

直近の労働時間関係の法改正および京都労働局の取組みについて

厚生労働省 京都労働局 労働基準部
監督課長 多賀谷 千尋

1 上限規制の適用、改善基準告示見直しについて

トラックドライバーの上限規制

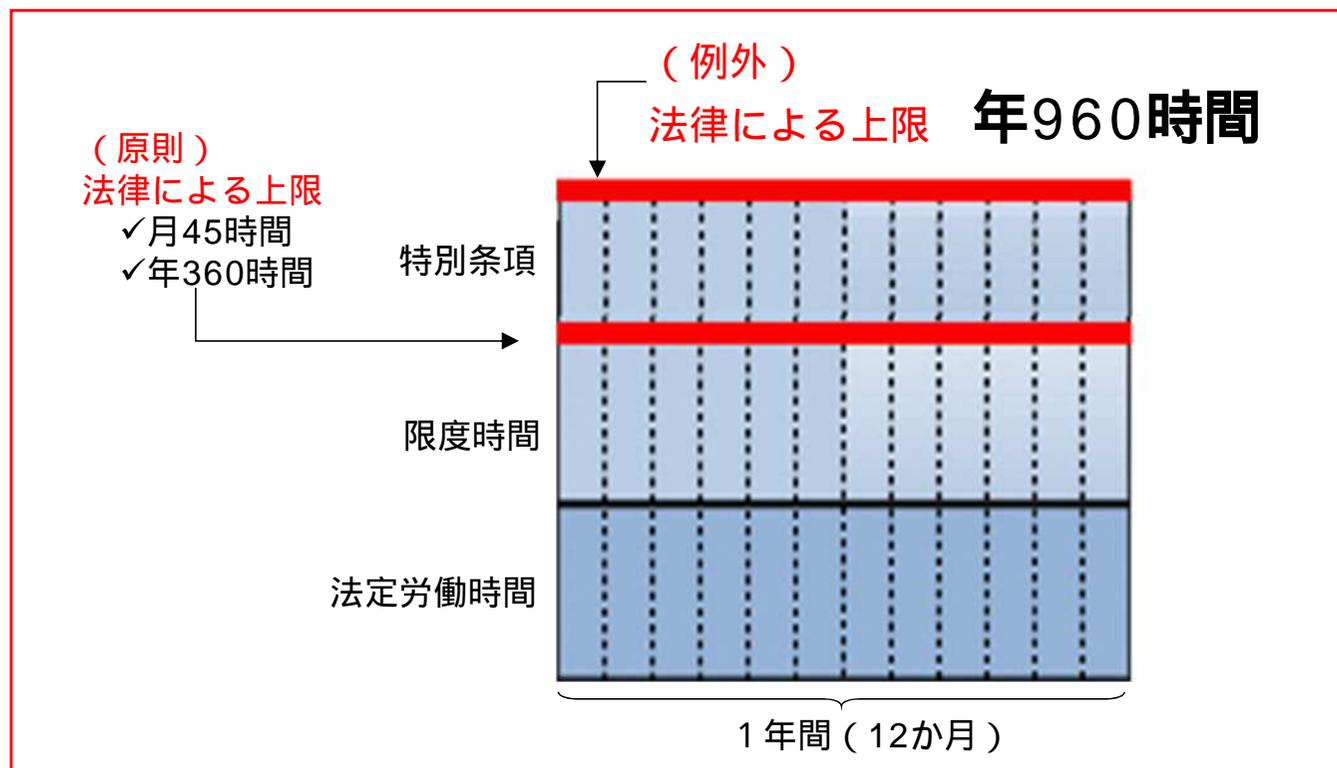
R 6 年 3 月 31 日まで

上限なし 大臣告示（限度基準告示）の適用なし



R 6 年 4 月 1 日以降

改正された「改善基準告示」も2024年4月から適用されている



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

トラック

- 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。

	旧告示	改正後（令和6年4月1日～）
1年、1か月の拘束時間	1か月 <u>293</u> 時間以内 【例外】労使協定により、次のとおり延長可 1年 <u>3,516</u> 時間以内の範囲で 1か月 <u>320</u> 時間以内（年6か月まで）	1年 <u>3,300</u> 時間以内 1か月 <u>284</u> 時間以内 【例外】労使協定により、次のとおり延長可（ を満たす必要あり） 1年 <u>3,400</u> 時間以内 1か月 <u>310</u> 時間以内（年6か月まで） <u>284</u> 時間超は連続3か月まで 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 <u>13</u> 時間以内 （上限 <u>16</u> 時間、 <u>15</u> 時間超は週2回まで）	原則 <u>13</u> 時間以内 （上限 <u>15</u> 時間、 <u>14</u> 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 <u>16</u> 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 <u>8</u> 時間以上	継続 <u>11</u> 時間以上与えるよう努めることを基本とし、 <u>9</u> 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 <u>8</u> 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 <u>12</u> 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

トラック

	旧告示	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回おおむね連続 <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

トラック

	旧告示	改正後（令和6年4月1日～）
分割休息 特例	<p>継続<u>8</u>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<u>4</u>時間以上 休息期間の合計は、<u>10</u>時間以上 <p>・一定期間（<u>2</u>か月程度）における勤務回数 の<u>2分の1</u>が限度</p>	<p>継続<u>9</u>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<u>3</u>時間以上 休息期間の合計は、 2分割：<u>10</u>時間以上、3分割：<u>12</u>時間以上 <u>3</u>分割が連続しないよう努める 一定期間（<u>1</u>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<u>20</u>時間まで延長し、 休息期間を <u>4</u>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<u>24</u>時間まで延長可 （ただし、運行終了後、継続<u>11</u>時間以上の休息期間 を与えることが必要） さらに、<u>8</u>時間以上の仮眠時間を与える場合、 拘束時間を<u>28</u>時間まで延長可 <p><small>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。</small></p>
隔日勤務 特例	<p>2暦日の拘束時間は<u>21</u>時間 休息期間は 継続<u>20</u>時間以上</p> <p>【例外】仮眠施設で夜間<u>4</u>時間以上の仮眠を与える場合、 拘束<u>24</u>時間まで延長可（<u>2</u>週間に3回まで）</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<u>2分の1</u>を下回ってはならない。） フェリー乗船時間が<u>8</u>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>



改善基準告示については、
パンフレットやQ&Aもご参照ください。

トラック運転者の改善基準の
ポイント (パンフレット)



改善基準告示に関するQ&A

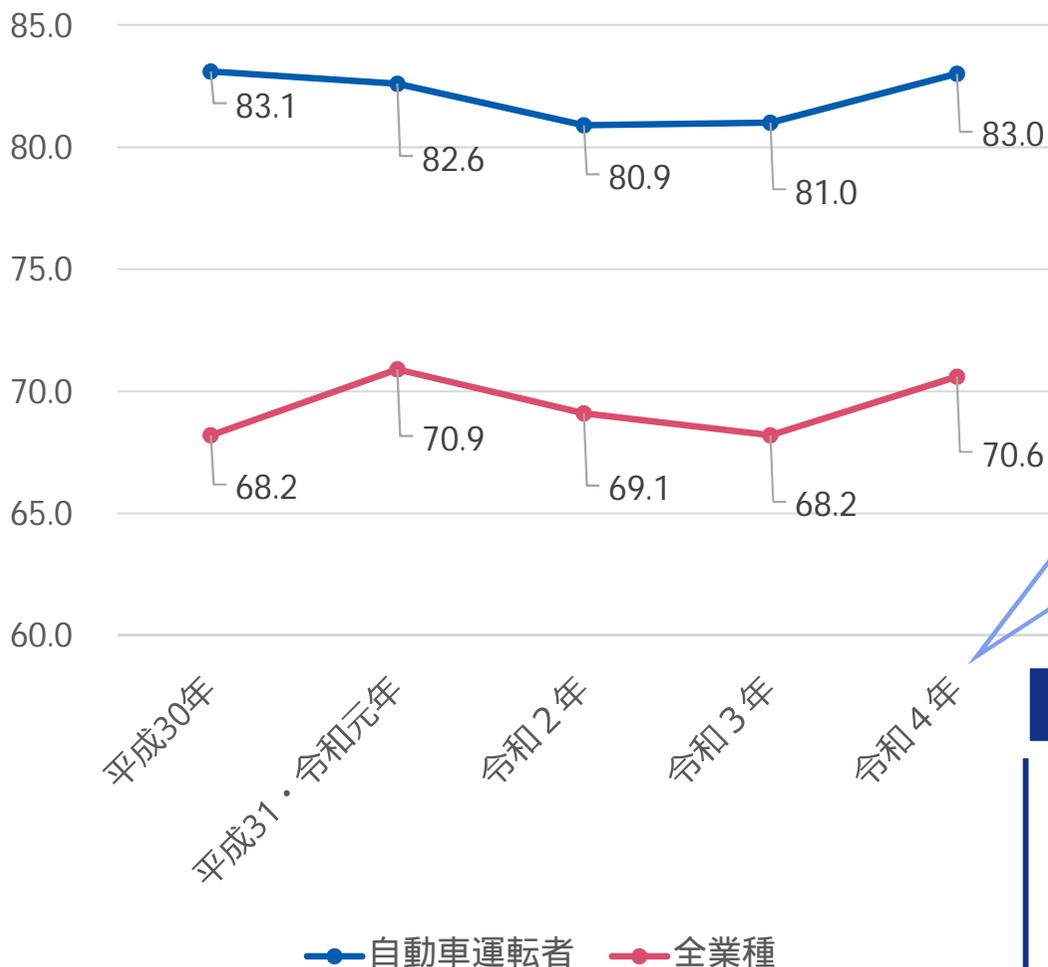


2 監督指導等の実施状況について

自動車運転者を使用する事業場に係る監督指導等の状況

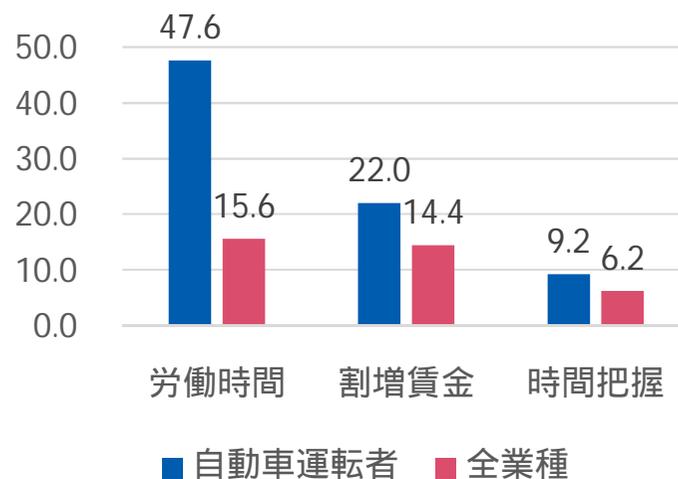
- 自動車運転者を使用する事業場に係る**労働基準関係法令の違反率は全業種と比べて高い**状況にある。
- 令和4年に監督指導を行った3,785事業場のうち、**83.0%に当たる3,142事業場において、労働基準関係法令違反が認められた（全業種70.6%）**。

労働基準関係法令違反率の推移



主な労働基準関係法令違反の内容

(令和4年)



労働基準関係法令違反事業場数（違反率）（令和4年）

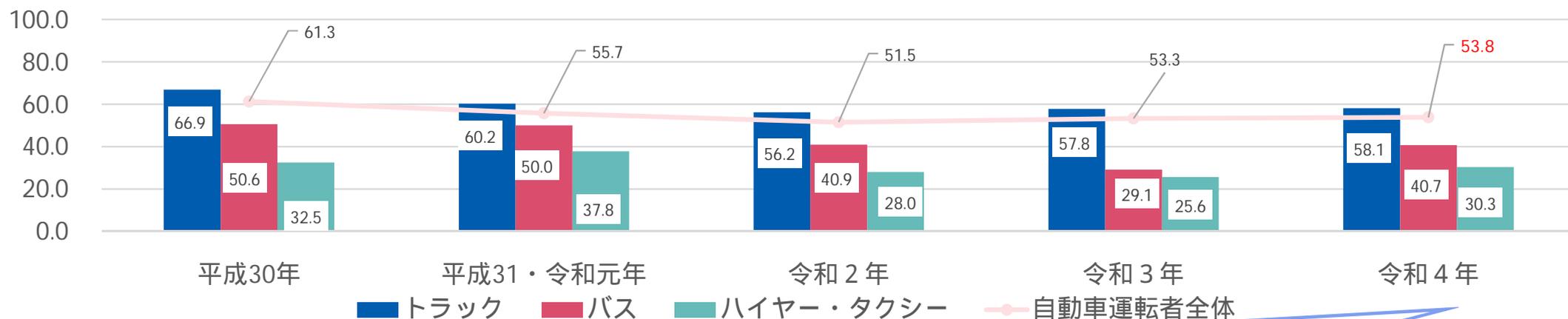
- トラック** : 2,549 (82.8%)
- バス** : 94 (76.4%)
- ハイヤー、タクシー** : 239 (88.2%)

自動車運転者を使用する事業場に係る監督指導等の状況

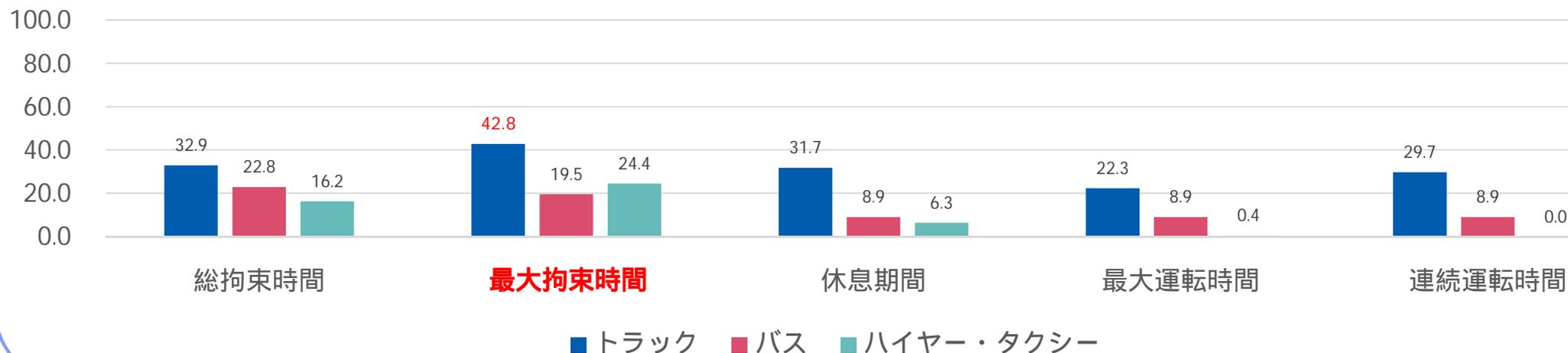
- 令和4年に監督指導を行った3,785事業場のうち、**53.8%に当たる2,037事業場**において、**改善基準告示（ ）違反**が認められた。

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）

改善基準告示違反率の推移



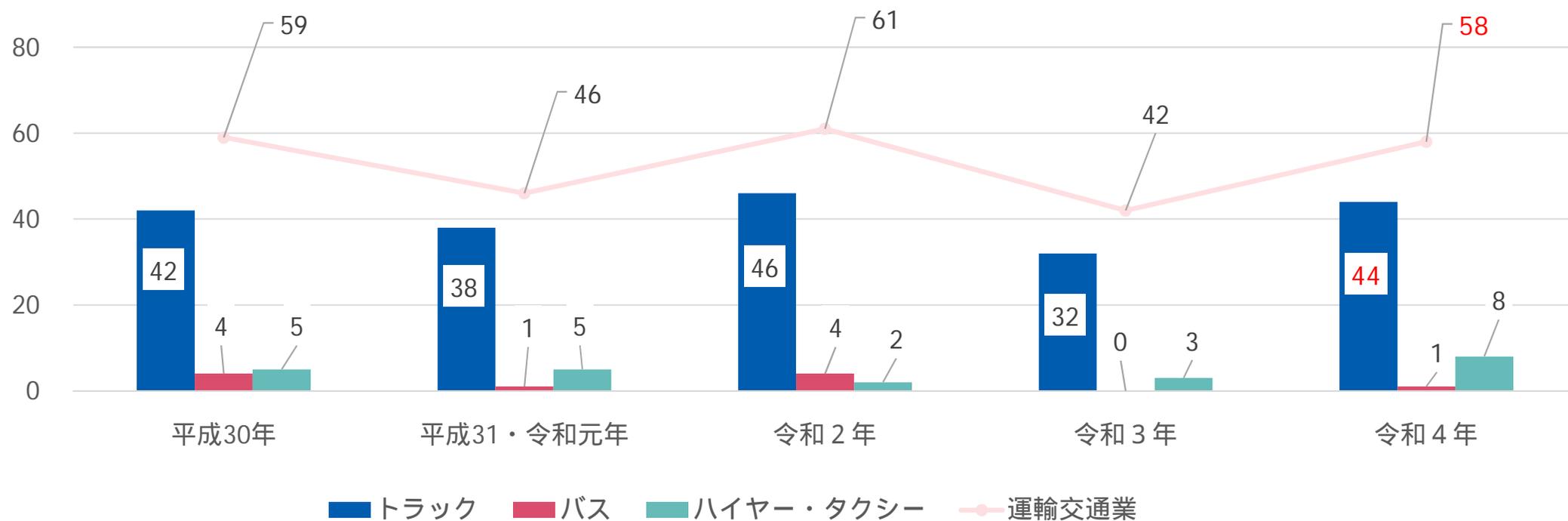
主な改善基準告示違反の内容（令和4年）



自動車運転者を使用する事業場に係る監督指導等の状況

- ・ 度重なる指導にもかかわらず法令違反を是正しないなど重大・悪質な事案に対しては、送検を行うなど厳正に対処している。
- ・ 令和4年における自動車運転者を使用する事業場に係る送検件数は58件で、全体（783件）の7.4%。

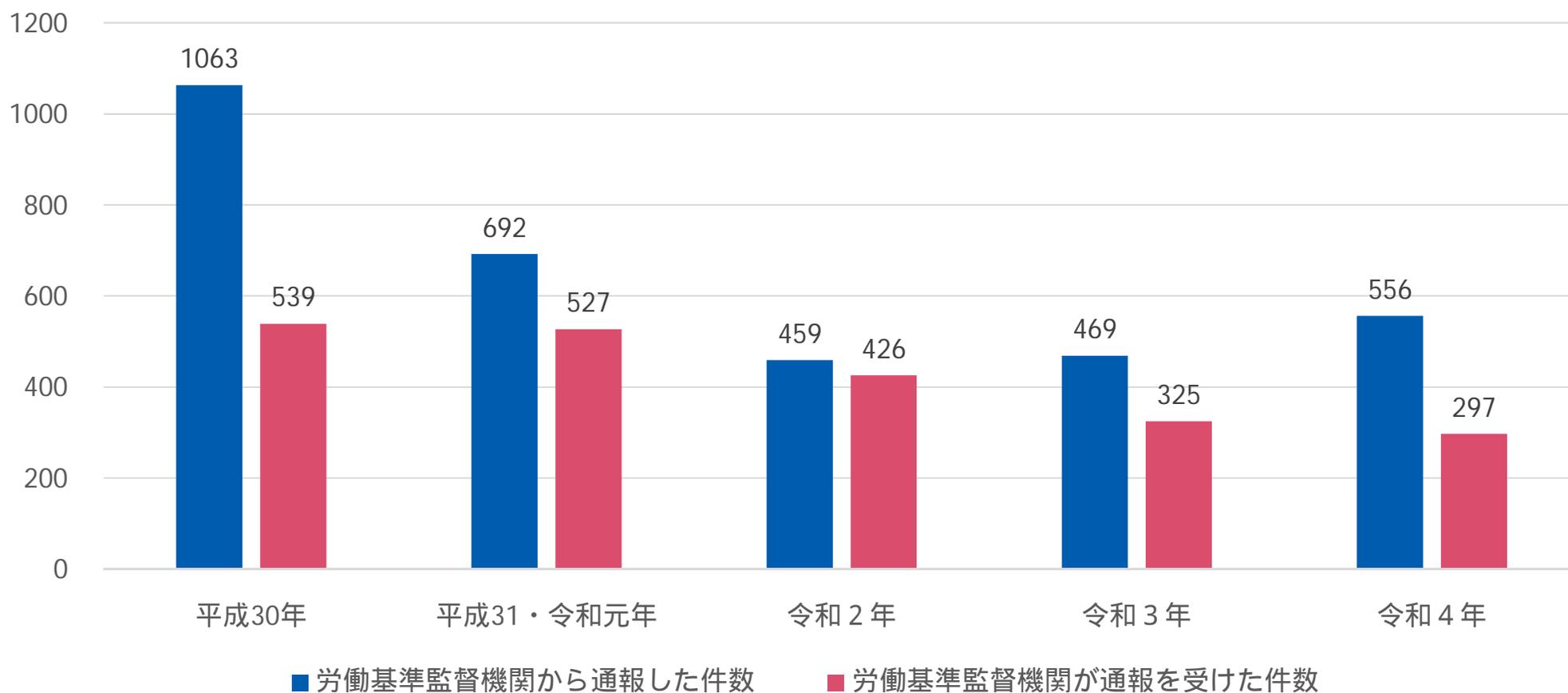
労働基準関係法令違反による送検件数の推移



自動車運転者を使用する事業場に係る監督指導等の状況

- 自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働条件の改善を図るため、労働基準監督機関と地方運輸機関が、その監督等の結果（改善基準告示違反等）を相互に通報している。

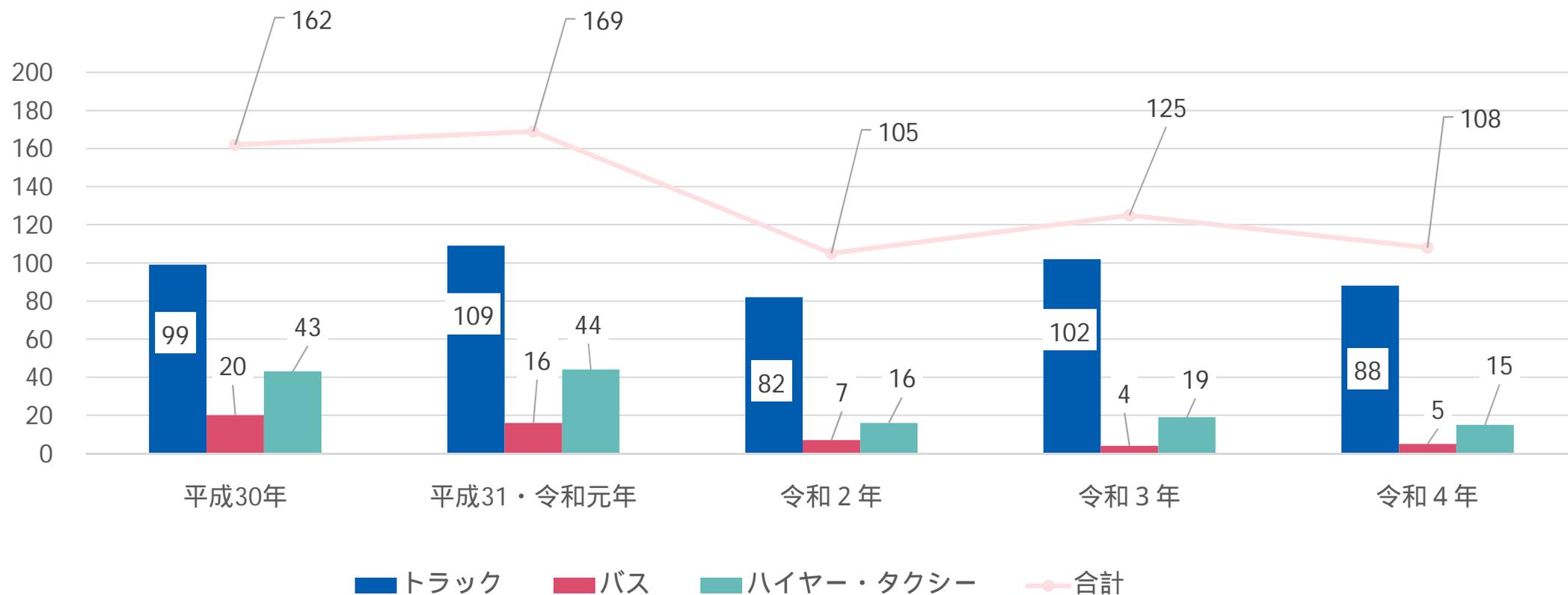
地方運輸機関との相互通報件数の推移



自動車運転者を使用する事業場に係る監督指導等の状況

- 労働基準監督機関が有する行政指導及び司法処分の権限並びに地方運輸機関が有する行政指導及び行政処分の権限を合同監督・監査を契機として行使することにより、効果的な指導を行い、もって自動車運転者の労働時間等の労働条件の確保・改善を図っている。

地方運輸機関との合同監督・監査件数の推移



令和5年の監督指導・送検の概要

監督指導を実施した事業場は87事業場。このうち、**労働基準関係法令違反が認められたのは、74事業場(85.1%)**。また、**改善基準告示違反が認められたのは、40事業場(46.0%)**。

「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)

主な労働基準関係法令違反事項は、**労働時間(46.0%)**、**割増賃金の支払(17.2%)**、**休日(6.9%)**。

主な改善基準告示違反事項は、**最大拘束時間(37.9%)**、**休息期間(28.7%)**、**総拘束時間(25.3%)**。

重大・悪質な労働基準関係法令違反により送検したのは2件。

京都労働局における自動車運転者を使用する事業場に係る監督指導等の状況

令和5年に京都府下の労働基準監督署において、労働基準関係法令違反が疑われる自動車運転者を使用する87事業場に対して監督指導を実施したところ、その85.1%に当たる74事業場で同法令違反が認められた。なお、業種ごとの監督実施事業場数、同法令違反の事業場数及び主な違反事項は、次のとおりであった。

表中の()内は、監督実施事業場数に対する違反率。以下同じ。

業種 \ 事項	監督実施事業場数	労働基準関係法令違反事業場数	主な違反事項		
			労働時間	休日	割増賃金の支払
トラック	58	50 (86.2%)	32 (55.2%)	5 (8.6%)	8 (13.8%)
バス	9	7 (77.8%)	2 (22.2%)	0 (0%)	2 (22.2%)
ハイヤー・タクシー	11	9 (81.8%)	3 (27.3%)	1 (9.1%)	3 (27.3%)
その他	9	8 (88.9%)	3 (33.3%)	0 (0%)	2 (22.2%)
合計	87	74 (85.1%)	40 (46%)	6 (6.9%)	15 (17.2%)

(注1) 「その他」欄は、トラック、バス及びハイヤー・タクシー以外の業種で自動車運転者を使用する事業場(例：自社で製造した製品を運搬するトラック運転者を使用する製造業の事業場、建設現場で使用する資材等を運搬するトラック運転者を使用する建設業の事業場など)。以下同じ。

(注2) 違反事項が2つ以上ある場合は、各々に計上しているため、各違反事項の件数の合計と違反事業場数とは一致しない。以下同じ。

京都労働局における自動車運転者を使用する事業場に係る監督指導等の状況

業種ごとの改善基準告示違反事業場数及び主な違反事項は、次のとおりであった。

業種	事項 監督実施 事業場数	改善基準 告示違反 事業場数	主な違反事項				
			総拘束 時間	最大拘束 時間	休息期間	最大運転 時間	連続運転 時間
トラック	58	34 (58.6%)	20 (34.5%)	29 (50%)	24 (41.4%)	17 (29.3%)	13 (22.4%)
バス	9	2 (22.2%)	1 (11.1%)	1 (11.1%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
ハイヤー・ タクシー	11	1 (9.1%)	0 (0%)	1 (9.1%)	0 (0%)	—	—
その他	9	3 (33.3%)	1 (11.1%)	2 (22.2%)	1 (11.1%)	2 (22.2%)	1 (11.1%)
合計	87	40 (46%)	22 (25.3%)	33 (37.9%)	25 (28.7%)	19 (21.8%)	14 (16.1%)

(注) 総拘束時間：1か月又は1週当たりの拘束時間、最大拘束時間：1日当たりの拘束時間、休息期間：勤務と次の勤務の間の時間、最大運転時間：1日及び1週当たりの運転時間、連続運転時間：1回当たりの運転時間

3 各種制度等について

働き方改革の実現に向けて、荷主の方にもご協力をお願いしています

- **トラックドライバーの長時間労働の背景には、長時間の荷待ちなど取引慣行上の課題**があり、また、再配達も負担となっている。
- **厚生労働省では、国土交通省と連携して働き方改革PR動画を通じるなどして、荷主に向けて荷待ち時間の削減への協力を呼びかけるとともに、国民に対しても再配達の削減を呼びかけている。**



(働き方改革PR動画)



労働基準監督署から荷主等に対して、**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を要請している。**

長時間の荷待ちに関する情報メール窓口



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

働き方改革PR動画のポイント

- トラックドライバーは、自動車運転の業務の中でも、特に労働時間が長い業務であり、**大型トラックでは全産業平均と比べて、年間労働時間が400時間程度長い**状況にあること。
- トラックドライバーにとっては、荷物の積み下ろしの際の待機時間が負担となっており、荷主の立場から何も対策をしなければ、2024年度には約14%、2030年度には約34%の輸送能力が不足する可能性があると言われていること。
- トラックドライバーが決められた時間内で効率よく業務を行えるよう、**荷主の方にも、トラック事業者等から待ち時間のことなどで相談があれば、協力して問題解決に取り組み、待機時間の削減等にご協力をいただきたい**こと。
- また、一般国民の立場においても、なるべく再配達にならないような配慮をお願いしたいこと。

発着荷主等に対する要請の取組

- 令和4年12月23日の改善基準告示の改正に伴い、**都道府県労働局に「荷主特別対策チーム」を編成し、長時間の恒常的な荷待ちを発生させないこと等について、発着荷主等に対して要請する取組を開始した。**

1. 荷主特別対策チームの概要

1. トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有するメンバーで編成されています

「荷主特別対策チーム」は、都道府県労働局に新たに任命する荷主特別対策担当官を中心に、トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有する都道府県労働局・労働基準監督署のメンバーにより編成しています。

2. 労働基準監督署が発着荷主等に対して要請します

労働基準監督署が、発着荷主等に対し、長時間の恒常的な荷待ちの改善に努めること、運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知し、トラック運転者がこれを遵守できるよう協力すること、などを要請します。

3. 都道府県労働局が長時間の荷待ちなどの改善等に向け発着荷主等に働きかけます

都道府県労働局のメンバーが、労働基準監督署から要請された事項に発着荷主等が積極的に取り組めるよう、荷待ち時間等の改善に係る好事例の紹介等のアドバイスを行います。

4. 長時間の荷待ちに関する情報を収集します

厚生労働省ホームページに、「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」()を新設し、発着荷主等が長時間の荷待ちを発生させていると疑われる事案などの情報を収集し、その情報を基に、労働基準監督署が要請等を行います。

URL https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/nimachi.html



2. 発着荷主等による長時間の荷待ちに対する取組

	令和4年12月～令和6年6月	
労働基準監督署が要請を実施した発着荷主等の事業場数	14,353 (全国)	127 (京都府)
「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」に寄せられた情報の件数	1,435	

京都労働局における周知広報

荷主の皆様

ドライバーには、働く時間の上限があります。

960 hours

ドライバーの働く時間の上限とは？

- 2024年4月から、ドライバーには年960時間の時間外労働の上限規制、過労死等防止の観点から見直した改善基準告示（ドライバーの拘束時間や、運転時間の定め）が適用されます。
- ドライバーが、法律を遵守して仕事をするためには、荷主の皆さんのご理解が必要です。



運賃が低すぎて給料が上げられないと社長に言われました。

時間が減るのでそのまま給料も下がると家族を養えません。もう限界です!!



本来契約内容にない、荷積み、荷卸しの作業などを全てやれと荷主企業から言われました。

これ以上働いたら法律違反になるのに、断ることができません。助けてください!!

標準的運賃に基づく運賃額の設定をお願いします。



役務の強制、買いたたき等は禁止されています。



！ 荷主の皆様にお願ひです

ドライバーの働く時間を少なくするには、荷主の皆さまとの商慣行の改善が不可欠です。

トラック運転者改善基準告示改正でどう変わったのでしょうか？

主なものは…

▶▶▶ ドライバー拘束時間

1日

原則 **13時間**
(上限15時間[※])

●1ヶ月の拘束時間が284時間を超える月が3ヶ月連続しないこと。
●宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、16時間まで延長可。

1ヶ月

284時間

●1ヶ月の拘束時間が284時間を超える月が3ヶ月連続しないこと。
●時間外、休日労働時間を100時間未満となるよう努めること。

1年

3,300時間
時間外労働上限 **960時間**

●労使協定を締結することで、年間の拘束時間が3,400時間を超えない範囲で、6ヶ月までは1ヶ月の拘束時間を310時間まで延長することが可能。

▶▶▶ 運転時間

1日

2日平均 **9時間以内**

■平均が9時間を超える例

1日目と2日目の平均 9.5時間
2日目と3日目の平均 9.5時間

10時間 9時間 10時間
特定日の前日 特定日 特定日の前日

1日当たりの運転時間の計算に当たっては、特定の日を計算日として2日ごとに区切り、その2日間の平均を計算します。

1週

2週平均 **44時間以内**

42時間 46時間
1週目 2週目
平均が44時間

計算日からの2週間のうち、1週間目と2週間目の平均で44時間以内。

▶▶▶ 休憩時間

勤務終了後、原則**11時間以上**

- 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、継続8時間以上とすることが可能(週2回まで)。
- 例外による場合は、運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与える必要あり。

「改善基準告示」には例外規定も含め、さまざまな詳細情報がありません。右記二次元コードから専用サイトにアクセスし、より詳しい情報をご覧ください。お問い合わせください。

厚生労働省「トラック運転者の改善基準告示」
<https://river-roudou-jikan.mhlw.go.jp/truck/>



ご存知ですか？

「標準的運賃」の改正について

トラック運送事業者が自社の原価を適切に把握し、荷主との運賃交渉を行う際の参考指標である「標準的運賃」制度が、より活用し易い形に改正されました。

右記二次元コードにアクセスし、詳しい情報をご覧ください。お問い合わせください。
国土交通省「標準的運賃」解説資料リーフレット
<https://www.mlit.go.jp/doshu/content/001745402.pdf>



今一度ご確認ください

「物流特殊指定」とは？

荷主と物流事業者との取引における優越的地位の濫用を効果的に規制するために指定された、独占禁止法上の告示です。

右記二次元コードにアクセスし、詳しい情報をご覧ください。お問い合わせください。
公正取引委員会「物流特殊指定の実入方についての相談」
<https://www.jftc.go.jp/ik/butsuryu.html>



運送事業者の皆様へのお願い

標準的運賃等の公表資料を用いて提示した価格については、合理的な判断があるものとして尊重されるものとされています。

荷主等が運賃交渉に応じられない、運賃・料金を不当に低入値、前倒し・後倒しの対応を要求しない等の行為は、トラックのコンプライアンスによる公正競争の対等となる場合があります。全国のトラックコンプライアンス情報をお寄せください。



輸送業界を正しい方向に導くには、互いが理解し協力すること。未来ある業界に変えていきましょう。



荷主の皆様へのお願い

標準的運賃等の公表資料を用いて提示した価格については、合理的な判断があるものとして尊重してください。

荷主等が運賃交渉に応じない、運賃・料金を不当に低入値、前倒し・後倒しの対応を要求しない等の行為は、トラックのコンプライアンスによる公正競争の対等となる場合があります。

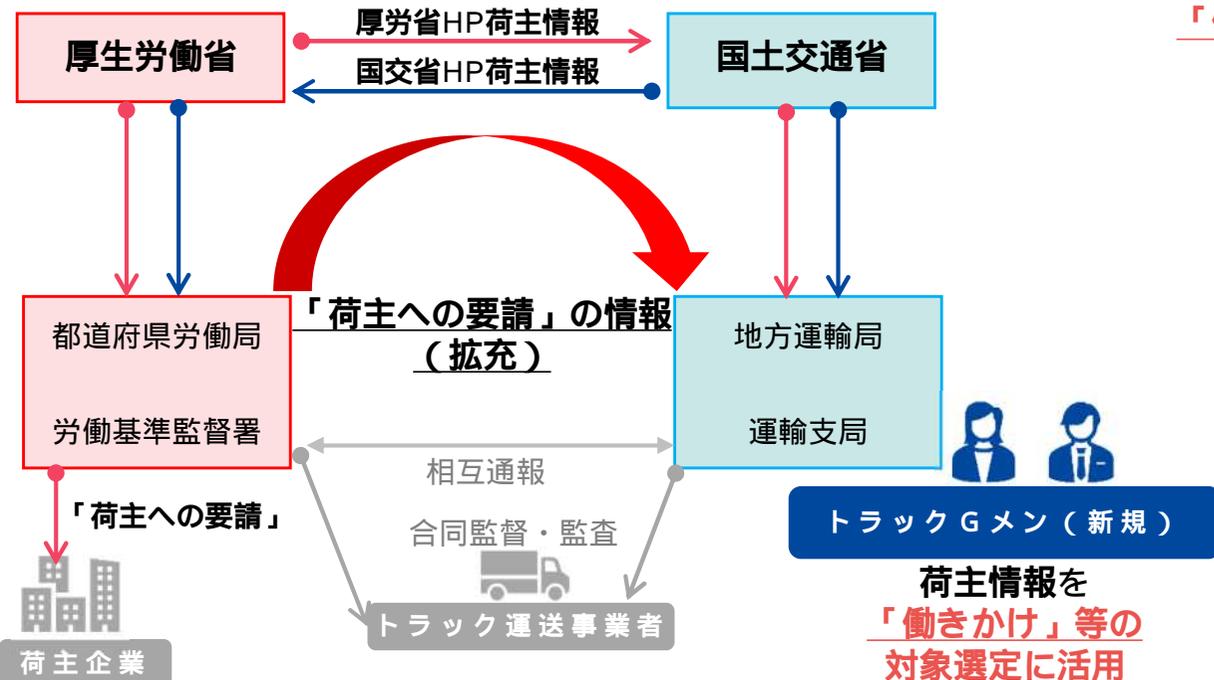
※本資料は、各事業者の運賃と自社の運賃を比較し提示した価格（※0円）は、内閣府（公正取引委員会）

「トラックGメン」設置に伴う国土交通省との連携強化（令和5年10月～）

荷主情報提供の運用強化

現行の国土交通省への荷主情報提供に加え、

- 荷待ちを発生させている疑いがあることを労働基準監督署が把握し、「荷主への要請」を実施した荷主の情報を、広く国土交通省に提供し、「トラックGメン」による「働きかけ」等の対象選定に活用



「標準的な運賃」の周知強化

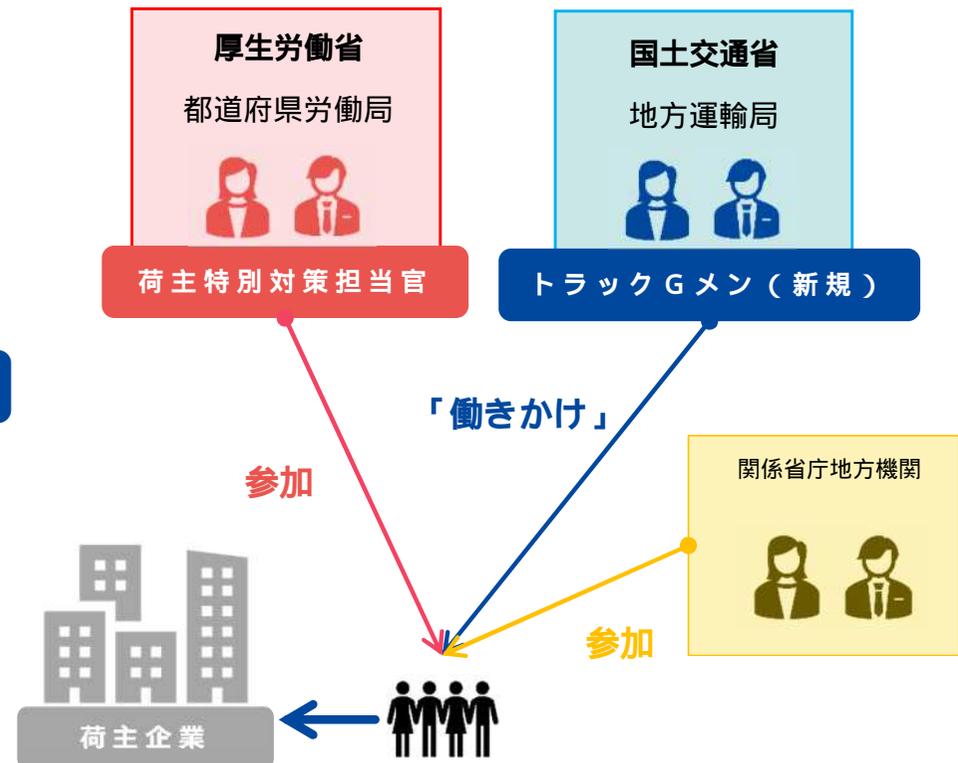
労働基準監督署が実施している「荷主への要請」の際、

- トラック法に基づく「標準的な運賃」も周知

トラック法に基づく「働きかけ」の連携強化

荷主企業に対し、新たに、

- 国土交通省のトラックGメン+関係省庁が連携して、トラック運送事業者への配慮を「働きかけ」
- 長時間の恒常的な荷待ちを発生させていること等が疑われる事案については、都道府県労働局の「荷主特別対策担当官」も「働きかけ」に参加



1 事業の目的

生産性向上に向けた設備投資等の取組に係る費用を助成し、労働時間の削減等に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主を支援。
令和6年4月から時間外労働の上限規制が適用される業種等については、他の業種と比べ労働時間が長い実態があることも踏まえ、引き続き支援を実施。

2 事業の概要・スキーム

コース名	成果目標	助成上限額 1（補助率原則3/4（団体推進コースは定額））
業種別課題対応コース （長時間労働等の課題を抱える業種等を支援するため、労働時間の削減等に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主に助成）	建設事業	以下の何れかを1つ以上実施 36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 所定休日の増加 成果目標の達成状況に基づき、～ の助成上限額を算出 月80H超 月60H以下：250万円 2 4週4休 4週8休：100万円 合計350万円
	自動車運転の業務	以下の何れかを1つ以上実施 36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 新規に10時間以上の勤務間インターバル制度を導入 成果目標の達成状況に基づき、～ の助成上限額を算出 月80H超 月60H以下：250万円 2 11H以上：170万円 3 合計420万円
	医業に従事する医師	以下の何れかを1つ以上実施 36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 新規に9時間以上の勤務間インターバル制度を導入 医師の働き方改革の推進 成果目標の達成状況に基づき、～ の助成上限額を算出 月80H超 月60H以下：250万円 2 ②11H以上：170万円 4 50万円 合計470万円
	砂糖製造業 （鹿児島県・沖縄県に限る）	36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 月80H超 月60H以下：250万円 2
労働時間短縮・年休促進支援コース （労働時間の削減や、年次有給休暇の取得促進に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主に助成）	以下の何れかを1つ以上実施 36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 年休の計画的付与制度の整備 時間単位の年休の整備及び特別休暇の整備 成果目標の達成状況に基づき、～ の助成上限額を算出 月80H超 月60H以下：200万円 5 25万円 25万円 合計250万円	
勤務間インターバル導入コース （勤務間インターバルを導入する中小企業事業主に対し助成）	新規に9時間以上の勤務間インターバル制度を導入すること 導入した勤務間インターバルの時間数に応じて、以下の助成上限額となる ・9～11H：100万円 ・11H以上：120万円	
団体推進コース （傘下企業の生産性の向上に向けた取組を行う事業主団体に対し助成）	事業主団体が、傘下企業のうち1/2以上の企業について、その取組又は取組結果を活用すること 上限額：500万円 複数地域で構成する事業主団体（傘下企業数が10社以上）の場合 上限額：1,000万円	

助成対象となる取組（生産性向上等に向けた取組）： 就業規則の作成・変更、 労務管理担当者・労働者への研修（業務研修を含む）、
外部専門家によるコンサルティング、 労務管理用機器等の導入・更新、
労働能率の増進に資する設備・機器の導入・更新、 人材確保に向けた取組
（団体推進コースは、 市場調査、 新ビジネスモデルの開発、実験、 好事例の周知、普及啓発、 セミナーの開催、 巡回指導、相談窓口の設置 等）

- 賃上げ加算制度あり（団体推進コースを除く）：賃金を3%以上引き上げた場合、その労働者数に応じて助成金の上限額を更に15万円～最大150万円加算（5%以上の場合は、24万円～最大240万円加算）。
（常時使用する労働者数が30人以下の場合は加算額が倍になる。）
- 36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減幅によって以下の助成上限額となること。（5においても同様）
月80H超 月60～80H：150万円 / 月60～80H 月60H以下：200万円
- 10H～11Hの勤務間インターバルを導入した場合は、助成上限額150万円
- 9H～10Hの勤務間インターバルを導入した場合は、助成上限額120万円、
10～11Hの勤務間インターバルを導入した場合は、助成上限額150万円
- 月80H超 月60～80H：100万円 / 月60～80H 60H以下：150万円

ご静聴ありがとうございました。

2024年4月から、働き方改革本番！



「働き方改革」は、
「魅力ある職場づくり」の実現による
生産性向上、人手不足解消のチャンス！

関係情報はこちらのウェブサイトで発信しています。

(厚生労働省ウェブサイト) (特設サイト「はたらきかたススム」) (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)



生産性の向上に向けて、働き方改革推進支援センター
も是非ご利用ください！



(働き方改革特設サイト)

労働基準局
広報キャラクター たしかめたん