



経済・府政記者クラブ同時資料配付
京都労働局発表
令和6年11月29日

担 当	京都労働局 労働基準部 監督課
	監督課長 多賀谷 千尋
	主任地方労働基準監察監督官 綱島 佳子
	電話 075 (241) 3214

報道関係者 各位

京都労働局が自動車運転者を使用する事業場に対して行った 令和5年の監督指導、送検等の状況を公表します

京都労働局（局長 角南 巖）は、管下労働基準監督署が、令和5年にトラック、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して行った監督指導（立入調査）の状況について取りまとめましたので、公表いたします（別紙1参照）。

令和5年の監督指導・送検の概要

- 監督指導を実施した事業場は 87 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、74 事業場 (85.1%)。また、改善基準告示*違反が認められたのは、40 事業場 (46.0%)。
※「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）
- 主な労働基準関係法令違反事項は、①労働時間 (46.0%)、②割増賃金の支払 (17.2%)、③休日 (6.9%)。
- 主な改善基準告示違反事項は、①最大拘束時間 (37.9%)、②休息期間 (28.7%)、③総拘束時間 (25.3%)。
- 重大・悪質な労働基準関係法令違反により送検したのは 2 件。

京都労働局では、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監督指導を実施し、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、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、都道府県労働局に「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2-1参照）

- (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、送検等の状況(令和5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時に配布するリーフレット
- (別紙2-4) ポータルサイトのリニューアルに係るリーフレット

自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導、送検等の状況

1 監督指導の状況

- (1) 令和5年に京都府下の労働基準監督署において、労働基準関係法令違反が疑われる自動車運転者を使用する87事業場に対して監督指導を実施したところ、その85.1%に当たる74事業場で同法令違反が認められた。なお、業種ごとの監督実施事業場数、同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	監督実施事業場数	労働基準関係法令違反事業場数	主な違反事項		
				労働時間	休日	割増賃金の支払
トラック		58	50 (86.2%)	32 (55.2%)	5 (8.6%)	8 (13.8%)
バス		9	7 (77.8%)	2 (22.2%)	0 (0%)	2 (22.2%)
ハイヤー・タクシー		11	9 (81.8%)	3 (27.3%)	1 (9.1%)	3 (27.3%)
その他		9	8 (88.9%)	3 (33.3%)	0 (0%)	2 (22.2%)
合計		87	74 (85.1%)	40 (46%)	6 (6.9%)	15 (17.2%)

(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（例：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	監督実施事業場数	改善基準告示違反事業場数	主な違反事項				
				総拘束時間	最大拘束時間	休息期間	最大運転時間	連続運転時間
トラック		58	34 (58.6%)	20 (34.5%)	29 (50%)	24 (41.4%)	17 (29.3%)	13 (22.4%)
バス		9	2 (22.2%)	1 (11.1%)	1 (11.1%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
ハイヤー・タクシー		11	1 (9.1%)	0 (0%)	1 (9.1%)	0 (0%)	—	—
その他		9	3 (33.3%)	1 (11.1%)	2 (22.2%)	1 (11.1%)	2 (22.2%)	1 (11.1%)
合計		87	40 (46%)	22 (25.3%)	33 (37.9%)	25 (28.7%)	19 (21.8%)	14 (16.1%)

(注) 総拘束時間：1か月又は1週当たりの拘束時間、最大拘束時間：1日当たりの拘束時間、休息期間：勤務と次の勤務の間の時間、最大運転時間：1日及び1週当たりの運転時間、連続運転時間：1回当たりの運転時間

(3) 全国における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）

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

- 長距離輸送を行っているトラック運転者（10名）に、時間外・休日労働に関する協定（36協定）で定めた延長時間（1か月当たり90時間）を超える違法な時間外労働（1か月当たり最大152時間）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（293時間）を超えていること、②1日の最大拘束時間（16時間）を超えていること、③勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与えていないこと、④運転時間が2週間を平均して1週間当たり44時間を超えていることが認められた。

労基署の対応

- トラック運転者に、36協定で定める延長時間を超えて時間外労働を行わせていたことについて、労働基準法違反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。
- トラック運転者に、①1か月の総拘束時間（293時間）を超えていたこと、②1日の最大拘束時間（16時間）を超えていたこと、③勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与えなかったこと、④運転時間が2週間を平均して1週間当たり44時間を超えていたことについて、改善基準告示違反として使用者に是正勧告した。

その後の会社の対応

- 管理者が、各トラック運転者について、月の途中の実績から、1か月当たりの時間外・休日労働時間数を推計し、1か月当たり80時間を超えるおそれのある者の業務を他の労働者に行わせるなど業務量の調整を行い、特定の者に業務が集中しないよう平準化を図ることとした。
- 荷主に対し、長時間の荷待ちが生じないよう使用者が要望したところ、
 - ・ 荷積作業の迅速化を進めるため、荷主が荷役作業員を増員する
 - ・ 遠方への運搬が予定されている場合には、荷主が優先的に荷積みを行うよう配慮するなどの措置が講じられ、荷待ち時間が1時間以上短縮された。
- 上記対応の結果、トラック運転者について、1か月当たりの時間外労働が80時間以下、総拘束時間が293時間以内になるなど、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2（バス）

路線バス事業者に対し、長時間労働の削減及び対象労働者への時間外・休日労働時間の通知を指導

概要

- 自治体から運行を委託されたコミュニティバスのバス運転者（1名）に、時間外・休日労働に関する協定（36協定）で定めた延長時間（1か月当たり70時間）を超える違法な時間外労働（1か月当たり最大132時間）が認められた。
- 時間外・休日労働時間数が1か月当たり80時間を超えたバス運転者に対し、当該超えた時間に関する情報を通知していなかった。

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ていたことについて、労働基準法違反として是正勧告し、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。
- 時間外・休日労働時間数が1か月当たり80時間を超えたバス運転者に対し、当該超えた時間に関する情報を通知していなかったことについて、労働安全衛生法違反として是正勧告した。

その後の会社の対応

- 労働時間管理を行う中において、36協定の延長時間を超えるおそれのある者を把握した場合、延長時間を超えるおそれがある旨を総務部長から直接通知するとともに、その通知を受けた際には、運行管理者と運転者が話し合っシフトを調整することとした。
- 時間外・休日労働時間数が1か月80時間を超えてしまった者が出た場合、総務部長が速やかに当該超えた時間に関する情報を書面にて通知するとともに、労働安全衛生法に基づく医師による面接指導制度を案内することとした。
- 委託者である自治体との定例会議においてバス運転者の労働時間の状況を説明し、ダイヤ編成の要否について検討を進めることとした。
- バス運転者の増員のため、大型二種免許を所有しない労働者に免許取得に向けたスキルアップのための教材購入等のための費用の一部を補助することとした。
- 上記対応の結果、バス運転者について、1か月当たりの時間外労働が70時間以下となり、労働基準法違反等が是正された。

事例3（タクシー）

タクシー事業者に対し、累進歩合制度の廃止及び年次有給休暇の時季指定を指導

概要

- 主に市街地で営業を行うタクシー事業者において、タクシー運転者の賃金が運賃収入に応じた歩合給により支払われていたが、支給割合が段階的に上がる、いわゆる「累進歩合制度」が採用されていた。
- 法定の年次有給休暇付与日数が10日以上の一部の労働者に対し、1年以内に5日の休暇の時季指定をしていなかった。

労基署の対応

- いわゆる「累進歩合制度」は、長時間労働等を極端に誘発するおそれがあることから、賃金制度の見直しを指導した。
- 法定の年次有給休暇付与日数が10日以上労働者に対し、1年以内に5日、取得時季を指定して同休暇を取得させていなかったことについて、労働基準法違反として是正勧告した。

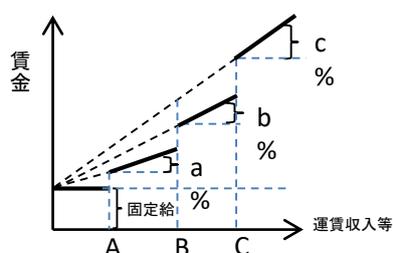
その後の会社の対応

- 累進歩合制度を廃止し、新たな賃金体系を構築した。
- 年次有給休暇の取得促進を呼びかけるリーフレットを事業場内に掲示するとともに、労働者に給与明細書と一緒に同リーフレットを渡すなどの取組を継続的に行うこととした。
- 上記対応の結果、法定の年次有給休暇付与日数が10日以上全ての労働者について、1年以内に5日以上同休暇を取得しており、労働基準法違反が是正された。

(参考)

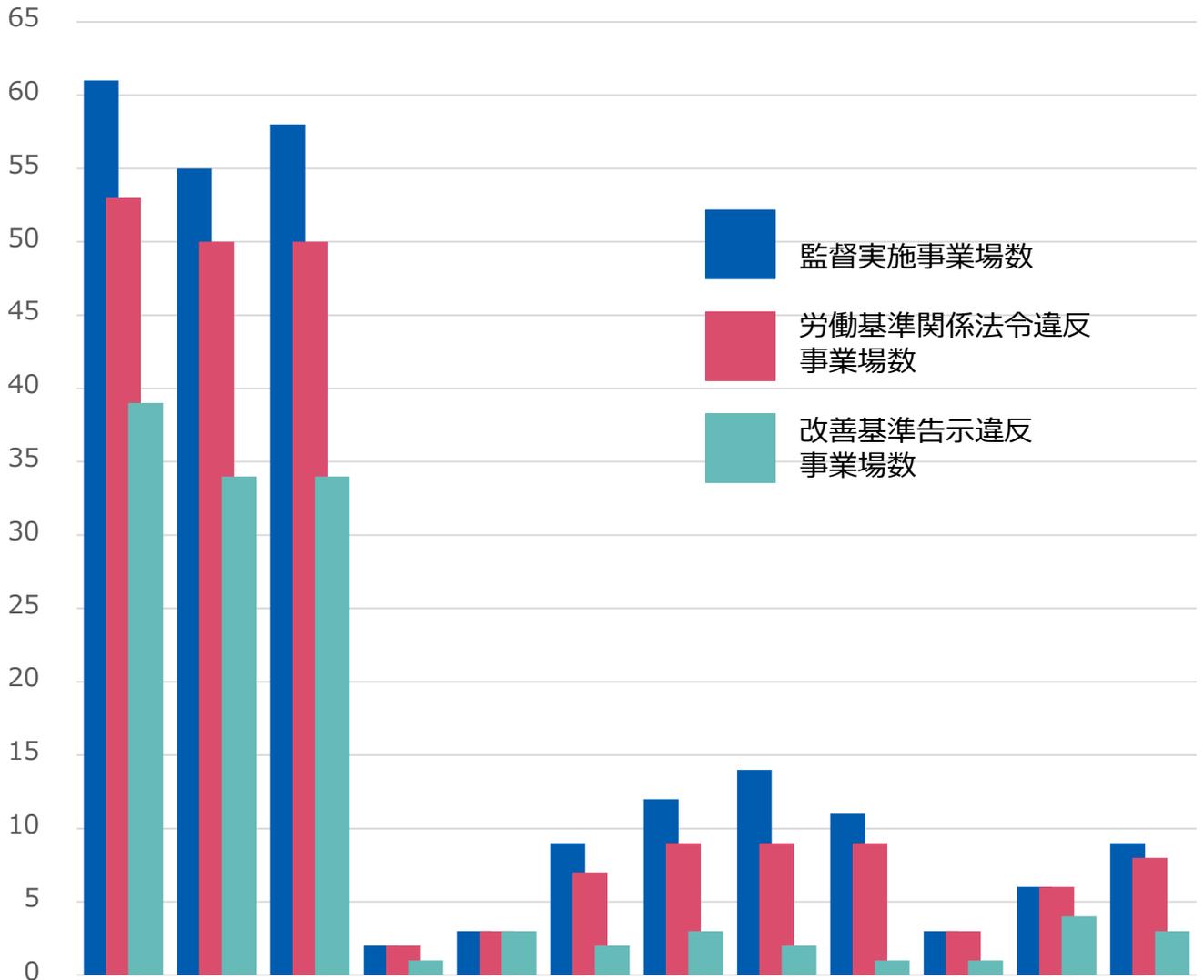
○ 累進歩合制度の廃止について

累進歩合制度とは、運賃収入等に応じて歩合給が定められている場合に、その歩合給の額が非連続的に増減するいわゆる「累進歩合給」などをいう（下図参照）。累進歩合制度は、自動車運転者の長時間労働やスピード違反を極端に誘発するおそれがあり、交通事故の発生も懸念されることから、採用することは望ましくないとして、労働基準局長通達に基づき、その廃止を指導している。



- 運賃収入等がA以下の場合
賃金 = 固定給
- 運賃収入等がAを超えB以下の場合
賃金 = 固定給 + 運賃収入等 × 歩率a%
- 運賃収入等がBを超えC以下の場合
賃金 = 固定給 + 運賃収入等 × 歩率b%
- 運賃収入等がCを超えた場合
賃金 = 固定給 + 運賃収入等 × 歩率c% (a < b < c)

(4) 令和3年から令和5年までの3年間に於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。



	トラック			バス			ハイヤー・タクシー			その他		
	令和3年	令和4年	令和5年	令和3年	令和4年	令和5年	令和3年	令和4年	令和5年	令和3年	令和4年	令和5年
監督実施事業場数	61	55	58	2	3	9	12	14	11	3	6	9
労働基準関係法令違反事業場数	53	50	50	2	3	7	9	9	9	3	6	8
改善基準告示違反事業場数	39	34	34	1	3	2	3	2	1	1	4	3

2 送検状況

令和5年に管下労働基準監督署において、自動車運転者に関する重大・悪質な労働基準関係法令違反が認められた事案として送検した件数は、2件であった。なお、業種ごとの件数は以下のとおりであった。

業種 \ 年	令和3年	令和4年	令和5年
トラック	2	0	2
バス	0	0	0
ハイヤー・タクシー	1	0	0
その他	0	0	0
合計	3	0	2

※送検法条文は、最低賃金の効力（最低賃金法第4条）等（令和3年～令和5年累計）。

(3) 全国における送検事例には、以下のようなものがあった。

事例 1

違法な時間外・休日労働を行わせた疑いで、トラック事業者を送検

捜査経過

- トラック事業者の営業所に監督指導（立入調査）を実施したところ、長距離輸送を行っているトラック運転者（1名）に対し、時間外・休日労働に関する協定（36協定）で定める延長時間（1か月当たり127時間）を超えて違法な時間外労働（1か月当たり最大185時間30分）を行わせていたことが発覚した。
- 当該営業所に対しては、過去に複数回違法な時間外労働について労働基準法第32条違反を是正勧告していたが、直近においても同様の実態が認められたため、捜査に着手した。

被疑事実

- 事業場（法人）及び運行管理者について
36協定で定める延長時間を超えて、労働者に時間外労働を行わせたこと。

違反条文

労働基準法第32条（労働時間）違反

事例 2

トラックの荷台への積込作業中、作業指揮者を定めていなかった疑いで、トラック事業者を送検

捜査経過

- 自社の敷地内において、クレーンで吊り上げた鉄骨の吊り具が外れて鉄骨が落下し、トラックの荷台で補助作業を行っていたトラック運転者に直撃し死亡したことから、監督指導（立入調査）を実施した。
- トラック運転者に、重さ約2トンの鉄骨をトラックの荷台へ積み込む作業の補助を行わせるに当たり、当該作業を指揮する者（作業指揮者）を定め、作業を直接指揮するなどの措置を講じなければならないのに、作業指揮者を定めず作業を行わせていたことが発覚したため、捜査に着手した。

被疑事実

- 事業場（法人）及び管理部次長について
荷の重量が100キログラム以上のものを貨物自動車に積む作業を行わせるに当たり、当該作業を指揮する者を定めていなかったこと。

違反条文

労働安全衛生法第21条違反
労働安全衛生規則第151条の70（積卸し）

2 国土交通省との連携

(1) 京都運輸支局との相互通報

自動車運転者の労働時間等の労働条件の確保・改善を図るため、労働基準監督署と京都運輸支局が、その監督等の結果（改善基準告示違反）を相互に通報している。

【相互通報制度の実施状況（過去5年間）】

事項 \ 年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
京都労働局から 通報した件数	26	10	12	17	15
京都運輸支局から 通報を受けた件数	11	6	9	1	9

(2) 京都運輸支局との合同監督・監査

自動車運転者の労働時間等の労働条件の確保・改善を図るため、労働基準監督署と京都運輸支局が連携して、合同で監督・監査を行うことにより、効果的な指導を行っている。

【合同監督・監査の実施状況（過去5年間）】

業種 \ 年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
トラック	2	3	4	0	3
バス	0	1	0	0	0
ハイヤー・ タクシー	0	0	0	0	0
合計	2	4	4	0	3

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
トラック 	【改正前】 継続 8 時間以上 【改正後】 継続 11 時間 以上とするよう努めることを基本、 9 時間 を下限 ※宿泊を伴う長距離運送の場合、 8 時間下限が週 2 回まで可 。 その場合、運行終了後 12 時間以上 を確保。	【改正前】 原則 13 時間以下、最大 16 時間 15 時間超は週 2 回以内 【改正後】 原則 13 時間以下、 最大 15 時間 14 時間超は週 2 回までが目安 ※宿泊を伴う長距離運送の場合、 16 時間が週 2 回まで可 。	【改正前】 (原則) 月 293 時間以内 (例外) 月 320 時間以内 【改正後】 (原則) 年 3,300 時間以内 かつ 月 284 時間以内 (例外) 年 3,400 時間以内 かつ 月 310 時間以内 ※ 1 月の時間外・休日労働が 100 時間未満となるよう努める	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予期し得ない事象に遭遇した場合の特例 (新設) (その他個別の規定あり)
タクシー 	【改正前】 継続 8 時間以上 【改正後】 継続 11 時間 以上とするよう努めることを基本、 9 時間 を下限	【改正前】 原則 13 時間以下、最大 16 時間 【改正後】 原則 13 時間以下、 最大 15 時間 14 時間超は週 3 回までが目安	【改正前】 月 299 時間以内 (日勤) 【改正後】 月 288 時間 以内 (日勤)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予期し得ない事象に遭遇した場合の特例 (新設)
バス 	【改正前】 継続 8 時間以上 【改正後】 継続 11 時間 以上とするよう努めることを基本、 9 時間 を下限	【改正前】 原則 13 時間以下、最大 16 時間 15 時間超は週 2 回以内 【改正後】 原則 13 時間以下 最大 15 時間 14 時間超は週 3 回までが目安	【改正前】 (原則) 週 65 時間以内 (4 週平均) (例外) 週 71.5 時間以内 (同上) ※ 月換算で 原則 281 (例外 309) 時間 【改正後】 (原則) 年 3,300 時間以内 かつ 月 281 時間以内 (例外 ※ 貸切バス等乗務者の場合) 年 3,400 時間以内 かつ 月 294 時間以内 など ※ 4 週平均の基準も選択可	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予期し得ない事象に遭遇した場合の特例 (新設) ・ 軽微な移動が生じた場合の特例 (新設)

※ 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



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6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	14,353 (全国)	127 (京都府)
「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	1,435	

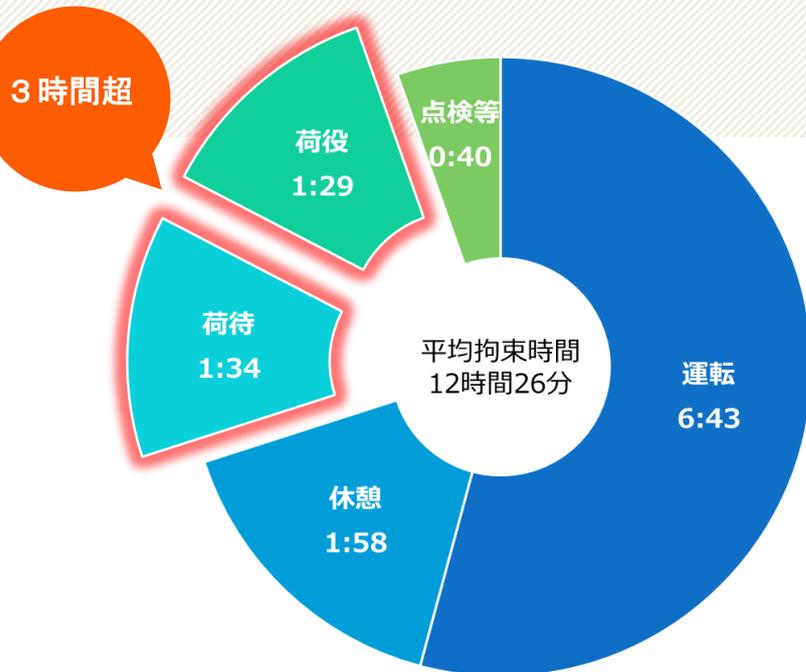
STOP!



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



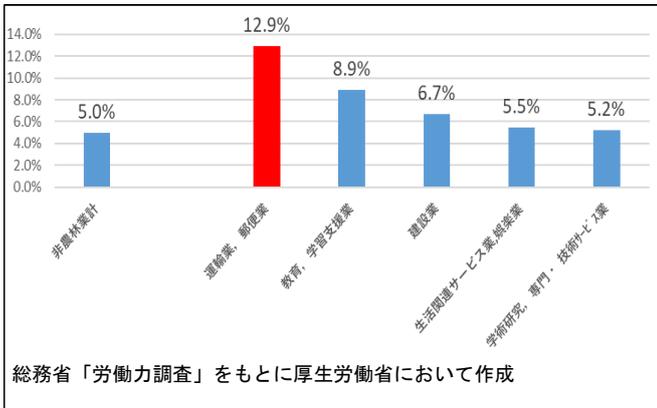
出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査(R2)」

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。



⚠ 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

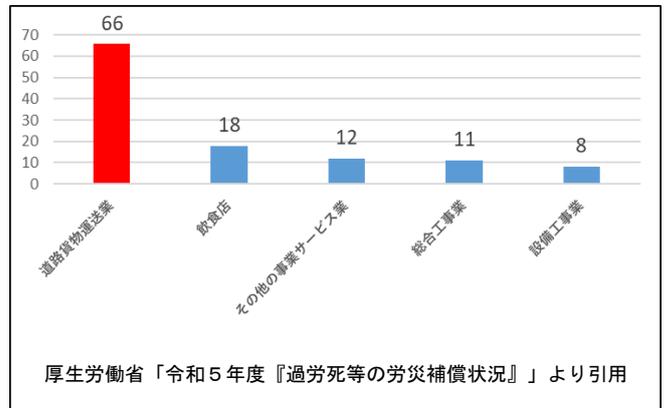
月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合※（R5年、上位業種）



※ 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。

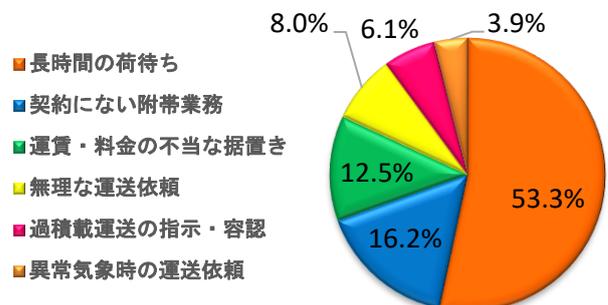


何も対策をしなければ、
2030年には34%の輸送力が不足するかもしれません。

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。

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）



12 ※ 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		

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リニューアルしました！



「物流情報局」OPEN

2024年4月に「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」が成立するなど、トラックドライバーの荷待ち・荷役時間の削減に向けた対策が本格化しています。

こうした状況を踏まえ、

「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」

内に **物流情報局** を開設しました。



▲荷主の方



▲事業者の方

トラックトップページ

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。

新規OPEN!!

物流情報局

NEW

- ① 荷主の皆さまへ
- ② 事業者の皆さま
(トラック運転者の皆さま)へ

物流情報局では、荷主の方、トラック運送事業者の方が協力して荷待ち・荷役時間の削減に取り組めるよう、最新の情報を発信していきます！！

物流情報局では、このような情報を発信しています。



労働基準局広報キャラクター
たしかめたん



荷待ち・荷役時間削減等に向けた対応

- 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
- 標準的運賃
- トラックGメン など



今後施行される法令のポイント

- 改正物流法、関係省令 など

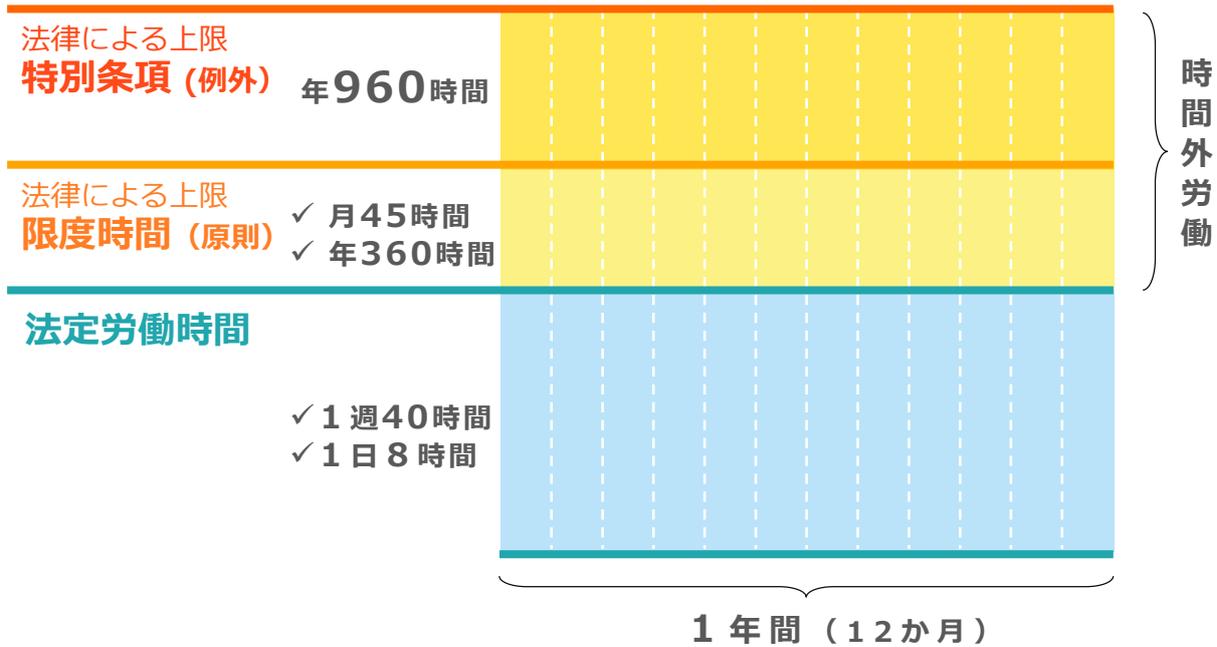


トラック運送事業者の皆さま向けのご相談先

- 働き方改革推進支援センター など

今後も最新情報に更新していきます！ぜひご覧ください！

自動車運転者の時間外労働の上限規制（2024年4月適用開始）



改正された改善基準告示の主な内容（2024年4月適用開始）

トラック運転者について

	2024年3月31日まで	2024年4月1日以降
 1年の拘束時間	3,516時間以内	原則： 3,300時間以内 例外（※1）： 3,400時間以内
1か月の拘束時間	293時間以内 労使協定により、年6か月まで320時間まで延長可	原則： 284時間以内 例外（※1）： 310時間以内 （年6か月まで）
1日の休息期間	継続8時間以上	原則： 継続11時間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（※2）、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

※1 労使協定により延長可（①②を満たす必要あり）

- ① 284時間超は連続3か月まで。
- ② 1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。

※2 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

改善基準告示について、詳しくはこちらをご覧ください。➤

