

## 改善基準告示の改正と発注者等への要請

「ホワイト物流」推進運動 荷主向けセミナー

厚生労働省 労働基準局 監督課

1. 改善基準告示改正の背景
2. 改正の内容（トラック）
3. 発注者等への要請について

# 働き方改革の全体像

## 働き方改革の基本的な考え方

「働き方改革」は、働く方々が、個々の事情に応じた多様で柔軟な働き方を、自分で「選択」できるようにするための改革です。

日本が直面する「少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少」、「働く方々のニーズの多様化」などの課題に対応するためには、投資やイノベーションによる生産性向上とともに、就業機会の拡大や意欲・能力を存分に発揮できる環境をつくる必要があります。

働く方の置かれた個々の事情に応じ、多様な働き方を選択できる社会を実現することで、成長と分配の好循環を構築し、働く人一人ひとりがより良い将来の展望を持てるようにすることを目指します。

## 見直しの目的

「働き過ぎ」を防ぎながら、「ワーク・ライフ・バランス」と「多様で柔軟な働き方」を実現します

- ⇒ 長時間労働をなくし、年次有給休暇を取得しやすくすること等によって、個々の事情にあった多様なワーク・ライフ・バランスの実現を目指します。
- ⇒ 働き過ぎを防いで健康を守る措置をしたうえで、自律的で創造的な働き方を希望する方々のための新たな制度をつくりまます。

## 見直しの内容

- |   |   |
|---|---|
| ① | 残業時間の上限を規制します   |
| ② | 「勤務間インターバル」制度の導入を促します   |
| ③ | 1人1年あたり5日間の年次有給休暇の取得を、企業に義務づけます   |
| ④ | 月60時間を超える残業は、割増賃金率を上げます（25%→50%）<br>▶ 中小企業で働く人にも適用（大企業は平成22年度～）   |
| ⑤ | 労働時間の状況を客観的に把握するよう、企業に義務づけます<br>▶ 働く人の健康管理を徹底<br>▶ 管理職、裁量労働制適用者も対象  |
| ⑥ | 「フレックスタイム制」により働きやすくするため、制度を拡充します<br>▶ 労働時間の調整が可能な期間（清算期間）を延長（1か月→3か月）<br>▶ 子育て・介護しながらでも、より働きやすく                           |
| ⑦ | 専門的な職業の方の自律的で創造的な働き方である「高度プロフェッショナル制度」を新設し、選択できるようにします<br>▶ 前提として、働く人の健康を守る措置を義務化（罰則つき）<br>▶ 対象を限定（一定の年収以上で特定の高度専門職のみが対象） |

★生産性を向上しつつ長時間労働をなくすためには、これらの見直しとあわせ、

職場の管理職の意識改革・非効率な業務プロセスの見直し・取引慣行の改善（適正な納期設定など）を通じて長時間労働をなくしていく必要があります。

このような取り組みが全ての職場に広く浸透していくよう、厚生労働省では、周知・啓発や中小企業への支援・助成を行っていきます。

# 自動車運転者の時間外労働の上限規制と改善基準告示の見直し

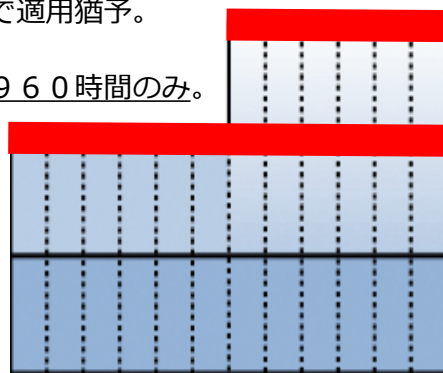
- ▶ 自動車運転者については、平成30年の働き方改革関連法により、令和6年4月1日から罰則付きの時間外労働の上限規制（年960時間）が適用されること等から、公労使三者構成の労働政策審議会の下に専門委員会を設置し、改善基準告示見直しの議論を行った。
- ▶ 令和4年9月の取りまとめを踏まえて、同年12月23日に改善基準告示を改正し、令和6年4月1日から適用される。

## 自動車運転者の時間外労働の上限規制について（働き方改革関連法）

- ▶ 自動車運転者の上限規制は、令和6年3月まで適用猶予。
- ▶ 令和6年4月以降も、時間外労働の上限は年960時間のみ。

法律による上限  
(原則)  
月45時間  
年360時間

法定労働時間  
1日8時間  
週40時間



法律による上限  
(例外)

### 一般労働者

- ・年720時間
- ・単月100時間未満（休日労働含む）
- ・複数月平均80時間（休日労働含む）
- ・法律による上限（原則）を超えられるのは年6か月まで

### 自動車運転者

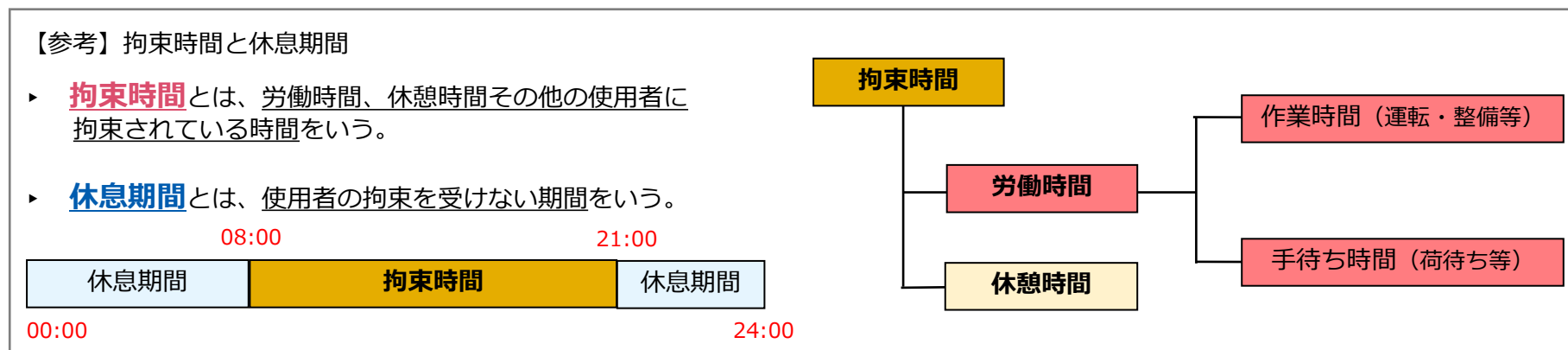
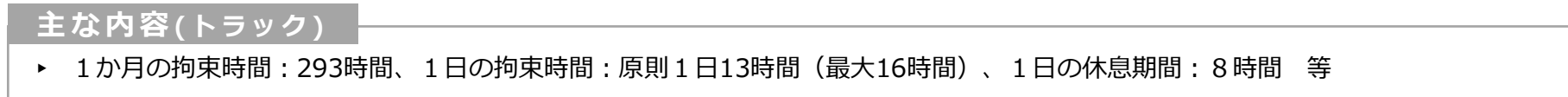
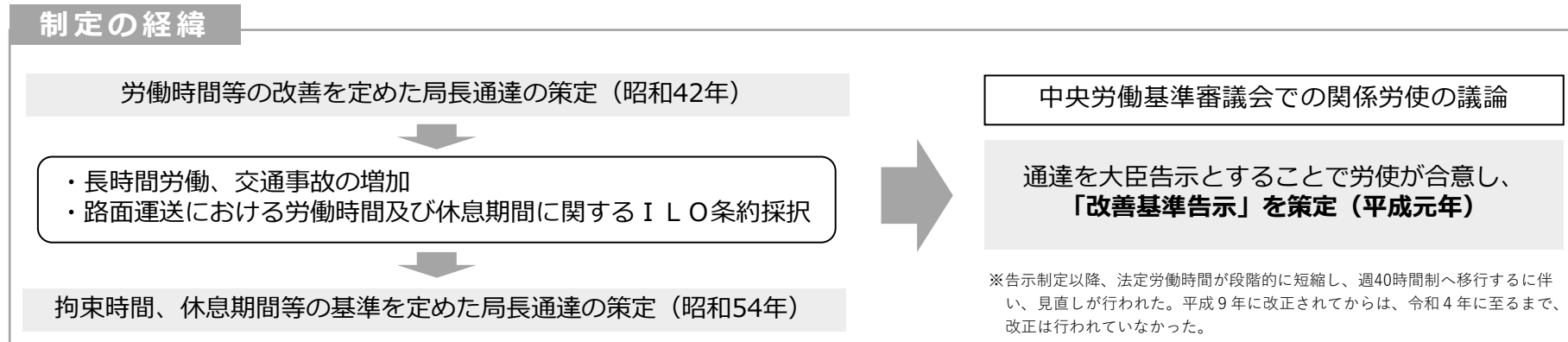
- ・年960時間のみ

## 改善基準告示の見直しの経緯

- 令和元年11月 : 労働政策審議会労働条件分科会の下に、「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置  
実態調査、疲労度調査、海外調査を実施
- 令和3年4月 : 同専門委員会の下に、「業態別（トラック、バス、ハイヤー・タクシー）作業部会」を設置  
・ 作業部会を複数回開催  
・ 令和4年3月：バス、ハイヤー・タクシー中間とりまとめ
- 令和4年9月27日 : 同専門委員会 取りまとめ（トラック、バス、ハイヤー・タクシー）**  
→ 同年10月11日 労働条件分科会に報告  
同年11月29日 改正告示案要綱の諮問・答申
- 令和4年12月23日 : 改善基準告示 改正**  
荷主への「要請」、関係者への「周知」を実施
- 令和6年4月1日 : 年960時間の上限規制、改善基準告示 適用**

# 「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**を定めたもの。



# 脳・心臓疾患の労災認定基準

▷ 脳・心臓疾患の労災認定基準においては、「発症前1か月に概ね100時間または発症前2か月間～6か月間に、1か月あたり80時間を超える時間外労働が認められる場合」、業務と発症との関連性が強いと評価される。

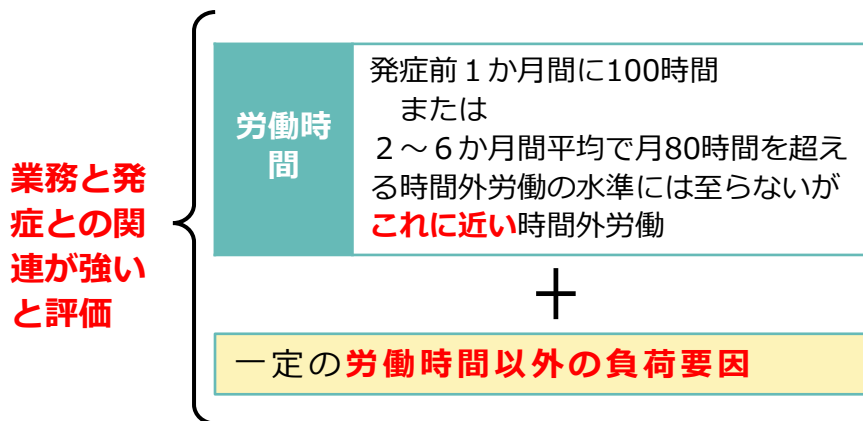
## 1 長期間の過重業務の評価にあたり、労働時間と労働時間以外の負荷要因を総合評価して労災認定することを明確化しました

### 【改正前】

発症前1か月におおむね100時間または発症前2か月間ないし6か月間にわたって、1か月あたり80時間を超える時間外労働が認められる場合について業務と発症との関係が強いと評価できることを示していました。

### 【改正後】（令和3年9月14日改正）

上記の時間に至らなかった場合も、これに近い時間外労働を行った場合には、「労働時間以外の負荷要因」の状況も十分に考慮し、業務と発症との関係が強いと評価できることを明確にしました。



## 2 長期間の過重業務、短期間の過重業務の労働時間以外の負荷要因を見直しました

労働時間以外の負荷要因の見直しを行い、赤字の項目を新たに追加しました（令和3年9月14日改正）。

労働時間以外の負荷要因	拘束時間の長い勤務	
	休日のない連続勤務	
	勤務時間の不規則性	勤務間インターバルが短い勤務 ※「勤務間インターバル」とは、終業から次の勤務の始業までをいいます
	不規則な勤務・交替制勤務・深夜勤務	
	事業場外における移動を伴う業務	出張の多い業務 その他事業場外における移動を伴う業務
	心理的負荷を伴う業務	※改正前の「精神的緊張を伴う業務」の内容を拡充しました
	身体的負荷を伴う業務	
作業環境 ※長期間の過重業務では付加的に評価	温度環境 騒音	



# 休息期間（トラック）

- ▶ 「休息期間が8時間未満」と回答した自動車運転者のうち、最も高い割合は、「睡眠時間5時間未満」であった。
- ▶ 「休息期間が8時間以上～11時間未満」と回答した自動車運転者のうち、最も高い割合は、「睡眠時間6時間以上7時間未満」であった。
- ▶ 「休息期間が11時間以上」と回答した自動車運転者のうち、最も高い割合は、「睡眠時間7時間以上8時間未満」であった。

(令和3年度「トラック運転車の労働時間等に係る実態調査事業報告書」（厚生労働省）を加工して作成)

(令和3年度)		睡眠時間							
		全体 (N)	5時間 未満	5時間以上 6時間未満	6時間以上 7時間未満	7時間以上 8時間未満	8時間以上 9時間未満	9時間以上	無回答
			(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	
休息期間		1712	196	216	478	366	280	60	116
全体	8時間 未満	226	52.7	17.3	8.8	0.4	-	-	20.8
	8時間以上 9時間未満	282	11.7	30.1	45.4	9.9	1.8	-	1.1
	9時間以上 10時間未満	153	3.3	20.9	46.4	24.2	4.6	-	0.7
	10時間以上 11時間未満	226	2.7	6.2	41.2	30.5	16.8	0.9	1.8
	11時間以上	635	2.5	4.4	21.4	32.8	31.2	6.9	0.8
	無回答	190	8.9	9.5	15.8	12.1	16.8	7.4	29.5

# 働き方改革関連法の国会附帯決議事項

- ▷ 附帯決議において、**過労死等の防止の観点**から改善基準告示の見直しを求められている。

(下線及び赤字は労働基準局監督課)

## 参議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年6月28日）

- 七、自動車運転業務の上限規制については、5年の適用猶予後の時間外労働時間の上限が休日を含まず年960時間という水準に設定されるが、現状において過労死や精神疾患などの健康被害が最も深刻であり、かつそのために深刻な人手不足に陥っている運輸・物流産業の現状にも鑑み、決して物流を止めてはいけないという強い決意の下、できるだけ早期に一般則に移行できるよう、関係省庁及び関係労使や荷主等を含めた協議の場における議論を加速し、猶予期間においても、実効性ある実労働時間及び拘束時間削減策を講ずること。また、5年の適用猶予後に一般則の適用に向けた検討を行うに当たっては、一般則の全ての規定を直ちに全面的に適用することが困難な場合であっても、一部の規定又は一部の事業・業務についてだけでも先行的に適用することを含め検討すること。
- 八、自動車運転業務については、**過労死等の防止の観点**から、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の総拘束時間等の改善について、関係省庁と連携し、速やかに検討を開始すること。また、改善基準告示の見直しに当たっては、トラック運転者について、早朝・深夜の勤務、交代制勤務、宿泊を伴う勤務など多様な勤務実態や危険物の配送などその業務の特性を十分に踏まえて、労働政策審議会において検討し、勤務実態等に応じた基準を定めること。

## 衆議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年5月25日）

- 二、時間外労働の上限規制の適用が猶予される業務について、当該業務特有の事情を踏まえたきめ細かな取組を省庁横断的に実施して労働時間の短縮を図り、上限規制の適用に向けた環境の整備を進めること。特に、自動車運転業務については、長時間労働の実態があることに留意し、改正法施行後5年後の特例適用までの間、**過労死の発生を防止する観点**から改善基準告示の見直しを行うなど必要な施策の検討を進めること。



# トラック運転者の基礎統計

- ▶ トラック運転者は、全産業平均と比べ、年齢が高い傾向にある。
- ▶ トラック運転者は、全産業平均と比べ、実労働時間数が長い傾向にある。
- ▶ トラック運転者は、全産業平均と比べ、所定内給与額が低い傾向にある。

(「令和3年賃金構造基本統計調査」(厚生労働省)を加工して作成)

		年齢	勤続年数	実労働時間数	所定内給与額 (月額) (千円単位切り捨て) (賞与等含まず)
全産業平均		43.4歳	12.3年	175時間	30万円
トラック	大型	49.9歳	12.1年	212時間	28万円
	中小型	47.4歳	10.9年	207時間	26万円
タクシー		60.7歳	10.5年	176時間	20万円
バス		53.0歳	11.7年	186時間	23万円

※10人以上の常用労働者を雇用する民営事業所

1. 改善基準告示改正の背景
2. 改正の内容（トラック）
3. 発注者等への要請について

# トラックの「改善基準告示」改正の概要

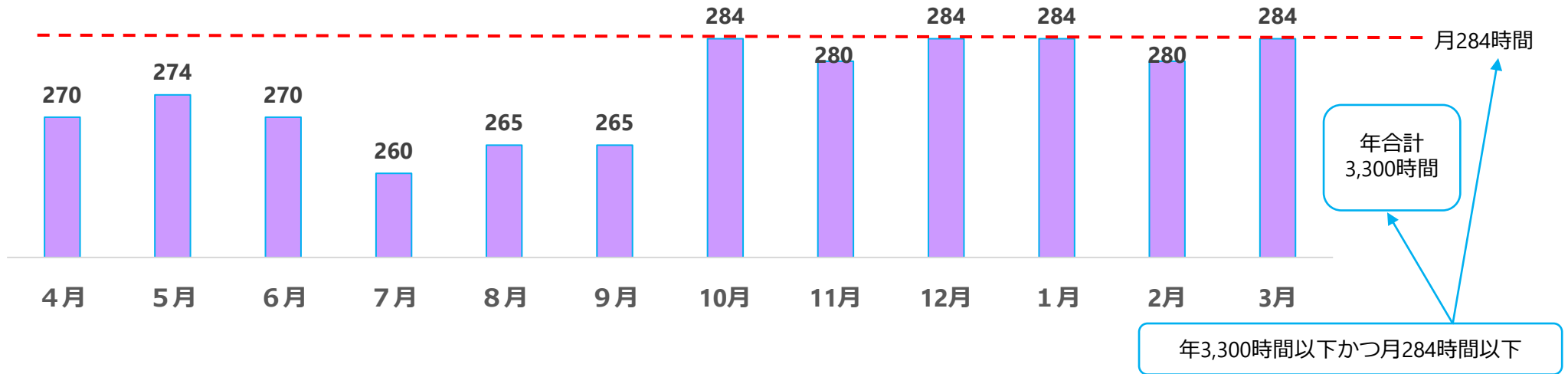
	現行	改正後（令和6年4月1日～）
1年、1か月の拘束時間	<p>1か月：<u>293</u>時間</p> <p>※ 労使協定があるときは、1年<u>3,516</u>時間を超えない範囲で年6回まで1か月<u>320</u>時間まで延長可</p>	<p>1年間：<u>3,300</u>時間</p> <p>1か月：<u>284</u>時間</p> <p>※ 労使協定があるときは、1年<u>3,400</u>時間を超えない範囲で年6回まで1か月<u>310</u>時間まで延長可</p> <p>※ <u>284</u>時間超は連続3か月までとし、時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める</p>

（目安として参考にした時間数）

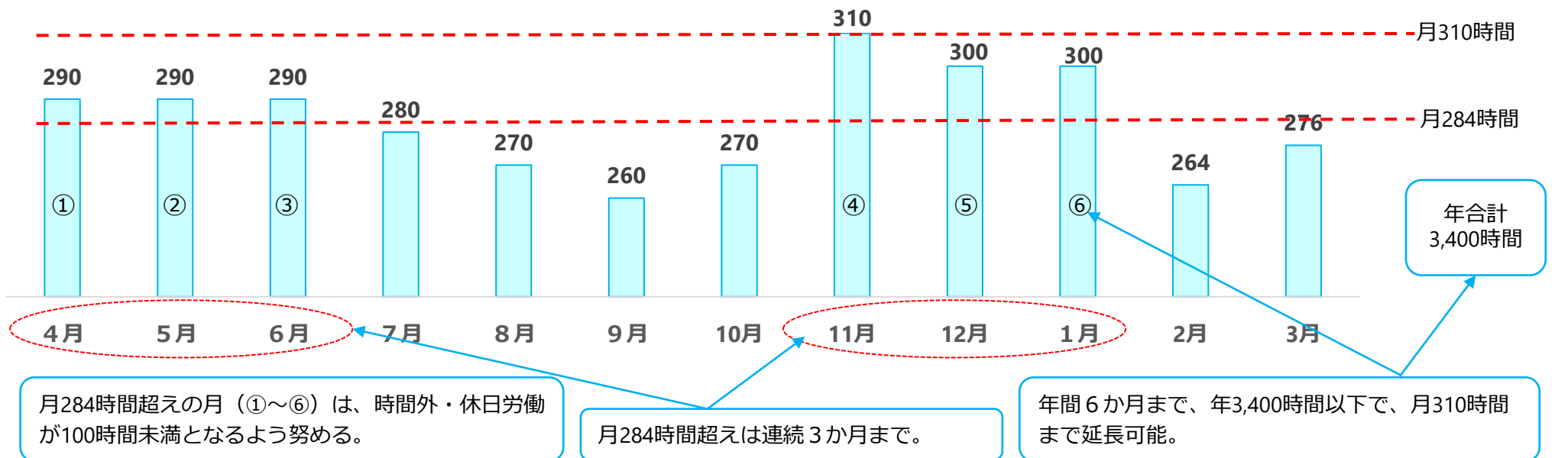
- ・ 1年間の拘束時間（3,300時間） = 1年の法定労働時間（週40時間 × 52週 = 2,080時間）  
+ 1年の休憩時間（1時間 × 週5日 × 52週 = 260時間） + 時間外労働960時間
- ・ 1箇月の拘束時間（275時間） = 1年間の拘束時間（3,300時間） ÷ 12か月

# 改正の内容（1か月及び1年間の拘束時間）

## 【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



# トラックの「改善基準告示」改正の概要

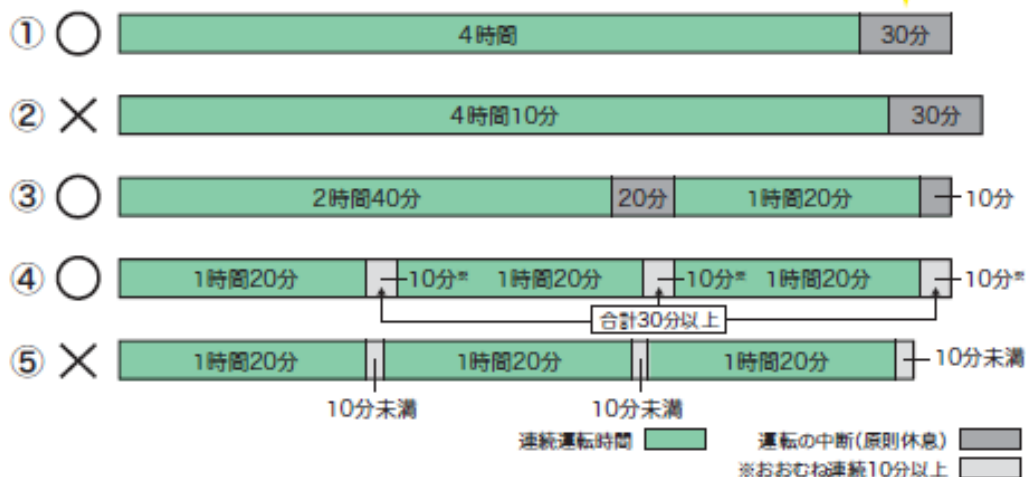
	現行	改正後（令和6年4月1日～）
1日の拘束時間	<p>原則 <u>13</u>時間 最大 <u>16</u>時間</p> <p>※ <u>15</u>時間超は週2回迄</p>	<p>原則 <u>13</u>時間 （上限 <u>15</u>時間、<u>14</u>時間超は週2回までが目安）</p> <p>【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合(※)、継続<u>16</u>時間まで延長可（週2回まで）</p> <p>※ 1週間における運行がすべて長距離貨物運送（一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送）で、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合</p>
1日の休息期間	<p>継続<u>8</u>時間</p>	<p>継続<u>11</u>時間を与えるよう努めることを基本、継続<u>9</u>時間を下回らない</p> <p>【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合(※)、継続<u>8</u>時間以上（週2回まで） 拘束時間を16時間まで延長した場合、当該一の運行終了後に継続<u>12</u>時間以上の休息期間を与える</p>

# トラックの「改善基準告示」改正の概要

	現行	改正後（令和6年4月1日～）
運転時間	2日平均 <b>9時間</b> 2週平均 <b>44時間</b>	現行どおり
連続運転時間	<b>4時間</b> ※ 運転の中断は、合計 <b>30分</b> （1回 <b>10分</b> ）	<b>4時間以内</b> 運転の中断時には、原則として休憩を与える （1回おおむね連続 <b>10分</b> 以上、合計 <b>30分</b> 以上） 【例外】 SA・PA等に駐停車できず、やむを得ず4時間を超える場合、4時間 <b>30分</b> まで延長可

(図)連続運転時間と運転の中断

連続運転時間のカウントは、運転の中断が合計30分に達したところでリセットされます。





# 予期し得ない事象の取扱いについて（トラック）

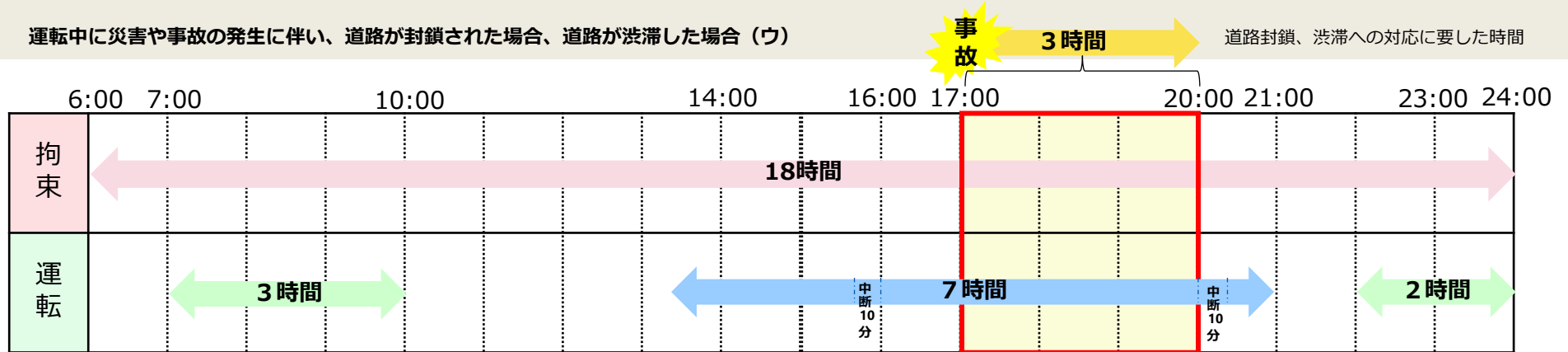
- ▶ 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し（ア～エに掲げる場合に限る）、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間の規制の適用に当たっては、その対応に要した時間を除くことができることとする。ただし、勤務終了後は、通常どおりの休息期間（※）を与えるものとする。

（※） 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。

- 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

- ▶ 運転日報上の記録に加え、客観的な記録（公的機関のHP情報等）が必要。

（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）



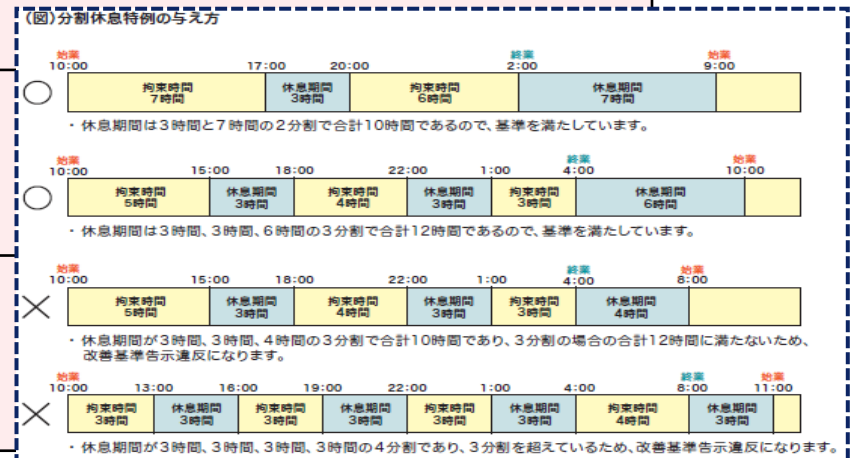
- 拘束時間 **18時間** ⇒ **18時間** - **3時間** = 15時間（1日の拘束時間の基準を満たす）  
（ただし、賃金支払いの対象とすべき労働時間は、18時間－休憩時間）
- 運転時間 **12時間** ⇒ **12時間** - **3時間** = 9時間（前後の日のいずれかが9時間以下なら基準を満たす）
- 連続運転時間 **7時間** ⇒ **7時間** - **3時間** = 4時間（連続運転時間（4時間以下）の基準を満たす）

## 留意点

- ▶ 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、連続運転時間の計算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。なお、当該対応時間は休憩に該当しない限り、労働時間として取り扱う必要がある。
- ▶ 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。

# トラックの「改善基準告示」改正の概要

	現行	改正後（令和6年4月1日～）
分割休息特例	<p>継続8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>分割休息は1回4時間以上</li> <li>休息期間の合計は、<u>10</u>時間以上</li> </ul> <p>一定期間（2か月程度）における勤務回数の2分の1が限度</p>	<p>継続9時間以上の休息期間を与えることが困難な場合</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>分割休息は1回<u>3</u>時間以上</li> <li>休息期間の合計は、 2分割：<u>10</u>時間以上、3分割：<u>12</u>時間以上</li> <li><u>3分割が連続しないよう努める</u></li> <li>一定期間（<u>1か月</u>程度）における勤務回数の2分の1が限度</li> </ul>
2人乗務特例	<p>車両内に身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を<u>20</u>時間まで延長し、休息期間を<u>4</u>時間まで短縮可</p>	<p>現行の内容に次の例外を追加</p> <p>【例外】設備（車両内ベッド）が※の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>拘束時間を<u>24</u>時間まで延長可（ただし、運行終了後、継続<u>11</u>時間以上の休息期間を与えることが必要）</li> <li>さらに、<u>8</u>時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を<u>28</u>時間まで延長可</li> </ul> <p>※ 車両内ベッドが、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であり、かつ、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。</p>
隔日勤務特例	<p>2暦日の拘束時間は<u>21</u>時間 休息期間は 継続<u>20</u>時間以上</p> <p>【例外】仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、拘束<u>24</u>時間まで延長可（2週間に3回まで）</p>	<p>現行どおり</p>
フェリー特例	<ul style="list-style-type: none"> <li>フェリー乗船時間は、原則として休息期間（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。）</li> <li>フェリー乗船時間が8時間を超える場合、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。</li> </ul>	<p>現行どおり</p>



1. 改善基準告示改正の背景
2. 改正の内容（トラック）
3. 発注者等への要請について

# 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部改正等について (令和4年12月23日付け基発1223第3号)

基発 1223 第 3 号  
令和 4 年 12 月 23 日

都道府県労働局長 殿

厚生労働省労働基準局長  
(公 印 省 略)

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部改正等について

自動車運転者の労働時間等の労働条件については、「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。)、平成元年3月1日付け基発第92号「一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の拘束時間及び休息期間の特例について」(以下「特例通達」という。)、同日付け基発第93号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」(以下「93号通達」という。)、平成9年3月11日付け基発第143号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」(以下「143号通達」という。))及び同月26日付け基発第201号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準に係る適用除外業務について」(以下「適用除外業務通達」という。))により、その改善を図ってきたところであるが、改善基準告示は、今般、令和4年9月27日の労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会の報告(別紙1。以下「令和4年報告」という。)を踏まえ、告示された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部を改正する件」(令和4年厚生労働省告示第367号。別紙2。以下「改正告示」という。))により、別紙3のとおり改正されたところである。

ついては、令和6年4月1日以後は、改正告示による改正後の改善基準告示(以下「新告示」という。))によって自動車運転者の労働時間等の労働条件の改善を図ることとしたので、下記の事項に留意の上、その適切な運用を期されたい。

なお、本通達は、特例通達、93号通達、143号通達及び適用除外業務通達(以下これらを「旧通達」という。))の内容を整理し、一本化したものであるところ、下記第2及び第3については、令和6年4月1日から適用することとし、旧通達は同日をもって廃止する。

記

目次

第1 改正の趣旨及び概要	4
第2 内容	4

1

## 第4 発注者等

令和4年報告においては、改善基準告示の履行確保を徹底する観点から、荷主(発荷主及び着荷主)やいわゆる元請運送事業者、貸切バス利用者等の発注者、貨物自動車利用運送事業者等(以下「発注者等」という。)に対し、幅広く周知することが適当等とされている。(令和4年報告4(1))このことを踏まえ、次の事項に留意すること。

### 1 発注担当者等に対する周知

改善基準告示の履行確保を徹底するため、発注者等においては、改善基準告示の内容をその発注担当者等に周知することが要請されること。

### 2 トラック運転者に係る長時間の恒常的な荷待ちの改善等

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、過労死等のうち脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、自動車運転者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る一方、道路貨物運送業の長時間労働の要因の中には、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り、その改善のためには、発荷主及び着荷主並びに道路貨物運送業の元請事業者(以下「発着荷主等」という。)の協力が必要不可欠である。

このことを踏まえ、発着荷主等においては、次の事項を実施することが要請されること。

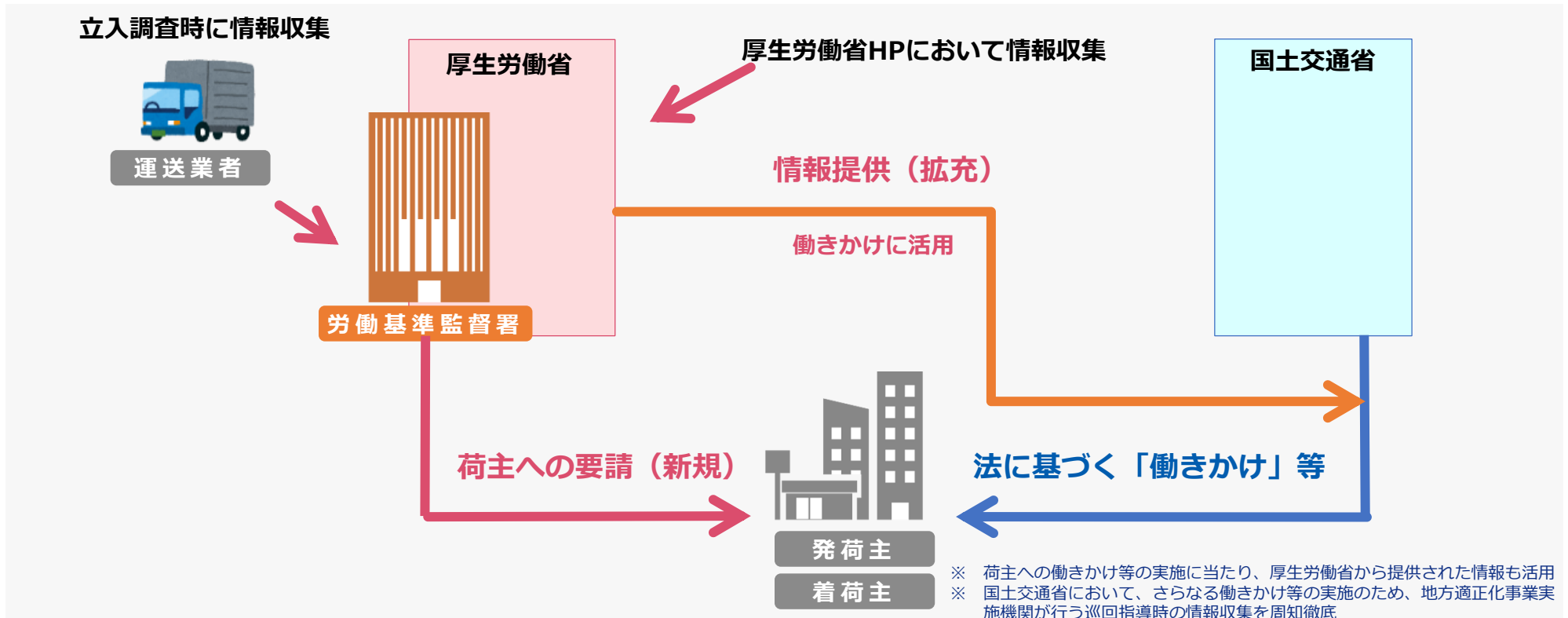
- (1) 発着荷主等の荷主都合による長時間の恒常的な荷待ちは、自動車運転者の長時間労働の要因となることから、これを発生させないよう努めること。
- (2) 運送業務の発注担当者に、改善基準告示を周知し、自動車運転者が改善基準告示を遵守できるよう着時刻や荷待ち時間等を設定すること。
- (3) 改善基準告示を遵守できず安全な走行が確保できないおそれのある発注を貨物自動車運送事業者に対して行わないこと。

# 労働基準監督署による荷主への要請について（トラック）

## 労働基準監督署による要請（令和4年12月23日～）

- ▶ **荷主企業に対し、労働基準監督署から配慮を要請**  
 （要請の内容）長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないよう努めること。  
 運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。
- ▶ 対象企業選定にあたり、**厚生労働省HPや立入調査時に収集した情報**を活用 ⇒ **国土交通省にも情報提供**

	令和5年1月～8月
実施件数	7,641件



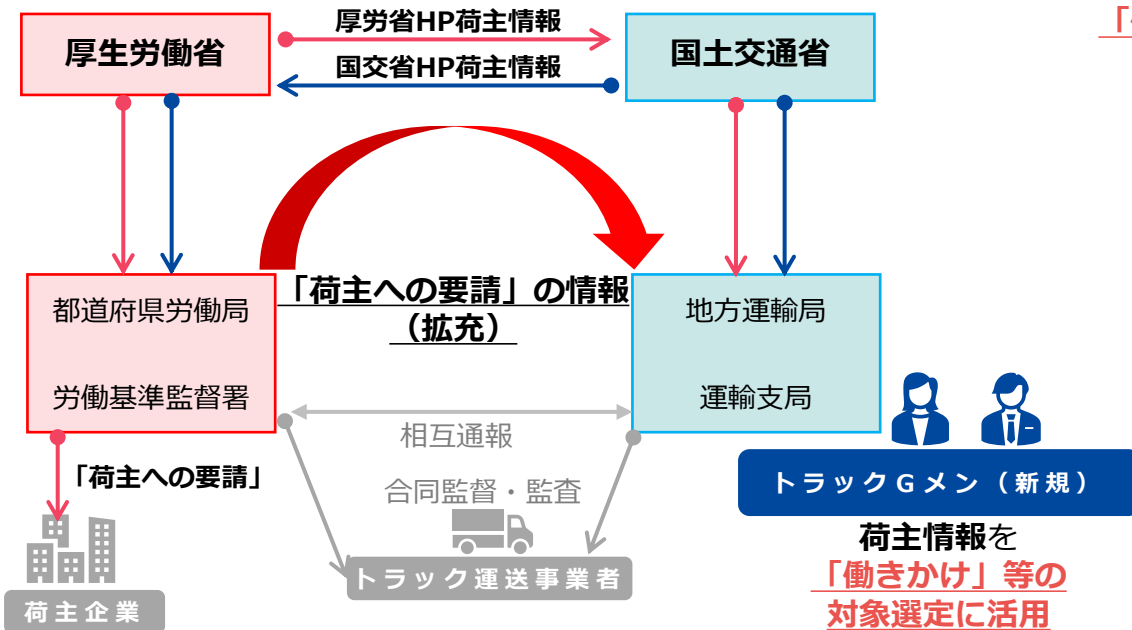


# 「トラックGメン」設置に伴う国土交通省との連携強化（令和5年10月～）

## ① 荷主情報提供の運用強化

現行の国土交通省への荷主情報提供に加え、

- 荷待ちを発生させている疑いがあることを労働基準監督署が把握し、「荷主への要請」を実施した荷主の情報を、広く国土交通省に提供し、「トラックGメン」による「働きかけ」等の対象選定に活用



## ③ 「標準的な運賃」の周知強化

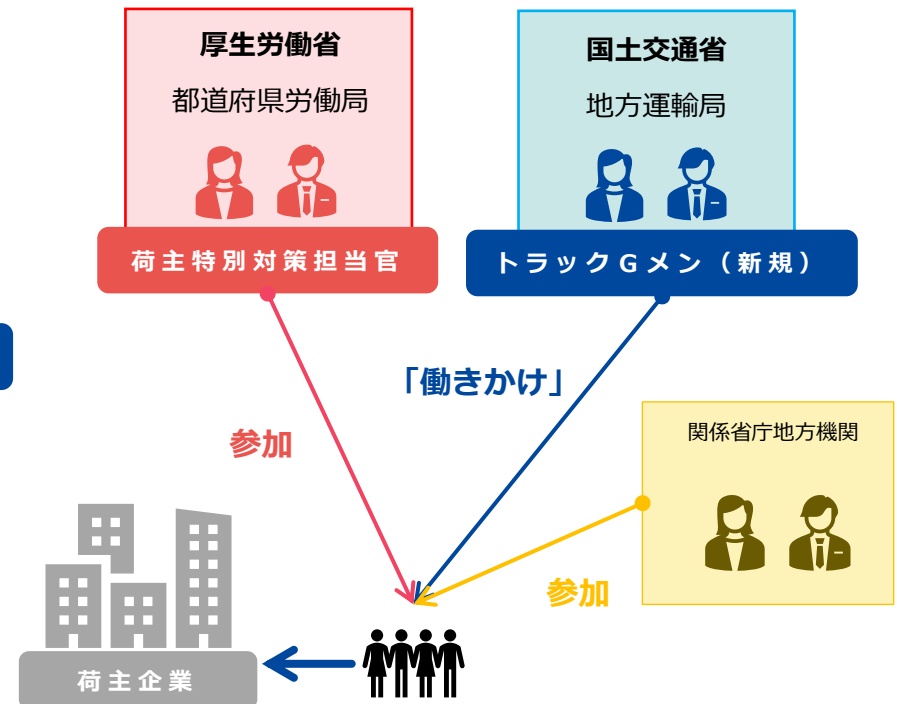
労働基準監督署が実施している「荷主への要請」の際、

- トラック法に基づく「標準的な運賃」も周知

## ② トラック法に基づく「働きかけ」の連携強化

荷主企業に対し、新たに、

- 国土交通省のトラックGメン+関係省庁が連携して、トラック運送事業者への配慮を「働きかけ」
- 長時間の恒常的な荷待ちを発生させていること等が疑われる事案については、都道府県労働局の「荷主特別対策担当官」も「働きかけ」に参加





# 荷主と運送事業者のためのトラック運転者の長時間労働改善特別相談センター (トラック相談センター)

トラック運送  
事業者の  
みなさまへ



発着荷主の  
みなさまへ

## トラック運転者の長時間労働改善 特別相談センター

トラック運転者の長時間労働の改善に向けて、労務管理上の改善、荷主と運送事業者の協力による作業環境の改善等を図るためのご相談を無料でお受けします。

2024年問題  
とはなに？  
どのような  
対応が必要？

荷主の立場で  
できる改善は？

ドライバーの  
運転時間に  
限度があったの？

こんな困りごとなど、  
ご相談ください！

荷待ち時間の削減を、  
どう進めればいいのか？

トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター

ご相談は専用 Web サイトの問合せフォームかフリーダイヤルから  
ご利用時間：9：00～17：00、休日：土日祝、12/29～1/3

東日本 0120-763-420・西日本 0120-625-109



相談  
無料

厚生労働省 令和5年度 自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業

お問合せ先 受託者：株式会社富士通総研 東京都大田区新蒲田1丁目17-25 MAIL fri-a-external@ml.jp.fujitsu.com



ご相談方法は……



ご相談方法①



ポータルサイト  
相談専用ページから

役立つサポート情報も！

ご相談方法②



フリーダイヤル  
東日本 0120-763-420  
通話料無料！  
西日本 0120-625-109

※ご利用時間：9～17時（12～13時は休憩）  
休日：土日祝、12/29～1/3

もっと詳しく相談したい！

オンライン  
相談

オンラインによる  
ご相談

詳しいご相談を職場から  
お気軽に！



コンサルタントの  
訪問

労務管理・物流改善の  
専門家がお伺いします！

トラック運転者の長時間労働の改善に向けた情報は下記専用ポータルサイトへ  
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

※トラック運転者特設ページをご覧ください



ポータルサイトでは、こんな  
情報を掲載しています

NEW 「改善ハンドブック」  
「トラック運転者の改善事例」

時間外労働の上限規制や、改正改善基準告示のポイントを学ぶためのハンドブックと長時間労働改善のための取組事例

「簡単自己診断」

問題点・解決施策・メリットを確認できる荷主の皆さまとトラック運送事業者の皆さまに向けた自己診断ツール

「情報いろいろ宝箱」

トラック運転者の長時間労働を是正するための動画教材や、取組事例、ガイドラインなど様々なツール集

「トラック運転者の仕事を知ってみよう」

統計、動画、写真や生の声などさまざまな角度から、トラック運転者の仕事について取りまとめた資料集

トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト  
https://driver-roundou-jikan.mhlw.go.jp/truck

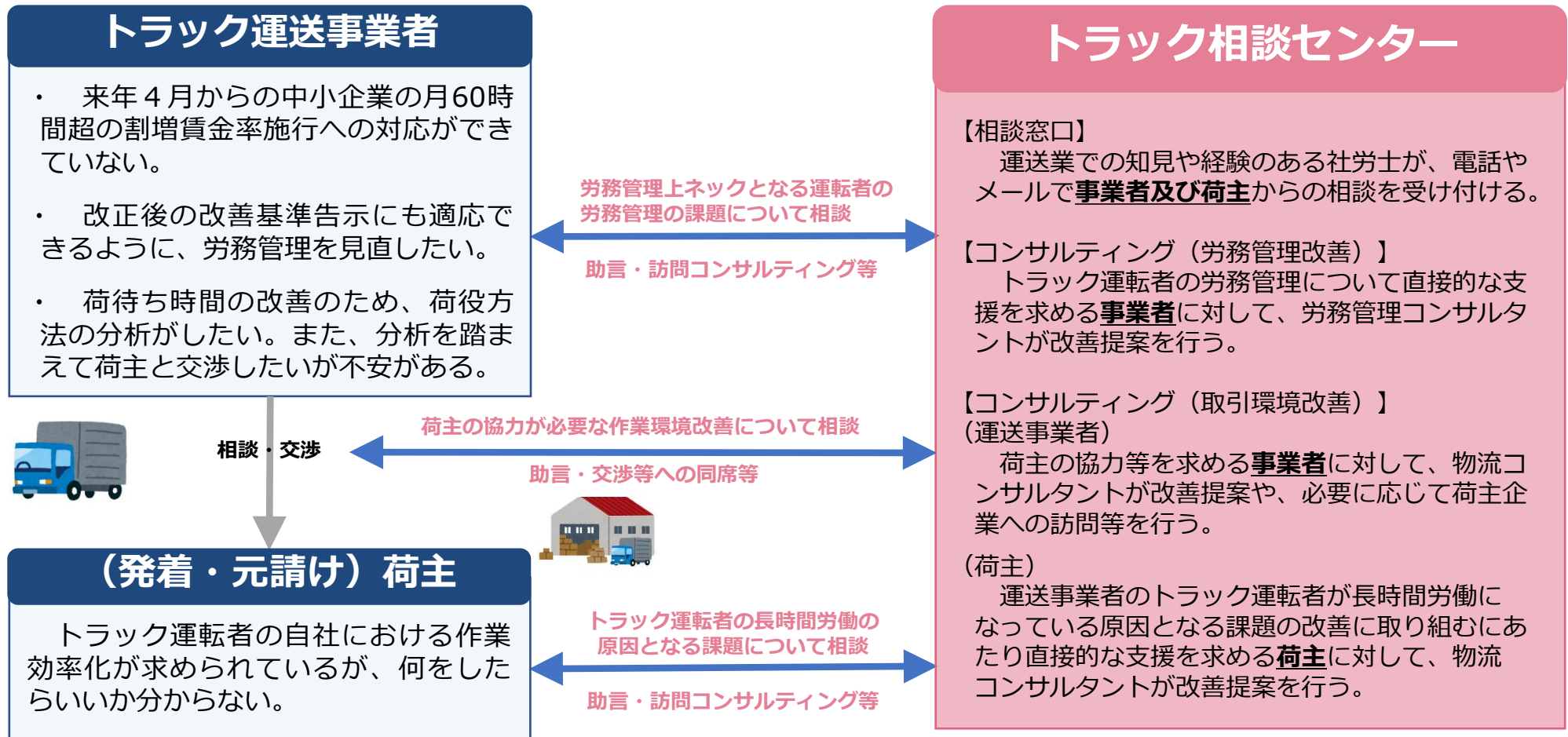
トラックポータル



# 荷主と運送事業者のためのトラック運転者の長時間労働改善特別相談センター (トラック相談センター)

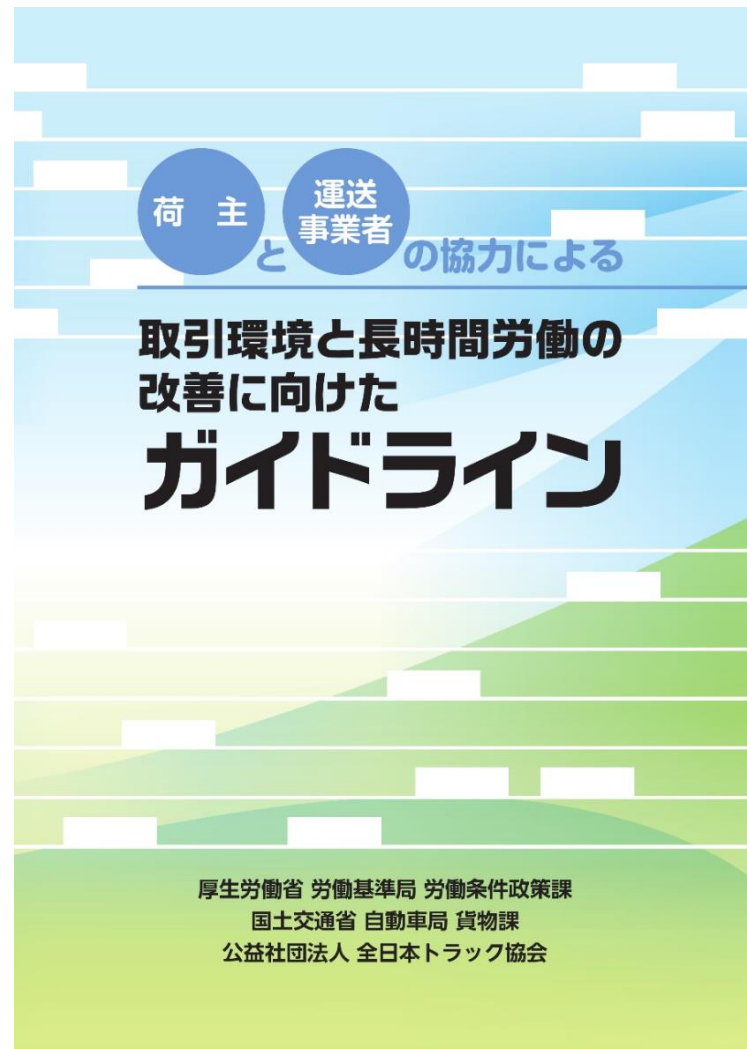
- トラック運転者の労働時間削減に向けた労務管理・取引環境改善のため、荷主や運送事業者からの相談に特化した相談窓口を設置（令和4年8月1日～）。
- 運送業での知見や経験のある社労士等が相談やコンサルティングを行う。

	令和4年8月～令和5年8月
相談件数	545件



# 「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」について

平成28年度及び29年度に各都道府県で実施したパイロット事業で得られた長時間労働改善等の知見や、荷主とトラック事業者の協力による取組みを紹介。



改善に向けたステップ

対応例 1

対応例 2

対応例 3

対応例 4

対応例 5

対応例 6

対応例 7

対応例 8

対応例 9

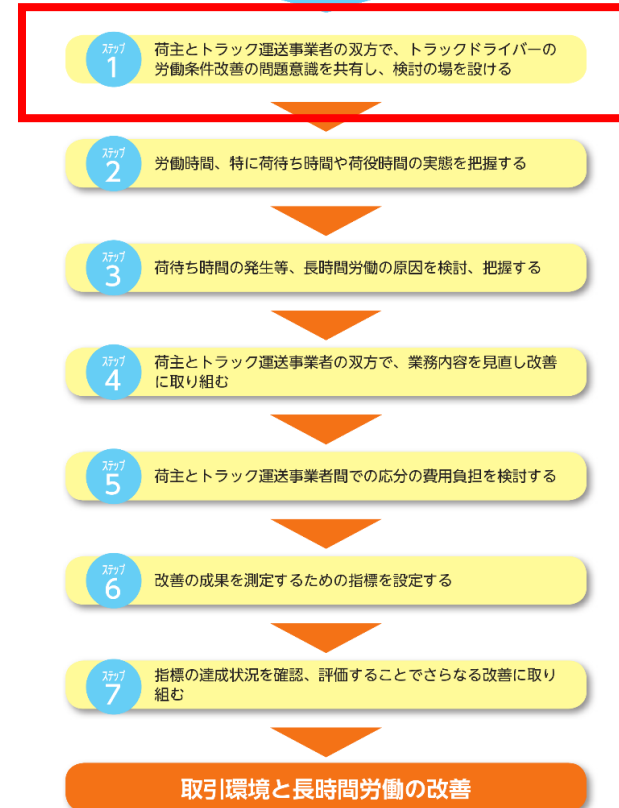
対応例 10

対応例 11

対応例 12

対応例 13

## 改善に向けたステップ





# 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

- ・トラック運転者のポータルサイトを、バス・タクシーについても掲載した自動車運転者のポータルサイトに刷新
- ・時間外労働の上限規制・改正後の改善基準告示の適用に向けて、事業者や関係者、国民に向けた様々な情報を発信。



<トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト>



改善基準告示改正に合わせてリニューアル

<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>

## ● トラック運転者



### <主な掲載情報>

- 改善基準告示特設ページ
- 改善事例
- 特別相談センター
- 情報いろいろ宝箱
- 改善ハンドブック
- 各種統計
- (運転者の仕事をしてみよう)

## ● バス運転者



### <主な掲載情報>

- 改善基準告示特設ページ
- 改善事例
- 情報いろいろ宝箱
- 改善ハンドブック
- 各種統計
- (運転者の仕事をしてみよう)

## ● ハイヤー・タクシー運転者



### <主な掲載情報>

- 改善基準告示特設ページ
- 改善事例
- 情報いろいろ宝箱
- 改善ハンドブック
- 各種統計
- (運転者の仕事をしてみよう)



- ・ 時間外労働の改善事例
- ・ ITの活用
- ・ 人材の確保
- などの事例等を紹介

# 国民向け周知広報について（令和5年6月28日～）

- 働き方改革関連法に基づき、時間外労働の上限規制の適用が猶予されている自動車運転者、建設の事業等についても、令和6年4月1日から上限規制が適用される。
- 上限規制の円滑な適用に向けては、国民の理解や社会的な機運の醸成も不可欠。このため、本年6月以降、自動車運転の業務、建設の事業に関して、国民向けの広報を順次実施。

## 【イメージキャラクター】小芝風花さん（俳優）

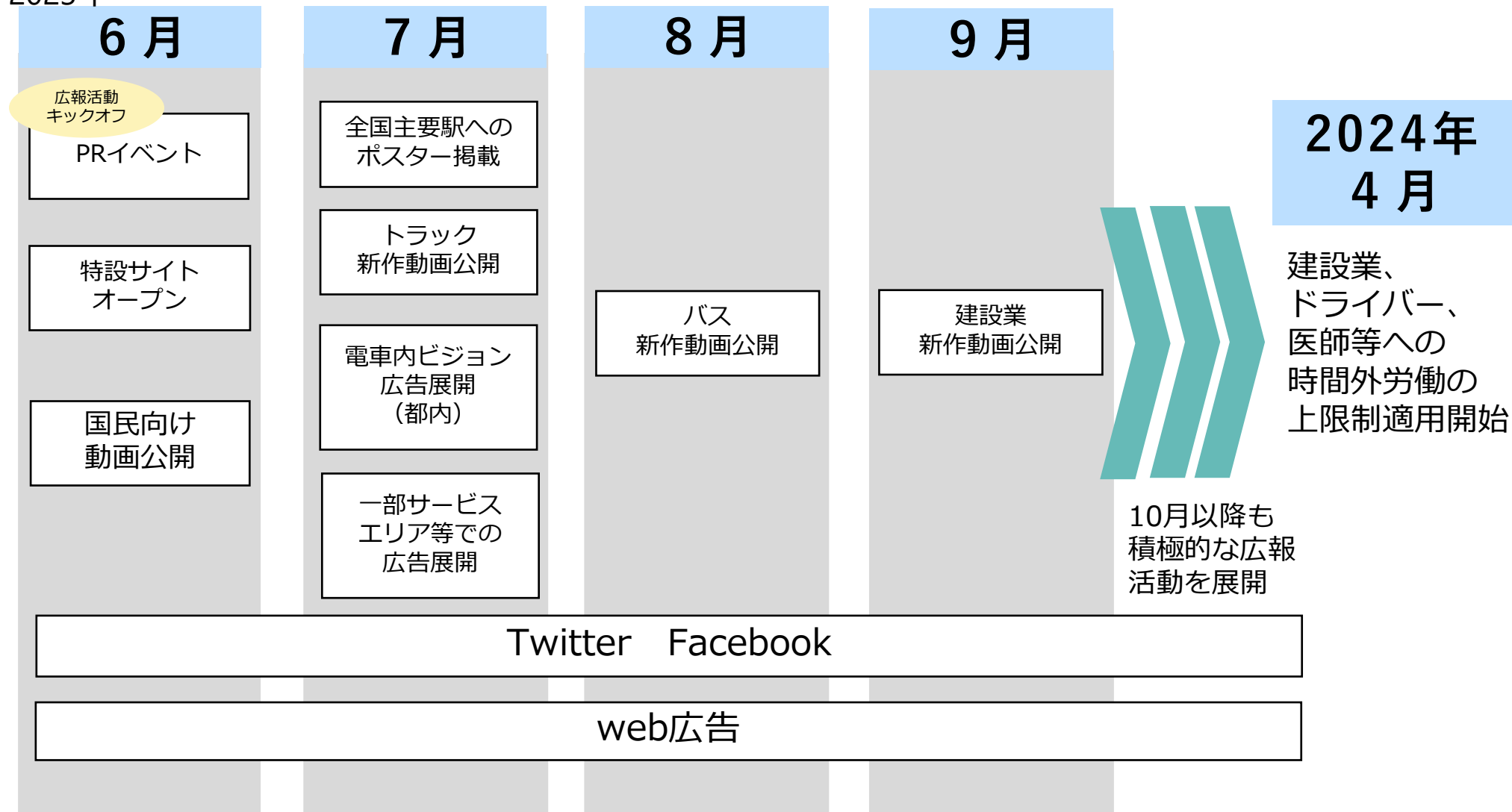


## 国民向け広報内容（PRイベントの開催、動画、ポスターの作成など）

- 自動車運転者・建設の事業で働く方について、荷主や発注者等の都合で長時間労働になるケースがあること。
- 自動車運転者・建設の事業での働き方を変えていくために、荷主、発注者、そして国民にもできることのご協力をいただきたいこと。（例：再配達削減など）

# 広報スケジュール

2023年



⇒ 2024年4月に向けて、来月以降3か月間で集中的な広報を展開