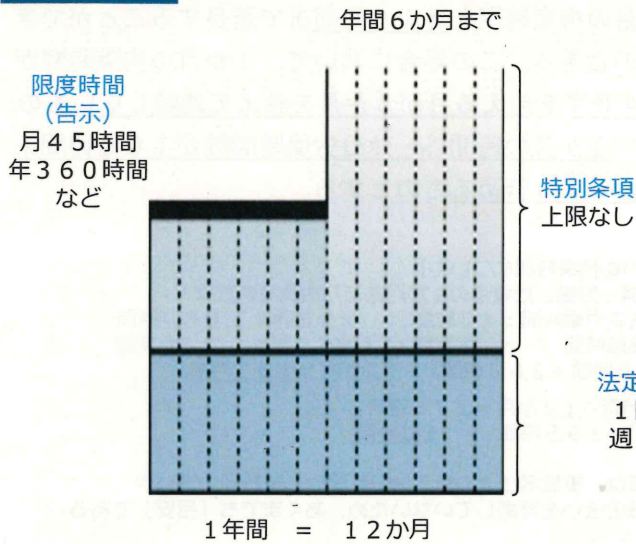


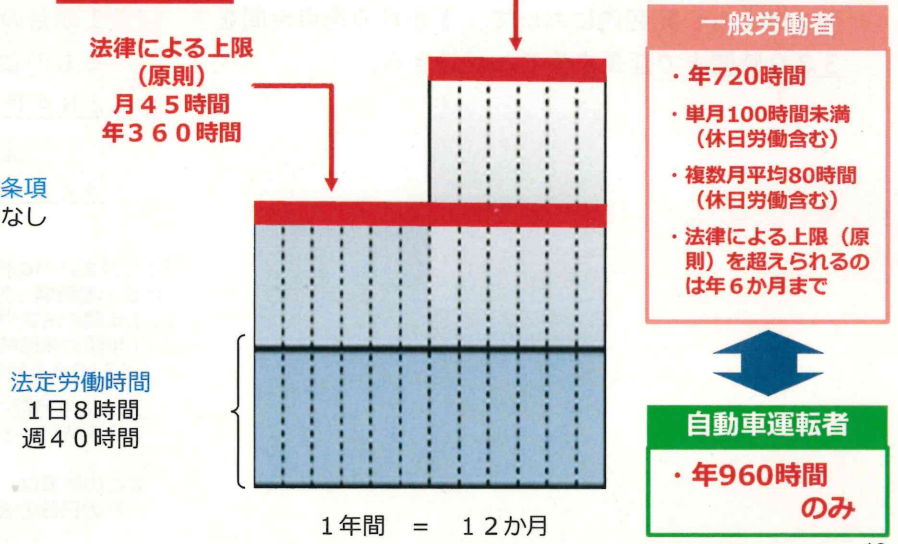
時間外労働の上限規制について

- ▶ 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



適用猶予業種における時間外労働の上限規制

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

【現在】

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

【令和6年4月～】

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

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

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】

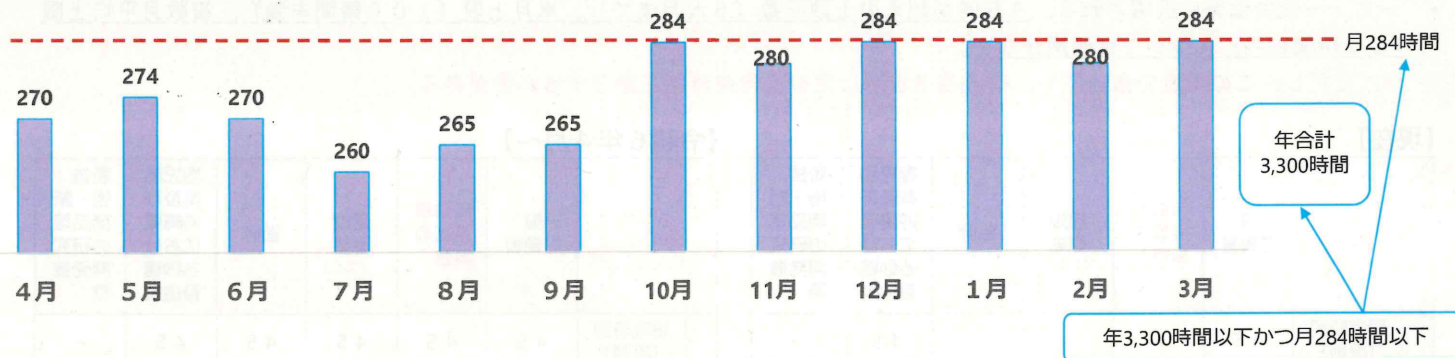
法定労働時間、労働した場合の1か月あたりの拘束時間は
 1年間の法定労働時間：40時間 × 52週 = 2,080時間
 1年間の休憩時間：1時間 × 5日 × 52週 = 260時間
 (2,080時間 + 260時間) ÷ 12か月 = 195時間
3,300時間 ÷ 12か月 = 275時間
 275時間 - 195時間 = 80時間

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

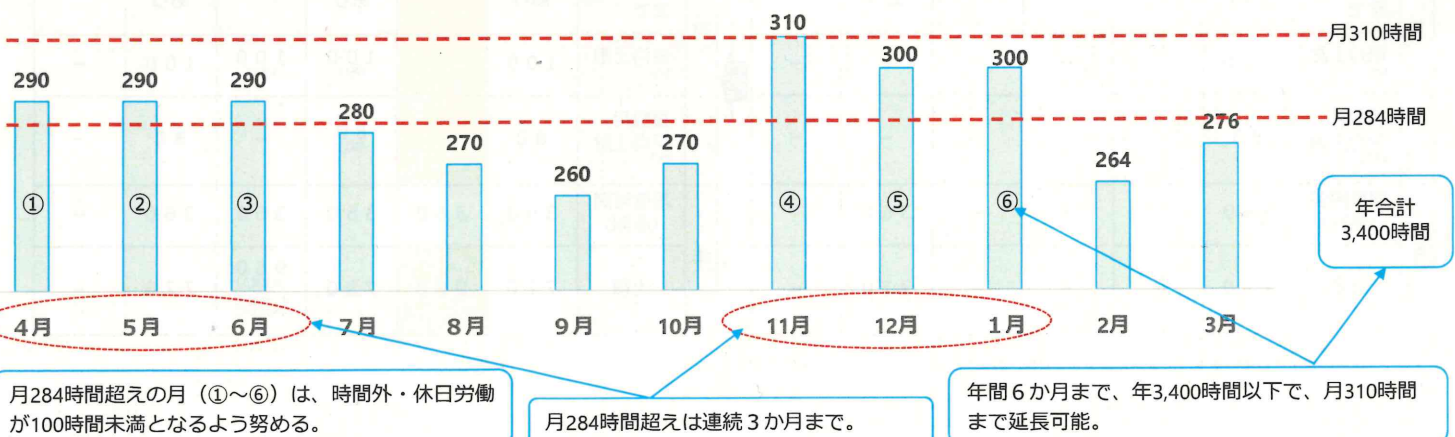
15

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



16

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。

17

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。

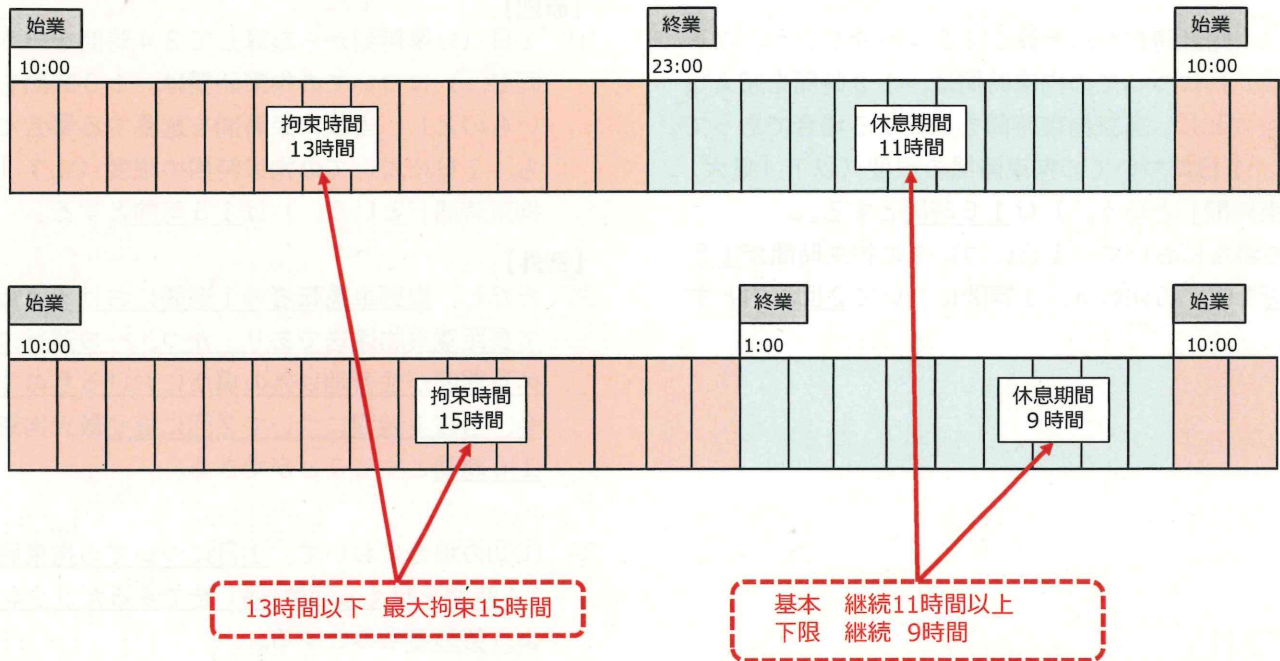
※2 自動車運転者が所属する事業場を出発してから当該事業場に到着するまでをいう。

※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。

18

見直しの内容（1日の拘束時間・休息期間の原則）

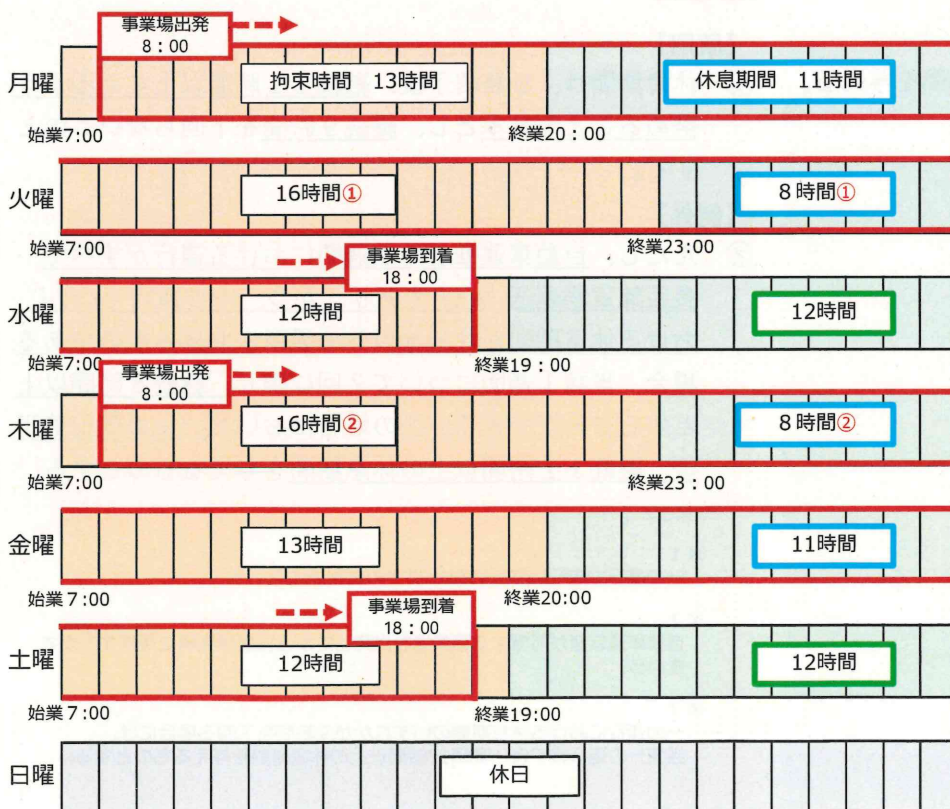
【例】1日の拘束時間・休息期間の原則（見直し後）



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。



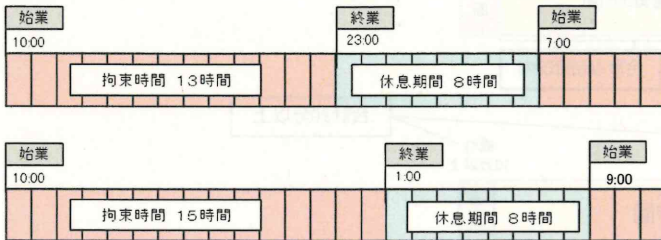
- 1週間における運行 □ がすべて長距離貨物運送（走行距離450km以上）
- 一の運行中における休息期間 □ が、住所地以外の場所
- 一の運行終了後の休息期間 □ は継続12時間以上

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】



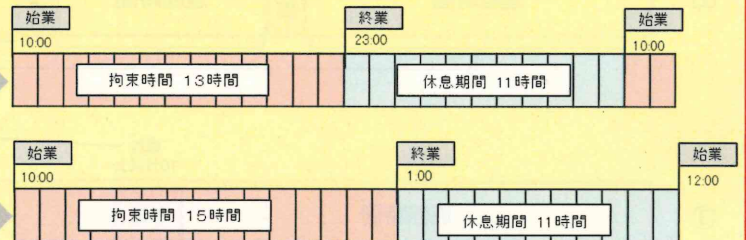
※「基本」である11時間以上の休息期間が確保されるよう、労使の自主的な改善に向けた努力が必要とされる。

見直し後

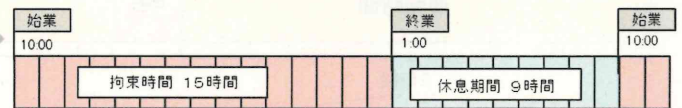
○継続11時間以上の休息期間を
与えるよう努めることを **基本**

○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



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、

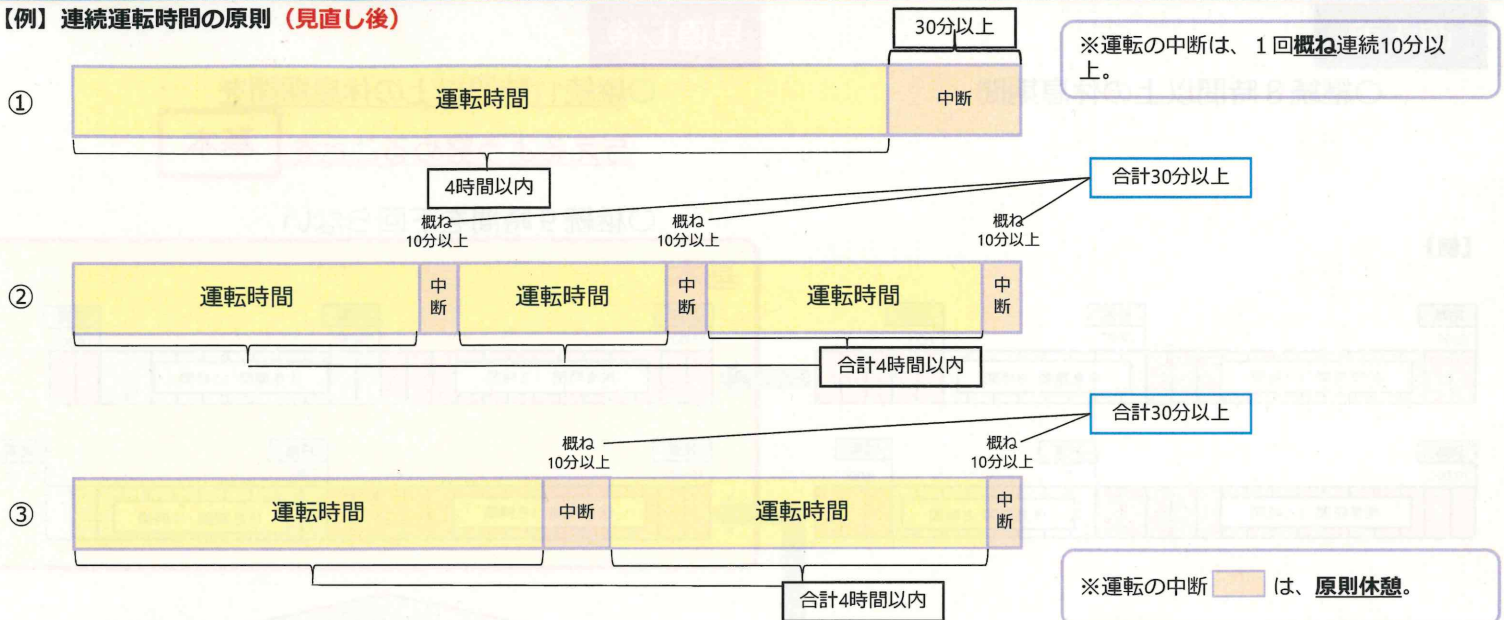
例えば、10分未満の運転の中断が3回以上連続しないこと等を示すこととする。

【例外】

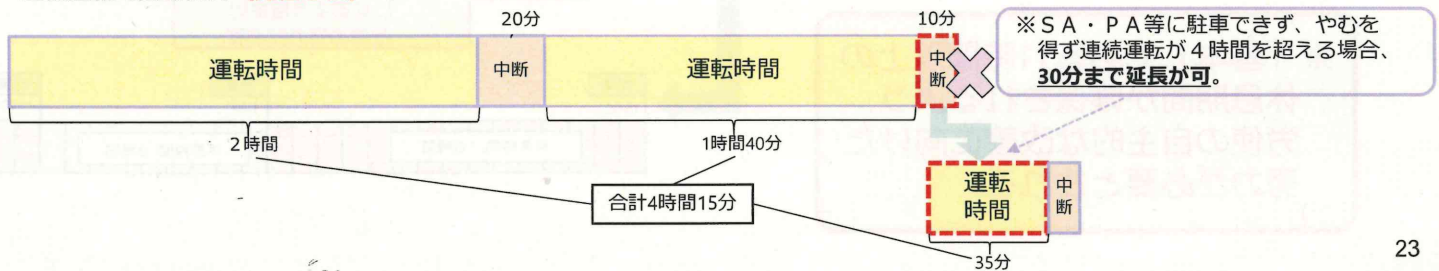
- ▶ ただし、サービスエリア、パーキングエリア等に駐車又は停車できないことにより、やむを得ず連続運転時間が4時間を超える場合には、30分まで延長することができるものとする。

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）



23

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

24

予期し得ない事象の考え方について（トラック）

- 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し（ア～エに掲げる場合に限る）、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間の規制の適用に当たっては、その対応に要した時間を除くことができることとする。ただし、勤務終了後は、通常どおりの休憩期間（※）を与えるものとする。

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

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

（例） 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合（ウ） 道路封鎖、渋滞への対応に要した時間



- ・ 拘束時間 **18時間** ⇒ **18時間** - **3時間** = 15時間（1日の拘束時間の基準を満たす）
（ただし、賃金支払いの対象とすべき労働時間は、18時間－休憩時間）
- ・ 運転時間 **12時間** ⇒ **12時間** - **3時間** = 9時間（前後の日のいずれかが9時間以下なら基準を満たす）
- ・ 連続運転時間 **7時間** ⇒ **7時間** - **3時間** = 4時間（連続運転時間（4時間以下）の基準を満たす）

考え方

- 予期し得ない事象に対応した時間について、1日の拘束時間、運転時間、連続運転時間から除くことができるが、1年・1か月の拘束時間から除くことはできない。
- 予期し得ない事象に対応した場合、勤務終了後は、通常どおりの休憩期間を与える必要がある。

25

特例①（分割休息）

現行

- 業務の必要上、勤務終了後継続8時間以上の休憩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²の2分の1を限度に、休憩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、分割された休憩期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上でなければならないものとする。
- 一定期間は、原則として2週間から4週間程度とし、業務の必要上やむを得ない場合であっても2か月程度を限度とする。
- 分割は、2分割に限らず、3分割も認められるものとする。

【例】（見直し後） 拘束時間 休憩期間



- ・ 1回当たり継続3時間以上、合計10時間以上
- ・ 3分割の場合は、合計12時間以上



見直し後

- 業務の必要上、勤務終了後、継続9時間以上（※）の休憩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²の2分の1を限度に、休憩期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができるものとする。
- （※）長距離貨物運送に従事する自動車運転者であって、1週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、一の運行における休憩期間が住所地以外の場所におけるものである場合は継続8時間以上
- この場合において、分割された休憩期間は、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。
- 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分割された休憩期間は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、休憩期間が3分割される日が連続しないよう努めるものとする。

26

特例②（2人乗務）

現行

- ▶ 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。

見直し後

- ▶ 現行どおり
- ▶ ただし、当該設備が次のいずれにも該当する車両内ベッド又はこれに準ずるもの（以下「車両内ベッド等」という。）であるときは、拘束時間を24時間まで延長することができる。
また、当該車両内ベッド等において8時間以上の仮眠時間を与える場合には、当該拘束時間を28時間まで延長することができる。
この場合において、一の運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えるものとする。
ア 車両内ベッドは、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であること。
イ 車両内ベッドは、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること。

【例】（見直し後：ア・イの要件を満たす車両内ベッド等において8時間以上の仮眠時間を与える場合）



27

特例③（隔日勤務、フェリー）

現行

【隔日勤務の特例】

- ▶ 2暦日における拘束時間は、21時間を超えてはならないものとする。
- ▶ ただし、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に4時間以上の仮眠時間を与える場合には、2週間について3回を限度に、この2暦日における拘束時間を24時間まで延長することができるものとする。この場合においても、2週間における総拘束時間は126時間（21時間×6勤務）を超えることができないものとする。
- ▶ 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えなければならないものとする。

【フェリー特例】

- ▶ フェリー乗船時間は、原則として、休息期間として取り扱うものとする。
- ▶ 与えるべき休息期間の時間から、フェリー乗船中の休息期間について減算することができる。

ただし、減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならないものとする（※1）。

（※1）2人乗務の場合を除く

なお、フェリー乗船時間が8時間（※2）を超える場合には、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始されるものとする。

（※2）2人乗務の場合には4時間、隔日勤務の場合には20時間

見直し後

【隔日勤務の特例】

- ▶ 現行どおり

【フェリー特例】

- ▶ 現行どおり

28