

改善基準告示の見直しについて（トラック）

1 か月の拘束時間

現行

- ▶ 拘束時間は、1 か月について2 9 3 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3,5 1 6 時間を超えない範囲内において、1 か月の拘束時間を3 2 0 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3,3 0 0 時間、かつ、1 か月の拘束時間が2 8 4 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3,4 0 0 時間を超えない範囲内において、1 か月の拘束時間を3 1 0 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2 8 4 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1 0 0 時間未満となるよう努めるものとする。

1日の拘束時間

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

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

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

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

特例 ①（分割休息）

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。

案

- ▶ 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。

特例 ②（2人乗務）

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。

案

【原則】

- ▶ 現行どおり

【例外】

- ▶ 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。

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、2 1 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 2 4 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 1 2 6 時間（2 1 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 2 0 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。

《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 2 0 時間

案

《隔日勤務の特例》

- ▶ 現行どおり

《フェリー特例》

- ▶ 現行どおり