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

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）について

厚生労働省　富山労働局　労働基準監督署

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

1．改善基準告示について

2．自動車運転者を取り巻く状況について

3．改正の内容及びその解釈等について

4．時間労働及び休日労働に関する協定届について

5．　参考資料

ひと、くらし、みらいのために

厚生労働省

Ministry of Health, Labour and Welfare

「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**を定めたもの。

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条約採択

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

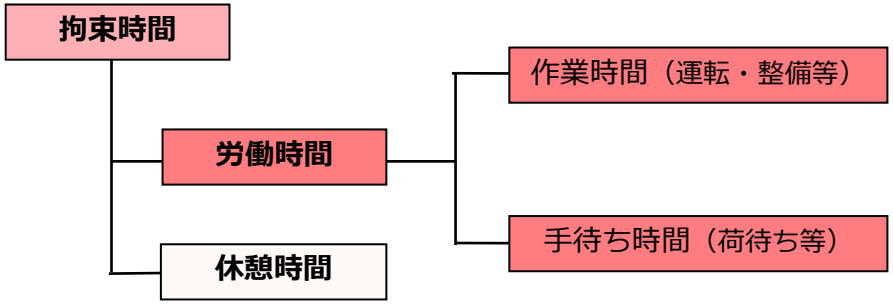
通達を大臣告示とすることで労使が合意し、
「改善基準告示」を策定（平成元年）

※告示制定以降、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、見直しが行われた。平成９年に改正されてからは、令和４年に至るまで、内容を伴う改正は行われていなかった。

【参考】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。

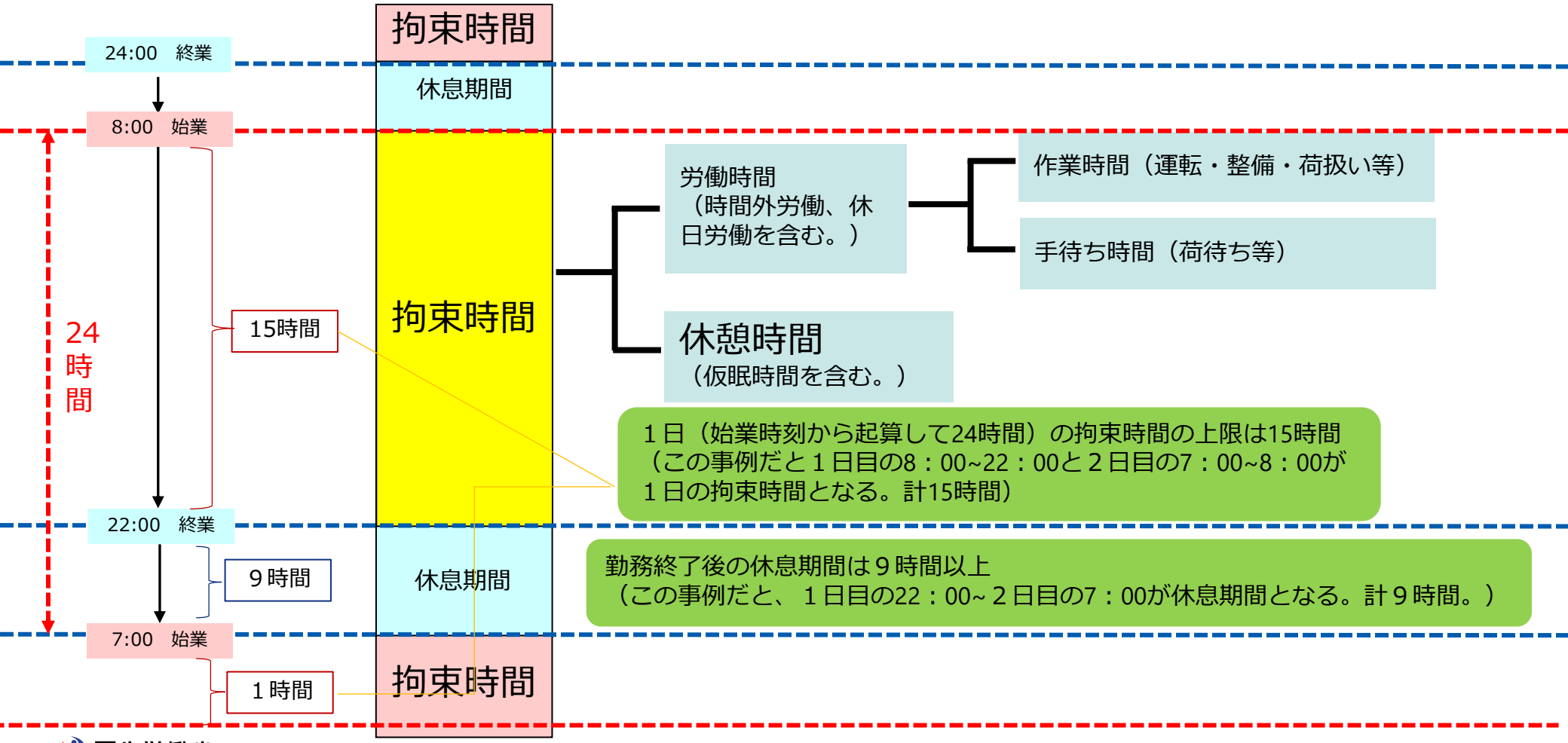




拘束時間と休息期間

・拘束時間：始業時刻から終業時刻までの使用者に拘束されているすべての時間

・休息期間：使用者の拘束を受けない時間



１．改善基準告示について

２．自動車運転者を取り巻く状況について

３．改正の内容及びその解釈等について

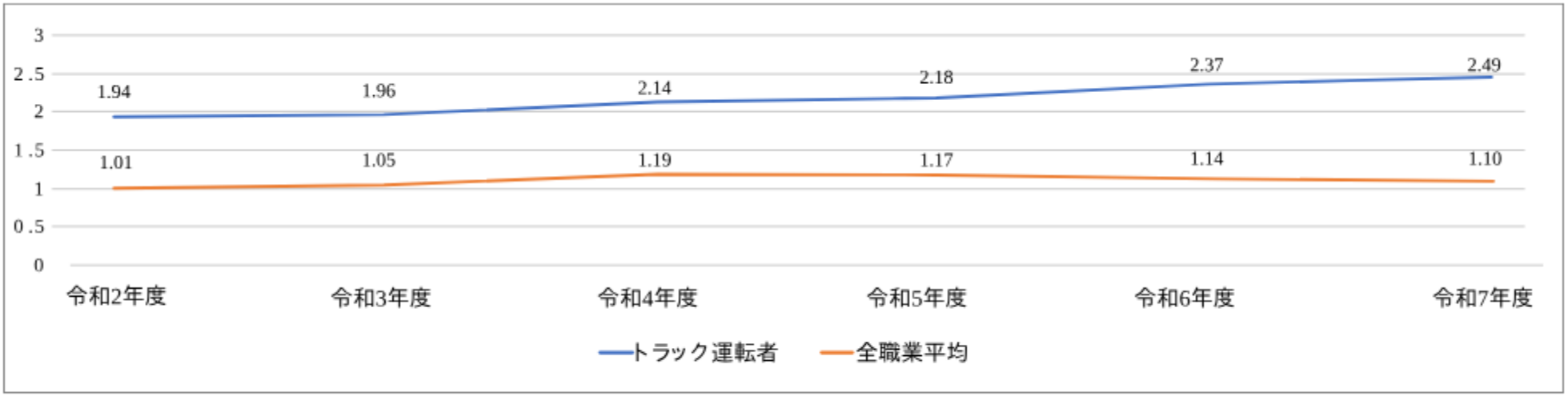
４．時間労働及び休日労働に関する協定届について

５．参考資料

トラック運転者不足の実態

トラック運転者の有効求人倍率は全産業平均と比較して約２倍

トラック運転手の有効求人倍率

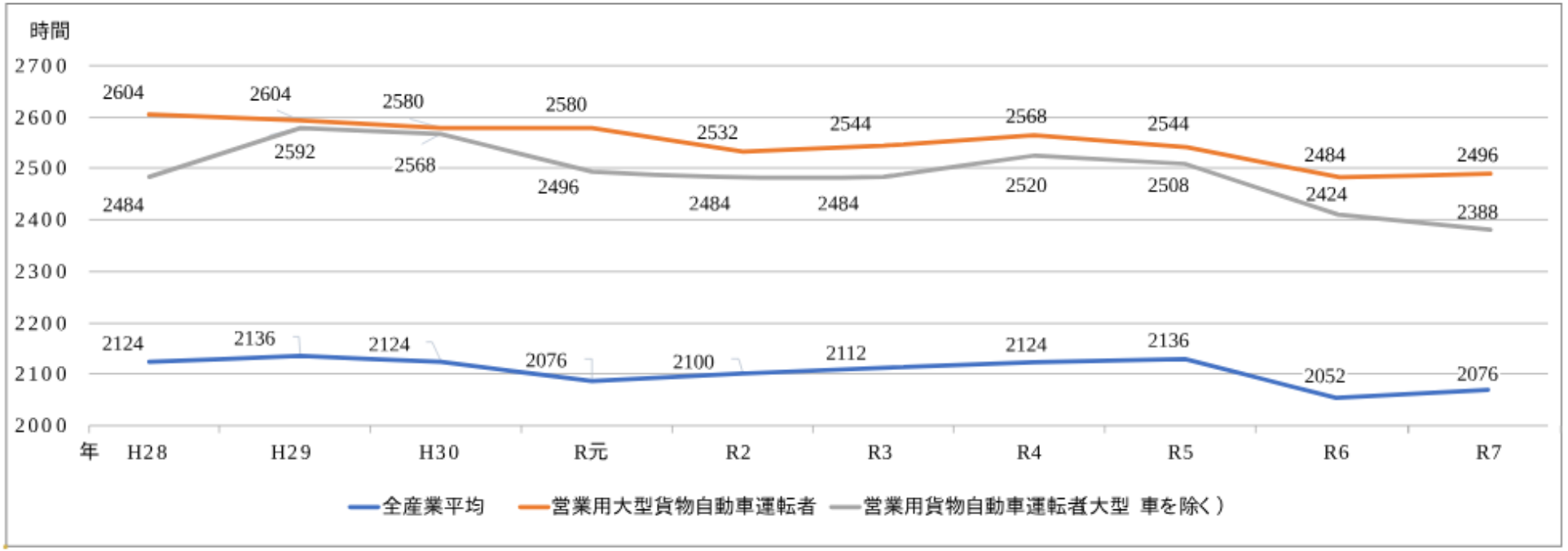


厚生労働省 「職業安定業務統計」

トラック運転者の年間労働時間の推移

トラックドライバーは自動車運転の業務の中でも、特に長時間労働の実態があり、全産業平均と比べて、年間労働時間が２割程度長い状況にあります。

トラック運転者の年間労働時間の推移



厚生労働省 「賃金構造基本統計調査」

脳・心臓疾患の業種別・職種別支給決定件数

令和７年度の脳・心臓疾患の支給決定件数に占める道路貨物運送業の割合は23.0％であり、業種別で最も高かった。

（厚生労働省調べ）

○　業種別

※　平成21年度より中分類を集計

【令和７年度】（2025年度）	脳・心臓疾患
道路貨物運送業	**２３．０％**（５０件）
道路旅客運送業	４．７％（１０件）
全業種	１００％（２１７件）

-5.3

＋3.7

【令和２年度】（2020年度）	脳・心臓疾患
道路貨物運送業	**２８.３％**（５５件）
道路旅客運送業	１.０％（２件）
全業種	１００％（１９４件）

＋6.2

－5.4

【平成21年度】（2009年度）	脳・心臓疾患
道路貨物運送業	**２２.１％**（６５件）
道路旅客運送業	６.４％（１９件）
全業種	１００％（２９３件）

脳・心臓疾患の労災認定基準

1 長期間の過重業務の評価にあたり、労働時間と労働時間以外の負荷要因を総合評価して労災認定することを明確化しました

【改正前】

発症前１か月におおむね100時間または発症前２か月間ないし６か月間にわたって、１か月あたり80時間を超える時間外労働が認められる場合について業務と発症との関係が強いと評価できることを示していました。

【改正後】

上記の時間に至らなかった場合も、これに近い時間外労働を行った場合には、**「労働時間以外の負荷要因」**の状況も十分に考慮し、業務と発症との関係が強いと評価できることを明確にしました。

業務と発症との関連が強いと評価

労働時間	発症前１か月間に100時間 または ２～６か月間平均で月80時間を超える時間外労働の水準には至らないが**これに近い**時間外労働

＋

一定の**労働時間以外の負荷要因**

2 長期間の過重業務、短期間の過重業務の労働時間以外の負荷要因を見直しました

労働時間以外の負荷要因の見直しを行い、**赤字**の項目を新たに追加しました。

労働時間以外の負荷要因	勤務時間の不規則性	拘束時間の長い勤務
		休日のない連続勤務
		勤務間インターバルが短い勤務 ※「勤務間インターバル」とは、終業から次の勤務の始業までをいいます
		不規則な勤務・交替制勤務・深夜勤務
	事業場外における移動を伴う業務	出張の多い業務
		その他事業場外における移動を伴う業務
	心理的負荷を伴う業務　※改正前の「精神的緊張を伴う業務」の内容を拡充しました	
	身体的負荷を伴う業務	
	作業環境 ※長期間の過重業務では付加的に評価	温度環境
		騒音

１．改善基準告示について

２．自動車運転者を取り巻く状況について

３．改正の内容及びその解釈等について

４．時間労働及び休日労働に関する協定届について

５．参考資料

１か月の拘束時間

改正前

- 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、労使協定があるときは、１年のうち６か月までは、１年間についての総拘束時間が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。

改正後

【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。

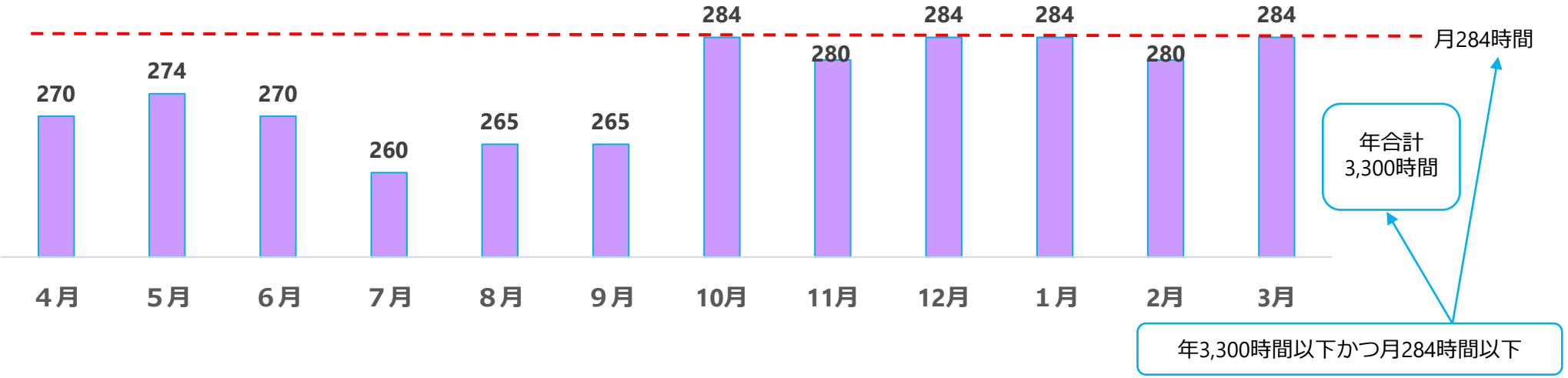
【１か月あたりの拘束時間について】
法定労働時間、労働した場合の１か月あたりの拘束時間は
１年間の法定労働時間：４０時間　　×５２週＝２,０８０時間
１年間の休憩時間　　：　１時間×５日×５２週＝　２６０時間
（２,０８０時間＋２６０時間）÷１２か月＝１９５時間

３,３００時間÷１２か月＝２７５時間
２７５時間－１９５時間　＝　８０時間

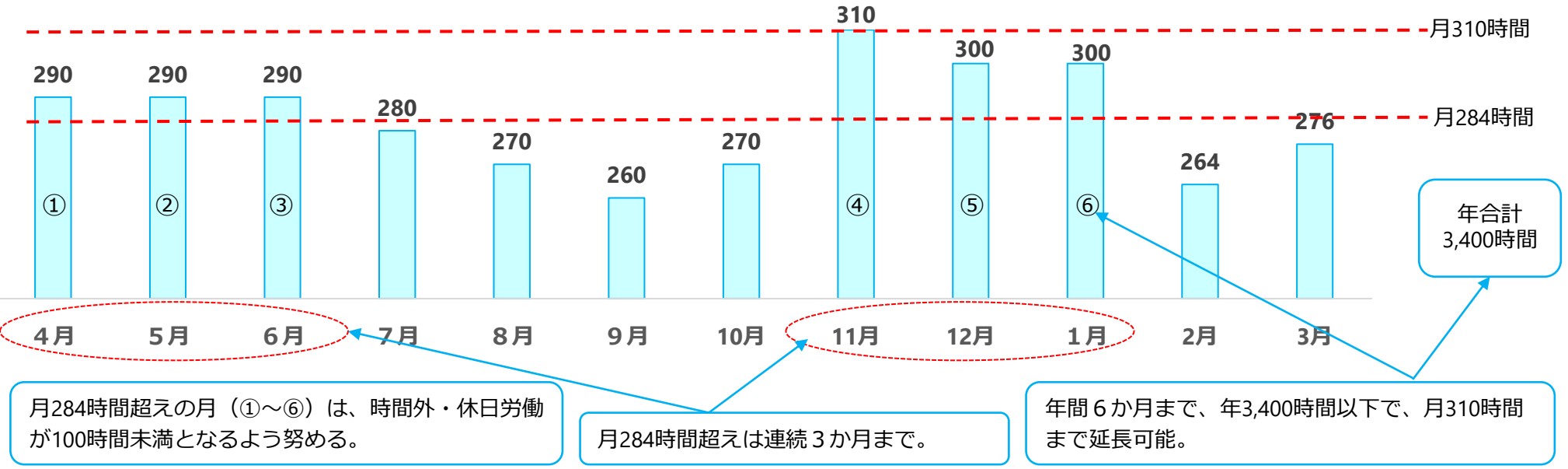
※この計算は、事業場ごとの所定労働時間や休憩時間の違いや、
月の日数の違いを考慮していないため、あくまでも「目安」である。

改正の内容（１か月の拘束時間）

【例１】（１か月の拘束時間の原則）



【例２】（１か月の拘束時間の例外） ※労使協定の締結が必要

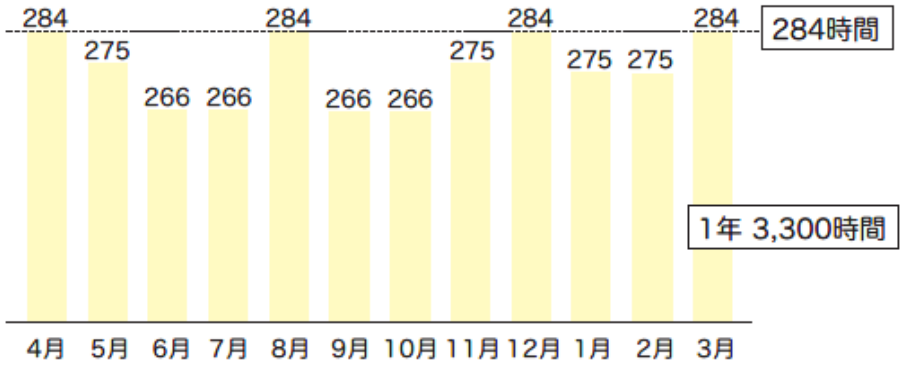


改正の内容（１か月の拘束時間）

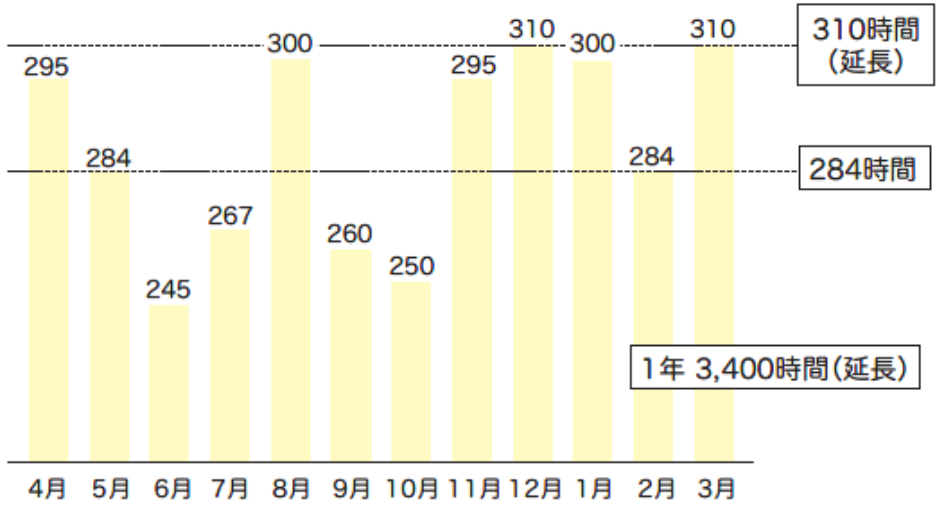
労使協定を締結しない場合、１か月の拘束時間を全て上限値（284 時間×12 か月）としても、年の拘束時間が 3,300 時間を超えるため、認められない。

拘束時間延長の労使協定を締結しておく必要がある。

(図)【原則】１年及び１か月の拘束時間



(図)【例外】１年及び１か月の拘束時間



１日の拘束時間

改正前

- 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。

改正後

【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

改正前

- 勤務終了後、継続８時間以上の休息期間を与える。

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る。

改正後

【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）。

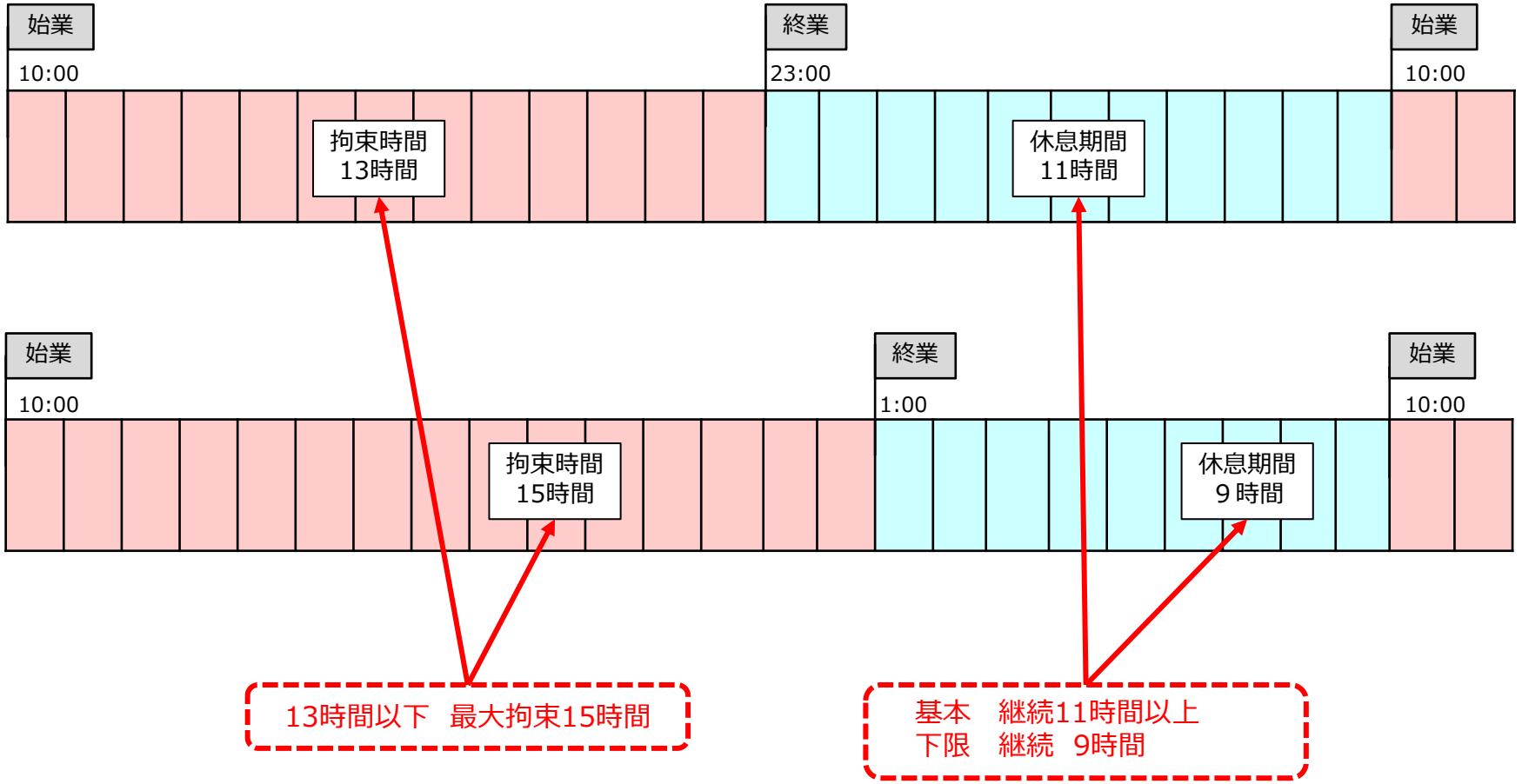
※１
一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送をいう。

※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。

改正の内容（１日の拘束時間・休息期間の原則）

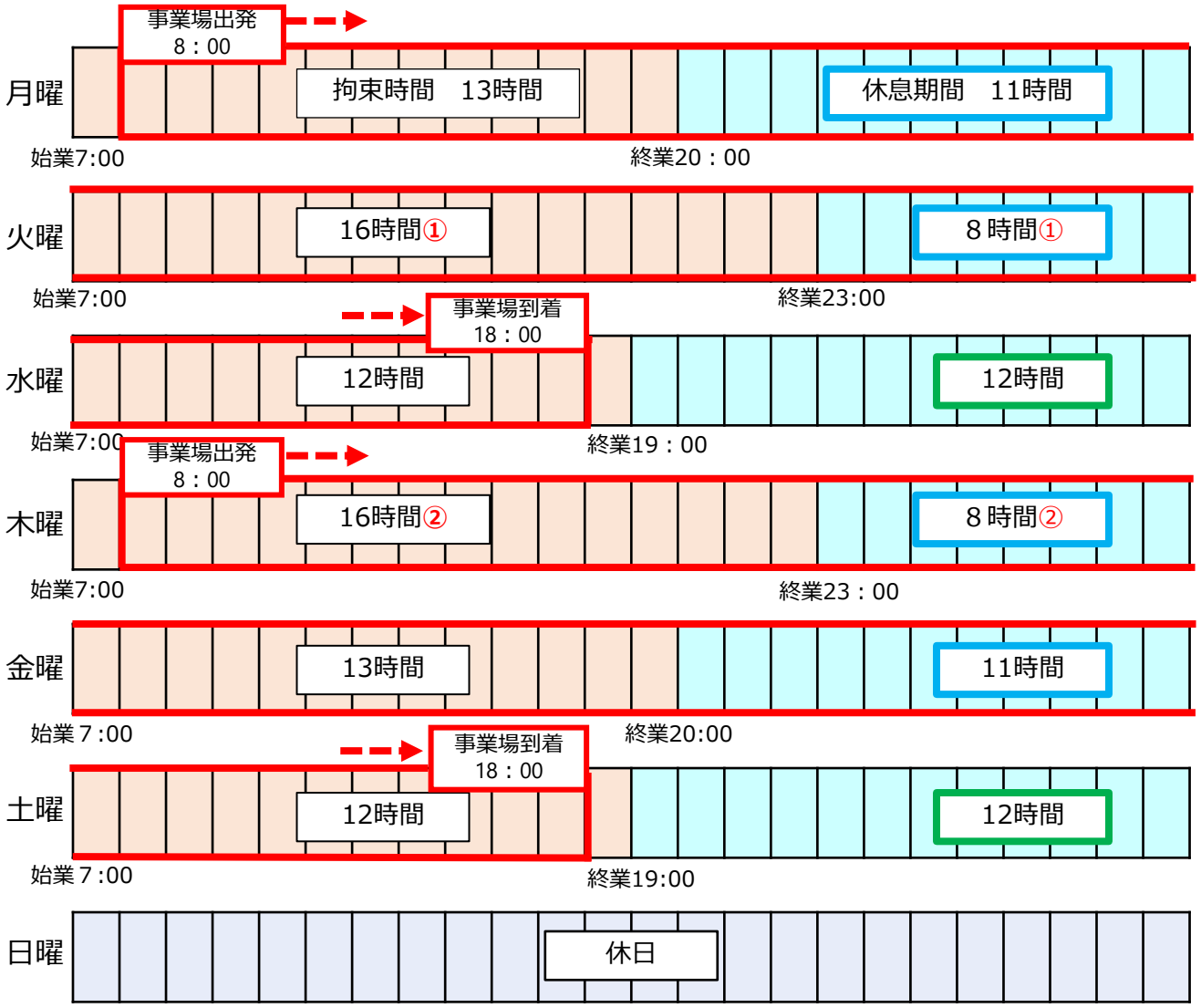
【例】 １日の拘束時間・休息期間の原則（改正後）



改正の内容（１日の拘束時間・休息期間の例外）

【例】 １日の拘束時間・休息期間の例外（改正後）

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、当該１週間について２回に限り、最大拘束時間は16時間とし、休息期間は継続８時間以上。

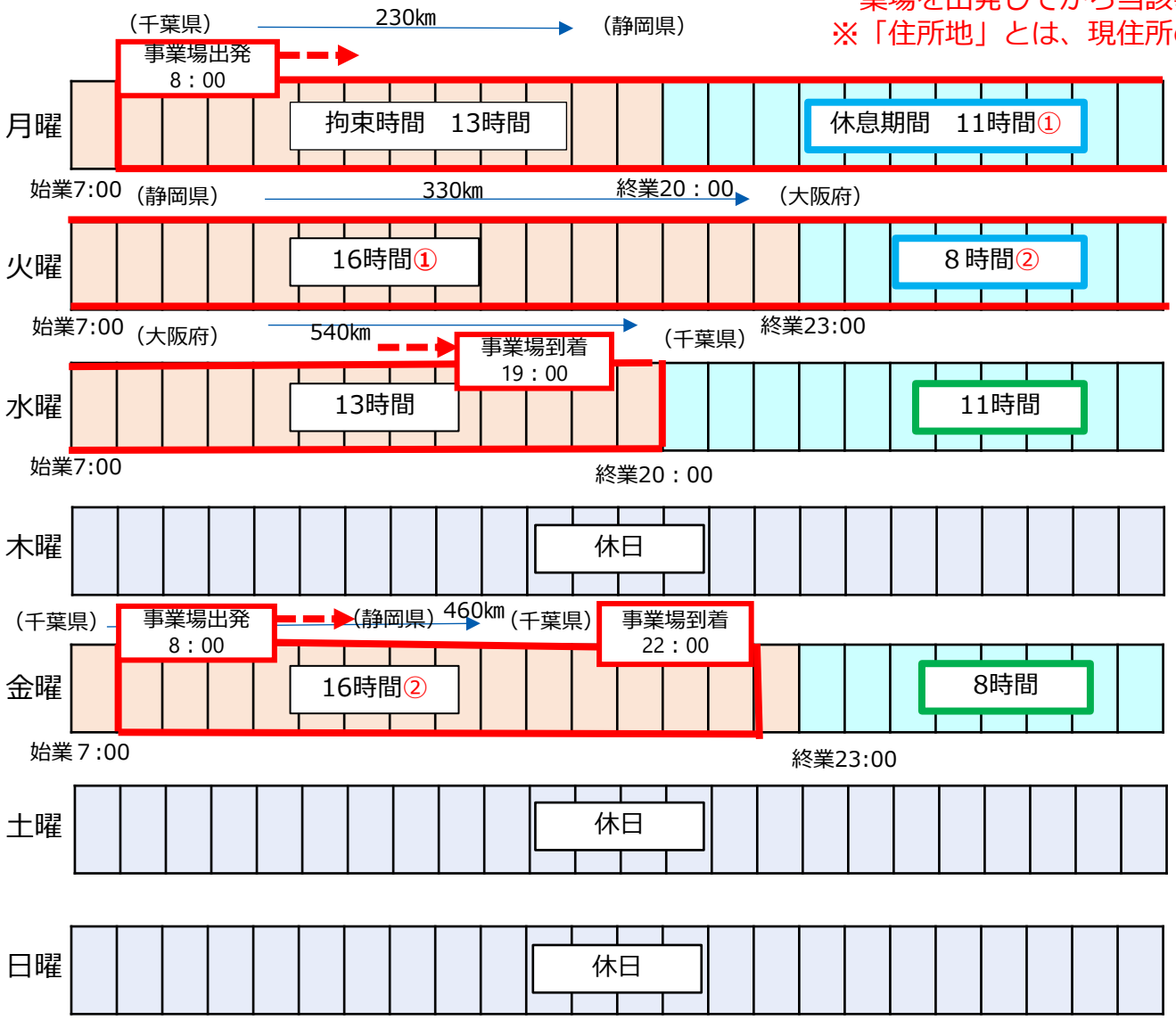


- １週間における運行［　　］がすべて長距離貨物運送（走行距離450km以上）
- 一の運行中における休息期間［　　］が、住所地以外の場所
- 一の運行終了後の休息期間［　　］は継続12時間以上

改正の内容（１日の拘束時間・休息期間の例外）

※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
※「一の運行」とは、走行距離等に関わらず、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
※「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

【例】千葉県在住のトラック運転者の運行



- １週間における運行がすべて長距離貨物運送（走行距離450km以上）
- 一の運行中における休息期間が、住所地以外の場所
- 一の運行終了後の休息期間は継続12時間以上

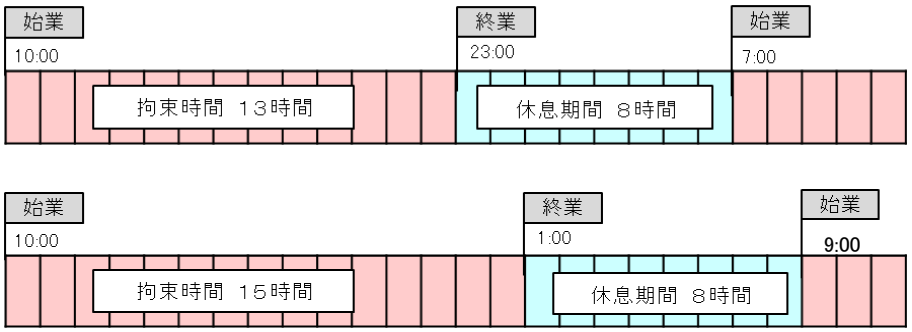
- 金曜日の運行が急きょ変更となり
  ○走行距離130km
  ○５時間拘束
  ○日帰り
  となった場合には、
  １週間の運行すべてが要件を満たさなくなるため、<u>例外的取扱いは認められない</u>。

改正の内容（休息期間の考え方）

改正前

○継続８時間以上の休息期間

【例】



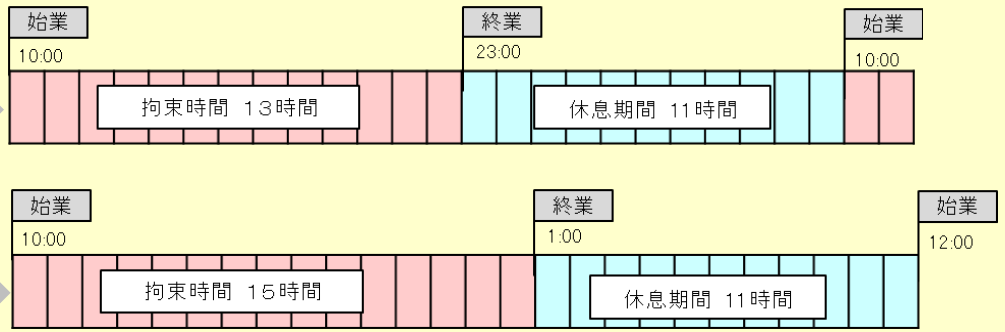
※「基本」である11時間以上の休息期間が確保されるよう、労使の自主的な改善に向けた努力が必要とされる。

改正後

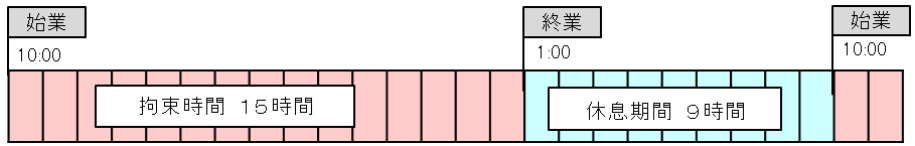
○継続11時間以上の休息期間を与えるよう努めることを 基本

○継続９時間を下回らない

基本

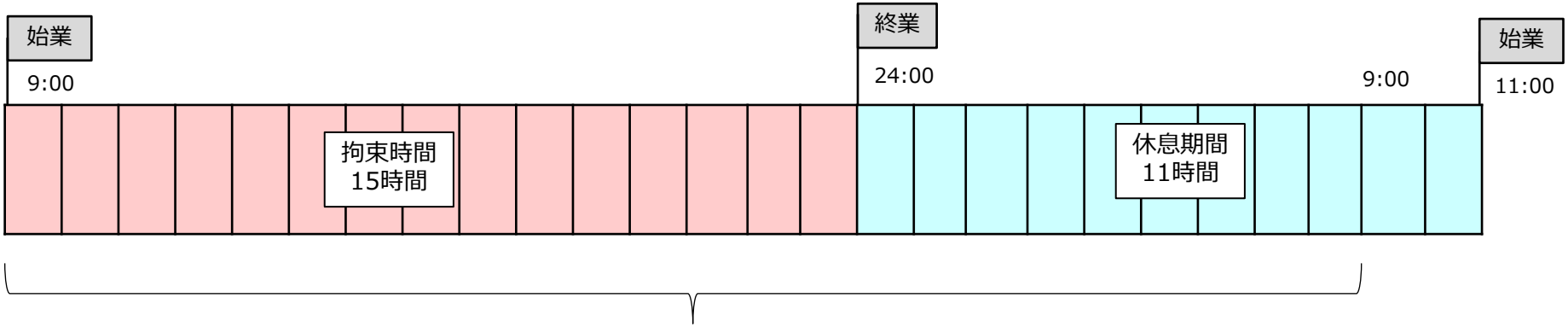


※上記のような勤務になるよう自主的改善の努力が必要

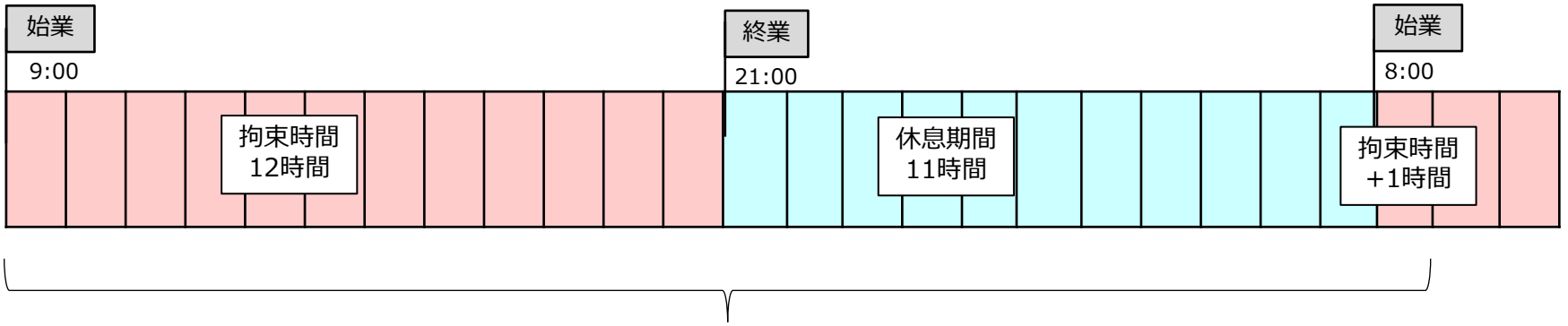


改正の内容（休息期間の考え方）

◎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ない。



◎拘束時間の計算にあたっては、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か確認することが必要となる。



当日の拘束時間は９時からの24時間でカウントするため、12時間+１時間で合計13時間となる。翌日の拘束時間は８時からカウントスタートのため、8：00～9：00まではダブルカウントとなる。

◎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となる。

運転時間、連続運転時間

改正前

《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。

改正後

《運転時間》

- 運転時間は２日を平均し１日あたり９時間以内、２週間を平均し１週間当たり（２週平均１週）44時間以内。

《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、

（※）「概ね連続１０分以上」とは、
運転の中断は原則10分以上とする趣旨であり、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。

【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。

運転時間

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。

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る。

例えば、次の場合、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る。

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

特定日の前日の始業時刻（10 時）から起算して 48 時間

特定日の始業時刻（11 時）から起算して 48 時間

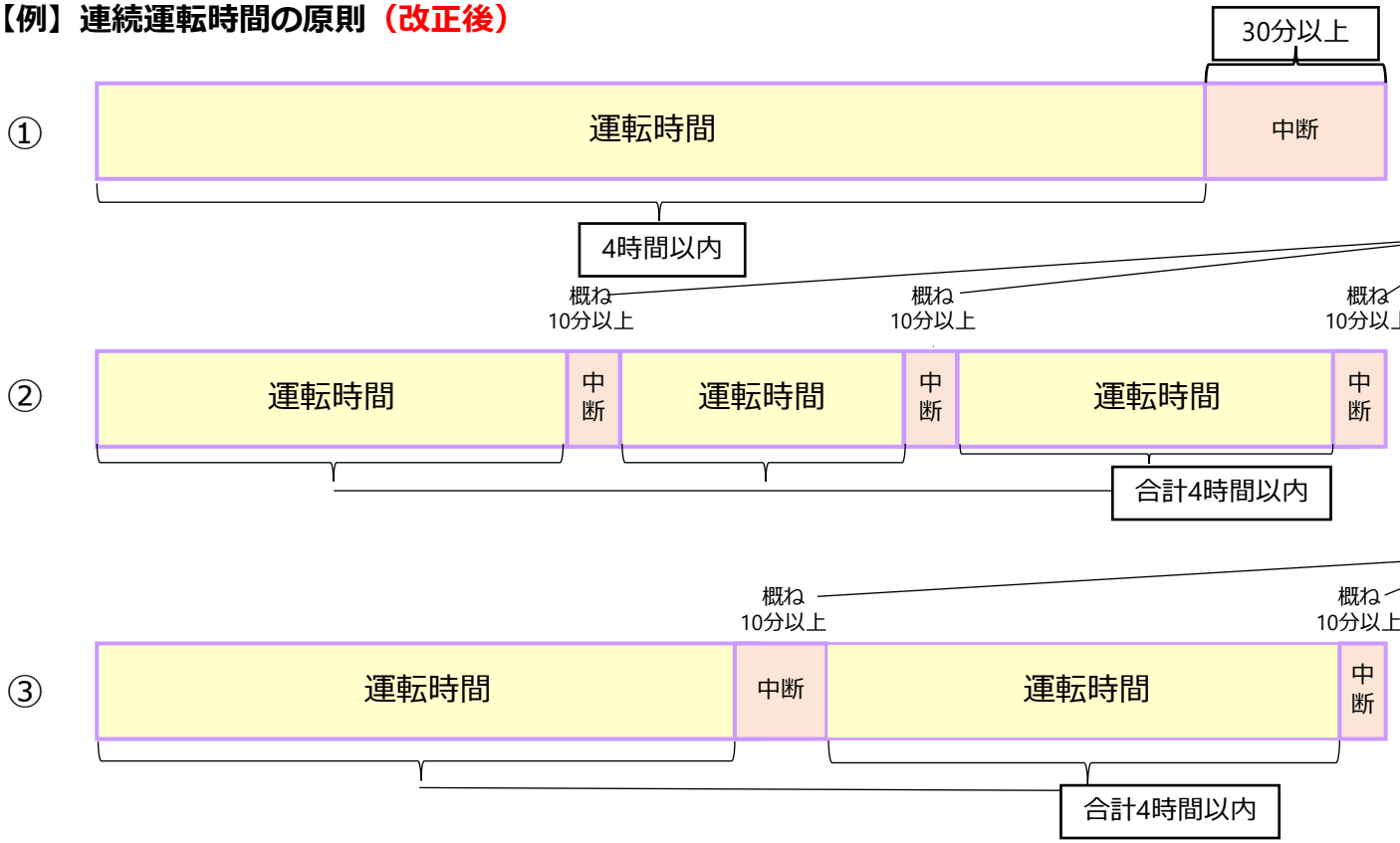
特定日の前日(N－1日)	特定日(N日)	特定日の翌日(N＋1日)
B時間	A時間	C時間

$$\frac{\text{B時間} + \text{A時間}}{2} \quad \text{と} \quad \frac{\text{A時間} + \text{C時間}}{2}$$

が、いずれも9時間を超えた場合に初めて改善基準告示違反

改正の内容（連続運転時間）

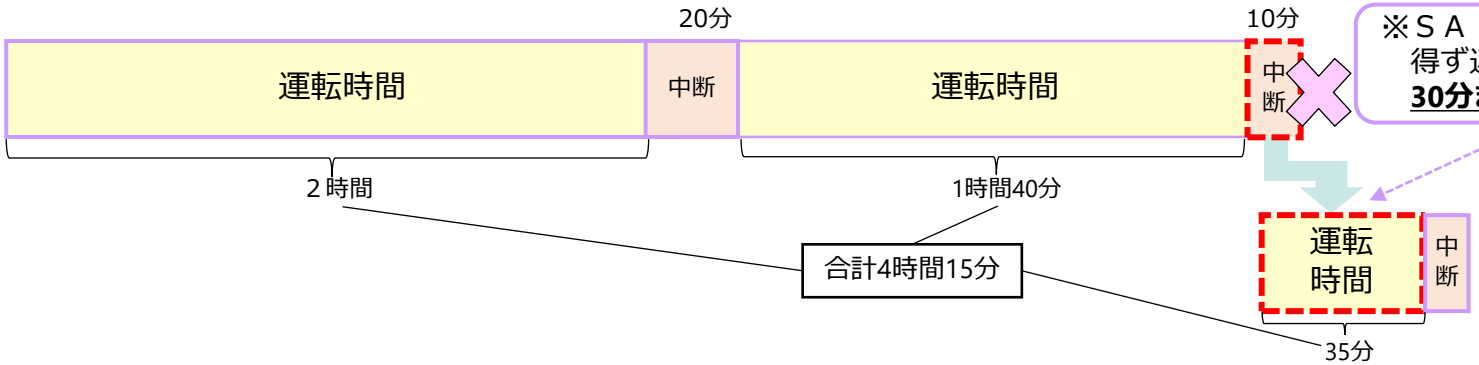
【例】連続運転時間の原則（改正後）



※運転の中断は、１回**概ね**連続10分以上。

※運転の中断 □ は、**原則休憩**。

【例】　連続運転時間の例外（改正後）



※ＳＡ・ＰＡ等に駐車できず、やむを得ず連続運転が４時間を超える場合、**30分まで延長が可**。

SA・PA等にはコンビニ・GS・道の駅が含まれる。
一の連続運転時間につき１回限り

改正の内容（連続運転時間）

◎連続運転時間のカウントリセットについて

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る。

◎「運転の中断」に該当するか否かについて

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る。したがって、例えば、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や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、「運転の中断」には該当しない。

◎宅配等小口集配業務に従事する自動車運転者について

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るが、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」を与える必要がある。

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る。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る。

改正の内容（連続運転時間）

◎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」について

・30 分延長をする場合の記録の方法について
　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る。

・「やむを得ず」について
　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る。

・延長できる回数について
　延長できるのは、一の連続運転時間につき１回限り。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、当然に認められない。

・「サービスエリア、パーキングエリア等」について
　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るが、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る。

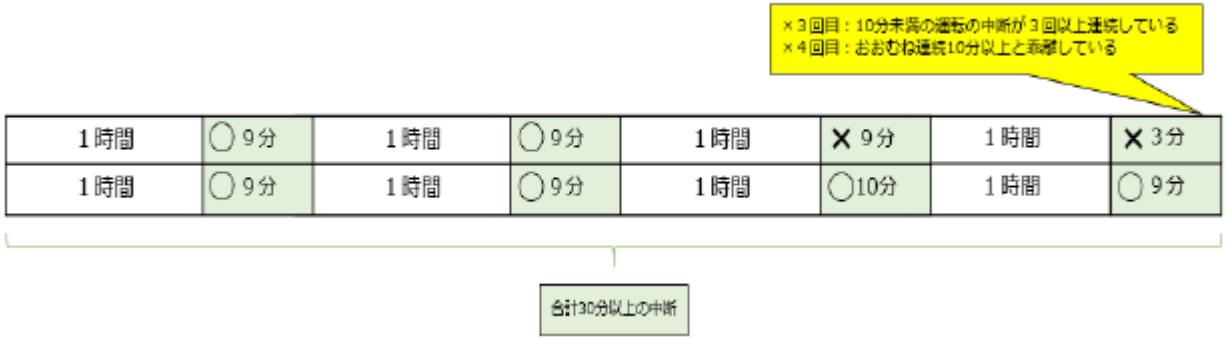
改正の内容（連続運転時間）

◎**「運転の中断」における「おおむね連続10分以上」について**

「おおむね連続10 分以上」とは、「運転の中断」は原則30 分以上とする趣旨であり、例えば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」に該当しない。

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ない。
② ５分は「おおむね連続10 分以上」と乖離しているため、認められない。
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、認められない。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」を与える必要がある。

※「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が行われたものです。そのため、運行計画では分割で運転を中断する場合、10分以上運転を中断することを念頭に組んでいただき、トラック運転者自身も「10分以上運転を中断しなければならない」という意識をもって運転をしていただくようにお願いします。



改正の内容（連続運転時間）

◎「運転の中断」は原則として休憩について

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、運行計画を見直す等により適切に休憩を与えるようにすることが事業主に要請される。

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ない。

※「短期的」の例外は改善基準告示の施行後、直ちに運行計画を見直すことが困難な場合を想定している。運行計画を策定する際は、新告示の施行前からの状況に何ら変更なく、漫然と荷積み・荷卸し等の時間に充てることがないよう、法令の趣旨を踏まえ適切に策定する必要がある。

◎労働基準法第34条に定める休憩時間との関連について

運転の中断時に休憩を与える休憩と別途休憩を与えるかは、事業場で定めるべき事項となる。事業場の勤務実態に応じ、労使でよく話し合ったうえで、就業規則等で定めることが必要。

ただし、労働基準法第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る。

◎「原則として休憩を与えているか」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ない。

ただし、「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」ものとは当然認められない。

中断時に適切な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る。

例外的な取扱い

新設

- 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。

  ※ただし、１年・１か月の拘束時間、２週平均の運転時間から除くことはできない。

- 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

予期し得ない事象の考え方について（トラック）

◎予期し得ない事象の具体例

運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合	・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 ※ ただし、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ない。
運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合	・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 ・ 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の当該移動時間
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場合	・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 ※ただし、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ない。 ・運転中に自動車運転者が同乗者の急病対応を行う場合、同乗者の急病への対応時間 ・犯罪に巻き込まれた場合、警察等への対応時間等
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	・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 ※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ない

予期し得ない事象の考え方について（トラック）

◎運転前にあらかじめ当該事象が発生している場合

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」に該当しない。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」に該当する。

◎異常気象（警報発表時）について

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」に該当する。

◎「予期し得ない事象への対応時間」について、客観的な記録の具体例

「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」

「予期し得ない事象の発生を特定できる客観的な資料」とは・・・

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。
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」が必要だが、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る。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る。

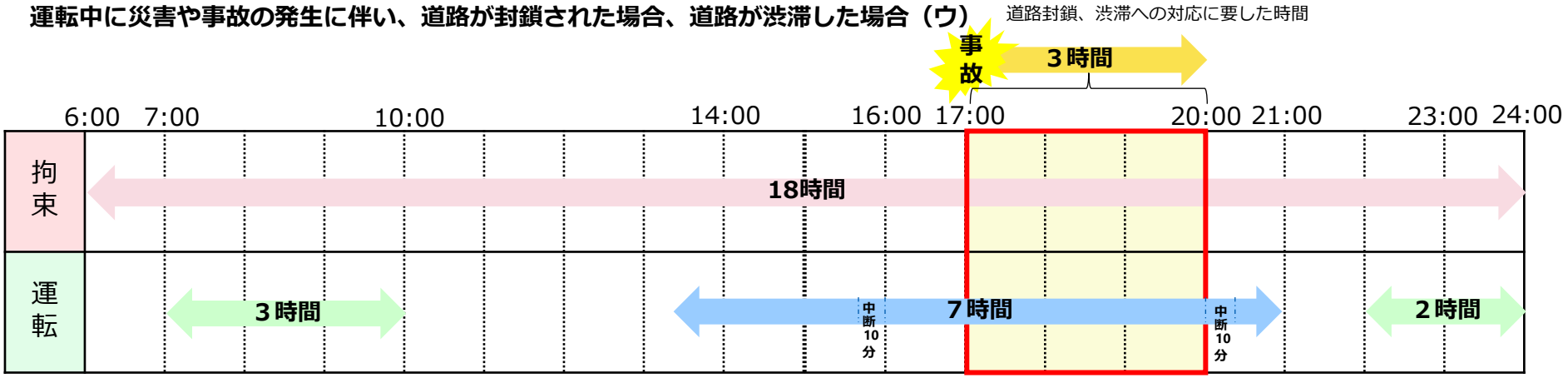
予期し得ない事象の考え方について（トラック）

- 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（※）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。

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

（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、２週平均の運転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。

予期し得ない事象の考え方について（トラック）

◎予期し得ない事象に遭遇したのが１か月の最終勤務日の場合

「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、除くことができない。

同様に、労働時間の算定にあたり、３６協定の限度時間から除くことはできない。

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。



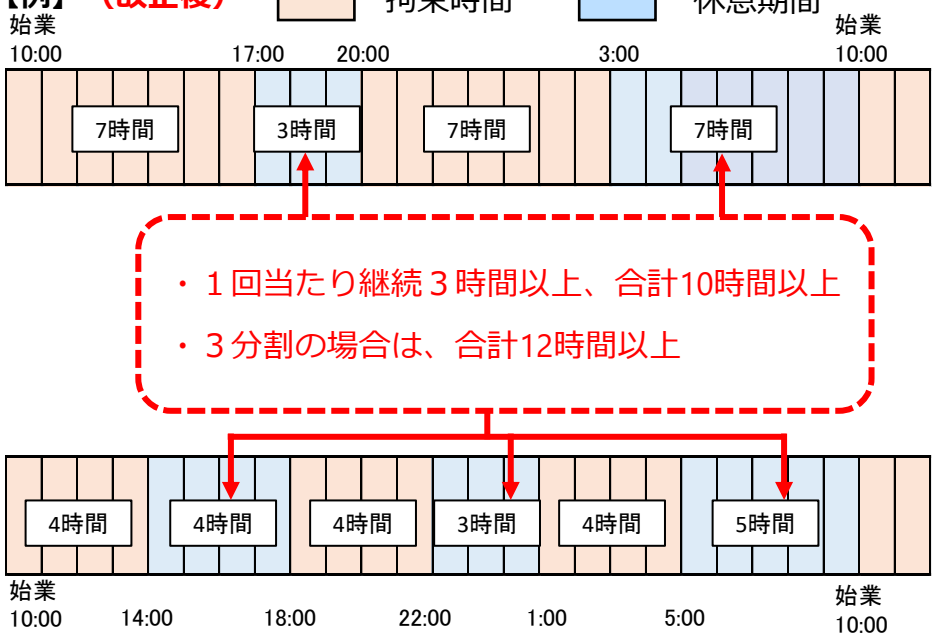
特例①（分割休息）

改正前

- 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】（改正後）　拘束時間　休息期間



改正後

- 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①（分割休息）

◎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時間といった分割が認められるか。

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る。

	休息期間を分割できる要件
（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る。

◎４分割以上の休息が認められるか。

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ない。

特例①（分割休息）

◎「業務の必要上やむを得ない場合」について

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。

「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する。

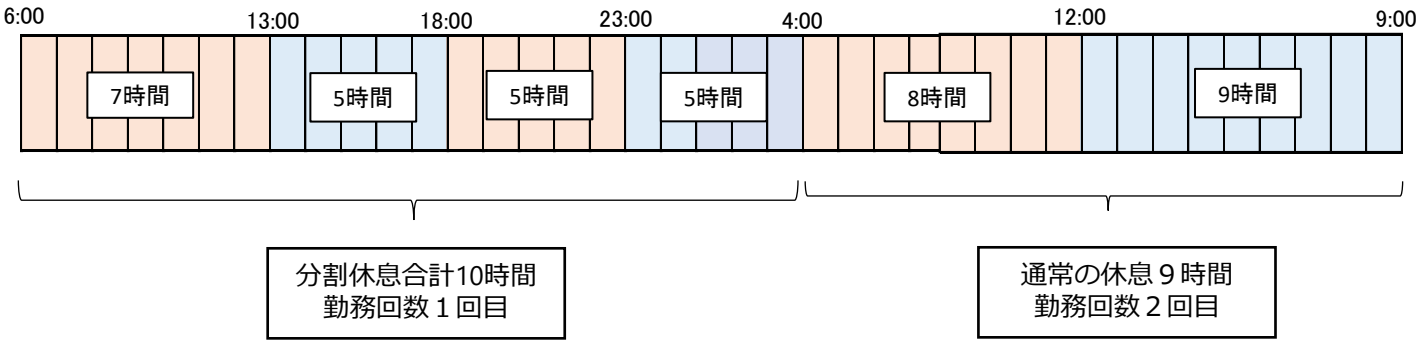
◎「一定期間（１か月程度）における全勤務回数の２分の１を限度」について

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ない。

１か月の所定勤務回数における２分の１が限度となる。例えば、3/1～3/31 の間、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る。

◎「１日に２回の勤務がある場合」について

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る。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る。



特例②（２人乗務）

改正前

▸　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。

改正後

▸　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】（改正後：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）



特例②（２人乗務）

◎２人乗務特例について

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るが、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。

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ない。

休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間で、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。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る。

◎勤務終了後、「継続11 時間以上の休息期間を与える」について

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る。

◎仮眠時間の分割について

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る。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る。

（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

特例③（隔日勤務、フェリー）

改正前

【隔日勤務の特例】

- 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。

【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。

改正後

【隔日勤務の特例】

- 変更なし

【フェリー特例】

- 変更なし

特例③（隔日勤務、フェリー）

◎「乗船中の時間は原則として休息期間」について

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、休息期間となる。

また、フェリーの乗船時間が８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。

◎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について

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」とされているが、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る。

◎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か。

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らない。

適用除外業務

以下の業務については、改善基準告示の適用が除外されます。

	適用除外業務	関係法令等
1	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に係る運転の業務	・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 ・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
2	人命又は公益を保護するために、法令の規定又は国若しくは地方公共団体の要請等に基づき行う運転の業務	・新型インフルエンザ等対策特別措置法で規定する新型インフルエンザ等緊急事態措置の実施に必要な緊急物資を運送する業務又は医薬品等を配送する業務
		・家畜伝染病予防法で規定する家畜伝染病のまん延の防止のために、家畜の死体、病原体により汚染し又は汚染したおそれがある物品、消毒等の実施に必要な人員や資材等を運搬する業務
3	消防法等に基づく危険物の運搬の業務	・消防法で規定するアルキルアルミニウム若しくはアルキルリチウム又はこれらのいずれかを含有するものを移動タンク貯蔵所（タンクローリー）により移送する業務
		・高圧ガス保安法で規定する特定の高圧ガスを車両に固定した容器（タンクローリー）により移動する業務
		・火薬類取締法で規定する火薬類（一定の数量以下の火薬類を除く。）の運搬の業務
		・核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律で規定する核燃料物質等（BM型輸送物、BU型輸送物、核分裂性輸送物）の運搬の業務
		・放射性同位元素等の規制に関する法律で規定する放射性同位元素等（BM型輸送物、BU型輸送物）の運搬の業務

適用除外業務に従事する期間を含む一定期間内に、適用除外業務に従事しない期間がある場合は、その期間に関しては、改善基準告示が適用されます。

◎「適用除外業務」として列挙されている業務以外について

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る。

◎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

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ない。

適用除外業務

◎石油やガソリンの運搬業務について

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らない。

◎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。

・拘束時間の上限

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る。

23日 ／ 30日 × 295時間 ＝ 226.16時間

・運転時間の上限

「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る。

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

適用除外業務

◎トラック運転者Ａが、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）

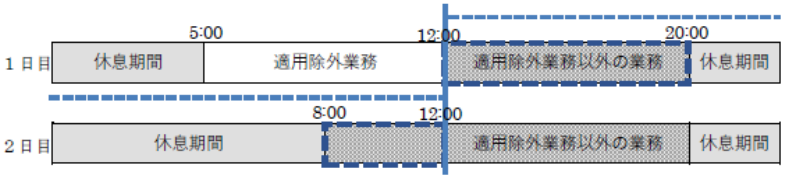
※７～10 日の計４日間は終日「適用除外業務」に従事する一方、12 日～14 日の３日間は「適用除外業務」と「適用除外業務以外の業務」の両方に従事。両方の業務に従事した日の「適用除外業務以外の業務」の拘束時間は各 12 時間、運転時間は各９時間。

※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。

・拘束時間の上限

①「適用除外業務に従事しない期間（１～６日、11 日、15～30 日）」
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る。
（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る。



※「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）

・運転時間の上限

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る。
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）における運転時間（27 時間）を含む。
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る。

適用除外業務

◎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について

○ 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

◎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の方法や内容について

「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る。

休日の取り扱い

休日は、休息期間に24時間を加算して得た、連続した時間とします。ただし、いかなる場合であっても、その時間が30時間を下回ってはなりません。

このため、休日については、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）を下回ることのないようにする必要があります。

〈 ポイント 〉休日の考え方

休日は、休息期間＋24時間です。

（図）休日の与え方（通常勤務の場合）



・休息期間を分割して付与した場合、2人乗務の場合及びフェリーに乗船した場合には、休息期間に24時間を加算しても30時間に満たない場合がありますが、この場合については、休息期間に24時間を加算して得た時間ではなく、連続した30時間の労働義務のない時間を休日として取り扱います。なお、休日が暦日を単位として付与されている場合であっても、当該時間が所定の時間に満たない場合は、要件を満たしません。

・2日続けて休日を与える場合は、2日目は連続24時間以上あれば差し支えありません。

◎休日取得例について

（例）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

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る。
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。

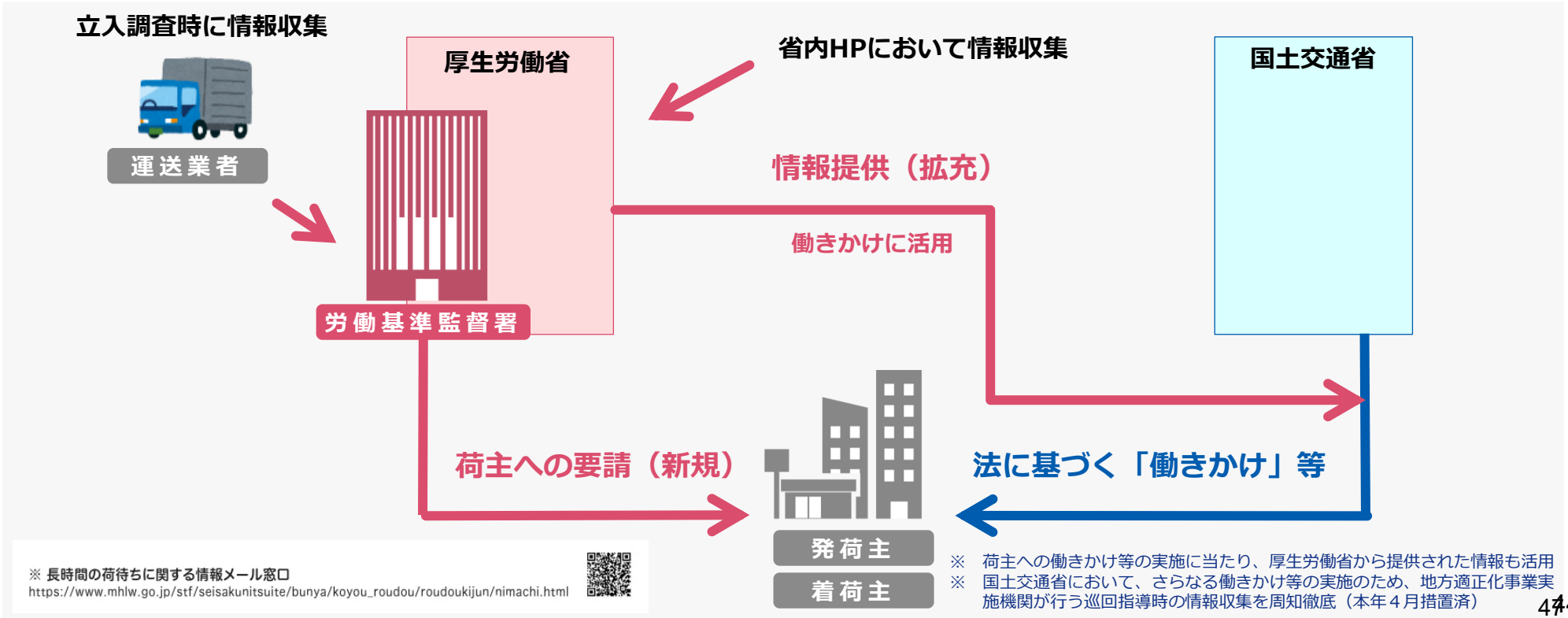
労働基準監督署による荷主への要請について（トラック）

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**



１．改善基準告示について

２．自動車運転者を取り巻く状況について

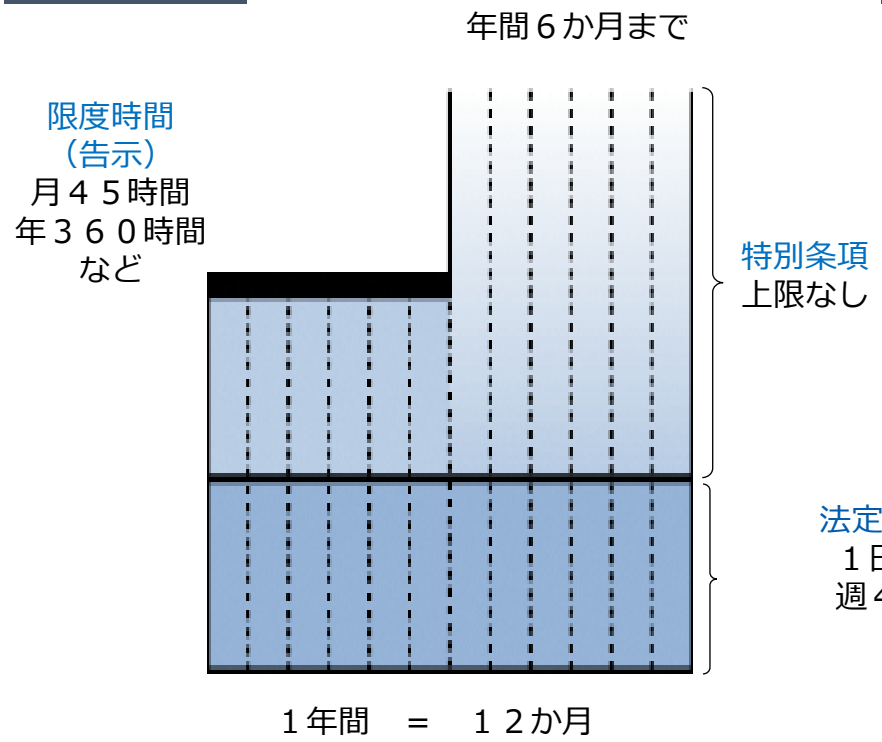
３．改正の内容及びその解釈等について

４．時間労働及び休日労働に関する協定届について

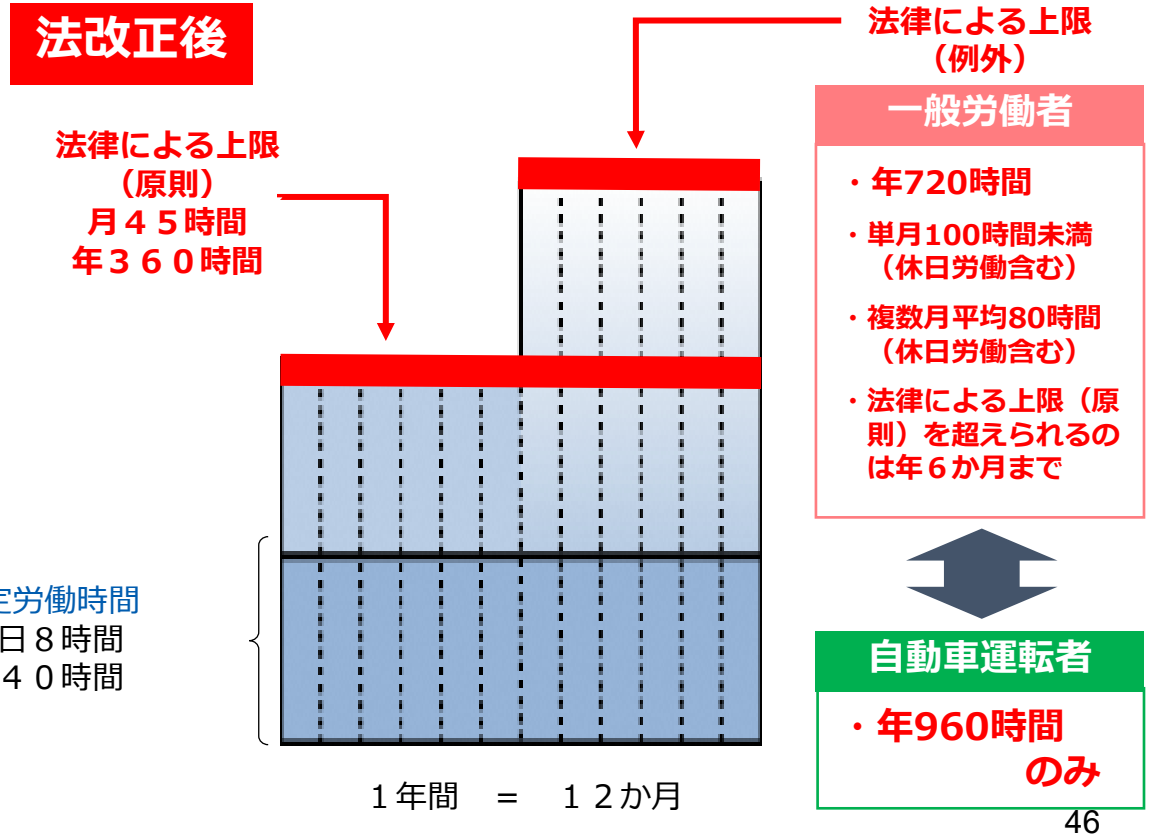
時間外労働の上限規制について

- 時間外労働の上限規制は、月45時間、年360時間を原則とし、臨時的な特別な事情がある場合でも年720時間、単月100時間未満（休日労働含む）、複数月平均80時間（休日労働含む）を限度
- 自動車運転業務従事者の上限時間（臨時的な特別な事情の場合）は年960時間とし、将来的な一般則の適用について引き続き検討する旨を附則に規定。

法改正前



法改正後



一般労働者

- **年720時間**
- **単月100時間未満（休日労働含む）**
- **複数月平均80時間（休日労働含む）**
- **法律による上限（原則）を超えられるのは年６か月まで**

自動車運転者

- **年960時間のみ**

適用猶予業種における時間外労働の上限規制

- 自動車運転者については、令和６年４月以降、年９６０時間の上限規制の適用を受ける。
- 一方、一般労働者に適用される、４５時間超えの上限回数（６か月まで）、単月上限（１００時間未満）、複数月平均上限（８０時間以内）については適用がない。
  → ただし、この場合であっても、改善基準告示に定める拘束時間を遵守する必要がある。

【改正前】

		一般労働者	自動車運転の業務	建設事業	医師	鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業	新技術・新商品等の研究開発業務
月	限度時間（原則）	４５	－	－	－	４５	－
	４５時間超は６月まで	適用あり	－	－	－	適用あり	－
	単月上限(※)	１００	－	－	－	－	－
	複数月平均上限(※)	８０	－	－	－	－	－
年	限度時間（原則）	３６０	－	－	－	３６０	－
	上限	７２０	－	－	－	７２０	－

【令和６年４月～】

		一般労働者	自動車運転の業務	建設事業	医師	鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業	新技術・新商品等の研究開発業務
月	限度時間（原則）	４５	４５	４５	４５	４５	－
	４５時間超は６月まで	適用あり	－	適用あり	－	適用あり	－
	単月上限(※)	１００	－	１００(注1)	１００(注２)	１００	－
	複数月平均上限(※)	８０	－	８０(注1)	－	８０	－
年	限度時間（原則）	３６０	３６０	３６０	３６０	３６０	－
	上限	７２０	９６０	７２０	９６０(※)(注３) １,８６０(※)(注４)	７２０	－

※　休日労働も含む。
注１：　災害の復旧・復興の事業は、単月上限１００時間・複数月平均上限８０時間の規制は適用されない。
注２：　時間外・休日労働が月１００時間以上となることが見込まれる者は、３６協定に面接指導を行うこと等を定めることが必要。
注３：　医業に従事する一般の医師にかかる基準（A水準）。休日労働を含む。
注４：　B水準、連携B水準、C水準の指定を受けた医療機関で指定に係る業務に従事する医師にかかる基準。休日労働を含む。
面接指導、労働時間が特に長時間である場合の労働時間短縮措置、勤務間インターバルの確保等を３６協定に定めることが必要。

時間外労働及び休日労働の限度

●時間労働及び休日労働の限度

労働時間は原則として１日８時間、１週40時間以内とし、休日は少なくとも毎週１回与えることとされています。

法定労働時間を超えて時間外労働をさせる場合や法定休日に労働させる場合は、労働基準法第３６条に基づく労使協定（３６協定）を締結し、労働基準監督署に届け出なければなりません。

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（１年単位の変形労働時間により労働させる労働者については、１か月４２時間及び１年３２０時間）となっています。臨時的にこれを超えて労働させる場合であっても、自動車運転の業務については、１年９６０時間以内としなければなりません。

なお、自動車運転の業務については、時間外労働及び休日労働によって、改善基準告示の１日の最大拘束時間、１か月及び１年の拘束時間を超えてはなりません。

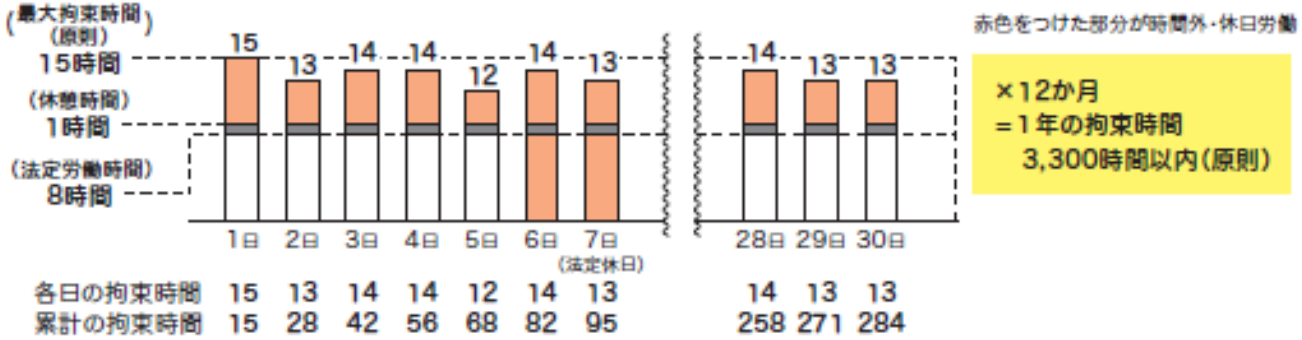
●休日労働の回数

休日労働の回数は２週について１回が限度です。

（図）時間外労働の限度時間

	1か月	1年
原則	45時間	360時間
上限	―	960時間

（図）時間外労働及び休日労働と拘束時間



※ この図は、1か月（30日）の拘束時間の上限が284時間（原則）で変形労働時間制が採用されていない場合のものです。

時間外労働及び休日労働に関する協定届

令和６年４月１日から時間外労働の上限規制が適用されることに伴い、３６協定届の様式が改正されました。

〈 届出までの流れ 〉

① 時間外労働及び休日労働に関する協定を締結

1か月45時間・1年360時間以内の時間数(※1)とする場合

② 様式９号の３の４を作成

又は

1か月45時間・1年360時間を超える時間数(※1、2)とする場合

② 様式９号の３の５を作成

③ ②の様式に①の協定書を添付し、労働基準監督署に届出

様式第９号の３の４
又は
様式第９号の３の５
（原本）
②

＋

時間外労働及び
休日労働に関する協定書
（写）
①

・控え（写）が必要な場合は、2部を労働基準監督署までお持ちください。受付印を押印し、1部を控えとして返戻します。
・36協定は、常時各作業場の見やすい場所へ掲示する等の方法によって、労働者に周知してください。

時間外労働及び休日労働に関する協定届

①

時間外労働及び休日労働に関する協定書（例）

○○運輸株式会社代表取締役○○○○（以下「甲」という。）と○○運輸労働組合執行委員長○○○○（○○運輸株式会社労働者代表○○○○）は、労働基準法第36条第1項の規定に基づき、労働基準法に定める法定労働時間（1週40時間、1日8時間）を超える労働及び変形労働時間制の定めによる所定労働時間を超える労働時間で、かつ1日8時間、1週40時間の法定労働時間又は変形期間の法定労働時間の総枠を超える労働（以下「時間外労働」という。）並びに労働基準法に定める休日（毎週1日又は4週4日）における労働（以下「休日労働」という。）に関し、次のとおり協定する。

第1条　甲は、時間外労働及び休日労働を可能な限り行わせないよう努める。

第2条　甲は、就業規則第○○条の規定に基づき、必要がある場合には、次により時間外労働を行わせることができる。

	時間外労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	従事する労働者数（満18歳以上の者）	延長することができる時間		
				1日	1箇月	1年
①下記②に該当しない労働者	季節的な需要、発注の増加に対処するため	自動車運転者（トラック）	20人	5時間	45時間	360時間
	一時的な道路事情の変化等に対処するため					
	季節的な需要、発注の増加に対処するため	運行管理者	3人	5時間	45時間	360時間
	季節的な需要、発注の増加に対処するため	荷役作業員	10人	3時間	30時間	250時間
②1年単位の変形労働時間制により労働する労働者	予期せぬ車両トラブルに対処するため	自動車整備士	3人	3時間	42時間	320時間
	月末の決算業務	経理事務員	5人	2時間	20時間	200時間

2　自動車運転者（トラック）については、前項の規定により時間外労働を行わせることによって「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）に定める1箇月及び1年についての拘束時間並びに1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、前項の時間外労働時間の限度とする。

第3条　甲は、就業規則第○○条の規定に基づき、必要がある場合には、次により休日労働を行わせることができる。

休日労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	従事する労働者数（満18歳以上の者）	労働させることができる法定休日の日数並びに始業及び終業の時刻
季節的な需要、発注の増加に対処するため	自動車運転者（トラック）	20人	・法定休日のうち、2週を通じて1回 ・始業時刻　午前9:00 ・終業時刻　午後11:00
季節的な需要、発注の増加に対処するため	運行管理者	3人	・法定休日のうち、4週を通じて2回 ・始業時刻　午前9:00 ・終業時刻　午後11:00

2　自動車運転者（トラック）については、前項の規定により休日労働を行わせることによって、改善基準告示に定める1箇月及び1年についての拘束時間並びに1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、前項の休日労働の限度とする。

第4条　通常予見することのできない業務量の大幅な増加等に伴う臨時的な場合であって、次のいずれかに該当する場合は、第2条の規定に基づき時間外労働を行わせることができる時間を超えて労働させることができる。

	臨時的に限度時間を超えて労働させることができる場合	業務の種類	従事する労働者数（満18歳以上の者）	1日	1箇月		1年
				延長することができる時間数	限度時間を超えて労働させることができる回数	延長することができる時間数及び休日労働の時間数	延長することができる時間数
①下記②に該当しない労働者	突発的な顧客需要、発注の増加に対処するため	運行管理者	3人	7時間	4回	60時間	550時間
	予算、決算業務の集中	経理事務員	5人	6時間	3回	55時間	450時間
②自動車の運転の業務に従事する労働者	突発的な顧客需要、発注の増加に対処するため	自動車運転者（トラック）	20人	6時間	8回	75時間	750時間

2　前項の規定に基づいて限度時間を超えて労働させる場合の割増率は35%とする。
なお、時間外労働が1箇月60時間を超えた場合の割増率は50%とする。

3　第1項の規定に基づいて限度時間を超えて労働させる場合における手続及び限度時間を超えて労働させる労働者に対する健康及び福祉を確保するための措置については、次のとおりとする。

限度時間を超えて労働させる場合における手続	労働者代表者に対する事前申し入れ
限度時間を超えて労働させる労働者に対する健康及び福祉を確保するための措置	・対象労働者への医師による面接指導の実施 ・年次有給休暇についてまとまった日数連続して取得することを含めた取得の促進 ・職場での時短対策会議の開催

4　自動車運転者（トラック）については、第1項の規定により時間外労働を行わせることによって改善基準告示に定める1箇月及び1年についての拘束時間並びに1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、第1項の時間外労働時間の限度とする。

第5条　第2条から第4条までの規定に基づいて時間外労働又は休日労働を行わせる場合においても、自動車運転者（トラック）については、各条に定める時間数等にかかわらず、時間外労働及び休日労働を合算した時間数は1箇月について100時間未満となるよう努めるものとする。
2　自動車運転者（トラック）以外の者については、各条により定める時間数等にかかわらず、時間外労働及び休日労働を合算した時間数は、1箇月について100時間未満でなければならず、かつ2箇月から6箇月までを平均して80時間を超過しないこととする。

第6条　第2条から第4条までの規定に基づいて時間外労働又は休日労働を行わせる場合においても、自動車運転者（トラック）については、改善基準告示に定める運転時間の限度を超えて運転業務に従事させることはできない。

第7条　甲は、時間外労働を行わせる場合は、原則として、前日の終業時刻までに該当労働者に通知する。また、休日労働を行わせる場合は、原則として、2日前の終業時刻までに該当労働者に通知する。

第8条　第2条及び第4条の表における1年の起算日はいずれも○年4月1日とする。
2　本協定の有効期間は、○年4月1日から○年3月31日とする。

○年3月12日

○○運輸労働組合
執行委員長　○○○○　印
（又は）
○○運輸株式会社
労働者代表　○○○○　印

○○運輸株式会社
代表取締役　○○○○　印

時間外労働及び休日労働に関する協定届

限度時間を超えない場合

②

様式第９号の３の４（第 70 条関係）

時間外労働
休日労働
に関する協定届

労働保険番号	□□ □ □□ □□□□□□ □□□ □□□□
	（都道府県 / 所掌 / 管轄 / 基幹番号 / 枝番号 / 統一拠事業場番号）
法人番号	□□□□□□□□□□□□□

事業の種類	事業の名称	事業の所在地（電話番号）	協定の有効期間
一般貨物自動車運送業（トラック）	○○運送株式会社	（〒 ○○○ － ○○○○ ） 富山県富山市○○○○ （電話番号：０７６ － ○○○ － ○○○○ ）	令和６年４月１日から１年間

		時間外労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	労働者数（満 18 歳以上の者）	所定労働時間（１日）（任意）	延長することができる時間数					
						１日		１箇月（①については 45 時間まで、②については 42 時間まで）		１年（①については 360 時間まで、②については 320 時間まで） 起算日（年月日）	
						法定労働時間を超える時間数	所定労働時間を超える時間数（任意）	法定労働時間を超える時間数	所定労働時間を超える時間数（任意）	法定労働時間を超える時間数	所定労働時間を超える時間数（任意）
時間外労働	① 下記②に該当しない労働者	季節的な需要、発注の増加に対処するため	自動車運転者（トラック）	20 人	7.5 時間	5 時間	5.5 時間	45 時間	55 時間	360 時間	410 時間
		季節的な需要、発注の増加に対処するため	運行管理者	3 人	7.5 時間	5 時間	5.5 時間	45 時間	55 時間	360 時間	410 時間
		季節的な需要、発注の増加に対処するため	荷役作業員	10 人	7.5 時間	3 時間	3.5 時間	30 時間	40 時間	250 時間	300 時間
					7.5 時間						
	② １年単位の変形労働時間制により労働する労働者	予期せぬ車両トラブルに対処するため	自動車整備士	3 人	7.5 時間	3 時間	3.5 時間	42 時間	52 時間	320 時間	370 時間
		月末の決算業務	経理事務員	5 人	7.5 時間	2 時間	2.5 時間	20 時間	30 時間	200 時間	320 時間
		季節的な需要、発注の増加に対処するため	自動車運転者（トラック）	20 人	7.5 時間	5 時間	5.5 時間	45 時間	55 時間	360 時間	410 時間

休日労働	休日労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	労働者数（満 18 歳以上の者）	所定休日（任意）	労働させることができる法定休日の日数	労働させることができる法定休日における始業及び終業の時刻
	季節的な需要、発注の増加に対処するため	自動車運転者（トラック）	20 人	毎週２回	法定休日のうち、２週を通じて１回	9:00～23:00
	季節的な需要、発注の増加に対処するため	運行管理者	3 人	毎週２回	法定休日のうち、２週を通じて１回	9:00～23:00

上記で定める時間数にかかわらず、時間外労働及び休日労働を合算した時間数は、１箇月について 100 時間未満でなければならず、かつ２箇月から６箇月までを平均して 80 時間を超過しないこと（自動車の運転の業務に従事する労働者は除く。）。 ☐（チェックボックスに要チェック）

協協定の成立年月日　令和　6　年　3　月　25　日

協定の当事者である労働組合（事業場の労働者の過半数で組織する労働組合）の名称又は労働者の過半数を代表する者の　職名　運転手　（労働組合がある場合は組合名と組合代表者）
氏名　○○　一郎

協定の当事者（労働者の過半数を代表する者の場合）の選出方法（　（例）投票による選挙、話し合いによる互選、回覧による信任　等　）

上記協定の当事者である労働組合が事業場の全ての労働者の過半数で組織する労働組合である又は上記協定の当事者である労働者の過半数を代表する者が事業場の全ての労働者の過半数を代表する者であること。 ☑（チェックボックスに要チェック）

上記労働者の過半数を代表する者が、労働基準法第 41 条第２号に規定する監督又は管理の地位にある者でなく、かつ、同法に規定する協定等をする者を選出することを明らかにして実施される投票、挙手等の方法による手続により選出された者であつて使用者の意向に基づき選出されたものでないこと。 ☑（チェックボックスに要チェック）

令和　6　年　3　月　25　日

使用者　職名　代表取締役社長
氏名　○○　吾郎

富山　労働基準監督署長殿

36協定届の記載例｜様式９号の３の５（１枚目）

トラック

限度時間を超える時間外労働が見込まれる場合

限度時間は、月45時間［42時間］かつ年360時間［320時間］、［ ］内は対象期間が３か月を超える１年単位の変形労働時間制による場合

厚生労働省

②

事業場（支店、営業所等）ごとに協定してください

労働保険番号・法人番号を記載してください。

労働保険番号 ○○ ○ ○○ ○○○○○○ ○○○ ○○○○（都道府県 所掌 管轄 基幹番号 枝番号 組一括事業場番号）

法人番号 ○○○○○○○○○○○○○

時間外労働 休日労働 に関する協定届

様式第９号の３の５（第70条関係）

この協定が有効となる期間を定めてください。１年間とすることが望ましいです。

事業の種類	事業の名称	事業の所在地（電話番号）	協定の有効期間
一般貨物自動車運送業（トラック）	○○運送株式会社	（〒 ○○○ － ○○○○ ） 富山県富山市○○ （電話番号：○○○○－○○－○○○○）	2024年４月１日から１年間

対象期間が3か月を超える1年単位の変形労働時間制が適用される労働者については、②の欄に記載してください。

事由は具体的に定めてください。

業務の範囲を細分化し、明確に定めてください。

	時間外労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	労働者数（満18歳以上の者）	所定労働時間（１日）（任意）	延長することができる時間数 １日 法定労働時間を超える時間数	１日 所定労働時間を超える時間数（任意）	１箇月（①については45時間まで、②については42時間まで） 法定労働時間を超える時間数	１箇月 所定労働時間を超える時間数（任意）	１年（①については360時間まで、②については320時間まで） 起算日（年月日） 2024年４月１日 法定労働時間を超える時間数	１年 起算日 2024年４月１日 所定労働時間を超える時間数（任意）
時間外労働 ① 下記②に該当しない労働者	季節的な需要、発注の増加、一時的な道路事情の変化等に対処するため	自動車運転者（トラック）	20人	7.5時間	5時間	5.5時間	45時間	55時間	360時間	410
	季節的な需要、発注の増加に対処するため	運行管理者	３人	7.5時間	5時間	5.5時間	45時間	55時間	360時間	410時間
	季節的な需要、発注の増加に対処するため	荷役作業員	10人	7.5時間	３時間	3.5時間	30時間	40時間	250時間	300時間
② １年単位の変形労働時間制により労働する労働者	予期せぬ車両トラブルに対処するため	自動車整備士	３人	7.5時間	３時間	3.5時間	42時間	52時間	320時間	370時間
	月末の決算業務	経理事務員	５人	7.5時間	３時間	3.5時間	20時間	30時間	200時間	320時間

1日の法定労働時間を超える時間数を定めます。
（※）トラック運転者の時間数は、原則として6時間以内です。
（１日の最大拘束時間15時間－8時間－休憩1時間＝6時間）

1か月の法定労働時間を超える時間数を定めます。
①は45時間以内、②は42時間以内です。

1年の法定労働時間を超える時間数を定めます。
①は360時間以内、②は320時間以内です。

1年間の上限時間を計算する際の起算日を記載してください。
その1年間においては協定の有効期間にかかわらず、起算日は同一の日である必要があります。

	休日労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	労働者数（満18歳以上の者）	所定休日（任意）	労働させることができる法定休日の日数	労働させることができる法定休日における始業及び終業の時刻
休日労働	季節的な需要、発注の増加に対処するため	自動車運転者（トラック）	20人	毎週２回	法定休日のうち、２週を通じて１回	9:00～23:00
	季節的な需要、発注の増加に対処するため	運行管理者	３人	毎週２回	法定休日のうち、４週を通じて２回	9:00～23:00

自動車運転者の休日労働の回数は、改善基準告示において2週間に1回が限度です。

上記で定める時間数にかかわらず、時間外労働及び休日労働を合算した時間数は、１箇月について100時間未満でなければならず、かつ２箇月から６箇月までを平均して80時間を超過しないこと（自動車の運転の業務に従事する労働者は除く。）。

☑（チェックボックスに要チェック）

自動車の運転の業務に従事する労働者以外は、時間外労働と法定休日労働を合計した時間数は、月100時間未満、２～6か月平均80時間以内でなければいけません（労働基準法第36条第6項第2号・第3号）。
これを労使で確認の上、必ずチェックを入れてください。チェックボックスにチェックがないと有効な協定届出とはなりません。

36協定届の記載例｜様式９号の３の５（２枚目）

トラック

限度時間を超える時間外労働が見込まれる場合

限度時間は、月45時間［42時間］かつ年360時間［320時間］、［　］内は対象期間が３か月を超える１年単位の変形労働時間制による場合

厚生労働省

②

様式第９号の３の５（第70条関係）

時間外労働
休日労働に関する協定届（特別条項）

限度時間（月45時間または42時間）を超えて労働させる場合の、**1か月の時間外労働と休日労働の合計の時間数**を定めます。
①は100時間未満、②は改善基準告示の拘束時間（1か月）を踏まえて記載してください。

1年間の上限時間を計算する際の起算日を記載してください。
その1年間においては協定の有効期間にかかわらず、起算日は同一の日である必要があります。

自動車運転者については、②の欄に記載してください。
自動車運転者以外の労働者（運行管理者や事務員等）については①の欄に記載してください。

	臨時的に限度時間を超えて労働させることができる場合	業務の種類	労働者数（満18歳以上の者）	1日（任意） 延長することができる時間数 法定労働時間を超える時間数	1日（任意） 延長することができる時間数 所定労働時間を超える時間数（任意）	1箇月（時間外労働及び休日労働を合算した時間数。①については100時間未満に限る。） 限度時間を超えて労働させることができる回数（①については6回以内、②については任意。）	1箇月（時間外労働及び休日労働を合算した時間数。①については100時間未満に限る。） 延長することができる時間数及び休日労働の時間数 法定労働時間を超える時間数と休日労働の時間数を合算した時間数	1箇月（時間外労働及び休日労働を合算した時間数。①については100時間未満に限る。） 延長することができる時間数及び休日労働の時間数 所定労働時間を超える時間数と休日労働の時間数を合算した時間数（任意）	1箇月（時間外労働及び休日労働を合算した時間数。①については100時間未満に限る。） 限度時間を超えた労働に係る割増賃金率	1年（時間外労働のみの時間数。①については720時間以内、②については960時間以内に限る。） 起算日（年月日）：2024年4月1日 延長することができる時間数 法定労働時間を超える時間数	1年（時間外労働のみの時間数。①については720時間以内、②については960時間以内に限る。） 起算日（年月日）：2024年4月1日 延長することができる時間数 所定労働時間を超える時間数（任意）	1年（時間外労働のみの時間数。①については720時間以内、②については960時間以内に限る。） 起算日（年月日）：2024年4月1日 限度時間を超えた労働に係る割増賃金率
① 下記②以外の者	突発的な顧客需要、発注の増加に対処するため	運行管理者	3人	7時間	7.5時間	4回	60時間	70時間	25%	550時間	670時間	25%
	予算、決算業務の集中	経理事務員	5人	6時間	6.5時間	3回	55時間	65時間	25%	450時間	570時間	25%
② 自動車の運転の業務に従事する労働者	突発的な顧客需要、発注の増加に対処するため	自動車運転者（トラック）	20人	6時間	6.5時間	8回	75時間	85時間	25%	750時間	870時間	25%

事由は具体的に定めてください。

業務の範囲を細分化し、明確に定めてください。

限度時間を超えて時間外労働をさせる場合の割増賃金率を定めます。
月60時間を超える時間外労働時間の割増賃金率は50%になることに留意してください。

1日の法定労働時間を超える時間数を定めます。
（※）トラック運転者の時間数は、原則として6時間以内です。
（1日の最大拘束時間15時間－8時間－休憩1時間＝6時間）

月の時間外労働の限度時間（月45時間又は42時間）を超えて労働させる回数を定めてください。
①は年6回以内、②については任意（回数に上限はありません。）

限度時間（年360時間又は320時間）を超えて労働させる**1年の時間外労働（休日労働は含みません）**の時間数を定めます。
①は720時間以内、②は960時間以内です。

限度時間を超えて労働させる場合における手続	労働者代表者に対する事前申し入れ／労働者代表者に対する事前通知
限度時間を超えて労働させる労働者に対する健康及び福祉を確保するための措置	（該当する番号）①、⑥、⑩　（具体的内容）対象労働者への医師による面接指導の実施、年次有給休暇についてまとまった日数連続して取得することを含めた取得の促進、職場での時短対策会議の開催

上記で定める時間数にかかわらず、時間外労働及び休日労働を合算した時間数は、１箇月について100時間未満でなければならず、かつ２箇月から６箇月までを平均して80時間を超過しないこと（自動車の運転の業務に従事する労働者は除く。）。

☑（チェックボックスに要チェック）

協定の成立年月日　2024 年　3 月　15 日

管理監督者は労働者代表になれません。

協定書を兼ねる場合には、労働者代表の署名又は記名・捺印などが必要です。

協定の当事者である労働組合（事業場の労働者の過半数で組織する労働組合）の名称又は労働者の過半数を代表する者の　職名　運転手　氏名　○○一郎

（又は、過半数組合がある場合）
○○運送労働組合

協定の当事者（労働者の過半数を代表する者の場合）の選出方法（　例：投票による選挙／回覧（持ち回り決議）による信任／話し合いによる互選　）

上記協定の当事者である労働組合が事業場の全ての労働者の過半数で組織する労働組合である又は上記協定の当事者である労働者の過半数を代表する者が事業場の全ての労働者の過半数を代表する者であること。

☑（チェックボックスに要チェ

上記労働者の過半数を代表する者が、労働基準法第41条第２号に規定する監督又は管理の地位にある者でなく、かつ、同法に規定する協定等をする者を選出することを明らかにして実施される投票、挙手等の方法による手続により選出された者であつて使用者の意向に基づき選出されたものでないこと。

☑（チェックボックスに要チェ

2024 年　3 月　15 日

使用者　職名　代表取締役社長　氏名　○○吾郎

協定書を兼ねる場合には、使用者の署名又は記名・捺印などが必要です。

○○　労働基準監督署長殿

自動車の運転の業務に従事する労働者以外は、時間外労働と法定休日労働を合計した時間数は、月100時間未満、２～６か月平均80時間以内でなければいけません（労働基準法第36条第６項第２号・第３号）。
これを労使で確認の上、必ずチェックを入れてください。チェックボックスにチェックがないと有効な協定届出とはなりません。

限度時間を超えた労働者に対し、健康確保措置を講ずることを定めます。
36協定届様式裏面の記載心得①～⑩から、該当する番号を記入し、右欄に具体的内容を記載してください。

58

３６協定で定める時間外労働及び休日労働について留意すべき事項に関する指針

① 時間外労働・休日労働は必要最小限にとどめてください。

② 使用者は、３６協定の範囲内であっても労働者に対する安全配慮義務を負います。また、労働時間が長くなるほど過労死との関連性が強まることに留意する必要があります。

③ 時間外労働・休日労働を行う業務の区分を細分化し、業務の範囲を明確にしてください。

④ 臨時的な特別の事情がなければ、限度時間（月45時間・年360時間）を超えることはできません。限度時間を超えて労働させる必要がある場合は、できる限り具体的に定めなければなりません。この場合にも時間外労働は、限度時間にできる限り近づけるように努めてください。

◆限度時間を超えて労働させることができる場合を定めるに当たっては、通常予見することのできない業務量の大幅な増加等に伴い臨時的に限度時間を超えて労働させる必要がある場合をできる限り具体的に定めなければなりません。
◆時間外労働は原則として限度時間を超えないものとされていることに十分留意し、（１）1か月の時間外労働及び休日労働の時間、（２）１年の時間外労働時間、を限度時間にできる限り近づけるように努めなければなりません。
◆限度時間を超える時間外労働時間については、25%を超える割増賃金率とするように努めなければなりません。

⑤ 休日労働の日数及び時間数をできる限り少なくするように努めてください。

⑥ 限度時間を超えて労働させる労働者の健康・福祉を確保してください。

◆限度時間を超えて労働させる労働者の健康・福祉を確保するための措置について、次の中から協定することが望ましいことに留意しなければなりません。
（１）医師による面接指導、（２）深夜業の回数制限、（３）終業から始業までの休息時間の確保（勤務間インターバル）、（４）代償休日・特別な休暇の付与、（５）健康診断、（６）連続休暇の取得、（７）心とからだの相談窓口の設置、（８）配置転換、（９）産業医等による助言・指導や保健指導。

参考資料紹介

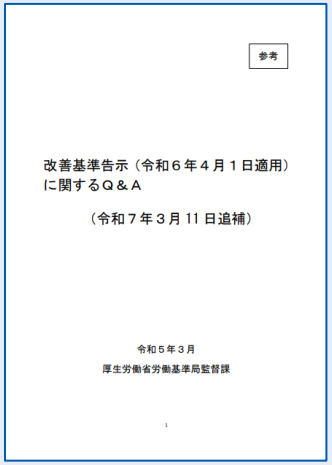
トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント



令和６年４月１日から自動車運転の業務に適用された時間外労働の上限規制と、トラック運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）についてわかりやすく解説しています。

https://www.mhlw.go.jp/content/2023_Pamphlet_T.pdf

改善基準告示（令和６年４月１日適用）に関するＱ＆Ａ



上記パンフレットで説明しきれない細かな部分について解説しています。

上記パンフレットをご確認いただいてもご不明な点がある場合にご覧下さい。

https://www.mhlw.go.jp/content/001441923.pdf

働き方改革推進支援助成金

令和８年度「働き方改革推進支援助成金」業種別課題対応コース（運送業等）のご案内

このコースは、生産性を向上させ、労働時間の削減や勤務間インターバル制度の導入等に向けた環境整備に取り組む、自動車運転の業務に従事する労働者を雇用する中小企業事業主の皆さまを支援します。ぜひご活用ください。

課題別にみる助成金の活用事例

	運送業務を効率化し、労働時間を削減したい！	運行に伴う事務作業を効率化し、労働時間を削減したい！
企業の課題		
助成金による取組	積載量の多いトレーラーを導入	デジタル式運行記録計を導入
改善の結果	 一度で多くの荷物を運べるようになったことで、労働時間が削減された。	 運転日報や出勤簿の作成が自動化されたことにより、労働時間が削減された。

生産性の向上を図ることで、働きやすい職場づくりが可能に!!

ご利用の流れ

1. **都道府県労働局 雇用環境・均等部（室）に「交付申請書」を提出**
   申請期限：令和８年11月30日(月)
2. **交付決定後、提出した計画に沿って改善事業を実施**
   事業実施：令和９年１月31日(日)まで
3. **雇用環境・均等部（室）に支給申請**
   申請期限：事業実施予定期間が終了した日から起算して30日後の日 または 令和９年２月５日（金）のいずれか早い日

（注意）本助成金は国の予算額に制約されるため、11月30日以前に、予告なく受付を締め切る場合があります。

助成内容について詳しくは、裏面をご覧ください。

ご不明な点やご質問がございましたら、企業の所在地を管轄する**働き方改革推進支援センター** または **都道府県労働局 雇用環境・均等部（室）**にお尋ねください。
電子申請システムによる申請も可能です。（https://www.jgrants-portal.go.jp/）

ひと、くらし、みらいのために 厚生労働省 Ministry of Health, Labour and Welfare （2026.4）

業種別課題対応コース（運送業等）の助成内容

対象事業主

【対象事業主の要件】
1．労働者災害補償保険の適用を受ける労働基準法第140条第１項に定める自動車運転の業務に従事する労働者を雇用する中小企業事業主であること。
2．年５日の年次有給休暇の取得に向けて、年休管理簿や就業規則等を整備していること。

など

改善事業（助成対象となる取組）

① 労働管理担当者に対する研修（※1）
② 労働者に対する研修（※1）、周知・啓発
③ 外部専門家によるコンサルティング
④ 就業規則・労使協定等の整備
⑤ 人材確保に向けた取組
⑥ 労働管理用ソフトウェア、労務管理用機器、デジタル式運行記録計の導入・更新
⑦ 労働能率の増進に資する設備・機器等の導入・更新

（※1）研修には、勤務間インターバル制度に関するもの及び業務研修も含みます。

成果目標

「成果目標」を１つ以上選択の上、その達成を目指して「改善事業」を実施してください。

① **月60時間を超える36協定の時間外・休日労働時間数の削減**
② **所定外労働時間数の削減**
③ **年次有給休暇の計画的付与制度を新規導入**
④ **時間単位の年次有給休暇制度**と、交付要綱で規定する**特別休暇を１つ以上新規導入**
⑤ **10時間以上の勤務間インターバルの導入**

助成上限額と助成額

上記「成果目標」の達成状況に応じて、上記「改善事業」の実施に要した経費の一部を助成します。

上限額	選択した上記「成果目標」に設定された、右記①から⑤までの助成上限額に、右記の加算制度における上限額への加算額を**合計した金額**
助成額	上限額又は対象経費の合計額に補助率３／４(※2)を乗じた額のいずれか低い金額を助成します。

（※2）常時使用する労働者数が30人以下かつ、「改善事業」の⑥・⑦を実施する場合で、その所要額が30万円を超える場合は、補助率４／５。

成果目標①の上限額

		事業実施後の設定時間数	
		月60時間以下	月60時間を超え月80時間以下
事業実施前の設定時間数	月60時間を超え月80時間以下	200万円	—
	月80時間超	250万円	150万円

成果目標②の上限額（※3）

削減した労働者１人あたりの所定外労働時間数	助成上限額
5時間以上10時間未満	50万円
10時間以上	100万円

（※3）成果目標①及び②は同時に選択できない。

成果目標③、④の上限額：各25万円
成果目標⑤の上限額

休息時間数(※4)	１企業当たりの上限額（※5）
10時間以上11時間未満	150万円
11時間以上	170万円

（※4）事業実施計画で指定した事業場に導入する勤務間インターバルの休息時間数のうち、最も短いものを指します。
（※5）勤務間インターバルを適用する労働者の範囲の拡大、勤務間インターバルの時間延長の場合は、上表の1/2が上限額となります。

加算制度

成果目標「賃金の引上げ」の上限額の加算（※6）
（常時使用する労働者が30人を超える場合）

引上げ人数	１～３人	４～６人	７～10人	11人～30人
３%以上引上げ	６万円	12万円	20万円	１人当たり２万円（上限60万円）
５%以上引上げ	24万円	48万円	80万円	１人当たり８万円（上限240万円）
７%以上引上げ	36万円	72万円	120万円	１人当たり12万円（上限360万円）

（※6）常時使用する労働者数が10人以上30人以下の場合は、達成した成果目標 の助成上限額に、上表の５%及び７%以上の引上げについて２倍の上限額が加算されます。
また、常時使用する労働者数が10人未満の場合は、上表の５%及び７%以上の引上げについて2.5倍の上限額が加算されます。

成果目標「割増賃金率の引上げ」の上限額の加算

割増賃金率引上げ加算の成果目標達成に係る要件	加算額
月60時間以内の時間外労働に係る所定割増賃金率を５%以上引き上げること。	25万円
月45時間を超えて月60時間以内の時間外労働時間に係る所定割増賃金率を５割以上とし、かつ、交付申請後から事業実施予定期間の終期までの期間において、いずれか１か月における時間外労働の時間数を、交付申請日の属する月を基準として、労働者１人あたり10時間以上削減すること。	75万円



働き方改革の実現に向けて、荷主の方にもご協力をお願いしています

- トラックドライバーの働き方改革の実現のため、厚生労働省では、国土交通省と連携して働き方改革解説動画などを通じて、荷主に向けて荷待ち時間削減、荷役作業効率化に向けた協力を呼びかけている。
- また、賃金水準の向上に向けて、賃金の原資となる適正な運賃（「標準的運賃」）についても周知を行っている。



労働基準局広報キャラクター「たしかめたん」

（働き方改革解説動画）



令和７年４月施行の改正物流法により、荷主等に物流効率化のために取り組むべき措置についての努力義務等が課されています。取り組むべき措置の内容については、国土交通省の「物流効率化法」理解促進ポータルサイトをご確認ください。

（「物流効率化法」理解促進ポータルサイト）



（リーフレット「ＳＴＯＰ！長時間の荷待ち」）

（長時間の荷待ちに関する情報メール窓口）

働き方改革解説動画のポイント

- トラックドライバーにとっては、荷物の積み下ろしの際の待機時間が負担となっていること。
- 荷主の方には、荷待ち時間の削減のため、適切な貨物の受取・引渡し日時の指定、予約システムの導入などの取組をお願いしたいこと。
- また、荷物の積みおろし作業の効率化のためにも、パレットの導入などの工夫を進めていただきたいこと。
- さらに、トラックドライバーの処遇改善に向けて、「標準的運賃」を参考に運賃や荷待ち・荷役作業等の料金などの見直しもご検討いただきたいこと。
- また、一般国民の立場においても、なるべく再配達にならないような配慮をお願いしたいこと。

ご清聴ありがとうございました。



労働基準局
広報キャラクター　たしかめたん

「働き方改革」は、
「魅力ある職場づくり」の実現による
生産性向上、人手不足解消のチャンス！

関係情報はこちらのウェブサイトで発信しています。

（厚生労働省ウェブサイト）

（特設サイト「はたらきかたススメ」）

（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）

生産性の向上に向けて、働き方改革推進支援センターも是非ご利用ください！

（働き方改革特設サイト）