

# トラック運転者 改善基準告示(2024年4月1日適用)に関するQ & A

- 2023年3月、厚生労働省から示された改善基準告示に関するQ & Aについて、十勝管内の地域特性やこれまでのお問合せを踏まえて、特に十勝管内の皆様にご案内していただきたい事項を抜粋しました。

ポイント 1 連続運転時間… 1 ページ

ポイント 2 予期し得ない事象… 4 ページ

ポイント 3 1年、1か月の拘束時間と例外… 7 ページ

その他… 8 ページ

- Q & Aの全体版や改善基準告示の改正内容のほか、36協定届の新様式、届出方法、記載例などは帯広労働基準監督署ホームページ内の特設ページ「トラック運転者」でご案内しています。

トラック運転者  
特設ページはこちら



帯広労働基準監督署からのお知らせ

検索

## ポイント 1 連続運転時間

- ・ 連続運転時間は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
- ・ 例外として、SA・PA等に駐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分まで延長可能

問1 「運転の中断」は、「原則として休憩」とありますが、

- 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、労働基準法第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。

答1

- ① 「運転の中断」については、トラック運転者が運転の中断時に荷積み・荷卸し等の作業に従事することにより、十分な休憩が確保されない実態があるといったことを踏まえ、新改善基準告示において、運転の中断時には「原則として休憩」を与えるものとなりました。

したがって、運転の中断時に休憩を与えることができない実態にある場合には、運行計画を見直すこと等により、適切に休憩を与えるようにすることが使用者には要請されます。他方、業務の実態等を踏まえ、短期的には見直しが難しい等の特段の事情がある場合には、運転の中断時に必ず休憩を与えなければならないものではなく、例えば、荷積み・荷卸しや荷待ちを行ったとしても、改善基準告示違反となるものではありません。

- ② 運転の中断時に休憩を与える場合は、当該休憩を労働基準法第 34 条の休憩時間に含めるか、別途休憩を与えるかは、事業場で定めるべき事項となります。事業場の勤務実態等に応じ、労使でよく話し合った上で、就業規則等で定めるようにしてください。ただし、使用者においては、労働基準法第 34 条の休憩時間（労働時間が 6 時間を超える場合は少なくとも 45 分、8 時間を超える場合は少なくとも 1 時間）を運転の中断時に休憩を与えるか否かにかかわらず適切に与える必要がありますので御留意ください。
- ③ 「原則として休憩」を与えているかどうかについて、「1 か月単位」等の一定の期間で判断するといった定めはありません。他方、例えば、「運転の中断」時に特段の事情なく休憩が全く確保されないような 1 か月間の運行計画を作成することは、「原則として休憩を与える」ものとは当然に認められないため、使用者においては、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することが要請されます。

(2023 年 3 月厚生労働省 Q & A 3 - 9)

**問 2** 「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、

- ① 例えば、「運転の中断」が、9 分、9 分、12 分で合計 30 分といった中断も認められるのでしょうか。
- 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。
- 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、3 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。

**答 2** 旧改善基準告示において、「運転の中断」の下限時間を「連続 10 分以上」としていたところ、新改善基準告示において、これを「おおむね連続 10 分以上」としたのは、デジタル式運行記録計により細かな時間管理が可能になる中で、「運転の中断」の時間が「10 分」にわずかに満たないことをもって直ちに改善基準告示違反とするのはトラック運転者の勤務実態等を踏まえたものではないという趣旨から見直したものです。

「おおむね連続 10 分以上」とは、「運転の中断」は原則 30 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。

その上で、

- ① 10 分に満たない「運転の中断」があることをもって直ちに改善基準告示違反となる

ものではありません。

- ② 5分は「おおむね連続 10 分以上」と乖離しているため、認められません。
- ③ 3回目の9分の中断の時点で 10 分に満たない「運転の中断」が 3 回以上連続しているため、認められません。したがって、前半の 2 回の 9 分については「運転の中断」が認められますが、3 回目の 9 分は「運転の中断」とは認められません。この場合、12 分の「運転の中断」を与える必要があります。

1 時間	○ 9 分	1 時間	○ 9 分	1 時間	× 9 分	1 時間	× 3 分
1 時間	○ 9 分	1 時間	○ 9 分	1 時間	○ 10 分	1 時間	○ 9 分

合計30分以上の中断

× 3 回目：10分未満の運転の中断が 3 回以上連続している  
 × 4 回目：おおむね連続10分以上と乖離している

(2023 年 3 月厚生労働省 Q & A 3 - 10)

**問 3** 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、

- 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。
- 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。
- ③ 1 日何回まで延長できるでしょうか。
- 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。

**答 3**

- ① デジタル式運行記録計の記録のほか、運転日報等における記録によります。
- ② 新改善基準告示第 4 条第 1 項第 7 号ただし書は、サービスエリア等で運転を中断しようとしたものの、当該サービスエリア等が満車である等により駐停車できない場合の取扱いを定めたものであり、駐停車できない理由としては、サービスエリア等が満車である場合のほか、満車ではないものの車種に応じた駐車スペースが満車である場合が考えられます。
- ③ 延長できるのは、一の連続運転時間につき 1 回限りです。なお、当該サービスエリアが常態的に混雑していることを知りながら、連続運転時間が 4 時間となるような運行計画をあらかじめ作成することは、当然に認められません。
- ④ サービスエリア、パーキングエリア等には、コンビニエンスストア、ガスターション及び道の駅も含まれますが、これらの施設は高速道路に限らず、一般国道などに併設されているものも対象となります。

**問4** 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。

**答4** 宅配等小口集配業務は、断続的に運転を中断して荷積み・荷卸しを繰り返すため、一の連続運転時間（4時間）当たり、30分の「運転の中断」が与えられることが一般的と考えられますが、このような勤務実態がなく、連続して運転を行う場合には、一の連続運転時間（4時間）当たり30分の「運転の中断」を与える必要があります。

また、新改善基準告示においては、運転の中断時に「原則として休憩」を与えることとされています。この取扱いについては、特に近・中距離の自動車運転者について運転の中断時の休憩が確保されない実態があることを踏まえたものであり、また、改善基準告示上も、特定の自動車運転者について連続運転時間の規制を適用除外する規定は設けられていないことから、宅配等小口集配業務に従事する自動車運転者についても連続運転時間の規制は適用されます。

## ポイント2 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(※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。

**問1** 「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。

**答1** 「予期し得ない事象への対応時間」の取扱いは、自動車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において、その対応に要した時間についての1日の拘束時間、運転時間（2日平均）及び連続運転時間の例外的な取扱いを定めたものです。

「予期し得ない事象への対応時間」に該当するか否かの考え方は、それぞれの事象に応じ、次のとおりです。

- ① 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと
  - ・例えば、運転中に乗務している車両が予期せず故障したことに伴い、修理会社等に連絡して待機する時間、レッカー車等で修理会社等に移動する時間及び修理中の時間

は「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。

- ・ただし、例えば、上記対応に伴い、別の運転者が出勤を命じられ、勤務する場合における当該運転者の勤務時間は該当しません。

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

- ・例えば、運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したことに伴い、フェリーの駐車場で待機する時間は「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。
- ・また、フェリー欠航に伴い、急きよ陸路等で移動する場合、陸路での移動時間がフェリー運航時間とおおむね同程度である等、経路変更が合理的であると認められるときは、当該移動時間は「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。

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

- ・例えば、前方を走行する車の衝突事故により発生した渋滞に巻き込まれた時間、地震や河川氾濫に伴う道路の封鎖、道路の渋滞等に巻き込まれた時間は「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。
- ・ただし、例えば、災害や事故の発生を伴わない自然渋滞（商業施設や大型イベントの開催、お盆休み等の帰省ラッシュ等、単なる交通集中等）に巻き込まれた時間、相当程度遠方の事故渋滞の情報に基づき迂回する時間(※)、鉄道事故等による振替輸送・代行輸送等に要した時間は該当しません。

※ 例えば、長野（飯田）から東京（高井戸）に運行中、現地点から約2時間20分先の中央道上り相模湖IC付近で事故が発生し、1時間程度で事故渋滞が解消される見込みであるにもかかわらず、一般道に迂回し、通常約3時間の行程について、約6時間30分を要した場合

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

- ・例えば、運転前に大雪警報が発表されていたものの、まもなく解除が見込まれていたため、運転を開始したが、運転開始後も大雪警報が解除されず、結果として運転中に正常な運行が困難となった場合には、その対応に要した時間は「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。
- ・ただし、例えば、異常気象であっても警報が発表されない場合における対応時間は該当しません。

そのほか、運転中に自動車運転者が同乗者の急病対応を行う場合や犯罪に巻き込まれた場合は、停車せざるを得ず、道路の封鎖又は渋滞につながると考えられることから、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に該当するものとして取り扱います。例えば、同乗者の急病への対応時間、トラック運転者が犯罪に巻き込まれた場合における警察等への対応時間等については、「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。

(2023年3月厚生労働省Q&A 3-14)

**問2** 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。

**答2** 「予期し得ない事象への対応時間」として除くことができる時間は、運転者が運転中に予期せず事象に遭遇した場合に限られますので、代行者のトラック運転者Bが対応する時間は「予期し得ない事象への対応時間」に該当しません。

(2023年3月厚生労働省Q&A 3-15)

### 問3

- 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。

### 答3

- ① 運転前にあらかじめ当該事象が発生している場合には、たとえ運転開始前の車両点検中であつたとしても、事象が既に発生しているため「予期し得ない事象への対応時間」に該当しません。ただし、例えば、運転開始後、休憩中に予期し得ない事象に遭遇し、その対応に要した時間は、「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。
- ② 一方、異常気象（警報発表時）については、運転前に異常気象の警報が発表されていたものの、その時点では正常な運行が困難とは想定されず、運転開始後に初めて正常な運行が困難となった場合、その対応に要した時間は「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。

(2023年3月厚生労働省Q&A 3-16)

**問4** 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。

**答4** 「予期し得ない事象への対応時間」に関する取扱いは、トラック運転者に係る1日の拘束時間、運転時間（2日平均）及び連続運転時間の例外的な取扱いとなるので、1か月の拘束時間の計算については、除くことができません。

1か月の最終日に予期し得ない事象が発生したことにより、1か月の拘束時間の上限を超えることのないよう、余裕をもった運行計画を毎月作成することが望ましいです。

(2023年3月厚生労働省Q&A 3-17)

**問5** 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。

**答5** 「予期し得ない事象への対応時間」については、「運転日報上の記録」に加え、「予期

し得ない事象の発生を特定できる客観的な資料」によって、当該事象が発生した日時等を客観的に確認できることが必要です。

客観的な記録とは、例えば次のような資料が考えられます。

- ① 修理会社等が発行する故障車両の修理明細書等
- ② 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
- ③ 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）
- ④ 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

ただし、当該事象について、遅延の原因となった個々の対応時間の特定が困難な場合には、当該事象に遭遇した勤務を含めた実際の拘束時間や運転時間－運行計画上の拘束時間や運転時間＝当該事象への対応時間として、一勤務を通じた当該事象への対応時間を算出することも可能です。

この場合には、上記①～④の「予期し得ない事象の発生を特定できる客観的な資料」が必要ですが、やむを得ず客観的な記録が得られない場合には、「運転日報上の記録」に加え、当該事象によって生じた遅延に係る具体的な状況をできる限り詳しく運転日報に記載しておく必要があります。例えば「予期し得ない事象」が運転中の災害や事故に伴う道路渋滞に巻き込まれた区間や走行の時間帯等を運転日報に記載しておく必要があります。

(2023年3月厚生労働省Q&A 3-18)

### ポイント3 1年、1か月の拘束時間と例外

- ・拘束時間は原則として1年3,300時間以内、1か月284時間以内
- ・例外として、労使協定により1年3,400時間以内、1か月310時間以内（年6か月まで）まで延長可であるが①②を満たす必要あり
- ① 1か月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

**問** 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、2024年4月1日開始の協定を締結し直さなければならぬのでしょうか。
- ② また、実拘束時間はどの時点から、新改善基準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。

**答** 2024年3月31日以前に締結した労使協定で拘束時間等を延長している場合であって、当該協定の有効期間の終期が2024年4月1日以後であるときは、同日開始の協定を締

結し直す必要はなく、同日以後に新たに定める協定から、新改善基準告示に対応していただくこととなります。

例えば、2023年10月1日～2024年9月30日など、2024年4月1日をまたぐ労使協定を締結している場合は、2024年10月1日以降の協定について、新改善基準告示に対応していただくこととなります。また、労使協定を締結していない場合には、2024年4月1日から新改善基準告示に対応していただくこととなります。なお、この取扱いは、労働基準法に基づく36協定の経過措置の考え方を踏まえたものです。

なお、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時間となりますが、臨時的にこれを超えて労働させる場合であっても1年960時間以内となります。

(2023年3月厚生労働省Q&A 1-2)

## その他

**問1** 改善基準告示に違反した場合、罰則はあるのでしょうか。どのような指導を受けるのでしょうか。

**答1** 改善基準告示は、法律ではなく厚生労働大臣告示であるため、罰則の規定はありません。労働基準監督署の監督指導において改善基準告示違反が認められた場合、その是正について指導を行います。その指導に当たっては、事業場の自主的改善が図られるよう丁寧に対応することを予定しています。なお、道路運送法や貨物自動車運送事業法の運行管理に関する規定等に重大な違反の疑いがあるときは、引き続き、その事案を地方運輸機関へ通報することとしています。

(2023年3月厚生労働省Q&A 6-1)

**問2** 荷主企業がトラック運転者に長時間の荷待ちをさせた場合、荷主は罰則を問われるのでしょうか。どのような指導を受けるのでしょうか。

**答2** 荷主企業がトラック運転者に長時間の荷待ちをさせることは、労働基準関係法令に違反するものではありませんが、トラック運送事業者の改善基準告示違反が長時間の恒常的な荷待ちによるものと疑われる場合、労働基準監督署では、荷主等に対してそのような荷待ち時間を発生させないよう努めること等について要請しています。

(2023年3月厚生労働省Q&A 6-1)