

改善基準告示の見直しについて

厚生労働省 労働基準局 監督課

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」 (改善基準告示)

- ▶ 「自動車運転者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、すべ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** (始業から終業までの時間 (休憩時間を含む))、**休息期間** (勤務と勤務の間の自由な時間)、**運転時間等の基準**を定めたもの。

制定の経緯

労働時間等の改善を定めた局長通達の策定 (昭和42年)

- ・長時間労働、交通事故の増加
- ・路面運送における労働時間及び休息期間に関するILO条約採択

中央労働基準審議会での関係労使の議論

通達を大臣告示とすることで労使が合意し、**「改善基準告示」を策定 (平成元年)**

拘束時間、休息期間等の基準を定めた局長通達の策定 (昭和54年)

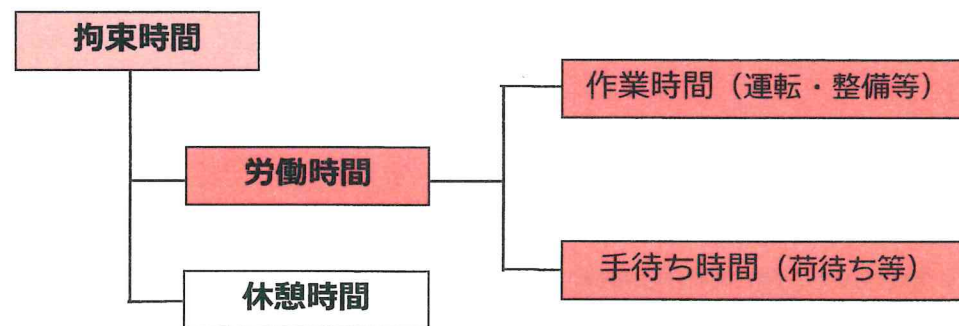
※制定以降、法定労働時間が段階的に短縮し、週40時間制へ移行するに伴い、内容の見直しが行われ現在に至っている。
(中身を伴う改正：平成9年改正が最後)

主な内容(トラック)

- ▶ 1か月の拘束時間：293時間以内、1日の拘束時間：原則1日13時間以内 (最大16時間)、1日の休息期間：継続8時間以上 等

【参考】拘束時間と休息期間

- ▶ **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。



自動車運転者の上限規制と改善基準告示の見直し

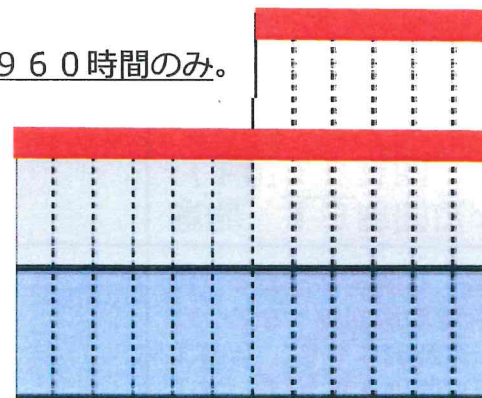
- ▶ 自動車運転者については、働き方改革関連法により、令和6年4月から罰則付の時間外労働の上限規制（年960時間）が適用されること等から、公労使三者構成の労働政策審議会の下に専門委員会を設置し、改善基準告示見直しの議論を進めてきた。
- ▶ 令和4年9月27日の専門委員会においてとりまとめを行い、令和4年12月23日に改善基準告示を改正（令和6年4月～適用）。

自動車運転者の時間外労働の上限規制について（働き方改革関連法）

- ▶ 自動車運転者の上限規制は、令和6年3月まで適用猶予。
- ▶ 令和6年4月以降も、時間外労働の上限は年960時間のみ。

法律による上限
(原則)
月45時間
年360時間

法定労働時間
1日8時間
週40時間



法律による上限
(例外)

一般労働者	自動車運転者
<ul style="list-style-type: none"> ・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） ・法律による上限（原則）を超えられるのは年6か月まで 	<ul style="list-style-type: none"> ・年960時間のみ

改善基準告示の見直しの経緯

- 令和元年11月 : 労働政策審議会労働条件分科会の下に、「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置
実態調査、疲労度調査、海外調査を実施
- 令和3年4月 : 同専門委員会の下に、「業態別（トラック、バス、タクシー）作業部会」を設置
 - ・作業部会を複数回開催
 - ・令和4年3月：タクシー、バスとりまとめ
- 令和4年9月27日 : **第9回専門委員会** **(全体とりまとめ：トラック、バス、ハイヤー・タクシー)**
→ 11月29日 労働条件分科会 : 諮問答申
- 令和4年12月23日 : **改善基準告示 改正**
荷主への「要請」、関係者への「周知」を実施
- 令和6年4月 : **年960時間の上限規制、改善基準告示 適用**

トラック運転者の「改善基準告示」見直しの概要 ①

- ▶ 長時間・過重労働の実態にある自動車運転者の時間外労働の削減や過労死等防止といった観点から、見直しを行うもの。

	現行	見直し後
1年、 1か月の 拘束時間	1か月 <u>293</u> 時間以内 【例外】労使協定により、次のとおり延長可 1年 <u>3,516</u> 時間以内の範囲で 1か月 <u>320</u> 時間以内（年6か月まで）	1年 <u>3,300</u> 時間以内 1か月 <u>284</u> 時間以内 【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 <u>3,400</u> 時間以内 1か月 <u>310</u> 時間以内（年6か月まで） ① <u>284</u> 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
1日の 拘束時間	原則 <u>13</u> 時間以内 （上限 <u>16</u> 時間、 <u>15</u> 時間超は週2回まで）	原則 <u>13</u> 時間以内 （上限 <u>15</u> 時間、 <u>14</u> 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の場合(※)、継続 <u>16</u> 時間まで延長可（週2回まで） ※ 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
1日の 休息期間	継続 <u>8</u> 時間以上	継続 <u>11</u> 時間以上与えるよう努めることを基本とし、 <u>9</u> 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(※)、継続 <u>8</u> 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 <u>12</u> 時間以上の休息期間を与える

トラック運転者の「改善基準告示」見直しの概要 ②

	現行	見直し後
運転時間	2日平均1日当たり <u>9</u> 時間以内 2週平均1週当たり <u>44</u> 時間以内	現行どおり
連続運転時間	<u>4</u> 時間以内 (運転の中断は、 1回連続 <u>10</u> 分以上、合計 <u>30</u> 分以上)	<u>4</u> 時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える (1回概ね連続 <u>10</u> 分以上、合計 <u>30</u> 分以上) 【例外】 SA・PA等に駐停車できず、やむを得ず4時間を超える 場合、4時間30分まで延長可
予期し得ない事象		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)及び連続運転時間から除くことができる(*1, 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、9時間を下回らない)を与える *1 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 *2 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。

トラック運転者の「改善基準告示」見直しの概要 ③

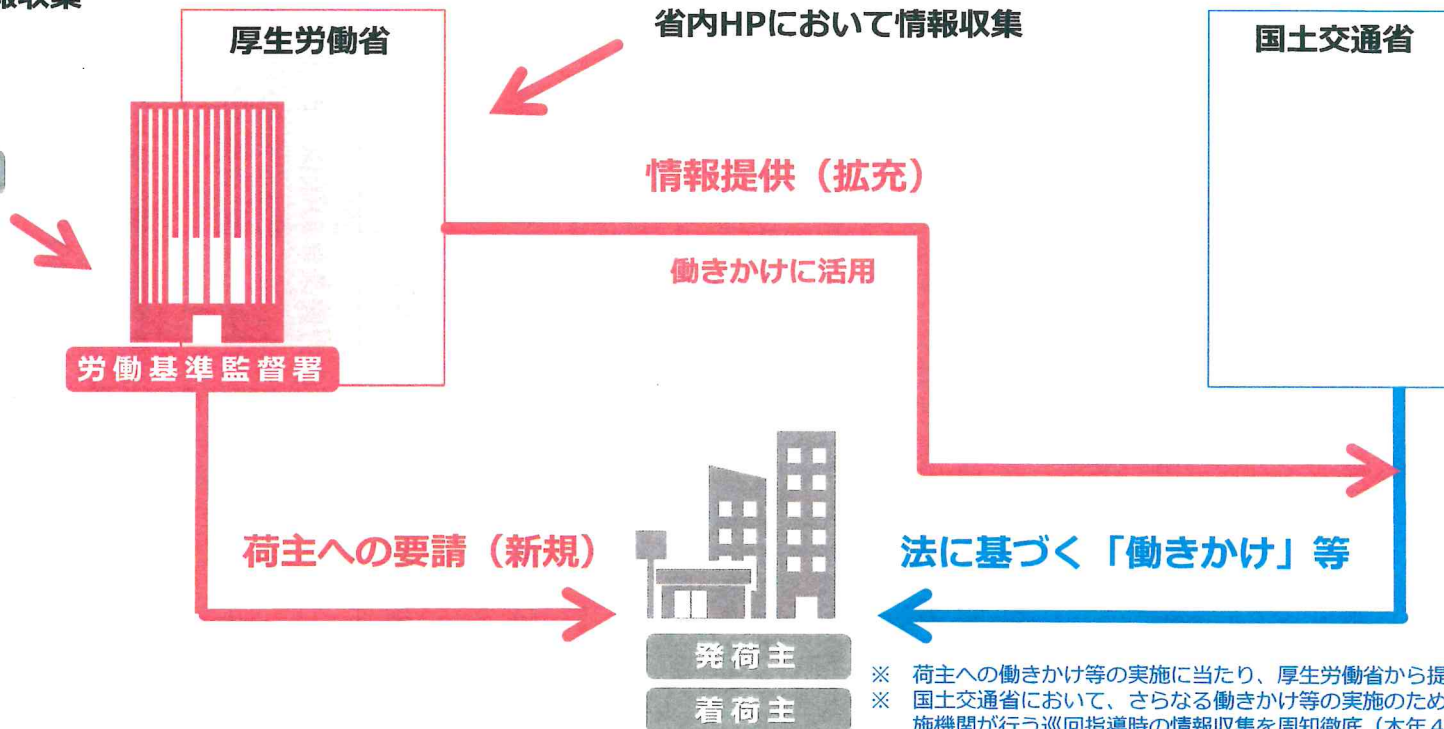
	現行	見直し後
分割休息 特例	<p>継続<u>8</u>時間以上の休息期間を与えることが困難な場合</p> <ul style="list-style-type: none"> 分割休息は1回<u>4</u>時間以上 休息期間の合計は、<u>10</u>時間以上 <p>・一定期間（<u>2</u>か月程度）における勤務回数の<u>2分の1</u>が限度</p>	<p>継続<u>9</u>時間以上の休息期間を与えることが困難な場合</p> <ul style="list-style-type: none"> 分割休息は1回<u>3</u>時間以上 休息期間の合計は、 2分割：<u>10</u>時間以上、3分割：<u>12</u>時間以上 <u>3分割が連続しないよう努める</u> 一定期間（<u>1</u>か月程度）における勤務回数の<u>2分の1</u>が限度
2人乗務 特例	<p>車両内に身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を<u>20</u>時間まで延長し、休息期間を <u>4</u>時間まで短縮可</p>	<p>現行の内容に次の例外を追加</p> <p>【例外】設備（車両内ベッド）が※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<u>24</u>時間まで延長可 (ただし、運行終了後、継続<u>11</u>時間以上の休息期間を与えることが必要) ・さらに、<u>8</u>時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を<u>28</u>時間まで延長可 <p>※ 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>
隔日勤務 特例	<p>2暦日の拘束時間は<u>21</u>時間 休息期間は 継続<u>20</u>時間以上</p> <p>【例外】仮眠施設で夜間<u>4</u>時間以上の仮眠を与える場合、拘束<u>24</u>時間まで延長可（2週間に3回まで）</p>	<p>現行どおり</p>
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、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの時間の時間の<u>2分の1</u>を下回ってはならない。） ・フェリー乗船時間が<u>8</u>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>現行どおり</p>

労働基準監督署による荷主等への要請について（トラック）

労働基準監督署による要請（新規）

- ▶ **荷主・元請運送事業者に対し、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



※ 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）

報道関係者 各位

令和4年12月23日

【照会先】

労働基準局 監督課

課長

竹野 佑喜

副主任中央労働基準監察監督官 小川 裕由

(代表電話)03(5253)1111 (内線 5538, 5134)

(直通電話)03(3502)5308

改善基準告示の改正に伴い「荷主特別対策チーム」を編成しました ～都道府県労働局にトラック運転者のための特別チームが発足～

厚生労働省は、本日、「改善基準告示」（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））を改正（※）するとともに、都道府県労働局において、トラック運転者の方の長時間労働の是正のため、発着荷主等に対して、長時間の荷待ちを発生させないことなどについての要請とその改善に向けた働きかけを行うことを目的とした「荷主特別対策チーム」を編成しました。 ※適用は令和6年4月1日。

道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあり、過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、トラック運転者の方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。しかしながら、長時間労働の要因には、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るため、「荷主特別対策チーム」が、発着荷主等に対して要請と働きかけを行うこととしました。

厚生労働省では、改正された改善基準告示を広く周知するほか、こうした取組を通じて、トラック運転者の方が健康に働くことができる環境整備に努めてまいります。

【荷主特別対策チームの概要】

- **トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有するメンバーで編成されています**
「荷主特別対策チーム」は、都道府県労働局に新たに任命する荷主特別対策担当官を中心に、トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有する都道府県労働局・労働基準監督署のメンバーにより編成しています。
- **労働基準監督署が発着荷主等に対して要請します**
労働基準監督署が、発着荷主等に対し、①長時間の恒常的な荷待ちの改善に努めること、②運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知し、トラック運転者がこれを遵守できるよう協力すること、などを要請します。
- **都道府県労働局が長時間の荷待ちなどの改善等に向け発着荷主等に働きかけます**
都道府県労働局のメンバーが、労働基準監督署から要請された事項に発着荷主等が積極的に取り組めるよう、荷待ち時間等の改善に係る好事例の紹介等のアドバイスをを行います。
- **長時間の荷待ちに関する情報を収集します**
厚生労働省ホームページに、「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」（※）を新設し、発着荷主等が長時間の荷待ちを発生させていると疑われる事案などの情報を収集し、その情報を基に、労働基準監督署が要請等を行います。



※URL:https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudouki_jun/nimachi.html