

【資料 3】 改善基準告示の見直しについて

資料 3-1 トラック運転者の改善基準告示が改正されます！

資料 3-2 トラック運転者の「改善基準告示」見直しの概要

資料 3-3 道路貨物運送業監督指導結果

資料 3-4 資料 4 厚生労働省提出資料

資料 3-5 参考資料 1-2 改善基準告示の見直しについて
(参考資料)

令和
6年4月～
適用

事業者の皆さんへ
ご注意ください

トラック運転者の

改善基準告示が 改正されます!

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます



1年の拘束時間

改正前(年換算)

3,516時間

改正後

原則:**3,300時間**

最大:**3,400時間**

1か月の拘束時間

改正前(月換算)

原則:**293時間**

最大:**320時間**

改正後

原則:**284時間**

最大:**310時間**

1日の休息期間

改正前

継続**8時間**

改正後

継続**11時間**を
基本とし、継続**9時間**

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます



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月より適用予定です。

1年、1か月の拘束時間	<p>1年：3,300時間以内 1か月：284時間以内</p> <p>【例外】労使協定により、次のとおり延長可(①②を満たす必要あり) 1年：3,400時間以内 1か月：310時間以内(年6か月まで) ① 284時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める</p>
1日の拘束時間	<p>13時間以内(上限15時間、14時間超は週2回までが目安)</p> <p>【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合^(※1)、16時間まで延長可(週2回まで)</p> <p>※1：1週間における運行がすべて長距離貨物運送(一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送)で、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</p>
1日の休息期間	<p>継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない</p> <p>【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合^(※1)、継続8時間以上(週2回まで) 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える</p>
運転時間	<p>2日平均1日：9時間以内 2週平均1週：44時間以内</p>
連続運転時間	<p>4時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える(1回おおむね連続10分以上、合計30分以上) 10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない</p> <p>【例外】SA・PA等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4時間30分まで延長可</p>
予期し得ない事象	<p>予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる^(※2,3) 勤務終了後、通常どおりの休息期間(継続11時間以上を基本、9時間を下回らない)を与える</p> <p>※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・ 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・ 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こと ※3：運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のHP情報等)が必要。</p>
特例	<p>分割休息(継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合) ・ 分割休息は1回3時間以上 ・ 休息期間の合計は、2分割：10時間以上、3分割：12時間以上 ・ 3分割が連続しないよう努める ・ 一定期間(1か月程度)における全勤務回数⁽²⁾の2分の1が限度</p>
	<p>2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合) 身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可</p> <p>【例外】設備(車両内ベッド)が※4の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ・ 拘束時間を24時間まで延長可(ただし、運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えることが必要) ・ さらに、8時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を28時間まで延長可</p> <p>※4：車両内ベッドが、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること</p>
	<p>隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合) 2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間</p> <p>【例外】仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、2暦日の拘束時間を24時間まで延長可(2週間に3回まで) 2週間の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない</p>
	<p>フェリー ・ フェリー乗船時間は、原則として休息期間(減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない) ・ フェリー乗船時間が8時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される</p>
休日労働	<p>休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない</p>

(注1)改善基準告示とは、「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)をいう。
(注2)本表は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達(令和4年基発1223第3号)の内容を含めて作成したもので、令和6年4月1日から適用される。

トラック運転者の「改善基準告示」見直しの概要

資料 3-2

- ▶ 長時間・過重労働の実態にある自動車運転者の健康確保等の観点から、見直しを行うもの。

	現行	見直し後（令和6年4月1日～）
1年、1か月の拘束時間	1年 — 1か月 293 時間以内 【例外】 労使協定により、 次のとおり延長可 1年 3,516 時間以内の範囲 で 1か月 320 時間以内 （年6か月まで）	1年 3,300 時間以内 1か月 284 時間以内 【例外】 労使協定により、 次のとおり延長可（①②を満たす必要あり） 1年 3,400 時間以内 1か月 310 時間以内（年6か月まで） ① 284時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外・休日労働時間数が 100時間未満となるよう努める
1日の拘束時間	原則 13 時間以内 （上限 16 時間、 15 時間超は週2回まで）	原則 13 時間以内 （上限 15 時間、 14 時間超は週2回までが目安） 【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合(※)、 継続 16 時間まで延長可（週2回まで） ※ 1週間における運行がすべて長距離貨物運送（一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送）で、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
1日の休息期間	継続 8 時間以上	継続 11 時間以上与えるよう努めることを基本とし、 9 時間を下回らない 【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合(※)、 継続 8 時間以上（週に2回まで） 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、 運行終了後に継続 12 時間以上の休息期間を与える
運転時間	2日平均1日当たり 9 時間以内 2週平均1週当たり 44 時間以内	現行どおり
連続運転時間	4 時間以内 （運転の中断は、 1回連続 10 分以上、 合計 30 分以上）	4 時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える （1回概ね連続 10 分以上、合計 30 分以上） 【例外】 SA・PA等に駐停車できず、やむを得ず4時間を超える場合、4時間30分まで延長可

トラック運転者の「改善基準告示」見直しの概要 ②

	現行	見直し後（令和6年4月1日～）
予期し得ない事象		<p>予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）及び連続運転時間から除くことができる（※1, 2）</p> <p>勤務終了後、通常どおりの休息期間（継続11時間以上を基本、9時間を下回らない）を与える</p> <p>※1 予期し得ない事象とは、次の事象をいう。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・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こと <p>※2 運転日報上の記録に加え、客観的な記録（公的機関のHP情報等）が必要。</p>
分割休息特例	<p>継続8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・分割休息は1回4時間以上 ・休息期間の合計は、10時間以上 ・一定期間（2か月程度）における勤務回数の<u>2分の1</u>が限度 	<p>継続9時間以上の休息期間を与えることが困難な場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・分割休息は1回3時間以上 ・休息期間の合計は、 2分割：10時間以上、3分割：12時間以上 ・3分割が連続しないよう努める。 ・一定期間（1か月程度）における勤務回数の<u>2分の1</u>が限度
2人乗務特例	<p>車両内に身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可</p>	<p>現行の内容に次の例外を追加</p> <p>【例外】 設備（車両内ベッド）が※の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拘束時間を24時間まで延長可（ただし、運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えることが必要） ・さらに、8時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を28時間まで延長可 <p>※ 車両内ベッドが、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること。</p>
隔日勤務特例	<p>2暦日の拘束時間は21時間 休息期間は継続20時間以上</p> <p>【例外】 仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、拘束24時間まで延長可（2週間に3回まで）</p>	<p>現行どおり</p>
フェリー特例	<p>フェリー乗船時間は、原則として休息期間（減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の<u>2分の1</u>を下回ってはならない。）</p> <p>フェリー乗船時間が8時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される。</p>	<p>現行どおり</p>

道路貨物運送業監督指導結果

徳島/全国		徳島				全国
年（1～12月）		元年	2年	3年	計	3年
監督実施事業場数		36	27	31	94	3,174
労働基準関係法令の 違反事業場数		24	22	26	72	2,560
同違反比率		66.7%	81.5%	83.9%	76.6%	80.7%
主要違反事項	労働時間 違反率	14	12	7	33 35.1%	1,499 47.2%
	休日 違反率	1	4	0	5 5.3%	147 4.6%
	割増賃金 違反率	5	4	6	15 16.0%	631 19.9%
改善基準告示 違反事業場数		21	16	21	58	1,817
同違反比率		58.3%	59.3%	67.7%	61.7%	57.2%
改善基準告示違反状況	総拘束時間 違反率	8	10	12	30 31.9%	1,016 32.0%
	最大拘束時間 違反率	18	12	17	47 50.0%	1,359 42.8%
	休息時間 違反率	18	10	15	43 45.7%	984 31.0%
	最大運転時間 違反率	4	2	7	13 13.8%	667 21.0%
	連続運転時間 違反率	15	12	11	38 40.4%	940 29.6%
	休日労働 違反率	1	3	0	4 4.3%	104 3.3%

資料 4 厚生労働省提出資料

第15回トラック輸送における取引環境・労働時間改善 中央協議会及び第14回トラック運送業の生産性向上協議会

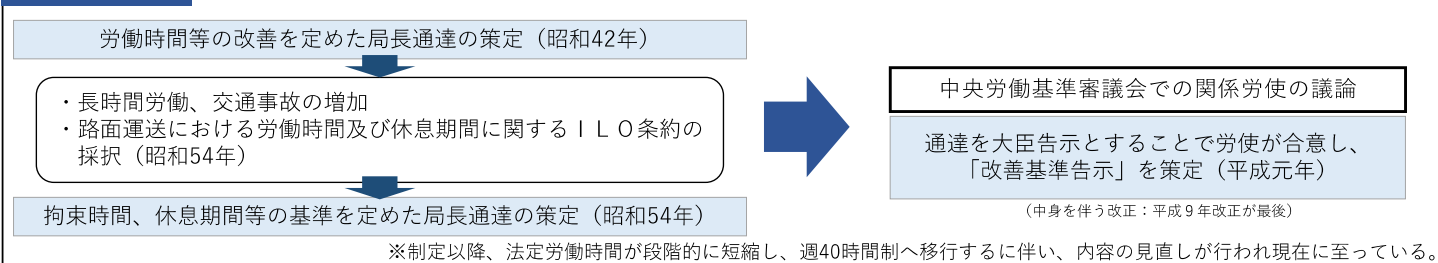
厚生労働省 労働基準局

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

「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）

- 「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、トラックなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、すべての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間（始業から終業までの時間（休憩時間を含む））、休息期間（勤務と勤務の間の自由な時間）、運転時間等の基準を、平成元年に大臣告示として制定。

制定の経緯



主な内容

- 拘束時間【始業から終業までの時間(休憩時間含む)】：（1か月）トラック…293時間、バス…4週平均1週65時間、タクシー…299時間（1日）トラック・バス・タクシー…原則1日13時間（最大16時間）
- 休息期間【勤務と勤務の間の時間】：原則として継続8時間以上
- 運転時間：トラック…2日平均1日9時間 / 2週間平均1週44時間、バス…2日平均1日9時間 / 4週間平均1週40時間
- 連続運転時間：トラック・バス…4時間以内

※その他、分割休息期間、2人乗務、隔日勤務、フェリー乗船の場合の特例有り。

施行


労働基準監督署	関係労使の自主的改善努力と労働基準監督官の臨検監督等による指導 (令和3年自動車運転者を使用する事業場への監督指導…3,770件 改善基準告示違反率…53.3%)
国土交通省との連携	① 監督署と地方運輸機関との合同による監督・監査 ② それぞれの機関が把握した改善基準告示違反事案の相互通報


自動車運転者 改善基準 見直しの検討状況


- ▶ 「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、自動車運転者について、その業務の特性を踏まえ、一律に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間等の基準を定めたもの。
- ▶ 自動車運転者については、働き方改革関連法により2024年4月から罰則付の時間外労働の上限規制（年960時間）が適用されること等から、労働政策審議会の下に「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置し、議論を進めてきた。

○ 令和元年11月 : 労働条件分科会の下に、「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置
実態調査、疲労度調査、海外調査を実施

○ 令和3年4月 : 専門委員会の下に、「業態別作業部会」を設置

 タクシー部会
計6回議論（令和3年度）

 バス部会
計6回議論（令和3年度）

 トラック部会

○ 令和4年3月 : 専門委員会 中間とりまとめ（タクシー、バス）

- ・ 5/19（第5回）、6/14（第6回）、7/20（第7回）、8/18（第8回）、9/2（第9回）：作業部会開催
- ・ 9/8：第10回トラック作業部会（トラックとりまとめ）

○ 令和4年9月27日 : 専門委員会 最終とりまとめ（ハイヤー・タクシー、トラック、バス）

○ 令和4年12月 : 改善基準告示 改正

→ 改善基準告示改正後、労働基準監督署による荷主への「要請」、関係者への「周知」を速やかに実施

○ 令和6年4月 : 年960時間の上限規制、改善基準告示 適用

自動車運転者労働時間等専門委員会 委員名簿

令和4年1月4日時点

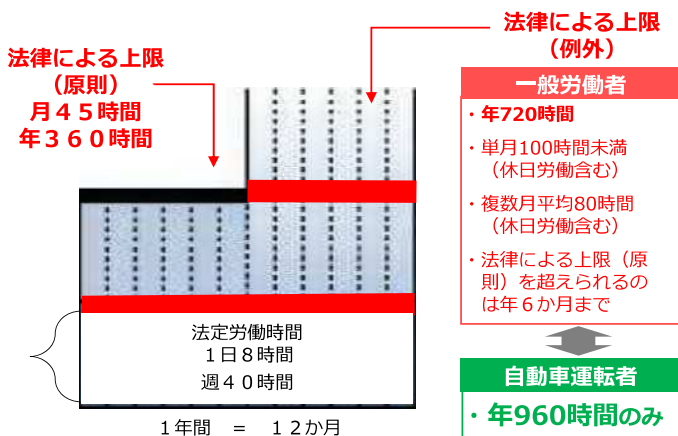
	ハイヤー・タクシー 作業部会	バス作業部会	トラック作業部会
公益 代表	両角 道代 ※ 慶應義塾大学 法務研究科教授	川田 琢之 ※ 筑波大学ビジネスサイエンス系教授	藤村 博之 ※ 法政大学大学院 イノベーション・マネジメント研究科教授
	寺田 一薫 東京海洋大学大学院 海洋科学技術研究科教授	小田切 優子 東京医科大学公衆衛生学分野講師	首藤 若菜 立教大学経済学部教授
労働者 代表	久松 勇治 日本私鉄労働組合総連合会 社会保障対策局長	池之谷 潤 日本私鉄労働組合総連合会 中央副執行委員長	貫 正和 全国交通運輸労働組合総連合 トラック部会事務局長
	松永 次央 全国自動車交通労働組合連合会 書記長	鎌田 佳伸 全国交通運輸労働組合総連合 軌道・バス部会事務局長	世永 正伸 ※ 全日本運輸産業労働組合連合会 中央副執行委員長
使用者 代表	清水 始 西新井相互自動車株式会社 代表取締役社長	齋藤 隆 京成バス株式会社 取締役社長	加藤 憲治 日本通運株式会社取締役執行役員
	武居 利春 昭栄自動車株式会社 代表取締役	金井 応季 東武バスウエスト株式会社 取締役社長	馬渡 雅敏 松浦通運株式会社代表取締役

※ 労働条件分科会 委員

(参考) 自動車運転者の時間外労働の上限規制と拘束時間等

自動車運転者の時間外労働の上限規制について

- ▶ 自動車運転者の上限規制は、令和6年3月まで適用猶予。
- ▶ 令和6年4月以降も、時間外労働の上限は年960時間のみ。



【1ヶ月あたりの法定労働時間と休憩時間について】

- 1年間の法定労働時間：40時間×52週＝2,080時間
- 1年間の休憩時間：1時間×5日×52週＝260時間
- (2,080時間＋260時間)÷12ヶ月＝195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。

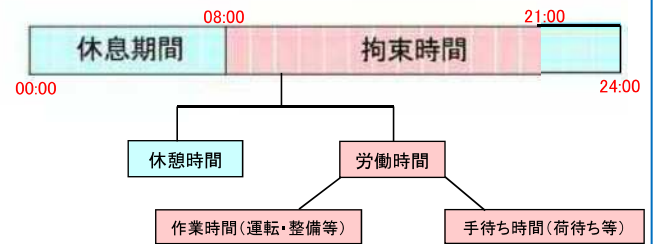
【年960時間の時間外労働を行う場合の拘束時間について】

- 2,080時間＋260時間＋960時間
- ＝3,300時間（1年間の拘束時間）
- 3,300時間÷12か月＝275時間（1か月の拘束時間）

拘束時間と休憩期間について

【日勤勤務】

- ▶ 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。
- ▶ 休憩期間とは、使用者の拘束を受けない期間をいう。



【隔日勤務（2暦日の勤務）】



自動車運転者労働時間等専門委員会報告（令和4年9月27日）の構成

- 1 ハイヤー・タクシーに係る改善基準告示の内容
(同委員会中間とりまとめ（令和4年4月27日労働条件分科会資料No.6）と同内容)
- 2 トラックに係る改善基準告示の内容
(P 6～P 14)
- 3 バスに係る改善基準告示の内容
(同委員会中間とりまとめ（令和4年4月27日労働条件分科会資料No.6）と同内容)
- 4 その他
(P 15～P 16)

1か月の拘束時間（トラック）

現行

- ▶ 拘束時間は、1か月について293時間を超えないものとする。
- ▶ 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3,516時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を320時間まで延長することができる。

案

【原則】

- ▶ 拘束時間は、年間の総拘束時間が3,300時間、かつ、1か月の拘束時間が284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3,400時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を310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284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100時間未満となるよう努めるものとする。

6

1日の拘束時間（トラック）

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。

案

【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」を目安として示すこととする。

7

1日の休息期間（トラック）

現行

- ▶ 勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与える。

案

【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。

8

運転時間、連続運転時間（トラック）

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。

案

《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等を示すこととする。

【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。

9

例外的な取扱い（トラック）

案

※ 新設

《予期し得ない事象に遭遇した場合》

- ▶ 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）

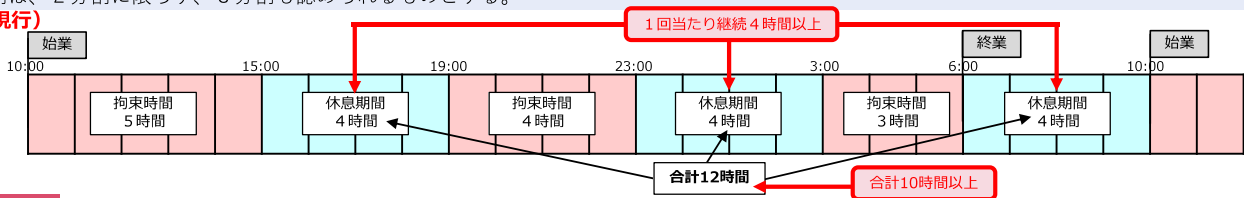
- ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合
- イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
- ウ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合
- エ 異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となった場合

拘束時間及び休息期間の特例①（分割休息）（トラック）

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。

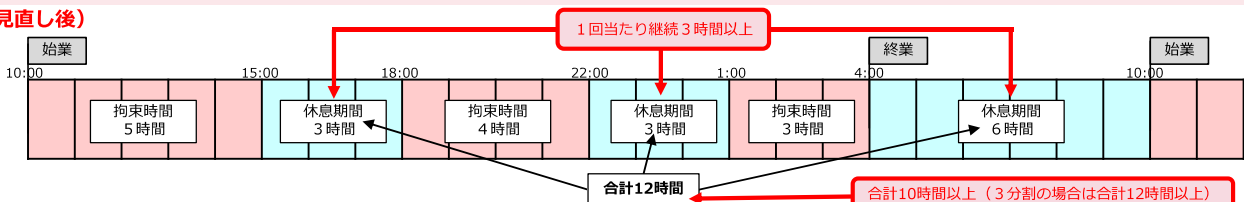
【例】（現行）



見直し後

- ▶ 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。

【例】（見直し後）

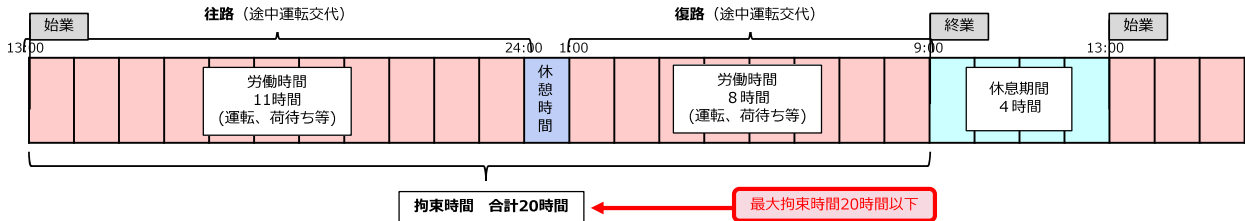


拘束時間及び休息期間の特例②（２人乗務）（トラック）

現行

- ▶ 自動車運転者が同時に１台の自動車に２人以上乗務する場合（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る。）においては、最大拘束時間を２０時間まで延長することができる。また、休息期間は４時間まで短縮することができる。

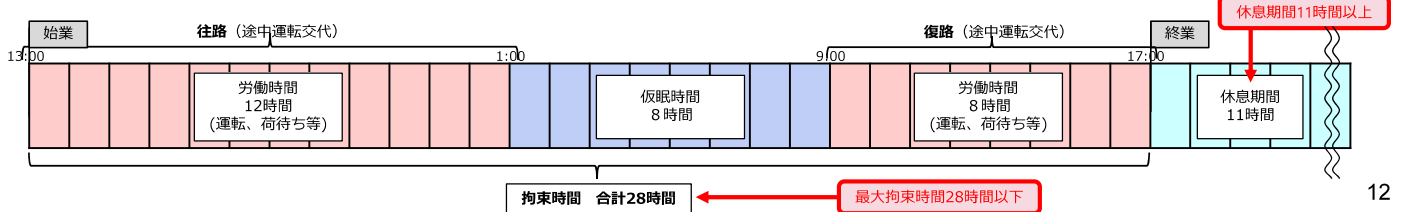
【例】（現行）



見直し後

- ▶ 現行どおり
- ▶ ただし、当該設備が次のいずれにも該当する車両内ベッド又はこれに準ずるもの（以下「車両内ベッド等」という。）であるときは、拘束時間を24時間まで延長することができる。
また、当該車両内ベッド等において8時間以上の仮眠時間を与える場合には、当該拘束時間を28時間まで延長することができる。
この場合において、一の運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えるものとする。
ア 車両内ベッドは、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であること。
イ 車両内ベッドは、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること。

【例】（見直し後：ア・イの要件を満たす車両内ベッド等において8時間以上の仮眠時間を与える場合）



12

拘束時間及び休息期間の特例③（隔日勤務）（トラック）

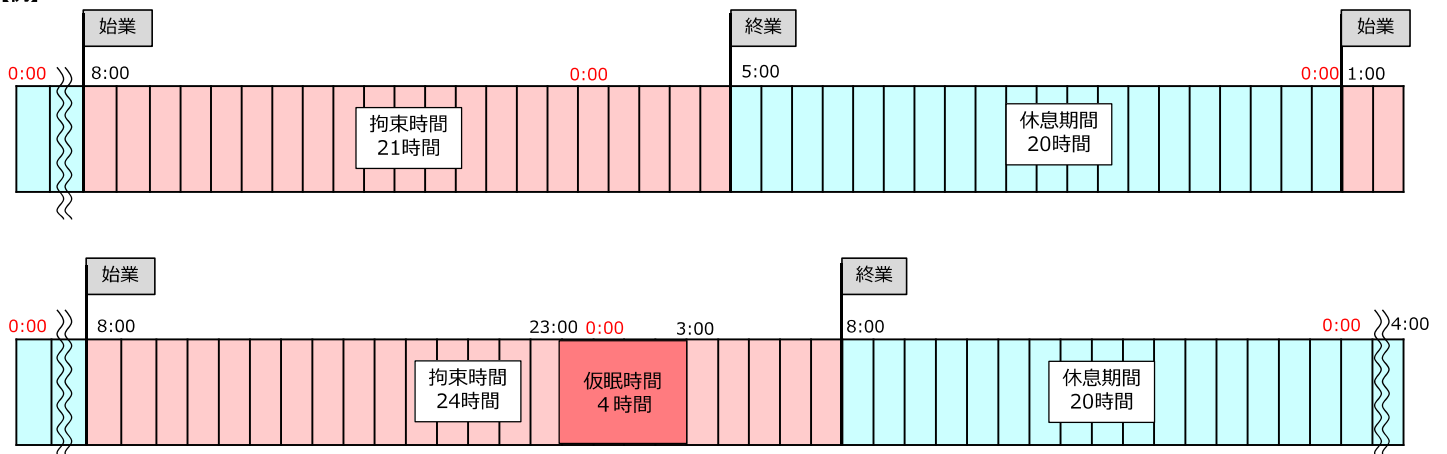
現行

- ▶ 2 暦日における拘束時間は、21 時間を超えてはならないものとする。
- ▶ ただし、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には、2 週間について3 回を限度に、この2 暦日における拘束時間を24 時間まで延長することができるものとする。この場合においても、2 週間における総拘束時間は126 時間（21 時間×6 勤務）を超えることができないものとする。
- ▶ 勤務終了後、継続20 時間以上の休息期間を与えなければならないものとする。

見直し後

- ▶ 現行どおり

【例】



13

拘束時間及び休息期間の特例④（フェリー）（トラック）

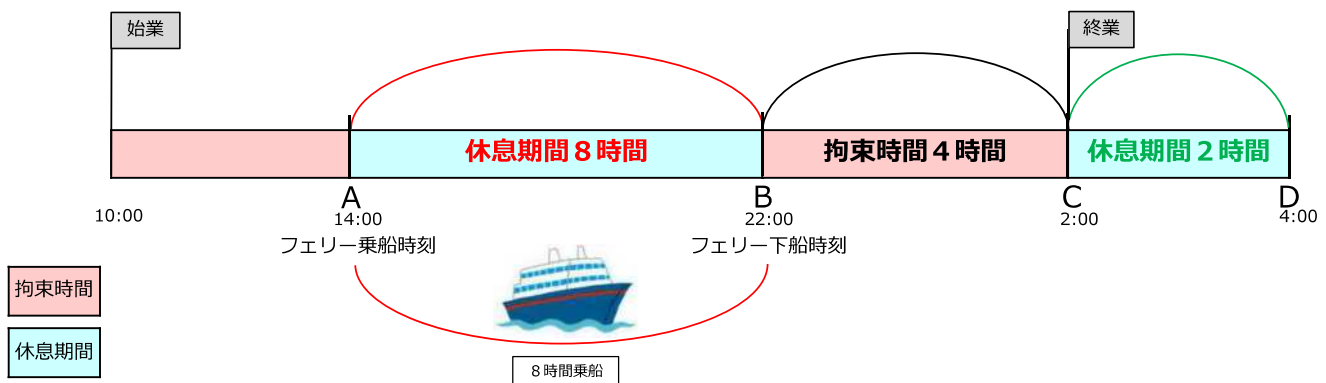
現行

- ▶ フェリー乗船時間は、原則として、休息期間として取り扱うものとする。
- ▶ 与えるべき休息期間の時間から、フェリー乗船中の休息期間について減算することができる。
ただし、減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならないものとする（※1）。
（※1）2人乗務の場合を除く
なお、フェリー乗船時間が8時間（※2）を超える場合には、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始されるものとする。
（※2）2人乗務の場合には4時間、隔日勤務の場合には20時間

見直し後

- ▶ 現行どおり

【例】



14

見直し内容の周知、運用状況の把握等について

【自動車運転者労働時間等専門委員会報告（令和4年9月27日）「4 その他」を基に作成】

（1）荷主等の関係者に対する周知について

- 改善基準告示の改正に当たっては、荷主、元請運送事業者、貸切バス利用者等の発注者、貨物自動車利用運送事業者等に、関係省庁と連携し、幅広く周知することが適当。
- 道路貨物運送事業は過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であること等を踏まえ、改正後、速やかに、発着荷主等に対し、長時間の荷待ちを発生させないこと等について、労働基準監督署による「要請」を実施するとともに、把握した情報を国土交通省に対して提供することが適当。

（2）自家用自動車（いわゆる「白ナンバー」）及び個人事業主等について

- 改善基準告示は、運送を業とするか否かを問わず、「自動車運転者」を労働者として使用する全事業に適用されることから、自家用自動車の「自動車運転者」や使用者に対しても周知することが適当。
- 道路運送法等に基づき、運送事業者は、国土交通大臣が告示で定める基準に従い、運転者の勤務時間等を定める等の必要があり、その基準として、改善基準告示が引用されている。当該規定は、個人事業主等にも適用されることから、国土交通省と連携し、個人事業主等に対しても周知されるようにすることが適当。

（3）運用状況の把握等

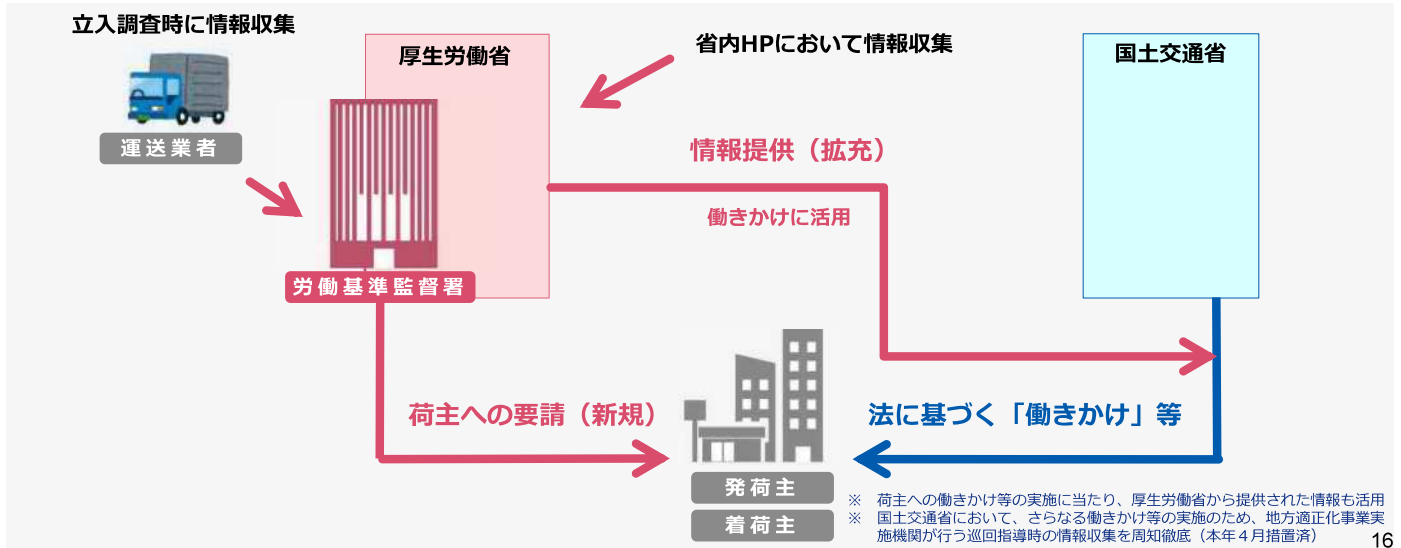
- 働き方改革関連法の参議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年6月28日）において、一般則の適用に向けた検討を行うに当たっては、一般則の全ての規定を直ちに全面的に適用することが困難な場合であっても、一部の規定又は一部の事業・業務についてだけでも先行的に適用することを含め検討することが求められている。
- 加えて、ハイヤー・タクシー、トラック、バス各作業部会において、今後の検討課題として次の事項が指摘。
 - ・ 実態調査等は、多様な勤務実態等を踏まえた内容とするため、調査対象の属性を分類した上で実施すべき
 - ・ 脳・心臓疾患による労災支給決定事案についても、属性を分類し、要因等について検討を行うべき
 - ・ 長時間の荷待ちが改善基準告示の遵守に与える影響、行政による荷主対策の実施状況、商慣行の改善状況（荷待ち時間の変化等）についても併せて把握し、検討を行うべき
- これらのことを踏まえ、令和6年4月以降の上限規制及び改正後の改善基準告示の適用後の運用状況を把握することとし、これらの適用後3年を目途に、そのための実態調査の設計等を含め、見直しに向けた検討を開始することが適当。

15

労働基準監督署による荷主への要請について（トラック）

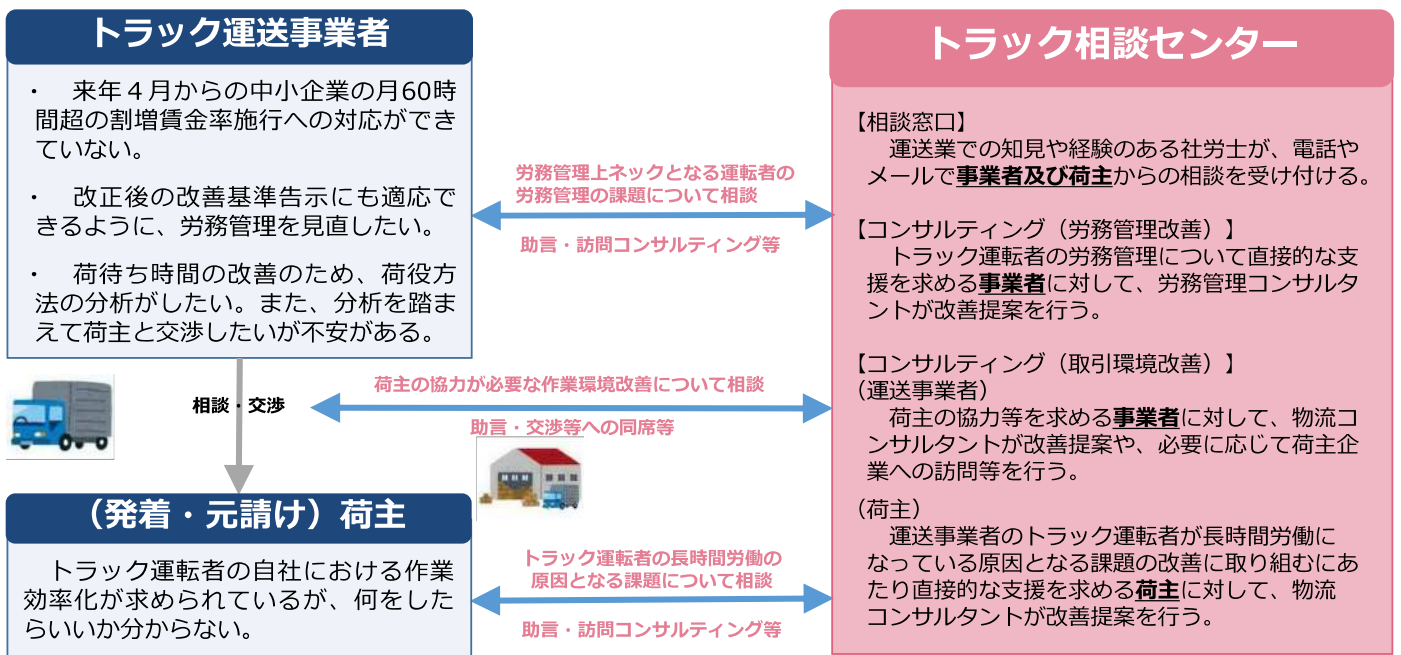
労働基準監督署による要請（新規）

- ▶ **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**



荷主と運送事業者のためのトラック運転者の長時間労働改善特別相談センター（トラック相談センター）

- トラック運転者の労働時間削減に向けた労務管理・取引環境改善のため、荷主や運送事業者からの相談に特化した相談窓口を設置（令和4年8月1日～）。
- 運送業での知見や経験のある社労士等が相談やコンサルティングを行う。



訪問支援への対応事例（トラック相談センター）

開設2か月間(9月末時点)で76件の相談を受付、さらに希望に応じ訪問支援も実施中。

運送事業者 A 社 労務管理の基本

【相談】 運転者の長時間労働の改善が必要なのは理解しているが、どこから手をつければいいのか分からない

【対応】 長距離運転者の月間総拘束時間を短縮するため、フェリーの活用、長距離と地場の組み合わせ勤務による拘束時間の平準化、荷待ち時間の短縮などに取り組むことが必要である旨等をアドバイス。

運送事業者 B 社 令和 6 年に向けた対応

【相談】 改正後の改善基準告示や時間外労働の上限規制に対応するべくグループ会社全体の基本的な方針を作成している。今後の取り組みについて含め客観的な視点でのアドバイスが欲しい。

【対応】 改正後の改善基準告示の方向性や時間外労働の上限規制の制度概要などを説明。デジタコのデータチェックのポイントや社内規定等の整備の仕方等についてもアドバイス。

荷主企業 C 社 工場内の荷待ち時間削減

【相談】 工場での荷待ち時間の削減に取り組もうとしているが、取組案に対する客観的なアドバイス等が欲しい。

【対応】 取組案に対してアドバイスを実施。また、C社の取組案が短期的な視点のものであったため、改善における長期的な視点として、商品オーダーや配送リードタイムなど全体での見直しが必要であること等をアドバイス。

⇒ 今後、短期的な改善案について、現地に訪問し具体的なアドバイスを実施予定。

参考資料 1-2 改善基準告示の見直しについて（参考資料）

第15回トラック輸送における取引環境・労働時間改善
中央協議会及び第14回トラック運送業の生産性向上協議会

厚生労働省 労働基準局

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

改善基準告示の見直しの背景

自動車運転者の基礎統計

- ▶ トラック運転者は、全産業平均と比べ、年齢が高い傾向にある。
- ▶ トラック運転者は、全産業平均と比べ、実労働時間数が長い傾向にある。
- ▶ トラック運転者は、全産業平均と比べ、所定内給与額が低い傾向にある。

(「令和3年賃金構造基本統計調査」(厚生労働省)を加工して作成)

		年齢	勤続年数	実労働時間数	所定内給与額 (月額) (千円単位切り捨て) (賞与等含まず)
全産業平均		43.4歳	12.3年	175時間	30万円
トラック	大型	49.9歳	12.1年	212時間	28万円
	中小型	47.4歳	10.9年	207時間	26万円
タクシー		60.7歳	10.5年	176時間	20万円
バス		53.0歳	11.7年	186時間	23万円

※10人以上の常用労働者を雇用する民営事業所

1

過労死等の労災補償状況 (令和3年度)

- ▶ 「道路貨物運送業」は、過労死等の労災請求件数、支給決定件数ともに、最も多くなっている。
- ▶ 支給決定件数は56件となっており、労災請求が認められる割合も高い。

(厚生労働省公表資料「令和3年度過労死等の労災補償状況」を加工して作成)

	業種 (大分類)	業種 (中分類)	請求件数
1	運輸業, 郵便業	道路貨物運送業	124 (3) < 39 (0) >
2	サービス業 (他に分類されないもの)	その他の事業サービス業	63 (8) < 18 (1) >
3	医療, 福祉	社会保険・社会福祉・介護事業	46 (34) < 7 (4) >
4	建設業	総合工事業	43 (0) < 14 (0) >
5	医療, 福祉	医療業	37 (18) < 2 (2) >
6	建設業	設備工事業	34 (0) < 7 (0) >
7	建設業	職別工事業 (設備工事業を除く)	28 (0) < 6 (0) >
8	宿泊業, 飲食サービス業	飲食店	27 (8) < 2 (0) >
9	運輸業, 郵便業	道路旅客運送業	19 (2) < 2 (0) >
10	卸売業, 小売業	その他の小売業	18 (1) < 5 (0) >
10	製造業	輸送用機械器具製造業	18 (1) < 3 (0) >
12	製造業	食料品製造業	16 (2) < 3 (0) >
12	卸売業, 小売業	各種商品小売業	16 (4) < 4 (1) >
14	情報通信業	情報サービス業	15 (1) < 3 (0) >
15	卸売業, 小売業	機械器具小売業	11 (2) < 2 (0) >
15	卸売業, 小売業	建築材料, 鉱物・金属材料等卸売業	11 (0) < 3 (0) >

	業種 (大分類)	業種 (中分類)	支給決定件数
1	運輸業, 郵便業	道路貨物運送業	56 (1) < 20 (0) >
2	建設業	総合工事業	11 (0) < 2 (0) >
3	サービス業 (他に分類されないもの)	その他の事業サービス業	9 (1) < 3 (0) >
4	卸売業, 小売業	その他の小売業	6 (1) < 3 (1) >
5	医療, 福祉	医療業	5 (2) < 1 (0) >
5	宿泊業, 飲食サービス業	飲食店	5 (0) < 2 (0) >
5	製造業	輸送用機械器具製造業	5 (0) < 1 (0) >
8	卸売業, 小売業	各種商品小売業	4 (1) < 0 (0) >
8	卸売業, 小売業	飲食料品小売業	4 (0) < 1 (0) >
8	建設業	職別工事業 (設備工事業を除く)	4 (0) < 2 (0) >
8	生活関連サービス業, 娯楽業	娯楽業	4 (0) < 1 (0) >
8	製造業	金属製品製造業	4 (0) < 3 (0) >
13	卸売業, 小売業	機械器具小売業	3 (0) < 2 (0) >
13	学術研究, 専門・技術サービス業	専門サービス業 (他に分類されないもの)	3 (0) < 0 (0) >
13	情報通信業	情報サービス業	3 (2) < 0 (0) >

注 1 業種については、「日本標準産業分類」により分類している。 2 ()内は女性の件数で、内数である。 3 <>内は死亡の件数で、内数である。

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

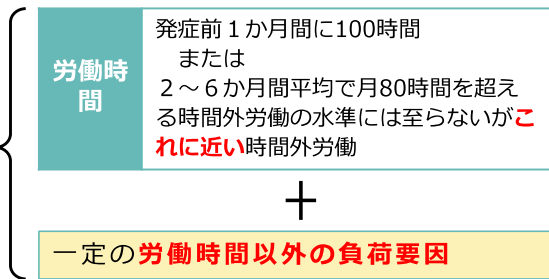
【改正前】

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。

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
	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	温度環境 騒音
	※長期間の過重業務では付加的に評価	

3

勤務間インターバルの短い勤務

- ▶ 脳・心臓疾患の労災認定基準において、長時間の過重業務の判断にあたっては、睡眠時間確保の観点から、勤務間インターバルがおおむね11時間未満の勤務の有無、時間数、頻度、連続性等について検討し、評価することとされている。

（「血管病変等を著しく増悪させる業務による脳血管疾患及び虚血性心疾患等の認定基準について」（令和3年9月14日基発0914第1号厚生労働省労働基準局長通達）より抜粋）

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、終業から始業までの時間をいう。
- ▶ 勤務間インターバルが短い勤務については、その程度（時間数、頻度、連続性等）や業務内容等の観点から検討し、評価すること。
- ▶ なお、長時間の過重業務の判断にあたっては、睡眠時間の確保の観点から、勤務間インターバルがおおむね11時間未満の勤務の有無、時間数、頻度、連続性等について検討し、評価すること。

脳・心臓疾患の労災認定基準における労働時間の評価

（「脳・心臓疾患の労災認定の基準に関する専門検討会報告書（令和3年7月）」（厚生労働省）より抜粋）

労働者の1日の生活時間と睡眠時間、労働時間との関係

- ▶ 日本の有業者の平均的な生活時間を調査した平成28年の社会生活基本調査（図4-5）によると、15歳以上の有業者の平日の睡眠時間は7.2時間、仕事時間は8.1時間、食事、身の回りの用事、通勤等の生活に必要な時間（食事等の時間）は5.3時間となっている。
- ▶ これを前提とすると、現時点においても、1日6時間程度の睡眠が確保できない状態は、1日の労働時間8時間を超え、4時間程度の時間外労働を行った場合に相当し、これが1か月継続した状態は、おおむね80時間（※1）を超える時間外労働が想定される。
- ▶ また、1日5時間程度の睡眠が確保できない状態は、1日の労働時間8時間を超え、5時間程度の時間外労働を行った場合に相当し、これが1か月継続した状態は、おおむね100時間（※2）を超える時間外労働が想定される。

（※1）24時間から、生活を営む上で必要な睡眠（6時間）・食事等・仕事（法定労働時間8時間及び法定休憩時間1時間）を引いた時間数に1か月の平均勤務日数21.7日を乗じた概数。

（※2）前記の睡眠を5時間として同様に算出した概数。

<平成28年社会生活基本調査>
(男女, 15歳以上, 有業者(主に仕事), 平日)

睡眠	食事等	仕事	余暇
7.2	5.3	8.1	3.4

(注) 1 食事等は、食事、身の回りの用事、通勤等の時間である。
2 余暇は、趣味・娯楽、休養・くつろぎ等の時間である。

図4-5 労働者の1日の生活時間

5

休息期間と睡眠時間（トラック）

- ▶ 「休息期間が8時間未満」と回答した自動車運転者のうち、最も高い割合は、「睡眠時間5時間未満」であった。
- ▶ 「休息期間が8時間以上～11時間未満」と回答した自動車運転者のうち、最も高い割合は、「睡眠時間6時間以上7時間未満」であった。
- ▶ 「休息期間が11時間以上」と回答した自動車運転者のうち、最も高い割合は、「睡眠時間7時間以上8時間未満」であった。

（令和3年度「トラック運転車の労働時間等に係る実態調査事業報告書」（厚生労働省）を加工して作成）

(令和3年度)		睡眠時間							
		全体	5時間未満	5時間以上6時間未満	6時間以上7時間未満	7時間以上8時間未満	8時間以上9時間未満	9時間以上	無回答
		(N)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	
休息期間		1712	196	216	478	366	280	60	116
全体	8時間未満	226	52.7	17.3	8.8	0.4	-	-	20.8
	8時間以上9時間未満	282	11.7	30.1	45.4	9.9	1.8	-	1.1
	9時間以上10時間未満	153	3.3	20.9	46.4	24.2	4.6	-	0.7
	10時間以上11時間未満	226	2.7	6.2	41.2	30.5	16.8	0.9	1.8
	11時間以上	635	2.5	4.4	21.4	32.8	31.2	6.9	0.8
	無回答	190	8.9	9.5	15.8	12.1	16.8	7.4	29.5

6

働き方改革関連法の国会附帯決議事項

附帯決議において、過労死等防止の観点から見直すよう求められているところ。

(下線及び赤字は労働基準局監督課)

参議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年6月28日）

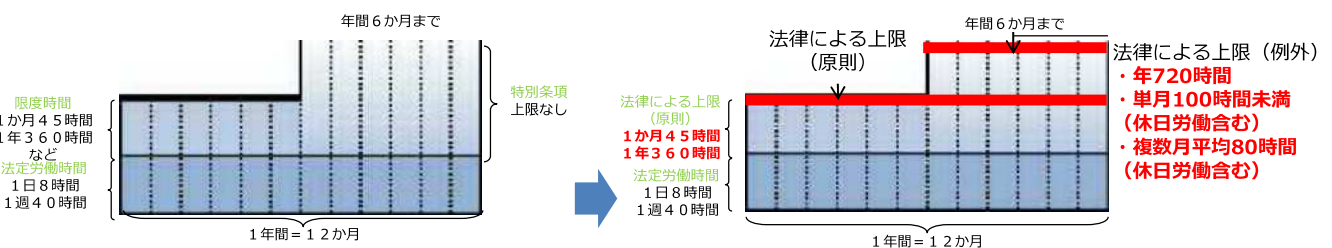
- 七、自動車運転業務の上限規制については、5年の適用猶予後の時間外労働時間の上限が休日含まず年960時間という水準に設定されるが、現状において過労死や精神疾患などの健康被害が最も深刻であり、かつそのために深刻な人手不足に陥っている運輸・物流産業の現状にも鑑み、決して物流を止めてはいけないという強い決意の下、できるだけ早期に一般則に移行できるよう、関係省庁及び関係労使や荷主等を含めた協議の場における議論を加速し、猶予期間においても、実効性ある実労働時間及び拘束時間削減策を講ずること。また、5年の適用猶予後に一般則の適用に向けた検討を行うに当たっては、一般則の全ての規定を直ちに全面的に適用することが困難な場合であっても、一部の規定又は一部の事業・業務についてだけでも先行的に適用することを含め検討すること。
- 八、自動車運転業務については、過労死等の防止の観点から、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の総拘束時間等の改善について、関係省庁と連携し、速やかに検討を開始すること。また、改善基準告示の見直しに当たっては、トラック運転者について、早朝・深夜の勤務、交代制勤務、宿泊を伴う勤務など多様な勤務実態や危険物の配送などその業務の特性を十分に踏まえて、労働政策審議会において検討し、勤務実態等に応じた基準を定めること。

衆議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年5月25日）

- 二、時間外労働の上限規制の適用が猶予される業務について、当該業務特有の事情を踏まえたきめ細かな取組を省庁横断的に実施して労働時間の短縮を図り、上限規制の適用に向けた環境の整備を進めること。特に、自動車運転業務については、長時間労働の実態があることに留意し、改正法施行後5年後の特例適用までの間、過労死の発生を防止する観点から改善基準告示の見直しを行うなど必要な施策の検討を進めること。

時間外労働の上限規制

- ▶ 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）を限度とする。
- ▶ 自動車、建設、医師等は適用猶予・除外業務（事業）とされ、改正法施行後5年間は上記一般則の適用はない。



【適用猶予・除外の事業・業務】

自動車運転の業務	改正法施行5年後に、時間外労働の上限規制を適用。上限時間は、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。
建設事業	改正法施行5年後に、一般則を適用。（ただし、災害時における復旧・復興の事業については、1か月100時間未満・複数月平均80時間以内の要件は適用しない。この点についても、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。）
医師	改正法施行5年後に、時間外労働の上限規制を適用。上限時間は年最大1,860時間（休日労働含む）とする。
鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業	改正法施行5年間は、1か月100時間未満・複数月80時間以内の要件は適用しない。（改正法施行5年後に、一般則を適用）
新技術・新商品等の研究開発業務	医師の面接指導（※）、代替休暇の付与等の健康確保措置を設けた上で、時間外労働の上限規制は適用しない。 ※時間外労働が一定時間を超える場合には、事業主は、その者に必ず医師による面接指導を受けさせなければならないこととする。（労働安全衛生法の改正）

適用猶予業種における時間外労働の上限規制

- ▶ 自動車運転者については、令和6年4月以降、年960時間の上限規制の適用を受ける。
- ▶ 一方、一般労働者に適用される、45時間超えの上限回数（6か月まで）、単月上限（100時間未満）、複数月平均上限（80時間以内）については適用がない。

【現在】

		一般労働者	自動車運転の業務	建設事業	医師	鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業	新技術・新商品等の研究開発業務
月	限度時間(原則)	45	-	-	-	45	-
	45時間超は6月まで	適用あり	-	-	-	適用あり	-
	単月上限(※)	100	-	-	-	-	-
	複数月平均上限(※)	80	-	-	-	-	-
年	限度時間(原則)	360	-	-	-	360	-
	上限	720	-	-	-	720	-

【令和6年4月～】

		一般労働者	自動車運転の業務	建設事業	医師	鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業	新技術・新商品等の研究開発業務
月	限度時間(原則)	45	45	45	45	45	-
	45時間超は6月まで	適用あり	-	適用あり	-	適用あり	-
	単月上限(※)	100	-	100(注1)	100(注2)	100	-
	複数月平均上限(※)	80	-	80(注1)	-	80	-
年	限度時間(原則)	360	360	360	360	360	-
	上限	720	960	720	960(注3) 1,860(注4)	720	-

※ 休日労働も含む。

注1： 災害の復旧・復興の事業は、単月上限100時間・複数月平均上限80時間の規制は適用されない。

注2： 時間外・休日労働が月100時間以上となることを見込まれる者は、36協定に面接指導を行うこと等を定めることが必要。

注3： 医業に従事する一般の医師にかかる基準（A水準）。休日労働を含む。

注4： B水準、連携B水準、C水準の指定を受けた医療機関で指定に係る業務に従事する医師にかかる基準。休日労働を含む。

面接指導、労働時間が特に長時間である場合の労働時間短縮措置、勤務間インターバルの確保等を36協定に定めることが必要。

9

時間外労働の上限規制と改善基準告示（トラック）

時間外労働の上限規制 (労働基準法)		現行の改善基準告示 (トラック)	
一般則	自動車運転業務 (2024.4～)	時間外労働が可能な時間(※)	拘束時間
限度 45H	限度 45H	原則 98H (含・休日労働)	原則 293H
月平均 80H (含・休日労働)	-		特例 320H (年6か月以内)
単月 100H (含・休日労働)	-	特例 125H (含・休日労働)	-
限度 360H	限度 360H	1,176H (含・休日労働)	3,516H
上限 720H	上限 960H		

※ 所定労働時間8時間、休憩1時間と仮定して試算

$$\left. \begin{array}{l} 2,080 + 260 = 2,340 \text{時間 (年)} \\ 2,340 \div 12 = 195 \text{時間 (月)} \end{array} \right\} \begin{array}{l} \text{この数値との差を} \\ \text{「時間外労働が可能な時間」として算出} \end{array}$$

実際に時間外・休日労働が可能となる時間は、休憩時間や所定労働時間の設定、暦の巡り合わせ等により大きく異なりうる。

10

36協定で定める時間外労働及び休日労働について 留意すべき事項に関する指針

- ▶ 時間外労働及び休日労働を適正なものとするを目的として、36協定で定める時間外労働及び休日労働について留意していただくべき事項に関する指針（※ 労働基準法第36条第1項の協定で定める労働時間の延長及び休日の労働について留意すべき事項等に関する指針）
- ▶ 令和6年4月以降、自動車運転者も、時間外労働の限度時間は、月45時間、年360時間となり、臨時的に限度時間を超過して労働させる必要がある場合でなければこれを超過することはできない。そのような場合であっても、年960時間が時間外労働の上限となり、指針の適用を受ける。

指針第2条	①時間外労働・休日労働は必要最小限にとどめること。	
指針第3条	②使用者は、36協定の範囲内であっても労働者に対する安全配慮義務を負う。また、労働時間が長くなるほど過労死との関連性が強まることに留意する必要があること。	<ul style="list-style-type: none"> ◆36協定の範囲内で労働させた場合であっても、労働契約法第5条の安全配慮義務を負うことに留意しなければならない。 ◆「脳血管疾患及び虚血性心疾患等の認定基準について」において、 <ul style="list-style-type: none"> ✓1週間当たり40時間を超える労働時間が月45時間を超えて長くなるほど、業務と脳・心臓疾患の発症との関連性が徐々に強まる ✓さらに、1週間当たり40時間を超える労働時間が月100時間又は2～6か月平均で80時間を超える場合には、業務と脳・心臓疾患の発症との関連性が強いとされていることに留意しなければならない。
指針第4条	③時間外労働・休日労働を行う業務の区分を細分化し、業務の範囲を明確にすること。	
指針第5条	④臨時的な特別の事情がなければ、限度時間（月45時間・年360時間）を超えることはできない。限度時間を超過して労働させる必要がある場合は、できる限り具体的に定めなければならない。この場合にも、時間外労働は、限度時間にできる限り近づけるように努めること。	<ul style="list-style-type: none"> ◆限度時間を超過して労働させることができる場合を定めるに当たっては、通常予見することのできない業務量の大幅な増加等に伴い臨時的に限度時間を超過して労働させる必要がある場合をできる限り具体的に定めなければならない。 ◆「業務の都合上必要な場合」「業務上やむを得ない場合」など恒常的な長時間労働を招くおそれがあるものは認められない。 ◆時間外労働は原則として限度時間を超えないものとされていることに十分留意し、(1)1か月の時間外労働及び休日労働の時間、(2)1年の時間外労働時間、を限度時間にできる限り近づけるように努めなければならない。 ◆限度時間を超過する時間外労働については、25%を超える割増賃金率となるように努めなければならない。
指針第6条	⑤1か月未満の期間で労働する労働者の時間外労働は、目安時間（※）を超えないように努めること。	（※）1週間：15時間、2週間：27時間、4週間：43時間
指針第7条	⑥休日労働の日数及び時間数をできる限り少なくするように努めること。	
指針第8条	⑦限度時間を超過して労働させる労働者の健康・福祉を確保すること。	<ul style="list-style-type: none"> ◆限度時間を超過して労働させる労働者の健康・福祉を確保するための措置について、次の中から協定することが望ましいことに留意しなければならない。 (1)医師による面接指導、(2)深夜業の回数制限、(3)終業から始業までの休息時間の確保（勤務間インターバル）、(4)代償休日・特別な休暇の付与、(5)健康診断、(6)連続休暇の取得、(7)心からの相談窓口の設置、(8)配置転換、(9)産業医等による助言・指導や保健指導

11

月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率

- ▶ 1か月60時間を超える法定時間外労働に対しては、使用者は50%以上の率で計算した割増賃金を支払わなければならない。（大企業については、平成22年4月から適用）（中小企業については、令和5年4月から適用）

現在		令和5年4月以降	
<p>月60時間超の残業割増賃金率 大企業は 50% 中小企業は 25%</p>		<p>月60時間超の残業割増賃金率 大企業、中小企業ともに 50% ※中小企業の割増賃金率を引上げ</p>	
	1か月の時間外労働 〔1日8時間・1週40時間 を超える労働時間〕		1か月の時間外労働 〔1日8時間・1週40時間 を超える労働時間〕
	60時間以下	60時間以下	60時間以下
	60時間超	60時間超	60時間超
大企業	25%	25%	50%
中小企業	25%	25%	50%

12

諸外国における自動車運転者の 労働時間の規制

諸外国の自動車運転者の労働時間の規制状況（トラック）

- ▶ ILO条約においては、「休息期間は連続10時間（平均でも可）であり、週2回以上8時間に短縮不可」と定められている。
- ▶ ILO勧告においては、「休息期間は連続11時間（平均でも可）であり、8時間を下回することは不可」と定められている。
- ▶ EU規則においては、「休息期間は11時間（週3日まで9時間に短縮可）」と定められている。

（「第5回労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会」（厚生労働省）の資料2を加工して作成）

項目	日本	ILO		EU
	(改善基準告示)	(ILO条約第153号)	(ILO勧告第161号)	(Regulation(EC) No561/2006)
拘束時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日（原則）：13時間 ・ 1日（最大）：16時間 （15時間超は週2回まで） ・ 1か月：293時間 ・ 1年間：3,516時間 	(規定なし)		(規定なし)
休息期間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 連続8時間以上 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 連続10時間（平均でも可） ・ ただし、いかなる場合も8時間を下回ることは不可、かつ、1週間に2回以上8時間に短縮することは不可 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 連続11時間（平均でも可） ・ ただし、いかなる場合も8時間を下回することは不可 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日：11時間以上（24時間に対して） （週3日まででは9時間以上に短縮可）
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日：9時間（2日平均） ・ 1週：44時間（2週平均） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日：9時間 ・ 1週：48時間 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日：9時間 ・ 1週：48時間 （4週平均可） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日：9時間 （週2回まで10時間に延長可） ・ 1週：56時間 ・ 2週：90時間 （EU指令で定められた週の最大労働時間60時間を超えてはならない）
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 連続運転時間4時間に対して30分の中断 （10分以上/回で分割可） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 4時間 （各国において、国内事情を考慮の上、1時間まで超えることを認めることができる） （休憩時間の長さや分割方法は各国による） 		<ul style="list-style-type: none"> ・ 4時間30分（45分の休憩） （15分休憩の後、4時間30分運転し、30分休憩することも可）

諸外国の自動車運転者の労働時間の規制状況（トラック）

項目	日本	ILO		EU				
	(改善基準告示)	(ILO条約第153号)	(ILO勧告第161号)	(Regulation(EC) No561/2006)				
分割休息特例	<ul style="list-style-type: none"> ・1回継続4時間以上、合計10時間以上 ・一定期間の全勤務回数1/2を限度 ・一定期間は2か月程度を限度 ・3分割可 	(休息期間は8時間を下回ってはならない) (分割に関する例外規定なし)		<ul style="list-style-type: none"> ・11時間以上の休息期間を、3時間以上、9時間以上に分割可 				
2人乗務特例	<ul style="list-style-type: none"> ・最大拘束時間20時間まで延長可 ・休息期間4時間まで短縮可 	(各国において、2人乗務の場合、別途、1日の休息期間の例外を設けることができる)		<ul style="list-style-type: none"> ・拘束時間開始から30時間以内に9時間の休息期間 				
隔日勤務特例	<ul style="list-style-type: none"> ・2暦日拘束時間は21時間を超えない ・夜間4時間以上の仮眠時間を与える場合、2週間に3回まで、2暦日拘束時間を24時間まで延長可 ・この場合2週間総拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない ・継続20時間以上の休息期間 	(規定なし)		(規定なし)				
フェリー特例	<table border="0"> <tr> <td>(トラック)</td> <td>(バス)</td> </tr> <tr> <td>・フェリー乗船時間は、原則として休息期間</td> <td>・フェリー乗船時間のうち2時間は拘束時間、その他は休息期間</td> </tr> </table> <p>(共通)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・与えるべき休息期間の時間からフェリー乗船中の休息期間について減ずることが可 ・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間の時間の2分の1を下回ってはならない 	(トラック)	(バス)	・フェリー乗船時間は、原則として休息期間	・フェリー乗船時間のうち2時間は拘束時間、その他は休息期間	(各国において、フェリー乗船の場合、別途、1日の休息期間の例外を設けることができる)		(長期間のフェリー乗船に係る特例あり)
(トラック)	(バス)							
・フェリー乗船時間は、原則として休息期間	・フェリー乗船時間のうち2時間は拘束時間、その他は休息期間							

14

ILO条約第153号、ILO勧告第161号

- ▶ ILO条約153号第9条、ILO勧告161号項目26において、「事故、故障、予見されない遅延」、「不可抗力の場合」等、例外的な取扱いが定められている。

(下線及び赤字は労働基準局監督課)

ILO条約第153号（第九条）

- 1 各国の権限のある機関は、次の場合において不可決な作業の遂行のために必要であるときに限り、一時的な例外として、第五条、第六条、第七条及び第八条に規定する運転時間の延長、継続する労働時間の延長及び一日当たりの休息期間の長さの短縮を許可することができる。
 - (a) 事故、故障、予見されない遅延、運行の乱れ又は交通遮断の場合
 - (b) 不可抗力の場合
 - (c) 公益事業の業務の運営を確保するために緊急にかつ例外的に必要な場合
- 2 路面運送に係る国内事情又は地方的事情が、第五条、第六条、第七条又は第八条の厳格な遵守に適さない場合には、各国の権限のある機関は、これらの条に規定する運転時間の延長、継続する労働時間の延長及び一日当たりの休息期間の長さの短縮を認め、第一条2に規定する運転者に対する第五条、第六条又は第八条の規定の適用に関する例外を認めることができる。このような場合には、当該加盟国は、その批准に際して付する宣言により、これらの国内事情又は地方的事情及びこの2の規定に基づいて認められる延長、短縮又は例外を述べなければならない。当該加盟国は、国際労働機関憲章第二十二條の規定に基づく報告において、第五条、第六条、第七条及び第八条の規定を一層厳格に又は広く適用するために得られた進展を指摘しなければならず、かつ、いつでもその後の宣言により従前の宣言を取り消すことができる。

ILO勧告第161号（項目26）

- (1) 各国の権限のある機関は、次のいずれかの場合において不可欠な作業の遂行のために必要であるときに限り、一時的な例外として、この勧告の前諸項に規定する労働時間の延長、運転時間の延長及び休息期間の長さの短縮を許可することができる。
 - (a) 事故、故障、予見されない遅延、運行の乱れ又は交通遮断の場合
 - (b) 不可抗力の場合
 - (c) 公益事業の業務の運営を確保するために緊急にかつ例外的に必要な場合
- (2) 各国の権限のある機関は、乗務員が、場合に応じ、適当な停車場所又は目的地に到着することができるようにするために必要であるときは、道路交通の安全が損なわれないことを条件として、この勧告の前諸項に規定する労働時間の延長、運転時間の延長及び休息期間の長さの短縮を許可することができる。

15

諸外国のILO条約例外規定の運用状況

- ▶ イギリスでは、**悪天候、交通事故、故障、フェリーの中断、生命や健康に危険を及ぼす可能性のある事象**については、運転時間、連続運転時間、休息期間の定めを逸脱することができる定められている。
- ▶ スイスでは、**故障、暴風雨、雪崩による道路の封鎖等の予見できない緊急的な事象**について、**適切な駐車スペースに停車する時間**は、運転時間、休息期間等から逸脱することができる定められている。

(「第5回労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会」(厚生労働省)の資料2を加工して作成)

イギリス

- 1) 緊急時または救助活動に使用される車両(3条)⇒大雪による道路封鎖で家庭用燃料等を運ぶために適用された事例あり
特定の緊急または救助活動への即時の対応に深く従事する場合は免除の定めが適用される。
- 2) 予期しない事象の発生(12条)
予期しない事象(悪天候、交通事故、機械的な故障、フェリーサービスの中断、人や動物の生命や健康に危険を及ぼす、あるいは危険を及ぼす可能性のある事象等)が発生した場合、交通安全が危険にさらされず、車両が適切な停止場所に到達することが可能な際は、自動車運転者は人、車両、または積荷の安全を確保するために必要な範囲で運転時間(同6条)、連続運転時間(同7条)、休息期間(同8条)、フェリー乗船(同9条)から逸脱することができる。
自動車運転者は遅くとも適切な停止場所に到着した時点で、タコグラフの記録シート、タコグラフからの印刷物、勤務表のいずれかに逸脱した理由を手動で記載しなければならない。
交通安全が危険にさらされない場合で、例外的な状況においては、日次、週次の運転時間の上限(同6条(1)、(2))及び最小の休息期間の定め(同8条(2))から逸脱し、勤務先又は運転者の居住地で休息をとるために、日次、週次の運転時間の延長が可能となる。

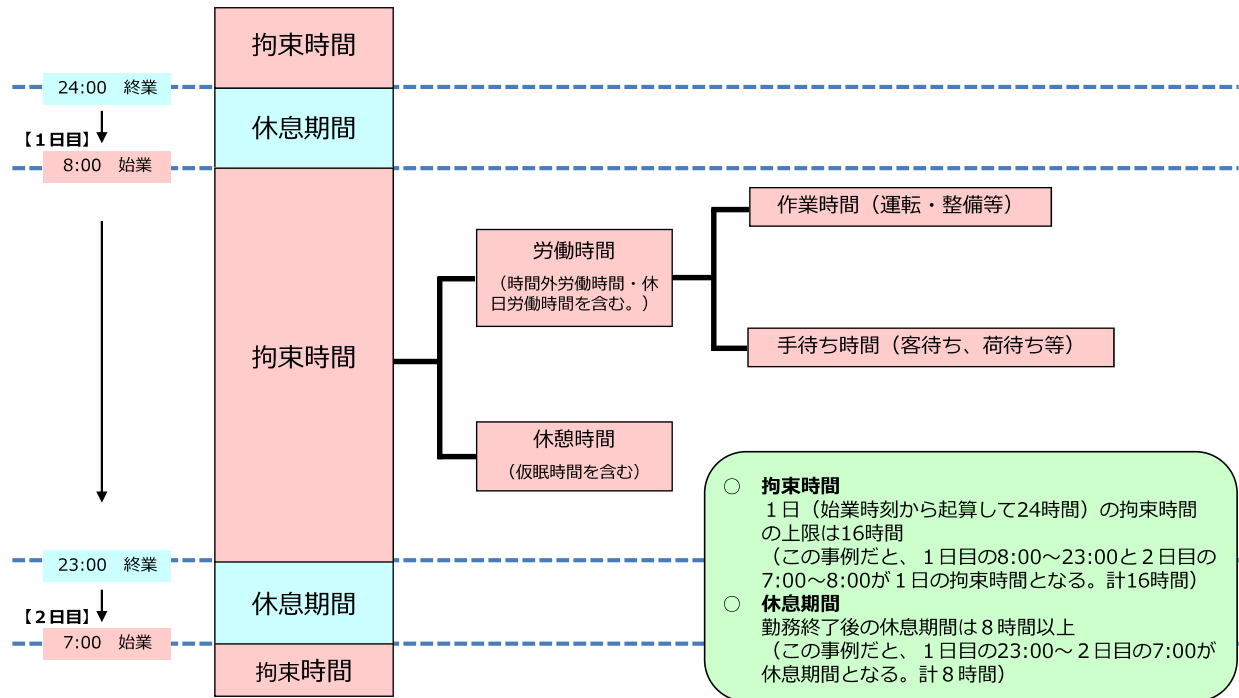
スイス

- 1) 職業的自動車運転者の労働時間及び休憩時間に関する条例(ARV1)に関する例外規定
最大許容積載重量3.5 t 超のトラック及び9人乗り以上のバスの運転者はARV1が適用され、当該規則に①～③の例外規定が設けられている。
 - ① 規制の適用除外の車両(Art.4)
緊急時に救助活動または人道支援のために行われる非商業的な輸送に使用される車両についてはARV1の規定は適用されない。
 - ② 緊急時の規則からの逸脱(Art.12)
車両の故障、暴風雨/雪崩による道路の封鎖などの予見できない緊急的な事象の発生時、交通安全が危険にさらされない場合、自動車運転者は、適切な駐車スペースに停車するために、乗客、車両、積荷の安全確保のために必要な範囲で労働時間、運転時間、及び休息期間の規定からの逸脱が許容される。
このような状況においては、タコグラフに誤作動が発生して労働、運転、休憩時間が適切に記録できなくなった場合の規定が類推適用され、通常のシートとは異なる別のシートに記録をする必要がある。なお、当該シートには、逸脱の内容、理由及び自動車運転者の名前、運転免許証番号、使用した車両の識別番号、業務の開始・終了場所、日付、署名を記さなくてはならない。
 - ③ 連邦の権限(Art.24) ⇒新型コロナウイルス感染症の感染拡大を踏まえた適用事例あり
連邦道路局はやむを得ない事由によるそれぞれのケースに対し、個々の規定からの緩和を許可することができる。

現行の改善基準告示

拘束時間と休息期間

- ▶ 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。



17

休憩時間

- ▶ 使用者は、1日の労働時間が6時間を超える場合には少なくとも45分、8時間を超える場合には少なくとも1時間の休憩を労働時間の途中で与えなければならない。

労働基準法第34条 (休憩)

(休憩)

第三十四条 使用者は、労働時間が六時間を超える場合には少くとも四十五分、八時間を超える場合には少くとも一時間の休憩時間を労働時間の途中で与えなければならない。

② 前項の休憩時間は、一斉に与えなければならない。ただし、当該事業場に、労働者の過半数で組織する労働組合がある場合においてはその労働組合、労働者の過半数で組織する労働組合がない場合においては労働者の過半数を代表する者との書面による協定があるときは、この限りでない。

※ 旅客運送事業、貨物運送事業については、労基法第40条第1項及び労基則第31条により、適用除外。

③ 使用者は、第一項の休憩時間を自由に利用させなければならない。

休憩時間の意義

(昭和22年9月13日発基17号)

休憩時間とは単に作業に従事しない手待ち時間を含まず労働者が権利として労働から離れることを保障されている時間の意であつて、その他の拘束時間は労働時間として取扱うこと。

18

拘束時間及び休息期間の特例 ①

- ▶ 拘束時間および休息期間の特例については、労働基準局長の定めるところにより、別途特例（分割休息特例、2人乗務特例、隔日勤務特例、フェリー特例）が定められている。

【分割休息特例】

一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の拘束時間及び休息期間の特例について（平成元年3月1日基発第92号）

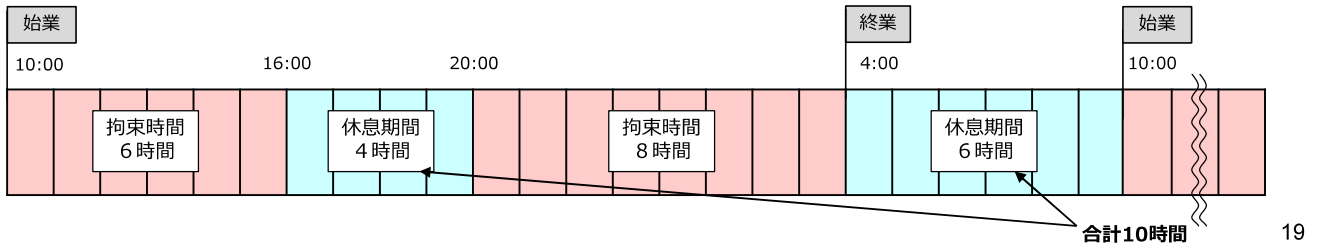
業務の必要上、勤務の終了後継続8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合

- 業務の必要上、勤務の終了後継続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分の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（始業時刻から起算して24時間をいう。）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。
- 上記は自動車運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合には適用しないものとする。

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部改正等について（平成9年3月11日基発第143号）

- ・ 休息期間は、原則として始業時刻から起算して24時間中に継続8時間以上与えなければならないものであるが、貨物自動車運送事業等における実態からみると、8時間以上の継続した休息期間を付与することは困難な場合もあるので、業務の必要上やむを得ない場合であって、始業時刻から起算して24時間中に、1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上の休息期間を与える場合には、休息期間の分割を認めることとしている。この分割は必ずしも4時間、6時間、合計10時間というような2分割に限らず4時間、4時間、4時間、合計12時間というような3分割も認められるものである。
- ・ なお、休息期間を分割付与できる勤務は「一定期間における全勤務回数分の2分の1」を限度としているが、休息期間の分割付与の状態が長期間継続することは好ましくないため、「一定期間」については、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箇月程度を限度とする。

【例】



拘束時間及び休息期間の特例 ②

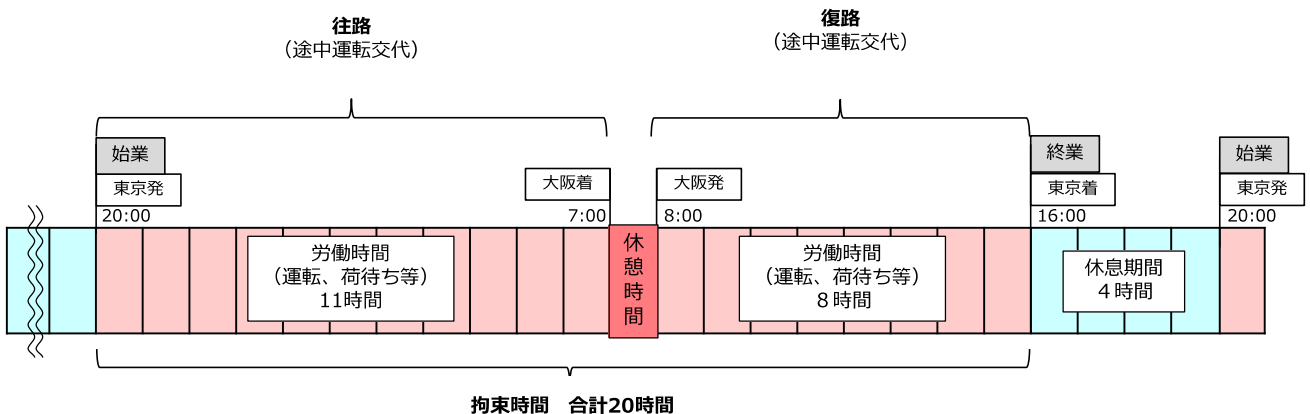
【2人乗務特例】

一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の拘束時間及び休息期間の特例について（平成元年3月1日基発第92号）

自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合

- 自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合（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る。）においては、改善基準第4条第1項第2号前段及び第5条第1項第2号前段の規定にかかわらず最大拘束時間を20時間まで延長することができるものとし、同号後段の規定は、適用しないものとする。また休息期間は改善基準第4条第1項第3号及び第5条第1項第3号の規定にかかわらず4時間まで短縮することができるものとする。

【例】



拘束時間及び休息期間の特例 ③

【隔日勤務特例】

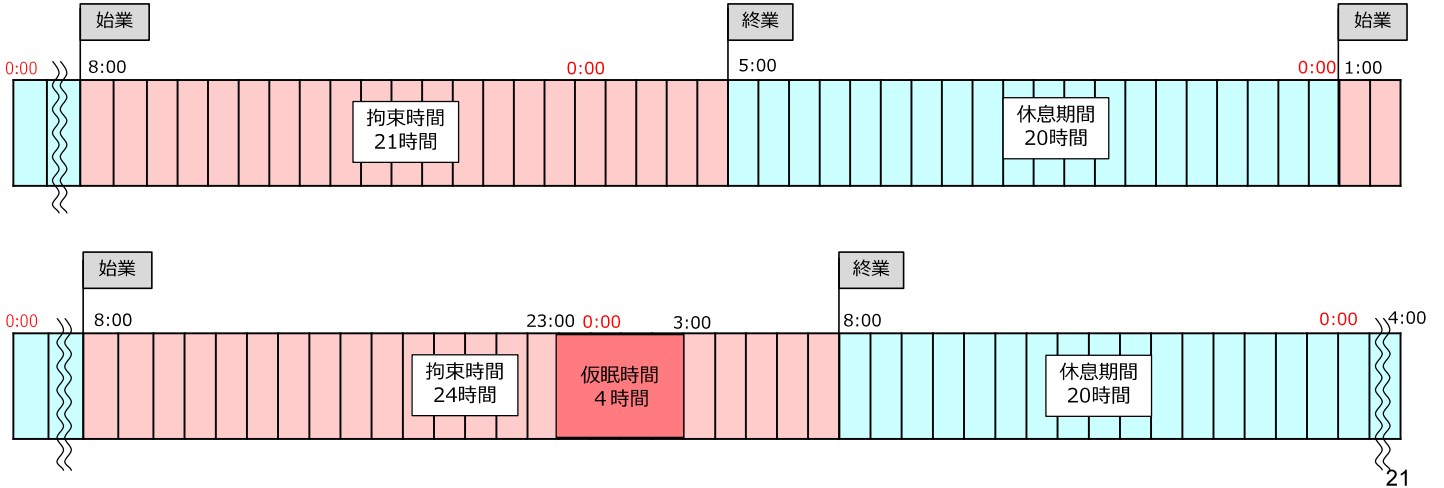
一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の拘束時間及び休息期間の特例について（平成元年3月1日基発第92号）

自動車運転者が隔日勤務に就く場合

業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、改善基準第4条第1項第1号から第3号及び第5条第1項第1号から第3号までの規定並びに分割休息及び2人乗務にかかわらず、次の条件の下で隔日勤務に就かせることができるものとする。

- 2暦日における拘束時間は、21時間を超えてはならないものとする。
ただし、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には、2週間について3回を限度に、この2暦日における拘束時間を24時間まで延長することができるものとする。この場合においても、2週間における総拘束時間は126時間（21時間×6勤務）を超えることができないものとする。
- 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えなければならないものとする。

【例】



拘束時間及び休息期間の特例 ④

【フェリー特例】

一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の拘束時間及び休息期間の特例について（平成元年3月1日基発第92号）

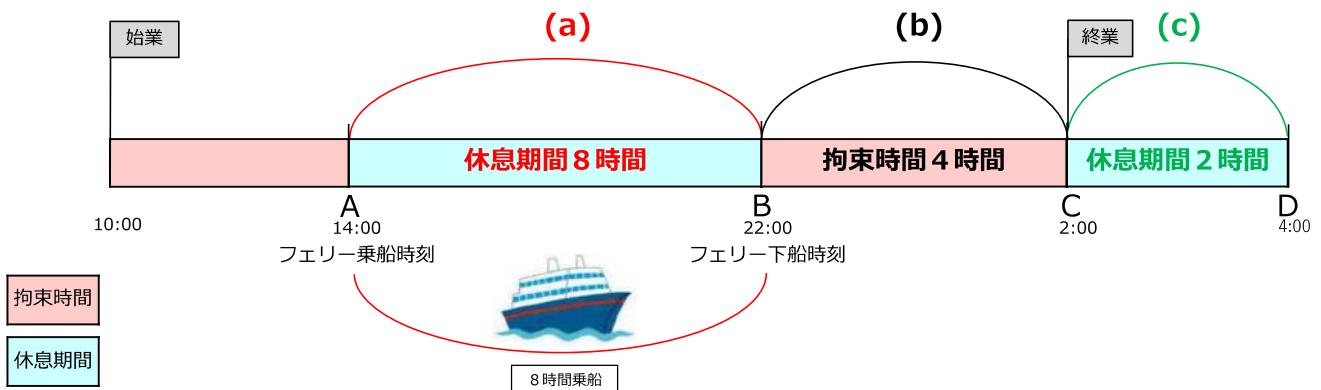
自動車運転者がフェリーに乗船する場合

自動車運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合における拘束時間及び休息期間は、次のとおり取り扱うものとする。

- 貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の**フェリー乗船時間(a)**は、**原則として、休息期間**として取り扱うものとする。
- 上記により休息期間とされた時間を改善基準第4条第1項第3号及び第5条第1項第3号の規定により与えるべき休息期間の時間から減算することができるものとする。ただし、その場合においても、**減算後の休息期間(c)**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間の時間(b)の2分の1を下回ってはならないものとする。**

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部改正等について（平成9年3月11日基発第143号）

- ・ 勤務の途中においてフェリーに乗船した場合については、乗船時間は、原則として、休息期間として取り扱うこととしている。
- ・ フェリーの乗船時間が8時間（2人乗務の場合には4時間、隔日勤務の場合には20時間）を超える場合には、原則として、フェリー下船時刻から次の勤務が開始されたこととなる。



自動車運転者の労働時間等の改善のための基準に係る適用除外業務

▶ 貨物自動車運送事業のみ、以下のとおり適用除外対象業務が定められている。

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準に係る適用除外業務について
(平成9年3月26日基発第201号)

1 適用除外対象業務

貨物自動車運送事業における次の業務とする。

- (1) 災害対策基本法及び大規模地震特別措置法に基づき、都道府県公安委員会から緊急通行車両であることの確認、標章及び証明書の交付を受けて行う緊急輸送の業務
- (2) 消防法に基づき、関係消防機関に移送計画を届け出て行うアルキルアルミニウム、アルキルリチウム及びこれらの含有物のタンクローリーによる運送の業務
- (3) 高圧ガス保安法に基づき、事業所の所在地を管轄する通商産業局長に移動計画書を届け出、その確認を受けて行う可燃ガス、酸素、毒性ガス等の高圧ガスのタンクローリーによる運送の業務
- (4) 火薬類取締法に基づき、都道府県公安委員会に運搬に関する計画を届け出、運搬証明書の交付を受けて行う火薬、爆薬等の火薬類の運送の業務
- (5) 核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律及び放射性同位元素等による放射線障害の防止に関する法律に基づき、運輸大臣の確認を受け、かつ、都道府県公安委員会に運送計画を届け出て行う核燃料物質等及び放射性同位元素等の運送の業務

2 上記1の業務に従事する期間を含む1箇月の拘束時間及び2週間の運転時間の上限

上記1の業務に従事しない期間については改善基準が適用されるが、この業務に従事する期間を含む1箇月の拘束時間及び2週間の運転時間の上限は次のとおりである。

- (1) 1箇月の拘束時間については、次の式により計算した時間を超えないものとする。

$$[(\text{上記1の業務に従事した月の日数}) - (\text{上記1の業務に従事した日数})] \div (\text{上記1の業務に従事した月の日数}) \times (\text{上記1の業務に従事した月の拘束時間})$$
- (2) 2週間の運転時間の上限は、次の式により計算した時間を超えないものとする。

$$[14 - (\text{上記1の業務に従事した日数})] \div 14 \times 88$$

3 届出書又はその写の備え付け等

上記1の業務を行うに当たっては、適用除外業務に該当することが明らかとなる関係法令に基づく各種行政機関への届出書又はその写を事業場への備え付け及び自動車運転者ごとの下記の業務に従事した期間が明らかとなる記録の整備が必要である。

また、上記1の業務に従事する期間の直前において改善基準に定める休息期間を与えなくてはならないことはもとより、当該業務に従事する期間の直後においても継続8時間以上の休息期間を与えることが要請されるものである。

23

緊急通行車両

▶ 大震災等の大規模災害等が発生した場合、災害対策基本法等に基づく交通規制が実施され、車両の通行が禁止される。ただし、災害応急対策等に従事する車両は、緊急通行車両として都道府県公安委員会から確認を受けると、標章及び証明書が交付され、標章を車両に掲示することで規制区間を通行することができる。

緊急通行車両

災害対策基本法に定める緊急通行車両は、次に掲げるものである。

一 道路交通法第39条第1項の緊急自動車

(例) バトカー、救急車、消防車等

二 災害応急対策に従事する者又は災害応急対策に必要な物資の緊急輸送その他の災害応急対策を実施するため運転中の車両

(例) 医師・歯科医師、医療機関等が使用する車両、医薬品・医療機器・医療用資材等を輸送する車両、患者等搬送用車両（特別な構造又は装置があるものに限る。）、建設用重機、道路啓開作業用車両又は重機輸送用車両、燃料を輸送する車両（タンクローリー）、路線バス・高速バス、霊柩車、一定の物資を輸送する大型貨物自動車

※ 交通容量に余裕が見られる場合は、大型貨物自動車、事業用自動車等

事前届出制度

緊急通行車両に該当し、所定の要件を満たす車両については、事前に届出をすることができる。あらかじめ審査を受けておくことで、災害発生後の混乱した状況でもスムーズに標章の交付を受けることができる。

緊急通行車両等事前届出書

標章

備考 1 色彩は、記号を黄色、棘及び「緊急」の文字を赤色、「登録(車両)番号」「有効期間」、「年」「月」及び「日」の文字を黒色、登録(車両)番号を除く。月及び日を表示する部分も白色、地を黒色とする。
2 記号の部分に、車両の縦軸が光の反射角度に応じて変化する構造を施すものとする。
3 図示の長さの単位は、センチメートルとする。

証明書

備考 用紙は、日本産業規格A3とする。

国土交通省の基準等

国土交通省の処分基準（トラック）

- ▶ 国土交通省は、過労防止の観点から、1か月の拘束時間及び休日労働の限度に関する違反については、1件確認された場合には「10日車」、2件以上確認された場合には「20日車」の車両停止処分を行うものと国土交通省の処分基準で定めている。

【乗務時間等告示の遵守違反】

- | | | |
|--------------------|----------|----------|
| ①各事項の未遵守計5件以下 | (初) 警告 | (再) 10日車 |
| ②各事項の未遵守計6件以上15件以下 | (初) 10日車 | (再) 20日車 |
| ③各事項の未遵守16件以上 | (初) 20日車 | (再) 40日車 |

【乗務時間等告示のなお書きの遵守違反】

- | | | |
|-----------|----------|----------|
| ④一運行の勤務時間 | (初) 10日車 | (再) 20日車 |
|-----------|----------|----------|

- ▶ 1か月の拘束時間及び休日労働の限度に関する違反が確認された場合は、上記の件数として計上し処分日車数を算出するとともに、さらに別立てで次のとおり処分日車数を算出し、上記の処分日車数に合算する。

- | | | |
|----------------|----------|----------|
| ① 各事項の未遵守計1件 | (初) 10日車 | (再) 20日車 |
| ② 各事項の未遵守計2件以上 | (初) 20日車 | (再) 40日車 |

- ▶ 1か月の拘束時間（トラック）
293時間
(労使協定があるときは320時間まで延長可)
- ▶ 休日労働の限度
2週間に1回まで

例外的な取扱い

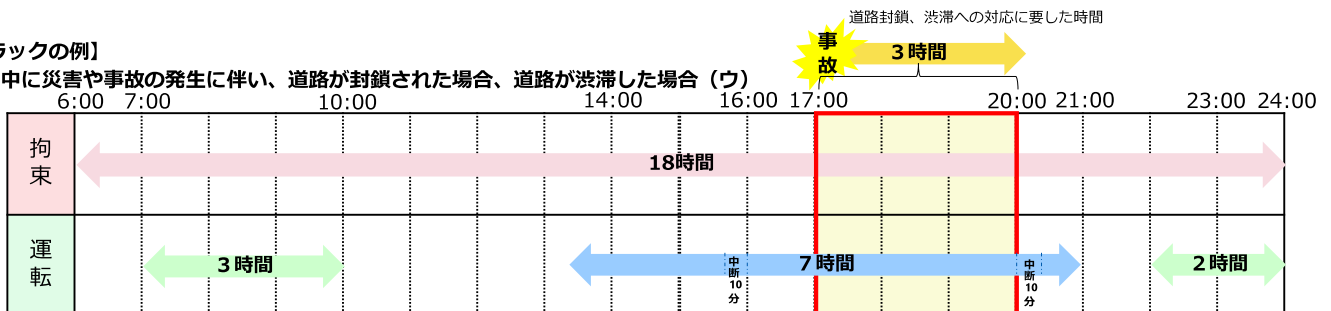
予期し得ない事象

- ▶ 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し（ア～エに掲げる場合に限る）、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。ただし、勤務終了後は、通常どおりの休息期間（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。）を与えるものとする。

- 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

【トラックの例】

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（ウ）



- 拘束時間 **18時間** ⇒ **18時間** - **3時間** = 15時間（1日の拘束時間の基準を満たす）
（ただし、賃金支払いの対象とすべき労働時間は、18時間 - 休憩時間）
- 運転時間 **12時間** ⇒ **12時間** - **3時間** = 9時間（前後の日のいずれかが9時間以下なら基準を満たす）
- 連続運転時間 **7時間** ⇒ **7時間** - **3時間** = 4時間（連続運転時間（4時間以下）の基準を満たす）

考え方

- ▶ 予期し得ない事象に対応した時間について、1日の拘束時間、運転時間、連続運転時間から除くことができるが、1年・1か月の拘束時間から除くことはできない。
- ▶ 予期し得ない事象に対応した場合、勤務終了後は、通常どおりの休息期間を与える必要がある。

荷主に対する取組

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

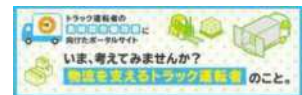
平成30年度

- ガイドラインの内容に対応した自己診断アイテム・荷主向けパンフレットなど周知用コンテンツを作成
- 労働時間短縮に向けたコンサルティングを実施



令和元年度

- 47都道府県で運送事業者及び荷主向けにガイドラインの内容等について周知するセミナーを実施
- 「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」を開設



令和2年度

- 荷主向けの周知用アニメを発荷主向け・着荷主向けそれぞれ作成、ポータルサイトのコンテンツを拡充
- 荷主企業同士が意見交換を行うオンラインミーティングの開催



令和3年度

- 物流の問題について、国民との意見交換をする「アイデアソン」の開催
- 荷主間の協力についての連載方式の動画を公開、ポータルサイトのコンテンツを拡充
- 荷主企業同士が意見交換を行うオンラインミーティングの開催



令和4年度

- トラック運送事業者と荷主向けの相談センター設置・訪問コンサルティングの実施
- トラック運送事業者の長時間労働改善についての荷主向け協力要請リーフレット作成・周知
- 長時間労働改善の好事例をまとめたハンドブックの作成

これまでのノウハウを生かし荷主への更なるアプローチを行う