

厚生労働省

岡山労働局

トラック輸送における労働時間の改善に向けた 岡山労働局の取組み

※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（R4. 10. 18）

※トラック運送業に係る適正取引推進会議（R4. 12. 16）の資料を基に作成

厚生労働省 岡山労働局 監督課

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定めたもの。

制定の経緯

労働時間等の改善を定めた局長通達の策定 (昭和42年)

- ・長時間労働、交通事故の増加
- ・路面運送における労働時間及び休息期間に関するILO条約採択

拘束時間、休息期間等の基準を定めた局長通達の策定 (昭和54年)

中央労働基準審議会での関係労使の議論

通達を大臣告示とすることで労使が合意し、**「改善基準告示」を策定 (平成元年)**

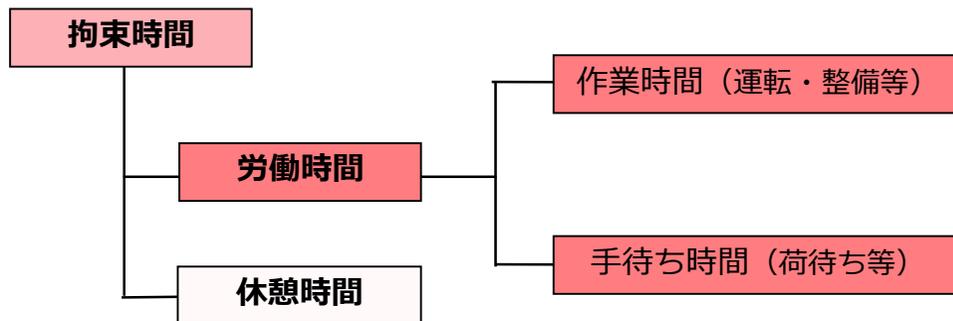
※制定以降、法定労働時間が段階的に短縮し、週40時間制へ移行するに伴い、内容の見直しが行われ現在に至っている。
(中身を伴う改正：平成9年改正が最後)

主な内容 (トラック)

- ▶ 1か月の拘束時間：293時間、1日の拘束時間：原則1日13時間 (最大16時間)、1日の休息期間：8時間 等

【参考】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。



自動車運転者の時間外労働の上限規制と改善基準告示の見直し

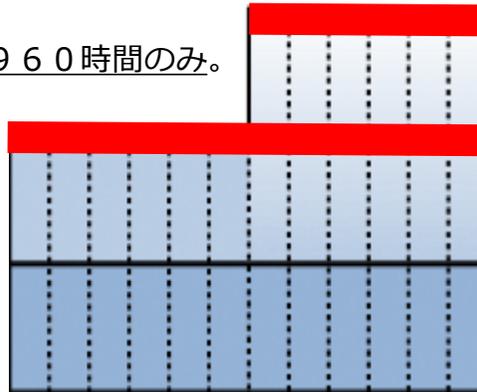
- ▶ 自動車運転者については、働き方改革関連法により、令和6年4月1日から罰則付きの時間外労働の上限規制（年960時間）が適用されること等から、公労使三者構成の労働政策審議会の下に専門委員会を設置し、改善基準告示見直しの議論を進めてきた。
- ▶ 令和4年9月27日の専門委員会において取りまとめを行い、同年12月23日に改善基準告示を改正（令和6年4月1日～適用）。

自動車運転者の時間外労働の上限規制について（働き方改革関連法）

- ▶ 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。

法律による上限
(原則)
月45時間
年360時間

法定労働時間
1日8時間
週40時間



法律による上限 (例外)	
一般労働者	自動車運転者
<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・年960時間のみ

改善基準告示の見直しの経緯

- 令和元年11月 : 労働政策審議会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 : 同専門委員会の下に、「業態別（トラック、バス、ハイヤー・タクシー）作業部会」を設置
・ 作業部会を複数回開催
 ・ 令和4年3月：バス、ハイヤー・タクシー中間とりまとめ
- 令和4年9月27日 : **同専門委員会 取りまとめ（トラック、バス、ハイヤー・タクシー）**
→ 同年10月11日 労働条件分科会に報告
 同年11月29日 改正告示案要綱の諮問・答申
- 令和4年12月23日 : **改善基準告示 改正**
荷主への「要請」、関係者への「周知」を実施
- 令和6年4月1日 : **年960時間の上限規制、改善基準告示 適用**

トラック運転者に適用される「改善基準告示」の改正の概要①

- ▶ 長時間・過重労働の実態にある自動車運転者の時間外労働の削減や過労死等防止といった観点から、見直しを行うもの。

	現行	改正後（令和6年4月1日～）
1年、1か月の拘束時間	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(※)、連続 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

トラック運転者に適用される「改善基準告示」の改正の概要②

	現行	改正後（令和6年4月1日～）
運転時間	2日平均1日当たり <u>9</u> 時間以内 2週平均1週当たり <u>44</u> 時間以内	現行どおり
連続運転時間	<u>4</u> 時間以内 (運転の中断は、 1回連続 <u>10</u> 分以上、合計 <u>30</u> 分以上)	<u>4</u> 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 <u>10</u> 分以上、合計 <u>30</u> 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
予期し得ない事象		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） 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 ※1 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 ※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。

トラック運転者に適用される「改善基準告示」の改正の概要③

	現行	改正後（令和6年4月1日～）
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 <p>・一定期間（<u>2か月程度</u>）における勤務回数の2分の1が限度</p>	<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（<u>1か月程度</u>）における勤務回数の2分の1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（<u>2週間に3回まで</u>）</p>	<p>現行どおり</p>
フェリー 特例	<ul style="list-style-type: none"> 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>現行どおり</p>

岡山労働局における取組

周知の状況

- R4.12 岡山県トラック協会と連携し、最終とりまとめ内容に関する説明会を県内6地域で開催（計10回開催し、合計547名、386社が参加）
- R5.1～ 協会未加入企業に対しては、随時、個別訪問を実施中
- (R5.4～ 局署ともに、改正改善基準に係る説明会、個別訪問等を随時実施予定)

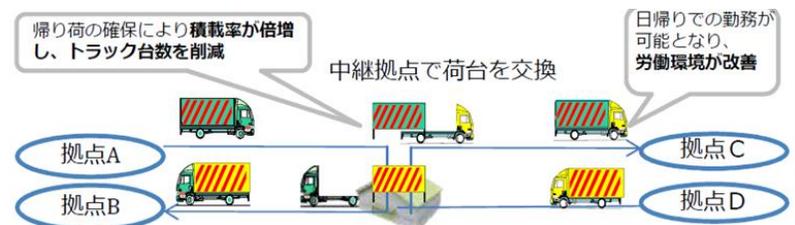
ベストプラクティス企業訪問

- 「ベストプラクティス企業訪問」の目的は、長時間労働削減に向けた積極的取組を行っている企業を広く地域に紹介し、気運の醸成を図ること。
- R4.11.21に岡山労働局長、岡山運輸支局長が合同で企業を訪問。（合同での実施は中四国地方で初）

【訪問企業】鶴信運輸株式会社

【取組内容】

- ①労働時間の削減の取組
 - ・スワップボディ車両を導入し、中継輸送を実施。労働時間短縮に効果。
- ②年次有給休暇の取得促進（H30年度 16% ⇒R3年度 52%）
 - ・年休取得の声掛けにより、取得しやすい雰囲気醸成。
- ③働きやすい職場環境づくり
 - ・休憩室に、高濃度酸素カプセル・健康器具等を設置。
 - ・国土交通省「働きやすい職場認証制度」を取得
 - ・女性ドライバーが安心して働けるよう、女性トイレを増設。



(中継輸送のイメージ)

国土交通省「スワップボディコンテナ車両活用促進に向けたガイドライン」

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

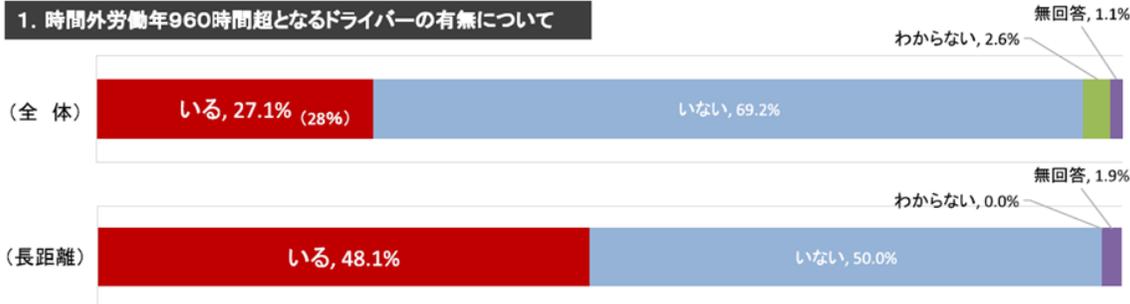
- 働き方改革関連法の参議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年6月28日）において、一般則の適用に向けた検討を行うに当たっては、一般則の全ての規定を直ちに全面的に適用することが困難な場合であっても、一部の規定又は一部の事業・業務についてだけでも先行的に適用することを含め検討することが求められている。
- 加えて、ハイヤー・タクシー、トラック、バス各作業部会において、今後の検討課題として次の事項が指摘。
 - ・ 実態調査等は、多様な勤務実態等を踏まえた内容とするため、調査対象の属性を分類した上で実施すべき
 - ・ 脳・心臓疾患による労災支給決定事案についても、属性を分類し、要因等について検討を行うべき
 - ・ 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。

時間外労働の状況・改善基準告示の認知度

【出典】第2回持続可能な物流の実現に向けた検討会（R4.10.6）

資料3 「物流の2024年問題」の影響について（公益社団法人全日本トラック協会）（抜粋）

1. 時間外労働年960時間超となるドライバーの有無について



年960H超の労働実態

全体：約30%弱

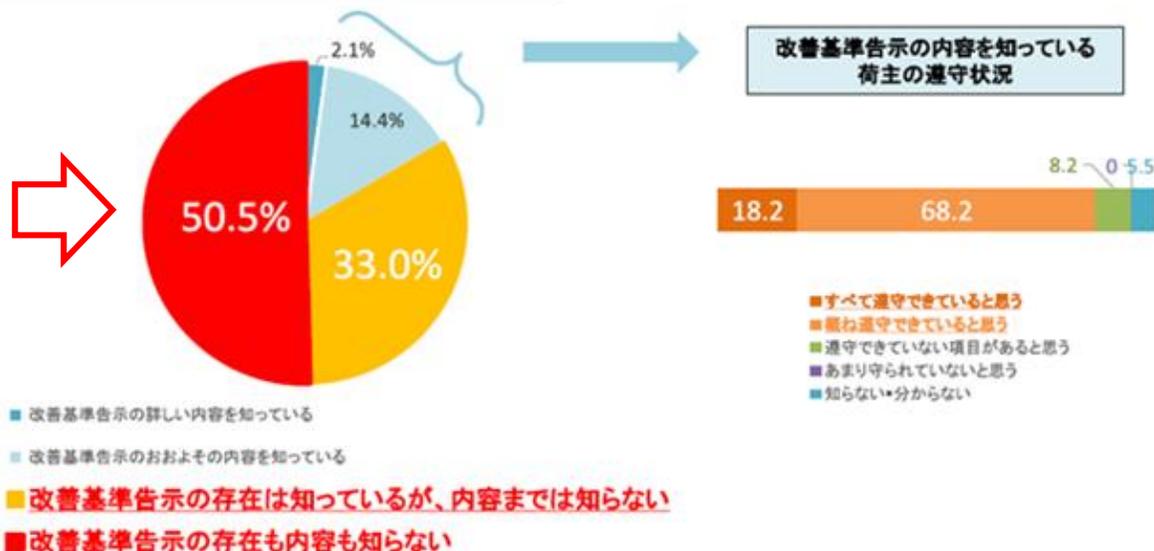
長距離：約50%弱

2. 月60時間超の時間外労働に対する時間外割増賃金率上げに係る準備について



改善基準告示の認知度

荷主の約80%が改善基準の内容を知らない



改善基準告示の認知度（岡山県内）

【出典】トラック輸送における取引環境・労働時間改善岡山県地方協議会（R4.3.15）
資料4-1 「標準的な運賃」についての実態調査結果（国土交通省中国運輸局）（抜粋）

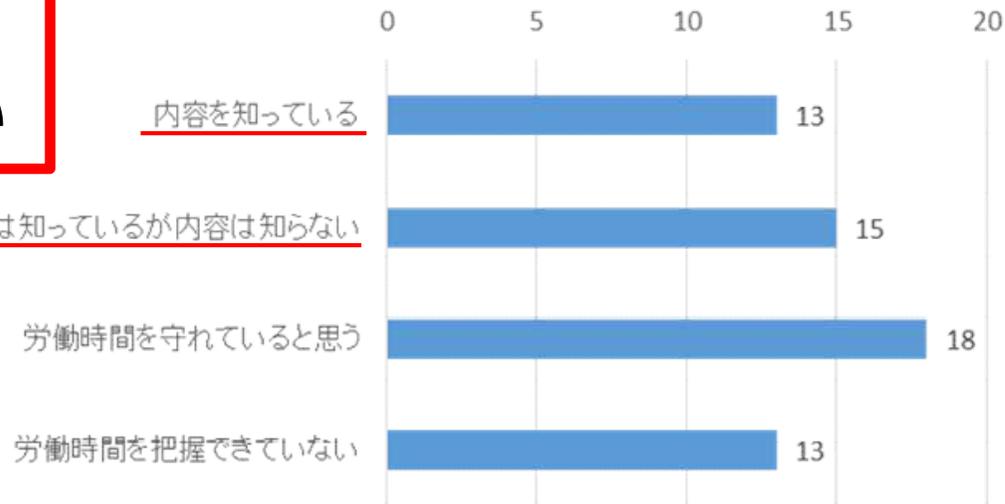
荷主事業者への調査結果

問13. 「改善基準告示」のとおり、トラックドライバーには拘束時間や運転時間の上限があります。この告示に関して該当するものの番号すべてに○印を付けて下さい。

**荷主の約半分が
改善基準の
内容を知らない**



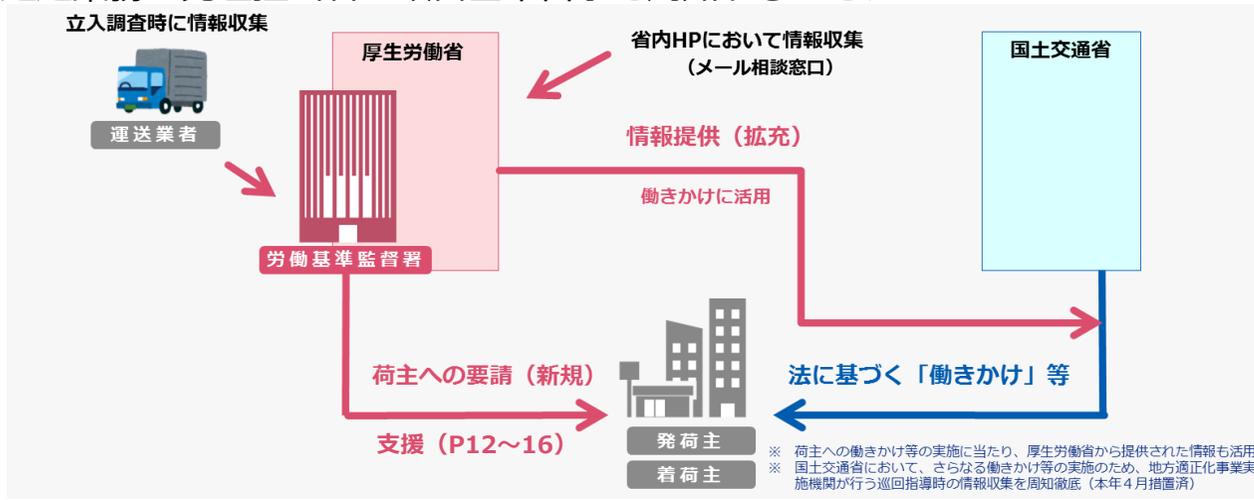
問13 「改善基準告示」についての認識
(n=59)



労働基準監督署における取組

R4.12～荷主企業に対し、配慮を要請（新規）

- 【内容】
- 長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないよう努めること。
 - 運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。



(参考) これまでの主な取組

- H23.6 陸上貨物運送事業の荷役作業における労働災害防止対策（厚生労働省）
→運送業が行う安全衛生対策に対し、荷主にも積極的な関与を要請
- R1.6 大企業・親事業者の働き方改革に伴う下請等中小事業者へのしわ寄せ防止のための総合対策（厚生労働省・公正取引委員会・中小企業庁）
→労働局・監督署から大企業等にしわ寄せ防止に向けた要請等
- R1.7 荷主のトラック運送事業者に対する配慮義務（貨物自動車運送事業法の改正）
→荷主企業や荷主関係団体への要請
- R3.12 パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ（内閣官房ほか5省庁）
→最低賃金・賃金支払の徹底と賃金引上げに向けた環境整備

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。

トラック運送事業者

- ・ 来年4月からの中小企業の月60時間超の割増賃金率施行への対応ができていない。
- ・ 改正後の改善基準告示にも適応できるように、労務管理を見直したい。
- ・ 荷待ち時間の改善のため、荷役方法の分析がしたい。また、分析を踏まえて荷主と交渉したいが不安がある。



相談・交渉

(発着・元請け) 荷主

トラック運転者の自社における作業効率化が求められているが、何をしたらいいかわからない。



トラック相談センター

【相談窓口】

運送業での知見や経験のある社労士が、電話やメールで**事業者及び荷主**からの相談を受け付ける。

【コンサルティング(労務管理改善)】

トラック運転者の労務管理について直接的な支援を求める**事業者**に対して、労務管理コンサルタントが改善提案を行う。

【コンサルティング(取引環境改善)】

(運送事業者)

荷主の協力等を求める**事業者**に対して、物流コンサルタントが改善提案や、必要に応じて荷主企業への訪問等を行う。

(荷主)

運送事業者のトラック運転者が長時間労働になっている原因となる課題の改善に取り組むにあたり直接的な支援を求める**荷主**に対して、物流コンサルタントが改善提案を行う。

労務管理上ネックとなる運転者の
労務管理の課題について相談

助言・訪問コンサルティング等

荷主の協力が必要な作業環境改善について相談

助言・交渉等への同席等

トラック運転者の長時間労働の
原因となる課題について相談

助言・訪問コンサルティング等

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) トラック相談センター / ポータルサイト

3月下旬に
全面リリース

自動車運転者の長時間労働改善に向けたさまざまな情報を発信

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

トラック・バス・タクシーなどの運転者は、物流や生活交通を支える存在です。一方で、こうした自動車運転者は、業務の特性や取引上の慣行などから、労働時間が長くなる実態が見られ、働く方の健康と安全を守る働き方改革が急務です。本サイトでは、2024年(令和6年)4月からの自動車運転者への時間外労働の上限規制の適用に向けて、皆さまの働き方改革に役立つ様々な情報を発信していきます!!



● トラック運転者



<主な掲載情報>

改善事例
特別相談センター
簡単自己診断
情報いろいろ宝箱
改善ハンドブック
各種統計
(運転者の仕事をしてみよう)

● バス運転者



<主な掲載情報>

改善事例
情報いろいろ宝箱
改善ハンドブック
各種統計
(運転者の仕事をしてみよう)

● ハイヤー・タクシー運転者



<主な掲載情報>

改善事例
情報いろいろ宝箱
改善ハンドブック
各種統計
(運転者の仕事をしてみよう)

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。

ドライバーの時間外労働の上限規制、何から手を付けたいの?

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

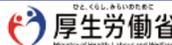
東日本 0120-763-420・西日本 0120-625-109



相談
無料

厚生労働省 令和4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：株式会社労働調査会 東京都豊島区北大塚 2-4-5 調査会ビル TEL 03-3915-7221



令和4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
〔受託事業者〕 株式会社労働調査会 ☎03-3915-7221 担当：田中、大石、野口

(参考)ポータルサイト

【運送会社/荷主 簡単自己診断】

トラック運転者の荷卸し作業は、手作業のバラ卸しですか？

●該当するにチェックした場合、潜んでいるかもしれない問題

手作業によるバラでの荷卸し作業は、トラック運転者に身体的負荷がかかることに加え、作業時間も長くなります。

●その問題を解決する施策候補例

「パレタイズ」することで、荷卸し作業時間の削減に結びつきます。また、同様に積み込み作業時間の削減にもつながる施策です。

なお、パレタイズと同様の考え方で、カゴ台車やボックスパレットを活用する方法もあります。

※ パレタイズ:パレットに商品をのせること

※ ボックスパレット:"かご形状"のキャスター付きパレットのこと



●施策実施による荷主のみなさまのメリット

パレタイズにより、荷卸し作業時間短縮につながります。荷主が荷役作業を行っている場合でも、トラック運搬時間は短縮されます。また、トラックの構内滞留時間が短くなりますので、バース回転率が向上し、バースを効率的に運用できる可能性があります。

※ パレタイズ:パレットに商品をのせること

●施策実施に向け荷主のみなさまに協力してもらいたいこと

パレタイズを進めるためには、トラック積載率低下の抑制に寄与するシートパレット活用の検討や、トラック荷主の物流コスト増分の対応について、発荷主と十分に調整する必要があります。また、パレットラウンドユースについて、発荷主も巻き込んで調整する必要があります。

国民の皆さまへ



トラック運転者の仕事を知ってみよう

- ① 統計からみるトラック運転者の仕事(準備中)
- ② 写真でみるトラック運転者の仕事(準備中)
- ③ トラック運転者の「生の声」(準備中)

発荷主からの出荷物量は、着荷主側の荷受け処理能力を考慮していない状況ですか？

●該当するにチェックした場合、潜んでいるかもしれない問題

着荷主の荷受処理能力を超えた物量を発荷主から出荷する場合、着荷主側で円滑に荷受できず、トラック運転者に待ち時間が発生します。

●その問題を解決する施策候補例

下図に示すとおり、発荷主からの出荷物量(台数)を、着荷主側の荷受能力を考慮のうえ決定することで、トラック運転者の待ち時間削減につながります。



●施策実施による荷主のみなさまのメリット

着荷主での荷受処理能力に合わせて出荷することで、着荷主の構内における待機車両の削減にもつながり、バース回転率の向上も期待できます。

●施策実施に向け荷主のみなさまに協力してもらいたいこと

発荷主からの適正な出荷物量(台数)を、着荷主の意見(荷受能力や必要とする物量)を踏まえ、調整のうえ、合意することが必要です。また、実施にあたり、発荷主と着荷主間の情報連携ルール(特に出荷物量の変更が生じた場合など)を事前に検討する必要があります。

(参考) 上限規制の適用猶予事業・業務への支援

国会審議中

新規

働き方改革推進支援助成金 (適用猶予業種等対応コース)

労働基準局労働条件政策課
(内線5524)

令和5年度概算要求額 42億円 (-) ※ (-)内は前年度当初予算額

労働保険特別会計			一般会計
労災	雇用	徴収	
○			

1 事業の目的

- 令和6年4月には上限規制の猶予事業・業務への適用が予定されているところであるが、これらの業種等については、特に建設業など一部の業種において顕著な長時間労働の実態が認められるなど更なる支援が必要である。
- 各業種・業務について法規制が異なることから、各々の業種において成果目標を設ける。

2 事業の概要・スキーム

【助成対象】

就業規則等の作成・変更費用、研修費用(業務研修を含む)、外部専門家によるコンサルティング費用、労務管理用機器等の導入・更新費用、労働能率の増進に資する設備・機器等の導入・更新費用、人材確保等のための費用等 労働時間短縮や生産性向上に向けた取組に必要な経費

各業種への助成金対応 ※実施主体：都道府県労働局 補助率 3/4
事業規模30名以下かつ労働能率の増進に資する設備・機器等の経費が30万円を超える場合は、4/5を助成。

	建設事業	自動車運転の業務	医業に従事する医師	砂糖製造業 (鹿児島県・沖縄県)
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・上限規制の態様は一般則と同様(災害の復旧・復興の事業を除く。) ・週休2日工事を推奨する観点から成果目標を設定。 	<ul style="list-style-type: none"> ・特別条項付き36協定を締結する場合の年間の時間外労働の上限が960時間。 ・改善基準告示の改正に係る議論の内容を踏まえ、勤務間インターバルの確保を推進する成果目標を設定。 	<ul style="list-style-type: none"> ・特別条項付き36協定を締結する場合の年間の時間外・休日労働の上限が960時間(一定の要件を満たす医療機関においては最大1,860時間)。 ・月100時間超の場合は勤務間インターバル9時間の確保が必要であることを踏まえ、勤務間インターバルの確保を推進する成果目標を設定。 ・申請対象を中小規模の医療機関(労働者300人以下)へ拡大。 	<ul style="list-style-type: none"> ・上限規制の態様は一般則と同様。
成果目標と上限額	<p>【36協定の見直し】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①月80H超→月60H以下：250万円 ②月80H超→月60～80H：150万円 ③月60～80H→60H以下：200万円 <p>【週休2日制の導入】</p> <ul style="list-style-type: none"> 4週4休から4週8休まで、1日増加することに25万円を支給 	<p>【36協定の見直し】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①月80H超→月60H以下：250万円 ②月80H超→月60～80H：150万円 ③月60～80H→月60H以下：200万円 <p>【インターバル導入】</p> <ul style="list-style-type: none"> 9H～11H：100万円 11H以上：150万円 	<p>【36協定の見直し】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①月100H超→月80H以下：250万円 ②月90H→月80H以下：200万円 ③月80H超→月80H以下：150万円 <p>【インターバル導入】</p> <ul style="list-style-type: none"> 9H～11H：100万円 11H以上：150万円 	<p>【36協定の見直し】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①月80H超→月60H以下：250万円 ②月80H超→月60～80H：150万円 ③月60～80H→月60H以下：200万円

(参考) 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。
- ▶ 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。
- ▶ 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。

(「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

(参考) 脳・心臓疾患の業種別・職種別支給決定件数

● 令和3年度の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%

● 業種別・職種別でそれぞれ最も高い

(厚生労働省調べ)

【平成21年度】 (2009年度)

【令和2年度】 (2020年度)

【令和3年度】 (2021年度)

○ 業種別 ※ 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	22.1% (65件)
道路旅客運送業	6.4% (19件)
全業種	100% (293件)

+6.2

-5.4

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

+4.2

-1.0

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

○ 職種別

	脳・心臓疾患
貨物自動車運転者	22.1% (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)

+5.2

-4.2

	脳・心臓疾患
貨物自動車運転者	27.3% (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)

+3.5

-1.5

	脳・心臓疾患
貨物自動車運転者	30.8% (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)