

改善基準告示（令和 6 年 4 月 1 日適用） に関する Q & A （抄）

（令和 7 年 3 月 11 日追補分）

（トラック運転手関連 部分抜粋 分）

厚生労働省労働基準局監督課

注) 法令等の略称は、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31日公表)に掲載しているものを引き続き指しています。

< 目 次 >

1 目的等(第1条関係)

番号	質問内容
1 - 6	自動運行装置を備えた自動車で自動運転を行う場合は、改善基準告示の「運転時間」に該当するのでしょうか。

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 - 2	トラック運転者の1か月及び1年の拘束時間の延長について、毎年4月1日から翌年3月31日までを有効期間とする労使協定を締結する場合、当該労使協定において、1月、2月、3月の1か月の拘束時間について、3か月連続して284時間を超えて310時間まで延長した後、翌年度となる4月以降の労使協定を締結して、4月についても1か月284時間を超えて拘束時間を延長することは認められるのでしょうか。
3 - 5 - 2	宿泊を伴う長距離貨物運送について、新告示第4条第1項第5号において、「ただし、(同項)第3号ただし書に該当する場合、当該1週間について2回に限り、休息期間を継続8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12時間以上の休息期間を与えるものとする。」と規定されていますが、例えば、往路の拘束時間を16時間まで延長し、宿泊時の休息期間を継続9時間以上としている場合には、当該一の運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与えないこととしてもよいのでしょうか。
3 - 20 - 2	分割休息特例について、休息期間の合計時間数は、始業時刻から起算して24時間以内に与える必要がありますか。
3 - 28	自動車運転者の休日の取扱いについて、法定休日とそれ以外の休日で区別はあるのでしょうか。

1 目的等（第1条関係）

番号	質問内容
1 - 6	(Q) 自動運行装置を備えた自動車で自動運転を行う場合は、改善基準告示の「運転時間」に該当するのでしょうか。 ----- (A) 道路交通法（以下「道交法」という。）では、レベル4^()に相当する、運転者がいない状態での自動運転を「特定自動運行」と定義し、「運転」には含まれないこととしています。また、特定自動運行を行う場合は、あらかじめ都道府県公安委員会の許可が必要とされています。 改善基準告示においても、旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業等において、都道府県公安委員会の許可を受けて特定自動運行を行う場合は、労働者がその自動車に乗車している場合であっても、「運転」「運転時間」とは取り扱われません。ただし、労働者が使用者等の指示により乗車している場合は、車両から離れ得る状態になく、労働者による自由利用が保障されている時間とは考えられないことから、当該乗車中の時間は、労働基準法第34条にいう休憩時間には該当せず、労働時間となります。 SAE International（自動車等の技術者による米国の非営利団体）が策定した自動車運転のレベル分けに基づく。 「レベル4」とは、特定条件（場所（高速道路のみ等）、天候（晴れのみ等）、速度など当該システムによる自動運転が可能な条件）の下において、システムが全ての運転タスクを実施（すなわち、作動継続が困難な場合もシステムが対応）する状態をいう。 一方、「レベル3」では、作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に対して運転者が適切に対応することが必要となる。

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 - 2	(Q) トラック運転者の1か月及び1年の拘束時間の延長について、毎年4月1日から翌年3月31日までを有効期間とする労使協定を締結する場合、当該労使協定において、1月、2月、3月の1か月の拘束時間について、3か月連続して284時間を超えて310時間まで延長した後、翌年度となる4月以降の労使協定を締結して、4月についても1か月284時間を超えて拘束時間を延長することは認められるのでしょうか。 ----- (A) 1か月の拘束時間については、これを労使協定により延長する場合においても、284時間を超える月が3か月を超えて連続しないものとされています。これは、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設けられたものであり、当該連続する期間が労使協定の期間内であるか否かにかかわらないものです。 したがって、設問の場合であっても、4月の拘束時間について1か月284時間を超えて延長することは認められません。
3 - 5 - 2	(Q) 宿泊を伴う長距離貨物運送について、新告示第4条第1項第5号において、「ただし、(同項)第3号ただし書に該当する場合、当該1週間について2回に限り、休息期間を継続8時間とすることができ。この場合において、一の運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えるものとする。」と規定されていますが、例えば、往路の拘束時間を16時間まで延長し、宿泊時の休息期間を継続9時間以上としている場合には、当該一の運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与えないこととしてもよいのでしょうか。 ----- (A) 改善基準告示第4条第1項第5号ただし書中の「この場合」については、同号中の「第3号ただし書に該当する場合」、すなわち1日の最大拘束時間15時間を超えて16時間まで延長する場合を指しています。 したがって、一の運行中に1日の拘束時間を16時間まで延長し、それに後続する休息期間を継続9時間以上とした場合も、当該一の運行終了後には必ず継続12時間以上の休息期間を与える

	必要があります。
3 - 20 - 2	(Q) 分割休息特例について、休息期間の合計時間数は、始業時刻から起算して 24 時間以内に与える必要がありますか。 ----- (A) 分割休息特例については、「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」と規定されています。 改善基準告示の 1 日は、始業時刻から起算して 24 時間をいうものであり、始業時刻から 24 時間以内に当該休息期間を与えることが必要です。この考え方については、従前から変更はありません。
3 - 28	(Q) 自動車運転者の休日の取扱いについて、法定休日とそれ以外の休日で区別はあるのでしょうか。 ----- (A) 自動車運転者の休日労働の回数は、2 週間について 1 回が限度とされていますが、ここでいう休日労働とは、原則、毎週少なくとも 1 回与えなければならないとされている法第 35 条の休日（いわゆる法定休日）に労働させることをいいます。 また、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らないこととされていますが、この取扱いについても、同様に、法第 35 条の休日の取扱いを示したものです。 一方、週 1 回を超えて確保されている休日についてはこの限りではありません。こうした休日の考え方については、従前から変更はありません。