

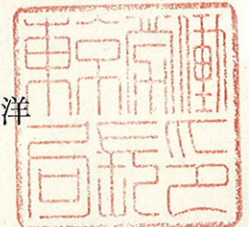
関自監貨第 6 0 6 号
関自貨第 1 3 3 4 号
東労発基第 3 2 3 号
平成 2 0 年 1 1 月 2 6 日

荷主関係団体代表者各位

関東運輸局長
福本秀爾



東京労働局長
東明洋



貨物自動車運送事業における安全運行の確保及び過労運転・過重労働
防止等労働条件の改善のための協力要請について

時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

日頃より、運輸行政及び労働行政の推進にご理解とご協力をいただき、厚く御礼申し上げます。

さて、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関係法令の遵守とともに、自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図ることを目的とした「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」という。）及び過労運転防止を目的とした「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）を遵守することが求められています。

しかしながら、トラック運転者においては、依然として長時間労働の実態がみられるところであり、また、労働災害発生状況（平成19年）を見ると、その多数を顧客先での荷役作業中の事故で占められており、厳しい条件下での荷役取扱作業等は、トラック運転者の労働災害の発生にも悪影響を及ぼしていると考えられ、家庭生活や健康状態に影響があるばかりでなく、交通事故の要因にもなることから社会的にその改善が求められているところです。

こうしたことから、国土交通省では、昨年5月にまとめた「安全運行パートナーシップ・ガイドライン」において、荷主からの無理な運行依頼など、荷主の行き過ぎた行動が貨物運送事業者の安全運行を阻害する要因となっていると指摘したうえで、本年4月から貨物自動車運送事業法に基づく荷主勧告制度を強化し、勧告の対象に従来の過積載運行のほか、過労運転や最高速度違反を新たに加えたところであります。

また、今年4月に改訂された厚生労働省の「交通労働災害防止のためのガイドライン」においても、安全と安心輸送を最優先するためには、荷主・元請事業者の理解と協力が不可欠であると指摘されているところであります。

以上のことを踏まえ、貴団体におかれましては、東京都内の傘下会員各社に対して下記事項についてのご指導方をよろしくお願い致します。

記

1. トラック運転者の労働時間等に関し、労働基準法に定める労働時間等の規定のほか、改善基準告示等に定める拘束時間や運転時間の限度についても遵守することが必要であること。

(別添参照)

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上記1の労働時間等を遵守した運行計画を立てられるように、発注条件をあらかじめ明確にした計画的・合理的な発注を行うこと。

なお、高速道路の利用が交通労働災害防止に効果がある事を踏まえ、高速道路の利用について配慮すること。

(2) 運送貨物の量を増やすよう依頼する場合、適正な運行計画が確保され、過積載運行とならないようにすること。

(3) 到着時間の遅延が見込まれる場合、荷主・元請事業者は、安全運行が確保されるよう到着時間の再設定やルート変更等を行い、遅延に対するペナルティ付与を行わないよう柔軟に対応すること。

(4) 荷積み・荷卸し作業の遅延により予定時間に出発できない場合、到着時間の再設定を行う等、適正な走行計画を確保するための措置を講ずるとともに、荷役作業が開始されるまでの間、貨物車両が荷主の敷地内で待機できるようにすること。

(5) 荷積み、荷卸し作業時に、トラック運転者が荷台又は荷の上から墜落・転落する災害が多発しているため、構内において安全に荷の積み卸し作業が出来るように、関係設備の設置に配慮すること。

(6) 運送契約においては、適正な運賃を設定すること。(燃料サーチャージ制含む)

以上

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の内容

区分	内容	
拘束時間 (※1参照)	1ヶ月 293時間 (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日の休息期間は連続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 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回当たり連続4時間以上、合計10時間以上とすること。
	(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、連続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の時間で、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。

荷主関係団体代表者各位

関東運輸局長

福本秀爾



トラック運送業における燃料サーチャージ制の導入及び
下請・荷主適正取引の推進のための協力要請について

時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

日頃より、運輸行政の推進にご理解とご協力をいただき、厚くお礼申し上げます。

さて、昨今の原油高騰により、トラック産業に与える影響は大変深刻なものとなっていることから、本年3月には、公正取引委員会と連名で「軽油価格高騰に対処するためのトラック運送業に対する緊急措置」を取りまとめ、その周知を図るとともに、荷主団体等に対して、燃料サーチャージ制の導入及び下請・荷主適正取引推進の協力要請を行ってまいりました。

しかし、依然として軽油価格は高い水準にあり、トラック運送業界の厳しい状況は続いております。また、燃料サーチャージ制の導入状況については、本年6月に全日本トラック協会がおこなった「燃料サーチャージ制の導入実績に関する調査」によると、燃料サーチャージ制に関する認知度は徐々に高まりつつあり、着実に導入が進んでおります。一方で未だ導入に至らない事業者も多数存在していることも事実です。

また、トラック事業者による燃料サーチャージの提案に対し、荷主、物流子会社等が価格協議に応じず、一方的に他の運送事業者に運送委託するなど不適正な取引が顕在化していることなどが指摘されております。今般、年末の輸送繁忙期を控え、国土交通省として、燃料サーチャージ制促進等に関する対策を講じることとしました。

つきましては、今回の措置の趣旨等をご理解いただくとともに、燃料サーチャージ制の導入を含む適正取引の推進について、貴団体傘下の会員各社に対して周知いただくよう、協力方要請いたします。