

トラック輸送における取引環境・労働時間改善 高知県地方協議会

高知労働局資料

- 厚生労働省高知労働局
- 労働基準部 監督課

トラックドライバーに適用される「改善基準告示」の主な内容

	2024年3月31日まで	2024年4月1日以降
1年の拘束時間	3,516時間以内	原則：3,300時間以内 例外（※1）：3,400時間以内
1か月の拘束時間	293時間以内 労使協定により、年6か月まで320時間まで延長可	原則：284時間以内 例外（※1）：310時間以内（年6か月まで）
1日の休息期間	継続8時間以上	原則：継続11時間与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない 例外： 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合（※2）、継続8時間以上（週2回まで） 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える
運転時間	2日平均1日当たり9時間以内 2週平均1週当たり44時間以内	2日平均1日当たり9時間以内 2週平均1週当たり44時間以内
連続運転時間	4時間以内 運転の中断は、1回連続10分以上、合計30分以上	4時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える（1回おおむね連続10分以上、合計30分以上） 例外： SA・PA等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4時間30分まで延長可

※1 労使協定により延長可（①②を満たす必要あり）

- ① 284時間超は連続3か月まで。
- ② 1か月の時間外・休日労働時間数が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。



トラックドライバーの働き方改革の推進に向けた厚労省における主な取組

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

取引慣行の改善に向けた取組

- 労働基準監督署による荷主への要請
- トラック・物流Gメンへの協力
- 国土交通省と連携した周知広報

トラック事業者を支援する取組

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

労働基準監督署による荷主への要請

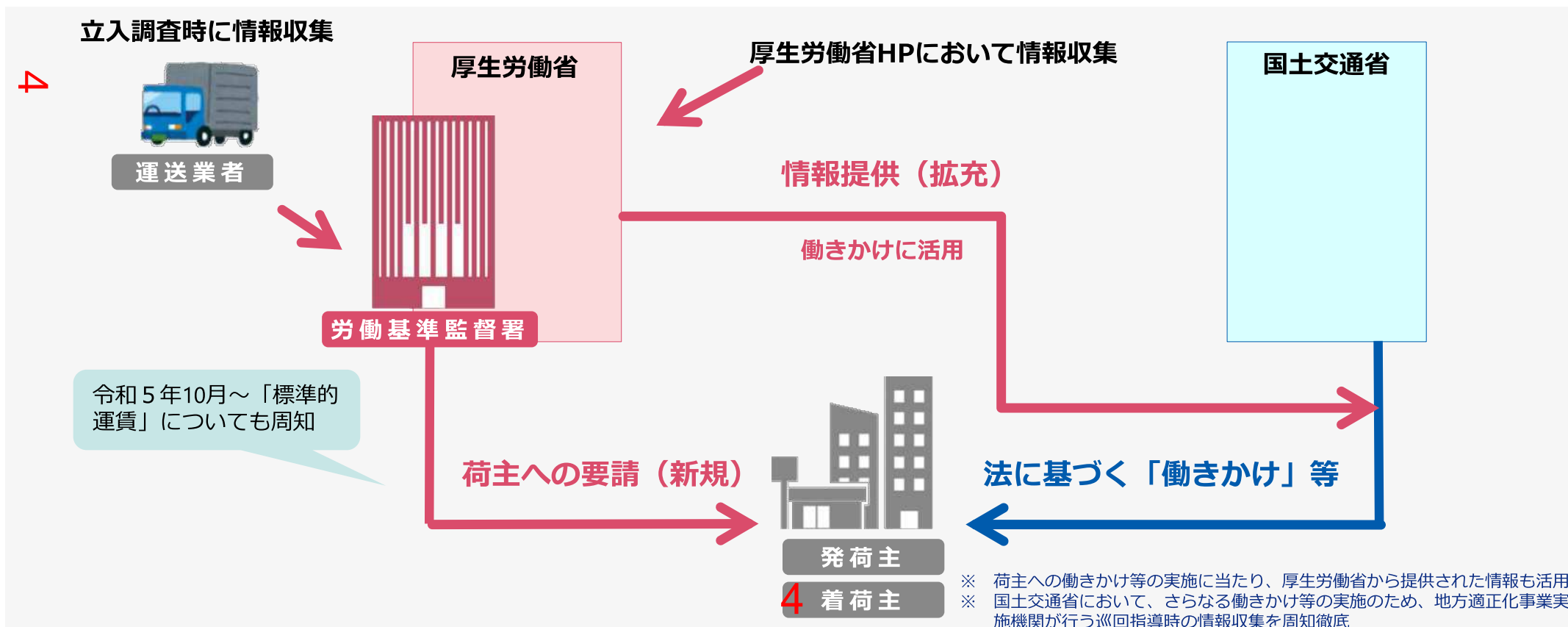
労働基準監督署による要請（令和4年12月23日～）

▶ 荷主企業に対し、労働基準監督署から配慮を要請

（要請の内容）長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないように努めること。
運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。

	令和4年12月～令和6年11月
実施件数	18,256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



労働基準監督署による荷主への要請を受けての取組事例（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。

【取組事例④】 化学工業D社

- ✓ 運転時間を短縮するための配送ルートの見直しや余裕ある運行とするための到着時刻の変更。
- ✓ 高速道路の利用。

「ストップ！長時間の荷待ち」の改定①

- 荷主等に対して、長時間の荷待ちの改善を更に促していくために、労働基準監督署による荷主への要請時に用いるリーフレット「STOP！長時間の荷待ち」を、最新の施策を踏まえて大きく改定した。

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
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

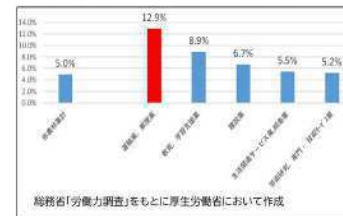


出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査(R2)」

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

他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

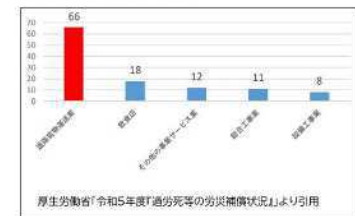
月末1週間の就業時間が60時間以上の
雇用者の割合※（R5年、上位業種）



※ 雇用者のうち、休業者を除いた者の総数に占める割合

道路貨物運送業は、他の業種よりも、
長時間労働となっている方の割合が
高くなっています。

脳・心臓疾患の労災支給決定件数
（R5年度、上位業種）



厚生労働省「令和5年度「過労死等の労災補償状況」より引用

道路貨物運送業は、脳・心臓疾患の
労災支給決定件数が
最も多くなっています。

こうした長時間労働の背景には昔からの取引慣行など
トラック運送事業者の努力だけでは見直しが困難なものもあります。

このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難に

担い手不足の深刻化や荷待ち時間の非効率の発生
などにより、危機的状況との指摘もあります。



何も対策をしなければ、
**2030年には34%の輸送力が
不足するかもしれません。**

トラックGメンによる「働きかけ」等の中
で、荷主都合による「長時間の荷待ち」
「契約にない附帯業務」を合計すると、
約7割を占めます

国土交通省による「働きかけ」等における
違反原因行為※の割合（R6.6.30時点）



※ 貨物自動車運送事業法等に違反する原因となるおそれのある行為

こうした状況を踏まると、
発着荷主の皆さまにも長時間の
荷待ち等の削減に向けた取組を
行っていくことが必要です。

「ストップ！長時間の荷待ち」の改定②

- 本リーフレットにより、改正物流法や、標準的運賃についても併せて周知している。

発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

1 長時間の恒常的な荷待ちの改善、荷役作業の効率化をお願いします

以下の取組にご理解とご協力をお願いいたします。

取組例

- ・予約受け付けシステムの導入(発着荷主共通)
- ・パレット等の活用(発着荷主共通)
- ・納品リードタイムの確保(着荷主)
- ・運送を考慮した出荷時刻の設定(発荷主) など

「物流の適正化・生産性向上に向けた
荷主事業者・物流事業者の取組に関する
ガイドライン」(2023年6月)



運送契約を締結するにあたっては、契約は書面で行うとともに、運送の対価である「運賃」と、荷役作業などの対価である「料金」を分けて契約し、契約にない附帯作業等を命じることがないようにしましょう。

労働災害防止のため、トラックドライバーに荷役作業をお願いする場合でも、事前によく相談して決めましょう。

パンフレット
「荷役作業での労働災害を防止しよう！
『陸上貨物運送事業における荷役作業の
安全対策ガイドライン』のご案内」



2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

トラック運送事業者は、ドライバーの拘束時間等を定めた改善基準告示を遵守しなければなりません。運送業務の発注を担当される方にも、改善基準告示を知ってもらい、**トラックの安全な走行の確保のためにも、改善基準告示に配慮した着時刻・納品期日の設定・発注をお願いします。**

パンフレット
「トラック運転者の労働時間
等の改善基準のポイント」



※改善基準告示について、詳細はパンフレットをご覧ください。
ご不明な点は最寄りの労働基準監督署や裏面の労働時間適正化指導員へお問い合わせください。

「標準的運賃」に、ご理解・ご協力をお願いします

「標準的運賃」とは、トラックドライバーの労働条件を改善し、ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行ううえで参考となる運賃を国が示したものです。2024年3月に、「標準的運賃」は8%上昇、「標準運送約款」は附帯作業の料金等、契約条件の明確化を行う形で改正されました。

トラックドライバーは長時間労働・低賃金の傾向にあります。ドライバー不足による物流の停滞を引き起こさないためにも、物流産業を魅力ある職場とし、労働環境を改善することが必要です。

荷主、元請運送事業者の皆さまも、

「標準的運賃」の趣旨をご理解いただき、
ご協力くださいますようお願いいたします。

国土交通省
「トラック輸送の新たな
「標準的運賃」が
告示されました」



「改正物流法」に、ご理解・ご協力をお願いします

物流産業を魅力ある職場とするため、2024年4月からトラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用されている一方、何も対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しています。
こうした中、同年5月に、荷待ち・荷役時間の削減や多重下請構造の是正等を進める改正物流法が公布されました。

改正物流法に基づき、令和7年度以降、企業規模を問わず、すべての荷主(発荷主・着荷主)と物流事業者に対し、荷待ち・荷役時間の削減等のために取り組むべき措置について努力義務が新たに課せられます。
また、トラック事業者の取引に対しては、運送契約締結時の書面交付や実運送体制管理の作成等の義務が新たに課せられます。

荷主・元請運送事業者の皆さまにおかれましては、
物流の生産性向上・適正化に向けた

「改正物流法」についてご理解いただき、
ご協力くださいますようお願いいたします。

国土交通省
「改正物流法」について



お問い合わせ

荷待ち時間の見直しにあたっては、都道府県労働局労働基準部監督課の「労働時間管理適正化指導員」にご相談ください。
ご希望があれば、個別に訪問して、取組事例やメリットなどを説明いたします。

労働局	電話番号	労働局	電話番号	労働局	電話番号
北海道	011-709-2057	石川	076-265-4423	岡山	086-225-2015
青森	017-734-4112	福井	0776-22-2652	広島	082-221-9242
岩手	019-604-3006	山梨	055-225-2853	山口	083-995-0370
宮城	022-299-8838	長野	026-223-0553	徳島	088-652-9163
秋田	018-862-6682	岐阜	058-245-8102	香川	087-811-8918
山形	023-624-8222	静岡	054-254-6352	愛媛	089-935-5203
福島	024-536-4602	愛知	052-972-0253	高知	088-885-6022
茨城	029-224-6214	三重	059-226-2106	福岡	092-411-4862
栃木	028-634-9115	滋賀	077-522-6649	佐賀	0952-32-7169
群馬	027-896-4735	京都	075-241-3214	長崎	095-801-0030
埼玉	048-600-6204	大阪	06-6949-6490	熊本	096-355-3181
千葉	043-221-2304	兵庫	078-367-9151	大分	097-536-3212
東京	03-3512-1612	奈良	0742-32-0204	宮崎	0985-38-8834
神奈川	045-211-7351	和歌山	073-488-1150	鹿児島	099-223-8277
新潟	025-288-3503	鳥取	0857-29-1703	沖縄	098-868-4303
富山	076-432-2730	島根	0852-31-1156		

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のリニューアルと周知

- 荷主、トラック事業者によりわかりやすく情報発信を行っていくため、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。
- 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。



▲荷主の方



▲事業者の方

トラックトップページ

いま、考えてみませんか？
**物流を支える
トラック運転者**
のこと。

物流情報局
NEW

● 荷主の皆さまへ
● 事業者の皆さま
(トラック運転者の皆さま) へ

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）

法律による上限 特別条項（例外）	年960時間	時間外労働
法律による上限 限度時間（原則）	✓ 月45時間 ✓ 年360時間	
法定労働時間	✓ 1週40時間 ✓ 1日8時間	
1年間（12か月）		

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

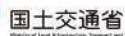
※1 労使協定により延長可（①のみを満たす必要あり）
① 284時間超は連続3か月まで。
② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める。

※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等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。▶



8



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はこちら▶

トラックポータルサイト

「改善基準告示」の解説動画も公開中!!

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。

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

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」を前提として作成をしています。

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）

（解説動画）



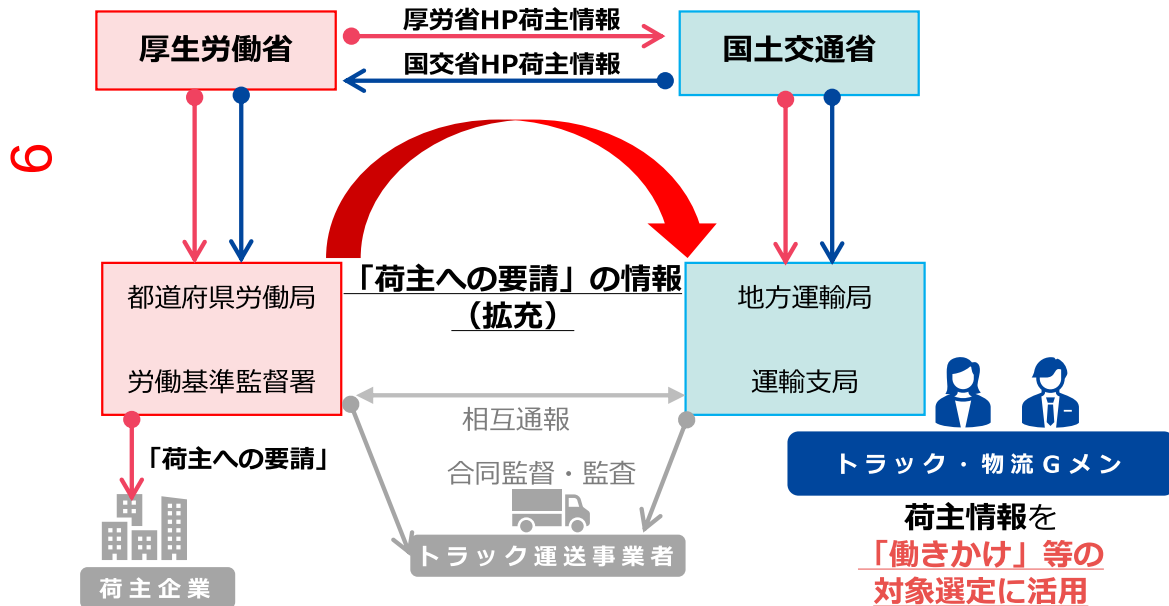
厚生労働省

「トラックGメン」（現「トラック・物流Gメン」）設置
に伴う国土交通省との連携強化（令和5年10月～）

① 荷主情報提供の運用強化

現行の国土交通省への荷主情報提供に加え、

- 荷待ちを発生させている疑いがあることを労働基準監督署が把握し、**「荷主への要請」を実施した荷主の情報**を、広く国土交通省に提供し、**「トラック・物流Gメン」による「働きかけ」等の対象選定に活用**



③「標準的な運賃」の周知強化

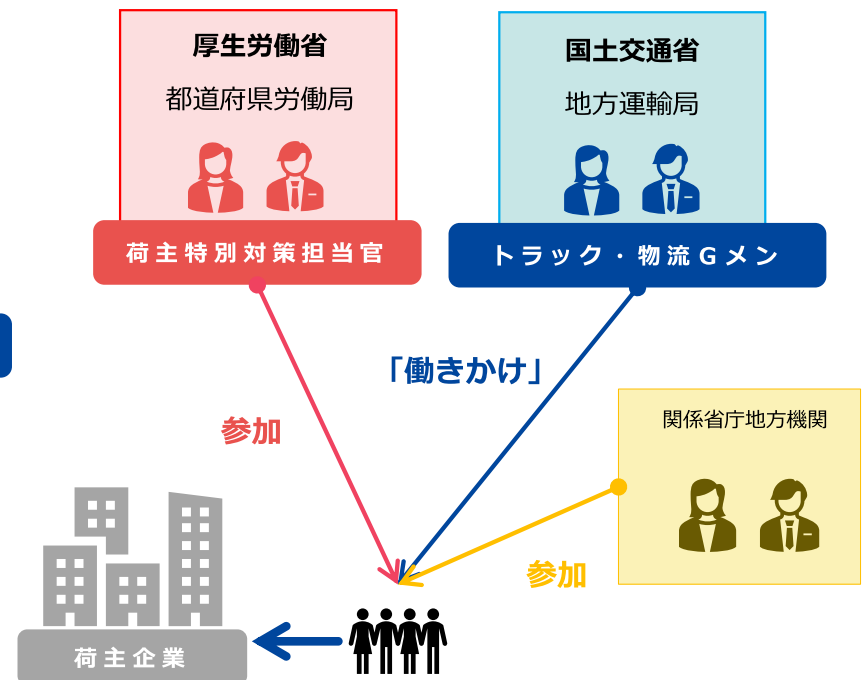
労働基準監督署が実施している「荷主への要請」の際、

- **トラック法に基づく「標準的な運賃」も周知**

②トラック法に基づく「働きかけ」の連携強化

荷主企業に対し、新たに、

- 国土交通省のトラック・物流Gメン+関係省庁が連携して、トラック運送事業者への配慮を「働きかけ」
- 長時間の恒常的な荷待ちを発生させていること等が疑われる場合は、都道府県労働局の「荷主特別対策担当官」も「働きかけ」に参加



国民向け周知広報について（令和5年6月28日～）

- 自動車運転者、建設の事業等で、時間外労働の上限規制が遵守されるようにするためには、取引慣行上の課題などを改善していくことが必要。
- このためには、国民の理解や社会的な機運の醸成が不可欠となることから、令和5年6月以降、国民向けの広報を順次実施している。

【イメージキャラクター】小芝風花さん（俳優）



国民向け広報内容（PRイベントの開催、動画、ポスターの作成など）

- 自動車運転者・建設の事業で働く方について、荷主や発注者等の都合で長時間労働になるケースがあること。
- 自動車運転者・建設の事業での働き方を変えていくために、荷主、発注者、そして国民にもできることのご協力をいただきたいこと。
（例：再配達の削減など）



PRイベント（令和5年6月28日開催）

加藤厚生労働大臣（当時）、斉藤国土交通大臣（当時）がご出席。

主な広報実施事項

- ・全国主要駅にポスターを掲載
- ・電車内ビジョンで広告を放映
- ・全国でテレビCMを放映

働き方改革PR動画「はたらきかたススめ ver.2（トラック編）」

- トラックドライバーの働き方改革の実現のため、厚生労働省では、国土交通省と連携して働き方改革PR動画を通じて、荷主に向けて荷待ち時間削減、荷役作業効率化に向けた協力を呼びかけている。



たしかめよう！
わたしたちにできること！



2代目イメージキャラクター
労働基準局広報キャラクター「たしかめたん」

荷主の皆さまへのお願い



←荷待ち時間の削減や荷役作業
の効率化に向けた取組を解説

標準的運賃も周知→



動画のポイント（知っていただきたいこと）

- 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と言われていること。
- 荷主の方には、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をお願いしたいこと。
- また、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を進めていただきたいこと。
- さらに、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もご検討いただきたいこと。
- また、一般国民の立場においても、なるべく再配達にならない¹⁾ような配慮をお願いしたいこと。

令和7年度概算要求額 1.9億円（1.7億円）※（）内は前年度当初予算額

労働保険特別会計			一般会計
労災	雇用	徴収	
○			

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開設・運用【新規】

（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

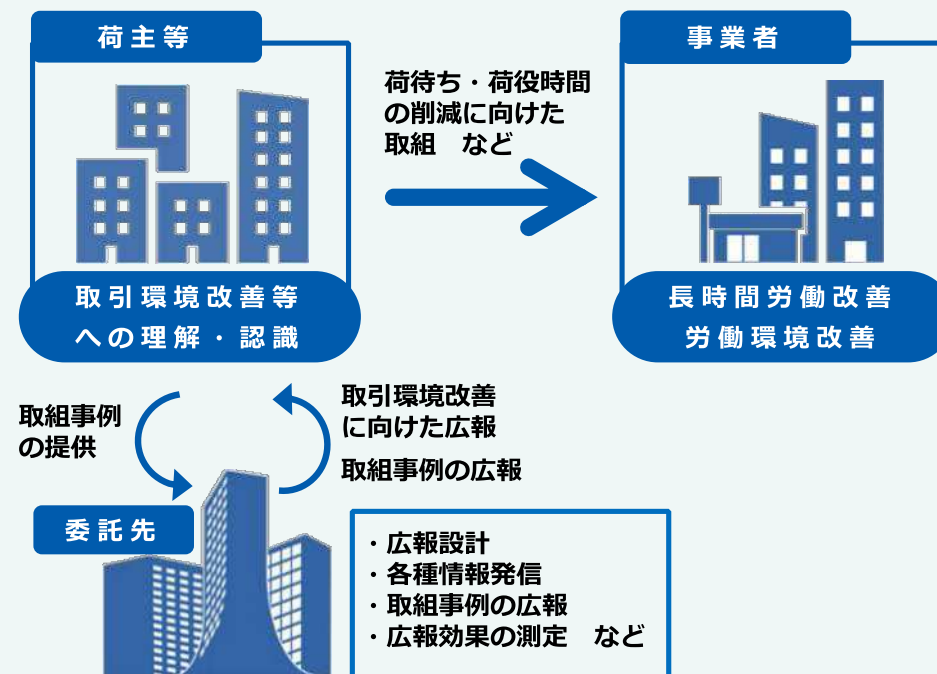
- 時間外労働の上限規制・改善基準告示の周知広報
- 荷主等による取組事例の周知広報【新規】

実施主体等

- 実施主体：委託事業（民間団体等）
- 事業実績（令和5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 137万1,810件
 - ・ 自動車ポータルサイトアクセス件数 64万7,448件

12

（2）について



働き方改革推進支援助成金

令和7年度概算要求額 70億円（71億円）※（）内は前年度当初予算額

○実施主体：都道府県労働局 ○令和5年度支給件数 4,095件 支給額 50億円

労働保険特別会計			一般会計
労災	雇用	徴収	
○			

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

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組む中小企業事業主に助成	建設事業	① 36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減	①～⑤の何れかを1つ以上 ①：250万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各25万円、④：150万円（11H以上）等、⑤：100万円（4週4休→4週8休）等
	自動車運転の業務	② 年休の計画的付与制度の整備	①～④の何れかを1つ以上 ①：250万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各25万円、④：170万円（11H以上）等
	医業に従事する医師	③ 時間単位の年休の整備及び特別休暇の整備	①～④又は⑥の何れかを1つ以上 ①：250万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各25万円、④：170万円（11H以上）等、⑥：50万円
	砂糖製造業 （鹿児島県・沖縄県に限る）	④ 新規に勤務間インターバル制度を導入 ※自動車運転の業務は10時間以上 その他は9時間以上	①～④又は⑦の何れかを1つ以上 ①：250万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各25万円、④：150万円（11H以上）等、⑦：350万円
	その他長時間労働が認められる業種	⑤ 所定休日の増加 ⑥ 医師の働き方改革の推進 ⑦ 勤務割表の整備	①～④の何れかを1つ以上 ①：250万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各25万円、④：150万円（11H以上）等
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組む中小企業事業主に助成）		① 36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 ② 年休の計画的付与制度の整備 ③ 時間単位の年休の整備及び特別休暇の整備	①～③の何れかを1つ以上 ①：150万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各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すること	勤務間インターバルの時間数に応じて、以下の助成上限額となる ・9～11H：100万円 ・11H以上：120万円
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（複数地域で構成する事業主団体（傘下企業数が10社以上）等の場合は1,000万円）

○ 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
（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）

※1 賃上げ加算制度あり（団体推進コースを除く）：賃金を3%以上引き上げた場合、その労働者数に応じて助成上限額を更に6万円～最大60万円加算（5%以上（24万円～最大240万円加算）7%以上（36万円～360万円加算））。なお、常時使用する労働者数が30人以下の場合の加算額は2倍。
※2 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助成上限額（最大値）が異なる。

中小企業・小規模事業者等に対する働き方改革推進支援事業

令和7年度概算要求額 30億円 (31億円) ※ () 内は前年度当初予算額。

労働保険特別会計			一般会計
労災	雇用	徴収	
1/2	1/2		

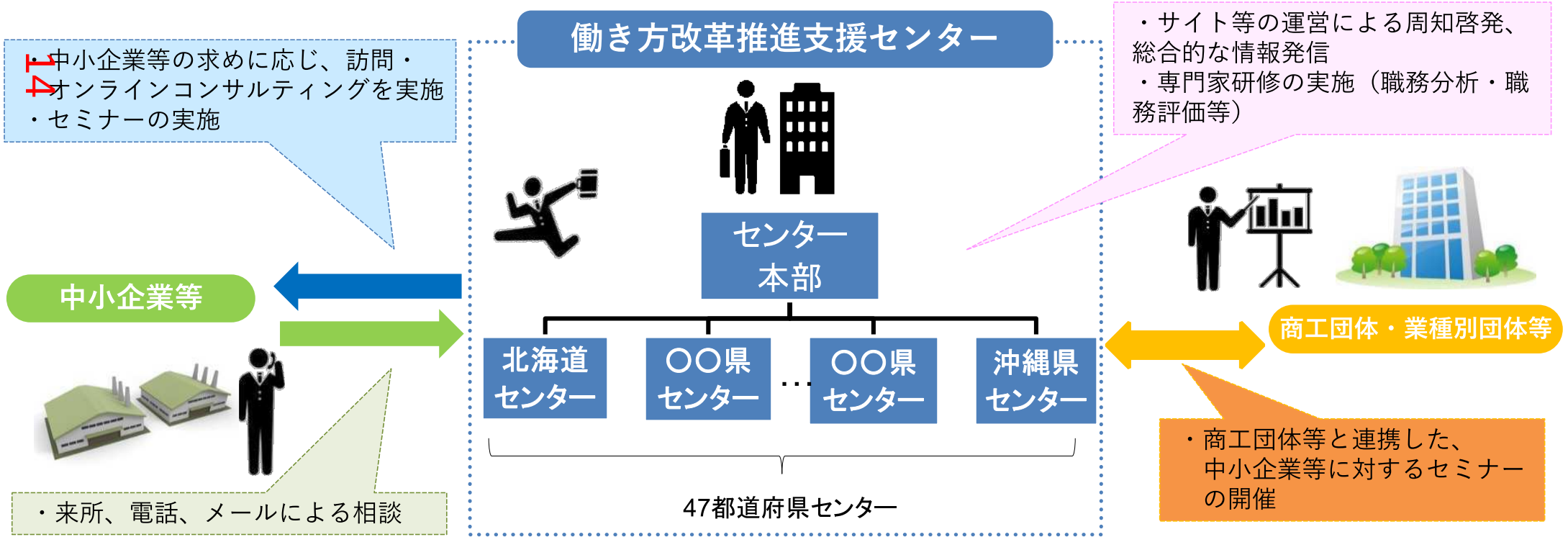
1 事業の目的

中小企業・小規模事業者等が働き方改革の意義を十分に理解し着実に実施することが必要であるため、本部及び47都道府県支部（都道府県センター）から成る「働き方改革推進支援センター」を設置し、

- 労務管理等の専門家による、働き方改革全般に関する窓口相談や、企業訪問やオンラインによるコンサルティングの実施
- 企業の取組事例や労働関係助成金の活用方法等に関するセミナーの実施
- 働き方改革全般に係る周知啓発及び総合的な情報発信

などの支援を行う。

2 事業の概要・スキーム、実施主体等



実施主体：国から民間業者へ委託

事業実績(令和5年度): 窓口等における個別相談件数 約40,000件、コンサルティングによる相談件数 約37,000件

【トラック】令和6年10月～11月に全労働局が実施した都道府県トラック協会へのヒアリング概要

時間外労働の上限規制、改善基準告示への対応

- 上限規制、新告示への対応については、トラック協会を中心とした周知、各事業者の体制整備や業務見直し等の準備を、施行前から行ってきたこともあり、現時点では、大きな問題等生じていないとする地域が多い。
- 一方、中小零細事業者については、新告示等の遵守が難しいところが、まだまだ多いとの意見もある。
- このほか、新告示の施行に関連して、次のような意見が多い。
 - ・ 特に長距離輸送（青果や魚介類等の大都市圏への輸送など）について、新告示の拘束時間や運転時間の遵守に苦慮するケースが多い。長距離の仕事を断ったり、近距離輸送等に仕事をシフトしているケースも増えている。
 - ・ 拘束時間を短縮等するために高速道路を積極的に利用するケースも増えているが、SA・PAが満車で駐車できない場合が多く、連続運転時間規制（中断時の原則休憩）への対応に苦慮している。

運転者不足の状況

- 運転者不足は深刻で、特に若い人材が入ってこない。過労死が多いなどトラック業界に悪いイメージが付いてしまっていることも原因ではないか。
- 長距離輸送の運転者の方が不足感が強い。
- 採用後も、労働条件が少しでも良い別の会社があれば転職する者もあり、同じ業界内で人材の取り合いをしている面がある。
- 最近では、賃金が高いということで、タクシー運転者への転職が多い。
- 人材確保のための取組としては、ハローワークや求人情報誌を通じた募集のほか、以下に取り組む事業者もいる。
 - ・ 女性運転者の積極的採用に向けた取組（休憩室やトレイの整備等を含む）
 - ・ 労働局の他、運輸支局や自衛隊等とも連携した就職説明会や運転体験会の開催

荷待ち時間や運賃等の動向

- 荷待ち時間
 - ・ 2024年問題が大きくクローズアップされる中、発荷主の理解は進んできていると感じる。一方、着荷主の対応が依然として進んでいない。
 - ・ 特に建設現場等について荷待ち時間の改善が進んでいない。
 - ・ 予約システムを導入する取引先が増えた。一方、運転者・荷主サイド双方の都合の良い時間が取りづらく、荷待ち時間が結局発生してしまう等の課題も見受けられる。
- 運賃の動向
 - ・ 荷主の理解が進んでおり、以前に比べると運賃交渉を切り出し易くなった。
 - ・ 交渉の結果、運賃引き上げに応じてくれるか否か、荷主の対応は様々。また、実際の引き上げ額は「標準的な運賃の水準」に達しないことが多い。
 - ・ 下請け・孫請けとして仕事をしている事業者は、荷主や元請に対する運賃交渉が難しい。

賃金等の動向

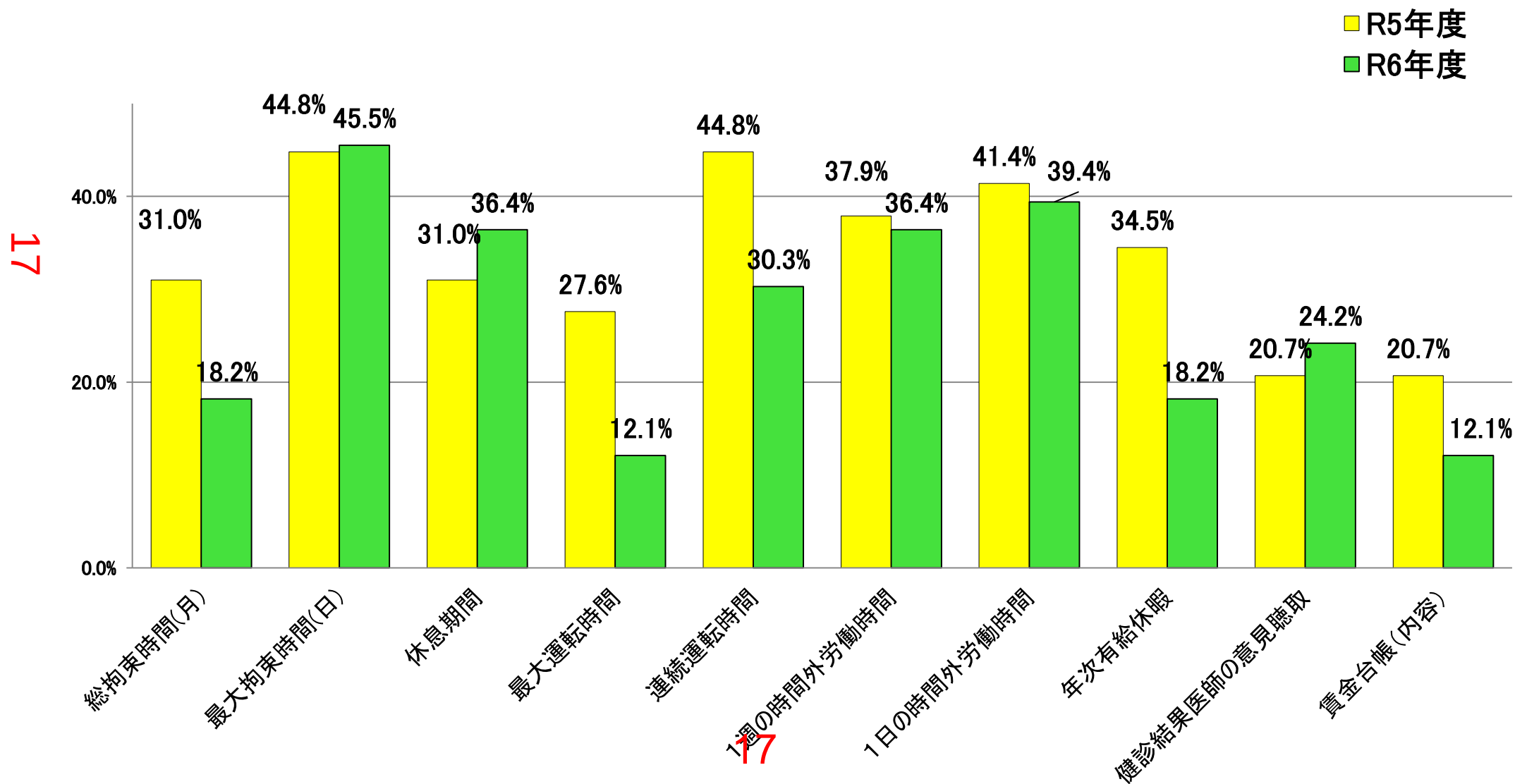
- 労働時間が削減された分、賃金が減少するケースがある一方、離職防止のため企業努力で賃金制度を見直し、手取りの水準を維持しているケースもある。
- 労働時間短縮に伴う収入減少を、副業で補う運転者もいる。

行政への要望

- 新告示の運用に関して、農産物収穫の繁忙期、冬期特有の道路事情等を考慮して欲しい。
- 厚生労働省の助成金は、添付書類が多い等から申請しづらい。手続を簡素化して欲しい。
- 荷主要請、標準的な運賃の周知を継続して行って欲しい。
- 告示を遵守せずに安い運賃で仕事を受ける、アウトサイダー事業者への対応をとって欲しい。 等

令和5-6年度 監督指導実施状況

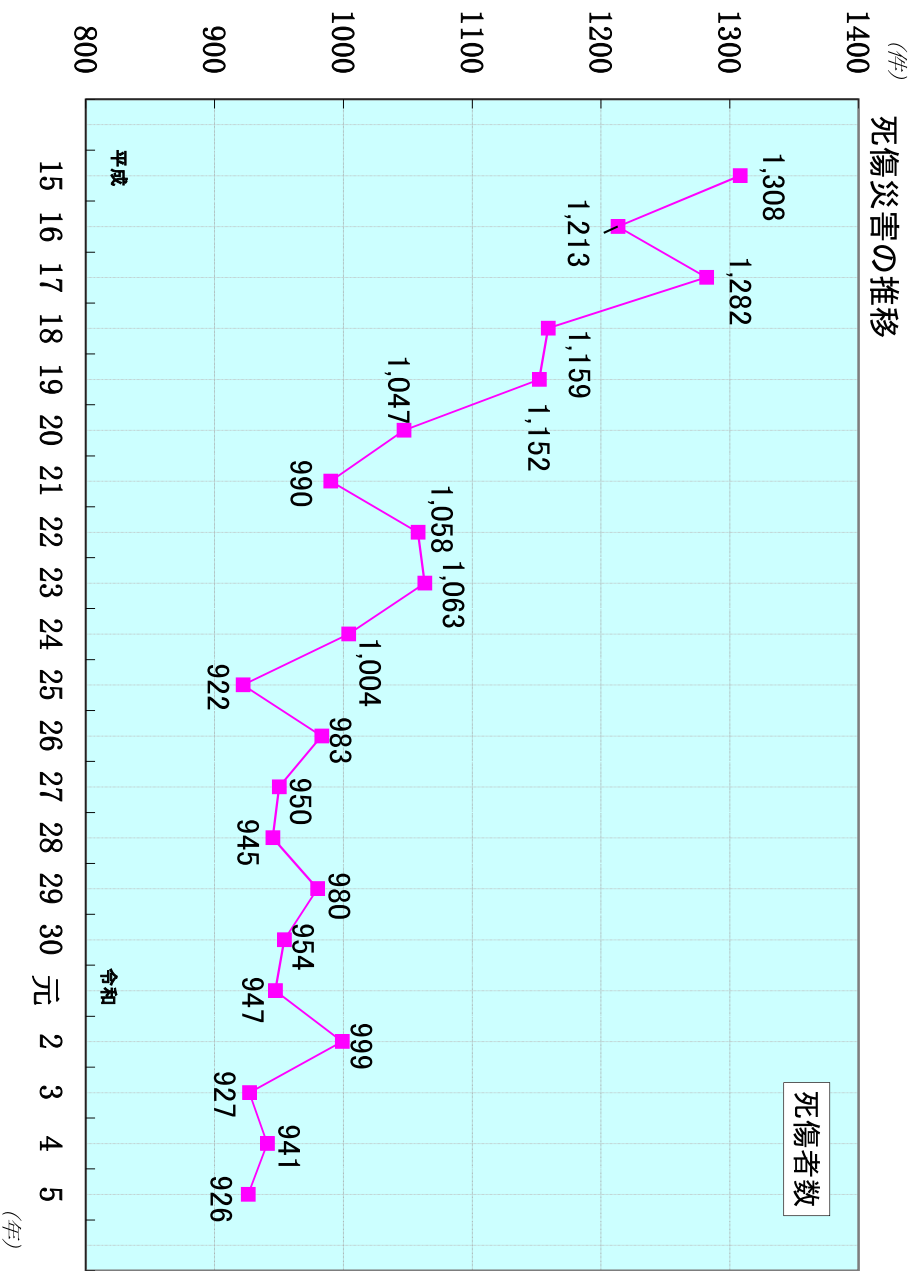
- 令和5年度(4-3月)、令和6年度(4月-12月)の道路貨物運送事業場に対する監督指導実施状況
- 総拘束時間 最大310(320)時間/月を超えている 最大拘束時間 上限15時間/日を超えている
- 休息期間 9(8)時間を下回っている 連続運転時間 4時間を超えている などの違反



1 労働災害の現況

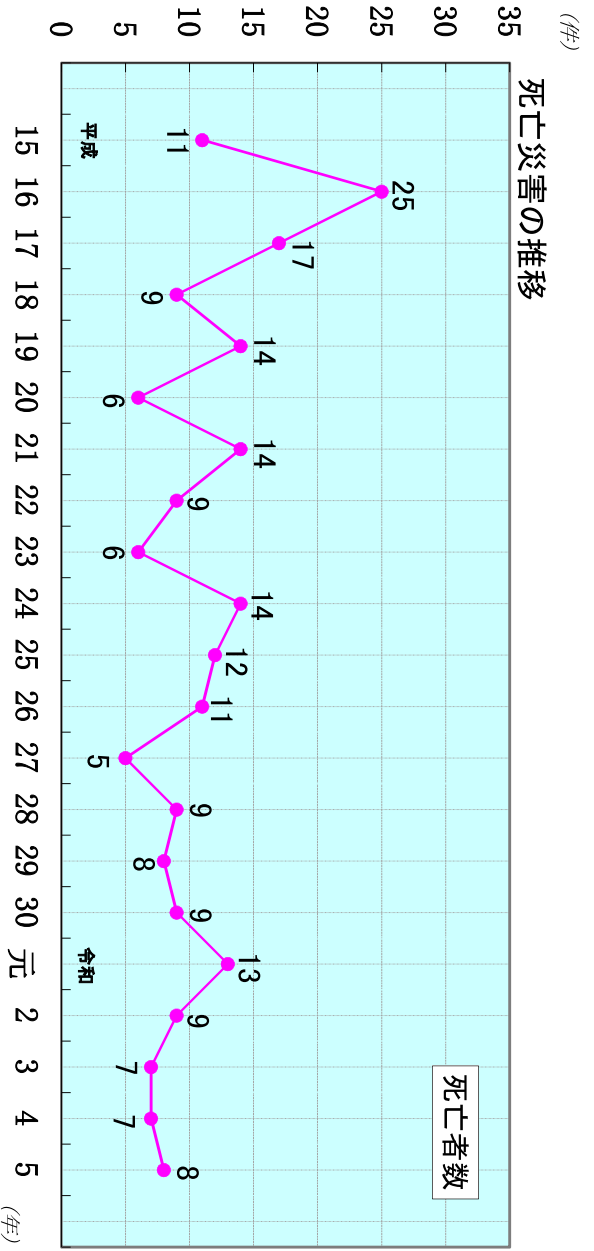
高知労働局管内の労働災害は、近年増減を繰り返している。

全産業における死傷者数の推移（新型コロナウイルス感染症を除く。）



18

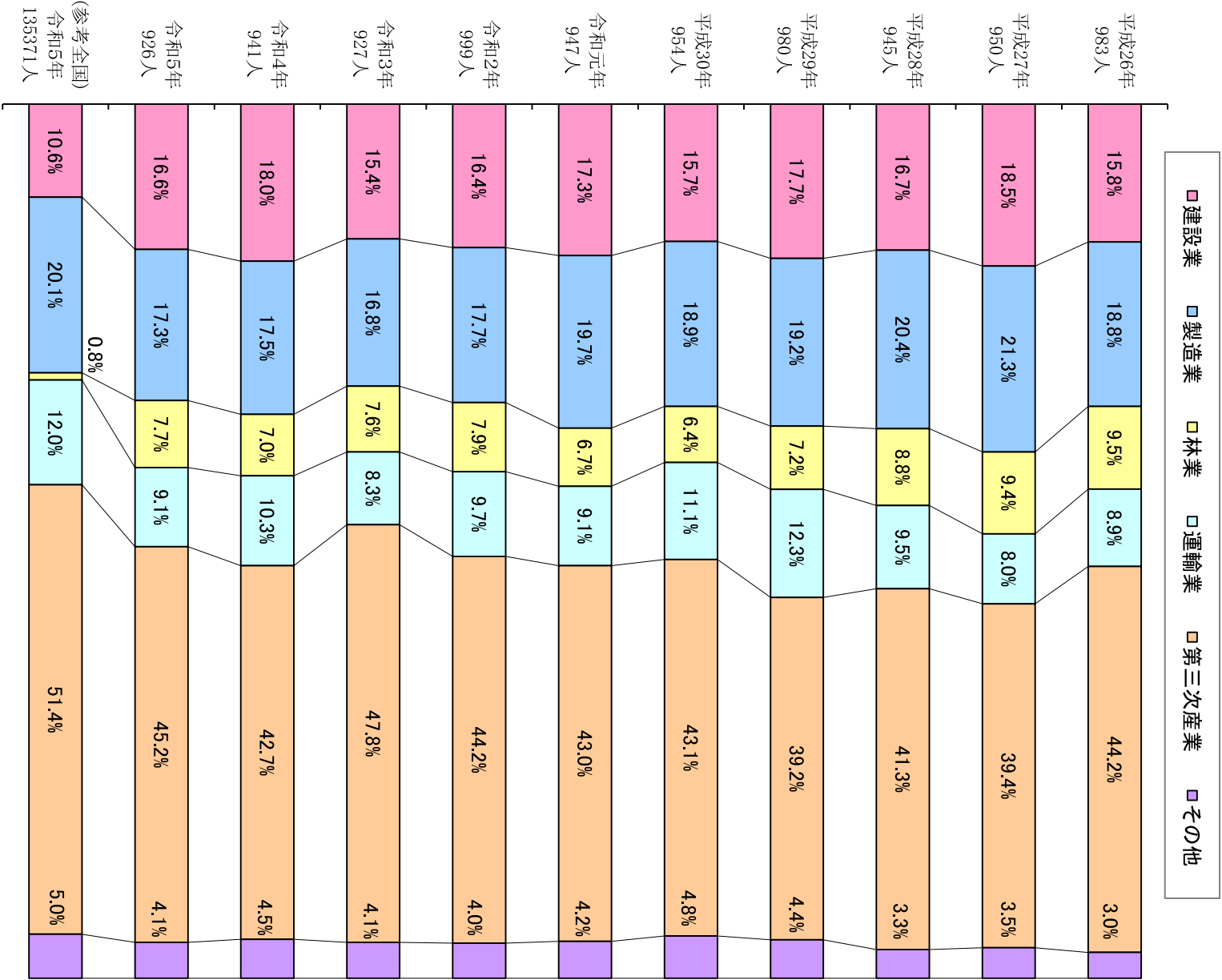
平成16年までは労災保険給付データ、平成17年からは労働者死傷病報告(休業4日以上)による数で死亡者数を含む。



18

2 業種別労働災害発生状況

令和 5 年の労働災害（休業 4 日以上）を業種別で見ると、製造業が17.3%、建設業が16.6%となっている。
第三次産業は、全体の 4 割以上を占めている。



死傷者数は、高知労働局管内における労働者死傷病報告(休業4日以上)による数で死亡者数を含む。
新型コロナウイルス感染症を除く。

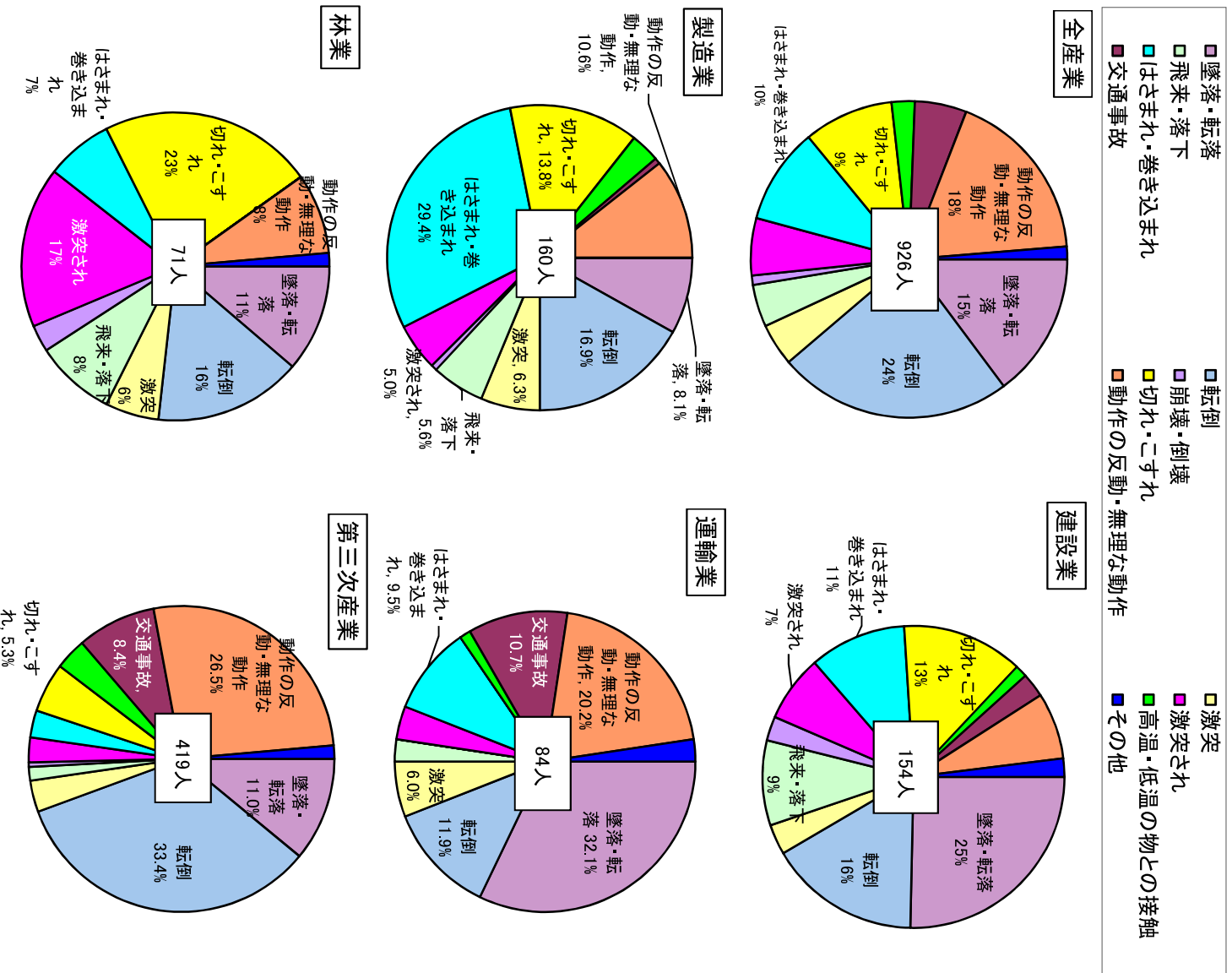
7 業種によって異なる労働災害発生の特徴

令和5年の労働災害（休業4日以上）を業種別に「事故の型」と「起因物」に分類すると、業種によって特有の災害パターンを示している。

（1）事故の型

事故の型別にみると、製造業では「はさまれ・巻き込まれ」、建設業と運輸業では「墜落・転落」、林業では「切れ・こすれ」、第三次産業では「転倒」や「動作の反動・無理な動作」による災害が多くなっている。

業種別・事故の型別労働災害発生状況

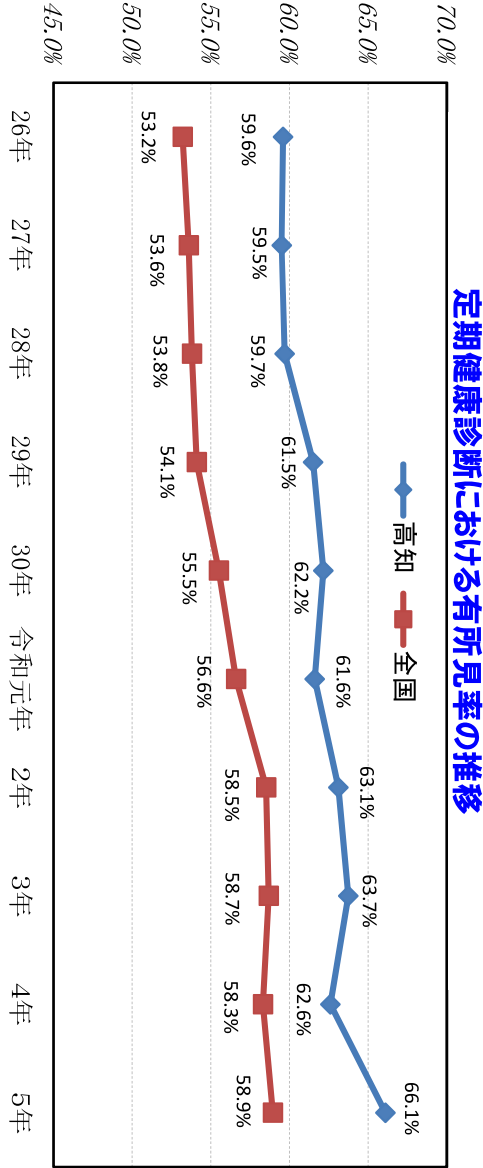


- ・ 死者数1人、高知労働局管内における労働者死傷病報告(休業4日以上)による数で死亡者数を含む。
- ・ 新型コロナウイルス感染症を除く。

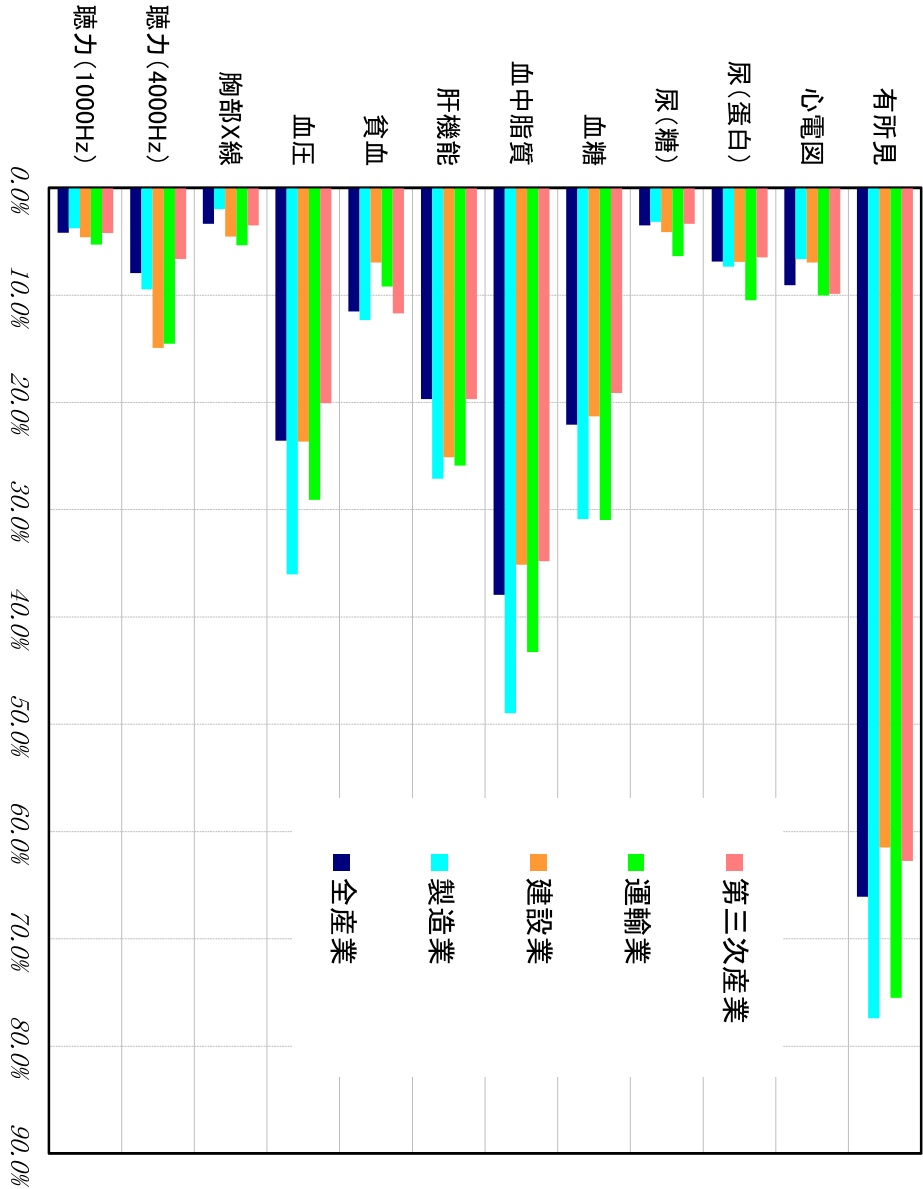
1 定期健康診断の有所見率

高知県における定期健康診断の有所見率は平成19年に50%を超え、以降も増加傾向は継続しており、令和5年には66.1%となっている。

健康診断項目別に見ると、血中脂質検査、血圧検査、肝機能検査等の生活習慣に関連の深い検査項目において、有所見率が高くなっている。



令和5年 業種別・健康診断項目別有所見率



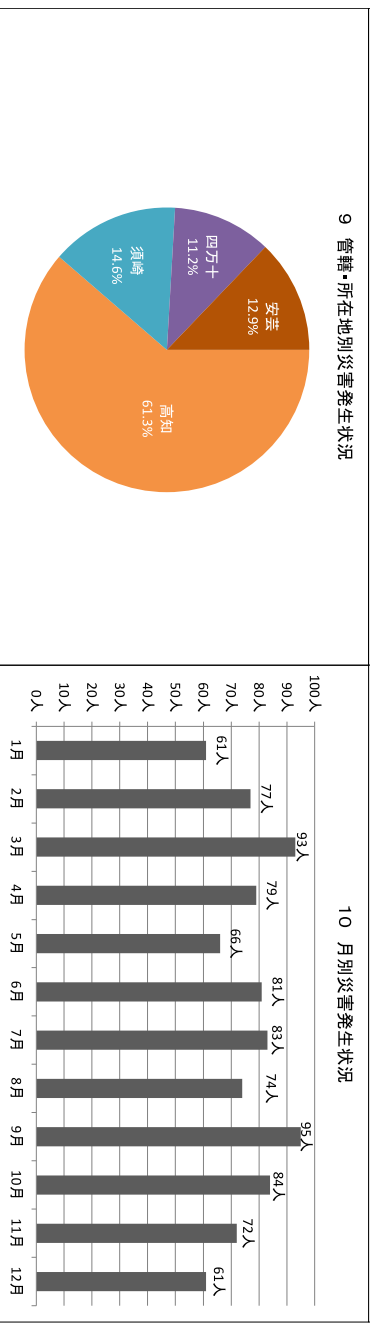
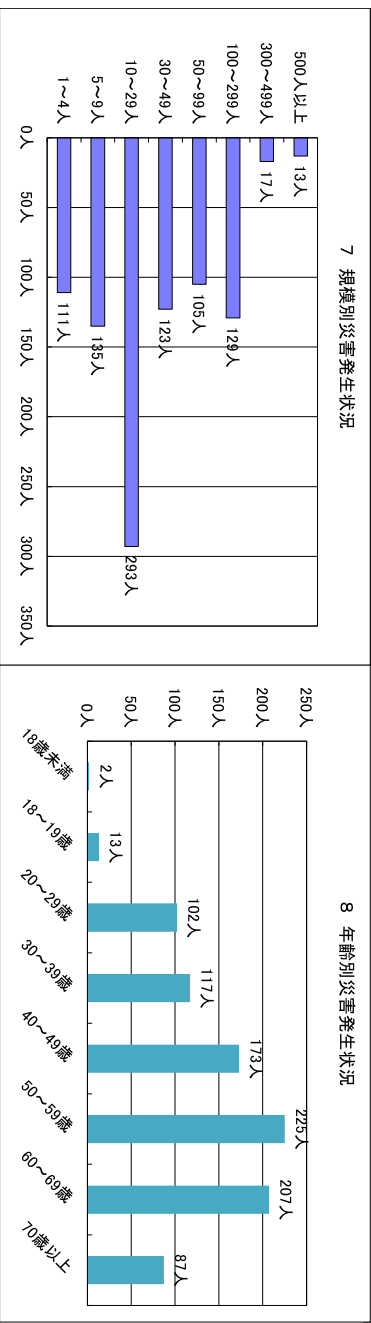
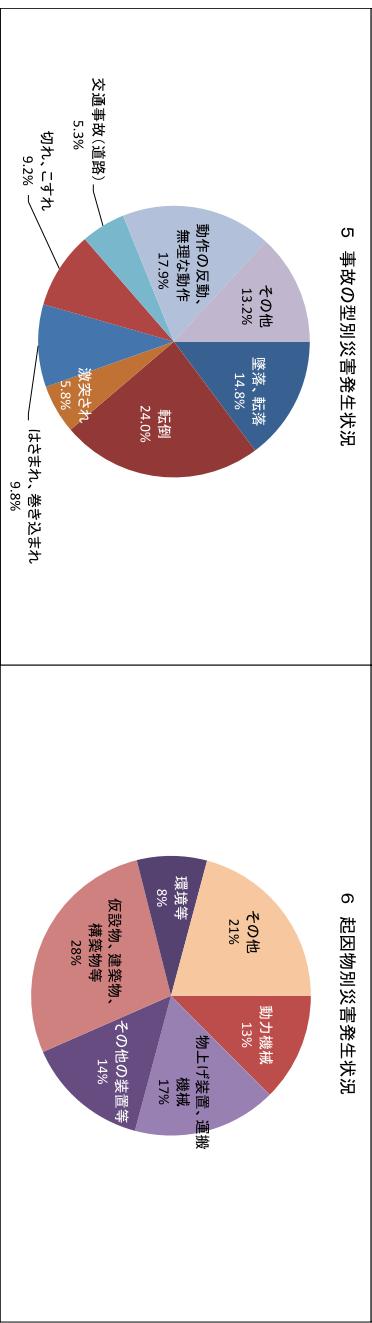
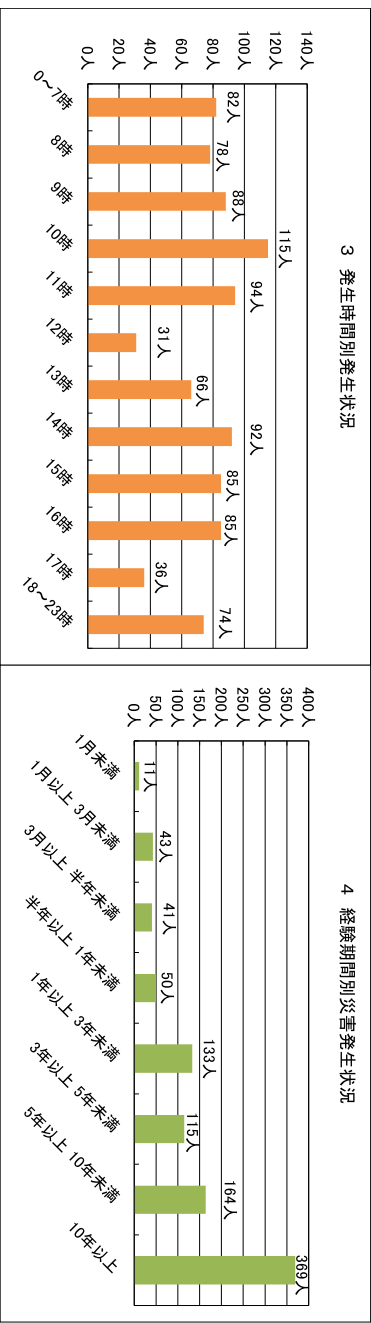
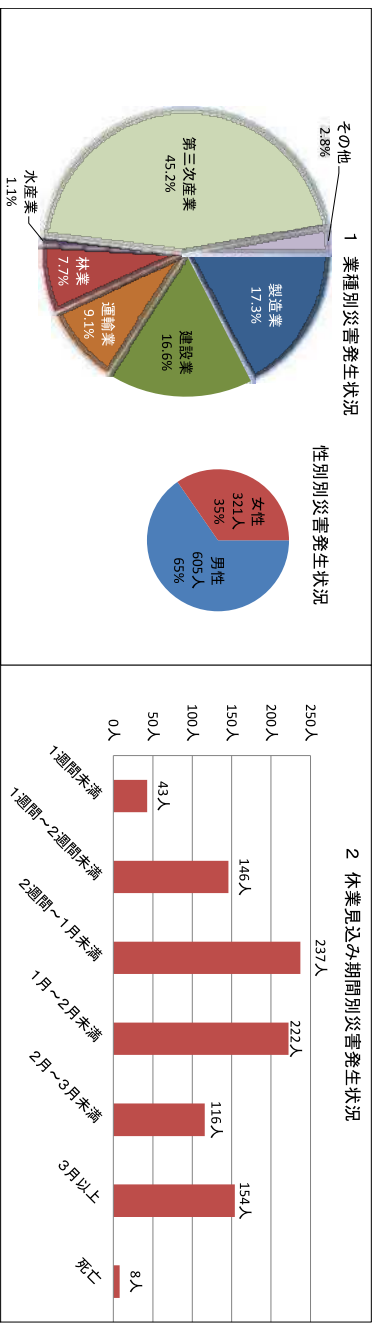
※1 有所見は、各健康診断項目のいずれかが有所見であった者の人数の割合。

※2 第三次産業等は、商業、金融広告、映画演劇、通信、教育研究、保健衛生、接客娯楽、清掃と畜、官公署、その他の事業を計上。
高知労働局管内における定期健康診断結果報告によるもの。

令和5年 全産業における労働災害発生状況

(新型コロナウイルスによる労働災害を除く)

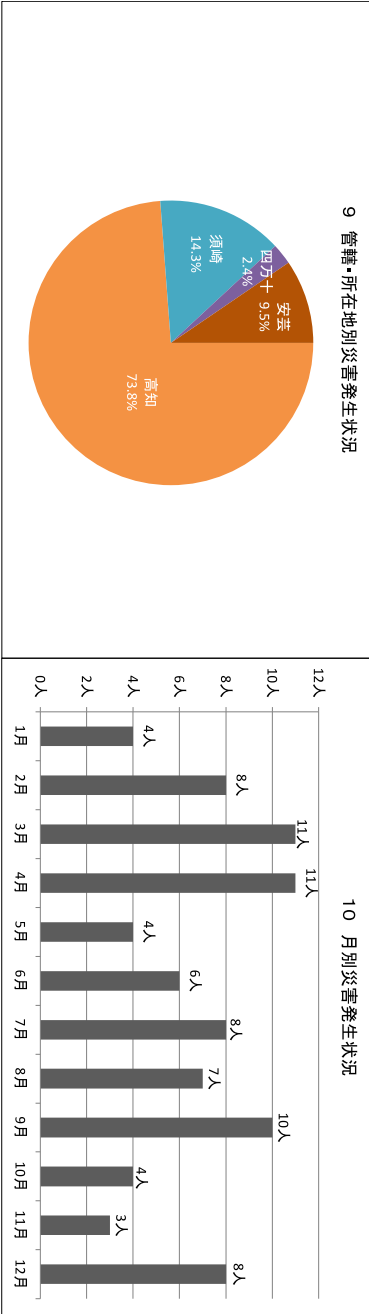
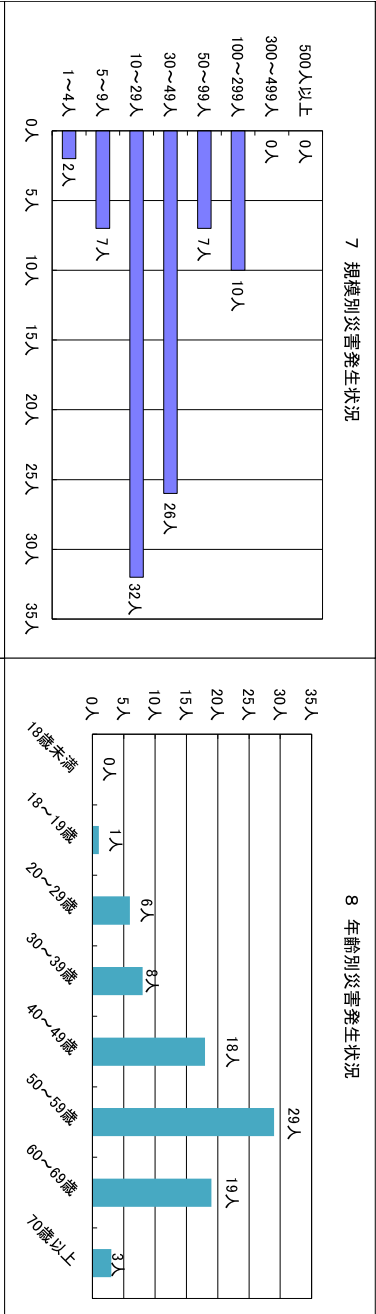
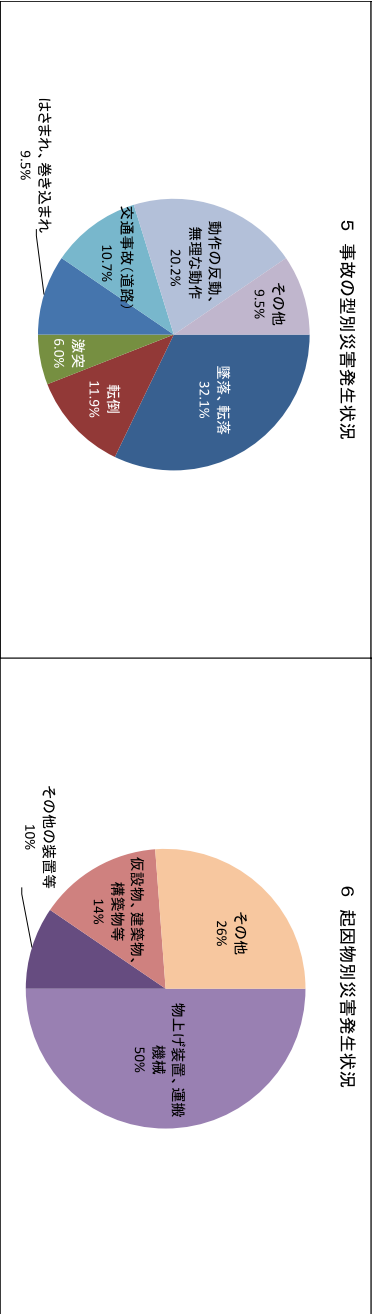
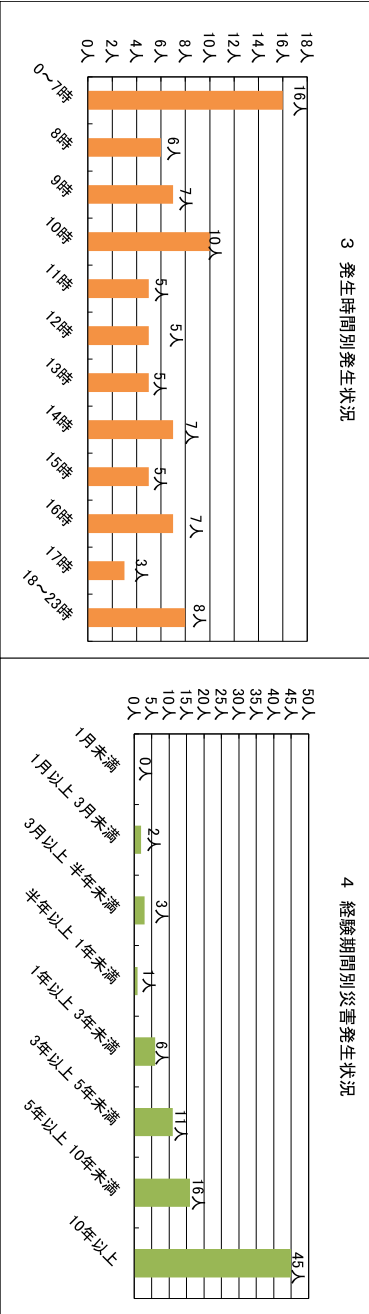
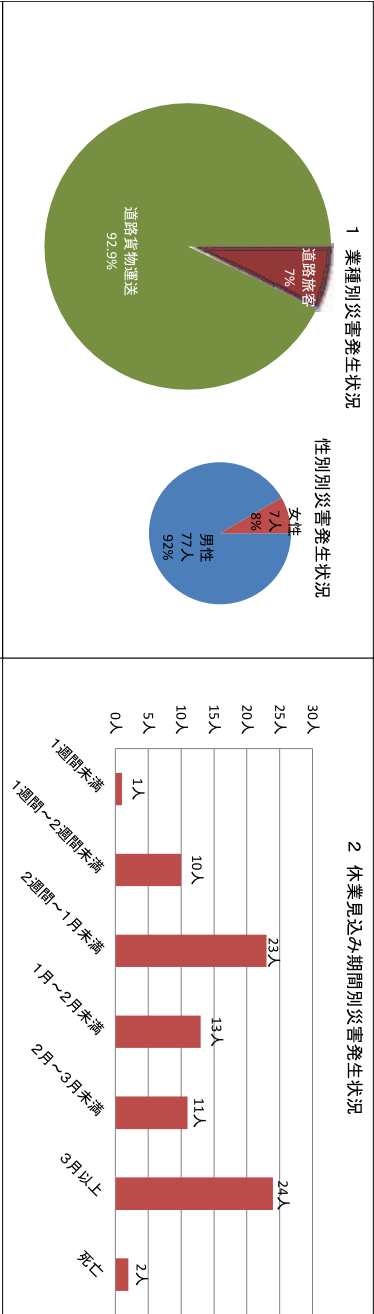
(確定)



(労働者死傷病報告により報告のあったものの内、死亡または休業4日以上ものの926件についての統計)

令和5年 運輸交通業における労働災害発生状況
(新型コロナウイルスによる労働災害を除く)

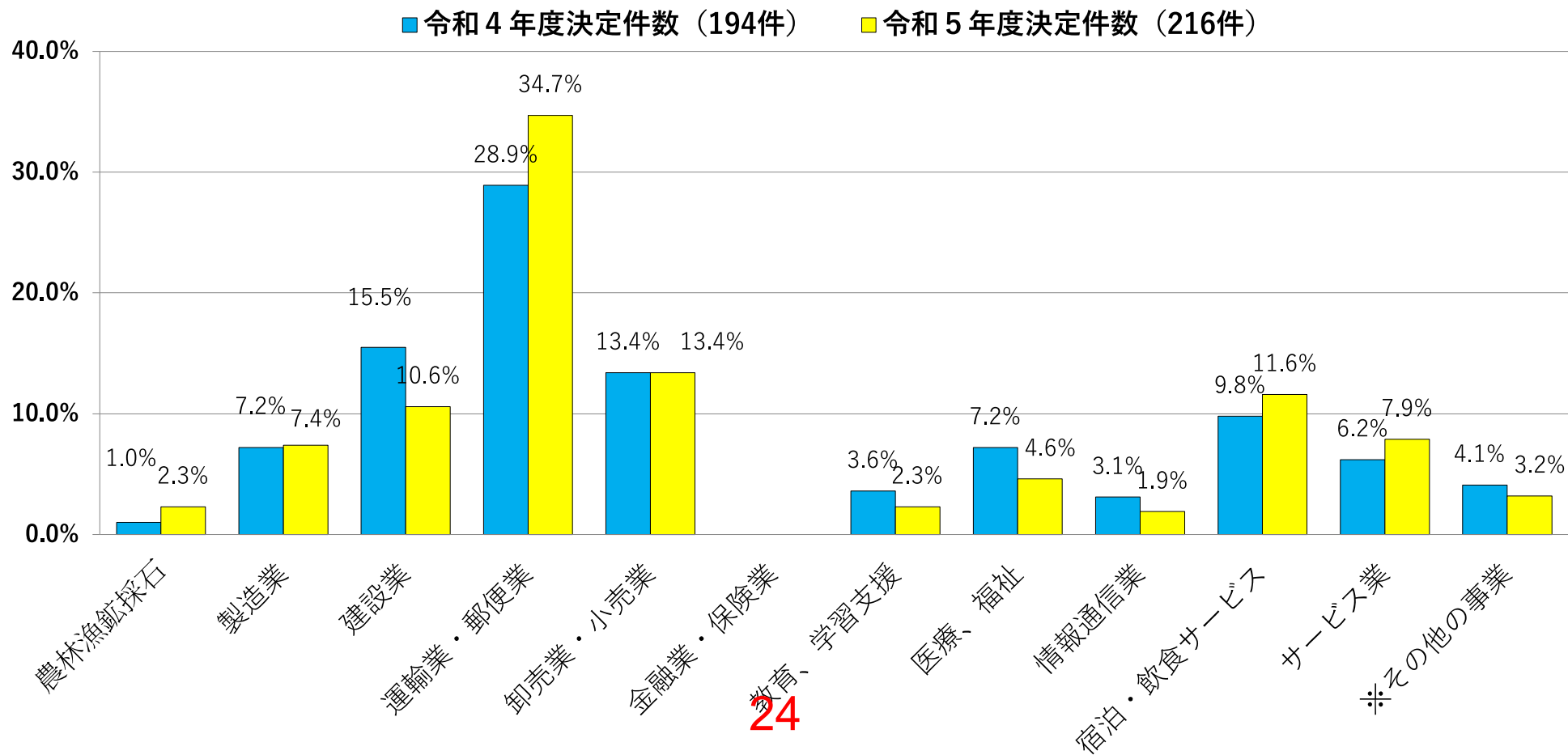
(確定)



(労働者死傷病報告により報告のあったものの内、死亡または休業4日以上もの84件についての統計)

脳・心臓疾患の業種別給付決定状況(全国)

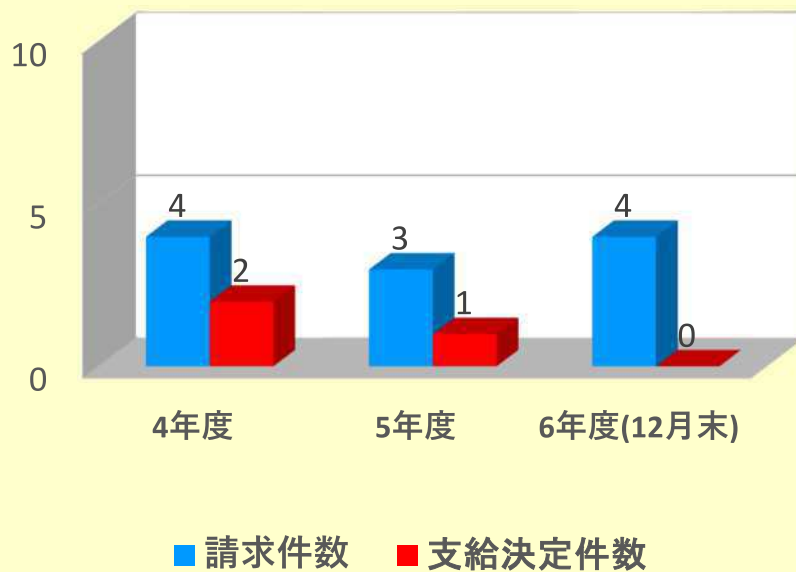
- 令和5年度の支給決定件数(216件)は前年度(194件)から10.2%増加
- 請求件数はそれぞれ 令和5年度：1,023件 令和4年度：803件
- 業種については「日本標準産業分類」により分類
- ※その他の事業に分類されているのは、「不動産業、物品賃貸業」「学術研究、専門・技術サービス業」「生活関連サービス業、娯楽業」など
- 令和6年6月28日付け厚生労働省広報「令和5年度 過労死等の労災補償状況を公表します」からデータ抽出



(1) 脳・心臓疾患及び精神障害事案の迅速・適正な処理

脳・心臓疾患、精神障害など過労死等事案について、認定基準に基づく迅速かつ適正な処理の徹底を図るため、監督署における調査の実施状況を労働局が把握した上で、的確な処理に向けた必要な指導を行う。

脳・心臓疾患の労災補償状況



脳・心臓疾患の労災補償状況

