

○自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

(平成元年二月九日)

(労働省告示第七号)

改正	平成	三年一〇月三十一日	労働省告示	第	七九号
	同	四年一月三〇日	同	第	九九号
	同	九年 一月三〇日	同	第	四号
	同	一一年 四月 一日	同	第	二九号
	同	一二年一月二五日	同	第	一二〇号
	同	三〇年 九月 七日	厚生労働省告示	第三二二号	
	令和	四年一二月二三日	同	第三六七号	

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準を次のとおり定める。

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

(目的等)

第一条 この基準は、自動車運転者（労働基準法（昭和二十二年法律第四十九号。以下「法」という。）第九条に規定する労働者（同居の親族のみを使用する事業又は事務所に使用される者及び家事使用人を除く。）であつて、四輪以上の自動車の運転の業務（厚生労働省労働基準局長が定めるものを除く。）に主として従事する者をいう。以下同じ。）の労働時間等の改善のための基準を定めることにより、自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図ることを目的とする。

2 労働関係の当事者は、この基準を理由として自動車運転者の労働条件を低下させてはならないことはもとより、その向上に努めなければならない。

3 使用者及び労働者の過半数で組織する労働組合又は労働者の過半数を代表する者（以下「労使当事者」という。）は、法第三十二条から第三十二条の五まで若しくは第四十条の労働時間（以下「労働時間」という。）を延長し、又は法第三十五条の休日（以下「休日」という。）に労働させるための法第三十六条第一項の協定（以下「時間外・休日労働協定」という。）をする場合において、次の各号に掲げる事項に十分留意しなければならない。

一 労働時間を延長して労働させることができる時間は、法第三十六条第四項の規定により、一箇月について四十五時間及び一年について三百六十時間（法第三十二条の四第一項第二号の対象期間として三箇月を超える期間を定めて同条の規定により労働させる場合にあっては、一箇月について四十二時間及び一年について三百二十時間。以下「限度時間」という。）を超えない時間に限ることとされていること。

二 前号に定める一年についての限度時間を超えて労働させることができる時間を定めるに当たっては、事業場における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当該限度時間を超えて労働させる必要がある場合であっても、法第四十条第一項の規定により読み替えて適用する法第三十六条第五項の規定により、同条第二項第四号に

関して協定した時間を含め九百六十時間を超えない範囲内とされていること。

- 三 前二号に掲げる事項のほか、労働時間の延長及び休日の労働は必要最小限にとどめられるべきであることその他の労働時間の延長及び休日の労働を適正なものとするために必要な事項については、労働基準法第三十六条第一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（平成三十年厚生労働省告示第三百二十三号）において定められていること。

（一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間等）

第二条 使用者は、一般乗用旅客自動車運送事業（道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）第三条第一号ハの一般乗用旅客自動車運送事業をいう。以下同じ。）に従事する自動車運転者（隔日勤務（始業及び終業の時刻が同一の日に属さない業務をいう。以下同じ。）に就くものを除く。以下この項において同じ。）を使用する場合は、その拘束時間（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。以下同じ。）及び休息期間（使用者の拘束を受けない期間をいう。以下同じ。）について、次に定めるところによるものとする。

- 一 拘束時間は、一箇月について二百八十八時間を超えないものとする。ただし、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（以下「車庫待ち等」という。）の自動車運転者の拘束時間は、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（以下「労使協定」という。）により、一箇月について三百時間まで延長することができるものとする。

- 二 一日（始業時刻から起算して二十四時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、十三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、一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、十五時間とすること。ただし、車庫待ち等の自動車運転者について、次に掲げる要件を満たす場合には、この限りでない。

イ 勤務終了後、継続二十時間以上の休息期間を与えること。

ロ 一日についての拘束時間が十六時間を超える回数が、一箇月について七回以内であること。

ハ 一日についての拘束時間が十八時間を超える場合には、夜間四時間以上の仮眠時間を与えること。

ニ 一回の勤務における拘束時間が、二十四時間を超えないこと。

- 三 前号本文の場合において、一日についての拘束時間が十四時間を超える回数をできるだけ少なくするように努めるものとする。

- 四 勤務終了後、継続十一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、休息期間が継続九時間を下回らないものとする。

- 2 使用者は、一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者であって隔日勤務に就くものを使用する場合は、その拘束時間及び休息期間について、次に定めるところによるものとする。
- 一 拘束時間は、一箇月について二百六十二時間を超えないものとする。ただし、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、一年について六箇月までは、一箇月の拘束時間を二百七十時間まで延長することができるものとする。
 - 二 二暦日についての拘束時間は、二十二時間を超えないものとし、かつ、二回の隔日勤務を平均し隔日勤務一回当たり二十一時間を超えないものとする。
 - 三 車庫待ち等の自動車運転者の拘束時間は、一箇月について二百六十二時間を超えないものとし、労使協定により、これを二百七十時間まで延長することができるものとする。ただし、次に掲げる要件をいずれも満たす場合に限り、二暦日についての拘束時間は二十四時間まで延長することができ、かつ、一箇月についての拘束時間はこの号本文に定める拘束時間に十時間を加えた時間まで延長することができるものとする。
 - イ 夜間四時間以上の仮眠を与えること。
 - ロ 第二号に定める拘束時間を超える回数を、労使協定により、一箇月について七回を超えない範囲において定めること。
- 四 勤務終了後、継続二十四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、休息期間が継続二十二時間を下回らないものとする。
- 3 第一項第二号に定める一日についての拘束時間並びに前項第二号及び第三号に定める二暦日についての拘束時間の規定の適用に当たっては、次の各号に掲げる要件を満たす時間（以下「予期し得ない事象への対応時間」という。）を、これらの拘束時間から除くことができる。この場合において、予期し得ない事象への対応時間により、一日についての拘束時間が最大拘束時間を超えた場合は、第一項第四号の規定にかかわらず、勤務終了後、継続十一時間以上の休息期間を与え、隔日勤務一回についての拘束時間が二十二時間を超えた場合は、前項第四号の規定にかかわらず、勤務終了後、継続二十四時間以上の休息期間を与えるものとする。
- 一 通常予期し得ない事象として厚生労働省労働基準局長が定めるものにより生じた運行の遅延に対応するための時間であること。
 - 二 客観的な記録により確認できる時間であること。
- 4 使用者は、一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者を休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は二週間について一回を超えないものとし、当該休日の労働によって第一項又は第二項に定める拘束時間及び最大拘束時間を超えないものとする。
- 5 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をいう。次条において同じ。）に乗務する自動車運転者については、第一項から前項までの規定は適用しない。

第三条 労使当事者は、時間外・休日労働協定においてハイヤーに乗務する自動車運転者に係る労働時間を延長して労働させることができる時間について協定するに当たっては、次の各号に掲げる事項を遵守しなければならない。

一 労働時間を延長して労働させることができる時間については、限度時間を超えない時間に限ること。

二 一年についての限度時間を超えて労働させることができる時間を定めるに当たっては、当該事業場における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当該限度時間を超えて労働させる必要がある場合であっても、法第百四十条第一項の規定により読み替えて適用する法第三十六条第五項の規定により、同条第二項第四号に関して協定した時間を含め九百六十時間を超えない範囲内とすること。

2 使用者は、時間外・休日労働協定において、労働時間を延長して労働させることができる時間を定めるに当たっては、当該時間数を、休日の労働を定めるに当たっては、当該休日に労働させることができる時間数を、それぞれできる限り短くするよう努めなければならない。

3 使用者は、ハイヤーに乗務する自動車運転者が疲労回復を図るために、必要な睡眠時間を確保できるよう、勤務終了後に一定の休息期間を与えなければならない。

（貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間等）

第四条 使用者は、貨物自動車運送事業（貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）第二条第一項の貨物自動車運送事業をいう。以下同じ。）に従事する自動車運転者を使用する場合は、その拘束時間、休息期間及び運転時間について、次に定めるところによるものとする。

一 拘束時間は、一箇月について二百八十四時間を超えず、かつ、一年について三千三百時間を超えないものとする。ただし、労使協定により、一年について六箇月までは、一箇月について三百十時間まで延長することができ、かつ、一年について三千四百時間まで延長することができるものとする。

二 前号ただし書の場合において、一箇月の拘束時間が二百八十四時間を超える月が三箇月を超えて連続しないものとし、かつ、一箇月の時間外労働及び休日労働の合計時間数が百時間未満となるよう努めるものとする。

三 一日についての拘束時間は、十三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、最大拘束時間は十五時間とすること。ただし、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に係る一週間における運行が全て長距離貨物運送（一の運行（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。以下この項において同じ。）の走行距離が四百五十キロメートル以上の貨物運送をいう。）であり、か

つ、一の運行における休息期間が、当該自動車運転者の住所地以外の場所におけるものである場合においては、当該一週間について二回に限り最大拘束時間を十六時間とすることができる。

四 前号の場合において、一日についての拘束時間が十四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。

五 勤務終了後、継続十一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、休息期間が継続九時間を下回らないものとする。ただし、第三号ただし書に該当する場合、当該一週間について二回に限り、休息期間を継続八時間とすることができる。この場合において、一の運行終了後、継続十二時間以上の休息期間を与えるものとする。

六 運転時間は、二日（始業時刻から起算して四十八時間をいう。次条において同じ。）を平均し一日当たり九時間、二週間を平均し一週間当たり四十四時間を超えないものとする。

七 連続運転時間（一回がおおむね連続十分以上で、かつ、合計が三十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。以下この条において同じ。）は、四時間を超えないものとする。ただし、高速自動車国道（高速自動車国道法（昭和三十二年法律第七十九号）第四条第一項の高速自動車国道をいう。）又は自動車専用道路（道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第四十八条の二第一項若しくは第二項の規定により指定を受けた道路をいう。）（以下「高速道路等」という。）のサービスエリア又はパーキングエリア（道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）第七条第十三号若しくは高速自動車国道法第十一条第二号に定める施設をいう。）等に駐車又は停車できないため、やむを得ず連続運転時間が四時間を超える場合には、連続運転時間を四時間三十分まで延長することができるものとする。

八 前号に定める運転の中断については、原則として休憩を与えるものとする。

2 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の休息期間については、当該自動車運転者の住所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長くなるように努めるものとする。

3 第一項第三号に定める一日についての拘束時間、同項第六号に定める二日を平均した一日当たりの運転時間及び同項第七号に定める連続運転時間の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を当該拘束時間、運転時間及び連続運転時間から除くことができる。この場合、勤務終了後、同項第五号本文に定める継続した休息期間を与えること。

4 第一項の規定にかかわらず、次の各号のいずれかに該当する場合には、拘束時間及び休息期間については、それぞれ次に定めるところによるものとする。

一 業務の必要上、勤務の終了後継続九時間（第一項第三号ただし書に該当する場合は継続八時間）以上の休息期間を与えることが困難な場合、次に掲げる要件を満たすものに限る、当分の間、一定期間（一箇月程度を限度とする。）における全勤務回数の二分の一を

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。

イ 分割された休息期間は、一回当たり継続三時間以上とし、二分割又は三分割とすること。

ロ 一日において、二分割の場合は合計十時間以上、三分割の場合は合計十二時間以上の休息期間を与えなければならないこと。

ハ 休息期間を三分割とする日が連続しないよう努めるものとする。

二 自動車運転者が同時に一台の自動車に二人以上乗務する場合であつて、車両内に身体を伸ばして休息できる設備があるときは、最大拘束時間を二十時間まで延長するとともに、休息期間を四時間まで短縮することができること。ただし、当該設備が自動車運転者の休息のためのベッド又はこれに準ずるものとして厚生労働省労働基準局長が定める設備に該当する場合で、かつ、勤務終了後、継続十一時間以上の休息期間を与える場合は、最大拘束時間を二十四時間まで延長することができる。この場合において、八時間以上の仮眠を与える場合には、当該拘束時間を二十八時間まで延長することができる。

三 業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、二暦日についての拘束時間が二十一時間を超えず、かつ、勤務終了後、継続二十時間以上の休息期間を与える場合に限り、自動車運転者を隔日勤務に就かせることができること。ただし、厚生労働省労働基準局長が定める施設において、夜間四時間以上の仮眠を与える場合には、二週間についての拘束時間が百二十六時間を超えない範囲において、当該二週間について三回を限度に、二暦日の拘束時間を二十四時間まで延長することができる。

四 自動車運転者がフェリーに乗船している時間は、原則として休息期間とし、この条の規定により与えるべき休息期間から当該時間を除くことができること。ただし、当該時間を除いた後の休息期間については、第二号の場合を除き、フェリーを下船した時刻から終業の時刻までの時間の二分の一を下回ってはならない。

5 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は二週間について一回を超えないものとし、当該休日の労働によって第一項に定める拘束時間及び最大拘束時間を超えないものとする。

6 前各項の規定は、旅客自動車運送事業（道路運送法第二条第三項の旅客自動車運送事業をいう。次条において同じ。）及び貨物自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者（主として人を運送することを目的とする自動車の運転の業務に従事する者を除く。）について準用する。

（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従事する自動車運転者の拘束時間等）

第五条 使用者は、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従事する自動車

運転者並びに旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者であって、主として人を運送することを目的とする自動車の運転の業務に従事するもの（以下この条においてこれらを総称して「バス運転者等」という。）を使用する場合は、その拘束時間、休息期間及び運転時間について、次に定めるところによるものとする。

一 拘束時間は、次のいずれかの基準を満たすものとする。

イ 一箇月について二百八十一時間を超えず、かつ、一年について三千三百時間を超えないものとする。ただし、貸切バス（一般貸切旅客自動車運送事業（道路運送法第三条第一号ロの一般貸切旅客自動車運送事業をいう。）の用に供する自動車を用いる。以下この項において同じ。）を運行する営業所において運転の業務に従事する者、一般乗合旅客自動車運送事業（同号イの一般乗合旅客自動車運送事業をいう。以下この項において同じ。）の用に供する自動車であって、行事等の事由による一時的な需要に応じて追加的に自動車を運行する営業所において運行されるものに乗務する者、起点から終点までのキロ程がおおむね百キロメートルを超える運行系統を運行する一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する自動車であって、高速道路等の利用区間のキロ程が五十キロメートル以上であり、かつ、当該キロ程が起点から終点までのキロ程の四分の一以上のものに乗務する者（第六号において「特定運転者」という。）及び貸切バスに乗務する者（以下これらを総称して「貸切バス等乗務者」という。）の拘束時間は、労使協定により、一年について六箇月までは、一箇月について二百九十四時間まで延長することができる、かつ、一年について三千四百時間まで延長することができる。

ロ 四週間を平均し一週間当たり六十五時間を超えず、かつ、五十二週間について三千三百時間を超えないものとする。ただし、貸切バス等乗務者の拘束時間は、労使協定により、五十二週間のうち二十四週間までは四週間を平均し一週間当たり六十八時間まで延長することができ、かつ、五十二週間について三千四百時間まで延長することができる。

二 前号イただし書の場合においては、一箇月の拘束時間について二百八十一時間を超える月が四箇月を超えて連続しないものとし、前号ロただし書の場合においては、四週間を平均した一週間当たりの拘束時間が六十五時間を超える週が十六週間を超えて連続しないものとする。

三 一日についての拘束時間は、十三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、最大拘束時間は、十五時間とすること。この場合において、一日についての拘束時間が十四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。

四 勤務終了後、継続十一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、休息期間が継続九時間を下回らないものとする。

五 運転時間は、二日を平均し一日当たり九時間、四週間を平均し一週間当たり四十時間を超えないものとする。ただし、貸切バス等乗務者については、労使協定により、五十

二週間についての運転時間が二千八十時間を超えない範囲内において、五十二週間のうち十六週間までは、四週間を平均し一週間当たり四十四時間まで延長することができる。

六 連続運転時間（一回が連続十分以上で、かつ、合計が三十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。以下この条において同じ。）は、四時間を超えないものとする。ただし、特定運転者及び貸切バスに乗務する者が高速道路等（旅客が乗車することができる区間として設定したものに限る。）を運行する場合は、一の連続運転時間についての高速道路等における連続運転時間（夜間において長距離の運行を行う貸切バスについては、高速道路等以外の区間における運転時間を含む。）はおおむね二時間を超えないものとするよう努めるものとする。

七 前号の場合において、交通の円滑を図るため、駐車又は停車した自動車を予定された場所から移動させる必要が生じたことにより運転した時間（一の連続運転時間が終了するまでの間につき三十分を上限とする。）を、当該必要が生じたことに関する記録がある場合に限り、連続運転時間から除くことができる。

2 使用者は、バス運転者等の休息期間については、当該バス運転者等の住所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長くなるように努めるものとする。

3 第一項第三号に定める一日についての拘束時間、同項第五号に定める二日を平均した一日当たりの運転時間及び同項第六号に定める連続運転時間の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を当該拘束時間、運転時間及び連続運転時間から除くことができる。この場合、勤務終了後、同項第四号に定める継続した休息期間を与えること。

4 第一項の規定にかかわらず、次の各号のいずれかに該当する場合には、拘束時間及び休息期間については、それぞれ次の当該各号に定めるところによるものとする。

一 業務の必要上、勤務の終了後継続九時間以上の休息期間を与えることが困難な場合、当分の間、一定期間（一箇月を限度とする。）における全勤務回数の二分の一を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後の二回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、一日において一回当たり継続四時間以上、合計十一時間以上でなければならないものとする。

二 バス運転者等が同時に一台の自動車に二人以上乗務する場合であつて、車両内に身体を伸ばして休息できる設備がある場合は、次に掲げるところにより、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。

イ 当該設備がバス運転者等の専用の座席であり、かつ、厚生労働省労働基準局長が定める要件を満たす場合は、最大拘束時間を十九時間まで延長し、休息期間を五時間まで短縮することができるものとする。

ロ 当該設備としてベッドが設けられている場合その他バス運転者等の休息のための措置として厚生労働省労働基準局長が定める措置が講じられている場合は、最大拘束時間を二十時間まで延長し、休息期間を四時間まで短縮することができるものとする。

三 業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、二暦日についての拘束時間が二十一時間を超えず、かつ、勤務終了後、継続二十時間以上の休息期間を与える場合に限り、バス運転者等を隔日勤務に就かせることができること。ただし、厚生労働省労働基準局長が定める施設において、夜間四時間以上の仮眠を与える場合には、二週間についての拘束時間が百二十六時間を超えない範囲において、当該二週間について三回を限度に、二暦日の拘束時間を二十四時間まで延長することができる。

四 バス運転者等がフェリーに乗船している時間は、原則として休息期間とし、この条の規定により与えるべき休息期間から当該時間を除くことができること。ただし、当該時間を除いた後の休息期間については、第二号の場合を除き、フェリーを下船した時刻から終業の時刻までの時間の二分の一を下回ってはならない。

5 使用者は、バス運転者等に休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は二週間について一回を超えないものとし、当該休日の労働によって第一項に定める拘束時間及び最大拘束時間を超えないものとする。

(細目)

第六条 この告示に定める事項に関し必要な細目は、厚生労働省労働基準局長が定める。

基 発 1223 第 3 号
令和 4 年 12 月 23 日

都道府県労働局長 殿

厚生労働省労働基準局長
(公 印 省 略)

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

自動車運転者の労働時間等の労働条件については、「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。以下「改善基準告示」という。)、平成元年 3 月 1 日付け基発第 92 号「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」(以下「特例通達」という。)、同日付け基発第 93 号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」(以下「93 号通達」という。)、平成 9 年 3 月 11 日付け基発第 143 号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」(以下「143 号通達」という。)) 及び同月 26 日付け基発第 201 号「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」(以下「適用除外業務通達」という。)) により、その改善を図ってきたところであるが、改善基準告示は、今般、令和 4 年 9 月 27 日の労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会の報告(別紙 1。以下「令和 4 年報告」という。))を踏まえ、告示された「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。別紙 2。以下「改正告示」という。))により、別紙 3 のとおり改正されたところである。

ついで、令和 6 年 4 月 1 日以後は、改正告示による改正後の改善基準告示(以下「新告示」という。))によって自動車運転者の労働時間等の労働条件の改善を図ることとしたので、下記の事項に留意の上、その適切な運用を期されたい。

なお、本通達は、特例通達、93 号通達、143 号通達及び適用除外業務通達(以下これらを「旧通達」という。))の内容を整理し、一本化したものであるところ、下記第 2 及び第 3 については、令和 6 年 4 月 1 日から適用することとし、旧通達は同日をもって廃止する。

記

目次

第 1	改正の趣旨及び概要	4
第 2	内容	4

1	目的等（第1条関係）	4
（1）	目的（第1項）	4
（2）	労使関係者の責務（第2項）	5
（3）	時間外・休日労働協定をする場合の留意事項（第3項）	5
（4）	拘束時間及び休息期間の定義	6
（5）	個人事業主等の取扱い	7
2	タクシー運転者の拘束時間等（第2条第1項から第4項まで関係）	7
（1）	日勤勤務者の拘束時間及び休息期間（第1項）	8
（2）	隔日勤務者の拘束時間及び休息期間（第2項）	9
（3）	車庫待ち等の自動車運転者について（第1項、第2項）	11
（4）	予期し得ない事象への対応時間の取扱い（第3項）	13
（5）	休日労働（第4項）	14
3	ハイヤー運転者の時間外労働の上限規制等（第2条第5項、第3条関係）	15
（1）	拘束時間、休息期間等の適用除外（第2条第5項）	15
（2）	時間外労働の上限規制等（第3条）	15
4	トラック運転者の拘束時間等（第4条関係）	16
（1）	1箇月及び1年の拘束時間（第1項第1号、第2号）	16
（2）	1日の拘束時間（第1項第3号、第4号）	18
（3）	休息期間（第1項第5号）	19
（4）	運転時間（第1項第6号）	19
（5）	連続運転時間（第1項第7号）	20
（6）	住所地での休息期間（第2項）	21
（7）	予期し得ない事象への対応時間の取扱い（第3項）	21
（8）	拘束時間及び休息期間の特例（第4項）	23
（9）	休日労働（第5項）	25
5	バス運転者の拘束時間等（第5条関係）	25
（1）	1箇月及び1年又は4週平均1週及び52週の拘束時間（第1項第1号、第2号）	26
（2）	1日の拘束時間（第1項第3号）	29
（3）	休息期間（第1項第4号）	29
（4）	運転時間（第1項第5号）	30
（5）	連続運転時間（第1項第6号、第7号）	31
（6）	住所地での休息期間（第2項）	33
（7）	予期し得ない事象への対応時間の取扱い（第3項）	33
（8）	拘束時間及び休息期間の特例（第4項）	34
（9）	休日労働（第5項）	37
6	適用除外業務	37

第 3	自動車運転者の労働時間等の取扱い及び賃金制度等の取扱い	42
1	労働時間等の取扱い	42
2	賃金制度等の取扱い	44
3	法定基準等の確保	46
第 4	発注者等	46

別紙 1 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の在り方について（報告）（令和 4 年 9 月 27 日労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会取りまとめ）

別紙 2 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）

別紙 3 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）（改正後全文）

別紙 4－1 ハイヤー・タクシー運転者の改善基準告示の内容（一覧表）

別紙 4－2 トラック運転者の改善基準告示の内容（一覧表）

別紙 4－3 バス運転者の改善基準告示の内容（一覧表）

別紙 5－1 労使協定（例）（ハイヤー・タクシー）

別紙 5－2 労使協定（例）（トラック）

別紙 5－3 労使協定（例）（バス）

別紙 6 本通達と旧通達の対照表（参考資料）

第1 改正の趣旨及び概要

自動車運転者の労働時間等の規制については、改善基準告示により、拘束時間、休息期間等の基準が設けられ、その遵守を図ってきたところである。

しかしながら、運輸・郵便業においては、過労死等のうち脳・心臓疾患の労災支給決定件数が全業種で最も多い業種である（令和3年度：59件（うち死亡の件数は22件））等、依然として長時間・過重労働が課題になっている。

一方、働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号。以下「働き方改革関連法」という。）では、労働基準法（昭和22年法律第49号。以下「法」という。）が改正され、新たに時間外労働の上限規制が設けられたところであり、自動車運転の業務にも、令和6年4月1日から、時間外労働の上限を原則として月45時間・年360時間とし、臨時的な特別の事情がある場合でも時間外労働の上限を年960時間とする等の規制が適用されることとなる。また、働き方改革関連法の国会附帯決議（衆議院厚生労働委員会（平成30年5月25日）及び参議院厚生労働委員会（同年6月28日））において、過労死等の防止の観点から改善基準告示の総拘束時間等の改善を求められていた。

こうした状況の下、今般、関係労使の代表の合意である令和4年報告に基づき、改善基準告示の改正を行ったものであり、上限規制を踏まえた時間外労働の削減や過労死等の防止といった観点から、労使関係者にあつては、新告示を遵守することが強く要請されるものである。

なお、改善基準告示のそれぞれの内容に係る改正の趣旨及び概要は、第2のとおりであること。

第2 内容

1 目的等（第1条関係）

（1）目的（第1項）

長時間労働の実態がみられる自動車運転者について、労働時間等に関する改善のための基準を定めることにより、自動車運転者の労働条件の向上を図ることを目的とすることを明らかにするものであること。

改善基準告示の対象者は、法第9条にいう労働者（同居の親族のみを使用する事業又は事務所に使用される者及び家事使用人を除く。以下同じ。）であつて、四輪以上の自動車の運転の業務（厚生労働省労働基準局長（以下「局長」という。）が定めるものを除く。以下同じ。）に主として従事するものであること。このため、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

用されるものであり、例えば工場等の製造業における配達部門の自動車運転者等、自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。）の自動車運転者にも適用されるものであること。

「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るが、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」に該当するものであること。

このため、自動車の運転の業務が主たる業務ではない労働者、例えばクレーン車のオペレーターが移動のため路上を走行するような場合には、原則として「自動車の運転の業務に主として従事する」に該当しないものであること。

「四輪以上の自動車の運転の業務（局長が定めるものを除く。）」の「局長が定める」業務とは、6に定める緊急輸送等の業務であり、当該業務を改善基準告示の適用除外とするものであること。

なお、第1項の考え方については、改正告示による改正前の改善基準告示（以下「旧告示」という。）からの変更はないこと。

（2）労使関係者の責務（第2項）

労働関係の当事者は、改善基準告示で定める基準を理由として、自動車運転者の労働条件を低下させてはならないことを求めるとともに、その向上に努めなければならないことを規定するものであること。

なお、第2項の考え方については、旧告示からの変更はないこと。

（3）時間外・休日労働協定をする場合の留意事項（第3項）

令和6年4月1日から、自動車運転の業務に対しても、時間外労働の上限規制が適用されるとともに、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。以下「指針」という。）が全面適用されることを踏まえ、使用者及び労働者の過半数で組織する労働組合又は労働者の過半数を代表する者（以下「労使当事者」という。）は、法第36条第1項の協定（以下「時間外・休日労働協定」という。）を締結するに当たっては、次の事項に十分留意しなければならないことを、新たに規定したものであること。

ア 労働時間を延長して労働させることができる時間（以下「時間外労働時間」という。）は、1箇月について45時間及び1年について360

時間（1年単位の変形労働時間制を採用している場合であって、その対象期間として3箇月を超える期間を定めているときは、1箇月について42時間及び1年について320時間。以下「限度時間」という。）を超えない時間に限ることとされていること。

イ アに定める1年の限度時間を超えて労働させることができる時間（以下「臨時的な特別の事情がある場合の時間外労働時間」という。）を定めるに当たっては、事業場における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当該限度時間を超えて労働させる必要がある場合であっても、960時間を超えない範囲内とされていること。

ウ ア及びイに掲げるもののほか、労働時間の延長及び休日の労働は必要最小限にとどめられるべきであることその他の労働時間の延長及び休日の労働を適正なものとするために必要な事項については、指針において定められていること。

（4）拘束時間及び休息期間の定義

ア 拘束時間

拘束時間とは、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む。以下同じ。）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うものであること。また、拘束時間の範囲内であっても、法定労働時間を超えて又は休日に労働させる場合には、時間外・休日労働協定の締結・届出が必要であることはいうまでもないこと。

拘束時間とは、基本的には労働時間と休憩時間の合計時間をいうものであるが、改善基準告示においては拘束時間規制の観点から、あらゆる場合における始業時刻から終業時刻までの使用者に拘束されている全ての時間を確実に含めしめるため、念のため「その他の使用者に拘束されている時間」を加えたものである。したがって、通常の場合「その他の使用者に拘束されている時間」が発生する余地はなく、労働時間と休憩時間の合計時間が拘束時間となるものである。

なお、今回の改正においては、臨時的な特別の事情がある場合でも時間外労働の上限が年960時間とされていること等を踏まえ、1年及び1箇月の拘束時間について、次の時間数を念頭に見直しの検討が行われたものである。

- ・ 1年の拘束時間（3,300時間）＝1年の法定労働時間（週40時間×

52 週＝2,080 時間)＋1 年の休憩時間(1 時間×週 5 日×52 週＝260 時間)＋時間外労働 960 時間

- ・1 箇月の拘束時間(275 時間)＝1 年の拘束時間(3,300 時間)÷12 か月

ただし、この時間数は、事業場ごとの所定労働時間、休憩時間及び月の日数等の違いを考慮したものではないため、あくまで「目安」として参考にしたものである。

イ 休息期間

休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間であること。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あること。

(5) 個人事業主等の取扱い

法第 9 条にいう労働者に該当しない個人事業主等は、改善基準告示の直接の対象とはならない。他方、道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)及び貨物自動車運送事業法(平成元年法律第 83 号)等の関連法令に基づき、旅客自動車運送事業者及び貨物自動車運送事業者は、運転者の過労防止等の観点から、国土交通大臣が告示で定める基準に従って、運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならない旨の規定が設けられており、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、個人事業主等である運転者にも適用され、実質的に改善基準告示の遵守が求められるものであることから、これらの事業者等の関係者は、このことに留意する必要があること。

2 タクシー運転者の拘束時間等(第 2 条第 1 項から第 4 項まで関係)

第 2 条第 1 項から第 4 項までは、一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者(ハイヤーに乗務する自動車運転者(以下「ハイヤー運転者」という。))を除く。以下「タクシー運転者」という。)の拘束時間、休息期間等の基準を定めたものであること。

なお、第 2 条第 5 項は、ハイヤー運転者について、タクシー運転者に係る基準は適用しないことを定めたものであること(3 参照)。

(1) 日勤勤務者の拘束時間及び休息期間（第1項）

タクシー運転者のうち、隔日勤務（始業及び終業の日が同一の日に属さない業務をいう。以下同じ。）以外の勤務に就く者（以下「日勤勤務者」という。）の拘束時間及び休息期間については次のとおりであること。

ア 1箇月の拘束時間（第1号）

日勤勤務者の1箇月の拘束時間は、「288時間」を超えないものとしたこと。

旧告示において、日勤勤務者の1箇月の拘束時間の限度は「299時間」とされていたが、「血管病変等を著しく増悪させる業務による脳血管疾患及び虚血性心疾患等の認定基準」（令和3年9月14日付け基発0914第1号別添。以下「脳・心臓疾患に係る労災認定基準」という。）において発症前1か月間におおむね100時間又は発症前2か月間ないし6か月間にわたって1か月あたりおおむね80時間を超える時間外労働（休日労働）がある場合に業務と脳・心臓疾患の発症との関連性が強いと評価できるとされていること等を踏まえ、過労死等の防止の観点から、月80時間の時間外労働を前提とした「275時間」の拘束時間に、月1回の休日労働として1日「13時間」の拘束時間を加えた、「288時間」としたこと。

なお、第1号の「1箇月」とは、原則として暦月をいうものであるが、就業規則、勤務割表等で特定日を起算日と定めている場合には、当該特定日から起算した1箇月でも差し支えないものであること。

((2) アの隔日勤務者の1箇月の拘束時間についても同じ。)

第1号ただし書は、車庫待ち等の自動車運転者の1箇月の拘束時間を定めたものであること（(3) 参照）。

イ 1日の拘束時間（第2号、第3号）

日勤勤務者の1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）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日の拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は「15時間」としたこと。この場合において、「1日の拘束時間が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」ものとしたこと。

旧告示において、日勤勤務者の最大拘束時間は「16時間」とされていたが、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、これを1時間短縮し、「15時間」としたこと。

また、1日の拘束時間について「13時間」を超えて延長する場合

は、自動車運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、新たに、使用者は、1日の拘束時間が「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した。当該回数については、1 週間に 3 回以内を目安とすること。この場合において、1 日の拘束時間が「14 時間」を超える日が連続することは望ましくないこと。

第 2 号ただし書は、車庫待ち等の自動車運転者について定めたものであること（（3）参照）。

ウ 休息期間（第 4 号）

日勤勤務者の休息期間は、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」ものとしたこと。

旧告示において、日勤勤務者の休息期間は、勤務終了後「継続 8 時間以上」とされていたが、十分な休息期間の確保が重要であり、脳・心臓疾患に係る労災認定基準において、長期間の過重業務の判断に当たって「勤務間インターバル」がおおむね 11 時間未満の勤務の有無等について検討し評価することとされていること等を踏まえ、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、休息期間について「継続 11 時間以上」与えるよう努めることが原則であることを示すとともに、下限を 1 時間延長し、「9 時間」としたこと。

労使当事者にあつては、このことを踏まえ、単に休息期間の下限「9 時間」を遵守するにとどまらず、「継続 11 時間以上」の休息期間が確保されるよう自主的な改善の取組を行うことが特に要請されるものであること。

（2）隔日勤務者の拘束時間及び休息期間（第 2 項）

タクシー運転者のうち隔日勤務に就く者（以下「隔日勤務者」という。）の拘束時間及び休息期間については、次のとおりであること。

なお、隔日勤務とは、始業及び終業の時刻が同一の日に属さない業務をいう。2 労働日の勤務を一勤務にまとめて行うものであり、深夜時間帯における公共交通機関としての役割を果たすタクシー業において、都市部を中心に広く採用されている勤務形態であること。

ア 1 箇月の拘束時間（第 1 号）

隔日勤務者の 1 箇月の拘束時間は、「262 時間」を超えないものとする。

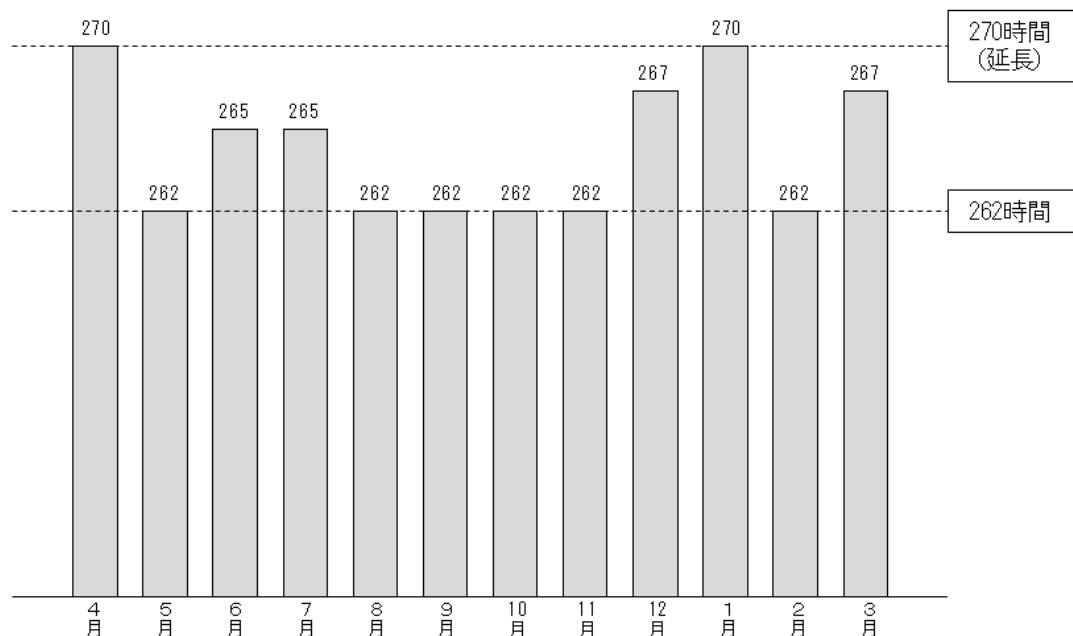
ただし、地域的事情その他の特別な事情がある場合において、労使協定があるときは、1 年のうち 6 箇月までは、1 箇月の拘束時間を「270 時間」まで延長することができること。

なお、1箇月の拘束時間を延長する場合の「地域的事情その他の特別な事情」とは、例えば地方都市における顧客需要の状況、大都市部における顧客需要の一時的増加等をいうものであること。

なお、隔日勤務者の1箇月の拘束時間については、旧告示からの変更はないこと。

1箇月の拘束時間を延長する場合の労使協定については、別紙5-1の協定例を参考とすること。労使協定では、1年の始期及び終期を定め、当該1年のうち6箇月までの範囲で1箇月の拘束時間を「270時間」を超えない範囲で延長する旨を協定することとなるが、その場合の各月の拘束時間は、例えば次のようになり、全ての協定対象者の各月の拘束時間は、この範囲内とする必要があること。

1箇月の拘束時間(タクシー)



イ 2暦日の拘束時間(第2号)

隔日勤務者の2暦日の拘束時間は、「22時間」を超えないものとし、かつ、「2回の隔日勤務を平均し隔日勤務1回当たり21時間を超えない」ものとしたこと。

旧告示において、2暦日の拘束時間の限度は「21時間」と定めていたが、当該拘束時間について旧告示と同程度の水準に抑えつつ、突発的な顧客需要や交通事情等に一層柔軟に対応する観点から、見直しを行ったものであること。

また、2回の隔日勤務を平均した1回当たりの拘束時間の計算に当たっては、特定の隔日勤務を起算点として、2回の隔日勤務に区切り、その2回の隔日勤務の平均とすることが望ましいが、特定の隔日勤務

の拘束時間が改善基準告示に違反するか否かは、次により判断するものであること。

特定の隔日勤務の前の隔日勤務	特定の隔日勤務	特定の隔日勤務の次の隔日勤務
B 時間	A 時間	C 時間

※次の①②のいずれもが「21 時間」を超えた場合に、初めて違反と判断される。①特定の隔日勤務の拘束時間（A 時間）と、特定の隔日勤務の前の隔日勤務の拘束時間（B 時間）との平均、②A 時間と特定の隔日勤務の次の隔日勤務の拘束時間（C 時間）との平均

なお、日勤勤務と隔日勤務を併用して頻繁に勤務態様を変えることは、労働者の生理的機能への影響に鑑み認められないこと。したがって、日勤勤務と隔日勤務を併用する場合には、制度的に一定期間ごとに交替させるよう勤務割を編成しなければならないこと。

ウ 休息期間（第 4 号）

隔日勤務者の休息期間は、勤務終了後、「継続 24 時間以上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」ものとしたこと。

旧告示において、隔日勤務者の休息期間は、勤務終了後「継続 20 時間以上」とされていたが、上記（1）ウで述べた休息期間の重要性に加え、隔日勤務については 2 労働日の勤務を一勤務にまとめて行うため自動車運転者の身体的負担を伴うものであること等を踏まえ、休息期間について「継続 24 時間以上」与えるよう努めることが原則であることを示すとともに、下限を 2 時間延長し、「継続 22 時間」としたものであること。

労使当事者にあっては、このことを踏まえ、単に休息期間の下限「22 時間」を遵守するにとどまらず、「継続 24 時間以上」の休息期間が確保されるよう自主的な改善の取組を行うことが特に要請されるものであること。

（3）車庫待ち等の自動車運転者について（第 1 項、第 2 項）

ア 定義

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（以下「車庫待ち等」という。）の自動車運転者とは、常態として車庫待ち、駅待ち等の形態によって就労する自動車運転者であり、比較的作業密度が薄いこと等により、帰庫させ仮眠時間を与えることが可能な実態を有するため、一定の要件の下に最大拘束時間の延長を認めるものである。就労形態について次の要件を満たす場合には、車

庫待ち等の自動車運転者に該当するものとして取り扱って差し支えないものであること。

(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。

なお、新告示の適用の際、現に車庫待ち等の自動車運転者として取り扱われている者の属する事業場については、(ア)にかかわらず、当該事業場が人口 30 万人以上の都市に所在している場合であっても、当分の間、当該事業場の自動車運転者を車庫待ち等の自動車運転者に該当するものとして取り扱うこと。

イ 日勤勤務の車庫待ち等の自動車運転者（第 1 項第 1 号、第 2 号）

日勤勤務の車庫待ち等の自動車運転者の拘束時間は、上記（１）アの日勤勤務者の 1 箇月の拘束時間と同様、1 箇月について「288 時間」を超えないものとし、労使協定により、1 箇月の拘束時間を「300 時間」まで延長することができること。また、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こと。

(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 箇月について 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。

旧告示において、日勤勤務の車庫待ち等の自動車運転者の 1 箇月の拘束時間は、「322 時間」まで延長できるとされていたが、脳・心臓疾患に係る労災認定基準等を踏まえ、過労死等の防止の観点から、22 時間短縮し、「300 時間」としたこと。

また、1 箇月の拘束時間を延長する場合の労使協定については、別紙 5－1 の協定例を参考とすること。なお、上記（ウ）の運用に当たっては、仮眠設備において夜間「4 時間以上」の仮眠時間を確実に与えることが要請されていることについて、引き続き、留意すること。

ウ 隔日勤務の車庫待ち等の自動車運転者（第 2 項第 3 号）

隔日勤務の車庫待ち等の自動車運転者の拘束時間は、上記（２）アの隔日勤務者の 1 箇月の拘束時間の原則と同様、1 箇月について「262 時間」を超えないものとし、労使協定により、「270 時間」まで延長することができること。また、次に掲げる要件を満たす場合、1 箇月の

拘束時間については上記の時間（262 時間又は 270 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、それぞれ延長することができること。

（ア）夜間に「4 時間以上」の仮眠時間を与えること。

（イ）2 暦日の拘束時間が 22 時間を超える回数及び 2 回の隔日勤務を平均し隔日勤務 1 回当たり 21 時間を超える回数の合計は、労使協定により、1 箇月について 7 回以内の範囲で定めること。

旧告示において、隔日勤務の車庫待ち等の自動車運転者の拘束時間は、1 箇月「270 時間」まで延長することができ、上記（ア）及び（イ）の要件を満たす場合には、「20 時間」を加えた時間まで延長できるとされていたが、脳・心臓疾患に係る労災認定基準等を踏まえ、過労死等の防止の観点から、当該要件を満たした場合に延長できる時間を「20 時間」から 10 時間短縮し、「10 時間」としたものであること。

また、拘束時間を延長する場合の労使協定については、別紙 5－1 の協定例を参考とすること。

（４） 予期し得ない事象への対応時間の取扱い（第 3 項）

ア 趣旨

タクシー運転者が、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拘束時間の例外的な取扱いを新たに定めたものであること。

イ 「予期し得ない事象への対応時間」の取扱い

1 日の拘束時間及び 2 暦日の拘束時間の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を、これらの拘束時間から除くことができること。この場合において、予期し得ない事象への対応時間により、1 日の拘束時間が最大拘束時間を超えた場合、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こと。

当該例外的な取扱いは、タクシー運転者については、1 日又は 2 暦日の拘束時間の規定の適用に限ったものであり、1 箇月の拘束時間等の改善基準告示の他の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を除くことはできないこと。また、予期し得ない事象への対応時間は、休憩に該当しない限り、労働時間として取り扱う必要があることはいうまでもないこと。

ウ 「予期し得ない事象への対応時間」の定義

「予期し得ない事象への対応時間」とは、次の（ア）（イ）の両方の

要件を満たす時間をいうこと。

(ア) 通常予期し得ない事象として局長が定めるものにより生じた運行の遅延に対応するための時間であること。(第1号)

「局長が定める」事象とは、次のいずれかの事象をいうこと。

- a 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと。
- b 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと。
- c 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。
- d 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。

当該事象は、「通常予期し得ない」ものである必要があり、例えば、平常時の交通状況等から事前に発生を予測することが可能な道路渋滞等は、これに該当しないこと。

(イ) 客観的な記録により確認できる時間であること。(第2号)

次のaの記録に加え、bの記録により、当該事象が発生した日時等を客観的に確認できる必要があり、aの記録のみでは「客観的な記録により確認できる時間」とは認められないこと。

a 運転日報上の記録

- ・ 対応を行った場所
- ・ 予期し得ない事象に係る具体的事由
- ・ 当該事象への対応を開始し、及び終了した時刻や所要時間数

b 予期し得ない事象の発生を特定できる客観的な資料

遭遇した事象に応じ、例えば次のような資料が考えられること。

(a) 修理会社等が発行する故障車両の修理明細書等

(b) 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

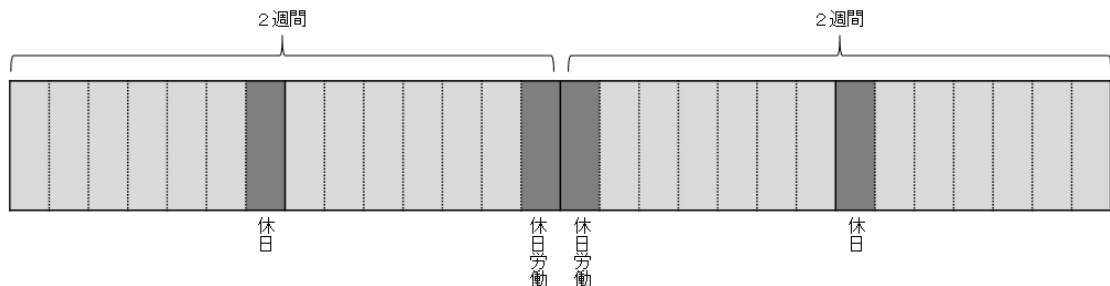
(c) 公益財団法人日本道路交通情報センター等のホームページに掲載された道路交通情報の写し（渋滞の日時・原因を特定できるもの）

(d) 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

(5) 休日労働（第4項）

休日労働の回数は2週間について1回を超えないものとし、当該休日労働によって、上記（1）から（3）までに定める拘束時間の限度を超えないものとする。また、休日労働の場合であっても、当該休日における勤務と前後の勤務の間には、それぞれ所定の休息期間が必要であること。

隔日勤務の場合の休日労働は2日をまとめて行うものであるが、この場合、次のような形の休日労働も「2週間を通じ1回を限度とする」との休日労働に該当するものであること。



なお、これらについては、旧告示からの変更はないこと。

3 ハイヤー運転者の時間外労働の上限規制等（第2条第5項、第3条関係） （1）拘束時間、休息期間等の適用除外（第2条第5項）

第2条第5項で規定するハイヤーの定義（「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つて、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をいう。」）は、タクシー業務適正化特別措置法（昭和45年法律第75号）第2条第2項の規定を参考としているものであるが、具体的には各地方運輸局長（沖縄総合事務局長を含む。）からハイヤー運賃の認可を受けた自動車をいうものであること。ハイヤー運転者については、その勤務の実態を踏まえ、従前から、第2条第1項から第4項までの拘束時間、休息期間等の規定を適用しないこととしており、これらの考え方等については、旧告示から変更はないこと。

（2）時間外労働の上限規制等（第3条）

労使当事者は、ハイヤー運転者に係る時間外・休日労働協定を締結するに当たっては、次の事項を遵守しなければならないものとしたこと。
（第1項）

- ア 時間外労働時間については、限度時間を超えない時間に限ること。
- イ 臨時的な特別の事情がある場合の時間外労働時間を定めるに当たっては、960時間を超えない範囲内とされていること。

また、使用者は、時間外・休日労働協定において、時間外労働時間を定めるに当たっては当該時間数を、休日の労働を定めるに当たっては当該休日に労働させる時間数を、それぞれできる限り短くするよう努めなければならないものとしたこと。（第2項）

さらに、使用者は、ハイヤー運転者が疲労回復を図るために、必要な睡眠時間を確保できるよう、勤務終了後に一定の休息期間を与えなければならないものとしたこと。（第3項）

旧告示において、ハイヤー運転者については、時間外労働時間を1箇月「50時間」等の目安時間以内とするよう努めること等とされていたが、令和6年4月1日から、ハイヤー運転者についても他の自動車運転者と同様、法に基づく時間外労働の上限規制や指針の適用対象となることを踏まえ、時間外・休日労働協定を締結するに当たっての労使当事者又は使用者の責務を定めたものであること。

また、第3項は、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、勤務終了後に一定の休息期間を与えなければならないことを新たに規定したこと。ハイヤー運転者は、タクシー運転者に比べて、一層柔軟に顧客の需要に対応する必要がある場合があり、休息期間の下限時間を定めることが困難であることから、「一定の休息期間」としたものであるが、当該規定に基づき、使用者は、ハイヤー運転者の各々の勤務の実態に即した適切な時間の休息期間を勤務終了後に与える必要があること。

ハイヤー運転者については、拘束時間の基準等の規定は設けられていないが、時間外労働の削減や過労死等の防止といった観点から、適正に労働時間管理を行うべきことは当然のことであり、使用者は特にこのことに留意する必要があること。

なお、第3項の規定が設けられたことに伴い、従前において143号通達で示していた「当該運転者の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ようにする」との取扱いは廃止すること。

4 トラック運転者の拘束時間等（第4条関係）

第4条第1項から第5項までは、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者（以下「トラック運転者」という。）の拘束時間、休息期間等について定めたものであること。

なお、同条第6項の「旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者（主として人を運送することを目的とする自動車の運転の業務に従事する者を除く。）」とは、主として物を運送することを目的とする自動車の運転の業務に従事する者がこれに該当するものであり、例えば、工場等の製造業における配達部門の運転者については、本条によるものであること。

（1）1箇月及び1年の拘束時間（第1項第1号、第2号）

トラック運転者の拘束時間は、1箇月の拘束時間が「284時間」を超えず、かつ、1年の総拘束時間が「3,300時間」を超えないものとした

こと。ただし、労使協定により、1年のうち6箇月までは、1年の総拘束時間が「3,400時間」を超えない範囲内において、1箇月の拘束時間を「310時間」まで延長することができること。この場合において、1箇月の拘束時間が「284時間」を超える月が3箇月を超えて連続しないものとし、かつ、1箇月の時間外労働及び休日労働の合計時間数が「100時間未満」となるよう努めるものとしたこと。

旧告示において、1箇月の拘束時間の限度は「293時間」とされていたが、脳・心臓疾患に係る労災認定基準等を踏まえ、過労死等の防止の観点から、月80時間の時間外労働時間を前提とした「275時間」の拘束時間に、月1回の休日労働に相当する1日「9時間」の拘束時間を加えた、「284時間」としたこと。1年の総拘束時間が「3,300時間」とあるのは、「275時間」の拘束時間に12箇月を乗じたものであり、旧告示における1年の総拘束時間の上限である293時間×12箇月＝3,516時間から216時間短縮していること。また、旧告示において、労使協定があるときは、1年のうち6箇月までは、1年の総拘束時間が「3,516時間」を超えない範囲内において1箇月の拘束時間を「320時間」まで延長できると定めていたが、過労死等の防止の観点を踏まえつつ、業務の繁閑等にも対応できるよう、1年の総拘束時間を116時間、1箇月の拘束時間を10時間短縮し、1年の拘束時間が「3,400時間」を超えない範囲内において1箇月の拘束時間を「310時間」まで延長できることとしたこと。

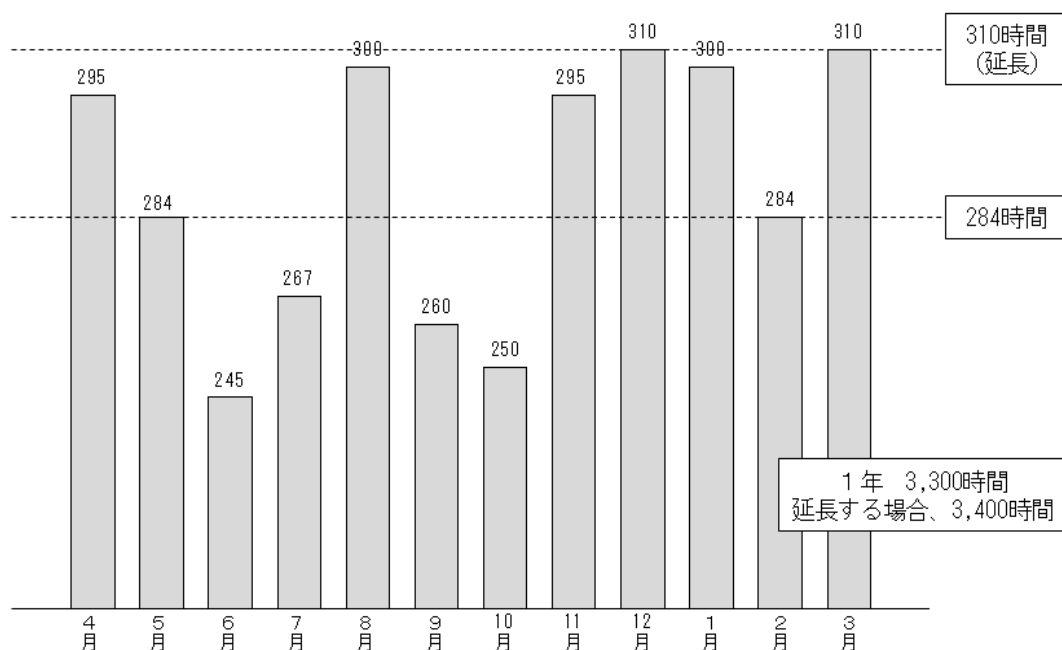
労使協定により拘束時間を延長する場合であっても、1箇月の拘束時間を全て上限値（284時間×6箇月かつ310時間×6箇月）とすると1年の総拘束時間は3,564時間となることから、そのようなことはできず、1年で「3,400時間」以内となるよう1箇月当たりの拘束時間を抑制する必要があること。

また、労使協定により拘束時間を延長する場合、拘束時間の長い勤務が長期間連続して行われることによる疲労の蓄積を防ぐ観点から、拘束時間が「284時間」を超える月は3箇月を超えて連続しないこととし、1箇月の時間外・休日労働時間数が「100時間未満」となるよう努めることとしたこと。

労使協定により拘束時間を延長する場合、使用者には、過労死等や過労運転を防止する観点から、トラック運転者の睡眠時間が十分確保されるよう運行計画を作成すること等が要請されるものであること。なお、この場合の「1箇月」とは、原則として暦月をいうものであるが、就業規則、勤務割表等において特定日を起算日と定めている場合には、当該特定日から起算した1箇月でも差し支えないものであること。また、拘束時間を延長する場合の労使協定については、別紙5－2の協定例を参

考とすること。また、労使協定により定めた1年の各月の拘束時間の限度は、例えば次のようになり、全ての協定対象者の各月の拘束時間は、この範囲内とする必要があること。

1箇月及び1年の拘束時間（トラック）



（2）1日の拘束時間（第1項第3号、第4号）

1日の拘束時間は、「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、最大拘束時間は「15時間」としたこと。ただし、自動車運転者の1週間における運行が全て長距離貨物運送（一の運行（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。以下同じ。）の走行距離が450 km以上の貨物運送をいう。以下同じ。）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（以下「宿泊を伴う長距離貨物運送の場合」という。）、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こと。

また、1日の拘束時間を延長する場合（宿泊を伴う長距離貨物運送の場合を含む。）において、「1日の拘束時間が14時間を超える回数をするだけ少なくするよう努める」ものとしたこと。

旧告示において、最大拘束時間は「16時間」とされていたが、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、これを1時間短縮し、「15時間」としたこと。また、宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、車中泊など住所地以外の場所における休息期間を確保するよりも、運行終了後に住所地での休息期間を十分に確保し、トラック運転者の疲労回復を図る等の観点から、1週間について2回に限り拘束時間を「16時

間」とすることを可能としたものであること。

1日の拘束時間について「13時間」を超えて延長する場合は、自動車運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、新たに、使用者は、1日の拘束時間が「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した。当該回数については、1週間について2回以内を目安とすること。この場合において、1日の拘束時間が「14時間」を超える日が連続することは望ましくないこと。

(3) 休息期間（第1項第5号）

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」ものとしたこと。ただし、宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、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ととし、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したこと。

旧告示において、休息期間は、勤務終了後「継続8時間以上」とされていたが、十分な休息期間の確保が重要であり、脳・心臓疾患に係る労災認定基準において、長期間の過重業務の判断に当たって「勤務間インターバル」がおおむね11時間未満の勤務の有無等について検討し評価することとされていること等を踏まえ、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、休息期間について「継続11時間以上」与えるよう努めることが原則であることを示すとともに、下限を1時間延長し、「9時間」としたこと。労使当事者にあつては、このことを踏まえ、単に休息期間の下限「9時間」を遵守するにとどまらず、「継続11時間以上」の休息期間が確保されるよう自主的な改善の取組を行うことが特に要請されるものであること。

また、上記(2)のとおり、宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、車中泊など住所地以外の場所における休息期間を確保するよりも、運行終了後に住所地での休息期間を十分に確保し、トラック運転者の疲労回復を図る等の観点から、当該運行終了後に、通常の「継続11時間」を上回る「継続12時間以上」の休息期間を与えるものとしたこと。

(4) 運転時間（第1項第6号）

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。

2日を平均し1日当たりの運転時間の算定に当たっては、特定の日を起算日として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、次により判断するものであること。

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

※次の①②のいずれもが「9時間」を超えた場合に、初めて違反と判断される。①特定日の運転時間（A時間）と特定日の前日の運転時間（B時間）との平均、②A時間と特定日の翌日の運転時間（C時間）との平均

また、2週間における総運転時間を計算する場合は、特定の日を起算日として2週間ごとに区切り、その2週間ごとに計算しなければならないものであること。

なお、運転時間については、旧告示からの変更はないこと。

（5）連続運転時間（第1項第7号）

連続運転時間（1回が「おおむね連続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。）は、「4時間以内」とし、当該運転の中断については原則として休憩を与えるものとしたこと。ただし、高速道路等のサービスエリア又は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、「4時間30分」まで延長することができること。

旧告示における運転の「中断」については、その解釈を特段示していなかったものであるが、トラック運転者については、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、運転の中断については、原則として休憩を与えるものとしたこと。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ものであり、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使用者においては要請されるものであること。

また、旧告示においては、運転の中断の下限時間を「連続10分以上」としていたが、これを「おおむね連続10分以上」とした。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を踏まえたものではないという観点から見直したものである。「おおむね連続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回以上連続する等の場合は、「おおむね連続10分以上」に該当しないものであること。

ただし書は、サービスエリア又はパーキング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車又は停車できず、やむを得ず連続運転時間が4時間を超える場合の例外的取扱いを新たに定めたものであること。「サービスエリア又はパーキングエリア等」には、コンビニエンスストア、ガステーション及び道の駅も含まれること。

なお、連続運転時間は4時間を超えないことが原則であり、当該ただし書が設けられたことをもって、連続運転時間が4時間30分に延長されたと解してはならない。使用者においてはこのことを踏まえ余裕をもった運行計画を作成する必要がある、例えば、当該例外的取扱いを前提として、連続運転時間が4時間となるような運行計画を作成することは、当然に認められないものであること。

(6) 住所地での休息期間（第2項）

自動車運転者の住所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長くなるように努めるものとする。

特に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るが、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より長く確保されるよう、使用者は努めるべきものであること。

なお、第2項については、旧告示からの変更はないこと。

(7) 予期し得ない事象への対応時間の取扱い（第3項）

ア 趣旨

トラック運転者が、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拘束時間等の例外的な取扱いを新たに定めたものであること。

イ 「予期し得ない事象への対応時間」の取扱い

1日の拘束時間、運転時間（2日平均）及び連続運転時間の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を、これらの時間から除くことができること。この場合、勤務終了後、通常どおりの休息期間（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）を与えること。

当該例外的な取扱いは、トラック運転者については、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）及び連続運転時間の規定の適用に限ったものであり、1箇月の拘束時間等の改善基準告示の他の規定の適用に当

たっては、予期し得ない事象への対応時間を除くことはできないこと。
また、予期し得ない事象への対応時間は、休憩に該当しない限り、労働時間として取り扱う必要があることはいうまでもないこと。

ウ 「予期し得ない事象への対応時間」の定義

「予期し得ない事象への対応時間」とは、次の（ア）（イ）の両方の要件を満たす時間をいうこと。

（ア）通常予期し得ない事象として局長が定めるものにより生じた運行の遅延に対応するための時間であること。（第1号）

「局長が定める」事象とは、次のいずれかの事象をいうこと。

- a 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと。
- b 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと。
- c 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。
- d 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。

当該事象は、「通常予期し得ない」ものである必要があり、例えば、平常時の交通状況等から事前に発生を予測することが可能な道路渋滞等は、これに該当しないこと。

（イ）客観的な記録により確認できる時間であること。（第2号）

次のaの記録に加え、bの記録により、当該事象が発生した日時等を客観的に確認できる必要があり、aの記録のみでは「客観的な記録により確認できる時間」とは認められないこと。

a 運転日報上の記録

- ・ 対応を行った場所
- ・ 予期し得ない事象に係る具体的事由
- ・ 当該事象への対応を開始し、及び終了した時刻や所要時間数

b 予期し得ない事象の発生を特定できる客観的な資料

遭遇した事象に応じ、例えば次のような資料が考えられること。

(a) 修理会社等が発行する故障車両の修理明細書等

(b) 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

(c) 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）

(d) 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

(8) 拘束時間及び休息期間の特例（第4項）

第4項の拘束時間及び休息期間の特例の要件等の詳細については、従前は、特例通達において示していたが、今回、当該特例の要件等について一部見直しが行われたことを契機に、当該要件等の主な部分を新告示で規定することとしたこと。

ア 休息期間の分割の特例（第1号）

休息期間は、「継続11時間以上与えることを基本とし、継続9時間を下回らない」ものとする必要があるが、業務の必要上、勤務終了後、「継続9時間以上」（宿泊を伴う長距離貨物運送の場合は継続8時間以上）の休息期間を与えることが困難な場合、次に掲げる要件を満たすものに限り、当分の間、一定期間（1箇月程度を限度とする。）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こと。

(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。

トラック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である。休息期間の分割（分割休息）の特例は、我が国の貨物自動車運送事業の実態を踏まえて、当分の間、業務の必要上やむを得ない場合の特例として設けられたものであるため、「業務の必要上」については、厳格に運用する必要がある。このため、使用者において、分割休息を前提とした運行計画を作成することはできる限り避けるべきであること。

特例通達において、分割された休息期間の下限時間は「継続4時間以上」としていたが、長距離のトラック運転者の勤務実態等を踏まえ、新告示においてこれを「継続3時間以上」とした一方、3分割の場合は、1日に「合計12時間以上」の休息期間（例えば、3時間＋3時間＋6時間や3時間＋4時間＋5時間）を与えなければならないものとしたこと。また、この場合において、分割休息が連続することによるトラック運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、「休息期間を3分割とする日が連続しないよう努める」ものとするとともに、「一定期間」については、特例通達においては最大「2箇月程度を限度」としていたところ、新告示においてこれを「1箇月程度を限度」と短縮したこと。

イ 2人乗務の特例（第2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であって、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ときは、最大拘束時間を「20時間」まで延長するとともに、休息期間を「4時間」まで短縮することができること。ただし、当該設備が自動車運転者の休息のためのベッド又はこれに準ずるものとして局長が定める設備に該当する場合で、かつ、勤務終了後、継続11時間以上の休息期間を与える場合は、最大拘束時間を「24時間」まで延長することができること。また、この場合において「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と。

「局長が定める設備」とは、次のいずれにも該当する車両内ベッドをいう。

- (ア) 長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であること
- (イ) 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。

「これに準ずるもの」については、車両の技術開発の動向等を踏まえ検討されるものであり、現時点では上記（ア）（イ）に該当する車両内ベッドのみが、ただし書の特例の対象となる。

特例通達においては、2人乗務の場合には、拘束時間を「20時間」まで延長し、休息期間を「4時間」まで短縮できるとされていたが、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、トラック運転者の疲労の蓄積を防ぐ等の観点から車両内ベッド等が一定の基準を満たす場合には、拘束時間を延長できることとしたこと。また、「20時間」を超えて拘束時間を延長する場合には、一の運行終了後、「継続11時間以上」の休息期間を確保する必要があるとしたこと。

なお、車両内ベッドについては、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ところ、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、当該車両内ベッドにおいては、安全な乗車が確保できないことから、2人乗務において使用することは当然に認められない。

ウ 隔日勤務の特例（第3号）

業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、2暦日の拘束時間が「21時間」を超えず、かつ、勤務終了後、「継続20時間以上」の休息期間を与える場合に限り、自動車運転者を隔日勤務に就かせることができること。ただし、局長が定める施設において、夜間に「4時間

以上」の仮眠を与える場合には、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こと。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。

「局長が定める施設」とは、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設をいうこと。

なお、隔日勤務の特例の要件等については、特例通達から変更はないこと。

エ フェリーに乗船する場合の特例（第 4 号）

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、フェリーに乗船している時間は、原則として、休息期間として取り扱うものであること。その場合、休息期間とされた時間を与えるべき休息期間の時間から減ずること。ただし、減算後の休息期間は、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の 2 分の 1 を下回ってはならないものとする。なお、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ものであること。

なお、フェリーに乗船する場合の特例の要件等については、特例通達から変更はないこと。

(※) 2 人乗務の場合には「4 時間」、隔日勤務の場合には「20 時間」

(9) 休日労働（第 5 項）

休日労働の回数は 2 週間について 1 回を超えないものとし、当該休日労働によって、上記（1）及び（2）に定める拘束時間の限度を超えないものとする。また、休日労働の場合であっても、当該休日における勤務と前後の勤務の間には、それぞれ所定の休息期間が必要であること。

なお、第 5 項については、旧告示からの変更はないこと。

5 バス運転者の拘束時間等（第 5 条関係）

第 5 条は、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従事する自動車運転者（以下「バス運転者」という。）の拘束時間、休息期間等について定めたものであること。なお、旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者であって、主として人を運送することを目的とする自動車の運転の業務に従事するもの、例えば、旅館の送迎用バスの運転者や、スクールバスの運転者等についても、本条

によるものであること。

- (1) 1 箇月及び 1 年又は 4 週平均 1 週及び 52 週の拘束時間（第 1 項第 1 号、第 2 号）

拘束時間について、次のア（1 箇月及び 1 年の基準）又はイ（4 週間を平均し 1 週間当たり及び 52 週の基準）のいずれかの基準によることとしたこと。

ア 1 箇月及び 1 年の拘束時間

1 箇月及び 1 年の基準による場合は、1 箇月の拘束時間が「281 時間」を超えず、かつ、1 年の拘束時間が「3,300 時間」を超えないものとしたこと。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、1 年のうち 6 箇月までは、1 年の総拘束時間が「3,400 時間」を超えない範囲内において、1 箇月の拘束時間を「294 時間」まで延長することができること。この場合において、1 箇月の拘束時間が「281 時間」を超える月が 4 箇月を超えて連続しないこと。

旧告示においては、4 週間を平均し 1 週間当たり（以下「4 週平均 1 週」という。）の拘束時間の基準のみを定めてきたものであるが、賃金等の労務管理を 1 箇月単位で実施する企業も多いことから、事業場ごとの労務管理等の実態に応じて、1 箇月及び 1 年の基準又は 4 週平均 1 週及び 52 週の基準のいずれかを選択することができるよう見直しを行ったものであること。

1 箇月の拘束時間の限度である「281 時間」は、現行の 4 週平均 1 週の拘束時間の限度である「65 時間」と同水準（ $65 \text{ 時間} \times 52 \text{ 週} \div 12 \text{ 箇月} = 281.66 \div 281 \text{ 時間}$ ）であり、1 年の総拘束時間が「3,300 時間」とあるのは、過労死等の防止の観点から、月 80 時間の時間外労働時間を前提とした「275 時間」の拘束時間に 12 箇月を乗じたものであること。

また、1 箇月の拘束時間を延長することができる対象は、旧告示においては「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特定運転者（高速バスの運転者）」とされていたが、これに加え、「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業務に従事する者に限る。）」についても、季節的な業務の繁忙に対応する必要

があることから、拘束時間を延長することができる対象として新たに追加したものであること。なお、このことは、4週平均1週の拘束時間を延長することができる対象についても同様であること。

延長した拘束時間の限度は、脳・心臓疾患に係る労災認定基準等を踏まえ、過労死等の防止の観点から、現行の4週平均1週の拘束時間の限度（71.5時間）を1箇月あたりに換算した「309時間」（ $71.5 \text{ 時間} \times 52 \text{ 週} \div 12 \text{ 箇月} = 309.83 \div 309 \text{ 時間}$ ）から15時間短縮し、「294時間」としつつ、延長する場合であっても年間を通じた拘束時間の抑制を図る観点から、延長する場合の1年の上限時間（3,400時間）を設けたものであること。

労使協定により拘束時間を延長する場合、拘束時間の長い勤務が長期間連続して行われることによる疲労の蓄積を防ぐ観点から、拘束時間が「281時間」を超える月は4箇月を超えて連続しないこととしたこと。

労使協定により拘束時間を延長する場合、使用者には、過労死等や過労運転を防止する観点から、バス運転者の睡眠時間が十分確保されるよう運行計画を作成すること等が要請されるものであること。なお、この場合の「1箇月」とは、原則として暦月をいうものであるが、就業規則、勤務割表等において特定日を起算日と定めている場合には、当該特定日から起算した1箇月でも差し支えないものであること。

イ 4週平均1週及び52週の拘束時間

4週平均1週及び52週の拘束時間の基準による場合は、4週平均1週の拘束時間が「65時間」を超えず、かつ、52週の拘束時間が「3,300時間」を超えないものとする。ただし、貸切バス等乗務者については、労使協定により、52週間のうち24週間までは、52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週平均1週「68時間」（ $294 \text{ 時間} \times 12 \text{ 箇月} \div 52 \text{ 週} = 67.84 \div 68 \text{ 時間}$ ）まで延長することができる。この場合において、4週平均1週の拘束時間が「65時間」を超える週が16週間を超えて連続しないこと。

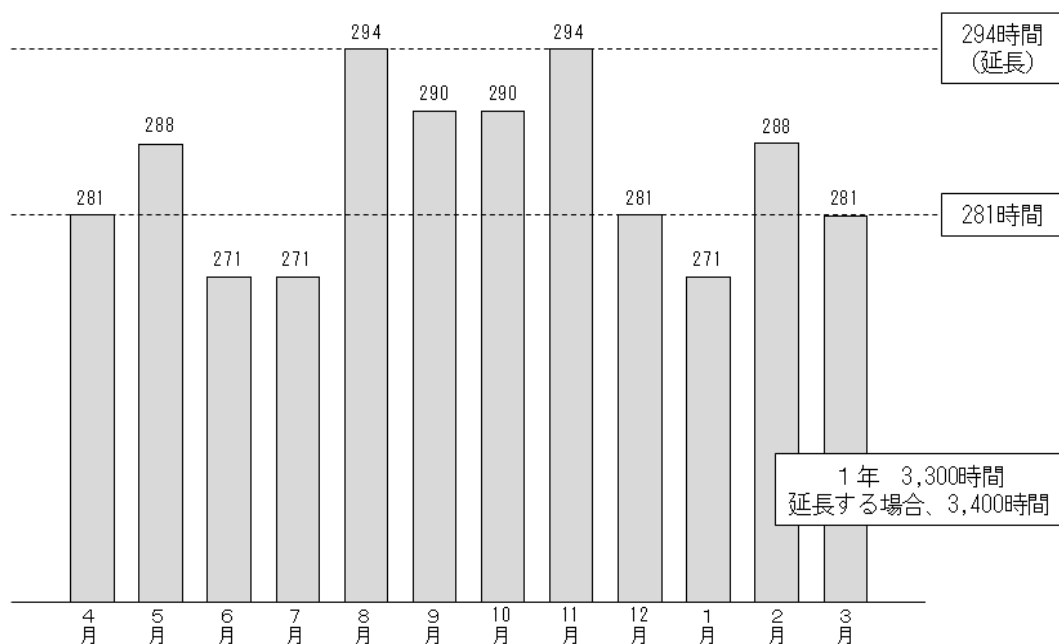
4週平均1週の拘束時間の見直しの趣旨・水準については上記アの1箇月の拘束時間と同様であること。なお、「4週平均1週の拘束時間が65時間を超えない」とは、拘束時間について4週間の範囲内で各労働日又は各週の拘束時間に長短をつけることができるが、その場合、できる限り各労働日又は各週の拘束時間を平準化し、1週間当たり「65時間」（ $13 \text{ 時間} \times 20 \text{ 日} \div 4 \text{ 週}$ ）となるようにすることが望ましいとの意である。当該基本的な考え方については、旧告示と同様であること。

なお、この場合の4週間における総拘束時間の計算に当たっては、特定の日を起算日とし、4週間ごとに区切って計算すること。

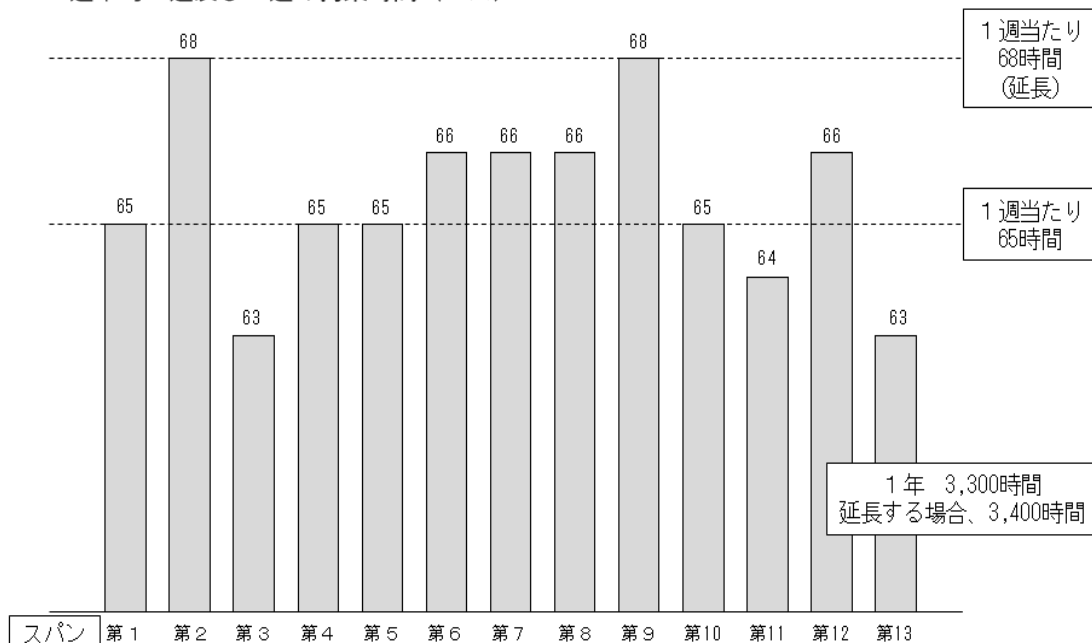
ウ 拘束時間を延長する場合の労使協定

拘束時間を延長する場合の労使協定については、別紙5-3の協定例を参考とすること。また、労使協定により定めた1年の各月の拘束時間の限度は、例えば次のようになり、全ての協定対象者の各月の拘束時間は、この範囲内とする必要があること。

1箇月及び1年の拘束時間（バス）



4週平均1週及び52週の拘束時間（バス）



4 週平均 1 週の拘束時間を延長する場合は、労使協定により、協定の対象となる期間の始期から 4 週間ごとに区切り（そのそれぞれの期間を以下「スパン」という。52 週間のスパンの数は計 13（ $52 \text{ 週間} \div 4 \text{ 週間} = 13$ ）となる。）、当該 13 に区切られたスパンのうち 6 つのスパンについて、4 週平均 1 週 68 時間まで延長できることとなること（4 つのスパンは基本的には協定の対象となる始期から 4 週間ごとに区切った各スパンと一致するものであること）。当該延長されたスパンの総拘束時間の限度は 272 時間となるが、この場合においても、1 週間当たり「68 時間」となるよう、なるべく週ごとの拘束時間を平準化することが望ましいものであること。

また、この場合、労使協定の協定期間は、52 週間となることが基本であるため、年間総暦日数との関係で最初に締結した労使協定の始期と次の労使協定の始期とがずれてくることとなるが（例えば、令和 6 年 4 月 1 日を始期として労使協定を締結した場合、次の労使協定の始期は令和 7 年 3 月 31 日、その次の労使協定の初日は令和 8 年 3 月 30 日となる。）、労使協定の始期を同一日に合わせることにより生ずる 1 スパン未満の期間（以下「端数期間」という。）の総拘束時間は、按分比例によって清算し、（端数期間） $\div 28 \times 260$ 時間より大きくならないようにする必要があること。

（2）1 日の拘束時間（第 1 項第 3 号）

1 日の拘束時間は、「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、最大拘束時間は「15 時間」としたこと。この場合において、「1 日の拘束時間が 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」ものとしたこと。

旧告示において、最大拘束時間は「16 時間」とされていたが、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、これを 1 時間短縮し、「15 時間」としたこと。

また、1 日の拘束時間について「13 時間」を超えて延長する場合は、自動車運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、新たに、使用者は、1 日の拘束時間が「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した。当該回数については、1 週間について 3 回以内を目安とすること。この場合において、1 日の拘束時間が「14 時間」を超える日が連続することは望ましくないこと。

（3）休息期間（第 1 項第 4 号）

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」ものとしたこと。

旧告示において、休息期間は、勤務終了後「継続 8 時間以上」とされていたが、十分な休息期間の確保が重要であり、脳・心臓疾患に係る労災認定基準において、長期間の過重業務の判断に当たって「勤務間インターバル」がおおむね 11 時間未満の勤務の有無等について検討し評価することとされていること等を踏まえ、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、休息期間について「継続 11 時間以上」与えるよう努めることが原則であることを示すとともに、下限を 1 時間延長し、「9 時間」としたこと。

労使当事者にあつては、このことを踏まえ、単に休息期間の下限「9 時間」を遵守するにとどまらず、「継続 11 時間以上」の休息期間が確保されるよう自主的な改善の取組を行うことが特に要請されるものであること

(4) 運転時間（第 1 項第 5 号）

運転時間は、2 日を平均し 1 日当たり「9 時間」、4 週平均 1 週「40 時間」を超えないものとする。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 週平均 1 週「44 時間」まで延長することができること。

新告示において、(1) アと同様、運転時間を延長することができる対象に、「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業務に従事する者に限る。）」を追加したものであること。なお、運転時間を延長する場合の労使協定については、別紙 5-3 の協定例を参考とすること。

2 日を平均し 1 日当たりの運転時間の算定に当たっては、特定の日を起算日として 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、次により判断するものであること。

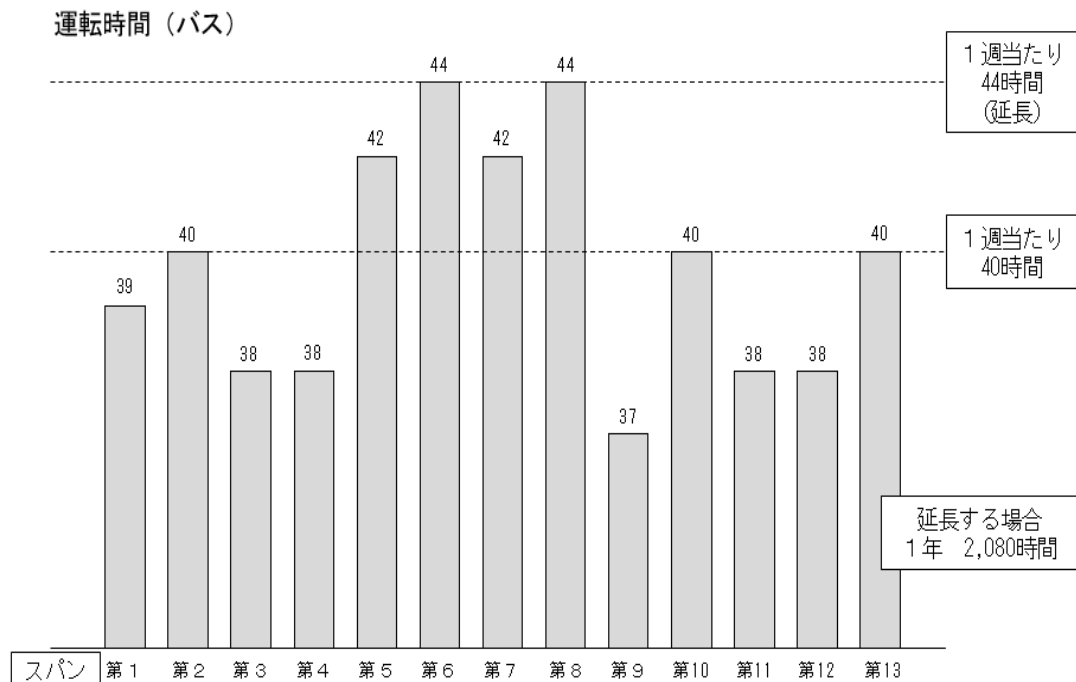
特定日の前日（N－1 日）	特定日（N 日）	特定日の翌日（N＋1 日）
B 時間	A 時間	C 時間

※次の①②のいずれもが「9 時間」を超えた場合に、初めて違反と判断される。①特定日の運転時間（A 時間）と特定日の前日の運転時間（B 時間）との平均、②A 時間と特定日の翌日の運転時間（C 時間）との平均

なお、4 週間における総運転時間を計算する場合は、特定の日を起算日として 4 週間ごとに区切り、その 4 週間ごとに計算しなければならないものであること。この場合、労使協定では 52 週間の始期及び終期を

定め、当該 52 週間のうち 16 週間までは、4 週平均 1 週「44 時間」まで延長する旨協定することとなるが、その場合の各スパンの拘束時間の限度は、例えば、下図のようになり、全ての協定対象者の各スパンの運転時間はこの範囲内とする必要があること。

また、最初に締結した労使協定の始期と次の労使協定の始期を同一日に合わせるにより生ずる端数期間の処理については、上記（１）ウと同様であること。



（５）連続運転時間（第１項第６号、第７号）

ア 連続運転時間（第６号）

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。ただし、特定運転者（高速バスの運転者）及び貸切バスに乗務する者が高速道路等を運行する場合は、一の連続運転時間についての高速道路等における連続運転時間（夜間において長距離の運行を行う貸切バスについては、高速道路等以外の区間における運転時間を含む。）は「おおむね 2 時間」までとするよう努めるものとしたこと。

連続運転時間については、「高速乗合バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準」（平成 14 年 1 月 30 日付け国自総第 446 号・国自旅第 161 号・国自整第 149 号）の内容を踏まえ、新たに新告示においても、高速バスの運転者及び貸切バスに乗務する者が高速道路等を運行する場合における連続運転時間は「おおむね 2 時間」までとするよう努めることとしたこと。また、貸切バスが、夜間に長距離の運行を行う

場合は、高速道路以外の区間における運転時間も含めて「おおむね 2 時間まで」とするよう努めることとなるので留意すること。なお、第 6 号において「運行」とあるのは、実車運行区間（旅客の乗車の有無にかかわらず、旅客の乗車が可能として設定した区間）における運行をいうものであり、回送運行は含まれないこと。

イ 軽微な移動を行う必要が生じた場合の取扱い（第 7 号）

交通の円滑を図るため、駐車又は停車した自動車を予定された場所から移動させる必要が生じたことにより運転した時間を、当該必要が生じたことに関する記録がある場合に限り、一の連続運転時間当たり「30 分」を上限として、連続運転時間から除くことができること。

第 7 号については、バスの運行に当たっては、消防車、救急車等の緊急通行車両の通行に伴い、又は他の車両の通行の妨げを回避するため、駐車又は停車した自動車をその位置から移動させる必要が生じる等、軽微な移動を行う必要が生じる場合があるところ、そのような場合の例外的取扱いを新たに定めたものであること。当該取扱いは、当該軽微な移動のために運転した時間（以下「移動時間」という。）を、30 分を上限に連続運転時間から除くことができることとしたものであり、拘束時間や運転時間からは当該移動時間を除くことはできないこと。また、当該移動時間について、労働時間として取り扱う必要があることはいうまでもないこと。

上記のほか、運用に当たっては、特に次の点にも留意すること。

（ア）当該取扱いは、第 6 号の一の連続運転時間を単位として適用されることから、「合計 30 分以上」の運転中断後に、新たな連続運転時間が開始される場合は、上記の移動時間も、当該開始時点から新たに算定が開始されることとなること。

また、一の連続運転時間中、上記の移動時間が複数回発生した場合であって、これらの時間の合計が「30 分」を超えないときは、当該合計した時間を連続運転時間から除くことができる一方、移動時間の合計が「30 分」を超えるときは、当該「30 分」を超える時間について連続運転時間に含めて取り扱う必要があること。



旧告示	連続運転 4 時間	中断 20 分	連続運転 10 分（違反）	中断 10 分
改正後	連続運転 4 時間	中断 20 分	軽微な移動 10 分	中断 10 分

(イ) 第7号の「当該必要が生じたことに関する記録がある場合」とは、
①移動前後の場所、②移動が必要となった理由、③移動に要したお
おむねの時間数等の当該移動の事実を、運転日報上の記録等により
確認できる場合が該当するものであること。

(6) 住所地での休息期間（第2項）

自動車運転者の住所地における休息期間がそれ以外の場所における
休息期間より長くなるように努めるものとする。

特に貸切バスに乗務する者の場合、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るが、休息期間の配分においては貸切バスに乗
務する者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、当該者の住所地における休息期
間、それ以外の場所における休息期間よりもより長く確保されるよう、
使用者は努めるべきものであること。

なお、第2項については、旧告示からの変更はないこと。

(7) 予期し得ない事象への対応時間の取扱い（第3項）

ア 趣旨

バス運転者が、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拘束時
間等の例外的な取扱いを新たに定めたものであること。

イ 「予期し得ない事象への対応時間」の取扱い

1日の拘束時間、運転時間（2日平均）及び連続運転時間の規定の
適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を、これらの時間
から除くことができること。この場合、勤務終了後、通常どおりの休
息期間（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）を与えること。

当該例外的な取扱いは、バス運転者については、1日の拘束時間、
運転時間（2日平均）及び連続運転時間の規定の適用に限ったもので
あり、1箇月の拘束時間等の改善基準告示の他の規定の適用に当たっ
ては、予期し得ない事象への対応時間を除くことはできないこと。ま
た、予期し得ない事象への対応時間は、休憩に該当しない限り、労働
時間として取り扱う必要があることはいうまでもないこと。

ウ 「予期し得ない事象への対応時間」の定義

「予期し得ない事象への対応時間」とは、次の（ア）（イ）の両方の
要件を満たす時間をいうこと。

（ア）通常予期し得ない事象として局長が定めるものにより生じた運行

の遅延に対応するための時間であること。(第1号)

「局長が定める」事象とは、次のいずれかの事象をいうこと。

- a 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと。
- b 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと。
- c 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。
- d 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。

当該事象は、「通常予期し得ない」ものである必要があり、例えば、平常時の交通状況等から事前に発生を予測することが可能な道路渋滞等は、これに該当しないこと。

(イ) 客観的な記録により確認できる時間であること。(第2号)

次のaの記録に加え、bの記録により、当該事象が発生した日時等を客観的に確認できる必要があり、aの記録のみでは「客観的な記録により確認できる時間」とは認められないこと。

a 運転日報上の記録

- ・ 対応を行った場所
- ・ 予期し得ない事象に係る具体的事由
- ・ 当該事象への対応を開始し、及び終了した時刻や所要時間数

b 予期し得ない事象の発生を特定できる客観的な資料

遭遇した事象に応じ、例えば次のような資料が考えられること。

(a) 修理会社等が発行する故障車両の修理明細書等

(b) 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

(c) 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）

(d) 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

(8) 拘束時間及び休息期間の特例（第4項）

第4項の拘束時間及び休息期間の特例の要件等の詳細については、従前は、特例通達において示していたが、今回、当該特例の要件等について一部見直しが行われたことを契機に、当該要件等の主な部分を新告示で規定することとしたこと。

ア 休息期間の分割の特例

休息期間は、「継続11時間を与えることを基本とし、継続9時間を

下回らない」ものとする必要があるものであるが、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、当分の間、一定期間（1 箇月を限度とする。）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こと。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」とすること。

バス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である。休息期間の分割（分割休息）の特例は、我が国のバス事業の実態を踏まえて、当分の間、業務の必要上やむを得ない場合の特例として設けたものであるため、「業務の必要上」については、厳格に運用する必要がある。このため、使用者において、分割休息を前提とした運行計画を作成することはできる限り避けるべきであること。

特例通達において、分割された休息期間は 1 日において「合計 10 時間以上」としていたが、バス運転者の休息期間の確保の観点から、新告示においてこれを「合計 11 時間以上」としたこと。また、この場合において、分割休息が連続することによるバス運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、「一定期間」については、特例通達においては最大「2 箇月程度を限度」としていたところ、新告示において「1 箇月を限度」と短縮したこと。さらに、分割休息は本来好ましくないという観点から、特例通達においては 3 分割が認められていたところ、新告示においては 2 分割のみとし、3 分割以上の分割は認められないものとしたこと。

イ 2 人乗務の特例

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であって、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は、次に掲げるところにより、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。

- (ア) 当該設備がバス運転者等の専用の座席であり、かつ、局長が定める要件を満たす場合は、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こと。

「局長が定める要件」とは、当該専用の座席として、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ことをいう。

- (イ) 当該設備としてベッドが設けられている場合その他バス運転者等

の休息のための措置として局長が定め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こと。

「局長が定める措置」とは、上記（ア）の要件を満たす専用の座席を設けた上で、当該座席につい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をいう。

特例通達においては、2 人乗務の場合には、拘束時間「20 時間」まで延長し、休息期間を「4 時間」まで短縮できるとされていたが、新告示において、新たに、当該特例の要件である「車両内に身体を延ばして休息することができる設備」の内容を上記（ア）のとおり明確化するとともに、延長できる拘束時間を 1 時間短縮したこと。また、上記（イ）のとおり、車両内ベッドが設けられていること等を要件として、最大拘束時間を「20 時間」まで延長できるものとしたこと。

ウ 隔日勤務の特例

業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、2 暦日の拘束時間が「21 時間」を超えず、かつ、勤務終了後、「継続 20 時間以上」の休息期間を与える場合に限り、自動車運転者を隔日勤務に就かせることができること。ただし、局長が定める施設において、夜間に「4 時間以上」の仮眠を与える場合には、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こと。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。

「局長が定める施設」とは、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設をいうこと。

なお、隔日勤務の特例の要件等については、特例通達から変更はないこと。

エ フェリーに乗船する場合の特例

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、フェリーに乗船している時間は、原則として、休息期間として取り扱うものであること。その場合、休息期間とされた時間を与えるべき休息期間の時間から減ずることができるが、減算後の休息期間は、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の 2 分の 1 を下回ってはならないものとしたこと。なお、フェリーの乗船時間が「9 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ものであること。

(※) 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」

特例通達においては、トラック運転者と異なり、バス運転者がフェリーに乗船している時間のうち2時間は拘束時間とし、その他の時間は休息期間としていたが、新告示においてはトラック運転者と同様、バス運転者についても、フェリーに乗船している時間は、原則として休息期間として取り扱うよう見直したものであること。

(9) 休日労働（第5項）

休日労働の回数は2週間について1回を超えないものとし、当該休日労働によって、上記（1）及び（2）に定める拘束時間の限度を超えないものとする。また、休日労働の場合であっても、当該休日における勤務と前後の勤務の間には、それぞれ所定の休息期間が必要であること。

なお、第5項については、旧告示からの変更はないこと。

6 適用除外業務

改善基準告示第1条第1項に基づき局長が定める業務（以下「適用除外業務」という。）及びその留意点は、次のとおりであること。

(1) 適用除外業務

適用除外業務は、次のアからウまでに掲げる業務とすること。

ア 災害対策基本法等に基づく緊急輸送の業務

災害対策基本法（昭和36年法律第223号）、大規模地震対策特別措置法（昭和53年法律第73号）、原子力災害対策特別措置法（平成11年法律第156号）及び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（平成16年法律第112号）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に係る運転の業務。

これらの業務は、大規模災害等発生時の応急対策の一環として、人命救助や災害拡大防止等のために行われる業務であり、公益性が高く、かつ緊急の性格を有することから、改善基準告示の適用除外業務とするものであること。

イ 上記アに掲げるもののほか、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。

次に掲げる業務がこれに該当すること。

- (ア) 新型インフルエンザ等対策特別措置法（平成 24 年法律第 31 号）第 54 条に基づき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
- (イ) 家畜伝染病予防法（昭和 26 年法律第 166 号）に基づく家畜伝染病のまん延の防止のために、次に掲げるものを運搬する業務
 - (a) 同法第 21 条第 1 項に規定する家畜の死体
 - (b) 同法第 23 条第 1 項に規定する家畜伝染病の病原体により汚染し又は汚染したおそれがある物品
 - (c) 同法第 16 条第 1 項若しくは第 3 項に基づくと殺、第 17 条の 2 第 5 項若しくは第 6 項に基づく殺処分、第 21 条第 1 項若しくは第 4 項に基づく焼却若しくは埋却、第 23 条第 1 項若しくは第 3 項に基づく焼却、埋却若しくは消毒又は第 25 条第 1 項若しくは第 3 項に基づく消毒を実施するために必要な人員、防疫資材等（第 25 条第 1 項又は第 3 項に基づく消毒に必要な人員、防疫資材等については、初回の消毒に必要なものに限る。）

ウ 消防法等に基づく危険物の運搬の業務

次に掲げる業務であって、貨物自動車運送事業に係るもの。

これらの業務については、危険物の迅速かつ安全な運行を確保する観点から、関係法令により別途、長距離運送の場合の交替運転手の確保といった規制が担保されていることに加え、運転中の危険物の監視義務など特別の規制が設けられる等、特殊な性格を有することから、改善基準告示の適用除外業務とするものであること。

- (ア) 消防法（昭和 23 年法律第 186 号）第 16 条の 2 第 2 項及び危険物の規制に関する政令（昭和 34 年政令第 306 号）第 30 条の 2 第 5 号に基づき、移送の経路その他必要な事項を記載した書面を関係消防機関に送付の上行う、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
- (イ) 高圧ガス保安法（昭和 26 年法律第 204 号）第 23 条に基づき、一般高圧ガス保安規則（昭和 41 年通商産業省令第 53 号）第 49 条第 1 項の保安上必要な措置を講じるとともに同項の技術上の基準に従い行う、表 1 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

表 1 一般高圧ガス保安規則第 49 条第 1 項第 17 号に規定する高圧ガス

1 圧縮ガスのうち次に掲げるもの（3 に掲げるものを除く。）	(1) 容積 300 立方メートル以上の可燃性ガス及び酸素 (2) 容積 100 立方メートル以上の毒性ガス
2 液化ガスのうち次に掲げるもの（3 に掲げるものを除く。）	(1) 質量 3,000 キログラム以上の可燃性ガス及び酸素 (2) 質量 1,000 キログラム以上の毒性ガス (3) 一般高圧ガス保安規則第 7 条の 3 第 2 項、第 7 条の 4 第 2 項、第 11 条第 1 項第 5 号（第 7 条の 3 第 2 項の基準を準用する場合に限る。）及び第 12 条の 2 第 2 項の圧縮水素スタンド並びにコンビナート等保安規則第 7 条の 3 第 2 項の圧縮水素スタンドの液化水素の貯槽に充填する液化水素
3 特殊高圧ガス	

（ウ）火薬類取締法（昭和 25 年法律第 149 号）第 19 条に基づき、都道府県公安委員会に届け出て、運搬証明書の交付を受けた上で行う火薬類（表 2 の数量以下の火薬類を除く。）の運搬の業務

表 2 火薬類の運搬に関する内閣府令（昭和 35 年総理府令第 65 号）別表第 1 に規定する数量

区 分			数 量	
火 薬			薬 量	200 キログラム
爆 薬			薬 量	100 キログラム
火 工 品	工業雷管・電気雷管・信号雷管		4	万個
	導 火 管 付 き 雷 管		1	万個
	銃 用 雷 管		40	万個
	捕鯨用信管・捕鯨用火管		12	万個
	実包	1 個当たりの装薬量 0.5 グラム以下のもの	40	万個
	空包	1 個当たりの装薬量 0.5 グラムを超えるもの	20	万個
	導 爆 線		6	キロメートル
制 御 発 破 用 コ ー ド		1.2	キロメートル	

	爆 発 せ ん 孔 器		2,000	個
	コ ン ク リ ー ト 破 砕 器		2	万 個
	煙 火	が ん 具 煙 火 (クラッカーボールを除く。)	薬 量 2	トン
		クラッカーボール・引き玉	薬 量 200	キログラム
		上 記 以 外 の 煙 火	薬 量 600	キログラム
		上 記 以 外 の 火 工 品	薬 量 100	キログラム

備考

本表で定める区分の異なる火薬類を同時に運搬する場合の数量は、各区分ごとの火薬類の運搬しようとする数量をそれぞれ当該区分に定める数量で除し、それらの商を加えた和が1となる数量とする。

(注) 表2に掲げる数量以下の火薬類を運搬する場合は、火薬類取締法第19条第1項に規定する届出及び運搬証明書の交付は要しない。

(エ) 核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律（昭和32年法律第166号）第59条第2項に基づき国土交通大臣の確認を受け、かつ、同条第5項に基づき都道府県公安委員会に届け出て運搬証明書の交付を受けた上で行う、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

(オ) 放射性同位元素等の規制に関する法律（昭和32年法律第167号）第18条第2項に基づき国土交通大臣の確認を受け、かつ、同条第5項に基づき都道府県公安委員会に届け出て行う、放射性同位元素等（BM型輸送物、BU型輸送物）の運搬の業務

(2) 適用除外業務に従事しない期間がある場合の拘束時間等の上限

適用除外業務に従事する期間を含む1箇月等の一定期間における、当該業務に従事しない期間に関しては、改善基準告示が適用されるものであること。この場合の一定期間における、適用除外業務に従事しない期間の拘束時間等は、次のとおり、当該一定期間及び適用除外業務に従事しない期間の日数の比率により、改善基準告示で規定する拘束時間等の上限時間を按分した時間を超えないものとする。

表3 適用除外業務に従事しない期間がある場合の拘束時間等の上限

タクシー運転者の拘束時間

1 箇月 の 拘束 時間	日 勤 務 者	$\left[\begin{array}{l} \text{〔（適用除外業務に従事した期間を含む1箇月の日数）} \\ \text{－（適用除外業務に従事した日数）〕} \end{array} \right] \div \left(\text{適用除外業務に従事した期間を含む1箇月の日数} \right) \times 288 \text{ 時間}^{（※）}$
	隔 日 勤 務 者	$\left[\begin{array}{l} \text{〔（適用除外業務に従事した期間を含む1箇月の日数）} \\ \text{－（適用除外業務に従事した日数）〕} \end{array} \right] \div \left(\text{適用除外業務に従事した期間を含む1箇月の日数} \right) \times 262 \text{ 時間}^{（※）}$

※ 改善基準告示の拘束時間の上限時間。なお、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、当該延長した時間とする。

トラック運転者の拘束時間等	
拘束 時間 1 箇 月 の	$\left[\begin{array}{l} \text{〔（適用除外業務に従事した期間を含む1箇月の日数）} \\ \text{－（適用除外業務に従事した日数）〕} \end{array} \right] \div \left(\text{適用除外業務に従事した期間を含む1箇月の日数} \right) \times 284 \text{ 時間}^{（※1）}$
拘束 時間 1 年 の	$\left[\begin{array}{l} \text{〔（適用除外業務に従事した期間を含む1年間の日数）} \\ \text{－（適用除外業務に従事した日数）〕} \end{array} \right] \div \left(\text{適用除外業務に従事した期間を含む1年間の日数} \right) \times 3,300 \text{ 時間}^{（※1）}$
運 転 時 間 2 週 間 の	$\left[14 \text{ 日} - \left(\text{適用除外業務に従事した日数} \right) \right] \div 14 \text{ 日} \times 88 \text{ 時間}^{（※2）}$

※1 改善基準告示の拘束時間の上限時間。なお、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、当該延長した時間とする。

※2 改善基準告示の運転時間の上限時間。

バス運転者の拘束時間等	
拘束 時間 1 箇 月 の	$\left[\begin{array}{l} \text{〔（適用除外業務に従事した期間を含む1箇月の日数）} \\ \text{－（適用除外業務に従事した日数）〕} \end{array} \right] \div \left(\text{適用除外業務に従事した期間を含む1箇月の日数} \right) \times 281 \text{ 時間}^{（※1）}$
拘束 時間 1 年 の	$\left[\begin{array}{l} \text{〔（適用除外業務に従事した期間を含む1年間の日数）} \\ \text{－（適用除外業務に従事した日数）〕} \end{array} \right] \div \left(\text{適用除外業務に従事した期間を含む1年間の日数} \right) \times 3,300 \text{ 時間}^{（※1）}$
拘束 時間 4 週 間 の	$\left[28 \text{ 日} - \left(\text{適用除外業務に従事した日数} \right) \right] \div 28 \text{ 日} \times 260 \text{ 時間}^{（※1）}$
拘束 時間 52 週 間 の	$\left[\begin{array}{l} \text{〔（適用除外業務に従事した期間を含む52週間の日数）} \\ \text{－（適用除外業務に従事した日数）〕} \end{array} \right] \div \left(\text{適用除外業務に従事した期間を含む52週間の日数} \right) \times 3,300 \text{ 時間}^{（※1）}$

運 転 時 間	4 週 間 の	$[28 \text{ 日} - (\text{適用除外業務に従事した日数})] \div 28 \text{ 日} \times 160 \text{ 時間}^{(\ast 2)}$
------------------	------------------	--

- ※1 改善基準告示の拘束時間の上限時間。なお、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とする。
- ※2 改善基準告示の運転時間の上限時間。なお、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とする。

(3) 適用除外業務に関する書類の備付け等

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や、物資等の運搬に関する地方公共団体の要請文書等の写の事業場への備付け及び自動車運転者ごとの当該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こと。

(4) 休息期間の確保

適用除外業務に従事する期間の直前において改善基準告示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の休息期間についても、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とすることが特に要請されるものであること。

第3 自動車運転者の労働時間等の取扱い及び賃金制度等の取扱い

1 労働時間等の取扱い

(1) 労働時間の取扱い

労働時間は、拘束時間から休憩時間を差し引いたものとする。この場合において、事業場外における仮眠時間を除く休憩時間は3時間を超えてはならないものとする。ただし、業務の必要上やむを得ない場合であって、あらかじめ運行計画により3時間を超える休憩時間が定められている場合、又は運行記録計等により3時間を超えて休憩がとられたことが客観的に明らかな場合には、この限りでないものとする。

自動車運転者の業務は事業場外において行われるものではあるが、通常は走行キロ数、運転日報等からも労働時間を算定し得るものであり、法第38条の2の「労働時間を算定し難いとき」という要件には該当しないこと。

事業場外における休憩時間については、就業規則等に定めた所定の休憩時間を休憩したものと取り扱うこととしたが、休憩時間が不当に長い場合は歩合給等の賃金体系との関連から休憩時間中も働く可能性

があるので、事業場外での休憩時間は、仮眠時間を除き、原則として3時間を超えてはならないものとしたこと。なお、手待時間が労働時間に含まれることはいうまでもないこと。

法の遵守に当たっては、使用者には労働時間の管理を行う責務があり、労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイドライン（平成29年1月20日付け基発0120第3号別添）により、始業・終業時刻の確認及び記録を含め適正な労働時間管理を行う必要があること。また、自動車運転者の労働時間管理を適正に行うためには、運転日報等の記録を適正に管理するほか、運行記録計による記録を自動車運転者個人ごとに管理し、労働時間を把握することも有効な方法であること。したがって、貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号）第9条や旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号）第26条に基づき、運行記録計を装着している車両を保有する使用者においては、運行記録計の活用による適正な労働時間管理を行うこと。また、運行記録計を装着している車両を保有しない使用者においては、車両に運行記録計を装着する等により適正な労働時間管理を行うこと。

（2）休日の取扱い

休日は、休息期間に24時間を加算して得た、連続した時間とすること。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らないものとする。

法第35条に規定する休日は原則として暦日を単位として付与されるべきものであるが、自動車運転者については、その業務の特殊性から暦日を単位として休日を付与することが困難であるため、休息期間に24時間を加算して得た労働義務のない時間を休日として取り扱うものであること。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46時間（22時間＋24時間）※を下回ることをしないようにする必要があること。

※トラック運転者及びバス運転者については継続44時間（20時間＋24時間）

また、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るが、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うこと。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、当該時間が上記所定の時間に満たない場合は、要件を満たさないものであること。

2 賃金制度等の取扱い

自動車運転者の賃金制度等は、次により改善を図るものとする。

(1) 賃金制度等

ア 保障給

歩合給制度が採用されている場合には、労働時間に応じ、固定的給与と併せて通常の賃金の6割以上の賃金が保障されるよう保障給を定めるものとする。

歩合給制度を採用している場合には、労働者ごとに労働時間に応じ各人の通常賃金の6割以上の賃金が保障されるようにすることを意図したものであって、6割以上の固定的給与を設けなければならないという趣旨ではないこと。

「通常の賃金」とは、原則として、労働者が各人の標準的能率で歩合給の算定期間における通常の労働時間(勤務割に組み込まれた時間外労働及び休日労働の時間を含む。)を満勤した場合に得られると想定される賃金額(上記の時間外労働及び休日労働に対する手当を含み、臨時に支払われる賃金及び賞与を除く。)をいい、「一時間当たりの保障給」の下限は次の算式により算定すること。

$$\text{1時間当たりの保障給} = \frac{\text{通常の賃金}}{\text{算定期間における通常の労働時間}} \times 0.6$$

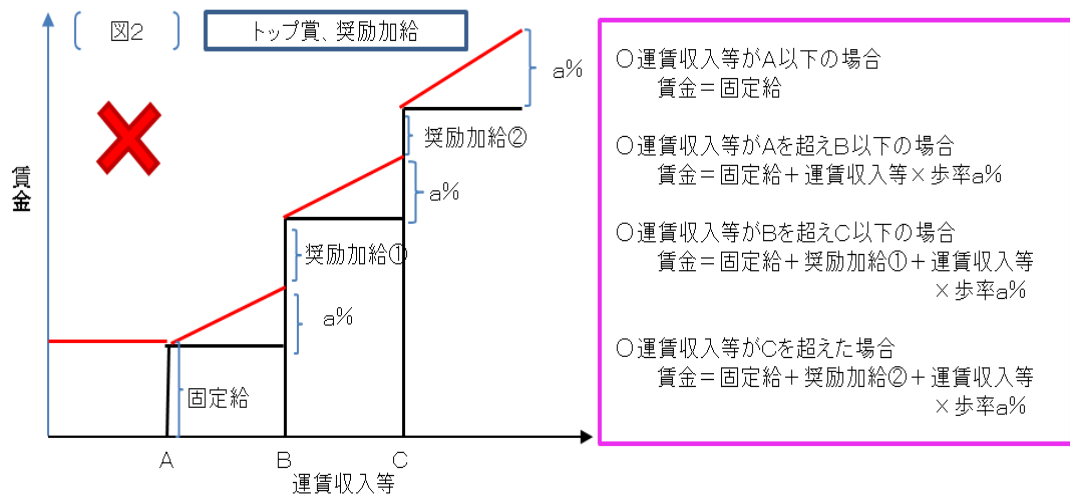
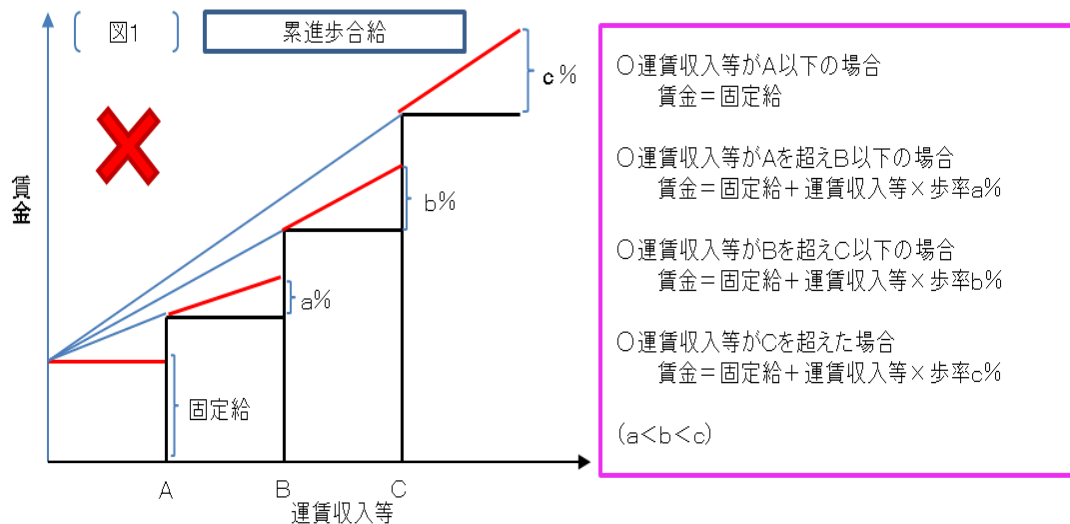
なお、「一時間当たりの保障給」の実際の算定に当たっては、特段の事情のない限り、各人ごとに過去3箇月程度の期間において支払われた賃金の総額(全ての時間外労働及び休日労働に対する手当を含み、臨時に支払われた賃金及び賞与を除く。)を当該期間の総労働時間数で除して得た金額の100分の60以上の金額をもって充てることとして差し支えなく、また、毎年1回等定期的にあらかじめ定めておく場合には、特段の事情のない限り、当該企業の歩合給制労働者に対し過去3箇月程度の期間に支払われた賃金の総額(全ての時間外労働及び休日労働に対する手当を含み、臨時に支払われた賃金及び賞与を除く。)を当該期間の延総労働時間数で除して得た金額の100分の60以上の金額をもって保障給として差し支えないこと。

イ 累進歩合制度

賃金制度は、本来、労使が自主的に決定すべきものであるが、自動

車運転者に係る賃金制度のうち、累進歩合制度については、自動車運転者の長時間労働やスピード違反を極端に誘発するおそれがあり、交通事故の発生も懸念されることから、廃止すべきであること。

累進歩合制度には、水揚高、運搬量等に応じて歩合給が定められている場合にその歩合給の額が非連続的に増減するいわゆる「累進歩合給」（図1）のほか、水揚高等の最も高い者又はごく一部の労働者しか達成し得ない高い水揚高等を達成した者のみに支給するいわゆる「トップ賞」、水揚高等を数段階に区分し、その水揚高の区分の額に達するごとに一定額の加算を行ういわゆる「奨励加給」（図2）が該当するものであること。これらの制度は、いずれも廃止すべき累進歩合制度に該当するため、認められないものであること。



累進歩合制度の廃止については、特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適性化及び活性化に関する特別措置法等の一部を改正する法律（平成25年法律第83号）の国会附帯決議（衆議院国土交通委員会（平成25年11月8日）及び参議院国土交通委員会（同月19日））においても、労使双方にその趣旨を踏まえ、真摯な対応を行うよう促すことが求められていることから、労使当事者にあつては自主的な改善を行うことが要請されること。

なお、累進歩合制度の廃止に関する周知及び指導については、平成26年1月24日付け基発0124第1号によること。

ウ 年次有給休暇の不利益取扱いの是正

法附則第136条の規定に従い、年次有給休暇を取得した労働者に対して賃金の減額その他不利益な取扱いをしないようにすること。

3 法定基準等の確保

改善基準告示及び上記内容は、自動車運転者の労働の実態にかんがみ、自動車運転者の労働時間等の労働条件の改善を図るため、法に定める事項のほかに必要な事項を定めているものであるが、割増賃金の適正かつ確実な支払い、実態に即した就業規則の整備、賃金台帳の適正な記録、仮眠施設の設置、健康診断の実施等、法及び労働安全衛生法（昭和47年法律第57号）に定められた事項を遵守すべきことはいうまでもないこと。

第4 発注者等

令和4年報告においては、改善基準告示の履行確保を徹底する観点から、荷主（発荷主及び着荷主）やいわゆる元請運送事業者、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（以下「発注者等」という。）に対し、幅広く周知することが適当等とされている。（令和4年報告4（1））このことを踏まえ、次の事項に留意すること。

1 発注担当者等に対する周知

改善基準告示の履行確保を徹底するため、発注者等においては、改善基準告示の内容をその発注担当者等に周知することが要請されること。

2 トラック運転者に係る長時間の恒常的な荷待ちの改善等

道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあり、過労死等のうち脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、

自動車運転者の長時間労働の是正等の働き方改革を一層積極的に進める必要がある一方、道路貨物運送業の長時間労働の要因の中には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがあり、その改善のためには、発荷主及び着荷主並びに道路貨物運送業の元請事業者（以下「発着荷主等」という。）の協力が必要不可欠である。

このことを踏まえ、発着荷主等においては、次の事項を実施することが要請されること。

- （１）発着荷主等の荷主都合による長時間の恒常的な荷待ちは、自動車運転者の長時間労働の要因となることから、これを発生させないように努めること。
- （２）運送業務の発注担当者に、改善基準告示を周知し、自動車運転者が改善基準告示を遵守できるような着時刻や荷待ち時間等を設定すること。
- （３）改善基準告示を遵守できず安全な走行が確保できないおそれのある発注を貨物自動車運送事業者に対して行わないこと。

令和 4 年 9 月 27 日

労働政策審議会

労働条件分科会

分科会長 荒 木 尚 志 殿

労働政策審議会

労働条件分科会

自動車運転者労働時間等専門委員会

委員長 藤 村 博 之

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の在り方について（報告）

本専門委員会は、標記について別添のとおり取りまとめたので、労働政策審議会労働条件分科会に報告する。

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の在り方について（とりまとめ）

当専門委員会では、「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。以下「改善基準告示」という。）の在り方について、ハイヤー・タクシー作業部会、トラック作業部会及びバス作業部会を設置し、令和元年12月19日以降、精力的に議論を深めてきたところである。

自動車運転者の労働時間等の規制については、改善基準告示により、拘束時間、休息期間等について上限基準等が設けられ、その遵守を図ってきた。

しかしながら、脳・心臓疾患による労災支給決定件数において、運輸業・郵便業が全業種において最も支給決定件数の多い業種（令和3年度：59件（うち死亡の件数は22件））となるなど、依然として長時間・過重労働が課題となっている。また、自動車運転者の過重労働を防ぐことは、労働者自身の健康確保のみならず、国民の安全確保の観点からも重要である。

改善基準告示は、法定労働時間の段階的な短縮を踏まえて見直しが行われた平成9年の改正以降、実質的な改正は行われていないが、この間、労働者1人当たりの年間総実労働時間は、緩やかに減少（令和3年1,633時間（平成5年比：－287時間））している。

また、「血管病変等を著しく増悪させる業務による脳血管疾患及び虚血性心疾患等の認定基準」（脳・心臓疾患に係る労災認定基準）については、平成13年の改正で、新たに、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（休日労働を含む。）が評価対象に加えられ、令和3年の改正では、さらに勤務間インターバルが短い勤務についても評価対象に加えられた。

そして、平成30年に成立した働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号。以下「働き方改革関連法」という。）では、労働基準法が改正されて新たに時間外・休日労働の上限が設けられ、罰則をもってその履行が確保されることとなった。自動車運転者についても、令和6年4月以降、時間外労働について、月45時間及び年360時間の限度時間並びに、臨時的特別な事情がある場合での年960時間の上限時間が適用されることとされたところである。

また、働き方改革関連法の国会附帯決議事項として、過労死等の防止の観点から改善基準告示の総拘束時間等の改善を求められている。

この度、ハイヤー・タクシー作業部会、トラック作業部会及びバス作業部会において改善基準告示及び関係通達の在り方についての検討結果が下記のとおりとりまとめられたため、当委員会の検討結果として整理することとした。

記

1 一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働時間等の改善のための基準については、次のとおり改めることが適当である。

(1) 1 か月の拘束時間について

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。

隔日勤務に就くものの1 か月についての拘束時間は、262 時間を超えないものとし、地域的事情その他の特別な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。

(2) 1 日及び2 暦日の拘束時間、休息期間について

① 1 日の拘束時間、休息期間

- ・ 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。

- ・ 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。

② 隔日勤務に就くものの2 暦日の拘束時間、休息期間

- ・ 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。
- ・ 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。

(3) 車庫待ち等の自動車運転者について

① 車庫待ち等の自動車運転者の拘束時間、休息期間

- ・ 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。

- ・ 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。

② 車庫待ち等の自動車運転者で隔日勤務に就くものの拘束時間、休息期間

- ・ 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 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。

(4) 例外的な取扱いについて

① 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

② 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。

(5) 休日労働について

休日労働は2週間について1回を超えないものとし、当該休日労働によって、上記に定める拘束時間の限度を超えないものとする。

(6) ハイヤーについて

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つて、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が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。

(7) その他

累進歩合制度については、廃止するものとされた趣旨を通達に記載の上、改善基準告示の改正内容と併せて周知を徹底すること。

2 貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働時間等の改善のための基準については、次のとおり改めることが適当である。

(1) 1か月当たりの拘束時間について

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。

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。

(2) 1日の拘束時間、休息期間について

① 拘束時間

- ・ 1日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、最大拘束時間は15時間とする。
- ・ 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（一の運

行（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。以下同じ。）の走行距離が 450 km以上の貨物運送をいう。以下同じ。）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。

- ・ 最大拘束時間まで延長する場合であっても、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。

② 休息期間

- ・ 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。
- ・ 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、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) 運転時間について

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。

(4) 連続運転時間について

貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の連続運転時間（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 2 において同じ。）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。

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。

(5) 予期し得ない事象に遭遇した場合について

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、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

（６）住所地における休息期間について

自動車運転者の住所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長くなるように努めるものとする。

（７）拘束時間及び休息期間の特例について

① 休息期間の分割の特例

- ・ 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 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。

(※) 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

- ・ 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。

② 2 人乗務の特例

- ・ 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。
- ・ 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。

③ 隔日勤務の特例

- ・ 業務の必要上、やむを得ない場合には、当分の間、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。

④ フェリーに乗船する場合の特例

- ・ 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、フェリーに乗船している時間は、原則として、休息期間として取り扱うものとする。
- ・ その場合、休息期間とされた時間を与えるべき休息期間の時間から減ずることができるが、減算後の休息期間は、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の 2 分の 1 を下回ってはならないものとする。なお、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ものとする。

(※) 2 人乗務の場合には 4 時間、隔日勤務の場合には 20 時間

(8) 休日労働について

休日労働は 2 週間について 1 回を超えないものとし、当該休日労働によって、上記に定める拘束時間の限度を超えないものとする。

3 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従事する自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

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従事する自動車運転者の労働時間等の改善のための基準については、次のとおり改めることが適当である。

(1) 1 か月、4 週間を平均し 1 週間当たりの拘束時間について

1 か月の拘束時間の基準を新たに設けることとし、当面、4 週間を平均し 1 週間当たりの拘束時間の基準も存置して、次の①又は②のいずれかの基準を遵守すればよいこととする。

① 1 か月の拘束時間

- ・ 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。
- ・ 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。

② 4週間を平均し1週間当たりの拘束時間

- ・ 拘束時間は、52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65時間を超えないものとする。
- ・ ただし、貸切バス等乗務者については、労使協定により、52週間のうち24週間までは、52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68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65時間を超える週が16週間を超えて連続しないものとする。

(2) 1日の拘束時間、休息期間について

1日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、最大拘束時間は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。

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。

(3) 運転時間について

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。

(4) 連続運転時間について

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従事する自動車運転者の連続運転時間（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3において同じ。）は、4時間を超えないものとする。

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つては、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は概ね2時間までとするよう努めるものとする。

(5) 例外的な取扱いについて

① 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、上記（2）のと通りの休息期間^(※)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

② 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、運行計画上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。

③ 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。

(6) 住所地における休息期間について

自動車運転者の住所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長くなるように努めるものとする。

(7) 拘束時間及び休息期間の特例について

① 休息期間の分割の特例

- ・ 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か月を限度とし、2分割を超える分割は認められないもの

とする。

② 2人乗務の特例

- ・ 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。

③ 隔日勤務の特例

- ・ 業務の必要上、やむを得ない場合には、当分の間、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。

④ フェリーに乗船する場合の特例

- ・ 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、フェリーに乗船している時間は、原則として、休息期間として扱うものとする。
- ・ その場合、休息期間とされた時間を与えるべき休息期間の時間から減ずることができるが、減算後の休息期間は、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の2分の1を下回ってはならないものとする。なお、フェリーの乗船時間が9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ものとする。
(※) 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

(8) 休日労働について

休日労働は2週間について1回を超えないものとし、当該休日労働によって、上記に定める拘束時間の限度を超えないものとする。

4 その他

(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、その履行確保を徹底する観点から、改正後速やかに、使用者や自動車運転者のみならず、荷主やいわゆる元請運送事業者、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対し、関係省庁と連携し、幅広く周知することが適当である。

特に、道路貨物運送業は、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から、長時間労働の是正等を積極的に進める必要がある一方、長時間労働の要因には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがある。

また、働き方改革関連法により改正された労働時間等の設定の改善に関する特別措置法（平成4年法律第90号）第2条第4項では、他の事業主との取引を行う場合において、長時間労働につながるような著しく短い期限の発注や発注内容の頻繁な変更を行わない等の必要な配慮をすることが事業主の努力義務とされている。

厚生労働省においては、これらのことを踏まえ、改善基準告示の改正後、速やかに、発着荷主等に対し、恒常的な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、国土交通省が実施する「荷主への働きかけ」等に資するよう、厚生労働省が把握した長時間の恒常的な荷待ち等に関する情報を国土交通省に対して提供することが適当である。

(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

改善基準告示において、適用対象となる「自動車運転者」とは、労働基準法第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うとされている。

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ものであり、例えば販売業における配達部門の自動車運転者等、自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）の「自動車運転者」にも適用されることから、改善基準告示の内容について、自家用自動車の「自動車運転者」やその使用者に対しても周知することが適当である。

また、道路運送法（昭和26年法律第183号）等の関連法令に基づき、旅客自動車運送事業者及び貨物自動車運送事業者は、運転者の過労防止等の観点から、国土交通大臣が告示で定める基準に従って、運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならない旨の規定が設けられており、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ものであることから、国土交通省と連携し、個人事業主等に対しても改善基準告示の内容が周知されるようにすることが適当である。

(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、自動車運転業務について、令和6年4月以降に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。

これに加えて、ハイヤー・タクシー作業部会、トラック作業部会及びバス作業部会において、今後の検討課題として、次の事項が指摘されている。

- ・ 適用後の運用状況を把握するための実態調査等については、多様な勤務実態、業務の特性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である。
- ・ また、実態調査と併せて、脳・心臓疾患による労災支給決定事案についても、属性を分類した上で、その要因等について検討を行うべきである。
- ・ これらに加え、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、検討を行うべきである。

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である。

以 上

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

○厚生労働省告示第三六七号

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七号）の一部を次の表のように改正し、令和六年四月一日から適用する。

令和四年十二月二十三日

厚生労働大臣 加藤 勝信

改正後	改正前
(目的等) 第一条 (略) 2 (略) 3 使用者及び労働者の過半数で組織する労働組合又は労働者の過半数を代表する者(以下「労使当事者」という。)は、法第三十二条から第三十二条の五まで若しくは第四十条の労働時間(以下「労働時間」という。)を延長し、又は法第三十五条の休日(以下「休日」という。)に労働させるための法第三十六条第一項の協定(以下「時間外・休日労働協定」という。)をする場合において、次の各号に掲げる事項に十分留意しなければならない。 一 労働時間を延長して労働させることができる時間は、法第三十六条第四項の規定により、一箇月について四十五時間及び一年について三百六十時間(法第三十二条の四第一項第二号の対象期間として三箇月を超える期間を定めて同条の規定により労働させる場合にあつては、一箇月について四十二時間及び一年について三百二十時間。以下「限度時間」という。)を超えない時間に限ることとされていること。 二 前号に定める一年についての限度時間を超えて労働させることができる時間を定めるに当たっては、事業場における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当該限度時間を超えて労働させる必要がある場合であつても、法第四百四十条第一項の規定により読み替えて適用する法第三十六条第五項の規定により、同条第二項第四号に関して協定した時間を含め九百六十時間を超えない範囲内とされていること。 三 前二号に掲げる事項のほか、労働時間の延長及び休日の労働は必要最小限にとどめられるべきであることその他の労働時間	(目的等) 第一条 (略) 2 (略) 3 使用者は、季節的繁忙その他の事情により、法第三十六条第一項の規定に基づき臨時に労働時間を延長し、又は休日に労働させる場合においても、その時間数又は日数を少なくするように努めるものとする。

の延長及び休日の労働を適正なものとするために必要な事項については、労働基準法第三十六条第一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（平成三十年厚生労働省告示第三百二十三号）において定められていること。

（一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間等）

第二条 使用者は、一般乗用旅客自動車運送事業（道路運送法（昭和二十六年法律第八十三号）第三条第一号ハの一般乗用旅客自動車運送事業をいう。以下同じ。）に従事する自動車運転者（隔日勤務（始業及び終業の時刻が同一の日に属さない業務をいう。以下同じ。）に就くものを除く。以下この項において同じ。）を使用する場合、その拘束時間（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。以下同じ。）及び休息期間（使用者の拘束を受けない期間をいう。以下同じ。）について、次に定めるところによるものとする。

一 拘束時間は、一箇月について二百八十八時間を超えないものとする。ただし、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（以下「車庫待ち等」という。）の自動車運転者の拘束時間は、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（以下「労使協定」という。）により、一箇月について三百時間まで延長することができるものとする。

二 一日（始業時刻から起算して二十四時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、十三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、一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、十五時間とすること。ただし、車庫待ち等の自動車運転者について、次に掲げ

（一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間等）

第二条 使用者は、一般乗用旅客自動車運送事業（道路運送法（昭和二十六年法律第八十三号）第三条第一号ハの一般乗用旅客自動車運送事業をいう。以下同じ。）に従事する自動車運転者（隔日勤務に就くものを除く。この項において同じ。）の拘束時間（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。以下同じ。）及び休息期間（使用者の拘束を受けない期間をいう。以下同じ。）については、次に定めるところによるものとする。

一 一箇月についての拘束時間は、二百九十九時間（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（以下「車庫待ち等」という。）の自動車運転者について、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（以下「労使協定」という。）があるときは、三百二十二時間）を超えないものとする。

二 一日（始業時刻から起算して二十四時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、十三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、一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、十六時間とすること。ただし、車庫待ち等の自動車運転者について、次に掲げ

る要件を満たす場合には、この限りでない。

イゝニ（略）

三 前号本文の場合において、一日についての拘束時間が十四時間を超える回数をできるだけ少なくするように努めるものとする。

四 勤務終了後、継続十一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、休息期間が継続九時間を下回らないものとする。

2

使用者は、一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者であつて隔日勤務に就くものを使用する場合は、その拘束時間及び休息期間について、次に定めるところによるものとする。

一 拘束時間は、一箇月について二百六十二時間を超えないものとする。ただし、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、一年について六箇月までは、一箇月の拘束時間を二百七十時間まで延長することができるものとする。

二 二暦日についての拘束時間は、二十二時間を超えないものとし、かつ、二回の隔日勤務を平均し隔日勤務一回当たり二十時間を超えないものとする。

三 車庫待ち等の自動車運転者の拘束時間は、一箇月について二百六十二時間を超えないものとし、労使協定により、これを二百七十時間まで延長することができるものとする。ただし、次に掲げる要件をいづれも満たす場合に限り、二暦日についての拘束時間は二十四時間まで延長することができ、かつ、一箇月についての拘束時間はこの号本文に定める拘束時間に十時

る要件を満たす場合には、この限りでない。

イゝニ（略）

（新設）

三 勤務終了後、継続八時間以上の休息期間を与えること。

2

使用者は、一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者であつて隔日勤務に就くものの拘束時間及び休息期間については、次に定めるところによるものとする。

一 拘束時間は、二暦日について二十一時間、一箇月について二百六十二時間（地域的事情その他の特別の事情がある場合において、労使協定があるときは、一年のうち六箇月において、当該六箇月の各月について二百七十時間）を超えないものとする。ただし、車庫待ち等の自動車運転者の二暦日についての拘束時間は、夜間四時間以上の仮眠時間を与えることにより、一箇月について労使協定により定める回数（当該回数が一箇月について七回を超えるときは、七回）に限り、二十四時間まで延長することができる。この場合において、一箇月についての拘束時間は、本文に定める一箇月についての拘束時間に二十時間を加えた時間を超えてはならない。

（新設）

（新設）

間を加えた時間まで延長することができるものとする。

イ 夜間四時間以上の仮眠を与えること。

ロ 第二号に定める拘束時間を超える回数を、労使協定により、一箇月について七回を超えない範囲において定めること。

四 勤務終了後、継続二十四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、休息期間が継続二十二時間を下回らないものとする。

- 3 第一項第二号に定める一日についての拘束時間並びに前項第二号及び第三号に定める二暦日についての拘束時間の規定の適用に当たっては、次の各号に掲げる要件を満たす時間（以下「予期し得ない事象への対応時間」という。）を、これらの拘束時間から除くことができる。この場合において、予期し得ない事象への対応時間により、一日についての拘束時間が最大拘束時間を超えた場合は、第一項第四号の規定にかかわらず、勤務終了後、継続十一時間以上の休息期間を与え、隔日勤務一回についての拘束時間が二十二時間を超えた場合は、前項第四号の規定にかかわらず、勤務終了後、継続二十四時間以上の休息期間を与えることとする。
- 一 通常予期し得ない事象として厚生労働省労働基準局長が定めるものにより生じた運行の遅延に対応するための時間であること。

二 客観的な記録により確認できる時間であること。

4 使用者は、一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者を休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は二週間について一回を超えないものとし、当該休日の労働によって第一項又は第二項に定める拘束時間及び最大拘束時間を超えないものとする。

5 (略)

第三条 労使当事者は、時間外・休日労働協定においてハイヤーに乗務する自動車運転者に係る労働時間を延長して労働させること

二 勤務終了後、継続二十時間以上の休息期間を与えること。

- 3 使用者及び労働者の過半数で組織する労働組合又は労働者の過半数を代表する者（以下「労使当事者」という。）は、法第三十六條第一項の協定（労働時間の延長に係るものに限る。以下「時間外労働協定」という。）において一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者に係る一日を超える一定の期間（以下「一定期間」という。）についての延長時間（法第四百四十條第二項の規定により読み替えて適用する法第三十六條第二項第四号に規定する労働時間を延長して労働させることができる時間をいう。以下同じ。）について協定するに当たっては、当該一定期間は一箇月とするものとする。

4 使用者は、一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者に法第三十五條の休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は二週間について一回を超えないものとし、当該休日の労働によって第一項又は第二項に定める拘束時間及び最大拘束時間の限度を超えないものとする。

5 (略)

第三条 労使当事者は、時間外労働協定においてハイヤーに乗務する自動車運転者に係る一定期間についての延長時間について協定

ができる時間について協定するに当たっては、次の各号に掲げる事項を遵守しなければならない。

一 労働時間を延長して労働させることができる時間については、限度時間を超えない時間に限ること。

二 一年についての限度時間を超えて労働させることができる時間を定めるに当たっては、当該事業場における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当該限度時間を超えて労働させる必要がある場合であっても、法第四百四十条第一項の規定により読み替えて適用する法第三十六条第五項の規定により、同条第二項第四号に関して協定した時間を含め九百六十時間を超えない範囲内とすること。

2| 使用者は、時間外・休日労働協定において、労働時間を延長して労働させることができる時間を定めるに当たっては、当該時間数を、休日の労働を定めるに当たっては、当該休日に労働させることができる時間数を、それぞれできる限り短くするよう努めなければならない。

3| 使用者は、ハイヤーに乗務する自動車運転者が疲労回復を図るために、必要な睡眠時間を確保できるよう、勤務終了後に一定の休息期間を与えなければならない。

(貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間等)

第四条 使用者は、貨物自動車運送事業（貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）第二条第一項の貨物自動車運送事業をいう。以下同じ。）に従事する自動車運転者を使用する場合は、その拘束時間、休息期間及び運転時間について、次に定めるところによるものとする。

一 拘束時間は、一箇月について二百八十四時間を超えず、かつ、一年について三千三百時間を超えないものとする。ただし、労使協定により、一年について六箇月までは、一箇月につ

するに当たっては、次の各号に掲げる事項を十分考慮するように努めなければならない。

一 一定期間についての延長時間に係る一定期間は、一箇月又は三箇月及び一年間とすること。

二 一定期間についての延長時間は、次の表の上欄に掲げる一定期間の区分に応じ、それぞれ同表の下欄に掲げる時間（以下「目安時間」という。）以内の時間とすること。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、一定期間についての延長時間を定めた当該一定期間ごとに、労使当事者間において定める手続を経て、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。

一	定 期 間	目 安 時 間
一箇月		五十時間
三箇月		百四十時間
一年間		四百五十時間
備考 下欄に掲げる時間は、法第三十二条から第三十二条の四までの規定により労働させることができる最長の労働時間を超えて延長することができる時間である。		

(貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間等)

第四条 使用者は、貨物自動車運送事業（貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）第二条第一項の貨物自動車運送事業をいう。以下同じ。）に従事する自動車運転者の拘束時間、休息期間及び運転時間については、次に定めるところによるものとする。

一 拘束時間は、一箇月について二百九十三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、一年のうち六箇月までは、一年間についての拘束時間が三千五百十六時間を超

いて三百十時間まで延長することができ、かつ、一年について三千四百時間まで延長することができるものとする。

二 前号ただし書の場合において、一箇月の拘束時間が二百八十四時間を超える月が三箇月を超えて連続しないものとし、かつ、一箇月の時間外労働及び休日労働の合計時間数が百時間未満となるよう努めるものとする。

三 一日についての拘束時間は、十三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、最大拘束時間は十五時間とすること。ただし、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に係る一週間における運行が全て長距離貨物運送（一の運行（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。以下この項において同じ。）の走行距離が四百五十キロメートル以上の貨物運送をいう。）であり、かつ、一の運行における休息期間が、当該自動車運転者の住所地以外の場所におけるものである場合においては、当該一週間について二回に限り最大拘束時間を十六時間とすることができる。

四 前号の場合において、一日についての拘束時間が十四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。

五 勤務終了後、継続十一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、休息期間が継続九時間を下回らないものとする。ただし、第三号ただし書に該当する場合、当該一週間について二回に限り、休息期間を継続八時間とすることができる。この場合において、一の運行終了後、継続十二時間以上の休息期間を与えるものとする。

六 (略)

七 連続運転時間（一回がおおむね連続十分以上で、かつ、合計が三十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。以下この条において同じ。）は、四時間を超えないものとする。ただし、高速自動車国道（高速自動車国道法

えない範囲内において、三百二十時間まで延長することができる。

(新設)

二 一日についての拘束時間は、十三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、最大拘束時間は十六時間とすること。この場合において、一日についての拘束時間が十五時間を超える回数は、一週間について二回以内とすること。

(新設)

三 勤務終了後、継続八時間以上の休息期間を与えること。

四 (略)

五 連続運転時間（一回が連続十分以上で、かつ、合計が三十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。次条において同じ。）は、四時間を超えないものとする。

(昭和三十三年法律第七十九号) 第四条第一項の高速自動車国道をいう。) 又は自動車専用道路(道路法(昭和二十七年法律第百八十号) 第四十八条の二第一項若しくは第二項の規定により指定を受けた道路をいう。)(以下「高速道路等」という。)(のサービスエリア又はパーキングエリア(道路法施行令(昭和二十七年政令第四百七十九号) 第七条第十三号若しくは高速自動車国道法第十一条第二号に定める施設をいう。)等に駐車又は停車できないため、やむを得ず連続運転時間が四時間を超える場合には、連続運転時間を四時間三十分まで延長することができるものとする。

八 前号に定める運転の中断については、原則として休憩を与えるものとする。

2 (略)

3 第一項第三号に定める一日についての拘束時間、同項第六号に定める二日を平均した一日当たりの運転時間及び同項第七号に定める連続運転時間の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を当該拘束時間、運転時間及び連続運転時間から除くことができる。この場合、勤務終了後、同項第五号本文に定める継続した休息期間を与えること。

4 第一項の規定にかかわらず、次の各号のいずれかに該当する場合には、拘束時間及び休息期間については、それぞれ次に定めるところによるものとする。

一 業務の必要上、勤務の終了後継続九時間(第一項第三号ただし書に該当する場合は継続八時間)以上の休息期間を与えることが困難な場合、次に掲げる要件を満たすものに限り、当分の間、一定期間(一箇月程度を限度とする。)における全勤務回数^イの二分の一を限度に、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。

イ 分割された休息期間は、一回当たり継続三時間以上とし、二分分割又は三分分割とすること。

ロ 一日において、二分分割の場合は合計十時間以上、三分分割の

(新設)

2 (略)

(新設)

3 第一項の規定にかかわらず、次の各号のいずれかに該当する場合には、拘束時間及び休息期間については、厚生労働省労働基準局長の定めるところによることができる。

一 業務の必要上、勤務の終了後継続八時間以上の休息期間を与えることが困難な場合

(新設)

(新設)

場合は合計十二時間以上の休息期間を与えなければならないこと。

ハ 休息期間を三分割とする日が連続しないよう努めるものとする。

二 自動車運転者が同時に一台の自動車に二人以上乗務する場合であつて、車両内に身体を伸ばして休息できる設備があるときは、最大拘束時間を二十時間まで延長するとともに、休息期間を四時間まで短縮することができること。ただし、当該設備が自動車運転者の休息のためのベッド又はこれに準ずるものとして厚生労働省労働基準局長が定める設備に該当する場合で、かつ、勤務終了後、継続十一時間以上の休息期間を与える場合は、最大拘束時間を二十四時間まで延長することができる。この場合において、八時間以上の仮眠を与える場合には、当該拘束時間を二十八時間まで延長することができる。

三 業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、二暦日についての拘束時間が二十一時間を超えず、かつ、勤務終了後、継続二十時間以上の休息期間を与える場合に限り、自動車運転者を隔日勤務に就かせることができること。ただし、厚生労働省労働基準局長が定める施設において、夜間四時間以上の仮眠を与える場合には、二週間についての拘束時間が百二十六時間を超えない範囲において、当該二週間について三回を限度に、二暦日の拘束時間を二十四時間まで延長することができる。

四 自動車運転者がフェリーに乗船している時間は、原則として休息期間とし、この条の規定により与えるべき休息期間から当該時間を除くことができること。ただし、当該時間を除いた後の休息期間については、第二号の場合を除き、フェリーを下船した時刻から終業の時刻までの時間の二分の一を下回つてはならない。

(削る)

(新設)

二 自動車運転者が同時に一台の自動車に二人以上乗務する場合

三 自動車運転者が隔日勤務に就く場合

四 自動車運転者がフェリーに乗船する場合

4| 労使当事者は、時間外労働協定において貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に係る一定期間についての延長時間について協定するに当たっては、当該一定期間は、二週間及び一箇月以

5 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は二週間について一回を超えないものとし、当該休日の労働によつて第一項に定める拘束時間及び最大拘束時間を超えないものとする。

6 (略)

(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従事する自動車運転者の拘束時間等)

第五条 使用者は、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従事する自動車運転者並びに旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者であつて、主として人を運送することを目的とする自動車の運転の業務に従事するもの(以下この条においてこれらを総称して「バス運転者等」という。)を使用する場合は、その拘束時間、休息期間及び運転時間について、次に定めるところによるものとする。

一 拘束時間は、次のいずれかの基準を満たすものとする。

上三箇月以内の一定の期間とするものとする。

5 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に法第三十五条の休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は二週間について一回を超えないものとし、当該休日の労働によつて第一項に定める拘束時間及び最大拘束時間の限度を超えないものとする。

6 (略)

(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従事する自動車運転者の拘束時間等)

第五条 使用者は、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従事する自動車運転者並びに旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者であつて、主として人を運送することを目的とする自動車の運転の業務に従事するもの(以下この条において「バス運転者等」という。)の拘束時間、休息期間及び運転時間については、次に定めるところによるものとする。

一 拘束時間は、四週間を平均し一週間当たり六十五時間を超えないものとする。ただし、貸切バス(一般貸切旅客自動車運送事業(道路運送法第三条第一号の一般貸切旅客自動車運送事業をいう。))の用に供する自動車をいう。以下この項において同じ。)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起点から終点までのキロ程が概ね百キロメートルを超える運行系統を運行する一般乗合旅客自動車運送事業(同号イの一般乗合旅客自動車運送事業をいう。以下この項において同じ。)の用に供する自動車であつて、高速自動車国道(高速自動車国道法(昭和三十二年法律第七十九号)第四条第一項の高速自動車国道をいう。以下この項において同じ。)及び自動車専用道路(道路法(昭和二十七年法律第百八十号)第四十八条の二の自動車専用道路をいう。以下この項において同じ。))の利用区間のキロ程が五十キロメートル以

イ 一箇月について二百八十一時間を超えず、かつ、一年につ

いて三千三百時間を超えないものとする。ただし、貸切バス（一般貸切旅客自動車運送事業（道路運送法第三条第一号ロの一般貸切旅客自動車運送事業をいう。）の用に供する自動車をいう。以下この項において同じ。）を運行する営業所において運轉の業務に従事する者、一般乗合旅客自動車運送事業（同号イの一般乗合旅客自動車運送事業をいう。以下この項において同じ。）の用に供する自動車であつて、行事等の事由による一時的な需要に応じて追加的に自動車を運行する営業所において運行されるものに乗務する者、起点から終点までのキロ程がおおむね百キロメートルを超える運行系統を運行する一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する自動車であつて、高速道路等の利用区間のキロ程が五十キロメートル以上であり、かつ、当該キロ程が起点から終点までのキロ程の四分の一以上のものに乗務する者（第六号において「特定運轉者」という。）及び貸切バスに乗務する者（以下これらを総称して「貸切バス等乗務者」という。）の拘束時間は、労使協定により、一年について六箇月までは、一箇月について二百九十四時間まで延長することができ、かつ、一年について三千四百時間まで延長することができる。

ロ 四週間を平均し一週間当たり六十五時間を超えず、かつ、五十二週間について三千三百時間を超えないものとする。ただし、貸切バス等乗務者の拘束時間は、労使協定により、五十二週間のうち二十四週間までは四週間を平均し一週間当たり六十八時間まで延長することができ、かつ、五十二週間について三千四百時間まで延長することができる。

上であり、かつ、当該キロ程が起点から終点までのキロ程の四分の一以上のものに乗務する者（第四号において「特定運轉者」という。）については、労使協定があるときは、五十二週間のうち十六週間までは、四週間を平均し一週間当たり七十一・五時間まで延長することができる。

（新設）

（新設）

二 前号イただし書の場合においては、一箇月の拘束時間について二百八十一時間を超える月が四箇月を超えて連続しないものとし、前号ロただし書の場合においては、四週間を平均した一週間当たりの拘束時間が六十五時間を超える週が十六週間を超えて連続しないものとする。

三 一日についての拘束時間は、十三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、最大拘束時間は、十五時間とすること。この場合において、一日についての拘束時間が十四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。

四 勤務終了後、継続十一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、休息期間が継続九時間を下回らないものとする。

五 運転時間は、二日を平均し一日当たり九時間、四週間を平均し一週間当たり四十時間を超えないものとする。ただし、貸切バス等乗務者については、労使協定により、五十二週間についての運転時間が二千八十時間を超えない範囲内において、五十二週間のうち十六週間までは、四週間を平均し一週間当たり四十四時間まで延長することができる。

六 連続運転時間（一回が連続十分以上で、かつ、合計が三十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。以下この条において同じ。）は、四時間を超えないものとする。ただし、特定運転者及び貸切バスに乗務する者が高速道路等（旅客が乗車することができる区間として設定したものに限る。）を運行する場合は、一の連続運転時間についての高速道路等における連続運転時間（夜間において長距離の運行を行う貸切バスについては、高速道路等以外の区間における運転時間を含む。）はおおむね二時間を超えないものとするよう努めるものとする。

（新設）

二 一日についての拘束時間は、十三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、最大拘束時間は、十六時間とすること。この場合において、一日についての拘束時間が十五時間を超える回数は、一週間について二回以内とすること。

三 勤務終了後、継続八時間以上の休息期間を与えること。

四 運転時間は、二日を平均し一日当たり九時間、四週間を平均し一週間当たり四十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特定運転者については、労使協定があるときは、五十二週間についての運転時間が二千八十時間を超えない範囲内において、五十二週間のうち十六週間までは、四週間を平均し一週間当たり四十四時間まで延長することができる。

五 連続運転時間は、四時間を超えないものとする。

七 前号の場合において、交通の円滑を図るため、駐車又は停車

した自動車を用意された場所から移動させる必要が生じたことにより運転した時間（一の連続運転時間が終了するまでの間につき三十分を上限とする。）を、当該必要が生じたことに関する記録がある場合に限り、連続運転時間から除くことができる。

2

（略）

3

第一項第三号に定める一日についての拘束時間、同項第五号に定める二日を平均した一日当たりの運転時間及び同項第六号に定める連続運転時間の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を当該拘束時間、運転時間及び連続運転時間から除くことができる。この場合、勤務終了後、同項第四号に定める継続した休息期間を与えること。

4

第一項の規定にかかわらず、次の各号のいずれかに該当する場合には、拘束時間及び休息期間については、それぞれ次の当該各号に定めるところによるものとする。

一 業務の必要上、勤務の終了後継続九時間以上の休息期間を与えることが困難な場合、当分の間、一定期間（一箇月を限度とする。）における全勤務回数数の二分の一を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後の二回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、一日において一回当たり継続四時間以上、合計十一時間以上でなければならないものとする。

二 バス運転者等が同時に一台の自動車に二人以上乗務する場合であつて、車両内に身体を伸ばして休息できる設備がある場合は、次に掲げるところにより、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。

イ 当該設備がバス運転者等の専用の座席であり、かつ、厚生労働省労働基準局長が定める要件を満たす場合は、最大拘束時間を十九時間まで延長し、休息期間を五時間まで短縮することができるものとする。

（新設）

2

（略）

（新設）

3

第一項の規定にかかわらず、次の各号のいずれかに該当する場合には、拘束時間及び休息期間については、厚生労働省労働基準局長の定めるところによることができる。

一 業務の必要上、勤務の終了後継続八時間以上の休息期間を与えることが困難な場合

二 バス運転者等が同時に一台の自動車に二人以上乗務する場合

（新設）

ロ 当該設備としてベッドが設けられている場合その他バス運

転者等の休息のための措置として厚生労働省労働基準局長が定める措置が講じられている場合は、最大拘束時間を二十時間まで延長し、休息期間を四時間まで短縮することができるものとする。

三 業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、二暦日についての拘束時間が二十一時間を超えず、かつ、勤務終了後、継続二十時間以上の休息期間を与える場合に限り、バス運転者等を隔日勤務に就かせることができること。ただし、厚生労働省労働基準局長が定める施設において、夜間四時間以上の仮眠を与える場合には、二週間についての拘束時間が百二十六時間を超えない範囲において、当該二週間について三回を限度に、二暦日の拘束時間を二十四時間まで延長することができる。

四 バス運転者等がフェリーに乗船している時間は、原則として休息期間とし、この条の規定により与えるべき休息期間から当該時間を除くことができること。ただし、当該時間を除いた後の休息期間については、第二号の場合を除き、フェリーを下船した時刻から終業の時刻までの時間の二分の一を下回ってはならない。

(削る)

5 使用者は、バス運転者等に休日労働させる場合は、当該労働させる休日は二週間について一回を超えないものとし、当該休日の労働によって第一項に定める拘束時間及び最大拘束時間を超えないものとする。

(新設)

三 バス運転者等が隔日勤務に就く場合

四 バス運転者等がフェリーに乗船する場合

4 労使当事者は、時間外労働協定においてバス運転者等に係る一定期間についての延長時間について協定するに当たっては、当該一定期間は、二週間及び一箇月以上三箇月以内の一定の期間とするものとする。

5 使用者は、バス運転者等に法第三十五条の休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は二週間について一回を超えないものとし、当該休日の労働によって第一項に定める拘束時間及び最大拘束時間の限度を超えないものとする。

○自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

(平成元年二月九日)

(労働省告示第七号)

改正	平成	三年一〇月三十一日	労働省告示	第 七九号
	同	四年一月三〇日	同	第 九九号
	同	九年 一月三〇日	同	第 四号
	同	一一年 四月 一日	同	第 二九号
	同	一二年一月二五日	同	第一二〇号
	同	三〇年 九月 七日	厚生労働省告示第三二二号	
	令和	四年一二月二三日	同	第三六七号

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準を次のとおり定める。

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

(目的等)

第一条 この基準は、自動車運転者（労働基準法（昭和二十二年法律第四十九号。以下「法」という。）第九条に規定する労働者（同居の親族のみを使用する事業又は事務所に使用される者及び家事使用人を除く。）であつて、四輪以上の自動車の運転の業務（厚生労働省労働基準局長が定めるものを除く。）に主として従事する者をいう。以下同じ。）の労働時間等の改善のための基準を定めることにより、自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図ることを目的とする。

2 労働関係の当事者は、この基準を理由として自動車運転者の労働条件を低下させてはならないことはもとより、その向上に努めなければならない。

3 使用者及び労働者の過半数で組織する労働組合又は労働者の過半数を代表する者（以下「労使当事者」という。）は、法第三十二条から第三十二条の五まで若しくは第四十条の労働時間（以下「労働時間」という。）を延長し、又は法第三十五条の休日（以下「休日」という。）に労働させるための法第三十六条第一項の協定（以下「時間外・休日労働協定」という。）をする場合において、次の各号に掲げる事項に十分留意しなければならない。

一 労働時間を延長して労働させることができる時間は、法第三十六条第四項の規定により、一箇月について四十五時間及び一年について三百六十時間（法第三十二条の四第一項第二号の対象期間として三箇月を超える期間を定めて同条の規定により労働させる場合にあっては、一箇月について四十二時間及び一年について三百二十時間。以下「限度時間」という。）を超えない時間に限ることとされていること。

二 前号に定める一年についての限度時間を超えて労働させることができる時間を定めるに当たっては、事業場における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当該限度時間を超えて労働させる必要がある場合であっても、法第四十条第一項の規定により読み替えて適用する法第三十六条第五項の規定により、同条第二項第四号に

関して協定した時間を含め九百六十時間を超えない範囲内とされていること。

- 三 前二号に掲げる事項のほか、労働時間の延長及び休日の労働は必要最小限にとどめられるべきであることその他の労働時間の延長及び休日の労働を適正なものとするために必要な事項については、労働基準法第三十六条第一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（平成三十年厚生労働省告示第三百二十三号）において定められていること。

（一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間等）

第二条 使用者は、一般乗用旅客自動車運送事業（道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）第三条第一号ハの一般乗用旅客自動車運送事業をいう。以下同じ。）に従事する自動車運転者（隔日勤務（始業及び終業の時刻が同一の日に属さない業務をいう。以下同じ。）に就くものを除く。以下この項において同じ。）を使用する場合は、その拘束時間（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。以下同じ。）及び休息期間（使用者の拘束を受けない期間をいう。以下同じ。）について、次に定めるところによるものとする。

- 一 拘束時間は、一箇月について二百八十八時間を超えないものとする。ただし、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（以下「車庫待ち等」という。）の自動車運転者の拘束時間は、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（以下「労使協定」という。）により、一箇月について三百時間まで延長することができるものとする。

- 二 一日（始業時刻から起算して二十四時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、十三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、一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、十五時間とすること。ただし、車庫待ち等の自動車運転者について、次に掲げる要件を満たす場合には、この限りでない。

イ 勤務終了後、継続二十時間以上の休息期間を与えること。

ロ 一日についての拘束時間が十六時間を超える回数が、一箇月について七回以内であること。

ハ 一日についての拘束時間が十八時間を超える場合には、夜間四時間以上の仮眠時間を与えること。

ニ 一回の勤務における拘束時間が、二十四時間を超えないこと。

- 三 前号本文の場合において、一日についての拘束時間が十四時間を超える回数をできるだけ少なくするように努めるものとする。

- 四 勤務終了後、継続十一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、休息期間が継続九時間を下回らないものとする。

- 2 使用者は、一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者であって隔日勤務に就くものを使用する場合は、その拘束時間及び休息期間について、次に定めるところによるものとする。
- 一 拘束時間は、一箇月について二百六十二時間を超えないものとする。ただし、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、一年について六箇月までは、一箇月の拘束時間を二百七十時間まで延長することができるものとする。
- 二 二暦日についての拘束時間は、二十二時間を超えないものとし、かつ、二回の隔日勤務を平均し隔日勤務一回当たり二十一時間を超えないものとする。
- 三 車庫待ち等の自動車運転者の拘束時間は、一箇月について二百六十二時間を超えないものとし、労使協定により、これを二百七十時間まで延長することができるものとする。ただし、次に掲げる要件をいずれも満たす場合に限り、二暦日についての拘束時間は二十四時間まで延長することができ、かつ、一箇月についての拘束時間はこの号本文に定める拘束時間に十時間を加えた時間まで延長することができるものとする。
- イ 夜間四時間以上の仮眠を与えること。
- ロ 第二号に定める拘束時間を超える回数を、労使協定により、一箇月について七回を超えない範囲において定めること。
- 四 勤務終了後、継続二十四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、休息期間が継続二十二時間を下回らないものとする。
- 3 第一項第二号に定める一日についての拘束時間並びに前項第二号及び第三号に定める二暦日についての拘束時間の規定の適用に当たっては、次の各号に掲げる要件を満たす時間（以下「予期し得ない事象への対応時間」という。）を、これらの拘束時間から除くことができる。この場合において、予期し得ない事象への対応時間により、一日についての拘束時間が最大拘束時間を超えた場合は、第一項第四号の規定にかかわらず、勤務終了後、継続十一時間以上の休息期間を与え、隔日勤務一回についての拘束時間が二十二時間を超えた場合は、前項第四号の規定にかかわらず、勤務終了後、継続二十四時間以上の休息期間を与えるものとする。
- 一 通常予期し得ない事象として厚生労働省労働基準局長が定めるものにより生じた運行の遅延に対応するための時間であること。
- 二 客観的な記録により確認できる時間であること。
- 4 使用者は、一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者を休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は二週間について一回を超えないものとし、当該休日の労働によって第一項又は第二項に定める拘束時間及び最大拘束時間を超えないものとする。
- 5 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をいう。次条において同じ。）に乗務する自動車運転者については、第一項から前項までの規定は適用しない。

第三条 労使当事者は、時間外・休日労働協定においてハイヤーに乗務する自動車運転者に係る労働時間を延長して労働させることができる時間について協定するに当たっては、次の各号に掲げる事項を遵守しなければならない。

一 労働時間を延長して労働させることができる時間については、限度時間を超えない時間に限ること。

二 一年についての限度時間を超えて労働させることができる時間を定めるに当たっては、当該事業場における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当該限度時間を超えて労働させる必要がある場合であっても、法第百四十条第一項の規定により読み替えて適用する法第三十六条第五項の規定により、同条第二項第四号に関して協定した時間を含め九百六十時間を超えない範囲内とすること。

2 使用者は、時間外・休日労働協定において、労働時間を延長して労働させることができる時間を定めるに当たっては、当該時間数を、休日の労働を定めるに当たっては、当該休日に労働させることができる時間数を、それぞれできる限り短くするよう努めなければならない。

3 使用者は、ハイヤーに乗務する自動車運転者が疲労回復を図るために、必要な睡眠時間を確保できるよう、勤務終了後に一定の休息期間を与えなければならない。

（貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間等）

第四条 使用者は、貨物自動車運送事業（貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）第二条第一項の貨物自動車運送事業をいう。以下同じ。）に従事する自動車運転者を使用する場合は、その拘束時間、休息期間及び運転時間について、次に定めるところによるものとする。

一 拘束時間は、一箇月について二百八十四時間を超えず、かつ、一年について三千三百時間を超えないものとする。ただし、労使協定により、一年について六箇月までは、一箇月について三百十時間まで延長することができ、かつ、一年について三千四百時間まで延長することができるものとする。

二 前号ただし書の場合において、一箇月の拘束時間が二百八十四時間を超える月が三箇月を超えて連続しないものとし、かつ、一箇月の時間外労働及び休日労働の合計時間数が百時間未満となるよう努めるものとする。

三 一日についての拘束時間は、十三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、最大拘束時間は十五時間とすること。ただし、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に係る一週間における運行が全て長距離貨物運送（一の運行（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。以下この項において同じ。）の走行距離が四百五十キロメートル以上の貨物運送をいう。）であり、か

つ、一の運行における休息期間が、当該自動車運転者の住所地以外の場所におけるものである場合においては、当該一週間について二回に限り最大拘束時間を十六時間とすることができる。

四 前号の場合において、一日についての拘束時間が十四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。

五 勤務終了後、継続十一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、休息期間が継続九時間を下回らないものとする。ただし、第三号ただし書に該当する場合、当該一週間について二回に限り、休息期間を継続八時間とすることができる。この場合において、一の運行終了後、継続十二時間以上の休息期間を与えるものとする。

六 運転時間は、二日（始業時刻から起算して四十八時間をいう。次条において同じ。）を平均し一日当たり九時間、二週間を平均し一週間当たり四十四時間を超えないものとする。

七 連続運転時間（一回がおおむね連続十分以上で、かつ、合計が三十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。以下この条において同じ。）は、四時間を超えないものとする。ただし、高速自動車国道（高速自動車国道法（昭和三十二年法律第七十九号）第四条第一項の高速自動車国道をいう。）又は自動車専用道路（道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第四十八条の二第一項若しくは第二項の規定により指定を受けた道路をいう。）（以下「高速道路等」という。）のサービスエリア又はパーキングエリア（道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）第七条第十三号若しくは高速自動車国道法第十一条第二号に定める施設をいう。）等に駐車又は停車できないため、やむを得ず連続運転時間が四時間を超える場合には、連続運転時間を四時間三十分まで延長することができるものとする。

八 前号に定める運転の中断については、原則として休憩を与えるものとする。

2 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の休息期間については、当該自動車運転者の住所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長くなるように努めるものとする。

3 第一項第三号に定める一日についての拘束時間、同項第六号に定める二日を平均した一日当たりの運転時間及び同項第七号に定める連続運転時間の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を当該拘束時間、運転時間及び連続運転時間から除くことができる。この場合、勤務終了後、同項第五号本文に定める継続した休息期間を与えること。

4 第一項の規定にかかわらず、次の各号のいずれかに該当する場合には、拘束時間及び休息期間については、それぞれ次に定めるところによるものとする。

一 業務の必要上、勤務の終了後継続九時間（第一項第三号ただし書に該当する場合は継続八時間）以上の休息期間を与えることが困難な場合、次に掲げる要件を満たすものに限る、当分の間、一定期間（一箇月程度を限度とする。）における全勤務回数の二分の一を

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。

イ 分割された休息期間は、一回当たり継続三時間以上とし、二分割又は三分割とすること。

ロ 一日において、二分割の場合は合計十時間以上、三分割の場合は合計十二時間以上の休息期間を与えなければならないこと。

ハ 休息期間を三分割とする日が連続しないよう努めるものとする。

二 自動車運転者が同時に一台の自動車に二人以上乗務する場合であつて、車両内に身体を伸ばして休息できる設備があるときは、最大拘束時間を二十時間まで延長するとともに、休息期間を四時間まで短縮することができること。ただし、当該設備が自動車運転者の休息のためのベッド又はこれに準ずるものとして厚生労働省労働基準局長が定める設備に該当する場合で、かつ、勤務終了後、継続十一時間以上の休息期間を与える場合は、最大拘束時間を二十四時間まで延長することができる。この場合において、八時間以上の仮眠を与える場合には、当該拘束時間を二十八時間まで延長することができる。

三 業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、二暦日についての拘束時間が二十一時間を超えず、かつ、勤務終了後、継続二十時間以上の休息期間を与える場合に限り、自動車運転者を隔日勤務に就かせることができること。ただし、厚生労働省労働基準局長が定める施設において、夜間四時間以上の仮眠を与える場合には、二週間についての拘束時間が百二十六時間を超えない範囲において、当該二週間について三回を限度に、二暦日の拘束時間を二十四時間まで延長することができる。

四 自動車運転者がフェリーに乗船している時間は、原則として休息期間とし、この条の規定により与えるべき休息期間から当該時間を除くことができること。ただし、当該時間を除いた後の休息期間については、第二号の場合を除き、フェリーを下船した時刻から終業の時刻までの時間の二分の一を下回ってはならない。

5 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は二週間について一回を超えないものとし、当該休日の労働によって第一項に定める拘束時間及び最大拘束時間を超えないものとする。

6 前各項の規定は、旅客自動車運送事業（道路運送法第二条第三項の旅客自動車運送事業をいう。次条において同じ。）及び貨物自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者（主として人を運送することを目的とする自動車の運転の業務に従事する者を除く。）について準用する。

（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従事する自動車運転者の拘束時間等）

第五条 使用者は、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従事する自動車

運転者並びに旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者であって、主として人を運送することを目的とする自動車の運転の業務に従事するもの（以下この条においてこれらを総称して「バス運転者等」という。）を使用する場合は、その拘束時間、休息期間及び運転時間について、次に定めるところによるものとする。

一 拘束時間は、次のいずれかの基準を満たすものとする。

イ 一箇月について二百八十一時間を超えず、かつ、一年について三千三百時間を超えないものとする。ただし、貸切バス（一般貸切旅客自動車運送事業（道路運送法第三条第一号ロの一般貸切旅客自動車運送事業をいう。）の用に供する自動車をいう。以下この項において同じ。）を運行する営業所において運転の業務に従事する者、一般乗合旅客自動車運送事業（同号イの一般乗合旅客自動車運送事業をいう。以下この項において同じ。）の用に供する自動車であって、行事等の事由による一時的な需要に応じて追加的に自動車を運行する営業所において運行されるものに乗務する者、起点から終点までのキロ程がおおむね百キロメートルを超える運行系統を運行する一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する自動車であって、高速道路等の利用区間のキロ程が五十キロメートル以上であり、かつ、当該キロ程が起点から終点までのキロ程の四分の一以上のものに乗務する者（第六号において「特定運転者」という。）及び貸切バスに乗務する者（以下これらを総称して「貸切バス等乗務者」という。）の拘束時間は、労使協定により、一年について六箇月までは、一箇月について二百九十四時間まで延長することができ、かつ、一年について三千四百時間まで延長することができる。

ロ 四週間を平均し一週間当たり六十五時間を超えず、かつ、五十二週間について三千三百時間を超えないものとする。ただし、貸切バス等乗務者の拘束時間は、労使協定により、五十二週間のうち二十四週間までは四週間を平均し一週間当たり六十八時間まで延長することができ、かつ、五十二週間について三千四百時間まで延長することができる。

二 前号イただし書の場合においては、一箇月の拘束時間について二百八十一時間を超える月が四箇月を超えて連続しないものとし、前号ロただし書の場合においては、四週間を平均した一週間当たりの拘束時間が六十五時間を超える週が十六週間を超えて連続しないものとする。

三 一日についての拘束時間は、十三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、最大拘束時間は、十五時間とすること。この場合において、一日についての拘束時間が十四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。

四 勤務終了後、継続十一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、休息期間が継続九時間を下回らないものとする。

五 運転時間は、二日を平均し一日当たり九時間、四週間を平均し一週間当たり四十時間を超えないものとする。ただし、貸切バス等乗務者については、労使協定により、五十

二週間についての運転時間が二千八十時間を超えない範囲内において、五十二週間のうち十六週間までは、四週間を平均し一週間当たり四十四時間まで延長することができる。

六 連続運転時間（一回が連続十分以上で、かつ、合計が三十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。以下この条において同じ。）は、四時間を超えないものとする。ただし、特定運転者及び貸切バスに乗務する者が高速道路等（旅客が乗車することができる区間として設定したものに限る。）を運行する場合は、一の連続運転時間についての高速道路等における連続運転時間（夜間において長距離の運行を行う貸切バスについては、高速道路等以外の区間における運転時間を含む。）はおおむね二時間を超えないものとするよう努めるものとする。

七 前号の場合において、交通の円滑を図るため、駐車又は停車した自動車を予定された場所から移動させる必要が生じたことにより運転した時間（一の連続運転時間が終了するまでの間につき三十分を上限とする。）を、当該必要が生じたことに関する記録がある場合に限り、連続運転時間から除くことができる。

2 使用者は、バス運転者等の休息期間については、当該バス運転者等の住所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長くなるように努めるものとする。

3 第一項第三号に定める一日についての拘束時間、同項第五号に定める二日を平均した一日当たりの運転時間及び同項第六号に定める連続運転時間の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を当該拘束時間、運転時間及び連続運転時間から除くことができる。この場合、勤務終了後、同項第四号に定める継続した休息期間を与えること。

4 第一項の規定にかかわらず、次の各号のいずれかに該当する場合には、拘束時間及び休息期間については、それぞれ次の当該各号に定めるところによるものとする。

一 業務の必要上、勤務の終了後継続九時間以上の休息期間を与えることが困難な場合、当分の間、一定期間（一箇月を限度とする。）における全勤務回数の二分の一を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後の二回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、一日において一回当たり継続四時間以上、合計十一時間以上でなければならないものとする。

二 バス運転者等が同時に一台の自動車に二人以上乗務する場合であって、車両内に身体を伸ばして休息できる設備がある場合は、次に掲げるところにより、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。

イ 当該設備がバス運転者等の専用の座席であり、かつ、厚生労働省労働基準局長が定める要件を満たす場合は、最大拘束時間を十九時間まで延長し、休息期間を五時間まで短縮することができるものとする。

ロ 当該設備としてベッドが設けられている場合その他バス運転者等の休息のための措置として厚生労働省労働基準局長が定める措置が講じられている場合は、最大拘束時間を二十時間まで延長し、休息期間を四時間まで短縮することができるものとする。

三 業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、二暦日についての拘束時間が二十一時間を超えず、かつ、勤務終了後、継続二十時間以上の休息期間を与える場合に限り、バス運転者等を隔日勤務に就かせることができること。ただし、厚生労働省労働基準局長が定める施設において、夜間四時間以上の仮眠を与える場合には、二週間についての拘束時間が百二十六時間を超えない範囲において、当該二週間について三回を限度に、二暦日の拘束時間を二十四時間まで延長することができる。

四 バス運転者等がフェリーに乗船している時間は、原則として休息期間とし、この条の規定により与えるべき休息期間から当該時間を除くことができること。ただし、当該時間を除いた後の休息期間については、第二号の場合を除き、フェリーを下船した時刻から終業の時刻までの時間の二分の一を下回ってはならない。

5 使用者は、バス運転者等に休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は二週間について一回を超えないものとし、当該休日の労働によって第一項に定める拘束時間及び最大拘束時間を超えないものとする。

(細目)

第六条 この告示に定める事項に関し必要な細目は、厚生労働省労働基準局長が定める。

ハイヤー・タクシー運転者の改善基準告示の内容（一覧表）

タクシー	1か月の拘束時間	288 時間以内
	1日の拘束時間	13 時間以内（上限 15 時間、14 時間超は週3 回までが目安）
	1日の休息期間	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
隔勤	1か月の拘束時間	262 時間以内（※1） ※1 地域的その他特別な事情がある場合、労使協定により 270 時間まで延長可（年6 か月まで）
	2 暦日の拘束時間	22 時間以内、かつ、2 回の隔日勤務を平均し 1 回あたり 21 時間以内
	2 暦日の休息期間	継続 24 時間以上与えるよう努めることを基本とし、22 時間を下回らない
車庫待ち等の自動車運転者（※2）	日勤	1 か月の拘束時間：288 時間以内（労使協定により 1 か月 300 時間まで延長可） 1 日の拘束時間：以下の要件を満たす場合、1 日 24 時間まで延長可 - 勤務終了後、継続 20 時間以上の休息期間を与える 1 日 16 時間超が 1 か月について 7 回以内 - 夜間 4 時間以上の仮眠時間を与える（18 時間超の場合） ※2 車庫待ち等の自動車運転者とは、次の要件を満たす者をいう。 - 事業場が人口 30 万人以上の都市に所在していないこと - 勤務時間のほとんどについて「流し営業」を行っていないこと - 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 - 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
	隔勤	1 か月の拘束時間：262 時間以内（労使協定により 1 か月 270 時間まで延長可） （さらに、※3 の要件を満たす場合、10 時間を加えた時間まで延長可） 2 暦日の拘束時間：※3 の要件を満たす場合、24 時間まで延長可 ※3 2 暦日 22 時間超及び 2 回の隔日勤務の平均が 21 時間超の回数が 1 か月について 7 回以内 - 夜間 4 時間以上の仮眠時間を与える
予期し得ない事象		予期し得ない事象への対応時間を、1 日と 2 暦日の拘束時間から除くことができる（※4、5） 勤務終了後、休息期間（1 日勤務：継続 11 時間以上、2 暦日勤務：継続 24 時間以上）が必要 ※4 予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 - 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと - 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと - 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 - 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 ※5 運転日報上の記録に加え、客観的な記録（公的機関の H P 情報等）が必要。
休日労働		休日労働は 2 週間に 1 回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない
累進歩合制度		累進歩合制度は廃止する （長時間労働やスピード違反を極端に誘発するおそれがあり、交通事故の発生も懸念されるため）
ハイヤー		- 労使当事者は、36 協定の締結にあたり、以下の事項を遵守すること → 時間外労働時間は、1 か月 45 時間、1 年 360 時間まで → 臨時的特別な事情で限度時間を超えて労働させる場合にも、1 年 960 時間まで 36 協定において、時間外・休日労働時間数をできる限り短くするよう努めること - 疲労回復を図るために必要な睡眠時間を確保できるよう、勤務終了後に一定の休息期間を与えること

（注 1）改善基準告示とは、「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）をいう。

（注 2）本表は、令和 4 年厚生労働省告示第 367 号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達（令和 4 年基発 1223 第 3 号）の内容を含めて作成したもの。令和 6 年 4 月 1 日から適用される。

1 年、 1 か月の 拘束時間	1 年 3,300 時間以内 1 か月 284 時間以内	【例外】労使協定により、次のとおり延長可（①②を満たす必要あり） 1 年 3,400 時間以内 1 か月 310 時間以内（年 6 か月まで） ① 284 時間超は連続 3 か月まで ② 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
1 日の 拘束時間	13 時間以内（上限 15 時間、14 時間超は週 2 回までが目安） 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合（※ 1）、16 時間まで延長可（週 2 回まで） ※ 1 1 週間における運行がすべて長距離貨物運送（一の運行の走行距離が 450km 以上の貨物運送）で、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	
1 日の 休息期間	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 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合（※ 1）、継続 8 時間以上（週 2 回まで） 休息期間のいずれかが 9 時間を下回る場合は、運行終了後に継続 12 時間以上の休息期間を与える	
運転時間	2 日平均 1 日 9 時間以内 2 週平均 1 週 44 時間以内	
連続運転 時間	4 時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える（1 回おおむね連続 10 分以上、合計 30 分以上） 10 分未満の運転の中断は、3 回以上連続しない 【例外】SA・PA 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	
予期 し得ない 事象	予期し得ない事象への対応時間を、1 日の拘束時間、運転時間（2 日平均）、連続運転時間から除くことができる（※ 2、3） 勤務終了後、通常どおりの休息期間（継続 11 時間以上を基本、9 時間を下回らない）を与える ※ 2 予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・ 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・ 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 ・ 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 ※ 3 運転日報上の記録に加え、客観的な記録（公的機関の H P 情報等）が必要。	
特例	分割休息（継続 9 時間の休息期間を与えることが困難な場合） ・ 分割休息は 1 回 3 時間以上 ・ 休息期間の合計は、2 分割：10 時間以上、3 分割：12 時間以上 ・ 3 分割が連続しないよう努める ・ 一定期間（1 か月程度）における全勤務回数 of 2 分の 1 が限度	
	2 人乗務（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） 身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を 20 時間まで延長し、休息期間を 4 時間まで短縮可	
	【例外】設備（車両内ベッド）が※ 4 の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ・ 拘束時間を 24 時間まで延長可 （ただし、運行終了後、継続 11 時間以上の休息期間を与えることが必要） ・ さらに、8 時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を 28 時間まで延長可 ※ 4 車両内ベッドが、長さ 198cm 以上、かつ、幅 80cm 以上の連続した平面であり、かつ、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	
	隔日勤務（業務の必要上やむを得ない場合） 2 暦日の拘束時間は 21 時間、休息期間は 20 時間	
	【例外】仮眠施設で夜間 4 時間以上の仮眠を与える場合、2 暦日の拘束時間を 24 時間まで延長可（2 週間に 3 回まで） 2 週間の拘束時間は 126 時間（21 時間×6 勤務）を超えることができない	
休日労働	フェリー ・ フェリー乗船時間は、原則として休息期間（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） ・ フェリー乗船時間が 8 時間を超える場合、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	
	休日労働は 2 週間に 1 回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない	

（注 1）改善基準告示とは、「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）をいう。

（注 2）本表は、令和 4 年厚生労働省告示第 367 号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達（令和 4 年基発 1223 第 3 号）の内容を含めて作成したもの。令和 6 年 4 月 1 日から適用される。

バス運転者の改善基準告示の内容（一覧表）

1 か月(1 年)、 4 週平均 1 週 (52 週) の 拘束時間	①②のいずれかを選択	
	① 1 か月（1 年）の基準 1 年 3,300 時間以内 1 か月 281 時間以内	【例外（貸切バス等乗務者（※ 1）の場合）】 労使協定により、次のとおり延長可 1 年 3,400 時間以内 1 か月 294 時間以内（年 6 か月まで） 281 時間超は連続 4 か月まで ※ 1 貸切バス乗務者、乗合バス乗務者（一時的需要に応じて運行されるもの）、高速バス乗務者等
	② 4 週平均 1 週（52 週）の基準 52 週 3,300 時間以内 4 週平均 1 週 65 時間以内	【例外（貸切バス等乗務者（※ 1）の場合）】 労使協定により、次のとおり延長可 52 週 3,400 時間以内 4 週平均 1 週 68 時間以内（52 週のうち 24 週まで） 65 時間超は連続 16 週まで
1 日の拘束時間	13 時間以内（上限 15 時間、14 時間超は週 3 回までが目安）	
1 日の休息期間	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	
運転時間	2 日平均 1 日 9 時間以内 4 週平均 1 週 40 時間以内	
	【例外（貸切バス等乗務者（※ 1）の場合）】 労使協定により、4 週平均 1 週 44 時間まで延長可（52 週のうち 16 週まで）	
連続運転時間	4 時間以内（運転の中断は 1 回連続 10 分以上、合計 30 分以上） 高速バス・貸切バスの高速道路の実車運行区間の連続運転時間は、おおむね 2 時間までとするよう努める	
	【例外】緊急通行車両の通行等に伴う軽微な移動の時間を、30 分まで連続運転時間から除くことができる	
予期し得ない 事象	予期し得ない事象への対応時間を、1 日の拘束時間、運転時間（2 日平均）、連続運転時間から除くことができる（※ 2、3） 勤務終了後、通常どおりの休息期間（継続 11 時間以上を基本、9 時間を下回らない）を与える ※ 2 予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・ 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・ 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 ・ 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 ※ 3 運転日報上の記録に加え、客観的な記録（公的機関の H P 情報等）が必要。	
特例	分割休息（継続 9 時間の休息期間を与えることが困難な場合） ・ 分割休息は 1 回 4 時間以上 ・ 休息期間の合計は 11 時間以上 ・ 2 分割のみ（3 分割以上は不可） ・ 一定期間（1 か月）における全勤務回数の 2 分の 1 が限度	
	2 人乗務（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） ※ 4 の要件を満たす場合、拘束時間を 19 時間まで延長し、休息期間を 5 時間まで短縮可 ※ 4 身体を伸ばして休息できるリクライニング方式のバス運転者の専用座席が 1 席以上あること	
	【例外】①②のいずれかの場合、拘束時間を 20 時間まで延長し、休息期間を 4 時間まで短縮可 ①車両内ベッドが設けられている場合 ②※ 4 を満たし、カーテン等で他の乗客からの視線を遮断する措置を講じている場合	
	隔日勤務（業務の必要上やむを得ない場合） 2 暦日の拘束時間は 21 時間、休息期間は 20 時間	
	【例外】仮眠施設で夜間に 4 時間以上の仮眠を与える場合、2 暦日の拘束時間を 24 時間まで延長可（2 週間に 3 回まで） 2 週間の拘束時間は 126 時間（21 時間× 6 勤務）を超えることができない	
	フェリー ・ フェリー乗船時間は、原則として休息期間（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） ・ フェリー乗船時間が 9 時間を超える場合、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	
休日労働	休日労働は 2 週間に 1 回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない	

（注 1）改善基準告示とは、「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）をいう。

（注 2）本表は、令和 4 年厚生労働省告示第 367 号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達（令和 4 年基発 1223 第 3 号）の内容を含めて作成したもの。令和 6 年 4 月 1 日から適用される。

1 箇月の拘束時間の延長に関する協定書（例）
（隔日勤務のタクシー運転者）

〇〇タクシー株式会社代表取締役〇〇〇〇と〇〇タクシー労働組合執行委員長〇〇〇〇（〇〇タクシー株式会社労働者代表〇〇〇〇）は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」第2条第2項第1号ただし書の規定に基づき、拘束時間に関し、下記のとおり協定する。

記

- 1 本協定の適用対象者は、隔日勤務に就くタクシー運転者とする。
- 2 地域的事情その他の特別の事情がある場合、1 箇月の拘束時間は下の表のとおりとする。
各月の起算日は1日とする。

4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月
270 時間	262 時間	265 時間	265 時間	262 時間	262 時間	262 時間	262 時間	267 時間	270 時間	262 時間	267 時間

- 3 本協定の有効期間は、〇年4月1日から〇年3月31日までとする。
- 4 本協定に定める事項について変更する必要がある場合には、14 日前までに協議を行い、変更を行うものとする。

〇年〇月〇日

以上

〇〇タクシー労働組合執行委員長 〇〇〇〇 印
（〇〇タクシー株式会社労働者代表 〇〇〇〇 印）

〇〇タクシー株式会社代表取締役 〇〇〇〇 印

1 箇月の拘束時間の延長に関する協定書（例）
（車庫待ち等の日勤勤務のタクシー運転者）

〇〇タクシー株式会社代表取締役〇〇〇〇と〇〇タクシー労働組合執行委員長〇〇〇〇（〇〇タクシー株式会社労働者代表〇〇〇〇）は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」第2条第1項第1号ただし書の規定に基づき、拘束時間に関し、下記のとおり協定する。

記

- 1 本協定の適用対象者は、日勤勤務に就くタクシー運転者であって、かつ、顧客の需要に応ずるため常態として営業所（又は〇〇駅）において待機する就労形態のものとする。
- 2 1 箇月の拘束時間は下の表のとおりとする。なお、各月の起算日は1日とする。

4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月
300 時間	288 時間	295 時間	288 時間	295 時間	288 時間	288 時間	295 時間	295 時間	300 時間	288 時間	295 時間

- 3 本協定の有効期間は、〇年4月1日から〇年3月31日までとする。

〇年〇月〇日

以上

〇〇タクシー労働組合執行委員長 〇〇〇〇 印
（〇〇タクシー株式会社労働者代表 〇〇〇〇 印）

〇〇タクシー株式会社代表取締役 〇〇〇〇 印

1 箇月及び2 暦日の拘束時間の延長に関する協定書（例）
（車庫待ち等の隔日勤務のタクシー運転者）

〇〇タクシー株式会社代表取締役〇〇〇〇と〇〇タクシー労働組合執行委員長〇〇〇〇（〇〇タクシー株式会社労働者代表〇〇〇〇）は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」第2条第2項第3号の規定に基づき、拘束時間に関し、下記のとおり協定する。

記

1 本協定の適用対象者は、隔日勤務に就くタクシー運転者であって、かつ、顧客の需要に応ずるため常態として営業所（又は〇〇駅）において待機する就労形態のものとする。

2 1 箇月の拘束時間は下の表のとおりとする。なお、各月の起算日は1 日とする。

4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月
270 時間	262 時間	268 時間	262 時間	268 時間	262 時間	262 時間	268 時間	268 時間	270 時間	262 時間	268 時間

3 2 暦日の拘束時間に関し、22 時間を超える回数及び2 回の隔日勤務を平均し隔日勤務1 回当たり 21 時間を超える回数の合計は、1 箇月について5 回以内とする。また、夜間4 時間以上の仮眠を与えることとする。

4 上記3 を満たす場合において、2 暦日の拘束時間を24 時間まで延長するものとする。
また、この場合において、1 箇月の拘束時間は、下の表のとおり、上記2 の表の各月に10 時間を加えた時間とする。

4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月
280 時間	272 時間	278 時間	272 時間	278 時間	272 時間	272 時間	278 時間	278 時間	280 時間	272 時間	278 時間

5 本協定の有効期間は、〇年4 月1 日から〇年3 月31 日までとする。

〇年〇月〇日

以上

〇〇タクシー労働組合執行委員長 〇〇〇〇 印
（〇〇タクシー株式会社労働者代表 〇〇〇〇 印）

〇〇タクシー株式会社代表取締役 〇〇〇〇 印

1 箇月及び 1 年の拘束時間の延長に関する協定書（例）
（トラック運転者）

〇〇運輸株式会社代表取締役〇〇〇〇と〇〇運輸労働組合執行委員長〇〇〇〇（〇〇運輸株式会社労働者代表〇〇〇〇）は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」第 4 条第 1 項第 1 号ただし書きの規定に基づき、拘束時間に関し、下記のとおり協定する。

記

- 1 本協定の適用対象者は、トラックの運転の業務に従事する者とする。
- 2 1 箇月及び 1 年の拘束時間は下の表のとおりとする。なお、各月の起算日は 1 日とする。

4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月	年間計
295 時間	284 時間	245 時間	267 時間	300 時間	260 時間	250 時間	295 時間	310 時間	300 時間	284 時間	310 時間	3,400 時間

- 3 本協定の有効期間は、〇年 4 月 1 日から〇年 3 月 31 日までとする。
- 4 本協定に基づき 1 箇月及び 1 年の拘束時間を延長する場合においても、1 箇月の時間外・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。
- 5 本協定に定める事項について変更する必要がある場合には、14 日前までに協議を行い、変更を行うものとする。

〇年〇月〇日

以上

〇〇運輸労働組合執行委員長 〇〇〇〇 印
(〇〇運輸株式会社労働者代表 〇〇〇〇 印)

〇〇運輸株式会社代表取締役 〇〇〇〇 印

1 箇月及び 1 年の拘束時間の延長に関する協定書（例）
（バス運転者）

〇〇バス株式会社代表取締役〇〇〇〇と〇〇バス労働組合執行委員長〇〇〇〇（〇〇バス株式会社労働者代表〇〇〇〇）は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」第 5 条第 1 項第 1 号イただし書きの規定に基づき、拘束時間に関し、下記のとおり協定する。

記

- 1 本協定の適用対象者は、貸切バスの運転の業務に従事する者とする。
- 2 1 箇月及び 1 年の拘束時間は下の表のとおりとする。なお、各月の起算日は 1 日とする。

4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月	年間計
281 時間	288 時間	271 時間	271 時間	294 時間	290 時間	290 時間	294 時間	281 時間	271 時間	288 時間	281 時間	3,400 時間

- 3 本協定の有効期間は、〇年 4 月 1 日から〇年 3 月 31 日までとする。
- 4 本協定に定める事項について変更する必要がある場合には、14 日前までに協議を行い、変更を行うものとする。

〇年〇月〇日

以上

〇〇バス労働組合執行委員長 〇〇〇〇 印
（〇〇バス株式会社労働者代表 〇〇〇〇 印）

〇〇バス株式会社代表取締役 〇〇〇〇 印

4 週平均 1 週及び 52 週の拘束時間の延長に関する協定書（例） （バス運転者）

〇〇バス株式会社代表取締役〇〇〇〇と〇〇バス労働組合執行委員長〇〇〇〇（〇〇バス株式会社労働者代表〇〇〇〇）は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」第 5 条第 1 項第 1 号ロただし書きの規定に基づき、拘束時間に関し、下記のとおり協定する。

記

- 1 本協定の適用対象者は、貸切バスの運転の業務に従事する者とする。
- 2 4 週平均 1 週及び 52 週の拘束時間は下の表のとおりとする。なお、4 週の起算日は 4 月 1 日とする。

第 1 4 週 (4/1～4/28)	第 2 4 週 (4/29～5/26)	第 3 4 週 (5/27～6/23)	第 4 4 週 (6/24～7/21)	第 5 4 週 (7/22～8/18)	第 6 4 週 (8/19～9/15)	第 7 4 週 (9/16～10/13)
65 時間 (4 週合計 260 時間)	68 時間 (4 週合計 272 時間)	63 時間 (4 週合計 252 時間)	65 時間 (4 週合計 260 時間)	65 時間 (4 週合計 260 時間)	66 時間 (4 週合計 264 時間)	66 時間 (4 週合計 264 時間)

第 8 4 週 (10/14～11/10)	第 9 4 週 (11/11～12/8)	第 10 4 週 (12/9～1/5)	第 11 4 週 (1/6～2/2)	第 12 4 週 (2/3～3/2)	第 13 4 週 (3/3～3/30)	52 週間計
66 時間 (4 週合計 264 時間)	68 時間 (4 週合計 272 時間)	65 時間 (4 週合計 260 時間)	64 時間 (4 週合計 256 時間)	66 時間 (4 週合計 264 時間)	63 時間 (4 週合計 252 時間)	3,400 時間

※ 3/31 の拘束時間：9.28 時間（1 日÷28 日×260 時間）

- 3 本協定の有効期間は、〇年 4 月 1 日から〇年 3 月 31 日までとする。
- 4 本協定に定める事項について変更する必要がある場合には、14 日前までに協議を行い、変更を行うものとする。

〇年〇月〇日

以上

〇〇バス労働組合執行委員長 〇〇〇〇 印
(〇〇バス株式会社労働者代表 〇〇〇〇 印)

〇〇バス株式会社代表取締役 〇〇〇〇 印

4 週平均 1 週及び 52 週の運転時間の延長に関する協定書（例） （バス運転者）

〇〇バス株式会社代表取締役〇〇〇〇と〇〇バス労働組合執行委員長〇〇〇〇（〇〇バス株式会社労働者代表〇〇〇〇）は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」第 5 条第 1 項第 5 号ただし書きの規定に基づき、運転時間に関し、下記のとおり協定する。

記

- 1 本協定の適用対象者は、貸切バスの運転の業務に従事する者とする。
- 2 4 週平均 1 週及び 52 週の運転時間は下の表のとおりとする。なお、4 週の起算日は 4 月 1 日とする。

第 1 4 週 (4/1～4/28)	第 2 4 週 (4/29～5/26)	第 3 4 週 (5/27～6/23)	第 4 4 週 (6/24～7/21)	第 5 4 週 (7/22～8/18)	第 6 4 週 (8/19～9/15)	第 7 4 週 (9/16～10/13)
39 時間 (4 週合計 156 時間)	40 時間 (4 週合計 160 時間)	38 時間 (4 週合計 152 時間)	38 時間 (4 週合計 152 時間)	42 時間 (4 週合計 168 時間)	44 時間 (4 週合計 176 時間)	42 時間 (4 週合計 168 時間)

第 8 4 週 (10/14～11/10)	第 9 4 週 (11/11～12/8)	第 10 4 週 (12/9～1/5)	第 11 4 週 (1/6～2/2)	第 12 4 週 (2/3～3/2)	第 13 4 週 (3/3～3/30)	年間計
44 時間 (4 週合計 176 時間)	37 時間 (4 週合計 148 時間)	40 時間 (4 週合計 160 時間)	38 時間 (4 週合計 152 時間)	38 時間 (4 週合計 152 時間)	40 時間 (4 週合計 160 時間)	2,080 時間

※ 3/31 の運転時間 : 5.71 時間 (1 日 ÷ 28 日 × 160 時間)

- 3 本協定の有効期間は、〇年 4 月 1 日から〇年 3 月 31 日までとする。
- 4 本協定に定める事項について変更する必要がある場合には、14 日前までに協議を行い、変更を行うものとする。

〇年〇月〇日

以上

〇〇バス労働組合執行委員長 〇〇〇〇 印
(〇〇バス株式会社労働者代表 〇〇〇〇 印)

〇〇バス株式会社代表取締役 〇〇〇〇 印

令和4年12月23日付け基発1223第3号「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」対照表

本通達	旧通達
基 発 1223 第 3 号 令和4年12月23日 都道府県労働局長 殿 厚生労働省労働基準局長 (公 印 省 略) 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 自動車運転者の労働時間等の労働条件については、「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。以	基 発 第 143 号 平成9年3月11日 改正 基 発 第 168 号 平成11年3月31日 〃 基 発 第 3 号 平成13年1月6日 〃 第 0326010 号 平成14年3月26日 〃 基 発 0812 第 1 号 平成27年8月12日 都道府県労働局長 殿 厚生労働省労働基準局長 (公 印 省 略) 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 自動車運転者の労働時間等の労働条件については、「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(以

本通達	旧通達
下「改善基準告示」という。)、平成元年3月1日付け基発第92号「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」(以下「特例通達」という。)、同日付け基発第93号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」(以下「93号通達」という。)、平成9年3月11日付け基発第143号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」(以下「143号通達」という。))及び同月26日付け基発第201号「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」(以下「適用除外業務通達」という。))により、その改善を図ってきたところであるが、改善基準告示は、今般、令和4年9月27日の労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会の報告(別紙1。以下「令和4年報告」という。))を踏まえ、告示された「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。別紙2。以下「改正告示」という。))により、別紙3のとおり改正されたところである。 ついては、令和6年4月1日以後は、改正告示による改正後の改善基準告示(以下「新告示」という。))によって自動車運転者の労働時間等の労働条件の改善を図ることとしたので、下記の事項に留意の上、その適切な運用を期されたい。 なお、本通達は、特例通達、93号通達、143号通達及び適用除外業務通達(以下これらを「旧通達」という。))の内容を整理し、一本化したものであるところ、下記第2及び第3については、令和6年4月1日から適用することとし、旧通達は同日をもって廃止する。	下「改善基準告示」という。)、平成元年3月1日付け基発第92号「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」(以下「特例通達」という。)、同日付け基発第93号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」(以下「93号通達」という。))及び平成5年3月17日付け基発第165号「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」(以下「165号通達」という。))により、その改善を図ってきたところである。 本改善基準告示については、今般、平成8年12月6日の中央労働基準審議会の報告(別紙1。以下「平成8年報告」という。))を踏まえ、告示された「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」(平成9年労働省告示第4号。別紙2。以下「4号告示」という。))により別紙3のとおり改正されたところである。平成9年4月1日以後はこの改正後の改善基準告示によって自動車運転者の労働時間等の労働条件の改善を図ることとしたので、下記の事項に留意の上、その適切な運用を期されたい。

本通達 記	旧通達 記
目次 第1 改正の趣旨及び概要..... 4 第2 内容..... 4 1 目的等（第1条関係）..... 4 （1）目的（第1項）..... 4 （2）労使関係者の責務（第2項）..... 5 （3）時間外・休日労働協定をする場合の留意事項（第3項） 5 （4）拘束時間及び休息期間の定義..... 6 （5）個人事業主等の取扱い..... 7 2 タクシー運転者の拘束時間等（第2条第1項から第4項ま で関係）..... 7 （1）日勤勤務者の拘束時間及び休息期間（第1項）..... 8 （2）隔日勤務者の拘束時間及び休息期間（第2項）..... 9 （3）車庫待ち等の自動車運転者について（第1項、第2項） 11 （4）予期し得ない事象への対応時間の取扱い（第3項）.. 13 （5）休日労働（第4項）..... 14 3 ハイヤー運転者の時間外労働の上限規制等（第2条第5項、 第3条関係）..... 15 （1）拘束時間、休息期間等の適用除外（第2条第5項）.. 15 （2）時間外労働の上限規制等（第3条）..... 15	

本通達	旧通達
4 トラック運転者の拘束時間等（第4条関係）..... 16 (1) 1箇月及び1年の拘束時間（第1項第1号、第2号） 16 (2) 1日の拘束時間（第1項第3号、第4号）..... 18 (3) 休息期間（第1項第5号）..... 19 (4) 運転時間（第1項第6号）..... 19 (5) 連続運転時間（第1項第7号）..... 20 (6) 住所地での休息期間（第2項）..... 21 (7) 予期し得ない事象への対応時間の取扱い（第3項）.. 21 (8) 拘束時間及び休息期間の特例（第4項）..... 23 (9) 休日労働（第5項）..... 24 5 バス運転者の拘束時間等（第5条関係）..... 25 (1) 1箇月及び1年又は4週平均1週及び 52 週の拘束時間 （第1項第1号、第2号）..... 26 (2) 1日の拘束時間（第1項第3号）..... 29 (3) 休息期間（第1項第4号）..... 29 (4) 運転時間（第1項第5号）..... 30 (5) 連続運転時間（第1項第6号、第7号）..... 31 (6) 住所地での休息期間（第2項）..... 33 (7) 予期し得ない事象への対応時間の取扱い（第3項）.. 33 (8) 拘束時間及び休息期間の特例（第4項）..... 34 (9) 休日労働（第5項）..... 37 6 適用除外業務..... 37 第3 自動車運転者の労働時間等の取扱い及び賃金制度等の取扱 い..... 42	

本通達	旧通達
1 労働時間等の取扱い..... 42 2 賃金制度等の取扱い..... 44 3 法定基準等の確保..... 46 第4 発注者等..... 46 別紙1 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の在り方について（報告）（令和4年9月27日労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会取りまとめ） 別紙2 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） 別紙3 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）（改正後全文） 別紙4－1 ハイヤー・タクシー運転者の改善基準告示の内容（一覧表） 別紙4－2 トラック運転者の改善基準告示の内容（一覧表） 別紙4－3 バス運転者の改善基準告示の内容（一覧表） 別紙5－1 労使協定（例）（ハイヤー・タクシー） 別紙5－2 労使協定（例）（トラック） 別紙5－3 労使協定（例）（バス） 別紙6 本通達と旧通達の対照表（参考資料）	

第1 改正の趣旨及び概要 自動車運転者の労働時間等の規制については、改善基準告示により、拘束時間、休息期間等の基準が設けられ、その遵守を図ってきたところである。 しかしながら、運輸・郵便業においては、過労死等のうち脳・心臓疾患の労災支給決定件数が全業種で最も多い業種である（令和3年度：59件（うち死亡の件数は22件））等、依然として長時間・過重労働が課題になっている。 一方、働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号。以下「働き方改革関連法」という。）では、労働基準法（昭和22年法律第49号。以下「法」という。）が改正され、新たに時間外労働の上限規制が設けられたところであり、自動車運転の業務にも、令和6年4月1日から、時間外労働の上限を原則として月45時間・年360時間とし、臨時的な特別の事情がある場合でも時間外労働の上限を年960時間とする等の規制が適用されることとなる。また、働き方改革関連法の国会附帯決議（衆議院厚生労働委員会（平成30年5月25日）及び参議院厚生労働委員会（同年6月28日））において、過労死等の防止の観点から改善基準告示の総拘束時間等の改善を求められていた。 こうした状況の下、今般、関係労使の代表の合意である令和4年報告に基づき、改善基準告示の改正を行ったものであり、上限規制を踏まえた時間外労働の削減や過労死等の防止といった観点から、労使関係者にとっては、新告示を遵守することが強く要請されるものである。	第1 4号告示による改善基準告示の改正の概要等 1 4号告示による改正の概要 4号告示による改正の概要は以下のとおりである。 （1）一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間について イ 隔日勤務以外の勤務に就く一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間について （イ）1箇月についての拘束時間を短縮し、299時間を超えないものとした。 （ロ）車庫待ち等の自動車運転者に延長が認められる1箇月についての拘束時間を短縮し、322時間を超えないものとした。 ロ 隔日勤務に就く一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間について （イ）1箇月についての拘束時間を短縮し、262時間を超えないものとし、また、地域的事情その他の特別な事情がある場合において、労使協定があるときは、1年のうち6箇月までは270時間まで延長することができるものとした。 （ロ）車庫待ち等の自動車運転者の2暦日についての拘束時間に「1箇月について7回（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があるときは、8回）以
--	--

本通達	旧通達
なお、改善基準告示のそれぞれの内容に係る改正の趣旨及び概要は、第2のとおりであること。	内」で認められている延長について、「労使協定により定める回数(当該回数が1箇月について7回を超えるときは、7回)」に限り認めるものとした。 (ハ) 車庫待ち等の自動車運転者の2暦日についての拘束時間を延長した場合の1箇月の拘束時間の上限を短縮し、上記(1)のロの(イ)の拘束時間に20時間を加えた時間を超えないものとした。 (2) 貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間について 現行の2週間について143時間、4週間について273時間を超えないものとされているところを、1箇月について293時間を超えないものとし、また、労使協定があるときは、1年のうち6箇月までは、1年についての拘束時間が3,516時間(293時間×12箇月)を超えない範囲内において、1箇月についての拘束時間を320時間まで延長することができるものとした。 (3) 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従事する自動車運転者に係る拘束時間等について イ 準用規定をやめ、拘束時間、休息期間及び運転時間等について新たに規定するものとした。 ロ 拘束時間について、現行の2週間を平均し1週間当たり

本通達	旧通達
	71.5 時間を超えないものとされているところを、4 週間を平均し 1 週間当たり 65 時間を超えないものとし、また、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特定運転者(高速バスの運転者)については、労使協定があるときは、52 週間のうち 16 週間までは、4 週間を平均し 1 週間当たり 71.5 時間まで延長することができるものとした。 ハ 運転時間について、現行の 2 週間を平均し 1 週間当たり 44 時間を超えないものとされているところを、4 週間を平均し 1 週間当たり 40 時間を超えないものとし、また、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特定運転者(高速バスの運転者)については、労使協定があるときは、52 週間についての運転時間が 2,080 時間(40 時間×52 週間)を超えない範囲内において、52 週間のうち 16 週間までは 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した。 なお、4 号告示による改正事項の新旧対照表を添付したので参考とされたい(別紙 4)。 2 改善基準告示の遵守 今回の改正で労使協定により拘束時間及び運転時間を一定期間延長する措置が設けられたことから、これらの適正な管理が

本通達	旧通達
第2 内容 1 目的等（第1条関係） （1）目的（第1項） 長時間労働の実態がみられる自動車運転者について、労働時間等に関する改善のための基準を定めることにより、自動車運転者の労働条件の向上を図ることを目的とすることを明らかにするものであること。 改善基準告示の対象者は、法第9条にいう労働者（同居の親族のみを使用する事業又は事務所に使用される者及び家事使用人を除く。以下同じ。）であって、四輪以上の自動車の運転の業務（厚生労働省労働基準局長（以下「局長」という。）が定めるものを除く。以下同じ。）に主として従事するものであること。このため、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ものであり、例えば工場等の製造業における配達部門の自動車運転者等、自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。）の自動車運転者にも適用されるものであること。	行われるよう従前以上に台帳の作成等による各種記録の整備を図る必要がある。また、改善基準告示は、関係労使の代表の合意に基づき策定され、見直されたものであり、関係当事者は定められた基準を遵守することを特に強く要請されるものである。 第2 改善基準告示の内容 1 目的等（第一条関係） （1）第1項は、長時間労働の実態が見られる自動車運転者について、労働時間等に関する改善のための基準を定めることにより、自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図ることを目的とすることを明らかにしたものである。なお、四号告示により「労働省労働基準局長が定めるものを除く」こととしたが、これは平成八年報告記の二において「緊急輸送、緊急作業及び危険物輸送についての改善基準の適用除外の扱いについては、平成9年3月31日までに労使の合意に基づいて別途通達等で措置することが適当である。」とされたことを踏まえ、当該措置を行う際の改善基準告示上の根拠として規定したものである。

本通達	旧通達
「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るが、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」に該当するものであること。 このため、自動車の運転の業務が主たる業務ではない労働者、例えばクレーン車のオペレーターが移動のため路上を走行するような場合には、原則として「自動車の運転の業務に主として従事する」に該当しないものであること。 「四輪以上の自動車の運転の業務（局長が定めるものを除く。）」の「局長が定める」業務とは、6に定める緊急輸送等の業務であり、当該業務を改善基準告示の適用除外とするものであること。 なお、第1項の考え方については、改正告示による改正前の改善基準告示（以下「旧告示」という。）からの変更はないこと。 （2）労使関係者の責務（第2項） 労働関係の当事者は、改善基準告示で定める基準を理由として、自動車運転者の労働条件を低下させてはならないことを求めるとともに、その向上に努めなければならないことを規定するものであること。	（2）第2項は、労働関係の当事者に対して、この基準を理由として自動車運転者の労働条件を低下させてはならないことを求めるとともに、その向上に努めるべき旨を規定したものであるが、特に、改善基準告示の改正を契機に労働条件を低下させるようなことのないように要請されるものである。

本通達	旧通達
なお、第2項の考え方については、旧告示からの変更はないこと。 (3) 時間外・休日労働協定をする場合の留意事項（第3項） 令和6年4月1日から、自動車運転の業務に対しても、時間外労働の上限規制が適用されるとともに、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。以下「指針」という。）が全面適用されることを踏まえ、使用者及び労働者の過半数で組織する労働組合又は労働者の過半数を代表する者（以下「労使当事者」という。）は、法第36条第1項の協定（以下「時間外・休日労働協定」という。）を締結するに当たっては、次の事項に十分留意しなければならないことを、新たに規定したものであること。 ア 労働時間を延長して労働させることができる時間（以下「時間外労働時間」という。）は、1箇月について45時間及び1年について360時間（1年単位の変形労働時間制を採用している場合であって、その対象期間として3箇月を超える期間を定めているときは、1箇月について42時間及び1年について320時間。以下「限度時間」という。）を超えない時間に限ることとされていること。 イ アに定める1年の限度時間を超えて労働させることがで	

本通達	旧通達
きる時間（以下「臨時的な特別の事情がある場合の時間外労働時間」という。）を定めるに当たっては、事業場における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当該限度時間を超えて労働させる必要がある場合であっても、960 時間を超えない範囲内とされていること。 ウ ア及びイに掲げるもののほか、労働時間の延長及び休日の労働は必要最小限にとどめられるべきであることその他の労働時間の延長及び休日の労働を適正なものとするために必要な事項については、指針において定められていること。 （４）拘束時間及び休息期間の定義 ア 拘束時間 拘束時間とは、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む。以下同じ。）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うものであること。また、拘束時間の範囲内であっても、法定労働時間を超えて又は休日に労働させる場合には、時間外・休日労働協定の締結・届出が必要であることはいうまでもないこと。 拘束時間とは、基本的には労働時間と休憩時間の合計時間をいうものであるが、改善基準告示においては拘束時間規制の観点から、あらゆる場合における始業時刻から終業	

本通達	旧通達
時刻までの使用者に拘束されている全ての時間を確実に含ましめるため、念のため「その他の使用者に拘束されている時間」を加えたものである。したがって、通常の場合「その他の使用者に拘束されている時間」が発生する余地はなく、労働時間と休憩時間の合計時間が拘束時間となるものである。 なお、今回の改正においては、臨時的な特別の事情がある場合でも時間外労働の上限が年 960 時間とされていること等を踏まえ、1 年及び 1 箇月の拘束時間について、次の時間数を念頭に見直しの検討が行われたものである。 ・ 1 年の拘束時間 (3, 300 時間) = 1 年の法定労働時間 (週 40 時間 × 52 週 = 2, 080 時間) + 1 年の休憩時間 (1 時間 × 週 5 日 × 52 週 = 260 時間) + 時間外労働 960 時間 ・ 1 箇月の拘束時間 (275 時間) = 1 年の拘束時間 (3, 300 時間) ÷ 12 か月 ただし、この時間数は、事業場ごとの所定労働時間、休憩時間及び月の日数等の違いを考慮したものではないため、あくまで「目安」として参考にしたものである。 イ 休息期間 休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間であること。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	

本通達	旧通達
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あること。 (5) 個人事業主等の取扱い 法第9条にいう労働者に該当しない個人事業主等は、改善基準告示の直接の対象とはならない。他方、道路運送法（昭和26年法律第183号）及び貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）等の関連法令に基づき、旅客自動車運送事業者及び貨物自動車運送事業者は、運転者の過労防止等の観点から、国土交通大臣が告示で定める基準に従って、運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならない旨の規定が設けられており、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、個人事業主等である運転者にも適用され、実質的に改善基準告示の遵守が求められるものであることから、これらの事業者等の関係者は、このことに留意する必要があること。 2 タクシー運転者の拘束時間等（第2条第1項から第4項まで関係） 第2条第1項から第4項までは、一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者（ハイヤーに乗務する自動車運転者	2 一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間等（第2条及び第3条関係） 第2条は、一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間、休息期間等についての基準を定めたものであ

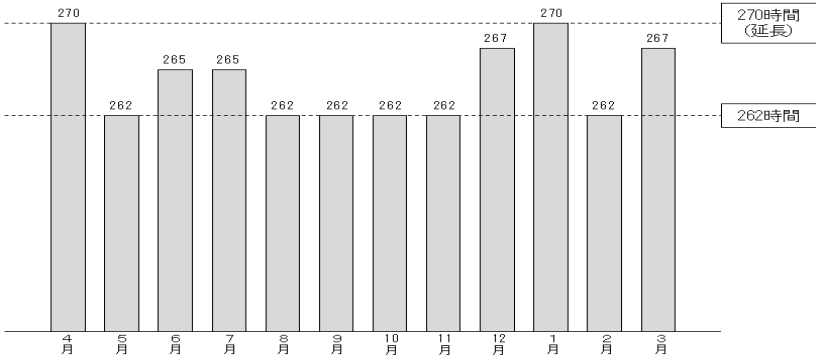
本通達	旧通達
(以下「ハイヤー運転者」という。)を除く。以下「タクシー運転者」という。)の拘束時間、休息期間等の基準を定めたものであること。 なお、第2条第5項は、ハイヤー運転者について、タクシー運転者に係る基準は適用しないことを定めたものであること(3参照)。 (1) 日勤勤務者の拘束時間及び休息期間(第1項) タクシー運転者のうち、隔日勤務(始業及び終業の日が同一の日に属さない業務をいう。以下同じ。)以外の勤務に就く者(以下「日勤勤務者」という。)の拘束時間及び休息期間については次のとおりであること。	る。 (1) 隔日勤務以外の勤務に就く者の拘束時間及び休息期間(第2条第1項関係) 第1項は、一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者のうち隔日勤務以外の勤務に就く者の拘束時間及び休息期間について定めたものである。 イ 拘束時間 拘束時間とは、基本的には労働時間と休憩時間(仮眠時間を含む。)の合計時間をいうものであるが、改善基準告示においては拘束時間規制の観点から、あらゆる場合における始業時刻から終業時刻までの使用者に拘束されている全ての時間を確実に含ましめるため、念のため「その他の使用者に拘束されている時間」を加えたものである。したがって、通常の場合「その他の使用者に拘束されている時間」が発生する余地はなく、労働時間と休憩時間(仮眠時間を含む。)の合計時間が拘束時間となるものである。 なお、改善基準告示に定める拘束時間の範囲内であって

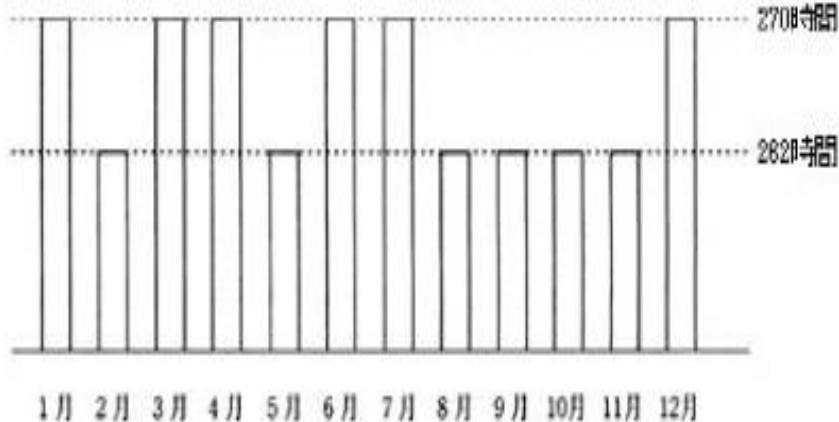
本通達	旧通達
ア 1 箇月の拘束時間（第 1 号） 日勤勤務者の 1 箇月の拘束時間は、「288 時間」を超えないものとしたこと。 旧告示において、日勤勤務者の 1 箇月の拘束時間の限度は「299 時間」とされていたが、「血管病変等を著しく増悪させる業務による脳血管疾患及び虚血性心疾患等の認定基準」（令和 3 年 9 月 14 日付け基発 0914 第 1 号別添。以下「脳・心臓疾患に係る労災認定基準」という。）において発症前 1 か月間におおむね 100 時間又は発症前 2 か月間ないし 6 か月間にわたって 1 か月あたりおおむね 80 時間を超える時間外労働（休日労働）がある場合に業務と脳・心臓疾患の発症との関連性が強いと評価できるとされていること等を踏まえ、過労死等の防止の観点から、月 80 時間の時間外労働を前提とした「275 時間」の拘束時間に、月 1 回の休日労働として 1 日「13 時間」の拘束時間を加えた、「288 時間」としたこと。 なお、第 1 号の「1 箇月」とは、原則として暦月をいうものであるが、就業規則、勤務割表等で特定日を起算日と定めている場合には、当該特定日から起算した 1 箇月でも差し支えないものであること。（（2）アの隔日勤務者の 1 箇	も、法定労働時間を超えて労働させ、又は休日に労働させる場合には労働基準法（以下「法」という。）第 36 条に定める協定の締結・届出をすることはいうまでもない。 ロ 1 箇月についての拘束時間 1 箇月の拘束時間については、4 号告示による改善基準告示の改正により改正がなされたが、その改正の内容は次のとおりである。 （イ）拘束時間については、4 号告示による改正前は 312 時間以内とすることとしていたが、4 号告示により、312 時間から 1 日の原則的な拘束時間の上限に相当する 13 時間を減じ 299 時間とすることとしたものである。 299 時間とは、13 時間×23 日という計算によるものであるが、当該月の労働日数には直接かわらず、1 箇月についての総拘束時間を 299 時間としたものである。 なお、「1 箇月」とは原則として暦月をいうものであるが、就業規則、勤務割表等において特定日を起算日と定めている場合には、当該特定日から起算した 1 箇月でも差し支えないものである。 （ロ）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（以下「車庫待ち等」という。）の自動車運転者については、作業密度が比較的薄く、直ちに拘束時間の短縮を図ることが困難な事情も認められることから、4 号告示による改正前は、改善基準告示により労使

本通達	旧通達
束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は「15 時間」とした。この場合において、「1 日の拘束時間が 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」とした。 旧告示において、日勤勤務者の最大拘束時間は「16 時間」とされていたが、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、これを 1 時間短縮し、「15 時間」とした。 また、1 日の拘束時間について「13 時間」を超えて延長する場合は、自動車運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、新たに、使用者は、1 日の拘束時間が「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した。当該回数については、1 週間に 3 回以内を目安とすること。この場合において、1 日の拘束時間が「14 時間」を超える日が連続することは望ましくないこと。 第 2 号ただし書は、車庫待ち等の自動車運転者について定めたものであること（（3）参照）。	とができる。この場合においても 1 箇月についての拘束時間が本項第 1 号に定める拘束時間を超えない範囲内において認められるものであることはいうまでもない。 なお、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。）を 16 時間としたのは、始業時刻から起算して 24 時間中に少なくとも継続 8 時間以上の休息期間を確保する必要があるためである。 （ロ）車庫待ち等の自動車運転者については、一定の条件下に最大拘束時間の延長を認めているが、これは、車庫待ち等の自動車運転者は比較的作業密度が薄く、かつ、営業区域が狭いこと等により、帰庫させ仮眠時間を与えることが可能な実態を有するためである。 この取扱は特例的なものであることから、改善基準第 2 条第 1 項第 2 号の要件については厳格に適用することとし、特に同号ハに定められた一日についての拘束時間が 18 時間を超える場合における仮眠時間に関しては、仮眠設備において夜間四時間以上の仮眠時間を確実に与えることが要請されていることに留意すること。 最大拘束時間を延長することができる条件はおおむね旧改善基準と同様であるが、1 日の拘束時間が 16 時間を超えることのできる回数については、旧改善基準においては 2 週間を通じ 3 回を限度としていたものを、改善基準告示において拘束時間の規制の単位を 1 箇月としたことに伴い、1 箇月について 7 回以内に改めたものである。

本通達	旧通達
ウ 休息期間（第４号） 日勤勤務者の休息期間は、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」ものとしたこと。 旧告示において、日勤勤務者の休息期間は、勤務終了後「継続 8 時間以上」とされていたが、十分な休息期間の確保が重要であり、脳・心臓疾患に係る労災認定基準において、長期間の過重業務の判断に当たって「勤務間インターバル」がおおむね 11 時間未満の勤務の有無等について検討し評価することとされていること等を踏まえ、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、休息期間について「継続 11 時間以上」与えるよう努めることが原則であることを示すとともに、下限を 1 時間延長し、「9 時間」としたこと。 労使当事者にあっては、このことを踏まえ、単に休息期間の下限「9 時間」を遵守するにとどまらず、「継続 11 時間以上」の休息期間が確保されるよう自主的な改善の取組を行うことが特に要請されるものであること。 （２）隔日勤務者の拘束時間及び休息期間（第２項） タクシー運転者のうち隔日勤務に就く者（以下「隔日勤務者」という。）の拘束時間及び休息期間については、次のとおりであること。	ニ 休息期間 休息期間については、拘束時間と表裏の関係にあることから、改善基準告示においては「使用者の拘束を受けない期間」としているが、休息期間についての考え方は、旧改善基準と全く同様である。すなわち、休息期間とは、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、その処分は労働者の全く自由な判断にゆだねられる時間であって、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ある。 （２）隔日勤務に就く者の拘束時間及び休息期間（第２条第２項関係） 隔日勤務制は都市部のタクシー業を中心に広く採用されている勤務形態であるので、２暦日における拘束時間を最大 21

本通達	旧通達
なお、隔日勤務とは、始業及び終業の時刻が同一の日に属さない業務をいう。2労働日の勤務を一勤務にまとめるものであり、深夜時間帯における公共交通機関としての役割を果たすタクシー業において、都市部を中心に広く採用されている勤務形態であること。 ア 1箇月の拘束時間（第1号） 隔日勤務者の1箇月の拘束時間は、「262時間」を超えないものとする。 ただし、地域的事情その他の特別な事情がある場合において、労使協定があるときは、1年のうち6箇月までは、1箇月の拘束時間を「270時間」まで延長することができる。 なお、1箇月の拘束時間を延長する場合の「地域的事情その他の特別な事情」とは、例えば地方都市における顧客需要の状況、大都市部における顧客需要の一時的増加等をいうものであること。 なお、隔日勤務者の1箇月の拘束時間については、旧告示からの変更はないこと。 1箇月の拘束時間を延長する場合の労使協定については、別5-1の協定例を参考とすること。労使協定では、1	時間（一日平均10.5時間）とし、日勤勤務より総拘束時間を短くするとともに、勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えることを条件として、認めることとしている。 なお、日勤勤務と隔日勤務を併用して頻繁に勤務態様を変えることは、労働者の生理的機能への影響にかんがみ認められない。したがって、日勤勤務と隔日勤務を併用する場合には、制度的に一定期間ごとに交替させるよう勤務割を編成しなければならない。 イ 拘束時間 拘束時間については、4号告示による改善基準告示の改正により改正がなされたが、その改正の内容は次のとおりである。 (イ) 隔日勤務については、4号告示による改正前は1箇月について270時間以内とすることとされていたが、4号告示により、270時間から8時間を減じ262時間以内とすることとしたものである。この場合においても当該月の労働日数には直接かわらず、1箇月における総拘束時間を262時間以内としたものである。 (ロ) 地域的事情その他の特別な事情がある場合において、労使協定があるときは、1年のうち6箇月までは1箇月の拘束時間を270時間まで延長することができることとしたが、これは、一般乗用旅客自動車運送事業をめぐる諸情勢は非常に厳しいものがあり、かつ先行きが不透明

本通達	旧通達
年の始期及び終期を定め、当該1年のうち6箇月までの範囲で1箇月の拘束時間を「270 時間」を超えない範囲で延長する旨を協定することとなるが、その場合の各月の拘束時間は、例えば次のようになり、全ての協定対象者の各月の拘束時間は、この範囲内とする必要があること。 1 箇月の拘束時間（タクシー）  イ 2 暦日の拘束時間（第2号） 隔日勤務者の2 暦日の拘束時間は、「22 時間」を超えないものとし、かつ、「2 回の隔日勤務を平均し隔日勤務1 回当たり 21 時間を超えない」ものとしたこと。 旧告示において、2 暦日の拘束時間の限度は「21 時間」と定めていたが、当該拘束時間について旧告示と同程度の水準に抑えつつ、突発的な顧客需要や交通事情等に一層柔軟に対応する観点から、見直しを行ったものであること。 また、2 回の隔日勤務を平均した1 回当たりの拘束時間	な情勢にあること等にかんがみ、隔日勤務に就く者の1 箇月の拘束時間の例外措置として認めることとしたものである。 「地域的事情その他の特別な事情」とは、例えば地方都市における顧客需要の状況、大都市部における顧客需要の一時的増加等をいうものである。 当該延長を労使協定に係らしめることとしたのは、拘束時間の限度について、予め労働者に周知することを通じて、適正かつ明確な拘束時間の管理を期すためであり、当該労使協定には次の事項を定めておく必要がある。 ① 対象者 ② 拘束時間を延長する月及び当該月の拘束時間 ③ 当該協定の始期及び終期 また、協定に定めることとした事項は、事情の変更に応じて変更する必要があることも考えられるので、その変更により影響を受ける労働者がある程度余裕をもって対応できるよう、一定期間前もって協議する事を明らかにする等、協定を変更するための手続きも併せて定めておく必要がある。 なお、別紙六のとおり協定例を作成したので、参考とすること。 労使協定では、1 年の始期及び終期を定め、当該1 年のうち6 箇月までの範囲で1 箇月の拘束時間を 270 時間を超えない範囲で延長する旨を協定することとなるが、

本通達	旧通達						
の計算に当たっては、特定の隔日勤務を起算点として、2回の隔日勤務に区切り、その2回の隔日勤務の平均とすることが望ましいが、特定の隔日勤務の拘束時間が改善基準告示に違反するか否かは、次により判断するものであること。 <table><tr><td>特定の隔日勤務の前の隔日勤務</td><td>特定の隔日勤務</td><td>特定の隔日勤務の次の隔日勤務</td></tr><tr><td>B時間</td><td>A時間</td><td>C時間</td></tr></table> ※次の①②のいずれもが「21 時間」を超えた場合に、初めて違反と判断される。①特定の隔日勤務の拘束時間（A時間）と、特定の隔日勤務の前の隔日勤務の拘束時間（B時間）との平均、②A時間と特定の隔日勤務の次の隔日勤務の拘束時間（C時間）との平均 なお、日勤勤務と隔日勤務を併用して頻繁に勤務態様を変えることは、労働者の生理的機能への影響に鑑み認められないこと。したがって、日勤勤務と隔日勤務を併用する場合には、制度的に一定期間ごとに交替させるよう勤務割を編成しなければならないこと。	特定の隔日勤務の前の隔日勤務	特定の隔日勤務	特定の隔日勤務の次の隔日勤務	B時間	A時間	C時間	その場合の各月の拘束時間は、例えば次のようになり、全ての協定対象者の各月の拘束時間は、この範囲内とする必要がある。  1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月 (ハ) 車庫待ち等の自動車運転者については、夜間 4 時間以上の仮眠時間を与えることを条件に、1 箇月について労使協定により定める回数(当該回数が 1 箇月について 7 回を超えるとときは、7 回)に限り、24 時間まで延長することができることとし、この場合の 1 箇月の拘束時間は 262 時間又は 270 時間までで労使協定により定めた時間にそれぞれ 20 時間を加えた時間を超えないこととしたものである。 具体的には、1 箇月の拘束時間を原則どおりとしている場合は車庫待ち等の自動車運転者の 1 箇月の拘束時間は 282 時間まで延長でき、労使協定により 1 箇月の拘束
特定の隔日勤務の前の隔日勤務	特定の隔日勤務	特定の隔日勤務の次の隔日勤務					
B時間	A時間	C時間					

本通達	旧通達
	時間を 270 時間を超えない範囲で延長した場合には、当該延長を行った月については、当該延長により定められた拘束時間に 20 時間を加えた時間(例えば、ある月の 1 箇月の拘束時間を労使協定により 266 時間まで延長した場合には、車庫待ち等の自動車運転者のその月の拘束時間は $266 + 20$ 時間で 286 時間)まで延長できることとなる。 2 暦日についての拘束時間の延長の限度は 3 時間であるから、21 時間を超える回数が 6 回以内の場合には 1 箇月の拘束時間は 262 時間又は 270 時間までで労使協定により定めた時間にそれぞれ 20 時間を加えた時間に達することではなく、7 回の場合には 262 時間又は 270 時間までで労使協定により定めた時間に 20 時間を加えた時間が限度となるものである。 1 箇月についての拘束時間について通常の隔日勤務の場合より 20 時間の限度で延長を認めることとしたのは、2 暦日についての拘束時間が 21 時間を超える場合には、拘束時間中少なくとも 4 時間の仮眠時間が含まれていることから、月間 20 時間の限度で延長を認めても通常の隔日勤務に比べて過重とはいえないという理由によるものである。 この取扱は特例的なものであることから、改善基準告示第 2 条第 2 項第 1 号の要件については厳格に適用することとし、特に 2 暦日についての拘束時間が 21 時間を超

本通達	旧通達
ウ 休息期間（第４号） 隔日勤務者の休息期間は、勤務終了後、「継続 24 時間以上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」ものとしたこと。 旧告示において、隔日勤務者の休息期間は、勤務終了後「継続 20 時間以上」とされていたが、上記（１）ウで述べた休息期間の重要性に加え、隔日勤務については２労働日の勤務を一勤務にまとめて行うため自動車運転者の身体的負担を伴うものであること等を踏まえ、休息期間について「継続 24 時間以上」与えるよう努めることが原則であることを示すとともに、下限を２時間延長し、「継続 22 時間」としたものであること。 労使当事者にあつては、このことを踏まえ、単に休息期間の下限「22 時間」を遵守するにとどまらず、「継続 24 時間以上」の休息期間が確保されるよう自主的な改善の取組を行うことが特に要請されるものであること。 （３）車庫待ち等の自動車運転者について（第１項、第２項）	える場合における仮眠時間に関しては、仮眠設備において夜間４時間以上の仮眠時間を確実に与えることが要請されていることに留意すること。 なお、別紙７のとおり協定例を作成したので、参考とすること。 ロ 休息期間 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こととしたのは、連続勤務を禁止する趣旨であるので、休息期間が確保されない連続勤務が行われないう留意すること。

本通達	旧通達
ア 定義 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（以下「車庫待ち等」という。）の自動車運転者とは、常態として車庫待ち、駅待ち等の形態によって就労する自動車運転者であり、比較的作業密度が薄いこと等により、帰庫させ仮眠時間を与えることが可能な実態を有するため、一定の要件の下に最大拘束時間の延長を認めるものである。就労形態について次の要件を満たす場合には、車庫待ち等の自動車運転者に該当するものとして取り扱って差し支えないものであること。 (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。 なお、新告示の適用の際、現に車庫待ち等の自動車運転者として取り扱われている者の属する事業場については、 （ア）にかかわらず、当該事業場が人口 30 万人以上の都市に所在している場合であっても、当分の間、当該事業場の自動車運転者を車庫待ち等の自動車運転者に該当するものとして取り扱うこと。	

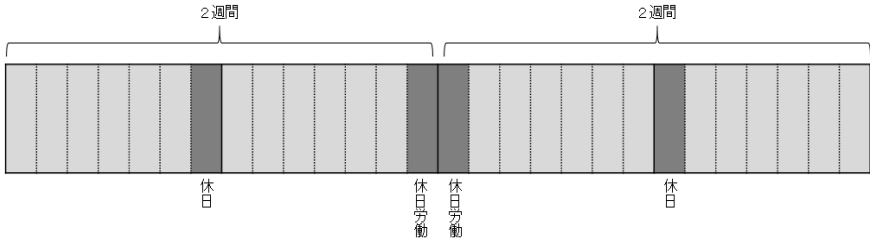
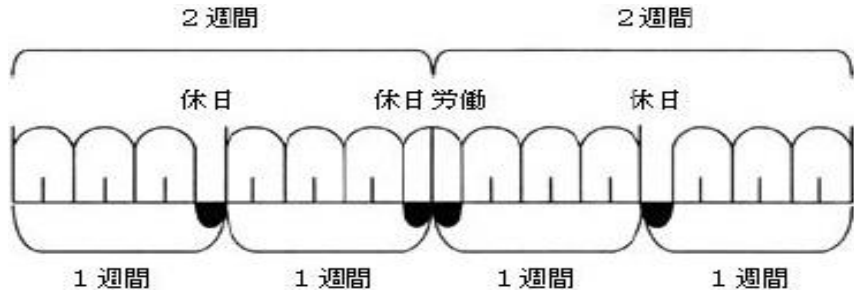
本通達	旧通達
イ 日勤勤務の車庫待ち等の自動車運転者（第1項第1号、第2号） 日勤勤務の車庫待ち等の自動車運転者の拘束時間は、上記（1）アの日勤勤務者の1箇月の拘束時間と同様、1箇月について「288時間」を超えないものとし、労使協定により、1箇月の拘束時間を「300時間」まで延長することができること。また、次に掲げる要件を満たす場合、1日の拘束時間を「24時間」まで延長することができること。 （ア）勤務終了後、「継続 20 時間以上」の休息期間を与えること。 （イ）1日の拘束時間が「16 時間」を超える回数が1箇月について7回以内であること。 （ウ）1日の拘束時間が「18 時間」を超える場合には、夜間に「4時間以上」の仮眠時間を与えること。 旧告示において、日勤勤務の車庫待ち等の自動車運転者の1箇月の拘束時間は、「322 時間」まで延長することができるとされていたが、脳・心臓疾患に係る労災認定基準等を踏まえ、過労死等の防止の観点から、22 時間短縮し、「300 時間」としたこと。 また、1 箇月の拘束時間を延長する場合の労使協定については、別紙 5－1 の協定例を参考とすること。なお、上記（ウ）の運用に当たっては、仮眠設備において夜間「4 時間以上」の仮眠時間を確実に与えることが要請されていることについて、引き続き、留意すること。	

本通達	旧通達
ウ 隔日勤務の車庫待ち等の自動車運転者（第2項第3号） 隔日勤務の車庫待ち等の自動車運転者の拘束時間は、上記（2）アの隔日勤務者の1箇月の拘束時間の原則と同様、1箇月について「262時間」を超えないものとし、労使協定により、「270時間」まで延長することができること。また、次に掲げる要件を満たす場合、1箇月の拘束時間については上記の時間（262時間又は270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、それぞれ延長することができること。 （ア）夜間に「4時間以上」の仮眠時間を与えること。 （イ）2暦日の拘束時間が22時間を超える回数及び2回の隔日勤務を平均し隔日勤務1回当たり21時間を超える回数の合計は、労使協定により、1箇月について7回以内の範囲で定めること。 旧告示において、隔日勤務の車庫待ち等の自動車運転者の拘束時間は、1箇月「270時間」まで延長することができ、上記（ア）及び（イ）の要件を満たす場合には、「20時間」を加えた時間まで延長できるとされていたが、脳・心臓疾患に係る労災認定基準等を踏まえ、過労死等の防止の観点から、当該要件を満たした場合に延長できる時間を「20時間」から10時間短縮し、「10時間」としたものであること。 また、拘束時間を延長する場合の労使協定については、別紙5－1の協定例を参考とすること。	

本通達	旧通達
(4) 予期し得ない事象への対応時間の取扱い（第3項） ア 趣旨 タクシー運転者が、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拘束時間の例外的な取扱いを新たに定めたものであること。 イ 「予期し得ない事象への対応時間」の取扱い 1日の拘束時間及び2暦日の拘束時間の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を、これらの拘束時間から除くことができること。この場合において、予期し得ない事象への対応時間により、1日の拘束時間が最大拘束時間を超えた場合、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こと。 当該例外的な取扱いは、タクシー運転者については、1日又は2暦日の拘束時間の規定の適用に限ったものであり、1箇月の拘束時間等の改善基準告示の他の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を除くことはできないこと。また、予期し得ない事象への対応時間は、休憩に該当しない限り、労働時間として取り扱う必要があることはいうまでもないこと。	

本通達	旧通達
ウ 「予期し得ない事象への対応時間」の定義 「予期し得ない事象への対応時間」とは、次の（ア）（イ）の両方の要件を満たす時間をいうこと。 （ア）通常予期し得ない事象として局長が定めるものにより生じた運行の遅延に対応するための時間であること。（第1号） 「局長が定める」事象とは、次のいずれかの事象をいうこと。 - a 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと。 - b 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと。 - c 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。 - d 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。 当該事象は、「通常予期し得ない」ものである必要があり、例えば、平常時の交通状況等から事前に発生を予測することが可能な道路渋滞等は、これに該当しないこと。 （イ）客観的な記録により確認できる時間であること。（第2号） 次のaの記録に加え、bの記録により、当該事象が発生した日時等を客観的に確認できる必要があり、aの記録のみでは「客観的な記録により確認できる時間」とは認められないこと。	

本通達	旧通達
a 運転日報上の記録 ・ 対応を行った場所 ・ 予期し得ない事象に係る具体的事由 ・ 当該事象への対応を開始し、及び終了した時刻や所要時間数 b 予期し得ない事象の発生を特定できる客観的な資料遭遇した事象に応じ、例えば次のような資料が考えられること。 (a) 修理会社等が発行する故障車両の修理明細書等 (b) 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 (c) 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） (d) 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	(3) 時間外労働(第2条第3項関係) 第3項は、法第36条の協定をする場合において1箇月以外の一定の期間について協定することを排除するものではないが、少なくとも1箇月について協定しなければならない。なお、自動車運転者については「労働基準法第36条の協定において定められる一日を超える一定の期間についての延長することができる時間に関する指針」(昭和57年労働省告示第69

本通達	旧通達
(5) 休日労働（第4項） 休日労働の回数は2週間について1回を超えないものとし、当該休日労働によって、上記（1）から（3）までに定める拘束時間の限度を超えないものとする。また、休日労働の場合であっても、当該休日における勤務と前後の勤務の間には、それぞれ所定の休息期間が必要であること。 隔日勤務の場合の休日労働は2日をまとめて行うものであるが、この場合、次のような形の休日労働も「2週間を通じ1回を限度とする」との休日労働に該当するものであること。  なお、これらについては、旧告示からの変更はないこと。 3 ハイヤー運転者の時間外労働の上限規制等（第2条第5項、第3条関係）	号。以下「指針」という。)に定める目安時間の適用はないが、法第36条に基づく協定における時間外労働については、改善基準告示に定める拘束時間の範囲内とする必要がある。 (4) 休日労働(第2条第4項関係) 休日労働については、回数は2週間に1回を限度とし、1箇月についての拘束時間の限度内でのみ行わせることができる。休日労働の場合であっても、当該休日における勤務と前後の勤務との間には、それぞれ所定の休息期間が必要である。 隔日勤務の場合の休日労働は2日をまとめて行うものであるが、次のような形の休日労働も「2週間を通じ1回を限度とする」との基準に該当する休日労働である。  (5) ハイヤーに乗務する自動車運転者についての取扱 イ 拘束時間及び休息期間等の適用除外(第2条第5項関係)

本通達	旧通達
(1) 拘束時間、休息期間等の適用除外（第2条第5項） 第2条第5項で規定するハイヤーの定義（「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つて、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をいう。」）は、タクシー業務適正化特別措置法（昭和45年法律第75号）第2条第2項の規定を参考としているものであるが、具体的には各地方運輸局長（沖縄総合事務局長を含む。）からハイヤー運賃の認可を受けた自動車をいうものであること。ハイヤー運転者については、その勤務の実態を踏まえ、従前から、第2条第1項から第4項までの拘束時間、休息期間等の規定を適用しないこととしており、これらの考え方等については、旧告示から変更はないこと。 (2) 時間外労働の上限規制等（第3条） 労使当事者は、ハイヤー運転者に係る時間外・休日労働協定を締結するに当たっては、次の事項を遵守しなければならないものとしたこと。（第1項） ア 時間外労働時間については、限度時間を超えない時間に限ること。 イ 臨時的な特別の事情がある場合の時間外労働時間を定めるに当たっては、960時間を超えない範囲内とされていること。 また、使用者は、時間外・休日労働協定において、時間外労働時間を定めるに当たっては当該時間数を、休日の労働を	ハイヤーの定義は、業務適正化臨時措置法（昭和45年法律第75号）第2条第2項の規定を参考としているものであるが、具体的には地方運輸局長からハイヤー運賃の認可を受けた自動車をいうものである。 ハイヤーに乗務する自動車運転者については、その勤務の実態から、前項までの拘束時間、休息期間等の規定を適用しないこととしている。 なお、勤務の都合上、勤務の終了時刻から次の勤務の始業時刻までの間隔が短くなる場合においても、当該運転者の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ようにすること。 ロ 時間外労働の目安時間（第3条関係） 時間外労働の目安時間については、一定期間について、勤務を踏まえ、1箇月又は3箇月について協定するとともに、年間の労働時間の短縮を図る観点から一年間について協定を求めることとし、目安時間について、1箇月50時間、3箇月140時間、1年450時間としているものである。 その他の点については、指針第3条と同様の考え方によるものである。

本通達	旧通達
定めるに当たっては当該休日に労働させる時間数を、それぞれできる限り短くするよう努めなければならないものとしたこと。(第2項) さらに、使用者は、ハイヤー運転者が疲労回復を図るために、必要な睡眠時間を確保できるよう、勤務終了後に一定の休息期間を与えなければならないものとしたこと。(第3項) 旧告示において、ハイヤー運転者については、時間外労働時間を1箇月「50時間」等の目安時間以内とするよう努めること等とされていたが、令和6年4月1日から、ハイヤー運転者についても他の自動車運転者と同様、法に基づく時間外労働の上限規制や指針の適用対象となることを踏まえ、時間外・休日労働協定を締結するに当たっての労使当事者又は使用者の責務を定めたものであること。 また、第3項は、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、勤務終了後に一定の休息期間を与えなければならないことを新たに規定したこと。ハイヤー運転者は、タクシー運転者に比べて、一層柔軟に顧客の需要に対応する必要がある場合があり、休息期間の下限時間を定めることが困難であることから、「一定の休息期間」としたものであるが、当該規定に基づき、使用者は、ハイヤー運転者の各々の勤務の実態に即した適切な時間の休息期間を勤務終了後に与える必要があること。 ハイヤー運転者については、拘束時間の基準等の規定は設けられていないが、時間外労働の削減や過労死等の防止と	

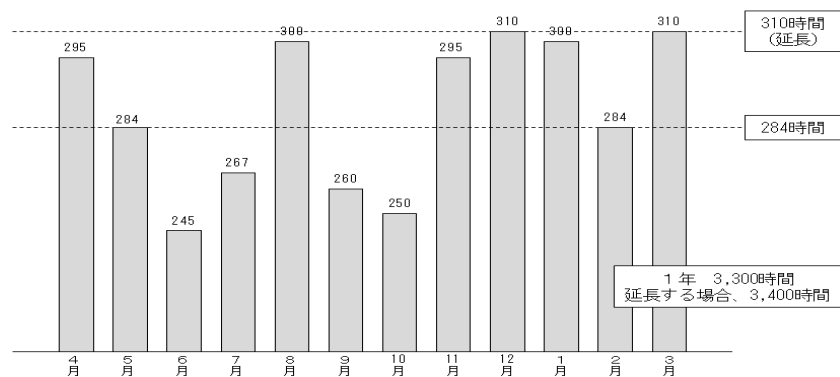
本通達	旧通達
いった観点から、適正に労働時間管理を行うべきことは当然のことであり、使用者は特にこのことに留意する必要があること。 なお、第3項の規定が設けられたことに伴い、従前において143号通達で示していた「当該運転者の疲労回復を図る観点から、継続4時間以上の睡眠時間を確保するため少なくとも6時間程度は次の勤務に就かせないようにする」との取扱いを廃止すること。 4 トラック運転者の拘束時間等（第4条関係） 第4条第1項から第5項までは、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者（以下「トラック運転者」という。）の拘束時間、休息期間等について定めたものであること。 なお、同条第6項の「旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者（主として人を運送することを目的とする自動車の運転の業務に従事する者を除く。）」とは、主として物を運送することを目的とする自動車の運転の業務に従事する者がこれに該当するものであり、例えば、工場等の製造業における配達部門の運転者については、本条によるものであること。 （1） 1箇月及び1年の拘束時間（第1項第1号、第2号） トラック運転者の拘束時間は、1箇月の拘束時間が「284時	3 貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間等（第4条関係） 第4条は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間、休息期間、運転時間等について定めたものである。 なお、旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者（主として人を運送することを目的とする自動車の運転の業務に従事する者を除く。）、例えば、販売業における配達部門の運転者については、本条によることとしている。 （1） 拘束時間 拘束時間については、4号告示による改善基準告示の改正

本通達	旧通達
間」を超えず、かつ、1年の総拘束時間が「3,300時間」を超えないものとしたこと。ただし、労使協定により、1年のうち6箇月までは、1年の総拘束時間が「3,400時間」を超えない範囲内において、1箇月の拘束時間を「310時間」まで延長することができること。この場合において、1箇月の拘束時間が「284時間」を超える月が3箇月を超えて連続しないものとし、かつ、1箇月の時間外労働及び休日労働の合計時間数が「100時間未満」となるよう努めるものとしたこと。 旧告示において、1箇月の拘束時間の限度は「293時間」とされていたが、脳・心臓疾患に係る労災認定基準等を踏まえ、過労死等の防止の観点から、月80時間の時間外労働時間を前提とした「275時間」の拘束時間に、月1回の休日労働に相当する1日「9時間」の拘束時間を加えた、「284時間」としたこと。1年の総拘束時間が「3,300時間」とあるのは、「275時間」の拘束時間に12箇月を乗じたものであり、旧告示における1年の総拘束時間の上限である293時間×12箇月＝3,516時間から216時間短縮していること。また、旧告示において、労使協定があるときは、1年のうち6箇月までは、1年の総拘束時間が「3,516時間」を超えない範囲内において1箇月の拘束時間を「320時間」まで延長できると定めていたが、過労死等の防止の観点を踏まえつつ、業務の繁閑等にも対応できるよう、1年の総拘束時間を116時間、1箇月の拘束時間を10時間短縮し、1年の拘束時間が「3,400時間」を超えない範囲内において1箇月の拘束時間を「310時間」まで延長でき	により改正がなされたが、その改正の内容は次のとおりである。 イ 4号告示により、2週間及び4週間の拘束時間に替えて1箇月の拘束時間を定めることとし、当該1箇月の拘束時間を293時間とすることとしたものである。 1箇月の総拘束時間の計算に当たっては、特定の日を起算日とし、1箇月ごとに区切って計算すること。 なお、拘束時間についての考え方は、2の(1)のイのとおりである。 ロ 労使協定があるときは、1年のうち6箇月までは、1年についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において、1箇月についての拘束時間を320時間まで延長することができることとしたが、これは、輸送体系の変化、顧客ニーズの多様化等の貨物自動車運送事業の諸情勢を踏まえ、事業の繁忙・閑散等を考慮しつつ総労働時間短縮に取り組むための現段階の措置として認めることとしたものである。 当該延長を労使協定に係らしめることとしたのは、拘束時間の限度について、予め労働者に周知することを通じて、適正かつ明確な拘束時間の管理を期すためであり、当該労使協定には、次の事項を定めておく必要がある。 ① 対象者

本通達	旧通達
ることとしたこと。 労使協定により拘束時間を延長する場合であっても、1箇月の拘束時間を全て上限値（284 時間×6 箇月かつ 310 時間×6 箇月）とすると1年の総拘束時間は 3,564 時間となることから、そのようなことはできず、1年で「3,400 時間」以内となるよう1箇月当たりの拘束時間を抑制する必要があること。 また、労使協定により拘束時間を延長する場合、拘束時間の長い勤務が長期間連続して行われることによる疲労の蓄積を防ぐ観点から、拘束時間が「284 時間」を超える月は3箇月を超えて連続しないこととし、1箇月の時間外・休日労働時間数が「100 時間未満」となるよう努めることとしたこと。 労使協定により拘束時間を延長する場合、使用者には、過労死等や過労運転を防止する観点から、トラック運転者の睡眠時間が十分確保されるよう運行計画を作成すること等が要請されるものであること。なお、この場合の「1 箇月」とは、原則として暦月をいうものであるが、就業規則、勤務割表等において特定日を起算日と定めている場合には、当該特定日から起算した1 箇月でも差し支えないものであること。また、拘束時間を延長する場合の労使協定については、別紙5－2の協定例を参考とすること。また、労使協定により定めた1年の各月の拘束時間の限度は、例えば次のようになり、全ての協定対象者の各月の拘束時間は、この範囲内とする必要があること。	② 各月の拘束時間 ③ 当該協定の始期及び終期 また、協定に定めることとした事項は、事情の変更に応じて変更する必要があることも考えられるので、その変更により影響を受ける労働者がある程度余裕をもって対応できるよう、一定期間前もって協議することを明らかにする等、協定を変更するための手続きも併せて定めておく必要がある。 当該労使協定では、293 時間を超える月数は6 箇月以内となるよう当該1年の全ての月の拘束時間を定め、全ての月の拘束時間は320 時間以内で、その合計が 3,516 時間以内となっている必要がある。 なお、別紙8のとおり協定例を作成したので、参考とすること。 労使協定により定めた1年の各月の拘束時間の限度は、例えば次のようになり、全ての協定対象者の各月の拘束時間は、この範囲内とする必要がある。

本通達

1箇月及び1年の拘束時間（トラック）

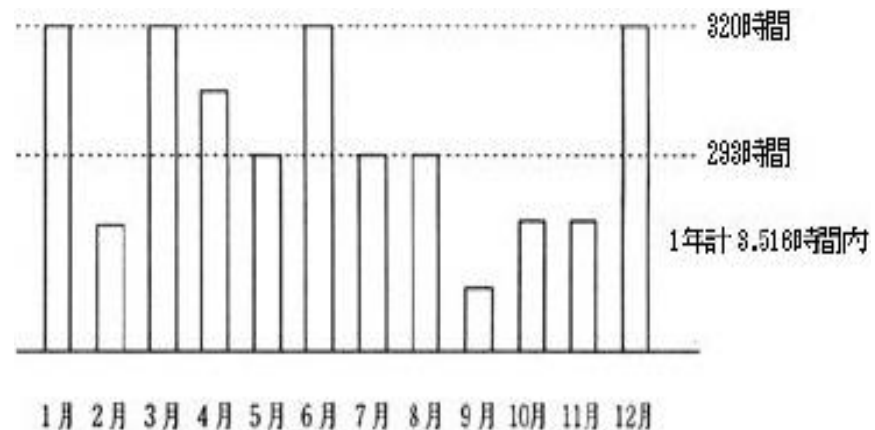


(2) 1日の拘束時間（第1項第3号、第4号）

1日の拘束時間は、「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、最大拘束時間は「15時間」とした。ただし、自動車運転者の1週間における運行が全て長距離貨物運送（一の運行（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。以下同じ。）の走行距離が450km以上の貨物運送をいう。以下同じ。）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（以下「宿泊を伴う長距離貨物運送の場合」という。）、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こと。

また、1日の拘束時間を延長する場合（宿泊を伴う長距離

旧通達



(2) 最大拘束時間

1日についての拘束時間の基本は13時間以内であるが、第1項第1号により1箇月を平均して計算する場合においても、最大拘束時間は16時間を限度とすることとしたものである。

最大拘束時間を16時間としたのは、始業時刻から起算して24時間中に少なくとも継続8時間以上の休息期間を確保する必要があるためである。「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」とは、始業時刻から起算して24時間中に継続した休息期間を9時間未満とすることのできる日は1週間について2回を限度とするとの意である。

本通達	旧通達
貨物運送の場合を含む。)において、「1日の拘束時間が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」ものとしたこと。 旧告示において、最大拘束時間は「16時間」とされていたが、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、これを1時間短縮し、「15時間」としたこと。また、宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、車中泊など住所地以外の場所における休息期間を確保するよりも、運行終了後に住所地での休息期間を十分に確保し、トラック運転者の疲労回復を図る等の観点から、1週間について2回に限り拘束時間を「16時間」とすることを可能としたものであること。 1日の拘束時間について「13時間」を超えて延長する場合は、自動車運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、新たに、使用者は、1日の拘束時間が「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した。当該回数については、1週間について2回以内を目安とすること。この場合において、1日の拘束時間が「14時間」を超える日が連続することは望ましくないこと。 (3) 休息期間（第1項第5号） 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」ものとしたこと。ただし、宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、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	(3) 休息期間 休息期間についての考え方は、2の(1)の二のとおりである。

本通達	旧通達
こととし、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したこと。 旧告示において、休息期間は、勤務終了後「継続 8 時間以上」とされていたが、十分な休息期間の確保が重要であり、脳・心臓疾患に係る労災認定基準において、長期間の過重業務の判断に当たって「勤務間インターバル」がおおむね 11 時間未満の勤務の有無等について検討し評価することとされていること等を踏まえ、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、休息期間について「継続 11 時間以上」を与えるよう努めることが原則であることを示すとともに、下限を 1 時間延長し、「9 時間」としたこと。労使当事者にあつては、このことを踏まえ、単に休息期間の下限「9 時間」を遵守するにとどまらず、「継続 11 時間以上」の休息期間が確保されるよう自主的な改善の取組を行うことが特に要請されるものであること。 また、上記（２）のとおり、宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、車中泊など住所地以外の場所における休息期間を確保するよりも、運行終了後に住所地での休息期間を十分に確保し、トラック運転者の疲労回復を図る等の観点から、当該運行終了後に、通常の「継続 11 時間」を上回る「継続 12 時間以上」の休息期間を与えるものとしたこと。 （４）運転時間（第 1 項第 6 号） 運転時間は、2 日を平均し 1 日当たり「9 時間」、2 週間を	（４）運転時間 運転時間については、4 号告示において改正が行われな

本通達	旧通達						
平均し1週間当たり「44 時間」を超えないものとする。 2 日を平均し1 日当たりの運転時間の算定に当たっては、特定の日を起算日として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、次により判断するものであること。 <table border="1"><tr><td>特定日の前日（N－1 日）</td><td>特定日（N 日）</td><td>特定日の翌日（N＋1 日）</td></tr><tr><td>B 時間</td><td>A 時間</td><td>C 時間</td></tr></table> ※次の①②のいずれもが「9 時間」を超えた場合に、初めて違反と判断される。①特定日の運転時間（A 時間）と特定日の前日の運転時間（B 時間）との平均、②A 時間と特定日の翌日の運転時間（C 時間）との平均 また、2 週間における総運転時間を計算する場合は、特定の日を起算日として2 週間ごとに区切り、その2 週間ごとに計算しなければならないものであること。 なお、運転時間については、旧告示からの変更はないこと。	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	かったが、これは運輸体系の変化等の貨物自動車運送業における実態を考慮したことによるものである。 （5）最大運転時間 1 日の運転時間の計算に当たっては、特定の日を起算日として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が、特定日の最大運転時間が改善基準に違反するか否かは、次により判断する。 特定日の前日 特定日 特定日の翌日 運転時間B 運転時間A 運転時間C ① $\frac{A+B}{2} > 9$ かつ $\frac{A+C}{2} > 9$ の場合は、違反となる。 ② $\frac{A+B}{2}$ 又は $\frac{A+C}{2}$ のどちらか一方が9 時間以内の場合は違反とならない。 2 週間における総運転時間を計算する場合は、特定の日を起算日として2 週間ごとに区切り、その2 週間ごとに計算しなければならないものである。
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					
（5）連続運転時間（第1 項第7 号）	（6）連続運転時間						

本通達	旧通達
連続運転時間（1 回が「おおむね連続 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。）は、「4 時間以内」とし、当該運転の中断については原則として休憩を与えるものとしたこと。ただし、高速道路等のサービスエリア又は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、「4 時間 30 分」まで延長することができること。 旧告示における運転の「中断」については、その解釈を特段示していなかったものであるが、トラック運転者については、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、運転の中断については、原則として休憩を与えるものとしたこと。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ものであり、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使用者においては要請されるものであること。 また、旧告示においては、運転の中断の下限時間を「連続 10 分以上」としていたが、これを「おおむね連続 10 分以上」とした。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	「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」には、1 回連続 30 分以上の運転の中断も当然含まれる。

本通達	旧通達
ク運転者の勤務実態を踏まえたものではないという観点から見直したものである。「おおむね連続 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 回以上連続する等の場合は、「おおむね連続 10 分以上」に該当しないものであること。 ただし書は、サービスエリア又はパーキング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車又は停車できず、やむを得ず連続運転時間が 4 時間を超える場合の例外的取扱いを新たに定めたものであること。「サービスエリア又はパーキングエリア等」には、コンビニエンスストア、ガステーション及び道の駅も含まれること。 なお、連続運転時間は 4 時間を超えないことが原則であり、当該ただし書が設けられたことをもって、連続運転時間が 4 時間 30 分に延長されたと解してはならない。使用者においてはこのことを踏まえ余裕をもった運行計画を作成する必要がある、例えば、当該例外的取扱いを前提として、連続運転時間が 4 時間となるような運行計画を作成することは、当然に認められないものであること。 (6) 住所地での休息期間（第 2 項） 自動車運転者の住所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長くなるように努めるものとする。	

本通達	旧通達
特に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るが、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より長く確保されるよう、使用者は努めるべきものであること。 なお、第2項については、旧告示からの変更はないこと。 (7) 予期し得ない事象への対応時間の取扱い（第3項） ア 趣旨 トラック運転者が、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拘束時間等の例外的な取扱いを新たに定めたものであること。 イ 「予期し得ない事象への対応時間」の取扱い 1日の拘束時間、運転時間（2日平均）及び連続運転時間の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を、これらの時間から除くことができること。この場合、勤務終了後、通常どおりの休息期間（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）を与えること。 当該例外的な取扱いは、トラック運転者については、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）及び連続運転時間の規定	

本通達	旧通達
の適用に限ったものであり、1箇月の拘束時間等の改善基準告示の他の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を除くことはできないこと。また、予期し得ない事象への対応時間は、休憩に該当しない限り、労働時間として取り扱う必要があることはいうまでもないこと。 ウ 「予期し得ない事象への対応時間」の定義 「予期し得ない事象への対応時間」とは、次の（ア）（イ）の両方の要件を満たす時間をいうこと。 （ア）通常予期し得ない事象として局長が定めるものにより生じた運行の遅延に対応するための時間であること。（第1号） 「局長が定める」事象とは、次のいずれかの事象をいうこと。 a 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと。 b 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと。 c 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。 d 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。 当該事象は、「通常予期し得ない」ものである必要があり、例えば、平常時の交通状況等から事前に発生を予測することが可能な道路渋滞等は、これに該当しないこと。	

本通達	旧通達
(イ) 客観的な記録により確認できる時間であること。(第2号) 次のaの記録に加え、bの記録により、当該事象が発生した日時等を客観的に確認できる必要があり、aの記録のみでは「客観的な記録により確認できる時間」とは認められないこと。 a 運転日報上の記録 ・ 対応を行った場所 ・ 予期し得ない事象に係る具体的事由 ・ 当該事象への対応を開始し、及び終了した時刻や所要時間数 b 予期し得ない事象の発生を特定できる客観的な資料遭遇した事象に応じ、例えば次のような資料が考えられること。 (a) 修理会社等が発行する故障車両の修理明細書等 (b) 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 (c) 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） (d) 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 (8) 拘束時間及び休息期間の特例（第4項）	(7) 拘束時間及び休息期間の特例(第3項関係)

本通達	旧通達
第4項の拘束時間及び休息期間の特例の要件等の詳細については、従前は、特例通達において示していたが、今回、当該特例の要件等について一部見直しが行われたことを契機に、当該要件等の主な部分を新告示で規定することとしたこと。 ア 休息期間の分割の特例（第1号） 休息期間は、「継続11時間以上与えることを基本とし、継続9時間を下回らない」ものとする必要があるが、業務の必要上、勤務終了後、「継続9時間以上」（宿泊を伴う長距離貨物運送の場合は継続8時間以上）の休息期間を与えることが困難な場合、次に掲げる要件を満たすものに限り、当分の間、一定期間（1箇月程度を限度とする。）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こと。 （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。 トラック運転者の睡眠時間の確保による疲労回復の観点	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等についての特例を認めた特例通達の運用に当たっては、次の事項に留意すること。 なお、休息期間の分割の特例の適用に当たっては、当分の間認められた措置であることに留意し、特に、「業務の必要上」については、厳格に運用すること。 イ 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（特例通達記の1関係） 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

本通達	旧通達
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である。休息期間の分割（分割休息）の特例は、我が国の貨物自動車運送事業の実態を踏まえて、当分の間、業務の必要上やむを得ない場合の特例として設けられたものであるため、「業務の必要上」については、厳格に運用する必要がある。このため、使用者において、分割休息を前提とした運行計画を作成することはできる限り避けるべきであること。 特例通達において、分割された休息期間の下限時間は「継続4時間以上」としていたが、長距離のトラック運転者の勤務実態等を踏まえ、新告示においてこれを「継続3時間以上」とした一方、3分割の場合は、1日に「合計12時間以上」の休息期間（例えば、3時間＋3時間＋6時間や3時間＋4時間＋5時間）を与えなければならないものとしたこと。また、この場合において、分割休息が連続することによるトラック運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、「休息期間を3分割とする日が連続しないよう努める」ものとするとともに、「一定期間」については、特例通達においては最大「2箇月程度を限度」としていたところ、新告示においてこれを「1箇月程度を限度」と短縮したこと。 イ 2人乗務の特例（第2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	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。 ロ 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（特例通達記の2関係）

本通達	旧通達
場合であって、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ときは、最大拘束時間を「20 時間」まで延長するとともに、休息期間を「4 時間」まで短縮することができる。ただし、当該設備が自動車運転者の休息のためのベッド又はこれに準ずるものとして局長が定める設備に該当する場合で、かつ、勤務終了後、継続 11 時間以上の休息期間を与える場合は、最大拘束時間を「24 時間」まで延長することができる。また、この場合において「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。 「局長が定める設備」とは、次のいずれにも該当する車両内ベッドをいう。 (ア) 長さ 198cm 以上、かつ、幅 80cm 以上の連続した平面であること (イ) 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。 「これに準ずるもの」については、車両の技術開発の動向等を踏まえ検討されるものであり、現時点では上記（ア）（イ）に該当する車両内ベッドのみが、ただし書の特例の対象となる。 特例通達においては、2 人乗務の場合には、拘束時間を「20 時間」まで延長し、休息期間を「4 時間」まで短縮できるとされていたが、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、トラック運転者の疲労の蓄	「車内に身体を伸ばして休息することのできる設備」には、バスの場合、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 座席以上確保されていれば、これに該当するものである。

本通達	旧通達
積を防ぐ等の観点から車両内ベッド等が一定の基準を満たす場合には、拘束時間を延長できることとしたこと。また、「20 時間」を超えて拘束時間を延長する場合には、一の運行終了後、「継続 11 時間以上」の休息期間を確保する必要があるとしたこと。 なお、車両内ベッドについては、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ところ、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、当該車両内ベッドにおいては、安全な乗車が確保できないことから、2 人乗務において使用することは当然に認められない。 ウ 隔日勤務の特例（第 3 号） 業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、2 暦日の拘束時間が「21 時間」を超えず、かつ、勤務終了後、「継続 20 時間以上」の休息期間を与える場合に限り、自動車運転者を隔日勤務に就かせることができること。ただし、局長が定める施設において、夜間に「4 時間以上」の仮眠を与える場合には、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こと。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。 「局長が定める施設」とは、事業場内仮眠施設又は使用者	

本通達	旧通達
が確保した同種の施設をいうこと。 なお、隔日勤務の特例の要件等については、特例通達から変更はないこと。 エ フェリーに乗船する場合の特例（第4号） 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、フェリーに乗船している時間は、原則として、休息期間として取り扱うものであること。その場合、休息期間とされた時間を与えるべき休息期間の時間から減ずること。ただし、減算後の休息期間は、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の2分の1を下回ってはならないものとする。なお、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ものであること。 なお、フェリーに乗船する場合の特例の要件等については、特例通達から変更はないこと。 (※) 2人乗務の場合には「4時間」、隔日勤務の場合には「20時間」 (9) 休日労働（第5項）	ハ 自動車運転者がフェリーに乗船する場合（特例通達記の4関係） 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。 (8) 時間外労働（第4項関係） 自動車運転者については指針に定める目安時間の適用はないが、法第36条に基づく協定における時間外労働については、改善基準に定める拘束時間の範囲内とする必要がある。 (9) 休日労働（第5項関係）

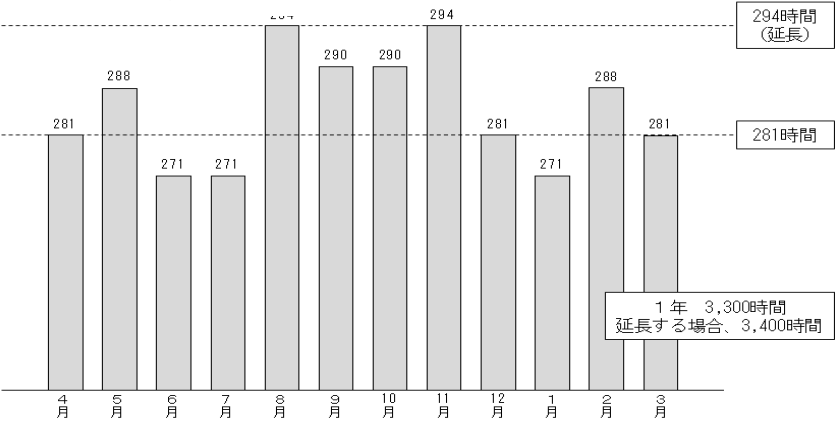
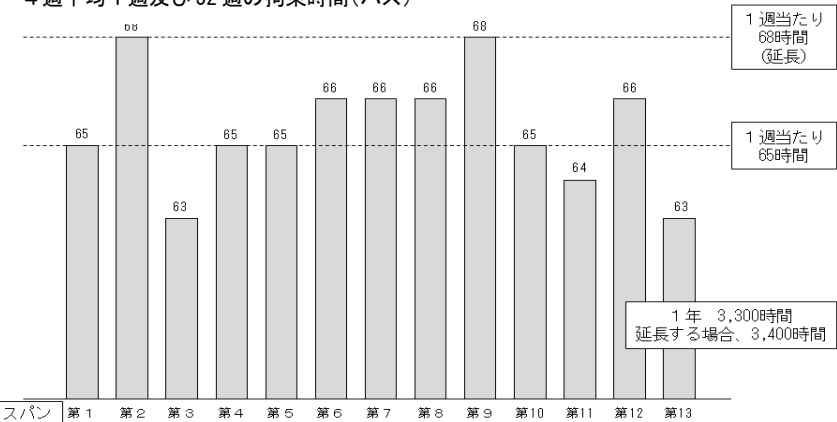
本通達	旧通達
休日労働の回数は2週間について1回を超えないものとし、当該休日労働によって、上記（1）及び（2）に定める拘束時間の限度を超えないものとする。また、休日労働の場合であっても、当該休日における勤務と前後の勤務の間には、それぞれ所定の休息期間が必要であること。 なお、第5項については、旧告示からの変更はないこと。 5 バス運転者の拘束時間等（第5条関係） 第5条は、一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者（以下「バス運転者」という。）の拘束時間、休息期間等について定めたものであること。なお、旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者であって、主として人を運送することを目的とする自動車の運転の業務に従事するもの、例えば、旅館の送迎用バスの運転者や、スクールバスの運転者等についても、本条によるものであること。	休日労働の場合であっても、当該休日における勤務と前後の勤務との間には、それぞれ所定の休息期間が必要である。 4 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従事する自動車運転者の拘束時間等（第5条関係） 第5条は、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従事する自動車運転者、いわゆるバス運転者の拘束時間、休息期間及び運転時間等について定めたものである。 なお、旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者であって、主として人を運送することを目的とする自動車の運転の業務に従事するもの、例えば、旅館の送迎用バスの運転者については、本条によることとした。 （1）第4条の準用規定をやめ、新た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従事する自動車運転者の拘束時間、休息期間及び運転時間等について定めることとした。 4号告示による改正前は、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従事する自動車運転者、いわゆるバス運転者の拘束時間、休息期間及び運転時間等については、4号告示による改正前の告示第四条を準用していたが、4号

本通達	旧通達
(1) 1 箇月及び1 年又は4 週平均1 週及び52 週の拘束時間（第1 項第1 号、第2 号） 拘束時間について、次のア（1 箇月及び1 年の基準）又はイ（4 週間を平均し1 週間当たり及び52 週の基準）のいずれかの基準によることとしたこと。 ア 1 箇月及び1 年の拘束時間 1 箇月及び1 年の基準による場合は、1 箇月の拘束時間が「281 時間」を超えず、かつ、1 年の拘束時間が「3,300 時間」を超えないものとしたこと。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、1 年のうち6 箇月までは、1 年の総拘束時間が「3,400 時間」を超えない範囲内において、1 箇月の拘束時間を「294 時間」まで延長することができること。この場合において、1 箇月の拘束時間が「281 時間」を超える月が4 箇月を超え	告示においては、第4 条の準用規定をやめ、新たに別条を設け、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従事する自動車運転者の拘束時間、休息期間及び運転時間等について定めることとしたものである。 (2) 拘束時間 拘束時間については、4 号告示による改善基準告示の改正により改正がなされたが、その改正の内容は次のとおりである。

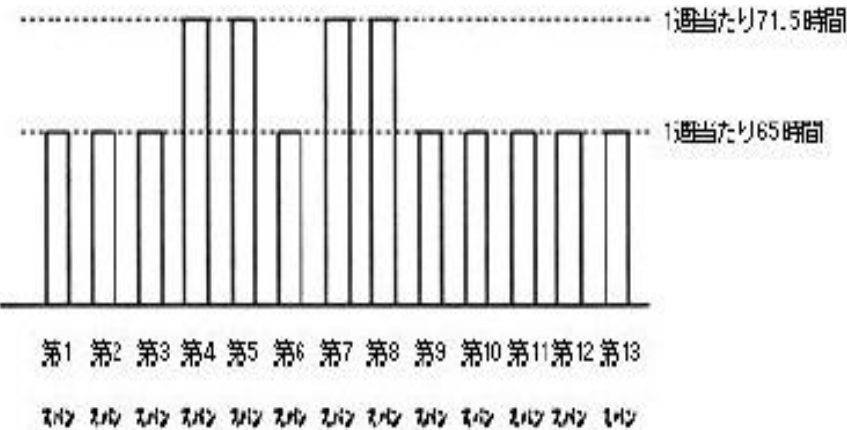
本通達	旧通達
て連続しないこと。 旧告示においては、4週間を平均し1週間当たり（以下「4週平均1週」という。）の拘束時間の基準のみを定めてきたものであるが、賃金等の労務管理を1箇月単位で実施する企業も多いことから、事業場ごとの労務管理等の実態に応じて、1箇月及び1年の基準又は4週平均1週及び52週の基準のいずれかを選択することができるよう見直しを行ったものであること。 1箇月の拘束時間の限度である「281時間」は、現行の4週平均1週の拘束時間の限度である「65時間」と同水準（65時間×52週÷12箇月＝281.66≒281時間）であり、1年の総拘束時間が「3,300時間」とあるのは、過労死等の防止の観点から、月80時間の時間外労働時間を前提とした「275時間」の拘束時間に12箇月を乗じたものであること。 また、1箇月の拘束時間を延長することができる対象は、旧告示においては「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特定運転者（高速バスの運転者）」とされていたが、これに加え、「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業務に従事する者に限る。）」についても、季節的な業務の繁忙に対応する必要があることから、拘束時間を延長することができる対象として新たに追加したものであること。なお、このことは、4週平均1週の拘束時間を延長することができる対象につ	

本通達	旧通達
いても同様であること。 延長した拘束時間の限度は、脳・心臓疾患に係る労災認定基準等を踏まえ、過労死等の防止の観点から、現行の4週平均1週の拘束時間の限度（71.5時間）を1箇月あたりに換算した「309時間」（$71.5 \text{ 時間} \times 52 \text{ 週} \div 12 \text{ 箇月} = 309.83 \div 309 \text{ 時間}$）から15時間短縮し、「294時間」としつつ、延長する場合であっても年間を通じた拘束時間の抑制を図る観点から、延長する場合の1年の上限時間（3,400時間）を設けたものであること。 労使協定により拘束時間を延長する場合、拘束時間の長い勤務が長期間連続して行われることによる疲労の蓄積を防ぐ観点から、拘束時間が「281時間」を超える月は4箇月を超えて連続しないこととしたこと。 労使協定により拘束時間を延長する場合、使用者には、過労死等や過労運転を防止する観点から、バス運転者の睡眠時間が十分確保されるよう運行計画を作成すること等が要請されるものであること。なお、この場合の「1箇月」とは、原則として暦月をいうものであるが、就業規則、勤務割表等において特定日を起算日と定めている場合には、当該特定日から起算した1箇月でも差し支えないものであること。 イ 4週平均1週及び52週の拘束時間 4週平均1週及び52週の拘束時間の基準による場合は、	イ 4号告示による改正前は、2週間を平均し1週間当たり

本通達	旧通達
4 週平均 1 週の拘束時間が「65 時間」を超えず、かつ、52 週の拘束時間が「3,300 時間」を超えないものとする。ただし、貸切バス等乗務者については、労使協定により、52 週間のうち 24 週間までは、52 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 週平均 1 週「68 時間」($294 \text{ 時間} \times 12 \text{ 箇月} \div 52 \text{ 週} = 67.84 \div 68 \text{ 時間}$)まで延長することができる。この場合において、4 週平均 1 週の拘束時間が「65 時間」を超える週が 16 週間を超えて連続しないこと。 4 週平均 1 週の拘束時間の見直しの趣旨・水準については上記アの 1 箇月の拘束時間と同様であること。なお、「4 週平均 1 週の拘束時間が 65 時間を超えない」とは、拘束時間について 4 週間の範囲内で各労働日又は各週の拘束時間に長短をつけることができるが、その場合、できる限り各労働日又は各週の拘束時間を平準化し、1 週間当たり「65 時間」($13 \text{ 時間} \times 20 \text{ 日} \div 4 \text{ 週}$)となるようにすることが望ましいとの意である。当該基本的な考え方については、旧告示と同様であること。 なお、この場合の 4 週間における総拘束時間の計算に当たっては、特定の日を起算日とし、4 週間ごとに区切って計算すること。 ウ 拘束時間を延長する場合の労使協定 拘束時間を延長する場合の労使協定については、別紙 5	71.5 時間を超えないものとしていたが、4 号告示により、2 週間の拘束時間に替えて 4 週間の拘束時間を定めることとし、4 週間を平均し 1 週間当たり 65 時間を超えないものとした。「4 週間を平均し 1 週間当たり 65 時間を超えない」とは、4 号告示による改正前における考え方と同様に、総拘束時間は、できる限り各労働日又は各週の拘束時間を平準化することが望ましいとの意であり、65 時間は $13 \text{ 時間} \times 20 \text{ 日} \div 4$ という計算によるものである。 4 週間における総拘束時間の計算に当たっては、特定の日を起算日とし、4 週間ごとに区切って計算すること。 なお、拘束時間についての考え方は、2 の (1) のイのとおりである。 ロ 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特定運転者（高速バスの運転者）については、労使協定があるときは、52 週間のうち 16 週間までは、4 週間を平均し 1 週間当たり 71.5 時間まで延長することができることとしたが、これは、バス事業をめぐる諸情勢は非常に厳しいものがあり、かつ、先行き不透明な情勢にあること等を踏まえつつ労働時間の短縮に取り組むための現段階の措置として認めることとしたものである。 当該延長の対象となる運転者の範囲は、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

本通達	旧通達																																																						
－ 3 の協定例を参考とすること。また、労使協定により定めた 1 年の各月の拘束時間の限度は、例えば次のようになり、全ての協定対象者の各月の拘束時間は、この範囲内とする必要があること。 1 箇月及び 1 年の拘束時間(バス)  <table border="1"> <caption>1 箇月及び 1 年の拘束時間(バス)</caption> <thead> <tr> <th>月</th> <th>拘束時間(時間)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>4月</td><td>281</td></tr> <tr><td>5月</td><td>288</td></tr> <tr><td>6月</td><td>271</td></tr> <tr><td>7月</td><td>271</td></tr> <tr><td>8月</td><td>294</td></tr> <tr><td>9月</td><td>290</td></tr> <tr><td>10月</td><td>290</td></tr> <tr><td>11月</td><td>294</td></tr> <tr><td>12月</td><td>281</td></tr> <tr><td>1月</td><td>271</td></tr> <tr><td>2月</td><td>288</td></tr> <tr><td>3月</td><td>281</td></tr> </tbody> </table> 4 週平均 1 週及び 52 週の拘束時間(バス)  <table border="1"> <caption>4 週平均 1 週及び 52 週の拘束時間(バス)</caption> <thead> <tr> <th>スパン</th> <th>拘束時間(時間)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>第 1</td><td>65</td></tr> <tr><td>第 2</td><td>68</td></tr> <tr><td>第 3</td><td>63</td></tr> <tr><td>第 4</td><td>65</td></tr> <tr><td>第 5</td><td>65</td></tr> <tr><td>第 6</td><td>66</td></tr> <tr><td>第 7</td><td>66</td></tr> <tr><td>第 8</td><td>66</td></tr> <tr><td>第 9</td><td>68</td></tr> <tr><td>第 10</td><td>65</td></tr> <tr><td>第 11</td><td>64</td></tr> <tr><td>第 12</td><td>66</td></tr> <tr><td>第 13</td><td>63</td></tr> </tbody> </table>	月	拘束時間(時間)	4月	281	5月	288	6月	271	7月	271	8月	294	9月	290	10月	290	11月	294	12月	281	1月	271	2月	288	3月	281	スパン	拘束時間(時間)	第 1	65	第 2	68	第 3	63	第 4	65	第 5	65	第 6	66	第 7	66	第 8	66	第 9	68	第 10	65	第 11	64	第 12	66	第 13	63	乗務する者及び特定運転者であり、これらの運転者に範囲を限定した趣旨は、これら以外の者については、季節的繁忙等がなく、上記延長を認める必要がないためである。 当該延長を労使協定に係らしめることとしたのは、拘束時間の限度について、予め労働者に周知することを通じて、適正かつ明確な拘束時間の管理を期すためであり、当該労使協定においては、次の事項を定めておく必要がある。 ① 対象者 ② 拘束時間を延長する 4 週間及び当該 4 週間の拘束時間 ③ 当該協定の始期及び終期 また、労使協定に定めることとした事項は、事情の変更に応じて変更する必要があることも考えられるので、その変更により影響を受ける労働者がある程度余裕をもって対応できるよう、一定期間前もって協議することを明らかにする等、協定を変更するための手続きも併せて定めておく必要がある。 なお、別紙九のとおり協定例を作成したので、参考とすること。
月	拘束時間(時間)																																																						
4月	281																																																						
5月	288																																																						
6月	271																																																						
7月	271																																																						
8月	294																																																						
9月	290																																																						
10月	290																																																						
11月	294																																																						
12月	281																																																						
1月	271																																																						
2月	288																																																						
3月	281																																																						
スパン	拘束時間(時間)																																																						
第 1	65																																																						
第 2	68																																																						
第 3	63																																																						
第 4	65																																																						
第 5	65																																																						
第 6	66																																																						
第 7	66																																																						
第 8	66																																																						
第 9	68																																																						
第 10	65																																																						
第 11	64																																																						
第 12	66																																																						
第 13	63																																																						

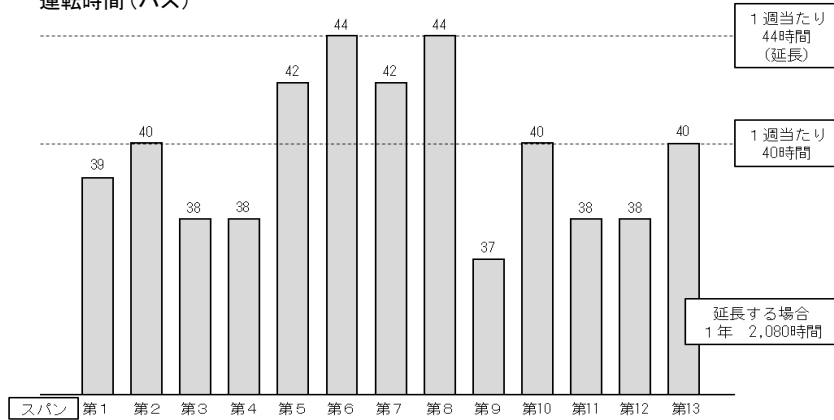
本通達	旧通達
4週平均1週の拘束時間を延長する場合は、労使協定により、協定の対象となる期間の始期から4週間ごとに区切り(そのそれぞれの期間を以下「スパン」という。52週間のスパンの数は計13(52週間÷4週間=13)となる。)、当該13に区切られたスパンのうち6つのスパンについて、4週平均1週68時間まで延長できることとなること(4つのスパンは基本的には協定の対象となる始期から4週間ごとに区切った各スパンと一致するものであること)。当該延長されたスパンの総拘束時間の限度は272時間となるが、この場合においても、1週間当たり「68時間」となるよう、なるべく週ごとの拘束時間を平準化することが望ましいものであること。 また、この場合、労使協定の協定期間は、52週間となることが基本であるため、年間総暦日数との関係で最初に締結した労使協定の始期と次の労使協定の始期とがずれてくることとなるが(例えば、令和6年4月1日を始期として労使協定を締結した場合、次の労使協定の始期は令和7年3月31日、その次の労使協定の初日は令和8年3月30日となる。)、労使協定の始期を同一日に合わせるにより生ずる1スパン未満の期間(以下「端数期間」という。)の総拘束時間は、按分比例によって清算し、(端数期間)÷28×260時間より大きくならないようにする必要があること。	協定の対象となる期間の始期から4週間ごとに区切り(そのそれぞれの期間を以下「スパン」という。52週間のスパンの数は計13(52週間÷4週間=13)となる。)、当該13に区切られたスパンのうち4つのスパンについて、4週間を平均し1週間当たり71.5時間まで延長できることとなる(この4つのスパンは基本的には協定の対象となる始期から4週間ごとに区切った各スパンと一致するものである。)。当該延長されたスパンの総拘束時間の限度は286時間となるが、この場合においても、1週間当たり71.5時間となるようになるべく週ごとの拘束時間を平準化することが望ましいものである。 拘束時間の延長に関する協定について、その協定期間は、総拘束時間の定めに合わせて、拘束時間の延長も4週間ごととしたことから、52週間となることが基本である。 このため、年間総暦日数との関係で最初に締結した労使協定の始期と次の労使協定の始期とがずれてくることとなるが(例えば、平成9年4月1日を始期として労使協定を締結した場合は、次の労使協定の始期は平成10年3月31日、その次の労使協定の初日は平成11年3月30日となる。)、端数となる日数を調整の上、労使協定の始期を同一日に合わせる場合は、それによって1スパン未満の期間(以下「端数期間」という。)が生ずるが、当該端数期間の総拘束時間については按分比例によって清算し、(端数期間)÷28×260時間より大きくならないようにする必要がある。

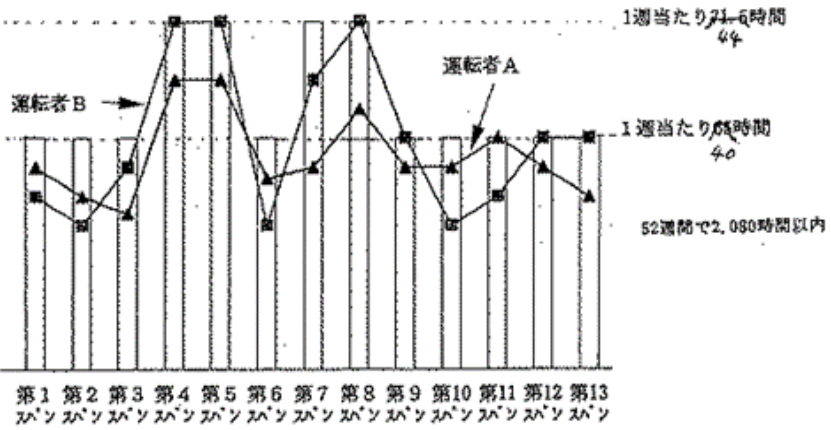
本通達	旧通達
(2) 1日の拘束時間（第1項第3号） 1日の拘束時間は、「13時間」を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は「15時間」	労使協定により 52 週間のうち 16 週間まで、4 週間を平均し 1 週間当たり 71.5 時間まで延長した場合の各月の拘束時間の限度は、例えば次のようになり、全ての協定対象労働者の拘束時間は、この範囲内とする必要がある。  なお、各スパンと拘束時間を延長する 4 週間が一致しない場合も考えられるが、この場合の端数期間の総拘束時間についても、先に述べたと同様に按分比例によって清算し、 $(\text{端数期間}) \div 28 \times 260$ 時間より大きくならないようにする必要がある。 (3) 最大拘束時間 1日についての拘束時間の基本は 13 時間以内であるが、第 1 項第 2 号により 4 週間を平均して計算する場合において

本通達	旧通達
としたこと。この場合において、「1日の拘束時間が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」ものとしたこと。 旧告示において、最大拘束時間は「16時間」とされていたが、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、これを1時間短縮し、「15時間」としたこと。 また、1日の拘束時間について「13時間」を超えて延長する場合は、自動車運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、新たに、使用者は、1日の拘束時間が「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した。当該回数については、1週間について3回以内を目安とすること。この場合において、1日の拘束時間が「14時間」を超える日が連続することは望ましくないこと。 (3) 休息期間（第1項第4号） 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」ものとしたこと。 旧告示において、休息期間は、勤務終了後「継続8時間以上」とされていたが、十分な休息期間の確保が重要であり、脳・心臓疾患に係る労災認定基準において、長期間の過重業務の判断に当たって「勤務間インターバル」がおおむね11時間未満の勤務の有無等について検討し評価することとされていること等を踏まえ、自動車運転者の睡眠時間の確保による	も、最大拘束時間は16時間を限度とすることとしたものである。 その他については3の（2）のとおりである。

本通達	旧通達
疲労回復の観点から、休息期間について「継続 11 時間以上」与えるよう努めることが原則であることを示すとともに、下限を 1 時間延長し、「9 時間」としたこと。 労使当事者にあっては、このことを踏まえ、単に休息期間の下限「9 時間」を遵守するにとどまらず、「継続 11 時間以上」の休息期間が確保されるよう自主的な改善の取組を行うことが特に要請されるものであること (4) 運転時間（第 1 項第 5 号） 運転時間は、2 日を平均し 1 日当たり「9 時間」、4 週平均 1 週「40 時間」を超えないものとする。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 週平均 1 週「44 時間」まで延長することができること。 新告示において、(1) アと同様、運転時間を延長することができる対象に、「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業務に従事する者に限る。）」を追加したものであること。なお、運転時間を延長する場合の労使協定については、別紙 5－3 の協定例を参考とすること。 2 日を平均し 1 日当たりの運転時間の算定に当たっては、特定の日を起算日として 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が、特定日の最大運転時間が改善基	(4) 運転時間 運転時間については、4 号告示による改善基準告示の改正により改正がなされたが、その改正の内容は次のとおりである。 イ 運転時間については、4 号告示による改正前は、2 日（始業時刻から起算して 48 時間をいう。）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 時間としていたが、4 号告示により、2 週間の運転時間に替えて 4 週間の運転時間を定めることとし、4 週間を平均して 1 週間当たり 40 時間を超えないものとした。 なお、今回の見直しによっても運転時間の概念そのものについては何ら変更が加えられるものではない。 ロ 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特定運転者（高速バスの運転者）については、労使協定があるときは、52 週間についての運転時間が 2,080 時間を超えない範囲内において、

本通達	旧通達						
準告示に違反するか否かは、次により判断するものであること。 <table><tr><td>特定日の前日（N－1日）</td><td>特定日（N日）</td><td>特定日の翌日（N＋1日）</td></tr><tr><td>B時間</td><td>A時間</td><td>C時間</td></tr></table> ※次の①②のいずれもが「9時間」を超えた場合に、初めて違反と判断される。①特定日の運転時間（A時間）と特定日の前日の運転時間（B時間）との平均、②A時間と特定日の翌日の運転時間（C時間）との平均 なお、4週間における総運転時間を計算する場合は、特定の日を起算日として4週間ごとに区切り、その4週間ごとに計算しなければならないものであること。この場合、労使協定では52週間の始期及び終期を定め、当該52週間のうち16週間までは、4週平均1週「44時間」まで延長する旨協定することとなるが、その場合の各スパンの拘束時間の限度は、例えば、下図のようになり、全ての協定対象者の各スパンの運転時間はこの範囲内とする必要があること。 また、最初に締結した労使協定の始期と次の労使協定の始期を同一日に合わせるにより生ずる端数期間の処理については、上記（1）ウと同様であること。	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	52 週間のうち 16 週間までは、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こととした。その趣旨並びに運転時間を 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運転者の範囲を限定した趣旨及び対象となる運転者の範囲は（2）のロと同様である。 当該延長を労使協定にかからしめることとしたのは、運転時間の限度について、予め労働者に周知することを通じて、適正かつ明確な運転時間の管理を期すためであり、当該労使協定においては、次の事項を定めておく必要がある。 ① 対象者 ② 運転時間を延長する 4 週間並びに当該 4 週間の運転時間 ③ 当該協定の始期及び終期 また、労使協定に定めることとした事項は、事情の変更に応じて変更する必要があることも考えられるので、その変更により影響を受ける労働者がある程度余裕をもって対応できるよう、一定期間前もって協議することを明らかにする等、協定を変更するための手続きも併せて定めておく必要がある。 なお、別紙 10 のとおり協定例を作成したので、参考とすること。 労使協定では 52 週間の始期及び終期を定め、当該 52 週間のうち 16 週間までは、4 週間を平均し 1 週間当たり 44 時間まで延長する旨協定することとなるが、その場合の各
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					

本通達	旧通達																												
運転時間（バス）  <table border="1"><thead><tr><th>スパン</th><th>第1</th><th>第2</th><th>第3</th><th>第4</th><th>第5</th><th>第6</th><th>第7</th><th>第8</th><th>第9</th><th>第10</th><th>第11</th><th>第12</th><th>第13</th></tr></thead><tbody><tr><td>運転時間 (バス)</td><td>39</td><td>40</td><td>38</td><td>38</td><td>42</td><td>44</td><td>42</td><td>44</td><td>37</td><td>40</td><td>38</td><td>38</td><td>40</td></tr></tbody></table>	スパン	第1	第2	第3	第4	第5	第6	第7	第8	第9	第10	第11	第12	第13	運転時間 (バス)	39	40	38	38	42	44	42	44	37	40	38	38	40	スパンの運転時間の限度は、例えば、下図のようになり、全ての協定対象者の各スパンの運転時間はこの範囲内とする必要がある。 また、全ての運転者について 52 週間を通じての運転時間は 2,080 時間に収まっていなければならないため、1 週間当たりの運転時間が 40 時間を上回るスパンがあれば、当然 40 時間を下回るスパンもなければならないこととなる。 実際の個別の自動車運転者の運転時間の動きを例示したのが下図の折れ線である。運転手 A については、第 4、第 5、第 8 スパンについて 1 週間当たり 40 時間を上回り、これら以外のスパンについて 40 時間を下回ることによって、年間を通しての総運転時間が 2,080 時間以内となっており、運転手 B については、第 4、第 5、第 7、第 8 スパンについて 1 週間当たり 40 時間を上回り、これら以外のスパンについて 40 時間を下回ることによって、年間を通しての総運転時間が 2,080 時間以内となっているものである。 このように 1 年を通した運転時間の上限が定められたことから、従前にも増して運転時間についての記録を整備する等の適切な運転時間管理を行う必要がある。
スパン	第1	第2	第3	第4	第5	第6	第7	第8	第9	第10	第11	第12	第13																
運転時間 (バス)	39	40	38	38	42	44	42	44	37	40	38	38	40																

本通達	旧通達
(5) 連続運転時間（第1項第6号、第7号） ア 連続運転時間（第6号） 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。ただし、特定運転者（高速バスの運転者）及び貸切バスに乗務する者が高速道路等を運行する場合は、一の連続運転時間についての高速道路等における連続運転時間（夜間において長距離の運行を行う貸切バスについては、高速道路等以外の区間における運転時間を含む。）は「おおむね2時間」までとするよう努めるものとしたこと。 連続運転時間については、「高速乗合バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準」（平成14年1月30日付け国自総第	 1週当たり44時間 44 1週当たり40時間 40 52週間で2,080時間以内 運転者B 運転者A 第1 第2 第3 第4 第5 第6 第7 第8 第9 第10 第11 第12 第13 スパン スパン スパン スパン スパン スパン スパン スパン スパン スパン スパン スパン スパン (5) 休息期間、最大運転時間、連続運転時間、時間外労働又は休日労働についての基準並びに拘束時間及び休息期間の特例については、3と同様である。

本通達	旧通達
446 号・国自旅第 161 号・国自整第 149 号) の内容を踏まえ、新たに新告示においても、高速バスの運転者及び貸切バスに乗務する者が高速道路等を運行する場合における連続運転時間は「おおむね 2 時間」までとするよう努めることとしたこと。また、貸切バスが、夜間に長距離の運行を行う場合は、高速道路以外の区間における運転時間も含めて「おおむね 2 時間まで」とするよう努めることとなるので留意すること。なお、第 6 号において「運行」とあるのは、実車運行区間（旅客の乗車の有無にかかわらず、旅客の乗車が可能として設定した区間）における運行をいうものであり、回送運行は含まれないこと。 イ 軽微な移動を行う必要が生じた場合の取扱い（第 7 号） 交通の円滑を図るため、駐車又は停車した自動車を予定された場所から移動させる必要が生じたことにより運転した時間を、当該必要が生じたことに関する記録がある場合に限り、一の連続運転時間当たり「30 分」を上限として、連続運転時間から除くことができること。 第 7 号については、バスの運行に当たっては、消防車、救急車等の緊急通行車両の通行に伴い、又は他の車両の通行の妨げを回避するため、駐車又は停車した自動車をその位置から移動させる必要が生じる等、軽微な移動を行う必要が生じる場合があるところ、そのような場合の例外的取扱いを新たに定めたものであること。当該取扱いは、当該軽	

本通達	旧通達										
微な移動のために運転した時間(以下「移動時間」という。)を、30 分を上限に連続運転時間から除くことができることとしたものであり、拘束時間や運転時間からは当該移動時間を除くことはできないこと。また、当該移動時間について、労働時間として取り扱う必要があることはいうまでもないこと。 上記のほか、運用に当たっては、特に次の点にも留意すること。 (ア) 当該取扱いは、第 6 号の一の連続運転時間を単位として適用されることから、「合計 30 分以上」の運転中断後に、新たな連続運転時間が開始される場合は、上記の移動時間も、当該開始時点から新たに算定が開始されることとなること。 また、一の連続運転時間中、上記の移動時間が複数回発生した場合であって、これらの時間の合計が「30 分」を超えないときは、当該合計した時間を連続運転時間から除くことができる一方、移動時間の合計が「30 分」を超えるときは、当該「30 分」を超える時間について連続運転時間に含めて取り扱う必要があること。 <table><tr><td>旧告示</td><td>連続運転 4 時間</td><td>中断 20 分</td><td>連続運転 10 分 (違反)</td><td>中断 10 分</td></tr><tr><td>改正後</td><td>連続運転 4 時間</td><td>中断 20 分</td><td>軽微な移動 10 分</td><td>中断 10 分</td></tr></table> (イ) 第 7 号の「当該必要が生じたことに関する記録がある	旧告示	連続運転 4 時間	中断 20 分	連続運転 10 分 (違反)	中断 10 分	改正後	連続運転 4 時間	中断 20 分	軽微な移動 10 分	中断 10 分	
旧告示	連続運転 4 時間	中断 20 分	連続運転 10 分 (違反)	中断 10 分							
改正後	連続運転 4 時間	中断 20 分	軽微な移動 10 分	中断 10 分							

本通達	旧通達
場合」とは、①移動前後の場所、②移動が必要となった理由、③移動に要したおおむねの時間数等の当該移動の事実を、運転日報上の記録等により確認できる場合が該当するものであること。 (6) 住所地での休息期間（第2項） 自動車運転者の住所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長くなるように努めるものとする。 特に貸切バスに乗務する者の場合、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るが、休息期間の配分においては貸切バスに乗務する者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、当該者の住所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より長く確保されるよう、使用者は努めるべきものであること。 なお、第2項については、旧告示からの変更はないこと。 (7) 予期し得ない事象への対応時間の取扱い（第3項） ア 趣旨 バス運転者が、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拘束時間等の例外的な取扱いを新たに定めたものであること。	

本通達	旧通達
イ 「予期し得ない事象への対応時間」の取扱い 1日の拘束時間、運転時間（2日平均）及び連続運転時間の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を、これらの時間から除くことができること。この場合、勤務終了後、通常どおりの休息期間（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）を与えること。 当該例外的な取扱いは、バス運転者については、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）及び連続運転時間の規定の適用に限ったものであり、1箇月の拘束時間等の改善基準告示の他の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を除くことはできないこと。また、予期し得ない事象への対応時間は、休憩に該当しない限り、労働時間として取り扱う必要があることはいうまでもないこと。 ウ 「予期し得ない事象への対応時間」の定義 「予期し得ない事象への対応時間」とは、次の（ア）（イ）の両方の要件を満たす時間をいうこと。 （ア）通常予期し得ない事象として局長が定めるものにより生じた運行の遅延に対応するための時間であること。（第1号） 「局長が定める」事象とは、次のいずれかの事象をいうこと。 a 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと。	

本通達	旧通達
b 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと。 c 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。 d 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。 当該事象は、「通常予期し得ない」ものである必要があり、例えば、平常時の交通状況等から事前に発生を予測することが可能な道路渋滞等は、これに該当しないこと。 (イ) 客観的な記録により確認できる時間であること。(第2号) 次の a の記録に加え、b の記録により、当該事象が発生した日時等を客観的に確認できる必要があり、a の記録のみでは「客観的な記録により確認できる時間」とは認められないこと。 a 運転日報上の記録 ・ 対応を行った場所 ・ 予期し得ない事象に係る具体的事由 ・ 当該事象への対応を開始し、及び終了した時刻や所要時間数 b 予期し得ない事象の発生を特定できる客観的な資料 遭遇した事象に応じ、例えば次のような資料が考えられること。 (a) 修理会社等が発行する故障車両の修理明細書等	

本通達	旧通達
(b) 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 (c) 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） (d) 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 (8) 拘束時間及び休息期間の特例（第4項） 第4項の拘束時間及び休息期間の特例の要件等の詳細については、従前は、特例通達において示していたが、今回、当該特例の要件等について一部見直しが行われたことを契機に、当該要件等の主な部分を新告示で規定することとしたこと。 ア 休息期間の分割の特例 休息期間は、「継続 11 時間を与えることを基本とし、継続 9 時間を下回らない」ものとする必要があるものであるが、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、当分の間、一定期間（1 箇月を限度とする。）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こと。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」とすること。	(6) 拘束時間及び休息期間の特例

本通達	旧通達
バス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である。休息期間の分割（分割休息）の特例は、我が国のバス事業の実態を踏まえて、当分の間、業務の必要上やむを得ない場合の特例として設けたものであるため、「業務の必要上」については、厳格に運用する必要がある。このため、使用者において、分割休息を前提とした運行計画を作成することはできる限り避けるべきであること。 特例通達において、分割された休息期間は1日において「合計10時間以上」としていたが、バス運転者の休息期間の確保の観点から、新告示においてこれを「合計11時間以上」としたこと。また、この場合において、分割休息が連続することによるバス運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、「一定期間」については、特例通達においては最大「2箇月程度を限度」としていたところ、新告示において「1箇月を限度」と短縮したこと。さらに、分割休息は本来好ましくないという観点から、特例通達においては3分割が認められていたところ、新告示においては2分割のみとし、3分割以上の分割は認められないものとしたこと。 イ 2人乗務の特例 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	

本通達	旧通達
場合であって、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は、次に掲げるところにより、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。 (ア) 当該設備がバス運転者等の専用の座席であり、かつ、局長が定める要件を満たす場合は、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こと。 「局長が定める要件」とは、当該専用の座席として、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ことをいう。 (イ) 当該設備としてベッドが設けられている場合その他バス運転者等の休息のための措置として局長が定め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こと。 「局長が定める措置」とは、上記（ア）の要件を満たす専用の座席を設けた上で、当該座席につい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をいう。 特例通達においては、2 人乗務の場合には、拘束時間「20 時間」まで延長し、休息期間を「4 時間」まで短縮できるとされていたが、新告示において、新たに、当該特例の要件である「車両内に身体を伸ばして休息することができる設備」の内容を上記（ア）のとおり明確化するとともに、延長できる拘束時間を 1 時間短縮したこと。	

本通達	旧通達
また、上記（イ）のとおり、車両内ベッドが設けられていること等を要件として、最大拘束時間を「20 時間」まで延長できるものとしたこと。 ウ 隔日勤務の特例 業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、2 暦日の拘束時間が「21 時間」を超えず、かつ、勤務終了後、「継続 20 時間以上」の休息期間を与える場合に限り、自動車運転者を隔日勤務に就かせることができること。ただし、局長が定める施設において、夜間に「4 時間以上」の仮眠を与える場合には、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こと。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。 「局長が定める施設」とは、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設をいうこと。 なお、隔日勤務の特例の要件等については、特例通達から変更はないこと。 エ フェリーに乗船する場合の特例 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、フェリーに乗船している時間は、原則として、休息期間として取り扱うものであること。その場合、休息期間とされた時間を与えるべき休息期間の時間から減ずることが	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、乗船中の 2 時間を拘束時間として取り扱い、それ以外の時間は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十時間（ただし、2 人乗務の場合には 6 時間、隔日勤務の場合には 22 時間）を超え、8 時間（2

本通達	旧通達
できるが、減算後の休息期間は、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の2分の1を下回ってはならないものとしたこと。なお、フェリーの乗船時間が「9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ものであること。 (※) 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」 特例通達においては、トラック運転者と異なり、バス運転者がフェリーに乗船している時間のうち2時間は拘束時間とし、その他の時間は休息期間としていたが、新告示においてはトラック運転者と同様、バス運転者についても、フェリーに乗船している時間は、原則として休息期間として取り扱うよう見直したものであること。 (9) 休日労働 (第5項) 休日労働の回数は2週間について1回を超えないものとし、当該休日労働によって、上記(1)及び(2)に定める拘束時間の限度を超えないものとする。また、休日労働の場合であっても、当該休日における勤務と前後の勤務の間には、それぞれ所定の休息期間が必要であること。	人乗務の場合には4時間、隔日勤務の場合には20時間)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たこととなる。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。

本通達	旧通達
なお、第 5 項については、旧告示からの変更はないこと。	5 労働時間短縮推進委員会の決議に関する取扱 時間外及び休日の労働に係る労働時間の短縮の促進に関する臨時措置法(平成 4 年法律第 90 号)第 7 条に規定する労働時間短縮推進委員会の決議についても、法第 36 条に基づく協定と同様に取り扱うこと。 6 モデル 36 協定 別紙 11～13 のとおりモデル 36 協定を作成したので、指導に当たって活用すること。 第 3 重点対象 改善基準告示及び 93 号通達の記の第 3 に定める基準は、自動車運転者を使用する全事業場に適用されるものであり、運送を業とすると否とは問わないが、当面、次に掲げる事業を重点対象とすること。 1 道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)第 2 条に規定する旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業法(平成元年法律第 83 号)第 2 条に規定する貨物自動車運送事業のうち、次に掲げる事

本通達	旧通達
	業 (1) 一般乗合旅客自動車運送事業 (2) 一般貸切旅客自動車運送事業 (3) 一般乗用旅客自動車運送事業 (4) 一般貨物自動車運送事業 (5) 特定貨物自動車運送事業 2 次に掲げる物品を運搬する貨物自動車を使用する事業 (1) 土砂・砂利 (2) 危険物 (3) 生コンクリート (4) 木材、紙又はパルプ (5) 鉄鋼材又は建設用鉄骨・鉄筋 (6) 鮮魚 (7) 農産物 (8) 常態として長距離貨物運送(「一の運行」の運転時間が9時間以上又は「一の運行」の走行距離が450キロメートル以上の貨物輸送をいう。)を行う貨物自動車を使用する事業 第4 通達の整理 本通達の適用をもって、特例通達の本文中、「及び平成4年労働省告示第99号」を「、平成4年労働省告示第99及び平成9年労働省告示第4号」に、「に該当する場合(第4条第6項又は第5

本通達	旧通達
6 適用除外業務 改善基準告示第1条第1項に基づき局長が定める業務（以下「適用除外業務」という。）及びその留意点は、次のとおりであること。	条により準用する場合を含む。）」を「(第4条第6項により準用する場合を含む。)及び第5条第3項各号に該当する場合」に改め、記の2中「第4条第1項第2号前段」の次に「及び第5条第1項第2号前段」を、「第4条第1項第3号」の次に「及び第5条第1項第3号」を加え、記の3中「第3号」の次に「及び第5条第1項第1号から第3号」を加え、記の4の(2)中「第4条第1項第3号」の次に「及び第5条第1項第3号」を加えるとともに、93号通達中記の第2及び第5を削り、165号通達を廃止する。 別紙1～4 略 【平成9年3月26日付け基発第201号「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」】 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。以下「改善基準」という。)第1条第1項に基づき労働省労働基準局長が定める業務及びその留意点については下記のとおりとするので、了知の上その適切な運用を図られたい。 【平成9年3月26日付け労働省労働基準局賃金時間部企画室長事務連絡「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」(以下「企画室長事務連絡」という。)]

本通達	旧通達
(1) 適用除外業務 適用除外業務は、次のアからウまでに掲げる業務とすること。	標記については、平成9年3月26日付け基発第201号(以下「通達」という。)をもって通知したところであるが、通達記の1の(1)の緊急輸送の業務については、地震等の大規模災害の発生時に必要とされる緊急物資等の輸送が災害対策基本法等による被災地の復興等のための諸対策の一環をなす特殊かつ緊急の性格を有するものであることから自動車運転者の労働時間等の改善に関する基準(以下「改善基準」という。)の適用除外業務としたものである。通達記の1の(2)から(5)に掲げる危険物の運送の業務については、危険物の安全かつ迅速な運送を確保するという観点から関係法令により運送に関する計画の届出、長距離運送の場合の交替運転手の確保等の特別の規制が設けられており、改善基準の運転時間に関する規制はおおむね担保されていると考えられる。一方、運送中は危険物の監視の義務が課されていることから、改善基準の拘束時間(休息期間)の規制により、長距離の運送中に運転手が交替で休息を取る必要が生じ、かえって拘束時間が長くなっている。このため、これらの危険物の運送を改善基準の適用除外業務としたものである。 なお、これらの業務の具体的範囲等は下記のとおりであるので了知の上その適切な運用に努められたい。 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。

本通達	旧通達
ア 災害対策基本法等に基づく緊急輸送の業務 災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）、大規模地震対策特別措置法（昭和 53 年法律第 73 号）、原子力災害対策特別措置法（平成 11 年法律第 156 号）及び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（平成 16 年法律第 112 号）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に係る運転の業務。 これらの業務は、大規模災害等発生時の応急対策の一環として、人命救助や災害拡大防止等のために行われる業務であり、公益性が高く、かつ緊急の性格を有することから、改善基準告示の適用除外業務とするものであること。 イ 上記アに掲げるもののほか、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。 次に掲げる業務がこれに該当すること。 （ア）新型インフルエンザ等対策特別措置法（平成 24 年法律第 31 号）第 54 条に基づき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 （イ）家畜伝染病予防法（昭和 26 年法律第 166 号）に基づく	（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 【企画室長事務連絡】 １ 通達記の 1 の（１）の業務について 災害対策基本法第 76 条第 1 項及び災害対策基本法施行令第 32 条第 1 項並びに大規模地震特別措置法第 24 条及び大規模地震特別措置法施行令第 11 条第 1 項に基づき緊急通行車両以外の車両の通行が禁止又は制限された道路の区間において災害対策基本法施行令第 33 条第 1 項又は大規模地震特別措置法施行令第 12 条第 1 項により都道府県知事又は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及び標章等の交付を受けて行う緊急輸送の業務をいうものであること。

本通達	旧通達
家畜伝染病のまん延の防止のために、次に掲げるものを運搬する業務 (a) 同法第 21 条第 1 項に規定する家畜の死体 (b) 同法第 23 条第 1 項に規定する家畜伝染病の病原体により汚染し又は汚染したおそれがある物品 (c) 同法第 16 条第 1 項若しくは第 3 項に基づくと殺、第 17 条の 2 第 5 項若しくは第 6 項に基づく殺処分、第 21 条第 1 項若しくは第 4 項に基づく焼却若しくは埋却、第 23 条第 1 項若しくは第 3 項に基づく焼却、埋却若しくは消毒又は第 25 条第 1 項若しくは第 3 項に基づく消毒を実施するために必要な人員、防疫資材等（第 25 条第 1 項又は第 3 項に基づく消毒に必要な人員、防疫資材等については、初回の消毒に必要なものに限る。） ウ 消防法等に基づく危険物の運搬の業務 次に掲げる業務であって、貨物自動車運送事業に係るもの。 これらの業務については、危険物の迅速かつ安全な運行を確保する観点から、関係法令により別途、長距離運送の場合の交替運転手の確保といった規制が担保されていることに加え、運転中の危険物の監視義務など特別の規制が設けられる等、特殊な性格を有することから、改善基準告示の適用除外業務とするものであること。 (ア) 消防法（昭和 23 年法律第 186 号）第 16 条の 2 第 2 項	(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 【企画室長事務連絡】 2 通達記の 1 の (2) の業務について 消防法第 16 条及び危険物の規制に関する政令第 30 条の 2 第 5 号に基づき消防関係機関へ移送計画を届出の上行うアルキルアルミニウム、アルキルリチウム及びその化合物を移動タンク貯蔵所(タンクローリー)により運送する業務をいうも

本通達	旧通達				
及び危険物の規制に関する政令（昭和 34 年政令第 306 号）第 30 条の 2 第 5 号に基づき、移送の経路その他必要な事項を記載した書面を関係消防機関に送付の上行う、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 （イ）高圧ガス保安法（昭和 26 年法律第 204 号）第 23 条に基づき、一般高圧ガス保安規則（昭和 41 年通商産業省令第 53 号）第 49 条第 1 項の保安上必要な措置を講じるとともに同項の技術上の基準に従い行う、表 1 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	のであること。 （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				
表 1 一般高圧ガス保安規則第 49 条第 1 項第 17 号に規定する高圧ガス <table border="1"> <tr> <td data-bbox="181 932 465 1075">1 圧縮ガスのうち次に掲げるもの（3に掲げるものを除く。）</td><td data-bbox="465 932 1099 1075">（1）容積 300 立方メートル以上の可燃性ガス及び酸素 （2）容積 100 立方メートル以上の毒性ガス</td></tr> <tr> <td data-bbox="181 1075 465 1369">2 液化ガスのうち次に掲げるもの（3に掲げるものを除く。）</td><td data-bbox="465 1075 1099 1369">（1）質量 3,000 キログラム以上の可燃性ガス及び酸素 （2）質量 1,000 キログラム以上の毒性ガス （3）一般高圧ガス保安規則第 7 条の 3 第 2 項、第 7 条の 4 第 2 項、第 11 条第 1 項第 5 号（第 7 条の 3 第 2 項の基準を準用する場合に限る。）及び第 12 条の 2 第 2 項の圧縮水素スタンド並びにコンビナート等保安</td></tr> </table>	1 圧縮ガスのうち次に掲げるもの（3に掲げるものを除く。）	（1）容積 300 立方メートル以上の可燃性ガス及び酸素 （2）容積 100 立方メートル以上の毒性ガス	2 液化ガスのうち次に掲げるもの（3に掲げるものを除く。）	（1）質量 3,000 キログラム以上の可燃性ガス及び酸素 （2）質量 1,000 キログラム以上の毒性ガス （3）一般高圧ガス保安規則第 7 条の 3 第 2 項、第 7 条の 4 第 2 項、第 11 条第 1 項第 5 号（第 7 条の 3 第 2 項の基準を準用する場合に限る。）及び第 12 条の 2 第 2 項の圧縮水素スタンド並びにコンビナート等保安	【企画室長事務連絡】 3 通達記の 1 の（3）の業務について 高圧ガス保安法第 23 条及び一般高圧ガス保安規則第 71 条の 2 第 1 項第 2 号に基づき高圧ガスの移動に関する計画書を事業所の所在地を管轄する通商産業局長に提出し、その確認を受けた上で行う可燃性ガス、毒性ガス、酸素及び特殊高圧ガスの車両に固定した容器（タンクローリー）による運送の業務をいうものであること。 なお、具体的には、圧縮ガスの場合は容積 300 立方メートル以上の可燃性ガス及び酸素並びに容積 100 立方メートル以上の毒性ガスが、液化ガスの場合は質量 3,000 キログラム以上の可燃性ガス及び酸素並びに質量 1,000 キログラム以上の毒性ガスが当該規制の対象になるものであること。
1 圧縮ガスのうち次に掲げるもの（3に掲げるものを除く。）	（1）容積 300 立方メートル以上の可燃性ガス及び酸素 （2）容積 100 立方メートル以上の毒性ガス				
2 液化ガスのうち次に掲げるもの（3に掲げるものを除く。）	（1）質量 3,000 キログラム以上の可燃性ガス及び酸素 （2）質量 1,000 キログラム以上の毒性ガス （3）一般高圧ガス保安規則第 7 条の 3 第 2 項、第 7 条の 4 第 2 項、第 11 条第 1 項第 5 号（第 7 条の 3 第 2 項の基準を準用する場合に限る。）及び第 12 条の 2 第 2 項の圧縮水素スタンド並びにコンビナート等保安				

本通達		旧通達
	規則第7条の3第2項の圧縮水素スタンドの液化水素の貯槽に充填する液化水素	
3 特殊高圧ガス		
(ウ) 火薬類取締法（昭和25年法律第149号）第19条に基づき、都道府県公安委員会に届け出て、運搬証明書の交付を受けた上で行う火薬類（表2の数量以下の火薬類を除く。）の運搬の業務		(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 【企画室長事務連絡】 4 通達記の1の(4)の業務について 火薬類取締法第19条により荷送人が運搬計画を都道府県公安委員会に届出の上、交付された運搬証明書に基づき行われる火薬類の運送の業務をいうものであり、当該火薬類には次が該当するものであること。 (1) 火薬 黒色火薬その他硝酸塩を主とする火薬、無煙火薬その他硝酸エステルを主とする火薬、過塩素酸塩を主とする火薬、酸化鉛又は過酸化バリウムを主とする火薬及びクロム酸鉛を主とする火薬 (2) 爆薬 雷こう、アジ化鉛その他の起爆薬、硝安爆薬、塩素酸カリ爆薬、カーリットその他硝酸塩、塩素酸塩又は過塩素酸塩を主とする爆薬、ニトログリセリン、ニトログリコール及

本通達	旧通達
	び爆発の用途に供せられるその他の硝酸エステル、ダイナマイトその他の硝酸エステルを主とする爆薬、爆発の用途に供せられるトリニトロベンゼン、トリニトロトルエン、ビクリン酸、トジニトロクロルベンゼン、テトリル、トリニトロアニソール、ヘキサニトロジフェニルアミン、トリメチレントリニトロアミン、ニトロ基を 3 以上含むその他のニトロ化合物及びこれらを主とする爆薬、液体酸素爆薬その他の液体爆薬、爆薬の周途に供される硝酸尿素及びこれを主とする爆薬、ジアゾジニトロフェノールを含み、かつ、無水けい酸を 75 パーセント以上含む爆薬、亜塩素酸ナトリウムを主とする爆薬 (3) 火口品 工業雷管、電気雷管、銃用雷管及び信号雷管、実包及び空砲、信管及び火管、導爆線、導火線及び電気導火線、信号炎管及び信号火せん、煙火その他上記の火薬又は爆薬を使用した火口品 なお、運搬の計画の届出を要しない火薬類の数量は別紙 1 のとおりである。

本通達

表2 火薬類の運搬に関する内閣府令（昭和35年総理府令第65号）別表第1に規定する数量

区 分		数 量	
火 薬		薬 量	200 キログラム
爆 薬		薬 量	100 キログラム
火	工業雷管・電気雷管・信号雷管	4	万個
	導 火 管 付 き 雷 管	1	万個
	銃 用 雷 管	40	万個
	捕鯨用信管・捕鯨用火管	12	万個
	実包	1個当たりの装薬量0.5グラム以下のもの	40 万個
工	空包	1個当たりの装薬量0.5グラムを超えるもの	20 万個
	導 爆 線	6	キロメートル
	制 御 発 破 用 コ ー ド	1.2	キロメートル
	爆 発 せ ん 孔 器	2,000	個
	コ ン ク リ ー ト 破 碎 器	2	万個
品	煙 火	がん具煙火（クラッカーボールを除く。）	薬 量 2 トン
		クラッカーボール・引き玉	薬 量 200 キログラム
		上記以外の煙火	薬 量 600 キログラム
	上 記 以 外 の 火 工 品		薬 量 100 キログラム

備考

本表で定める区分の異なる火薬類を同時に運搬する場合の数量は、各区分ごとの火薬類の運搬しようとする数量をそれぞれ当該区分に定める数量で除し、それらの商を加えた和が1となる数量とする。

（注）表2に掲げる数量以下の火薬類を運搬する場合は、火薬類取締法第19条第1項に規定する届出及び運搬証明書の交付は要しない。

旧通達

【別紙1】

運搬の計画の届出を要しない火薬類の数量

区 分		数 量	
火 薬		薬 量	50 キログラム
爆 薬		薬 量	25 キログラム
火	工業雷管・電気雷管・信号雷管	1	万個
	導 火 管 付 き 雷 管	2,500	個
	銃 用 雷 管	10	万個
	捕鯨用信管・捕鯨用火管	3	万個
	実 包	1個当たりの装薬量0.5グラム以下のもの	10 万個
工	空 包	1個当たりの装薬量0.5グラムをこえるもの	5 万個
	導 爆 線	1,500	メートル
	制 御 発 破 用 コ ー ド	300	メートル
	爆 発 せ ん 孔 器	500	個
	コ ン ク リ ー ト 破 碎 器	5,000	個
品	煙 火	がん具煙火（クラッカーボールを除く。）	薬 量 500 キログラム
		クラッカーボール・引き玉	薬 量 50 キログラム
		上 記 以 外 の 煙 火	薬 量 150 キログラム
	上 記 以 外 の 火 工 品		薬 量 25 キログラム

備考

本表で定める区分の異なる火薬類を同時に運搬する場合の数量は、各区分ごとの火薬類の運搬しようとする数量をそれぞれ当該区分に定める数量で除し、それらの商を加えた和が1となる数量とする。

本通達	旧通達
(エ) 核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律（昭和 32 年法律第 166 号）第 59 条第 2 項に基づき国土交通大臣の確認を受け、かつ、同条第 5 項に基づき都道府県公安委員会に届け出て運搬証明書の交付を受けた上で行う、核燃料物質等（B M型輸送物、B U型輸送物、核分裂性輸送物）の運搬の業務 (オ) 放射性同位元素等の規制に関する法律（昭和 32 年法律	(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 【企画室長事務連絡】 5 通達記の 1 の（5）の業務について 核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律第 59 条の 2 第 2 項に基づき核燃料物質又は核燃料物質により汚染された物の運搬に関し運輸大臣の確認を受け、同第 59 条の 2 第 5 項に基づき都道府県公安委員会に運搬計画の届出を行い、同委員会から運搬証明書の交付を受けて行う核燃料物質等の運送の業務及び放射線同位元素等による放射線障害の防止に関する法律第 18 条の 2 第 2 項に基づき放射線同位元素又は放射線同位元素によって汚染された物の運搬に関し運輸大臣の確認を受け、同第 18 条の 2 第 5 項に基づき都道府県公安委員会に運搬する旨の届出の上行う放射性同位元素等の運送の業務をいうものである。なお、具体的には、核燃料物質等ではB M型輸送物、B U型輸送物及び核分裂性輸送物が、放射性同位元素等ではB M型輸送物及びB U型輸送物が当該規制の対象となるものである。

本通達		旧通達	
第 167 号) 第 18 条第 2 項に基づき国土交通大臣の確認を受け、かつ、同条第 5 項に基づき都道府県公安委員会に届け出て行う、放射性同位元素等（B M型輸送物、B U型輸送物）の運搬の業務 (2) 適用除外業務に従事しない期間がある場合の拘束時間等の上限 適用除外業務に従事する期間を含む 1 箇月等の一定期間における、当該業務に従事しない期間に関しては、改善基準告示が適用されるものであること。この場合の一定期間における、適用除外業務に従事しない期間の拘束時間等は、次のとおり、当該一定期間及び適用除外業務に従事しない期間の日数の比率により、改善基準告示で規定する拘束時間等の上限時間を按分した時間を超えないものとする。		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休息期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。 $[14 - (\text{上記 1 の業務に従事した日数})] \div 14 \times 88$	
表 3 適用除外業務に従事しない期間がある場合の拘束時間等の上限			
タクシー運転者の拘束時間			
1 箇月の拘束時間	日勤勤務者	$[(\text{適用除外業務に従事した期間を含む 1 箇月の日数}) - (\text{適用除外業務に従事した日数})] \div (\text{適用除外業務に従事した期間を含む 1 箇月の日数}) \times 288 \text{ 時間 }^{(*)}$	
	隔日勤務者	$[(\text{適用除外業務に従事した期間を含む 1 箇月の日数}) - (\text{適用除外業務に従事した日数})] \div (\text{適用除外業務に従事した期間を含む 1 箇月の日数}) \times 262 \text{ 時間 }^{(*)}$	

本通達		旧通達	
※ 改善基準告示の拘束時間の上限時間。なお、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、当該延長した時間とする。			
トラック運転者の拘束時間等			
拘束時間 1箇月の	$\left[\begin{array}{l} \text{〔（適用除外業務に従事した期間を含む1箇月の日数）} \\ \text{－（適用除外業務に従事した日数）〕} \\ \div \text{（適用除外業務に従事した期間を含む1箇月の日数）} \times 284 \text{ 時間}^{（※1）} \end{array} \right]$		
拘束時間 1年の	$\left[\begin{array}{l} \text{〔（適用除外業務に従事した期間を含む1年間の日数）} \\ \text{－（適用除外業務に従事した日数）〕} \\ \div \text{（適用除外業務に従事した期間を含む1年間の日数）} \times 3,300 \text{ 時間}^{（※1）} \end{array} \right]$		
運転時間 2週間の	$\left[\begin{array}{l} \text{〔14日－（適用除外業務に従事した日数）〕} \\ \div 14 \text{ 日} \times 88 \text{ 時間}^{（※2）} \end{array} \right]$		
※1 改善基準告示の拘束時間の上限時間。なお、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、当該延長した時間とする。			
※2 改善基準告示の運転時間の上限時間。			
バス運転者の拘束時間等			
拘束時間 1箇月の	$\left[\begin{array}{l} \text{〔（適用除外業務に従事した期間を含む1箇月の日数）} \\ \text{－（適用除外業務に従事した日数）〕} \\ \div \text{（適用除外業務に従事した期間を含む1箇月の日数）} \times 281 \text{ 時間}^{（※1）} \end{array} \right]$		

本通達			旧通達
拘束時間 1年の	[（適用除外業務に従事した期間を含む1年間の日数） －（適用除外業務に従事した日数）] ÷（適用除外業務に従事した期間を含む1年間の日数）×3,300時間（※1）		
拘束時間 4週間の	[28日－（適用除外業務に従事した日数）] ÷28日×260時間（※1）		
拘束時間 52週間の	[（適用除外業務に従事した期間を含む52週間の日数） －（適用除外業務に従事した日数）] ÷（適用除外業務に従事した期間を含む52週間の日数）×3,300時間（※1）		
運転時間 4週間の	[28日－（適用除外業務に従事した日数）] ÷28日×160時間（※2）		
※1 改善基準告示の拘束時間の上限時間。なお、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とする。 ※2 改善基準告示の運転時間の上限時間。なお、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とする。 （3）適用除外業務に関する書類の備付け等 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や、物資等の運搬に関する地方公共団体の要請文書等の写の事業場への備付け及び自動車運転者ごとの当該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こと。			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

本通達	旧通達
(4) 休息期間の確保 適用除外業務に従事する期間の直前において改善基準告示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の休息期間についても、継続 11 時間以上与えるよう努めることを基本とすることが特に要請されるものであること。 第3 自動車運転者の労働時間等の取扱い及び賃金制度等の取扱い 1 労働時間等の取扱い (1) 労働時間の取扱い 労働時間は、拘束時間から休憩時間を差し引いたものとする。この場合において、事業場外における仮眠時間を除く休憩時間は3時間を超えてはならないものとする。ただし、業務の必要上やむを得ない場合であって、あらかじめ運行計画により3時間を超える休憩時間が定められている場合、又は運行記録計等により3時間を超えて休憩がとられたことが客観的に明らかな場合には、この限りでないものとする。	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。 【平成元年3月1日付け基発第93号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」】 第3 労働時間等の取扱い及び賃金制度等に関する基準 1 内容 (1) 労働時間等の取扱い イ 労働時間の取扱い 労働時間は、拘束時間から休憩時間（仮眠時間を含む。）を差し引いたものとする。この場合において、事業場外における仮眠時間を除く休憩時間は3時間を超えてはならないものとする。ただし、業務の必要上やむを得ない場合であって、あらかじめ運行計画により3時間を超える休憩時間が定められている場合、又は運行記録計等により3時間を超えて休憩がとられたことが客観的に明らかな

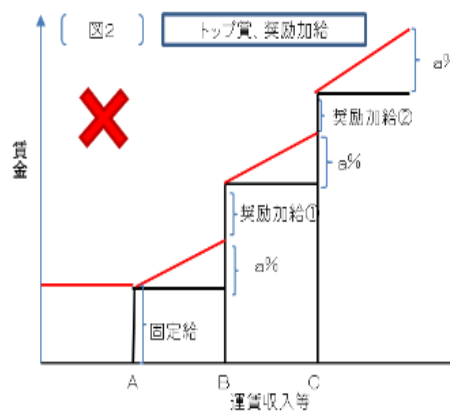
本通達	旧通達
と。 自動車運転者の業務は事業場外において行われるものではあるが、通常は走行キロ数、運転日報等からも労働時間を算定し得るものであり、法第38条の2の「労働時間を算定し難いとき」という要件には該当しないこと。 事業場外における休憩時間については、就業規則等に定めた所定の休憩時間を休憩したものと取り扱うこととしたが、休憩時間が不当に長い場合は歩合給等の賃金体系との関連から休憩時間中も働く可能性があるので、事業場外での休憩時間は、仮眠時間を除き、原則として3時間を超えてはならないものとしたこと。なお、手待時間が労働時間に含まれることはいうまでもないこと。 法の遵守に当たっては、使用者には労働時間の管理を行う責務があり、労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイドライン（平成29年1月20日付け基発0120第3号別添）により、始業・終業時刻の確認及び記録を含め適正な労働時間管理を行う必要があること。また、自動車運転者の労働時間管理を適正に行うためには、運転日報等の記録を適正に管理するほか、運行記録計による記録を自動車運転者個人ごとに管理し、労働時間を把握することも有効な方法であること。したがって、貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号）第9条や旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号）第26条に基づき、運行記録計を装着している車両を保有する使用者においては、運行記	場合には、この限りでないものとする。

本通達	旧通達
録計の活用による適正な労働時間管理を行うこと。また、運行記録計を装着している車両を保有しない使用者においては、車両に運行記録計を装着する等により適正な労働時間管理を行うこと。 (2) 休日の取扱い 休日は、休息期間に24時間を加算して得た、連続した時間とすること。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らないものとする。 法第35条に規定する休日は原則として暦日を単位として付与されるべきものであるが、自動車運転者については、その業務の特殊性から暦日を単位として休日を付与することが困難であるため、休息期間に24時間を加算して得た労働義務のない時間を休日として取り扱うものであること。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46時間（22時間＋24時間）※を下回る必要のないようにすること。 ※トラック運転者及びバス運転者については継続44時間（20時間＋24時間） また、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るが、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うこと。なお、	ロ 休日の取扱い 休日は、休息期間に24時間を加算して得た、連続した時間とすること。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らないものとする。

本通達	旧通達
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、当該時間が上記所定の時間に満たない場合は、要件を満たさないものであること。 2 賃金制度等の取扱い 自動車運転者の賃金制度等は、次により改善を図るものとする。 (1) 賃金制度等 ア 保障給 歩合給制度が採用されている場合には、労働時間に応じ、固定的給与と併せて通常の賃金の6割以上の賃金が保障されるよう保障給を定めるものとする。 歩合給制度を採用している場合には、労働者ごとに労働時間に応じ各人の通常賃金の6割以上の賃金が保障されるようにすることを意図したものであって、6割以上の固定的給与を設けなければならないという趣旨ではないこと。 「通常の賃金」とは、原則として、労働者が各人の標準的能率で歩合給の算定期間における通常の労働時間（勤務割に組み込まれた時間外労働及び休日労働の時間を含む。）を満勤した場合に得られると想定される賃金額（上記の時間外労働及び休日労働に対する手当を含み、臨時に支払われる賃金及び賞与を除く。）をいい、「一時間当たりの保障	(2) 賃金制度等 自動車運転者の賃金制度等は、次により改善を図るものとする。 イ 保障給 歩合給制度が採用されている場合には、労働時間に応じ、固定的給与と併せて通常の賃金の六割以上の賃金が保障されるよう保障給を定めるものとする。

本通達	旧通達
給」の下限は次の算式により算定すること。 $\text{1時間当たりの保障給} = \frac{\text{通常の賃金}}{\text{算定期間における通常の労働時間}} \times 0.6$ なお、「一時間当たりの保障給」の実際の算定に当たっては、特段の事情のない限り、各人ごとに過去3箇月程度の期間において支払われた賃金の総額（全ての時間外労働及び休日労働に対する手当を含み、臨時に支払われた賃金及び賞与を除く。）を当該期間の総労働時間数で除して得た金額の100分の60以上の金額をもって充てることとして差し支えなく、また、毎年1回等定期的にあらかじめ定めておく場合には、特段の事情のない限り、当該企業の歩合給制労働者に対し過去3箇月程度の期間に支払われた賃金の総額（全ての時間外労働及び休日労働に対する手当を含み、臨時に支払われた賃金及び賞与を除く。）を当該期間の延総労働時間数で除して得た金額の100分の60以上の金額をもって保障給として差し支えないこと。 イ 累進歩合制度 賃金制度は、本来、労使が自主的に決定すべきものであるが、自動車運転者に係る賃金制度のうち、累進歩合制度については、自動車運転者の長時間労働やスピード違反を極端に誘発するおそれがあり、交通事故の発生も懸念される	ロ 累進歩合制度 歩合給制度のうち累進歩合制度は廃止するものとする。

本通達	旧通達
ことから、廃止すべきであること。 累進歩合制度には、水揚高、運搬量等に応じて歩合給が定められている場合にその歩合給の額が非連続的に増減するいわゆる「累進歩合給」（図1）のほか、水揚高等の最も高い者又はごく一部の労働者しか達成し得ない高い水揚高等を達成した者のみに支給するいわゆる「トップ賞」、水揚高等を数段階に区分し、その水揚高の区分の額に達するごとに一定額の加算を行ういわゆる「奨励加給」（図2）が該当するものであること。これらの制度は、いずれも廃止すべき累進歩合制度に該当するため、認められないものであること。 （図1） 累進歩合給 賃金 固定給 A B C 運賃収入等 ○運賃収入等がA以下の場合 賃金＝固定給 ○運賃収入等がAを超えB以下の場合 賃金＝固定給＋運賃収入等×歩率a% ○運賃収入等がBを超えC以下の場合 賃金＝固定給＋運賃収入等×歩率b% ○運賃収入等がCを超えた場合 賃金＝固定給＋運賃収入等×歩率c% ($a < b < c$)	旧通達

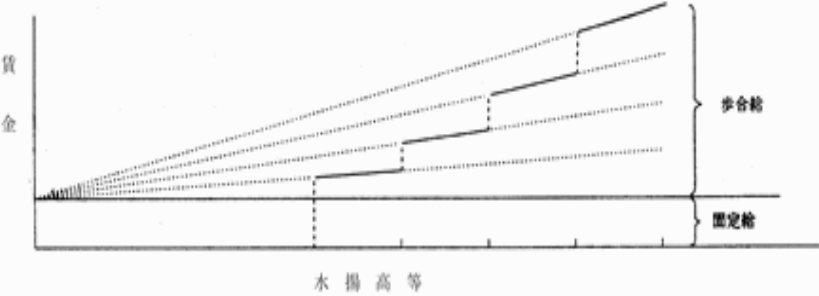
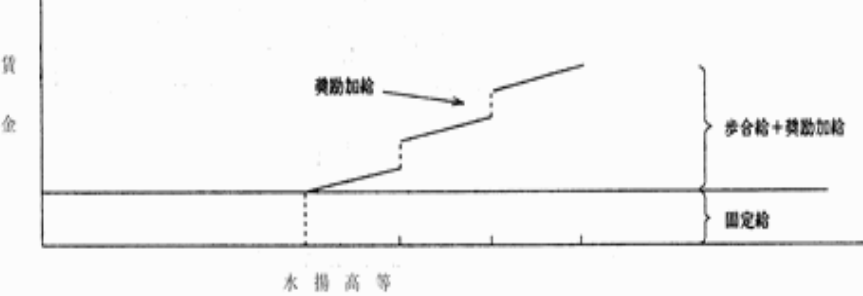
本通達	旧通達
〔 図2 〕 トツ買、奨励加給  賃金 運賃収入等 A B C 固定給 奨励加給① 奨励加給② a% a% a% ○ 運賃収入等がA以下の場合 賃金＝固定給 ○ 運賃収入等がAを超えB以下の場合 賃金＝固定給＋運賃収入等×歩率a% ○ 運賃収入等がBを超えC以下の場合 賃金＝固定給＋奨励加給①＋運賃収入等 ×歩率a% ○ 運賃収入等がCを超えた場合 賃金＝固定給＋奨励加給②＋運賃収入等 ×歩率a% 累進歩合制度の廃止については、特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適性化及び活性化に関する特別措置法等の一部を改正する法律（平成25年法律第83号）の国会附帯決議（衆議院国土交通委員会（平成25年11月8日）及び参議院国土交通委員会（同月19日））においても、労使双方にその趣旨を踏まえ、真摯な対応を行うよう促すことが求められていることから、労使当事者にあつては自主的な改善を行うことが要請されること。 なお、累進歩合制度の廃止に関する周知及び指導については、平成26年1月24日付け基発0124第1号によること。 ウ 年次有給休暇の不利益取扱いの是正 法附則第136条の規定に従い、年次有給休暇を取得した労働者に対して賃金の減額その他不利益な取扱いをしないよ	ハ 年次有給休暇の不利益取扱いの是正 法附則第一三四条の規定に従い、年次有給休暇を取得したとき、不当に賃金額を減少させないものとするこ

本通達	旧通達
うにすること。	2 留意事項 (1) 労働時間等の取扱いに関する留意事項 イ 労働時間の取扱いについて (イ) 自動車運転者の業務は事業場外において行われるものではあるが、通常は走行キロ数、運転日報等からも労働時間を算定し得るものであり、一般に法第38条の2の「労働時間を算定し難いとき」という要件には該当しないこと。 事業場外における休憩時間については、就業規則等に定めた所定の休憩時間を休憩したものと取り扱うこととしたが、休憩時間が不当に長い場合は歩合給等の賃金体系との関連から休憩時間中も働く可能性があるもので、事業場外での休憩時間は、仮眠時間を除き、原則として3時間を超えてはならないものとしたこと。 なお、手待時間が労働時間に含まれることはいうまでもないこと。 (ロ) 自動車運転者の労働時間管理を適正に行うためには、運転日報等の記録の適正な管理によることのほか、運行記録計による記録を自動車運転者個人ごとに管理し、労働時間を把握することも有効な方法であること。 したがって、労働時間管理が不十分な事業場のうち、

本通達	旧通達
	車両に運行記録計を装着している事業場に対しては、運行記録計の活用による適正な労働時間管理を行うよう指導するとともに、車両に運行記録計を装着していない事業場に対しては、運行記録計を装着する等により適正な労働時間管理を行うよう指導すること。 また、昭和六三年一〇月七日の中央労働基準審議会の中間報告においては、「自動車運転者の労働時間管理を適正に行うため、自動車運転者個人ごとの労働時間等を容易に把握し得る計器の活用が図られることが適当である。また、いわゆる流し営業を主体とするタクシーについては、現在運行記録計の装着を義務付けられていない車両についても、上記のような計器の活用が図られるべきである。」とされているので、留意すること。 ロ 休日の取扱いについて 法第35条に規定する休日は原則として暦日を単位として付与されるべきものであるが、自動車運転者については、その業務の特殊性から暦日を単位として休日を付与することが困難であるため、休息期間に24時間を加算して得た労働義務のない時間、すなわち通常勤務の場合には連続した労働義務のない32時間を、隔日勤務の場合には連続した労働義務のない44時間を休日として取り扱うこととしたこと。 また、休息期間を分割して付与した場合、2人乗務の場

本通達	旧通達
	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るが、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うこととしたこと。 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、当該時間が上記所定の時間に満たない場合は、上記1の（1）のロの要件を満たさないものであること。 （2）賃金制度等に関する留意事項 イ 保障給について 上記1の（2）のイの趣旨は歩合給制度を採用している場合には、労働者ごとに労働時間に応じ各人の通常賃金の6割以上の賃金が保障されるようにすることを意図したものであって、6割以上の固定的給与を設けなければならないという趣旨ではないこと。 「通常賃金」とは、原則として、労働者が各人の標準的能率で歩合給の算定期間における通常労働時間（勤務割に組み込まれた時間外労働及び休日労働の時間を含む。）を満勤した場合に得られると想定される賃金額（上記の時間外労働及び休日労働に対する手当を含み、臨時に支払われる賃金及び賞与を除く。）をいい、「1時間当たりの保障給」の下限は次の算式により算定すること。

本通達	旧通達
	$\text{1時間当たりの保障給} = \frac{\text{通常の賃金}}{\text{算定期間における通常の労働時間}} \times 0.6$ なお、「1時間当たりの保障給」の実際の算定に当たっては、特段の事情のない限り、各人ごとに過去3箇月程度の期間において支払われた賃金の総額（全ての時間外労働及び休日労働に対する手当を含み、臨時に支払われた賃金及び賞与を除く。）を当該期間の総労働時間数で除して得た金額の100分の60以上の金額をもって充てることとして差し支えなく、また、毎年1回等定期的にあらかじめ定めておく場合には、特段の事情のない限り、当該企業の歩合給制労働者に対し過去3箇月程度の期間に支払われた賃金の総額（全ての時間外労働及び休日労働に対する手当を含み、臨時に支払われた賃金及び賞与を除く。）を当該期間の延総労働時間数で除して得た金額の100分の60以上の金額をもって保障給として差し支えないこと。 ロ 累進歩合制度について 賃金制度は、本来、労使が自主的に決定すべきものであるが、上記1の（2）のロでは、歩合給制度のうち累進歩合制度を特に廃止すべきこととしたこと。 累進歩合制度には、水揚げ高、運搬量等に応じて歩合給が定められている場合にその歩合給の額が非連続的に増減するいわゆる「累進歩合給」（参考1）、水揚げ等の最も高い

本通達	旧通達
	者又はごく一部の労働者しか達成し得ない高い水揚高等を達成した者のみに支給するいわゆる「トップ賞」、水揚高等を数段階に区分し、その水揚高の区分の額に達するごとに一定額の加算を行ういわゆる「奨励加給」（参考2）が該当するものであること。 参考1 累進歩合給の例  参考2 奨励加給の例 

本通達	旧通達
3 法定基準等の確保 改善基準告示及び上記内容は、自動車運転者の労働の実態にかんがみ、自動車運転者の労働時間等の労働条件の改善を図るため、法に定める事項のほかに必要な事項を定めているものであるが、割増賃金の適正かつ確実な支払い、実態に即した就業規則の整備、賃金台帳の適正な記録、仮眠施設の設置、健康診断の実施等、法及び労働安全衛生法（昭和47年法律第57号）に定められた事項を遵守すべきことはいうまでもないこと。 第4 発注者等 令和4年報告においては、改善基準告示の履行確保を徹底する観点から、荷主（発荷主及び着荷主）やいわゆる元請運送事業者、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（以下「発注者等」という。）に対し、幅広く周知することが適当等とされている。（令和4年報告4（1）） このことを踏まえ、次の事項に留意すること。 1 発注担当者等に対する周知 改善基準告示の履行確保を徹底するため、発注者等においては、改善基準告示の内容をその発注担当者等に周知することが要請されること。	第4 法定基準の確保 改善基準及び上記第3に定める基準は、自動車運転者の労働の実態にかんがみ、自動車運転者の労働時間等の労働条件の改善を図るため、法に定める事項のほかに必要な事項を定めているものであるが、割増賃金の適正かつ確実な支払い、実態に即した就業規則の整備、賃金台帳の適正な記録、仮眠施設の設置、健康診断の実施等法及び労働安全衛生法に定められた事項を遵守すべきことはいうまでもなく、特に割増賃金の支払について不適正な事例がみられるので、更に徹底させるよう監督指導を行うこと。

本通達	旧通達
2 トラック運転者に係る長時間の恒常的な荷待ちの改善等 道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあり、過労死等のうち脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、自動車運転者の長時間労働の是正等の働き方改革を一層積極的に進める必要がある一方、道路貨物運送業の長時間労働の要因の中には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがあり、その改善のためには、発荷主及び着荷主並びに道路貨物運送業の元請事業者（以下「発着荷主等」という。）の協力が必要不可欠である。 このことを踏まえ、発着荷主等においては、次の事項を実施することが要請されること。 （１）発着荷主等の荷主都合による長時間の恒常的な荷待ちは、自動車運転者の長時間労働の要因となることから、これを発生させないよう努めること。 （２）運送業務の発注担当者に、改善基準告示を周知し、自動車運転者が改善基準告示を遵守できるような着時刻や荷待ち時間等を設定すること。 （３）改善基準告示を遵守できず安全な走行が確保できないおそれのある発注を貨物自動車運送事業者に対して行わないこと。	

本通達	旧通達
別紙 1 ～ 6 略	第 5 重点対象（削除）