

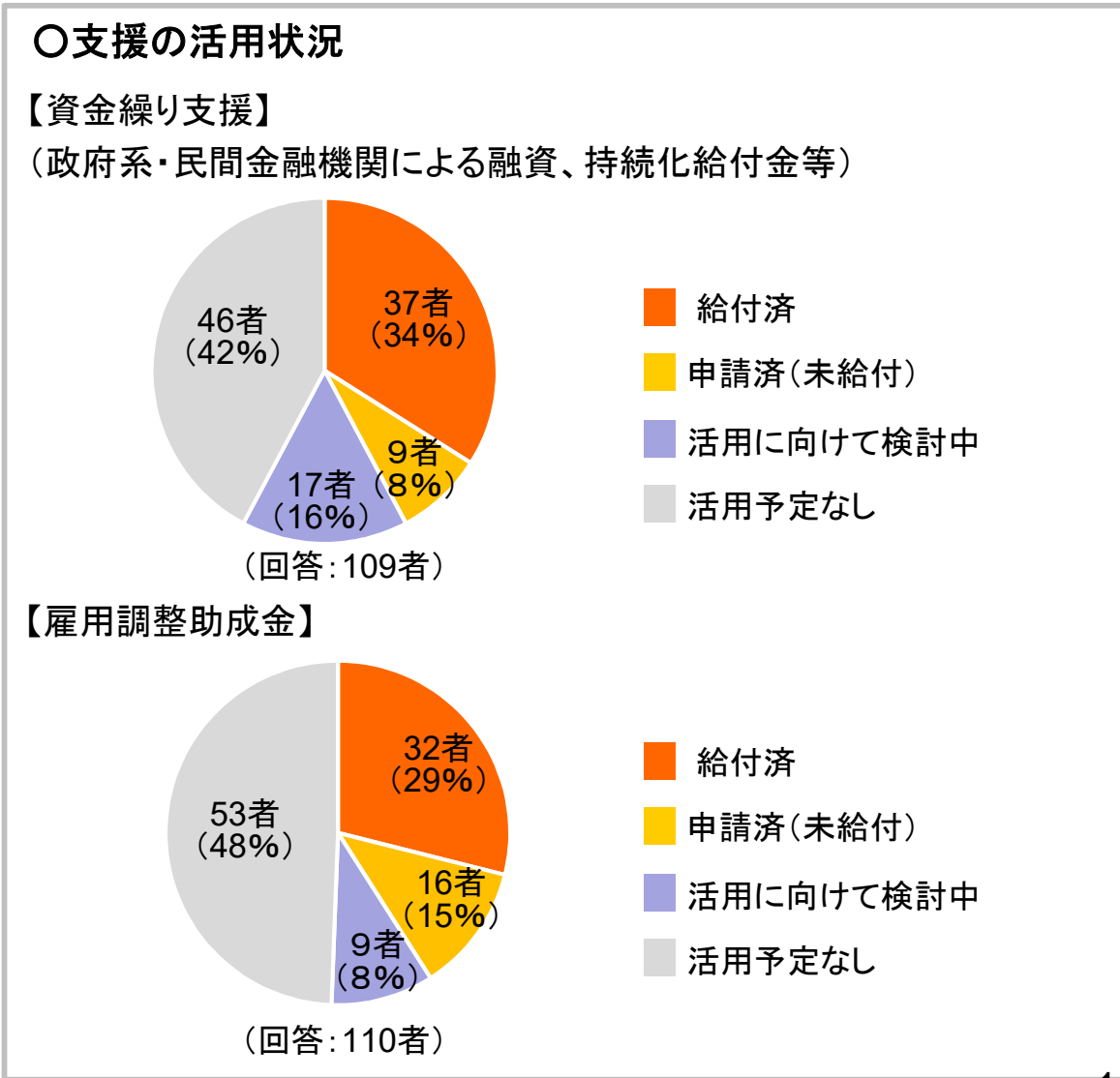
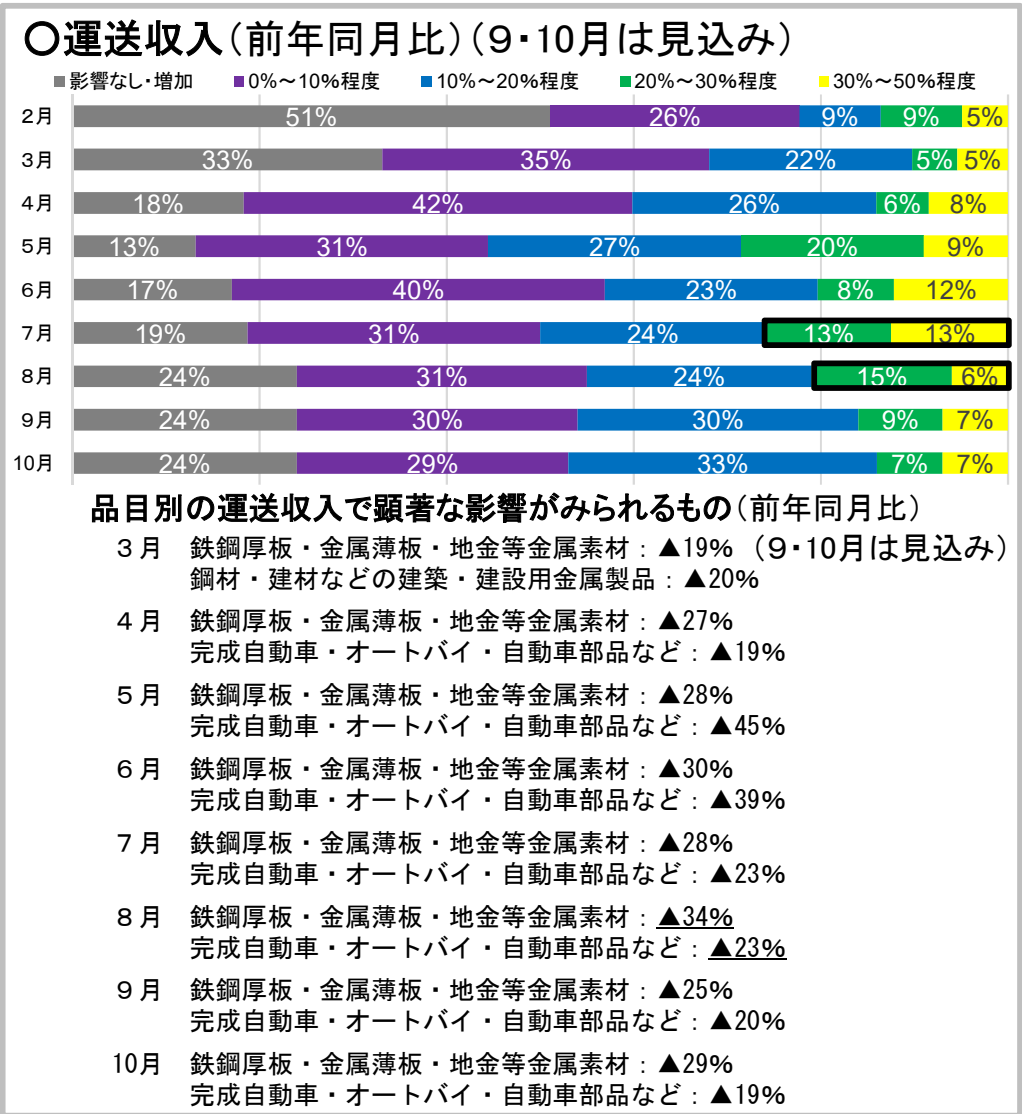
【資料2】

周知・要請事項について

○運送収入については、20%以上減少した事業者が、7月は全体の26%であったが、8月は21%となった。

○品目別の運送収入については、自動車メーカー等の生産活動の停滞等の影響で、鉄鋼厚板その他金属素材、完成自動車等の荷動きが引き続き低調傾向であり、8月は鉄鋼厚板等について34%、完成車等については23%減少。

○支援制度については、資金繰り支援を42%の事業者が活用しており、34%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を44%の事業者が活用し、29%の事業者が給付済みとなっている。



昨今の台風等異常気象時において、トラック運送事業者が輸送の安全を確保することが困難な状況下で荷主が輸送を強要し、トラックが横転や水没するような事態が生じている。

このような状況を受け、(公社)全日本トラック協会より、異常気象時に輸送の拒絶や中止することが可能となるような基準を策定するよう要請があり、令和2年2月28日付けで通達を发出。

【通達の概要等】

- ◆ 気象庁が作成する風速や雨量により車両等へ与える影響度合いを示す資料等を基に、気象状況に応じた輸送可否の判断を行うための目安を提示。
 - ◆ 荷主団体に対して、輸送の安全の確保が困難な状況下での輸送依頼を抑制するよう、傘下会員への周知を依頼。
- 通達案についてパブリックコメントを実施（令和2年1月6日～同月17日）。

【別表】異常気象時における措置の目安

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安※
降雨時	20～30mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30～50mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロプレーニング現象）	輸送を中止することも検討するべき
	50mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時	10～15m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15～20m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	輸送を中止することも検討するべき
	20～30m/s	通常で速度で運転するのが困難になる	
	30m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
降雪時	大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		
視界不良（濃霧・風雪等）時	視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討するべき		
警報発表時	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき		

※ 輸送を中止しないことを理由に直ちに行政処分を行うものではないが、国土交通省が実施する監査において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じずに輸送したことが確認された場合には、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成21年9月29日付け国自安第73号、国自貨第77号、国自整第67号）」に基づき行政処分を行う。



荷主への働きかけ等のフロー

地方支分部局等からの荷主に関する情報

「法」：貨物自動車運送事業法

国土交通省

違反原因行為(※)を荷主がしている
疑いがあると認める場合

関係行政機関

荷主情報を提供・共有
〔 法附則第1条の2第1項・第6項 〕

(※)トラック事業者が法又は法に基づく命令に違反
する原因となるおそれのある行為をいう。

働きかけ

法附則
第1条の2第2項

〔 国土交通省が関係行政機関と協力して
荷主に対し理解を得るための働きかけを実施 〕

〔 法附則第1条の2第7項 〕
独占禁止法の不公正な取引
方法に該当すると疑うに足り
る事実を把握した場合

荷主への疑いに相当な理由がある場合
(働きかけを行わずに要請を行う場合もあり)

荷主への疑いに相当な理由がある場合

要請

法附則
第1条の2第3項

〔 国土交通省が関係行政機関と協力して
荷主に対し要請を実施 〕

要請してもなお改善されない場合

勧告・公表

法附則
第1条の2第4項
・第5項

〔 国土交通省が関係行政機関と協力して
荷主に対し勧告を実施 〕

公正取引委員会

「違反原因行為」に該当する荷主の行為の例

(例)

- 過労運転防止義務違反を招くおそれがある行為として、荷主の荷さばき場において、荷主都合による長時間の荷待時間を恒常的に発生させているような行為
- 過積載運行を招くおそれがある行為として、積込み直前に貨物量を増やすように指示するような行為
- 最高速度違反を招くおそれがある行為として、適切な運行では間に合わない到着時間が指定されるような行為
- 輸送の安全確保義務違反を招くおそれのある異常気象時など、安全な運行の確保が困難な状況で運行を強要するような行為
- 過労運転や過積載運行などの法令違反をしなければ正常な事業運営ができなくなるような不当に低い運賃や料金を設定するような行為

荷主に対する働きかけを実施する場合の考え方

(例)

- トラック事業者に対する貨物自動車運送適正化事業実施機関による巡回指導や、国土交通省が実施する監査において、違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合
- 貨物自動車運送事業法本則に基づく荷主勧告制度による協力要請等を受けたことがあり、引き続き違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合
- 国土交通省や関係行政機関、地方運輸局等の地方支分部局に対し、違反原因行為に関する同様の情報等が度々寄せられ、違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合

輸送実態把握のための意見等の募集について

- 国土交通省では、荷主等による長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務の強要など、トラック運送事業者の皆様がコンプライアンス確保に影響しうる輸送を行わざるを得ない実態を把握し、今後の施策に活用するための「意見等の募集窓口」を設置いたしました。
- 本窓口は、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する意見・事例を収集することを目的としており、本人の同意なく、提供された情報に基づき投稿者、事業者又は荷主に問い合わせを行うことはありませんので、このような内容に関する情報等がございましたら投稿して下さい。



輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

国土交通省では、貨物自動車運送事業者及び荷主のみなさまに対して、これまで、「標準運送約款の改正」、「適正取引の推進」、「荷主勧告制度」等を周知してきました。
これらの取組みに関するご認識、浸透度、実施状況等の実態把握を行うため、輸送・荷待ち・荷役などに関する意見等の募集窓口を設置致します。

意見等の募集窓口

<https://yusou-jittai.mlit.go.jp/>

長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務(追加業務)など、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する情報をお持ちの場合は、[こちら](#)へ情報をお寄せください。

●お持ちの情報はこちらへ投稿ください

〈参考〉

- 標準貨物自動車運送約款等の改正について
- トラック輸送における適正取引推進の推進について
- 荷主勧告制度について
- 乗務記録の記載対象となる荷待時間・荷役作業等について



このページのQRコード

輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

意見等の募集の目的

国土交通省では、長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務(追加業務)など、コンプライアンス確保に影響しうる輸送について、ご意見・事例を収集して実態把握し、今後の施策に活用したいと考えております。

実際に輸送業務を行われている中で、たまたまではなく、それなりに頻度が多く発生する上記のような輸送がございましたら、ご自由にご入力ください。

※意見・事例収集が目的ですので、ご記入頂いた内容について、ご本人、会社や荷主に問い合わせなどをすることはありません。

(意見等を記入されたご本人が、ご自分に連絡を差し上げても差し支えない旨及びご連絡先を明記されていた場合にはご本人に問い合わせさせていただきますことがあります。)

・次の質問にお答えください。

Q 1. ご意見・事例の分類について、該当する項目1つを選択してください。【必須】

- 1. 速度違反を惹起するおそれがある非合理的な到着時間の指定等
- 2. やむを得ない遅延に対するペナルティ等
- 3. 積み込み直前に貨物量を増やすような急な依頼等
- 4. 荷待ち時間の恒常的な発生等
- 5. 依頼と異なる積み込み作業等
- 6. 依頼にはなかったラベル貼り・検品などの附帯作業等
- 7. 高速料金など費用の自己負担等
- 8. 過度な貨物事故(つぶれ、破損、へこみ、こすれ、擦れなど)への対応等
- 9. 異常気象によるトラブル等
- 10. その他、コンプライアンス的に問題と思われるもの

(内容:)

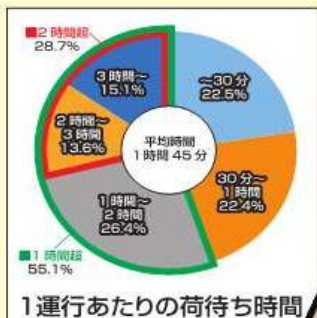
※複数該当するものがある場合には、項目毎に複数回に分けてご記入ください。

【記入項目と記入例】

・トラックの種類	トラックの大きさ
・トラックの形状	トラックの形状

平成29年7月1日から、 荷主都合30分以上の荷待ちは 「乗務記録」の記載対象です。

トラックドライバーの荷待ち時間削減と適正取引構築のために



出典：「トラック輸送状況の実態調査結果」
(国土交通省、平成27年調査)

※デジタコなどの方法で
記録している場合は記載
不要です。



記載はカンタン。
荷主都合による荷待ち時間が30分を超えたら、
集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、
荷積み・荷卸しの開始・終了日時などを書くだけです。

トラックドライバーの長時間労働の要因の一つとなっている荷待ち時間。これを削減するためには、トラックドライバーの乗務実態を把握する必要があります。そこで、国土交通省では「貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令」を平成29年5月31日に公布、29年7月1日に施行しました。この省令は、トラックドライバーが車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合、荷主の都合により、30分以上待機したときは「集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、荷積み・荷卸しの開始・終了日時」などを乗務記録の記載対象として追加するものです。

国土交通省では、今回の一部改正により、荷待ち時間等の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取り組みを促進するとともに、国としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長い荷待ち時間や長時間労働を生じさせている荷主に勧告等を行うにあたっての判断材料とします。

ムダな荷待ち時間を減らし、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、荷主都合による荷待ち時間が30分以上あった場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低1年間は保存してください。

国土交通省

JTA 全日本トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

荷待ち時間等の記録義務付け (貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正)にともなう 乗務記録付票[記載例]

集貨・荷卸しのパターン例 (サンプル)

- ① 集貨地点等に到着 (乗務記録記載)
 - ②-1 荷待ち待機 (20分: 荷主都合)
 - ③-1 附帯業務 (20分: 本来業務)
 - ②-2 再荷待ち待機 (20分: 荷主都合)
 - ③-2 附帯業務 (30分: 荷主都合)
 - ④ 荷積み (60分: 本来業務)
- ⑤ 集貨地点等を出発 (乗務記録記載)

※ 上記の場合、(②-1)+(②-2)=待機時間 40分
「乗務記録記載要件 [荷主都合による (荷待ち待機時間 30分以上)] に合致」

記載は
こんなにカンタン。
集貨地点等と時刻を書き込むだけ！
記入見本のように、集貨地点等への到着時刻、荷待ち待機の開始・終了時刻、附帯業務の開始・終了時刻、荷積み・荷卸しの開始・終了時刻などの必要事項を記入ください。記録用紙は、必要な項目が記載されている場合は、各事業者で作成した様式で構いません。

記入見本

荷待ち時間記録(例)

(平成29年7月12日)

※ 車両総重量 8t 以上又は最大積載量 5t 以上の車両が対象

車両番号: ()
集貨地点等 (荷積み地 / 荷卸し地 / 附帯業務実施地): (☐ 食品 ☐ 物流センター)

荷主指定の到着時刻 (有る場合)	集貨地点等への到着時刻
① 9 時 00 分	8 時 00 分

荷待ち待機 開始・終了時刻	荷主都合による荷待ち待機の合計時間
②-1 9:00 ~ 9:20	時間 40 分
②-2 9:40 ~ 10:00	
附帯業務 開始・終了時刻	
③-1 9:20 ~ 9:40	
③-2 10:00 ~ 10:30	
<u>荷積み</u> / 荷卸し 開始・終了時刻	
④ 10:30 ~ 11:30	

集貨地点等からの出発時刻
⑤ 11 時 30 分

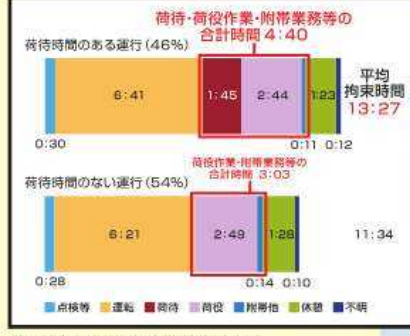
- 注
- 1 集貨地点等に到着した時刻(荷主から指定された場合は当該時刻)から出発した時刻までに、荷主の都合により待機した時間の合計が30分未満の場合は記録不要です。
 - 2 また、必要事項をデジタコなどの方法で記録している場合は記載不要です。
 - 3 現在使用中の「乗務記録」に記載する方法もあります。

※この事例・様式は、見本として示したものです。

令和元年6月15日から、ドライバーが荷役作業や附帯業務を行った場合、当該作業は、「乗務記録」※の記載対象となります。

※「乗務記録」は法令に基づきトラック運送事業者が記録及び保存することが義務付けられているものです。

トラックドライバーの長時間労働の是正と適正取引構築のために



出典：「トラック輸送状況の実態調査結果」
(国土交通省・平成27年調査)

※ 荷主との契約書に、実施した荷役作業等が全て明記されている場合は、荷役作業等に要した時間の合計が1時間以上となった場合が対象となります。

また、記録内容について荷主が確認したか、あるいは荷主の確認が得られなかったかについても記録対象となります。

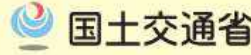
トラック運送業界では、ドライバーの長時間労働の是正が喫緊の課題ですが、長時間の荷役時間の発生に加え、荷主との契約に定めがない荷役作業等の発生により当初の運行計画が崩れることが、ドライバーの拘束時間に関する基準を超過する状況を招き、コンプライアンスを確保した運行を妨げる一因となっています。

こうした状況を踏まえ、国土交通省では「貨物自動車運送事業輸送安全規則」を改正しました(令和元年5月10日：公布、同年6月15日：施行)。

この省令改正は、トラックドライバーが**車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合**に、集荷地点等で積込み若しくは取卸し又は附帯業務(以下「荷役作業等」という)を実施した場合も乗務記録の記載対象として追加するものです(荷役については、平成29年7月に既に記載対象となっています)。

国土交通省では、今回の一部改正により、より詳細に荷役作業等の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取組みを一層促進するとともに、国としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長時間労働を生じさせている荷主に勧告等を行うにあたっての判断材料とします。

荷役作業等の負担を軽減し、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、記録対象となる荷役作業等が発生した場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低1年間は保存してください。



全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

荷役時間・荷役作業等の記録義務付け(貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正)に伴う乗務記録付票[記載例]

※荷役については、平成29年7月に既に記載対象となっています。

〔発荷主側で荷物の積込み時に荷役・荷役作業等が発生し、契約書に当該荷役作業等の全てが明記されている場合〕

パターン例 (サンプルA)				
8:45	集荷地点に到着			
9:00	到着時間の指定時刻 (荷主都合の待機：20分)			
9:20 ~ 9:40	附帯業務①(荷造り)			→20分
10:00 ~ 10:30	附帯業務②(ラベル貼り)			→30分
10:30 ~ 11:30	積込み			→60分
11:30	出発			

※荷役作業等が契約書に明記されている場合、合計で1時間以上(110分)となるため記録要件に該当します。

〔発荷主側で荷物の取卸し時に荷役・荷役作業等が発生し、契約書に当該荷役作業等の全てが明記されている場合以外〕

パターン例 (サンプルB)				
15:45	荷卸し地点に到着			
16:00	到着時間の指定時刻 (荷主都合の待機：40分)			
16:40 ~ 17:00	取卸し (荷主都合の待機：20分)			→20分
17:20 ~ 17:50	附帯業務(梱入れ)			→30分
17:50	出発			

※荷役作業等の合計時間が50分ですが、契約書に明記されていないので記載要件に該当します。

荷役時間・荷役作業等記録票(例)

記入見本

荷主名：株式会社〇〇 車両番号：〇〇〇〇〇

日付	担当ドライバー	集荷地点等	到着時刻	到着時刻の指定時刻	出発時刻
〇/△	〇〇 〇〇	〇〇物流センター	8:45	8:00	11:30
荷役時間 開始・終了時刻	荷役作業の 開始・終了時刻	荷役時間 開始・終了時刻	荷役時間 開始・終了時刻	荷役時間 開始・終了時刻	荷役時間 開始・終了時刻
9:00~9:20 9:40~10:00	4:0分	10:30~11:30	10:30~11:30	11:30	11:30
ドライバーが実施した荷役作業の内容 (※「発・着」欄に「荷主側で荷役作業等」を記載する場合は、荷役作業の内容を記載してください。)	荷主側で荷役作業等を実施した荷役作業の内容 (※「発・着」欄に「荷主側で荷役作業等」を記載する場合は、荷役作業の内容を記載してください。)	荷主側で荷役作業等を実施した荷役作業の内容 (※「発・着」欄に「荷主側で荷役作業等」を記載する場合は、荷役作業の内容を記載してください。)	荷主側で荷役作業等を実施した荷役作業の内容 (※「発・着」欄に「荷主側で荷役作業等」を記載する場合は、荷役作業の内容を記載してください。)	荷主側で荷役作業等を実施した荷役作業の内容 (※「発・着」欄に「荷主側で荷役作業等」を記載する場合は、荷役作業の内容を記載してください。)	荷主側で荷役作業等を実施した荷役作業の内容 (※「発・着」欄に「荷主側で荷役作業等」を記載する場合は、荷役作業の内容を記載してください。)

※別途デジタルコなどの方法で記録・保存している場合には、当該項目については記載不要です。
※契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合は、所要時間が1時間未満であれば荷役作業等については記載不要です。
※「発・着」欄に「荷主側で荷役作業等」を記載する場合は、荷役作業の内容を記載してください。

荷役時間・荷役作業等記録票(例)

記入見本

荷主名：株式会社●● 車両番号：●●●●●

日付	担当ドライバー	集荷地点等	到着時刻	到着時刻の指定時刻	出発時刻
●/△	●●●●●	●●物流センター	15:45	16:00	17:50
荷役時間 開始・終了時刻	荷役作業の 開始・終了時刻	荷役時間 開始・終了時刻	荷役時間 開始・終了時刻	荷役時間 開始・終了時刻	荷役時間 開始・終了時刻
16:00~16:40 17:00~17:20	6:0分	17:20~17:50	16:40~17:00	17:50	17:50
ドライバーが実施した荷役作業の内容 (※「発・着」欄に「荷主側で荷役作業等」を記載する場合は、荷役作業の内容を記載してください。)	荷主側で荷役作業等を実施した荷役作業の内容 (※「発・着」欄に「荷主側で荷役作業等」を記載する場合は、荷役作業の内容を記載してください。)	荷主側で荷役作業等を実施した荷役作業の内容 (※「発・着」欄に「荷主側で荷役作業等」を記載する場合は、荷役作業の内容を記載してください。)	荷主側で荷役作業等を実施した荷役作業の内容 (※「発・着」欄に「荷主側で荷役作業等」を記載する場合は、荷役作業の内容を記載してください。)	荷主側で荷役作業等を実施した荷役作業の内容 (※「発・着」欄に「荷主側で荷役作業等」を記載する場合は、荷役作業の内容を記載してください。)	荷主側で荷役作業等を実施した荷役作業の内容 (※「発・着」欄に「荷主側で荷役作業等」を記載する場合は、荷役作業の内容を記載してください。)

※別途デジタルコなどの方法で記録・保存している場合には、当該項目については記載不要です。
※契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合は、所要時間が1時間未満であれば荷役作業等については記載不要です。
※「発・着」欄に「荷主側で荷役作業等」を記載する場合は、荷役作業の内容を記載してください。

改善基準告示の見直しについて

厚生労働省 労働基準局
監督課

改善基準告示の見直しについて

(1) 自動車運転者の労働時間等に係る専門委員会の設置について

■ 設置趣旨

- ◆ 自動車運転者は、他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にあるため、過労死防止の観点から、働き方改革関連法施行後5年の特例適用までの間、速やかに改善基準告示の見直しを検討するよう求められた(※)ところ。(※)平成30年5月25日付け衆議院厚生労働委員会附帯決議、同年6月28日付け参議院厚生労働委員会附帯決議
- ◆ 自動車運転者の多様な勤務実態や、業務の特性を踏まえた基準を定めるため、全国の運送事業者、自動車運転者を対象に実態調査を行い、実態調査の結果を踏まえ、改善基準告示見直しの議論を行うもの。

ハイ・タク

寺田	一薫	東京海洋大学大学院海洋工学系流通情報工学部門教授
両角	道代	慶應義塾大学大学院法務研究科教授
久松	勇治	日本私鉄労働組合総連合会社会保障対策局長
松永	次央	全国自動車交通労働組合連合会書記長
清水	始	西新井相互自動車(株)代表取締役社長
武居	利春	昭栄自動車(株)代表取締役

トラック

藤村	博之	法政大学大学院イノベーションマネジメント研究科教授
首藤	若菜	立教大学経済学部教授
貫	正和	全国交通運輸労働組合総連合トラック部会事務局長
世永	正伸	全日本運輸産業労働組合連合会中央副執行委員長
浜島	和利	日本通運(株)執行役員
馬渡	雅敏	公益社団法人全日本トラック協会副会長

バス

小田切	優子	東京医科大学公衆衛生学分野講師
川田	琢之	筑波大学ビジネスサイエンス系教授
池之谷	潤	日本私鉄労働組合総連合会交通政策局長
鎌田	佳伸	全国交通運輸労働組合総連合軌道・バス部会事務局長
齋藤	隆	京成バス(株)代表取締役社長
槇田	浩昭	東武バスウエスト(株)取締役社長

オブザーバー

国土交通省

■ 調査事項

- (1) 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の見直しに係る事項
- (2) その他、自動車運転者の健康確保、過労死防止や労働時間の短縮等に関し、必要な事項

(参考) 働き方改革関連法の国会附帯決議事項 (自動車運転者関係)

働き方改革関連法の国会附帯決議事項 (自動車運転者関係)

参議院厚生労働委員会附帯決議(平成30年6月28日)

- 二、働き過ぎによる過労死等を防止するため、労使合意に基づいて法定労働時間を超えて仕事をすることができる時間外労働時間の上限については、時間外労働の上限規制が適用される業務だけでなく、適用猶予後の自動車の運転業務や建設事業等についても、時間外労働の原則的上限は月45時間、年360時間であり、労使は36協定を締結するに際して全ての事業場がまずはその原則水準内に収める努力をすべきであること、休日労働は最小限に抑制すべきことについて指針に明記し、当該労使に周知徹底を図るとともに、とりわけ中小企業に対し、その達成に向けた労使の取組を政府として適切に支援すること。
- 六、時間外労働時間の上限規制が5年間、適用猶予となる自動車運転業務、建設事業、医師については、その適用猶予期間においても時間外労働時間の削減に向けた実効性ある取組を関係省庁及び関係団体等の連携・協力を強化しつつ、推し進めること。
- 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。
- 九、改正労働基準法第140条第1項の遵守に向けた環境を整備するため、荷主の理解と協力を確保するための施策を強力に講ずるなど、取引環境の適正化や労働生産性の向上等の長時間労働是正に向けた環境整備に資する実効性ある具体的取組を速やかに推進すること。

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。

改善基準告示の見直しについて

(2) 自動車運転者の労働時間等に係る専門委員会の今後の進め方について

検討のスケジュールについて

- ◆ 令和元年11月25日 労働条件分科会 : 「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置
- ◆ 令和元年12月19日 第1回専門委員会 : 議論の進め方、実態調査検討会の設置
- ◆ 令和2年1月～令和2年3月 実態調査検討会(※)の開催(計9回)
- ◆ 令和2年6月12日 第2回専門委員会 : 実態調査の方向性について
- ◆ 令和2年8月27日 第3回専門委員会 : 実態調査の概要について、調査票(案)について
- ◆ 令和2年10月5日 第4回専門委員会 : 実態調査の詳細について、調査票(案)について
- ◆ 令和2年10月頃～令和2年12月頃 : 実態調査の実施
- ◆ 令和3年4月～令和4年 : 改善基準告示見直しに向けた議論
 - ・ 業態別の作業部会、専門委員会を複数回開催予定
 - ・ 令和3年度は、必要に応じて、随時、調査等を実施予定
 - ・ 令和4年12月までに、改善基準告示改正
- ◆ 令和6年4月 : 改善基準告示施行

(※) 実態調査検討会

- ・ハイヤー・タクシー
令和2年1月30日、2月14日、3月10日
- ・トラック
令和2年1月31日、2月17日、3月6日
- ・バス
令和2年1月31日、2月27日、3月25日

(参考) 実態調査の概要について

第3回自動車運転者労働時間等専門委員会資料
(令和2年8月27日)より抜粋

- 改善基準告示の見直しにあたっては、自動車運転者の多様な勤務実態など業務の特性等を踏まえた検討を行う必要があることから、全国の自動車運転者の労働時間等の実態を把握するための調査を実施することとしている。
- 事業者に対して通信調査（書面）、自動車運転者に対し通信調査及びヒアリング調査を、それぞれ実施するもの。

実態調査の種類について

	事業者	自動車運転者
通信調査（書面）	○	○
ヒアリング調査	—	○

通信調査（書面）数の内訳について

	調査対象営業所数	調査対象自動車運転者数	内訳
ハイヤー タクシー	188営業所	3,760人	47都道府県×4営業所×20名
トラック	705営業所	4,230人	47都道府県×15営業所×6名
バス	400営業所 乗合280(一般路線200、高速80)、 貸切120	1,600人 乗合1,120人(一般路線800人、高速320人)、 貸切480人	47都道府県×8.5営業所×4名

実態調査の流れについて

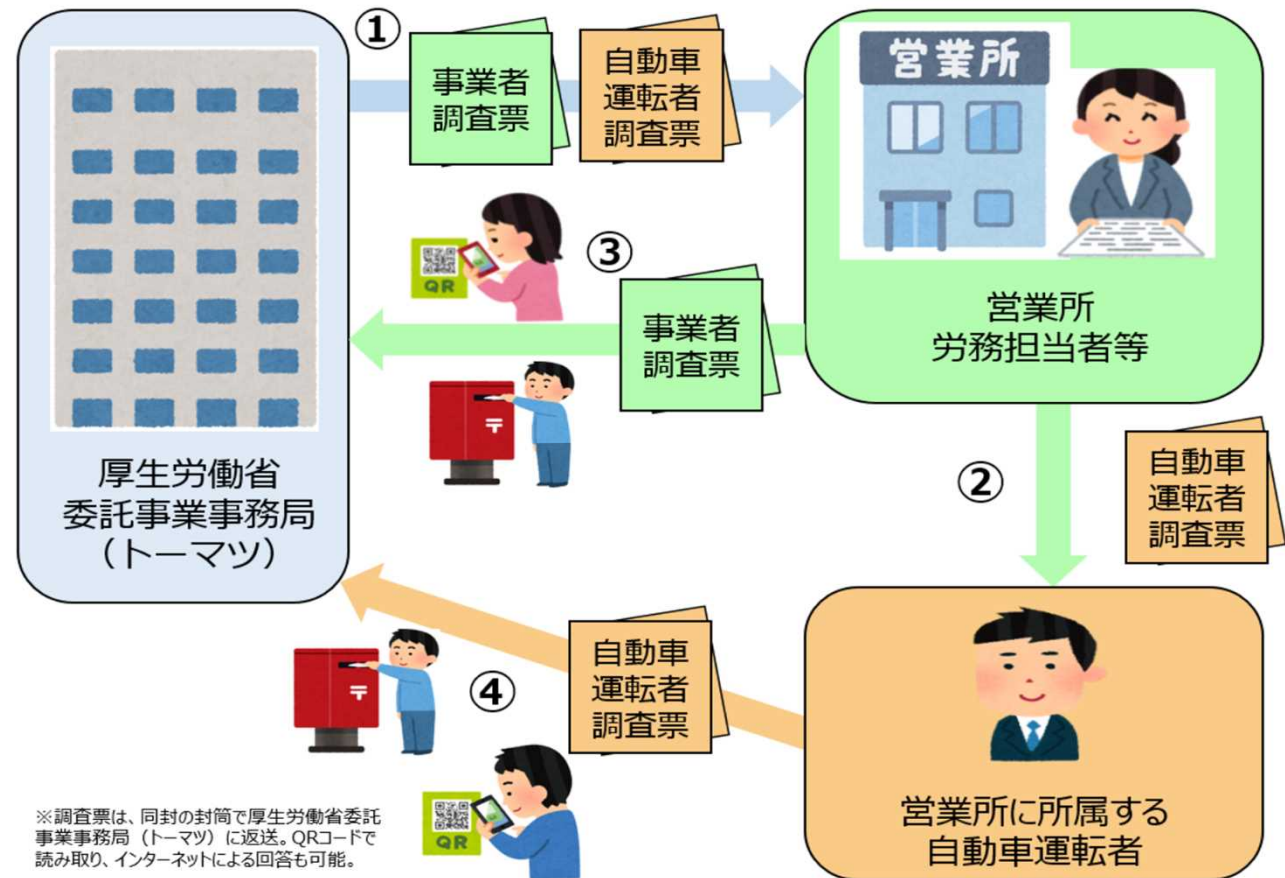
- ① 委託業者から、営業所（※1）の労務担当者等に調査票（※2）、（※3）を送付する。
（※1） 企業において、最も車両数の多い営業所
（※2） 事業者調査票と自動車運転者調査票
（※3） バスについては、本社労務担当者に調査票を送付する

【事業者が行うこと】

- ② 営業所の労務担当者等から、選定条件に合致した自動車運転者に対し自動車運転者調査票（封筒含む）を手交し、記入を依頼する。
- ③ 営業所の労務担当者等は事業者調査票に必要事項を記入（※4）の上、期日までに同封の返信用封筒で委託業者に事業者調査票を送付する。
（※4） 同封のQRコードで回答し、送信する方法も可能

【自動車運転者が行うこと】

- ④ 営業所の労務担当者等から、自動車運転者調査票（封筒含む）を交付された後、自動車運転者調査票に必要事項を記入（※5）し、期日までに同封の返信用封筒で委託業者に自動車運転者調査票を送付する。（※6）
（※5） 同封のQRコードで回答し、送信する方法も可能
（※6） ヒアリング調査については、委託業者が、自動車運転者の通信調査の結果を確認後、業態毎に数十人対象を選定し、実施する。



※調査票は、同封の封筒で厚生労働省委託事業事務局（トーマツ）に返送。QRコードで読み取り、インターネットによる回答も可能。