



厚生労働省

ひと、くらし、みらいのために  
Ministry of Health, Labour and Welfare

トラック運転者の  
「改善基準告示」が改正されます。



令和6年4月より施行予定です。

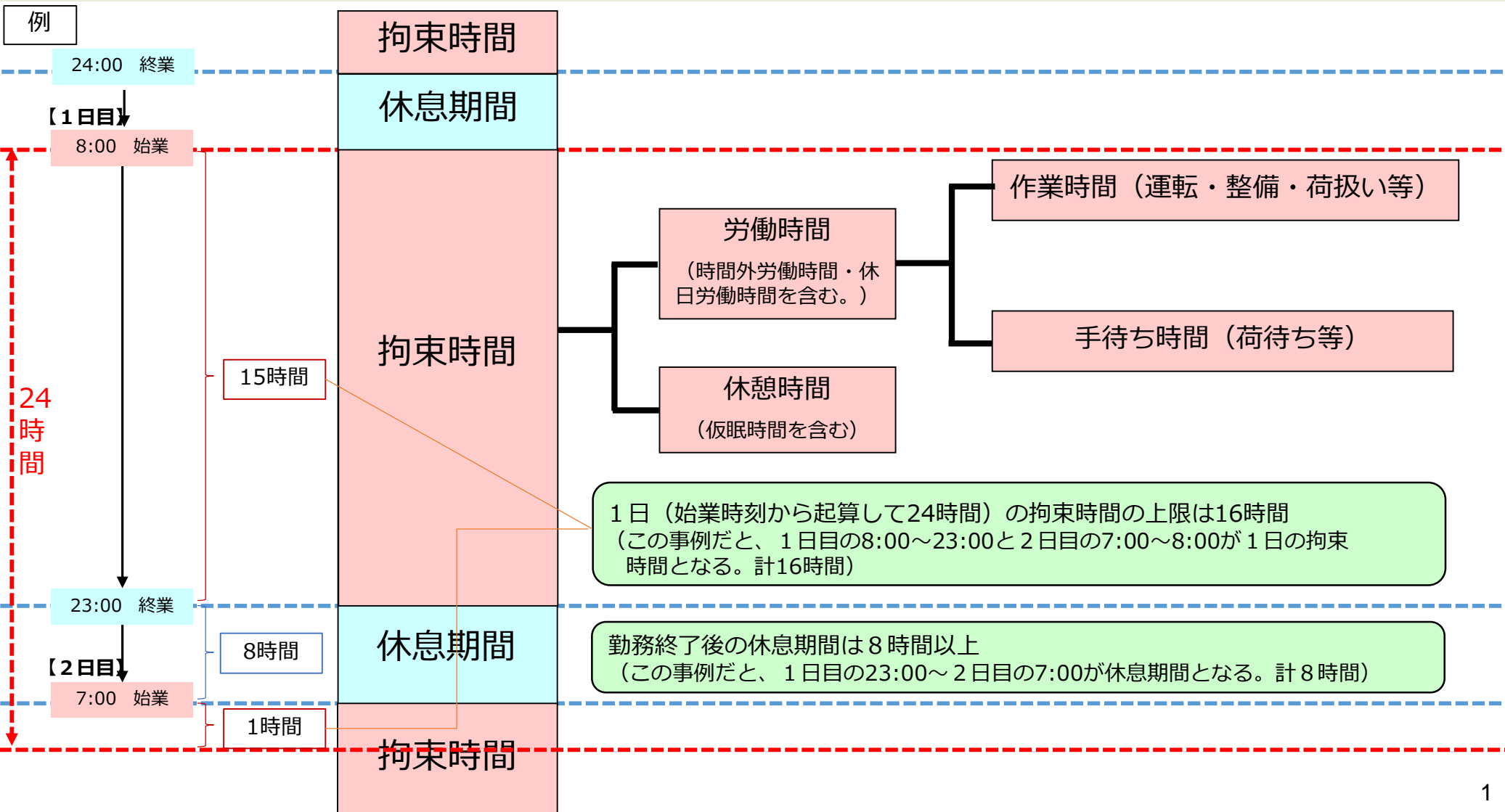
# 改善基準告示について

厚生労働省 北海道労働局 監督課

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

# 拘束時間と休息期間について

- ▶ 拘束時間とは、労働時間、休憩時間その他の使用者に拘束されている時間をいう。
- ▶ 休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間をいう。



# 脳・心臓疾患の業種別・職種別支給決定件数

令和3年度の脳・心臓疾患の支給決定件数に占める道路貨物運送業の割合は32.5%、貨物自動車運転者の割合は30.8%であり、業種別・職種別でそれぞれ最も高かった。  
(厚生労働省調べ)

【令和3年度】（2021年度）

○ 業種別

	脳・心臓疾患
道路貨物運送業	<b>32.5%</b> (56件)
道路旅客運送業	0% (0件)
全業種	100% (172件)

【令和2年度】（2020年度）

	脳・心臓疾患
道路貨物運送業	<b>28.3%</b> (55件)
道路旅客運送業	1.0% (2件)
全業種	100% (194件)

【平成21年度】（2009年度）

※ 平成21年度より中分類を集計

	脳・心臓疾患
道路貨物運送業	<b>22.1%</b> (65件)
道路旅客運送業	6.4% (19件)
全業種	100% (293件)

+4.2

-1.0

+6.2

-5.4

○ 職種別

	脳・心臓疾患
貨物自動車運転者	<b>30.8%</b> (53件)
乗用自動車運転者	0% (0件)
バス運転者	0% (0件)
全職種	100% (172件)

	脳・心臓疾患
貨物自動車運転者	<b>27.3%</b> (53件)
乗用自動車運転者	1.0% (2件)
バス運転者	0.5% (1件)
全職種	100% (194件)

	脳・心臓疾患
貨物自動車運転者	<b>22.1%</b> (65件)
乗用自動車運転者	5.1% (15件)
バス運転者	0.6% (2件)
全職種	100% (293件)

+3.5

-1.5

+5.2

-4.2

# 脳・心臓疾患の労災認定基準

- ▶ 脳・心臓疾患の労災認定基準においては、「発症前1か月におおむね100時間または発症前2か月間～6か月間に、1か月あたり80時間を超える時間外労働が認められる場合」、業務と発症との関連性が強いと評価される。

1

長期間の過重業務の評価にあたり、労働時間と労働時間以外の負荷要因を総合評価して労災認定することを明確化しました

## 【改正前】

発症前1か月におおむね100時間または発症前2か月間ないし6か月間にわたって、1か月あたり80時間を超える時間外労働が認められる場合について業務と発症との関係が強いと評価できることを示していました。

## 【改正後】

上記の時間に至らなかった場合も、これに近い時間外労働を行った場合には、「**労働時間以外の負荷要因**」の状況も十分に考慮し、業務と発症との関係が強いと評価できることを明確にしました。

労働時間

発症前1か月間に100時間  
または  
2～6か月間平均で月80時間を超える時間外労働の水準には至らないが**これに近い**時間外労働

+

一定の**労働時間以外の負荷要因**

業務と発症との関連が強いと評価

2

長期間の過重業務、短期間の過重業務の労働時間以外の負荷要因を見直しました

労働時間以外の負荷要因の見直しを行い、**赤字**の項目を新たに追加しました。

労働時間以外の負荷要因

勤務時間の不規則性

拘束時間の長い勤務

**休日のない連続勤務**

**勤務間インターバルが短い勤務**  
※「勤務間インターバル」とは、終業から次の勤務の始業までをいいます

不規則な勤務・交替制勤務・深夜勤務

事業場外における移動を伴う業務

出張の多い業務

**その他事業場外における移動を伴う業務**

**心理的負荷を伴う業務**  
※改正前の「精神的緊張を伴う業務」の内容を拡充しました

**身体的負荷を伴う業務**

作業環境  
※長期間の過重業務では付加的に評価

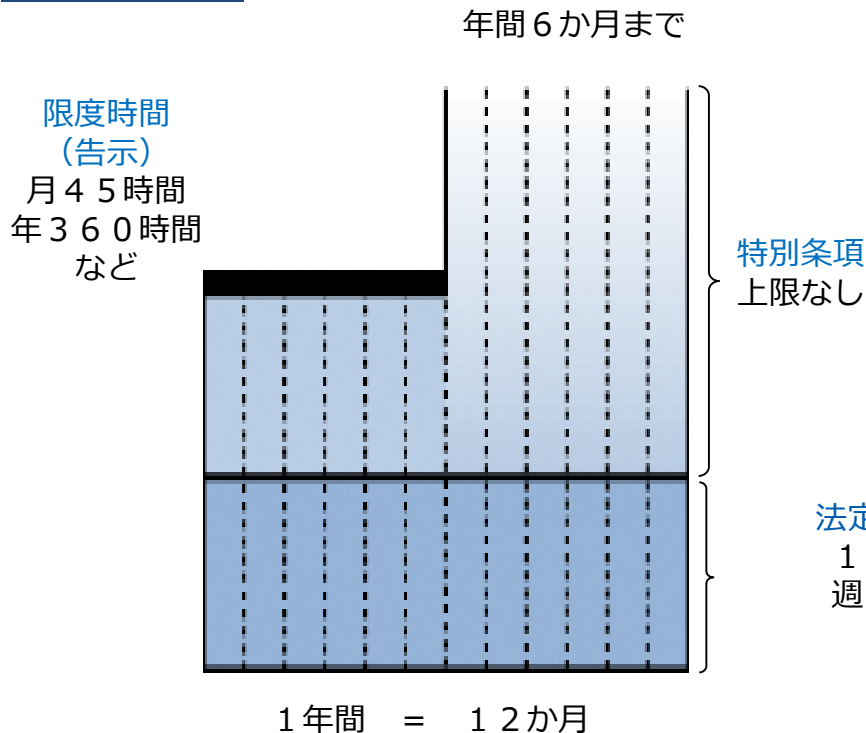
温度環境

騒音

# 時間外労働の上限規制について

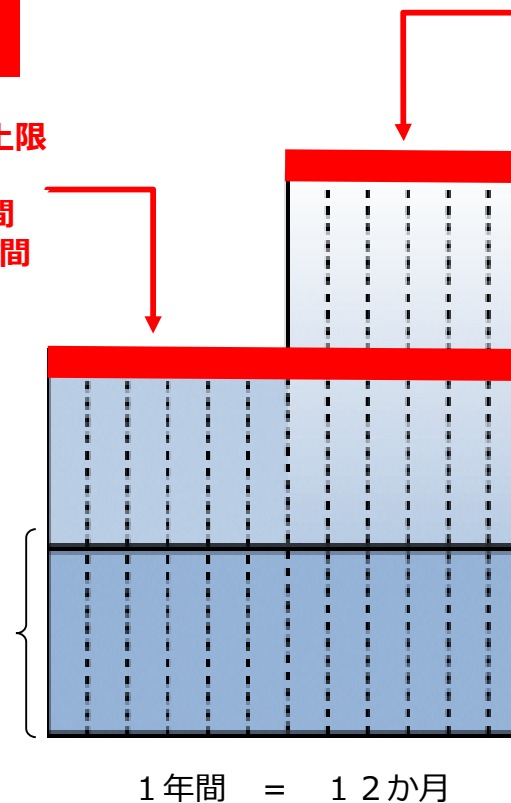
- ▶ 時間外労働の上限規制は、月45時間、年360時間を原則とし、臨時的な特別な事情がある場合でも年720時間、単月100時間未満（休日労働含む）、複数月平均80時間（休日労働含む）を限度
- ▶ 自動車運転の業務、建設事業、医師等は適用猶予・除外業務（事業）とされ、改正法施行後5年間（令和6年3月まで）は上記一般則の適用はない。
- ▶ 自動車運転業務従事者の上限時間（臨時的な特別な事情の場合）は年960時間とし、将来的な一般則の適用について引き続き検討する旨を附則に規定。
- ▶ 自動車運転業務従事者への上限規制の適用とあわせて改善基準告示についても見直す必要がある。

## 法改正前



## 法改正後

法律による上限  
(原則)  
月45時間  
年360時間



法律による上限  
(例外)

### 一般労働者

- ・年720時間
- ・単月100時間未満（休日労働含む）
- ・複数月平均80時間（休日労働含む）
- ・法律による上限（原則）を超えられるのは年6か月まで



### 自動車運転者

- ・年960時間  
のみ

# 1 か月の拘束時間

## 現行

- ▶ 拘束時間は、1 か月について2 9 3 時間を超えないものとする。
- ▶ ただし、労使協定があるときは、1 年のうち 6 か月までは、1 年間についての総拘束時間が3,5 1 6 時間を超えない範囲内において、1 か月の拘束時間を3 2 0 時間まで延長することができる。

## 改正後

### 【原則】

- ▶ 拘束時間は、年間の総拘束時間が3,3 0 0 時間、かつ、1 か月の拘束時間が2 8 4 時間を超えないものとする。

### 【例外】

- ▶ ただし、労使協定により、年間 6 か月までは、年間の総拘束時間が3,4 0 0 時間を超えない範囲内において、1 か月の拘束時間を3 1 0 時間まで延長することができるものとする。この場合において、1 か月の拘束時間が2 8 4 時間を超える月が 3 か月を超えて連続しないものとし、1 か月の時間外・休日労働時間数が 1 0 0 時間未満となるよう努めるものとする。

### 【1 か月あたりの拘束時間について】

法定労働時間、労働した場合の 1 か月あたりの拘束時間は

1 年間の法定労働時間：4 0 時間 × 5 2 週 = 2,0 8 0 時間

1 年間の休憩時間：1 時間 × 5 日 × 5 2 週 = 2 6 0 時間

(2,0 8 0 時間 + 2 6 0 時間) ÷ 1 2 か月 = 1 9 5 時間

3,3 0 0 時間 ÷ 1 2 か月 = 2 7 5 時間

2 7 5 時間 - 1 9 5 時間 = 8 0 時間

※この計算は、事業場ごとの所定労働時間や休憩時間の違いや、月の日数の違いを考慮していないため、あくまでも「目安」である。

# 1日の拘束時間

## 現行

- ▶ 1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、1日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は16時間とする。  
この場合において、1日についての拘束時間が15時間を超える回数は、1週間について2回以内とする。

## 改正後

### 【原則】

- ① 1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、1日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は15時間とする。

### 【例外】

- ② ただし、自動車運転者の1週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合、当該1週間について2回に限り最大拘束時間を16時間とすることができる。
- ③ ①②の場合において、1日についての拘束時間が14時間を超える回数（※）をできるだけ少なくするよう努めるものとする。  
（※）通達において、「1週間について2回以内」を目安として示されている。



# 1日の休息期間

## 現行

- ▶ 勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与える。

## 改正後

### 【原則】

- ① 休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

### 【例外】

- ② ただし、自動車運転者の1週間における運行がすべて長距離貨物運送（※1）であり、かつ、一の運行（※2）における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合、当該1週間について2回に限り、継続8時間以上とすることができる。この場合において、一の運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えるものとする（※3）。

※1

一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送をいう。

※2

自動車運転者が所属する事業場を出発してから当該事業場に帰着するまでをいう。

※3

一の運行における休息期間のいずれかが9時間を下回る場合には、当該一の運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えるものとする。



# 運転時間、連続運転時間

## 現行

### 《運転時間》

- ▶ 運転時間は、2日を平均し1日当たり9時間、2週間を平均し1週間当たり44時間を超えないものとする。

### 《連続運転時間》

- ▶ 連続運転時間（1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。）は、4時間を超えないものとする。

## 改正後

### 《運転時間》

- ▶ 現行どおり

### 《連続運転時間》

#### 【原則】

- ▶ 連続運転時間(1回が概ね連続10分以上(※)で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。以下同じ。)は、4時間を超えないものとする。当該運転の中断は、原則休憩とする。

(※) 通達において、「概ね連続10分以上」とは、  
例えば、10分未満の運転の中断が3回以上連続しないことを示している。

#### 【例外】

- ▶ ただし、サービスエリア、パーキングエリア等に駐車又は停車できないことにより、やむを得ず連続運転時間が4時間を超える場合には、30分まで延長することができるものとする。

# 例外的な取扱い

## 新設

- ▶ 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間の規制の適用に当たっては、その対応に要した時間を除くことができることとする。
- ▶ 勤務終了後は、通常どおりの休息期間（※）を与えるものとする。  
（※）休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

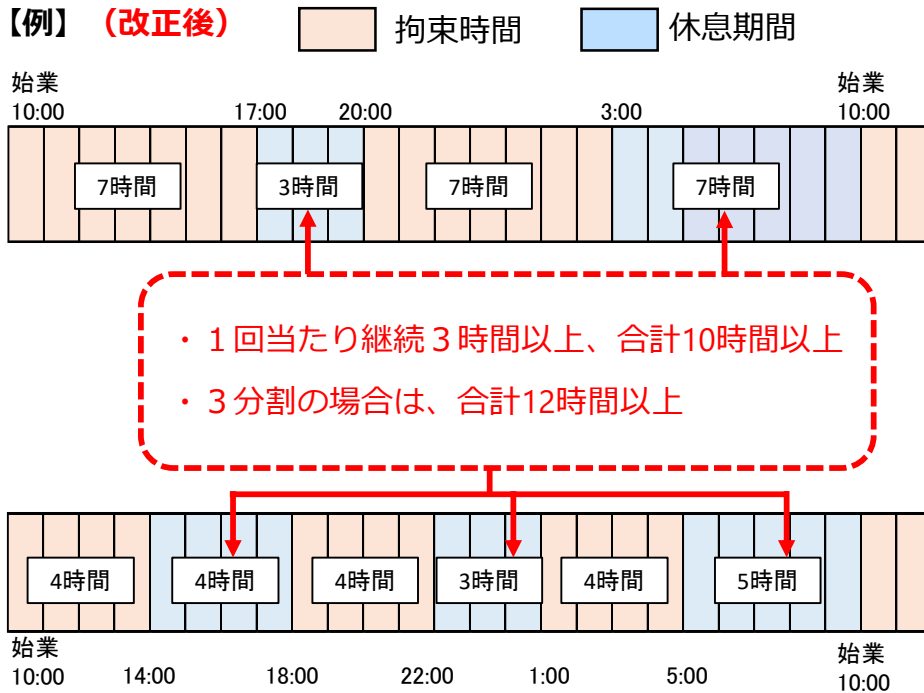
（具体的な事由）

- ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合
- イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
- ウ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合
- エ 異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となった場合

# 特例①（分割休息）

## 現行

- ▶ 業務の必要上、勤務終了後継続8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の2分の1を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができるものとする。
- ▶ この場合において、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上でなければならないものとする。
- ▶ 一定期間は、原則として2週間から4週間程度とし、業務の必要上やむを得ない場合であっても2か月程度を限度とする。
- ▶ 分割は、2分割に限らず、3分割も認められるものとする。



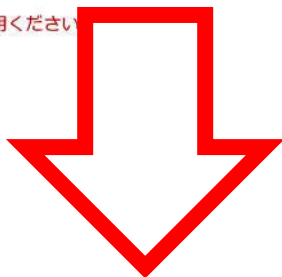
## 改正後

- ▶ 業務の必要上、勤務終了後、継続9時間以上（※）の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の2分の1を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができるものとする。
- （※）長距離貨物運送に従事する自動車運転者であって、1週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合は継続8時間以上
- ▶ この場合において、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続3時間以上、合計10時間以上でなければならないものとする。
  - ▶ なお、一定期間は、1か月程度を限度とする。
  - ▶ 分割は、2分割に限らず、3分割も認められるが、3分割された休息期間は1日において合計12時間以上でなければならないものとする。
  - ▶ この場合において、休息期間が3分割される日が連続しないよう努めるものとする。

## 主要様式ダウンロードコーナー (労働基準法等関係主要様式)

令和6年4月1日以降の  
36協定の様式のダウンロード

※令和6年4月1日以降、労働者代表が過半数に選出されている方について、マイササポポータルサイトに設けられましたので、以下の様式で届出等を行ってください。  
届出等に当たっては、電子申請をご活用ください。



		Word [94KB]	
(令和6年4月1日以降) 【自動車運転の業務を含む 場合】 時間外労働・休日労働に関 する協定届		限度時間以内で時間外・休日労働を行わせる場合（一般条項）	
	労働基準法第140条（労働基準法第36条第1項の読み替え） 労働基準法施行規則第70条第1項（令和6年4月以降適用）	<div> <div>Word [74KB]</div> <div>           様式第9号の3の4 [74KB]         </div> </div> <div> <div>Word [74KB]</div> <div>           限度時間を超過して時間外・休日労働を行わせる場合（特別条項）         </div> </div> <div> <div>Word [92KB]</div> <div>           様式第9号の3の5 [92KB]         </div> </div> <div> <div>Word [92KB]</div> </div>	

## 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）

36協定例、協定届記載例は、  
「厚生労働省 改善基準」で検索

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部を改正する件」（令和4年厚生労働省告示第367号）により令和4年12月23日に改正され、令和6年4月1日から適用されます。



### リーフレット等

(現行)

### パンフレット

- [タクシー・ハイヤー運転者の労働時間等の改善基準のポイント \[8.5MB\]](#)
- [トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント \[8.5MB\]](#)
- [バス運転者の労働時間等の改善基準のポイント \[8.9MB\]](#)

(令和6年4月1日以降)

### リーフレット

- [タクシー・ハイヤー運転者の改善基準告示が改正されます！ \[6.4MB\]](#)
- [トラック運転者の改善基準告示が改正されます！ \[6.4MB\]](#)
- [バス運転者の改善基準告示が改正されます！ \[6.4MB\]](#)

### パンフレット

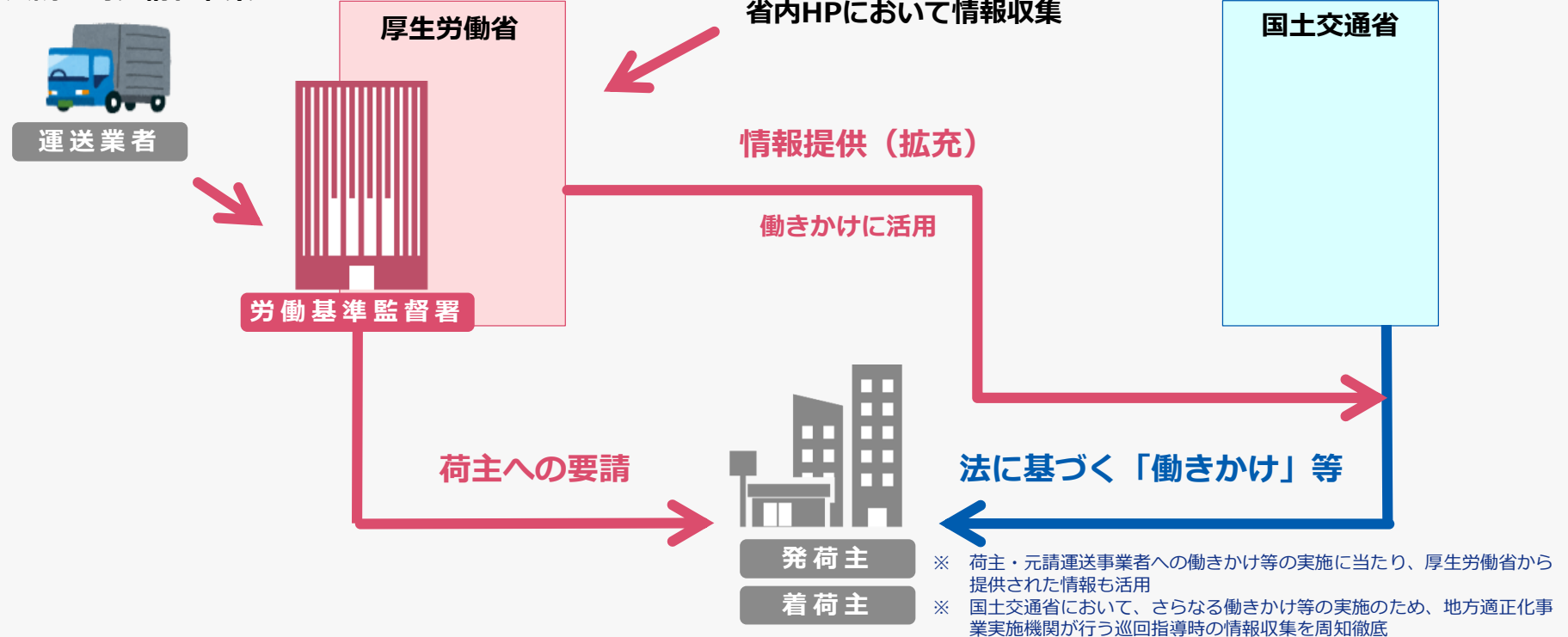
- [タクシー・ハイヤー運転者の労働時間等の改善基準のポイント \[8.5MB\]](#)
- [トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント \[5.1MB\]](#)
- [バス運転者の労働時間等の改善基準のポイント \[8.1MB\]](#)

# 労働基準監督署による荷主への要請について（トラック）

## 労働基準監督署による要請

- ▶ **荷主企業に対し、労働基準監督署から配慮を要請**  
（要請の内容）長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないように努めること。  
運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。
- ▶ 対象企業選定にあたり、**省内HPや立入調査時に収集した情報**を活用 ⇒ **国土交通省にも情報提供**

### 立入調査時に情報収集





荷主・元請運送事業者の皆さまへ

# STOP! 長時間の荷待ち

- 長時間の恒常的な荷待ちは、  
**自動車運転者の長時間労働の要因**となります。
- 物流を支える自動車運転者の健康のためにも  
**長時間の荷待ちの改善**に向けて  
ご理解とご協力をお願いします。
- トラック運送事業者とも相談し、  
ぜひ**前向きに検討**をお願いします。



厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署

トラック運送  
事業者の  
みなさまへ



発着荷主の  
みなさまへ

## トラック運転者の長時間労働改善 特別相談センター

トラック運転者の長時間労働の改善に向けて、労務管理上の改善、荷主と運送事業者の協力による作業環境の改善等を図るためのご相談を無料でお受けします。

2024年問題  
とはなに？  
どのような  
対応が必要？

荷主の立場で  
できる改善は？

ドライバーの  
運転時間に  
限度があったの？

こんな困りごとなど、  
ご相談ください！

荷待ち時間の削減を、  
どう進めればいいのか？

トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター

ご相談は専用 Web サイトの問合せフォームがフリーダイヤルから  
ご利用時間：9：00～17：00、休日：土日祝、12/29～1/3

東日本 0120-763-420・西日本 0120-625-109



相談  
無料

厚生労働省 令和5年度 自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業

お問合せ 受託者：株式会社富士通総研 東京都大田区新蒲田1丁目17-25 MAIL frl-a-external@ml.jp.fujitsu.com

# 北海道最低賃金 時間額960円

(効力発生年月日 令和5年10月1日)

＜月給制との比較の例＞  
月平均所定労働時間数が

173時間の場合

960円×173時間

= 166,080円

中小企業事業者の皆さんへ

賃金引上げを支援する  
助成金を積極的に  
活用しましょう。

「業務改善助成金」とは

「業務改善助成金」は、生産性を向上させ「事業場内で  
最も低い賃金（事業場内最低賃金）」の引上げを図る  
中小企業・小規模事業者を支援する助成金です。設備  
投資などを行った場合、支給の要件に応じてその費用の  
一部を助成します。

業務改善助成金

最大  
600万円を  
助成

詳しくは、こちら

業務改善助成金

検索



■支給の要件

- 1 事業場内最低賃金の引上げ
- 2 引上げ後の賃金額の支払い
- 3 生産性向上に資する機器・設備などを導入
- 4 解雇、賃金引下げ等の不交付事由がない

設備投資等に  
要した費用の  
一部を助成



助成金  
支給までの  
流れ

- 1 交付申請書・事業実施計画などを、事業場がある都道府県労働局に提出
- 2 交付決定後、提出した計画に沿って事業実施
- 3 実施結果報告書・支給申請書を労働局に提出
- 4 支給





# トラックでの荷役作業時における 安全対策が強化されます。



## 改正のあらまし

1

昇降設備の設置及び保護帽の着用が必要な貨物自動車の範囲が拡大されます

これまで最大積載量 5 トン以上の貨物自動車を対象としておりましたが、新たに最大積載量 2 トン以上 5 トン未満の貨物自動車において、荷役作業時の昇降設備の設置及び保護帽の着用が義務づけられます（一部例外あり）。

R5.10.1  
施行

2

テールゲートリフターを使用して荷を積み卸す作業への特別教育が義務化されます

テールゲートリフターの操作者に対し、学科教育 4 時間、実技教育 2 時間の安全衛生に係る特別の教育を行うことが必要になります。

R6.2.1  
施行

3

運転位置から離れる場合の措置が一部改正されます

運転席から離れてテールゲートリフターを操作する場合において、原動機の停止義務が除外されます。なお、その他の逸走防止措置は引き続き必要です。

R5.10.1  
施行