

トラック運転者

令和6年4月 改正改善基準告示版



労働時間等の改善のための基準 学習テキスト



contents
目次

はじめに 01

第①章：学習をする前に

第1項 時間外労働の上限規制とは？ 02
第2項 なぜ、改善基準告示が必要なのか？ 03
第3項 改善基準告示の対象者を知ろう 04
第4項 改善基準告示の「骨格」を知ろう 05
コラム ▶ なぜ、改善基準告示を改正する必要があるの？ 05

第②章：仕事に係る時間の基礎知識を身につけよう

第1項 仕事に係る時間の全体像を知る 07
第2項 拘束時間とは？ 08
第3項 休息期間とは？ 10
Q&A ▶ 休息期間の与え方について 10

第③章：改善基準告示で定められている内容を学ぼう

第1項 「1年」の拘束時間と「1か月」の拘束時間 11
第2項 ・「1日」の拘束時間と「1日」の休息期間 12
・1週間における「1日」の拘束時間延長の回数
第3項 運転時間の限度 14
第4項 連続運転時間 16
第5項 時間外労働と休日労働の限度(含:休日の取扱い) 17
第6項 予期し得ない事象 19
第7項 特例 20

第④章：学んだ成果を振り返ろう

第1項 問題 22

改善基準告示とは、いったい何なのでしょう？

正式には、「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）」という名称で、長時間労働の実態にある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、労働基準法に基づく労働時間規制とは別に、その業務の特性を踏まえて拘束時間、休息期間、運転時間等の基準を定めたものです。自動車運転者の長時間労働の改善は、労働者自身の健康確保のみならず、国民の安全確保の観点からも重要です。

この基準を守るためには、運行管理者とトラック運転者が、改善基準告示の重要性と内容を理解する必要があります。

そこでこのテキストは、運行管理者、またトラック運転者の皆さまに、ぜひとも学んでいただきたい改善基準告示に定められている項目を、わかりやすく説明をしています。

このテキストでの学びを通じ、いま以上に労働条件向上の取組みが活性化することで、運送業の発展に繋がる一助となれば幸いです。



令和6年4月から、

- 自動車運転の業務に対する時間外労働の上限規制（年960時間）
- 改正後の改善基準告示

が適用されます。

このテキストは、令和5年度に作成していますが、「令和6年4月から適用される見直し後の改善基準告示」を前提として作成をしています。





第1項 時間外労働の上限規制とは？

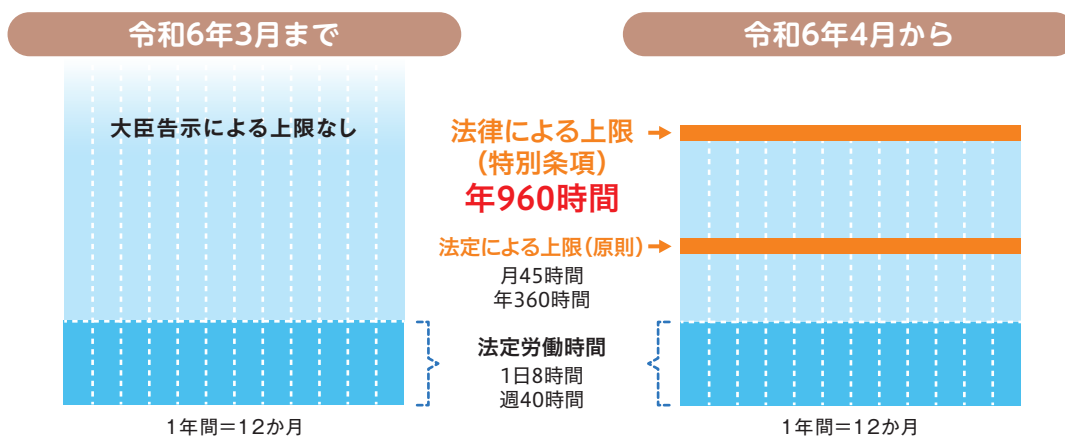
トラック輸送は、我が国の経済活動を持続させるために、必要不可欠な社会インフラです。しかし、物流拠点での積み下ろし待ちや長時間の運転により、時として長時間労働になることもあります。またEC市場の急拡大による再配達も、トラック運転者の負担になっています。

トラック運転者の長時間労働は、疲労の蓄積により健康を損なうだけでなく、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することなどから、未然に防ぐ必要があります。

そのため、令和6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。

【時間外労働の上限規制の概要】

- 自動車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。



長時間労働の是正は、働く人の健康確保や、ワーク・ライフ・バランスの改善にとって大変重要です。このため、自動車運転の業務等を除く一般の労働者に対しては、時間外労働の上限規制が、平成31年(中小企業は令和2年)から、既に適用されています。

自動車運転の業務等については、長時間労働の実態にあったこと等を踏まえ、その適用が5年間猶予されていましたが、令和6年4月から適用されることとなります。これを着実に遵守していくことが求められます。

第2項

なぜ、改善基準告示が必要なのか？

持続的な企業経営は利潤追求だけで実現するものではなく、お客様視点に立ちつつ、社会的責任を果たすことも、大切な取組のひとつです。

そのような中、運行管理者が、改善基準告示を守らなければどうなるのでしょうか？

過労運転による事故が多発し、お客様からの信頼を失うことで、結果、企業活動そのものを持続することができなくなるかもしれません。

またトラック運転者の皆さんにとっては、お客様の大切な荷物だけでなく、自身の命や安全を守ることができなくなるかもしれません。

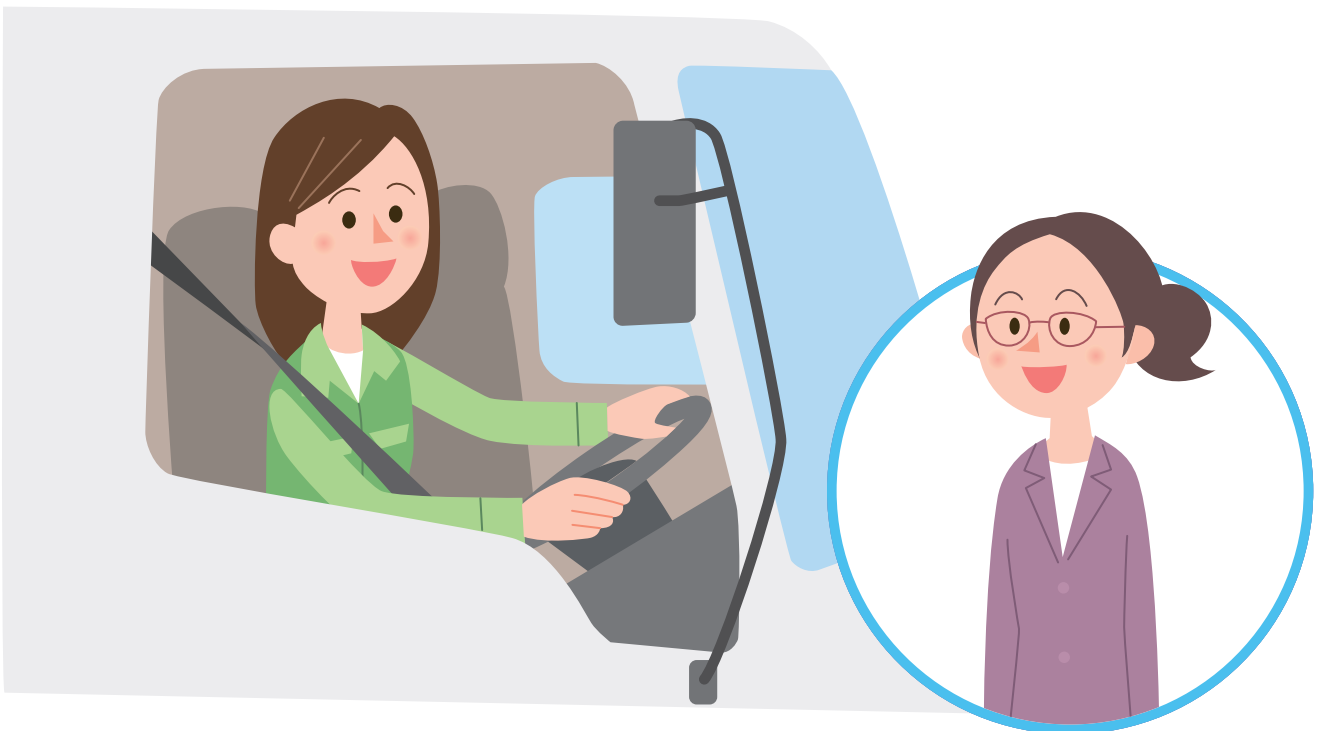
そこで、前頁で記載した時間外労働の上限規制のほかに、拘束時間、休息期間、運転時間などをきめ細かく定めた改善基準告示があります。

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も、改善基準告示は、必ず守る必要があります。



改善基準告示は、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)としても引用されています。

違反の実態に応じ、自動車の使用停止等の行政処分がなされることになります。



第3項

改善基準告示の対象者を知ろう

改善基準告示の対象となる者

特積(特別積合せ貨物運送)や貸切、積合せの営業形態にかかわらず、改善基準告示の対象者は、労働基準法の労働者(※1)のうち、四輪以上の自動車の運転業務に主として従事する者です。

※1 職業の種類を問わず事業または事務所に使用される者で賃金を支払われる者。

【ポイント①】自家用トラック(白ナンバー)の運転者も対象

改善基準告示が適用されるトラック運転者は、貨物自動車運送業(荷主から運賃などを収受する輸送業務)に従事する自動車運転者に限らず、貨物自動車運送業以外の事業に従事する自動車運転者であって、主として人以外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含みます。

すなわち、労働基準法上の労働者に該当する場合には、営業用だけではなく自家用トラック(白ナンバー)(※2)で自社の製品等を輸送する運転者にも、トラックの改善基準告示が適用されます。

なお、「自動車運転の業務に主として従事する」とは、個別の事案の実態に応じて判断されますが、物品また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を指します。

※2 工場等の製造業における配達部門の労働者であっても、その者が主として運送業務を担当されている場合、トラック運転者に関する改善基準告示が適用されます。

【ポイント②】個人事業主のトラック運転者も実質的に対象

国土交通省「貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について」の第3条第3.(1)

にて、**個人事業主を含めた運転者**の勤務時間及び乗務時間を定める基準として、改善基準告示等が位置付けられています。個人事業主は労働基準法の労働者ではありませんが、軽貨物輸送などに従事している個人事業主のトラック運転者も、実質的にトラックの改善基準告示の遵守が求められます。

改善基準告示の対象とならない者

改善基準告示の対象となるのは、四輪以上の自動車運転の業務であることから、例えば、**二輪の運転者**が除かれるため、バイク便業務に従事する労働者には改善基準告示は適用されません。

四輪以上の自動車を運転する労働者であっても、例えば、**クレーン車のオペレーターが移動のために路上を走行**するような場合には、原則として「自動車の運転の業務に主として従事する」に該当しないことから、改善基準告示は適用されません。

災害対策基本法等に基づく緊急輸送の業務や人命又は公益の保護のために物資等を運搬する業務には、改善基準告示が適用されません。

また、**消防法等に基づく危険物の運搬の業務**は、危険物の迅速かつ安全の運行を確保するという観点から、関係法令により別途の規制が設けられている等の理由により、改善基準告示は適用されません。

下図は、トラック運転者に関する改善基準告示に基準として定められているポイントとなる項目を整理したものです。

長距離貨物運送やSA・PA等に駐停車できない場合など、運行実態を踏まえた例外の取扱いも定められています。

皆さんが守らなければならない項目を確認してください。

なお個々の項目内容詳細は、第3章以降で説明をしています。

拘束時間	「1年」の拘束時間
	「1か月」の拘束時間
	「1日」の拘束時間
休息期間	「1日」の休息期間
運転時間 連続運転時間	2日平均1日
	2週平均1週
	「連続」の運転時間
時間外労働及び 休日労働の限度 (含:休日の取扱い)	休日の取扱い
	時間外労働及び休日労働の限度
	休日労働の回数

コラム

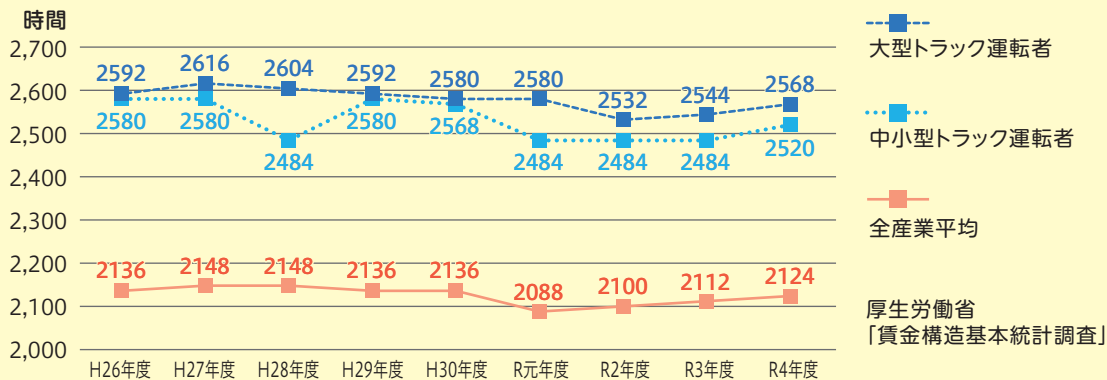
なぜ、改善基準告示を改正する必要があったの？

自動車運転者がより負担の少ない働き方ができるよう、改善基準告示は過去も見直しがされています。言い換えれば、それぞれの時代の労働条件や労働環境を見据えた最適な基準となるように内容が育まれてきているのです。

今回の改正は令和6年4月からトラック運転者の業務にも時間外労働の上限規制が適用されること、働き方改革関連法の国会附帯決議においても過労死等の防止の観点から見直しが求められたことを踏まえ、見直されたものです。

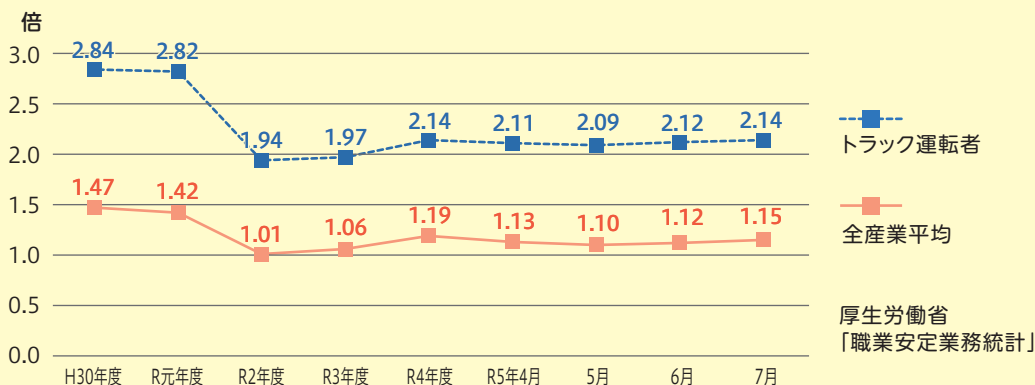
●トラック運転者の年間労働時間

トラック運転者の年間労働時間は、全産業平均と比べて長時間労働の実態が続いており、全産業平均と比較し20%程度長くなっています。



●トラック運転者の不足

トラック運転者の有効求人倍率は、全産業平均よりも高い状況にあります。

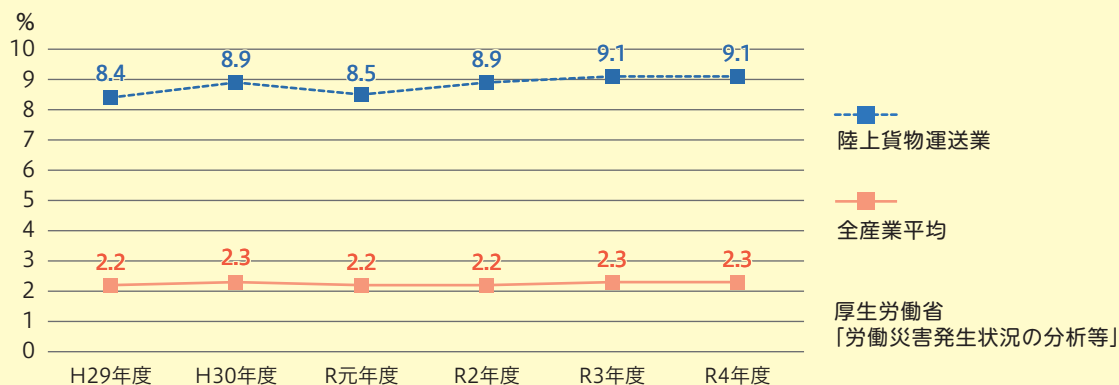


●陸上貨物運送事業における労働災害発生状況

グラフは、休業4日以上労働災害による死傷年千人率(※)を示したものです。

陸上貨物運送事業は、全産業と比較し高い傾向が続いています。

※ 1年間の労働者1,000人当たりが発生した死傷者数の割合



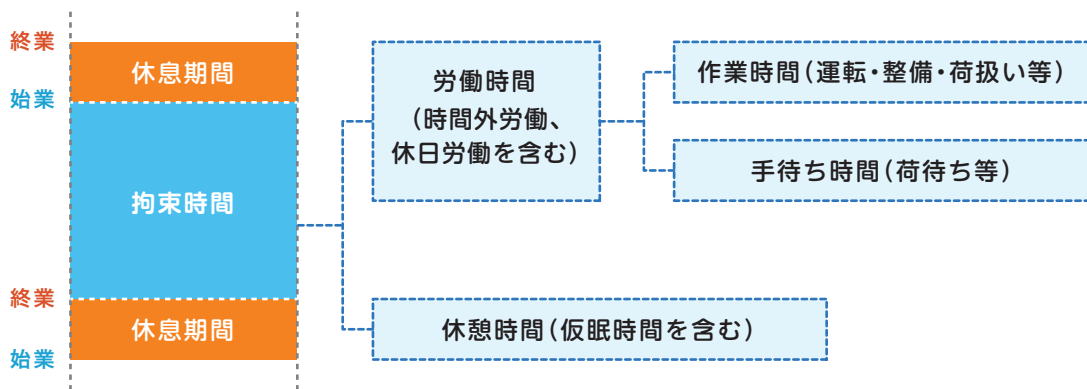


第1項

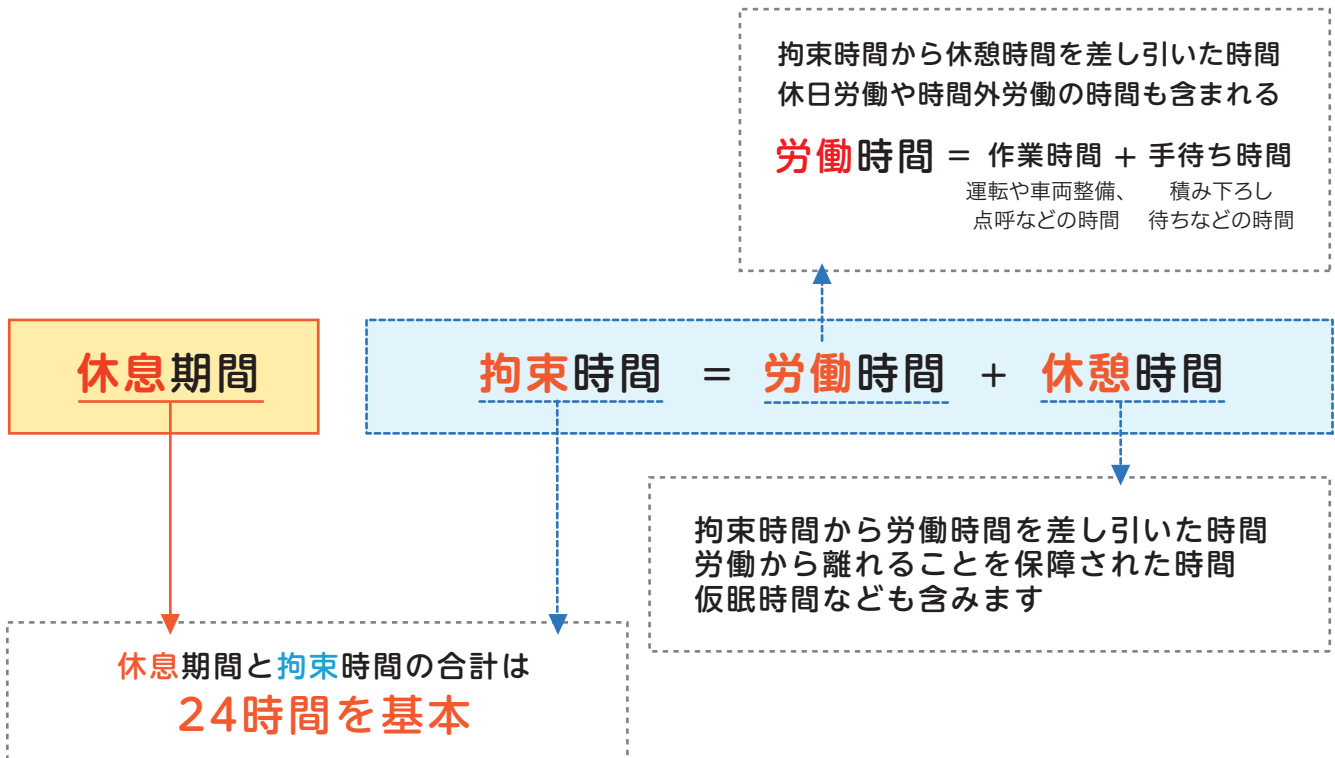
仕事に係る時間の全体像を知る

トラック運転者は、運転だけでなく、トラックの日常点検整備や荷待ちなど、様々な業務をしています。

これらの業務を時間の観点から体系的に整理をしたものが、下の図です。



詳細は次項以降で説明をしますが、それぞれの時間の関係性は次のとおりです。



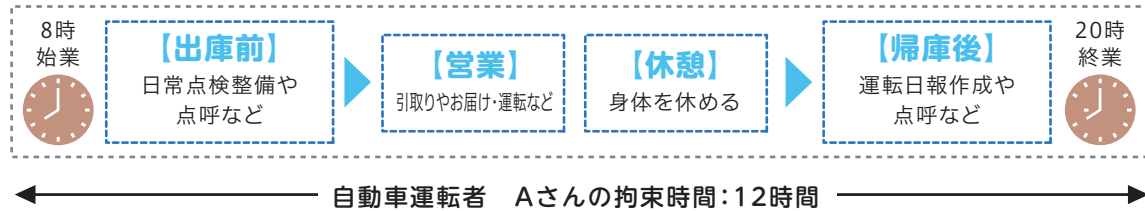
それでは、それぞれがどのような時間なのかを次項以降で確認しましょう。

第2項 拘束時間とは？

拘束時間の定義

拘束時間とは、労働時間、休憩時間その他の使用者に拘束されている時間です。つまり、始業時刻から終業時刻までの時間です。

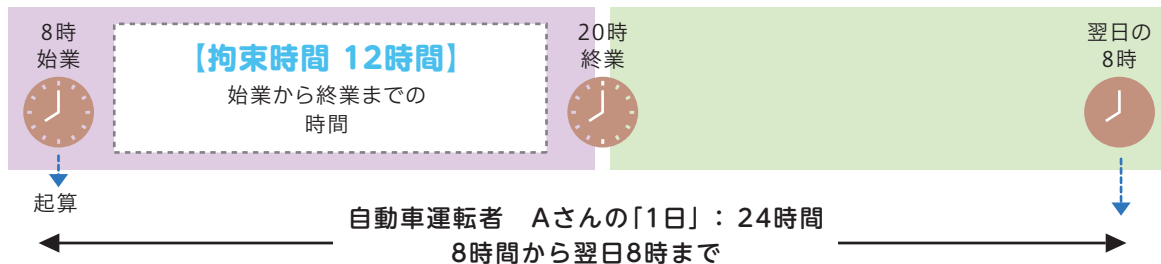
【自動車運転者 Aさんの例】



「1日」の拘束時間

改善基準告示では暦日ではなく、「始業時刻から起算した24時間」が1日です。

【自動車運転者 Aさんの例】



「1か月」の拘束時間

特定の日を「起算日」とした1か月間で、原則として暦月をいいます。

ただし、就業規則、労使協定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か月間でも差し支えありません。

就業規則等で、起算日を「6日」としている場合の例：青色の部分が「1か月」

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

1日と1か月の拘束時間を管理する留意点

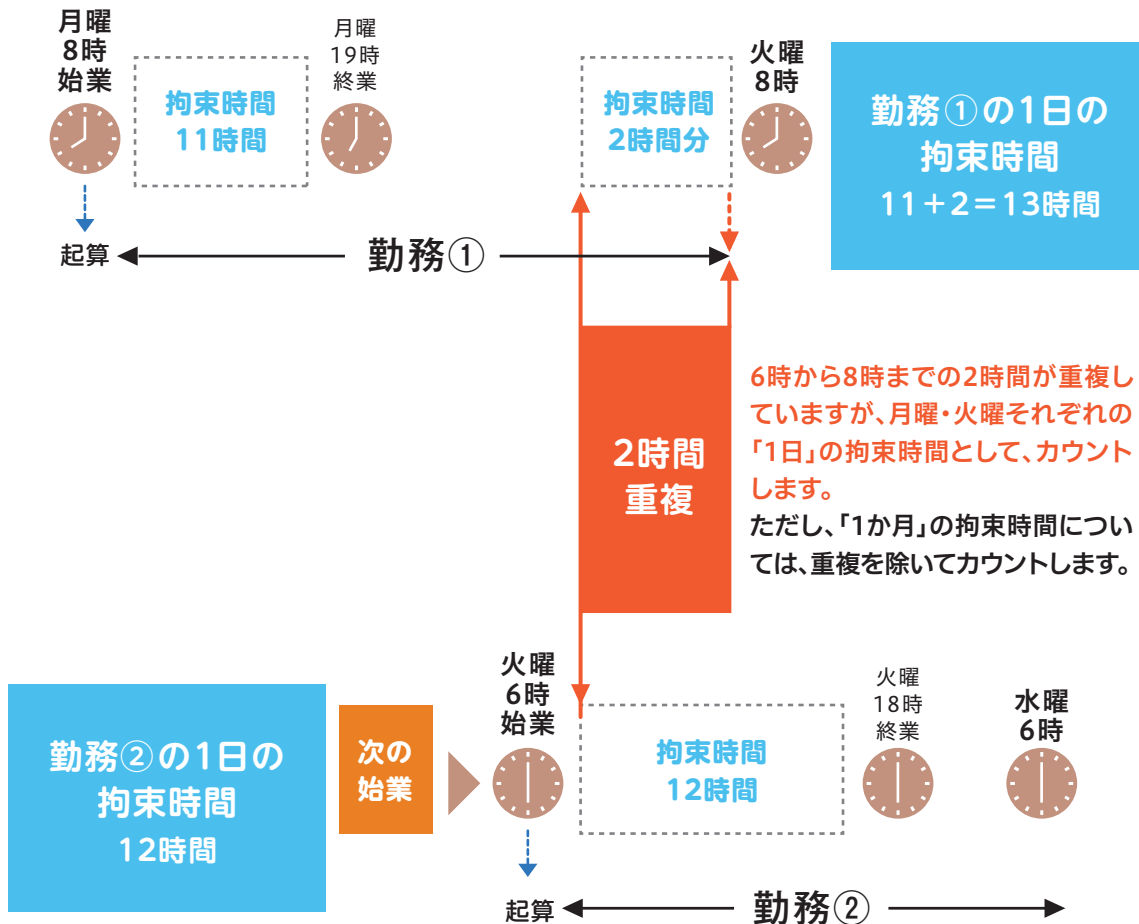
拘束時間は、始業時刻から終業時刻までの時間ですが、前回の始業時刻から数えて24時間以内に次の始業が始まる場合は、1日の拘束時間はどのように考えれば良いのでしょうか？

下図のように、Aさんが月曜8時に出社した場合、改善基準告示で定められている1日は、月曜8時から火曜8時までの24時間（図の勤務①部分）です。

次の始業が火曜6時から始まるため、勤務①の拘束時間は11時間+2時間=13時間となります。勤務②の1日は、火曜6時から水曜6時までの24時間（図の勤務②部分）で拘束時間は12時間となり、下図に示すとおり、火曜6時から火曜8時までの2時間が重複します。このような場合、重複した2時間は、月曜と火曜双方の拘束時間の双方に計上することとなります。1日の拘束時間を管理する際の重要なポイントとなりますので、覚えておきましょう。

一方、1か月の拘束時間を計算する際には、「勤務①の拘束時間:13時間」+「勤務②の拘束時間:12時間」の合計から、重複している拘束時間の2時間を除いた「23時間」となります。

【自動車運転者 Aさんの例】

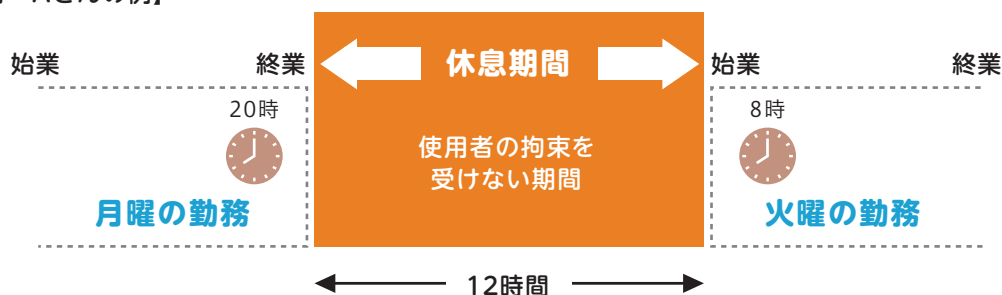


第3項 休息期間とは？

休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間、つまり、勤務と次の勤務との間にあって、休息期間の直前の拘束時間における疲労の回復を図るとともに、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、その処分が労働者の全く自由な判断に委ねられる時間をいいます。休憩時間や仮眠時間等とは本質的に異なるものです。

安全・安心な運行を続けるためになくてはならない大切な時間です。

【自動車運転者 Aさんの例】

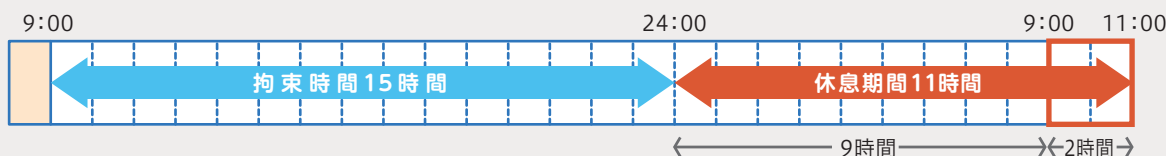


Q & A 休息期間の与え方について

Q 1日の拘束時間が15時間の場合、休息期間について9時間を超えて与えることは可能ですか。1日の始業時刻から起算して24時間以内に休息期間の終点が到来する必要があるのでしょうか。

A 休息期間について、始業時刻から起算して24時間以内に終了するよう与える必要はありません。

例えば、9時始業の場合、拘束時間の上限は15時間なので、24時までに終業する必要がありますが、その後の休息期間は「継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし9時間を下回らない」時間であればよく、9時間を超えて休息期間を与えたことによって、1日の始業時刻から起算して24時間以内に11時間の休息期間を収める必要はありません。



ただし、1日の始業時刻から起算して24時間以内に、1日の拘束時間が上限を超えていないこと、および1日の休息期間が下限を下回っていないことを確認する必要があります。



第1項 「1年」の拘束時間と「1か月」の拘束時間

- 1年の拘束時間 3,300時間以内
- 1か月の拘束時間 284時間以内

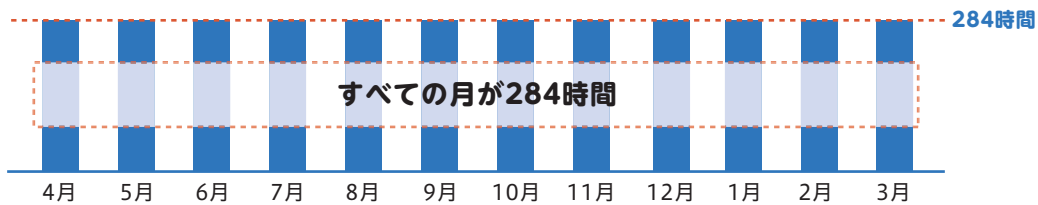
【例外】労使協定により、次のとおり延長可

- 1年の拘束時間 3,400時間以内
- 1か月の拘束時間 310時間以内（1年のうち6か月まで）ただし、延長は次の要件を満たしている必要があります
- 284時間超は連続3か月まで
 - 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

【参考】改正前の改善基準告示
(令和6年3月まで)

- 1年の拘束時間：3,516時間以内（年換算）
- 1か月の拘束時間：293時間以内
- 1か月の拘束時間は、労使協定により、次のとおり延長可
 - ・320時間以内（1年のうち6か月まで）（1年の拘束時間が3,516時間を超えない範囲内）

例1 労使協定を締結しておらず、1年の実績が下図のとおり。



1か月の拘束時間は、すべて284時間以内で改善基準を満たしています。ただし、1年の拘束時間は、284時間×12か月=3,408時間となり3,300時間を超えています。

▶ 改善基準告示違反です。

例2 労使協定を締結しており、1年の実績が下図のとおり。



1か月の拘束時間が284時間を超える月は、6月・7月・8月・9月・11月の5か月であり、6か月以内におさまっています。また1年の拘束時間は3,353時間であり、3,400時間以内におさまっています。しかし、6月・7月・8月・9月の4か月が連続して310時間となっています。1か月の拘束時間が284時間を超えられるのは連続3か月までのため、

▶ 改善基準告示違反です。

第2項

・「1日」の拘束時間と「1日」の休息期間 ・1週間における「1日」の拘束時間延長の回数

● 1日の拘束時間

13時間以内、上限15時間

● 1週間における1日の拘束時間延長の回数

14時間超は週2回までが目安

【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送(※1)の場合

- 1日の拘束時間 / 16時間まで延長可
- 1週間における1日の拘束時間延長の回数 / 週2回までに限る

※1: 宿泊を伴う長距離貨物運送

1週間における運行全てが長距離貨物運送(一の運行(※2)の走行距離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

※2: 運転者が所属する営業所を出発してから当該営業所に帰着するまでをいう

● 1日の休息期間

継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし継続9時間を下回らない

【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合

- 1日の休息期間 / 週2回に限り、継続8時間以上とすることが可能
拘束時間を16時間まで延長した場合、当該一の運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与えなければならない

【参考】改正前の改善基準告示 (令和6年3月まで)

- 1日の拘束時間: 13時間以内(上限16時間、15時間超は週2回まで)
- 1日の休息期間: 継続8時間以上



1日の拘束時間延長の回数について、14時間を超えられるのは週2回までを目安としています。

したがって、片道の拘束時間が14時間を超える長距離貨物の往復運送は、往路と復路それぞれが14時間を超えてしまう場合が多いことから、その場合は1週間につきその往復以外に拘束時間を14時間超とすることはできません。

また、拘束時間が14時間を超える回数をできるだけ少なくし、さらにその日が連続しないよう努めることも大切です。



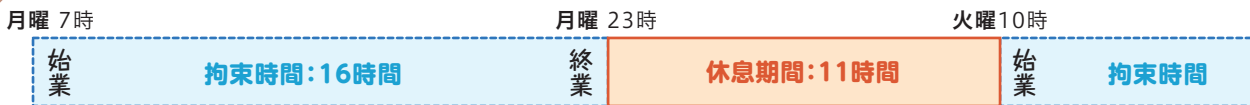
自動車運転者の住所地における休息期間がそれ以外の場所における休息期間より長くなるように努めるものと定められています。

特に宿泊を伴う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もあり、自動車運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点からも大切な基準です。

1日の拘束時間と休息期間について、例で見ながら、確認をしましょう。

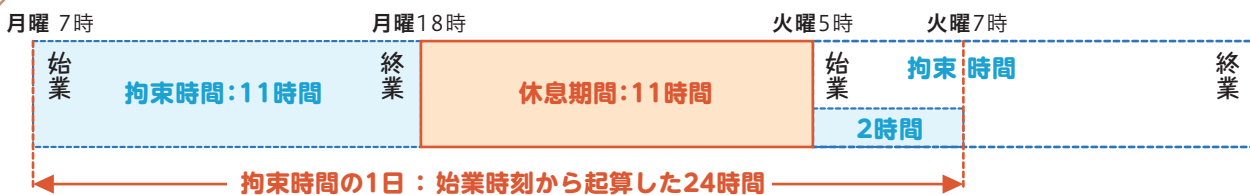
※ 下の例1から3は、宿泊を伴う長距離貨物運送でない場合です。

例1 月曜7時に始業し、月曜23時に終業。次の勤務が火曜10時に始業(2人乗務ではない)。



拘束時間が1日の上限の15時間を超えています。 ▶ 改善基準告示違反です。

例2 月曜7時に始業し、月曜18時に終業。次の勤務が火曜5時に始業。



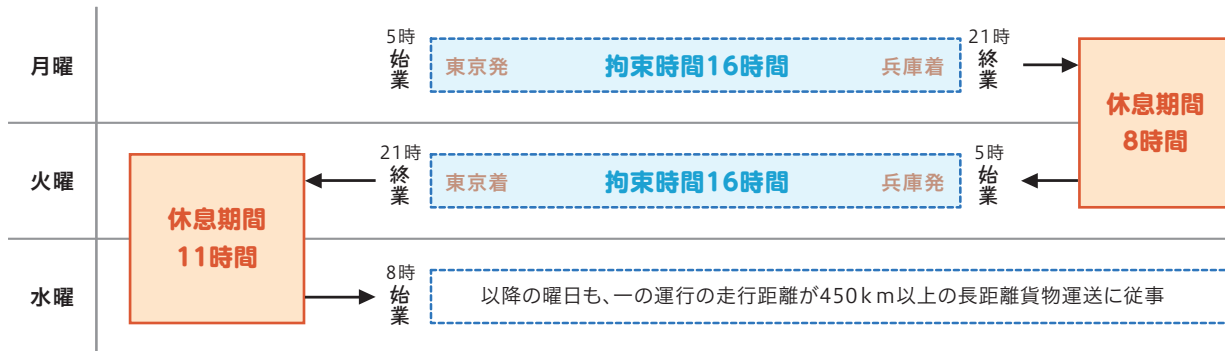
休息期間は11時間です。
拘束時間は、月曜の11時間と火曜の2時間分を合計した13時間(※)です。
※ 拘束時間算出は、第2章-第2項「1日と1か月の拘束時間を管理する留意点」を参照。
▶ 改善基準告示を満たしています。

例3 1週間の運行の実績が下図のとおり。



1日の拘束時間が14時間を超えている勤務はありません。
また休息期間は、9時間を下回っていません。
※ただし、運転者の疲労回復の観点から休息期間を11時間以上与える努力は必要です。
▶ 改善基準告示を満たしています。

例4 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合(東京・兵庫間の往復運行): 運行の実績が下図のとおり。
(自動車運転者の所属営業所は東京)



1日の拘束時間は16時間におさまっていますが、
火曜の終業後の休息期間が11時間であり、
一の運行終了後の休息期間が12時間を下回っています。
▶ 改善基準告示違反です。

第3項 運転時間の限度

- 2日(※1)を平均した1日当たりの運転時間 **9時間以内** ※1:始業時刻から起算して48時間
- 2週間(※2)を平均した1週間当たりの総運転時間 **44時間以内** ※2:特定の日を起算日として2週間

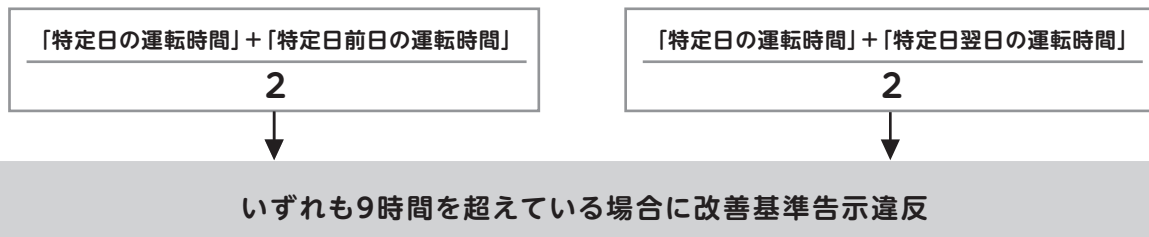
【参考】改正前の改善基準告示
(令和6年3月まで)

【改正なし】

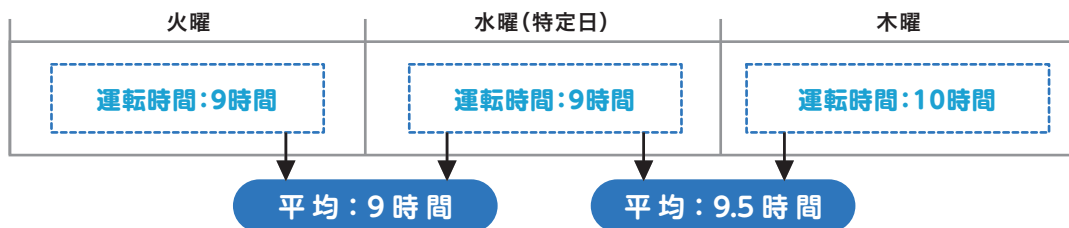
- 2日を平均した1日当たりの運転時間:9時間以内
- 2週間を平均した1週間当たりの総運転時間:44時間以内
※「2日」、「2週間」の定義は改正後に同じ。

2日を平均した1日当たりの運転時間

下図に示すとおり、特定日を起点として「特定日と特定日前日(=特定日の前日の始業時刻から起算して48時間)の運転時間の平均」と「特定日と特定日翌日(=特定日の始業時刻から起算して48時間)の運転時間の平均」を算出し、いずれも9時間を超えている場合に初めて改善基準告示違反となります。どちらか一方のみが9時間を超えている場合は、改善基準告示違反になりません。

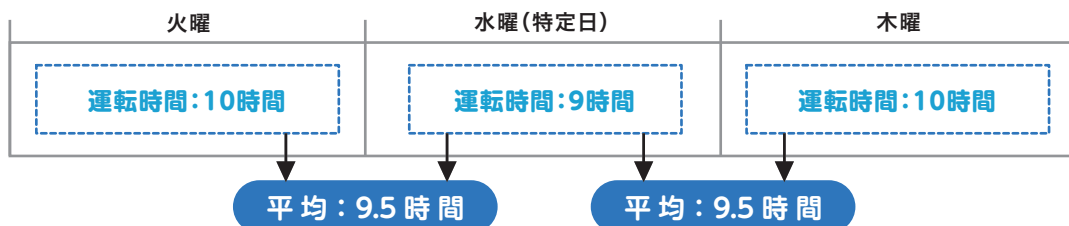


例1 火曜の運転時間が9時間。水曜(特定日)は9時間、木曜は10時間。



火曜と水曜の平均は9時間を超えていませんので、▶ **改善基準告示違反にはなりません。**
ただし、特定の日を起算日として区切った2日間の平均が9時間を超えないことが望ましいです。

例2 火曜の運転時間が10時間。水曜(特定日)は9時間、木曜は10時間。

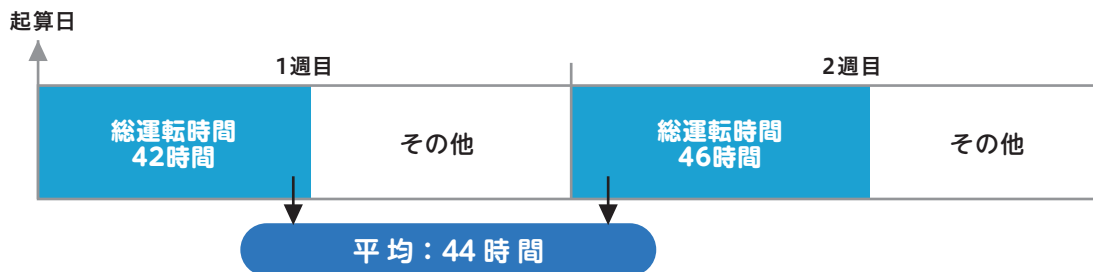


火曜と水曜の平均と、水曜と木曜の平均のいずれも9時間を超えています。▶ **改善基準告示違反です。**

2週間を平均した1週間当たりの総運転時間

特定の日を起算日として2週間ごとに区切り、その2週間ごとに平均を計算します。

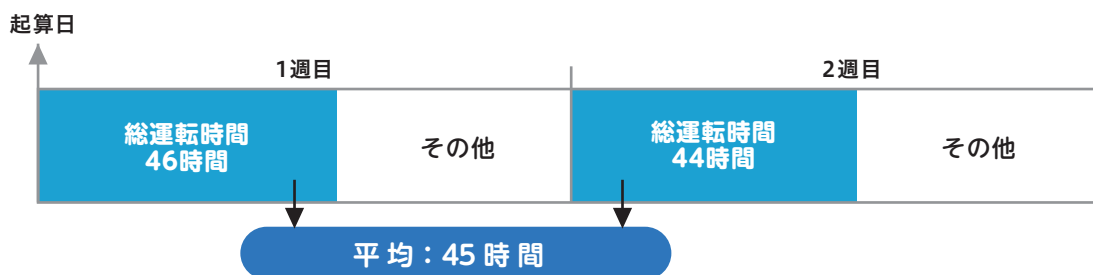
例1 1週目の総運転時間が42時間、2週目の総運転時間が46時間。



平均は44時間です。

▶ 改善基準告示を満たしています。

例2 1週目の総運転時間が46時間、2週目の総運転時間が44時間。



平均は45時間で、44時間を超えています。

▶ 改善基準告示違反です。



第4項 連続運転時間

● 連続運転時間 4時間以内

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。運転の中断時には、原則として休憩を与える。運転の中断は1回おおむね連続10分以上とした上で分割もできるが、10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない。

【例外】 SA又はPA等(※)に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4時間30分まで延長可

※ 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る

連続運転時間とは、1回がおおむね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。「おおむね連続10分以上」とは、1回原則10分以上という趣旨です。例えば、10分未満の運転の中断（原則として休憩）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。

デジタル式運行記録計により細かな時間管理が可能になる中で、運転の中断の時間が「10分」にわずかに満たないことをもって直ちに改善基準告示違反とするのは、トラック運転者の勤務実態を踏まえたものではないという観点から見直しが行われたものです。

【参考】改正前の改善基準告示

(令和6年3月まで) ※10分未満の中断は認められない

● 連続運転時間：4時間以内

運転の中断は1回連続10分以上、合計30分以上

例1 4時間の連続運転後、30分の運転の中断（原則として休憩）。

連続運転時間 4時間

運転の中断
30分

連続運転後に30分間の運転の中断をしています。「1回おおむね連続10分以上、合計30分以上」の運転の中断には、1回連続30分以上の運転の中断も、当然含まれます。

▶ 改善基準告示を
満たしています。

例2 連続運転後に運転を中断（原則として休憩）。

連続運転時間 2時間40分

20分

連続運転時間 1時間20分

10分

運転の中断

運転の中断

運転開始後4時間以内に合計30分以上の中断です。

▶ 改善基準告示を満たしています。

例3 連続運転後に運転を中断（原則として休憩）。

連続運転時間 1時間20分

10分

連続運転時間 1時間20分

10分

連続運転時間 1時間20分

10分

運転の中断

運転の中断

運転の中断

連続運転時間は合計で4時間ですが、運転の中断は連続10分以上です。

▶ 改善基準告示を満たしています。

例4 連続運転後に運転を中断（原則として休憩）。

連続運転時間 1時間20分

10分
未満

連続運転時間 1時間20分

10分
未満

連続運転時間 1時間20分

10分
未満

運転の中断

運転の中断

運転の中断

連続運転時間は合計で4時間ですが、1回10分未満の運転の中断が3回連続しているので、

▶ 改善基準告示違反です。

時間外労働と休日労働の限度 (含: 休日の取扱い)

● 休日の取扱い 休息期間+24時間の連続した時間

▶ 9時間+24時間=33時間

いかなる場合であっても、その時間が30時間を下回ってはならない

▶ 2日続けて休日を与える場合は、2回目の休日も24時間以上

● 休日労働の回数 2週間に1回が限度

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～

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、労働基準監督署長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。

【参考】改正前の改善基準告示 (令和6年3月まで)

- 休日の取扱い: 休息期間+24時間の連続した時間

▶ 8時間+24時間=32時間

いかなる場合であっても、その時間が30時間を下回ってはならない

▶ 2日続けて休日を与える場合は、2回目の休日も24時間以上

- 休日労働の回数: 2週間に1回が限度

【休日労働とは?】

自社で設定している「法定休日」に労働することをさします。労働基準法では、週1日以上または4週間のうち4回以上休日を与えなければならないとされており、その休日を法定休日と言います。

【休日は、いかなる場合であっても30時間を下回ってはけません】

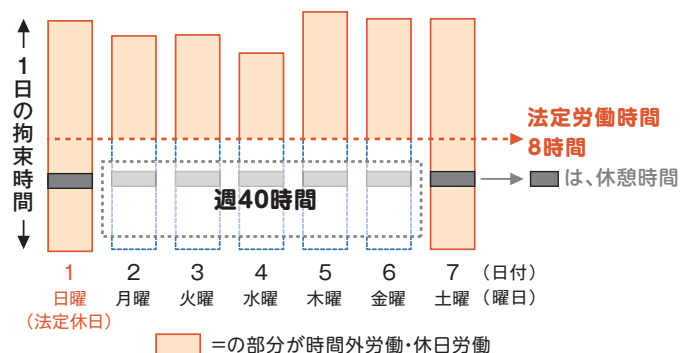
改善基準告示には、特例として定められている下記の基準があります。(詳細は、第7項 特例で説明)

- 【隔日勤務】** 20時間以上の休息期間を確保しなければならないと定められています。
この場合の休日の取扱いは、「休息期間20時間+24時間=44時間」となります。
- 【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、分割して休息期間を与えることができます。
分割した場合の休息期間は1回3時間以上と定められていますが、「休息期間 3時間+24時間=27時間」となり30時間を下回るので休日として取り扱われません。
- 【2人乗務】** 身体を伸ばして休息できる設備がある場合、休息期間を4時間まで短縮することができます。
短縮した場合「休息期間4時間+24時間=28時間」となり、30時間を下回るので休日として取り扱われません。
- 【フェリー】** 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われます。
フェリー下船後の休息期間に24時間を足して30時間を下回る場合は、休日として取り扱われません。

【時間外労働時間と休日労働時間とは?】

労働基準法では、法定労働時間は週40時間(1日8時間、休憩時間は除く)が限度とされており、これを超える労働時間は、時間外労働及び休日労働の時間となります。

なお、時間外労働時間や休日労働時間は必要最小限にとどめられるべきであるとされており、36協定を締結する労使当事者は、このことに十分留意しなければなりません。



例1 休日前の勤務は月曜23時に終業。休日に身体を休め、水曜6時に始業。



月曜終業後の23時から休息期間が始まりますので、9時間後の火曜8時までが休息期間となります。
水曜の始業が朝6時ですから、休息期間終了後、24時間が確保できていません。 ▶ 休日として扱われません。

例2 休日前の勤務は月曜23時に終業。休日に身体を休め、水曜8時に始業。



例1と異なり、火曜8時から24時間確保できています。 ▶ 休日として扱われます。

例3 拘束時間に関する労使協定は締結しておらず、毎週土曜・日曜が休日(法定休日は日曜)。36協定の範囲内での時間外労働と休日労働を含めた1か月の実績が下表のとおり。

	日	月	火	水	木	金	土
	1	2	3	4	5	6	7
拘束時間		12	12	10	10	12	
	8	9	10	11	12	13	14
拘束時間	10	10	12	10	10	12	
	15	16	17	18	19	20	21
拘束時間	8	10	12	10	12	13	8
	22	23	24	25	26	27	28
拘束時間	13	11	12	12	10	10	8
	29	30	31	1か月の合計拘束時間			
拘束時間	13	10	12	304時間			

1日の拘束時間はすべて13時間以内ですが、
1か月の拘束時間が284時間を上回る304時間となっています。 ▶ 改善基準告示違反です。
また、休日労働は2週間に1回が限度ですが、第2週から第4週まで休日労働しています。 ▶ 改善基準告示違反です。

	日	月	火	水	木	金	土
	1	2	3	4	5	6	7
拘束時間		12	12	10	10	12	
	8	9	10	11	12	13	14
拘束時間	10	10	12	10	10	12	
	15	16	17	18	19	20	21
拘束時間	8	10	12	10	12	13	8
	22	23	24	25	26	27	28
拘束時間	13	11	12	12	10	10	8
	29	30	31	1か月の合計拘束時間			
拘束時間	8	10	12	283時間			

例えば、15日と29日の休日労働がなければ、
休日労働は2週間に1回におさまり、
1か月の拘束時間も、304時間 - (8時間 + 13時間) = 283時間となりますから、

改善基準告示を満たしています。

第6項 予期し得ない事象

- 予期し得ない事象(※1)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)
- 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、継続9時間を下回らない)を与えることが必要

※1 予期し得ない事象とは、次の事象を言う。

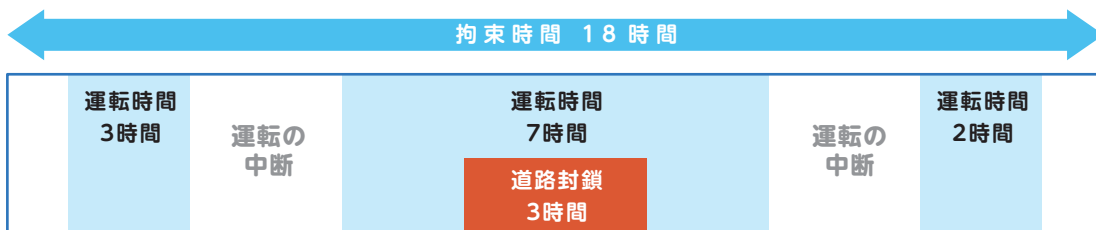
- ・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと
- ・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと
- ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと
- ・異常気象(警報発表時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと

※2 運転日報上の記録に加え、客観的な記録が必要。

- ・運転日報上の記録は、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た時刻及び対応が終了した時刻や所要時間が確認出来るもの。
- ・客観的な資料は、例えば、修理会社等が発行する故障車両の修理明細書等、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、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)、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といったもの。

【参考】改正前の改善基準告示(令和6年3月まで) 規定なし ※ 令和6年4月からの新規規定

例1 運行中に災害や事故の発生に伴う道路封鎖。封鎖が解除されるまで3時間の対応時間を要した。



拘束時間 : 18時間 - 3時間 = 15時間 (※3)

※3 3時間の対応時間を除くことにより、拘束時間の基準を満たします。

運転時間 : (3時間 + 7時間 + 2時間) - 3時間 = 9時間 (※4)

※4 3時間の対応時間を除くことにより、改善基準告示の適用となる運転時間は9時間となりますが、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 (※5)

※5 3時間の対応時間を除くことにより、連続運転時間の基準を満たします。

第7項 特例

改善基準告示には、以下の特例が設けられている。

なお、以下の特例の要件の一部は、局長通達(令和4年12月23日付け基発1223第3号)で示されている。

● 分割休息

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の2分の1を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができる。

- ・分割された休息期間は、1回当たり継続3時間以上とし、2分割又は3分割とする。
- ・1日において、2分割の場合は合計10時間以上、3分割の場合は合計12時間以上の休息期間を与えなければならない。
- ・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る。

● 2人乗務

【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る。

【例外】

設備が次の①②のいずれにも該当する車内ベッドであり、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る。この場合において、8時間以上の仮眠時間を与える場合には、当該拘束時間を28時間まで延長することができる。

- 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

● 隔日勤務(始業及び終業の時刻が同一の日に属さない業務)

【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る。

【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る。
- ・2週における総拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることはできない。

● フェリー

- ・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う。
- ・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る。ただし、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない。
- ・なお、フェリーの乗船時間が8時間(※)を超える場合には、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される。

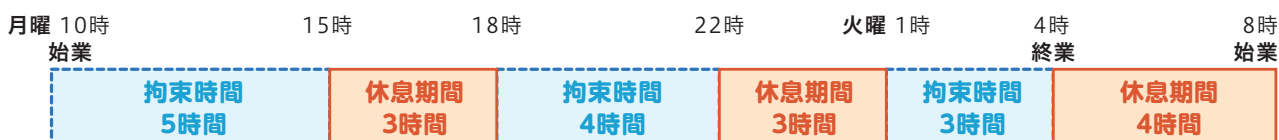
※2人乗務の場合には4時間、隔日勤務の場合には20時間

改正前の改善基準告示（令和6年3月まで）

以下の特例の要件は、局長通達（平成元年3月1日付け基発第92号）で示されている。

- 分割休息
業務の必要上、勤務の終了後継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合に限り、当分の間、一定期間における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を分割して与えることができる。この場合、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上の分割休息で合計10時間以上でなければならない。
- 2人乗務
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、1日の拘束時間を20時間まで延長可。休息期間は4時間まで短縮可。
- 隔日勤務
2暦日における拘束時間は21時間を超えないこと。
事業場内仮眠施設また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は、2週間について3回を限度に2暦日における拘束時間を24時間まで延長可（2週間の総拘束時間は126時間まで）。勤務終了後に継続20時間以上の休息期間を与える。
- フェリー乗船
勤務の途中においてフェリーに乗船する場合、乗船時間は原則として休息期間として取り扱い、休息期間8時間（2人乗務の場合は4時間、隔日勤務の場合は20時間）から減ることができる。
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時間の1/2を下回ってはならない。

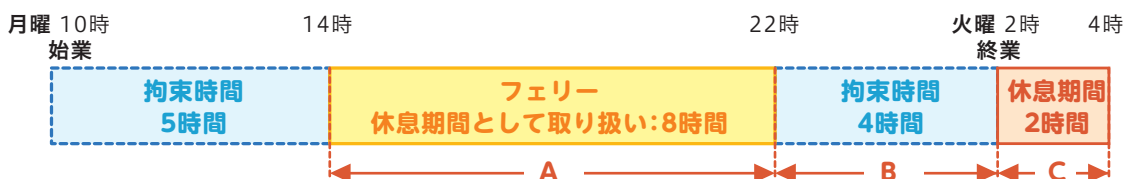
例1 継続9時間の休息期間を与えることが困難なため、分割休息として次の対応をした。



休息期間の合計が、3+3+4=10時間です。
3分割の場合の12時間に達していません。

改善基準告示違反です。

例2 トラック運転者の負荷軽減のため、フェリーを活用した。



休息期間9時間からフェリー乗船時間の8時間(A)を減することができますので、減算後の休息期間(C)は、1時間以上必要です。
また、Cは、フェリー下船時刻から勤務終了までの時間(B)の1/2を下回った時間になっていません。

改善基準告示を満たしています。

「改善基準告示に関するQ&A」を、厚生労働省「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」に掲載しています。確認してみましょう。



問題 A 「1日の拘束時間」と「1日の休息期間」について、空欄を埋めましょう。

1日の拘束時間は、 時間以内であり、これを延長する場合でも 時間が上限。
但し宿泊を伴う長距離貨物運送の場合は 時間まで延長できる。
1日の休息期間は、継続 時間以上与えるように努める。
但し 時間を下回らない。

【回答】…詳細は本テキスト12頁に記載 ①13 ②15 ③16 ④11 ⑤9

問題 B 「連続運転時間」について、空欄を埋めましょう。

連続運転時間は、 時間以内。
運転の中断は、原則 を与えるようにし、1回おおむね 分以上、
合計 分以上。

【回答】…詳細は本テキスト16頁に記載 ①4 ②休憩 ③10 ④30

問題 C 新規に設けられた予期し得ない事象への対応時間について、空欄を埋めましょう。

乗船予定のフェリーの欠航や災害や事故の発生に伴う道路封鎖などの予期し得ない事象への対応時間は、 から除くことができる。
ただし、除くためには が必要である。

【回答】…詳細は本テキスト19頁に記載

- ①1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間
- ②運転日報上の記録及び客観的な記録

問題 D 改善基準告示の対象者について、誤っているものはどれでしょう？（複数選択可）

- ① バイク便の運転者も、改善基準告示の対象者である。
- ② 自家用トラック（白ナンバー）の運転者は、改善基準告示の対象者ではない。
- ③ 取引先の荷主貨物を輸送する運転業務が年間総労働時間の8割以上占めているものの、週に1日事務作業（運転業務以外）をしているので、改善基準告示の対象者ではない。

【回答】…詳細は本テキスト4頁に記載

- ① 誤り…バイク便（2輪）の運転者は対象者ではありません。
- ② 誤り…自家用トラック運転者（労働者）は改善基準告示の対象者
- ③ 誤り…運転業務を主としている場合は改善基準告示の対象者

問題 E 労使協定を締結していない場合、1か月の拘束時間は、284時間以内です。それでは1年間の全ての月の「1か月の拘束時間」を284時間にすれば、改善基準告示を満たしていますか？

【回答】…詳細は本テキスト11頁に記載

改善基準告示違反です。「1か月の拘束時間」は284時間以内と定められていますが「1年の拘束時間」は3300時間以内となっています。
284時間/月×12か月＝3408時間となり、改善基準告示違反です。

問題 F 月曜勤務の総運転時間が9時間、火曜勤務の総運転時間が10時間、水曜勤務の総運転時間が8時間の場合、改善基準告示を満たしていますか？

総運転時間▶

月曜勤務 9時間

火曜勤務 10時間

水曜勤務 8時間

【回答】…詳細は本テキスト14頁に記載

改善基準告示違反にはなりません。ただし、特定の日を起算日として区切った2日間の平均が9時間を超えないことが望ましいです。
月曜と火曜の平均は、 $(9+10) \div 2 = 9.5$ 時間。
火曜と水曜の平均は、 $(10+8) \div 2 = 9$ 時間。
片方が9時間を超えていません。

<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)</p> <p>1年：3,400時間以内 1か月：310時間以内(年6か月まで)</p> <p>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> <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>
<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)</p> <p>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)</p> <p>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> <p>※2: 予期し得ない事象とは、次の事象をいう。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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>※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>
<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)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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>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)</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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>※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> <p>隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合)</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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>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。

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

2024年4月からの自動車運転者への時間外労働の上限規制等の適用に向けて、皆さまの働き方改革に役立つ様々な情報を発信しております。

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



右記QRコードから、時間外労働の上限規制や改善基準告示のポイントを整理した「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」の動画コンテンツにアクセスできます。

取組み事例も紹介していますので、是非ともご視聴ください。

