

島根労働局発表

令和6年12月9日(月)

担当	島根労働局労働基準部監督課 課長 市倉 健人 主任監察監督官 元行 展久 電話 0852-31-1156
----	---

## 島根県内における自動車運転者を使用する事業場に対する 令和5年の監督指導等の状況を公表します

～監督指導を行った事業場のうち、労働基準関係法令違反が認められたのは89.7%～

島根労働局(局長 <sup>いわみ ひろふみ</sup> 岩見 浩史)は、このたび、県内の4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等の状況について取りまとめましたので、公表します。(別紙参照)

### 島根労働局管内の令和5年の監督指導の概要

監督指導を実施した事業場は **39 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、**35 事業場 (89.7%)**。

また、改善基準告示( )違反が認められたのは、**20 事業場 (51.3%)**。

「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、労働時間 **(46.2%)**、割増賃金の支払 **(15.4%)**、  
労働時間の把握・管理 **(2.6%)**。

主な改善基準告示違反事項は、最大拘束時間 **(41.0%)**、休息期間 **(25.6%)**、総拘束時間・最大運転時間・連続運転時間 **(各 17.9%)**。

島根労働局及び県内の労働基準監督署では、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するなど、自動車運転者の適正な労働条件の確保に重点的に取り組んでいきます。

なお、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。

また、令和4年12月23日の改善基準告示の改正に伴い、島根労働局・労働基準監督署のメンバーにより「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を行っています(別紙2-2参照)。

(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

# 自動車運転者を使用する事業場に対する 監督指導等の状況（令和5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。

事項 業種	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	割増賃金	時間把握
トラック	32	28 (87.5%)	15 (46.9%)	5 (15.6%)	1 (3.1%)
バス	1	1 (100.0%)	1 (100.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
ハイヤー・ タクシー	5	5 (100.0%)	2 (40.0%)	1 (20.0%)	0 (0.0%)
その他	1	1 (100.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
合計	39	35 (89.7%)	18 (46.2%)	6 (15.4%)	1 (2.6%)

（注1）「その他」欄は、トラック、バス、およびハイヤー・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。

事項 業種	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	32	16 (50.0%)	5 (15.6%)	12 (37.5%)	9 (28.1%)	7 (21.9%)	7 (21.9%)
バス	1	1 (100.0%)	1 (100%)	1 (100%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
ハイヤー・ タクシー	5	3 (60.0%)	1 (20.0%)	3 (60.0%)	1 (20.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
その他	1	0 (0.0%)	0 (16.7%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
合計	39	20 (51.3%)	7 (17.9%)	16 (41.0%)	10 (25.6%)	7 (17.9%)	7 (17.9%)

(3) 令和3年から令和5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。

業種・事項		年		
		令和3年	令和4年	令和5年
トラック	監督実施事業場数	35	25	32
	労働基準関係法令違反事業場数	22 (62.9%)	19 (76.0%)	28 (87.5%)
	改善基準告示違反事業場数	17 (48.6%)	15 (60.0%)	16 (50.0%)
バス	監督実施事業場数	2	2	1
	労働基準関係法令違反事業場数	1 (50.0%)	2 (100.0%)	1 (100.0%)
	改善基準告示違反事業場数	1 (50.0%)	1 (50.0%)	1 (100.0%)
ハイヤー・タクシー	監督実施事業場数	4	6	5
	労働基準関係法令違反事業場数	4 (100.0%)	6 (100.0%)	5 (100.0%)
	改善基準告示違反事業場数	0 (0.0%)	2 (33.3%)	3 (60.0%)
その他	監督実施事業場数	3	2	1
	労働基準関係法令違反事業場数	3 (100.0%)	2 (100.0%)	1 (100.0%)
	改善基準告示違反事業場数	1 (33.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
合計	監督実施事業場数	44	35	39
	労働基準関係法令違反事業場数	30 (68.2%)	29 (82.9%)	35 (89.7%)
	改善基準告示違反事業場数	19 (43.2%)	18 (51.4%)	20 (51.3%)

(4) 監督指導の事例には、以下のようなものがあった。

## 事例（トラック）

### 長時間労働のおそれのある運送会社に対して監督指導を実施

#### 概要

- 1 長距離輸送を行っているトラック運転者に、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127時間）を超える違法な時間外労働（1か月当たり最大146時間）が認められた。  
また、1か月の総拘束時間（293時間）を超えていること、1日の最大拘束時間（16時間）を超えていること、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、運転時間が2日間を平均して1日当たり9時間を超えていることが認められた（改善基準告示違反）。
- 2 時間外及び深夜労働について、諸手当の一部を単価に算入しないまま、時間外労働及び深夜労働手当を支払っていたことにより、割増賃金の不足が認められた。
- 3 賃金台帳に労働時間数を記入していないことが認められた。

#### 労基署の対応

- 1 36協定で定める限度時間を超えて時間外労働を行わせていたことなどについて、労働基準法、改善基準告示違反として是正勧告した。  
併せて、過重労働による健康障害防止対策として長時間労働の削減について具体的な方策を講ずるよう指導した。
- 2 時間外及び深夜労働について、諸手当の一部を単価に算入せず、もって時間外労働及び深夜手当の一部を支払っていなかったことについて是正勧告した。
- 3 賃金台帳に労働時間数を記入していないことについて是正勧告した。

#### 指導後の会社の取組

##### 時間外・休日労働の抑制・削減の取組

労働者の理解を得て、部署・個人ごとの業務配分を見直し・分散等を図り、時間外・休日労働に関する協定（36協定）の範囲内で時間外労働を行うようになった。

##### 時間外労働及び深夜労働手当の支払い

時間外労働及び深夜手当の計算に際し、諸手当の一部を単価に算入するよう改善するとともに、過去の不足額を再計算し差額を支払った。

##### 賃金台帳の調整

賃金台帳に労働時間数を記入するよう改善した。

# 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> 	<p>【改正前】 継続 8 時間以上</p> <p>【改正後】 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>。 その場合、運行終了後 <b>12 時間以上</b>を確保。</p>	<p>【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</p> <p>【改正後】 原則13時間以下、<b>最大 15 時間</b> <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】 (原則) 月 293 時間以内 (例外) 月 320 時間以内</p> <p>【改正後】 (原則) <b>年 3,300 時間以内</b> かつ <b>月 284 時間以内</b> (例外) <b>年 3,400 時間以内</b> かつ <b>月 310 時間以内</b> ※ 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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 予期し得ない事象に遭遇した場合の特例 (新設)</li> </ul> <p>(その他個別の規定あり)</p>
<b>タクシー</b> 	<p>【改正前】 継続 8 時間以上</p> <p>【改正後】 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】 原則13時間以下、最大16時間</p> <p>【改正後】 原則13時間以下、<b>最大 15 時間</b> <b>14時間超は週 3 回までが目安</b></p>	<p>【改正前】 月 299 時間以内 (日勤)</p> <p>【改正後】 <b>月 288 時間</b>以内 (日勤)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 予期し得ない事象に遭遇した場合の特例 (新設)</li> </ul>
<b>バス</b> 	<p>【改正前】 継続 8 時間以上</p> <p>【改正後】 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】 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】 原則13時間以下 <b>最大 15 時間</b> <b>14時間超は週 3 回までが目安</b></p>	<p>【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</p> <p>【改正後】 (原則) <b>年 3,300 時間以内</b> かつ 月 281 時間以内 (例外 ※貸切バス等乗務者の場合) <b>年 3,400 時間以内</b> かつ <b>月 294 時間以内</b>など ※ 4 週平均の基準も選択可</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 予期し得ない事象に遭遇した場合の特例 (新設)</li> <li>・ 軽微な移動が生じた場合の特例 (新設)</li> </ul>

※ 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

### 【荷主特別対策チームについて】

- ・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、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うこととしました。

### 【取組の概要】

「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、長時間の恒常的な荷待ちの改善に努めること、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。

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](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/nimachi.html)



# STOP!

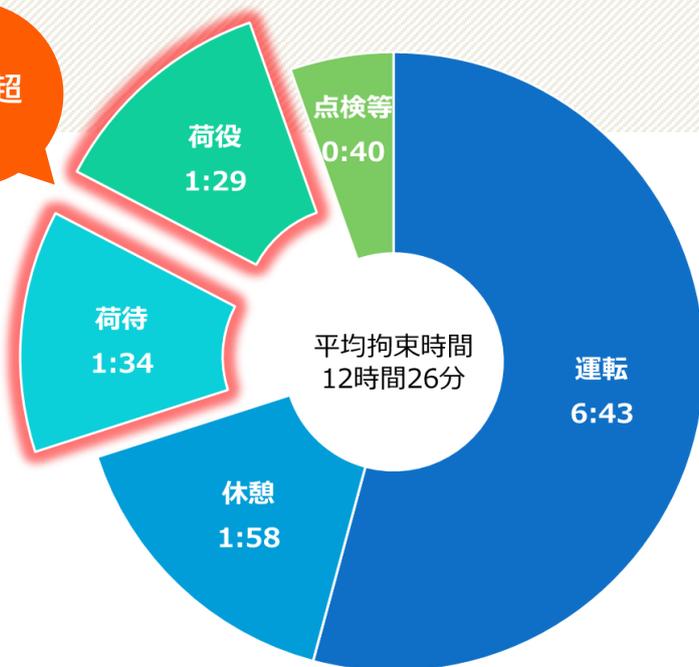


## 長時間の荷待ち

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

3時間超



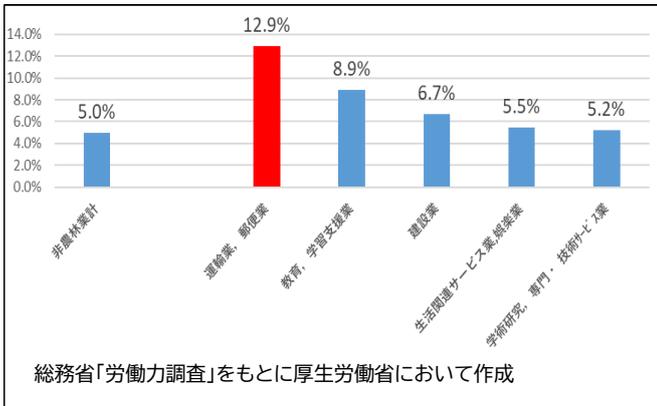
出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査(R2)」

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

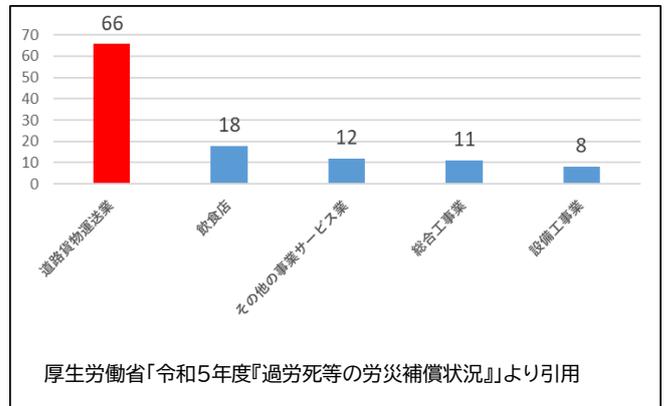
月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合※（R5年、上位業種）



※ 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。

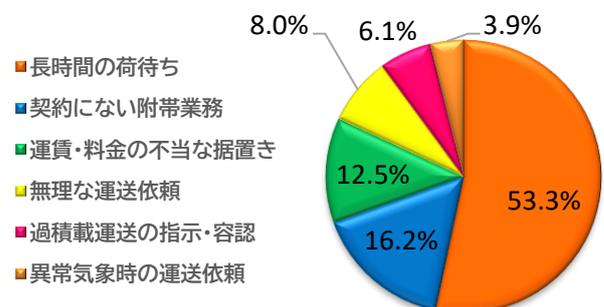


トラックGメンによる「働きかけ」等の中で、荷主都合による「長時間の荷待ち」「契約のない附帯業務」を合計すると、約7割を占めます

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、契約にない付随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」は付随作業の料金等、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		