

# トラック運転者に関する 労働基準法及び改善基準告示の改正について

令和6年6月26日

トラック運転者の働き方改革に関する説明会

北海道労働局

稚内労働基準監督署

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

1. 働き方改革に関する法改正
2. 改善基準告示
3. 改善基準告示の改正の背景
4. 改善基準告示の改正内容

## 時間外労働の上限を設けた理由

働き方改革関連法は、5年をかけて全面施行されました。その目的は？

### 働き方改革の目的

成長と分配の好循環を構築し、一人ひとりがより良い将来の展望を持てるようにすること。

そこで、働く方々が、個々の事情に応じた多様で柔軟な働き方を自分で選択できるよう、国が法制度を整える。

### 働き方改革関連法

- 時間外労働の上限規制  
長時間労働は健康の確保や仕事と家庭の両立（ワークライフバランス）を困難にするため、国として上限を設ける。
- 労働者の健康管理に関する義務の拡充
- 年次有給休暇の年5日取得の義務化
- 同一労働同一賃金 など

2

## 自動車運転者における時間外労働の上限規制

令和6年（2024年）4月1日から全面適用されました。

### 原則（新設）

月45時間、年360時間（1年単位の変形労働時間制を採用する労働者は、月42時間、年320時間）

注：2週間について、時間外労働の限度を協定する必要はなくなりました。

### 特別条項（新設）

臨時的な特別な事情があつて労使が合意する場合（特別条項）であっても、以下の上限を超える時間外労働はできません。

- 時間外労働が年960時間以内
- 限度時間（※原則の時間）を超えて労働させる場合における手続きを決めること
- 限度時間（※原則の時間）を超えて労働させる労働者における健康・福祉確保措置を決めること

### 休日（改善基準告示第4条第5条、従来と変更なし）

- 休日労働の回数は2週間について1回が限度

3

# 時間外労働及び休日労働に関する協定①（36協定の届出）

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年単位の变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・休日労働の合計は半月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。

「労働時間等の改善基準のポイント」  
リーフレットp 20

# 時間外労働及び休日労働に関する協定②（36協定様式（自動車運転者））

注：運行管理者、荷役作業員などもまとめて1枚の協定届にすることも可能です。

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	業務の種別	労働者数 (属15歳以上の者)	所定労働時間 (1日) (H:分)	1ヶ月 ①については45時間未満、②については40時間未満 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	自動車運転者 (トラック)	30人	7.5時間	3時間 5.5時間 6.5時間 7.5時間 8.5時間 9.5時間 10.5時間 11.5時間 12.5時間 13.5時間 14.5時間 15.5時間 16.5時間 17.5時間 18.5時間 19.5時間 20.5時間 21.5時間 22.5時間 23.5時間 24.5時間 25.5時間 26.5時間 27.5時間 28.5時間 29.5時間 30時間
休日労働	休日労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種別	労働者数 (属15歳以上の者)	所定休日 (概数)	労働させることができる法定休日の日数
	② 1年単位の变形労働時間制により労働する労働者	運行管理員	3人	毎週2回	労働させることができる法定休日における労働時間

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ヶ月について100時間未満でなければならず、かつ2ヶ月から6ヶ月までを平均して80時間を超過しないこと (自動車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 〇月 〇日

協定の当事者である労働者組合 (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 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組合) 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労働される役員、専任等の方法による手段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 〇月 〇日

労働基準監督署長

使用者 〇〇運輸株式会社 代表取締役 田中 太郎

「労働時間等の改善基準のポイント」  
リーフレットp 21

# 時間外労働及び休日労働に関する協定③（特別条項（自動車運転者））

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10条関係)		時間外労働 休日労働 に関する協定届 (特別条項)										
協定の適用範囲	業務の種類	労働者数 (満18歳以上の者)	1日 (任意)		1ヶ月 (時間外労働及び休日労働を合算した時間数、 ②については100時間未満に限る。)				1年 (時間外労働のみを合算した時間数、 ①については720時間以内、②については 400時間以内に限る。)			
			短縮することができる時間数	短縮できない時間数	短縮することができる時間数	短縮できない時間数	短縮することができる時間数	短縮できない時間数	短縮することができる時間数	短縮できない時間数		
① 下記各以外の者	別添協定書記載のとおり	運行管理者	3人	7時間	2.5時間	4回	60時間	70時間	30%	500時間	670時間	33%
	同上	経理事務員	5人	6時間	6.5時間	3回	30時間	61時間	30%	450時間	570時間	33%
② 自動車の運転の実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	30%	750時間	870時間	33%
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専断申し入れ										
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		担当する部署 ①、②、③	[具体的な内容] 対象労働者への医師による健康診断の実施、年次有給休暇についてまとまった日数超過して取得することを旨の取得の促進、 協定での時間外労働の削減									
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ヶ月について100時間未満でなければならず、かつ2ヶ月から1年までを平均して80時間を超過しないこと（自動車の運転の実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「チェック」)												
協定の成立年月日 ○○○○年 3月 12日												
協定の当事者である労働組合（事業場の労働者の過半数で組織する労働組合）の名称又は労働者の過半数を代表する者の氏名 新選正当事務員 山田 花子 又は ○○○労働組合												
協定の当事者（労働者の過半数を代表する者の組合）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。 <input checked="" type="checkbox"/> (チェックボックスに「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選出される投票、選挙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 3月 15日 <input checked="" type="checkbox"/> (チェックボックスに「チェック」)												
労働基準監督署長		使用者 職名 代表取締役 氏名 田中 太郎										

「労働時間等の改善基準のポイント」  
リーフレット p 22

※1 様式9号の3の5は、健康診断の実施手続等に関する届出書(1票目)と健康診断を促す時間外労働に関する届出書(2票目)の2票の届出書です。1票目の届出書は、P21の届出書と併用してください。  
※2 限度時間を超えた労働者に、以下(1)～(4)の健康確保措置を講ずることを求められており、要する場合は記入し、必要事項を内部で記載してください。  
①健康による健康確保 ②健康診断(22歳～64歳の健康診断) ③就業上の配慮(就業時間の変更/インテリジェント) ④就業上の配慮(休憩/休日の付与) ⑤健康診断 ⑥健康診断の結果 ⑦心臓や脳血管の健康診断(心電図) ⑧健康診断 ⑨健康診断による健康確保措置 ⑩その他

## 長時間労働者に対する健康確保措置

### 1 健康診断の実施 【労働安全衛生法第66条】

従来から存在する義務。  
通常は年1回、深夜業務従事者は6か月に1回。

2, 3は、50人未満の事業場は無料で、  
市内地域産業保健センターを利用できます。

### 2 健康診断の結果、異常の所見があると診断された労働者に対する医師の意見聴取【労働安全衛生法第66条の4】

現在の働き方で問題がないか、事業場が医師に意見を求める。  
内容は、通常勤務/就業制限/要休業 のどの区分に該当するかの意見を聴くことになる。

法違反が多い。

注：治療のための意見聴取ではないため、本人が医師と面接することまでは求めていない。

### 3 長時間労働者に対する医師の面接指導【労働安全衛生法第66条の8】

時間外労働と休日労働の合計時間が1か月あたり80時間を超え、かつ、疲労の蓄積が認められる労働者に、  
事業場が、労働者本人を医師に面接させる。 ※管理監督者も対象です。

労働基準法上では労働時間規制の対象外とされている管理監督者なども対象となります。  
そのため、労働安全衛生法において、労働者(管理監督者などを含む。)に対する労働時間状況の把握義務が新設されました。 【労働安全衛生法第66条の8の3】

## 中小企業に対する月60時間超の時間外労働の割増賃金率

令和5年4月1日から、月60時間超の時間外労働は割増賃金率が50%以上となっています。

注：いずれも業種・職種による適用除外はありません。自動車運転者も当然、適用になります。

(改正後) 令和5年4月1日施行 月60時間超の残業割増賃金率 大企業、中小企業ともに50%		
	1か月の時間外労働 (1日8時間・1週40時間 を超える労働時間)	
	60時間以下	60時間超
大企業	25%	50%
中小企業	25%	50%

賃金時効が5年(当分の間は3年)に延長されました。

(令和2年4月1日以降に支払われる賃金が対象)

以前(賃金時効2年)に比べ、

賃金不払残業(いわゆるサービス残業)に伴う

リスクは1.5倍に増えています。

8

## 年次有給休暇の年5日取得義務

労働基準法改正後の指導例です。

### 指導事項

- ① パート・アルバイト労働者であっても年次有給休暇は付与されます。  
年10日以上付与され、年5日取得義務の対象となるパート・アルバイト労働者についても、年5日以上の年次有給休暇を取得させること。
- ② 年次有給休暇管理簿を、パート・アルバイト労働者を含めて作成すること。(3年間保存)  
年次有給休暇管理簿に、基準日が記入されていないため、基準日も記入すること。

### 基準日

**基準日：直近の、年次有給休暇の権利を付与した日。**  
原則、入社日から6か月後の月日が続きます。(年だけの変更になります。)

**基準日を起算日とした1年間以内に、年5日取得させなければなりません。**

※管理しやすくするため、統一基準日を設ける方法があります。

9

# 1. 働き方改革に関する法改正

## 2. 改善基準告示

### 3. 改善基準告示の改正の背景

### 4. 改善基準告示の改正内容



## 「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、平成元年に大臣告示として制定。

### 制定の経緯

労働時間等の改善を定めた局長通達の策定（昭和42年）

- ・長時間労働、交通事故の増加
- ・路面運送における労働時間及び休息期間に関するILO条約の採択（昭和54年）

拘束時間、休息期間等の基準を定めた局長通達の策定（昭和54年）

中央労働基準審議会での関係労使の議論

通達を大臣告示とすることで労使が合意し、「改善基準告示」を策定（平成元年）

（中身を伴う改正：平成9年改正が最後）

※制定以降、法定労働時間が段階的に短縮し、週40時間制へ移行するに伴い、内容の見直しが行われ現在に至っている。

### 主な内容

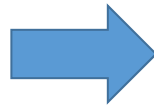
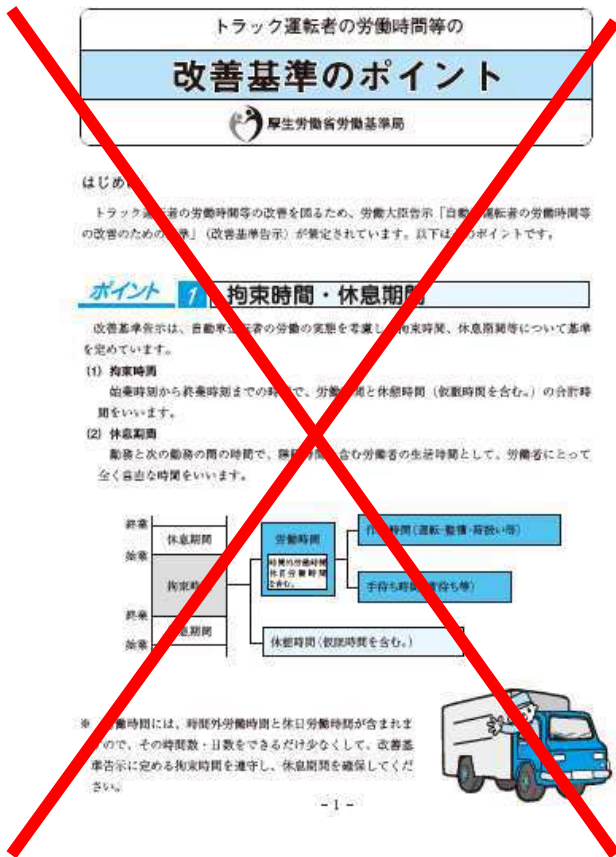
- 拘束時間【始業から終業までの時間(休憩時間含む)】：（1か月）トラック…293時間、バス…4週平均1週65時間、タクシー…299時間（1日）トラック・バス・タクシー…原則1日13時間（最大16時間）
- 休息期間【勤務と勤務の間の時間】：原則として継続8時間以上
- 運転時間：トラック…2日平均1日9時間 / 2週間平均1週44時間、バス…2日平均1日9時間 / 4週間平均1週40時間
- 連続運転時間：トラック・バス…4時間以内

※その他、分割休息期間、2人乗務、隔日勤務、フェリー乗船の場合の特例有り。

### 施行

労働基準監督署	関係労使の自主的改善努力と労働基準監督官の臨検監督等による指導 (令和3年自動車運転者を使用する事業場への監督指導…3,770件 改善基準告示違反率…53.3%)
国土交通省との連携	① 監督署と地方運輸機関との合同による監督・監査 ② それぞれの機関が把握した改善基準告示違反事案の相互通報

# 改善基準告示 のパンフレットが変わりました



12

## 改善基準告示の目的

### 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」

#### 第1条

第1項 この基準は、自動車運転者（労働基準法第9条に規定する労働者であつて、四輪以上の自動車の運転の業務（厚生労働省労働基準局長が定めるものを除く。）に主として従事する者をいう。以下同じ。）の労働時間等の改善のための基準を定めることにより、**自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図ることを目的**とする。

第2項 労働関係の当事者は、この基準を理由として**自動車運転者の労働条件**を低下させてはならないことはもとより、**その向上に努めなければならない**。

第3項 使用者及び労働者の過半数で組織する労働組合又は労働者の過半数を代表する者は、…時間外・休日労働協定（36協定）をする場合において、次の各号に掲げる事項に十分留意しなければならない。

第一号 （略） ※原則：月45時間以内、年360時間以内

第二号 （略） ※例外：年960時間以内

第三号 前二号に掲げる事項のほか、**労働時間の延長及び休日の労働は必要最小限にとどめられるべきであること**（以下略）

13

# 改善基準告示の対象者について

「労働時間等の改善基準のポイント」  
リーフレット p 2

## 〈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。

14

# 改善基準告示の対象者について

「労働時間等の改善基準のポイント」  
リーフレット p 2

**（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）

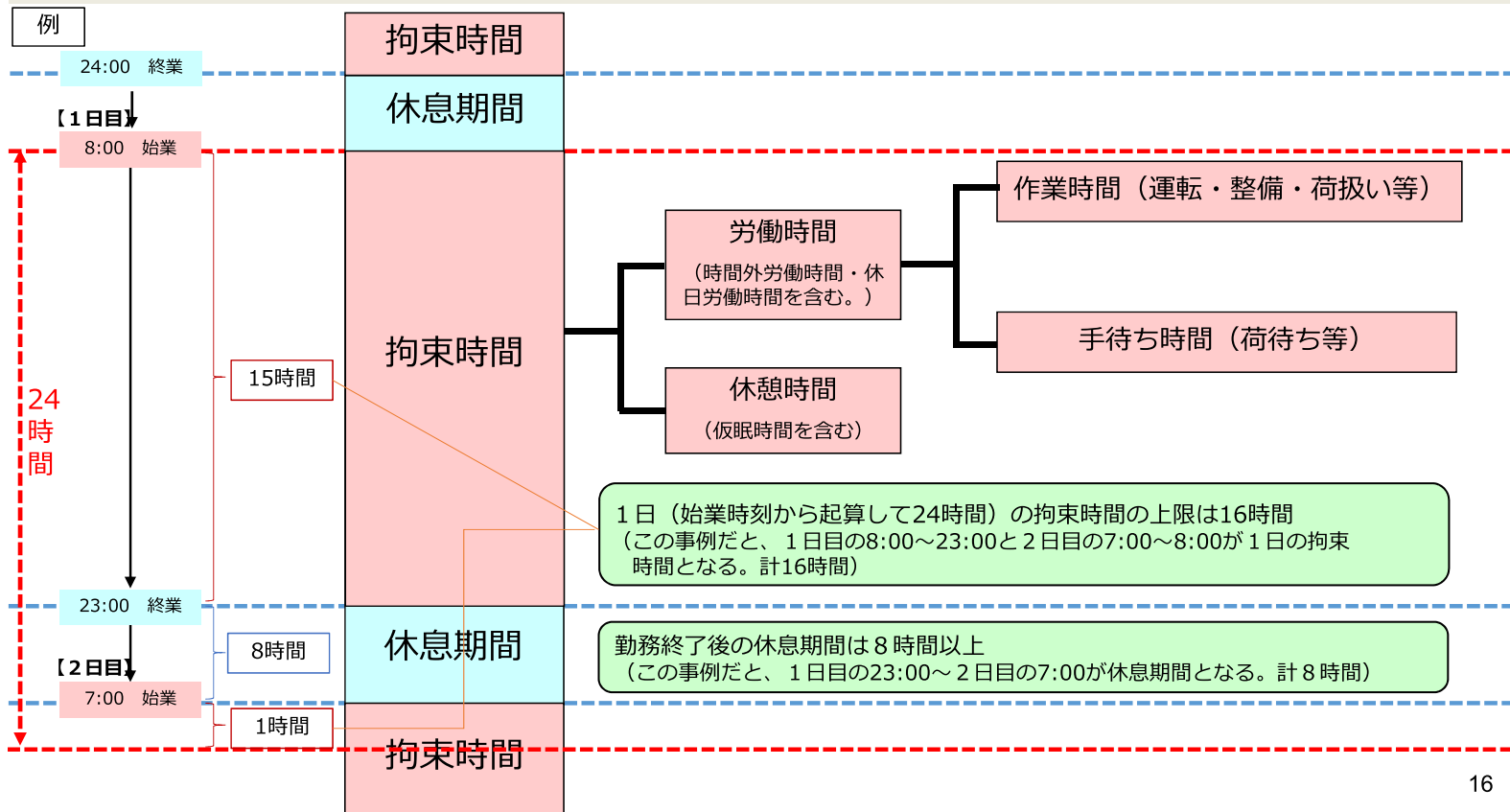
**（※）個人事業主等：国土交通省通達では、  
「個人事業主、同居の家族及び法人の業務を執行する役員など」とされている。**

15



# 拘束時間と休息期間について

- ▶ 拘束時間とは、労働時間、休憩時間その他の使用者に拘束されている時間をいう。
- ▶ 休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間をいう。



1. 働き方改革に関する法改正
2. 改善基準告示
3. 改善基準告示の改正の背景
4. 改善基準告示の改正内容

# 自動車運転者の基礎統計

- ▶ トラック運転者は、全産業平均と比べ、年齢が高い傾向にある。
- ▶ トラック運転者は、全産業平均と比べ、実労働時間数が長い傾向にある。
- ▶ トラック運転者は、全産業平均と比べ、所定内給与額が低い傾向にある。

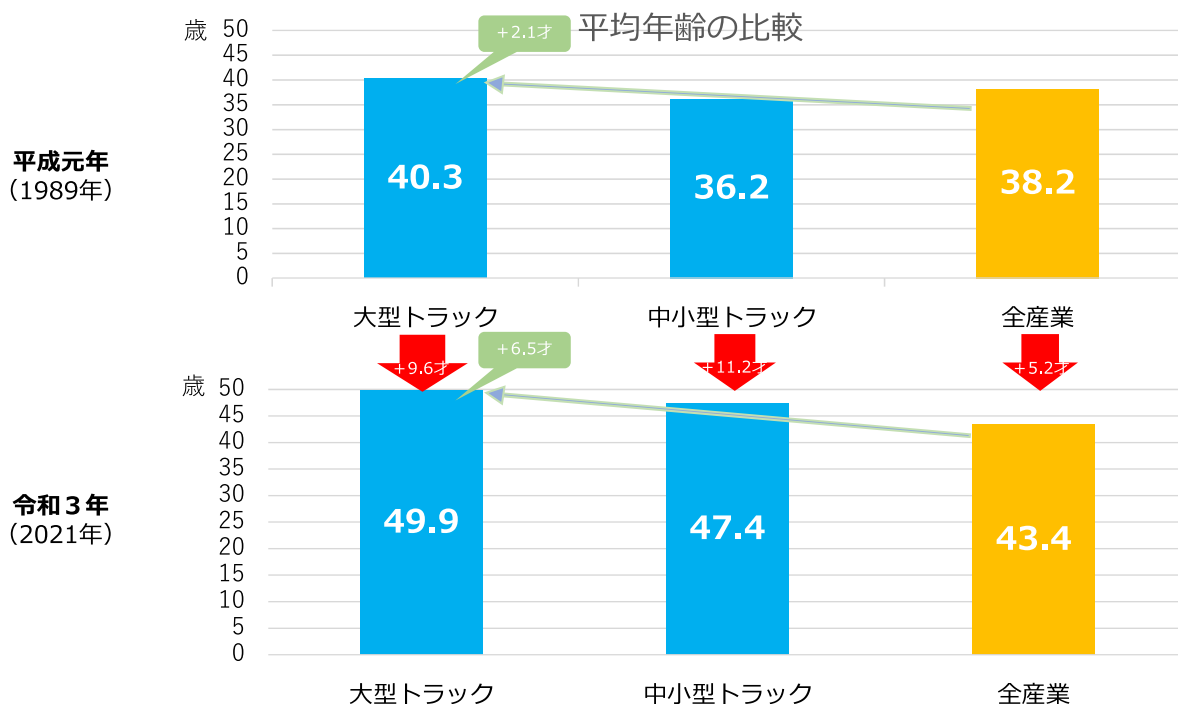
(「令和3年賃金構造基本統計調査」(厚生労働省)を加工して作成)

		年齢	勤続年数	実労働時間数	所定内給与額 (月額) (千円単位切り捨て) (賞与等含まず)
全産業平均		43.4歳	12.3年	175時間	30万円
トラック	大型	49.9歳	12.1年	212時間	28万円
	中小型	47.4歳	10.9年	207時間	26万円
タクシー		60.7歳	10.5年	176時間	20万円
バス		53.0歳	11.7年	186時間	23万円

※10人以上の常用労働者を雇用する民営事業所

## トラック運転者の平均年齢の推移

- ▶ 平成元年(1989年)に比べ、令和3年(2021年)は全体的に平均年齢が上昇している。
- ▶ トラック運転者は、全産業平均と比べ、令和3年(2021年)の平均年齢の上昇幅が大きい。



(※) 平成元年(1989年)の「大型トラック」、「中小型トラック」はそれぞれ「平成元年賃金構造基本統計調査」(厚生労働省)における「営業用大型貨物自動車運転者(男)」、「営業用普通・小型貨物自動車運転者(男)」の数値  
令和3年(2021年)の「大型トラック」、「中小型トラック」はそれぞれ「令和3年賃金構造基本統計調査」(厚生労働省)における「営業用大型貨物自動車運転者」、「営業用貨物自動車運転者(大型車を除く)」の数値

# 脳・心臓疾患の業種別・職種別支給決定件数

令和3年度の脳・心臓疾患の支給決定件数に占める道路貨物運送業の割合は32.5%、貨物自動車運転者の割合は30.8%であり、業種別・職種別でそれぞれ最も高かった。  
(厚生労働省調べ)

## 【令和3年度】(2021年度)

### ○ 業種別

	脳・心臓疾患
道路貨物運送業	<b>32.5%</b> (56件)
道路旅客運送業	0% (0件)
全業種	<b>100%</b> (172件)

## 【令和2年度】(2020年度)

	脳・心臓疾患
道路貨物運送業	<b>28.3%</b> (55件)
道路旅客運送業	1.0% (2件)
全業種	<b>100%</b> (194件)

## 【平成21年度】(2009年度)

※ 平成21年度より中分類を集計

	脳・心臓疾患
道路貨物運送業	<b>22.1%</b> (65件)
道路旅客運送業	6.4% (19件)
全業種	<b>100%</b> (293件)

+4.2  
-1.0

+6.2  
-5.4

### ○ 職種別

	脳・心臓疾患
貨物自動車運転者	<b>30.8%</b> (53件)
乗用自動車運転者	0% (0件)
バス運転者	0% (0件)
全職種	<b>100%</b> (172件)

	脳・心臓疾患
貨物自動車運転者	<b>27.3%</b> (53件)
乗用自動車運転者	1.0% (2件)
バス運転者	0.5% (1件)
全職種	<b>100%</b> (194件)

	脳・心臓疾患
貨物自動車運転者	<b>22.1%</b> (65件)
乗用自動車運転者	5.1% (15件)
バス運転者	0.6% (2件)
全職種	<b>100%</b> (293件)

+3.5  
-1.5

+5.2  
-4.2

## 脳・心臓疾患の労災認定基準

- ▶ 脳・心臓疾患の労災認定基準においては、「発症前1か月におおむね100時間または発症前2か月間～6か月間に、1か月あたり80時間を超える時間外労働が認められる場合」、業務と発症との関連性が強いと評価される。

### 1 長期間の過重業務の評価にあたり、労働時間と労働時間以外の負荷要因を総合評価して労災認定することを明確化しました

#### 【改正前】

発症前1か月におおむね100時間または発症前2か月間ないし6か月間にわたって、1か月あたり80時間を超える時間外労働が認められる場合について業務と発症との関係が強いと評価できることを示していました。

#### 【改正後】

上記の時間に至らなかった場合も、これに近い時間外労働を行った場合には、「労働時間以外の負荷要因」の状況も十分に考慮し、業務と発症との関係が強いと評価できることを明確にしました。

労働時間	発症前1か月間に100時間 または 2～6か月間平均で月80時間を超える時間外労働の水準には至らないがこれに近い時間外労働
------	---

+

一定の労働時間以外の負荷要因

### 2 長期間の過重業務、短期間の過重業務の労働時間以外の負荷要因を見直しました

労働時間以外の負荷要因の見直しを行い、赤字の項目を新たに追加しました。

労働時間以外の負荷要因	勤務時間の不規則性	拘束時間の長い勤務 <b>休日のない連続勤務</b> <b>勤務間インターバルが短い勤務</b> ※「勤務間インターバル」とは、終業から次の勤務の始業までをいいます 不規則な勤務・交替制勤務・深夜勤務
	事業場外における移動を伴う業務	出張の多い業務 <b>その他事業場外における移動を伴う業務</b>
	心理的負荷を伴う業務	※改正前の「精神的緊張を伴う業務」の内容を拡充しました
	身体的負荷を伴う業務	
	作業環境	温度環境 騒音

業務と発症との関連が強いと評価

# 勤務間インターバルの短い勤務

- ▶ 脳・心臓疾患の労災認定基準において、長期間の過重業務の判断にあたっては、睡眠時間確保の観点から、勤務間インターバルがおおむね11時間未満の勤務の有無、時間数、頻度、連続性等について検討し、評価することとされている。

(「血管病変等を著しく増悪させる業務による脳血管疾患及び虚血性心疾患等の認定基準について」(令和3年9月14日基発0914第1号厚生労働省労働基準局長通達)より抜粋)

## 勤務間インターバルが短い勤務

- ▶ 勤務間インターバルとは、終業から始業までの時間をいう。
- ▶ 勤務間インターバルが短い勤務については、その程度(時間数、頻度、連続性等)や業務内容等の観点から検討し、評価すること。
- ▶ なお、長時間の過重業務の判断に当たっては、睡眠時間の確保の観点から、勤務間インターバルがおおむね11時間未満の勤務の有無、時間数、頻度、連続性等について検討し、評価すること。

22

# 脳・心臓疾患の労災認定基準における労働時間の評価

(「脳・心臓疾患の労災認定の基準に関する専門検討会報告書(令和3年7月)」(厚生労働省)より抜粋)

## 労働者の1日の生活時間と睡眠時間、労働時間との関係

- ▶ 日本の有業者の平均的な生活時間を調査した平成28年の社会生活基本調査(図4-5)によると、15歳以上の有業者の平日の睡眠時間は7.2時間、仕事時間は8.1時間、食事、身の回りの用事、通勤等の生活に必要な時間(食事等の時間)は5.3時間となっている。
- ▶ これを前提とすると、現時点においても、1日6時間程度の睡眠が確保できない状態は、1日の労働時間8時間を超え、4時間程度の時間外労働を行った場合に相当し、これが1か月継続した状態は、おおむね80時間(※1)を超える時間外労働が想定される。
- ▶ また、1日5時間程度の睡眠が確保できない状態は、1日の労働時間8時間を超え、5時間程度の時間外労働を行った場合に相当し、これが1か月継続した状態は、おおむね100時間(※2)を超える時間外労働が想定される。

(※1) 24時間から、生活を営む上で必要な睡眠(6時間)・食事等・仕事(法定労働時間8時間及び法定休憩時間1時間)を引いた時間数に1か月の平均勤務日数21.7日を乗じた概数。

(※2) 前記の睡眠を5時間として同様に算出した概数。

<平成28年社会生活基本調査>

(男女、15歳以上、有業者(主に仕事)、平日)

睡眠	食事等	仕事	余暇
7.2	5.3	8.1	3.4

(注) 1 食事等は、食事、身の回りの用事、通勤等の時間である。

2 余暇は、趣味・娯楽、休養・くつろぎ等の時間である。

図4-5 労働者の1日の生活時間

23

# 休息期間と睡眠時間

- ▶ 「休息期間が8時間未満」と回答した自動車運転者のうち、最も高い割合は、「睡眠時間5時間未満」であった。
- ▶ 「休息期間が8時間以上～11時間未満」と回答した自動車運転者のうち、最も高い割合は、「睡眠時間6時間以上7時間未満」であった。
- ▶ 「休息期間が11時間以上」と回答した自動車運転者のうち、最も高い割合は、「睡眠時間7時間以上8時間未満」であった。

(令和3年度「トラック運転者の労働時間等に係る実態調査事業報告書」(厚生労働省)を加工して作成)

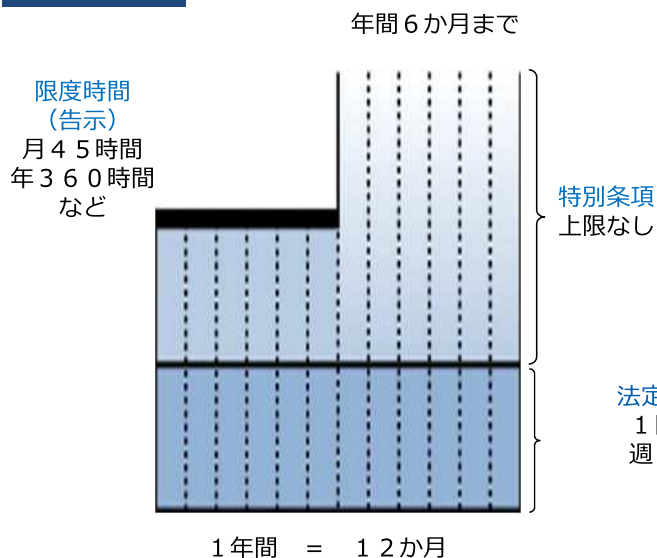
(令和3年度)		睡眠時間							無回答
		全体	5時間未満	5時間以上6時間未満	6時間以上7時間未満	7時間以上8時間未満	8時間以上9時間未満	9時間以上	
		(N)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	
<b>休息期間</b>		1712	196	216	478	366	280	60	116
全体	8時間未満	226	52.7	17.3	8.8	0.4	-	-	20.8
	8時間以上9時間未満	282	11.7	30.1	45.4	9.9	1.8	-	1.1
	9時間以上10時間未満	153	3.3	20.9	46.4	24.2	4.6	-	0.7
	10時間以上11時間未満	226	2.7	6.2	41.2	30.5	16.8	0.9	1.8
	11時間以上	635	2.5	4.4	21.4	32.8	31.2	6.9	0.8
	無回答	190	8.9	9.5	15.8	12.1	16.8	7.4	29.5

24

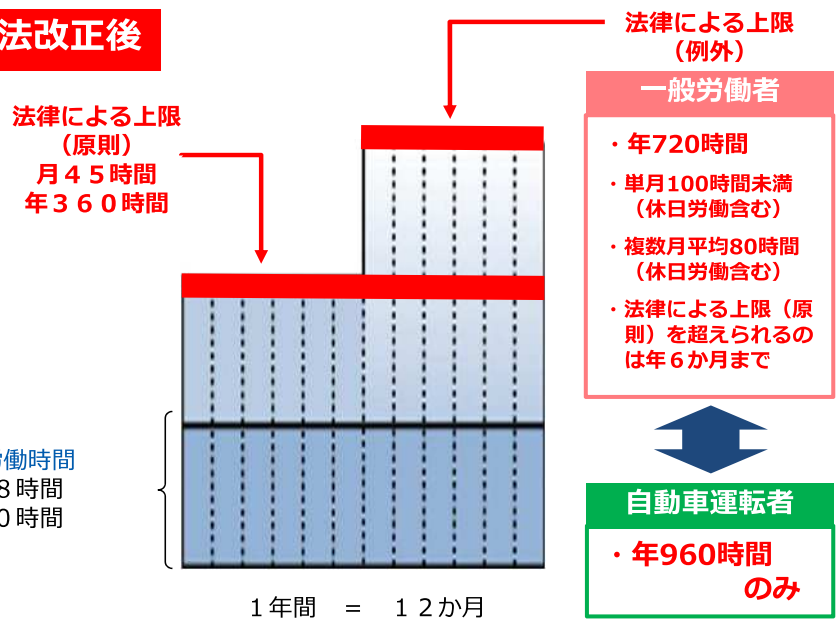
## 時間外労働の上限規制について

- ▶ 時間外労働の上限規制は、月45時間、年360時間を原則とし、臨時的な特別な事情がある場合でも年720時間、単月100時間未満(休日労働含む)、複数月平均80時間(休日労働含む)を限度
- ▶ 自動車運転業務従事者の上限時間(臨時的な特別な事情の場合)は年960時間とし、将来的な一般則の適用について引き続き検討する旨を附則に規定。

### 法改正前



### 法改正後



25

# 適用猶予業種における時間外労働の上限規制

- ▶ 自動車運転者については、令和6年4月以降、年960時間の上限規制の適用を受ける。
  - ▶ 一方、一般労働者に適用される、45時間超えの上限回数（6か月まで）、単月上限（100時間未満）、複数月平均上限（80時間以内）については適用がない。
- **ただし、この場合であっても、改善基準告示に定める拘束時間を遵守する必要がある。**

【現在】		【令和6年4月～】												
		一般労働者	自動車運転の業務	建設事業	医師	鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業	新技術・新商品等の研究開発業務							
月	限度時間(原則)	45	-	-	-	45	-	限度時間(原則)	45	45	45	45	45	-
	45時間超は6月まで	適用あり	-	-	-	適用あり	-	45時間超は6月まで	適用あり	-	適用あり	-	適用あり	-
	単月上限(※)	100	-	-	-	-	-	単月上限(※)	100	-	100(注1)	100(注2)	100	-
	複数月平均上限(※)	80	-	-	-	-	-	複数月平均上限(※)	80	-	80(注1)	-	80	-
年	限度時間(原則)	360	-	-	-	360	-	限度時間(原則)	360	360	360	360	360	-
	上限	720	-	-	-	720	-	上限	720	960	720	960(注3) 1,860(注4)	720	-

※ 休日労働も含む。  
 注1： 災害の復旧・復興の事業は、単月上限100時間・複数月平均上限80時間の規制は適用されない。  
 注2： 時間外・休日労働が月100時間以上となることが見込まれる者は、36協定に面接指導を行うこと等を定めることが必要。  
 注3： 医業に従事する一般の医師にかかる基準（A水準）。休日労働を含む。  
 注4： B水準、連携B水準、C水準の指定を受けた医療機関で指定に係る業務に従事する医師にかかる基準。休日労働を含む。  
 面接指導、労働時間が特に長時間である場合の労働時間短縮措置、勤務間インターバルの確保等を36協定に定めることが必要。

## 働き方改革関連法の国会附帯決議事項

附帯決議において、過労死等防止の観点から見直すよう求められているところ。

(下線及び赤字は労働基準局監督課)

### 参議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年6月28日）

- 七、自動車運転業務の上限規制については、5年の適用猶予後の時間外労働時間の上限が休日含まず年960時間という水準に設定されるが、現状において過労死や精神疾患などの健康被害が最も深刻であり、かつそのために深刻な人手不足に陥っている運輸・物流産業の現状にも鑑み、決して物流を止めてはいけないという強い決意の下、できるだけ早期に一般則に移行できるよう、関係省庁及び関係労使や荷主等を含めた協議の場における議論を加速し、猶予期間においても、実効性ある実労働時間及び拘束時間削減策を講ずること。また、5年の適用猶予後に一般則の適用に向けた検討を行うに当たっては、一般則の全ての規定を直ちに全面的に適用することが困難な場合であっても、一部の規定又は一部の事業・業務についてだけでも先行的に適用することを含め検討すること。
- 八、自動車運転業務については、過労死等の防止の観点から、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の総拘束時間等の改善について、関係省庁と連携し、速やかに検討を開始すること。また、改善基準告示の見直しに当たっては、トラック運転者について、早朝・深夜の勤務、交代制勤務、宿泊を伴う勤務など多様な勤務実態や危険物の配送などその業務の特性を十分に踏まえて、労働政策審議会において検討し、勤務実態等に応じた基準を定めること。

### 衆議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年5月25日）

- 二、時間外労働の上限規制の適用が猶予される業務について、当該業務特有の事情を踏まえたきめ細かな取組を省庁横断的に実施して労働時間の短縮を図り、上限規制の適用に向けた環境の整備を進めること。特に、自動車運転業務については、長時間労働の実態があることに留意し、改正法施行後5年後の特例適用までの間、過労死の発生を防止する観点から改善基準告示の見直しを行うなど必要な施策の検討を進めること。

1. 働き方改革に関する法改正
2. 改善基準告示
3. 改善基準告示の改正の背景
4. 改善基準告示の改正内容

ひとくらし、みらいのために



## 1か月の拘束時間

### 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。

9時間  
減少

#### 【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。

10時間  
減少

#### ※目安の計算

- $293 \times 12 = 3516$
- $275 \rightarrow 80$     •  $293 \rightarrow 98 (= 80 + 18)$     •  $320 \rightarrow 125 (= 80 + 45)$
- 
- $(2080 + 260) \div 12 = 195$     •  $195 + 80 = 275$
- $275 \times 12 = 3300$
- $275 \rightarrow 80$     •  $284 \rightarrow 89 (= 80 + 9)$     •  $310 \rightarrow 115 (= 80 + 35)$

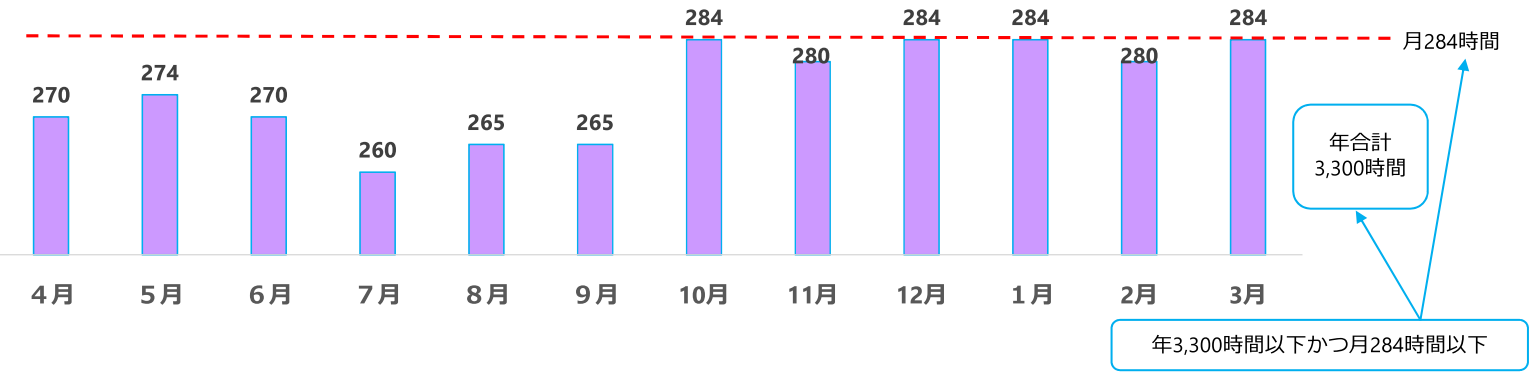
#### 【1か月あたりの拘束時間について】

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

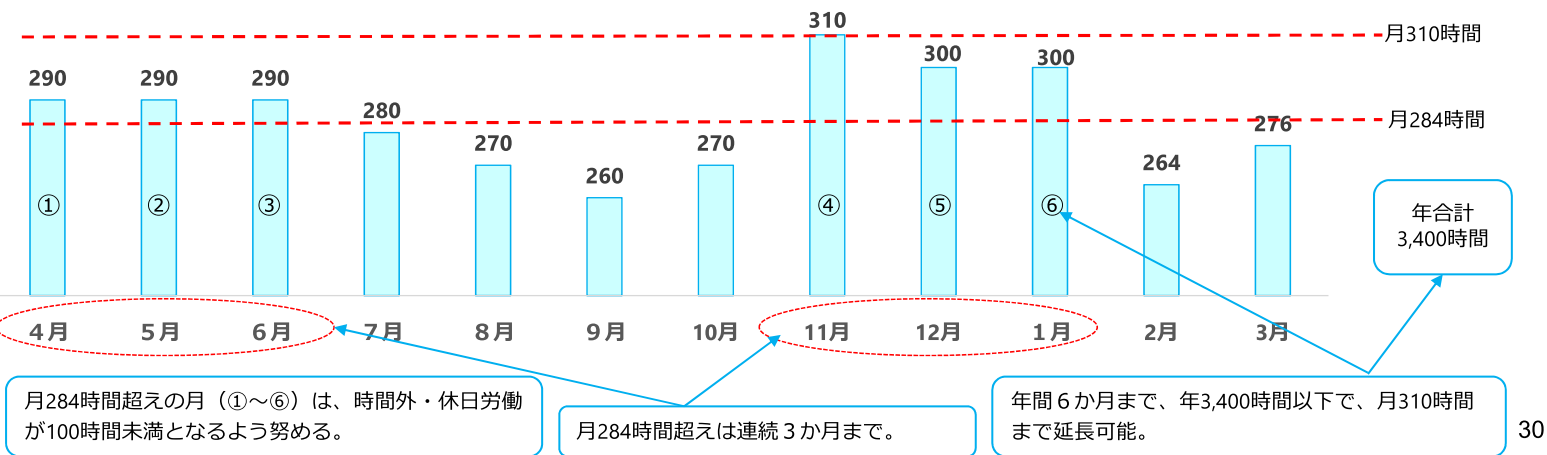
※この計算は、事業場ごとの所定労働時間や休憩時間の違いや、月の日数の違いを考慮していないため、あくまでも「目安」である。

# 改正の内容（1か月の拘束時間）

## 【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



# 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。 **1時間減少**

### 【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。

1時間  
増加

### 【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帰着するまでをいう。

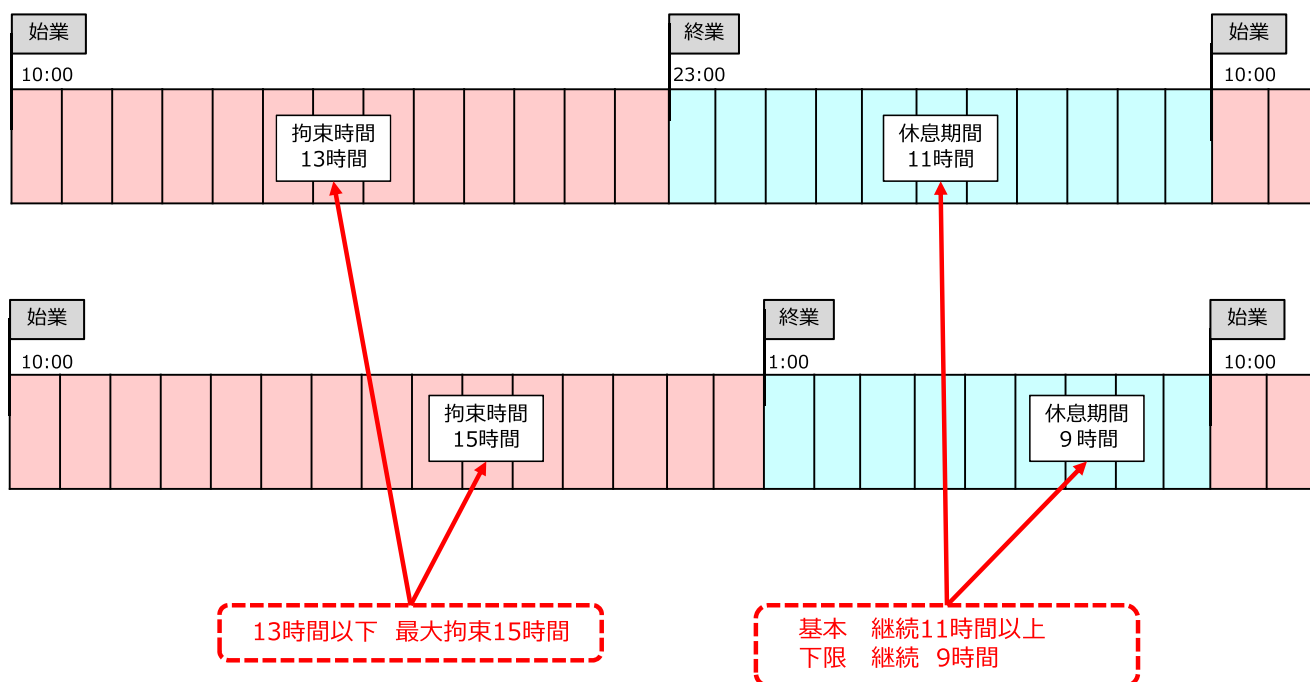
※3

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。

32

## 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）

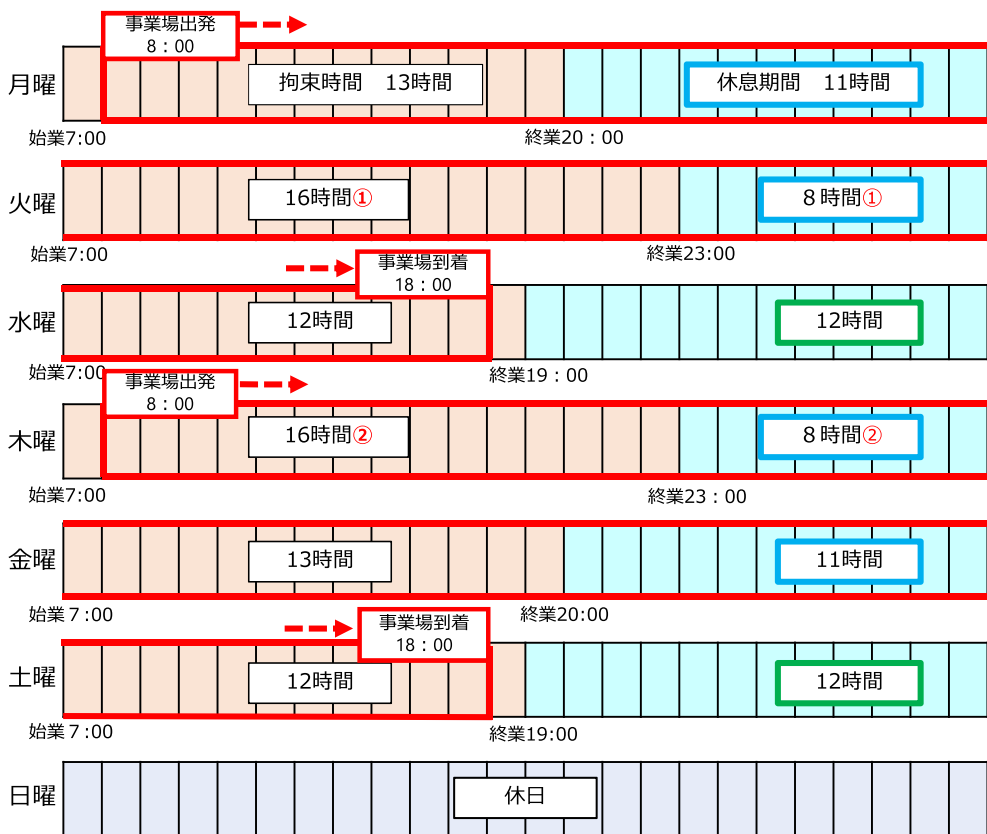


33

# 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

## 改正後

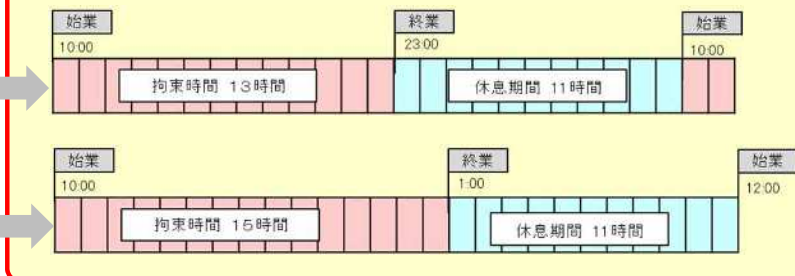
○継続11時間以上の休息期間を  
与えるよう努めることを 基本

○継続9時間を下回らない

### 【例】



### 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》

- ▶ 現行どおり

### 《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。

(※)「概ね連続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該当しない。

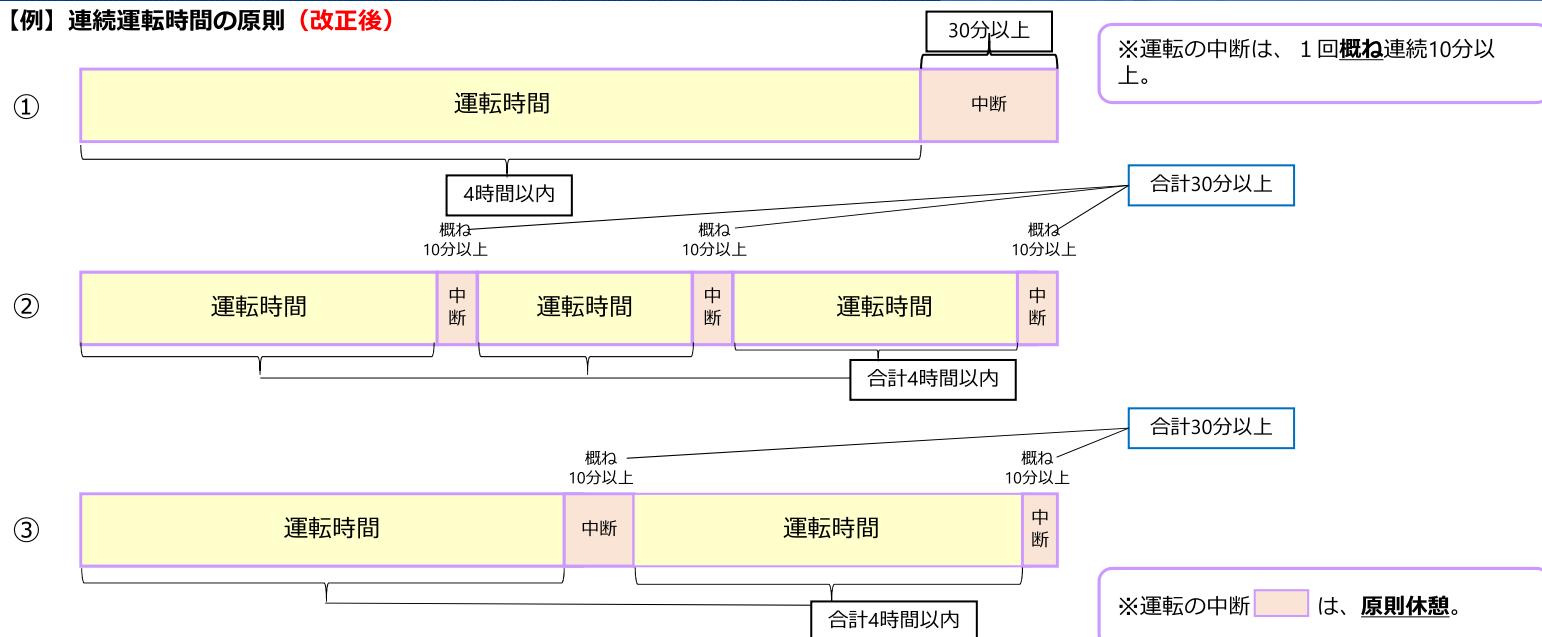
#### 【例外】

- ▶ 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。

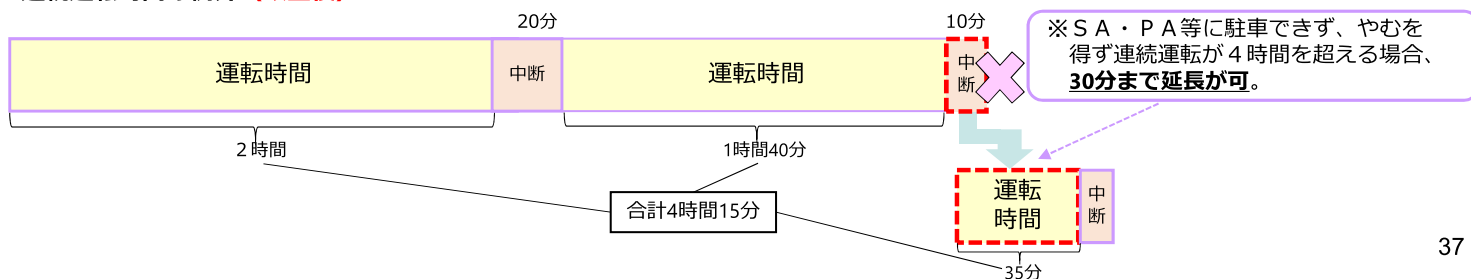
36

## 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）



37

## 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

## 予期しない事象への対応時間の考え方

〈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。

「労働時間等の改善基準のポイント」  
リーフレット p 11

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。 **①+②が必要**

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

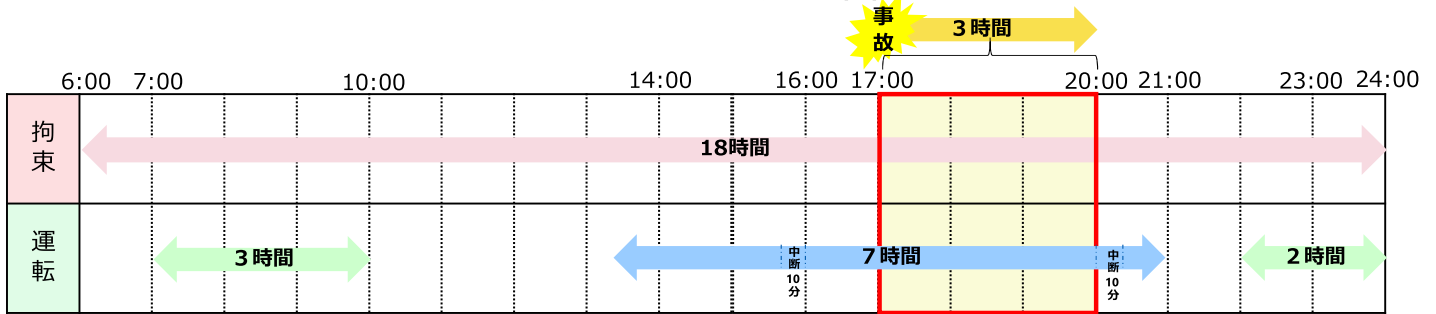
# 予期し得ない事象の考え方について（トラック）

- ▶ 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。
- ▶ 予期し得ない事象に対応した労働時間についても、**賃金支払いは必要**である。

40

## 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。

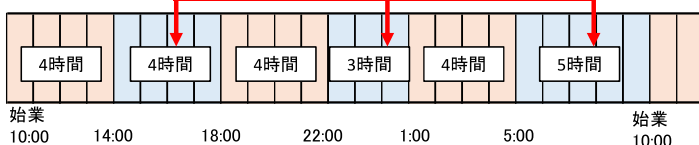
### 改正後

- ▶ 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。

【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



41

## 特例②（2人乗務）

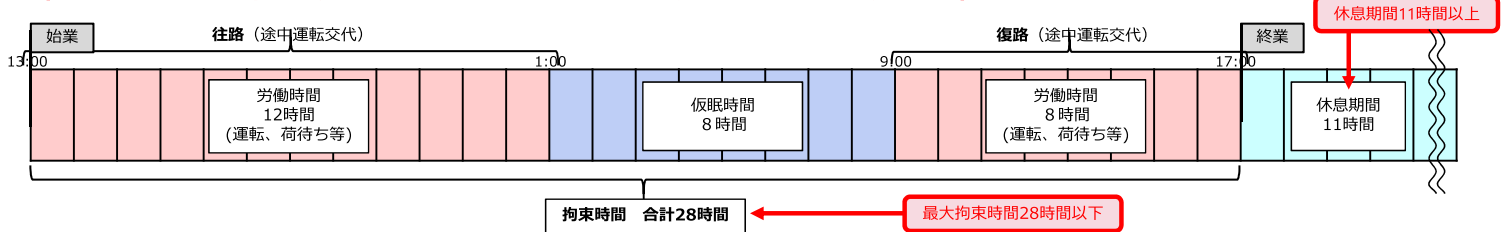
### 改正前

- ▶ 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

- ▶ 現行どおり
- ▶ 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）



42

## 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、21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24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126時間（21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20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】

- ▶ 現行どおり

#### 【フェリー特例】

- ▶ 現行どおり

43

## 法令、改善基準を順守するために①

一番大事なのは、**休憩時間の把握をどのように行うか**、です。

①まず、**始業・終業時刻**の把握方法を考えてください。

※出勤簿の押印だけでは始業・終業時刻が分からないので適正に把握しているとは言えません。

- ・タコグラフの開始・終了時刻
- ・運転日報 の開始・終了時刻 だけで大丈夫ですか？
- ・運転の前後に何か作業（洗車、運転日報作成など：これらは労働時間です。）をさせていませんか？

②次に、**休憩時間**の把握方法を考えてください。

休憩時間は、運転時間や荷役時間とは異なり、自動車運転者自身が記録しなければ正確に把握できないため、

**自動車運転者に記録方法を指示**することまで求められます。

休憩時間（＝労働者が自由利用できる時間）以外は、労働時間となります。

- ・あなたの会社では、荷待ち時間（手待ち時間）を一律、休憩時間としていませんか？

44

## 法令・改善基準を順守するために②

運行管理者は様々な業務に追われて忙しいと思います。他の人ができることは、仕事を分担しましょう。

③ 法律、改善基準告示を遵守するには、**余裕ある**運行計画を作成するのが一番の近道です。

<余裕ある運行計画とは？>

道路事情による速度低下、交通規制による運転時間延長、予定外の手待ち時間発生等を見込んだもの。

- ※ 改善基準が1日だけではなく2日、1週間、2週間、1か月と細かく規制しているため。いったん運行計画が崩れると、次の輸送だけではなく後々の輸送にも支障が出てきます。

④ 運行計画を実態に合わせて作成することで、予定外の運行が減り、拘束時間・労働時間の把握がしやすくなります。**予定外の事態が発生しても、運行計画から外れた箇所だけを考慮すればよくなります。**

(＝労働時間把握の手間が減る)

⑤ 拘束時間・運転時間の分析は必要ですが、運行管理者自身ではなく、**補助者に任せる**のも1つの方法です。

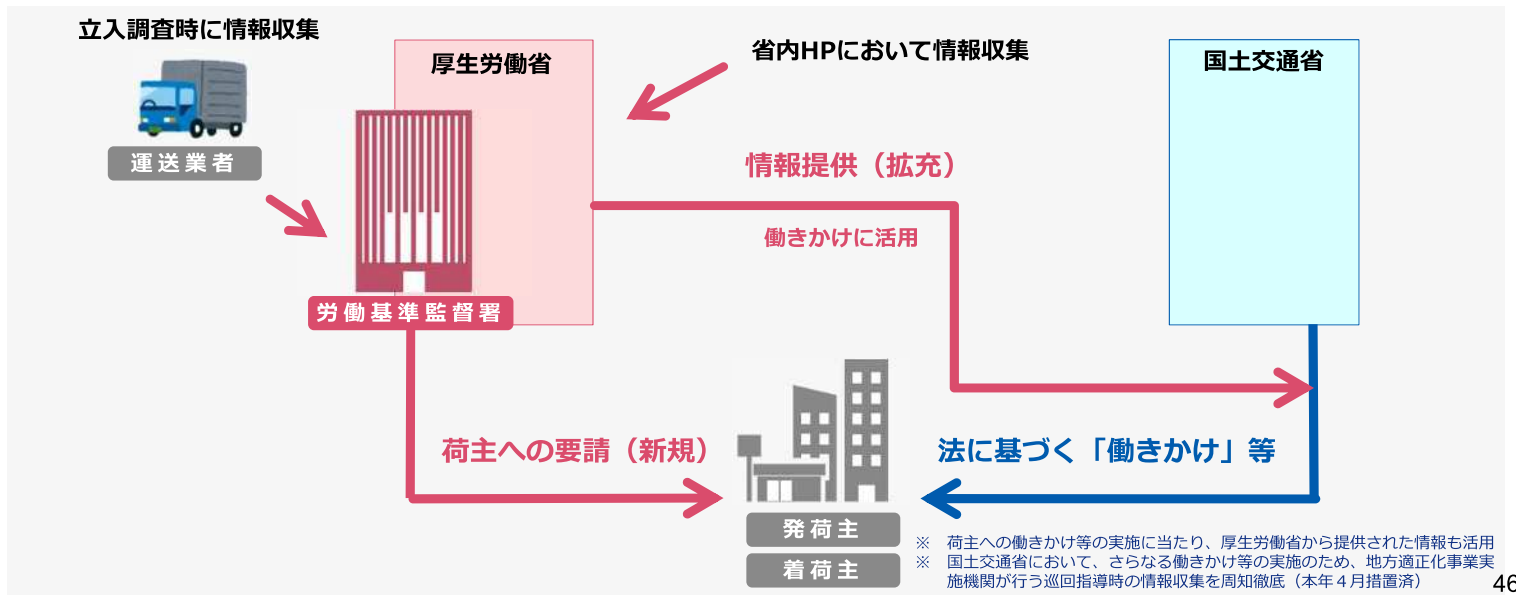
- ・1人で29台の分析をすとして、1台10分かかるとしても、合計290分（5時間）かかります。その時間を確保できますか？

45

# 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**



# 労働基準監督署による荷主への要請について（トラック）

荷主・元請運送事業者の皆さまへ

**STOP!**  
**長時間の荷待ち**

- 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**となります。
- 物流を支える自動車運転者の健康のためにも**長時間の荷待ちの改善**に向けてご理解とご協力をお願いします。
- トラック運送事業者とも相談し、ぜひ**前向きに検討**をお願いします。

厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署

発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

### 1 長時間の恒常的な荷待ちを改善しましょう

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

「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・国土交通省個人  
全日本トラック協会（2019/08））

#### 改善した現場の声

### 2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

発注担当者にも改善基準告示を知ってもらい、**トラック運転者が告示を守る着時刻などを設定**しましょう。また、改善基準告示に違反して**安全な運転を確保できないような発注を行うことはやめ**ましょう。

改善基準告示の内容は、最寄りの労働基準監督署や裏面の労働時間管理適正化指導員へお問い合わせください。

### 3 事前通知のない荷役作業の依頼はやめましょう

トラック運転者に**事前通知なく荷役作業を行わせてはいけません**。労働災害防止のため、トラック運転者に**荷役作業をお願いする**場合でも、**事前によく相談して決め**ましょう。

「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」



# 長時間の荷待ちに関する情報メール窓口

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。

「労働時間等の改善基準のポイント」  
リーフレット p 18



## ※ 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あなたの事業場(会社)に荷待ちを指示した発着荷主または元請運送事業者(荷主等)の名称(必須) (例:〇〇株式会社本社、△△株式会社〇〇支店)	⑧1回当たりおおよその荷待ち時間(必須) ※おおよその時間数を入力してください。
②①の荷主等が所在する市区町村を選択してください。(必須) ※市区町村名の頭文字が「ナ」以降の場合は、一つ前の画面に戻って、「北海道(市区町村名の頭文字が「ナ」以降の場合)」を選択してください。	⑨これまでで最も長かった荷待ち時間(必須)
③①の荷主等の番地以降の所在地 ※詳細な所在地が分かるようになる場合は、記入をお願いします。	⑩長時間の荷待ちの具体的な状況等(必須) ※記入可能文字数は2000字です。
④①の荷主等の電話番号 ※電話番号が分かるようになる場合は、記入をお願いします。	⑪お寄せいただいた情報について、労働基準監督署が行う荷主等への「要請」の取組に活用しても構いませんか？(必須)
⑤①の荷主等の発着荷主等の区別(必須)	⑫お寄せいただいた情報について、国土交通省への「情報提供」の取組に活用しても構いませんか？(必須)
⑥長時間の荷待ちを指示された時期(必須) ※直近、長時間の荷待ちを指示された時期として最も当てはまるものを選択してください。	⑬最後に、情報をお寄せになったあなたの属性として、当てはまるものを選択してください。(必須)
⑦長時間の荷待ち指示を受けた回数(必須) ※1か月当たりのおおよその回数を記入してください。	

# 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

自動車運転者の長時間労働改善に向けたさまざまな情報を発信します！

## 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

トラック・バス・タクシーなどの運転者は、物流や生活交通を支える存在です。一方で、こうした自動車運転者は、業務の特性や取引上の慣行などから、労働時間が長くなる実態が見られ、働く方の健康と安全を守る働き方改革が急務です。本サイトでは、2024年(令和6年)4月からの自動車運転者への時間外労働の上限規制の適用に向けて、皆さまの働き方改革に役立つ様々な情報を発信していきます！！



### ● トラック運転者



いま、考えてみませんか？  
**物流を支えるトラック運転者**のこと。

＜主な掲載情報＞  
改善事例  
特別相談センター  
簡単自己診断  
情報いろいろ宝箱  
改善ハンドブック  
各種統計  
(運転者の仕事をしてみよう)

### ● バス運転者



いま、考えてみませんか？  
**生活交通を支えるバス運転者**

＜主な掲載情報＞  
改善事例  
情報いろいろ宝箱  
改善ハンドブック  
各種統計  
(運転者の仕事をしてみよう)

### ● ハイヤー・タクシー運転者



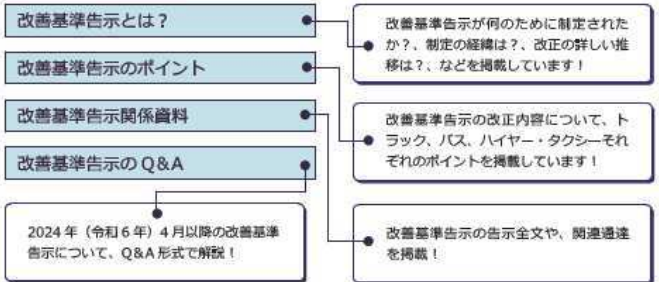
いま、考えてみませんか？  
**生活交通を支えるタクシー・ハイヤー運転者**のこと。

＜主な掲載情報＞  
改善事例  
情報いろいろ宝箱  
改善ハンドブック  
各種統計  
(運転者の仕事をしてみよう)

### ● 掲載コンテンツ

#### ● 改善基準告示特設ページ(トラック、バス、ハイヤー・タクシー毎に掲載します)

2024年(令和6年)4月から自動車運転者への時間外労働の上限規制の適用に合わせて、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)が新しくなります



#### ● 改善事例

改善事例では、自動車運転者(トラック、バス、ハイヤー・タクシー)の長時間労働改善に向けた事業者の取組をご紹介します。

- ・社内制度や勤務体制等の改善事例
- ・ICT機器導入による効率化の改善事例
- ・人材確保・育成等による改善事例
- ・その他の取組事例 etc

#### ● 情報いろいろ宝箱

情報いろいろ宝箱では、自動車運転者(トラック、バス、ハイヤー・タクシー)の長時間労働の改善に活用できるさまざまな情報や、トラック、バス、ハイヤー・タクシーをご利用される皆さまに知っていただきたい情報を掲載しています。

- ・利用者の皆さまへ
- ・事業者の皆さまへ

#### ● 各種統計

(運転者の仕事をしてみよう)

各種統計(運転者の仕事をしてみよう)では、自動車運転者(トラック、バス、ハイヤー・タクシー)の労働時間や賃金、女性運転者の状況等、さまざまな統計情報を掲載しています。

- ・有効求人倍率、平均年齢、女性の進出状況、年間労働時間、年間所得、etc

#### ● 改善ハンドブック

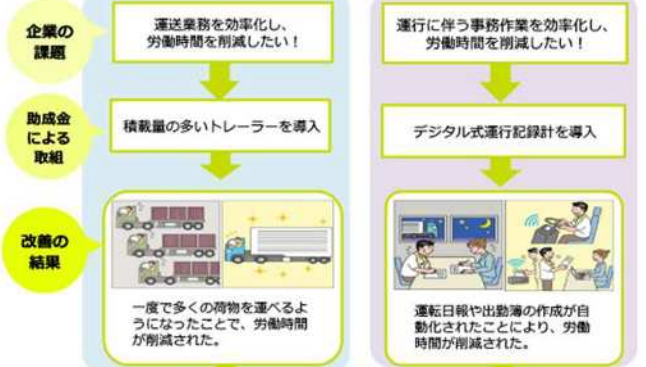
改善ハンドブックでは、自動車運転者(トラック、バス、ハイヤー・タクシー)の労働時間管理の考え方や、改正改善基準告示のポイント解説、長時間労働改善に向けた事業者の取組例、関係法令、各種ガイドライン等の情報を掲載しています。

# 働き方改革推進支援助成金

## 令和6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）のご案内

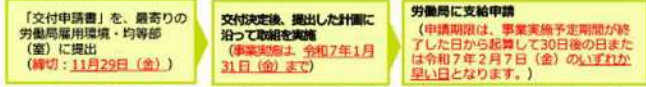
令和6年4月1日に、自動車運転の業務にも、**時間外労働の上乗増額が適用されました。**  
このコースは、生産性を向上させ、労働時間の削減や勤務間インターバル制度の導入等に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主の皆さまを支援します。ぜひご利用ください。

### 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29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 [\(https://www.jgrants-portal.go.jp/\)](https://www.jgrants-portal.go.jp/)

(2024.4)

## 業種別課題対応コース（運送業）の助成内容

対象事業主	助成額
以下のいずれにも該当する事業主です。 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。 4. 下記「成果目標」④を選択する場合は、原則として、過去2年間に於いて月45時間を超える時間外労働の実態があること。 など	左記「成果目標」の達成状況に応じて、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。 【助成額最大950万円】 以下のいずれか低い額 Ⅰ 以下1～4の上乗増額及び5の加算額の合計額 Ⅱ 対象経費の合計額×補助率3/4(※5) (※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③からの実施する場合は、その所要額が30万円を超える場合の補助率は4/5
(※1) 中小企業事業主の範囲 以下のいずれかの要件を満たす企業が中小企業になります。 ・資本または出資額が3億円以下 ・常時使用する労働者が300人以下	【1の上乗増額】 1. 成果目標①の上乗増額
助成対象となる取組 ～いずれか1つ以上を実施～	事業実施後の取組時間数 国に有効な36協定に於いて、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
① 労務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 ⑦ 労働生産性の増進に資する設備・機器等の導入・更新(※3)	事業実施後の取組時間数 国に有効な36協定に於いて、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
(※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) 原則として、パソコン、タブレット、スマートフォンは対象となりません。	250万円 200万円
成果目標	2. 成果目標②の上乗増額: 25万円 3. 成果目標③の上乗増額: 25万円 4. 成果目標④の上乗増額
以下の「成果目標」の達成を目指して取組を実施してください(※4)。	勤務間インターバルを新規導入した場合の上乗増額は、休息時間数に応じて、下記の表のとおりとなります。
① 月60時間を超える36協定の時間外・休日労働時間数を削減させること。 ・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 ・時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間を超えて月80時間以下に設定	休息時間数(※6)
② 年次有給休暇の計画的付与制度を新たに導入すること。 ・交付申請で規定する特別休暇(病気休暇、教育訓練休暇、ボランティア休暇、不妊治療のための休暇、時間単位の特別休暇)のいずれか1つ以上を新たに導入すること。	1 企業当たりの上乗増額(※7)
③ 時間単位の年次有給休暇制度を新たに導入し、かつ、交付申請で規定する特別休暇(病気休暇、教育訓練休暇、ボランティア休暇、不妊治療のための休暇、時間単位の特別休暇)のいずれか1つ以上を新たに導入すること。	10時間以上 11時間未満 170万円
④ 10時間以上の勤務間インターバルを導入すること。 (新規導入、適用範囲の拡大、時間延長) (※4) 上記の成果目標に加えて、指定する労働者の時間当たりの資金額を3%以上または、5%以上で資金引上げを行うことを成果目標に加えることができます。	11時間以上 170万円
	(※6) 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息時間数のうち、最も短いものを指します。 (※7) 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みの場合は、上記の表の1/2が上乗増額となります。
	5. 資金引上げの達成時の加算額 (常時使用する労働者数が30人以下の場合)
	常時使用する労働者数が30人を超える場合)
	引上げ人数
	1～3人
	4～6人
	7～10人
	11人～30人
	3%以上引上げ
	30万円
	60万円
	100万円
	1人当たり10万円(上限300万円)
	5%以上引上げ
	48万円
	96万円
	160万円
	1人当たり16万円(上限480万円)
	引上げ人数
	1～3人
	4～6人
	7～10人
	11人～30人
	3%以上引上げ
	15万円
	30万円
	50万円
	1人当たり5万円(上限150万円)
	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)