

第16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

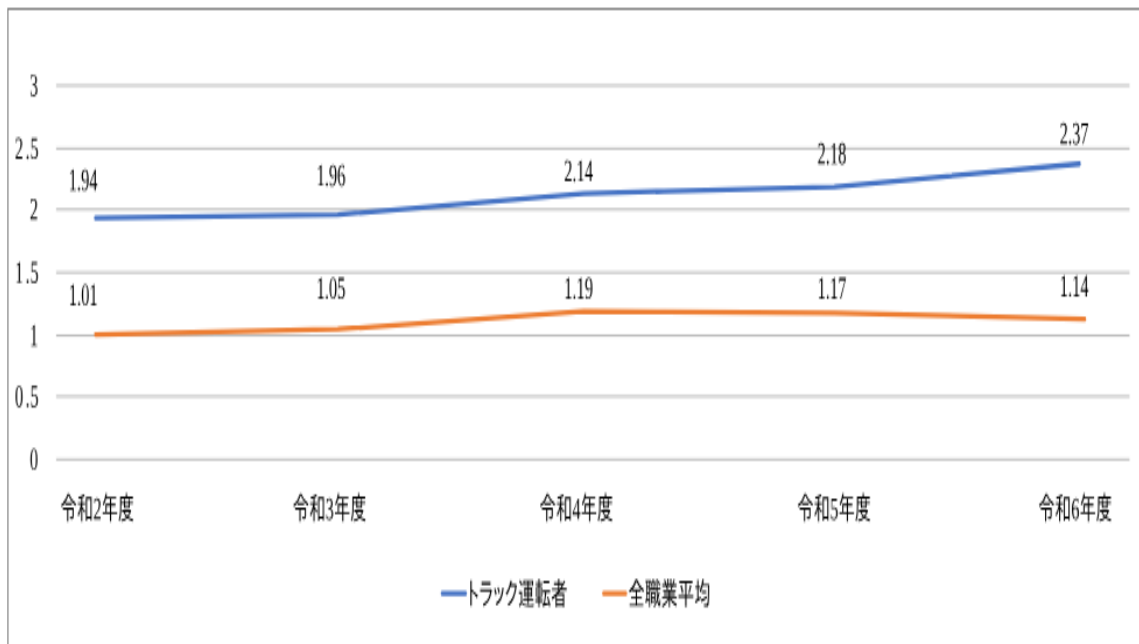
Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

- **トラック運転者の労働環境**
- 自動車運転者の法令等の規制
- 過労死等の防止のための対策に関する大綱
- 自動車運転者を使用する事業場に係る監督指導状況
- 発着荷主に対するアプローチ
- その他支援施策
- おわりに

1 トラック運転者の労働環境（有効求人倍率、平均年齢）

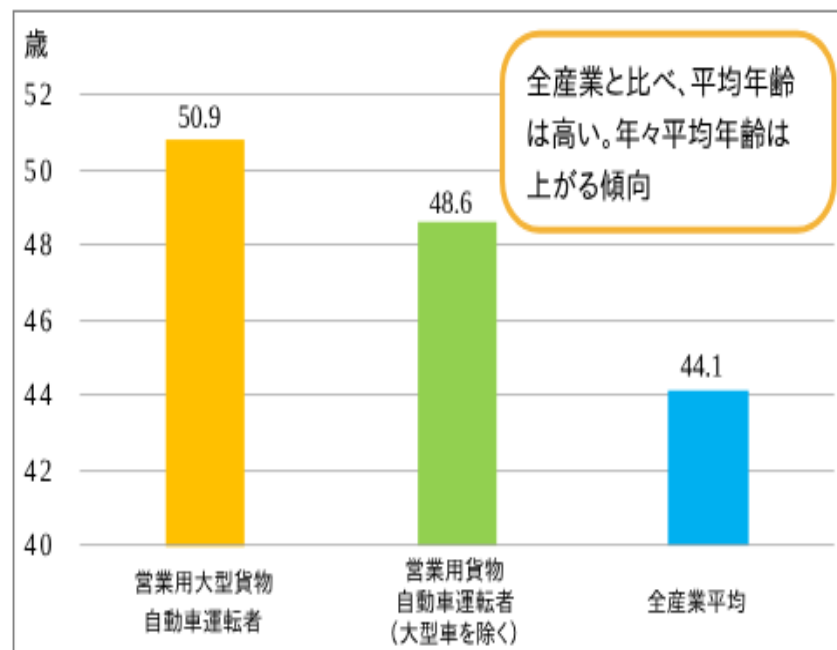
- トラック運転者の有効求人倍率は、令和6年度で2.37倍であり、全業種平均と比較して人手不足が深刻な状況
- トラック運転者の平均年齢は、大型貨物トラックで約50歳であり、全業種平均と比較して高い状況

トラック運転者の有効求人倍率



厚生労働省「職業安定業務統計」

トラック運転者の平均年齢

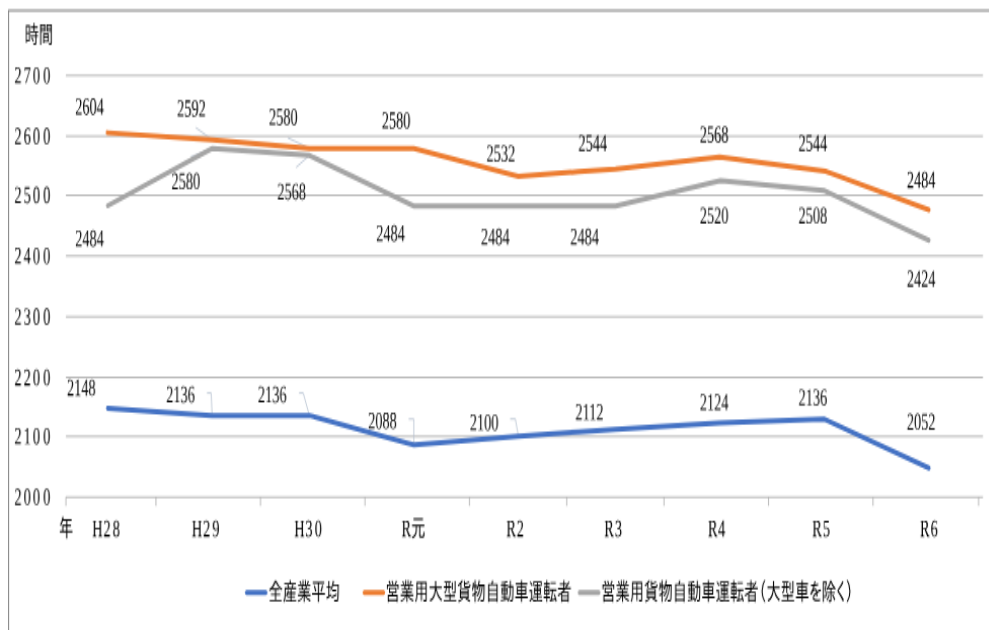


厚生労働省「令和6年 賃金構造基本統計調査」

1 トラック運転者の労働環境（労働時間、年間収入額）

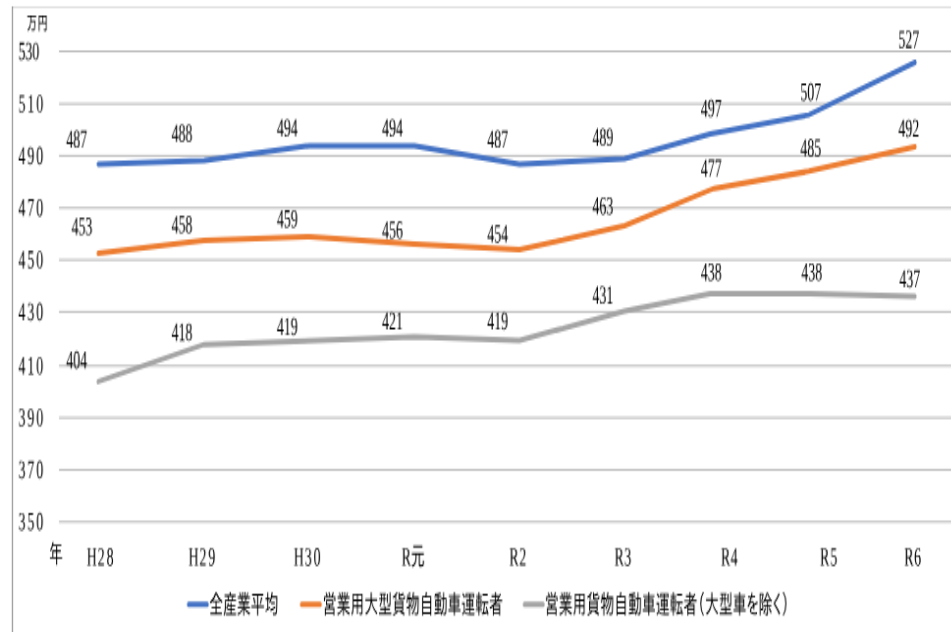
- トラック運転者の年間労働時間は、2,484時間であり、全産業平均と比較して長時間労働の状況
- トラック運転者の年間収入額は大型トラックで492万円であり、全産業平均と比較して低い状況

トラック運転者の年間労働時間の推移



厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

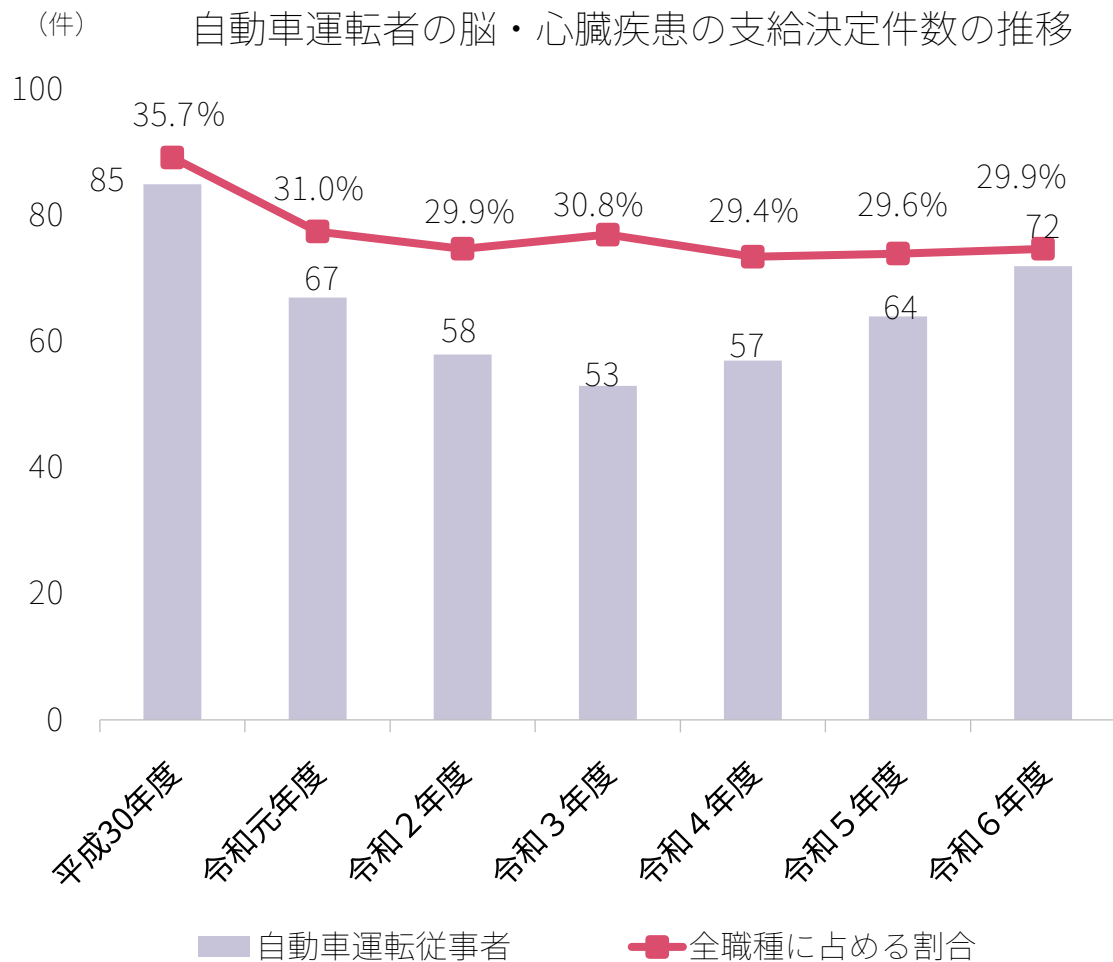
トラック運転者の年間収入額の推移



厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

1 トラック運転者の労働環境（脳・心臓疾患の労災支給決定状況）

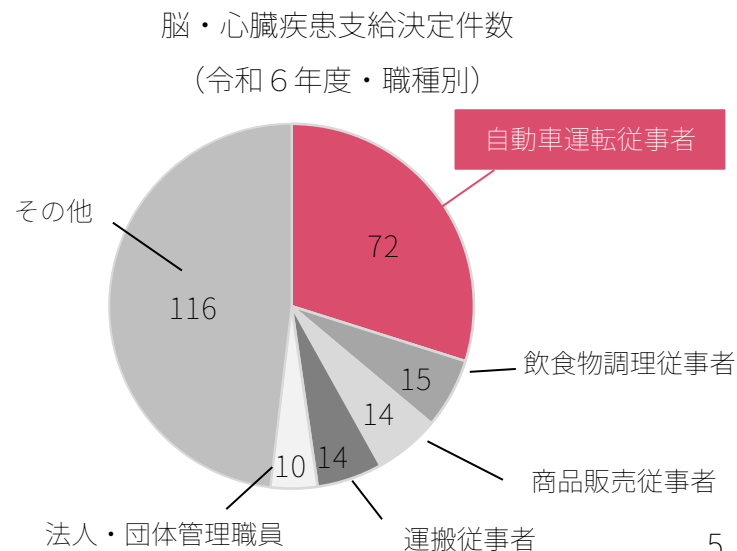
- 自動車運転者の脳・心臓疾患の労災支給決定件数は高い水準（令和6年度は72件）にあり、全業種（同241件）の約3分の1を占めている。



常用雇用者 5,514万3,895人

- ・道路貨物運送業に従事 161万1,454人 (2.92%)
- ・道路旅客運送業に従事 44万3,169人 (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。



- トラック運転者の労働環境
- 自動車運転者の法令等の規制
- 過労死等の防止のための対策に関する大綱
- 自動車運転者を使用する事業場に係る監督指導実施状況
- 発着荷主に対するアプローチ
- その他支援施策
- おわりに

2 自動車運転者の法令等の規制（時間外労働の上限）

R 6年3月31日まで

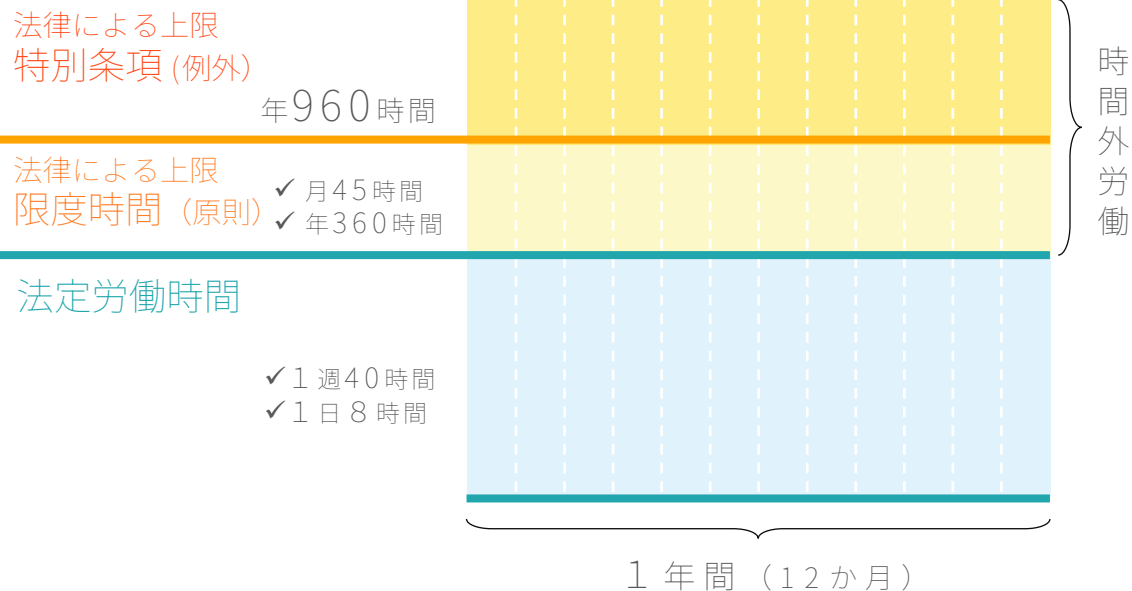
上限なし ※大臣告示（限度基準告示）の適用なし



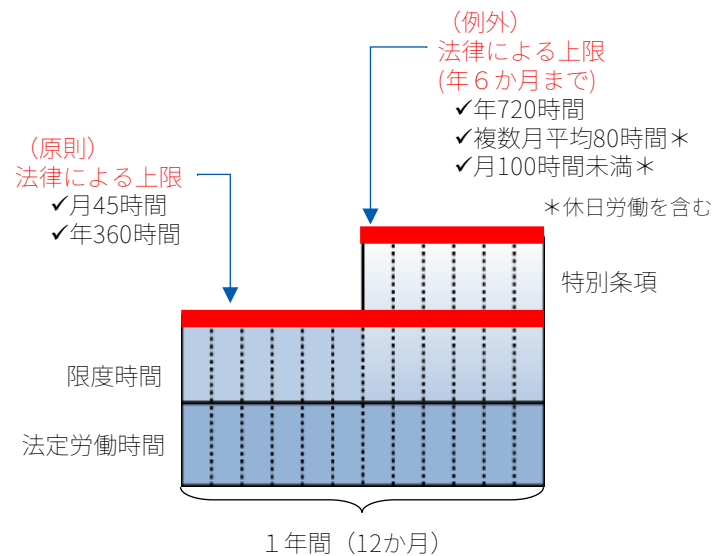
R 6年4月1日以降

※ 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


自動車運転者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 自動車運転者の法令等の規制（拘束時間等の規制（改善基準告示））

	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。



- トラック運転者の労働環境
- 自動車運転者の法令等の規制
- **過労死等の防止のための対策に関する大綱**
- 自動車運転者を使用する事業場に係る監督指導実施状況
- 発着荷主に対するアプローチ
- その他支援施策
- おわりに

3 過労死等の防止のための対策に関する大綱（令和6年8月改訂）

現状と課題

- 平成26年6月に過労死等防止対策推進法が成立して以降、働き方改革関連法に基づく働き方改革等の取組が進められてきた。その結果、長時間労働の雇用者割合は減少し、年次有給休暇の取得率は増加するなど一定の成果がみられ、令和6年4月からは、建設、自動車運転、医師等にも時間外労働の上限規制が適用されるなど、過労死等防止の機運も高まってきている。
- 一方、過労死等事案による労災請求・支給決定件数は増加傾向にあり、長時間労働対策に加え、メンタルヘルス対策やハラスメント防止対策の重要性が一層増している。
- また、働き方の多様化が進む中、フリーランス等の就労実態や健康確保、ハラスメントの状況等にも目を向ける必要がある。

変更のポイント

1 大綱策定10年を振り返り、更なる取組を推進

- ・ 令和7年には大綱策定から10年の節目を迎えるため、この間の調査研究や取組の成果を振り返り、それらも踏まえ今後の対策を更に検討し推進

2 上限規制の遵守徹底、過労死等の再発防止指導、フリーランス等対策を強化

- ・ 令和6年4月から全面適用された時間外労働の上限規制の遵守を徹底、過労死等を繰り返し発生させた企業に改善計画を策定させるなど再発防止の指導を強化
- ・ フリーランス・事業者間取引適正化等法の施行後の履行確保、個人事業者等の安全衛生対策・健康管理の強化、労災保険の特別加入制度の対象拡大等の取組を推進

3 業種やハラスメントに着目した調査・分析を充実

- ・ 芸術・芸能分野を重点業種等に追加
- ・ 過労死等事案について、事業主に義務付けられているハラスメント防止措置の状況についても収集・分析を実施

4 国以外も含めた関係者による取組を推進

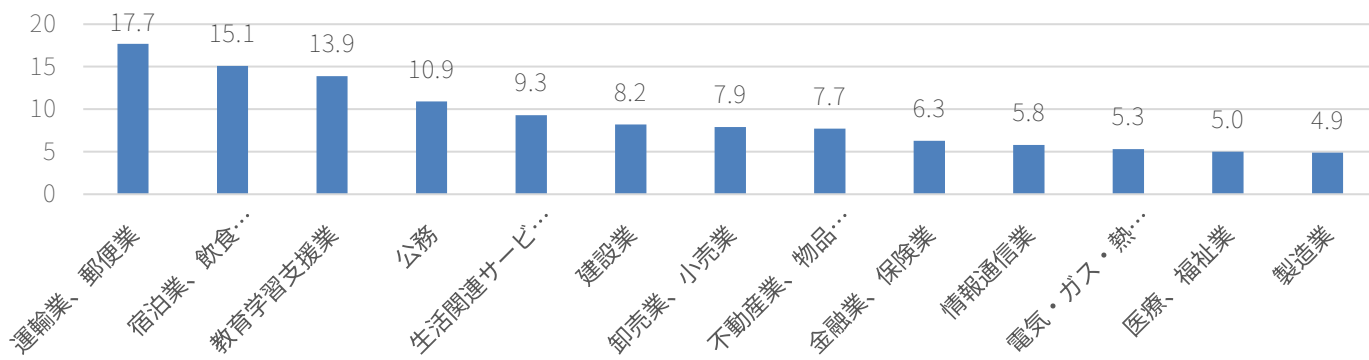
- ・ 業種別のカスタマーハラスメント対策の取組を支援
- ・ 事業主は、管理職や上司、若年労働者に対し、労働関係法令の研修等を実施
- ・ 労働組合は、職場で労働関係法令が適切に運用されているか定期的に確認

3 過労死等の防止のための対策に関する大綱（数値目標）

- 過労死をゼロとすることを目指し、労働時間、勤務間インターバル制度、年次有給休暇及びメンタルヘルス対策について、数値目標を設定する。
- 公務員についても、目標の趣旨を踏まえ、各職種の勤務実態に応じた実効ある取組を推進する。

数値目標	最新の数値
1 週労働時間40時間以上の雇用者のうち、週労働時間60時間以上の雇用者の割合を 5%以下 （令和10年まで） 特に、重点業種等のうち週労働時間60時間以上の雇用者の割合が高いものについて重点的に取組を推進する。（※）	8.0%（令和6年）
2 勤務間インターバル制度（令和10年まで） ① 労働者数30人以上の企業のうち、制度を知らなかった企業割合を 5%未満 ② 労働者数30人以上の企業のうち、制度を導入している企業割合を 15%以上 特に、勤務間インターバル制度の導入率が低い中小企業への導入に向けた取組を推進する。	① 14.7% ② 5.7% （令和6年）
3 年次有給休暇の取得率を 70%以上 （令和10年まで）	65.3%（令和5年）
4 メンタルヘルス対策に取り組む事業場の割合を 80%以上 （令和9年まで）	63.2%（令和6年）
5 労働者数50人未満の小規模事業場におけるストレスチェック実施の割合を 50%以上 （令和9年まで）	33.5%（令和6年）
6 自分の仕事や職業生活に関することで強い不安、悩み又はストレスがあるとする労働者の割合を 50%未満 （令和9年まで） なお、前大綱の数値目標であった「仕事上の不安、悩み又はストレスについて、職場に事業場外資源を含めた相談先がある労働者割合」についても継続的に注視する。	68.3%（令和6年）

（※）週労働時間40時間以上の雇用者のうち週労働時間60時間以上の雇用者の割合（令和6年）



（出典）
総務省「労働力調査」をもとに作成

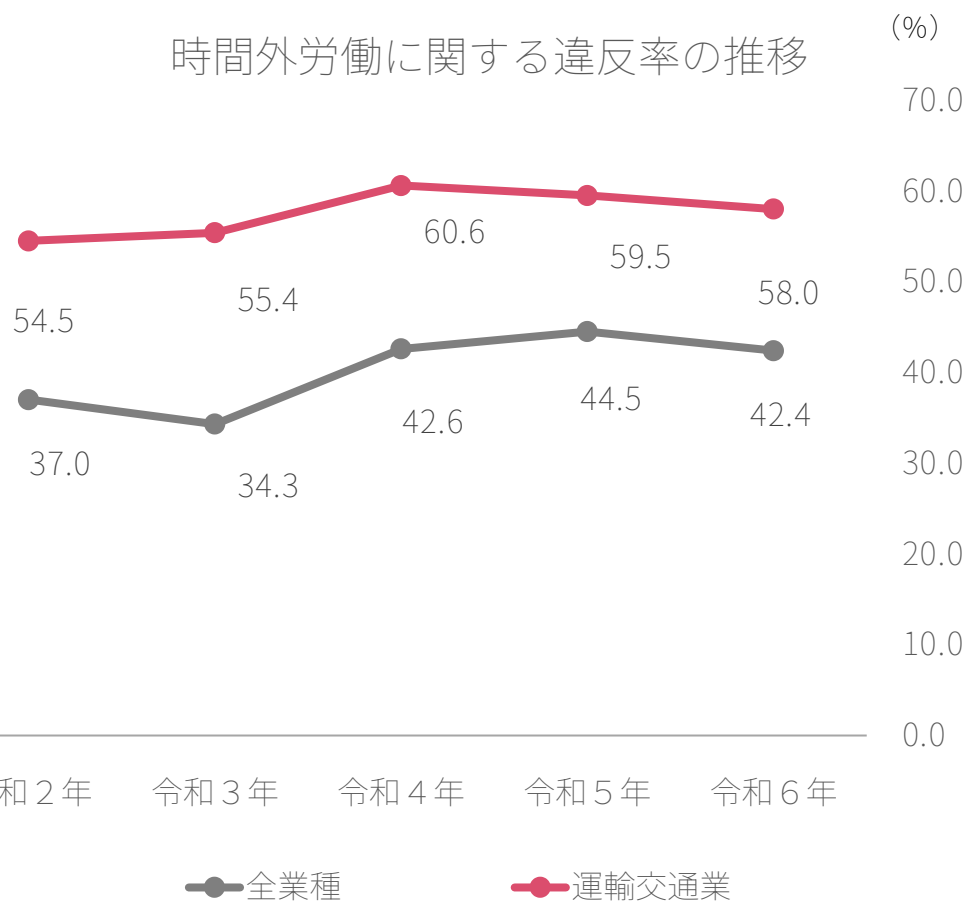
※ 常勤勤務医は、厚生労働行政推進調査事業費補助金 政策科学推進研究事業「医師の勤務環境把握に関する研究」の研究成果を一部改変したもの

- トラック運転者の労働環境
- 自動車運転者の法令等の規制
- 過労死等の防止のための対策に関する大綱
- 自動車運転者を使用する事業場に係る監督指導実施状況
- 発着荷主に対するアプローチ
- その他支援施策
- おわりに

4 自動車運転者を使用する事業場に係る監督指導実施状況

- 長時間労働が疑われる事業場に対して監督指導を実施し、自動車運転者を使用する事業場（運輸交通業）に係る時間外労働に関する違反率は、全業種と比べて高い状況にある。
- 兵庫労働局管内の監督指導実施状況では、運輸交通業の時間外労働に関する違反率は73.1%（令和6年度）と、全国平均と比較して高くなっている。

時間外労働に関する違反率の推移



兵庫労働局における監督指導実施事業場数
時間外労働に関する違反率（令和6年度）

		事業場数	違反率
合計		1,262	38.6%
主な業種	商業	321	32.1%
	製造業	238	42.4%
	保健衛生業	167	35.9%
	接客娯楽業	158	48.7%
	建設業	57	35.1%
	運輸交通業	67	73.1%
	その他	153	28.8%

- トラック運転者の労働環境
- 自動車運転者の法令等の規制
- 過労死等の防止のための対策に関する大綱
- 自動車運転者を使用する事業場に係る監督指導実施状況
- 発着荷主に対するアプローチ
- その他支援施策
- おわりに

5 発着荷主に対するアプローチ（通報と要請）

厚生労働省の通報窓口にドライバーから寄せられる主な内容

- ✓ 待機料や高速代を出してほしいと荷主をお願いしても拒否され、運賃も国が定めた運賃の半分も出してくれません。
- ✓ 毎回指定された時間に荷主の現場に行くのですが、実際積み込みを始めるまで3～4時間待たされます。
- ✓ 伝票が出来ていないという理由で何時間も当たり前待たされます。

荷主企業への 要請

- ✓ 貨物の発荷主（依頼主）と着荷主（受取主）の都合によりトラックドライバーが長時間の荷待ちとならないよう改善する取り組み
- ✓ 安定した輸送力を確保・持続可能な物流を実現するための「標準的な運賃」への理解
- ✓ 荷主企業の担当者への自動車運転者の改善基準告示等の内容の周知



標準的な運賃



物流改善パンフレット



5 発着荷主に対するアプローチ（労働基準監督署等からの働きかけ）

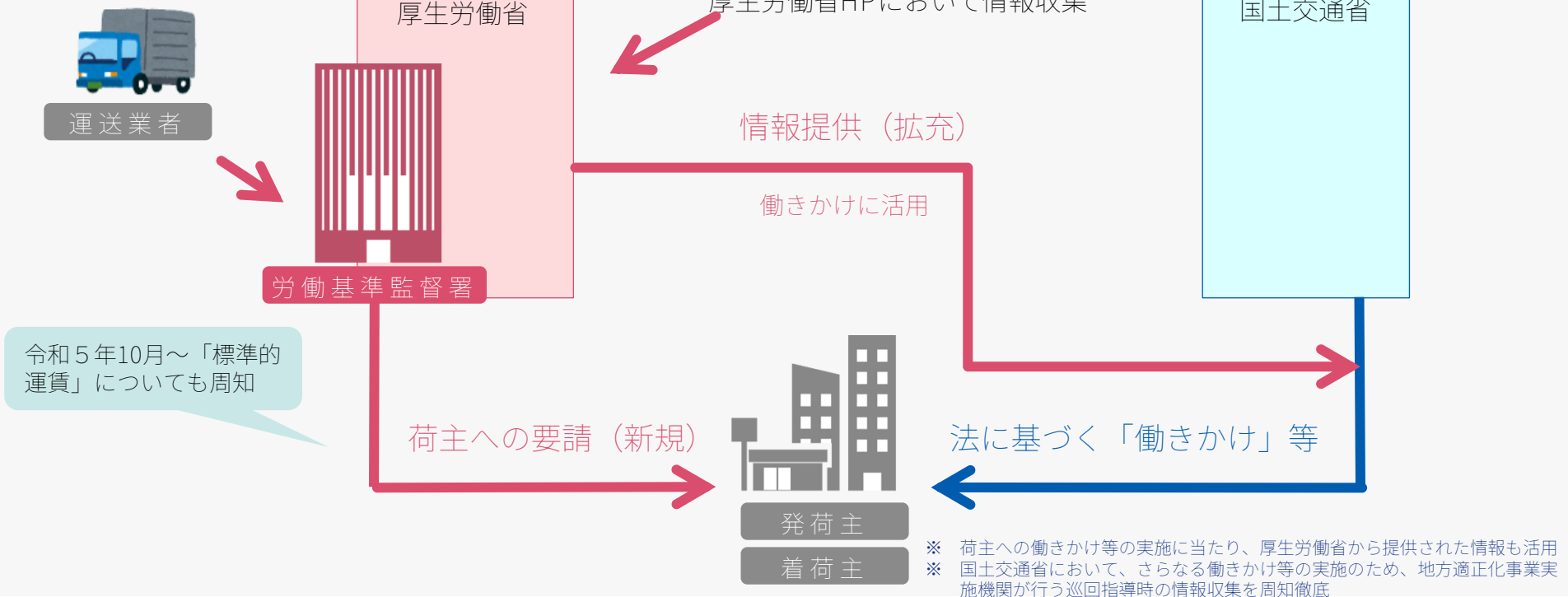
労働基準監督署による要請（令和4年12月23日～）

- ▶ 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7年12月
実施件数	27,208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

立入調査時に情報収集



5 発着荷主に対するアプローチ（労働基準監督署等からの働きかけ）

- 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

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

3時間超	待機 1:29	点検等 0:40	平均拘束時間 12時間26分	運転 6:43	荷役 1:34	休憩 1:58
------	---------	----------	----------------	---------	---------	---------

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。

出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（R2）」

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

トラックポータルサイト

発着荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへお願い

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（発着荷主）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。**

リーフレット「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」の取組

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を定めた改善基準告示を発注担当者へ周知する必要があります。

令和5年10月～「標準的な運賃」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へ、**「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。」

兵庫労働局

「トラック運送の発着荷主・着荷主」になりうる企業の皆様

トラックドライバーの長時間労働の削減に向けた配慮にご協力をお願いします！

トラック業界の現状

トラックドライバーは自動車運転の業務の中でも、特に長時間労働の実態にあり、全産業平均と比べて、年間労働時間が2割程度長い状況にあります。また、トラックドライバーの荷待ち・荷役（積卸し等）作業の時間は1運行あたり3時間程度とも言われており、これが長時間労働の原因となっています。これらの時間を減らすことは、トラックドライバーの勤務環境の改善、人材確保にもつながり、結果として、国民生活や経済活動を支える物流の持続的成長を図ることにあります。

トラック輸送業界・ドライバー・取組の働き方改善委員会「はたまたまかスズメ」厚生労働省

トラック運送の発着荷主・着荷主になる場合にお願したいこと

- トラックドライバーに**長時間の荷待ち時間**を発生させないような取組にご協力ください。（予約受付システムの導入、適切な出荷時刻の設定など）
- 契約にない附帯業務の依頼**は行わないようにしてください。
- 決められた時間内で効率よく荷役作業ができるような取組にご協力ください。（パレットの導入など）
- 「標準的運賃」（令和6年3月告示）**（持続的に事業を行うために参考となる運賃）の趣旨にご理解、ご協力をお願いします。

自動車：「標準的な運賃」について・国土交通省

【改正物流法】（令和7年4月から順次施行）

- 企業規模を問わず、すべての荷主（発着荷主・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。
- 上記の荷待ち時間等の削減のための取組状況について、国が策定した判断基準に基づき、**指導・助言、調査・公表を実施**します。
- トラック事業者との取引に対して、運送契約締結時の**書面交付**の義務が新たに課せられます。

自動車運転者の長時間労働削減に向けたポータルサイト

5 発着荷主に対するアプローチ (荷主と運送業者の取組事例 (改善事例))

【取組事例①】 倉庫業A社

- ✓ (着荷主として) 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、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することができ、荷卸しに係る時間の削減につながった。
- ✓ (発荷主として) A社からの依頼を受けた輸入業者が販売先と「荷の受け取り時間」を調整することとした結果、協力会社(トラック運送事業者)は、配送先での荷卸しに係る時間を少なくすることができた上、配車を効率的に行った。

【取組事例②】 食料品製造業B社

- ✓ 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。
- ✓ 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。

【取組事例③】 製鋼業C社

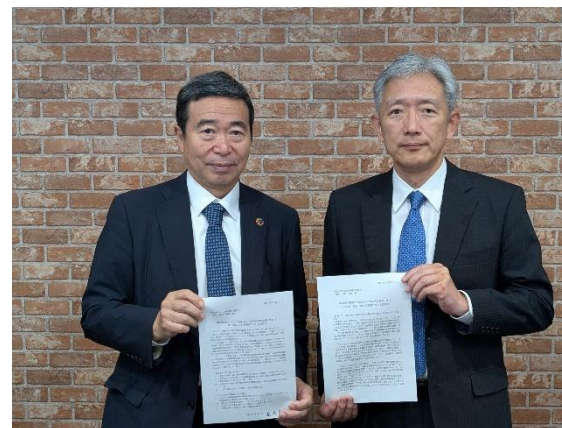
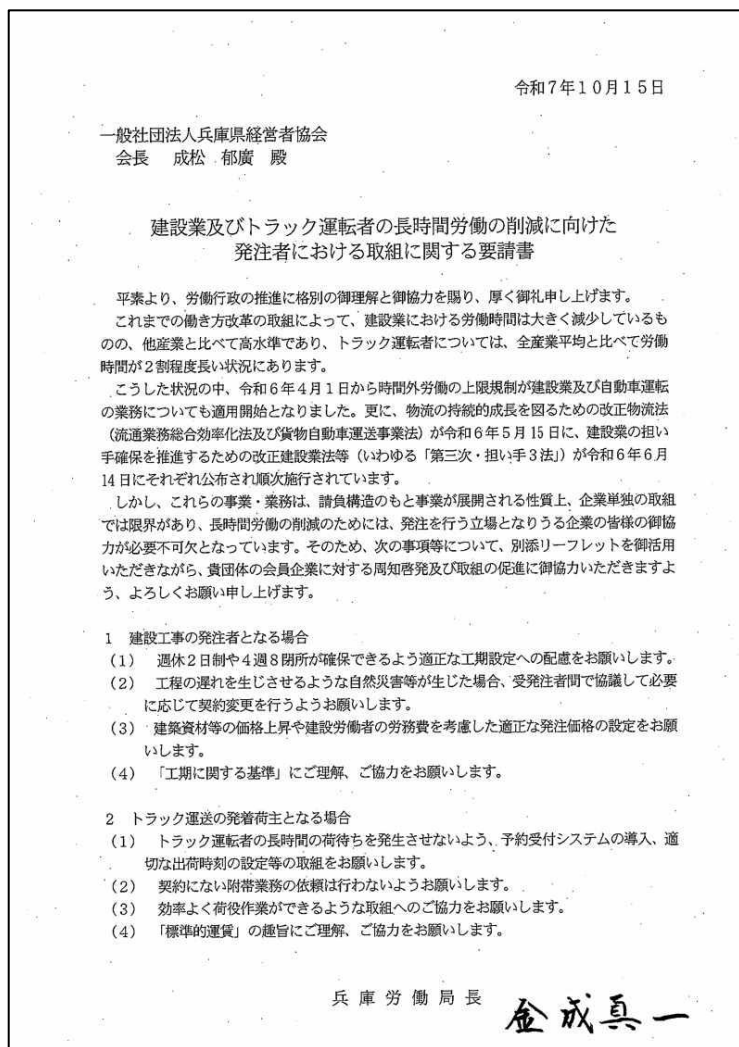
- ✓ トラック運送事業者から、時間外労働の上限規制の対応のため、高速道路利用回数の増加に伴う運賃増額の申し入れに対して、当該増額分の具体的な根拠を聞いた上で運賃増額の対応検討。
- ✓ C社が扱う原料の買取り価格が高騰する時期に取引が増加する傾向から、荷物の積み卸しのためのプラットフォームを増設すべく関係部署との調整を開始。

全国の荷主と運送業者が協力して物流の効率化等を行っている
取組事例をご紹介します



5 発着荷主に対するアプローチ（労働局からの働きかけ）

- 兵庫労働局においても、運送業務に関して発注する立場となる組織（使用者団体（5団体））に対して、運送業者の長時間労働削減に向けて発注者として長時間の荷待ちを発生させないなどの複数の事項について、局長から要請を実施。



一般社団法人兵庫県経営者協会へ要請



兵庫県商工会議所連合会へ要請

- トラック運転者の労働環境
- 自動車運転者の法令等の規制
- 過労死等の防止のための対策に関する大綱
- 自動車運転者を使用する事業場に係る監督指導実施状況
- 発着荷主に対するアプローチ
- その他支援施策
- おわりに

6 その他支援施策（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）

- 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に新たなコンテンツ「物流情報局」を設けた。（「物流情報局」は、改正物流法の施行に向けて、年度内に更なるリニューアルを行う予定。）
- 労働基準監督署による荷主要請などあらゆる機会を活用して、以下のリーフレットにより周知している。



荷主の皆さま、トラック運送事業者の皆さまへ

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をリニューアルしました！



「物流情報局」OPEN

2024年4月に「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」が成立するなど、トラックドライバーの荷待ち・荷役時間の削減に向けた対策が本格化しています。

こうした状況を踏まえ、「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」内に「物流情報局」を開設しました。



物流情報局では、荷主の方、トラック運送事業者の方が協力して荷待ち・荷役時間の削減に取り組めるよう、最新の情報を発信していきます！！

物流情報局では、このような情報を発信しています。

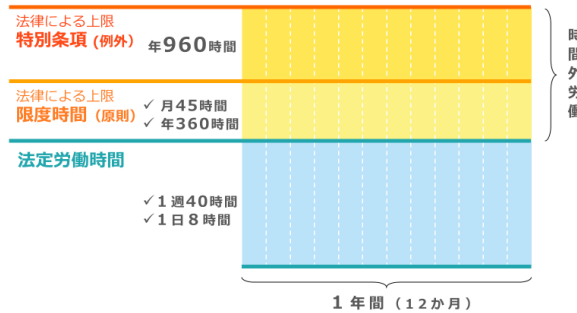


労働基準局広報キャラクター たしかめたん

- 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
- 今後施行される法令のポイント
 - 改正物流法、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

今後も最新情報に更新していきます！ぜひご覧ください！

自動車運転者の時間外労働の上限規制（2024年4月適用開始）



改正された改善基準告示の主な内容（2024年4月適用開始）

トラック運転者について	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日の休息時間	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

※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外以外の場所におけるものである場合

改善基準告示について、詳しくはこちらをご覧ください。▶



改善基準告示についても、解説テキストと解説動画を掲載して周知している。

※バス、ハイヤー・タクシー運転者の改善基準告示についても、同様のテキスト・動画を作成している。

令和6年4月改正改善基準告示版

労働時間等の改善のための基準
学習テキスト

解説動画

この学習テキストの動画は、令和5年度に作成していますが、令和6年4月から適用される見直し後の改善基準告示を前提として作成しています。

トラック運転者

令和6年4月改正改善基準告示版

労働時間等の改善のための基準
学習テキスト

（解説動画）



6 その他支援施策（自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業）

1 事業の目的

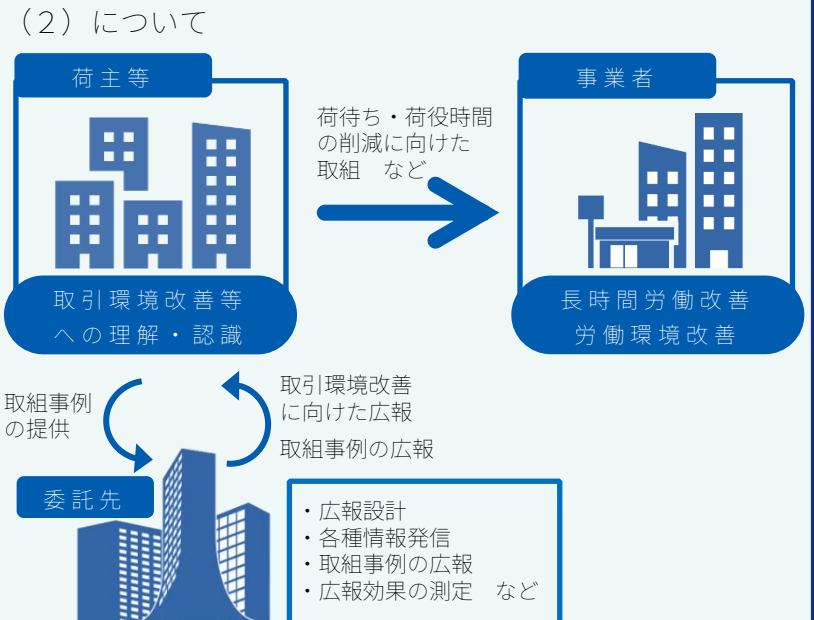
- 自動車運転者は、①他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にある ②業務における過重な負荷による脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い職種となっている。 ⇒ 労働条件及び安全衛生の確保・改善が喫緊の課題。
- 長時間労働の背景には、トラック運送業における荷主都合による手待ち時間の発生など、取引上の慣行から労働時間の短縮が進まない等の問題あり。 ⇒ 荷主等の取引先との取引条件改善などの環境整備を強力に推進する必要がある。
- 自動車運転の業務や建設の事業には令和6年度から上限規制の適用が開始されており、令和7年度以降も取引環境の改善等のための関係法令が順次施行される。
⇒ 引き続き上限規制や改善基準告示について周知を行うとともに、荷主や発注者に対して、取引環境の改善を通じた長時間労働の削減に取り組むようこれまで以上に促していくことが必要。

2 事業の概要・スキーム・実施主体等

- (1) 荷主等に対する自動車運転者等の長時間労働削減のための情報発信
- 取引環境改善に向けた企業・国民向け周知広報特設サイトの継続運用
 - 自動車ポータルサイトの継続運用
 - 建設労働者の労働環境改善に向けた特設サイトの継続運用
- (2) 荷主等による自動車運転者等の長時間労働削減に資する取組の促進
- 時間外労働の上限規制・改善基準告示の周知広報
 - 荷主等による取組事例の周知広報

実施主体等

- 実施主体：委託事業（民間団体等）
- 事業実績（令和6年度）：
 - ・取引環境の改善に向けた企業・国民向け特設サイトアクセス件数 57万6,469件
 - ・自動車ポータルサイトアクセス件数 36万5,272件



6 その他支援施策（働き方改革推進支援助成金（拡充））

1 事業の目的

- 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、労働時間の削減等に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主を支援。
- 建設業、自動車運転者、医師等のほか、「過労死等の防止のための対策に関する大綱」で指摘される情報通信業や宿泊業等も含め、特に時間外労働が長い業種等に対しては引き続き手厚い支援を実施。

2 事業の概要・スキーム

※ 成果目標の達成状況に基づき、各助成上限額を算出するものであるが、選択する成果目標によってその助成上限額（最大値）が異なる。

コース名	成果目標	助成上限額※1、※2（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	①～⑥の何れかを1つ以上	①：250万円（月80H超→月60H以下）等 ②：100万円（10H以上）等 ③：25万円 ④：25万円 ⑤：170万円（11H以上）等 ※自動車運転の業務、医業に従事する医師 150万円（11H以上）等 ※建設事業、砂糖製造業、その他 ⑥：100万円（4週4休→4週8休）等 ⑦：50万円
	自動車運転の業務	①～⑤の何れかを1つ以上	
	医業に従事する医師	①～⑤又は⑦の何れかを1つ以上	
	砂糖製造業 (鹿児島県・沖縄県に限る)	①～⑤の何れかを1つ以上	
	その他長時間労働が認められる業種	①～⑤の何れかを1つ以上	
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)	①～③の何れかを1つ以上	① 36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 ② 所定外労働時間の削減 ③ 年休の計画的付与制度の整備 ④ 時間単位の年休の整備及び特別休暇の整備 ⑤ 新規に9時間（※）以上の勤務間インターバル制度を導入 ※自動車運転の業務、医業に従事する医師は10時間以上 ⑥ 所定休日の増加 ⑦ 医師の働き方改革の推進	①：150万円（月80H超→月60H以下）等 ②：25万円 ③：25万円
勤務間インターバル導入コース (勤務間インターバル制度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	勤務間インターバルの時間数に応じて、以下のとおり設定 ・9～11H：100万円 ・11H以上：150万円	
取引環境改善コース（仮称） (荷待ち・荷役時間の短縮に向けた取組を行う荷主等の集団に対し助成)	荷主等により構成される集団が、構成員である運送事業者の荷待ち・荷役時間の短縮に効果を上げること	上限額：100万円	
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	

- 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
(取引環境改善コースは、①好事例の周知、普及啓発、②セミナーの開催、③巡回指導、相談窓口の設定、④労働能率の増進に資する設備・機器の導入・更新 等)
(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)

○ 加算制度あり（※取引環境改善コース及び団体推進コースを除く）

<賃金引き上げ> 賃金を引き上げた労働者数及び企業規模に応じて、助成金の上限額に加算（3%以上：6万円～最大60万円、5%以上：24万円～最大480万円、7%以上：36万円～最大720万円）。

<割増賃金率引き上げ> ①割増賃金率を法定より5%以上引き上げた場合、助成金の上限額を25万円加算。

②1か月45時間超60時間以内の時間外労働に対する割増賃金率を50%以上に引き上げる等、一定の要件を満たした場合には、助成金の上限額を100万円加算。

6 その他支援施策（働き方改革推進支援助成金の活用事例）

助成対象：デジタコ

（道路貨物運送業）

チャート紙から運行状況を読み取って運行記録を作成・集計を行っていたが、事業規模の拡大に伴いそれが難しくなってきたことから、デジタコ（デジタル式運行記録計）を導入して自動化を図ることにしたものの。

⇒ ドライバーの運転日報作成の時間については、1か月あたり5時間程度削減。
労務管理担当者の集計時間については、1月あたり10時間程度削減。

助成対象：洗車機

（道路貨物運送業）

2日に1回の頻度で洗車をしているところ、洗車はドライバーが手作業で行っており時間を要していたことから、洗車機を導入して作業の機械化を図ることにしたものの。

⇒ 1回あたりの作業時間を40分削減（1か月では、ドライバー1人につき7時間削減）。

助成対象：フォークリフト

（道路貨物運送業）

建築資材を運搬するに当たって拠点内の倉庫で資材を保管することがあるが、資材の入出庫等をフォークリフト1台で行っており時間を要していたことから、作業効率を向上させるためフォークリフトの台数を増やすことにしたものの。

⇒ 作業量が多い場合にはフォークリフト2台で作業できるようになったことで、入出庫1回当たりの作業時間を15%削減。

助成対象：勤怠管理システム

（道路旅客運送業（ハイヤー、タクシー））

時間外労働をリアルタイムで把握し、時間外労働の時間数を踏まえた配車ができるよう、勤怠管理システムを改修して時間外・休日労働を自動的に集計できる機能を追加することにしたものの。

⇒ 時間外労働が多かったドライバーについては、1か月あたりの時間外労働を20～30時間削減。

- トラック運転者の労働環境
- 自動車運転者の法令等の規制
- 過労死等の防止のための対策に関する大綱
- 自動車運転者を使用する事業場に係る監督指導実施状況
- 発着荷主に対するアプローチ
- その他支援施策
- おわりに

7 おわりに

- 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、2030年度には約34%の輸送能力が不足する可能性がある。
- 持続可能な物流を実現するため、荷主の方には、以下の取組をお願いしたい。
 - ・ドライバーの荷待ち時間の削減のため、適切な貨物の受取・引渡し日時の指定、予約システムの導入などの取組の促進。
 - ・荷物の積みおろし作業の効率化のためにも、パレットの導入などの工夫
 - ・トラックドライバーの処遇改善に向けて、「標準的運賃」を参考に運賃や荷待ち・荷役作業等の料金などの見直しの検討