

令和4年12月5日（月）

荷主とトラック事業者の共創セミナー

改善基準告示の改正内容の周知のための資料

トラック運送事業にかかる労働行政の動きについて (改善善基準告示)の改正内容

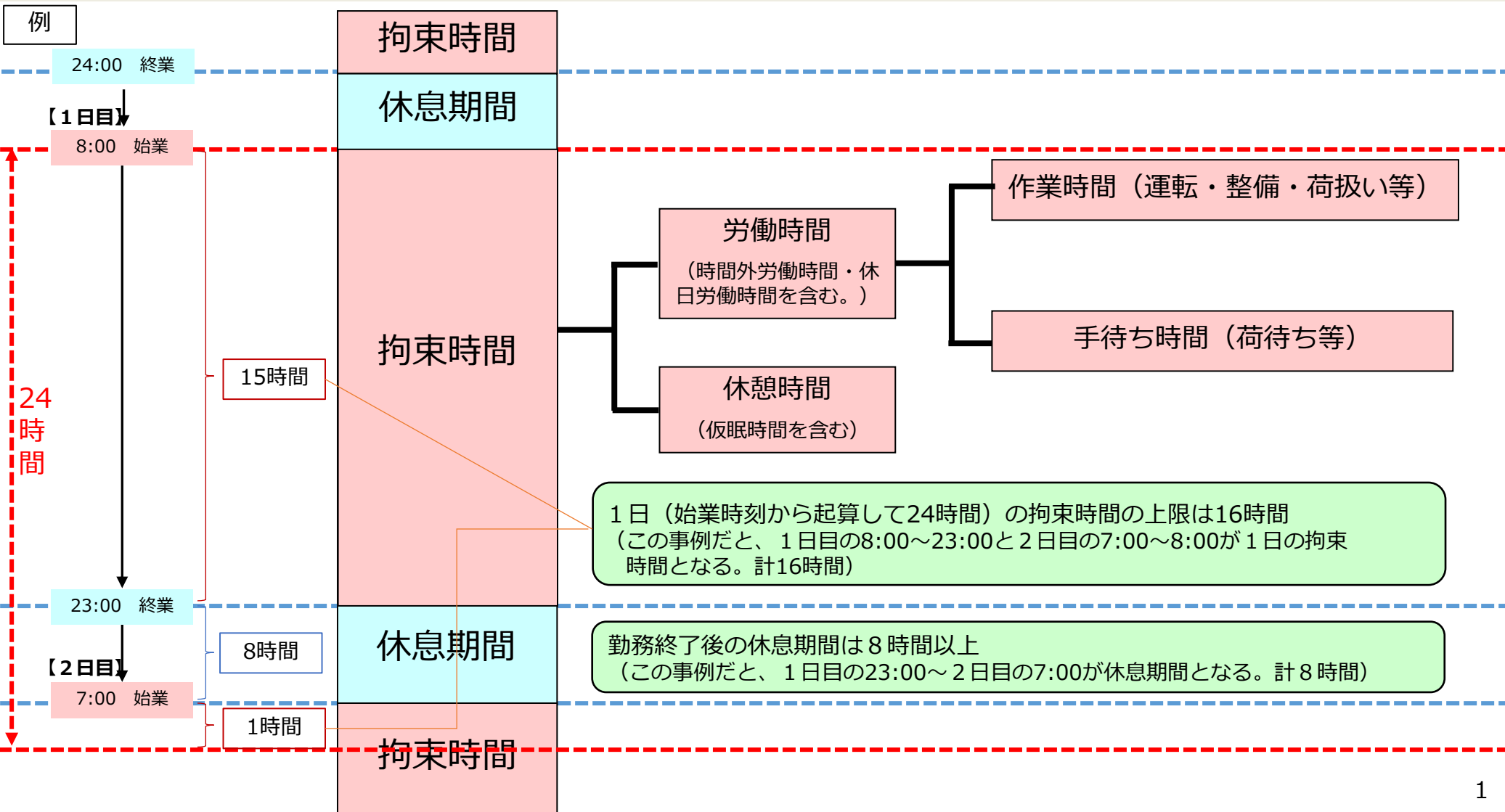
厚生労働省 大分労働局 監督課

監督課長 池辺雅文

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

拘束時間と休息期間について

- ▶ 拘束時間とは、労働時間、休憩時間その他の使用者に拘束されている時間をいう。
- ▶ 休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間をいう。



脳・心臓疾患の業種別・職種別支給決定件数

令和3年度の脳・心臓疾患の支給決定件数に占める道路貨物運送業の割合は32.5%、貨物自動車運転者の割合は30.8%であり、業種別・職種別でそれぞれ最も高かった。
(厚生労働省調べ)

【令和3年度】 (2021年度)

○ 業種別

	脳・心臓疾患
道路貨物運送業	32.5% (56件)
道路旅客運送業	0% (0件)
全業種	100% (172件)

【令和2年度】 (2020年度)

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

【平成21年度】 (2009年度)

※ 平成21年度より中分類を集計

	脳・心臓疾患
道路貨物運送業	22.1% (65件)
道路旅客運送業	6.4% (19件)
全業種	100% (293件)

← +4.2

← -1.0

← +6.2

← -5.4

○ 職種別

	脳・心臓疾患
貨物自動車運転者	30.8% (53件)
乗用自動車運転者	0% (0件)
バス運転者	0% (0件)
全職種	100% (172件)

	脳・心臓疾患
貨物自動車運転者	27.3% (53件)
乗用自動車運転者	1.0% (2件)
バス運転者	0.5% (1件)
全職種	100% (194件)

	脳・心臓疾患
貨物自動車運転者	22.1% (65件)
乗用自動車運転者	5.1% (15件)
バス運転者	0.6% (2件)
全職種	100% (293件)

← +3.5

← -1.5

← +5.2

← -4.2

脳・心臓疾患の労災認定基準

- ▶ 脳・心臓疾患の労災認定基準においては、「発症前1か月におおむね100時間または発症前2か月間～6か月間に、1か月あたり80時間を超える時間外労働が認められる場合」、業務と発症との関連性が強いと評価される。

1

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

【改正前】

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

【改正後】

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

労働時間

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

+

一定の**労働時間以外の負荷要因**

業務と発症との関連が強いと評価

2

長期間の過重業務、短期間の過重業務の労働時間以外の負荷要因を見直しました

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

労働時間以外の負荷要因

勤務時間の不規則性

拘束時間の長い勤務

休日のない連続勤務

勤務間インターバルが短い勤務

※「勤務間インターバル」とは、終業から次の勤務の始業までをいいます

不規則な勤務・交替制勤務・深夜勤務

事業場外における移動を伴う業務

出張の多い業務

その他事業場外における移動を伴う業務

心理的負荷を伴う業務

※改正前の「精神的緊張を伴う業務」の内容を拡充しました

身体的負荷を伴う業務

作業環境

※長期間の過重業務では付加的に評価

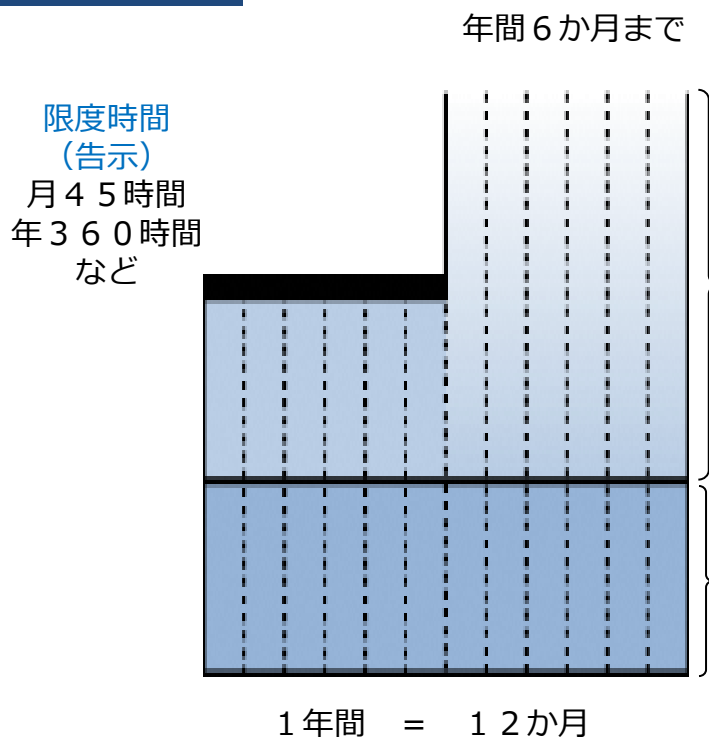
温度環境

騒音

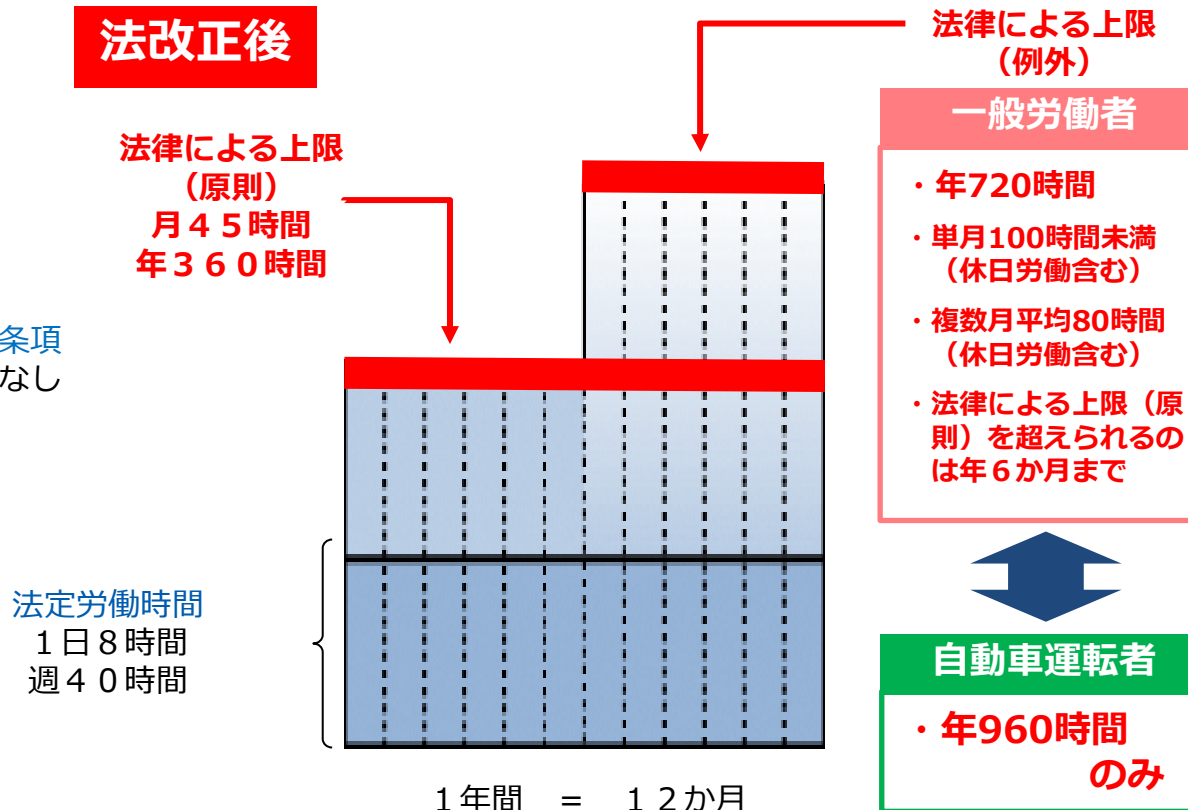
時間外労働の上限規制について

- ▶ 時間外労働の上限規制は、月45時間、年360時間を原則とし、臨時的な特別な事情がある場合でも年720時間、単月100時間未満（休日労働含む）、複数月平均80時間（休日労働含む）を限度
- ▶ 自動車運転の業務、建設事業、医師等は適用猶予・除外業務（事業）とされ、改正法施行後5年間（令和6年3月まで）は上記一般則の適用はない。
- ▶ 自動車運転業務従事者の上限時間（臨時的な特別な事情の場合）は年960時間とし、将来的な一般則の適用について引き続き検討する旨を附則に規定。
- ▶ 自動車運転業務従事者への上限規制の適用とあわせて改善基準告示についても見直す必要がある。

法改正前



法改正後



1か月の拘束時間

現行

- ▶ 拘束時間は、1か月について293時間を超えないものとする。
- ▶ ただし、労使協定があるときは、1年のうち6か月までは、1年間についての総拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を320時間まで延長することができる。

見直し後

【原則】

- ▶ 拘束時間は、年間の総拘束時間が3,300時間、かつ、1か月の拘束時間が284時間を超えないものとする。

【例外】

- ▶ ただし、労使協定により、年間6か月までは、年間の総拘束時間が3,400時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を310時間まで延長することができるものとする。この場合において、1か月の拘束時間が284時間を超える月が3か月を超えて連続しないものとし、1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努めるものとする。

【1か月あたりの拘束時間について】

法定労働時間、労働した場合の1か月あたりの拘束時間は

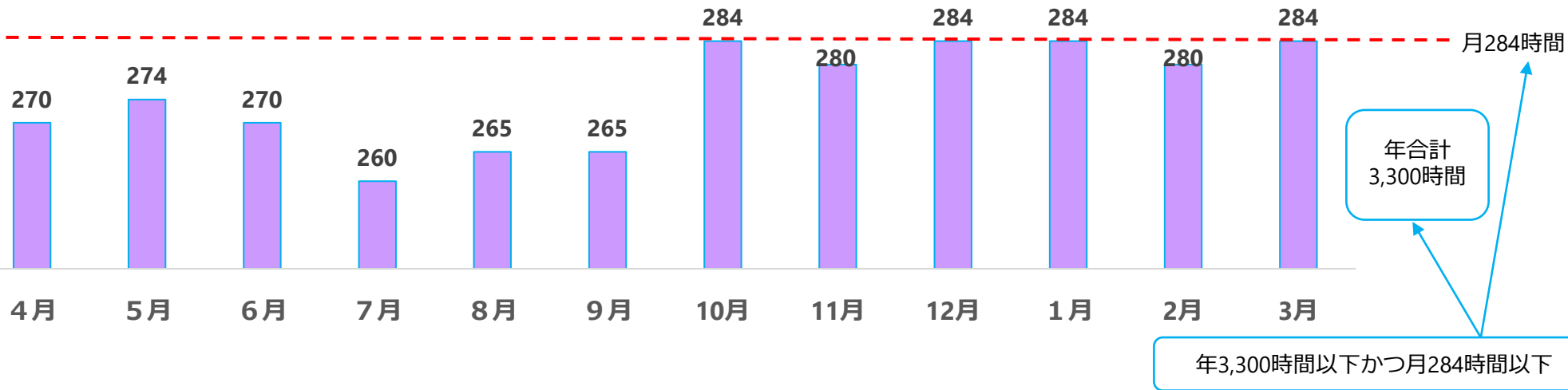
$$\begin{aligned} & 1年間の法定労働時間：40時間 \quad \times 52週 = 2,080時間 \\ & 1年間の休憩時間 \quad \quad : 1時間 \times 5日 \times 52週 = 260時間 \\ & (2,080時間 + 260時間) \div 12か月 = \underline{195時間} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} & \underline{3,300時間} \div 12か月 = 275時間 \\ & 275時間 - 195時間 = \underline{80時間} \end{aligned}$$

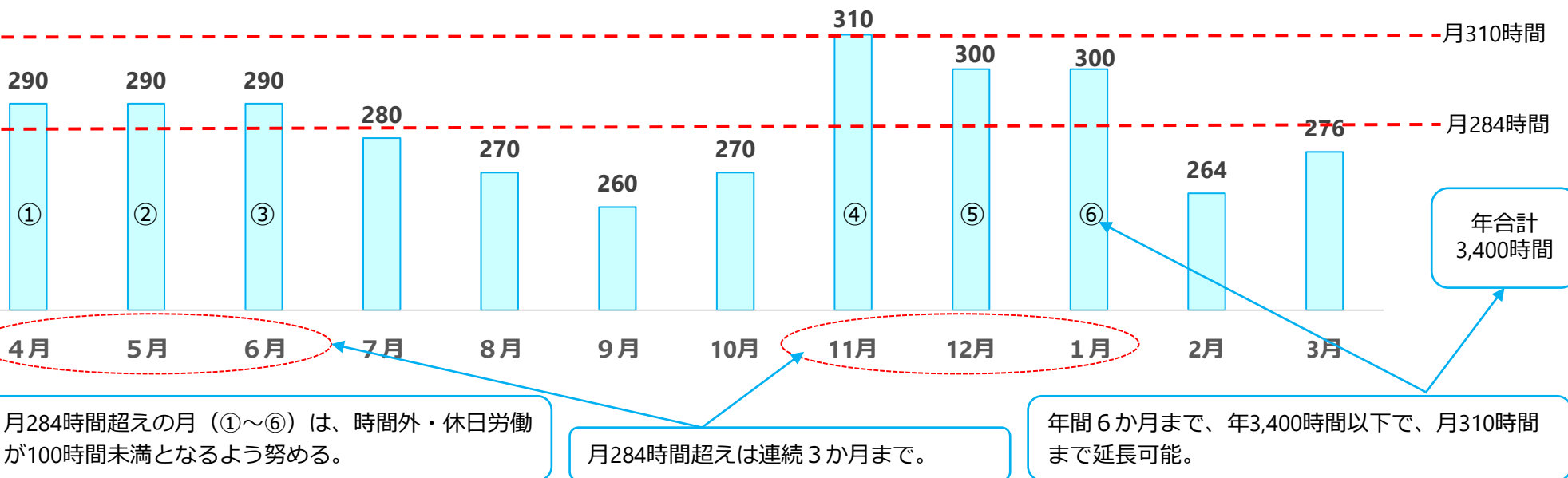
※この計算は、事業場ごとの所定労働時間や休憩時間の違いや、月の日数の違いを考慮していないため、あくまでも「目安」である。

見直しの内容（1か月の拘束時間）

【例1】（1か月の拘束時間の原則）



【例2】（1か月の拘束時間の例外） ※労使協定の締結が必要



1日の拘束時間

現行

- ▶ 1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、1日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は16時間とする。
この場合において、1日についての拘束時間が15時間を超える回数は、1週間について2回以内とする。

案

【原則】

- ① 1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、1日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は15時間とする。

【例外】

- ② ただし、自動車運転者の1週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合、当該1週間について2回に限り最大拘束時間を16時間とすることができる。
- ③ ①②の場合において、1日についての拘束時間が14時間を超える回数（※）をできるだけ少なくするよう努めるものとする。
（※）通達において、「1週間について2回以内」を目安として示すこととする。

1日の休息期間

現行

- ▶ 勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与える。

案

【原則】

- ① 休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

【例外】

- ② ただし、自動車運転者の1週間における運行がすべて長距離貨物運送(※1)であり、かつ、一の運行(※2)における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合、当該1週間について2回に限り、継続8時間以上とすることができる。この場合において、一の運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えるものとする

(※3)。

※1

一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送をいう。

※2

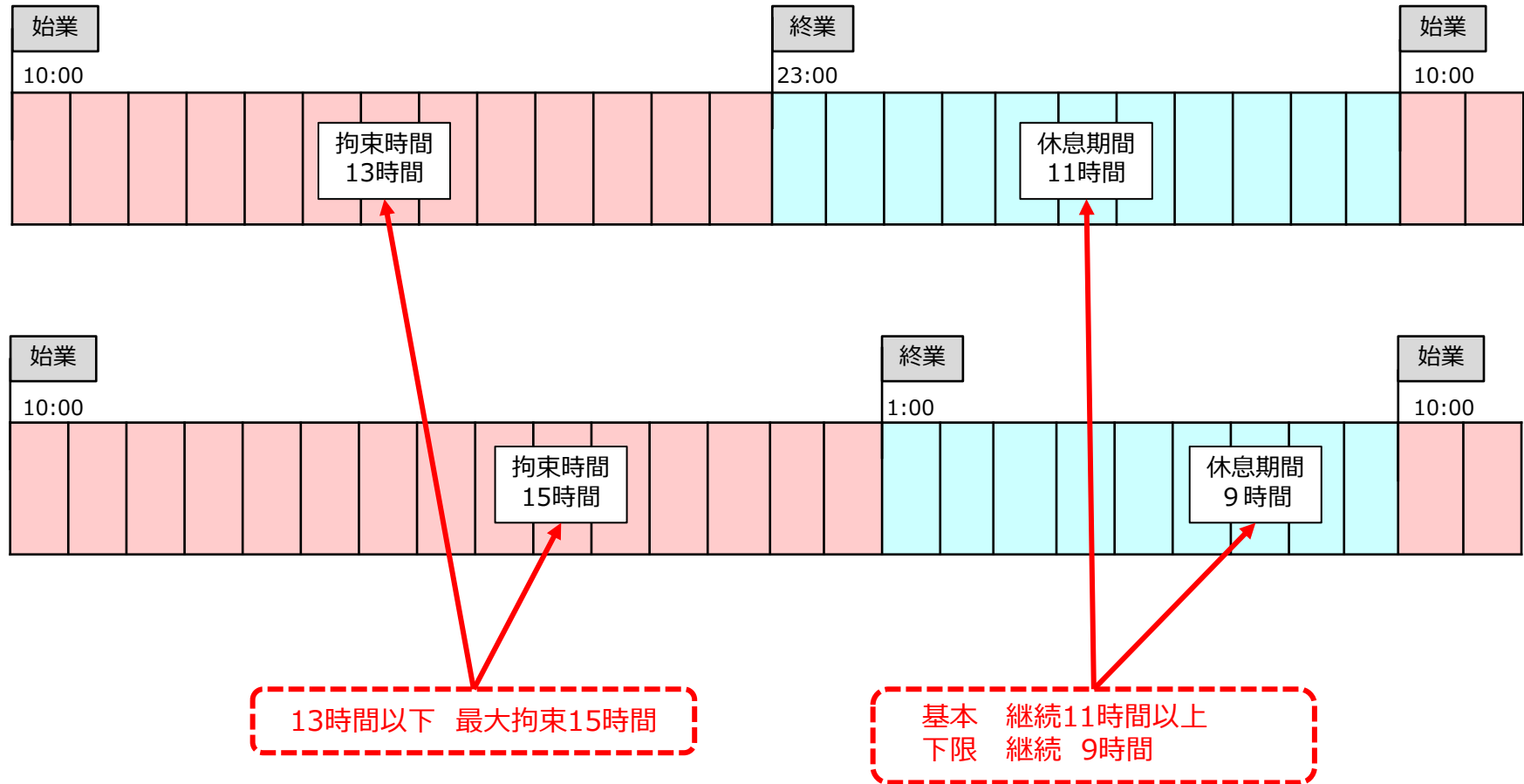
自動車運転者が所属する事業場を出発してから当該事業場に到着するまでをいう。

※3

一の運行における休息期間のいずれかが9時間を下回る場合には、当該一の運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えるものとする。

見直しの内容（1日の拘束時間・休息期間の原則）

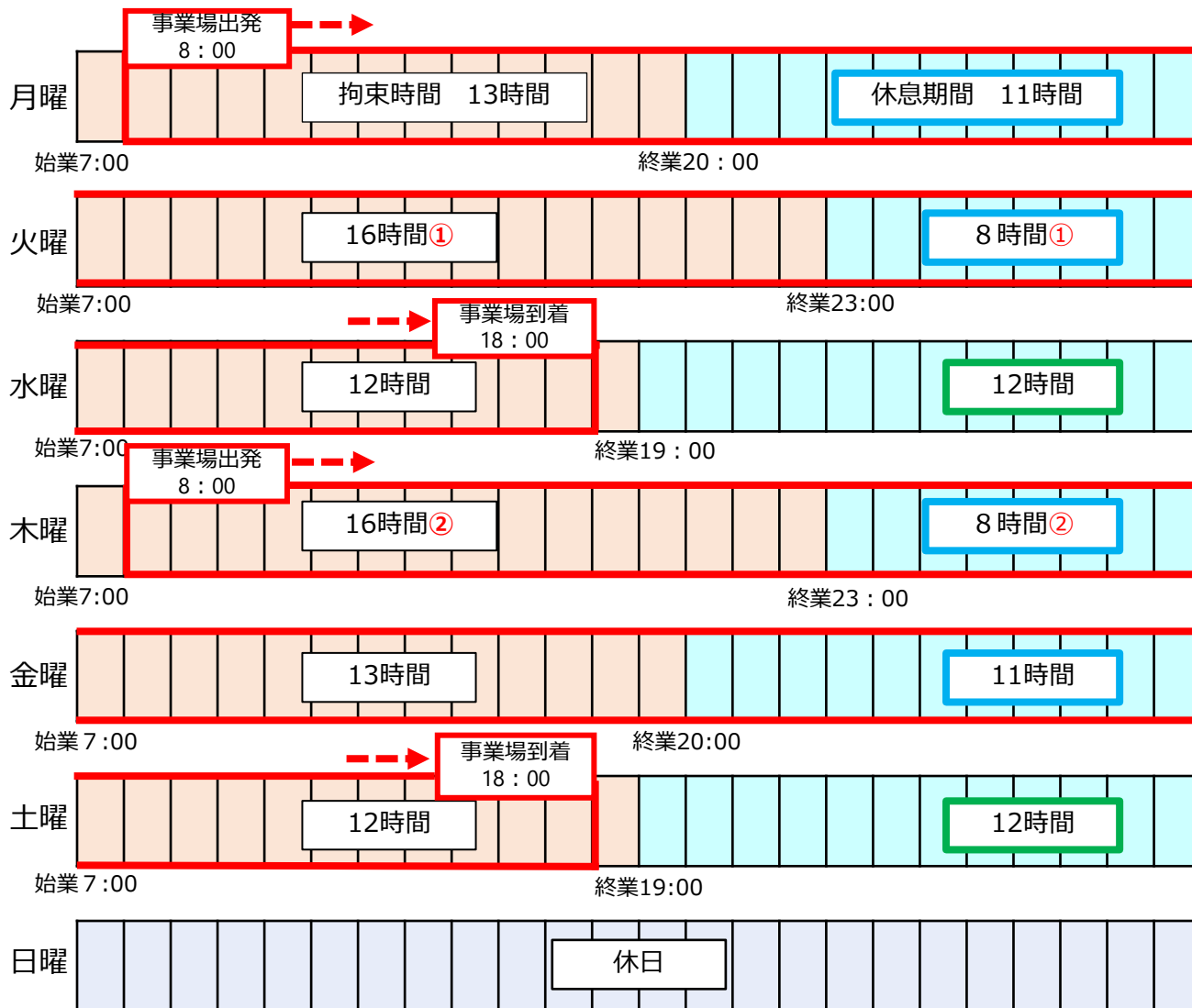
【例】1日の拘束時間・休息期間の原則（見直し後）



見直しの内容（1日の拘束時間・休息期間の例外）

【例】1日の拘束時間・休息期間の例外（見直し後）

1週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合は、当該1週間について2回に限り、最大拘束時間は16時間とし、休息期間は継続8時間以上。



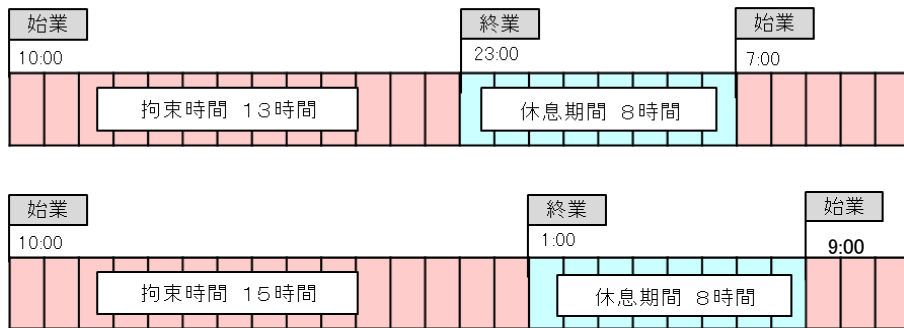
- 1週間における運行 がすべて長距離貨物運送（走行距離450km以上）
- 一の運行中における休息期間 が、住所地以外の場所
- 一の運行終了後の休息期間 は継続12時間以上

見直しの内容（休息期間の考え方）

改正前

○継続8時間以上の休息期間

【例】

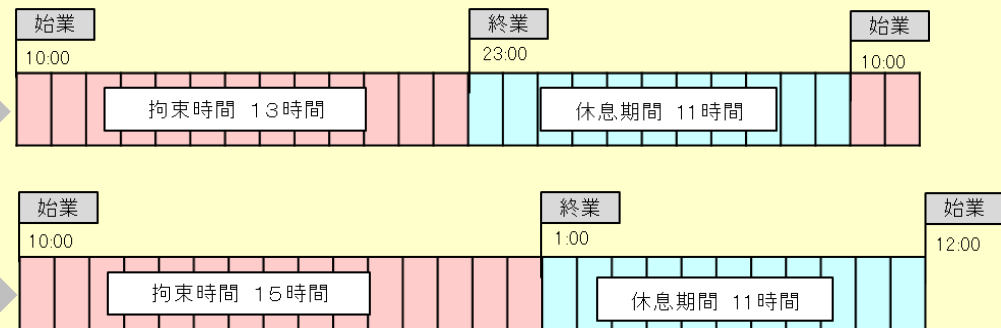


見直し後

○継続11時間以上の休息期間を
与えるよう努めることを **基本**

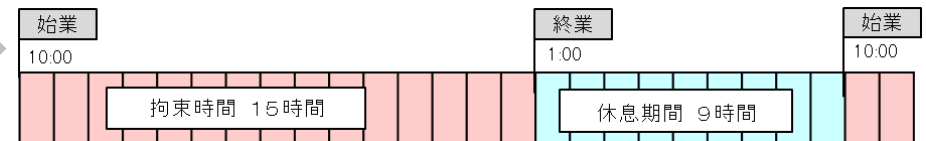
○継続9時間を下回らない

基本



※上記のような勤務
になるよう自主的
改善の努力が必要

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



運転時間、連続運転時間

現行

《運転時間》

- ▶ 運転時間は、2日を平均し1日当たり9時間、2週間を平均し1週間当たり44時間を超えないものとする。

《連続運転時間》

- ▶ 連続運転時間（1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。）は、4時間を超えないものとする。

見直し後

《運転時間》

- ▶ 現行どおり

《連続運転時間》

【原則】

- ▶ 連続運転時間(1回が概ね連続10分以上(※)で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。以下同じ。)は、4時間を超えないものとする。当該運転の中断は、原則休憩とする。

(※) 通達において、「概ね連続10分以上」とは、

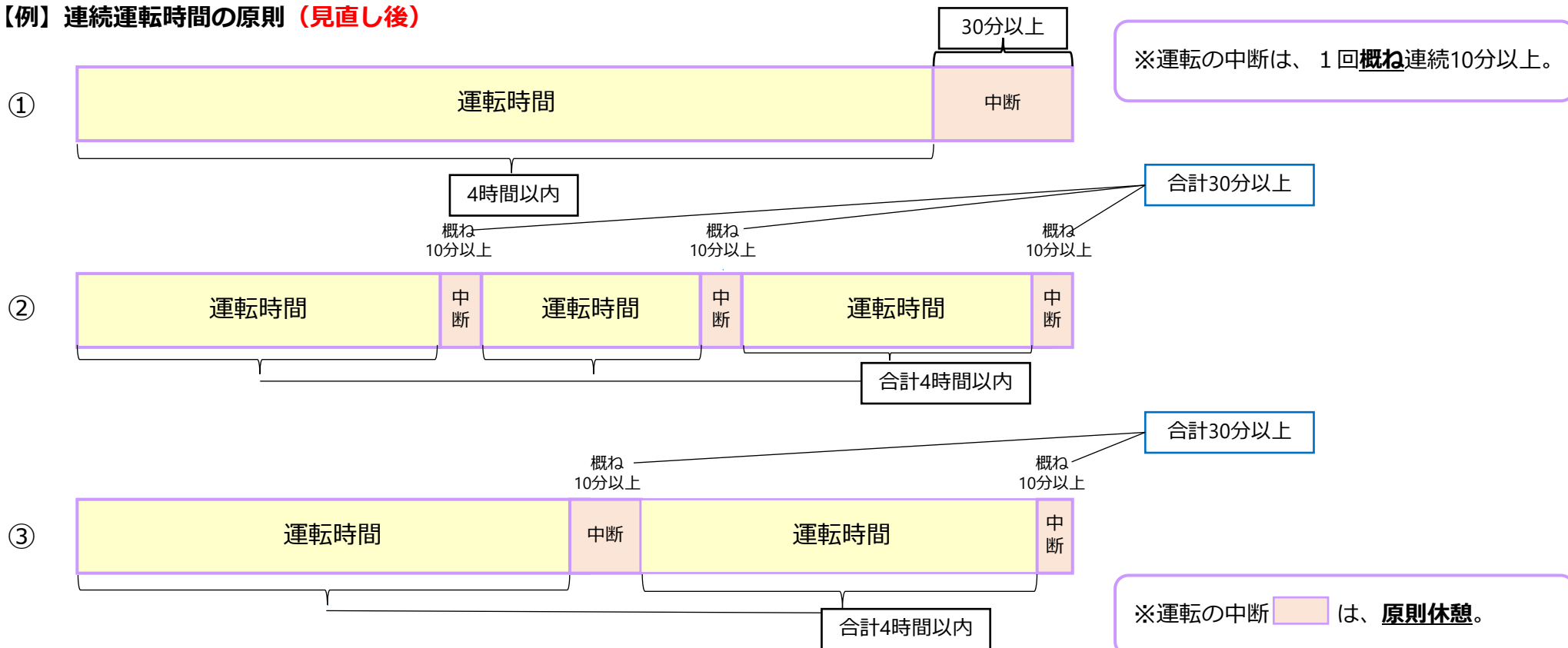
例えば、10分未満の運転の中断が3回以上連続しないこと等を示すこととする。

【例外】

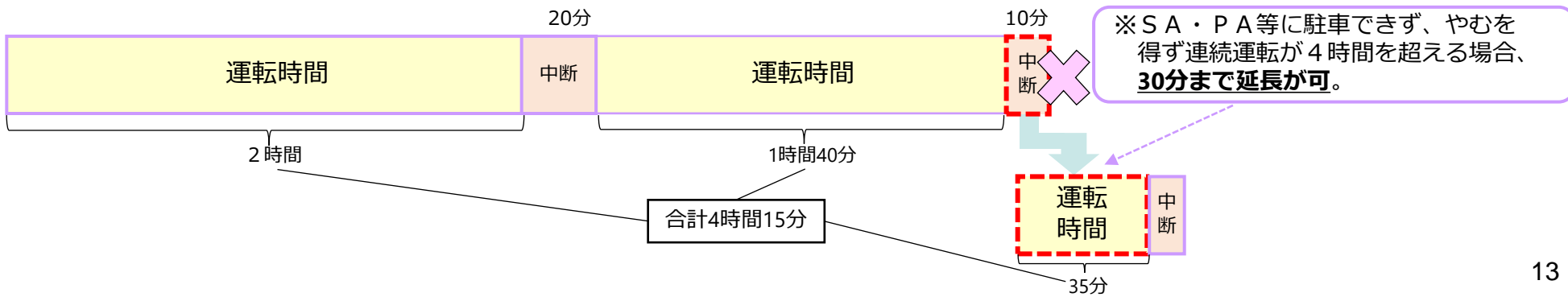
- ▶ ただし、サービスエリア、パーキングエリア等に駐車又は停車できないことにより、やむを得ず連続運転時間が4時間を超える場合には、30分まで延長することができるものとする。

見直しの内容（連続運転時間）

【例】連続運転時間の原則（見直し後）



【例】連続運転時間の例外（見直し後）



例外的な取扱い

新設

- ▶ 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間の規制の適用に当たっては、その対応に要した時間を除くことができることとする。
- ▶ 勤務終了後は、通常どおりの休息期間（※）を与えるものとする。
（※）休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

（具体的な事由）

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

労働基準監督署による荷主への要請について（トラック）

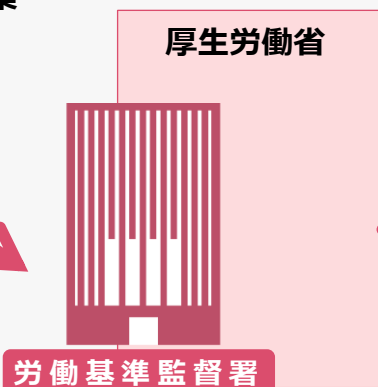
労働基準監督署による要請（新規）

- ▶ **荷主企業に対し、労働基準監督署から配慮を要請**
(要請の内容) 長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないように努めること。
運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。
- ▶ 対象企業選定にあたり、**省内HPや立入調査時に収集した情報**を活用 ⇒ **国土交通省にも情報提供**

立入調査時に情報収集



運送業者



省内HPにおいて情報収集

情報提供（拡充）

働きかけに活用

国土交通省

荷主への要請（新規）



法に基づく「働きかけ」等

※ 荷主への働きかけ等の実施に当たり、厚生労働省から提供された情報も活用
※ 国土交通省において、さらなる働きかけ等の実施のため、地方適正化事業実施機関が行う巡回指導時の情報収集を周知徹底（本年4月措置済）