

トラックドライバーの労働時間の制限

令和6年4月、時間外労働の上限規制適用、自動車運転者の改善基準告示改正(厚生労働大臣告示)により、自動車運転者の『労働時間等のルール』が**変更**になります。

時間外規制	現 行	2024年改正(2024年4月1日)	時間増減
1年間の時間外 上限規制	なし (目安:年1116時間、月93時間)	960時間 (月平均 80時間)	年間 △156時間 1ヶ月 △13時間
改善基準告示	現 行	2024年改正(2024年4月1日)	時間増減
拘束時間 <small>休息期間以外の時間</small> ※ 休憩も拘束時間に含まれる	1日 13時間以内 上限16時間 ※ 15時間超は週2回まで	1日 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、16時間まで延長可(週2回まで)	1日 上限△1時間
	1月 293時間以内	1月 284時間以内	1月 △9時間
	1年 3,516時間以内	1年 3,300時間以内	1年 △216時間
休息期間	継続 8時間以上	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、継続8時間以上(週2回まで)	基本 +3時間
連続運転時間	運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に、運転を中断して30分以上の休憩等が必要	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(原則休憩)が必要	
運転時間	2日平均1日:9時間以内 2週平均:44時間以内	2日平均1日:9時間以内 2週平均:44時間以内	現行通り

運行事例① 水産物(1カ所積み、1カ所降ろし) 八戸～東京(670km) 平均速度80km/hで走行

※大型貨物は高速道路80km/h制限

【往路】

- 9:30 点呼・点検・出庫～1時間走行
- 10:30 荷主着 (待機2時間) 積込1時間
- 13:30 休憩
- 14:00 八戸発 八戸・東北自動車道
 - 八戸IC ⇒ 菅生PA 4時間00分走行(320km) 18:00着(30分休憩)
 - 菅生PA ⇒ 蓮田SA 3時間45分走行(300km) 22:15着(30分休憩)
 - 蓮田SA ⇒ 首都高豊洲IC ⇒ 豊洲市場 1時間00分走行(50km)
- 23:45 豊洲市場着 荷降ろし1時間
- 0:45 荷降ろし完了
- 1:15 休息場所まで30分走行

1日 13時間以内

改正後は1日 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、16時間まで延長可(週2回まで)

往路所要時間(拘束時間) = 15時間45分 運転時間 = 10時間15分

【往復】

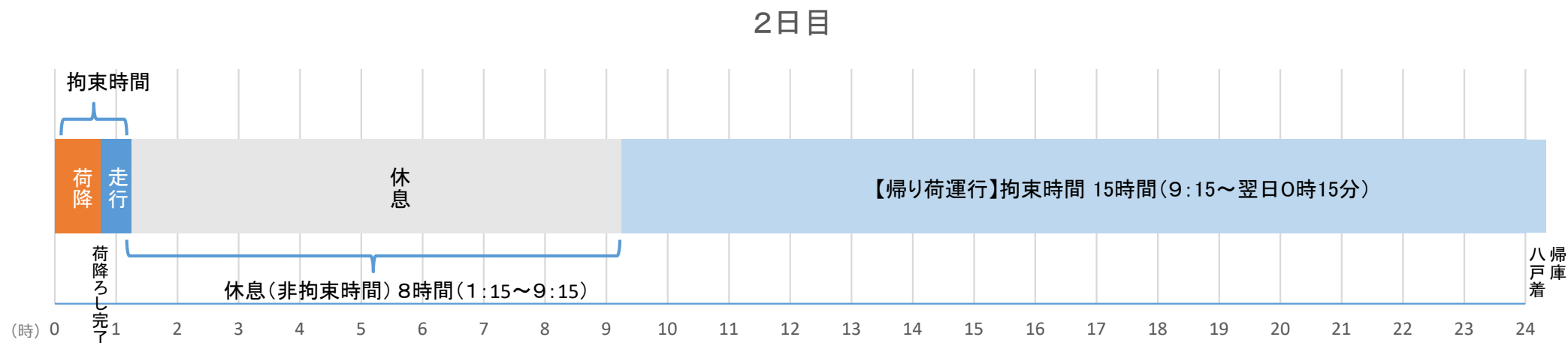
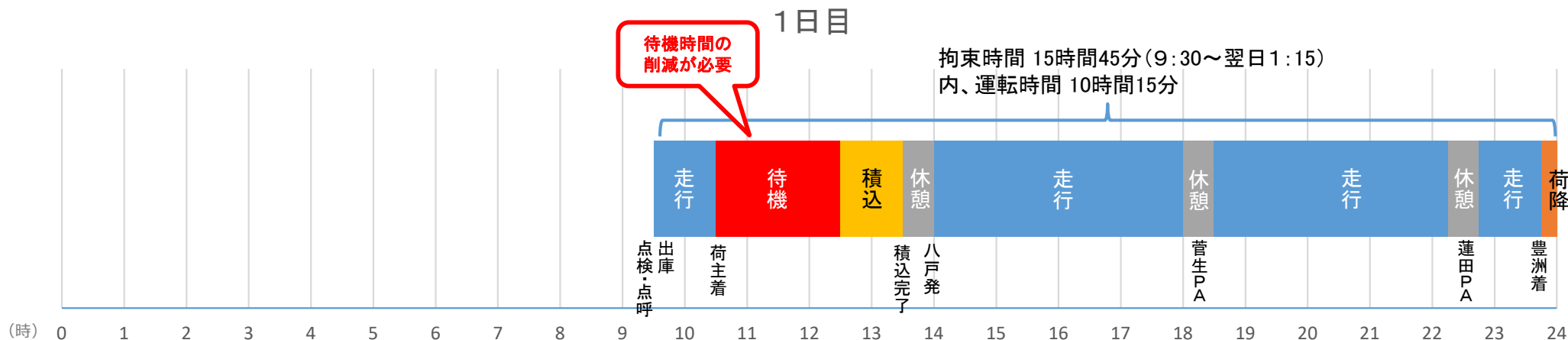
拘束時間 1日目 15時間45分
拘束時間 2日目 15時間00分

改正後は、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必要がある。
その回数は1週につき2回までが目安で、14時間を超える日が連続することは望ましくない。

1日目、2日目いずれかの拘束時間を14時間以内としなければ、週1回しか運行できない。

運行事例① 水産物(1カ所積み、1カ所降ろし) 八戸～東京(670km) 平均速度80km/hで走行

※大型貨物は高速道路80km/h制限



運行事例② 青果物(3カ所手積み、1カ所手降ろし) 弘前～東京(700km) 平均速度80km/hで走行

※大型貨物は高速道路80km/h制限

【往路】

- 8:00 点検・点呼・出庫～30分走行
- 8:30 1カ所目 荷主着 積込み30分～30分走行
- 9:30 2カ所目 荷主着 積込み30分～30分走行
- 10:30 3カ所目 荷主着 積込み30分
(積込み1時間30分 積込場所間の移動時間(運転時間)1時間)
- 11:00 休憩
- 11:30 弘前発 東北自動車道
大鰐弘前IC ⇒ 長者原SA 3時間45分(300km) 15:15着(30分休憩)
長者原SA ⇒ 羽生PA 4時間00分(320km) 19:45着(30分休憩)
羽生PA ⇒ 首都高平和島IC ⇒ 大田市場 1時間15分(80km)
- 21:30 大田市場着 荷降ろし2時間
- 23:30 荷降ろし完了
- 24:00 休息場所まで30分走行

1日 13時間以内
改正後は1日 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、16時間まで延長可(週2回まで)

往路所要時間(拘束時間) = 16時間 運転時間 = 11時間00分

【往復】

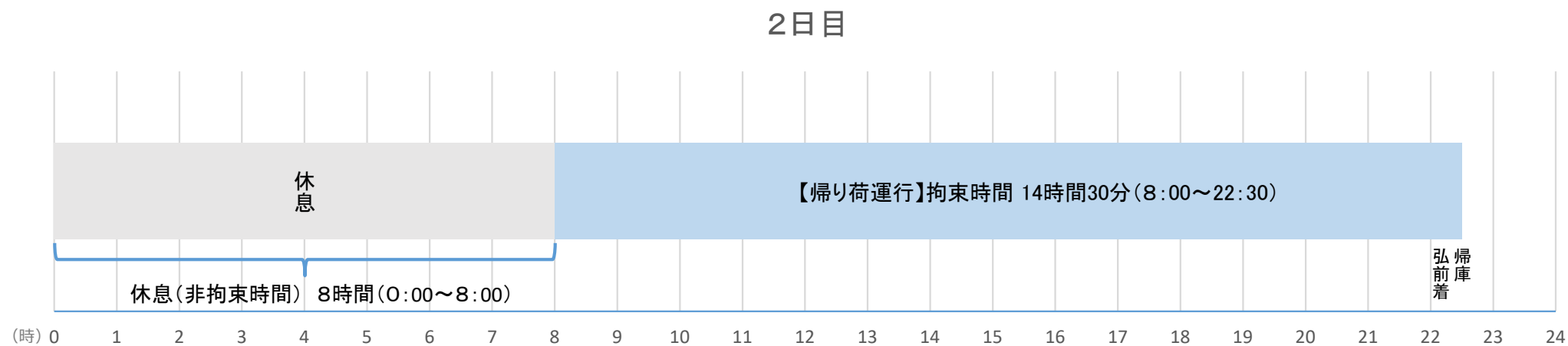
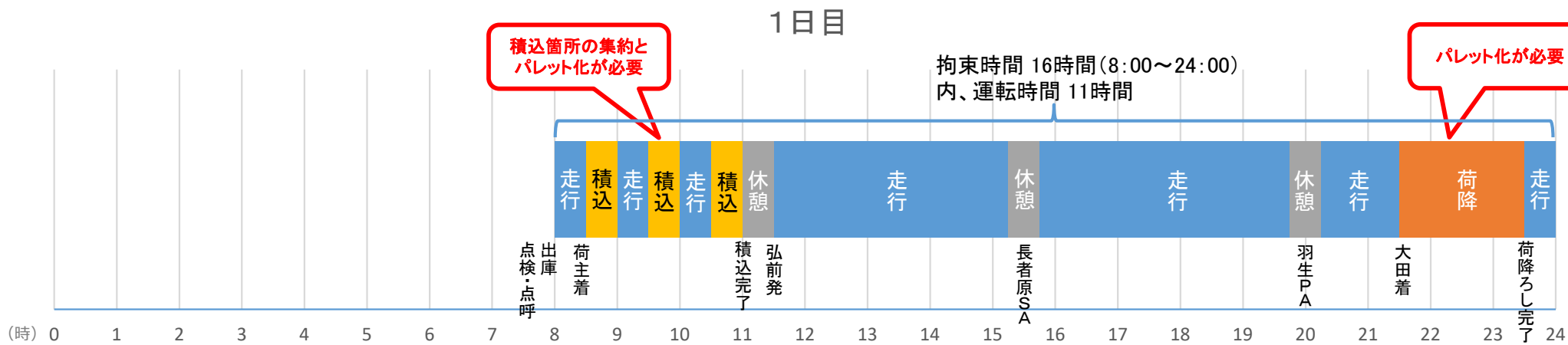
拘束時間 1日目 16時間
拘束時間 2日目 14時間30分

改正後は、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必要がある。
その回数は1週につき2回までが目安で、14時間を超える日が連続することは望ましくない。

1日目、2日目いずれかの拘束時間を14時間以内としなければ、週1回しか運行できない。

運行事例② 青果物(3カ所手積み、1カ所手降ろし) 弘前～東京(700km) 平均速度80km/hで走行

※大型貨物は高速道路80km/h制限



これまでの基準では、運行事例①、②に示したような行程で、週2往復の運行が出来ていた。



改正後の基準では、拘束時間が14時間を超える日が連続することは望ましくなく、その回数は週2回までとされているため、これまでどおり運行できない状況が見込まれている。



また、年間の総拘束時間の削減が必要であり、ドライバーの労働時間が短くなる。そのため、現行の賃金を維持しなければ、収入減に伴う離職者も増えるという懸念がある。



これまで通りの配車や輸送サイクルを維持するためには、荷主企業側の理解・協力による荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化が必要となります。