

トラック輸送における取引環境・労働時間
改善地方協議会におけるパイロット事業
関連法規制の概要

平成29年

株式会社 運輸・物流研究室

1. 改善基準告示 ～トラックドライバーの労働時間の規制

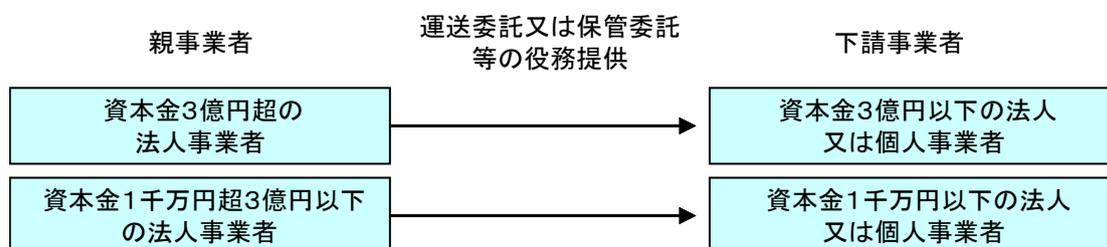
「自動車運転者の労働時間等の改善に関する基準」（改善基準告示）は、トラックなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、すべての産業に適用される労働基準法では規制が難しい労働時間の基準を大臣告示として制定。（平成元年、旧労働省）

改善基準告示の主要項目

1. 拘束時間	始業から終業までの時間（休憩時間を含む） 休憩時間は労働時間が6時間を超えるときは最低45分、8時間を超えるときは1時間付与
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1カ月293時間 ・ 6カ月までは1カ月320時間まで延長可（労使協定必要） ・ 年間3516時間 ・ 1日原則13時間以内（休息期間は原則11時間以上） ・ 1日最大16時間以内 ・ 1日15時間を超える回数は1週間に2回以内
2. 休息期間	勤務と勤務の間の自由な時間
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日、継続8時間以上 ・ 1日、9時間未満となる回数は1週間に2回以内 ・ 運転者の住所地での休息が、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
3. 拘束時間・休息期間の特例	
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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1/2が限度、一定期間は2～4週間程度） ・ 2人乗務・ベッド付きの場合、最大拘束時間は1日20時間まで延長可（休息期間は4時間まで短縮可） ・ 隔日勤務の2暦日における拘束時間は、21時間を超えないこと ・ 夜間に4時間以上の仮眠時間を与える場合には、2暦日の拘束時間は24時間まで延長可（2週間に3回を限度） ・ 隔日勤務の2週間の総拘束時間は126時間まで ・ 隔日勤務終了後、継続20時間以上の休息期間が必要 ・ フェリー乗船中の2時間は拘束時間（それ以外は休息期間） ・ 減算後の休息期間は下船から勤務終了までの時間の1/2を下回ってはならない（2人乗務を除く）
4. 運転時間	
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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
5. 連続運転時間	
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 4時間以内（中断とは10分以上の運転離脱） ・ 4時間経過直後に30分以上の休憩等の運転離脱
6. その他	
(時間外労働)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日最大拘束時間、1カ月拘束時間の範囲内に限る ・ 上記内の条件で労使協定を結ぶ
(休日労働)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 労働基準法に定める休日(週1日又は4週4日) ・ 2週間に1回以内、かつ1日の最大拘束時間及び1カ月の拘束時間の範囲内
(労働時間の取扱)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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
(休日の取扱)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 休日は休息期間に24時間を加算した時間 ・ 30時間を下回ってはならない
(適用除外)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 緊急輸送・危険物輸送等の業務については労基局長の定めによる適用除外
(H13年国交省告示 渡り)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一の運行における時間は144時間（最初の勤務を開始してから最後の勤務を終了するまでの時間、ただしフェリー乗船時間を除く）

2. 下請法 ～元請と下請の取引に係る規制

大規模な親事業者から小さな下請事業者を守るための法律。両社の取引が公正に行われるよう、下請事業者の利益が保護されるよう定められている。

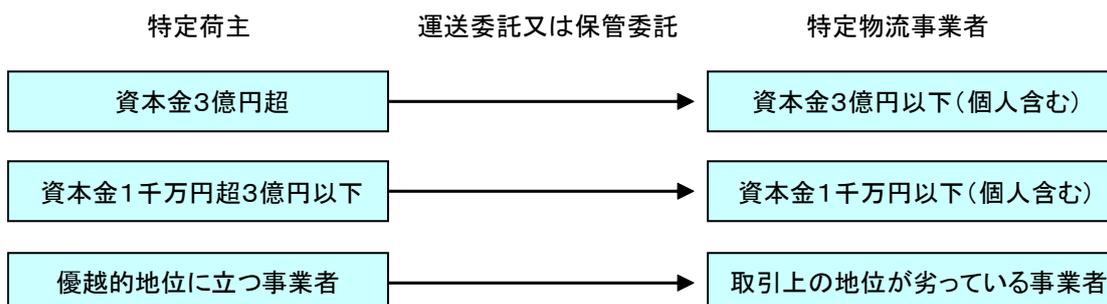


<具体的禁止事項>

- ①受領拒否、②下請代金の支払遅延、③下請代金の減額、④返品、⑤買ったたき、⑥物の購入強制・役務の利用強制、⑦報復措置、⑧有償支給原材料等の対価の早期決済、⑨割引困難な手形の交付、⑩不当な経済上の利益の提供要請、⑪不当なやり直し

3. 物流特殊指定 ～荷主（物流子会社）と物流事業者の取引に係る規制

「物流特殊指定」は「下請法」の改正によって指定されたもので、荷主と物流事業者の取引における優越的地位の濫用を効果的に規制する観点から定められた。



※物流子会社(親会社の議決権が過半数)を通じて運送委託または保管委託する場合には、物流子会社が特定荷主とみなされる(この場合の資本金額は、親会社の資本金額で判断される。)

<具体的な禁止事項>

- ①代金支払遅延、②代金の減額、③著しく低い対価を定める、④物品の強制購入等、⑤割引困難な手形の交付、⑥経済上の利益提供、⑦やり直しの要請、⑧不利益取扱い 等

4. 荷主勧告制度 ～過労運転への荷主の関与に係る規制

荷主（元請運送事業者）がトラック事業者に対して、労働時間等のルールが守れなくなる行為を強要すると、荷主勧告の対象となり、荷主名が公表される場合がある。

違反行為

荷主からの労働時間等のルールを無視した指示・強要

過労運転防止違反
最高速度違反
過積載運行 等

荷主の主體的な関与が認められる場合

荷主勧告

荷主名及び事案の概要を公表

(貨物自動車運送事業法第 64 条)

国土交通省から荷主勧告書が発出されます

勧 告

貴社依頼に係る運送において、下記のとおり、貨物自動車運送事業者が〇〇違反をしていた事案があり、当〇〇運輸局で所定の調査を行った結果、当該違反行為が主に貴社の行為に起因するものであると認められ、かつ、当該事業者への処分のみによっては、当該違反行為の再発防止が困難であると認められた。

違反事実	違反内容 ① (過労運転防止違反・酒後運転・最高速度違反 等の別) ② 違反事業者名 株式会社〇〇〇〇 ③ 違反日時 平成〇〇年〇〇月〇〇日 ④ 積載量 〇〇〇
------	---

なお、当運輸局は、上記事案について、平成〇〇年〇〇月〇〇日付けで〇〇違反を行った事業者の車両を使用停止 (〇台・〇〇日限) する行政処分を行ったところである。

ついで、今般、貨物自動車運送事業法第 64 条に基づき、貴社に対して、貨物自動車運送事業者に対する輸送の安全の確保を阻害する行為を禁止し、当該違反行為の再発防止を図るため、次の措置をとるべきことを勧告する。

(荷主の行為に応じた勧告内容を記載)

なお、事実関係等についての問い合わせがある場合は、下記まで連絡されたい。
(問い合わせ先 〇〇運輸局自動車交通部〇〇 〇〇〇〇 電話 〇〇-〇〇〇〇)

平成〇〇年〇〇月〇〇日 (〇〇第 号)

〇〇〇株式会社 御中

〇〇運輸局長 印

① 非合理的な到着時間の設定

荷物の準備ができていないから、出発時間があと2時間遅れるけど、到着時間はそのまま頼むよ。

休憩なしで走り続けても間に合うかどうか…

② 手待ち時間の恒常的な発生

いつも手待ち時間が発生していますので、

時間設定や積込場所を変えるなど

改善していただけますか。

そんなことを言うのはキミの会社だけだよ。

③ やむを得ない遅延に対するペナルティの設定

すみません！

事故渋滞がひどくて遅くなってしまいました。

理由はどうあれ遅れたから運賃を減額するよ。

④ 積込み前に貨物量を増やすような急な依頼

重量オーバーになるかもしれないけど、追加でこの荷物も積んで運んでくれる？

この荷物を積んだら出発時間も遅くなるし、

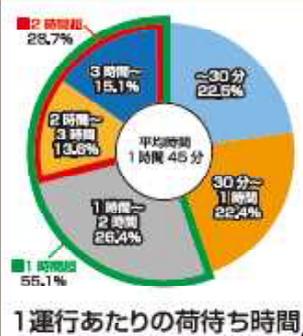
過積載になってしまうなあ…

5. 荷待ち時間等の記録義務づけ ～ドライバーの荷待ち時間削減と適正取引構築

平成29年7月1日から、荷主都合30分以上の荷待ちは「乗務記録」の記載対象に。

平成29年7月1日から、 荷主都合30分以上の荷待ちは 「乗務記録」の記載対象です。

トラックドライバーの荷待ち時間削減と適正取引構築のために



1運行あたりの荷待ち時間

出典：「トラック輸送状況の長期調査結果」
(国土交通省、平成27年調査)



記載はカンタン。
荷主都合による荷待ち時間が30分を超えたら、
集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、
荷積み・荷卸しの開始・終了日時などを書くだけです。

※ デジタコなど他の方法で記録している場合は記載不要です。

トラックドライバーの長時間労働の要因の一つとなっている荷待ち時間。これを削減するためには、トラックドライバーの乗務実態を把握する必要があります。そこで、国土交通省では「貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令」を平成29年5月31日に公布、29年7月1日に施行しました。この省令は、トラックドライバーが車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合、荷主の都合により、30分以上待機したときは「集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、荷積み・荷卸しの開始・終了日時」などを乗務記録の記載対象として追加するものです。

国土交通省では、今回の一部改正により、荷待ち時間等の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取り組みを促進するとともに、国としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長い荷待ち時間や長時間労働を生じさせている荷主に勧告等を行うにあたっての判断材料とします。

ムダな荷待ち時間を減らし、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、荷主都合による荷待ち時間が30分以上あった場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低1年間は保存してください。



集貨・荷卸しのパターン例（サンプル）

- ① 集貨地点等に到着（乗務記録記載）
- ②-1 荷待ち待機 (20分：荷主都合)
 - ③-1 附帯業務 (20分：本来業務)
 - ②-2 再荷待ち待機 (20分：荷主都合)
 - ③-2 附帯業務 (30分：荷主都合)
 - ④ 荷積み (60分：本来業務)

- ⑤ 集貨地点等を出発（乗務記録記載）

※ 上記の場合、(②-1)+(②-2)=待機時間 40分
 「乗務記録記載要件【荷主都合による（荷待ち待機時間 30分以上）】に合致」

**記載は
こんなにカンタン。**

集貨地点等と時刻を書き込むだけ!

記入見本のように、集貨地点等への到着時刻、荷待ち待機の開始・終了時刻、附帯業務の開始・終了時刻、荷積み・荷卸しの開始・終了時刻などの必要事項をご記入ください。記載用紙は、必要な項目が記載されていれば、各事業者で作成した様式で構いません。

記入見本 荷待ち時間記録(例) (平成 29 年 7 月 12 日)

※ 車両総重量 8t 以上又は最大積載量 5t 以上の車両が対象

車両番号：()

集貨地点等 (荷積み地 / 荷卸し地 / 附帯業務実施地)：(○食品□物流センター)

① 荷主指定の到着時刻（有る場合） <div style="text-align: center; font-size: 1.2em; font-weight: bold; color: red;">9 時 00 分</div>	集貨地点等への到着時刻 <div style="text-align: center; font-size: 1.2em; font-weight: bold; color: red;">8 時 00 分</div>
---	---

②-1 荷待ち待機 開始・終了時刻 <div style="text-align: center; font-size: 1.2em; font-weight: bold; color: red;">9 : 00 ~ 9 : 20</div> ②-2 <div style="text-align: center; font-size: 1.2em; font-weight: bold; color: red;">9 : 40 ~ 10 : 00</div>	→	荷主都合による荷待ち待機の合計時間 <div style="text-align: center; font-size: 1.5em; font-weight: bold; color: red;">時間 40 分</div>
--	---	--

③-1 附帯業務 開始・終了時刻 <div style="text-align: center; font-size: 1.2em; font-weight: bold; color: red;">9 : 20 ~ 9 : 40</div> ③-2 <div style="text-align: center; font-size: 1.2em; font-weight: bold; color: red;">10 : 00 ~ 10 : 30</div>	④ 荷積み / 荷卸し 開始・終了時刻 <div style="text-align: center; font-size: 1.2em; font-weight: bold; color: red;">10 : 30 ~ 11 : 30</div>
--	--

⑤ 集貨地点等からの出発時刻 <div style="text-align: center; font-size: 1.2em; font-weight: bold; color: red;">11 時 30 分</div>

注

- 1 集貨地点等に到着した時刻(荷主から指定された場合は当該時刻)から出発した時刻までに、荷主の都合により待機した時間の合計が30分未満の場合は記録不要です。
- 2 また、必要事項をデジタルコなど他の方法で記録している場合は記録不要です。
- 3 現在使用中の「乗務記録」に記載する方法もあります。

※この事例・様式は、見本として示したものです。