

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
1 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
2 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
3 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
4 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
5 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
6 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
7 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
8 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

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^{（※1）}及び貨物自動車運送事業法^{（※2）}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^{（※3）}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）

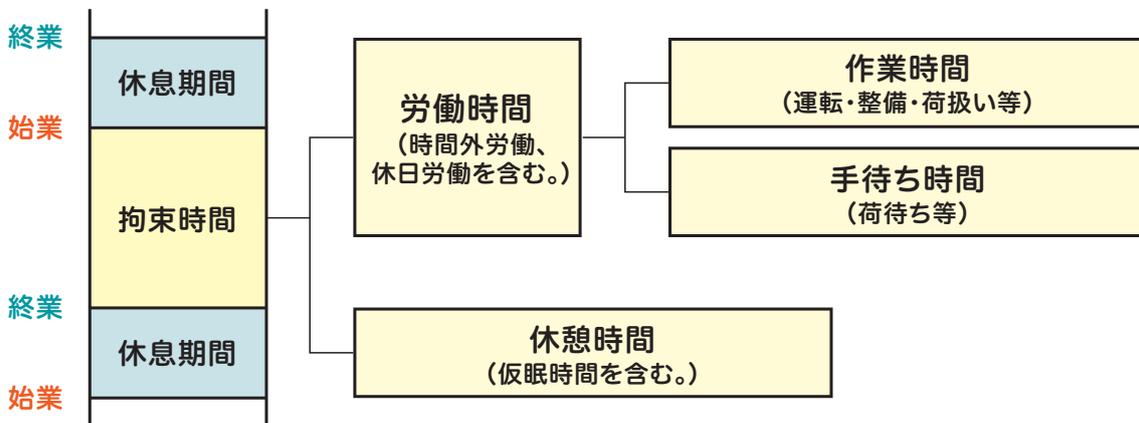
1 拘束時間と休息期間の定義

● 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。

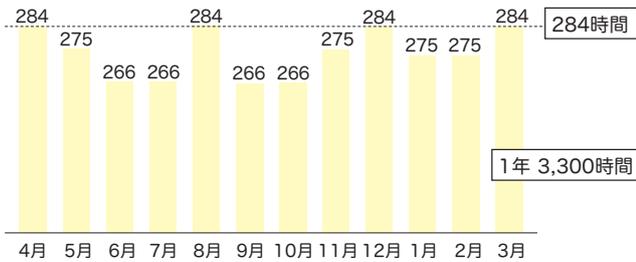
ただし、就業規則、勤務割表等において特定日を起算日と定めている場合は、当該特定日から起算した1か月でも差し支えありません。

〈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。

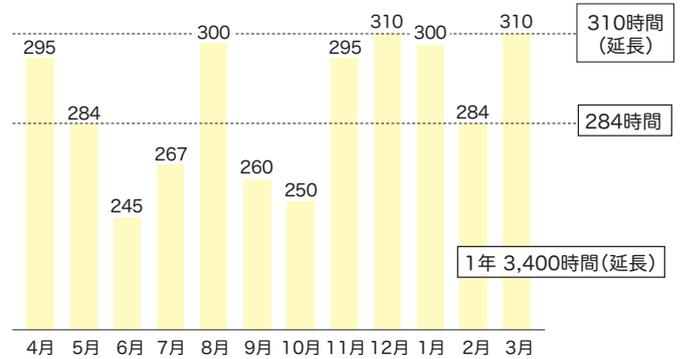
過労死等や過労運転を防止する観点から、トラック運転者の睡眠時間が十分確保されるよう運行計画を作成しましょう。

(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】



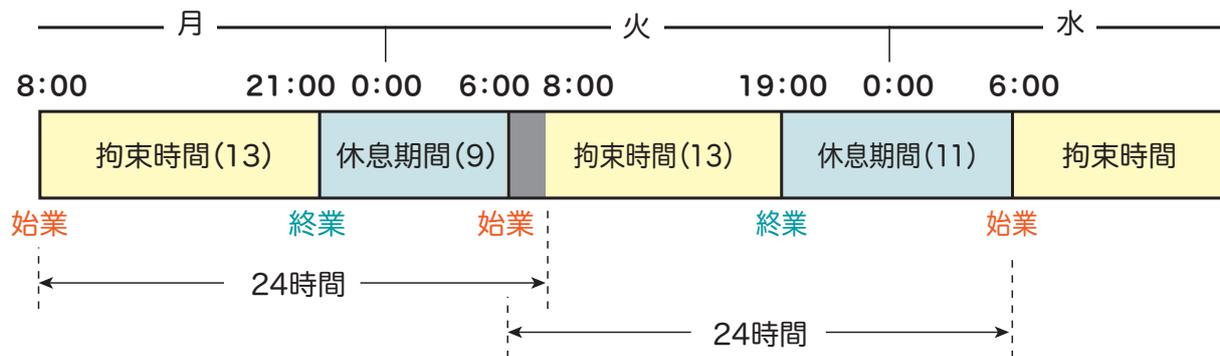
・ 1日の拘束時間が14時間を超える回数は、月曜日の15時間の1回のみで、1週について2回までの目安を満たしています。

〈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

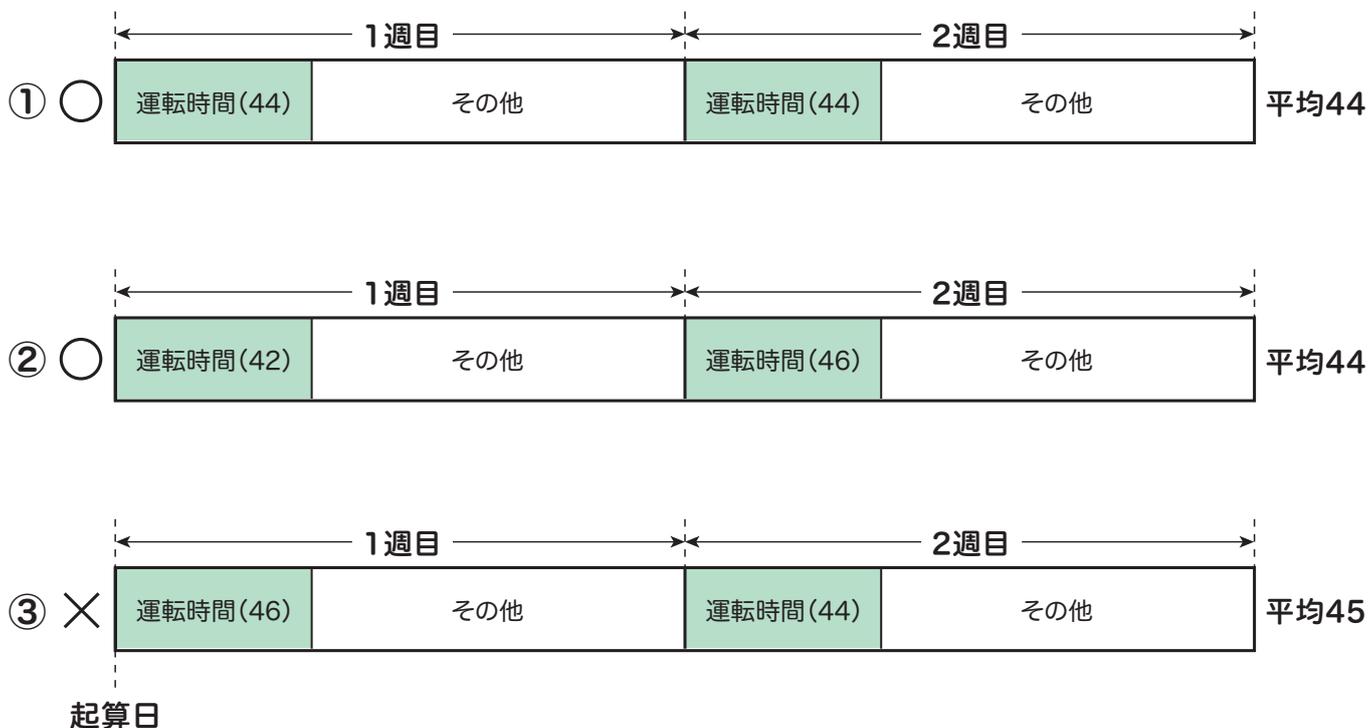
(改善基準告示第4条第1項第6号)

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。



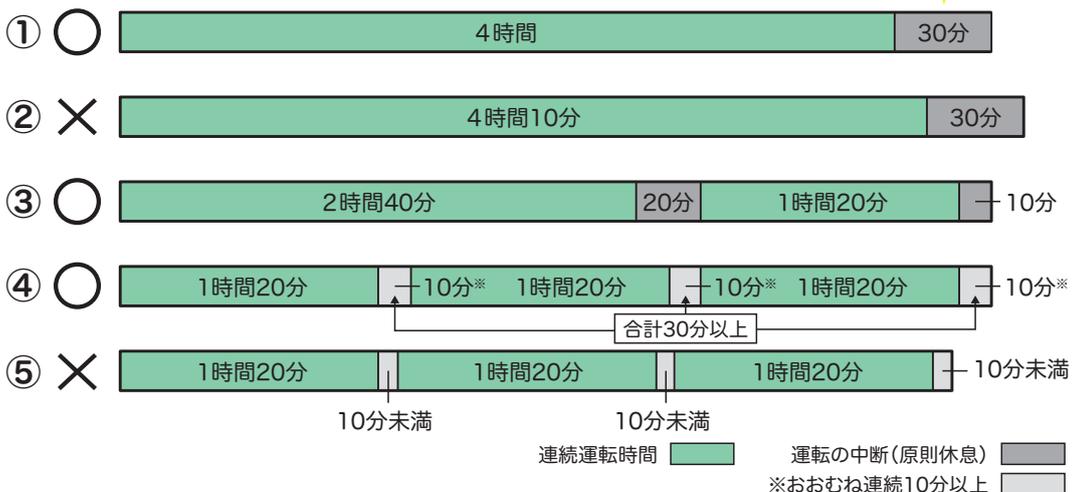
- ・ 「おおむね連続10分以上」とは？
運転の中断は原則10分以上とする趣旨であり、例えば10分未満の運転の中断が3回以上連続する等の場合は、「おおむね連続10分以上」に該当しません。
- ・ 「サービスエリア又はパーキングエリア等」には、コンビニエンスストア、ガスタンク及び道の駅も含まれます。

〈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

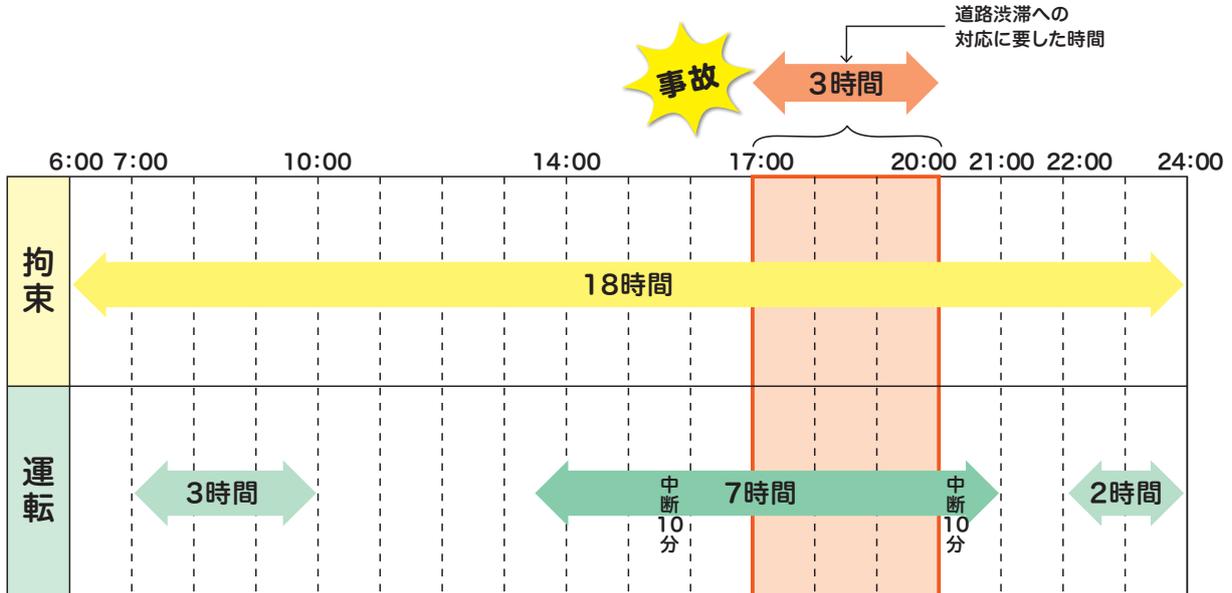
ウ 公益財団法人日本道路交通情報センター等のホームページに掲載された道路交通情報の写し(渋滞の日時・原因を特定できるもの)

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²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。

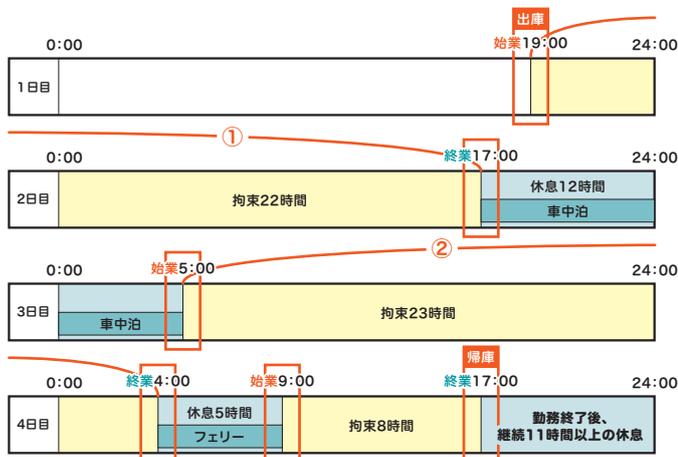
車両内ベッドについては、安全な乗車を確保できるようにする必要があるところ、例えば、運転席の上部に車両内ベッドが設けられている場合、2人乗務において使用することは当然に認められません。

(図)【原則】拘束時間を20時間まで延長する場合



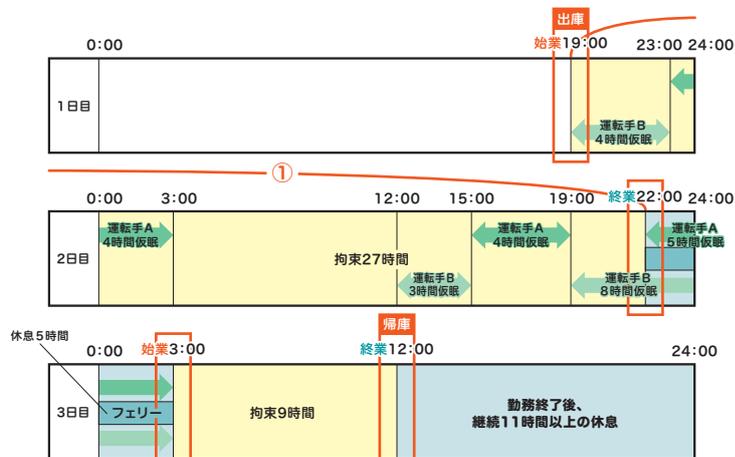
・拘束時間を始業の13:00から終業の9:00までの20時間に延長し、休息期間を終業の9:00から翌始業の13:00までの4時間に短縮しています。

(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

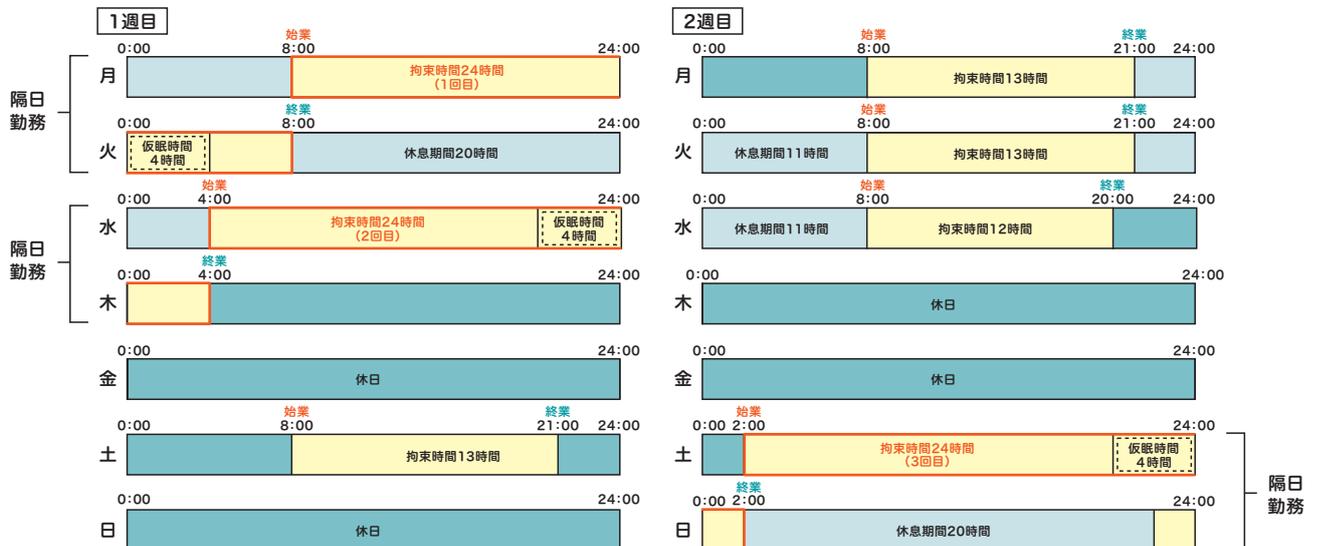
隔日勤務特例の適用は、業務の必要上やむを得ない場合に限られます。日勤勤務と隔日勤務を併用して頻繁に勤務態様を変えることは、労働者の生理的機能への影響に鑑み認められません。

(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)

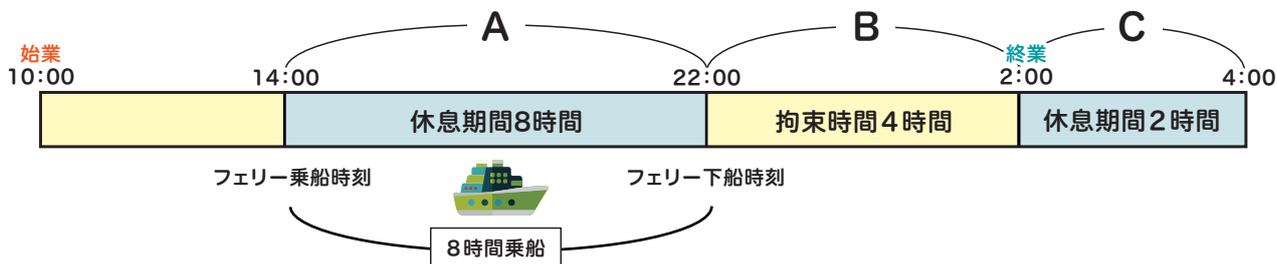
- ・トラック運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合、フェリーに乗船している時間は、原則として、**休息期間**として取り扱います。
- ・その場合、休息期間とされた時間を与えるべき休息期間の時間から減ずることができます。ただし、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはなりません。
- ・なお、フェリーの乗船時間が8時間^(※)を超える場合には、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始されます。

※ 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

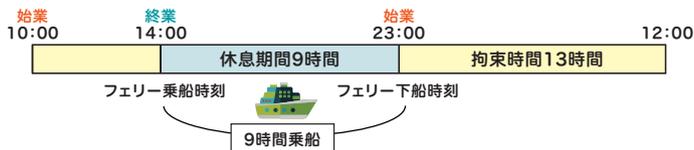
フェリーに乗船している時間であっても、労働時間が発生した場合は、拘束時間として取り扱う必要があることに留意しましょう。

(図)減算後の休息期間の計算方法



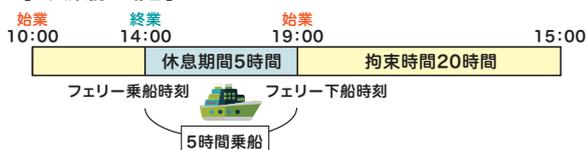
- ・フェリーに乗船している時間(A)=8時間は、休息期間として取り扱います。
- ・与えるべき休息期間=9時間^(※)から(A)を減ずることができるので、減算後の休息期間(C)は、9-8=1時間以上必要です。上図においては2時間の休息期間を与えています。
- ※ 宿泊を伴う長距離貨物運送において休息期間の例外を適用する場合は8時間
- ・また、(C)は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間(B)=4時間の2分の1である2時間を下回ってはなりません。上図においては2時間の休息期間を与えているので、基準を満たしています。

(図)次の勤務の開始時点の考え方



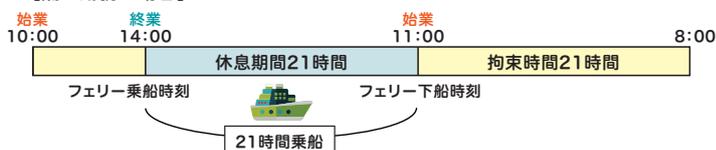
- ・フェリーの乗船時間が8時間を超えて9時間であるので、フェリー下船時刻の23:00から次の勤務が開始されます。

【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"> ・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 ・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
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"> ・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 ・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
3	消防法等に基づく危険物の運搬の業務	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・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 ・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 ・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

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。

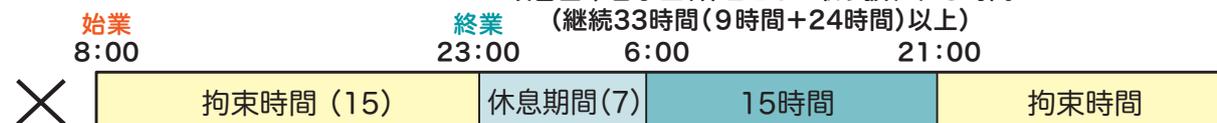
〈ポイント〉休日の考え方

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)の協力が必要不可欠です。

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」^(※)に、長時間の荷待ちに関する情報をお寄せください。

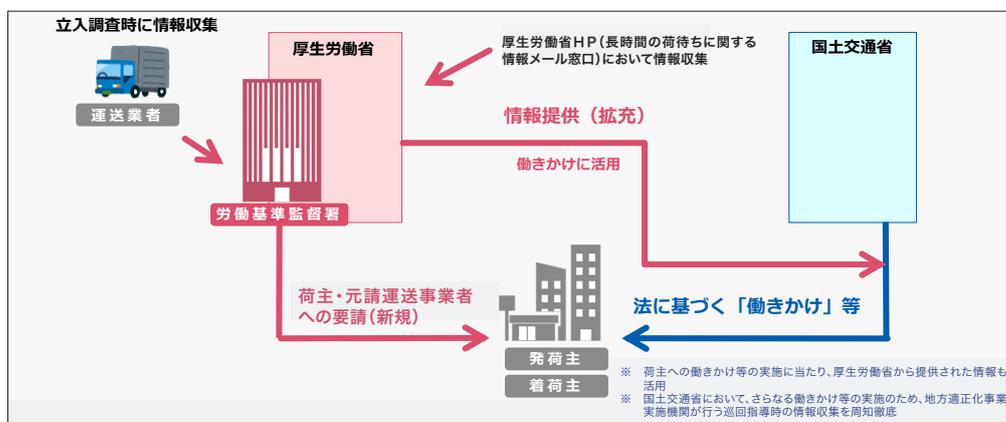
荷主・元請運送事業者の皆さまへ



STOP!
長時間の荷待ち

- 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**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



※ 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



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。

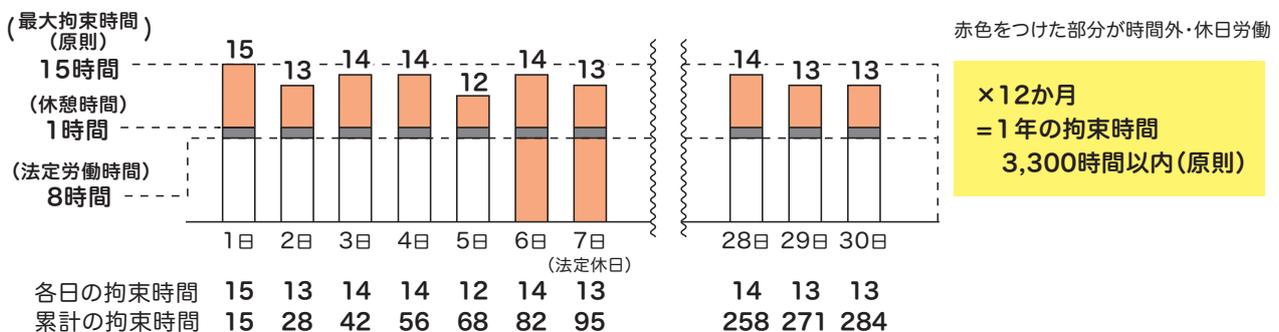
〈ポイント〉自動車運転の業務における時間外労働及び休日労働

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



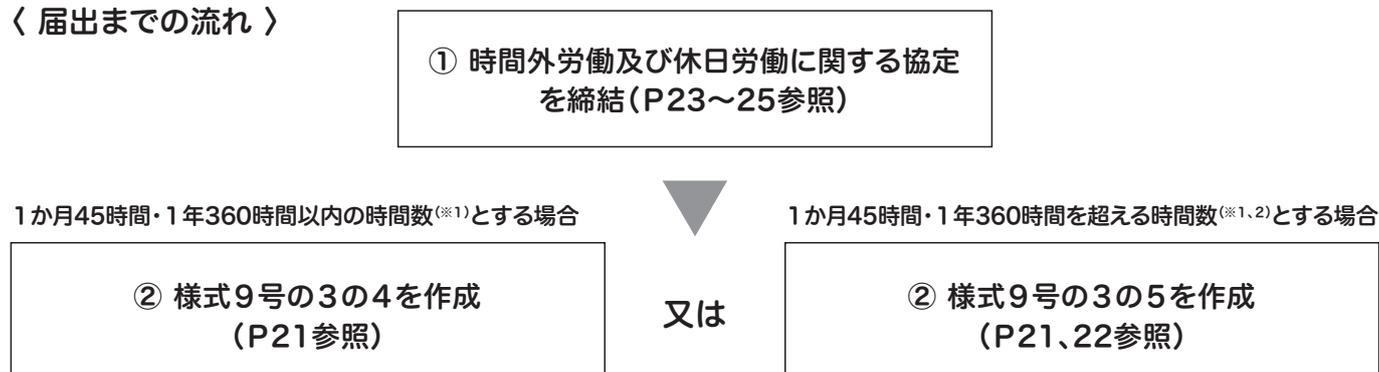
※ この図は、1か月(30日)の拘束時間の上限が284時間(原則)で変形労働時間制が採用されていない場合のものです。

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〉

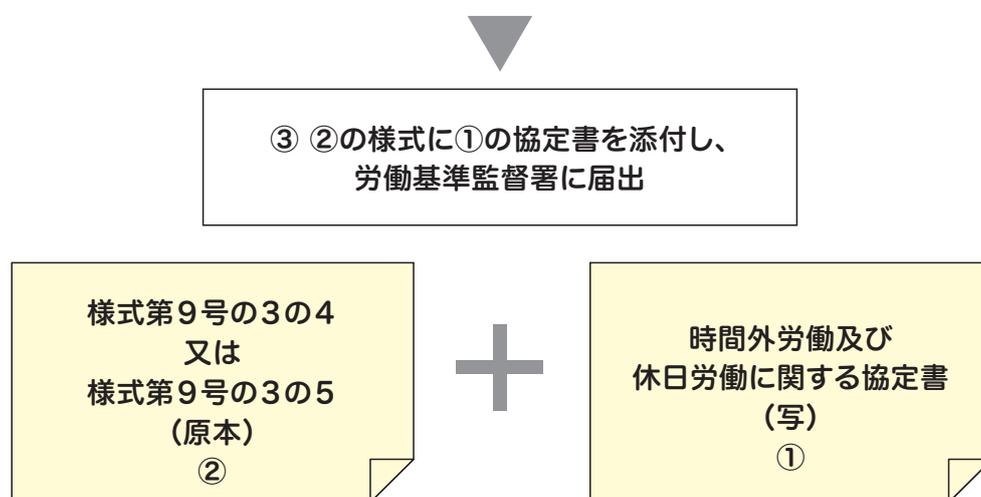


※1 対象期間が3か月を超える1年単位の変形労働時間制により労働させる労働者の限度時間については1か月42時間、1年320時間です。

※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。



・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

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	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)	限度時間を超えた労働に係る 割増賃金率	限度時間を超えた労働に係る 割増賃金率
① 下記②以外の者	別添協定書記載のとおり	3人	7時間	7.5時間	60時間	70時間	550時間	670時間	35%
	同上	5人	6時間	6.5時間	55時間	65時間	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	別添協定書記載のとおり	20人	6時間	6.5時間	8回	85時間	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								
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
職名 氏名 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)
又は 〇〇運輸労働組合

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

使用者 職名 代表取締役 田中 太郎

労働基準監督署長殿

※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 限度時間を超えた労働者に対し、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"> ・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 ・職場での時短対策会議の開催

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>1年、1か月の拘束時間</p>	<p>1年：3,300時間以内 1か月：284時間以内</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>1日の拘束時間</p>	<p>13時間以内(上限15時間、14時間超は週2回までが目安)</p> <p>【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合^(※1)、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>1日の休息期間</p>	<p>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</p> <p>【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合^(※1)、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>運転時間</p>	<p>2日平均1日：9時間以内 2週平均1週：44時間以内</p>
<p>連続運転時間</p>	<p>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</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>予期し得ない事象</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^(※2,3) 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>特例</p>	<p>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) ・ 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^(※4)の2分の1が限度</p>
	<p>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) 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>隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合) 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>フェリー ・ 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>休日労働</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日から適用される。

改善基準告示（令和6年4月1日適用） に関するQ & A

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

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。	17
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。	17
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。	18
2-4	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。 1勤務目：隔日勤務（22時間） 2勤務目：隔日勤務（22時間） ～休日～ 3勤務目：隔日勤務（22時間）	18
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。	19
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合も対象となるのでしょうか。	20
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。	20
2-8	「予期し得ない事象への対応時間」について、具体的にどのような時間が該当するか教えてください。	20
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。	22
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	22

	<p>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>	
2-11	<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>	23
2-12	<p>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。</p>	23
2-13	<p>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。</p> <p>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</p>	24

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	<p>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。</p>	25
3-2	<p>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。</p>	25
3-3	<p>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、</p> <p>① 1週間は任意に定めても良いのでしょうか。</p> <p>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。</p> <p>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)</p>	26
3-4	<p>「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</p>	26

	限があるのでしょうか。	
3-5	<p>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。</p> <p>(1週目)</p> <p>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</p> <p>(2週目)</p> <p>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 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、例外的な取扱いが認められるのでしょうか。</p> <p>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>	26
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>	28
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>	28
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</p>	29

	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	
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。</p> <p>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。</p> <p>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>	29
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>	30
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>	31
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>	32
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>	32
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>	32
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が急ぎよ、別の車両で事故現場に駆けつけ、運</p>	34

	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。	
3-16	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。	34
3-17	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。	35
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。	35
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。	36
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。	36
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。	37
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。	38
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。	38
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。	38

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。	39
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。	39
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	39

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。	41
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思いますが、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。	41
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。	41
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。	42
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	42

	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。	
4-6	<p>例えば、バス運転者Aが次のような運行をした場合、改善基準告示違反となるのでしょうか。また、この場合において、1日の拘束時間、休息期間をどのように計算すれば良いのでしょうか。</p> <p>(1日目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 6:00~10:00 バス4時間運転(朝のラッシュ対応) ・ 10:00~19:00 帰宅(9時間) ・ 19:00~24:00 バス5時間運転(夜のラッシュ対応) ・ 24:00~3:00 帰宅(3時間) <p>(2日目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 3:00~12:00 バス9時間運転(朝のラッシュ対応) ・ 12:00~ 帰宅 	43
4-7	<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</p> <p>② 特定日の前日の始業時刻から48時間</p>	43
4-8	<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>	44
4-9	<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</p> <p>② サービスエリアなどの駐車場の順番待ちのため、走行、停車を繰り返し少しずつ前に進む場合</p>	44
4-10	<p>「軽微な移動」の取扱いについて、</p> <p>① 救急車などの緊急通行車両以外の通行は認められないのでしょうか。</p> <p>② 「軽微な移動」の距離や場所の制限はありますか。</p> <p>③ 「軽微な移動」を行った場合の連続運転時間がリセットされるタイミングを教えてください。</p> <p>④ 記録とは、具体的にどのようなものが認められるのでしょうか。</p>	45
4-11	<p>バス運転者等の休息期間は、当該バス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>	46
4-12	<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>	46
4-13	<p>例えば、バス運転者Aが運転する車両が予期せず故障し、代わりに</p>	48

	バス運転者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、バス運転者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。	
4-14	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。	48
4-15	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。	48
4-16	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。	49
4-17	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。	50
4-18	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。	50
4-19	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。	51
4-20	「車両内に身体を伸ばして休息できる設備」とありますが、添乗員や乗客と同じ座席を交互に利用すること等は可能でしょうか。	51
4-21	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。	52
4-22	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	52

	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。	
4-23	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	52

5 適用除外業務

番号	質問内容	頁																																																								
5-1	施行通達第 2 の 6 (1) で「適用除外業務」として列挙されている業務以外は、その内容や性質にかかわらず、改善基準告示の適用は除外されないのでしょうか。	54																																																								
5-2	悪天候や人身事故により列車の運休や遅延が発生した場合に、鉄道会社の要請を受けて行う、路線バス等の振替輸送の運転業務については、改善基準告示の適用は除外されるのでしょうか。	54																																																								
5-3	旅客運送事業の事業場で行われる「適用除外業務」としては、具体的には、どのようなものが考えられるのでしょうか。	54																																																								
5-4	例えば、石油やガソリンの運搬業務は適用除外業務とは認められないのでしょうか。	54																																																								
5-5	トラック運転者 A が、次のとおり「適用除外業務」に従事する場合、「適用除外業務に従事しない期間」における拘束時間及び運転時間の上限は、各々何時間となるのでしょうか。 <table style="margin-left: auto; margin-right: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 0 10px;">日</td> <td style="padding: 0 10px;">月</td> <td style="padding: 0 10px;">火</td> <td style="padding: 0 10px;">水</td> <td style="padding: 0 10px;">木</td> <td style="padding: 0 10px;">金</td> <td style="padding: 0 10px;">土</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 0 10px;">26</td> <td style="padding: 0 10px;">27</td> <td style="padding: 0 10px;">28</td> <td style="padding: 0 10px;">29</td> <td style="padding: 0 10px;">30</td> <td style="padding: 0 10px;">31</td> <td style="padding: 0 10px;">1</td> <td style="padding: 0 10px;">(1 週目)</td> </tr> <tr> <td style="padding: 0 10px;">2</td> <td style="padding: 0 10px;">3</td> <td style="padding: 0 10px;">4</td> <td style="padding: 0 10px;">5</td> <td style="padding: 0 10px;">6</td> <td style="padding: 0 10px; border: 1px solid black;">7</td> <td style="padding: 0 10px; border: 1px solid black;">8</td> <td style="padding: 0 10px;">(2 週目)</td> </tr> <tr> <td style="padding: 0 10px; border: 1px solid black;">9</td> <td style="padding: 0 10px; border: 1px solid black;">10</td> <td style="padding: 0 10px;">11</td> <td style="padding: 0 10px; border: 1px solid black;">12</td> <td style="padding: 0 10px; border: 1px solid black;">13</td> <td style="padding: 0 10px; border: 1px solid black;">14</td> <td style="padding: 0 10px;">15</td> <td style="padding: 0 10px;">(3 週目)</td> </tr> <tr> <td style="padding: 0 10px;">16</td> <td style="padding: 0 10px;">17</td> <td style="padding: 0 10px;">18</td> <td style="padding: 0 10px;">19</td> <td style="padding: 0 10px;">20</td> <td style="padding: 0 10px;">21</td> <td style="padding: 0 10px;">22</td> <td style="padding: 0 10px;">(4 週目)</td> </tr> <tr> <td style="padding: 0 10px;">23</td> <td style="padding: 0 10px;">24</td> <td style="padding: 0 10px;">25</td> <td style="padding: 0 10px;">26</td> <td style="padding: 0 10px;">27</td> <td style="padding: 0 10px;">28</td> <td style="padding: 0 10px;">29</td> <td style="padding: 0 10px;">(5 週目)</td> </tr> <tr> <td style="padding: 0 10px;">30</td> <td style="padding: 0 10px;">1</td> <td style="padding: 0 10px;">2</td> <td style="padding: 0 10px;">3</td> <td style="padding: 0 10px;">4</td> <td style="padding: 0 10px;">5</td> <td style="padding: 0 10px;">6</td> <td style="padding: 0 10px;">(6 週目)</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">※ 7～10 日、12～14 日（計 7 日間）に終日、「適用除外業務」に従事。</p>	日	月	火	水	木	金	土		26	27	28	29	30	31	1	(1 週目)	2	3	4	5	6	7	8	(2 週目)	9	10	11	12	13	14	15	(3 週目)	16	17	18	19	20	21	22	(4 週目)	23	24	25	26	27	28	29	(5 週目)	30	1	2	3	4	5	6	(6 週目)	55
日	月	火	水	木	金	土																																																				
26	27	28	29	30	31	1	(1 週目)																																																			
2	3	4	5	6	7	8	(2 週目)																																																			
9	10	11	12	13	14	15	(3 週目)																																																			
16	17	18	19	20	21	22	(4 週目)																																																			
23	24	25	26	27	28	29	(5 週目)																																																			
30	1	2	3	4	5	6	(6 週目)																																																			

	<p>※当該事業場では、起算日を毎月1日とした上で、当月は拘束時間を295時間まで延長できる旨を労使協定で締結。また、運転時間は、前月26日、当月9日、23日を初日とする2週間ごとに計算。</p>																																																									
5-6	<p>トラック運転者Aについて、次のとおり、同じ日に「適用除外業務」、「適用除外業務以外の業務」の両方に従事する期間がある場合、「適用除外業務に従事しない期間」及び「両方の業務に従事する期間」を通じた拘束時間、運転時間の上限は、各々何時間となるでしょうか。</p> <table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>日</td><td>月</td><td>火</td><td>水</td><td>木</td><td>金</td><td>土</td><td></td></tr> <tr> <td>26</td><td>27</td><td>28</td><td>29</td><td>30</td><td>31</td><td>1</td><td>(1週目)</td></tr> <tr> <td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>(2週目)</td></tr> <tr> <td>9</td><td>10</td><td>11</td><td>12</td><td>13</td><td>14</td><td>15</td><td>(3週目)</td></tr> <tr> <td>16</td><td>17</td><td>18</td><td>19</td><td>20</td><td>21</td><td>22</td><td>(4週目)</td></tr> <tr> <td>23</td><td>24</td><td>25</td><td>26</td><td>27</td><td>28</td><td>29</td><td>(5週目)</td></tr> <tr> <td>30</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>(6週目)</td></tr> </table> <p>※7～10日の計4日間は終日「適用除外業務」に従事する一方、12日～14日の3日間は「適用除外業務」と「適用除外業務以外の業務」の両方に従事。両方の業務に従事した日の「適用除外業務以外の業務」の拘束時間は各12時間、運転時間は各9時間。</p> <p>※当該事業場では、起算日を毎月1日とした上で、当月は拘束時間を295時間まで延長できる旨を労使協定で締結。また、運転時間は、前月26日、当月9日、23日を初日とする2週間ごとに計算。</p>	日	月	火	水	木	金	土		26	27	28	29	30	31	1	(1週目)	2	3	4	5	6	7	8	(2週目)	9	10	11	12	13	14	15	(3週目)	16	17	18	19	20	21	22	(4週目)	23	24	25	26	27	28	29	(5週目)	30	1	2	3	4	5	6	(6週目)	56
日	月	火	水	木	金	土																																																				
26	27	28	29	30	31	1	(1週目)																																																			
2	3	4	5	6	7	8	(2週目)																																																			
9	10	11	12	13	14	15	(3週目)																																																			
16	17	18	19	20	21	22	(4週目)																																																			
23	24	25	26	27	28	29	(5週目)																																																			
30	1	2	3	4	5	6	(6週目)																																																			
5-7	<p>施行通達記第2の6(3)で示されている「適用除外業務」を行うに当たって、事業場への備付けを行う書類とは、どのような書類を指すのでしょうか。また、同じく施行通達記第2の6(3)で示されている、自動車運転者ごとの当該業務への従事期間が明らかとなる記録の整備は、どのような方法や内容により行えばよいのでしょうか。</p>	57																																																								

6 その他

番号	質問内容	頁
6-1	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。	59

	<p>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。</p>																																																					
6-2	<p>タクシー及びバス両方の事業を行う事業場において、運転者Aが次のとおり、日によって、タクシー又はバスの運転業務に従事する場合の、改善基準告示の拘束時間等の取扱いはどのようになるでしょうか。</p> <table border="1" data-bbox="461 573 1026 864"> <thead> <tr> <th>日</th> <th>月</th> <th>火</th> <th>水</th> <th>木</th> <th>金</th> <th>土</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>26</td> <td>27</td> <td>28</td> <td>29</td> <td>30</td> <td>31</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>7</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>10</td> <td>11</td> <td>12</td> <td>13</td> <td>14</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>16</td> <td>17</td> <td>18</td> <td>19</td> <td>20</td> <td>21</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>24</td> <td>25</td> <td>26</td> <td>27</td> <td>28</td> <td>29</td> </tr> <tr> <td>30</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="1083 734 1238 864"> <tbody> <tr> <td>バス</td> </tr> <tr> <td>日勤タクシー</td> </tr> <tr> <td>所定休日</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ タクシー、バスのいずれも、起算日を毎月1日とした上で1か月の拘束時間を管理。上記の1日を起算日とする1か月について、バスの所定労働日は10日間、タクシーの所定労働日は12日間。 バスについては、特定日（日曜）を起算日とし4週間の運転時間を管理。上記の26日（日曜）を初日とする4週間について、バスの所定労働日は9日間、タクシーの所定労働日は10日間。</p>	日	月	火	水	木	金	土	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	1	2	3	4	5	6	バス	日勤タクシー	所定休日	59
日	月	火	水	木	金	土																																																
26	27	28	29	30	31	1																																																
2	3	4	5	6	7	8																																																
9	10	11	12	13	14	15																																																
16	17	18	19	20	21	22																																																
23	24	25	26	27	28	29																																																
30	1	2	3	4	5	6																																																
バス																																																						
日勤タクシー																																																						
所定休日																																																						

1 目的等（第1条関係）

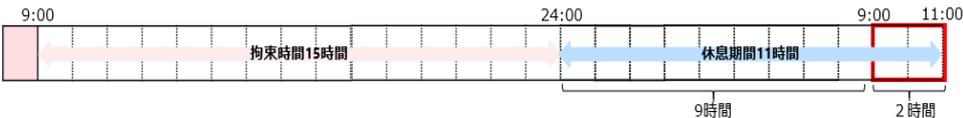
番号	質問内容
1-1	<p>(Q) 例えば、出勤予定の自動車運転者Aが欠勤し、運行管理者Bが代わりに運転をする場合、運行管理者Bに改善基準告示は適用されますか。</p> <hr/> <p>(A) 改善基準告示の対象者は、法第9条に規定する労働者であって、四輪以上の自動車の運転の業務に主として従事する者をいいます。</p> <p>「自動車の運転の業務に主として従事する」か否かは、個別の事案の実態に応じて判断することとなりますが、実態として、物品又は人を運搬するために自動車を運転する時間が現に労働時間の半分以上を超えており、かつ、当該業務に従事する時間が年間総労働時間の半分以上を超えることが見込まれる場合には、「自動車の運転の業務に主として従事する」者に該当します。</p> <p>したがって、自動車運転者Aの欠勤のため、運行管理者Bが代わりに運転をする場合であって、Bが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ないときは、Bは「自動車の運転の業務に主として従事する」者には該当しません。</p>
1-2	<p>(Q) 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、</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <hr/> <p>(A) 令和6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令和6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、新告示に対応していただくこととなります。例えば、令和5年10月1日～令和6年9月30日など、令和6年4月1日をまたぐ労使協定を締結している場合は、令和6年10月1日以降の協定について、新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、令和6年4月1日から新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、法に基づく36協定の経過措</p>

	<p>置の考え方を踏まえたものです。</p> <p>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。</p>
1-3	<p>(Q) 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。</p> <hr/> <p>(A) 「1 か月」とは、原則として暦月をいいますが、就業規則、勤務割表等で特定日を起算日として定めている場合には、当該特定日から起算した 1 か月とすることで差し支えありません。</p> <p>その場合、事業場の就業規則や労使協定等で定めた期間の初日が、「1 年」、「1 か月」、「1 週間」の起算日となり、それぞれの起算日から計算した時間が、改善基準告示で定める時間を超えていなければ違反とはなりません。また、36 協定の起算日と合わせる必要はありませんが、分かりやすく効率的な労務管理を行うに当たっては、同一の起算日とすることが望ましいです。</p> <p>この考え方は、特例を含め、改善基準告示における期間の考え方、全てに共通します。</p>
1-4	<p>(Q) 点呼、会議等、運転以外の労働時間や休憩時間は、改善基準告示における拘束時間に該当しますか。</p> <hr/> <p>(A) 改善基準告示における拘束時間とは、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。</p> <p>拘束時間に該当するか否かは、個別の事案の実態に応じて判断することとなりますが、運転以外の、点呼、会議等の労働時間はもちろん、休憩時間についても、拘束時間に該当します。</p>
1-5	<p>(Q) 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。</p> <hr/> <p>(A) 改善基準告示における休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間を</p>

いいます。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であり、休憩時間や仮眠時間等とは本質的に異なる性格を有するものです。

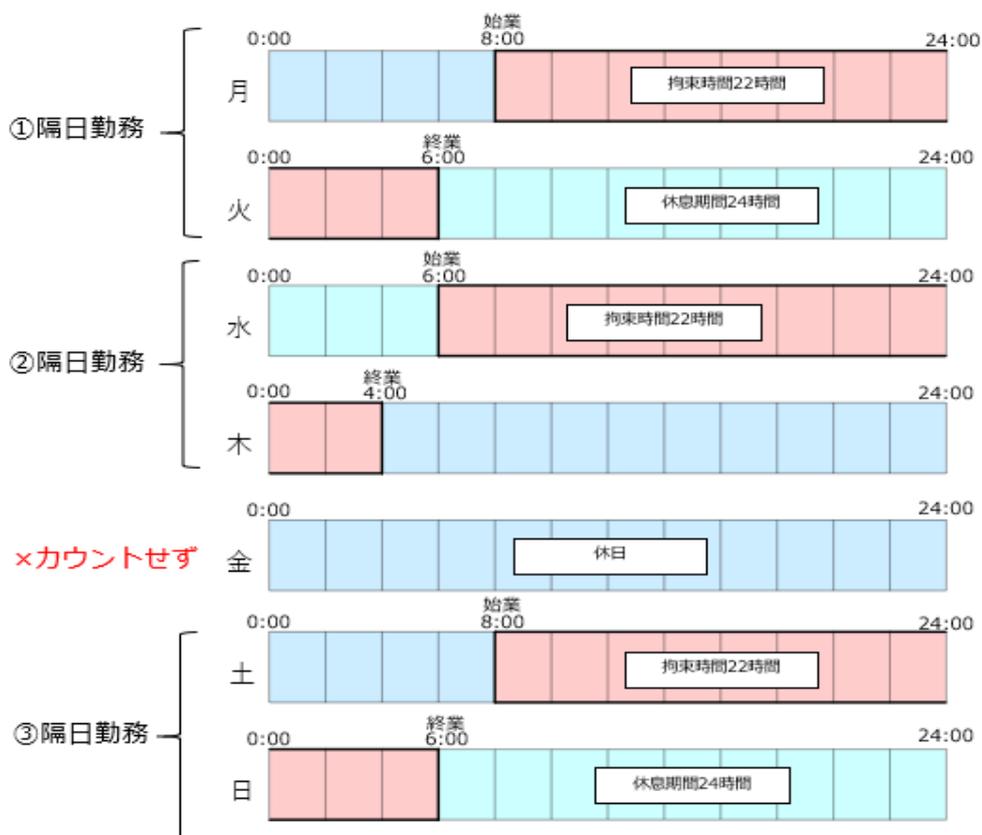
休息期間に該当するか否かは、個別の事案の実態に応じて判断することとなりますが、例えば、車両内での休息は駐車スペースが確保でき、荷物の看守義務がないなど、自動車運転者が業務から開放される場合には休息期間となります。

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
2-1	<p>(Q) 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。</p> <hr/> <p>(A) 休息期間について、始業時刻から起算して24時間以内に終了するよう与える必要はありません。</p> <p>例えば、9時始業の場合、拘束時間の上限は15時間なので、24時までには終業する必要がありますが、その後の休息期間は「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」時間であればよく、9時間を超えて休息期間を与えたことによって、1日の始業時刻から起算して24時間以内に11時間の休息期間を収める必要はありません。</p>  <p>一方、拘束時間の計算に当たっては、1日の始業時刻から起算して24時間以内に、1日の拘束時間が上限を超えていないことを確認することが必要です。</p> <p>また、休息期間の計算に当たっては、終業後に1日の休息期間や特例等で定める休息期間が確保されているか確認することが必要です。</p>
2-2	<p>(Q) 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、どのような要件を満たす必要があるのでしょうか。</p> <hr/> <p>(A) 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、労働者への生理的影響に鑑み当然認められませんが、当分の間、次の要件を満たす場合には改善基準告示違反とはなりません。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 1か月における拘束時間の長さが、隔日勤務の1か月の拘束時間(262時間)の範囲内であること。 ② 日勤の勤務の拘束時間が15時間を超えないこと。 ③ 日勤の勤務と次の勤務との間には、11時間以上の休息期間が確保さ

	<p>れていること。</p> <p>④ 日勤の休日労働を行わせる場合には、隔日勤務の休日労働と合わせて2週間に1回を限度とすること。</p>
2-3	<p>(Q) 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。</p> <hr/> <p>(A) 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、2労働日の勤務を一勤務にまとめて行うものです。隔日勤務の「始業及び終業の時刻が同一の日に属さない業務」については、則第66条の規定等を踏まえ新告示に規定したものであり、当該隔日勤務の対象の考え方に変更はありません。</p> <p>例えば、7時に出勤し、28時に退勤する勤務は、2労働日の勤務を1勤務にまとめて行う隔日勤務に該当し、隔日勤務の拘束時間の上限（21時間）の範囲内であるため、認められることとなります。</p> <p>一方、例えば22時に出勤し、28時に退勤する勤務は、2労働日の勤務を1勤務にまとめて行うものではないことから原則として隔日勤務に該当せず、単なる夜間勤務として日勤の拘束時間の上限が適用されることになると考えられます。</p>
2-4	<p>(Q) 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） 2 勤務目：隔日勤務（22時間） ～休日～ 3 勤務目：隔日勤務（22時間）</p> <hr/> <p>(A) 隔日勤務者の2暦日の拘束時間は、「22時間」を超えないものとし、かつ、「2回の隔日勤務を平均し隔日勤務1回当たり21時間を超えない」とされています。2回の隔日勤務を平均した1回当たりの拘束時間の計算に当たっては、特定の隔日勤務を起算日として、2回の隔日勤務に区切り、その2回の隔日勤務の平均とすることが望ましいですが、特定の隔日勤務の拘束時間が改善基準告示に違反するか否かは、1勤務目と2勤務目との平均、2勤務目と3勤務目との平均、いずれもが「21時間」を超えた場合に違反となります。隔日勤務の間に休日がある場合は、休日の前後の2回の隔日勤務の拘束時間の平均を計算します。</p> <p>したがって、設問の場合、1～3勤務目の拘束時間がいずれも22時間であり、1勤務目（22時間）と2勤務目（22時間）の拘束時間の平均、</p>

2勤務目（22時間）と休日後の3勤務目（22時間）の拘束時間の平均、いずれも「21時間」を超えているため、改善基準告示違反となります。



2-5

(Q) 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。

(A) 車庫待ち等の自動車運転者については、次の要件を全て満たす場合、車庫待ち等の自動車運転者に該当するものとして取り扱って差し支えないものとされています。

- ① 事業場が人口30万人以上の都市に所在していないこと。
- ② 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。
- ③ 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。
- ④ 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。

例えば、③及び④の仮眠時間や休憩が確保される実態であるにもかかわらず、タクシー運転者の自らの都合で事業場外において電話をする等

	<p>により、現実に仮眠や休憩を取得しなかった場合であっても、③及び④の要件に反するものではありません。したがって、この場合、車庫待ち等の自動車運転者に該当するものとして取り扱って差し支えありません。したがって、タクシー運転者の業務上の都合で仮眠や休憩を取得できなかった場合、当然に当該取扱いは認められません。</p>
2-6	<p>(Q) 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合も対象となるのでしょうか。</p> <hr/> <p>(A) 車庫待ち等の自動車運転者とは、常態として車庫待ち等、駅待ち等の形態によって就労する自動車運転者であり、比較的作業密度が薄いこと等により、帰庫させ仮眠時間を与えることが可能な実態を有するため、一定の要件の下に最大拘束時間の延長を認めているものです。</p> <p>したがって、例えば、一般的な駅前ロータリー、病院、路上での客待ちは、いわゆる車庫待ち等に該当するものではありません。</p>
2-7	<p>(Q) 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。</p> <hr/> <p>(A) 事業場が人口30万人以上の都市に所在する場合、原則として車庫待ち等の規定は適用されませんが、新告示の適用の際、現に車庫待ち等の自動車運転者として取り扱われている者の属する事業場については、当該事業場が人口30万人以上の都市に所在する場合であっても、当分の間、当該事業場の自動車運転者を車庫待ち等の自動車運転者に該当するものとして取り扱うこととしています。</p>
2-8	<p>(Q) 「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> <hr/> <p>(A) 「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、2暦日の拘束時間の例外的な取扱いを定めたものです。</p> <p>「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。</p> <p>① 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと</p>

- ・ 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、急きょ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

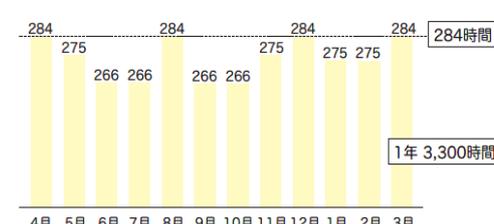
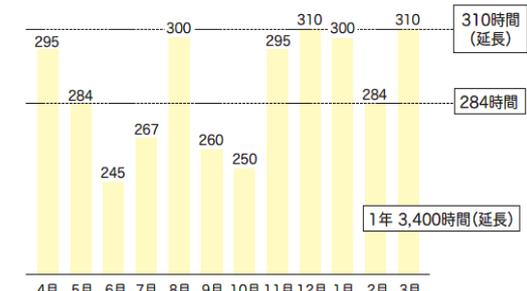
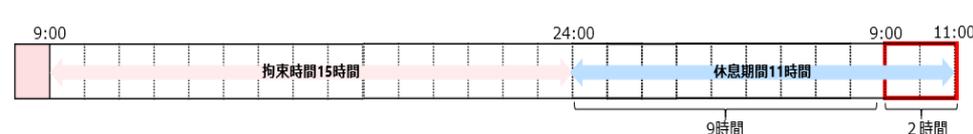
- ・ 例えば、運転前に大雪警報が発表されていたものの、まもなく解除が見込まれていたため、運転を開始したが、運転開始後も大雪警

	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 <p>そのほか、運転中に自動車運転者が乗客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、乗客の急病への対応時間、タクシー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。</p>
2-9	<p>(Q) 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。</p> <hr/> <p>(A) 「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、代行者のタクシー運転者Bが対応する時間は「予期し得ない事象への対応時間」には該当しません。</p>
2-10	<p>(Q)</p> <ol style="list-style-type: none"> 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。 <hr/> <p>(A)</p> <ol style="list-style-type: none"> 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ったとしても、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。

	<p>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。</p>
2-11	<p>(Q) 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> <hr/> <p>(A) 「予期し得ない事象への対応時間」に関する取扱いは、タクシー運転者に係る1日の拘束時間及び2暦日の拘束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。</p> <p>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。</p>
2-12	<p>(Q) 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。</p> <hr/> <p>(A) 「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することが必要です。</p> <p>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。</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>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、</p> <p style="padding-left: 40px;">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</p>

	<p style="text-align: center;">＝当該事象への対応時間</p> <p>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。</p>
2-13	<p>(Q) 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。</p> <p>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</p> <hr/> <p>(A) 自動車運転者の休日は、休息期間に 24 時間を加算して得た連続した時間とされており、その時間が 30 時間を下回ってはなりません。</p> <p>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 46 時間（22 時間＋24 時間）を下回る必要がないようにする必要があります。</p> <p>したがって、上記の場合、1 日目の休息期間 9 時間と 2 日目の法定休日を合わせて継続 33 時間が確保されていれば、休日を与えたこととなります。</p> <p>なお、所定休日（3 日目）については事業場の就業規則等に基づいて与える必要があります。</p>

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																																																				
3-1	<p>(Q) 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。</p> <hr/> <p>(A) 1か月の拘束時間を全て上限値（284時間×12か月）とすると、年の拘束時間が3,300時間を超えるため、認められません。</p> <p>(図)【原則】1年及び1か月の拘束時間</p>  <table border="1"> <caption>【原則】1年及び1か月の拘束時間</caption> <thead> <tr> <th>月</th> <th>拘束時間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>4月</td><td>284</td></tr> <tr><td>5月</td><td>275</td></tr> <tr><td>6月</td><td>266</td></tr> <tr><td>7月</td><td>266</td></tr> <tr><td>8月</td><td>284</td></tr> <tr><td>9月</td><td>266</td></tr> <tr><td>10月</td><td>266</td></tr> <tr><td>11月</td><td>275</td></tr> <tr><td>12月</td><td>284</td></tr> <tr><td>1月</td><td>275</td></tr> <tr><td>2月</td><td>275</td></tr> <tr><td>3月</td><td>284</td></tr> </tbody> </table> <p>(図)【例外】1年及び1か月の拘束時間</p>  <table border="1"> <caption>【例外】1年及び1か月の拘束時間</caption> <thead> <tr> <th>月</th> <th>拘束時間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>4月</td><td>295</td></tr> <tr><td>5月</td><td>284</td></tr> <tr><td>6月</td><td>245</td></tr> <tr><td>7月</td><td>267</td></tr> <tr><td>8月</td><td>300</td></tr> <tr><td>9月</td><td>260</td></tr> <tr><td>10月</td><td>250</td></tr> <tr><td>11月</td><td>295</td></tr> <tr><td>12月</td><td>310</td></tr> <tr><td>1月</td><td>300</td></tr> <tr><td>2月</td><td>284</td></tr> <tr><td>3月</td><td>310</td></tr> </tbody> </table>	月	拘束時間	4月	284	5月	275	6月	266	7月	266	8月	284	9月	266	10月	266	11月	275	12月	284	1月	275	2月	275	3月	284	月	拘束時間	4月	295	5月	284	6月	245	7月	267	8月	300	9月	260	10月	250	11月	295	12月	310	1月	300	2月	284	3月	310
月	拘束時間																																																				
4月	284																																																				
5月	275																																																				
6月	266																																																				
7月	266																																																				
8月	284																																																				
9月	266																																																				
10月	266																																																				
11月	275																																																				
12月	284																																																				
1月	275																																																				
2月	275																																																				
3月	284																																																				
月	拘束時間																																																				
4月	295																																																				
5月	284																																																				
6月	245																																																				
7月	267																																																				
8月	300																																																				
9月	260																																																				
10月	250																																																				
11月	295																																																				
12月	310																																																				
1月	300																																																				
2月	284																																																				
3月	310																																																				
3-2	<p>(Q) 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。</p> <hr/> <p>(A) 休息期間について、始業時刻から起算して24時間以内に終了するよう与える必要はありません。</p> <p>例えば、9時始業の場合、拘束時間の上限は15時間（宿泊を伴う長距離貨物運送の場合を除く。）なので、24時までに終業する必要がありますが、その後の休息期間は「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」時間であればよく、9時間を超えて休息期間を与えたことによって、1日の始業時刻から起算して24時間以内に11時間の休息期間を収める必要はありません。</p>  <p>一方、拘束時間の計算に当たっては、1日の始業時刻から起算して24時間以内に、1日の拘束時間が上限を超えていないことを確認することが必要です。</p> <p>また、休息期間の計算に当たっては、終業後に1日の休息期間や特例</p>																																																				

	<p>等で定める休息期間が確保されているか確認することが必要です。</p>
3-3	<p>(Q) 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、</p> <p>① 1週間は任意に定めても良いのでしょうか。</p> <p>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。</p> <p>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)</p> <hr/> <p>(A)</p> <p>① 事業場の就業規則や労使協定等で定めた期間の初日が、「1週間」の起算日となります。</p> <p>② 「一の運行」とは、トラック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います。よって、例えば、神奈川営業所(所属)→東京営業所→千葉営業所→神奈川営業所(所属)と、所属の神奈川営業所を出庫し、営業所を経由して、所属の神奈川営業所に帰庫する場合、神奈川営業所に帰庫するまでは「一の運行」とはなりません。</p> <p>③ 「住所地」とは、現住所のみならず、その者の生活の本拠地も対象となります。</p>
3-4	<p>(Q) 「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。</p> <hr/> <p>(A) 改善基準告示において、「一の運行」の走行距離等については特段定められていません。</p> <p><参考></p> <p>国土交通省の基準(平成13年8月20日国土交通省告示第1365号)において、「運転者が一の運行における最初の勤務を開始してから最後の勤務を終了するまでの時間は144時間を超えてはならない」と定められていますが、走行距離等は定められていません。</p>
3-5	<p>(Q)</p> <p>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</p>

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

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

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

(A)

① 1日の拘束時間について、宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、16時間まで延長可としていますが、1週間における運行が全て長距離貨物運送(一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送)でなければ、当該例外的取扱いは認められません。また、1週間において、一度も宿泊を伴う運行がない場合には、当該例外的取扱いは認められません。

設問の事例の場合、1週間における運行は全て一の運行の走行距離が450km以上であり、住所地以外の場所で宿泊を伴う休息を1回以上行っているため、当該1週間において2回まで拘束時間を16時間に延長することができます。ただし、拘束時間を16時間まで延長した場合、一の運行終了後に必ず12時間以上の休息期間を与える必要があります。

	<p>ます。</p> <p>② 例えば、①第1週の金曜日について、運行が急きょ変更となった場合、一の運行で100kmの移動にとどまり、1週間における運行の全てが長距離貨物運送の要件を満たさないで当該例外的取扱いは認められません。</p> <p>なお、運行計画において、基準を満たしている場合においても、実態として基準を満たさない場合には、当然に改善基準告示違反となります。</p>						
3-6	<p>(Q) 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</p> <p>② 特定日の前日の始業時刻から48時間</p> <hr/> <p>(A) 運転時間は、特定日を起算日として2日ごとに区切り、その2日間の平均とすることが望ましいですが、特定日の最大運転時間が改善基準告示に違反するか否かは、特定日(N日)の運転時間と特定日の前日(N-1日)の運転時間との平均、特定日(N日)の運転時間と特定日の翌日(N+1日)の運転時間との平均のいずれもが9時間を超えた場合、初めて違反と判断されます。</p> <p>例えば、次の場合、設問の②のとおり、特定日の前日(N-1日)の始業時刻の10時から起算して48時間、特定日(N日)の始業時刻の11時から起算して48時間で1日当たりの運転時間の平均を計算し、いずれもが9時間を超えた場合、初めて改善基準告示違反と判断されます。</p> <p>例：特定日の前日(N-1日)が10時始業、特定日(N日)が11時始業の場合</p> <div style="text-align: center;"> <p>特定日の前日の始業時刻(10時)から起算して48時間 →</p> <p>特定日の始業時刻(11時)から起算して48時間 →</p> <table border="1" style="margin: 10px auto;"> <tr> <td style="text-align: center; color: green;">特定日の前日(N-1日)</td> <td style="text-align: center; color: blue;">特定日(N日)</td> <td style="text-align: center; color: red;">特定日の翌日(N+1日)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; color: green;">B時間</td> <td style="text-align: center; color: blue;">A時間</td> <td style="text-align: center; color: red;">C時間</td> </tr> </table> $\frac{B時間 + A時間}{2} \quad \text{と} \quad \frac{A時間 + C時間}{2}$ <p>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</p> </div>	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
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					
3-7	<p>(Q) 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</p>						

	<p>るといことでしょうか。</p> <hr/> <p>(A) 連続運転時間は、4 時間以内に「運転の中断」が合計 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こととなります。</p>
3-8	<p>(Q) 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</p> <p>② サービスエリアなどの駐車場の順番待ちのため、走行、停車を繰り返し、少しずつ前に進む場合</p> <hr/> <p>(A) 連続運転時間とは、トラック運転者が連続して運転している時間であり、「運転の中断」に該当しない一時的な停車時間は連続運転時間となります。したがって、例えば、設問の①②の場合における停車時間は、あくまで走行中に一時的に停車している状態に過ぎず、すぐに車両を動かさなければならない状態のため、連続運転時間となります。</p>
3-9	<p>(Q) 「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。</p> <p>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。</p> <p>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> <hr/> <p>(A)</p> <p>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。</p> <p>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</p>

	<p>ものではありません。</p> <p>② 運転の中断時に休憩を与える場合は、当該休憩を法第 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、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。</p> <p>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。</p>
3-10	<p>(Q) 「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、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。</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、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。</p> <hr/> <p>(A) 旧告示において、「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、</p> <p>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。</p> <p>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</p>

せん。

- ③ 下図 1 列目の場合、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。

× 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

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

3-11

(Q) 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のでしょうか。
- 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。

(A)

- 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、

	<p>当然に認められません。</p> <p>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、ガステ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。</p>
3-12	<p>(Q) 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> <hr/> <p>(A) 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になく、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。</p> <p>また、新告示においては、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。</p>
3-13	<p>(Q) 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> <hr/> <p>(A) 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、当該運転者の住所地（生活の本拠地）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なるよう努める必要があります。</p>
3-14	<p>(Q) 「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> <hr/> <p>(A) 「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</p>

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、急きょ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

	<p>④ <u>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</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 <p>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思われることから、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。</p>
3-15	<p>(Q) 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> <hr/> <p>(A) 「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。</p>
3-16	<p>(Q)</p> <ol style="list-style-type: none"> 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。 <hr/> <p>(A)</p>

	<p>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ったとしても、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。</p> <p>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。</p>
3-17	<p>(Q) 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> <hr/> <p>(A) 「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。</p> <p>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。</p>
3-18	<p>(Q) 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。</p> <hr/> <p>(A) 「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することが必要です。</p> <p>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。</p> <ol style="list-style-type: none"> 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

	<p>等の写し</p> <p>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、</p> <p>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 一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</p> <p>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。</p>
3-19	<p>(Q) 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。</p> <hr/> <p>(A) 自動車運転者の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あり、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とされていることに十分留意することが必要です。「業務の必要上やむを得ない場合」とは、例えば、出発直前に荷主から着時刻の変更の申出があり、休息期間を分割せざるを得なくなった場合等がこれに該当します。</p>
3-20	<p>(Q) 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。</p> <hr/> <p>(A) トラックの分割休息特例については、次の表に掲げる要件を満たすものに限り、当分の間、一定期間（1か月を限度とする）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ます。</p> <p>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時間といった分割も認められます。ただし、3分割を超える分割は、どのような場合においても認められません。</p>

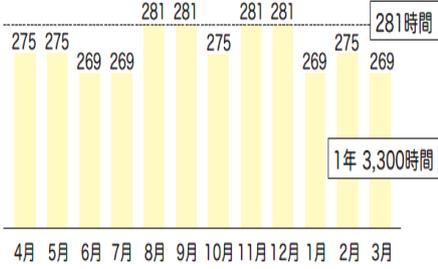
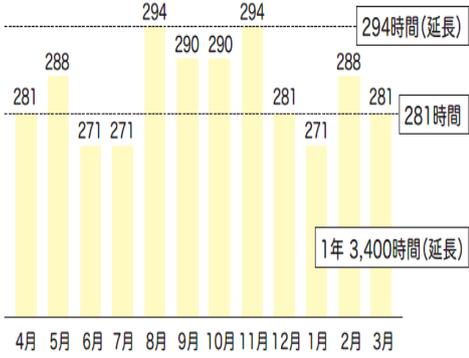
	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>休息期間を分割できる要件</td> </tr> <tr> <td>(ア)</td> <td>分割された休息期間は、1回当たり「継続3時間以上」とし、2分割又は3分割とすること</td> </tr> <tr> <td>(イ)</td> <td>1日において、2分割の場合は「合計10時間以上」、3分割の場合は「合計12時間以上」の休息期間を与えなければならないこと</td> </tr> <tr> <td>(ウ)</td> <td>休息期間を3分割する日が連続しないよう努めること</td> </tr> </table>		休息期間を分割できる要件	(ア)	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分割とすること	(イ)	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らないこと	(ウ)	休息期間を3分割する日が連続しないよう努めること						
	休息期間を分割できる要件														
(ア)	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分割とすること														
(イ)	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らないこと														
(ウ)	休息期間を3分割する日が連続しないよう努めること														
3-21	<p>(Q) 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、</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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でしょ うか。</p> <hr/> <p>(A)</p> <p>① 一定期間（1か月程度）は、1か月程度ごとに全勤務回数の2分の 1が限度となることを定めたものであり、1年間において、特定の1 か月に限定して分割休息を認めるものではありません。</p> <p>② 所定勤務回数で計算することとなります。例えば、3/1～3/31の間、 所定勤務回数が20日間のところ、実際の勤務回数（始業時刻から起算 して、次の休息期間が到来するまでの間を1回）が10回の場合、所定 勤務回数20日間の2分の1を限度（10回まで）に分割休息を与える ことができます。</p> <p>③ 一の拘束時間と通常の休息期間（分割休息の場合は合計値）をもっ て1回の勤務を計算することとなります。したがって、例えば、次の ような勤務の場合、勤務回数は1回ではなく2回で計算することとな ります。</p> <table style="margin-left: 40px;"> <tr> <td>6:00～13:00</td> <td>7時間拘束（勤務回数1回目）</td> <td rowspan="4" style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</td> <td rowspan="4">分割休息合計 10 時間</td> </tr> <tr> <td>13:00～18:00</td> <td>5時間休息（分割休息）</td> </tr> <tr> <td>18:00～23:00</td> <td>5時間拘束（勤務回数1回目）</td> </tr> <tr> <td>23:00～4:00</td> <td>5時間休息（分割休息）</td> </tr> <tr> <td>4:00～12:00</td> <td>8時間拘束（勤務回数2回目）</td> <td>}</td> <td>通常の休息9時間</td> </tr> </table>	6:00～13:00	7時間拘束（勤務回数1回目）	}	分割休息合計 10 時間	13:00～18:00	5時間休息（分割休息）	18:00～23:00	5時間拘束（勤務回数1回目）	23:00～4:00	5時間休息（分割休息）	4:00～12:00	8時間拘束（勤務回数2回目）	}	通常の休息9時間
6:00～13:00	7時間拘束（勤務回数1回目）	}	分割休息合計 10 時間												
13:00～18:00	5時間休息（分割休息）														
18:00～23:00	5時間拘束（勤務回数1回目）														
23:00～4:00	5時間休息（分割休息）														
4:00～12:00	8時間拘束（勤務回数2回目）	}	通常の休息9時間												

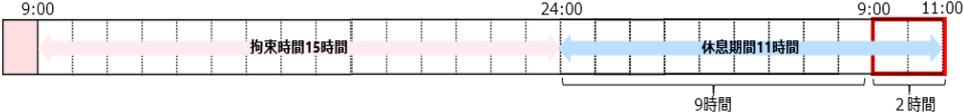
	<u>12:00～ 9:00 9時間休息（通常の休息）</u>
3-22	<p>(Q) 2人乗務特例について、</p> <p>① 運転者が運転している間、もう一人が座席や車両内ベッドで仮眠することは認められるのでしょうか。</p> <p>② その場合、仮眠している時間は休息期間として認められるのでしょうか。</p> <hr/> <p>(A)</p> <p>① 走行中の座席や車両内ベッドの利用に当たっては、関係法令の趣旨を踏まえ、安全な乗車を確保できるようにする必要があります。特に、トラックの2人乗務特例において拘束時間を一定の要件の下 24 時間まで延長できるとしたのは馬匹輸送（競走馬輸送）におけるトラックの運行実態等を踏まえたものです。したがって、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等、当該車両内ベッドにおいて安全な乗車が確保できない場合には、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。</p> <p>② 休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間をいいます。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であり、休憩時間や仮眠時間等とは本質的に異なる性格を有するものです。したがって、仮眠時間は休息期間には該当しないため、拘束時間として計算する必要があります。</p>
3-23	<p>(Q) 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。</p> <hr/> <p>(A) 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」とあるのは、一の運行終了後（帰庫後）、継続 11 時間以上の休息期間を与える必要があります。</p>
3-24	<p>(Q) 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。</p> <hr/> <p>(A) 2人乗務特例について、次の要件を全て満たす場合には拘束時間を 28</p>

	<p>時間まで延長することができますが、その間の仮眠時間については分割して与えることができます。</p> <p>(要件)</p> <p>a 車両ベッドが一定の要件を満たす場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 長さ 198 センチ以上、かつ幅 80 センチ以上の連続した平面であること ・ クッション材等により走行中の路面からの衝撃が緩和されるものであること <p>b 勤務終了後、継続 11 時間以上の休息期間を与える場合</p> <p>c 8 時間以上の仮眠期間を与える場合</p>
3-25	<p>(Q) 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。</p> <hr/> <p>(A) 乗船中に運転日報を記載する時間や、車両を移動する時間は労働時間となるため、フェリー乗船中であっても休息期間とは認められません。また、フェリー乗船時間は 1 時間であっても、自動車運転者を拘束している状態になれば、休息期間となります。</p>
3-26	<p>(Q) 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。</p> <p>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。</p> <hr/> <p>(A) 施行通達記第 2 の 4 (8) エにより、トラック運転者については、フェリーの乗船時間が 8 時間 (2 人乗務の場合には 4 時間、隔日勤務の場合には 20 時間) 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」とされていますが、例えばフェリー乗船時間が 8 時間である場合、通常、これを休息期間 (下限 9 時間) から減算しても 1 時間が残るため、別途 1 時間以上の休息期間を確保した上で、その休息期間が終了した時点で、次の勤務が開始されることとなります。</p> <p>なお、フェリー下船後に休息期間を与えた場合において、その休息期間が終了する時点が始業時刻から起算して 24 時間を超えたとしても、改善基準告示違反とはなりません。</p>

3-27	<p>(Q) 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。</p> <p>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</p> <hr/> <p>(A) 自動車運転者の休日は、休息期間に 24 時間を加算して得た連続した時間とされており、その時間が 30 時間を下回ってはなりません。</p> <p>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）を下回ることがないようにする必要があります。</p> <p>したがって、上記の場合、1 日目の休息期間 9 時間と 2 日目の法定休日を合わせて継続 33 時間が確保されていれば、休日を与えたこととなります。</p> <p>なお、所定休日（3 日目）については事業場の就業規則等に基づいて与えることが必要です。</p>
------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

4 バス運転者の拘束時間等（第5条関係）

番号	質問内容																																																				
4-1	<p>(Q) 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。</p> <hr/> <p>(A) 1か月の拘束時間を全て上限値（281時間×12か月）とすると、年の拘束時間が3,300時間を超えるため、認められません。</p> <p>(図)【原則】1年及び1か月の拘束時間</p>  <table border="1"> <caption>【原則】1年及び1か月の拘束時間</caption> <thead> <tr> <th>月</th> <th>拘束時間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>4月</td><td>275</td></tr> <tr><td>5月</td><td>275</td></tr> <tr><td>6月</td><td>269</td></tr> <tr><td>7月</td><td>269</td></tr> <tr><td>8月</td><td>281</td></tr> <tr><td>9月</td><td>281</td></tr> <tr><td>10月</td><td>275</td></tr> <tr><td>11月</td><td>281</td></tr> <tr><td>12月</td><td>281</td></tr> <tr><td>1月</td><td>269</td></tr> <tr><td>2月</td><td>275</td></tr> <tr><td>3月</td><td>269</td></tr> </tbody> </table> <p>(図)【例外】1年及び1か月の拘束時間</p>  <table border="1"> <caption>【例外】1年及び1か月の拘束時間</caption> <thead> <tr> <th>月</th> <th>拘束時間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>4月</td><td>281</td></tr> <tr><td>5月</td><td>288</td></tr> <tr><td>6月</td><td>271</td></tr> <tr><td>7月</td><td>271</td></tr> <tr><td>8月</td><td>294</td></tr> <tr><td>9月</td><td>290</td></tr> <tr><td>10月</td><td>290</td></tr> <tr><td>11月</td><td>294</td></tr> <tr><td>12月</td><td>281</td></tr> <tr><td>1月</td><td>271</td></tr> <tr><td>2月</td><td>288</td></tr> <tr><td>3月</td><td>281</td></tr> </tbody> </table>	月	拘束時間	4月	275	5月	275	6月	269	7月	269	8月	281	9月	281	10月	275	11月	281	12月	281	1月	269	2月	275	3月	269	月	拘束時間	4月	281	5月	288	6月	271	7月	271	8月	294	9月	290	10月	290	11月	294	12月	281	1月	271	2月	288	3月	281
月	拘束時間																																																				
4月	275																																																				
5月	275																																																				
6月	269																																																				
7月	269																																																				
8月	281																																																				
9月	281																																																				
10月	275																																																				
11月	281																																																				
12月	281																																																				
1月	269																																																				
2月	275																																																				
3月	269																																																				
月	拘束時間																																																				
4月	281																																																				
5月	288																																																				
6月	271																																																				
7月	271																																																				
8月	294																																																				
9月	290																																																				
10月	290																																																				
11月	294																																																				
12月	281																																																				
1月	271																																																				
2月	288																																																				
3月	281																																																				
4-2	<p>(Q) 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。</p> <hr/> <p>(A) バス運転者の拘束時間については、「1か月及び1年」、「4週平均1週及び52週」のいずれかの基準を選択することができます。いずれの基準を採用するかは、あらかじめ、起算日と併せて、事業場の就業規則や労使協定等で定めておくことが望ましいです。また、変更することや、労働者単位での設定、管理期間と協定の期間を変えることも可能ですが、同じく事業場の就業規則や労使協定で定めておくことが望ましいです。</p>																																																				
4-3	<p>(Q) 「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。</p> <hr/>																																																				

	<p>(A) 例えば、乗合バス営業所において、通常のダイヤとは別便で、花火大会等の臨時便を走行するドライバー等、季節的な業務の繁忙に対応する運転者が、これに該当します。</p> <p>当該運転者に関して拘束時間等を延長する場合は、労使協定において記載する必要があります。</p>
4-4	<p>(Q) 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。</p> <hr/> <p>(A) 設問の場合、高速道路の連続運転時間は1時間40分で2時間を超えていないため、連続運転時間の基準の範囲内となります。ただし、合計4時間の連続運転を行っていますので、1回が連続10分以上で、かつ合計して30分以上の運転の中断が必要です。なお、貸切バスが、夜間に長距離の運行を行う場合は、高速道路以外の区間における運転時間も含めて「おおむね2時間まで」とするよう努めることになるので、御留意ください。</p>
4-5	<p>(Q) 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。</p> <hr/> <p>(A) 休息期間について、始業時刻から起算して24時間以内に終了するよう与える必要はありません。</p> <p>例えば、9時始業の場合、拘束時間の上限は15時間なので、24時までに終業する必要がありますが、その後の休息期間は「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」時間であればよく、9時間を超えて休息期間を与えたことによって、1日の始業時刻から起算して24時間以内に11時間の休息期間を収める必要はありません。</p>  <p>一方、拘束時間の計算に当たっては、1日の始業時刻から起算して24時間以内に、1日の拘束時間が上限を超えていないことを確認すること</p>

	<p>が必要です。</p> <p>また、休息期間の計算に当たっては、終業後に1日の休息期間や特例等で定める休息期間が確保されているか確認する必要があります。</p>
4-6	<p>(Q) 例えば、バス運転者Aが次のような運行をした場合、改善基準告示違反となるでしょうか。また、この場合において、1日の拘束時間、休息期間をどのように計算すれば良いでしょうか。</p> <p>(1日目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 6:00~10:00 バス4時間運転 (朝のラッシュ対応) ・ 10:00~19:00 帰宅 (9時間) ・ 19:00~24:00 バス5時間運転 (夜のラッシュ対応) ・ 24:00~ 3:00 帰宅 (3時間) <p>(2日目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 3:00~12:00 バス9時間運転 (朝のラッシュ対応) ・ 12:00~ 帰宅 <hr/> <p>(A) 拘束時間、休息期間に該当するかはあくまで実態判断となりますが、1日目の10時~19時の9時間について、帰宅も自由である等、その処分が労働者の全く自由な判断に委ねられ、使用者の拘束を受けていない場合には、休息期間として認められます。したがって、次の始業時刻は1日目の19時からとなります。ただし、1日目の24時~3時は帰宅している状態にあっても、休息期間の最低時間数(分割休息の場合4時間)を満たしていないことから、単なる休憩時間であり、休息期間とは認められません。したがって、2勤務目の19時~翌12時までは17時間拘束となり、改善基準告示違反となります。</p> <p>(1勤務目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 6:00~10:00 バス4時間運転 (朝のラッシュ対応) ・ 10:00~19:00 帰宅 (9時間) <p>(2勤務目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 19:00~24:00 バス5時間運転 (夜のラッシュ対応) ・ 24:00~ 3:00 帰宅 (3時間) ・ 3:00~12:00 バス9時間運転 (朝のラッシュ対応) ・ 12:00~ 帰宅 <p style="text-align: right;">} 17時間拘束 ×</p>

4-7	<p>(Q) 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> <hr/> <p>(A) 運転時間は、特定日を起算日として2日ごとに区切り、その2日間の平均とすることが望ましいですが、特定日の最大運転時間が改善基準告示に違反するか否かは、特定日(N日)の運転時間と特定日の前日(N-1日)の運転時間との平均、特定日(N日)の運転時間と特定日の翌日(N+1日)の運転時間との平均のいずれもが9時間を超えた場合、初めて違反と判断されます。</p> <p>例えば、次の場合、設問の②のとおり、特定日の前日(N-1日)の始業時刻の10時から起算して48時間、特定日(N日)の始業時刻の11時から起算して48時間で1日当たりの運転時間の平均を計算し、いずれもが9時間を超えた場合、初めて改善基準告示違反と判断されます。</p> <p>例：特定日の前日(N-1日)が10時始業、特定日(N日)が11時始業の場合</p> <div style="text-align: center;"> <p>特定日の前日の始業時刻(10時)から起算して48時間</p> <p>特定日の始業時刻(11時)から起算して48時間</p> <table border="1" style="margin: 10px auto;"> <thead> <tr> <th style="color: green;">特定日の前日(N-1日)</th> <th style="color: blue;">特定日(N日)</th> <th style="color: red;">特定日の翌日(N+1日)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="color: green;">B時間</td> <td style="color: blue;">A時間</td> <td style="color: red;">C時間</td> </tr> </tbody> </table> $\frac{B時間 + A時間}{2} \text{ と } \frac{A時間 + C時間}{2}$ <p>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</p> </div>	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
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					
4-8	<p>(Q) 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> <hr/> <p>(A) 連続運転時間は、4時間以内に「運転の中断」が合計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こととなります。</p>						
4-9	<p>(Q) 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</p>						

	<p>② サービスエリアなどの駐車場の順番待ちのため、走行、停車を繰り返し少しずつ前に進む場合</p> <hr/> <p>(A) 連続運転時間とは、バス運転者が連続して運転している時間であり、「運転の中断」に該当しない一時的な停車時間は連続運転時間となります。したがって、例えば、設問の①②の場合における停車時間は、あくまで走行中に一時的に停車している状態に過ぎず、すぐに車両を動かさなければならない状態のため、連続運転時間となります。</p>
4-10	<p>(Q) 「軽微な移動」の取扱いについて、</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 救急車などの緊急通行車両以外の通行は認められないのでしょうか。 ② 「軽微な移動」の距離や場所の制限はありますか。 ③ 「軽微な移動」を行った場合の連続運転時間がリセットされるタイミングを教えてください。 ④ 記録とは、具体的にどのようなものが認められるのでしょうか。 <hr/> <p>(A) 交通の円滑を図るため、駐停車した自動車を予定された場所から移動させる必要が生じたことにより運転した時間については、当該必要が生じたことに関する記録がある場合に限り、「30分」を上限として、連続運転時間から除くことができます。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 原則として救急車、消防車、パトカーなどの緊急通行車両以外の通行は認められませんが、そのほか、例えば、駅前ロータリーの一方通行路に一般車両が逆走して侵入し、車両が向かい合った状態で、どちらか一方が後退せざるを得ない等、他の車両が移動せざるを得ないような特殊な事情がある場合には、交通の円滑を図るため駐停車した自動車を予定された場所から移動させることになるので、「軽微な移動」の対象となります。 <div data-bbox="405 1585 1353 1957" data-label="Diagram"> <p>The diagram shows a grey road with a central green rectangular area. On the left side, there is a green sign with the text '入口' (Entrance). On the right side, there is a green sign with the text '出口' (Exit). A yellow arrow on the left points right, and a yellow arrow on the right points left, indicating a one-way road. In the center, a green bus is stopped, with a blue sign below it that says '停車中' (Stopped). To the right of the bus, a pink car is moving to the left, with a red sign below it that says '逆走' (Reverse driving).</p> </div>

	<p>② 一の連続運転時間につき、30分が上限となりますが、「軽微な移動」の距離や場所等の制限はありません。</p> <p>③ 連続運転時間の計算は、「軽微な移動」を行った場合においても、これを行っていない場合と同様、「運転の中断」が30分を経過した時点でリセットされます。</p> <p>④ 「当該必要が生じたことに関する記録」とは、「移動前後の場所」、「移動が必要となった理由」、「移動に要したおおむねの時間数」等の当該移動の事実を、運転日報上の記録等により確認できる場合をいいます。</p>
4-11	<p>(Q) バス運転者等の休息期間は、当該バス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がありますが、どういう意味でしょうか。</p> <hr/> <p>(A) 貸切バスに乗務する者の場合、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貸切バス運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、当該運転者の住所地（生活の本拠地）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なるよう努める必要があります。</p>
4-12	<p>(Q) 「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> <hr/> <p>(A) 「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。</p> <p>「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。</p> <p>① <u>運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。

	<p>そのほか、運転中に自動車運転者が乗客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、乗客の急病への対応時間、バス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。</p>
4-13	<p>(Q) 例えば、バス運転者Aが運転する車両が予期せず故障し、代わりにバス運転者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、バス運転者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> <hr/> <p>(A) 「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、代行者のバス運転者Bが対応する時間は「予期し得ない事象への対応時間」には該当しません。</p>
4-14	<p>(Q)</p> <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> <hr/> <p>(A)</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
4-15	<p>(Q) 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</p>

	<p>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> <hr/> <p>(A) 「予期し得ない事象への対応時間」に関する取扱いは、バス運転者に係る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。</p> <p>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。</p>
4-16	<p>(Q) 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。</p> <hr/> <p>(A) 「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することが必要です。</p> <p>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。</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>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、</p> <p style="padding-left: 2em;">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</p> <p>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</p>

	<p>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。</p>
4-17	<p>(Q) 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。</p> <hr/> <p>(A) 自動車運転者の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あり、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とされていることに十分留意することが必要です。「業務の必要上やむを得ない場合」とは、例えば、貸切バスにおいて突然ツアー客の都合により出発時刻が変わったこと、臨時的に運行している乗合バスにおいて混雑状況などから臨時に増便せざるを得なくなったことにより、休息期間を分割せざるを得なくなった場合等がこれに該当します。</p> <p>なお、貸切バスのみならず、乗合バスについても、分割休息の要件を満たす場合には、特例を利用することができます。</p>
4-18	<p>(Q) 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、</p> <ol style="list-style-type: none"> 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。 <hr/> <p>(A)</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 一定期間（1か月程度）は、1か月程度ごとに全勤務回数の2分の1が限度となることを定めたものであり、1年間において、特定の1か月に限定して分割休息を認めるものではありません。 ② 所定勤務回数で計算することとなります。例えば、3/1～3/31の間、所定勤務回数が20日間のところ、実際の勤務回数（始業時刻から起算して、次の休息期間が到来するまでの間を1回）が10回の場合、所定勤務回数20日間の2分の1を限度（10回まで）に分割休息を与える

	<p>ことができます。</p> <p>③ 一の拘束時間と通常の休息期間（分割休息の場合は合計値）をもって1回の勤務を計算することとなります。したがって、例えば、次のような勤務の場合、勤務回数は1回ではなく2回で計算することとなります。</p> <table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="padding: 2px;">6:00～13:00</td> <td style="padding: 2px;">7時間拘束（勤務回数1回目）</td> <td rowspan="4" style="font-size: 2em; vertical-align: middle; padding: 0 10px;">}</td> <td rowspan="4" style="vertical-align: middle;">分割休息合計 11 時間</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">13:00～18:00</td> <td style="padding: 2px;">5時間休息（分割休息）</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">18:00～23:00</td> <td style="padding: 2px;">5時間拘束（勤務回数1回目）</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">23:00～ 5:00</td> <td style="padding: 2px;">6時間休息（分割休息）</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">5:00～12:00</td> <td style="padding: 2px;">7時間拘束（勤務回数2回目）</td> <td rowspan="2" style="font-size: 2em; vertical-align: middle; padding: 0 10px;">}</td> <td rowspan="2" style="vertical-align: middle;">通常の休息9時間</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">12:00～ 9:00</td> <td style="padding: 2px;">9時間休息（通常の休息）</td> </tr> </table>	6:00～13:00	7時間拘束（勤務回数1回目）	}	分割休息合計 11 時間	13:00～18:00	5時間休息（分割休息）	18:00～23:00	5時間拘束（勤務回数1回目）	23:00～ 5:00	6時間休息（分割休息）	5:00～12:00	7時間拘束（勤務回数2回目）	}	通常の休息9時間	12:00～ 9:00	9時間休息（通常の休息）
6:00～13:00	7時間拘束（勤務回数1回目）	}	分割休息合計 11 時間														
13:00～18:00	5時間休息（分割休息）																
18:00～23:00	5時間拘束（勤務回数1回目）																
23:00～ 5:00	6時間休息（分割休息）																
5:00～12:00	7時間拘束（勤務回数2回目）	}	通常の休息9時間														
12:00～ 9:00	9時間休息（通常の休息）																
4-19	<p>（Q）2人乗務特例について、</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>（A）</p> <p>① 走行中の座席や車両内ベッドの利用にあたっては、関係法令の趣旨を踏まえ、安全な乗車を確保できるようにする必要があります。したがって、当該車両内ベッドにおいて安全な乗車が確保できない場合には、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。</p> <p>② 休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間をいいます。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であり、休憩時間や仮眠時間等とは本質的に異なる性格を有するものです。したがって、仮眠時間は休息期間には該当しないため、拘束時間として計算する必要があります。</p>																
4-20	<p>（Q）「車両内に身体を伸ばして休息できる設備」とありますが、添乗員や乗客と同じ座席を交互に利用すること等は可能でしょうか。</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>（A）車両内に身体を伸ばして休息できる設備とは、運転席や乗客用のリクライニングシートの座席、車両内ベッドが該当します。</p>																

	<p>リクライニングシートの場合、当該運行において、交替運転者用の専用座席を確保する必要があります。添乗員や乗客と交互に座席を使用することが可能な場合等は、交替運転者が十分な休息を確保できないため、専用の座席とは認められません。例えば、東京発、名古屋経由で大阪着の貸切バスが、名古屋駅で乗客の乗車に伴い、交替運転者に座席を移動してもらう等の場合、交替運転者が十分な休息を確保できないため、一運行ごとに交替運転者の用に供する座席をあらかじめ定めておく専用座席を指定する必要があります。</p> <p>なお、交替運転者がリクライニングシートを倒して休息できるよう、当該休息用のシートの後部座席には乗客を乗せない等空間を空けておくことが望ましいです。</p>
4-21	<p>(Q) 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。</p> <hr/> <p>(A) 乗船中に運転日報を記載する時間や、車両を移動する時間は労働時間となるため、フェリー乗船中であっても休息期間とは認められません。</p> <p>また、フェリー乗船時間は1時間であっても、自動車運転者を拘束している状態になれば、休息期間となります。</p>
4-22	<p>(Q) 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。</p> <p>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。</p> <hr/> <p>(A) バスについては、フェリーの乗船時間が9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こととなります。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とはなりません。</p>
4-23	<p>(Q) 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。</p> <p>1日目：休息期間9時間 2日目：法定休日24時間</p>

3日目：所定休日

(A) 自動車運転者の休日は、休息期間に 24 時間を加算して得た連続した時間とされており、その時間が 30 時間を下回ってはなりません。

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）を下回ることがないようにする必要があります。

したがって、上記の場合、1 日目の休息期間 9 時間と 2 日目の法定休日を合わせて継続 33 時間が確保されていれば、休日を与えたこととなります。

なお、所定休日（3 日目）については事業場の就業規則等に基づいて与えることが必要です。

5 適用除外業務

番号	質問内容
5-1	<p>(Q) 施行通達第2の6(1)で「適用除外業務」として列挙されている業務以外は、その内容や性質にかかわらず、改善基準告示の適用は除外されないのでしょうか。</p> <hr/> <p>(A) 施行通達で列挙される業務以外の業務については、①人命又は公益を保護するために、②法令の規定又は国若しくは地方公共団体の要請に基づき行われるものであるかといった観点から、当該業務の性格や内容に照らし、「適用除外業務」として取り扱うべきか否かを個別具体的に判断することになります。</p> <p>上記の考え方によれば、例えば、大規模災害の発生時等の、緊急通行車両以外の車両による人員や物資の輸送業務であって、当該輸送業務が国や地方公共団体の要請により行われる場合には、これを「適用除外業務」として取り扱うことが考えられます。</p>
5-2	<p>(Q) 悪天候や人身事故により列車の運休や遅延が発生した場合に、鉄道会社の要請を受けて行う、路線バス等の振替輸送の運転業務については、改善基準告示の適用は除外されるのでしょうか。</p> <hr/> <p>(A) 法令の規定又は国若しくは地方公共団体の要請に基づき行われる業務に該当しない場合には、改善基準告示の適用は除外されません。</p>
5-3	<p>(Q) 旅客運送事業の事業場で行われる「適用除外業務」としては、具体的には、どのようなものが考えられるのでしょうか。</p> <hr/> <p>(A) 例えば、</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 災害対策基本法等に基づく緊急輸送の一環として、被災者等をバスやタクシーにより輸送する ② 家畜伝染病予防法のまん延防止のための殺処分や消毒業務を担当する行政機関の職員を、バスにより輸送する <p>といった場合が考えられます。</p>
5-4	<p>(Q) 例えば、石油やガソリンの運搬業務は適用除外業務とは認められないのでしょうか。</p>

(A) 石油やガソリンの運搬業務は、施行通達に規定されている消防法等に基づく危険物の運搬の業務に該当しないため、適用除外業務の対象となりません。

5-5 (Q) トラック運転者Aが、次のとおり「適用除外業務」に従事する場合、「適用除外業務に従事しない期間」における拘束時間及び運転時間の上限は、各々何時間となるでしょうか。

日	月	火	水	木	金	土	
26	27	28	29	30	31	1	(1週目)
2	3	4	5	6	7	8	(2週目)
9	10	11	12	13	14	15	(3週目)
16	17	18	19	20	21	22	(4週目)
23	24	25	26	27	28	29	(5週目)
30	1	2	3	4	5	6	(6週目)

※7～10日、12～14日（計7日間）に終日、「適用除外業務」に従事。

※当該事業場では、起算日を毎月1日とした上で、当月は拘束時間を295時間まで延長できる旨を労使協定で締結。また、運転時間は、前月26日、当月9日、23日を初日とする2週間ごとに計算。

(A) トラック運転者Aの当該月における「適用除外業務に従事しない期間（1～6日、11日、15～30日）」の拘束時間は、次の計算式のとおり、当該月の日数及び「適用除外業務に従事しない期間」の日数の比率（23/30）により、改善基準告示で規定する上限時間（295時間）を按分した時間（226.16時間）を超えないものとする必要があります。

$$23 \text{ 日} \div 30 \text{ 日} \times 295 \text{ 時間} = 226.16 \text{ 時間}$$

また、トラック運転者Aの2週間における「適用除外業務に従事しない期間（1・2週目は前月26日～当月6日、3・4週目は当月11日及び15～22日）」の運転時間は、次の計算式のとおり、14日及び当該2週間の「適用除外業務に従事しない期間」の日数の比率（1・2週目は12/14、3・4週目は9/14）により、改善基準告示で規定する上限時間（88時間）を按分した時間（1・2週目は75.42時間、3・4週目は56.57時間）を、各々超えないものとする必要があります。

$$1 \cdot 2 \text{ 週目 } 12 \text{ 日 } / 14 \text{ 日 } \times 88 \text{ 時間 } = 75.42 \text{ 時間}$$

$$3 \cdot 4 \text{ 週目 } 9 \text{ 日 } / 14 \text{ 日 } \times 88 \text{ 時間 } = 56.57 \text{ 時間}$$

5-6

(Q) トラック運転者Aについて、次のとおり、同じ日に「適用除外業務」、「適用除外業務以外の業務」の両方に従事する期間がある場合、「適用除外業務に従事しない期間」及び「両方の業務に従事する期間」を通じた拘束時間、運転時間の上限は、各々何時間となるでしょうか。

日	月	火	水	木	金	土	
26	27	28	29	30	31	1	(1週目)
2	3	4	5	6	7	8	(2週目)
9	10	11	12	13	14	15	(3週目)
16	17	18	19	20	21	22	(4週目)
23	24	25	26	27	28	29	(5週目)
30	1	2	3	4	5	6	(6週目)

※7～10日の計4日間は終日「適用除外業務」に従事する一方、12日～14日の3日間は「適用除外業務」と「適用除外業務以外の業務」の両方に従事。両方の業務に従事した日の「適用除外業務以外の業務」の拘束時間は各12時間、運転時間は各9時間。

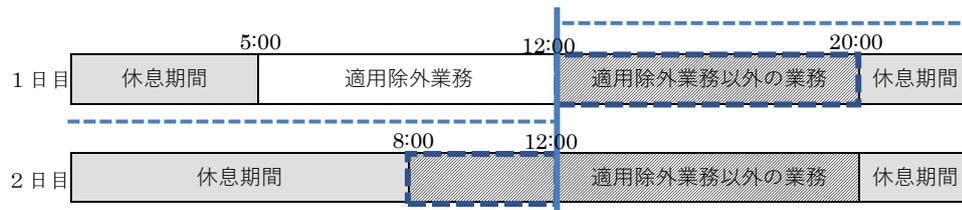
※当該事業場では、起算日を毎月1日とした上で、当月は拘束時間を295時間まで延長できる旨を労使協定で締結。また、運転時間は、前月26日、当月9日、23日を初日とする2週間ごとに計算。

(A) トラック運転者Aの当該月における、①「適用除外業務に従事しない期間(1～6日、11日、15～30日)」と②「両方の業務に従事する期間(12～14日)」を通じた拘束時間は、次の計算式のとおり、当該月の日数及び①と②の合計日数の比率(26/30)により、改善基準告示で規定する上限時間(295時間)を按分した時間(255.66時間)を超えないものとする必要があります。

$$(23 \text{ 日 } + 3 \text{ 日 }) / 30 \text{ 日 } \times 295 \text{ 時間 } = 255.66 \text{ 時間 }^{(*)}$$

※両方の業務に従事する期間(12～14日)の拘束時間(36時間)を含む。

なお、両方の業務に従事する日の「適用除外業務以外の業務」の始業時刻から起算して24時間の拘束時間は、下図のとおり、改善基準告示の1日の拘束時間の上限(15時間)を超えないこととする必要があります。



※「適用除外業務以外の業務」の開始時刻から24時間の拘束時間は15時間以内とする必要。(上記例の場合、「適用除外業務以外の業務」の開始時刻(12:00)から24時間の拘束時間は、休息期間を挟み12時間)

また、トラック運転者Aの3・4週目における、①「適用除外業務に従事しない期間(11日、15～22日)」と②「両方の業務に従事する期間(12～14日)」を通じた運転時間は、次の計算式のとおり、14日及び①と②の合計日数の比率(12/14)により、改善基準告示で規定する上限時間(88時間)を按分した時間(75.42時間)を超えないものとする必要があります。

$$3 \cdot 4 \text{ 週目 (9日+3日)} \div 14 \text{ 日} \times 88 \text{ 時間} = 75.42 \text{ 時間}^{(*)}$$

※両方の業務に従事する期間(12～14日)における運転時間(27時間)を含む。

なお、両方の業務に従事する日の「適用除外業務に該当しない業務」の運転時間は、改善基準告示で規定する2日平均の1日当たりの運転時間(9時間)を超えないようにする必要があります。

5-7

(Q) 施行通達記第2の6(3)で示されている「適用除外業務」を行うに当たって、事業場への備付けを行う書類とは、どのような書類を指すのでしょうか。また、同じく施行通達記第2の6(3)で示されている、自動車運転者ごとの当該業務への従事期間が明らかとなる記録の整備は、どのような方法や内容により行えばよいのでしょうか。

(A) 事業場への備付けを行う「適用除外業務」に該当することが明らかとなる書類としては、当該業務の種類に応じ、例えば次のようなものが考えられます。

- 施行通達記第2の6(1)ア又はイの業務
 - ・ 都道府県公安委員会から交付される「緊急通行車両確認証明書」、「緊急輸送車両確認証明書」の写し

	<ul style="list-style-type: none"> ・当該業務の実施に当たり、国又は地方公共団体から、運送事業者又は事業者団体 あてに交付される要請文書、発注書、費用支払に関する書面の写しや、当該要請、発注等の内容が記載された、国又は地方公共団体の担当部署からのメールの写し等 <p>○ 施行通達記第2の6（1）ウの業務</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アルキルアルミニウム等を移送する事業者が、関係消防機関に送付する「移送の経路等に関する書面」の写し ・火薬類を運搬する事業者が、都道府県公安委員会に提出する「火薬類運搬届」「運搬計画表」の写し、当該運搬に当たり、都道府県公安委員会から交付される「火薬類運搬証明書」の写し ・核燃料物質等を運搬する事業者が、国土交通大臣に提出する「運搬に関する計画書」、都道府県公安委員会に提出する「核燃料物質等運搬届出書」の写し、当該運搬に当たり、国土交通大臣から交付される「確認証」、都道府県公安委員会から交付される「核燃料物質等運搬証明書」の写し ・放射性同位元素等を運搬する事業者が、国土交通大臣に提出する「運搬に関する計画書」、都道府県公安委員会に提出する「放射性同位元素等運搬届出書」の写し、当該運搬に当たり、国土交通大臣から交付される「確認証」の写し ・上記のほか、運搬する危険物の種類や容量等の記載された受注書や費用支払に関する書面等 <p style="text-align: center;">また、「適用除外業務」の実施に当たり必要とされている、自動車運転者毎の当該業務への従事期間が明らかとなる記録の整備の方法としては、当該業務の具体的内容（運搬する物資や危険物等の内容や容量、運搬の区域等）や実施日、実施時間帯等を、運転日報に記録しておくことが考えられます。</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

6 その他

番号	質問内容																																																				
6-1	<p>(Q)</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <hr/> <p>(A)</p> <p>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。</p> <p>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。</p>																																																				
6-2	<p>(Q) タクシー及びバス両方の事業を行う事業場において、運転者Aが次のとおり、日によって、タクシー又はバスの運転業務に従事する場合の、改善基準告示の拘束時間等の取扱いはどのようになるでしょうか。</p> <table border="1" data-bbox="416 1514 979 1805"> <thead> <tr> <th>日</th> <th>月</th> <th>火</th> <th>水</th> <th>木</th> <th>金</th> <th>土</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>26</td> <td>27</td> <td>28</td> <td>29</td> <td>30</td> <td>31</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>7</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>10</td> <td>11</td> <td>12</td> <td>13</td> <td>14</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>16</td> <td>17</td> <td>18</td> <td>19</td> <td>20</td> <td>21</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>24</td> <td>25</td> <td>26</td> <td>27</td> <td>28</td> <td>29</td> </tr> <tr> <td>30</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="1038 1677 1192 1805"> <tbody> <tr> <td>バス</td> </tr> <tr> <td>日勤タクシー</td> </tr> <tr> <td>所定休日</td> </tr> </tbody> </table> <p>※タクシー、バスのいずれも、起算日を毎月1日とした上で1か月の拘束時間を管理。上記の1日を起算日とする1か月について、バスの所定労働日は10日間、タクシーの所定労働日は12日間。</p>	日	月	火	水	木	金	土	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	1	2	3	4	5	6	バス	日勤タクシー	所定休日
日	月	火	水	木	金	土																																															
26	27	28	29	30	31	1																																															
2	3	4	5	6	7	8																																															
9	10	11	12	13	14	15																																															
16	17	18	19	20	21	22																																															
23	24	25	26	27	28	29																																															
30	1	2	3	4	5	6																																															
バス																																																					
日勤タクシー																																																					
所定休日																																																					

バスについては、特定日（日曜）を起算日とし4週間の運転時間を管理。上記の26日（日曜）を初日とする4週間について、バスの所定労働日は9日間、タクシーの所定労働日は10日間。

(A) 実態に即して判断することとなりますが、例えば、タクシーとバス等、改善基準告示において異なる基準が定められている業務を兼務する場合、按分して計算することとなります。

(当該運転業務の所定労働日数 / 当該運転業務の所定労働日数と他方の運転業務の所定労働日数の合計) × 改善基準告示で規定する当該運転業務に係る拘束時間等の上限時間^(※)

※車庫待ちのタクシー運転業務、貸切バス等の運転業務であって、労使協定により改善基準告示で規定する時間を超えない範囲で延長する場合は、当該延長した時間。

したがって、上記の例において、運転者Aの1か月における拘束時間は、タクシー、バスの運転業務ごとに、各々次の時間を超えないようにする必要があります。

・タクシー運転業務の1か月の拘束時間

$$12 \text{ 日} / (10 \text{ 日} + 12 \text{ 日}) \times 288 \text{ 時間} = 157.09 \text{ 時間}$$

・バス運転業務の1か月の拘束時間

$$10 \text{ 日} / (10 \text{ 日} + 12 \text{ 日}) \times 260 \text{ 時間} = 118.18 \text{ 時間}$$

過重労働や過労運転の防止に配慮した計画的な運行計画の策定を行う等の観点から、改善基準告示において異なる基準が定められているこれらの運転業務に係る拘束時間は、同一の期間により管理を行うようにしてください。

また、上記の例において、運転者Aの4週間におけるバスの運転時間は、次の時間を超えないようにする必要があります。

・バス運転業務の4週間における運転時間

$$9 \text{ 日} / (9 \text{ 日} + 10 \text{ 日}) \times 160 \text{ 時間} = 75.78 \text{ 時間}$$

この場合においても、過労運転防止の観点から、タクシーとバスの運転時間の合計が長時間とならないよう、運行計画を作成する必要があるので、ご注意ください。

荷主・元請運送事業者の皆さまへ



STOP! 長時間の荷待ち

- 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。



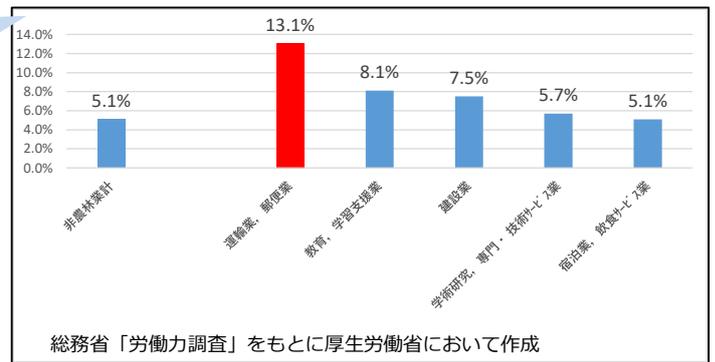
道路貨物運送業の実態

⚠ 他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

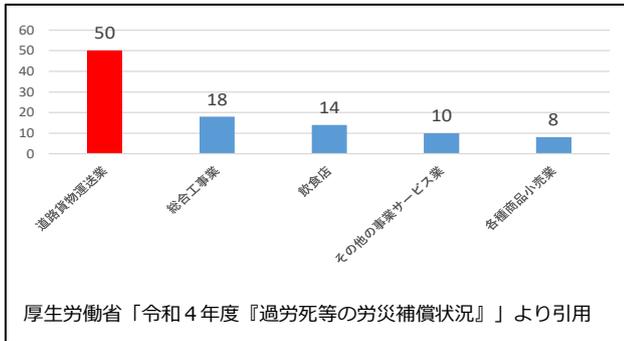
道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあります

月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合※（上位業種）

※ 雇用者のうち、休業者を除いた者の総数に占める割合



脳・心臓疾患の支給決定件数（上位業種）



過労死等の労災支給決定件数も最も多い業種です

このような状況もあって、改善基準告示※が定められており道路貨物運送業はこれを遵守しなければなりません

※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）
トラック運転者の拘束時間などを定めたもの。



しかし、長時間労働の要因には昔からの取引慣行など事業主の努力だけでは見直しが困難なものもあります

社会インフラである「物流」の現状

⚠ このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難



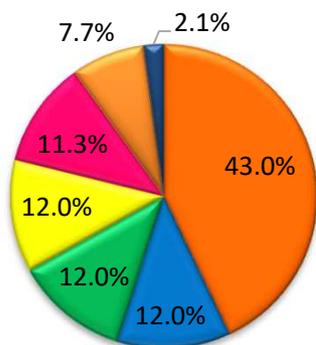
国民生活や経済活動に不可欠な社会インフラである「物流」

担い手不足の深刻化や荷待ち時間の非効率の発生などにより危機的状況との指摘もあります



国土交通省による「働きかけ」等における違反原因行為の割合（R5.7.31時点）

- 長時間の荷待ち
- 依頼になかった附帯業務
- 運賃・料金の不当な据置き
- 過積載運行の要求
- 無理な配送依頼
- 拘束時間超過
- 異常気象時の運行指示



国土交通省は違反原因行為※が疑われる荷主に「働きかけ」等を行っています

※ 貨物自動車運送事業法等の違反の原因となるおそれのある行為

「働きかけ」の中で荷主都合による長時間の荷待ちが約半数を占めています

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・公益社団法人
全日本トラック協会 (2019/08))

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れ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」

トラック輸送の「標準的な運賃」に、ご理解・ご協力をお願いいたします

「標準的な運賃」とは、トラックドライバーの労働条件を改善し、ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して**持続的に事業を行ううえで参考となる運賃**を国が示したものです。



持続可能な物流を実現するため、荷主の皆様、「標準的な運賃」の趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願いいたします。



国土交通省「トラック輸送の「標準的な運賃」が定められました」

「荷主」って誰のこと？



お問い合わせ

荷待ち時間の見直しに当たっては、都道府県労働局労働基準部監督課の「労働時間管理適正化指導員」にご相談ください。ご希望があれば、個別に訪問して、取組事例やメリットなどをご説明いたします。

労働局	電話番号	労働局	電話番号	労働局	電話番号
北海道	011-709-2057	石川	076-265-4423	岡山	086-225-2015
青森	017-734-4112	福井	0776-22-2652	広島	082-221-9242
岩手	019-604-3006	山梨	055-225-2853	山口	083-995-0370
宮城	022-299-8838	長野	026-223-0553	徳島	088-652-9163
秋田	018-862-6682	岐阜	058-245-8102	香川	087-811-8918
山形	023-624-8222	静岡	054-254-6352	愛媛	089-935-5203
福島	024-536-4602	愛知	052-972-0253	高知	088-885-6022
茨城	029-224-6214	三重	059-226-2106	福岡	092-411-4862
栃木	028-634-9115	滋賀	077-522-6649	佐賀	0952-32-7169
群馬	027-896-4735	京都	075-241-3214	長崎	095-801-0030
埼玉	048-600-6204	大阪	06-6949-6490	熊本	096-355-3181
千葉	043-221-2304	兵庫	078-367-9151	大分	097-536-3212
東京	03-3512-1612	奈良	0742-32-0204	宮崎	0985-38-8834
神奈川	045-211-7351	和歌山	073-488-1150	鹿児島	099-223-8277
新潟	025-288-3503	鳥取	0857-29-1703	沖縄	098-868-4303
富山	076-432-2730	島根	0852-31-1156		

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、**時間外労働の上限規制が適用されました。**
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。ぜひご活用ください。

課題別にみる助成金の活用事例

企業の
課題

運送業務を効率化し、
労働時間を削減したい！

運行に伴う事務作業を効率化し、
労働時間を削減したい！

助成金
による
取組

積載量の多いトレーラーを導入

デジタル式運行記録計を導入

改善の
結果



一度で多くの荷物を運べるようになったことで、労働時間が削減された。



運転日報や出勤簿の作成が自動化されたことにより、労働時間が削減された。

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

「交付申請書」を、最寄りの
労働局雇用環境・均等部
(室)に提出
(締切：11月29日(金))

交付決定後、提出した計画に
沿って取組を実施
(事業実施は、令和7年1月
31日(金)まで)

労働局に支給申請

(申請期限は、事業実施予定期間が終了した日から起算して30日後の日または令和7年2月7日(金)のいずれか早い日となります。)

(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/>)



業種別課題対応コース（運送業）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年間において月45時間を超える時間外労働の実態があること。

など

(※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**

助成対象となる取組 ～いずれか1つ以上を実施～

- 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) 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。

成果目標

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)。

- ① 月60時間を超える36協定の時間外・休日労働時間を縮減させること。
 - ・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時間を超え月80時間以下に設定
 - 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。**
 - ③ **時間単位の年次有給休暇制度を新たに導入し、かつ、交付要綱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。**
 - 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賃金額を3%以上または、5%以上で賃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。

助成額

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】

助成額	以下のいずれか低い額
	I 以下1～4の上限額及び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の補助率は4/5

【Iの上限額】

1. 成果目標①の上限額

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	—

2. 成果目標②の上限額：25万円
3. 成果目標③の上限額：25万円
4. 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(※6)	1企業当たりの上限額(※7)
10時間以上 11時間未満	150万円
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憩時間数のうち、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が上限額となります。

5. 賃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)

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)

(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	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)