

## 自動車運転者の時間外労働の上限規制について

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

### 労働時間法制の概要

#### 原則

- ◆ 1週**40時間** / 1日**8時間**を超えて労働させてはならない
- ◆ 毎週少なくとも1回（または4週間に4日以上）の休日が必要

#### 例外

- ◆ 例外的に時間外・休日労働をさせる場合は、使用者と労働者の代表で**36協定**を締結し、労基署に届け出ることが必要
- ◆ 36協定では、時間外労働の最大の時間数などを定める

⇒ 36協定に定めることができる時間外労働の時間数のルールは？

# 自動車運転者の時間外労働の上限規制

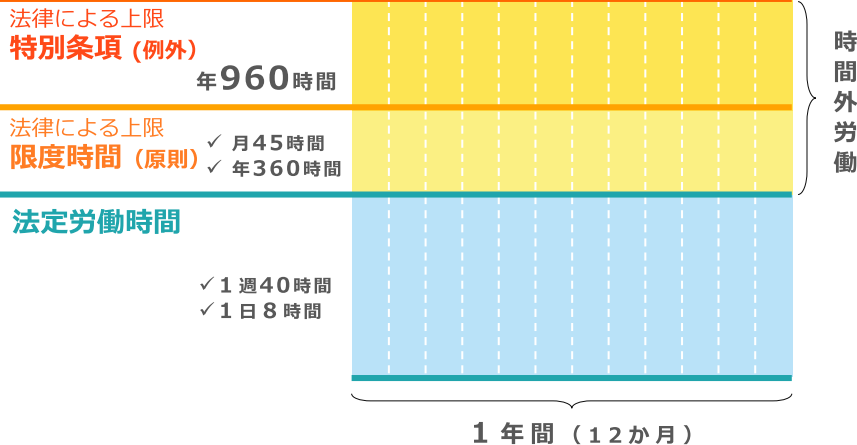
R 6年3月31日まで

上限なし ※大臣告示（限度基準告示）の適用なし

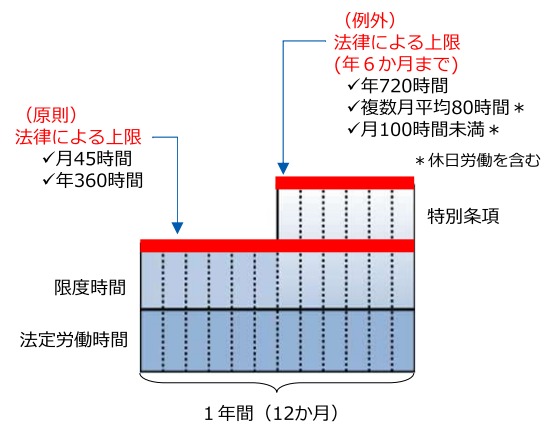
R 6年4月1日以降

※ 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

## 自動車運転者の時間外労働の上限規制



## (参考) 一般の業種の時間外労働の上限規制



## 労働時間の把握

### 労働時間とは

- ◆ 使用者の指揮命令下に置かれている時間のことであり、使用者の明示または黙示の指示により労働者が業務に従事する時間は労働時間に当たる
- ◆ 業務の準備・後始末の時間、研修・教育訓練を受ける時間や、待機の時間も、使用者の明示または黙示の指示がある場合には、労働時間に該当する

### 労働時間適正把握

- ◆ 使用者が自ら確認するか、タイムカード等客観的な記録を基礎として確認する
- ◆ やむを得ず自己申告によって労働時間を把握する場合には、労働時間適正把握ガイドラインに基づく措置を講じる必要がある

(事業主のみなさまへ)

## 労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイドライン

平成29年1月20日、労働時間の適正な把握のための使用者向けの新たなガイドラインを策定しました。

### ガイドラインの主なポイント

- 使用者には労働時間を適正に把握する責務があること

### 【労働時間の考え方】

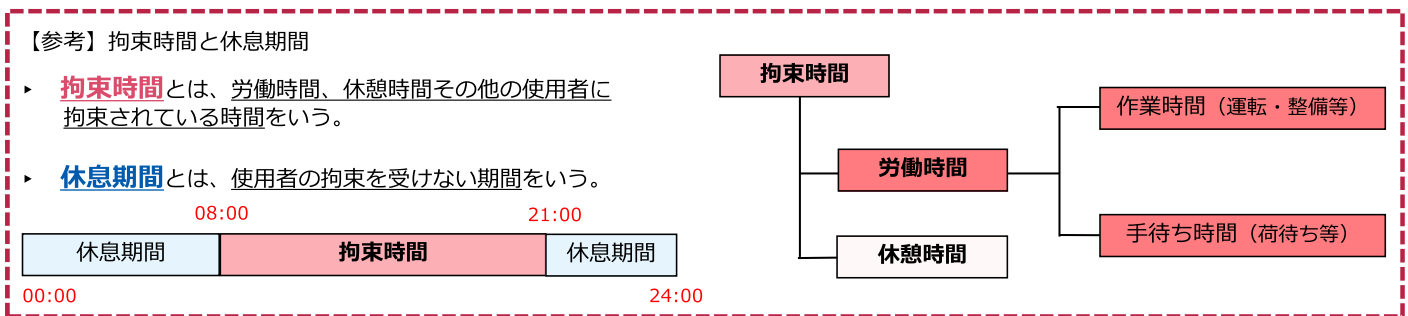
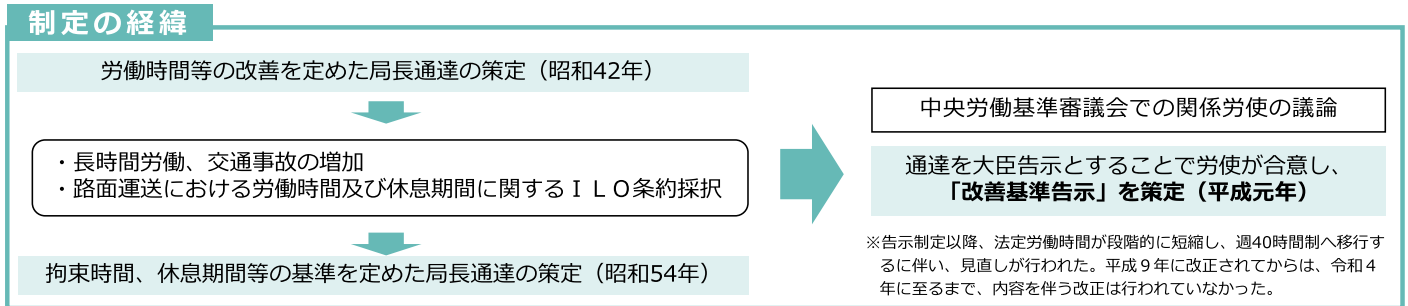
- 労働時間とは使用者の指揮命令下に置かれている時間であり、使用者の明示又は黙示の指示により労働者が業務に従事する時間は労働時間に当たること
- 例えば、参加することが業務上義務づけられている研修・教育訓練の受講や、使用者の指示により業務に必要な学習等を行っていた時間は労働時間に該当すること

### 【労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置】

- 使用者は、労働者の労働日ごとの始業・終業時刻を確認し、適正に記録すること
  - (1) 原則的な方法
    - ・ 使用者が、自ら確認することにより確認すること
    - ・ タイムカード、ICカード、パソコンの使用時間の記録等の客観的な記録を基礎として確認し、適正に記録すること
  - (2) やむを得ず自己申告制で労働時間を把握する場合
    - ① 自己申告を行う労働者や、労働時間を管理する者に対しても自己申告制の適正な運用等ガイドラインに基づく措置等について、十分な説明を行うこと
    - ② 自己申告により把握した労働時間と、入退場記録やパソコンの使用時間等から把握した社時間との間に著しい乖離がある場合には実態調査を実施し、所要の労働時間の補正をすること
    - ③ 使用者は労働者が自己申告できる時間数の上限を設ける等適正な自己申告を阻害する措置を設けてはならないこと。さらに36協定の延長することができる時間数を超えて労働しているにもかかわらず、記録上これを守っているようにすることが、労働者等において慣習的に行われていないか確認すること
- 資金台帳の適正な調整  
使用者は、労働者ごとに、労働日数、労働時間数、休日労働時間数、時間外労働時間数、深夜労働時間数といった事項を適正に記入しなければならないこと

# 「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**を定めたもの。



5

## 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①

- 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 <b>293</b> 時間以内 【例外】労使協定により、次のとおり延長可 1年 <b>3,516</b> 時間以内の範囲で 1か月 <b>320</b> 時間以内(年6か月まで)	<b>1年 3,300</b> 時間以内 <b>1か月 284</b> 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 <b>3,400</b> 時間以内 1か月 <b>310</b> 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	原則 <b>13</b> 時間以内 (上限 <b>16</b> 時間、 <b>15</b> 時間超は週2回まで)	原則 <b>13</b> 時間以内 (上限 <b>15</b> 時間、 <b>14</b> 時間超は週2回までが <b>目安</b> ) 【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合(※)、継続 <b>16</b> 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 <b>8</b> 時間以上	継続 <b>11</b> 時間以上与えるよう努めることを基本とし、 <b>9</b> 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 <b>8</b> 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 <b>12</b> 時間以上の休息期間を与える

6

## 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②

	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 <b>9</b> 時間以内 2週平均1週当たり <b>44</b> 時間以内	現行どおり
連続運転時間	<b>4</b> 時間以内 (運転の中断は、 1回連続 <b>10</b> 分以上、合計 <b>30</b> 分以上)	<b>4</b> 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 <b>10</b> 分以上、合計 <b>30</b> 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。

7

## 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③

	旧告示	改正後（令和6年4月1日～）
分割休息特例	継続 <b>8</b> 時間以上の休息期間を与えることが困難な場合 ・分割休息は1回 <b>4</b> 時間以上 ・休息期間の合計は、 <b>10</b> 時間以上  ・一定期間（2か月程度）における勤務回数の2分の1が限度	継続 <b>9</b> 時間以上の休息期間を与えることが困難な場合 ・分割休息は1回 <b>3</b> 時間以上 ・休息期間の合計は、 2分割： <b>10</b> 時間以上、3分割： <b>12</b> 時間以上 ・ <b>3分割が連続しないよう努める</b> ・一定期間（ <b>1か月</b> 程度）における勤務回数の2分の1が限度
2人乗務特例	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 <b>20</b> 時間まで延長し、休息期間を <b>4</b> 時間まで短縮可	現行の内容に次の例外を追加  【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 ・拘束時間を <b>24</b> 時間まで延長可 (ただし、運行終了後、継続 <b>11</b> 時間以上の休息期間を与えることが必要) ・さらに、 <b>8</b> 時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を <b>28</b> 時間まで延長可  ※ 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。
隔日勤務特例	2暦日の拘束時間は <b>21</b> 時間 休息期間は 継続 <b>20</b> 時間以上  【例外】仮眠施設で夜間 <b>4</b> 時間以上の仮眠を与える場合、拘束 <b>24</b> 時間まで延長可（2週間に3回まで）	現行どおり
フェリー特例	・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 <b>8</b> 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。	現行どおり

8

# 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④



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



## 36 協定記載例（様式第9号の3の4）（トラック）

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)

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）		〇〇運輸株式会社 〇〇支店		〒 〇〇〇 - 〇〇〇〇 〇〇市〇〇町1-2-3 (電話番号: 〇〇〇-〇〇〇-〇〇〇〇)		〇〇〇〇年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 〇〇〇〇年4月1日 (年月日)	
					1日	1ヶ月(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)	1年(①については360時間まで、②については320時間まで)		
					法定労働時間を 超える時間数 (任意)	法定労働時間を 超える時間数 (任意)	法定労働時間を 超える時間数 (任意)	法定労働時間を 超える時間数 (任意)		
					法定労働時間を 超える時間数 (任意)	法定労働時間を 超える時間数 (任意)	法定労働時間を 超える時間数 (任意)	法定労働時間を 超える時間数 (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 同上	自動車運転者 (トラック)	20人	7.5時間	8時間	5.5時間	45時間	55時間	360時間	410時間
② 1年単位の变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	30時間	40時間	250時間	300時間
	同上	経理事務員	3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の日数		労働させることができる法定休日の日数	
					法定休日のうち、 2週を過ぎて1回	法定休日のうち、 4週を過ぎて2回	法定休日のうち、 2週を過ぎて1回	法定休日のうち、 4週を過ぎて2回	法定休日のうち、 2週を過ぎて1回	法定休日のうち、 4週を過ぎて2回
	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	2	2	2	2	9:00~23:00	9:00~23:00
	同上	運行管理者	3人	毎週2回	2	2	2	2	9:00~23:00	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）。

協定の成立年月日 〇〇〇〇年 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氏名 経理担当事務員 山田 花子

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。

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、単平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。

〇〇〇〇年 3月 15日

使用者 職名 代表取締役 氏名 田中 太郎

〇〇 労働基準監督署長殿

●協定届に「別添協定書記載のとおり」と記載した場合には、協定書も添付して所轄の労働基準監督署長に届け出てください。

# 36協定記載例（様式第9号の3の5）（トラック）

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))<sup>※1</sup>

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)			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。)			1年 (時間外労働のみを時間数。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。)			
			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 (注については任意。②については任意。)	限度時間を超えて労働させることができる時間数及び休日労働の時間数	限度時間を超えて労働させ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時間数	限度時間を超えて労働させ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時間数	限度時間を超えて労働させ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時間数	限度時間を超えて労働させることができる時間数
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%	580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%	480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		(具体的な番号) ①、②、③ (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、職場での時間外労働会議の開催										
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。)		<input checked="" type="checkbox"/> (チェックボックスに要チェック)										
協定の成立年月日 ○○○○年 8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氏名 経理担当事務員 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。 <input checked="" type="checkbox"/> (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手続される投票、平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。 ○○○○年 8月 15日 <input checked="" type="checkbox"/> (チェックボックスに要チェック)												
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												

●協定届に「別添協定書記載のとおり」と記載した場合には、協定書も添付して所轄の労働基準監督署長に届けてください。

※1 協定の3の5は、限度時間内の時間外労働についてのみ届出(1)と、限度時間を超える時間外労働についてのみ届出(2)の2種の記載が必要で、1枚目の記載は、P21の記載欄を参照してください。  
※2 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ことを定めてください。該当する事項を記入し、右欄に具体的内容を記載してください。  
① ① 健康診断 ② 健康相談(2割-5割)の無料相談 ③ 就業から帰宅までの休息時間の確保(休憩センター等) ④ 交代制 ⑤ 連続休暇の取得 ⑥ 心からたのしみやすい職場環境の整備 ⑦ 高層階 ⑧ 作業車等による危険-指導や保護指導 ⑨ その他

# 36協定記載例（協定書）（トラック）

協定書には赤枠部分を参考に改善基準告示との関係を定めるようにして、改善基準告示を遵守してください。

## 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、かつ1日8時間、1週40時間の法定労働時間又は変形労働時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まいと努める。

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。

延長することができる時間	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 一時的な業務量の変化等に対処するため	自動車運転者(トラック)	20人	5時間	45時間	360時間
	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年単位の定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(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日を連続して1日 ・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日を連続して2日 ・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の場合であつて、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)	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	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
	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、職場での時間外労働会議の開催

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時間未満と定め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当該労働者に通知する。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当該労働者に通知する。

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

# 拘束時間の延長に関する協定書記載例（トラック）

## 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)

〇〇運輸株式会社代表取締役〇〇〇〇と〇〇運輸労働組合執行委員長〇〇〇〇(〇〇運輸株式会社労働者代表〇〇〇〇)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、〇年4月1日から〇年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ある場合には、14日前までに協議を行い、変更を行うものとする。

〇年〇月〇日

以上

〇〇運輸労働組合執行委員長 〇〇〇〇 印  
 (〇〇運輸株式会社労働者代表 〇〇〇〇 印)  
 〇〇運輸株式会社代表取締役 〇〇〇〇 印

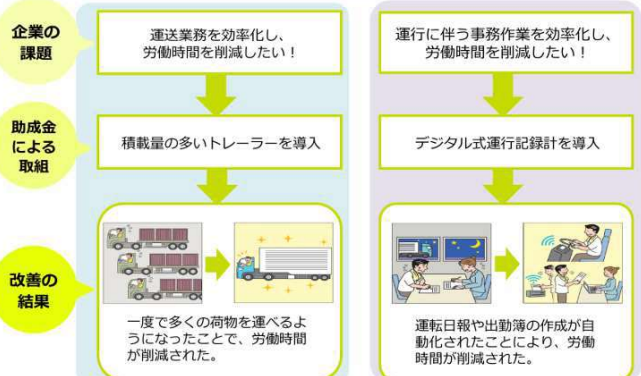
- トラック運転者の拘束時間は、原則として、  
1か月：284時間以内  
1年：3,300時間以内  
であるが、本労使協定を締結することで、  
1か月：310時間以内（年6回まで）  
1年：3,400時間以内  
まで延長可能。
- このとき、284時間超は連続3か月までとし、  
1か月の時間外・休日労働時間数が100時間  
未満となるよう努める必要がある。
- 本労使協定は、所轄の労働基準監督署長への  
届出は不要。

# 働き方改革推進支援助成金

## 令和7年度「働き方改革推進支援助成金」 業種別課題対応コース（運送業等）のご案内

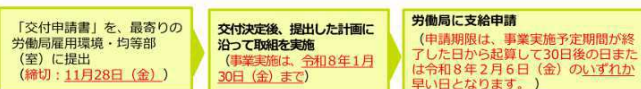
このコースは、生産性を向上させ、労働時間の削減や勤務間インターバル制度の導入等に向けた環境整備に取り組む、**自動車運転の業務に従事する労働者を雇用する中小企業事業主の皆さま**を支援します。ぜひご活用ください。

### 課題別にみる助成金の活用事例



生産性の向上を図ることで、働きやすい職場づくりが可能に!!

### ご利用の流れ



(注意) 本助成金は国の予算額に制約されるため、11月28日以前に、予告なく受付を締め切る場合があります。

助成内容について詳しくは、裏面をご参照ください。

ご不明な点やご質問がございましたら、企業の所在地を管轄する都道府県労働局 雇用環境・均等部 または 雇用環境・均等室にお尋ねください。

申請書の記載例を掲載している「申請マニュアル」や「申請様式」は、こちらからダウンロードできます。

電子申請システムによる申請も可能です。詳しくはこちらから。  
<https://www.jgrants-portal.go.jp/>

## 業種別課題対応コース（運送業等）の助成内容

対象事業主	助成上限額と助成額
以下のいずれにも該当する事業主が対象です。なお、選択する成果目標に応じて、下記1~3以外も要件が設定されています。詳しくは「働き方改革推進支援助成金（業種別課題対応コース）申請マニュアル」をご参照ください。 【対象事業主の要件】 1. 労働者災害補償保険の適用を受ける労働基準法第140条第1項に定める自動車運転の業務に従事する労働者を雇用する中小企業事業主(※1)であること。 2. 年5日の年次有給休暇の取得に向けて就業規則等を整備していること。 3. 交付申請時点で、36協定を締結していること。	左記「成果目標」の達成状況に応じて、左記「助成対象となる取組」の実施に要した経費の一部を助成します。 上 限 額 選 択 し た 左 記 「 <b>成果目標</b> 」に設定された、下記1から4までの助成上限額に、下記5の上限額への加算額を <b>合計した金額</b> 助 成 額 上 限 額 又 は 対 象 経 費 の 合 計 額 に 補 助 率 3 /4 (※5)を乗じた額のいずれか低い金額を助成します。 (※5) 常時使用する労働者数が30人以下かつ、支給対象の取組で6から7を実施する場合で、その所要額が30万円を超える場合は、補助率4/5。 1. <b>成果目標①の上限額</b> (※6) 事業実施前の設定時間数 事業実施後に設定する時間外労働と休日労働の合計時間数 現在有効な36協定において、時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間を超えて設定している事業主 250万円 現在有効な36協定において、時間外労働と休日労働の合計時間数を月80時間を超えて設定している事業主 200万円 時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間以下に設定 150万円 現在有効な36協定において、時間外労働と休日労働の合計時間数を月80時間以下に設定 — (※6) 成果目標①を令和6年度に選択して支給を受けた事業主の場合、さらに下の区分に、設定時間数を縮減した場合は上限額が100万円。(更なる削減を目標とした上で、設定時間数を同一区分内に維持した場合は助成上限額は一律25万円) 2. <b>成果目標②の上限額：25万円</b> 3. <b>成果目標③の上限額：25万円</b> 4. <b>成果目標④の上限額</b> 勤務間インターバルを新規導入した場合の上限額は、休憩時間数に応じて、下記の表のとおりとなります。 休憩時間数(※7)   1企業あたりの上限額 (※8) 10時間以上11時間未満   150万円 11時間以上   170万円 (※7) 事業実施計画で指定した事業場に導入する勤務間インターバルの休憩時間数のうち、最も短いものを指します。 (※8) 勤務間インターバルを適用する労働者の範囲の拡大、勤務間インターバルの時間延長の場合は、上記の表の1/2が上限額となります。 5. <b>成果目標⑤「賃金の引上げ」の上限額の加算</b> 常時使用する労働者数が30人を超える場合は、達成した成果目標の助成上限額に、下記の表の <b>上限額が加算されます</b> (※4、9、10)。 引上げ率   1~3人   4~6人   7~10人   11人~30人 3%以上引上げ   6万円   12万円   20万円   1人当たり2万円(上限60万円) 5%以上引上げ   24万円   48万円   80万円   1人当たり8万円(上限240万円) 7%以上引上げ   36万円   72万円   120万円   1人当たり12万円(上限360万円) (※9) 常時使用する労働者数が30人以下の場合は、達成した成果目標の助成上限額に、上記の表の2倍の上限額が加算されます。 (※10) 昇上げ額そのものを助成するものではありません。
<b>助成対象となる取組</b> ~いずれか1つ以上を実施~ ① 労働管理担当者に対する研修(※2) ② 労働者に対する研修(※2)、周知・啓発 ③ 外部専門家によるコンサルティング ④ 就業規則・労使協定等の作成・変更 ⑤ 人材確保に向けた取組 ⑥ 労務管理用ソフトウェア、労務管理用機器、デジタル式運行記録計の導入・更新(※3) ⑦ 労働効率の増進に資する設備・機器等の導入・更新(※3) (※2) 研修には、勤務間インターバル制度に関するもの及び業務研修も含まれます。 (※3) 長時間労働抑制要件に該当する場合は、パソコン、タブレット、スマートフォンの購入費用等が対象となります。詳しくは申請マニュアルをご確認ください。	<b>成果目標</b> 以下の「成果目標」から1つ以上を選択の上、目標達成を目指す「助成対象となる取組」を実施してください(※4)。 ① 月60時間を超える36協定の時間外・休日労働時間数の縮減 ② 年次有給休暇の計画付与付与制度を新たに導入 ③ 時間単位の年次有給休暇制度と、交付要綱で規定する特別休暇を1つ以上新規導入 ④ 10時間以上の勤務間インターバルの導入 (※4) 上記①から④の成果目標に加えて、指定する労働者の時間当たりの賃金増を3%以上5%以上または7%以上引き上げること成果目標に加えることができます。



# 標準的運賃もご活用ください

- トラックドライバーの働き方改革の実現には、長時間労働の削減とともに賃上げを行っていくことが重要。
- 令和6年3月に運賃水準を8%引き上げるとともに、荷役の対価等を加算した新たな標準的運賃が示された。賃上げの原資となる適正な運賃収受に向けて、荷主の方との交渉にご活用ください。

**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、荷役・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、自社の設備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上がり、労働環境の改善につながります**
- ▶ **法令に則った事業者の安定化を実現できます**

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

お問い合わせ

長時間の荷待ちが発生している、荷主が交渉に応じず運賃・料金交渉が不当に据置かれるなど、荷主との取引に関するお悩みは、国土交通省のトラック・物流Gメンにお寄せください。

厚生労働省もトラック・物流Gメンに協力しています。

トラック・物流Gメン相談窓口  
(国土交通省)

悪質な荷主等に関する通報窓口  
(国土交通省)



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

# 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について

- 「自動車運転者の長時間労働の改善に向けたポータルサイト」に新たなコンテンツ「物流情報局」を設け、トラックドライバーの長時間労働の是正や賃上げに向けて、物流改正法や標準的運賃なども含めた物流に関する最新情報を発信している。

(ポータルサイト)



荷主の皆さま、トラック運送事業者の皆さまへ

**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をリニューアルしました!**

「物流情報局」OPEN

2024年4月に「物流業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」が成立するなど、トラックドライバーの荷待ち・荷役時間の削減に向けた対策が本格化しています。

こうした状況を踏まえ、「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」内に「物流情報局」を開設しました。

トラックトップページ

物流情報局

「物流情報局」では、荷主の方、トラック運送事業者の方が協力して荷待ち・荷役時間の削減に取り組めるよう、最新の情報を発信していきます!!

物流情報局では、このような情報を発信しています。



- **荷待ち・荷役時間削減等に向けた対応**
  - 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
  - 標準的運賃
  - トラックGメン など
- **今後施行される法令のポイント**
  - 改正物流法、関係省令 など
- **トラック運送事業者の皆さま向けのご相談先**
  - 働き方改革推進支援センター など

今後も最新情報に更新していきます! ぜひご覧ください!

## 自動車運転者の時間外労働の上限規制 (2024年4月適用開始)

法律による上限	特別条項 (例外)	年960時間	時間外労働
法律による上限	限度時間 (原則)	✓ 日45時間 ✓ 年360時間	
法定労働時間		✓ 1週40時間 ✓ 1日8時間	1年間 (12か月)

## 改正された改善基準告示の主な内容 (2024年4月適用開始)

トラック運転者について	2024年3月31日まで	2024年4月1日以降
1年の拘束時間	3,516時間以内	原 則: <b>3,300時間以内</b> 例外 (※1): <b>3,400時間以内</b>
1か月の拘束時間	293時間以内 労働協定により、年6か月まで320時間まで延長可	原 則: <b>284時間以内</b> 例外 (※1): <b>310時間以内</b> (年6か月まで)
1日の休息期間	継続8時間以上	原則: <b>継続11時間与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない</b> 例外: 休息を伴う長距離貨物運送の場合 (※2)、継続8時間以上 (※2) (回まで) 休息期間のいすれかが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

※1 労務協定により短縮可 (①を満たす必要あり)  
① 24時間以内は短縮不可  
② 1か月の拘束時間、休日労働時間合計が100時間未満となるよう努める。  
※2 1週間: 約10日運行が1ヶ月を超過する貨物自動車運送 (一泊運行の運行時間75%未満) (労働協定) での一泊運行による休息期間/1泊時間以外の期間におけるものである場合

改善基準告示について、詳しくはこちらをご覧ください。

改善基準告示についても、解説テキストと解説動画を掲載。

## トラック運転者

令和6年4月 改正改善基準告示版

労働時間等の改善のための基準学習テキスト

## 解説動画

この学習テキストの動画は、令和5年度に作成していますが、令和6年4月から適用される見直し後の改善基準告示を参照して作成しています。

トラック運転者

令和6年4月 改正改善基準告示版

労働時間等の改善のための基準学習テキスト

(解説動画)



# 累進歩合制度の廃止にご協力をお願いします

- 累進歩合制度については、自動車運転者の長時間労働やスピード違反を極端に誘発するおそれがあり、交通事故の発生も懸念されることから、廃止する必要があります。

## 累進歩合制度とは

以下のような賃金制度は廃止してください。

### 累進歩合給

営業収入等に応じて歩合給の額が非連続的に増減する制度

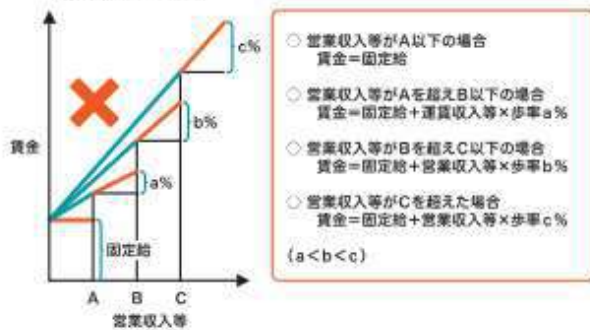
### トップ賞

営業収入等の最も高い者又はごく一部の労働者しか達成し得ない高い営業収入等を達成した者のみに支給する制度

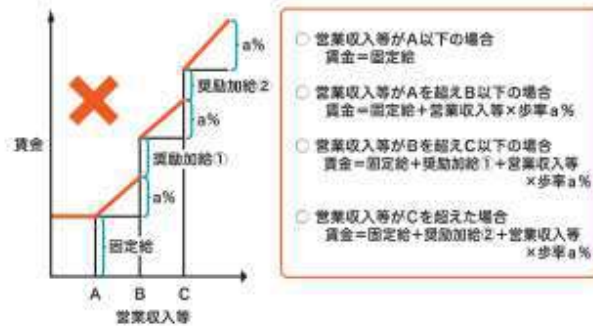
### 奨励加給

営業収入等を数段階に区分し、その営業収入の区分の額に達するごとに一定額の加算を行う制度※

(図)累進歩合給



(図)トップ賞、奨励加給



※ 営業収入の区分の額に達するごとに歩率が変動し、歩合給は各区分間の運賃収入等にその対応する比率を乗じた金額を合計する制度（いわゆる積算歩合正制）は禁止されていない。

ご清聴ありがとうございました。



「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！



以下のQ & Aは、厚生労働省HPに掲載しているものから質問のみを抜粋したものです。  
全体版は、下記アドレス又はQRコードからダウンロードいただくことが可能です。

【アドレス】

[https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou\\_roudou/roudoukijun/gyosyu/roudoujouken05/index.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/gyosyu/roudoujouken05/index.html)

【QRコード】



# 改善基準告示（令和6年4月1日適用） に関するQ & A

（令和7年3月11日追補）

令和5年3月

厚生労働省労働基準局監督課

## ＜目 次＞

(注) 本文中の法令等の略称は、以下によっています。

法 …労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）

則 …労働基準法施行規則（昭和 22 年厚生省令第 23 号）

指針…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（平成 30 年厚  
生労働省告示第 323 号）

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（平成元  
年労働省告示第 7 号）

新告示…「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」（令和 4 年厚生労働省告示第 367 号。以下「改正告  
示」という。）による改正後の改善基準告示

旧告示…改正告示による改正前の改善基準告示

施行通達…令和 4 年 12 月 23 日付け基発 1223 第 3 号

### 1 目的等（第 1 条関係）

番号	質問内容	頁
1-1	例えば、出勤予定の自動車運転者 A が欠勤し、運行管理者 B が代わりに運転をする場合、運行管理者 B に改善基準告示は適用されますか。	14
1-2	当社では、毎年、1 月 1 日～12 月 31 日を有効期間として拘束時間等延長の労使協定を締結し、実拘束時間についても同じ期間で計算していますが、 ① 今回の改善基準告示の改正を踏まえ、令和 6 年 4 月 1 日開始の協定を締結し直さなければならないのでしょうか。 ② また、実拘束時間はどの時点から、新告示が適用されるのでしょうか。1 年間の拘束時間は按分して計算するのでしょうか。	14
1-3	改善基準告示で定められた期間について、「1 年」、「1 か月」、「1 週間」など、それぞれ起算日を定めて計算した時間が改善基準告示で定めた時間を超えていなければ違反とならないのでしょうか。それとも、どこで区切っても、その時間を超えない必要があるのでしょうか。また、36 協定の起算日と合わせる必要はありますか。	15
1-4	点呼、会議等、運転以外の労働時間や休憩時間は、改善基準告示に	15

	おける拘束時間に該当しますか。	
1-5	サービスエリア等で車中泊する時間は、改善基準告示における休息期間に該当しますか。	15
1-6	自動運行装置を備えた自動車で自動運転を行う場合は、改善基準告示の「運転時間」に該当するのでしょうか。	17

## 2 タクシー運転者の拘束時間等（第2条関係）

番号	質問内容	頁
2-1	1日の拘束時間が15時間の場合、休息期間について9時間を超えて与えることは可能ですか。1日の始業時刻から起算して24時間以内に休息期間の終点が到来する必要があるのでしょうか。	18
2-2	施行通達記第2の2(2)イにおいて、日勤勤務と隔日勤務を併用する場合には、制度的に一定期間ごとに交替させるとありますが、こういった要件を満たす必要があるのでしょうか。	18
2-3	例えば、7時に出勤し、28時に退勤する勤務は隔日勤務となりますか。	19
2-3-2	<p>当社のタクシー運転者について隔日勤務を採用していますが、勤務シフトの都合上、例えば、午前1時に出勤し、午後10時に退勤する等、当該シフトの一部について、始業及び終業の時刻が同一の日となる場合があります。</p> <p>隔日勤務は、始業及び終業の時刻が同一の日に属さない業務をいい、2労働日の勤務を一勤務にまとめて行うものであるとされていますが、このような場合については、隔日勤務者の規定は適用されず、日勤勤務者の規定を適用しなければならないのでしょうか</p>	19
2-4	<p>例えばタクシー運転者Aが次のような運行をした場合、どのように計算すれば良いのでしょうか。</p> <p>1勤務目：隔日勤務（22時間）</p> <p>2勤務目：隔日勤務（22時間）</p> <p>～休日～</p> <p>3勤務目：隔日勤務（22時間）</p>	19
2-5	夜間4時間以上の仮眠や休憩が確保される実態にあるが、タクシー運転者の都合で取得できなかった場合、車庫待ち等の自動車運転者に該当するのでしょうか。	21
2-6	車庫待ち等には、駅前ロータリー、病院、路上等で客待ちを行う場	21

	合も対象となるのでしょうか。	
2-7	市内の人口が30万人以上であれば、市内に一部過疎地域があったとしても車庫待ち等の特例は利用できないのでしょうか。	21
2-8	「予期し得ない事象への対応時間」について、具体的にどういった時間が該当するか教えてください。	22
2-9	例えば、タクシー運転者Aが運転する車両が予期せず故障し、代わりにタクシー運転者Bが急きょ、別の車両で事故現場に駆けつけ、運行する場合、タクシー運転者Bの運転時間を予期し得ない事象への対応時間として除くことはできますか。	23
2-10	① 予期し得ない事象について、「運転中に」という限定がありますが、運転直前に車両の点検をしている最中に予期し得ない事象が発生した場合、対象とならないのでしょうか。 ② 異常気象についても、運転中に警報に遭遇しない限り同様の取扱いとなるのでしょうか。	24
2-11	例えば、予期し得ない事象に遭遇したのが1か月の最終勤務日で、そのときに初めて改善基準告示に違反した場合、1か月の拘束時間についてはどのような計算の取扱いになるのでしょうか。	24
2-12	予期し得ない事象について、客観的な記録とは具体的にどのようなものなのでしょうか。また、時間の特定が困難で客観的な記録がない場合等の取扱いについて教えてください。	24
2-13	自動車運転の業務に関する休日の考え方は、休息期間に24時間を加算して得た連続した時間とされていますが、休日を連続で2日与える場合には、33時間空ければよいのでしょうか。 1日目：休息期間9時間 2日目：法定休日24時間 3日目：所定休日	25
2-14	自動車運転者の休日の取扱いについて、法定休日とそれ以外の休日では区別はあるのでしょうか。	26

### 3 トラック運転者の拘束時間等（第4条関係）

番号	質問内容	頁
3-1	労使協定を締結しない場合、1か月の拘束時間を284時間以内としても、1年3,300時間を超えることは認められないのでしょうか。	26
3-1	トラック運転者の1か月及び1年の拘束時間の延長について、毎	27

ー 2	年4月1日から翌年3月31日までを有効期間とする労使協定を締結する場合、当該労使協定において、1月、2月、3月の1か月の拘束時間について、3か月連続して284時間を超えて310時間まで延長した後、翌年度となる4月以降の労使協定を締結して、4月についても1か月284時間を超えて拘束時間を延長することは認められるのでしょうか。	
3ー2	1日の拘束時間が15時間の場合、休息期間について9時間を超えて与えることは可能ですか。1日の始業時刻から起算して24時間以内に休息期間の終点が到来する必要があるのでしょうか。	27
3ー3	施行通達記第2の4(2)に「1週間における拘束時間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」とありますが、 ① 1週間は任意に定めても良いのでしょうか。 ② 「一の運行」とは、往復を指すのでしょうか。また、例えば、トラック運転者がA社東京営業所を出庫して、A社神奈川営業所に帰庫する場合、「一の運行」と認められるのでしょうか。 ③ また、「住所地」とは自宅以外の場所は認められないのでしょうか。(例：実家など)	28
3ー4	「一の運行」について定められていますが、走行距離についても制限があるのでしょうか。	29
3ー5	① 例えば、千葉県在住のトラック運転者Aが次のような運行をすることは認められるのでしょうか。 (1週目) 月曜：(出庫)千葉県 → 静岡県【1泊目】(230km) 13時間拘束 火曜：静岡県 → 大阪府【2泊目】(330km) 16時間拘束 水曜：大阪府 → (帰庫)千葉県(540km) 13時間拘束 木曜：休日 金曜：(出庫)千葉県 → 静岡県 → (帰庫)千葉県【日帰り】(460km) 16時間拘束 土曜：休日 日曜：休日  (2週目) 月曜：(出庫)千葉県 → 静岡県【1泊目】(230km) 13時間拘束 火曜：静岡県 → (帰庫)千葉県(230km) 13時間拘束 水曜：(出庫)千葉県 → 静岡県【1泊目】(230km) 13時間拘束 木曜：静岡県 → 大阪府【2泊目】(330km) 16時間拘束	29

	<p>金曜：大阪府 → （帰庫）千葉県（540km）13時間拘束 土曜：休日 日曜：（出庫）千葉県 → 静岡県 →（帰庫）千葉県【日帰り】（460km） 16時間拘束</p> <p>② 例えば、①1週目の金曜日について、次のように運行が急きょ変更となった場合、例外的な取扱いは認められるのでしょうか。 金曜：（出庫）千葉県→神奈川県→（帰庫）千葉県【日帰り】（130km） 5時間拘束</p>	
3-5-2	<p>宿泊を伴う長距離貨物運送について、新告示第4条第1項第5号において、「ただし、（同項）第3号ただし書に該当する場合、当該1週間について2回に限り、休息期間を継続8時間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。」と規定されていますが、例えば、往路の拘束時間を16時間まで延長し、宿泊時の休息期間を継続9時間以上としている場合には、当該一の運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与えないこととしてもよいのでしょうか。</p>	30
3-6	<p>2日平均の運転時間の起算点は、次のいずれから計算すればよいのでしょうか。</p> <p>① 特定日の始業時刻の24時間前から48時間 ② 特定日の前日の始業時刻から48時間</p>	31
3-7	<p>連続運転時間について、4時間以内に「運転の中断」が30分を経過した時点で、時間の計算がリセットされ、新たな連続運転時間が開始されるということでしょうか。</p>	31
3-8	<p>連続運転時間には、次の場合も、カウントするのでしょうか。</p> <p>① 渋滞中にアイドリングストップでエンジンが停止した場合 ② サービスエリアなどの駐車場の順番待ちのため、走行、停車を繰り返す、少しずつ前に進む場合</p>	31
3-9	<p>「運転の中断」は、「原則として休憩」とありますが、</p> <p>① 休憩以外の中断（荷積み・荷卸し、荷待ち等）は認められないのでしょうか。 ② 休憩は、法第34条、就業規則において定める休憩とは別に与える必要があるのでしょうか。 ③ 「原則として休憩」とは、一の連続運転時間につき、休憩が全くとれていなくても、1か月当たり全体で見ると休憩がおおむね与えられている場合には違反とはならないのでしょうか。</p>	32

3-10	<p>「運転の中断」は、「1回おおむね連続10分以上、合計30分以上」とし、「10分未満の中断は3回以上連続しない」とありますが、</p> <p>① 例えば、「運転の中断」が、9分、9分、15分で合計30分といった中断も認められるのでしょうか。</p> <p>② 例えば、5分は「おおむね連続10分以上」となるのでしょうか。</p> <p>③ 例えば、道路の渋滞などにより、「運転の中断」が、9分、9分、9分となった場合、どの時点が「運転の中断」と認められないのでしょうか。</p>	33
3-11	<p>連続運転時間について、「サービスエリア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」とありますが、</p> <p>① 30分延長をする場合の記録の方法について教えてください。</p> <p>② 「やむを得ず」とは何を指すのでしょうか。年末年始などの特定の時期や、大雨等の特定の事象にかかわらず、サービスエリア等に駐停車できない場合には30分延長できるということでしょうか。</p> <p>③ 1日何回まで延長できるのでしょうか。</p> <p>④ サービスエリア、パーキングエリア等は、高速道路にあるものに限られますか。</p>	34
3-12	<p>宅配等小口集配業務に従事する自動車運転者については、連続運転時間の規制を受けないのでしょうか。</p>	35
3-13	<p>トラック運転者等の休息期間は、当該トラック運転者等の住所地における休息期間がそれ以外の場所の休息期間より長くなるよう努めるものとありますが、どういう意味でしょうか。</p>	35
3-14	<p>「予期し得ない事象への対応時間」について、具体的にどういった時間が該当するか教えてください。</p>	35
3-15	<p>例えば、トラック運転者Aが運転する車両が予期せず故障し、代わりにトラック運転者Bが急きょ、別の車両で事故現場に駆けつけ、運行する場合、トラック運転者Bの運転時間を予期し得ない事象への対応時間として除くことはできますか。</p>	37
3-16	<p>① 予期し得ない事象について、「運転中に」という限定がありますが、運転直前に車両の点検をしている最中に予期し得ない事象が発生した場合、対象とならないのでしょうか。</p> <p>② 異常気象についても、運転中に警報に遭遇しない限り同様の取扱いとなるのでしょうか。</p>	37
3-17	<p>例えば、予期し得ない事象に遭遇したのが1か月の最終勤務日で、そのときに初めて改善基準告示に違反した場合、1か月の拘束時間についてはどのような計算の取扱いになるのでしょうか。</p>	38

3-18	予期し得ない事象について、客観的な記録とは具体的にどのようなものでしょうか。また、時間の特定が困難で客観的な記録がない場合等の取扱いについて教えてください。	38
3-19	分割休息特例について、「業務の必要上やむを得ない場合」とは具体的にどのような場合を指すのでしょうか。	39
3-20	分割休息特例について、例えば、2分割の場合に3時間+7時間、3分割の場合に3時間+4時間+5時間といった分割は認められますか。また4分割以上の休息が認められる場合はありますか。	39
3-20 -2	分割休息特例について、休息期間の合計時間数は、始業時刻から起算して24時間以内に与える必要がありますか。	40
3-21	分割休息特例について、「一定期間（1か月程度）における全勤務回数の2分の1を限度」とありますが、 ① 例えば、1/1を起算日とした場合、1/1～12/31までの間、3/1～3/31の1か月しか利用できないということでしょうか。 ② 例えば、3/1～3/31までの所定勤務回数における2分の1を限度に計算すればよいのでしょうか。それとも実勤務回数における2分の1を限度に計算すればよいのでしょうか。 ③ 1日に2回の勤務がある場合、どのように計算すればよいのでしょうか。	40
3-22	2人乗務特例について、 ① 運転者が運転している間、もう一人が座席や車両内ベッドで仮眠することは認められるのでしょうか。 ② その場合、仮眠している時間は休息期間として認められるのでしょうか。	41
3-23	2人乗務特例について、勤務終了後、「継続11時間以上の休息期間を与える」とありますが、一の運行の途中ではなく、帰庫後に継続11時間以上の休息期間を与えれば良いのでしょうか。	41
3-24	2人乗務特例の仮眠8時間について、分割して与えることはできますか。	42
3-25	フェリー特例について、「乗船中の時間は原則として休息期間」とありますが、例えば、乗船中に運転日報を記載する時間、車両を船内駐車場に停車する時間は休息期間となりますか。また、例えば1時間の乗船であっても休息期間となりますか。	42
3-26	フェリー特例について、リセットされるタイミング、すなわち次の勤務を開始する始点を教えてください。 また、下船後の休息期間が始業時刻から起算して24時間を超えても違反にはならないのでしょうか。	42

3-27	自動車運転の業務に関する休日の考え方は、休息期間に24時間を加算して得た連続した時間とされていますが、休日を連続で2日与える場合には、33時間空ければよいのでしょうか。 1日目：休息期間9時間 2日目：法定休日24時間 3日目：所定休日	43
3-28	自動車運転者の休日の取扱いについて、法定休日とそれ以外の休日で区別はあるのでしょうか。	43

#### 4 バス運転者の拘束時間等（第5条関係）

番号	質問内容	頁
4-1	労使協定を締結しない場合、1か月の拘束時間を281時間以内としても、1年3,300時間を超えることは認められないのでしょうか。	45
4-1-2	バス運転者の1か月及び1年の拘束時間の延長について、毎年4月1日から翌年3月31日までを有効期間とする労使協定を締結する場合、当該労使協定において、12月から3月までの1か月の拘束時間について、4か月連続して281時間を超えて294時間まで延長した後、翌年度となる4月以降の労使協定を締結して、4月についても1か月281時間を超えて拘束時間を延長することは認められるのでしょうか。	45
4-2	施行通達記第2の5(1)に「1か月及び1年」、「4週平均1週及び52週」のいずれかの拘束時間の基準を選択することができるとありますが、選択する場合、変更する場合の留意点を教えてください。また、事業場単位ではなく、労働者単位で選択すること、管理期間と協定の期間を変えることは可能でしょうか。	46
4-3	「一時的な需要に応じて追加的に自動車の運行を行う営業所において運転の業務に従事する者」とは、どのような運転者ですか。また、その内容について具体的に労使協定に明記する必要がありますか。	46
4-4	高速バス・貸切バスの高速道路等の実車運行区間の連続運転時間は、「おおむね2時間」までとするよう努めるとありますが、例えば、高速道路を1時間40分走行し、高速道路を降りた後に一般道を2時間20分走行した場合、連続運転時間は合計4時間となりますが、認められるのでしょうか。	46
4-5	1日の拘束時間が15時間の場合、休息期間について9時間を超え	47

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。

# 目次

はじめに	2
<b>1</b> 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
<b>2</b> 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
<b>3</b> 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
<b>4</b> 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
<b>5</b> 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
<b>6</b> 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
<b>7</b> 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
<b>8</b> 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](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以上を超えており、かつ当該業務に従事する時間が年間総労働時間の半分以上を超えてい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<sup>（※1）</sup>及び貨物自動車運送事業法<sup>（※2）</sup>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<sup>（※3）</sup>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）

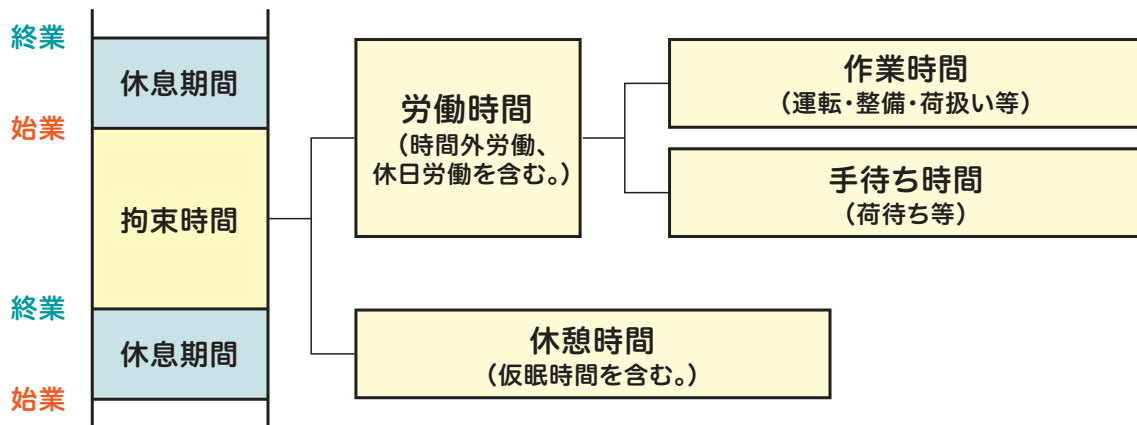
## 1 拘束時間と休息期間の定義

### ● 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。

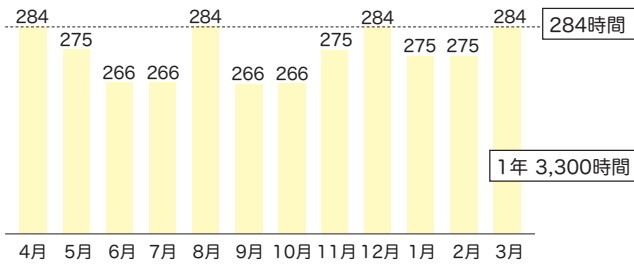
ただし、就業規則、勤務割表等において特定日を起算日と定めている場合は、当該特定日から起算した1か月でも差し支えありません。

## 〈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。

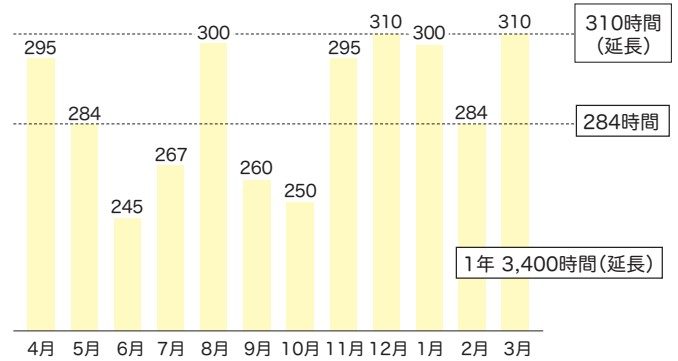
過労死等や過労運転を防止する観点から、トラック運転者の睡眠時間が十分確保されるよう運行計画を作成しましょう。

(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



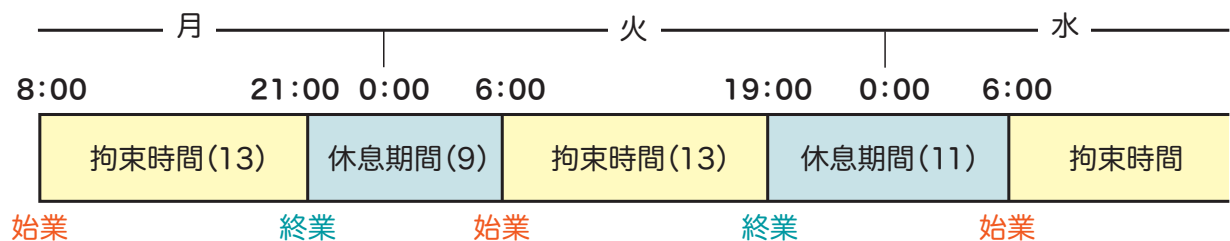
・労使協定により拘束時間を延長する場合であっても、1か月の拘束時間を全て上限値(284時間×6か月かつ310時間×6か月)とすると1年の総拘束時間が3,400時間を超えるため、改善基準告示違反になります。  
 ・1か月の拘束時間が284時間を超える月が4か月以上連続する場合も、改善基準告示違反になります。

## 〈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)

#### ① 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到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】



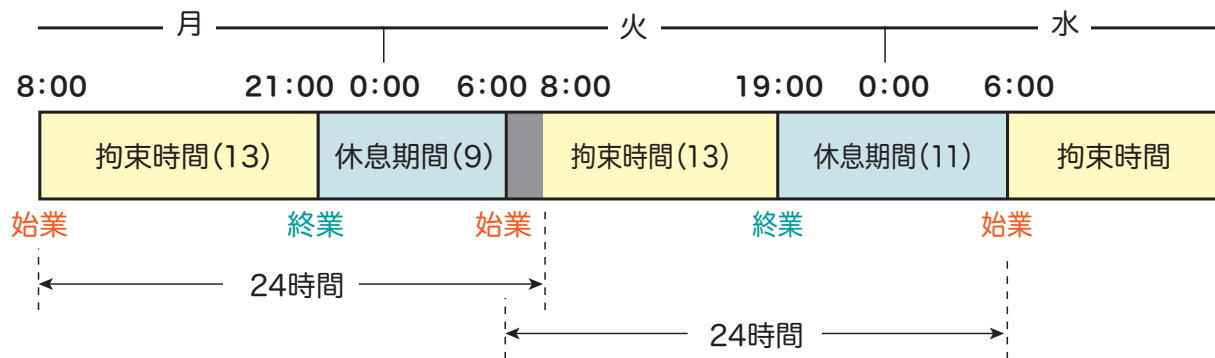
・ 1日の拘束時間が14時間を超える回数は、月曜日の15時間の1回のみで、1週について2回までの目安を満たしています。

## 〈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となります。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。

## ② 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。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。

## 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。

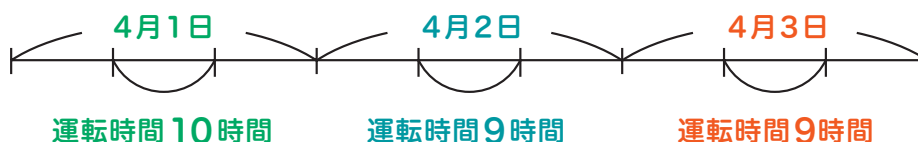
- ① 特定日の運転時間(A時間)と特定日の前日の運転時間(B時間)との平均
- ② 特定日の運転時間(A時間)と特定日の翌日の運転時間(C時間)との平均

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

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

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)



$$\frac{10時間(4月1日) + 9時間(4月2日)}{2} = 9.5時間 \quad \text{と} \quad \frac{9時間(4月2日) + 9時間(4月3日)}{2} = 9時間$$

前半は9時間を超えていますが、

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

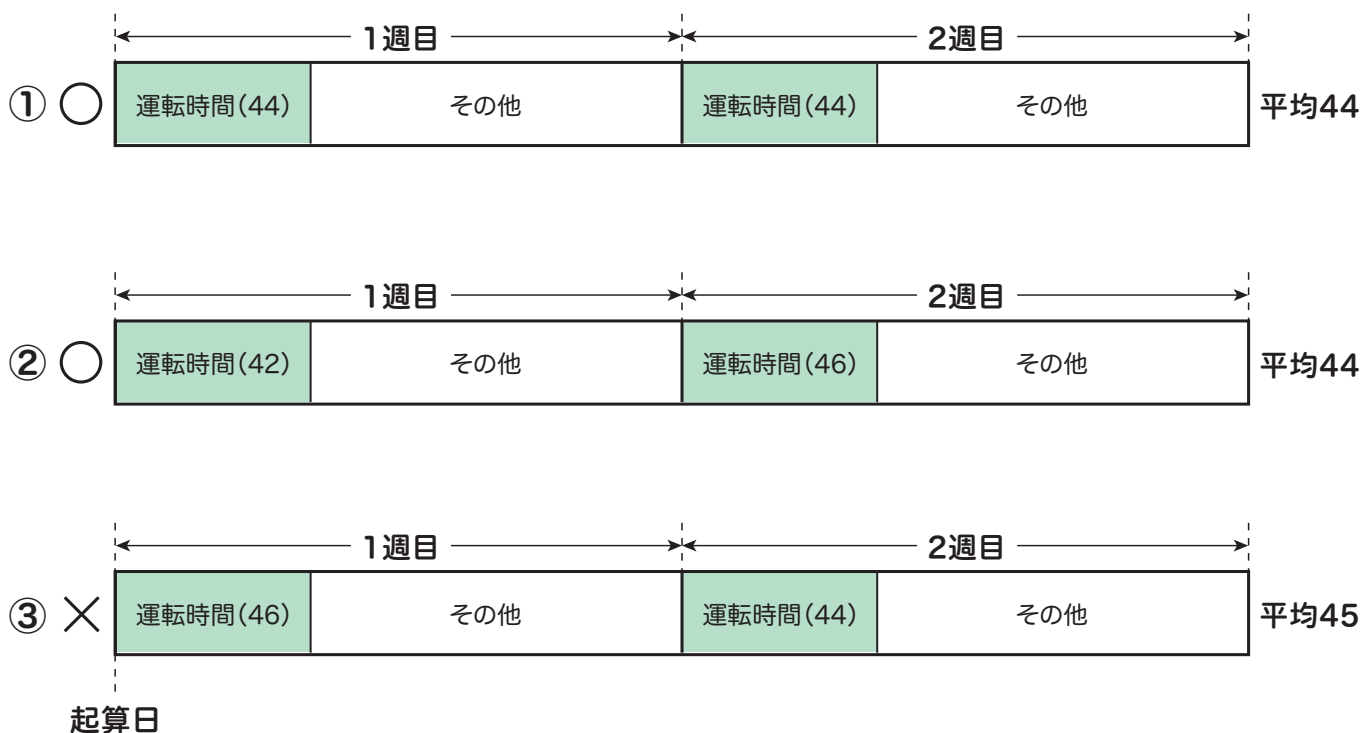
(改善基準告示第4条第1項第6号)

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。

## 【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。



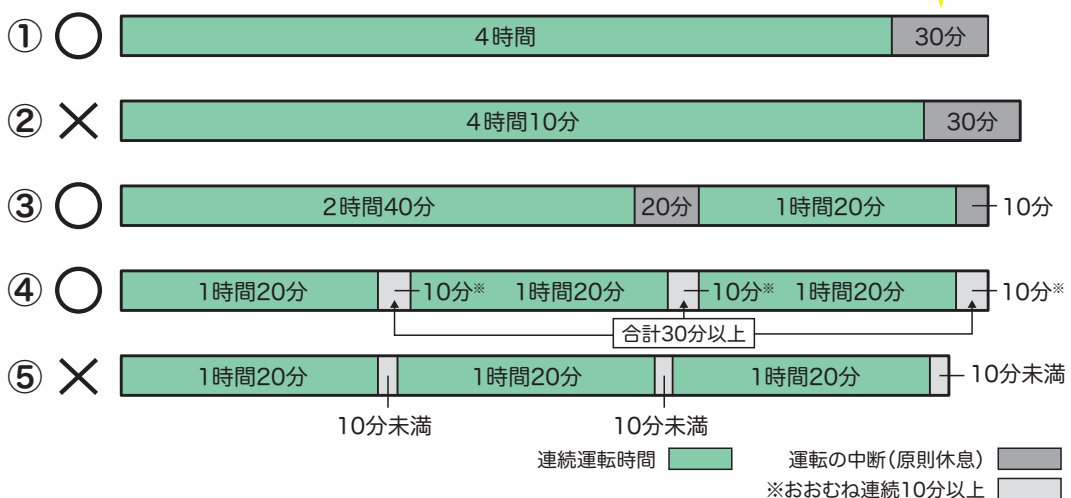
- ・ 「おおむね連続10分以上」とは？  
運転の中断は原則10分以上とする趣旨であり、例えば10分未満の運転の中断が3回以上連続する等の場合は、「おおむね連続10分以上」に該当しません。
- ・ 「サービスエリア又はパーキングエリア等」には、コンビニエンスストア、ガスタンク及び道の駅も含まれます。

## 〈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

連続運転時間のカウントは、運転の中断が合計30分に達したところでリセットされます。



- ・ 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。

- ・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

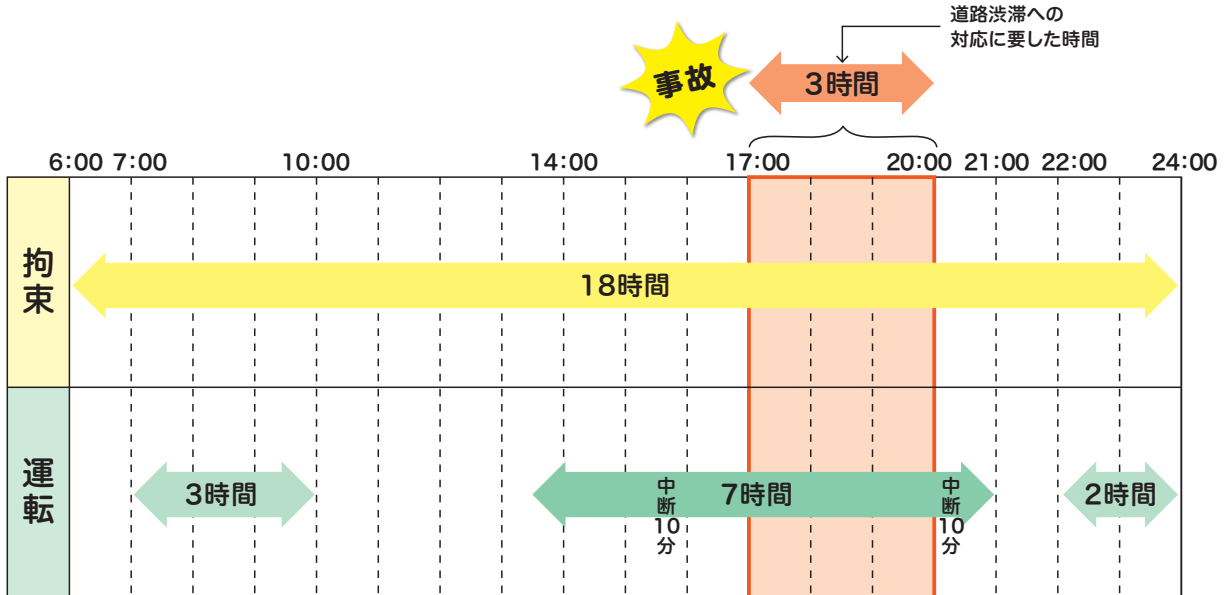
ウ 公益財団法人日本道路交通情報センター等のホームページに掲載された道路交通情報の写し(渋滞の日時・原因を特定できるもの)

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。)			

## 1 分割休息

(改善基準告示第4条第4項第1号)

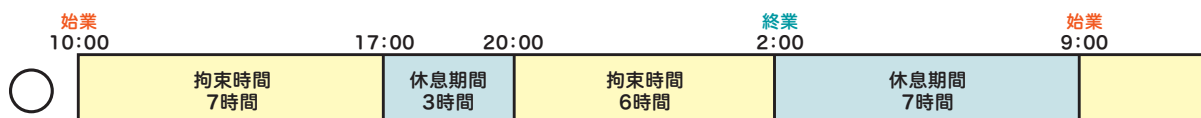
業務の必要上、勤務終了後、継続9時間以上(宿泊を伴う長距離貨物運送の場合は継続8時間以上)の休息期間を与えることが困難な場合、次に掲げる要件を満たすものに限り、当分の間、一定期間(1か月程度を限度とする。)における全勤務回数<sup>2</sup>の2分の1を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができます。

- ・ 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。

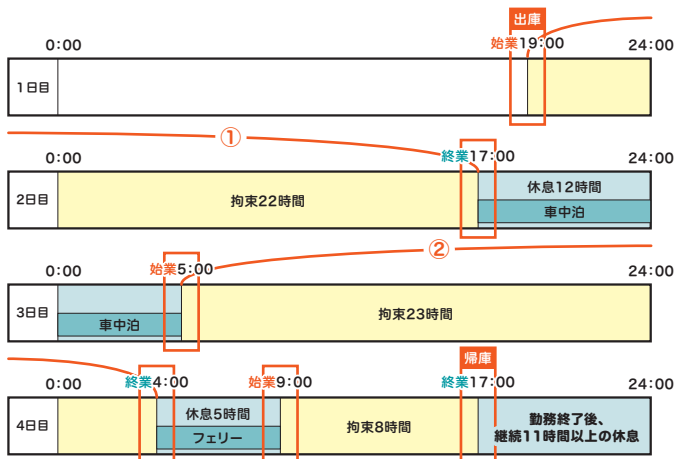
車両内ベッドについては、安全な乗車を確保できるようにする必要があるところ、例えば、運転席の上部に車両内ベッドが設けられている場合、2人乗務において使用することは当然に認められません。

(図)【原則】拘束時間を20時間まで延長する場合



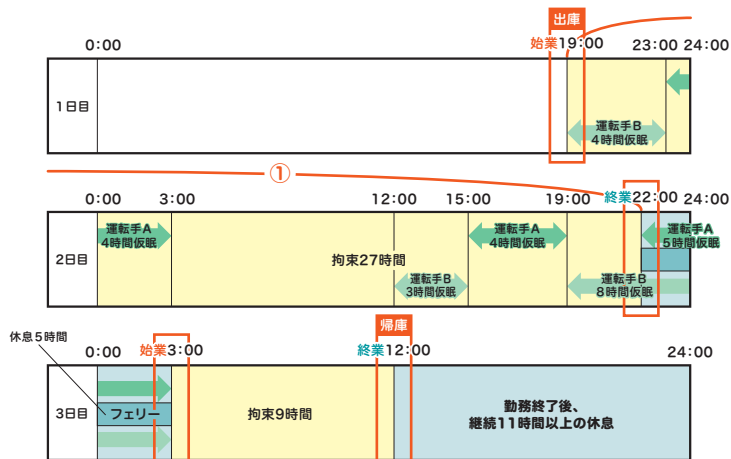
・拘束時間を始業の13:00から終業の9:00までの20時間に延長し、休息期間を終業の9:00から翌始業の13:00までの4時間に短縮しています。

(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

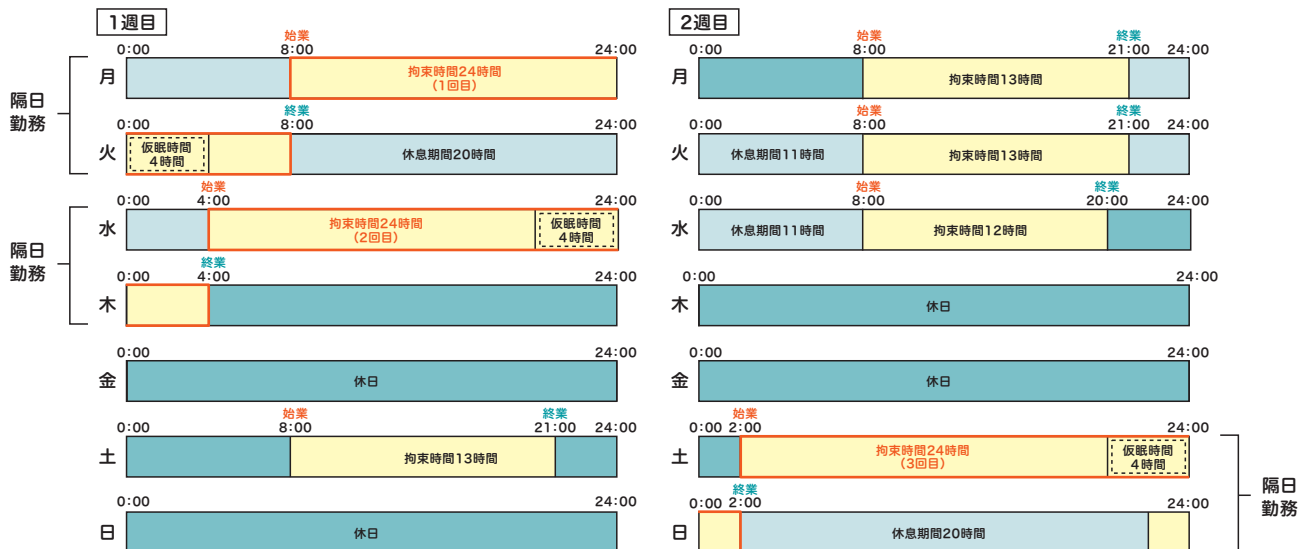
隔日勤務特例の適用は、業務の必要上やむを得ない場合に限られます。日勤勤務と隔日勤務を併用して頻繁に勤務態様を変えることは、労働者の生理的機能への影響に鑑み認められません。

(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)

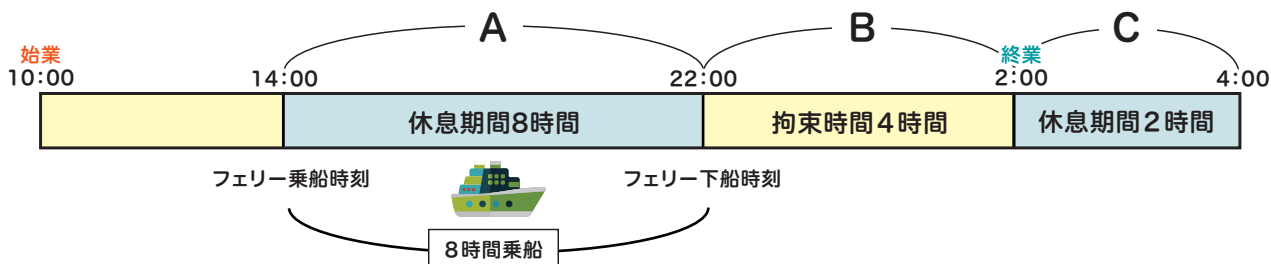
- ・トラック運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合、フェリーに乗船している時間は、原則として、**休息期間として取り扱います。**
- ・その場合、休息期間とされた時間を与えるべき休息期間の時間から減ずることができます。ただし、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、**フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはなりません。**
- ・なお、フェリーの乗船時間が8時間<sup>(※)</sup>を超える場合には、**原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始されます。**

※ 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

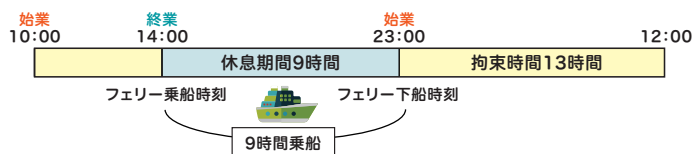
フェリーに乗船している時間であっても、労働時間が発生した場合は、拘束時間として取り扱う必要があることに留意しましょう。

(図)減算後の休息期間の計算方法



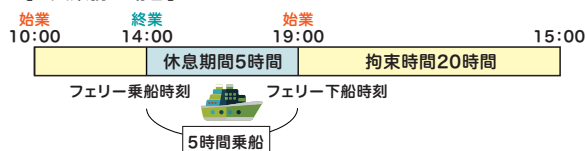
- ・フェリーに乗船している時間(A)＝8時間は、休息期間として取り扱います。
- ・与えるべき休息期間＝9時間<sup>(※)</sup>から(A)を減ずることができるので、減算後の休息期間(C)は、9－8＝1時間以上必要です。上図においては2時間の休息期間を与えています。
- ※ 宿泊を伴う長距離貨物運送において休息期間の例外を適用する場合は8時間
- ・また、(C)は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間(B)＝4時間の2分の1である2時間を下回ってはなりません。上図においては2時間の休息期間を与えているので、基準を満たしています。

(図)次の勤務の開始時点の考え方



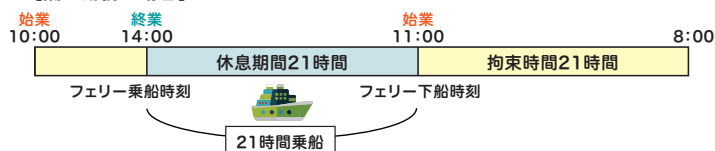
- ・フェリーの乗船時間が8時間を超えて9時間であるので、フェリー下船時刻の23:00から次の勤務が開始されます。

【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。

## 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害対策基本法</li> <li>・大規模地震対策特別措置法</li> <li>・原子力災害対策特別措置法</li> <li>・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</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
3	消防法等に基づく危険物の運搬の業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>

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

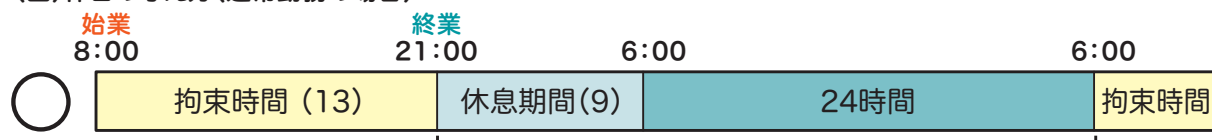
休日は、休息期間に24時間を加算して得た、連続した時間とします。ただし、いかなる場合であっても、その時間が30時間を下回ってはなりません。

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。

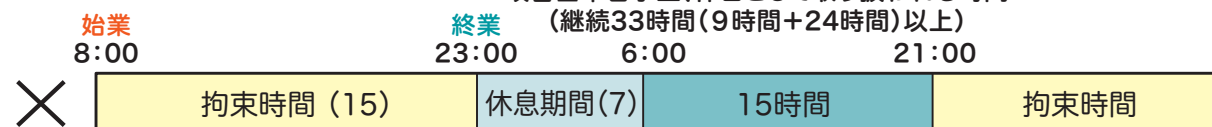
### 〈ポイント〉休日の考え方

休日は、休息期間+24時間です。

(○) 休日の与え方(通常勤務の場合)



改善基準告示上、休日として取り扱われる時間  
(継続33時間(9時間+24時間)以上)



- ・ 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、発着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」<sup>(※)</sup>に、長時間の荷待ちに関する情報をお寄せください。

荷主・元請運送事業者の皆さまへ

# STOP! 長時間の荷待ち

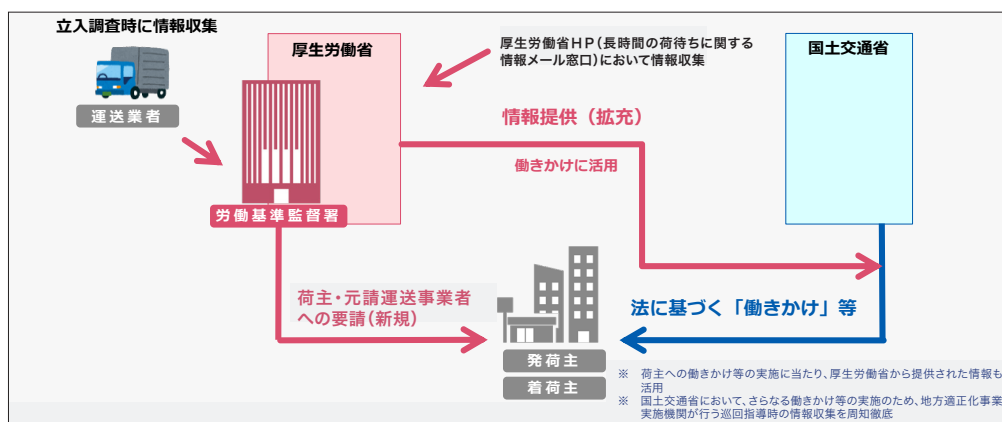
物流は重要な社会インフラであり、国民生活や経済活動に欠けてはならないものです。

トラックドライバーの拘束時間の内訳

項目	時間
1時間以内	1.2%
1時間以上2時間以内	1.3%
2時間以上3時間以内	1.0%
3時間以上4時間以内	1.0%
4時間以上5時間以内	1.0%
5時間以上6時間以内	1.0%
6時間以上7時間以内	1.0%
7時間以上8時間以内	1.0%
8時間以上9時間以内	1.0%
9時間以上10時間以内	1.0%
10時間以上	1.0%

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、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します。

厚生労働省 労働基準監督署、労働基準局  
国土交通省 地方運輸部、地方運輸支庁



※ 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](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/nimachi.html)



## 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。

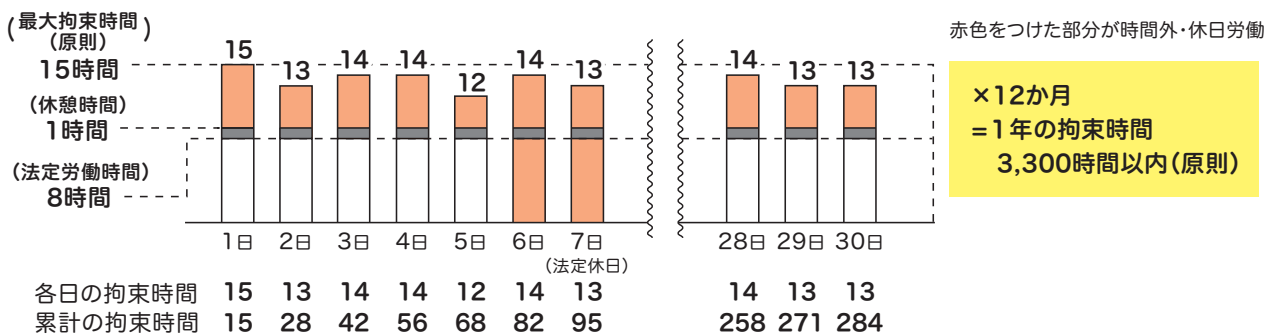
### 〈ポイント〉自動車運転の業務における時間外労働及び休日労働

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



## 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。

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<sup>(※1)</sup>とする場合

② 様式9号の3の4を作成  
(P21参照)

又は

1か月45時間・1年360時間を超える時間数<sup>(※1,2)</sup>とする場合

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](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。電子申請について詳しい情報はこちら

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。

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5)(限度時間を超える場合(特別条項))※1

時間外労働  
休日労働  
に関する協定届 (特別条項)

様式第9号の3の5 (第70条関係)

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	労働者数 (満18歳以上の者)	業務の種類	1日 (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。)		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。)				
			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 (任意)	法定労働時間を 超える時間数 (任意)	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 法定労働時間を 超える時間数 (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 (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 (任意)			
① 下記②以外の者	3人	運行管理者	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	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	20人	自動車運転者 (トラック)	6時間	6.5時間	8回	75時間	85時間	35%	750時間	870時間	35%
	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場合における手続	(具体的な内容) 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め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										
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	①、⑥、⑩										
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時間を超えないこと(自動車の運転の業務に従事する労働者は除く。)	<input checked="" type="checkbox"/> (チェックボックスに要チェック)										
協定の成立年月日	〇〇〇〇年 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氏名	経理担当事務員 山田 花子 又は 〇〇運輸労働組合										
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)	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。	<input checked="" type="checkbox"/> (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承認される投票、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。	<input checked="" type="checkbox"/> (チェックボックスに要チェック)										

協定の成立年月日 〇〇〇〇年 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氏名  
経理担当事務員  
山田 花子  
又は 〇〇運輸労働組合

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承認される投票、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)

〇〇〇〇年 3月 15日

〇 〇 労働基準監督署長殿

使用者 代表取締役  
氏名 田中 太郎

※1 様式9号の3の5は、限度時間内の時間外労働(1枚目)と限度時間を超える時間外労働(2枚目)の2枚の記載が必要で、1枚目の記載は、P21の記載例を参照ください。

※2 限度時間を超える労働者に対し、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、右欄に具体的な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残業から始まるまでの休息時間の確保(勤務間インターバル) ④代休休日-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)

〇〇運輸株式会社代表取締役〇〇〇〇(以下「甲」という。)と〇〇運輸労働組合執行委員長〇〇〇〇(〇〇運輸株式会社労働者代表〇〇〇〇)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に努める。

第2条 甲は、就業規則第〇〇条の規定に基づき、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、就業規則第〇〇条の規定に基づき、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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象労働者への医師による面接指導の実施</li> <li>・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</li> <li>・職場での時短対策会議の開催</li> </ul>

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)

〇〇運輸株式会社代表取締役〇〇〇〇と〇〇運輸労働組合執行委員長〇〇〇〇(〇〇運輸株式会社労働者代表〇〇〇〇)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、〇年4月1日から〇年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ある場合には、14日前までに協議を行い、変更を行うものとする。

〇年〇月〇日

以上

〇〇運輸労働組合執行委員長 〇〇〇〇 印  
(〇〇運輸株式会社労働者代表 〇〇〇〇 印)

〇〇運輸株式会社代表取締役 〇〇〇〇 印

# トラック運転者の改善基準告示



令和6年4月～適用

<p><b>1年、1か月の拘束時間</b></p>	<p><b>1年：3,300時間以内</b> <b>1か月：284時間以内</b></p> <p>【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</p>
<p><b>1日の拘束時間</b></p>	<p><b>13時間以内(上限15時間、14時間超は週2回までが目安)</b></p> <p>【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合<sup>(※1)</sup>、16時間まで延長可(週2回まで)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> <p>※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</p> </div>
<p><b>1日の休息期間</b></p>	<p><b>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</b></p> <p>【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合<sup>(※1)</sup>、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</p>
<p><b>運転時間</b></p>	<p><b>2日平均1日：9時間以内      2週平均1週：44時間以内</b></p>
<p><b>連続運転時間</b></p>	<p><b>4時間以内</b> 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) <b>10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない</b></p> <p>【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</p>
<p><b>予期し得ない事象</b></p>	<p>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<sup>(※2,3)</sup> 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</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> <p>※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。</p> </div>
<p><b>特例</b></p>	<p><b>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)</b> ・ 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2分の1が限度</p>
	<p><b>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)</b> 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</p> <p>【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</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> <p>※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</p> </div>
	<p><b>隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合)</b> 2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間</p> <p>【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</p>
	<p><b>フェリー</b> ・ 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</p>
<p><b>休日労働</b></p>	<p>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</p>

(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で、令和6年4月1日から適用されています。

# トラックでの荷役作業時における安全対策が強化されます。



労働安全衛生規則（以下「安衛則」といいます）が改正され「昇降設備の設置」「保護帽の着用」「テールゲートリフターの操作に係る特別教育」が義務付けられました。  
特別教育については令和6年2月から、それ以外の規定は令和5年10月から施行されます。

## 改正のあらし

### 1 昇降設備の設置及び保護帽の着用が必要な貨物自動車の範囲が拡大されます

これまで最大積載量5トン以上の貨物自動車を対象としておりましたが、新たに最大積載量2トン以上5トン未満の貨物自動車において、荷役作業時の昇降設備の設置及び保護帽の着用が義務づけられます（一部例外あり）。

### 2 テールゲートリフターを使用して荷を積み卸す作業への特別教育が義務化されます

テールゲートリフターの操作者に対し、学科教育4時間、実技教育2時間の安全衛生に係る特別の教育を行うことが必要になります。

### 3 運転位置から離れる場合の措置が一部改正されます

運転席から離れてテールゲートリフターを操作する場合において、原動機の停止義務が除外されます。なお、その他の逸走防止措置は引き続き必要です。



## 1 昇降設備、保護帽の設置義務の範囲が拡大されます

R5.10.1  
施行

### ● 昇降設備について（安衛則第151条の67関係）

荷を積み卸す作業を行うときに、昇降設備の設置義務の対象となる貨物自動車について、最大積載量が5トン以上のものに加え、2トン以上5トン未満のものが追加されます。

「昇降設備」には、踏み台等の可搬式のもののほか、貨物自動車に設置されている昇降用のステップ等が含まれます。なお、昇降用ステップは、できるだけ乗降グリップ等による三点支持等により安全に昇降できる形式のものとするようしてください。

○：現行の規則、●：新設、△：望ましい措置

	2t未満	2t以上5t未満	5t以上	備考
床面から荷の上 又は荷台までの 昇降設備の設置	△	●	○	高さ1.5mを超える箇所で行うときは、安衛則第526条第1項の規定に基づき、原則として昇降設備の設置が義務付けられています。

※荷の積み卸しを伴わない作業については、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において、昇降設備の設置や墜落・転落の危険のある作業において保護帽を着用することとされています。

### 【テールゲートリフターをステップとして使用する場合の留意事項】



テールゲートリフターを昇降設備として使用する場合は、中間位置で停止させてステップとして使用してください。



原則として、テールゲートリフターの昇降時には、労働者を搭乗させてはいけません。

※詳細についてはメーカー取扱説明書をご参照ください。

### ● 保護帽について（安衛則第151条の74関係）

荷を積み卸す作業を行うときに、労働者に保護帽を着用させる義務の対象となる貨物自動車について、最大積載量が5トン以上のものに加え、以下のものが追加されます。

- ①最大積載量が2トン以上5トン未満の貨物自動車であって、荷台の側面が構造上開放されているもの又は構造上開閉できるもの（平ボディ車、ウイング車等）。
- ②最大積載量が2トン以上5トン未満の貨物自動車であって、テールゲートリフターが設置されているもの（テールゲートリフターを使用せずに荷を積み卸す作業を行う等の場合は適用されません）。

保護帽は、型式検定に合格した「墜落時保護用」のものを使用する必要があります。

○：現行の規則、●：新設、△：望ましい措置

	2t未満	2t以上5t未満	5t以上	備考
墜落による危険を防止するための保護帽の着用	△	● (上記①②) △ (上記以外)	○	高さ2m以上の箇所で行うときは、安衛則第518条の規定に基づき、墜落による危険を防止するための措置を講じる必要があります。

※荷の積み卸しを伴わない作業については、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において、昇降設備の設置や墜落・転落の危険のある作業において保護帽を着用することとされています。

## 2

### テールゲートリフターを使用して荷を積み卸す作業への特別教育が義務化されます

R6.2.1  
施行

荷を積み卸す作業におけるテールゲートリフターの操作\*の業務を行う労働者に対し、以下の科目、時間について特別教育を実施する必要があります。

また、特別教育を行ったときは、事業者において受講者、科目等の記録を作成し、3年間保存する必要があります。

\*「テールゲートリフターの操作」には、稼働スイッチの操作のほか、キャストーストッパー等を操作すること、昇降板の展開や格納の操作を行うこと等が含まれます。

	科目	範囲	時間
学科教育	テールゲートリフターに関する知識	・テールゲートリフターの種類、構造及び取扱い方法 ・テールゲートリフターの点検及び整備の方法	1.5 時間
	テールゲートリフターによる作業に関する知識	・荷の種類及び取扱い方法 ・台車の種類、構造及び取扱い方法 ・保護具の着用 ・災害防止	2 時間
	関係法令	・労働安全衛生法令中の関係条項	0.5 時間
実技教育		・テールゲートリフターの操作の方法	2 時間

#### 【一部省略できる者】

- ① 施行の日時点において6月以上の業務従事歴を有する者は以下の時間とすることができます。  
テールゲートリフターに関する知識 ⇒ 45分以上で可    テールゲートリフターによる作業に関する知識 ⇒ 省略不可  
関係法令 ⇒ 省略不可    テールゲートリフターの操作の方法 ⇒ 1時間以上で可
- ② 「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」に基づく教育を実施した者は以下のとおり省略できます。  
テールゲートリフターに関する知識 ⇒ 省略可    テールゲートリフターによる作業に関する知識 ⇒ 省略可  
関係法令 ⇒ 省略不可    テールゲートリフターの操作の方法 ⇒ 省略不可
- ③ 陸上貨物運送事業労働災害防止協会による「ロールボックスパレット及びテールゲートリフター等による荷役作業安全講習会」を受講した者は以下のとおり省略できます。  
テールゲートリフターに関する知識 ⇒ 省略不可    テールゲートリフターによる作業に関する知識 ⇒ 省略可  
関係法令 ⇒ 省略不可    テールゲートリフターの操作の方法 ⇒ 省略不可

\*その他詳細については最寄りの労働基準監督署までお問い合わせください。

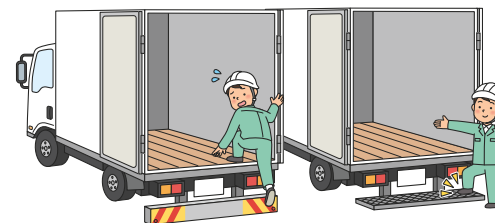
## 3

### 運転位置から離れる場合の措置が一部改正されます

R5.10.1  
施行

走行のための運転位置とテールゲートリフター等の操作位置が異なる貨物自動車を運転する場合において、テールゲートリフター等を操作し、又は操作しようとしている場合は、原動機の停止義務の適用が除外されます。なお、ブレーキを確実にかける等の貨物自動車の逸走防止措置については、引き続き義務付けられることにご留意ください。また、逸走防止の観点から、可能な範囲で原動機も停止するようにしてください。

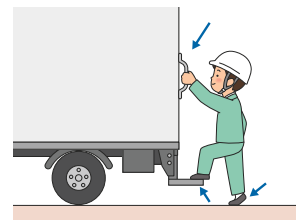
#### 昇降設備の留意事項について



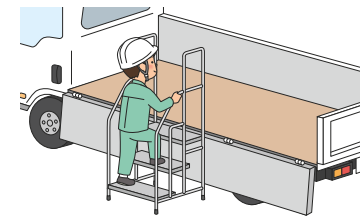
〈墜落のリスクが高い〉

〈望ましい〉

貨物自動車に設置されているステップで突出していないもの（上から見たときにステップが見えない等）は、墜落・転落するリスクが高いため、より安全な昇降設備を設置するようにしてください。



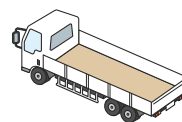
貨物自動車に設置されている昇降用のステップについては、可能な限り乗降グリップがあり、三点支持等により安全に昇降できる形式のものとしてください。



可搬式の踏み台等の例

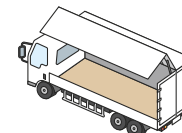
#### 新たに保護帽の着用が必要となるトラックの種類（最大積載量2トン以上5トン未満のもの）

保護帽の着用が必要となるもの

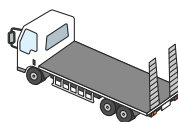


平ボディ車

（荷台の側面が構造上開閉できるものの例）



ウイング車



建機運搬車

（荷台の側面が構造上開放されているものの例）



バン

（テールゲートリフターが設置されているもの）

適用されないもの



バン

（テールゲートリフターが設置されていないもの）

\*墜落・転落の危険のある作業において保護帽を適用することが望ましい。

\*最大積載量5トン以上のトラックについては、トラックの種類にかかわらず保護帽の着用が必要です。

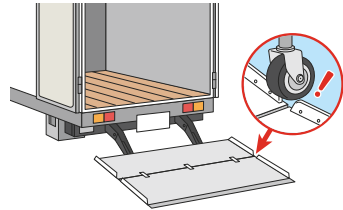
## テールゲートリフターの種類



メーカー固有の商品名にかかわらず、労働安全衛生規則においては、貨物自動車の荷台の後部に設置された動力により駆動されるリフトが規制の対象になります。

## その他、気をつけていただきたい事

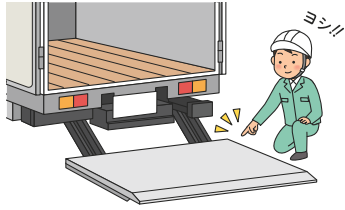
### 【床下格納式におけるサイドストッパーの隙間についての注意事項】



折り畳み部周辺のサイドストッパーに隙間が生じるので、隙間から車輪が脱輪しないよう、注意してください。

### 【テールゲートリフターの点検について】

テールゲートリフターについては、安衛則第151条の75に基づき作業開始前に点検を行ってください。



#### 【点検項目の例】

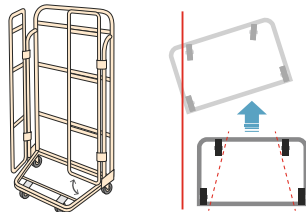
- ①正常に動作するか、異音がないか
- ②部材に亀裂、損傷、変形等がないか
- ③油圧系統に接手のゆるみや油漏れ等がないか
- ④スイッチは正常に動作するか、電気系統に異常はないか

### 【ロールボックスパレットの不具合を確認したとき】



ロールボックスパレットの不具合を確認した場合は、速やかに所有者又は荷主に報告し、対応を協議してください。

### 【U字型ロールボックスパレットについて】



短辺側をストッパーに当てると斜め配置になり、転倒や荷崩れにつながるおそれがありますので、逸走防止措置を確実に講じてください。

厚生労働省では、陸上貨物運送事業における労働災害を防止するため、以下のガイドラインを公表しております。

法令に定める事項のほか同ガイドラインに定める措置についても積極的な取組を進めていただきますようお願いいたします。

## 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

陸運業に従事する労働者の荷役作業での労働災害を防止するために、**荷役作業場所における安全の確保等**、陸運事業者、荷主、配送先、元請事業者などが取り組むべき事項を示したもの。



▲詳細はこちらをご覧ください

## 交通労働災害防止のためのガイドライン

交通労働災害の防止を図るための指針として、**安全な走行ができない可能性が高い発注の禁止等**、事業者や運転者の責務と、荷主、元請事業者等による配慮事項等を示したもの。



▲詳細はこちらをご覧ください

## ●令和6年(2024年)4月からトラック運転者の改善基準告示を改正!

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
<small>改正前(旧基準)</small> <b>3,516時間</b> <small>改正率</small> 原則: <b>3,300時間</b> 最大: <b>3,400時間</b>	<small>改正前(旧基準)</small> 原則: <b>293時間</b> 最大: <b>320時間</b> <small>改正率</small> 原則: <b>284時間</b> 最大: <b>310時間</b>	<small>改正前(旧基準)</small> 連続 <b>8時間</b> <small>改正率</small> 連続 <b>11時間</b> を 基本とし、連続 <b>9時間</b>



▲詳細はこちらをご覧ください

発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへ

## ●長時間の恒常的な荷待ちを改善しましょう

トラック運転者の長時間労働や過労の要因となるため、**長時間の荷待ちを発生させない**よう努めましょう。

### 取り組み例

- ・納品時間の指定を柔軟にする
- ・納品を特定の曜日・時間帯に集中させない
- ・積込場所を分散し1か所当たりの車両台数を減らす
- ・パレットを用いるなどで荷役作業の時間を短縮する
- ・注文からお届けまでの期間に余裕をもたせる

詳細はこちらをご覧ください▶

「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」  
 厚生労働省・国土交通省・公益社団法人  
 全日本トラック協会(2019/08)



改正安衛則の本文や施行通達など、詳しい内容につきましては、厚生労働省ホームページからご覧いただけます。

ご不明点は、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。

## ■労働基準監督署一覧

[https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou\\_roudou/roudoukijun/location.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/location.html)

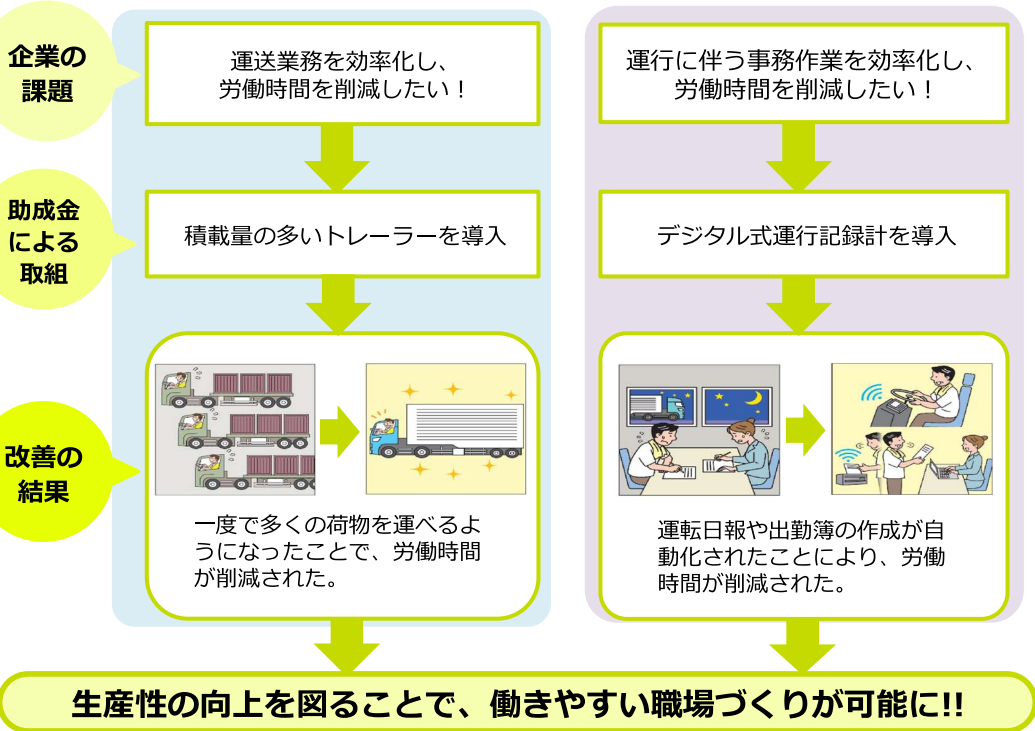
労働基準監督署 所在案内 検索



# 令和7年度「働き方改革推進支援助成金」 業種別課題対応コース（運送業等）のご案内

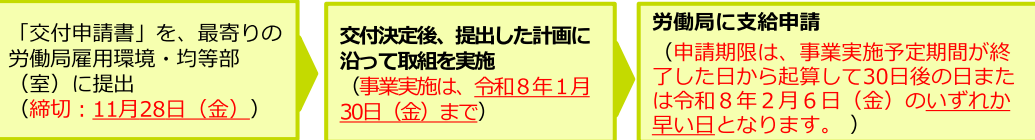
このコースは、生産性を向上させ、労働時間の削減や勤務間インターバル制度の導入等に向けた環境整備に取り組む、**自動車運転の業務に従事する労働者を雇用する中小企業事業主**の皆さまを支援します。ぜひ活用ください。

## 課題別にみる助成金の活用事例



**生産性の向上を図ることで、働きやすい職場づくりが可能に!!**

## ご利用の流れ



(注意) 本助成金は国の予算額に制約されるため、11月28日以前に、予告なく受付を締め切る場合があります。

助成内容について詳しくは、裏面をご参照ください。

ご不明な点やご質問がございましたら、企業の所在地を管轄する都道府県労働局 雇用環境・均等部 または 雇用環境・均等室にお尋ねください。

申請書の記載例を掲載している「申請マニュアル」や「申請様式」は、こちらからダウンロードできます。



電子申請システムによる申請も可能です。詳しくはこちらから。  
(<https://www.jgrants-portal.go.jp/>)



(2025.4)

# 業種別課題対応コース（運送業等）の助成内容

## 対象事業主

以下のいずれにも該当する事業主が対象です。  
なお、選択する成果目標に応じて、下記1～3以外にも要件が設定されています。

詳しくは「働き方改革推進支援助成金（業種別課題対応コース）申請マニュアル」をご参照ください。

【対象事業主の要件】

- 労働者災害補償保険の適用を受ける労働基準法第140条第1項に定める自動車運転の業務に従事する労働者を雇用する中小企業事業主(※1)であること。
- 年5日の年次有給休暇の取得に向けて就業規則等を整備していること。
- 交付申請時点で、36協定を締結していること。

(※1) 中小企業事業主の範囲

AまたはBの要件を満たす企業が中小企業になります。

業種	A 資本または出資額	B 常時使用する労働者
小売業 (飲食店を含む)	5,000万円以下	50人以下
サービス業	5,000万円以下	100人以下
卸売業	1億円以下	100人以下
その他の業種	3億円以下	300人以下

## 助成対象となる取組 ～いずれか1つ以上を実施～

- 労務管理担当者に対する研修(※2)
- 労働者に対する研修(※2)、周知・啓発
- 外部専門家によるコンサルティング
- 就業規則・労使協定等の作成・変更
- 人材確保に向けた取組
- 労務管理用ソフトウェア、労務管理用 機器、デジタル式運行記録計の導入・更新(※3)
- 労働能率の増進に資する設備・機器等の導入・更新(※3)

(※2) 研修には、勤務間インターバル制度に関するもの及び業務研修も含まれます。

(※3) 長時間労働恒常化要件に該当する場合は、パソコン、タブレット、スマートフォンの購入費用等が対象となります。詳しくは申請マニュアル等をご確認ください。

## 成果目標

以下の「成果目標」から1つ以上を選択の上、目標達成を目指して「助成対象となる取組」を実施してください(※4)。

- 月60時間を超える36協定の時間外・休日労働時間の縮減
  - 年次有給休暇の計画的付与制度を新たに導入
  - 時間単位の年次有給休暇制度と、交付要綱で規定する特別休暇を1つ以上新規導入
  - 10時間以上の勤務間インターバルの導入
- (※4) 上記①から④の成果目標に加えて、指定する労働者の時間当たりの賃金額を3%以上5%以上または7%以上引き上げること成果目標に加えることができます。

## 助成上限額と助成額

左記「成果目標」の達成状況に応じて、左記「助成対象となる取組」の実施に要した経費の一部を助成します。

上限額	選択した左記「成果目標」に設定された、下記1から4までの助成上限額に、下記5の上限額への加算額を合計した金額
助成額	上限額又は対象経費の合計額に補助率3/4(※5)を乗じた額のいずれか低い金額を助成します。

(※5) 常時使用する労働者数が30人以下かつ、支給対象の取組で⑥から⑦を実施する場合で、その所要額が30万円を超える場合は、補助率4/5。

### 1. 成果目標①の上限額(※6)

事業実施後に設定する時間外労働と休日労働の合計時間数	事業実施前の設定時間数	
	現に有効な36協定において、時間外労働と休日労働の合計時間数を月80時間を超えて設定している事業場	現に有効な36協定において、時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間を超えて設定している事業場
時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間以下に設定	250万円	200万円
時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間を超え、月80時間以下に設定	150万円	—

(※6) 成果目標①を令和6年度に選択して支給を受けた事業主の場合、さらに下の区分に設定時間数を縮減した場合の上限額は100万円。(更なる削減を目標として上で、設定時間数を同一区分内に維持した場合は助成上限額は一律25万円)

- 成果目標②の上限額：25万円
- 成果目標③の上限額：25万円
- 成果目標④の上限額

勤務間インターバルを新規導入した場合の上限額は、休憩時間数に応じて、下記の表のとおりとなります。

休憩時間数(※7)	1企業当たりの上限額(※8)
10時間以上11時間未満	150万円
11時間以上	170万円

(※7) 事業実施計画で指定した事業場に導入する勤務間インターバルの休憩時間数のうち、最も短いものを指します。

(※8) 勤務間インターバルを適用する労働者の範囲の拡大、勤務間インターバルの時間延長の場合は、上記の表の1/2が上限額となります。

### 5. 成果目標「賃金の引上げ」の上限額の加算

常時使用する労働者数が30人を超える場合は、達成した成果目標の助成上限額に、下記の表の**上限額が加算されます**(※4、9、10)。

引上げ人数	1～3人	4～6人	7～10人	11人～30人
3%以上引上げ	6万円	12万円	20万円	1人当たり2万円(上限60万円)
5%以上引上げ	24万円	48万円	80万円	1人当たり8万円(上限240万円)
7%以上引上げ	36万円	72万円	120万円	1人当たり12万円(上限360万円)

(※9) 常時使用する労働者数が30人以下の場合は、達成した成果目標の助成上限額に、上記の表の2倍の上限額が加算されます。

(※10) 賃上げ額そのものを助成するものではありません。

ちゃんとチェック!

# 最低賃金



働く人も、雇う人も、確認を忘れずに☑

## 香川県 最低賃金

令和7年  
10月18日から  
時間額

1,036 円

前年比 **UP**  
66円

最低賃金とは、働くすべての人に賃金の最低額を保障する制度です。

WEBで確認!

最低賃金に関する  
特設サイト



最低賃金 特設サイト 検索

最低賃金に関する  
お問い合わせは  
香川労働局または  
最寄りの労働基準監督署へ



香川労働局 検索

賃金引上げ  
特設ページ

賃金引上げに向けた支援策  
等を掲載しています。



賃金引上げ特設ページ 検索

中小企業事業者  
の皆さんへ



業務改善  
助成金

最大600万円を助成





# 働く人も、雇う人も。 必ず確認、最低賃金！

「最低賃金制度」は、年齢やパート・学生などの働き方の違いにかかわらず、働くすべての人に適用されます。確認したい賃金（※1）と勤務地の都道府県の最低賃金額（時間額）を比較表に記入して、比較してみましょう！（※2）

## 最低賃金額との比較方法

あなたの賃金と該当する都道府県の最低賃金額を書き込んでみましょう。（※2）

### A 時間給の方

$$\text{時間給} \text{ (円)} \geq \text{最低賃金額 (時間額)} \text{ (円)}$$

### B 日給の方

$$\text{日給} \text{ (円)} \div \text{1日の平均所定労働時間} \text{ (時間)} = \text{時間額} \text{ (円)} \geq \text{最低賃金額 (時間額)} \text{ (円)}$$

### C 月給の方

$$\text{月給} \text{ (円)} \div \text{1か月の平均所定労働時間} \text{ (時間)} = \text{時間額} \text{ (円)} \geq \text{最低賃金額 (時間額)} \text{ (円)}$$

### D 上記 A、B、C が組み合わさっている方

例えば、基本給が日給で各手当（職務手当など）が月給の場合

- ① 基本給（日給）→ B の計算で時間額を出す
- ② 各手当（月給）→ C の計算で時間額を出す
- ③ ①と②を合計した額 ≥ 最低賃金額（時間額）

（※1）最低賃金額との比較に当たって、次の賃金は算入しません。

① 臨時に支払われる賃金（結婚手当など）② 1か月を超える期間ごとに支払われる賃金（賞与など）③ 所定労働時間を超える時間の労働に対して支払われる賃金（時間外割増賃金など）④ 所定労働日以外の日の労働に対して支払われる賃金（休日割増賃金など）⑤ 午後10時から午前5時までの間の労働に対して支払われる賃金のうち、通常の労働時間の賃金の計算額を超える部分（深夜割増賃金など）⑥ 精進手当、通勤手当および家族手当

（※2）詳細な計算方法や、歩合給の場合の計算方法などは労働局または最寄りの労働基準監督署へ

## 業務改善助成金

最大600万円を助成

## 中小企業事業者の皆さん！

賃金上げを支援する  
「業務改善助成金」を活用しましょう！



### 業務改善助成金とは？

「業務改善助成金」は、生産性を向上させ「事業場内で最も低い賃金（事業場内最低賃金）」の上げを図る中小企業・小規模事業者を支援する助成金です。設備投資などを行った場合、支給の要件に応じてその費用の一部を助成します。

業務改善助成金コールセンター

詳しくは、こちら

0120-366-440

業務改善助成金 検索



### 1 支給の要件



事業場内最低賃金の  
引上げ



引上げ後の  
賃金額の支払い



生産性向上に資する  
機器・設備などを導入



解雇、賃金引下げ等の  
不交付事由がない

設備投資等に  
要した費用の  
一部を助成

概要を動画で  
チェック！



### 助成金 支給までの 流れ

1



交付申請書・  
事業実施計画などを、  
事業場がある都道府県  
労働局に提出



審査

2



交付決定後、  
提出した  
計画に沿って  
事業実施

3



実施結果  
報告書・  
支給申請書を  
労働局に提出



審査

4



手続きを動画で  
チェック！



専門家による  
無料相談を  
実施

賃金引上げにお悩みの方は働き方改革  
推進支援センターにご相談ください。

詳しくは、こちら

働き方改革推進支援センター 検索

働き方改革  
推進支援  
資金

日本政策金融公庫では、事業場内最低賃金の  
引上げに取り組む事業者に対して、  
設備資金や運転資金の融資を行っています。

詳しくは、こちら

働き方改革推進支援資金 検索

リサイクル適性<sup>Ⓐ</sup>  
この印刷物は、印刷用の紙へ  
リサイクルできます。  
(R7.9)