

トラック業界における長時間労働の抑制に向けた取組について

トラック業界における長時間労働の 抑制に向けた取組について

平成27年5月20日(水)

厚生労働省労働基準局

目次

労働時間を取り巻く現状(p1～3)

労働基準法の前回改正の検討規定・今回の改正案の内容(p4～8)

トラック運転手を取り巻く状況(p9～11)

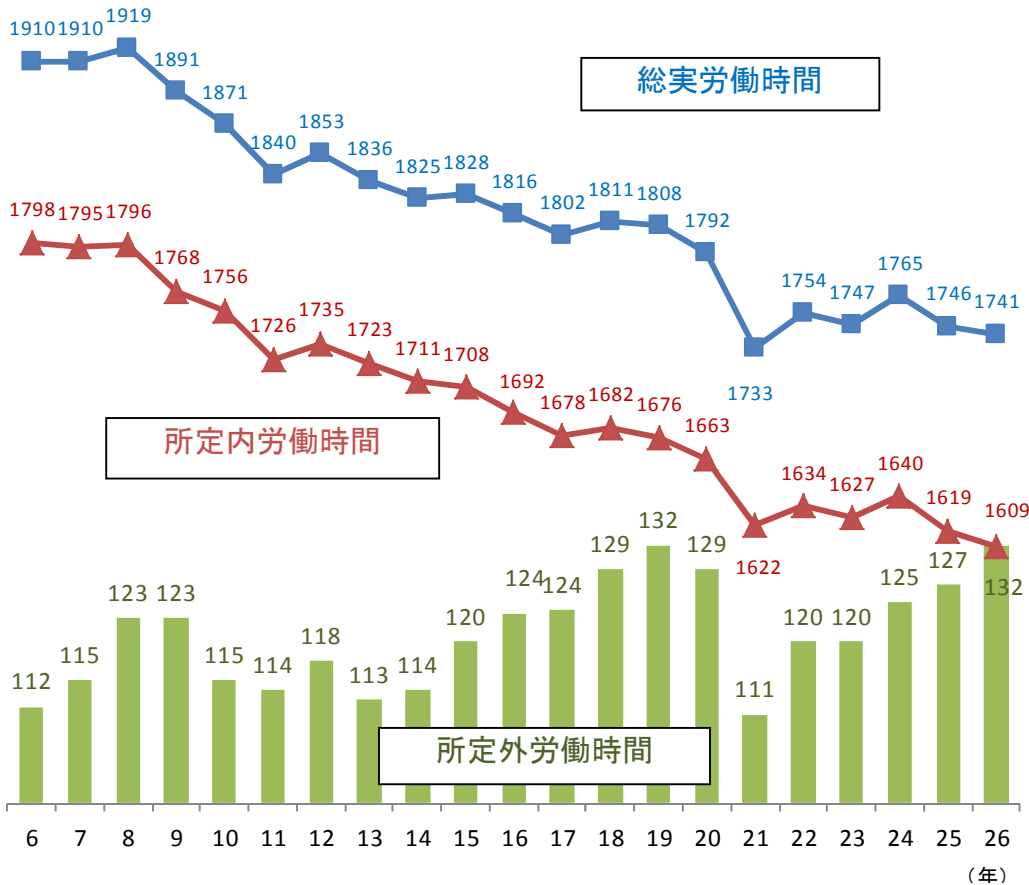
トラック運転手の長時間労働対策(厚生労働省の取組)(p12～17)

年間総実労働時間の推移

年間総実労働時間は減少傾向で推移しているが、これは一般労働者（パートタイム労働者以外の者）についてほぼ横ばいで推移するなかで、平成8年頃からパートタイム労働者比率が高まったこと等がその要因と考えられる。

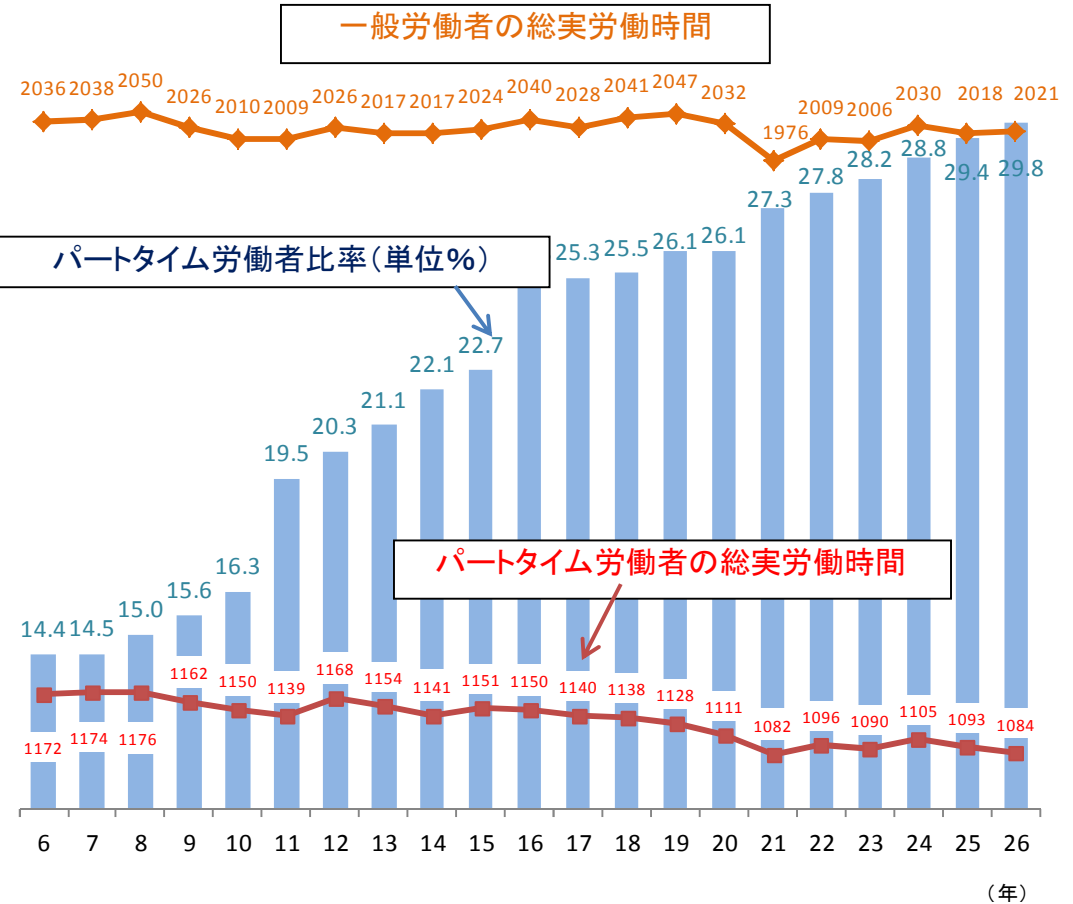
なお、平成21年には、前年秋の金融危機の影響で製造業を中心に所定内・所定外労働時間がともに大幅に減少した。

年間総実労働時間の推移(パートタイム労働者を含む)



(資料出所) 厚生労働省「毎月勤労統計調査」
(注) 事業所規模5人以上

就業形態別年間総実労働時間及びパートタイム労働者比率の推移



(資料出所) 厚生労働省「毎月勤労統計調査」
(注) 事業所規模5人以上

週労働時間別雇用者等の推移

週の労働時間が60時間以上の者の割合は、全体では近年低下傾向で推移し、1割弱となっているが、30代男性では17.0%と、以前より低下したものの高水準で推移している。

	平成16年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
週60時間以上の者	639万人	476万人	490万人	474万人	464万人
	12.2%	9.3%	9.1%	8.8%	8.5%
週35時間以上 週60時間未満の者	3354万人	3227万人	3412万人	3327万人	3284万人
	64.0%	63.2%	63.7%	61.6%	60.5%
週35時間未満の者	1237万人	1385万人	1436万人	1568万人	1651万人
	23.6%	27.1%	26.8%	29.0%	30.4%
合計	5243万人	5105万人	5359万人	5399万人	5432万人

30代男性で週労働時間60時間以上の者

	平成16年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
30代男性で週60 時間以上の者	200万人	141万人	144万人	135万人 (124万人)	126万人 (115万人)
	23.8%	18.4%	18.2%	17.6% (17.2%)	17.0% (16.5)%

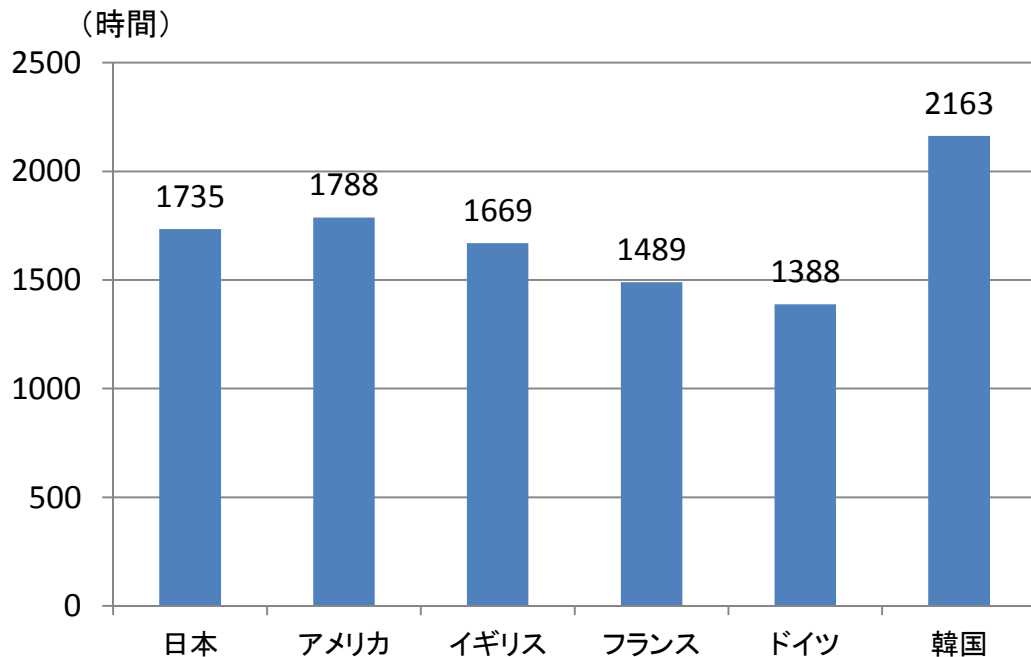
※ 資料出所：総務省「労働力調査」(平成23年は岩手県、宮城県及び福島県を除く)

※ 上の表は雇用者についてのもの。ただし、「30代男性で週労働時間60時間以上の者」については、雇用者だけでなく自営業主と家族従業者を含んだ数値により作成。なお、平成25、26年の括弧内については、雇用者のみの数値により作成。

年平均労働時間と長時間労働者の各国比較

- 日本は欧州諸国と比較して、年平均労働時間が長い。
- また、時間外労働(40時間/週以上働いている)者の構成割合が高く、特に49時間/週以上働いている労働者の割合が高い。

○年平均労働時間

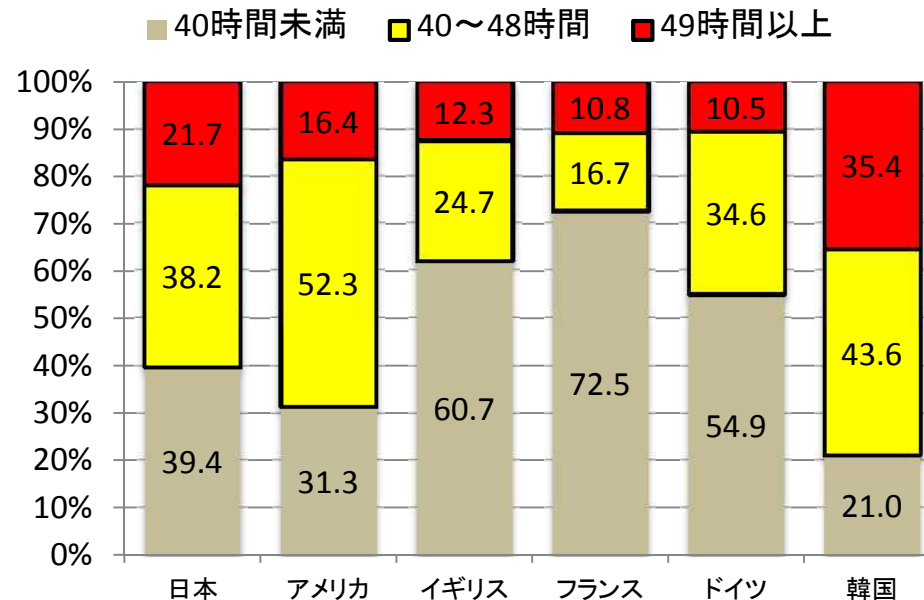


(資料出所)OECD「iLibrary」

<事務局注>

※ 年平均労働時間は、2013年の各国の就業者一人当たりの年間労働時間(韓国のみ2012年)を示す。データは、OECD「iLibrary」(日本は厚生労働省「毎月勤労統計調査」)による。

○長時間労働者の構成比(週当たりの労働時間)



(資料出所)ILO「ILOSTAT Database」

<事務局注>

※ 長時間労働者の構成比については、2013年の各国の就業者一人当たりの週労働時間を示す(韓国のみ2012年)。データは、ILO「ILOSTAT Database」(日本人は総務省「労働力調査」)による。
 ※ 就業時間不詳の者がいるため、計100%とはならない(日本、イギリス、フランス)。

労働基準法の平成20年改正の際の検討規定

附 則 （平成20年法律第89号）（抄）

（施行期日）

第1条 この法律は、平成22年4月1日から施行する。

（検討）

第3条 政府は、この法律の施行後3年を経過した場合において、この法律による改正後の労働基準法（以下この条において「新法」という。）第37条第1項ただし書及び第138条の規定の施行の状況、時間外労働の動向等を勘案し、これらの規定について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

◎労働基準法（昭和22年法律第49号）（抄）

（時間外、休日及び深夜の割増賃金）

第37条 使用者が、第33条又は前条第1項の規定により労働時間を延長し、又は休日に労働させた場合においては、その時間又はその日の労働については、通常の労働時間又は労働日の賃金の計算額の2割5分以上5割以下の範囲内でそれぞれ政令で定める率以上の率で計算した割増賃金を支払わなければならない。ただし、当該延長して労働させた時間が1箇月について60時間を超えた場合においては、その超えた時間の労働については、通常の労働時間の賃金の計算額の5割以上の率で計算した割増賃金を支払わなければならない。

2～5 （略）

第138条 中小事業主（その資本金の額又は出資の総額が3億円（小売業又はサービス業を主たる事業とする事業主については5000万円、卸売業を主たる事業とする事業主については1億円）以下である事業主及びその常時使用する労働者の数が300人（小売業を主たる事業とする事業主については50人、卸売業又はサービス業を主たる事業とする事業主については100人）以下である事業主をいう。）の事業については、当分の間、第37条第1項ただし書の規定は、適用しない。

（注）下線は引用に際して付したものである。

中小企業及びその雇用者の割合

割増賃金率引上げの適用が猶予されている中小事業主の範囲

- ◆ 中小企業に該当するか否かは、「資本金の額または出資の総額」と「常時使用する労働者数」で判断。
- ◆ 事業場単位ではなく、企業単位で判断。

※中小企業基本法に定める中小企業の範囲とほぼ一致。

(中小企業基本法の中小企業に含まれない独立行政法人や協同組合等も中小事業主に含まれる。)

業種	資本金の額又は 出資の総額	または	常時使用する 労働者数
小売業	5,000万円以下	または	50人以下
サービス業	5,000万円以下	または	100人以下
卸売業	1億円以下	または	100人以下
製造業、建設業、運輸業 その他の業種	3億円以下	または	300人以下

中小企業及びその雇用者割合(第1次産業を除く)

- ◆ 中小企業の割合: **99.7%** (約386.3万社のうち 約385.3万社)
- ◆ 中小企業の常用雇用者の割合: **62.7%** (約3,878万人のうち 約2,433万人)

※ 資料出所:平成26年中小企業白書(総務省調査「平成24年経済センサス」を再編加工した資料)

なお、「経済センサス」は、平成18年までの「事業所・企業統計調査」と比べ、一部変更されており、過去の同調査結果と単純に比較出来ないことに留意が必要。(例えば、平成16年事業所・企業統計調査における中小企業の常用雇用者の割合は71.0%。経済センサスでは、①商業・法人登記等の行政記録の活用、②会社(外国の会社を除く)、会社以外の法人及び個人経営の事業所の本社等において、当該本社等の事業主が当該支所等の分も一括して報告する「本社等一括調査」の導入等の変更が行われた。)

平成27年2月13日労働政策審議会建議
「今後の労働時間法制等の在り方について」(抄)

1 働き過ぎ防止のための法制度の整備等

(1) 長時間労働抑制策

① 中小企業における月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率の適用猶予の見直し

- 中小企業において特に長時間労働者比率が高い業種を中心に、関係行政機関や業界団体等との連携の下、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進めることが適当である。
- 上記の環境整備を図りつつ、中小企業労働者の長時間労働を抑制し、その健康確保等を図る観点から、月60時間を超える時間外労働の割増賃金率を5割以上とする労働基準法第37条第1項ただし書きの規定について、中小企業事業主にも適用することが適当である。
- 中小企業の経営環境の現状に照らし、上記改正の施行時期は他の法改正事項の施行の3年後となる平成31年4月とすることが適当である。

労働基準法等の一部を改正する法律案の概要

※平成27年4月3日閣議決定

長時間労働を抑制するとともに、労働者が、その健康を確保しつつ、創造的な能力を発揮しながら効率的に働くことができる環境を整備するため、労働時間制度の見直しを行う等所要の改正を行う。

I 長時間労働抑制策・年次有給休暇取得促進策等

(1) 中小企業における月60時間超の時間外労働に対する割増賃金の見直し

- ・ 月60時間を超える時間外労働に係る割増賃金率(50%以上)について、中小企業への猶予措置を廃止する。(3年後実施)

(2) 著しい長時間労働に対する助言指導を強化するための規定の新設

- ・ 時間外労働に係る助言指導に当たり、「労働者の健康が確保されるよう特に配慮しなければならない」旨を明確にする。

(3) 一定日数の年次有給休暇の確実な取得

- ・ 使用者は、10日以上年次有給休暇が付与される労働者に対し、5日について、毎年、時季を指定して与えなければならないこととする(労働者の時季指定や計画的付与により取得された年次有給休暇の日数分については指定の必要はない)。

(4) 企業単位での労働時間等の設定改善に係る労使の取組促進(※労働時間等の設定の改善に関する特別措置法の改正)

- ・ 企業単位での労働時間等の設定改善に係る労使の取組を促進するため、企業全体を通じて一の労働時間等設定改善企業委員会の決議をもって、年次有給休暇の計画的付与等に係る労使協定に代えることができることとする。

II 多様で柔軟な働き方の実現

(1) フレックスタイム制の見直し

- ・ フレックスタイム制の「清算期間」の上限を1か月から3か月に延長する。

(2) 企画業務型裁量労働制の見直し

- ・ 企画業務型裁量労働制の対象業務に「課題解決型提案営業」と「裁量的にPDCAを回す業務」を追加するとともに、対象者の健康確保措置の充実や手続の簡素化等の見直しを行う。

(3) 特定高度専門業務・成果型労働制(高度プロフェッショナル制度)の創設

- ・ 職務の範囲が明確で一定の年収(少なくとも1,000万円以上)を有する労働者が、高度の専門的知識を必要とする等の業務に従事する場合に、健康確保措置等を講じること、本人の同意や委員会の決議等を要件として、労働時間、休日、深夜の割増賃金等の規定を適用除外とする。
- ・ また、制度の対象者について、在社時間等が一定時間を超える場合には、事業主は、その者に必ず医師による面接指導を受けさせなければならないこととする。(※労働安全衛生法の改正)

施行期日:平成28年4月1日 (ただし、Iの(1)については平成31年4月1日)

中小企業における月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率の引上げについて

現行

	1か月の時間外労働 (1日8時間・1週40時間 を超える労働時間)	
	60時間以下	60時間超
大企業	25%	50%
中小企業	25%	25%

改正案

	1か月の時間外労働 (1日8時間・1週40時間 を超える労働時間)	
	60時間以下	60時間超
大企業	25%	50%
中小企業	25%	50%

平成22年4月以降、当分の間適用猶予(3年後見直し規定あり)

	時間外労働が月60時間超である 労働者が存在する割合		平均的な時間外労働が 月60時間超である割合	
	大企業	中小企業	大企業	中小企業
全体	8.1%	4.4%	0.5%	0.8%
自動車の運転の業務	40.6%	42.2%	11.7%	13.4%

平成25年度の「脳・心臓疾患」の労災支給決定件数306件のうち、93件(30.4%)が「自動車運転従事者」

- 関係省庁・業界団体等との連携の下、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進めることとする。その間、施行は猶予することとし、施行日は他の項目より3年遅らせる(平成31年4月)。

1箇月の法定時間外労働の実績<限度基準適用除外労働者>

※ 各事業場における労働時間が「最長の者」及び「平均的な者」において、法定時間外労働が月60時間を超える事業場、月100時間を超える事業場の割合を示したもの

① 工作物の建設等の事業

(単位:%)

○最長の者	60時間超	
	計	100時間超え
合計	12.9	2.0
大企業	38.4	6.5
中小企業	8.7	1.2

(単位:%)

○平均的な者	60時間超	
	計	100時間超え
合計	3.7	0.0
大企業	18.9	0.2
中小企業	1.1	-

② 自動車の運転の業務

○最長の者	60時間超	
	計	100時間超え
合計	41.9	9.0
大企業	40.6	3.7
中小企業	42.2	9.8

○平均的な者	60時間超	
	計	100時間超え
合計	13.1	0.6
大企業	11.7	0.0
中小企業	13.4	0.7

③ 新技術、新商品等の研究開発の業務

○最長の者	60時間超	
	計	100時間超え
合計	19.1	3.0
大企業	24.7	4.8
中小企業	15.0	1.7

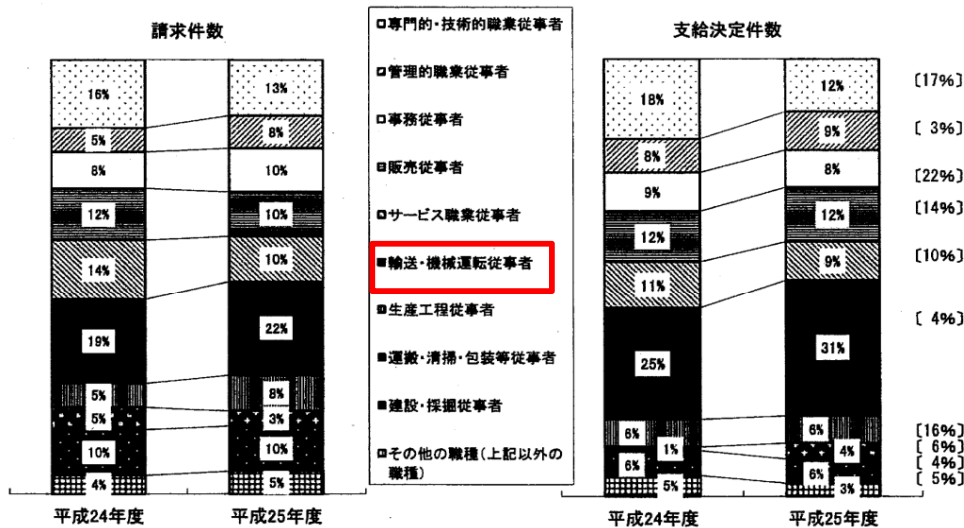
○平均的な者	60時間超	
	計	100時間超え
合計	3.5	-
大企業	3.9	-
中小企業	3.2	-

表1-3 脳・心臓疾患の職種別請求、決定及び支給決定件数

職種(大分類)	平成24年度			平成25年度		
	請求件数	決定件数	うち支給決定件数	請求件数	決定件数	うち支給決定件数
専門的・技術的職業従事者	133	116	62	101	91	37
管理的職業従事者	46	55	26	59	45	27
事務従事者	71	67	30	79	62	26
販売従事者	100	81	39	80	85	38
サービス職業従事者	116	88	36	82	82	27
輸送・機械運転従事者	163	146	86	170	145	95
生産工程従事者	46	54	21	64	48	19
運搬・清掃・包装等従事者	43	26	3	27	31	11
建設・探掘従事者	88	72	19	81	68	17
その他の職種(上記以外の職種)	36	36	16	41	26	9
合計	842	741	338	784	683	306

注 1 職種については、「日本標準職業分類」により分類している。
 2 「その他の職種(上記以外の職種)」に分類されているのは、保安職業従事者、農林漁業従事者などである。

図1-3 職種別構成比



※ [] は、雇員総数に占める各職種の雇員割合(平成24年「就業構造基本調査」のデータを用いて計算)

表1-3-2 脳・心臓疾患の支給決定件数の多い職種(中分類の上位15職種)

平成25年度			
順位	職種(大分類)	職種(中分類)	支給決定件数
1	輸送・機械運転従事者	自動車運転従事者	93
2	販売従事者	営業職業従事者	21
3	販売従事者	商品販売従事者	16
3	管理的職業従事者	その他の管理的職業従事者	16
5	建設・探掘従事者	建設従事者(建設躯体工事従事者を除く)	13
6	事務従事者	一般事務従事者	11
6	サービス職業従事者	飲食物調理従事者	11
8	専門的・技術的職業従事者	製造技術者(開発を除く)	9
9	事務従事者	営業・販売事務従事者	8
9	管理的職業従事者	法人・団体管理職員	8
11	生産工程従事者	製品製造・加工処理従事者(金属製品を除く)	7
11	サービス職業従事者	その他のサービス職業従事者	7
11	運搬・清掃・包装等従事者	運搬従事者	7
14	保安職業従事者	その他の保安職業従事者	6
14	専門的・技術的職業従事者	その他の専門的職業従事者	6

注 職種については、「日本標準職業分類」により分類している。

表2-3 精神障害の職種別請求、決定及び支給決定件数

職種(大分類)	平成24年度			平成25年度		
	請求件数	決定件数	うち支給決定件数	請求件数	決定件数	うち支給決定件数
専門的・技術的職業従事者	274	284	117	307	264	104
管理的職業従事者	50	51	26	58	39	18
事務従事者	342	304	101	350	316	86
販売従事者	140	154	54	162	126	42
サービス職業従事者	153	141	57	176	132	51
輸送・機械運転従事者	58	67	33	95	74	30
生産工程従事者	147	131	56	153	143	56
運搬・清掃・包装等従事者	46	41	15	32	31	10
建設・採掘従事者	29	31	11	48	41	24
その他の職種(上記以外の職種)	18	13	5	28	27	15
合計	1257	1217	475	1409	1193	436

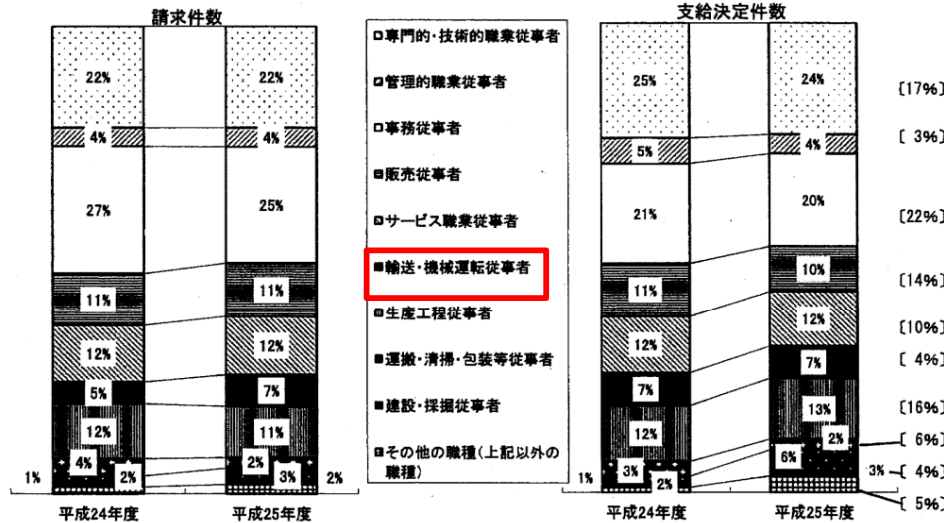
注 1 職種については、「日本標準職業分類」により分類している。
 2 「その他の職種(上記以外の職種)」に分類されているのは、保安職業従事者、農林漁業従事者などである。

表2-3-2 精神障害の支給決定件数の多い職種(中分類の上位15職種)

			平成25年度
順位	職種(大分類)	職種(中分類)	支給決定件数
1	事務従事者	一般事務従事者	50
2	販売従事者	商品販売従事者	26
2	輸送・機械運転従事者	自動車運転従事者	26
4	事務従事者	営業・販売事務従事者	21
4	生産工程従事者	製品製造・加工処理従事者(金属製品)	21
6	生産工程従事者	製品製造・加工処理従事者(金属製品を除く)	18
7	専門的・技術的職業従事者	情報処理・通信技術者	17
7	専門的・技術的職業従事者	その他の専門的職業従事者	17
9	専門的・技術的職業従事者	保健師、助産師、看護師	16
10	販売従事者	営業職業従事者	15
11	サービス職業従事者	介護サービス職業従事者	13
11	管理的職業従事者	その他の管理的職業従事者	13
11	サービス職業従事者	その他のサービス職業従事者	13
14	サービス職業従事者	飲食物調理従事者	11
14	建設・採掘従事者	建設従事者(建設躯体工事従事者を除く)	11

注 職種については、「日本標準職業分類」により分類している。

図2-3 職種別構成比



※ [] は、雇用者総数に占める各職種の雇用者割合(平成24年「就業構造基本調査」のデータを用いて計算)

現行施策の例①：中小企業事業主に対する「職場意識改善助成金」の支給

平成27年度予算額 221,221千円

助成金制度の概要

中小企業事業主が労働時間等の設定改善をするための計画を策定し、「所定外労働時間の削減」、「年次有給休暇の取得促進」等の必要な措置を講じ、効果的に実施した場合に助成金を支給する。

助成内容等

<支給対象となる取組例>

- ◇労働時間管理の適正化に資する機器等（労務管理用ソフトウェア・機器、デジタル式運行記録計等）の導入・更新
- ◇労働能率の増進に資する機器等（小売業のPOS装置、自動車修理業の自動車リフト、自動洗車機等）の導入・更新
- ◇社会保険労務士によるコンサルティング

<助成額>

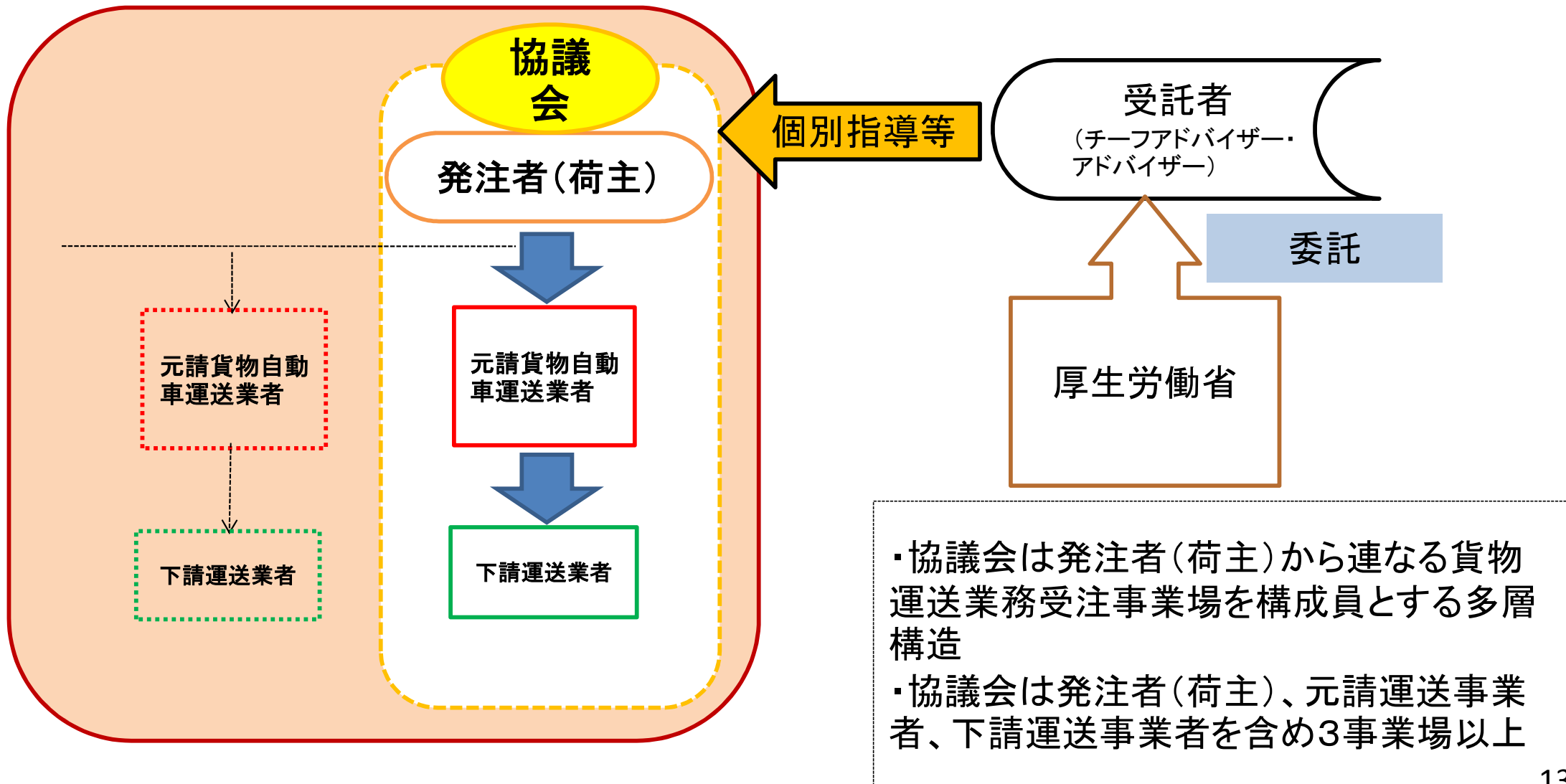
助成割合は助成対象の費用の最大3/4、最小1/2 上限額100万円

<実績>

平成25年度	299件	（支給件数）
平成26年度	298件	（申請件数）

現行施策の例②:トラック運転者労働条件改善事業について(厚生労働省委託事業)

厚生労働省で平成24年度から行っている、トラック運転者の労働条件改善事業。荷主企業、元請運送事業者及びその元請運送事業者の下請運送事業者を含めた協議会を設置し、アドバイザーによる個別指導等を通じて、長時間労働を改善する取組。



【事例紹介】トラック運転者労働条件改善事業

Case 1 導線と積込作業の改善で車両待機時間を短縮化（荷主：家電メーカー）

Before

- ・製造建屋→出荷建屋への横持ち運搬
- ・積込み車両の手待ち

【対策】

- ①建屋間運搬を削減し製造建屋からのダイレクト出荷
- ②積込作業のフォークリフト荷役併用
- ③出荷建屋の導線改善、接車スペース拡大出入口の拡張等

After

各改善策の相乗効果により車両1台あたりの待機時間を9～10分程度短縮化

Case 2 回収物の降ろし作業時間短縮による拘束時間削減（荷主：食品スーパー）

Before

- ・回収物の降ろし作業に時間がかかる。
- ・降ろし作業の順番待ちで手待ち時間発生

【対策】

- ①回収物の店舗での仕分けを徹底
- ②作業の軽減による効率化

After

- ・作業時間と手待ち時間の短縮、拘束時間の短縮
- ・作業効率の向上

Case 3 データの活用により場内作業をスムーズに（荷主：製紙メーカー）

【従来の対策】

- ①入庫受付管理システム
- ②場内整理とバースの確保
- ③商品の共有化

【追加の対策】

- ①入庫受付管理システムのデータ化
- ②場内作業員の増員
- ③指図書の入手場所の複数化

After

- ・入庫から出庫まで2時間（待機時間30分以内）に
- ・待機時間の削減による労働時間短縮

「自動車運転者の労働時間等の改善に関する基準」（改善基準告示）について

「自動車運転者の労働時間等の改善に関する基準」（改善基準告示）は、トラックなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、すべての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間（始業から終業までの時間（休憩時間を含む。））、休息期間（勤務と勤務の間の自由な時間）、運転時間等の基準を、平成元年に大臣告示として制定。

制定の経緯

労働時間等の改善を定めた局長通達の策定(昭和42年)

- ・長時間労働、交通事故の増加
- ・路面運送における労働時間及び休息期間に関するILO条約の採択(昭和54年)

拘束時間、休息期間等の基準を定めた局長通達の策定(昭和54年)

中央労働基準審議会での関係労使の議論

通達を大臣告示とすることで労使が合意し、「改善基準告示」を策定(平成元年)

※制定以降、法定労働時間が段階的に短縮し、週40時間制へ移行するに伴い、内容の見直しが行われ現在に至っている。

内容

- 拘束時間【始業から終業までの時間(休憩時間を含む。)】トラックの場合、原則として1日13時間(延長する場合でも16時間)、1箇月293時間など
 - 休息期間【勤務と勤務の間の自由な時間】原則として継続8時間以上
 - 運転時間 トラックの場合、2日を平均し1日当たり9時間、2週間を平均し1週間当たり44時間
 - 連続運転時間 トラックの場合、4時間以内
- ※その他、分割休息期間、2人乗務、隔日勤務、フェリー乗船の場合の特例有り。

施行

労働基準監督署

関係労使の自主的改善努力と労働基準監督官の臨検監督等による指導

国土交通省との連携

- ① 監督署と地方運輸機関との合同による監督・監査
- ② それぞれの機関が把握した改善基準告示違反事案の相互通報

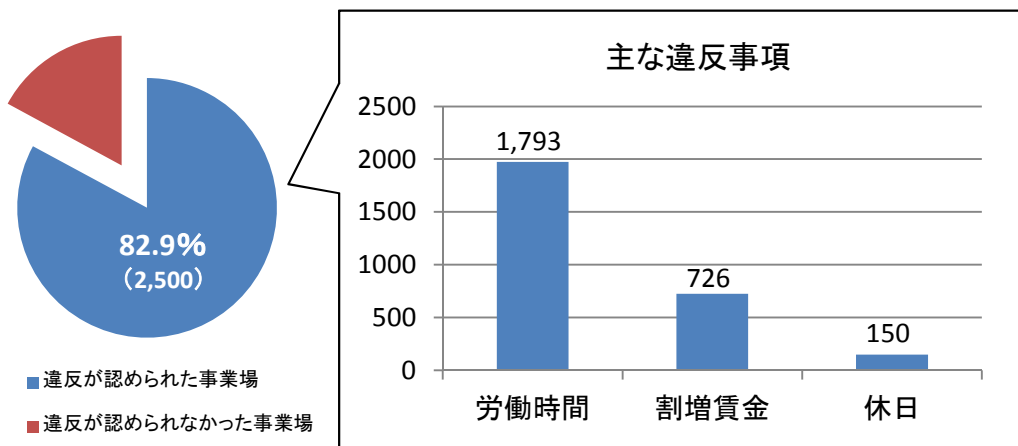
国土交通省の取組

過労運転防止の観点から、改善基準告示の内容を国土交通省令に取り込み、事業許可取消処分等の行政処分基準として機能(トラックの場合は平成13年9月1日～)

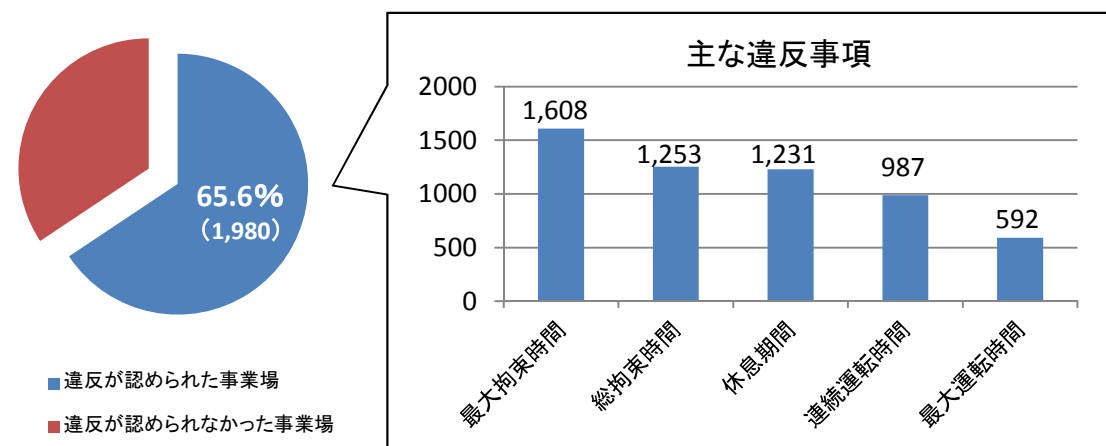
トラック運転者を使用する事業場に対する監督指導状況（平成25年）

1. 監督指導状況（対象：3,016事業場）

(1) 労働基準関係法令違反



(2) 改善基準告示違反



2. 監督指導事例

地方運輸機関からの通報を契機に、労働基準監督署の労働基準監督官（以下「監督官」という。）が臨検監督を実施し、労働基準法違反及び改善基準告示違反を是正させた事例

【概要】

1 特定の荷主から頻繁に注文される臨時の発注業務に対応するため、漫然と配車計画を組んだ結果、特定のトラック運転者の拘束時間が長くなる勤務シフトが組まれていた。

このため、時間外労働・休日労働に関する協定で定めた上限時間である月93時間を超える、約100時間の時間外労働が認められ、また、1か月の総拘束時間が最長で約360時間に上っていたため、労働基準法違反及び改善基準告示違反について、是正を指導した。

2 監督官による指導の結果、特定の自動車運転者に仕事が偏らないよう、荷主とも調整の上、配車計画と勤務シフトが見直され、違反が是正された。

(参考) 是正勧告事項 ・労働基準法第32条(労働時間)違反
・改善基準告示(1か月の総拘束時間、休息時間、運転時間)違反

労働基準監督行政の組織

- 憲法第27条第2項に基づき、労働条件の最低基準を定める労働基準法や労働安全衛生法等の労働基準関係法令（違反に罰則）の実効を確保するため、国直轄の機関として、労働基準監督署等の機関が労働基準法に規定されている。

【監督機関の体制】

厚生労働省(本省)

指揮監督(労働基準法第99条第1項)

- ・ 労働基準法など労働条件の最低基準の定立
- ・ 法令の適用に当たって労働局、監督署からの随時の疑義照会に対する回答等
- ・ 労働基準監督官の権限行使の考え方、具体的な手法等に係る指示等
- ・ 全国統一的な運用を確保するための労働局への指導(中央監察)
- ・ 都道府県を超える広域事案の指導調整
- ・ 全国一斉の監督指導(高速ツアーバス事業者一斉監督、調査的監督など)の指示
- ・ 労働基準監督官制度(試験、採用、研修など)の運用

都道府県労働局(47局)

指揮監督(労働基準法第99条第2項)

- ・ 監督署に対する年間監督計画の作成方針の指示と作成された計画が適切かどうかの審査
- ・ 監督計画に沿って監督が行われているか、使用停止命令など事業活動への影響の大きい処分が適切に行われているかの確認・指導(地方監察)
- ・ 署の管轄を超える広域事案の指揮
- ・ 重大・悪質な労働基準関係法令違反の事案の処理方針の指示、地方検察庁との連携

労働基準監督署(321署)

事業場数、労働者数、危険有害業務の状況、利用者の利便性、組織の効率性を考慮し、配置

- ・ 労働基準監督官が個別事業場に対し監督を行い労働基準関係法令違反を是正指導
- ・ 労働基準監督官が司法警察員として重大・悪質な労働基準関係法令違反の事案を送検
- ・ 労働者からの申告の受付・処理
- ・ 就業規則、「36協定」など労使協定の受理・指導

トラック業界における長時間労働の 抑制に向けた取組について

平成27年8月11日（火）



厚生労働省佐賀労働局

目次

労働時間を取り巻く現状（p 1～6）

トラック運転手を使用する事業場に対する監督実施状況（p 7～8）

脳・心臓疾患及び精神障害の労災補償状況（p 9）

自動車運転者の労働時間等の改善に関する基準（p 10～17）

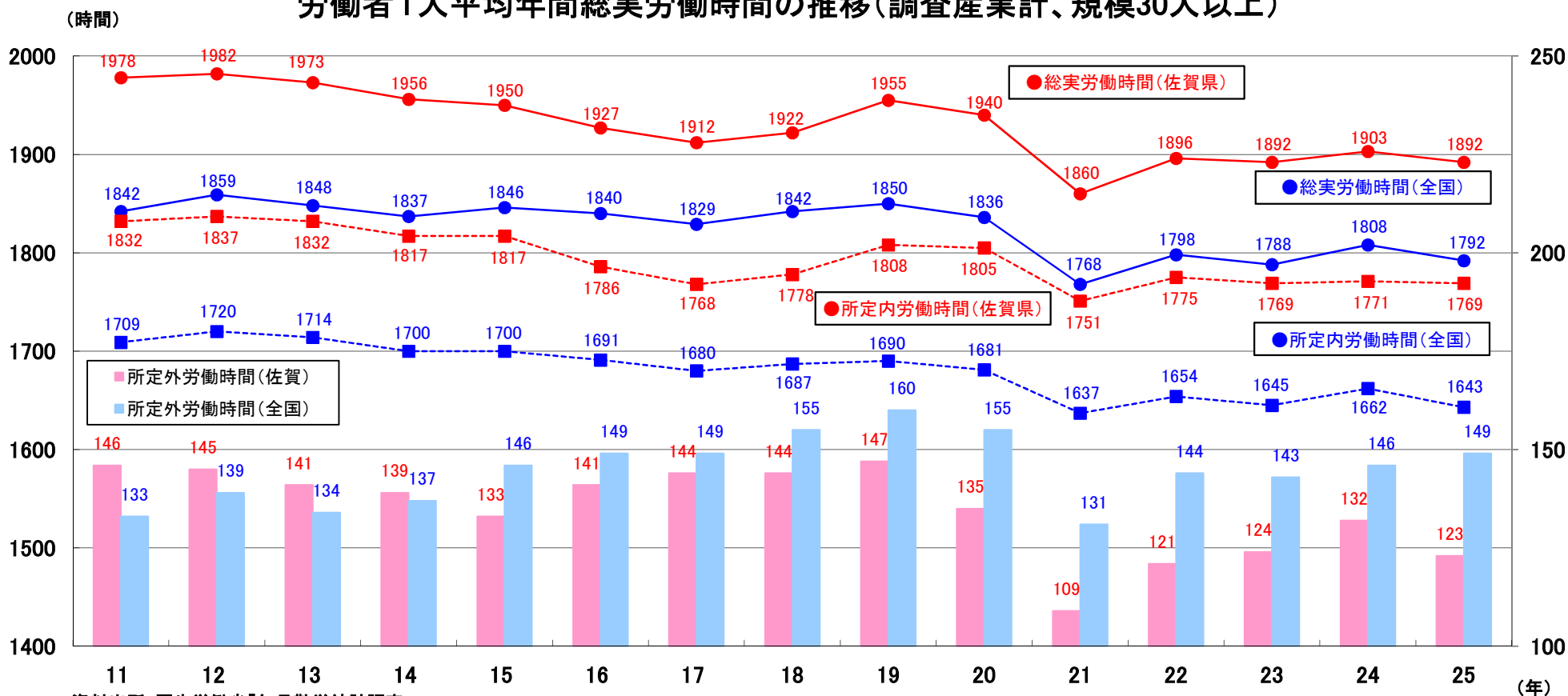
地域別最低賃金（p 18）

職場意識改善助成金（p 19）

年間総実労働時間の推移（調査産業計）①

- 佐賀県の調査産業計（全産業平均）の年間総実労働時間（＝所定内労働時間＋所定外労働時間）は中長期的には減少傾向であるが、全国平均より約100時間長い状況が続いている。
- 佐賀県の年間所定内労働時間は全国平均よりも長くなっている一方、佐賀県の年間所定外労働時間は全国平均よりも短くなっている。
- 平成21年は、全国・佐賀県ともに前年秋の金融危機の影響で所定内・所定外労働時間が減少している。

労働者1人平均年間総実労働時間の推移（調査産業計、規模30人以上）



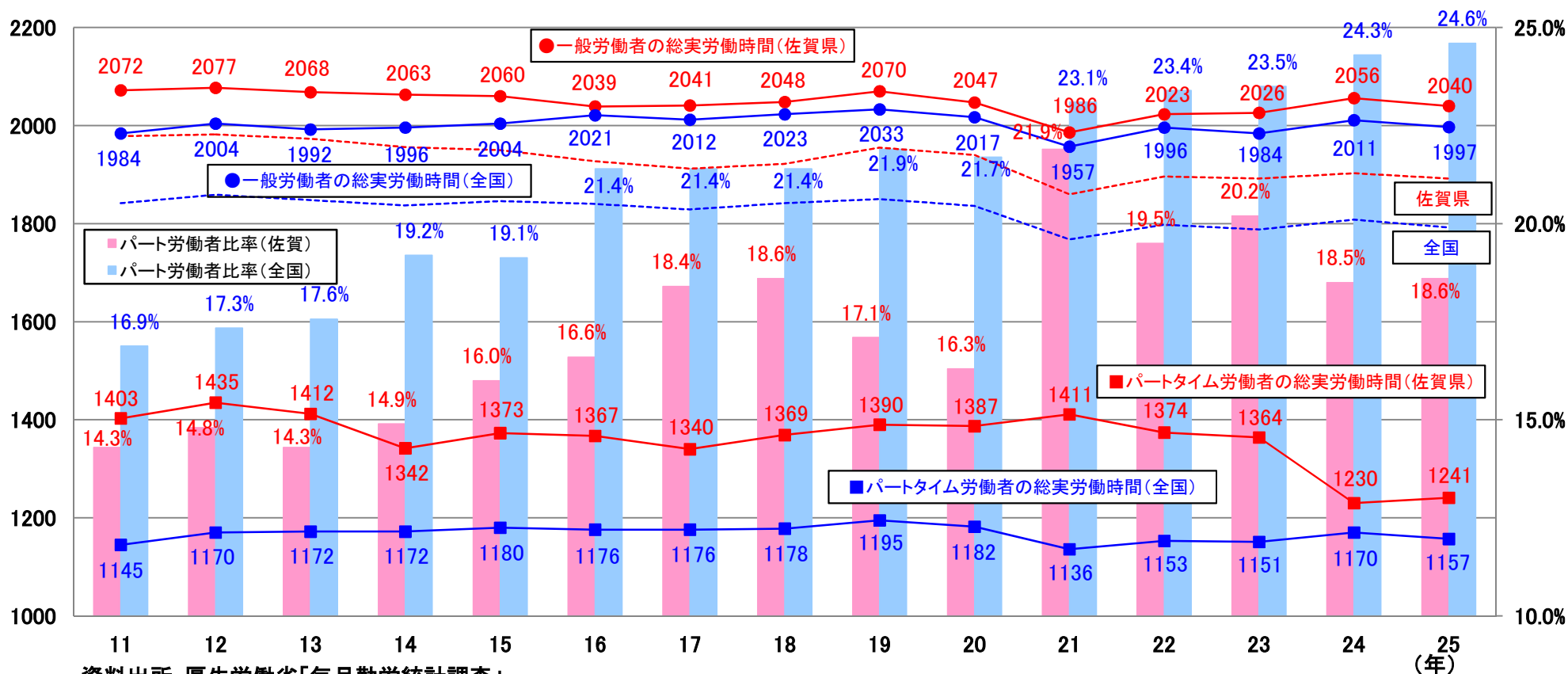
資料出所：厚生労働省「毎月勤労統計調査」
 (注) 数値は、年平均月間値を12倍して四捨五入したもの。

(参考) 平成26年(佐賀県は速報値)
 全国：(総実)1788時間、(所定内)1634時間、(所定外)154時間
 佐賀：(総実)1877時間、(所定内)1736時間、(所定外)141時間

年間総実労働時間の推移（調査産業計）②

- 佐賀県の一般労働者とパートタイム労働者の年間総実労働時間は全国平均よりも長くなっている。
- 全国・佐賀県ともに一般労働者とパートタイム労働者の年間総実労働時間は大きく乖離しており、一般労働者とパートタイム労働者との間で労働時間の二極化が進んでいる。
- 佐賀県のパートタイム労働者比率は全国平均より低くなっており、このことが佐賀県の年間総実労働時間が長い一因であると考えられる。

（時間） 労働者1人平均年間総実労働時間の推移（調査産業計、規模30人以上、就業形態別）



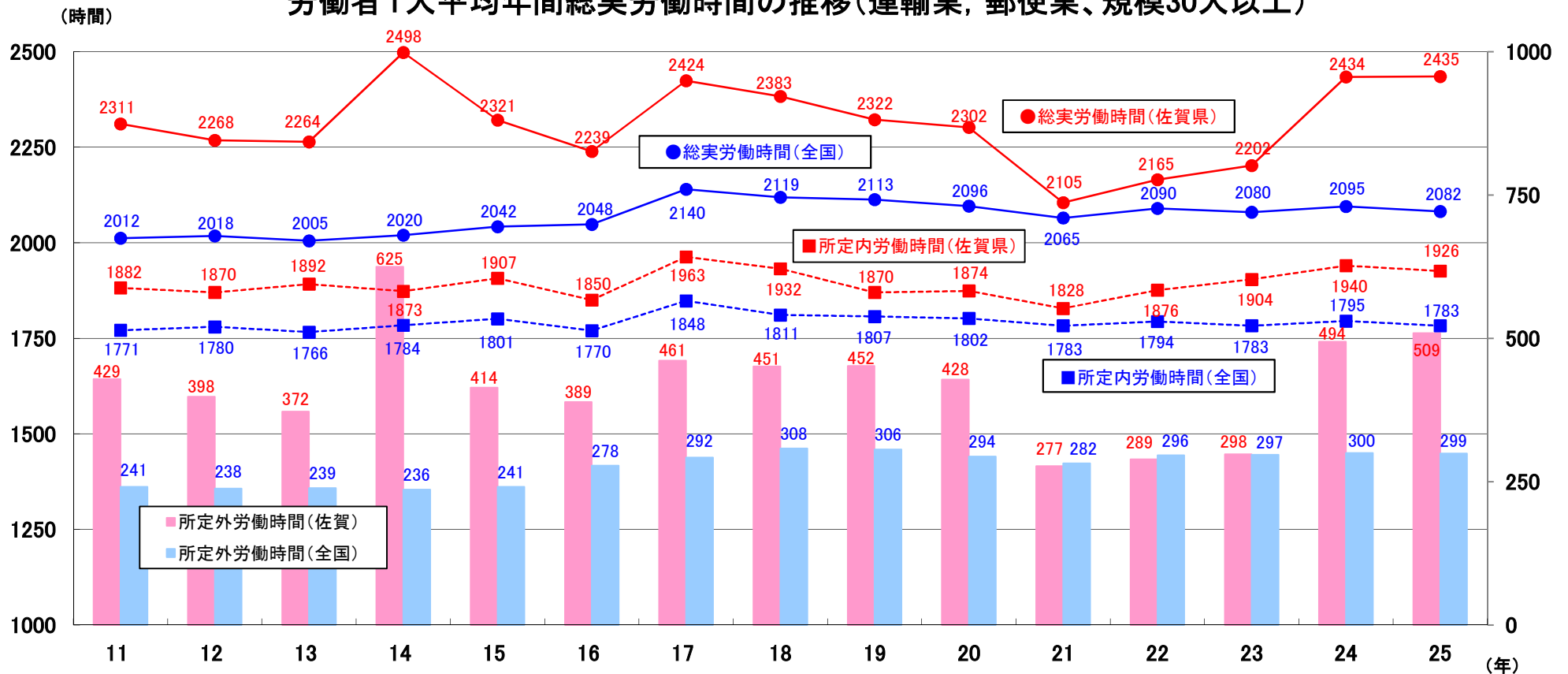
資料出所：厚生労働省「毎月勤労統計調査」

（注）数値は、年平均月間値を12倍して四捨五入したもの

年間総実労働時間の推移（運輸業，郵便業）①

- 佐賀県の運輸業，郵便業の所定内・所定外労働時間はともに全国平均より長く、その結果として佐賀県の運輸業，郵便業の年間総実労働時間は全国平均より著しく長くなっており、平成25年は約350時間上回る結果となっている。
- 平成21年は、前年秋の金融危機の影響で佐賀県の運輸業，郵便業の所定外労働時間が大きく減少したが、経済対策の効果などにより急激に所定外労働時間が増加し、年間総実労働時間は著しく増加している。

労働者1人平均年間総実労働時間の推移（運輸業，郵便業、規模30人以上）



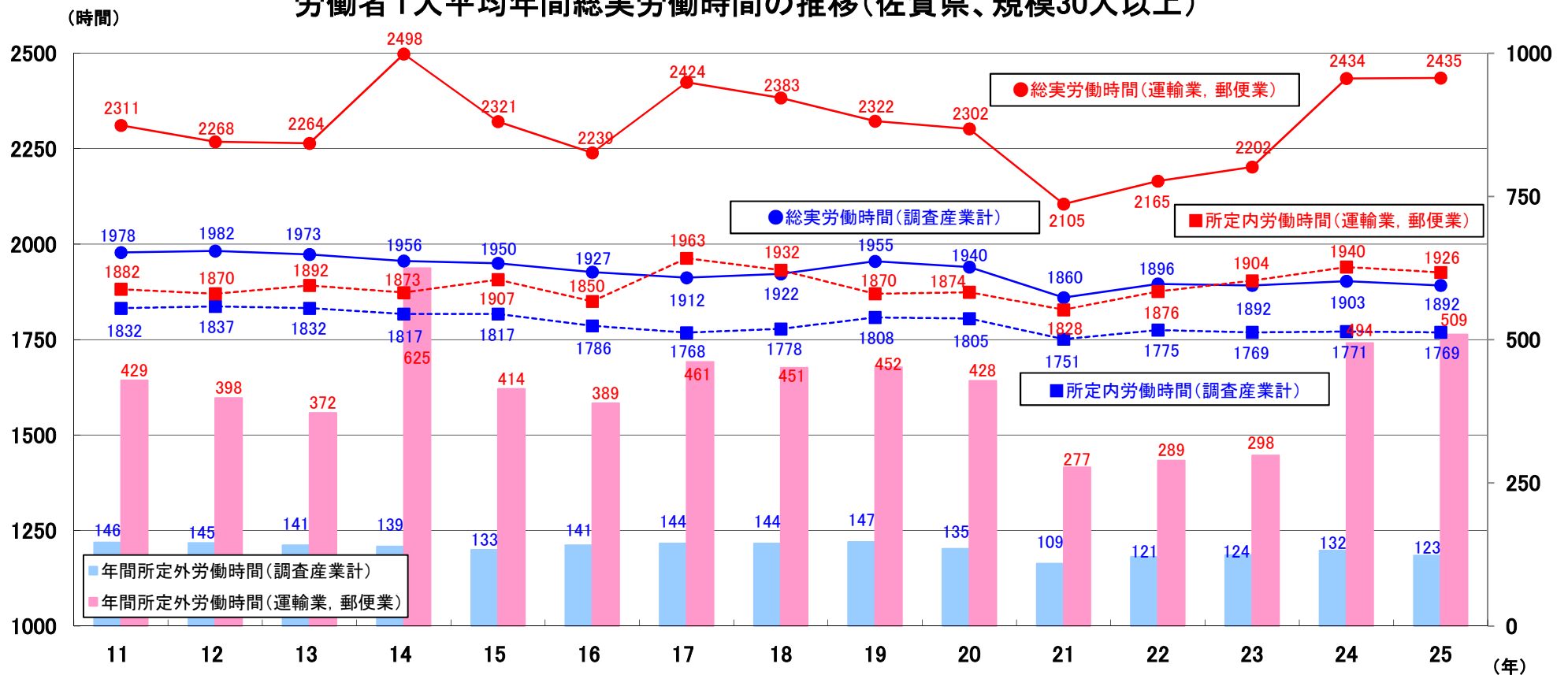
資料出所：厚生労働省「毎月勤労統計調査」
 (注) 数値は、年平均月間値を12倍して四捨五入したもの。

(参考) 平成26年(佐賀県は速報値)
 全国：(総実)2051時間、(所定内)1746時間、(所定外)305時間
 佐賀：(総実)2304時間、(所定内)1859時間、(所定外)445時間

年間総実労働時間の推移（運輸業，郵便業）②

- 佐賀県の運輸業，郵便業の所定内・所定外労働時間はともに調査産業計より長く、その結果として佐賀県の運輸業，郵便業の年間総実労働時間は調査産業計より著しく長くなっており、平成25年は約550時間上回る結果となっている。
- 佐賀県の運輸業，郵便業の年間所定内労働時間は調査産業計よりも約150時間上回っている。
- 佐賀県の運輸業，郵便業の年間所定外労働時間は調査産業計よりも2～5倍長くなっている。

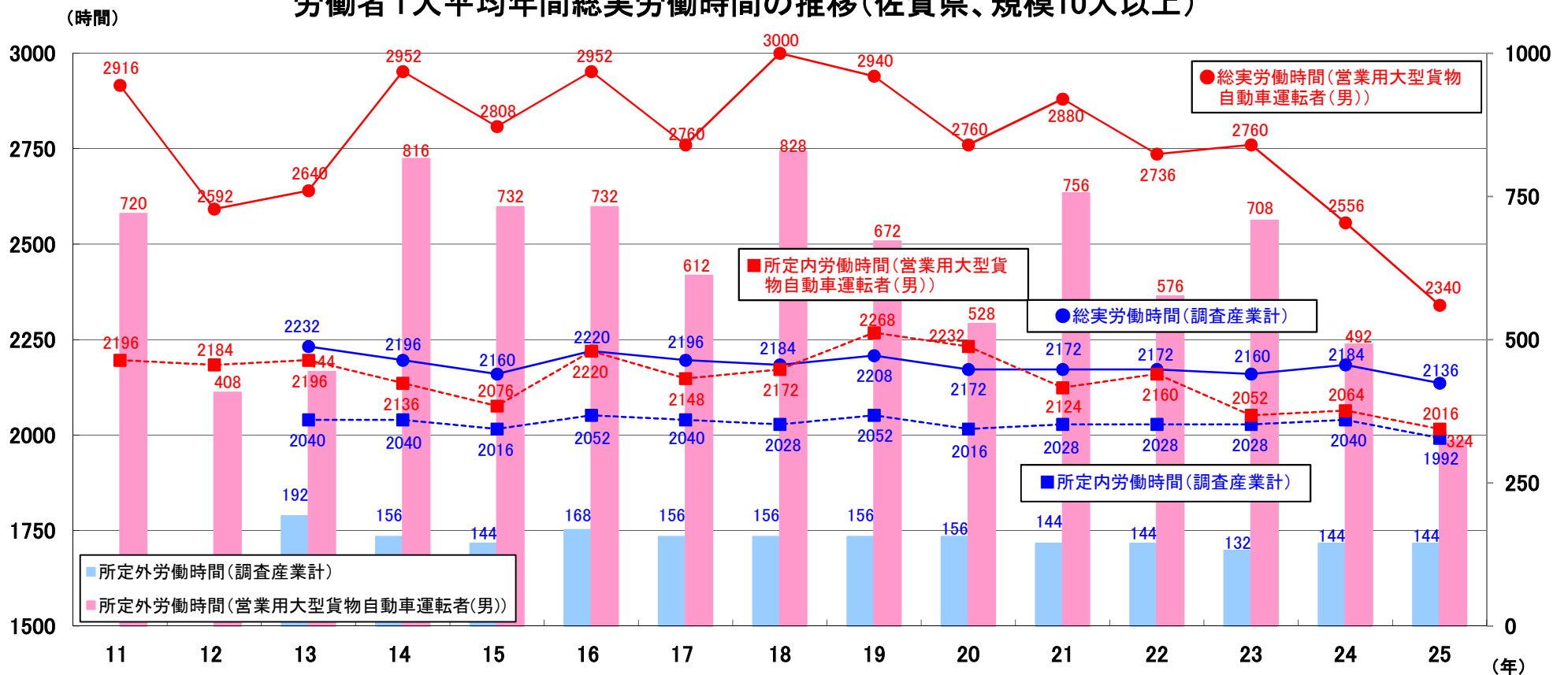
労働者1人平均年間総実労働時間の推移（佐賀県、規模30人以上）



年間総実労働時間の推移（営業用大型貨物自動車運転者（男））

- 佐賀県の営業用大型貨物自動車運転者（男）の総実労働時間は中長期的には減少傾向であるが、所定外労働時間が調査産業計より著しく長くなっているため、佐賀県の調査産業計の年間総実労働時間より著しく長くなっている。
- 佐賀県の営業用大型貨物自動車運転者（男）の年間所定外労働時間は調査産業計よりも2～5倍長くなっている。

労働者1人平均年間総実労働時間の推移(佐賀県、規模10人以上)

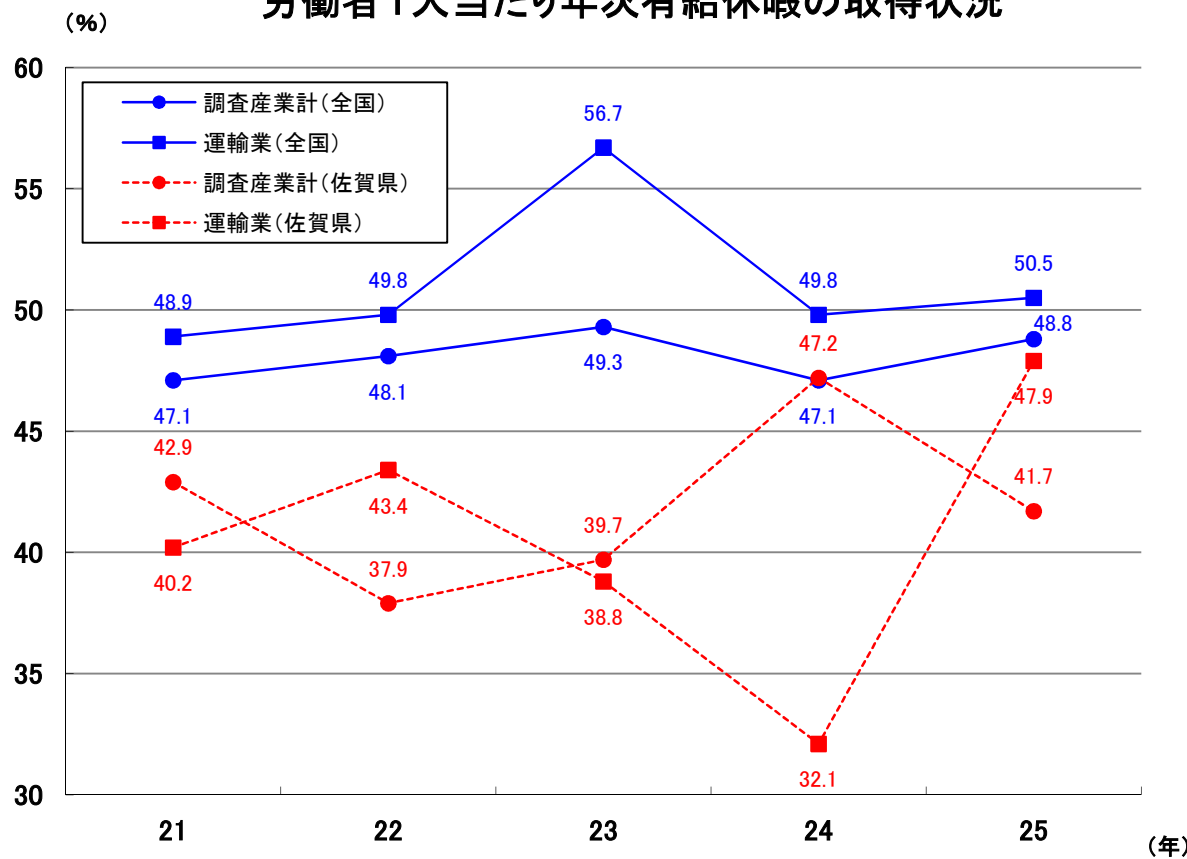


資料出所:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」
 (注) 数値は、年平均月間値を12倍して四捨五入したもの。

年次有給休暇の取得率の推移

- 調査産業計における年次有給休暇の取得率は、全国平均が約50%で推移しているのに対して、佐賀県は約40%で推移しており、全国平均を約10%下回る状況が続いている。
- 運輸業における年次有給休暇の取得率は、調査産業計と同様に、全国平均を下回る状況が続いている。
- 全国平均の年次有給休暇の取得率は、運輸業が調査産業計よりも高い状況が続いている。

労働者1人当たり年次有給休暇の取得状況



資料出所:厚生労働省「就労条件総合調査」
佐賀県「労働条件等実態調査」(平成21年以前は「労使関係実情調査」)

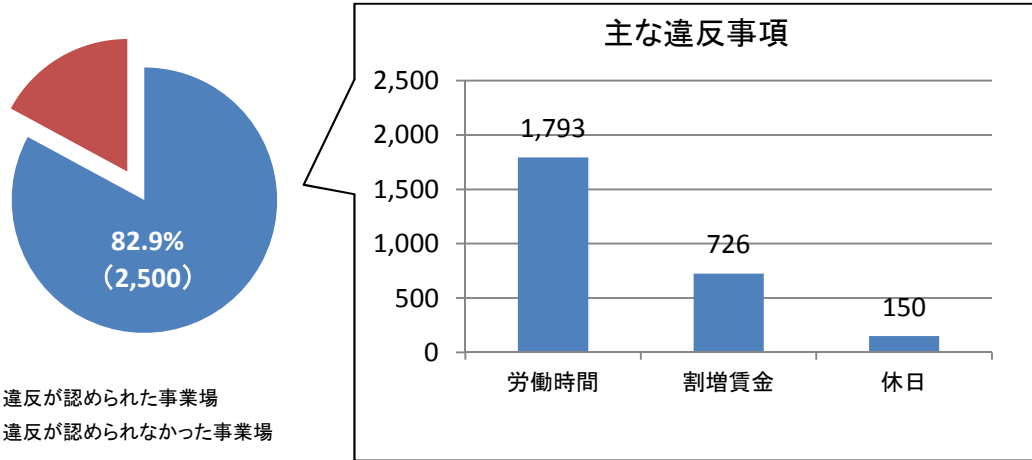
平成25年

	付与日数	取得日数	取得率
全産業(全国)	18.5日	9.0日	48.8%
全産業(佐賀)	18.0日	7.5日	41.7%
運輸業, 郵便業(全国)	18.1日	9.2日	50.5%
運輸業, 郵便業(佐賀)	16.9日	8.1日	47.9%

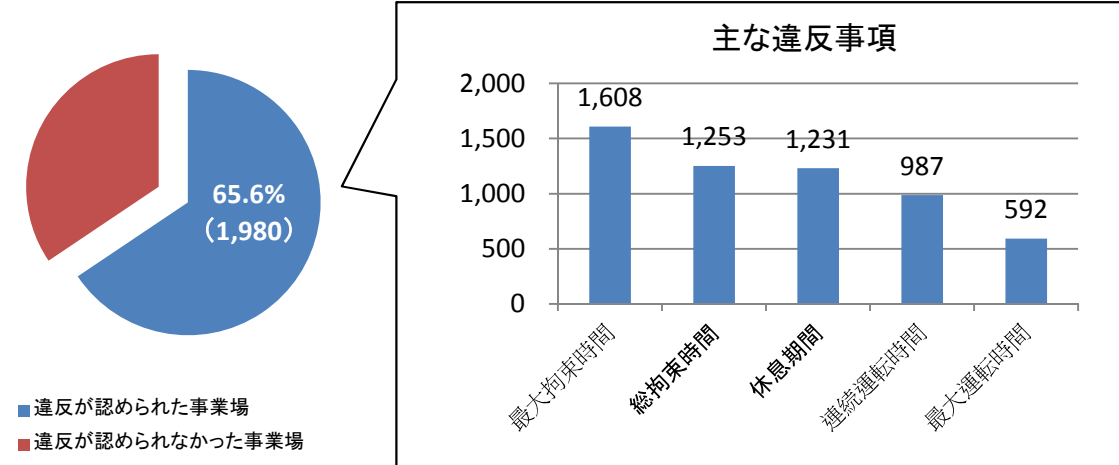
トラック運転者を使用する事業場に対する監督指導状況（平成25年）

1. 全国（対象：3,016事業場）

(1) 労働基準関係法令違反

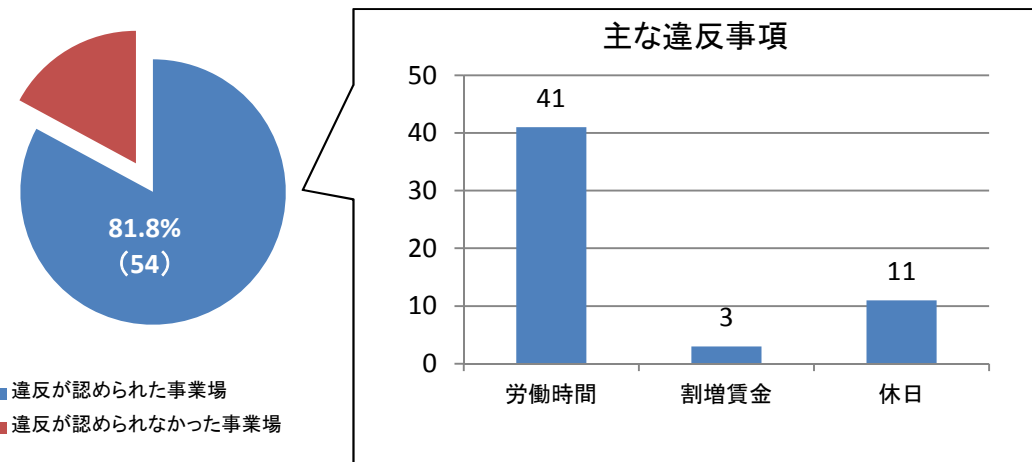


(2) 改善基準告示違反

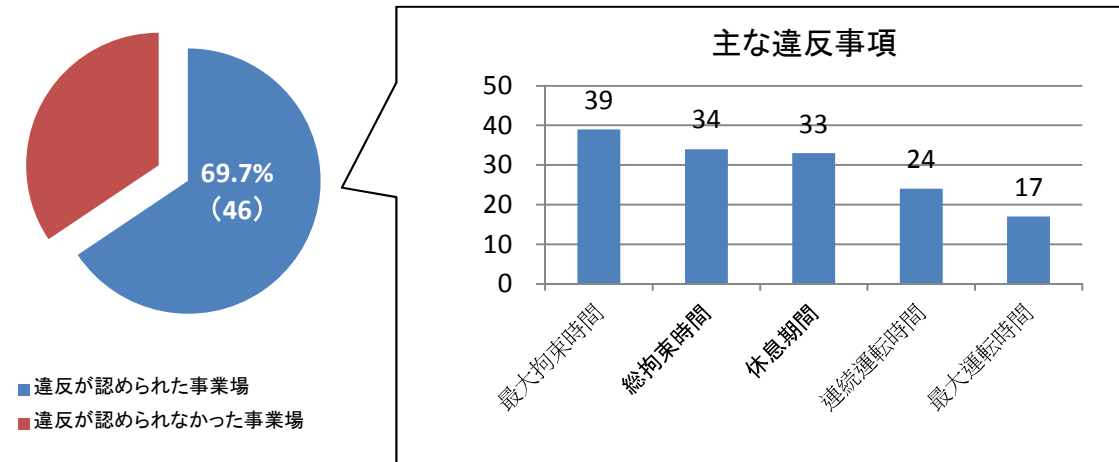


2. 佐賀県（対象：66事業場）

(1) 労働基準関係法令違反



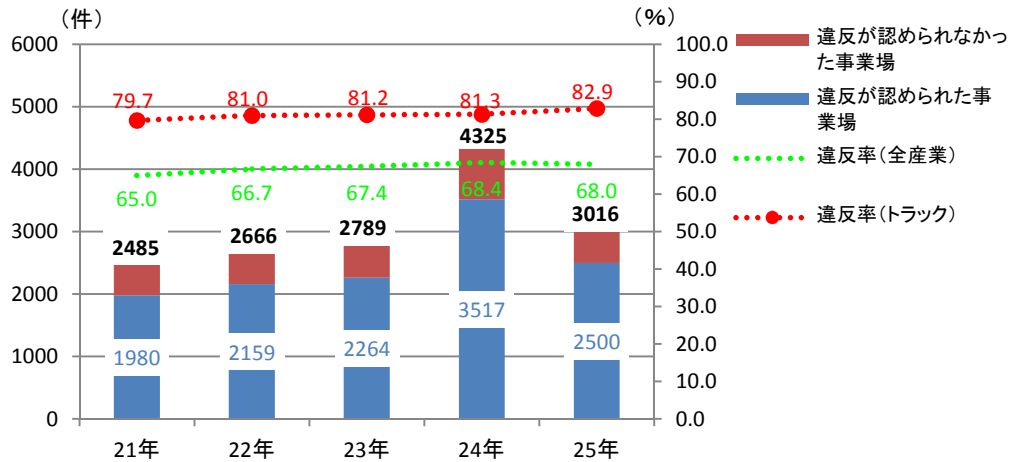
(2) 改善基準告示違反



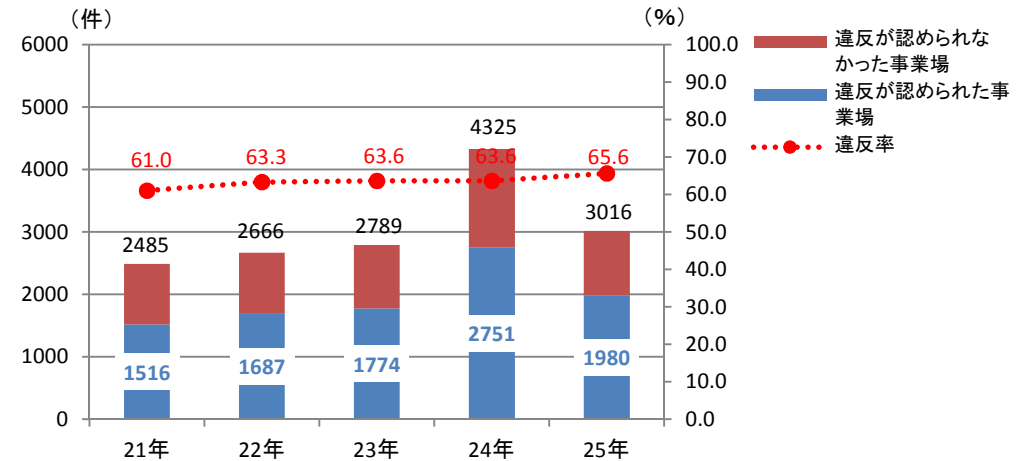
トラック運転者を使用する事業場に対する監督指導状況（推移）

1. 全国

(1) 労働基準関係法令違反

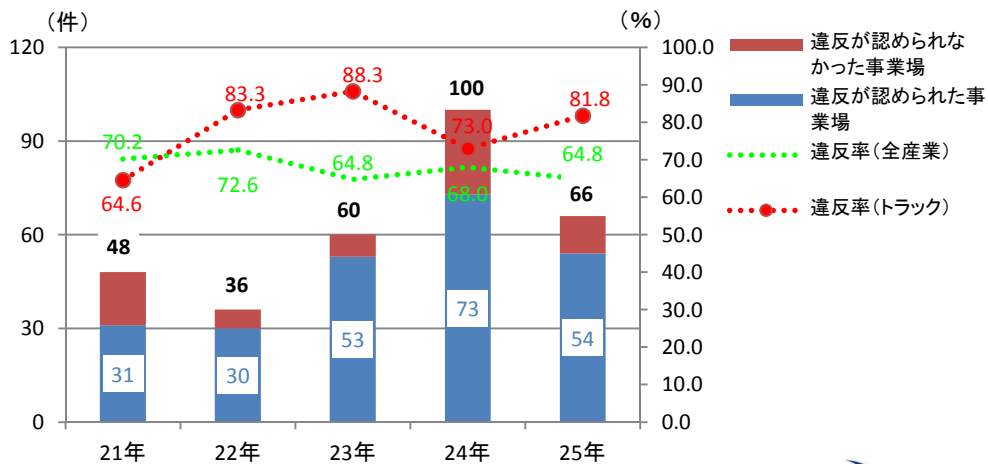


(2) 改善基準告示違反

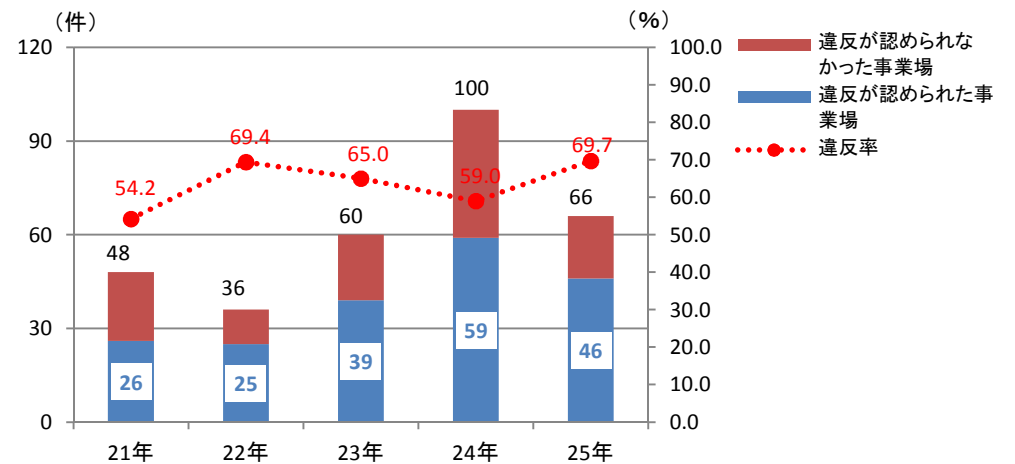


2. 佐賀県

(1) 労働基準関係法令違反



(2) 改善基準告示違反



脳・心臓疾患及び精神障害の労災補償状況

1. 脳・心臓疾患の労災補償状況（全国）

	平成22年度		平成23年度		平成24年度		平成25年度		平成26年度	
	請求件数	支給件数	請求件数	支給件数	請求件数	支給件数	請求件数	支給件数	請求件数	支給件数
全産業	802	285 (696)	898	310 (718)	842	338 (741)	784	306 (683)	763	277 (637)
運輸業, 郵便業	182	78 (148)	182	93 (162)	178	91 (151)	182	107 (167)	168	92 (143)
建設業	109	22 (95)	108	37 (93)	123	38 (103)	122	27 (91)	97	28 (88)
製造業	118	35 (91)	132	41 (103)	103	42 (111)	103	36 (86)	77	31 (70)
卸売・小売業	132	53 (112)	143	48 (119)	127	49 (104)	110	38 (104)	126	35 (88)
全産業(佐賀県)	1	2 (5)	3	3 (3)	2	1 (2)	6	5 (6)	1	0 (2)

(注) ()内の数字は決定件数である。また、支給件数及び決定件数のいずれにも当該年度以前に請求があったものが含まれる(請求件数の内数ではない。)

2. 精神障害の労災補償状況（全国）

	平成22年度		平成23年度		平成24年度		平成25年度		平成26年度	
	請求件数	支給件数	請求件数	支給件数	請求件数	支給件数	請求件数	支給件数	請求件数	支給件数
全産業	1181	308 (1,061)	1272	325 (1,074)	1257	475 (1,217)	1409	436 (1,193)	1456	497 (1,307)
運輸業, 郵便業	98	33 (102)	127	27 (79)	104	52 (114)	147	45 (115)	144	63 (138)
建設業	74	20 (63)	81	35 (79)	45	22 (53)	87	34 (68)	74	37 (76)
製造業	207	50 (196)	216	59 (205)	225	93 (206)	249	78 (219)	245	81 (228)
卸売・小売業	198	46 (177)	215	41 (182)	196	66 (204)	199	65 (180)	213	71 (197)
全産業(佐賀県)	11	3 (8)	4	6 (9)	7	2 (4)	6	4 (8)	10	1 (5)

(注) ()内の数字は決定件数である。また、支給件数及び決定件数のいずれにも当該年度以前に請求があったものが含まれる(請求件数の内数ではない。)

「自動車運転者の労働時間等の改善に関する基準」（改善基準告示）について

「自動車運転者の労働時間等の改善に関する基準」（改善基準告示）は、トラックなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、すべての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間（始業から終業までの時間（休憩時間を含む。））、休息期間（勤務と勤務の間の自由な時間）、運転時間等の基準を、平成元年に大臣告示として制定。

制定の経緯

労働時間等の改善を定めた局長通達の策定(昭和42年)

- ・長時間労働、交通事故の増加
- ・路面運送における労働時間及び休息期間に関するILO条約の採択(昭和54年)

拘束時間、休息期間等の基準を定めた局長通達の策定(昭和54年)

中央労働基準審議会での関係労使の議論

通達を大臣告示とすることで労使が合意し、「改善基準告示」を策定(平成元年)

※制定以降、法定労働時間が段階的に短縮し、週40時間制へ移行するに伴い、内容の見直しが行われ現在に至っている。

内容

- 拘束時間【始業から終業までの時間(休憩時間を含む。)】トラックの場合、原則として1日13時間(延長する場合でも16時間)、1箇月293時間など
 - 休息期間【勤務と勤務の間の自由な時間】原則として継続8時間以上
 - 運転時間 トラックの場合、2日を平均し1日当たり9時間、2週間を平均し1週間当たり44時間
 - 連続運転時間 トラックの場合、4時間以内
- ※その他、分割休息期間、2人乗務、隔日勤務、フェリー乗船の場合の特例有り。

施行

労働基準監督署

関係労使の自主的改善努力と労働基準監督官の臨検監督等による指導

国土交通省との連携

- ① 監督署と地方運輸機関との合同による監督・監査
- ② それぞれの機関が把握した改善基準告示違反事案の相互通報

国土交通省の取組

過労運転防止の観点から、改善基準告示の内容を国土交通省令に取り込み、事業許可取消処分等の行政処分基準として機能(トラックの場合は平成13年9月1日～)

1. 制定の経緯

① 二・九通達（廃止）

自動車運転者の労働時間等の規制については、昭和41年までは他産業の労働者の労働時間と同様、主として労働基準法に基づき、監督指導を行っていたが、自動車運転者の労働条件を改善するとともに、交通事故の激増に対処するため、労働基準法に加えて労働省労働基準局長の通達により「[自動車運転者の労働時間等の改善基準](#)」（昭和42年2月9日付け基発第139号。以下「二・九通達」という。）が策定され、これにより監督指導が行われた。

しかしながら、この二・九通達は、**実作業時間規制を中心とする**ものであり、実作業時間以外の労働時間を比較的多く含む自動車運転者については、十分な効果をあげ得なかった感があった。

② 二七通達（廃止）

昭和54年、「二・九通達」から十余年を経過し、①貨物輸送量の増加等社会経済情勢の変化も著しいこと、②運送事業に従事する労働者の労働時間は、他産業に比べて依然として長時間労働の実態にあること、③国際的にも労働時間及び休息に関する新しいILO条約（第153号「路面運送における労働時間及び休息期間に関する条約」）が採択されたこと等から、「二・九通達」に代わる新たな基準として**拘束時間規制を中心とする「二七通達」**（昭和54年12月27日付け基発第642号「[自動車運転者の労働時間等の改善基準について](#)」）が策定され、これに基づき監督指導が行われることとなった。

「自動車運転者労働時間問題小委員会」の設置

労働大臣の私的諮問機関である労働基準法研究会は、昭和60年12月19日の「今後の労働時間法制のあり方」等についての報告において、自動車運転者の労働時間の規制のあり方に次のように言及した。

「道路旅客貨物運送業等の自動車運転者については、現在いわゆる『二七通達』により、ハンドル時間、拘束時間、休息期間等を含めた労働時間管理について行政指導が行われているが、その実態を踏まえた上で、これを法制化することの是非を含め、その特性に応じた労働時間の規制のあり方を検討すべきである。」

次いで、中央労働基準審議会は、昭和61年12月10日の「労働時間法制等の整備について」の建議の中で、

「自動車運転者の労働時間等の規制に係る問題については、関係労使等を加えた検討の場を設けて引き続き検討する。」
旨建議を行った。

この建議を具体化するものとして、昭和62年4月24日、中央労働基準審議会は、「自動車運転者労働時間問題小委員会」（以下「小委員会」という。）の設置を決定し、自動車運転者の労働時間等の規制に係る問題について検討することとなった。

小委員会は、中央労働基準審議会の公・労・使各側委員からそれぞれ3名計9名のほか、自動車運転の労働時間問題に関係の深い労使各側の代表6名計12名の合計21名で構成されることとなった。

関係労使の代表については、具体的には、トラック関係の業界から労使代表それぞれ2名ずつ、ハイヤー・タクシー関係の業界から労使代表それぞれ2名ずつ、バス関係の業界から労使代表それぞれ2名ずつが推薦された。

小委員会は、昭和62年6月12日に第1回会合を開催したが、その後、トラック関係、ハイヤー・タクシー関係、バス関係の3つの作業部会を設けて検討を行い、昭和63年10月7日、「自動車運転者の労働時間等の規制のあり方について」中間的な報告を取りまとめた。

昭和63年の「自動車運転者労働時間問題小委員会」の報告

小委員会の報告は、昭和63年10月7日、中央労働基準審議会において了承され、同日付けで中央労働基準審議会から労働大臣あて報告が行われた。

報告の要点は次のとおりである。

(1) 規制の形式について

現在、自動車運転者の労働時間等については、労働基準法によるほか、いわゆる「二七通達」によって規制が行われているが、このうち、拘束時間等に係る事項については、告示によることとする。

(2) 規制の内容について

「二七通達」に掲げる基準のうちトラック事業に係る事項については変更はない。

(3) 履行確保等のための方策について

改善基準等の履行確保及び労働時間管理の適正化等のため、

① 運輸省等関係省庁間の連携の強化

② 運転者の労働時間等の改善を図るための環境の整備

(4) 今後の検討について

本報告は中間報告であり、自動車運転者の労働時間等に関する規制のあり方、規制内容等についてさらに検討するため、自動車運転者労働時間問題小委員会を当分の間、存続させることとする。

③ 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の策定

労働省は、昭和63年の「自動車運転者労働時間問題小委員会」の報告に基づき、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下「改善基準」という。)を策定し、平成元年2月9日に告示した(告示第7号)。これは、小委員会の報告において、「二七通達中少なくとも、拘束時間、最大拘束時間、休息期間及び運転時間に係る事項については、当面、告示によることとすることが適当である。」とされたことを受けたものである。さらに、同年3月1日、「改善基準」の運用に関し通達を発するとともに、関係労使団体に対しその遵守方を、また、荷主団体等に対し協力方を要請した。

なお、これらに伴い、「二七通達」は廃止された。

平成3年4月1日から1週の法定労働時間が従来の「週46時間」から「週44時間」（交通運輸業については、「週48時間」から「週46時間」）に短縮されることに伴い、同年2月4日、中央労働基準審議会は、自動車運転者労働時間問題小委員会の再会を決定し、同小委員会において「改善基準」の見直しについて検討することとなった。

小委員会は、同年3月8日、再開第1回会合を開催し、その後、トラック関係、バス関係、ハイヤー・タクシー関係の3つの作業部会において検討を行い、同年9月17日、当面の講ずべき措置についてその検討結果をとりまとめた。

小委員会においては、近い将来の週40時間労働制を視野におきつつ、当面は平成4年度限りで法定労働時間週44時間の適用の猶予措置が終了することを踏まえて検討が行われ、その結果、年間の休日の増加を中心に総労働時間の短縮を図ることが適当であり、「改善基準」についても、このような視点に立って見直しを行うことが適当である旨の報告がまとめられた。

小委員会の報告は、平成3年10月7日、中央労働基準審議会において了承され、同日付けで中央労働基準審議会から労働大臣あて報告が行われた。

報告の要点は次のとおりである。

(1) トラック関係

① 拘束時間について、現行の2週間を平均し1週当たり78時間を、2週間について143時間、かつ、4週間について273時間に改める。

② 運転時間（ハンドル時間）について現行の2週間を平均して1週当たり48時間を、2週間を平均して1週当たり44時間に改める。

(2) その他

中央労働基準審議会からの昭和63年10月7日付け「自動車運転者の労働時間等の規制のあり方等について」の報告において示された履行確保及び労働時間管理の適正化等のための方策についての具現化を含め、自動車運転者の労働時間等の改善を図るための環境整備について検討する。

④ 平成3年の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正

労働省では、平成3年の「自動車運転者労働時間問題小委員会」の報告に基づき、「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」（平成3年労働省告示第79号）を平成3年10月31日に告示し、平成4年1月1日から適用することとした。

なお、改正の概要は次のとおりである。

○ 改正前の「改善基準」においては、第4条で一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の拘束時間等の基準を規定していたが、改正後の「改善基準」においては、第4条で貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者等に適用される基準を、第5条で一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者等に適用される基準を定めるとともに、それぞれ拘束時間及び運転時間の上限の短縮を行うこととしたこと。

労働省では、さらに同年11月27日、改正後の「改善基準」の運用に関し通達を発するとともに、関係労使団体等に対し、その遵守方を、また、荷主団体等に対し協力方を要請した。

平成4年の「自動車運転者労働時間問題小委員会」の報告

平成3年の「自動車運転者労働時間問題小委員会」の報告において、タクシー及びバス運転者に係る規制に関し、週44時間労働制に対応した告示の内容について引き続き検討することとされていた。

小委員会は、バス関係、ハイヤー・タクシー関係等各部会において検討を行い、平成4年9月22日、当面の講ずべき措置についてその中間的報告をとりまとめた。

小委員会の報告は、同年9月30日、中央労働基準審議会において了承され、同日付けで中央労働基準審議会から労働大臣あて報告が行われた。

報告の要点は次のとおりである。

○ トラック関係

- ① 改善基準の内容については、すでに週44時間労働を前提に改正、施行されているところであり、当面これらの基準の遵守の徹底を図る。
- ② 今後においては、法定労働時間週40時間制に向けて、事業の実態を踏まえつつ、休日の確保を中心とする所定労働時間の短縮の方策、拘束時間等の規制のあり方、荷主等の適正な発注のあり方等の環境整備について、引き続き検討する。

⑤ 平成4年の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正

労働省では、平成4年の「自動車運転者労働時間問題小委員会」の報告に基づき、平成4年11月30日、「改善基準」の一部を改正（平成4年労働省告示第79号）し、平成5年4月1日から適用することとした。

平成8年の「自動車運転者労働時間問題小委員会」の報告

平成9年4月1日から週40時間労働制が完全実施されることに伴い、平成6年3月16日、自動車運転者労働時間問題小委員会が再開され、同小委員会の場において「改善基準」の見直しについて検討することとなった。

小委員会は、その後、ハイヤー・タクシー関係、トラック関係、バス関係の3つの作業部会において検討を行い、平成8年12月5日、当面の講ずべき措置についてその検討結果をとりまとめた。

小委員会の報告は、平成8年12月6日、中央労働基準審議会において了承され、同日付けで中央労働基準審議会から労働大臣あて報告が行われた。

報告の要点は次のとおりである。

○ トラック関係

- ① 「改善基準」については、輸送大家の変化、顧客ニーズの多用化等の道路貨物運送事業の諸情勢を踏まえ、事業の繁忙・閑散等を考慮しつつ総労働時間の短縮に取り組むための現段階の措置として改めるものとし、今後においても引き続き検討するものとする。
- ② 車両内ベッドでの休息の扱い並びに緊急輸送、緊急作業及び危険物輸送についての「改善基準」の適用除外の扱いについては、平

成9年3月31日までに労使の合意に基づいて別途通達等で措置することが適当である。

- ③ 拘束時間について、現行の2週間について143時間、4週間について273時間を、1箇月について293時間に改める。また、労使協定があるときは、1年のうち6箇月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間（293時間×12箇月）を超えない範囲内において、1箇月についての拘束時間を320時間まで延長することができるものとする。

⑥ 平成9年の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正

労働省では、平成8年の「自動車運転者労働時間問題小委員会」の報告に基づき、平成9年1月30日、「改善基準」の一部を改正（平成9年労働省告示第4号）し、平成9年4月1日から適用することとした。

なお、改正の概要は次のとおりである。

- 貨物自動車運送事業に従事する拘束時間については、現行の2週間について143時間、4週間について273時間を、1箇月について293時間に改める。また、労使協定があるときは、1年のうち6箇月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間（293時間×12箇月）を超えない範囲内において、1箇月についての拘束時間を320時間まで延長することができるものとする。

⑦ 平成11年の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正

平成10年の労働基準法の改正に伴い、平成11年4月1日に「改善基準」の文言の整理が行われており、同日から施行されている。

⑧ 平成12年の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正

平成13年の省庁再編に伴い、平成12年12月25日に「改善基準」の文言の整理が行われており、平成13年1月6日から施行されている。

⑨ 平成13年の「国土交通省告示」の策定

国土交通省においては、貨物自動車運送事業法に基づく貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正（平成13年国土交通省令第108号）し、「改善基準」を平成13年8月20日、国土交通省告示（平成13年国土交通省告示第1365号）として定め、平成13年9月1日から施行されている。

2. 内 容

① 1日の拘束時間の限度

トラック運転者の1日（始業時刻から起算して24時間をいいます。）の拘束時間は**13時間以内を基本**とし、これを延長する場合であっても**16時間が限度**である。

また、拘束時間と休息期間は表裏一体のものであり、始業時刻から起算して24時間中に少なくとも**継続8時間以上**（1日（24時間）－拘束時間（16時間以内））の休息期間を確保する必要がある。この場合には、運転者の住所地での休息期間がそれ以外の場所での休息期間より長くなるよう努める必要もある。

なお、1日の拘束時間を原則13時間から延長する場合であっても、**15時間を超える回数は1週間につき2回が限度**である。このため、休息期間が9時間未満となる回数も1週間につき2回が限度となる。

36協定の「延長することができる時間」の考え方（1日）

例 1日の拘束時間が9時間（労働時間（8時間）＋休憩時間（1時間））である場合

1日の上限：最大拘束時間16時間－拘束時間9時間（労働時間（8時間）＋休憩時間（1時間））＝**7時間**

※ このような場合には、36協定の「1日」に「延長することができる時間」の**上限は7時間**となる。

② 1か月の拘束時間の限度

トラック運転者の1か月の拘束時間（始業時刻から終業時刻までの時間で、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む。）の合計時間をいう。）は**原則として293時間が限度**である。

ただし、毎月の拘束時間の限度を定める労使協定を締結した場合には、1年のうち6か月までは、1年間の拘束時間が**3,516時間（293時間×12か月）を超えない範囲内**において、1か月の拘束時間を**320時間**まで延長することができる。

36協定の「延長することができる時間」の考え方（1か月）

例 1か月単位の変形労働時間制を採用し、1日の拘束時間が9時間（労働時間（8時間）＋休憩時間（1時間））である場合

1か月の上限：週40時間×（31日÷7日）÷177.1時間

320時間÷（拘束時間9時間÷労働時間8時間）－177.1時間＝**107.3時間**

※ このような場合には、36協定の「1箇月」に「延長することができる時間」の**上限は約107時間**となる。

36協定の「延長することができる時間」の考え方（1年）

例 1年単位の变形労働時間制を採用し、1日の拘束時間が9時間（労働時間（8時間）＋休憩時間（1時間））である場合

1年の上限：週40時間×（365日÷7日）÷2085.7時間

3516時間÷（拘束時間9時間÷労働時間8時間）－2085.7時間＝1039.6時間

※ このような場合には、36協定の「1年」に「延長することができる時間」の上限は約1039時間となる。

③ 休息期間分割の特例

休息期間は、原則として始業時刻から起算して24時間中に**連続8時間以上**与えなければならないが、業務の必要上、勤務の終了後に継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間（原則として2週間から4週間程度）における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができる。

なお、分割して休息期間を与える場合には、1日において1回当たり連続4時間以上、合計10時間以上とする必要がある。

④ 運転時間の限度

1日の運転時間は**2日（始業時刻から48時間をいう。）平均で9時間が限度**である。また、1週間の運転時間は**2週間ごとの平均で44時間が限度**である。

なお、連続運転時間は**4時間が限度**である。運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断して**30分以上の休憩等**を確保する必要がある。

ただし、運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断する場合の休憩等については、**少なくとも1回につき10分以上**とした上で分割することもできる。

トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント

厚生労働省労働基準局

はじめに
トラック運転者の労働条件の改善を図るため、労働基準法（労働時間等の労働時間等の改善のための基準）（改善基準法）が制定されています。以下はそのポイントです。

ポイント 7 拘束時間・休息期間

改善基準法は、自動車運転者の労働の負担を軽減し、作業時間、休息期間等について基準を設定しています。

(1) 拘束時間は以下のとおりです
始業時刻から終業時刻までの時間中、労働時間と休息時間（拘束時間を含む）の合計時間を12時間とします。

(2) 休息期間は以下のとおりです
勤務上及び勤務の間の時間中、運転時間を含む労働者の休息時間として、労働者によって分けて休息時間をとります。

※ 休息期間には、始業時刻前と終業時刻後が含まれるので、その時間数・回数も考慮する必要があります。改善基準法に定める拘束時間の履行、休息期間の確保に努めてください。

地域別最低賃金

件名	1時間	効力発生日	適用される産業
福岡県最低賃金	727円	平成26年10月5日	福岡県内の全ての産業（ただし、特定（産業別）最低賃金が適用される産業を除く。）
佐賀県最低賃金	678円	平成26年10月4日	佐賀県内の全ての産業（ただし、特定（産業別）最低賃金が適用される産業を除く。）
長崎県最低賃金	677円	平成26年10月1日	長崎県内の全ての産業（ただし、特定（産業別）最低賃金が適用される産業を除く。）
熊本県最低賃金	677円	平成26年10月1日	熊本県内の全ての産業（ただし、特定（産業別）最低賃金が適用される産業を除く。）
大分県最低賃金	677円	平成26年10月4日	大分県内の全ての産業（ただし、特定（産業別）最低賃金が適用される産業を除く。）
宮崎県最低賃金	677円	平成26年10月16日	宮崎県内の全ての産業（ただし、特定（産業別）最低賃金が適用される産業を除く。）
鹿児島県最低賃金	678円	平成26年10月19日	鹿児島県内の全ての産業（ただし、特定（産業別）最低賃金が適用される産業を除く。）
沖縄県最低賃金	677円	平成26年10月24日	沖縄県内の全ての産業（ただし、特定（産業別）最低賃金が適用される産業を除く。）

現行施策の例：中小企業事業主に対する「職場意識改善助成金」

中小企業事業主の皆さまへ

「職場意識改善助成金」のご案内 (職場環境改善コース)

「労働時間等の設定の改善」*により、仕事と生活の調和に
取り組む中小企業事業主を支援します



- 労働時間管理の適正化を図りたい
- 労務管理について専門家に相談したい
- 有給休暇の取得を促進して社員のやる気をアップさせたい
- 飲食店での食器洗い乾燥機の導入など労働能率を向上させる設備・機器を導入・更新したい

上限額を100万円に引き上げました!!

※「労働時間等の設定の改善」とは、各事業場における労働時間、年次有給休暇等に関する事項について労働者の生活と健康に配慮するとともに、多様な働き方に対応した、より良いものとしていくことをいいます。

対象事業主

雇用する労働者の年次有給休暇の年間平均取得日数が13日以下であって月間平均所定外労働時間数が10時間以上であり、労働時間等の設定の改善に積極的に取り組む意欲がある中小企業事業主

中小企業事業主の範囲→

AまたはBの要件を満たす企業が中小企業になります。

業種	A. 資本金または出資額	B. 常時使用する労働者
小売業(飲食店を含む)	5,000万円以下	50人以下
サービス業	5,000万円以下	100人以下
卸売業	1億円以下	100人以下
その他の業種	3億円以下	300人以下

助成内容

1. 支給対象となる取組 ～いずれか1つ以上実施してください～

- | | | |
|---|---|----------------|
| ○ 労務管理担当者に対する研修 | ○ 労務管理用ソフトウェア | } などの
導入・更新 |
| ○ 労働者に対する研修、周知・啓発 | ○ 労務管理用機器 | |
| ○ 外部専門家によるコンサルティング
(社会保険労務士、中小企業診断士など) | ○ デジタル式運行記録計(デジタコ) | |
| ○ 就業規則・労使協定等の作成・変更
(計画的付与制度の導入など) | ○ テレワーク用通信機器 | |
| | ○ 労働能率の増進に資する設備・機器等
(小売業のPOS装置、自動車修理業の自動車リフトなど) (注:成果目標をいずれも達成した場合のみ、支給対象となります。) | |
- (※)原則として、パソコン、タブレット、スマートフォンは対象となりません。

2. 成果目標

支給対象となる取組は、以下の「成果目標」の達成を目指して実施してください。

目的	成果目標
a 年次有給休暇の取得促進	労働者の年次有給休暇の年間平均取得日数(年休取得日数)を4日以上増加させる
b 所定外労働の削減	労働者の月間平均所定外労働時間数(所定外労働時間数)を5時間以上削減させる

厚生労働省・都道府県労働局

3. 評価期間

「2. 成果目標」の評価期間は、事業実施期間中(事業実施承認の日から平成28年2月15日まで)の3か月を自主的に設定してください。

4. 支給額

「1. 支給対象となる取組」の取組の実施に要した経費の一部を、「2. 成果目標」を達成した場合に支給します。

対象経費	助成額		
謝金、旅費、借換料、会議費、雑役務費、印刷製本費、備品費、機械装置等購入費、委託費	対象経費の合計額×補助率 ※上限額を超える場合は上限額		
成果目標の達成状況	a, bともに達成	どちらか一方を達成	どちらも未達成
補助率	3/4	5/8	1/2
上限額	100万円	83万円	67万円

※ 労働能率の増進に資する設備・機器等の導入・更新の取組の場合は、下の表のとおりです。

成果目標の達成状況	a, bともに達成
補助率	3/4
上限額	100万円

利用の流れ



お問い合わせ先

都道府県労働局労働基準部監督課または労働時間課

詳しくは、事業場の所在地を管轄する労働局におたずねください。
労働局の所在地一覧は以下のウェブページをご覧ください。

<http://www.mhlw.go.jp/kouseiroudoushou/shozaiannai/roudoukyoku/>

(H27.4)

改善基準のポイント



厚生労働省労働基準局

はじめに

トラック運転者の労働条件の改善を図るため、労働大臣告示「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）が策定されています。以下はそのポイントです。

ポイント

1

拘束時間・休息期間

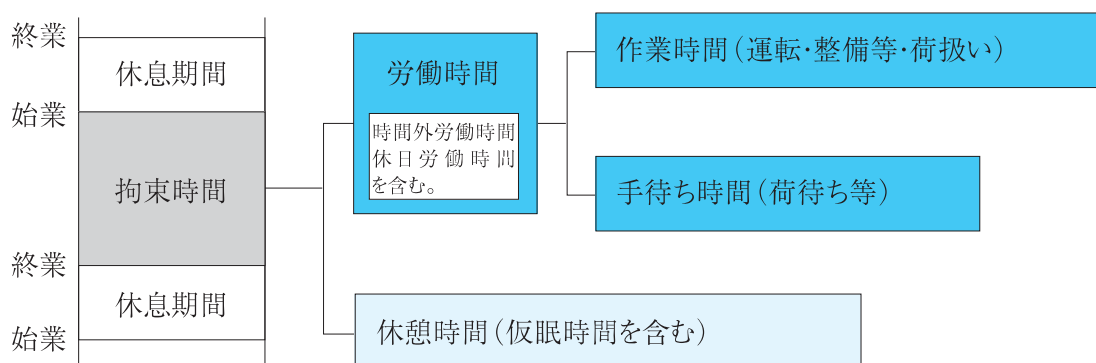
改善基準告示は、自動車運転者の労働の実態を考慮し、拘束時間、休息期間等について基準を定めています。

(1) 拘束時間は以下のとおりです

始業時刻から終業時刻までの時間で、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む）の合計時間をいいます。

(2) 休息期間は以下のとおりです

勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間をいいます。



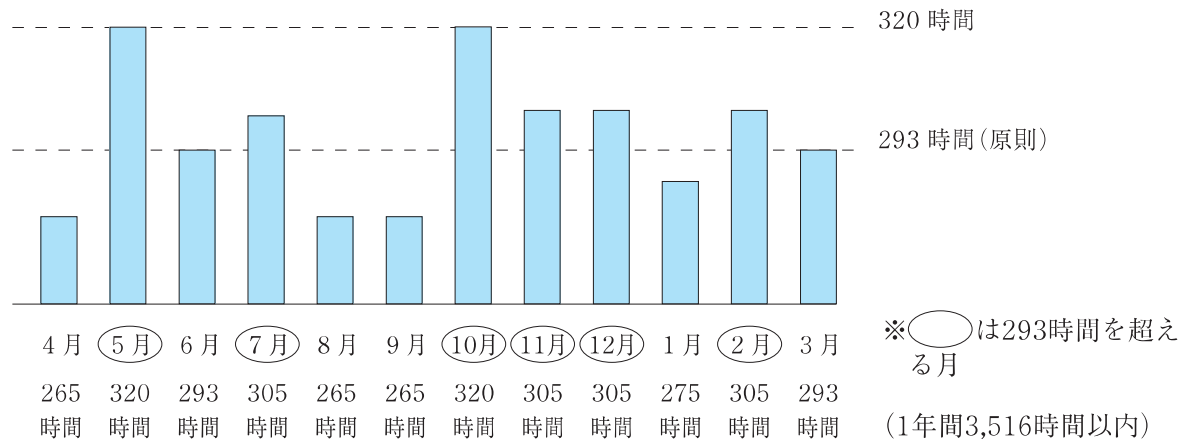
※ 労働時間には、時間外労働時間と休日労働時間が含まれますので、その時間数・日数をできるだけ少なくして、改善基準告示に定める拘束時間内の運行、休息期間の確保に努めて下さい。



(1) 1箇月の拘束時間は以下のとおりです

- ① 1箇月の拘束時間は原則として293時間が限度です。
- ② ただし、毎月の拘束時間の限度を定める書面による労使協定（P 9 参照）を締結した場合には、1年のうち6箇月までは、1年間の拘束時間が3,516時間（293時間×12箇月）を超えない範囲内において、1箇月の拘束時間を320時間まで延長することができます（図1 参照）。

(図1)



(労使協定で定める事項)

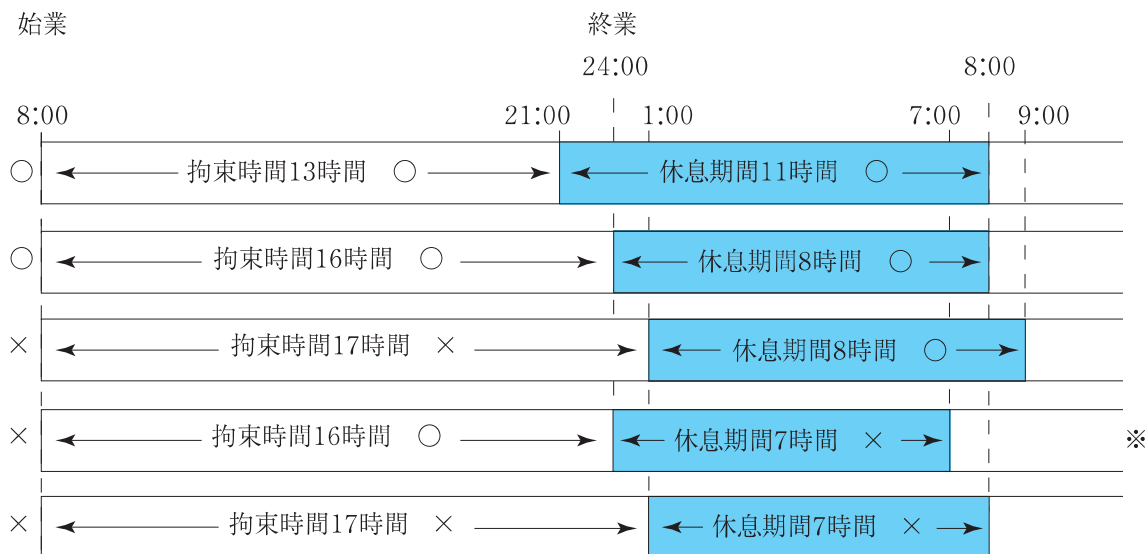
- ・ 協定の適用対象者
- ・ 1年間について毎月の拘束時間
- ・ 当該協定の有効期間
- ・ 協定変更の手続等

(2) 1日の拘束時間と休息期間は以下のとおりです

- ① 1日（始業時刻から起算して24時間をいいます。以下同じ）の拘束時間は**13時間以内を基本**とし、これを延長する場合であっても**16時間**が限度です。ただし、(4)の制限があります。
- ② 1日の休息期間は**継続8時間以上**必要です。

拘束時間と休息期間は表裏一体のものであり、1日とは始業時刻から起算して24時間をいいますので、結局、**1日(24時間)＝拘束時間(16時間以内)＋休息期間(8時間以上)**となります（図2 参照）。

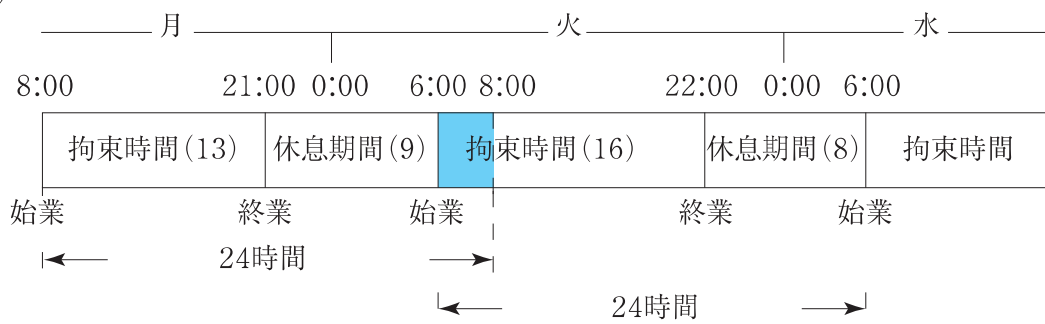
(図 2)



※この場合、翌日の始業時刻が7:00とすると拘束時間が16時間+1時間=17時間となり、改善基準告示違反となりますのでご注意ください。

(3) 拘束時間・休息期間の計算方法は以下のとおりです

(図 3)



色をつけた部分は月曜日に始まる勤務の拘束時間と火曜日に始まる勤務の拘束時間が重なる時間帯

- ① 1箇月の拘束時間が改善基準告示を満たしているかどうかは、1箇月間の**各勤務の拘束時間（始業時刻から終業時刻まで）**をそのまま合計してチェックしてください。

ただし、後述の「ポイント5・特例」の(1)分割休息期間（休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与える場合）、(4)フェリーに乗船する場合の特例（フェリー乗船時間が2時間以上の場合であって、フェリー乗船時間のうち2時間を拘束時間として取り扱い、その他の時間を休息期間として取り扱う場合）は、始業時刻から終業時刻までの間にある休息期間を除いて計算します。

図3に沿って具体的に示すと次のようになります。

ア 1箇月の拘束時間

1箇月間の各勤務の拘束時間（始業時刻から終業時刻まで）をそのまま合計

- ・月曜日 始業8:00～終業21:00 13時間
- ・火曜日 始業6:00～終業22:00 16時間
- ・
- ・

合 計 A 時間

※ 1箇月間の各勤務の拘束時間の合計 A 時間 ≤ 1箇月の拘束時間の限度であれば、改善基準告示を満たしています。

② 1日の拘束時間が改善基準告示を満たしているかどうかは、**始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間**によりチェックしてください。

図3に沿って具体的に示すと次のとおりになります。

ア	月曜日（始業時刻8:00からの24時間）の拘束時間・休息期間		
	・月曜日 始業 8:00～終業21:00	13時間	} 拘束時間 15時間
	・火曜日 始業 6:00～8:00	2時間	
	・月曜日 終業21:00～翌6:00	9時間	休息期間 9時間
イ	火曜日（始業時刻6:00からの24時間）の拘束時間・休息期間		
	・火曜日 6:00～22:00	16時間	拘束時間 16時間
	・火曜日 22:00～翌6:00	8時間	休息期間 8時間

※ 上記ア、イについては、共に改善基準告示を満たしていますが、アのように翌日の始業時刻が早まっている場合（月曜日は始業時刻8:00だが、火曜日は始業時刻6:00）は、月曜日の始業時刻から24時間内に、火曜日の6:00～8:00の2時間も入れてカウントされますので、1日の拘束時間は、改善基準告示に定める原則13時間ではなく、15時間になることに注意してください。一方、火曜日は始業時刻が6:00ですので、始業時刻から24時間内には（当然のことながら）6:00～8:00の2時間はカウントされます。

(4) 1週間における1日の拘束時間延長の回数の限度は以下のとおりです

1日の拘束時間を原則13時間から延長する場合であっても、**15時間を超える回数は1週間につき2回**が限度です。このため、休息期間が9時間未満となる回数も1週間につき2回が限度となります。

したがって、片道拘束15時間を超える長距離の往復運送は1週につき1回しかできず、改善基準告示に違反しないためには一定の工夫が必要です（図4参照）。

(図4)

〈例1〉○

	0:00	8:00	24:00
月	休日		拘束時間(16)
	0:00	8:00	24:00
火	休息(8)	拘束時間(16)	
	0:00	8:00	23:00
水	休息(8)	拘束時間(15)	休息
	0:00	8:00	23:00
木	休息(9)	拘束時間(15)	休息
	0:00	8:00	21:00
金	休息(9)	拘束時間(13)	休日
	0:00	24:00	
土	休日		
	0:00	24:00	
日	休日		

〈例2〉○

	0:00	8:00	24:00
月	休日		拘束時間(16)
	0:00	8:00	24:00
火	休息(8)	拘束時間(16)	
	0:00	8:00	21:00
水	休息(8)	拘束時間(13)	休息
	0:00	6:00 8:00	21:00
木	休息(9)	(2)	拘束時間(13) 休息
	0:00	8:00	21:00
金	休息(11)	拘束時間(13)	休日
	0:00	24:00	
土	休日		
	0:00	24:00	
日	休日		

※ 上記「休日」とは、改善基準告示上の休日を示しています（(6)参照）。

上の〈例1〉及び〈例2〉は、1日15時間を超える勤務が月曜日及び火曜日に2回ある例です。

なお、〈例2〉の水曜日に始まる勤務の1日の拘束時間は、同日の始業時刻8:00から21:00までの13時間と、木曜日の6:00から8:00までの2時間の合計15時間となり、また、木曜日に始まる勤務の1日の拘束時間は、同日の始業時刻6:00から21:00までの15時間となります。

〈例3〉×

0:00	8:00	24:00	
月	休日	拘束時間(16)	
0:00	8:00	24:00	
火	休息(8)	拘束時間(16)	
0:00	8:00	24:00	
水	休息(8)	拘束時間(16)	
0:00	8:00	23:00	
木	休息(8)	拘束時間(15)	休息
0:00	8:00	21:00	
金	休息(9)	拘束時間(13)	休日
0:00	24:00		
土	休日		
0:00	24:00		
日	休日		

〈例4〉×

0:00	8:00	24:00		
月	休日	拘束時間(16)		
0:00	8:00	24:00		
火	休息(8)	拘束時間(16)		
0:00	8:00	22:00		
水	休息(8)	拘束時間(14)	休息	
0:00	6:00	8:00	21:00	
木	休息(8)	(2)	拘束時間(13)	休息
0:00	8:00	21:00		
金	休息(11)	拘束時間(13)	休日	
0:00	24:00			
土	休日			
0:00	24:00			
日	休日			

※ 上記「休日」とは、改善基準告示上の休日を示しています（(6)参照）。

〈例3〉及び〈例4〉は、1日15時間を超える勤務が月曜日、火曜日及び水曜日に3回ある例です。なお、〈例4〉の水曜日に始まる勤務の1日の拘束時間は、同日の22:00までの14時間と、木曜日の6:00から8:00までの2時間の合計16時間となることに注意してください。

(5) 休息期間の取扱いは以下のとおりです

休息期間については、運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めてください。

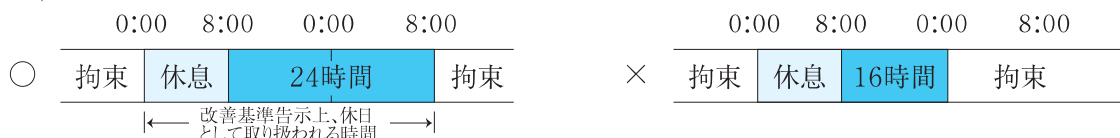
(6) 休日の取扱いは以下のとおりです

休日は、**休息期間+24時間の連続した時間**をいいます。ただし、いかなる場合であっても、この時間が**30時間**を下回ってはなりません（図5参照）。

すなわち、休息期間は原則として8時間確保されなければならないので、休日は、「**休息期間8時間+24時間=32時間**」以上の連続した時間となります。また、後述の「ポイント5・特例」の(3)隔日勤務の場合、20時間以上の休息期間が確保されなければならないので、休日は、「**休息期間20時間+24時間=44時間**」以上の連続した時間となります。よって、これらの時間数に達しないものは休日として取り扱われません。

なお、後述の「ポイント5・特例」の(1)分割休息期間、(2)2人乗務の特例、(4)フェリーに乗船する場合の特例については、休息期間に24時間を加算しても30時間に満たない場合がありますが、この場合でも、**30時間以上の連続した時間**を与えなければ休日として取り扱われません。

(図5)



なお、2日続けて休日を与える場合は、2日目は連続24時間以上あれば差し支えありません。

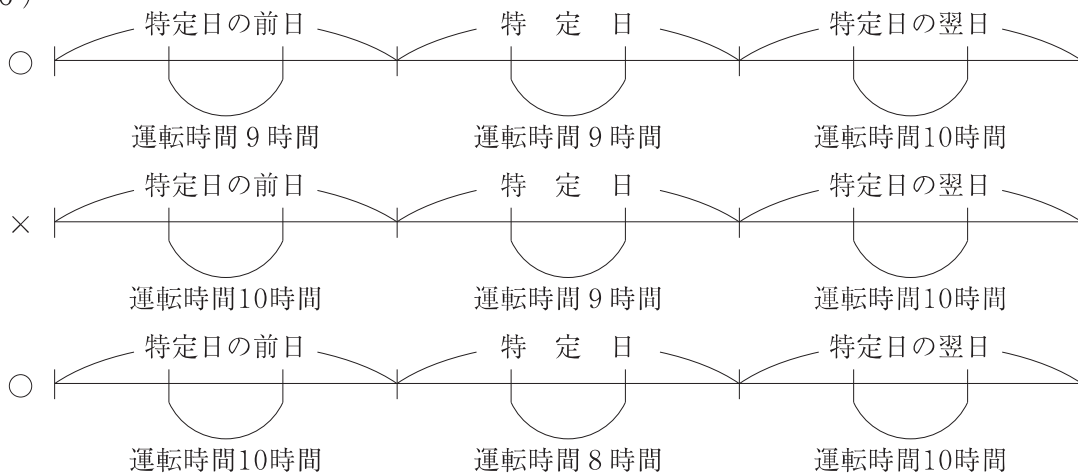
- (1) 1日の運転時間は2日(始業時刻から48時間をいいます。以下同じ)平均で9時間が限度です
 1日当たりの運転時間の計算に当たっては、特定の日を起算日として2日ごとに区切り、その2日間の平均とすることが望ましいですが、この特定日の最大運転時間が改善基準告示に違反するか否かは、

$$\frac{(\text{特定日の前日の運転時間}) + (\text{特定日の運転時間})}{2} \text{ と、}$$

$$\frac{(\text{特定日の運転時間}) + (\text{特定日の翌日の運転時間})}{2}$$

がともに9時間を超える場合は改善基準告示に違反し、そうでない場合は違反とはなりません。これを図示すると図6のようになります。

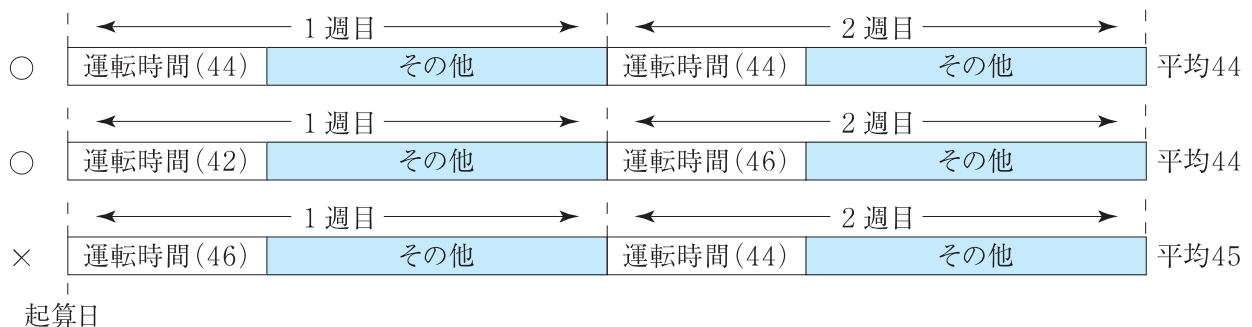
(図6)



- (2) 1週間の運転時間は2週間ごとの平均で44時間が限度です

特定の日を起算日として2週間ごとに区切り、その2週間ごとに計算します。
 これを図示すると図7のようになります。

(図7)



- (3) 連続運転時間は4時間が限度です

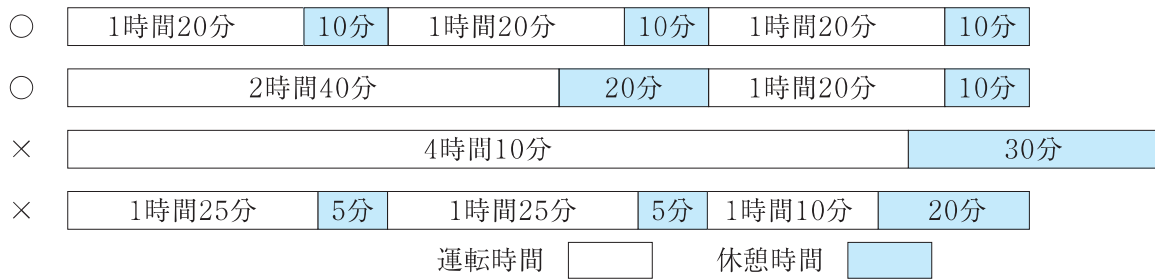
運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断して30分以上の休憩等を確保してください(図8参照)。

(図8)



ただし、運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断する場合の休憩等については、少なくとも1回につき10分以上としたうえで分割することもできます（図9参照）。

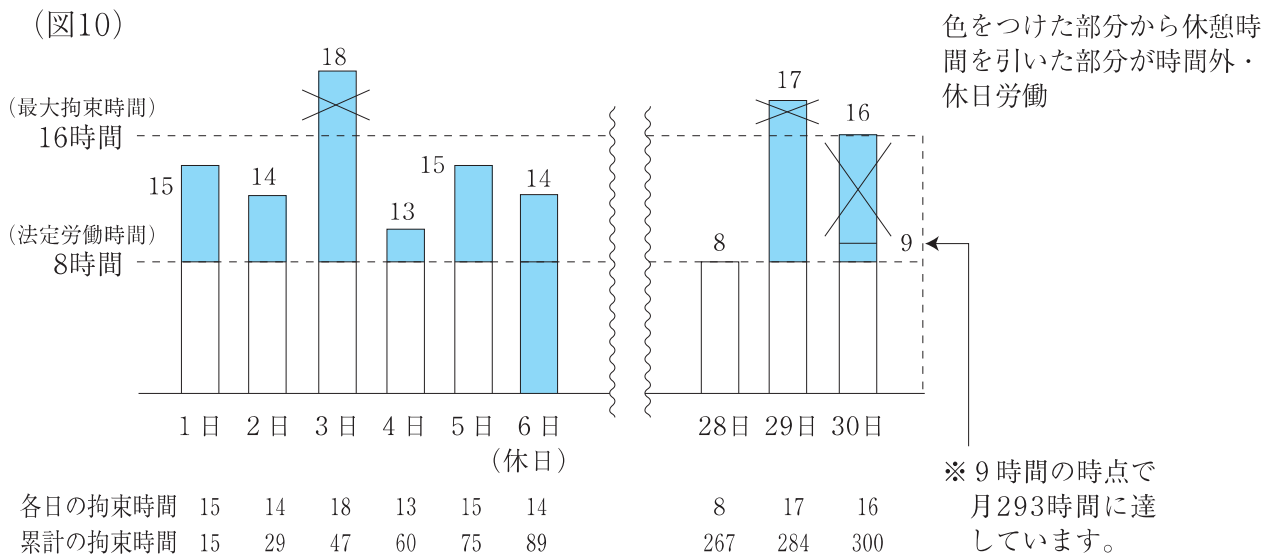
（図9）



ポイント 4 時間外労働及び休日労働の限度

（1）時間外労働及び休日労働の拘束時間の限度は以下のとおりです

時間外労働及び休日労働は1日の最大拘束時間（16時間）、1箇月の拘束時間（原則293時間、労使協定があるときはポイント2（1）の条件の下で320時間まで）が限度です（図10参照）。なお、時間外労働及び休日労働を行う場合には、労働基準法第36条第1項に基づく時間外労働及び休日労働に関する協定届（P10参照）を労働基準監督署へ届け出てください。



※この図は、1箇月の拘束時間が293時間で変形労働時間制が採用されていない場合のものであります。

（2）休日労働の限度は以下のとおりです

休日労働は2週間に1回が限度です。

(1) 休息期間分割の特例があります

業務の必要上、勤務の終了後継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間（原則として2週間から4週間程度）における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができます。

この場合、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上としてください。

(2) 2人乗務の特例があります

運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合（ただし、車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る）においては、1日の最大拘束時間を20時間まで延長でき、また、休息期間を4時間まで短縮できます。

(3) 隔日勤務の特例があります

業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、次の条件の下に隔日勤務に就かせることができます。

① 2暦日における拘束時間は、21時間を超えないこと。

ただし、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に4時間以上の仮眠時間を与える場合には、2週間について3回を限度に、この2暦日における拘束時間を24時間まで延長することができます。

この場合においても、2週間における総拘束時間は126時間が限度です。

② 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えること。

(4) フェリーに乗船する場合の特例があります

運転者が勤務の中途においてフェリーに乗船する場合には、フェリー乗船時間のうち2時間（フェリー乗船時間が2時間未満の場合には、その時間）については拘束時間として取り扱い、その他の時間については休息期間として取り扱います。

フェリー乗船時間が2時間を超える場合には、上記により休息期間とされた時間を休息期間8時間（2人乗務の場合4時間、隔日勤務の場合20時間）から減じることができます。

ただし、その場合においても、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、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を下回ってはなりません。

改善基準告示の詳細及び不明な点については、最寄りの都道府県労働局、労働基準監督署にお問い合わせ下さい。

貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の1箇月についての拘束時間の延長に関する協定書（例）

〇〇運送株式会社代表取締役〇〇〇〇と〇〇運送労働組合執行委員長〇〇〇〇（〇〇運送株式会社労働代表〇〇〇〇）は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準第4条第1項第1号ただし書きの規定に基づき、拘束時間に関し、下記のとおり協定する。

記

- 1 本協定の適用対象者は、貨物自動車の運転の業務に従事する者とする。
- 2 拘束時間は下の表のとおりとする。なお、各月の起算日は1日とする。

4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間計
265 時間	320 時間	293 時間	305 時間	265 時間	265 時間	320 時間	305 時間	305 時間	275 時間	305 時間	293 時間	3516 時間

- 3 本協定の有効期間は、平成26年4月1日から平成27年3月31日までとする。
- 4 本協定に定める事項について変更する必要がある場合には、14日前までに協議を行い、変更を行うものとする。

平成26年3月28日

〇〇運送労働組合執行委員長 〇〇〇〇 印
(〇〇運送株式会社労働者代表 〇〇〇〇 印)

〇〇運送株式会社代表取締役 〇〇〇〇 印

時間外労働に関する協定届（例）
休日労働

様式第9号（第17条関係）

事業の種類		事業の名称		事業の所在地（電話番号）		
貨物自動車運送事業		〇〇運輸株式会社		〇市〇町〇丁目〇〇番地（00-0000-0000）		
① 下記②に該当しない労働者	時間外労働をさせる必要のある具体的事由	労働者の数 〔満18歳以上 上の者〕	業務の種類	所定労働時間	延長することができる期間 1日（起算日）	期間
	需要の季節的な増大等に対処するため（詳細は別添協定書記載のとおり）	別添協定書記載のとおり	別添協定書記載のとおり	1週40時間 1日8時間	別添協定書記載のとおり	平成26年4月1日から 平成27年3月31日まで
② 1年単位の変形労働時間制により労働する労働者	同上	同上	同上	1週40時間 1日8時間	同上	同上
	休日労働をさせる必要のある具体的事由	労働者の数 〔満18歳以上 上の者〕	業務の種類	所定休日	労働させることができる休日並びに 始業及び終業の時刻	期間
需要の季節的な増大等に対処するため（詳細は別添協定書記載のとおり）	同上	別添協定書記載のとおり	別添協定書記載のとおり	毎週2日 国民の休日	別添協定書記載のとおり	平成26年4月1日から 平成27年3月31日まで

協定の成立年月日 平成26年3月28日

協定の当事者である労働組合の名称又は労働者の過半数を代表する者の
職名 〇〇課 〇〇係 〇〇
氏名 〇〇〇 〇〇〇 〇〇〇

協定の当事者（労働者の過半数を代表する者の場合）の選出方法（投票による選挙） ※ 協定の当事者が労働組合である場合は記入不要

職名 代表取締役

平成26年3月31日

〇〇労働基準監督署長殿

使用者 〇〇〇〇〇〇

印

(別 添)

時間外労働及び休日労働に関する協定書(例)

〇〇運輸株式会社代表取締役〇〇〇〇（以下「甲」という。）と〇〇運輸労働組合執行委員長〇〇〇〇（〇〇運輸株式会社労働者代表〇〇〇〇）は、労働基準法第36条第1項の規定に基づき、労働基準法に定める法定労働時間（1週40時間、1日8時間）並びに変形労働時間制の定めによる所定労働時間を超えた労働時間で、かつ1日8時間、1週40時間の法定労働時間又は変形期間の法定労働時間の総枠を超える労働（以下「時間外労働」という。）及び労働基準法に定める休日（毎週1日又は4週4日）における労働（以下「休日労働」という。）に関し、次のとおり協定する。

第1条 甲は、時間外労働及び休日労働を可能な限り行わせないように努める。

第2条 甲は、就業規則第〇〇条の規定に基づき、必要がある場合には、次により時間外労働を行わせることができる。

	時間外労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	従事する労働者数 (満18歳以上の者)	延長することができる時間				期 間
				1 日	1日を超える一定の期間 (起算日)			
					2 週 (4月1日)	1箇月 (4月1日)	1 年 (4月1日)	
① 下記②に該当しない労働者	<ul style="list-style-type: none"> ・需要の季節的な増大及び突発的な発注の変更に対処するため ・一時的な道路事情の変化等によつて到着時刻に遅延が生ずるため ・当面の人員不足に対処するため 	自動車運転者	20	5	24	50	450	平成26年4月1日から平成27年3月31日まで
		荷役作業員	2	4		45	360	
		自動車整備士	2	4		45	360	
	毎月の精算事務のため	経理事務員	2	4		45	300	
② 1年単位の変形労働時間制により労働する労働者	<ul style="list-style-type: none"> ・需要の季節的な増大及び突発的な発注の変更に対処するため ・一時的な道路事情の変化等によつて到着時刻に遅延が生ずるため ・当面の人員不足に対処するため 	自動車運転者	10	5	24	48	400	平成26年4月1日から平成27年3月31日まで
		荷役作業員	2	3		42	320	
		自動車整備士	2	3		42	320	
	毎月の精算事務のため	経理事務員	2	3		40	280	

2 自動車運転者については、前項の規定により時間外労働を行わせることによって「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）に定める1箇月についての拘束時間及び1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、前項の時間外労働時間の限度とする。

第3条 甲は、就業規則第〇〇条の規定に基づき、必要がある場合には、次により休日労働を行わせることができる。

休日労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	従事する労働者数 (満18歳以上の者)	労働させることができる休日 並びに始業及び終業の時刻	期 間
需要の季節的な増大に対処するため	自動車運転者	36	・法定休日のうち、2週を通じ1回 ・始業及び終業時刻は、あらかじめ運行予定表で定められた始業及び終業の時刻とする。	平成26年4月1日から平成27年3月31日まで
	荷役作業員	6	・法定休日のうち、4週を通じ2回 ・始業時刻 午前8時 ・終業時刻 午後5時	
	自動車整備士	6		平成26年4月1日から平成27年3月31日まで
毎月の精算事務のため	経理事務員	6		

2 自動車運転者については、前項の規定により休日労働を行わせることによって、改善基準告示に定める1箇月についての拘束時間及び1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、前項の休日労働の限度とする。

第4条 前2条の規定に基づいて時間外労働又は休日労働を行わせる場合においても、自動車運転者については、改善基準告示に定める運転時間の限度を超えて運転業務に従事させることはできない。

第5条 甲は、時間外労働を行わせる場合は、原則として、前日の終業時刻までに該当労働者に通知する。また、休日労働を行わせる場合は、原則として、2日前の終業時刻までに該当労働者に通知する。

第6条 第2条の表における2週、1箇月及び1年の起算日並びに第3条の表における2週及び4週の起算日はいずれも平成26年4月1日とする。

2 本協定の有効期間は、平成26年4月1日から平成27年3月31日までとする。

平成26年3月28日

〇〇運輸労働組合
執行委員長 〇〇〇〇 印

〔 〇〇運輸株式会社
労働者代表 〇〇〇〇 印 〕

〇〇運輸株式会社
代表取締役 〇〇〇〇 印

荷主企業と 運送事業者の協力による

トラックドライバーの 長時間労働の改善に向けた取組事例



厚生労働省委託
トラック運転者労働条件改善事業

はじめに

トラック運転者は、他業種の労働者と比べて長時間労働の実態にあり、労働基準関係法令や「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下「改善基準告示」という。)の違反が高水準で推移しています。また、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など、その労働条件及び安全衛生の確保・改善を一層推進することが喫緊の課題となっています。

これらの背景として、荷主企業との関係から、運送事業者の自助努力だけでは労働時間の短縮が進まないこと、多重的な請負構造から適切な運行管理がなされていない等の問題があげられています。

そこで、厚生労働省では、平成24～26年度の3年間、トラック運転者の労働条件改善事業として、荷主企業、元請運送事業者及びその元請運送事業者の実運送事業者(1次、2次下請等を含む)を含めた協議会を設置し、アドバイザーによる個別指導等を通じて、長時間労働を改善する取り組みを行ってきました。

その結果、荷主企業と運送事業者の協力により、トラック運転者の労働時間の短縮に向けた成果を、ここに取組事例集としてとりまとめました。実際の輸送の現場では、労働時間短縮の余地は少なくありません。ぜひこの事例を改善の参考にして下さい。

現在、トラック輸送の現場では、トラック運転者が募集しても集まらず、不足の状況が顕在化しています。その改善には、トラック運転者の労働時間の短縮をはじめとする労働条件の改善が必要となっています。

この事例集を参考に、安全で安定した輸送の実行に向け、荷主企業と運送事業者が、自主的・積極的に、改善への取り組みが行われることを期待いたします。



荷主企業と 運送事業者の協力による トラックドライバーの 長時間労働の改善に向けた取組事例

はじめに	1
目次	2
CASE 1 勉強会で改善と協力への機運を醸成	
株式会社大村総業（静岡県富士市）	3
富島運輸株式会社（横浜市金沢区）	3
東芝機械株式会社（静岡県沼津市）	4
CASE 2 積み込み作業の管理システム化・倉庫の集約化で時間短縮	
レンゴーロジスティクス株式会社 八潮営業所（埼玉県八潮市）	5
八潮運輸株式会社（埼玉県八潮市）	5
堀切運輸株式会社（埼玉県八潮市）	5
レンゴー株式会社 八潮工場（埼玉県八潮市）	6
CASE 3 導線と積み込み作業の改善で車両の手待ち時間を短縮	
東芝ロジスティクス株式会社 府中ロジセンター（東京都府中市）	7
多摩運送株式会社 立川営業所（東京都立川市）	7
株式会社東芝 府中事業所（東京都府中市）	8
CASE 4 回収物の降ろし作業時間短縮による拘束時間削減	
三共貨物自動車株式会社（茨城県筑西市）	9
株式会社太陽運送（茨城県桜川市）	9
株式会社カスミ（茨城県かすみがうら市）	10
CASE 5 荷主企業と共に全車両拘束時間短縮に向けて取り組む	
積水ハウス株式会社静岡工場（静岡県掛川市）	11
センコー株式会社静岡支店静岡ハウス営業所（静岡県菊川市）	11
CASE 6 物流改善プロジェクト等による拘束時間の削減	
株式会社バンテックイースト 東松山営業所（埼玉県比企郡滑川町）	13
藤川運輸株式会社 関東支店（埼玉県鶴ヶ島市）	13
有限会社原留運輸（埼玉県東松山市）	13
ポッシュ株式会社 東松山工場（埼玉県東松山市）	14
CASE 7 データの活用により場内作業をスムーズに	
大宮製紙株式会社（静岡県富士宮市）	15
ダイオーロジスティクス株式会社東日本支店（静岡県富士宮市）	15
CASE 8 中継輸送の導入と勤務・配送体制の見直しで労働時間の短縮	
実運送事業者 A 社（静岡県）	17
実運送事業者 B 社（静岡県）	17
自動車メーカー C 社（静岡県）	18
CASE 9 朝積みへの変更で拘束時間を短縮	
元請運送事業者 D 社（神奈川県）	19
実運送事業者 E 社（神奈川県）	19
製造業 F 社（神奈川県）	20
改善基準告示（トラック運転者関係）の概要	21
おわりに	22

改善の
ポイント

- ① 荷主企業に改善基準告示のポイントを理解して貰う
- ② 荷主企業と運送事業者の間で運送条件をしっかりと確認する
- ③ 荷主企業と運送事業者が共にお互いの業務内容を見直す

◎ 運送事業者の立場から



株式会社大村総業（静岡県富士市）

静岡県富士市に本社を置く保有車両数 50 台の同社は明治 36 年の創立以来、運搬荷役業・梱包業・トラック輸送・重量物運搬据付・倉庫業・通関業・産業廃棄物収集運搬業など、総合物流会社として幅広い輸送業務を手がけています。

高田 正博 次長



1 突発的な サイズ変更がゼロ件に

以前は小口扱いの可能なサイズをオーバーしていることによりチャーター便を仕立て直さなければならぬケースが、概ね週 1 回程度発生していました。

そのようなケースでは、配達を終えて戻ってきたドライバーにもう 1 度配送させていたため労働時間が伸びていましたが、荷主企業と協力して小口扱いのサイズなどを明記した書面を作成し、関係各所に周知徹底をして頂いたおかげで、翌月から突発的なサイズ変更が 0 件になり、これにより 1 カ月あたり推計でドライバー 1 人あたり約 40 時間程度の労働時間削減効果が生まれ、ドライバーへの負担を軽減することができました。

富島運輸株式会社（横浜市金沢区）



神奈川県横浜市に本社を置く保有車両数 19 台の同社は昭和 23 年に創業し、重量機械、輸出貨物を中心に業態を拡大させ、現在は輸出貨物の国内輸送から、梱包・通関・船積みまでの複合一貫輸送を手掛けています。横浜市には平成 12 年に横浜物流センターを、静岡県には昭和 39 年に営業所を設立、平成 19 年には沼津物流センターを開設し、輸出機械の取扱を中心に業態を広げています。

杉山 貴之 管理グループマネージャー

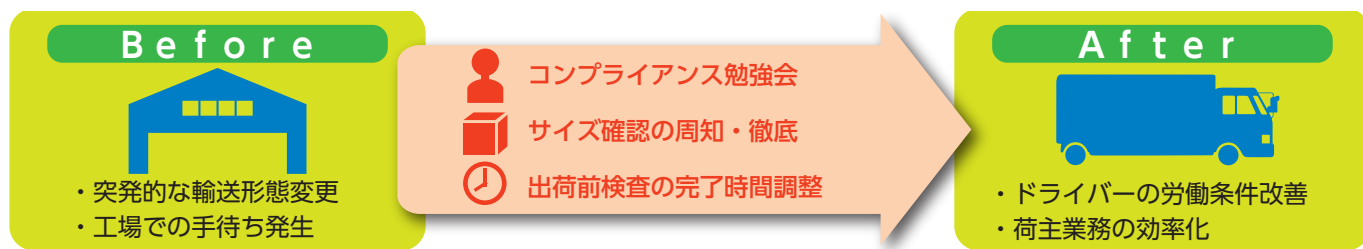


1 物流を見直すことで荷主企業と WIN-WIN の関係に

荷主企業にて色々ご調整のうえ出荷前検査完了時間を発送日当日午前中までに指定して頂いたことで、ドライバー 1 人当たり 1 カ月で概ね 1 時間半～3 時間程度の労働時間削減効果が得られました。

一方、弊社のドライバーが自主的に出発時間を早めているケースもあったため、ドライバーに対して過度に余裕を取り過ぎないように指導し、出発時間を約 1 時間程度遅らせるようにしました。

このように荷主企業と運送事業者が共に業務内容を見直すことにより、荷主企業の業務効率化とドライバーの労働条件が改善され、まさに WIN-WIN の関係が築けるのではないかと思います。



◎ 荷主企業の立場から



東芝機械株式会社（静岡県沼津市）

静岡県沼津市に本社を置く同社は、静岡県内に2カ所、神奈川県内に1カ所の工場を有する産業機械メーカーで、射出成形機、ダイカストマシン、押出成形機、工作機械、精密加工機、微細転写装置、電子制御装置、ロボット、鋳物等を製造しています。

鈴木 賢一 執行役員



1 コンプライアンスに関する勉強会の実施

私どもの製造、出荷ラインの担当者ベースでは、改善基準告示に関する知識は深いものではありませんでしたので、社内関連部門の出荷担当者を集めて、改善基準告示にかかる荷主企業への指導事例、当社の現状における問題点や改善に向けた方法等について **勉強会を開催し、社内の改善事業実施に向けた機運醸成が図れました。**

こうしたこともあって、**運送事業者とも互いに協力**しながらドライバーの労働条件の改善につなげることができました。



2 書面によるサイズ確認の周知・徹底

以前は運送事業者に対して小口扱いの可能なサイズを確認したうえで、社内の各部門に周知させた経緯があったのですが、その当時は書面等を用いたものではなかったため、各部門の担当者が異動していくなかで引き継ぎが徹底されていなかったことで、サイズオーバーによる突発的なチャーター便への変更などが発生、結果的に運送事業者にご迷惑をおかけしていました。

その解消に向けて、運送事業者と協議の場を設け、サイズ確認の手順や小口サイズをオーバーしている場合の集荷依頼手順等についてあらためて書面を作成し、これを **社内各部門に周知徹底**することで、突発的なチャーター扱いへの輸送形態の変更を解消することができました。



3 機械搬出前の検査完了時間の調整

輸出向けの出荷の多い射出成形機において、お客様の納品前立ち会い検査時点で仕様の変更が発生することがありますが、私どもの製品はお客様工場の製造設備であるため納期の変更は難しく、結果的に運送事業者到手待ちをお願いせざるを得ないケースが発生していました。

したがって、そのような場合でも運送事業者到手待ちをお願いせずに済むよう、射出成形機製造部門に **出荷前検査を発送日当日午前中までに完了**するような仕組にしたことに加え、足の遅い特殊大型車両への優先的な荷積みを実施することにより、手待ち時間の削減を実現できました。また、これにより **私どもの従業員の残業時間の削減**にもつながりました。

改善の
ポイント

- ① 荷役作業時間の短縮のためのトラック車両の導入
- ② トラック積み込み順番管理システムの開発・導入
- ③ 6カ所ある外部倉庫を1つに集約

◎ 運送事業者の立場から



レngoロジスティクス株式会社 八潮営業所（埼玉県八潮市）

これまで60年間板紙・段ボールを全国に配送し続け、現在毎日2,000台のトラックを運行しており、これまでに積み上げてきたノウハウと全国40拠点のネットワークを生かし、現在引越から一般企業の製品配送も手掛け、保険、倉庫と包装ラインのセットビジネスなど、多岐にわたるビジネスを展開しています。

落合 勇 所長



1 荷主企業の理解と支援が重要

積み込み車両の輻そう、手待ち時間の削減のため、荷主企業のご理解のもと、可能な限り事前の積み置き作業を実施しています。また、高速道路の使用率増によりドライバーの運転時間の短縮を図っており、オーダー商品の配送では、拘束時間が遵守できないおそれがある場合には、荷主企業に相談して到着時間を調整して頂いています。ドライバーの労働時間を削減するためには、荷主企業の理解と支援が重要と考えています。



八潮運輸株式会社（埼玉県八潮市）

今年創業75周年を迎え、紙パルプ物流を中心にお客様へ優良な品質・最適なコストの物流サービスを提供することを目指し、保有車両数62台で、環境への負荷が小さいトレーラの導入による大量一貫輸送での事業展開を進めております。

田中 勝信 取締役 業務部長

堀切運輸株式会社（埼玉県八潮市）

会社創立50周年を迎え、「安全には労使の垣根は無い」を信念に「日本一安全な会社」を目標として、協力会社約70社との提携により、保有車両数35台で、八潮工場からの地方を主体とした配送業務を実施しています。

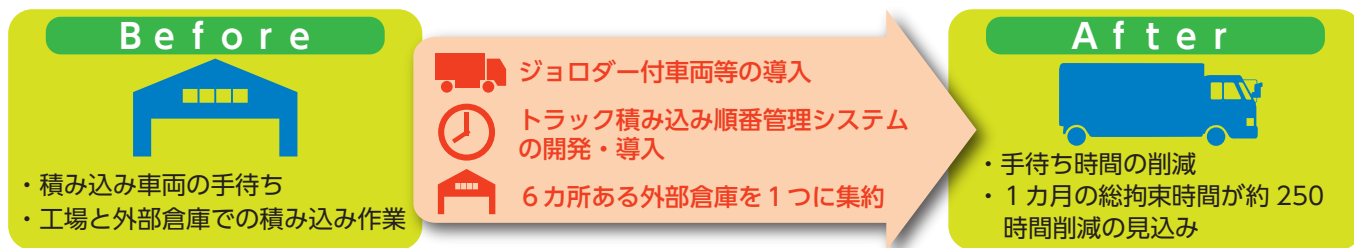
柳田 雅喜 常務取締役



1 荷役作業時間の短縮のためのトラック車両の導入

荷は重量が重く、円筒状の製品であり、荷積み・荷降ろし作業では平ボディ車であるとシート掛け、シート外し作業が必要になるため、労働災害の防止、作業時間の短縮のための車種（ジョロダー架装付きウイング式車両等）を設備、配車することにより約30分の短縮効果が生まれています。

化・倉庫の集約化で時間短縮



◎ 荷主企業の立場から



レンゴー株式会社 八潮工場 (埼玉県八潮市)

八潮工場は、巨大マーケットである首都圏に向けて、中しん・ライナ・紙管原紙・チップボールといった幅広い製品を供給する高効率の都市型工場です。年間約80万トンの生産量を誇る日本国内最大の板紙工場で、バイオマス焼却発電設備など省エネルギー設備の導入でCO₂排出量を大幅に削減するなど、地球環境に優しい工場でもあります。

永田 勝 部長



1 トラック積み込み順番管理システムの開発・導入

システム端末となるパソコンは、積み込み場所、ドライバーの休憩室及び運送事業者の事務所に設置されており、システム端末にドライバーが携帯しているドライバーカードを読み取り登録すると、**ドライバーはシステム端末の画面で、待機場所への移動指示、積み込み場所への移動指示を確認**することができ、自分の積み込み順番も確認できるため、待ち時間も予測できるようになっています。

また、このシステムにドライバーの携帯電話を登録しておくことで、システムのパソコン画面で確認しなくても**携帯電話に指示連絡を受けることができ、工場構内にタイムリーな入場が可能となり、積み込み車両の輻そう、手待ち時間の削減**を図っています。



2 6カ所ある外部倉庫を1つに集約

配送作業では、工場だけではなく、外部倉庫での積み込みも行われており、その作業が複数の外部倉庫で行うケースも発生しており、複数の積み込み場所による積み込み作業時間と車両移動時間が発生しています。また現在、外部倉庫では17:00までの荷役対応時間の制約があり、昼間時間帯の車両集中により、車両の輻そう、手待ち時間が発生しています。このため、**現在6カ所ある外部倉庫を1つに集約**するため、新倉庫を建設中です。(平成27年4月末完成予定)

1つに集約することにより、**積み込み車両の移動時間の短縮**、また、土日24時間の荷役対応の体制が採用されることにより、**積み込み車両の輻そう、道路が混雑しない早朝・夜間の配送作業が可能となり、ドライバーの労働時間の短縮**を期待しています。



3 荷主企業としてのドライバーの労働時間改善への取り組み

委託先の運送事業者のドライバーの労働時間等については、コンプライアンス遵守の観点からとても大切な項目と理解しています。また昨今、ドライバーの不足問題が発生しており、物流を担当している我々にとっても心配な問題です。

基本的には、ドライバーの労働時間等の管理は実運送事業者が行うものですが、**我々荷主企業や元請運送事業者も一緒になって改善に取り組むべき**と考えています。

改善の
ポイント

- ① 建屋間移送削減による車両の手待ち時間の削減
- ② 出荷建屋内床面改善、出入口拡張による作業集中の分散化
- ③ 出荷建屋内外の車両導線と荷役作業の改善

◎ 運送事業者の立場から



東芝ロジスティクス株式会社府中ロジセンター（東京都府中市）

東芝グループ製品のロジスティクスを担当する企業として歴史を積み重ね、国内外に構える拠点を中心とした輸送ネットワークで、ロジスティクスのエンジニアリング・設計から、ロジリソース調達、保管・荷役・輸送などのオペレーションまでを一貫して展開し、東芝グループ会社及び一般荷主に対して競争力あるトータル・ロジソリューションを提供しています。

羽野 和美 センター長



1 出荷建屋内外の車両導線と荷役作業の改善

荷主事業所内の出荷建屋では、梱包資材等入庫用車両と製品出荷用車両が同時接車でできず積み降ろし作業が輻そうしていましたが、荷主事業所のご協力により、平成 23 年 10 月から車両用の導線を 1 カ所から 2 カ所に増設しました。その結果、資材等搬入用車両と製品出荷用車両の手待ち時間の削減が実現できました。また、大型貨物の積み降ろしでは、従来、天井クレーンのみで対応しており、クレーンの特性から操作時間が長く車両の手待ち時間が増加する原因にもなっていましたが、荷主事業所のご協力で、フォークリフト走行上の支障となっていた荷役スペース上の勾配段差等の改良工事を行い、これに合わせ当社で大型フォークリフトを導入したことで、天井クレーンとの併用が可能となり荷役時間の削減を図ることができました。

さらなる車両の手待ち時間削減を目指して、平成 26 年度下半期には、出荷建屋内の作業スペースレイアウトを見直し、出荷用接車スペースを拡大、車両 2 台の同時接車を可能としました。



多摩運送株式会社立川営業所（東京都立川市）

元請運送事業者のパートナー企業として、物流業務の委託を受けて荷主事業場の製品保管、輸配送業務を担っています。さまざまな物流業務（輸送・保管・流通加工・包装・荷役・情報システム）の全体を俯瞰し、把握することでコスト低減と効率改善を提案しています。

当事業所の保有車両数は 26 台です。

土屋 義輝 所長



1 突発的な配車オーダーにも柔軟な対応

突発的な車両手配要請に対しては、出荷時間や寸法・重量などの手配に必要な情報の早期把握に努めています。また、元請運送事業者から、製品の完成・出荷検査の進捗、梱包作業に係る情報を逐次提供いただき、車両手配への支援を頂いています。自社車両の運行については、特定のドライバーに労働時間が偏らない配慮を行い、月間、年間での運行計画を立案しています。

車両の手待ち時間を短縮

Before



- ・製造建屋→出荷建屋への横持ち運搬
- ・積み込み車両の手待ち



建屋間移送を削減し製造建屋からの
ダイレクト出荷



積み込み作業のフォークリフト荷役併用



出荷建屋の導線改善、
接車スペース拡大、出入口の拡張等

After



- ・各改善策の相乗効果により車両
1台あたりの手待ち時間を9~10分
程度短縮

◎ 荷主企業の立場から



株式会社東芝 府中事業所（東京都府中市）

当社は、社会インフラ、デジタルプロダクト、電子デバイス、家庭電器など、製品の製造からサービスに至るまで多岐にわたる事業展開をしている総合電機メーカーです。その中でも当府中事業所は、社会インフラシステムの複合事業所として事業を展開しています。

馬場 利宏 企画・管理部部長



1 建屋間移送を削減し 製造建屋からのダイレクト出荷

当社事業場内の各製造建屋内で完成した製品は、出荷梱包のため、その都度出荷建屋に移送されてきました。これにより移送車両が出荷建屋に集中し、出荷現場に車両が輻そうしていました。

10年程前に、**出荷建屋から遠距離にあった2つの製造建屋では移送せずにその場で梱包作業を行い、ダイレクトに出荷する対策を講じました。**その後は8つの製造建屋からダイレクトに出荷されています。



2 出荷建屋内の作業場床面改善、 小口出荷用作業エリアを新設

出荷建屋内外の梱包資材等入庫用車両と製品出荷用車両の導線見直しにあわせて、**出荷建屋出入口の拡張工事**を行いました。また、出荷建屋の北側に**小口出荷用の「車両積み降ろし作業エリア」**を新設し、**車両集中の分散化**を行うと共に、建屋前の歩行者の安全確保のため歩行者の専用通路も設置しました。

これらの改善策の実施による相乗効果として、「**改善導入後**」の車両1台あたりの手待ち時間は、「**改善導入前**」よりも**9~10分程度短縮される効果**が生まれました。

今後も荷主企業の立場から、ドライバーの労働時間削減のため、運送事業者と協力して、取り組みへの支援を継続したいと考えています。

改善の
ポイント

- ① 荷主企業と運送事業者で現場の問題点を確認
- ② 荷主企業の協力により、降ろし作業時間の短縮に取り組む
- ③ 荷主企業、運送事業者、取引先が一同に介し、継続的に改善を検討

◎ 運送事業者の立場から



三共貨物自動車株式会社（茨城県筑西市）

茨城県筑西市に本社を置く保有車両数 146 台の同社は、低温食品輸送、精密機器輸送、食料品 3PL 事業を主力業務として展開し、お客様に最適なロジスティクスプランを提供しています。

青木 英樹 所長



1 物流センターでの作業時間と手待ち時間が問題

荷主企業の現場では、基本的に車両の運用を 1 日 2 交代制（最大 12 時間）としているため、運送事業者の改善基準は守れていますが、一部のドライバーで拘束時間が 13 時間を超える運行が生じることがあるなど長くなっている実態があります。

その要因として、配送した店舗から回収したロールボックスやリサイクル品、オリコン・クレートなどの通い容器などを、帰社した物流センターで降ろす作業時間と、降ろすための順番待ちの手待ち時間が発生しています。

例えば、物流センターから店舗向け配送を 2 回転行っている「6 トン車」のドライバーのケースでは、1 店舗目の回収物を降ろす時間が平均 51 分、2 店舗目の分が、平均 1 時間 01 分かかっています。別のドライバーでも、店舗向け配送を 2 回転行っている早朝出社のケースで、それぞれ平均 25 分と平均 1 時間 32 分、夜間出社のケースで、それぞれ平均 22 分と平均 2 時間 06 分かかっています。



2 店舗に仕分けの徹底を依頼

この回収物の降ろし時間の短縮には、荷主企業のご協力のもと、店舗での仕分けを徹底してもらうことで 1 日 30 ～ 45 分の時間短縮ができる見込みです。それは直接、拘束時間の短縮に結びつくものと期待しています。

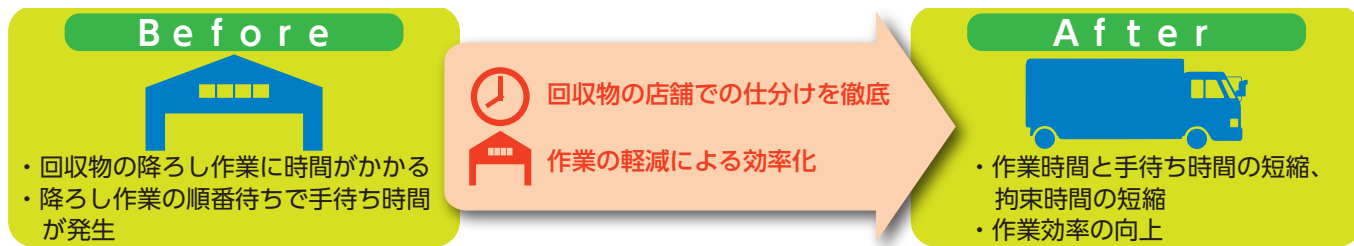


株式会社太陽運送（茨城県桜川市）

茨城県桜川市に本社を置く保有車両数 32 台の同社は、元請運送事業者のパートナーの一企業として、輸送業務の委託を受けて荷主の製品の保管、配送業務を実施しています。

細谷 利生 業務課長

による拘束時間削減



◎ 荷主企業の立場から



株式会社カスミ（茨城県かすみがうら市）

茨城県に本社を置く食品スーパー。茨城県はじめ北関東に160店舗を展開し、県内2カ所の物流センターから各店舗への配送と包装容器などの回収を行っています。

齋藤 雅之 物流部担当マネジャー



1 回収物の降ろし作業に時間がかかる

当社の物流センターから店舗への配送では、ほぼ毎日、店舗からロールボックスやリサイクル品、オリコン・クレートなどの通い容器などを回収し、物流センターに帰車した際に、それぞれの種類毎に仕分けて指定場所へ降ろしています。しかし、店舗から回収物が種類毎に整理されていないケースがあるため、**ドライバーが降ろす際に仕分け作業を行わざるを得ず、その作業時間が平均1～2時間かかっています。**

また、センターへの帰車時間が集中し、回収物の降ろし作業に時間がかかり、なおかつ、センターに車両が待機するスペースが不足しているため、**降ろすための順番待ちの手待ち時間が発生**しています。



2 回収物の店舗での仕分けを徹底

そこで、回収物の回収効率を高めるため、**店舗での仕分けを徹底**することとしました。これまでも各店舗に指導してきましたが、回収物の店舗での仕分け（源流）が、回収工程の効率化・合理化の決め手と考え、これによって、**配送・回収車の店舗滞留時間及び配送センターでの降ろし作業時間、順番待ちの手待ち時間の短縮につなげる計画**です。既に、配送のドライバーから、店舗での仕分け状況の聞き取り調査を行い、具体的な指導や対応を検討しています。



3 継続的な改善への取り組み

当社では、10年以上前から、物流部だけでなく、**店舗・商品部・ITシステム部等の関係部門と物流事業者、取引先等が一体となって、小集団活動による現場物流改善活動を展開**しています。今回も、改善活動のテーマとして、**店舗・物流部・運送事業者一体となって、取り組み**ました。

改善の
ポイント

- ① 荷主企業と運送事業者が互いの現場を理解し情報を共有化
- ② 作業集中の分散化
- ③ 車両台数の削減

◎ 荷主企業



積水ハウス株式会社静岡工場（静岡県掛川市）

大阪府大阪市に本社を置く住宅メーカーである同社は、国内では、宮城・茨城・静岡・兵庫・山口県の5つの工場で生産を行っており、静岡工場からは、静岡県内および愛知県の東部エリアへの現場輸送、茨木・栗東・弥富・上田・伊那・新潟への中継拠点には10t・トレーラーでの幹線輸送を行っています。

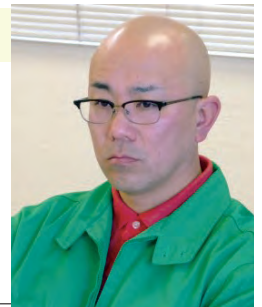
大久保 栄二 物流グループ長

◎ 運送事業者

センコー株式会社静岡支店静岡ハウス営業所（静岡県菊川市）

大阪府大阪市に本社を置く保有車両数3,352台の同社は、住宅物流、石化・樹脂物流など全国的に展開しています。自動車運送事業、鉄道利用運送事業、海上運送事業、倉庫業等の各種許認可の取得、輸送体制の充実ならびに拠点の拡充を図る流通情報企業です。

東良剛 所長



ドライバーの拘束時間短縮に向けた連絡会の開催

ドライバーの労働条件の改善に向け、荷主企業と運送事業者が一体となって取り組み、その体制を共に構築していく必要があるという認識を持っていました。そこで両者で定期的に連絡会を開催し、日頃から以下のような観点で協議を行っています。

1. 拘束時間短縮による過労運転防止
2. 手待ち時間の短縮による物流の効率化
3. アイドリング時間短縮による環境配慮
4. 交通事故減少による輸送品質保全
5. ドライバー不足に歯止めをかける

そうした協議の中、車両帰着＝積み込み作業が昼過ぎから15時頃までに集中し、積み込み開始までドライバーを待たせていることを再確認しました。

ドライバーの労働条件改善を急務とし、荷主企業と運送事業者が協力して、作業集中（車両集中）の改善に向けた活動を進めることに重点を置きました。

間短縮に向けて取り組む

Before

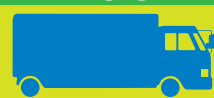


- ・積み込み作業の集中
- ・手待ち時間の発生
- ・拘束時間の長時間化



- 荷主企業と運送事業者による定期的な連絡会の開催
- 脱着式車両の活用と専用駐車スペース設置
施工現場情報収集
- 積み込み資材の改良や車両の大型化による積載効率向上

After



- ・各改善策の相乗効果により車両1台あたりの手待ち時間を平均約30分短縮



作業体制の見直しと脱着式車両の有効活用

作業集中の分散化に向けては、昼過ぎから15時頃までの積み込み作業（車両集中）を分散させることが必須であると認識しました。当営業所所有の脱着車8両を有効に使い、車両帰着（工場入場）の少ない午前中に脱着車両への積み込み作業を行うことを荷主企業に提案しました。荷主企業もこの提案は有効と判断し、出荷拠点の空スペースを整地し脱着し易い環境を作りました。これで脱着車の一時保管スペースが出来、実施後トラック1台当たりの滞留時間は平均30分短縮されています。



荷主企業と共に現場情報を収集・有効利用

荷主企業の配送先は個人住宅の建築現場です。住宅地の事前情報はあるものの、現場での予期せぬ情報不足が帰着時間の遅れに繋がることもあります。今までドライバーのみが得ていた情報を共有化することが必要です。そこで荷主企業と共に事前の現地調査を行います。これが出来ない場合、ドライブレコーダーを利用し、進入路の映像を確認することにしました。こうした情報を共有化することで、運送事業者の配送効率のみならず、荷主企業の業務効率の向上にも繋がりました。



荷主企業と共に車両台数の削減とスムーズな運行計画

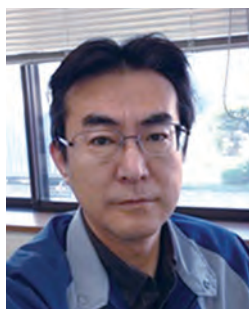
積み込み資材（架台）の改良による積載効率向上、現場搬入車両の大型化を行い、トラック台数の削減にも取り組んでいます。また、出荷製品の積み込み検証作業のスムーズ化・配送先部材搬入順番の見直し等を実施することにより、車両の回転が良くなりました。ドライバーの拘束時間短縮や、ドライバーの定着効果も期待されます。

今後もドライバーの労働条件の改善に向けて、荷主企業と運送事業者が協力し継続的に協議し、さまざまな施策に対し不断に取り組んでいきたいと思っています。

改善の
ポイント

- ① 工場の出荷場及び物流センターのシステムの改善
- ② 長距離便の集荷を別の車両・ドライバーで実施
- ③ パレット小分け体制の見直しの検討

◎ 運送事業者の立場から



株式会社バンテックイースト 東松山営業所 (埼玉県比企郡滑川町)

埼玉県比企郡嵐山町に本社を置く同社は、大手総合物流事業者のグループ企業。メーカーや卸からの引き取り、倉庫での保管、物流センター内での仕分、小売業への配送等を一貫して行う流通サポートサービスを提供しています（東松山営業所の保有車両数は23台）。

谷口 利公 所長



1 荷主企業の理解と支援が重要

当社が担当している中央物流センター（総合出荷場）では、多数の集約車両・出荷車両が集中する午後～夕刻にかけて手待ち時間が発生しています。現在、ボッシュグループ内で「物流改善プロジェクト」が進行しており、荷主企業のご理解とご支援による取り組みの実施により、手待ち時間の圧縮等による拘束時間の削減効果を期待しています。当社としても、一緒に改善に取り組んでいこうと考えています。

藤川運輸株式会社 関東支店 (埼玉県鶴ヶ島市)

広島県に本社を置く中堅運送事業者の関東支店（保有車両数は23台）。関東から広島の自動車メーカーへの部品納入業務を、元請運送事業者のパートナーの一企業として実施しています。



鈴木 真隆 取締役支店長



1 長距離便の集荷を別の車両・ドライバーで実施

自動車メーカー向けの広島便（1日1便）について、複数工場への巡回集荷（ミルクラン）を、埼玉～広島間の長距離輸送から分離することで、現行の運行ダイヤからは、1運行あたり2～3時間程度の拘束時間の削減が可能とみています。平成27年度には、テスト運行を実施し、その成果を検証する予定としています。



有限会社原留運輸 (埼玉県東松山市)

埼玉県東松山市に本社を置く中堅運送事業者（保有車両数は45台）で、関東圏内の自動車メーカーへの部品納入業務を、元請運送事業者のパートナーの一企業として実施しています。

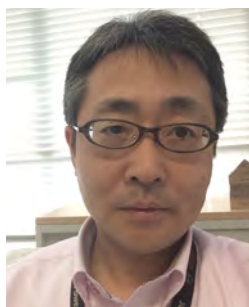
今後は、荷主企業、元請運送事業者のご協力のもと、パレット荷役の仕組みの改善を検討し、1回10分程度の積み込み時間の短縮による拘束時間の削減を期待しています。

瀧澤 良一 社長

る拘束時間の削減



◎ 荷主企業の立場から



ボッシュ株式会社 東松山工場 (埼玉県東松山市)

欧州に本社を置くグローバルな自動車部品メーカーで、日本法人が埼玉県・群馬県などの自社工場・協力工場で部品を製造し、全国の各自動車メーカーに供給しています。今回の事業の対象としたのは、そのうち、埼玉県に所在する東松山工場です。

杉田 佳則 物流管理部部長



1 工場の出荷場及び物流センターのシステムの改善

当社の中央物流センター（総合出荷場）には、各工場から集約される製品のハブ・センター機能があり、午後～夕刻にかけて多数の集約車両・出荷車両が集中し、積み込みの手待ち時間が生じるときもあります。当社及び総合出荷場の作業を担当する元請運送事業者バンテックイースト社と共に、**出荷パースにおける手待ち時間の削減等、改善に着手しているところ**です。

さらに、当社グループ全体でも「**物流改善プロジェクト**」が進行しており、今回対象とした運送事業者以外にも、**手待ち時間の圧縮等による拘束時間の削減を図ることを目指しています**。



2 長距離便の集荷を別の車両・ドライバーで分離することを検討

埼玉～広島間の長距離輸送は、複数工場への巡回集荷（ミルクラン）を分離することなどを検討し、そこで生じる課題や対応について、**元請運送事業者、実運送事業者との間で引き続き調整を進めていく予定**としています。



3 パレット小分け体制の見直しの検討

一部の納品先メーカー向け輸送は、出荷の際にパレットが小分けされ、パレット枚数が増えています。そのため、車両に取りまとめて積み込む作業が生じ、積み込み時間が増え、納入時間に間に合わせるには、往復とも高速道路を利用せざるを得ないという問題が生じています。今後は、この**仕組みの改善を検討し、1回10分程度の出荷積み込み時間の短縮 = 拘束時間の削減につなげていきたい**と考えています。



- ① 入庫から出庫までの目標時間を明確にする
- ② 受付管理システムの有効活用とバースの確保
- ③ 元請運送事業者と場内作業者の緊密な連携

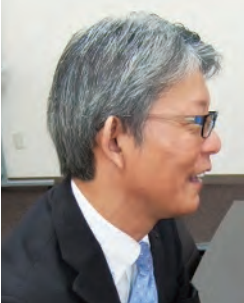
◎ 荷主企業

大宮製紙株式会社（静岡県富士宮市）

静岡県富士宮市に本社を置く製紙会社である同社は、大王製紙グループの生産子会社として首都圏を中心とするエリアの商品の生産を行っています。元請運送事業者であるダイオーロジスティクス株式会社と共にドライバーの労働時間短縮という課題に共同で取り組んでいます。

◎ 運送事業者

ダイオーロジスティクス株式会社東日本支店（静岡県富士宮市）



横田 浩之 東日本 H&PC 物流部部长

同社は、愛媛県四国中央市に本社を置く大王製紙グループの物流子会社で、同社の東日本支店は、静岡県富士宮市にあり、荷主企業である大宮製紙株式会社の製品の仕分、保管、配送を行っており、実運送事業者を含めた輸送部門を統括しています。



1 入庫から出庫まで2時間 (手待ち時間 30分) を目標に

当社では、入庫から出庫まで2時間（手待ち時間30分以内）を目標とし、その目標に向けて取り組んでいます。

荷主企業、場内作業者もその趣旨を理解し、元請運送事業者の目標達成のために全面的にバックアップを行っています。

具体的な取り組み内容

- ① 受付管理システムの導入による計画的な配車と積み込み場所の指定
- ② 場内作業者との協働による場内の整理とバースの確保
- ③ 商品を各倉庫に共有化（8割程度）することで弾力的な配車と積み込み場所の減少を実現

をスムーズに

従前の施策

- ・ 受付管理システム
- ・ 場内整理とバースの確保
- ・ 商品の共有化

追加の施策

- ・ 受付管理システムのデータ化
- ・ 場内作業員の増員
- ・ 指図書の入手場所の複数化

施策の成果

- I 目標の実現
- II 手待ち時間の削減による労働時間短縮



さらなる改善に向けて

前項の内容を実施することにより、ドライバーの労働時間短縮に一定の成果をあげてきましたが、取り扱いアイテムの多様化や発送の集中日、繁忙月等の理由により、目標を達成できない状況が散見されています。

そこで、更なる改善に向けた取り組みとして次の施策を実施しました。



受付管理システムのデータ化と活用

従来から使用していた受付管理システムを活用して下記項目をデータ化しました。

- ① 積み込み車両の入庫時間帯
- ② 日別の入庫車両数
- ③ 曜日別の入庫車両数と平均手待ち時間

これらの項目をデータ化したことで、トラックの待機時間が長くなっている時間帯などが明らかになり、改善点を絞ることができました。また、元請運送事業者と構内作業を担当する実運送事業者の入出庫担当者がデータを共有することで、構内作業の円滑化の対策を立てることができました。



場内作業者との連携によるバースの確保

上記データを分析したところ、構内作業をスムーズに行うために構内作業員の増員の必要性が明らかになりました。そこで、元請運送事業者から構内作業を請け負っている実運送事業者へ、構内作業員の1名増員を依頼しました。その結果、構内の貨物の滞留の減少や、出荷作業の円滑化につながり、活用できるバースが増え、車両の入出庫がスムーズになり、トラックの手待ち時間が減少しました。



指図書の入手方法の変更

作業内容を記した「指図書」は、これまで2カ所の事業場でしか入手できませんでしたが、県内4カ所すべての事業場で入手できるようにしました。これにより、ドライバーが指図書を受け取りに行く必要がなくなり、無駄な移動時間を削減することができました。

改善の
ポイント

- ① 荷主企業・元請運送事業者・実運送事業者が協力してお互いの業務内容を見直す
- ② 中継輸送への取り組み
- ③ 早出番・遅出番の活用、2人1車化への取り組み

◎ 運送事業者の立場から

実運送事業者 A 社（静岡県）

埼玉県に本社を置く大手物流会社のグループ会社である同社は、保有車両数 160 台の約 8 割がカーキャリアであり、関東エリアから東海エリアを中心として主に完成自動車の輸送業務を行っています。



1 荷主企業の理解で ドライバー不足に対応

千葉県に位置する荷主企業のセンターまで配送があるのですが、静岡県からだと長距離輸送となってしまうことに加え、空車率低減のために積み込み・配達先を増やすことで拘束時間や運転時間の長大化を招いていましたが、中継輸送等の施策への取り組みにより拘束時間を 13 時間以内に収めることが出来るようになりました。

カーキャリアのドライバーは一般のトラックとは異なる技量が必要であり、最低でも 3 カ月程度の訓練期間が必要となるため、ドライバーを確保するのが一般のトラック以上に難しいのですが、そうした状況をきちんと荷主企業に伝え、荷主企業もこれを理解したうえで元請運送事業者と共に中継輸送など様々な施策に取り組んでくれるため、当社としても課題解消に取り組みやすい環境を作って頂いています。

実運送事業者 B 社（静岡県）

静岡県に本社を置く同社は昭和 51 年に創立し、カーキャリア、ウイング車、平ボディ車などの大型トラックを中心に 162 台の車両を有し、中部から東北にかけて取引先の各工場間を結び、四輪車、二輪車、部品など全製品を運ぶほか、大阪、東京、仙台方面に完成車を輸送するなど、自動車関連を中心とした輸送を手がけています。



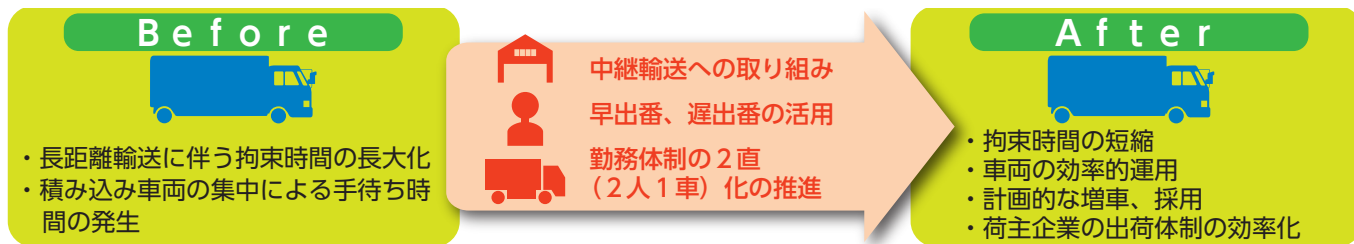
1 荷主企業、元請運送事業者と 一体となった勤務体制の見直し

輸送需要や実態に対応して柔軟にドライバーや車両を増やせば良いのですが、カーキャリアはドライバーの確保が難しいことに加え、現在カーキャリアの国内生産能力はフル稼働体制であり、同業各社が増車に動いている今の状況下では、個々の実運送事業者だけでは車両を増やすこともままなりません。

元請運送事業者が荷主企業の物流子会社であるということもありますが、こうしたなかで荷主企業、元請運送事業者、実運送事業者が一体となって改善に取り組む体制が出来ているため、人員配置や車両配置に際しても荷主企業や元請運送事業者と相談しながら体制の見直しを進めることが出来ています。

また、カーキャリアの増車に際しても元請運送事業者のご協力を得ながら、計画的に一定台数のカーキャリアを確保することが出来ているため、ドライバー募集に際しても増車計画を考慮しながら、長いスパンで採用計画を考えることが出来ています。

体制の見直しで労働時間の短縮



◎ 荷主企業の立場から

自動車メーカー C 社（静岡県）

静岡県に本社を置く同社は、四輪車及び二輪車を中心として、その他周辺事業までを手がける輸送機械メーカーです。グループ企業傘下には物流子会社を有しており、元請運送事業者として物流全体をコントロールしています。



1 中継輸送への取り組み

私どもの6カ所の製造拠点はすべて東海エリアに立地しており、関東以北向けの出荷拠点である千葉県に立地するセンターまでカーキャリアで横持ちしていました。

しかし、東海エリアから千葉県までではやはり輸送距離が長すぎることに加え、私ども自動車メーカーの間では、業界ぐるみでの共同輸送の動きの進展などもあって、**元請運送事業者である当社の物流子会社、実運送を担う実運送事業者を含む同業他社との間で調整**、製品の積み合わせを進めてきました。

そうしたなかで、取り組みをさらに進めるために静岡県内で1カ所、神奈川県内で1カ所、元請運送事業者が用地を確保し、これを活用した**中継輸送の取り組みを進める**ことで、ドライバーの労働時間だけではなく荷主である**当社の出荷体制の効率化も進展**しました。



東海～関東 300km の中間地点
(150km 付近) に中継用地を確保



2 早出番、遅出番の活用

商品車の出荷からディーラーへの納品のスケジュールのなかで、午前中の引き取りなら手待ち時間は発生しないのですが、午後になるとどうしても積み込み車両の集中により順番待ちが生じ、ドライバーの手待ち時間が発生する状態でした。

そこで、私どもと元請運送事業者、実運送事業者で配送体制を見直すなかで、ドライバーによって早出番を好む者、遅出番を好む者があることを把握、配車に当たってこれを上手く組み合わせることで**車両の集中を分散、手待ち時間の短縮とこれによる拘束時間の削減につなげる**ことができました。



3 勤務体制の2直（2人1車）化の推進

同様に、各ドライバーによる勤務特性などを考えるなかで、早出番・遅出番からさらに踏み込んで、**2人1車による勤務体制の2直化**にも取り組んでいます。1台のカーキャリアを2人のドライバーで運用することにより、車両が有効活用されることでいま以上の業務効率化が期待されます。



- ① 荷主企業と運送事業者で現場の問題点を確認
- ② ドライバーとは別の作業員が積み込みを実施
- ③ 積み込み作業の一部を夕方から朝積みに変更

◎ 運送事業者の立場から

元請運送事業者 D 社（神奈川県）

神奈川県に本社を置く同社は、保有車両数 28 台で、大手総合物流事業者のグループ企業。メーカーや卸からの引き取り、倉庫での保管、物流センター内での仕分、小売業への配送等を一貫して行う流通サポートサービスを提供しています。



1 ドライバーとは別に作業員が積み込みを

荷主企業の部品センターから首都圏向けの積み込みは、17 時以降がメインになっているため、15～16 時に前の運行を終えたドライバーは、17 時までの 1～2 時間の手待ち時間が生じ、その後の積み込みは、ドライバー自身が行い、時間もかかるため、拘束時間が長い状況にありました。

当社では、まず自社内での改善により、ドライバーではない積み込み班が夕方から積み込み作業を行い、翌日の運行は違うドライバーが行うように見直し、拘束時間の短縮を図りました。



2 一部朝積みの実施により拘束時間が短縮

また、荷主企業のご協力のもと、首都圏配送の 17 時以降の積み込みの一部について、早朝 5 時からの積み込みに変更しました。

その結果、それまでは手待ち時間を含めて平均 5.5 時間要していた積み込み時間が、改善後は朝の 30 分で終了し、約 5 時間の短縮となりました。これにより、前後の作業等を差し引くと、一部のドライバーの拘束時間が 2～3 時間短縮できました。

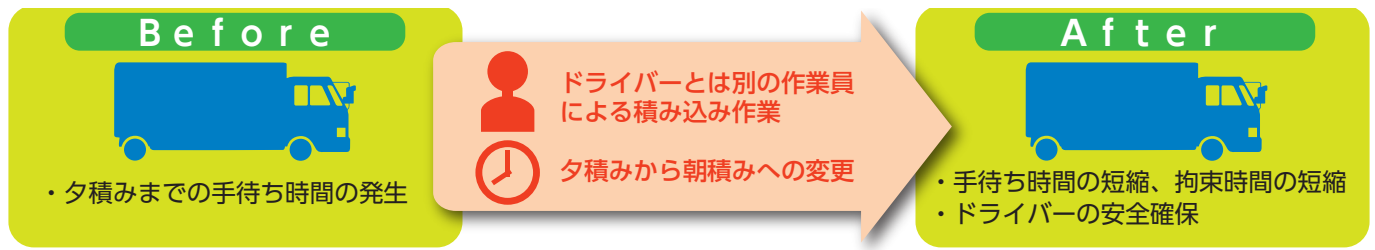
実運送事業者 E 社（神奈川県）

神奈川県に本社を置く同社は、中型トラックを中心に保有車両数 27 台で、一般貨物運送事業を手掛けています。



1 拘束時間の短縮と安全運行の確保

荷主企業の部品センターでの積み込みは、以前は夕積みでしたが、一部が朝積みに変更され、バーコードで積み込みチェックを行うため、積み込み時間は約 30 分で完了し、拘束時間が 2 時間程度短縮できました。



◎ 荷主企業の立場から

製造業 F 社（神奈川県）

神奈川県に本社を置く輸送機械製造メーカー。今回の改善対象は同県内にある部品センターでの出荷業務です。



1 積み込み作業の一部を夕方から朝積みに変更

当社の部品センターでは、これまでも、**ドライバーのための休憩所や待機所（駐車場）を設置し、休憩・休憩時間の確保への対応や、食堂、洗面所、シャワーの利用**などにも取り組んできました。

また、5～6年前に、配送先が遠い順に優先して積み込むようにスケジュールを変更しました。しかし、近場の東京や神奈川の首都圏配送は、順番として最後の積み込みになってしまうため、ドライバーの手待ち時間が発生していました。

そこで、首都圏配送の一部について、**通常 17 時以降の積み込みは、前日に作業員がトラック毎に積載物をセットし、それを翌日の早朝 5 時に積み込む方式に変更**しました。



2 朝積みコースの追加を検討

部品センターのスペースに制約があるため、現在、朝積み方式は、7 コースでの実施ですが、今後は、**残りの 11 の運行コースも、順次朝積み込みへの改善**を行うよう調整を進めています。具体的には、平成 27 年度の下期から準備を進め、10 月後半を目途に追加する予定としています。

これが実施されれば、担当するドライバーは、過去の実態から**拘束時間が 1 日当たり 2～3 時間短縮**できると見込まれます。



3 ドライバーの安全確保への取り組み

荷主企業の立場として、安全輸送とコンプライアンスの面から、決まった時間に出荷できる体制をしっかりと整えることが大事だと思っています。**拘束時間が長くなることで、ドライバーが焦ったり負担にならないような運行にしていきたい**と考えています。

改善基準告示(トラック運転者関係)の概要

自動車運転者の労働時間等の労働条件については、労働省告示である「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(略称「改善基準告示」)があります。日々の運行では、これを遵守することが必要です。

改善基準告示等の概要は、以下のとおりです。

平成 13 年 1 月 6 日施行

項 目		改 善 基 準 告 示 等 の 概 要
拘 束 時 間		1 カ月 293 時間 労使協定があるときは、1年のうち6カ月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲において320時間まで延長可 1 日 原則 13 時間 最大 16 時間 (15 時間超えは 1 週 2 回以内)
休 息 期 間		継続 8 時間以上 運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めること。
拘 束 時 間 ・ 休 息 期 間 の 特 例	休息期間の特例	業務の必要上やむを得ない場合に限り、当分の間 1 回 4 時間以上の分割休息で合計 10 時間以上でも可 (一定期間における全勤務回数の 1 / 2 が限度)。
	2 人乗務の特例	1 日 20 時間以内 同時に 1 台の自動車に 2 人以上乗務(ベッド付(ただし、車両に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る。))の場合、最大拘束時間は 1 日 20 時間まで延長でき、休息期間は 4 時間まで短縮できる。
	隔日勤務の特例	2 暦日 21 時間以内 (拘束時間) 2 週間で 3 回までは 24 時間が可能 (夜間 4 時間以上の仮眠が必要)。 ただし、2 週間で総拘束時間は 126 時間まで。 勤務終了後、継続 20 時間以上の休息期間が必要。
	フェリーに乗船する場合の特例	乗船中の 2 時間は拘束時間として取り扱い、それ以外は休息期間。減算後の休息期間は、フェリー下船から勤務終了時までの 1 / 2 を下回ってはならない。
運 転 時 間		2 日平均で 1 日当たり 9 時間以内 2 週平均で 1 週間当たり 44 時間以内
連 続 運 転 時 間		4 時間以内 (運転の中断には、1 回連続 10 分以上、かつ、合計 30 分以上の運転離脱が必要)
時 間 外 労 働		改善基準告示の範囲内で 1 日、2 週間、1 カ月以上 3 カ月以内、1 年の上限時間を労使協定で締結。
休 日 労 働		2 週間に 1 回以内、かつ、1 カ月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内。
労働時間の取り扱い		労働時間は拘束時間から休憩時間 (仮眠時間を含む) を差し引いたもの。事業場以外の休憩時間は仮眠時間を除き 3 時間以内。
休 日 の 取 り 扱 い		休日は休息期間に 24 時間を加算した時間。 いかなる場合であっても 30 時間を下回ってはならない。
適 用 除 外		緊急輸送・危険物輸送等の業務については厚生労働省労働基準局長の定めにより適用除外。

おわりに



トラック輸送の労務管理や運行管理は、運送事業者の基本的な責務ですが、今回の事業の現場でも、積み込みや荷降ろしの際に順番待ち等による手待ち時間が生じたり、急な輸送条件の変更等により、改善基準告示をオーバーするケースがみられました。

ドライバーの長時間労働の改善は、安全で安定した輸送の提供に必要不可欠です。さらに、不規則で長時間な労働が、ドライバー不足の大きな要因となっていることも否めません。

今回紹介の事例を参考にすると、その改善への取り組みでのポイントは、以下のように考えられます。

- ①荷主企業と運送事業者の双方で、ドライバーの労働条件改善の問題意識を共有し、検討の場を設けること。
- ②労働時間、特に手待ち時間の実態を把握すること。
- ③手待ち時間の発生等、長時間労働になっている原因を検討、把握すること。
- ④荷主企業、運送事業者の双方で、業務内容を見直し改善に取り組むこと。

特に、運送事業者においては、実際の労働時間を正確に把握することは必須です。例えば手待ち時間が問題とするならば、それが、どの場所で、どの位の時間、どの位の頻度で発生しているか、平均何分で、最長、最短は何分かをしっかりと把握することが必要です。実態が解らなければ、改善の検討ができないからです。そして、それを荷主企業に示して情報を共有化し、荷主企業の理解と改善への協力を得るよう、コミュニケーションをとっていくことが重要です。

荷主企業においては、まず、ドライバーの長時間労働に対する改善の必要性について、理解を深めることが望まれます。また、改善基準告示といったルールについても、馴染みがないかもしれませんが、内容を正確に理解していくことも必要です。

実際の改善は、施設等のハード面によるものだけではなく、作業の体制の見直し等現場での工夫といったソフト面によるものでも、十分効果を出すことができます。そして何より、長時間労働の改善は、運送事業者のみならず荷主企業の皆さまにとっても、自社の業務改善や物流の効率化、輸送品質の保全、対顧客に対する信頼性の向上、さらにコンプライアンス遵守の面においても、メリットにつながるものであることが、今回の事例の中からも確認できました。

事例の中の荷主企業と運送事業者の多くが、同じテーブルで検討を行うことの意義と、それをきっかけとして今後も継続的に改善を進めていく意向を示しています。荷主企業と運送事業者の協力のもと、労働時間短縮への取り組みが実施されることが期待されます。

本冊子の作成に当たっては、平成 24～26 年度の 3 年間、トラック運転者労働条件改善事業にご参画いただいた荷主企業及び運送事業者の皆さまに、大変ご協力をいただきました。ここに厚く御礼申し上げます。



**荷主企業と運送事業者の協力による
トラックドライバーの長時間労働の改善に向けた取組事例**

平成 27 年 3 月

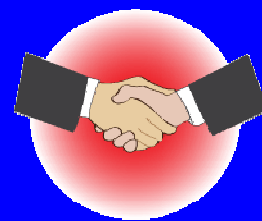
トラック運転者労働条件改善事業

事務局：株式会社日通総合研究所 経済研究部

〒 105-8322 東京都港区東新橋 1-9-3 電話 03-6251-6442



荷主企業と運送事業者の協力による 安定的な輸送力確保に向けた 物流環境改善セミナー 開催のご案内



近年、物流の現場や雑誌・テレビなどで「**トラックドライバー不足!**」という言葉を目にする機会が増えていませんか? 現在、トラックドライバーは若年層を中心に新たななり手が少なく、日本の物流の9割を占めるトラック輸送に「**運べない危機**」が迫っており、我が国の経済活動と国民生活を支える物流において、**安定した輸送力の確保が重要な課題**となっています。

この原因の一つに「不規則で長時間な労働環境」が挙げられますが、この解決には、運送事業者の自助努力に加え、貨物の受け渡し等の現場で荷主企業のご協力が重要となっています。

本セミナーでは、物流を取り巻く環境変化の解説とともに、実際の長時間労働の**改善取組事例を集めた「事例集」**をテキストに、「**荷主企業と運送事業者がどのように協働して物流環境改善に取り組めば良いのか?**」をご紹介します。

コンプライアンスの視点からも、運送事業者のみならず荷主企業の方々にとってメリットにつながるものと考えます。多くの方のご参加をお待ちいたしております。

このセミナーのポイント

ポイント1 荷主企業と運送事業者の協力体制を築くヒントが得られます!

ポイント2 安定した輸送力確保のヒントが見つかります!

ポイント3 荷主企業の方への物流改善提案のヒントが見つかります!

ポイント4 ゆとりのある運行は労働災害防止にもつながります!

プログラム

セミナー1 当社における物流効率化への取り組み(仮称)

講師 荷主企業の物流担当者

または

セミナー1 物流を取り巻く環境変化(仮称)

講師 物流関係の学識経験者

※「セミナー1」は開催回により変わります。

セミナー2 トラックドライバーの労働条件改善に向けた取組

～運送事業者と荷主企業の協力による事例を通じて～

講師 (株)日通総合研究所

詳細はホームページで >>> <https://www.nittsu-soken.co.jp/seminar/archives/semi81.html>

または

日通総研 セミナー

検索

主催 株式会社日通総合研究所

株式会社日通総合研究所は厚生労働省から委託を受け、本セミナーの事務局を行っております。



参加費 無料 事前にお申込みください

定員 先着100名（東京、大阪、静岡会場は200名）

定員になり次第締め切らせていただきます。

申込方法 下記「参加申込書」に必要事項をご記入の上、FAXでご送信下さい。

ホームページ (<https://www.nittsu-soken.co.jp/seminar/archives/semi81.html>)
からもお申し込みいただけます。

お問合せ先 セミナー事務局 株式会社日通総合研究所 担当 大島、今野

〒105-8322 東京都港区東新橋1-9-3

TEL 03-6251-3363 FAX 03-6251-6450 E-mail keizai_inf@soken.nittsu.co.jp

全国のスケジュール

開催県	日時		場所	
東京	1回目	2015年8月3日	14時～16時30分	連合会館
	2回目	2016年2月17日	14時～16時30分	同上
大阪	1回目	2015年8月7日	14時～16時30分	ティーオージー
	2回目	2016年2月10日	14時～16時30分	同上
北海道		2015年8月21日	14時～16時30分	T K P 札幌ビジネスセンター赤レンガ前
岩手		2015年8月27日	14時～16時30分	アイーナ いわて県民情報交流センター
熊本		2015年9月1日	13時30分～16時	グランメッセ熊本
宮城		2015年9月2日	14時～16時30分	T K P 仙台ガーデンシティ仙台勾当台
新潟		2015年9月8日	14時～16時30分	コープシティ花園 ガレツソ
愛知		2015年9月15日	14時～16時30分	ウィンクあいち（愛知県産業労働センター）
福岡		2015年9月28日	14時～16時30分	リファレンス駅東ビル
香川		2016年1月20日	14時～16時30分	サンポートホール高松
茨城		2016年1月26日	14時～16時30分	茨城県立県民文化センター
広島		2016年2月2日	14時～16時30分	R C C 文化センター貸し会議室
静岡		2016年2月10日	14時～16時30分	ホテルセンチュリー静岡

参加申込書

必要事項を記入しFAXにてお申し込みください

FAX 03-6251-6450

＜ 株式会社日通総合研究所 今野行き ＞

会社名									
ご住所									
電話番号									
参加者	役職名				お名前				
会場	参加希望会場に○をお付けください								
	東京 1 回目	東京 2 回目	大阪 1 回目	大阪 2 回目	北海道	岩手			
	宮城	新潟	愛知	福岡	茨城	広島	静岡	香川	熊本

ホームページでも申込受付中 >>> <https://www.nittsu-soken.co.jp/seminar/archives/semi81.html>

または

日通総研 セミナー X

検索

【厚生労働省委託事業】荷役ガイドラインに基づく講習会開催のご案内 荷主等の事業場の担当者への安全衛生教育講習会のご案内

陸上貨物運送事業の労働災害の70%は、トラックの荷台等からの墜落・転落等の荷役作業中に発生しています。さらにその70%は荷主等（荷主、配送先、元請事業者等）の事業場で発生しています。このため、厚生労働省では平成25年3月に「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」（以下、「荷役ガイドライン」といいます。）を策定し、陸運事業者の実施事項、荷主等の実施事項を示しました。本年度は、この荷役ガイドラインに示された荷役災害防止の担当者に対する安全衛生教育（荷主等向け）を全国47か所で開催いたしますが、《県名》県では下記日程により行います。

この講習会は、荷役ガイドラインの教育カリキュラムに基づいて実施されるものです。荷主等の企業の皆様には積極的なご参加をお待ちしています。講習会の空き状況は陸災防本部のホームページによりご確認ください。

～講習会の主な内容～

1. 開催日時 平成27年11月12日（木） 13:00～17:00
2. 開催場所 佐賀県トラック協会研修会館【佐賀市高木瀬西3-1-20】
3. 講習会の内容
 - (1) 荷役災害防止担当者教育（陸災防安全管理士）
 - (2) 質疑応答
 - (3) アンケート記入

4. 定員 約50名程度（先着順です。）

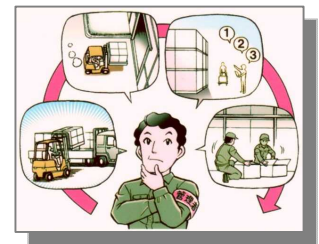
5. 参加費及びテキスト代 無 料

6. 申込み方法

下記参加申込書にご記入し、**陸災防《県名》県支部までファックスでお申し込みください。**
（こちらから受講票等は送付いたしません。満席時のみご連絡いたします。）

7. その他

本講習会を受講された方には、修了したことを証する書面をお渡しします。



陸災防佐賀県支部 FAX0952-31-6441

荷主等の事業場の担当者への安全衛生教育講習会参加申込書

参加者氏名	ふりがな	ふりがな
事業場名	(業種:)	
所在地	〒 —	
電話・担当者氏名	TEL () —	ご担当者

参加申込書にご記入いただいた情報は、本説明会以外には使用いたしません。