

今回取り上げるのは

## 2024年問題～物流・運送業～

### 概要

2024年4月からトラック・バス運転手の時間外労働の上限が年間960時間に制限されるなど規制が強化されることで、人手不足のほか物流・運送への影響が懸念されています。

背景となる法令としては、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）が、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部を改正する件」（令和4年厚生労働省告示第367号）により2022年12月23日に改正され、2024年4月1日から適用開始されました。

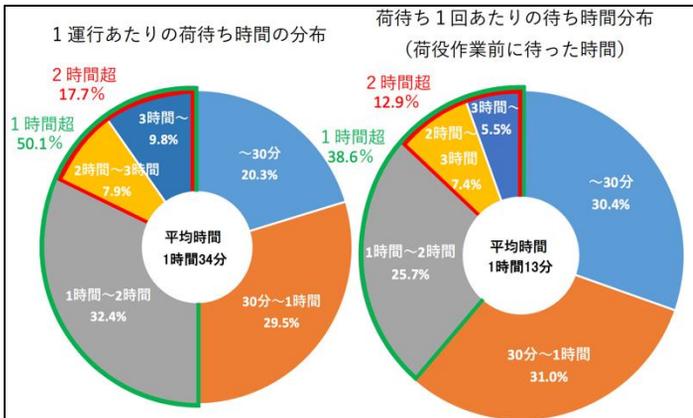
### Pick Up Point 長時間労働の要因となる荷待ち・荷役作業等時間

道路貨物運送業の長時間労働の要因の中には、取引慣行などの個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがあります。特に、道路貨物運送業における長時間労働の自主的な改善を困難としている要因の一つとして、荷主・元請運送事業者の都合による「長時間の荷待ち」や、荷役作業（荷積み、荷卸し、附帯業務）があります（下図実態調査結果参照）。厚生労働省は、その改善に向けて、荷主・元請運送事業者に対する「要請」等の取組を2022年12月から開始しています（リーフレット参照）。2023年6月には「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」が策定され、荷待ち・荷役作業の改善に向けた取り組みが定められています。道路貨物運送業の長時間労働の改善に向けて、改善の進捗が注視されます。

★「荷待ち時間」とは、配達荷主（荷主、送り主）や物流施設の都合によってドライバー側が待機している時間のことであり、到着日時から出発日時までの時間のうち、業務（荷積み、荷卸し、附帯業務等）および休憩に係る時間を控除した待機時間を指す。

★「附帯業務」とは、品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分け、検収及び検品、棚入れ、ラベル貼り、その他運送事業に附帯して一定の時間、技能、機器等を必要とする業務をいう。

ガイドラインでは、発荷主事業者及び着荷主事業者に対して、荷待ちや荷役作業等にかかる時間を把握した上、それらを2時間以内とし、これを達成した場合には1時間以内を目標に更なる時間の短縮に努めることや、運送契約の適正化について定めています（荷待ち・荷役作業時間2時間以内ルール）。ただし、現在はこの2時間以内ルールに法的拘束力はありません。



国土交通省、2021年トラック輸送状況の実態調査結果（概要版）

荷主・元請運送事業者の皆さまへ

## STOP! 長時間の荷待ち

- 長時間の恒常的な荷待ちは、**自動車運転者の長時間労働の要因**となります。
- 物流を支える自動車運転者の健康のためにも**長時間の荷待ちの改善**に向けてご理解とご協力をお願いします。
- トラック運送事業者とも相談し、ぜひ**前向きに検討**をお願いします。

厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署

厚生労働省、STOP! 長時間の荷待ちリーフレット

発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

- 長時間の恒常的な荷待ちを改善しましょう**  
トラック運転者の長時間労働の要因となるため、恒常的な荷待ちを改善する必要があります。
- 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう**  
発注担当者にも改善基準告示を知ってもらい、トラック運転者が長待ちを待たないよう改善をお願いします。また、改善基準告示に照らし、必要な改善を確保できないような発注を行うことはやめましょう。
- 事前通知のない荷役作業の依頼はやめましょう**  
トラック運転者に事前通知なく荷役作業を行っていただくことは、労働者の健康を損なう恐れがあります。改善基準告示に照らし、必要な改善を確保できないような発注を行うことはやめましょう。

トラック運転者の「標準的な運賃」に、ご理解・ご協力を求めたいと思います。

「標準的な運賃」とは、トラックドライバーの労働条件を改善し、ドライバーが安心して働けるよう、定めた運賃を指します。改善基準告示に照らし、必要な改善を確保できないような発注を行うことはやめましょう。

持続可能な物流を実現するため、発注者の皆様、「標準的な運賃」の趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願いいたします。