

トラックドライバーの働き方改革と2024年問題

全日本運輸産業労働組合連合会 中央書記次長（産業政策部長）
福本 明彦

「物流の2024年問題」とはなにか？

いわゆる「物流の2024年問題」が、メディア等でも取り上げられるようになってきたが、「問題」という言葉に違和感を覚える。「問題」という言葉には、「困った事柄」などの意味があり、「物流の2024年問題」もどちらかというところのような意味でとらえられているのではないかと思われる。しかし、「物流の2024年問題」は「トラックドライバーの働き方改革」と表裏一体の関係にあり、トラック運輸産業の労働組合としては、「トラックドライバーの働き方改革」は、何としても成し遂げなければならない課題である。では、一体何が問題なのか、実際にどのような影響があるのか、一部ではあるがおおよそ次のような事象が想定される。

○一般消費者への影響

- 宅配便が翌日に届かなくなる地域が増える。
- 遠隔地からの生鮮品（農産品、水産品）が入手しづらくなる。
- コンビニエンスストア、スーパーマーケット等で欠品が起りやすくなる（欲しいものが欲しい時に手に入りにくくなる）。

など

○荷主への影響

下記のような取り組みが必要となる。

- 荷待ち時間の削減、荷役・検品等の削減・軽減（出荷・着荷体制の見直し、荷役料金等の負担増）
- 納品期限（リードタイム）、流通経路等の見直し（翌日配送から3日目（以上）配送への転換、生鮮品等の産地の見直し、輸送方法の見直し（鉄道・内航船へのシフト、急送品の航空便利用））

- 在庫の保有（倉庫の保有や賃貸契約）など

○物流事業者への影響

下記のような取り組みが必要となる。

- 運行ダイヤの見直し（長距離輸送から中距離・近距離輸送へのシフト、長距離輸送は利用運送（鉄道・内航船・航空便）へシフト）
- 長距離輸送は2マン運行に変更（運賃が上がらなければ収入は変わらず人件費2倍）
- 運行地域の縮小（長距離利用の荷主との取引の見直し・解消）

など

○ドライバーへの影響

- 労働時間短縮や長距離運行の縮減により賃金収入（歩合給、残業代等）が減少する。

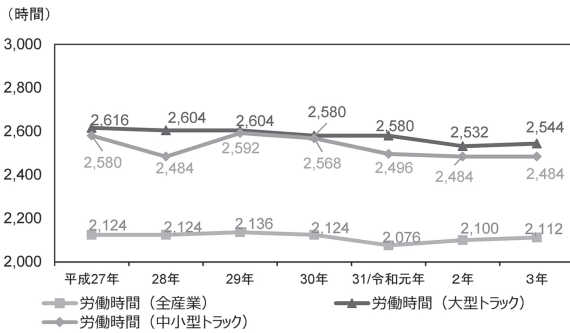
など

「物流の2024年問題」は、このように、一般消費者をはじめ、荷主、物流事業者、さらには、当のドライバーまでが様々な影響を受けることになる、国民生活や経済活動にも大きな影響を与える可能性がある社会問題である。では、なぜ、その引き金となる「トラックドライバーの働き方改革」を実施しなければならないのか。

トラックドライバーの過酷な労働環境等と労働力不足

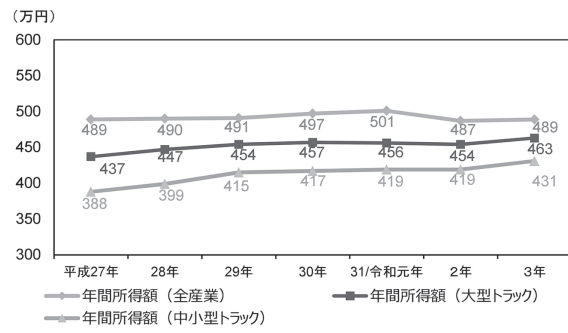
トラックドライバーは、深刻な労働力不足となっているが、その大きな要因は、「長時間労働」と「低賃金」である。労働時間は全産業平均より約2割長く、年収は全産業平均に比して5～10%程度低い状況となっている。なぜ、こうした状況になっているのか。

①労働時間 全職業平均より約2割(300h~400h)長い。



出典:国土交通省「ホワイト物流」推進運動セミナー資料

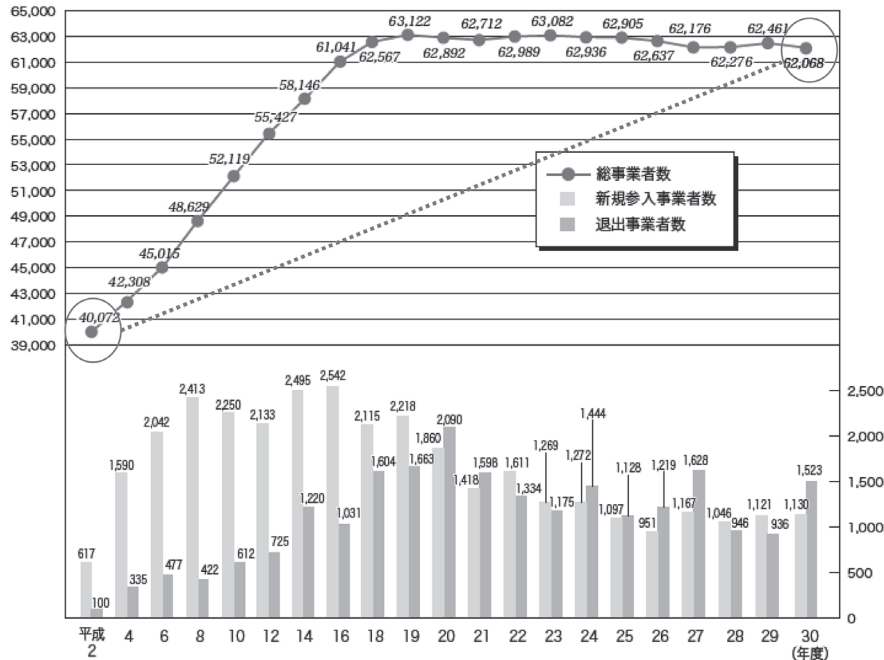
②年間賃金 全産業平均より5%~10%(20万~50万円)低い。



トラック運送事業者数の推移

●平成2年の貨物自動車運送事業法(※)施行以降、事業者数は約1.5倍(平成30年度比)になっている。
 ※免許制から許可制への規制緩和等がなされた。

(「日本のトラック運送産業 現状と課題2021」(公益社団法人全日本トラック協会)を加工して作成)



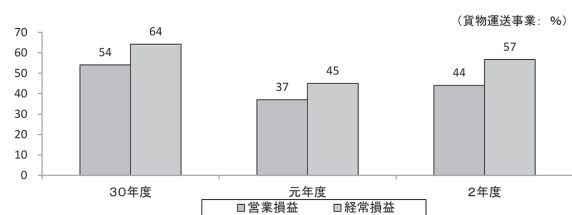
出典:厚生労働省 第10回 労働政策審議会労働条件分科会
 自動車運転者労働時間等専門委員会トラック作業部会資料

規制緩和による競争の促進と安全規制の強化による輸送の安全の確保を目的として、1990年12月に物流二法(貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱事業法)が施行され、「事業の免許制を許可制とし、需給規制は廃止する」「運賃・料金は許可制を事前届出制とする」などとなったことに加え、2002年には「最低保有車両台数全国一律5両に緩和(緩和以前は各地域により5~15両)」するとともに、「営業区域規制の廃止」などの規制緩和が行われ、トラック運輸産業への新規参入のハードルは大幅に引き下げられた。その結果、1990年に40,072であったトラック運送事業者は急増して、2007年度末には当時最大の63,122となり、現在も62,000~63,000ほどで推移している。

トラック運送事業者が急増した結果、価格競争が

激化し、現在でも原価割れしている運賃・料金が運送を引き受ける事業者が多数存在している。特に、近年では軽油価格の高騰や安全規制の強化により運送事業者のコストが上がっているにもかかわらず、運賃・料金は依然として低く、事業者としては厳しい経営環境にある。

黒字事業者の割合推移



出典:全日本トラック協会 経営分析報告書 令和2年度決算版

脳・心臓疾患の業種別労災支給決定件数

- 令和3年度の脳・心臓疾患の支給決定件数に占める道路貨物運送業の割合は、32.5%と最も高かった。
- 脳・心臓疾患の支給決定件数に占める道路貨物運送業の割合は、増加傾向にある。

(厚生労働省調べ)

| 【令和3年度】 (2021年度) | | 【令和2年度】 (2020年度) | | 【平成21年度】 (2009年度) | |
|------------------|----------------|------------------|----------------|-------------------|----------------|
| 種類 業種 | 脳・心臓 疾患 | 種類 業種 | 脳・心臓 疾患 | 種類 業種 | 脳・心臓 疾患 |
| 道路貨物 運送業 | 32.5% (56件) | 道路貨物 運送業 | 28.3% (55件) | 道路貨物 運送業 | 22.1% (65件) |
| 道路旅客 運送業 | 0% (0件) | 道路旅客 運送業 | 1.0% (2件) | 道路旅客 運送業 | 6.4% (19件) |
| 全業種 | 100% (172件) | 全業種 | 100% (194件) | 全業種 | 100% (293件) |

←+4.2
←+6.2
←-1.0
←-5.4

出典:厚生労働省 第9回 労働政策審議会労働条件分科会
自動車運転者労働時間等専門委員会トラック作業部会資料

※ 平成21年度より中分類を集計

こうした悪影響のしわ寄せは、最終的にはトラックドライバーの賃金に及び、歩合給等変動給の比率が高まったことなどにより、賃金水準は低下し、長時間働かなければ、他の産業並みの賃金が得られない職業となってしまった。

また、厚生労働省の「過労死等の労災補償状況」では、「脳・心臓疾患」を原因とする「過労死等」の決定件数は、2003年(厚生労働省が公表開始)以来、全産業では毎年250~350件で推移してきたが、そのうち、「道路貨物運送業」は80~90件と、だいたい2~3割を占めており、ワースト1位を更新し続けてきた。

こうした労働条件や労働環境の悪化などにより、年々、労働力不足が深刻化し、トラックドライバーを含む自動車運転者の有効求人倍率は2018年度以降、コロナ禍においても全産業の約2倍で推移している。また、トラック事業の就業者に占める40歳以上の比率は2010年の61.3%に対し、2021年は74.3%となり大幅に高齢化が進んでいる。

現在の国民生活や経済活動を支えている物流は、こうしたトラックドライバーの過酷な労働環境等の上に成り立っている。物流を止めないためには、労働条件や労働環境の改善によるトラックドライバー不足の解消が不可欠であり、「トラックドライバーの働き方改革」は急務である。

トラックドライバーの働き方改革 に向けた運輸労連の取り組み

○労働基準法の改正

2010年4月、労働基準法(以下、労基法)の一部改正が施行され、「1か月60時間を超える時間外労働の法定割増賃金率が50%に引き上げ」られたが、中小企業については、経営環境の整備が必要などの理由から、「当分の間」猶予されることとなった。「トラックドライバーの働き方改革」が本格化する発端はこのあたりにある。2015年には、労基法改正案が策定され、「1か月60時間を超える時間外労働の法定割増賃金率50%」の中小企業への適用について2019年4月1日との提案(実現はせず)がなされるが、労働政策審議会労働条件分科会(以下、労働条件分科会)の委員に運輸労連役員が選任され、積極的に意見を述べてきた経緯がある。また、当時、運輸労連として、2015年の労基法改正案における中小企業への適用を強く訴え、連合本部の支援をいただいたことも大きかったと考える。2015年5月には、「中小企業における月60時間を超える時間外労働に係る割増賃金率(50%以上)の猶予措置の廃止」に向けて、「トラックドライバーの長時間労働の抑制」に向けた環境整備を進めていくことを主たる目的とし、国土交通省を中心に、労働組合、経済団体、トラック運送事業者団体、行政機関等の委員で構成する「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会(以下、改善中央協議会)」が発足したが、労働条件分科会における当時の運輸労連役員が、「若年層を中心とした人材確保や過重労働

の防止などへの対応には、割増賃金率を同一とすると同時に、中小企業への経済的支援や関係団体等との間での調整等が必要なのではないか」とする旨の意見を述べた直後に発足しており、運輸労連が一定の役割を果たしたものと考えている。

2016年9月には、首相官邸に「働き方改革実現会議」が設置され、連合本部が提出した資料には、「(時間外労働限度基準の)適用除外されている業務について対応をはかるべき(略)『自動車運転者の労働時間等の改善のための基準』(告示)の法制化と罰則を設けるべき」との記載をさせていただいたが、これは、運輸労連の意見を反映していただいたものである。2017年3月上旬には、連合本部は、「働き方改革担当大臣」、「厚生労働大臣」、「国土交通大臣」に対し、「自動車運転の業務については、実態を踏まえて罰則付きの上限規制を適用することなども要請しているが、これも、運輸労連の意見を反映していただいたものである。また、同3月の「第9回働き方改革実現会議」では、連合本部より「(自動車運転の業務など)特定の業種や職種を今回の上限規制の枠組みから置き去りにしないことが重要である」との発言もさせていただいており、連合本部と連携して取り組んできた経緯がある。

2017年4月の「第131回労働条件分科会」では、「働き方改革実行計画(自動車運転業務については、改正法の一般則の施行期日の5年後に、休日を含まない年960時間以内の規制を適用する)など」にもとづく、労基法改正に向けた論議が開始され、運輸労連役員の委員からは、「休日を含まない年960時間では、現行の『改善基準告示』とほぼ同じであり、『過労死等』ワーストワンの実態から過重労働の防止をはかっていくためには、一般則720時間を適用するべきである」とする旨の発言をしている。また、続く「第133回労働条件分科会」では、「長時間労働の是正と、過労死、自殺者ゼロに向けた対策について、関係労使と所管官庁も交えた検討の場を設けるなど、早期に具体的な施策を講じていただきたい」と発言したところ、同年6月には、「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議(以下、関係省庁連絡会議)」が設置された。その会議の中で「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」として長時間労働是正のための環境整備に向けた88項目が策定され、順次、取り組みが進められている。

また、運輸労連は、同年7月、「年間の時間外労働の上限規制720時間以内の適用」などを実現するために「物流を止めないための『時間外労働の上限規制』の適用を求める請願書、100万人署名」に取り組んだ。運輸労連の仲間をはじめ、連合、交運労協に加盟する

多くの労働組合の仲間の協力により、目標を大幅に上回る185万筆余りを集め、「改正法案」の国会への上程に先立つ2018年3月、衆参両院にそれぞれ90万筆余りを提出した。同時に、「運輸労連政策推進議員懇談会」の構成議員との勉強会を行ったり、中心的な議員への数度にわたる説明などの活動も積極的に行ってきた。



出典:運輸労連「物流を止めないための『時間外労働の上限規制』の適用を求める請願書」パンフレット

国会審議においては、「第196国会参議院厚生労働委員会」の質疑の中で、「運輸労連政策推進議員懇談会」のメンバーである石橋通宏参議院議員からの「休日を含む960時間に変えなければならないのではないか」との質問に対し、当時の加藤厚生労働大臣より「拘束時間ベースでは3,300時間ということである。休日の扱いで数字が変わる。委員指摘の点も含めて改善基準告示の見直しを議論したい」との答弁を引き出すことができた。

「改正労基法案」における自動車運転業務の特例については、残念ながら、政府原案通り可決されてしまったが、「附帯決議」には、運輸労連の意見が多数反映されている。衆議院附帯決議では、「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」が記載され、また、参議院附帯決議でも、「改善基準告示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」と記載されており、いずれも運輸労連の意見を反映したものである。また、「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」や、「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」という項目は、先述の「改善中央協議会」や、「関係省庁連絡会議」の中で、ドライバーの労働環境

働き方改革関連法の国会附帯決議事項

●附帯決議において、過労死等防止の観点から見直すよう求められているところ。

(下線および赤字は労働基準局監督課)

参議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年6月28日）

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。

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。

出典：厚生労働省 第10回 労働政策審議会労働条件分科会
自動車運転者労働時間等専門委員会トラック作業部会資料

トラックの「改善基準告示」見直しのポイント

●長時間・過重労働の実態にある自動車運転者の健康確保等の観点から、見直しを行うもの。

| | 現行 | 見直し後 |
|----------|--------------------------------------|--|
| 1年の拘束時間 | <u>3,516時間</u> | -216時間 → 原則： <u>3,300時間</u> |
| 1か月の拘束時間 | 原則： <u>293時間</u> 最大： <u>320時間</u> | -9時間 → 原則： <u>284時間</u> -10時間 → 最大： <u>310時間</u> <small>1年の拘束時間が3,400時間を超えない範囲で年6回まで</small> |
| 1日の休息期間 | <u>継続8時間</u> | → <u>継続11時間を基本とし、9時間下限</u> <small>※ 長距離・泊付きの運行の場合は、運行を早く切り上げ、まとまった休息を取れるよう例外を規定。</small> |

【その他】

- ▶ 連続運転時間：「運転の中断」は「原則休憩」とする。SA・PA等に駐車できない等、やむを得ない場合は30分延長可。
- ▶ 分割休息特例：分割の方法を見直し（現行：4H+6H、5H+5H等 → 見直し後：3H+7Hも可）、分割休息が連続する期間を短縮。
- ▶ 2人乗務特例：車両が一定の基準を満たす場合には、拘束時間を延長。ただし、運行終了後11時間以上の休息を確保。
- ▶ 予期し得ない事象：事故、故障、災害等やむを得ない場合の例外的取扱いを規定。

出典：厚生労働省 第10回 労働政策審議会労働条件分科会
自動車運転者労働時間等専門委員会トラック作業部会資料

の改善に資する様々な施策が策定され、順次、取り組みが進められている。

○改善基準告示の改正

改善基準告示の見直しについては、衆参両院の附帯決議に基づき、2019年12月、「労働条件分科会」に「自動車運転者労働時間等専門委員会」が設置され、トラック部門の委員として運輸労連役員が参画している。議論の過程では、拘束時間、休息期間、運転時間・連続運転時間などについて、労使間の主張に隔たりがあり、熾烈な議論が重ねられた結果、運輸労連が主張してきた年間総拘束時間原則3,300時間(例外3,400時間まで延長可)とする改正案がとりまとめられ、2024年4月施行されることとなった。

○貨物自動車運送事業法の改正

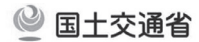
2018年8月、「貨物自動車運送事業法(以下、事業法)」の改正について、業界団体である全日本トラック協会から運輸労連に対し協力要請があった。改正の目的については、「ドライバーの労働条件を改善することを最優先と位置づけ、そのための規制のあり方を見直す」というものであった。内容としては、「荷主対策の深度化」により取引環境の改善を図るとともに、「標準的な運賃の公示制度の導入」によって、適

正運賃・料金を収受し、それを賃金上昇に適正に振り向けていく好循環を目指すというものであった。「若年ドライバーの確保に向けて、労働環境改善の原資を得る」という事業法改正の趣旨については、以前からの運輸労連の主張に沿うものであり、また、「働き方改革関連法」によって労働時間が短縮されても賃金は減少させない仕組みを実現させるためには、業界団体との連携が重要と判断し、協力要請を受けることとした。運輸労連は、「立憲民主党」をはじめ、野党を中心に理解と協力を求める要請活動を精力的に展開してきたところ、2018年12月、「議員立法」という形ではあるが、事業法改正の意思表示からわずか3ヶ月という短期間で改正法案を可決・成立させることができた。

「物流の2024年『以降』問題」に対する運輸労連の取り組み

「物流の2024年問題」は、現在、社会的にかなり関心が高まってきているが、2024年4月に一気に様々な影響が出てくるというのではなく、1年、2年と時間が経過するにつれじわじわと影響が出てくる問題であり、その対策も継続していかなければならないと考える。2024年4月時点で大きな変化が見られ

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律(議員立法)の概要(平成30年法律第96号)



改正の目的
経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、令和6年度から時間外労働の限度時間が設定される(=働き方改革法施行)こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

改正の概要 【公布日：平成30年12月14日】

1. 規制の適正化

- ① 欠格期間の延長等
法令に違反した者等の参入の厳格化
・欠格期間の延長(2年⇒5年)
・処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
・密接関係者(親会社等)が許可の取消処分を受けた者の参入制限 等
- ② 許可の際の基準の明確化
以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化
・安全性確保(車両の点検・整備の確実な実施等)
・事業の継続遂行のための計画(十分な広さの庫車等)
・事業の継続遂行のための経済的基礎(資金) 等
- ③ 約款の認可基準の明確化
荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化
→ 原則として運賃と料金を分別して収受
=「運賃」:運送の対価 「料金」:運送以外のサービス等

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化 (許可後、継続的なルール遵守)

- ① 輸送の安全に係る義務の明確化
事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等
- ② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設
・庫車の整備・管理
・健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

3. 荷主対策の深度化 ※「荷主」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難(例:過労運転、過積載等)
→ 荷主の理解・協力のもと働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施

- ① 荷主の配慮義務の新設
トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける
- ② 荷主勧告制度(既存)の強化
・制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
・荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記
- ③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設 【令和5年度末までの時限措置】

(1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合
→ ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有
② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ

(2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請

(3) 要請をしてもなお改善されない場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、勧告+公表

荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合→ 公正取引委員会への通知

4. 標準的な運賃の告示制度の導入 【令和5年度末までの時限措置】

【背景】荷主への交渉力が弱い等
→ 必要なコストに見合った対価を収受しにくい
→ 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない

⇒ 法令遵守して運営する際の参考となる運賃が効果的

標準的な運賃の告示制度の導入
(労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため)
国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

施行日：(1.・2.)令和元年11月1日 (3.)令和元年7月1日 (4.)令和元年12月14日(運賃の告示:令和2年4月24日)

(出典)国土交通省資料

ないからということで、荷主や一般消費者の関心が低くなることが懸念される面もあり、中長期的な課題であることを、引き続き社会へ訴えていく必要がある。

トラックドライバーの長時間労働の是正については、時間外労働の上限規制年960時間、改正改善基準告示の年間総拘束時間原則3,300時間となったが、2021年のトラック運送事業における労働基準関係法令違反事業場数は2,465(81.2%)、改善基準告示違反事業場数1,754(57.8%)となっており、確実な遵守に向けた運動(職場での点検活動と会社対応、国が推進する各種施策のさらなる展開に向けた要請など)を引き続き推進していくことが必要である。また、全産業並みの労働時間に向けた、時間外労働の上限規制の一般則(年720時間)適用への取り組み(連合との連携による労働条件分科会での論議、関係各所への要請など)が必要と考えている。

一方、トラックドライバーの賃金水準の引き上げについては、全産業並みの労働時間で全産業並みの賃金収入が得られるよう、その原資となる適正運賃・料金の収受に向けた運動(国土交通省が告示した「標準的な運賃」の普及に向けた関係各所への要請、期限の延長など)を推進していくことが必要と考えている。

「トラックドライバーの働き方改革」は始まったばかりであり、物流を止めないためにも、その着実な推進に向け、引き続き、産業別労働組合としての役割を果たしていきたい。

(参考資料)

- 旧運輸省「平成2年度 運輸白書」
- 日経クロストレンド「小売・流通用語集～流通業界で働く方必携～」(2020年07月30日)
- 全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業 現状と課題 2022」
- 貨物自動車運送のあり方(平成27年3月、国土交通省)
- 第1回働き方改革実現会議・資料6「働くことを軸とする安心社会」の実現に向けて(2016年9月27日)
- 第9回 働き方改革実現会議・議事録(平成29年3月17日)
- 第131回 労働政策審議会労働条件分科会議事録(抜粋)(2017年4月7日)
- フィジカルインターネット・ロードマップ(2022年3月、フィジカルインターネット実現会議)
- 第126回労働政策審議会労働条件分科会・参考資料「今後の労働時間法制等の在り方について(平成27年2月13日労働政策審議会建議)」(平成27年2月17日)
- 第10回労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会トラック作業部会資料(令和4年9月8日)
- 連合闘争本部ニュースNo.14-01754「時間外労働の上限規制の例外業務の扱いについて関係大臣要請を実施」(2017年3月13日)
- 働き方改革実行計画(平成29年3月28日働き方改革実現会議決定)
- 第133回労働政策審議会労働条件分科会資料(平成29年4月27日)
- 第137回労働政策審議会労働条件分科会・参考資料「時間外労働の上限規制等について(建議)」(平成29年7月12日)
- 第137回労働政策審議会労働条件分科会・資料「自動車運送事業の働き方改革に関する関係府省連絡会議及び建設業の働き方改革に関する関係府省連絡会議の設置について」(平成29年7月12日)
- 第196回国会・参議院・厚生労働委員会(議事録)(平成30年6月14日)