資料5

令和6年4月～適用

トラック運転者の

労働時間等の改善基準のポイント



「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、全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、休息期間、運転時間等の基準を定めています。

令和６年４月１日から、自動車運転の業務に時間外労働の上限規制が適用されるとともに、改善基準告示に定める拘束時間等の基準も改められています。このパンフレットでは、トラック運転者に適用される基準のポイントを説明します。

ひと、くらし、みらいのために
厚生労働省
Ministry of Health, Labour and Welfare

目次

はじめに …… 2

1 拘束時間、休息期間 …… 3
- 1 拘束時間と休息期間の定義 …… 3
- 2 1年、1か月の拘束時間（改善基準告示第4条第1項第1号、第2号） …… 3
- 3 1日の拘束時間、1日の休息期間（改善基準告示第4条第1項第3号～第5号） …… 5

2 運転時間 …… 8
- 1 2日平均1日の運転時間（改善基準告示第4条第1項第6号） …… 8
- 2 2週平均1週の運転時間（改善基準告示第4条第1項第6号） …… 9

3 連続運転時間（改善基準告示第4条第1項第7号、第8号） …… 10

4 予期し得ない事象への対応時間の取扱い（改善基準告示第4条第3項） …… 11

5 特例 …… 13
- 1 分割休息（改善基準告示第4条第4項第1号） …… 13
- 2 2人乗務（改善基準告示第4条第4項第2号） …… 14
- 3 隔日勤務（改善基準告示第4条第4項第3号） …… 15
- 4 フェリー（改善基準告示第4条第4項第4号） …… 16

6 その他 …… 17
- 1 適用除外業務 …… 17
- 2 休日の取扱い …… 17
- 3 発着荷主等の取組 …… 18

7 時間外労働、休日労働 …… 19
- 1 時間外労働及び休日労働の限度（労働基準法第36条、第140条／改善基準告示第1条第3項、第4条第5項） …… 19
- 2 休日労働の回数（改善基準告示第4条第5項） …… 19

8 時間外労働及び休日労働に関する協定届 …… 20

時間外労働及び休日労働に関する協定届（例）（様式第9号の3の4）（限度時間を超えない場合） …… 21
時間外労働及び休日労働に関する協定届（例）（様式第9号の3の5）（限度時間を超える場合（特別条項）） …… 22
時間外労働及び休日労働に関する協定書（例） …… 23
（参考）1箇月及び1年の拘束時間の延長に関する協定書（例）（トラック運転者） …… 26
トラック運転者の改善基準告示（一覧表） …… 27

改善基準告示の詳細及び不明な点については、
最寄りの都道府県労働局、労働基準監督署にお問い合わせください。

●詳しい情報や相談窓口はこちら

厚労省　改善基準告示　検索

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/gyosyu/roudoujouken05/index.html

はじめに

〈 改善基準告示の対象者 〉

改善基準告示の対象者は、労働基準法第９条にいう労働者（同居の親族のみを使用する事業又は事務所に使用される者及び家事使用人を除く。）であって、四輪以上の自動車の運転の業務に主として従事するものです。

・「自動車の運転の業務に主として従事する」とは？
「自動車の運転の業務に主として従事する」か否かは、個別の事案の実態に応じて判断しますが、実態として、物品又は人を運搬するために自動車を運転する時間が現に労働時間の半分を超えており、かつ当該業務に従事する時間が年間総労働時間の半分を超えることが見込まれる場合には、該当することとなります。
このため、例えば、クレーン車のオペレーターが移動のため路上を走行するような場合には、原則として「自動車の運転の業務に主として従事する」に該当しません。

・自家用自動車の自動車運転者にも適用されます
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ます。このため、例えば、工場等の製造業における配達部門の自動車運転者等、自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。）の自動車運転者にも適用されます。
なお、旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者であって、主として物を運送することを目的とする自動車の運転の業務に従事する者については、トラック運転者に適用される基準（改善基準告示第４条）が準用されることとなっており、上記の工場等の製造業における配達部門の自動車運転者等については、同基準が適用されます。

（参考）個人事業主等である運転者にも、実質的に遵守が求められます

- 労働基準法第９条にいう労働者に該当しない個人事業主等は、改善基準告示の直接の対象とはなりません。
- 他方、道路運送法(※1)及び貨物自動車運送事業法(※2)等の関連法令に基づき、旅客自動車運送事業者及び貨物自動車運送事業者は、運転者の過労防止等の観点から、国土交通大臣が告示で定める基準(※3)に従って、運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならない旨の規定が設けられており、その基準として、改善基準告示が引用されています。当該規定は、個人事業主等である運転者にも適用され、実質的に改善基準告示の遵守が求められるものであることから、これらの事業者等の関係者は、このことに留意する必要があります。

※1 昭和26年法律第183号
※2 平成元年法律第83号
※3 旅客自動車運送事業運輸規則第21条第１項の規定に基づく事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準
（平成13年国土交通省告示第1675号）
貨物自動車運送事業輸送安全規則第３条第４項の規定に基づく事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準
（平成13年国土交通省告示第1365号）

1 拘束時間、休息期間

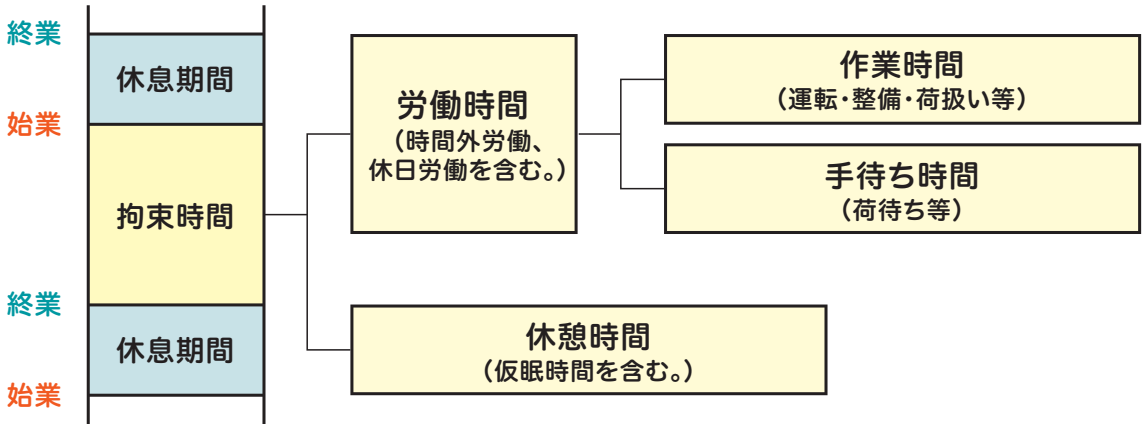
1 拘束時間と休息期間の定義

● 拘束時間

労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む。）の合計時間、すなわち、始業時刻から終業時刻までの使用者に拘束される全ての時間をいいます。

● 休息期間

使用者の拘束を受けない期間、つまり、勤務と次の勤務との間にあって、休息期間の直前の拘束時間における疲労の回復を図るとともに、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、その処分が労働者の全く自由な判断に委ねられる時間をいいます。休憩時間や仮眠時間等とは本質的に異なるものです。



2 1年、1か月の拘束時間

（改善基準告示第４条第１項第１号、第２号）

【原則】

1年の拘束時間は3,300時間以内、かつ、1か月の拘束時間は284時間以内です。

【例外】

- 労使協定（P26参照）により、1年のうち6か月までは、1年の総拘束時間が3,400時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を310時間まで延長することができます。
- 1か月の拘束時間が284時間を超える月は連続3か月までとしなければなりません。
- 1か月の時間外労働及び休日労働の合計時間数が100時間未満となるよう努める必要があります。

（労使協定で定める事項）

・協定の対象者　・1年について各月及び年間合計の拘束時間　・協定の有効期間　・協定変更の手続等

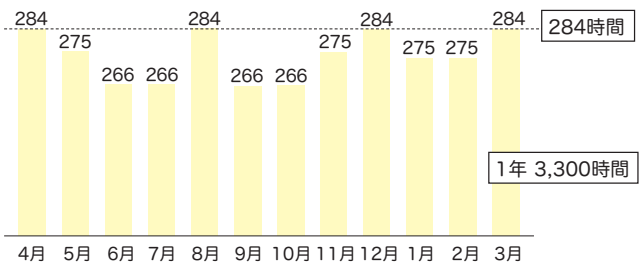
・「1か月」とは？
原則として暦月をいいます。
ただし、就業規則、勤務割表等において特定日を起算日と定めている場合は、当該特定日から起算した1か月でも差し支えありません。

〈 ポイント 〉各月の拘束時間の調整

１年の拘束時間の限度を超えないよう、各月の拘束時間を調整する必要があります。

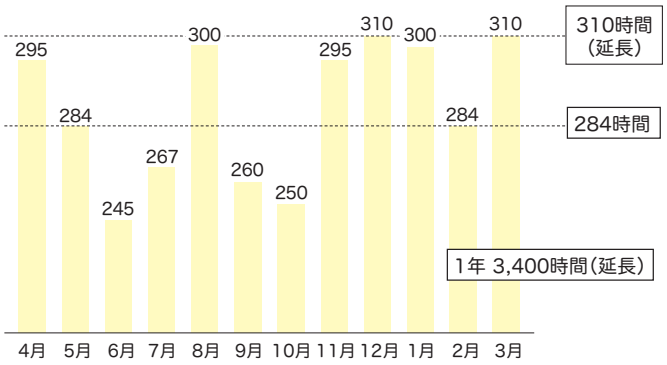
過労死等や過労運転を防止する観点から、トラック運転者の睡眠時間が十分確保されるよう運行計画を作成しましょう。

（図）【原則】１年及び１か月の拘束時間



・１か月の拘束時間を全て上限値（284時間×12か月）とすると１年の総拘束時間が3,300時間を超えるため、改善基準告示違反になります。

（図）【例外】１年及び１か月の拘束時間



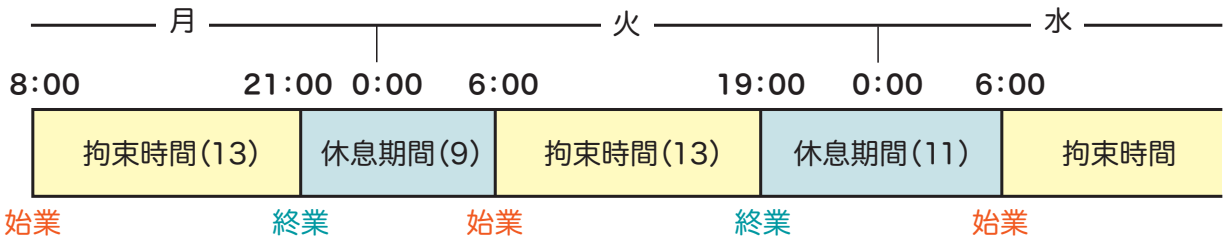
・労使協定により拘束時間を延長する場合であっても、１か月の拘束時間を全て上限値（284時間×６か月かつ310時間×６か月）とすると１年の総拘束時間が3,400時間を超えるため、改善基準告示違反になります。
・１か月の拘束時間が284時間を超える月が４か月以上連続する場合も、改善基準告示違反になります。

〈 ポイント 〉１か月の拘束時間の計算方法

１か月の拘束時間が改善基準告示を満たしているかどうかは、１か月の各勤務の拘束時間（始業時刻から終業時刻まで）をそのまま合計してチェックしてください。

※ ただし、後述の「５ 特例」の 1 分割休息（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場合）、4 フェリー（フェリー乗船時間を休息期間として取り扱う場合）は、始業時刻から終業時刻までの間にある休息期間を除いて計算します。

（図）各勤務の拘束時間の合計



図に沿って具体的に示すと次のとおりになります。

１か月の各勤務の拘束時間（始業時刻から終業時刻まで）をそのまま合計

・月曜日　始業8:00～終業21:00　　13時間
・火曜日　始業6:00～終業19:00　　13時間
　⋮　　⋮

合計　　A 時間

１か月の各勤務の拘束時間の合計 A 時間≦１か月の拘束時間の限度（原則284時間、例外310時間）であれば、改善基準告示を満たしています。

3 １日の拘束時間、１日の休息期間

（改善基準告示第４条第１項第３号～第５号）

❶ １日の拘束時間（改善基準告示第４条第１項第3号、第4号）

【原則】

１日（始業時刻から起算して24時間をいう。）の拘束時間は13時間以内とし、これを延長する場合であっても、上限は15時間です。

【例外】

宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、１週について２回に限り、１日の拘束時間を16時間まで延長することができます。

・「宿泊を伴う長距離貨物運送」とは？
１週における運行が全て長距離貨物運送で、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をいいます。

・「長距離貨物運送」とは？
一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送をいいます。

・「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。

※ １日の拘束時間について13時間を超えて延長する場合は、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必要があります。回数は１週について2回までが目安です。この場合において、14時間を超える日が連続することは望ましくありません。

〈 ポイント 〉１週における１日の拘束時間延長の回数

１日の拘束時間14時間超は週2回までが目安です。

（図）【原則】



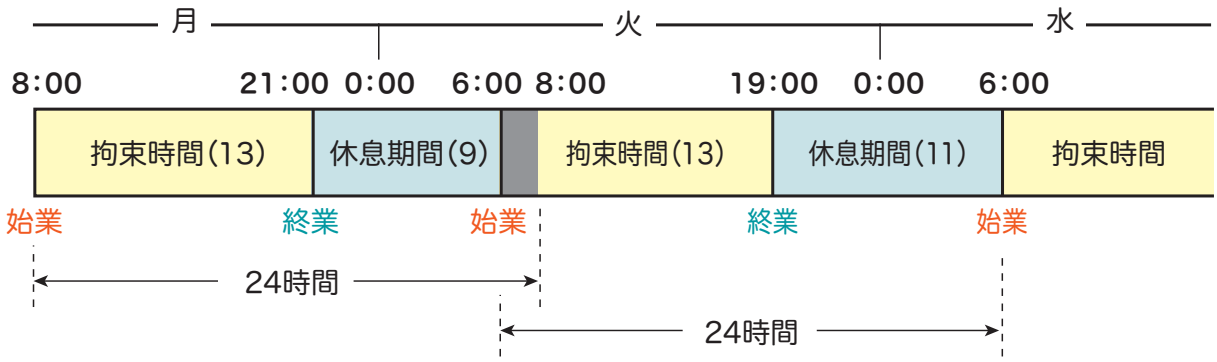
・１日の拘束時間が14時間を超える回数は、月曜日の15時間の１回のみで、１週について２回までの目安を満たしています。

〈 ポイント 〉１日の拘束時間の計算方法

１日の拘束時間が改善基準告示を満たしているかどうかは、始業時刻から起算した24時間の拘束時間によりチェックしてください。

※ ただし、後述の「５ 特例」の 1 分割休息（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場合）、4 フェリー（フェリー乗船時間を休息期間として取り扱う場合）は、始業時刻から終業時刻までの間にある休息期間を除いて計算します。

（図）各日の拘束時間の合計



※ 灰色の部分は、月曜日から始まる１日の拘束時間と火曜日から始まる１日の拘束時間が重なる時間帯

図に沿って具体的に示すと次のとおりになります。

①　月曜日から始まる１日（始業時刻8:00からの24時間）の拘束時間

- **月曜日　始業8:00～終業21:00　13時間**
- **火曜日　始業6:00～8:00　2時間**

合計15時間

②　火曜日から始まる1日（始業時刻6:00からの24時間）の拘束時間

- **火曜日　始業6:00～終業19:00　13時間**

上記①②については、ともに改善基準告示を満たしていますが、①のように翌日の始業時刻が早まっている場合（月曜日は始業時刻8:00だが、火曜日は始業時刻6:00）は、月曜日の始業時刻からの24時間に、火曜日の6:00～8:00の２時間も含まれることになります。したがって、月曜日から始まる１日の拘束時間については、月曜日の13時間だけではなく、火曜日の２時間もカウントした合計15時間になります。

一方、②の火曜日から始まる１日の拘束時間については、火曜日の始業時刻6:00からの24時間でカウントしますので、月曜日から始まる１日の拘束時間でカウントした6:00～8:00についても、再度カウントすることになります。

❷ １日の休息期間（改善基準告示第４条第１項第５号）

【原則】

１日の休息期間は、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時間を下回ってはなりません。

【例外】

・宿泊を伴う長距離貨物運送（P5参照）の場合、１週について２回に限り、継続８時間以上とすることができます。
・休息期間のいずれかが継続９時間を下回る場合は、一の運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えなければなりません。

・休息期間の取扱い（改善基準告示第４条第２項）
特に長距離貨物運送の場合、運行の中継地や目的地において休息期間を過ごすことがありますが、休息期間の配分においてはトラック運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、当該トラック運転者の住所地における休息期間が、それ以外の場所における休息期間よりも長く確保されるよう努める必要があります。

〈 ポイント 〉１日の拘束時間及び１日の休息期間

１日の拘束時間及び１日の休息期間がともに基準を満たしていなければなりません。

（図）１日の拘束時間及び１日の休息期間の設定



※ 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合（住所地以外の場所で休息期間を与える場合）



→１日の拘束時間は16時間まで延長可（週２回まで）、１日の休息期間は継続８時間以上（週２回まで）
一の運行終了後は継続12時間以上の休息期間を与えなければなりません。

2 運転時間

1 2日平均1日の運転時間

（改善基準告示第４条第１項第６号）

２日を平均した１日当たり（２日平均１日）の運転時間は、９時間以内です。

〈 ポイント 〉２日平均１日の運転時間の計算方法

- ２日（始業時刻から起算して48時間のことをいう。）平均１日の運転時間の算定に当たっては、特定の日を起算日として２日ごとに区切り、その２日の平均を計算します。
- この特定日の運転時間が改善基準告示に違反するか否かは、次の①②のいずれもが９時間を超えた場合に、初めて違反と判断されます。

① 特定日の運転時間（A時間）と特定日の前日の運転時間（B時間）との平均
② 特定日の運転時間（A時間）と特定日の翌日の運転時間（C時間）との平均

特定日の前日（N－１日）	特定日（N日）	特定日の翌日（N＋１日）
B時間	A時間	C時間

$$\frac{\text{B時間} + \text{A時間}}{2} \quad \text{と} \quad \frac{\text{A時間} + \text{C時間}}{2}$$

が、いずれも９時間を超えた場合に初めて改善基準告示違反

（図）２日平均１日の運転時間の考え方（４月１日、４月２日、４月３日に運転した場合）



運転時間10時間　運転時間９時間　運転時間９時間

$$\underbrace{\frac{\text{10時間（4月1日）} + \text{9時間（4月2日）}}{2} = 9.5\text{時間}}_{\text{前半は９時間を超えていますが、}} \quad \text{と} \quad \underbrace{\frac{\text{9時間（4月2日）} + \text{9時間（4月3日）}}{2} = 9\text{時間}}_{\text{後半は９時間を超えていないので、}}$$

改善基準告示違反にはなりません。

2 2週平均1週の運転時間

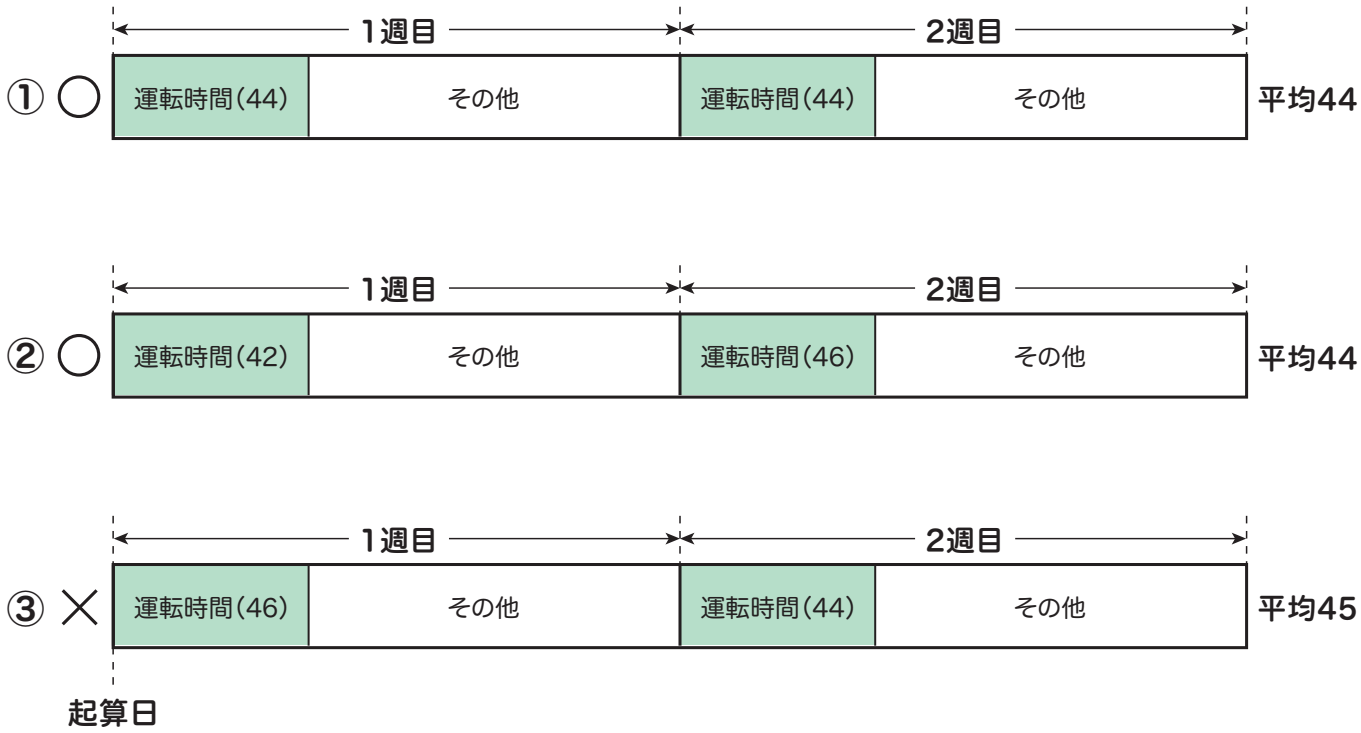
（改善基準告示第４条第１項第６号）

２週間を平均した１週間当たり（２週平均１週）の運転時間は、44時間以内です。

〈 ポイント 〉２週平均１週の運転時間の計算方法

２週における総運転時間を計算する場合は、特定の日を起算日として２週ごとに区切り、その２週ごとに計算します。

（図）２週平均１週の運転時間の考え方



・①について、2週平均１週の運転時間は $\frac{44時間 + 44時間}{2}$ ＝ 44時間 であり、基準を満たしています。

・②について、２週平均１週の運転時間は $\frac{42時間 + 46時間}{2}$ ＝ 44時間 であり、基準を満たしています。

・③について、２週平均１週の運転時間は $\frac{46時間 + 44時間}{2}$ ＝ 45時間 ＞ 44時間であり、改善基準告示違反になります。

3 連続運転時間

（改善基準告示第４条第１項第７号、第８号）

【原則】

- **連続運転時間は４時間以内です。**
- **運転開始後４時間以内又は４時間経過直後に、30分以上の運転の中断が必要です。中断時には、原則として休憩を与えなければなりません。**
- **運転の中断は、１回がおおむね連続10分以上とした上で分割することもできます。ただし、１回が10分未満の運転の中断は、３回以上連続してはいけません。**

【例外】

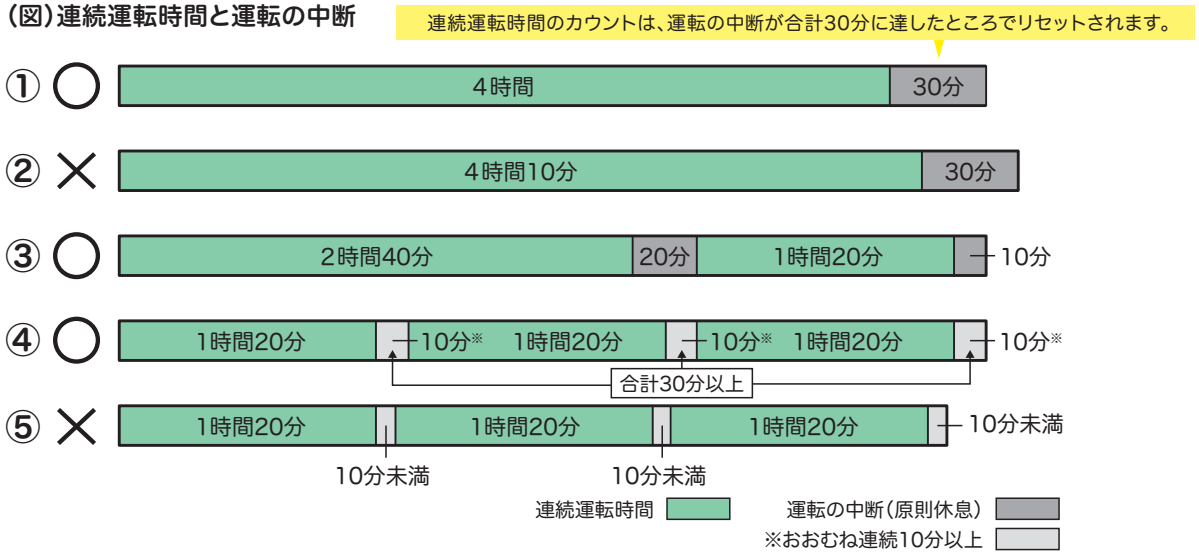
サービスエリア又はパーキングエリア等が満車である等により駐車又は停車できず、やむを得ず連続運転時間が４時間を超える場合には、４時間30分まで延長することができます。

・「おおむね連続10分以上」とは？
運転の中断は原則10分以上とする趣旨であり、例えば10分未満の運転の中断が３回以上連続する等の場合は、「おおむね連続10分以上」に該当しません。
・「サービスエリア又はパーキングエリア等」には、コンビニエンスストア、ガスステーション及び道の駅も含まれます。

〈 ポイント 〉連続運転時間の考え方

連続運転時間は４時間以内が原則であり、例外が設けられたことをもって、連続運転時間が４時間30分に延長されたと解してはなりません。このことを踏まえ余裕をもった運行計画を作成しましょう。また、運転の中断時に適切に休憩が確保されるような運行計画を作成しましょう。

（図）連続運転時間と運転の中断



・①③④について、運転開始後４時間以内又は４時間経過直後に、１回がおおむね連続10分以上、合計が30分以上運転を中断しているので、基準を満たしています。
・②について、運転直後に連続30分運転を中断しているものの、連続運転時間が４時間を超えているので、改善基準告示違反になります（例外が適用されていない場合）。
・⑤について、１回が10分未満の運転の中断が３回連続しているので、改善基準告示違反になります。

4 予期し得ない事象への対応時間の取扱い

（改善基準告示第４条第３項）

・トラック運転者が、災害や事故等の通常予期し得ない事象に遭遇し、運行が遅延した場合、１日の拘束時間、運転時間（２日平均）、連続運転時間から、予期し得ない事象への対応時間を除くことができます。

・この場合、勤務終了後、通常どおりの休息期間（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）を与えることが必要です。

※ １か月の拘束時間等の他の規定からは、予期し得ない事象への対応時間を除くことはできません。

〈 ポイント 〉予期し得ない事象への対応時間の考え方

「予期し得ない事象への対応時間」とは、次の１、２の両方の要件を満たす時間をいいます。

１　次のいずれかの事象により生じた運行の遅延に対応するための時間であること。

① 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと。

② 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと。

③ 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。

④ 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。

※ 当該事象は「通常予期し得ない」ものである必要があり、例えば、平常時の交通状況等から事前に発生を予測することが可能な道路渋滞等は、これに該当しません。

２　客観的な記録により確認できる時間であること。

次の①の記録に加え、②の記録により、当該事象が発生した日時等を客観的に確認できる必要があります。①の記録のみでは「客観的な記録により確認できる時間」とは認められません。

① 運転日報上の記録

・対応を行った場所

・予期し得ない事象に係る具体的事由

・当該事象への対応を開始し、及び終了した時刻や所要時間数

② 予期し得ない事象の発生を特定できる客観的な資料

例えば次のような資料が考えられます。

ア 修理会社等が発行する故障車両の修理明細書等

イ フェリー運航会社等のホームページに掲載されたフェリー欠航情報の写し

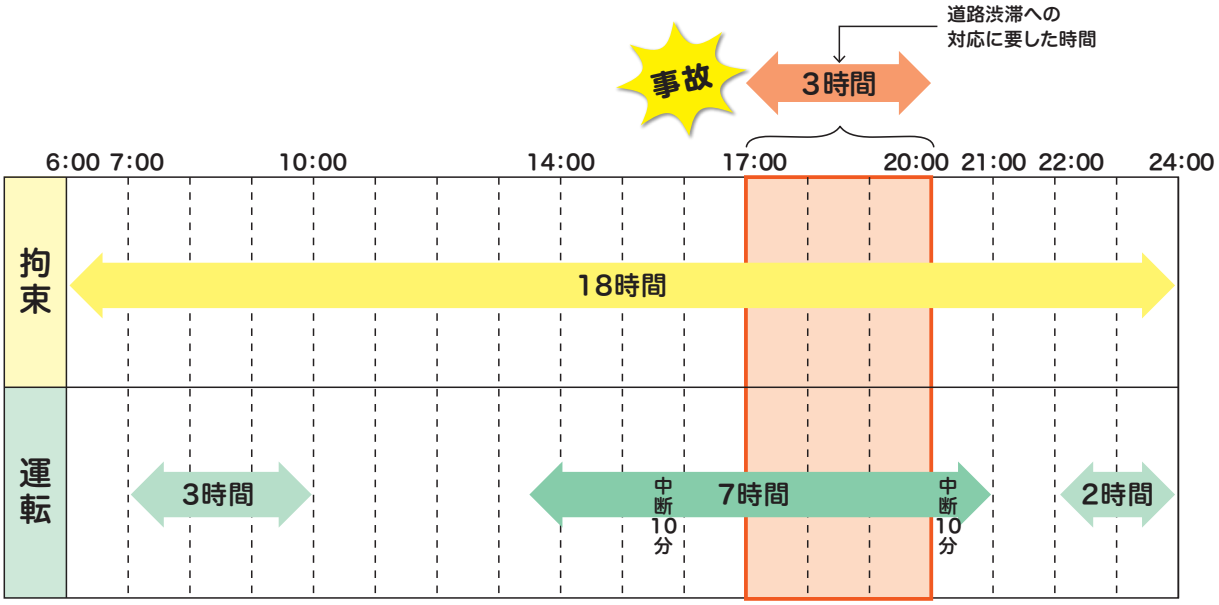
ウ 公益財団法人日本道路交通情報センター等のホームページに掲載された道路交通情報の写し（渋滞の日時・原因を特定できるもの）

エ 気象庁のホームページ等に掲載された異常気象等に関する気象情報等の写し

〈 ポイント 〉予期し得ない事象への対応時間

予期し得ない事象に遭遇し、運行が遅延した場合、改善基準告示の適用となる１日の拘束時間、運転時間（２日平均）、連続運転時間は、実際の時間から予期し得ない事象への対応時間を除いた時間になります。

（図）運転中に事故の発生に伴い、道路が渋滞した場合



運転中の17:00に事故の発生に遭遇し、20:00まで道路渋滞が生じたため、3時間の運行の遅延が生じました。

	実際の時間		予期し得ない事象への対応時間		改善基準告示の適用となる時間
●拘束時間 ⇨	18時間	－	3時間	＝	15時間

（実際の時間から予期し得ない事象への対応時間を除いたことにより、改善基準告示の適用となる１日の拘束時間は15時間となり、基準を満たします。ただし、賃金支払いの対象とすべき労働時間は、18時間－休憩時間です。）

●運転時間 ⇨	12時間	－	3時間	＝	9時間

（実際の時間から予期し得ない事象への対応時間を除いたことにより、改善基準告示の適用となる運転時間は９時間となり、基準を満たすかどうかは前後の日の運転時間を含めて判断します。）

●連続運転時間 ⇨	7時間	－	3時間	＝	4時間

（実際の時間から予期し得ない事象への対応時間を除いたことにより、改善基準告示の適用となる連続運転時間は４時間となり、基準を満たします。）

5 特例

1 分割休息

（改善基準告示第４条第４項第１号）

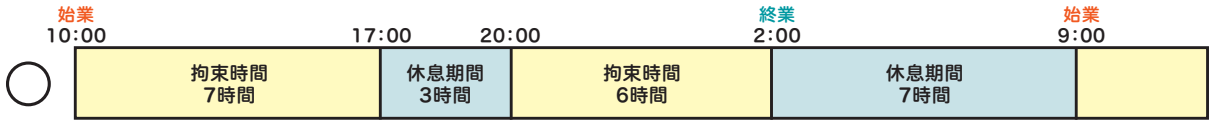
業務の必要上、勤務終了後、継続９時間以上（宿泊を伴う長距離貨物運送の場合は継続８時間以上）の休息期間を与えることが困難な場合、次に掲げる要件を満たすものに限り、当分の間、一定期間（１か月程度を限度とする。）における全勤務回数の２分の１を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができます。

- **分割された休息期間は、１回当たり継続３時間以上とし、２分割又は３分割とします。**
- **１日において、２分割の場合は合計10時間以上、３分割の場合は合計12時間以上の休息期間を与えなければなりません。**
- **休息期間を３分割する日が連続しないよう努める必要があります。**

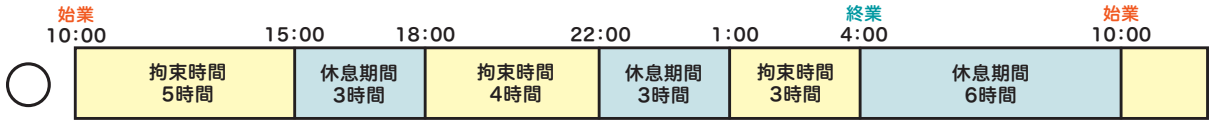
〈 ポイント 〉分割休息特例の考え方

睡眠時間の確保による疲労回復の観点から、継続した休息期間を確保することが重要です。休息期間を分割することは本来好ましいものではなく、できる限り避けるべきものであることに留意しましょう。

（図）分割休息特例の与え方



・休息期間は３時間と７時間の２分割で合計10時間であるので、基準を満たしています。



・休息期間は３時間、３時間、６時間の３分割で合計12時間であるので、基準を満たしています。



・休息期間が３時間、３時間、４時間の３分割で合計10時間であり、３分割の場合の合計12時間に満たないため、改善基準告示違反になります。



・休息期間が３時間、３時間、３時間、３時間の４分割であり、３分割を超えているため、改善基準告示違反になります。

2 ２人乗務

（改善基準告示第４条第４項第２号）

【原則】

トラック運転者が同時に１台の自動車に２人以上乗務する場合であって、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ときは、拘束時間を20時間まで延長するとともに、休息期間を４時間まで短縮することができます。

【例外】

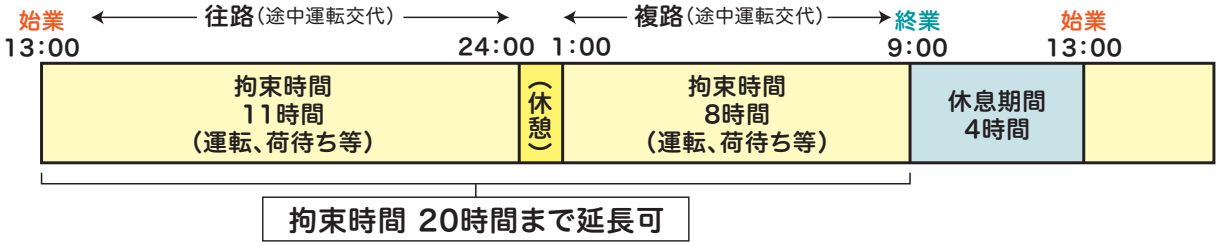
設備が次の①②のいずれにも該当する車両内ベッドであり、かつ、勤務終了後、継続11時間以上の休息期間を与える場合は、拘束時間を24時間まで延長することができます。
この場合において、8時間以上の仮眠時間を与える場合には、当該拘束時間を28時間まで延長することができます。
① 長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であること。
② クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること。

〈 ポイント 〉２人乗務特例の例外の考え方

馬匹輸送（競走馬輸送）におけるトラックの運行実態等を踏まえ、トラック運転者の疲労の蓄積を防ぐ等の観点から車両内ベッドが一定の基準を満たす場合には、拘束時間を24時間（28時間）まで延長できることとされています。

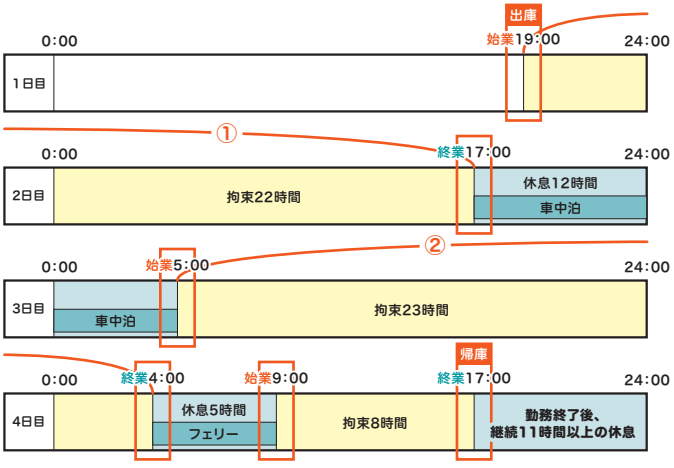
車両内ベッドについては、安全な乗車を確保できるようにする必要があるところ、例えば、運転席の上部に車両内ベッドが設けられている場合、２人乗務において使用することは当然に認められません。

（図）【原則】拘束時間を20時間まで延長する場合



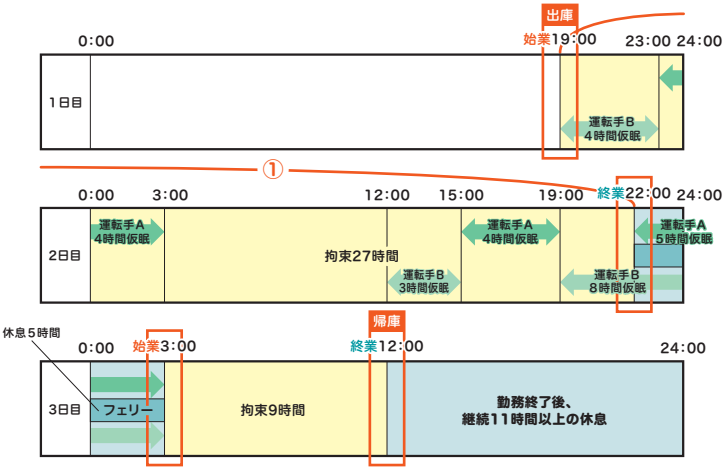
・拘束時間を始業の13:00から終業の9:00までの20時間に延長し、休息期間を終業の9:00から翌始業の13:00までの４時間に短縮しています。

（図）【例外１】拘束時間を24時間まで延長する場合



・要件を満たす車両内ベッドがあり、①の拘束時間を22時間に延長し、②の拘束時間を23時間に延長しています。この場合において、勤務終了後（帰庫後）、継続11時間以上の休息期間が必要です。

（図）【例外２】拘束時間を28時間まで延長する場合



・①において、運転手A・Bに要件を満たす車両内ベッドにおいて合計８時間以上の仮眠時間をそれぞれ与えており、拘束時間を27時間に延長しています。この場合において、勤務終了後（帰庫後）、継続11時間以上の休息期間が必要です。

※ フェリーに乗船した場合の考え方についてはP16参照。

3 隔日勤務

（改善基準告示第４条第４項第３号）

【原則】

業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、２暦日の拘束時間が21時間を超えず、かつ、勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与える場合に限り、トラック運転者を隔日勤務に就かせることができます。

【例外】

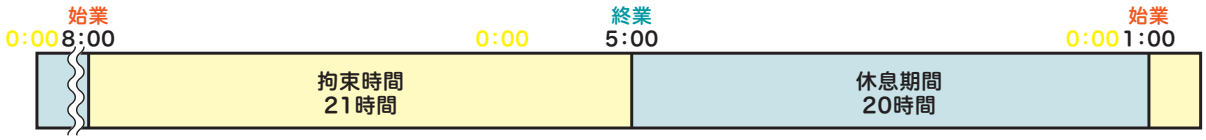
・事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に４時間以上の仮眠を与える場合には、２週について３回を限度に、この２暦日の拘束時間を24時間まで延長することができます。
・２週における総拘束時間は126時間（21時間×６勤務）を超えることができません。

・「隔日勤務」とは？
始業及び終業の時刻が同一の日に属さない業務をいいます。

〈 ポイント 〉隔日勤務特例の考え方

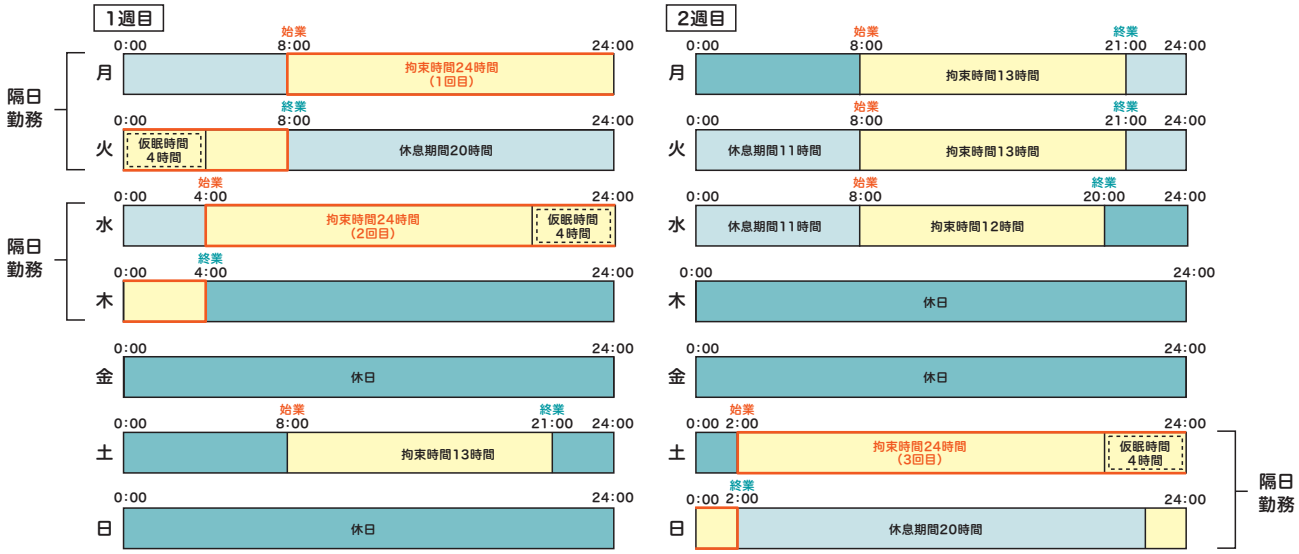
隔日勤務特例の適用は、業務の必要上やむを得ない場合に限られます。日勤勤務と隔日勤務を併用して頻繁に勤務態様を変えることは、労働者の生理的機能への影響に鑑み認められません。

（図）【原則】２暦日の拘束時間を21時間まで延長する場合



・２暦日の拘束時間を始業の8:00から終業の5:00までの21時間に延長し、休息期間を終業の5:00から翌始業の1:00までの継続20時間以上与えています。

（図）【例外】２暦日の拘束時間を24時間まで延長する場合



・１週目の月曜日から火曜日にかけて、水曜日から木曜日にかけて、２週目の土曜日から日曜日にかけては、仮眠施設で夜間４時間の仮眠を与え、２暦日の拘束時間を24時間に延長しています（２週に合計３回）。
・２週の総拘束時間は、24+24+13+13+13+12+24＝123時間<126時間であり、基準を満たしています。

4 フェリー

（改善基準告示第４条第４項第４号）

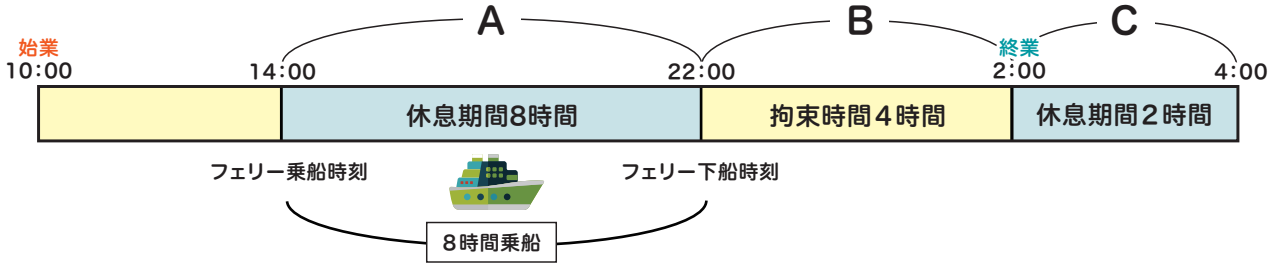
・トラック運転者が勤務の中途においてフェリーに乗船する場合、フェリーに乗船している時間は、原則として、休息期間として取り扱います。
・その場合、休息期間とされた時間を与えるべき休息期間の時間から減ずることができます。ただし、減算後の休息期間は、２人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の２分の１を下回ってはなりません。
・なお、フェリーの乗船時間が８時間※を超える場合には、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始されます。

※ ２人乗務の場合には４時間、隔日勤務の場合には20時間。

〈 ポイント 〉フェリー特例の考え方

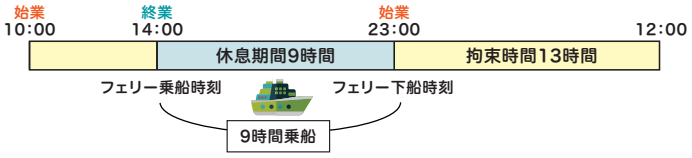
フェリーに乗船している時間であっても、労働時間が発生した場合は、拘束時間として取り扱う必要があることに留意しましょう。

（図）減算後の休息期間の計算方法



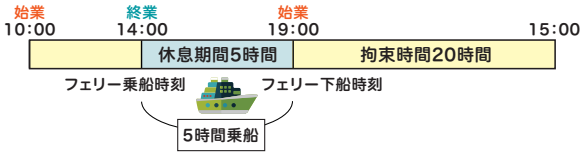
・フェリーに乗船している時間（A）＝８時間は、休息期間として取り扱います。
・与えるべき休息期間＝９時間※から（A）を減ずることができるので、減算後の休息期間（C）は、９－８＝１時間以上必要です。
上図においては２時間の休息期間を与えています。
※ 宿泊を伴う長距離貨物運送において休息期間の例外を適用する場合は８時間
・また、（C）は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間（B）＝４時間の２分の１である２時間を下回ってはなりませんが、上図においては２時間の休息期間を与えているので、基準を満たしています。

（図）次の勤務の開始時点の考え方



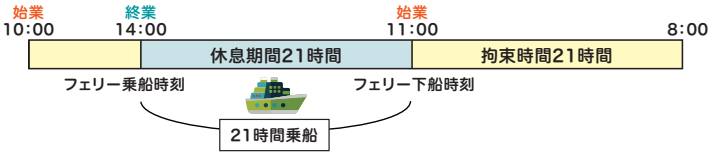
・フェリーの乗船時間が８時間を超えて９時間であるので、フェリー下船時刻の23：00から次の勤務が開始されます。

【２人乗務の場合】



・フェリーの乗船時間が４時間を超えて５時間であるので、フェリー下船時刻の19：00から次の勤務が開始されます。

【隔日勤務の場合】



・フェリーの乗船時間が20時間を超えて21時間であるので、フェリー下船時刻の11：00から次の勤務が開始されます。

6 その他

1 適用除外業務

以下の業務については、改善基準告示の適用が除外されます。

	適用除外業務	関係法令等
1	都道府県公安委員会から緊急通行車両であることの確認、標章及び証明書の交付を受けて行う緊急輸送の業務に係る運転の業務	・災害対策基本法 ・大規模地震対策特別措置法 ・原子力災害対策特別措置法 ・武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律
2	人命又は公益を保護するために、法令の規定又は国若しくは地方公共団体の要請等に基づき行う運転の業務	・新型インフルエンザ等対策特別措置法で規定する新型インフルエンザ等緊急事態措置の実施に必要な緊急物資を運送する業務又は医薬品等を配送する業務
		・家畜伝染病予防法で規定する家畜伝染病のまん延の防止のために、家畜の死体、病原体により汚染し又は汚染したおそれがある物品、消毒等の実施に必要な人員や資材等を運搬する業務
3	消防法等に基づく危険物の運搬の業務	・消防法で規定するアルキルアルミニウム若しくはアルキルリチウム又はこれらのいずれかを含有するものを移動タンク貯蔵所（タンクローリー）により移送する業務
		・高圧ガス保安法で規定する特定の高圧ガスを車両に固定した容器（タンクローリー）により移動する業務
		・火薬類取締法で規定する火薬類（一定の数量以下の火薬類を除く。）の運搬の業務
		・核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律で規定する核燃料物質等（BM型輸送物、BU型輸送物、核分裂性輸送物）の運搬の業務
		・放射性同位元素等の規制に関する法律で規定する放射性同位元素等（BM型輸送物、BU型輸送物）の運搬の業務

適用除外業務に従事する期間を含む一定期間内に、適用除外業務に従事しない期間がある場合は、その期間に関しては、改善基準告示が適用されます。

2 休日の取扱い

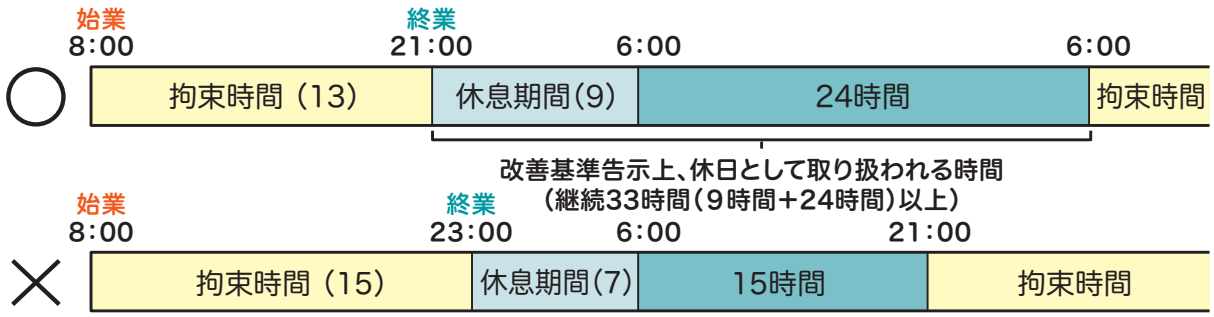
休日は、休息期間に24時間を加算して得た、連続した時間とします。ただし、いかなる場合であっても、その時間が30時間を下回ってはなりません。

このため、休日については、通常勤務の場合は継続33時間（9時間＋24時間）、隔日勤務の場合は継続44時間（20時間＋24時間）を下回ることのないようにする必要があります。

〈 ポイント 〉休日の考え方

休日は、休息期間＋24時間です。

（図）休日の与え方（通常勤務の場合）



・休息期間を分割して付与した場合、2人乗務の場合及びフェリーに乗船した場合には、休息期間に24時間を加算しても30時間に満たない場合がありますが、この場合については、休息期間に24時間を加算して得た時間ではなく、連続した30時間の労働義務のない時間を休日として取り扱います。なお、休日が暦日を単位として付与されている場合であっても、当該時間が所定の時間に満たない場合は、要件を満たしません。

・2日続けて休日を与える場合は、2日目は連続24時間以上あれば差し支えありません。

3 発着荷主等の取組

トラック運送業は、他の産業に比べて長時間労働の実態にあり、過労死等のうち脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、トラック運転者の長時間労働の是正等の働き方改革を一層積極的に進める必要があります。一方、長時間労働の要因の中には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがあり、その改善のためには、発荷主及び着荷主並びにトラック運送業の元請事業者（発着荷主等）の協力が必要不可欠です。

このことを踏まえ、発着荷主等におかれては、次の取組を行っていただくようお願いします。

① 発着荷主等の荷主都合による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ることから、これを発生させないよう努めてください。

② 運送業務の発注担当者に、改善基準告示を周知し、トラック運転者が改善基準告示を遵守できるような着時刻や荷待ち時間等を設定してください。

③ 改善基準告示を遵守できず安全な走行が確保できないおそれのある発注をトラック運送事業者に対して行わないでください。

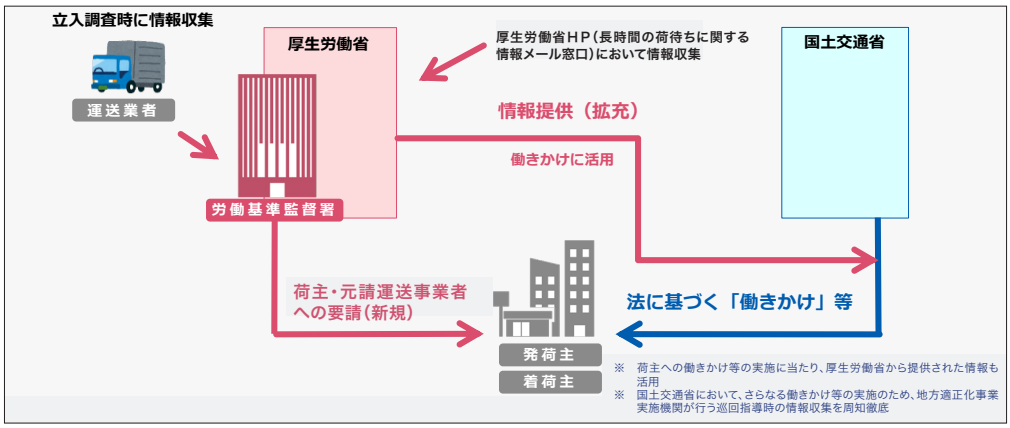
厚生労働省では、トラック運送業における長時間労働の自主的な改善を困難としている要因の一つである、発着荷主等の都合による「長時間の荷待ち」の改善に向けて、発着荷主等に対する「要請」等の取組を開始しています。（令和４年12月23日から）

労働基準監督署による要請の対象は、長時間の荷待ちを発生させている疑いのある発着荷主等です。

トラック運送業の事業場における長時間労働・過重労働（労働基準法などの違反が疑われるものに限る。）の主な要因が発着荷主等による「長時間の荷待ち」である場合、その情報をメールでお寄せいただくことができます。

ぜひ、「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」(※)に、長時間の荷待ちに関する情報をお寄せください。





※ 長時間の荷待ちに関する情報メール窓口
https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/nimachi.html

7 時間外労働、休日労働

1 時間外労働及び休日労働の限度

（労働基準法第36条、第140条／改善基準告示第１条第３項、第４条第５項）

労働時間は原則として１日８時間・１週40時間以内とされ（法定労働時間）、休日は少なくとも毎週１回与えることとされています（法定休日）。

法定労働時間を超えて時間外労働をさせる場合や法定休日に労働させる場合は、労働基準法第36条に基づく労使協定（36（サブロク）協定）を締結し、労働基準監督署に届け出なければなりません。

36協定で定める時間外労働の限度時間は、１か月45時間及び１年360時間（１年単位の変形労働時間制により労働させる労働者については、１か月42時間及び１年320時間）です。臨時的にこれを超えて労働させる必要がある場合であっても、自動車運転の業務については、１年960時間以内としなければなりません（令和６年４月１日から）。

また、自動車運転の業務についても、「労働基準法第 36 条第１項の協定で定める労働時間の延長及び休日の労働について留意すべき事項等に関する指針」※が全面適用される（令和６年４月１日から）ことを踏まえ、労使当事者は、36協定を締結するに当たっては、この指針の内容に十分留意しなければなりません。

※ 平成30年厚生労働省告示第323号

なお、自動車運転の業務については、時間外労働及び休日労働によって、改善基準告示の１日の最大拘束時間、１か月の拘束時間、１年の拘束時間を超えてはなりません。

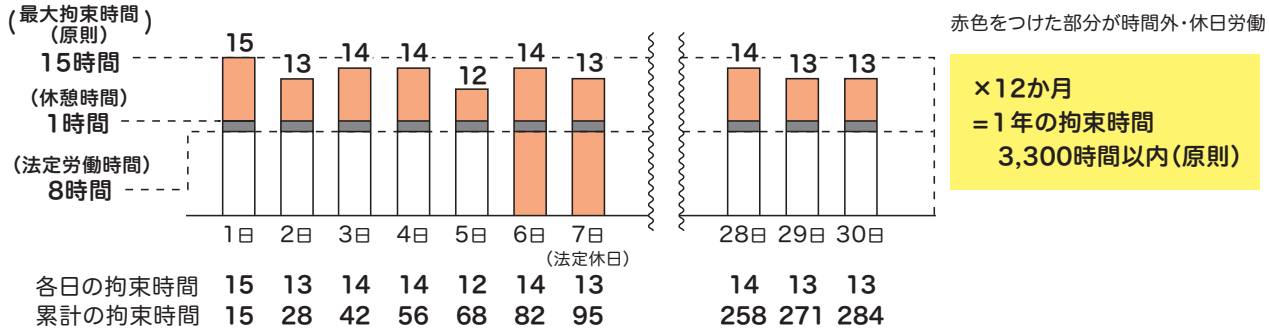
〈 ポイント 〉自動車運転の業務における時間外労働及び休日労働

時間外労働及び休日労働は必要最小限にとどめられるべきであることに留意しましょう。

（図）時間外労働の限度時間

	１か月	１年
原則	45時間	360時間
上限	－	960時間

（図）時間外労働及び休日労働と拘束時間



赤色をつけた部分が時間外・休日労働

×12か月
＝１年の拘束時間
3,300時間以内（原則）

※ この図は、１か月（30日）の拘束時間の上限が284時間（原則）で変形労働時間制が採用されていない場合のものです。

2 休日労働の回数（改善基準告示第４条第５項）

休日労働の回数は２週について１回が限度です。

8 時間外労働及び休日労働に関する協定届

自動車運転の業務について、令和６年４月１日から時間外労働の上限規制（１年960時間）が適用されることに伴い、36協定届の様式が改正されました。以下の流れを参考に、36協定の内容に合った様式で届出を行ってください。

〈 届出までの流れ 〉

① 時間外労働及び休日労働に関する協定を締結（P23～25参照）

▼

１か月45時間・１年360時間以内の時間数(※1)とする場合	又は	１か月45時間・１年360時間を超える時間数(※1、2)とする場合
② 様式９号の３の４を作成（P21参照）		② 様式９号の３の５を作成（P21、22参照）

※1 対象期間が3か月を超える１年単位の変形労働時間制により労働させる労働者の限度時間については１か月42時間、１年320時間です。

※2 延長時間数を１か月45時間・１年360時間超とする場合でも、
自動車運転の業務については、時間外労働は１年960時間以内、
自動車運転以外の業務については、時間外労働は１年720時間以内、時間外労働・休日労働の合計は単月100時間未満、２～６か月平均80時間以内、時間外労働が１か月45時間を超える回数は１年について６回までとしなければなりません。

▼

③ ②の様式に①の協定書を添付し、労働基準監督署に届出

様式第９号の３の４ 又は 様式第９号の３の５（原本）②	＋	時間外労働及び休日労働に関する協定書（写）①

・控え（写）が必要な場合は、２部を労働基準監督署までお持ちください。受付印を押印し、１部を控えとして返戻します。

・36協定は、常時各作業場の見やすい場所へ掲示する等の方法によって、労働者に周知してください。

● 36協定届の新様式は厚生労働省のホームページから入手できます。

時間外労働・休日労働に関する協定書（様式ダウンロード（Word形式））
https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/roudoukijunkankei.html

時間外労働の上限規制 わかりやすい解説（パンフレット）
https://www.mhlw.go.jp/content/000463185.pdf

● 36協定届など、労働基準法に係る届出等は、「e-Gov（イーガブ）」から、電子申請が利用可能です。
電子申請を利用した場合、労働基準監督署の窓口にお越しいただく必要はありません。

電子申請について詳しい情報はこちら
労基法等　電子　検索

時間外労働及び休日労働に関する協定届（例）（様式９号の３の４）（限度時間を超えない場合）

時間外労働
休日労働 に関する協定届

労働保険番号	□□ 都道府県	□ 所掌	□□ 管轄	□□□□□□ 基幹番号	□□□ 枝番号	□□□□ 被一括事業場番号
法人番号	□□□□□□□□□□□□□					

様式第９号の３の４（第70条関係）

事業の種類	事業の名称	事業の所在地（電話番号）	協定の有効期間
一般貨物自動車運送業（トラック）	○○運輸株式会社　○○支店	（〒　○○○　―　○○○○　） ○○市○○町１－２－３ （電話番号：○○○－○○○－○○○○）	○○○○年４月１日 から１年間

時間外労働	時間外労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	労働者数（満18歳以上の者）	所定労働時間（１日）（任意）	延長することができる時間数					
					１日		１箇月（①については45時間まで、②については42時間まで）		１年（①については360時間まで、②については320時間まで） 起算日（年月日）　○○○○年４月１日	
					法定労働時間を超える時間数	所定労働時間を超える時間数（任意）	法定労働時間を超える時間数	所定労働時間を超える時間数（任意）	法定労働時間を超える時間数	所定労働時間を超える時間数（任意）
	①　下記②に該当しない労働者	別添協定書記載のとおり	自動車運転者（トラック）	20人	7.5時間	5時間	5.5時間	45時間	55時間	360時間	410時間
		同上	運行管理者	3人	7.5時間	5時間	5.5時間	45時間	55時間	360時間	410時間
		同上	荷役作業員	10人	7.5時間	3時間	3.5時間	30時間	40時間	250時間	300時間
	②　１年単位の変形労働時間制により労働する労働者	別添協定書記載のとおり	自動車整備士	3人	7.5時間	3時間	3.5時間	42時間	52時間	320時間	370時間
		同上	経理事務員	5人	7.5時間	2時間	2.5時間	20時間	30時間	200時間	320時間

休日労働	休日労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	労働者数（満18歳以上の者）	所定休日（任意）	労働させることができる法定休日の日数	労働させることができる法定休日における始業及び終業の時刻
	別添協定書記載のとおり	自動車運転者（トラック）	20人	毎週２回	法定休日のうち、２週を通じて１回	9:00～23:00
	同上	運行管理者	3人	毎週２回	法定休日のうち、４週を通じて２回	9:00～23:00

上記で定める時間数にかかわらず、時間外労働及び休日労働を合算した時間数は、１箇月について100時間未満でなければならず、かつ２箇月から６箇月までを平均して80時間を超過しないこと（自動車の運転の業務に従事する労働者は除く。）。　☑（チェックボックスに要チェック）

協定の成立年月日　○○○○　年　3　月　12　日

協定の当事者である労働組合（事業場の労働者の過半数で組織する労働組合）の名称又は労働者の過半数を代表する者の

職名　経理担当事務員
氏名　山田　花子

（又は　○○運輸労働組合）

協定の当事者（労働者の過半数を代表する者の場合）の選出方法（　投票による選挙　）

上記協定の当事者である労働組合が事業場の全ての労働者の過半数で組織する労働組合である又は上記協定の当事者である労働者の過半数を代表する者が事業場の全ての労働者の過半数を代表する者であること。　☑（チェックボックスに要チェック）

上記労働者の過半数を代表する者が、労働基準法第41条第２号に規定する監督又は管理の地位にある者でなく、かつ、同法に規定する協定等をする者を選出することを明らかにして実施される投票、挙手等の方法による手続により選出された者であつて使用者の意向に基づき選出されたものでないこと。　☑（チェックボックスに要チェック）

○○○○　年　3　月　15　日

使用者　職名　代表取締役
　　氏名　田中　太郎

○　○　労働基準監督署長殿

時間外労働及び休日労働に関する協定届（例）（様式９号の３の５）（限度時間を超える場合（特別条項））※1

様式第９号の３の５（第 70 条関係）

時間外労働
休日労働　に関する協定届（特別条項）

臨時的に限度時間を超えて労働させることができる場合		業務の種類	労働者数（満 18 歳以上の者）	1日（任意） 延長することができる時間数 法定労働時間を超える時間数	1日（任意） 延長することができる時間数 所定労働時間を超える時間数（任意）	1箇月（時間外労働及び休日労働を合算した時間数。①については 100 時間未満に限る。） 限度時間を超えて労働させることができる回数（①については６回以内、②については任意。）	1箇月 延長することができる時間数及び休日労働の時間数 法定労働時間を超える時間数と休日労働の時間数を合算した時間数	1箇月 延長することができる時間数及び休日労働の時間数 所定労働時間を超える時間数と休日労働の時間数を合算した時間数（任意）	1箇月 限度時間を超えた労働に係る割増賃金率	1年（時間外労働のみの時間数。①については 720 時間以内、②については 960 時間以内に限る。） 起算日（年月日） ○○○○年○月○日 延長することができる時間数 法定労働時間を超える時間数	1年 延長することができる時間数 所定労働時間を超える時間数（任意）	1年 限度時間を超えた労働に係る割増賃金率
① 下記②以外の者	別添協定書記載のとおり	運行管理者	３人	７時間	7.5 時間	４回	60 時間	70 時間	35%	550 時間	670 時間	35%
	同上	経理事務員	５人	６時間	6.5 時間	３回	55 時間	65 時間	35%	450 時間	570 時間	35%
② 自動車の運転の業務に従事する労働者	別添協定書記載のとおり	自動車運転者（トラック）	20 人	６時間	6.5 時間	８回	75 時間	85 時間	35%	750 時間	870 時間	35%

限度時間を超えて労働させる場合における手続	労働者代表者に対する事前申し入れ	
限度時間を超えて労働させる労働者に対する健康及び福祉を確保するための措置	（該当する番号）①、⑥、⑩	（具体的内容）　対象労働者への医師による面接指導の実施、年次有給休暇についてまとまった日数連続して取得することを含めた取得の促進、職場での時短対策会議の開催

上記で定める時間数にかかわらず、時間外労働及び休日労働を合算した時間数は、１箇月について 100 時間未満でなければならず、かつ２箇月から６箇月までを平均して 80 時間を超過しないこと（自動車の運転の業務に従事する労働者は除く。）。 ☑（チェックボックスに要チェック）

協定の成立年月日　○○○○　年　3　月　12　日

協定の当事者である労働組合（事業場の労働者の過半数で組織する労働組合）の名称又は労働者の過半数を代表する者の

職名　経理担当事務員
氏名　山田　花子

（又は　○○運輸労働組合）

協定の当事者（労働者の過半数を代表する者の場合）の選出方法（　投票による選挙　）

上記協定の当事者である労働組合が事業場の全ての労働者の過半数で組織する労働組合である又は上記協定の当事者である労働者の過半数を代表する者が事業場の全ての労働者の過半数を代表する者であること。 ☑（チェックボックスに要チェック）

上記労働者の過半数を代表する者が、労働基準法第 41 条第２号に規定する監督又は管理の地位にある者でなく、かつ、同法に規定する協定等をする者を選出することを明らかにして実施される投票、挙手等の方法による手続により選出された者であつて使用者の意向に基づき選出されたものでないこと。 ☑（チェックボックスに要チェック）

○○○○　年　3　月　15　日

使用者　職名　代表取締役
　　氏名　田中　太郎

○　○　労働基準監督署長殿

※1　様式９号の３の５は、限度時間内の時間外労働についての届出書（１枚目）と限度時間を超える時間外労働についての届出書（２枚目）の２枚の記載が必要です。１枚目の記載は、P21の記載例を参照ください。
※2　限度時間を超えた労働者に対し、以下のいずれかの健康確保措置を講ずることを定めてください。該当する番号を記入し、右欄に具体的内容を記載してください。
①医師による面接指導　②深夜業（22時～5時）の回数制限　③終業から始業までの休息期間の確保（勤務間インターバル）　④代償休日・特別な休暇の付与　⑤健康診断　⑥連続休暇の取得　⑦心とからだの相談窓口の設置　⑧配置転換　⑨産業医等による助言・指導や保健指導　⑩その他

時間外労働及び休日労働に関する協定書（例）

○○運輸株式会社代表取締役○○○○（以下「甲」という。）と○○運輸労働組合執行委員長○○○○（○○運輸株式会社労働者代表○○○○）は、労働基準法第36条第1項の規定に基づき、労働基準法に定める法定労働時間（1週40時間、1日8時間）を超える労働及び変形労働時間制の定めによる所定労働時間を超える労働時間で、かつ1日8時間、1週40時間の法定労働時間又は変形期間の法定労働時間の総枠を超える労働（以下「時間外労働」という。）並びに労働基準法に定める休日（毎週1日又は4週4日）における労働（以下「休日労働」という。）に関し、次のとおり協定する。

第1条　甲は、時間外労働及び休日労働を可能な限り行わせないよう努める。

第2条　甲は、就業規則第○○条の規定に基づき、必要がある場合には、次により時間外労働を行わせることができる。

	時間外労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	従事する労働者数（満18歳以上の者）	延長することができる時間		
				1日	1箇月	1年
① 下記②に該当しない労働者	季節的な需要、発注の増加に対処するため	自動車運転者（トラック）	20人	5時間	45時間	360時間
	一時的な道路事情の変化等に対処するため					
	季節的な需要、発注の増加に対処するため	運行管理者	3人	5時間	45時間	360時間
	季節的な需要、発注の増加に対処するため	荷役作業員	10人	3時間	30時間	250時間
② 1年単位の変形労働時間制により労働する労働者	予期せぬ車両トラブルに対処するため	自動車整備士	3人	3時間	42時間	320時間
	月末の決算業務	経理事務員	5人	2時間	20時間	200時間

2　自動車運転者（トラック）については、前項の規定により時間外労働を行わせることによって「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）に定める1箇月及び1年についての拘束時間並びに1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、前項の時間外労働時間の限度とする。

第3条　甲は、就業規則第○○条の規定に基づき、必要がある場合には、次により休日労働を行わせることができる。

休日労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	従事する労働者数(満18歳以上の者)	労働させることができる法定休日の日数並びに始業及び終業の時刻
季節的な需要、発注の増加に対処するため	自動車運転者（トラック）	20人	・法定休日のうち、2週を通じて1回 ・始業時刻　午前9:00 ・終業時刻　午後11:00
季節的な需要、発注の増加に対処するため	運行管理者	3人	・法定休日のうち、4週を通じて2回 ・始業時刻　午前9:00 ・終業時刻　午後11:00

2　自動車運転者（トラック）については、前項の規定により休日労働を行わせることによって、改善基準告示に定める1箇月及び1年についての拘束時間並びに1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、前項の休日労働の限度とする。

第4条　通常予見することのできない業務量の大幅な増加等に伴う臨時的な場合であって、次のいずれかに該当する場合は、第2条の規定に基づき時間外労働を行わせることができる時間を超えて労働させることができる。

	臨時的に限度時間を超えて労働させることができる場合	業務の種類	従事する労働者数（満18歳以上の者）	1日	1箇月		1年
				延長することができる時間数	限度時間を超えて労働させることができる回数	延長することができる時間数及び休日労働の時間数	延長することができる時間数
① 下記②に該当しない労働者	突発的な顧客需要、発注の増加に対処するため	運行管理者	3人	7時間	4回	60時間	550時間
	予算、決算業務の集中	経理事務員	5人	6時間	3回	55時間	450時間
② 自動車の運転の業務に従事する労働者	突発的な顧客需要、発注の増加に対処するため	自動車運転者（トラック）	20人	6時間	8回	75時間	750時間

2　前項の規定に基づいて限度時間を超えて労働させる場合の割増率は35%とする。
なお、時間外労働が1箇月60時間を超えた場合の割増率は50%とする。

3　第1項の規定に基づいて限度時間を超えて労働させる場合における手続及び限度時間を超えて労働させる労働者に対する健康及び福祉を確保するための措置については、次のとおりとする。

限度時間を超えて労働させる場合における手続	労働者代表者に対する事前申し入れ
限度時間を超えて労働させる労働者に対する健康及び福祉を確保するための措置	・対象労働者への医師による面接指導の実施 ・年次有給休暇についてまとまった日数連続して取得することを含めた取得の促進 ・職場での時短対策会議の開催

4　自動車運転者（トラック）については、第1項の規定により時間外労働を行わせることによって改善基準告示に定める1箇月及び1年についての拘束時間並びに1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、第1項の時間外労働時間の限度とする。

第5条　第2条から第4条までの規定に基づいて時間外労働又は休日労働を行わせる場合においても、自動車運転者（トラック）については、各条に定める時間数等にかかわらず、時間外労働及び休日労働を合算した時間数は1箇月について100時間未満となるよう努めるものとする。

2　自動車運転者（トラック）以外の者については、各条により定める時間数等にかかわらず、時間外労働及び休日労働を合算した時間数は、1箇月について100時間未満でなければならず、かつ2箇月から6箇月までを平均して80時間を超過しないこととする。

第6条　第2条から第4条までの規定に基づいて時間外労働又は休日労働を行わせる場合においても、自動車運転者（トラック）については、改善基準告示に定める運転時間の限度を超えて運転業務に従事させることはできない。

第7条　甲は、時間外労働を行わせる場合は、原則として、前日の終業時刻までに該当労働者に通知する。また、休日労働を行わせる場合は、原則として、2日前の終業時刻までに該当労働者に通知する。

第8条　第2条及び第4条の表における1年の起算日はいずれも○年4月1日とする。

2　本協定の有効期間は、○年4月1日から○年3月31日とする。

○年3月12日

○○運輸労働組合
執行委員長　○○○○　印

（又は
○○運輸株式会社
労働者代表　○○○○　印）

○○運輸株式会社
代表取締役　○○○○　印

（参考）1箇月及び1年の拘束時間の延長に関する協定書（例）
（トラック運転者）

○○運輸株式会社代表取締役○○○○と○○運輸労働組合執行委員長○○○○（○○運輸株式会社労働者代表○○○○）は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」第4条第1項第1号ただし書の規定に基づき、拘束時間に関し、下記のとおり協定する。

記

1　本協定の適用対象者は、トラックの運転の業務に従事する者とする。

2　1箇月及び1年の拘束時間は下の表のとおりとする。なお、各月の起算日は1日とする。

4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間計
295時間	284時間	245時間	267時間	300時間	260時間	250時間	295時間	310時間	300時間	284時間	310時間	3,400時間

3　本協定の有効期間は、○年4月1日から○年3月31日までとする。

4　本協定に基づき1箇月及び1年の拘束時間を延長する場合においても、1箇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。

5　本協定に定める事項について変更する必要が生じた場合には、14日前までに協議を行い、変更を行うものとする。

○年○月○日

以上

○○運輸労働組合執行委員長　○○○○　印
（○○運輸株式会社労働者代表　○○○○　印）

○○運輸株式会社代表取締役　○○○○　印

トラック運転者の改善基準告示



令和6年4月～適用

1年、1か月の拘束時間	**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	**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(※1)、16時間まで延長可（週2回まで） ※1：1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(※1)、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
運転時間	**2日平均1日 ： 9時間以内　　2週平均1週 ： 44時間以内**
連続運転時間	**4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10分以上、合計30分以上）** **10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない** 【例外】SA・PA等に駐停車できないことにより、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）、連続運転時間から除くことができる(※2、3) 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 ※2：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 ※3：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。
特例	**分割休息（継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合）** ・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（1か月程度）における全勤務回数の2分の1が限度
	2人乗務（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） 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 【例外】設備（車両内ベッド）が※4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 ・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 ※4：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
	隔日勤務（業務の必要上やむを得ない場合） 2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、2暦日の拘束時間を24時間まで延長可（2週間に3回まで） 2週間の拘束時間は126時間（21時間×6勤務）を超えることができない
	フェリー ・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
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない

（注1）改善基準告示とは、「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）をいう。
（注2）本表は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達（令和4年基発1223第3号）の内容を含めて作成したもの。令和6年4月1日から適用されています。

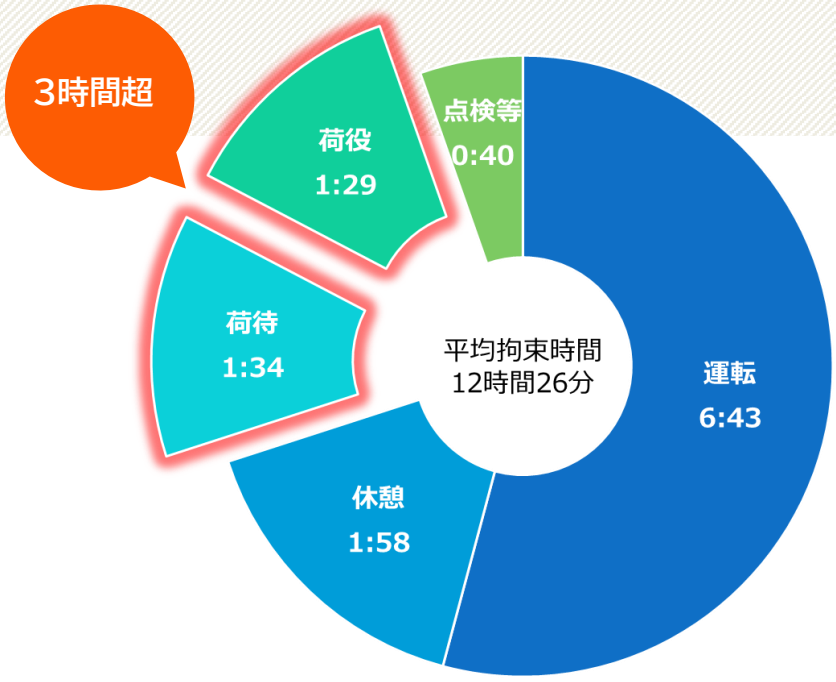
荷主・元請運送事業者の皆さまへ

STOP! 長時間の荷待ち



物流は重要な社会インフラであり、国民生活や経済活動になくてはならないものです。

トラックドライバーの拘束時間の内訳



出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（R2）」

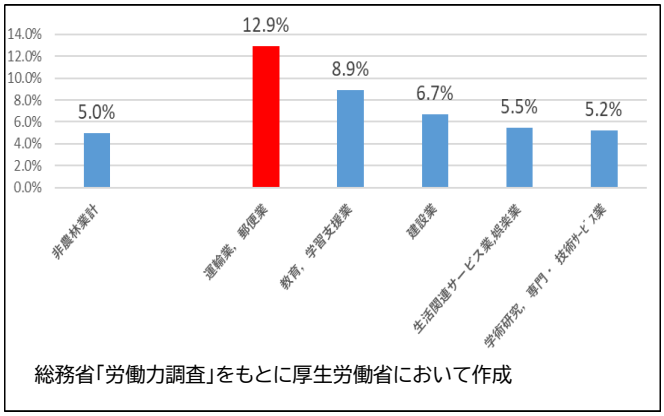
トラックドライバーの長時間労働を改善していくため、また、今後の物流を支えていくためにも、荷待ち時間、荷役時間の削減に向けた取組に、ご理解とご協力をお願いいたします。

厚生労働省 都道府県労働局・労働基準監督署
国土交通省 地方運輸局・地方運輸支局

荷主の皆さまに向けてお役立ち情報発信中。詳しくはこちら▼
トラックポータルサイト
「改善基準告示」の解説動画も公開中!!

他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

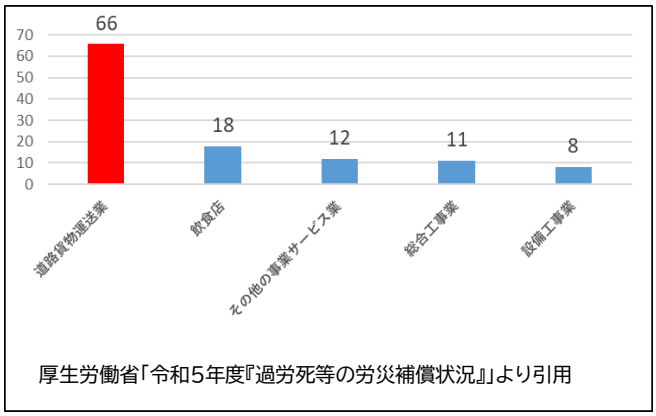
月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合※（R5年、上位業種）



総務省「労働力調査」をもとに厚生労働省において作成

※ 雇用者のうち、休業者を除いた者の総数に占める割合

脳・心臓疾患の労災支給決定件数（R5年度、上位業種）



厚生労働省「令和5年度『過労死等の労災補償状況』」より引用

道路貨物運送業は、他の業種よりも、長時間労働となっている方の割合が高くなっています。

道路貨物運送業は、脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多くなっています。



**こうした長時間労働の背景には昔からの取引慣行など
トラック運送事業者の努力だけでは見直しが困難なものもあります。**

このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難に

担い手不足の深刻化や荷待ち時間の非効率の発生などにより、危機的状況との指摘もあります。

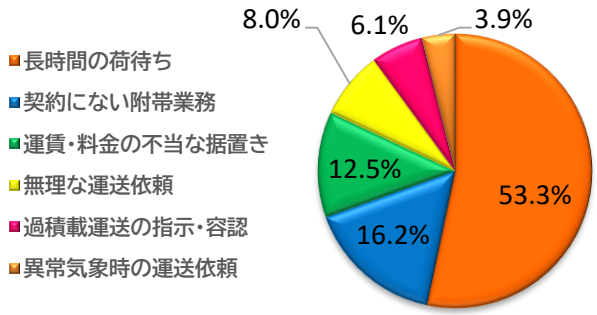


**何も対策をしなければ、
2030年には34%の輸送力が
不足するかもしれません。**

トラックGメンによる「働きかけ」等の中で、荷主都合による「長時間の荷待ち」「契約にない附帯業務」を合計すると、約7割を占めます

**こうした状況を踏まると、
発着荷主の皆さまにも長時間の
荷待ち等の削減に向けた取組を
行っていただくことが必要です。**

国土交通省による「働きかけ」等における違反原因行為※の割合（R6.6.30時点）



※ 貨物自動車運送事業法等に違反する原因となるおそれのある行為

発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

1 長時間の恒常的な荷待ちの改善、荷役作業の効率化をお願いします

以下の取組にご理解とご協力をお願いいたします。

取組例

・予約受け付けシステムの導入（発着荷主共通）
・パレット等の活用（発着荷主共通）
・納品リードタイムの確保（着荷主）
・運送を考慮した出荷時刻の設定（発荷主） など

「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」（2023年6月）

運送契約を締結するにあたっては、**契約は書面で行う**とともに、**運送の対価である「運賃」**と、**荷役作業などの対価である「料金」**を分けて契約し、**契約にない附帯作業等を命じることがないようにしましょう**。

労働災害防止のため、トラックドライバーに荷役作業をお願いする場合でも、事前によく相談して決めましょう。

パンフレット「荷役作業での労働災害を防止しましょう！『陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン』のご案内」

2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

トラック運送事業者は、ドライバーの拘束時間等を定めた改善基準告示を遵守しなければなりません。運送業務の発注を担当される方にも、改善基準告示を知ってもらい、**トラックの安全な走行の確保のためにも、改善基準告示に配慮した着時刻・納品期日の設定・発注をお願いします。**

パンフレット「トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント」

※改善基準告示について、詳細はパンフレットをご覧ください。
ご不明な点は最寄りの労働基準監督署や裏面の労働時間適正化指導員へお問い合わせください。

「標準的運賃」に、ご理解・ご協力をお願いします

「標準的運賃」とは、トラックドライバーの労働条件を改善し、ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して**持続的に事業を行ううえで参考となる運賃**を国が示したものです。2024年3月に、「標準的運賃」は8％上昇、「標準運送約款」は附帯作業の料金等、契約条件の明確化を行う形で改正されました。

トラックドライバーは長時間労働・低賃金の傾向にあります。ドライバー不足による物流の停滞を引き起こさないためにも、物流産業を魅力ある職場とし、労働環境を改善することが必要です。
荷主、元請運送事業者の皆さまも、
「標準的運賃」の趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願いいたします。

国土交通省「トラック輸送の新たな「標準的運賃」が告示されました」

「改正物流法」に、ご理解・ご協力をお願いします

物流産業を魅力ある職場とするため、**2024年4月からトラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用されている**一方、何も対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという、いわゆる**「2024年問題」**に直面しています。
こうした中、同年5月に、荷待ち・荷役時間の削減や多重下請構造の是正等を進める**改正物流法**が公布されました。

改正物流法に基づき、令和7年度以降、**企業規模を問わず、すべての荷主（発荷主・着荷主）と物流事業者**に対し、**荷待ち・荷役時間の削減**等のために取り組むべき措置について**努力義務**が新たに課せられます。
また、**トラック事業者の取引**に対しては、**運送契約締結時の書面交付**や**実運送体制管理簿の作成**等の**義務**が新たに課せられます。

荷主・元請運送事業者の皆さまにおかれましては、
物流の生産性向上・適正化に向けた
「改正物流法」についてご理解いただき、
ご協力くださいますようお願いいたします。

国土交通省
「改正物流法」について

お問い合わせ

荷待ち時間の見直しにあたっては、都道府県労働局労働基準部監督課の「労働時間管理適正化指導員」にご相談ください。
ご希望があれば、個別に訪問して、取組事例やメリットなどをご説明いたします。

労働局	電話番号	労働局	電話番号	労働局	電話番号
北海道	011-709-2057	石川	076-265-4423	岡山	086-225-2015
青森	017-734-4112	福井	0776-22-2652	広島	082-221-9242
岩手	019-604-3006	山梨	055-225-2853	山口	083-995-0370
宮城	022-299-8838	長野	026-223-0553	徳島	088-652-9163
秋田	018-862-6682	岐阜	058-245-8102	香川	087-811-8918
山形	023-624-8222	静岡	054-254-6352	愛媛	089-935-5203
福島	024-536-4602	愛知	052-972-0253	高知	088-885-6022
茨城	029-224-6214	三重	059-226-2106	福岡	092-411-4862
栃木	028-634-9115	滋賀	077-522-6649	佐賀	0952-32-7169
群馬	027-896-4735	京都	075-241-3214	長崎	095-801-0030
埼玉	048-600-6204	大阪	06-6949-6490	熊本	096-355-3181
千葉	043-221-2304	兵庫	078-367-9151	大分	097-536-3212
東京	03-3512-1612	奈良	0742-32-0204	宮崎	0985-38-8834
神奈川	045-211-7351	和歌山	073-488-1150	鹿児島	099-223-8277
新潟	025-288-3503	鳥取	0857-29-1703	沖縄	098-868-4303
富山	076-432-2730	島根	0852-31-1156		

（2024.9）

荷主の皆様

トラック輸送の新たな「標準的運賃」が告示されました

トラック運送業は、他産業と比較して、長時間労働・低賃金の傾向にあり、運転従事者数が減少しています。この問題に対処するため、令和６年度より時間外労働の限度時間が設定されました。

ドライバー不足による物流の停滞を引き起こさないために、物流産業を魅力ある職場とし、労働環境の改善に向けた「標準的運賃」にご協力をお願いします。



「標準貨物自動車運送約款」も同時に改正しています

運送契約の締結時に、附帯業務の有無、附帯業務料や燃料サーチャージなどを記載した書面の交付を必要としております。こちらについてもご理解とご協力をお願いいたします。

お 願 い

運賃と料金を含む運送契約の条件に関して

トラック運送事業者に対して積極的に協議の場を設けるとともに、トラック運送事業者からの申し出にご協力よろしくお願いいたします

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針

令和５年11月、内閣官房及び公正取引委員会は、発注者と受注者それぞれが採るべき行動／求められる行動を12の行動指針として取りまとめました。当該指針では、「標準的運賃」などの公表資料に基づき、受注者側が提示する価格について、発注者側が尊重することなどが盛り込まれています。

国土交通省　厚生労働省　農林水産省　経済産業省　中小企業庁　公正取引委員会

詳しくは国土交通省HPをご覧ください。
新たな運賃・解説集を掲載しています。

お問い合わせ　**国土交通省**　〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3　TEL：03-5253-8111（代表）
発行：2024年5月

トラック運送事業者の皆様

令和６年３月

トラック輸送の「標準的運賃」が告示されました

令和2年、トラック運送事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設しました。

令和6年、燃料高騰分や高速道路料金なども含めて適正に転嫁できるよう、運賃水準の引上げ、荷待ち・荷役などの輸送以外のサービスの対価について標準的水準、下請けに発注する際の手数料などの多様な運賃・料金を設定した新たな「標準的運賃」を告示しました。



標準的運賃の活用により期待される効果

標準的運賃を参考として、自社での原価計算結果により事業継続に必要なコストに見合った対価を収受することで、

- **ドライバーの賃金水準が引きあがり、労働環境の改善につながります**
- **法令に則った事業の安定化を実現できます**

お 願 い

物流の健全な維持・発展の為に、新たな「標準的運賃」を荷主との積極的な交渉に活用してください

国土交通省　厚生労働省　農林水産省　経済産業省　中小企業庁　公正取引委員会

詳しくは国土交通省HPをご覧ください。
新たな運賃・解説集を掲載しています。

お問い合わせ　**国土交通省**　〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3　TEL：03-5253-8111（代表）
発行：2024年5月

新たな「標準的運賃」を告示しました

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す

国土交通省HPに「標準的運賃Q&A集」を掲載しております。
新運賃適用の際にご参照ください。

国交省HP

標準的運賃の概要

Ⅰ．距離制運賃表　平均8%引上げ

単位：円

キロ程	小型車（2tクラス）	中型車（4tクラス）	大型車（10tクラス）	トレーラー（20tクラス）
10km	15,790	18,190	23,060	29,070
20km	17,710	20,430	26,110	33,160
30km	19,630	22,660	29,160	37,240
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮

Ⅱ．時間制運賃表　平均8%引上げ

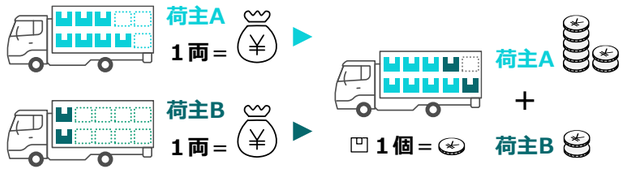
単位：円

種別		小型車（2tクラス）	中型車（4tクラス）	大型車（10tクラス）	トレーラー（20tクラス）
基礎額	**8時間制**	39,380	46,640	60,090	76,840
	4時間制	23,630	27,980	36,050	46,100
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮

参照：距離制運賃表、時間制運賃表（関東運輸局）より一部抜粋

Ⅲ．個建運賃

共同輸配送等を念頭に、「個建運賃」を設定



Ⅳ．運賃割増率

▶ 速達割増等

リードタイムが短い運送の際の「速達割増」（逆にリードタイムを長く設定した場合の割引）や、有料道路を利用しないことによるドライバーの運転の長時間化を考慮した割増を設定

- ▶ **休日割増**（日曜祝祭日）　2割
- ▶ **深夜・早朝割増**（22時～5時）　2割

▶ 特殊車両割増

	冷蔵・冷凍車	小型車・中型車・大型車・トレーラーの2割
	海上コンテナ輸送車	トレーラーの４割
	セメントバルク車	大型車又はトレーラーの２割
	ダンプ車	大型車の２割
	コンクリートミキサー車	大型車の２割
タンク車	石油製品輸送車	大型車又はトレーラーの３割
タンク車	化成品輸送車	大型車又はトレーラーの４割
タンク車	高圧ガス輸送車	大型車又はトレーラーの５割以上

Ⅴ．待機時間／Ⅵ．積込料・取卸料、附帯業務料

運送以外の役務を行う場合は、運賃とは別に料金として収受

	4tクラス中型車の例	
待機時間料	1,760円/30分　※30分を超える場合	合計２時間を超えた場合は、割増率５割を加算
積込料・取卸料	2,180円/30分（機械荷役の場合） 2,100円/30分（手荷役の場合）	
附帯業務料	運賃とは別に実費として収受	

Ⅶ．利用運送手数料

運賃の10%を当該運賃とは別に収受（運賃から差し引くのではなく、運賃に上乗せして荷主から収受）

Ⅷ．有料道路利用料

有料道路を利用した区間の料金を別に定めるところにより収受

Ⅸ．その他実費として収受すべき費用

フェリー利用料、特殊車両通行関係費用、中継輸送における施設使用料
その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として収受

Ⅹ．燃料サーチャージ

120円を基準価格とし、軽油価格の変動に応じて設定できるよう、算出方法や燃料価格上昇テーブル等を提示

新たな料金表は国交省HPに掲載しています

トラック運送事業者の皆様へのお願い

- 労務費や燃料費等のコストを運賃・料金として適正に収受できるよう、標準的運賃の考え方も参考に、原価計算を行いましょう。
- 荷主等との運賃交渉の際に、標準的運賃を活用しましょう。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、合理的な根拠があるものとして尊重すべきものとされています※。
- 荷主等が運賃交渉に応じてくれない、運賃・料金を不当に据え置かれる等の場合には、トラックGメンによる是正指導の対象となる場合があります。全国のトラックGメンに情報をお寄せください。
- 「点検整備の未実施」「最低賃金法に基づき定められた最低限度額より低い賃金の支払い」「社会保険への未加入」等は法令違反です。法令違反が確認された場合には、行政処分を行います。

トラックGメン
ウェブサイト



「標準的運賃」の活用を行い
適切な運賃の収受への
ご協力をよろしくお願いいたします

荷主の皆様へのお願い

- トラック運送事業者が、運賃交渉の際に、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、合理的な根拠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・料金を不当に据え置く、荷待ち・荷役の対価を支払わない等の行為は、トラックGメンによる是正指導の対象となる場合があります。
- 荷主の皆様におかれては、トラック運送事業者の適正運賃収受に向けてご理解・ご協力をお願いいたします。

参照：労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（令和５年11月、内閣官房及び公正取引委員会）