



はこぶちゃん

問い合わせ先  
所属 中部運輸局 自動車交通部 貨物課  
担当 可兒、山内  
電話 052-952-8037

## 貨物自動車運送事業における労働条件の改善及び安全輸送 確保等のための協力要請について

～ 中部運輸局長と愛知労働局長は、荷主団体に対し要請を行います。～

中部運輸局（局長 中田 徹）及び愛知労働局（局長 西澤 英夫）、静岡労働局（局長 岩本 俊成）、岐阜労働局（局長 藤井 龍一郎）、三重労働局（局長 村上 竹男）は、本日（平成19年11月7日）付けで中部経済連合会など荷主団体513者に、トラック運転者にかかる過労運転など労働条件の改善のため次のことを内容とした「貨物自動車運送事業における労働条件の改善及び安全輸送確保等のための協力要請」を行います。

### 要請内容

1. トラック運転者の労働時間の拘束時間や運転時間について、「**自動車運転者の労働時間等の改善のための基準**」等による限度を遵守することが定められていること
2. 運送の発注には、計画的な発注、急な発注条件変更による過積載など、不適切な運行の排除、安全な運転時間の確保、手持ち時間を少なくすることなど**発注条件面**で十分配慮すること
3. **貨物自動車運送事業者の選定**は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の遵守、労働保険、社会保険に加入しているなど法令遵守に努める事業者であることを考慮すること。（**安全性優良事業者（Gマーク）の認定**）
4. **安全運行パートナーシップ・ガイドライン**にそって、貨物自動車運送事業者と協働して安全な運行体制の確保に努めること。
5. **原油価格の高騰**によるコスト分担を反映した**適正な運賃**を設定すること。

引き続き、貨物自動車運送事業に対し、運輸関係法令、労働基準関係法令及び改善基準告示の遵守について、監査・監督指導をはじめとした行政指導等を積極的に行っていくこととしています。

### 資料

1. 「貨物自動車運送事業における労働条件の改善及び安全輸送確保等のための協力要請について」（要請文書(写し)）
2. 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の内容
3. 荷主団体

中運自貨第 516 号  
愛労発基第 477 号  
平成 19 年 11 月 7 日

荷主団体の代表者 殿

中部運輸局長 中田 徹

愛知労働局長 尾澤 英夫

貨物自動車運送事業における労働条件の改善及び安全輸送確保等  
のための協力要請について

平素より、運輸行政及び労働行政に対しご理解とご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、貨物自動車運送事業（トラック事業）は、国内の貨物輸送量の 9 割を担い、国民の生活や国内の産業を支える基幹的な事業であります。交通事故を削減することが重要な課題であり、トラック運転者の長時間労働の改善が求められているところです。

そのため、貨物自動車運送事業者につきましては、運輸関係法令及び労働基準関係法令の遵守のみならず、運送事業の特殊な労働形態等を背景として自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上等を目的とした「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 2 月 9 日労働省告示第 7 号。以下、「改善基準告示」といいます。）及び過労運転防止を目的として「改善基準告示」と同内容の基準を定めた「事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」（平成 13 年 8 月 20 日国土交通省告示第 1365 号）を遵守することとされております。

しかしながら、貨物自動車運送事業においては、依然として長時間労働の実態がみられるところであり、その背景の一つとして、集荷・配達・運転時間等の条件が厳しい場合があることなどが指摘されております。

このような状況の下、トラック運転者の過労運転・過重労働を防止し、労働時間等の労働条件を改善するためには荷主の皆様のご理解、ご協力が不可欠であり、発注条件等の面で十分な配慮をしていただくことや、安全運行パートナーシップ・ガイドラインに沿った運行体制の確立等が重要であると考えております。

貴職におかれましては、このような趣旨についてご理解とご協力を賜り、貴団体傘下の会員各社に対し、運送の契約に当たっては特に下記の事項について格別のご理解、ご配慮をいただきますよう、ご指導方よろしくお願い申し上げます。

## 記

- 1、トラック運転者の労働時間については、労働基準法に規定されているほか、拘束時間や運転時間について、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」等を遵守することが必要であること。(資料1)
  
- 2、運送の発注を行うに当たっては、次の事項に配慮していただくこと。
  - (1) 貨物自動車運送事業者が安全な運行計画を立てることができるように、発注条件をあらかじめ明確にした計画的な発注を行うとともに、急な発注条件の変更に際しては、適正な運行の確保が可能であること、過積載でないこと等を確認すること。
  - (2) 適切な運行時間を考慮した配送時刻を設定すること。
  - (3) 手待ち時間を少なくすることができるよう、積込み、荷受け・荷卸しの時間帯の設定等について考慮すること。
  
- 3、貨物自動車運送事業者の選定に当たっては、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の遵守、労働保険、社会保険に加入しているなど、法令の遵守に努める事業者であることを考慮すること。  
(安全性優良事業所の認定 (G マーク) について。資料2)
  
- 4、安全運行パートナーシップ・ガイドラインに沿って、貨物自動車運送事業者と協働して安全な運行体制の確保に努めていただくこと。(資料3)
  
- 5、原油価格の高騰や、安全運行の確保のための費用の増加に対して、合理化・効率化など運輸業界による費用吸収の自助努力は限界にあり、社会的なコスト分担について配慮した適正な運賃を設定すること。

## 資料

- 1 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(抜粋)
- 2 安全性優良事業所の認定 (G マーク) について
- 3 安全運行パートナーシップ・ガイドラインの概要 (抄)

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の内容(抜粋)

区 分	内 容	
拘束時間 (※1参照)	1ヶ月 293時間以内 (毎月の拘束時間の限度を定める書面による労使協定を締結した場合には、1年のうち6ヶ月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において320時間まで延長可。)	
最大拘束時間	1日 原則13時間以内 最大16時間以内(15時間超えは1週2回まで)	
休息期間 (※2参照)	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努めること。)	
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週間ごとの平均で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することにより、運転を中断しなければならない。 (1回につき10分以上、かつ、合計30分以上とすることも可。)	
特例	(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、一定期間における全勤務回数 $\frac{2}{1}$ 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の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。
	(2) 2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、車両内に身体を伸ばして休息できる設備がある場合に限る)。
	(3) 隔日勤務の特例	業務の必要上やむを得ない場合には、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。

※1 「拘束時間」とは、始業時刻から終業時刻までをいい、運転や荷役作業を行う時間、手待ち時間(例えば、トラックが現場へ到着し、荷卸しや荷積み始める時刻まで待機している時間などをいいます。手待ち時間も労働時間です。)及び休憩時間を合計したものです。

※2 「休息期間」とは、勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間をいいます。