

報道関係者 各位

令和 7 年 10 月 30 日

【照会先】

神奈川県労働局 労働基準部 監督課  
課長 松田 恵太郎  
監察監督官 合田 勝彦  
(電話) 045 (211) 7351

## 自動車運転者を使用する事業場に対する 令和 6 年の監督指導の状況を公表します

～労働基準関係法令違反が認められたのは、監督指導実施事業場のうち 124 事業場 (73.4%) ～

神奈川県労働局は、このたび、令和 6 年に神奈川県内の労働基準監督署 (12 署) で実施したトラック、バス、タクシーなどの自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導 (立入調査) の状況を取りまとめたので、公表します。(別紙 1 参照)

### 令和 6 年の監督指導の概要

- 監督指導を実施した事業場は 169 事業場。このうち、労働基準関係法令違反が認められたのは、124 事業場 (73.4%)。また、改善基準告示\*違反が認められたのは、89 事業場 (52.7%)。  
※「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)(別紙 2-1 参照)
- 主な労働基準関係法令違反事項は、①労働時間(48.5%)、②割増賃金の支払(26.0%)、③休日(5.0%)。
- 主な改善基準告示違反事項は、①最大拘束時間(37.3%)、②総拘束時間(29.6%)、③休息期間(23.7%)。

神奈川県労働局では、引き続き、自動車運転者を使用する事業場に対し、労働基準関係法令などの周知・啓発に努めるとともに、法令違反の疑いがある事業場に対しては確実に監督指導を実施するなど、自動車運転者の適正な労働条件の確保に取り組んでいきます。

また、度重なる指導にもかかわらず法令違反を是正しないなど重大・悪質な事案に対しては、書類送検を行うなど厳正に対応していきます。

なお、令和 4 年 12 月から、トラック運転者の長時間労働の是正のため、労働局内に「荷主特別対策チーム」を編成し、長時間の恒常的な荷待ちを発生させないこと等について、発着荷主等に対して要請する取組も行っています。(別紙 2-2、2-3、2-4 参照)

- (別紙 1) 自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導の状況(令和 6 年)
- (別紙 2-1) 自動車運転者の「改善基準告示」等の主な改正内容(令和 6 年 4 月 1 日適用)
- (別紙 2-2) 発着荷主等に対する要請の取組
- (別紙 2-3) 発着荷主等に対する要請リーフレット(「STOP! 長時間の荷待ち」)
- (別紙 2-4) トラック輸送における取引環境・労働時間改善神奈川県地方協議会作成の発着荷主向けリーフレット(物流改正法施行)

# 自動車運転者を使用する事業場に対する 監督指導の状況（令和6年）

## 1 監督指導状況

- (1) 業種ごとの監督実施事業場数、労働基準関係法令違反の事業場数及び主な違反事項は、次のとおりであった。

※ 表中の（ ）内は、監督実施事業場数に対する違反率。以下同じ。

| 業種            | 事項 | 監督実施<br>事業場数 | 労働基準関<br>係法令違反<br>事業場数 | 主な違反事項        |               |             |
|---------------|----|--------------|------------------------|---------------|---------------|-------------|
|               |    |              |                        | 労働時間          | 割増賃金          | 休日          |
| トラック          |    | 131          | 94<br>(71.8%)          | 64<br>(48.9%) | 30<br>(22.9%) | 5<br>(3.8%) |
| バス            |    | 8            | 6<br>(75.0%)           | 4<br>(50.0%)  | 1<br>(12.5%)  | 0<br>(0.0%) |
| ハイヤー・<br>タクシー |    | 12           | 10<br>(83.3%)          | 5<br>(41.7%)  | 6<br>(50.0%)  | 0<br>(0.0%) |
| その他           |    | 18           | 14<br>(77.8%)          | 9<br>(50.0%)  | 7<br>(38.9%)  | 2<br>(0.0%) |
| 合 計           |    | 169          | 124<br>(73.4%)         | 82<br>(48.5%) | 44<br>(26.0%) | 5<br>(3.0%) |

(注1) 「その他」欄は、トラック、バス及びハイヤー・タクシー以外の業種で自動車運転者を使用する事業場（自社で製造した製品を運搬するトラック運転者を使用する製造業の事業場、建設現場で使用する資材等を運搬するトラック運転者を使用する建設業の事業場など）。以下同じ。

(注2) 違反事項が2つ以上ある場合は、各々に計上しているため、各違反事項の件数の合計と違反事業場数とは一致しない。以下同じ。

- (2) 業種ごとの改善基準告示違反事業場数及び主な違反事項は、次のとおりであった。

| 業種            | 事項 | 監督実施<br>事業場数 | 改善基準<br>告示違反<br>事業場数 | 主な違反事項        |               |               |               |               |
|---------------|----|--------------|----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|               |    |              |                      | 総拘束<br>時間     | 最大拘束<br>時間    | 休息期間          | 最大運転<br>時間    | 連続運転<br>時間    |
| トラック          |    | 131          | 70<br>(53.4%)        | 41<br>(31.3%) | 49<br>(37.4%) | 33<br>(25.2%) | 18<br>(13.7%) | 29<br>(22.1%) |
| バス            |    | 8            | 5<br>(62.5%)         | 3<br>(37.5%)  | 4<br>(50.0%)  | 2<br>(25.0%)  | 0<br>(0.0%)   | 0<br>(0.0%)   |
| ハイヤー・<br>タクシー |    | 12           | 5<br>(41.7%)         | 2<br>(16.7%)  | 4<br>(33.3%)  | 1<br>(8.3%)   | 0<br>(0.0%)   | 0<br>(0.0%)   |
| その他           |    | 18           | 9<br>(50.0%)         | 4<br>(22.2%)  | 6<br>(33.3%)  | 4<br>(22.2%)  | 1<br>(5.6%)   | 2<br>(11.1%)  |
| 合 計           |    | 169          | 89<br>(52.7%)        | 50<br>(29.6%) | 63<br>(37.3%) | 40<br>(23.7%) | 19<br>(11.2%) | 31<br>(18.3%) |

(注) ハイヤー・タクシーは、改善基準告示において「連続運転時間」、「最大運転時間」の定めがない。

- (3) 令和4年から令和6年までの3年間における業種ごとの監督実施事業場数、労働基準関係法令違反の事業場数及び改善基準告示違反の事業場数は、次のとおりであった。

① 労働基準関係法令違反の事業場数の推移

|               | 年    | 監督実施<br>事業場数 | 労働基準関係法<br>令違反事業場数 | 労働時間          | 割増賃金          | 休日            |
|---------------|------|--------------|--------------------|---------------|---------------|---------------|
| トラック          | 令和4年 | 131          | 111<br>(84.7%)     | 81<br>(61.8%) | 31<br>(23.7%) | 7<br>(5.3%)   |
|               | 令和5年 | 131          | 108<br>(82.4%)     | 73<br>(55.7%) | 34<br>(30.0%) | 6<br>(4.6%)   |
|               | 令和6年 | 131          | 94<br>(71.8%)      | 64<br>(48.9%) | 30<br>(22.9%) | 5<br>(3.8%)   |
| バス            | 令和4年 | 3            | 3<br>(100.0%)      | 1<br>(33.3%)  | 2<br>(66.7%)  | 0<br>(0.0%)   |
|               | 令和5年 | 10           | 7<br>(70.0%)       | 5<br>(50.0%)  | 0<br>(0.0%)   | 0<br>(0.0%)   |
|               | 令和6年 | 8            | 6<br>(75.0%)       | 4<br>(50.0%)  | 1<br>(12.5%)  | 0<br>(0.0%)   |
| ハイヤー・<br>タクシー | 令和4年 | 4            | 4<br>(100.0%)      | 2<br>(50.0%)  | 2<br>(50.0%)  | 0<br>(0.0%)   |
|               | 令和5年 | 12           | 10<br>(83.3%)      | 5<br>(41.7%)  | 2<br>(16.7%)  | 0<br>(0.0%)   |
|               | 令和6年 | 12           | 10<br>(83.3%)      | 5<br>(41.7%)  | 6<br>(50.0%)  | 0<br>(0.0%)   |
| その他           | 令和4年 | 24           | 19<br>(79.2%)      | 13<br>(54.2%) | 5<br>(20.8%)  | 0<br>(0.0%)   |
|               | 令和5年 | 21           | 16<br>(76.2%)      | 11<br>(52.4%) | 3<br>(14.3%)  | 2<br>(9.5%)   |
|               | 令和6年 | 18           | 14<br>(77.8%)      | 9<br>(50.0%)  | 7<br>(38.9%)  | 0<br>(0.0%)   |
| 合計            | 令和4年 | 162          | 137<br>(84.6%)     | 97<br>(59.9%) | 7<br>(4.3%)   | 40<br>(24.7%) |
|               | 令和5年 | 174          | 141<br>(81.0%)     | 94<br>(54.0%) | 39<br>(22.4%) | 8<br>(4.6%)   |
|               | 令和6年 | 169          | 124<br>(73.4%)     | 82<br>(48.5%) | 44<br>(26.0%) | 5<br>(3.0%)   |

## ② 改善基準告示違反の事業場数の推移

|               | 年    | 監督実施<br>事業場数 | 改善基準告示<br>違反事業場数 | 総拘束時間         | 最大拘束時間        | 休息期間          |
|---------------|------|--------------|------------------|---------------|---------------|---------------|
| トラック          | 令和4年 | 131          | 74<br>(56.5%)    | 54<br>(41.2%) | 54<br>(41.2%) | 34<br>(26.0%) |
|               | 令和5年 | 131          | 72<br>(55.0%)    | 57<br>(43.5%) | 57<br>(43.5%) | 37<br>(28.2%) |
|               | 令和6年 | 131          | 70<br>(53.4%)    | 41<br>(31.3%) | 49<br>(37.4%) | 33<br>(25.2%) |
| バス            | 令和4年 | 3            | 2<br>(66.7%)     | 1<br>(33.3%)  | 2<br>(66.7%)  | 0<br>(0.0%)   |
|               | 令和5年 | 10           | 6<br>(60.0%)     | 3<br>(30.0%)  | 3<br>(30.0%)  | 2<br>(20.0%)  |
|               | 令和6年 | 8            | 5<br>(62.5%)     | 3<br>(37.5%)  | 4<br>(50.0%)  | 2<br>(25.0%)  |
| ハイヤー・<br>タクシー | 令和4年 | 4            | 2<br>(50.0%)     | 1<br>(25.0%)  | 2<br>(50.0%)  | 0<br>(0.0%)   |
|               | 令和5年 | 12           | 2<br>(16.7%)     | 2<br>(16.7%)  | 2<br>(16.7%)  | 1<br>(8.3%)   |
|               | 令和6年 | 12           | 5<br>(41.7%)     | 2<br>(16.7%)  | 4<br>(33.3%)  | 1<br>(8.3%)   |
| その他           | 令和4年 | 24           | 10<br>(41.7%)    | 5<br>(20.8%)  | 8<br>(33.3%)  | 6<br>(25.0%)  |
|               | 令和5年 | 21           | 6<br>(28.6%)     | 3<br>(14.3%)  | 3<br>(14.3%)  | 3<br>(14.3%)  |
|               | 令和6年 | 18           | 9<br>(50.0%)     | 4<br>(22.2%)  | 6<br>(33.3%)  | 4<br>(22.2%)  |
| 合計            | 令和4年 | 162          | 88<br>(54.3%)    | 61<br>(37.7%) | 66<br>(40.7%) | 40<br>(24.7%) |
|               | 令和5年 | 174          | 86<br>(49.4%)    | 65<br>(37.4%) | 65<br>(37.4%) | 43<br>(24.7%) |
|               | 令和6年 | 169          | 89<br>(52.7%)    | 50<br>(29.6%) | 63<br>(37.3%) | 40<br>(23.7%) |

(4) 令和6年の監督指導の事例には、以下のようなものがあった。

### 事例 1（トラック）

食料品や機械の倉庫間輸送を行うトラック事業者に対し、長時間労働の削減及び改善基準告示の遵守を指導

#### 概 要

- 食料品や機械等の倉庫間輸送を主として行う運送会社である。トラック運転者1名に対し、有効な時間外・休日労働に関する労使協定（36協定）がないにもかかわらず、1か月当たり80時間超の違法は時間外労働が認められた。
- 改善基準告示に関しては、①1か月の総拘束時間（延長協定により月287時間）を超えていること、②1日の最大拘束時間（15時間）を超えていること、③勤務終了後、継続9時間以上の休息期間を与えていないことが認められた。
- その他、運行管理担当者3名に対して、36協定で定めた延長時間（1か月当たり99時間59分）を超える違法な時間外労働（1か月当たり最大107時間）が認められた。

#### 労基署の対応

- トラック運転者に有効な36協定がないにもかかわらず時間外労働を行わせたこと及び運行管理担当者に36協定で定める延長時間を超えて時間外労働を行わせたことについて、労働基準法違反（同法第32条）として使用者に是正勧告し、時間外労働を1か月当たり80時間以下とするよう指導した。
- 改善基準告示に関しては、①1か月の総拘束時間（延長協定により月287時間）を超えていること、②1日の最大拘束時間（15時間）を超えていること、③勤務終了後、継続9時間以上の休息期間を与えていないことについて、改善基準告示違反として使用者に是正勧告した。

#### 事業者の取組

- トラック運転者の長時間労働の原因が、特定の運転者への業務集中であったことに鑑み、特定運転者の業務を複数で分担することとし、さらに運行計画自体の見直しも行い、労働時間及び拘束時間の削減を進めた。また、適切な36協定をあらためて締結して所轄労働基準監督署長に届出を行った。
- 運行管理担当者については、長時間労働の原因が、特定の担当者への業務集中であったため、社内で改善チームを作り、業務分担と業務プロセスの見直しを行い、日々の時間外労働時間を報告させて可視化し、時間外労働が発生する業務を取定しやすくした。また、人員も増員するため採用活動も強化した。
- 上記取組みの結果、トラック運転者について、36協定を超過するような時間外労働がなくなり、改善基準告示違反も解消された。なお、突発的な事故により1日の拘束時間が15時間を超過したことがあったが、「通常予期し得ない事象への対応時間」として、拘束時間から除き、改善基準告示を遵守することができた。

## 事例 2（バス）

### 乗合バスを運行する事業者に対し、長時間労働の削減及び改善基準告示の遵守を指導

#### 概 要

- 路線バスの運転者に対し、時間外・休日労働に関する労使協定（36協定）で定めた延長時間（1か月当たり85時間）を超える違法な時間外労働（1か月当たり最大119時間）が認められた。
- 改善基準告示に関しては、①1か月の拘束時間が281時間を超えていること、②1日の最大拘束時間が15時間を超えていること、③勤務終了後、継続9時間以上の休息期間を与えていないことが認められた。

#### 労基署の対応

- バス運転者に、36協定で定める延長時間を超えて時間外労働を行わせたことについて、労働基準法違反（同法第32条）として使用者に是正勧告し、時間外労働を1か月当たり80時間以下とすること及び拘束時間の短縮並びに適切な勤務間インターバルの確保について使用者に指導した。
- 改善基準告示に関しては、①1か月の拘束時間が281時間を超えていること、②1日の最大拘束時間が15時間を超えていること、③勤務終了後、継続9時間以上の休息期間を与えていないことについて、改善基準告示違反として使用者に是正勧告した。

#### 事業者の取組

- 違法な時間外労働及び長時間労働の原因が、人員不足によるドライバー個々人の業務繁忙であったことに鑑み、
  - ・採用強化に向けた取り組みとして、初任給を含む本給の増額、手当を新設した。また即戦力人材の確保のための運転経験優遇制度を拡充した。
  - ・長期勤続を目的に退職金制度を導入した。
  - ・ダイヤ改正を実施し、労働時間及び拘束時間を削減した。
- また、走行環境改善に向けて、渋滞箇所の整備、道路拡幅等による走行環境の改善、バスターミナルにおける乗降・駐車スペース等の整備、特に停留所付近での違法駐車を取り締まり強化による円滑な走行環境の確保、公共車両優先システムの導入及びバス専用・優先レーンの整備等を関係省庁等へ要望した。
- さらに、過重労働による健康障害防止のため、運転者の時間外労働が1か月あたり80時間以内となるように時間外労働の平準化を進め、予防的な健康障害防止措置として、定期健康診断のほか、S A S（睡眠時無呼吸症候群）のスクリーニング検査及び脳ドック実施し、必要な運転者には精密検査を受診させている。
- 上記取組みの結果、バス運転者について、1か月当たりの時間外労働が80時間を超える者がいなくなるなど労働基準法違反及び改善基準告示違反が是正された。

### 事例 3（タクシー）

## タクシー事業者に対し、長時間労働の削減、休憩の取得、改善基準告示の遵守、健康診断の事後措置を指導

#### 概 要

- 有効な時間外及び休日労働に関する労使協定（36協定）がないにもかかわらず、タクシー運転者 1 名に 1 か月当たり 100 時間超、タクシー運転者 3 名に 1 か月当たり 80 時間超の違法な時間外労働が認められた他、勤務の途中に適法な休憩を与えていなかったことが認められた。
- 改善基準告示に関しては、① 1 日の最大拘束時間が 15 時間を超えていること、② 勤務終了後、継続 9 時間以上の休息期間を与えていないことが認められた。
- 健康診断の結果、異常の所見があると診断された労働者に関し、健康を保持するために必要な措置について、医師の意見を聴いていなかったことが認められた。

#### 労基署の対応

- タクシー運転者に、有効な 36 協定がないにもかかわらず時間外労働を行わせたこと及び勤務の途中に適法な休憩を与えていなかったことについて、労働基準法違反（同法第 32 条及び 34 条）として使用者に是正勧告し、時間外労働を 1 か月当たり 80 時間以下とするよう指導した。
- 改善基準告示に関しては、① 1 日の最大拘束時間が 15 時間を超えていること、② 勤務終了後、継続 9 時間以上の休息期間を与えていないことについて、改善基準告示違反として使用者に是正勧告した
- 健康診断の結果、異常の所見があると診断された労働者に関し、健康を保持するために必要な措置について、医師の意見を聴いていなかったことについては、労働安全衛生法違反として是正勧告した。

#### 事業者の取組

- 36 協定を締結して、所轄労働基準監督署に提出し、長時間労働の抑制を意識した配車管理を行い、配車計画どおりの帰庫を徹底するようタクシー運転手に対する社員教育を実施することで労働時間の削減を図っている。
- 改善基準告示の遵守と、労働時間の途中に必ず所定の休憩時間を取得するようタクシー運転者に周知徹底し、日報により管理を行うようにした。
- 健康診断の結果、異常の所見があると診断された労働者に関し、健康を保持するために必要な措置について、産業医に意見を聴くようにした。
- 上記取組みの結果、タクシー運転者について、時間外労働は 36 協定の範囲内となり、改善基準告示も遵守、休憩時間も適正に取得されるようになり、労働基準法及び労働安全衛生法違反が是正された。

## 2 国土交通省地方運輸機関との連携

自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働条件の改善を図るため、労働基準監督機関と地方運輸機関が、その監督等の結果（改善基準告示違反等）を相互に通報している。

また、令和6年においては、労働基準監督機関と地方運輸機関が連携して、合同で7件の監督・監査を行った。

### 【相互通報制度の実施状況（過去3年間）】

| 事項 \ 年            | 令和4年 | 令和5年 | 令和6年 |
|-------------------|------|------|------|
| 労働基準監督機関から通報した件数  | 24   | 24   | 14   |
| 労働基準監督機関が通報を受けた件数 | 24   | 14   | 22   |

## 3 全国との比較（令和6年 監督指導状況）

| 事項<br>業種      | 監督実施<br>事業場数 |       | 労働基準関<br>係法令違反<br>事業場数 |                  | 改善基準<br>告示違反<br>事業場数 |                  |
|---------------|--------------|-------|------------------------|------------------|----------------------|------------------|
|               | 神奈川          | 全国    | 神奈川                    | 全国               | 神奈川                  | 全国               |
| トラック          | 131          | 3,424 | 94<br>(71.8%)          | 2,786<br>(81.4%) | 70<br>(53.4%)        | 1,994<br>(58.2%) |
| バス            | 8            | 249   | 6<br>(75.0%)           | 193<br>(77.5%)   | 5<br>(62.5%)         | 128<br>(51.4%)   |
| ハイヤー・<br>タクシー | 12           | 319   | 10<br>(83.3%)          | 279<br>(87.5%)   | 5<br>(41.7%)         | 120<br>(37.6%)   |
| その他           | 18           | 336   | 14<br>(77.8%)          | 274<br>(81.5%)   | 9<br>(50.0%)         | 118<br>(35.1%)   |
| 合計            | 169          | 4,328 | 124<br>(73.4%)         | 3,532<br>(81.6%) | 89<br>(52.7%)        | 2,360<br>(54.5%) |

# 自動車運転者の「改善基準告示」等の主な改正内容 (令和 6 年 4 月 1 日適用)

|                                                                                                   | 1日の休息期間                                                                                                                                                                   | 1日の拘束時間                                                                                                                                                         | 年・月の拘束時間                                                                                                                                                                                                                                         | その他                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| <b>トラック</b><br>   | <p>【改正前】<br/>継続 8 時間以上</p> <p>【改正後】<br/>継続 <b>11 時間</b>以上とするよう努めることを基本、<b>9 時間</b>を下限</p> <p>※宿泊を伴う長距離運送の場合、<b>8 時間下限が週 2 回まで可</b>。<br/>その場合、運行終了後 <b>12 時間以上</b>を確保。</p> | <p>【改正前】<br/>原則13時間以下、最大16時間15時間超は週 2 回以内</p> <p>【改正後】<br/>原則13時間以下、<b>最大 15 時間</b><br/><b>14時間超は週 2 回までが目安</b></p> <p>※宿泊を伴う長距離運送の場合、<b>16時間が週 2 回まで可</b>。</p> | <p>【改正前】<br/>(原則) 月 293 時間以内<br/>(例外) 月 320 時間以内</p> <p>【改正後】<br/>(原則) <b>年 3,300 時間以内</b><br/>かつ <b>月 284 時間以内</b><br/>(例外) <b>年 3,400 時間以内</b><br/>かつ <b>月 310 時間以内</b><br/>※ 1 月の時間外・休日労働が 100 時間未満となるよう努める</p>                               | <p>・予期し得ない事象に遭遇した場合の特例 (新設)</p> <p>(その他個別の規定あり)</p>         |
| <b>タクシー</b><br> | <p>【改正前】<br/>継続 8 時間以上</p> <p>【改正後】<br/>継続 <b>11 時間</b>以上とするよう努めることを基本、<b>9 時間</b>を下限</p>                                                                                 | <p>【改正前】<br/>原則13時間以下、最大16時間</p> <p>【改正後】<br/>原則13時間以下、<b>最大 15 時間</b><br/><b>14時間超は週 3 回までが目安</b></p>                                                          | <p>【改正前】<br/>月 299 時間以内 (日勤)</p> <p>【改正後】<br/><b>月 288 時間</b>以内 (日勤)</p>                                                                                                                                                                         | <p>・予期し得ない事象に遭遇した場合の特例 (新設)</p>                             |
| <b>バス</b><br>   | <p>【改正前】<br/>継続 8 時間以上</p> <p>【改正後】<br/>継続 <b>11 時間</b>以上とするよう努めることを基本、<b>9 時間</b>を下限</p>                                                                                 | <p>【改正前】<br/>原則13時間以下、最大16時間15時間超は週 2 回以内</p> <p>【改正後】<br/>原則13時間以下 <b>最大 15 時間</b><br/><b>14時間超は週 3 回までが目安</b></p>                                             | <p>【改正前】<br/>(原則) 週65時間以内(4 週平均)<br/>(例外) 週71.5時間以内 (同上)<br/>※月換算で 原則281 (例外 309) 時間</p> <p>【改正後】<br/>(原則) <b>年 3,300 時間以内</b><br/>かつ 月 281 時間以内<br/>(例外 ※貸切バス等乗務者の場合)<br/><b>年 3,400 時間以内</b><br/>かつ <b>月 294 時間以内</b>など<br/>※ 4 週平均の基準も選択可</p> | <p>・予期し得ない事象に遭遇した場合の特例 (新設)</p> <p>・軽微な移動が生じた場合の特例 (新設)</p> |

※ 自動車運転の業務に係る上限規制については以下のとおり。  
⇒ 時間外労働：年960時間以下（令和 6 年 4 月 1 日適用）

# 発着荷主等に対する要請の取組

## 1 荷主特別対策チーム（令和 4 年12月23日編成）

【編成の目的】

- 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、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、トラック運転者の方の長時間労働の是正等の働き方改革を一層積極的に進める必要があります。
- しかしながら、長時間労働の要因には、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るため、都道府県労働局の「荷主特別対策チーム」が、発着荷主等に対して要請と働きかけを行っています。

【荷主特別対策チームの概要】

- 「荷主特別対策チーム」は、トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有する都道府県労働局・労働基準監督署のメンバーにより編成しています。
- 労働基準監督署のメンバーが、発着荷主等に対し、①長時間の恒常的な荷待ちの改善に努めること、②運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知し、トラック運転者がこれを遵守できるよう協力すること、などを要請しています。
- 都道府県労働局のメンバーが、労働基準監督署から要請された事項に発着荷主等が積極的に取り組めるよう、荷待ち時間等の改善に係る好事例の紹介等のアドバイスをを行っています。
- 厚生労働省ホームページに、「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」（※）を新設し、発着荷主等が長時間の荷待ちを発生させていると疑われる事案などの情報を収集し、その情報を基に、労働基準監督署のメンバーが要請等を行っています。また、同メール窓口に寄せられた情報等を国土交通省に提供しています。

※URL:[https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou\\_roudou/roudoukijun/nimachi.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/nimachi.html)



## 2 長時間の荷待ちの改善に向けた発着荷主等に対する取組

|                                 | 令和 4 年12月～令和 7 年 6 月 |
|---------------------------------|----------------------|
| 労働基準監督署が要請を実施した発着荷主等の事業場数       | 22,417               |
| 「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」に寄せられた情報の件数 | 2,269                |

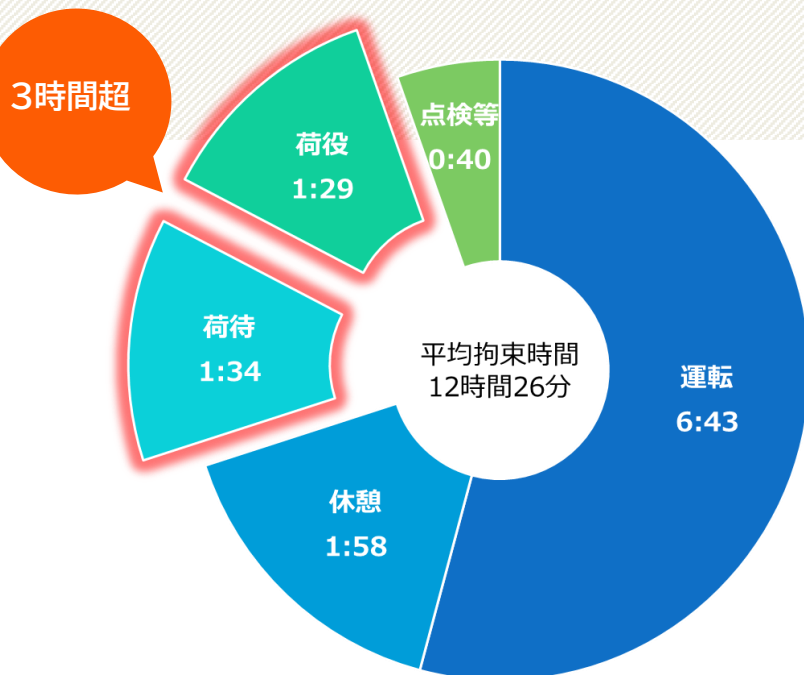
# STOP!



## 長時間の荷待ち

物流は重要な社会インフラであり、国民生活や経済活動  
になくてはならないものです。

### トラックドライバーの拘束時間の内訳



出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査(R2)」

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

 厚生労働省 都道府県労働局・労働基準監督署

 国土交通省 地方運輸局・地方運輸支局

荷主の皆さまに向けてお役立ち情報発信中。詳しくはこちら▼

トラックポータルサイト

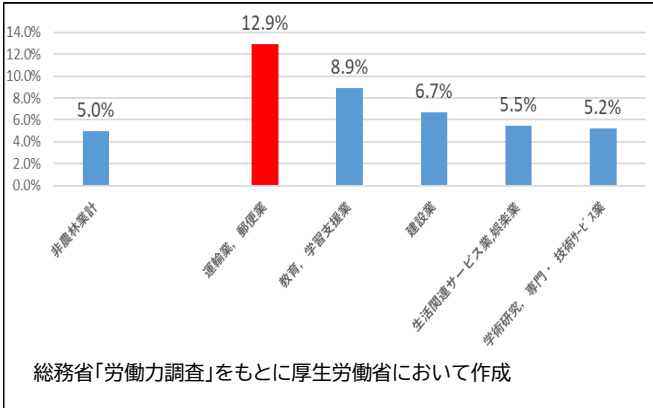


「改善基準告示」の解説動画も公開中!!



## 他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

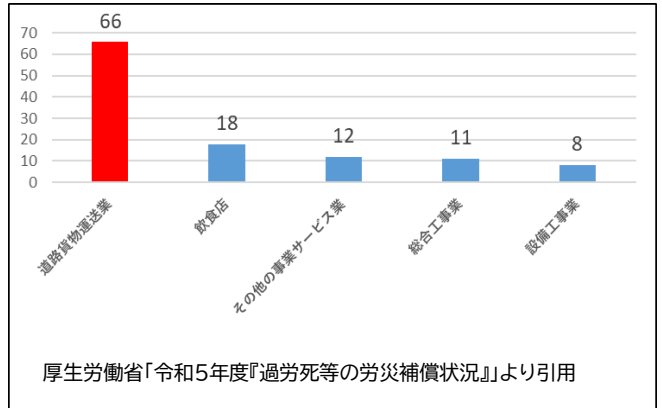
月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合※（R5年、上位業種）



※ 雇用者のうち、休業者を除いた者の総数に占める割合

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

脳・心臓疾患の労災支給決定件数（R5年度、上位業種）



道路貨物運送業は、脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多くなっています。

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



## このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難に

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

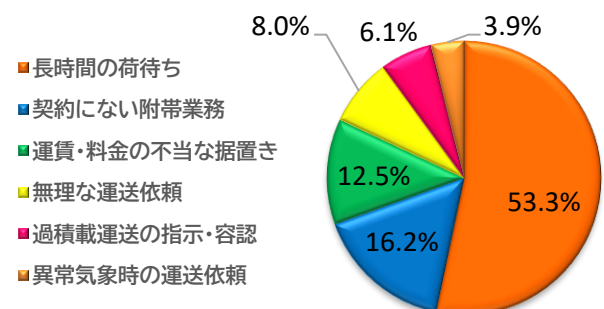


トラックGメンによる「働きかけ」等の中で、荷主都合による「長時間の荷待ち」「契約にない附帯業務」を合計すると、約7割を占めます

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

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

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



※ 貨物自動車運送事業法等に違反する原因となるおそれのある行為

# 発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

1

## 長時間の恒常的な荷待ちの改善、荷役作業の効率化をお願いします

以下の取組にご理解とご協力をお願いいたします。

### 取組例

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

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



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

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

パンフレット  
「荷役作業での労働災害を防止しましょう！『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』のご案内」



2

## 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

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

パンフレット  
「トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント」



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

## 「標準的運賃」に、ご理解・ご協力をお願いします

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

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

荷主、元請運送事業者の皆さまも、

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

国土交通省  
「トラック輸送の新たな  
「標準的運賃」が  
告示されました」



# 「改正物流法」に、ご理解・ご協力をお願いします

物流産業を魅力ある職場とするため、2024年4月からトラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用されている一方、何も対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しています。

こうした中、同年5月に、荷待ち・荷役時間の削減や多重下請構造の是正等を進める改正物流法が公布されました。

改正物流法に基づき、令和7年度以降、企業規模を問わず、すべての荷主(発荷主・着荷主)と物流事業者に対し、荷待ち・荷役時間の削減等のために取り組むべき措置について努力義務が新たに課せられます。

また、トラック事業者の取引に対しては、運送契約締結時の書面交付や実運送体制管理簿の作成等の義務が新たに課せられます。

荷主・元請運送事業者の皆さまにおかれましては、  
物流の生産性向上・適正化に向けた  
**「改正物流法」**についてご理解いただき、  
ご協力くださいますようお願いいたします。

国土交通省  
「改正物流法」について



## お問い合わせ

荷待ち時間の見直しにあたっては、都道府県労働局労働基準部監督課の「労働時間管理適正化指導員」にご相談ください。

ご希望があれば、個別に訪問して、取組事例やメリットなどをご説明いたします。

| 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 |     |              |

◆すべての事業者

全事業者

- ①荷主(発荷主、着荷主)、②物流事業者(トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫)に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課し、当該措置について国が判断基準を策定。
- 上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき指導・助言、調査・公表を実施。

◆一定規模以上の事業者

特定事業者

- 上記①②③の事業者のうち一定規模以上の特定事業者に対し、中長期計画の作成や定期報告等を義務付け、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が勧告・命令を実施。
- 特定事業者のうち荷主には「物流統括管理者」の選任を義務付け。

150以上の企業・団体が「自主行動計画」を策定



「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、国土交通省、経済産業省、農林水産省がとりまとめた「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」に基づき、荷主団体・物流事業者団体を含め、150以上の団体・事業者で自主行動計画を策定済みです。

「燃料サーチャージ」とは



燃料サーチャージとは、軽油などの燃料油価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建ての運賃として設定する制度です。「標準的運賃」制度の一部で、令和6年3月には、国土交通省より算出方法等が告示されています。

問い合わせ先



国土交通省 関東運輸局 神奈川運輸支局(輸送部門)  
〒224-0053 神奈川県横浜市都筑区池辺町3540番地



厚生労働省 神奈川労働局(労働基準部 監督課)  
〒231-8434 神奈川県横浜市中区北仲通5-57 横浜第二合同庁舎8階(本庁舎)



一般社団法人神奈川県トラック協会  
〒222-8510 横浜市港北区新横浜2-11-1 神奈川県トラック総合会館 5F

監修:大島 弘明(流通経済大学流通情報学部教授)

【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」【基本方針】】

| 取り組むべき措置 | 基本方針(取組の例)                                                                                           |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 荷待ち時間の短縮 | 荷待ち時間等を1時間短縮することで運転者1人当たりの荷待ち時間等を年間125時間短縮することを<br>実現する。<br>(適切な貨物の受取・引渡日時の指示予約システムの導入 等)            |
| 荷役等時間の短縮 | 荷待ち時間短縮のため、荷主等は1回の受け渡しごとの時間等について、原則として目標を1時間以内と設定<br>(パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等) |
| 積載効率の向上等 | 積載効率について50%を目指し、全体の車両で44%への増加を実現する。また、重量だけでなく容積ベースも改善を図る<br>(余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等)               |

(関連する施策への貢献) 荷待ち時間短縮および積載率向上のために、効率的な共同輸配送、共同拠点利用等を図るフィジカルインターネットの実現を図るとともに、脱炭素物流の推進に貢献する。  
※なお、上記基準は令和10年度までに全国の貨物自動車による輸送のうち5割の運行で達成するものとする。

関係行政機関の取組み



国土交通省・厚生労働省・公正取引委員会・中小企業庁では、運賃・料金の不当な据え置きや価格転嫁の協議に応じないもの、あるいは長時間の荷待ち等、荷主等による違反行為等の通報窓口を設け、情報収集を行っております。各省庁では、いただいた情報をもとに、当該荷主等に対し調査を行うとともに、違反原因行為等が確認された場合は、改善等の指導を行うこととされています。

「トラック・物流Gメン」とは



「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、国土交通省は、全国162人体制で「トラックGメン」を設置(令和5年7月)、6年11月には「トラック・物流Gメン」に改組し、各都道府県トラック協会の「Gメン調査員」と合わせ総勢360人規模で、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施しています。

「物流改正法」が令和7年4月施行

きちんと届く。あたりまえの経済活動をこれからもずっと続けるために



2024年4月からトラックドライバーの時間外労働の960時間上限規制と改正改善基準告示(※)が適用され、労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、「モノが運べなくなる可能性」が懸念されており、このことは「物流の2024年問題」と言われています。「運ぶ」で日本を支え続けるために、

全ての荷主の皆様にも物流効率化などの取り組みが努力義務になりました。

※自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

トラック輸送における取引環境・労働時間改善神奈川県地方協議会

## 荷主企業の皆様

## にお願いしたいこと。

物流現場の改善には荷主企業の

皆様のご協力が必要です。

## 「物流改正法」が令和7年4月施行。

「物流改正法」が令和6年5月公布、7年4月から施行されました。「物流の2024年問題」に対応するため

に政府が推し進める「物流革新」政策の肝で、物流の構造的な課題に抜本的に切り込むものです。

その目的は、「トラックドライバーの労働条件改善」や「物流業務の効率化」の推進です。

荷主企業(発荷主・着荷主)の皆様を含む全ての事業者に  
物流効率化のための取り組みが努力義務となりました。

すべての荷主企業の皆様へ、「物流の効率化」のために「荷待ち時間の短縮」や「荷役時間の短縮」、また1台当たりのトラックに積む貨物の「積載率の向上等」などの取り組みを促す措置について、努力義務が課されました。さらに、この取り組みを促す措置については、国が取組状況についての判断基準を策定し、この判断基準に基づいて、指導・助言、調査・公表がなされます。

## 運送契約締結時の書面交付が義務化されました。

運送契約の範囲や運賃・料金の明確化を図るため、運送契約締結時に、運送サービス（附帯業務等も含む）の内容やその対価等について記載した書面の交付が義務付けられます。書面交付は、荷主・トラック事業者双方に義務付けられ、トラック運送事業者が利用運送を行う場合も書面交付が必要です。書面の交付はメール等でも可能で、交付した書面は、その写しを1年間保存する義務があります。

ここを  
チェック

## 一定規模以上の「特定事業者」では、中長期計画策定と定期報告が必要です。

令和8年4月1日から

一定規模以上の荷主企業の皆様に、中長期的に取り組むべき計画の策定と実施状況の定期報告が義務づけられます。

なお、この一定規模以上の特定事業者になると、「物流統括管理者」\*を選任しなければなりません。

\*物流統括管理者には、物流全体の持続可能な提供の確保に向けた業務全般を統括管理する役割が求められます。その業務を遂行するためには、運送（輸送）荷役といった物流の各機能を改善することだけでなく、調達、生産、販売等の物流の各分野を統合して、流通全体の効率化を計画するため、関係部署間の調整に加え、取引先等の社外事業者等との水平連携や垂直連携を推進すること等が求められます。これらの観点から事業運営上の決定を主導するため、ロジスティクスを司るいわゆるCLO（Chief Logistics Officer）としての経営管理の視点や役割も期待されています。

## 物流革新施策を巡る動き



## 「物流革新に向けた政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応

政府は、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に対応するため令和5年6月に、①「物流の効率化」、②「商慣行の見直し」、③「荷主・消費者の行動変容」を柱とする抜本的・総合的な対策を取りまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定しました。また、令和5年10月には、可能な施策の前倒しを図るため、「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめた。さらに、令和6年2月には、両パッケージに基づき、中長期的な対策として、物流の適正化・生産性向上をさらに進めるため、「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定・公表しています。

## 「政策パッケージ」の柱

1. 物流の効率化
2. 商慣行の見直し
3. 荷主・消費者の行動変容

## 1 荷待ち時間の削減

ヒントは  
こちらから

## 労働時間の短縮のために

- 適切な時間指定への見直し
- 予約システムの導入
- 出荷・受け入れ体制の見直し
- リードタイムの延長 等

トラックドライバーの長時間労働の要因の一つに、発着荷主における「荷待ち時間」があります。

今後は、「時間指定見直し」や「出荷・受け入れ体制の見直し」、「予約システムの効果的な活用」など、荷待ち時間削減に向けた取り組みが必要であることを、ご理解ください。



## 2 荷役作業削減など労働環境の改善

ヒントは  
こちらから

## 労働時間の削減等のために

- パレット化による手荷役作業の削減
- 情報の共有化、DXによる業務効率化 等

積込や積卸作業を荷主側で行わず、トラックドライバーが行っているケースが少なくありません。特にパレットやロールボックスなどを活用せずに、手荷役での積卸作業を行う場合、作業負担が大きく、長時間労働に繋がります。貴社の現場では、荷役作業や附帯作業がドライバー任せになつてはいないか確認し、改善をお願いします。



## 3 適正な運賃・料金の支払い



標準的運賃とは

## 労働条件改善と物流維持のために

- 『標準的運賃』の支払い
- 高速道路料金などの別途支払い 等

令和6年3月、持続可能な物流を維持するために、国土交通省から「標準的運賃」が告示されました。

運賃のほか、やむを得ず荷待ち時間が発生したり、荷役作業を行った場合は、運賃と別に「料金」として収受すること、また、高速道路などの有料道路を利用した場合は、別途収受することなども明記されています。

