

参考資料 1 改善基準告示の見直しについて(参考資料)

第9回 労働政策審議会労働条件分科会
自動車運転者労働時間等専門委員会トラック作業部会

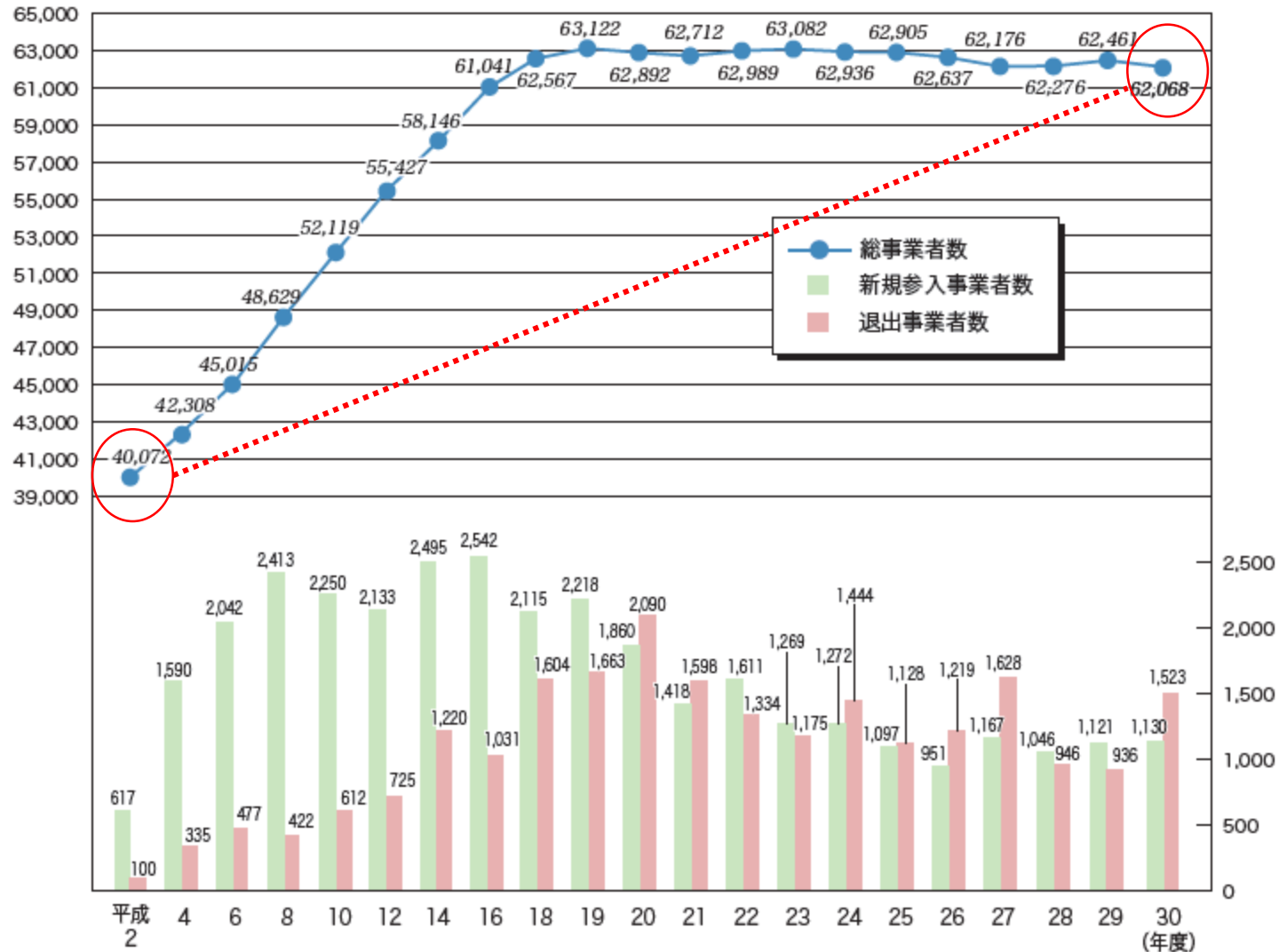
厚生労働省 労働基準局 監督課

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

トラック運送事業者数の推移

- ▶ 平成2年の貨物自動車運送事業法（※）施行以降、事業者数は約1.5倍（平成30年度比）になっている。
（※）免許制から許可制への規制緩和等がなされた。

（「日本のトラック輸送産業 現状と課題2021」（公益社団法人全日本トラック協会）を加工して作成）



自動車運転者の基礎統計

- ▶ トラック運転者は、全産業平均と比べ、年齢が高い傾向にある。
- ▶ トラック運転者は、全産業平均と比べ、実労働時間数が長い傾向にある。
- ▶ トラック運転者は、全産業平均と比べ、所定内給与額が低い傾向にある。

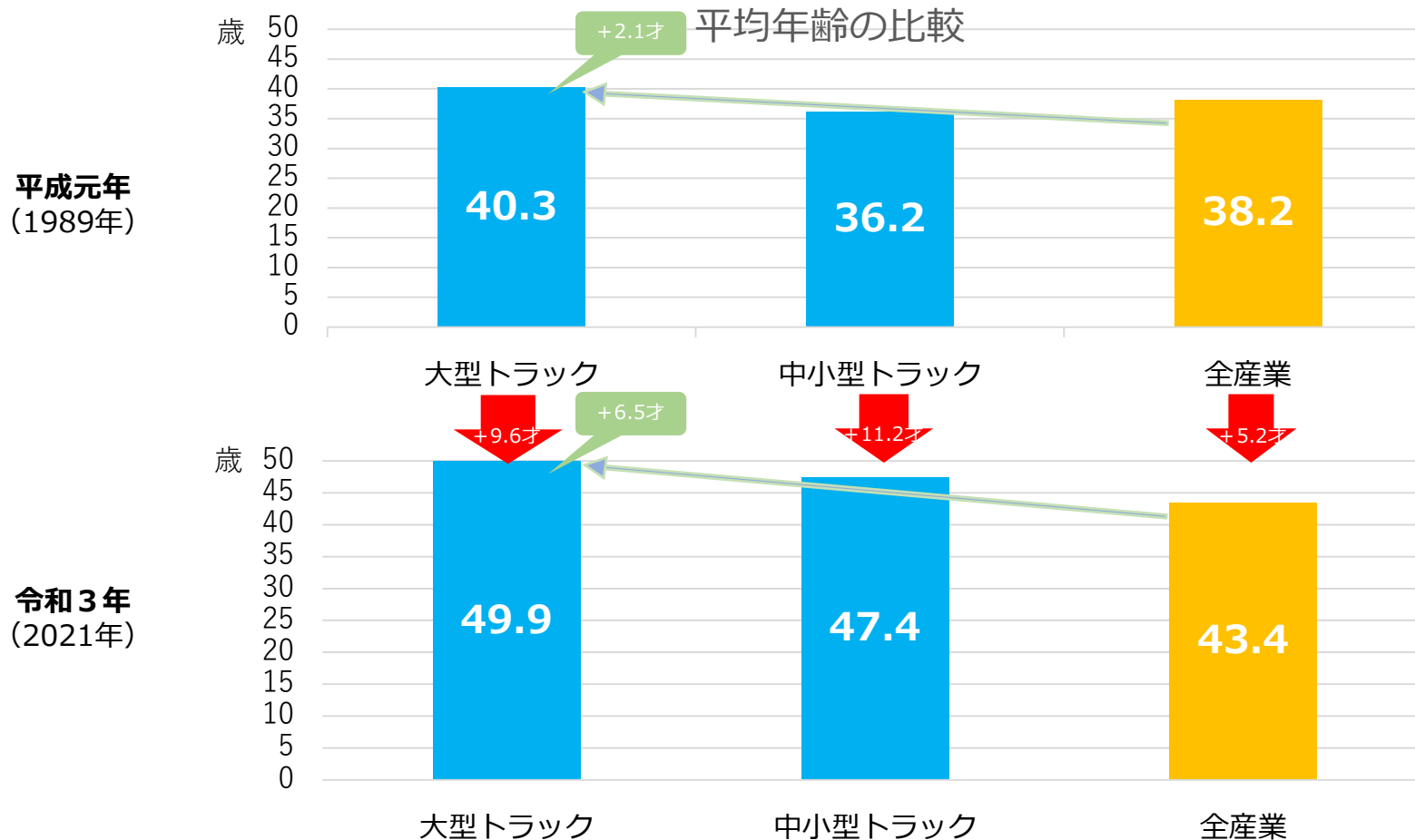
(「令和3年賃金構造基本統計調査」(厚生労働省)を加工して作成)

		年齢	勤続年数	実労働時間数	所定内給与額 (月額) (千円単位切り捨て) (賞与等含まず)
全産業平均		43.4歳	12.3年	175時間	30万円
トラック	大型	49.9歳	12.1年	212時間	28万円
	中小型	47.4歳	10.9年	207時間	26万円
タクシー		60.7歳	10.5年	176時間	20万円
バス		53.0歳	11.7年	186時間	23万円

※10人以上の常用労働者を雇用する民営事業所

トラック運転者の平均年齢の推移

- ▶ 平成元年（1989年）に比べ、令和3年（2021年）は全体的に平均年齢が上昇している。
- ▶ トラック運転者は、全産業平均と比べ、令和3年（2021年）の平均年齢の上昇幅が大きい。



(※) 平成元年（1989年）の「大型トラック」、「中小型トラック」はそれぞれ「平成元年賃金構造基本統計調査」（厚生労働省）における「営業用大型貨物自動車運転者（男）」、「営業用普通・小型貨物自動車運転者（男）」の数値
令和3年（2021年）の「大型トラック」、「中小型トラック」はそれぞれ「令和3年賃金構造基本統計調査」（厚生労働省）における「営業用大型貨物自動車運転者」、「営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）」の数値

働き方改革関連法の国会附帯決議事項

附帯決議において、過労死等防止の観点から見直すよう求められているところ。

(下線及び赤字は労働基準局監督課)

参議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年6月28日）

- 七、自動車運転業務の上限規制については、5年の適用猶予後の時間外労働時間の上限が休日を含まず年960時間という水準に設定されるが、現状において過労死や精神疾患などの健康被害が最も深刻であり、かつそのために深刻な人手不足に陥っている運輸・物流産業の現状にも鑑み、決して物流を止めてはいけないという強い決意の下、できるだけ早期に一般則に移行できるよう、関係省庁及び関係労使や荷主等を含めた協議の場における議論を加速し、猶予期間においても、実効性ある実労働時間及び拘束時間削減策を講ずること。また、5年の適用猶予後に一般則の適用に向けた検討を行うに当たっては、一般則の全ての規定を直ちに全面的に適用することが困難な場合であっても、一部の規定又は一部の事業・業務についてだけでも先行的に適用することを含め検討すること。
- 八、自動車運転業務については、過労死等の防止の観点から、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の総拘束時間等の改善について、関係省庁と連携し、速やかに検討を開始すること。また、改善基準告示の見直しに当たっては、トラック運転者について、早朝・深夜の勤務、交代制勤務、宿泊を伴う勤務など多様な勤務実態や危険物の配送などその業務の特性を十分に踏まえて、労働政策審議会において検討し、勤務実態等に応じた基準を定めること。

衆議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年5月25日）

- 二、時間外労働の上限規制の適用が猶予される業務について、当該業務特有の事情を踏まえたきめ細かな取組を省庁横断的に実施して労働時間の短縮を図り、上限規制の適用に向けた環境の整備を進めること。特に、自動車運転業務については、長時間労働の実態があることに留意し、改正法施行後5年後の特例適用までの間、過労死の発生を防止する観点から改善基準告示の見直しを行うなど必要な施策の検討を進めること。

過労死等の労災補償状況（令和3年度）

- ▶ 「道路貨物運送業」は、過労死等の労災請求件数、支給決定件数ともに、最も多くなっている。
- ▶ 支給決定件数は56件となっており、労災請求が認められる割合も高い。

（厚生労働省公表資料「令和3年度過労死等の労災補償状況」を加工して作成）

	業種（大分類）	業種（中分類）	請求件数
1	運輸業，郵便業	道路貨物運送業	124（3） < 39（0）>
2	サービス業（他に分類されないもの）	その他の事業サービス業	63（8） < 18（1）>
3	医療，福祉	社会保険・社会福祉・介護事業	46（34） < 7（4）>
4	建設業	総合工事業	43（0） < 14（0）>
5	医療，福祉	医療業	37（18） < 2（2）>
6	建設業	設備工事業	34（0） < 7（0）>
7	建設業	職別工事業（設備工事業を除く）	28（0） < 6（0）>
8	宿泊業，飲食サービス業	飲食店	27（8） < 2（0）>
9	運輸業，郵便業	道路旅客運送業	19（2） < 2（0）>
10	卸売業，小売業	その他の小売業	18（1） < 5（0）>
10	製造業	輸送用機械器具製造業	18（1） < 3（0）>
12	製造業	食料品製造業	16（2） < 3（0）>
12	卸売業，小売業	各種商品小売業	16（4） < 4（1）>
14	情報通信業	情報サービス業	15（1） < 3（0）>
15	卸売業，小売業	機械器具小売業	11（2） < 2（0）>
15	卸売業，小売業	建築材料，鉱物・金属材料等卸売業	11（0） < 3（0）>

	業種（大分類）	業種（中分類）	支給決定件数
1	運輸業，郵便業	道路貨物運送業	56（1） < 20（0）>
2	建設業	総合工事業	11（0） < 2（0）>
3	サービス業（他に分類されないもの）	その他の事業サービス業	9（1） < 3（0）>
4	卸売業，小売業	その他の小売業	6（1） < 3（1）>
5	医療，福祉	医療業	5（2） < 1（0）>
5	宿泊業，飲食サービス業	飲食店	5（0） < 2（0）>
5	製造業	輸送用機械器具製造業	5（0） < 1（0）>
8	卸売業，小売業	各種商品小売業	4（1） < 0（0）>
8	卸売業，小売業	飲食品小売業	4（0） < 1（0）>
8	建設業	職別工事業（設備工事業を除く）	4（0） < 2（0）>
8	生活関連サービス業，娯楽業	娯楽業	4（0） < 1（0）>
8	製造業	金属製品製造業	4（0） < 3（0）>
13	卸売業，小売業	機械器具小売業	3（0） < 2（0）>
13	学術研究，専門・技術サービス業	専門サービス業（他に分類されないもの）	3（0） < 0（0）>
13	情報通信業	情報サービス業	3（2） < 0（0）>

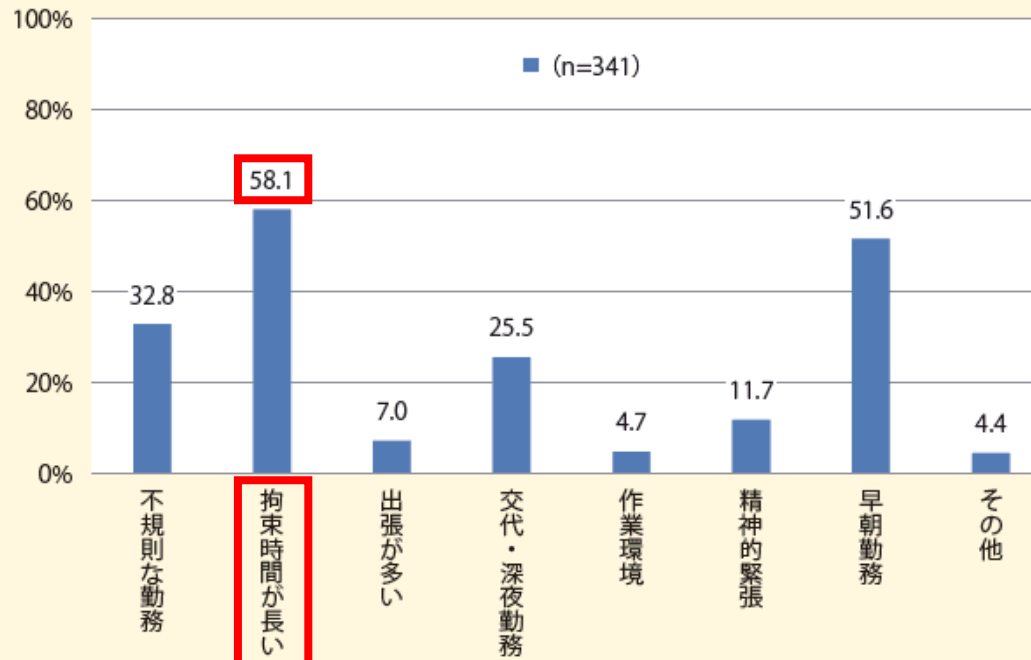
注 1 業種については、「日本標準産業分類」により分類している。 2 （）内は女性の件数で、内数である。 3 <>内は死亡の件数で、内数である。

労働時間以外の要因別にみたトラック等運転手の脳・心臓疾患事案数の割合

- ▶ 運転業務従事者の脳・心臓疾患事案415件のうち、バス、タクシー、船舶の事案を除く341件（以下「トラック等運転手の脳・心臓疾患事案」という。）について、時間外労働以外の要因についてみると、「拘束時間が長い」（58.1%）が最も多く、次いで「早朝勤務」（51.6%）、「不規則な勤務」（32.8%）、「不規則な勤務」（32.8%）の順であった（第1-1-4図）。

（「平成30年版過労死等防止対策白書」（厚生労働省）を加工して作成）

第1-1-4図 労働時間以外の要因別にみたトラック等運転手の脳・心臓疾患事案数の割合



（資料出所）労働安全衛生総合研究所過労死等防止調査研究センター「平成29年度過労死等の実態解明と防止対策に関する総合的な労働安全衛生研究」を基に厚生労働省作成

（注）1. 「時間外以外の要因」は複数該当している事例もある。

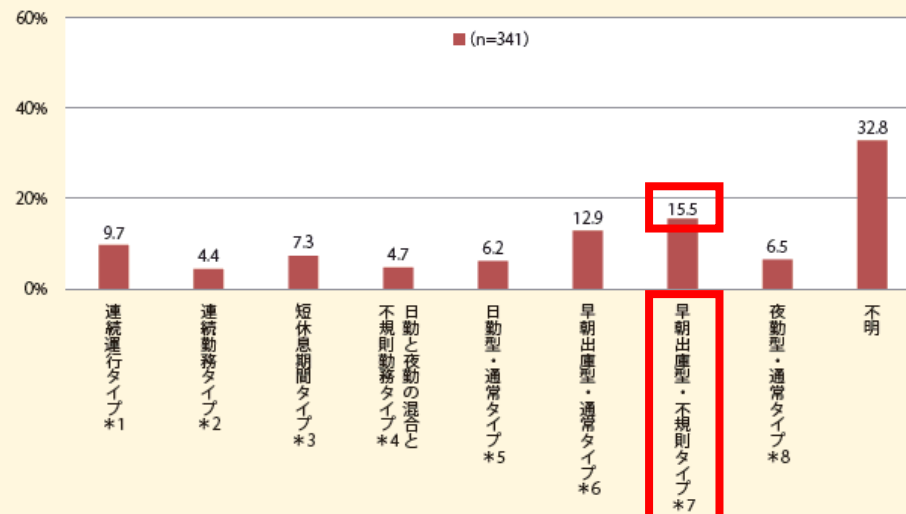
2. 運転業務従事者の脳・心臓疾患事案415件のうち、バス、タクシー、船舶の事案を除く341件を対象

運行パターン別にみたトラック等運転手の脳・心臓疾患事案数の割合

- ▶ トラック等運転手の脳・心臓疾患事案について、被災者の過去の労働時間に関する状況を分析し、拘束時間や早朝勤務に着目して、運行パターンとして、8パターンに分類した。
- ▶ その運行パターン別にみると、出庫時刻が原則7時以前の早朝であり、日々の出庫時刻のばらつきが大きいケースである「早朝出庫型・不規則タイプ」（15.5%）が最も多く、次いで運行時間は日勤帯だが、出庫時刻が原則2時から7時の早朝で、帰庫時刻が概ね14時から20時までのケースである「早朝出庫型・通常タイプ」（12.9%）が多かった（不明のものを除く。第1-1-5図）。

（「平成30年版過労死等防止対策白書」（厚生労働省）を加工して作成）

第1-1-5図 運行パターン別にみたトラック等運転手の脳・心臓疾患事案数の割合



- *1) 原則3日以上連続運行が常態化。運行に休息が設定されておらず、車中泊を伴うケースもある。
- *2) 発症直前約半年間の運行において、休日がない状態で、原則10日間以上の連続運行を複数回以上行っていたケース。
- *3) 休息期間（勤務間インターバル）が8時間を割るようなケース。
- *4) 疾病発症前、半年間の勤務パターンが、日勤と夜勤が混合しているケース。もしくは出庫時刻が早朝から夜間までの広範囲にわたっており、その影響を受け帰庫時刻も不規則勤務になっていたケース。
- *5) 運行時間帯が日勤帯で、出庫から帰庫までの運行時間帯が概ね8時から22時までのケース。
- *6) 運行時間は日勤帯だが、出庫時刻が原則2時から7時の早朝で、帰庫時刻が概ね14時から20時までのケース。
- *7) 出庫時刻が原則7時以前の早朝であるが、早朝出庫型・通常タイプと比較すると日々出庫時刻のばらつきが大きいケース。
- *8) 深夜・早朝帯（0時～5時を含む）を運行するケース。出庫時刻、帰庫時刻から見て昼夜逆転の運行といえるが、日々の変動が比較的小さいケース。

（資料出所）労働安全衛生総合研究所過労死等防止調査研究センター「平成29年度過労死等の実態解明と防止対策に関する総合的な労働安全衛生研究」

- （注）1. 運転業務従事者の脳・心臓疾患事案415件のうち、バス、タクシー、船の事案を除く341件を対象
2. 割合（%）については四捨五入しているため、合計が100にならない場合がある。

脳・心臓疾患の労災認定基準

- ▶ 脳・心臓疾患の労災認定基準においては、「発症前1か月におおむね100時間または発症前2か月間～6か月間に、1か月あたり80時間を超える時間外労働が認められる場合」、業務と発症との関連性が強いと評価される。

1

長期間の過重業務の評価にあたり、労働時間と労働時間以外の負荷要因を総合評価して労災認定することを明確化しました

【改正前】

発症前1か月におおむね100時間または発症前2か月間ないし6か月間にわたって、1か月あたり80時間を超える時間外労働が認められる場合について業務と発症との関係が強いと評価できることを示していました。

【改正後】

上記の時間に至らなかった場合も、これに近い時間外労働を行った場合には、「**労働時間以外の負荷要因**」の状況も十分に考慮し、業務と発症との関係が強いと評価できることを明確にしました。

労働時間

発症前1か月間に100時間
または
2～6か月間平均で月80時間を超える時間外労働の水準には至らないが**これに近い**時間外労働

+

一定の**労働時間以外の負荷要因**

業務と発症との関連が強いと評価

2

長期間の過重業務、短期間の過重業務の労働時間以外の負荷要因を見直しました

労働時間以外の負荷要因の見直しを行い、**赤字**の項目を新たに追加しました。

労働時間以外の負荷要因

勤務時間の不規則性

拘束時間の長い勤務

休日のない連続勤務

勤務間インターバルが短い勤務

※「勤務間インターバル」とは、終業から次の勤務の始業までをいいます

不規則な勤務・交替制勤務・深夜勤務

事業場外における移動を伴う業務

出張の多い業務

その他事業場外における移動を伴う業務

心理的負荷を伴う業務

※改正前の「精神的緊張を伴う業務」の内容を拡充しました

身体的負荷を伴う業務

作業環境

※長期間の過重業務では付加的に評価

温度環境

騒音

勤務間インターバルの短い勤務

- ▶ 脳・心臓疾患の労災認定基準において、長時間の過重業務の判断にあたっては、睡眠時間確保の観点から、勤務間インターバルがおおむね11時間未満の勤務の有無、時間数、頻度、連続性等について検討し、評価することとされている。

(「血管病変等を著しく増悪させる業務による脳血管疾患及び虚血性心疾患等の認定基準について」(令和3年9月14日基発0914第1号厚生労働省労働基準局長通達)より抜粋)

勤務間インターバルが短い勤務

- ▶ 勤務間インターバルとは、終業から始業までの時間をいう。
- ▶ 勤務間インターバルが短い勤務については、その程度(時間数、頻度、連続性等)や業務内容等の観点から検討し、評価すること。
- ▶ なお、長時間の過重業務の判断にあたっては、睡眠時間の確保の観点から、勤務間インターバルがおおむね11時間未満の勤務の有無、時間数、頻度、連続性等について検討し、評価すること。

脳・心臓疾患の労災認定基準における労働時間の評価

（「脳・心臓疾患の労災認定の基準に関する専門検討会報告書（令和3年7月）」（厚生労働省）より抜粋）

労働者の1日の生活時間と睡眠時間、労働時間との関係

- ▶ 日本の有業者の平均的な生活時間を調査した平成28年の社会生活基本調査（図4-5）によると、15歳以上の有業者の平日の睡眠時間は7.2時間、仕事時間は8.1時間、食事、身の回りの用事、通勤等の生活に必要な時間（食事等の時間）は5.3時間となっている。
- ▶ これを前提とすると、現時点においても、1日6時間程度の睡眠が確保できない状態は、1日の労働時間8時間を超え、4時間程度の時間外労働を行った場合に相当し、これが1か月継続した状態は、おおむね80時間（※1）を超える時間外労働が想定される。
- ▶ また、1日5時間程度の睡眠が確保できない状態は、1日の労働時間8時間を超え、5時間程度の時間外労働を行った場合に相当し、これが1か月継続した状態は、おおむね100時間（※2）を超える時間外労働が想定される。

（※1）24時間から、生活を営む上で必要な睡眠（6時間）・食事等・仕事（法定労働時間8時間及び法定休憩時間1時間）を引いた時間数に1か月の平均勤務日数21.7日を乗じた概数。

（※2）前記の睡眠を5時間として同様に算出した概数。

<平成28年社会生活基本調査>

（男女、15歳以上、有業者（主に仕事）、平日）

睡眠 7.2	食事等 5.3	仕事 8.1	余暇 3.4
--------	------------	-----------	-----------

（注）1 食事等は、食事、身の回りの用事、通勤等の時間である。

2 余暇は、趣味・娯楽、休養・くつろぎ等の時間である。

図4-5 労働者の1日の生活時間

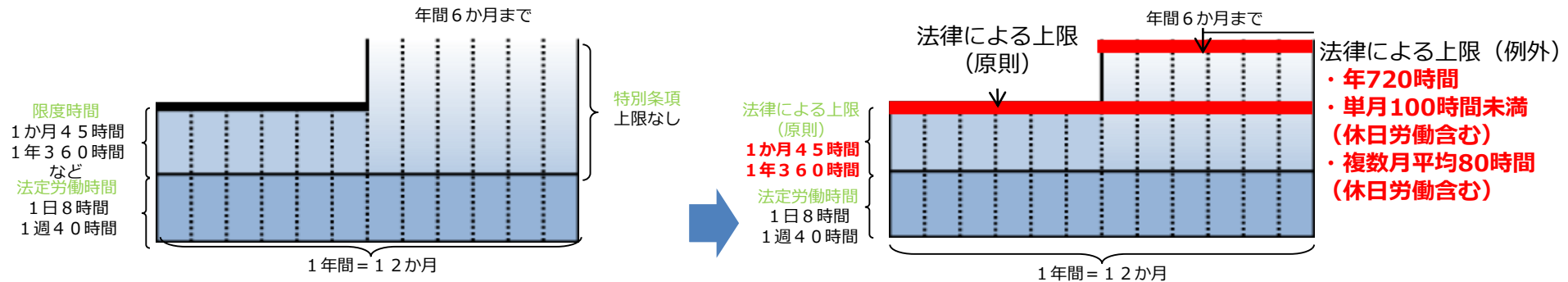
睡眠時間

- ▶ 睡眠時間が6時間を下回る場合、疲労回復、身体への影響、事故の発生等に一定程度影響を及ぼす傾向が見受けられる。

名称	睡眠時間について（抜粋）
脳・心臓疾患の労災認定の基準に関する専門検討会報告書 （令和3年7月） （厚生労働省）	<ul style="list-style-type: none"> ・その日の疲労がその日の睡眠等で回復できる状態にあったかどうかは、<u>1日7～8時間の睡眠ないしそれに相当する休息が確保できていたかどうかという視点で検討することが妥当と判断する。</u> ・勤務間インターバルと睡眠の長さ、疲労感、高血圧等の関係についての疫学調査（※）が認められ、これらの報告によれば、勤務間インターバルの時間数、勤務間インターバルが短い勤務の有無やその回数が、睡眠の長さ、疲労感、高血圧等に有意に関連するとされている。 （※ <u>11時間未満の勤務の休息は、疲労、睡眠障害、社会的困難と有意に関連している。</u>ほか）
勤務間インターバル制度普及促進のための有識者検討会報告書 （平成30年12月） （厚生労働省）	<ul style="list-style-type: none"> ・米国における研究では、<u>睡眠時間が6時間未満の者では、7時間の者と比べて居眠り運転の頻度が高いことが、日本における研究では、交通事故を起こした運転者で夜間睡眠時間が6時間未満の場合に追突事故や自損事故の頻度が高いことが示されている。</u>
トラック輸送の過労運転防止対策マニュアル （平成20年7月） （国土交通省）	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>睡眠5時間未満の運転者は、ヒヤリ・ハット体験が2.3倍</u> ・<u>6～7時間の連続した睡眠、とりわけ夜間の睡眠が疲労を回復させ過労防止に有効。</u>
健康づくりのための睡眠指針2014 （平成26年3月） （厚生労働省）	<ul style="list-style-type: none"> ・個人差はあるものの、<u>必要な睡眠時間は6時間以上8時間未満のあたりにあるのが妥当。</u> ・ある介入研究では、<u>夜間睡眠を1日あたり約5.8時間に制限すると、制限せずに約8.6時間眠らせた場合に比べて眠気が増し、注意力が低下することが示されている。</u> ・<u>短い睡眠時間や不眠が肥満、高血圧、耐糖機能障害、循環器疾患、メタボリックシンドロームを発症する危険性を高めることが示されている。</u> ・<u>およそ7時間前後の睡眠時間が生活習慣病に至る危険性が少ないことが示されている。</u> ・日本人の勤労者を対象とした横断研究では、<u>睡眠時間が6時間を下回ると日中に過度の眠気を感じる労働者が多くなることが示されている。</u>
「操縦士の疲労管理について」 操縦士の疲労管理に関する検討会 （平成31年3月） （国土交通省）	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>必要な睡眠時間（7～9時間）や欧米の基準を参考に基本となる休養時間として8時間の睡眠を確保できる10時間の休養を設定。</u>

時間外労働の上限規制

- ▶ 時間外労働の上限規制は、月45時間、年360時間を原則とし、臨時的な特別な事情がある場合でも年720時間、単月100時間未満（休日労働含む）、複数月平均80時間（休日労働含む）を限度とする。
- ▶ 自動車、建設、医師等は適用猶予・除外業務（事業）とされ、改正法施行後5年間は上記一般則の適用はない。



【適用猶予・除外の事業・業務】

自動車運転の業務	改正法施行5年後に、時間外労働の上限規制を適用。上限時間は、年960時間とし、将来的な一般則の適用について引き続き検討する旨を附則に規定。
建設事業	改正法施行5年後に、一般則を適用。（ただし、災害時における復旧・復興の事業については、1か月100時間未満・複数月平均80時間以内の要件は適用しない。この点についても、将来的な一般則の適用について引き続き検討する旨を附則に規定。）。
医師	改正法施行5年後に、時間外労働の上限規制を適用。上限時間は年最大1,860時間（休日労働含む）とする。
鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業	改正法施行5年間は、1か月100時間未満・複数月80時間以内の要件は適用しない。（改正法施行5年後に、一般則を適用）
新技術・新商品等の研究開発業務	医師の面接指導（※）、代替休暇の付与等の健康確保措置を設けた上で、時間外労働の上限規制は適用しない。 ※時間外労働が一定時間を超える場合には、事業主は、その者に必ず医師による面接指導を受けさせなければならないこととする。（労働安全衛生法の改正）

適用猶予業種における時間外労働の上限規制

- ▶ 自動車運転者については、令和6年4月以降、年960時間の上限規制の適用を受ける。
- ▶ 一方、一般労働者に適用される、45時間超えの上限回数（6か月まで）、単月上限（100時間未満）、複数月平均上限（80時間以内）については適用がない。

【現在】

		一般労働者	自動車運転の業務	建設事業	医師	鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業	新技術・新商品等の研究開発業務
月	限度時間(原則)	45	-	-	-	45	-
	45時間超は6月まで	適用あり	-	-	-	適用あり	-
	単月上限(※)	100	-	-	-	-	-
	複数月平均上限(※)	80	-	-	-	-	-
年	限度時間(原則)	360	-	-	-	360	-
	上限	720	-	-	-	720	-

【令和6年4月～】

		一般労働者	自動車運転の業務	建設事業	医師	鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業	新技術・新商品等の研究開発業務
月	限度時間(原則)	45	45	45	45	45	-
	45時間超は6月まで	適用あり	-	適用あり	-	適用あり	-
	単月上限(※)	100	-	100(注1)	100(注2)	100	-
	複数月平均上限(※)	80	-	80(注1)	-	80	-
年	限度時間(原則)	360	360	360	360	360	-
	上限	720	960	720	960(※)(注3) 1,860(※)(注4)	720	-



※ 休日労働も含む。

注1： 災害の復旧・復興の事業は、単月上限100時間・複数月平均上限80時間の規制は適用されない。

注2： 時間外・休日労働が月100時間以上となるが見込まれる者は、36協定に面接指導を行うこと等を定めることが必要。

注3： 医業に従事する一般の医師にかかる基準（A水準）。休日労働を含む。

注4： B水準、連携B水準、C水準の指定を受けた医療機関で指定に係る業務に従事する医師にかかる基準。休日労働を含む。

面接指導、労働時間が特に長時間である場合の労働時間短縮措置、勤務間インターバルの確保等を36協定に定めることが必要。

医師の時間外労働の上限規制

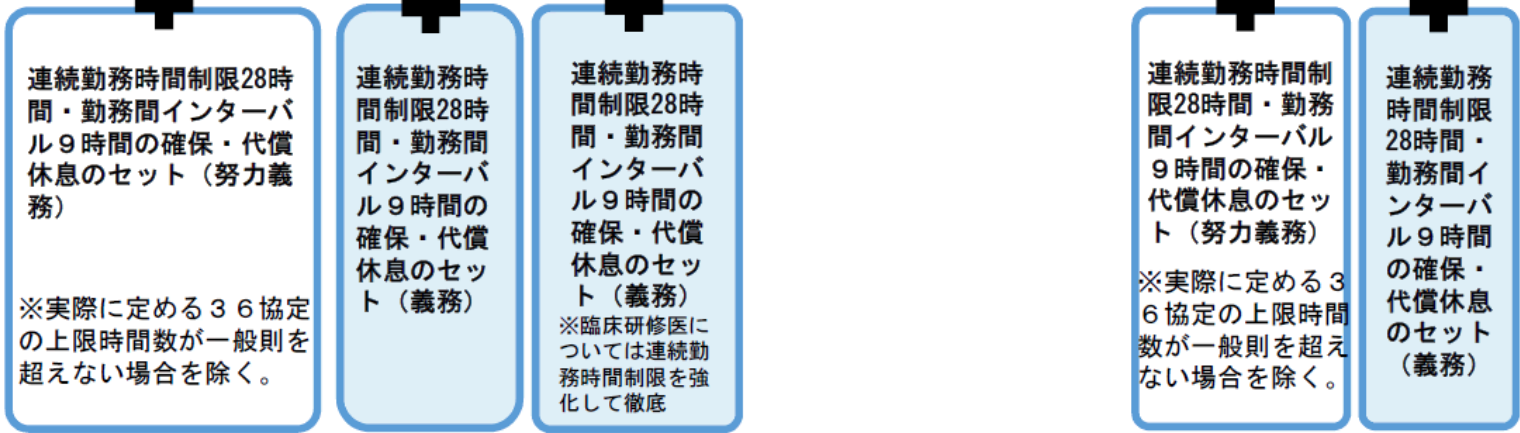


※この(原則)については医師も同様。

※連携Bの場合は、個々の医療機関における時間外・休日労働の上限は年960時間以下。

月の上限を超える場合の面接指導と就業上の措置

【追加的健康確保措置】



※あわせて月155時間を超える場合には労働時間短縮の具体的措置を講ずる。

36協定で定める時間外労働及び休日労働について 留意すべき事項に関する指針

- ▶ 時間外労働及び休日労働を適正なものとするを目的として、36協定で定める時間外労働及び休日労働について留意していただくべき事項に関しての指針（※ 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）
- ▶ 令和6年4月以降、自動車運転者も、時間外労働の限度時間は、月45時間、年360時間となり、臨時的に限度時間を超えて労働させる必要がある場合でなければこれを超えることはできない。そのような場合であっても、年960時間が時間外労働の上限となり、指針の適用を受ける。

指針第2条	①時間外労働・休日労働は必要最小限にとどめること。	
指針第3条	②使用者は、36協定の範囲内であっても労働者に対する安全配慮義務を負う。また、労働時間が長くなるほど過労死との関連性が強まることに留意する必要があること。	<ul style="list-style-type: none"> ◆36協定の範囲内で労働させた場合であっても、労働契約法第5条の安全配慮義務を負うことに留意しなければならない。 ◆「脳血管疾患及び虚血性心疾患等の認定基準について」において、 <ul style="list-style-type: none"> ✓1週間当たり40時間を超える労働時間が月45時間を超えて長くなるほど、業務と脳・心臓疾患の発症との関連性が徐々に強まる ✓さらに、1週間当たり40時間を超える労働時間が月100時間又は2～6か月平均で80時間を超える場合には、業務と脳・心臓疾患の発症との関連性が強いとされていることに留意しなければならない。
指針第4条	③時間外労働・休日労働を行う業務の区分を細分化し、業務の範囲を明確にすること。	
指針第5条	④臨時的な特別の事情がなければ、限度時間（月45時間・年360時間）を超えることはできない。限度時間を超えて労働させる必要がある場合は、できる限り具体的に定めなければならない。この場合にも、時間外労働は、限度時間にできる限り近づけるように努めること。	<ul style="list-style-type: none"> ◆限度時間を超えて労働させることができる場合を定めるに当たっては、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限度時間を超えて労働させる必要がある場合をできる限り具体的に定めなければならない。 ◆「業務の都合上必要な場合」「業務上やむを得ない場合」など恒常的な長時間労働を招くおそれがあるものは認められない。 ◆時間外労働は原則として限度時間を超えないものとされていることに十分留意し、(1)1か月の時間外労働及び休日労働の時間、(2)1年の時間外労働時間、を限度時間にできる限り近づけるように努めなければならない。 ◆限度時間を超える時間外労働については、25%を超える割増賃金率となるように努めなければならない。
指針第6条	⑤1か月未満の期間で労働する労働者の時間外労働は、目安時間（※）を超えないように努めること。	（※）1週間：15時間、2週間：27時間、4週間：43時間
指針第7条	⑥休日労働の日数及び時間数をできる限り少なくするように努めること。	
指針第8条	⑦限度時間を超えて労働させる労働者の健康・福祉を確保すること。	<ul style="list-style-type: none"> ◆限度時間を超えて労働させる労働者の健康・福祉を確保するための措置について、次の中から協定することが望ましいことに留意しなければならない。 (1)医師による面接指導、(2)深夜業の回数制限、(3)終業から始業までの休息時間の確保（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

時間外労働の上限規制と改善基準告示

時間外労働の上限規制 (労働基準法)			現行の改善基準告示 (トラック)	
一般則	自動車運転業務 (2024.4～)		時間外労働が 可能な時間 ^(※)	拘束時間
限度 45H 月平均 80H (含・休日労働) 単月 100H (含・休日労働)	限度 45H —	月	原則 98H (含・休日労働) 特例 125H (含・休日労働)	原則 293H 特例 320H (年6か月以内)
限度 360H 上限 720H	限度 360H 上限 960H	年	1,176H (含・休日労働)	3,516H

※ 所定労働時間8時間、休憩1時間と仮定して試算
 $2,080 + 260 = 2,340$ 時間(年)
 $2,340 \div 12 = 195$ 時間(月)

この数値との差を
 「時間外労働が可能な時間」として算出

実際に時間外・休日労働が可能となる時間は、休憩時間や所定労働時間の設定、暦の巡り合わせ等により大きく異なりうる。

休息期間と睡眠時間

- ▶ 「休息期間が8時間未満」と回答した自動車運転者のうち、最も高い割合は、「睡眠時間5時間未満」であった。
- ▶ 「休息期間が8時間以上～11時間未満」と回答した自動車運転者のうち、最も高い割合は、「睡眠時間6時間以上7時間未満」であった。
- ▶ 「休息期間が11時間以上」と回答した自動車運転者のうち、最も高い割合は、「睡眠時間7時間以上8時間未満」であった。

(令和3年度「トラック運転車の労働時間等に係る実態調査事業報告書」(厚生労働省)を加工して作成)

(令和3年度)		睡眠時間							無回答 (%)
		全体 (N)	5時間 未満	5時間以上 6時間未満 (%)	6時間以上 7時間未満 (%)	7時間以上 8時間未満 (%)	8時間以上 9時間未満 (%)	9時間以上 (%)	
休息期間		1712	196	216	478	366	280	60	116
全体	8時間 未満	226	52.7	17.3	8.8	0.4	-	-	20.8
	8時間以上 9時間未満	282	11.7	30.1	45.4	9.9	1.8	-	1.1
	9時間以上 10時間未満	153	3.3	20.9	46.4	24.2	4.6	-	0.7
	10時間以上 11時間未満	226	2.7	6.2	41.2	30.5	16.8	0.9	1.8
	11時間以上	635	2.5	4.4	21.4	32.8	31.2	6.9	0.8
	無回答	190	8.9	9.5	15.8	12.1	16.8	7.4	29.5

諸外国のトラック運転者の労働時間の規制状況

- ▶ ILO条約においては、「休息期間は連続10時間（平均でも可）であり、週2回以上8時間に短縮不可」と定められている。
- ▶ ILO勧告においては、「休息期間は連続11時間（平均でも可）であり、8時間を下回することは不可」と定められている。
- ▶ EU規則においては、「休息期間は11時間（週3日まで9時間に短縮可）」と定められている。

（「第5回労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会」（厚生労働省）の資料2を加工して作成）

	日本	ILO		EU
	(改善基準告示)	(ILO条約第153号)	(ILO勧告第161号)	(Regulation(EC) No561/2006)
拘束時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日（原則）：13時間 ・ 1日（最大）：16時間 （15時間超は週2回まで） ・ 1か月：293時間 ・ 1年間：3,516時間 	(規定なし)		(規定なし)
休息期間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 継続8時間以上 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 連続10時間（平均でも可） ・ ただし、いかなる場合も8時間を下回ること、かつ、1週間に2回以上8時間に短縮することは不可 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 連続11時間（平均でも可） ・ ただし、いかなる場合も8時間を下回することは不可 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日：11時間以上（24時間に対して） （週3日までは9時間以上に短縮可）
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日：9時間（2日平均） ・ 1週：44時間（2週平均） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日9時間 ・ 1週48時間 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日9時間 ・ 1週48時間 （4週平均可） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日：9時間 （週2回まで10時間に延長可） ・ 1週：56時間 ・ 2週：90時間 （EU指令で定められた週の最大労働時間60時間を超えてはならない）
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 連続運転時間4時間に対して30分の中断 （10分以上/回で分割可） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 4時間 （各国において、国内事情を考慮の上、1時間まで超えることを認めることができる） （休憩時間の長さや分割方法は各国による） 		<ul style="list-style-type: none"> ・ 4時間30分（45分の休憩） （15分休憩の後、4時間30分運転し、30分休憩することも可）

諸外国のトラック運転者の労働時間の規制状況

	日本	ILO		EU
	(改善基準告示)	(ILO条約第153号)	(ILO勧告第161号)	(Regulation(EC) No561/2006)
分割休息特例	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1回4時間以上、合計10時間以上 ・ 一定期間の全勤務回数の1/2を限度 ・ 一定期間は2か月程度を限度 ・ 3分割可 	(休息期間は8時間を下回ってはならない) (分割に関する例外規定なし)		<ul style="list-style-type: none"> ・ 11時間以上の休息期間を、3時間以上、9時間以上に分割可
2人乗務特例	<ul style="list-style-type: none"> ・ 最大拘束時間20時間まで延長可 ・ 休息期間4時間まで短縮可 	(各国において、2人乗務の場合、別途、1日の休息期間の例外を設けることができる)		<ul style="list-style-type: none"> ・ 拘束時間開始から30時間以内に9時間の休息期間
隔日勤務特例	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2暦日拘束時間は21時間を超えない ・ 夜間4時間以上の仮眠時間を与える場合、2週間に3回まで、2暦日拘束時間を24時間を超えない範囲で延長可 ・ この場合2週間総拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない ・ 20時間以上の休息期間 	(規定なし)		(規定なし)
フェリー特例	<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、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 	(各国において、フェリー乗船の場合、別途、1日の休息期間の例外を設けることができる)		(長期間のフェリー乗船に係る特例あり)

ILO条約第153号、ILO勧告第161号

- ▶ ILO条約153号第9条、ILO勧告161号項目26において、「事故、故障、予見されない遅延」、「不可抗力の場合」等、例外的な取扱いが定められている。

(下線及び赤字は労働基準局監督課)

ILO条約第153号（第九条）

- 1 各国の権限のある機関は、次の場合において不可決な作業の遂行のために必要であるときに限り、一時的な例外として、第五条、第六条、第七条及び第八条に規定する運転時間の延長、継続する労働時間の延長及び一日当たりの休息期間の長さの短縮を許可することができる。
 - (a) 事故、故障、予見されない遅延、運行の乱れ又は交通遮断の場合
 - (b) 不可抗力の場合
 - (c) 公益事業の業務の運営を確保するために緊急にかつ例外的に必要な場合
- 2 路面運送に係る国内事情又は地方的事情が、第五条、第六条、第七条又は第八条の厳格な遵守に適さない場合には、各国の権限のある機関は、これらの条に規定する運転時間の延長、継続する労働時間の延長及び一日当たりの休息期間の長さの短縮を認め、第一条2に規定する運転者に対する第五条、第六条又は第八条の規定の適用に関する例外を認めることができる。このような場合には、当該加盟国は、その批准に際して付する宣言により、これらの国内事情又は地方的事情及びこの2の規定に基づいて認められる延長、短縮又は例外を述べなければならない。当該加盟国は、国際労働機関憲章第二十二條の規定に基づく報告において、第五条、第六条、第七条及び第八条の規定を一層厳格に又は広く適用するために得られた進展を指摘しなければならず、かつ、いつでもその後の宣言により従前の宣言を取り消すことができる。

ILO勧告第161号（項目26）

- (1) 各国の権限のある機関は、次のいずれかの場合において不可欠な作業の遂行のために必要であるときに限り、一時的な例外として、この勧告の前諸項に規定する労働時間の延長、運転時間の延長及び休息期間の長さの短縮を許可することができる。
 - (a) 事故、故障、予期されない遅延、運行の乱れ又は交通遮断の場合
 - (b) 不可抗力の場合
 - (c) 公益事業の業務の運営を確保するために緊急にかつ例外的に必要な場合
- (2) 各国の権限のある機関は、乗務員が、場合に応じ、適当な停車場所又は目的地に到着することができるようにするために必要であるときは、道路交通の安全が損なわれないことを条件として、この勧告の前諸項に規定する労働時間の延長、運転時間の延長及び休息期間の長さの短縮を許可することができる。

諸外国のILO条約例外規定の運用状況

- ▶ イギリスでは、**悪天候、交通事故、故障、フェリーの中断、生命や健康に危険を及ぼす可能性のある事象**については、運転時間、連続運転時間、休息期間の定めを逸脱することができる定められている。
- ▶ スイスでは、**故障、暴風雨、雪崩による道路の封鎖等の予見できない緊急的な事象**について、**適切な駐車スペースに停車する時間**は、運転時間、休息期間等から逸脱することができる定められている。

(「第5回労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会」(厚生労働省)の資料2を加工して作成)

イギリス

- 1) 緊急時または救助活動に使用される車両(3条) ⇒大雪による道路封鎖で家庭用燃料等を運ぶために適用された事例あり
特定の緊急または救助活動への即時の対応に深く従事する場合は免除の定めが適用される。
- 2) 予期しない事象の発生(12条)
予期しない事象(悪天候、交通事故、機械的な故障、フェリーサービスの中断、人や動物の生命や健康に危険を及ぼす、あるいは危険を及ぼす可能性のある事象等)が発生した場合、交通安全が危険にさらされず、車両が適切な停止場所に到達することが可能な際は、自動車運転者は人、車両、または積荷の安全を確保するために必要な範囲で運転時間(同6条)、連続運転時間(同7条)、休息期間(同8条)、フェリー乗船(同9条)から逸脱することができる。
自動車運転者は遅くとも適切な停止場所に到着した時点で、タコグラフの記録シート、タコグラフからの印刷物、勤務表のいずれかに逸脱した理由を手動で記載しなければならない。
交通の安全が危険にさらされない場合で、例外的な状況においては、日次、週次の運転時間の上限(同6条(1)、(2))及び最小の休息期間の定め(同8条(2))から逸脱し、勤務先又は運転者の居住地で休息をとるために、日次、週次の運転時間の延長が可能となる。

スイス

- 1) 職業的自動車運転者の労働時間及び休憩時間に関する条例(ARV1)に関する例外規定
最大許容積載重量3.5 t超のトラック及び9人乗り以上のバスの運転者はARV1が適用され、当該規則に①~③の例外規定が設けられている。
 - ① 規制の適用除外の車両(Art.4)
緊急時に救助活動または人道支援のために行われる非商業的な輸送に使用される車両についてはARV1の規定は適用されない。
 - ② 緊急時の規則からの逸脱(Art.12)
車両の故障、暴風雨/雪崩による道路の封鎖などの予見できない緊急的な事象の発生時、交通安全が危険にさらされない場合、自動車運転者は、適切な駐車スペースに停車するために、乗客、車両、積荷の安全確保のために必要な範囲で労働時間、運転時間、及び休息期間の規定からの逸脱が許容される。
このような状況においては、タコグラフに誤作動が発生して労働、運転、休憩時間が適切に記録できなくなった場合の規定が類推適用され、通常のシートとは異なる別のシートに記録をする必要がある。なお、当該シートには、逸脱の内容、理由及び自動車運転者の名前、運転免許証番号、使用した車両の識別番号、業務の開始・終了場所、日付、署名を記さなくてはならない。
 - ③ 連邦の権限(Art.24) ⇒新型コロナウイルス感染症の感染拡大を踏まえた適用事例あり
連邦道路局はやむを得ない事由によるそれぞれのケースに対し、個々の規定からの緩和を許可することができる。

国土交通省の処分基準

- ▶ 国土交通省は、過労防止の観点から、1箇月の拘束時間及び休日労働の限度に関する違反については、1件確認された場合には「10日車」、2件以上確認された場合には「20日車」の車両停止処分を行うものと国土交通省の処分基準で定めている。

【乗務時間等告示の遵守違反】

①各事項の未遵守計5件以下	(初) 警告	(再) 10日車
②各事項の未遵守計6件以上15件以下	(初) 10日車	(再) 20日車
③各事項の未遵守16件以上	(初) 20日車	(再) 40日車

【乗務時間等告示のなお書きの遵守違反】

④一運行の勤務時間	(初) 10日車	(再) 20日車
-----------	----------	----------

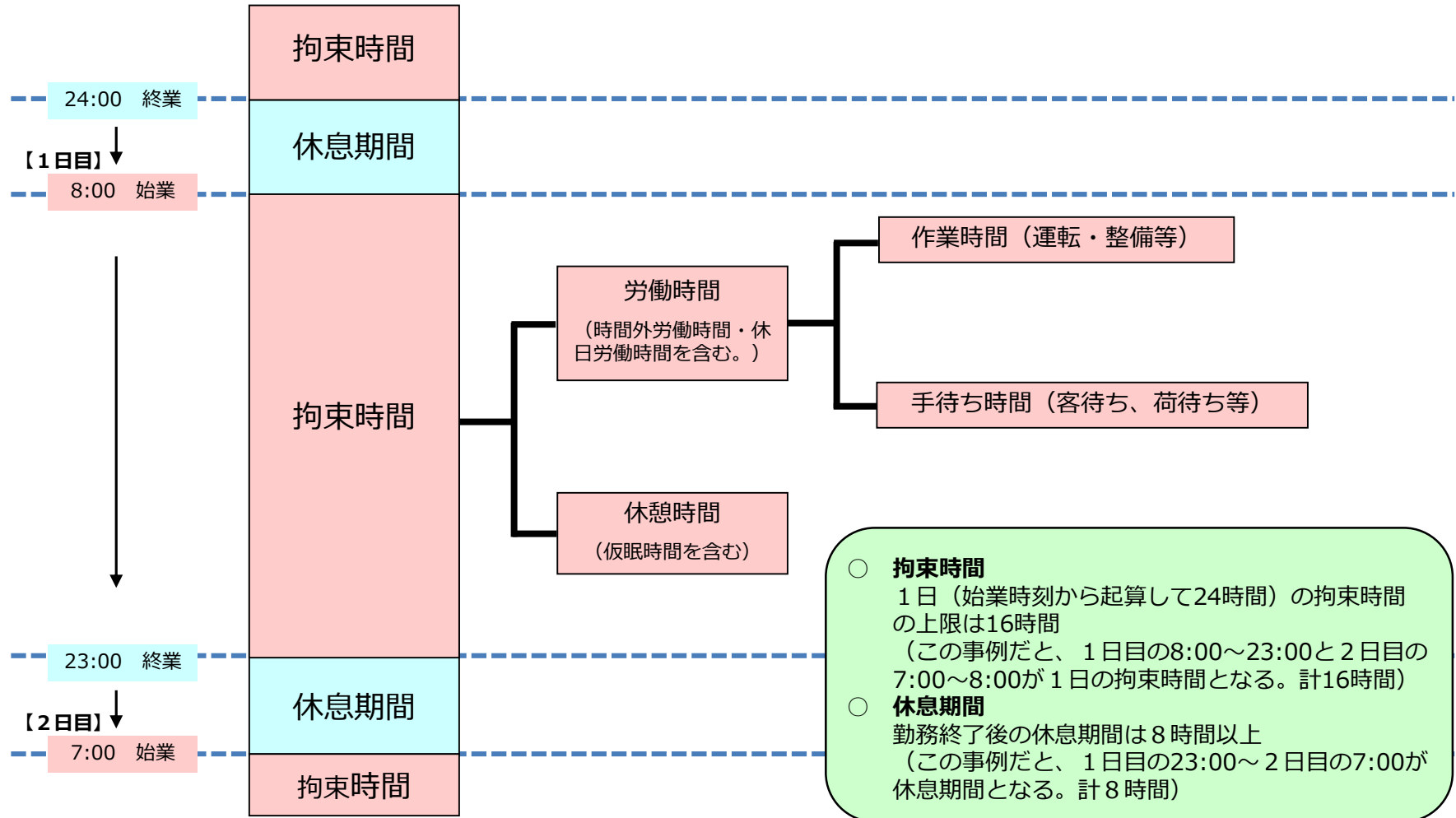
- ▶ **1箇月の拘束時間及び休日労働の限度に関する違反が確認された場合は、上記の件数として計上し処分日車数を算出するとともに、さらに別立てで次のとおり処分日車数を算出し、上記の処分日車数に合算する。**

① 各事項の未遵守計1件	(初) 10日車	(再) 20日車
② 各事項の未遵守計2件以上	(初) 20日車	(再) 40日車

- ▶ 1箇月の拘束時間（トラック）
293時間以内
（労使協定があるとき320時間まで延長可）
- ▶ 休日労働の限度
2週間に1回まで

拘束時間等

- ▶ 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をいう。
- ▶ 休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間をいう。



休憩時間

- ▶ 使用者は、1日の労働時間が6時間を超える場合には少なくとも45分、8時間を超える場合には少なくとも1時間の休憩を労働時間の途中で与えなければならない。

労働基準法第34条（休憩）

（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で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。

※ 旅客運送事業、貨物運送事業については、労基法第40条第1項及び労基則第31条により、適用除外。

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。

休憩時間の意義

（昭和22年9月13日発基17号）

休憩時間とは単に作業に従事しない手待時間を含まず労働者が権利として労働から離れることを保障されている時間の意であつて、その他の拘束時間は労働時間として取扱うこと。

拘束時間及び休息期間の特例 ①

- 拘束時間および休息期間の特例については、労働基準局長の定めるところにより、別途特例（分割休息特例、2人乗務特例、隔日勤務特例、フェリー特例）が定められている。

【分割休息特例】

一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の拘束時間及び休息期間の特例について（平成元年3月1日基発第92号）

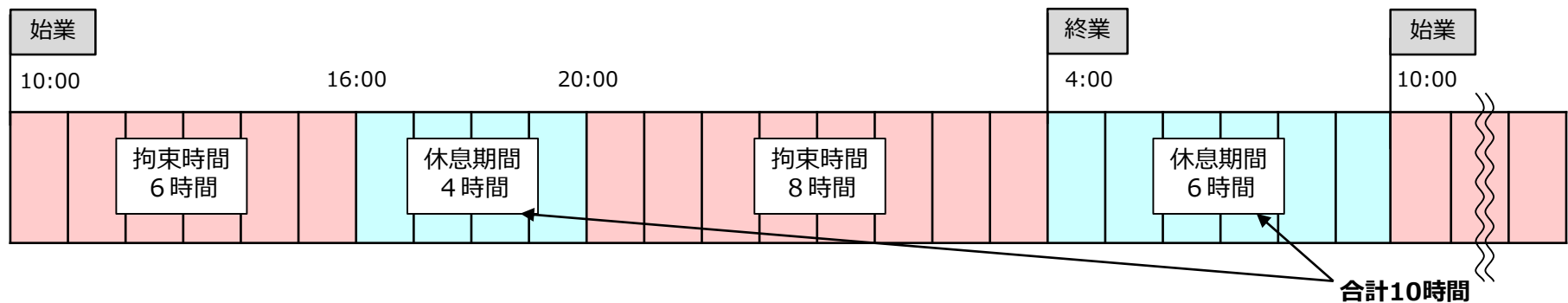
業務の必要上、勤務の終了後継続8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合

- 業務の必要上、勤務の終了後継続8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数 $\frac{2}{1}$ 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ものとする。この場合において、分割された休息期間は、1日（始業時刻から起算して24時間をいう。）において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上でなければならないものとする。
- 上記は自動車運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合には適用しないものとする。

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部改正等について（平成9年3月11日基発第143号）

- 休息期間は、原則として始業時刻から起算して24時間中に継続8時間以上与えなければならないものであるが、貨物自動車運送事業等における実態からみると、8時間以上の継続した休息期間を付与することは困難な場合もあるので、業務の必要上やむを得ない場合であって、始業時刻から起算して24時間中に、1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上の休息期間を与える場合には、休息期間の分割を認めることとしている。この分割は必ずしも4時間、6時間、合計10時間というような2分割に限らず4時間、4時間、4時間、合計12時間というような3分割も認められるものである。
- なお、休息期間を分割付与できる勤務は「一定期間における全勤務回数 $\frac{2}{1}$ 」を限度としているが、休息期間の分割付与の状態が長期間継続することは好ましくないため、「一定期間」については、原則として2週間から4週間程度とし、業務の必要上やむを得ない場合であっても2箇月程度を限度とする。

【例】



拘束時間及び休息期間の特例 ②

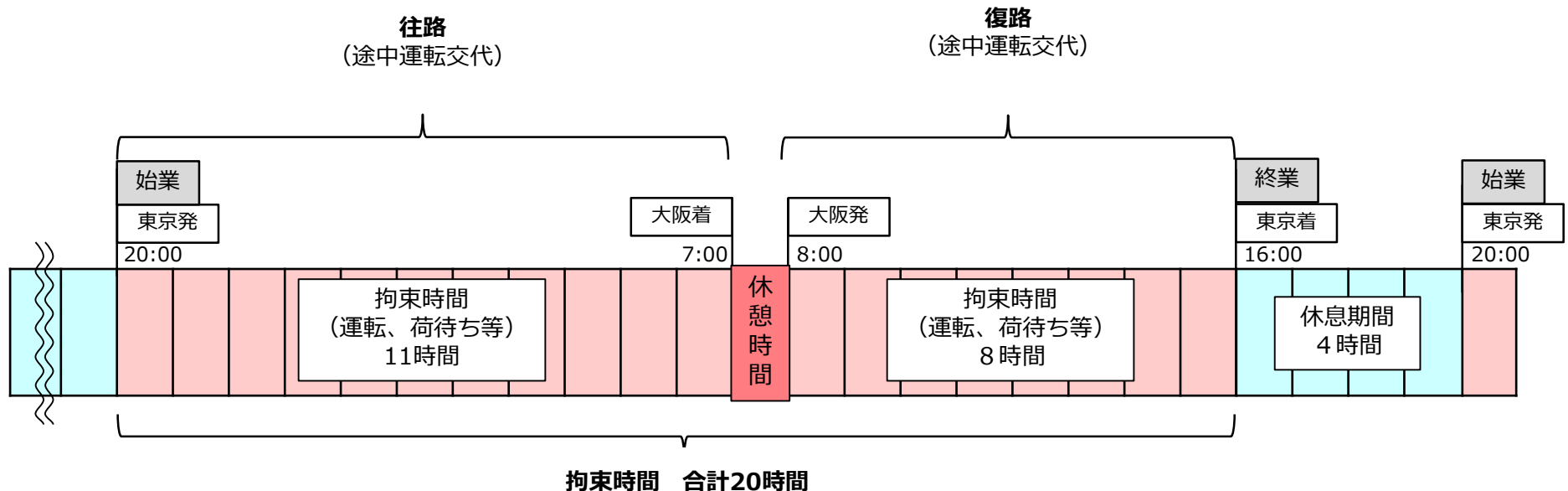
【2人乗務特例】

一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の拘束時間及び休息期間の特例について（平成元年3月1日基発第92号）

自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合

- 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（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。）においては、改善基準第4条第1項第2号前段及び第5条第1項第2号前段の規定にかかわらず最大拘束時間を20時間まで延長することができるものとし、同号後段の規定は、適用しないものとする。
また休息期間は改善基準第4条第1項第3号及び第5条第1項第3号の規定にかかわらず4時間まで短縮することができるものとする。

【例】



拘束時間及び休息期間の特例 ③

【隔日勤務特例】

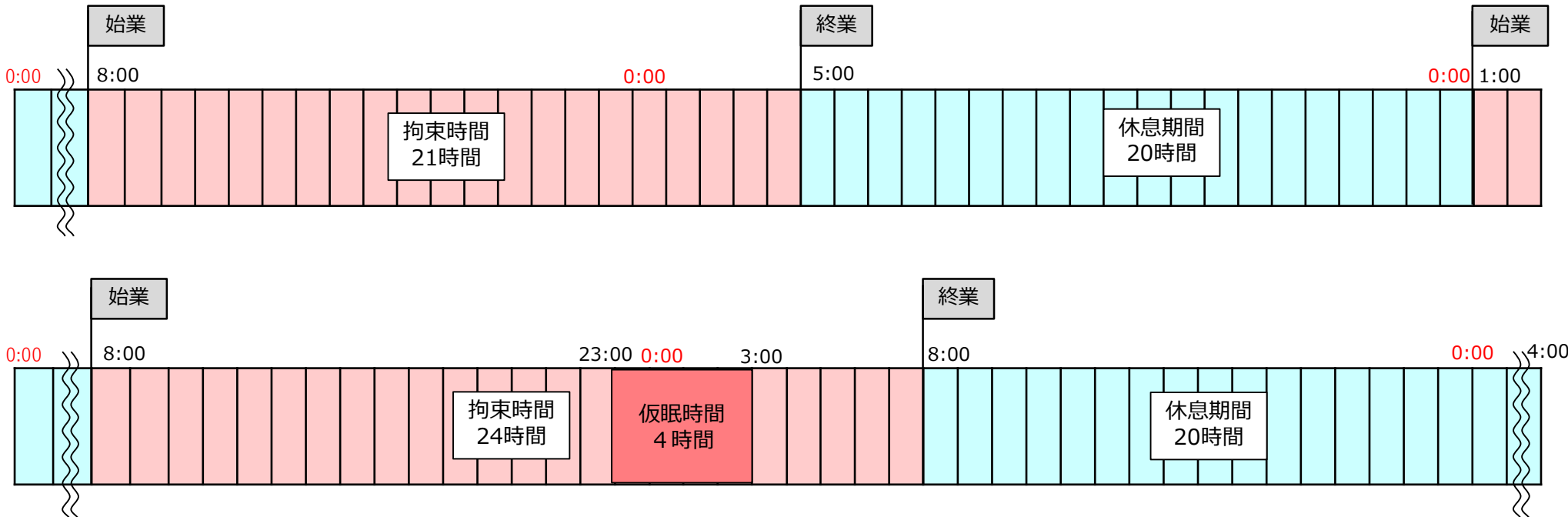
一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の拘束時間及び休息期間の特例について（平成元年3月1日基発第92号）

自動車運転者が隔日勤務に就く場合

業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、改善基準第4条第1項第1号から第3号及び第5条第1項第1号から第3号までの規定並びに分割休息及び2人乗務にかかわらず、次の条件の下で隔日勤務に就かせることができるものとする。

- 2暦日における拘束時間は、21時間を超えてはならないものとする。
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ものとする。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ものとする。
- 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ものとする。

【例】



拘束時間及び休息期間の特例 ④

【フェリー特例】

一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の拘束時間及び休息期間の特例について（平成元年3月1日基発第92号）

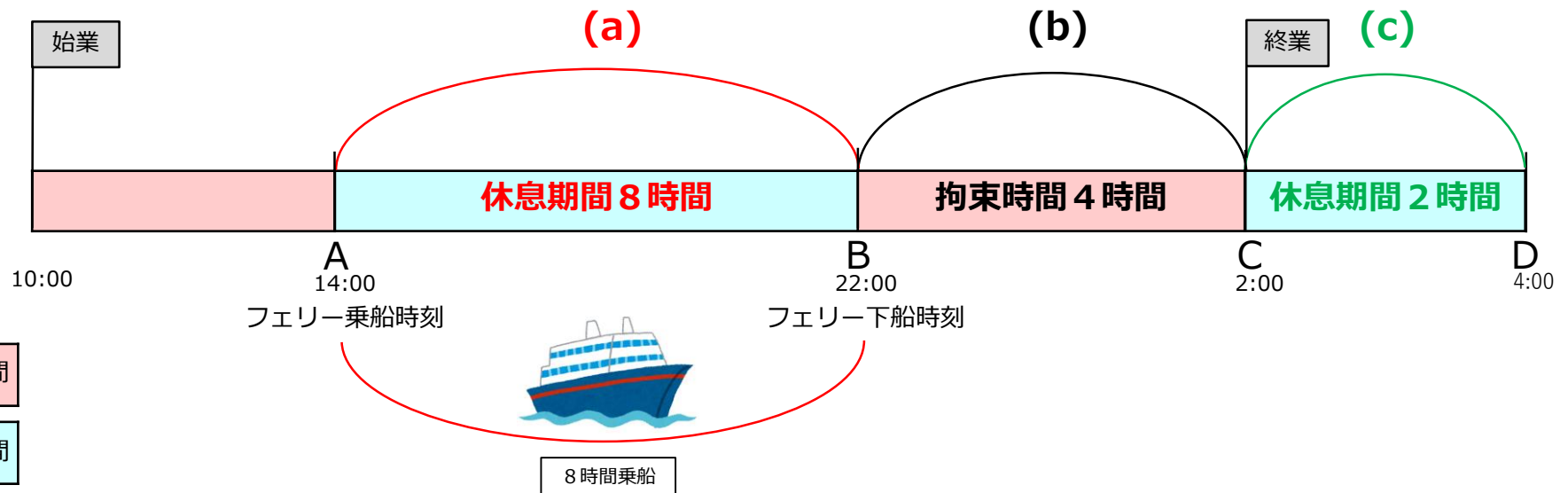
自動車運転者がフェリーに乗船する場合

自動車運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合における拘束時間及び休息期間は、次のとおり取り扱うものとする。

- 貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の**フェリー乗船時間(a)**は、**原則として、休息期間**として取り扱うものとする。
- 上記により休息期間とされた時間を改善基準第4条第1項第3号及び第5条第1項第3号の規定により与えるべき休息期間の時間から減ずることができるものとする。ただし、その場合においても、**減算後の休息期間(c)**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(b)の2分の1を下回ってはならないものとする。**

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部改正等について（平成9年3月11日基発第143号）

- ・ 勤務の途中においてフェリーに乗船した場合については、乗船時間は、原則として、休息期間として取り扱うこととしている。
- ・ フェリーの乗船時間が8時間（2人乗務の場合には4時間、隔日勤務の場合には20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たこととなる。



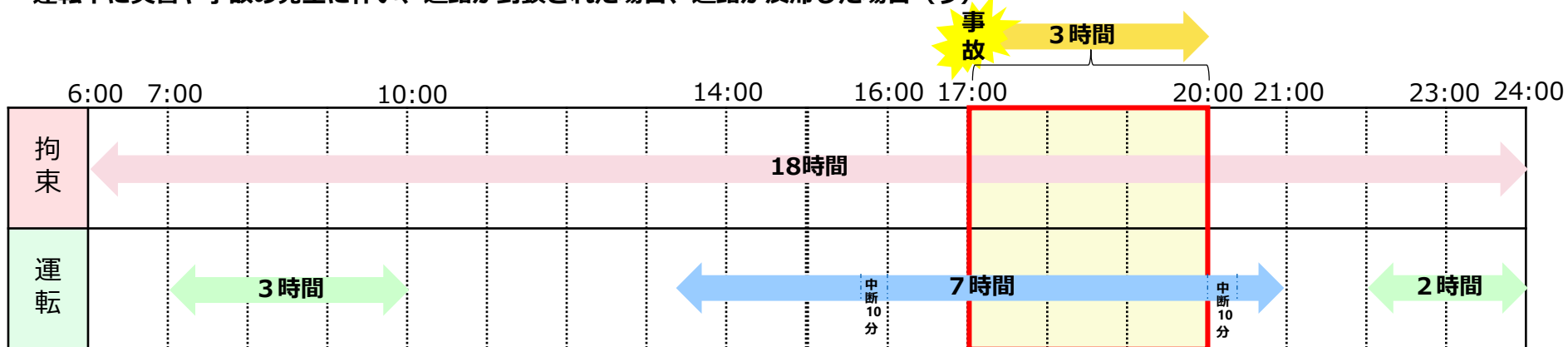
(参考) 予期し得ない事象 (バス)

- ▶ 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し（ア～エに掲げる場合に限る）、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間の規制の適用に当たっては、その対応に要した時間を除くことができることとする。ただし、勤務終了後は、通常どおりの休息期間（※）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。

- 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

（例） 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（ウ） 道路封鎖、渋滞への対応に要した時間



- 拘束時間 18時間 ⇒ 18時間 - 3時間 = 15時間（1日の拘束時間の基準を満たす）
（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）
- 運転時間 12時間 ⇒ 12時間 - 3時間 = 9時間（前後の日のいずれかが9時間以下なら基準を満たす）
- 連続運転時間 7時間 ⇒ 7時間 - 3時間 = 4時間（連続運転時間（4時間以下）の基準を満たす）

考え方

- ▶ 予期し得ない事象に対応した時間について、1日の拘束時間、運転時間、連続運転時間から除くことができるが、1年・1か月の拘束時間から除くことはできない。
- ▶ 予期し得ない事象に対応した場合、勤務終了後は、通常どおりの休息期間を与える必要がある。

(参考) 軽微な移動 (バス)

【軽微な移動の必要が生じた場合】新設

- ▶ 緊急通行車両等、他の車両の通行の妨げを回避するなど、運行計画上予定していた位置で駐車又は停車しているときに軽微な移動を行う必要がある場合には、記録が認められる場合に限り、一の連続運転時間当たり30分を限度として連続運転時間から除くことができることとする。

運行計画

	運転	中断			運転	中断				
										
	2時間	12分	6分	2分	1時間半	15分	10分	8分	14分	10分
現行	運転	中断	運転	中断(※)	運転	中断	運転	中断(※)	運転	違反
見直し後	運転	中断	運転 (軽微な移動)	中断(※)	運転	中断	運転 (軽微な移動)	中断(※)	運転 (軽微な移動)	運転 A

(※) 10分未満の場合は、連続運転における「運転の中断」にカウントされない。

考え方

- いったん駐車又は停車した状態から移動を開始する場合に限る。
- 一の連続運転時間（運転を開始してから、合計30分以上の「運転の中断」により連続運転時間が終了するまでの間をいう。以下同じ。）当たり合計30分までとし、一回当たりの下限時間は設けない。
- 一の連続運転時間につき、「軽微な移動」が合計30分を超えた場合は、超過分の時間（上記図のA）は通常通り連続運転時間として合算される。
- 連続運転時間からは除外できるが、労働時間には該当し、拘束時間及び運転時間の規制の適用に当たっては除外されない。
- 合計30分以上の「運転の中断」により連続運転時間がリセットされた場合は、「軽微な移動」も新たにカウントが開始されることとなる。

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準に係る適用除外業務

- ▶ 貨物自動車運送事業のみ、以下のとおり適用除外対象業務が定められている。

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準に係る適用除外業務について
(平成9年3月26日基発第201号)

1 適用除外対象業務

貨物自動車運送事業における次の業務とする。

- (1) 災害対策基本法及び大規模地震特別措置法に基づき、都道府県公安委員会から緊急通行車両であることの確認、標章及び証明書の交付を受けて行う緊急輸送の業務
- (2) 消防法に基づき、関係消防機関に移送計画を届け出て行うアルキルアルミニウム、アルキルリチウム及びこれらの含有物のタンクローリーによる運送の業務
- (3) 高圧ガス保安法に基づき、事業所の所在地を管轄する通商産業局長に移動計画書を届け出、その確認を受けて行う可燃ガス、酸素、毒性ガス等の高圧ガスのタンクローリーによる運送の業務
- (4) 火薬類取締法に基づき、都道府県公安委員会に運搬に関する計画を届け出、運搬証明書の交付を受けて行う火薬、爆薬等の火薬類の運送の業務
- (5) 核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律及び放射性同位元素等による放射線障害の防止に関する法律に基づき、運輸大臣の確認を受け、かつ、都道府県公安委員会に運送計画を届け出て行う核燃料物質等及び放射性同位元素等の運送の業務

2 上記1の業務に従事する期間を含む1箇月の拘束時間及び2週間の運転時間の上限

上記1の業務に従事しない期間については改善基準が適用されるが、この業務に従事する期間を含む1箇月の拘束時間及び2週間の運転時間の上限は次のとおりである。

- (1) 1箇月の拘束時間については、次の式により計算した時間を超えないものとする。

$$[(\text{上記1の業務に従事した月の日数}) - (\text{上記1の業務に従事した日数})] \div (\text{上記1の業務に従事した月の日数}) \times (\text{上記1の業務に従事した月の拘束時間})$$

- (2) 2週間の運転時間の上限は、次の式により計算した時間を超えないものとする。

$$[14 - (\text{上記1の業務に従事した日数})] \div 14 \times 88$$

3 届出書又はその写の備え付け等

上記1の業務を行うに当たっては、適用除外業務に該当することが明らかとなる関係法令に基づく各種行政機関への届出書又はその写を事業場への備え付け及び自動車運転者ごとの下記の業務に従事した期間が明らかとなる記録の整備が必要である。

また、上記1の業務に従事する期間の直前において改善基準に定める休息期間を与えなくてはならないことはもとより、当該業務に従事する期間の直後においても継続8時間以上の休息期間を与えることが要請されるものである。

月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率

- ▶ 1か月60時間を超える法定時間外労働に対しては、使用者は50%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。
(大企業については、平成22年4月から適用) (中小企業については、令和5年4月から適用)

現在			令和5年4月以降		
月60時間超の残業割増賃金率 大企業は50% 中小企業は25%			月60時間超の残業割増賃金率 大企業、中小企業ともに50% ※中小企業の割増賃金率を引上げ		
	1か月の時間外労働 〔1日8時間・1週40時間 を超える労働時間〕			1か月の時間外労働 〔1日8時間・1週40時間 を超える労働時間〕	
	60時間以下	60時間超		60時間以下	60時間超
大企業	25%	50%	大企業	25%	50%
中小企業	25%	25%	中小企業	25%	50%

改善基準告示の変遷

	2 9 通達 ※実作業時間についての基準 を定めたもの	2 7 通達 ※以降拘束時間規制を中心に 基準を定めたもの	平成元年 (労働省告示第 7 号) ※改善基準告示制定	平成 3 年改正 (労働省告示第 79 号) ※週 46 時間制に移行	平成 4 年改正 (労働省告示第 99 号) ※週 44 時間制に移行	平成 9 年改正 (労働省告示第 4 号) ※週 40 時間制に移行
発効日	昭和 42 年 2 月 9 日	昭和 54 年 12 月 27 日	平成元年 2 月 9 日	平成 4 年 1 月 1 日	平成 5 年 4 月 1 日	平成 9 年 4 月 1 日
拘束時間	所定の実作業時間は、 ○ 2 週間平均 1 週間 48 時間 ○ 1 日 11 時間	○ 2 週間平均 1 日 13 時間 (最大 16 時間まで延長可。た だし 15 時間超は週に 2 回迄)	○ 2 週間平均 1 週間 78 時間 ○ 1 日 13 時間 (最大 16 時間まで延長可。た だし 15 時間超は週に 2 回迄)	○ 2 週間 143 時間 ○ 4 週間 273 時間 ○ 1 日 13 時間 (最大 16 時間まで延長可。た だし 15 時間超は週に 2 回迄)	○ 2 週間 143 時間 ○ 4 週間 273 時間 ○ 1 日 13 時間 (最大 16 時間まで延長可。た だし 15 時間超は週に 2 回迄)	○ 1 か月 293 時間 (年 3,516 時間の範囲内で 6 か月 320 時間まで延長可) ○ 1 日 13 時間 (最大 16 時間まで延長可。た だし 15 時間超は週に 2 回迄)
休息期間	規定なし	勤務終了後、 連続した 8 時間以上	勤務終了後、 連続した 8 時間以上	勤務終了後、 連続した 8 時間以上	勤務終了後、 連続した 8 時間以上	勤務終了後、 連続した 8 時間以上
運転時間	規定なし	○ 2 日平均 1 日 9 時間 ○ 2 週間平均 1 週間 48 時間	○ 2 日平均 1 日 9 時間 ○ 2 週間平均 1 週間 48 時間	○ 2 日平均 1 日 9 時間 ○ 2 週間平均 1 週間 44 時間	○ 2 日平均 1 日 9 時間 ○ 2 週間平均 1 週間 44 時間	○ 2 日平均 1 日 9 時間 ○ 2 週間平均 1 週間 44 時間
連続運転時間	規定なし	○ 4 時間 ○ 運転の中断 合計 30 分以上 (1 回連続 10 分以上)	○ 4 時間 ○ 運転の中断 合計 30 分以上 (1 回連続 10 分以上)	○ 4 時間 ○ 運転の中断 合計 30 分以上 (1 回連続 10 分以上)	○ 4 時間 ○ 運転の中断 合計 30 分以上 (1 回連続 10 分以上)	○ 4 時間 ○ 運転の中断 合計 30 分以上 (1 回連続 10 分以上)
時間外労働	所定の実作業時間をこえる実 作業時間は 1 日について 2 時 間以下、1 年について 150 時 間以下	一定期間は 2 週間及び 1 か月 以上 3 か月以内の期間を協定	一定期間は 2 週間及び 1 か月 以上 3 か月以内の期間を協定	一定期間は 2 週間及び 1 か月 以上 3 か月以内の期間を協定	一定期間は 2 週間及び 1 か月 以上 3 か月以内の期間を協定	一定期間は 2 週間及び 1 か月 以上 3 か月以内の期間を協定
休日労働	4 週間に 2 回が限度	2 週間を通じ 1 回が限度かつ、 2 週間の総拘束時間が 156 時 間 (13 時間×12 日) を超えな い範囲内	2 週間に 1 回を超えない、か つ、2 週間平均 1 週間・1 日 の拘束時間の範囲内	2 週間に 1 回を超えない、か つ、2 週間及び 4 週間・1 日 の拘束時間の範囲内	2 週間に 1 回を超えない、か つ、2 週間及び 4 週間・1 日 の拘束時間の範囲内	2 週間に 1 回を超えない、か つ、1 年・1 か月・1 日の拘 束時間の範囲内
特例	2 人乗務及び隔日勤務につい て別規定あり	分割休息、2 人乗務、隔日勤 務及びフェリー乗船について 特例あり	分割休息、2 人乗務、隔日勤 務及びフェリー乗船における 特例は労働基準局長通達の定 めによる	分割休息、2 人乗務、隔日勤 務及びフェリー乗船における 特例は労働基準局長通達の定 めによる	分割休息、2 人乗務、隔日勤 務及びフェリー乗船における 特例は労働基準局長通達の定 めによる	分割休息、2 人乗務、隔日勤 務及びフェリー乗船における 特例は労働基準局長通達の定 めによる

※赤字は前回からの改正点

厚生労働省における対応（案）

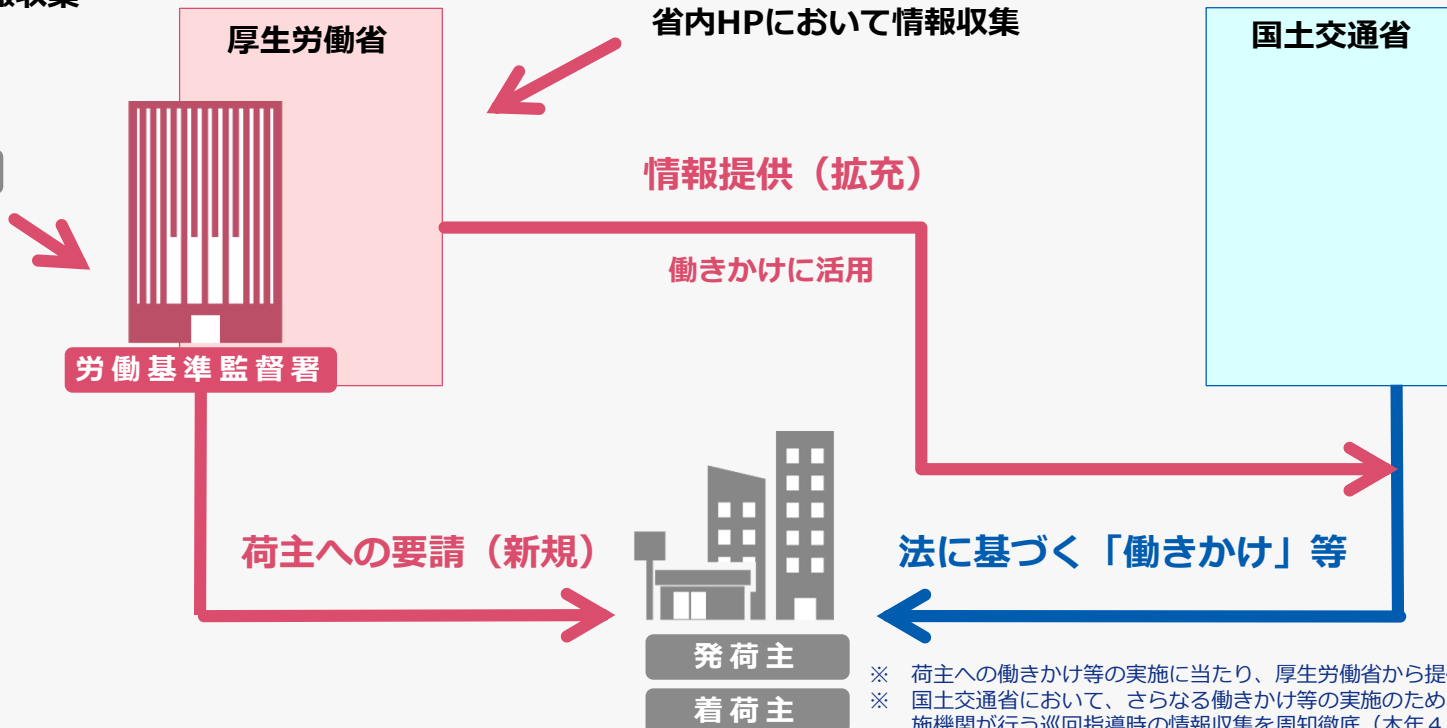
労働基準監督署による要請（新規）

- ▶ **荷主企業に対し、労働基準監督署から配慮を要請**
（要請の内容）長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないように努めること。
運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。
- ▶ 対象企業選定にあたり、**省内HPや立入調査時に収集した情報**を活用 ⇒ **国土交通省にも情報提供**

立入調査時に情報収集



運送業者



※ 荷主への働きかけ等の実施に当たり、厚生労働省から提供された情報も活用
※ 国土交通省において、さらなる働きかけ等の実施のため、地方適正化事業実施機関が行う巡回指導時の情報収集を周知徹底（本年4月措置済）