改善基準告示
（令和６年４月１日適用）
に関するＱ＆Ａ

令和５年３月

厚生労働省労働基準局監督課

トラック関係抜粋

（注）本文中の法令等の略称は、以下によっています。

法 …労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）

則 …労働基準法施行規則（昭和 22 年厚生省令第 23 号）

指針…労働基準法第 36 条第１項の協定で定める労働時間の延長及び休日の労働について留意すべき事項等に関する指針（平成 30 年厚生労働省告示第 323 号）

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）

新告示…「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部を改正する件」（令和４年厚生労働省告示第 367 号。以下「改正告示」という。）による改正後の改善基準告示

旧告示…改正告示による改正前の改善基準告示

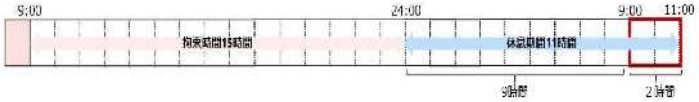
施行通達…令和４年 12 月 23 日付け基発 1223 第３号

１　目的等（第１条関係）

番号	質問内容
１－１	（Ｑ）例えば、出勤予定の自動車運転者Ａが欠勤し、運行管理者Ｂが代わりに運転をする場合、運行管理者Ｂに改善基準告示は適用されますか。 ―― （Ａ）改善基準告示の対象者は、法第９条に規定する労働者であって、四輪以上の自動車の運転の業務に主として従事する者をいいます。 「自動車の運転の業務に主として従事する」か否かは、個別の事案の実態に応じて判断することとなりますが、実態として、物品又は人を運搬するために自動車を運転する時間が現に労働時間の半分を超えており、かつ、当該業務に従事する時間が年間総労働時間の半分を超えることが見込まれる場合には、「自動車の運転の業務に主として従事する」者に該当します。 　したがって、自動車運転者Ａの欠勤のため、運行管理者Ｂが代わりに運転をする場合であって、Ｂが当該業務に従事する時間が年間総労働時間の半分を超えることが見込まれないときは、Ｂは「自動車の運転の業務に主として従事する」者には該当しません。
１－２	（Ｑ）当社では、毎年、１月１日～12 月 31 日を有効期間として拘束時間等延長の労使協定を締結し、実拘束時間についても同じ期間で計算していますが、 ①今回の改善基準告示の改正を踏まえ、令和６年４月１日開始の協定を締結し直さなければならないのでしょうか。 ②また、実拘束時間はどの時点から、新告示が適用されるのでしょうか。 　１年間の拘束時間は按分して計算するのでしょうか。 ―― （Ａ）令和６年３月 31 日以前に締結した労使協定で拘束時間等を延長している場合であって、当該協定の有効期間の終期が令和６年４月１日以後であるときは、同日開始の協定を締結し直す必要はなく、同日以後に新たに定める協定から、新告示に対応していただくことになります。例えば、令和５年 10 月１日～令和６年９月 30 日など、令和６年４月１日をまたぐ労使協定を締結している場合は、令和６年 10 月１日以降の協定について、新告示に対応していただくことになります。また、労使協定を締結していない場合には、令和６年４月１日から新告示に対応していただくことになります。なお、この取扱いは、法に基づく 36 協定の経過措置の考え方を踏まえたものです。 　なお、36 協定で定める時間外労働の限度時間は１か月 45 時間及び１年 360 時間となりますが、臨時的にこれを超えて労働させる場合であっても１年 960 時間以内となります

１－３	（Ｑ）改善基準告示で定められた期間について、「１年」、「１か月」、「１週間」など、それぞれ起算日を定めて計算した時間が改善基準告示で定めた時間を超えていなければ違反とならないのでしょうか。それとも、どこで区切っても、その時間を超えない必要があるのでしょうか。また、36 協定の起算日と合わせる必要はありますか。 ―― （Ａ）「１か月」とは、原則として暦月をいいますが、就業規則、勤務割表等で特定日を起算日として定めている場合には、当該特定日から起算した１か月とすることで差し支えありません。 その場合、事業場の就業規則や労使協定等で定めた期間の初日が、「１年」、「１か月」、「１週間」の起算日となり、それぞれの起算日から計算した時間が、改善基準告示で定める時間を超えていなければ違反とはなりません。また、36 協定の起算日と合わせる必要はありませんが、分かりやすく効率的な労務管理を行うに当たっては、同一の起算日とすることが望ましいです。 この考え方は、特例を含め、改善基準告示における期間の考え方、全てに共通します。
１－４	（Ｑ）点呼、会議等、運転以外の労働時間や休憩時間は、改善基準告示における拘束時間に該当しますか。 ―― （Ａ）改善基準告示における拘束時間とは、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む。）の合計時間、すなわち、始業時刻から終業時刻までの使用者に拘束される全ての時間をいいます。 拘束時間に該当するか否かは、個別の事案の実態に応じて判断することとなりますが、運転以外の、点呼、会議等の労働時間はもちろん、休憩時間についても、拘束時間に該当します。
１－５	（Ｑ）サービスエリア等で車中泊する時間は、改善基準告示における休息期間に該当しますか。 ―― （Ａ）改善基準告示における休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間をいいます。勤務と次の勤務との間にあって、休息期間の直前の拘束時間における疲労の回復を図るとともに、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、その処分が労働者の全く自由な判断に委ねられる時間であり、休憩時間や仮眠時間等とは本質的に異なる性格を有するものです。休息期間に該当するか否かは、個別の事案の実態に応じて判断することとなりますが、例えば、車両内での休息は駐車スペースが確保でき、荷物の看守義務がないなど、自動車運転者が業務から開放される場合には休息期間となります。

２　トラック運転者の拘束時間等（第４条関係）

番号	質問内容
２－１	（Ｑ）労使協定を締結しない場合、１か月の拘束時間を 284 時間以内としても、１年 3,300 時間を超えることは認められないのでしょうか。 ―― （Ａ）１か月の拘束時間を全て上限値（284 時間×12 か月）とすると、年の拘束時間が 3,300 時間を超えるため、認められません。
２－２	（Ｑ）１日の拘束時間が 15 時間の場合、休息期間について９時間を超えて与えることは可能ですか。１日の始業時刻から起算して 24 時間以内に休息期間の終点が到来する必要があるのでしょうか。 ―― （Ａ）休息期間について、始業時刻から起算して 24 時間以内に終了するよう与える必要はありません。 例えば、９時始業の場合、拘束時間の上限は 15 時間（宿泊を伴う長距離貨物運送の場合を除く。）なので、24 時までに終業する必要がありますが、その後の休息期間は「継続 11 時間以上与えるよう努めることを基本とし９時間を下回らない」時間であればよく、９時間を超えて休息期間を与えたことによって、１日の始業時刻から起算して 24 時間以内に 11 時間の休息期間を収める必要はありません.  一方、拘束時間の計算に当たっては、１日の始業時刻から起算して 24 時間以内に、１日の拘束時間が上限を超えていないことを確認することが必要です。 また、休息期間の計算に当たっては、終業後に１日の休息期間や特例等で定める休息期間が確保されているか確認することが必要です。

２－３	（Ｑ）施行通達記第２の４（２）に「１週間における拘束時間が全て長距離貨物運送で、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」とありますが、 ① １週間は任意に定めても良いのでしょうか。 ②「一の運行」とは、往復を指すのでしょうか。また、例えば、トラック運転者がＡ社東京営業所を出庫して、Ａ社神奈川営業所に帰庫する場合、「一の運行」と認められるのでしょうか。 ③ また、「住所地」とは自宅以外の場所は認められないのでしょうか。 （例：実家など） ―― （Ａ） ① 事業場の就業規則や労使協定等で定めた期間の初日が、「１週間」の起算日となります。 ②「一の運行」とは、トラック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います。よって、例えば、神奈川営業所（所属）→東京営業所→千葉営業所→神奈川営業所（所属）と、所属の神奈川営業所を出庫し、営業所を経由して、所属の神奈川営業所に帰庫する場合、神奈川営業所に帰庫するまでは「一の運行」とはなりません。 ③「住所地」とは、現住所のみならず、その者の生活の本拠地も対象となります。
２－４	（Ｑ）「一の運行」について定められていますが、走行距離についても制限があるのでしょうか。 ―― （Ａ）改善基準告示において、「一の運行」の走行距離等については特段定められていません。 ＜参考＞ 国土交通省の基準（平成 13 年８月 20 日国土交通省告示第 1365 号）において、「運転者が一の運行における最初の勤務を開始してから最後の勤務を終了するまでの時間は 144 時間を超えてはならない」と定められていますが、走行距離等は定められていません。

２－５	（Ｑ） ① 例えば、千葉県在住のトラック運転者Ａが次のような運行をすることは認められるのでしょうか。 （１週目） 月曜：（出庫）千葉県 → 静岡県【１泊目】（230km）13 時間拘束 火曜：静岡県 → 大阪府【２泊目】（330km）16 時間拘束 水曜：大阪府 → （帰庫）千葉県（540km）13 時間拘束 木曜：休日 金曜：（出庫）千葉県 → 静岡県 →（帰庫）千葉県【日帰り】（460km）16 時間拘束土曜：休日 日曜：休日 （２週目） 月曜：（出庫）千葉県 → 静岡県【１泊目】（230km）13 時間拘束 火曜：静岡県 → （帰庫）千葉県（230km）13 時間拘束 水曜：（出庫）千葉県 → 静岡県【１泊目】（230km）13 時間拘束 木曜：静岡県 → 大阪府【２泊目】（330km）16 時間拘束 金曜：大阪府 →（帰庫）千葉県（540km）13 時間拘束 土曜：休日 日曜：（出庫）千葉県 → 静岡県 →（帰庫）千葉県【日帰り】（460km）16 時間拘束 ② 例えば、①１週目の金曜日について、次のように運行が急きょ変更となった場合、例外的な取扱いは認められるのでしょうか。 金曜：（出庫）千葉県→神奈川県→（帰庫）千葉県【日帰り】（130km）５時間拘束 ―― （Ａ） ① １日の拘束時間について、宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、16 時間まで延長可としていますが、１週間における運行が全て長距離貨物運送（一の運行の走行距離が 450km 以上の貨物運送）でなければ、当該例外的取扱いは認められません。また、１週間において、一度も宿泊を伴う運行がない場合には、当該例外的取扱いは認められません。 設問の事例の場合、１週間における運行は全て一の運行の走行距離が 450km 以上であり、住所地以外の場所で宿泊を伴う休息を１回以上行っているので、当該１週間において２回まで拘束時間を 16 時間に延長することができます。ただし、拘束時間を 16 時間まで延長した場合、一の運行終了後に必ず 12 時間以上の休息期間を与える必要があります。

	② 例えば、①第１週の金曜日について、運行が急きょ変更となった場合、一の運行で 100km の移動にとどまり、１週間における運行の全てが長距離貨物運送の要件を満たさないので当該例外的取扱いは認められません。 なお、運行計画において、基準を満たしている場合においても、実態として基準を満たさない場合には、当然に改善基準告示違反となります。
２－６	（Ｑ）２日平均の運転時間の起算点は、次のいずれから計算すればよいのでしょうか。 ① 特定日の始業時刻の 24 時間前から 48 時間 ② 特定日の前日の始業時刻から 48 時間 ―― （Ａ）運転時間は、特定日を起算日として２日ごとに区切り、その２日間の平均とすることが望ましいですが、特定日の最大運転時間が改善基準告示に違反するか否かは、特定日（N 日）の運転時間と特定日の前日（N－１日）の運転時間との平均、特定日（N 日）の運転時間と特定日の翌日（N＋１日）の運転時間との平均のいずれもが９時間を超えた場合、初めて違反と判断されます。 例えば、次の場合、設問の②のとおり、特定日の前日（N－１日）の始業時刻の 10 時から起算して 48 時間、特定日（N 日）の始業時刻の 11 時から起算して 48 時間で１日当たりの運転時間の平均を計算し、いずれもが９時間を超えた場合、初めて改善基準告示違反と判断されます。 例：特定日の前日（N－１日）が 10 時始業、特定日（N 日）が 11 時始業の場合

２－７	（Ｑ）連続運転時間について、４時間以内に「運転の中断」が 30 分を経過した時点で、時間の計算がリセットされ、新たな連続運転時間が開始されるということでしょうか。 ―― （Ａ）連続運転時間は、４時間以内に「運転の中断」が合計 30 分を経過した時点で時間の計算がリセットされ、新たな連続運転時間が開始されることとなります。
２－８	（Ｑ）連続運転時間には、次の場合も、カウントするのでしょうか。 ① 渋滞中にアイドリングストップでエンジンが停止した場合 ② サービスエリアなどの駐車の順番待ちのため、走行、停車を繰り返し、少しずつ前に進む場合 ―― （Ａ）連続運転時間とは、トラック運転者が連続して運転している時間であり、「運転の中断」に該当しない一時的な停車時間は連続運転時間となります。したがって、例えば、設問の①②の場合における停車時間は、あくまで走行中に一時的に停車している状態に過ぎず、すぐに車両を動かさなければならない状態のため、連続運転時間となります。
２－９	（Ｑ）「運転の中断」は、「原則として休憩」とありますが、 ①休憩以外の中断（荷積み・荷卸し、荷待ち等）は認められないのでしょうか。 ②休憩は、法第 34 条、就業規則において定める休憩とは別に与える必要があるのでしょうか。 ③「原則として休憩」とは、一の連続運転時間につき、休憩が全くとれていなくても、１か月当たり全体で見ると休憩がおおむね与えられている場合には違反とはならないのでしょうか。 ―― （Ａ） ① 「運転の中断」については、トラック運転者が運転の中断時に荷積み・荷卸し等の作業に従事することにより、十分な休憩が確保されない実態があるといったことを踏まえ、新告示において、運転の中断時には「原則として休憩」を与えるものとしました。 したがって、運転の中断時に休憩を与えることができない実態にある場合には、運行計画を見直すこと等により、適切に休憩を与えるようにすることが使用者には要請されます。他方、業務の実態等を踏まえ、短期的には見直しが難しい等の特段の事情がある場合には、運転の中断時

	に必ず休憩を与えなければならないものではなく、例えば、荷積み・荷卸しや荷待ちを行ったとしても、改善基準告示違反となるものではありません。 ② 運転の中断時に休憩を与える場合は、当該休憩を法第 34 条の休憩時間に含めるか、別途休憩を与えるかは、事業場で定めるべき事項となります。事業場の勤務実態等に応じ、労使でよく話し合った上で、就業規則等で定めるようにしてください。ただし、使用者においては、法第 34 条の休憩時間（労働時間が６時間を超える場合は少なくとも 45 分、８時間を超える場合は少なくとも１時間）を運転の中断時に休憩を与えるか否かにかかわらず適切に与える必要がありますので御留意ください。 ③ 「原則として休憩」を与えているかどうかについて、「１か月単位」等の一定の期間で判断するといった定めはありません。他方、例えば、「運転の中断」時に特段の事情なく休憩が全く確保されないような１か月間の運行計画を作成することは、「原則として休憩を与える」ものとは当然に認められないため、使用者においては、中断時に適切に休憩が確保されるような運行計画を作成することが要請されます。
２－10	（Q）「運転の中断」は、「１回おおむね連続 10 分以上、合計 30 分以上」とし、「10 分未満の中断は３回以上連続しない」とありますが、 ① 例えば、「運転の中断」が、９分、９分、12 分で合計 30 分といった中断も認められるのでしょうか。 ② 例えば、５分は「おおむね連続 10 分以上」となるのでしょうか。 ③ 例えば、道路の渋滞などにより、「運転の中断」が、９分、９分、９分、３分となった場合、どの時点が「運転の中断」と認められないのでしょうか。 ―― （A）旧告示おいて、「運転の中断」の下限時間を「連続 10 分以上」としていたところ、新告示において、これを「おおむね連続 10 分以上」としたのは、デジタル式運行記録計により細かな時間管理が可能になる中で、「運転の中断」の時間が「10 分」にわずかに満たないことをもって直ちに改善基準告示違反とするのはトラック運転者の勤務実態等を踏まえたものではないという趣旨から見直したものです。「おおむね連続 10 分未満の「運転の中断」が３回以上連続する等の場合は、「おおむね連続 10 分以上」に該当しません。その上で、

	① 10 分に満たない「運転の中断」があることをもって直ちに改善基準告示違反となるものではありません。 ② ５分は「おおむね連続 10 分以上」と乖離しているため、認められません。 ③ 下図１列目の場合、３回目の９分の中断の時点で 10 分に満たない「運転の中断」が３回以上連続しているため、認められません。したがって、前半の２回の９分については「運転の中断」が認められますが、３回目の９分は「運転の中断」とは認められません。この場合、12 分の「運転の中断」を与える必要があります。
２－11	（Q）連続運転時間について、「サービスエリア等に駐停車できないことにより、やむを得ず４時間を超える場合、４時間 30 分まで延長可」とありますが、 ① 30 分延長をする場合の記録の方法について教えてください。 ② 「やむを得ず」とは何を指すのでしょうか。年末年始などの特定の時期や、大雨等の特定の事象にかかわらず、サービスエリア等に駐停車できない場合には 30 分延長できるということでしょうか。 ③ １日何回まで延長できるでしょうか。 ④ サービスエリア、パーキングエリア等は、高速道路にあるものに限られますか。 ―― （A） ① デジタル式運行記録計の記録のほか、運転日報等における記録によります。 ② 新告示第４条第１項第７号ただし書は、サービスエリア等で運転を中断しようとしたものの、当該サービスエリア等が満車である等により駐停車できない場合の取扱いを定めたものであり、駐停車できない理由としては、サービスエリア等が満車である場合のほか、満車ではないものの車種に応じた駐車スペースが満車である場合が考えられます。

	③　延長できるのは、一の連続運転時間につき１回限りです。なお、当該サービスエリアが常態的に混雑していることを知りながら、連続運転時間が４時間となるような運行計画をあらかじめ作成することは、当然に認められません。 ④　サービスエリア、パーキングエリア等には、コンビニエンスストア、ガスステーション及び道の駅も含まれますが、これらの施設は高速道路に限らず、一般国道などに併設されているものも対象となります。
２－12	（Ｑ）宅配等小口集配業務に従事する自動車運転者については、連続運転時間の規制を受けないのでしょうか。 ―― （Ａ）宅配等小口集配業務は、断続的に運転を中断して荷積み・荷卸しを繰り返すため、一の連続運転時間（４時間）当たり、30 分の「運転の中断」が与えられることが一般的と考えられますが、このような勤務実態になく、連続して運転を行う場合には、一の連続運転時間（４時間）当たり 30 分の「運転の中断」を与える必要があります。 　また、新告示においては、運転の中断時に「原則として休憩」を与えることとされています。この取扱いについては、特に近・中距離の自動車運転者について運転の中断時の休憩が確保されない実態があることを踏まえたものであり、また、改善基準告示上も、特定の自動車運転者について連続運転時間の規制を適用除外する規定は設けられていないことから、宅配等小口集配業務に従事する自動車運転者についても連続運転時間の規制は適用されます。
２－13	（Ｑ）トラック運転者等の休息期間は、当該トラック運転者等の住所地における休息期間がそれ以外の場所の休息期間より長くなるよう努めるものとありますが、どういう意味でしょうか。 ―― （Ａ）長距離貨物運送の場合、運行の中継地や目的地において休息期間を過ごすことがありますが、休息期間の配分においてはトラック運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、当該運転者の住所地（生活の本拠地）における休息期間が、それ以外の場所における休息期間よりも長くなるよう努める必要があります。

２－14	（Ｑ）「予期し得ない事象への対応時間」について、具体的にどういった時間が該当するか教えてください。 ―― （Ａ）「予期し得ない事象への対応時間」の取扱いは、自動車運転者が災害や事故等の通常予期し得ない事象に遭遇し、運行が遅延した場合において、その対応に要した時間についての１日の拘束時間、運転時間（２日平均）及び連続運転時間の例外的な取扱いを定めたものです。 　「予期し得ない事象への対応時間」に該当するか否かの考え方は、それぞれの事象に応じ、次のとおりです。 ①　<u>運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと</u> ・　例えば、運転中に乗務している車両が予期せず故障したことに伴い、修理会社等に連絡して待機する時間、レッカー車等で修理会社等に移動する時間及び修理中の時間は「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。 ・　ただし、例えば、上記対応に伴い、別の運転者が出勤を命じられ、勤務する場合における当該運転者の勤務時間は該当しません。 ②　<u>運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと</u> ・　例えば、運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したことに伴い、フェリーの駐車場で待機する時間は「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。 ・　また、フェリー欠航に伴い、急きょ陸路等で移動する場合、陸路での移動時間がフェリー運航時間とおおむね同程度である等、経路変更が合理的であると認められるときは、当該移動時間は「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。 ③　<u>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</u> ・　例えば、前方を走行する車の衝突事故により発生した渋滞に巻き込まれた時間、地震や河川氾濫に伴う道路の封鎖、道路の渋滞等に巻き込まれた時間は「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。 ・　ただし、例えば、災害や事故の発生を伴わない自然渋滞（商業施設や大型イベントの開催、お盆休み等の帰省ラッシュ等、単なる交通集中等）に巻き込まれた時間、相当程度遠方の事故渋滞の情報に基づき迂回する時間(※)、鉄道事故等による振替輸送・代行輸送等に要した時間は該当しません。

２－14	（※）例えば、長野（飯田）から東京（高井戸）に運行中、現地点から約２時間 20 分先の中央道上り相模湖ＩＣ付近で事故が発生し、１時間程度で事故渋滞が解消される見込みであるにもかかわらず、一般道に迂回し、通常約３時間の行程について、約６時間 30 分を要した場合 ④ 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 ・ 例えば、運転前に大雪警報が発表されていたものの、まもなく解除が見込まれていたため、運転を開始したが、運転開始後も大雪警報が解除されず、結果として運転中に正常な運行が困難となった場合には、その対応に要した時間は「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。 ・ ただし、例えば、異常気象であっても警報が発表されない場合における対応時間は該当しません。 そのほか、運転中に自動車運転者が同乗者の急病対応を行う場合や犯罪に巻き込まれた場合は、停車せざるを得ず、道路の封鎖又は渋滞につながると考えられることから、③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に該当するものとして取り扱います。例えば、同乗者の急病への対応時間、トラック運転者が犯罪に巻き込まれた場合における警察等への対応時間等については、「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。
２－15	（Ｑ）例えば、トラック運転者Ａが運転する車両が予期せず故障し、代わりにトラック運転者Ｂが急きょ、別の車両で事故現場に駆けつけ、運行する場合、トラック運転者Ｂの運転時間を予期し得ない事象への対応時間として除くことはできますか。 ―― （Ａ）「予期し得ない事象への対応時間」として除くことができる時間は、運転者が運転中に予期せず事象に遭遇した場合に限られますので、代行者のトラック運転者Ｂが対応する時間は「予期し得ない事象への対応時間」に該当しません。

２－16	（Ｑ） ①予期し得ない事象について、「運転中に」という限定がありますが、運転直前に車両の点検をしている最中に予期し得ない事象が発生した場合、対象とならないのでしょうか。 ②異常気象についても、運転中に警報に遭遇しない限り同様の取扱いとなるのでしょうか。 ―― （Ａ） ①運転前にあらかじめ当該事象が発生している場合には、たとえ運転開始前の車両点検中であったとしても、事象が既に発生しているため「予期し得ない事象への対応時間」に該当しません。ただし、例えば、運転開始後、休憩中に予期し得ない事象に遭遇し、その対応に要した時間は、「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。 ②一方、異常気象（警報発表時）については、運転前に異常気象の警報が発表されていたものの、その時点では正常な運行が困難とは想定されず、運転開始後に初めて正常な運行が困難となった場合、その対応に要した時間は「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。
２－17	（Ｑ）例えば、予期し得ない事象に遭遇したのが１か月の最終勤務日で、そのときに初めて改善基準告示に違反した場合、１か月の拘束時間についてはどのような計算の取扱いになるのでしょうか。 ―― （Ａ）「予期し得ない事象への対応時間」に関する取扱いは、トラック運転者に係る１日の拘束時間、運転時間（２日平均）及び連続運転時間の例外的な取扱いとなるので、１か月の拘束時間の計算については、除くことができません。 １か月の最終日に予期し得ない事象が発生したことにより、１か月の拘束時間の上限を超えることのないよう、余裕をもった運行計画を毎月作成することが望ましいです。
２－18	（Ｑ）予期し得ない事象について、客観的な記録とは具体的にどのようなものでしょうか。また、時間の特定が困難で客観的な記録がない場合等の取扱いについて教えてください。 ―― （Ａ）「予期し得ない事象への対応時間」については、「運転日報上の記録」に加え、「予期し得ない事象の発生を特定できる客観的な資料」によって、

	当該事象が発生した日時等を客観的に確認できることが必要です。 客観的な記録とは、例えば次のような資料が考えられます。 ① 修理会社等が発行する故障車両の修理明細書等 ② フェリー運航会社等のホームページに掲載されたフェリー欠航情報の写し ③ 公益財団法人日本道路交通情報センター等のホームページに掲載された道路交通情報の写し（渋滞の日時・原因を特定できるもの） ④ 気象庁のホームページ等に掲載された異常気象等に関する気象情報等の写し ただし、当該事象について、遅延の原因となった個々の対応時間の特定が困難な場合には、当該事象に遭遇した勤務を含めた実際の拘束時間や運転時間 －運行計画上の拘束時間や運転時間 ＝当該事象への対応時間 として、一勤務を通じた当該事象への対応時間を算出することも可能です。この場合には、上記①～④の「予期し得ない事象の発生を特定できる客観的な資料」が必要ですが、やむを得ず客観的な記録が得られない場合には、「運転日報上の記録」に加え、当該事象によって生じた遅延に係る具体的な状況をできる限り詳しく運転日報に記載しておく必要があります。例えば「予期し得ない事象」が運転中の災害や事故に伴う道路渋滞に巻き込まれた区間や走行の時間帯等を運転日報に記載しておく必要があります。
２－19	（Ｑ）分割休息特例について、「業務の必要上やむを得ない場合」とは具体的にどのような場合を指すのでしょうか。 ―― （Ａ）自動車運転者の睡眠時間の確保による疲労回復の観点から、継続した休息期間を確保することが重要であり、休息期間を分割することは本来好ましいものではなく、できる限り避けるべきものとされていることに十分留意することが必要です。「業務の必要上やむを得ない場合」とは、例えば、出発直前に荷主から着時刻の変更の申出があり、休息期間を分割せざるを得なくなった場合等がこれに該当します。

２－20	（Ｑ）分割休息特例について、例えば、２分割の場合に３時間＋７時間、３分割の場合に３時間＋４時間＋５時間といった分割は認められますか。また４分割以上の休息が認められる場合はありますか。 ―― （Ａ）トラックの分割休息特例については、次の表に掲げる要件を満たすものに限り、当分の間、一定期間（１か月を限度とする）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ます。 例えば、２分割の場合に３時間＋７時間、３分割の場合に３時間＋４時間＋５時間といった分割も認められます。ただし、３分割を超える分割は、どのような場合においても認められません。 （ア）：分割された休息期間は、１回当たり「継続３時間以上」とし、２分割又は３分割とすること （イ）：１日において、２分割の場合は「合計 10 時間以上」、３分割の場合は「合計 12 時間以上」の休息期間を与えなければならないこと （ウ）：休息期間を３分割する日が連続しないよう努めること
２－21	（Ｑ）分割休息特例について、「一定期間（１か月程度）における全勤務回数の２分の１を限度」とありますが、 ①例えば、1/1 を起算日とした場合、1/1～12/31 までの間、3/1～3/31 の１か月しか利用できないということでしょうか。 ②例えば、3/1～3/31 までの所定勤務回数における２分の１を限度に計算すればよいでしょうか。それとも実勤務回数における２分の１を限度に計算すればよいのでしょうか。 ③１日に２回の勤務がある場合、どのように計算すればよいでしょうか。 ―― （Ａ） ① 一定期間（１か月程度）は、１か月程度ごとに全勤務回数の２分の１が限度となることを定めたものであり、１年間において、特定の１か月に限定して分割休息を認めるものではありません。

	② 所定勤務回数が 20 日間のところ、実際の勤務回数（始業時刻から起算して、次の休息期間が到来するまでの間を１回）が 10 回の場合、所定勤務回数 20 日間の２分の１を限度（10 回まで）に分割休息を与えることができます。 ③ 一の拘束時間と通常の休息期間（分割休息の場合は合計値）をもって１回の勤務を計算することとなります。したがって、例えば、次のような勤務の場合、勤務回数は１回ではなく２回で計算することとなります。 6:00～13:00 ７時間拘束（勤務回数１回目） 13:00～18:00 ５時間休息（分割休息） 18:00～23:00 ５時間拘束（勤務回数１回目） 23:00～ 4:00 ５時間休息（分割休息） （分割休息合計 10 時間） 4:00～12:00 ８時間拘束（勤務回数２回目） 12:00～ 9:00 ９時間休息（通常の休息） （通常の休息９時間）
２－22	（Ｑ）２人乗務特例について、 ①運転者が運転している間、もう一人が座席や車両内ベッドで仮眠することは認められるのでしょうか。 ②その場合、仮眠している時間は休息期間として認められるのでしょうか。 ―― （Ａ） ①走行中の座席や車両内ベッドの利用に当たっては、関係法令の趣旨を踏まえ、安全な乗車を確保できるようにする必要があります。特に、トラックの２人乗務特例において拘束時間を一定の要件の下 24 時間まで延長できるとしたのは馬匹輸送（競走馬輸送）におけるトラックの運行実態等を踏まえたものです。したがって、例えば、運転席の上部に車両内ベッドが設けられている場合等、当該車両内ベッドにおいて安全な乗車が確保できない場合には、２人乗務において使用することは当然に認められません。 ②休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間をいいます。勤務と次の勤務との間にあって、休息期間の直前の拘束時間における疲労の回復を図るとともに、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、その処分が労働者の全く自由な判断に委ねられる時間であり、休憩時間や仮眠時間等とは本質的に異なる性格を有するものです。したがって、仮眠時間は休息期間には該当しないため、拘束時間として計算する必要があります。

２－23	（Ｑ）２人乗務特例について、勤務終了後、「継続 11 時間以上の休息期間を与える」とありますが、一の運行の途中ではなく、帰庫後に継続 11 時間以上の休息期間を与えれば良いのでしょうか。 ―― （Ａ）２人乗務特例について、勤務終了後、「継続 11 時間以上の休息期間を与える」とあるのは、一の運行終了後（帰庫後）、継続 11 時間以上の休息期間を与える必要があります。
２－24	（Ｑ）２人乗務特例の仮眠８時間について、分割して与えることはできますか。 ―― （Ａ）２人乗務特例について、次の要件を全て満たす場合には拘束時間を 28 時間まで延長することができますが、その間の仮眠時間については分割して与えることができます。 （要件） a 車両ベッドが一定の要件を満たす場合 ・ 長さ 198 センチ以上、かつ幅 80 センチ以上の連続した平面であること ・ クッション材等により走行中の路面からの衝撃が緩和されるものであること b 勤務終了後、継続 11 時間以上の休息期間を与える場合 c ８時間以上の仮眠時間を与える場合
２－25	（Ｑ）フェリー特例について、「乗船中の時間は原則として休息期間」とありますが、例えば、乗船中に運転日報を記載する時間、車両を船内駐車場に停車する時間は休息期間となりますか。また、例えば１時間の乗船であっても休息期間となりますか。 ―― （Ａ）乗船中に運転日報を記載する時間や、車両を移動する時間は労働時間となるため、フェリー乗船中であっても休息期間とは認められません。 また、フェリー乗船時間は１時間であっても、自動車運転者を拘束している状態になければ、休息期間となります。

２－26	（Ｑ）フェリー特例について、リセットされるタイミング、すなわち次の勤務を開始する始点を教えてください。 　また、下船後の休息期間が始業時刻から起算して 24 時間を超えても違反にはならないのでしょうか。 ―― （Ａ）施行通達記第２の４（８）エにより、トラック運転者については、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る」とされていますが、例えばフェリー乗船時間が８時間である場合、通常、これを休息期間（下限９時間）から減算しても１時間が残るため、別途１時間以上の休息期間を確保した上で、その休息期間が終了した時点で、次の勤務が開始されることになります。 　なお、フェリー下船後に休息期間を与えた場合において、その休息期間が終了する時点が始業時刻から起算して 24 時間を超えたとしても、改善基準告示違反とはなりません。
２－27	（Ｑ）自動車運転の業務に関する休日の考え方は、休息期間に 24 時間を加算して得た連続した時間とされていますが、休日を連続で２日与える場合には、33 時間空ければよいのでしょうか。 １日目：休息期間９時間 ２日目：法定休日 24 時間 ３日目：所定休日 ―― （Ａ）自動車運転者の休日は、休息期間に 24 時間を加算して得た連続した時間とされており、その時間が 30 時間を下回ってはなりません。 　通常勤務の場合は継続 33 時間（９時間＋24 時間）、隔日勤務の場合は継続 44 時間（20 時間＋24 時間）を下回ることがないようにする必要があります。 　したがって、上記の場合、１日目の休息期間９時間と２日目の法定休日を合わせて継続 33 時間が確保されていれば、休日を与えたこととなります。 　なお、所定休日（３日目）については事業場の就業規則等に基づいて与えることが必要です。

３　適用除外

番号	質問内容
３－１	（Ｑ）施行通達第２の６（１）で「適用除外業務」として列挙されている業務以外は、その内容や性質にかかわらず、改善基準告示の適用は除外されないのでしょうか。 ―― （Ａ）施行通達で列挙される業務以外の業務については、①人命又は公益を保護するために、②法令の規定又は国若しくは地方公共団体の要請に基づき行われるものであるかといった観点から、当該業務の性格や内容に照らし、「適用除外業務」として取り扱うべきか否かを個別具体的に判断することになります。 　上記の考え方によれば、例えば、大規模災害の発生時等の、緊急通行車両以外の車両による人員や物資の輸送業務であって、当該輸送業務が国や地方公共団体の要請により行われる場合には、これを「適用除外業務」として取り扱うことが考えられます。
３－２	（Ｑ）悪天候や人身事故により列車の運休や遅延が発生した場合に、鉄道会社の要請を受けて行う、路線バス等の振替輸送の運転業務については、改善基準告示の適用は除外されるでしょうか。 ―― （Ａ）法令の規定又は国若しくは地方公共団体の要請に基づき行われる業務に該当しない場合には、改善基準告示の適用は除外されません。
３－３	（Ｑ）旅客運送事業の事業場で行われる「適用除外業務」としては、具体的には、どのようなものが考えられるでしょうか。 ―― （Ａ）例えば、 ①災害対策基本法等に基づく緊急輸送の一環として、被災者等をバスやタクシーにより輸送する ②家畜伝染病予防法のまん延防止のための殺処分や消毒業務を担当する行政機関の職員を、バスにより輸送する　　といった場合が考えられます。

３－４

（Ｑ）例えば、石油やガソリンの運搬業務は適用除外業務とは認められないのでしょうか。

（Ａ）石油やガソリンの運搬業務は、施行通達に規定されている消防法等に基づく危険物の運搬の業務に該当しないため、適用除外業務の対象となりません。

３－５

（Ｑ）トラック運転者Ａが、次のとおり「適用除外業務」に従事する場合、「適用除外業務に従事しない期間」における拘束時間及び運転時間の　上限は、各々何時間となるでしょうか。

日	月	火	水	木	金	土	
26	27	28	29	30	31	1	（１週目）
2	3	4	5	6	7	8	（２週目）
9	10	11	12	13	14	15	（３週目）
16	17	18	19	20	21	22	（４週目）
23	24	25	26	27	28	29	（５週目）
30	1	2	3	4	5	6	（６週目）

※７～10 日、12～14 日（計７日間）に終日、「適用除外業務」に従事。

※当該事業場では、起算日を毎月１日とした上で、当月は拘束時間を 295 時間まで延長できる旨を労使協定で締結。また、運転時間は、前月 26 日、当月９日、23 日を初日とする２週間ごとに計算。

（Ａ）トラック運転者Ａの当該月における「適用除外業務に従事しない期間（１～６日、11 日、15～30 日）」の拘束時間は、次の計算式のとおり、当該月の日数及び「適用除外業務に従事しない期間」の日数の比率（23/30）により、改善基準告示で規定する上限時間（295 時間）を按分した時間（226.16 時間）を超えないものとする必要があります。

23 日 ／ 30 日 × 295 時間 ＝ 226.16 時間

また、トラック運転者Ａの２週間における「適用除外業務に従事しない期間（１・２週目は前月 26 日～当月６日、３・４週目は当月 11 日及び 15～～22 日）」の運転時間は、次の計算式のとおり、14 日及び当該２週間の「適用除外業務に従事しない期間」の日数の比率（１・２週は 12/14、３・４週目は 9/14）により、改善基準告示で規定する上限時間（88 時間）を按分した時間（１・２週は 75.42 時間、３・４週目は 56.57 時間）を、各々超えないものとする必要があります。

１・２週目 12 日 ／ 14 日 × 88 時間 ＝ 75.42 時間

３・４週目 ９日 ／ 14 日 × 88 時間 ＝ 56.57 時間

３－６

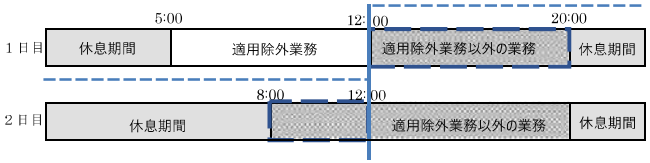
（Ｑ）トラック運転者Ａについて、次のとおり、同じ日に「適用除外業務」「適用除外業務以外の業務」の両方に従事する期間がある場合、「適用除外業務に従事しない期間」及び「両方の業務に従事する期間」を通じた拘束時間、運転時間の上限は、各々何時間となるでしょうか。

日	月	火	水	木	金	土	
26	27	28	29	30	31	1	（１週目）
2	3	4	5	6	7	8	（２週目）
9	10	11	12	13	14	15	（３週目）
16	17	18	19	20	21	22	（４週目）
23	24	25	26	27	28	29	（５週目）
30	1	2	3	4	5	6	（６週目）

※７～10 日の計４日間は終日「適用除外業務」に従事する一方、12 日～14 日の３日間は「適用除外業務」と「適用除外業務以外の業務」の両方に従事。両方の業務に従事した日の「適用除外業務以外の業務」の拘束時間は各 12 時間、運転時間は各９時間。

※当該事業場では、起算日を毎月１日とした上で、当月は拘束時間を 295 時間まで延長できる旨を労使協定で締結。また、運転時間は、前月 26 日、当月９日、23 日を初日とする２週間ごとに計算。

（Ａ）トラック運転者Ａの当該月における、①「適用除外業務に従事しない期間（１～６日、11 日、15～30 日）」と②「両方の業務に従事する期間（12～14 日）」を通じた拘束時間は、次の計算式のとおり、当該月の日数及び①と②の合計日数の比率（26/30）により、改善基準告示で規定する上限時間（295 時間）を按分した時間（255.66 時間）を超えないものとする必要があります。

３－６	（23 日 ＋ ３日〕 ／ 30 日 × 295 時間 ＝ 255.66 時間 (※) ※ 両方の業務に従事する期間（12～14 日）の拘束時間（36 時間）を含む。 なお、両方の業務に従事する日の「適用除外業務以外の業務」の始業時刻から起算して 24 時間の拘束時間は、下図のとおり、改善基準告示の１日の拘束時間の上限（15 時間）を超えないこととする必要があります。  ※「適用除外業務以外の業務」の開始時刻から 24 時間の拘束時間は 15 時間以内とする必要。（上記例の場合、「適用除外業務以外の業務」の開始時刻（12:00）から 24 時間の拘束時間は、休息期間を挟み 12 時間） また、トラック運転者Ａの３・４週目における、①「適用除外業務に従事しない期間（11 日、15～22 日）」と②「両方の業務に従事する期間（12～14 日）」を通じた運転時間は、次の計算式のとおり、14 日及び①と②の合計日数の比率（12/14）により、改善基準告示で規定する上限時間（88 時間）を按分した時間（75.42 時間）を超えないものとする必要があります。 ３・４週目 （９日＋３日） ／ 14 日 × 88 時間 ＝ 75.42 時間 (※) ※ 両方の業務に従事する期間（12～14 日）の運転時間（27 時間）を含む。 なお、両方の業務に従事する日の「適用除外業務に該当しない業務」の運転時間は、改善基準告示で規定する２日平均の１日当たりの運転時間（９時間）を超えないようにする必要があります。
３－７	（Ｑ）施行通達記第２の６（３）で示されている「適用除外業務」を行うに当たって、事業場への備付けを行う書類とは、どのような書類を指すのでしょうか。また、同じく施行通達記第２の６（３）で示されている、自動車運転者ごとの当該業務への従事期間が明らかとなる記録の整備は、どのような方法や内容により行えばよいでしょうか。

３－７	―― （Ａ）事業場への備付けを行う「適用除外業務」に該当することが明らかとなる書類としては、当該業務の種類に応じ、例えば次のようなものが考えられます。 ○ 施行通達記第２の６（1）ア又はイの業務 ・都道府県公安委員会から交付される「緊急通行車両確認証明書」、「緊急輸送車両確認証明書」の写し ・当該業務の実施に当たり、国又は地方公共団体から、運送事業者又は事業者団体 あてに交付される要請文書、発注書、費用支払に関する書面の写しや、当該要請、発注等の内容が記載された、国又は地方公共団体の担当部署からのメールの写し等 ○ 施行通達記第２の６（１）ウの業務 ・アルキルアルミニウム等を移送する事業者が、関係消防機関に送付する「移送の経路等に関する書面」の写し ・火薬類を運搬する事業者が、都道府県公安委員会に提出する「火薬類運搬届」「運搬計画表」の写し、当該運搬に当たり、都道府県公安委員会から交付される「火薬類運搬証明書」の写し ・核燃料物質等を運搬する事業者が、国土交通大臣に提出する「運搬に関する計画書」、都道府県公安委員会に提出する「核燃料物質等運搬届出書」の写し、当該運搬に当たり、国土交通大臣から交付される「確認証」、都道府県公安委員会から交付される「核燃料物質等運搬証明書」の写し ・放射性同位元素等を運搬する事業者が、国土交通大臣に提出する「運搬に関する計画書」、都道府県公安委員会に提出する「放射性同位元素等運搬届出書」の写し、当該運搬に当たり、国土交通大臣から交付される「確認証」の写し ・上記のほか、運搬する危険物の種類や容量等の記載された受注書や費用支払に関する書面等 また、「適用除外業務」の実施に当たり必要とされている、自動車運転者毎の当該業務への従事期間が明らかとなる記録の整備の方法としては、当該業務の具体的内容（運搬する物資や危険物等の内容や容量、運搬の区域等）や実施日、実施時間帯等を、運転日報に記録しておくことが考えられます。

４　その他

番号	質問内容
４－１	（Ｑ） ①　改善基準告示に違反した場合、罰則はあるのでしょうか。どのような指導を受けるのでしょうか。 ②　荷主企業がトラック運転者に長時間の荷待ちをさせた場合、荷主は罰則を問われるのでしょうか。どのような指導を受けるのでしょうか。 ---------- （Ａ） ①　改善基準告示は、法律ではなく厚生労働大臣告示であるため、罰則の規定はありません。労働基準監督署の監督指導において改善基準告示違反が認められた場合、その是正について指導を行いますが、その指導に当たっては、事業場の自主的改善が図られるよう丁寧に対応することを予定しています。なお、道路運送法や貨物自動車運送事業法の運行管理に関する規定等に重大な違反の疑いがあるときは、引き続き、その事案を地方運輸機関へ通報することとしています。 ②　荷主企業がトラック運転者に長時間の荷待ちをさせることは、労働基準関係法令に違反するものではありませんが、トラック運送事業者の改善基準告示違反が長時間の恒常的な荷待ちによるものと疑われる場合、労働基準監督署では、荷主等に対してそのような荷待ち時間を発生させないよう努めること等について要請しています。
４－２	（Ｑ）タクシー及びバス両方の事業を行う事業場において、運転者Ａが次のとおり、日によって、タクシー又はバスの運転業務に従事する場合の、改善基準告示の拘束時間等の取扱いはどのようになるでしょうか。 ※タクシー、バスのいずれも、起算日を毎月１日とした上で１か月の拘束時間を管理。上記の１日を起算日とする１か月について、バスの所定労働日は 10 日間、タクシーの所定労働日は 12 日間。

４－２	バスについては、特定日（日曜）を起算日とし４週間の運転時間を管理。上記の 26 日（日曜）を初日とする４週間について、バスの所定労働日は９日間、タクシーの所定労働日は 10 日間。 ---------- （Ａ）実態に即して判断することとなりますが、例えば、タクシーとバス等、改善基準告示において異なる基準が定められている業務を兼務する場合、按分して計算することとなります。 （当該運転業務の所定労働日数 ／ 当該運転業務の所定労働日数と他方の運転業務の所定労働日数の合計）　×　改善基準告示で規定する当該運転業務に係る拘束時間等の上限時間 (※) ※車庫待ちのタクシー運転業務、貸切バス等の運転業務であって、労使協定により改善基準告示で規定する時間を超えない範囲で延長する場合は、当該延長した時間。 したがって、上記の例において、運転者Ａの１か月における拘束時間は、タクシー、バスの運転業務ごとに、各々次の時間を超えないようにする必要があります。 ・タクシー運転業務の１か月の拘束時間 12 日 ／（10 日＋12 日）　× 288 時間 ＝ 157.09 時間 ・バス運転業務の１か月の拘束時間 10 日 ／（10 日＋12 日）　× 260 時間 ＝ 118.18 時間 過重労働や過労運転の防止に配慮した計画的な運行計画の策定を行う等の観点から、改善基準告示において異なる基準が定められているこれらの運転業務に係る拘束時間は、同一の期間により管理を行うようにしてください。 また、上記の例において、運転者Ａの４週間におけるバスの運転時間は、次の時間を超えないようにする必要があります。 ・バス運転業務の４週間における運転時間 ９日 ／（９日＋10 日）　× 160 時間 ＝ 75.78 時間 この場合においても、過労運転防止の観点から、タクシーとバスの運転時間の合計が長時間とならないよう、運行計画を作成する必要があるので、ご留意ください。