

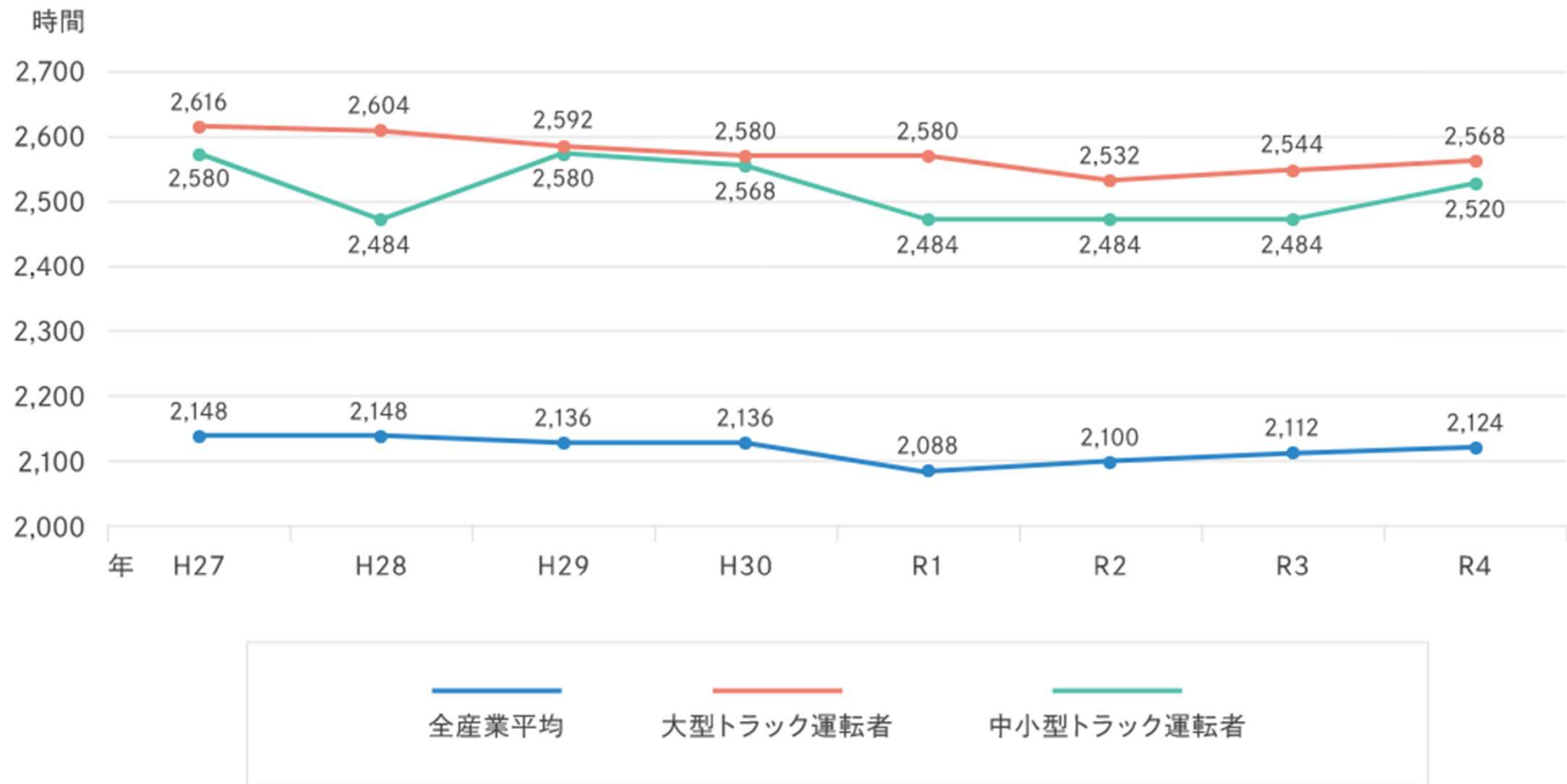


京都労働局提出資料

京都労働局労働基準部監督課

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

トラック運転者の労働時間の現状



厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

自動車運転者の時間外労働の上限規制と改善基準告示の見直し

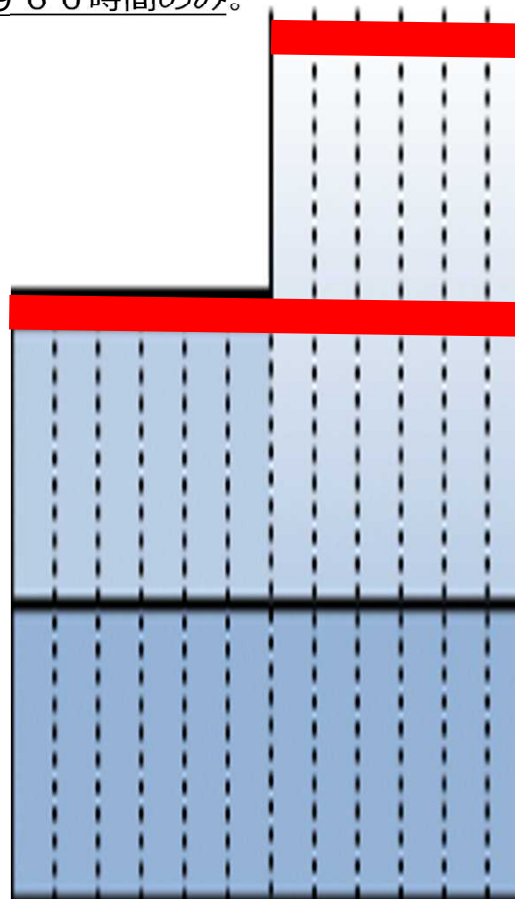
自動車運転者の時間外労働の上限規制について（働き方改革関連法）

- ▶ 自動車運転者の上限規制は、令和6年3月まで適用猶予。
- ▶ 令和6年4月以降も、時間外労働の上限は年960時間のみ。

	1か月	1年
原則	45時間	360時間
上限	—	960時間

法律による上限
(原則)
月45時間
年360時間

法定労働時間
1日8時間
週40時間



法律による上限
(例外)

一般労働者

- ・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）
- ・法律による上限（原則）を超えられるのは年6か月まで

自動車運転者

- ・**年960時間のみ**
- ・月間上限，年間回数の適用なし

自動車運転者の時間外労働の上限規制と改善基準告示の見直し

	現行	見直し後
1年の拘束時間	<u>3,516 時間</u>	原則: <u>3,300 時間</u>
1か月の拘束時間	原則: <u>293 時間</u> 最大: <u>320 時間</u>	原則: <u>284 時間</u> 最大: <u>310 時間</u> (1年の拘束時間が <u>3,400時間</u> を超えない範囲で <u>年6回</u> まで) ※ 284時間を超える月が3か月を超えて連続しないこと。 ※ 月の時間外・休日労働が <u>100時間未満</u> となるよう努める。
1日の休息期間	<u>継続 8 時間</u>	<u>継続11時間を基本とし、9時間下限</u> ※ <u>長距離・泊付きの運行の場合は、運行を早く切り上げ、まとまった休息を取れるよう例外を規定。</u>

自動車運転者の労働時間の削減のために、

事業主に対する36上限時間等説明会の開催

発着荷主への荷待ち時間の削減に係る啓発・要請

発着荷主における荷待ちの改善への取り組み好事例の収集

自動車運転者の労働条件の確保のために、

監督指導等による労働基準関係法令の遵守に係る指導

労働局・労働基準監督署での取り組み② (労働時間説明会の開催)

令和5年7月26日

貨物自動車運送事業者様

京都労働局
近畿運輸局京都運輸支局

改善基準告示の改正等にかかる説明会の開催について

平素は、労働行政ならびに国土交通行政にご理解ご協力いただきありがとうございます。令和6年4月の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)改正に先立ち、下記のとおり説明会を開催しますのでご案内いたします。

記

開催日	会場	場所	時間
8月23日(水)	文化パルク城陽 東館 大会議室	京都府城陽市寺田町1	14:00~16:00 受付開始 13:30
9月7日(木)	京都自動車会館 6階 会議室	京都市伏見区竹田向日町51-5	
10月3日(火)	京都自動車会館 6階 会議室	京都市伏見区竹田向日町51-5	
10月20日(金)	福知山市企業交流プラザ 講堂	京都府福知山市長田野町3-1-1	
11月8日(水)	舞鶴21 会議室	京都府舞鶴市喜多1105-1	
11月15日(水)	京都自動車会館 6階 会議室	京都市伏見区竹田向日町51-5	

※後日、説明会の内容を近畿運輸局YouTubeチャンネルにて配信予定です。
(年内までの期間限定配信を予定しています。)

●会場案内は京都運輸支局のホームページをご覧ください。→



●参加申し込みはこちら。→
締切はそれぞれの開催日の1週間前(同じ曜日)まで。



【協力・お問い合わせ先】
京都府トラック協会
TEL:075-671-3175

労働時間説明会の例

京都運輸支局と共催、京都府トラック協会の協力を得て開催

京都市域4回 北部地域2回

労働局・労働基準監督署での取り組み③ (発着荷主への周知・要請)

荷主・元請運送事業者の皆さまへ

STOP! 長時間の荷待ち

- 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ります。
- 物流を支える自動車運転者の健康のためにも
長時間の荷待ちの改善に向けて
ご理解とご協力をお願いします。
- トラック運送事業者とも相談し、
ぜひ**前向きに検討**をお願いします。

厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署

発着荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

長時間の恒常的な荷待ちを改善しましょう

長時間労働や過労の要因となるため、
発生させないよう努めましょう。



「荷主と運送事業者の協力による取引環境と
長時間労働の改善に向けたガイドライン」
(厚生労働省・国土交通省・公益社団法人
全日本トラック協会 (2019/08))

軟にする
時間帯に集中させない
か所当たりの車両台数を減らす
ことで荷役作業の時間を短縮する
の間に余裕をもたせる

構内のリフトマンや
荷受け作業員の作業の平準化
につながりました。おかげで、
作業量も減りました。



示を発注担当者へ周知しましょう

改善基準告示を知ってもらい、
告示を守れる着時刻などを設定しましょう。
示に違反して安全な運転を確保できない
ことはやめましょう。



改善基準告示の内容は、最寄りの労働基準監督署や
裏面の労働時間管理適正化指導員へお問い合わせください。

ない荷役作業の依頼はやめましょう

事前通知なく荷役作業を行わせてはいけません。
め、トラック運転者に荷役作業をお願いする
よく相談して決めましょう。



「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」

徳島	095-211-7351	和歌山	073-488-1150
新潟	025-288-3503	鳥取	0857-29-1703
富山	076-432-2730	島根	0852-31-1156

と?

大きい会社のことかな。
うちは小さいから関係な
いはずね。

中小企業

主だけではなく、
着荷主も該当します。
関係ありません。
クドライバーの方の
ことでも大切です。

「導員」にご相談ください。
説明いたします。

電話番号
095-225-2015
095-225-2042

徳島
香川 087-
愛媛 089-935-52
高知 088-885-6022
福岡 092-411-4862
佐賀 0952-32-7169
長崎 095-801-0030
熊本 096-355-3181
大分 097-536-3212
宮崎 0985-38-8834
鹿児島 099-223-8277
沖縄 098-868-4303

(2022.12)

労働局・労働基準監督署での取り組み④ (発着荷主における荷待ちの改善への取り組み好事例の収集)

【倉庫業 A 社の場合】

【業務の内容等】

○穀物・飼料を保管する倉庫業を営む発着荷主であるA社。輸入業者から穀物・飼料を一時預かり、その後、同業者からの依頼を受け、必要な量を同業者の販売先へ配送するための協力会社（トラック運送事業者）の手配等を行う。

○A社では、以前から協力会社（トラック運送事業者）と時間外労働の上限規制に備え、トラックドライバーの労働時間削減に向けた意見交換を行っていたが、令和5年に入った頃、労働基準監督署の荷主要請を受け、これを機会に具体的な対策を講ずることとし、**協力会社（トラック運送事業者）に所属しているトラックドライバー全員に対してアンケートを実施し、労働時間削減に係る意見を集約。**



労働局・労働基準監督署での取り組み⑤ (発着荷主における荷待ちの改善への取り組み好事例の収集)

【取り組み内容】

①着荷主としての取組

予約システムの導入により、輸入業者から保管依頼の注文を受ける際に、荷の種類・量・到着日時等をオンラインで自社倉庫内に情報共有できることとなり、荷の受入準備を早期に進めることが可能となり、荷下ろし待ち時間の減少につながった。

②発荷主としての取組

これまで、販売先の「荷の受け取り時間」は決まっていなかったが、A社からの依頼を受けた輸入業者が販売先と調整した結果、配送を依頼する際には、必ず販売先の「荷の受け取り時間」を決めることとし、これをA社から協力会社（トラック運送事業者）に伝えるようにした。これにより、協力会社（トラック運送事業者）は、配送先での荷下ろし待ち時間を少なくすることができた上、配車を効率的に行うことが出来るようになった。

A社の自社倉庫内で荷積み時間が長時間となっている場所を把握し、当該箇所に作業員を増員する措置を実施し、荷積み時間の短縮を図った。



労働局・労働基準監督署での取り組み⑥ (発着荷主における荷待ちの改善への取り組み好事例の収集)

【効果】

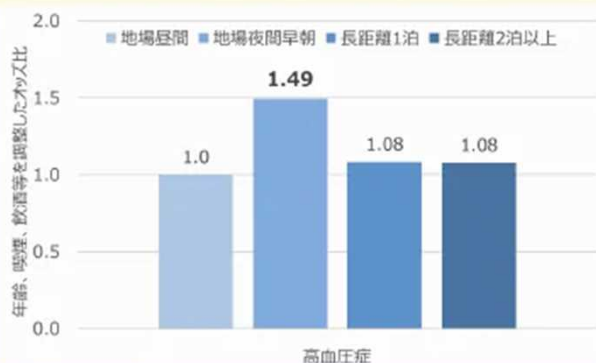
これらの取組により、協力会社（トラック運送事業者）より、「**トラックドライバーの時間外労働時間数が、約20%減少**した。」との報告を受けた

参考 トラックドライバーの不規則勤務に切り込む

コラム4 トラックドライバーの不規則勤務に切り込む ～問題点の抽出から解決までの展望～

自動車運転従事者は、連続的な注意と集中を要することや時間的制約による精神的緊張、長時間同じ姿勢となることや振動を受け続けるなどのため、他の職種に比べて脳・心臓疾患のリスクが高いことが1980年代以降に国内外のいくつかの研究で報告されています。特に近年では、日本において道路貨物運送業の自動車運転従事者（トラックドライバー）で脳・心臓疾患による労災認定が多いことが知られています。

トラックドライバーの脳・心臓疾患の労災事案に係る調査復命書の解析では、脳・心臓疾患の発症は「早朝出庫型（概ね午前2時から午前7時に出発する勤務）」の運行パターンに多いことが報告されています。そのためトラックドライバーには共通する働き方・休み方による健康問題が存在していると考えられます。一般のトラックドライバーでも同じことが言えるのかを確かめるため、全国のトラックドライバーを対象としてアンケートによる横断調査を行いました。その際、脳・心臓疾患だけではなくその発症リスク要因となる高血圧症、肥満、脂質異常症、糖尿病の既往歴と労働条件、睡眠条件との関連も調べました。1,947人の男性トラックドライバーの約2割で肥満と高血圧症の既往歴がそれぞれあり、特に高血圧症は夜間早朝勤務を伴う日帰り運転との関連が示されました（図1）。アンケートによる横断調査では、既往歴は時間外労働や睡眠時間といった量的な指標との関連は見られず、不規則勤務のような質的な指標との関連が示されました（松元ほか、2022）。



地場昼間の運行（日勤）に比べて、地場夜間早朝の運行で高血圧症が多いことを表しています。

図1. 高血圧症の既往歴と運行形態の関連

令和3年には脳・心臓疾患の労災認定基準の見直しが行われ、労働時間以外の負荷要因に勤務スケジュールの変更頻度や変更を予測できる程度、終業始業時刻の不規則さ、夜間に十分な睡眠がとれない程度といった働き方と休み方に関連する内容が評価項目として追加されました。トラックドライバーの脳・心臓疾患による労災事案でよく見かけるこれらの「問題となる働き方」が、過重労働を判断する指標として初めて明文化されました。なお、労働基準法や自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）では不規則勤務や夜勤・交替制勤務の回数や長さに関する規制はありません。一方で、脳・心臓疾患による労災事案のみならず健康起因事故防止の観点からも、トラックドライバーの運転前の睡眠不足状態の確認は貨物自動車運送事業輸送安全規則で義務付けられ、血圧測定は全日本トラック協会が推奨されています。

そこで我々の研究では、勤務スケジュールと睡眠の管理によって血圧のコントロールが可能であるか検証することにしました。これまでに行った横断調査や少人数を対象とした短期間の観察調査では、労働時間や拘束時間が勤務ごとに一定しない不規則勤務の一部分しか見ることができませんでした。そこで実際の乗務や生活の中で、できるだけ多くの客観的なデータを得るために、非接触型のシートタイプの睡眠計（写真1）、ポータブルの血圧計（写真2）、トラックに搭載されているタコグラフの記録を使用し、長距離ドライバー67人と地場ドライバー60人の勤務と睡眠の状況を一人につき1か月間観察し、不規則勤務者の血圧の変化に影響を与える要因と優先すべき対策を明らかにすることを試みました（写真3）。



写真1 シート型睡眠計



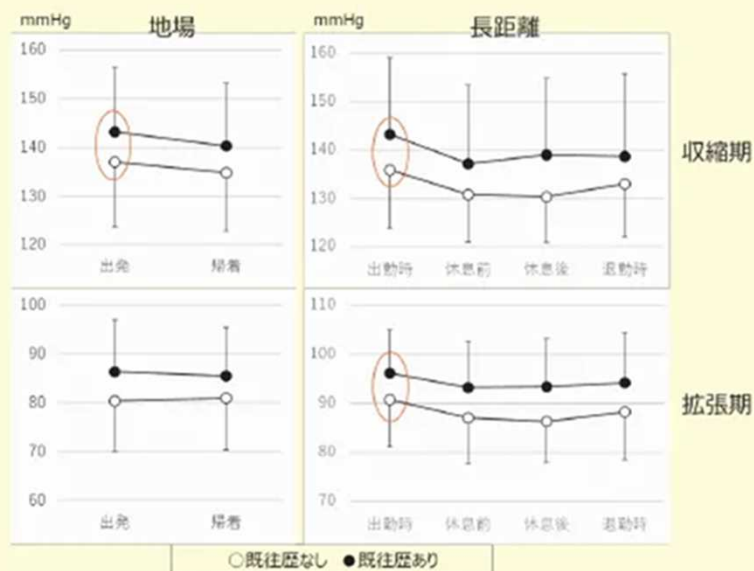
写真2 ポータブル血圧計



写真3 トラック車内での調査風景

参考 トラックドライバーの不規則勤務に切り込む

その結果、高血圧症及び高血圧に関連する疾患の既往歴の有無にかかわらず、長距離ドライバーと地場ドライバーに共通して、休日後の勤務入りの出発時に血圧が高いことが観察されました（図2）。また、個々人の勤務中の血圧は拘束時間が長いほど、さらに夜間早朝勤務を行うことにより出発時間や睡眠時間が乱れるほど高くなるということが示されました。詳しくはこれまでの研究報告書をご覧ください（<https://www.jniosh.johas.go.jp/publication/houkoku.html> 令和4年度研究報告書は令和5年秋公開の予定）。



地場ドライバーと長距離ドライバーのどちらも、グラフ上の丸で囲った部分（出発、出勤時）が他の測定点に比べて統計的に有意に血圧値が高いことを表しています。

図2. 勤務中の血圧値の変化

トラックドライバーの日々の血圧上昇を抑えるためには、勤務スケジュールの管理による直接的な対策と、勤務スケジュールに影響されるドライバーの睡眠のとり方への間接的な対策が重要です。いくつかの事業場でのヒアリングからは、トラックドライバーの勤務時間を固定することはもとより、長時間拘束や夜間早朝勤務を完全に無くすことは難しいとの声もありましたが、過労死等をなくするためには、負担の大きい勤務を可能な限り減らすことや勤務配置を変えることが重要です。我々は、職場や個人単位で過労死等防止対策を進めていくため、勤務や睡眠時間の量と質の問題点を「見える化」する簡便なツールの研究開発も続けていきます。

（独立行政法人労働者健康安全機構労働安全衛生総合研究所
過労死等防止調査研究センター 研究員 松元俊

令和4年度「我が国における過労死等の概要及び政府が過労死等の母子のために講じた施策の状況」（令和年「過労死等防止対策白書」）から抜粋