

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
<b>1</b> 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
<b>2</b> 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
<b>3</b> 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
<b>4</b> 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
<b>5</b> 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
<b>6</b> 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
<b>7</b> 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
<b>8</b> 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](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、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<sup>（※1）</sup>及び貨物自動車運送事業法<sup>（※2）</sup>等の関連法令に基づき、旅客自動車運送事業者及び貨物自動車運送事業者は、運転者の過労防止等の観点から、国土交通大臣が告示で定める基準<sup>（※3）</sup>に従って、運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならない旨の規定が設けられており、その基準として、改善基準告示が引用されています。当該規定は、個人事業主等である運転者にも適用され、実質的に改善基準告示の遵守が求められるものであることから、これらの事業者等の関係者は、このことに留意する必要があります。

※1 昭和26年法律第183号

※2 平成元年法律第83号

※3 旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項の規定に基づく事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準

（平成13年国土交通省告示第1675号）

貨物自動車運送事業輸送安全規則第3条第4項の規定に基づく事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準

（平成13年国土交通省告示第1365号）



# 1

## 拘束時間、休息期間

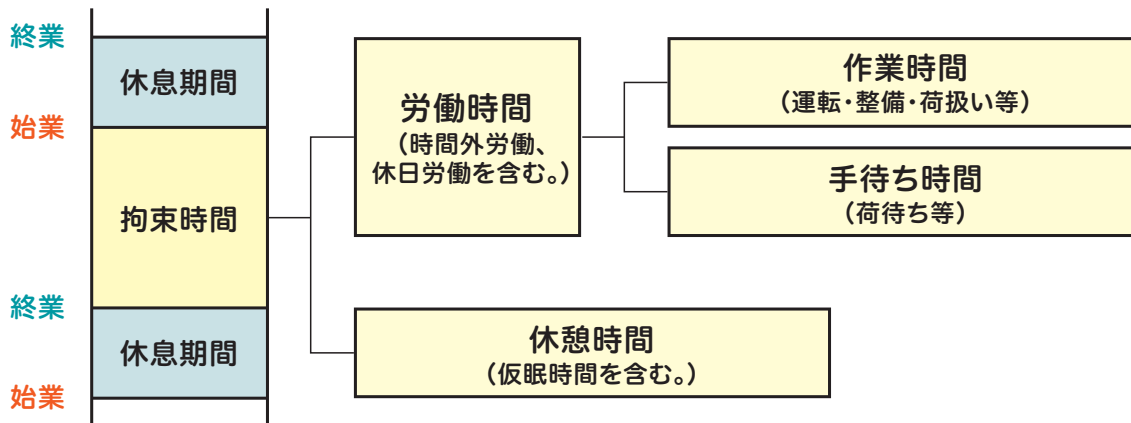
### 1 拘束時間と休息期間の定義

#### ● 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つて、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。

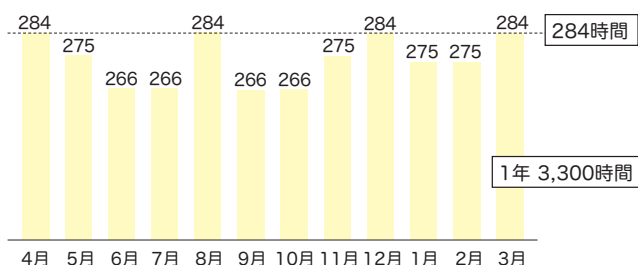


〈ポイント〉各月の拘束時間の調整

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。

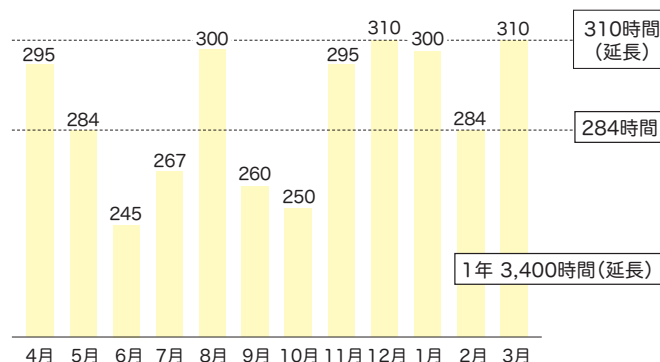
過労死等や過労運転を防止する観点から、トラック運転者の睡眠時間が十分確保されるよう運行計画を作成しましょう。

(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



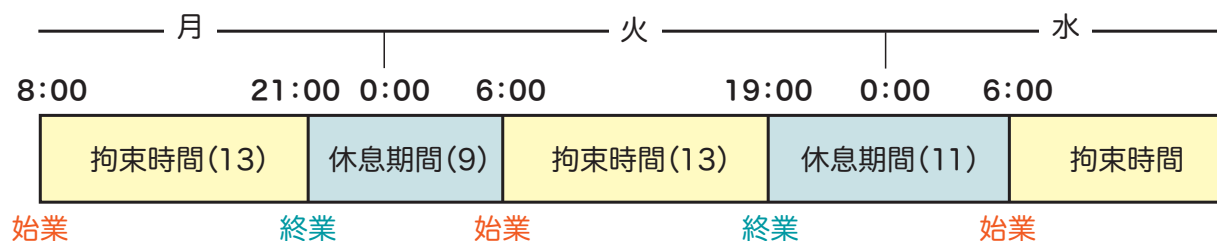
・労使協定により拘束時間を延長する場合であっても、1か月の拘束時間を全て上限値(284時間×6か月かつ310時間×6か月)とすると1年の総拘束時間が3,400時間を超えるため、改善基準告示違反になります。  
 ・1か月の拘束時間が284時間を超える月が4か月以上連続する場合も、改善基準告示違反になります。

〈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帰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】



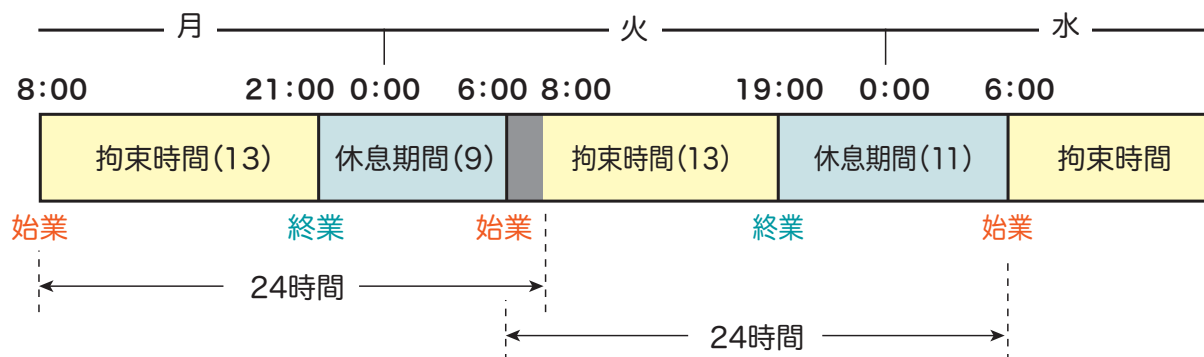
・ 1日の拘束時間が14時間を超える回数は、月曜日の15時間の1回のみで、1週について2回までの目安を満たしています。

## 〈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時間となります。

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となります。



## 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。

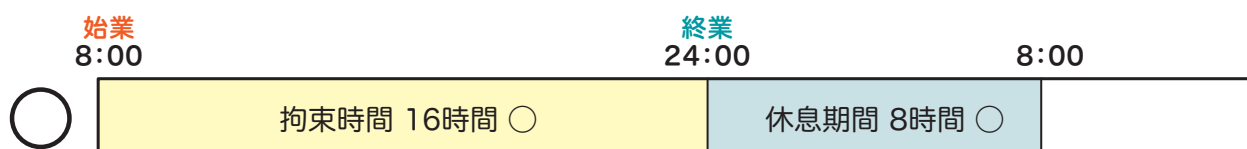
## 〈ポイント〉1日の拘束時間及び1日の休息期間

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。

## 2

## 運転時間

### 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、

改善基準告示違反にはなりません。

後半は9時間を超えていないので、

## 2 2週平均1週の運転時間

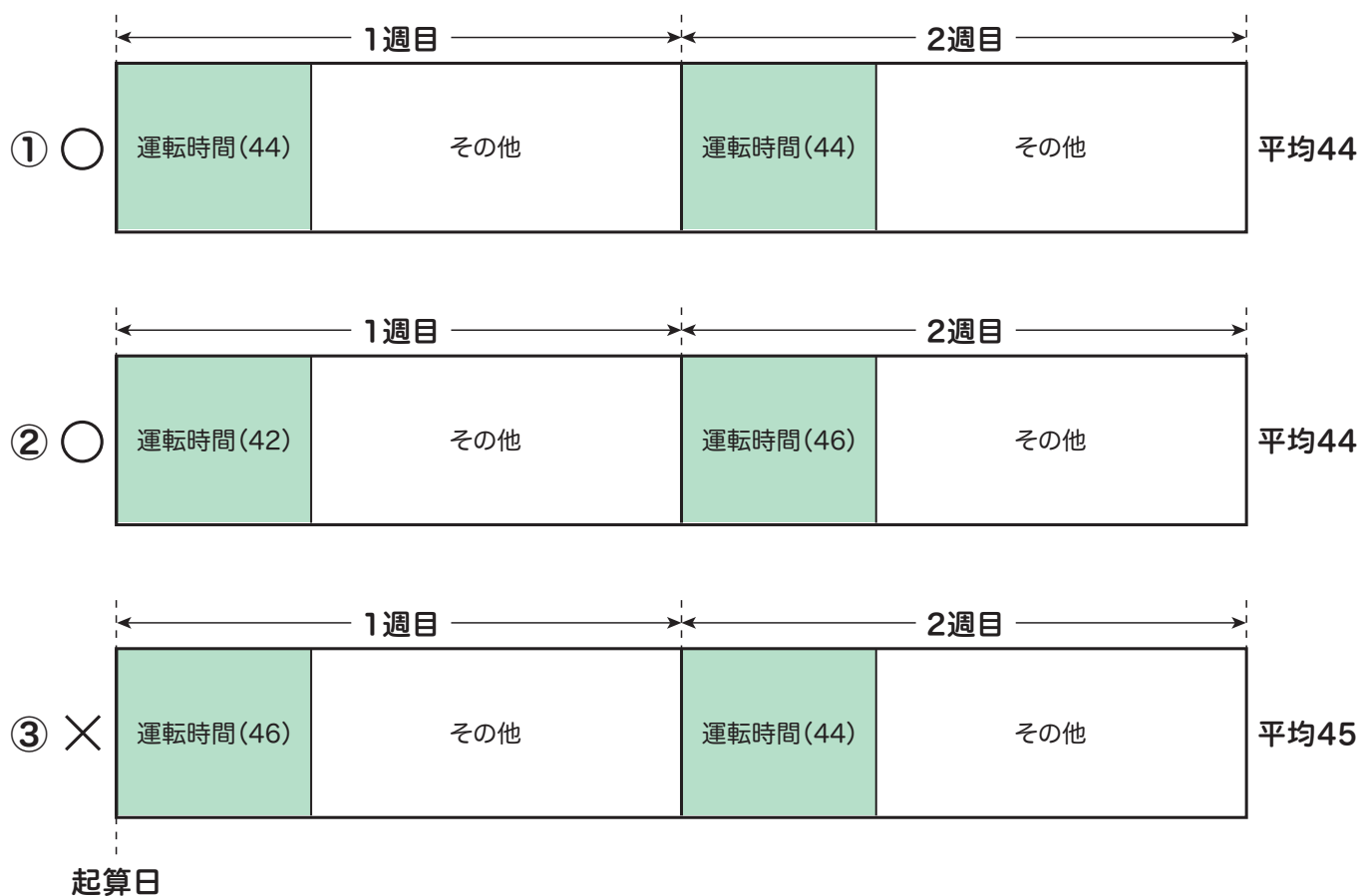
(改善基準告示第4条第1項第6号)

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。



# 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)

### 【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。



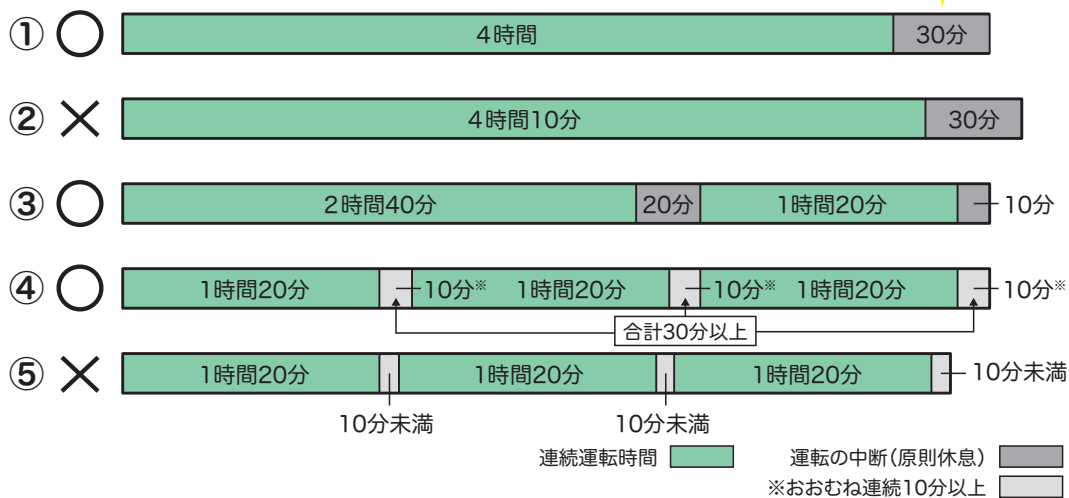
- 「おおむね連続10分以上」とは？  
運転の中断は原則10分以上とする趣旨であり、例えば10分未満の運転の中断が3回以上連続する等の場合は、「おおむね連続10分以上」に該当しません。
- 「サービスエリア又はパーキングエリア等」には、コンビニエンスストア、ガスステーション及び道の駅も含まれます。

### 〈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ため、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時間を超えているため、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回連続しているため、改善基準告示違反になります。

## 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)

- ・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

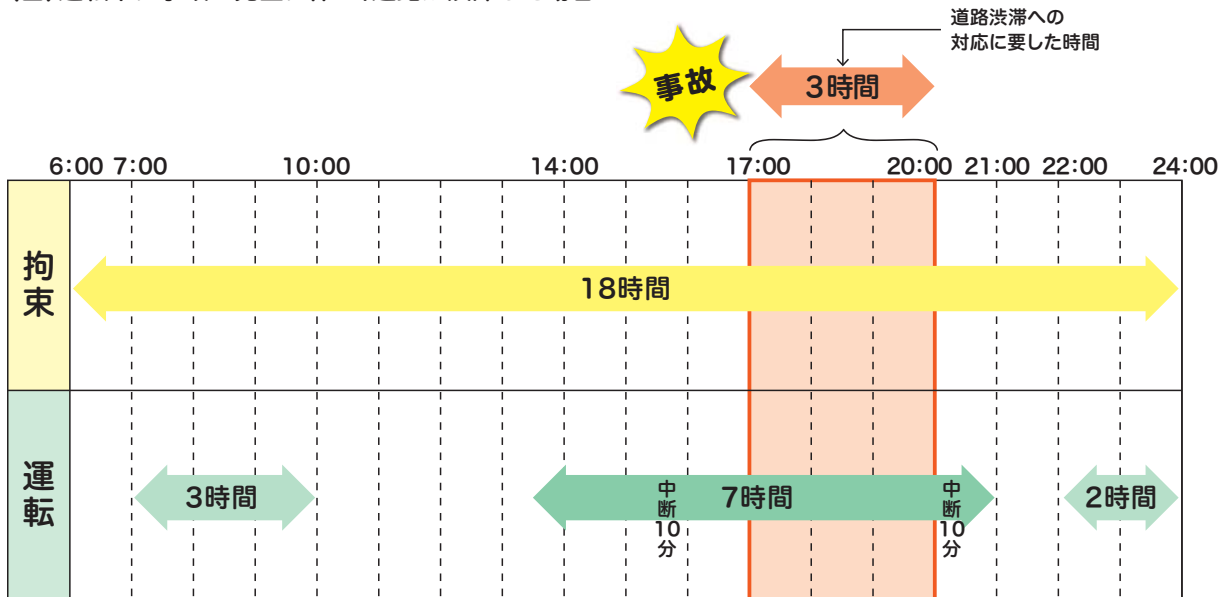
ウ 公益財団法人日本道路交通情報センター等のホームページに掲載された道路交通情報の写し(渋滞の日時・原因を特定できるもの)

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)

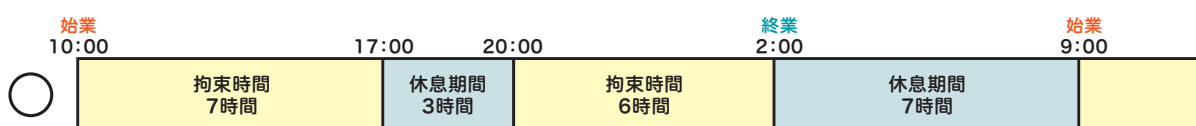
業務の必要上、勤務終了後、継続9時間以上(宿泊を伴う長距離貨物運送の場合は継続8時間以上)の休息期間を与えることが困難な場合、次に掲げる要件を満たすものに限り、当分の間、一定期間(1か月程度を限度とする。)における全勤務回数<sup>2</sup>の2分の1を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができます。

- ・ 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。

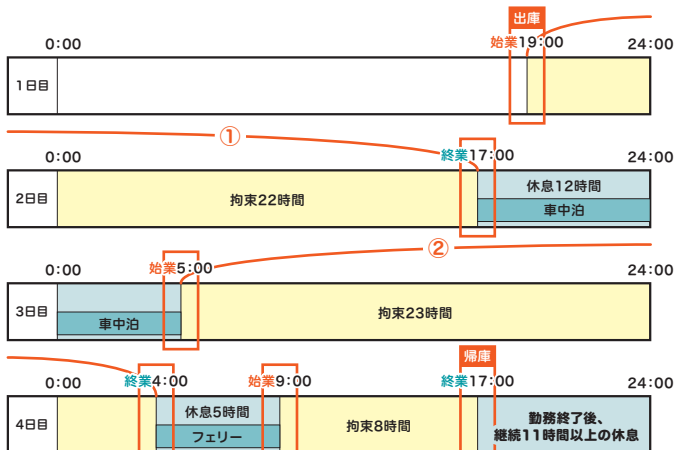
車両内ベッドについては、安全な乗車を確保できるようにする必要があるところ、例えば、運転席の上部に車両内ベッドが設けられている場合、2人乗務において使用することは当然に認められません。

(図)【原則】拘束時間を20時間まで延長する場合



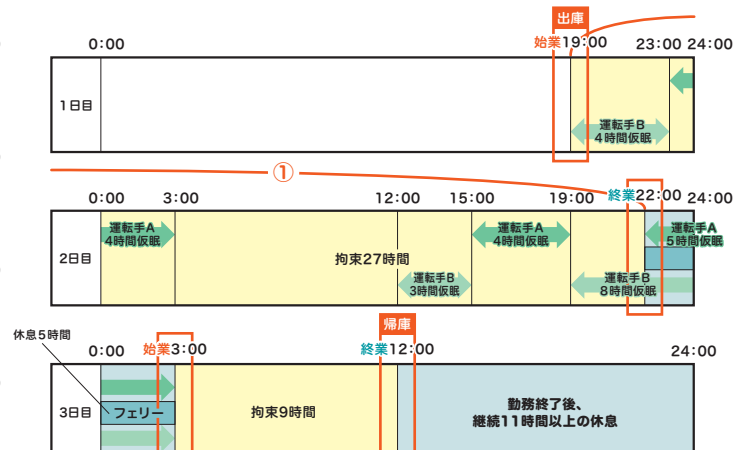
・拘束時間を始業の13:00から終業の9:00までの20時間に延長し、休息期間を終業の8:00から翌始業の13:00までの4時間に短縮しています。

(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

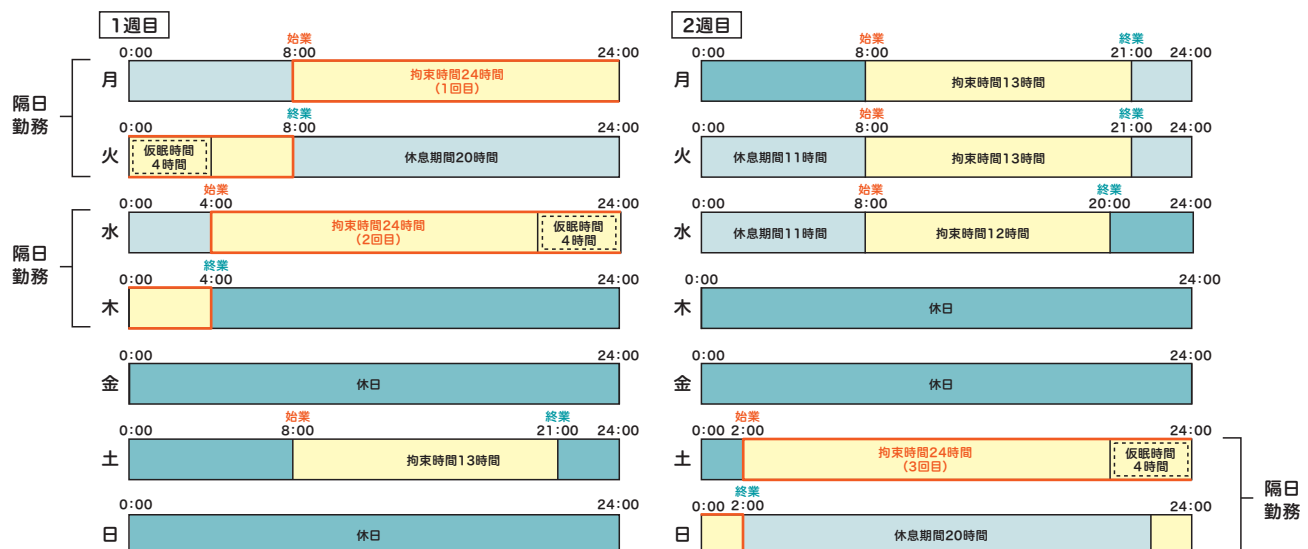
隔日勤務特例の適用は、業務の必要上やむを得ない場合に限られます。日勤勤務と隔日勤務を併用して頻繁に勤務態様を変えることは、労働者の生理的機能への影響に鑑み認められません。

(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)

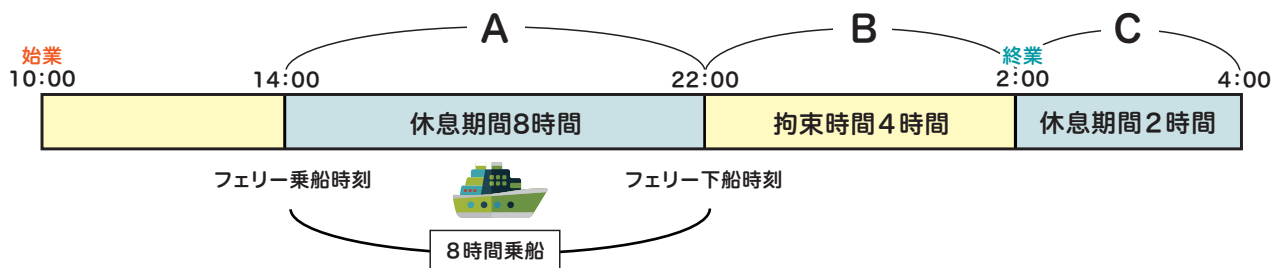
- ・トラック運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合、フェリーに乗船している時間は、原則として、**休息期間として取り扱います。**
- ・その場合、休息期間とされた時間を与えるべき休息期間の時間から減ずることができ**ます。**ただし、減算後の休息期間は、**2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはなりません。**
- ・なお、フェリーの乗船時間が**8時間<sup>(※)</sup>を超える場合には、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始されます。**

※ 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

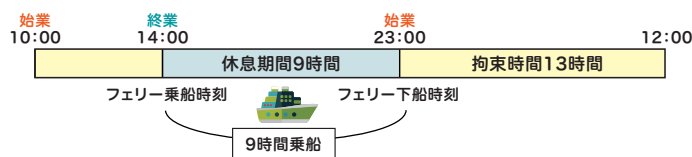
フェリーに乗船している時間であっても、労働時間が発生した場合は、拘束時間として取り扱う必要があることに留意しましょう。

(図)減算後の休息期間の計算方法



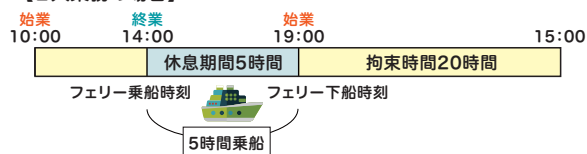
- ・フェリーに乗船している時間(A)=8時間は、休息期間として取り扱います。
- ・与えるべき休息期間=9時間<sup>(※)</sup>から(A)を減ずることができるので、減算後の休息期間(C)は、 $9 - 8 = 1$ 時間以上必要です。上図においては2時間の休息期間を与えています。  
※ 宿泊を伴う長距離貨物運送において休息期間の例外を適用する場合は8時間
- ・また、(C)は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間(B)=4時間の2分の1である2時間を下回ってはなりません、上図においては2時間の休息期間を与えているので、基準を満たしています。

(図)次の勤務の開始時点の考え方



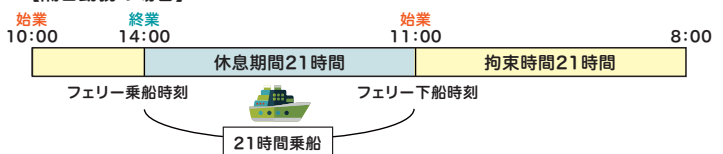
- ・フェリーの乗船時間が8時間を超えて9時間であるので、フェリー下船時刻の23:00から次の勤務が開始されます。

【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"> <li>・災害対策基本法</li> <li>・大規模地震対策特別措置法</li> <li>・原子力災害対策特別措置法</li> <li>・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</li> </ul>
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"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
3	消防法等に基づく危険物の運搬の業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>

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

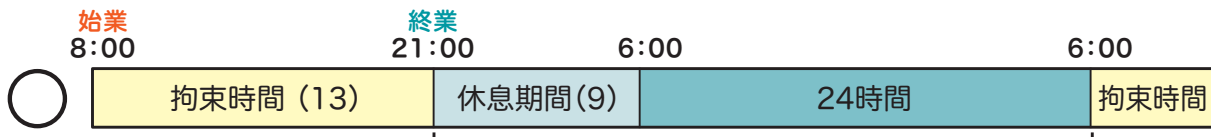
休日は、休息期間に24時間を加算して得た、連続した時間とします。ただし、いかなる場合であっても、その時間が30時間を下回ってはなりません。

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。

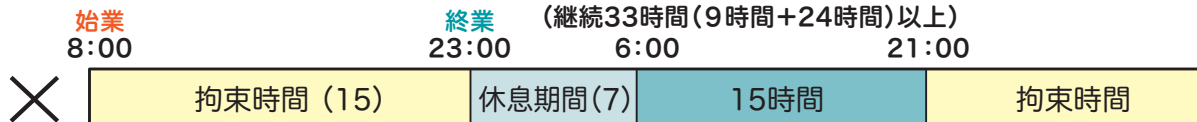
### 〈ポイント〉休日の考え方

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」<sup>(※)</sup>に、長時間の荷待ちに関する情報をお寄せください。

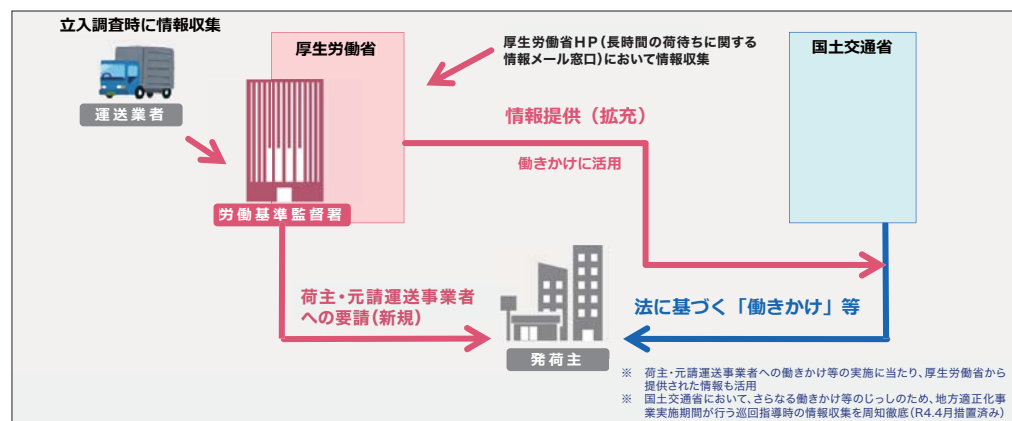
荷主・元請運送事業者の皆さまへ



**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も**長時間の荷待ちの改善**に向けてご理解とご協力をお願いします。
- トラック運送事業者とも相談し、ぜひ**前向きに検討をお願いします**。

厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署



※ 長時間の荷待ちに関する情報メール窓口

[https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou\\_roudou/roudoukijun/nimachi.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/nimachi.html)



## 1 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」<sup>(※)</sup>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。

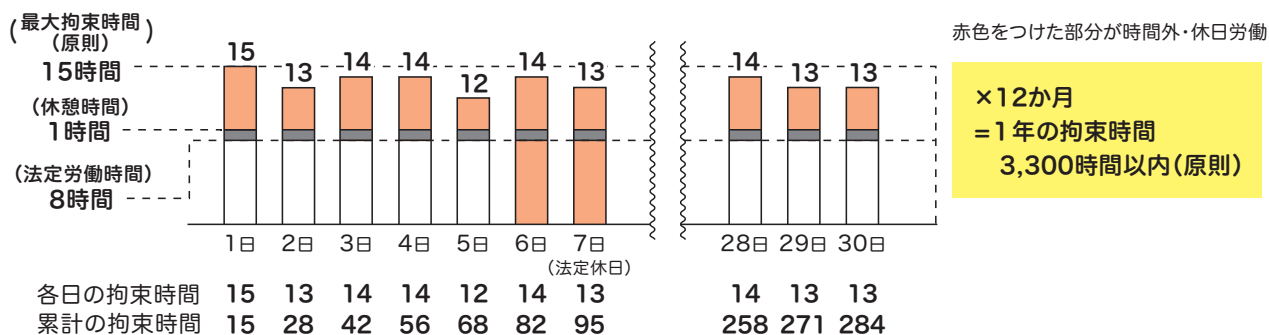
### 〈ポイント〉自動車運転の業務における時間外労働及び休日労働

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)

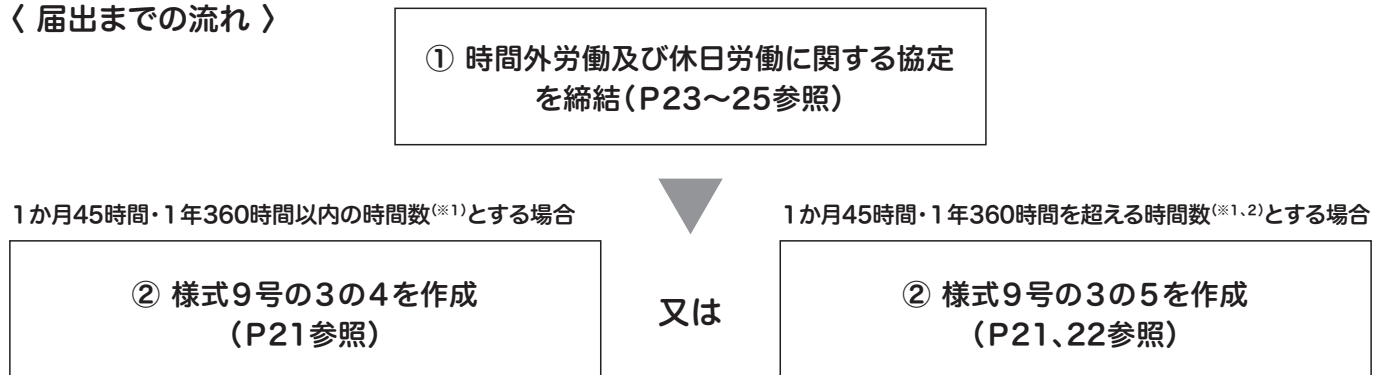
休日労働の回数は2週について1回が限度です。

## 8

# 時間外労働及び休日労働に関する協定届

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〉

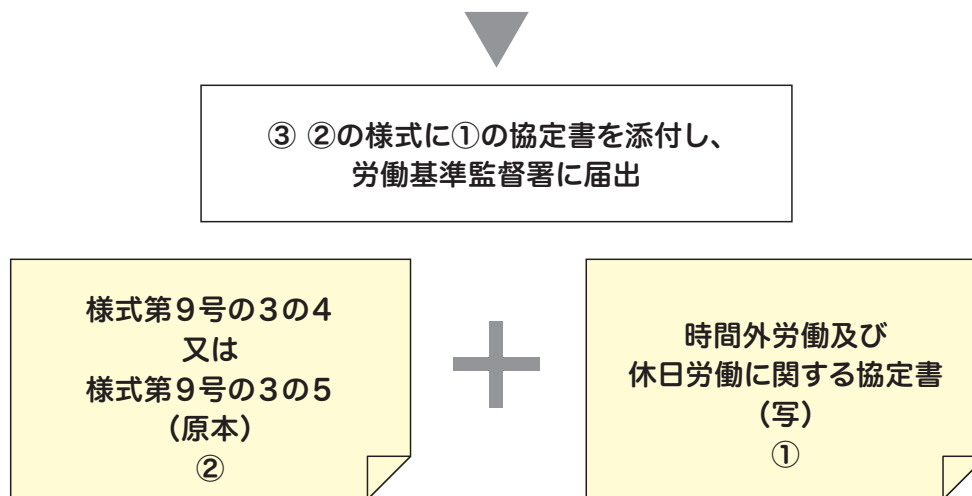


※1 対象期間が3か月を超える1年単位の变形労働時間制により労働させる労働者の限度時間については1か月42時間、1年320時間です。

※2 延長時間数を1か月45時間・1年360時間超とする場合でも、

自動車運転の業務については、時間外労働は1年960時間以内、

自動車運転以外の業務については、時間外労働は1年720時間以内、時間外労働・休日労働の合計は単月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/bunya/roudoukijun/roudoujouken01/index.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。

電子申請について詳しい情報はこちら

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

様式第9号の3の5(第70条関係)

時間外労働に関する協定届(特別条項)  
休日労働

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時間以内に限り。)		
			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 (①については6回以内、②については任意。)	延長することができる時間数及び休日労働の時間数		限度時間を超えた労働に係る割増賃金率	起算日 (年月日)		〇〇〇〇年〇月〇日	
			法定労働時間を超える時間数	所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と休日労働の時間数を合算した時間数	所定労働時間を超える時間数と休日労働の時間数を合算した時間数 (任意)		法定労働時間を超える時間数	所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	
① 下記②以外の者	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	7.5時間	4回	60時間	70時間	35%	550時間	670時間	35%
	予算、決算業務の集中	経理事務員	5人	6時間	6.5時間	3回	55時間	65時間	35%	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	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	6.5時間	8回	75時間	85時間	35%	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		(該当する番号)※2 ①、⑥、⑩	(具体的内容) 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									
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時間を超過しないこと(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 経理担当事務員  
氏名 山田 花子

又は 〇〇運輸労働組合

協定の当事者(労働者の過半数を代表する者の場合)の選出方法(投票による選挙)

上記協定の当事者である労働組合が事業場の全ての労働者の過半数で組織する労働組合である又は上記協定の当事者である労働者の過半数を代表する者が事業場の全ての労働者の過半数を代表する者であること。

(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実施される投票、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  
氏名 田中 太郎

〇〇 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についての届出書(1枚目)と限度時間を超える時間外労働についての届出書(2枚目)の2枚の記載が必要です。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終業から始業までの休息期間の確保(勤務間インターバル) ④代償休日・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。)と〇〇運輸株式会社労働者代表〇〇〇〇(〇〇運輸労働組合執行委員長〇〇〇〇)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"> <li>・対象労働者への医師による面接指導の実施</li> <li>・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</li> <li>・職場での時短対策会議の開催</li> </ul>

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項の時間外労働の時間の限度とする。

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ない、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

○○運輸株式会社  
 労働者代表 ○○○○ 印  
 又は  
 ○○運輸労働組合  
 執行委員長 ○○○○ 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><b>1年、1か月の拘束時間</b></p>	<p><b>1年：3,300時間以内</b> <b>1か月：284時間以内</b></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><b>1日の拘束時間</b></p>	<p><b>13時間以内(上限15時間、14時間超は週2回までが目安)</b></p> <p>【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合<sup>(※1)</sup>、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><b>1日の休息期間</b></p>	<p><b>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</b></p> <p>【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合<sup>(※1)</sup>、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><b>運転時間</b></p>	<p><b>2日平均1日：9時間以内      2週平均1週：44時間以内</b></p>
<p><b>連続運転時間</b></p>	<p><b>4時間以内</b> 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) <b>10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない</b></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><b>予期し得ない事象</b></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<sup>(※2,3)</sup> 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</p> <p>※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><b>特例</b></p>	<p><b>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)</b> ・ 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</p> <p><b>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)</b> 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><b>隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合)</b> 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><b>フェリー</b> ・ 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><b>休日労働</b></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。



事業者の増えに伴って  
仕事が増える。

令和  
6年4月～  
適用

トラック運転者の

# 改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます



## 1年の拘束時間

改正前(年換算)

3,516時間

改正後

原則: 3,300時間  
最大: 3,400時間

## 1か月の拘束時間

改正前(月換算)

原則: 293時間  
最大: 320時間

改正後

原則: 284時間  
最大: 310時間

## 1日の休息期間

改正前

継続8時間

改正後

継続11時間を  
基本とし、継続9時間

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます





# トラック運転者の 「改善基準告示」が改正されます。



令和6年4月より適用予定です。

<b>1年、1か月の拘束時間</b>	<b>1年：3,300時間以内</b> <b>1か月：284時間以内</b>	<b>【例外】</b> 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
<b>1日の拘束時間</b>	<b>13時間以内(上限15時間、14時間超は週2回までが目安)</b> <b>【例外】</b> 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 <sup>(※1)</sup> 、16時間まで延長可(週2回まで) <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;">                     ※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                 </div>	
<b>1日の休息期間</b>	<b>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</b> <b>【例外】</b> 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 <sup>(※1)</sup> 、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	
<b>運転時間</b>	<b>2日平均1日：9時間以内      2週平均1週：44時間以内</b>	
<b>連続運転時間</b>	<b>4時間以内</b> 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) <b>10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない</b> <b>【例外】</b> 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	
<b>予期し得ない事象</b>		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 <sup>(※2,3)</sup> 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 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;">                     ※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。                 </div>
<b>特例</b>	<b>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)</b> ・ 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 <hr/> <b>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)</b> 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 <b>【例外】</b> 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 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;">                     ※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                 </div> <hr/> <b>隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合)</b> 2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 <b>【例外】</b> 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 <hr/> <b>フェリー</b> ・ 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	
<b>休日労働</b>	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。

# 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

令和5年3月31日付で「改善基準告示（令和6年4月1日適用）に関するQ & A」が示されていますので、ご活用ください。

全文等は、以下のQRコードからダウンロードできます。

または、

[https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou\\_roudou/roudoukijun/gyosyu/roudoujouken05/index.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/gyosyu/roudoujouken05/index.html)

厚生労働省のHP「ホーム > 政策について > 分野別の政策一覧 > 雇用・労働 > 労働基準 > 業種・職種別の対策 > 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）」からご覧ください。



## トラック運転手の荷待ち時間の解消などが必要です ～ガイドラインに基づき物流を適正化・効率化しましょう～

我が国の物流は、2024年度には約14%もの輸送能力不足が生じる可能性があるといわれる「2024年問題」に直面しています。トラック運転手は、労働時間が長く、長時間労働の主な要因として、長時間の運転時間、荷待ち時間、荷役作業など、荷主が率先して取り組まなければ解消が難しい課題が多くあります。

関係ガイドラインを参照し、荷主事業者として率先して、物流事業者と協力して物流の適正化と生産性向上を図ってください。

### 物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン

(2023/06経済産業省・農林水産省・国土交通省)

「物流の2024年問題」への対応を加速することを目的として、2023年6月、経済産業省、農林水産省、国土交通省の連名で、発荷主事業者・着荷主事業者・物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめたガイドラインが策定されました。

荷待ちや荷役作業等の時間を2時間以内（さらには1時間以内）に短縮すること、物流への負担となる商慣行の是正、運送契約の適正化について定めています。

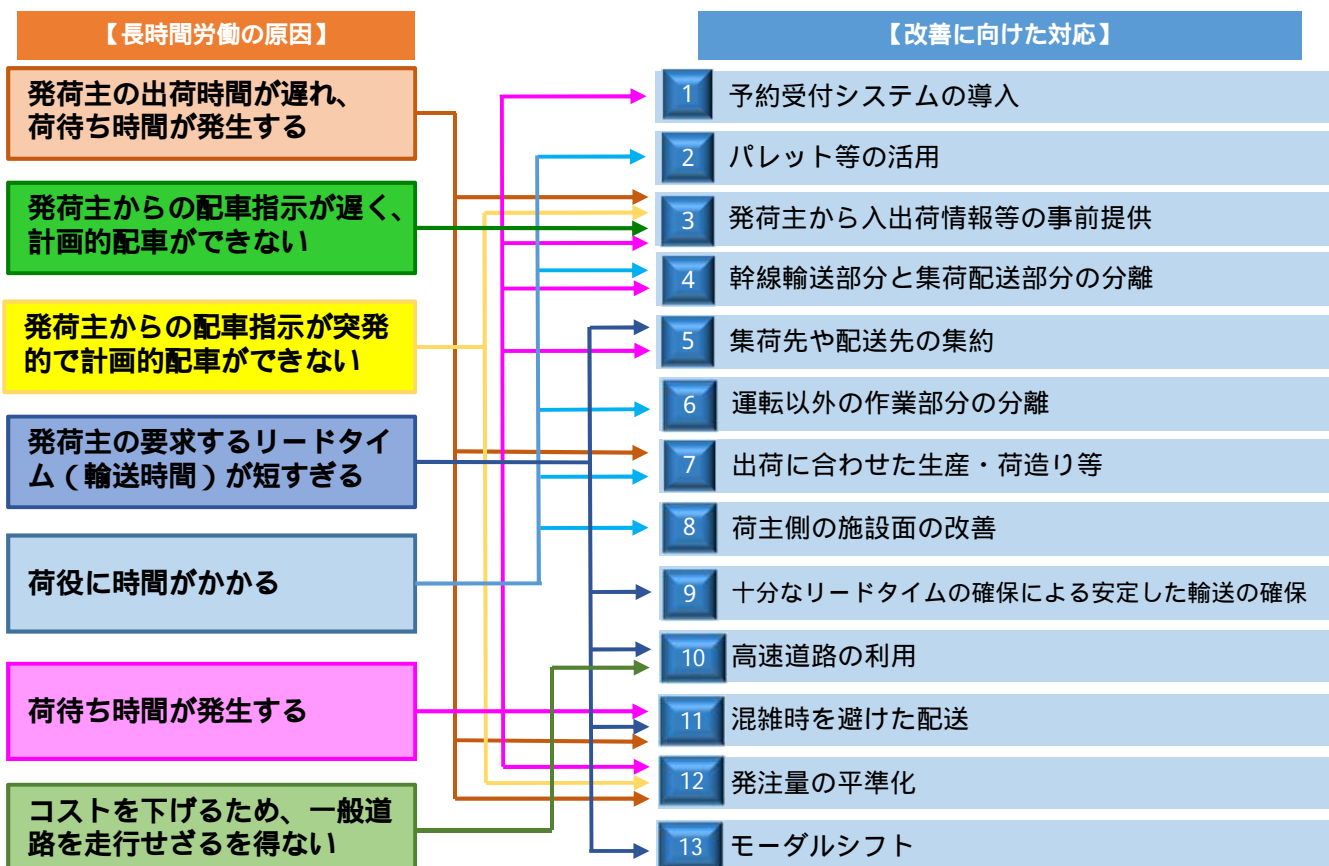
### 荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン

(2019/08厚生労働省・国土交通省・(公社)全日本トラック協会)

荷主とトラック運送事業者が協力しながらトラックドライバーの労働時間を短縮するパイロット事業を行い、対応の進め方や事例をまとめたガイドラインが策定されています。分野別編（裏面参照）もあります。

ガイドライン掲載の事例も参照し、ドライバーの長時間労働を改善しましょう。

#### ガイドライン の概要（取引環境と長時間労働の改善に向けた対応）





## ガイドライン 各分野編



加工食品、飲料・酒  
物流編



紙・パルプ（洋紙・  
板紙分野）物流編



紙・パルプ（家庭  
紙分野）物流編



建設資材 物流編



ガイドライン は、分野編を含め、ポータルサイトの「情報いろいろ宝箱（荷主の皆さまへ）」ページに掲載しています

## 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）

自動車運転者は、改善基準告示により、拘束時間、運転時間の上限等が定められています。発注担当者に改善基準を周知し、ドライバー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させましょう。

表 改善基準告示（平成元年労働省告示第7号）の2024年4月適用改正概要（主なもの）

	改正前		改正後
1年の拘束時間	3516時間 （年換算）	➡	原則 3300時間 最大 3400時間
1か月の拘束時間	原則 293時間 最大 320時間	➡	原則 284時間 最大 310時間
1日の最大拘束時間	13時間 15時間超 週2回まで 上限 16時間	➡	13時間 14時間超 週2回までが目安 上限 15時間

### 【参考】「ホワイト物流」推進運動

「ホワイト物流」推進運動は、トラック運転者不足が深刻になっていることに対応し、物流に関わるすべての関係者が連携して相互に改善を提案し、協力して、トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化、女性や60代の運転者等も働きやすいより「ホワイト」な労働環境の実現に取り組む運動です。

運動に参加し、物流の効率化・生産性向上を進めましょう！香川県内の荷主企業も参加しています！



### この資料や関連情報は...

#### はたらきかたススメ！

（すべての一般市民・事業主の皆様へ）

香川労働局HP



労使団体トップや香川県知事らが働く人に過度な負担を生まないアクションを県内で進めることを共同宣言しました（2023年10月）





# 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！

助成金による取組

積載量の多いトレーラーを導入

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。

運行に伴う事務作業を効率化し、労働時間を削減したい！

デジタル式運行記録計を導入



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  
[\(https://www.jgrants-portal.go.jp/\)](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(※3)
  - 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 <b>合計額</b> 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	<b>250万円</b>	<b>200万円</b>
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	<b>150万円</b>	—

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	<b>150万円</b>
11時間以上	<b>170万円</b>

(※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	<b>30万円</b>	<b>60万円</b>	<b>100万円</b>	<b>1人当たり10万円(上限300万円)</b>
5%以上引上げ	<b>48万円</b>	<b>96万円</b>	<b>160万円</b>	<b>1人当たり16万円(上限480万円)</b>

(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	<b>15万円</b>	<b>30万円</b>	<b>50万円</b>	<b>1人当たり5万円(上限150万円)</b>
5%以上引上げ	<b>24万円</b>	<b>48万円</b>	<b>80万円</b>	<b>1人当たり8万円(上限240万円)</b>

荷主の皆様



## トラック輸送の新たな「標準的運賃」が 告示されました

トラック運送業は、他産業と比較して、長時間労働・低賃金の傾向にあり、運転従事者数が減少しています。この問題に対処するため、令和6年度より時間外労働の限度時間が設定されました。

ドライバー不足による物流の停滞を引き起こさないために、物流産業を魅力ある職場とし、労働環境の改善に向けた「標準的運賃」にご協力をお願いします。



### 「標準貨物自動車運送約款」も同時に改正しています

運送契約の締結時に、附帯業務の有無、附帯業務料や燃料サーチャージなどを記載した書面の交付を必要としております。こちらについてもご理解とご協力をお願いいたします。



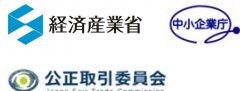
お願い

#### 運賃と料金を含む運送契約の条件に関して

トラック運送事業者に対して積極的に協議の場を設けるとともに、  
トラック運送事業者からの申し出にご協力よろしくをお願いいたします

#### 労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針

令和5年11月、内閣官房及び公正取引委員会は、発注者と受注者それぞれが採るべき行動/求められる行動を12の行動指針として取りまとめました。当該指針では、「標準的運賃」などの公表資料に基づき、受注者側が提示する価格について、発注者側が尊重することなどが盛り込まれています。



詳しくは国土交通省HPをご覧ください。  
新たな運賃・解説集を掲載しています。



トラック運送事業者の皆様



令和6年  
3月

## トラック輸送の「標準的運賃」が 告示されました

令和2年、トラック運送事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設しました。

令和6年、燃料高騰分や高速道路料金なども含めて適正に転嫁できるよう、運賃水準の引上げ、荷待ち・荷役などの輸送以外のサービスの対価について標準的水準、下請けに発注する際の手数料などの多様な運賃・料金を設定した新たな「標準的運賃」を告示しました。



### 標準的運賃の活用により期待される効果

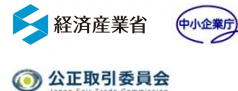
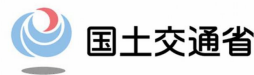
標準的運賃を参考として、自社での原価計算結果により事業継続に必要なコストに見合った対価を収受することで、

- ▶ ドライバーの賃金水準が引き上がり、労働環境の改善につながります
- ▶ 法令に則った事業の安定化を実現できます



お願い

物流の健全な維持・発展の為に、新たな「標準的運賃」を荷主との積極的な交渉に活用してください



詳しくは国土交通省HPをご覧ください。  
新たな運賃・解説集を掲載しています。





# 新たな「標準的運賃」を 告示しました

トラック運送事業者が自社の原価を適切に把握し、荷主との運賃交渉を行う際の参考指標である「標準的運賃」制度が、より活用し易い形に改正されます

国土交通省HPに「標準的運賃Q&A集」を掲載しております。  
新運賃適用の際にご参照ください。



準備中  
国土交通省HP

## 標準的運賃の概要

### I. 距離制運賃表

平均8%引上げ

単位：円

キロ程	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	15,790	18,190	23,060	29,070
20km	17,710	20,430	26,110	33,160
30km	19,630	22,660	29,160	37,240

### II. 時間制運賃表

平均8%引上げ

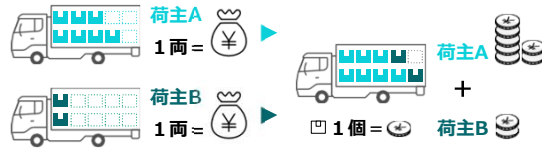
単位：円

種別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
基礎額	39,380	46,640	60,090	76,840
8時間制	23,380	27,980	36,050	46,100
4時間制	23,630	27,980	36,050	46,100

参照：距離制運賃表、時間制運賃表（関東運輸局）より一部抜粋

### III. 個建運賃

共同輸配送等を念頭に、「個建運賃」を設定



### IV. 運賃割増率

#### ▶ 速達割増等

リードタイムが短い運送の際の「速達割増」（逆にリードタイムを長く設定した場合の割引）や、有料道路を利用しないことによるドライバーの運転の長時間化を考慮した割増を設定

▶ 休日割増（日曜祝祭日） 2割

▶ 深夜・早朝割増（22時～5時） 2割

#### ▶ 特殊車両割増

冷蔵・冷凍車	小型車・中型車・大型車・トレーラーの2割
海上コンテナ輸送車	トレーラーの4割
セメントバルク車	大型車又はトレーラーの2割
ダンプ車	大型車の2割
コンクリートミキサー車	大型車の2割
タンク車	石油製品輸送車 大型車又はトレーラーの3割 化成品輸送車 大型車又はトレーラーの4割 高圧ガス輸送車 大型車又はトレーラーの5割以上

### V. 待機時間/VI. 積込料・取卸料、附带業務料

運送以外の役務を行う場合は、運賃とは別に料金として收受

	4tクラス中型車の例	
待機時間料	1,760円/30分 ※30分を超える場合	合計2時間を超えた場合は、割増率5割を加算
積込料・取卸料	2,180円/30分（機械荷役の場合） 2,100円/30分（手荷役の場合）	
附带業務料	運賃とは別に実費として收受	

### VII. 利用運送手数料

運賃の10%を当該運賃とは別に收受（運賃から差し引くのではなく、運賃に上乗せして荷主から收受）

### VIII. 有料道路利用料

有料道路を利用した区間の料金を別に定めるところにより收受

### IX. その他実費として收受すべき費用

フェリー利用料、特殊車両通行関係費用、中継輸送における施設使用料  
その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として收受

### X. 燃料サーチャージ

120円を基準価格とし、軽油価格の変動に応じて設定できるよう、算出方法や燃料価格上昇テーブル等を提示

新たな料金表は  
国土交通省HPに  
掲載しています

## トラック運送事業者の皆様へのお願い

- ・ 労務費や燃料費等のコストを運賃・料金として適正に收受できるよう、標準的運賃の考え方も参考に、原価計算を行いましょう。
- ・ 荷主等との運賃交渉の際に、標準的運賃を活用しましょう。標準的運賃等の公表資料を用いて提示した価格については、合理的な根拠があるものとして尊重すべきものとされています\*。
- ・ 荷主等が運賃交渉に応じてくれない、運賃・料金を不当に据え置かれる等の場合には、トラックGメンによる是正指導の対象となる場合があります。[全国のトラックGメンに情報をお寄せください。](#)
- ・ 「点検整備の未実施」「最低賃金法に基づき定められた最低限度額より低い賃金の支払い」「社会保険への未加入」等は法令違反です。法令違反が確認された場合には、行政処分を行います。



トラックGメン  
ウェブサイト

「標準的運賃」の活用を行い  
適切な運賃の收受へ  
ご協力をよろしくお願いたします

## 荷主の皆様へのお願い

- ・ トラック運送事業者が、運賃交渉の際に、標準的運賃等の公表資料を用いて提示した価格については、合理的な根拠があるものとして尊重してください\*。
- ・ 荷主等が運賃交渉に応じない、運賃・料金を不当に据え置く、荷待ち・荷役の対価を支払わない等の行為は、トラックGメンによる是正指導の対象となる場合があります。
- ・ 荷主の皆様におかれては、トラック運送事業者の適正運賃收受に向けてご理解・ご協力をお願いいたします。

参照：労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（令和5年11月、内閣官房及び公正取引委員会）

# トラックでの荷役作業時における 安全対策が強化されます。



労働安全衛生規則（以下「安衛則」といいます）が改正され「昇降設備の設置」「保護帽の着用」「テールゲートリフターの操作に係る特別教育」が義務付けられました。

特別教育については令和6年2月から、それ以外の規定は令和5年10月から施行されます。

## 改正のあらまし

1

昇降設備の設置及び保護帽の着用が必要な貨物自動車の範囲が拡大されます

これまで最大積載量5トン以上の貨物自動車を対象としておりましたが、新たに最大積載量2トン以上5トン未満の貨物自動車において、荷役作業時の昇降設備の設置及び保護帽の着用が義務づけられます（一部例外あり）。

2

テールゲートリフターを使用して荷を積み卸す作業への特別教育が義務化されます

テールゲートリフターの操作者に対し、学科教育4時間、実技教育2時間の安全衛生に係る特別の教育を行うことが必要になります。

3

運転位置から離れる場合の措置が一部改正されます

運転席から離れてテールゲートリフターを操作する場合において、原動機の停止義務が除外されます。なお、その他の逸走防止措置は引き続き必要です。





## ● 昇降設備について（安衛則第 151 条の 67 関係）

荷を積み卸す作業を行うときに、昇降設備の設置義務の対象となる貨物自動車について、最大積載量が 5 トン以上のものに加え、2 トン以上 5 トン未満のものが追加されます。

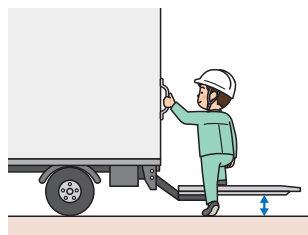
「昇降設備」には、踏み台等の可搬式のもののほか、貨物自動車に設置されている昇降用のステップ等が含まれます。なお、昇降用ステップは、できるだけ乗降グリップ等による三点支持等により安全に昇降できる形式のものとするようにしてください。

○：現行の規則、●：新設、△：望ましい措置

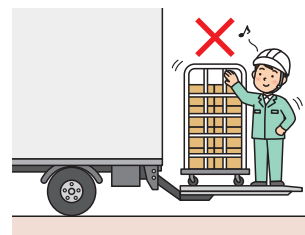
	2t 未満	2t 以上 5t 未満	5t 以上	備考
床面から荷の上 又は荷台までの 昇降設備の設置	△	●	○	高さ 1.5m を超える箇所で行うときは、安衛則第 526 条第 1 項の規定に基づき、原則として昇降設備の設置が義務付けられています。

※荷の積み卸しを伴わない作業については、陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドラインにおいて、昇降設備の設置や墜落・転落の危険のある作業において保護帽を着用することとされています。

### 【テールゲートリフターをステップとして使用する場合の留意事項】



テールゲートリフターを昇降設備として使用する場合は、中間位置で停止させてステップとして使用してください。



原則として、テールゲートリフターの昇降時には、労働者を搭乗させてはいけません。

※詳細についてはメーカー取扱説明書をご参照ください。

## ● 保護帽について（安衛則第 151 条の 74 関係）

荷を積み卸す作業を行うときに、労働者に保護帽を着用させる義務の対象となる貨物自動車について、最大積載量が 5 トン以上のものに加え、以下のものが追加されます。

- ① 最大積載量が 2 トン以上 5 トン未満の貨物自動車であって、荷台の側面が構造上開放されているもの又は構造上開閉できるもの（平ボディ車、ウイング車等）。
- ② 最大積載量が 2 トン以上 5 トン未満の貨物自動車であって、テールゲートリフターが設置されているもの（テールゲートリフターを使用せずに荷を積み卸す作業を行う等の場合は適用されません）。

保護帽は、型式検定に合格した「墜落時保護用」のものを使用する必要があります。

○：現行の規則、●：新設、△：望ましい措置

	2t 未満	2t 以上 5t 未満	5t 以上	備考
墜落による危険を 防止するための 保護帽の着用	△	● (上記①②) △ (上記以外)	○	高さ 2m 以上の箇所で行うときは、安衛則第 518 条の規定に基づき、墜落による危険を防止するための措置を講じる必要があります。

※荷の積み卸しを伴わない作業については、陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドラインにおいて、昇降設備の設置や墜落・転落の危険のある作業において保護帽を着用することとされています。

## 2

## テールゲートリフターを使用して荷を積み卸す作業への特別教育が義務化されます

R6.2.1  
施行

荷を積み卸す作業におけるテールゲートリフターの操作<sup>\*</sup>の業務を行う労働者に対し、以下の科目、時間について特別教育を実施する必要があります。

また、特別教育を行ったときは、事業者において受講者、科目等の記録を作成し、3年間保存する必要があります。

※「テールゲートリフターの操作」には、稼働スイッチの操作のほか、キャストーストッパー等を操作すること、昇降板の展開や格納の操作を行うこと等が含まれます。

	科目	範囲	時間
学科教育	テールゲートリフターに関する知識	・テールゲートリフターの種類、構造及び取扱い方法 ・テールゲートリフターの点検及び整備の方法	1.5 時間
	テールゲートリフターによる作業に関する知識	・荷の種類及び取扱い方法 ・台車の種類、構造及び取扱い方法 ・保護具の着用 ・災害防止	2 時間
	関係法令	・労働安全衛生法令中の関係条項	0.5 時間
実技教育	・テールゲートリフターの操作の方法		2 時間

### 【一部省略できる者】

- ① 施行の日時点において6月以上の業務従事歴を有する者は以下の時間とすることができます。  
テールゲートリフターに関する知識 ⇒ 45分以上で可    テールゲートリフターによる作業に関する知識 ⇒ 省略不可  
関係法令 ⇒ 省略不可    テールゲートリフターの方法 ⇒ 1時間以上で可
- ② 「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」に基づく教育を実施した者は以下のとおり省略できます。  
テールゲートリフターに関する知識 ⇒ 省略可    テールゲートリフターによる作業に関する知識 ⇒ 省略可  
関係法令 ⇒ 省略不可    テールゲートリフターの方法 ⇒ 省略不可
- ③ 陸上貨物運送事業労働災害防止協会による「ロールボックスパレット及びテールゲートリフター等による荷役作業安全講習会」を受講した者は以下のとおり省略できます。  
テールゲートリフターに関する知識 ⇒ 省略不可    テールゲートリフターによる作業に関する知識 ⇒ 省略可  
関係法令 ⇒ 省略不可    テールゲートリフターの方法 ⇒ 省略不可

※その他詳細については最寄りの労働基準監督署までお問い合わせください。

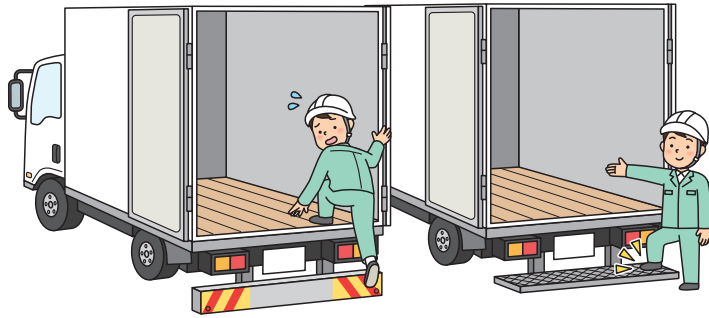
## 3

## 運転位置から離れる場合の措置が一部改正されます

R5.10.1  
施行

走行のための運転位置とテールゲートリフター等の操作位置が異なる貨物自動車を運転する場合において、テールゲートリフター等を操作し、又は操作しようとしている場合は、原動機の停止義務の適用が除外されます。なお、ブレーキを確実にかける等の貨物自動車の逸走防止措置については、引き続き義務付けられることにご留意ください。また、逸走防止の観点から、可能な範囲で原動機も停止するようにしてください。

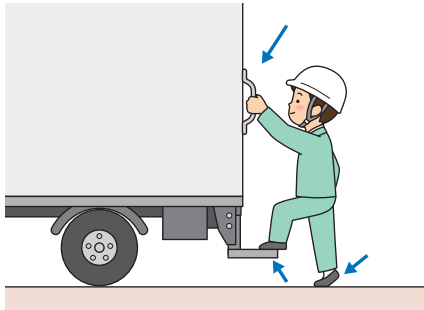
## 昇降設備の留意事項について



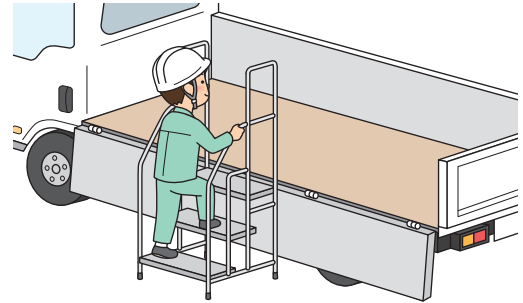
〈墜落のリスクが高い〉

〈望ましい〉

貨物自動車に設置されているステップで突出していないもの（上から見たときにステップが見えない等）は、墜落・転落するリスクが高いため、より安全な昇降設備を設置するようにしてください。



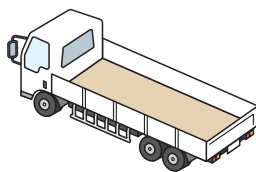
貨物自動車に設置されている昇降用のステップについては、可能な限り乗降グリップがあり、三点支持等により安全に昇降できる形式のものとしてください。



可搬式の踏み台等の例

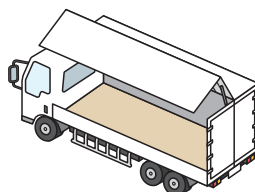
## 新たに保護帽の着用が必要となるトラックの種類（最大積載量 2 トン以上 5 トン未満のもの）

保護帽の着用が必要となるもの

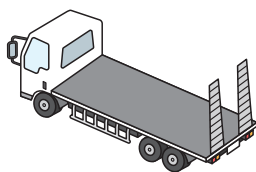


平ボディ車

（荷台の側面が構造上開閉できるものの例）

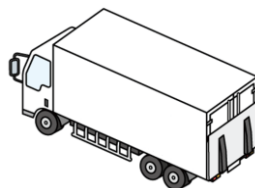


ウイング車



建機運搬車

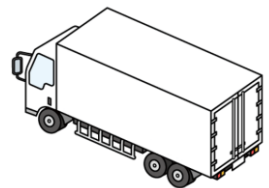
（荷台の側面が構造上開放されているものの例）



バン

（テールゲートリフターが設置されているもの）

適用されないもの



バン

（テールゲートリフターが設置されていないもの）

※墜落・転落の危険のある作業において保護帽を着用することが望ましい。

※最大積載量 5 トン以上のトラックについては、トラックの種類にかかわらず保護帽の着用が必要です。

## テールゲートリフターの種類



アーム式



垂直式



後部格納式

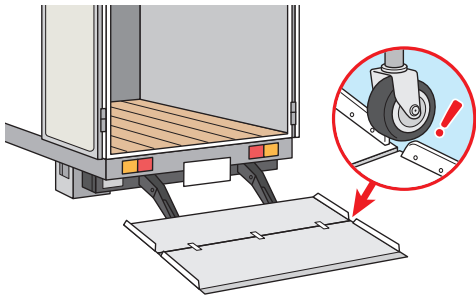


床下格納式

メーカー固有の商品名にかかわらず、労働安全衛生規則においては、貨物自動車の荷台の後部に設置された動力により駆動されるリフトが規制の対象になります。

## その他、気をつけていただきたい事

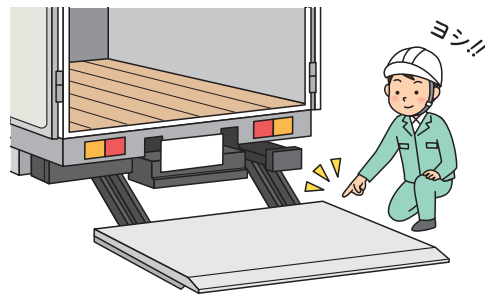
### 【床下格納式におけるサイドストッパーの隙間についての注意事項】



折り畳み部周辺のサイドストッパーに隙間が生じるので、隙間から車輪が脱輪しないよう、注意してください。

### 【テールゲートリフターの点検について】

テールゲートリフターについては、安衛則第151条の75に基づき作業開始前に点検を行ってください。



#### 【点検項目の例】

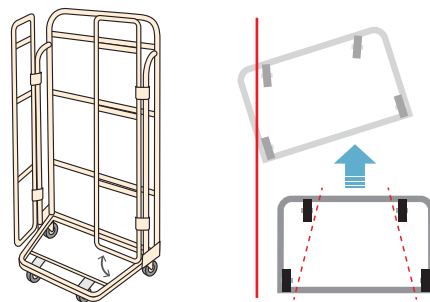
- ①正常に動作するか、異音がないか
- ②部材に亀裂、損傷、変形等がないか
- ③油圧系統に接手のゆるみや油漏れ等がないか
- ④スイッチは正常に動作するか、電気系統に異常はないか

### 【ロールボックスパレットの不具合を確認したとき】



ロールボックスパレットの不具合を確認した場合は、速やかに所有者又は荷主に報告し、対応を協議してください。

### 【U字型ロールボックスパレットについて】



短辺側をストッパーに当てると斜め配置になり、転倒や荷崩れにつながるおそれがありますので、逸走防止措置を確実に講じてください。

厚生労働省では、陸上貨物運送事業における労働災害を防止するため、以下のガイドラインを公表しております。

法令に定める事項のほか同ガイドラインに定める措置についても積極的な取組を進めていただきますようお願いいたします。

## 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

陸運業に従事する労働者の荷役作業での労働災害を防止するために、**荷役作業場所における安全の確保等**、陸運事業者、荷主、配送先、元請事業者などが取り組むべき事項を示したものの。



▲詳細はこちらをご覧ください

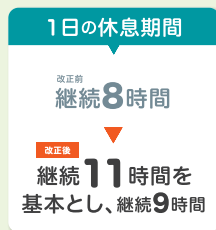
## 交通労働災害防止のためのガイドライン

交通労働災害の防止を図るための指針として、**安全な走行ができない可能性が高い発注の禁止等**、事業者や運転者の責務と、荷主、元請事業者等による配慮事項等を示したものの。



▲詳細はこちらをご覧ください

## ●令和6年(2024年)4月からトラック運転者の改善基準告示を改正!



▲詳細はこちらをご覧ください

発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへ

## ●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

詳細はこちらをご覧ください▶

「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)



改正安衛則の本文や施行通達など、詳しい内容につきましては、厚生労働省ホームページからご覧いただけます。

ご不明点は、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。

### ■労働基準監督署一覧

[https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou\\_roudou/roudoukijun/location.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/location.html)

労基署 所在案内 検索





# 2025年4月から事業者が行う退避や立入禁止等の措置について、以下の1、2を対象とする保護措置が義務付けられます

- 1 危険箇所等で作業に従事する労働者以外の人
- 2 危険箇所等で行う作業の一部を請け負わせる一人親方等

労働安全衛生法に基づく省令改正により、作業を請け負わせる一人親方等や、同じ場所で作業を行う労働者以外の人に対しても、労働者と同等の保護が図られるよう、必要な措置（※）を実施することが事業者には義務付けられます。

※ 労働安全衛生法第20条、第21条及び第25条、第25条の2に関して定められている以下の4つの省令で、作業場所に起因する危険性に対処するもの（退避、危険箇所への立入禁止等、火気使用禁止、悪天候時の作業禁止）について事業者が実施する措置が対象です。

・労働安全衛生規則 ・ボイラー及び圧力容器安全規則 ・クレーン等安全規則 ・ゴンドラ安全規則

## 法令改正等の主な内容

### 1 危険箇所等において事業者が行う退避や立入禁止等の措置の対象範囲を、作業場で何らかの作業に従事する全ての者に拡大

危険箇所等で作業を行う場合に、事業者が行う以下の措置については、同じ作業場所にいる労働者以外の人（一人親方や他社の労働者、資材搬入業者、警備員など、契約関係は問わない）も**対象にすることが義務付けられます**。

- 労働者に対して危険箇所等への立入禁止、危険箇所等への搭乗禁止、立入等が可能な箇所の限定、悪天候時の作業禁止の措置を行う場合、**その場所で作業を行う労働者以外の人もその対象とすること**
- 喫煙等の火気使用が禁止されている場所においては、**その場所にいる労働者以外の人についても火気使用を禁止すること**
- 事故発生時等に労働者を退避させる必要があるときは、**同じ作業場所にいる労働者以外の人も退避させること**

### 2 危険箇所等で行う作業の一部を請け負わせる一人親方等に対する周知の義務化

危険箇所等で行う作業の一部を請負人（一人親方、下請業者）に行わせる場合には、以下の措置が義務づけられます。

- 立入禁止とする必要があるような危険箇所等において、例外的に作業を行わせるために労働者に保護具等を使用させる義務がある場合には、**請負人（一人親方、下請業者）に対しても保護具等を使用する必要がある旨を周知すること**

重要

今回の改正で請負人への保護具等の使用に係る周知が義務付けられるのは、立入禁止とする必要があるような危険箇所等例外的に作業を行わせる場面に限られますが、それ以外の場面であっても、

- ① 作業に応じた適切な保護具等を労働者に使用させることが義務付けられている場面
  - ② 特定の作業手順や作業方法によって作業を行わせることが義務付けられている場面
- については、事業者が作業の一部を請け負わせた請負人に対して、保護具等の使用が必要である旨や、特定の作業手順、作業方法によらなければならない旨を周知することが推奨されます。



# 注意事項

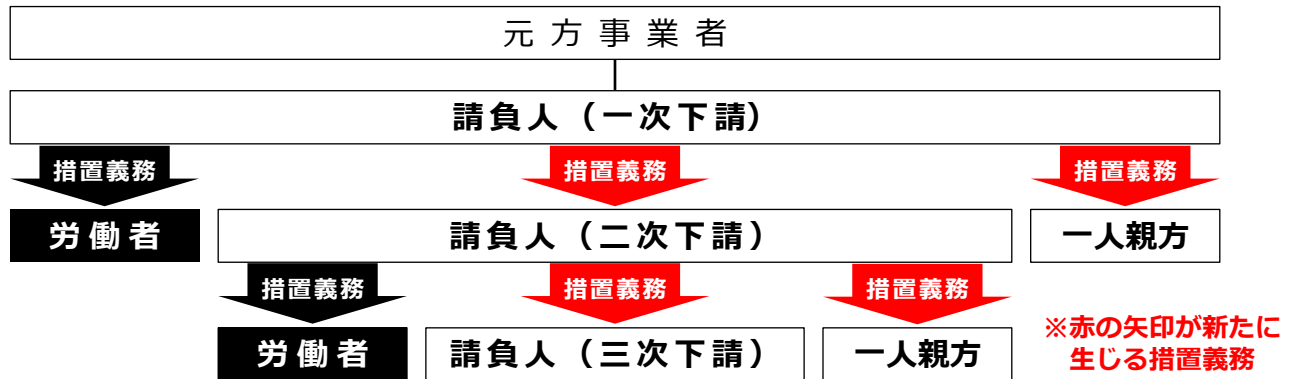
## 重層請負の場合は誰が措置義務者となるか

### 《危険箇所等において事業者が行う退避や立入禁止等の措置》

危険箇所等における立入禁止等の措置は、個々の事業者が当該場所において措置すべきものです。しかしながら、危険箇所等における作業を重層請負により複数の事業者が共同で行っている場合等、同一場所についてこれらの義務が複数の事業者に課されているときは、立入禁止の表示や掲示を事業者ごとに複数行う必要はなく、元方事業者がまとめて実施するなど、共同で表示や掲示を行っても差し支えありません。

### 《危険箇所等で行う作業の一部を請け負わせる一人親方等に対する周知》

事業者の請負人に対する周知は、個々の事業者が請負契約の相手方に対して措置すべきものです。三次下請まで作業に従事する場合は、一次下請は二次下請に対する義務を負い、三次下請に対する義務はありません。二次下請が三次下請に対する義務を負います。



## 作業の全部を請け負わせる場合にも措置が必要となるか

事業者が作業の全部を請負人に請け負わせるときは、事業者は単なる注文者の立場にあたるため、この作業は事業者としての措置義務の対象となりません。

## 元方事業者が実施すべき事項

労働安全衛生法第29条第1項・第2項で、関係請負人が法やそれに基づく命令（今回改正の4省令を含む）の規定に違反しないよう必要な指導を行わなければならないこと、違反していると認めるときは必要な指示を行わなければならないことが規定されています。今回の改正で義務付けられた措置を関係請負人が行っていない場合は、「必要な指導・指示」を行わなければなりません。

## 周知の方法

周知は以下のいずれかの方法で行ってください。

周知内容が複雑な場合等は、①～③のいずれかの方法で行ってください。

- ① 常時作業場所の見やすい場所に掲示または備えつける
- ② 書面を交付する（請負契約時に書面で示すことも含む）
- ③ 磁気テープ、磁気ディスクその他これらに準ずる物に記録した上で、各作業場所にこの記録の内容を常時確認できる機器を設置する
- ④ 口頭で伝える

## 請負人等が講ずべき措置

事業者から必要な措置を周知された請負人等自身が、確実にこの措置を実施することが重要です。また、一人親方が家族従事者を使用するときは、家族従事者に対してもこの措置を行うことが重要です。

労働者以外の人でも立入禁止や喫煙、火気使用の禁止を遵守しなければなりません。