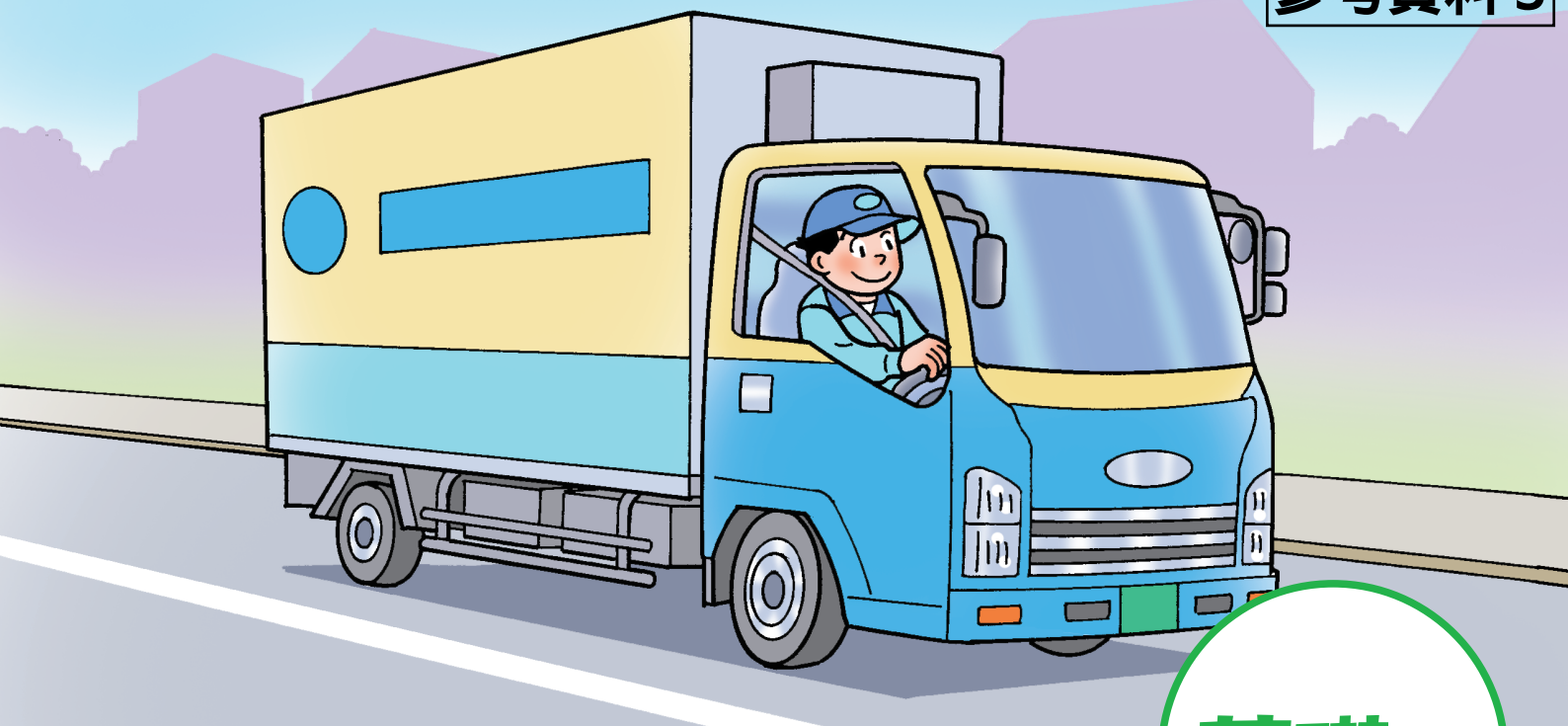
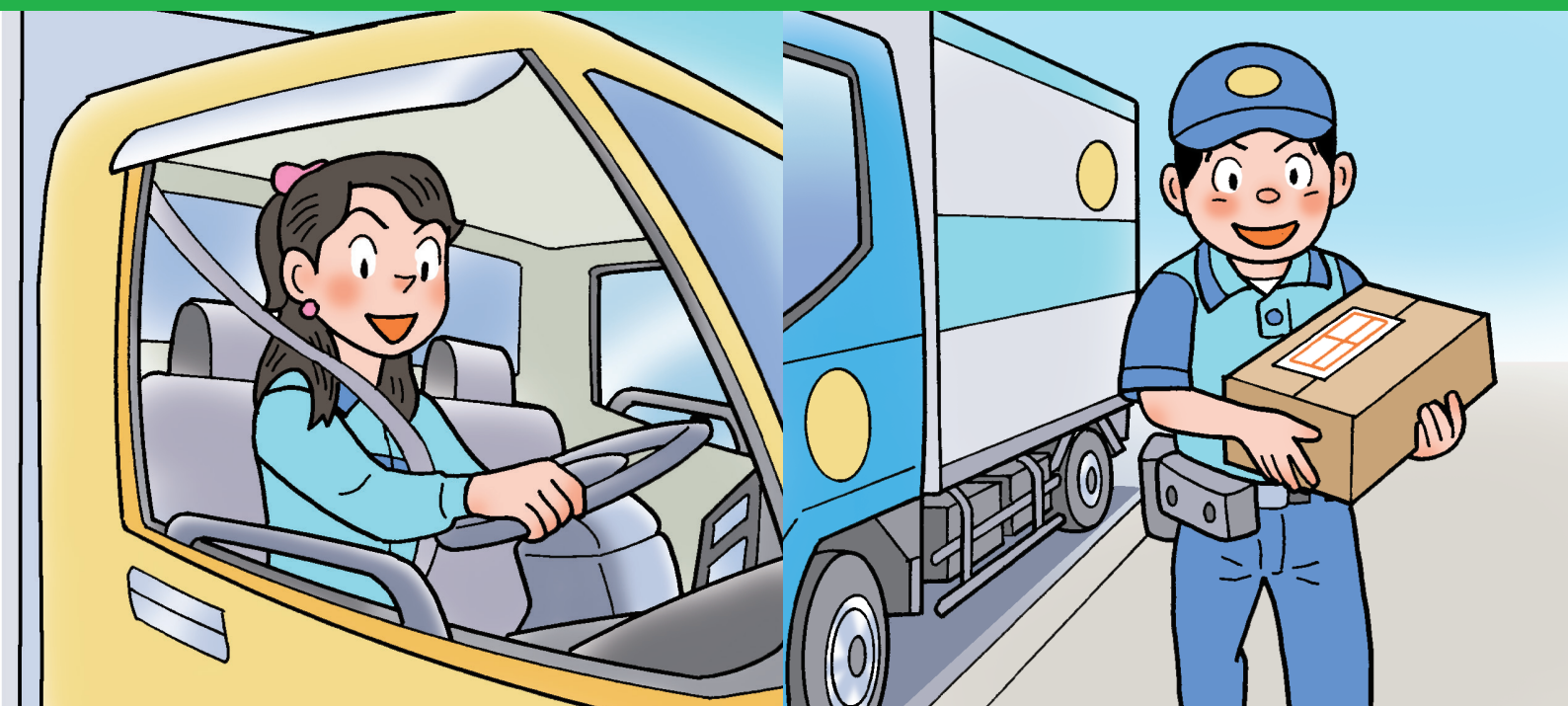




基礎編

# トラック運転者の 労働時間等の改善のための基準 教育・研修マニュアル



## 本マニュアルの構成

本マニュアルでは運転者教育用テキストを抜粋し、ポイントとなる箇所の明示や、運行管理者が知っておくべき内容などを追記する形となっています。

運転者への教育とともに、運行管理者として改善基準告示をより深く理解することができる構成になっていますので、講師となる運行管理者ご自身の研鑽のためにご活用ください。

### ● 追記内容についてはその内容ごとに下のマークを付けています。

講習におけるポイント：



根拠となる法令等の管理者が知っておくべき追加情報：



自社の状況として事前に確認すべき内容：



その他の情報：



## 講習にあたっての心構え

### ● 自信を持って臨む

皆さんは運行管理者資格を有したプロフェッショナルです。ぜひ自信を持って講習を実施してください。自信の無い態度で講習を実施してしまうと、受講者も心配になり講習内容が頭に入りません。

### ● 身近な事例を取り入れて説明する

人間は自分が実際に体験した内容はよく覚えているものです。テキストでは一例として様々な違反例を示して説明していますが、各社の実態により見合った事例があれば積極的に活用していきましょう。

### ● 理解度をチェックしながら進める

各項目の最後には受講者に対して質問をするなど、理解度をチェックしつつ進めましょう。理解度が低い場合は追加で説明し、理解度を上げる工夫をしましょう。

# 1. トラック輸送の仕事とは？

## ◆重要度が高まるトラック運転者という仕事

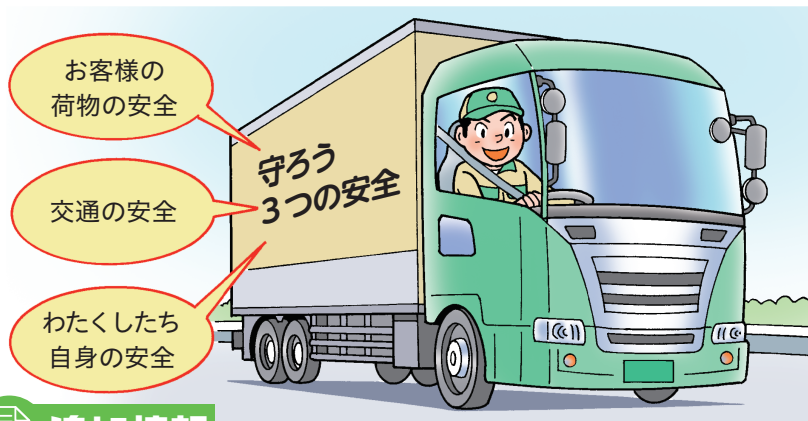
トラックはわたくしたちの生活に必要な不可欠な輸送手段です。トラックは日本の貨物輸送量の約9割を担っており、トラック運転者は日本経済を陰で支える重要な役割を果たしています。また、近年ではインターネット通販の拡大に伴い宅配便などのトラック輸送が非常に注目を集めており、その重要度はますます高まっています。

## ◆わたくしたちと公共交通の安全のために

トラック輸送はお客様の大切な荷物をお預かりし、指定の場所までお届けする仕事であるため、時として長時間の運転が必要であったり、長時間の待ち時間によって長時間労働になったりすることがあります。長時間の運転や長時間労働によって運転者の疲労が蓄積し、運転者の健康を害したり、それによってトラックが原因となる交通事故や災害を発生させるわけにはいきません。社会の重要な役割を担うトラックですから、無理なく安全な運行ができるよう長時間労働などを防止していくことが重要です。

したがって、トラック運転者には、一般的な労働者とは異なる労働時間や運転時間、休息期間などの特別の規制が設けられています。それが「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」、通称「**改善基準告示**」です。

このように、**お客様の荷物と、交通の安全、そしてわたくしたち自身の安全**を守るためには、改善基準告示を必ず守らなければなりません。



### 追加情報

改善基準告示とは正式には「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)のことです。

この基準は、貨物自動車運送事業輸送安全規則第3条第4項の規定により、国土交通省告示第1365号としても定められています。

### 追加情報

改善基準告示の目的は「労働時間等の労働条件の向上を図ること」です。

したがって、告示の対象は労働基準法第9条の労働者であって、4輪以上の自動車の運転の業務に主として従事する者であり、業種は、営業用か自家用かを問いません。

例えば「旅館の送迎バス」「販売業の自家用トラック運転」「生コン製造業者の自家用生コン自動車運転」のような運転に従事する者は対象となります。

一方、「個人タクシー」「バイク便」「作業現場での自動車運転」「クレーン等のオペレーターが移動するための道路走行」「緊急輸送及び一定の危険物の運送業務」のような運転に従事する者は対象外となります。

## 2. 運転者の1日とは？

### ◆1日の業務の流れ

運転者の1日とは、どのようなものでしょうか？ 出社から退社までの一般的な1日の流れを見てみましょう。

トラックの営業形態には大きく分けて「特積」、「貸切」、「積合せ」と呼ばれる形態があります。

「特積」とは特別積合せ貨物運送のことで、宅配便など複数のお客様の荷物を積み合わせて輸送する運行形態です。

「貸切」はお客様がトラック1台を貸し切って、そのお客様の指定する荷物を運ぶ運行形態です。

「積合せ」は、1台に満たない荷物のお客様同士の荷物を積み合わせて輸送する運行形態です。

ここでは「貸切」トラックの1日を見てみましょう。

#### 【貸切トラックの場合】出社から午前中まで

##### ①出社時

運転者の仕事は朝の出社時から始まります。まずは**運転免許証**や**アルコールチェック**など、運転者としての基本的な確認をします。また、運転者はお客様商売ですので、**身だしなみのチェック**も欠かせません。

##### ②出庫前

自分自身のチェックの後は、車両のチェックです。決められた**日常点検**や**清掃**などを行い、運行管理者から乗務前点呼を受けたのち運行を開始します。

##### ③集荷

荷物をお客様の拠点（倉庫など）に引取りに伺います。お客様と接する機会ですので、あいさつや身だしなみなどに気を付けます。荷物の積み込みが終わったら目的地に向けて出発します。

労働時間

拘束時間

#### 事前確認

出庫前に行う内容に関しては各社の実情によって異なります。運転者に渡すものなど、自社の状況について事前に確認しておきましょう。



#### ポイント

1日の業務の流れは具体的に**自社の例**を用いたほうがよりわかりやすくなります。必要に応じて自社の1日の業務で説明してもよいでしょう。

昼休みから帰庫、退社まで

|                                                                                                                                |      |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|
| <p>④休憩</p> <p>安全な運転を実施するためには<b>休憩が必要です</b>。運行管理者の指示に従いきちんと休憩をとります。大型車は駐車場が限られるので事前に候補を想定しておくで安心です。</p>                         | 休憩時間 | 拘束時間 |
| <p>⑤納品～帰庫</p> <p>お客様の指定する届け先に荷物を納品します。納品先は輸送を依頼したお客様の取引先という場合もありますので、気を抜かずあいさつや身だしなみに気を付けて作業を行います。荷物を卸し終えたら会社の車庫に向けて出発します。</p> | 労働時間 |      |
| <p>⑥帰庫から退社</p> <p>帰庫後、車両の点検を行い、乗務記録（運転日報）を作成・提出し、運行管理者から乗務後点呼を受けて業務終了です。</p>                                                   |      |      |
| <p>●退社から次の出社まで</p> <div>休 息 期 間</div>                                                                                          |      |      |

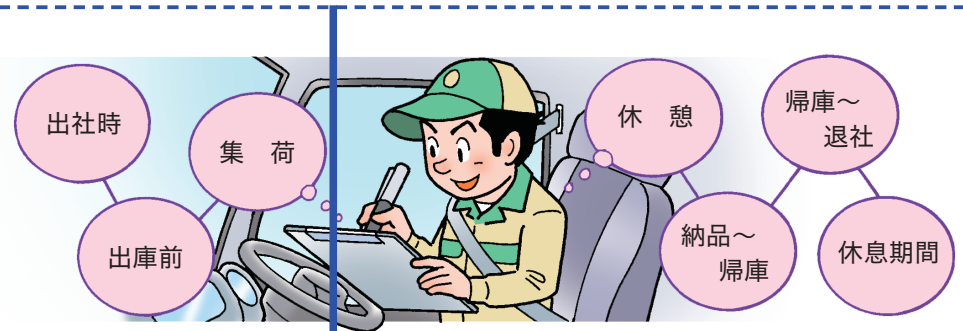


ポイント

休息期間というと家に帰ってゆっくりする時間のように聞こえますが退社時刻＝終業時刻から翌日の始業時刻までが休息期間となることを理解してもらいましょう。

◆仕事を理解し、時間を記録して、改善基準を守ろう

この1日の仕事の内容と意味を理解した上で、それぞれの時間を把握、記録しておく必要があります。そして、それらの時間は改善基準を守るものでなくてはなりません。**お客様の荷物**と、**交通の安全**、そして**わたくし自身自身の安全**を守るために、改善基準告示を必ず守りましょう。



4



ポイント

お客様の安全や公共交通の安全のほか、**運転者自身の安全を守る**ための決まりであるということを理解してもらうことが重要です。

## ポイント

「休憩時間」とは、運転者がその時間を本人の自由に利用できる時間とされています。

一方、「手待ち時間」は、荷物の積み込み等のために待機しているだけで、荷が揃い次第すぐに積み込みを始めなければならないため、持ち場を離れて自由に時間を利用することができない時間です。お客様から「荷が揃うまで休憩して貰っていいよ」と言われたとしても、それはあくまでも手待ち時間であって、休憩時間とは異なるということを理解してもらいましょう。

## ポイント

拘束時間は始業から終業までの拘束される時間ということがポイントです。

**拘束時間 = 労働時間 + 休憩時間** ということを説明しましょう。

一般的に拘束時間という言葉よりも、労働時間という言葉のほうが聞きなれていると思われるので **労働時間 = 拘束時間 - 休憩時間** というように必要に応じて形を変えて話しましょう。

## 3. 拘束時間、労働時間とは？

### ◆拘束時間って？

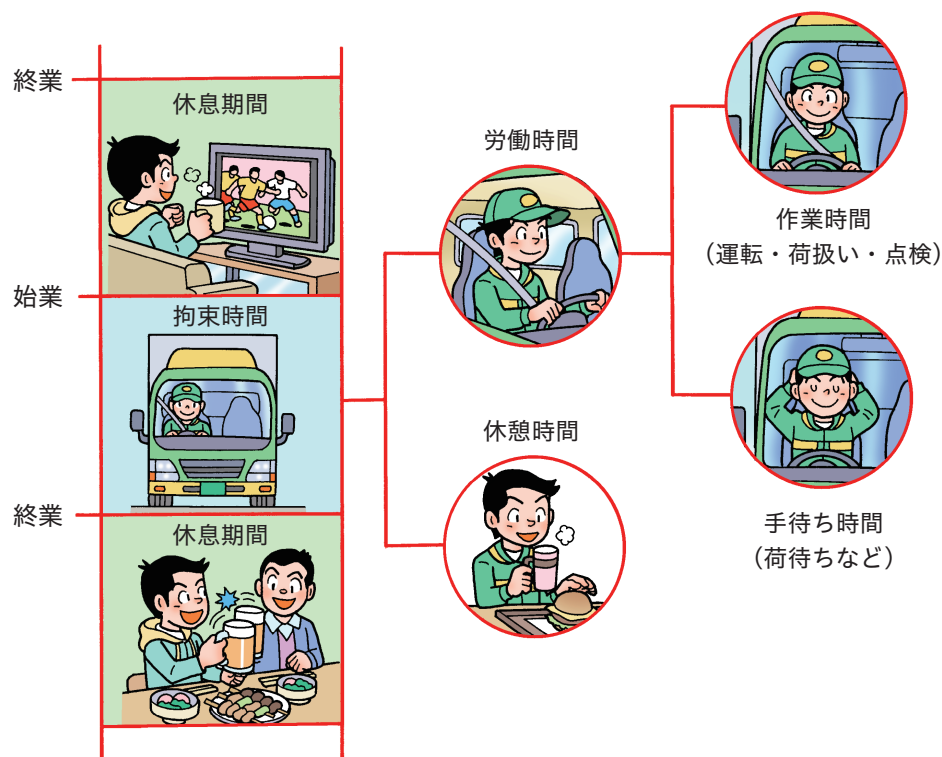
営業所に出社（始業）してから、仕事を終えて営業所から退社（終業）するまでが、拘束時間です。

トラック運転者は、会社の外で働いている時間が非常に長い一方で、その運行は厳密に管理されており、休憩時間であっても車両から長時間離れることはあまりできません。

### ◆労働時間って？

労働時間とは、拘束時間から休憩時間を除いたものになります。

実際にハンドルを握って運転をしている時間だけでなく、出庫前の日常点検や清掃、帰庫後の報告や洗車なども、すべて労働時間に含みます。



## 4. 休憩時間、休息期間とは？

### ◆休憩時間って？

休憩時間とは、昼食や夜食をとる時間や仮眠時間など、拘束時間中に運行管理者の指示もしくは自己判断で身体を休める時間のことをいいます。安全な運行のために一定時間おきにきちんと休憩時間をとるよう、心がけましょう。

なお、出庫から帰庫までの間の休憩時間は、仮眠時間を除き原則として3時間以内と定められています。

### ◆休息期間って？

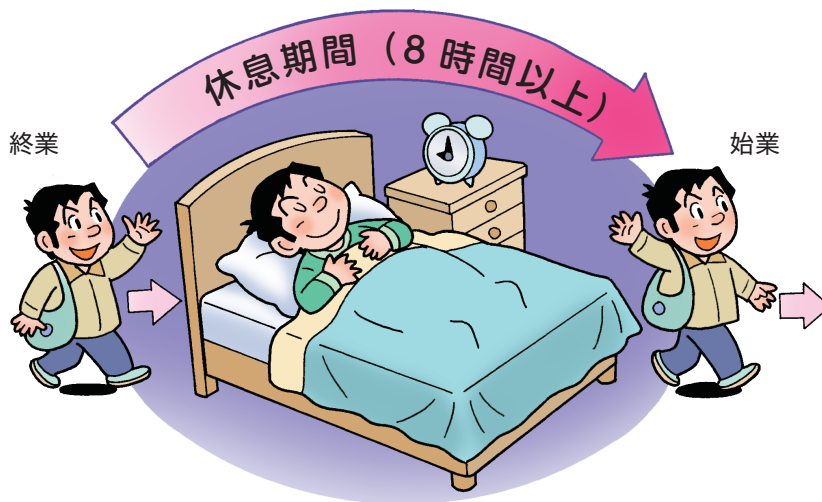
休息期間とは、業務から解放され、運転者にとって完全に自由になる時間のことです。分かりやすくいえば、ある日の終業時刻から次の始業時刻までの間の時間で睡眠時間を含む労働者の生活時間のことを「休息期間」といいます。

改善基準告示では、この休息期間を継続8時間以上与えるように定められています。これは、心身を健康に保ち、安全・安心な運行ができるよう、しっかりと身体を休めるために定められているルールです。運転者の皆さんはお客様の大切な荷物をお預かりしています。次の勤務までにしっかりと体調を整えるよう、心がけましょう。

### 追加情報

93号通達（平成元年3月1日）第3の1に「事業場外における仮眠時間を除く休憩時間は3時間を超えてはならない」と規定されています。

ただし、業務の必要上やむを得ない場合であって、あらかじめ運行計画により3時間を超える休憩時間が定められている場合、又は運行記録計等により3時間を超えて休憩がとられたことが客観的に明らかな場合には、この限りでないものされています。



### ポイント

休息期間については聞きなれない言葉ですので丁寧に説明しましょう。1日24時間のうち拘束時間以外の時間（終業から始業まで）ということがポイントです。

## 5. 時間の考え方① 24 時間

### ◆改善基準告示での時間の捉え方

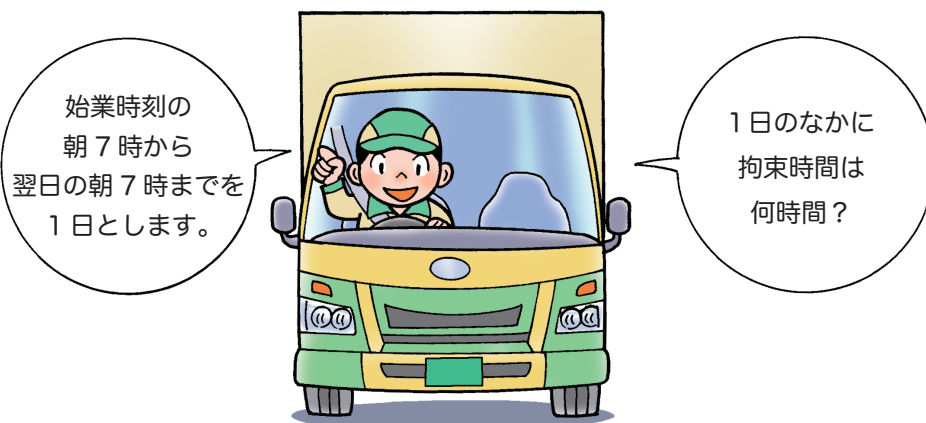
「改善基準告示」とは、わたくしたち運転者の拘束時間や休息期間などについて定められたルールで、1 日当たりや 1 か月当たりなど、一定の期間中にどれだけ働くことができるかが定められています。

「1 日」と言っても、始業から終業までをイメージする方もいれば、午前 0 時を起点とした 24 時間をイメージする方もいると思います。「1 日」の定義も改善基準告示で定められています。

### ◆運転者にとっての「1 日」とは

改善基準告示では、「1 日」を「始業時刻から起算して 24 時間をいう。」としています。つまり、始業時刻が朝 7 時であれば、翌日の朝 7 時までを「1 日」と捉えます。

したがって、例えば「1 日の拘束時間」を計算する場合には、この「24 時間＝運転者にとっての 1 日」のなかに拘束時間が何時間あるかを計算することになります。



### ポイント

運転者の「1 日」は午前 0 時から始まる 24 時間（暦日）ではなくて、始業時刻からの 24 時間であるということがポイントです。

次ページの「ダブルカウント」の考え方にもつながるポイントになりますので、きちんと理解してもらいましょう。

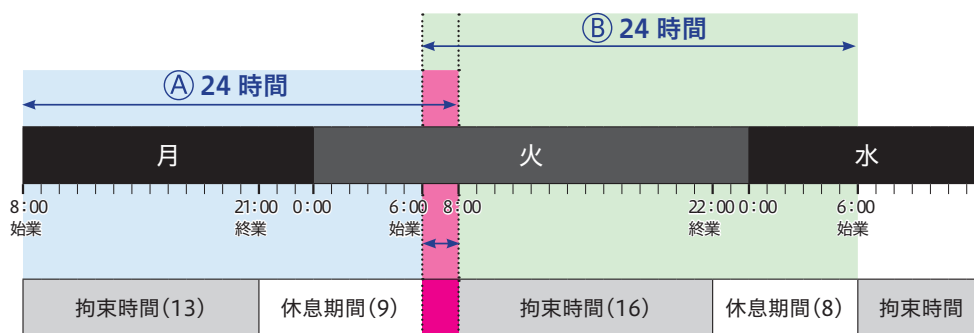
## 6. 時間の考え方② ダブルカウント

### ◆拘束時間のダブルカウント

改善基準告示の考え方のなかでは、1日とは始業時刻から24時間となります。それでは、前回の始業時刻から数えて24時間以内に次の始業がくる場合は、どのように計算するのでしょうか？

わかりやすく図でみてみましょう。下の図のように、月曜日の朝8時に始業した場合、そこから24時間、すなわち翌火曜の8時までを「1日」として捉えます(Ⓐ)。このとき、火曜の始業時刻が6時だったとしましょう。すると、火曜6時から翌水曜6時までがこの運行にとっての「1日」となります(Ⓑ)。

つまり、火曜日の朝6時～朝8時までの2時間は、Ⓐの運行とⒷの運行でダブルカウントされることになりますので、注意が必要です。



このように、1日の「拘束時間」の計算ではダブルカウントされる時間があるため、1か月の「拘束時間」を計算するときは、このダブルカウントした部分の時間を除いて計算する必要があります。

例えば上記のような勤務の場合には、「1日の拘束時間」の計算の際には、Ⓐの運行は月曜の8時から21時までの13時間と火曜の6時から8時までの2時間を加えた15時間、Ⓑの運行は火曜の朝6時から22時までの16時間が拘束時間となります。

一方、1か月の拘束時間を計算する際には、この2日間の拘束時間は15時間＋16時間＝31時間から、ダブルカウントとなる2時間を除いた「29時間」となります。



### ポイント

拘束時間のダブルカウントは少しわかりづらい概念なので丁寧に説明しましょう。  
1日の拘束時間と1か月の拘束時間は別の考え方で計算するのだということをしっかりと理解してもらってください。

## 7. 運転時間について

### ◆運転時間について

運転時間とは業務として運転をしている時間です。自動車の運転は非常に集中力を必要とするため、自分が思っている以上に疲労します。

1日や1週間のなかで運転して良い時間の限度や、連続で運転して良い時間の限度などについて、改善基準告示で細かく定められています。

- ・1日の運転時間は9時間（2日の平均）が限度
- ・1週間の運転時間は44時間（2週間の平均）が限度
- ・連続運転時間は4時間が限度

## 8. 特例について

### ◆特例について

事業を行う上でやむを得ない場合や特別な業務の場合についてはいくつかの特例が設けられています。内容の詳細については、応用編で詳しく学びます。

#### 《特例》

- ・休息期間分割の特例
- ・2人乗務の特例
- ・隔日勤務の特例
- ・フェリー乗船の特例

9



### ポイント

特例は応用編で詳しく記載していますので、ここでは、このような特例があるということだけ伝えるようにしましょう。

## 9. 日報例

[illegible]

10



ポイント

一般的な日報の例を載せています。

各社でご使用の帳票を用いて、どのような情報を用いてどのような管理を行っているのか、具体的な説明をしましょう。

## ◆改善基準告示の概要

|              |                                                                                                                                                                                                              |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 拘束時間         | 1 か月 293 時間<br>(労使協定があるときは、1 年のうち 6 か月までは、1 年についての拘束時間が 3,516 時間を超えない範囲において 320 時間まで延長できる。)<br>1 日 原則 13 時間<br>最大 16 時間 (15 時間超えは 1 週間について 2 回以内)                                                            |
| 運転時間         | 2 日を平均して 1 日当たり 9 時間<br>2 週間平均で 1 週間当たり 44 時間<br>連続運転時間は 4 時間以内 (運転の中断は 1 回連続 10 分以上、かつ、合計 30 分以上の運転の中断が必要)                                                                                                  |
| 休息期間         | 継続 8 時間以上<br>運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めること。                                                                                                                                                      |
| 拘束時間・休息期間の特例 | 休息期間分割の特例<br>業務の必要上、勤務の終了後継続した 8 時間以上の休息期間を与えることが困難な場合に限り、当分の間 1 日において 1 回当たり継続 4 時間以上の分割休息で合計 10 時間以上でも可 (一定期間 (原則として 2 週間から 4 週間程度) における全勤務回数の 1/2 の回数が限度)。<br>ただし、フェリー乗船時には適用しない。                         |
|              | 2 人乗務の特例<br>2 人乗務 (車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限り)<br>1 日の最大拘束時間を 20 時間まで延長可、休息期間は 4 時間まで短縮可。                                                                                                               |
|              | 隔日勤務の特例<br>2 暦日における拘束時間は 21 時間を超えないこと。<br>事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に 4 時間以上の仮眠時間を与える場合は、2 週間について 3 回を限度に 2 暦日における拘束時間を 24 時間まで延長可 (2 週間の総拘束時間は 126 時間 (21 時間×6 勤務) まで)。<br>勤務終了後に継続 20 時間以上の休息期間を与えること。 |
|              | フェリー乗船の特例<br>勤務の途中においてフェリーに乗船する場合、乗船時間は原則として休息期間として取り扱い、休息期間 8 時間 (2 人乗務の場合 4 時間、隔日勤務の場合 20 時間) から減算することができる。<br>ただし、減算後の休息期間は、2 人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの時間の 1/2 を下回ってはならない。                            |
| 時間外労働        | 一定期間は 2 週間及び 1 か月以上 3 か月以内の期間を協定。                                                                                                                                                                            |
| 休日労働         | 2 週間に 1 回以内、かつ、1 か月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内。                                                                                                                                                                        |
| 労働時間の取扱い     | 労働時間は拘束時間から休憩時間 (仮眠時間を含む) を差し引いたもの。<br>事業場外の休憩時間は、仮眠時間を除き 3 時間以内。                                                                                                                                            |
| 休日の取扱い       | 休日は休息期間に 24 時間を加算した期間。<br>いかなる場合であっても 30 時間を下回ってはならない。                                                                                                                                                       |
| 適用除外         | 緊急輸送、危険物輸送等の業務については、厚生労働省労働基準局長の定めにより適用除外。                                                                                                                                                                   |

## その他情報

必要に応じて依頼主に対して改善基準告示があることを周知する資料として活用しましょう。

## 追加情報

適用除外の詳細については応用編に記載されています。

## ポイント

基礎編では細かい内容まで触れる必要はありません。全体像としてこのような規定があることを説明しましょう。

### トラック運転者の労働時間等の改善のための基準 ～基礎編～



平成 30 年度 厚生労働省委託事業  
株式会社 日通総合研究所

### トラック運転者の労働時間等の改善のための基準 ～基礎編～

#### 教育・研修マニュアル



平成 30 年度 厚生労働省委託事業  
株式会社 日通総合研究所