
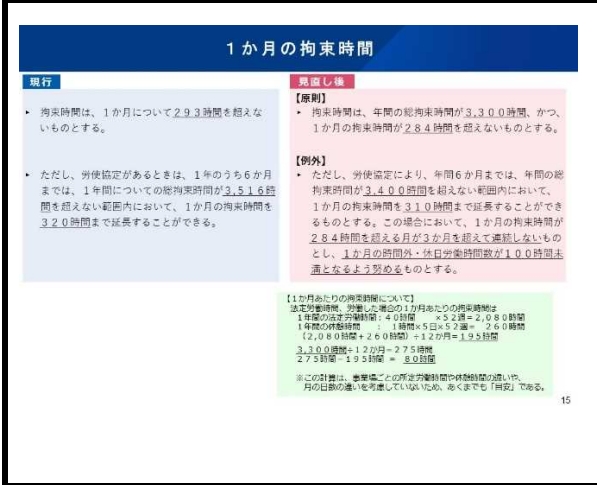


画面	コメント
<p>■ プロローグ</p>	
	<p>ナレーション) 働き方改革関連法による労働基準法の改正により、令和6年4月から自動車運転者についても、時間外労働の上限規制が適用されることとなります。 この動画では令和4年12月23日に改正された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」いわゆる「改善基準告示」の改正内容について、トラックに関する内容をご紹介します。</p>
<p>労働局様 インタビュー</p>	<p>まずは改正の背景や目的について伺いました。 (約 1 分)</p>
<p>■ 1 カ月の拘束時間について</p>	
	<p>(P15) では改正の内容について詳しく見ていきましょう。まずは 1 カ月の拘束時間についてです。 現行では、1 か月の拘束時間は、293 時間までとされ、労使協定がある場合は、1 年のうち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で、1 か月 320 時間まで延長することができるかとされています。 この基準について、見直しにより、年間の総拘束時間が 3,300 時間とされるとともに、1 か月の拘束時間は9時間短縮され 284 時間とされました。 また、労使協定がある場合は、1 年のうち6か月まで、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 310 時間まで延長することができることとされました。</p>

この場合の1か月の拘束時間も、現行より10時間短縮されています。

あくまで目安の計算によるものですが、表外の記載のとおり、年間の総拘束時間3,300時間（すなわち月平均275時間）というのは、1か月当たりの時間外労働・休日労働が80時間になる水準となります。

もう少し、詳しくいうと、1年間の法定労働時間（40時間×52週＝2080時間）に1年間の休憩時間を1日当たり1時間の休憩時間で、週5日勤務し、年間52週で計算すると仮定した場合、260時間となります。

ですので、この仮定の下で、労働した場合の1か月の拘束時間は、
（2080時間＋260時間）÷12か月＝195時間 となります。

この時間と年間の総拘束時間（3300時間）を12か月で割った場合の1か月あたり的高速時間（275時間）との差は、80時間となるということです。

一方、同じ計算によれば、拘束時間284時間は1か月当たり89時間（284時間－195時間＝89時間）、

拘束時間310時間は1か月当たり115時間（310時間－195時間＝115時間）の時間外・休日労働が、それぞれ発生し得る水準ということになります。

こうした点を踏まえ、今回の見直しでは、労使協定により拘束時間を延長する場合には、

①拘束時間や労働時間の長い勤務が長期にわたり継続し、疲労が蓄積するのを回避する観点から、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、

また、②1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取扱いが、新たに設けられました。

ただし、この計算は、あくまでも「目安」ですので、事業場ごとの所定労働時間や休憩時間の違いや、月の勤務日数の違いなどは考慮していませんので、実際には、それぞれの事業場に応じた計算が必要

となりますので、その点、ご注意ください。



（P16）

この図は、見直し後の1か月の拘束時間について、これを遵守した場合の1年間の総拘束時間の設定の例を示したものです。

例1では、原則の基準を満たすよう、「年間 3300 時間以下、かつ月 284 時間以下」という拘束時間で設定されています。

また、例2では、労使協定による例外の基準を満たすよう、「年間 3400 時間以下、かつ月 284 時間超えは6回まで」「月 284 時間超えは連続3か月まで」という拘束時間で設定されています。

■ 1 日の拘束時間・休憩時間について

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。

【見直し後】

① 【原則】 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。

② 【例外】 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憩時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 15 時間を超える回数 (a) をできるだけ少なくするよう努めるものとする。
(a) 基準において、「1 週間について 2 回以内」を見直しとして示すこととする。

（P17）

1 日の拘束時間は、現行、「13 時間を超えないものとし、最大拘束時間は 16 時間」とされているところ、見直し後は、13 時間は変更ありませんが、最大拘束時間が 1 時間短縮され、15 時間とされています。

その一方、長距離貨物運送については、その勤務実態を踏まえ、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憩期間が住所地以外の場所におけるものである場合は、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とする例外の取扱いが設けられました。この場合の「長距離貨物運送」とは「一の運行の走行距離が 450 km 以上の貨物運送」をいい、「一の運行」とは「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」をいいます。

また、現行、1 日の拘束時間については、「15 時間を超える回数は 1 週間に 2 回以内」とされているところ、見直しにより「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」こととされました。14 時間を超える回数は、通達において、「1 週間について 2 回以内」を目安として示す予定としています。

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。

見直し後

【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、自動車運搬者の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、二の運行^(※2)における休息期間が住所外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、二の運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えるものとする^(※3)。

^(※1) 一の運行の運行距離が450km以上の貨物運送をいう。

^(※2) 長距離運送が所定する事象等を満たしてからの当該運送中に発生するまでをいう。

^(※3) 一の運行における休息期間が、二の運行が全労働者に対する場合は、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。

18

(P18)

1日の休息期間は、現行の「継続8時間以上」から、見直しにより、「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」とされました。休息期間の下限となる時間が1時間長くなっています。

また、「継続11時間以上与えるよう努めることを基本」とするという見直しに関しては、先程説明したとおり、令和3年9月に改定された脳・心臓疾患の労災認定基準において、長期間の過重業務の判断に当たり、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等について検討し評価するとされたことも踏まえたものです。

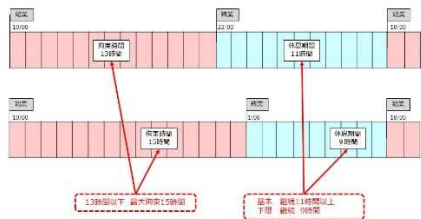
休息期間の基本は、あくまで「11時間以上」であり、単に休息期間の下限を「8時間以上」に1時間上乗せするにとどまらず、11時間以上の休息期間が確保されるよう労使の自主的な改善を促すものとなっています。

なお、休息期間に関しても、1日の拘束時間と同じく、長距離貨物運送について例外の取扱いが設けられており、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、当該1週間について2回に限り、休息期間を継続8時間以上とすることができるとされています。この場合の「長距離貨物運送」、「一の運行」の定義に関しては、1日の拘束時間の場合と同じになります。

また、この例外の取扱いにより、一の運行における休息期間のいずれかが9時間を下回った場合には、事後に十分な疲労回復を図ってもらう観点から、当該一の運行終了後、基本の11時間を上回る継続12時間以上の休息を与えるものとされています。

見直しの内容（1日の拘束時間・休息期間の原則）

【例】1日の拘束時間・休息期間の原則（見直し前）



19

（P19）

この図は、見直し後の1日の拘束時間・休息期間を遵守した勤務の例を示したものです。

上の勤務では、13時間の拘束時間を勤務した後、基本となる11時間の休息期間を与えています。また、下の勤務では、最大拘束時間である15時間の勤務の後に、下限となる9時間の休息期間を与えているものです。

見直しの内容（1日の拘束時間・休息期間の例外）

【例】1日の拘束時間・休息期間の例外（見直し前）

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以外の場所における場合は、当該1週間につき2回に限り、最大拘束時間が16時間とし、休息期間は連続8時間以上。



20

（P20）

この図は、1日の拘束時間、休息期間に係る長距離貨物運送の例外の取扱いの例を示したものです。1週間における運行（赤枠で囲いをした部分）がすべて長距離運送であり、かつ、一の運行中における休息期間（青枠の部分）がすべて住所地以外の場所におけるものである場合は、当該1週間につき2回に限り、最大拘束時間を16時間とし、また休息期間を8時間以上とすることができることを示しています。

また、例の中の、2つの一の運行中では、いずれも9時間を下回っている休息期間があるので、当該運行終了後の休息期間（緑枠の部分）については、各々12時間以上とする必要があります。

見直しの内容（休息期間の考え方）

改正前

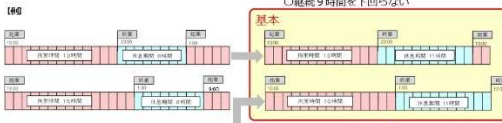
○連続8時間以上の休息期間

見直し後

○連続11時間以上の休息期間を

与えるよう努めることを基本

○連続9時間を下回らない



※「基本」である11時間以上の休息期間が確保されるよう、労使の自主的な改善に向けた努力が必要とされる。

21

（P21）

先ほど説明した休息期間の考え方について示したものです。

改正前は「連続8時間以上の休息期間」となっていたことから、例にもあるとおり、常に連続8時間の休息期間があればよいとされていましたが、改正後は「連続11時間以上の休息期間を与えるよう努めることを基本とし、連続9時間を下回らない」とされたことから、連続11時間以上の休息期間を与えることが基本となりました。

また、業務の必要等により休息期間を連続9時間とする場合であっても、「基本」である連続11時間以上の休息期間が確保されるよう、労使の自主的な改善に向けた努力が必要とされています。この例でいえば、改正後は、一番下に記載した勤務になった場合であっても、基本である赤枠内の勤務になるよう、労使の自主的な努力が必要とされます。

■連続運転時間について

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4.4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回の連続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。

見直し後

《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。①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。
 （※）基準において、「概ね連続10分以上」とは、例えば、1日労働者の運転の中断が3回以上連続しないことを示すこととする。

【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。

（P22）

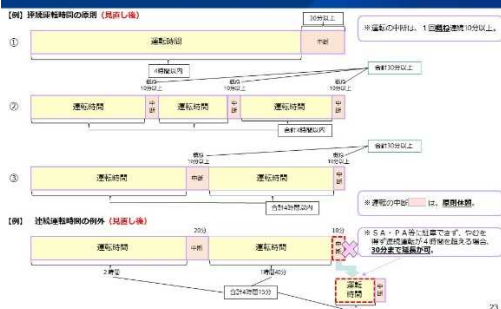
運転時間の基準については、今回見直しは行われておらず、引き続き、現行どおりの内容になります。連続運転時間については、現行「4時間を超えないもの」とされており、また、この場合の連続運転時間とは「1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間」とされていますが、見直しにより、①「連続10分以上」が「概ね連続10分以上」とされるとともに、②運転の中断については「原則休憩」とすることとされました。

このうち「概ね連続10分以上」については、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の例を、今後、通達で示す予定です。

運転の中断を「原則休憩」とする点については、運転の合間に荷の積卸し作業などに従事し休憩を取得できないケースがあるといった実態を踏まえ、過労運転や過重労働防止の観点から、見直しが行われたものです。自動車運転者の労働時間等の基準を定めたILO第153号条約等でも、連続運転の中断は「Break＝休憩」と位置付けられており、こうした国際的な取扱いも参考にしています。

また、連続運転時間について「4時間を超えないもの」とする原則は、現行と同じである一方、サービスエリアやパーキングエリア等が満車のため、駐車・停車できずに、やむを得ず4時間を超えて走行し続ける場合があるといった実態を踏まえ、こうした場合の例外として、連続運転時間を30分まで延長することができる取扱いが、今回、新たに設けられました。

見直しの内容（連続運転時間）



（P23）

この図は、見直し後の連続運転時間の考え方を示したものです。

「原則」の図①は、1回連続30分以上まとめて中断をした例、また図②③は連続運転の途中及び経過直後に、分割して1回概ね連続10分以上、合計30分以上の中断をした例になります。

また、「例外」の図は、上の③のケースで、連続運転時間が3時間40分を経過した時点で、サービスエリア・パーキングエリア等で中断する予定であったところ、駐車できずにやむを得ず運転を続けた結果、4時間を15分超過した例になります。こうした場合は、連続運転時間を30分まで延長することができるので、連続運転が4時間30分となる前まで又は4時間30分経過直後に、連

続 10 分以上の中断をすることにより、告示違反にはならないこととなります。

なお、先ほども説明した通り、連続運転時間は、4 時間を超えないことが原則です。したがって、そもそも4時間を超えてしまう状況が発生しないよう、あらかじめ余裕のある運行計画を策定していただくことが重要といえます。

■ 例外的な扱いについて

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。
 - 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（雷や豪雨等）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となった場合

24

（P24）

例外的な取扱いですが、現行の改善基準告示にはない新しい内容となります。「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」とこととされています。また、勤務終了後は、通常どおりの休息期間（※）を与えるものとされています。

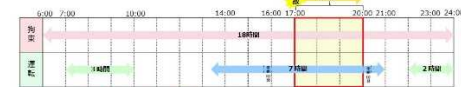
（※）休息期間は、勤務終了後、継続 11 時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

具体的な事由としては、アイウエのとおり、車両故障の場合、フェリーが欠航した場合、災害や事故の発生に伴って道路封鎖、道路渋滞が生じた場合、異常気象に遭遇して正常な運行が困難となった場合を想定しています。

予期し得ない事象の考え方について（トラック）

- 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し（ア～エに相当する場合）、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（※）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。
- 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（雷や豪雨等）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となった場合

（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



- 拘束時間 18時間 - 3時間 = 15時間（1日の拘束時間の上限を超過しない）
- 連続運転時間 9時間（1日の連続運転時間の上限を超過しない）
- 休息時間 3時間（勤務終了後の休息期間を確保している）

考え方
予期し得ない事象に発生した時間について、1日の拘束時間、運転時間、連続運転時間を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発生した時間、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。

（P25）

予期し得ない事象の考え方について詳細を示したものです。下の「考え方」の四角囲みにあるとおり、1ポツ目の「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」ということや、2ポツ目の「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」といったことに留意していただく必要があります。「通常どおりの休息期間」とは、繰り返しになり恐縮ですが、「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」ということとなります。

この図は、運転中に事故等の発生に伴い、3時間にわたって道路が渋滞等した場合を示しています。この場合、1日の拘束時間は18時間となりますが、事故に対応した3時間を除くことができますので、18時間－3時間＝15時間となり、基準を満たすこととなります。ただし、賃金支払いの対象と

すべき労働時間は、18 時間一休憩時間となります。つまり、事故対応の3時間も労働時間としてカウントされ、賃金の支払いが必要となるということです。

同じように、運転時間や連続運転時間からも事故に対応した3時間をそれぞれ除くことができますので、これにより基準を満たすことができます。

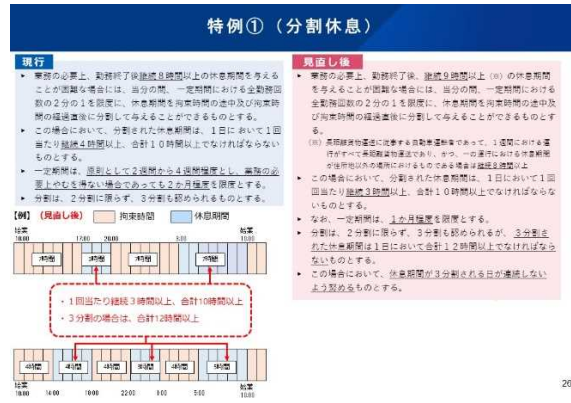
(P26)

分割休息特例について、今回、見直した点としては、

- 休息期間の下限が9時間（一定の長距離貨物運送の場合は8時間）となったことに伴う見直し
- 分割された1回当たりの休息期間について、現行の「継続4時間以上」を「継続3時間以上」とする
- 「一定期間」について、現行の「原則として2週間から4週間程度」「2か月程度を限度」を1本化し「1か月程度を限度」とする
- 現行と同じく3分割も認められることとする一方、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こととする
- また、この場合、休息期間が3分割される日が連続しないよう努めることとする

なお、十分な疲労の回復や睡眠時間の確保のためには、改善基準告示で規定する所定の継続した休息期間を確保するようにすることが重要です。分割休息は、休息の与え方としては本来好ましいものではなく、業務の必要上、休息をまとめて与えることが困難な場合に限り認められる取扱いであることに注意していただく必要があります。

この図は、見直し後の分割休息特例を遵守した勤務の例になります。上の例では、拘束時間の途中で3時間の休息期間を与え、勤務終了後に7時間の休息期間を与えていますが、これにより「1回当たり継続3時間以上」「合計10時間以上」の要件を満たしていることとなります。また、下の例では、拘束時間の途中と勤務終了後に、4時間、3時間、5時間の3分割された休息期間を与えており、これにより「1回当たり継続3時間以上」「3分割された休息期間の合計は12時間以上」の要件を満たしていることとなります。



特例②（2人乗務）

現行

- 自働車運転者が同時に1名の自働車に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2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。

見直し後

- 要件どおり
- ただし、当該設備が以下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、当該設備を2人乗務に活用することができる。
 - ① 当該設備がベッド等において8時間以上の連続した休息を可能とする場合は、当該設備を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、連続して11時間以上の休息期間を与えるものとする。
 - ② 車両内ベッドは、長さ1.9 m以上、かつ、幅80 cm以上の連続した平面であること。
 - ③ 車両内ベッドは、クッション材等により走行中の揺動等から乗務員保護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時間以上の連続した休息期間を与える場合】



（27P）

2人乗務特例について、現行は、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、最大拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮することができるのとされており、この点は、見直し後も変更ありません。

一方、この休息することができる設備が、アイ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であるときは、拘束時間を24時間まで延長できるとされました。また、当該車両内ベッド等で8時間以上の仮眠を与える場合は、当該拘束時間を28時間まで延長できるとされています。この場合において、一の運行終了後、連続して11時間以上の休息期間を与えるものとされています。この例外の取扱いは、競走馬を運搬する「馬匹輸送業務」を念頭に、今回新たに設けられたものです。

特例③（隔日勤務、フェリー）

現行

- 【隔日勤務の特例】
 - 2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様の施設において、従前に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、連続して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。
- 【フェリー特例】
 - 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。
 - 与えら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、減算後の休息所要は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの時間の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2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

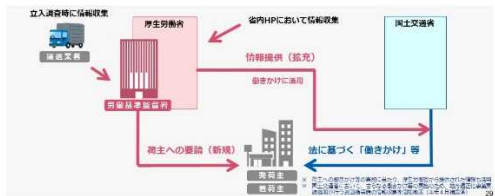
- 【隔日勤務の特例】
 - 現行どおり
- 【フェリー特例】
 - 現行どおり

隔日勤務及びフェリー乗船時間の特例に関しては、変更ありません。

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要請を要請（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努めること。運送業務の発注者等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や入調書等に収集した情報を活用し国土交通省にも情報提供



トラック運転者の労働時間等の改善のためには、運送事業者の皆さんによる適切な労務管理とともに、荷主企業に、長時間労働の是正の重要等について理解を深めてもらい、荷待ち時間の解消等に取り組んでいただくことが大切です。こうした点を踏まえ、厚生労働省においては、トラック運送事業者の改善基準告示違反が、荷主都合で発生した長時間の恒常的な荷待ちによるものと疑われる場合などには、労働基準監督署が、発荷主や着荷主に対し、荷待ち時間を発生させないよう努めること等についての配慮を要請するとともに、そのような事案について国土交通省に情報提供する新たな取組を、令和4年12月の改善基準告示の改正後より実施いたします。

■エンディング

〇おわりに

(労働局様インタビュー)

令和6年4月以降は、上限規制（原則、月45時間、年360時間、臨時的な特別な事情がある場合は年960時間）も念頭に置いた労働時間管理が必要となります。

一方で、自動車運転業務従事者には、臨時的な特別な事情がある場合の月の上限（一般労働者では単月100時間未満、複数月平均80時間以下）が適用されませんので、改善基準告示で定める拘束時間管理がトラック運転者の健康確保のためにも重要となります。

皆様方におかれては、こうした点に十分配慮いただき、トラック運転者の労働時間等の改善に努めていただければと思います。

END



↑ オレンジ色の部分でチャプター分けの予定です。