

# 改正労働基準法・改善基準告示のポイントや 荷主の取組事例について

令和6年2月28日

厚生労働省 労働基準局 監督課

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

働く人々がそれぞれの事情に応じた多様な働き方を選択できる社会を実現する「働き方改革」を総合的に推進するため、2018年に**働き方改革関連法**が成立

働き過ぎを防ぐことで、働く人の健康を守るため、その1つとして、「**時間外労働の上限規制**」が導入

2019年4月以降、大企業から順次適用されている「時間外労働の上限規制」は、日本の労働基準法制定以来の大改革



直接義務を課される事業主（労働者を使用する者）だけでなく、  
その商品やサービスの供給を受けている顧客企業や一般市民等にも深く関連する内容

「働き方改革関連法は2024年3月末を以て当面の経過措置が一通り終了

本年4月からはこれまで適用が猶予されていた**建設業、自動車運転者、医師**にも「時間外労働の上限」が適用

これら業種等の職場の魅力を向上させることが期待

同時に、これらのうち一部の労働者の労働時間が短くなることも想定



この結果、「2024年問題」という言葉があるように、例えば、物流分野について目を向ければ、何も対策を講じないと、2024年度には14%もの輸送力が不足するとの懸念が指摘

荷主等の取引先企業の立場で見れば・・・？

投資や融資を行う立場から見れば・・・？

# 労働基準法とは？労働契約とは？

## 労働基準法

### （労働条件の原則）

**第一条** 労働条件は、労働者が人たるに値する生活を営むための必要を充たすべきものでなければならない。

この法律で定める労働条件の基準は最低のものであるから、労働関係の当事者は、この基準を理由として労働条件を低下させてはならないことはもとより、その向上を図るように努めなければならない。

### （この法律違反の契約）

**第十三条** この法律で定める基準に達しない労働条件を定める労働契約は、その部分については無効とする。この場合において、無効となつた部分は、この法律で定める基準による。

## 労働契約法

### （労働契約の成立）

**第六条** 労働契約は、労働者が使用者に使用されて労働し、使用者がこれに対して賃金を支払うことについて、労働者及び使用者が合意することによって成立する。

# 労働基準法における労働時間の規定

## 労働時間の規定

### 労働時間・休日に関する原則

法律で定められた労働時間の限度

**1日 8時間** 及び **1週 40時間**

法律で定められた休日

**毎週少なくとも1回**

これを超えるには、  
**36協定の締結・届出**が必要です。

- 労働基準法では、労働時間は原則として、1日8時間・1週40時間以内とされている（「法定労働時間」という。）  
また、休日は原則として、毎週少なくとも1回与えることとされている（「法定休日」という。）。
- 法定労働時間を超えて労働者に時間外労働をさせる場合や法定休日に労働させる場合には、
  - 労働基準法第36条に基づく労使協定（36（サブロク）協定）の締結
  - 所轄労働基準監督署長への届出が必要となる。
- 36協定では、「時間外労働を行う業務の種類」や「時間外労働の上限」などを決めなければならない。

## 労働基準法とは？労働契約とは？

### 「36協定」とは

（時間外及び休日の労働）

**第三十六条** 使用者は、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をし、厚生労働省令で定めるところによりこれを行政官庁に届け出た場合においては、第三十二条から第三十二条の五まで若しくは第四十条の労働時間（以下この条において「労働時間」という。）又は前条の休日（以下この条において「休日」という。）に関する規定にかかわらず、その協定で定めるところによつて労働時間を延長し、又は休日に労働させることができる。

# 時間外労働の上限規制の概要（2024年4月以降）

	時間外・休日労働 月100時間未満	時間外・休日労働 複数月平均 <sup>4</sup> 80時間以内	時間外労働 年720時間以内	月45時間超 年6回以内
一般	適用 <sup>1</sup>	適用 <sup>1</sup>	適用	適用
建設事業				
自動車 運転者	制限なし	制限なし	時間外労働 960時間以内	制限なし
特定医師 <sup>3</sup>	適用 ただし例外あり	制限なし	時間外・休日労働 960時間以内 <sup>2</sup>	制限なし

- 1 建設事業について、災害の復旧・復興の事業には、月100時間未満と複数月平均80時間以内の規制は適用されない。
- 2 地域医療確保暫定特例水準（B・連携B水準）や集中的技能向上水準（C水準）の対象の医師の上限時間は年1,860時間。
- 3 医師のうち「特定医師」以外（診療に従事しない者）は、2024年4月からは一般側の適用
- 4 「2ヶ月平均」「3ヶ月平均」「4ヶ月平均」「5ヶ月平均」「6ヶ月平均」すべてが80時間以内

# 「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

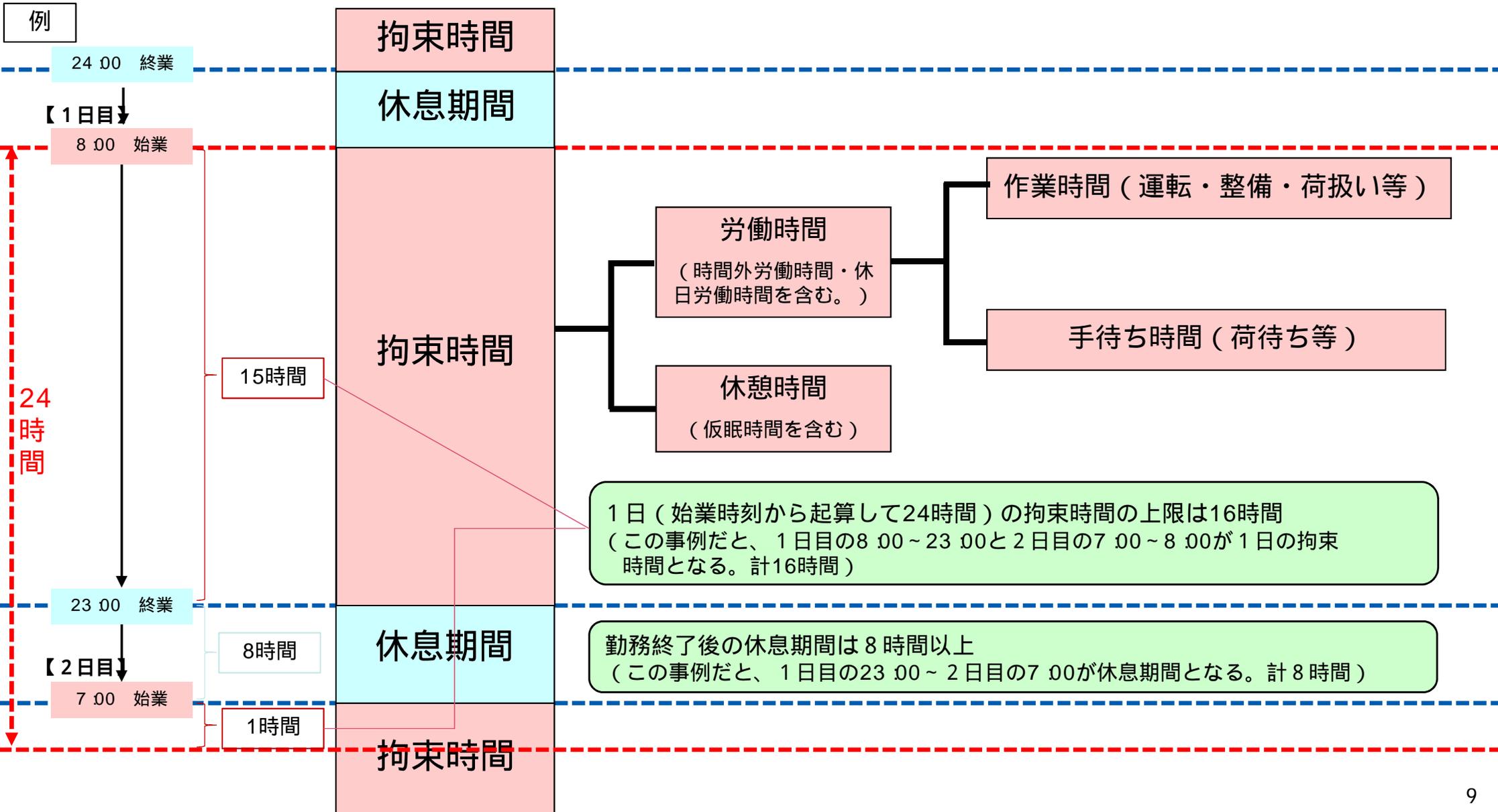
関係労使の自主的改善努力と労働基準監督官の臨検監督等による指導  
(令和3年自動車運転者を使用する事業場への監督指導...3,770件 改善基準告示違反率...53.3%)

国土交通省との連携

監督署と地方運輸機関との合同による監督・監査  
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

# 拘束時間と休息期間について

- ▶ 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。



# 「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)のトラック運転者関係の概要(主なもの)

	改正前	改正後
1年の拘束時間	3516時間 (年換算)	原則 3300時間 最大 3400時間
1か月の拘束時間	原則 293時間 最大 320時間	原則 284時間 最大 310時間
1日の最大拘束時間	13時間 15時間超 週2回まで 上限 16時間	13時間 14時間超 週2回までが目安 上限 15時間
1日の休息期間	継続8時間	基本 継続11時間 継続9時間
運転時間	2日平均 1日9時間	改正なし
連続運転時間	4時間以内	原則は同様

通常予期し得ない事象による遅延について、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間からの除外規則あり(改正後)。

2人乗車による、1日の最大拘束時間の例外あり。

改善基準告示は、法律ではないが、道路運送法及び貨物自動車運送事業法等の関連法令に基づき、運転者の過労防止等の観点から定めた基準において改善基準告示が引用されており、旅客自動車運送事業者や貨物自動車運送事業者は、改善基準告示の内容の遵守が必要である(当該規定は、労働者だけではなく、個人事業主等である運転者にも適用される)。

# 1 か月の拘束時間

## 現行

- ▶ 拘束時間は、1 か月について2 9 3 時間を超えないものとする。
- ▶ ただし、労使協定があるときは、1 年のうち6 か月までは、1 年間についての総拘束時間が3, 5 1 6 時間を超えない範囲内において、1 か月の拘束時間を3 2 0 時間まで延長することができる。

## R 6 . 4 . 1 ~

### 【原則】

- ▶ 拘束時間は、年間の総拘束時間が3, 3 0 0 時間、かつ、1 か月の拘束時間が2 8 4 時間を超えないものとする。

### 【例外】

- ▶ ただし、労使協定により、年間6 か月までは、年間の総拘束時間が3, 4 0 0 時間を超えない範囲内において、1 か月の拘束時間を3 1 0 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、1 か月の拘束時間が2 8 4 時間を超える月が3 か月を超えて連続しないものとし、1 か月の時間外・休日労働時間数が1 0 0 時間未満となるよう努めるものとする。

### 【1 か月あたりの拘束時間について】

法定労働時間、労働した場合の1 か月あたりの拘束時間は

$$\begin{aligned} & 1 \text{ 年間の法定労働時間} : 40 \text{ 時間} \quad \times 52 \text{ 週} = 2,080 \text{ 時間} \\ & 1 \text{ 年間の休憩時間} \quad : 1 \text{ 時間} \times 5 \text{ 日} \times 52 \text{ 週} = 260 \text{ 時間} \\ & (2,080 \text{ 時間} + 260 \text{ 時間}) \div 12 \text{ か月} = \underline{195 \text{ 時間}} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} & \underline{3,300 \text{ 時間}} \div 12 \text{ か月} = 275 \text{ 時間} \\ & 275 \text{ 時間} - 195 \text{ 時間} = \underline{80 \text{ 時間}} \end{aligned}$$

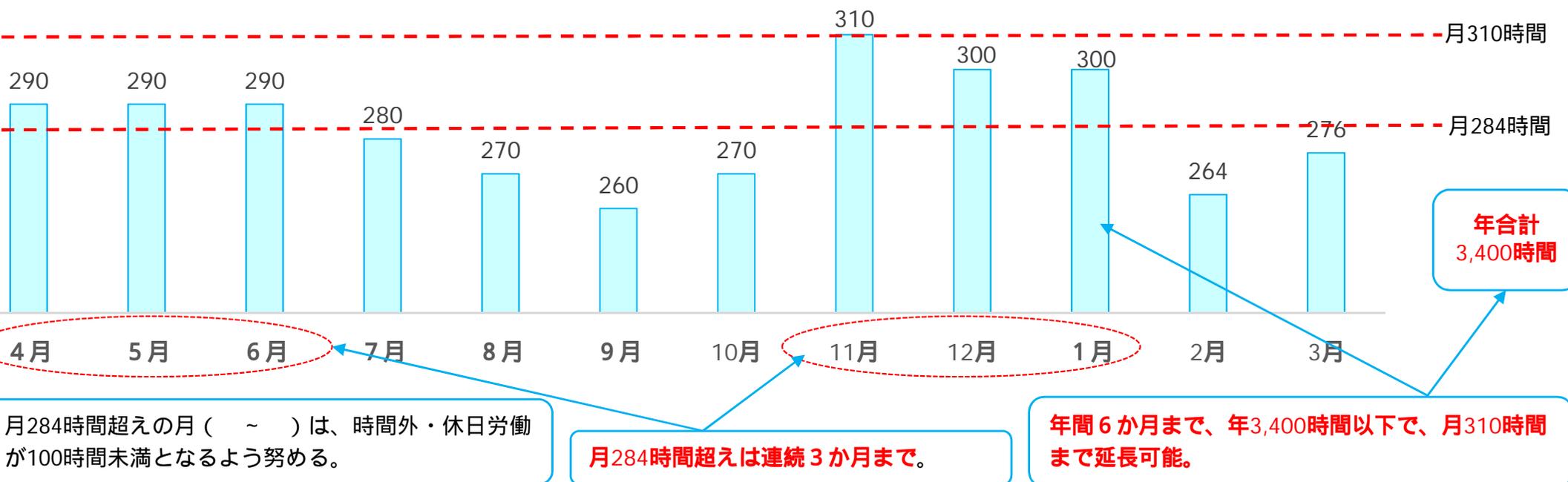
この計算は、事業場ごとの所定労働時間や休憩時間の違いや、月の日数の違いを考慮していないため、あくまでも「目安」である。

# 改正内容（1か月の拘束時間）

## 【例1】（1か月の拘束時間の原則）



## 【例2】（1か月の拘束時間の例外） 労使協定の締結が必要



## (参考) 1箇月及び1年の拘束時間の延長に関する協定書(例) (トラック運転者)

〇〇運輸株式会社代表取締役〇〇〇〇と〇〇運輸労働組合執行委員長〇〇〇〇(〇〇運輸株式会社労働者代表〇〇〇〇)は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」第4条第1項第1号ただし書の規定に基づき、拘束時間に関し、下記のとおり協定する。

### 記

- 1 本協定の適用対象者は、トラックの運転の業務に従事する者とする。
- 2 1箇月及び1年の拘束時間は下の表のとおりとする。なお、各月の起算日は1日とする。

4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間計
295時間	284時間	245時間	267時間	300時間	260時間	250時間	295時間	310時間	300時間	284時間	310時間	3,400時間

- 3 本協定の有効期間は、〇年4月1日から〇年3月31日までとする。
- 4 本協定に基づき1箇月及び1年の拘束時間を延長する場合においても、1箇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ものとする。
- 5 本協定に定める事項について変更する必要がある場合には、14日前までに協議を行い、変更を行うものとする。

〇年〇月〇日

以上

〇〇運輸労働組合執行委員長 〇〇〇〇 印  
(〇〇運輸株式会社労働者代表 〇〇〇〇 印)

〇〇運輸株式会社代表取締役 〇〇〇〇 印

# 1日の拘束時間

## 現行

- ▶ 1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、1日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は16時間とする。  
この場合において、1日についての拘束時間が15時間を超える回数は、1週間について2回以内とする。

## R6.4.1～

### 【原則】

1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、1日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は15時間とする。

### 【例外】

ただし、自動車運転者の1週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、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、当該1週間について2回に限り最大拘束時間を16時間とすることができる。

の場合において、1日についての拘束時間が14時間を超える回数（ ）をできるだけ少なくするよう努めるものとする。

（ ）通達において、「1週間について2回以内」を目安として示されている。

# 1日の休息期間

## 現行

- ▶ 勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与える。

## R6.4.1 ~

### 【原則】

休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

### 【例外】

ただし、自動車運転者の1週間における運行がすべて長距離貨物運送(1)であり、かつ、一の運行(2)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、当該1週間について2回に限り、継続8時間以上とすることができる。この場合において、一の運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えるものとする

(3)。

1

一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送をいう。

2

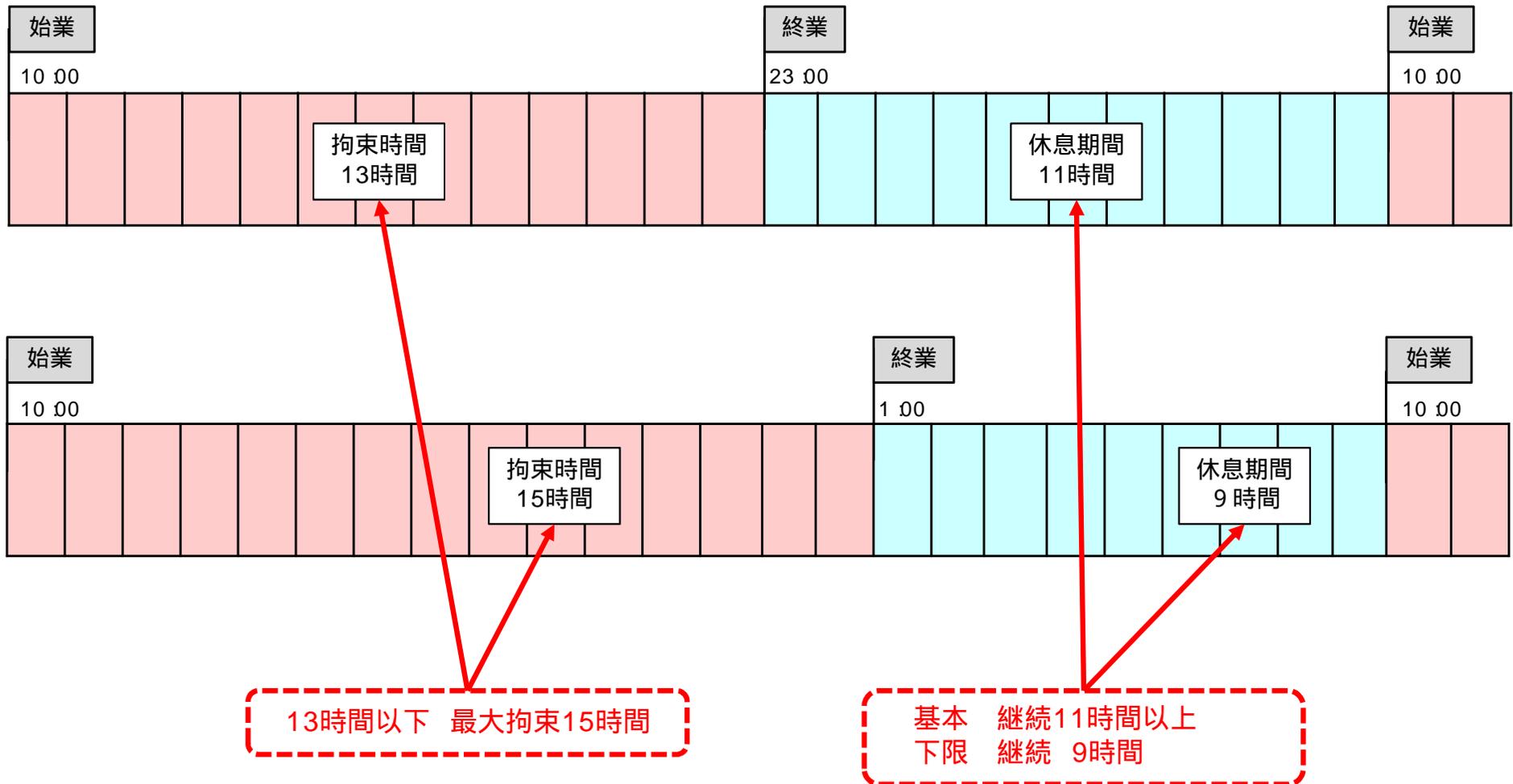
自動車運転者が所属する事業場を出発してから当該事業場に到着するまでをいう。

3

一の運行における休息期間のいずれかが9時間を下回る場合には、当該一の運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えるものとする。

# 改正内容（1日の拘束時間・休息期間の原則）

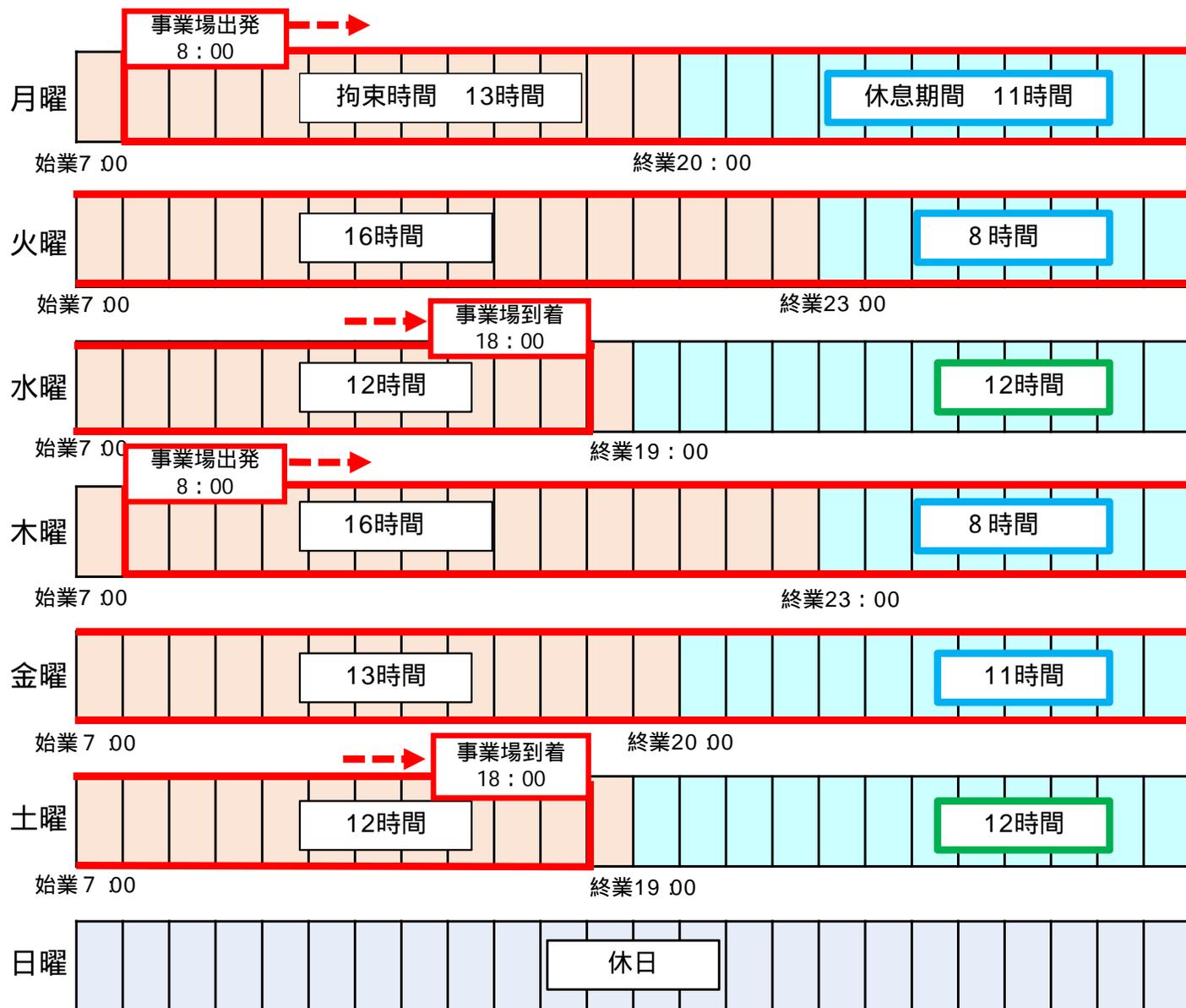
## 【例】1日の拘束時間・休息期間の原則（R6.4.1～）



# 改正内容（1日の拘束時間・休息期間の例外）

## 【例】1日の拘束時間・休息期間の例外（R6.4.1～）

1週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、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は、**当該1週間について2回に限り、最大拘束時間は16時間とし、休息期間は継続8時間以上。**



- 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450km以上）
- 一の運行中における **休息期間**  が、**住所地以外の場所**
- 一の運行終了後の **休息期間**  は **継続12時間以上**

1週間のうち、一の運行（事業場を出発し、事業場に到着するまで）の走行距離が450km未満の運行が含まれる場合、例外の対象となりません。

すべて日帰り運行のように、住所地以外の場所で宿泊を伴う休息が発生しない場合、例外の対象となりません。

# 運転時間、連続運転時間

## 現行

### 《運転時間》

- ▶ 運転時間は、2日を平均し1日当たり9時間、2週間を平均し1週間当たり44時間を超えないものとする。

### 《連続運転時間》

- ▶ 連続運転時間（1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。）は、4時間を超えないものとする。

## R6.4.1～

### 《運転時間》

- ▶ 現行どおり

### 《連続運転時間》

#### 【原則】

- ▶ 連続運転時間(1回が概ね連続10分以上( )で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。以下同じ。)は、4時間を超えないものとする。**当該運転の中断は、原則休憩とする。**

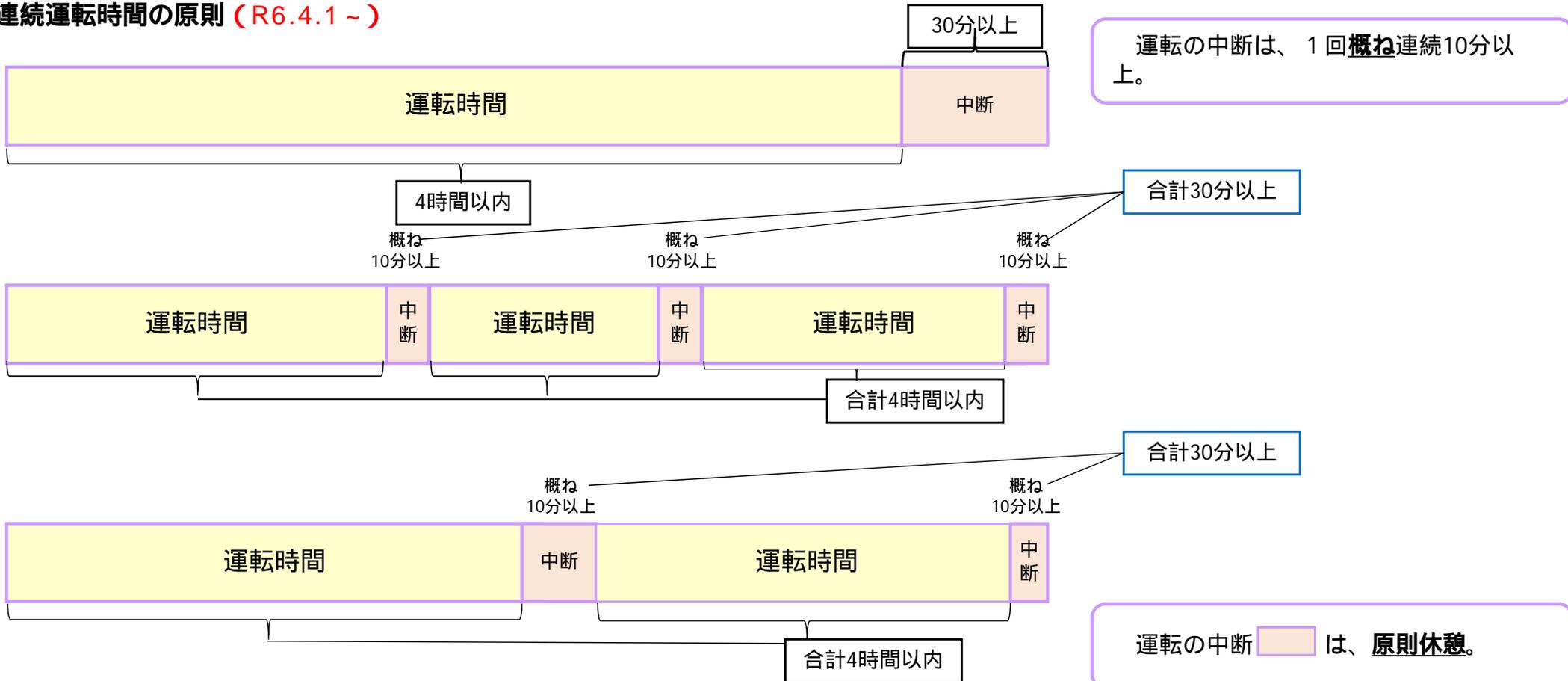
( )通達において、「概ね連続10分以上」とは、  
例えば、10分未満の運転の中断が3回以上連続しないこと等と示されている。

#### 【例外】

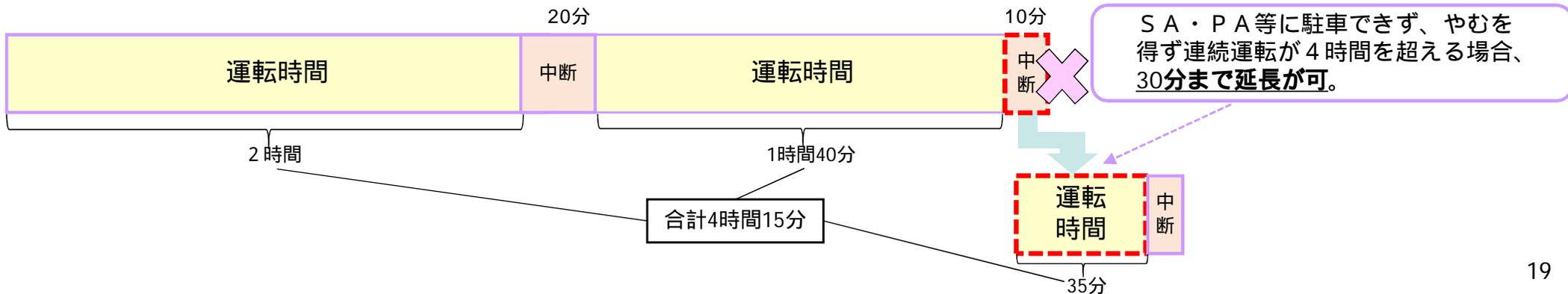
- ▶ ただし、**サービスエリア、パーキングエリア等に駐車又は停車できないことにより、やむを得ず連続運転時間が4時間を超える場合には、30分まで延長することができる**ものとする。

# 改正内容（連続運転時間）

## 【例】連続運転時間の原則（R6.4.1～）



## 【例】連続運転時間の例外（R6.4.1～）



# 例外的な取扱い

## 新設（R6.4.1～）

- ▶ **事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間の規制の適用に当たっては、その対応に要した時間を除くことができることとする。**
- ▶ 勤務終了後は、通常どおりの休息期間（ ）を与えるものとする。  
（ ）休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

### （具体的な事由）

- ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合
- イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
- ウ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合
- エ 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場合

「通常予期し得ない」ものである必要があり、平常時の交通状況等から事前に発生を予測することが可能な道路渋滞等は該当しない。

「対応に要した時間」を確認するため、運転日報のほか、予期し得ない事象の発生日時等が客観的に確認できる記録が必要となる。

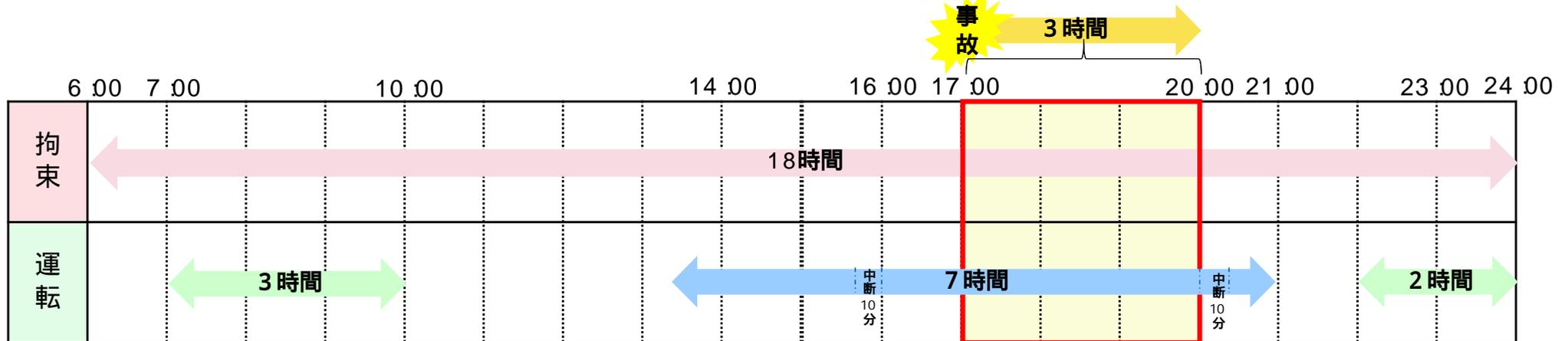
# 予期し得ない事象の考え方について（トラック）

- ▶ 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し（ア～エに掲げる場合に限る）、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間の規制の適用に当たっては、その対応に要した時間を除くことができることとする。ただし、勤務終了後は、通常どおりの休息期間（ ）を与えるものとする。

（ ） 休息期間は、勤務終了後、継続1時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

- ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合
- イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
- ウ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合
- エ 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場合

（例） 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合（ウ） 道路封鎖、渋滞への対応に要した時間



- 拘束時間 18時間      18時間 - 3時間 = 15時間（1日の拘束時間の基準を満たす）  
（ただし、賃金支払いの対象とすべき労働時間は、18時間 - 休憩時間）
- 運転時間 12時間      12時間 - 3時間 = 9時間（前後の日のいずれかが9時間以下なら基準を満たす）
- 連続運転時間 7時間      7時間 - 3時間 = 4時間（連続運転時間（4時間以下）の基準を満たす）

## 考え方

- ▶ **予期し得ない事象に対応した時間について**、1日の拘束時間、運転時間、連続運転時間から除くことができるが、**1年・1か月の拘束時間から除くことはできない。**
- ▶ 予期し得ない事象に対応した場合、勤務終了後は、通常どおりの休息期間を与える必要がある。

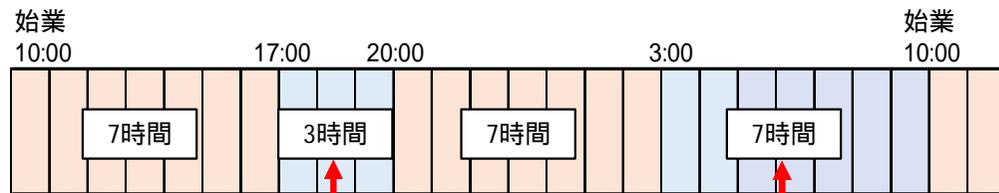
# 特例 (分割休息)

## 現行

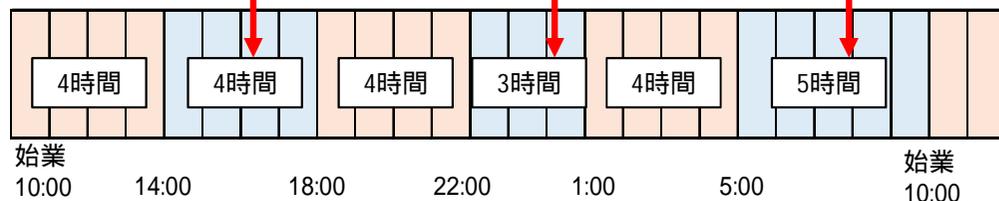
- ▶ 業務の必要上、勤務終了後継続8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数数の2分の1を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができるものとする。
- ▶ この場合において、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上でなければならないものとする。
- ▶ 一定期間は、原則として2週間から4週間程度とし、業務の必要上やむを得ない場合であっても2か月程度を限度とする。
- ▶ 分割は、2分割に限らず、3分割も認められるものとする。

### 【例】(R6.4.1~)

拘束時間
  休息期間



- ・ 1回当たり継続3時間以上、合計10時間以上
- ・ 3分割の場合は、合計12時間以上



## R6.4.1~

- ▶ 業務の必要上、勤務終了後、継続9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数の2分の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。
- ( ) 長距離貨物運送に従事する自動車運転者であって、1週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、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は継続8時間以上
- ▶ この場合において、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続3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。
- ▶ なお、一定期間は、1か月程度を限度とする。
- ▶ 分割は、2分割に限らず、3分割も認められるが、3分割された休息期間は1日において合計12時間以上でなければならないものとする。
- ▶ この場合において、休息期間が3分割される日が連続しないよう努めるものとする。

# 特例 (2人乗務)

## 現行

- ▶ 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、最大拘束時間を20時間まで延長することができる。また、休息期間は4時間まで短縮することができる。

## R6.4.1~

- ▶ 現行どおり
- ▶ ただし、**当該設備が次のいずれにも該当する車両内ベッド又はこれに準ずるもの(以下「車両内ベッド等」という。)**であるときは、**拘束時間を24時間まで延長**することができる。  
また、**当該車両内ベッド等において8時間以上の仮眠時間を与える場合には、当該拘束時間を28時間まで延長**することができる。  
この場合において、**一の運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与える**ものとする。  
ア 車両内ベッドは、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であること。  
イ 車両内ベッドは、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。

【例】(R6.4.1~:ア・イの要件を満たす車両内ベッド等において8時間以上の仮眠時間を与える場合)



# 特例（隔日勤務、フェリー）

## 現行

### 【隔日勤務の特例】

- ▶ 2 暦日における拘束時間は、2 1 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2 4 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1 2 6 時間（2 1 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2 0 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。

### 【フェリー特例】

- ▶ フェリー乗船時間は、原則として、休息期間として取り扱うものとする。
- ▶ 与えるべき休息期間の時間から、フェリー乗船中の休息期間について減ずることができる。

ただし、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ものとする（ 1 ）。

（ 1 ）2 人乗務の場合を除く

なお、フェリー乗船時間が8 時間（ 2 ）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るものとする。

（ 2 ）2 人乗務の場合には4 時間、隔日勤務の場合には20時間

## R6.4.1 ~

### 【隔日勤務の特例】

- ▶ 現行どおり

### 【フェリー特例】

- ▶ 現行どおり

## 労働基準法は、刑罰法規・強行規定

民事契約の内容を履行するために必要であっても、上限時間を超えて労働させることはできない

### 【事例】

労働基準監督署がトラック運送業者に対して、現行法令における長時間労働に関して違反を指摘したことを契機に、違反を解消するため運送業者が取引先（荷主）との一部契約業務から撤退

すぐに手に入る便利なサービスや商品は、働く人の長時間労働に支えられているものが存在

働きすぎを生じさせない社会環境をつくっていくという過程においては、顧客側における変化・対応が欠かせない

トラック運転者は、長時間の「荷待ち」をはじめ、様々な問題あり

荷主企業が率先して取り組まなければ解消が難しい課題

## 「雇用機会の確保・働き方改革の推進等に関する要請書」

令和5年6月5日

香川県商工会議所連合会会長、香川県経営者協会会長

香川県商工会連合会会長、香川県中小企業団体中央会会長（順不同）あて

香川県知事、香川労働局長、香川県教育委員会教育長、四国経済産業局長 4者連名要請

「時間外労働の上限規制の適用に当たっては、**産業界全体の生産性向上や人材確保を図る観点からも**、長時間労働を生じるような商慣行の見直しや取引環境の改善が強く求められています。」

# 割増賃金率の引上げ

2018年に公布された働き方改革関連法による改正労働基準法において、いわゆる残業代の割増賃金率が引上げ

【2023年（令和5年）4月1日から】

業種によらず共通

	1か月の時間外労働	
	60時間以下	60時間超
大企業	25%	50%
中小企業	25%	25 → 50%

# 過労死を発生しかねないペースで働いている人が多い現状

週60時間就業が続くと月約87時間の残業になります

脳・心臓疾患（過労死等）の労災認定事案が多く発生

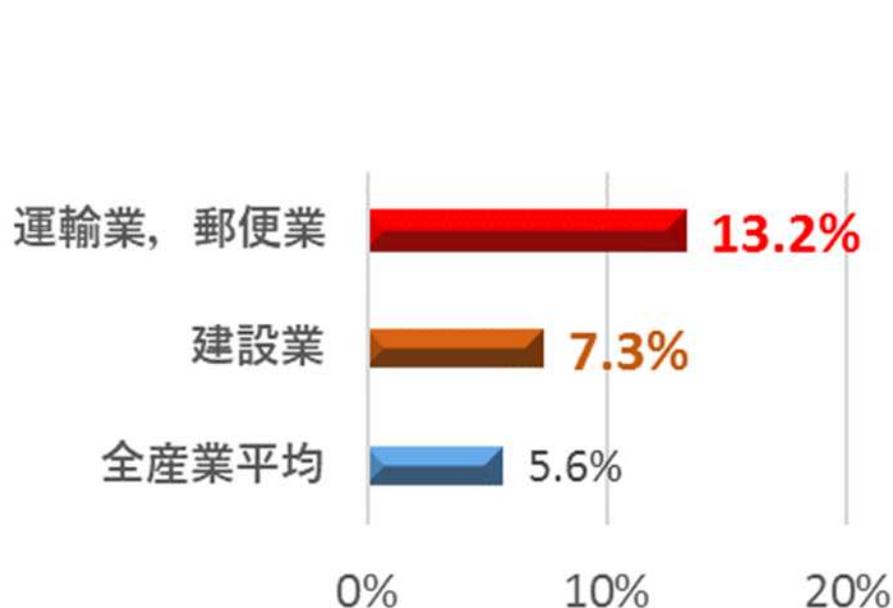


図1 月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者割合(全国)

総務省「労働力調査」(2022年)から香川労働局作成

図2 雇用者数100万人当たりの脳・心臓疾患の労災認定件数(上位業種)(農林業等除く)(全国)

厚生労働省「令和4年度『過労死等の労災補償状況』」及び総務省「労働力調査」(2022年)から香川労働局が作成

## 脳・心臓疾患の支給決定件数の多い職種（上位3職種（中分類）、全国）

（認定年度）

R2	R3	R4
自動車運転従事者 58 (22)	自動車運転従事者 53 (17)	自動車運転従事者 57 (20)
商品販売従事者 19 (7)	法人・団体管理職員 15 (6)	接客・給仕翌業従事者 13 (5)
建築・土木・測量技術者 14 (6)	建築・土木・測量技術者 11 (3)	商品販売従事者 11(2)

（ ）内は死亡の件数で、内数である。

## 脳・心臓疾患の支給決定件数の多い業種（上位3業種（中分類）、全国）

（認定年度）

R2	R3	R4
道路貨物運送業 55 (19)	道路貨物運送業 56 (20)	道路貨物運送業 50 (19)
飲食料品小売業 16 (6)	総合工事業 11 (2)	総合工事業 18 (8)
総合工事業 12 (6)	その他の事業サービス業 9 (3)	飲食店 14 (2)

（ ）内は死亡の件数で、内数である。

## 合計件数（全国）

R2	R3	R4
194	172	194

# トラックドライバーの交通事故による死亡災害が発生

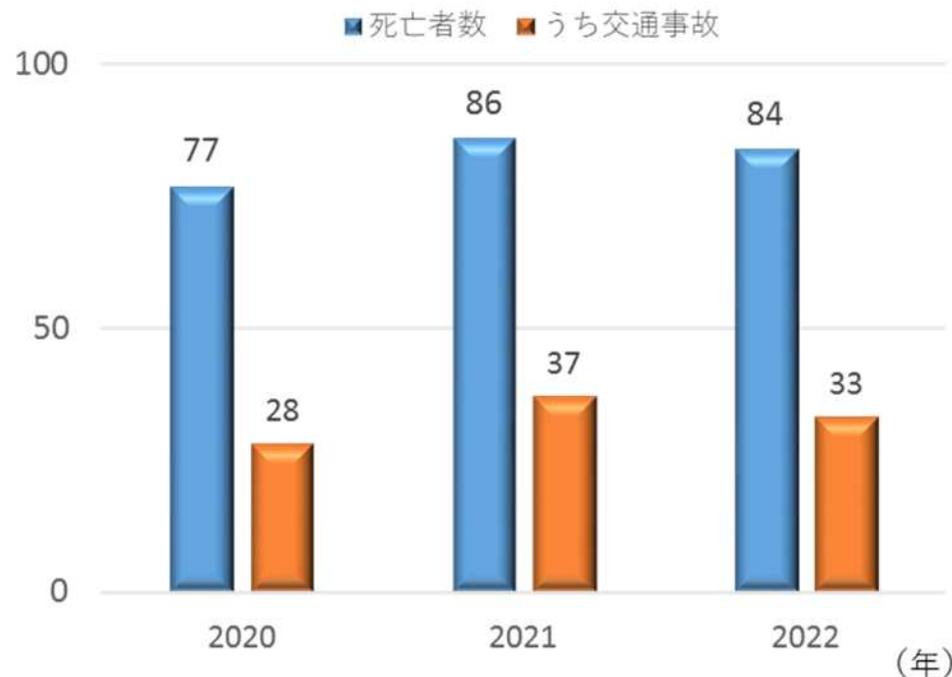


図3 道路貨物運送業における労働災害発生状況(全国)

## 労働基準監督署の送検状況 (香川県内、送検年月日：2023年)

送検件数	9件
うち労働時間関係	うち2件

うち2件とも、トラック運転者に係る違法な時間外労働

## 対応のポイント1 経営方針や体制の点検をしましょう

いわゆる「2024年問題」について、自社との関係性や準備の進捗状況に応じて、経営方針やヒト・モノ・カネ・情報等の体制が適切か否か確認し、必要があれば見直し

経営トップ自身が、物流や建設工事の遅れ等が生じても、これまでのように無理が利かず、そのリカバリーができないリスクが大きくなると認識することも必要

## 対応のポイント2 改正内容等を関係部署に周知しましょう

## 対応のポイント3 労働者が休暇を取得しやすい環境の整備

現状、医療現場では、患者やその家族への病状説明は、説明相手方の勤務時間に配慮し、そのサービス精神から、医師がそのために残業し、時間外に実施

医療を守るため、受診や患者家族への病状説明は診療時間内に行うことが重要であることから、そのためにも、医療機関で病状説明を聞く必要がある労働者の休暇取得に配慮を

## 関係部署に周知する内容（前ページの対応のポイント2）

### 1 改正労働基準法に基づく上限規制等の内容

### 2 **トラック運転者の長時間労働に大きな影響を及ぼす事業場** にとっては、**関係ガイドラインやトラック運転者の長時間労働削減の取組事例**

製造業、卸・小売業、建設業など、とりわけ一部の荷主事業場では長時間の荷待ちが生じており、荷主の能動的な取組が必要となっている業種。

発荷主及び着荷主はもとより、建設業における元請事業者等の関係者を含む。

### 3 改正貨物自動車運送事業法等の内容

（例）違反原因行為が疑われる荷主に対する国土交通大臣による働きかけ、要請、勧告・公表の仕組み等

### 4 改正建設業法の内容

（例）著しく短い工期で建設工事を契約した発注者に対する国土交通大臣等による勧告・公表の仕組み等

**【参考】建設業の元請事業者の役割について**

「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」  
建設資材物流編 p.55から

- ✓ 建設工事現場では非常に膨大かつ多様な荷姿の資材が必要とされ、多くの資材が元請業者であるゼネコン・ハウスメーカー等と契約している下請業者の責任において発注、納品が行われている。
- ✓ そのため、一部自社工場の生産部材を直接建設工事現場に納品するケースがあるとはいえ、元請業者はトラック運送事業者と関わる場面が少なく納入に係る課題はもっぱら、周辺渋滞対策や安全対策に焦点が当てられていることから、一般的には物流において発生しているトラックの長時間待機等の課題は問題視されてこなかった。
- ✓ しかし、現実として荷待ち時間の発生など物流における課題は建設工事現場で発生しており、荷待ち時間の原因が建設工事現場への納入車両の輻輳や工事工程の遅れなど下請業者自身が責めを負わなければならない場合は少ないと考えられる。物流改善に取り組むには、現場全体の発注及び納品のマネジメントを行う元請業者であるゼネコン、ハウスメーカー等が物流面の課題についてさらに目を向け、建設業の下請取引適正化の観点からも、荷待ち時間の解消等に向けたマネジメントに積極的に取り組むことが求められている。
- ✓ マネジメントの一例としては、作業間連絡調整会議で翌営業日の搬入予定を調整する際に、トラック運送事業者を会議に参加させて物流の課題を考慮した搬入計画を調整したり、前後の搬入車両と荷卸し時間を考慮して重複しないよう搬入時間を決めるなど搬入計画の精度を向上させるルール作りをしたりすることで、トラックの荷待ち時間を削減することができると考えられる。

## 【関係ガイドライン等】

### 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

(2019/08厚生労働省・国土交通省・(公社)全日本トラック協会)

### 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

(平成25年3月25日付け基発0325第1号)

### 交通労働災害防止のためのガイドライン

(最終改正 平成30年6月1日付け基発0601第1号)



ポータルサイトの「情報いろいろ宝箱（荷主の皆さまへ）」ページに様々な掲載

このほか、「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月経済産業省・農林水産省・国土交通省)もあります



## 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

(2019/08厚生労働省・国土交通省・(公社)全日本トラック協会)

## 【長時間労働の原因】

発荷主の出荷時間が遅れ、荷待ち時間が発生する

発荷主からの配車指示が遅く計画的配車ができない

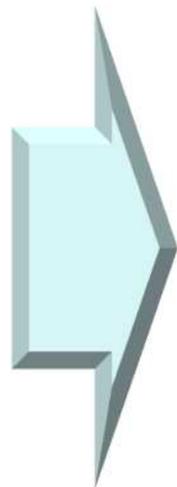
発荷主からの配車指示が突発的で計画的配車ができない

発荷主の要求するリードタイム（輸送時間）が短すぎる

荷役に時間がかかる

荷待ち時間が発生する

コストを下げるため、一般道路を走行せざるを得ない



## 【改善に向けた対応】

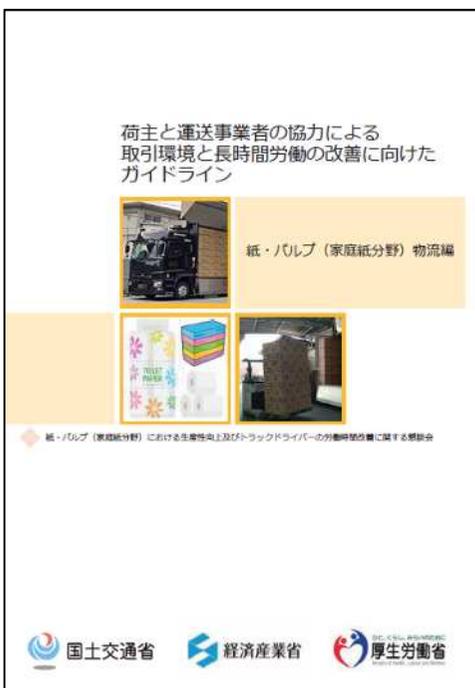
- 1 予約受付システムの導入
- 2 パレット等の活用
- 3 発荷主から入出荷情報等の事前提供
- 4 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離
- 5 集荷先や配送先の集約
- 6 運転以外の作業部分の分離
- 7 出荷に合わせた生産・荷造り等
- 8 荷主側の施設面の改善
- 9 十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保
- 10 高速道路の利用
- 11 混雑時を避けた配送
- 12 発注量の平準化
- 13 モーダルシフト



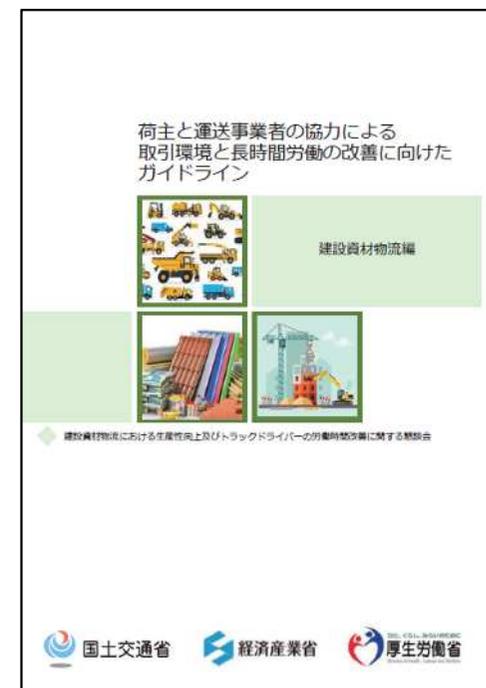
## 加工食品、 飲料・酒 物流編



## 紙・パルプ (洋紙・板紙分野) 物流編



## 紙・パルプ (家庭紙分野) 物流編



## 建設資材 物流編

「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」(抜粋)  
(平成25年3月25日付け基発0325第1号)

第1 目的

1 目的

本ガイドラインは、労働安全衛生関係法令等とあわせて、陸上貨物運送事業（以下「陸運業」という。）の事業者（以下「陸運事業者」という。）の労働者が行う荷役作業における労働災害を防止するために、陸運事業者及び荷主・配送先・元請事業者等（以下「荷主等」という。）がそれぞれ取り組むべき事項を具体的に示すことを目的とする。

第3 **荷主等の実施事項**

2 荷役作業における労働災害防止措置

(1) 基本的な対策

ア 陸運事業者の労働者が荷主等の事業場において行う必要がある荷役作業について、陸運事業者に通知すること。また、事前に通知しなかった荷役作業は陸運業の労働者に行わせないこと。

イ 荷役時間、荷待ち時間、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者（以下「貨物自動車運転者」という。）の休息期間、道路状況等を考慮しない荷の着時刻指定は、荷役作業の安全な作業手順の省略につながるおそれがあることから、着時刻の指定については余裕を持った設定（弾力的な設定）とすること。

3 荷役作業の安全衛生教育の実施

(1) 運送発注担当者等への改善基準告示の概要の周知

貨物自動車運転者については、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。以下「改善基準告示」という。）により、拘束時間、運転時間の上限等が定められている。

したがって、運送業務の発注を担当する労働者等に対し、改善基準告示の概要について周知し、貨物自動車運転者が改善基準告示を遵守できるような着時刻や荷待ち時間等を設定させること。

## 「交通労働災害防止のためのガイドライン」(抜粋)

(最終改正 平成30年6月1日付け基発0601第1号)

第6 **荷主・元請事業者による配慮等**

荷主及び運送業の元請の事業者は、次に掲げる事項等、交通労働災害防止を考慮した適切かつ安全な運行の確保のため必要な事項について、実際に荷を運搬する事業者と協働して取り組むよう努めること。

- 1 荷主・元請事業者の事情により走行開始の直前に運送する貨物の増量を行う必要が生じた場合、荷主・元請事業者は、適正な走行計画が確保され、過積載運行にならないよう実際に荷を運搬する事業者に協力すること。
- 2 到着時間の遅延が見込まれる場合、荷主・元請事業者は改善基準告示等を遵守した安全運行が確保されるよう到着時間の再設定、ルート変更等を行うこと。また、到着時間が遅延した結果として、荷主・元請事業者が実際に荷を運搬する事業者に対して、不当に不利益な取扱いを行うことがないようにすること。
- 3 荷主・元請事業者は、実際に荷を運搬する事業者に対して、改善基準告示等に違反し安全な走行が確保できない可能性が高い発注を行わないこと。また、無理な運行となるおそれがある場合、到着時間の見直し等を行うなど協力して安全運行を確保すること。なお、高速道路の利用が交通労働災害防止に効果があることを踏まえ、高速道路の利用について配慮すること。
- 4 荷主・元請事業者は、荷積み・荷卸し作業の遅延により予定時間に出発できない場合、到着時間の再設定を行う等、適正な走行計画を確保するための措置を講ずるとともに、荷役作業が開始されるまでの間、貨物車両が荷主の敷地内で待機できるようにすること。

## 適用開始業種の事業主への支援等

上限規制に関する説明会（R6適用開始業種向け R5年度 県内計15回）

ポータルサイトの開設

相談窓口の設置（働き方改革支援センター）

働き方改革推進支援助成金（2024年度適用開始業種に特化したコースを2023.4新設）

## 他の事業主や国民向けの啓発等

労働時間等設定改善法の改正（2019.4施行）

事業主の責務として、短納期発注や発注の内容の頻繁な変更を行わないよう配慮する努力義務規定を創設

いわゆる「下請けたたき」が認められる事案の公正取引委員会等への通報制度（2022.3拡充）

国民や発注者向け大規模広報「はたらきかたススめ」プロジェクト（2023.6～）

- ・特設サイト開設、PR動画、PRイベント、ポスター等の掲示、SNSを活用した周知（本省）
- ・特設ページ開設、地方公共団体広報誌に掲載依頼、啓発チラシ作成、幅広く周知（香川労働局）（2023.7～）

香川働き方改革共同宣言（県内労使トップや知事が取引事業主や消費者による配慮等を推進すると宣言）（2023.10）

その他業種別の対策

- 例）
- ・「荷主特別対策チーム」を編成し発着荷主に対し長時間の荷待ち防止を要請（2022.12～）
  - ・香川建設業関係労働時間削減推進協議会を開催（2023.6）  
道路貨物運送業における取引の適正化・労働条件の改善を促進する観点から、「標準的な運賃」も周知（2023.10～）
  - ・香川労働局長名による荷主と事業主団体あて荷待ち防止の文書要請（2023.10）
  - ・ベストプラクティス企業（荷主）の好事例作成・周知（2023.11）
  - ・公共工事担当者向け説明会（2024.2）、荷主企業向け説明会（2024.2）



令和6年度も、説明会を行うなど、引き続き、適用開始業種に関する周知・支援等を実施

11月の「過重労働解消キャンペーン」の一環として、毎年、各都道府県労働局では、労働局長によるベストプラクティス企業訪問等を実施

2023年11月24日（金）に、香川労働局長が帝國製薬株式会社を訪問

- ・ 荷主企業によるトラックドライバーの長時間労働削減を確認
- ・ 訪問は香川運輸支局、四国経済産業局と合同
- ・ 運送業者である日本通運株式会社四国支店も交えて意見交換

## 【ベストプラクティス企業概要】

# 帝國製薬株式会社

- ・ 本社所在地：香川県東かがわ市三本松 5 6 7 番地
- ・ 設立：1918年
- ・ 業種：医薬品製造販売業
- ・ 従業員数：763人（令和5年11月現在）



出典：同社提供



←本スライドをまとめた資料は香川労働局HPに掲載しています

【令和5年度ベストプラクティス企業を訪問しました】

[https://jsite.mhlw.go.jp/kagawa-roudoukyoku/\\_112501\\_00006.html](https://jsite.mhlw.go.jp/kagawa-roudoukyoku/_112501_00006.html)

# 帝國製薬は「ホワイト物流」推進運動に2021年10月に参加を表明 ホームページにおいて荷主としての自主行動宣言を掲載

「ホワイト物流」推進運動							
持続可能な物流の実現に向けた自主行動宣言							
企業・組合名	役職	氏名	所在地	主たる事業	ホームページ		
帝國製薬株式会社	代表取締役社長	藤岡 実佐子	香川県	製造業	<a href="https://www.teikoku.co.jp/">https://www.teikoku.co.jp/</a>		
<p>当社は、「ホワイト物流」推進運動の趣旨に賛同し、以下のように取り組むことを宣言します。</p>					<table border="1" style="border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">最終更新:</td> <td style="padding: 2px;">2021/10/12</td> </tr> </table>	最終更新:	2021/10/12
最終更新:	2021/10/12						
<p><small>(取組方針)</small>                      ・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めます。</p> <p><small>(法令遵守への配慮)</small>                      ・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。</p> <p><small>(契約内容の明確化・遵守)</small>                      ・運送及び荷役、検品等の運送以外の役割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。</p>							
No.	分類番号		取組項目	取組内容			
1	A	①	物流の改善提案と協力	取引先や物流事業者から待機時間の短縮、運転者の手作業による荷降ろしなど付帯作業の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案します。			
2	A	⑦	運転以外の作業部分の分離	物流事業者から運転業務と運転以外の付帯作業の分離について相談があった場合は、発荷主・着荷主の両者の立場において真摯に協議に応じます。			
3	A	⑧	出荷に合わせた生産・荷造り等	出荷順序に合わせた荷造りを行い、運転者の荷待ち時間を短縮します。			
4	A	⑩	リードタイムの延長	発荷主として出荷予定時刻を厳守します。 また、着荷主として運転者が適切に休憩を取りながら運行が出来るように到着時刻に幅を持たせ、十分なリードタイムを確保します。			
5	D	②	異常気象時等の運行の中止・中断等	台風、豪雨、豪雪等の異常気象が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行いません。 また、運転者の安全を確保するため、運行の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重します。			
PR欄				帝國製薬は長年にわたって培ってきた消炎鎮痛パップ剤の技術をもとに、「経皮吸収技術」の他の治療領域への応用と「人間の痛みからの解放」をスローガンとした痛み全般に対する取り組みを行っています。 物流事業者との協力体制を維持し、安心・安全な医薬品を患者様へお届けすることで社会へ貢献してまいります。			



出典：同社HP

## 【パレット輸送】

あらかじめ、商品が入った段ボール箱をパレット上に積載・梱包しておき、フォークリフトでパレットごとトラックに積み込むもの。手作業によりバラ積みを行った場合に比べ、積載効率は落ちるが、**作業時間が4分の1程度**になった。

## 【鉄道コンテナによるモーダルシフト】

鉄道により荷物を輸送するもの。一部の輸送で実施。トラック輸送に比べ環境負荷も少ない。

## 【トラックバースの予約システム】

荷物の積みおろし時刻を予約するもの。商品の着荷主の導入に応じて発荷主として積極的に対応。

## 【着時刻繰下げの連絡】

明石海峡大橋等に交通規制が生じたときは、帝國製薬から商品の着荷主に連絡。

## 【自社社員による荷役作業の実施】

荷役作業をトラック運転者に行わせず、自社の社員が実施。

## 【スイッチング輸送】

遠方へトラックのみで輸送する場合、中継地点を介して複数人のドライバーで輸送を分担。

## 【土日をまたいだ配送依頼をしない】

商品の配送は月曜から木曜の間に行うよう配送計画を調整し、ドライバーの休日取得に配慮。

## 帝國製薬 藤岡社長のお話

**薬（製品）が患者様に届かないということは絶対に避けなければなりません。そのために、具体的な対策に取り組んでいます。**

## 帝國製薬 役員・幹部のお話

- ・ **安定供給は当社の強みであり、物流もその要素の1つです。2024年問題は、経営計画に組み込んだ上で対応に当たっています。対応に当たって、まず物流事業者に提案を求めました。双方で知恵を出し合って取り組んでいます。**
- ・ **荷待ち時間を30分以内とし、荷役作業を含めて60分以内に作業を終えることを基本としています。**
- ・ **鉄道輸送は、トライアルで振動等による品質への影響が無いことを確認でき、実現できました。来年4月から、運転手を1人から2人に増やすかリードタイムが+1日となる長距離輸送経路があり、コストが倍加します。鉄道輸送は、今のトラック輸送よりコスト増ですが、4月以降の比較としてはコスト減になります。**
- ・ **今後は内航船によるモーダルシフトや着荷主としてのトラックバースの予約システム活用を検討しております。**

## 日本通運 鷺川四国支店長のお話

- ・ 帝國製薬には「**健全な危機感**」を持って、**一緒に手を携えて考えながら対応**してもらっています。それに応え、責任を持って帝國製薬の荷物を運びきるようにしたいと思います。
- ・ 元請として、当社の協力会社に長時間労働を強いることなく、輸送を実現して参ります。



《出荷する商品をトラックに積み込む作業を見学しました》

# ご静聴ありがとうございました。

香川働き方会改革共同宣言（令和5年10月19日）



## 宣言事項 1

産業界において、著しく短い期限の設定や発注内容の頻繁な変更を避けるなど、取引先の事業者等に長時間労働を生じさせないよう取引上配慮する慣行の定着を進める。

## 宣言事項 2

広く県民に対し、消費者などとしての立場から働く人の長時間労働を生じるような習慣をなくしていくアクションを呼びかける。また、各県民にそうしたアクションを他の方にも広めてもらうよう、呼びかける。