

## 参考資料1 改善基準告示の見直しについて(参考資料)

第4回 労働政策審議会労働条件分科会  
自動車運転者労働時間等専門委員会トラック作業部会

厚生労働省 労働基準局 監督課

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

# 自動車運転者の基礎統計

- ▷ トラック運転者は、全産業平均と比べ、**年齢が高い**傾向にある。
- ▷ トラック運転者は、**所定内実労働時間数**、**超過実労働時間数**ともに、全産業平均と比べ、**時間が長い**傾向にある。
- ▷ トラック運転者は、**所定内給与額**が全産業平均と比べ、**低い**傾向にある。

(「令和2年賃金構造基本統計調査」(厚生労働省)を加工して作成)

		年齢	勤続年数	所定内実労働時間数	超過実労働時間数	所定内給与額 (月額) <small>(千円単位切り捨て) (賞与等含まず)</small>
全産業平均		43.2歳	11.9年	165時間	10時間	30万円
トラック	大型	49.4歳	11.8年	176時間	35時間	27万円
	中小型	46.4歳	10.0年	176時間	31時間	26万円
タクシー		59.5歳	10.2年	166時間	16時間	20万円
バス		51.8歳	12.3年	159時間	28時間	24万円

# 働き方改革関連法の国会附帯決議事項

- ▷ 附帯決議において、**過労死防止の観点**から見直すよう求められているところ。

(下線及び赤字は労働基準局監督課)

## 参議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年6月28日）

- 七、自動車運転業務の上限規制については、5年の適用猶予後の時間外労働時間の上限が休日を含まず年960時間という水準に設定されるが、現状において過労死や精神疾患などの健康被害が最も深刻であり、かつそのために深刻な人手不足に陥っている運輸・物流産業の現状にも鑑み、決して物流を止めてはいけないという強い決意の下、できるだけ早期に一般則に移行できるように、関係省庁及び関係労使や荷主等を含めた協議の場における議論を加速し、猶予期間においても、実効性ある実労働時間及び拘束時間削減策を講ずること。また、5年の適用猶予後に一般則の適用に向けた検討を行うに当たっては、一般則の全ての規定を直ちに全面的に適用することが困難な場合であっても、一部の規定又は一部の事業・業務についてだけでも先行的に適用することを含め検討すること。
- 八、自動車運転業務については、**過労死等の防止の観点**から、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の総拘束時間等の改善について、関係省庁と連携し、速やかに検討を開始すること。また、改善基準告示の見直しに当たっては、トラック運転者について、早朝・深夜の勤務、交代制勤務、宿泊を伴う勤務など多様な勤務実態や危険物の配送などその業務の特性を十分に踏まえて、労働政策審議会において検討し、勤務実態等に応じた基準を定めること。

## 衆議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年5月25日）

- 二、時間外労働の上限規制の適用が猶予される業務について、当該業務特有の事情を踏まえたきめ細かな取組を省庁横断的に実施して労働時間の短縮を図り、上限規制の適用に向けた環境の整備を進めること。特に、自動車運転業務については、長時間労働の実態があることに留意し、改正法施行後5年後の特例適用までの間、**過労死の発生を防止する観点**から改善基準告示の見直しを行うなど必要な施策の検討を進めること。

# 過労死等の労災補償状況について（令和2年度）

- ▷ 「道路貨物運送業」は、過労死等の**労災請求件数**、**支給決定件数**ともに、最も多くなっている。
- ▷ **認定件数は55件**となっており、労災請求が認められる割合も高い。

（厚生労働省公表資料「令和2年度過労死等の労災補償状況」を加工して作成）

	業種(大分類)	業種(中分類)	請求件数
1	運輸業、郵便業	道路貨物運送業	118 (4) < 36 (1) >
2	サービス業(他に分類されないもの)	その他の事業サービス業	61 (9) < 9 (1) >
3	建設業	総合工事業	44 (0) < 13 (0) >
4	医療、福祉	社会保険・社会福祉・介護事業	40 (23) < 6 (2) >
5	建設業	職別工事業(設備工事業を除く)	38 (0) < 8 (0) >
6	医療、福祉	医療業	27 (10) < 7 (2) >
7	建設業	設備工事業	26 (0) < 9 (0) >
8	宿泊業、飲食サービス業	飲食店	21 (3) < 6 (0) >
9	運輸業、郵便業	道路旅客運送業	20 (2) < 3 (0) >
9	卸売業、小売業	その他の小売業	20 (3) < 6 (1) >
11	製造業	食品製造業	18 (5) < 5 (1) >
11	卸売業、小売業	各種商品小売業	18 (6) < 4 (1) >
13	製造業	輸送用機械器具製造業	17 (0) < 6 (0) >
13	情報通信業	情報サービス業	17 (2) < 7 (0) >
15	卸売業、小売業	食料品小売業	15 (4) < 4 (0) >

	業種(大分類)	業種(中分類)	支給決定件数
1	運輸業、郵便業	道路貨物運送業	55 (1) < 19 (1) >
2	卸売業、小売業	食料品小売業	16 (1) < 6 (0) >
3	建設業	総合工事業	12 (0) < 6 (0) >
4	建設業	設備工事業	11 (0) < 3 (0) >
5	宿泊業、飲食サービス業	飲食店	8 (1) < 2 (0) >
6	サービス業(他に分類されないもの)	その他の事業サービス業	7 (0) < 0 (0) >
7	製造業	食品製造業	6 (1) < 3 (0) >
7	宿泊業、飲食サービス業	宿泊業	6 (1) < 0 (0) >
7	医療、福祉	社会保険・社会福祉・介護事業	6 (5) < 1 (1) >
10	卸売業、小売業	各種商品小売業	5 (0) < 1 (0) >
10	卸売業、小売業	機械器具小売業	5 (0) < 1 (0) >
12	建設業	職別工事業(設備工事業を除く)	4 (0) < 2 (0) >
12	製造業	電気機械器具製造業	4 (0) < 3 (0) >
12	卸売業、小売業	食料品卸売業	4 (0) < 1 (0) >
15	漁業	漁業(水産養殖業を除く)	3 (0) < 1 (0) >
15	製造業	生産用機械器具製造業	3 (0) < 2 (0) >
15	卸売業、小売業	その他の小売業	3 (0) < 0 (0) >
15	サービス業(他に分類されないもの)	政治・経済・文化団体	3 (1) < 1 (0) >

注 1 業種については、「日本標準産業分類」により分類している。2 ( )内は女性の件数で、内数である。3 < >内は死亡の件数で、内数である。

# 脳・心臓疾患の労災認定基準

- ▷ 脳・心臓疾患の労災認定基準においては、「発症前1ヶ月に概ね100時間または発症前2ヶ月間～6ヶ月間に、1ヶ月あたり80時間を超える時間外労働が認められる場合」、業務と発症との関連性が強いと評価される。

1

長期間の過重業務の評価にあたり、労働時間と労働時間以外の負荷要因を総合評価して労災認定することを明確化しました

【改正前】

発症前1か月におおむね100時間または発症前2か月間ないし6か月間にわたって、1か月あたり80時間を超える時間外労働が認められる場合について業務と発症との関係が強いと評価できることを示していました。

【改正後】

上記の時間に至らなかった場合も、これに近い時間外労働を行った場合には、「労働時間以外の負荷要因」の状況も十分に考慮し、業務と発症との関係が強いと評価できることを明確にしました。

労働時間

発症前1か月間に100時間  
または  
2～6か月間平均で月80時間を超える時間外労働の水準には至らないがこれに近い時間外労働

+

一定の労働時間以外の負荷要因

業務と発症との関連が強いと評価

2

長期間の過重業務、短期間の過重業務の労働時間以外の負荷要因を見直しました

労働時間以外の負荷要因の見直しを行い、赤字の項目を新たに追加しました。

労働時間以外の負荷要因

勤務時間の不規則性	拘束時間の長い勤務
	<b>休日のない連続勤務</b>
	<b>勤務間インターバルが短い勤務</b> ※「勤務間インターバル」とは、終業から次の勤務の始業までをいいます
	不規則な勤務・交替制勤務・深夜勤務
事業場外における移動を伴う業務	出張の多い業務
	<b>その他事業場外における移動を伴う業務</b>
<b>心理的負荷を伴う業務</b>	※改正前の「精神的緊張を伴う業務」の内容を拡充しました
<b>身体的負荷を伴う業務</b>	
作業環境 ※長期間の過重業務では付加的に評価	温度環境
	騒音

# 勤務間インターバルの短い勤務について

- ▷ 脳・心臓疾患の労災認定基準において、長時間の過重業務の判断にあたっては、睡眠時間確保の観点から、勤務間インターバルがおおむね11時間未満の勤務の有無、時間数、頻度、連続性等について検討し、評価することとされている。

（「血管病変等を著しく増悪させる業務による脳血管疾患及び虚血性心疾患等の認定基準について」（令和3年9月14日基発0914第1号厚生労働省労働基準局長通達）より抜粋）

## 勤務間インターバルが短い勤務

勤務間インターバルとは、終業から始業までの時間をいう。

勤務間インターバルが短い勤務については、その程度（時間数、頻度、連続性等）や業務内容等の観点から検討し、評価すること。

なお、長時間の過重業務の判断にあたっては、睡眠時間の確保の観点から、勤務間インターバルがおおむね11時間未満の勤務の有無、時間数、頻度、連続性等について検討し、評価すること。

# 脳・心臓疾患の労災認定基準における労働時間の評価

## 労働者の1日の生活時間と睡眠時間、労働時間との関係

（「脳・心臓疾患の労災認定の基準に関する専門検討会報告書（令和3年7月）」（厚生労働省）より抜粋）

- ▷ 日本の有業者の平均的な生活時間を調査した平成28年の社会生活基本調査（図4-5）によると、15歳以上の有業者の平日の睡眠時間は7.2時間、仕事時間は8.1時間、食事、身の回りの用事、通勤等の生活に必要な時間（食事等の時間）は5.3時間となっている。
- ▷ これを前提とすると、現時点においても、1日6時間程度の睡眠が確保できない状態は、1日の労働時間8時間を超え、4時間程度の時間外労働を行った場合に相当し、これが1か月継続した状態は、おおむね80時間（※1）を超える時間外労働が想定される。
- ▷ また、1日5時間程度の睡眠が確保できない状態は、1日の労働時間8時間を超え、5時間程度の時間外労働を行った場合に相当し、これが1か月継続した状態は、おおむね100時間（※2）を超える時間外労働が想定される。

（※1）24時間から、生活を営む上で必要な睡眠（6時間）・食事等・仕事（法定労働時間8時間及び法定休憩時間1時間）を引いた時間数に1か月の平均勤務日数21.7日に乗じた概数。

（※2）前記の睡眠を5時間として同様に算出した概数。

<平成28年社会生活基本調査>

（男女、15歳以上、有業者（主に仕事）、平日）

睡眠 7.2	食事等 5.3	仕事 8.1	余暇 3.4
--------	------------	-----------	-----------

（注）1 食事等は、食事、身の回りの用事、通勤等の時間である。

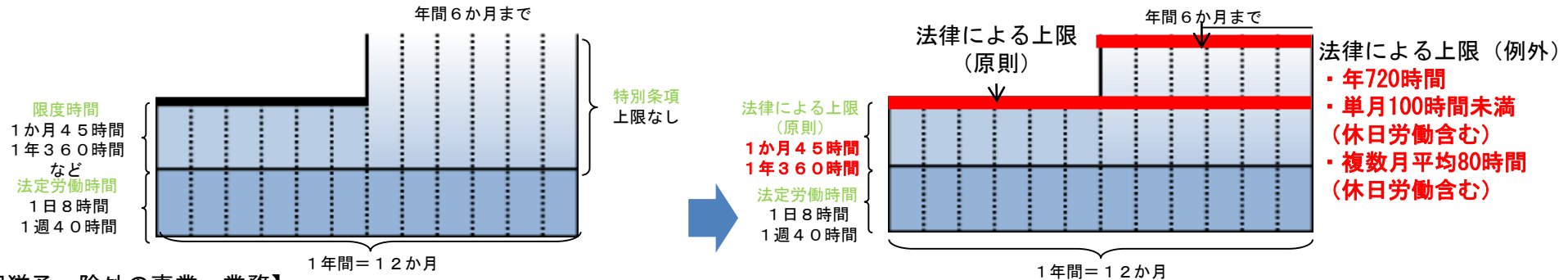
2 余暇は、趣味・娯楽、休養・くつろぎ等の時間である。

図4-5 労働者の1日の生活時間



# 時間外労働の上限規制について

- ▶ 時間外労働の上限規制は、**月45時間**、**年360時間**を原則とし、臨時的な特別な事情がある場合でも**年720時間**、**単月100時間未満**（休日労働含む）、**複数月平均80時間**（休日労働含む）を限度
- ▶ 自動車、建設、医師等は適用猶予・除外業務（事業）とされ、改正法施行後5年間は上記一般則の適用はない。

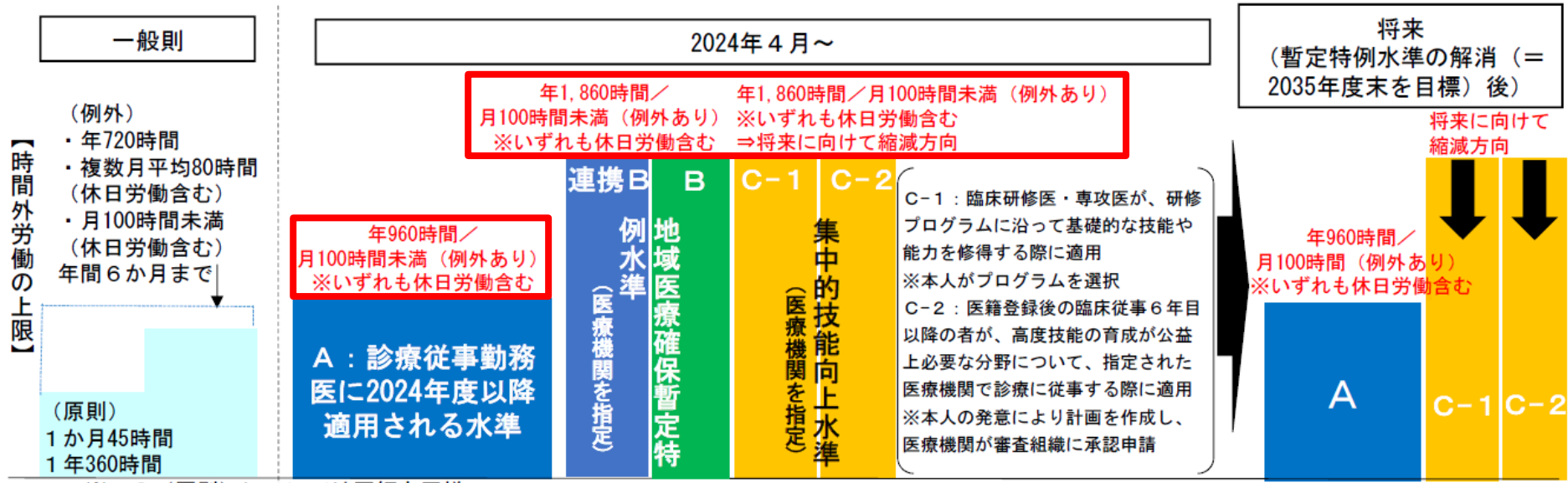


## 【適用猶予・除外の事業・業務】

自動車運転の業務	改正法施行5年後に、時間外労働の上限規制を適用。上限時間は、年960時間とし、将来的な一般則の適用について引き続き検討する旨を附則に規定。
建設事業	改正法施行5年後に、一般則を適用。（ただし、災害時における復旧・復興の事業については、1か月100時間未満・複数月平均80時間以内の要件は適用しない。この点についても、将来的な一般則の適用について引き続き検討する旨を附則に規定。）。
医師	改正法施行5年後に、時間外労働の上限規制を適用。 医療界の参加による検討の場において、規制の具体的あり方、労働時間の短縮策等について検討し、結論を得ることとされており、検討の結果を踏まえ地域医療の確保や集中的な研修実施の観点から、やむを得ず高い上限時間を適用する医療機関を都道府県知事が指定する制度の創設等を内容とする医療法等改正法が令和3年通常国会にて成立。具体的な上限時間は、この医療法の内容も踏まえ、今後、省令で定めることとされている。
鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業	改正法施行5年間は、1か月100時間未満・複数月80時間以内の要件は適用しない。（改正法施行5年後に、一般則を適用）
新技術・新商品等の研究開発業務	医師の面接指導（※）、代替休暇の付与等の健康確保措置を設けた上で、時間外労働の上限規制は適用しない。 ※時間外労働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）



# 医師の時間外労働の上限規制について



※この(原則)については医師も同様。

※連携Bの場合は、個々の医療機関における時間外・休日労働の上限は年960時間以下。

## 月の上限を超える場合の面接指導と就業上の措置

【追加的健康確保措置】

連続勤務時間制限28時間・勤務間インターバル9時間の確保・代償休息のセット (努力義務)

※実際に定める36協定の上限時間数が一般則を超えない場合を除く。

連続勤務時間制限28時間・勤務間インターバル9時間の確保・代償休息のセット (義務)

連続勤務時間制限28時間・勤務間インターバル9時間の確保・代償休息のセット (義務)

※臨床研修医については連続勤務時間制限を強化して徹底

連続勤務時間制限28時間・勤務間インターバル9時間の確保・代償休息のセット (努力義務)

※実際に定める36協定の上限時間数が一般則を超えない場合を除く。

連続勤務時間制限28時間・勤務間インターバル9時間の確保・代償休息のセット (義務)

※あわせて月155時間を超える場合には労働時間短縮の具体的措置を講ずる。

# 36協定で定める時間外労働及び休日労働について 留意すべき事項に関する指針

- ▷ 時間外労働及び休日労働を適正なものとすることを目的として、36協定で定める時間外労働及び休日労働について留意していただくべき事項に関する指針（※ 労働基準法第36条第1項の協定で定める労働時間の延長及び休日の労働について留意すべき事項等に関する指針）
- ▷ 令和6年4月以降、自動車運転者も、時間外労働の限度時間は、**月45時間、年360時間**となり、臨時的に限度時間を超えて労働させる必要がある場合でなければこれを超えることはできない。そのような場合であっても、**年960時間が時間外労働の上限**となり、**指針の適用を受ける**。

指針第2条	① <b>時間外労働・休日労働は必要最小限にとどめること。</b>	
指針第3条	② <b>使用者は、36協定の範囲内であっても労働者に対する安全配慮義務を負う。また、労働時間が長くなるほど過労死との関連性が強まることに留意する必要があること。</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆36協定の範囲内で労働させた場合であっても、労働契約法第5条の安全配慮義務を負うことに留意しなければならない。</li> <li>◆「脳血管疾患及び虚血性心疾患等の認定基準について」において、               <ul style="list-style-type: none"> <li>✓1週間当たり40時間を超える労働時間が月45時間を超えて長くなるほど、業務と脳・心臓疾患の発症との関連性が徐々に強まる</li> <li>✓さらに、1週間当たり40時間を超える労働時間が月100時間又は2～6か月平均で80時間を超える場合には、業務と脳・心臓疾患の発症との関連性が強いとされていることに留意しなければならない。</li> </ul> </li> </ul>
指針第4条	③ <b>時間外労働・休日労働を行う業務の区分を細分化し、業務の範囲を明確にすること。</b>	
指針第5条	④ <b>臨時的な特別の事情がなければ、限度時間（月45時間・年360時間）を超えることはできない。限度時間を超えて労働させる必要がある場合は、できる限り具体的に定めなければならない。この場合にも、時間外労働は、限度時間にできる限り近づけるように努めること。</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆限度時間を超えて労働させることができる場合を定めるに当たっては、通常予見することのできない業務量の大幅な増加等に伴い臨時的に限度時間を超えて労働させる必要がある場合をできる限り具体的に定めなければならない。</li> <li>◆「業務の都合上必要な場合」「業務上やむを得ない場合」など恒常的な長時間労働を招くおそれがあるものは認められない。</li> <li>◆時間外労働は原則として限度時間を超えないものとされていることに十分留意し、(1)1か月の時間外労働及び休日労働の時間、(2)1年の時間外労働時間、を限度時間にできる限り近づけるように努めなければならない。</li> <li>◆限度時間を超える時間外労働については、25%を超える割増賃金率となるように努めなければならない。</li> </ul>
指針第6条	⑤ <b>1か月未満の期間で労働する労働者の時間外労働は、目安時間（※）を超えないように努めること。</b>	(※) 1週間：15時間、2週間：27時間、4週間：43時間
指針第7条	⑥ <b>休日労働の日数及び時間数をできる限り少なくするように努めること。</b>	
指針第8条	⑦ <b>限度時間を超えて労働させる労働者の健康・福祉を確保すること。</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆限度時間を超えて労働させる労働者の健康・福祉を確保するための措置について、次の中から協定することが望ましいことに留意しなければならない。</li> <li>(1)医師による面接指導、(2)深夜業の回数制限、(3)終業から始業までの休息時間の確保（勤務間インターバル）、(4)代償休日・特別な休暇の付与、(5)健康診断、(6)連続休暇の取得、(7)心とからだの相談窓口の設置、(8)配置転換、(9)産業医等による助言・指導や保健指導</li> </ul>

# 時間外労働の上限規制と改善基準告示について

時間外労働の上限規制(労基基準法)			改善基準告示(トラック)	
一般則	自動車運転業務		時間外労働が可能な時間(※)	拘束時間
—	—	日	原則 4時間 最大 7時間	原則 13時間 最大 16時間 (15時間超は週2回以内)
限度 45時間 月平均 80時間 (含・休日労働) 単月 100時間 (含・休日労働)	限度時間 45時間 —	月	原則 98時間 (含・休日労働) 特例 125時間 (含・休日労働)	原則 293時間 特例 320時間 (年6か月以内)
限度時間 360時間 上限 720時間	限度時間 360時間 上限 960時間	年	— 1,176時間 (含・休日労働)	— 3,516時間

※ 一定の前提の下での平均値を下に算出したものであることに留意。

所定労働時間8時間、休憩1時間と仮定して試算

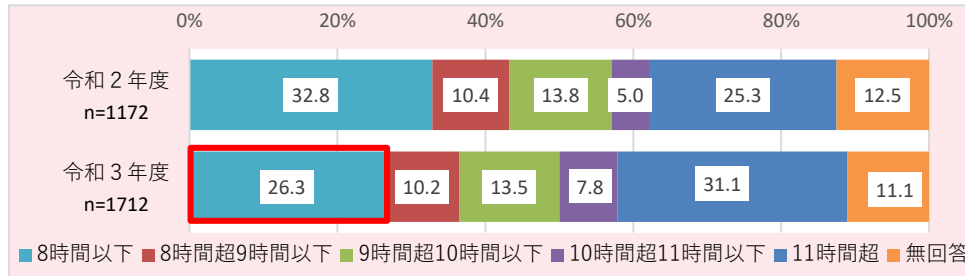
$(2,080 + 260) \div 12 = 195$ 時間 ← この平均値との差を「時間外・休日労働が可能な時間」として算出

実際に時間外・休日労働が可能となる時間は、休憩時間や所定労働時間の設定、暦の巡り合わせ等により大きく異なりうる。

# 休息期間について

- ▶ **1日の休息期間**について、「**8時間以下**」と回答した自動車運転者の割合は**26.3%**であり、令和2年に比べ減少傾向であることが認められた。（令和2年比：-6.5%）
- ▶ 休息期間と睡眠時間の関係性として、「休息期間9時間以下は6時間以下の睡眠」、「休息期間9時間超～11時間以下は、5時間30分超～7時間以下の睡眠」、「休息期間11時間超は6時間30分超～8時間以下の睡眠」の割合が高かった。

（令和2年度及び令和3年度「トラック運転車の労働時間等に係る実態調査事業報告書」（厚生労働省）を加工して作成）



休息期間	全体 (N数)	睡眠時間							8時間超 (%)	無回答 (%)
		5時間以下 (%)	5時間超5時間30分以下 (%)	5時間超6時間以下 (%)	6時間超6時間30分以下 (%)	6時間超7時間以下 (%)	7時間超7時間30分以下 (%)	7時間超8時間以下 (%)		
全体	1522	21.3	2.9	24.4	5.1	20.1	2.8	15.9	3.5	3.9
8時間以下	451	51.4	4.2	22.6	4.2	4.4	0.9	1.1	-	11.1
8時間超9時間以下	174	21.3	5.7	40.8	8.0	18.4	2.9	1.7	0.6	0.6
9時間超10時間以下	231	7.8	2.2	36.4	6.5	27.3	3.5	14.3	0.4	1.7
10時間超11時間以下	134	7.5	3.0	22.4	4.5	34.3	4.5	22.4	1.5	-
11時間超	532	5.1	1.1	16.0	4.3	27.3	3.8	32.1	9.4	0.9

休息期間	全体 (N数)	睡眠時間							8時間超 (%)	無回答 (%)
		5時間以下 (%)	5時間超5時間30分以下 (%)	5時間超6時間以下 (%)	6時間超6時間30分以下 (%)	6時間超7時間以下 (%)	7時間超7時間30分以下 (%)	7時間超8時間以下 (%)		
全体	1025	28.8	2.2	25.9	4.1	16.7	1.9	13.4	4.3	2.8
8時間以下	385	59.5	2.3	22.1	3.9	3.6	0.3	1.8	0.0	6.5
8時間超9時間以下	122	23.0	5.7	42.6	4.1	16.4	1.6	4.1	1.6	0.8
9時間超10時間以下	162	12.3	1.2	38.3	3.7	22.8	3.7	16.0	1.2	0.6
10時間超11時間以下	59	11.9	1.7	15.3	8.5	40.7	1.7	15.3	5.1	0.0
11時間超	297	3.7	1.3	19.2	3.7	25.6	3.0	30.3	12.5	0.7

# 諸外国のトラック運転者の労働時間の規制状況について

- ▷ ILO条約においては、拘束時間の定めはなく、「休息期間は連続10時間であり、週2回以上8時間に短縮不可」と定められている。
- ▷ ILO勧告においては、拘束時間の定めはなく、「休息期間は連続11時間であり、8時間を下回することは不可」と定められている。
- ▷ EU規則においては、「拘束時間は1日13時間」、「休息期間は11時間（週3日までは9時間に短縮可）」と定められている。

（「第5回労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会」（厚生労働省）の資料2を加工して作成）

項目	日本	ILO		アメリカ	EU
	(改善基準告示)	(ILO条約第153号)	(ILO勧告第161号)	(Hours of Service Rules : HOS § 395)	(Regulation (EC) No561/2006)
拘束時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1日（原則）：13時間</li> <li>・ 1日（最大）：16時間（15時間超は週2回まで）</li> <li>・ 1ヶ月：293時間</li> <li>・ 1年間：3,516時間</li> </ul>	(規定なし)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1日：15時間（運転可能な時間枠）</li> <li>・ 8日間の勤務時間：70時間（会社が毎日稼働の場合）</li> <li>・ 7日間の勤務時間：60時間（会社が毎日稼働ではない場合）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1日13時間（休息期間が11時間）</li> </ul>
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1日：9時間（2日平均）</li> <li>・ 1週：44時間（2週平均）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1日：9時間</li> <li>・ 1週：48時間</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1日：10時間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1日：9時間（週2回まで10時間に延長可）</li> <li>・ 1週：56時間（EU指令：1週48時間（最大60時間））</li> <li>・ 2週：90時間</li> </ul>
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連続運転時間4時間に対して30分の中断（10分以上/回で分割可）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連続運転時間4時間</li> </ul>		(規定なし)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連続運転時間4時間30分に対して45分の中断（15分以上/回で分割可）</li> </ul>
休息期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 継続8時間以上</li> <li>・ 分割する場合は合計10時間以上（継続4時間以上/回）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連続10時間（平均でも可）</li> <li>・ ただし、いかなる場合も8時間を下回ること、かつ、1週間に2回以上8時間に短縮することは不可</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連続8時間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 11時間（24時間に対して）（週3日までは9時間に短縮可）</li> </ul>



# ILO条約第153号、ILO勧告第161号について

- ▷ ILO条約153号第9条、ILO勧告161号項目26において、「事故、故障、予見されない遅延」、「不可抗力の場合」等、例外的な取扱いが定められている。

(下線及び赤字は労働基準局監督課)

## ILO条約第153号（第九条）

- 1 各国の権限のある機関は、次の場合において不可決な作業の遂行のために必要であるときに限り、一時的な例外として、第五条、第六条、第七条及び第八条に規定する運転時間の延長、継続する労働時間の延長及び一日当たりの休息期間の長さの短縮を許可することができる。
  - (a) 事故、故障、予見されない遅延、運行の乱れ又は交通断の場合
  - (b) 不可抗力の場合
  - (c) 公益事業の業務の運営を確保するために緊急にかつ例外的に必要な場合
- 2 路面運送に係る国内事情又は地方的事情が、第五条、第六条、第七条又は第八条の厳格な遵守に適さない場合には、各国の権限のある機関は、これらの条に規定する運転時間の延長、継続する労働時間の延長及び一日当たりの休息期間の長さの短縮を認め、第一条2に規定する運転者に対する第五条、第六条又は第八条の規定の適用に関する例外を認めることができる。このような場合には、当該加盟国は、その批准に際して付する宣言により、これらの国内事情又は地方的事情及びこの2の規定に基づいて認められる延長、短縮又は例外を述べなければならない。当該加盟国は、国際労働機関憲章第二十二条の規定に基づく報告において、第五条、第六条、第七条及び第八条の規定を一層厳格に又は広く適用するために得られた進展を指摘しなければならず、かつ、いつでもその後の宣言により従前の宣言を取り消すことができる。

## ILO勧告第161号（項目26）

- (1) 各国の権限のある機関は、次のいずれかの場合において不可欠な作業の遂行のために必要であるときに限り、一時的な例外として、この勧告の前諸項に規定する労働時間の延長、運転時間の延長及び休息期間の長さの短縮を許可することができる。
  - (a) 事故、故障、予期されない遅延、運行の乱れ又は交通断の場合
  - (b) 不可抗力の場合
  - (c) 公益事業の業務の運営を確保するために緊急にかつ例外的に必要な場合
- (2) 各国の権限のある機関は、乗務員が、場合に応じ、適当な停車場所又は目的地に到着することができるようにするために必要であるときは、道路交通の安全が損なわれないことを条件として、この勧告の前諸項に規定する労働時間の延長、運転時間の延長及び休息期間の長さの短縮を許可することができる。

# 諸外国のILO条約例外規定の運用状況について

- ▶ イギリスでは、**悪天候、交通事故、故障、フェリーの中断、生命や健康に危険を及ぼす可能性のある事象**については、運転時間、連続運転時間、休息期間の定めを逸脱することができる定められている。
- ▶ スイスでは、**故障、暴風雨、雪崩による道路の封鎖等の予見できない緊急的な事象**について、**適切な駐車スペースに停車する時間**は、運転時間、休息期間等から逸脱することができる定められている。

(「第5回労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会」(厚生労働省)の資料2を加工して作成)

## イギリス

- 1) 緊急時または救助活動に使用される車両(3条)⇒大雪による道路封鎖で家庭用燃料等を運ぶために適用された事例あり  
特定の緊急または救助活動への即時の対応に深く従事する場合は免除の定めが適用される。
- 2) 予期しない事象の発生(12条)  
予期しない事象(**悪天候、交通事故、機械的な故障、フェリーサービスの中断、人や動物の生命や健康に危険を及ぼす、あるいは危険を及ぼす可能性のある事象等**)が発生した場合、交通安全が危険にさらされず、車両が適切な停止場所に到達することが可能な際は、自動車運転者は人、車両、または積荷の安全を確保するために必要な範囲で運転時間(同6条)、連続運転時間(同7条)、休息期間(同8条)、フェリー乗船(同9条)から逸脱することができる。  
自動車運転者は遅くとも適切な停止場所に到着した時点で、タコグラフの記録シート、タコグラフからの印刷物、勤務表のいずれかに逸脱した理由を手動で記載しなければならない。  
交通の安全が危険にさらされない場合で、例外的な状況においては、日次、週次の運転時間の上限(同6条(1)、(2))及び最小の休息期間の定め(同8条(2))から逸脱し、勤務先又は運転者の居住地で休息をとるために、日次、週次の運転時間の延長が可能となる。

## スイス

- 1) 職業的自動車運転者の労働時間及び休憩時間に関する条例(ARV1)に関する例外規定  
最大許容積載重量3.5t超のトラック及び9人乗り以上のバスの運転者はARV1が適用され、当該規則に①~③の例外規定が設けられている。
  - ① 規制の適用除外の車両(Art.4)  
緊急時に救助活動または人道支援のために行われる非商業的な輸送に使用される車両についてはARV1の規定は適用されない。
  - ② 緊急時の規則からの逸脱(Art.12)  
車両の故障、暴風雨/雪崩による道路の封鎖などの予見できない緊急的な事象の発生時、交通の安全が危険にさらされない場合、自動車運転者は、適切な駐車スペースに停車するために、乗客、車両、積荷の安全確保のために必要な範囲で労働時間、運転時間、及び休息期間の規定からの逸脱が許容される。  
このような状況においては、タコグラフに誤作動が発生して労働、運転、休憩時間が適切に記録できなくなった場合の規定が類推適用され、通常のシートとは異なる別のシートに記録をする必要がある。なお、当該シートには、逸脱の内容、理由及び自動車運転者の名前、運転免許証番号、使用した車両の識別番号、業務の開始・終了場所、日付、署名を記さなくてはならない。
  - ③ 連邦の権限(Art.24) ⇒新型コロナウイルス感染症の感染拡大を踏まえた適用事例あり  
連邦道路局はやむを得ない事由によるそれぞれのケースに対し、個々の規定からの緩和を許可することができる。



# 国土交通省の処分基準について

- ▷ 国土交通省は、過労防止の観点から、1ヶ月の拘束時間及び休日労働の限度に関する違反については、1件確認された場合には「10日車」、2件以上確認された場合には「20日車」の車両停止処分を行うものと国土交通省の処分基準で定めている。

## 【乗務時間等告示の遵守違反】

①各事項の未遵守計5件以下	(初) 警告	(再) 10日車
②各事項の未遵守計6件以上15件以下	(初) 10日車	(再) 20日車
③各事項の未遵守16件以上	(初) 20日車	(再) 40日車

## 【乗務時間等告示のなお書きの遵守違反】

④一運行の勤務時間	(初) 10日車	(再) 20日車
-----------	----------	----------

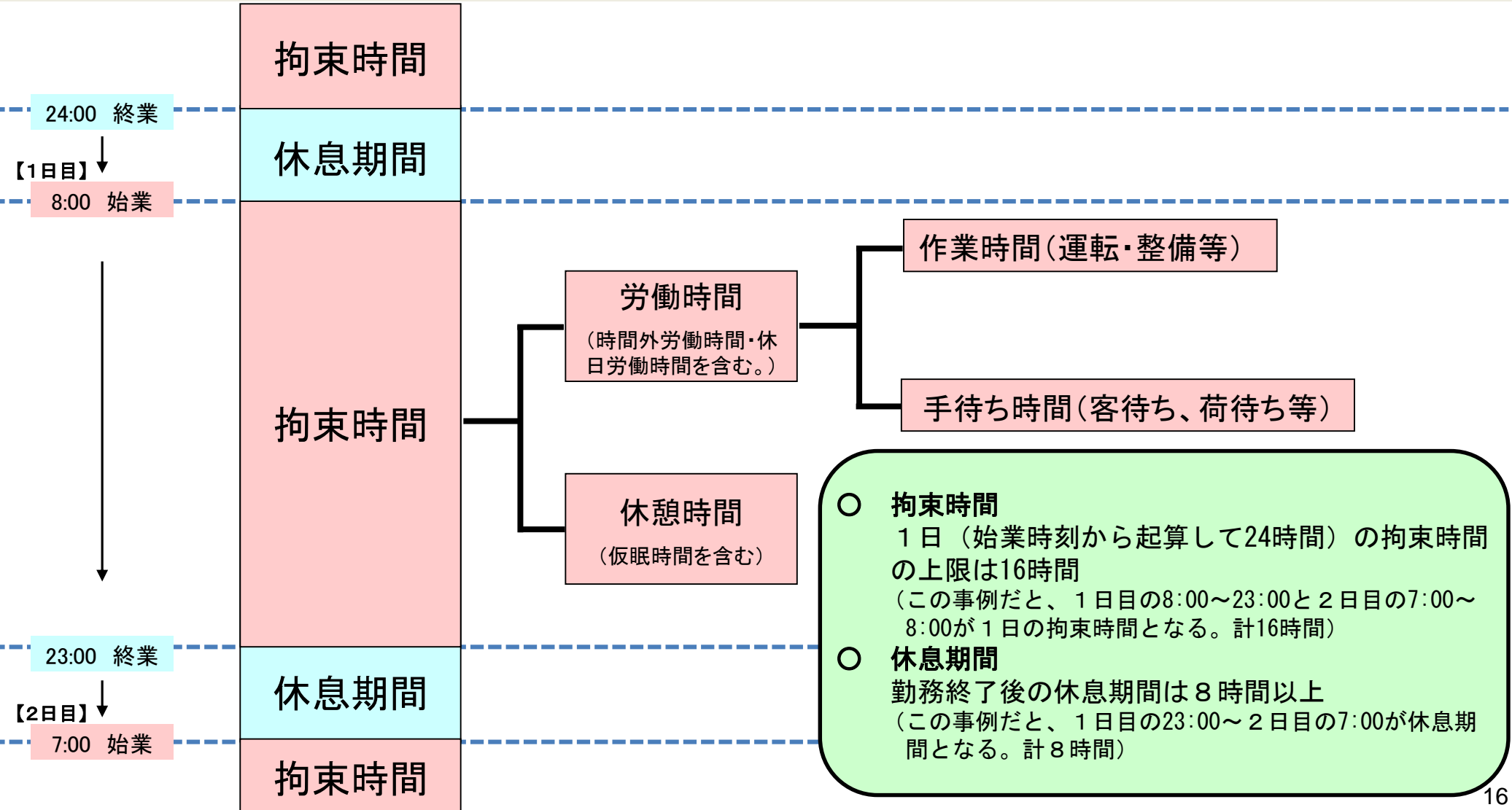
- ▷ 1箇月の拘束時間及び休日労働の限度に関する違反が確認された場合は、上記の件数として計上し処分日車数を算出するとともに、さらに別立てで次のとおり処分日車数を算出し、上記の処分日車数に合算する。

① 各事項の未遵守計1件	(初) 10日車	(再) 20日車
② 各事項の未遵守計2件以上	(初) 20日車	(再) 40日車

- ▷ 1箇月の拘束時間（トラック）
  - ・ 293時間以内（労使協定があるとき320時間まで延長可）
- ▷ 休日労働の限度
  - ・ 2週間に1回まで

# 拘束時間等について

- ▷ 拘束時間とは、労働時間、休憩時間その他の使用者に拘束されている時間をいう。
- ▷ 休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間をいう。



# 休憩時間について

- ▶ 使用者は、1日の労働時間が6時間を超える場合には少なくとも45分、8時間を超える場合には少なくとも1時間の休憩を労働時間の途中で与えなければならない。

## 労働基準法第34条（休憩）

（休憩）

第三十四条 使用者は、労働時間が六時間を超える場合には少くとも四十五分、八時間を超える場合には少くとも一時間の休憩時間を労働時間の途中で与えなければならない。

- ② 前項の休憩時間は、一斉に与えなければならない。ただし、当該事業場に、労働者の過半数で組織する労働組合がある場合においては、その労働組合、労働者の過半数で組織する労働組合がない場合においては労働者の過半数を代表する者との書面による協定があるときは、この限りでない。
- ③ 使用者は、第一項の休憩時間を自由に利用させなければならない。

## 休憩時間の意義

（昭和22年9月13日発基17号）

休憩時間とは単に作業に従事しない手待時間を含まず労働者が権利として労働から離れることを保障されている時間の意であつて、その他の拘束時間は労働時間として取扱うこと。

# 拘束時間及び休息期間の特例について ①

- ▶ 拘束時間および休息期間の特例については、労働基準局長の定めるところにより、別途特例（分割休息特例、2人乗務特例、隔日勤務特例、フェリー特例）が定められている。

## 【分割休息特例】

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及び休息期間の特例について（平成元年3月1日基発第92号）

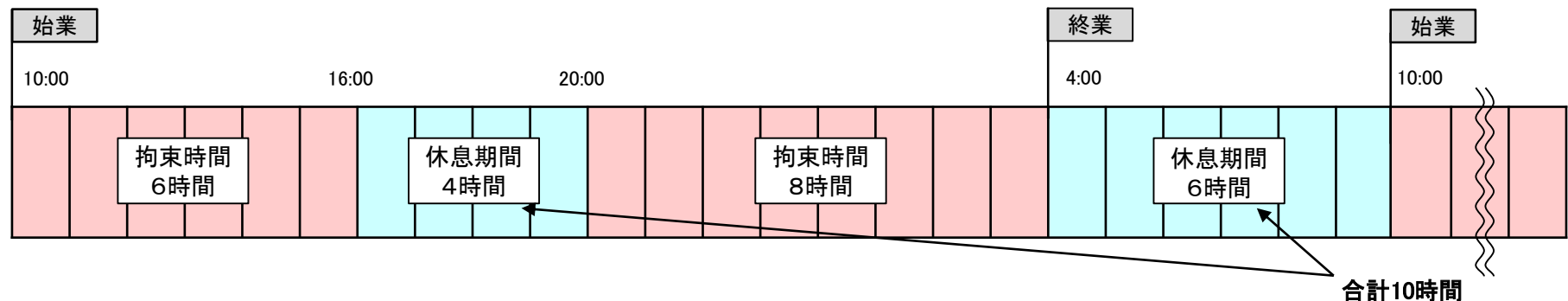
### 業務の必要上、勤務の終了後継続8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合

- 業務の必要上、勤務の終了後継続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、一定期間における全勤務回数 $\frac{2}{1}$ を限度に、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ものとする。この場合において、分割された休息期間は、1日（始業時刻から起算して24時間をいう。）において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上でなければならないものとする。
- 上記は自動車運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合には適用しないものとする。

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部改正等について（平成9年3月11日基発第143号）

- ・ 休息期間は、原則として始業時刻から起算して24時間中に継続8時間以上与えなければならないものであるが、貨物自動車運送事業等における実態からみると、8時間以上の継続した休息期間を付与することは困難な場合もあるので、業務の必要上やむを得ない場合であって、始業時刻から起算して24時間中に、1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上の休息期間を与える場合には、休息期間の分割を認めることとしている。この分割は必ずしも4時間、6時間、合計10時間というような2分割に限らず4時間、4時間、4時間、合計12時間というような3分割も認められるものである。
- ・ なお、休息期間を分割付与できる勤務は「一定期間における全勤務回数 $\frac{2}{1}$ 」を限度としているが、休息期間の分割付与の状態が長期間継続することは好ましくないので、「一定期間」については、原則として2週間から4週間程度とし、業務の必要上やむを得ない場合であっても2箇月程度を限度とする。

## 【例】



# 拘束時間及び休息期間の特例について ②

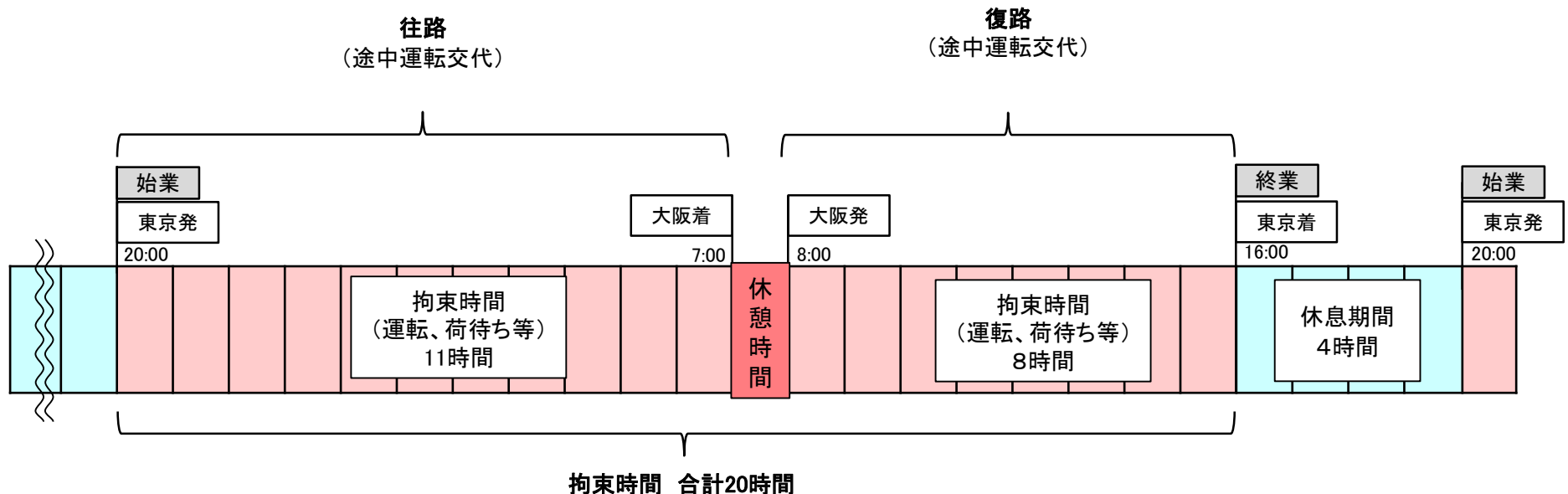
## 【2人乗務特例】

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及び休息期間の特例について（平成元年3月1日基発第92号）

### 自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合

- 自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合（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、改善基準第4条第1項第2号前段及び第5条第1項第2号前段の規定にかかわらず最大拘束時間を20時間まで延長することができるものとし、同号後段の規定は、適用しないものとする。  
また休息期間は改善基準第4条第1項第3号及び第5条第1項第3号の規定にかかわらず4時間まで短縮することができるものとする。

### 【例】



# 拘束時間及び休息期間の特例について ③

## 【隔日勤務特例】

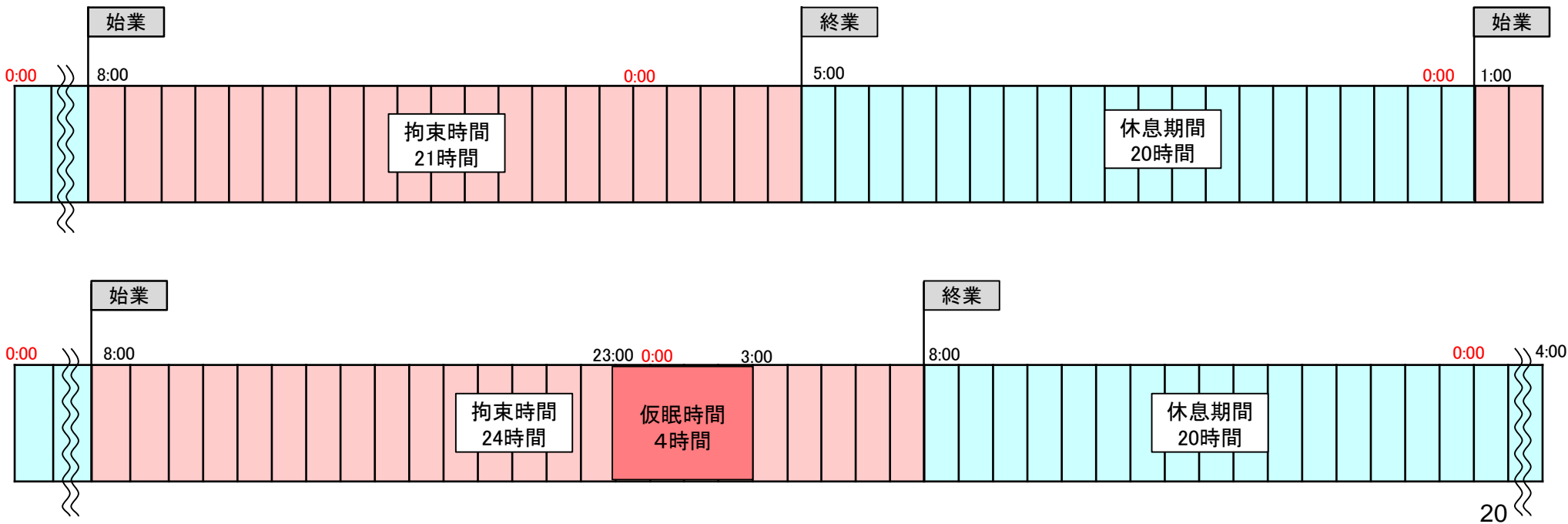
一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の拘束時間及び休息期間の特例について（平成元年3月1日基発第92号）

### 自動車運転者が隔日勤務に就く場合

業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、改善基準第4条第1項第1号から第3号及び第5条第1項第1号から第3号までの規定並びに分割休息及び2人乗務にかかわらず、次の条件の下で隔日勤務に就かせることができるものとする。

- 2暦日における拘束時間は、21時間を超えてはならないものとする。  
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るものとする。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（21時間×6勤務）を超えることができないものとする。
- 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えなければならないものとする。

### 【例】



# 拘束時間及び休息期間の特例について ④

## 【フェリー特例】

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及び休息期間の特例について（平成元年3月1日基発第92号）

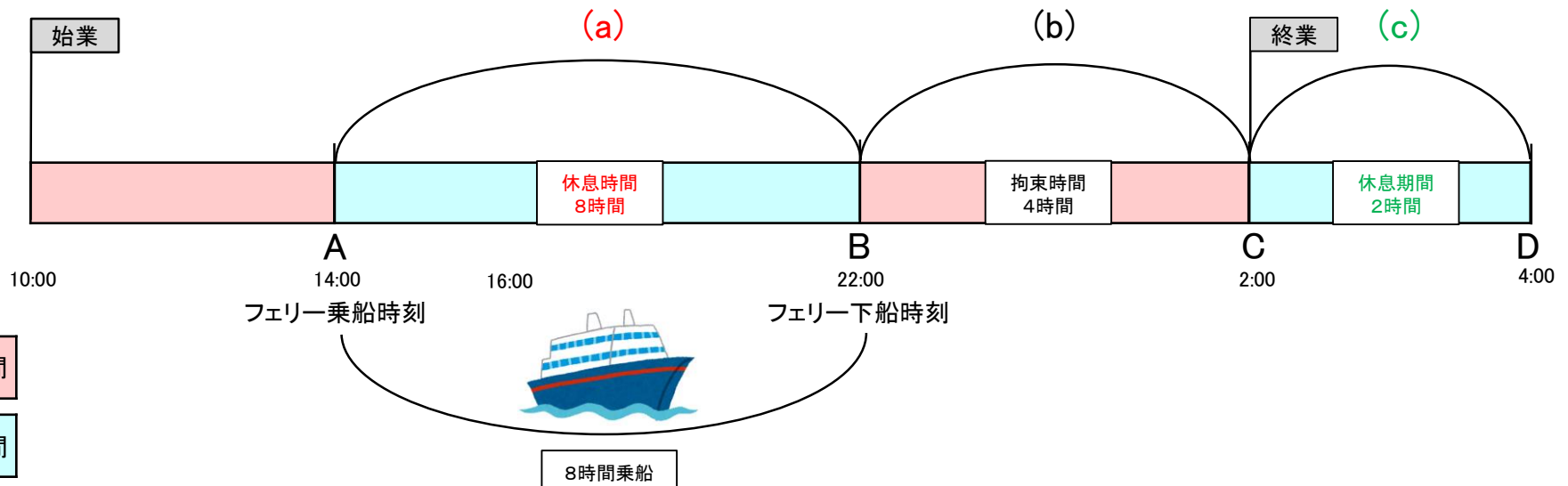
### 自動車運転者がフェリーに乗船する場合

自動車運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合における拘束時間及び休息期間は、次のとおり取り扱うものとする。

- 貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の**フェリー乗船時間(a)**は、**原則として、休息期間**として取り扱うものとする。
- 上記により休息期間とされた時間を改善基準第4条第1項第3号及び第5条第1項第3号の規定により与えるべき休息期間の時間から減ずることができるものとする。ただし、その場合においても、**減算後の休息期間(c)**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(b)**の2分の1を下回ってはならないものとする。

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部改正等について（平成9年3月11日基発第143号）

- ・ 勤務の途中においてフェリーに乗船した場合については、乗船時間は、原則として、休息期間として取り扱うこととしている。
- ・ フェリーの乗船時間が8時間（2人乗務の場合には4時間、隔日勤務の場合には20時間）を超える場合には、原則として、フェリー下船時刻から次の勤務が開始されたこととなる。





# 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準に係る適用除外業務について

▷ 貨物自動車運送事業のみ、以下のとおり適用除外対象業務が定められている。

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準に係る適用除外業務について  
(平成9年3月26日基発第901号)

## 1 適用除外対象業務

貨物自動車運送事業における次の業務とする。

- (1) 災害対策基本法及び大規模地震特別措置法に基づき、都道府県公安委員会から緊急通行車両であることの確認、標章及び証明書の交付を受けて行う緊急輸送の業務
- (2) 消防法に基づき、関係消防機関に移送計画を届け出て行うアルキルアルミニウム、アルキルリチウム及びこれらの含有物のタンクローリーによる運送の業務
- (3) 高圧ガス保安法に基づき、事業所の所在地を管轄する通商産業局長に移動計画書を届け出、その確認を受けて行う可燃ガス、酸素、毒性ガス等の高圧ガスのタンクローリーによる運送の業務
- (4) 火薬類取締法に基づき、都道府県公安委員会に運搬に関する計画を届け出、運搬証明書の交付を受けて行う火薬、爆薬等の火薬類の運送の業務
- (5) 核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律及び放射性同位元素等による放射線障害の防止に関する法律に基づき、運輸大臣の確認を受け、かつ、都道府県公安委員会に運送計画を届け出て行う核燃料物質等及び放射性同位元素等の運送の業務

## 2 上記1の業務に従事する期間を含む1箇月の拘束時間及び2週間の運転時間の上限

上記1の業務に従事しない期間については改善基準が適用されるが、この業務に従事する期間を含む1箇月の拘束時間及び2週間の運転時間の上限は次のとおりである。

(1) 1箇月の拘束時間については、次の式により計算した時間を超えないものとする。

$$[(\text{上記1の業務に従事した月の日数}) - (\text{上記1の業務に従事した日数})] \div (\text{上記1の業務に従事した月の日数}) \times (\text{上記1の業務に従事した月の拘束時間})$$

(2) 2週間の運転時間の上限は、次の式により計算した時間を超えないものとする。

$$[14 - (\text{上記1の業務に従事した日数})] \div 14 \times 88$$

## 3 届出書又はその写の備え付け等

上記1の業務を行うに当たっては、適用除外業務に該当することが明らかとなる関係法令に基づく各種行政機関への届出書又はその写を事業場への備え付け及び自動車運転者ごとの下記の業務に従事した期間が明らかとなる記録の整備が必要である。

また、上記1の業務に従事する期間の直前において改善基準に定める休息期間を与えなくてはならないことはもとより、当該業務に従事する期間の直後においても継続8時間以上の休息期間を与えることが要請されるものである。

# 月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率について

- ▷ 1か月60時間を超える法定時間外労働に対しては、使用者は50%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。  
(大企業については、平成22年4月から適用) (中小企業については、令和5年4月から適用)

現在			令和5年4月以降		
月60時間超の残業割増賃金率 大企業は50% 中小企業は25%			月60時間超の残業割増賃金率 大企業、中小企業ともに50% ※中小企業の割増賃金率を引上げ		
	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〕			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		60時間以下	60時間超
大企業	25%	50%	大企業	25%	50%
中小企業	25%	25%	中小企業	25%	50%

## (参考) 自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業

### 働き方改革実行計画（平成29年3月28日働き方改革実現会議決定）

自動車の運転の業務については、・・・5年後の施行に向けて、荷主を含めた関係者で構成する協議会で労働時間の短縮策を検討するなど、長時間労働を是正するための環境整備を強力に推進する。

### 参議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年6月28日）

改正労働基準法第140条第1項の遵守に向けた環境を整備するため、荷主の理解と協力を確保するための施策を強力に講ずるなど、取引環境の適正化や労働生産性の向上等の長時間労働是正に向けた環境整備に資する実効性ある具体的取組を速やかに推進すること。



- 平成27年に設置した「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」（厚生労働省、国土交通省、学識経験者、荷主、トラック運送事業者等により構成）において、平成28年～平成29年度にかけて47都道府県でパイロット事業を実施し、そこで得られた知見をもとに、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働改善に向けたガイドライン」を策定。
- **平成30年度以降、自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業を実施。**

# (参考) 自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業

## 平成30年度

- ガイドラインの内容に対応した改善ハンドブック（自己診断アイテム）・荷主向けパンフレットなど周知用コンテンツを作成
- 労働時間短縮に向けたコンサルティングを実施

## 令和元年度

- 47都道府県で運送事業者及び荷主向けにガイドラインの内容等について周知するセミナーを実施
- 「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」を開設

## 令和2年度

- 荷主向けの周知用アニメを発荷主向け・着荷主向けそれぞれ作成、ポータルサイトのコンテンツを拡充
- 荷主企業同士が意見交換を行うオンラインミーティングの開催

## 令和3年度

- 物流の問題について、国民との意見交換をする「アイデアソン」の開催
- 荷主間の協力についての連載方式の動画を公開、ポータルサイトのコンテンツを拡充
- 荷主企業同士が意見交換を行うオンラインミーティングの開催

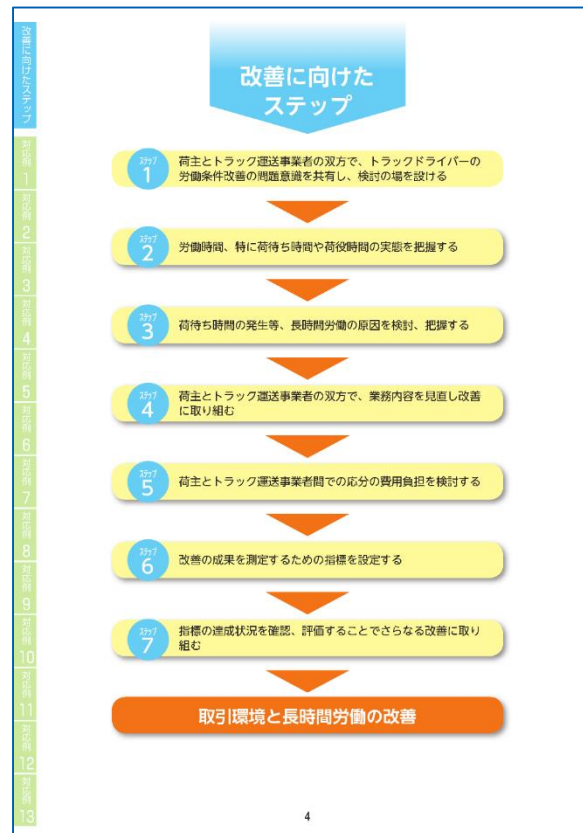
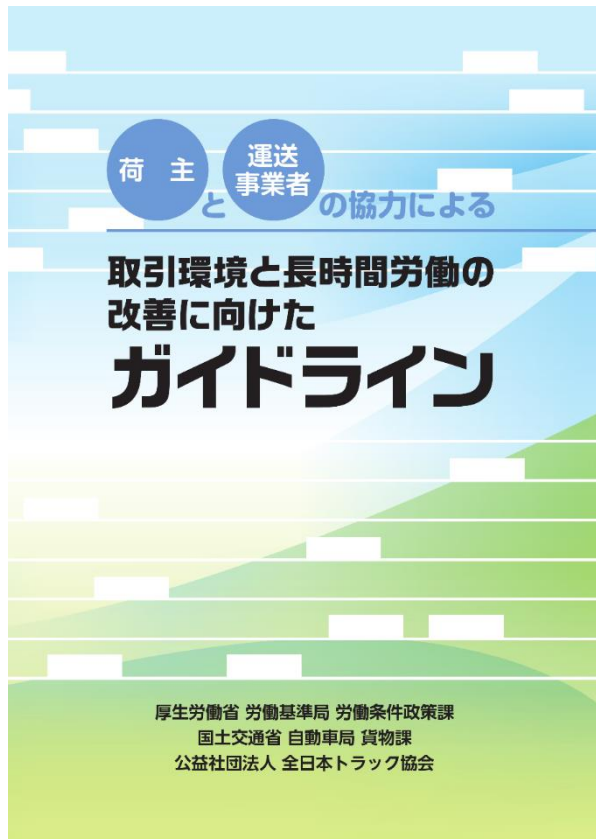
## 令和4年度（予定）

- トラック運送事業者と荷主向けの相談センター設置・訪問コンサルティングの実施
- トラック運送事業者の長時間労働改善についての荷主向け協力要請リーフレット作成・周知
- 長時間労働改善の好事例をまとめたハンドブックの作成

これまでのノウハウを生かし荷主  
への更なるアプローチを行う

# (参考) 「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」

- ▶ トラック運送事業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、厚生労働省、国土交通省、学識経験者、荷主、トラック運送事業者等により構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を設置。荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るためのパイロット事業について、平成28年度及び29年度の2か年度にわたって47都道府県で102事業を実施。
- ▶ パイロット事業で得られた長時間労働改善等の知見や荷主とトラック事業者の協力による対応例をガイドラインとして取りまとめ。国交省と連携し、ガイドラインの周知を図る。



## 長時間労働改善等に向けた対応例

- 【対応例1】 予約受付システムの導入
- 【対応例2】 パレット等の活用
- 【対応例3】 荷主からの入出荷情報等の事前提供
- 【対応例4】 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離
- 【対応例5】 集荷先や配送先の集約
- 【対応例6】 運転以外の作業部分の分離
- 【対応例7】 出荷に合わせた生産・荷造り等
- 【対応例8】 荷主側の施設面の改善
- 【対応例9】 十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保
- 【対応例10】 高速道路の利用
- 【対応例11】 混雑時を避けた配送
- 【対応例12】 発注量の平準化
- 【対応例13】 モーダルシフト



# (参考) 荷主のための物流改善パンフレット

トラック運送事業者の取引環境の改善に向けて、パートナーである荷主が取り組むべき事項をわかりやすくまとめたパンフレットを作成。



運送事業者の事業環境改善に向けて理解・実行してもらいたい”3つの項目”

**1章** トラック運転者の労働時間削減に向けた取り組み

**2章** 運送事業者との適正な取引条件の確立に向けた取り組み

**3章** 荷主としての社会的責任に関わる取り組み

## 1 「荷主にしかできない取り組み」とは？

トラック運転者は、発荷主と着荷主のさまざまな依頼や要望に基づいて、輸送をしています。

そのため、トラック運転者の労働時間削減に当たって、荷主にしかできない取り組みがあります。

### Point 1 運送事業者への運送委託を見直す —サービスレベルの見直し—

発荷主から運送事業者への運送委託の内容が、トラック運転者の長時間労働の原因となっている場合があります。運送委託の見直しは、荷主にしかできない取り組みです。

### Point 2 着荷主に働きかけ、協力を求める

着荷主へのさまざまな納入要件が、トラック運転者の長時間労働の原因となっている場合があります。納入要件見直しに向けた着荷主への働きかけは、荷主にしかできない取り組みです。

### Point 3 荷揃え等、倉庫の仕組を見直す

倉庫での荷扱い作業や付帯作業が、トラック運転者の長時間労働の原因になっている場合があります。待ち時間があれば、なおさらです。これらの作業時間の削減は、荷主にしかできない取り組みです。

次のページ以降で、ひとつひとつ、紐解いていきましょう！

02

## 3章 荷主としての社会的責任に関わる取り組み

社会的責任とは、企業が社会に対する責任を果たし、社会とともに発展していくための活動です。  
※CSR (Corporate Social Responsibility) の略称とも書われています。  
※社会には、ステークホルダーである取引先 (顧客や外注先) も含まれます。

では荷主としての社会的責任には何があるのでしょうか？

### 1 トラック運送事業者に対し、労働時間等のルールが守れなくなるような運送指示はしない

#### 荷主勧告制度 (※貨物自動車運送事業法第64条)

運送事業者の違反行為の再発防止を図るための制度。  
違反行為の原因に荷主の主体的な関与が認められた場合、国土交通省が当該荷主に対して是正措置を勧告し、かつ当該荷主の名称が公表されます。

### 2 エネルギー使用の合理化(CO<sub>2</sub>削減等)に向けた取り組み

※省エネ法上の荷主とは、自らの事業に関して自らの貨物を継続して貨物輸送業者に輸送させるものとされています。

※すべての荷主は、自らの貨物の輸送に係るエネルギー使用の合理化を図るため、エネルギー消費原単位を中長期的にみて年平均1%以下低減する努力が求められます。

エネルギー消費原単位の低減に繋がる「モーダルシフト」は、トラック運転者の労働時間削減にも繋がります

次のページ以降で、ひとつひとつ、紐解いていきましょう！

13

# (参考) 荷主と運送事業者のための トラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー

開催スケジュール (都道府県順)

東京・大阪・福岡は各2回、それ以外の道府県は各1回開催

※緑色は新型コロナウイルス  
の感染状況を鑑み中止

No.	ブロック	都道府県	日程	時間	会場名称	部屋名	住所
1	北海道	北海道	2019/10/15 火	13:00~16:00	北海道トラック総合研修センター	4階大会議室	北海道札幌市中央区南9条西1丁目1-10
2	東北	青森県	2020/01/30 木	13:00~16:00	青森県トラック協会研修センター	2階大研修室	青森県青森市大字荒川字品川111-3
3	東北	岩手県	2019/12/16 月	13:00~16:00	マリオス(盛岡地域交流センター)	18階188会議室	岩手県盛岡市盛岡駅西通二丁目9番1号
4	東北	宮城県	2020/02/19 水	13:00~16:00	トクネットホール仙台(仙台市民会館)	B1階展示室	宮城県仙台市青葉区桜ヶ岡公園4-1
5	東北	秋田県	2020/01/14 火	13:00~16:00	秋田市文化会館	大会議室	秋田県秋田市山王七丁目3番1号
6	東北	山形県	2020/01/23 木	13:00~16:00	山形県トラック協会	第1・2会議室	山形県天童市蔵増1465-16
7	東北	福島県	2020/02/18 火	13:00~16:00	福島県トラック協会 県中研修センター	大研修室	福島県郡山市喜久田町卸三丁目5番地
8	関東	茨城県	2019/10/21 月	13:00~16:00	ザヒロワフ・シティ会館(茨城県立県民文化センター)	小ホール	茨城県水戸市千波町東久保697番地
9	関東	栃木県	2020/01/31 金	13:00~16:00	栃木県トラック協会	本館2階研修室	栃木県宇都宮市八千代1-5-12
10	関東	群馬県	2019/11/19 火	13:00~16:00	群馬県トラック協会	大研修室	群馬県前橋市野中町595
11	関東	埼玉県	2019/12/09 月	13:00~16:00	埼玉会館	3C会議室	埼玉県さいたま市浦和区高砂3-1-4
12	関東	千葉県	2019/11/08 金	13:00~16:00	千葉県トラック総合会館	研修室	千葉県千葉市美浜区新港212-10
13	関東	東京都(1)	2020/01/20 月	13:00~16:00	株式会社富士通総研	5階大会議室	東京都港区海岸1-16-1 ニューピア竹芝サウスタワー5階
14	関東	東京都(2)	2020/02/07 金	13:00~16:00	株式会社富士通総研	5階大会議室	東京都港区海岸1-16-1 ニューピア竹芝サウスタワー5階
15	関東	神奈川県	2019/10/30 水	13:00~16:00	神奈川県トラック協会	7階大研修室	神奈川県横浜市港北区新横浜2-11-1 神奈川県トラック総合会館
16	北陸信越	新潟県	2019/11/21 木	13:00~16:00	新潟県トラック協会	大研修室	新潟県新潟市新光町6-4
17	北陸信越	富山県	2019/12/19 木	13:00~16:00	富山県トラック協会	3階研修室	富山県富山市婦中町島本郷1番地5
18	北陸信越	石川県	2019/12/18 水	13:00~16:00	石川県地場産業振興センター	研修室5	石川県金沢市鞍月2丁目1番地
19	中部	福井県	2019/10/17 木	13:00~16:00	福井県産業会館	本館展示場	福井県下六条町103番地
20	関東	山梨県	2020/01/24 金	13:00~16:00	山梨県地場産業センター	大会議室	山梨県甲府市東光寺3-13-25
21	北陸信越	長野県	2020/02/04 火	13:00~16:00	長野県トラック協会	研修ホール	長野県長野市南長池710-3
22	中部	岐阜県	2019/11/18 月	13:00~16:00	ワークプラザ岐阜	大ホール	岐阜県岐阜市鶴舞町2-6-7
23	中部	静岡県	2020/03/09 月	13:00~16:00	静岡県トラック協会	大会議室	静岡県静岡市駿河区池田126-4
24	中部	愛知県	2020/02/20 木	13:00~16:00	ウインクあいち	1202号室	愛知県名古屋市中村区名駅4丁目4-38
25	中部	三重県	2020/02/10 月	13:00~16:00	津センターパレス	ホール	三重県津市大門7番15号

No.	ブロック	都道府県	日程	時間	会場名称	部屋名	住所
26	近畿	滋賀県	2019/10/23 水	13:00~16:00	滋賀県トラック協会	大ホール	滋賀県守山市木浜町2298番地の4
27	近畿	京都府	2019/11/26 火	13:00~16:00	京都自動車会館	7,8会議室	京都府京都市伏見区竹田向代町51-5
28	近畿	大阪府(1)	2019/12/11 水	13:00~16:00	大阪府トラック協会	会議室	大阪府大阪市城東区鴨野西2-11-2
29	近畿	大阪府(2)	2020/01/15 水	13:00~16:00	岸和田市立浪切ホール	小ホール	大阪府岸和田市港緑町1-1
30	近畿	兵庫県	2019/12/10 火	13:00~16:00	神戸市産業振興センター	会議室901	兵庫県神戸市中央区東川崎町1丁目8番4号(神戸ハーバーランド内)
31	近畿	奈良県	2019/11/27 水	13:00~16:00	奈良県トラック協会	第2会議室	奈良県大和郡山市額田部北町981-6
32	近畿	和歌山県	2019/11/06 水	13:00~16:00	和歌山ビッグ愛	展示ホール	和歌山県和歌山市手平2丁目1-2
33	中国	鳥取県	2020/02/27 木	13:00~16:00	鳥取県立倉吉未来中心	セミナールーム3	鳥取県倉吉市駄経寺町212-5(倉吉パークスクエア内)
34	中国	島根県	2020/02/26 水	13:00~16:00	島根県立産業交流会館(くにびきマッセ)	大会議室501	島根県松江市学園南1丁目2-1
35	中国	岡山県	2020/01/17 金	13:00~16:00	岡山商工会議所	大会議室101,102	岡山県岡山市北区厚生町3-1-15
36	中国	広島県	2020/03/16 月	13:00~16:00	広島県トラック総合会館	大研修室	広島県広島市東区光町二丁目1-18
37	中国	山口県	2020/03/17 火	13:00~16:00	山口南総合センター	多目的ホール	山口県山口市名田島1218番地1
38	四国	徳島県	2019/11/25 月	13:00~16:00	アスティとくま(徳島県立産業観光交流センター)	第2特別会議室	徳島県徳島市山城町東浜傍1番地1
39	四国	香川県	2019/12/13 金	13:00~16:00	サンメッセ香川	ホールB	香川県高松市林町2217-1
40	四国	愛媛県	2020/02/21 金	13:00~16:00	愛媛県トラック協会	大会議室1	愛媛県松山市井門町1081-1
41	四国	高知県	2019/12/06 金	13:00~16:00	高知県立県民文化ホール	第6多目的室	高知県高知市本町4丁目3-30
42	九州	福岡県(1)	2019/11/14 木	13:00~16:00	福岡県トラック総合会館	402会議室	福岡県福岡市博多区博多駅東1-18-8
43	九州	福岡県(2)	2020/01/28 火	13:00~16:00	ウルとばた	多目的ホール	福岡県北九州市戸畑区汐井町1番6号
44	九州	佐賀県	2019/10/29 火	13:00~16:00	佐賀県トラック協会 研修会館	大会議室	佐賀県佐賀市高木瀬西三丁目1番20号
45	九州	長崎県	2019/10/28 月	13:00~16:00	長崎県労働福祉会館	講堂	長崎県長崎市桜町9-6
46	九州	熊本県	2019/12/03 火	13:00~16:00	くまもと県民交流会館	会議室1	熊本県熊本市中央区手取本町8番9号テリアくまもとビル
47	九州	大分県	2020/01/21 火	13:00~16:00	大分県トラック協会	大会議室	大分県大分市向原西1丁目1-27
48	九州	宮崎県	2020/02/06 木	13:00~16:00	宮崎市民プラザ	大会議室	宮崎県宮崎市橋通西1丁目1番2号
49	九州	鹿児島県	2019/10/31 木	13:00~16:00	かごしま県民交流センター	大研修室 第4	鹿児島県鹿児島市山下町14-50
50	九州	沖縄県	2019/11/12 火	13:00~16:00	九州沖縄トラック研修会館	第1研修室	沖縄県那覇市港町2丁目5番23号



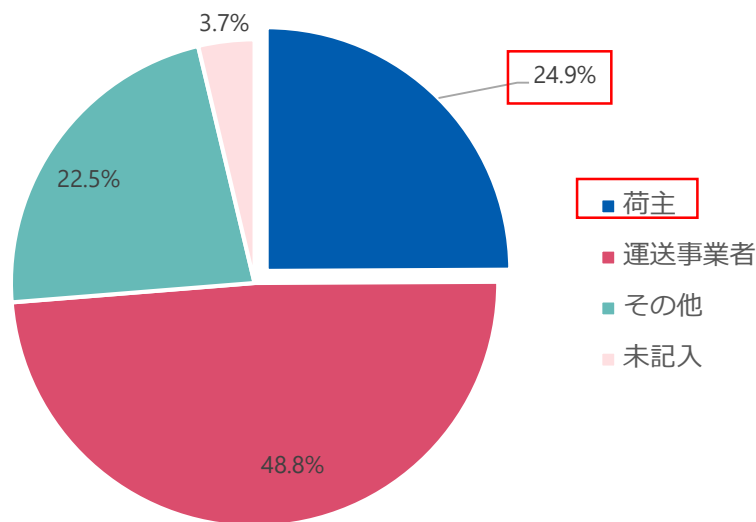
# (参考) 荷主と運送事業者のための トラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー

厚生労働省と国土交通省が協力して、トラック運転者の労働時間短縮のために荷主企業とトラック運送事業者が具体的に取り組む事項の解説などを行い、荷主企業とトラック運送事業者の双方に役立つノウハウを提供。

## セミナー参加者数

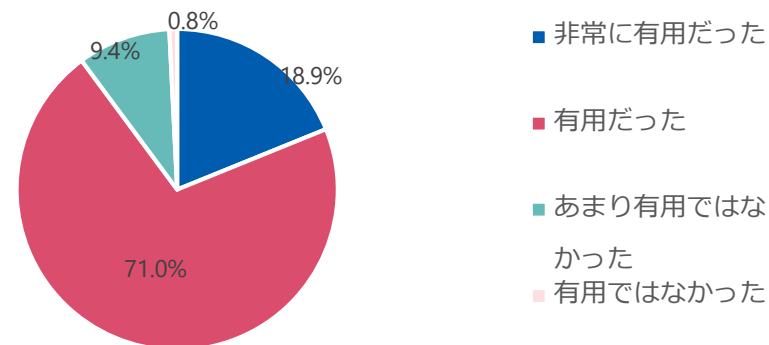
令和元年10月～令和2年3月開催

参加者総計	参加者の内訳			
	荷主	運送事業者	その他	未記入
3,491人	870人	1704人	787人	130人

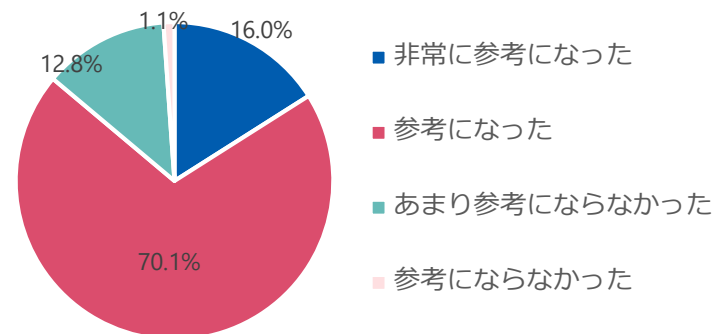


その他：社会保険労務士、地方銀行、報道機関など

## セミナー参加の感想



## トラック運転者の労働時間短縮のために参考になったか？



# (参考) トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

トラック運転者の長時間労働改善に役立つ情報等をまとめたポータルサイトを開設。

## ポータルサイトイメージ (令和4年1月21日時点)

### イベント情報

トラック運転者の長時間労働改善に向けたイベント等を発信。これまで、47都道府県でのセミナー・荷主どうしの連携のきっかけを作る意見交換会・物流の課題について国民との意見交換会などを開催。

### 企業向け

荷主企業とトラック運送事業者の双方に向けた、トラック運転者の労働時間の改善を進めるためのガイドラインや対応策、有用な好事例、改善方法を動画・イラストコンテンツ・リーフレットなどでわかりやすく紹介。

### 国民向け

トラック運転者の仕事を知るための情報や、トラック運転者の長時間労働改善のために「できること」や「やって欲しいこと」に関する情報などを提供。国民・荷主企業向け周知用動画や、宅配ドライバーの「生の声」を紹介するコンテンツなどを紹介。

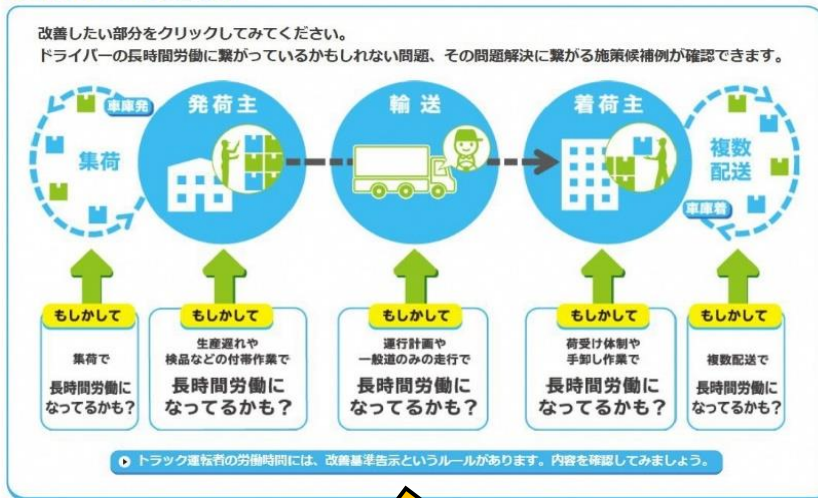
The screenshot shows the portal website interface. At the top, there is a navigation bar with the title 'トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト' and links for '企業のみなさまへ', '国民のみなさまへ', and 'セミナー'. Below the navigation bar is a main banner with the text 'いま、考えてみませんか? 物流を支えるトラック運転者のこと。' and illustrations of a truck driver, a forklift, and a warehouse. The main content area is divided into several sections:

- 企業向け (Company-oriented):**
  - アイデアソン:** A section for idea contests where companies and citizens exchange ideas on logistics issues. It includes a link to '結果はこちら'.
  - 荷主企業の方限定:** A section for cargo companies, featuring '荷主連携マッチング あい積ミーティング' and a link to '詳しくはこちら'.
  - 企業のみなさまへ:** A section for companies, including '簡単自己診断' (with links for '荷主のみなさま向け' and '運送事業者のみなさま向け'), 'Q&A' (with 'サクッと解決よろず相談'), '情報いろいろ宝箱' (with links for '荷主のみなさまへ' and '運送事業者のみなさまへ'), and '簡単自己診断結果レポート' (with a note: '長時間労働の課題の傾向をご覧いただけます').
- 国民向け (Citizen-oriented):**
  - トラック運転者の仕事を知ってみよう:** A section for citizens to learn about truck drivers' jobs, including links for '統計からみるトラック運転者の仕事', '動画・写真でみるトラック運転者の仕事', and 'トラック運転者の「生の声」'.
  - 国民のみなさまへ:** A section for citizens, featuring a link to 'リーフレット' and a note: 'トラック運転者の労働時間削減に向けてあなたにできること、やって欲しいこと'.

# (参考) 荷主・トラック運送事業者・一般の方に向けたイラストコンテンツ「始めてみよう改善活動」

サプライチェーンのイラストをクリックするだけで、トラック運送における「集荷」「発荷主」「輸送」「着荷主」「複数配送」の各作業領域において、荷主・運送事業者が、トラック運転者の長時間労働に繋がっているかもしれない問題や、その問題解決に繋がる施策候補例を簡単に確認できるイラストコンテンツ。

## ☑ 始めてみよう改善活動



☑ トラック運転者の長時間労働に繋がるとこんな問題が起るかもしれません!

発荷主

もしかして  
「荷取」に、こんな問題が起るかもしれません!

番号	こんなことは、ありませんか?	該当する項目にチェック
a	荷取し作業は、手作業のバラ回しですか?	<input type="checkbox"/>
b	荷取し作業スペースを、十分に確保できていない状況ですか?	<input type="checkbox"/>
c	トラック運転者の到着で、必要以上に荷物を持った運行をしていますか?	<input type="checkbox"/>

詳細を見る

☑ トラック運転者の長時間労働に繋がるとこんな問題が起るかもしれません!

集荷主

もしかして  
「荷取」に、こんな問題が起るかもしれません!

番号	こんなことは、ありませんか?	印刷する
1	トラック運送者の荷取し作業は、手作業のバラ回しですか? ●該当するにチェックした場合、選んでいるかもしれない問題 手作業による「バラ」での荷取し作業は、トラック運転者に身体的負担がかかることに加え、作業時間も長くなります。	<input type="checkbox"/>
2	●その問題を解決する施策候補例 「レタイク」することで、荷取し作業時間の削減に繋がります。また、荷取し検込み作業時間の削減にもつながる施策です。 なお、「レタイク」と同様の考え方で、カゴ台車やボックス/レットを活用する方法もあります。 ※「レタイク」は、レットに高品質なものを ※ボックス/レットは「かご型」のキャスター付き/レットのこと	

印刷する

### <STEP 1>

ポータルサイトトップページ上の「始めてみよう改善活動」において、確認したい作業領域をクリックして選択する

### <STEP 2>

表示された質問に、当てはまるものについてチェック

### <STEP 3>

・自己診断結果と、改善のための施策候補の紹介

⇒トラック運送における「集荷」などの作業領域という切り口から問題や施策候補例を確認できる。(※)

### <STEP 4>

診断結果・施策候補等を印刷可能

※「運転時間」「荷扱い時間・付帯作業時間」「待ち時間」といった、作業時間という切り口から問題や施策候補例を確認できる「簡単自己診断」も作成。

## (参考)

# 荷主に向けた自動車運転者の労働時間短縮のための周知用動画の作成

トラック運転者の長時間労働改善に向け、荷主・運送事業者が取り組む内容について、平成30年度に策定した「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」における取組の進め方をもとに、荷主・運送事業者が取引環境と長時間労働の改善に向けた取組を実際に始めるに当たり、両者の具体的な交渉過程等をドラマ形式（アニメーション）で再現。

### 発荷主企業向け動画



令和2年12月4日公開

### 着荷主企業向け動画



令和3年2月26日公開

### あらすじ

ある運送事業者は、トラック運転者の長時間労働の改善に向けた取組について、荷主に協力を依頼するが、断られてしまう。運送事業者は、インターネットで見つけた「トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」において、「簡単自己診断」を実施。その自己診断結果に記載されている荷主のメリットを参考に、再度、荷主と交渉したところ、その取組によるメリットについて、荷主に納得してもらうことに成功。取組にかかる費用の応分負担について協議した上で、早速、取組を実施することとなった。



# (参考) 荷主企業どうしが意見交換を行うオンラインミーティングの開催

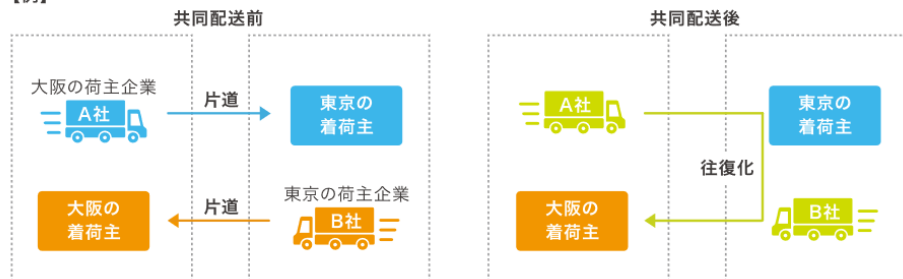
トラック運転者の長時間労働改善に向けて、「荷主どうし」の共同配送に興味のある荷主企業を、ポータルサイトを通じて募集。「荷主連携マッチング～あい積ミーティング～」と題して、荷主企業が、物流生産性向上とトラック運転者の長時間労働改善に向けた意見交換を行うオンラインミーティングを、厚生労働省の主催により開催。開催結果の報告書をポータルサイトに掲載することにより、好事例の普及を行っている。

## 荷主同士の連携の例

### 共同配送のパターン1 ～幹線往復化～

幹線輸送が片道輸送。荷主どうしで協力しあって往復化を図る

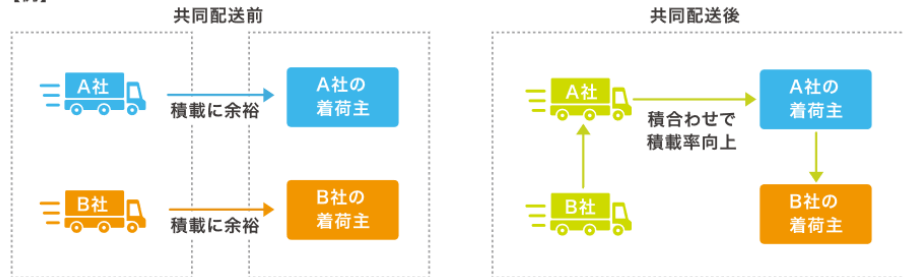
【例】



### 共同配送のパターン2 ～同一車両に積合わせ～

積載率に余裕のある不効率な集配送。荷主どうしで協力しあって、同一車両に積合わせる。

【例】



## 開催概要

### 【開催概要】

- ・令和2年度 8社（延べ10社）参加し、4回開催
- ・令和3年度 開催テーマごとに計12回開催中

### 【全体総括】

あい積ミーティングは、トラック運転者の労働時間短縮に向けて「荷主企業どうしの連携の“きっかけ”」を創る場であるが、全ての参加企業が、あい積ミーティングでの意見交換の結果を踏まえて、連携に向けた具体的な検討を継続することとなった。

### 【参加企業の声（抜粋）】

- ・異業種の荷主企業と出会える場合は、ほとんどない。この取組を是非とも続けて欲しい。
- ・荷主という立場で、運送事業者とのパートナーシップ構築に悩んでいる。共同配送に限らず、様々な内容で、今後も意見交換をしていきたい。

# (参考)

## 「物流の問題について国民との意見交換会（アイデアソン）」の開催

運送事業者や荷主が抱えている「自らの力のみでは解決しがたい物流課題」について、運送事業者や荷主に限らない幅広い方の参加を募集し、意見交換会（アイデアソン）を2日間にわたり開催。議論のプロセスやアイデア等の成果をポータルサイトに掲載し、広く参考としていただく。

\* アイデアソンとは、「アイデア」と「マラソン」を組み合わせた造語で、課題テーマ解決に向けて、参加者が一丸となって意見交換を行い、解決に向けた糸口を探す場のことを指す。

### 意見交換会開催概要

- 参加者…荷主企業にお勤めの方、運送事業者にお勤めの方（管理者・トラック運転者）、物流に関心のある国民の方
- 実施時期…令和3年9月から10月までの連続する2日間 × 3回
- 開催方法…オンライン
- 開催後の取組…議論のプロセスやアイデア等の成果をポータルサイトに掲載し、成果を普及。

### 開催テーマ

- テーマ1：卸売市場における待ち時間を解消したい
- テーマ2：荷卸しにおける危険作業を改善したい
- テーマ3：積込時間を短縮したい

※トラック運転者の長時間労働改善に結びつくが、自らの力だけでは解決できない課題テーマ3つを、トラック運送事業者・荷主企業の勤務者から募集

### 結果報告資料抜粋

**物流の問題について国民と企業が一丸となり意見交換をする アイデアソン 開催結果報告③**

開催テーマ **積込時間を短縮したい** 開催テーマ提案者 XXXXXXXXXX

□ アイデアソンに参加したメンバー

参加者：14名 **3チームに分かれて意見交換実施**

- 国民（物流に関心のある一般の消費者）：4名
- 荷主（荷主企業にお勤めの方）：3社（4名）
- 運送事業者（管理者、ドライバー）：3社（6名）

直ぐにできることについてお互いに意見を出し合いました

□ 積込時間を短縮に向けて出てきた主なアイデア

■ 明日からできる対策

アイデア	チーム名	アイデア概要
1 [検品作業を簡便にする] 三面鏡を活用	ちゃむら	□ 三面鏡の中央に商品を置いて検品。 □ トラック運転者自身の回り込みが無く、時間に加え負荷の軽減。
2 [品質安全活動の定着させる] 品質安全定例会開催	ニコニコショータイム	□ 荷主・貴社取引先の運送事業者全社が集う定例ミーティング 物流の「生産性向上」と「安全確保」を目的として実態の共有、及び課題解決に向けた対策を検討する場。

■ 中長期に展開すべき対策


アイデア	チーム名	アイデア概要
1 [トラック運転者の検品作業を無くす] 写真撮影に置き換える	よみさんとゆかいな仲間たち	□ 検品作業は、「責任区分の明確化」を目的として実施していることから、写真にて「出荷時の商品のエビデンス」を残し、たとえ不良品であったとしても、荷主から出荷をするというアイデア。 □ 方が一、お客様に入荷検品時に不良品が発覚しても、写真と比較確認すれば、責任区分は明確になる。
2 [検品作業時間・待ち時間] フォークリフトを使わない	ニコニコショータイム	□ パレット板置きから、板台車（ドリー）などに商品積みつけて仮置き。 □ 現在は、荷主担当者様がフォークリフトで搬送板台車に商品積みつけて仮置きすることで、誰でも搬送が可能に。

□ 表彰結果

- 最優秀賞 チームニコニコショータイム
- 審査員特別賞 チームよみさんとゆかいな仲間たち
- アイデア新斬で賞 チームちゃむら

□ 参加した方の感想

- 物流現場の生の声を聞いて良かった！
- またこんな機会があったら参加したい！
- 運送に携わる一人として物流に関わる課題を一緒に考えようとしてくれたのがうれしかった！
- いろんな意味で深い意見交換ができた。
- 改善を考えるよい機会となりました
- 厚労省が真剣に考えているのが良かった
- 議論としては良かったけど、リアルに参加者同士の交流ができなかったのが残念。



皆さま、お疲れさまでした！！