

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3年）

1 監督指導の状況

- (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 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	時間把握	割増賃金
トラック		3,037	2,465 (81.2%)	1,443 (47.5%)	214 (7.0%)	604 (19.9%)
バス		103	66 (64.1%)	24 (23.3%)	8 (7.7%)	13 (12.6%)
ハイヤー・ タクシー		266	230 (86.5%)	83 (31.2%)	27 (10.0%)	73 (27.4%)
その他		364	293 (80.5%)	150 (41.2%)	32 (8.8%)	111 (30.5%)
合 計		3,770	3,054 (81.0%)	1,700 (45.1%)	281 (7.5%)	801 (21.2%)

(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（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。

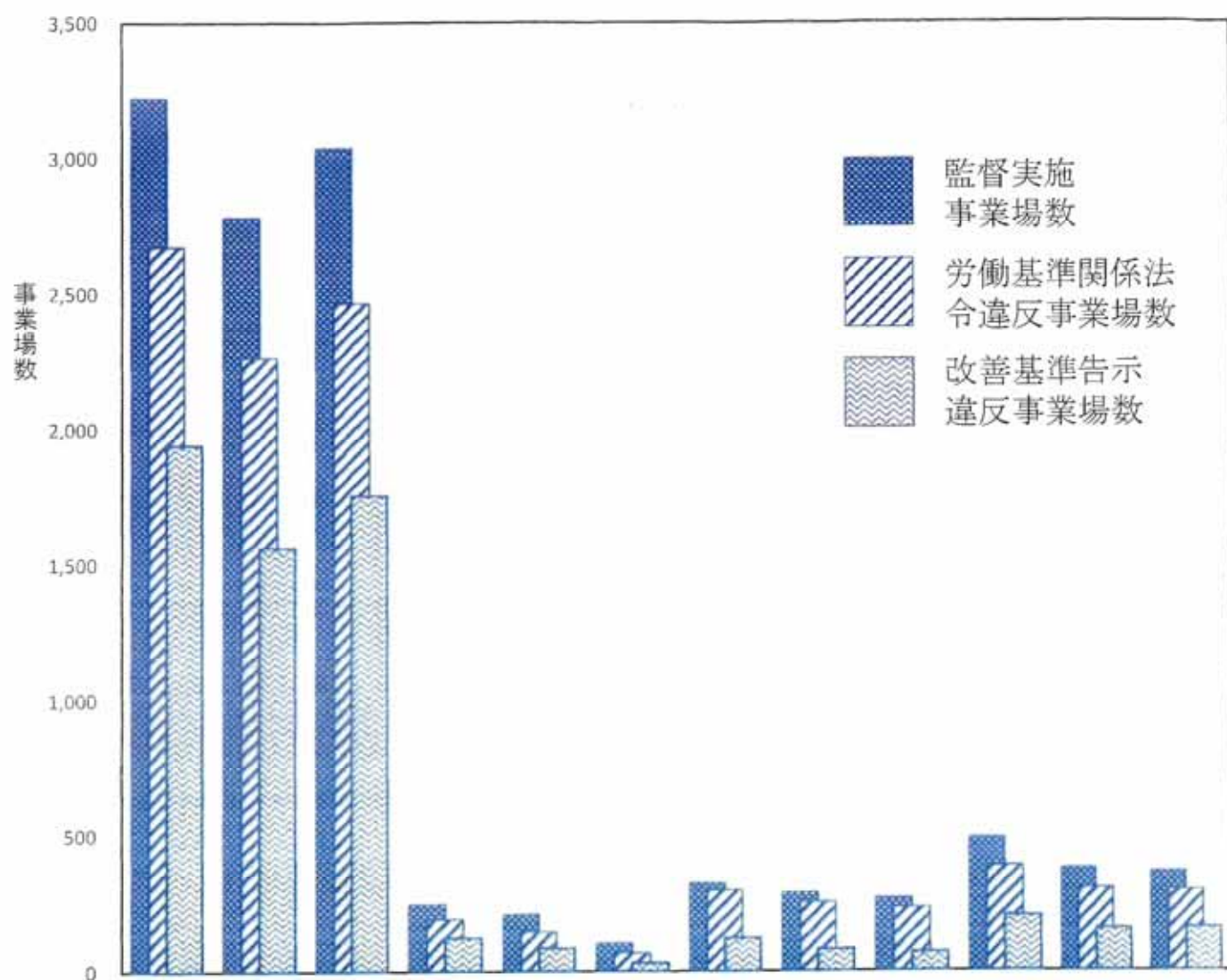
(注2) 違反事項が2つ以上ある場合は、各々に計上しているため、各違反事項の件数の合計と違反事業場数とは一致しない。以下同じ。

- (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
トラック		3,037	1,754 (57.8%)	983 (32.4%)	1,314 (43.3%)	953 (31.4%)	641 (21.1%)
バス		103	30 (29.1%)	20 (19.4%)	18 (17.5%)	5 (4.9%)	4 (3.9%)
ハイヤー・ タクシー		266	68 (25.6%)	33 (12.4%)	46 (17.3%)	15 (5.6%)	1 (0.4%)
その他		364	158 (43.4%)	85 (23.4%)	97 (26.6%)	63 (17.3%)	53 (14.6%)
合 計		3,770	2,010 (53.3%)	1,121 (29.7%)	1,475 (39.1%)	1,036 (27.5%)	699 (18.5%)

(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
(詳細は別紙2参照)

(3) 平成31年・令和元年から令和3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。



	トラック				バス				ハイヤー・タクシー				その他			
	平成 31年	令和 元年	令和 2年	令和 3年	平成 31年	令和 元年	令和 2年	令和 3年	平成 31年	令和 元年	令和 2年	令和 3年	平成 31年	令和 元年	令和 2年	令和 3年
監督実施 事業場数	3,222	2,780	3,037		246	208		103	323	288		266	492		378	364
労働基準関係 法令違反事業場数	2,672	2,263	2,465		189	144		66	295	251		230	382		299	293
改善基準告示 違反事業場数	1,940	1,563	1,754		123	85		30	122	80		68	201		154	158

(4) 令和3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）

労働時間を適正に把握していないことが疑われる運送会社に対する監督指導

概要

- 運転者に係る荷積時間等が把握されておらず、適正な労働時間管理が行われていなかった。また、支払われていた割増賃金額は、把握されていた範囲の時間外・深夜労働時間数で計算した額に満たないものであり、割増賃金の支払いが不足していた。
- 労働時間の一部が業務委託として作業を行った時間として取り扱われており、賃金が適切に支払われていないことが認められた。

労基署の対応

- 1 労働時間の状況を客観的な方法等により把握しなければならないことについて是正勧告するとともに、実態調査するなどの方法により労働時間を適正に把握し、未払いが認められる場合には、遡及して支払うよう併せて指導した。

指導事項

労働安全衛生法第66条の8の3（労働時間の状況の把握）違反※1

労働時間の適正な把握※2

- 2 賃金は労働者に、その全額を支払わなければならないことを是正勧告した。

指導事項

労働基準法第24条第1項（賃金の支払い）違反

- 3 時間外労働及び深夜労働に対し2割5分以上の率で計算した割増賃金を支払わなければならないことを是正勧告した。

指導事項

労働基準法第37条第1項（時間外労働に対する割増賃金）違反

労働基準法第37条第4項（深夜労働に対する割増賃金）違反

指導後の会社の取組

- 就業規則、賃金形態、雇用契約書の見直しを行い労働条件の整備を行い、デジタルタコグラフの導入、労働時間記録の方法について社員教育を行うことで、労働時間を適正に把握することとした。
- 労働時間の実態調査を行い、未払いが認められたものについては、遡及して支払いを行うこととした。
- 労働時間の一部を業務委託として作業を行った時間として取り扱うことはやめ、実態に即して、労働時間として取り扱うこととした。

（参考）

※1 労働安全衛生法第66条の8の3について

事業者は労働者に対する面接指導等の実施のため、労働時間の状況を把握しなければならない。

※2 労働時間の適正な把握について

平成29年1月20日策定の「労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイドライン」に基づき、使用者には労働時間を適正に把握する責務があることを示している。

事例2（バス）

長時間労働のおそれのあるバス会社に対する監督指導

概要

- 36協定の上限を超えて時間外・休日労働を行わせており、時間外・休日労働時間数が1か月80時間を超える者が最も多い月で11名おり、最長で125時間の者が認められた。
- 運転者の中に、1日の拘束時間が上限の16時間を超える日があり、勤務終了後に継続8時間以上の休息期間を与えておらず、また、4週間の平均拘束時間が上限の71.5時間を超える者が認められた。

労基署の対応

- 1 36協定の上限を超えて時間外労働させてはならないことを是正勧告した。
また、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併せて指導した。

！ 労働基準法第32条（労働時間）違反

指導事項

長時間労働の削減

- 2 運転者の1日の拘束時間が16時間を超えてはならないこと、勤務終了後に継続8時間以上の休息期間を与えなければならないこと及び4週間を平均した1週間の拘束時間が71.5時間を超えてはならないことについて是正勧告した。

指導事項

改善基準告示違反

（1日の最大拘束時間、休息期間及び1週間当たりの拘束時間）

指導後の会社の取組

- 事業場単独ではなく、企業全体で改善基準告示の見直しに対応する部署を決め、自動で労働時間を集計し、休息期間や拘束時間など改善基準告示に係る違反が発生する前に、警報が出る仕組みのシステムを導入した。
- ダイヤ改正により、運転者の拘束時間、労働時間の削減を図った。

（参考）バス運転者に係る改善基準告示

4週間を平均した1週間当たりの拘束時間

：原則65時間以内（労使協定締結の場合、71.5時間以内）

1日の最大拘束時間：13時間以内を基本とし、延長する場合であっても16時間以内

休息期間：勤務終了後、継続8時間以上

連続運転時間：4時間以内

最大運転時間：原則 2日平均で1日9時間、4週間平均で1週間40時間

事例3 (タクシー)

不適切な歩合給制度となっているおそれのあるタクシー会社に対する監督指導

概要

- 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「累進歩合給」が採用されていた。また、一部の運転者の賃金について、最低賃金額未滿となっており、最低賃金法違反が認められた。
- 労働契約の締結に際して、労働者に対して書面等により労働条件を明示しておらず、また、就業規則を変更しているにもかかわらず、所轄の労働基準監督署長への届出が行われていなかった。

労基署の対応

- 1 いわゆる「累進歩合給」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。

指導事項

累進歩合制度の廃止

- 2 一部の運転者の賃金が地域最低賃金額未滿となっていたため、地域最低賃金額以上の金額で支払う必要があることを是正勧告した。

指導事項

最低賃金法第4条第1項(最低賃金)

- 3 労働契約の締結に際して、労働者に対して書面等により労働条件を明示しなければならず、また、就業規則を変更した場合に、所轄労働基準監督署長に届け出る必要があることについて是正勧告した。

指導事項

労働基準法第15条第1項(労働条件の明示)違反

労働基準法第89条第1項(就業規則の作成及び届出の義務)違反

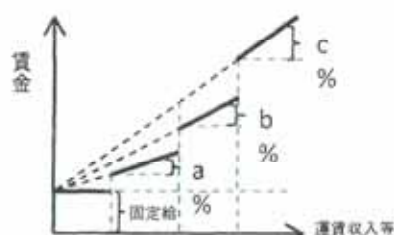
指導後の会社の取組

- 累進歩合制度を廃止し、速やかに新たな賃金体系を構築することとした。
- 地域最低賃金額未滿となっていた金額について、地域最低賃金額以上となるよう改善を行い、不足していた賃金を支払った。
- 労働者に対して労働条件通知書を交付し、所轄の労働基準監督署長へ変更した就業規則の届出を行った。

(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)

○ タクシー運転者に係る改善基準告示

1か月の総拘束時間：原則299時間以内 (車庫待ち等の運転者については、労使協定締結の場合、322時間以内)

1日の最大拘束時間：13時間以内を基本とし、延長する場合であっても原則16時間以内

休息期間：勤務終了後、継続8時間以上

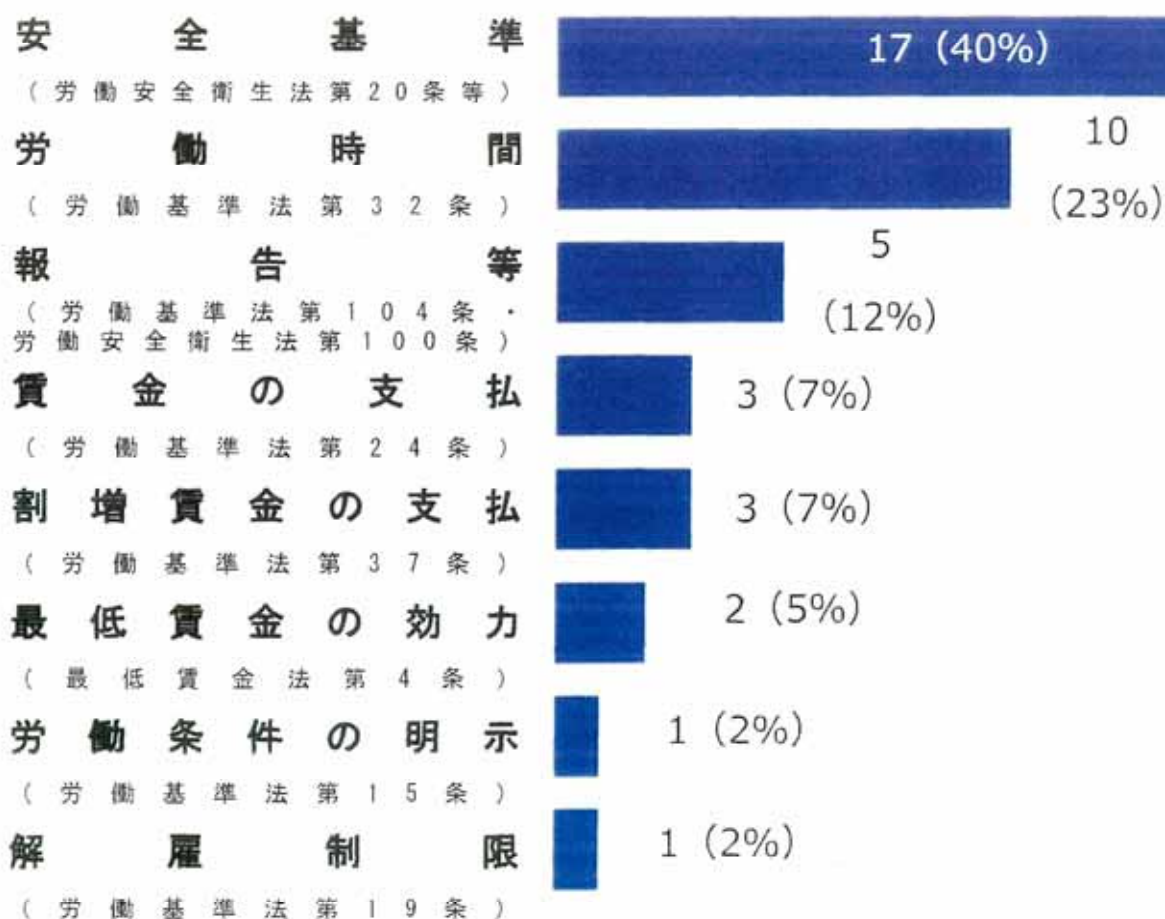
休日労働：2週間について1回以内

2 送検状況

- (1) 平成31年・令和元年から令和3年までの3年間に於いて重大・悪質な労働基準関係法令違反が認められた事案として、労働基準監督機関が送検した件数は、業種ごとに次のとおりであった。

業種 \ 年	平成31年・令和元年	令和2年	令和3年
トラック	38	46	32
バス	1	4	0
ハイヤー・タクシー	5	2	3
その他	2	9	7
合計	46	61	42

- (2) 令和3年の送検法条文の内訳は、以下のとおり。



(3) 令和3年の送検事例には、以下のようなものがあった。

事例1（トラック）

追突事故を契機に、トラック運転者に違法な時間外労働を行わせていた疑いで送検

捜査経過

- 追突事故を契機として、トラック運転者が所属する事業場に対して捜査を行ったところ、当該トラック運転者に1か月最大約131時間、1日最大約17時間45分の時間外労働を行わせていたほか、他の運転者に対しても1か月80時間を超える時間外労働を行わせていたことが判明した。
- また、この時間外労働は、36協定で定める延長時間を超えて行わせていたことが疑われた。

被疑事実

- 事業場（法人）及び事業主
36協定の上限時間を超えて、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）

事例2（タクシー）

過労死等の労災請求を契機に、タクシー運転者に違法な長時間労働を行わせていた疑いで送検

捜査経過

- タクシー運転者の遺族から過労死に係る労災請求がなされたことを契機に、この運転者について脳疾患発症前6か月の就労状況を確認した結果、長時間労働が認められ、特に、1日最大19時間15分の時間外労働を行わせていたことが判明した。
- また、この時間外労働は、36協定で定める延長時間を超えて行わせていたことが疑われた。

被疑事実

- 事業場（法人）及び運行管理者
36協定の上限時間を超えて、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）

3 国土交通省との連携

(1) 地方運輸機関との相互通報

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。

【相互通報制度の実施状況（過去3年間）】

事項 \ 年	平成31年 ・令和元年	令和2年	令和3年
労働基準監督機関から 通報した件数	692	459	469
労働基準監督機関が 通報を受けた件数	527	426	325

(2) 地方運輸機関との合同監督・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、労働基準監督機関と地方運輸機関が連携して、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3年間）】

業種 \ 年	平成31年 ・令和元年	令和2年	令和3年
トラック	109	82	102
バス	16	7	4
ハイヤー・ タクシー	44	16	19
合計	169	105	125

事業者の皆さんへ
お知らせです。

令和
6年4月～
適用

トラック運転者の

改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます



1年の拘束時間

改正前(年換算)

3,516時間

改正後

原則：**3,300時間**

最大：**3,400時間**

1か月の拘束時間

改正前(月換算)

原則：**293時間**

最大：**320時間**

改正後

原則：**284時間**

最大：**310時間**

1日の休息期間

改正前

継続**8時間**

改正後

継続**11時間**を
基本とし、継続**9時間**

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます



トラック運転者の 「改善基準告示」が改正されます。



令和6年4月より適用予定です。

1年、1か月の拘束時間	1年：3,300時間以内 1か月：284時間以内	【例外】 労使協定により、次のとおり延長可(①②を満たす必要あり) 1年：3,400時間以内 1か月：310時間以内(年6か月まで) 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
1日の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間超は週2回までが目安)	【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 ^(※1) 、16時間まで延長可(週2回まで) ※1：1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外におけるものである場合
1日の休息期間	継続11時間以上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 ^(※1) 、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
運転時間	2日平均1日：9時間以内 2週平均1週：44時間以内	
連続運転時間	4時間以内 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10分以上、合計30分以上) 10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない	【例外】 SA・PA等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4時間30分まで延長可
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる ^(※2、3) 勤務終了後、通常どおりの休息期間(継続11時間以上を基本、9時間を下回らない)を与える	※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・ 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・ 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こと ※3：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。
特例	分割休息(継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合) ・ 分割休息は1回3時間以上 ・ 休息期間の合計は、2分割：10時間以上、3分割：12時間以上 ・ 3分割が連続しないよう努める ・ 一定期間(1か月程度)における全勤務回数の2分の1が限度	
	2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合) 身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可	
	【例外】 設備(車両内ベッド)が※4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 ・ 拘束時間を24時間まで延長可(ただし、運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えることが必要) ・ さらに、8時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を28時間まで延長可	※4：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
	隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合) 2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間	【例外】 仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、2暦日の拘束時間を24時間まで延長可(2週間に3回まで) 2週間の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない
休日労働	フェリー ・ 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) ・ 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	
	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない	

(注1) 改善基準告示とは、「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)をいう。
 (注2) 本書は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達(令和4年基発1223第3号)の内容を念めて作成したもの、令和6年4月1日から適用される。

荷主・元請運送事業者の皆さまへ



STOP! 長時間の荷待ち

- 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
となります。
- 物流を支える自動車運転者の健康のためにも
長時間の荷待ちの改善に向けて
ご理解とご協力をお願いします。
- トラック運送事業者とも相談し、
ぜひ**前向きに検討をお願いします。**



道路貨物運送業の実態

⚠ 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

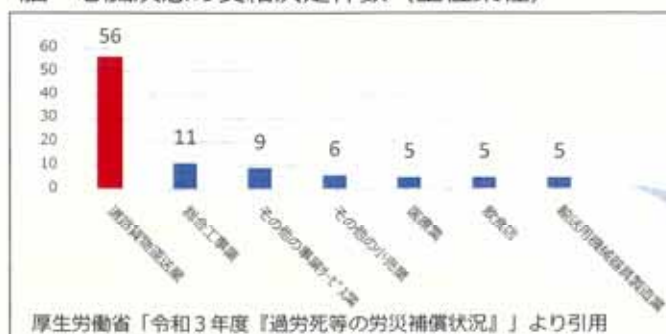
道路貨物運送業は、
他の業種に比べて
長時間労働の実態にあります

月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用の割合※（上位業種）

※ 雇用のうち、休業者を除いた者の総数に占める割合



脳・心臓疾患の支給決定件数（上位業種）



過労死等の労災支給決定件数も
最も多い業種です

このような状況もあって、改善基準告示※が定められており
道路貨物運送業はこれを遵守しなければなりません

※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）
トラック運転者の拘束時間などを定めたもの。



しかし、長時間労働の要因には
昔からの取引慣行など事業主の努力だけでは
見直しが困難なものもあります

社会インフラである「物流」の現状

⚠ 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



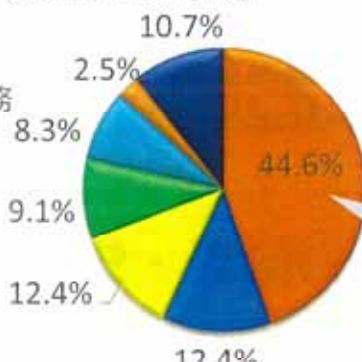
国民生活や経済活動に不可欠な
社会インフラである「物流」

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



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（R4.11.30時点）

- 長時間の荷待ち
- 依頼になかった附帯業務
- 過積載
- 拘束時間超過
- 無理な配送依頼
- 異常気象
- その他



国土交通省は
違反原因行為※が疑われる荷主に
「働きかけ」等を行っています

※ 貨物自動車運送事業法等の違反の原因となるおそれのある行為

「働きかけ」の中で
荷主都合による長時間の荷待ちが
約半数を占めています

1 長時間の恒常的な荷待ちを改善しましょう

トラック運転者の長時間労働や過労の要因となるため、
長時間の荷待ちを発生させないように努めましょう。

取り組み例

- ・納品時間の指定を柔軟にする
- ・納品を特定の曜日・時間帯に集中させない
- ・積込場所を分散し1か所当たりの車両台数を減らす
- ・パレットを用いるなどで荷役作業の時間を短縮する
- ・注文からお届けまでの期間に余裕をもたせる



「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」
(厚生労働省・国土交通省・公益社団法人
全日本トラック協会 (2019/08))

改善した現場の声



荷待ち車両がいなくなって、
敷地が有効活用できるようになり、
近隣住民の方からの苦情も
なくなりました。

構内のリフトマンや
荷受け作業員の作業の平準化
につながりました。おかげで、
ミスも減りました。



荷待ち時間解消のため
出荷順に合わせた荷置きを行ったら
ピッキング作業などが減り、自社の
積み込み時間が削減できました。

注文からお届けまでの
期間に余裕を持たせることで、
安定した物流サービスを受け
ることができますね。



2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

発注担当者にも改善基準告示を知ってもらい、
トラック運転者が告示を守れる着時刻などを設定しましょう。
また、改善基準告示に違反して安全な運転を確保できない
ような発注を行うことはやめましょう。



改善基準告示の内容は、最寄りの労働基準監督署や
裏面の労働時間管理適正化指導員へお問い合わせください。

3 事前通知のない荷役作業の依頼はやめましょう

トラック運転者に事前通知なく荷役作業を行わせてはいけません。
労働災害防止のため、トラック運転者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。



「荷主」って誰のこと？



当社は商品を受け取るだけなので関係ないですね。

荷物の受け取り先



大きい会社のことかな。うちは小さいから関係ないはずね。

中小企業



いえいえ。
荷主というのは、
 荷物の出し手である**発荷主**だけではなく、
 荷物の受け取り手である**着荷主**も該当します。
 また、**会社の規模**なども関係ありません。
 皆さんの行動も、トラックドライバーの方の
 長時間労働の削減のためにとても大切です。

お問い合わせ

荷待ち時間の見直しに当たっては、
 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		

自動車運転者の労働時間等に係る実態調査事業

報告書

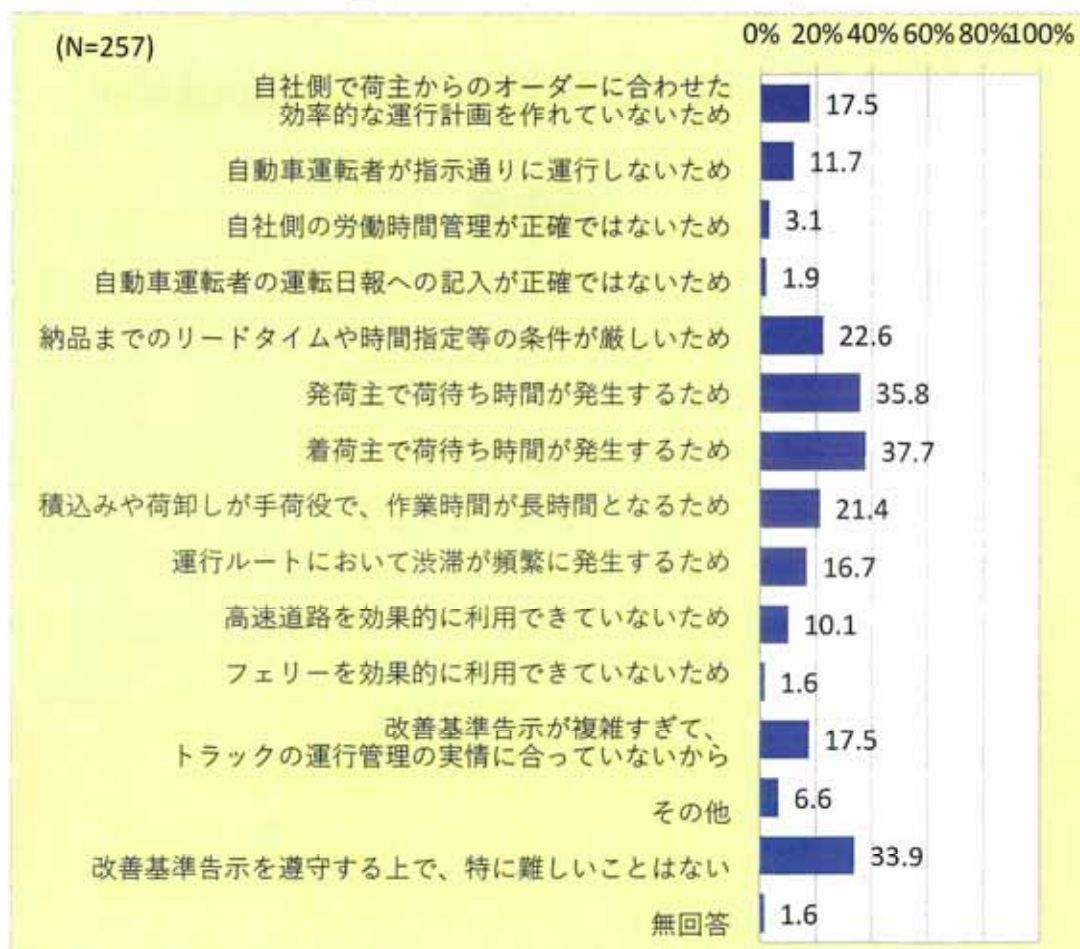
令和3年3月
有限責任監査法人トーマツ

ア) 事業者

(改善基準告示を遵守することが難しい理由)

改善基準告示を遵守することが難しい理由を尋ねたところ、「着荷主で荷待ち時間が発生するため」が最も多く 37.7%、次いで「発荷主で荷待ち時間が発生するため」が 35.8%、「改善基準告示を遵守する上で、特に難しいことはない」が 33.9%であった（複数回答）。

図表 391 改善基準告示を遵守することが難しい理由（トラック）



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。

ドライバーの時間外
労働の上限規制、
何から手を付けたら
いいの？

ドライバーの
運転時間に
限度があったの？

荷主の立場で
できる改善は？

荷待ち時間の削減を、
どう進めればいいのか？

こんな困りごとなど、
ご相談ください！

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



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

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



ポータルサイトでは、こんな
情報を掲載しています

「仕事を知ってみよう 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

「サッと解決 よろず相談」

トラック運転者の労働時間改善に向けた FAQ 集

「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、改善ハンドブック、ガイドラインなど様々なツール集

「統計からみるトラック運転者の仕事」「動画・
写真で見るトラック運転者の仕事」「トラッ
ク運転者の生の声」

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-roudou-jikan.mhlw.go.jp/>

トラックポータル



2023年4月1日から

月60時間を超える時間外労働の 割増賃金率が引き上げられます

◆改正のポイント

中小企業の月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率が50%になります

(2023年3月31日まで)

月60時間超の残業割増賃金率
大企業は 50% (2010年4月から適用)
中小企業は 25%

	1か月の時間外労働 〔1日8時間・1週40時間 を超える労働時間〕	
	60時間以下	60時間超
大企業	25%	50%
中小企業	25%	25%

(2023年4月1日から)

月60時間超の残業割増賃金率
大企業、中小企業ともに50%
※中小企業の割増賃金率を引き上げ

	1か月の時間外労働 〔1日8時間・1週40時間 を超える労働時間〕	
	60時間以下	60時間超
大企業	25%	50%
中小企業	25%	50%

➢2023年4月1日から労働させた時間について、割増賃金の引き上げの対象となります。

(※) 中小企業に該当するかは、①または②を満たすかどうかで企業単位で判断されます。

業種	① 資本金の額または出資の総額	② 常時使用する労働者数
小売業	5,000万円以下	50人以下
サービス業	5,000万円以下	100人以下
卸売業	1億円以下	100人以下
上記以外のその他の業種	3億円以下	300人以下

深夜・休日労働の取扱い

月60時間を超える法定時間外労働に対しては、使用者は50%以上の率で計算した割増賃金を支払わなければなりません。

深夜労働との関係

月60時間を超える時間外労働を深夜（22:00～5:00）の時間帯に行わせる場合、**深夜割増賃金率25%+時間外割増賃金率50%=75%**となります。

休日労働との関係

月60時間の時間外労働時間の算定には、法定休日に行った労働時間は含まれませんが、それ以外の休日に行った労働時間は含まれます。

（※）法定休日労働の割増賃金率は、35%です。

代替休暇

月60時間を超える法定時間外労働を行った労働者の健康を確保するため引き上げ分の割増賃金の支払の代わりに有給の休暇（代替休暇）を付与することができます。

就業規則の変更

割増賃金率の引き上げに合わせて就業規則の変更が必要となる場合があります。

「モデル就業規則」も参考にしてください。



（就業規則の記載例）

（割増賃金）

第〇条 時間外労働に対する割増賃金は、次の割増賃金率に基づき、次項の計算方法により支給する。

（1）1か月の時間外労働の時間数に応じた割増賃金率は、次のとおりとする。この場合の1か月は毎月1日を起算日とする。

- ① 時間外労働60時間以下・・・25%
 - ② 時間外労働60時間超・・・50%
- （以下、略）

具体的な算出方法（例）

1か月の起算日からの時間外労働時間数を累計して60時間を超えた時点から50%以上の率で計算した割増賃金を支払わなければなりません。

算出例

> 1か月の起算日は毎月1日

> 法定休日とは日曜日

> カレンダー中の青字は、時間外労働時間数

> 時間外労働の割増賃金率

60時間以下...25%

60時間超.....50%

日	月	火	水	木	金	土
	1 5時間	2 5時間	3	4 2時間	5 3時間	6 5時間
7 5時間	8 2時間	9 3時間	10 5時間	11	12 5時間	13 5時間
14	15 3時間	16 2時間	17	18 3時間	19 3時間	20 3時間
21	22 3時間	23 3時間	24 2時間	25 1時間	26 2時間	27 1時間
28 3時間	29 1時間	30 1時間	31 2時間			

↑
法定休日労働

↑
月60時間を超える時間外労働

割増賃金率

◆ 時間外労働（60時間以下）

◆ 時間外労働（60時間超）

◆ 法定休日労働

カレンダー白色部分 = 25%

カレンダー緑色部分 = 50%

カレンダー赤色部分 = 35%

働き方改革推進支援助成金の活用方法（例）

「働き方改革推進支援助成金」は、働き方改革に取り組む中小企業事業主に、環境整備に必要な費用の一部を国が助成する制度です。

〔活用例〕

労務管理の報告業務が非効率な状況で、時間外労働時間が月60時間を超える労働者が複数名存在した

● 勤怠管理システムを導入
各自の労働時間を把握し、
業務を平準化

● 就業規則に月60時間超の
割増賃金率の規定を改正

取り組みの結果、時間外労働時間が月60時間を超える者がいなくなった

勤怠管理システム導入費用
と就業規則の改正費用に、
働き方改革推進支援助成金
を活用

助成率 75%

一定の要件を満たした場合 80%

上限額 最大250万円

事業場内資金の引き上げ等の
一定の要件を満たした場合
最大490万円

助成金のご案内

働き方改革推進支援助成金	生産性を向上させ、労働時間の縮減等に取り組む中小企業事業主に 対して、その実施に要した費用の一部を助成	
業務改善助成金	生産性向上のための設備投資などを行い、事業場内最低賃金を一定 以上引き上げた場合に、その設備投資などにかかった費用の一部を 助成	

相談窓口のご案内

労働基準監督署 労働時間相談・支援コーナー	時間外労働の上限規制や年次有給休暇などの法令に関する知識や 労務管理体制についてのご相談に、窓口・電話で対応・支援して います。 また、ご希望があれば、個別訪問での相談・支援も行っています。	
都道府県労働局 ・パートタイム労働者、有期雇用労働者関係 ：雇用環境・均等部(室) ・派遣労働者関係：需給調整事業部(課・室)	正規雇用労働者と非正規雇用労働者（パートタイム労働者・有期雇用労働 者・派遣労働者）の間の不合理な待遇差の解消に関する相談に応じます。	
働き方改革推進支援センター	働き方改革関連法に関する相談、労働時間管理のノウハウや賃金制度 等の見直し、助成金の活用など、労務管理に関する課題について、 社会保険労務士等の専門家が相談に応じます。	
産業保健総合支援センター	医師による面接指導等、労働者の健康確保に関する課題について、 産業保健の専門家が相談に応じます。	
よろず支援拠点	生産性向上や人手不足への対応など、経営上のあらゆる課題につい て、専門家が無料で相談に応じます。	
ハローワーク	求人充足に向けたコンサルティング、事業所見学会や就職面接会な どもを実施しています。	
医療勤務環境改善支援センター	医療機関に特化した支援機関として、個々の医療機関のニーズに応 じて、総合的なサポートをします。 ▶「いきサポ」で検索	

令和4年 労働災害発生動向(確定版)

八戸労働基準監督署

業 種 別	死亡・休業別	令 和 3 年		令 和 4 年		増 減 数		増 減 率
		死 亡	休 業	死 亡	休 業	死 亡	休 業	死 傷 者 計
全 産 業 合 計		2	384	4	868	+ 2	+ 484	+ 125.9 %
製 造 業		1	73	1	78	± 0	+ 3	+ 4.1 %
食 料 品 製 造 業			37	1	26	+ 1	- 11	- 27.0 %
水 産 食 料 品 製 造 業			20		12		- 8	- 40.0 %
木 材 ・ 木 製 品 製 造 業			2		1		- 1	- 50.0 %
パ ル プ 等 製 造 業			2				- 2	- 100.0 %
窯 業 土 石 製 品 製 造 業			1		4		+ 3	+ 300.0 %
鉄 鋼 製 造 業			5		20		+ 15	+ 300.0 %
非 鉄 金 属 製 造 業					2		+ 2	-
金 属 製 品 製 造 業		1	9		5	- 1	- 4	- 50.0 %
一 般 機 械 器 具 製 造 業			2		3		+ 1	+ 50.0 %
電 気 機 械 器 具 製 造 業			2		4		+ 2	+ 100.0 %
輸 送 機 械 等 製 造 業			6		5		- 1	- 16.7 %
鉱 業								-
建 設 業			57	1	56	+ 1	- 1	± 0 %
土 木 工 事 業			8		15		+ 7	+ 87.5 %
建 築 工 事 業			38	1	33	+ 1	- 5	- 10.5 %
鉄 骨 ・ 鉄 筋 家 屋 工 事 業			2		3		+ 1	+ 50.0 %
木 造 家 屋 建 築 工 事 業			21		19		- 2	- 9.5 %
そ の 他 の 建 設 業			11		8		- 3	- 27.3 %
運 輸 交 通 業			76	1	50	+ 1	- 26	- 32.9 %
道 路 旅 客 運 送 業			5		8		+ 3	+ 60.0 %
道 路 貨 物 運 送 業			71	1	41	+ 1	- 30	- 40.8 %
貨 物 取 扱 業			2		2		± 0	± 0 %
農 林 業			8		2		- 6	- 75.0 %
林 業			4		1		- 3	- 75.0 %
畜 産 ・ 水 産 業			8		6		- 2	- 25.0 %
水 産 業			1				- 1	- 100.0 %
商 業			58	1	70	+ 1	+ 12	+ 22.4 %
小 売 業			40	1	54	+ 1	+ 14	+ 37.5 %
金 融 ・ 広 告 業			2				- 2	- 100.0 %
映 画 ・ 演 劇 業								-
通 信 業			6		1		- 5	- 83.3 %
教 育 ・ 研 究 業			4		12		+ 8	+ 200.0 %
保 健 衛 生 業			50		546		+ 496	+ 992.0 %
社 会 福 祉 施 設			43		268		+ 225	+ 523.3 %
接 客 娯 楽 業			14		17		+ 3	+ 21.4 %
旅 館 業			6		4		- 2	- 33.3 %
飲 食 店			6		10		+ 4	+ 66.7 %
清 掃 ・ と 畜 業		1	16		17	- 1	+ 1	± 0 %
官 公 署								-
そ の 他 の 事 業			10		13		+ 3	+ 30.0 %

附表 労働災害発生動向のうち、交通労働災害発生動向(船舶・鉄道等の「交通事故(その他)」を除く)

全 産 業 合 計		14	1	10	+ 1	- 4	- 21.4 %
-----------	--	----	---	----	-----	-----	----------

注1) 本動向は、死亡災害及び休業4日以上労働災害の被災者数を前年同期と対比したものです。

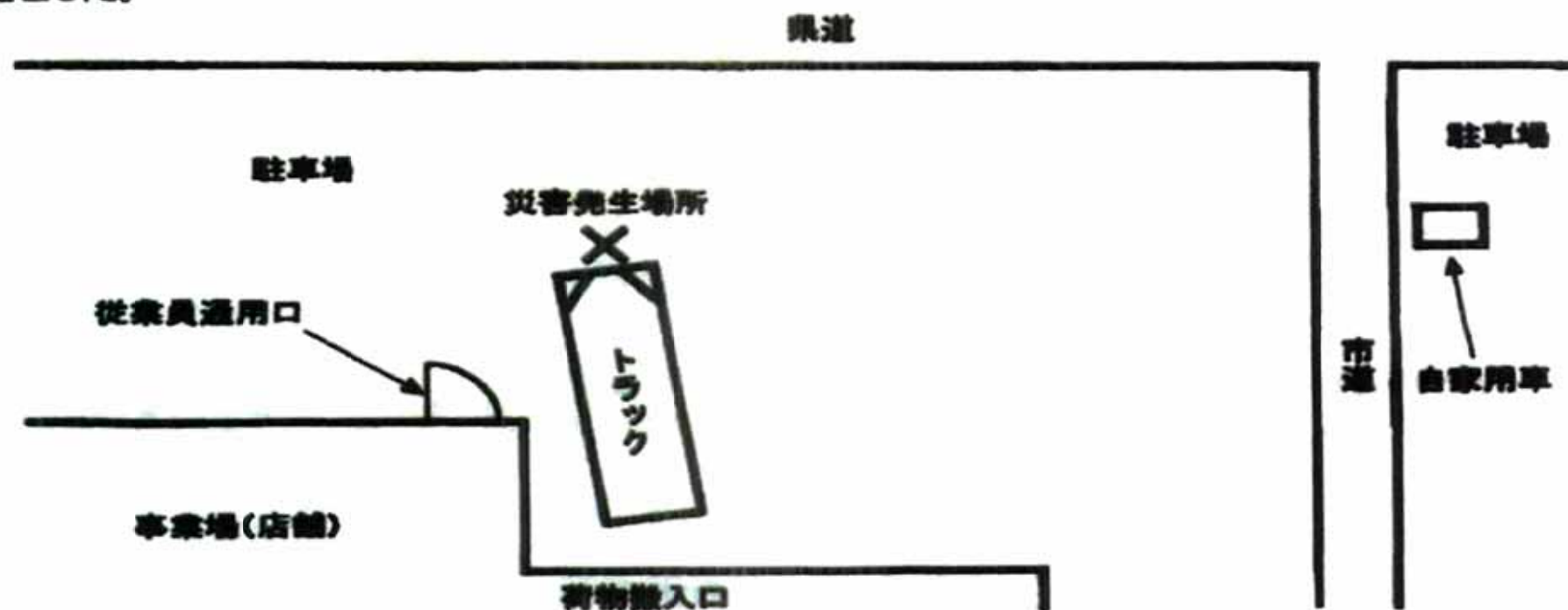
注2) 「死亡」は死亡災害、「休業」は休業災害を示します。

注3) 業種の内訳は、主なもののみ掲載しています。

注4) 資料出所: 労働者死傷病報告

災害発生状況

：ショッピングセンター内の駐車場において、当日の勤務を終えた労働者が帰宅するため自家用車の駐車場所に向かっていったところ、店舗の荷物搬入口に駐車しようとしていたトラックにひかれ死亡した。



対策：事業場内及び作業場に通ずる箇所に、安全な通路を設け、これを用いることまた、これを有効な状態に保持すること。