

「建築物建造等の発注者」

「貨物運送の発着荷主」となりうる企業の皆様へ

資料3-2

## 建設業者や自動車運転者の長時間労働改善 に向けた配慮にご協力をお願いします

令和6年4月1日から建設の事業、自動車運転の業務等について、時間外労働の時間数に上限が適用される等、労働時間が制限されました。

建設事業者への建築物の建設の発注や、運送業者への貨物運送の委託はどの企業でも起こりうることなので、依頼を行うにあたり、以下の点について、ご配慮をお願いいたします。

### 貨物の発着荷主となる場合の配慮

- 運送業者（トラック運転者）に**長時間の荷待ち時間**を発生させないよう配慮をお願いします。
- **契約にない荷役作業の依頼**はしないでください。
- **標準的な運賃**にご理解、ご協力をお願いします。
- 発注担当者にリーフレット裏面に示す時間外労働の上限時間や拘束時間の制限等の周知をお願いします。



### 建築物建造の発注者となる場合の配慮

- 建設業者が**4週8閉所や週休2日での工事**が可能になるよう、十分な工期設定への配慮をお願いします。
- 工程の遅れを生じさせるような自然事象等が生じた場合、受発注者間で協議して必要に**応じて契約変更**を行ってください。
- 建築資材の価格上昇や建設労働者の労務費を考慮した**適正な発注価格**の設定をお願いします。



# 労働時間等に関する法制度について

## ● 時間外労働時間の上限時間の規制

原則	1か月	1年
共通	<b>45時間</b>	<b>360時間</b>
特別延長	1か月	1年
工作物の建設の事業 	<b>100時間未満</b> かつ <b>2～6か月平均80時間以内</b> <small>※時間外労働+休日労働の合計                      ※原則の時間を超過できるのは年6か月まで                      ※災害時の復旧・復興の事業には適用なし</small>	<b>720時間</b>
トラック運転者 	—	<b>960時間</b>

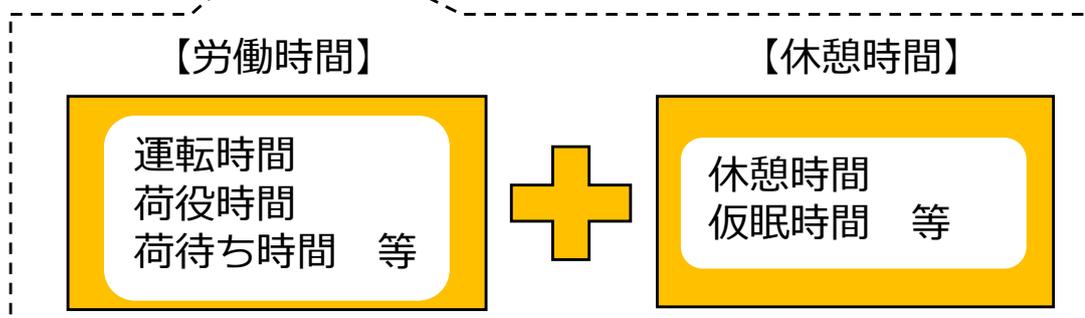
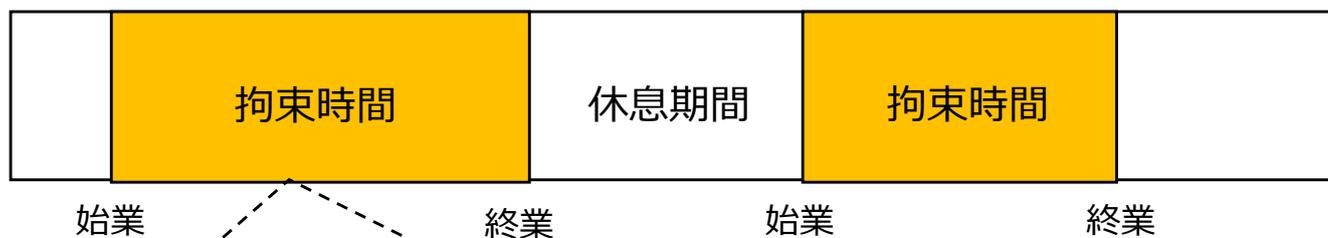
## ● 自動車運転者の労働時間等の基準（改善基準告示）の主な規定

改善基準告示の令和6年4月からの改正点はこちらへ ⇒



業種	1日の拘束時間	1日の休息期間	運転時間
トラック運転者 	<b>13時間以内</b> （上限15時間、14時間超は週2回まで）	継続 <b>11時間</b> を基本とし、 <b>継続9時間以上</b>	<b>2日間平均：9時間以内/日</b> <b>2週間平均：44時以内/週</b> <b>連続運転時間：4時間以内</b>

## 自動車運転者の拘束時間等の関係図



<フェリー利用時>  
 フェリー乗船時間は原則、**休息期間**となります。



# 長崎県内事業場が実施した長時間労働削減のための自主的な取組好事例のご紹介

厚生労働省では、11月の過重労働解消キャンペーンに向けて、都道府県労働局が働き方改革の取組を進めている事業場を訪問しています。訪問事業場の中で、長時間労働の削減に向けた積極的な取組を行っていた事例を紹介します。

## 建設業 株式会社西海建設 労働者数：約200人

### 1 工事施工に関するデータを一元管理する自社独自のシステム開発

#### ◆土木・建築工事における主な業務の流れ◆



#### <導入前>

上の図で、工程が次の段階に移る際、別部署の担当者へ引き継がれるが(※)、その際はExcel等の電子ファイルをメールで送信する等で行われていた。

この方法では、後の担当者が送信された電子ファイルの中から必要なデータを探し出すのに時間を要するほか、前の担当者からの電子ファイルの提供漏れや、後の担当者による転記誤りなどのヒューマンエラーも発生していた。

(※)例えば「受注」から「準備・計画」工程に移る際、営業・積算部所属職員から工事部所属職員へ案件が引き継がれるなど。

#### <導入後>

一連の工事施工に関するデータを社内の各部署間で一元管理・運用する自社独自のシステムを開発。当該システム活用により、前の部署で作成したデータについては、その後の担当者を使用する際には自動的に引用されるようになり、導入前に発生していた、後の担当者によるデータの抽出・転記作業が削減となったほかヒューマンエラーの低減に繋がった。

#### 【取組による効果】

例えば工事部職員による【準備・計画】段階における「実行予算を作成する業務」では、従来は6日掛かっていたものが1.7日に短縮するなど、総じて各業務での所要時間は1/3程度に短縮となった！

## 2 建設ディレクター(現場代理人の補助者)による現場業務サポート

### <導入前>

建設工事（特に公共工事）では、現場代理人が多数の書類の作成や整理・収集などの補助的な業務に一定の時間を割かれており、現場での指揮監督業務も合わせると、現場代理人の負荷が高まっていた。

### <導入後>

従来の現場代理人の業務から、書類作成などの補助的な業務を分離し、バックオフィスで集中的にサポートする建設ディレクターのチームを編成(※)。建設ディレクターが補助的業務を集中して担うことで、現場代理人は現場管理業務に注力できるとともに、業務負荷の軽減に大きく効果を見せている。

(※)安全管理に関する書類作成など、現場の要望も取り入れつつ、幅広い業務を習熟度に応じて担っている。  
現在ではドローンを活用しての測量や三次元設計データ作成など、より専門性の高い業務にも対応中。

#### 【取組による効果】

現場代理人への社内アンケートでは「分業により生産性が向上した」との回答は92%！

また、余裕が生まれた時間は「発注者との協議資料作成、現場巡視、若手技術者への教育などに有効活用できた」との回答あり！



↑ 建設ディレクターによる業務の様子

## 3 クラウドツールを活用した本社・現場間での円滑な情報共有

### <導入前>

- ① 建設ディレクターが各現場の安全管理等の書類を作成するに当たり、その書類が現場ごとに管理されていたため、建設ディレクターが都度、各現場まで赴く必要があり、その往復の移動時間を要していた。
- ② 過去に施工した工事関係資料は当時の工事施工担当者による各人保管としていたところ、現在従事している工事の施工に当たり、現場代理人が過去の類似工事事例を参考としたい場合には当時の各工事担当者に確認の上、各人が自己管理していた技術資料の中から探し出す流れとなっていたため、時間を要していた。

### <導入後>

本社と工事現場間、また各工事現場間などで情報を共有するためのクラウドツールを導入したことで、

- ① それまで各現場で書面で管理していた図面や日誌等について、現場でタブレット等にて情報を入力すると、リアルタイムで本社にいる建設ディレクターが確認できるようになり、往復の移動時間が解消された。
- ② 各現場の技術資料などをクラウド上で保管・共有できるようになったため、過去の技術資料が容易に閲覧できるようになり、現場代理人の確認作業が容易になった。

#### 【取組による効果】

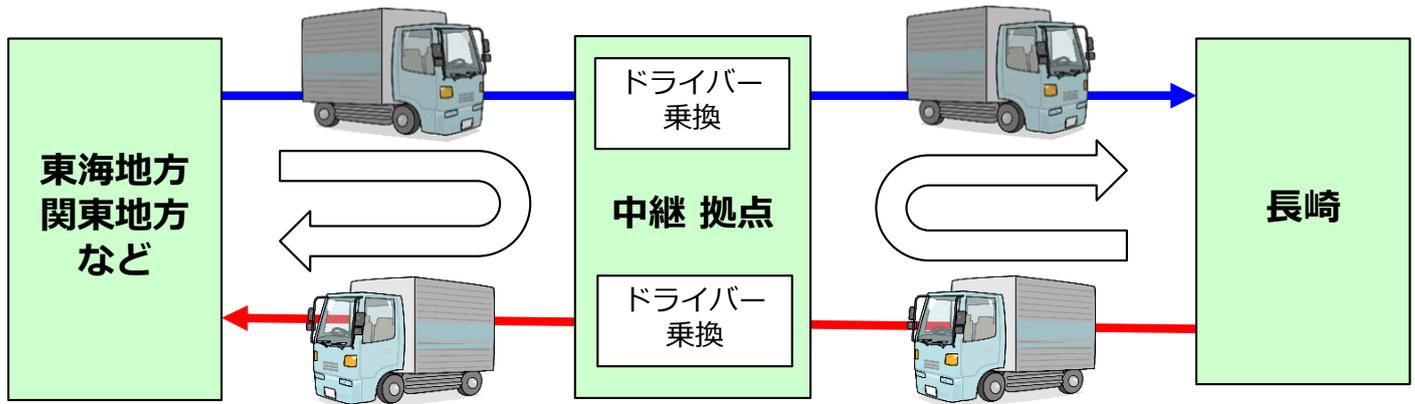
「現場までの移動時間(約16.5時間)、過去の技術資料確認時間(約3時間)、写真管理時間(約12.5時間)」など、1現場あたり月約44.5時間の削減に繋がったとの試算あり！

# トラック運送業

## フジトランスポート株式会社 長崎支店

労働者数：長崎支店（約60人（企業全体約3,000人）） 主な荷：雑貨等

### ◆ 運送形態（中継輸送）



## 1 グループ会社の拠点ネットワークを駆使した中継輸送

長距離輸送において、中継拠点でドライバーを交代させることにより、ドライバーの輸送範囲を縮小させることで、拘束時間を縮減。ドライバーがトラックの乗換を行っているが、ドライバーによっては他者の車両に乗ることを嫌う者もいるため、ドライバーの意識を変えるよう教育を実施。

【取組による効果】（広島で中継して関東まで輸送する場合）  
ドライバーが一人で運送するケースと比較して、約20時間／往復の拘束時間縮減

## 2 運転業務と荷役作業の分離

荷の積み下ろし作業（荷役作業）とドライバーの自動車運転の業務を分離し、ドライバーは運転業務に専念させることでドライバーの作業負担を軽減。荷主都合で分離できない場合は、荷役作業料金を課すよう契約内容を明確化。

## 3 ドライバーの荷待ち時間の削減

積み込み前日に荷主へ連絡し、正確な積み込み時間を調整して、ドライバーに無駄な荷待ち時間が発生しないよう事前調整を徹底。

【取組による効果】 荷待ち時間実績0件、乗務員月間平均拘束時間削減に繋がった。  
4月：232h44m 5月：226h37m 6月：213h42m 7月：239h35m

## 4 連続運転時間遵守の対策

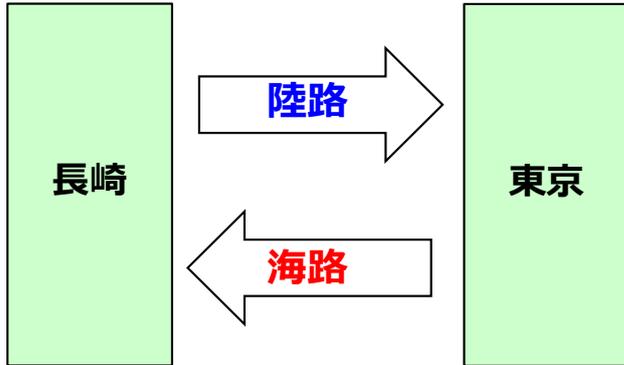
夜間の運転では高速道路のパーキングエリアが混雑して休憩できないケースが多いため、約2時間30分の運転後に休憩を入れるようにドライバーへ指示。連続運転時間が2時間30分を超過すると車内の機器に表示されるように設定。

【取組による効果】  
連続運転2時間30分での休憩取得率：約81%

# 有限会社長崎水産運輸

労働者数：約30人 主な荷：魚介類、印刷物

## ◆ 運送形態（モーダルシフト）



※図は国土交通省HP公表資料より引用

## 1 輸送経路の一部でフェリーを利用（モーダルシフト）

長崎と関東地方間の長距離輸送において、関東地方からの復路（横須賀港から門司港）で印刷物を輸送する際、東京九州フェリーを利用することで、ドライバーの拘束時間を縮減。

また、当該フェリー内には、就寝用ベッド、レストラン、風呂等の宿泊施設が充実しているため、従来のトラック内での車中泊と比較してドライバーの身体的、精神的負担を軽減。

従来の陸上輸送	モーダルシフト後
①トラックの走行距離 長崎⇔豊洲 <b>トラック走行距離 約2,400km</b>	①トラックの走行距離 <往路> 長崎⇒豊洲 約1,200km <復路> ・豊洲⇒横須賀 約70km ・横須賀⇒門司 フェリー ・門司⇒長崎 約230km <b>トラック走行距離 約1,500km</b>
②運転手の拘束時間（1往復） <b>約33時間</b>	②運転手の拘束時間（1往復） <b>約20時間</b> <b>1か月（5往復）での削減時間 約65時間</b>

## 2 環境負荷の低減

輸送経路の一部でフェリーを利用することによるCO2排出量の削減により、環境負荷低減にも貢献し、国土交通省が行う令和5年度「エコシップ・モーダルシフト事業優良事業者」（全国43社）海事局長表彰を受賞（令和6年5月に表彰）。

CO2排出量を2,544トン／年⇒1,994トン／年に削減（CO2削減率21.6%）



## 3 荷主（東京⇒長崎）側の取組協力

荷主企業（手島梱包輸送（株））が各出版メーカーと荷（印刷物）の集荷時間及び到着時間を調整。到着時間に関しては、1日遅らせる体制を整え、海上輸送への切り替えに繋がった。今後も荷主としてもモーダルシフトの比率を高める為に海上輸送を推進。また、モーダルシフトにあたり、運送事業者からの要望に応じて運賃の改定も実施。

# 参考：利用するフェリー（門司港⇔横須賀港）の概要（東京九州フェリー）



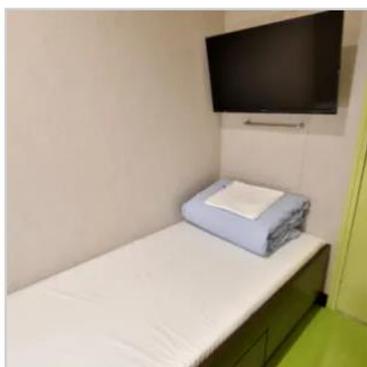
## 時刻表

### 横須賀フェリーターミナル発

運航日	月～土（日曜・祝日運休）			
横須賀	23：45 発	▶▶	新門司	翌日 21：00 着

### 新門司フェリーターミナル発

運航日	月～土（日曜・祝日運休）			
新門司	23：55 発	▶▶	横須賀	翌日 20：45 着



完全個室！ドライバー様専用客室



ドライバー様専用大浴場



ドライバー様専用レストラン



一般レストラン



レストランではご当地グルメも！



露天風呂でゆったりリラックス♪

取引関係者の皆さま、国民の皆さま

くらし、  
はたらき、  
ともに  
ススメ!



2024年  
4月から

建設業、ドライバー、医師の  
時間外労働の上限規制適用開始!



くらし・はたらき  
マエストロ  
たしかめたん

# みなさまに お願いがあります!

たしかめよう!

## 適正な 工期の設定を!



週休2日の実現に向け、  
ご配慮をお願いいたします。

## 荷待ち時間・ 荷役時間の削減を!



再配達への削減に向け、  
確実に受け取れる時間の指定や  
置き配などの活用もお願いいたします。

## 行程・ダイヤについて よく話し合いを!



停留所からの安全な発車にも  
ご協力ください。

## 受診は 診療時間内に!



医療のかかり方への  
ご理解・ご配慮をお願いいたします。

詳しくは裏面をご覧ください →



# 暮らしを支える方々のためにも みなさまへ大切なお願いです！

## みなさまへお願い



くらしはたらきマエストロ  
たしかめたん

### 建設業



#### 抱える問題

工期が短いと、土日も働かなければならず、長時間労働につながります。

#### わたしたちにできること

工事を受注・発注するときは、**ゆとりをもった適正なスケジュール**に。  
また、工事の受注・発注に当たっては**適切な金額**での契約を心がけてください。

### トラックドライバー



#### 抱える問題

荷待ち時間・荷役時間は、一運行あたり平均3時間程度と言われており、長時間労働の原因となっています。

#### わたしたちにできること

**荷待ち・荷役作業時間削減**のため、**適切な日時指定**、**予約システムの導入**、**作業効率化**などの工夫を。  
また、「**標準的運賃**」を参考に、**運賃や、荷待ち、荷役作業の料金の見直し**もお願いいたします。

### バス運転者



#### 抱える問題

運行スケジュールによっては、休憩できずに運転時間が長くなってしまいます。

#### わたしたちにできること

貸切バスや送迎バス、コミュニティバスを発注するときには、**行程やダイヤ**についてバス事業者とよく話し合いを。  
また、**運転者が必要なときに休憩をとれるように**  
**SA・PAの駐車ルール**を守ることも重要です。

### 医師



#### 抱える問題

夜間や休日など診療時間外に緊急でない受診をすることは、医師の負担につながります。

#### わたしたちにできること

受診すべきか迷う場合には  
**☎#7119(大人)**または**☎#8000(小児)**へご相談ください。<sup>(※)</sup>  
また、ご家族の方も病状説明などは  
**決められた診療時間内**の受診をお願いいたします。

※#7119/#8000の実施状況は地域によって異なります。  
非対応地域については、全国版救急受診アプリ「Q助」をご活用ください。  
詳しくはウェブサイトをご覧ください。

自動車運転者の長時間労働改善に向けたさまざまな情報を発信します！

# 自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

トラック・バス・タクシーなどの運転者は、物流や生活交通を支える存在です。一方で、こうした自動車運転者は、業務の特性や取引上の慣行などから、労働時間が長くなる実態が見られ、働く方の健康と安全を守る働き方改革が急務です。

本サイトでは、2024年（令和6年）4月からの自動車運転者への時間外労働の上限規制の適用に向けて、皆さまの働き方改革に役立つ様々な情報を発信していきます！！



## ● トラック運転者



### <主な掲載情報>

改善事例  
特別相談センター  
簡単自己診断  
情報いろいろ宝箱  
改善ハンドブック  
各種統計  
(運転者の仕事をしてみよう)

## ● バス運転者



### <主な掲載情報>

改善事例  
情報いろいろ宝箱  
改善ハンドブック  
各種統計  
(運転者の仕事をしてみよう)

## ● ハイヤー・タクシー運転者



### <主な掲載情報>

改善事例  
情報いろいろ宝箱  
改善ハンドブック  
各種統計  
(運転者の仕事をしてみよう)

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

2024年（令和6年）4月から自動車運転者への時間外労働の上限規制の適用に合わせて、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）が新しくなります

改善基準告示とは？

改善基準告示のポイント

改善基準告示関係資料

改善基準告示のQ&A

2024年（令和6年）4月以降の改善基準告示について、Q&A形式で解説！

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

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

改善基準告示の告示全文や、関連通達を掲載！

## 改善事例

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



- ・社内制度や勤務体制等の改善事例
- ・ICT機器導入による効率化の改善事例
- ・人材確保・育成等による改善事例
- ・その他の取組事例 etc



## 情報いろいろ宝箱

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

- ・利用者の皆さまへ
- ・事業者の皆さまへ



## 各種統計

（運転者の仕事をしてみよう）

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



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

## 改善ハンドブック

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



# 長崎労働局 LINE公式アカウント

## 友だち募集中

事業主向けの情報を  
随時、発信します！



ID:@117sjnwn



【お問い合わせ】長崎労働局 雇用環境・均等室 TEL095-801-0050