

担当	滋賀労働局労働基準部
	【過労運転防止関係】
	監督課長 嶋田 憲嗣 専門監督官 倉橋 隆成
	【労働災害防止関係】
	健康安全課長 山口 久雄 主任衛生専門官 澤 源二 (電話) 077 - 522 - 6649

荷主団体へトラック運送業務での「過労運転・労働災害」防止の協力要請 ～近畿6労働局と近畿運輸局が共同で実施～

滋賀労働局(局長 大山 剛二)をはじめとする近畿6労働局と近畿運輸局(局長 天谷直昭)は、トラック運送事業(貨物自動車運送事業)での、長時間労働などによる過労運転の防止と荷役作業で多く発生している労働災害の防止を図るため、トラック運送業務を発注する荷主団体へ協力要請を行いました。この協力要請は、トラック運送事業者への発注条件などの配慮について、近畿圏の223の荷主団体へ一斉に行ったものです。滋賀県内では、一般社団法人滋賀経済産業協会をはじめとして14団体へ行いました。

なお、本取組は平成18年度から行っていますが、昨年度からはこれに加え「トラック輸送における取引環境・労働時間改善滋賀県地方協議会」で、学識経験者・荷主・トラック運送事業者・行政機関などの関係者が一体となり、トラック運送業における長時間労働の抑制を実現するなどのための具体的環境整備を図っています。

【要請のポイント】

過労運転の防止と労働災害の防止のためには、トラック運送事業者の取組に加え、荷主の理解と協力が不可欠。このため、荷主団体へ以下の事項に係る要請を実施。

【トラック運転者の過労運転防止】

発注条件をあらかじめ明確にするとともに、急な条件変更がないようにすること。
 トラック運転者の休憩時間・運行経路の渋滞等を考慮した到着時間を設定すること。
 また、遅延が見込まれる場合、時間の再設定・ルート変更など柔軟に対応すること。
 手待ち時間を短縮できるよう、荷受け・積卸しの時間帯を設定すること等。
 トラック運送事業者の選定に当たり、法令を遵守している事業者を前提とすること。
輸送原価が反映された運賃額・燃料上昇分を転嫁するため燃料サーチャージ制の導入促進や契約条件等の書面化など、より良い信頼関係の中で契約を締結すること。

【労働災害防止】

荷役災害防止の担当者を指名しトラック運転者の作業の連絡調整・巡視を行うこと。
プラットホーム・荷台での墜落・転落防止のための施設・設備を用意すること等。
使用ルールの策定・掲示などを行いフォークリフトによる災害を防止すること。

【トラック運送事業者との適正取引】

トラック運送事業者に労働時間等のルールが守れなくなる行為を強要すると、荷主名が公表される場合があることに留意すること。
 買ったたきを始めた物流特殊指定に該当する行為は、公正取引委員会による排除措置命令や警告・注意等の対象となることに留意すること。

【協力要請を行った荷主団体】(要請文書の写しは別紙)

一般社団法人滋賀経済産業協会
滋賀経済同友会
滋賀県中小企業団体中央会
滋賀県商工会議所連合会
滋賀県商工会連合会
滋賀県商工団体連合会
全国農業協同組合連合会滋賀県本部
滋賀県森林組合連合会
滋賀県砂利事業協同組合連合会
一般社団法人滋賀県建設業協会
滋賀県木材協会
一般社団法人滋賀県骨材協会
滋賀県砕石協同組合
一般社団法人滋賀県電業協会

【トラック運転者の労働時間】

滋賀県内における運送業の平成27年の労働者1人当たりの平均年間実総労働時間は1,986時間と、前年(平成26年)の1,790時間から196時間増加しました。これは、全産業での労働者1人当たりの平均年間実総労働時間が前年から変化が見られない(平成27年、平成26年ともに1,776時間)中での増加であり、また、各業種の中でも建設業に次いで長い時間数となりました。

厚生労働省「毎月勤労統計調査」事業所規模30人以上

【労働災害発生状況】(詳細は参考資料)

平成27年の滋賀県内におけるトラック運送業の労働災害(休業4日以上)は、140件発生していますが、その内訳は、荷役作業中の災害が80件(57.1%)を占め、交通事故11件(7.9%)を大きく上回っている状況です。

また、荷役作業中の労働災害としては、墜落・転落が32件(40.0%)で最も多く、墜落・転落災害の発生場所としては、22件(27.5%)が配送先(荷主等)で発生しています。



近運自監第613号
滋労発基1027第1号
平成28年10月27日

荷主関係団体 代表者 殿

近畿運輸局長

滋賀労働局長

貨物自動車運送事業における過労運転防止及び荷役作業
による労働災害の防止について（協力要請）

平素は、運輸行政及び労働行政の推進に御理解と御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、貨物自動車運送事業（トラック運送事業）は、国内の産業を支える基幹的な事業の一つとして、国民の生活に欠かせない役割を担っています。

しかし、その反面、トラック運送事業においては、

- ・労働時間が他産業と比較して長時間であり、過労運転が交通事故の要因の一つともなっている。
- ・労働災害の約6割が荷役作業中に発生し、その中でも最も多くを占める墜落・転落災害の約7割が、荷主等の配送先で発生している傾向が継続している。

という現状もみられます。（資料1参照）

これらの要因として集荷・配達時間等発注条件の制約や多重的な請負構造があることも指摘されており、トラック運送事業者のみの努力で改善することが困難な要因もあることから、近畿運輸局及び近畿2府4県各労働局では平成18年度から荷主の皆様が発注条件等の面での十分な配慮について御理解と御協力をお願いしているところですが、平成27年度からは、学識経験者、荷主、トラック運送事業者、行政機関（国土交通省、厚生労働省）などにより構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」が中央及び各都道府県に設置され、関係者が一体となって長時間労働の抑制とその定着を図っていくこととしています。

同協議会においては、本年度はトラック輸送の実態調査の検証結果を受けて、パイロット事業（実証実験）の実施を開始し、平成29年度以降の長時間労働改善ガイドラインの策定に向けていく計画となっており、これら計画の円滑な推進のためには引き続き荷主の皆様の御協力が不可欠となります。

以上のような状況を斟酌いただき、別添の要請事項につきまして、特段の御理解と御協力を賜ると共に貴団体傘下の会員各社への周知方、よろしく御願い申し上げます。

併せて、同封のリーフレット「～荷主の皆様へ ご存知ですか？トラックドライバーの労働時間のルールを～」の周知につきましても、格段の御配意を賜りますようお願い申し上げます。

要請事項

1 トラック運転者の過労運転防止のために

運送の発注にあたっては、安全で適切な運行計画を立てることができるように発注条件をあらかじめ明確にしたものとするとともに、次の事項に配慮したものとさせていただくこと。

(1) 発注条件の明示

急な発注条件の変更がないようにしていただくこと。

(2) 無理のない到着時間の設定

安全な運行を確保するためにトラック運転者の休憩時間、運行経路の渋滞等を考慮した到着時間を設定していただくこと。

到着時間の遅延が見込まれる場合、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下「改善基準告示」といいます(資料2参照。))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、ルート変更を行うなど柔軟に対応していただくこと。

(3) 荷受け、積卸し時間の設定

荷待ち時間及び積卸し時間等の手待ち時間を少なくすることができるように、荷受け、積卸しの時間帯を設定していただくこと。

積込み・積卸し作業の遅延により予定時間に出発できない場合、到着時間の再設定等を行うとともに、トラック車両を荷主の敷地内で待機できるようにしていただくこと。

(4) トラック運送事業者の選定

トラック事業者の選定にあたっては、「改善基準告示」等の遵守、「社会保険」や「労働保険」に加入していることなど、法令を遵守している事業者であることを前提に選定していただくこと。

なお、トラック運送事業には「安全性優良事業所の認定(Gマーク)制度」がありますので、業者選定の際の参考の一つにしてください。

(5) 適切な運賃等の収受(燃料サーチャージ制の導入等)

運送契約においては、安全で安定した輸送を確保するため、「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」及び「トラック運送業における燃料サーチャージ制緊急ガイドライン」の趣旨を踏まえ、輸送原価が反映された運賃額並びに燃料上昇分を転嫁するための燃料サーチャージ制の導入を促進していただき、また、契約条件等について書面化する等、より良い信頼関係の中で、運送契約を締結していただくこと。

2 労働災害の防止のために

(1) 安全管理体制

荷主等の安全管理者等の中から、荷役災害防止の担当者を指名していただき、トラック運転者が行う荷役作業の連絡調整や巡視を行っていただくこと。

なお、連絡調整については、資料3の裏面「安全作業連絡書」を活用してください。

(2) 墜落防止対策

昇降設備、安全带取付設備(親綱、フック等)の設置等プラットホーム、荷台に

おける墜落・転落防止のための施設・設備を用意していただくこと。

(3) フォークリフトによる労働災害防止対策

フォークリフト使用のルール（制限速度、安全通路等）を定めて、見やすい場所に掲示していただくこと。

通路の死角にはミラーを設置いただくこと。

フォークリフト走行場所と歩行通路を区分していただくこと。

3 トラック運送事業者との適正取引のために

(1) 荷主勧告制度

荷主がトラック事業者に対して、労働時間等のルールが守れなくなる行為

非合理的な到着時間の設定

手待ち時間の恒常的な発生

やむを得ない遅延に対するペナルティの設定

積込み前に貨物量を増やすような急な依頼

等を強要すると、荷主勧告の対象となり、荷主名が公表される場合があることに留意いただくこと。

(2) 物流特殊指定における禁止行為

独占禁止法第2条第9項第6号による告示「特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不公正な取引方法」（物流特殊指定）に該当する行為

代金の支払遅延

代金の減額

買いたたき

物の購入強制・役務の利用強制

割引困難な手形の交付

不当な経済上の利益の提供要請

不当な給付内容の変更及びやり直し

要求拒否に対する報復措置

情報提供に対する報復措置

は、独占禁止法違反となり、公正取引委員会による排除措置命令や警告・注意等の対象となることに留意いただくこと。

参考

- 1 . 安全性優良事業所の認定（G マーク）について
（http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000013.html）
- 2 . 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」
（<http://www.mlit.go.jp/common/001069396.pdf>）
- 3 . 「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」
（<http://www.mlit.go.jp/common/000211177.pdf>）
- 4 . 「安全運行パートナーシップ・ガイドライン」
（<http://www.mlit.go.jp/common/000021502.pdf>）
- 5 . 「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」
（<http://www.mlit.go.jp/common/001025206.pdf>）
- 6 . 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」
（<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/dl/040330-10.pdf>）
- 7 . 「交通労働災害防止のためのガイドライン」
（<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/anzen/130912-01-all.pdf>）
- 8 . 「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」
（<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/anzen/130605-2.html>）

【問い合わせ先】

近畿運輸局 自動車監査指導部

電話番号 0 6 - 6 9 4 9 - 6 4 4 8

（担当：衣川、小田、長谷川）

滋賀労働局 労働基準部監督課

電話番号 0 7 7 - 5 2 2 - 6 6 4 9

（担当：吉村、倉橋）

表1 トラック運送業（道路貨物運送業・陸上貨物取扱業）の労働災害発生状況（平成27年）

参考資料1

休業4日以上死傷災害		件数・割合 近畿	件数・割合 滋賀
全産業		19,237	1,359
トラック運送業の休業4日以上死傷災害	休業4日以上	2,466	140
	うち死亡災害	26	2
全産業に占めるトラック運送業の割合		12.8%	10.3%
休業4日以上死傷災害のうち、荷役作業中に発生したもの	墜落・転落	675	42
	うち荷役作業中	540	32
	はさまれ・巻き込まれ	311	15
	うち荷役作業中	233	6
	転倒	382	20
	うち荷役作業中	204	7
	激突	203	4
	うち荷役作業中	113	4
	動作の反動・無理な動作	346	28
	うち荷役作業中	243	20
	飛来・落下	118	4
	うち荷役作業中	79	3
	激突され	130	9
	うち荷役作業中	68	6
	その他荷役災害	32	2
休業4日以上災害	荷役作業災害	1,512	80
	交通事故	166	11
	その他	788	49

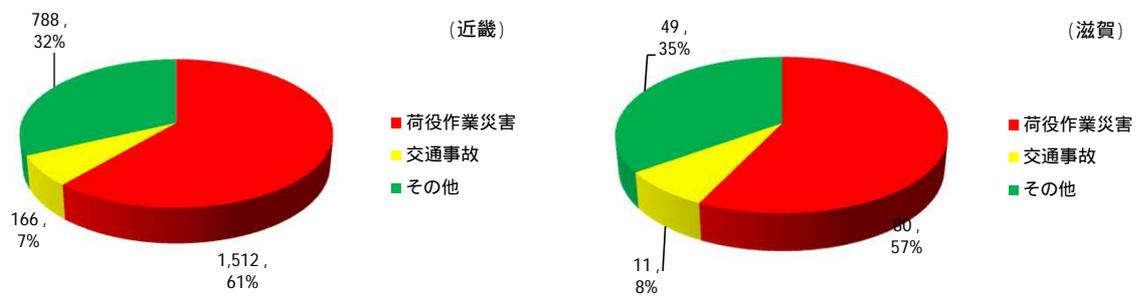


表2 トラック運送業における荷役作業の事故の型別災害発生状況（平成27年）

	墜落・転落	はさまれ	転倒	激突	動作の反動等	飛来・落下	激突され	その他	合計	トラック運送業全体
近畿	540	233	204	113	243	79	68	32	1,512	2,466
滋賀	32	6	7	4	20	3	6	2	80	140

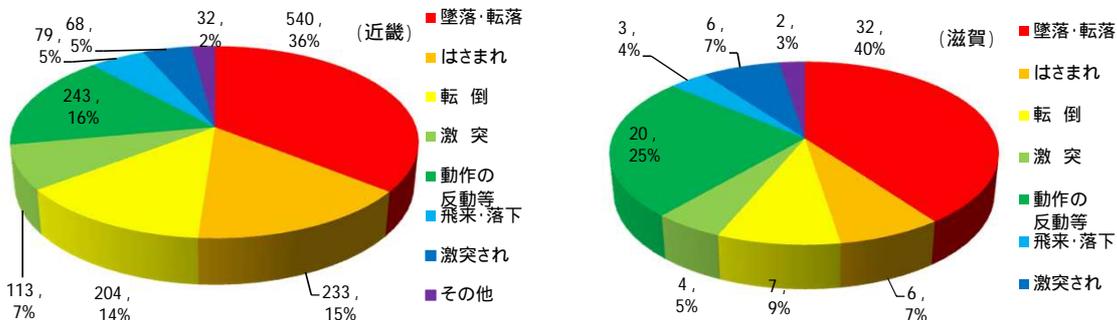


表3 トラック運送業における荷役作業中の墜落・転落による労働災害発生場所（平成27年）

	配送先(荷主等)	自社	道路上	その他	合計
近畿	376	128	27	9	540
滋賀	22	8	2	0	32

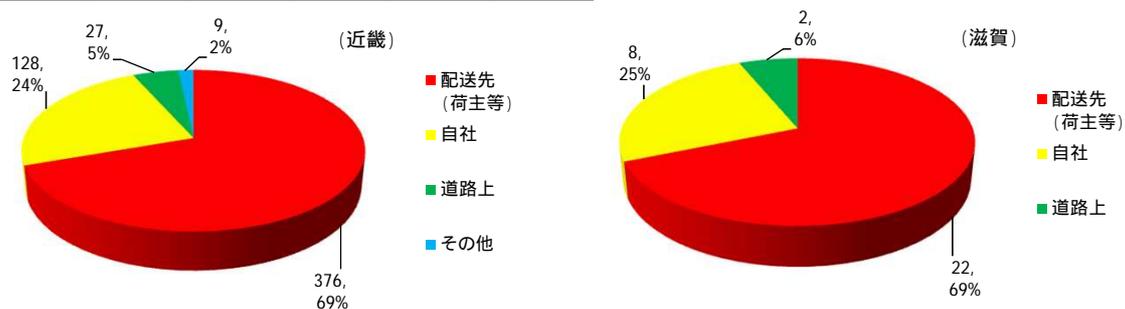
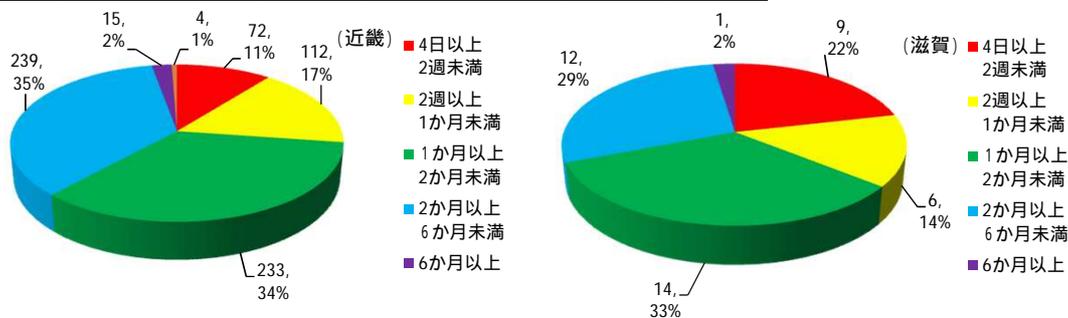


表4 トラック運送業における墜落・転落災害の死傷程度（平成27年）

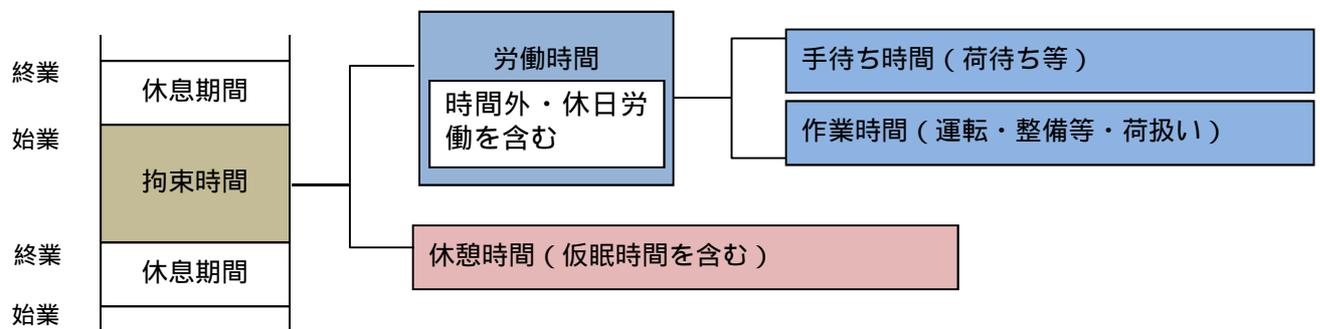
	4日以上2週未満	2週以上1か月未満	1か月以上2か月未満	2か月以上6か月未満	6か月以上	死亡	合計
近畿	72	112	233	239	15	4	675
滋賀	9	6	14	12	1	0	42



「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の概要(トラック運転者)

参考資料 2

区分	主な内容
総拘束時間	1か月 293時間以内 (労使協定を締結した場合には、1年のうち6か月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲で1か月320時間まで延長可)
最大拘束時間	1日 原則13時間以内 延長する場合でも 最大16時間以内(15時間超えは1週2回まで)
休息期間	1日の休息期間は、継続8時間以上 (運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるように)
最大運転時間	1日の運転時間は、2日平均で9時間以内 1週間の運転時間は、2週間毎の平均で44時間以内
連続運転時間	運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に30分以上の休憩等確保 (分割する場合は1回につき10分以上の休憩で合計30分以上)
特例	<p>分割休息期間 業務の必要上、勤務の終了後継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合、一定期間(原則として2週間から4週間程度)における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間経過直後に分割付与可。 この場合、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。</p> <p>2人乗務 1日の最大拘束時間を20時間まで延長可。休息期間を4時間に短縮可(ただし、車輦内に身体を伸ばして休息できる設備がある場合に限る)。</p> <p>隔日勤務の特例 業務の必要上やむを得ない場合には、隔日勤務をさせることが可能。この場合2暦日における拘束時間が21時間を超えず、勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えること。</p> <p>フェリー乗船 トラック運転者のフェリー乗船時間は原則として休息期間として取り扱います。</p>



拘束時間：始業時刻から終業時刻までの時間。運転時間、荷役作業時間、手待ち時間及び休憩時間を合計した時間。

休息期間：終業後、次の勤務までの時間。睡眠時間を含む生活時間となり、労働者にとって全く自由な時間となる。

荷主等(荷主、配送先、元請事業者)の皆様へ

参考資料3

荷の積み卸し作業(荷役作業)中に、労働者(陸運事業者のドライバーなど)の労働災害が多く発生しています。荷役作業場所を提供する荷主等におかれましては、このチェックリストを活用して荷役作業場所を点検し、作業場所の改善、作業者への指導など、労働災害防止に取り組んでください。

作業	チェック項目	対応状況	解説
荷役作業の契約に当たって	荷の積み卸し作業(荷役作業)は		<ul style="list-style-type: none"> ・荷主等と運送業者との間で、あらかじめ役割分担を明確にしておくこと(運送引受書の発送)。 ・荷主から、運送業者に、運送業者からドライバー等に対し、安全作業連絡書(裏面参照)を活用し、荷役作業に関する情報が伝達されていること。
	荷主、運送業者のどちらが行うのか明確にしているか		
荷役作業に用いる機械、用具について	荷の積み卸し作業に		<ul style="list-style-type: none"> ・フォークリフト、クレーン等の使用に当たっては、資格が必要であること。 ・使用するフォークリフト、クレーン等は、検査、点検等により異常がないものとする。
	フォークリフト、クレーンなどを用いるか		
	ロールボックスパレットを用いるか		
荷役作業を行う場所について(その1:基本的事項(転倒防止の対策を含む。))	荷の積み卸し作業を行う場所は		<ul style="list-style-type: none"> ・荷役運搬機械と人が接触することのないよう、通路を分けること。 ・照度や通気・換気に配慮すること。
	通行人が作業場所に立ち入ることはないか		
	作業に必要な十分な広さか		
	整理整頓、床の凹凸の解消、床の防滑対策を実施しているか		
	明るい場所か		
	風・雨が当たらない場所か (ミラーの設置などによって)死角部分はないか		
荷役作業を行う場所について(その2:特に墜落防止のための設備対策)	トラックの荷台からの墜落防止のために		<ul style="list-style-type: none"> ・トラック荷台からの墜落災害が多く発生していることから、できるだけこれらの項目にあげたような対策を講じることが望まれる。
	荷台との段差のないプラットフォームがあるか		
	荷台の外側に設ける仮設の作業床を用意しているか		
	安全帯の取付設備はあるか		
作業者の服装について	荷の積み卸し作業を行う者は		<ul style="list-style-type: none"> ・保護帽は墜落・転落防止用のもの ・作業場所に合せて、耐滑性(すべり防止)、屈曲性(しなやかで運動性が高い)のある安全靴
	保護帽を着用しているか		
	安全靴を着用しているか		
荷台への昇降方法について	荷台への昇降時に		<ul style="list-style-type: none"> ・三点確保: 手足の4点のどれかを動かすときに残り3点で確保すること。
	昇降設備(手すり付き)を用いているか		
荷台での作業方法について	荷台での作業時に		<ul style="list-style-type: none"> ・陸運事業者のドライバーの不適切な作業については、現場の荷役作業担当者等による指導を徹底すること。
	不安定な荷の上を移動していないか		
	ラッピング、ラベル貼りなどの作業を荷や荷台上で行っていないか		
	安全帯を使用しているか		
	荷台端付近で、背を荷台外側に向けて作業していないか		
	荷台のあおりに乗って作業を行っていないか 荷台上の作業者が、フォークリフトや荷に挟まれるおそれはないか		

安全作業連絡書 (例)

発 地		着 地	
積込作業月日	月 日 ()	取卸作業月日	月 日 ()
積込開始時刻	時 分	取卸開始時刻	時 分
積込終了時刻	時 分	取卸終了時刻	時 分
積込場所	1. 屋内 2. 屋外	取卸場所	1. 屋内 2. 屋外
	1. 荷主専用荷捌場 2. トラック-ミル 3. その他 ()		1. 荷主専用荷捌場 2. トラック-ミル 3. その他 ()
積込作業	品 名 (危険・有害性)	有・無 ()	
	数 量		
	総重量	kg (kg/個)	
	積付	1. パラ 2. パレット 3. その他 ()	
積込作業	作業の分担	取卸作業	作業の分担
	作業の分担		1. 荷主側 2. 運送業者側 3. 荷主・運送業者共同
	作業の分担		1. 荷主側 2. 運送業者側 3. 荷主・運送業者共同
作業の分担	名	作業の分担	名
使用荷役機械	有・無 1. フォークリフト 2. その他 ()	使用荷役機械	有・無 1. フォークリフト 2. その他 ()
免許資格等	1. フォークリフト 2. 玉掛け 3. はい作業 4. その他 ()	免許資格等	1. フォークリフト 2. 玉掛け 3. はい作業 4. その他 ()
その他特記事項 ※ 作業時には安全靴、保護帽を着用のこと			

●安全な積み降ろし作業のために

シートは力ずくで引っ張らない。

シートは引っかかった場所へ行って直す。

引っ張る場合は、反動を予測して作業する。

保護帽(ヘルメット)を必ず着用。

荷台上では背を荷台内側に。

荷物の上ではできるだけ移動しない。

アオリに足をかけて作業をしない。アオリは固定。

地面の整備、整理・整頓を。

荷台上ではフォークリフト運転者から見える位置に。

作業はできるだけ地上から。

荷役労働災害防止に関する参考資料は、下記のホームページから入手できます！

荷役作業での労働災害を防止しましょう！【厚生労働省HP】

<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/anzen/dl/130605-2.pdf>

荷役ガイドラインのあらまし(リーフレット)【陸災防HP】

http://www.rikusai.or.jp/public/leaflet/niyaku-guideline_aramashi.pdf

荷役災害防止設備等の事例集(パンフレット)【陸災防HP】

http://www.rikusai.or.jp/public/leaflet/H26_niyaku_jireisyu.pdf

○昇降、作業場所を安全に



<昇降設備、作業足場等の設置>
 ① 荷台への昇降は、昇降設備、踏み台等を使用する。
 ② 荷や荷台、運転席への昇降(乗降)は、手足の三点確保を実行する。

○保護具等を着実に

<保護具の使用>
 ① 安全帯を取り付ける設備がある場合は、安全帯を使用する。
 ② 保護帽は墜落時保護用を着用する。
 ③ 滑りやすい場合は、防滑性のある靴(Fマーク)を使用する。