

自動車運転者の改善基準 告示等に関する説明会

- 令和6年5月22日（水）
- 小樽労働基準監督署 倶知安支署

次 第

1、ごあいさつ

小樽労働基準監督署 倶知安支署
支署長 嵯峨 宏之

2、改善基準告示及び労働安全衛生規則の改正内容等について

小樽労働基準監督署 倶知安支署
監督・安衛課長 一色 実

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準 (改善基準告示)の改正内容について

小樽労働基準監督署 倶知安支署

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

1か月の拘束時間（トラック）

改正前

- ▶ 拘束時間は、1か月について293時間を超えないものとする。
- ▶ ただし、労使協定があるときは、1年のうち6か月までは、1年間についての総拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を320時間まで延長することができる。

改正後

【原則】

- ▶ 拘束時間は、年間の総拘束時間が3,300時間、かつ、**1か月の拘束時間が284時間**を超えないものとする。

【例外】

- ▶ ただし、労使協定により、年間6か月までは、年間の総拘束時間が3,400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**することができるものとする。この場合において、1か月の拘束時間が**284時間を超える月が3か月を超えて連続しない**ものとし、1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努めるものとする。

【1か月あたりの拘束時間について】

法定労働時間、労働した場合の1か月あたりの拘束時間は

1年間の法定労働時間：40時間 × 52週 = 2,080時間

1年間の休憩時間：1時間 × 5日 × 52週 = 260時間

(2,080時間 + 260時間) ÷ 12か月 = 195時間

3,300時間 ÷ 12か月 = 275時間

275時間 - 195時間 = 80時間

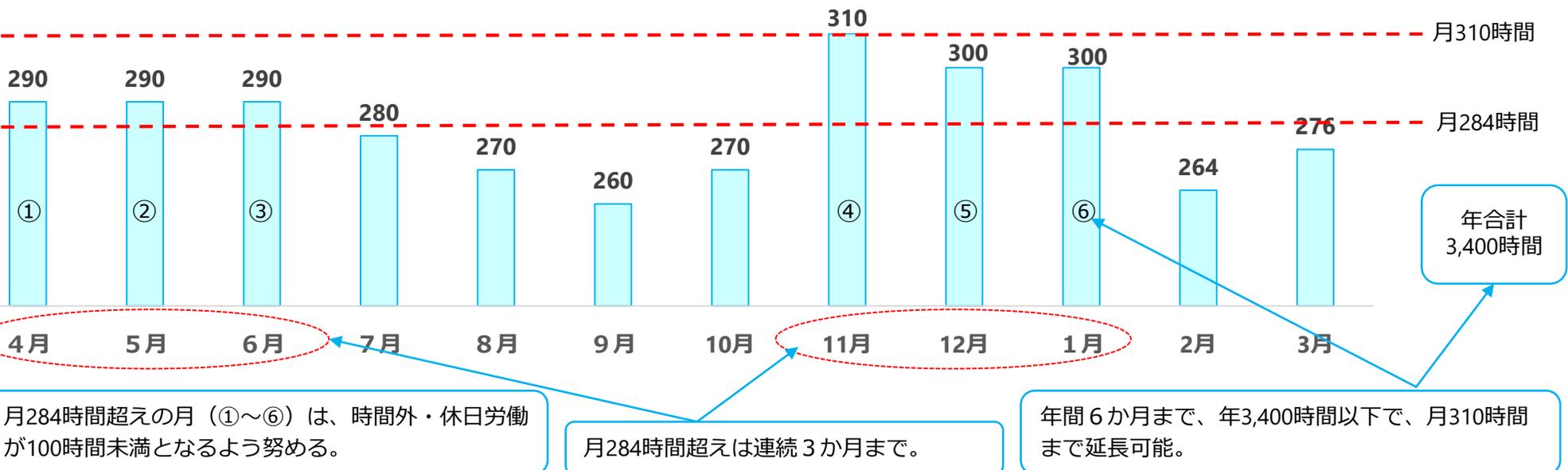
※この計算は、事業場ごとの所定労働時間や休憩時間の違いや、月の日数の違いを考慮していないため、あくまでも「目安」である。

改正の内容（トラック、1か月の拘束時間（イメージ））

【例1】（1か月の拘束時間の原則）



【例2】（1か月の拘束時間の例外） ※労使協定の締結が必要



改正の内容（バス、1か月、4週平均1週当たりの拘束時間）

	改正前	改正後
1か月の拘束時間		<ul style="list-style-type: none"> ▷ <u>年間3,300時間かつ1か月281時間を超えない。</u> ▷ <u>貸切バス等乗務者（※）については、労使協定により、年間6か月まで、年間3,400時間を超えない範囲内で1か月294時間まで延長可。</u> <u>この場合、1か月281時間を超える月が4か月を超えて連続しない。</u> <p>（※）新たに、乗合バスに乗務する者（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に限る。）を対象に追加。</p>
どちらかを選択 ↓ 4週平均1週の拘束時間	<ul style="list-style-type: none"> ▷ <u>65時間を超えない。</u> ▷ <u>貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスに乗務する者については、労使協定により52週間のうち16週間まで71.5時間まで延長可。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ▷ <u>52週間3,300時間かつ4週平均1週65時間を超えない。</u> ▷ <u>貸切バス等乗務者については、労使協定により、52週間のうち24週間まで、52週間3,400時間を超えない範囲内で、4週平均1週68時間まで延長可。</u> <u>この場合、4週平均1週65時間を超える週が16週間を超えて連続しない。</u>

【1か月あたりの拘束時間について】

法定労働時間、労働した場合の1か月あたりの拘束時間は

1年間の法定労働時間：40時間 × 52週 = 2,080時間

1年間の休憩時間：1時間 × 5日 × 52週 = 260時間

(2,080時間 + 260時間) ÷ 12か月 = 195時間

3,300時間 ÷ 12か月 = **275時間**

275時間 - 195時間 = **80時間**

→ **1か月あたり80時間の時間外・休日労働を行わせる場合の水準**

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

時間外労働の上限規制と改善基準告示（改正後、バス）について

時間外労働の上限規制（労働基準法）			改善基準告示（改正後、バス）	
一般則	自動車運転業務		時間外労働が可能な時間（※）	拘束時間
-	-	日	原則 4時間 最大 6時間	原則 13時間 最大 15時間 (14時間超は週3回以内)
限度時間 45時間 月平均 80時間 (含・休日労働) 単月 100時間 (含・休日労働)	限度時間 45時間 -	月	原則 86時間 (含・休日労働) 特例 99時間 (含・休日労働)	原則 281時間(月選択) 特例 294時間(月選択) (貸切、年6月以内)
限度時間 360時間 上限 720時間	限度時間 360時間 上限 960時間	年	原則 960時間 (含・休日労働) 特例 1,060時間 (含・休日労働)	原則 3,300時間 特例 3,400時間

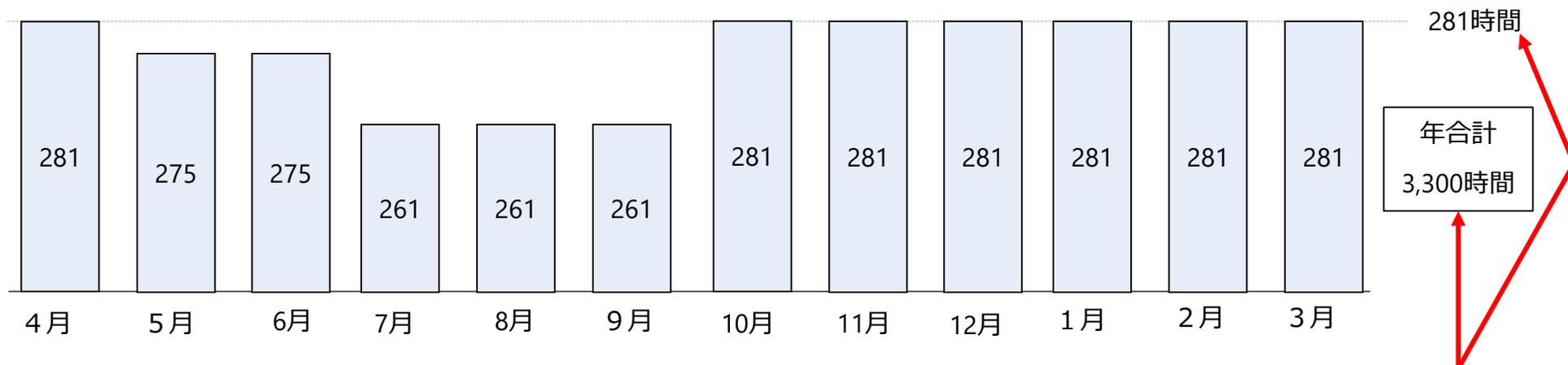
※ 改正後のバスの拘束時間を基に、時間外労働時間が可能な時間（一定の前提の下での平均値）を算出したものであることに留意。

所定労働時間8時間、休憩1時間と仮定して試算
 $(2,080 + 260) \div 12 = 195\text{時間}$ ← この平均値との差を「時間外・休日労働が可能な時間」として算出

実際に時間外・休日労働が可能となる時間は、休憩時間や所定労働時間の設定、暦の巡り合わせ等により大きく異なりうる。

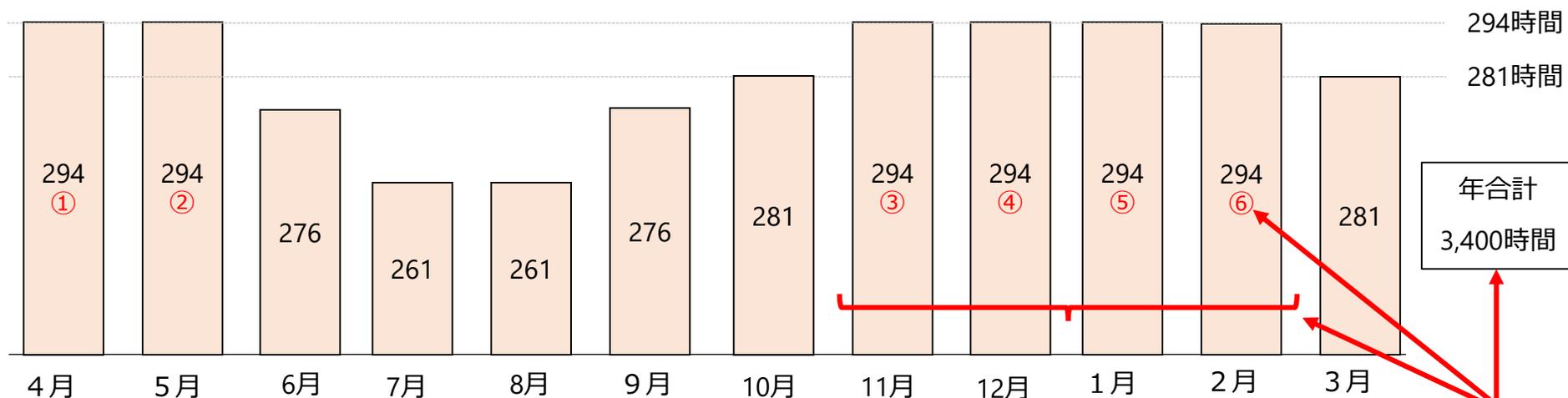
改正の内容（バス、1か月、4週平均1週間当たりの拘束時間（イメージ））

【例1】（改正後、1か月の拘束時間）



年3,300時間以下かつ月281時間以下

【例2】（改正後、1か月の拘束時間、貸切バス等乗務者の場合）



年3,400時間以下、月294時間は年6回まで、月281時間超は連続4か月まで

改正の内容（タクシー1か月の拘束、1日及び2暦日の拘束時間、休息期間）

【1か月の拘束時間】

	改正前	改正後
日勤	▷ <u>299時間</u> を超えない。	▷ <u>288時間</u> を超えない。
隔勤	▷ 262時間を超えない。 ▷ 地域的事業等がある場合、年間6か月まで、270時間まで延長可。	▷ (変更なし) ▷ (変更なし)

【1日及び2暦日の拘束時間、休息期間】

	改正前	改正後
日勤	▷ 1日についての拘束時間は、 <u>13時間</u> を超えない。 最大拘束時間は <u>16時間</u> 。 ▷ 勤務終了後、 <u>継続8時間以上</u> の休息期間。	▷ 1日についての拘束時間は、 <u>13時間</u> を超えない。 最大拘束時間は <u>15時間</u> 。 <u>14時間を超える回数(※)</u> をできるだけ少なくするよう努める。 (※) 通達において、「1週間について3回以内」を目安として示す。 ▷ 勤務終了後、 <u>継続11時間以上</u> の休息期間を与えるよう努めることを基本とし、 <u>継続9時間を下回らない</u> 。
隔勤	▷ 2暦日についての拘束時間は、 <u>21時間</u> を超えない。 ▷ 勤務終了後、 <u>継続20時間以上</u> の休息期間。	▷ 2暦日についての拘束時間は、 <u>22時間</u> を超えない。 <u>2回の隔日勤務を平均し1回当たり21時間</u> を超えない。 ▷ 勤務終了後、 <u>継続24時間以上</u> の休息期間を与えるよう努めることを基本とし、 <u>継続22時間を下回らない</u> 。

改正の内容（タクシー、車庫待ち等）

【車庫待ち等の自動車運転者】

	改正前	改正後
日勤	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 労使協定により、1か月の拘束時間を<u>322時間</u>まで延長可。 ▷ 一定の要件を満たす場合、1日の拘束時間を24時間まで延長可。 	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 労使協定により、1か月の拘束時間を<u>300時間</u>まで延長可。 ▷ （変更なし） <p>(※) 車庫待ち等の自動車運転者とは、常態として車庫待ち、駅待ち形態によって就労する自動車運転者であり、就労形態について以下の基準を満たすもの。</p> <ul style="list-style-type: none"> ア <u>事業場が人口30万人以上の都市に所在していないこと。</u> イ 勤務時間のほとんどについて「流し営業」を行っている実態でないこと。 ウ 夜間に4時間以上の仮眠時間が確保される実態であること。 エ 原則として、事業場内における休憩が確保される実態であること。
隔勤	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 労使協定により、1か月の拘束時間を270時間まで延長可。 ▷ 一定の要件を満たす場合、1か月の拘束時間については上記の時間に<u>20時間</u>を加えた時間まで、2暦日の拘束時間については24時間まで延長可。 	<ul style="list-style-type: none"> ▷ （変更なし） ▷ 一定の要件を満たす場合、1か月の拘束時間については上記の時間に<u>10時間</u>を加えた時間まで、2暦日の拘束時間については24時間まで延長可。

時間外労働の上限規制と改善基準告示（改正後、タクシー）について

時間外労働の上限規制（労働基準法）			改善基準告示（改正後、タクシー（日勤））	
一般則	自動車運転業務		時間外労働が可能な時間（※）	拘束時間
-	-	日	原則 4時間 最大 6時間	原則 13時間 最大 15時間 （14時間超は週3回以内）
限度時間 45時間 月平均 80時間 （含・休日労働） 単月 100時間 （含・休日労働）	限度時間 45時間 -	月	- 93時間 （含・休日労働）	- 288時間
限度時間 360時間 上限 720時間	限度時間 360時間 上限 960時間	年	- 1,116時間 （含・休日労働）	- （年換算）3,456時間

改正後のタクシーの拘束時間を基に、時間外労働時間が可能な時間（一定の前提の下での平均値）を算出したものであることに留意。

所定労働時間8時間、休憩1時間と仮定して試算
 $(2,080 + 260) \div 12 = 195\text{時間}$ ← この平均値との差を「時間外・休日労働が可能な時間」として算出

実際に時間外・休日労働が可能となる時間は、休憩時間や所定労働時間の設定、暦の巡り合わせ等により大きく異なりうる。

1日の拘束時間

改正前

- ▶ 1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、1日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は16時間とする。
この場合において、1日についての拘束時間が15時間を超える回数は、1週間について2回以内とする。

改正後

【原則】

- ① 1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、1日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は15時間とする。

【例外】

- ② ただし、自動車運転者の1週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合、当該1週間について2回に限り最大拘束時間を16時間とすることができる。
- ③ ①②の場合において、1日についての拘束時間が14時間を超える回数（※）をできるだけ少なくするよう努めるものとする。
（※）通達において、「1週間について2回以内」を目安として示すこととする。

1日の休息期間

改正前

- ▶ 勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与える。

改正後

【原則】

- ① 休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

【例外】

- ② ただし、自動車運転者の1週間における運行がすべて長距離貨物運送(※1)であり、かつ、一の運行(※2)における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合、当該1週間について2回に限り、継続8時間以上とすることができる。この場合において、一の運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えるものとする(※3)。

※1

一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送をいう。

※2

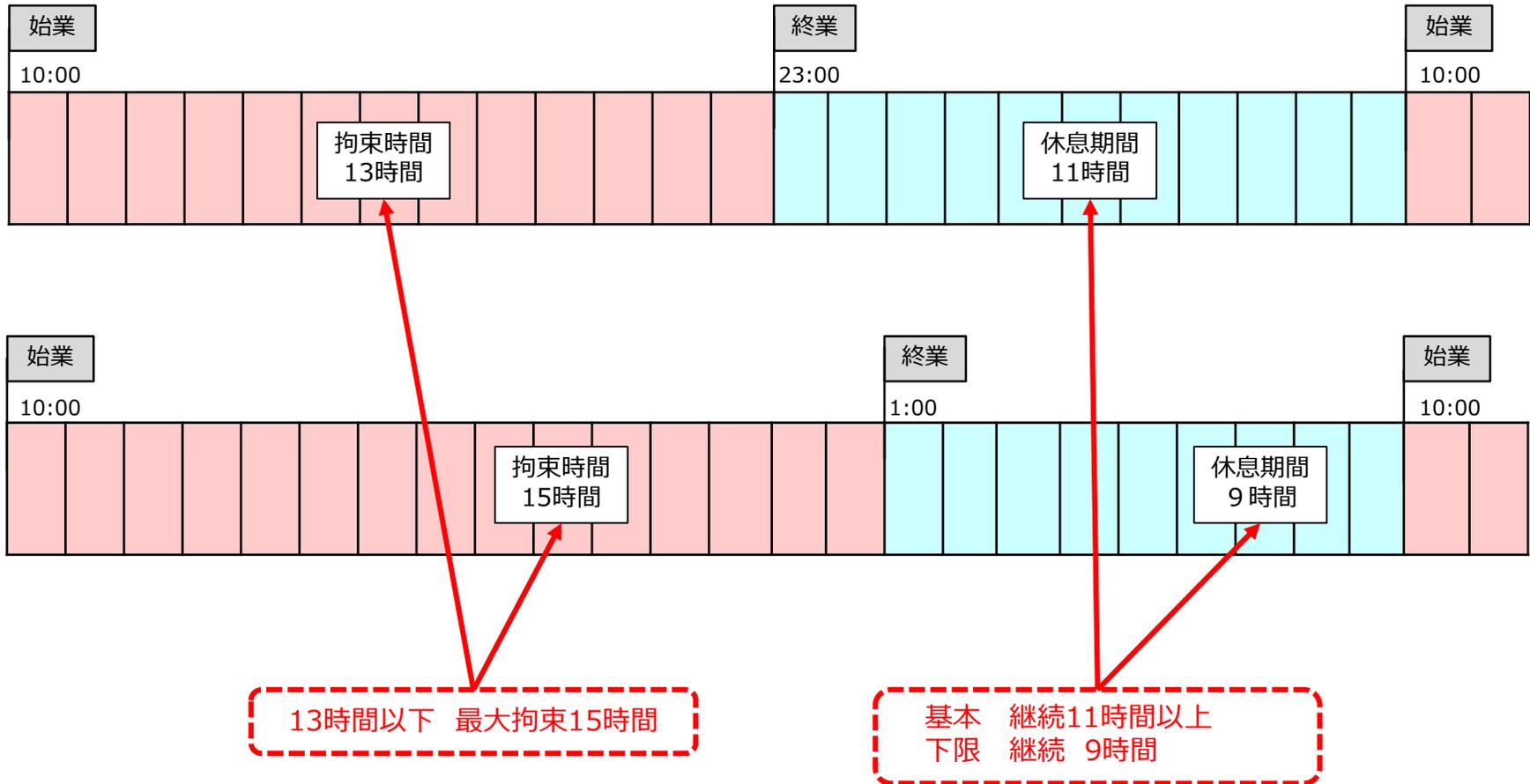
自動車運転者が所属する事業場を出発してから当該事業場に到着するまでをいう。

※3

一の運行における休息期間のいずれかが9時間を下回る場合には、当該一の運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えるものとする。

改正の内容（1日の拘束時間・休息期間の原則）

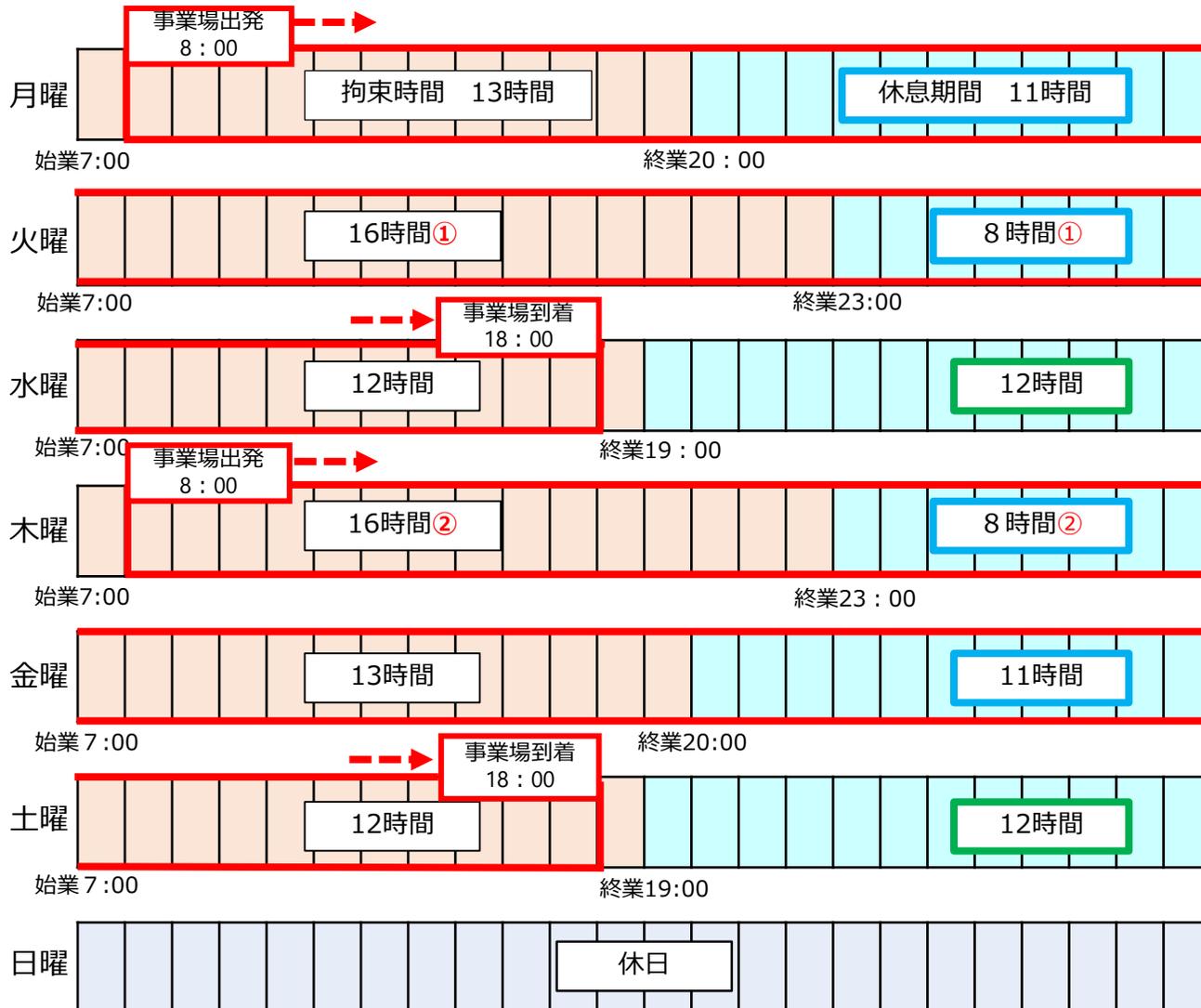
【例】1日の拘束時間・休息期間の原則（改正後）



改正の内容（1日の拘束時間・休息期間の例外）

【例】1日の拘束時間・休息期間の例外（改正後）

1週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合は、当該1週間について2回に限り、最大拘束時間は16時間とし、休息期間は継続8時間以上。



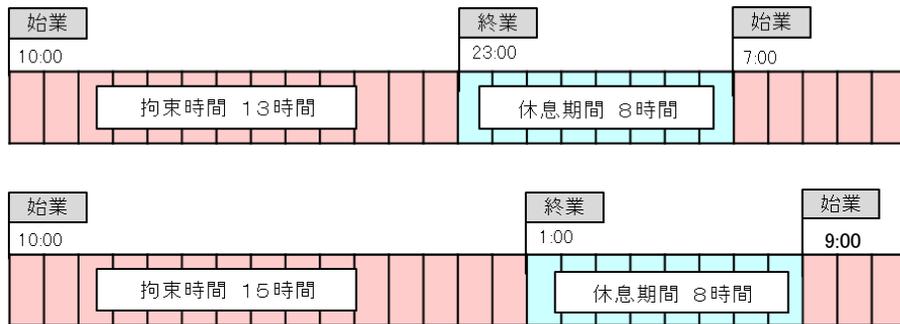
- 1週間における運行 がすべて長距離貨物運送（走行距離450km以上）
- 一の運行中における休息期間 が、住所地以外の場所
- 一の運行終了後の休息期間 は継続12時間以上

改正の内容（休息期間の考え方）

改正前

○継続8時間以上の休息期間

【例】

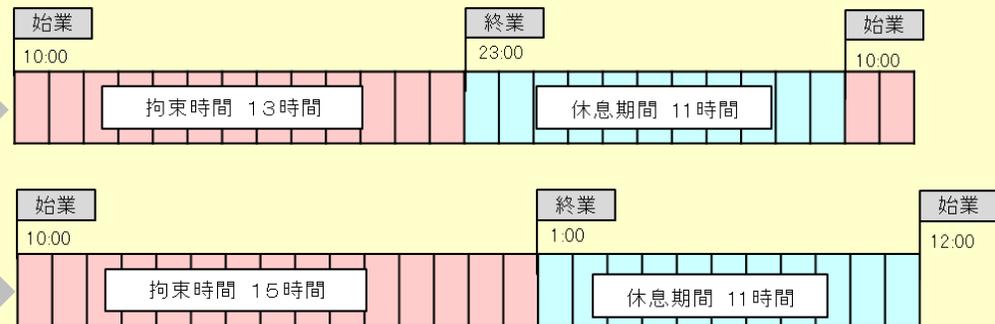


改正後

○継続11時間以上の休息期間を
与えるよう努めることを **基本**

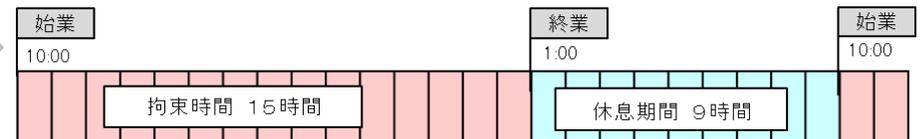
○継続9時間を下回らない

基本



※上記のような勤務
になるよう自主的
改善の努力が必要

※「基本」である11時間以上の
休息期間が確保されるよう、
労使の自主的な改善に向けた
努力が必要とされる。



運転時間、連続運転時間

改正前

《運転時間》

- ▶ 運転時間は、2日を平均し1日当たり9時間、2週間を平均し1週間当たり44時間を超えないものとする。

《連続運転時間》

- ▶ 連続運転時間（1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。）は、4時間を超えないものとする。

改正後

《運転時間》

- ▶ 改正前どおり

《連続運転時間》

【原則】

- ▶ 連続運転時間(1回が概ね連続10分以上(※)で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。以下同じ。)は、4時間を超えないものとする。当該運転の中断は、原則休憩とする。

(※) 通達において、「概ね連続10分以上」とは、

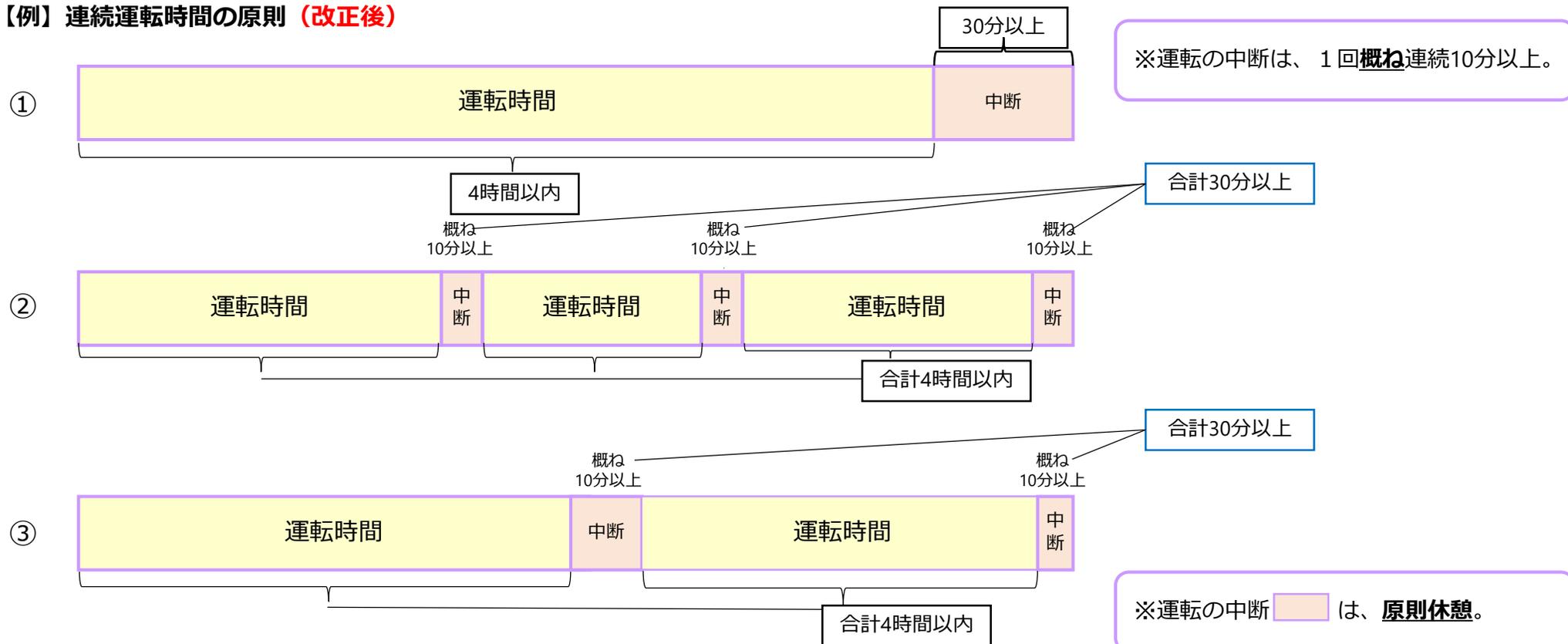
例えば、10分未満の運転の中断が3回以上連続しないこと等を示すこととする。

【例外】

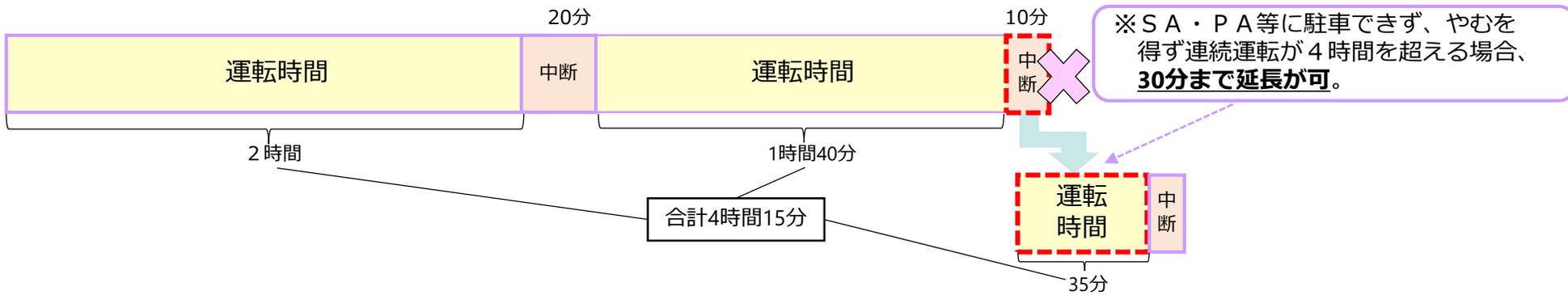
- ▶ ただし、サービスエリア、パーキングエリア等に駐車又は停車できないことにより、やむを得ず連続運転時間が4時間を超える場合には、30分まで延長することができるものとする。

改正の内容（連続運転時間）

【例】連続運転時間の原則（改正後）



【例】連続運転時間の例外（改正後）



例外的な取扱い

新設

- ▶ 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間の規制の適用に当たっては、その対応に要した時間を除くことができることとする。
- ▶ 勤務終了後は、通常どおりの休息期間（※）を与えるものとする。
（※）休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

（具体的な事由）

- ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合
- イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
- ウ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合
- エ 異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となった場合

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準に係る適用除外業務について

- ▷ 改正前では、貨物自動車運送事業のみ、以下のとおり適用除外対象業務が定められている。
- ▷ 今回の改正により、**タクシー**においても **下記 1 (1) の業務** を適用除外対象業務とすることとされた。

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準に係る適用除外業務について（平成9年3月26日基発第201号）

1 適用除外対象業務

貨物自動車運送事業における次の業務とする。

- (1) 災害対策基本法及び大規模地震特別措置法に基づき、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
- (2) 消防法に基づき、関係消防機関に移送計画を届け出て行うアルキルアルミニウム、アルキルリチウム及びこれらの含有物のタンクローリーによる運送の業務
- (3) 高圧ガス保安法に基づき、事業所の所在地を管轄する通商産業局長に移動計画書を届け出、その確認を受けて行う可燃ガス、酸素、毒性ガス等の高圧ガスのタンクローリーによる運送の業務
- (4) 火薬類取締法に基づき、都道府県公安委員会に運搬に関する計画を届け出、運搬証明書の交付を受けて行う火薬、爆薬等の火薬類の運送の業務
- (5) 核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律及び放射性同位元素等による放射線障害の防止に関する法律に基づき、運輸大臣の確認を受け、かつ、都道府県公安委員会に運送計画を届け出て行う核燃料物質等及び放射性同位元素等の運送の業務

2 上記 1 の業務に従事する期間を含む 1 か月の拘束時間及び 2 週間の運転時間の上限

上記 1 の業務に従事しない期間については改善基準が適用されるが、この業務に従事する期間を含む 1 か月の拘束時間及び 2 週間の運転時間の上限は次のとおりである。

- (1) 1 か月の拘束時間については、次の式により計算した時間を超えないものとする。
[(上記 1 の業務に従事した月の日数) - (上記 1 の業務に従事した日数)] ÷ (上記 1 の業務に従事した月の日数) × (上記 1 の業務に従事した月の拘束時間)
- (2) 2 週間の運転時間の上限は、次の式により計算した時間を超えないものとする。
[14 - (上記 1 の業務に従事した日数)] ÷ 14 × 88

3 届出書又はその写の備え付け等

上記 1 の業務を行うに当たっては、適用除外業務に該当することが明らかとなる関係法令に基づく各種行政機関への届出書又はその写を事業場への備え付け及び自動車運転者ごとの下記の業務に従事した期間が明らかとなる記録の整備が必要である。

また、上記 1 の業務に従事する期間の直前において改善基準に定める休息期間を与えなくてはならないことはもとより、当該業務に従事する期間の直後においても継続 8 時間以上の休息期間を与えることが要請されるものである。

緊急通行車両について

- ▶ 大震災等の大規模災害等が発生した場合、災害対策基本法等に基づく交通規制が実施され、車両の通行が禁止される。ただし、災害応急対策等に従事する車両は、緊急通行車両として都道府県公安委員会から確認を受けると、標章及び証明書が交付され、標章を車両に掲示することで規制区間を通行することができる。

緊急通行車両

災害対策基本法に定める緊急通行車両は、次に掲げるものである。

一 道路交通法第39条第1項の緊急自動車

(例) パトカー、救急車、消防者等

二 災害応急対策に従事する者又は災害応急対策に必要な物資の緊急輸送その他の災害応急対策を実施するため運転中の車両

(例) 医師・歯科医師、医療機関等が使用する車両、医薬品・医療機器・医療用資材等を輸送する車両、患者等搬送用車両(特別な構造又は装置があるものに限る。)、建設用重機、道路啓開作業用車両又は重機輸送用車両、燃料を輸送する車両(タンクローリー)、路線バス・高速バス、霊柩車、一定の物資を輸送する大型貨物自動車
 ※ 交通容量に余裕が見られる場合は、大型貨物自動車、事業用自動車等

事前届出制度

緊急通行車両に該当し、所定の要件を満たす車両については、事前に届出をすることができる。あらかじめ審査を受けておくことで、災害発生後の混乱した状況でもスムーズに標章の交付を受けることができる。

緊急通行車両等事前届出書

別記様式第1号

<input type="checkbox"/> 災害対策応急対策用 <input type="checkbox"/> 原子力災害 <input type="checkbox"/> 国民保護措置用	緊急通行車両等事前届出書 令和 年 月 日 東京都公安委員会殿 申請機関名 所在地 電話番号 取扱責任者役職氏名	<input type="checkbox"/> 災害対策応急対策用 <input type="checkbox"/> 原子力災害 <input type="checkbox"/> 国民保護措置用	緊急通行車両等事前届出済証 左記のとおり事前届出を受けたことを証する。 令和 年 月 日 東京都公安委員会
番号標に表示されている番号	備考	(注)1 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又は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に基づく交通規制が行われた場合には、この届出済証を最寄りの警察署、交通機動隊、高速道路交通警察隊、交通検問所又は警視庁本部(交通規制課)に提出して所要の手続を受けてください。	
車両の用途(緊急輸送を行う車両にあっては、輸送人員又は品名)	2 届出内容に変更が生じ、又はこの届出済証を亡失、滅失し、汚損し、若しくは破損した場合には、東京都公安委員会(届出をした警察署(証書))に届け出て再交付を受けてください。		
使用者機関名 所在地 電話番号 使用責任者役職氏名	3 届出をした車両が次のいずれかに該当するときは、この届出済証を速やかに返還してください。 (1) 緊急通行車両等として使用されなくなることとなる車両となったとき。 (2) 廃車となったとき。 (3) その他緊急通行車両等として使用される必要性がなくなったとき。		
届出車両の出発地	※ この事前届出書(2枚組のもの)を1部作成し、自動車検査証又は車両を特定する書類の写し及び車両を使用して行う業務の内容を記する書類等を添付の上、車両の使用の本拠の位置を管轄する警察署に提出してください。		

備考 用紙の大きさは、日本産業規格A4とする。

標章



証明書

別記様式第4(第6条関係)

第 号		年 月 日	
緊急通行車両確認証明書			
知 事 ㊟		公安委員会 ㊟	
番号標に表示されている番号			
車両の用途(緊急輸送を行う車両にあっては、輸送人員又は品名)			
使用者	住所	() 局 番	
	氏名		
通行日時			
通行経路		出 発 地	目 的 地
備考			

備考 用紙は、日本産業規格A5とする。

予期し得ない事象の考え方について（トラック）

- ▶ 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し（ア～エに掲げる場合に限る）、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間の規制の適用に当たっては、その対応に要した時間を除くことができることとする。ただし、勤務終了後は、通常どおりの休息期間（※）を与えるものとする。

（※） 休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

- ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合
- イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
- ウ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合
- エ 異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となった場合

（例） 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合（ウ） 道路封鎖、渋滞への対応に要した時間



- 拘束時間 18時間 ⇒ 18時間 - 3時間 = 15時間（1日の拘束時間の基準を満たす）
（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）
- 運転時間 12時間 ⇒ 12時間 - 3時間 = 9時間（前後の日のいずれかが9時間以下なら基準を満たす）
- 連続運転時間 7時間 ⇒ 7時間 - 3時間 = 4時間（連続運転時間（4時間以下）の基準を満たす）

考え方

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

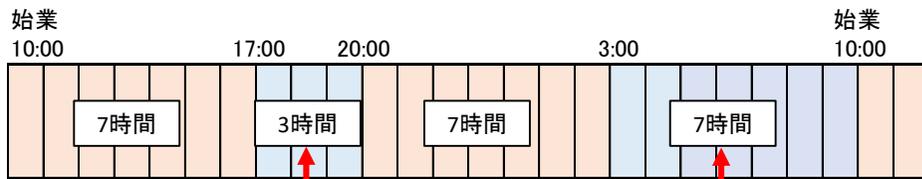
特例①（分割休息）

改正前

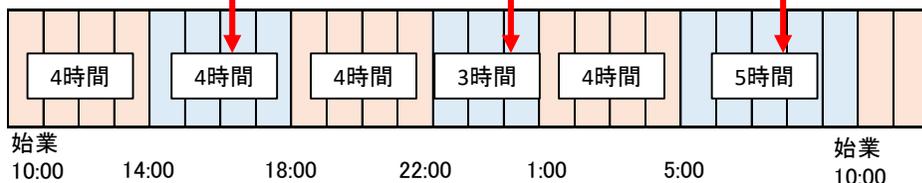
- ▶ 業務の必要上、勤務終了後継続8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の2分の1を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができるものとする。
- ▶ この場合において、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上でなければならないものとする。
- ▶ 一定期間は、原則として2週間から4週間程度とし、業務の必要上やむを得ない場合であっても2か月程度を限度とする。
- ▶ 分割は、2分割に限らず、3分割も認められるものとする。

【例】（改正後）

■ 拘束時間 ■ 休息期間



- ・ 1回当たり継続3時間以上、合計10時間以上
- ・ 3分割の場合は、合計12時間以上



改正後

- ▶ 業務の必要上、勤務終了後、継続9時間以上（※）の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の2分の1を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができるものとする。
- （※）長距離貨物運送に従事する自動車運転者であって、1週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合は継続8時間以上
- ▶ この場合において、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続3時間以上、合計10時間以上でなければならないものとする。
- ▶ なお、一定期間は、1か月程度を限度とする。
- ▶ 分割は、2分割に限らず、3分割も認められるが、3分割された休息期間は1日において合計12時間以上でなければならないものとする。
- ▶ この場合において、休息期間が3分割される日が連続しないよう努めるものとする。

特例②（2人乗務）

改正前

- ▶ 自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合（車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る。）においては、最大拘束時間を20時間まで延長することができる。また、休息期間は4時間まで短縮することができる。

改正後

- ▶ 改正前どおり
- ▶ ただし、当該設備が次のいずれにも該当する車両内ベッド又はこれに準ずるもの（以下「車両内ベッド等」という。）であるときは、拘束時間を24時間まで延長することができる。
また、当該車両内ベッド等において8時間以上の仮眠時間を与える場合には、当該拘束時間を28時間まで延長することができる。
この場合において、一の運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えるものとする。
ア 車両内ベッドは、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であること。
イ 車両内ベッドは、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること。

【例】（改正後：ア・イの要件を満たす車両内ベッド等において8時間以上の仮眠時間を与える場合）



特例③（隔日勤務、フェリー）

改正前

【隔日勤務の特例】

- ▶ 2 暦日における拘束時間は、2 1 時間を超えてはならないものとする。
- ▶ ただし、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に 4 時間以上の仮眠時間を与える場合には、2 週間について 3 回を限度に、この 2 暦日における拘束時間を 2 4 時間まで延長することができるものとする。この場合においても、2 週間における総拘束時間は 1 2 6 時間（2 1 時間× 6 勤務）を超えることができないものとする。
- ▶ 勤務終了後、継続 2 0 時間以上の休息期間を与えなければならないものとする。

【フェリー特例】

- ▶ フェリー乗船時間は、原則として、休息期間として取り扱うものとする。
- ▶ 与えるべき休息期間の時間から、フェリー乗船中の休息期間について減ずることができる。

ただし、減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の 2 分の 1 を下回ってはならないものとする（※1）。

（※1） 2 人乗務の場合を除く

なお、フェリー乗船時間が 8 時間（※2）を超える場合には、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始されるものとする。

（※2） 2 人乗務の場合には 4 時間、隔日勤務の場合には 20 時間

改正後

【隔日勤務の特例】

- ▶ 改正前どおり

【フェリー特例】

- ▶ 改正前どおり

労働基準監督署による荷主への要請について（トラック）

労働基準監督署による要請（新規）

- ▶ **荷主企業に対し、労働基準監督署から配慮を要請**
(要請の内容) 長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないように努めること。
運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。
- ▶ 対象企業選定にあたり、**省内HPや立入調査時に収集した情報**を活用 ⇒ **国土交通省にも情報提供**

立入調査時に情報収集



運送業者



省内HPにおいて情報収集

情報提供（拡充）

働きかけに活用

国土交通省

荷主への要請（新規）



法に基づく「働きかけ」等

- ※ 荷主への働きかけ等の実施にあたり、厚生労働省から提供された情報も活用
- ※ 国土交通省において、さらなる働きかけ等の実施のため、地方適正化事業実施機関が行う巡回指導時の情報収集を周知徹底（本年4月措置済）

労働安全衛生規則の一部を改正する省令案等の概要 (陸上貨物運送事業関係)

第152回安全衛生分科会資料

厚生労働省労働基準局安全衛生部安全課

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を拡大

現行、最大積載量5トン以上の貨物自動車について、昇降設備の設置義務及び荷役作業を行う労働者に保護帽を着用させる義務が規定されているところ、それらの義務の対象となる貨物自動車を、最大積載量5トン以上の貨物自動車から、2トン以上のものに拡大するもの。

なお、保護帽を着用させる義務の拡大については、上記のうち、荷台の側面が構造上開閉できるもの等、昇降設備が備えられている箇所以外の箇所で荷役作業が行われるおそれがあるものや、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するときに限る。）とするもの。



昇降設備の例

2 テールゲートリフターによる荷役作業についての特別教育を義務化

荷役作業に使用されるテールゲートリフターは、その構造及び特性に起因する労働災害のリスクが存在するため、その機能や危険性を意識し、安全な作業方法を身に付けた上で作業を行う必要があることから、労働安全衛生法第59条第3項の安全又は衛生のための特別の教育が必要な業務として、テールゲートリフターの操作の業務（荷役作業を伴うものに限る。）を規定するもの。

※ 併せて、安全衛生特別教育規程（昭和47年労働省告示第92号）について、テールゲートリフターの操作の業務に係る特別教育（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による作業に関する知識及び関係法令の科目に係る学科教育（計4時間）及びテールゲートリフターの操作の科目に係る実技教育（2時間））を新たに規定するもの。

3 運転者が運転位置から離れるときの措置の適用除外

テールゲートリフターの操作においては、原動機を動かさなければテールゲートリフターが動かない構造のものも存在することから、運転席とテールゲートリフターの操作位置が異なる場合においては、逸走防止措置を引き続き義務付けるが、原動機の停止義務については適用除外とすること等とするもの。

4 施行日等

公布日：令和5年3月28日

施行/適用期日：令和5年10月1日（2の特別教育の義務化については令和6年2月1日）

1. 昇降設備の設置（安衛則第151条の67関係）（令和5年10月1日施行）

【改正後の労働安全衛生規則（抜粋）】※赤字が改正部分

（昇降設備）

第151条の67 事業者は、最大積載量が**二トン以上**の貨物自動車に荷を積む作業（ロープ掛けの作業及びシート掛けの作業を含む。）又は最大積載量が**二トン以上**の貨物自動車から荷を卸す作業（ロープ解きの作業及びシート外しの作業を含む。）を行うときは、墜落による労働者の危険を防止するため、当該作業に従事する労働者が**床面と荷台との間及び**床面と荷台上の荷の上面との間を安全に昇降するための設備を設けなければならない。

2 前項の作業に従事する労働者は、**床面と荷台との間及び**床面と荷台上の荷の上面との間を昇降するときは、同項の昇降するための設備を使用しなければならない。

【改正の趣旨等】※令和5年3月28日付け基発0328第5号より抜粋

- 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を、最大積載量が5トン以上のものに加え、2トン以上5トン未満のものとしたものであること。
- 労働者が床面と荷台との間を昇降する際、荷台からの墜落・転落災害が多く発生していることを踏まえ、昇降設備の設置対象となる箇所に、「床面と荷台との間」を明記したものであること。なお、例えば、荷台に昇降するが、荷台の荷の上に昇降しない場合にあっては、当然、荷台への昇降設備の設置のみで差し支えないものであること。
- 「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を含むものであること。テールゲートリフターを中間位置で停止させてステップとして使用する場合にあっては、当該テールゲートリフターについても、昇降設備として認められるものであること。なお、テールゲートリフター製造者がテールゲートリフターの動作時に作業員の搭乗を認めていないにもかかわらず、当該テールゲートリフターの動作時に労働者を搭乗させることは、安衛則151条の14の主たる用途以外の使用に当たる場合があること。
- 本条が適用されない貨物自動車において荷を積み卸す作業等を行う場合であっても、高さが1.5メートルを超える箇所で作業を行うときは、安衛則第526条の規定が適用されることに留意すること。

2. 保護帽の着用（安衛則第151条の74関係）（令和5年10月1日施行）

【改正後の労働安全衛生規則（抜粋）】※赤字が改正部分

（保護帽の着用）

第151条の74 事業者は、**次の各号のいずれかに該当する**貨物自動車に荷を積む作業（ロープ掛けの作業及びシート掛けの作業を含む。）又は次の各号のいずれかに該当する貨物自動車から荷を卸す作業（ロープ解きの作業及びシート外しの作業を含む。）を行うとき**（第三号に該当する貨物自動車にあつては、テールゲートリフターを使用するときに限る。）**は、墜落による労働者の危険を防止するため、当該作業に従事する労働者に保護帽を着用させなければならない。

一 最大積載量が五トン以上のもの

二 最大積載量が二トン以上五トン未満であつて、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

三 最大積載量が二トン以上五トン未満であつて、テールゲートリフターが設置されているもの（前号に該当するものを除く。）

2 （略）

【改正の趣旨等】※令和5年3月28日付け基発0328第5号より抜粋

- 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を、最大積載量が5トン以上のものに加え、上記の第二・三号のものとしたものであること。**
- 「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」には、**あおりのない荷台を有する貨物自動車並びに平ボディ車及びウイング車が含まれる**ものであり、**バン（荷台の四方が囲まれた箱形のもの（ウイング車を除く。））等は含まれないものであること。**
- 「テールゲートリフターを使用するとき」には、**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場合や、テールゲートリフターを中間位置で停止させ、労働者が単にステップとして使用する場合で、荷を積み卸す作業を行わないときは含まれないものであること。**
- 貨物自動車の荷台の高さの荷受け台（プラットフォーム等）が設置され、荷台の端部から墜落するおそれがない場所において荷を積み卸す作業を行う場合や、荷を積み卸す作業のために労働者が荷台又は積荷の上に乗る必要がない場合等、**墜落の危険がない状態で荷を積み卸す作業を行う場合は、第151条の74第1項の荷を積み卸す作業を行うときに該当せず、同項は適用されないこと。**
- 本条が適用されない貨物自動車において、荷を積み卸す作業等を行う場合であっても、**高さが2メートル以上の箇所で作業を行う場合で、墜落により労働者に危険を及ぼすおそれのあるときは、安衛則第518条の規定が適用されることに留意すること。**

3. 特別教育（安衛則第36条第5号の4関係）①（令和6年2月1日施行）

【改正後の労働安全衛生規則（抜粋）】※赤字が改正部分

（特別教育を必要とする業務）

第36条 法第59条第3項の厚生労働省令で定める危険又は有害な業務は、次のとおりとする。

五の四 テールゲートリフター（第151条の2第七号の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をいう。以下同じ。）の操作の業務（当該貨物自動車に荷を積む作業又は当該貨物自動車から荷を卸す作業を伴うものに限る。）

【改正後の安全衛生特別教育規程（抜粋）】

	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



テールゲートリフターの例
※「パワーゲート」「テールリフト」等、メーカーごとに商品名が異なることに注意

【改正の趣旨等】※令和5年3月28日付け基発0328第5号より抜粋

- **荷を積み卸す作業を伴うテールゲートリフターの操作の業務を特別教育の対象としたものであること。**
- 「テールゲートリフターの操作の業務」には、テールゲートリフターの稼働スイッチを操作することのほか、テールゲートリフターに備え付けられた荷の**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、テールゲートリフターを使用する業務が含まれること。**なお、荷を積み卸す作業を伴わない**定期点検等の業務、貨物自動車以外の自動車等に設置されているテールゲートリフター、介護用の車両に設置されている車いすを対象とする装置等の操作の業務は含まれないこと。**
- テールゲートリフターの製造者、取付業者等による操作説明が、特別教育の対象である労働者に対して、**テールゲートリフターの操作を実際に行わせながら適切に実施される場合には、当該説明に要した時間を実技教育の教育時間に含まれるものとして取り扱って差し支えないこと。**
- その他、具体的な省略対象者については次スライドを参照のこと。

3. 特別教育（安衛則第36条第5号の4関係）②（省略できる者）

- 改正告示の施行日時点において、**荷を積み卸す作業を伴うテールゲートリフターの操作の業務に6月以上従事した経験を有する者**

学科教育	テールゲートリフターに関する知識	1.5時間	→	45分
	テールゲートリフターによる作業に関する知識	2時間	→	(変更なし)
	関係法令	0.5時間	→	(変更なし)
実技教育	テールゲートリフターの操作の方法	2時間	→	1時間

- 平成25年6月18日付け基安安発0618第1号基安労発0618第1号「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」に基づく安全衛生教育の推進について別添2「**荷役作業従事者のための安全衛生教育（陸運事業者向け）実施要領**」に基づく**安全衛生教育であって、教育内容にテールゲートリフターを含むものを受講した者**

学科教育	テールゲートリフターに関する知識	1.5時間	→	(省略可)
	テールゲートリフターによる作業に関する知識	2時間	→	(省略可)
	関係法令	0.5時間	→	(変更なし)
実技教育	テールゲートリフターの操作の方法	2時間	→	(変更なし)

- **陸上貨物運送事業労働災害防止協会が実施するテールゲートリフターに係る荷役作業安全講習会**（「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」をいう。）**を受講した者**

学科教育	テールゲートリフターに関する知識	1.5時間	→	(変更なし)
	テールゲートリフターによる作業に関する知識	2時間	→	(省略可)
	関係法令	0.5時間	→	(変更なし)
実技教育	テールゲートリフターの操作の方法	2時間	→	(変更なし)

4. 運転位置から離れる場合の措置（安衛則第151条の11関係）（令和5年10月1日施行）

【改正後の労働安全衛生規則（抜粋）】※赤字が改正部分

（運転位置から離れる場合の措置）

第151条の11 事業者は、車両系荷役運搬機械等の運転者が運転位置から離れるときは、当該運転者に次の措置を講じさせなければならない。**ただし、走行のための運転位置と作業装置の運転のための運転位置が異なる貨物自動車を運転する場合であつて、労働者が作業装置の運転のための運転位置において作業装置を運転し、又は運転しようとしている場合は、この限りでない。**

- 一 フォーク、ショベル等の荷役装置（**テールゲートリフターを除く。**）を最低降下位置に置くこと。
- 二 原動機を止め、かつ、停止の状態を保持するためのブレーキを確実にかける等の車両系荷役運搬機械等の逸走を防止する措置を講ずること。

2 （略）

3 事業者は、第一項ただし書の場合において、貨物自動車の停止の状態を保持するためのブレーキを確実にかける等の貨物自動車の逸走を防止する措置を講じさせなければならない。

4 貨物自動車の運転者は、第一項ただし書の場合において、前項の措置を講じなければならない。

【改正の趣旨等】※令和5年3月28日付け基発0328第5号より抜粋

- テールゲートリフターの収納位置は、必ずしも最低降下位置でないことから、**運転者が運転位置から離れるときにおける荷役装置を最低降下位置に置く義務について適用を除外することとしたこと。**
- テールゲートリフター等の作業装置（以下「テールゲートリフター等」という。）の操作のためには原動機を動作させなければならない構造のものも存在することから、**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を除外することとしたこと。**
- 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、改正省令による改正後の安衛則第151条の11第3項により、引き続き義務付けられることに留意すること。**



**御清聴
ありがとうございました
ました。**