

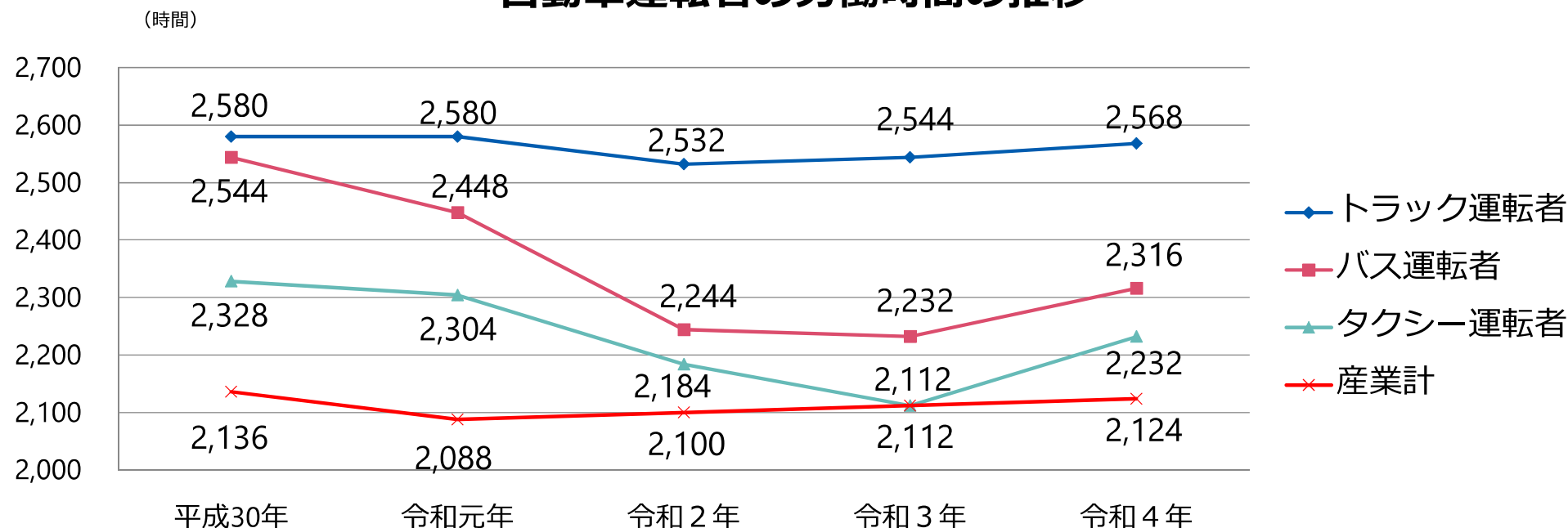
第14回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 兵庫県地方協議会

兵庫労働局労働基準部監督課

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

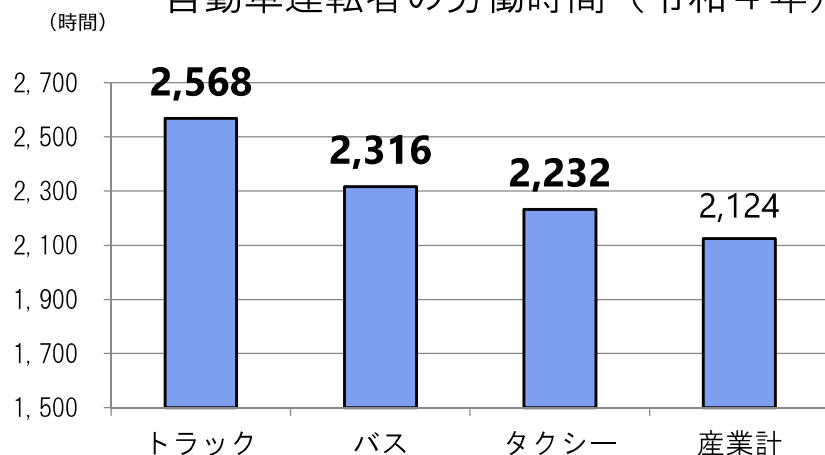
自動車運転者に係る現状（全国）

自動車運転者の労働時間の推移



※賃金構造基本統計調査より算出

自動車運転者の労働時間（令和4年）



自動車運転者は、他の産業と比較して、長時間労働の実態にあり、令和4年における労働時間は、産業計と比べて、

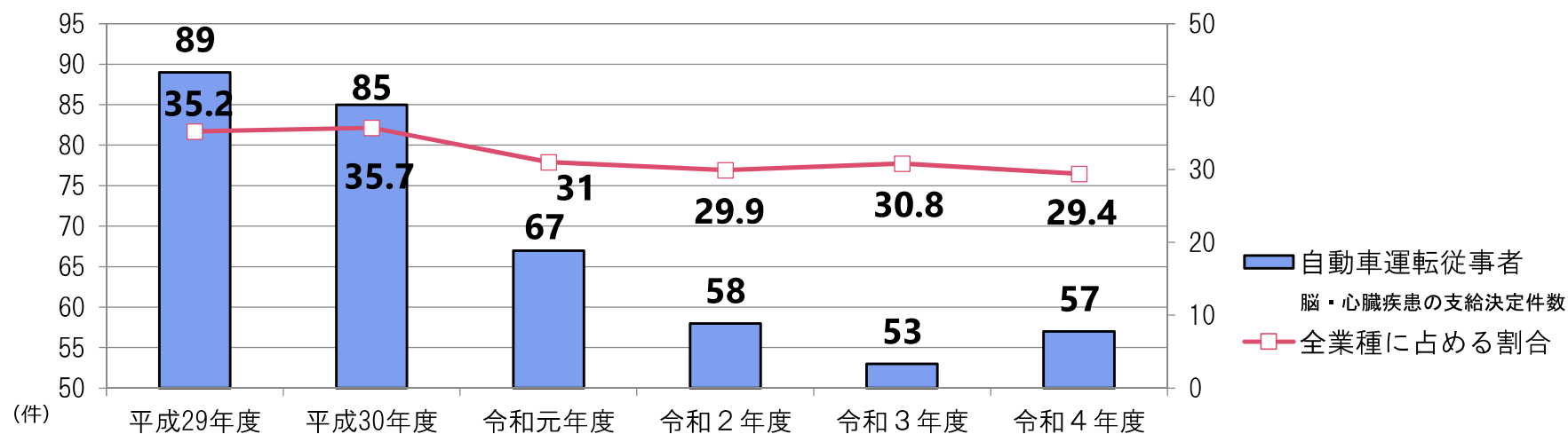
- ・トラック運転者は約444時間
- ・バス運転者は約192時間
- ・タクシー運転者は約108時間

長い。

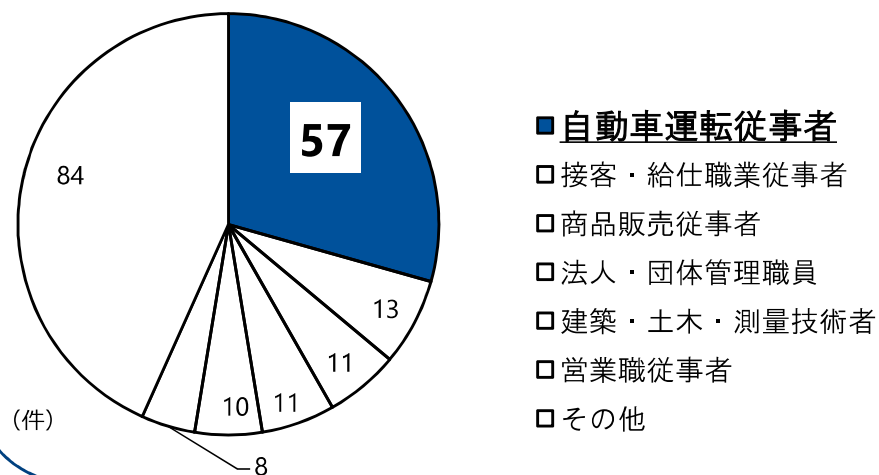
自動車運転者に係る現状（全国）

職種別の脳・心臓疾患支給決定件数においても、自動車運転従事者は高い水準（令和4年度 57 件）にあり、全業種（同194件）の約3分の1を占める。

自動車運転者の脳・心臓疾患の推移（自動車運転従事者）



脳・心臓疾患支給決定件数（令和4年度：職種別）



常用雇用者（55,143,895人）に占める道路貨物運送業に従事する常用雇用者（1,611,454人）の割合は2.92%、同じく道路旅客運送業に従事する労働者（443,169人）の割合は0.8%。

※ 数値は、総務省統計局「経済センサス活動調査」（令和3年）の調査票情報を独自集計したもの。

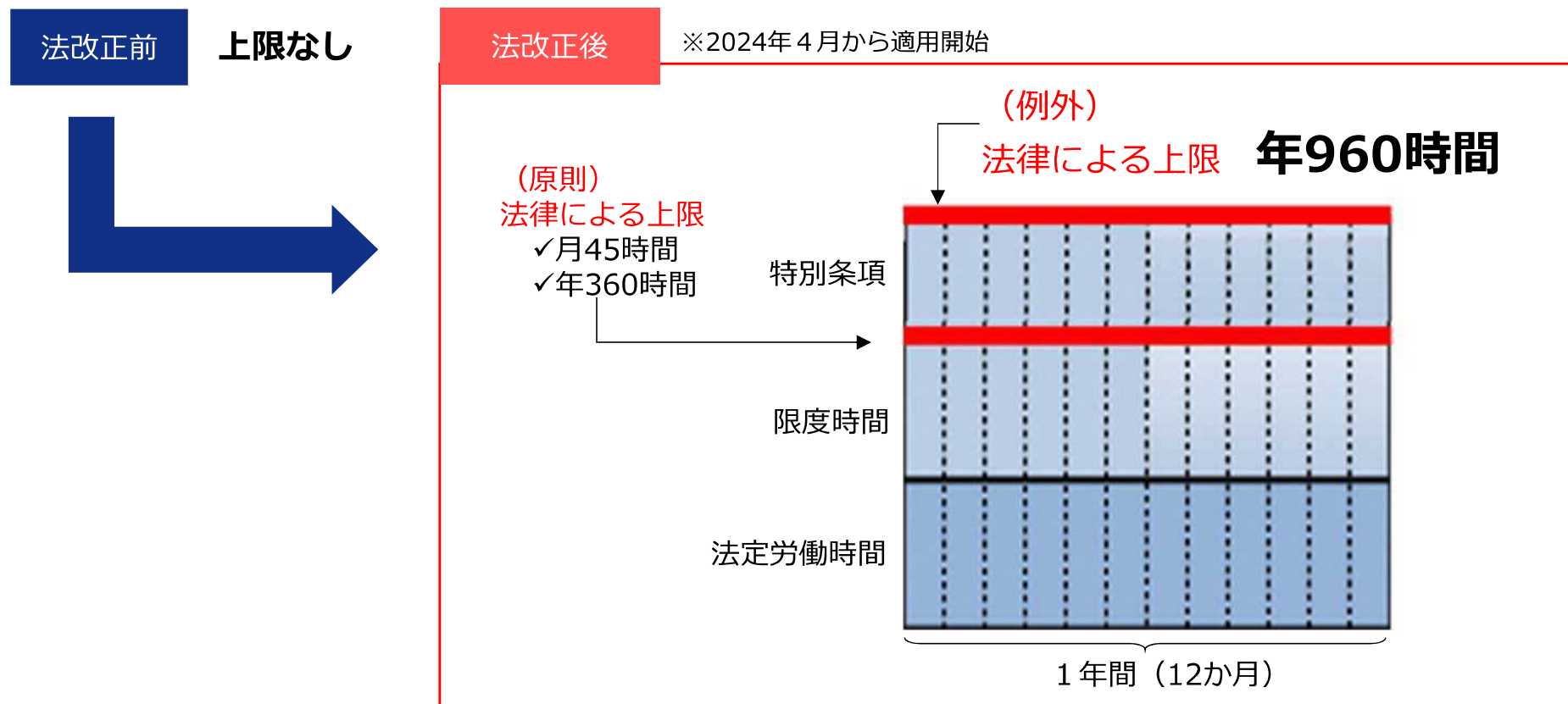
ドライバー（トラック・バス・タクシー）の上限規制

特にトラックドライバーでは長時間労働の背景に、取引慣行上の問題が見られる

(例) 速やかな荷物の配達を依頼されることによる長時間の運転

(例) 荷物の積みおろしの際に発生する長時間の待機

(例) 荷物の積みおろしに伴う荷役作業



※ 改正された「改善基準告示」も2024年4月から適用される

自動車運転者の「改善基準告示」改正内容について

	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 	【現行】 継続8時間以上 【改正後】 継続<u>11時間</u>以上とするよう努めることを基本、<u>9時間</u>を下限 ※ 宿泊を伴う長距離の場合は、<u>8時間下限が週2回</u>まで可。その場合、運行終了後<u>12時間</u>以上を確保	【現行】 13時間以下最大16時間 15時間超は週2回以内 【改正後】 13時間以下最大<u>15時間</u> <u>14時間超は週2回までが目安</u> ※ 長距離・泊付きの場合は、<u>16時間か週2回</u>まで可	【現行】 293時間以内など 【改正後】 (原則) <u>年3,300時間以内かつ月284時間以内</u> (例外) <u>年3,400時間以内かつ月310時間以内</u> ※ <u>1か月の時間外・休日労働が100時間未満となるよう努める</u>	・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 	【現行】 継続8時間以上 【改正後】 継続<u>11時間</u>以上とするよう努めることを基本、<u>9時間</u>を下限	【現行】 13時間以下 最大16時間 【改正後】 13時間以下 最大<u>15時間</u> <u>14時間超は週3回までが目安</u>	【現行】 月299時間以内 【改正後】 <u>月288時間以内</u>	・予期し得ない事象に遭遇した場合の特例（新設）
バス 	【現行】 継続8時間以上 【改正後】 継続<u>11時間</u>以上とするよう努めることを基本、<u>9時間</u>を下限	【現行】 13時間以下 最大16時間 15時間超は週2回以内 【改正後】 13時間以下 最大<u>15時間</u> <u>14時間超は週3回までが目安</u>	【現行】 週65時間以内(4週平均) ※ 月換算で281時間以内 【改正後】 (原則) <u>年3,300時間以内かつ月281時間以内</u>など (例外(貸切バス等乗務者の場合)) <u>年3,400時間以内かつ月294時間以内</u>など	・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）

発着荷主等に対する要請の取組

令和4年12月23日の改善基準告示の改正に伴い、都道府県労働局に「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を開始

1. 荷主特別対策チームの概要

1.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、都道府県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。

2.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。

3.都道府県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

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います。

4.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/roudoukijun/nimachi.html



2. 発着荷主等による長時間の荷待ちに対する取組（全国計）

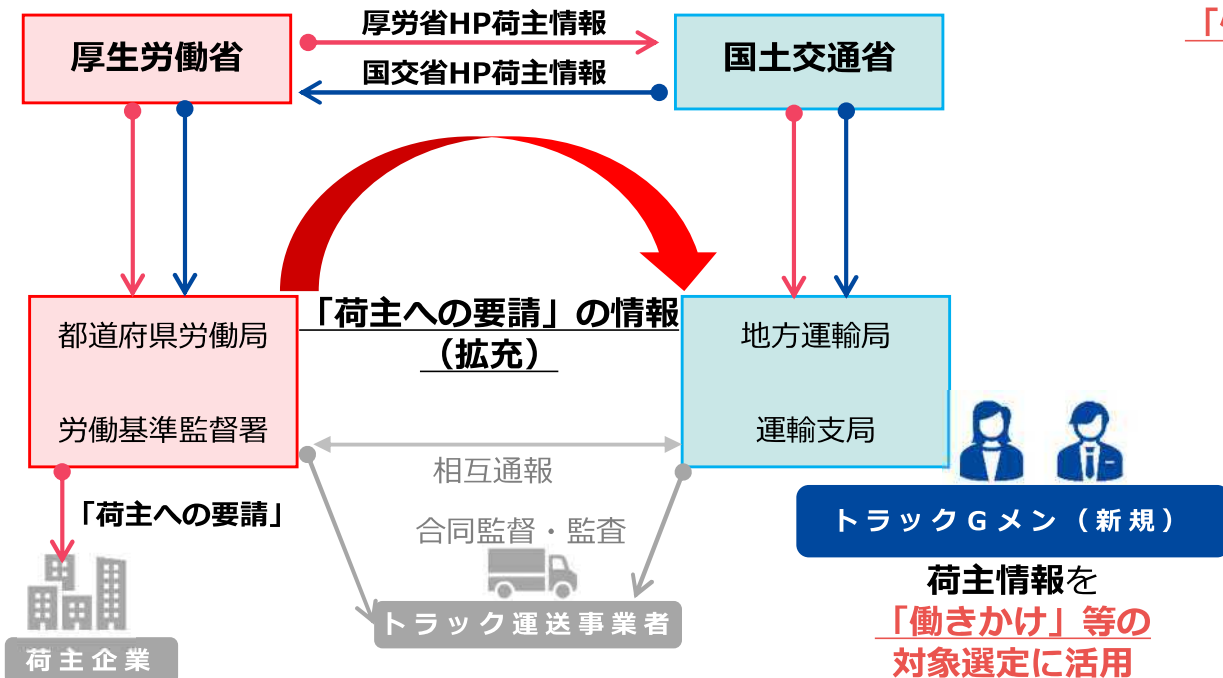
	令和4年12月～令和5年12月
「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」に寄せられた情報の件数	<u>707</u>
発着荷主等に対する要請を実施した事業場数	<u>11,138</u>

「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～） ①

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

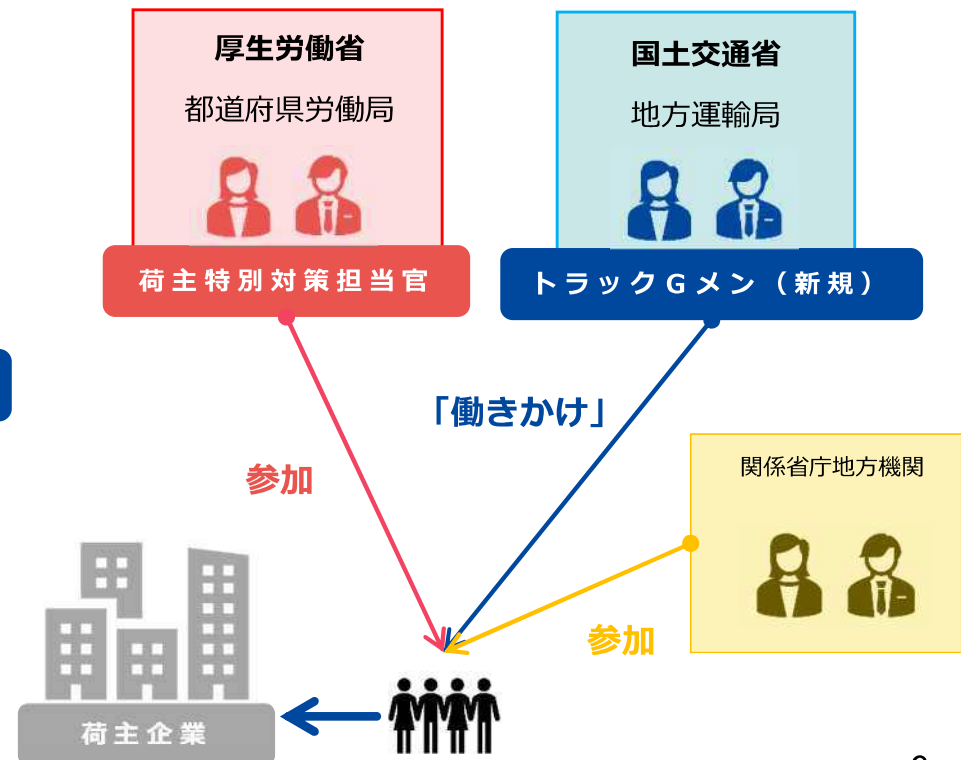
労働基準監督署が実施している「荷主への要請」の際、

- 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



「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～）②

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の周知を開始した。（「標準的な運賃」の周知）

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

- 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を改善しましょう**
トラック運転者の長時間労働や過労の要因となるため、**長時間の荷待ちを発生させないよう努めましょう。**
取り組み例
 - ・納品時間の指定を柔軟にする
 - ・納品を特定の曜日・時間帯に集中させない
 - ・積込場所を分散し1か所当たりの車両台数を減らす
 - ・パレットを用いるなどで荷役作業の時間を短縮する
 - ・注文からお届けまでの期間に余裕をもたせる

「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））
- 2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう**
発注担当者にも改善基準告示を知ってもらい、**トラック運転者が告示を守る着時刻などを設定しましょう。**
また、改善基準告示に違反して安全な運転を確保できないような発注を行う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
表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。
- 3 事前通知のない荷役作業の依頼はやめましょう**
トラック運転者に事前通知なく荷役作業を行わせてはいけません。
労働災害防止のため、トラック運転者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。


「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」

トラック輸送の「標準的な運賃」に、ご理解・ご協力をお願いいたします

「標準的な運賃」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。



持続可能な物流を実現するため、
荷主の皆様、「標準的な運賃」の
趣旨をご理解いただき、
ご協力くださますようお願いいたします。



国土交通省「トラック輸送の「標準的な運賃」が定められました」

令和5年10月～
「標準的な運賃」についても周知

働き方改革PR動画「はたらきかたススめ（トラック編）」

令和5年7月28日公開。

都道府県労働局、各地方運輸局・運輸支局、トラック協会などを通じて周知を行っている。



荷主の方
そして私たちも
変わっていきましょう

トラック・バス・タクシー業に携わるみなさまへ



くらし、
はたらき、
ともに
ススめ！

自動車運転者にも
時間外労働の
上限規制が
適用されます

改善基準
告示も改正
されます

働き方改革を進めましょう！詳しくは特設サイトへ！

厚生労働省 国土交通省

はたらきかたススめ

動画のポイント（知っていただきたいこと）

- トラックドライバーは、自動車運転の業務の中でも、特に労働時間が長い業務であり、大型トラックでは全産業平均と比べて、年間労働時間が400時間程度長い状況にあること。
- トラックドライバーにとっては、荷物の積み下ろしの際の待機時間が負担となっており、荷主の立場から何も対策をしなければ、2024年度には約14%、2030年度には約34%の輸送能力が不足する可能性があると言われてしていること。
- トラックドライバーが決められた時間内で効率よく業務を行えるよう、荷主の方にも、トラック事業者等から待ち時間のことなどで相談があれば、協力して問題解決に取り組み、待機時間の削減等にご協力をいただきたいこと。
- また、一般国民の立場においても、なるべく再配達にならないような配慮をお願いしたいこと。

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

運送事業者、荷主等に向けて、「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」や、上限規制、改善基準告示などに関する情報発信を行うポータルサイト。

自動車運転者の長時間労働改善に向けたさまざまな情報を発信します！

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・バス・タクシーなどの運転者は、物流や生活交通を支える存在です。一方で、こうした自動車運転者は、業務の特性や取引上の慣行などから、労働時間が長くなる実態が見られ、働く方の健康と安全を守る働き方改革が急務です。本サイトでは、2024年（令和6年）4月からの自動車運転者への時間外労働の上限規制の適用に向けて、皆さまの働き方改革に役立つ様々な情報を発信していきます！！



●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)

●掲載コンテンツ

●改善基準告示特設ページ（トラック、バス、ハイヤー・タクシー毎に掲載します）

2024年（令和6年）4月から自動車運転者への時間外労働の上限規制の適用に合わせて、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）が新しくなります

改善基準告示とは？

改善基準告示が何のために制定されたか？、制定の経緯は？、改正の詳しい推移は？、などを掲載しています！

改善基準告示のポイント

改善基準告示関係資料

改善基準告示の改正内容について、トラック、バス、ハイヤー・タクシーそれぞれのポイントを掲載しています！

改善基準告示のQ&A

2024年（令和6年）4月以降の改善基準告示について、Q&A形式で解説！

改善基準告示の告示全文や、関連通達を掲載！

●改善事例

改善事例では、自動車運転者（トラック、バス、ハイヤー・タクシー）の長時間労働改善に向けた事業者の取組をご紹介します。

- ・社内制度や勤務体制等の改善事例
- ・ITの活用による改善事例
- ・人材確保・育成等による改善事例
- ・その他の取組事例 etc



●情報いろいろ宝箱

情報いろいろ宝箱では、自動車運転者（トラック、バス、ハイヤー・タクシー）の長時間労働の改善に活用できるさまざまな情報や、トラック、バス、ハイヤー・タクシーをご利用される皆さまに知っていただきたい情報を掲載しています。

- ・利用者の皆さまへ
- ・事業者の皆さまへ



●各種統計

(運転者の仕事をしてみよう)

各種統計（運転者の仕事をしてみよう）では、自動車運転者（トラック、バス、ハイヤー・タクシー）の労働時間や賃金、女性運転者の状況等、さまざまな統計情報を掲載しています。



- ・有効求人倍率、平均年齢、女性の進出状況、年間労働時間、年間所得、etc

●改善ハンドブック

改善ハンドブックでは、自動車運転者（トラック、バス、ハイヤー・タクシー）の労働時間管理の考え方や、改正改善基準告示のポイント解説、長時間労働改善に向けた事業者の取組例、関係法令、各種情報サイトや助成金の情報を掲載しています。



働き方改革推進支援助成金

令和6年度当初予算案 71億円（68億円） ※（）内は前年度当初予算額

1 事業の目的

○実施主体：都道府県労働局 ○令和4年度支給件数 5,789件 支給額 54億円

労働保険特別会計			一般会計
労災	雇用	徴収	
○			

- 生産性向上に向けた設備投資等の取組に係る費用を助成し、労働時間の削減等の導入に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主を支援。
- 令和6年4月から時間外労働の上限規制が適用される業種等については、他の業種と比べ労働時間が長い実態があることも踏まえ、引き続き支援を実施。

2 事業の概要・スキーム

コース名		成果目標	助成上限額※1（補助率原則3/4（団体推進コースは定額））
業種別課題対応コース （長時間労働等の課題を抱える業種等を支援するため、労働時間の削減等に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主に助成）	建設事業	以下の何れかを1つ以上実施 ①36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 ②所定休日の増加	成果目標の達成状況に基づき、①～②の助成上限額を算出 ①月80H超→月60H以下：250万円※2 ②4週4休→4週8休：100万円 合計350万円
	自動車運転の業務	以下の何れかを1つ以上実施 ①36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 ②新規に10時間以上の勤務間インターバル制度を導入	成果目標の達成状況に基づき、①～②の助成上限額を算出 ①月80H超→月60H以下：250万円※2 ②11H以上：170万円※3 合計420万円
	医業に従事する医師	以下の何れかを1つ以上実施 ①36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 ②新規に9時間以上の勤務間インターバル制度を導入 ③医師の働き方改革の推進	成果目標の達成状況に基づき、①～③の助成上限額を算出 ①月80H超→月60H以下：250万円※2 ②11H以上：170万円※4 ③50万円 合計470万円
	砂糖製造業 （鹿児島県・沖縄県に限る）	36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減	月80H超→月60H以下：250万円※2
労働時間短縮・年休促進支援コース （労働時間の削減や、年次有給休暇の取得促進に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主に助成）		以下の何れかを1つ以上実施 ①36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 ②年休の計画的付与制度の整備 ③時間単位の年休の整備及び特別休暇の整備	成果目標の達成状況に基づき、①～③の助成上限額を算出 ①月80H超→月60H以下：200万円※5 ②25万円 ③25万円 合計250万円
勤務間インターバル導入コース （勤務間インターバルを導入する中小企業事業主に対し助成）		新規に9時間以上の勤務間インターバル制度を導入すること	導入した勤務間インターバルの時間数に応じて、以下の助成上限額となる ・9～11H：100万円 ・11H以上：120万円
団体推進コース （傘下企業の生産性の向上に向けた取組を行う事業主団体に対し助成）		事業主団体が、傘下企業のうち1/2以上の企業について、その取組又は取組結果を活用すること	上限額：500万円 複数地域で構成する事業主団体（傘下企業数が10社以上）の場合 上限額：1,000万円

○助成対象となる取組（生産性向上等に向けた取組）：①就業規則の作成・変更、②労務管理担当者・労働者への研修（業務研修を含む）、③外部専門家によるコンサルティング、④労務管理用機器等の導入・更新、⑤労働能率の増進に資する設備・機器の導入・更新、⑥人材確保に向けた取組（団体推進コースは、①市場調査、②新ビジネスモデルの開発、実験、③好事例の周知、普及啓発、④セミナーの開催、⑤巡回指導、相談窓口の設置 等）

※1 賃上げ加算制度あり（団体推進コースを除く）：賃金を3%以上引き上げた場合、その労働者数に応じて助成金の上限額を更に15万円～最大150万円加算（5%以上の場合は、24万円～最大240万円加算）。（常時使用する労働者数が30人以下の場合は加算額が倍になる。）

※2 36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減幅によって以下の助成上限額となること。（※5においても同様）
月80H超→月60～80H：150万円／月60～80H→月60H以下：200万円

※3 10H～11Hの勤務間インターバルを導入した場合は、助成上限額150万円

※4 9H～10Hの勤務間インターバルを導入した場合は、助成上限額120万円、10～11Hの勤務間インターバルを導入した場合は、助成上限額150万円

※5 月80H超→月60～80H：100万円／月60～80H→月60H以下：150万円

長時間労働が疑われる事業場に対する監督指導結果（兵庫労働局・令和４年度）

長時間労働が疑われる事業場に対する監督指導の実施（兵庫労働局・令和４年度）により、対象となった1,776事業場のうち、733事業場（41.3％）で違法な時間外労働を確認したため、是正・改善に向けた指導を実施

		監督指導実施 事業場数	労働基準関係法令違反 があった事業場数	主な違反事項別事業場数		
				労働時間 (注３)	賃金不払残業 (注４)	健康障害防止措置 (注５)
合計 (注１，２)		1,776 (100%)	1,435 (80.8%)	733 (41.3%)	111 (6.3%)	434 (24.4%)
主な業種	商業	582 (32.8%)	478	232	31	160
	製造業	310 (17.5%)	254	164	13	60
	保健衛生業	182 (10.2%)	152	73	5	45
	接客娯楽業	146 (8.2%)	128	55	16	40
	建設業	77 (4.3%)	65	41	11	18
	運輸交通業	79 (4.4%)	72	51	6	17
	その他の事業 (注６)	198 (11.1%)	145	63	14	47

(注１) 主な業種を計上しているため、合計数とは一致しない。

(注２) かつこ内は、監督指導実施事業場数に対する割合である。

(注３) 労働基準法第32・40条違反〔36協定なく時間外労働を行わせていること、36協定が無効なこと又は36協定で定める限度時間を超えて時間外労働を行わせていることにより違法な時間外労働があったもの。〕、労働基準法第36条第６項違反（時間外労働の上限規制）の件数を計上している。

(注４) 労働基準法第37条違反〔割増賃金〕のうち、賃金不払残業の件数を計上している〔計算誤り等は含まない。〕。

(注５) 労働安全衛生法第18条違反〔衛生委員会を設置していないもの等。〕、労働安全衛生法第66条違反〔健康診断を行っていないもの。〕、労働安全衛生法第66条の８違反〔１月当たり80時間を超える時間外・休日労働を行った労働者から、医師による面接指導の申出があったにもかかわらず、面接指導を実施していないもの。〕、労働安全衛生法第66条の８の３違反〔客観的な方法その他の適切な方法により労働時間の状況を把握していないもの。〕等の件数を計上している。

(注６) 「その他の事業」とは、派遣業、警備業、情報処理サービス業等をいう。

過労死等の労災保険給付支給決定が行われた企業に対する再発防止指導の強化 ～過労死等を再び発生させないための取組～

- 1 過労死等の労災保険給付支給決定（1件目）が行われた企業に対し、全社的な再発防止対策の策定を求める指導を実施【令和5年12月28日通達発出、同日施行】

現行

労災保険支給決定が行われた事業場に対し、原因究明及び再発防止策の策定を求める指導を実施

新たな取組

左記指導に加え、労災保険支給決定が行われた事業場を通じて、企業の本社における**全社的な再発防止対策の策定を求める指導**を実施

- 2 3年間で複数の過労死等の労災保険給付支給決定（2件目）が行われた企業（※）に対し、都道府県労働局長が「過労死等防止計画指導」を実施（※）法違反の有無を問わない【令和5年12月28日通達発出、令和6年4月開始】

現行

複数の精神障害に係る労災保険支給決定が行われた企業について、企業本社への指導を実施

新たな取組

企業の本社を管轄する都道府県労働局長から「**過労死等の防止に向けた改善計画**」（計画期間：**1年間**）の策定を求め、同計画に基づく取組を**企業全体に定着させるための助言・指導（過労死等防止計画指導）**を実施