

# 自動車運転者の労働時間等の改善 に関する基準について

第2回トラック輸送における取引環境・労働時間改善長崎地方協議会

平成27年11月26日（木）



厚生労働省長崎労働局

# 目次

1. 自動車運転者の労働時間等の改善に関する基準（改善基準告示）  
（p 1～9）
2. 改善基準告示違反状況  
（p 10～14）
3. 参考：トラック輸送に従事する自動車運転者の労働時間等の実態  
（p 15）

# 1. 「自動車運転者の労働時間等の改善に関する基準」（改善基準告示）について

「自動車運転者の労働時間等の改善に関する基準」（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

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条約の採択(昭和54年)

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。

## 内容

- **拘束時間【始業から終業までの時間(休憩時間を含む。)**】トラックの場合、原則として1日13時間(延長する場合でも16時間)、1箇月293時間など
  - **休息期間【勤務と勤務の間の自由な時間】** 原則として継続8時間以上
  - **運転時間** トラックの場合、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
  - **連続運転時間** トラックの場合、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

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

国土交通省の取組

過労運転防止の観点から、改善基準告示の内容を国土交通省令に取り込み、事業許可取消処分等の行政処分基準として機能(トラックの場合は平成13年9月1日～)

# 1. 制定の経緯

## ① 二・九通達（廃止）

自動車運転者の労働時間等の規制については、昭和41年までは他産業の労働者の労働時間と同様、主として労働基準法に基づき、監督指導を行っていたが、自動車運転者の労働条件を改善するとともに、交通事故の激増に対処するため、労働基準法に加えて労働省労働基準局長の通達により「自動車運転者の労働時間等の改善基準」（昭和42年2月9日付け基発第139号。以下「二・九通達」という。）が策定され、これにより監督指導が行われた。

しかしながら、この二・九通達は、実作業時間規制を中心とするものであり、実作業時間以外の労働時間を比較的多く含む自動車運転者については、十分な効果をあげ得なかった感があった。

## ② 二七通達（廃止）

昭和54年、「二・九通達」から十余年を経過し、①貨物輸送量の増加等社会経済情勢の変化も著しいこと、②運送事業に従事する労働者の労働時間は、他産業に比べて依然として長時間労働の実態にあること、③国際的にも労働時間及び休息に関する新しいILO条約（第153号「路面運送における労働時間及び休息期間に関する条約」）が採択されたこと等から、「二・九通達」に代わる新たな基準として拘束時間規制を中心とする「二七通達」（昭和54年12月27日付け基発第642号「自動車運転者の労働時間等の改善基準について」）が策定され、これに基づき監督指導が行われることとなった。

## 「自動車運転者労働時間問題小委員会」の設置

労働大臣の私的諮問機関である労働基準法研究会は、昭和60年12月19日の「今後の労働時間法制のあり方」等についての報告において、自動車運転者の労働時間の規制のあり方に次のように言及した。

「道路旅客貨物運送業等の自動車運転者については、現在いわゆる『二七通達』により、ハンドル時間、拘束時間、休息期間等を含めた労働時間管理について行政指導が行われているが、その実態を踏まえた上で、これを法制化することの是非を含め、その特性に応じた労働時間の規制のあり方を検討すべきである。」

次いで、中央労働基準審議会は、昭和61年12月10日の「労働時間法制等の整備について」の建議の中で、

「自動車運転者の労働時間等の規制に係る問題については、関係労使等を加えた検討の場を設けて引き続き検討する。」

旨建議を行った。

この建議を具体化するものとして、昭和62年4月24日、中央労働基準審議会は、「自動車運転者労働時間問題小委員会」（以下「小委員会」という。）の設置を決定し、自動車運転者の労働時間等の規制に係る問題について検討することとなった。

小委員会は、中央労働基準審議会の公・労・使各側委員からそれぞれ3名計9名のほか、自動車運転の労働時間問題に関係の深い労使各側の代表6名計12名の合計21名で構成されることとなった。

関係労使の代表については、具体的には、トラック関係の業界から労使代表それぞれ2名ずつ、ハイヤー・タクシー関係の業界から労使代表それぞれ2名ずつ、バス関係の業界から労使代表それぞれ2名ずつが推薦された。

小委員会は、昭和62年6月12日に第1回会合を開催したが、その後、トラック関係、ハイヤー・タクシー関係、バス関係の3つの作業部会を設けて検討を行い、昭和63年10月7日、「自動車運転者の労働時間等の規制のあり方について」中間的な報告を取りまとめた。

## 昭和63年の「自動車運転者労働時間問題小委員会」の報告

小委員会の報告は、昭和63年10月7日、中央労働基準審議会において了承され、同日付けで中央労働基準審議会から労働大臣あて報告が行われた。

報告の要点は次のとおりである。

### (1) 規制の形式について

現在、自動車運転者の労働時間等については、労働基準法によるほか、いわゆる「二七通達」によって規制が行われているが、このうち、拘束時間等に係る事項については、告示によることとする。

### (2) 規制の内容について

「二七通達」に掲げる基準のうちトラック事業に係る事項については変更はない。

### (3) 履行確保等のための方策について

改善基準等の履行確保及び労働時間管理の適正化等のため、

① 運輸省等関係省庁間の連携の強化

② 運転者の労働時間等の改善を図るための環境の整備

### (4) 今後の検討について

本報告は中間報告であり、自動車運転者の労働時間等に関する規制のあり方、規制内容等についてさらに検討するため、自動車運転者労働時間問題小委員会を当分の間、存続させることとする。

## ③ 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の策定

労働省は、昭和63年の「自動車運転者労働時間問題小委員会」の報告に基づき、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下「改善基準」という。)を策定し、平成元年2月9日に告示した(告示第7号)。これは、小委員会の報告において、「二七通達中少なくとも、拘束時間、最大拘束時間、休息期間及び運転時間に係る事項については、当面、告示によることとすることが適当である。」とされたことを受けたものである。さらに、同年3月1日、「改善基準」の運用に関し通達を発するとともに、関係労使団体に対しその遵守方を、また、荷主団体等に対し協力方を要請した。

なお、これらに伴い、「二七通達」は廃止された。

平成3年4月1日から1週の法定労働時間が従来の「週46時間」から「週44時間」（交通運輸業については、「週48時間」から「週46時間」）に短縮されることに伴い、同年2月4日、中央労働基準審議会は、自動車運転者労働時間問題小委員会の再会を決定し、同小委員会において「改善基準」の見直しについて検討することとなった。

小委員会は、同年3月8日、再開第1回会合を開催し、その後、トラック関係、バス関係、ハイヤー・タクシー関係の3つの作業部会において検討を行い、同年9月17日、当面の講ずべき措置についてその検討結果をとりまとめた。

小委員会においては、近い将来の週40時間労働制を視野におきつつ、当面は平成4年度限りで法定労働時間週44時間の適用の猶予措置が終了することを踏まえて検討が行われ、その結果、年間の休日の増加を中心に総労働時間の短縮を図ることが適当であり、「改善基準」についても、このような視点に立って見直しを行うことが適当である旨の報告がまとめられた。

小委員会の報告は、平成3年10月7日、中央労働基準審議会において了承され、同日付けで中央労働基準審議会から労働大臣あて報告が行われた。

報告の要点は次のとおりである。

(1) トラック関係

① 拘束時間について、現行の2週間を平均し1週当たり78時間を、2週間について143時間、かつ、4週間について273時間に改める。

② 運転時間（ハンドル時間）について現行の2週間を平均して1週当たり48時間を、2週間を平均して1週当たり44時間に改める。

(2) その他

中央労働基準審議会からの昭和63年10月7日付け「自動車運転者の労働時間等の規制のあり方等について」の報告において示された履行確保及び労働時間管理の適正化等のための方策についての具現化を含め、自動車運転者の労働時間等の改善を図るための環境整備について検討する。

④ 平成3年の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正

労働省では、平成3年の「自動車運転者労働時間問題小委員会」の報告に基づき、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部を改正する件」（平成3年労働省告示第79号）を平成3年10月31日に告示し、平成4年1月1日から適用することとした。

なお、改正の概要は次のとおりである。

○ 改正前の「改善基準」においては、第4条で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等の基準を規定していたが、改正後の「改善基準」においては、第4条で貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者等に適用される基準を、第5条で一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者等に適用される基準を定めるとともに、それぞれ拘束時間及び運転時間の上限の短縮を行うこととしたこと。

労働省では、さらに同年11月27日、改正後の「改善基準」の運用に関し通達を発するとともに、関係労使団体等に対し、その遵守方を、また、荷主団体等に対し協力方を要請した。

## 平成4年の「自動車運転者労働時間問題小委員会」の報告

平成3年の「自動車運転者労働時間問題小委員会」の報告において、タクシー及びバス運転者に係る規制に関し、週44時間労働制に対応した告示の内容について引き続き検討することとされていた。

小委員会は、バス関係、ハイヤー・タクシー関係等各部会において検討を行い、平成4年9月22日、当面の講ずべき措置についてその中間的報告をとりまとめた。

小委員会の報告は、同年9月30日、中央労働基準審議会において了承され、同日付けで中央労働基準審議会から労働大臣あて報告が行われた。

報告の要点は次のとおりである。

### ○ トラック関係

① 改善基準の内容については、すでに週44時間労働を前提に改正、施行されているところであり、当面これらの基準の遵守の徹底を図る。

② 今後においては、法定労働時間週40時間制に向けて、事業の実態を踏まえつつ、休日の確保を中心とする所定労働時間の短縮の方策、拘束時間等の規制のあり方、荷主等の適正な発注のあり方等の環境整備について、引き続き検討する。

## ⑤ 平成4年の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正

労働省では、平成4年の「自動車運転者労働時間問題小委員会」の報告に基づき、平成4年11月30日、「改善基準」の一部を改正（平成4年労働省告示第79号）し、平成5年4月1日から適用することとした。

## 平成8年の「自動車運転者労働時間問題小委員会」の報告

平成9年4月1日から週40時間労働制が完全実施されることに伴い、平成6年3月16日、自動車運転者労働時間問題小委員会が再開され、同小委員会の場において「改善基準」の見直しについて検討することとなった。

小委員会は、その後、ハイヤー・タクシー関係、トラック関係、バス関係の3つの作業部会において検討を行い、平成8年12月5日、当面の講ずべき措置についてその検討結果をとりまとめた。

小委員会の報告は、平成8年12月6日、中央労働基準審議会において了承され、同日付けで中央労働基準審議会から労働大臣あて報告が行われた。

報告の要点は次のとおりである。

### ○ トラック関係

① 「改善基準」については、輸送大家の変化、顧客ニーズの多用化等の道路貨物運送事業の諸情勢を踏まえ、事業の繁忙・閑散等を考慮しつつ総労働時間の短縮に取り組むための現段階の措置として改めるものとし、今後においても引き続き検討するものとする。

② 車両内ベッドでの休息の扱い並びに緊急輸送、緊急作業及び危険物輸送についての「改善基準」の適用除外の扱いについては、平

成9年3月31日までに労使の合意に基づいて別途通達等で措置することが適当である。

- ③ 拘束時間について、現行の2週間について143時間、4週間について273時間を、1箇月について293時間に改める。また、労使協定があるときは、1年のうち6箇月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間(293時間×12箇月)を超えない範囲内において、1箇月についての拘束時間を320時間まで延長することができるものとする。

#### ⑥ 平成9年の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正

労働省では、平成8年の「自動車運転者労働時間問題小委員会」の報告に基づき、平成9年1月30日、「改善基準」の一部を改正(平成9年労働省告示第4号)し、平成9年4月1日から適用することとした。

なお、改正の概要は次のとおりである。

- 貨物自動車運送事業に従事する拘束時間については、現行の2週間について143時間、4週間について273時間を、1箇月について293時間に改める。また、労使協定があるときは、1年のうち6箇月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間(293時間×12箇月)を超えない範囲内において、1箇月についての拘束時間を320時間まで延長することができるものとする。

#### ⑦ 平成11年の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正

平成10年の労働基準法の改正に伴い、平成11年4月1日に「改善基準」の文言の整理が行われており、同日から施行されている。

#### ⑧ 平成12年の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正

平成13年の省庁再編に伴い、平成12年12月25日に「改善基準」の文言の整理が行われており、平成13年1月6日から施行されている。

#### ⑨ 平成13年の「国土交通省告示」の策定

国土交通省においては、貨物自動車運送事業法に基づく貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正(平成13年国土交通省令第108号)し、「改善基準」を平成13年8月20日、国土交通省告示(平成13年国土交通省告示第1365号)として定め、平成13年9月1日から施行されている。

#### ⑩ 平成27年の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正

改善基準告示におけるフェリー乗船時の拘束時間及び休息期間に係る特例通達が改正され、「トラック運転者のフェリー乗船時間を原則として休息期間として取り扱う」とされ、平成27年9月1日に施行されている。



## 2. 内容

### ① 1日の拘束時間の限度

注) トラック運転者の場合、労働時間ではなく拘束時間（労働時間＋休憩時間）での規制となります。

トラック運転者の1日（始業時刻から起算して24時間をいいます。）の拘束時間は**13時間以内を基本**とし、これを延長する場合であっても**16時間が限度**である。

また、拘束時間と休憩期間は表裏一体のものであり、始業時刻から起算して24時間中に少なくとも**継続8時間以上**（1日（24時間）－拘束時間（16時間以内））の休憩期間を確保する必要がある。この場合には、運転者の住所地での休憩期間がそれ以外の場所での休憩期間より長くなるよう努める必要もある。

なお、1日の拘束時間を原則13時間から延長する場合であっても、**15時間を超える回数は1週間につき2回が限度**である。このため、休憩期間が9時間未満となる回数も1週間につき2回が限度となる。

#### 拘束時間の例（一般労働者との比較）

##### ◎自動車運転者

始業 8:00－拘束時間16時間（労働時間（作業時間（運転、整備等、荷扱い、手待ち（荷待ち）時間）、休憩時間）－終業 0:00

※労働時間における、手待ち（荷待ち）時間が長時間にわたる場合があり、拘束時間が長くなる要因の一つにもなっている。

よって、運転時間及び荷扱い等の実労働時間と比して、手待ち（荷待ち）時間が拘束時間に占める割合も高くなる傾向にある。

##### ◎一般の労働者 労働時間 1日3時間 休憩1時間 時間外2時間 拘束時間 12時間

始業 8:00 － 休憩 12:00－13:00 － 定時 17:00 － 時間外労働17:00－20:00 － 終業 20:00

※一般の労働者の場合、拘束時間に占める休憩時間は限られた時間であるので、時間外労働が延びれば拘束時間も伸びることになる。

#### 36協定の「延長することができる時間」の考え方（1日）

例 1日の拘束時間が9時間（労働時間（8時間）＋休憩時間（1時間））である場合

1日の上限：最大拘束時間16時間－拘束時間9時間（労働時間（8時間）＋休憩時間（1時間））＝**7時間**

※ このような場合には、36協定の「1日」に「延長することができる時間」の**上限は7時間**となる。

## ② 1か月の拘束時間の限度

トラック運転者の1か月の拘束時間（始業時刻から終業時刻までの時間で、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む。）の合計時間をいう。）は**原則として293時間が限度**である。

ただし、毎月の拘束時間の限度を定める労使協定を締結した場合には、1年のうち6か月までは、1年間の拘束時間が**3,516時間（293時間×12か月）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。

### 【参考】

一般の労働者が、  
拘束時間12時間（1日8時間労働、休憩1時間、時間外労働2時間）で1カ月勤務した場合  
30日の月で出勤21日として、総拘束時間 12時間×21日＝252時間  
となる。

※拘束時間が293時間の場合で、42時間（1日約2時間）、320時間の場合には、68時間（1日約3時間）の差がトラック運転者との間にある。

### 36協定の「延長することができる時間」の考え方（1か月）

例 1か月単位の変形労働時間制を採用し、1日の拘束時間が9時間（労働時間（8時間）＋休憩時間（1時間））である場合

1か月の上限：週40時間×（31日÷7日）≒177.1時間

320時間÷（拘束時間9時間÷労働時間8時間）－177.1時間≒**107.3時間**

※ このような場合には、36協定の「1箇月」に「延長することができる時間」の**上限は約107時間**となる。

### 36協定の「延長することができる時間」の考え方（1年）

例 1年単位の変形労働時間制を採用し、1日の拘束時間が9時間（労働時間（8時間）＋休憩時間（1時間））である場合

1年の上限：週40時間×（365日÷7日）≒2085.7時間

3516時間÷（拘束時間9時間÷労働時間8時間）－2085.7時間≒**1039.6時間**

※ このような場合には、36協定の「1年」に「延長することができる時間」の**上限は約1039時間**となる。

### ③ 休息期間分割の特例

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が、業務の必要上、勤務の終了後に継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、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2分の1の回数を限度として、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。

なお、**分割して休息期間を与える場合には、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上とする必要がある。**

### ④ 休日の取り扱い

休日は、**休息期間+24時間の連続した時間**となる。すなわち、休息期間は原則として8時間確保されなければならないので、休日は、**「休息期間8時間+24時間=32時間」以上の連続した時間**となる。

ただし、いかなる場合であっても、**30時間を下回ってはいけません。**

また、**隔日勤務（特例）**の場合は、20時間以上の休息期間が確保されなければならないので、休日は、**「休息期間20時間+24時間=44時間」以上の連続した時間**となる。

よって、これらの時間数に達しないものは休日として取り扱われない。

### 休日労働の限度

休日労働は2週間に1回が限度

### ⑤ 運転時間の限度

1日の運転時間は**2日（始業時刻から48時間をいう。）平均で9時間が限度**である。また、1週間の運転時間は**2週間ごとの平均で44時間が限度**である。

なお、連続運転時間は**4時間が限度**である。運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断して**30分以上の休憩等を確保**する必要がある。

ただし、運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断する場合の休憩等については、**少なくとも1回につき10分以上**とした上で分割することもできる。

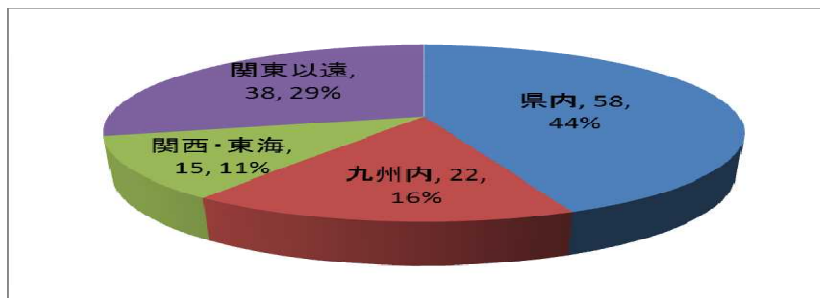
## 2. 改善基準告示違反状況

◎道路貨物運送業臨検監督結果（平成24～26年度）における違反状況

※監督実施事業場数 133事業場

### 1. 最も遠い運送先の状況

長崎県内	58事業場
九州内	22事業場
関西・東海	15事業場
<b>関東以遠</b>	<b>38事業場</b>



※全体の28.6%は関東以遠へ運送

### 2. 運送先別 改善基準告示違反状況

#### ①総拘束時間にかかる違反状況

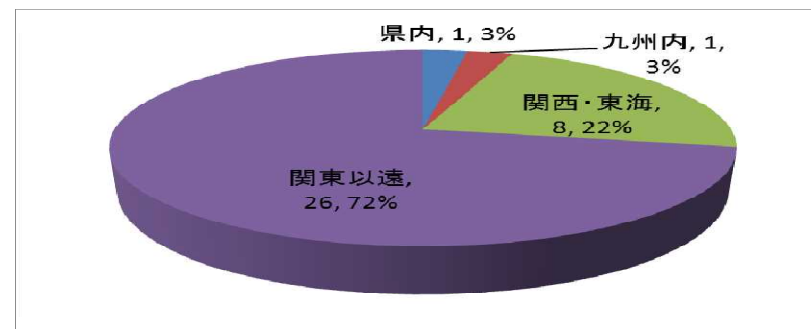
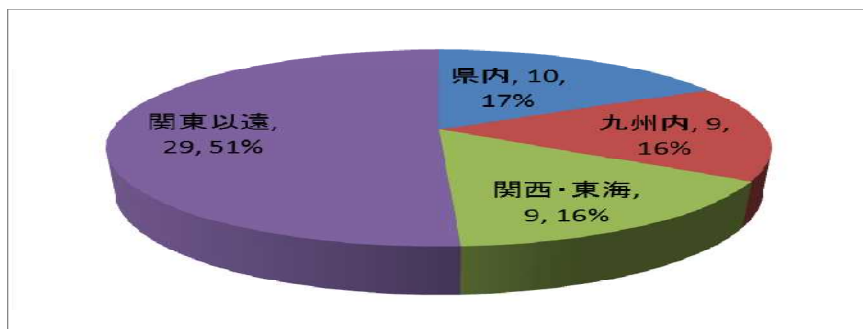
長崎県内	10事業場	} <b>違反率 42.9%</b>
九州内	9事業場	
関西・東海	9事業場	
<b>関東以遠</b>	<b>29事業場</b>	

※関東以遠の76.3%に違反あり

#### ②最大拘束時間にかかる違反状況

長崎県内	1事業場	} <b>違反率 27.1%</b>
九州内	1事業場	
関西・東海	8事業場	
<b>関東以遠</b>	<b>26事業場</b>	

※関東以遠の68.4%に違反あり

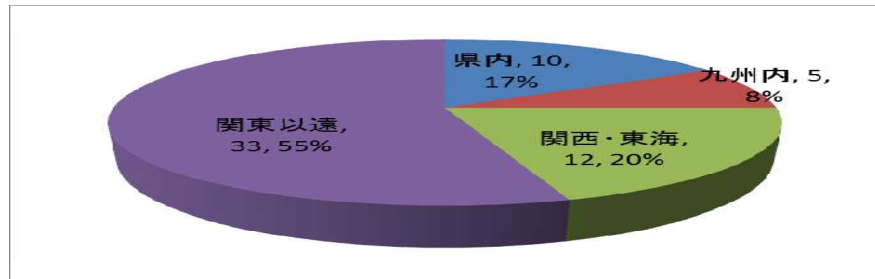


③ 休息期間にかかる違反状況

長崎県内	10事業場
九州内	5事業場
関西・東海	12事業場
関東以遠	33事業場

**違反率 45.1%**

**※関東以遠の86.8%に違反あり**

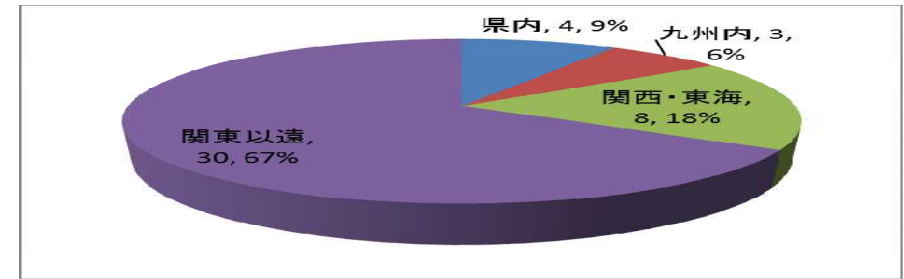


④ 最大運転時間にかかる違反状況

長崎県内	4事業場
九州内	3事業場
関西・東海	8事業場
関東以遠	30事業場

**違反率 33.8%**

**※関東以遠の78.9%に違反あり**

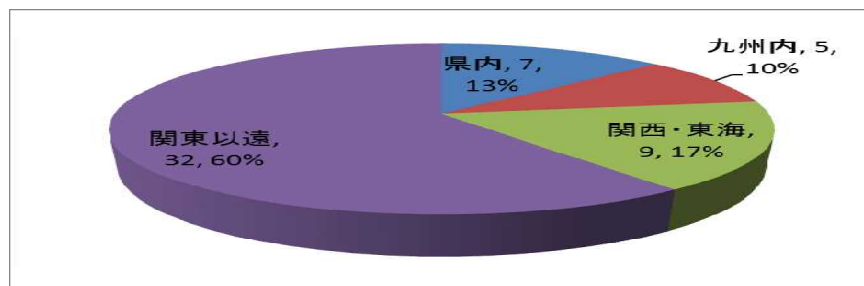


⑤ 連続運転時間にかかる違反状況

長崎県内	7事業場
九州内	5事業場
関西・東海	9事業場
関東以遠	32事業場

**違反率 39.8%**

**※関東以遠の84.2%に違反あり**



- 改善基準告示に関しては、運送先が遠方になるほど違反率が高くなる傾向にある。
- 長崎からの運送については、改善基準告示を順守するためには、関西・東海方面への運送が限度と考えられる。
- 特に関東地方以遠への運送の場合には改善基準告示の違反率が極めて高率の状態となっている。

◎地方運輸機関との通報制度（平成24～26年度）における違反状況

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、陸運関係機関と労働基準関係機関は、その監督等の結果を相互に通報し、これに基づき所要の措置を講じる。

※通報事業場数 33事業場

（うち2件は交通死亡災害発生を、1件は労災請求（脳心）がなされたことを契機に監督実施）

1. 事業場規模別の状況

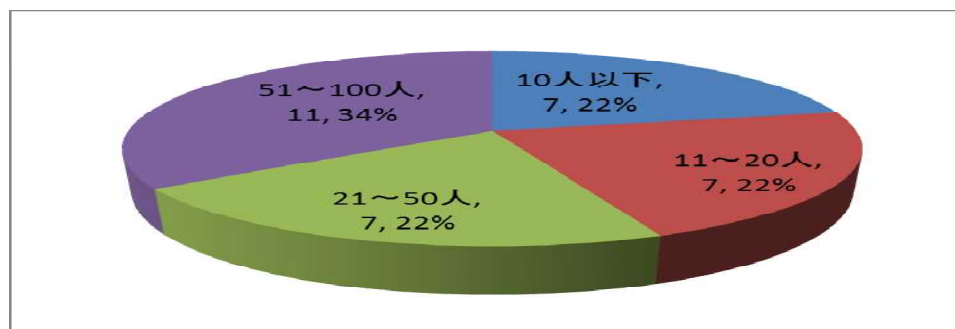
10人以下 7事業場

11～20人 7事業場

21～50人 7事業場

51～100人 11事業場

※101人以上はなし



注) 規模による差異はあまりない。

2. 改善基準告示違反の状況

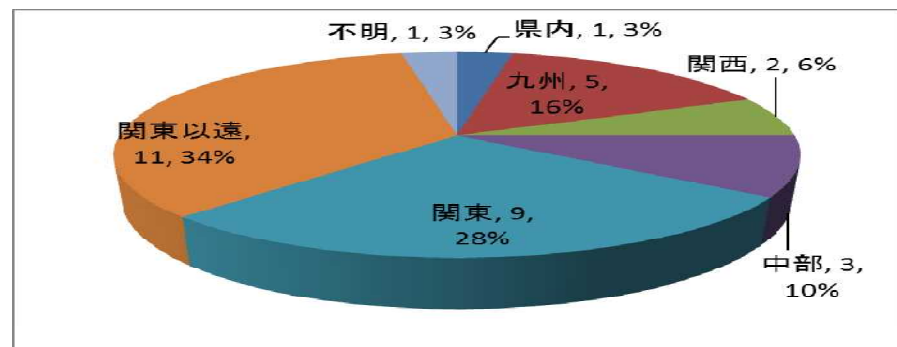
総拘束時間	最大拘束時間	休息期間	最大運転時間	連続運転時間
32	32	29	24	19
100%	100%	91%	75%	59%

※総拘束時間、最大拘束時間及び休息期間にかかる違反は、ほぼ全事業場で認められている。

### 3. 最も遠い運送先の状況

県内	九州	関西	中部	関東	関東以遠	不明
1	5	2	3	9	11	1
3.1%	15.6%	6.3%	9.4%	28.1%	34.4%	3.1%

※関東以遠が全体の60.6%を占めている。

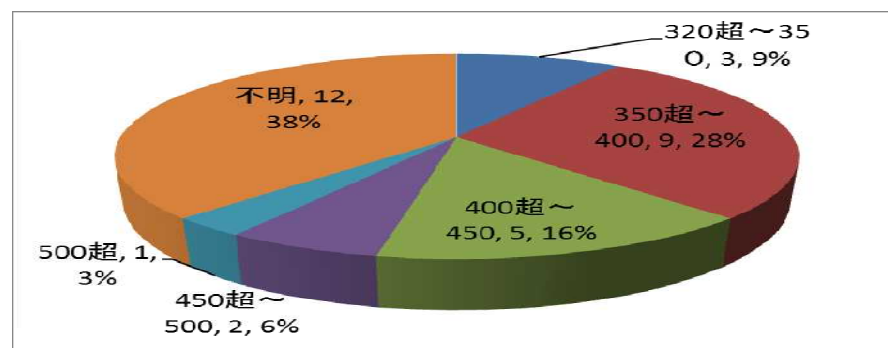


### 4. 総拘束時間にかかる違反の内容

320超~350	350超~400	400超~450	450超~500	500超	不明
3	9	5	2	1	12
9.4%	28.1%	15.6%	6.3%	3.1%	37.5%

※1カ月の総拘束時間が400時間を超えるものが全体の24.2%に上る。

※1カ月間、自宅に戻っていないという実態も見受けられた。

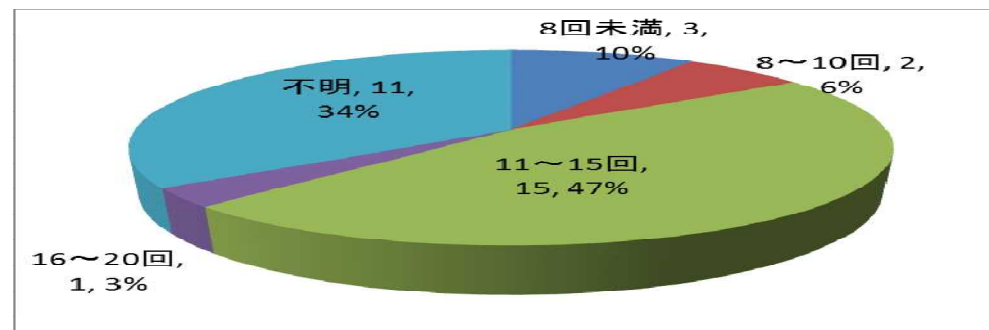


## 5. 1カ月における最大拘束時間超の回数

※1日の最大拘束時間が15時間を超える回数は1週間につき2回

8回未満	8~10回	11~15回	16~20回	不明
3	2	15	1	11
9.4%	6.3%	46.9%	3.1%	34.4%

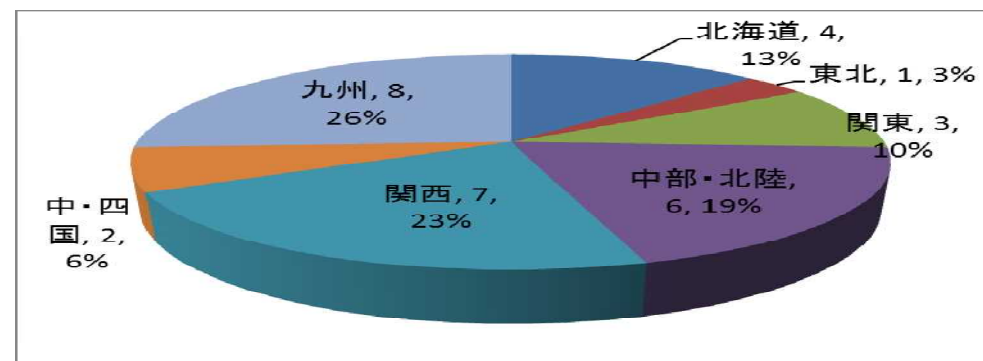
※1日の最大拘束時間が15時間を超える日が1カ月の勤務の半数以上である割合は5割に上る。



### 【参考】長時間・過重労働にかかる書類送検の状況（平成24~26年度）

北海道	東北	関東	中部・北陸	関西	中・四国	九州	計
4	1	3	6	7	2	8	31
12.9%	3.2%	9.7%	19.4%	22.6%	6.5%	25.8%	-

※九州地方が全体の4分の1を占めており、数も一番多い。

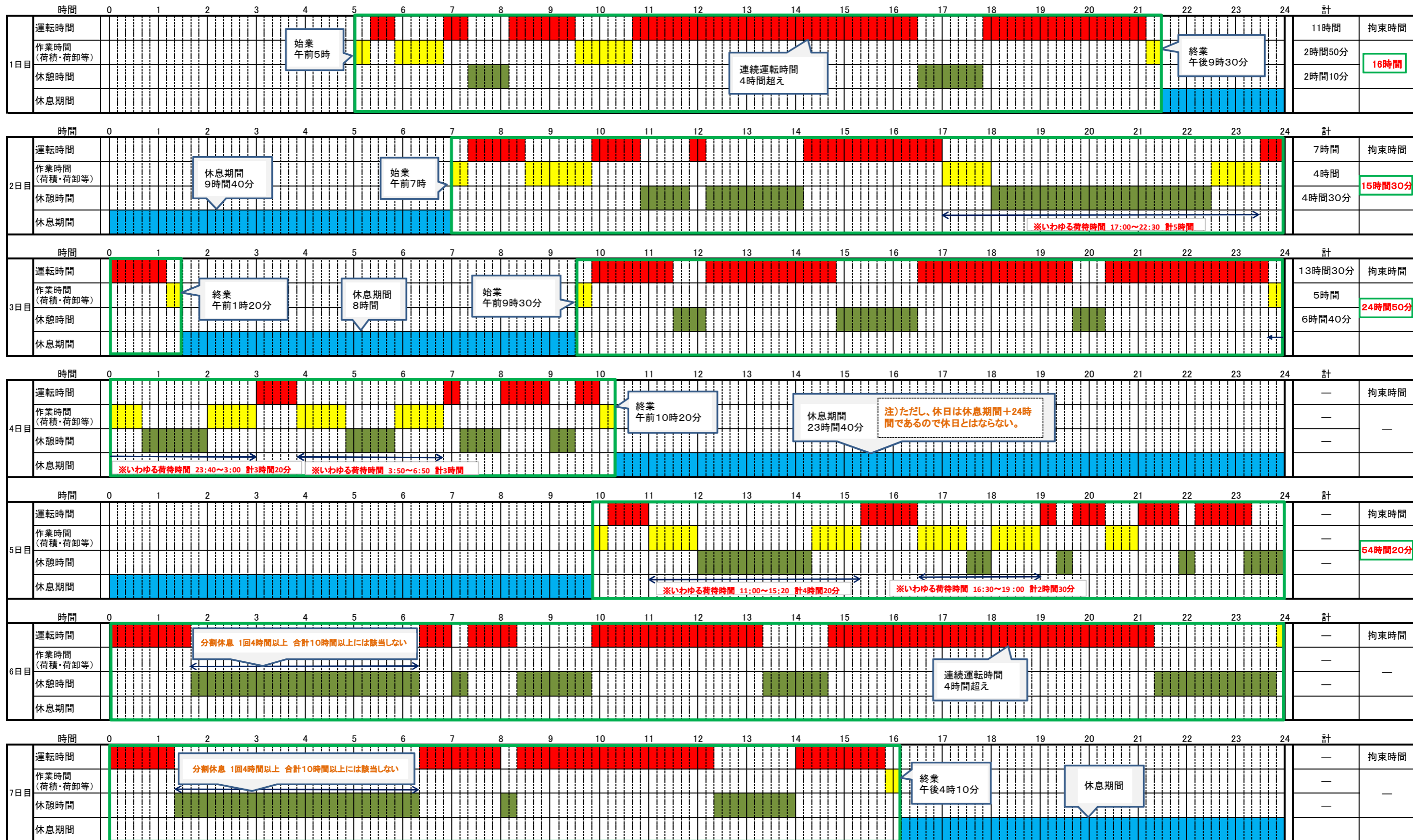




### 3. 参考：トラック輸送に従事する自動車運転者の労働時間等の実態

1. 長距離輸送に従事する自動車運転者の勤務状況（実例を基に）  
別添 資料 2－2 「長距離輸送に従事する自動車運転者の1週間」（例）
2. 長距離輸送に従事する自動車運転者の賃金の実態（実例を基に）  
別添 資料 2－3 「長距離輸送に従事する自動車運転者の賃金」（例）

長距離運送に従事する自動車運転者の1週間(例)



※この1週間の間に、2回拘束時間が24時間を超えている。特に第5日目から第7日目については3日間8時間以上の休息を摂ることなく運転業務に従事している。その上、連続運転時間4時間を大幅に超えているところが認められる。

※この運転手の休日は10日目の終業後に42時間を摂っている。

※2時間を超えるいわゆる荷待時間が複数回あり、そのことが拘束時間が長くなる、また、十分な休息期間が確保できない原因のひとつにもなっている。

## 長距離運送に従事する自動車運転者の賃金(例)

月額賃金総支給額 300,000円の場合…

実際の勤務状況が

所定 1日7時間15分	月23日	
総所定労働時間	166.75	時間
総労働時間	297.7	時間
時間外	94.7	時間
休日	36.25	時間
深夜	47.33	時間
		合計
		<b>130.95</b>
		時間

であれば、

時間額 850円で計算した場合は、

基本給	141,737.50	円
時間外	100,618.75	円
休日	41,596.88	円
深夜	10,057.63	円
合計	294,010.75	円

となり、この運転手の時間給は850円ほどになる。

ちなみに最低賃金 時間額694円で計算した場合

基本給	115,724.50	円
時間外	82,152.25	円
休日	33,962.63	円
深夜	8,211.76	円
合計	240,051.13	円

となる。