厚生労働省 ひと、くらし、みらいのために
Ministry of Health, Labour and Welfare

資料１　改善基準告示の見直しについて

第２回　持続可能な物流の実現に向けた検討会

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、平成元年に大臣告示として制定。

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条約の採択（昭和54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）

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）

（中身を伴う改正：平成９年改正が最後）

※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。

主な内容

○ 拘束時間【始業から終業までの時間(休憩時間含む)】：（１か月）トラック…293時間、バス…４週平均１週65時間、タクシー…299時間
（１日） トラック・バス・タクシー…原則１日13時間（最大16時間）

○ 休息期間【勤務と勤務の間の時間】：原則として継続８時間以上

○ 運転時間：トラック…２日平均１日９時間／２週間平均１週44時間、バス…２日平均１日９時間／４週間平均１週40時間

○ 連続運転時間：トラック・バス…４時間以内

※その他、分割休息期間、２人乗務、隔日勤務、フェリー乗船の場合の特例有り。

施行

労働基準監督署	関係労使の自主的改善努力と労働基準監督官の臨検監督等による指導 （令和３年 自動車運転者を使用する事業場への監督指導･･･3,770件　改善基準告示違反率･･･53.3%）
国土交通省との連携	①　監督署と地方運輸機関との合同による監督・監査 ②　それぞれの機関が把握した改善基準告示違反事案の相互通報

自動車運転者　改善基準　見直しの検討状況

- 「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、自動車運転者について、その業務の特性を踏まえ、一律に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間等の基準を定めたもの。
- 自動車運転者については、働き方改革関連法により2024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、労働政策審議会の下に「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置し、議論を進めてきた。

○　令和元年11月　　：　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　　：　専門委員会の下に、　「業態別作業部会」を設置

タクシー部会

計６回議論（令和３年度）

バス部会

計６回議論（令和３年度）

トラック部会

○　令和４年３月　　：　専門委員会　中間とりまとめ（タクシー、バス）

- 5/19（第５回）、6/14（第６回）、7/20（第７回）、8/18（第８回）、9/2（第９回）：作業部会開催
- 9/8：第10回トラック作業部会（トラックとりまとめ）

○　令和４年９月27日　　：　専門委員会　最終とりまとめ（ハイヤー・タクシー、トラック、バス）

○　令和４年12月　　：　改善基準告示　改正

→　改善基準告示改正後、労働基準監督署による荷主への「要請」、関係者への「周知」を速やかに実施

○　令和６年４月：　年９６０時間の上限規制、改善基準告示　適用

自動車運転者労働時間等専門委員会　委員名簿

令和4年1月4日時点

	ハイヤー・タクシー作業部会	バス作業部会	トラック作業部会
公益代表	両角　道代　※ 慶應義塾大学 法務研究科教授	川田　琢之　※ 筑波大学ﾋﾞｼﾞﾈｽｻｲｴﾝｽ系教授	藤村　博之　※ 法政大学大学院 ｲﾉﾍﾞｰｼｮﾝ･ﾏﾈｼﾞﾒﾝﾄ研究科教授
	寺田　一薫 東京海洋大学大学院 海洋科学技術研究科教授	小田切　優子 東京医科大学公衆衛生学分野講師	首藤　若菜 立教大学経済学部教授
労働者代表	久松　勇治 日本私鉄労働組合総連合会 社会保障対策局長	池之谷　潤 日本私鉄労働組合総連合会 中央副執行委員長	貫　正和 全国交通運輸労働組合総連合 トラック部会事務局長
	松永　次央 全国自動車交通労働組合連合会 書記長	鎌田　佳伸 全国交通運輸労働組合総連合 軌道・バス部会事務局長	世永　正伸　※ 全日本運輸産業労働組合連合会 中央副執行委員長
使用者代表	清水　始 西新井相互自動車株式会社 代表取締役社長	齋藤　隆 京成バス株式会社 取締役社長	加藤　憲治 日本通運株式会社取締役執行役員
	武居　利春 昭栄自動車株式会社 代表取締役	金井　応季 東武バスウエスト株式会社 取締役社長	馬渡　雅敏 松浦通運株式会社代表取締役

※　労働条件分科会　委員

（参考）自動車運転者の時間外労働の上限規制と拘束時間等

自動車運転者の時間外労働の上限規制について

- 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。

【１ヶ月あたりの法定労働時間と休憩時間について】
１年間の法定労働時間：４０時間×５２週＝２,０８０時間
１年間の休憩時間　　：１時間×５日×５２週＝２６０時間
（２,０８０時間＋２６０時間）÷１２ヶ月＝１９５時間
※　この計算は、事業場ごとの所定労働時間や休憩時間の違いや、月の日数の違いを考慮していないため、あくまでも「目安」である。

【年960時間の時間外労働を行う場合の拘束時間について】
２,０８０時間＋２６０時間＋９６０時間
＝３,３００時間（１年間の拘束時間）
３,３００時間÷１２か月＝２７５時間（１か月の拘束時間）

拘束時間と休息期間について

【日勤勤務】

- 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。

【隔日勤務（２暦日の勤務）】

自動車運転者労働時間等専門委員会報告（令和４年９月27日）の構成

１　ハイヤー・タクシーに係る改善基準告示の内容

（同委員会中間とりまとめ（令和４年４月27日労働条件分科会資料No.6）と同内容）

２　トラックに係る改善基準告示の内容

（Ｐ６～Ｐ14）

３　バスに係る改善基準告示の内容

（同委員会中間とりまとめ（令和４年４月27日労働条件分科会資料No.6）と同内容）

４　その他

（Ｐ15～Ｐ16）

１か月の拘束時間（トラック）

現行

- 拘束時間は、１か月について２９３時間を超えないものとする。

- ただし、労使協定により、年間６か月までは、年間の総拘束時間が３,５１６時間を超えない範囲内において、１か月の拘束時間を３２０時間まで延長することができる。

案

【原則】

- 拘束時間は、年間の総拘束時間が３,３００時間、かつ、１か月の拘束時間が２８４時間を超えないものとする。

【例外】

- ただし、労使協定により、年間６か月までは、年間の総拘束時間が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るものとする。この場合において、１か月の拘束時間が２８４時間を超える月が３か月を超えて連続しないものとし、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ものとする。

１日の拘束時間（トラック）

現行

- １日（始業時刻から起算して２４時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、１３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、１日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は１６時間とする。この場合において、１日についての拘束時間が１５時間を超える回数は、１週間について２回以内とする。

案

【原則】

① １日（始業時刻から起算して２４時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、１３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、１日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は１５時間とする。

【例外】

② ただし、自動車運転者の１週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、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、当該１週間について２回に限り最大拘束時間を１６時間とすることができる。

③ ①②の場合において、１日についての拘束時間が１４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。

（※）通達において、「１週間について２回以内」を目安として示すこととする。

１日の休息期間（トラック）

現行

- 勤務終了後、継続８時間以上の休息期間を与える。

案

【原則】

① 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。

【例外】

② ただし、自動車運転者の１週間における運行がすべて長距離貨物運送（※１）であり、かつ、一の運行（※２）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、当該１週間について２回に限り、継続８時間以上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１２時間以上の休息期間を与えるものとする（※３）。

※１
一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送をいう。

※２
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う。

※３
一の運行における休息期間のいずれかが９時間を下回る場合には、当該一の運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えるものとする。

運転時間、連続運転時間（トラック）

現行

《運転時間》

- 運転時間は、２日を平均し１日当たり９時間、２週間を平均し１週間当たり４４時間を超えないものとする。

《連続運転時間》

- 連続運転時間（１回が連続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う。）は、４時間を超えないものとする。

案

《運転時間》

- 現行どおり

《連続運転時間》

【原則】

- 連続運転時間(１回が概ね連続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う。以下同じ。）は、４時間を超えないものとする。当該運転の中断は、原則休憩とする。

（※）通達において、「概ね連続１０分以上」とは、例えば、１０分未満の運転の中断が３回以上連続しないこと等を示すこととする。

【例外】

- ただし、サービスエリア、パーキングエリア等に駐車又は停車できないことにより、やむを得ず連続運転時間が４時間を超える場合には、３０分まで延長することができるものとする。

例外的な取扱い（トラック）

案

※　新設

《予期し得ない事象に遭遇した場合》

- 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し、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。
- 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。

（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

拘束時間及び休息期間の特例①（分割休息）（トラック）

現行

- 業務の必要上、勤務終了後継続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。
- 一定期間は、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か月程度を限度とする。
- 分割は、２分割に限らず、３分割も認められるものとする。

【例】（現行）

見直し後

- 業務の必要上、勤務終了後、継続９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ものとする。

（※）長距離貨物運送に従事する自動車運転者であって、１週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、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は継続８時間以上

- この場合において、分割された休息期間は、１日において１回当たり継続３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。
- なお、一定期間は、１か月程度を限度とする。
- 分割は、２分割に限らず、３分割も認められるが、３分割された休息期間は１日において合計１２時間以上でなければならないものとする。
- この場合において、休息期間が３分割される日が連続しないよう努めるものとする。

【例】（見直し後）

拘束時間及び休息期間の特例②（２人乗務）（トラック）

現行

- 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、最大拘束時間を２０時間まで延長することができる。また、休息期間は４時間まで短縮することができる。

【例】 **（現行）**

見直し後

- 現行どおり
- ただし、当該設備が次のいずれにも該当する車両内ベッド又はこれに準ずるもの（以下「車両内ベッド等」という。）であるときは、拘束時間を２４時間まで延長することができる。
  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。

【例】 **（見直し後：ア・イの要件を満たす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）**

拘束時間及び休息期間の特例③（隔日勤務）（トラック）

現行

- 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。

見直し後

- 現行どおり

【例】

拘束時間及び休息期間の特例④（フェリー）（トラック）

現行

- 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ものとする。
- 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ずることができる。
  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ものとする（※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

- 現行どおり

【例】

見直し内容の周知、運用状況の把握等について

【自動車運転者労働時間等専門委員会報告（令和４年９月27日）「４ その他」を基に作成】

（１）荷主等の関係者に対する周知について

○　改善基準告示の改正に当たっては、荷主、元請運送事業者、貸切バス利用者等の発注者、貨物自動車利用運送事業者等に、関係省庁と連携し、幅広く周知することが適当。

○　道路貨物運送事業は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等を踏まえ、改正後、速やかに、発着荷主等に対し、長時間の荷待ちを発生させないこと等について、労働基準監督署による「要請」を実施するとともに、把握した情報を国土交通省に対して提供することが適当。

（２）自家用自動車（いわゆる「白ナンバー」）及び個人事業主等について

○　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ることから、自家用自動車の「自動車運転者」や使用者に対しても周知することが適当。

○　道路運送法等に基づき、運送事業者は、国土交通大臣が告示で定める基準に従い、運転者の勤務時間等を定める等の必要があり、その基準として、改善基準告示が引用されている。当該規定は、個人事業主等にも適用されることから、国土交通省と連携し、個人事業主等に対しても周知されるようにすることが適当。

（３）運用状況の把握等

○　働き方改革関連法の参議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年６月28日）において、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が求められている。

○　加えて、ハイヤー・タクシー、トラック、バス各作業部会において、今後の検討課題として次の事項が指摘。

- 実態調査等は、多様な勤務実態等を踏まえた内容とするため、調査対象の属性を分類した上で実施すべき
- 脳・心臓疾患による労災支給決定事案についても、属性を分類し、要因等について検討を行うべき
- 長時間の荷待ちが改善基準告示の遵守に与える影響、行政による荷主対策の実施状況、商慣行の改善状況（荷待ち時間の変化等）についても併せて把握し、検討を行うべき

○　これらのことを踏まえ、令和６年４月以降の上限規制及び改正後の改善基準告示の適用後の運用状況を把握することとし、これらの適用後３年を目途に、そのための実態調査の設計等を含め、見直しに向けた検討を開始することが適当。

労働基準監督署による荷主への要請について（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**

※ 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）