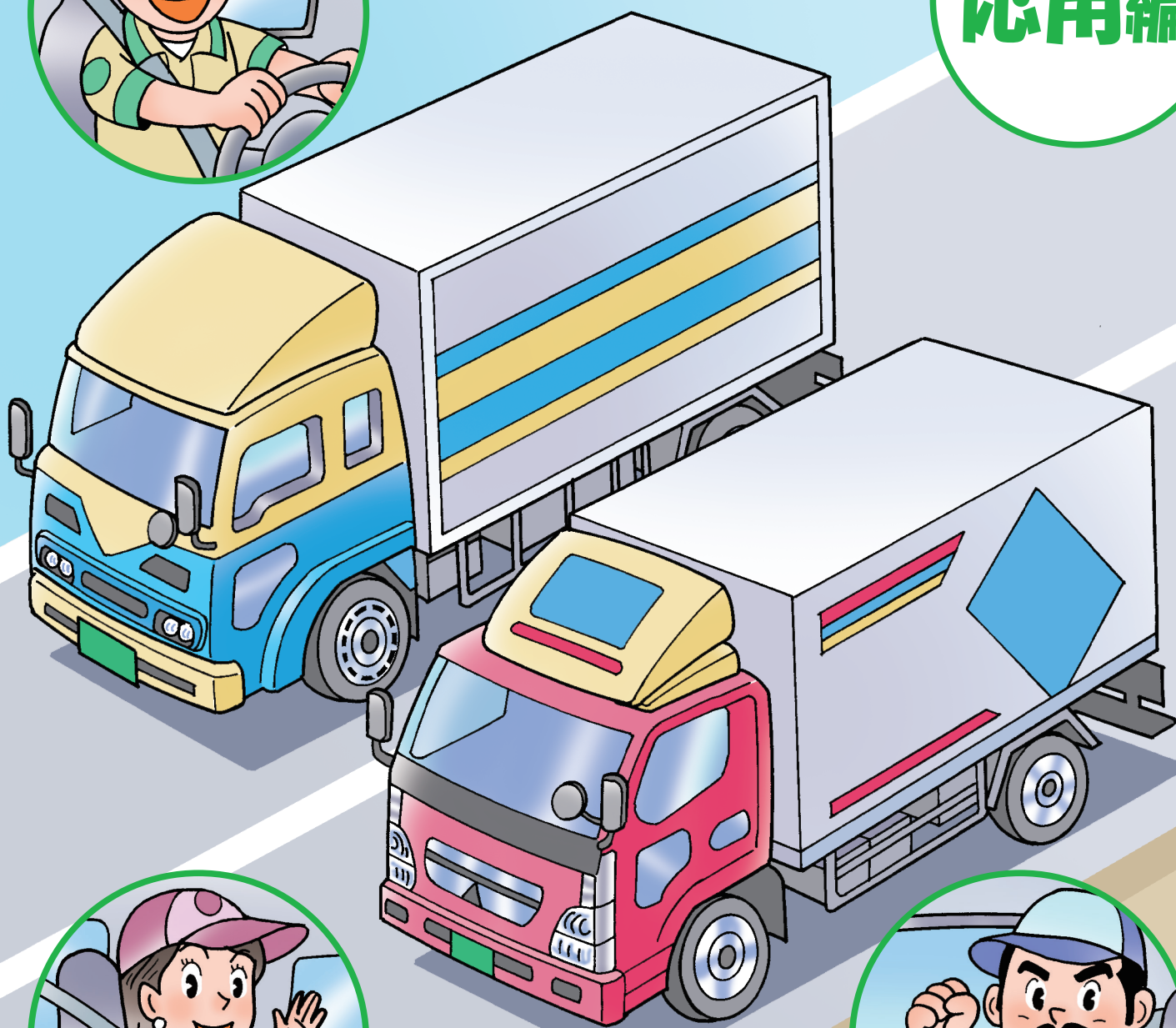


トラック運転者の 労働時間等の改善のための基準



応用編



平成 30 年度 厚生労働省委託事業
株式会社 日通総合研究所

はじめに

トラック運転者という仕事に関して定められている「労働時間等の改善のための基準」、いわゆる改善基準告示について、このルールが何のために定められているのか、といった基本的なことについては「基礎編」で学びました。

改善基準告示のなかでは、トラック運転者の労働時間や休みに関して細かなルールが定められています。この「応用編」では、改善基準告示で定められているこれらのルールについて、具体的な事例を通して学んでいきます。

目次

はじめに	1
1. 時間の考え方	2
2. 1日の拘束時間	3
3. 1週間の拘束時間	5
4. 休日について	7
5. 連続運転時間	9
6. 1日の運転時間	11
7. 1週間の運転時間	13
8. 時間外労働及び休日労働	15
9. 特例	17
10. その他遵守事項	18

1. 時間の考え方

◆「1日」とは

改善基準告示における運転者の「1日」は「始業時刻から起算した24時間」です。

◆拘束時間のダブルカウント

「1日」は始業時刻からの24時間ですので、例えば月曜日の始業が8時で、翌火曜日の始業が6時の場合は月曜日の「1日」は月曜日8時～火曜日8時となり、火曜日の「1日」は火曜日6時～水曜日6時となります。ここで火曜日6時～火曜日8時の2時間は月曜日と火曜日どちらにも拘束時間としてカウントされます。これは1日の拘束時間を見るときに大事なポイントとなります。一方、1か月の拘束時間を合計する場合はダブルカウントされません。

◆起算日の考え方とは

改善基準告示では、1日当たりや1か月当たりの拘束時間や、休息期間などについて定めていますが、この「1か月」を数えるときの開始日を「起算日」と言います。

例えば、起算日を月初の1日で設定した場合、1か月はその月の月末までとなりますが、起算日を8日で設定した場合は翌月の7日までを「1か月」として計算します。このように、1か月の総労働時間や休息期間の計算は、特定の日を起算日とし、1か月ごとに区切って行うことになります。

なお、起算日に関しては営業所ごとに「時間外労働・休日労働に関する協定書（いわゆる36協定書）」を作成し、このなかで起算日をいつに定めるかを決めておく必要があります。

それでは次ページ以降では、上記の「時間の考え方」を踏まえながら、具体的な運行事例に基づいて、改善基準告示のポイントと詳しい内容についてみていきましょう。

2. 1日の拘束時間

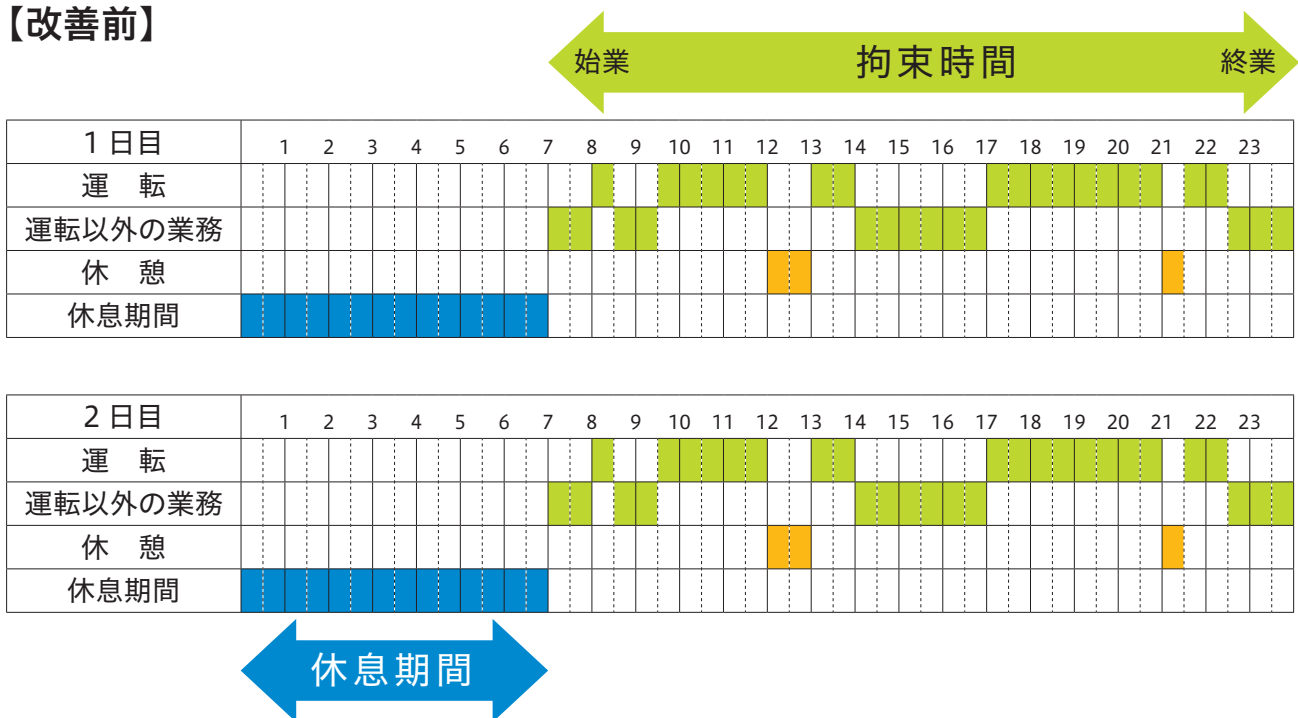
○ 1日の拘束時間の規定について事例を見ながら学びましょう。

運送会社 A では毎朝、発荷主 B の工場にて荷物を積込み、その日の午後に着荷主 C の倉庫に納品するという運行を行っています。納品後はそのまま事務所に帰り運行を終了するという流れです。



納品先の倉庫では納品の車両が集中するので、待ち時間が長くなってしまいます。

【改善前】



★ 改善基準のポイント ★

- 1 日の拘束時間は原則として 13 時間以内
- 延長する場合でも最大 16 時間が限度
- 休息期間は継続 8 時間以上必要

左ページでは 1 日目の拘束時間が 17 時間となっており、16 時間を超えていますので改善基準告示違反です。仮に 16 時間を超えていなくとも、15 時間を超えるのは 1 週間につき 2 回までとなっているので、注意が必要です。

また、拘束時間と休息期間は表裏一体のものであり、1 日とは始業時刻から起算して 24 時間をいうので、結果、

1 日（24 時間）＝拘束時間＋休息期間

という関係にあります。

拘束時間が原則 13 時間以内ですので、休息期間は原則 11 時間以上となります。同様に拘束時間の限度は 16 時間以内ですので休息期間は 8 時間以上にする必要があります。

左ページでは 1 日目と 2 日目の間の休息期間が 7 時間しかとれませんので、違反となります。

また、休息期間は、運転者の所在地での休息期間がそれ以外の場所での休息期間よりも長くなる必要があります。つまり、行先で宿泊する運行が多い場合には注意が必要で、その行先での休息期間よりも、自宅などでの休息期間を長くする必要があります。

長時間の待ち時間が発生している場合は荷主に理解を求め待ち時間削減のための策を講じたり、待ち時間がどうしても長くなってしまう場合は、高速道路の使用を検討するなどの対策が必要となります。

【改善後】

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

荷待ち時間削減

3. 1 週間の拘束時間

○ 1 週間の拘束時間について事例を見ながら学びましょう。

運送会社 D では 1 日に片道 200km 程度の往復が発生する輸送を依頼される荷主 E (毎日運行、拘束時間 16 時間) の他、いくつかの荷主の輸送を担っています。1 人の運転者が荷主 E の輸送を行えるのは 1 週間につき 2 回が限度なので、担当する運転者をローテーションで割り当てています。ある運転者は月・火曜日に荷主 E の輸送を担当し、それ以外は比較的拘束時間の短い近距離の運行を行っています。その運転者の始業時刻は月・火曜日は 7 時でそれ以外は 9 時になっています。



通常、月・火曜日は 7 時始業、水・木・金曜日は 9 時始業です。しかし、片づけたい事務仕事があったので、木曜日でしたが、2 時間早く出勤し 7 時に始業しました。

【改善前】

曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
月曜日																								
拘束時間																								
休息期間																								
火曜日																								
拘束時間																								
休息期間																								
水曜日																								
拘束時間																								
休息期間																								
木曜日																								
拘束時間																								
休息期間																								
金曜日																								
拘束時間																								
休息期間																								
土曜日																								
拘束時間																								
休息期間																								
日曜日																								
拘束時間																								
休息期間																								

★ 改善基準のポイント ★

- 1 日は始業時刻から起算して 24 時間
- 拘束時間が 15 時間を超える回数は 1 週間に 2 回まで

拘束時間の算出の際には「1 日」という観点が重要になります。

左ページの場合、水曜日の拘束時間は一見すると、9 時～23 時の 14 時間ですが、改善基準告示における「1 日」は始業時刻からの 24 時間ですので、水曜日の「1 日」は水曜日の午前 9 時から木曜日の午前 9 時までとなります。

木曜日は 7 時から始業していますので、7 時～9 時の 2 時間は水曜日に加算されます。つまり、水曜日の拘束時間 = 14 時間 + 2 時間 = 16 時間となります。

ここで月曜日と火曜日は拘束時間が 16 時間ですので、この時点でこの週は拘束時間 15 時間を超える日が 2 日に達しています。この週はこれ以上 15 時間を超える日があってはなりません。水曜日は上記により 15 時間を超えてしまいますので、15 時間を超える日が週に 3 日となり違反となります。

拘束時間

月曜日：16 時間

火曜日：16 時間

水曜日：16 時間 ×

出勤時間などについては運行管理者の指示に従うことが必要です。特に、長時間の拘束時間が週に複数日発生する場合は気を付けましょう。

【改善後】

木曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
拘束時間																							
休息期間																							

1 週間の拘束時間の規定を意識し、始業時刻に気を付ける

4. 休日について

○休日について事例を見ながら学びましょう。

運転者 F さんは休日にしっかり休み、週明けからの仕事にもやる気を見せています。



日曜日は1日しっかり休みました。月曜日は片づきたい事務仕事があったので、早めに出社し7時には始業しました。

【改善前】

土曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

日曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

月曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

★ 改善基準のポイント ★

- 休日は「**休息期間 + 24 時間の連続した時間**」
- 休息期間は原則 8 時間以上 ⇒ 休日は 8 時間 + 24 時間 = 32 時間以上の連続した時間が必要

改善基準告示で休日と認められるのは「休息期間 + 24 時間の連続した時間」です。ただし、いかなる場合であってもこの時間が 30 時間を下回ってはなりません。

左ページでは土曜日の休息期間が土曜日の 24 時から始まって日曜日の 8 時までとなっており、それ以降は休日という認識をされています。

しかし、月曜日に午前 7 時から始業しているため、休日は休息期間 + 23 時間となっています。休日は休息期間 + 24 時間の連続した時間が必要なので、この状態では休日として取り扱うことはできません。

なお、休日が 2 日連続する場合の 2 日目については、24 時間以上の連続した時間が休日となります。

休前日の始業時刻と休日明けの始業時刻の差に気を付け下の例のように、休息期間 + 24 時間の連続した時間を確保しましょう。

【改善後】

土曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

日曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

月曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

休日の規定を意識し、始業時刻に気を付ける

5. 連続運転時間

○連続運転時間について事例を見ながら学んでいきましょう。

運送会社 G では荷主 H の委託により 1 日に片道 200km 程度の往復の運行を行っています。荷主 H は納品時間に厳しいことで有名で、時間管理に気を付ける必要があり、運行管理者や運転者はいつもひやひやしています。



渋滞が発生して納品時間に遅れそうになったので、休憩をとらずに運転を続けました。

【改善前】

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
運 転								■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■				
運転以外の業務							■												■		■			
休 憩										■		■							■					
休息期間	■	■	■	■	■	■	■														■	■	■	■



午後の運行はたいして疲れていなかったのに、5分程度のトイレ休憩を2回とりました。

【改善前】

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
運 転								■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■				
運転以外の業務							■												■		■			
休 憩										■		■							■					
休息期間	■	■	■	■	■	■	■														■	■	■	■

★ 改善基準のポイント ★

- 連続運転時間は4時間が限度
- 運転4時間ごとに合計30分以上の休憩等の運転の中断が必要
- 30分以上の休憩等は分割可能（ただし1回10分以上）

左ページ上の例では、午後の運行について休憩をとると納品時間に間に合わないと判断し、休憩等の運転の中断を行わなかったため、連続運転時間が4時間30分となっています。連続運転時間が4時間を超えるため違反となります。

下の例では、午後の運行について分割して休憩をとっていますが、1回が5分程度なので、連続運転の規定における休憩等の運転の中断にはカウントされず、連続運転時間が4時間30分となり違反となります。

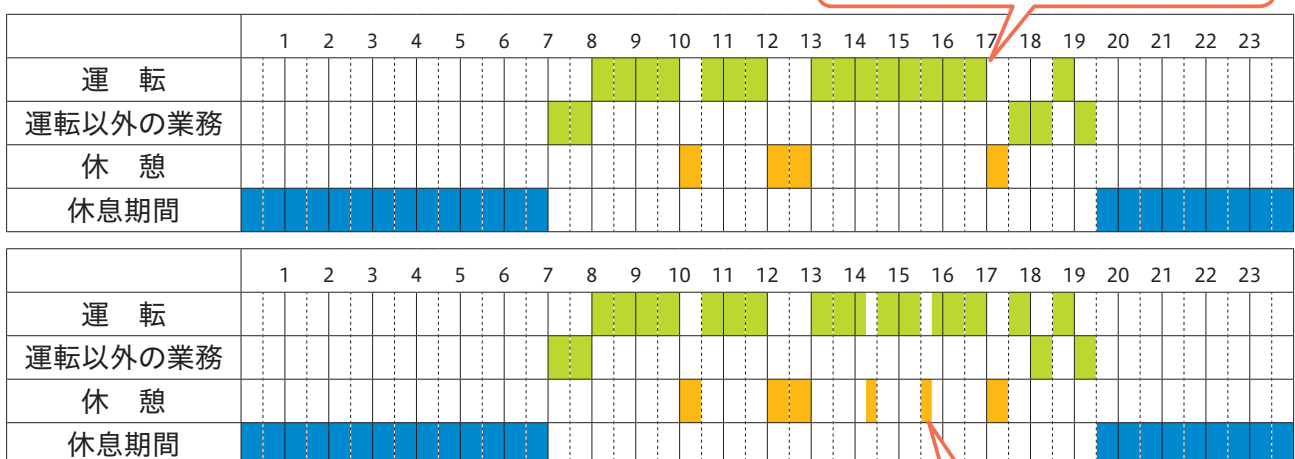
仮に、この休憩時間が10分だった場合でも、運転開始後4時間以内で計20分しか休憩等の運転の中断を行っていないこととなります。（13時からの運行は、連続運転時間4時間10分で休憩等の運転の中断が50分ということになります。）

運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に合計30分以上の休憩等の運転の中断を行う必要があるので、違反となります。

渋滞が常態化しているような地域については運行管理者と情報共有しながら対策を検討することが必要です。また、事前に休憩ができそうな場所を想定しておくなど休憩等をしっかりとれる状況を作りましょう。

また、休憩等を分割する場合は1回を10分以上とし、4時間に対して合計30分以上の休憩をとりましょう。

【改善後】



連続4時間運転直後に休憩取得

分割する場合は1回を10分以上

6. 1日の運転時間

○ 1日の運転時間について事例を見ながら学んでいきましょう。

運送会社Iでは毎日300km程度の距離を往復する運行を行っています。帰りに渋滞に巻き込まれることがあります。



いつもは、20時頃には事務所に戻ってくるのですが、その週は月曜日と水曜日の19時頃に渋滞に巻き込まれてしまい事務所に戻ったのが21時頃でした。

【改善前】

月曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運転								■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
運転以外の業務							■					■		■		■					■	■	
休憩												■	■						■				
休息期間	■	■	■	■	■	■	■															■	■

火曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運転								■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			
運転以外の業務							■					■		■		■				■	■		
休憩												■	■						■				
休息期間	■	■	■	■	■	■	■															■	■

水曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運転								■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
運転以外の業務							■					■		■		■					■	■	
休憩												■	■						■				
休息期間	■	■	■	■	■	■	■															■	■

★ 改善基準のポイント ★

○ 1日の運転時間は2日平均で9時間までが限度

1日の運転時間は2日（48時間）平均で9時間までと定められています。

ただし、ここで言う「2日平均で9時間」の考え方は、任意のどの2日を切り取ってみても平均9時間以内ということではなく、左ページを例にとると火曜日とその前日である月曜日との平均か、その翌日である水曜日との平均のどちらか一方が平均9時間以内となっていれば、改善基準の違反にはなりません。

しかし、この例では、

月曜日が10時間で火曜日が9時間なので平均9.5時間

火曜日が9時間で水曜日が10時間なので平均9.5時間

火曜日を中心に月・火曜日の2日平均と火・水曜日の2日平均がどちらも9時間を超えるので違反となります。下の例のように月・火曜日平均の運転時間が9時間であれば火・水曜日平均が9.5時間でも問題ありません。※ただし、木曜日の運転時間は8時間以内である必要があります。

【改善後】

渋滞回避により運転時間が9時間に

月曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
運 転																								
運転以外の業務																								
休 憩																								
休息期間																								

平均9時間

火曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
運 転																								
運転以外の業務																								
休 憩																								
休息期間																								

平均9.5時間

水曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
運 転																								
運転以外の業務																								
休 憩																								
休息期間																								

10時間

7. 1 週間の運転時間

○ 1 週間の運転時間について事例を見ながら学んでいきましょう。

運送会社 J では週ごとに異なるお客様の運送を担っています。

1 週目のお客様の運送は通常 8 時間程度の運転時間で完了していましたが、その 1 週間は大きなイベントがあり渋滞が発生したため、毎日 9 時間の運転時間となりました。2 週目のお客様は元々毎日 9 時間の運転時間を要する運行となっています。



渋滞により運転時間が伸びてしまいました。1 日当たりの運転時間は 2 日平均で 9 時間なので問題ないと思います。

【改善前】

運転時間	月	火	水	木	金	1 週間の合計時間	
1 週目	9	9	9	9	9	45	} 平均 45 時間
2 週目	9	9	9	9	9	45	
3 週目	8	8	8	8	8	40	} 平均 44 時間
4 週目	10	9	9	9	11	48	

★ 改善基準のポイント ★

○ 1 週間の運転時間は 2 週間ごとの平均で 44 時間が限度

1 週間の運転時間は 2 週間ごとの平均で 44 時間が限度となっています。

2 ページで解説した「起算日」を基準として 2 週間ごとに区切り、その 2 週間のそれぞれの合計運転時間を平均して求めます。すなわち 1、2 週目を一塊、3、4 週目を一塊というように、奇数の週と偶数の週の 2 週間を一塊として平均を計算していきます。

12 ページの解説の通り 1 日の運転時間は 2 日平均で 9 時間までですが、仮に毎日の運転時間が 9 時間で週 5 日勤務した場合、 $5 \text{ 日} \times 9 \text{ 時間} \times 2 \text{ 週間} = 90 \text{ 時間} \div 2 \text{ 週間} = 45 \text{ 時間 / 週}$ となり違反となりますので、注意が必要です。

また、渋滞などが原因で 1 週間の運転時間が長くなってしまった場合は、翌週で調整することにより違反にならないようにすることが重要となります。

例えば、1 週目に運転時間合計が 45 時間になってしまっても、2 週目で運転時間合計が 43 時間であれば 2 週間の平均で 44 時間となるので違反とはなりません。

逆に 1 週目の運転時間合計が 40 時間であれば 2 週目は 48 時間まで合計運転時間をとることができます。

渋滞などで 1 週間当たりの運転時間が長くなってしまったり、事前にそれが予想される場合などは運行管理者に相談し、週間での運転時間を調整しましょう。

【改善後】

運転時間	月	火	水	木	金	1 週間の 合計時間
1 週目	9	9	9	9	9	45
2 週目	9	9	9	8	8	43
3 週目	8	8	8	8	8	40
4 週目	10	9	9	9	11	48

} 平均 44 時間
} 平均 44 時間

8. 時間外労働及び休日労働

○時間外労働及び休日労働について事例を見ながら学んでいきましょう。

運転者 K さんは時間外労働（残業）や休日労働（休日出勤）をたくさんこなして残業手当や休日出勤手当を稼ごうと考えています。



残業手当や休日出勤手当がほしいので、たくさん残業・休日出勤したいです。

Kさんがイメージする1か月

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

★ 改善基準のポイント ★

- 1 か月の拘束時間（労働時間＋休憩時間）は 293 時間が限度
- 労使協定があるときは 1 年のうち 6 か月までは、1 年間についての拘束時間が 3,516 時間を超えない範囲で 1 か月を 320 時間まで延長可
- 休日労働は 2 週間に 1 回が限度

労働時間は労働基準法の規定により、週 40 時間（1 日 8 時間）とされておりそれを法定労働時間と呼びます。法定労働時間以上の労働時間は時間外労働です。

$$\text{拘束時間} = \text{法定労働時間} + \text{時間外労働} + \text{休憩}$$

改善基準告示では 1 か月の拘束時間の上限が定められていますので、時間外労働時間も上限があります。1 か月の拘束時間の上限は原則 293 時間です。

労使協定がある場合は 1 年のうち 6 か月までは 320 時間まで延長することができます。ただし、その場合でも 1 年間の合計は 293 時間×12 か月 = 3,516 時間を超えてはいけません。

左ページでは拘束時間が 1 か月で 340 時間となっています。労使協定があったとしても上限は 320 時間ですのでこのような働き方は認められません。

また、改善基準告示では休日労働（法定休日に労働すること）の限度も規定されています。休日労働は 2 週間に 1 回が限度です。1 日を起算日として 2 週間ごとに区切り計算すると最初の 2 週間は休日労働が 2 日になるため違反となります。

下の例に示す状態であれば、月間 282 時間であり 2 週間で 2 回以上の休日労働はありません。なお、法定休日は会社によって異なることがあるので、就業規則等で確認することが必要です。

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

9. 特例

◆特例について

改善基準告示における時間の上限などは運転者の労働条件改善のために設けられていますが、会社としての事業を行う上でやむを得ず、規定が守れない状況が出てくる場合があります。そのような場合のために、運転者の労働条件も考慮しつつ、業務を遂行できるようにいくつかの特例が設けられています。

◆休息期間分割の特例

継続 8 時間以上の休息期間取得が困難な場合は分割することができます。

分割する場合は、分割された休息期間が継続 4 時間以上かつ合計 10 時間となる必要があります。休息期間の分割ができるのは当分の間（原則 2～4 週間）で、全勤務回数の 2 分の 1 の回数を限度とします。

例えば集荷は午前中に終了するけれども、お客様の納品の希望が夜の場合、夜の納品を終わらせてから継続 8 時間以上の休息期間の取得が困難となる場合などには、昼間に 4 時間以上の休息期間をとるなどの運用がなされます。

◆ 2 人乗務の特例

1 人の運転者が 1 日に運転できる時間は決められていますので、長距離の運行ではどうしても不可能な場合があります。そのような場合にはやむを得ず運転者を 2 人乗務させることで対応します。2 人で交替しながらの運転なので連続運転時間や 1 日の運転時間を守りながら運行することができます。

2 人乗務（ただし、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。）の場合は、1 日の最大拘束時間を 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ます。

◆隔日勤務の特例

1 日おきの勤務（隔日勤務）になる場合については 2 暦日の拘束時間を 21 時間とすることができます。ただし、勤務終了後継続 20 時間以上の休息期間が必要です。

また、事業所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、2 暦日における拘束時間を 24 時間とすることができます。

ただし、この場合でも 2 週間における総拘束時間は 126 時間が限度です。

隔日勤務とは例えば月曜日午前 8 時から火曜日午前 5 時まで働き、その後休息期間（この場合 27 時間）をとって水曜日午前 8 時から働くといった形の勤務になります。

隔日勤務はタクシー業界では一般的に行われている一方で、トラック輸送では、業務の必要上やむを得ない場合のみとされています。

お客様の要望によってはこのような勤務になることがあります。

◆フェリー乗船の特例

フェリーに乗船している時間は運転者としての仕事は一時休止となります。そのため、勤務の途中でフェリーに乗船する場合、フェリー乗船時間については休息期間となります。

したがって、休息期間 8 時間（2 人乗務は 4 時間、隔日勤務は 20 時間）からその分をマイナスすることができます。ただしその場合でも、マイナスされた休息期間が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 を下回らないようにする必要があります。

10. その他遵守事項

一運行の時間は 144 時間（6 日間）まで

※フェリーに乗船する場合は除く

運転者の拘束時間等は改善基準告示に規定されていますが、他に国土交通省の告示による規定もあります。

国土交通省の規定では、運転者が所属営業所を出発してから所属営業所に帰着するまでを一の運行と呼び、一の運行の時間は 144 時間（6 日間）が限度になっています。ただし、フェリー乗船時の休息期間は加算されません。

