



トラック運転者の労働条件改善と 安全衛生確保のための取組

道路貨物運送業(トラック運送業)は、国内の産業を支える基幹的な事業の一つであり、私たちの生活に欠かせないものです。

しかし、その反面でトラック運送業における労働時間は、他業種と比較して長時間の傾向にあり、過労運転が交通事故の要因の一つともなっています。また、労働災害についても、他業種と比べて高い割合で発生しています。(別紙1参照)

これらの背景として、集荷・配達時間等発注条件の制約、荷主都合による手待ち時間、配送先(荷主等)における荷役作業の制約などトラック運送事業者のみでは解決が困難な問題も挙げられています。

このため、大阪労働局では、以下の取組等を通じてトラック運転者の労働条件や安全衛生の確保に向けた取組を実施しています。

1 トラック事業者に対する集中監督の実施

平成26年度から、特に9月は、**トラック事業者に対する近畿ブロック 齊の集中的な監督指導**を実施し、トラック運転者の労働条件改善と安全衛生確保に取り組むこととしています。

2 関係機関と連携した協議会等による取組

平成27年度から、トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、トラック運送業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するため、「**トラック輸送における取引環境・労働時間改善大阪府協議会**」が設置されています。(別紙2参照)

大阪労働局は協議会の一員として、協議会を実効あるものとするため、関係機関との連携を深めながら、各種施策の実施状況やその結果を協議会に提供し、今後の対策に反映させています。(協議会の具体的取組は別紙3参照)

3 業界団体等に対する要請

過労運転防止や荷役作業による労働災害防止のための取組をはじめとしたトラック運転者の労働条件改善と安全衛生確保のための取組を今後とも継続してまいります。

1. トラック運転者の労働時間（図1・表1）

平成27年大阪府内の労働時間をみると、全産業における年間総実労働時間は1,705時間であるのに対し、運輸業は2,096時間です（事業所規模5人以上）。

トラック運転者等、運輸業に従事する労働者は、ほかの労働者に比べ年間391時間も労働時間が長いことがわかります。

また、大阪府の全産業における労働時間は全国より短いにもかかわらず、運輸業の総実労働時間は、全国よりも長くなっています。

2. 脳・心臓疾患の労災請求（表2）

長時間労働など、過重労働により発症した脳・心臓疾患は、業務上の疾病として取り扱われます。（いわゆる過労）

全国では、運輸業・郵便業が、脳・心臓疾患による労災請求件数・決定件数共に最も多い業種となっています。

また、平成27年度大阪府内においても、脳・心臓疾患に関する労災請求件数は86件あり、このうち、トラック運転者を含む運輸業・郵便業は、全体の17.4%(15件)を占めています。

3. 労働災害発生状況（図3）

大阪府内の事業所において道路貨物運送業に従事する労働者の割合は約3パーセント（4,063,905人中117,175人）です。

しかしながら、休業4日以上¹の労働災害発生件数は全体の約13パーセント（8,041件中1,081件）を道路貨物運送業が占めており、労働者一人当たりの労働災害が他の業種に比べて高い割合で発生しています。

4. 自動車運転者（トラック関係）を使用する事業場に係る労働基準関係法令及び改善基準告示の違反状況（表4）

平成27年に全国の労働基準監督署が自動車運転者（トラック関係）を使用する事業場に対して実施した監督指導において、労働時間（労働基準法32条）違反が62.1%の事業場で認められており、他の業態（バス業、ハイヤー・タクシー業）と比較しても、高い割合で労働時間の指導を受けています。

また、大阪府内における労働時間（労働基準法32条）違反は64.2%とさらに高くなっています。

なお、改善基準告示（6ページ参照）についても、69.9%（大阪では63.1%）の割合で違反が認められており、労働時間同様に他の業態より高い割合となっています。

図1 全国及び大阪の総実労働時間(平成27年度)

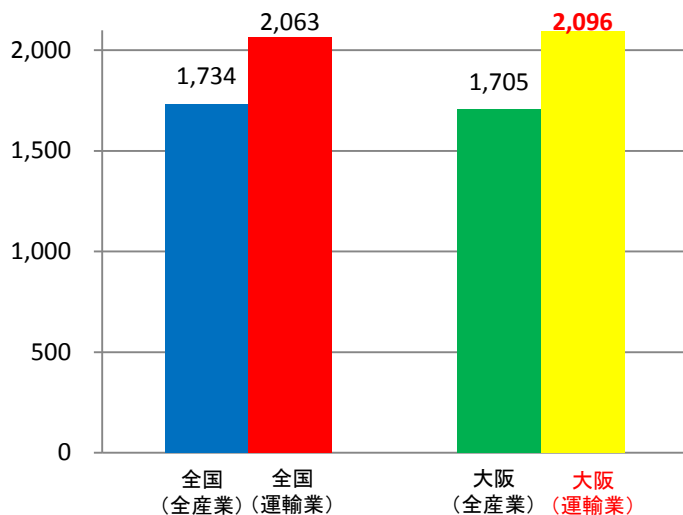


表1 全国及び大阪の労働時間(平成27年度)

	総実労働時間		所定内労働時間		所定外労働時間	
	全産業	運輸業	全産業	運輸業	全産業	運輸業
全国	1,734	2,063	1,602	1,777	132	286
大阪	1,705	2,096	1,579	1,806	126	290

表2 脳・心臓疾患の業種別請求、決定件数(平成27年度)

	全国		大阪	
	請求件数	決定件数	請求件数	決定件数
農業・林業・漁業・鉱業・採石業・砂利採取業	12	6	0	0
製造業	109	92	13	12
建設業	111	103	9	9
運輸業・郵便業	181	161	15	15
卸売・小売業	116	98	22	18
金融業・保険業	12	4	0	0
教育、学習支援業	9	7	1	1
医療、福祉	42	33	3	2
情報通信業	31	23	6	3
宿泊業、飲食サービス業	55	51	5	3
その他の事業(上記以外の事業)	117	93	12	13
合計	795	671	86	76

図3-1 業種別適用労働者数(平成24年・大阪) 図3-2 業種別死傷災害発生件数(平成27年・大阪)

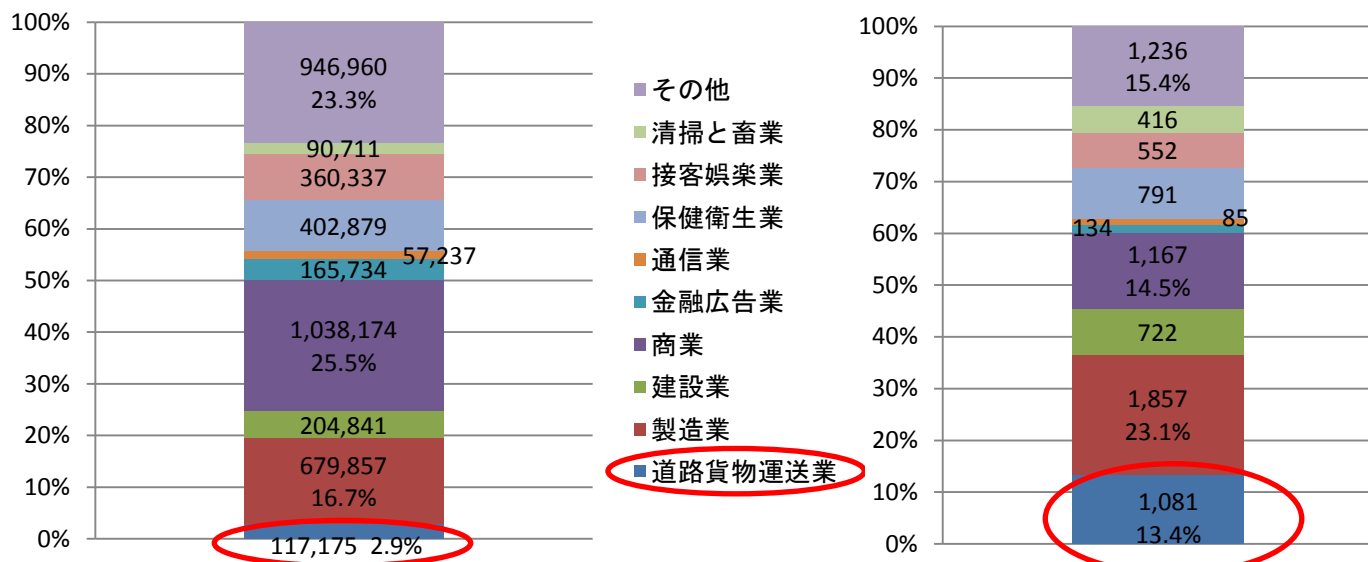


表4-1 自動車運転者を使用する事業場に係る労働基準関係法令違反状況(平成27年全国)

(全国)	監督実施事業場数	労働基準関係法令違反事業場数	主要違反事項		
			労働時間	休日	割増賃金
トラック関係	2,783	2,390	1,729	158	625
		85.9%	62.1%	5.7%	22.5%
バス業	226	184	115	14	52
		81.4%	50.9%	6.2%	23.0%
ハイヤー・タクシー業	486	410	222	30	135
		84.4%	45.7%	6.2%	27.8%
その他	341	274	177	14	82
		80.4%	51.9%	4.1%	24.0%
合計	3,836	3,258	2,245	216	895
		84.9%	58.5%	5.6%	23.3%

表4-2 自動車運転者を使用する事業場に係る労働基準関係法令違反状況(平成27年大阪)

(大阪)	監督実施事業場数	労働基準関係法令違反事業場数	主要違反事項		
			労働時間	休日	割増賃金
トラック関係	187	153	120	12	40
		81.8%	64.2%	6.4%	21.4%
バス業	33	31	24	4	6
		93.9%	72.7%	12.1%	18.2%
ハイヤー・タクシー業	51	37	17	0	10
		72.5%	33.3%	0.0%	19.6%
その他	19	16	9	0	3
		84.2%	47.4%	0.0%	15.8%
合計	290	239	172	16	60
		82.6%	59.2%	5.6%	20.5%

表4-3 自動車運転者を使用する事業場に係る改善基準告示違反状況(平成27年全国)

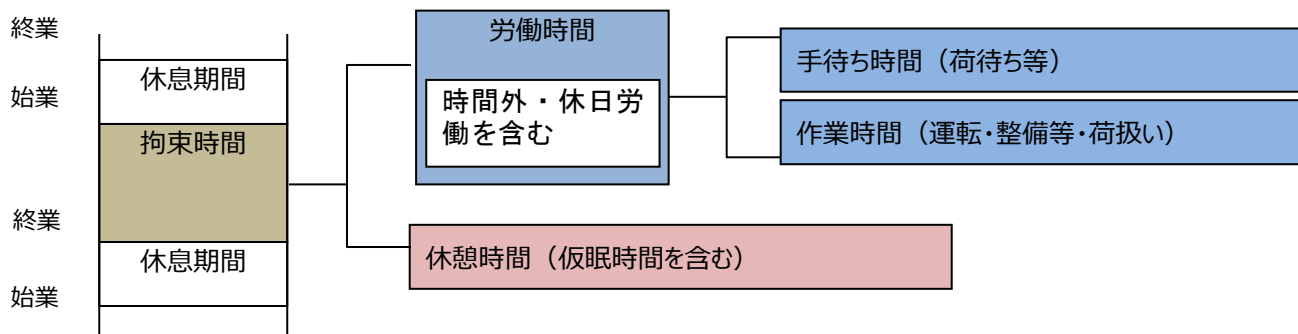
(全国)	監督実施 事業場数	改善基準 告示違反 事業場数	改善基準告示違反事項					
			総拘束時 間	最大拘束 時間	休息期間	最大運転 時間	連続運転 時間	休日労働
トラック関係	2,783	1,944	1,254	1,544	1,216	599	947	143
		69.9%	45.1%	55.5%	43.7%	21.5%	34.0%	5.1%
バス業	226	123	73	88	37	18	29	13
		54.4%	32.3%	38.9%	16.4%	8.0%	12.8%	5.8%
ハイヤー・タクシー 業	486	208	115	160	57	—	—	19
		42.8%	23.7%	32.9%	11.7%	—	—	3.9%
その他	341	154	93	114	80	35	73	10
		45.2%	27.3%	33.4%	23.5%	10.3%	21.4%	2.9%
合計	3,836	2,431	1,536	1,907	1,391	652	1,049	185
		63.3%	40.0%	49.7%	36.2%	17.0%	27.3%	4.8%

表4-4 自動車運転者を使用する事業場に係る改善基準告示違反状況(平成27年大阪)

(大阪)	監督実施 事業場数	改善基準 告示違反 事業場数	改善基準告示違反事項					
			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	休日労働
トラック関係	187	118	69	92	66	11	41	6
		63.1%	36.9%	49.2%	35.3%	5.9%	21.9%	3.2%
バス業	33	21	17	15	3	0	3	4
		63.6%	51.5%	45.5%	9.1%	0.0%	9.1%	12.1%
ハイヤー・タクシー 業	51	13	6	10	3	—	—	0
		25.5%	11.8%	19.6%	5.9%	—	—	0.0%
その他	19	4	3	3	1	0	1	0
		21.1%	15.8%	15.8%	5.3%	0.0%	5.3%	0.0%
合計	290	158	96	121	74	11	45	10
		54.3%	33.1%	41.8%	25.3%	3.8%	15.6%	3.5%

「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)

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分以上の休憩等を確保 (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>①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>②2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、車体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>③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>④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。

トラック輸送における取引環境・労働時間改善大阪府地方協議会要綱

(名称)

第1条 本協議会は、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善大阪府地方協議会」(以下、「協議会」という。)と称する。

(目的)

第2条 本協議会は、トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、トラック運送業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備等を図ることを目的とする。

(組織)

第3条 協議会は、学識経験者、労働団体、経済団体、荷主、トラック運送事業者団体、トラック運送事業者、行政機関等の各員(以下「委員」という。)をもって構成する。

2. 協議会には、委員の互選により座長を置く。
3. 座長は、議事その他の会務を統括する。

(協議会及び活動事項)

第4条 協議会は目的達成のため次の活動を行う。

- (1)トラック運送事業の長時間労働の抑制に向けた諸対策に関すること
- (2)取引環境の改善に向けた取組に関すること
- (3)その他

(協議会)

第5条 協議会は、必要に応じて座長が召集する。

2. 座長は必要に応じ、協議会に委員以外の者を出席させることができる。
3. 協議会は公開を原則とする。ただし、座長が必要と認める場合は、非公開で行うことができる。

(ワーキンググループ)

第6条 協議会には、第4条(協議会及び活動事項)に掲げる事項に関して専門的に検討を行う機関としてワーキンググループ(以下、「WG」という。)を置くことができる。

2. WGは、座長が指名した委員等により構成する。

(事務局)

第7条 協議会の運営に関する事務は、厚生労働省大阪労働局労働基準部監督課、国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局輸送部門及び一般社団法人大阪府トラック協会が共同で行うものとする。

(その他)

第8条 これに定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項はその都度協議し、決定する。

(附 則) この規約は、平成27年7月23日から施行する。

トラック輸送における長時間労働の抑制に向けたロードマップ

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
①中央・各都道府県において協議会の設置・検討 (厚生労働省・国土交通省、荷主、事業者等による協議会)	協議会の設置			
	協議会の開催、パイロット事業の計画・検証、対策の検討、ガイドラインの策定等			
②長時間労働の実態調査、対策の検討	調査の実施・検証			
③パイロット事業(実証実験)の実施、対策の具体化		パイロット事業(実証実験)の実施 労働時間縮減のための助成事業		
④長時間労働改善ガイドラインの策定・普及			ガイドラインの策定・普及	
⑤長時間労働改善の普及・定着				普及・定着の促進 助成事業の実施

定期的なフォローアップ・更なる対策の検討