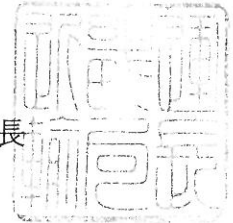




近運自監第 363 号の 2
和労発基第 1120 第1号の 2
平成 29 年 11 月 20 日

公益社団法人和歌山県トラック協会会長 殿

近畿運輸局長



和歌山労働局長



貨物自動車運送事業における過労運転防止及び荷役作業による
労働災害の防止について（協力要請）

平素から運輸行政及び労働行政の推進に御理解と御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、近畿運輸局及び和歌山労働局におきましては、貨物自動車運送事業における自動車運転者の過労運転防止及び荷役作業による労働災害の防止を図るため、荷主団体に対し別添のとおり協力要請を行いました。

つきましては、貴協会の傘下会員の皆様に周知していただくとともに、標記について、より一層の取組をお願いいたします。

【問い合わせ先】

近畿運輸局 自動車監査指導部

電話番号 06-6949-6448

(担当：坂井、小田、渡部)

和歌山労働局労働基準部 監督課

電話番号 073-488-1150

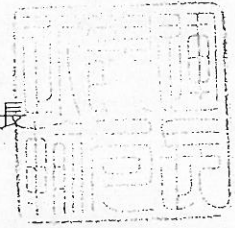
(担当：津田、中前)



近運自監第 363 号
和労発基 1120 第 1 号
平成 29 年 11 月 20 日

荷主関係団体 代表者 殿

近畿運輸局長



和歌山労働局長



貨物自動車運送事業における過労運転防止及び荷役作業 による労働災害の防止について（協力要請）

平素は、運輸行政及び労働行政の推進に御理解と御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、貨物自動車運送事業（トラック運送事業）は、国内の産業を支える基幹的な事業の一つとして、国民の生活に欠かせない役割を担っています。

しかし、その反面、トラック運送事業においては、

- ・労働時間が他産業と比較して長時間であり、過労運転が交通事故の要因の一つともなっている。
 - ・労働災害の約 6 割が荷役作業中に発生し、その中でも最も多くを占める墜落・転落災害の約 7 割が、荷主等の配送先で発生している傾向が続いており（資料 1 参照）、特に、荷役作業中の死亡災害の 8 割が「荷役 5 大災害」（①墜落・転落②荷崩れ③フォークリフト使用時の事故④無人暴走⑤トラック後退時の事故）である。
 - ・腰痛災害は、半数近くが午前中に発生し、特に長時間運転後に多く、また、荷の取扱いをしているときに発生したものが全体の 8 割を占め、その内訳は、荷の積卸しや移動中若しくは支えた時に発生している。
- という現状もみられます。

これらの要因として、集荷・配達時間等発注条件の制約や、多重的な請負構造があることも指摘されており、その改善にあたりトラック運送事業者のみの努力で改善することが困難な要因もあることから、近畿運輸局及び近畿 2 府 4 県各労働局では平成 18 年度から荷主関係団体の皆様へ発注条件等での十分な配慮について御理解と御協力をお願いしているところですが、トラック運送事業における労働環境は依然として厳しい状況にあることから、平成 27 年度には、学識経験者、荷主、トラック運送事業者、行政機関（国土交通省、厚生労働省）などにより構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」が中央及び各都道府県に設置され、パイロット事業（実証実験）を平成 28 年度及び今年度においても検証と対策のため引き続き実施しており、長時間労働改善のガイドライン策定に向けて取り組んでいるところです。

また、国土交通行政においては、平成 29 年 7 月 1 日から荷主都合による 30 分以上の荷待ち時間を乗務記録の記載対象とした「貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正」（資料 2 参照）や、平成 29 年 11 月 4 日から「標準運送約款の改正」（資料 3 参照）では「運賃」と「料金」の区別を明確化することや、「待機時間料」を新たに規定することおよび、附帯作業の内容をより明確化するなどにより、適正な取引を推進してまいります。

以上のような状況を斟酌いただき、別添の要請事項につきまして、特段の御理解と御協力を賜るとともに貴団体傘下の会員各社への周知方、よろしくお願い申し上げます。

併せて、同封のリーフレット「～荷主の皆様へ ご存知ですか？トラックドライバーの労働時間のルールを～」の周知につきましても、格段の御配慮を賜りますようお願い申し上げます。

要請事項

1 トラック運転者の過労運転防止のために

運送の発注にあたっては、安全で適切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ものとするとともに、次の事項に配慮したものとしていただくこと。

(1) 発注条件の明示

急な発注条件の変更がないようにしていただくこと。

(2) 無理のない到着時間の設定

① 安全な運行を確保するためにトラック運転者の休憩時間、運行経路の渋滞等を考慮した到着時間を設定していただくこと。

② 到着時間の遅延が見込まれる場合、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下「改善基準告示」といいます(資料4参照。))等を遵守した安全運行が確保されるよう到着時間の再設定、ルート変更を行うなど柔軟に対応していただくこと。

(3) 荷受け、積卸し時間の設定

① 荷待ち時間及び積卸し時間等において、荷主都合により、30分以上待機となった場合、トラック運転者は待機時間を乗務記録へ記載しなければならないため、手待ち時間を少なくすることができるように、荷受け、積卸しの時間帯を設定していただくこと。

② 積込み・積卸し作業の遅延により予定時間に出発できない場合、到着時間の再設定等を行うとともに、トラック車両を荷主の敷地内で待機できるようにしていただくこと。

(4) トラック運送事業者の選定

トラック事業者の選定にあたっては、「改善基準告示」等の遵守、「社会保険」や「労働保険」に加入していることなど、法令を遵守している事業者であることを前提に選定していただくこと。

なお、トラック運送事業には「安全性優良事業所の認定(Gマーク)制度」がありますので、業者選定の際の参考の一つにしてください。

(5) 適切な運賃等の收受(「運賃」、「料金」の明確化、待機時間の対価、附带作業の明確化、燃料サーチャージ制の導入等)

運送契約においては、安全で安定した輸送を確保するため、「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」及び「トラック運送事業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」の趣旨を踏まえ、運賃(運送対価)と料金(運送以外の役務等対価)の区別を明確化し、運送以外の役務に対する労働時間も明確にしてください。

輸送原価が反映された運賃額並びに燃料上昇分を転嫁するための燃料サーチャージ制の導入を促進していただき、また、契約条件等について書面化する等、より良い信頼関係の中で、運送契約を締結していただくこと。

2 労働災害の防止のために

(1) 安全管理体制

荷主等の安全管理者等の中から、荷役災害防止の担当者を指名していただき、トラック運転者が行う荷役作業の連絡調整や巡視を行っていただくこと。

なお、連絡調整については、資料5の裏面「安全作業連絡書」を活用してください。

(2) 墜落防止対策

昇降設備、安全帯取付設備（親綱、フック等）の設置等プラットホーム、荷台における墜落・転落防止のための施設・設備を用意していただくこと。

(3) フォークリフトによる労働災害防止対策

- ① フォークリフト使用のルール（制限速度、安全通路等）を定めて、見やすい場所に掲示していただくこと。
- ② 通路の死角にはミラーを設置いただくこと。
- ③ フォークリフト走行場所と歩行通路を区分していただくこと。

(4) 腰痛予防対策

- ① 長時間にわたる車両の運転は、長時間の座位姿勢を強要し、運転に伴う全身振動が腰部に加わることにより、腰部に過度の負担がかかり、腰痛が発生しやすくなることから、腰痛予防のためにも無理のない到着時間を設定していただくこと。
- ② 荷物の積卸し作業では、長時間の車両運転から生じる拘束姿勢による末梢血液循環の阻害や一時的な筋力調整不全が生じることがあり、運転直後に重量物を取扱うことは好ましくなく、腰部への負担を軽減するためにも、ゆとりを持った時間帯を設定していただくこと。
- ③ 荷物の大きさや重さ、さらには重心の位置などが不揃いである場合、積み込みがより困難になり、結果的に腰部への負担が増加することから、荷物の荷姿（荷物の形、重量制限や重量の表示、重心表示）の統一化を図っていただくこと。

3 トラック運送事業者との適正取引のために

(1) 荷主勧告制度

荷主がトラック事業者に対して、労働時間等のルールが守れなくなる行為

- ① 非合理的な到着時間の設定
- ② 手待ち時間の恒常的な発生
- ③ やむを得ない遅延に対するペナルティの設定
- ④ 積み込み前に貨物量を増やすような急な依頼

等を強要すると、荷主勧告の対象となり、荷主名が公表される場合があることに留意いただくこと。

(2) 物流特殊指定における禁止行為

独占禁止法第2条第9項第6号による告示「特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不公正な取引方法」（物流特殊指定）に該当する行為

- ① 代金の支払遅延
- ② 代金の減額
- ③ 買ったたき
- ④ 物の購入強制・役務の利用強制
- ⑤ 割引困難な手形の交付
- ⑥ 不当な経済上の利益の提供要請
- ⑦ 不当な給付内容の変更及びやり直し
- ⑧ 要求拒否に対する報復措置
- ⑨ 情報提供に対する報復措置

は、独占禁止法違反となり、公正取引委員会による排除措置命令や警告・注意等の対象となることに留意いただくこと。

参考

1. 安全性優良事業所の認定 (G マーク) について
(http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000013.html)
2. 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」
(<http://www.mlit.go.jp/common/001069396.pdf>)
3. 「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」
(<http://www.mlit.go.jp/common/000211177.pdf>)
4. 「安全運行パートナーシップ・ガイドライン」
(<http://www.mlit.go.jp/common/000021502.pdf>)
5. 「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」 (平成29年8月4日改訂)
(<http://www.mlit.go.jp/common/001025206.pdf>)
6. 「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の公布について」 (29年のみ)
(<http://www.mlit.go.jp/common/001186733.pdf>)
7. 「標準貨物自動車運送約款等の改正について」 (29年のみ)
(<http://www.mlit.go.jp/common/001196221.pdf>)
8. 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」
(<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/dl/040330-10.pdf>)
9. 「交通労働災害防止のためのガイドライン」
(<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/anzen/dl/130912-01-all.pdf>)
10. 「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」
(<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/anzen/dl/130605-2.html>)
11. 「陸上貨物運送事業における重大な労働災害を防ぐためには」
(http://www.mhlw.go.jp/file/06-Seisakujouhou-11300000-Roudoukijunkyokuanzeneiseibu/161014_rousai_pamph1014.pdf)

【問い合わせ先】

近畿運輸局 自動車監査指導部

電話番号 06-6949-6448

(担当: 坂井、小田、渡部)

和歌山労働局労働基準部 監督課

電話番号 073-488-1150

(担当: 津田、中前)

表 1 トラック運送業（道路貨物運送業・陸上貨物取扱業）の労働災害発生状況（平成28年）

休業4日以上の死傷災害		件数・割合 近畿	件数・割合 滋賀
全産業		18,757	1,330
トラック運送業の休業4日以上の死傷災害	休業4日以上	2,357	166
	うち死亡災害	16	1
全産業に占めるトラック運送業の割合		12.6%	12.5%
休業4日以上の死傷災害のうち、荷役作業中に発生したもの	墜落・転落	649	53
	うち荷役作業中	515	43
	はさまれ・巻き込まれ	316	12
	うち荷役作業中	248	9
	転倒	401	24
	うち荷役作業中	147	8
	激突	171	8
	うち荷役作業中	111	5
	動作の反動・無理な動作	401	32
	うち荷役作業中	304	25
	飛来・落下	116	10
	うち荷役作業中	77	4
	激突され	124	3
	うち荷役作業中	68	0
	その他荷役災害	32	3
休業4日以上災害	荷役作業災害	1,502	97
	交通事故	149	17
	その他	706	52

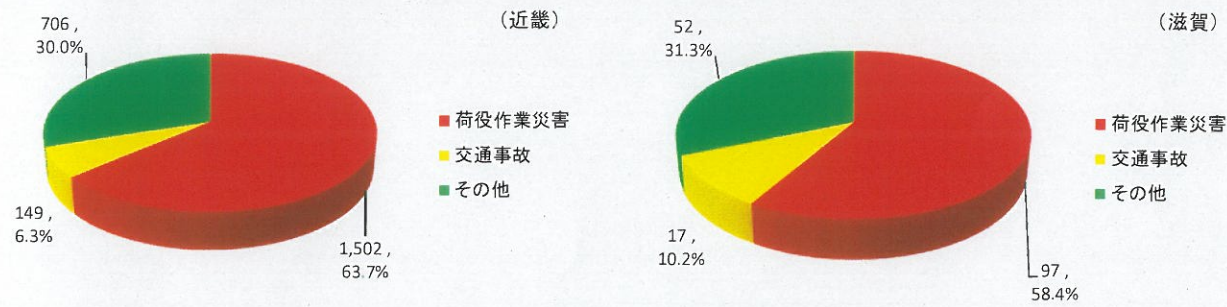


表 2 トラック運送業における荷役作業の事故の型別災害発生状況（平成28年）

	墜落・転落	はさまれ	転倒	激突	動作の反動等	飛来・落下	激突され	その他	合計	トラック運送業全体
近畿	515	248	147	111	304	77	68	32	1,502	2,357
滋賀	43	9	8	5	25	4	0	3	97	166

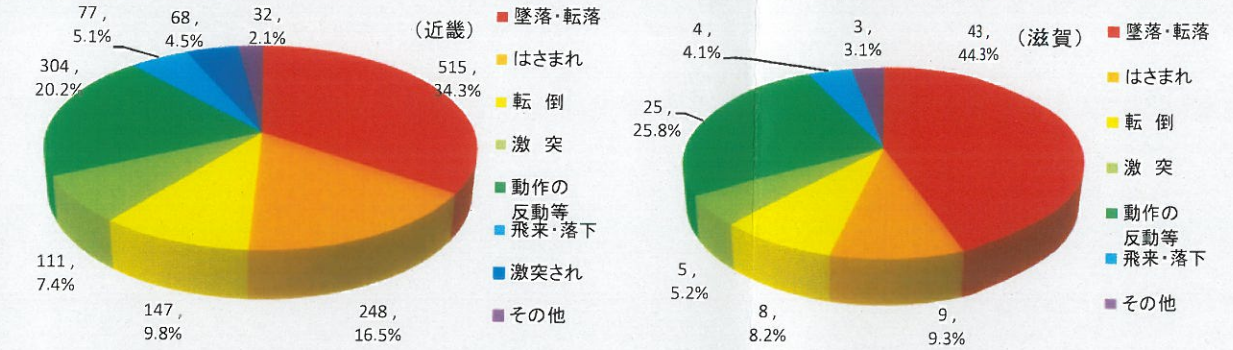


表 3 トラック運送業における荷役作業中の墜落・転落による労働災害発生場所（平成28年）

	配送先（荷主等）	自社	道路上	その他	合計
近畿	385	102	16	12	515
滋賀	38	5	0	0	43

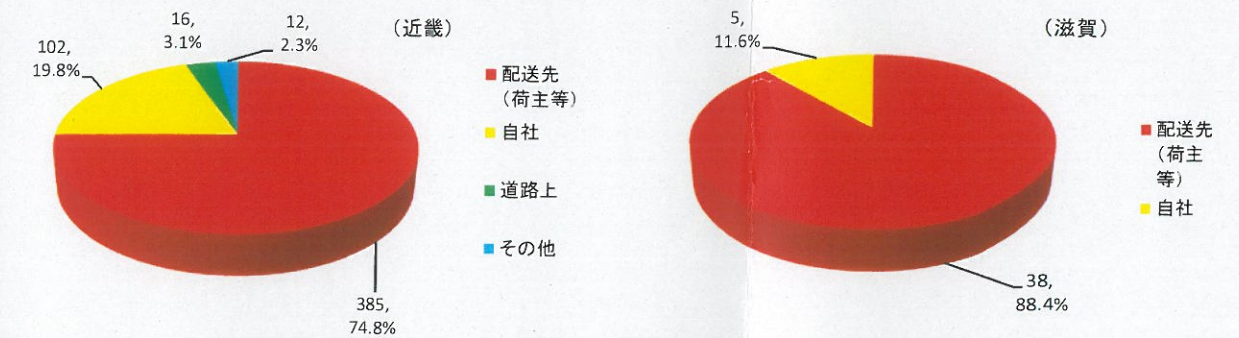
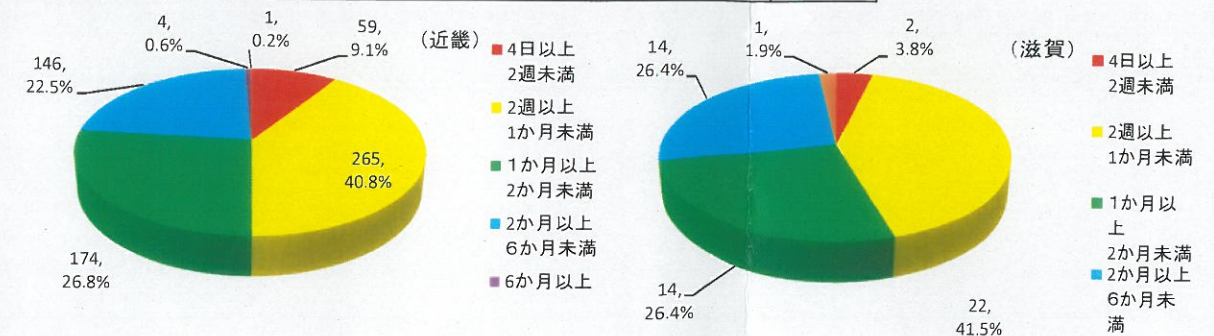


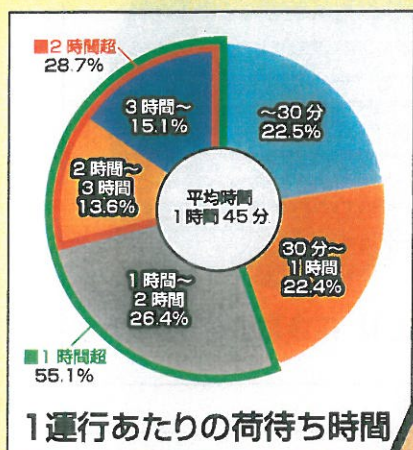
表 4 トラック運送業における墜落・転落災害の死傷程度（平成28年）

	4日以上 2週未満	2週以上 1か月未満	1か月以上 2か月未満	2か月以上 6か月未満	6か月以上	死亡	合計
近畿	59	265	174	146	4	1	649
滋賀	2	22	14	14	0	1	53



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)

※デジタコなど他の方法で記録している場合は記載不要です。

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。

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。

 国土交通省

 公益社団法人
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ご記入ください。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)

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

②-1	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
	9 : 00 ~ 9 : 20		
②-2	9 : 40 ~ 10 : 00		時間 40 分

③-1	附帯業務 開始・終了時刻
	9 : 20 ~ 9 : 40
③-2	10 : 00 ~ 10 : 30

④	<u>荷積み</u> / 荷卸し 開始・終了時刻
	10 : 30 ~ 11 : 30

⑤	集貨地点等からの出発時刻
	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他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。

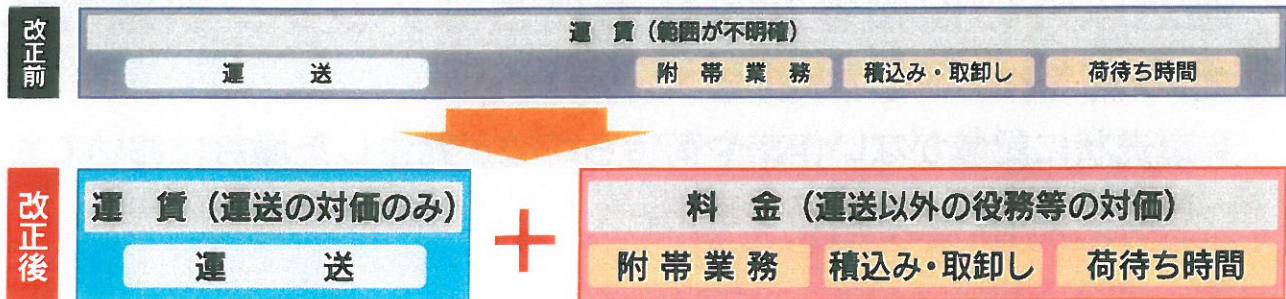
※この事例・様式は、見本として示したものです。

平成29年11月4日よりトラック運送における 運賃・料金の収受ルールが変わります。

標準貨物自動車運送約款等の改正概要

① 「運賃」と「料金」の区別を明確化します

運賃が運送の対価であることを明確化します。



② 「待機時間料」を新たに規定します

荷主都合による
荷待ち時間の対価を
「待機時間料」とします。



③ 附帯業務の内容をより明確化します

附帯業務の内容に「梱入れ」、
「ラベル貼り」等*を追加します。

*その他追加する附帯業務：「横持ち」、「縦持ち」、
「はい作業（倉庫等において箱等を一定の方法で
規則正しく積み上げたり崩したりする作業）」



標準貨物自動車運送約款とは？

国土交通省が制定するトラック事業者と荷主の契約書のひな形です。

荷主に行っていただきたいこと

- ✓ 運送状に「運賃」と「料金」を区別して記載する。
 - ▶ 運賃とは別に積込み・取卸し、附帯業務の料金を記載する必要があります。
- ✓ 運送以外の役務等が生じる場合はトラック事業者はその対価となる料金を支払う。
 - ▶ 運送状に記載がない作業や荷待ち時間が発生した場合においても料金を支払う必要があります。

トラック事業者が行うべきこと

- ✓ 新標準約款を営業所に掲示する
 - ▶ 約款を掲示していない場合、罰則の対象となります。
- ✓ 運賃・料金表の変更届出を行う
 - ▶ 「積込料」「取卸料」「待機時間料」を新たに設定する必要があります。

問合せ先

国土交通省貨物課 ☎ 03-5253-8575

北海道運輸局貨物課 ☎ 011-290-2743

東北運輸局貨物課 ☎ 022-791-7531

関東運輸局貨物課 ☎ 045-211-7248

北陸信越運輸局貨物課 ☎ 025-285-9154

中部運輸局貨物課 ☎ 052-952-8037

近畿運輸局貨物課

☎ 06-6949-6447

中国運輸局貨物課

☎ 082-228-3438

四国運輸局貨物課

☎ 087-835-6365

九州運輸局貨物課

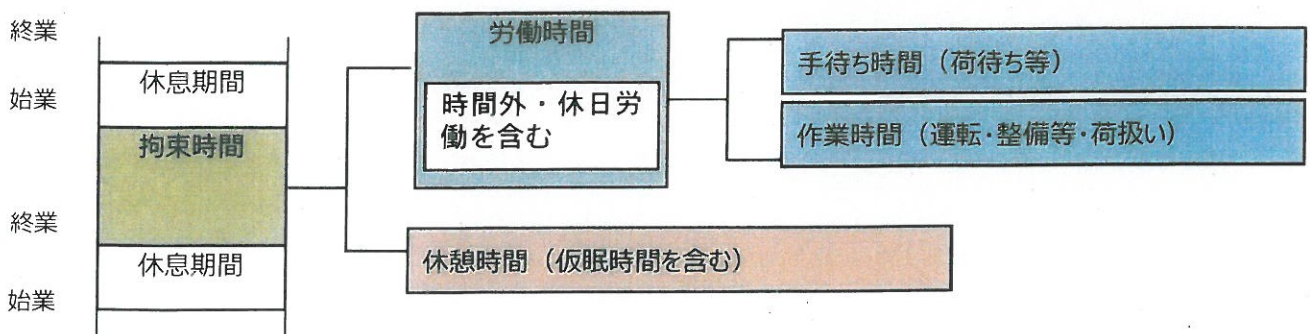
☎ 092-472-2528

沖縄総合事務局陸上交通課

☎ 098-866-1836

または、全日本トラック協会、お近くの都道府県トラック協会へお問い合わせください。

区分	主要内容
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²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、車輦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。

荷主等(荷主、配送先、元請事業者)の皆様へ

資料5

荷の積み卸し作業(荷役作業)中に、労働者(陸運事業者のドライバーなど)の労働災害が多く発生しています。荷役作業場所を提供する荷主等におかれましては、このチェックリストを活用して荷役作業場所を点検し、①作業場所の改善、②作業への指導など、労働災害防止に取り組んでください。

作業	チェック項目	対応状況	解説
荷役作業の契約に当たって	荷の積み卸し作業(荷役作業)は		<ul style="list-style-type: none"> ・荷主等と運送業者との間で、あらかじめ役割分担を明確にしておくこと(運送引受書の発送)。 ・荷主から、運送業者に、運送業者からドライバー等に対し、安全作業連絡書(裏面参照)を活用し、荷役作業に関する情報が伝達されていること。
	①荷主、運送業者のどちらが行うのか明確にしているか		
荷役作業に用いる機械、用具について	荷の積み卸し作業に		<ul style="list-style-type: none"> ・フォークリフト、クレーン等の使用に当たっては、資格が必要であること。 ・使用するフォークリフト、クレーン等は、検査、点検等により異常がないものとする。
	①フォークリフト、クレーンなどを用いるか		
	②ロールボックスパレットを用いるか		
荷役作業を行う場所について(その1:基本的事項(転倒防止の対策を含む。))	荷の積み卸し作業を行う場所は		<ul style="list-style-type: none"> ・荷役運搬機械と人が接触することのないよう、通路を分けること。 ・照度や通気・換気に配慮すること。
	①通行人が作業場所に立ち入ることはないか		
	②作業に必要な十分な広さか		
	③整理整頓、床の凹凸の解消、床の防滑対策を実施しているか		
	④明るい場所か		
	⑤風・雨が当たらない場所か		
荷役作業を行う場所について(その2:特に墜落防止のための設備対策)	トラックの荷台からの墜落防止のために		<ul style="list-style-type: none"> ・トラック荷台からの墜落災害が多く発生していることから、できるだけこれらの項目にあげたような対策を講じることが望まれる。
	①荷台との段差のないプラットフォームがあるか		
	②荷台の外側に設ける仮設の作業床を用意しているか		
	③安全帯の取付設備はあるか		
作業者の服装について	荷の積み卸し作業を行う者は		<ul style="list-style-type: none"> ・保護帽は墜落・転落防止用のもの ・作業場所に合せて、耐滑性(すべり防止)、屈曲性(しなやかで運動性が高い)のある安全靴
	①保護帽を着用しているか		
	②安全靴を着用しているか		
荷台への昇降方法について	荷台への昇降時に		<ul style="list-style-type: none"> ・三点確保:手足の4点のどれかを動かすときに残り3点で確保すること。
	①昇降設備(手すり付き)を用いているか		
荷台での作業方法について	荷台での作業時に		<ul style="list-style-type: none"> ・陸運事業者のドライバーの不適切な作業については、現場の荷役作業担当者等による指導を徹底すること。
	①不安定な荷の上を移動していないか		
	②ラッピング、ラベル貼りなどの作業を荷や荷台上で行っていないか		
	③安全帯を使用しているか		
	④荷台端付近で、背を荷台外側に向けて作業していないか		
	⑤荷台のあおりに乗って作業を行っていないか		
⑥荷台上の作業者が、フォークリフトや荷に挟まれるおそれはないか			

荷主の皆様へ ご存知ですか？ トラックドライバーの 労働時間のルールを



● 労働時間のルール「改善基準告示」厚生労働大臣が定めた基準です

拘束時間 (始業から終業までの時間)	<ul style="list-style-type: none"> ・1日 原則 13 時間以内 最大 16 時間以内 (15時間超えは1週間 2 回以内) ・1か月 293 時間以内
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	<ul style="list-style-type: none"> ・継続 8 時間以上
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・2日平均で、1日あたり 9 時間以内 ・2週間平均で、1週間あたり 44 時間以内
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・4 時間以内

詳しくは厚生労働省の HP (<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/040330-10.html>) をご覧ください。

過労運転への荷主の関与が判明すると 荷主名が公表されます



● 荷主勧告制度の概要

国土交通省から荷主勧告書が発出されます

違反行為

荷主からの
労働時間等の
ルールを無視した
指示・強要
過労運転防止違反
最高速度違反
過積載運行 等

荷主の主體的な関与が
認められる場合

荷主勧告

荷主名及び
事案の概要を公表

(貨物自動車運送事業法第 64 条)

勧告

貴社依頼に係る運送において、下記のとおり、貨物自動車運送事業者が〇〇違反をしていた事実があり、当〇〇運輸局で所定の調査を行った結果、当該違反行為が主に貴社の行為に起因するものであると認められ、かつ、当該事業者への処分のみによっては、当該違反行為の再発防止が困難であると認められた。

違反事実

違反内容 ① (過労運転防止違反・過積載運行・最高速度違反 等の別)
② 違反事業者名 株式会社〇〇〇〇
③ 違反日時 平成〇〇年〇〇月〇〇日
④ 積載品 〇〇〇〇

なお、当運輸局は、上記事案について、平成〇〇年〇〇月〇〇日付けで〇〇違反を行った事業者の車両を使用停止 (〇日・〇〇日間) する行政処分を行ったところである。

ついでに、今後、貨物自動車運送事業法第 64 条に基づき、貴社に対して、貨物自動車運送事業者に対する輸送の安全の確保を阻害する行為を是正し、当該違反行為の再発防止を図るため、次の措置をとるべきことを勧告する。

(荷主の行為に応じた勧告内容を記載)

なお、事実関係等についての問い合わせがある場合は、下記まで連絡されたい。
(問い合わせ先 〇〇運輸局自動車運送部〇〇 〇〇〇〇 電話 〇〇-〇〇〇〇)

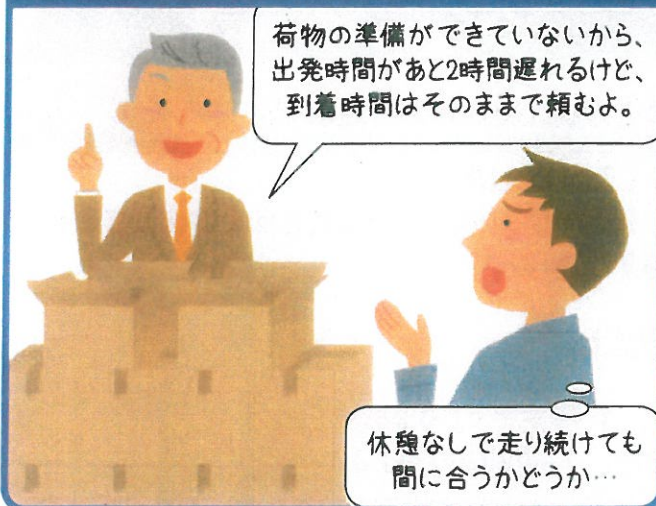
平成〇〇年〇〇月〇〇日 (〇〇期 号)

〇〇〇株式会社 御中

〇〇運輸局長 印

荷主がトラック事業者に対して、労働時間等のルールが守れなくなる行為を強要すると、荷主勧告の対象となり、荷主名が公表される場合があります。

① 非合理的な到着時間の設定



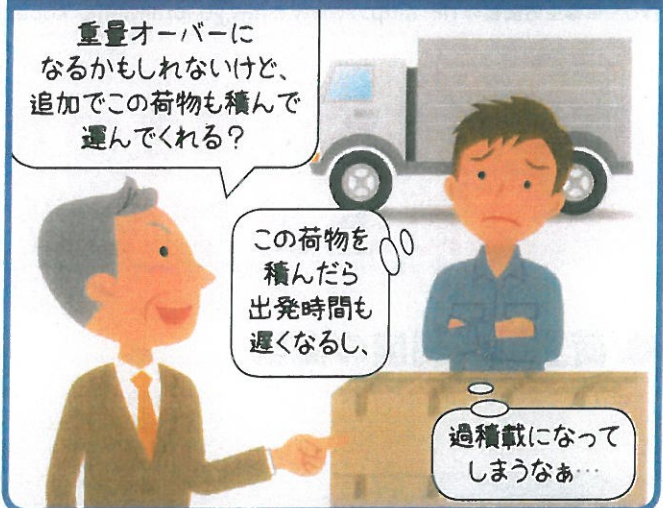
② 手待ち時間の恒常的な発生



③ やむを得ない遅延に対するペナルティの設定



④ 積み込み前に貨物量を増やすような急な依頼



過労運転や無理な運行は大きな事故につながります。

