厚生労働省
福島労働局

令和５年４月28日（金）発表

担当	福島労働局労働基準部監督課 監督課長　大和　稔弘 主任監察監督官　管家　紀男 電話　024（536）4602

長時間の恒常的な荷待ちの改善に向けた取組の周知・協力を要請します

～福島県トラック協会・福島運輸支局・福島労働局の三者による要請～

日時と訪問団体

1　日　　時：令和５年５月15日（月）　午後２時30から
2　訪問団体：福島県経営者協会連合会
（所在地：郡山市虎丸町7-7 郡山市労働福祉会館）

＜今回の要請の趣旨等＞

貨物自動車運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあり、過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、令和６年４月からの時間外労働の上限規制の適用開始に向け、トラック運転者の長時間労働の是正等を一層積極的に進める必要があります。

一方、貨物自動車運送業の長時間労働の要因の中には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがあります。トラック運転者の負担を軽減し健康に働けるよう、長時間の荷待ちの改善に向け、荷主の皆様の理解と協力が必要不可欠です。

今回、トラック運転者の長時間・過重労働防止の観点から、下記事項について、会員企業等への周知等のご協力をお願いするものです。

＜要請事項＞

〇長時間の恒常的な荷待ちの改善について
〇「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の周知及び遵守への協力について

＜出席者＞

福島県経営者協会連合会長　ほか
公益社団法人福島県トラック協会長　ほか
国土交通省東北運輸局福島運輸支局長　ほか
厚生労働省福島労働局長　ほか

取材に当たってのお願い

① 訪問当日、取材していただける報道機関におかれては、５月11日（木）までに上記担当者への電話連絡により「報道機関名」「連絡先」「担当者氏名」「同行者氏名」の登録をお願いします。
② 取材時は、許可された場所以外での撮影等はご遠慮願います。
③ 新型コロナウイルス感染拡大防止のため、マスクの持参・着用にご協力をお願いします。

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、全産業平均と比べ、実労働時間数が長い傾向にある。

（「令和３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	実労働時間数
全産業平均		43.4歳	12.3年	175時間
トラック	大型	49.9歳	12.1年	212時間
	中小型	47.4歳	10.9年	207時間
タクシー		60.7歳	10.5年	176時間
バス		53.0歳	11.7年	186時間

※10人以上の常用労働者を雇用する民営事業所

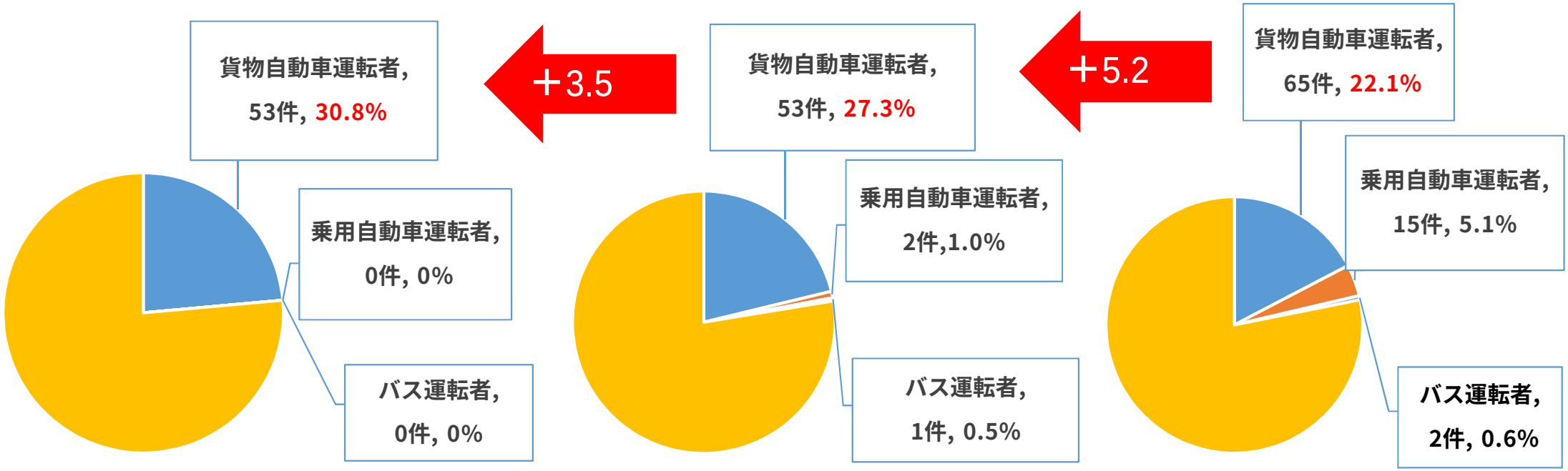
脳・心臓疾患の職種別支給決定件数

- 令和３年度の脳・心臓疾患の支給決定件数に占める貨物自動車運転者の割合は、 30.8%であり、職種別で最も高かった。

（厚生労働省調べ）

職種別

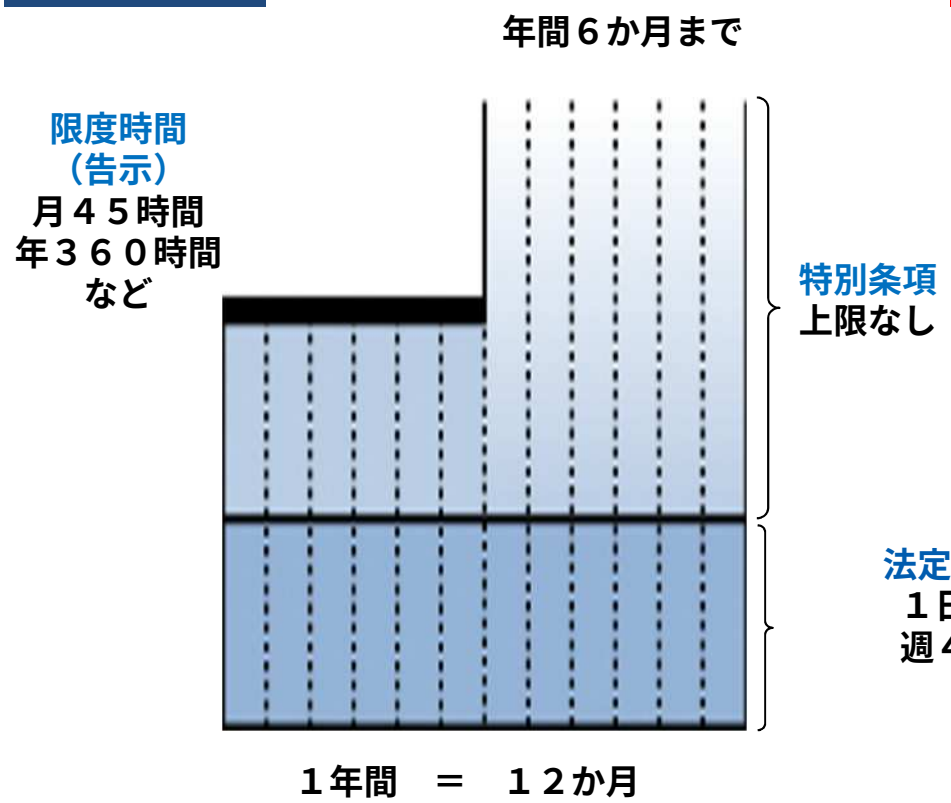
【令和３年度】（2021年度）　【令和２年度】（2020年度）　【平成21年度】（2009年度）



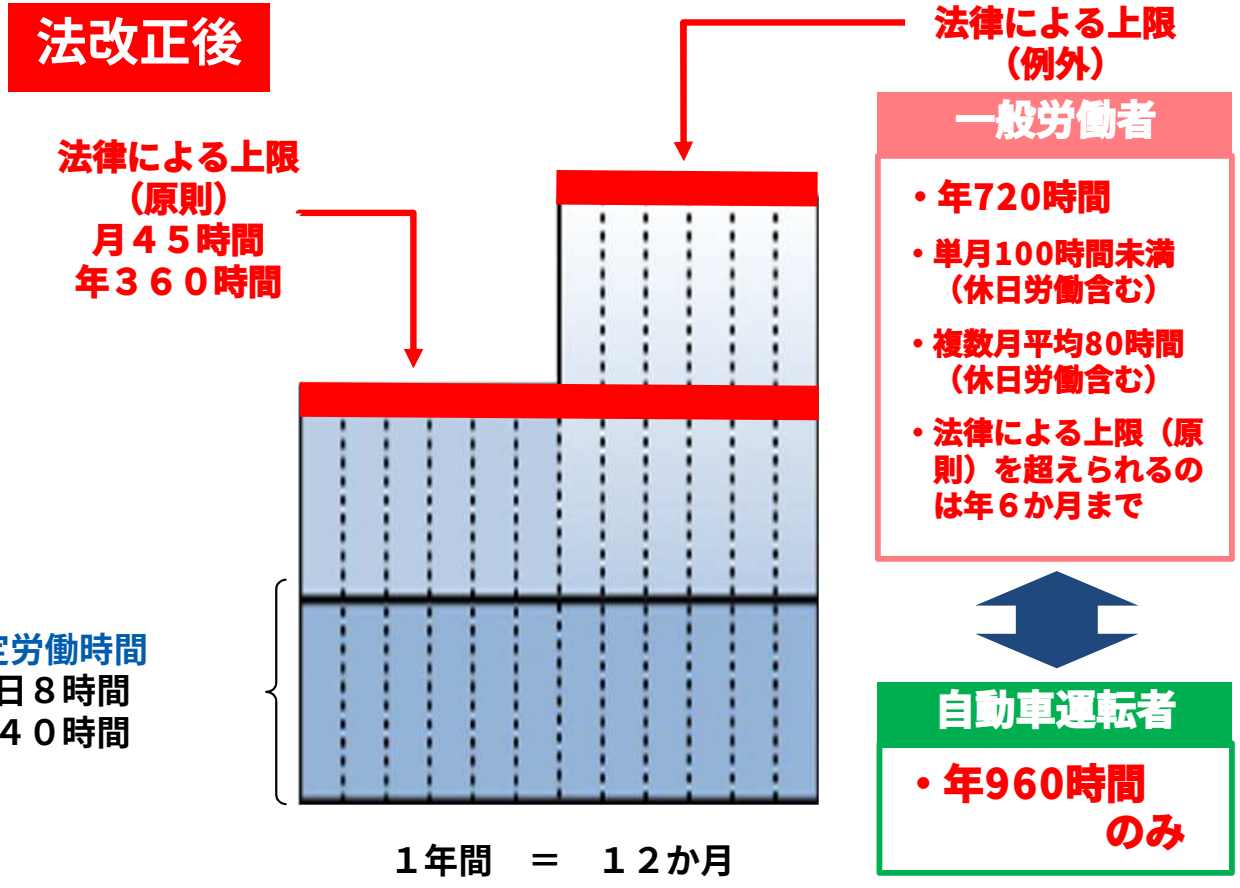
時間外労働の上限規制について

- 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
- 自動車運転の業務、建設事業、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（令和６年３月まで）は上記一般則の適用はない。
- 自動車運転業務従事者の上限時間（臨時的な特別な事情の場合）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。
- 自動車運転業務従事者への上限規制の適用とあわせて改善基準告示についても見直す必要がある。

法改正前



法改正後



一般労働者

- 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）
- 法律による上限（原則）を超えられるのは年６か月まで

自動車運転者

- 年960時間のみ

「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）

- 「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）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拘束時間（始業から終業までの時間（休憩時間を含む））、休息期間（勤務と勤務の間の自由な時間）、運転時間等の基準を、平成元年に大臣告示として制定。

制定の経緯

労働時間等の改善を定めた局長通達の策定（昭和42年）

↓

・長時間労働、交通事故の増加
・路面運送における労働時間及び休息期間に関するＩＬＯ条約の採択（昭和54年）

↓

拘束時間、休息期間等の基準を定めた局長通達の策定（昭和54年）

→

中央労働基準審議会での関係労使の議論

通達を大臣告示とすることで労使が合意し、「改善基準告示」を策定（平成元年）

（中身を伴う改正：平成９年改正が最後）

※制定以降、法定労働時間が段階的に短縮し、週40時間制へ移行するに伴い、内容の見直しが行われ現在に至っている。

主な内容

○　拘束時間【始業から終業までの時間(休憩時間含む)】：（１か月）トラック…293時間、バス…４週平均１週65時間、タクシー…299時間
（１日）　トラック・バス・タクシー…原則１日13時間（最大16時間）

○　休息期間【勤務と勤務の間の時間】：原則として継続８時間以上

○　運転時間：トラック…２日平均１日９時間 / ２週間平均１週44時間、バス…２日平均１日９時間 / ４週間平均１週40時間

○　連続運転時間：トラック・バス…４時間以内

※その他、分割休息期間、２人乗務、隔日勤務、フェリー乗船の場合の特例有り。

施行

労働基準監督署	関係労使の自主的改善努力と労働基準監督官の臨検監督等による指導 （令和３年 自動車運転者を使用する事業場への監督指導･･･3,770件　改善基準告示違反率･･･53.3%）
国土交通省との連携	①　監督署と地方運輸機関との合同による監督・監査 ②　それぞれの機関が把握した改善基準告示違反事案の相互通報

令和6年4月～適用

事業主の皆さんご存じですか？

トラック運転者の

改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間

改正前（年換算）
3,516時間

改正後
原則：3,300時間
最大：3,400時間

1か月の拘束時間

改正前（月換算）
原則：293時間
最大：320時間

改正後
原則：284時間
最大：310時間

1日の休息期間

改正前
継続8時間

改正後
継続11時間を基本とし、継続9時間

自動車運転の業務（ドライバー）に年960時間の上限規制が適用されます

ひと、くらし、みらいのために
厚生労働省
Ministry of Health, Labour and Welfare

厚生労働省ホームページ
http://www.mhlw.go.jp

●詳しい情報や相談窓口はこちら
厚労省　改善基準告示　検索

詳しくは裏面へ →

トラック運転者の「改善基準告示」が改正されます。

令和6年4月より適用予定です。

1年、1か月の拘束時間	**1年 ： 3,300時間以内** **1か月 ： 284時間以内** 【例外】労使協定により、次のとおり延長可（①②を満たす必要あり） 1年 ： 3,400時間以内 1か月 ： 310時間以内（年6か月まで） ① 284時間超は連続3か月まで ②1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
1日の拘束時間	**13時間以内（上限15時間、14時間超は週2回までが目安）** 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合(※1)、16時間まで延長可（週2回まで） ※1：1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
1日の休息期間	**継続11時間以上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(※1)、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 ： 9時間以内　　2週平均1週 ： 44時間以内**
連続運転時間	**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）** **10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない** 【例外】SA・PA等に駐停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
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間から除くことができる(※2、3) 勤務終了後、通常どおりの休息期間（継続11時間以上を基本、9時間を下回らない）を与える ※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3：運転日報上の記録に加え、客観的な記録（公的機関のＨＰ情報等）が必要。
特例	**分割休息（継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合）** ・分割休息は1回3時間以上 ・3分割が連続しないよう努める ・休息期間の合計は、2分割：10時間以上、3分割：12時間以上 ・一定期間（1か月程度）における全勤務回数の2分の1が限度
	2人乗務（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） 身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 【例外】設備（車両内ベッド）が※4の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ・拘束時間を24時間まで延長可（ただし、運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えることが必要） ・さらに、8時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を28時間まで延長可 ※4：車両内ベッドが、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること
	隔日勤務（業務の必要上やむを得ない場合） 2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、2暦日の拘束時間を24時間まで延長可（2週間に3回まで） 2週間の拘束時間は126時間（21時間×6勤務）を超えることができない
	フェリー ・フェリー乗船時間は、原則として休息期間（減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない） ・フェリー乗船時間が8時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない

（注1）改善基準告示とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）をいう。
（注2）本表は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達（令和4年基発1223第3号）の内容を含めて作成したもの。令和6年4月1日から適用される。

2022.12

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
（運転者の仕事をしってみよう）

● 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
（運転者の仕事をしってみよう）

● 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
（運転者の仕事をしってみよう）

ひと、くらし、みらいのために
厚生労働省
Ministry of Health, Labour and Welfare

令和４年度　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
〔受託事業者〕株式会社労働調査会　☎03-3915-7221　担当：田中、大石、野口

掲載コンテンツ

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

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！

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ています。

・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（運転者の仕事をしってみよう）

各種統計（運転者の仕事をしってみよう）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。

トラック運送事業者のみなさまへ

発着荷主のみなさまへ

トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター

トラック運転者の長時間労働の改善に向けて、労務管理上の改善、荷主と運送事業者の協力による作業環境の改善等を図るためのご相談を無料でお受けします。

ドライバーの時間外労働の上限規制、何から手を付けたらいいの？

荷主の立場でできる改善は？

ドライバーの運転時間に限度があったの？

荷待ち時間の削減を、どう進めればいいの？

こんな困りごとなど、ご相談ください！

トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター

ご相談は専用 Web サイトの問合せフォームかフリーダイヤルから
ご利用時間：9：00 ～ 17：00、 休日：土日祝、12/29 ～ 1/3

東日本 0120-763-420・西日本 0120-625-109

相談無料

厚生労働省 Ministry of Health, Labour and Welfare　令和４年度 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

お問合先　受託者：株式会社労働調査会　東京都豊島区北大塚 2-4-5 調査会ビル　TEL 03-3915-7221

ご相談方法は……

ご相談方法①

ポータルサイト
相談専用ページから

役立つサポート情報も！

ご相談方法②

通話料無料！

フリーダイヤル
東日本 0120-763-420
西日本 0120-625-109

※ご利用時間：9～17 時（12~13 時は休憩）
休日：土日祝、12/29～1/3

もっと詳しく相談したい！

オンラインによる
ご相談

詳しいご相談を職場から
お気軽に！

コンサルタントの
訪問

労務管理・物流改善の
専門家がお伺いします！

トラック運転者の長時間労働の改善に向けた情報は下記専用ポータルサイトへ

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向けたポータルサイト
https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/
トラックポータル

ポータルサイトでは、こんな情報を掲載しています

「仕事を知ってみよう　簡単自己診断」
問題点・解決施策・メリットを確認できる荷主の皆さまとトラック運送事業者の皆さまに向けた自己診断ツール

「サッと解決　よろず相談」
トラック運転者の労働時間改善に向けた FAQ 集

「情報いろいろ宝箱」
トラック運転者の長時間労働を是正するための動画教材や、取組事例、改善ハンドブック、ガイドラインなど様々なツール集

「統計からみるトラック運転者の仕事」「動画・写真で見るトラック運転者の仕事」「トラック運転者の生の声」
さまざまな角度から、トラック運転者の仕事について、取りまとめた資料集

荷主・元請運送事業者の皆さまへ

STOP!
長時間の荷待ち

- 長時間の恒常的な荷待ちは、
  自動車運転者の長時間労働の要因
  となります。

- 物流を支える自動車運転者の健康のためにも
  長時間の荷待ちの改善に向けて
  ご理解とご協力をお願いします。

- トラック運送事業者とも相談し、
  ぜひ**前向きに検討をお願いします。**

厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署

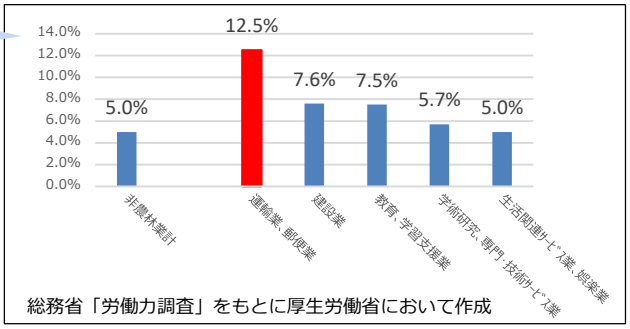
道路貨物運送業の実態

⚠ 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

道路貨物運送業は、
他の業種に比べて
長時間労働の実態にあります

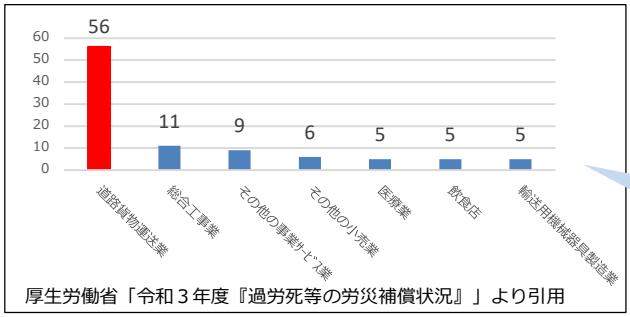
月末１週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合※（上位業種）

※ 雇用者のうち、休業者を除いた者の総数に占める割合



総務省「労働力調査」をもとに厚生労働省において作成

脳・心臓疾患の支給決定件数（上位業種）



厚生労働省「令和３年度『過労死等の労災補償状況』」より引用

過労死等の労災支給決定件数も
最も多い業種です

このような状況もあって、改善基準告示※が定められており
道路貨物運送業はこれを遵守しなければなりません

※自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第７号）
トラック運転者の拘束時間などを定めたもの。

しかし、長時間労働の要因には
昔からの取引慣行など事業主の努力だけでは
見直しが困難なものもあります

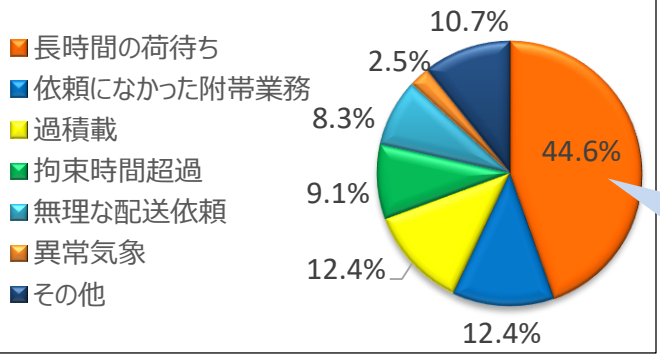
社会インフラである「物流」の現状

⚠ 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

国民生活や経済活動に不可欠な
社会インフラである「物流」

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

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（R4.11.30時点）



国土交通省は
違反原因行為※が疑われる荷主に
「働きかけ」等を行っています

※ 貨物自動車運送事業法等の違反の原因となるおそれのある行為

「働きかけ」の中で
荷主都合による長時間の荷待ちが
約半数を占めています

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

「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）

改善した現場の声

荷待ち車両がいなくなって、敷地が有効活用できるようになり、近隣住民の方からの苦情もなくなりました。

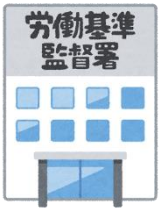
構内のリフトマンや荷受け作業員の作業の平準化につながりました。おかげで、ミスも減りました。

荷待ち時間解消のため出荷順に合わせた荷置きを行ったらピッキング作業などが減り、自社の積込み時間が削減できました。

注文からお届けまでの期間に余裕を持たせることで、安定した物流サービスを受けることができますね。

2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

発注担当者にも改善基準告示を知ってもらい、
トラック運転者が告示を守れる着時刻などを設定しましょう。
また、改善基準告示に違反して**安全な運転を確保できないような発注を行うことはやめましょう。**



改善基準告示の内容は、最寄りの労働基準監督署や裏面の労働時間管理適正化指導員へお問い合わせください。

3 事前通知のない荷役作業の依頼はやめましょう

トラック運転者に**事前通知なく荷役作業を行わせてはいけません。**
労働災害防止のため、トラック運転者に**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。**

「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」

「荷主」って誰のこと？

当社は商品を受け取るだけなので関係ないですね。

荷物の受け取り先

大きい会社のことかな。うちは小さいから関係ないはずね。

中小企業

いえいえ。
荷主というのは、
荷物の出し手である**発荷主だけではなく**、
荷物の受け取り手である着荷主も該当します。
また、**会社の規模なども関係ありません。**
皆さんの行動も、トラックドライバーの方の
長時間労働の削減のためにとても大切です。

お問い合わせ

荷待ち時間の見直しに当たっては、
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ご説明いたします。

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		

（2022.12）

荷主のみなさん

２０２４年問題を知っていますか、本当に?

2024年4月以降、こんな問題が懸念されます。

●ドライバーの拘束時間の減少

特に長距離輸送を行う業者では長時間労働が発生しやすいので、現在の人数や車両数ではこれまでどおりに運べなくなる、もしくは法を順守した経営を行うのが困難な状況になると予想されます。

●売上・利益の減少

1日に運ぶことのできる荷物の絶対量が少なくなり、利益の減少につながります。
運賃を上げれば価格競争に敗れて顧客離れが起こる恐れがあり、安易に値上げをすればよいというわけにもいきません。

●ドライバーの収入減少

残業時間が規制されれば、その分ドライバーが受け取れる残業代も少なくなります。
ドライバーが十分な収入を得られなくなって 離職が起これば、人材不足に陥る可能性もあるでしょう。

・個々ではよい改善はできません。
・荷主・トラック事業者など関係者一体で考えていくことが重要です。
・今まで取り組んできた様々な好事例を参考に改善を進めていきましょう。

・業務の合理化・労働時間の改善 → 協議会での荷主との検討・ガイドラインを参考に推進

荷主：荷役作業の合理化 ☛荷待ち時間等の改善によるコスト削減

【荷主とトラック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】（国土交通省HP）

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000107.html

・ワークシェア → 求人 → ホワイト物流・働きやすい職場認証制度によるPR等

ドライバー：働きやすい職場環境の確立 ☛若年層の取り込み、高齢化の解消

【「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト】

https://white-logistics-movement.jp

【自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」】

https://www.untenshashokuba.jp

・ドライバー確保 → 待遇向上 → 標準運賃の確保等

事業者：低賃金・労働時間の改善 ☛労働環境改善による人材の確保、業務の効率化

【標準的な運賃の告示】

https://www.mlit.go.jp/common/001430908.pdf

国土交通省東北運輸局

改善基準告示とは

改善基準告示とは、平成元年に労働大臣告示として制定された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」のこと。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拘束時間（始業から終業までの時間（休憩時間を含む））、休息期間（勤務と勤務の間の自由な時間）、運転時間等の基準で、自動車運転者の業務の特性を踏まえ、労働時間等の労働条件の向上を目的としている。

改正改善基準告示(トラック）（抜粋）

	現　　行	見直し案（令和６年４月～）
拘束時間	・１日　原則１３時間以内 最大１６時間以内 （１５時間超は１週間２回以内） ・１ヶ月　２９３時間以内	・１日　原則１３時間以内 最大１５時間以内 （１４時間超は１週間２回以内） ・１ヶ月　２８４時間以内
休息期間	継続８時間以上	継続１１時間を基本とし、９時間下限
連続運転時間	・４時間を超えないこと。 （３０分以上の休憩等の確保（１回１０分以上で分割可））	・４時間を超えないこと。 （３０分以上の休憩の確保（１回概ね１０分以上※で分割可）） ※「１回概ね１０分以上」とは、１０分未満の運転の中断が３回以上連続しないこと ※運転の中断は、原則休憩とする

改善基準告示に違反すると・・・

トラック事業者は、改善基準告示違反があった場合、貨物自動車運送事業法により、警告、車両停止、事業停止等の行政処分を科せられます。

2024年問題はすぐそこです!!

何とかしなければ物流が停滞!?
結果、経済や生活の停滞に!!

「ホワイト物流」推進運動のご案内と参加のお願い

荷主企業と物流事業者が相互に協力して
物流を改善していきましょう！

2019年3月

国土交通省・経済産業省・農林水産省

「ホワイト物流」推進運動とは?

深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的に、次の点に取り組む運動です。

① **トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化**

② **女性や60代以上の運転者等も働きやすいより「ホワイト」な労働環境の実現**

物流の改善に向けては、**荷主企業・物流事業者等の関係者が連携して相互に改善を提案し、協力して実現することが大切です。**

運動への賛同表明

企業等の皆様には、以下の「自主行動宣言」の必須項目に合意し、賛同表明をお願いします。

取組方針

事業活動に必要な物流の持続的・安定的な確保を経営課題として認識し、生産性の高い物流と働き方改革の実現に向け、取引先や物流事業者等の関係者との相互理解と協力のもとで、物流の改善に取り組みます。

法令遵守への配慮

法令違反が生じる恐れがある場合の契約内容や運送内容の見直しに適切に対応するなど、取引先の物流事業者が労働関係法令・貨物自動車運送事業関係法令を遵守できるよう、必要な配慮を行います。

契約内容の明確化・遵守

運送及び荷役、検品等の運送以外の役務に関する契約内容を明確化するとともに、取引先や物流事業者等の関係者の協力を得つつ、その遵守に努めます。

期待できる効果

「ホワイト物流」推進運動への参加で、このような効果が期待できます!

- ✔ 業界の商慣行や自社の業務プロセスの見直しによる生産性の向上
- ✔ 物流の効率化による二酸化炭素排出量の削減
- ✔ 事業活動に必要な物流を安定的に確保
- ✔ 企業の社会的責任の遂行　　等

「ホワイト物流」推進運動への参加の流れ

「ホワイト物流」推進運動へは、以下の流れでご参加いただけます。

01 運動の趣旨へのご賛同

「ホワイト物流」推進運動の趣旨と左記の「自主行動宣言」の必須項目に合意し、賛同表明をお願いします。
賛同企業名は公表いたします。

02 自社で取り組む項目を選定

これに加え、自社としてさらに取り組むことができる項目について、以下の推奨項目を参考に、検討をお願いします。
※「自主行動宣言」に盛り込んだ推奨項目を公表するか否かは任意で、随時変更が可能です。

「ホワイト物流」推進運動の推奨項目（一部抜粋）

A.運送内容の見直し

- 物流の改善提案と協力
- 予約受付システムの導入
- パレット等の活用
- 発荷主からの入出荷情報等の事前提供
- 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離
- 集荷先や配送先の集約 他

B.運送契約の方法

- 運送契約の書面化の推進
- 運賃と料金の別建て契約
- 燃油サーチャージの導入
- 下請取引の適正化

C.運送契約の相手方の選定

- 契約の相手方を選定する際の法令遵守状況の考慮
- 働き方改革等に取組む物流事業者の積極的活用

D.安全の確保

- 荷役作業時の安全対策
- 異常気象時等の運行の中止・中断等

E.その他

- 宅配便の再配達の削減への協力
- 引越時期の分散への協力 他

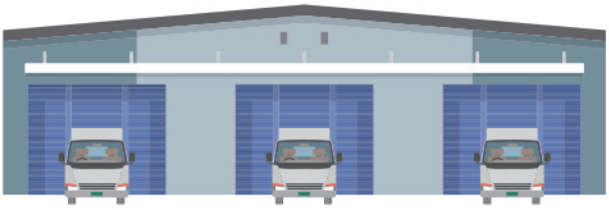
F.独自の取組

- 独自の取組

詳細は「ホワイト物流」推進運動の推奨項目リストを参照下さい

※運動への詳しい参加方法等についてはポータルサイトをご参照下さい。
https://white-logistics-movement.jp

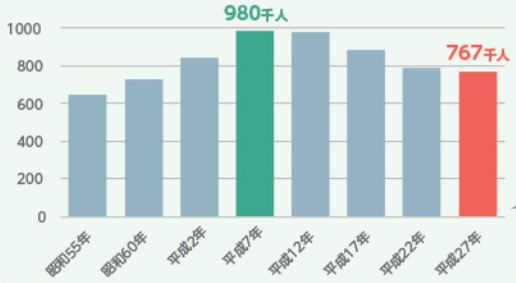
「ホワイト物流」推進運動の背景



① トラック運転者はピーク時より減少

道路貨物運送業における自動車運転従事者数の推移

平成7年 980千人→平成27年 767千人

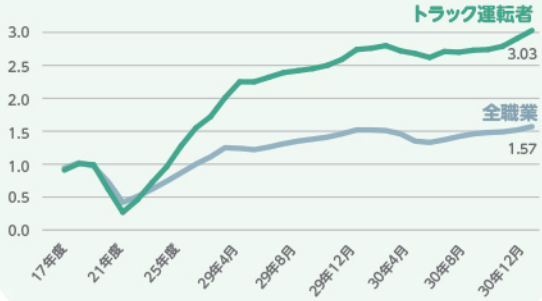


(出典)国勢調査を基に作成

② トラック運転者の有効求人倍率は3.03倍※

※平成30年12月

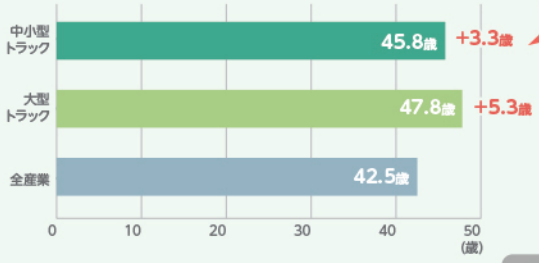
トラック運転者と全職業の有効求人倍率の推移



(出典)厚生労働省からの提供データを基に作成

③ トラック運転者は高齢化

トラック運転者と全産業全職種の平均年齢の比較



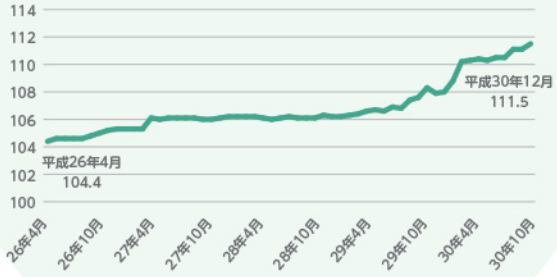
今後定年等で大量に離職

(出典)厚生労働省「平成29年度賃金構造基本統計調査」より作成

④ トラックの調達コストは上昇

企業向け「道路貨物輸送」サービス料金価格指数推移
(平成22年(2010年)平均=100)

平成22年を100とすると、平成30年12月は111.5

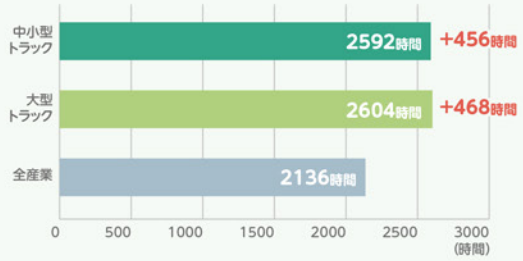


(出典)日本銀行「企業向けサービス価格指数」を基に作成

国民生活や産業活動に必要な物流の担い手であるトラック運転者の不足は深刻で、その労働条件や労働環境の改善が不可欠です。そのためには荷主企業の理解と協力も必要です。荷主企業と物流事業者の相互理解の下、連携してサプライチェーン全体の生産性向上に取り組むことが求められています。

5 トラック運転者の労働時間は全産業平均より約2割長い

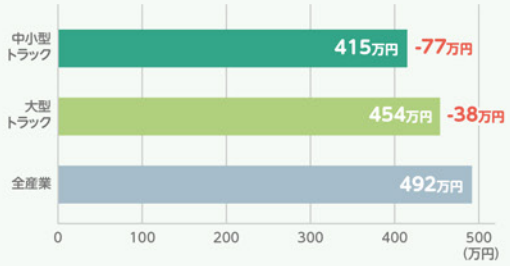
トラック運転者と全産業全職種の平均労働時間の比較



(出典)厚生労働省
「平成29年度賃金構造基本統計調査」より作成

6 トラック運転者の年間賃金は全産業平均より約1～2割低い

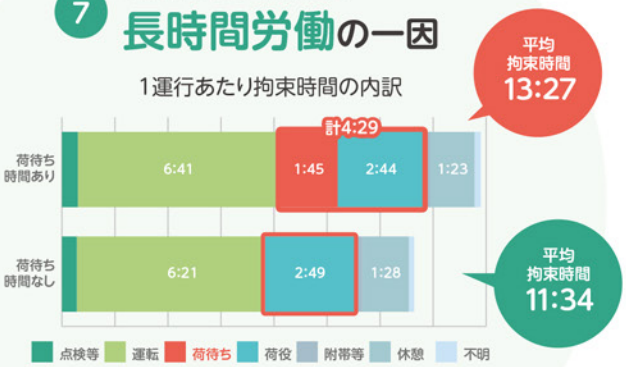
トラック運転者と全産業全職種の平均年間賃金の比較



(出典)厚生労働省
「平成29年度賃金構造基本統計調査」より作成

7 荷待ちや荷役が長時間労働の一因

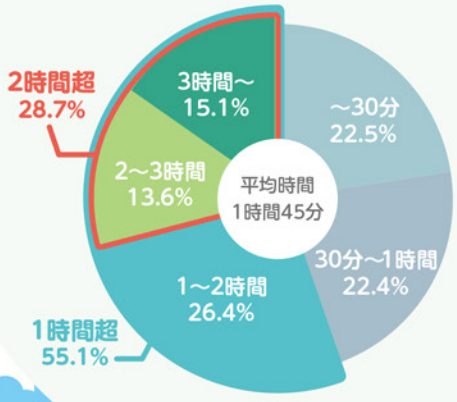
1運行あたり拘束時間の内訳



出典:国土交通省・厚生労働省
「トラック輸送状況の実態調査」(平成27年)

8 荷待ち時間の平均は1時間45分

荷待ちが発生する場合の荷待ち時間の内訳



出典:国土交通省・厚生労働省
「トラック輸送状況の実態調査」(平成27年)

9 手荷役(手積み・手降し)の商慣習の存在

10トン車に、レタスのバラ積み1,200ケース分
(1ケース7～10kg程度)のダンボールを、
手積み・手降ししている事例

荷主企業と物流事業者の協力で改善できる課題の例

CASE 1 長時間のムダな荷待ちが常態化していた

課題

先着順での積込・積降し

納品先で、先着順での積込・積降しが行われていた。一方で納品先の荷受け処理能力やトラックバース数には限りがあり、特定時間帯に納品車両が日常的に集中。結果、長時間のムダな荷待ちが常態化。

方策

納品先が「予約受付システム」を導入し、物流事業者が活用

併せて、各トラックバースの荷役予定時間を事前設定する運用変更を実施。

成果

・荷待ち時間・荷役時間の短縮
・納品先の庫内作業が効率化

物流事業者は予約時刻を前提に運行できるように。これにより、荷待ち時間が大幅に短縮。
納品先も庫内作業の効率化が可能となり、時間あたり貨物取扱量が増加。荷役時間が短縮。

CASE 2 手作業での大量の貨物の積込・積降しが負担に

課題

手作業での大量の貨物の積込・積降し

10トン車にレタスのバラ積み1,200ケース分（1ケース7～10kg程度）のダンボールを手積み・手降ししていた。手作業での大量の貨物の積込・積降しは、トラック運転者にとって重労働。
荷主企業にとっては、リードタイムが長くなる要因に。

方策

パレットの活用

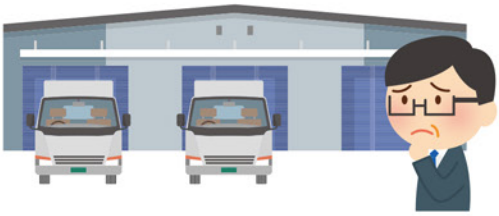
パレットを使用するよう、物流事業者と発荷主・着荷主が調整。パレットの費用の負担や保管・返却方法について、関係者との間で合意。
これを踏まえて、手作業からフォークリフトによる荷役作業に移行。

成果

・荷役時間が大幅に短縮
・リードタイムも短縮

荷役時間 2～3時間⇒20～40分に
全体的なリードタイムの短縮も実現。

全国の様々な業種の荷主と物流事業者が、例えばIT機器などを活用して、定量的に運行データ等を把握するなど、物流の改善について相互に提案・協議し、協力して業務内容の見直しに取り組むことにより、以下のような課題を解決し、物流の効率化やトラック運転者の長時間労働の是正等の成果を上げています。



CASE 3 適切な配車を行える時間的な余裕がない

課題

時間的余裕がなく、荷待ちが発生

荷主企業の受注締切直後からの物流事業者の配車業務開始。
荷待ちの生じない適切な配車を行う時間的余裕なし。

方策

荷主企業から物流事業者に、受注締切前に確定前の受注情報（出荷情報）を事前共有し、物流事業者は事前準備を実施。
これにより、物流事業者が余裕を持って適切な配車を実施できるように。

成果

・荷待ちの生じない配車の実現
・荷主企業の作業も効率化

荷待ちの生じない適切な配車が可能となり、トラック運転者の拘束時間が短縮。
荷主企業も、荷待ちの削減により構内スペースの有効活用や混雑緩和が図られ、作業が効率化。

CASE 4 夜間や早朝の積込み作業が発生していた

課題

夜間や早朝の積込み作業
（リードタイムに余裕のない中での作業）

当日12時受注締切⇒翌日午前配達を行っていた。
※予測物量で荷役と配車を行うため波動により作業が遅延し、積込み作業も夜間や早朝になり、出発も遅延。

方策

当日12時締切⇒翌々日 午前配達（又は午後配達）に変更。
受注時間の前倒し、又は配達時間の後ろ倒しにより、受注から配達までのリードタイムを延長。

成果

・夜間や早朝の積込み作業が減少
・納品時刻遵守

リードタイムの延長により、夜間や早朝の積込み作業が減少し、トラック運転者の拘束時間が短縮。
荷主企業も、出発遅延が解消され、顧客に提示した納品時刻を遵守できるように。荷役作業スタッフの労働時間も短縮。

※その他の事例については「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・全日本トラック協会）を参照ください。
http://www.mlit.go.jp/common/001260158.pdf

Webでも情報を随時発信します！

「ホワイト物流」推進運動　検索

https://white-logistics-movement.jp

国土交通省自動車局貨物課
経済産業省商務・サービスグループ物流企画室
農林水産省食料産業局食品流通課
【問い合わせ先】
国土交通省自動車局貨物課「ホワイト物流」推進運動担当
電話：03-5253-8575（直通）

ご存じですか？

オレンジ色のこのマーク

トラック、バス、タクシードライバーのための

働きやすい職場の認証制度

このマークを取得している事業所は、ドライバーの皆さんが安心して働ける職場環境を提供しています

トラック・バス・タクシー運転手として働きたいと思っている皆さん、あなたにとって会社選びの基準は何ですか？

「働きやすい職場認証制度」は、国土交通省により創設された、自動車運送事業者の労働条件や労働環境を認証マークで見える化した制度です。

認証マークが付いている会社は、様々な取り組みを通じて、離職率の低下や労働時間の短縮、有休取得率の増加、女性ドライバーの積極的採用など、より働きやすい職場環境の実現を図っています。

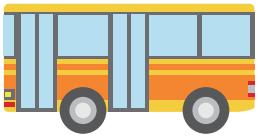
是非、皆さんが安心して働ける会社を選ぶための目印にしてください。

詳細はウラ面をご覧ください

働きやすい職場認証制度の認証企業は、以下のような取り組みを実施しています。

法令遵守等

労働法や道路運送法等の
関係法令を遵守しています



労働時間休日

- 時間外労働を年間960時間以下に制限
- 年間休日取得数平均105日以上

心身の健康

- 脳ドックやメンタルヘルスなど法定以外の健康診断
- ハラスメント防止のための取り組み

安心・安定

- 労働災害や通勤災害の上積み補償制度
- 病気や怪我で働けない場合の所得補償制度
- 65歳を超えても働ける制度

多様な人材の確保・育成

- 免許や資格取得支援制度
- 女性運転手が働きやすい環境
- ニーズに応じた勤務シフトや福利厚生

法令遵守等を除く4分野に関する取り組みは各社異なり、上記に記載したものは一例です。

制度の詳しい内容は「働きやすい職場認証制度」のホームページからどうぞ

https://www.untenshashokuba.jp/

制度の概要、申請のご案内、関連動画などがご覧いただけます。

国土交通省指定 運転者職場環境良好度認証制度 認証実施団体

ClassNK 一般財団法人 日本海事協会

〒102-8567 東京都千代田区紀尾井町4−7 TEL：03-5226-2412