



厚生労働省

ひと、暮らし、みらいのために
Ministry of Health, Labour and Welfare

改善基準告示の見直しについて

第183回 労働政策審議会労働条件分科会

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）**

労働条件分科会に報告後、諮問・答申

- **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

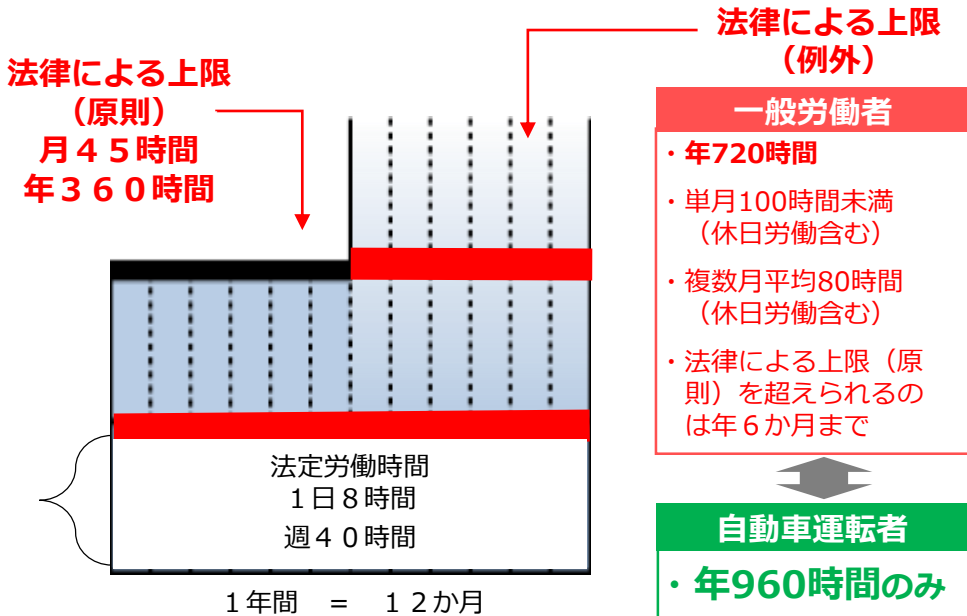
	ハイヤー・タクシー 作業部会	バス作業部会	トラック作業部会
公益 代表	両角 道代 ※ 慶應義塾大学 法務研究科教授	川田 琢之 ※ 筑波大学ビジネスサイエンス系教授	藤村 博之 ※ 法政大学大学院 イノベーション・マネジメント研究科教授
	寺田 一薫 東京海洋大学大学院 海洋科学技術研究科教授	小田切 優子 東京医科大学公衆衛生学分野講師	首藤 若菜 立教大学経済学部教授
労働者 代表	久松 勇治 日本私鉄労働組合総連合会 社会保障対策局長	池之谷 潤 日本私鉄労働組合総連合会 中央副執行委員長	貫 正和 全国交通運輸労働組合総連合 トラック部会事務局長
	松永 次央 全国自動車交通労働組合連合会 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。

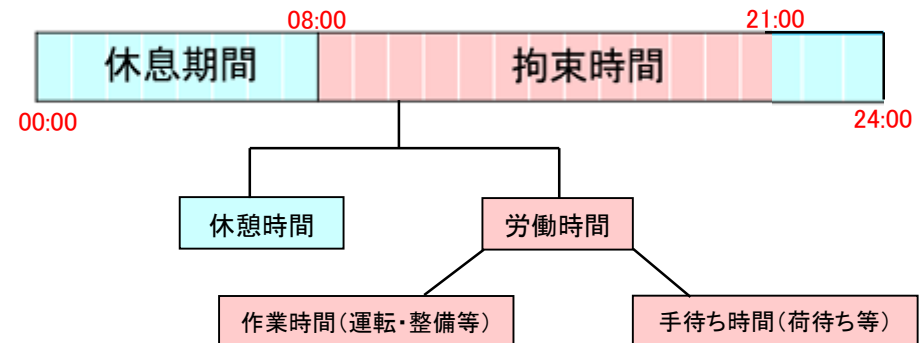
【年960時間の時間外労働を行う場合の拘束時間について】

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)

拘束時間と休憩期間について

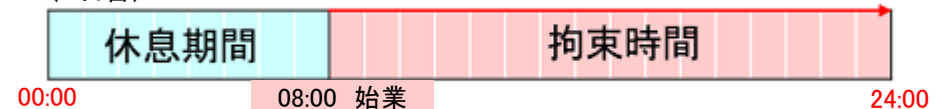
【日勤勤務】

- ▶ 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。
- ▶ 休憩期間とは、使用者の拘束を受けない期間をいう。

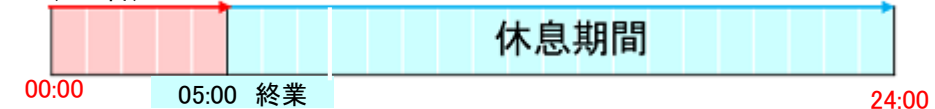


【隔日勤務 (2暦日の勤務)】

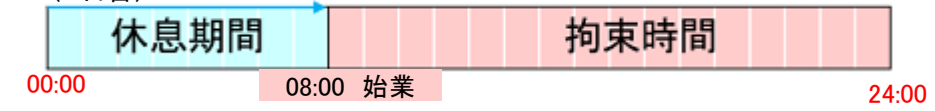
(1日目)



(2日目)



(3日目)



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
(P 6 ~ P 12)
- 2 トラックに係る改善基準告示の内容
(P 13 ~ P 21)
- 3 バスに係る改善基準告示の内容
(P 22 ~ P 29)
- 4 その他
(P 30 ~ P 31)

1か月の拘束時間（タクシー）

現行

《日勤》

- ▶ 1か月についての拘束時間は、299時間を超えないものとする。

《隔勤》

- ▶ 1か月についての拘束時間は、262時間を超えないものとする。
- ▶ 地域的事情その他の特別の事情がある場合において、労使協定により、年間6か月まで、1か月の拘束時間を270時間まで延長することができる。

案

《日勤》

- ▶ 1か月についての拘束時間は、288時間を超えないものとする。

《隔勤》

- ▶ 現行どおり

1日及び2暦日の拘束時間（タクシー）

現行

《日勤》

- ▶ 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。

《隔勤》

- ▶ 2暦日についての拘束時間は、21時間を超えないものとする。

案

《日勤》

- ▶ 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。この場合において、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3回以内」を目安として示すこととする。

《隔勤》

- ▶ 2暦日についての拘束時間は、22時間を超えないものとし、この場合において、2回の隔日勤務（始業及び終業の時刻が同一の日に属しない業務）を平均し隔日勤務1回当たり21時間を超えないものとする（※）。

（※）特定の隔日勤務の拘束時間について、その前の隔日勤務との平均拘束時間と、その次の隔日勤務との平均拘束時間のいずれもが21時間を超えた場合は違反と判断される。

1日及び2暦日の休息期間（タクシー）

現行

《日勤》

- ▶ 勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与える。

《隔勤》

- ▶ 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与える。

案

《日勤》

- ▶ 勤務終了後、継続11時間以上の休息期間を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。

《隔勤》

- ▶ 勤務終了後、継続24時間以上の休息期間を与えるよう努めることを基本とし、継続22時間を下回らないものとする。

(日勤) 車庫待ち等の自動車運転者について (タクシー)

現行

- ▶ 車庫待ち等（顧客の需要に応ずるため常態として車庫等において待機する就労形態）の自動車運転者（※）については、労使協定により、1か月の拘束時間を322時間まで延長することができる。

(※) 車庫待ち等の自動車運転者とは、常態として車庫待ち、駅待ちの形態によって就労する自動車運転者であり、原則として人口30万人程度以上の都市においては、「車庫待ち、駅待ち等」に該当しない実態にあるものと考えられるが、人口の多少のみによって一律に判断することなく、次の各項目を満たす場合には、「車庫待ち、駅待ち等」に該当するものとして取り扱って差し支えない。

ア 営業区域が広く、一旦出庫すると途中帰庫の機会がなく、勤務時間のほとんどについて「流し」営業を行っている実態でないこと。

イ 夜間に4時間以上の仮眠時間が確保される実態であること。

ウ 休憩時間は、原則として事業場内における休憩が確保される実態であること。

- ▶ 車庫待ち等の自動車運転者については、次に掲げる要件を満たす場合、1日の拘束時間を24時間まで延長することができる。

ア 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えること。

イ 1日の拘束時間が16時間を超える回数が1か月について7回以内であること。

ウ 1日の拘束時間が18時間を超える場合には、夜間に4時間以上の仮眠時間を与えること。

案

- ▶ 車庫待ち等（顧客の需要に応ずるため常態として車庫等において待機する就労形態）の自動車運転者については、労使協定により、1か月の拘束時間を300時間まで延長することができることとする。

- ▶ なお、車庫待ち等の自動車運転者とは、常態として車庫待ち、駅待ち形態によって就労する自動車運転者であり、就労形態について以下の基準を満たす場合には、車庫待ち等に該当するものとして取り扱って差し支えないこととする。

ア 事業場が人口30万人以上の都市に所在していないこと。

イ 勤務時間のほとんどについて「流し営業」を行っている実態でないこと。

ウ 夜間に4時間以上の仮眠時間が確保される実態であること。

エ 原則として、事業場内における休憩が確保される実態であること。

- ▶ 現行どおり

(隔勤) 車庫待ち等の自動車運転者について (タクシー)

現行

- ▶ 車庫待ち等の自動車運転者については、労使協定により、1か月の拘束時間を270時間まで延長することができる。
- ▶ 車庫待ち等の自動車運転者については、次に掲げる要件を満たす場合、1か月の拘束時間については上記の時間に20時間を加えた時間まで、2暦日の拘束時間については24時間まで延長することができる。
 - ア 夜間に4時間以上の仮眠時間を与えること。
 - イ 2暦日の拘束時間を24時間まで延長するのは、1か月7回以内とすること。

案

- ▶ 現行どおり
- ▶ 車庫待ち等の自動車運転者については、次に掲げる要件を満たす場合、1か月の拘束時間については上記の時間に10時間を加えた時間まで、2暦日の拘束時間については24時間まで延長することができることとする。
 - ア 夜間に4時間以上の仮眠時間を与えること。
 - イ 2暦日の拘束時間を24時間まで延長するのは、1か月7回以内とすること。

例外的な取扱い（タクシー）

案

※ 例外的な取扱いは全て新設

《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日または2暦日の拘束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、対応に要した時間を含めて算出した時間が1日または2暦日の拘束時間の限度を超えた場合には、勤務終了後、1日の勤務の場合には継続11時間以上、2暦日の勤務の場合には継続24時間以上の休息期間を与えるものとする。

（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

《適用除外業務》

- ▶ 改善基準告示の適用除外業務に、「一般乗用旅客自動車運送事業」において、災害対策基本法等に基づき、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を加えることとする。

ハイヤー

現行

- ▶ 時間外労働協定の延長時間については、1か月50時間、3か月140時間、1年間450時間の目安時間の範囲とするよう努めることとする。
- ▶ ただし、あらかじめ、目安時間以内の時間の一定期間についての延長時間を定め、かつ、目安時間を超えて労働時間を延長しなければならない特別の事情が生じたときに限り、所定の手続きを経て、目安時間を超える一定の時間まで労働時間を延長することができる旨を定める場合は、この限りでない。
- ▶ 疲労回復を図る観点から、継続4時間以上の睡眠時間を確保するため少なくとも6時間程度は次の勤務に就かせないものとする。

案

※ ハイヤーは全て改正

- ▶ ハイヤー（一般乗用旅客自動車運送事業の用に供せられる自動車であって、当該自動車による運送の引受けが営業所のみにおいて行われるもの）に乗務する自動車運転者の時間外労働協定の延長時間は、1か月45時間、1年360時間を限度とし、臨時的特別な事情がある場合であっても、1年について960時間を超えないものとし、労働時間を延長することができる時間数又は労働させることができる休日の時間数をできる限り少なくするよう努めるものとする。
- ▶ なお、必要な睡眠時間が確保できるよう、勤務終了後に一定の休息期間を与えるものとする。

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）

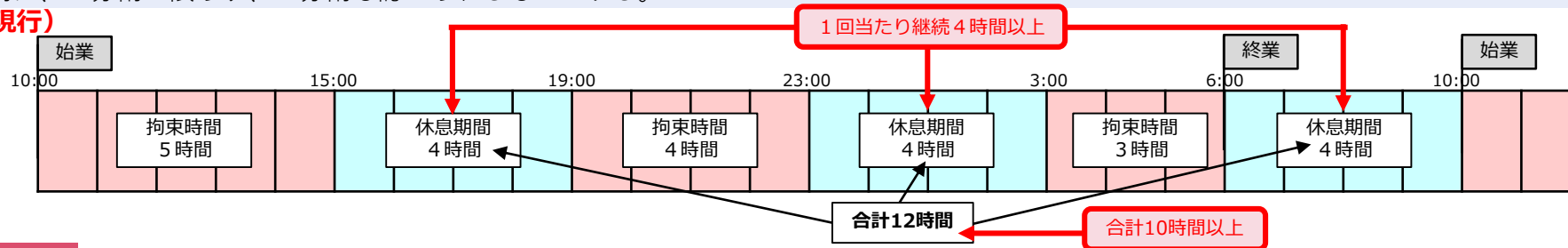
- ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合
- イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
- ウ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合
- エ 異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となった場合

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。

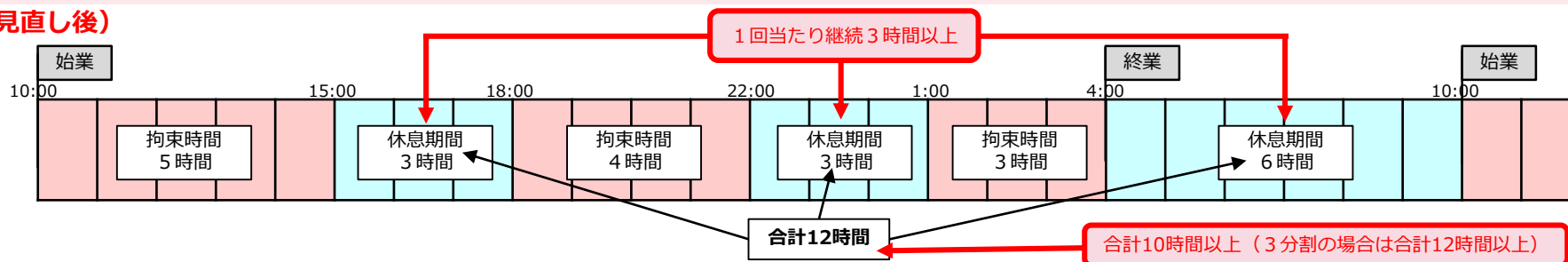
【例】（現行）



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）

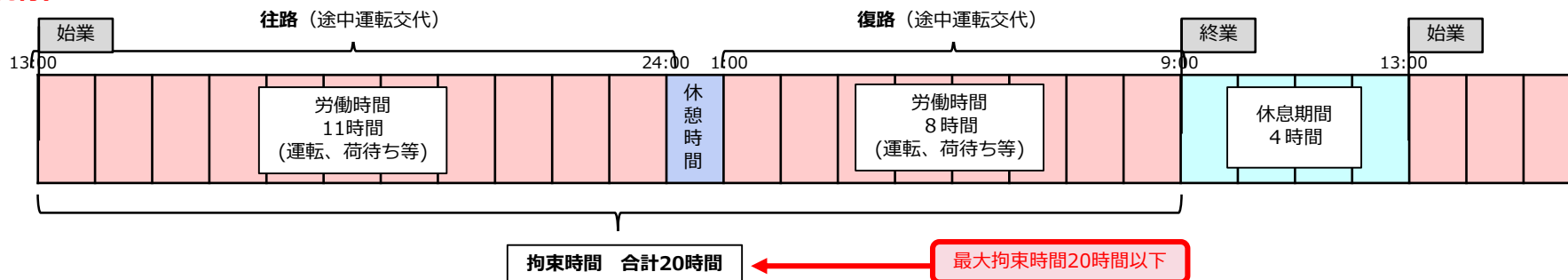


拘束時間及び休息期間の特例②（2人乗務）（トラック）

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。

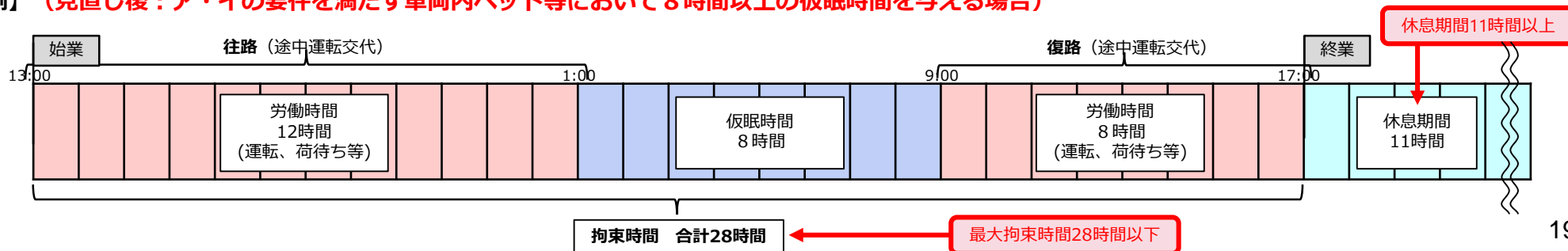
【例】（現行）



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）

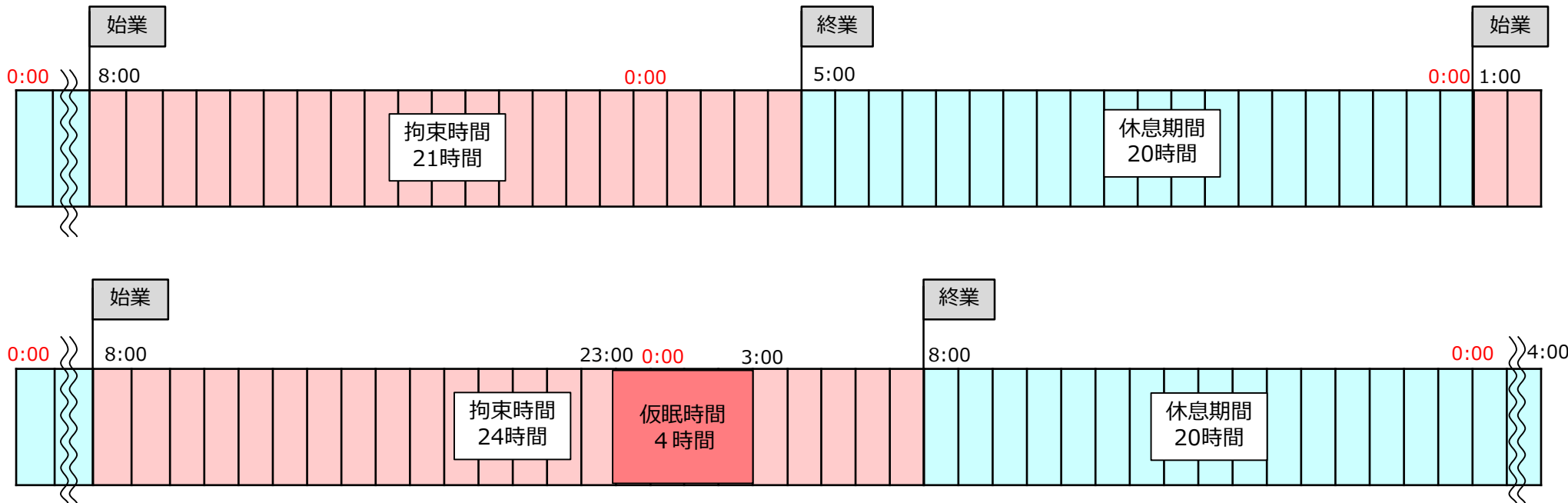
現行

- ▶ 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）

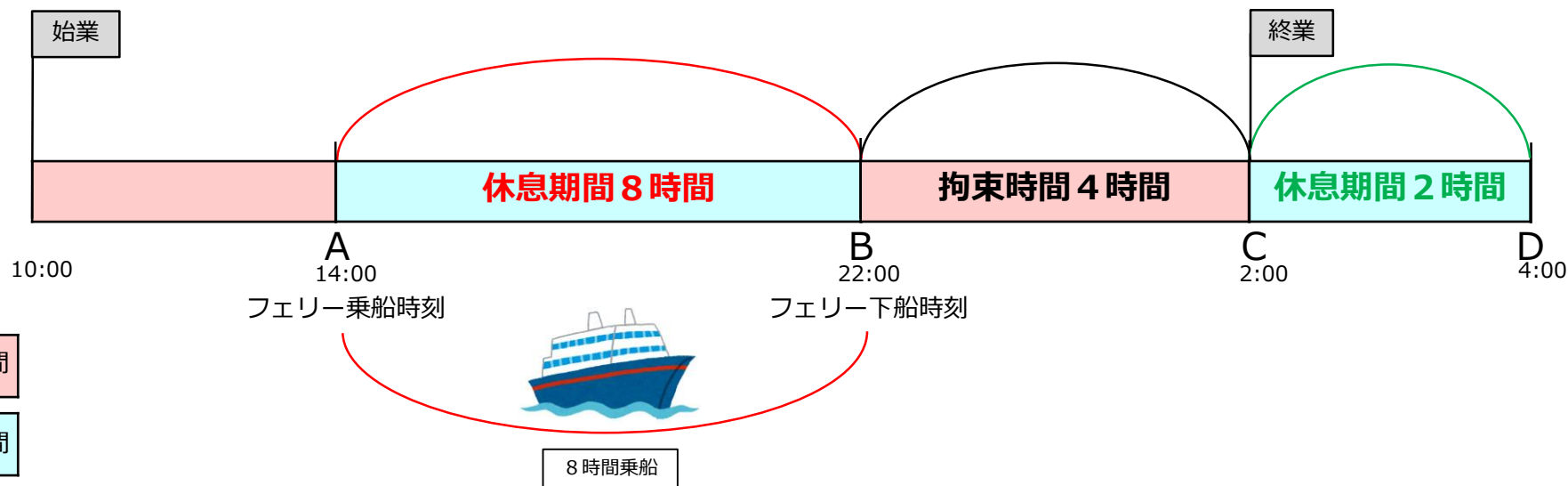
現行

- ▶ 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】



1 か月、4 週間を平均し 1 週間当たりの拘束時間（バス）

現行

※ 1 か月の拘束時間は新設

《4 週間を平均し 1 週間当たりの拘束時間》

- ▶ 拘束時間は、4 週間を平均し 1 週間当たり 6 5 時間を超えないものとする。
- ▶ ただし、貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスに乗務する者については、労使協定により、5 2 週間のうち 1 6 週間までは、4 週間を平均し 1 週間当たり 7 1.5 時間まで延長することができる。

案

《1 か月の拘束時間》

【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 281 時間を超えないものとする。

【例外】

- ▶ ただし、貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、乗合バスに乗務する者（一時的な需要に応じて追加的に自動車の運行を行う営業所において運転の業務に従事する者に限る。）、高速バスに乗務する者及び貸切バスに乗務する者（以下「貸切バス等乗務者」という。）については、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 294 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 281 時間を超える月が 4 か月を超えて連続しないものとする。

《4 週間を平均し 1 週間当たりの拘束時間》

【原則】

- ▶ 拘束時間は、5 2 週間の総拘束時間が 3,300 時間、かつ、4 週間を平均し 1 週間当たりの拘束時間が 6 5 時間を超えないものとする。

【例外】

- ▶ ただし、貸切バス等乗務者については、労使協定により、5 2 週間のうち 2 4 週間までは、5 2 週間の総拘束時間が 3,400 時間を超えない範囲内において、4 週間を平均し 1 週間当たり 6 8 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、4 週間を平均し 1 週間当たりの拘束時間が 6 5 時間を超える週が 1 6 週間を超えて連続しないものとする。

1日の拘束時間、休息期間（バス）

現行

《1日の拘束時間》

- ▶ 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。

《1日の休息期間》

- ▶ 勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与える。

案

《1日の拘束時間》

- ▶ 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。この場合において、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3回以内」を目安として示すこととする。

《1日の休息期間》

- ▶ 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。

運転時間、連続運転時間（バス）

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、4週間を平均し1週間当たり40時間を超えないものとする。
- ▶ ただし、貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスに乗務する者については、労使協定により、52週間における総運転時間が2,080時間を超えない範囲内において、52週間のうち16週間まで、4週間を平均し1週間当たり44時間まで延長することができる。

《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》

【原則】

- ▶ 現行どおり

【例外】

- ▶ ただし、貸切バス等乗務者については、労使協定により、52週間における総運転時間が2,080時間を超えない範囲内において、52週間のうち16週間まで、4週間を平均し1週間当たり44時間まで延長することができるものとする。

《連続運転時間》

- ▶ 現行どおり
- ▶ ただし、高速バス及び貸切バスの高速道路（貸切バスの夜間運行にあっては、高速道路以外も含む。）の実車運行区間における連続運転時間（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。以下同じ。）は概ね2時間までとするよう努めるものとする。

例外的な取扱い（バス）

案

※ 例外的な取扱いは全て新設

《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

《軽微な移動の必要が生じた場合》

- ▶ 緊急通行車両等、他の車両の通行の妨げを回避するなど、運行計画に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。

《適用除外業務》

- ▶ 改善基準告示の適用除外業務に、「一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業」において、災害対策基本法等に基づき、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を加えることとする。

特例 ①（分割休息）（バス）

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。
- ▶ なお、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え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。
- ▶ 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11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か月を限度とする。
- ▶ 2分割を超える分割は認められないものとする。

特例 ②（2人乗務）（バス）

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、休息期間を4時間まで短縮することができる。

（※）「車両内に身体を伸ばして休息することのできる設備」は、身体を伸ばして休息できるリクライニング方式の座席で、運転者のために専用の座席が少なくとも1席以上確保されていれば、これに該当するものである。

案

- ▶ 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。）には、次に掲げる場合において、最大拘束時間を延長し、休息期間を短縮することができることとする。
 - ア 運転者のための専用の座席として、身体を伸ばして休息できるリクライニング方式の座席が少なくとも一座席以上確保されている場合、最大拘束時間を19時間まで延長し、休息期間を5時間まで短縮することができる。
 - イ 車両内ベッドが設けられている場合や、上記アに掲げる場合であってカーテン等により他の乗客からの視線を遮断する措置が講じられている場合、最大拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮することができる。

特例 ③（隔日勤務）（バス）

現行

- ▶ 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。

案

- ▶ 現行どおり

特例 ④（フェリー）（バス）

現行

- ▶ フェリー乗船時間のうち2時間（フェリー乗船時間が2時間未満の場合には、その時間）については拘束時間として取り扱い、その他の時間については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、フェリーの乗船時間が10時間（※2）を超え、8時間（※3）の休息期間が与えられた場合には、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。この場合において、フェリー乗船中の2時間の拘束時間は、フェリー乗船前の勤務の拘束時間として取り扱うこととする。

（※2）2人乗務の場合には6時間、隔日勤務の場合には22時間

（※3）2人乗務の場合には4時間、隔日勤務の場合には20時間

案

- ▶ 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。（※4）

（※4）2人乗務の場合を除く

なお、フェリーの乗船時間が9時間（※5）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。

（※5）2人乗務の場合には5時間（車両内ベッドが設けられている場合や、カーテン等により他の乗客からの視線を遮断する等の措置が講じられている場合には4時間）、隔日勤務の場合には20時間

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



省内HPにおいて情報収集

情報提供（拡充）

働きかけに活用

国土交通省

荷主への要請（新規）



法に基づく「働きかけ」等

※ 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）