

令和7年度 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 に向けた取組みについて

厚生労働省 神奈川労働局

労働基準部 監督課

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

①労働時間

(時間)
2,800

全職業平均より約2割長い



②年間賃金

(万円)

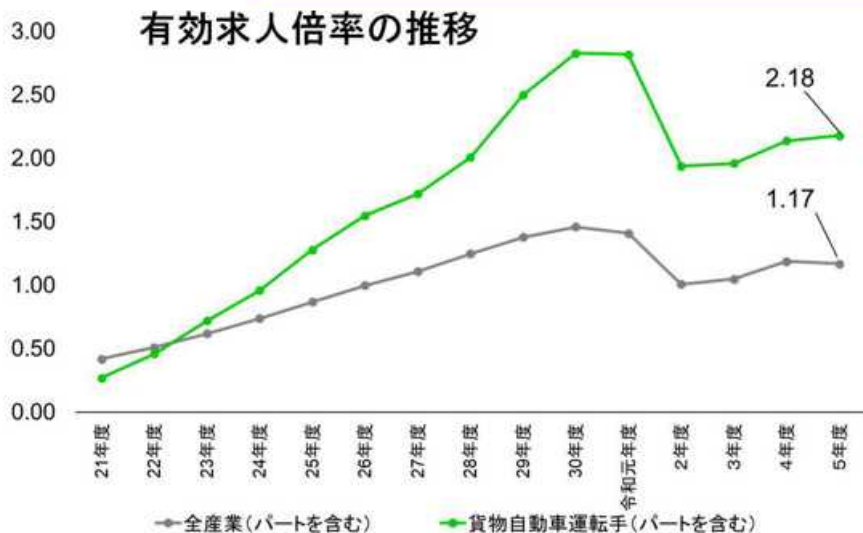
全産業平均より5%~15%低い



③人手不足

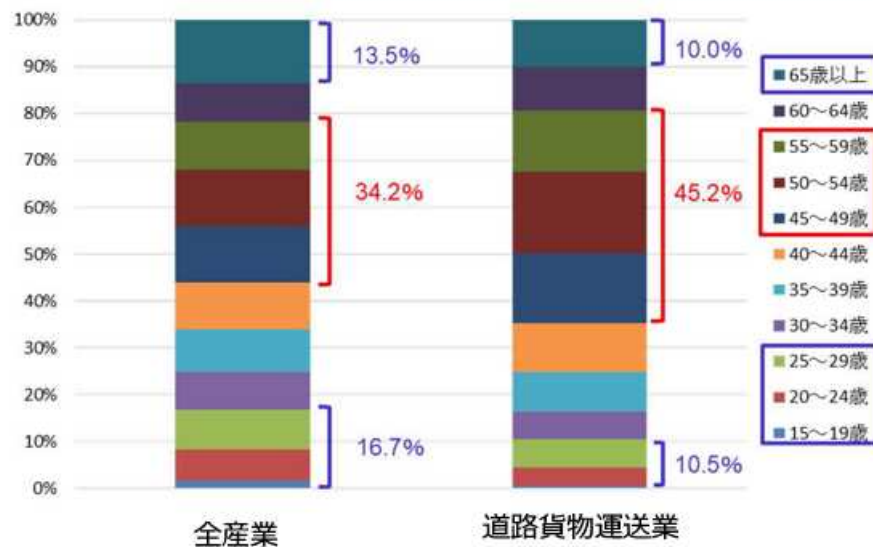
(倍)

全職業平均より約2倍高い



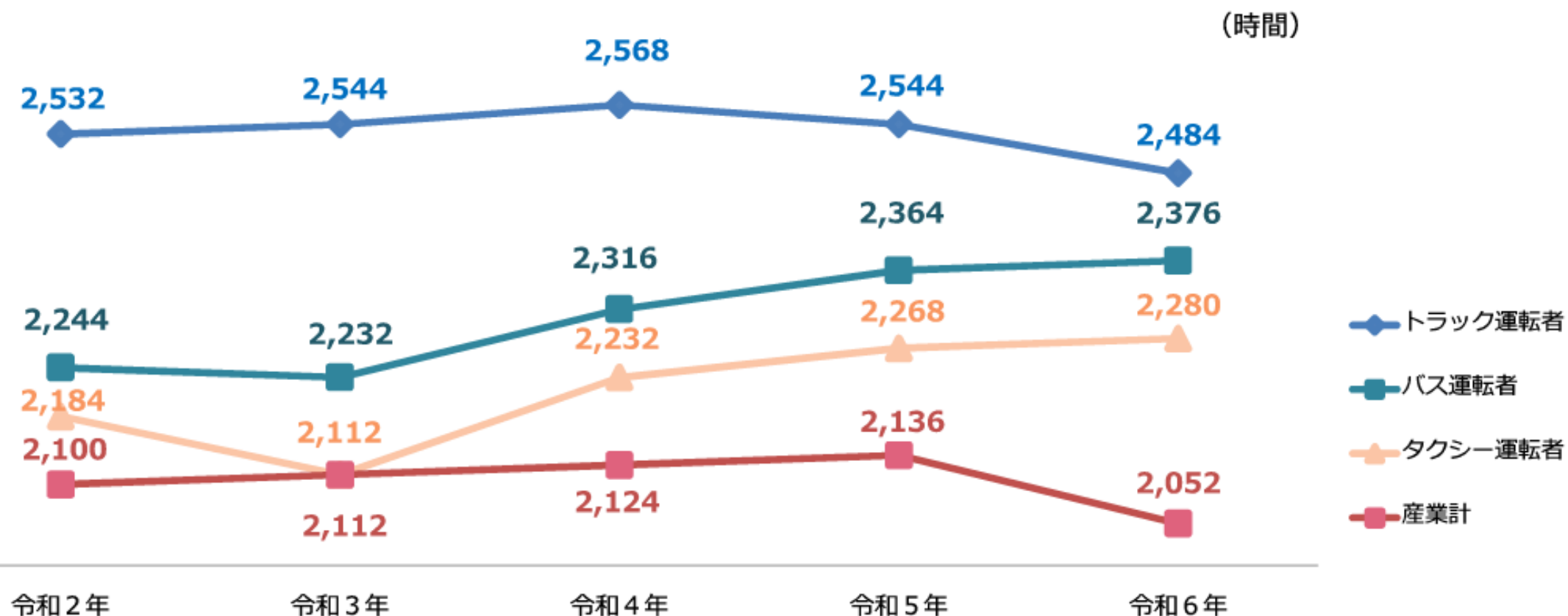
④年齢構成

全産業平均より中年層の割合が高い



自動車運転者に係る労働時間の推移

自動車運転者の年間の総労働時間数の推移



(※) トラック運転者の労働時間数は、営業用大型貨物自動車運転者の労働時間数を表したものの。

出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

トラックドライバーの時間外労働の上限規制

R 6年3月31日まで

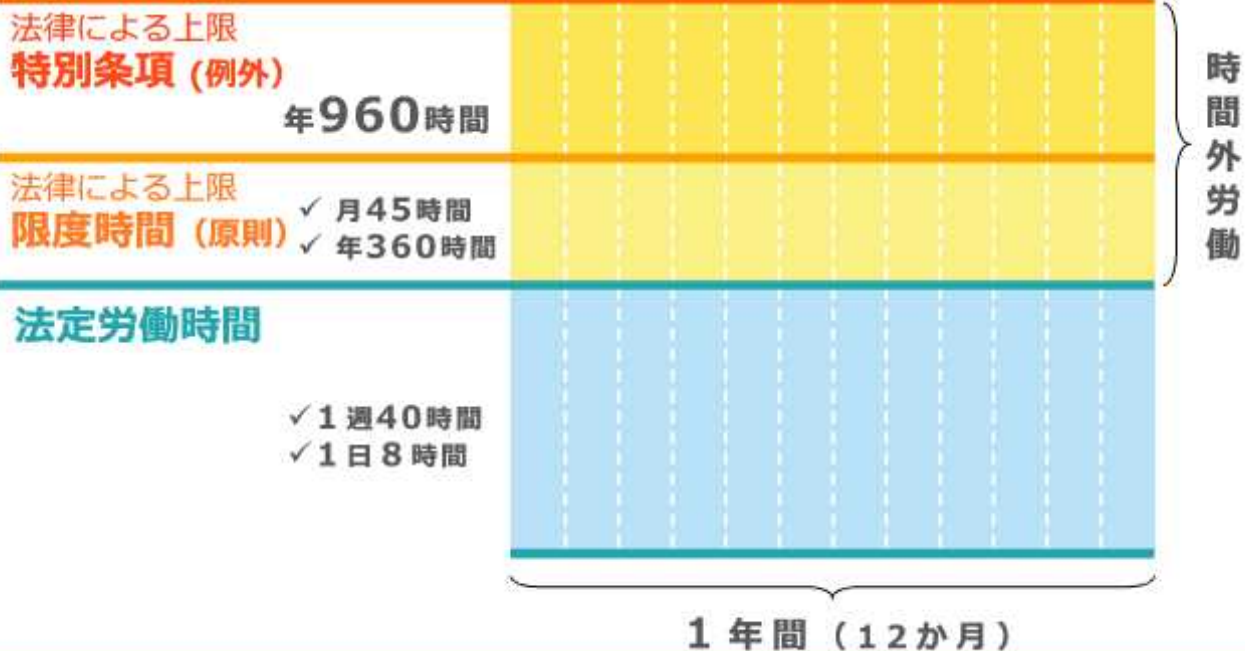
上限なし ※大臣告示（限度基準告示）の適用なし



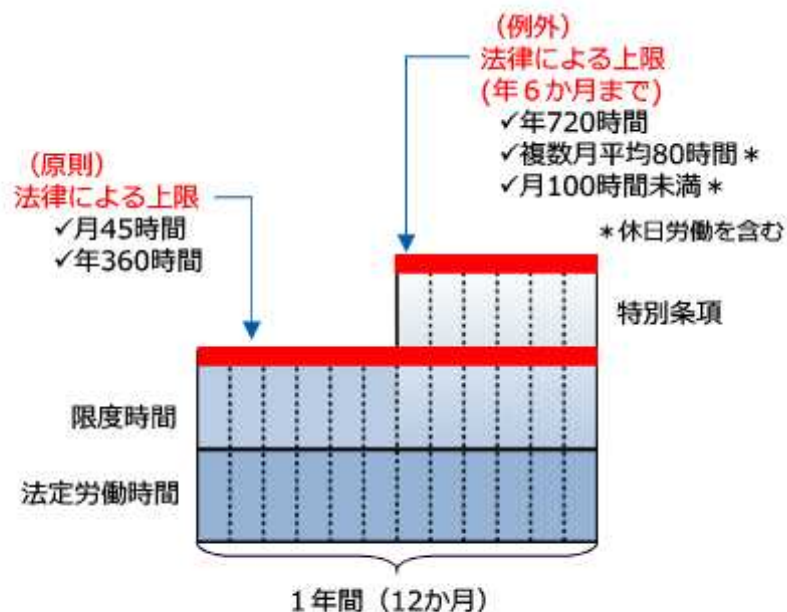
R 6年4月1日以降

※ 改正された「改善基準告示」も2024年4月から適用されている

トラックドライバーの時間外労働の上限規制



(参考) 一般の業種の時間外労働の上限規制



トラックドライバーに適用される「改善基準告示」の主な内容



2024年3月31日まで

2024年4月1日以降

1年、1か月の
拘束時間

1年 **3,516**時間以内
1か月 **293**時間以内
労使協定により、年6か月まで
320時間まで延長可

1年 原則：**3,300**時間以内 例外（※1）：**3,400**時間以内
1か月 原則：**284**時間以内 例外（※1）：**310**時間以内（年6か月まで）

1日の
拘束時間

原則：**13**時間以内
上限16時間、
15時間超は週2回以内

原則：**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（※2）、16時間まで延長可（週2回まで）

1日の
休息期間

継続**8**時間以上

原則：**継続11**時間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（※2）、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日当たり
9時間以内
2週平均1週当たり
44時間以内

2日平均1日当たり **9**時間以内
2週平均1週当たり **44**時間以内

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

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）
例外：
SA・PA等に駐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

※1 労使協定により延長可（①②を満たす必要あり）

- 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。

※2 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

他にも特例等について定めあり。
詳細はパンフレットを参照。



脳・心臓疾患による労災支給決定状況

脳・心臓疾患による労災支給決定件数において、運輸業や運転手は割合が多い。

図1-2 業種別支給決定件数構成比(脳・心臓疾患)

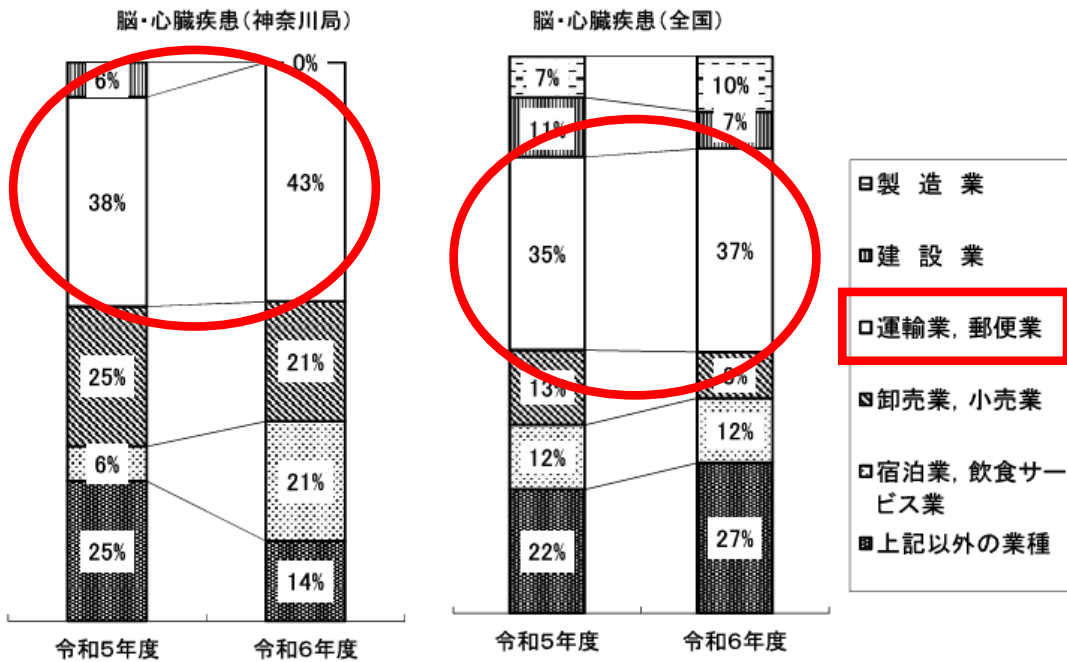
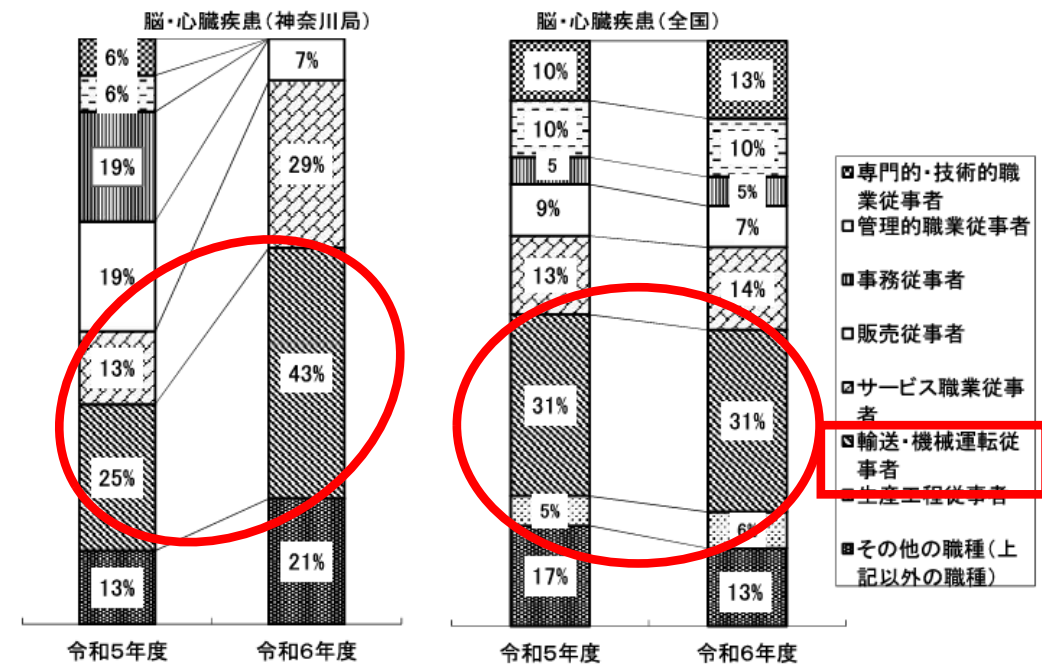


図1-3 職種別支給決定件数構成比(脳・心臓疾患)



自動車運転者を使用する事業場に係る監督指導の状況等

別紙 1

厚生労働省
神奈川労働局

Press Release

令和7年10月30日

【照会先】

神奈川労働局 労働基準部 監督課
課長 松田 恵太郎
監察監督官 合田 勝彦
(電話) 045 (211) 7351

報道関係者 各位

自動車運転者を使用する事業場に対する 令和6年の監督指導の状況を公表します

～労働基準関係法令違反が認められたのは、監督指導実施事業場のうち124事業場(73.4%)～

神奈川労働局は、このたび、令和6年に神奈川県内の労働基準監督署(12署)で実施したトラック、バス、タクシーなどの自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導(立入調査)の状況を取りまとめたので、公表します。(別紙1参照)

令和6年の監督指導の概要

- 監督指導を実施した事業場は169事業場。このうち、労働基準関係法令違反が認められたのは、124事業場(73.4%)。また、改善基準告示*違反が認められたのは、89事業場(52.7%)。
※「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)(別紙2-1参照)
- 主な労働基準関係法令違反事項は、①労働時間(48.5%)、②割増賃金の支払(26.0%)、③休日(5.0%)。
- 主な改善基準告示違反事項は、①最大拘束時間(37.3%)、②総拘束時間(29.6%)、③休息期間(23.7%)。

神奈川労働局では、引き続き、自動車運転者を使用する事業場に対し、労働基準関係法令などの周知・啓発に努めるとともに、法令違反の疑いがある事業場に対しては確実に監督指導を実施するなど、自動車運転者の適正な労働条件の確保に取り組んでいきます。

また、度重なる指導にもかかわらず法令違反を是正しないなど重大・悪質な事案に対しては、書類送検を行うなど厳正に対応していきます。

なお、令和4年12月から、トラック運転者の長時間労働の是正のため、労働局内に「荷主特別対策チーム」を編成し、長時間の恒常的な荷待ちを発生させないこと等について、発着荷主等に対して要請する取組も行っています。(別紙2-2、2-3、2-4参照)

- (別紙1) 自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導の状況(令和6年)
(別紙2-1) 自動車運転者の「改善基準告示」等の主な改正内容(令和6年4月1日適用)
(別紙2-2) 発着荷主等に対する要請の取組
(別紙2-3) 発着荷主等に対する要請リーフレット(「STOP!長時間の荷待ち」)
(別紙2-4) トラック輸送における取引環境・労働時間改善神奈川県地方協議会作成の発着荷主向けリーフレット(物流改正法施行)

自動車運転者を使用する事業場に対する 監督指導の状況(令和6年)

1 監督指導状況

- (1) 業種ごとの監督実施事業場数、労働基準関係法令違反の事業場数及び主な違反事項は、次のとおりであった。

※ 表中の()内は、監督実施事業場数に対する違反率。以下同じ。

業種	事項	監督実施 事業場数	労働基準関 係法令違反 事業場数	主な違反事項		
				労働時間	割増賃金	休日
トラック		131	94 (71.8%)	64 (48.9%)	30 (22.9%)	5 (3.8%)
バス		8	6 (75.0%)	4 (50.0%)	1 (12.5%)	0 (0.0%)
ハイヤー・ タクシー		12	10 (83.3%)	5 (41.7%)	6 (50.0%)	0 (0.0%)
その他		18	14 (77.8%)	9 (50.0%)	7 (38.9%)	2 (0.0%)
合計		169	124 (73.4%)	82 (48.5%)	44 (26.0%)	5 (3.0%)

(注1) 「その他」欄は、トラック、バス及びハイヤー・タクシー以外の業種で自動車運転者を使用する事業場(自社で製造した製品を運搬するトラック運転者を使用する製造業の事業場、建設現場で使用する資材等を運搬するトラック運転者を使用する建設業の事業場など)。以下同じ。

(注2) 違反事項が2つ以上ある場合は、各々に計上しているため、各違反事項の件数の合計と違反事業場数とは一致しない。以下同じ。

- (2) 業種ごとの改善基準告示違反事業場数及び主な違反事項は、次のとおりであった。

業種	事項	監督実施 事業場数	改善基準 告示違反 事業場数	主な違反事項				
				総拘束 時間	最大拘束 時間	休息期間	最大運転 時間	連続運転 時間
トラック		131	70 (53.4%)	41 (31.3%)	49 (37.4%)	33 (25.2%)	18 (13.7%)	29 (22.1%)
バス		8	5 (62.5%)	3 (37.5%)	4 (50.0%)	2 (25.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
ハイヤー・ タクシー		12	5 (41.7%)	2 (16.7%)	4 (33.3%)	1 (8.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
その他		18	9 (50.0%)	4 (22.2%)	6 (33.3%)	4 (22.2%)	1 (5.6%)	2 (11.1%)
合計		169	89 (52.7%)	50 (29.6%)	63 (37.3%)	40 (23.7%)	19 (11.2%)	31 (18.3%)

(注) ハイヤー・タクシーは、改善基準告示において「連続運転時間」、「最大運転時間」の定めがない。

詳細は配布
資料を参照
願います。

労働基準監督署による荷主への要請について（トラック）

令和4年12月23日に荷主特別対策チームを編成し、令和5年度以降、荷主企業への要請を実施している。

（令和7年：本省情報メール63件、国交省経由108件 令和7年度（R8.1.29時点）労基署による要請数：269件）

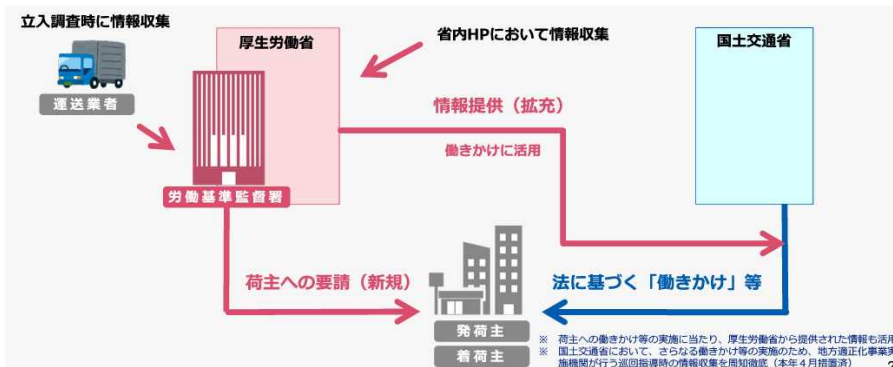
（1）荷主特別対策チームによる荷主要請
 令和5年4月以降、各労働基準監督署では発着荷主等に対し荷待ち時間の解消等を要請している。

（荷主要請の端緒）

各監督署で選定した事業場
 本省HPに情報提供があった事業場
 監督指導時に荷待ち情報があった事業場
 適正化事業実施機関との情報共有により把握した事業場

労働基準監督署による要請（新規）

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



厚生労働省 神奈川労働局

Press Release

令和4年12月23日

【照会先】
 神奈川労働基準局労働基準部監督課
 課長 昕崎 雅夫
 地方労働基準監察監督官 青山 浩二
 （電話）045-211-7351

報道関係者 各位

改善基準告示の改正に伴い「荷主特別対策チーム」を編成しました

～神奈川労働局にトラック運転者のための特別チームが発足～
 < STOP！長時間の荷待ち >

神奈川労働局（局長 西村 斗利）は、本日、「改善基準告示」（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号）が改正（※）されたことを受け、トラック運転者の方の長時間労働の是正のため、発着荷主等に対して、長時間の荷待ちを発生させないことなどについての要請とその改善に向けた働きかけを行うことを目的とした「荷主特別対策チーム」を編成しました。 ※適用は令和6年4月1日。

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、過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、トラック運転者の方の長時間労働の是正等の働きかけ改革を一層積極的に進める必要があります。しかしながら、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ため、「荷主特別対策チーム」が、発着荷主等に対して要請と働きかけを行うこととしました。

神奈川労働局では、改正された改善基準告示を広く周知するほか、こうした取組を通じて、トラック運転者の方が健康に働くことができる環境整備に努めてまいります。

【荷主特別対策チームの概要】

- **トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有するメンバーで編成されています**
 「荷主特別対策チーム」は、神奈川労働局に新たに任命する荷主特別対策担当官を中心に、トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有する労働局・労働基準監督署のメンバーにより編成されています。
- **労働基準監督署が発着荷主等に対して要請します**
 労働基準監督署が、発着荷主等に対し、①長時間の恒常的な荷待ちの改善に努めること、②運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知し、トラック運転者がこれを遵守できるよう協力すること、などを要請します。
- **神奈川労働局が長時間の荷待ちなどの改善等に向け発着荷主等に働きかけます**
 神奈川労働局のメンバーが、労働基準監督署から要請された事項に発着荷主等が積極的に取り組めるよう、荷待ち時間等の改善に係る好事例の紹介等のアドバイスを行います。
- **長時間の荷待ちに関する情報を収集します**
 厚生労働省ホームページに、「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」(※)を新設し、発着荷主等が長時間の荷待ちを発生させていると疑われる事案などの情報を収集し、その情報に基づき、労働基準監督署が要請等を行います。

※URL: https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakuni-tsuite/bunya/koyou_roudou/roudouki_jun/nimochi.html

労働基準監督署による荷主への要請（トラック）

- 賃金水準の向上に向けて、賃金の原資となる適正な運賃を支払うことを周知している（「標準的運賃」の周知）。
- 令和6年3月22日に改正された「標準的運賃」及び「標準運送約款」が告示され、「標準的運賃」は8%上昇、「標準運送約款」は附帯作業の料金等、契約条件の明確化された。
- 令和6年5月15日にいわゆる物流法が改正され、荷待ち時間等の削減に新たな努力義務が課されることを周知している。

発着荷主等に対する要請時に配布するリーフレット「STOP! 長時間の荷待ち」

荷主・元請運送事業者の皆さまへ

STOP! 長時間の荷待ち

物流は重要な社会インフラであり、国民生活や経済活動になくてはならないものです。

トラックドライバーの拘束時間の内訳

トラックドライバーの長時間労働を改善していくため、また、今後の物流を支えていくためにも、荷待ち時間、荷役時間の削減に向けた取組に、ご理解とご協力をお願いいたします。

厚生労働省 都道府県労働局・労働基準監督署
国土交通省 地方運輸局・地方運輸支局

国土交通省「改正物流法」の解説動画も公開中!!

発着荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

1 長時間の恒常的な荷待ちの改善、荷役作業の効率化をお願いします

以下の取組にご理解とご協力をお願いいたします。

取組例

- 予約受け付けシステムの導入(発着荷主共通)
- パレット等の活用(発着荷主共通)
- 納品リードタイムの確保(着荷主)
- 運送を考慮した出荷時刻の設定(発着主) など

「物流の適正化、生産性向上に向けた、発着事業者・物流事業者間の取組に関するガイドライン」(2023年6月)

運送契約を締結するにあたっては、契約は書面で行うとともに、運送の対価である「運賃」と、荷役作業などの対価である「料金」を分けて契約し、契約にない別働作業等を命じることがないようにしましょう。

労働災害防止のため、トラックドライバーに荷役作業をお願いする場合でも、事前によく相談して決めましょう。

パンフレット「発着事業者の労働条件を助言しましょう」(「国土労働基準局」向け)も発着事業者の就業時間ガイドライン(6月)も発行。

2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

トラック運送事業者は、ドライバーの就業時間等を定めた

令和5年10月～
「標準的運賃」についても周知

「標準的運賃」に、ご理解・ご協力をお願いします

「標準的運賃」とは、トラックドライバーの労働条件を改善し、ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行ううえで参考となる運賃を国が示したものです。2024年3月に、「標準的運賃」は8%上昇、「標準運送約款」は附帯作業の料金等、契約条件の明確化を行う形で改正されました。

トラックドライバーは長時間労働・低賃金の傾向にあります。ドライバー不足による物流の停滞を引き起こさないためにも、物流産業を魅力ある職場とし、労働環境を改善することが必要です。

荷主・元請運送事業者の皆さまも、「標準的運賃」の趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願いいたします。

国土交通省「標準的運賃」の周知動画も公開中!!

「改正物流法」に、ご理解・ご協力をお願いします

物流産業を魅力ある職場とするため、2024年4月からトラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用されている一方、荷も対面を減らなければ物流の停滞を生じかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しています。

こうした中、同年5月に、荷待ち・荷役時間の削減や多重下請構造の是正等を進める改正物流法が公布されました。

改正物流法に基づき、令和7年度以降、企業規模に関わらず、すべての荷主(発着主・着荷主)と物流事業者に対し、荷待ち・荷役時間の削減等のために取り組むべき措置について、努力義務が新たに課せられます。

また、トラック事業者の取組に対しては、運送契約締結時の書面交付や実運送体制管理の作成等の義務が新たに課せられます。

荷主・元請運送事業者の皆さまにおかれましては、物流の生産性向上・適正化に向けた「改正物流法」についてご理解いただき、ご協力くださいますようお願いいたします。

国土交通省「改正物流法」について

お問い合わせ

令和6年9月～
「改正物流法」についても周知

電話番号	電話番号
05-225-2015	03-221-9242
019-604-3006	083-995-0370
022-299-8838	088-652-9163
018-862-6682	058-245-8102
023-624-8222	054-254-6352
024-536-4602	052-972-0253
029-224-6214	059-226-2106
028-634-9115	077-522-6649
027-896-4735	075-241-3214
048-600-6204	06-6949-6490
043-221-2304	078-367-9151
03-3512-1612	0742-32-0204
045-211-7351	073-488-1150
025-288-3503	0857-29-1703
076-432-2730	0852-31-1156

(2024.9)

関東運輸局トラック・物流Gメンとの合同パトロール

「荷主特別対策担当官」が、関東運輸局のトラック・物流Gメンによる「働きかけ」等に参加した。

厚生労働省
神奈川県労働局

Press Release

令和7年7月23日
【照会先】
神奈川県労働基準部 監督課
監督課長 松田 恵太郎
主任監察監督官 中村 高康
(電話) 045(211)7351

報道関係者 各位

関東運輸局と合同で荷主企業へ要請・周知を行います
～トラック運転者の労働環境改善のための取組～

神奈川県労働局（局長 児屋野文男）では、関東運輸局と合同で荷主企業を訪問し、トラック運転者の労働環境改善に向けた要請・周知を行いますのでお知らせします。

自動車運転者については、令和6年4月1日から時間外労働の上限規制が適用されたところですが、トラック運転者の労働環境は、荷主との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もあります。

このため、神奈川県労働局に設置した荷主特別対策チームの荷主特別対策担当官が、関東運輸局のトラック・物流Gメンと合同で、下記により荷主企業に対する要請・周知を行います。

記

1 日時 令和7年7月29日（火） 10時00分～11時00分（予定）

2 場所 神奈川県横浜市金沢区 鳥浜工業団地付近

3 要請・周知事項
①長時間の恒常的な荷待ち防止
②改善基準告示（※）を配慮した発注【発注担当者向け】
③トラック輸送の「標準的な運賃」の理解・協力
※ 改善基準告示（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準）は、トラックなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、全ての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間、休息期間、運転時間等の基準を定めています（平成元年労働省告示第7号）。

4 取材対応
別添（関東運輸局 Press Release）を参照の上、関東運輸局自動車交通部あてにお問い合わせください。

別添

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和7年7月23日
関東運輸局

トラック・物流Gメンと神奈川県労働局による合同パトロールの実施について

関東運輸局では、トラック運送事業の輸送力不足が懸念される「物流の2024問題」への対応や、トラック運転者の労働環境改善に向けて、荷主企業や元請け事業者が配慮することの重要性について理解を得るため、トラック・物流Gメンによる荷主企業等への周知のバトロールを実施しております。

時間外労働規制の遵守の観点から、各都県の労働局とも連携して取り組んでいる中で、今般、神奈川県労働局とトラック・物流Gメンによる合同パトロールを実施し、荷主企業等への働きかけを強化していきます。

記

1. 【実施日】令和7年7月29日（火曜日） ※雨天決行

【時間】10時00分～11時00分（予定）

【実施場所】神奈川県横浜市金沢区鳥浜工業団地付近

【集合場所】神奈川県横浜市金沢区鳥浜町3-2（ローソン 金沢鳥浜町店）

【周知事項】① 長時間の恒常的な荷待ち防止
② 改善基準告示を配慮した発注【発注担当者向け】
③ 標準的運賃の理解・協力

2. 取材対応 冒頭（集合場所でGメンと神奈川県労働局の職員が集合し、パトロールに出发するまで）のカメラ撮影が可能です。

希望される場合は、7月25日（金）17時までにお名前、勤務先、連絡先を下記問い合わせ先まで登録願います。

留意事項
・駐車スペースの用意はありません。
・パトロール実施中の取材や撮影については、取材者ご本人において取材対象者（荷主企業）に許可を取ってください。

<問い合わせ先>
関東運輸局自動車交通部貨物課 杉田、北條、小山、石川 直通 045-211-7248
<配布先>
神奈川県記者クラブ、物流専門紙

荷主団体等への要請

- 令和7年3月25日付けで県内の荷主団体に長時間労働の荷待ちの改善に向けた取組を要請した。
- 令和7年10月に神奈川県トラック協会、陸災防、神貨協が合同で開催した労務研修会にも参加し、荷主向け要請を実施した。

令和7年3月25日

別添名簿の荷主団体の長 殿

トラック輸送における取引環境・労働時間改善
神奈川県協議会

物流改正法施行による新たな規制的措置への対応について（要請）

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

トラック運送事業は、国民生活に欠かすことのできない基幹産業ですが、ドライバーの有効求人倍率が全産業平均の約2倍のまま推移するなど、担い手不足が深刻化しており、賃金引き上げなど労働環境の改善を通じた担い手の確保が喫緊の課題となっています。

昨年4月から、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーに時間外労働の上限規制及び改正改善基準告示が適用されている一方、何も対策を講じなければ物流の停滞が生じかねないという、いわゆる物流の「2024年問題」に直面しています。問題の解決に向けては、「物流の効率化」、「商慣行の見直し」、「荷主・消費者の行動変容」など、トラック運送事業者のみならず、発着荷主等も含めたサプライチェーン全体で協力し、継続的に取り組んでいく必要があります。

また、昨年5月に公布された物流改正法では、荷主・物流事業者に対し荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等の取組措置などが、トラック運送事業者に対し契約内容の書面化などの義務付けが盛り込まれ、本年4月から一部施行されます。

これらの新たな規制的措置は、持続可能な物流の実現に向けて、関係者が相互に協力することを義務付けるものとご理解いただき、法令順守の徹底とともに下記事項について傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

記

○トラック運送事業者が提供する役務やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等）を明確化し、適正運賃取受を目的とした契約内容の書面化を徹底していただくこと。

○荷待ち・荷役時間の削減、積載率の向上に関する取組を積極的に推進していただくこと。

【トラック輸送における取引環境・
労働時間改善神奈川県協議会事務局】
関東運輸局 神奈川運輸支局
神奈川県労働局
一般社団法人神奈川県トラック協会

1	一般社団法人 神奈川県商工会議所連合会
2	神奈川県商工会連合会
3	一般社団法人 神奈川県経営者協会
4	神奈川県中小企業団体中央会

「物流改正法」が令和7年4月施行

きちんと届く。あたりまえの
経済活動をこれからも
ずっと続けるために



2024年4月からトラックドライバーの時間外労働の960時間上限規制と改正改善基準告示^(※)が適用され、労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、「モノが運べなくなる可能性」が懸念されており、このことは「物流の2024年問題」と言われています。「運ぶ」で日本を支え続けるために、

全ての荷主の皆様にも
物流効率化などの取組みが
努力義務になりました。

※自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

トラック輸送における取引環境・労働時間改善神奈川県地方協議会

ベストプラクティス企業への訪問

- 長時間労働削減に積極的に取り組むベストプラクティス企業を神奈川労働局長・神奈川運輸支局長が合同で訪問した。
- 訪問には報道機関も多数参加し、荷主と運送事業者との連携した取組みを紹介した。

長時間労働削減に積極的に取り組むベストプラクティス企業を労働局長・運輸支局長が合同で訪問しました

神奈川労働局長と神奈川運輸支局長は、令和7年11月4日(火)、過重労働解消キャンペーンの一環として、時間外労働の削減など働き方の見直しに積極的に取り組んでいる「ベストプラクティス企業」を合同で訪問しました。対象企業として、昨年度に引き続き、トラック輸送における取引環境及び労働環境の改善に向け荷主と物流企業とが、それぞれの立場で相互に連携して取り組んでいる企業を「ベストプラクティス企業」と位置付けて、その荷主企業となる敷島製パン(株)パスコ湘南工場を訪問いたしました。



訪問当日は、ベストプラクティス企業のご担当者からトラックドライバーの長時間労働の解消のため、荷主と物流企業とが連携した具体的な取組みについて説明をいただくとともに、それぞれの立場からトラックドライバー不足を背景とする「物流の2024年問題」を含め、物流危機への警鐘、一般消費者を含む意識変容の必要性、これからの働き方改革の在り方についても活発な意見交換が行われました。

(ベストプラクティス企業概要)

【荷主】敷島製パン株式会社 パスコ湘南工場

所在地 神奈川県高座郡寒川町一之宮七丁目9番1号
事業内容 パン・和洋菓子の製造、販売
労働者数 約550名



【物流会社】パスコ・ロジスティクス株式会社

所在地 神奈川県海老名市中央二丁目9番50号
海老名プライムタワー12階
事業内容 敷島製パン株式会社の物流子会社として、パンや菓子の物流を中心に、東日本エリアで店舗や拠点間の配送及び共同配送を行っている。
労働者数 約350名



【協力会社】つしま運輸有限公司

所在地 神奈川県鎌倉市関谷1107-1
事業内容 パン等食品の店舗配送の業務受託
一般貨物自動車運送事業、
労働者数 約35名



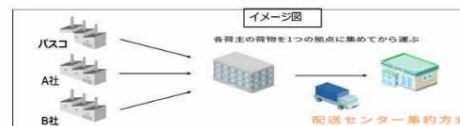
(配車アプリの導入)



(共同配送・中継配送の取組)

共同配送

各メーカーのパンを同一拠点に持ち込み、パンを一括で納品する配送方法。単独配送するよりも効率的でありCO2削減効果も期待出来る。現在、湘南エリアでは神奈川県西部、三浦半島、多摩エリアでは新潟県、山梨県利根エリアでは栃木県、千葉県の房総方面で共同配送を行っている。



中継配送

自社配送で中継地点まで持ち込み、別車両で配送を行なう配送方法。長距離移動によるドライバー拘束時間超過の削減を目的とし、現在、新潟県、茨城県、群馬県、埼玉県の一部エリアで中継配送を行っている。



(付帯作業削減の取組)

- バックヤード納品の推進
- 伝票削減の取組



自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイトによる周知

- 荷主、トラック事業者によりわかりやすく情報発信を行うため、自動車運転者の長時間労働の改善に向けたポータルサイト内に設けた「物流情報局」において、「標準運賃」や「荷待ち・荷役時間削減に向けた対応」等周知している。

自動車運転者の
長時間労働改善に
向けたポータルサイト

トラック運転者 バス運転者 ハイヤー・タクシー運転者

いま、考えてみませんか？
**物流を支える
トラック運転者**
のこと。

☰ **トラック運転者トップページ**

☑ **改善基準告示**

トラック運転者の改善基準告示

- ① 改善基準告示とは？
- ① 改善基準告示改正のポイント
- ① 改善基準告示関係資料(令和4年度改正)
- ① 改善基準告示のQ&A

改善基準告示を学ぼう(令和6年4月以降版)

- ① 改善基準告示学習用テキスト(PDF)
- ① 改善基準告示学習用動画(YouTube)

・印刷業者へ印刷・製本依頼をする場合はこちら(PDF)

「物流情報局」の掲載内容

荷待ち・荷役時間削減等に向けた対応

- 物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン
- 標準的運賃
- トラックGメン など

関係法令のポイント

- 物流改正法、関係省令 など

トラック運送事業者の皆さま向けのご相談先

- 働き方改革推進支援センター など



▲ポータルサイト



▲物流情報局
(荷主向け)



▲物流情報局
(事業者向け)

国民向け周知広報について（令和5年6月28日～）

- 働き方改革関連法に基づき、時間外労働の上限規制の適用が猶予されている自動車運転者、建設の事業等についても、令和6年4月1日から上限規制が適用された。
- 上限規制の円滑な適用に向けては、国民の理解や社会的な機運の醸成も不可欠であるため、自動車運転の業務、建設の事業に関して、令和5年6月以降、国民向けの広報を実施。
- 令和7年度は、特に取引関係者に対して、取引慣行の改善に向けた対応を促す周知広報を順次実施。

【イメージキャラクター】 玉木宏さん（俳優）



PR動画イメージ

国民向け広報内容（PRイベントの開催、動画、ポスターの作成など）

- 自動車運転者・建設の事業で働く方について、荷主や発注者等の都合で長時間労働になるケースがあること。
- 自動車運転者・建設の事業での働き方を変えていくために、荷主、発注者、そして国民にもできることのご協力をいただきたいこと。（例：適切な工期設定、荷待ち・荷役時間の短縮、再配達の削減など）



PRイベント（令和7年8月4日開催）

主な広報実施事項

- ・全国主要駅にポスターを掲載
- ・電車内ビジョンで広告を放映
- ・取引関係者による取組事例集の作成
※令和7年9月末まで事例を募集し、
事例集の公表は令和8年2月末頃を予定

労働基準関係法制研究会報告書 概要

令和7年1月8日にとりまとめられた労働基準関係法制研究会の報告書の内容は以下のとおり。

I はじめに

II 労働基準関係法制に共通する総論的課題

1 労働基準法における「労働者」について

- (1) 現代における「労働者」性の課題
- (2) 労働基準法第9条について
- (3) 昭和60年労働基準法研究会報告について
- (4) 働く人の法的保護との関係
- (5) 今後の研究について
- (6) 家事使用人について

2 労働基準法における「事業」について

3 労使コミュニケーションの在り方について

- (1) 労使コミュニケーションの意義と課題
- (2) 労働組合による労使コミュニケーションについて
- (3) 「過半数代表者」の適正選出と基盤強化について
 - 1 過半数代表者の選出手続について
 - 2 過半数代表者が担う役割及び過半数代表者となった労働者に対する使用者による情報提供や便宜供与
 - 3 過半数代表者への相談支援
 - 4 過半数代表者の人数
 - 5 過半数代表者の任期
 - 6 労働基準法における規定の整備

- (4) 労使協定・労使委員会等の複数事業場での一括手続について
- (5) 労働者個人の意味確認について
- (6) 労働基準関係法制における労使コミュニケーションの目指すべき姿

III 労働時間法制の具体的課題

1 最長労働時間規制

- (1) 時間外・休日労働時間の上限規制
- (2) 企業による労働時間の情報開示
- (3) テレワーク等の柔軟な働き方
- (4) 法定労働時間週44時間の特例措置
- (5) 実労働時間規制が適用されない労働者に対する措置

2 労働からの解放に関する規制

- (1) 休憩
- (2) 休日
- (3) 勤務間インターバル
- (4) つながらない権利
- (5) 年次有給休暇

3 割増賃金規制

- (1) 割増賃金の趣旨・目的等
- (2) 副業・兼業の場合の割増賃金

IV おわりに

「経済財政運営と改革の基本方針2025」等について

経済財政運営と改革の基本方針2025（令和7年6月13日閣議決定）

第2章 賃上げを起点とした成長型経済の実現

1. 物価上昇を上回る賃上げの普及・定着～賃上げ支援の政策総動員～

（2）三位一体の労働市場改革及び中堅・中小企業による賃上げの後押し

（多様で柔軟な働き方の推進）

（略）

働き方改革関連法施行後5年の総点検を行い、働き方の実態及びニーズを踏まえた労働基準法制の見直しについて、検討を行う。

（略）

新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版（令和7年6月13日閣議決定）

VI. 人への投資・多様な人材の活躍推進

2. 多様な人材の活躍推進

（3）働き方改革関連法施行後5年を踏まえた働き方改革の総点検

①働き方改革関連法施行後5年を踏まえた状況の把握と総点検

（略）

誰もが健康で、意欲と能力を発揮して働きやすい労働環境の下で生産性の高い多様で柔軟な働き方を推進するとともに、働き方改革関連法施行後5年の総点検を行い、働き方の実態とニーズを踏まえた労働基準法制の見直しについて労働政策審議会で検討する。

（略）

総点検のため、県内の運送事業者にもヒアリングを実施した。

報道関係者 各位

令和7年10月30日

【照会先】

神奈川県労働局 労働基準部 監督課
課長 松田 恵太郎
監察監督官 合田 勝彦
(電話) 045 (211) 7351

自動車運転者を使用する事業場に対する 令和6年の監督指導の状況を公表します

～労働基準関係法令違反が認められたのは、監督指導実施事業場のうち124事業場(73.4%)～

神奈川県労働局は、このたび、令和6年に神奈川県内の労働基準監督署(12署)で実施したトラック、バス、タクシーなどの自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導(立入調査)の状況を取りまとめたので、公表します。(別紙1参照)

令和6年の監督指導の概要

- 監督指導を実施した事業場は169事業場。このうち、労働基準関係法令違反が認められたのは、124事業場(73.4%)。また、改善基準告示*違反が認められたのは、89事業場(52.7%)。
※「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)(別紙2-1参照)
- 主な労働基準関係法令違反事項は、①労働時間(48.5%)、②割増賃金の支払(26.0%)、③休日(5.0%)。
- 主な改善基準告示違反事項は、①最大拘束時間(37.3%)、②総拘束時間(29.6%)、③休息期間(23.7%)。

神奈川県労働局では、引き続き、自動車運転者を使用する事業場に対し、労働基準関係法令などの周知・啓発に努めるとともに、法令違反の疑いがある事業場に対しては確実に監督指導を実施するなど、自動車運転者の適正な労働条件の確保に取り組んでいきます。

また、度重なる指導にもかかわらず法令違反を是正しないなど重大・悪質な事案に対しては、書類送検を行うなど厳正に対応していきます。

なお、令和4年12月から、トラック運転者の長時間労働の是正のため、労働局内に「荷主特別対策チーム」を編成し、長時間の恒常的な荷待ちを発生させないこと等について、発着荷主等に対して要請する取組も行っています。(別紙2-2、2-3、2-4参照)

- (別紙1) 自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導の状況(令和6年)
- (別紙2-1) 自動車運転者の「改善基準告示」等の主な改正内容(令和6年4月1日適用)
- (別紙2-2) 発着荷主等に対する要請の取組
- (別紙2-3) 発着荷主等に対する要請リーフレット(「STOP!長時間の荷待ち」)
- (別紙2-4) トラック輸送における取引環境・労働時間改善神奈川県地方協議会作成の発着荷主向けリーフレット(物流改正法施行)

自動車運転者を使用する事業場に対する 監督指導の状況（令和6年）

1 監督指導状況

- (1) 業種ごとの監督実施事業場数、労働基準関係法令違反の事業場数及び主な違反事項は、次のとおりであった。

※ 表中の（ ）内は、監督実施事業場数に対する違反率。以下同じ。

業種	事項	監督実施 事業場数	労働基準関 係法令違反 事業場数	主な違反事項		
				労働時間	割増賃金	休日
トラック		131	94 (71.8%)	64 (48.9%)	30 (22.9%)	5 (3.8%)
バス		8	6 (75.0%)	4 (50.0%)	1 (12.5%)	0 (0.0%)
ハイヤー・ タクシー		12	10 (83.3%)	5 (41.7%)	6 (50.0%)	0 (0.0%)
その他		18	14 (77.8%)	9 (50.0%)	7 (38.9%)	2 (0.0%)
合計		169	124 (73.4%)	82 (48.5%)	44 (26.0%)	5 (3.0%)

(注1) 「その他」欄は、トラック、バス及びハイヤー・タクシー以外の業種で自動車運転者を使用する事業場（自社で製造した製品を運搬するトラック運転者を使用する製造業の事業場、建設現場で使用する資材等を運搬するトラック運転者を使用する建設業の事業場など）。以下同じ。

(注2) 違反事項が2つ以上ある場合は、各々に計上しているため、各違反事項の件数の合計と違反事業場数とは一致しない。以下同じ。

- (2) 業種ごとの改善基準告示違反事業場数及び主な違反事項は、次のとおりであった。

業種	事項	監督実施 事業場数	改善基準 告示違反 事業場数	主な違反事項				
				総拘束 時間	最大拘束 時間	休息期間	最大運転 時間	連続運転 時間
トラック		131	70 (53.4%)	41 (31.3%)	49 (37.4%)	33 (25.2%)	18 (13.7%)	29 (22.1%)
バス		8	5 (62.5%)	3 (37.5%)	4 (50.0%)	2 (25.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
ハイヤー・ タクシー		12	5 (41.7%)	2 (16.7%)	4 (33.3%)	1 (8.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
その他		18	9 (50.0%)	4 (22.2%)	6 (33.3%)	4 (22.2%)	1 (5.6%)	2 (11.1%)
合計		169	89 (52.7%)	50 (29.6%)	63 (37.3%)	40 (23.7%)	19 (11.2%)	31 (18.3%)

(注) ハイヤー・タクシーは、改善基準告示において「連続運転時間」、「最大運転時間」の定めがない。

(3) 令和4年から令和6年までの3年間における業種ごとの監督実施事業場数、労働基準関係法令違反の事業場数及び改善基準告示違反の事業場数は、次のとおりであった。

① 労働基準関係法令違反の事業場数の推移

	年	監督実施 事業場数	労働基準関係法 令違反事業場数	労働時間	割増賃金	休日
トラック	令和4年	131	111 (84.7%)	81 (61.8%)	31 (23.7%)	7 (5.3%)
	令和5年	131	108 (82.4%)	73 (55.7%)	34 (30.0%)	6 (4.6%)
	令和6年	131	94 (71.8%)	64 (48.9%)	30 (22.9%)	5 (3.8%)
バス	令和4年	3	3 (100.0%)	1 (33.3%)	2 (66.7%)	0 (0.0%)
	令和5年	10	7 (70.0%)	5 (50.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
	令和6年	8	6 (75.0%)	4 (50.0%)	1 (12.5%)	0 (0.0%)
ハイヤー・ タクシー	令和4年	4	4 (100.0%)	2 (50.0%)	2 (50.0%)	0 (0.0%)
	令和5年	12	10 (83.3%)	5 (41.7%)	2 (16.7%)	0 (0.0%)
	令和6年	12	10 (83.3%)	5 (41.7%)	6 (50.0%)	0 (0.0%)
その他	令和4年	24	19 (79.2%)	13 (54.2%)	5 (20.8%)	0 (0.0%)
	令和5年	21	16 (76.2%)	11 (52.4%)	3 (14.3%)	2 (9.5%)
	令和6年	18	14 (77.8%)	9 (50.0%)	7 (38.9%)	0 (0.0%)
合計	令和4年	162	137 (84.6%)	97 (59.9%)	7 (4.3%)	40 (24.7%)
	令和5年	174	141 (81.0%)	94 (54.0%)	39 (22.4%)	8 (4.6%)
	令和6年	169	124 (73.4%)	82 (48.5%)	44 (26.0%)	5 (3.0%)

② 改善基準告示違反の事業場数の推移

	年	監督実施 事業場数	改善基準告示 違反事業場数	総拘束時間	最大拘束時間	休息期間
トラック	令和4年	131	74 (56.5%)	54 (41.2%)	54 (41.2%)	34 (26.0%)
	令和5年	131	72 (55.0%)	57 (43.5%)	57 (43.5%)	37 (28.2%)
	令和6年	131	70 (53.4%)	41 (31.3%)	49 (37.4%)	33 (25.2%)
バス	令和4年	3	2 (66.7%)	1 (33.3%)	2 (66.7%)	0 (0.0%)
	令和5年	10	6 (60.0%)	3 (30.0%)	3 (30.0%)	2 (20.0%)
	令和6年	8	5 (62.5%)	3 (37.5%)	4 (50.0%)	2 (25.0%)
ハイヤー・ タクシー	令和4年	4	2 (50.0%)	1 (25.0%)	2 (50.0%)	0 (0.0%)
	令和5年	12	2 (16.7%)	2 (16.7%)	2 (16.7%)	1 (8.3%)
	令和6年	12	5 (41.7%)	2 (16.7%)	4 (33.3%)	1 (8.3%)
その他	令和4年	24	10 (41.7%)	5 (20.8%)	8 (33.3%)	6 (25.0%)
	令和5年	21	6 (28.6%)	3 (14.3%)	3 (14.3%)	3 (14.3%)
	令和6年	18	9 (50.0%)	4 (22.2%)	6 (33.3%)	4 (22.2%)
合計	令和4年	162	88 (54.3%)	61 (37.7%)	66 (40.7%)	40 (24.7%)
	令和5年	174	86 (49.4%)	65 (37.4%)	65 (37.4%)	43 (24.7%)
	令和6年	169	89 (52.7%)	50 (29.6%)	63 (37.3%)	40 (23.7%)

(4) 令和6年の監督指導の事例には、以下のようなものがあった。

事例 1 (トラック)

食料品や機械の倉庫間輸送を行うトラック事業者に対し、長時間労働の削減及び改善基準告示の遵守を指導

概要

- 食料品や機械等の倉庫間輸送を主として行う運送会社である。トラック運転者1名に対し、有効な時間外・休日労働に関する労使協定(36協定)がないにもかかわらず、1か月当たり80時間超の違法は時間外労働が認められた。
- 改善基準告示に関しては、①1か月の総拘束時間(延長協定により月287時間)を超えていること、②1日の最大拘束時間(15時間)を超えていること、③勤務終了後、継続9時間以上の休息期間を与えていないことが認められた。
- その他、運行管理担当者3名に対して、36協定で定めた延長時間(1か月当たり99時間59分)を超える違法な時間外労働(1か月当たり最大107時間)が認められた。

労基署の対応

- トラック運転者に有効な36協定がないにもかかわらず時間外労働を行わせたこと及び運行管理担当者に36協定で定める延長時間を超えて時間外労働を行わせたことについて、労働基準法違反(同法第32条)として使用者に是正勧告し、時間外労働を1か月当たり80時間以下とするよう指導した。
- 改善基準告示に関しては、①1か月の総拘束時間(延長協定により月287時間)を超えていること、②1日の最大拘束時間(15時間)を超えていること、③勤務終了後、継続9時間以上の休息期間を与えていないことについて、改善基準告示違反として使用者に是正勧告した。

事業者の取組

- トラック運転者の長時間労働の原因が、特定の運転者への業務集中であったことに鑑み、特定運転者の業務を複数で分担することとし、さらに運行計画自体の見直しもを行い、労働時間及び拘束時間の削減を進めた。また、適切な36協定をあらためて締結して所轄労働基準監督署長に届出を行った。
- 運行管理担当者については、長時間労働の原因が、特定の担当者への業務集中であったため、社内で改善チームを作り、業務分担と業務プロセスの見直しを行い、日々の時間外労働時間を報告させて可視化し、時間外労働が発生する業務を取定しやすくした。また、人員も増員するため採用活動も強化した。
- 上記取組みの結果、トラック運転者について、36協定を超過するような時間外労働がなくなり、改善基準告示違反も解消された。なお、突発的な事故により1日の拘束時間が15時間を超過したことがあったが、「通常予期し得ない事象への対応時間」として、拘束時間から除き、改善基準告示を遵守することができた。

事例 2 (バス)

乗合バスを運行する事業者に対し、長時間労働の削減及び改善基準告示の遵守を指導

概要

- 路線バスの運転者に対し、時間外・休日労働に関する労使協定（36協定）で定めた延長時間（1か月当たり85時間）を超える違法な時間外労働（1か月当たり最大119時間）が認められた。
- 改善基準告示に関しては、①1か月の拘束時間が281時間を超えていること、②1日の最大拘束時間が15時間を超えていること、③勤務終了後、継続9時間以上の休息期間を与えていないことが認められた。

労基署の対応

- バス運転者に、36協定で定める延長時間を超えて時間外労働を行わせたことについて、労働基準法違反（同法第32条）として使用者に是正勧告し、時間外労働を1か月当たり80時間以下とすること及び拘束時間の短縮並びに適切な勤務間インターバルの確保について使用者に指導した。
- 改善基準告示に関しては、①1か月の拘束時間が281時間を超えていること、②1日の最大拘束時間が15時間を超えていること、③勤務終了後、継続9時間以上の休息期間を与えていないことについて、改善基準告示違反として使用者に是正勧告した。

事業者の取組

- 違法な時間外労働及び長時間労働の原因が、人員不足によるドライバー個々人の業務繁忙であったことに鑑み、
 - ・採用強化に向けた取り組みとして、初任給を含む本給の増額、手当を新設した。また即戦力人材の確保のための運転経験優遇制度を拡充した。
 - ・長期勤続を目的に退職金制度を導入した。
 - ・ダイヤ改正を実施し、労働時間及び拘束時間を削減した。
- また、走行環境改善に向けて、渋滞箇所の整備、道路拡幅等による走行環境の改善、バスターミナルにおける乗降・駐車スペース等の整備、特に停留所付近での違法駐車を取り締まり強化による円滑な走行環境の確保、公共車両優先システムの導入及びバス専用・優先レーンの整備等を関係省庁等へ要望した。
- さらに、過重労働による健康障害防止のため、運転者の時間外労働が1か月あたり80時間以内となるように時間外労働の平準化を進め、予防的な健康障害防止措置として、定期健康診断のほか、SAS（睡眠時無呼吸症候群）のスクリーニング検査及び脳ドック実施し、必要な運転者には精密検査を受診させている。
- 上記取組みの結果、バス運転者について、1か月当たりの時間外労働が80時間を超える者がいなくなるなど労働基準法違反及び改善基準告示違反が是正された。

事例 3 (タクシー)

タクシー事業者に対し、長時間労働の削減、休憩の取得、改善基準告示の遵守、健康診断の事後措置を指導

概要

- 有効な時間外及び休日労働に関する労使協定（36協定）がないにもかかわらず、タクシー運転者1名に1か月当たり100時間超、タクシー運転者3名に1か月当たり80時間超の違法な時間外労働が認められた他、勤務の途中に適法な休憩を与えていなかったことが認められた。
- 改善基準告示に関しては、①1日の最大拘束時間が15時間を超えていること、②勤務終了後、継続9時間以上の休息期間を与えていないことが認められた。
- 健康診断の結果、異常の所見があると診断された労働者に関し、健康を保持するために必要な措置について、医師の意見を聴いていなかったことが認められた。

労基署の対応

- タクシー運転者に、有効な36協定がないにもかかわらず時間外労働を行わせたこと及び勤務の途中に適法な休憩を与えていなかったことについて、労働基準法違反（同法第32条及び34条）として使用者に是正勧告し、時間外労働を1か月当たり80時間以下とするよう指導した。
- 改善基準告示に関しては、①1日の最大拘束時間が15時間を超えていること、②勤務終了後、継続9時間以上の休息期間を与えていないことについて、改善基準告示違反として使用者に是正勧告した
- 健康診断の結果、異常の所見があると診断された労働者に関し、健康を保持するために必要な措置について、医師の意見を聴いていなかったことについては、労働安全衛生法違反として是正勧告した。

事業者の取組

- 36協定を締結して、所轄労働基準監督署に提出し、長時間労働の抑制を意識した配車管理を行い、配車計画どおりの帰庫を徹底するようタクシー運転手に対する社員教育を実施することで労働時間の削減を図っている。
- 改善基準告示の遵守と、労働時間の途中に必ず所定の休憩時間を取得するようタクシー運転者に周知徹底し、日報により管理を行うようにした。
- 健康診断の結果、異常の所見があると診断された労働者に関し、健康を保持するために必要な措置について、産業医に意見を聴くようにした。
- 上記取組みの結果、タクシー運転者について、時間外労働は36協定の範囲内となり、改善基準告示も遵守、休憩時間も適正に取得されるようになり、労働基準法及び労働安全衛生法違反が是正された。

2 国土交通省地方運輸機関との連携

自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働条件の改善を図るため、労働基準監督機関と地方運輸機関が、その監督等の結果（改善基準告示違反等）を相互に通報している。

また、令和6年においては、労働基準監督機関と地方運輸機関が連携して、合同で7件の監督・監査を行った。


【相互通報制度の実施状況（過去3年間）】

事項	年	令和4年	令和5年	令和6年
	労働基準監督機関から通報した件数		24	24
労働基準監督機関が通報を受けた件数		24	14	22

3 全国との比較（令和6年 監督指導状況）

業種	事項	監督実施事業場数		労働基準関係法令違反事業場数		改善基準告示違反事業場数	
		神奈川	全国	神奈川	全国	神奈川	全国
トラック		131	3,424	94 (71.8%)	2,786 (81.4%)	70 (53.4%)	1,994 (58.2%)
バス		8	249	6 (75.0%)	193 (77.5%)	5 (62.5%)	128 (51.4%)
ハイヤー・タクシー		12	319	10 (83.3%)	279 (87.5%)	5 (41.7%)	120 (37.6%)
その他		18	336	14 (77.8%)	274 (81.5%)	9 (50.0%)	118 (35.1%)
合計		169	4,328	124 (73.4%)	3,532 (81.6%)	89 (52.7%)	2,360 (54.5%)

自動車運転者の「改善基準告示」等の主な改正内容 (令和 6 年 4 月 1 日適用)

	1日の休息期間	1日の拘束時間	年・月の拘束時間	その他
トラック 	<p>【改正前】 継続 8 時間以上</p> <p>【改正後】 継続 11 時間以上とするよう努めることを基本、9 時間を下限</p> <p>※宿泊を伴う長距離運送の場合、8 時間下限が週 2 回まで可。 その場合、運行終了後 12 時間以上を確保。</p>	<p>【改正前】 原則13時間以下、最大16時間 15時間超は週 2 回以内</p> <p>【改正後】 原則13時間以下、最大 15 時間 14時間超は週 2 回までが目安</p> <p>※宿泊を伴う長距離運送の場合、16時間が週 2 回まで可。</p>	<p>【改正前】 (原則) 月 293 時間以内 (例外) 月 320 時間以内</p> <p>【改正後】 (原則) 年 3,300 時間以内 かつ 月 284 時間以内 (例外) 年 3,400 時間以内 かつ 月 310 時間以内 ※ 1 月の時間外・休日労働が 100 時間未満となるよう努める</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・予期し得ない事象に遭遇した場合の特例 (新設) (その他個別の規定あり)
タクシー 	<p>【改正前】 継続 8 時間以上</p> <p>【改正後】 継続 11 時間以上とするよう努めることを基本、9 時間を下限</p>	<p>【改正前】 原則13時間以下、最大16時間</p> <p>【改正後】 原則13時間以下、最大 15 時間 14時間超は週 3 回までが目安</p>	<p>【改正前】 月 299 時間以内 (日勤)</p> <p>【改正後】 月 288 時間以内 (日勤)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・予期し得ない事象に遭遇した場合の特例 (新設)
バス 	<p>【改正前】 継続 8 時間以上</p> <p>【改正後】 継続 11 時間以上とするよう努めることを基本、9 時間を下限</p>	<p>【改正前】 原則13時間以下、最大16時間 15時間超は週 2 回以内</p> <p>【改正後】 原則13時間以下 最大 15 時間 14時間超は週 3 回までが目安</p>	<p>【改正前】 (原則) 週65時間以内(4週平均) (例外) 週71.5時間以内(同上) ※月換算で 原則281 (例外 309) 時間</p> <p>【改正後】 (原則) 年 3,300 時間以内 かつ 月 281 時間以内 (例外 ※貸切バス等乗務者の場合) 年 3,400 時間以内 かつ 月 294 時間以内など ※ 4 週平均の基準も選択可</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・予期し得ない事象に遭遇した場合の特例 (新設) ・軽微な移動が生じた場合の特例 (新設)

※ 自動車運転の業務に係る上限規制については以下のとおり。
⇒ 時間外労働：年960時間以下（令和 6 年 4 月 1 日適用）

発着荷主等に対する要請の取組

1 荷主特別対策チーム（令和4年12月23日編成）

【編成の目的】

- ・ 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、過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、トラック運転者の方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ります。
- ・ しかしながら、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ため、都道府県労働局の「荷主特別対策チーム」が、発着荷主等に対して要請と働きかけを行っています。

【荷主特別対策チームの概要】

- 「荷主特別対策チーム」は、トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有する都道府県労働局・労働基準監督署のメンバーにより編成しています。
- 労働基準監督署のメンバーが、発着荷主等に対し、①長時間の恒常的な荷待ちの改善に努めること、②運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知し、トラック運転者がこれを遵守できるよう協力すること、などを要請しています。
- 都道府県労働局のメンバーが、労働基準監督署から要請された事項に発着荷主等が積極的に取り組めるよう、荷待ち時間等の改善に係る好事例の紹介等のアドバイスを行っています。
- 厚生労働省ホームページに、「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」（※）を新設し、発着荷主等が長時間の荷待ちを発生させていると疑われる事案などの情報を収集し、その情報を基に、労働基準監督署のメンバーが要請等を行っています。また、同メール窓口に寄せられた情報等を国土交通省に提供しています。

※URL: https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/nimachi.html



2 長時間の荷待ちの改善に向けた発着荷主等に対する取組

	令和4年12月～令和7年6月
労働基準監督署が要請を実施した発着荷主等の事業場数	22,417
「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」に寄せられた情報の件数	2,269

STOP!

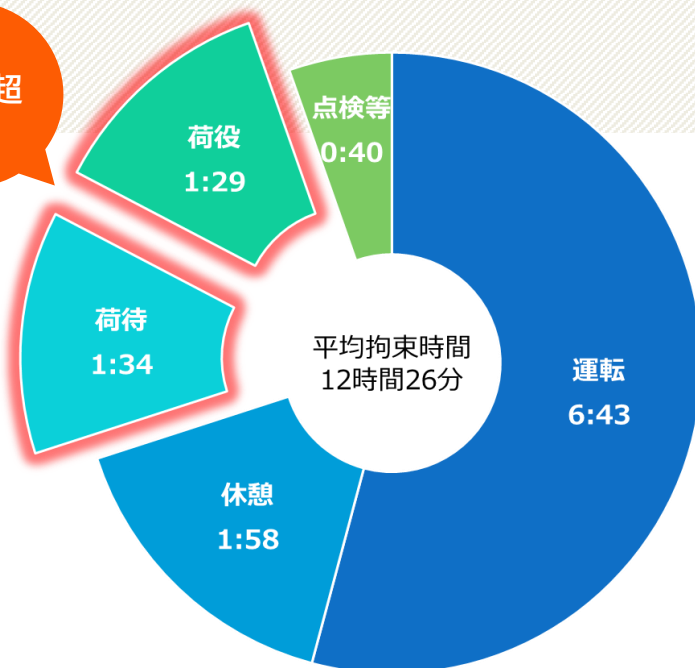


長時間の荷待ち

物流は重要な社会インフラであり、国民生活や経済活動になくてはならないものです。

トラックドライバーの拘束時間の内訳


3時間超



出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査(R2)」

トラックドライバーの長時間労働を改善していくため、また、今後の物流を支えていくためにも、荷待ち時間、荷役時間の削減に向けた取組に、ご理解とご協力をお願いいたします。

 厚生労働省 都道府県労働局・労働基準監督署

 国土交通省 地方運輸局・地方運輸支局

荷主の皆さまに向けてお役立ち情報発信中。詳しくはこちら▼

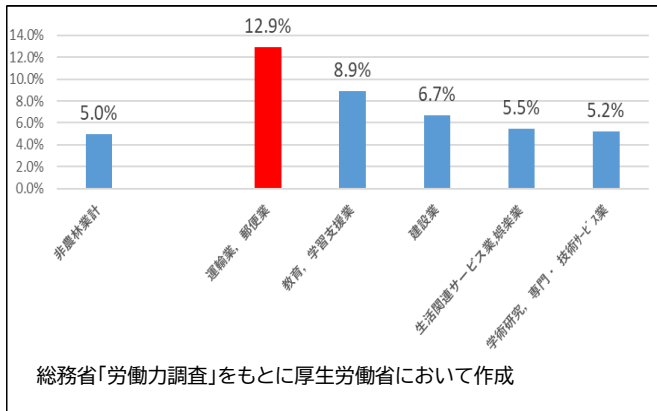
トラックポータルサイト



「改善基準告示」の解説動画も公開中!!

⚠️ 他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

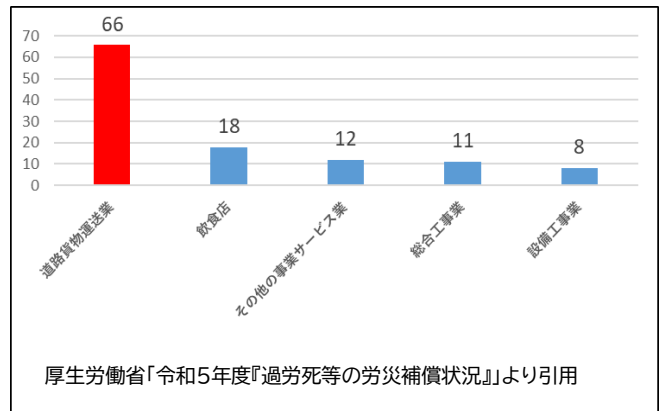
月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合※（R5年、上位業種）



※ 雇用者のうち、休業者を除いた者の総数に占める割合

道路貨物運送業は、他の業種よりも、長時間労働となっている方の割合が高くなっています。

脳・心臓疾患の労災支給決定件数（R5年度、上位業種）



道路貨物運送業は、脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多くなっています。



こうした長時間労働の背景には昔からの取引慣行などトラック運送事業者の努力だけでは見直しが困難なものもあります。

⚠️ このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難に

担い手不足の深刻化や荷待ち時間の非効率の発生などにより、危機的状況との指摘もあります。

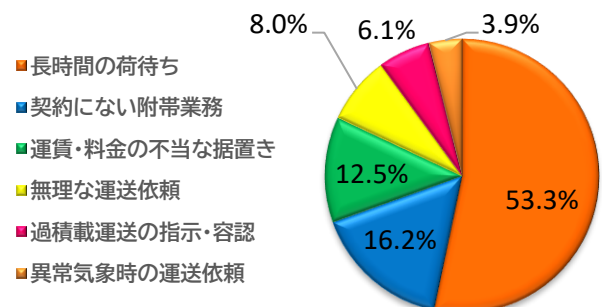


トラックGメンによる「働きかけ」等の中で、荷主都合による「長時間の荷待ち」「契約のない附带業務」を合計すると、約7割を占めます

こうした状況を踏まると、発着荷主の皆さまにも長時間の荷待ち等の削減に向けた取組を行っていただくことが必要です。

何も対策をしなければ、**2030年には34%の輸送力が不足する**かもしれません。

国土交通省による「働きかけ」等における違反原因行為※の割合（R6.6.30時点）



※ 貨物自動車運送事業法等に違反する原因となるおそれのある行為

発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

1

長時間の恒常的な荷待ちの改善、荷役作業の効率化をお願いします

以下の取組にご理解とご協力をお願いいたします。

取組例

- ・予約受け付けシステムの導入(発着荷主共通)
- ・パレット等の活用(発着荷主共通)
- ・納品リードタイムの確保(着荷主)
- ・運送を考慮した出荷時刻の設定(発荷主) など

「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」(2023年6月)



運送契約を締結するにあたっては、契約は書面で行うとともに、運送の対価である「運賃」と、荷役作業などの対価である「料金」を分けて契約し、契約にない付随作業等を命じることがないようにしましょう。

労働災害防止のため、トラックドライバーに荷役作業をお願いする場合でも、事前によく相談して決めましょう。

パンフレット
「荷役作業での労働災害を防止しましょう！『陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン』のご案内」



2

改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

トラック運送事業者は、ドライバーの拘束時間等を定めた改善基準告示を遵守しなければなりません。運送業務の発注を担当される方にも、改善基準告示を知ってもらい、トラックの安全な走行の確保のためにも、改善基準告示に配慮した着時刻・納品期日の設定・発注をお願いします。

パンフレット
「トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント」



※改善基準告示について、詳細はパンフレットをご覧ください。
ご不明な点は最寄りの労働基準監督署や裏面の労働時間適正化指導員へお問い合わせください。

「標準的運賃」に、ご理解・ご協力をお願いします

「標準的運賃」とは、トラックドライバーの労働条件を改善し、ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行ううえで参考となる運賃を国が示したものです。2024年3月に、「標準的運賃」は8%上昇、「標準運送約款」は付随作業の料金等、契約条件の明確化を行う形で改正されました。

トラックドライバーは長時間労働・低賃金の傾向にあります。ドライバー不足による物流の停滞を引き起こさないためにも、物流産業を魅力ある職場とし、労働環境を改善することが必要です。

荷主、元請運送事業者の皆さまも、

「標準的運賃」の趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願いいたします。

国土交通省
「トラック輸送の新たな「標準的運賃」が告示されました」



「改正物流法」に、ご理解・ご協力をお願いします

物流産業を魅力ある職場とするため、2024年4月からトラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用されている一方、何も対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しています。

こうした中、同年5月に、荷待ち・荷役時間の削減や多重下請構造の是正等を進める改正物流法が公布されました。

改正物流法に基づき、令和7年度以降、企業規模を問わず、すべての荷主(発荷主・着荷主)と物流事業者に対し、荷待ち・荷役時間の削減等のために取り組むべき措置について努力義務が新たに課せられます。

また、トラック事業者の取引に対しては、運送契約締結時の書面交付や実運送体制管理簿の作成等の義務が新たに課せられます。

荷主・元請運送事業者の皆さまにおかれましては、
物流の生産性向上・適正化に向けた

「改正物流法」についてご理解いただき、
ご協力くださいますようお願いいたします。

国土交通省
「改正物流法」について



お問い合わせ

荷待ち時間の見直しにあたっては、都道府県労働局労働基準部監督課の「労働時間管理適正化指導員」にご相談ください。

ご希望があれば、個別に訪問して、取組事例やメリットなどをご説明いたします。

労働局	電話番号	労働局	電話番号	労働局	電話番号
北海道	011-709-2057	石川	076-265-4423	岡山	086-225-2015
青森	017-734-4112	福井	0776-22-2652	広島	082-221-9242
岩手	019-604-3006	山梨	055-225-2853	山口	083-995-0370
宮城	022-299-8838	長野	026-223-0553	徳島	088-652-9163
秋田	018-862-6682	岐阜	058-245-8102	香川	087-811-8918
山形	023-624-8222	静岡	054-254-6352	愛媛	089-935-5203
福島	024-536-4602	愛知	052-972-0253	高知	088-885-6022
茨城	029-224-6214	三重	059-226-2106	福岡	092-411-4862
栃木	028-634-9115	滋賀	077-522-6649	佐賀	0952-32-7169
群馬	027-896-4735	京都	075-241-3214	長崎	095-801-0030
埼玉	048-600-6204	大阪	06-6949-6490	熊本	096-355-3181
千葉	043-221-2304	兵庫	078-367-9151	大分	097-536-3212
東京	03-3512-1612	奈良	0742-32-0204	宮崎	0985-38-8834
神奈川	045-211-7351	和歌山	073-488-1150	鹿児島	099-223-8277
新潟	025-288-3503	鳥取	0857-29-1703	沖縄	098-868-4303
富山	076-432-2730	島根	0852-31-1156		

きちんと届く。あたりまえの経済活動をこれからもずっと続けるために



2024年4月からトラックドライバーの時間外労働の960時間上限規制と改正改善基準告示(※)が適用され、**労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、「モノが運べなくなる可能性」が懸念されており、このことは「物流の2024年問題」と言われています。「運ぶ」で日本を支え続けるために、**

全ての荷主の皆様にも 物流効率化などの取り組みが 努力義務になりました。

※自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

トラック輸送における取引環境・労働時間改善神奈川県地方協議会

「物流改正法」(流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律)の概要

【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「基本方針」】

取り組むべき措置	基本方針(取組の例)
荷待ち時間の短縮	荷待ち時間等を1時間短縮することで運転者1人当たりの荷待ち時間等を年間125時間短縮することを實現する。 (適切な貨物の受取・引渡日時の指示予約システムの導入 等)
荷役等時間の短縮	荷待ち時間短縮のため、荷主等は1回の受け渡しごとの時間等について、原則として目標を1時間以内と設定 (パレット等の利用、標準化、出入庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等)
積載効率の向上等	積載効率について50%を目指し、全体の車両で44%への増加を實現する。また、重量だけでなく容積ベースも改善を図る (余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等)

(関連する施策への貢献) 荷待ち時間短縮および積載率向上のために、効率的な共同輸配送、共同拠点利用等を図るフィジカルインターネットの實現を図るとともに、脱炭素物流の推進に貢献する。
※なお、上記基準は令和10年度までに全国の貨物自動車による輸送のうち5割の運行で達成するものとする。

- ◆すべての事業者
 - ①荷主(発荷主、着荷主)、②物流事業者(トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫)に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課し、当該措置について国が判断基準を策定。
 - 上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき指導・助言、調査・公表を実施。
- ◆一定規模以上の事業者
 - 上記①②の事業者のうち一定規模以上の特定事業者に対し、中長期計画の作成や定期報告等を義務付け、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が勧告・命令を実施。
 - 特定事業者のうち荷主には「物流統括管理者」の選任を義務付け。

150以上の企業・団体が「自主行動計画」を策定

「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、国土交通省、経済産業省、農林水産省がとりまとめた「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」に基づき、荷主団体・物流事業者団体を含め、150以上の団体・事業者で自主行動計画を策定済みです。



関係行政機関の取組み

国土交通省・厚生労働省・公正取引委員会・中小企業庁では、運賃・料金の不当な据え置きや価格転嫁の協議に応じないもの、あるいは長時間の荷待ち等、荷主等による違反行為等の通報窓口を設け、情報収集を行っております。各省庁では、いただいた情報をもとに、当該荷主等に対し調査を行うとともに、違反原因行為等が確認された場合は、改善等の指導を行うこととされています。



「燃料サーチャージ」とは

燃料サーチャージとは、軽油などの燃料油価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建ての運賃として設定する制度です。「標準的運賃」制度の一部で、令和6年3月には、国土交通省より算出方法等が告示されています。



「トラック・物流Gメン」とは

「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、国土交通省は、全国162人体制で「トラックGメン」を設置(令和5年7月)、6年11月には「トラック・物流Gメン」に改組し、各都道府県トラック協会の「Gメン調査員」と合わせ総勢360人規模で、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施しています。



問い合わせ先

国土交通省 関東運輸局 神奈川運輸支局(輸送部門)
〒224-0053 神奈川県横浜市都筑区池辺町3540番地



厚生労働省 神奈川労働局(労働基準部 監督課)
〒231-8434 神奈川県横浜市中区北仲通5-57 横浜第二合同庁舎8階(本庁舎)



一般社団法人神奈川県トラック協会
〒222-8510 横浜市港北区新横浜2-11-1 神奈川県トラック総合会館 5F



荷主企業の皆様

にお願いしたいこと。

物流現場の改善には荷主企業の皆様のご協力が必要です。

「物流改正法」が令和7年4月施行。

「物流改正法」が令和6年5月公布、7年4月から施行されました。「物流の2024年問題」に対応するために政府が推し進める「物流革新」政策の肝で、物流の構造的な課題に抜本的に切り込むものです。その目的は、「トラックドライバーの労働条件改善」や「物流業務の効率化」の推進です。



ここを
チェック

荷主企業(発荷主・着荷主)の皆様を含む全ての事業者に 物流効率化のための取り組みが努力義務となりました。

すべての荷主企業の皆様へ、「物流の効率化」のために「荷待ち時間の短縮」や「荷役時間の短縮」、また1台当たりのトラックに積む貨物の「積載率の向上等」などの取り組むべき措置について、努力義務が課されました。さらに、この取り組むべき措置については、国が取組状況についての判断基準を策定し、この判断基準に基づいて、指導・助言、調査・公表がなされます。

運送契約締結時の書面交付が義務化されました。

運送契約の範囲や運賃・料金の明確化を図るため、運送契約締結時に、運送サービス(附帯業務等も含む)の内容やその対価等について記載した書面の交付が義務付けられます。書面交付は、荷主・トラック事業者双方に義務付けられ、トラック運送事業者が利用運送を行う場合も書面交付が必要です。書面の交付はメール等でも可能で、交付した書面は、その写しを1年間保存する義務があります。



全体的なQ&Aは
こちら

一定規模以上の「特定事業者」では 中長期計画策定と定期報告が必要です。

令和8年4月1日から

一定規模以上の荷主企業の皆様に、中長期的に取り組むべき計画の策定と実施状況の定期報告が義務づけられます。

なお、この一定規模以上の特定事業者になると、「物流統括管理者」*を選任しなければなりません。

*物流統括管理者には、物流全体の持続可能な提供の確保に向けた業務全般を統括管理する役割が求められます。その業務を遂行するためには、運送(輸送)、荷役といった物流の各機能を改善することだけでなく、調達、生産、販売等の物流の各分野を統合して、流通全体の効率化を計画するため、関係部署間の調整に加え、取引先等の社外事業者等との水平連携や垂直連携を推進すること等が求められます。これらの観点から事業運営上の決定を主導するため、ロジスティクスを司るいわゆるCLO(Chief Logistics Officer)としての経営管理の視点や役割も期待されています。

特定事業者の種類	指定基準値
特定荷主	取扱貨物の重量* 9万トン以上 (上位3,200社程度)
特定連鎖化事業者	
特定倉庫業者	貨物の保管量 70万トン以上 (上位70社程度)
特定貨物自動車 運送事業者等	保有車両台数 150台以上 (上位790社程度)

*事業者としての全体の取扱い貨物の重量ではなく、第一種・第二種荷主、連鎖化事業者それぞれの立場での取扱貨物の重量を指す

物流革新施策を巡る動き

ここを
チェック



「物流革新に向けた政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応

政府は、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に対応するため令和5年6月に、①「物流の効率化」、②「商慣行の見直し」、③「荷主・消費者の行動変容」を柱とする抜本的・総合的な対策を取りまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定しました。また、令和5年10月には、可能

な施策の前倒しを図るため、「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめました。さらに、令和6年2月には、両パッケージに基づき、中長期的な対策として、物流の適正化・生産性向上をさらに進めるため、「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定・公表しています。

「政策パッケージ」の柱

1. 物流の効率化
2. 商慣行の見直し
3. 荷主・消費者の行動変容

1 荷待ち時間の削減



労働時間の短縮のために

- 適切な時間指定への見直し
- 予約システムの導入
- 出荷・受け入れ体制の見直し
- リードタイムの延長 等

トラックドライバーの長時間労働の要因の一つに、発着荷主における「荷待ち時間」があります。

今後は、「時間指定見直し」や「出荷・受け入れ体制の見直し」、「予約システムの効果的な活用」など、荷待ち時間削減に向けた取り組みが必要であることを、ご理解ください。



ヒントは
こちらから

2 荷役作業削減など労働環境の改善



労働時間の削減等のために

- パレット化による手荷役作業の削減
- 情報の共有化、DXによる業務効率化 等

積込や積卸作業を荷主側で行わず、トラックドライバーが行っているケースが少なくありません。特にパレットやロールボックスなどを活用せずに、手荷役での積卸作業を行う場合、作業負担が大きく、長時間労働に繋がります。貴社の現場では、荷役作業や附帯作業がドライバー任せになってはいないか確認し、改善をお願いします。



ヒントは
こちらから

3 適正な運賃・料金の支払い



労働条件改善と物流維持のために

- 『標準的運賃』の支払い
- 高速道路料金などの別途支払い 等

令和6年3月、持続可能な物流を維持するために、国土交通省から「標準的運賃」が告示されました。

運賃のほか、やむを得ず荷待ち時間が発生したり、荷役作業を行った場合は、運賃と別に「料金」として收受すること、また、高速道路などの有料道路を利用した場合は、別途收受することなども明記されています。



標準的運賃とは