

トラック・バス・タクシー業に携わるみなさまへ

くらし、
はたらき、
ともに
ススめ!



自動車運転者にも

2024年
4月から

時間外労働の 上限規制が 適用されます

改善基準
告示も改正
されます

働き方改革
コンダクター
小芝風花

働き方改革を進めましょう! 詳しくは特設サイトへ!



法令・労務管理に関する相談はこちら

<p>労働基準監督署</p>	<p>時間外労働の上限規制・改善基準告示についてご相談に応じます。 https://www.mhlw.go.jp/kouseiroudoushou/shozaiannai/roudoukyoku/</p>	
<p>トラック運転者の 長時間労働改善 特別相談センター</p>	<p>トラック運転者の長時間労働の改善に向けて、 トラック運送業の労務管理、物流改善に高い知見を持った専門家が、 トラック運送事業者や発着荷主からの相談に応じます。 https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/consultation/</p>	
<p>働き方改革 推進支援センター</p>	<p>運輸業全般について、長時間労働の是正、人手不足の解消に向けた 人材の確保・定着、助成金の活用についての相談に応じます。 https://hatarakikatakaikaku.mhlw.go.jp/consultation/</p>	

トラック、バス、タクシー事業で活用可能な主な助成金はこちら

<p>働き方改革推進 支援助成金</p>	<p>時間外労働の上限規制に円滑に対応するため、生産性を高めながら 労働時間の短縮等に取り組む中小企業・小規模事業者を支援します。 https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/jikan/index.html</p>	
<p>業務改善助成金</p>	<p>事業場内の最低賃金を引き上げるとともに生産性向上に資する 設備・機器の導入等を行った中小企業・小規模事業者を支援します。 https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/zigyonushi/shienjigyoku/03.html</p>	
<p>人材確保等 支援助成金</p>	<p>人材の確保・定着を目的として、魅力ある職場づくりのために 労働環境の向上等を図る企業を支援します。 https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_07843.html</p>	
<p>人材開発 支援助成金</p>	<p>雇用する労働者を対象に、職務に関連した専門的な知識や技能を 習得させるための訓練等を計画に沿って実施する事業主を支援します。 https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/koyou/kyufukin/d01-1.html</p>	

取組事例はこちら

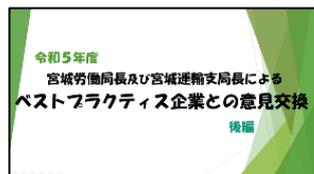
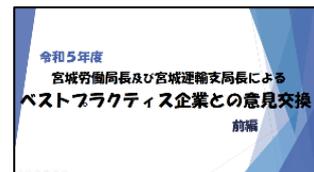
<p>働き方改革 特設サイト</p>	<p>中小企業・小規模事業者等が、 自社内の働き方改革に取り組むにあたり、 先進的な取組を行っている中小企業・小規模事業者等の好事例を ご紹介していますので、貴社の働き方改革を進める際にご活用ください。 https://hatarakikatakaikaku.mhlw.go.jp/casestudy/</p>	
-------------------------------	--	---



令和5年度 過重労働解消キャンペーン

局長が「ベストプラクティス企業」と意見交換を行いました

宮城労働局長は、宮城運輸支局長とともに、厚生労働省が毎年11月に実施している「過重労働解消キャンペーン」の一環として、以下のとおり、トラック運転手の時間外労働削減などに積極的に取り組むベストプラクティス企業を訪問し、経営トップや幹部と意見交換しました。当日の様子は、右の動画でもご紹介しています。



■ 日 時

令和5年11月24日（金）10：00～11：30

■ 訪問先

全農物流株式会社東北支社宮城営業所（黒川郡大衡村）

■ ベストプラクティス企業

荷主企業：JA全農みやぎ

（全国農業協同組合連合会宮城県本部、仙台市青葉区）

全農物流株式会社東北支社（仙台市青葉区）

運送事業者：むつみ輸送株式会社（遠田郡美里町）

株式会社グランツ（大崎市古川）

築館運輸株式会社（栗原市築館）

■ 取組内容

① 荷役作業の改善

同一パレットによる米の一貫輸送及び紙袋からフレコンバックへの切り替え

② モーダルシフト

長距離輸送をトラックから鉄道に切替え



（JA全農みやぎ説明資料）



（全農物流説明資料）

■ 荷役作業の様子

倉庫内で行われているトラックへの米の積込作業

※写真左側は労働局長による米袋の手荷役体験



■ 意見交換の内容

【出席者】

むつみ輸送（株）	及川社長
（株）グランツ	江種社長
築館運輸（株）	三浦社長
J A 全農みやぎ	阿部副本部長
全農物流（株）東北支社	藤井支社長
宮城県トラック協会	今川常務
宮城運輸支局	石村支局長
宮城労働局	竹内局長



【意見交換の様子】

【概要】 ☆は質問者

- ☆ 竹内局長： 働き方改革を始めたきっかけを教えてください。
- 阿部副本部長： 運転手不足や時間外労働の上限規制です。全農グループはホワイト物流推進運動に賛同して物流の改善に取り組んでいます。
- 及川社長： 運転手不足です。
- 江種社長： いわゆる2024年問題です。
- 三浦社長： 時間外労働の上限規制です。
- ☆ 石村支局長： 運転手不足をきっかけとして働き方改革に取り組んだということですが、取り組みの効果はありましたか。
- 運転手確保は業界の課題です。各社の対策があれば教えてください。
- 及川社長： 仕事は楽になったはずですが、今のところ、応募者の増加にはつながっていません。トラック運転手は大変だとかというような悪いイメージがあるのかもしれない。
- 江種社長： 全農グループの取組を他の荷主にも紹介して、同様の改善をお願いしています。
- 三浦社長： 求職者に安心感を持ってもらえるようホームページでのPRなどに努めています。
- ☆ 竹内局長： 取組の課題となったことやその解決方法を教えてください。
- 阿部副本部長： パレットを使うことで倉庫内での保管効率が低下しますが、荷役作業の負担軽減や作業効率向上によるメリットの方が大きいと思っています。
- 江種社長： 荷下ろし先からのフレコンバックやパレットの回収といった問題は、

全農グループがレンタルパレットを導入したことや規格を統一したことによって解消しています。

運送業者にとってのデメリットはありません。

☆ 竹内局長： 今後の方針や解決しなければならない課題があれば教えてください。

阿部副本部長： 今後もフレコンバックの使用は拡大していくと思いますが、小規模農家では使うことができませんので、どうしても紙袋は残ってしまいます。また、一般の農家にはフォークリフトがありませんので、そうした農家からの出荷は手作業になってしまいます。

モーダルシフトについては、一定量の荷があることが前提で、また、トラック輸送に比べると日数が余計かかるなどのデメリットはありますが、全体としてはメリットが大きいことから今後も関係者に協力いただきながら進めていくことにしています。

藤井支社長： 当社は「農業物流のトップランナーとなること」を経営理念に掲げています。生産者から消費者への架け橋となります。運転手の労働環境の改善を進めます。物流改善は永遠に続きますし、待ったなしだと思っています。

及川社長： 全農グループ以外の荷主のところでは今も荷待ち時間が生じています。全農の取組をどんどんPRして、他の荷主にも取組が広がることを期待しています。

今川常務： 2024年問題は、運送事業者と荷主とが協力して乗り越えていただきたいと思っています。

我々は、一般消費者にも物流問題を理解していただけるよう、運輸局や労働局にも協力いただいて、テレビやインターネット、新聞などを通した周知にも取り組んでいます。

竹内局長： 皆様の取組がトラック運転手の皆さんの作業負担の軽減に非常に有効であることが良く分かりました。

労働局でもこうした取組を紹介して、求職者の皆さんにもきちんとお伝えしていかなければならないと思いました。

皆様方には、時間外労働の削減をはじめとして、働く方々の労働条件を維持、改善しながら事業を運営していただくようお願いいたします。

本日はありがとうございました。

荷主要請が長時間の荷待ちの改善等につながった好事例

【事例① 倉庫業 A 社】（九州）

- 穀物・飼料を保管する倉庫業を営む発着荷主である A 社。輸入業者から穀物・飼料を一時預かり、その後、同業者からの依頼を受け、必要な量を同業者の販売先へ配送するための協力会社（トラック運送事業者）の手配等を行う。
- A 社では、以前から協力会社（トラック運送事業者）と時間外労働の上限規制に備え、トラックドライバーの労働時間削減に向けた意見交換を行っていたが、令和 5 年に入った頃、労働基準監督署の荷主要請を受け、これを機会に具体的な対策を講ずることとし、協力会社（トラック運送事業者）に所属しているトラックドライバー全員に対してアンケートを実施し、労働時間削減に係る意見を集約。
- 意見を基に、発荷主、着荷主、それぞれの立場で、輸入業者にも協力を依頼し、トラックドライバーの労働時間短縮に向けた以下の取組を実施することとした。
 - ①着荷主としての取組
 - ・ 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に、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進めることが可能となり、荷下ろし待ち時間の減少につながった。
 - ②発荷主としての取組
 - ・ これまで、販売先の「荷の受け取り時間」は決まっていなかったが、A 社からの依頼を受けた輸入業者が販売先と調整した結果、配送を依頼する際には、必ず販売先の「荷の受け取り時間」を決めることとし、これを A 社から協力会社（トラック運送事業者）に伝えるようにした。これにより、協力会社（トラック運送事業者）は、配送先での荷下ろし待ち時間を少なくすることができた上、配車を効率的に行うことが出来るようになった。
 - ・ A 社の自社倉庫内で荷積み時間が長時間となっている場所を把握し、当該箇所作業員を増員する措置を実施し、荷積み時間の短縮を図った。
- これらの取組により、協力会社（トラック運送事業者）より、「トラックドライバーの時間外労働時間数が、約 20%減少した。」との報告を受けた。

【事例② 製糖業 B 社】（北海道・東北）

- 製糖所を営む B 社では、原料の収穫期である 10 月～12 月になると、ダン
プトラックによる搬入が集中し、例年、製糖所内で長時間の荷待ちが発生す
る状況となっていた。
- この状況を知った労働基準監督署が B 社へ要請を実施し、原料輸送の効率
化や、原料の受入期間の拡大などについて B 社と意見交換を行ったほか、同
署は、原料である農産物を取り扱う地域の農協や、元請け運送事業者に対し
ても B 社への要請内容を伝え、荷待ち時間の解消に関する協力を求めた。
- この結果、B 社では、改善方策の具体化に向け、農協等の関係者との交渉
を加速させ、次期収穫期では
 - ・ 大型輸送車両の導入による総稼働台数の削減
 - ・ 原料の受入期間拡大による業務量の平準化により、改善を実施することとなった。

【事例③ 食料品製造業 C 社】（北海道・東北）

- C 社の地域の労働基準監督署では、管内に食料品製造業の事業場が多く存在することから、地域全体の輸送効率化には、食料品製造業における取組が重要と考え、食料品製造業に対して重点的に要請を実施していた。
- 食料品製造業を営む C 社は、同署から要請を受け、意見交換を通じ、以前から認識していた 2024 問題への理解を深め、取組を加速させるため、以下の取組を実施した。
 - ・ 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 時間削減させた。
 - ・ 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 割減少させた。
- また、さらなる輸送効率化に向けて、C 社の品質管理部署が、製品の消費期限の延長などを検証している。

【事例④ 製鋼業 D 社】（中国・四国）

- 鉄スクラップを主原料に製鋼品等を製造する D 社。
- D 社は発荷主・着荷主双方の立場であり、従来から 2024 年問題に関心を持ち、荷積み時間、荷下ろし時間を考慮した到着時刻を指定するなど、荷待ち時間短縮に向けた取組を行ってきた。
- 令和 5 年に入り、労働基準監督署の要請を受けたことをきっかけに、更なる改善を検討したところ、
 - ① トラック運送事業者から、時間外労働の上限規制対応のため、高速道路利用回数の増加による運賃増額の申し入れがなされている。
 - ② 当社が扱うスクラップ原料は、取引先（荷の送り手）が、買取り価格の高い時期に搬入したい意向がある。そのため、その時期は、どうしても荷下ろし待ち時間が長くなる。といった状況が確認された。
- D 社では、①についてトラック運送事業者から、増額分の具体的な根拠を聞いた上で運賃増額の対応を検討するほか、②については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している。

【事例⑤ 化学工業 E 社】（中国・四国）

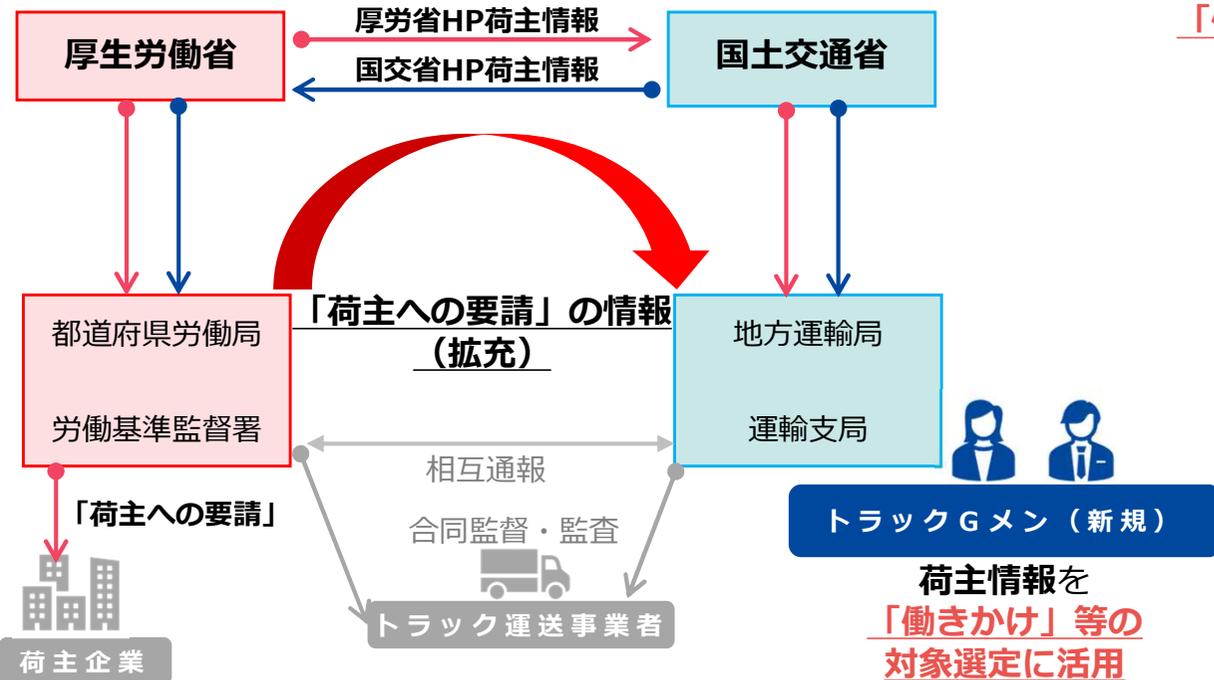
- 樹脂製品の中間材料を製造する E 社。
- 材料の受け入れは隣接する協力企業からのパイプライン輸送が多いが、出荷は全てトラック輸送による。
- 労働基準監督署の要請を受け、トラック運送事業者と 2024 年以降も今までどおり取引を行うため、発注者として果たすべき責任があると認識し、発荷の約 70%を担当する元請け運送事業者と協議を実施、改善基準告示を遵守できる対策を検討し、
 - ① 運転時間を短縮するための配送ルートの見直しや余裕ある運行とするための到着時刻の変更
 - ② 高速道路の利用等の改善要望が出されたため、E 社は可能な限りこれに対応することとした。
- E 社は、①の顧客への着荷時間の変更要請や、②の高速道路料金の代金への上乗せを来年 1 月から実施し、ルートの修正等の調整が必要であれば、3 月までに完了させ、4 月の時間外労働の上限規制・改正改善基準告示の施行に間に合わせたいとしている。

「トラック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

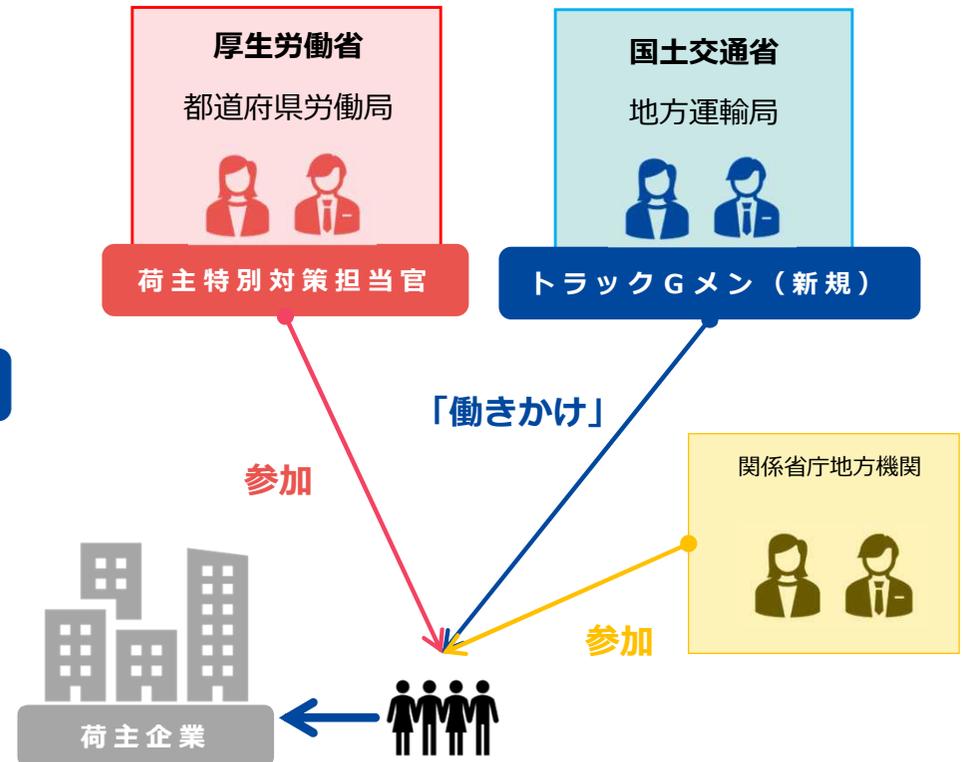
労働基準監督署が実施している「荷主への要請」の際、

- 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事案については、**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**



労働基準法上の労働者に該当すると判断された事例 (貨物軽自動車運送事業の自動車運転者)

<2023年12月現在>

【本資料について】

- 労働基準法上の「労働者」に該当するか否かは、契約の形式や名称にかかわらず、「労働者性の判断基準」(参考)に基づき、実態を勘案して総合的に判断されます。
- 先般、業務委託契約を締結し、個人事業主とされていた貨物軽自動車運送事業の自動車運転者から労災請求がなされた事案において、労働基準監督署による調査の結果、当該自動車運転者が労働基準法上の「労働者」に該当すると判断されたものがありました。
本資料は、他の業種と比べて申告が多く、判断に困難が伴うことも多い自動車運転者が、「労働者」に該当すると実際に判断された事例をまとめたものです(※)。各事例の実態に応じ、上記判断基準に沿って、判断のポイントを示しています。
- **契約上、個人事業主とされている場合でも、実態として、労働基準法上の労働者に該当する場合には、労働基準関係法令を遵守する必要があります。本資料も参考に、適切に対応いただくようお願いします。**

※ 本資料に掲げる事例は、「労働者」に該当すると労働基準監督署により判断された個別事案の一部であり、これら以外にもそのように判断された事案があります。また、本資料に掲げる事例にあるような指揮監督等の実態がないからといって、「労働者」に該当しないと判断されるものではありません。

(参考：労働者性の判断基準)

労働基準法第9条では、「労働者」を「事業又は事務所に使用される者で、賃金を支払われる者をいう」と規定している。労働基準法の「労働者」に当たるか否か、すなわち「労働者性」は、この規定に基づき、以下の2つの基準で判断されることとなる。

- 労働が他人の指揮監督下において行われているかどうか、すなわち、他人に従属して労務を提供しているかどうか
- 報酬が、「指揮監督下における労働」の対価として支払われているかどうか

この2つの基準を総称して「使用従属性」と呼ぶ。

「使用従属性」が認められるかどうかは、請負契約や委任契約といった契約の形式や名称にかかわらず、契約の内容、労務提供の形態、報酬その他の要素から、個別の事案ごとに総合的に判断される。この具体的な判断基準は、労働基準法研究会報告(労働基準法の「労働者」の判断基準について)(昭和60年12月19日)において、以下のように整理されている。

- 1 「使用従属性」に関する判断基準
 - (1) 「指揮監督下の労働」であること
 - ア 仕事の依頼、業務従事の指示等に対する諾否の自由の有無
 - イ 業務遂行上の指揮監督の有無
 - ウ 拘束性の有無
 - エ 代替性の有無(指揮監督関係を補強する要素)
 - (2) 「報酬の労務対償性」があること
- 2 「労働者性」の判断を補強する要素
 - (1) 事業者性の有無
 - (2) 専属性の程度
 - (3) その他

事例1（貨物軽自動車運送事業の自動車運転者）

荷主が元請事業者に配送を委託するとともに、当該元請事業者が配送員に対して、委託契約書に基づき、再委託（配送員は個人事業主扱い）。当該配送員が業務中に負傷したことから、労災保険給付の対象となるか否かについて、当該配送員から労働基準監督署に相談があった事例

「判断基準」を踏まえた調査における判断ポイント

1 使用従属性

（1）指揮監督下での労働に関する判断基準

ア 仕事の依頼、業務従事の指示等に対する諾否の自由

仕事の依頼については、本人の希望を聞いた上で個別に調整・決定し、月単位でシフトが組まれる。当該業務に従事する当日に、荷主が提供するスマートフォンアプリを通じて、配送を行う荷物・配送先・配送順・配送コース等が割り当てられる。割り当てられた荷物については、配送を拒否することはできない。一方、体調不良等の場合、配送業務の当日でもキャンセルすることができ、キャンセルに伴うペナルティはない。

イ 業務遂行上の指揮監督

荷物の配送コースについては、本人の判断で変更可能であり、逸脱に対するペナルティもない。業務の遂行状況の詳細について、アプリを通じて元請事業者に把握されており、配送の状況に変化がないような場合には、本人に対して連絡を行い、指示等が行われている。

配達先が不在の場合の顧客への電話連絡の実施や置き配の方法等に関し、研修や社内掲示等により指示が行われている。

→ 配送状況に応じて元請事業者から随時指示がなされているほか、配送時のルールについても定められ、指示が行われていたことから、業務遂行上の指揮監督ありと判断

ウ 拘束性

始業・終業時刻の定めはないが、1日の作業時間を12時間以内にするを前提に、1日当たりの配送を行う荷物量が定められている。

→ 実態として勤務時間の裁量が低く、拘束性ありと判断

エ 代替性

契約書において第三者への再委託が禁止されている。

→ 代替性なしと判断

（2）報酬の労務対償性に関する判断基準

報酬は、1日当たりの日給制（18,000円）で支払われている。

→ 報酬が日単位で計算されており、労務対償性ありと判断

2 「労働者性」の判断を補強する要素

（1）事業者性

配送に使用する軽自動車は個人所有であり、ガソリン代、車検代等の費用も本人が負担している。

（2）専属性の程度

他社の業務に従事することは、契約上制約されていない。

（3）その他

採用選考過程は一般の労働者と同様、求人情報による募集や面接による選考が行われている。

報酬の税制上の取扱いについて、本人が確定申告を行っている。

労働保険の適用や服務規律、福利厚生等の適用はない。

判断

労働者性を肯定する要素、否定する要素が一定程度混在するものの、業務遂行上の指揮監督関係や時間的拘束性があり、報酬も業務に必要な時間の対価としての労務対償性が強いと認められること等を総合的に勘案し、労働基準法第9条の労働者に該当するものと判断。

事例2（貨物軽自動車運送事業の自動車運転者）

荷主が元請事業者に配送を委託するとともに、当該元請事業者が配送員に対して、委託契約書に基づき、再委託（配送員は個人事業主扱い）。報酬（賃金）不払いについて、当該配送員から労働基準監督署に相談があった事例

「判断基準」を踏まえた調査における判断ポイント

1 使用従属性

(1) 指揮監督下での労働に関する判断基準

ア 仕事の依頼、業務従事の指示等に対する諾否の自由

仕事の依頼については、複数の配送員（個人事業主扱い）でチームを組み、チーム内で稼働日を調整しており、本人の希望に基づく調整が可能となっている。当該業務に従事する当日に、荷主が提供するスマートフォンアプリを通じて、配送を行う荷物・配送先・配送順・配送コース等が割り当てられる。割り当てられた荷物については、配送を拒否することはできない。一方、体調不良等の場合、配送業務の当日欠勤も認められており、その場合は元請事業者において代替の配送員を手配する。

イ 業務遂行上の指揮監督

荷物の配送コースについては、契約書等において、原則として元請事業者が示したルートに従わなければならない旨が定められている。当日に配送が割り当てられた荷物については、原則として全て配達しなければならないことや、配達先が不在の場合は、当日中に再訪問を行うこと等が契約書等において義務付けられている。また、割り当てられた荷物以外にも、追加で配送を指示される場合がある。

その他、配送時は元請事業者が指定するユニフォームの着用が義務付けられている。

→ 契約書等において配送時のルールが定められ、原則、当該ルールに基づく配送が義務付けられていることから、業務遂行上の指揮監督ありと判断

ウ 拘束性

始業・終業時刻の定めはないが、契約書等において「拘束時間は原則11時間以上」とされており、それを前提に、1日当たりの配送を行う荷物量が定められている。

→ 実態として勤務時間の裁量が低く、拘束性ありと判断

エ 代替性

契約書等において再委託は禁止されていなかったが、実態として個人情報保護を理由に第三者への委託は禁止する旨の説明が元請事業者からなされていた。

→ 代替性なしと判断

(2) 報酬の労務対償性に関する判断基準

報酬は、1日当たりの日給制（約20,000円）で支払われている。

→ 報酬が日単位で計算されており、労務対償性ありと判断

2 「労働者性」の判断を補強する要素

(1) 事業者性

配送に使用する軽自動車は元請事業者からのリースで、リース料は本人が負担している。

(2) 専属性の程度

他社の業務に従事することは、契約上制約されていない。

(3) その他

報酬の税制上の取扱いについて、本人が確定申告を行っている。

労働保険の適用や服務規律、福利厚生等の適用はない。

判断

業務遂行上の指揮監督関係や時間的拘束性が認められることや、報酬の労務対償性が強いこと等を総合的に勘案し、労働基準法第9条の労働者に該当するものと判断。

事例3（貨物軽自動車運送事業の自動車運転者）

荷主や元請物流事業者が元請事業者に配送を委託するとともに、当該元請事業者が配送員に対して、委託契約書に基づき、再委託（配送員は個人事業主扱い）。報酬（賃金）不払いについて、当該配送員から労働基準監督署に相談があった事例

「判断基準」を踏まえた調査における判断ポイント

1 使用従属性

(1) 指揮監督下での労働に関する判断基準

ア 仕事の依頼、業務従事の指示等に対する諾否の自由

仕事の依頼については、本人の希望を聞いた上で個別に調整・決定し、月単位でシフトが組まれる。無断欠勤の場合には、契約書において1回当たり1万円の違約金をとられることとされている。

イ 業務遂行上の指揮監督

荷物の配送コースについては、元請事業者からの指示に従って、順番に配送しなければならない。契約書等により、置き配等の配送ルールが細かく定められており、ルールに従わず、顧客とクレームになった場合等については罰金をとられることとされている。

→ 契約書等において配送時のルールが定められ、当該ルールに基づく配送が義務付けられており、ルールに従わない場合は罰金をとられる等のペナルティが課されることから、業務遂行上の指揮監督ありと判断

ウ 拘束性

業務時間が、8時～17時、15時～22時、17時～24時、6時～22時、8時～24時と定められ、この中から本人が選択する。

→ 始業・終業時刻が定められ、業務時間が指定されていることから、拘束性ありと判断

エ 代替性

本人に代わって他の者が労務を提供することは認められていない。

→ 代替性なしと判断

(2) 報酬の労務対償性に関する判断基準

報酬は、1日当たりの日給制（約15,000円）で支払われている。

また、業務時間内に荷物を配りきれない場合は、1時間当たり1,000円が別途支給される。

→ 報酬が日単位で計算されていること、また、業務時間内に荷物を配りきれない場合は、時間に応じて追加で報酬が支払われていることから、労務対償性ありと判断

2 「労働者性」の判断を補強する要素

(1) 事業者性

配送に使用する軽自動車は元請事業者からのリースで、リース料は本人が負担している。

(2) 専属性の程度

他社の業務に従事することは、契約上制約されていない。

(3) その他

報酬の税制上の取扱いについて、本人が確定申告を行っている。

労働保険の適用や服務規律、福利厚生等の適用はない。

判断

業務遂行上の指揮監督関係や時間的拘束性が認められることや、報酬の労務対償性が強いこと等を総合的に勘案し、労働基準法第9条の労働者に該当するものと判断。

トラックでの荷役作業時における 安全対策が強化されます。



労働安全衛生規則（以下「安衛則」といいます）が改正され「昇降設備の設置」「保護帽の着用」「テールゲートリフターの操作に係る特別教育」が義務付けられました。

特別教育については令和6年2月から、それ以外の規定は令和5年10月から施行されます。

改正のあらまし

1

昇降設備の設置及び保護帽の着用が必要な貨物自動車の範囲が拡大されます

これまで最大積載量5トン以上の貨物自動車を対象としておりましたが、新たに最大積載量2トン以上5トン未満の貨物自動車において、荷役作業時の昇降設備の設置及び保護帽の着用が義務づけられます（一部例外あり）。

2

テールゲートリフターを使用して荷を積み卸す作業への特別教育が義務化されます

テールゲートリフターの操作者に対し、学科教育4時間、実技教育2時間の安全衛生に係る特別の教育を行うことが必要になります。

3

運転位置から離れる場合の措置が一部改正されます

運転席から離れてテールゲートリフターを操作する場合において、原動機の停止義務が除外されます。なお、その他の逸走防止措置は引き続き必要です。



1

昇降設備、保護帽の設置義務の範囲が拡大されます

R5.10.1
施行

● 昇降設備について（安衛則第151条の67関係）

荷を積み卸す作業を行うときに、昇降設備の設置義務の対象となる貨物自動車について、最大積載量が5トン以上のものに加え、2トン以上5トン未満のものが追加されます。

「昇降設備」には、踏み台等の可搬式のもののほか、貨物自動車に設置されている昇降用のステップ等が含まれます。なお、昇降用ステップは、できるだけ乗降グリップ等による三点支持等により安全に昇降できる形式のものとするようにしてください。

○：現行の規則、●：新設、△：望ましい措置

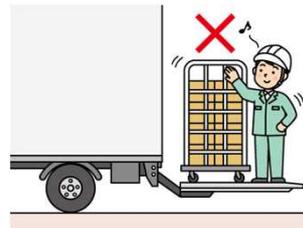
	2t未満	2t以上 5t未満	5t以上	備考
床面から荷の上 又は荷台までの 昇降設備の設置	△	●	○	高さ1.5mを超える箇所で行うときは、安衛則第526条第1項の規定に基づき、原則として昇降設備の設置が義務付けられています。

※荷の積み卸しを伴わない作業については、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において、昇降設備の設置や墜落・転落の危険のある作業において保護帽を着用することとされています。

【テールゲートリフターをステップとして使用する場合の留意事項】



テールゲートリフターを昇降設備として使用する場合は、中間位置で停止させてステップとして使用してください。



原則として、テールゲートリフターの昇降時には、労働者を搭乗させてはいけません。

※詳細についてはメーカー取扱説明書をご参照ください。

● 保護帽について（安衛則第151条の74関係）

荷を積み卸す作業を行うときに、労働者に保護帽を着用させる義務の対象となる貨物自動車について、最大積載量が5トン以上のものに加え、以下のものが追加されます。

- ① 最大積載量が2トン以上5トン未満の貨物自動車であって、荷台の側面が構造上開放されているもの又は構造上開閉できるもの（平ボディ車、ウイング車等）。
- ② 最大積載量が2トン以上5トン未満の貨物自動車であって、テールゲートリフターが設置されているもの（テールゲートリフターを使用せずに荷を積み卸す作業を行う等の場合は適用されません）。保護帽は、型式検定に合格した「墜落時保護用」のものを使用する必要があります。

○：現行の規則、●：新設、△：望ましい措置

	2t未満	2t以上 5t未満	5t以上	備考
墜落による危険を 防止するための 保護帽の着用	△	● (上記①②) △ (上記以外)	○	高さ2m以上の箇所で行うときは、安衛則第518条の規定に基づき、墜落による危険を防止するための措置を講じる必要があります。

※荷の積み卸しを伴わない作業については、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において、昇降設備の設置や墜落・転落の危険のある作業において保護帽を着用することとされています。

2

テールゲートリフターを使用して荷を積み卸す作業への特別教育が義務化されます

R6.2.1
施行

荷を積み卸す作業におけるテールゲートリフターの操作※の業務を行う労働者に対し、以下の科目、時間について特別教育を実施する必要があります。

また、特別教育を行ったときは、事業者において受講者、科目等の記録を作成し、3年間保存する必要があります。

※「テールゲートリフターの操作」には、稼働スイッチの操作のほか、キャストーストッパー等を操作すること、昇降板の展開や格納の操作を行うこと等が含まれます。

	科目	範囲	時間
学科教育	テールゲートリフターに関する知識	<ul style="list-style-type: none"> テールゲートリフターの種類、構造及び取扱い方法 テールゲートリフターの点検及び整備の方法 	1.5時間
	テールゲートリフターによる作業に関する知識	<ul style="list-style-type: none"> 荷の種類及び取扱い方法 台車の種類、構造及び取扱い方法 保護具の着用 災害防止 	2時間
	関係法令	<ul style="list-style-type: none"> 労働安全衛生法令中の関係条項 	0.5時間
実技教育	<ul style="list-style-type: none"> テールゲートリフターの操作の方法 		2時間

【一部省略できる者】

- ① 施行の日時点において6月以上の業務従事歴を有する者は以下の時間とすることができます。

テールゲートリフターに関する知識⇒45分以上で可 テールゲートリフターによる作業に関する知識⇒省略不可
 関係法令⇒省略不可 テールゲートリフターの操作の方法⇒1時間以上で可
- ② 「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」に基づく教育を実施した者は以下のとおり省略できます。

テールゲートリフターに関する知識⇒省略可 テールゲートリフターによる作業に関する知識⇒省略可
 関係法令⇒省略不可 テールゲートリフターの操作の方法⇒省略不可
- ③ 陸上貨物運送事業労働災害防止協会による「ロールボックスパレット及びテールゲートリフター等による荷役作業安全講習会」を受講した者は以下のとおり省略できます。

テールゲートリフターに関する知識⇒省略不可 テールゲートリフターによる作業に関する知識⇒省略可
 関係法令⇒省略不可 テールゲートリフターの操作の方法⇒省略不可

※その他詳細については最寄りの労働基準監督署あてお問い合わせください。

3

運転位置から離れる場合の措置が一部改正されます

R5.10.1
施行

走行のための運転位置とテールゲートリフター等の操作位置が異なる貨物自動車を運転する場合において、テールゲートリフター等を操作し、又は操作しようとしている場合は、原動機の停止義務の適用が除外されます。なお、ブレーキを確実にかける等の貨物自動車の逸走防止措置については、引き続き義務付けられることにご留意ください。また、逸走防止の観点から、可能な範囲で原動機も停止するようにしてください。

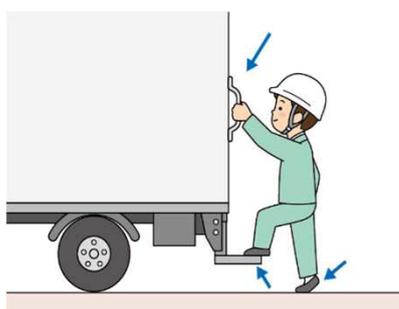
昇降設備の留意事項について



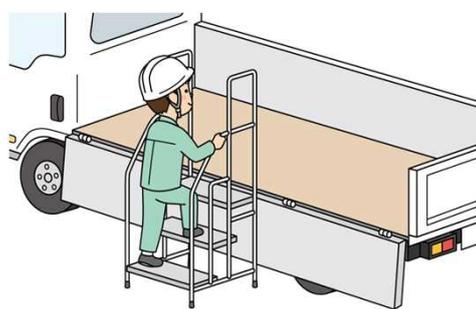
〈墜落のリスクが高い〉

〈望ましい〉

貨物自動車に設置されているステップで突出していないもの（上から見たときにステップが見えない等）は、墜落・転落するリスクが高いため、より安全な昇降設備を設置するようにしてください。



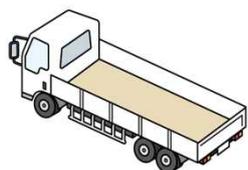
貨物自動車に設置されている昇降用のステップについては、可能な限り乗降グリップがあり、三点支持等により安全に昇降できる形式のものとしてください。



可搬式の踏み台等の例

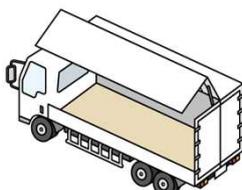
新たに保護帽の着用が必要となるトラックの種類（最大積載量2トン以上5トン未満のもの）

保護帽の着用が必要となるもの

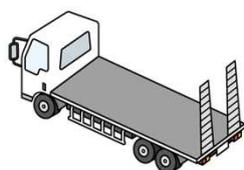


平ボディ車

（荷台の側面が構造上開閉できるものの例）

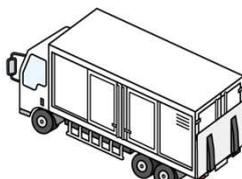


ウイング車



建機運搬車

（荷台の側面が構造上開放されているものの例）



バン

（テールゲートリフターが設置されているもの）

適用されないもの



バン

（テールゲートリフターが設置されていないもの）

※墜落・転落の危険のある作業において保護帽を着用することが望ましい。

※最大積載量5トン以上のトラックについては、トラックの種類にかかわらず保護帽の着用が必要です。

テールゲートリフターの種類



アーム式



垂直式



後部格納式

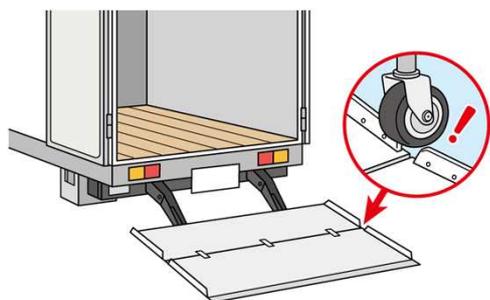


床下格納式

メーカー固有の商品名にかかわらず、労働安全衛生規則においては、貨物自動車の荷台の後部に設置された動力により駆動されるリフトが規制の対象になります。

その他、気をつけていただきたい事

【床下格納式におけるサイドストッパーの隙間についての注意事項】



折り畳み部周辺のサイドストッパーに隙間が生じるので、隙間から車輪が脱輪しないよう、注意してください。

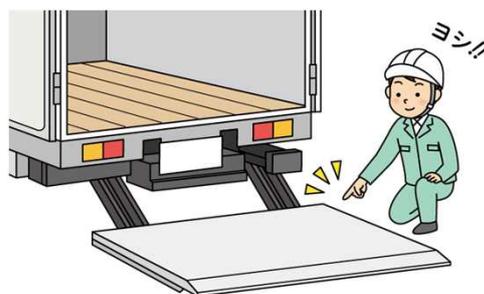
【ロールボックスパレットの不具合を確認したとき】



ロールボックスパレットの不具合を確認した場合は、速やかに所有者又は荷主に報告し、対応を協議してください。

【テールゲートリフターの点検について】

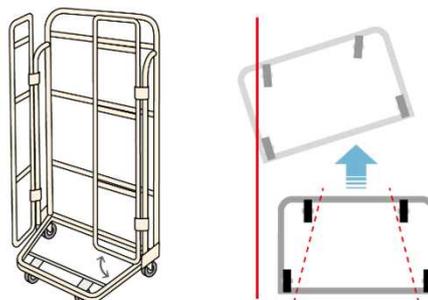
テールゲートリフターについては、安衛則第151条の75に基づき作業開始前に点検を行ってください。



【点検項目の例】

- ①正常に動作するか、異音がないか
- ②部材に亀裂、損傷、変形等がないか
- ③油圧系統に接手のゆるみや油漏れ等がないか
- ④スイッチは正常に動作するか、電気系統に異常はないか

【U字型ロールボックスパレットについて】



短辺側をストッパーに当てると斜め配置になり、転倒や荷崩れにつながるおそれがありますので、逸走防止措置を確実に講じてください。

厚生労働省では、陸上貨物運送事業における労働災害を防止するため、以下のガイドラインを公表しております。

法令に定める事項のほか同ガイドラインに定める措置についても積極的な取組を進めていただきますようお願いいたします。

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

陸運業に従事する労働者の荷役作業での労働災害を防止するために、**荷役作業場所における安全の確保等**、陸運事業者、荷主、配送先、元請事業者などが取り組むべき事項を示したものの。



▲詳細はこちらをご覧ください

交通労働災害防止のためのガイドライン

交通労働災害の防止を図るための指針として、**安全な走行ができない可能性が高い発注の禁止等**、事業者や運転者の責務と、荷主、元請事業者等による配慮事項等を示したものの。



▲詳細はこちらをご覧ください

●令和6年（2024年）4月からトラック運転者の改善基準告示を改正！



▲詳細はこちらをご覧ください

発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへ

●長時間の恒常的な荷待ちを改善しましょう

トラック運転者の長時間労働や過労の要因となるため、**長時間の荷待ちを発生させないよう努めましょう。**

取り組み例

- ・納品時間の指定を柔軟にする
- ・納品を特定の曜日・時間帯に集中させない
- ・積込場所を分散し1か所当たりの車両台数を減らす
- ・パレットを用いるなどで荷役作業の時間を短縮する
- ・注文からお届けまでの期間に余裕をもたせる

詳細はこちらをご覧ください▶

「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」
厚生労働省・国土交通省・公益社団法人
全日本トラック協会（2019/08）



改正安衛則の本文や施行通達など、詳しい内容につきましては、厚生労働省ホームページからご覧いただけます。

ご不明点は、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ください。

■ 労働基準監督署一覧

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/location.html

労基署 所在案内 検索

