

滋賀労働局の取組について

第12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

令和6年4月1日以降の

①トラックドライバーの時間外労働の上限規制

②トラックドライバーに適用される「改善基準告示」

① 時間外労働の上限規制

R6年3月31日まで

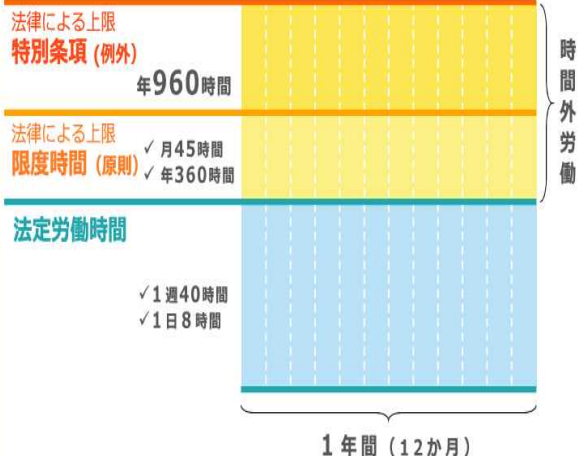
上限なし ※大臣告示（限度基準告示）の適用なし



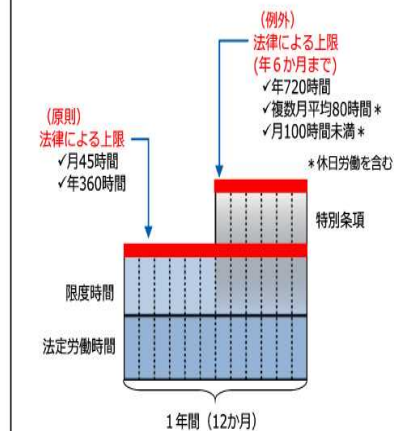
R6年4月1日以降

※ 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



② 「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年の拘束時間	3,516時間以内	原則: 3,300時間以内 例外 (※1): 3,400時間以内
1か月の拘束時間	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	原則: 284時間以内 例外 (※1): 310時間以内 (年6か月まで)
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。



時間外労働の上限規制、改善基準告示等の周知に向けた取組 (トラック運送事業者に対する説明会について)

○時間外労働の上限規制、改善基準告示等の内容に関する説明会を滋賀県トラック協会と連携して県内3か所の労働基準監督署により実施した。

○令和6年10月～12月、滋賀県トラック協会の7支部を県内の監督署の管轄ごとに分け、合計3回開催。

- 大津労働基準監督署：大津支部、湖西支部、湖南支部
- 彦根労働基準監督署：彦根支部、湖北支部
- 東近江労働基準監督署：甲賀支部、湖東支部

令和6年度実施の説明会の参加状況

開催会場	開催日	参加者数
守山会場（大津支部・湖西支部・湖南支部）	令和6年12月3日	40名
彦根会場（彦根支部・湖北支部）	令和6年10月25日	18名
東近江会場（甲賀支部・湖東支部）	令和6年11月28日	21名
合 計		79名

令和5年度よりも参加者数が262名減少

令和5年度実施の説明会の参加状況

開催会場	開催日	参加者数
守山会場（大津支部・湖西支部・湖南支部）	令和5年9月11日	162名
彦根会場（彦根支部・湖北支部）	令和5年9月25日	73名
東近江会場（甲賀支部・湖東支部）	令和5年9月29日	106名
合 計		341名

「トラック事業者向け労務管理説明会」開催のご案内
～改善基準告示のQ&A解説及び36協定届作成時の留意点～

令和6年4月1日から適用となった改善基準告示の改正内容のうち、厚生労働省が発行したQ&Aの内容について解説するほか、同日に適用開始となった労働基準法に関する時間外労働の上限規制に連関する36協定の作成方法について、わかりやすく解説します。（内容は3回全て同じです。）

開催日・会場	会場住所
第1回 令和6年10月25日（金）	シェンゲンプラザアピア 研修室A・B (東近江市八咫町3-1)
第2回 令和6年11月28日（木）	平和堂400スタジアム 1階上野球場南隣室3-5 (彦根市北町3028)
第3回 令和6年12月3日（火）	滋賀県トラック協会会館 4階ホール (守山町本町2298-4)

講演時間 14時00分～15時30分 定員は13名です

講演内容

- 改善基準告示Q&Aに記載されている内容の解説
- 36協定届や協定の作成にあたっての留意点
- 就業規則等の作成と届出、労働条件通知書交付時等の留意点
- 働き方改革推進支援助成金（働き方課題対応コース）制度等助成金関係

申込対象者
経営者、運行管理者、その他労務管理者

申込方法
別紙申込書に必要事項を記入の上、滋賀県トラック協会へFAXしてください
(FAX番号 077-585-8015) ※申込締切はそれぞれの開催日1週間前となります

お問合せ先
会場・申込手続について 滋賀県トラック協会 企画課 電話 077-516-6411 担当 藤田
講演内容について 滋賀労働局労働基準部 監査課 電話 077-522-6649 担当 野崎

説明会開催の周知用リーフレット

トラックドライバーの働き方改革の推進に向けた滋賀労働局における主な取組

○滋賀労働局においては、以下の取組により、取引慣行の改善に向けて、荷主に協力を得るための取組を進めながら、働き方改革に取り組むトラック事業者への支援を行っている。

取引慣行の改善に向けた取組

- ① 労働基準監督署による荷主への要請
- ② トラック・物流Gメンへの協力
- ③ 取引上の配慮を求めるリーフレットを作成

トラック事業者を支援する取組

- ① 働き方改革推進支援助成金による支援
- ② 働き方改革推進支援センターによる支援

労働基準監督署による荷主への要請

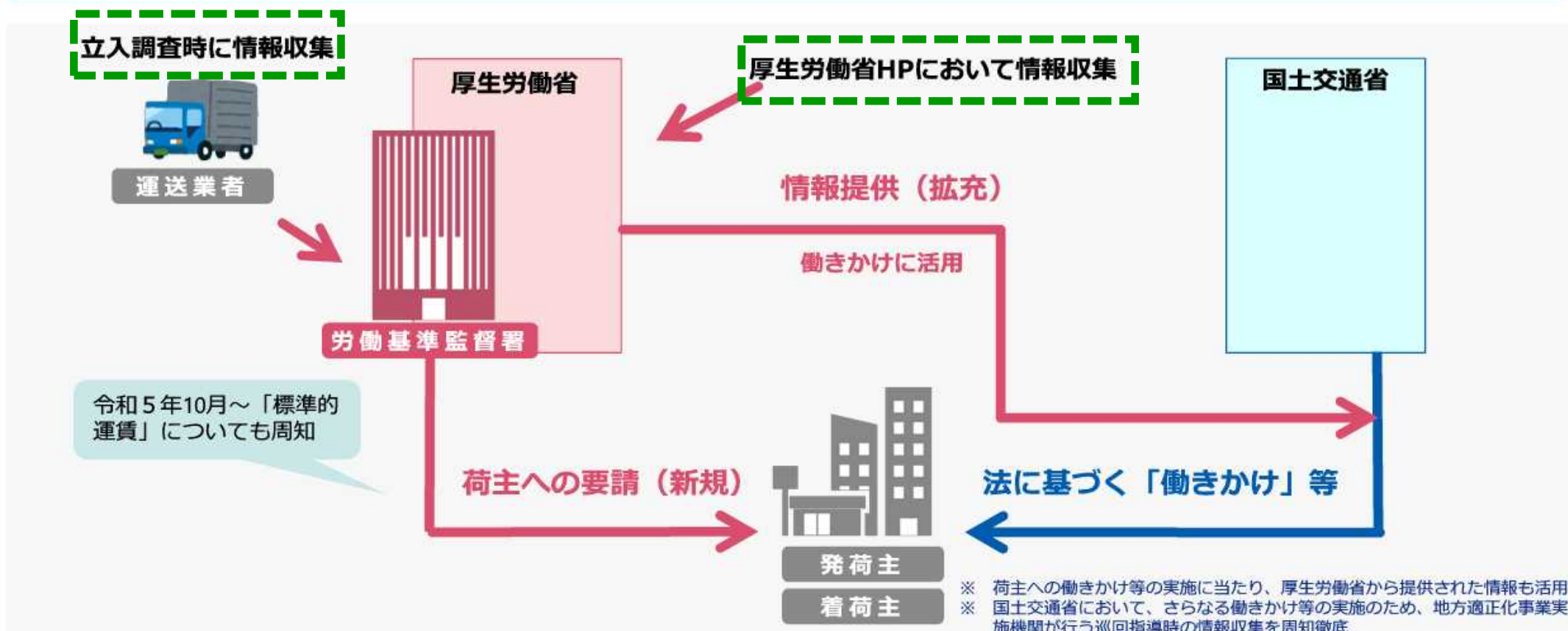
労働基準監督署による要請（令和4年12月23日～）

▶ **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。

	令和4年12月～令和6年11月
実施件数	198件

▶ 対象企業選定にあたり、**厚生労働省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。



〈厚生労働省HP〉

労働基準監督署の立入調査時に収集した情報に基づき荷主要請を実施した具体的事例

①労働基準監督署の立入調査で把握した事実

各種情報から違法な長時間労働が疑われたことから、道路貨物運送業を営む事業場（労働者16人）に、立入調査を実施した。

②労働基準監督署の指導

◆長時間にわたる違法な時間外労働を行わせたこと

- ・立入調査を実施した令和5年度時点では、自動車運転者に係る上限規制の適用はまだ猶予されていたが、36協定で定めた上限時間を超えて時間外労働を行わせていたことが法違反となり是正勧告（労働基準法第32条違反）※最長で1か月当たり152時間
- ・時間外・休日労働時間を1か月当たり80時間以内とするための具体的方策を検討・実施するよう指導

◆自動車運転者の改善基準告示に違反していたこと

- ・1月の拘束時間が293時間を超えていること（改善基準告示第4条1項1号違反）、1日の拘束時間が16時間を超えていること（改善基準告示第4条1項2号違反）、勤務終了後に継続8時間以上の休息期間を与えていないこと（改善基準告示第4条1項3号違反）について改善基準告示違反を指摘

③事業場の是正対応（抜粋）

- 帰所後の翌日配送分の荷の積み込み業務について、積み込みアシスタントを配置することで、自動車運転者の労働時間・拘束時間を短縮した。
- 労働時間・拘束時間について週次で状況を確認することとし、月の時間外労働や拘束時間の限度を超過しないように業務配分している。

④労働基準監督署の荷主への要請

- 指導後の事業場からの報告により、時間外労働や拘束時間の一定の減少が確認されたものの、依然として長時間労働の実態にある労働者が認められたことから、**事業場の了解を得た上で、労働基準監督署職員による荷主企業への協力要請**を行った。
- 要請に当たっては、令和6年度から自動車運転者にも上限規制や改正された改善基準告示が適用されることから、一層の長時間労働防止の取組が必要となること、その**取組には荷主の理解と協力が不可欠であること等を説明し、要請書を交付**した。

➔ 取組の結果、時間外・休日労働時間が1か月当たり80時間以内に減少したことを確認した。

荷主への要請時に使用するリーフレット「STOP！長時間の荷待ち」

○最新の施策を踏まえ、労働基準監督署による荷主への要請時に用いるリーフレットの内容を大きく改定している（厚生労働省において作成）。

荷主・元請運送事業者の皆さまへ



物流は重要な社会インフラであり、国民生活や経済活動
 になくっ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



出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査(R2)」

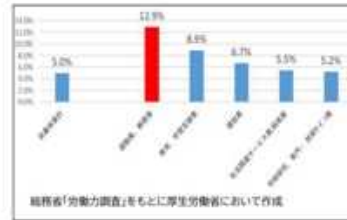
トラックドライバーの長時間労働を改善していくため、また、今後の物流を支えていくためにも、**荷待ち時間、荷役時間の削減に向けた取組に、ご理解とご協力をお願いいたします。**

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

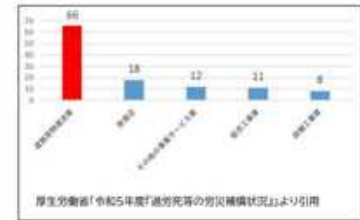
月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合※（R5年、上位業種）



※ 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）



※ 厚生労働省「令和5年度「過労死等の労災補償状況」より引用

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。



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。

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」「契約のない附帯業務」を合計すると、約7割を占めます

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（R6.6.30時点）



※ 貨物自動車運送事業者法等に違反する原因となるおそれのある行為

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。**

荷主への要請時に使用するリーフレット「STOP！長時間の荷待ち」

○労働基準監督署による荷主への要請時にリーフレット「STOP！長時間の荷待ち」を交付し、「改正物流法」や「標準的運賃」についても併せて周知している。

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、契約にない附帯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よう！」「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「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		

滋賀労働局独自リーフレット「取引先の事業者等に長時間労働を生じさせていませんか？」

○滋賀労働局において「取引先の事業者等に長時間労働を生じさせていませんか？」を作成し、労働基準監督署による監督指導等で配布している。

事業者の皆さまへ

取引先の事業者等に長時間労働を生じさせていませんか？

～残業の多い建設業・ドライバー・医師も残業規制が始まりました～

事業主は、取引先事業主などに長時間労働を生じさせないよう取引上配慮に努めることが義務付けられています。また、全ての事業主は、労働基準法に基づく時間外労働の上限時間を超えて労働者に仕事をさせることができません。長時間労働につながる取引慣行があれば、見直しましょう。

他の事業主との取引において、**長時間労働につながる短納期発注や発注内容の頻繁な変更を行わない**よう配慮する必要があります。
(労働時間等設定改善法(平成4年法律第90号)第2条第4項)



事業主の皆様は、他の事業主との取引を行うに当たって、次のような取組が行われるよう企業内に周知しましょう。

- ① 週末発注・週初納入、終業後発注・翌朝納入等の短納期発注を抑制し、納期の適正化を図ること
- ② 発注内容の頻繁な変更を抑制すること
- ③ 発注の平準化、発注内容の明確化その他の発注方法の改善を図ること
(労働時間等見直しガイドライン(平成20年厚生労働省告示第108号)2(4))

さらに2024年4月からは・・・

残業が多い建設業、自動車運転者、医師についても、働く人の命と健康を守るため、5年間の猶予を経て、2024年4月から、時間外労働の上限規制が始まりました。

取引先が長時間労働に至らないよう準備はできていますか？

裏面へ



図1 雇用者数100万人当たりの脳・心臓疾患の労災認定件数(上位業種)(農林業等除く)

厚生労働省「令和4年度「過労死等の労災検閲状況」及び総務省「労働力調査」(2022年)から作成

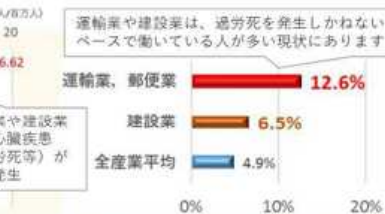


図2 月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者割合

総務省「労働力調査」(2023年)から作成

残業の多い建設業、ドライバー、医師も残業規制が始まりました

各事業者は、取引先等のこれら業種の長時間労働防止について、自らが準備できているか改めて次のポイントを確認ください。

※例えば運送契約に基づく荷の配送や建設工事請負契約に基づく工期といった民事契約の内容を履行するために必要であっても、運送事業者や建設事業者がその労働者に法律に基づく上限時間を超えて労働させることはできません。

対応のポイント1 経営トップの方針表明や体制整備を行いましょう

☑ いわゆる「2024年問題」への対応について、経営トップが法改正の概要を認識の上、自社との関係性や準備の進捗状況に応じて、経営方針やヒト・モノ・カネ・情報等の体制が適切か否か確認し、必要があれば見直しを行いましょう。

対応のポイント2 社内関係部署に必要な周知を行いましょう

- ☑ 次を含む必要な事項について、自社の各関係部署等に周知しましょう
- (1) 改正労働基準法に基づく時間外労働の上限規制等の内容
 - (2) 改正貨物自動車運送事業法等の内容(違反原因行為が疑われる荷主に対する国土交通大臣による働きかけ、要請、勧告・公表の仕組み等)
 - (3) 改正建設業法の内容(著しく短い工期で建設工事を契約した発注者に対する国土交通大臣等による勧告・公表の仕組み等)

対応のポイント3 具体的な対策に取り組みましょう

農林水産業、製造業、卸・小売業、建設業など、トラックドライバーの長時間労働に大きな影響を及ぼす事業場[※]にあっては、荷主による率先した取組が必要であるため、次のような具体的な取組を実施しましょう。

- ☑ 関係ガイドライン、トラック運転者の長時間労働削減の荷主企業としての取組事例、「独占禁止法」の物流特殊規定に係る内容の社内関係部署への周知
- ☑ 元請事業主(運送業者)に提案を求め、運送業者と協働して対策を検討・実施するなど、具体的な対策を講じること。

※ 発荷主と荷主はもとより、建設業における元請事業者等の関係者を含む。



対応のポイント4 自社の労働者が休暇取得しやすい環境を整えましょう

☑ 患者やその家族となる労働者が、診療時間内に受診したり家族の病状説明を受けたりできるよう、年次有給休暇などの休暇取得を促進しましょう。
(医療を守るため、受診や患者家族への病状説明は診療時間内に行うことが重要です)

厚生労働省

滋賀労働局
働きやすい滋賀をめざして

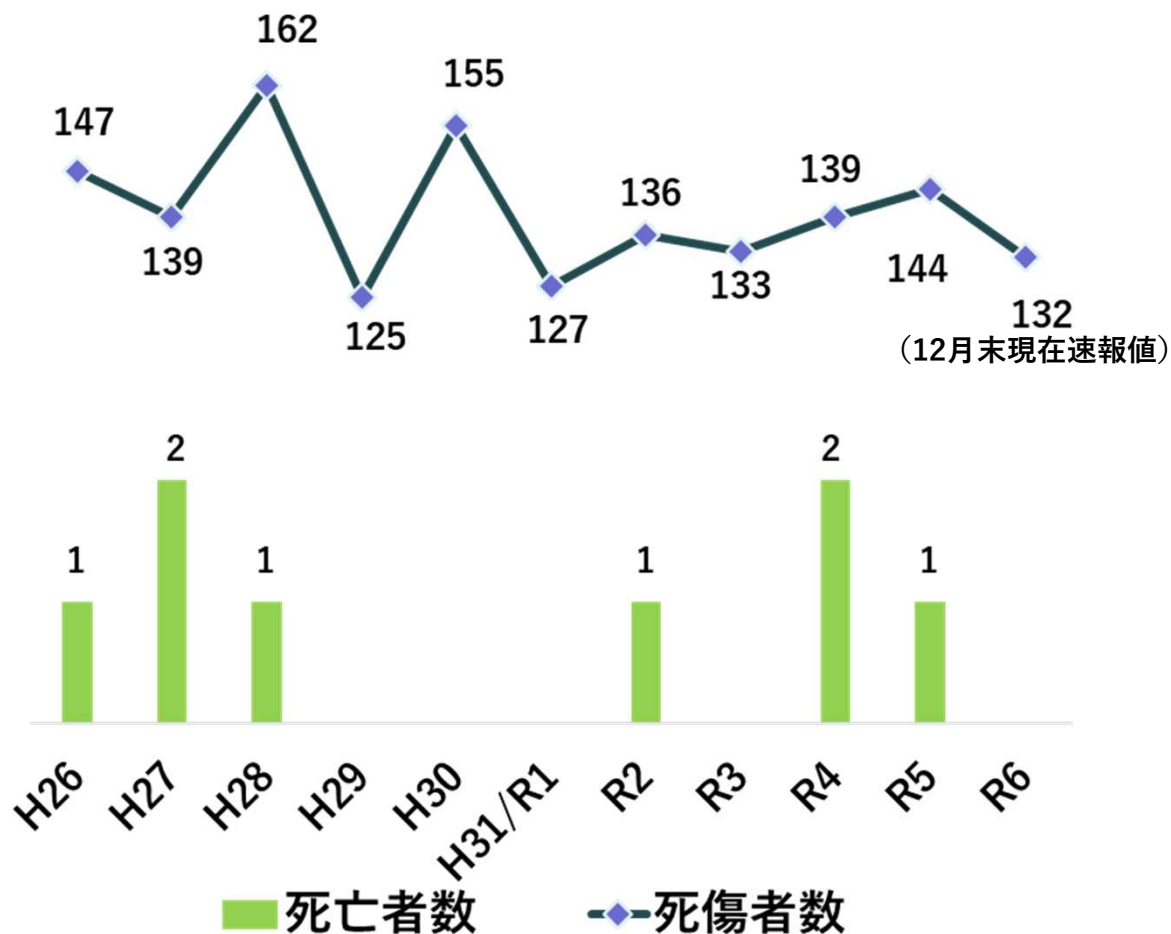
労働基準監督署
ハローワーク



道路貨物運送業の災害発生状況について

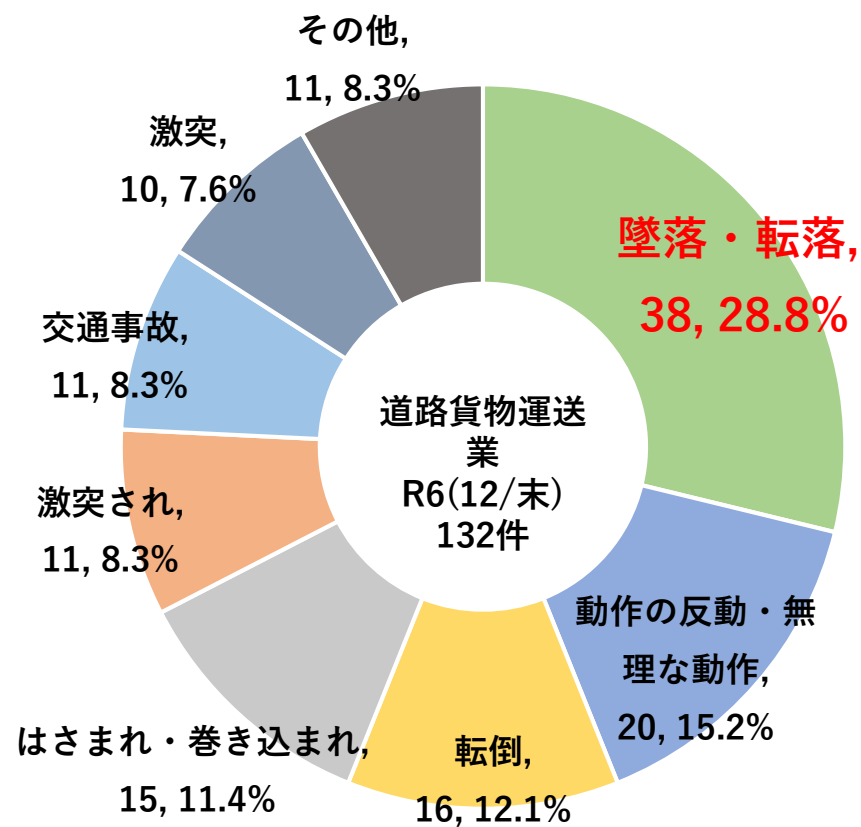
道路貨物運送業に係る労働災害の発生状況の推移について

(令和6年度は12月末現在の速報値)



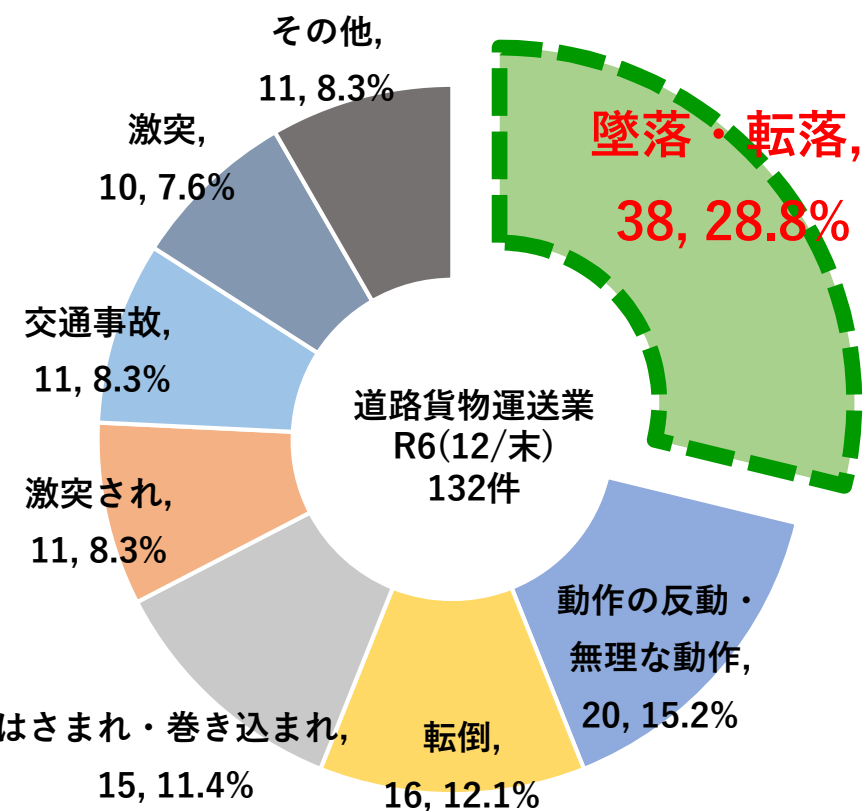
令和6年(12月現在の速報値)の道路貨物運送業に係る労働災害の「事故の型」別発生状況について

「墜落・転落」災害が最も多く、全体の約3割を占めています。



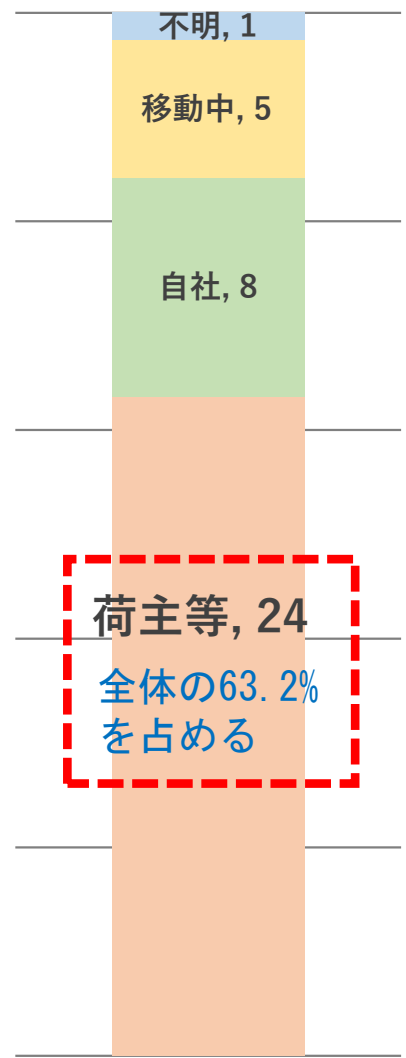
道路貨物運送業の災害発生状況について

令和6年（12月現在の速報値）の道路貨物運送業に係る「墜落・転落災害」38件の発生状況について

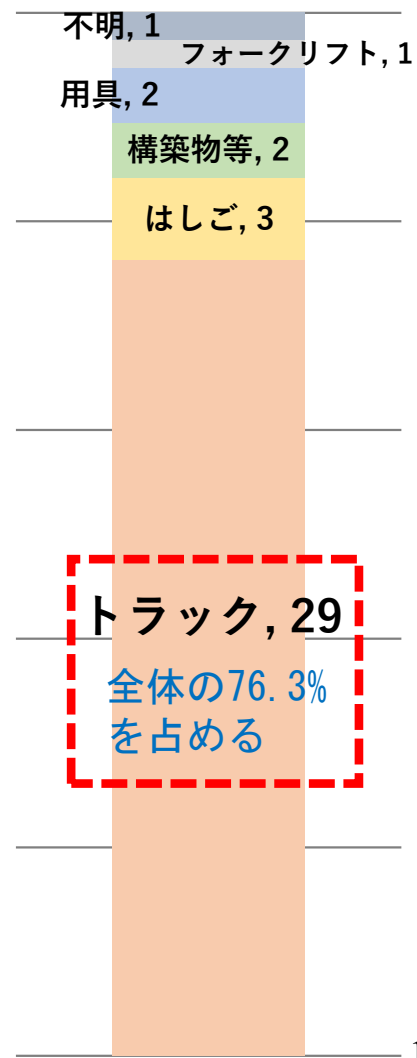


「墜落・転落」災害をさらに分析すると、荷主事業場等の出張先において、トラックの荷台等から墜落した災害の割合が、高くなっています。

労働災害が発生した場所等



労働災害の発生に起因したもの等



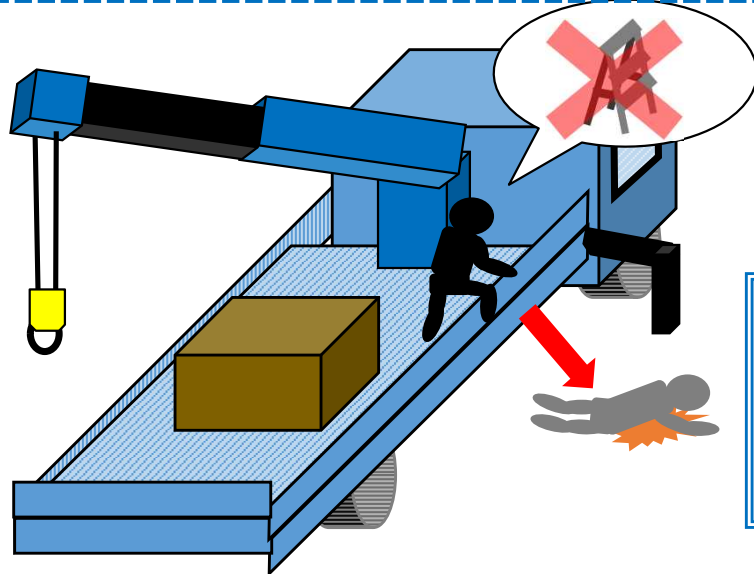
道路貨物運送業の労働災害事例について

荷主事業場の構内で発生した労働災害事例

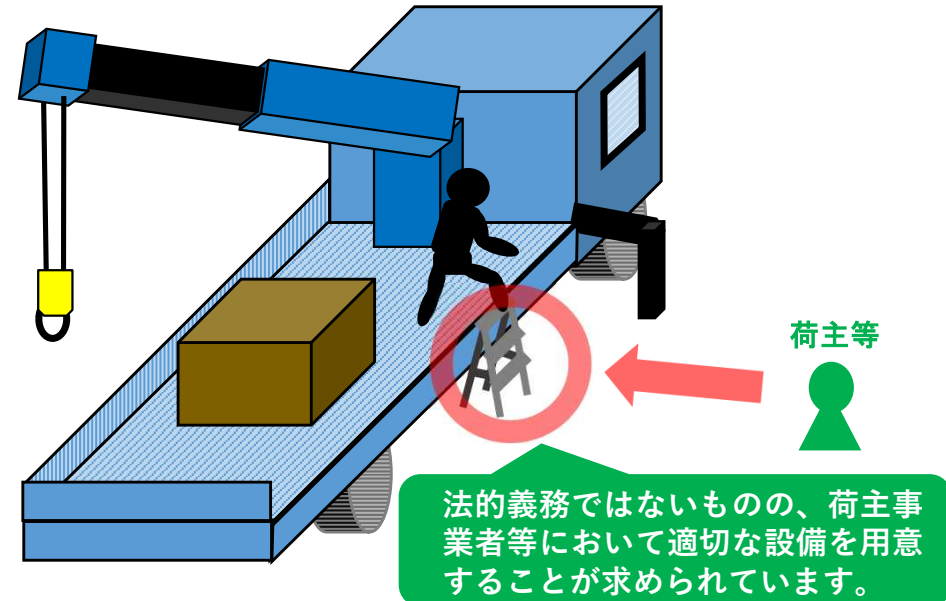
荷主事業場の構内でトラック荷台上の荷をトラッククレーンを使用し積み下ろすに作業を行っていた。

その際、昇降台を使用せず荷台から降りようとしたため、足を踏み外し地面に墜落したものの。

トラックの荷の積み下ろし作業を行う際は、事業者昇降設備の使用が義務付けられているものの、作業を行う場所や環境等によっては、事業者が用意した昇降設備が安全な昇降に適さない等の理由により、**墜落災害のリスクが高まる可能性**があります。



法的義務では無いものの、「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」に基づき、荷主事業者等においても、道路貨物運送業の労働災害防止対策への協力を行うことが求められています。



【荷役作業ガイドライン】

墜落・転落による労働災害の防止対策

●荷主等が管理する施設において、できるだけプラットフォーム（移動式のものを含む。）、墜落防止柵・安全ネット、荷台への昇降設備等の墜落・転落防止のための施設、設備を用意すること。