

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)の改正内容(トラック)について

厚生労働省 長崎労働局 監督課

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

- 1．改善基準告示について
- 2．改正の背景について
- 3．改正の検討状況について
- 4．改正の内容について（9月27日とりまとめ）

「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

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）

（中身を伴う改正：平成9年改正が最後）

※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。

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週間平均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

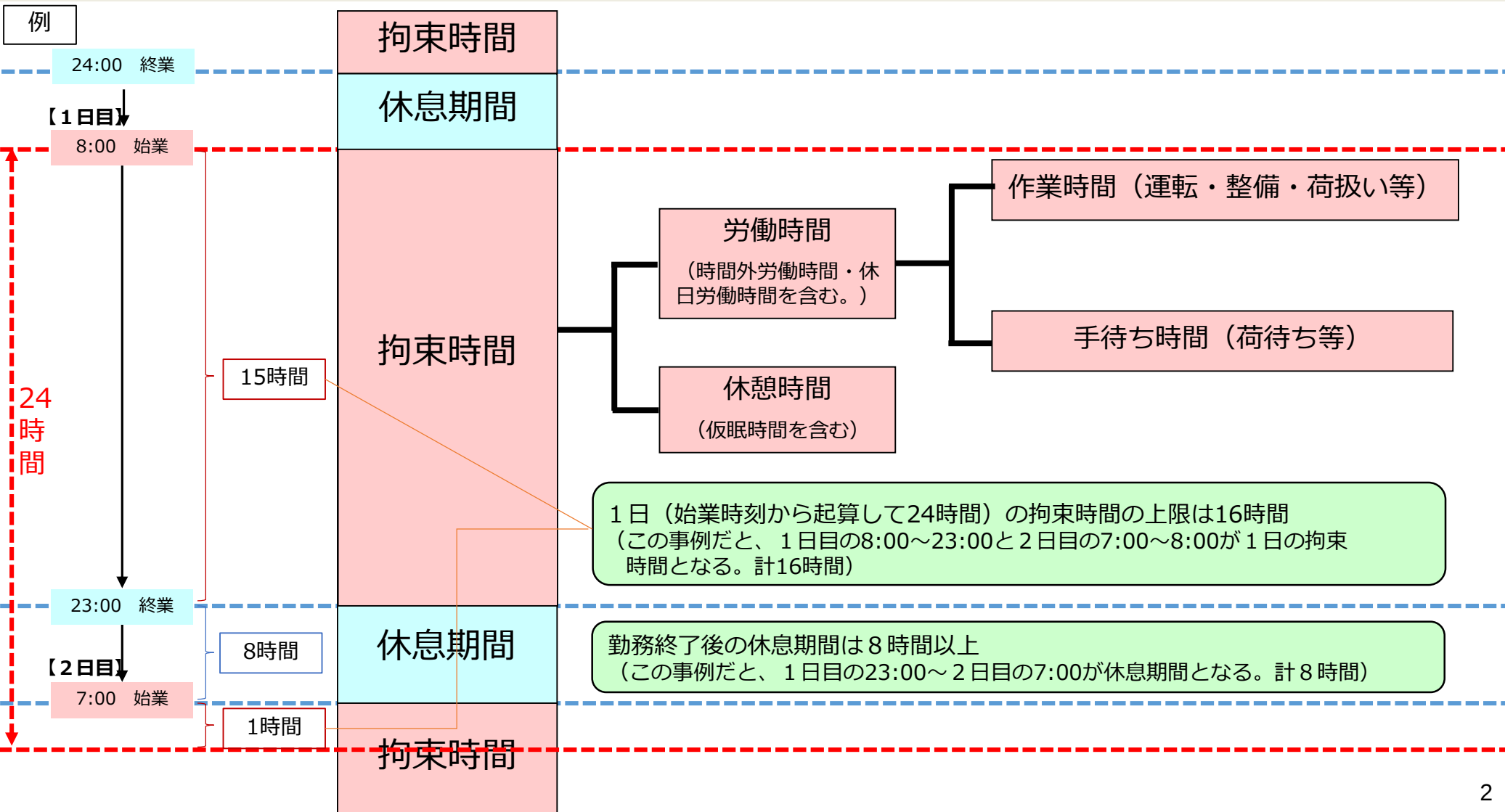
※その他、分割休息期間、2人乗務、隔日勤務、フェリー乗船の場合の特例有り。

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

拘束時間と休息期間について

- ▶ 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。



- 1．改善基準告示について
- 2．改正の背景について
- 3．改正の検討状況について
- 4．改正の内容について（9月27日とりまとめ）

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。

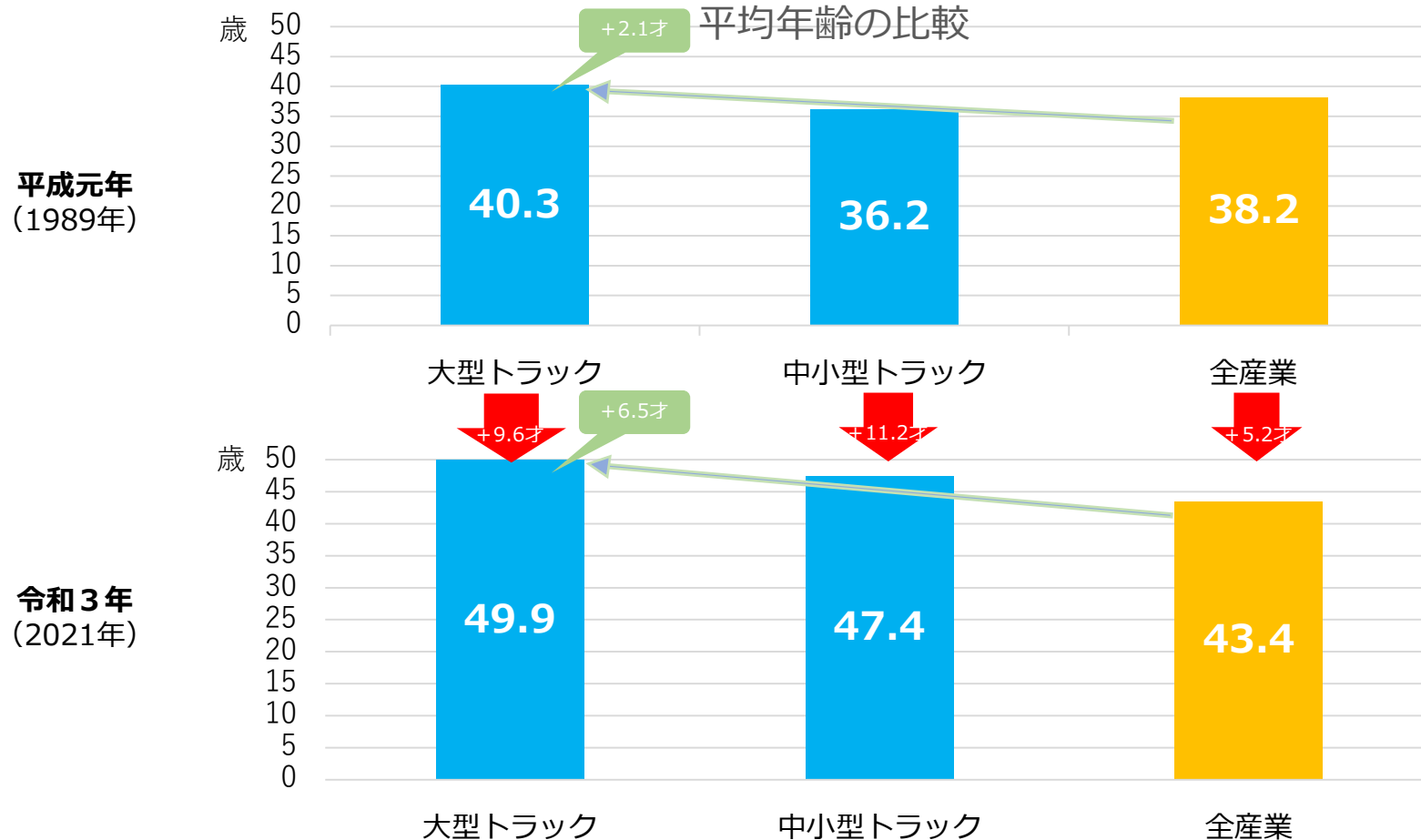
(「令和3年賃金構造基本統計調査」(厚生労働省)を加工して作成)

		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

トラック運転者の平均年齢の推移

- ▶ 平成元年（1989年）に比べ、令和3年（2021年）は全体的に平均年齢が上昇している。
- ▶ トラック運転者は、全産業平均と比べ、令和3年（2021年）の平均年齢の上昇幅が大きい。



(※) 平成元年（1989年）の「大型トラック」、「中小型トラック」はそれぞれ「平成元年賃金構造基本統計調査」（厚生労働省）における「営業用大型貨物自動車運転者（男）」、「営業用普通・小型貨物自動車運転者（男）」の数値
令和3年（2021年）の「大型トラック」、「中小型トラック」はそれぞれ「令和3年賃金構造基本統計調査」（厚生労働省）における「営業用大型貨物自動車運転者」、「営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）」の数値

脳・心臓疾患の業種別・職種別支給決定件数

令和3年度の脳・心臓疾患の支給決定件数に占める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%であり、業種別・職種別でそれぞれ最も高かった。
(厚生労働省調べ)

【令和3年度】 (2021年度)

○ 業種別

	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)

【令和2年度】 (2020年度)

	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)

【平成21年度】 (2009年度)

※ 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)

+4.2

-1.0

+6.2

-5.4

○ 職種別

	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)

	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)

	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)

+3.5

-1.5

+5.2

-4.2

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。

労働時間

発症前1か月間に100時間
または
2～6か月間平均で月80時間を超える時間外労働の水準には至らないが**これに近い**時間外労働

+

一定の**労働時間以外の負荷要因**

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

不規則な勤務・交替制勤務・深夜勤務

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

※長期間の過重業務では付加的に評価

温度環境

騒音

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、長期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当たっては、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 7.2	食事等 5.3	仕事 8.1	余暇 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

休息期間と睡眠時間

- ▶ 「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。

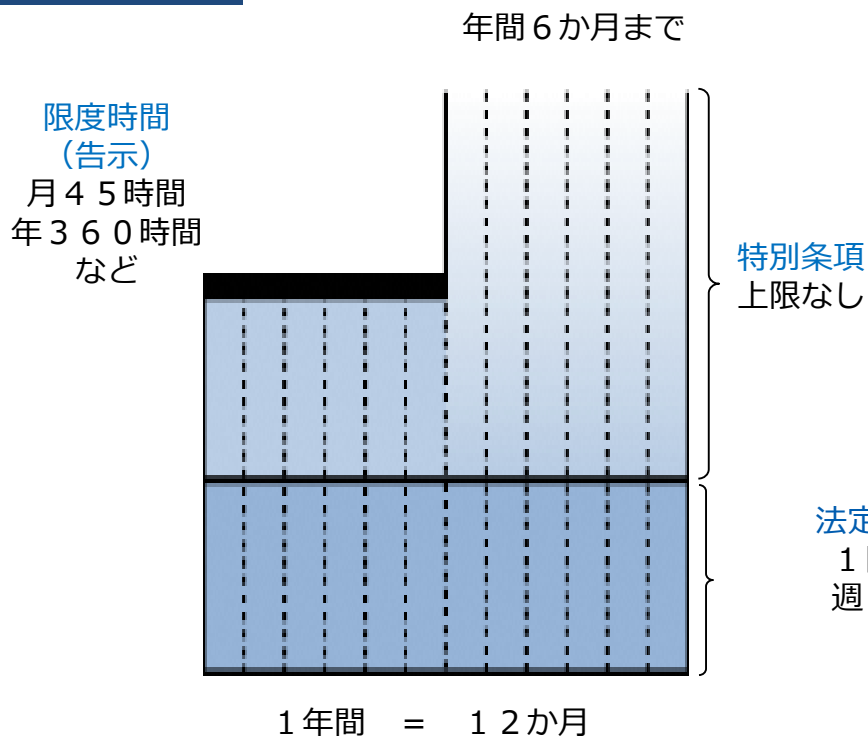
(令和3年度「トラック運転車の労働時間等に係る実態調査事業報告書」(厚生労働省)を加工して作成)

(令和3年度)		睡眠時間							
		全体 (N)	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 (%)
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

時間外労働の上限規制について

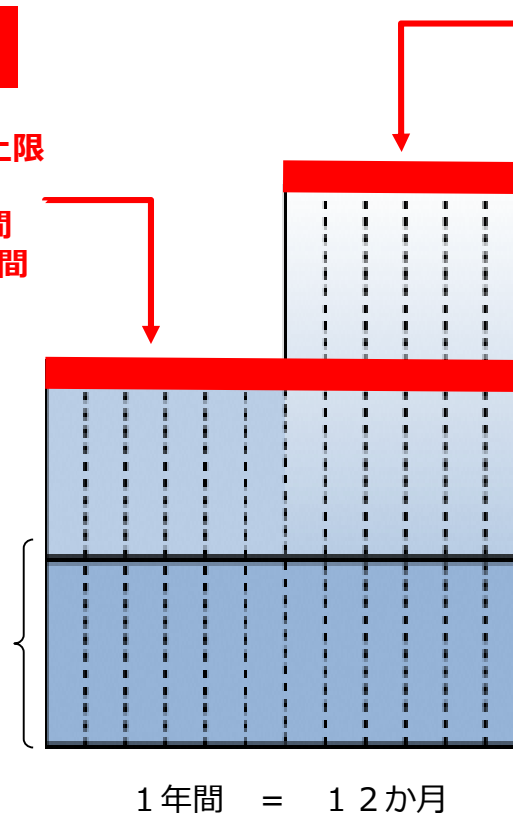
- ▶ 時間外労働の上限規制は、月45時間、年360時間を原則とし、臨時的な特別な事情がある場合でも年720時間、単月100時間未満（休日労働含む）、複数月平均80時間（休日労働含む）を限度
- ▶ 自動車運転の業務、建設事業、医師等は適用猶予・除外業務（事業）とされ、改正法施行後5年間（令和6年3月まで）は上記一般則の適用はない。
- ▶ 自動車運転業務従事者の上限時間（臨時的な特別な事情の場合）は年960時間とし、将来的な一般則の適用について引き続き検討する旨を附則に規定。
- ▶ 自動車運転業務従事者への上限規制の適用とあわせて改善基準告示についても見直す必要がある。

法改正前



法改正後

法律による上限
(原則)
月45時間
年360時間



法律による上限
(例外)

一般労働者

- ・ 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



自動車運転者

- ・ 年960時間
のみ

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。
- ただし、この場合であっても、改善基準告示に定める拘束時間を遵守する必要がある。

【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が見込まれる者は、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。

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を含まず年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。

- 1．改善基準告示について
- 2．改正の背景について
- 3．改正の検討状況について
- 4．改正の内容について（9月27日とりまとめ）

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

- 1．改善基準告示について
- 2．改正の背景について
- 3．改正の検討状況について
- 4．改正の内容について（9月27日とりまとめ）

1 か月の拘束時間

現行

- ▶ 拘束時間は、1 か月について 2 9 3 時間 を超えないものとする。
- ▶ ただし、労使協定があるときは、1 年のうち 6 か月までは、1 年間についての総拘束時間が 3,5 1 6 時間 を超えない範囲内において、1 か月の拘束時間を 3 2 0 時間 まで延長することができる。

見直し後

【原則】

- ▶ 拘束時間は、年間の総拘束時間が 3,3 0 0 時間、かつ、1 か月の拘束時間が 2 8 4 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 3,4 0 0 時間 を超えない範囲内において、1 か月の拘束時間を 3 1 0 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 2 8 4 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 1 0 0 時間未満となるよう努めるものとする。

【1 か月あたりの拘束時間について】

法定労働時間、労働した場合の 1 か月あたりの拘束時間は

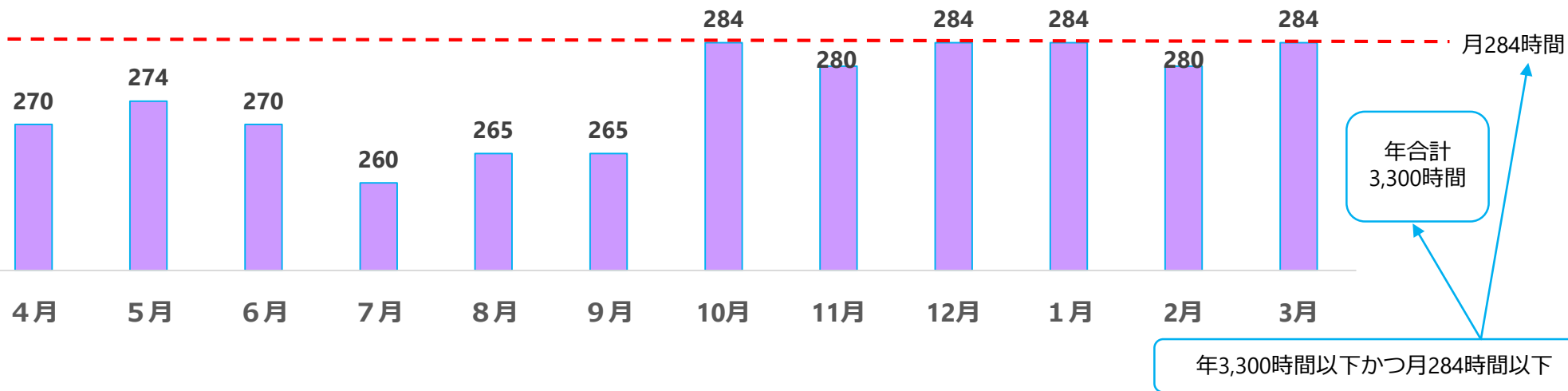
$$\begin{aligned} & 1 \text{ 年間の法定労働時間} : 4 0 \text{ 時間} \quad \times 5 2 \text{ 週} = 2,0 8 0 \text{ 時間} \\ & 1 \text{ 年間の休憩時間} : 1 \text{ 時間} \times 5 \text{ 日} \times 5 2 \text{ 週} = 2 6 0 \text{ 時間} \\ & (2,0 8 0 \text{ 時間} + 2 6 0 \text{ 時間}) \div 1 2 \text{ か月} = \underline{1 9 5 \text{ 時間}} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} & \underline{3,3 0 0 \text{ 時間}} \div 1 2 \text{ か月} = 2 7 5 \text{ 時間} \\ & 2 7 5 \text{ 時間} - 1 9 5 \text{ 時間} = \underline{8 0 \text{ 時間}} \end{aligned}$$

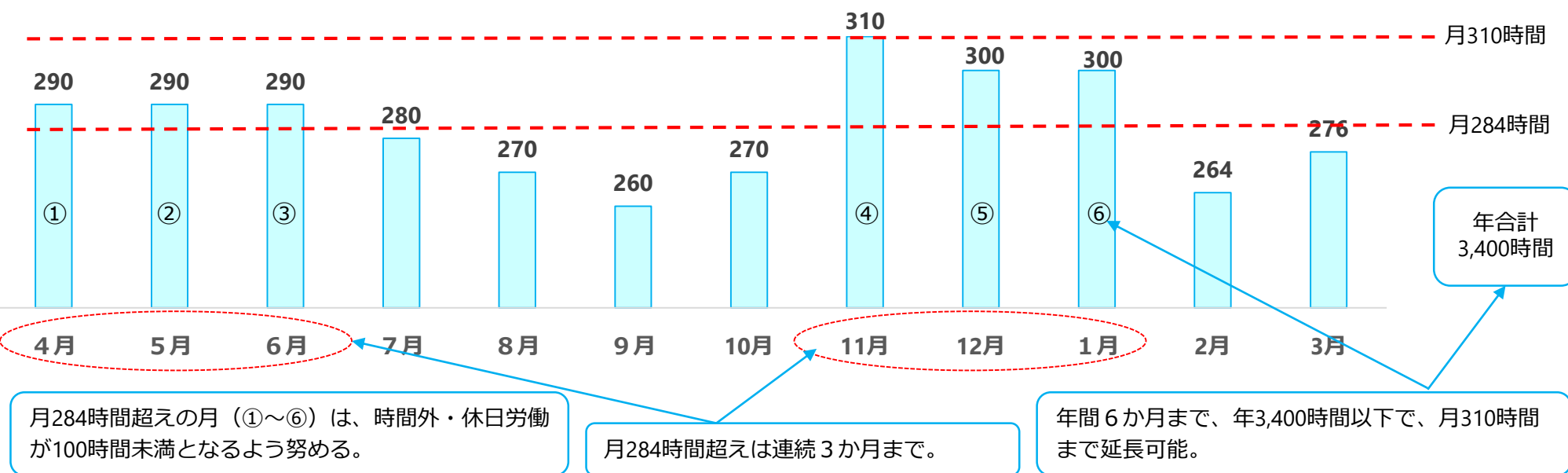
※この計算は、事業場ごとの所定労働時間や休憩時間の違いや、月の日数の違いを考慮していないため、あくまでも「目安」である。

見直しの内容（1か月の拘束時間）

【例1】（1か月の拘束時間の原則）



【例2】（1か月の拘束時間の例外） ※労使協定の締結が必要



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。

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。

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。

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

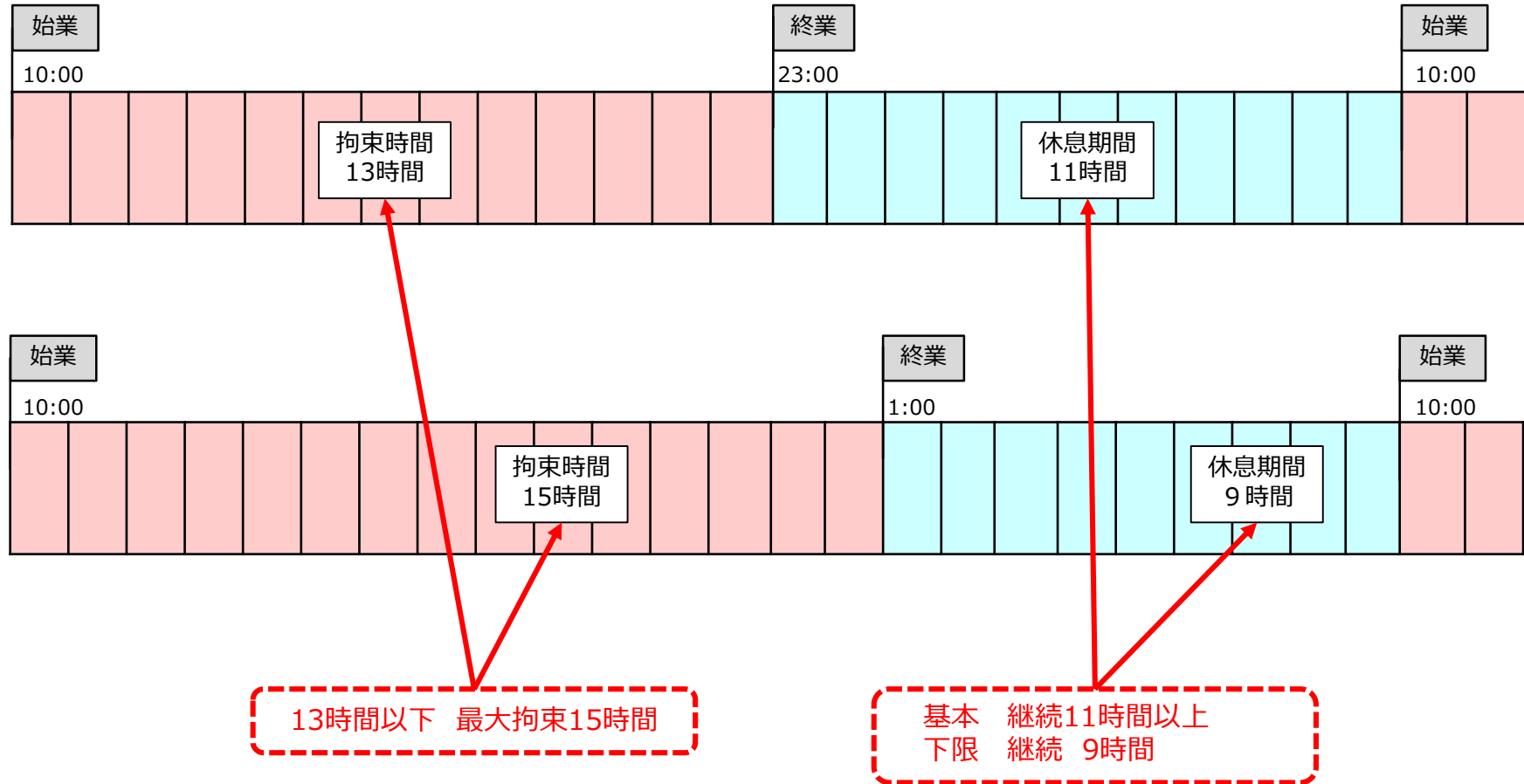
自動車運転者が所属する事業場を出発してから当該事業場に帰着するまでをいう。

※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。

見直しの内容（1日の拘束時間・休息期間の原則）

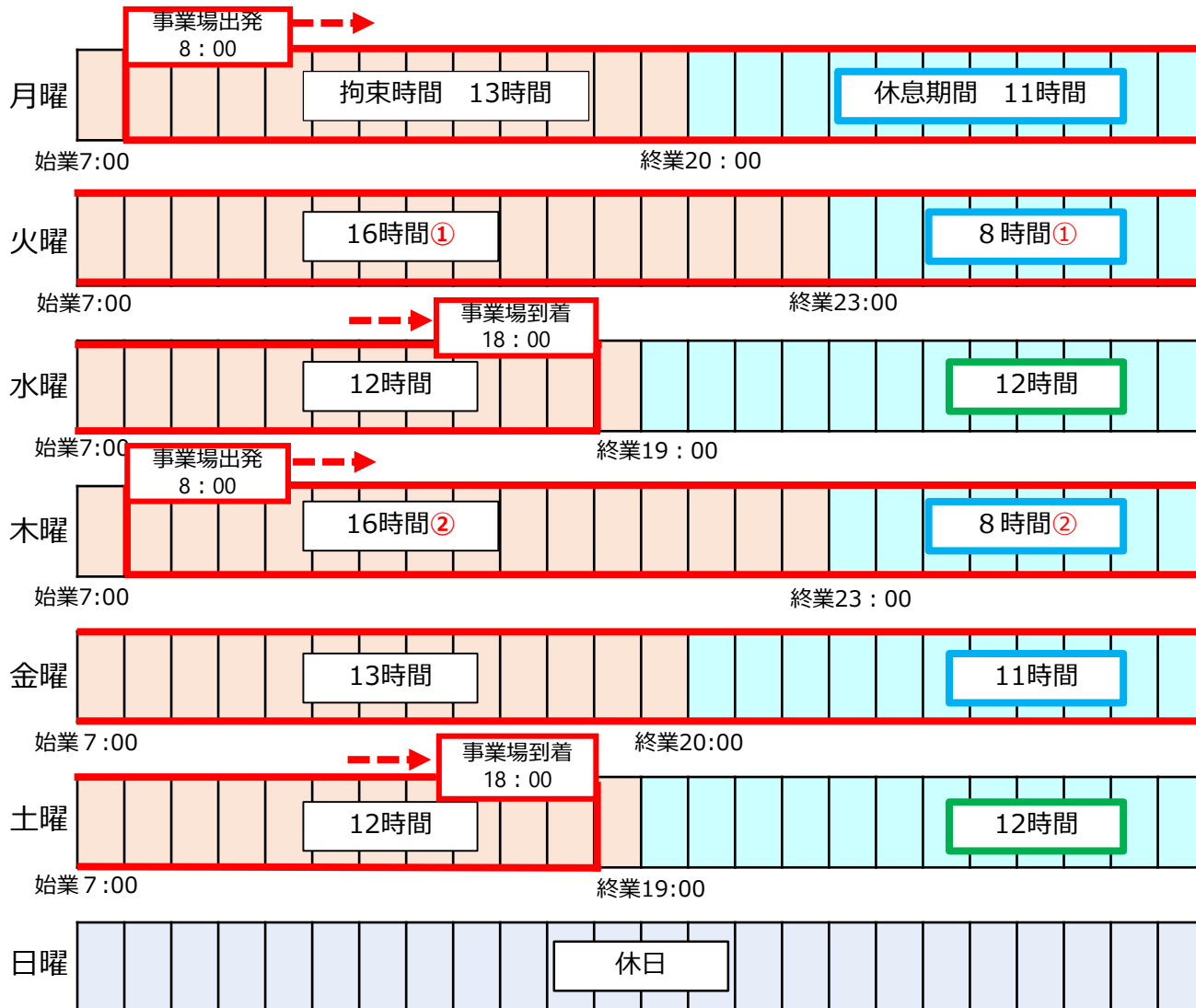
【例】1日の拘束時間・休息期間の原則（見直し後）



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（見直し後）

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、最大拘束時間は16時間とし、休息期間は継続8時間以上。



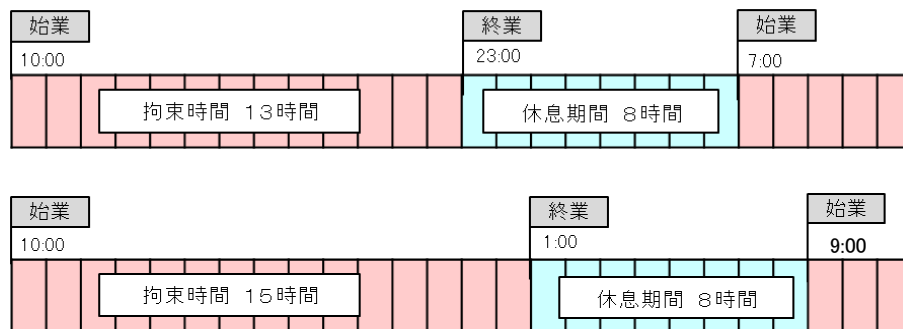
- 1週間における運行 がすべて長距離貨物運送（走行距離450km以上）
- 一の運行中における休息期間 が、住所地以外の場所
- 一の運行終了後の休息期間 は継続12時間以上

見直しの内容（休息期間の考え方）

改正前

○継続 8 時間以上の休息期間

【例】

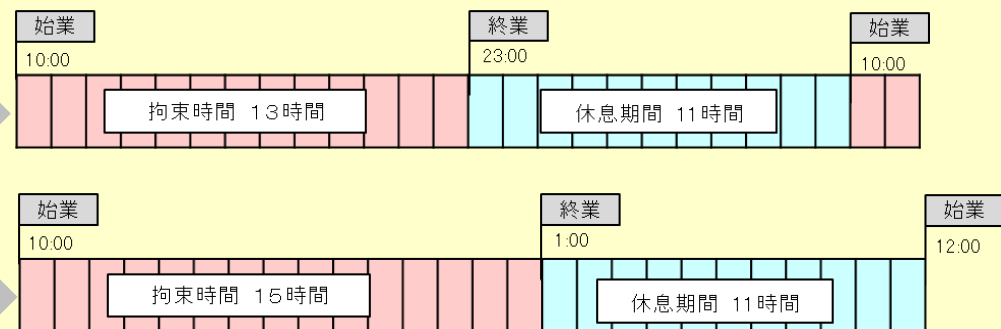


見直し後

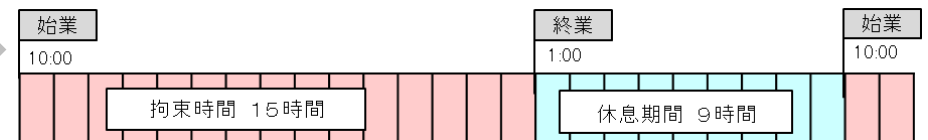
○継続11時間以上の休息期間を
与えるよう努めることを **基本**

○継続 9 時間を下回らない

基本



※上記のような勤務
になるよう自主的
改善の努力が必要



※「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。

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。

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。)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、

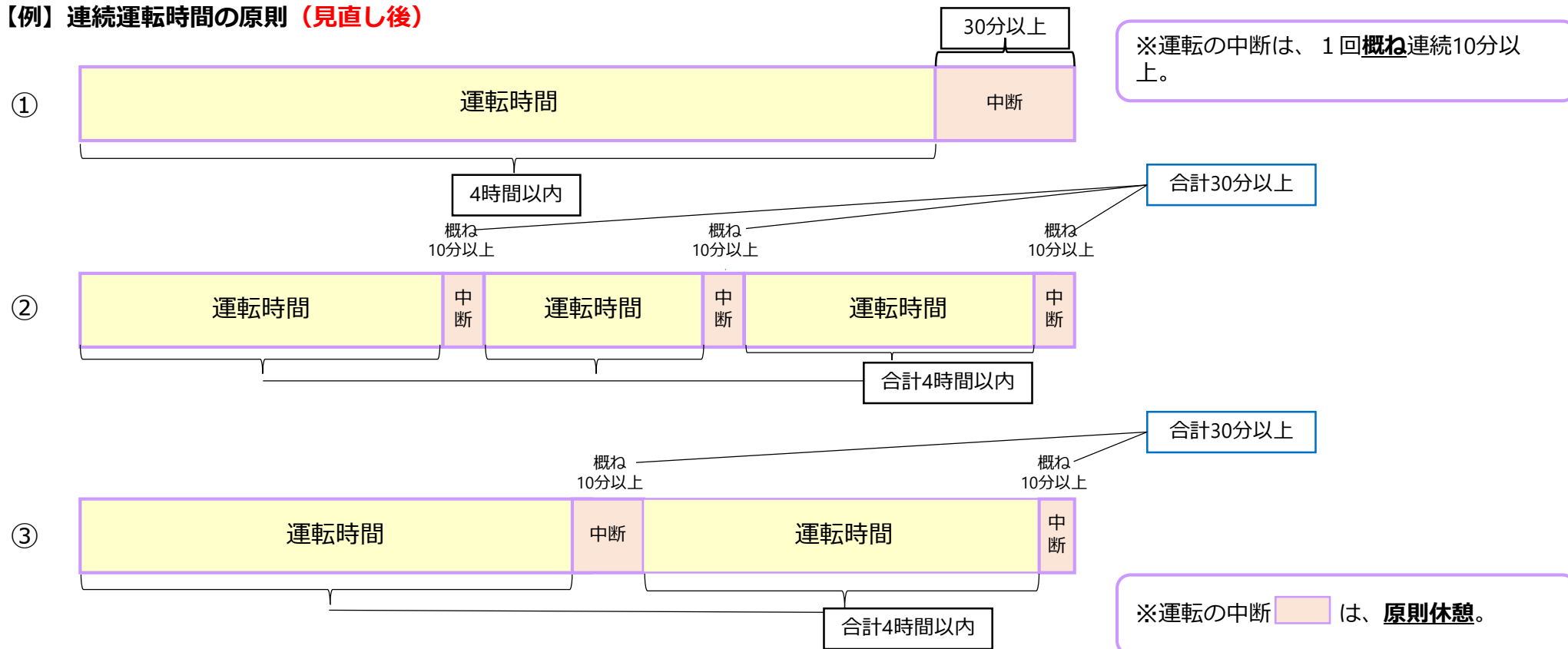
例えば、10分未満の運転の中断が3回以上連続しないこと等
を示すこととする。

【例外】

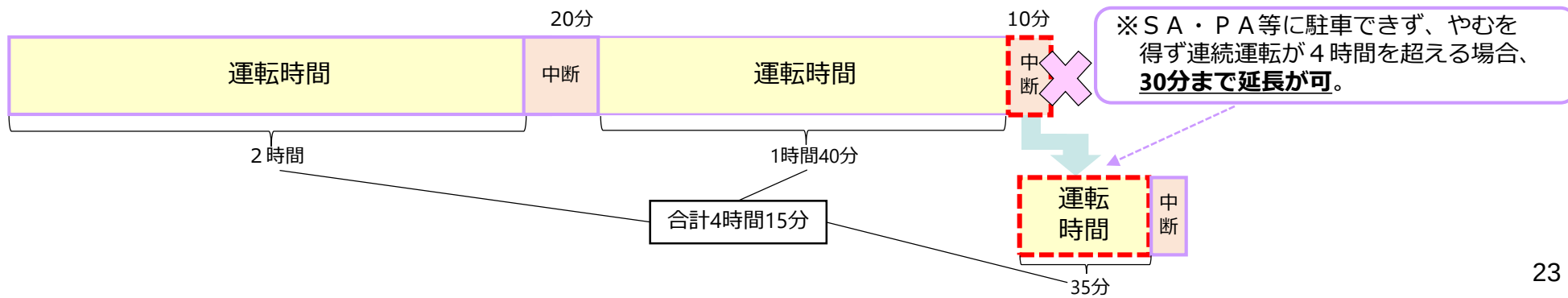
- ▶ ただし、サービスエリア、パーキングエリア等に
駐車又は停車できないことにより、やむを得ず連続
運転時間が4時間を超える場合には、30分まで延
長することができるものとする。

見直しの内容（連続運転時間）

【例】連続運転時間の原則（見直し後）



【例】連続運転時間の例外（見直し後）



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

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（※）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。

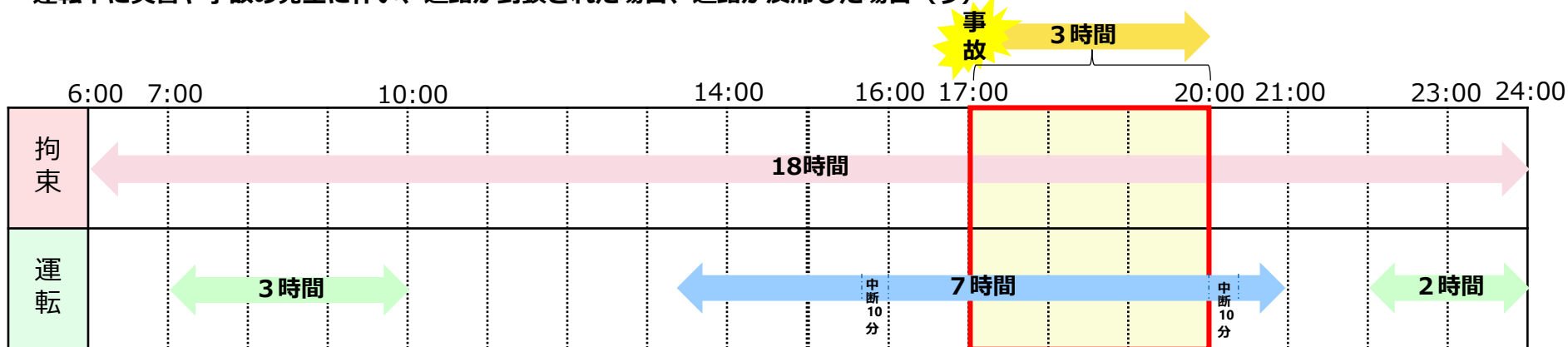
ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合

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（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

（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） 道路封鎖、渋滞への対応に要した時間



- 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）
- 運転時間 12時間 ⇒ 12時間 - 3時間 = 9時間（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）
- 連続運転時間 7時間 ⇒ 7時間 - 3時間 = 4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（4時間以下）の基準を満たす）

考え方

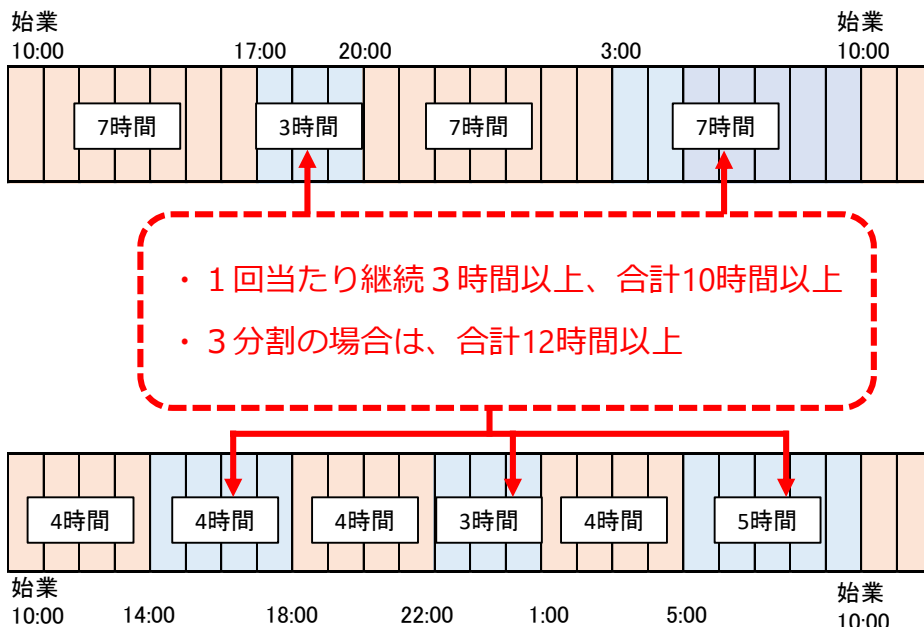
- 予期し得ない事象に対応した時間について、1日の拘束時間、運転時間、連続運転時間から除くことができるが、1年・1か月の拘束時間から除くことはできない。
- 予期し得ない事象に対応した場合、勤務終了後は、通常どおりの休息期間を与える必要がある。

特例①（分割休息）

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】（見直し後）



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。

特例②（２人乗務）

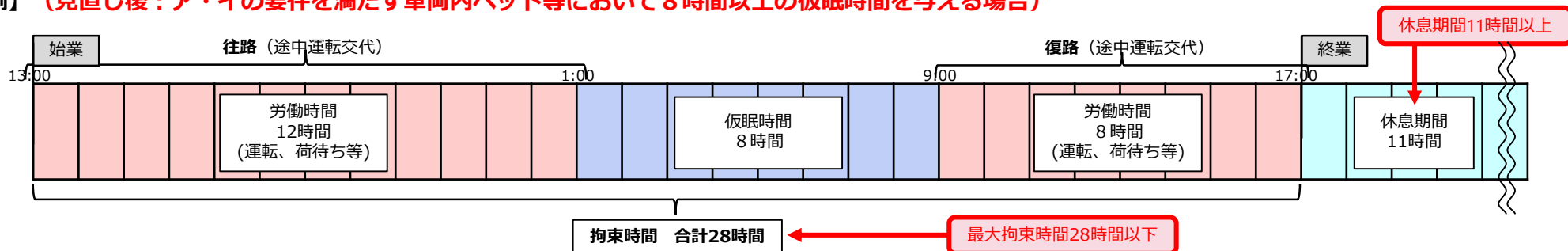
現行

- ▶ 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。

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）



特例③（隔日勤務、フェリー）

現行

【隔日勤務の特例】

- ▶ 2 暦日における拘束時間は、2 1 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 2 4 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 1 2 6 時間（2 1 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 2 0 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

【隔日勤務の特例】

- ▶ 現行どおり

【フェリー特例】

- ▶ 現行どおり

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**

立入調査時に情報収集

