

# 荷主のみなさん

## 2024年問題を知っていますか、本当に？



### 2024年4月以降、こんな問題が懸念されます。

#### ●ドライバーの拘束時間の減少

特に長距離輸送を行う業者では長時間労働が発生しやすいので、現在の人数や車両数ではこれまでどおりに運べなくなる、もしくは法を順守した経営を行うのが困難な状況になると予想されます。

#### ●売上・利益の減少

1日に運ぶことのできる荷物の絶対量が少なくなり、利益の減少につながります。

運賃を上げれば価格競争に敗れて顧客離れが起こる恐れがあり、安易に値上げをすればよいというわけにもいきません。

#### ●ドライバーの収入減少

残業時間が規制されれば、その分ドライバーが受け取れる残業代も少なくなります。

ドライバーが十分な収入を得られなくなって 離職が起これば、人材不足に陥る可能性もあるでしょう。



- ・個々ではよい改善はできません。
- ・荷主・トラック事業者など関係者一体で考えていくことが重要です。
- ・今まで取り組んできた様々な好事例を参考に改善を進めていきましょう。

#### ・業務の合理化・労働時間の改善 → 協議会での荷主との検討・ガイドラインを参考に推進

荷主：荷役作業の合理化 ⇨ 荷待ち時間等の改善によるコスト削減

【荷主とトラック運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン】（国土交通省HP）

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha.tk4.000107.html>

#### ・ワークシェア → 求人 → ホワイト物流・働きやすい職場認証制度によるPR等

ドライバー：働きやすい職場環境の確立 ⇨ 若年層の取り込み、高齢化の解消

【「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト】

<https://white-logistics-movement.jp>

【自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」】

<https://www.untenshashokuba.jp>

#### ・ドライバー確保 → 待遇向上 → 標準運賃の確保等

事業者：低賃金・労働時間の改善 ⇨ 労働環境改善による人材の確保、業務の効率化

【標準的な運賃の告示】

<https://www.mlit.go.jp/common/001430908.pdf>



国土交通省東北運輸局

## 改善基準告示とは

改善基準告示とは、平成元年に労働大臣告示として制定された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」のこと。すべての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間（始業から終業までの時間（休憩時間を含む））、休息期間（勤務と勤務の間の自由な時間）、運転時間等の基準で、自動車運転者の業務の特性を踏まえ、労働時間等の労働条件の向上を目的としている。

## 改正改善基準告示(トラック) (抜粋)

	現 行	見直し案 (令和6年4月～)
拘束時間	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 1日 原則13時間以内 最大16時間以内 (15時間超は1週間2回以内)</li><li>・ 1ヶ月 293時間以内</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 1日 原則13時間以内 最大15時間以内 (14時間超は1週間2回以内)</li><li>・ 1ヶ月 284時間以内</li></ul>
休息期間	継続8時間以上	継続11時間を基本とし、9時間下限
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 4時間を超えないこと。 (30分以上の休憩等の確保(1回10分以上で分割可))</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 4時間を超えないこと。 (30分以上の休憩の確保(1回概ね10分以上※で分割可))</li></ul> <p><small>※「1回概ね10分以上」とは、10分未満の運転の中断が3回以上連続しないこと ※運転の中断は、原則休憩とする</small></p>

## 改善基準告示に違反すると・・・

トラック事業者は、改善基準告示違反があった場合、貨物自動車運送事業法により、警告、車両停止、事業停止等の行政処分を科せられます。

**2024年問題はすぐそこです!!**



**何とかしなければ物流が停滞!?**  
**結果、経済や生活の停滞に!!**