

道路貨物運送事業労務安全管理講習会（令和7年度）

開催日時：令和7年6月25日（水）10：30～11：45

13：30～14：45

会場等：オンライン（Teams）による開催

説明会次第

- 1．改正改善基準告示を含めた労働基準法関係（45分程度）
- 2．安全衛生関係（10分程度）
- 3．助成金関係（10分程度）
- 3．質疑応答・その他（10分程度）

「過労死等の防止のための対策に関する大綱」（令和6年8月2日閣議決定）の構成

第1 はじめに

- 1 これまでの取組
- 2 現状と課題
 - (1) 労働時間等の状況
 - (2) 年次有給休暇の状況
 - (3) 職場におけるメンタルヘルス対策の状況
 - (4) 職場におけるハラスメントの発生状況
 - (5) 就業者の脳血管疾患、心疾患等の発生状況
 - (6) 自殺の状況
 - (7) 脳・心臓疾患及び精神障害に係る労災補償等の状況
 - (8) 課題

第2 過労死等の防止のための対策の基本的考え方

- 1 調査研究等の基本的考え方
- 2 啓発の基本的考え方
 - (1) 国民に対する啓発
 - (2) 教育活動を通じた啓発
 - (3) 職場の関係者に対する啓発
- 3 相談体制の整備等の基本的考え方
- 4 民間団体の活動に対する支援の基本的考え方

第3 国が取り組む重点対策

- 1 労働行政機関等における対策
 - (1) 時間外労働の上限規制の遵守徹底
 - (2) 長時間労働の削減に向けた取組の徹底
 - (3) 過重労働による健康障害の防止対策
 - (4) メンタルヘルス対策・ハラスメント防止対策
 - (5) 過労死等を発生させた企業に対する再発防止対策
- 2 調査研究等
 - (1) 過労死等事案の分析
 - (2) 予防研究・支援ツールの開発
 - (3) 過労死等の労働・社会分野の調査・分析
 - (4) 結果の発信
- 3 啓発
 - (1) 国民に向けた周知・啓発の実施
 - (2) 大学・高等学校等における労働条件に関する啓発の実施
 - (3) 長時間労働の削減のための周知・啓発の実施
 - (4) 過重労働による健康障害の防止に関する周知・啓発の実施
 - (5) 勤務間インターバル制度の導入促進

- (6) 働き方の見直しに向けた企業への働きかけの実施及び年次有給休暇の取得促進
 - (7) メンタルヘルス対策に関する周知・啓発の実施
 - (8) 職場のハラスメントの防止・解決のための周知・啓発の実施
 - (9) 多様な働き方への対応
 - (10) 商慣行・勤務環境等を踏まえた取組の推進
 - (11) 若年労働者、高齢労働者、障害者である労働者等への取組の推進
 - (12) 公務員に対する周知・啓発等の実施
- 4 相談体制の整備等
 - (1) 労働条件や健康管理等に関する相談窓口の設置
 - (2) 産業医等相談に応じる者に対する研修の実施
 - (3) 労働衛生・人事労務関係者等に対する研修の実施
 - (4) 公務員に対する相談体制の整備等
 - (5) 過労死の遺児のための相談対応
 - 5 民間団体の活動に対する支援
 - (1) 過労死等防止対策推進シンポジウムにおける連携
 - (2) シンポジウム以外の活動に対する支援
 - (3) 民間団体の活動の周知

第4 国以外の主体が取り組む重点対策

- 1 地方公共団体
 - (1) 啓発
 - (2) 相談体制の整備等
 - (3) 民間団体の活動に対する支援
- 2 事業主等
 - (1) 経営幹部等の取組
 - (2) 産業保健スタッフ等の活用
- 3 労働組合等
- 4 民間団体
- 5 国民

第5 過労死等防止対策の数値目標

※従来の数値目標に加え

- ① 重点業種等について長時間労働削減の取組を重点的に推進
- ② 公務員についても各職種の勤務実態に応じた実効ある取組を推進
- ③ 前大綱の数値目標であった「仕事の不安、悩み又はストレスについて、職場に事業場外資源を含めた相談先がある労働者割合」についても継続的に注視

第6 推進上の留意事項

- 1 推進状況のフォローアップ
- 2 対策の見直し
- 3 大綱の見直し

注) 下線は追加・変更のあった項目

「過労死等の防止のための対策に関する大綱」の変更について

厚生労働省 労働基準局 総務課
過労死等防止対策推進室

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

「過労死等の防止のための対策に関する大綱」の変更について

過労死等の防止のための対策に関する大綱

- ▶ 過労死等の防止のための対策を効果的に推進するため、過労死等防止対策推進法（平成26年法律第100号）に基づき策定
- ▶ 大綱は社会経済情勢の変化、過労死等をめぐる諸情勢の変化、大綱に基づく対策の推進状況等を踏まえ、おおむね3年を目途に見直し

（経緯：平成27年7月24日策定、平成30年7月24日変更、令和3年7月30日変更）

- ▶ 大綱の策定及び見直しに当たっては、過労死等の当事者代表者、労働者代表者、使用者代表者及び専門的知識を有する者を委員とする過労死等防止対策推進協議会の意見を聴く

今回の変更の経過、今後のスケジュール

令和5年11月14日	第25回過労死等防止対策推進協議会（議論）
令和6年1月23日	第26回過労死等防止対策推進協議会（議論）
3月19日	第27回過労死等防止対策推進協議会（素案協議）
6月4日	第28回過労死等防止対策推進協議会（大綱案協議）
6月25日	過労死等防止について考える議員連盟総会
8月上旬	閣議決定、国会報告、公表

「過労死等の防止のための対策に関する大綱」の変更案のポイント

現状と課題

- 平成26年6月に過労死等防止対策推進法が成立して以降、働き方改革関連法に基づく働き方改革等の取組が進められてきた。その結果、長時間労働の雇用者割合は減少し、年次有給休暇の取得率は増加するなど一定の成果がみられ、令和6年4月からは、建設、自動車運転、医師等にも時間外労働の上限規制が適用されるなど、過労死等防止の機運も高まってきている。
- 一方、過労死等事案による労災請求・支給決定件数は増加傾向にあり、長時間労働対策に加え、メンタルヘルス対策やハラスメント防止対策の重要性が一層増している。
- また、働き方の多様化が進む中、フリーランス等の就労実態や健康確保、ハラスメントの状況等にも目を向ける必要がある。

変更のポイント

1 大綱策定10年を振り返り、更なる取組を推進

- ・ 令和7年には大綱策定から10年の節目を迎えるため、この間の調査研究や取組の成果を振り返り、それらも踏まえ今後の対策を更に検討し推進

2 上限規制の遵守徹底、過労死等の再発防止指導、フリーランス等対策を強化

- ・ 令和6年4月から全面適用された時間外労働の上限規制の遵守を徹底、過労死等を繰り返し発生させた企業に改善計画を策定させるなど再発防止の指導を強化
- ・ フリーランス・事業者間取引適正化等法の施行後の履行確保、個人事業者等の安全衛生対策・健康管理の強化、労災保険の特別加入制度の対象拡大等の取組を推進

3 業種やハラスメントに着目した調査・分析を充実

- ・ 芸術・芸能分野を重点業種等に追加
- ・ 過労死等事案について、事業主に義務付けられているハラスメント防止措置の状況についても収集・分析を実施

4 国以外も含めた関係者による取組を推進

- ・ 業種別のカスタマーハラスメント対策の取組を支援
- ・ 事業主は、管理職や上司、若年労働者に対し、労働関係法令の研修等を実施
- ・ 労働組合は、職場で労働関係法令が適切に運用されているか定期的に確認

ポイント

1 大綱策定10年を振り返り、更なる取組を推進

- ▶ 平成26年 6月 過労死等防止対策推進法が成立、同年11月施行
- ▶ 平成27年 7月 「過労死等の防止のための対策に関する大綱」が閣議決定（平成30年7月及び令和3年7月に変更）

【主な制度改正】

- ▶ 平成30年 6月 働き方改革関連法が成立
 - ・ 時間外労働の上限規制（令和6年4月全面施行）、年5日の年次有給休暇の時季指定義務、勤務間インターバル制度の導入の努力義務等
- ▶ 令和3年 9月 脳・心臓疾患の労災認定基準改正
- ▶ 令和5年 9月 精神障害の労災認定基準改正

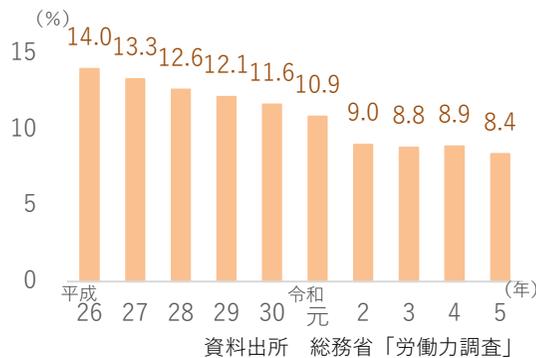
【調査研究】

- ▶ 平成26年11月 過労死等防止調査研究センターが設置
- ▶ 過労死等事案の分析結果、労働・社会分野からみた過労死等の調査・分析結果等について、毎年の過労死等防止対策白書で公表

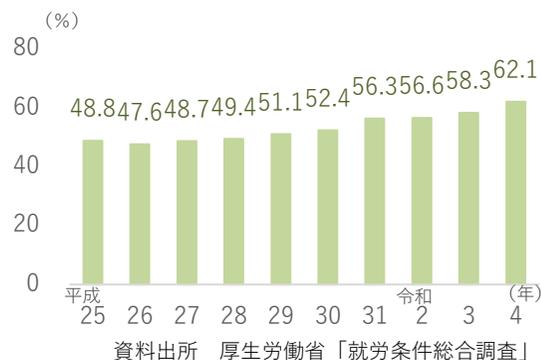
【周知啓発】

- ▶ 11月の過労死等防止啓発月間に、全国47都道府県で過労死等防止対策推進シンポジウムを開催
- ▶ 中学・高校等において、過労死された方の遺族等を講師として「働くことについて考える授業」を実施

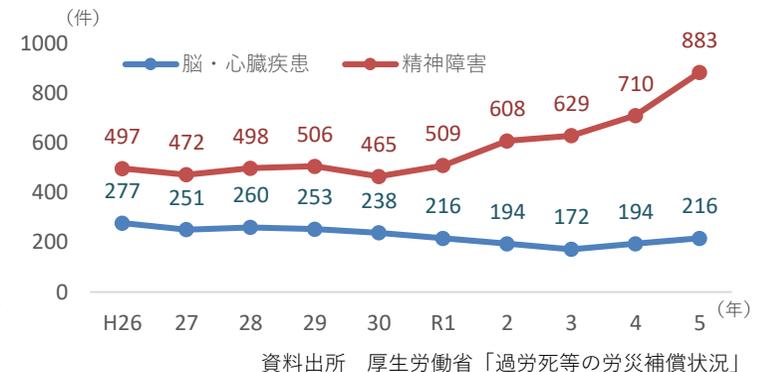
過労働時間40時間以上の雇用者のうち過労働時間60時間以上の雇用者の割合



年次有給休暇の取得率



過労死等の労災支給決定件数



- ▶ 令和7年7月 最初の大綱策定から10年の節目

- ▶ 10年間の取組の成果等を振り返り、今後の対策を更に検討し推進

2 上限規制の遵守徹底、過労死等の再発防止指導、フリーランス等対策を強化

① 時間外労働の上限規制の遵守徹底等

- ・ 令和6年4月から、工作物の建設の事業、自動車運転の業務、医業に従事する医師等にも時間外労働の上限規制が適用されたことから、その遵守徹底を図るとともに、商慣行・勤務環境等を踏まえた取組を推進する。

商慣行・勤務環境等を踏まえた取組の推進

【トラック運送業】

- ▶ 緊急増員したトラックGメンによる是正指導の大幅強化や「標準的運賃」の8%引き上げ改定により、取引環境の適正化に向けた取組を推進する。
- ▶ 令和6年4月に、構造的な対策として、物流効率化や賃上げ原資確保のための適正な運賃導入を進める法律が成立したことを受け、同法の施行に向けて政省令等の整備を進める。

【医療従事者】

- ▶ 医療機関の取組事例の周知や医療勤務環境改善マネジメントシステムの普及促進、都道府県医療勤務環境改善支援センター等による支援及び支援力強化等を進める。
- ▶ 看護師に対するハラスメントを防止するとともに、夜勤負担を軽減し、働きやすい職場づくりを進める。

【建設業】

- ▶ 令和6年通常国会に、処遇改善に向けた賃金原資の確保と下請事業者までの行き渡り、資材価格転嫁の円滑化による労務費へのしわ寄せ防止、更には、働き方改革や現場の生産性向上を図ることを内容とする法律が成立したことを受け、それに基づく取組を推進する。

【教職員】

- ▶ 公立学校における働き方改革の更なる加速化、教師の処遇改善、公立学校の指導・運営体制の充実、教師の育成支援を一体的に進める。
- ▶ 各教育委員会における公立学校の業務の適正化を図る取組の推進や、勤務時間管理の徹底、ストレスチェックの実施等の労働安全衛生管理を一層充実するとともに、予防的取組や相談体制の充実、復職支援等のメンタルヘルス対策、ハラスメント対策等を推進する。

【情報通信業】

- ▶ IT業界の働き方・休み方の推進に関するサイトにおいて、対応策や事例集等を周知し、職場環境の改善の促進を図る

2 上限規制の遵守徹底、過労死等の再発防止指導、フリーランス等対策を強化

② 過労死等を発生させた企業に対する再発防止対策

- ・ 過労死等を発生させた事業場に対する従来の監督指導又は個別指導とともに、企業本社における全社的な再発防止対策の策定を求める指導を実施する。
- ・ 一定期間内に複数の過労死等を発生させた企業に対しては、企業の本社を管轄する都道府県労働局長から「過労死等の防止に向けた改善計画」の策定を求め、同計画に基づく取組を企業全体に定着させるための助言・指導（過労死等防止計画指導）を実施する。

③ フリーランス等が安心して働ける環境の整備

- ・ 令和6年11月に施行される「フリーランス・事業者間取引適正化等法」の周知・広報及び法施行後の履行確保に取り組む。
- ・ 令和6年5月に策定した「個人事業者等の健康管理に関するガイドライン」に基づき、個人事業者等自身による健康管理や、個人事業者等が過度な長時間就業とならないよう注文者等による期日設定等に関する配慮等の取組を促進する。
- ・ 令和6年1月にフリーランスを対象を拡大した労災保険の特別加入制度により、安心して業務に従事できる環境整備を図る。

④ 勤務間インターバル制度の導入促進

- ・ 時間外労働が長い企業に対し、長時間労働の是正、年次有給休暇の取得促進とともに、勤務間インターバル制度の趣旨を説明し導入を促す。
- ・ 企業における取組を波及させることを念頭に、産業医等に対する勤務間インターバル制度の内容・効果の周知を図る。
- ・ 勤務間インターバル制度の導入の必要性を感じていない企業に対し、同制度の導入が労働者の健康の確保に資することに加え、人材確保にもつながるなどのメリットがあること等、同制度の意義を訴求するコンテンツを作成し周知を図る。

ポイント

3 業務やハラスメントに着目した調査・分析を充実

① 芸術・芸能分野を重点業種等に追加

- ・ 過労死等が多く発生している又は長時間労働等の実態があるとの指摘がある職種・業種（重点業種等）に、芸術・芸能分野を追加し、過労死等事案の分析や労働・社会分野の調査・分析を実施する。

※ これまでの重点業種等：自動車運転従事者、教職員、IT産業、外食産業、医療、建設業、メディア業界

② 働き方や就労環境、属性等に焦点を当てた調査の実施

- ・ 重点業種等に加え、フリーランス、高年齢労働者、労働時間把握が自己申告制である労働者など、働き方や就労環境、属性等に焦点を当てた調査を行う。
- ・ 工作物の建設の事業、自動車運転の業務、医業に従事する医師等に関して、時間外労働の上限規制を遵守するための労働時間制度の運用状況、労働の実態、商慣行の変化も把握可能な調査を行う。

③ ハラスメントに関する調査・分析

- ・ 過労死等事案について、事業主に義務付けられているハラスメント防止措置の状況についても収集・分析を実施する。
- ・ カスタマーハラスメントによる心理的負荷に関する調査を行う。

④ 過労死等の予防研究と支援ツール開発の一体的実施

- ・ 過労死等のリスク要因とそれぞれの疾患、健康影響との関連性の解明、効果的な予防対策に資する予防研究と、事業場の規模にも着目した過労死等防止対策の定着を支援するツールの開発と効果検証等を一体的に実施する。

⑤ 調査・分析結果の発信

- ・ 調査研究の成果やその他の過労死等に関する国内外の最新情報について、専用ポータルサイト「健康な働き方に向けて」を通じて公表するとともに、働く人のメンタルヘルス・ポータルサイト「こころの耳」においても、同専用ポータルサイトの情報を掲載し、情報発信を行う。



4 国以外も含めた関係者による取組を推進

① メンタルヘルス対策

- ・ 中小企業におけるストレスチェック制度を含めたメンタルヘルス対策の推進のため、事業主団体等を通じて、メンタルヘルス対策等の産業保健活動に要する費用を助成する助成金の活用を促進する。

② 職場のハラスメントの防止・解決

- ・ カスタマーハラスメントについて、「職場における優越的な関係を背景とした言動に起因する問題に関して雇用管理上講ずべき措置等についての指針」を踏まえ、企業の対策事例等の周知とともに、業種別のカスタマーハラスメント対策の取組支援を行う。
- ・ 職場におけるハラスメント対策として、ポータルサイト「あかるい職場応援団」において、事業主等向けのハラスメント対策研修動画等のコンテンツを公開するなど周知・啓発を図る。

③ 公務員に対する取組

- ・ 国家公務員について、令和6年4月から適用された勤務間のインターバル確保に係る努力義務規定に基づき取組を推進する。
- ・ 各府省におけるテレワークの適正かつ公平な運用の確保を図るため、令和6年3月に策定した「国家公務員におけるテレワークの適切な実施の推進のためのガイドライン」の周知徹底を行う。
- ・ 地方公務員について、国家公務員を参考に、勤務間のインターバル確保に向けた取組を推進するよう、総務省から地方公共団体に対して助言する。

④ 相談体制の整備等

- ・ 都道府県労働局において、過労死等に結び付きかねない職場におけるハラスメントやカスタマーハラスメントについて、労働者等からの相談への迅速な対応を行う。
- ・ 働く人のメンタルヘルス・ポータルサイト「こころの耳」の中で、メンタルヘルス等の相談窓口について、令和5年度から相談の対象者を労災保険の特別加入者に拡大しており、労災保険の特別加入者を含めた働く方への相談対応を行う。

ポイント

4 国以外も含めた関係者による取組を推進

⑤ 周知・啓発

- ・ 過労死等の現状やその防止に向けた取組状況について、国際社会に向けても積極的に発信する。
- ・ 過労死の遺族等を講師として学校に派遣する啓発授業について、受講する学校数や生徒数が増加するよう努める。

⑥ 過労死の遺児等の支援

- ・ 遺児の健全な成長をサポートするために必要な相談対応を行うとともに、遺児が随時相談できる環境を整える。
- ・ 遺児のニーズを踏まえ必要な対応を検討する。

⑦ 事業主等の取組

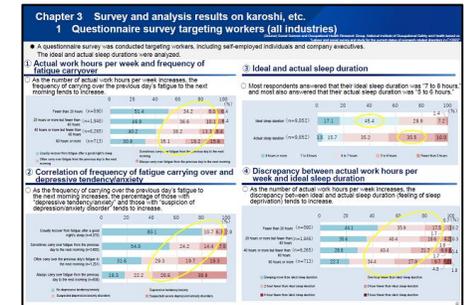
- ・ 事業主団体・経済団体は、会員企業等に対し過労死等防止のための必要な支援や情報提供に努める。
- ・ 労働者に対する労働関係法令の周知やハラスメント防止対策は事業主の責務であることを踏まえ、管理職等の上司や若年労働者自身に対する労働関係法令に関する研修等を通じて、過労死等やハラスメントの未然防止に努める。

⑧ 労働組合等の取組

- ・ 相談体制の整備や組合員に対し労働関係法令の周知・啓発を行う。
- ・ 労働時間の過少申告を行っていないか等を含め労働関係法令が適切に運用されているか定期的に確認する。

⑨ 国民の取組

- ・ 睡眠状況を始めとした生活スタイルを見直すなど、主体的に過労死等の防止のための対策に取り組むよう努める。
- ・ 発注者や消費者の立場として、働く方の長時間労働やメンタルヘルス不調等による過労死等を防止することについて理解と協力に努める。

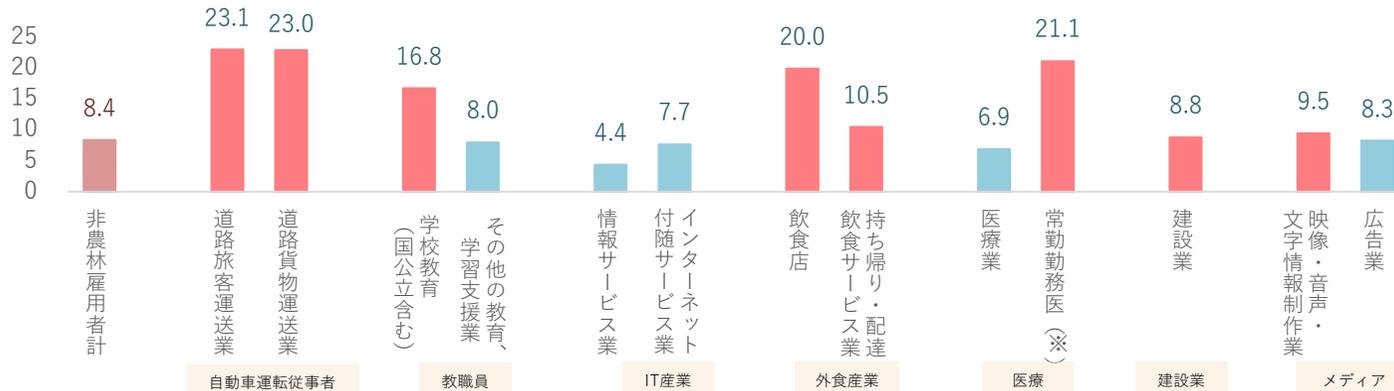


数値目標

- 過労死をゼロとすることを旨とし、労働時間、勤務間インターバル制度、年次有給休暇及びメンタルヘルス対策について、数値目標を設定する。
- 公務員についても、目標の趣旨を踏まえ、各職種の勤務実態に応じた実効ある取組を推進する。

変更案	最新の数値
1 週労働時間40時間以上の雇用者のうち、週労働時間60時間以上の雇用者の割合を5%以下（令和10年まで） 特に、重点業種等のうち週労働時間60時間以上の雇用者の割合が高いものについて重点的に取組を推進する。（※）	8.4%（令和5年）
2 勤務間インターバル制度（令和10年まで） ① 労働者数30人以上の企業のうち、制度を知らなかった企業割合を5%未満 ② 労働者数30人以上の企業のうち、制度を導入している企業割合を15%以上 特に、勤務間インターバル制度の導入率が低い中小企業への導入に向けた取組を推進する。	① 19.2% ② 6.0% （令和5年）
3 年次有給休暇の取得率を70%以上（令和10年まで）	62.1%（令和4年）
4 メンタルヘルス対策に取り組む事業場の割合を80%以上（令和9年まで）	63.4%（令和4年）
5 労働者数50人未満の小規模事業場におけるストレスチェック実施の割合を50%以上（令和9年まで）	32.3%（令和4年）
6 自分の仕事や職業生活に関することで強い不安、悩み又はストレスがあるとする労働者の割合を50%未満（令和9年まで） なお、前大綱の数値目標であった「仕事上の不安、悩み又はストレスについて、職場に事業場外資源を含めた相談先がある労働者割合」についても継続的に注視する。	82.2%（令和4年） 79.8%（令和4年）

（※）週労働時間40時間以上の雇用者のうち週労働時間60時間以上の雇用者の割合（令和5年）



（出典）
総務省「労働力調査」をもとに作成

※常勤勤務医は、厚生労働行政推進調査事業費補助金 政策科学推進研究事業「医師の勤務環境把握に関する研究」の研究成果を一部改変したもの

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^{（※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、休息期間

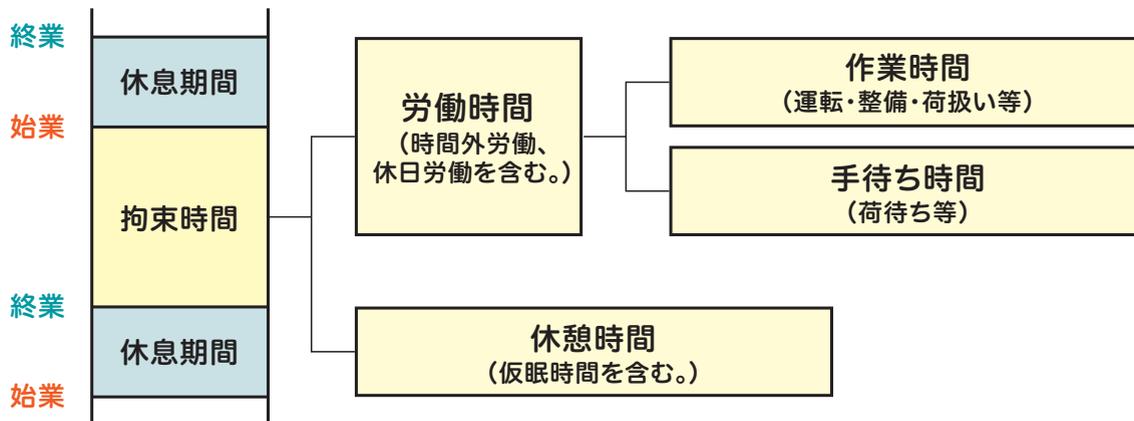
1 拘束時間と休息期間の定義

● 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。

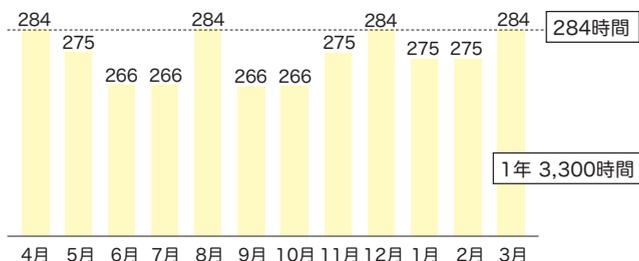
ただし、就業規則、勤務割表等において特定日を起算日と定めている場合は、当該特定日から起算した1か月でも差し支えありません。

〈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。

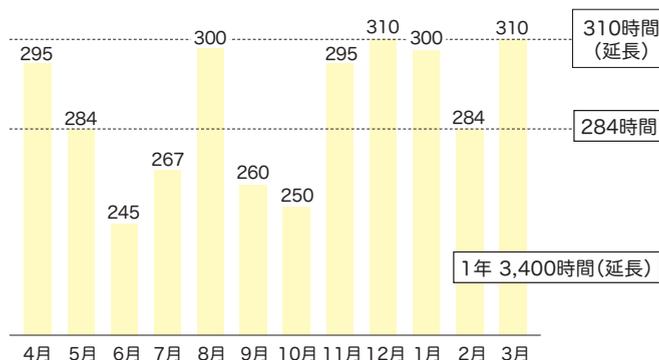
過労死等や過労運転を防止する観点から、トラック運転者の睡眠時間が十分確保されるよう運行計画を作成しましょう。

(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】



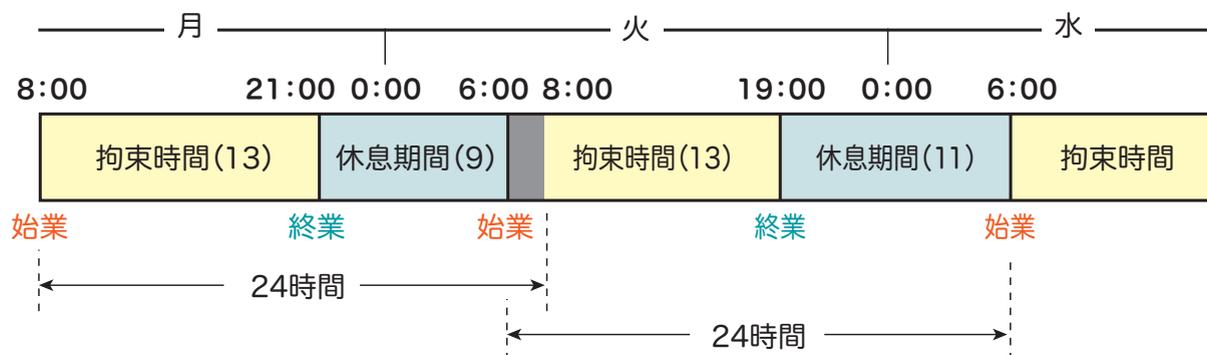
・ 1日の拘束時間が14時間を超える回数は、月曜日の15時間の1回のみで、1週について2回までの目安を満たしています。

〈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

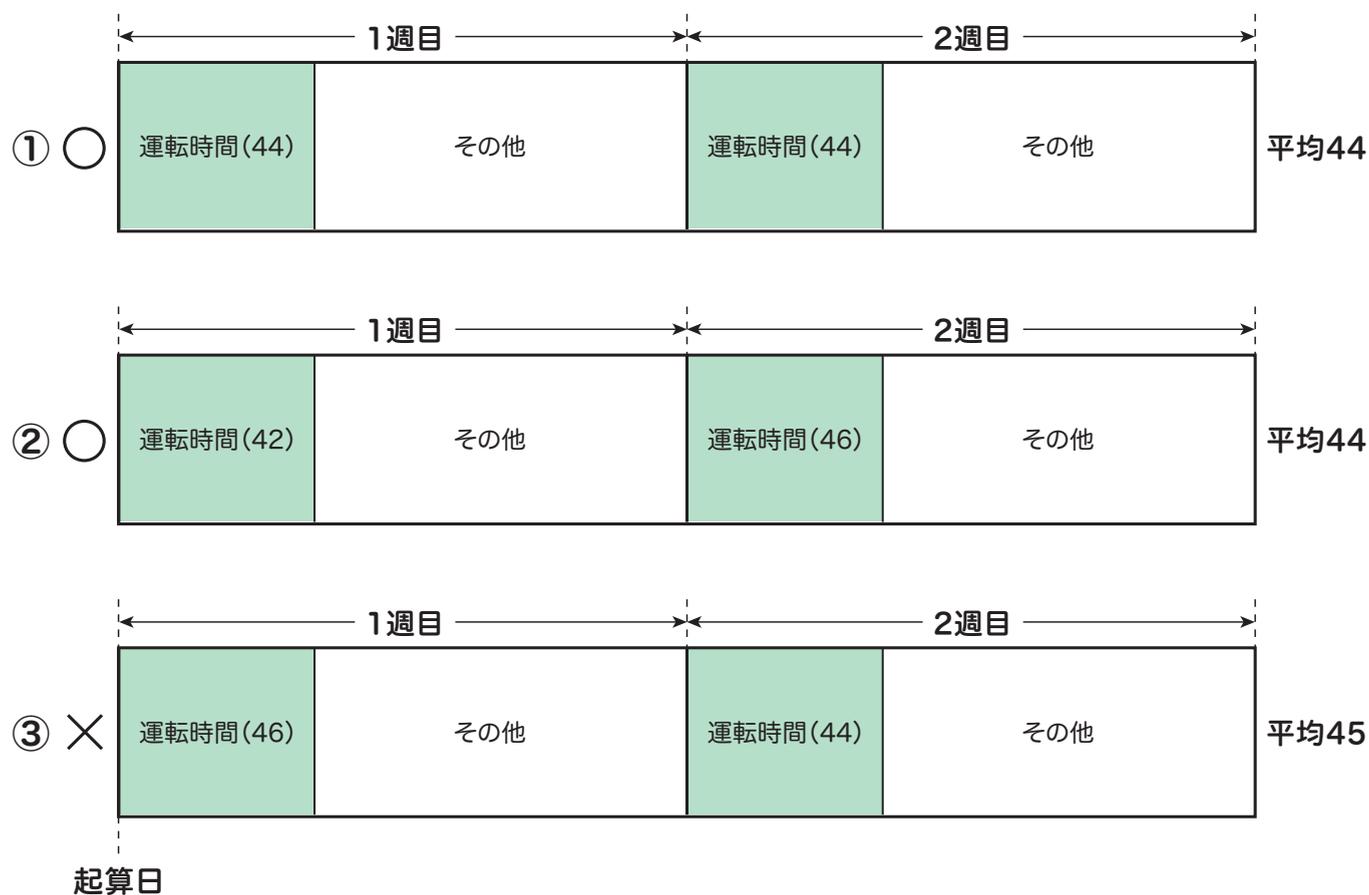
(改善基準告示第4条第1項第6号)

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。



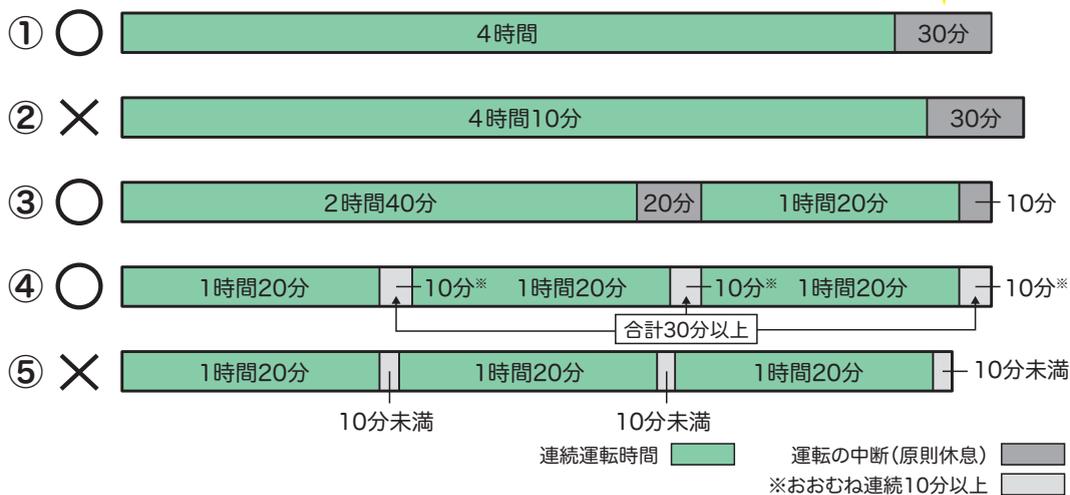
- ・ 「おおむね連続10分以上」とは？
運転の中断は原則10分以上とする趣旨であり、例えば10分未満の運転の中断が3回以上連続する等の場合は、「おおむね連続10分以上」に該当しません。
- ・ 「サービスエリア又はパーキングエリア等」には、コンビニエンスストア、ガスステーション及び道の駅も含まれます。

〈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のもので、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回連続しているのもので、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

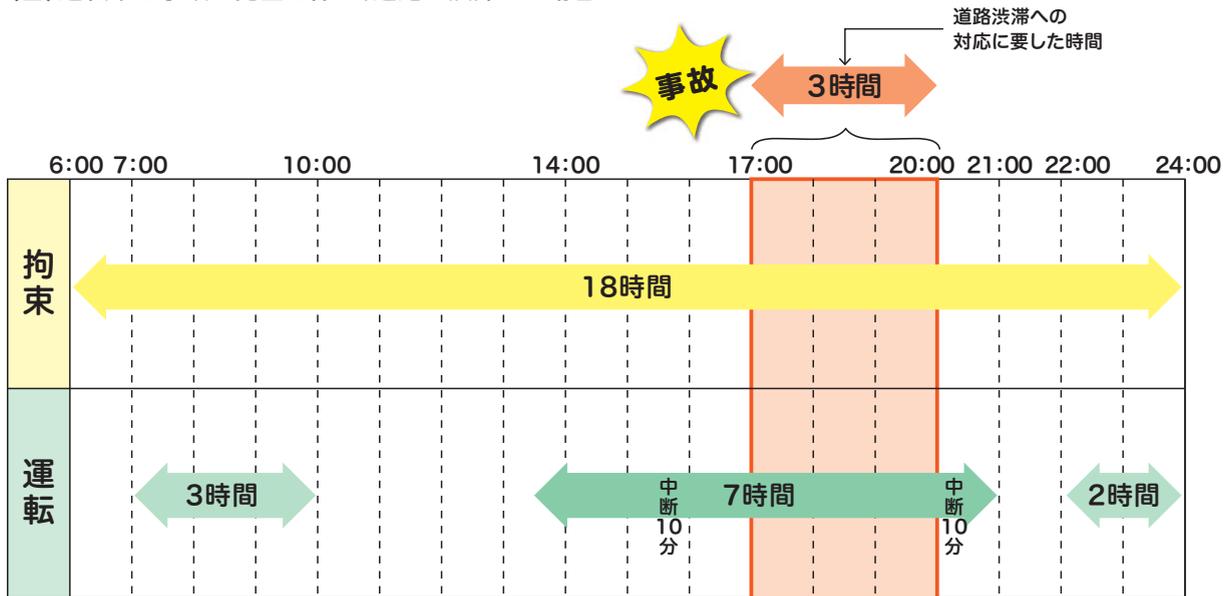
ウ 公益財団法人日本道路交通情報センター等のホームページに掲載された道路交通情報の写し(渋滞の日時・原因を特定できるもの)

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。

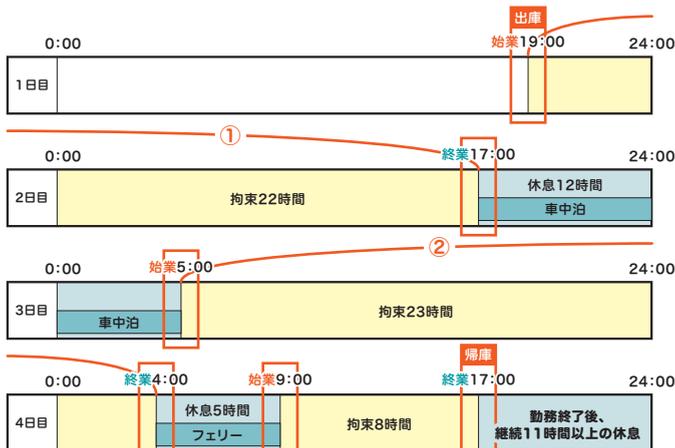
車両内ベッドについては、安全な乗車を確保できるようにする必要があるところ、例えば、運転席の上部に車両内ベッドが設けられている場合、2人乗務において使用することは当然に認められません。

(図)【原則】拘束時間を20時間まで延長する場合



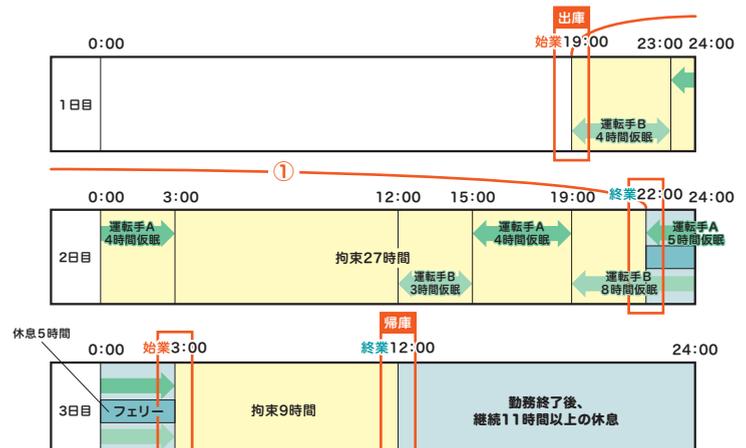
・拘束時間を始業の13:00から終業の9:00までの20時間に延長し、休息期間を終業の8:00から翌始業の13:00までの4時間に短縮しています。

(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

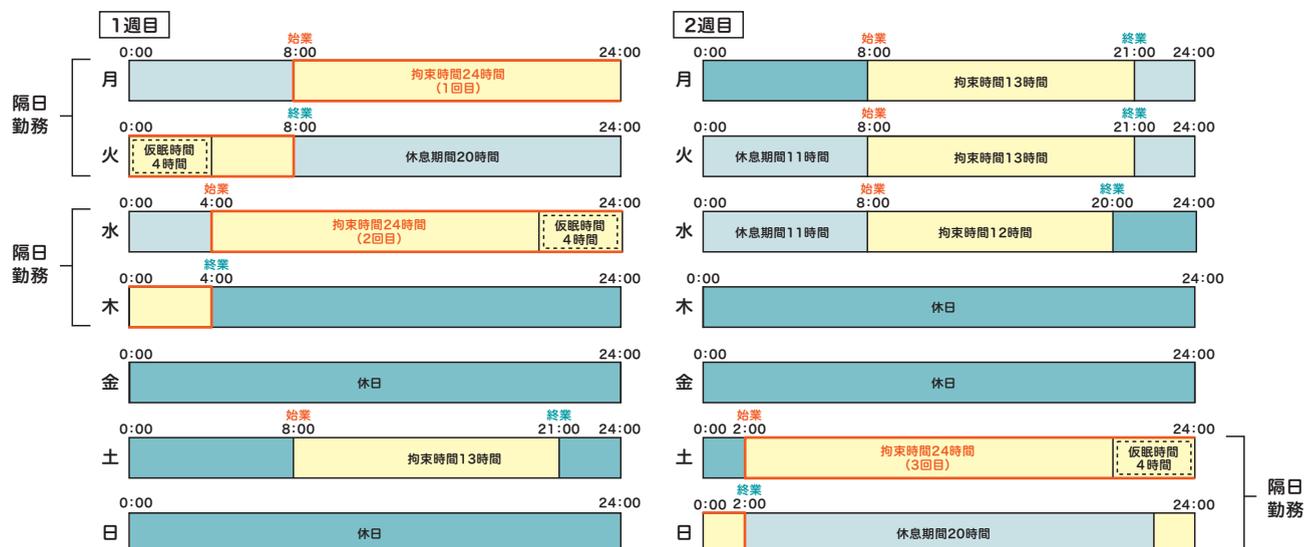
隔日勤務特例の適用は、業務の必要上やむを得ない場合に限られます。日勤勤務と隔日勤務を併用して頻繁に勤務態様を変えることは、労働者の生理的機能への影響に鑑み認められません。

(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)

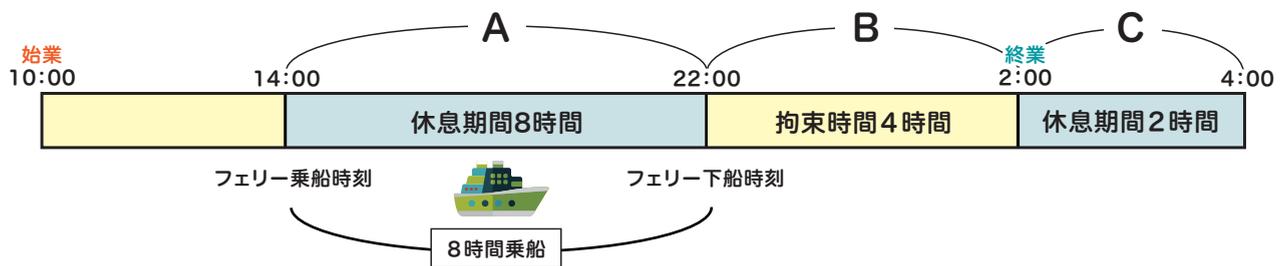
- ・トラック運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合、フェリーに乗船している時間は、原則として、**休息期間として取り扱います。**
- ・その場合、休息期間とされた時間を与えるべき休息期間の時間から減ずることができ**ます。**ただし、減算後の休息期間は、**2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはなりません。**
- ・なお、フェリーの乗船時間が**8時間^(※)を超える場合には、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始されます。**

※ 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

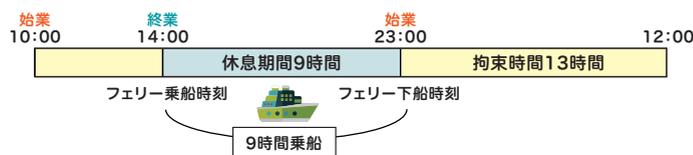
フェリーに乗船している時間であっても、労働時間が発生した場合は、拘束時間として取り扱う必要があることに留意しましょう。

(図)減算後の休息期間の計算方法



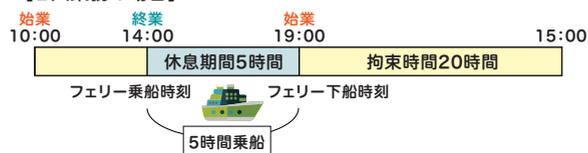
- ・フェリーに乗船している時間(A)=8時間は、休息期間として取り扱います。
- ・与えるべき休息期間=9時間^(※)から(A)を減ずることができるので、減算後の休息期間(C)は、 $9 - 8 = 1$ 時間以上必要です。上図においては2時間の休息期間を与えています。
※ 宿泊を伴う長距離貨物運送において休息期間の例外を適用する場合は8時間
- ・また、(C)は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間(B)=4時間の2分の1である2時間を下回ってはなりません、上図においては2時間の休息期間を与えているので、基準を満たしています。

(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。

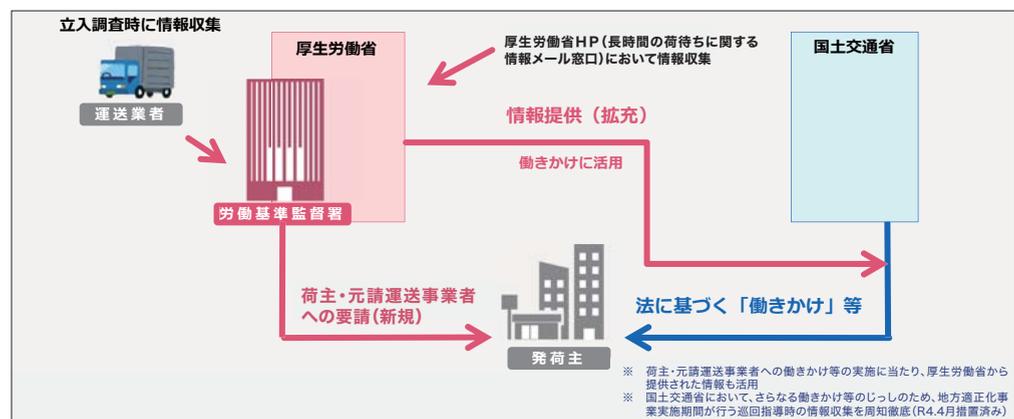
荷主・元請運送事業者の皆さまへ



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



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。

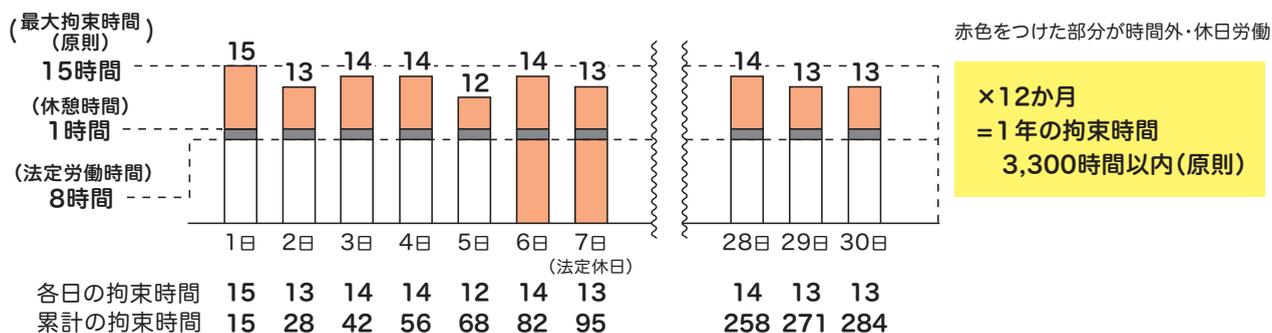
〈ポイント〉自動車運転の業務における時間外労働及び休日労働

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あります。

2 休日労働の回数 (改善基準告示第4条第5項)

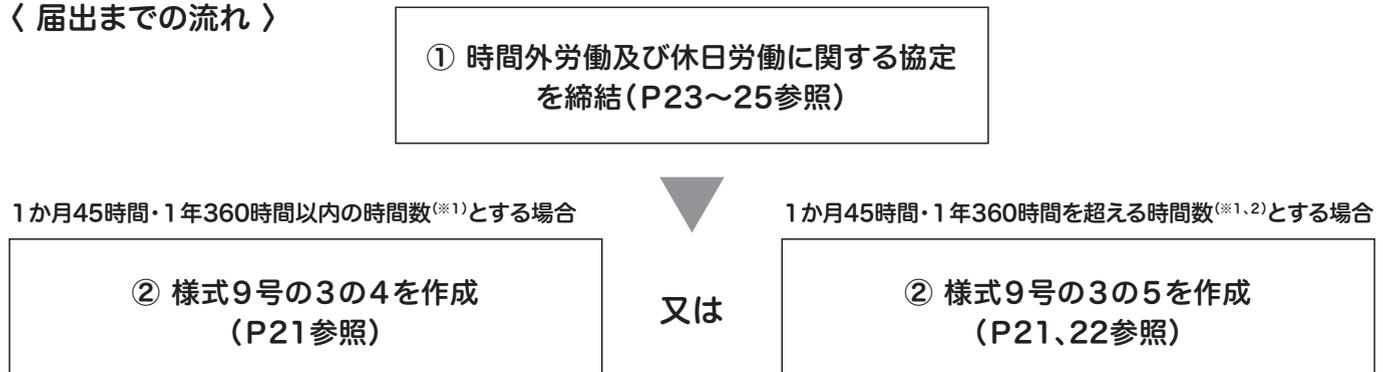
休日労働の回数は2週について1回が限度です。

8

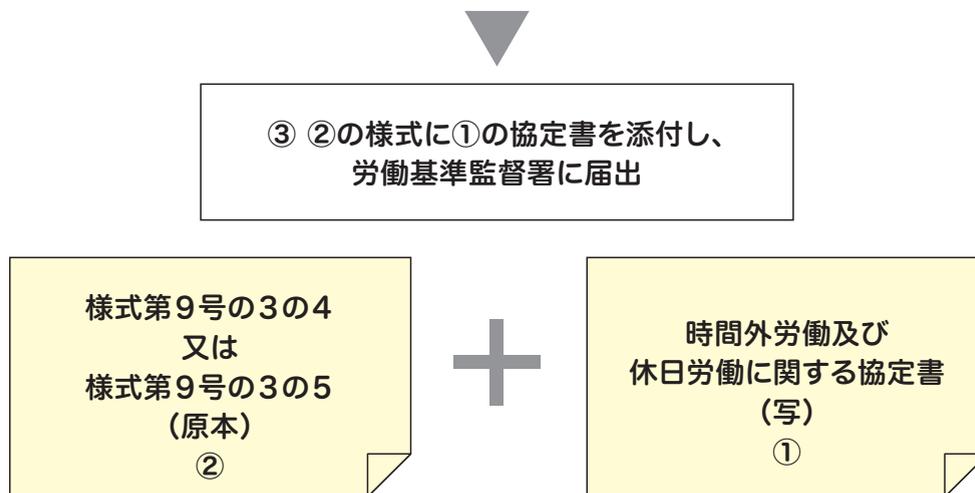
時間外労働及び休日労働に関する協定届

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

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時間以内に限る。)		
			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(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"> ・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>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</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>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。

トラック運転者の長時間労働改善に向けた

改善ハンドブック



目次

- 1.はじめに
- 2.トラック運転者の労働時間管理の考え方
 - (1)トラック運転者の一日
 - (2)拘束時間、休息期間、労働時間、休憩時間
 - (3)時間外労働の上限規制
 - (4)改正改善基準告示ポイントの解説
 - ① 拘束時間
 - ② 休息期間
 - ③ 運転時間、連続運転時間
 - ④ 予期し得ない事象
 - ⑤ 特例1(分割休息)
 - ⑥ 特例2(2人乗務)
 - ⑦ 特例3(隔日勤務、フェリー)
- 3.長時間労働改善のための取組事例
- 4.関係法令
 - (1)労働基準法
 - (2)自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(トラック運転者関連(抜粋))
- 5.情報サイト等
- 6.助成金等のご案内

トラック輸送は、お客様の大切な荷物を預かり、指定の場所まで届けることが仕事であるため、時として長時間の運転や、長時間の待ち時間があったりすることで長時間労働になることがあります。長時間労働により、トラック運転者の疲労が蓄積し、健康を損なうこと、またそのことを起因とした交通事故や予期せぬ災害に発展したりすることなどを未然に防ぐ必要があります。

トラック輸送は日本の経済を支える重要な役割を担っていますが、その社会的にも重要な役割であるトラック運転者の安全確保や長時間労働などを改善することはとても重要です。そのため、2024年4月からトラック運転者にも、時間外労働の上限を定めた労働基準法上の規制(時間外労働の上限規制)が適用されます。

また、トラック運転者には、一般的な労働者とは異なり、拘束時間、休息期間、運転時間などに特別な規制が設けられています。それが「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)です。こちらの改善基準告示も上限規制の適用に合わせて、内容が新しくなります。トラック運転者の安全と安心、お客様の荷物と交通の安全等を守るために、上限規制及び改善基準告示は必ず守る必要があります。

本書では、まず、トラック運転者の労務管理の考え方として一日の業務内容を確認し、労務管理に必要な「拘束時間」、「休息期間」、「労働時間」、「休憩時間」等の定義についても解説します。また、時間外労働の上限規制の概要や、2024年4月から新しくなる改善基準告示の改正ポイントを、図表等を用いて解説するとともに、これから改善に取り組む関係事業者の皆さまの参考となるよう、労働時間改善のための取組を進める事業場の改善事例を紹介しています。さらに末尾ではトラック運転者の労務管理や長時間労働改善に役立つ支援策等も紹介しています。

本書が関係事業場の事業主や実務担当の皆さまの今後の取組の一助となれば幸いです。

敬具

1 トラック運転者の一日

トラックの営業形態は大きく3つに分類されます。

特 積 (特別積合せ貨物運送)

宅配便など、複数のお客さまからの荷物を積み合わせて輸送

貸 切

お客さまが、トラック1台を貸し切って、指定する荷物を輸送

積合せ

1台に満たない荷物のお客さま同士の荷物を積み合わせて輸送



トラック運転者の一日の仕事

① 運行前の業務

出勤後に、下記の作業を行います。
点呼作業、アルコール検査、運行前点検(機器類チェック、外回りチェック)、積み荷チェック、届先の確認等。
長距離ルートで2人乗務の場合、運転者のスケジュール分担の確認等を行います。



② 運行業務

近・中距離ルートの場合、指定先のルートに従い荷物を届け、集荷作業等を行う場合もあります。長距離ルートの場合、乗務スケジュールに応じて、二人で運転を交代しながら指定先へ荷物を届け、集荷作業等を行う場合もあります。法令に従い、休憩時間、休息期間を取りながら運行業務を行います。



荷扱い・付帯作業・荷待ちについて

積込み作業や荷下ろし作業以外に、検品・仕分け等の業務があり「荷扱い作業」といいます。
また、積込み場所や届け先に到着し、「受付」をしてから、「積込み」・「荷下ろし」のための順番を待つ「荷待ち」の時間もあります。



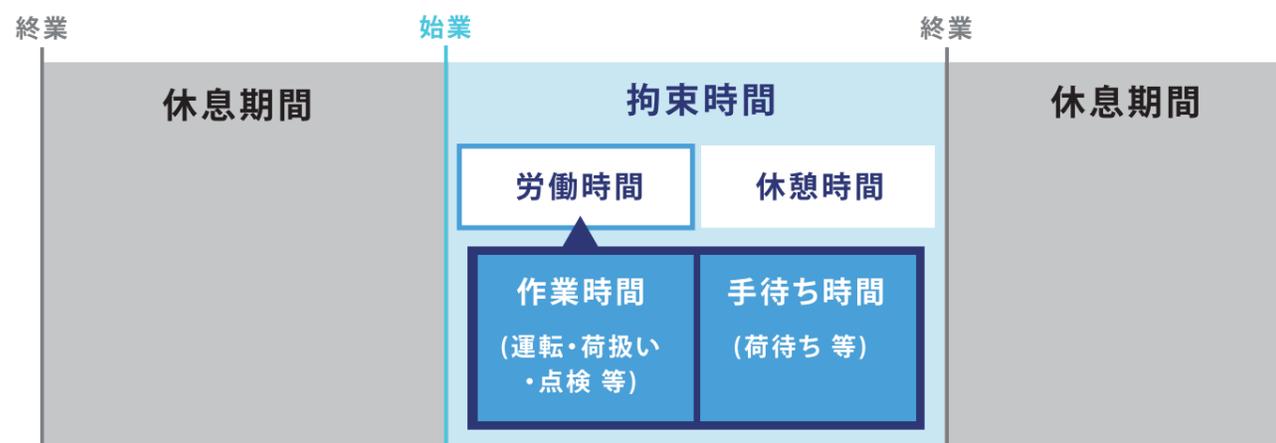
③ 運行後の業務

帰庫後に、次の作業を行います。
次回の積み荷の点検、給油、洗車、配達伝票の整理、乗務日報作成、アルコール検査等。



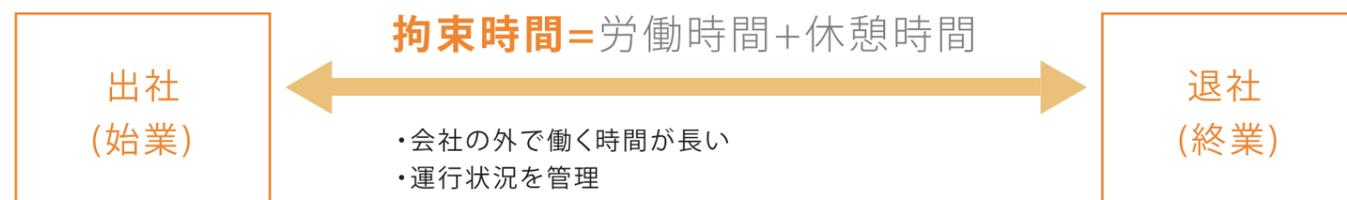
2 拘束時間、休息期間、労働時間、休憩時間

トラック運転者の一日を労務管理におけるキーワードで分解すると次の図のようになります。各キーワードの定義をまずは確認しましょう。



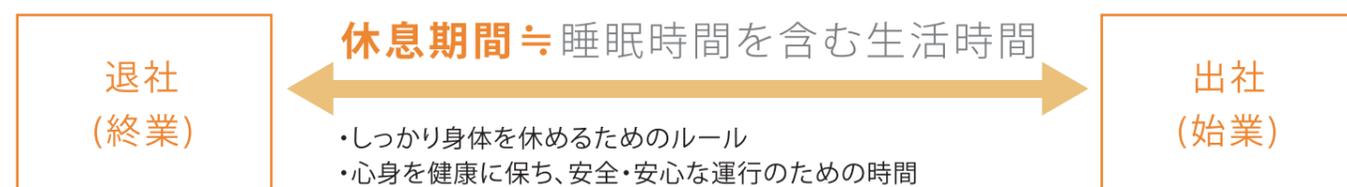
拘束時間

会社へ入社(始業)し、仕事を終えて会社から退社(終業)するまでの時間を拘束時間といいます。一般の労働者とは違い、トラック運転者の場合、会社の外で働いている時間が長い一方で、運行状況は管理され、休憩時間等の際も車両から長時間離れることができない場合があります。



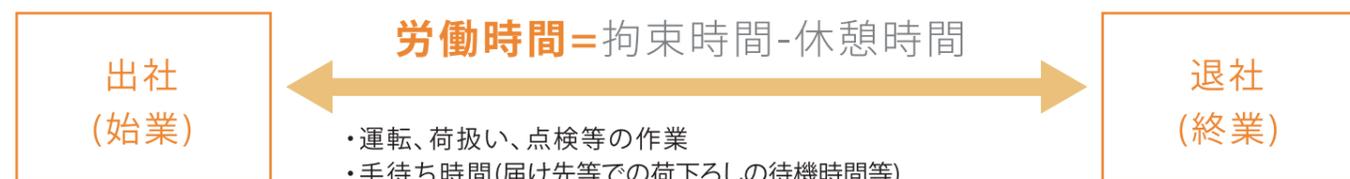
休息期間

業務から解放され次の業務までの運転者にとって完全に自由な時間のことを休息期間といいます。睡眠時間等を含め運転者の生活時間等に当たります。



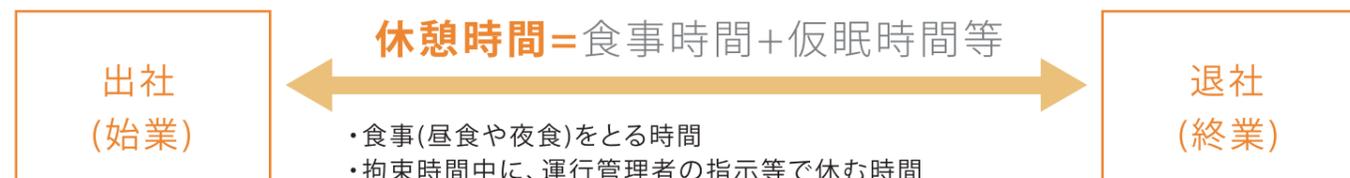
労働時間

拘束時間から休憩時間を除いた時間が労働時間です。運転時間だけではなく、出庫前の日常点検や積み込み時間、荷下ろしの待機時間(手待ち時間)、帰庫後の洗車や乗務日報の作成などもすべて含まれます。



休憩時間

昼食や夜食をとる時間や仮眠時間等、拘束時間中に運行管理者の指示や自己判断で体を休める時間を休憩時間といいます。



3 時間外労働の上限規制

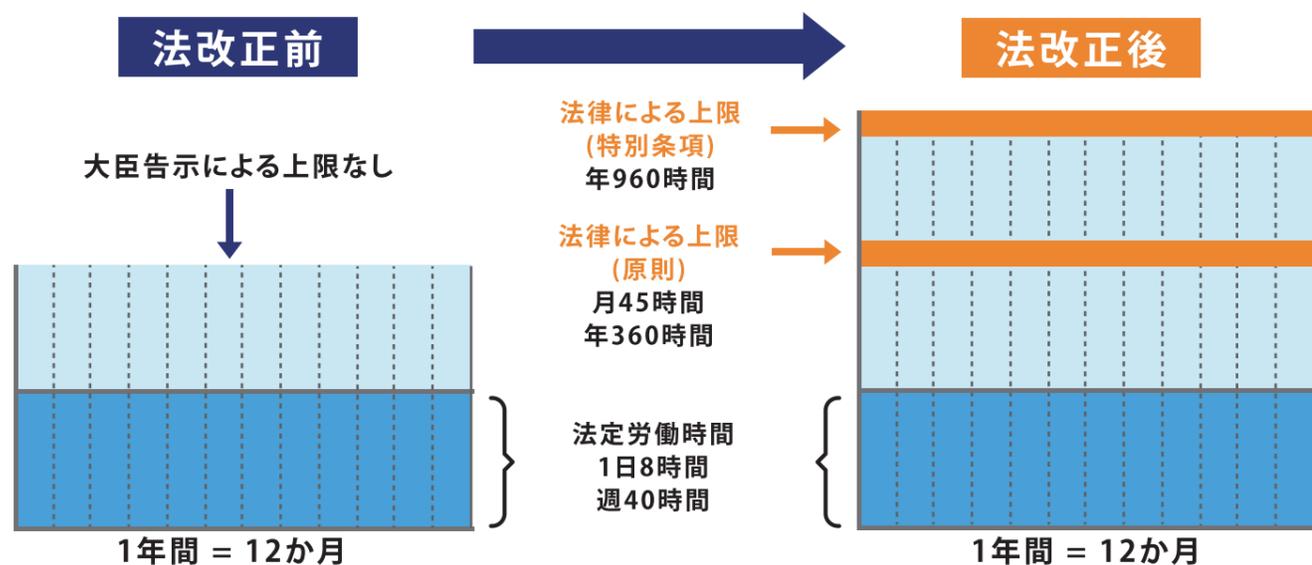
ポイント① 時間外労働・休日労働をさせるためには、36協定の締結が必要です。



- ◆ 労働基準法では、労働時間は原則として、1日8時間・1週40時間とされています。これを「法定労働時間」といいます。また、休日は原則として、毎週少なくとも1回与えることとされています(これを「法定休日」といいます)。
- ◆ 法定労働時間を超えて労働者に時間外労働をさせる場合や法定休日に労働させる場合には、
 - ① 労働基準法第36条に基づく労使協定(36(サブロク)協定)の締結
 - ② 所轄労働基準監督署長への届出が必要です。
- ◆ 36協定では、「時間外労働を行う業務の種類」や「時間外労働の上限」などを決めなければなりません。

ポイント② 時間外労働の上限が罰則付きで法律に規定されました。さらに、臨時的な特別な事情がある場合にも上回ることができない上限が設けられました。

- ◆ 2024年4月からトラック運転者の時間外労働の上限は、原則として月45時間・年360時間となります。臨時的な特別な事情がなければこれを超えることはできません。
- ◆ 臨時的な特別な事情があつて労使が合意する場合でも、時間外労働の上限は年960時間となります（一般の労働者とは異なります）。
- ◆ 上記に違反した場合には、罰則（6か月以下の懲役または30万円以下の罰金）が科されるおそれがあります。



<一般の労働者に適用される上限規制>

一般の労働者には2019年4月（中小企業では2020年4月）から、ポイント②の上限規制が適用されています。ただし、トラック運転者と異なり、臨時的な特別な事情があつて労使が合意する場合（特別条項）でも、①時間外労働が720時間以内、②時間外労働と休日労働の合計が月100時間未満、③時間外労働と休日労働の合計が「2か月平均」「3か月平均」「4か月平均」「5か月平均」「6か月平均」が全て1月当たり80時間以内、④時間外労働が月45時間を超えることができるのは、年6か月が限度、などの内容を守る必要があります。

4 改正改善基準告示ポイントの解説

① 拘束時間

拘束時間とは、使用者に拘束されている時間のこと（「労働時間」+「休憩時間」）。（会社へ入社（始業）し、仕事を終えて会社から退社（終業）するまでの時間）

1年の拘束時間



1か月の拘束時間



【例外】見直し後

※労使協定を結んだ場合

拘束時間
3,400時間/年

総拘束時間
310時間/月
※年間6か月まで

ただし

拘束時間
284時間/月
超は連続3か月まで

時間外・休日労働時間
100時間未満/月
となるように努める

1日の拘束時間



【例外】見直し後

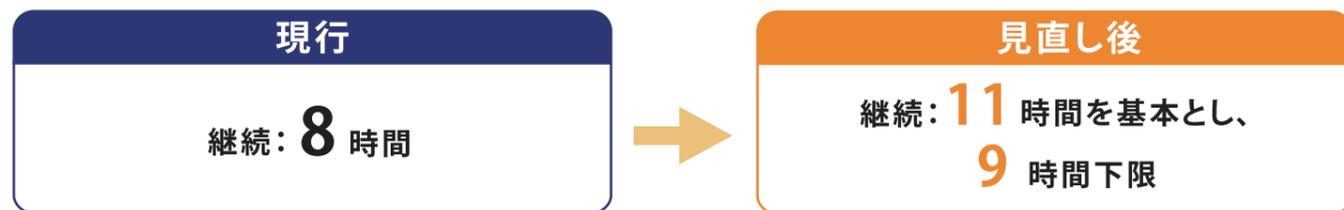
1週間の運行すべて、長距離貨物運送
+
一の運行における休息期間が
住所地以外の場所

最大拘束時間
16 時間にできる
(1週間につき2回に限る)

② 休息期間

休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間のこと。
(業務終了時刻から、次の始業時刻までの時間)

1日の休息期間



【例外】見直し後

1週間の運行すべて、長距離貨物運送
+
一の運行における休息期間が
住所地以外の場所

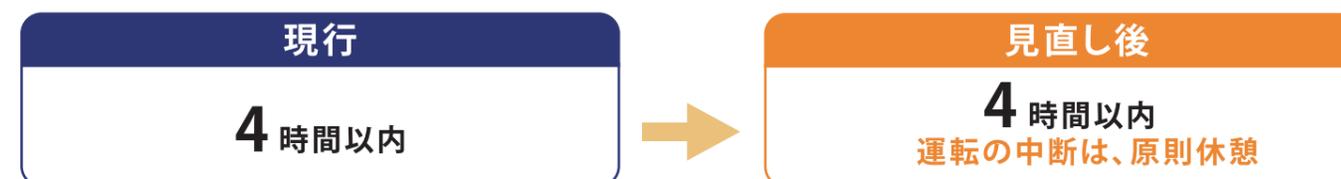
休息期間
継続 **8 時間**にできる
(1週間につき2回に限る)
※一の運行終了後、継続12時間以上与える

③ 運転時間、連続運転時間

運転時間

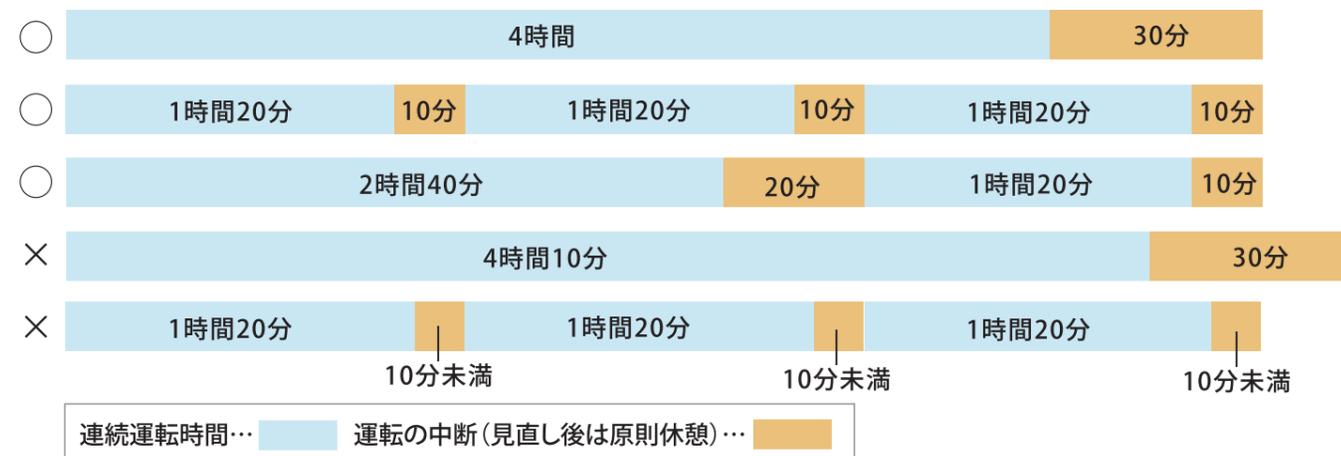


連続運転時間



※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います。

(見直し後に「連続10分以上」から「おおむね連続10分以上」と変更になりました。ただし、運転の中断は原則10分以上という趣旨であり、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。)



【例外】見直し後

サービスエリア、パーキングエリア
等に駐車又は停車ができない

連続運転時間
やむを得ず、4時間を超える場合
4時間30分まで延長できる

④ 予期し得ない事象 ※見直し後の新規規定

見直し後

事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に対応した時間



1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除いてよい

勤務終了後は、通常通り休息期間(※)を与えるものとする。

※休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

(具体的な事由)

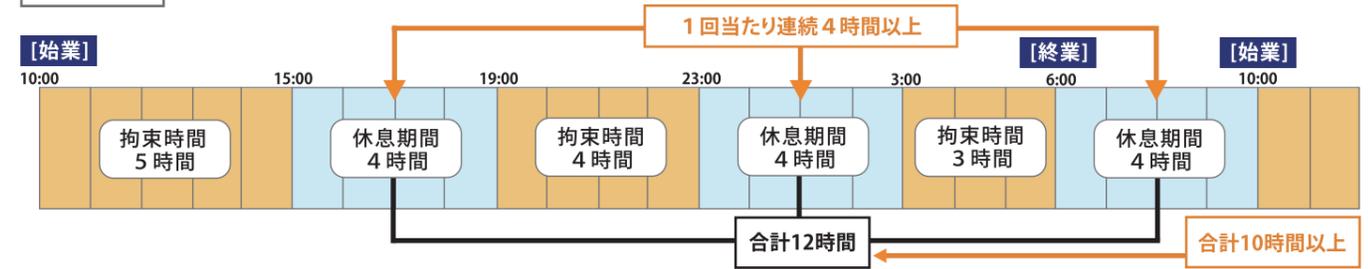
- ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合
- イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
- ウ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合
- エ 異常気象(警報発表時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となった場合

※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



⑤ 特例1 分割休息

《現行》

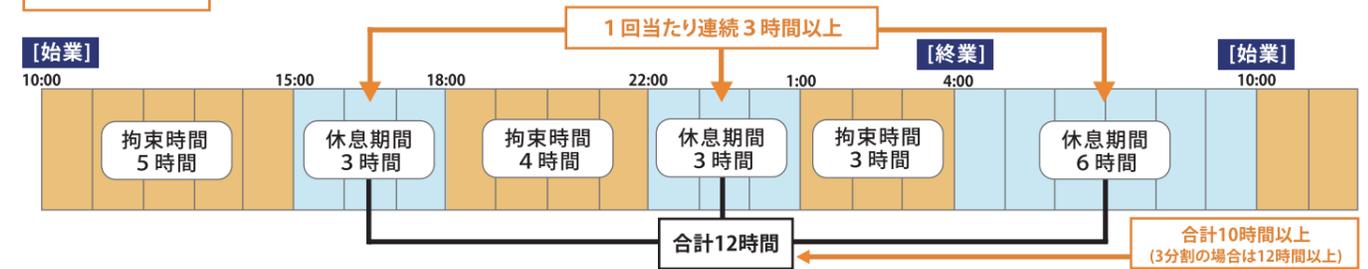


継続8時間の休息期間を与えることが困難な場合、以下の条件で分割可能。

- ・分割休息は1回4時間以上
- ・休息期間の合計は、10時間以上
- ・一定期間(2週間から4週間程度、業務上やむをえない場合でも2か月程度)における全勤務回数の2分の1が限度



《見直し後》



継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合、以下の条件で分割可能。

- ・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務める
- ・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

⑥ 特例2 2人乗務

現行

2人以上乗務する場合（車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る。）は、最大拘束時間を20時間まで延長可。休息期間は4時間まで短縮可。

見直し後

現行の規定に加え、以下の例外を新設

【例外】見直し後

当該設備が次のいずれにも該当する車両内ベッド等であるときは、拘束時間を24時間まで延長可。
また、当該車両内ベッド等において8時間以上の仮眠時間を与える場合には、当該拘束時間を28時間まで延長可。この場合において、一の運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えるものとする。

- ア 車両内ベッドは、長さ198cm以上、かつ幅80cm以上の連続した平面であること
- イ 車両内ベッドは、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること

⑦ 特例3 隔日勤務、フェリー

現行

《隔日勤務の特例》

- ▶ 2暦日における拘束時間は、21時間を超えてはならない。
- ▶ ただし、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に4時間以上の仮眠時間を与える場合には、2週間について3回を限度に、この2暦日における拘束時間を24時間まで延長することができる。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。
- ▶ 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えなければならない。

《フェリー特例》

- ▶ フェリー乗船時間は、原則として、休息期間として取り扱う。
- ▶ 与えるべき休息期間の時間から、フェリー乗船中の休息期間について減算することができる。ただし、減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない（※1）。
- （※1）2人乗務の場合を除く
- なお、フェリー乗船時間が8時間（※2）を超える場合には、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始されるものとする。
- （※2）2人乗務の場合には4時間、隔日勤務の場合には20時間

見直し後

《隔日勤務の特例》

変更なし

《フェリー特例》

変更なし

1 時間外労働削減のための改善事例

◆ A運輸株式会社：北海道

荷物の積替え作業によりドライバーの負担増加

日常的に、ドライバーの業務の多くが荷物の積替え作業を占めていたため、ドライバーの労働時間が増加してしまうことが課題になっていました。積替え作業により、出発予定時間に出発できない状況が続き、また、ドライバーが慣れない作業を行うために、別のルートの荷物を積み込んだりすることで、誤配が発生し、再配達への対応が必要となっており、長時間労働の要因となっていました。

積み込み時のアクションプラン作成により改善

上記の課題を解決するために、毎月の社内の安全会議時に、問題となる事項について担当者から報告をしてもらい、現状の解決策について全社的に検討を重ねました。結果、①ヤード内の積替え商品をロケーション化、②シャーシの固定、③荷主へ配送荷物の配送先表示の依頼、④荷主に対し送付先の区分・整理及び表示の徹底を依頼等の4つの提案が出されました。これらの提案を一つずつ実践し、荷物の仕分けの変更及び、届け先情報の徹底等の対応を共有することで、ドライバーの作業時間の抑制や拘束時間の短縮につながりました。また、荷主側にも③の配送先表示を対応いただくことを了解してもらい、ドライバーの作業効率も大幅に向上することができました。

ロケーション表示カード				
A-1	A-2	A-3	A-4	A-5
チラシ	オムツ	ティッシュ	洗剤	シャンプー
B-1	B-2	B-3	B-4	B-5
醤油	ソース	ケチャップ	マヨネーズ	歯ブラシ
C-1	C-2	C-3	C-4	C-5
ビール	ジュース飲料	日本酒	焼酎	紙用紙

誤積載を防ぐための工夫

安全会議の中で誤積載の原因を調査したところ、ねじなど見た目が似ている商品が多いと判明しました。そこで「類似商品リストカード」を作成し、ドライバー全員に配布し、リストカードを使った積み込みの確認を徹底しました。また、商品ロケーションが毎日変わる積み込み場所については「ロケーション表示カード」を毎日作成し、ドライバーに配布したところ、誤積載が減るだけでなく、積み込み時間の短縮にもつなげることができました。

社内でできることを今後も実践していくことで負担軽減！

荷主への働きかけの中で、④「送付先の区分・整理及び表示の徹底」については、対応してもらうことは難しかったが、今後も、働きかけを継続し双方の利益共有のための働きかけを継続し、ドライバーの環境改善につなげたいと考えています。

2] 時間外労働の削減のための改善事例

◆ B運送株式会社：香川県

休息期間の確保の問題

長距離輸送の場合、土曜日の積込み、月曜日に現地着となるため、出発は日曜日になることが一般的な運行状況で、休息期間の確保が十分でない状況がありました。また、会社で出勤時間を規定しても、顧客の都合でどうしても早朝に出勤しなければならない事情が多く、運転者の拘束時間が長くなる問題がありました。

ドライバーとの相互理解

休息期間を十分に取得するためにできることは、会社規定によりドライバーの出勤時間を規定し、その時間以前に出勤したドライバーには、粘り強く時間管理の必要性や、ドライバーの健康リスク等の説明を徹底しました。結果、ドライバーに自分にかかるリスクや、大切な家族にかかるリスクを理解してもらい、出勤時間の問題を改善しました。また、荷主側に対してもスケジュールの改善について交渉し、土曜日積込みを金曜日積込みに前倒し、日曜着の対応をすることに理解を得ることができました。

荷主企業とのコミュニケーション

当社では、香川から福岡への定期便がありましたが、スムーズな荷下ろしができない、「荷待ち」の問題がありました。その問題解決に、当社内でも配送ルートの見直しなど含め時間短縮に向けた取組を実施しましたが、当初は管理者側からの改善案となってしまう、うまく成果が出ない状況がありました。そこで、ドライバーにも協力を仰ぎ、様々な改善策を試行錯誤した結果、荷主側からも歩み寄りをいただき、荷待ちの問題を考慮した新規の倉庫について提案を頂き、その倉庫の新設に伴い荷待ちが全くなくなりました。日頃のドライバーの努力や工夫が荷主側に伝わったことが大きな要因と言えます。また、小倉から松山行のフェリーを使用し、休息期間を増やすことについても、燃料サーチャージ分の支払いを荷主側に負担いただき、新たな輸送経路を確立することにつながりました。



荷主との協力・連携で労働時間の改善

荷主側からは、「企業も良くならなければならないが、運送会社も、同じように伸びていかなければいけない。企業と同じようにドライバーの昇給を目指すように頑張ろう。」と温かい言葉を頂きました。感謝の気持ちとともに今後の時間管理についても相互理解を深めていきたいと考えています。様々な取組を進めた結果、昨年1年間で、無事故・無違反・労災ゼロを達成し、お世話になった方々への感謝の気持ちを大切に、さらなる発展を目指します。

3] 時間外労働削減のための改善事例

◆ 鶴信運輸株式会社：岡山県

『荷待ち時間』の削減と積み下ろし時間の短縮

ドライバーの長時間労働の問題が従来からあり、特に積み下ろしに必要な時間の確保、積み下ろしの順番を待つ「荷待ち時間」の改善が大きなポイントでした。そんな時に、業務提携先の担当者から助言・協力をいただき、荷役分離が可能となる「スワップボディコンテナ車両」を導入しました。「荷役作業と配送作業を分担する事でドライバーの拘束時間の削減ができ、さらに、コンテナの着脱も20分程度で完了するため、大幅な拘束時間の削減になっている」と陰地社長。

『片道便』の改善と長距離ルートの改善

「スワップボディコンテナ車両」の導入をきっかけに、広島発の発地点から関東への着地点へ長距離便を広島から関西拠点への便と、関西拠点から関東への2便に分離させました。長距離コースを分離して運行させることにより、拘束時間が大幅に改善。他にも時間的な問題などから従来は荷物が空の片道便があり、ドライバーの労働時間を圧迫していました。スワップボディコンテナ車両を導入して、効率よく荷物を往復させることができ、他のドライバーの労働時間の削減にもつながりました。「毎日帰宅して家族との時間が楽しみになったと、ドライバーからも好評です」と陰地社長。

ドライバーの健康管理も重要!

ドライバーの健康管理の一環で酸素BOXを導入し、肉体疲労の軽減につなげています。「短時間で熟睡したように体が軽い!」とドライバーからも好評のようです。



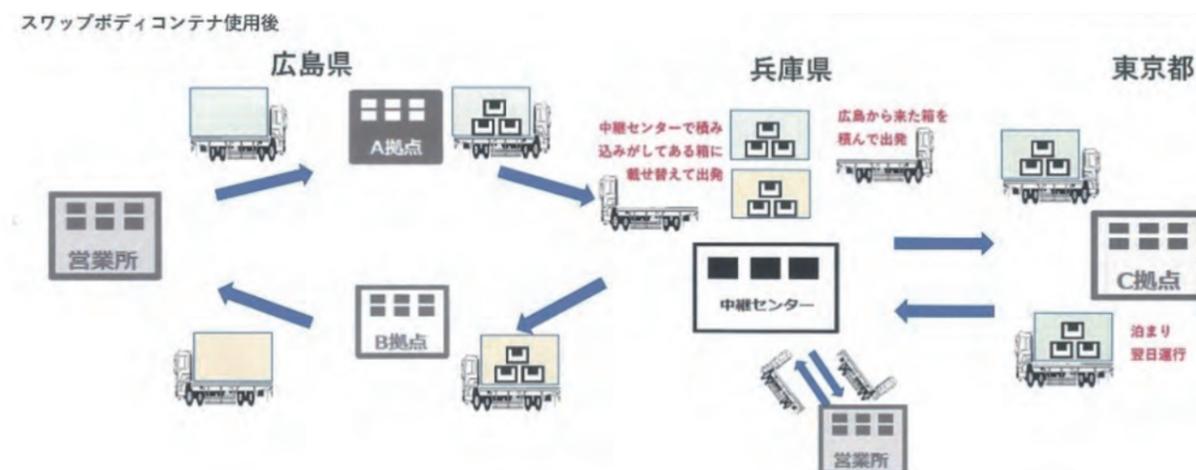
陰地智行社長



スワップボディコンテナ車両



酸素BOX



4 ITの活用による改善事例

◆ 菱木運送株式会社：千葉県

『運行時間の見える化』のための独自システムを開発

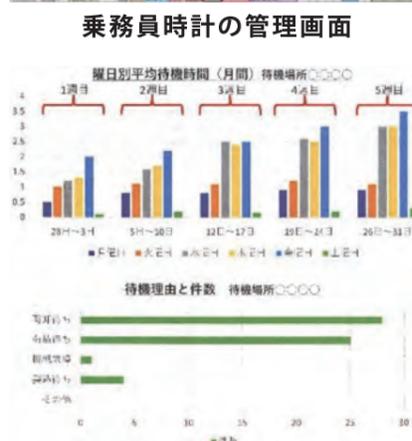
少しでも早く荷物を届けたいという意識から休息を十分とれないことが多く、運転者も気づかぬうちに長時間労働となっていることがあった。休憩時間が数分不足していることも多く、もっと正確に目に見える形で時間を確認する方法はないかと検討していた。検討の結果、改善基準告示の遵守に必要な運転時間や拘束時間、休息期間の情報を算出し、運転者は出先でもスマホで、運行管理者は会社PCでリアルタイムに状況を把握できる独自の運行管理システム「乗務員時計（リアルタイム支援システム）」を開発、運用を開始した。

運転情報を共有し、運転者の時間管理意識も向上

出勤時に、必要な休息期間、休日取得情報を確認。運行中もリアルタイムで運転時間残、休憩時間残、拘束時間残等を把握できるようにしている。さらに、運転者の帰社後には、本人が次回出勤できる時刻を表示することで、運転者に時間管理の意識を定着させていった。また、運転者の運行時間情報が一元管理されているため、月当たりの拘束時間の平準化にも有効活用し、特定のルートや運転者に業務が偏らないような運行管理をすることにつながっている。

運転情報の提供で荷主との良好な関係を構築

時間管理情報は荷主側にも提供しているため、拘束時間や荷待ち時間の問題についても、具体的な協力を得ることにつながっている。特に、荷待ち時間をリアルタイムで表示できるため、長時間の荷待ちの解消のための相談や、バラ積み・下ろしのパレット積み・下ろしへの変更など長時間労働の改善に向けた相談をし合える良好な関係を構築している。「今後も、荷主側には目に見える形で情報提供を行っていきたい」と菱木社長は話してくれた。



菱木社長

5 ITの活用による改善事例

◆ 新雪運輸株式会社：埼玉県

運行情報を可視化し、荷待ち時間を短縮!

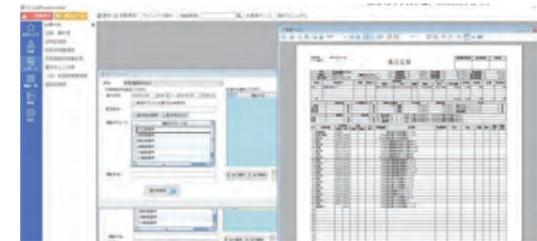
当社では過去、運転者の時間外労働が長時間化する傾向があり、業界的にも過労が原因とされる交通事故が多発していた。そこで、「業務の可視化」による取組を始め、ドライブレコーダー機能と、デジタルタコグラフ機能が一体となった運行データ機器を全車に設置。「この機器では、運転中の映像が記録され、車両速度、走行時間、走行距離等が自動で記録されるため、その情報を分析しました」とシステム担当の岡安さん。

可視化をした結果、長時間労働の原因の一つは荷物の積み下ろしが終了するまでの運転者の待機時間、荷待ち等による停車時間が長いことが分かった。これを改善するには荷主側の協力が不可欠なため、「運行記録情報等を直接見てもらい現状を説明した結果、荷主側から積極的な協力を得られ、荷待ち時間の短縮へつなげることができました」と人事の石田さんは説明してくれた。

人材の定着のための環境づくり

長時間労働の改善には、運転者の確保・定着も重要であるが、運転業務中は、一人作業となるため、社内での交流機会を十分取ることが難しい。そこで、採用面接時に年齢の近い先輩社員が同席し、入職のきっかけや仕事内容等を説明し入職者の不安を払拭している。入職後も定期的なフォローを続け、ささいな会話から、仕事のグチ、家族の相談まで話せる関係を構築している。

また、休日の取得を奨励し、運転者の健康を確保するため、選択制の勤務体制を採用した。きっかけは、若手運転者からの相談から。以前は、「週休1日勤務」がほとんどだったが「週休2日制」と「4週6休制」のどちらかを選択できるようにしている。また、社員の気持ちを知ることと満足度を高めたいと、各営業所の代表を集め、時間管理の改善、福利厚生充実等、従業員の不安などを話し合い、相談する場として「向上委員会」を立ち上げている。「今後も満足度向上につなげていきたい」と石田さんは説明してくれた。



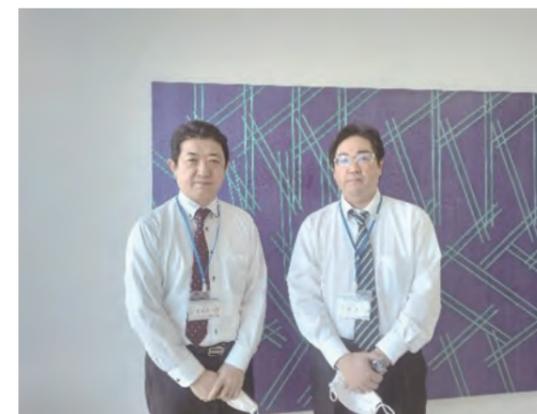
デジタコ管理画面

運転手名	平均運行時間	停止割合	勤務日数
	9:30:49	49.2%	16
	10:43:48	55.6%	17
	5:27:37	45.7%	14
	9:34:33	26.5%	11
	10:40:20	52.7%	17
	10:03:50	53.9%	16
	11:32:44	49.2%	15
	9:23:21	42.8%	17

荷主への説明資料



向上委員会の様子



岡安氏（システム）、石田氏（人事）

6 ITの活用による改善事例

◆ エースカーゴ株式会社：滋賀県

独自システムの開発で業務効率化！

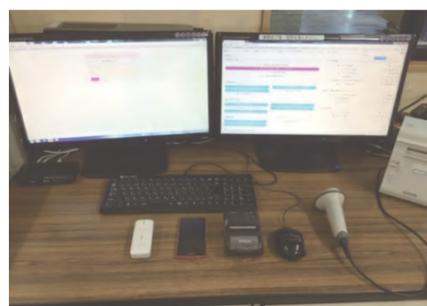
当社では以前、ドライバーの1/3が一気に退職し、その後の採用もうまくいかない状況があった。業界特有の働き方について改善が必要と考え、独自で社内システムの開発に着手した。まず、手書き等アナログで行っていた運行管理、伝票管理など従業員の負担を軽減することから始めた。従業員から意見を聞き取り、バラバラだった社内帳票等のフォーマットを統一し、確認作業にかかる時間を改善した。また、荷主、事務所、倉庫、配送先等をクラウド上で共有し、リアルタイムで状況の把握ができる環境を構築。電話の確認、問合せを大幅に削減させることにつながった。

情報の分析と適正配置により労働時間を改善

システム導入前は、運転者が目視により検品、積込みを行っていたため積み忘れという問題があった。積荷情報等もリアルタイムで確認できるようになり積み忘れも解消された。また、取引先ごとにトラックを配置していたが、その分、依頼状況により未稼働になるトラックがあった。逆に複数方面への依頼が発生することで、担当運転者は長時間労働の負担がかかってしまっていた。そこで、運行情報を分析しエリアごとに複数台を配置する変更を行った。近隣の複数の取引先を共同配送することにより効率化を図り、運行時間を改善させた。

取引先との契約内容の適正化への取組

長時間労働の改善には、取引先の協力は不可欠。良好な関係を保つため、サービス内容の説明、サービス維持に必要な適正価格等、安全かつ確実な配送のためには不可欠と、粘り強く説明し協力を仰いだ。システム情報を直接見てもらい、具体的な改善方法を説明することで理解を得られ労働時間の短縮につながった。「今後も取引先への情報提供を継続し従業員の負担軽減に努めたい」と足立部長は話してくれた。



7 その他の改善事例：休憩場所の確保

◆ C運輸社：愛知県

長距離輸送での休憩場所の課題

大手運送会社では、輸送方法が多岐に渡っていますが、中でも一般的な配送方法として路線業務が多いのが運送業界の実情です。改善基準告示には、連続運転4時間ごとに30分の運転の中断を取得する義務がありますが、長距離輸送の場合サービスエリアなどの駐車スペースがタイミング的に満車となっていて駐車できるスペースが確保できないこともあるのが現状です。

休憩場所を確保するための専用路線MAPの構築

長距離輸送の場合であっても、連続運転時間が4時間を超えないよう、当社では運行指示書に必ず休憩場所等の路線MAP情報を携帯させています。休憩場所等の路線MAP情報は、毎日の運行業務終了の点呼時に担当ドライバーから、現場での道路状況や駐車スペース等の情報を収集し、休憩できる場所等の情報を路線資料含め、路線MAP情報として蓄積し情報の共有化を図っています。その共有情報は、運行管理者から配車指示を行う際に、配達先や積荷情報とともに休憩場所や待機場所情報として事前にドライバーに提供し、運行前に必ず確認を促すことで担当運転者の休憩場所を探す負担を軽減することにつながっています。

ドライバーとの相互理解を大切に

ドライバーには常に相互理解を得られるようにコミュニケーションをしっかりと取り、余裕をもって運行できるように説明しています。特に、長距離輸送での最初の休憩については、連続運転時間が4時間ギリギリにならずに済むように、余裕をもって対処できるよう、今後もドライバーとの対話を大切にして、一層の情報の蓄積と共有を進めていきたいと考えています。



1 労働基準法

(労働時間)

第三十二条 使用者は、労働者に、休憩時間を除き一週間について四十時間を超えて、労働させてはならない。

- ② 使用者は、一週間の各日については、労働者に、休憩時間を除き一日について八時間を超えて、労働させてはならない。

(休憩)

第三十四条 使用者は、労働時間が六時間を超える場合においては少くとも四十五分、八時間を超える場合においては少くとも一時間の休憩時間を労働時間の途中に与えなければならない。

- ② 前項の休憩時間は、一斉に与えなければならない。ただし、当該事業場に、労働者の過半数で組織する労働組合がある場合においてはその労働組合、労働者の過半数で組織する労働組合がない場合においては労働者の過半数を代表する者との書面による協定があるときは、この限りでない。
- ③ 使用者は、第一項の休憩時間を自由に利用させなければならない。

(休日)

第三十五条 使用者は、労働者に対して、毎週少くとも一回の休日を与えなければならない。

- ② 前項の規定は、四週間を通じ四日以上以上の休日を与える使用者については適用しない。

(時間外及び休日の労働)

第三十六条 使用者は、当該事業場に、労働者の過半数で組織する労働組合がある場合においてはその労働組合、労働者の過半数で組織する労働組合がない場合においては労働者の過半数を代表する者との書面による協定をし、厚生労働省令で定めるところによりこれを行政官庁に届け出た場合においては、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(以下この条において「労働時間」という。)又は前条の休日(以下この条において「休日」という。)に関する規定にかかわらず、その協定で定めるところによつて労働時間を延長し、又は休日に労働させることができる。

- ② 前項の協定においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

一 この条の規定により労働時間を延長し、又は休日に労働させることができることとされる労働者の範囲

二 対象期間(この条の規定により労働時間を延長し、又は休日に労働させることができる期間をいい、一年に限るものとする。第四号及び第六項第三号において同じ。)

三 労働時間を延長し、又は休日に労働させることができる場合

四 対象期間における一日、一箇月及び一年のそれぞれの期間について労働時間を延長して労働させることができる時間又は労働させることができる休日の日数

五 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として厚生労働省令で定める事項

- ③ 前項第四号の労働時間を延長して労働させることができる時間は、当該事業場の業務量、時間外労働の動向その他の事情を考慮して通常予見される時間外労働の範囲内において、限度時間を超えない時間に限る。

④ 前項の限度時間は、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(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つては、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)とする。

- ⑤ 第一項の協定においては、第二項各号に掲げるもののほか、当該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第三項の限度時間を超えて労働させる必要がある場合において、一箇月について労働時間を延長して労働させ、及び休日において労働させることができる時間(第二項第四号に関して協定した時間を含め百時間未満の範囲内に限る。)並びに一年について労働時間を延長して労働させることができる時間(同号に関して協定した時間を含め七百二十時間を超えない範囲内に限る。)を定めることができる。この場合において、第一項の協定に、併せて第二項第二号の対象期間において労働時間を延長して労働させる時間が一箇月について四十五時間(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つては、一箇月について四十二時間)を超えることができる月数(一年について六箇月以内に限る。)を定めなければならない。

⑥ 使用者は、第一項の協定で定めるところによつて労働時間を延長して労働させ、又は休日において労働させる場合であっても、次の各号に掲げる時間について、当該各号に定める要件を満たすものとしなければならない。

一 坑内労働その他厚生労働省令で定める健康上特に有害な業務について、一日について労働時間を延長して労働させた時間 二時間を超えないこと。

二 一箇月について労働時間を延長して労働させ、及び休日において労働させた時間 百時間未満であること。

三 対象期間の初日から一箇月ごとに区分した各期間に当該各期間の直前の一箇月、二箇月、三箇月、四箇月及び五箇月の期間を加えたそれぞれの期間における労働時間を延長して労働させ、及び休日において労働させた時間の一箇月当たりの平均時間 八十時間を超えないこと。

- ⑦ 厚生労働大臣は、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、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、当該労働時間の延長に係る割増賃金の率その他の必要な事項について、労働者の健康、福祉、時間外労働の動向その他の事情を考慮して指針を定めることができる。

⑧ 第一項の協定をする使用者及び労働組合又は労働者の過半数を代表する者は、当該協定で労働時間の延長及び休日の労働を定めるに当たり、当該協定の内容が前項の指針に適合したものとなるようにしなければならない。

⑨ 行政官庁は、第七項の指針に関し、第一項の協定をする使用者及び労働組合又は労働者の過半数を代表する者に対し、必要な助言及び指導を行うことができる。

⑩ 前項の助言及び指導を行うに当たつては、労働者の健康が確保されるよう特に配慮しなければならない。

⑪ 第三項から第五項まで及び第六項(第二号及び第三号に係る部分に限る。)の規定は、新たな技術、商品又は役務の研究開発に係る業務については適用しない。

(時間外、休日及び深夜の割増賃金)

第三十七条 使用者が、第三十三条又は前条第一項の規定により労働時間を延長し、又は休日に労働させた場合においては、その時間又はその日の労働については、通常の労働時間又は労働日の賃金の計算額の二割五分以上五割以下の範囲内でそれぞれ政令で定める率以上の率で計算した割増賃金を支払わなければならない。ただし、当該延長して労働させた時間が一箇月について六十時間を超えた場合においては、その超えた時間の労働については、通常の労働時間の賃金の計算額の五割以上の率で計算した割増賃金を支払わなければならない。

② 前項の政令は、労働者の福祉、時間外又は休日の労働の動向その他の事情を考慮して定めるものとする。

③ 使用者が、当該事業場に、労働者の過半数で組織する労働組合があるときはその労働組合、労働者の過半数で組織する労働組合がないときは労働者の過半数を代表する者との書面による協定により、第一項ただし書の規定により割増賃金を支払うべき労働者に対して、当該割増賃金の支払に代えて、通常の労働時間の賃金が支払われる休暇(第三十九条の規定による有給休暇を除く。)を厚生労働省令で定めるところにより与えることを定めた場合において、当該労働者が当該休暇を取得したときは、当該労働者の同項ただし書に規定する時間を超えた時間の労働のうち当該取得した休暇に対応するものとして厚生労働省令で定める時間の労働については、同項ただし書の規定による割増賃金を支払うことを要しない。

④ 使用者が、午後十時から午前五時まで(厚生労働大臣が必要であると認める場合においては、その定める地域又は期間については午後十一時から午前六時まで)の間において労働させた場合においては、その時間の労働については、通常の労働時間の賃金の計算額の二割五分以上の率で計算した割増賃金を支払わなければならない。

⑤ 第一項及び前項の割増賃金の基礎となる賃金には、家族手当、通勤手当その他厚生労働省令で定める賃金は算入しない。

第一百四十条 一般乗用旅客自動車運送事業(道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号)第三条第一号ハに規定する一般乗用旅客自動車運送事業をいう。)の業務、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)第二条第一項に規定する貨物自動車運送事業をいう。)の業務その他の自動車の運転の業務として厚生労働省令で定める業務に関する第三十六条の規定の適用については、当分の間、同条第五項中「時間(第二項第四号に関して協定した時間を含め百時間未満の範囲内に限る。)」並びに一年について労働時間を延長して労働させることができる時間(同号に関して協定した時間を含め七百二十時間を超えない範囲内に限る。)を定めることができる。この場合において、第一項の協定に、併せて第二項第二号の対象期間において労働時間を延長して労働させる時間が一箇月について四十五時間(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つては、一箇月について四十二時間)を超えることができる月数(一年について六箇月以内に限る。)を定めなければならない」とあるのは、「時間並びに一年について労働時間を延長して労働させることができる時間(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に限る。)」を定めることができる」とし、同条第六項(第二号及び第三号に係る部分に限る。)の規定は適用しない。

② 前項の規定にかかわらず、同項に規定する業務については、令和六年三月三十一日(同日及びその翌日を含む期間を定めている第三十六条第一項の協定に関しては、当該協定に定める期間の初日から起算して一年を経過する日)までの間、同条第二項第四号中「一箇月及び」とあるのは、「一日を超え三箇月以内の範囲で前項の協定をする使用者及び労働組合若しくは労働者の過半数を代表する者が定める期間並びに」とし、同条第三項から第五項まで及び第六項(第二号及び第三号に係る部分に限る。)の規定は適用しない。

2 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準 (トラック運転者関連(抜粋))

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。

1か月当たりの拘束時間について

- 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。

1日の拘束時間、休息期間について

- 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到着するまでをいう。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。

運転時間について

- 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。

連続運転時間について

- 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（昭和三十二年法律第七十九号）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（昭和三十七年法律第八十号）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（昭和三十七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。

休息の場所について

- 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。

予期し得ない事象に遭遇した場合について

- 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。

拘束時間及び休息期間の特例について

- 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。

(1) 休息期間の分割の特例

- 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ご二分の一を限度に、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。

(2) 2人乗務の特例

- 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。

(3) 隔日勤務の特例

- 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。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。

(4) フェリーに乗船する場合の特例

- 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。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。

休日労働について

- 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。

適用範囲

- 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。

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)/厚生労働省

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/gyosyu/roudoujouken05/index.html



時間外労働の上限規制適用猶予事業・業務/厚生労働省

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/gyosyu/topics/01.html



「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働改善に向けたガイドライン」/厚生労働省・国土交通省・全日本トラック協会

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001428590.pdf>



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



自動車運転者の長時間労働改善に向けたさまざまな情報を発信します！

自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

トラック・バス・タクシーなどの運転者は、物流や生活交通を支える存在です。

一方で、こうした自動車運転者は、業務の特性や取引上の慣行などから、労働時間が長くなる実態が見られ、働く方の健康と安全を守る働き方改革が急務です。

本サイトでは、2024年(令和6年)4月からの自動車運転者への時間外労働の上限規制の適用に向けて、皆さまの働き方改革に役立つ様々な情報を発信していきます。



●トラック運転者

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



●バス運転者

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



●ハイヤー・タクシー運転者

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

働き方改革推進助成金

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/jikan/index.html



時間外労働の上限規制に円滑に対応するため、生産性を高めながら労働時間の短縮等に取り組む中小企業・小規模事業者を支援します。

業務改善助成金

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/zigyonushi/shienjigyou/03.html



事業場内の最低賃金を引き上げるとともに生産性向上に資する設備・機器の導入等を行った中小企業・小規模事業者を支援します。

人材確保等支援助成金

https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_07843.html



人材の確保・定着を目的として、魅力ある職場づくりのために労働環境向上等を図る企業を支援します。

人材開発支援助成金

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/koyou/kyufukin/d01-1.html



雇用する労働者を対象に、職務に関連した専門的な知識や技能を習得させるための訓練等を計画に沿って実施する事業主を支援します。

トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター

<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/consultation>



トラック運転者の長時間労働の改善に向けて、トラック運送業の労務管理、物流改善に高い知見を持った専門家が、トラック運送事業者や発着荷主からの相談に無料で応じます。

トラック運送事業者の皆さまへ

発着荷主の皆さまへ

トラック運転者の長時間労働改善
特別相談センター

ドライバーの時間外労働の上限規制、何から手を付けたらいいの？

荷主が取り組むべきことは？

例えばこんなとき、
こんな困りごとなど、
ご相談ください!!

ドライバーの運転時間に
限度があったの？

荷待ち時間の削減を
どう、進めればいいの？

自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイトをリニューアルしました！



「物流情報局」OPEN

2024年4月に「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」が成立するなど、トラックドライバーの荷待ち・荷役時間の削減に向けた対策が本格化しています。

こうした状況を踏まえ、

「自動車運転者の長時間改善に向けたポータルサイト」内に

物流情報局 を開設しました。



▲荷主の方



▲事業者の方

トラックトップページ

いま、考えてみませんか？

**物流を支える
トラック運転者**
のこと。

新規OPEN!!

物流情報局
NEW

- 荷主の皆さまへ
- 事業者の皆さま
(トラック運転者の皆さま)へ

物流情報局では、荷主の方、トラック運送事業者の方が協力して荷待ち・荷役時間の削減に取り組めるよう、最新の情報を発信していきます！！

物流情報局では、このような情報を発信しています。



労働基準局広報キャラクター
たしかめたん



荷待ち・荷役時間削減等に向けた対応

- 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
- 標準的運賃
- トラックGメン など



今後施行される法令のポイント

- 改正物流法、改正トラック法、関係省令 など

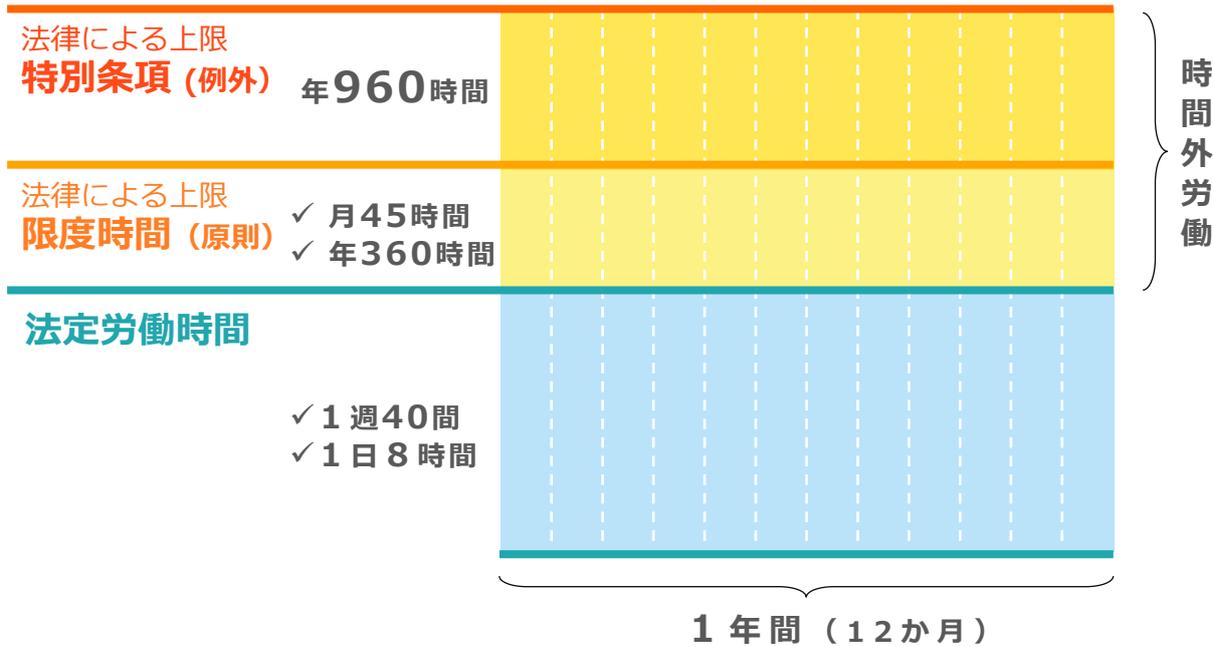


トラック運送事業者の皆さま向けのご相談先

- 働き方改革推進支援センター など

今後も最新情報に更新していきます！ぜひご覧ください！

自動車運転者の時間外労働の上限規制（2024年4月適用開始）



改正された改善基準告示の主な内容（2024年4月適用開始）

トラック運転者について

	2024年3月31日まで	2024年4月1日以降
 1年の拘束時間	3,516時間以内	原則： 3,300時間以内 例外（※1）： 3,400時間以内
1か月の拘束時間	293時間以内 労使協定により、年6か月まで320時間まで延長可	原則： 284時間以内 例外（※1）： 310時間以内 （年6か月まで）
1日の休息期間	継続8時間以上	原則： 継続11時間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（※2）、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

※1 労使協定により延長可（①②を満たす必要あり）

- 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。

※2 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

改善基準告示について、詳しくはこちらをご覧ください。➤



自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイトはこちら▼

トラックポータルサイト



「改善基準告示」の解説動画も公開中!!



割増賃金の基礎となる賃金とは？

■ ■ ■ 使用者は一定以上の率で割増賃金を支払う義務があります

使用者は、労働者に**時間外労働**、**休日労働**、**深夜労働**を行わせた場合には、法令で定める割増率以上の率で算定した**割増賃金**を支払わなければなりません。（労働基準法第37条第1項・第4項、労働基準法第37条第1項の時間外及び休日の割増賃金に係る率の最低限度を定める政令）

割増賃金率	時間外労働	2割5分以上（1か月60時間を超える時間外労働については5割以上（注1））
	休日労働	3割5分以上
	深夜労働	2割5分以上

割増賃金は、次のように算定します。（注2）

$$\text{割増賃金額} = \text{1時間当たりの賃金額（注3）} \times \text{時間外労働、休日労働、または深夜労働を行わせた時間数} \times \text{割増賃金率}$$

（注1）中小企業については2023年4月1日から適用されます。

（注2）時間外労働が深夜業（午後10時から午前5時まで）となった場合は5割以上（2割5分+2割5分）、休日労働が深夜業となった場合は6割以上（3割5分+2割5分）の割増賃金を支払う必要があります。

（注3）1時間当たりの賃金額は、月給制の場合、次のように計算します。
月の所定賃金額 ÷ 1か月の（平均）所定労働時間数

■ ■ ■ 「割増賃金の基礎となる賃金」から除外できるもの

割増賃金の基礎となるのは、所定労働時間の労働に対して支払われる「1時間当たりの賃金額」です。例えば月給制の場合、各種手当も含めた月給を、1か月の所定労働時間で割って、1時間当たりの賃金額を算出します。このとき、**以下の①～⑦は**、労働と直接的な関係が薄く、個人的事情に基づいて支給されていることなどにより、**基礎となる賃金から除外することができます**。（労働基準法第37条第5項、労働基準法施行規則第21条）

- ① 家族手当
- ② 通勤手当
- ③ 別居手当
- ④ 子女教育手当
- ⑤ 住宅手当
- ⑥ 臨時に支払われた賃金
- ⑦ 1か月を超える期間ごとに支払われる賃金

①～⑦は、例示ではなく、限定的に列挙されているものです。これらに該当しない賃金は全て算入しなければなりません。

また、①～⑤の手当については、このような名称の手当であれば、全て基礎となる賃金から除外できるというわけではありません。詳しくは、裏面をご覧ください。

■ ■ ■ 除外できる手当の具体的範囲について

表面の①～⑤の手当については、このような名称の手当であれば、全て割増賃金の基礎となる賃金から除外できるというわけではありません。

家族手当、通勤手当、住宅手当について、除外できる手当の具体的範囲は、下表のとおりです。

① 家族手当		
割増賃金の基礎から除外できる家族手当とは、 扶養家族の人数またはこれを基礎とする家族手当額を基準として算出した手当 をいいます。		
具体例	除外できる例	扶養家族のある労働者に対し、家族の人数に応じて支給するもの。 (例) 扶養義務のある家族1人につき、1か月当たり配偶者1万円、その他の家族5千円を支給する場合。
	除外できない例	扶養家族の有無、家族の人数に関係なく一律に支給するもの。 (例) 扶養家族の人数に関係なく、一律1か月1万5千円を支給する場合。
② 通勤手当		
割増賃金の基礎から除外できる通勤手当とは、 通勤距離または通勤に要する実際費用に応じて算定される手当 をいいます。		
具体例	除外できる例	通勤に要した費用に応じて支給するもの。 (例) 6か月定期券の金額に応じた費用を支給する場合。
	除外できない例	通勤に要した費用や通勤距離に関係なく一律に支給するもの。 (例) 実際の通勤距離にかかわらず1日300円を支給する場合。
③ 住宅手当		
割増賃金の基礎から除外できる住宅手当とは、 住宅に要する費用に応じて算定される手当 をいいます。		
具体例	除外できる例	住宅に要する費用に定率を乗じた額を支給するもの。 (例) 賃貸住宅居住者には家賃の一定割合、持家居住者にはローン月額的一定割合を支給する場合。
	除外できない例	住宅の形態ごとに一律に定額で支給するもの。 (例) 賃貸住宅居住者には2万円、持家居住者には1万円を支給する場合。

◆ご不明な点は、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。

中小企業

個人事業主

フリーランス

の皆さん

取引上の悩み

抱えていませんか？

知財の侵害・保護



代金の未払い



受取拒否



買ったたたき



返品



不当なやり直し



値引き



下請かけこみ寺
にご相談ください!



「下請かけこみ寺」では、中小企業・個人事業主・フリーランスの皆さんが抱える取引上の悩み相談をお受けします。問題解決に向けて、専門の相談員や弁護士がアドバイスを行います。



悩んだらここに相談を!

下請かけこみ寺

<https://www.zenkyo.or.jp/kakekomi/index.htm>



相談無料

全国48か所

中小企業・個人事業主・フリーランスの皆さんの取引上の悩み相談をお受けします。

秘密厳守

匿名相談可能



0120-418-618

【受付時間】 平日9:00~12:00 / 13:00~17:00 (土日・祝日・年末年始を除く) 携帯電話からもご利用になれます。お近くの「下請かけこみ寺」につながります。



中小企業庁委託事業

(公財)全国中小企業振興機関協会

無料相談(相談員・弁護士)

例えば…

- ① 支払期日を過ぎても代金を払ってくれない。
- ② お客さんからキャンセルされたので、部品が必要なくなったといって返品された。
- ③ 長年取引をしていた発注元から突然取引を停止された。



電話相談

電話で相談員がお答えします



オンライン相談

オンライン上の対面で
相談員がお答えします



対面相談

対面で相談員がお答えします



相談事例

下請かけこみ寺 (通話料無料)
相談用フリーダイヤル **0120-418-618**

【受付時間】平日9:00~12:00 / 13:00~17:00 (土日・祝日・年末年始を除く)
お近くの「下請かけこみ寺」に直接つながります。

調停による 紛争解決手続き(ADR)

- 紛争当事者間の和解の調停を行います。
- 裁判と異なり非公開で行われるため、当事者以外には秘密が守られます。
- 当事者が合意すれば、自由に調停場所・時間等を決めることができます。

消費税の転嫁等に係る 取引上の相談に応じています。

消費税転嫁等に関するご相談はこちら

0120-300-217

【受付時間】平日9:00~12:00 / 13:00~17:00 (土日・祝日・年末年始を除く)



全都道府県に下請かけこみ寺を設置しています。

本部:(公財)全国中小企業振興機関協会	03-5541-6655	(公財)ふくい産業支援センター	0776-67-7426
(公財)北海道中小企業総合支援センター	011-232-2408	(公財)滋賀県産業支援プラザ	077-511-1413
(公財)21あおもり産業総合支援センター	017-775-3234	(公財)京都産業21	075-315-8590
(公財)いわて産業振興センター	019-631-3822	(公財)大阪産業局	06-6748-1144
(公財)みやぎ産業振興機構	022-225-6637	(公財)ひょうご産業活性化センター	078-977-9109
(公財)あきた企業活性化センター	018-860-5622	(公財)奈良県地域産業振興センター	0742-36-8311
(公財)山形県企業振興公社	023-647-0662	(公財)わかやま産業振興財団	073-432-3412
(公財)福島県産業振興センター	024-525-4077	(公財)鳥取県産業振興機構	0857-52-6703
(公財)いばらき中小企業グローバル推進機構	029-224-5318	(公財)しまね産業振興財団	0852-60-5114
(公財)栃木県産業振興センター	028-670-2603	(公財)岡山県産業振興財団	086-286-9670
(公財)群馬県産業支援機構	027-265-5027	(公財)ひろしま産業振興機構	082-240-7703
(公財)埼玉県産業振興公社	048-647-4086	(公財)やまぐち産業振興財団	083-902-3722
(公財)千葉県産業振興センター	043-299-2654	(公財)とくしま産業振興機構	088-654-0101
(公財)東京都中小企業振興公社	03-3251-9390	(公財)かがわ産業支援財団	087-868-9904
(公財)神奈川県産業振興センター	045-633-5200	(公財)えひめ産業振興財団	089-960-1268
(公財)にいがた産業創造機構	025-246-0056	(公財)高知県産業振興センター	088-845-6600
(公財)長野県産業振興機構	026-227-5013	(公財)福岡県中小企業振興センター	092-260-6017
(公財)やまなし産業支援機構	055-243-8037	(公財)佐賀県産業振興機構	0952-34-4416
(公財)静岡県産業振興財団	054-273-4433	(公財)長崎県産業振興財団	095-820-8836
(公財)あいち産業振興機構	052-715-3069	(公財)くまもと産業支援財団	096-289-2437
(公財)岐阜県産業経済振興センター	058-277-1082	(公財)大分県産業創造機構	097-534-5300
(公財)三重県産業支援センター	059-228-7283	(公財)宮崎県産業振興機構	0985-74-3850
(公財)富山県新世紀産業機構	076-444-5622	(公財)かごしま産業支援センター	099-219-1274
(公財)石川県産業創出支援機構	076-267-1219	(公財)沖縄県産業振興公社	098-859-6237

相談については、上記下請かけこみ寺においてお電話で受付しております。また、ホームページからも受付しております。

下請かけこみ寺

<https://www.zenkyo.or.jp/kakekomi/index.htm>



相談無料

全国48か所

秘密厳守

匿名相談可能

中小企業・個人事業主・フリーランスの皆さんの
取引上の悩み相談をお受けします。

0120-418-618

【受付時間】平日9:00~12:00 / 13:00~17:00 (土日・祝日・年末年始を除く)携帯電話からもご利用になれます。お近くの「下請かけこみ寺」につながります。

賃金引き上げの支援策

厚生労働省は事業主の皆さまの賃上げを支援しています

業務改善助成金

事業場内最低賃金を引き上げ、**設備投資等を行った中小企業**に、その費用の一部を助成します。
中小企業で働く労働者の賃金引き上げのための生産性向上の取り組みが支援対象(※)です。

※申請前の賃金引き上げ、交付決定前の設備投資は対象となりません。

活用例 30人の事業場で、事業場内最低賃金労働者5人の時給を45円引き上げた場合、設備投資にかかった費用に対し最大100万円が助成されます。

賃上げコース区分	助成上限額
30円コース	30～130万円
45円コース	45～180万円
60円コース	60～300万円
90円コース	90～600万円

活用のポイント 賃上げ + 設備投資

- 賃上げと設備投資等を含む生産性向上に資する計画の作成が必要
- 中小企業が利用可能
- 助成額は、賃金の引き上げ額、引き上げ労働者数等によって決定
- 交付決定を受けた後に設備投資等を行う

キャリアアップ助成金(賃金規定等改定コース)

非正規雇用労働者の基本給の賃金規定等を**3%以上増額**改定し、その規定を適用させた場合に助成します。
パートタイム労働者など非正規雇用労働者の賃金引き上げが対象です。

活用例 中小企業が賃金規定等を5%増額改定し、10人の有期雇用労働者の賃金引き上げを実施した場合、65万円が支給されます。

非正規雇用労働者の賃上げ率の区分	助成額(1人当たり)
3%以上4%未満の場合	4万円(2.6万円)
4%以上5%未満の場合	5万円(3.3万円)
5%以上6%未満の場合	6.5万円(4.3万円)
6%以上の場合	7万円(4.6万円)

活用のポイント 非正規雇用労働者の賃上げ

- 賃金規定等の増額改定に関するキャリアアップ計画の作成が必要
- 中小企業、大企業どちらも利用可能
- 原則、事業所内全ての非正規雇用労働者の賃金規定等を改定する必要あり
- 改定にあたり職務評価を活用した場合、昇給制度を新たに規定した場合は助成額を加算

(※)括弧内の金額は、大企業の場合の助成額。1年度1事業所あたりの支給申請上限人数は100人。

働き方改革推進支援助成金

労働時間の削減や年次有給休暇の取得促進等に取り組む中小企業事業主に、外部専門家のコンサルティング、労働能率の増進に資する設備・機器の導入等を実施し、成果を上げた場合に助成します。

活用例 建設業の事業場が設備投資等を実施して、36協定で設定する時間外・休日労働時間数の上限を引き下げた場合等に、設備投資等にかかった費用に対し最大25～550万円が助成されます。

コース区分	助成上限額	
	基本部分	賃上げ加算
業種別課題対応コース(※1)	25～550万円	
労働時間短縮・年休促進支援コース	25～200万円	6～360万円(※2)
勤務間インターバル導入コース	50～120万円	

活用のポイント 労働時間削減等の取組(賃上げ) + 設備投資等

- 労働時間削減等の取組計画の作成が必要
- 中小企業や中小企業が属する団体が利用可能
- 助成額は、成果目標の達成、賃金の引き上げ額、賃金を引き上げた労働者数等により決定
- 交付決定を受けた後に設備投資等を行う

(※1)建設業の場合
(※2)労働者数30人以下の場合は倍額を加算
(※3)別途団体向けのコースあり(助成上限額1,000万円)

人材開発支援助成金

職務に関連した**専門的な知識及び技能を習得させるための職業訓練**等を実施した場合等に訓練経費や訓練期間中の賃金の一部等を助成します。

活用例 中小企業事業主が、正規雇用労働者1人につき、10時間の訓練(※1)(訓練経費10万円)を受講させ、訓練終了後、訓練受講者の賃上げ(※2)を行った場合、7万円が支給されます。

※1 人材育成支援コース(人材育成訓練)の場合

※2 5%以上の賃上げ又は資格手当を就業規則等に規定し、訓練受講者に実際に資格等手当を支払い3%以上賃金を上昇させた場合

区分(※)	賃上げした場合の助成率・額
①賃金助成額	労働者1人1時間あたり 500円・1000円
②経費助成率	訓練経費の45%~100% ※制度導入に係る助成の場合は、 24万円・36万円
③OJT実施助成額	1人1コースあたり 12万円~25万円

※訓練コース・メニューによって上記区分①~③のいずれが支給されるか異なります(①~③全てが支給される場合もあれば②のみとなる場合もあります。)

活用のポイント

職業訓練+経費助成等 (訓練終了後の賃上げ等加算)

- 職業訓練実施計画を作成し、訓練開始前に労働局への提出が必要。計画に沿って訓練を実施した後、申請
- 10時間以上のOFF-JTによる訓練等が対象
- 中小企業、大企業どちらも利用可能
- 助成額は、訓練内容、企業規模により決定

人材確保等支援助成金(雇用管理制度・雇用環境整備助成コース)

人材確保のために**雇用管理改善につながる制度**等(賃金規定制度、諸手当等制度、人事評価制度、職場活性化制度、健康づくり制度)の導入や**雇用環境の整備**(従業員の作業負担を軽減する機器等の導入)により、離職率低下を実現した事業主に対して助成します。

活用例 複数の雇用管理制度や作業負担を軽減する機器等を導入し、賃上げ(5%以上)を行った場合、最大287.5万円が支給されます。

区分	助成額(※1・2)
①賃金規定制度	50万円
②諸手当等制度	(40万円)
③人事評価制度	
④職場活性化制度	25万円
⑤健康づくり制度	(20万円)
⑥作業負担を軽減する機器等	導入経費の62.5% (50%)

活用のポイント

雇用管理改善の取り組み (賃上げ加算)

- 雇用管理制度又は従業員の作業負担を軽減する機器の導入計画の作成、実施後の離職率の低下が必要
- 原則、中小企業、大企業どちらも利用可能(※)
- 助成額は、雇用管理制度・導入機器に応じて決定
- 対象労働者の賃上げ(5%以上)で、助成額を加算
(※) 賃金規定制度は中小企業のみ利用可能

(※1) 括弧内の金額は、賃上げを行った場合以外の助成額又は助成率。

(※2) ①~⑤を複数導入した場合の上限額は100万円(80万円)。⑥を導入した場合の上限額は187.5万円(150万円)。

より高い処遇への労働移動等への支援

特定求職者雇用開発助成金(成長分野等人材確保・育成コース)

- ハローワーク等を通じ、高齢者や障害者、就職氷河期世代を含む中高年層など(就職困難者等)を継続して雇用する事業主に助成(30万円~240万円)
- これら就職困難者等を就労経験のない職種で雇入れ、①成長分野(デジタル、グリーン)の業務に従事する労働者の雇入れ、②人材育成(人材開発支援助成金の活用)及び雇入れから3年以内に5%賃上げのいずれかを実施した場合、1.5倍の助成金を支給

早期再就職支援等助成金(雇入れ支援コース、中途採用拡大コース)

- 雇入れ支援コース**: 事業規模の縮小等に伴い離職を余儀なくされる労働者を早期に無期雇用で雇入れ、雇入れ前と比較して5%以上賃上げした場合に助成します。
- 中途採用拡大コース**: 中途採用者の雇用管理制度を整備した上で、中途採用率を一定以上拡大させた場合及び中途採用率を一定以上拡大させ、そのうち45歳以上の者で一定以上拡大させ、かつ当該45歳以上の者全員を雇入れ前と比較して5%以上賃上げした場合に助成します。

産業雇用安定助成金(スキルアップ支援コース)

- 在籍型出向により労働者をスキルアップさせ、復帰後の賃金を復帰前と比較し5%以上増加させた場合に助成(上限額8,635円/1人1日あたり(1事業主あたり1,000万円))します。

支援策の詳細はHPをチェック

厚生労働省HP

「賃上げ」支援助成金パッケージ

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisaku_nitsuite/bunya/package.00007.html



(R7.4)

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。

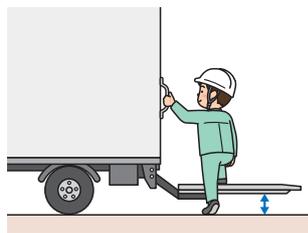
「昇降設備」には、踏み台等の可搬式のもののほか、貨物自動車に設置されている昇降用のステップ等が含まれます。なお、昇降用ステップは、できるだけ乗降グリップ等による三点支持等により安全に昇降できる形式のものとするようにしてください。

○：現行の規則、●：新設、△：望ましい措置

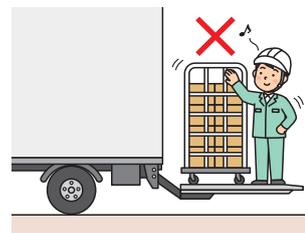
	2t 未満	2t 以上 5t 未満	5t 以上	備考
床面から荷の上 又は荷台までの 昇降設備の設置	△	●	○	高さ 1.5m を超える箇所で行うときは、安衛則第 526 条第 1 項の規定に基づき、原則として昇降設備の設置が義務付けられています。

※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^{*}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。

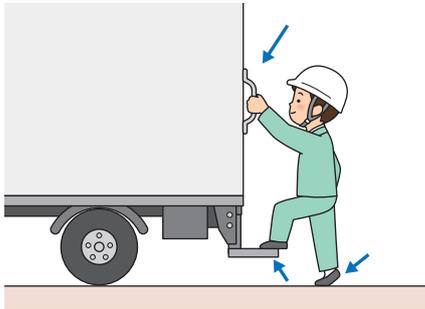
昇降設備の留意事項について



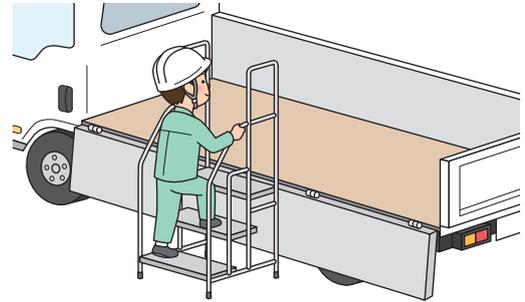
〈墜落のリスクが高い〉

〈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。



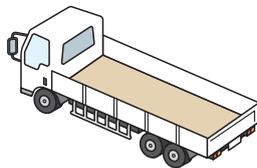
貨物自動車に設置されている昇降用のステップについては、可能な限り乗降グリップがあり、三点支持等により安全に昇降できる形式のものとしてください。



可搬式の踏み台等の例

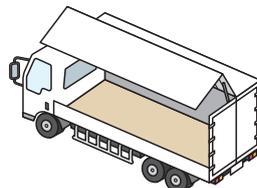
新たに保護帽の着用が必要となるトラックの種類（最大積載量 2 トン以上 5 トン未満のもの）

保護帽の着用が必要となるもの

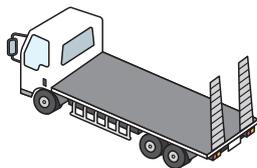


平ボディ車

（荷台の側面が構造上開閉できるものの例）

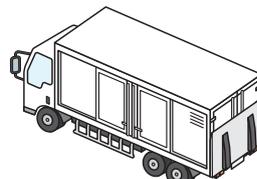


ウイング車



建機運搬車

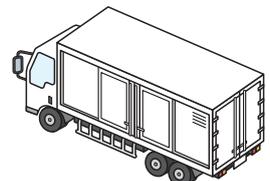
（荷台の側面が構造上開放されているものの例）



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

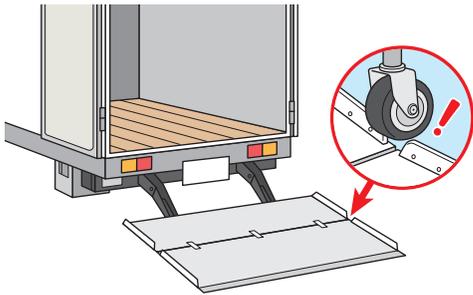


床下格納式

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

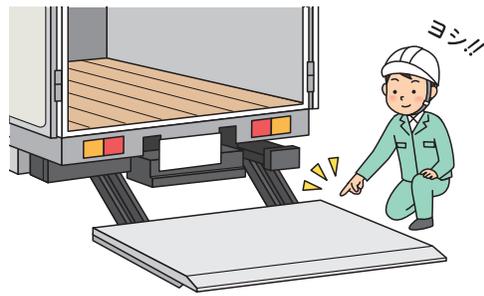
【床下格納式におけるサイドストッパーの隙間についての注意事項】



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】

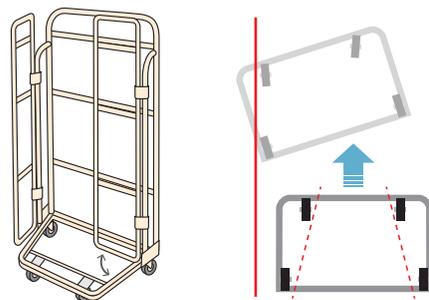
- ①正常に動作するか、異音がないか
- ②部材に亀裂、損傷、変形等がないか
- ③油圧系統に接手のゆるみや油漏れ等がないか
- ④スイッチは正常に動作するか、電気系統に異常はないか

【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

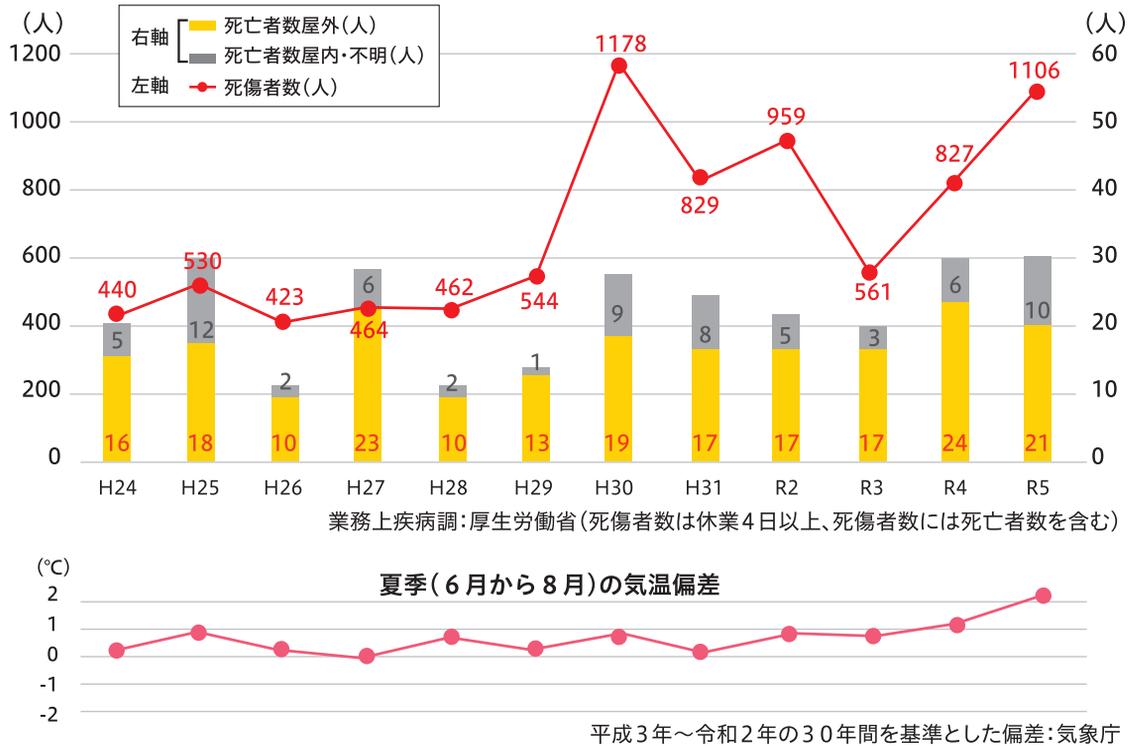
労基署 所在案内 検索



「 令和7年6月1日に
改正労働安全衛生規則が
施行されます 」

職場における
熱中症対策の
強化について

夏季の気温と職場における熱中症の災害発生状況(H24～)



熱中症による死亡災害の多発を踏まえた対策の強化について

職場における熱中症による死亡災害の傾向

- ・死亡災害が2年連続で30人レベル。
- ・熱中症は死亡災害に至る割合が、他の災害の約5～6倍。
- ・死亡者の約7割は屋外作業であるため、気候変動の影響により更なる増加の懸念。

ほとんどが
「初期症状の放置・対応の遅れ」

早急に求められる対策

「職場における熱中症予防基本対策要綱」や「STOP! 熱中症クールワークキャンペーン実施要綱」で実施を求めている事項、現場で効果を上げている対策を参考に、

現場において
死亡に至らせない(重篤化させない)ための
適切な対策の実施が必要。

熱中症死亡災害(R2-R5)の分析結果



100件の内容は以下のとおり

(1)
発見の遅れ

重篤化した
状態で発見
78件

(2)
異常時の
対応の不備

医療機関に
搬送しない等
41件

職場における熱中症予防基本対策要綱に基づく取り組み

第1 WBGT値(暑さ指数)の活用

WBGT基準値とは

暑熱環境による熱ストレスの評価を行う暑さ指数のこと

日本産業規格JIS Z 8504を参考に実際の作業現場で測定実測できない場合には、熱中症予防情報サイト等でWBGT基準値を把握。

WBGT基準値の活用方法

表1-1に基づいて身体作業強度とWBGT基準値を比べる

基準値を超える場合には

- ・冷房等により当該作業場所のWBGT基準値の低減を図ること
- ・身体作業強度(代謝率レベル)の低い作業に変更すること(表1-1参照)
- ・WBGT基準値より低いWBGT値である作業場所での作業に変更すること



それでも基準値を超えてしまうときには **第2 熱中症予防対策** を行う。

表1-1 身体作業強度等に応じたWBGT基準値

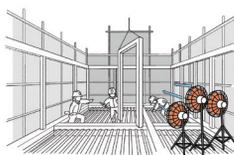
区分	身体作業強度(代謝率レベル)の例	各身体作業強度で作業する場合のWBGT値の目安値	
		暑熱順化者のWBGT基準値 °C	暑熱非順化者のWBGT基準値 °C
0 安静	安静、楽な座位 	33	32
1 低代謝率	・軽い手作業(書く、タイピング等) ・手及び腕の作業 ・腕及び脚の作業 など 	30	29
2 中程度代謝率	・継続的な手及び腕の作業 [くぎ(釘)打ち、盛土] ・腕及び脚の作業、 腕と胴体の作業 など 	28	26
3 高代謝率	・強度の腕及び胴体の作業 ・シヨベル作業、ハンマー作業 ・重量物の荷車及び手押し車を 押ししたり引いたりする など 	26	23
4 極高代謝率	・最大速度の速さでの とても激しい活動 ・激しくシャベルを使ったり 掘ったりするなど 	25	20

第2 熱中症予防対策

1 作業環境管理

(1)WBGT値の低減等

屋外の高湿多湿作業場所においては、直射日光並びに周囲の壁面及び地面からの照り返しを遮ることができる簡易な屋根等を設けること。



(2)休憩場所の整備等

高温多湿作業場所の近隣に冷房を備えた休憩場所又は日陰等の涼しい休憩場所を設けること。



3 健康管理

(1)健康診断結果に基づく対応等

(2)日常の健康管理等

睡眠不足、体調不良、前日等の飲酒、朝食の未摂取等が熱中症の発症に影響を与えるおそれがあることに留意の上、日常の健康管理について指導を行うとともに、必要に応じ健康相談を行うこと。



(3)労働者の健康状態の確認

(4)身体の状態の確認

2 作業管理

(1)作業時間の短縮等

(2)暑熱順化

高温多湿作業場所において労働者を作業に従事させる場合には、暑熱順化(熱に慣れ当該環境に適応すること)の有無が、熱中症の発症リスクに大きく影響することを踏まえ、計画的に暑熱順化期間を設けることが望ましいこと。

(3)水分及び塩分の摂取

自覚症状の有無にかかわらず、水分及び塩分の作業前後の摂取及び作業中の定期的な摂取を指導すること。

(4)服装等

熱を吸収し、又は保熱しやすい服装は避け、透湿性及び通気性の良い服装を着用させること。



(5)作業中の巡視

4 労働衛生教育

労働者を高温多湿作業場所において作業に従事させる場合には、適切な作業管理、労働者自身による健康管理等が重要であることから、作業を管理する者及び労働者に対して、あらかじめ次の事項について労働衛生教育を行うこと。

(1)熱中症の症状

(2)熱中症の予防方法

(3)緊急時の救急処置

(4)熱中症の事例

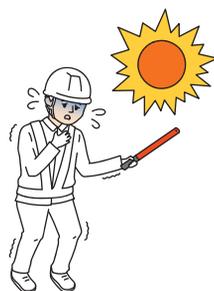


今回の労働安全衛生規則の改正について

基本的な考え方

見つける

(例) 作業員の様子がおかしい…



判断する

(例) 医療機関への搬送、救急隊要請



対処する

(例) 救急車が到着するまで
作業着を脱がせ水をかけ全身を急速冷却



現場の実態に
即した
具体的な対応

現場における対応

熱中症のおそれがある労働者を早期に見つけ、その状況に応じ、迅速かつ適切に対処することにより、熱中症の重篤化を防止するため、以下の「体制整備」、「手順作成」、「関係者への周知」が事業者には義務付けられます。

1

「熱中症の自覚症状がある作業員」や「熱中症のおそれがある作業員を見つけた者」がその旨を報告するための体制整備及び関係作業員への周知。

※報告を受けるだけでなく、職場巡視やパディ制の採用、ウェアラブルデバイス等の活用や双方向での定期連絡などにより、熱中症の症状がある作業員を積極的に把握するように努めましょう。

2

熱中症のおそれがある労働者を把握した場合に迅速かつ的確な判断が可能となるよう、

- ① 事業場における緊急連絡網、緊急搬送先の連絡先及び所在地等
- ② 作業離脱、身体冷却、医療機関への搬送等熱中症による重篤化を防止するために必要な措置の実施手順の作成及び関係作業員への周知

※参考となるフロー図を2つ掲載していますが、これはあくまでも参考例であり、現場の実情にあった内容にしましょう。

※作業強度や着衣の状況等によっては、上記の作業に該当しない場合であっても熱中症のリスクが高まるため、上記に準じた対応が推奨されます。

※同一の作業場において、労働者以外の熱中症のおそれのある作業に従事する者についても、上記対応を講じることとします。

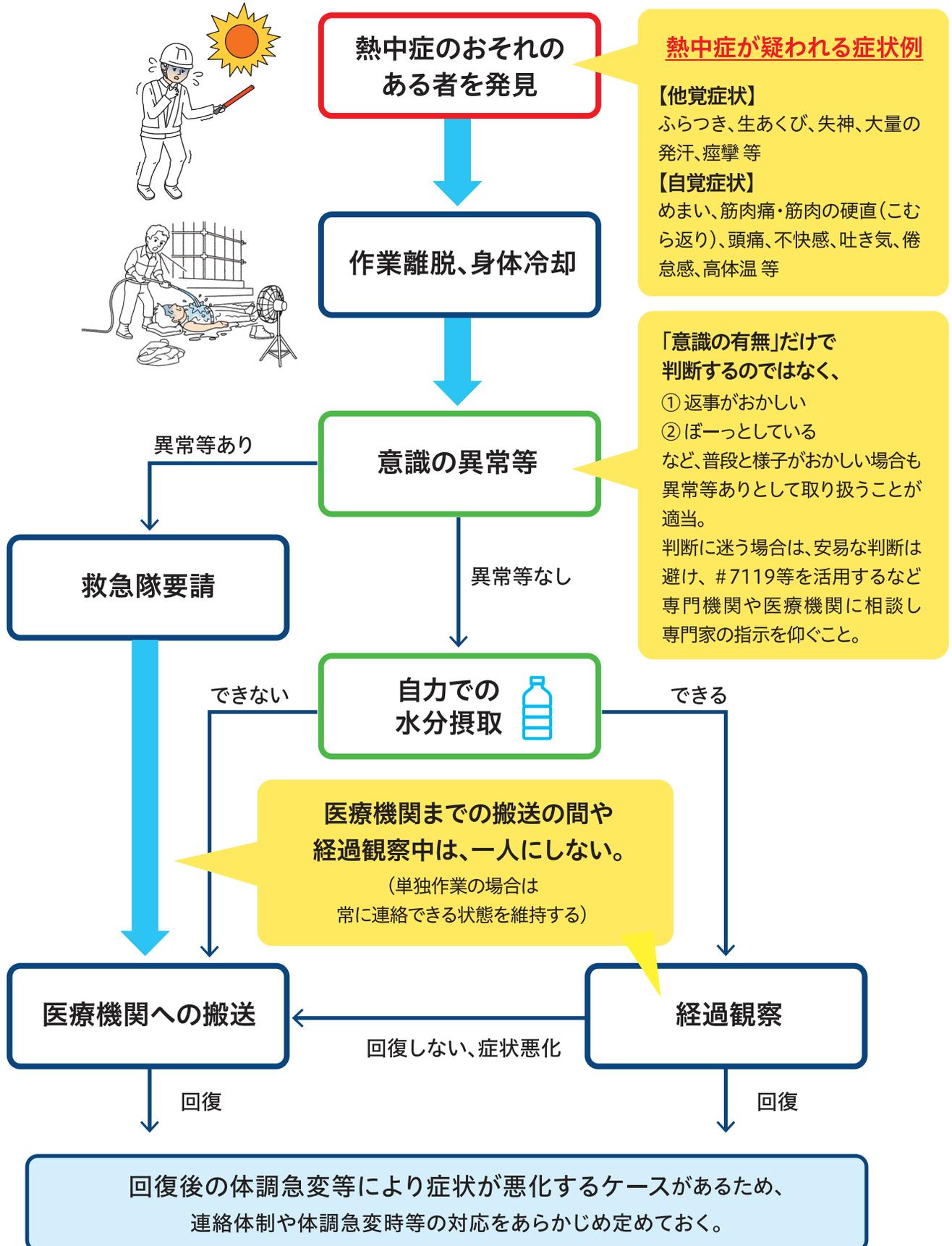
対象となるのは

「WBGT28度以上又は気温31度以上の環境下で連続1時間以上又は1日4時間を超えて実施」が見込まれる作業

熱中症のおそれのある者に対する処置の例

フロー図 ①

※これはあくまでも参考例であり、現場の実情にあった内容にしましょう。



熱中症のおそれのある者に対する処置の例

フロー図 ②

※これはあくまでも参考例であり、現場の実情にあった内容にしましょう。



熱中症のおそれのある者を発見

熱中症が疑われる症状例

【他覚症状】

ふらつき、生あくび、失神、大量の発汗、痙攣等

【自覚症状】

めまい、筋肉痛・筋肉の硬直(こむら返り)、頭痛、不快感、吐き気、倦怠感、高体温等

① 返事がおかしい

② ぼーっとしている

など、普段と様子がおかしい場合も、熱中症のおそれありとして取り扱うことが適当。

作業離脱、身体冷却

医療機関への搬送

医療機関までの搬送の間や経過観察中は、一人にしない。

(単独作業の場合は常に連絡できる状態を維持する)

医療機関への搬送に際しては、必要に応じて、救急隊を要請すること。

救急隊を要請すべきか判断に迷う場合は、

#7119等を活用するなど、専門機関や医療機関に相談し、専門家の指示を仰ぐことも考えられる。

回復



回復後の体調急変等により症状が悪化するケースがあるため、連絡体制や体調急変時等の対応をあらかじめ定めておく。

“いつもと違う”と思ったら、**熱中症**を疑え

あれっ、
何かおかしい

手足がつる

立ちくらみ・めまい

吐き気

汗のかき方がおかしい

汗が止まらない／汗がでない



これも
初期症状

何となく
体調が悪い

すぐに
疲れる

あの人、
ちょっとヘン

イライラしている

フラフラしている

呼びかけに反応しない

ボーッとしている

すぐに周囲の人や現場管理者に申し出る

手順や連絡体制の周知の一例



【朝礼やミーティングでの周知】



【会議室や休憩所などわかりやすい場所への掲示】

件名: 本日はWBGT値が28°Cを
超える見込みです

皆様お疲れ様です。
本日のWBGT基準値は0°Cです。
作業時には充分に気をつけて、
水分補給及び休憩をしっかりと
お願いします。
体調不良者が発生した場合は、
フロー図に基づき対応いただき、
〇〇さん(000-0000-0000)へ
連絡するようにお願いします。
それでは本日もよろしくお願
いいたします。



【メールやイントラネットでの通知】



中小企業事業主等の皆様へ

働き方改革

お悩みに寄り添います

Q カスハラ
の対応をしたい!

A 対応をご説明
しましょうか



Q 人手不足を
解消したい!

A 人材育成研修を
しませんか



Q 残業のない
働き方を
知りたい!

A 好事例と法制度を
ご案内しましょうか



Q 補助金・助成金
を利用したい!

A ご案内
します



補助金(中小企業庁)

助成金(厚労省)



Q 社員研修を
したい!

A 資料提供や講師を
しましょうか

働き方改革に関する様々な課題に**社会保険労務士**がお答えします。

佐賀産業保健総合支援センター



佐賀県よろず支援拠点



とも連携!

ご利用
いただける
サービス



電話相談



メール相談



来所・訪問相談



セミナー
社員研修

相談無料

秘密厳守

佐賀働き方改革推進支援センター

HP▶



〒840-0843

佐賀市川原町8番7号 平和会館1階

MAP▶



開所時間 平日 9:00~17:00 ※年末年始を除く

E-mail saga@workstylereform.net

TEL 070-3392-5560

令和7年6月5日からの電話・FAX番号

TEL 0120-610-464 (R7.6.5~)

FAX 0952-20-1541 (R7.6.5~)

受託実施機関



全国社会保険労務士会連合会

お申し込みは
裏面へ

社会保険労務士による無料相談・訪問支援申込票

佐賀働き方改革
推進支援センター宛

FAX：0952-20-1541 (R7.6.5～)

MAIL：saga@workstylereform.net

メール▶



申込日： 年 月 日

会社名 事業所名		代表者名	
業種		従業員数	名 (うち非正規雇用労働者 名)
住所	〒 -		
担当部署/役職	/	氏名	
電話番号	() -	FAX番号	() -
担当者携帯電話 (緊急時の連絡先)	- -	メールアドレス	@
相談希望日時	<input type="checkbox"/> 希望日時がある場合 第1希望 月 日 / 時から 第2希望 月 日 / 時から 第3希望 月 日 / 時から		<input type="checkbox"/> 電話で調整を希望
相談方法 (どちらかにチェック)	<input type="checkbox"/> 会社・事業所へ訪問 <input type="checkbox"/> センターへ来所 <input type="checkbox"/> ZOOMなどによるオンライン相談		
相談内容 (ご希望内容にチェック)	<input type="checkbox"/> 働き方改革で何から手をつけたらよいか分からない <input type="checkbox"/> 生産性向上による賃金引上げ <input type="checkbox"/> 助成金制度の活用 <input type="checkbox"/> 人材確保・人材育成 <input type="checkbox"/> テレワーク・副業・兼業 <input type="checkbox"/> 長時間労働の是正 <input type="checkbox"/> 給与体系・賃金制度(評価制度) <input type="checkbox"/> 有給休暇の取得義務化への対応 <input type="checkbox"/> 労働時間管理(時間外労働 他) <input type="checkbox"/> 同一労働同一賃金 <input type="checkbox"/> 36協定・就業規則見直し <input type="checkbox"/> 高齢者活用、女性の活躍推進 <input type="checkbox"/> 外国人の就労・受け入れ <input type="checkbox"/> ハラスメント防止対策 <input type="checkbox"/> しわ寄せ防止 <input type="checkbox"/> 働き方改革関連法への対応全般 <input type="checkbox"/> 仕事と育児・介護の両立支援(くるみん等)		
	<input type="checkbox"/> その他 ※特に相談したい内容がございましたら、こちらにご記入ください。		
この専門家相談を 知ったきっかけ	<input type="checkbox"/> 労働基準監督署からの紹介 <input type="checkbox"/> ハローワークからの紹介 <input type="checkbox"/> 金融機関からの紹介 <input type="checkbox"/> 商工会議所・商工会からの紹介 <input type="checkbox"/> Facebook ページを見て <input type="checkbox"/> 市町等のその他団体 <input type="checkbox"/> ホームページを見て <input type="checkbox"/> 労働局からの紹介 <input type="checkbox"/> その他 ()		

※ご記入いただいた個人情報は当センターが厳重に管理し、この目的以外では使用しません。



佐賀働き方改革 推進支援センター



働き方改革 特設サイト
支援のご案内

働き方改革の
ポイント

助成金の
ご案内

無料相談窓口
働き方改革推進
支援センター

お役立ち
コンテンツ

SPECIAL

文字サイズの変更

標準 大 特大



佐賀働き方改革
推進支援センター ↓

センターからの
お知らせ ↓

訪問コンサルティング
のご案内 ↓

セミナーのご案内 ↓

出張相談会のご案内 ↓

センター長からご挨拶 ↓

専門家ご紹介 ↓

佐賀働き方改革推進支援センター

働き方改革に関する様々な課題に対応するワンストップ相談窓口として、
社労士等の専門家が、中小企業事業主の方からの労務管理上の相談に応じています。

相談無料、秘密厳守です。



令和7年度「働き方改革推進支援助成金」 業種別課題対応コース（**運送業等**）のご案内

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、**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**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！

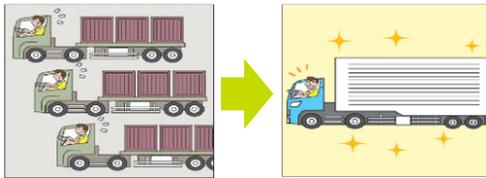
運行に伴う事務作業を効率化し、
労働時間を削減したい！

助成金
による
取組

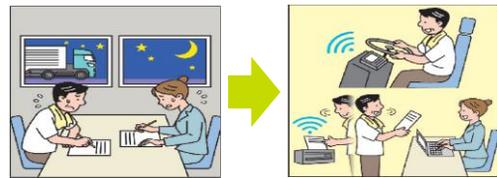
積載量の多いトレーラーを導入

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28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8年1月
30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8年2月6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28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。詳しくはこちらから。
(<https://www.jgrants-portal.go.jp/>)



(2025.4)

業種別課題対応コース（運送業等）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が対象です。
 なお、選択する成果目標に応じて、下記1～3以外にも要件が設定されています。

詳しくは「働き方改革推進支援助成金（業種別課題対応コース）申請マニュアル」をご参照ください。

【対象事業主の要件】

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。

など

(※1) 中小企業事業主の範囲

AまたはBの要件を満たす企業が中小企業になります。

業種	A 資本または出資額	B 常時使用する労働者
小売業 (飲食店を含む)	5,000万円以下	50人以下
サービス業	5,000万円以下	100人以下
卸売業	1億円以下	100人以下
その他の業種	3億円以下	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) 長時間労働恒常化要件に該当する場合は、パソコン、タブレット、スマートフォンの購入費用等が対象となります。詳しくは申請マニュアル等をご確認ください。

成果目標

以下の「成果目標」から1つ以上を選択の上、目標達成を目指して「助成対象となる取組」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・休日労働時間数の縮減**
- ② **年次有給休暇の計画的付与制度を新たに導入**
- ③ **時間単位の年次有給休暇制度と、交付要綱で規定する特別休暇を1つ以上新規導入**
- ④ **10時間以上の勤務間インターバルの導入**

(※4) 上記①から④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5%以上または7%以上引き上げることが成果目標に加えることができます。

助成上限額と助成額

左記「成果目標」の達成状況に応じて、左記「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。

上限額	選択した左記「成果目標」に設定された、下記1から4までの助成上限額に、下記5の上限額への加算額を 合計した金額
助成額	上限額又は対象経費の合計額に補助率3/4(※5)を乗じた額のいずれか低い金額を助成します。

(※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は、補助率4/5。

1. 成果目標①の上限額(※6)

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	—

(※6) 成果目標①を令和6年度に選択して支給を受けた事業主の場合、さらに下の区分に設定時間数を縮減した場合の上限額は100万円。(更なる削減を目標とした上で、設定時間数を同一区分内に維持等した場合の助成上限額は一律25万円)

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(※7)	1企業当たりの上限額(※8)
10時間以上11時間未満	150万円
11時間以上	170万円

(※7) 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。

(※8) 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場合は、上記の表の1/2が上限額となります。

5. 成果目標「賃金の引上げ」の上限額の加算

常時使用する労働者数が30人を超える場合は、達成した成果目標の助成上限額に、下記の表の**上限額が加算されます**(※4、9、10)。

引上げ人数	1～3人	4～6人	7～10人	11人～30人
3%以上引上げ	6万円	12万円	20万円	1人当たり2万円(上限60万円)
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)
7%以上引上げ	36万円	72万円	120万円	1人当たり12万円(上限360万円)

(※9) 常時使用する労働者数が30人以下の場合は、達成した成果目標の助成上限額に、上記の表の2倍の上限額が加算されます。

(※10) 賃上げ額そのものを助成するものではありません。

令和7年度「働き方改革推進支援助成金」 労働時間短縮・年休促進支援コースのご案内

令和2年4月1日から、中小企業に、**時間外労働の上限規制が適用されています。**
このコースは、生産性を向上させ、労働時間の削減や年次有給休暇の促進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

新たに機械・設備を導入して、生産性を向上させたい！

助成金
による
取組

労働能率を増進するために設備・機器などを導入

改善の
結果



新たな機器・設備を導入して使用するようになったところ、実際に労働能率が増進し、時間当たりの生産性が向上した。

始業・終業時刻を手書きで記録しているが、管理上のミスが多い！

労務管理用機器や、ソフトウェアを導入



記録方法を台帳からICカードに切り替えたことで、始業・終業時刻を正確に管理できるようになり、業務量の平準化につながった。

業務上の無駄な作業を見直したいが、何をすればいいかわからない！

外部の専門家によるコンサルティングを実施



専門家のアドバイスで業務内容を抜本的に見直すことができ、効率的な業務体制などの構築につながった。

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!!

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/>)



労働時間短縮・年休促進支援コースの助成内容

対象事業主

以下のいずれにも該当する事業主が対象です。

1. 労働者災害補償保険の適用を受ける中小企業事業主(※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、右記「成果目標」①から③の設定に向けた条件を満たしていること。

(※1)中小企業事業主の範囲

AまたはBの要件を満たす企業が中小企業になります。

業種	A 資本または出資額	B 常時使用する労働者
小売業 (飲食店を含む)	5,000万円以下	50人以下
サービス業(※2)	5,000万円以下	100人以下
卸売業	1億円以下	100人以下
その他の業種	3億円以下	300人以下

(※2) 医業に従事する医師が勤務する病院、診療所、介護老人保健施設、介護医療院については常時使用する労働者数が300人以下の場合は、中小企業事業主に該当します。

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(※3)
- ② 労働者に対する研修(※3)、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(※4)
- ⑦ 労働能率の増進に資する設備・機器などの導入・更新(※4)

(※3) 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。

(※4) 長時間労働恒常化要件に該当する場合は、パソコン、タブレット、スマートフォンの購入費用等が対象となります。詳しくは申請マニュアル等をご確認ください。

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28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8年1月30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8年2月6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28日以前に、予告なく受付を締め切る場合があります。

成果目標

以下の「成果目標」から1つ以上を選択の上、達成を目指して取組を実施してください(※5)。

- ① **月60時間を超える36協定の時間外・休日労働時間数の縮減**
- ② **年次有給休暇の計画的付与制度の新規導入**
- ③ **時間単位の年次有給休暇制度と、交付要綱で規定する特別休暇を1つ以上新規導入**

(※5) 上記①から③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5%以上または7%以上引き上げることを成果目標に加えることができます。

助成上限額と助成額

上記「成果目標」の達成状況に応じて、左記「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。

上限額	選択した左記「成果目標」に設定された、下記1から3までの助成上限額に、下記4の上限額への加算額を 合計した金額
助成額	上限額又は対象経費の合計額に補助率3/4(※6)を乗じた額のいずれか低い金額を助成します。

(※6) 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は、補助率4/5。

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	150万円	100万円
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	50万円	—

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「賃金の引上げ」の上限額の加算
常時使用する労働者数が30人を超える場合に、達成した成果目標の助成上限額に、下記の表の**上限額が加算されます**(※5、7、8)。

引上げ人数	1～3人	4～6人	7～10人	11人～30人
3%以上引上げ	6万円	12万円	20万円	1人当たり2万円(上限60万円)
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)
7%以上引上げ	36万円	72万円	120万円	1人当たり12万円(上限360万円)

(※7) 常時使用する労働者数が30人以下の場合は、達成した成果目標の助成上限額に、上記の表の2倍の上限額が加算されます。

(※8) 賃上げ額そのものを助成するものではありません。

第
98
回

全国安全週間

期間 令和7年7月1日(火)~7日(月)

準備期間 令和7年6月1日(日)~30日(月)

多様な仲間と 築く安全 未来の職場

今年で98回目を迎える全国安全週間は、昭和3年に初めて実施されて以来、「人命尊重」という基本理念の下、産業界での自主的な労働災害防止活動を推進し、広く一般の安全意識の高揚と安全活動の定着を図ることを目的として、実施されてきました。

これまで、事業場では、労使が協調して労働災害防止対策が展開されてきました。この努力により労働災害は長期的には減少しておりますが、令和6年の労働災害については、死亡災害は集計開始以降最少となった前年を下回る見込みであるものの、休業4日以上死傷災害は前年同期よりも増加しており、平成21年以降、死傷者数が増加に転じてから続く増加傾向に歯止めがかからない状況となっています。

特に、高齢労働者の増加等を背景として、転倒や腰痛といった労働者の作業行動に起因する死傷災害が増加し続けており、また、死亡災害については、墜落・転落などによる災害が依然として後を絶たない状況にあります。

労働災害を少しでも減らし、労働者一人一人が安全に働くことができる職場環境を築くためには、令和5年3月に策定された第14次労働災害防止計画に基づく施策を着実に推進することが必要であり、計画年次3年目となる令和7年度においても、労使一丸となった取組が求められます。

そのため、令和7年度は、「多様な仲間と 築く安全 未来の職場」のスローガンの下、全国安全週間を実施することとしました。

主唱 厚生労働省、中央労働災害防止協会

協賛 建設業労働災害防止協会、陸上貨物運送事業労働災害防止協会

港湾貨物運送事業労働災害防止協会、林業・木材製造業労働災害防止協会

※裏面の「令和7年度全国安全週間実施要綱について」もご覧ください。

令和7年度全国安全週間実施要綱について(抜粋)

実施者の実施事項

1 安全衛生活動の推進

- 安全衛生管理体制の確立
 - 年間を通じた安全衛生計画の策定、安全衛生規程及び安全作業マニュアルの整備
 - 経営トップによる統括管理、安全管理者等の選任
 - 安全衛生委員会の設置及び労働者の参画を通じた活動の活性化
 - 労働安全衛生マネジメントシステムの導入等によるPDCAサイクルの確立
- 安全衛生教育計画の樹立と効果的な安全衛生教育の実施等
 - 経営トップから第一線の現場労働者までの階層別の安全衛生教育の実施、特に、雇入れ時教育の徹底及び未熟練労働者に対する教育の実施
 - 就業制限業務、作業主任者を選任すべき業務での有資格者の充足
 - 災害事例、安全作業マニュアルを活用した教育内容の充実
 - 労働者の安全作業マニュアルの遵守状況の確認
- 自主的な安全衛生活動の促進
 - 発生した労働災害の分析及び再発防止対策の徹底
 - 職場巡視、4S活動(整理、整頓、清掃、清潔)、KY(危険予知)活動、ヒヤリ・ハット事例の共有等の日常的な安全活動の充実・活性化
- リスクアセスメントの実施
 - リスクアセスメントによる機械設備等の安全化、作業方法の改善
 - SDS(安全データシート)等により把握した危険有害性情報に基づく化学物質のリスクアセスメント及びその結果に基づく措置の推進
- その他の取組
 - 安全に係る知識や労働災害防止のノウハウの着実な継承
 - 外部の専門機関、労働安全コンサルタントを活用した安全衛生水準の向上
 - 「テレワークの適切な導入及び実施の推進のためのガイドライン」に基づく、安全衛生に配慮したテレワークの実施

2 業種の特性に応じた労働災害防止対策

- 小売業、社会福祉施設、飲食店等の第三次産業における労働災害防止対策
 - 全社的な労働災害の発生状況の把握、分析
 - 経営トップが先頭に立つて行う安全衛生方針の作成、周知
 - 職場巡視、4S活動(整理、整頓、清掃、清潔)、KY(危険予知)活動、ヒヤリ・ハット事例の共有等の日常的な安全活動の充実・活性化
 - 安全衛生担当者の配置、安全意識の啓発
 - パート・アルバイトの労働者への安全衛生教育の徹底
- 陸上貨物運送事業における労働災害防止対策
 - 荷台等からの墜落・転落防止対策、保護帽の着用
 - 荷主等の管理施設におけるプラットフォームの整備、床の凹凸の解消、照度の確保、混雑の緩和等、荷役作業の安全ガイドラインに基づく措置の推進
 - 積み卸しに配慮した積付け等による荷崩れ防止対策の実施
 - 歩行者立入禁止エリアの設定等によるフォークリフト使用時の労働災害防止対策の実施
 - トラックの逸走防止措置の実施
 - トラック後退時の後方確認、立入制限の実施
- 建設業における労働災害防止対策
 - 一般的事項
 - (ア)「木造家屋等低層住宅建築工事墜落防止標準マニュアル」に基づく足場、屋根・屋上等の端、開口部、はしご・脚立等からの墜落・転落防止対策の実施、フルハーネス型墜落制止用器具の適切な使用
 - (イ)足場の点検の確実な実施、本足場の原則使用、「手すり先行工法等に関するガイドライン」に基づく手すり先行工法の積極的な採用
 - (ウ)職長、安全衛生責任者等に対する安全衛生教育の実施
 - (エ)元方事業者による統括安全衛生管理、関係請負人に対する指導の実施
 - (オ)建設工事の請負契約における適切な安全衛生経費の確保
 - (カ)複雑工事における適正な施工計画、作業計画の作成及びこれらに基づく工事の安全な実施
 - (キ)一定の工事エリア内で複数の工事が近接・密集して実施される場合、発注者及び近接工事の元方事業者による工事エリア別協議組織の設置
 - (ク)「山岳トンネル工事の切羽における肌落ち災害防止対策に係るガイドライン」に基づく対策の実施
 - (ケ)令和6年能登半島地震の復旧、復興工事におけるがれき処理作業の安全確保、土砂崩壊災害、建設機械災害、墜落・転落災害の防止等、自然災害からの復旧・復興工事における労働災害防止対策の実施
 - 製造業における労働災害防止対策
 - 機械の危険部分への覆いの設置等によるはさまれ・巻き込まれ等防止対策の実施
 - 機能安全を活用した機械設備安全対策の推進
 - 作業停止権限等の十分な権限を安全担当者に付与する等の安全管理の実施
 - 高経年施設・設備の計画的な更新、優先順位を付けた点検・補修等の実施
 - 製造業安全対策官民協議会で開発された、多くの事業場で適応できる「リスクアセスメントの共通化手法」の活用等による、自主的なリスクアセスメントの実施
 - 機械等製造者による、機械等を使用する事業者への、リスクアセスメント実施に資する残留リスク情報の提供
 - 林業の労働災害防止対策
 - チェーンソーを用いた伐木及び造材作業における保護具、保護衣等の着用並びに適切な作業方法の実施
 - 木材伐出機械等を使用する作業における安全の確保

3 業種横断的な労働災害防止対策

- 労働者の作業行動に起因する労働災害防止対策
 - 作業通路における段差等の解消、通路等の凍結防止措置の推進
 - 照度の確保、手すりや滑り止めの設置
 - 「転倒等リスク評価セルフチェック票」を活用した転倒リスクの可視化
 - 運動プログラムの導入及び労働者のスポーツの習慣化の推進
 - 中高年齢女性を対象とした骨粗しょう症健診の受診勧奨
 - 「職場における腰痛予防対策指針」に基づく措置の実施
- 高齢労働者、外国人労働者等に対する労働災害防止対策
 - 「高齢労働者の安全と健康確保のためのガイドライン(エイジフレンドリーガイドライン)」に基づく措置の実施
 - 母国語教材や視聴覚教材の活用等、外国人労働者に理解できる方法による安全衛生教育の実施
 - 派遣労働者、関係請負人を含めた安全管理の徹底や安全活動の活性化
- 交通労働災害防止対策
 - 適正な労働時間管理、走行計画の作成等の走行管理の実施
 - 飲酒による運転への影響や睡眠時間の確保等に関する安全衛生教育の実施
 - 災害事例、交通安全情報マップ等を活用した交通安全意識の啓発
 - 飲酒、疲労、疾病、睡眠、体調不良の有無等を確認する乗務開始前の点呼の実施
- 熱中症予防対策(STOP!熱中症 クールワークキャンペーン)
 - 熱中症のおそれのある作業者の早期発見のための連絡体制の整備等を内容とする改正労働安全衛生規則に基づく措置義務の徹底
 - 暑さ指数(WBGT)の把握とその値に応じた熱中症予防対策の実施
 - 熱中症の発症に影響を及ぼすおそれのある疾病を有する者に対して医師等の意見を踏まえた配慮
- 業務請負等他者に作業を行わせる場合の対策
 - 請負人等が労働者と同じ場所で就業する場合における安全衛生の確保に必要な措置の実施
 - 安全衛生経費の確保等、請負人等が安全で衛生的な作業を遂行するための配慮
 - その他請負人等が上記10(1)～10(3)④に掲げる事項を円滑に実施するための配慮

厚生労働省

<https://www.mhlw.go.jp/index.html>



中央労働災害防止協会

<https://www.jisha.or.jp>



職場のあんぜんサイト

<https://anzeninfo.mhlw.go.jp>



●職場の安全、全国安全週間に関する情報は
こちらでも発信しています!

厚生労働省 安全衛生

検索

中央労働災害防止協会 安全週間

検索

●労働基準監督署等への届出は
電子申請が便利です!

帳票入力支援サービス

検索

詳しくは、最寄りの都道府県労働局または労働基準監督署にご相談ください。

厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署