

都道府県労働局長殿

厚生労働省労働基準局長
(公 印 省 略)

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部改正等について

自動車運転者の労働時間等の労働条件については、「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。以下「改善基準告示」という。）、平成元年3月1日付け基発第92号「一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の拘束時間及び休息期間の特例について」（以下「特例通達」という。）、同日付け基発第93号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」（以下「93号通達」という。）、平成9年3月11日付け基発第143号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」（以下「143号通達」という。）及び同月26日付け基発第201号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準に係る適用除外業務について」（以下「適用除外業務通達」という。）により、その改善を図ってきたところであるが、改善基準告示は、今般、令和4年9月27日の労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会の報告（別紙1。以下「令和4年報告」という。）を踏まえ、告示された「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。別紙2。以下「改正告示」という。）により、別紙3のとおり改正されたところである。※官報…添付省略

ついては、令和6年4月1日以後は、改正告示による改正後の改善基準告示（以下「新告示」という。）によって自動車運転者の労働時間等の労働条件の改善を図ることとしたので、下記の事項に留意の上、その適切な運用を期されたい。

なお、本通達は、特例通達、93号通達、143号通達及び適用除外業務通達（以下これらを「旧通達」という。）の内容を整理し、一本化したものであるところ、下記第2及び第3については、令和6年4月1日から適用することとし、旧通達は同日をもって廃止する。

記

第1 改正の趣旨及び概要

自動車運転者の労働時間等の規制については、改善基準告示により、拘束時間、休息期間等の基準が設けられ、その遵守を図ってきたところである。

しかしながら、運輸・郵便業においては、過労死等のうち脳・心臓疾患の労災支給決定件数が全業種で最も多い業種である（令和3年度：59件（うち死亡の件数は22））等、依然として長時間・過重労働が課題になっている。

一方、働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号。以下「働き方改革関連法」という。）では、労働基準法（昭和22年法律第

49号。以下「法」という。）が改正され、新たに時間外労働の上限規制が設けられたところであり、自動車運転の業務にも、令和6年4月1日から、時間外労働の上限を原則として月45時間・年360時間とし、臨時的な特別の事情がある場合でも時間外労働の上限を年960時間とする等の規制が適用されることとなる。また、働き方改革関連法の国会附帯決議（衆議院厚生労働委員会（平成30年5月25日）及び参議院厚生労働委員会（同年6月28日））において、過労死等の防止の観点から改善基準告示の総拘束時間等の改善を求められていた。

こうした状況の下、今般、関係労使の代表の合意である令和4年報告に基づき、改善基準告示の改正を行ったものであり、上限規制を踏まえた時間外労働の削減や過労死等の防止といった観点から、労使関係者にあつては、新告示を遵守することが強く要請されるものである。

なお、改善基準告示のそれぞれの内容に係る改正の趣旨及び概要は、第2のとおりであること。

第2 内容

1 目的等（第1条関係）

(1) 目的（第1項）

長時間労働の実態がみられる自動車運転者について、労働時間等に関する改善のための基準を定めることにより、自動車運転者の労働条件の向上を図ることを目的とすることを明らかにするものであること。

改善基準告示の対象者は、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。以下同じ。）であつて、四輪以上の自動車の運転の業務（厚生労働省労働基準局長（以下「局長」という。）が定めるものを除く。以下同じ。）に主として従事するものであること。このため、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るものであり、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るものであること。

「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るが、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」に該当するものであること。

このため、自動車の運転の業務が主たる業務ではない労働者、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」に該当しないものであること。

「四輪以上の自動車の運転の業務（局長が定めるものを除く。）」の「局長が定める」業務とは、6に定める緊急輸送等の業務であり、当該業務を改善基準告示の適用除外とするものであること。

なお、第1項の考え方については、改正告示による改正前の改善基準告示（以下「旧告示」という。）からの変更はないこと。

(2) 労使関係者の責務（第2項）

労働関係の当事者は、改善基準告示で定める基準を理由として、自動車運転者の労働条件を低下させてはならないことを求めるとともに、その向上に努めなければならないことを規定するものであること。

なお、第2項の考え方については、旧告示からの変更はないこと。

(3) 時間外・休日労働協定をする場合の留意事項（第3項）

令和6年4月1日から、自動車運転の業務に対しても、時間外労働の上限規制が適用されるとともに、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。以下「指針」という。）が全面適用されることを踏まえ、使用者及び労働者の過半数で組織する労働組合又は労働者の過半数を代表する者（以下「労使当事者」という。）は、法第36条第1項の協定（以下「時間外・休日労働協定」という。）を締結するに当たっては、次の事項に十分留意しなければならないことを、新たに規定したものであること。

ア 労働時間を延長して労働させることができる時間（以下「時間外労働時間」という。）は、1箇月について45時間及び1年について360時間（1年単位の変形労働時間制を採用している場合であって、その対象期間として3箇月を超える期間を定めているときは、1箇月について42時間及び1年について320時間。以下「限度時間」という。）を超えない時間に限ることとされていること。

イ アに定める1年の限度時間を超えて労働させることができる時間（以下「臨時的な特別の事情がある場合の時間外労働時間」という。）を定めるに当たっては、事業場における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い臨時的に当該限度時間を超えて労働させる必要がある場合であっても、960時間を超えない範囲内とされていること。

ウ ア及びイに掲げるもののほか、労働時間の延長及び休日の労働は必要最小限にとどめられるべきであることその他の労働時間の延長及び休日の労働を適正なものとするために必要な事項については、指針において定められていること。

(4) 拘束時間及び休息期間の定義

ア 拘束時間

拘束時間とは、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む。以下同じ。）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うものであること。また、拘束時間の範囲内であっても、法定労働時間を超えて又は休日に労働させる場合には、時間外・休日労働協定の締結・届出が必要であることはいうまでもないこと。

拘束時間とは、基本的には労働時間と休憩時間の合計時間をいうものであるが、改善基準告示においては拘束時間規制の観点から、あらゆる場合における始業時刻から終業時刻までの使用者に拘束されている全ての時間を確実に含まし

めるため、念のため「その他の使用者に拘束されている時間」を加えたものである。したがって、通常の場合「その他の使用者に拘束されている時間」が発生する余地はなく、労働時間と休憩時間の合計時間が拘束時間となるものである。

なお、今回の改正においては、臨時的な特別の事情がある場合でも時間外労働の上限が年960時間とされていること等を踏まえ、1年及び1箇月の拘束時間について、次の時間数を念頭に見直しの検討が行われたものである。

$$\begin{aligned} & \bullet 1 \text{ 年の拘束時間 } (3,300 \text{ 時間}) = 1 \text{ 年の法定労働時間 } (週40 \text{ 時間} \times \\ & 52 \text{ 週} = 2,080 \text{ 時間}) + 1 \text{ 年の休憩時間 } (1 \text{ 時間} \times 週 5 \text{ 日} \times 52 \text{ 週} = \\ & 260 \text{ 時間}) + \text{時間外労働} 960 \text{ 時間} \end{aligned}$$

$$\bullet 1 \text{ 箇月の拘束時間 } (275 \text{ 時間}) = 1 \text{ 年の拘束時間 } (3,300 \text{ 時間}) \div 12 \text{ か月}$$

ただし、この時間数は、事業場ごとの所定労働時間、休憩時間及び月の日数等の違いを考慮したものではないため、あくまで「目安」として参考にしたものである。

イ 休息期間

休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間であること。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あること。

(5) 個人事業主等の取扱い

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らない。他方、道路運送法（昭和26年法律第183号）及び貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）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る。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ること。

2 タクシー運転者の拘束時間等（第2条第1項から第4項まで関係）…略

3 ハイヤー運転者の時間外労働の上限規制等（第2条第5項、第3条関係）…略

4 トラック運転者の拘束時間等（第4条関係）

第4条第1項から第5項までは、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者（以下「トラック運転者」という。）の拘束時間、休息期間等について定めたものであること。

なお、同条第6項の「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(主として人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を除く。)」とは、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がこれに該当するものであり、例えば、工場等の製造業における配達部門の運転者については、本条によるものであること。

(1) 1 箇月及び 1 年の拘束時間 (第 1 項第 1 号、第 2 号)

トラック運転者の拘束時間は、1 箇月の拘束時間が「284 時間」を超えず、かつ、1 年の総拘束時間が「3,300 時間」を超えないものとしたこと。

ただし、労使協定により、1 年のうち 6 箇月までは、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 箇月の拘束時間を「310 時間」まで延長することができること。この場合において、1 箇月の拘束時間が「284 時間」を超える月が 3 箇月を超えて連続しないものとし、かつ、1 箇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」となるよう努めるものとしたこと。

旧告示において、1 箇月の拘束時間の限度は「293 時間」とされていたが、脳・心臓疾患に係る労災認定基準等を踏まえ、過労死等の防止の観点から、月 80 時間の時間外労働時間を前提とした「275 時間」の拘束時間に、月 1 回の休日労働に相当する 1 日「9 時間」の拘束時間を加えた、「284 時間」としたこと。

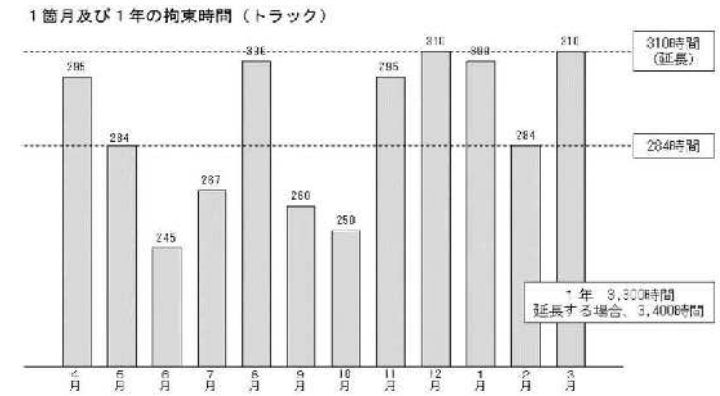
1 年の総拘束時間が「3,300 時間」とあるのは、「275 時間」の拘束時間に 12 箇月を乗じたものであり、旧告示における 1 年の総拘束時間の上限である 293 時間 $\times$ 12 箇月 = 3,516 時間から 216 時間短縮していること。また、旧告示において、労使協定があるときは、1 年のうち 6 箇月までは、1 年の総拘束時間が「3,516 時間」を超えない範囲内において 1 箇月の拘束時間を「320 時間」まで延長できると定めていたが、過労死等の防止の観点等を踏まえつつ、業務の繁閑等にも対応できるよう、1 年の総拘束時間を 116 時間、1 箇月の拘束時間を 10 時間短縮し、1 年の拘束時間が「3,400 時間」を超えない範囲内において 1 箇月の拘束時間を「310 時間」まで延長できるとしたこと。

労使協定により拘束時間を延長する場合であっても、1 箇月の拘束時間を全て上限値 (284 時間 $\times$ 6 箇月 かつ 310 時間 $\times$ 6 箇月) とすると 1 年の総拘束時間は 3,564 時間となることから、そのようなことはできず、1 年で「3,400 時間」以内となるよう 1 箇月当たりの拘束時間を抑制する必要があること。

また、労使協定により拘束時間を延長する場合、拘束時間の長い勤務が長期間連続して行われることによる疲労の蓄積を防ぐ観点から、拘束時間が「284 時間」を超える月は 3 箇月を超えて連続しないこととし、1 箇月の時間外・休日労働時間数が「100 時間未満」となるよう努めることとしたこと。

労使協定により拘束時間を延長する場合、使用者には、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すること等が要請されるものであること。なお、この場合の「1 箇月」とは、原則として暦月をいうものであるが、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には、当該特定日から起算した 1 箇月でも差し支えないものであること。また、拘束時間を延長する場合の労使協定については、別紙 5-2 の協定例を参考とすること。また、労使協定により定めた 1 年の各月の拘束時

間の限度は、例えば次のようになり、全ての協定対象者の各月の拘束時間は、この範囲内とする必要があること。



(2) 1 日の拘束時間 (第 1 項第 3 号、第 4 号)

1 日の拘束時間は、「13 時間」を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は「15 時間」としたこと。ただし、自動車運転者の 1 週間における運行が全て長距離貨物運送 (一の運行 (自動車運転者が所属する事業場を出発してから当該事業場に帰着するまでをいう。以下同じ。)) の走行距離が 450km 以上の貨物運送をいう。以下同じ。) であり、かつ、一の運行における休息期間が住所外以外の場所におけるものである場合 (以下「宿泊を伴う長距離貨物運送の場合」という。)、当該 1 週間について 2 回に限り最大拘束時間を「16 時間」とすることができること。

また、1 日の拘束時間を延長する場合 (宿泊を伴う長距離貨物運送の場合を含む。) において、「1 日の拘束時間が 14 時間を超える回数をできるだけ少なくするよう努める」ものとしたこと。

旧告示において、最大拘束時間は「16 時間」とされていたが、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、これを 1 時間短縮し、「15 時間」としたこと。

また、宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、車中泊など住所外以外の場所における休息期間を確保するよりも、運行終了後に住所地での休息期間を十分に確保し、トラック運転者の疲労回復を図る等の観点から、1 週間について 2 回に限り拘束時間を「16 時間」とすることを可能としたものであること。

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、自動車運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、新たに、使用者は、1 日の拘束時間が「14 時間」を超える回数をできるだけ少なくするよう努めるものとした。当該回数については、1 週間について 2 回以内を目安とすること。この場合において、1 日の拘束時間が「14 時間」を超える日が連続することは望ましくないこと。

(3) 休息期間（第1項第5号）

休息期間は、勤務終了後、「継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らない」ものとしたこと。ただし、宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、当該1週間について2回に限り、「継続8時間以上」とすることができるとし、この場合において、一の運行終了後、「継続12時間以上」の休息期間を与えるものとしたこと。

旧告示において、休息期間は、勤務終了後「継続8時間以上」とされていたが、十分な休息期間の確保が重要であり、脳・心臓疾患に係る労災認定基準において、長期間の過重業務の判断に当たって「勤務間インターバル」がおおむね11時間未満の勤務の有無等について検討し評価することとされていること等を踏まえ、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、休息期間について「継続11時間以上」を与えるよう努めることが原則であることを示すとともに、下限を1時間延長し、「9時間」としたこと。労使当事者にあつては、このことを踏まえ、単に休息期間の下限「9時間」を遵守するにとどまらず、「継続11時間以上」の休息期間が確保されるよう自主的な改善の取組を行うことが特に要請されるものであること。

また、上記（2）のとおり、宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、車中泊など住所外以外の場所における休息期間を確保するよりも、運行終了後に住所地での休息期間を十分に確保し、トラック運転者の疲労回復を図る等の観点から、当該運行終了後に、通常の「継続11時間」を上回る「継続12時間以上」の休息期間を与えるものとしたこと。

(4) 運転時間（第1項第6号）

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

2日を平均し1日当たり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日間の平均とすることが望ましいが、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、次により判断するものであること。

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

※ 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る。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、②A時間と特定日の翌日の運転時間（C時間）との平均

また、2週間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週間ごとに区切り、その2週間ごとに計算しなければならないものであること。

なお、運転時間については、旧告示からの変更はないこと。

(5) 連続運転時間（第1項第7号）

連続運転時間（1回が「おおむね連続10分以上」で、かつ、合計が「30分以上」の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。）は、「4時間以内」とし、当該運転の中断については原則として休憩を与えるものとしたこと。

ただし、高速道路等のサービスエリア又はパーキングエリア等に駐車又は停車できないことにより、やむを得ず連続運転時間が「4時間」を超える場合には、「4時間30分」まで延長することができること。

旧告示における運転の「中断」については、その解釈を特段示していなかったものであるが、トラック運転者については、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、運転の中断については、原則として休憩を与えるものとしたこと。

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」ものとは当然認められないものであり、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使用者においては要請されるものであること。

また、旧告示においては、運転の中断の下限時間を「連続10分以上」としていたが、これを「おおむね連続10分以上」とした。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を踏まえたものではないという観点から見直したものである。「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」に該当しないものであること。

ただし書は、サービスエリア又はパーキング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時間を超える場合の例外的取扱いを新たに定めたものであること。「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、ガスタンクステーション及び道の駅も含まれること。

なお、連続運転時間は4時間を超えないことが原則であり、当該ただし書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らない。使用者においてはこのことを踏まえ余裕を持った運行計画を作成する必要がある、例えば、当該例外的取扱いを前提として、連続運転時間が4時間となるような運行計画を作成することは、当然に認められないものであること。

(6) 住所地での休息期間（第2項）

自動車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長くなるように努めるものとする。

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るが、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より長く確保されるよう、使用者は努めるべきものであること。

なお、第2項については、旧告示からの変更はないこと。

(7) 予期し得ない事象への対応時間の取扱い（第3項）

ア 趣旨

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において、その対応に要した時間についての拘束時間等の例外的な取扱いを新たに定めたものであること。

イ「予期し得ない事象への対応時間」の取扱い

1日の拘束時間、運転時間（2日平均）及び連続運転時間の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を、これらの時間から除くことができること。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。

当該例外的な取扱いは、トラック運転者については、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）及び連続運転時間の規定の適用に限ったものであり、1箇月の拘束時間等の改善基準告示の他の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を除くことはできないこと。

また、予期し得ない事象への対応時間は、休憩に該当しない限り、労働時間として取り扱う必要があることはいうまでもないこと。

ウ「予期し得ない事象への対応時間」の定義

「予期し得ない事象への対応時間」とは、次の（ア）（イ）の両方の要件を満たす時間をいうこと。

（ア）通常予期し得ない事象として局長が定めるもの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。（第1号）

「局長が定める」事象とは、次のいずれかの事象をいうこと。

- a 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと。
- b 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと。
- c 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。
- d 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、これに該当しないこと。

（イ）客観的な記録により確認できる時間であること。（第2号）

次のaの記録に加え、b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、aの記録のみでは「客観的な記録により確認できる時間」とは認められないこと。

- a 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

b 予期し得ない事象の発生を特定できる客観的な資料

遭遇した事象に応じ、例えば次のような資料が考えられること。

- (a) 修理会社等が発行する故障車両の修理明細書等
- (b) 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
- (c) 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）
- (d) 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

(8) 拘束時間及び休息期間の特例（第4項）

第4項の拘束時間及び休息期間の特例の要件等の詳細については、従前は、特例通達において示していたが、今回、当該特例の要件等について一部見直しが行われたことを契機に、当該要件等の主な部分を新告示で規定することとしたこと。

ア 休息期間の分割の特例（第1号）

休息期間は、「継続11時間以上与えることを基本とし、継続9時間を下回らない」ものとする必要があるが、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箇月程度を限度とする。）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ること。

（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。

トラック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である。

休息期間の分割（分割休息）の特例は、我が国の貨物自動車運送事業の実態を踏まえて、当分の間、業務の必要上やむを得ない場合の特例として設けられたものであるため、「業務の必要上」については、厳格に運用する必要がある。このため、使用者において、分割休息を前提とした運行計画を作成することはできる限り避けるべきであること。

特例通達において、分割された休息期間の下限時間は「継続4時間以上」としていたが、長距離のトラック運転者の勤務実態等を踏まえ、新告示においてこれを「継続3時間以上」とした一方、3分割の場合は、1日に「合計12時間以上」の休息期間（例えば、3時間＋3時間＋6時間や3時間＋4時間＋5時間）を与えなければならないものとしたこと。

また、この場合において、分割休息が連続することによるトラック運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、「休息期間を3分割とする日が連続しないよう努める」ものとするとともに、「一定期間」については、特例通達においては最大「2箇月程度を限度」としていたところ、新告示においてこれを「1箇月程度を限度」と短縮したこと。

イ 2人乗務の特例（第2号）

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、最大拘束時間を「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ること。

ただし、当該設備が自動車運転者の休息のためのベッド又はこれに準ずるものとして局長が定める設備に該当する場合で、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、最大拘束時間を「24時間」まで延長することができること。

また、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ること。

「局長が定める設備」とは、次のいずれにも該当する車両内ベッドをいう。

（ア）長さ198 cm以上、かつ、幅80 cm以上の連続した平面であること

（イ）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。

「これに準ずるもの」については、車両の技術開発の動向等を踏まえ検討されるものであり、現時点では上記（ア）（イ）に該当する車両内ベッドのみが、ただし書の特例の対象となる。

特例通達においては、2人乗務の場合には、拘束時間を「20時間」まで延長し、休息期間を「4時間」まで短縮できるとされていたが、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等が一定の基準を満たす場合には、拘束時間を延長できることとしたこと。

また、「20時間」を超えて拘束時間を延長する場合には、一の運行終了後、「継続11時間以上」の休息期間を確保する必要があるとしたこと。

なお、車両内ベッドについては、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、当該車両内ベッドにおいては、安全な乗車が確保できないことから、2人乗務において使用することは当然に認められない。

ウ 隔日勤務の特例（第3号）

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、自動車運転者を隔日勤務に就かせることができること。

ただし、局長が定める施設において、夜間に「4時間以上」の仮眠を与える場合には、2週間について3回を限度に、この2暦日における拘束時間を「24時

間」まで延長することができること。この場合においても、2週間における総拘束時間は「126時間」（21時間×6勤務）を超えることができないものとする。

「局長が定める施設」とは、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設をいうこと。

なお、隔日勤務の特例の要件等については、特例通達から変更はないこと。

エ フェリーに乗船する場合の特例（第4号）

自動車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うものであること。

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。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を下回ってはならないものとする。

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るものであること。

なお、フェリーに乗船する場合の特例の要件等については、特例通達から変更はないこと。

（※）2人乗務の場合には「4時間」、隔日勤務の場合には「20時間」

（9）休日労働（第5項）

休日労働の回数は2週間について1回を超えないものとし、当該休日労働によって、上記（1）及び（2）に定める拘束時間の限度を超えないものとする。また、休日労働の場合であっても、当該休日における勤務と前後の勤務の間には、それぞれ所定の休息期間が必要であること。

なお、第5項については、旧告示からの変更はないこと。

5 バス運転者の拘束時間等（第5条関係）…略

6 適用除外業務

改善基準告示第1条第1項に基づき局長が定める業務（以下「適用除外業務」という。）及びその留意点は、次のとおりであること。

（1）適用除外業務

適用除外業務は、次のアからウまでに掲げる業務とすること。

ア 災害対策基本法等に基づく緊急輸送の業務

災害対策基本法（昭和36年法律第223号）、大規模地震対策特別措置法（昭和53年法律第73号）、原子力災害対策特別措置法（平成11年法律第156号）及び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（平成16年法律第112号）に基づき、都道府県公安委員会から緊急通行車両であることの確認、標章及び証明書の交付を受けて行う緊急輸送の業務に係る運転の業務。

これらの業務は、大規模災害等発生時の応急対策の一環として、人命救助や災

害拡大防止等のために行われる業務であり、公益性が高く、かつ緊急の性格を有することから、改善基準告示の適用除外業務とするものであること。

イ 上記アに掲げるもののほか、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。

次に掲げる業務がこれに該当すること。

(ア) 新型インフルエンザ等対策特別措置法（平成 24 年法律第 31 号）第 54 条に基づき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

(イ) 家畜伝染病予防法（昭和 26 年法律第 166 号）に基づく家畜伝染病のまん延の防止のために、次に掲げるものを運搬する業務

(a) 同法第 21 条第 1 項に規定する家畜の死体

(b) 同法第 23 条第 1 項に規定する家畜伝染病の病原体により汚染し又は汚染したおそれがある物品

(c) 同法第 16 条第 1 項若しくは第 3 項に基づくと殺、第 17 条の 2 第 5 項若しくは第 6 項に基づく殺処分、第 21 条第 1 項若しくは第 4 項に基づく焼却若しくは埋却、第 23 条第 1 項若しくは第 3 項に基づく焼却、埋却若しくは消毒又は第 25 条第 1 項若しくは第 3 項に基づく消毒を実施するために必要な人員、防疫資材等（第 25 条第 1 項又は第 3 項に基づく消毒に必要な人員、防疫資材等については、初回の消毒に必要なものに限る。）

ウ 消防法等に基づく危険物の運搬の業務

次に掲げる業務であって、貨物自動車運送事業に係るもの。

これらの業務については、危険物の迅速かつ安全な運行を確保する観点から、関係法令により別途、長距離運送の場合の交替運転手の確保といった規制が担保されていることに加え、運転中の危険物の監視義務など特別の規制が設けられる等、特殊な性格を有することから、改善基準告示の適用除外業務とするものであること。

(ア) 消防法（昭和 23 年法律第 186 号）第 16 条の 2 第 2 項及び危険物の規制に関する政令（昭和 34 年政令第 306 号）第 30 条の 2 第 5 号に基づき、移送の経路その他必要な事項を記載した書面を関係消防機関に送付の上行う、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

(イ) 高圧ガス保安法（昭和 26 年法律第 204 号）第 23 条に基づき、一般高圧ガス保安規則（昭和 41 年通商産業省令第 53 号）第 49 条第 1 項の保安上必要な措置を講じるとともに同項の技術上の基準に従い行う、表 1 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

表1 一般高圧ガス保安規則第 49 条第 1 項第 17 号に規定する高圧ガス

1 圧縮ガスのうち次に掲げるもの（3に掲げるものを除く。）	(1) 容積 300 立方メートル以上の可燃性ガス及び酸素 (2) 容積 100 立方メートル以上の毒性ガス
2 液化ガスのうち次に掲げるもの（3に掲げるものを除く。）	(1) 質量 3,000 キログラム以上の可燃性ガス及び酸素 (2) 質量 1,000 キログラム以上の毒性ガス (3) 一般高圧ガス保安規則第 7 条の 3 第 2 項、第 7 条の 4 第 2 項、第 11 条第 1 項第 5 号（第 7 条の 3 第 2 項の基準を準用する場合に限る。）及び第 12 条の 2 第 2 項の圧縮水素スタンド並びにコンビナート等保安規則第 7 条の 3 第 2 項の圧縮水素スタンドの液化水素の貯槽に充填する液化水素
3 特殊高圧ガス	

(ウ) 火薬類取締法（昭和 25 年法律第 149 号）第 19 条に基づき、都道府県公安委員会に届け出て、運搬証明書の交付を受けた上で行う火薬類（表 2 の数量以下の火薬類を除く。）の運搬の業務

表 2 火薬類の運搬に関する内閣府令（昭和 35 年総理府令第 65 号）別表第 1 に規定する数量

区 分		数 量
火 薬		薬 量 200 キログラム
爆 薬	硝 安 油 剤 爆 薬 ・ 含 水 爆 薬	薬 量 120 キログラム
	上 記 以 外 の 爆 薬	薬 量 100 キログラム
火 工 品	工 業 雷 管 ・ 電 気 雷 管 ・ 信 号 雷 管	4 万 個
	導 火 管 付 き 雷 管	1 万 個
	銃 用 雷 管	40 万 個
	捕 鯨 用 信 管 ・ 捕 鯨 用 火 管	12 万 個
	実包	1 個当たりの装薬量 0.5 グラム以下のもの
	空包	1 個当たりの装薬量 0.5 グラムを超えるもの
		40 万 個
	20 万 個	
	導 爆 線	6 キロメートル
	制 御 発 破 用 コ ー ド	1.2 キロメートル
	爆 発 せ ん 孔 器	2,000 個
	コ ン ク リ ー ト 破 砕 器	2 万 個
煙 火	玩具煙火（クラッカーボールを除く。）	薬 量 2 トン
	ク ラ ッ カ ー ボ ー ル ・ 引 き 玉	薬 量 200 キログラム
	上 記 以 外 の 煙 火	薬 量 600 キログラム
上 記 以 外 の 火 工 品		薬 量 100 キログラム
備考 本表で定める区分の異なる火薬類を同時に運搬する場合の数量は、各区分ごとの火薬類の運搬しようとする数量をそれぞれ当該区分に定める数量で除し、それらの商を加えた和が 1 となる数量とする。		

（注）表 2 に掲げる数量以下の火薬類を運搬する場合は、火薬類取締法第 19 条第 1 項に規定する届出及び運搬証明書の交付は要しない。

(エ) 核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律（昭和 32 年法律第 166 号）第 59 条第 2 項に基づき国土交通大臣の確認を受け、かつ、同条第 5 項に基づき都道府県公安委員会に届け出て運搬証明書の交付を受けた上で行う、核燃料物質等（B M 型輸送物、B U 型輸送物、核分裂性輸送物）の運搬の業務

(オ) 放射性同位元素等の規制に関する法律（昭和 32 年法律第 167 号）第 18 条第 2 項に基づき国土交通大臣の確認を受け、かつ、同条第 5 項に基づき都道府県公安委員会に届け出て行う、放射性同位元素等（ＢＭ型輸送物、ＢＵ型輸送物）の運搬の業務

(2) 適用除外業務に従事しない期間がある場合の拘束時間等の上限

適用除外業務に従事する期間を含む 1 箇月等の一定期間における、当該業務に従事しない期間に関しては、改善基準告示が適用されるものであること。

この場合の一定期間における、適用除外業務に従事しない期間の拘束時間等は、次のとおり、当該一定期間及び適用除外業務に従事しない期間の日数の比率により、改善基準告示で規定する拘束時間等の上限時間を按分した時間を超えないものとする。

トラック運転者の拘束時間等	
1 箇月の拘束時間	[(適用除外業務に従事した期間を含む 1 箇月の日数) － (適用除外業務に従事した日数)] ÷ (適用除外業務に従事した期間を含む 1 箇月の日数) × 284 時間 (※ 1)
1 年の拘束時間	[(適用除外業務に従事した期間を含む 1 年間の日数) － (適用除外業務に従事した日数)] ÷ (適用除外業務に従事した期間を含む 1 年間の日数) × 3,300 時間 (※ 1)
2 週間の運転時間	[14 日－ (適用除外業務に従事した日数)] ÷ 14 日 × 88 時間 (※ 2)

※ 1 改善基準告示の拘束時間の上限時間。なお、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、当該延長した時間とする。

※ 2 改善基準告示の運転時間の上限時間。

(3) 適用除外業務に関する書類の備付け等

上記 (1) の業務を行うに当たっては、適用除外業務に該当することが明らかとなる関係法令に基づく各種行政機関への届出書や、物資等の運搬に関する地方公共団体の要請文書等の写の事業場への備付け及び自動車運転者ごとの当該業務に従事した期間が明らかとなる記録の整備が必要であること。

(4) 休息期間の確保

適用除外業務に従事する期間の直前において改善基準告示に定める休息期間を与えなくてはならないことはもとより、当該業務に従事する期間の直後の休息期間についても、継続 11 時間以上与えるよう努めることを基本とすることが特に要請されるものであること。

第 3 自動車運転者の労働時間等の取扱い及び賃金制度等の取扱い

1 労働時間等の取扱い

(1) 労働時間の取扱い

労働時間は、拘束時間から休憩時間を差し引いたものとする。この場合において、事業場外における仮眠時間を除く休憩時間は 3 時間を超えてはならないものとする。

ただし、業務の必要上やむを得ない場合であって、あらかじめ運行計画により 3 時間を超える休憩時間が定められている場合、又は運行記録計等により 3 時間を超えて休憩がとられたことが客観的に明らかな場合には、この限りでないものとする。

自動車運転者の業務は事業場外において行われるものではあるが、通常は走行キロ数、運転日報等からも労働時間を算定し得るものであり、法第 38 条の 2 の「労働時間を算定し難いとき」という要件には該当しないこと。

事業場外における休憩時間については、就業規則等に定めた所定の休憩時間を休憩したものとして取り扱うこととしたが、休憩時間が不当に長い場合は歩合給等の賃金体系との関連から休憩時間中も働く可能性があるので、事業場外での休憩時間は、仮眠時間を除き、原則として 3 時間を超えてはならないものとしたこと。なお、手待時間が労働時間に含まれることはいうまでもないこと。

法の遵守に当たっては、使用者には労働時間の管理を行う責務があり、労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイドライン（平成 29 年 1 月 20 日付け基発 0120 第 3 号別添）により、始業・終業時刻の確認及び記録を含め適正な労働時間管理を行う必要があること。

また、自動車運転者の労働時間管理を適正に行うためには、運転日報等の記録を適正に管理するほか、運行記録計による記録を自動車運転者個人ごとに管理し、労働時間を把握することもある有効な方法であること。

したがって、貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成 2 年運輸省令第 22 号）第 9 条や旅客自動車運送事業運輸規則（昭和 31 年運輸省令第 44 号）第 26 条に基づき、運行記録計を装着している車両を保有する使用者においては、運行記録計の活用による適正な労働時間管理を行うこと。また、運行記録計を装着している車両を保有しない使用者においては、車両に運行記録計を装着する等により適正な労働時間管理を行うこと。

(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、連続した時間とすること。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らないものとする。

法第 35 条に規定する休日は原則として暦日を単位として付与されるべきものであるが、自動車運転者については、その業務の特殊性から暦日を単位として休日を付与することが困難であるため、休息期間に 24 時間を加算して得た労働義務のない時間を休日として取り扱うものであること。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 46 時間（22 時間＋24 時間）※を下回ることのないようにする必要があること。

※トラック運転者及びバス運転者については継続 44 時間（20 時間＋24 時間）

また、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るが、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うこと。

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、当該時間が上記所定の時間に満たない場合は、要件を満たさないものであること。

2 賃金制度等の取扱い

自動車運転者の賃金制度等は、次により改善を図るものとする。

(1) 賃金制度等

ア 保障給

歩合給制度が採用されている場合には、労働時間に応じ、固定的給与と併せて通常の賃金の6割以上の賃金が保障されるよう保障給を定めるものとする。歩合給制度を採用している場合には、労働者ごとに労働時間に応じ各人の通常賃金の6割以上の賃金が保障されるようにすることを意図したものであって、6割以上の固定的給与を設けなければならないという趣旨ではないこと。

「通常の賃金」とは、原則として、労働者が各人の標準的能率で歩合給の算定期間における通常の労働時間（勤務割に組み込まれた時間外労働及び休日労働の時間を含む。）を満勤した場合に得られると想定される賃金額（上記の時間外労働及び休日労働に対する手当を含み、臨時に支払われる賃金及び賞与を除く。）をいい、「一時間当たりの保障給」の下限は次の算式により算定すること。

$$\text{1時間当たりの保障給} = \frac{\text{通常の賃金}}{\text{算定期間における通常の労働時間}} \times 0.6$$

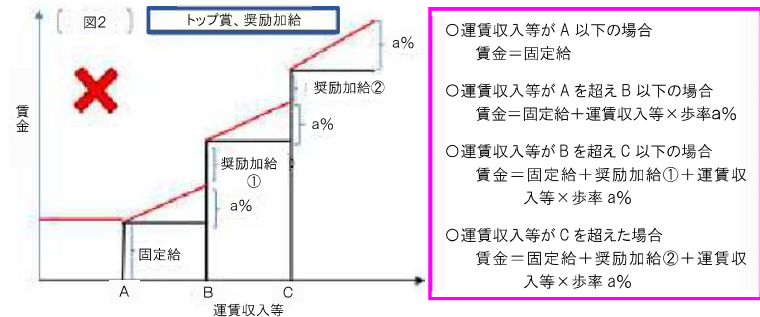
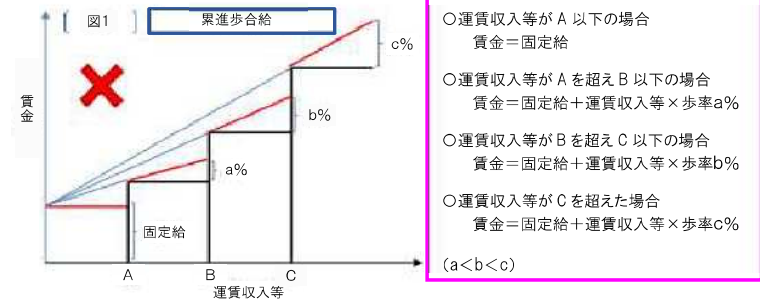
なお、「一時間当たりの保障給」の実際の算定に当たっては、特段の事情のない限り、各人ごとに過去3箇月程度の期間において支払われた賃金の総額（全ての時間外労働及び休日労働に対する手当を含み、臨時に支払われた賃金及び賞与を除く。）を当該期間の総労働時間数で除して得た金額の100分の60以上の金額をもって充てることとして差し支えなく、また、毎年1回等定期的にあらかじめ定めておく場合には、特段の事情のない限り、当該企業の歩合給制労働者に対し過去3箇月程度の期間に支払われた賃金の総額（全ての時間外労働及び休日労働に対する手当を含み、臨時に支払われた賃金及び賞与を除く。）を当該期間の延総労働時間数で除して得た金額の100分の60以上の金額をもって保障給として差し支えないこと。

イ 累進歩合制度

賃金制度は、本来、労使が自主的に決定すべきものであるが、自動車運転者に係る賃金制度のうち、累進歩合制度については、自動車運転者の長時間労働やスピード違反を極端に誘発するおそれがあり、交通事故の発生も懸念されることから、廃止すべきであること。

累進歩合制度には、水揚高、運搬量等に応じて歩合給が定められている場合にその歩合給の額が非連続的に増減するいわゆる「累進歩合給」（図1）のほか、水揚高等の最も高い者又はごく一部の労働者しか達成し得ない高い水揚高等を達成し

た者のみに支給するいわゆる「トップ賞」、水揚高等を数段階に区分し、その水揚高の区分の額に達するごとに一定額の加算を行ういわゆる「奨励加給」（図2）が該当するものであること。これらの制度は、いずれも廃止すべき累進歩合制度に該当するため、認められないものであること。



累進歩合制度の廃止については、特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適性化及び活性化に関する特別措置法等の一部を改正する法律（平成25年法律第83号）の国会附帯決議（衆議院国土交通委員会（平成25年11月8日）及び参議院国土交通委員会（同月19日））においても、労使双方にその趣旨を踏まえ、真摯な対応を行うよう促すことが求められていることから、労使当事者において自主的な改善を行うことが要請されること。

なお、累進歩合制度の廃止に関する周知及び指導については、平成26年1月24日付け基発0124第1号によること。

ウ 年次有給休暇の不利益取扱いの是正

法附則第136条の規定に従い、年次有給休暇を取得した労働者に対して賃金の減額その他不利益な取扱いをしないようにすること。

3 法定基準等の確保

改善基準告示及び上記内容は、自動車運転者の労働の実態にかんがみ、自動車運

転者の労働時間等の労働条件の改善を図るため、法に定める事項のほかに必要な事項を定めているものであるが、割増賃金の適正かつ確実な支払い、実態に即した就業規則の整備、賃金台帳の適正な記録、仮眠施設の設置、健康診断の実施等、法及び労働安全衛生法（昭和 47 年法律第 57 号）に定められた事項を遵守すべきことというまでもないこと。

第4 発注者等

令和4年報告においては、改善基準告示の履行確保を徹底する観点から、荷主（発荷主及び着荷主）やいわゆる元請運送事業者、貸切バス利用者等の発注者、貨物自動車利用運送事業者等（以下「発注者等」という。）に対し、幅広く周知することが適当等とされている。（令和4年報告4（1））

このことを踏まえ、次の事項に留意すること。

1 発注担当者等に対する周知

改善基準告示の履行確保を徹底するため、発注者等においては、改善基準告示の内容をその発注担当者等に周知することが要請されること。

2 トラック運転者に係る長時間の恒常的な荷待ちの改善等

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、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、自動車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る一方、道路貨物運送業の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、発荷主及び着荷主並びに道路貨物運送業の元請事業者（以下「発着荷主等」という。）の協力が必要不可欠である。

このことを踏まえ、発着荷主等においては、次の事項を実施することが要請されること。

- （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ること。
- （2）運送業務の発注担当者に、改善基準告示を周知し、自動車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すること。
- （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貨物自動車運送事業者に対して行わないこと。

○自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

（平成元年二月九日）

（労働省告示第七号）

改正 平成	三年一〇月三一日労働省告示	第 七九号
同	四年一一月三〇日同	第 九九号
同	九年 一月三〇日同	第 四号
同	一一年 四月 一日同	第 二九号
同	一二年一二月二五日同	第一二〇号
同	三〇年 九月 七日厚生労働省告示第三二二号	
令和	四年一二月二三日同	第三六七号

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準を次のとおり定める。

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

（目的等）

第一条 この基準は、自動車運転者（労働基準法（昭和二十二年法律第四十九号。以下「法」という。）第九条に規定する労働者（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（厚生労働省労働基準局長が定めるものを除く。）に主として従事する者をいう。以下同じ。）の労働時間等の改善のための基準を定めることにより、自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図ることを目的とする。

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

3 使用者及び労働者の過半数で組織する労働組合又は労働者の過半数を代表する者（以下「労働当事者」という。）は、法第三十二条から第三十二条の五まで若しくは第四十条の労働時間（以下「労働時間」という。）を延長し、又は法第三十五条の休日（以下「休日」という。）に労働させるための法第三十六条第一項の協定（以下「時間外・休日労働協定」という。）をする場合において、次の各号に掲げる事項に十分留意しなければならない。

一 労働時間を延長して労働させることができる時間は、法第三十六条第四項の規定により、一箇月について四十五時間及び一年について三百六十時間（法第三十二条の四第一項第二号の対象期間として三箇月を超える期間を定めて同条の規定により労働させる場合にあっては、一箇月について四十二時間及び一年について三百二十時間。以下「限度時間」という。）を超えない時間に限ることとされていること。

二 前号に定める一年についての限度時間を超えて労働させることができる時間を定めるに当たっては、事業場における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い臨時的に当該限度時間を超えて労働させる必要がある場合であっても、法第四百四十条第一項の規定により読み替えて適用する法第三十六条第五項の規定により、同条第二項第四号に関して協定した時間を含め九百六十時間を超えない範囲内とされていること。

三 前二号に掲げる事項のほか、労働時間の延長及び休日の労働は必要最小限にとどめられるべきであることその他の労働時間の延長及び休日の労働を適正なものとするために必要な事項については、労働基準法第三十六条第一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（平成三十年厚生労働省告示第三百二十三号）において定められていること。

（一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間等）

第二条…略

第三条…略

（貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間等）

第四条 使用者は、貨物自動車運送事業（貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）第二条第一項の貨物自動車運送事業をいう。以下同じ。）に従事する自動車運転者を使用する場合は、その拘束時間、休息期間及び運転時間について、次に定めるところによるものとする。

一 拘束時間は、一箇月について二百八十四時間を超えず、かつ、一年について三千三百時間を超えないものとする。ただし、労使協定により、一年について六箇月までは、一箇月について三百十時間まで延長することができ、かつ、一年について三千四百時間まで延長することができるものとする。

二 前号ただし書の場合において、一箇月の拘束時間が二百八十四時間を超える月が三箇月を超えて連続しないものとし、かつ、一箇月の時間外労働及び休日労働の合計時間数が百時間未満となるよう努めるものとする。

三 一日についての拘束時間は、十三時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は十五時間とすること。ただし、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に係る一週間における運行が全て長距離貨物運送（一の運行（自動車運転者が所属する事業場を出発してから当該事業場に帰着するまでをいう。以下この項において同じ。）の走行距離が四百五十キロメートル以上の貨物運送をいう。）であり、かつ、一の運行における休息期間が、当該自動車運転者の住所地以外の場所におけるものである場合においては、当該一週間について二回に限り最大拘束時間を十六時間とすることができる。

四 前号の場合において、一日についての拘束時間が十四時間を超える回数をできるだけ少なくするよう努めるものとする。

五 勤務終了後、継続十一時間以上の休息期間を与えるよう努めることを基本とし、休息期間が継続九時間を下回らないものとする。ただし、第三号ただし書に該当する場合、当該一週間について二回に限り、休息期間を継続八時間とすることができる。この場合において、一の運行終了後、継続十二時間以上の休息期間を与えるものとする。

六 運転時間は、二日（始業時刻から起算して四十八時間をいう。次条において同じ。）を平均し一日当たり九時間、二週間を平均し一週間当たり四十四時間を超えないものとする。

七 連続運転時間（一回がおおむね連続十分以上で、かつ、合計が三十分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。以下この条において同じ。）は、四時間を超えないものとする。ただし、高速自動車国道（高速自動車国道法（昭和三十三年法律第七十九号）第四条第一項の高速自動車国道をいう。）又は自動車専用道路（道路法（昭和二十七年法律第八十号）第四十八条の二第一項若しくは第二項の規定により指定を受けた道路をいう。）（以下「高速道路等」という。）のサービスエリア又はパーキングエリア（道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）第七条第十三号若しくは高速自動車国道法第十一条第二号に定める施設をいう。）等に駐車又は停車できないため、やむを得ず連続運転時間が四時間を超える場合には、連続運転時間を四時間三十分まで延長することができるものとする。

八 前号に定める運転の中断については、原則として休憩を与えるものとする。

2 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の休息期間については、当該自動車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長くなるように努めるものとする。

3 第一項第三号に定める一日についての拘束時間、同項第六号に定める二日を平均した一日当たりの運転時間及び同項第七号に定める連続運転時間の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を当該拘束時間、運転時間及び連続運転時間から除くことができる。この場合、勤務終了後、同項第五号本文に定める継続した休息期間を与えること。

4 第一項の規定にかかわらず、次の各号のいずれかに該当する場合には、拘束時間及び休息期間については、それぞれ次に定めるところによるものとする。

- 一 業務の必要上、勤務の終了後継続九時間（第一項第三号ただし書に該当する場合は継続八時間）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（一箇月程度を限度とする。）における全勤務回数の二分の一を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができるものとする。
 - イ 分割された休息期間は、一回当たり継続三時間以上とし、二分割又は三分割とすること。
 - ロ 一日において、二分割の場合は合計十時間以上、三分割の場合は合計十二時間以上の休息期間を与えなければならないこと。
 - ハ 休息期間を三分割とする日が連続しないよう努めるものとする。

二 自動車運転者が同時に一台の自動車に二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できる設備があるときは、最大拘束時間を二十時間まで延長するとともに、休息期間を四時間まで短縮することができる。ただし、当該設備が自動車運転者の休息のためのベッド又はこれに準ずるものとして厚生労働省労働基準局長が定める設備に該当する場

合で、かつ、勤務終了後、継続十一時間以上の休息期間を与える場合は、最大拘束時間を二十四時間まで延長することができる。この場合において、八時間以上の仮眠を与える場合には、当該拘束時間を二十八時間まで延長することができる。

三 業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、二暦日についての拘束時間が二十一時間を超えず、かつ、勤務終了後、継続二十時間以上の休息期間を与える場合に限り、自動車運転者を隔日勤務に就かせることができること。ただし、厚生労働省労働基準局長が定める施設において、夜間四時間以上の仮眠を与える場合には、二週間についての拘束時間が百二十六時間を超えない範囲において、当該二週間について三回を限度に、二暦日の拘束時間を二十四時間まで延長することができる。

四 自動車運転者が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、この条の規定により与えるべき休息期間から当該時間を除くことができること。ただし、当該時間を除いた後の休息期間については、第二号の場合を除き、フェリーを下船した時刻から終業の時刻までの時間の二分の一を下回ってはならない。

5 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は二週間について一回を超えないものとし、当該休日の労働によって第一項に定める拘束時間及び最大拘束時間を超えないものとする。

6 前各項の規定は、旅客自動車運送事業（道路運送法第二条第三項の旅客自動車運送事業をいう。次条において同じ。）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（主として人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を除く。）について準用する。

第五条…略

（細目）

第六条 この告示に定める事項に関し必要な細目は、厚生労働省労働基準局長が定める。

トラック運転者の改善基準告示の内容（一覧表）

別紙 4－2

1年、1か月の拘束時間	1年 3,300時間以内 1か月 284 時間以内	【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） ①284時間超は連続3か月まで ②1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
1日の拘束時間	13 時間以内（上限 15 時間、14 時間超は週 2 回までが目安） 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合（※1）、16 時間まで延長可（週 2 回まで） ※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	
1日の休息期間	継続 11 時間以上与えるよう努めることを基本とし、9 時間を下回らない 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合（※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	
運転時間	2日平均 1日 9 時間以内 2週平均 1週 4 4 時間以内	
連続運転時間	4 時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える（1 回おおむね連続 10 分以上、合計 30 分以上） 10 分未満の運転の中断は、3 回以上連続しない 【例外】SA・PA 等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4 時間 30 分まで延長可	
予期しない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間から除くことができる（※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 ※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 。	
特例	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の2分の1が限度	
	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 【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 ※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	
	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	
	【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	
	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	
	休日労働 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	

（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。

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 号ただし書きの規定に基づき、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