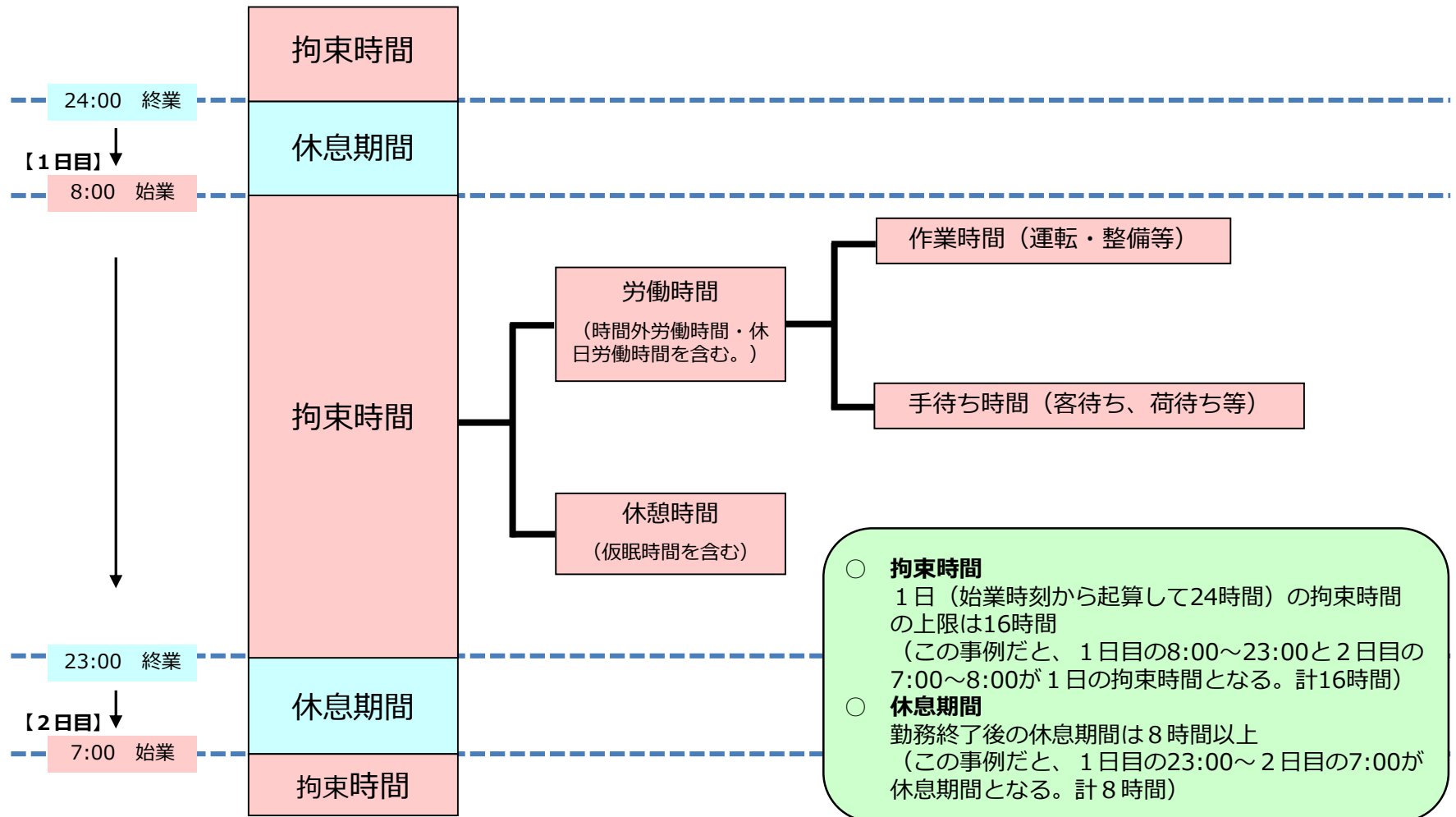


現行の改善基準告示

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。



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は少くとも四十五分、八時間を超える場合に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）

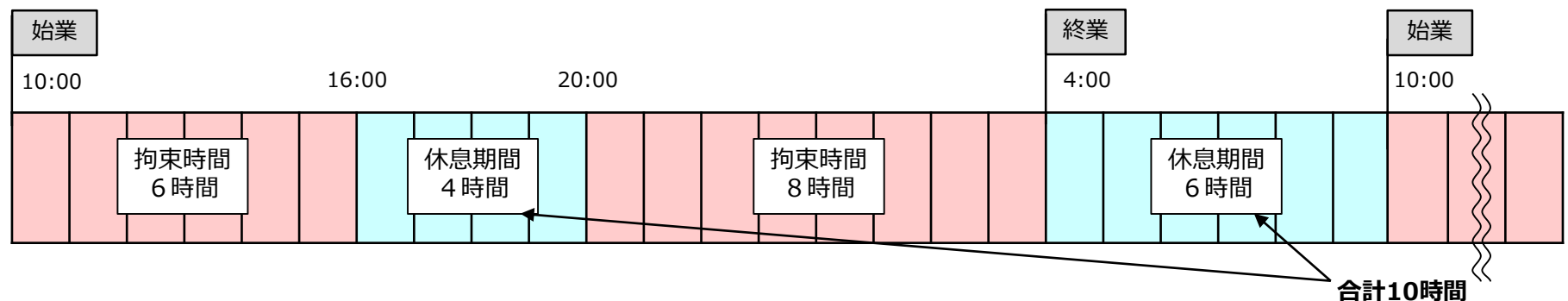
業務の必要上、勤務の終了後継続8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合

- 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（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の2分の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

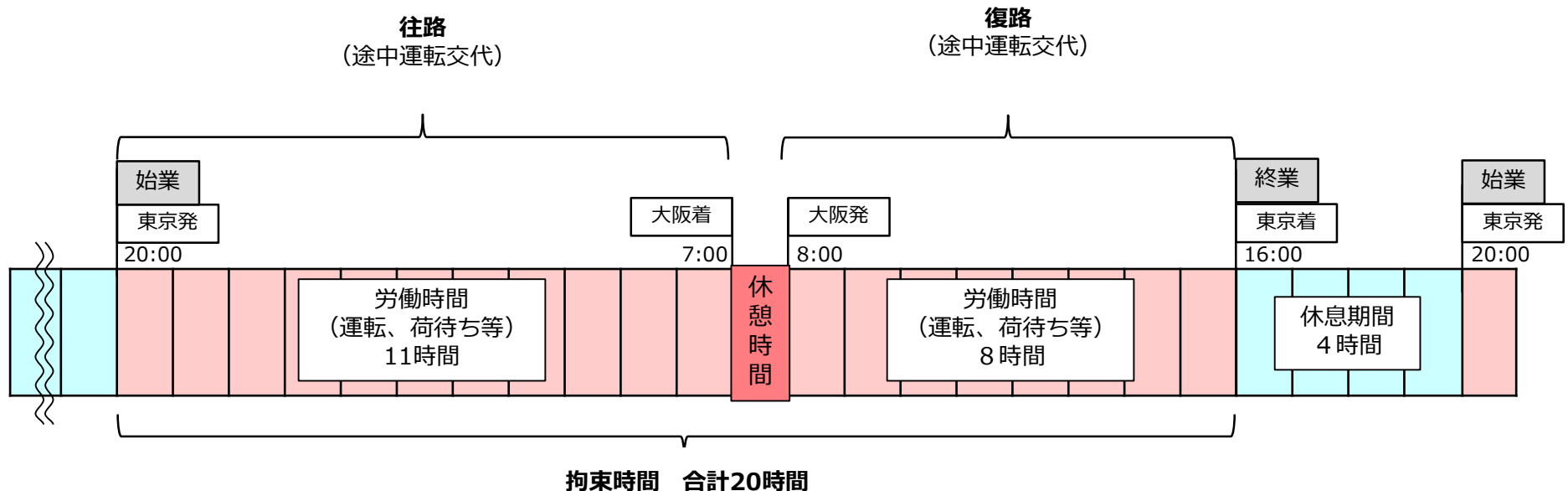
【2人乗務特例】

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】

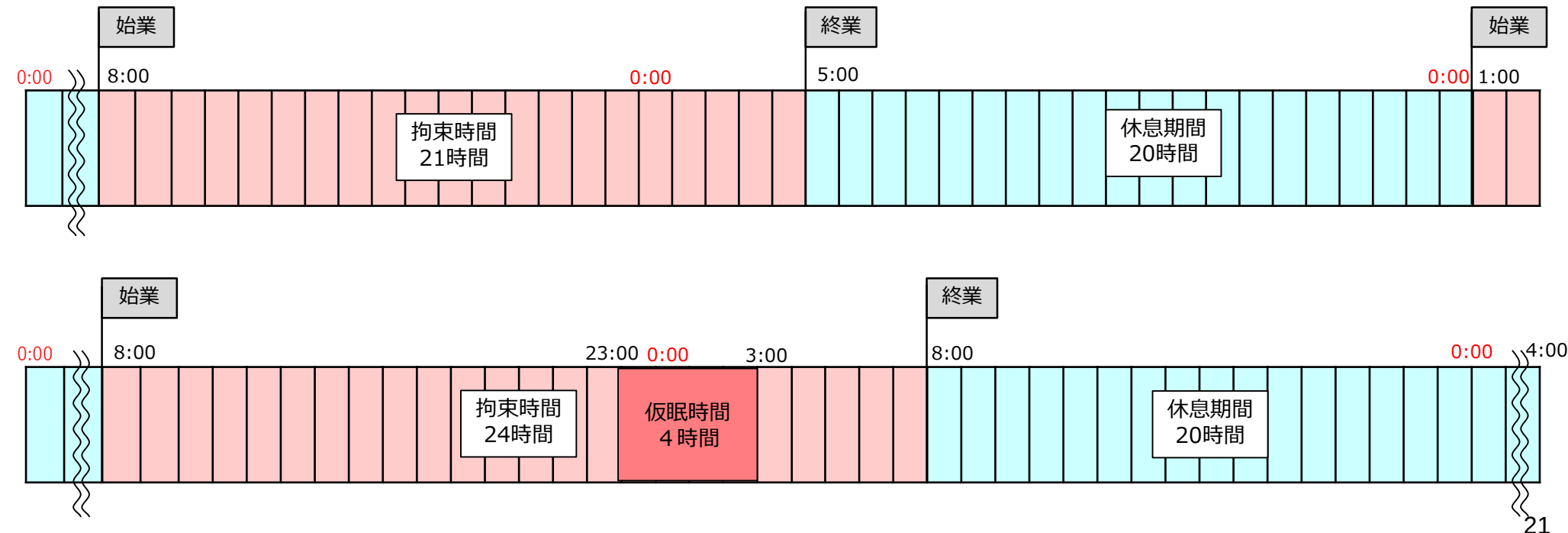
一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の拘束時間及び休息期間の特例について（平成元年3月1日基発第92号）

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）

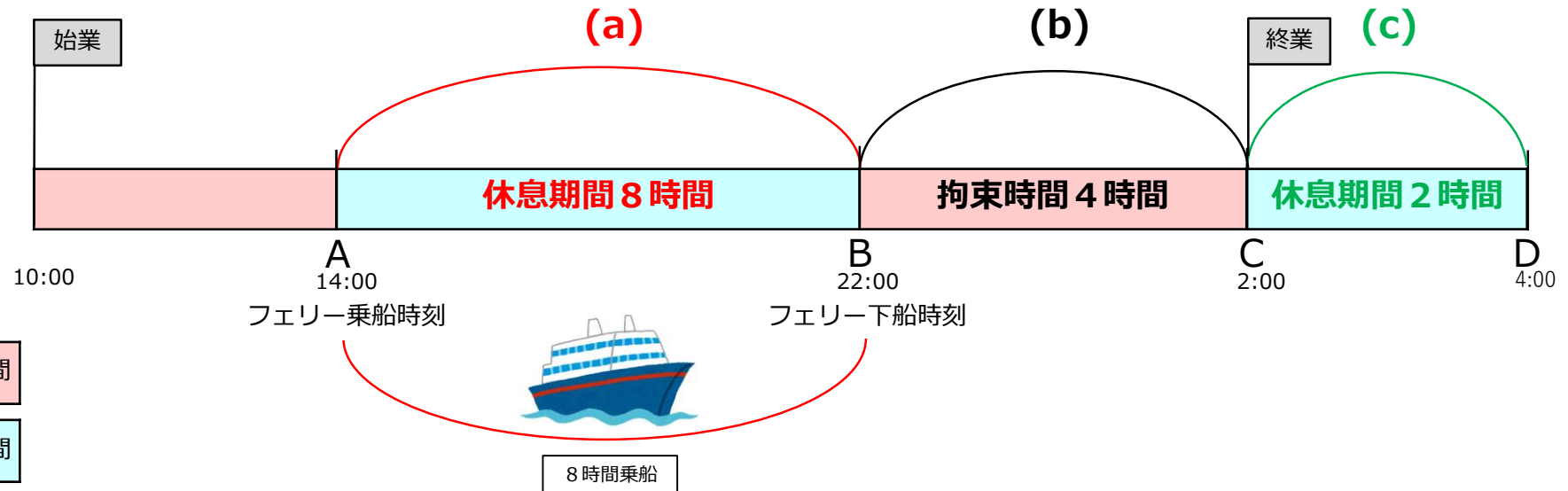
自動車運転者がフェリーに乗船する場合

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。



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。

緊急通行車両

- 大震災等の大規模災害等が発生した場合、災害対策基本法等に基づく交通規制が実施され、車両の通行が禁止される。
ただし、災害応急対策等に従事する車両は、緊急通行車両として都道府県公安委員会から確認を受けると、標章及び証明書が交付され、標章を車両に掲示することで規制区間を通行することができる。

緊急通行車両

災害対策基本法に定める緊急通行車両は、次に掲げるものである。

一 道路交通法第39条第1項の緊急自動車
(例) パトカー、救急車、消防車等

二 災害応急対策に従事する者又は災害応急対策に必要な物資の緊急輸送その他の災害応急対策を実施するため運転中の車両
(例) 医師・歯科医師、医療機関等が使用する車両、医薬品・医療機器・医療用資材等を輸送する車両、患者等搬送用車両（特別な構造又は装置があるものに限る。）、建設用重機、道路啓開作業用車両又は重機輸送用車両、燃料を輸送する車両（タンクローリー）、路線バス・高速バス、霊柩車、一定の物資を輸送する大型貨物自動車
※ 交通容量に余裕が見られる場合は、大型貨物自動車、事業用自動車等

事前届出制度

緊急通行車両に該当し、所定の要件を満たす車両については、事前に届出をすることができる。
あらかじめ審査を受けておくことで、災害発生後の混乱した状況でもスムーズに標章の交付を受けることができる。

緊急通行車両等事前届出書

別記様式第1号

整理番号（ 番 号）	第 号
☐ 災害対策 ☐ 消防 ☐ 原子力災害 ☐ 国民保護 緊急通行車両等事前届出書	☐ 災害対策 ☐ 消防 ☐ 原子力災害 ☐ 国民保護 緊急通行車両等事前届出済証
令和 年 月 日 東京都公安委員会 申請機関名 所在地 電話番号 取扱責任者役職名	令和 年 月 日 東京都公安委員会
番号標に表示 されている番号	備考
車両の用途（緊急 輸送を行う車両に あつては、輸送人 員又は品名）	(注) 1 災害対策基本法、大規模地震対策特別措置法、原子力災害 対策特別措置法又は武力攻撃事態等における国民の保護のための 措置に関する法律に基づく交通規制が行われた場合には、この 届出済証を最寄りの警察署、交通機動隊、高速道路交通警察隊、 交通検問所又は警視庁本部（交通規制課）に提出して所要の手続 を受けてください。 2 届出内容に変更が生じ、又はこの届出済証を亡失し、滅失し、 汚損し、若しくは破損した場合には、東京都公安委員会（届出 をした警察署延由）に届け出て再交付を受けてください。 3 届出をした車両が次のいずれかに該当するときは、この届出 済証を速やかに返還してください。 (1) 緊急通行車両等として使用されなくなる車両となつたとき。 (2) 廃車となつたとき。 (3) その他緊急通行車両等として使用される必要性がなくなつたとき。
使用者機関名 所在地 電話番号 使用責任者役職名	
届出車両の出発地	
※ この事前届出書（2枚組のもの）を1部作成し、自動車検査証又は 車両を物とする書類の写し及び車両を使用して行う業務の内容を記す る書類等を添付の上、車両の使用の本拠の位置を管轄する警察署に提 出してください。	

備考 用紙の大きさは、日本産業規格A4とする。

標章

別記様式第3号(第6条関係)

登録(車両)番号

緊急

有効期限 年 月 日

備考 1 色彩は、記号を黄色、縁及び「緊急」の文字を赤色、「登録(車両)番号」
「有効期限」、「年」、「月」及び「日」の文字を黒色、登録(車両)番号並び
年、月及び日を表示する部分を白色、地を銀色とする。
2 記号の部分に、表面の画像が光の反射角度に応じて変化する措置を施すもの
とする。
3 図示の長さの単位は、センチメートルとする。

証明書

別記様式第4号(第6条関係)

第 号		年 月 日
緊急通行車両確認証明書		
知 事 印 公安委員会 印		
番号標に表示されて いる番号		
車両の用途（緊急輸 送を行う車両にあつ ては、輸送人員又は 品名）		
使用 者	住 所	() 局 番
氏 名		
通 行 日 時		
通 行 経 路	出 発 地	目 的 地
備 考		

備考 用紙は、日本産業規格A5とする。

国土交通省の基準等

国土交通省の処分基準（トラック）

- 国土交通省は、過労防止の観点から、1 か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 か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 か月の拘束時間（トラック）
293時間
(労使協定があるときは320時間まで延長可)
- 休日労働の限度
2 週間に 1 回まで

例外的な取扱い

予期し得ない事象

- 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（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。）を与えるものとする。

ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合

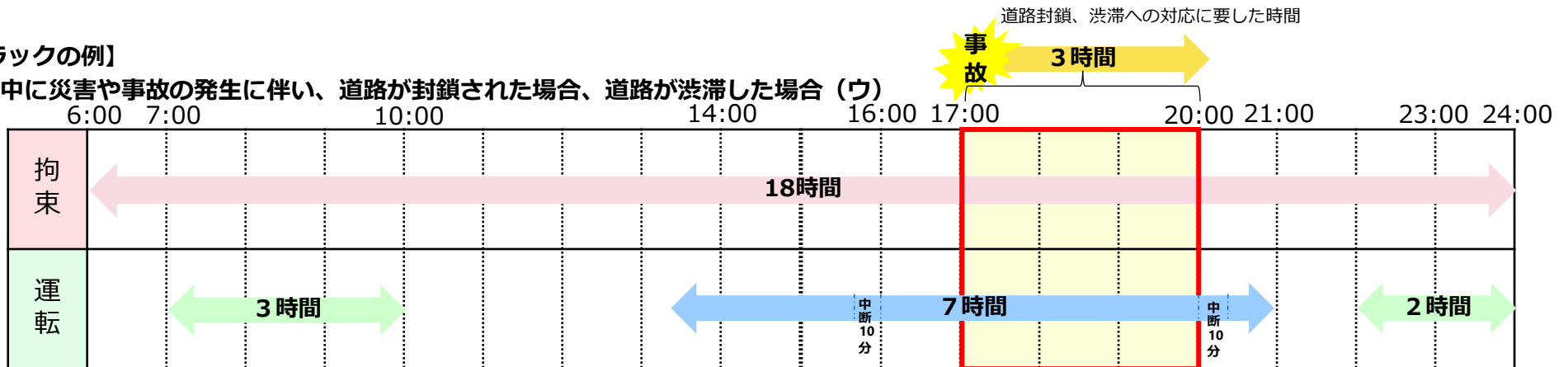
イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合

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

【トラックの例】

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）



- 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。

荷主に対する取組

自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業

平成30年度

- ガイドラインの内容に対応した自己診断アイテム・荷主向けパンフレットなど周知用コンテンツを作成
- 労働時間短縮に向けたコンサルティングを実施

令和元年度

- 47都道府県で運送事業者及び荷主向けにガイドラインの内容等について周知するセミナーを実施
- 「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」を開設



令和2年度

- 荷主向けの周知用アニメを発荷主向け・着荷主向けそれぞれ作成、ポータルサイトのコンテンツを拡充
- 荷主企業同士が意見交換を行うオンラインミーティングの開催



令和3年度

- 物流の問題について、国民との意見交換をする「アイデアソン」の開催
- 荷主間の協力についての連載方式の動画を公開、ポータルサイトのコンテンツを拡充
- 荷主企業同士が意見交換を行うオンラインミーティングの開催



令和4年度

- トラック運送事業者と荷主向けの相談センター設置・訪問コンサルティングの実施
- トラック運送事業者の長時間労働改善についての荷主向け協力要請リーフレット作成・周知
- 長時間労働改善の好事例をまとめたハンドブックの作成

これまでのノウハウを生かし荷主
への更なるアプローチを行う