

滋賀労働局の取組について

第11回トラック輸送における取引環境・労働時間改善滋賀県地方協議会

滋賀労働局労働基準部監督課

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

1. 上限規制と改善基準告示の適用に向けた周知の 取組について

2. 連名文書による協力要請について

3. ベストプラクティス企業の取組事例について

ひと、くらし、みらいのために



厚生労働省
Ministry of Health, Labour and Welfare

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

- 自動車運転者については、働き方改革関連法により、令和6年4月1日から罰則付きの時間外労働の上限規制（年960時間）が適用されること等から、公労使三者構成の労働政策審議会の下に専門委員会を設置し、改善基準告示見直しの議論を進めてきた。
- 令和4年9月27日の専門委員会において取りまとめを行い、同年12月23日に改善基準告示を改正（令和6年4月1日～適用）。

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。

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**

改善基準告示の見直しの経緯

令和元年11月 : 労働政策審議会労働条件分科会の下に、「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置

実態調査、疲労度調査、海外調査を実施

令和3年4月 : 同専門委員会の下に、「業態別（トラック、バス、ハイヤー・タクシー）作業部会」を設置

- ・作業部会を複数回開催
- ・令和4年3月：バス、ハイヤー・タクシー中間とりまとめ

令和4年9月27日 : 同専門委員会 取りまとめ（トラック、バス、ハイヤー・タクシー）

→ 同年10月11日 労働条件分科会に報告
同年11月29日 改正告示案要綱の諮問・答申

令和4年12月23日 : 改善基準告示 改正

荷主への「要請」、関係者への「周知」を実施

令和6年4月1日 : 年960時間の上限規制、改善基準告示 適用

時間外労働の上限規制と改善基準告示の適用について

- ▶ 令和6年4月1日より、年960時間の時間外労働の上限規制、改正した改善基準告示が適用される。

令和6年4月～適用

トラック運転者の改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前(年換算) 3,516時間	改正前(月換算) 原則:293時間 最大:320時間	改正前 継続8時間
改正後 原則:3,300時間 最大:3,400時間	改正後 原則:284時間 最大:310時間	改正後 継続11時間を基本とし、継続9時間

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

厚生労働省 国土交通省

詳しい情報や相談窓口はこちら
厚生省 改善基準告示 検索

詳しくは裏面へ

トラック運転者の「改善基準告示」が改正されます。

令和6年4月より適用予定です。

1年、1か月の拘束時間	1年：3,300時間以内 1か月：284時間以内	【例外】労使協定により、次のとおり延長可(①②を満たす必要あり) 1年：3,400時間以内 1か月：310時間以内(年6か月まで) ①284時間超は連続3か月まで ②1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	
1日の拘束時間	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 ^(※1) 、16時間まで延長可(週2回まで) ※1：1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外におけるものである場合	
1日の休息期間	継続11時間以上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 ^(※1) 、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：9時間以内 2週平均1週：44時間以内		
連続運転時間	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回おおよそ連続10分以上、合計30分以上) 10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない 【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		
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる ^(※2) 勤務終了後、通常どりの休息期間(継続11時間以上を基本、9時間を下回らない)を与える	※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・運転中に乗客している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗客予定のフェリーが欠航したこと ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・異常気象(警報発効時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3：運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のHP情報等)が必要	
特例	分割休息(連続9時間の休息期間を与えることが困難な場合) ・分割休息は1回3時間以上 ・3分割が連続しないよう努める ・休息期間の合計は、2分割：10時間以上、3分割：12時間以上 ・一定期間(1か月程度)における全勤務回数(21回)が限度 2人乗務(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) 身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 【例外】座席(車両内ベッド)が※4の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ・拘束時間を24時間まで延長可(ただし、運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えることが必要) ・さらに、8時間以上の休憩時間を与える場合、拘束時間を28時間まで延長可 ※4：車両内ベッドが、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の揺動等からの衝撃が緩和されるものであること		
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない。休日労働によって拘束時間の上限を超えない	隔日勤務(乗客の必要上やむを得ない場合) 2週日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、2週日の拘束時間を24時間まで延長可(2週間に3回まで) 2週日の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない フェリー ・フェリー乗船時間は、原則として休息期間(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 ・フェリー乗船時間が8時間を超える場合、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	

荷主等の関係者に対する周知等について

自動車運転者労働時間等専門委員会報告（令和4年9月27日）「4 その他」より抜粋

（1）荷主等の関係者に対する周知について

改善基準告示の改正に当たっては、その履行確保を徹底する観点から、改正後速やかに、使用者や自動車運転者のみならず、荷主やいわゆる元請運送事業者、貸切バス利用者等の発注者、貨物自動車利用運送事業者等に対し、関係省庁と連携し、幅広く周知することが適当である。

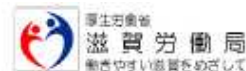
特に、道路貨物運送業は、過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、長時間労働の是正等を積極的に進める必要がある一方、長時間労働の要因には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがある。

また、働き方改革関連法により改正された労働時間等の設定の改善に関する特別措置法（平成4年法律第90号）第2条第4項では、他の事業主との取引を行う場合において、長時間労働につながるような著しく短い期限の発注や発注内容の頻繁な変更を行わない等の必要な配慮をすることが事業主の努力義務とされている。

厚生労働省においては、これらのことを踏まえ、改善基準告示の改正後、速やかに、発着荷主等に対し、恒常的な長時間の荷待ちを発生させないこと等について、労働基準監督署による「要請」を実施するとともに、国土交通省が実施する「荷主への働きかけ」等に資するよう、厚生労働省が把握した長時間の恒常的な荷待ち等に関する情報を国土交通省に対して提供することが適当である。

改善基準告示の改正に伴う「荷主特別対策チーム」の編成

- ▶ 令和4年12月23日の改善基準告示の改正に伴い、滋賀労働局監督課に「荷主特別対策チーム」を編成



滋 賀 労 働 局 発 表
令 和 4 年 1 2 月 2 3 日

担 当	滋賀労働局 労働基準部 監督課
	課 長 中井 隆裕
	主任地方労働基準監督官 堀 真志
	(電話) 077-522-6649 (夜間) 077-510-0788

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 ～滋賀労働局にトラック運転者のための特別チームが発足～

厚生労働省は、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））を改正（※）するとともに、滋賀労働局（局長 小島裕）において、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。

滋賀労働局では、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、滋賀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滋賀労働局・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。
- 滋賀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
滋賀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業などの情報を収集し、その情報を基に、労働基準監督署が要請等を行います。



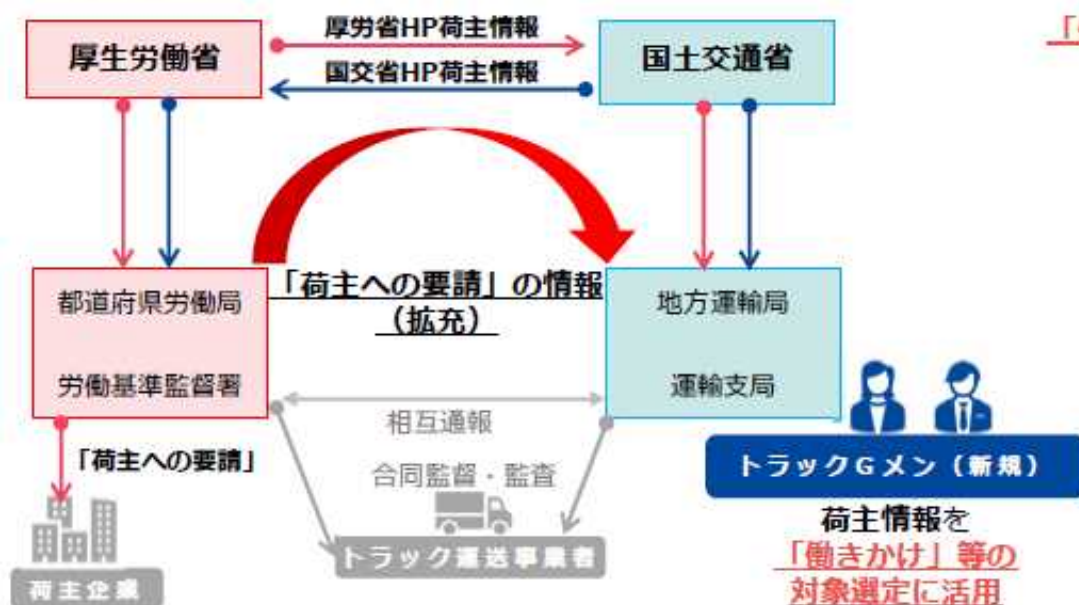
※URL: <https://www.ghlv.go.jp/stf/seisakunitaite/kunya/kowse/roudou/roudouki/hun/nigachi.html>

「トラックGメン」設置に伴う国土交通省との連携強化（令和5年10月から）

① 荷主情報提供の運用強化

現行の国土交通省への荷主情報提供に加え、

- 荷待ちを発生させている疑いがあることを労働基準監督署が把握し、「荷主への要請」を実施した荷主の情報を、広く国土交通省に提供し、「トラックGメン」による「働きかけ」等の対象選定に活用



③ 「標準的な運賃」の周知強化

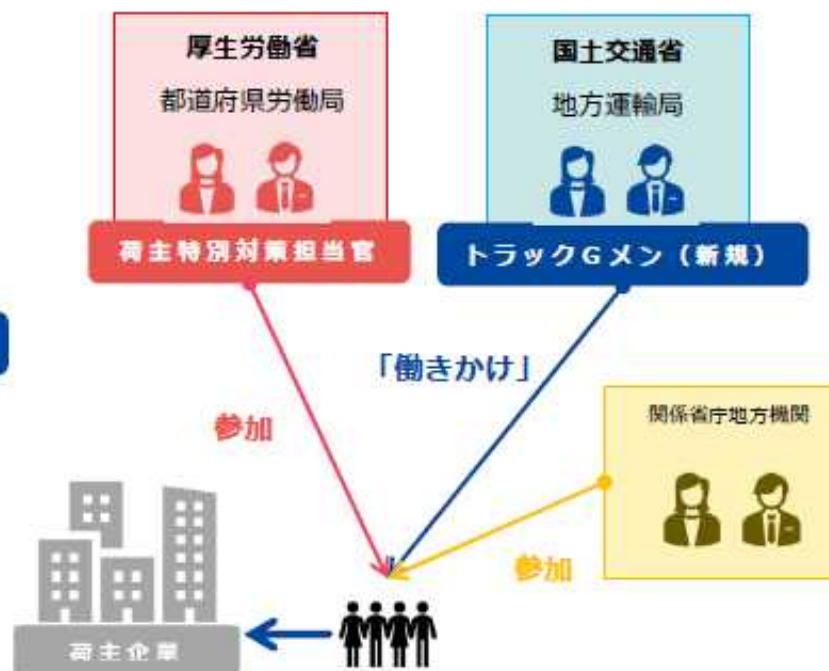
労働基準監督署が実施している「荷主への要請」の際、

- トラック法に基づく「標準的な運賃」も周知

② トラック法に基づく「働きかけ」の連携強化

荷主企業に対し、新たに、

- 国土交通省のトラックGメン+関係省庁が連携して、トラック運送事業者への配慮を「働きかけ」
- 長時間の恒常的な荷待ちを発生させていること等が疑われる事案については、都道府県労働局の「荷主特別対策担当官」も「働きかけ」に参加



厚生労働省のホームページにおける荷主情報の収集

[ホーム](#) > [政策について](#) > [分野別の政策一覧](#) > [雇用・労働](#) > [労働基準](#) > [組織別の情報](#) > [監督課](#) > 長時間の荷待ちに関する情報メール窓口

長時間の荷待ちに関する情報メール窓口

道路貨物運送業においては、他の産業に比べて長時間労働の実態にあり、長時間労働抑制に向けた諸対策を一層積極的に進める必要があります。

一方、道路貨物運送業の長時間労働の要因の中には、取引慣行などの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。

これらを踏まえ、厚生労働省は、道路貨物運送業における長時間労働の自主的な改善を困難としている要因の一つである、荷主・元請運送事業者の都合による「長時間の荷待ち」に関する情報を把握し、この改善に向けて**荷主・元請運送事業者に対する「要請」**や**国土交通省への「情報提供」**の参考とさせていただくこととしました。

本窓口では、道路貨物運送業の事業場における長時間・過重労働（労働基準法などの違反が疑われるものに限る。）の主な要因が荷主・元請運送事業者による「長時間の荷待ち」である場合、その情報をメールでお寄せいただくことができます。（※お寄せいただいた情報は、荷主・元請運送事業者にお伝えする場合があります。）

情報の受付対象となる法律等は、以下のとおりです。なお、受け付けた情報に関する照会や相談についてはお答えしかねますので、あらかじめご承知おきください。

政策について

分野別の政策一覧

▶ [健康・医療](#)

▶ [福祉・介護](#)

▶ [雇用・労働](#)

▶ [雇用](#)

▶ [人材開発](#)

▶ [労働基準](#)

▶ [雇用環境・均等](#)

▶ [非正規雇用（有期・パート・派遣労働）](#)

▶ [労使関係](#)

〈厚生労働省HP〉

労働基準監督署による荷主への要請等について①

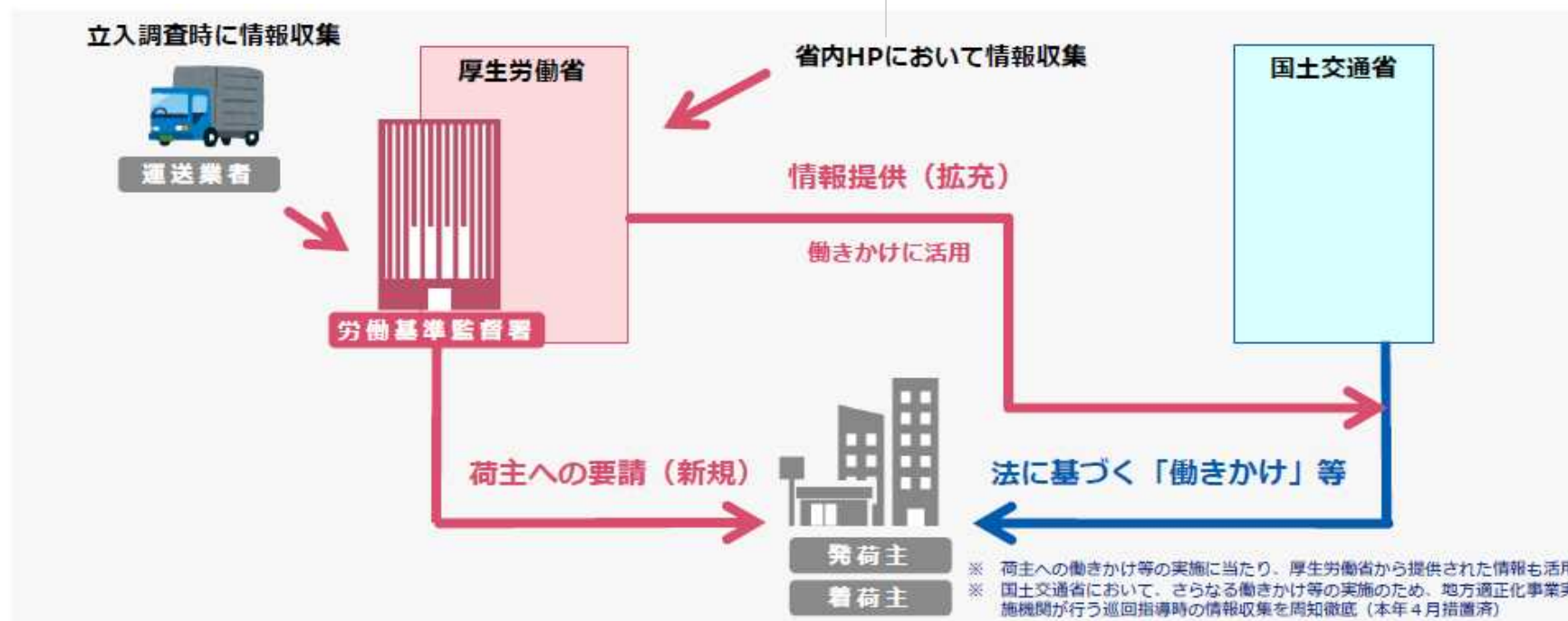
労働基準監督署による要請（新規）

- ▶ **荷主・元請運送事業者に対し、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**

■ 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、その情報を基に、労働基準監督署が要請等を行います。

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



労働基準監督署による荷主への要請等について②

荷主・元請運送事業者の皆さまへ

STOP!
長時間の荷待ち

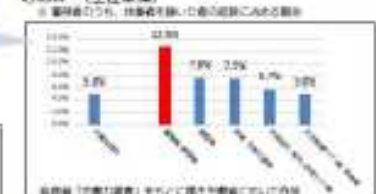
- 長時間の恒常的な荷待ちは、**自動車運転者の長時間労働の要因**となります。
- 物流を支える自動車運転者の健康のためにも**長時間の荷待ちの改善**に向けてご理解とご協力をお願いします。
- トラック運送事業者とも相談し、ぜひ**前向きに検討をお願いします。**

道路貨物運送業の実態

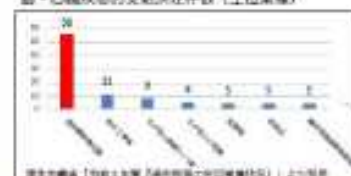
⚠ 他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

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ます

月末日間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合（上位業種）



脳・心臓疾患の労災支給決定件数（上位業種）



過労死等の労災支給決定件数も最も多い業種です

このような状況もあって、改善基準告示が定められており道路貨物運送業はこれを守守しなければなりません

※自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成19年労働省令第7号）
トラック運転者の労働時間には当てはまります。

しかし、長時間労働の要因には業からの取組実行など事業主の努力だけでは見直し困難なものもあります

社会インフラである「物流」の現状

⚠ 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



国民生活や経済活動に不可欠な社会インフラである「物流」

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



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（R4.11.30時点）



国土交通省は違反原因行為が疑われる荷主に「働きかけ」等を行っています

※貨物自動車運送事業法第7条の罰則となるおそれのある行為

「働きかけ」の中で荷主割合による長時間の荷待ちが約半数を占めています

労働基準監督署による荷主への要請が長時間の荷待ちの改善等につながった好事例 ①

【事例① 倉庫業A社】（九州）

- 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。
- 意見を基に、発荷主、着荷主、それぞれの立場で、輸入業者にも協力を依頼し、トラックドライバーの労働時間短縮に向けた以下の取組を実施することとした。
 - 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。
- 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。

労働基準監督署による荷主への要請が長時間の荷待ちの改善等につながった好事例 ②

【事例② 製糖業B社】（北海道・東北）

- 製糖所を営むB社では、原料の収穫期である10月～12月になると、ダンプトラックによる搬入が集中し、例年、製糖所内で長時間の荷待ちが発生する状況となっていた。
- この状況を知った労働基準監督署がB社へ要請を実施し、原料輸送の効率化や、原料の受入期間の拡大などについてB社と意見交換を行ったほか、同署は、原料である農産物を取り扱う地域の農協や、元請け運送事業者に対してもB社への要請内容を伝え、荷待ち時間の解消に関する協力を求めた。
- この結果、B社では、改善方策の具体化に向け、農協等の関係者との交渉を加速させ、次期収穫期では
 - ・ 大型輸送車両の導入による総稼働台数の削減
 - ・ 原料の受入期間拡大による業務量の平準化により、改善を実施することとなった。

労働基準監督署による荷主への要請が長時間の荷待ちの改善等につながった好事例 ③

【事例③ 食料品製造業C社】（北海道・東北）

- C社の地域の労働基準監督署では、管内に食料品製造業の事業場が多く存在することから、地域全体の輸送効率化には、食料品製造業における取組が重要と考え、食料品製造業に対して重点的に要請を実施していた。
- 食料品製造業を営むC社は、同署から要請を受け、意見交換を通じ、以前から認識していた2024問題への理解を深め、取組を加速させるため、以下の取組を実施した。
 - ・ 発送当日に行っていた箱詰め作業を、前日に前倒し実施し、工場全体の発送便の荷待ち時間を、1日あたり約2時間削減させた。
 - ・ 小口便から大口便に切替え、トラック運送事業者の集荷回数を約2割減少させた。
- また、さらなる輸送効率化に向けて、C社の品質管理部署が、製品の消費期限の延長などを検証している。

労働基準監督署による荷主への要請が長時間の荷待ちの改善等につながった好事例 ④

【事例④ 製鋼業D社】（中国・四国）

- 鉄スクラップを主原料に製鋼品等を製造するD社。
- D社は発荷主・着荷主双方の立場であり、従来から2024年問題に関心を持ち、荷積み時間、荷下ろし時間を考慮した到着時刻を指定するなど、荷待ち時間短縮に向けた取組を行ってきた。
- 令和5年に入り、労働基準監督署の要請を受けたことをきっかけに、更なる改善を検討したところ、
 - ①トラック運送事業者から、時間外労働の上限規制対応のため、高速道路利用回数の増加による運賃増額の申し入れがなされている。
 - ②当社が扱うスクラップ原料は、取引先（荷の送り手）が、買取り価格の高い時期に搬入したい意向がある。そのため、その時期は、どうしても荷下ろし待ち時間が長くなる。といった状況が確認された。
- D社では、①についてトラック運送事業者から、増額分の具体的な根拠を聞いた上で運賃増額の対応を検討するほか、②についてはプラットフォームを増設すべく関係部署との調整を開始している。

労働基準監督署による荷主への要請が長時間の荷待ちの改善等につながった好事例 ⑤

【事例⑤ 化学工業E社】（中国・四国）

- 樹脂製品の間接材料を製造するE社。
- 材料の受け入れは隣接する協力企業からのパイプライン輸送が多いが、出荷は全てトラック輸送による。
- 労働基準監督署の要請を受け、トラック運送事業者と2024年以降も今までどおり取引を行うため、発注者として果たすべき責任があると認識し、発荷の約70%を担当する元請け運送事業者と協議を実施、改善基準告示を遵守できる対策を検討し、
 - ①運転時間を短縮するための配送ルートの見直しや余裕ある運行とするための到着時刻の変更
 - ②高速道路の利用等の改善要望が出されたため、E社は可能な限りこれに対応することとした。
- E社は、①の顧客への着荷時間の変更要請や、②の高速道路料金の代金への上乗せを来年1月から実施し、ルートの修正等の調整が必要であれば、3月までに完了させ、4月の時間外労働の上限規制・改正改善基準告示の施行に間に合わせたいとしている。

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

- ・トラック運転者のポータルサイトを、バス・タクシーについても掲載した自動車運転者のポータルサイトに刷新
- ・時間外労働の上限規制 ・ 改正後の改善基準告示の適用に向けて、事業者や関係者、国民に向けた様々な情報を発信。



<トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト>



改善基準告示改正に
合わせてリニューアル

<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



<主な掲載情報>

改善基準告示特設ページ
改善事例
特別相談センター
情報いろいろ宝箱
改善ハンドブック
各種統計
(運転者の仕事をしてみよう)

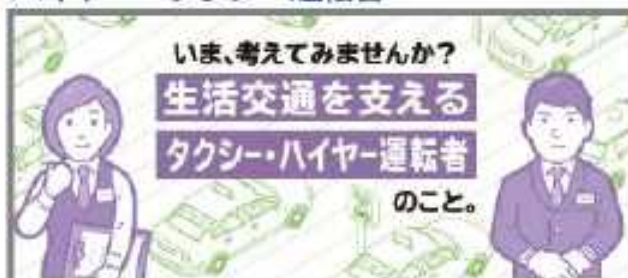
●バス運転者



<主な掲載情報>

改善基準告示特設ページ
改善事例
情報いろいろ宝箱
改善ハンドブック
各種統計
(運転者の仕事をしてみよう)

●ハイヤー・タクシー運転者



<主な掲載情報>

改善基準告示特設ページ
改善事例
情報いろいろ宝箱
改善ハンドブック
各種統計
(運転者の仕事をしてみよう)

(イメージ)



- ・ 時間外労働の改善事例
- ・ ITの活用
- ・ 人材の確保
- などの事例等を紹介

トラック運転者の長時間労働改善特別センター

- ◆ トラック運転者の労働時間削減に向けた労務管理・取引環境改善のため、荷主や運送事業者からの相談に特化した相談窓口を設置。（令和4年8月～）
- ◆ 運送業での知見や経験のある社労士等が相談やコンサルティングを行う。

トラック運送事業者

- ・ 来年4月からの中小企業の月60時間超の割増賃金率施行への対応ができていない。
- ・ 改正後の改善基準告示にも適応できるように、労務管理を見直したい。
- ・ 荷待ち時間の改善のため、荷役方法の分析がしたい。また、分析を踏まえて荷主と交渉したいが不安がある。



相談・交渉

（発着・元請け）荷主

トラック運転者の自社における作業効率化が求められているが、何をしたらいいかわからない。

トラック相談センター

【相談窓口】

運送業での知見や経験のある社労士が、電話やメールで事業者及び荷主からの相談を受け付ける。

【コンサルティング（労務管理改善）】

トラック運転者の労務管理について直接的な支援を求める事業者に対して、労務管理コンサルタントが改善提案を行う。

【コンサルティング（取引環境改善）】 （運送事業者）

荷主の協力等を求める事業者に対して、物流コンサルタントが改善提案や、必要に応じて荷主企業への訪問等を行う。

（荷主）

運送事業者のトラック運転者が長時間労働になっている原因となる課題の改善に取り組むにあたり直接的な支援を求める荷主に対して、物流コンサルタントが改善提案を行う。



※相談センターQRコード

1. 上限規制と改善基準告示の適用に向けた周知の取組について
- 2. 連名文書による協力要請について**
3. ベストプラクティス企業の取組事例について

政労発基 0515 第1号
政 運 企 第 71 号
令和5年5月15日

事業主団体の長 殿

滋 賀 労 働 局 長

近畿運輸局滋賀運輸支局長

長時間の恒常的な荷待ちの改善及び標準的な運賃の設定に向けた取組について（要請）

平素より格別の御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

自動車運転の業務については、長時間労働の背景に取引慣行など、個々の事業主の努力では解決できない課題があることから、現在、時間外労働の上限規制の適用が猶予されていますが、働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号）による労働基準法（昭和22年法律第49号）の改正に伴い、令和6年4月1日から、時間外労働の上限を原則として月45時間、年360時間とし、臨時的な特別の事情がある場合でも年960時間とする規制が適用されます。

併せて、「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。以下「改善基準告示」という。）についても、過労死等の防止の観点から見直しを行い、令和6年4月1日から改正された改善基準告示が適用されます。

上限規制及び改正された改善基準告示の円滑な適用のためには、荷主等と自動車運転の業務を行う事業者とが協力して、取引環境そのものを変えていく必要があることから、関係省庁で連携し、自動車運転の業務を行う事業者、荷主等の関係者に対し、あらゆる機会を捉えて、これらの改正事項並びに取引環境及び長時間労働の改善について周知を行うとともに、トラック運転者の労働環境の改善を強力に進めるため、荷主等に対して、恒常的な荷待ちを発生させないこと等について労働基準監督署による要請等をそれぞれ実施しているところです。

また、トラック運転者の労働環境は長時間労働に加え、低賃金の状況にもあり、近年は運転者不足が大きな課題となっております。このような背景を踏まえ、貨物自動車運送事業法の改正により「標準的な運賃の告示制度」が導入され、令和2年4月24日、

国土交通省は事業者が法令を遵守して持続的に事業を行う際の参考となる運賃として「標準的な運賃」を定めております。

これらの道路貨物運送業を取り巻く長時間労働の是正、トラック運転者の確保等、社会インフラである道路貨物輸送の維持を行うためには、社会全体の気運の醸成をより一層図ることが重要です。

このような背景から、今般、滋賀労働局と近畿運輸局滋賀運輸支局は、県内の経済団体に対し、広く周知・広報を図ることといたしました。

つきましては、貴団体におかれましても、トラック運転者の長時間・過重労働防止、適正な運賃の取受の観点から、会員事業場に対し、下記事項の実施に関して周知いただきますようお願いいたします。

記

1 長時間の恒常的な荷待ちの改善

発着荷主等の都合による長時間の恒常的な荷待ちは、トラック運転者の長時間労働の要因となることから、これを発生させないよう努めていただきたいこと。

2 改善基準告示の周知及び遵守への協力

- (1) 運送業務の発注担当者に、改善基準告示を周知し、トラック運転者が改善基準告示を遵守できるような着時刻や荷待ち時間等を設定していただきたいこと。
- (2) 改善基準告示を遵守できず安全な走行が確保できないおそれのある発注を貨物自動車運送事業者に対して行わないでいただきたいこと。

3 適正な運賃の取受

「標準的な運賃」を基準とした運賃設定にご配慮いただきたいこと。

（参考）

「トラック運転者の改善基準告示が改正されます！」
<https://www.mhlw.go.jp/content/001071672.pdf>



「トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター」
<https://driver-reudou-jikan.mhlw.go.jp/consultation>



「STOP!長時間の荷待ち」
<https://www.mhlw.go.jp/content/001035190.pdf>



「トラック輸送の標準的な運賃が定められました」
<https://www.tb.alit.go.jp/kinki/content/000226437.pdf>



連名文書による協力要請について（発着荷主あて）

令和5年5月

滋労発基 0515 第1号
滋運企 第71号
令和5年5月15日

発着荷主の代表者 殿

滋賀労働局長

近畿運輸局滋賀運輸支局長

長時間の恒常的な荷待ちの改善及び標準的な運賃の設定に向けた取組について（要請）

平素より格別の御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

自動車運転の業務については、長時間労働の背景に取引慣行など、個々の事業主の努力では解決できない課題があることから、現在、時間外労働の上限規制の適用が猶予されていますが、働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号）による労働基準法（昭和22年法律第49号）の改正に伴い、令和6年4月1日から、時間外労働の上限を原則として月45時間、年360時間とし、臨時的な特別の事情がある場合でも年960時間とする規制が適用されます。

併せて、「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、以下「改善基準告示」という。）についても、過労死等の防止の観点から見直しを行い、令和6年4月1日から改正された改善基準告示が適用されます。

上限規制及び改正された改善基準告示の円滑な適用のためには、発着荷主等と自動車運転の業務を行う事業者とが協力して、取引環境そのものを変えていく必要があることから、関係省庁で連携し、自動車運転の業務を行う事業者、発着荷主等の関係者に対し、あらゆる機会を捉えて、これらの改正事項並びに取引環境及び長時間労働の改善について周知を行うとともに、トラック運転者の労働環境の改善を強力に進めるため、発着荷主等に対して、恒常的な荷待ちを発生させないこと等について労働基準監督署による要請等をそれぞれ実施しているところです。

また、トラック運転者の労働環境は長時間労働に加え、低賃金の状況にもあり、近年は運転者不足が大きな課題となっております。このような背景を踏まえ、貨物自動車運送事業法の改正により「標準的な運賃の告示制度」が導入され、令和2年4月24日、国土交通省は事業者が法令を遵守して持続的に事業を行う際の参考となる運賃として

「標準的な運賃」を定めております。

これらの道路貨物運送業を取り巻く長時間労働の是正、トラック運転者の確保等、社会インフラである道路貨物輸送の維持を行うためには、発着荷主の皆様御理解と御協力が必要不可欠です。

このような背景から、今後、滋賀労働局と近畿運輸局滋賀運輸支局は、県内の事業場に対して広く周知・広報を図ることといたしました。

つきましては、貴事業場におかれましても、トラック運転者の長時間・過重労働防止、適正な運賃の収受等の観点から、下記事項の実施に関してご対応いただきますようお願いいたします。

記

1 長時間の恒常的な荷待ちの改善

発着荷主等の都合による長時間の恒常的な荷待ちらは、トラック運転者の長時間労働の要因となることから、これを発生させないよう努めていただきたいこと。

2 改善基準告示の周知及び遵守への協力

- (1) 運送業務の発注担当者、改善基準告示を周知し、トラック運転者が改善基準告示を遵守できるよう着時刻や荷待ち時間等を設定していただきたいこと。
- (2) 改善基準告示を遵守できず安全な走行が確保できないおそれのある発注を貨物自動車運送事業者に対して行わないでいただきたいこと。

3 適正な運賃の収受

「標準的な運賃」を基準とした運賃設定にご配慮いただきたいこと。

（参考）

「トラック運転者の改善基準告示が改正されます！」

<https://www.mhlw.go.jp/content/001071672.pdf>



「トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター」

<https://driver-roadou-jikan.mhlw.go.jp/consultation>



「STOP!長時間の荷待ち」

<https://www.mhlw.go.jp/content/001035190.pdf>



「トラック輸送の標準的な運賃が定められました」

<https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/000226437.pdf>



滋労基基 0515 第1号
滋運企第 71号
令和5年5月15日

市町の長 殿

滋賀労働局長

近畿運輸局滋賀運輸支局長

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の周知に向けた取組について（要請）

平成29年3月に働き方改革実現会議においてとりまとめられた「働き方改革実行計画」に基づき、働き方改革を推進するための関連法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号）による改正後の労働基準法（昭和22年法律第49号。以下「法」という。）により、労働者の時間外労働の上限については、原則として年360時間、単月45時間であり、臨時的な特別な事情がなければこれを超えることができないこととされたところです。

そして、臨時的な特別な事情がある場合であっても、時間外労働が年720時間以内、時間外労働と休日労働の合計が単月100時間未満、複数月平均80時間以内、時間外労働が月45時間を超えることができるのは年6か月を限度とすることを遵守しなければならないこととされ、平成31年4月1日（中小企業の場合は令和2年4月1日）から施行されています。

他方で、自動車運転者に関しては、法第140条に基づき、時間外・休日労働の上限に関する規制の適用が令和6年3月31日まで猶予されているところですが、今般、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部を改正する件」（令和4年厚生労働省告示第367号。以下「改正告示」という。）により改善基準告示が改正され、改正告示による改正後の改善基準告示（以下「新告示」という。）が適用される令和6年4月1日までの間、改正内容について積極的に周知を図ることが求められているところです。

加えて、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、トラック運転者の長時間労働の是正等を一層積極的に進める必要がありますが、道路貨物運送業の長時間労働の要因

の中には、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ります。また、運転者の労働環境は、他の産業と比較して低賃金などの状況にあり、近年、運転者不足が大きな課題となっています。

このため、滋賀労働局と近畿運輸局滋賀運輸支局は、下記事項について、県内の事業主団体等に周知を依頼しています。

幅広く周知を図る観点から、貴自治体からも、地域の事業主団体又は企業等に対し、下記事項を周知していただくよう、ご協力をお願いいたします。

また、貴自治体におかれては、運行委託しているバス事業者に対し、新告示遵守への対応準備を令和6年4月1日までに計画的に進めていただくための助言等をいただくなど、その対応にご配慮いただくよう、併せてお願いいたします。

記

- 1 長時間の恒常的な荷待ちの改善
発着荷主等の都合による長時間の恒常的な荷待ちは、トラック運転者の長時間労働の要因となることから、これを発生させないよう努めていただきたいこと。
- 2 改善基準告示の周知及び遵守への協力
 - (1) 運送業務の発注担当者に、改善基準告示を周知し、トラック運転者が改善基準告示を遵守できるような着時刻や荷待ち時間等を設定していただきたいこと。
 - (2) 改善基準告示を遵守できず安全な走行が確保できないおそれのある発注を貨物自動車運送事業者に対して行わないでいただきたいこと。

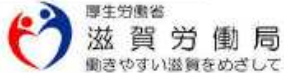
（参考）

「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）」⇒
https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/houya/koyou_roudou/roudouki_jun/gyosha/roudoujoshu05/index.html

「トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター」⇒
<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/consultation>

「STOP!長時間の荷待ち」⇒
<https://www.mhlw.go.jp/content/001035190.pdf>

滋賀労働局発表
令和5年12月15日



担当
滋賀労働局労働基準部
健康安全課長 堀 貴志
安全専門官 小山 哲平
電話：077-522-6650

担当
近畿運輸局滋賀運輸支局
首席運輸企画専門官 田中 郁代
運輸企画専門官 野村 康行
電話：077-585-7253

【県内初】経済団体へ官民が連携して協力を要請します ～トラック事業の取引・労働環境改善等の改善に向けて～

《今回の要請の趣旨等》

「トラック物流の2024年問題」等の解決に向け、トラック運転者の労働時間の改善や労働災害防止に取り組む滋賀労働局（局長 小島 裕）、トラック運送事業を管轄する近畿運輸局滋賀運輸支局（支局長 小山 晋吾）、トラック運送事業者団体である（一社）滋賀県トラック協会（会長 甲斐切 稔）、自主的な労働災害防止活動を通じて労働災害防止を図ることを目的とする陸上貨物運送労働災害防止協会滋賀県支部（支部長 甲斐切 稔）の四者により、問題解決の必要性の理解や取り組みへの協力を要請することを目的として、（一社）滋賀県経済産業協会に合同で要請を行います（別添「参考資料」参照）。

「トラック物流の2024年問題」は、令和6年4月1日からトラック運転者の労働環境改善を図ることを目的に時間外労働の上限規制（年間960時間）が適用されることや、トラック運転者の拘束時間等を定めた「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」が改正され、トラック運転者の労働時間が短くなることから、何も対策を講じない場合、将来的に物流が停滞するおそれがあるとされている問題です。

この問題解決のためには、荷主事業者とトラック運送事業者双方の協力によって、適正な取引環境を整備し、トラック運送事業の労働環境の改善、魅力のある職場づくりを実現する必要があることから、荷主事業者が加盟する経済団体に対し、下記により協力の要請を行うものです。

記

- 日時 令和5年12月26日（火）10時00分～
- 会場 滋賀労働局 6階共用会議室（警察署側） 滋賀県大津市打出浜14番15号
- 要請側出席者 滋賀労働局 小島裕局長ほか
近畿運輸局滋賀運輸支局 小山晋吾支局長ほか
（一社）滋賀県トラック協会 甲斐切稔会長、松田直樹副会長、丸山義広副会長、山田英樹副会長、竹備裕副会長ほか
陸上貨物運送労働災害防止協会滋賀県支部 甲斐切稔支部長ほか

別添【参考資料】

SAMPLE

（要請書の表紙）

〇〇〇 殿

安全で安定した輸送力確保に向けた取組に関する要請書

平素から、トラック運送業の取引・労働環境の改善への取組につきましましては、格別のご理解とご協力を賜り、大変感謝申し上げます。

さて、トラック運送業界は、国民の生活と経済を守るためのライフラインとして、昨今の燃料価格高騰への対応をしつつ、国内物流の中心的役割を果たす一方、「ドライバー不足」と「働き方改革への対応」という課題に直面しています。

令和6年4月から長時間労働の実態が多いドライバーへの時間外労働の上限規制に係る適用が開始されますが、長時間労働を削減し、安全で安定した輸送力を確保するためには、働き方改革により労働環境及び待遇改善を図るとともに、安全な作業環境を構築することで、物流の担い手であるドライバー不足を解消する必要があります。

ドライバーの働き方改革の推進等のためには、荷主の皆様のご協力が必要不可欠なものとなります。

つきましては、別紙取組につきましまして、何卒ご理解・ご協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

滋賀労働局 局長 小島 裕



近畿運輸局滋賀運輸支局 支局長 小山 晋吾



一般社団法人滋賀県トラック協会 会長 甲斐切 稔



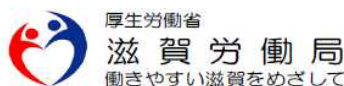
陸上貨物運送事業労働災害防止協会滋賀県支部
支部長 甲斐切 稔



3

1. 上限規制と改善基準告示の適用に向けた周知の取組について
2. 連名文書による協力要請について
- 3. ベストプラクティス企業の取組事例について**

ベストプラクティス企業の取組事例について



滋賀労働局発表
令和5年11月28日

荷主企業と貨物自動車運送企業の連携した取組についてご紹介します

荷主企業：パナソニック ホームズ株式会社

運送企業：滋賀近交運輸倉庫株式会社

滋賀労働局（局長 小島 裕）では、過労死等防止啓発月間である11月に、過労死等につながる過重労働などへの対応として、「**過重労働解消キャンペーン**」を行っており、その取組の一つとして、労働局長が長時間労働削減に向けた積極的な取組を行っている企業を訪問し、収集した取組事例を地域にご紹介しています。

今年度は、物流の2024年問題に直面する中で、**荷主企業と運送企業が連携してトラック運転者の長時間労働の削減に積極的に取り組んでいる好事例**として、荷主企業として**パナソニック ホームズ株式会社**（代表取締役社長 井上 二郎氏、湖東工場：東近江市下岸本町10番地）、運送企業として**滋賀近交運輸倉庫株式会社**（代表取締役 山田 普氏、長浜市山階町138番地）における連携した取組事例を伺ってきました。

パナソニック ホームズ株式会社は滋賀近交運輸倉庫株式会社をはじめとした取引運送各社と連携した取組を積極的に実施、また滋賀近交運輸倉庫株式会社は独自の中継輸送等の取組も実施されており、荷主企業と運送企業双方の参考になる事例と考えられますので、荷主企業と運送企業が丸となった物流環境改善の取組にご活用ください。

ベストプラクティス企業の取組事例について

取組の概要

※ 詳細は別紙を参照。◆は連携取組・◇は運送企業独自取組。

- ◆ 1日あたりの労働時間対策：中継輸送・ゆとりのあるリードタイムの導入
- ◆ 年間の総労働時間対策：荷の配送が必要な物流着日数の段階的削減
- ◆ 運賃・料金の明確化と見直し
- ◆ 工場内での積込みの効率化
- ◇ 中継輸送を繋ぎ合わせた長距離輸送システムの構築



パナソニック ホームズ株式会社



滋賀近交運輸倉庫株式会社

※ 労働局長（右）から記念の盾をお渡ししました。



ベストプラクティス企業の取組事例について（荷主）

◆ 【荷主】 パナソニック ホームズ株式会社と運送事業者の連携した取組事例①

運送企業に配慮した荷主としての取組の実行

① 物流の2024年問題に関する取組の契機・危機感について

2012年に首都圏地区で集車に苦戦した経験があり、将来的には全国で集車に苦戦する時代が到来することを予測していたため、早くから課題視して取組を開始している。

2024年問題の最大のリスクは「運べなくなること」と考え、多少のコストアップやリードタイムの延長があっても、最大のリスクである「運べなくなること」を回避することが当面の課題であると思い取組を行っている。同問題に運送企業と共同で取り組むことで、ドライバー不足の解消のきっかけとできれば、お互いが良い方向に進めると考えている。

② 同問題に関する取組の検討・実行について

直近では2023年度からの3か年の中期計画において、物流の2024年問題への対応を明文化して、物流担当部署だけではなく、社内横断的に取組を実行している。

③ 同問題に関する取引先運送企業との協議について

価格等の面では、毎年、標準貨物自動車運送約款（※）との整合を図るための価格改定を行っており、年度毎に運送企業との面談を設け、荷主側から要望・要求の確認を行っている。また、社会情勢の急激な変化が生じた場合は、運送企業から要望書をもらう形で協議をするようにしている。

安全、品質面や出荷に関しては、情報を資料として運送企業に発信し、意見や質問を受け付けるようにしている。コロナ禍前は運送企業の配車責任者と月1回の会合を行っており、令和6年度からの再開を計画している。

※国土交通省が制定する運送事業者と荷主の契約書の雛形

④ 物流の2024年問題取組で苦戦した点、成果・メリットについて

物流に直接関与しない社内部門との課題の共有、施策や予算確保のコンセンサスを得ることに苦戦する面もあるが、ドライバーの働き方改革が推進され、ドライバー不足の解消に繋がればそれが一番のメリットと考えている。

連携した取組の内容について

荷主企業と運送企業の連携した取組について

① 1日当たりの労働時間対策

遠隔地の配送を直送から中継配送に切り替えることで、ドライバーの1日当たりの労働時間削減に取り組んでいる。中継拠点の確保や中継輸送の方式により積替え作業が発生するが、そのコストを荷主側で負担している。

また、出荷拠点から配送先（建設現場）までのリードタイムを出荷日の翌日着から翌々日着へ変更することで、ゆとりを持った運行計画でドライバーが配送できている。

<工場間輸送>



<建設現場への配送>



※左上図はパナソニック ホームズ株式会社HPから、右上図・下図は同社資料から引用

<リードタイムの変更>

日程	出荷日		翌日（+1）				翌々日（+2）	
	14時	15時	4時	5時	6時	7時	7時	8時
Before 出荷+1	出荷 ※休憩時間を入れると新しい運行	出荷	DP到着	積替	現場到着	事故・延滞リスク ※燃料・交通渋滞		
After 出荷+2	出荷		ゆとりを持った運行・作業計画 ※ドライバー様の休息時間確保、身体的・心理的な負担軽減				DP到着	現場到着

ベストプラクティス企業の取組事例について（荷主）

◆ 【荷主】 パナソニック ホームズ株式会社と運送事業者の連携した取組事例②

② 年間の総労働時間対策

荷主企業の建設部門との調整により、建設現場の4週8休制への移行と連動する形で、現場への荷の配送が必要な物流着日数の段階的削減を行っており、ドライバーの稼働日数、年間の総労働時間の削減に取り組んでいる。

※右図はパナソニック ホームズ株式会社資料から引用

建設業の2024年問題にも連動して取組！



③ 運賃・料金の明確化と見直し

標準貨物自動車運送約款との整合を図るため、運賃と料金の区別を明確化するとともに、計画的に運送企業に配慮した料金の見直しを行っている。

- **積込・取卸補助作業料（※）を2021年度から新設**
- **燃料サーチャージの支払**
- **トラック待機料（建設現場）の基準緩和**

※積込・荷卸は荷主側で対応しているが、ドライバーに補助作業を行ってもらうため、その作業料を支払っている。

<参考：標準貨物自動車運送約款の改正>



④ 工場内での積込みの効率化

出荷品の荷揃えを積込み前日までに完了させ、ドライバーが荷待ちすることなく積込みができる体制としている。また、工場内での積込み車両の移動時間や作業時間の短縮のため、荷主企業の製造部門との連携により、積込みの効率化に取り組んでいる。

- 工場内に積込み場が複数箇所あり、積込み車両が積込み場を最大3箇所回っていた。⇒積込み車両に合わせて荷の配置を見直したことで、1箇所のみで積込みを完了する車両が増加、ドライバーの移動時間を削減できた。
- 製造ライン・完成品ごとの荷の集約であったため、大型車両1台あたり20～30パレットの積載を必要としていた。※下図はパナソニック ホームズ株式会社資料から引用 ⇒集約した荷を特性・容積を考慮した荷姿（山）に組み直すことで効率化を図り、積込み時間を60分→20分に削減した。



- 一部の荷（屋根パネル）について、積載荷姿に組み直す作業の補助を積込み当日にドライバーをお願いしていた。※下図はパナソニック ホームズ株式会社資料から引用 ⇒荷主企業の作業員が倉庫内で積載荷姿に組み直す作業を事前に行うことで、ドライバーの補助作業が不要に。また、パレット数も削減して積込みも効率化することで、ドライバーの拘束時間を30分→10分に削減した。



◆【運送事業者】滋賀近交運輸倉庫株式会社と荷主の連携した取組事例

24