

報告事項

- 山口労働局では、「物流 2024 年問題」の解決に向け、「やまぐち物流 2024 年問題の解決に向けた共同宣言」（令和 6 年 3 月 26 日採択）に基づき、各種取組を進めておりますが、そのうち 3 事例について報告いたします。

① 「物流 2024 年問題」に関する荷主アンケートの実施について

「物流 2024 年問題」の解決には、トラック運送を利用する事業者（以下「荷主」という。）の理解と解決に向けた取組が重要となることから、自動車運転者の時間外労働の上限規制が適用された 2024 年 4 月以降の荷主の具体的な取組状況や今後の課題等を把握する目的で、県内の労働者 50 名以上の製造業（418 社）等の事業場を対象にアンケート調査を実施し、その結果を取りまとめました（別添 1 参照）。

今後、山口労働局として、関係団体に周知を図る予定としています。

② ベストプラクティス企業について

11 月の「過重労働解消キャンペーン月間」において、「物流 2024 年問題」の解決に向けて発着荷主である武田薬品工業と協力し、長時間労働の削減、女性活躍推進、働き方改革に積極的に取り組む株式会社光運送をベストプラクティス企業として選定し、山口運輸支局長を加えた 4 者（労働局長・運輸支局長・武田薬品工業・光運送）による意見交換を実施し、具体的な取組事例をヒアリングの上、報道機関等を通じて広く紹介しました（別添 2 参照）。

③ 「物流 2024 年問題」の解決に向けた荷主や一般利用者への周知について

自動車運転者については、取引慣行等の事情を要因とする長時間労働が認められることから、荷主といった取引関係者、ひいては国民全体の理解を得ることが課題であることから、山口労働局独自リーフレット「国民の生活になくてはならない物流をみんなで支えましょう」を作成し、事業者団体等（70 団体）及び県内各市町村を通じ、一般利用者（消費者）に対し、物流が果たしている役割の重要性やその危機的な状況、持続可能な物流のために各々が取り組める事項について周知を図りました（別添 3 参照）。

- 第 18 回（前回）の地方協議会で説明しました「トラック運転者の労働時間の取扱い」の周知につきまして、山口労働局独自リーフレット「トラック運送事業者・トラック運転者の皆様へ」を作成し、山口労働局ホームページへ掲載するとともに、各労働基準監督署において労働相談や監督指導時に配付する等、あらゆる機会を通じて周知を図っていることについて、報告いたします（別添 4 参照）。

■ 調査の背景・目的

山口労働局では、「物流2024年問題」の解決に向け、「やまぐち物流2024年問題の解決に向けた共同宣言」（令和6年3月採択）に基づき、各種取組を進めています。「物流2024年問題」の解決には、トラック運送を利用する事業者（以下「荷主」という。）の理解と解決に向けた取組が重要となることから、今般、自動車運転者の時間外労働の上限規制が適用された2024年4月以降の荷主の具体的な取組状況や今後の課題等を把握する目的で実施しました。

■ 調査方法・対象

山口県内に事務所、工場等を置く労働者数50人以上の製造業を対象とした。

・実施方法：郵送及びWEB

労働者数50人以上の製造業（418事業場）に郵送した。

また、山口労働局ホームページに本アンケートへの協力を掲載（WEB回答）した。

・実施期間：令和6年11月25日～令和7年1月31日

・有効回答数：311票（回答率：74.4%）

■ 調査項目

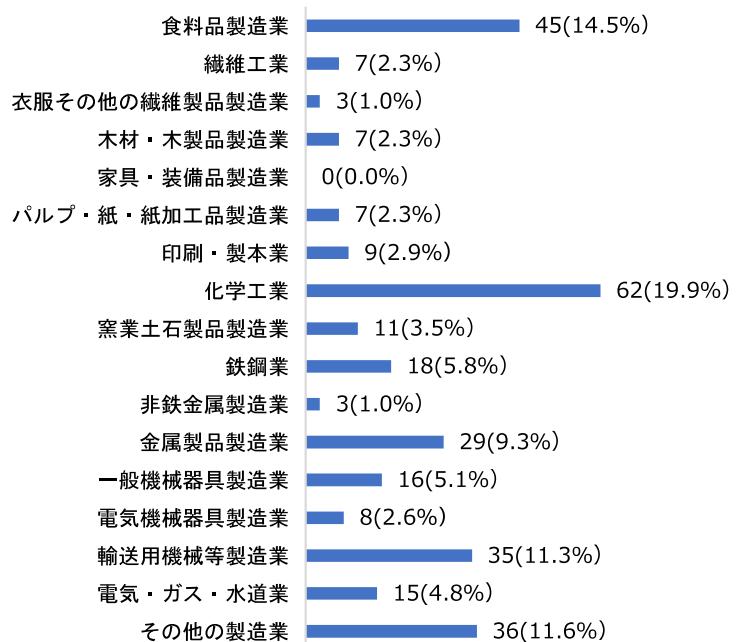
- I 「物流2024年問題」の取組の状況
 - ・「物流2024年問題」等の理解度、具体的な影響、取組状況、具体的な対応策 など
- II トラック運送事業者からの相談・対応の状況
 - ・相談の有無、相談の内容、相談の理由、相談に対する具体的な対応内容 など
- III 荷待ち時間の状況
 - ・運送1回あたりの荷待ち時間、荷待ちの原因、荷待ち時間の短縮のための具体的な内容 など

■ 回答事業場の属性（労働者数・業種の内訳）

労働者数（規模）別の回答数（n=311）

労働者数（規模）	回答数	
20人以下	3	(1.0%)
21人～50人	28	(9.0%)
51人～100人	133	(42.8%)
101人～300人	102	(32.8%)
301人以上	45	(14.5%)

製造業の分類の内訳（n=311）



（参考）

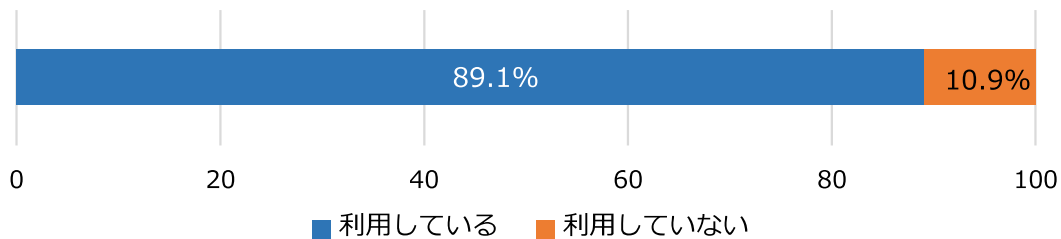
- ・集計結果は、小数点第2位を四捨五入しており、数値に誤差が生じることがあるため、回答比率の合計が100%とならないことがある。また、複数の回答を依頼した質問では、比率の合計100%を超えることがある。
- ・各質問の回答数は（n= ）として示し、比率（%）は、その回答数を母数として算出している。

I 「物流2024年問題」の取組の状況

問1 貴事業場ではトラック運送を利用していますか。

アンケートの対象事業場にトラック運送の利用状況について質問したところ、「利用している」と回答した事業場は89.1%で、「利用していない」と回答した事業場は10.9%となっている。「利用していない」と回答した事業場は、ここでアンケートを終了とした。

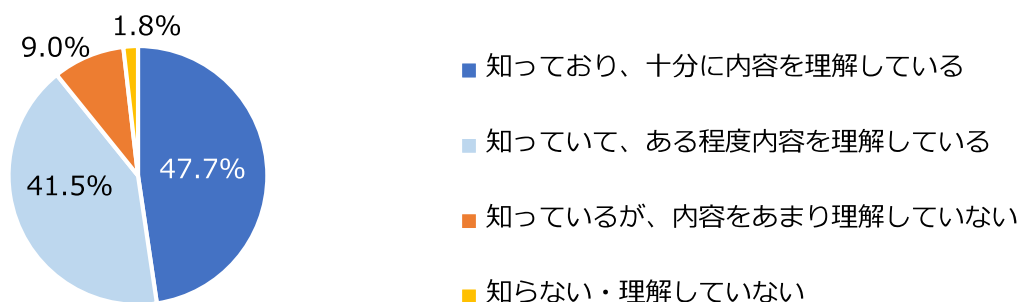
図1 トラック運送の利用状況 (n=311)



問2 「物流2024年問題」（具体的に何が始まるのか、自社にどのような影響ができるのかなど）について、ご存じですか。

「物流2024年問題」の理解度について質問したところ、「知っており、十分に内容を理解している」及び「知っていて、ある程度内容を理解している」と回答した事業場の合計は約9割（89.2%）となっている。一方で、「知っているが、内容をあまり理解していない」及び「知らない・理解していない」と回答した事業場の合計は約1割（10.8%）にとどまっている。

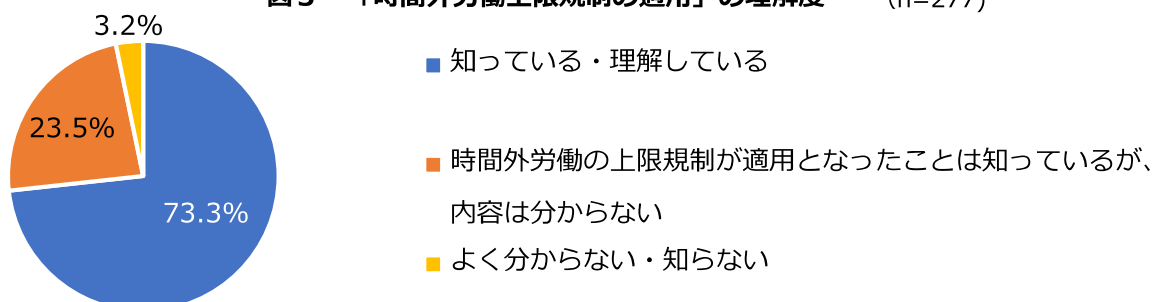
図2 「物流2024年問題」の理解度 (n=277)



問3 自動車運転者について、2024年4月から時間外労働の上限規制が適用となったことについて、ご存じですか。

「2024年4月から自動車運転者の時間外労働の上限規制が適用されたこと」の理解度について質問したところ、「知っている、理解している。」と回答した事業場は7割強（73.3%）となっている。一方で、「適用となったことは知っているが、内容は分からない」及び「よく分からない・知らない」と回答した事業場の合計は3割弱（26.7%）となっている。

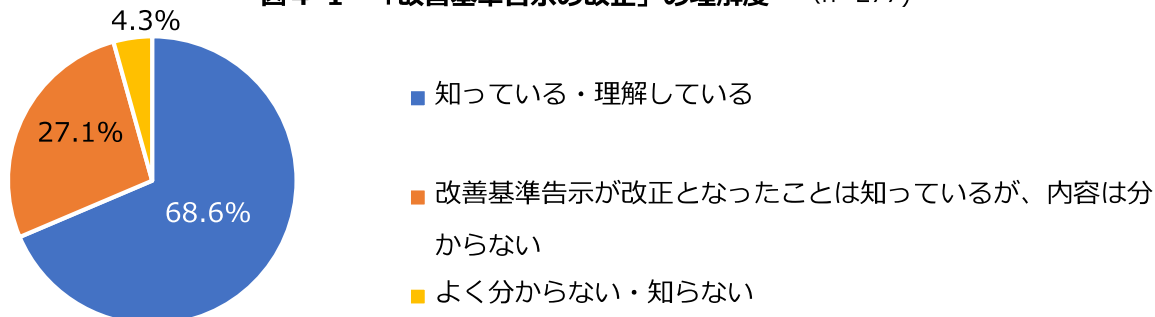
図3 「時間外労働上限規制の適用」の理解度 (n=277)



問4 自動車運転者について、2024年4月から拘束時間、休憩時間など改正された「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）」が適用となったことについて、ご存じですか。

「2024年4月から自動車運転者の改善基準告示が適用されたこと」の理解度について質問したところ、「知っている・理解している。」と回答した事業場は7割弱（68.6%）となっている。一方で、「改正となったことは知っているが、内容は分からない」及び「よく分からない・知らない」と回答した事業場の合計は3割強（31.4%）となっている。

図4-1 「改善基準告示の改正」の理解度 (n=277)



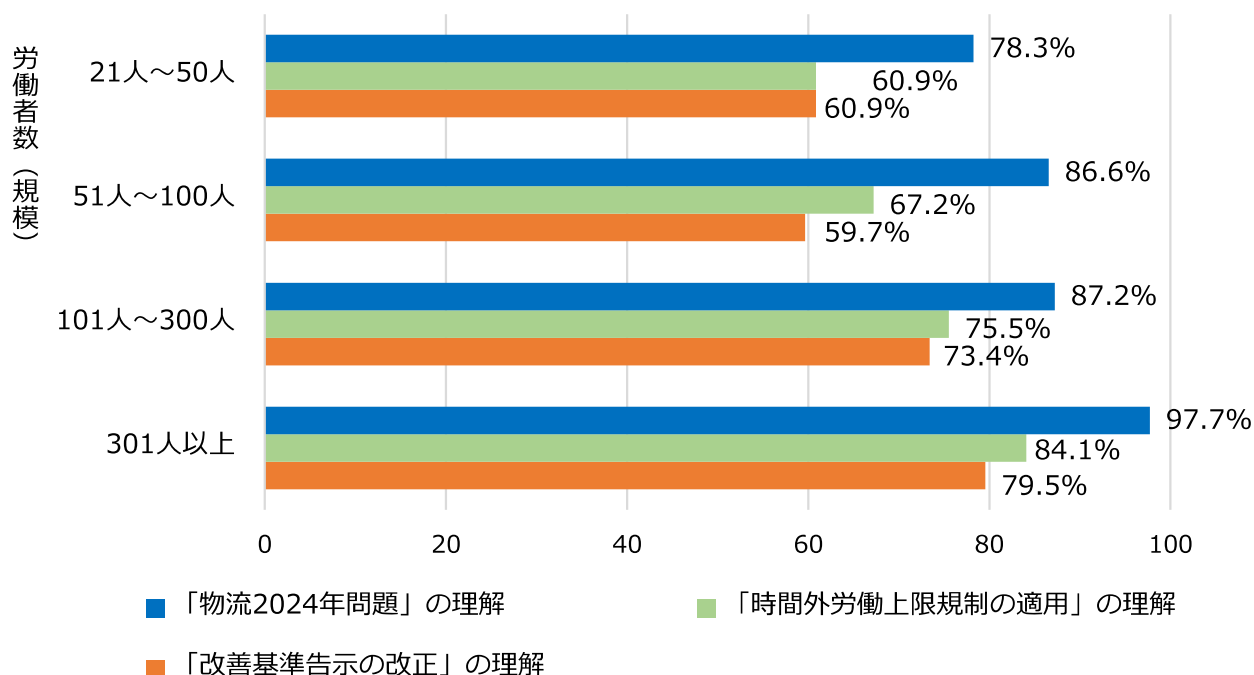
【労働者数（規模）別の理解・認識度】

「問2（物流2024年問題）」の質問にて「知っており、十分に内容を理解している」と「知っている、ある程度内容を理解している」と回答した事業場、「問3（時間外労働上限規制の適用）」及び「問4（改善基準告示の改正）」にて「知っている・理解している」と回答した事業場について、それぞれ労働者数（規模）別にその比率を集計した。

「物流2024年問題」と「時間外労働上限規制の適用」では、労働者数（規模）が多くなるとその比率は上がっている。「改善基準告示の改正」では、「51人～100人」で59.7%とやや比率が低くなっているが、傾向は同じである。

また、労働者数（規模）別におけるそれぞれの理解・認識度については、いずれの層でも「物流2024年問題」の比率が最も高く、次いで「時間外労働上限規制の適用」、「改善基準告示の改正」となっている。

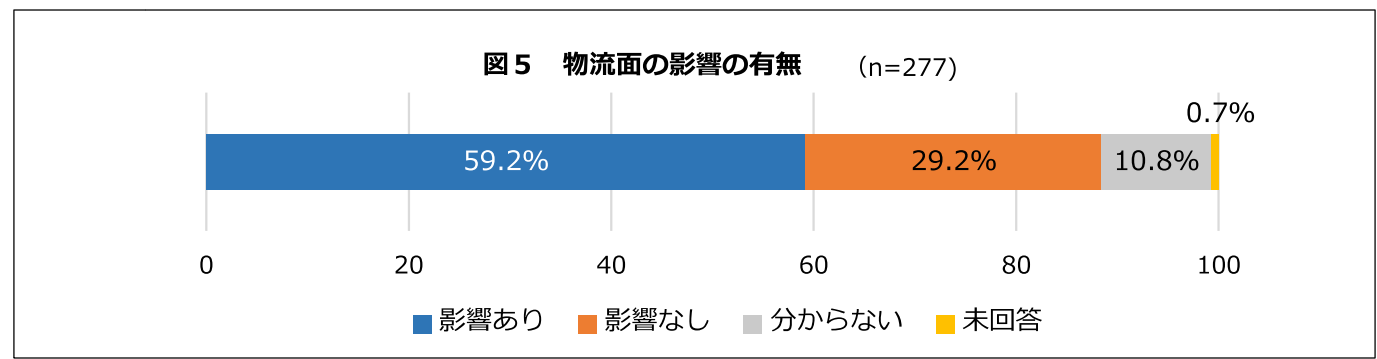
図4-2 労働者数（規模）別の理解・認識度



（注）労働者数（規模）20人以下は回答数が少ないため省略した。

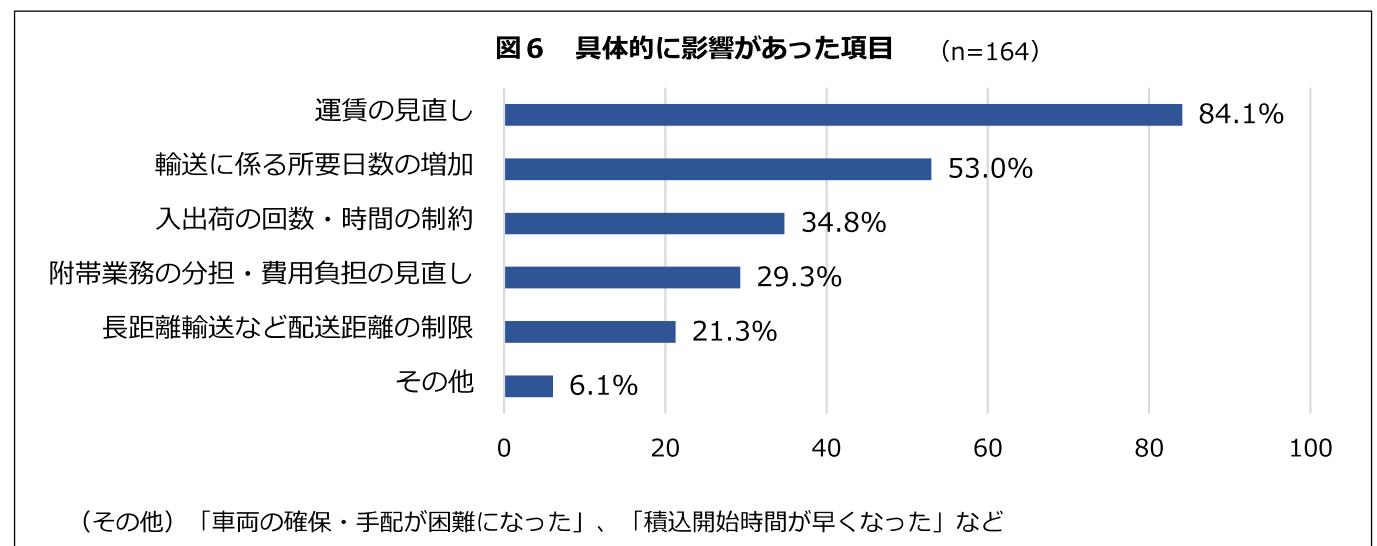
問5 自動車運転者の時間外労働の上限規制が適用された2024年4月以降における貴事業場への物流面の影響について、お答えください。

「2024年4月以降における事業場へ物流面の影響」について質問したところ、「影響あり」と回答した事業場は59.2%となっている。一方で、「影響なし」と回答した事業場は29.2%、「分からない」と回答した事業場は10.8%となっている。



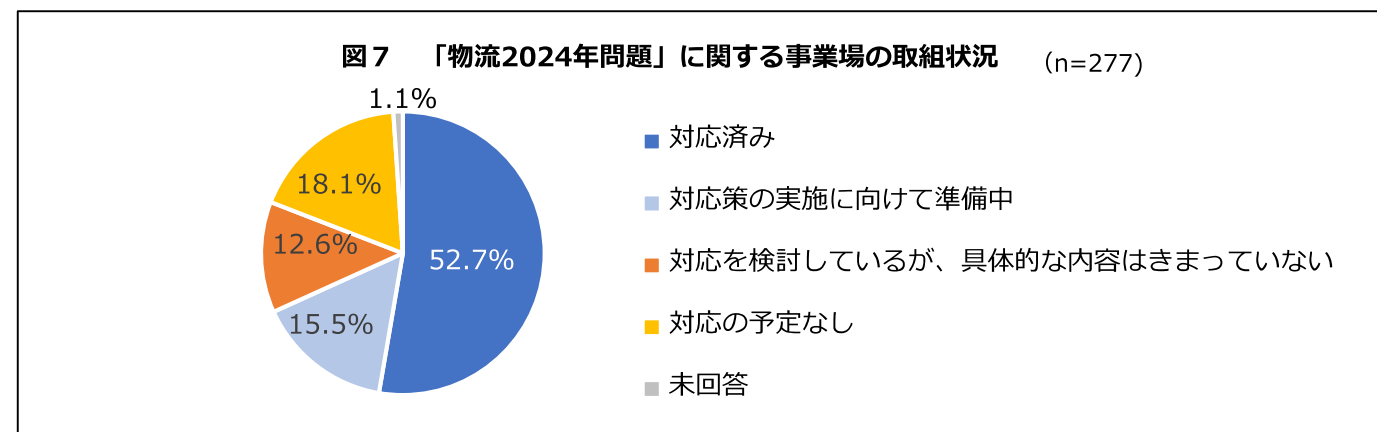
問6 具体的に影響があった項目について、お答えください。（複数回答）

問5にて「影響あり」と回答した事業場に「具体的に影響があった項目」について質問したところ、「運賃の見直し」と回答した事業場が84.1%で最も多く、以下、「輸送に係る所要日数の増加」（53.0%）、「入出荷の回数・時間の制約」（34.8%）となっている。



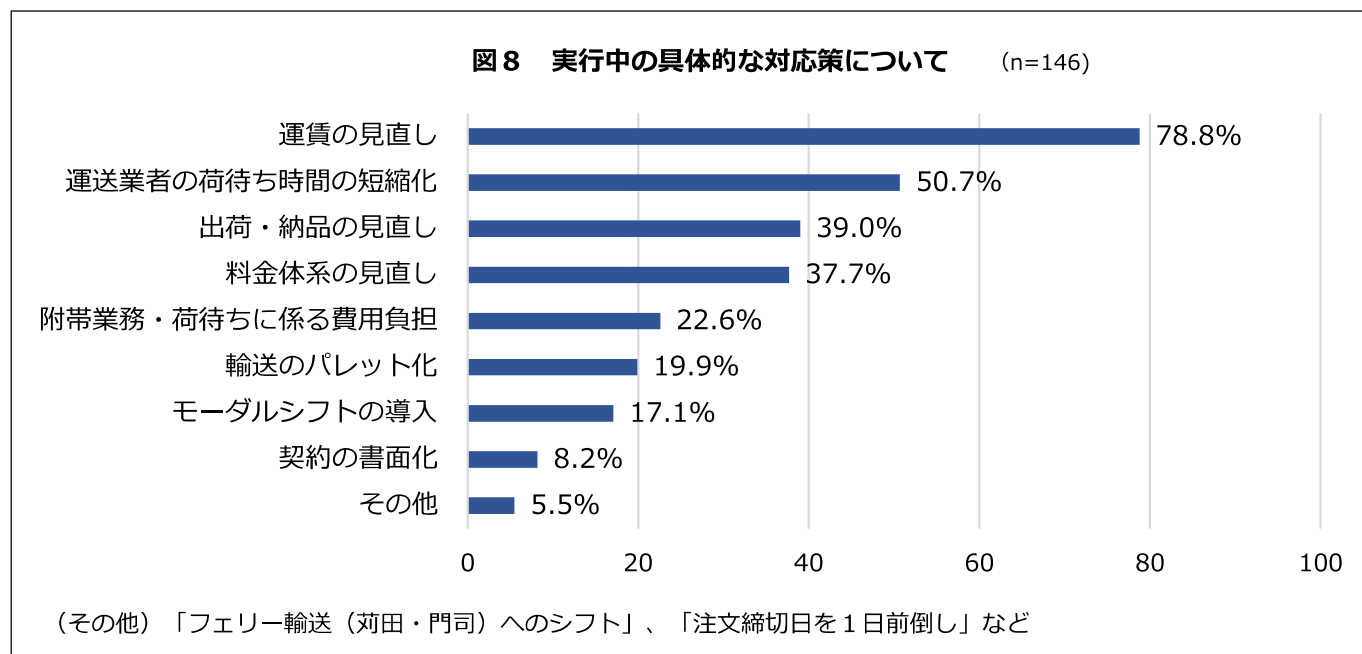
問7 2024年4月以降における「物流2024年問題」に関する貴事業場の取組状況について、お答えください。

「物流2024年問題」に関する事業場の取組状況について質問したところ、「対応済み」と「対応策の実施に向けて準備中」と回答した事業場の合計は約7割（68.2%）となっている。一方で、「対応を検討しているが、具体的な内容はきまっていない」と「対応の予定なし」と回答した事業場の合計は約3割（30.7%）となっている。



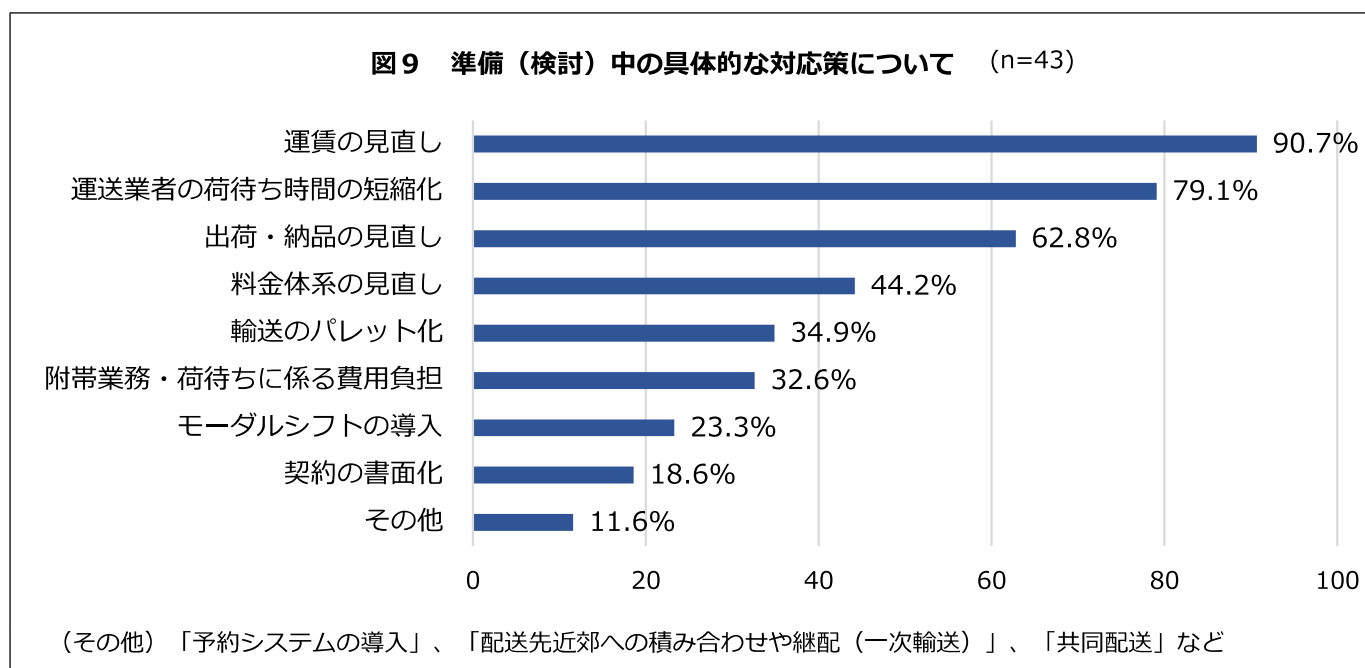
問8 「物流2024年問題」の具体的な対応策について、貴事業場で実行中の具体的な対応策について、お答えください。（複数回答）

問7にて「対応済み」と回答した事業場に「実行中の具体的な対応策」について質問したところ、「運賃の見直し」と回答した事業場が約8割（78.8%）と最も多く、以下、「運送業者の荷待ち時間の短縮化」（50.7%）、「出荷・納品の見直し」（39.0%）、「料金体系の見直し」（37.7%）、「附帯業務・荷待ちに係る費用負担」（22.6%）となっている。



問9 「物流2024年問題」の具体的な対応策について、貴事業場で準備（検討）中の具体的な対応策について、お答えください。（複数回答）

問7にて「準備中」と回答した事業場に「準備（検討）中の具体的な対応策」について質問したところ、「運賃の見直し」と回答した事業場が約9割（90.7%）と最も多く、以下、「運送業者の荷待ち時間の短縮化」（79.1%）、「出荷・納品の見直し」（62.8%）、「料金体系の見直し」（44.2%）となっている。



Ⅱ トラック運送事業者からの相談・対応の状況

問10 2024年4月以降、運送を依頼しているトラック運送事業者から、運賃等の値上げ、荷待ち時間・荷役作業の方法等の運送条件の変更に関する相談はありましたか。

2024年4月以降、運送を依頼しているトラック運送事業者から、運賃等の値上げ、荷待ち時間等の運送条件の変更に関する相談の有無について質問したところ、「相談があった」と回答した事業場は約7割（70.8%）で、「相談はなかった」と回答した事業場は25.3%となっている。

また、「相談があった」と回答した事業場を労働者数（規模別）で見ると、「301人以上」が79.5%と最も高く、「101人～300人」（70.5%）、「51人～100人」（66.4%）となっている。

図10-1 相談の状況 (n=277)

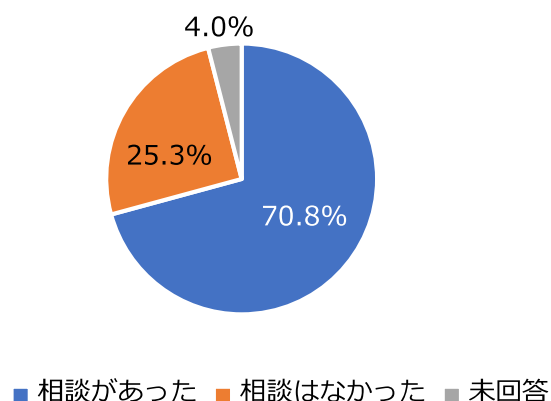
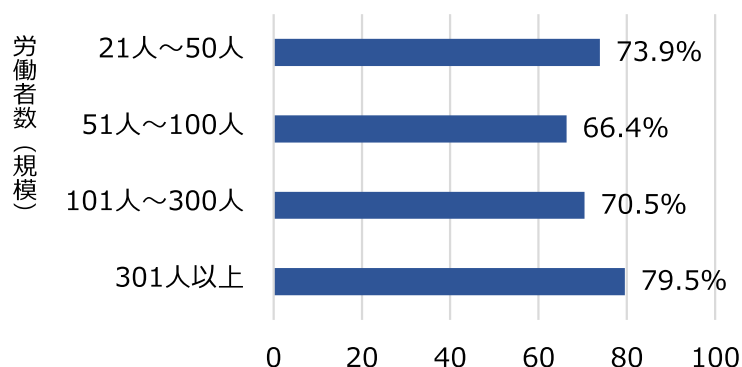


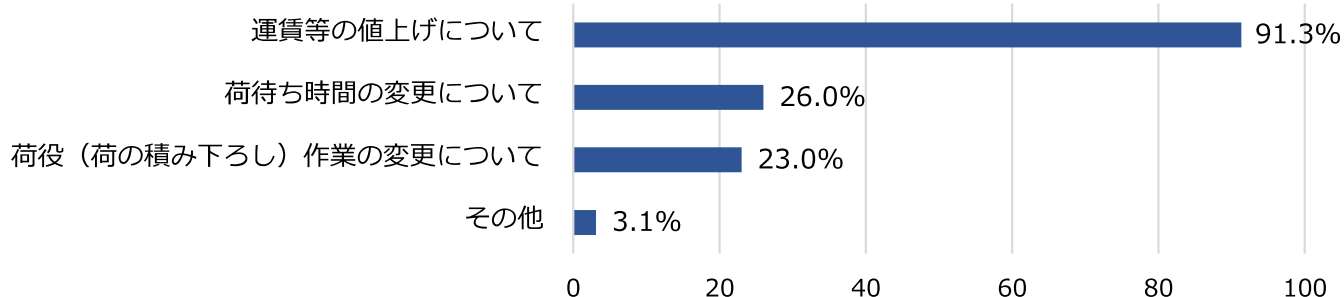
図10-2 労働者数（規模）別の相談の状況



問11 どのような内容の相談がありましたか。（複数回答）

問10にて「相談があった」と回答した事業場に「具体的な相談の内容」について質問したところ、「運賃等の値上げについて」と回答した事業場が約9割（91.3%）と最も多く、以下、「荷待ち時間の変更について」（26.0%）、「荷役（荷の積み下ろし）作業の変更について」（23.0%）となっている。

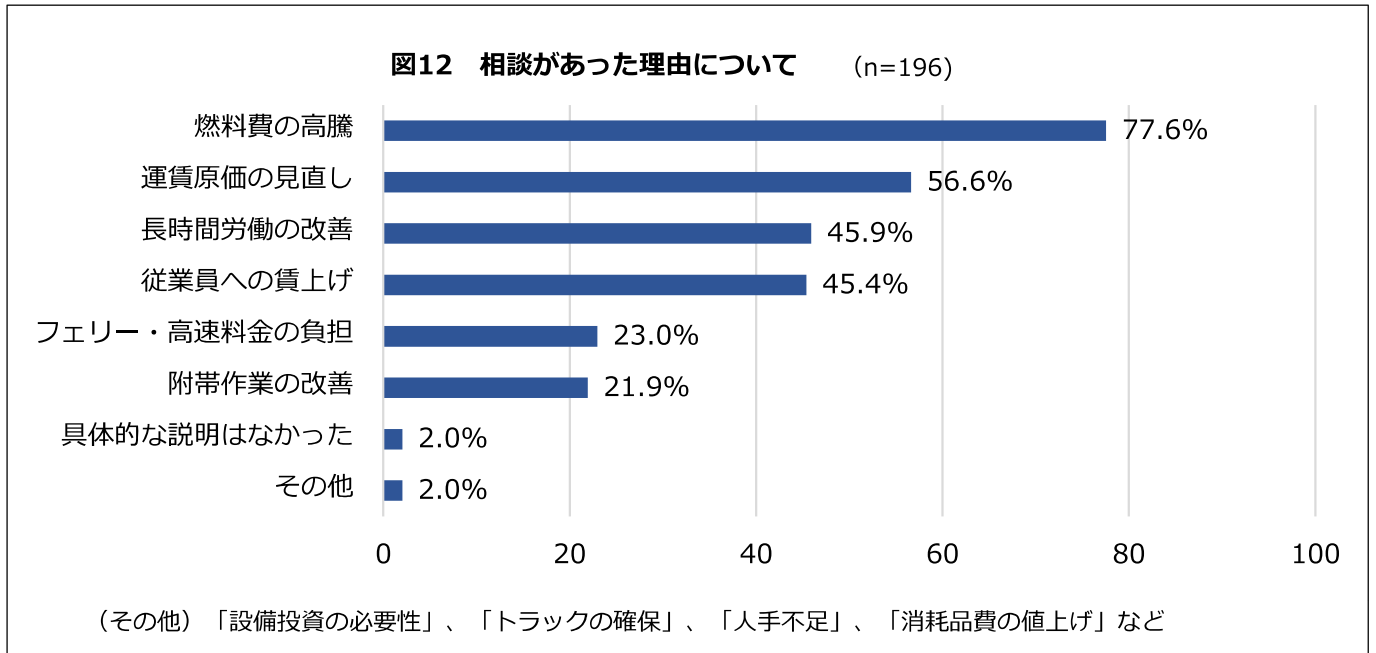
図11 具体的な相談の内容について (n=196)



（その他）「輸送日数の増加、輸送経路の変更」、「附帯作業の費用」、「高速道路の使用頻度の増加」など

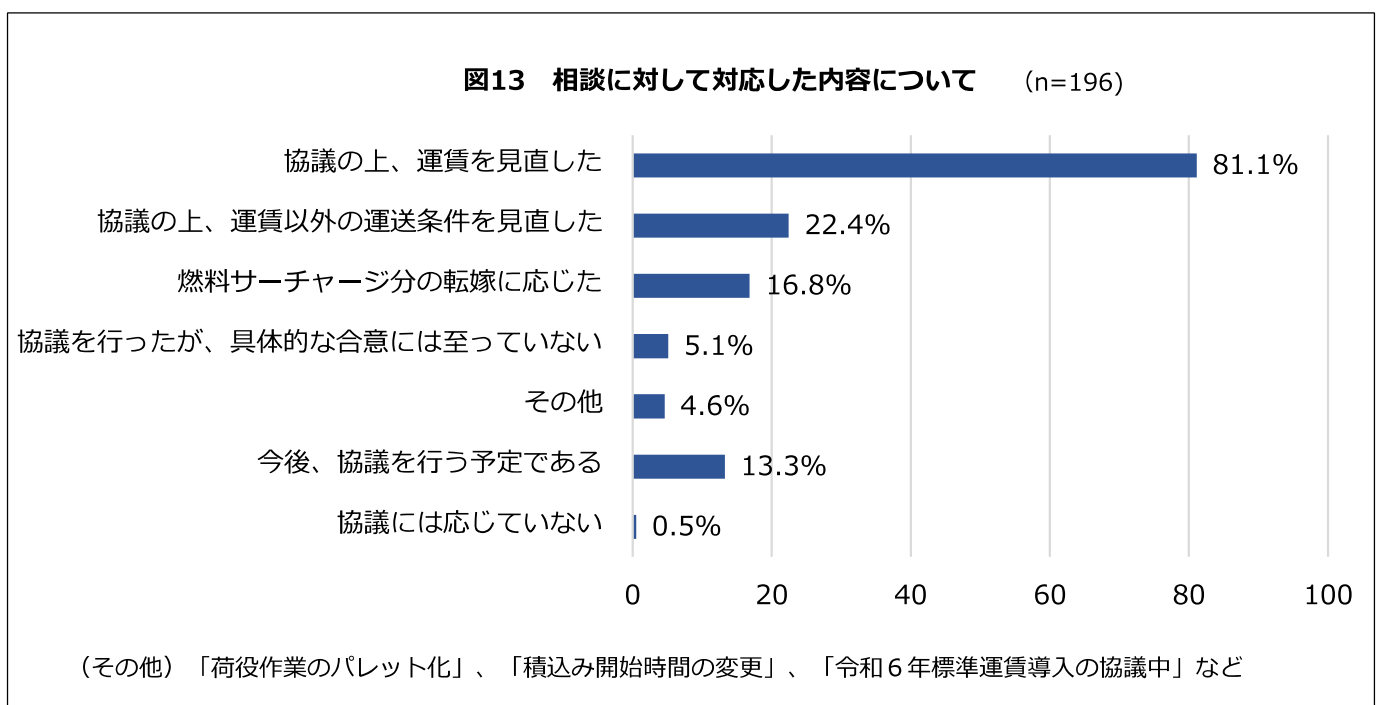
問12 トラック運送事業者からの相談は、どのような理由によるものでしたか（複数回答可）

問10にて「相談があった」と回答した事業場に「具体的な相談の理由」について質問したところ、「燃料費の高騰」が約8割（77.6%）と最も多く、以下、「運賃原価の見直し」（56.6%）、「長時間労働の改善」（45.9%）、「従業員への賃上げ」（45.4%）となっている。



問13 トラック運送事業者からの相談に対し、どのような対応をされましたか（複数回答可）

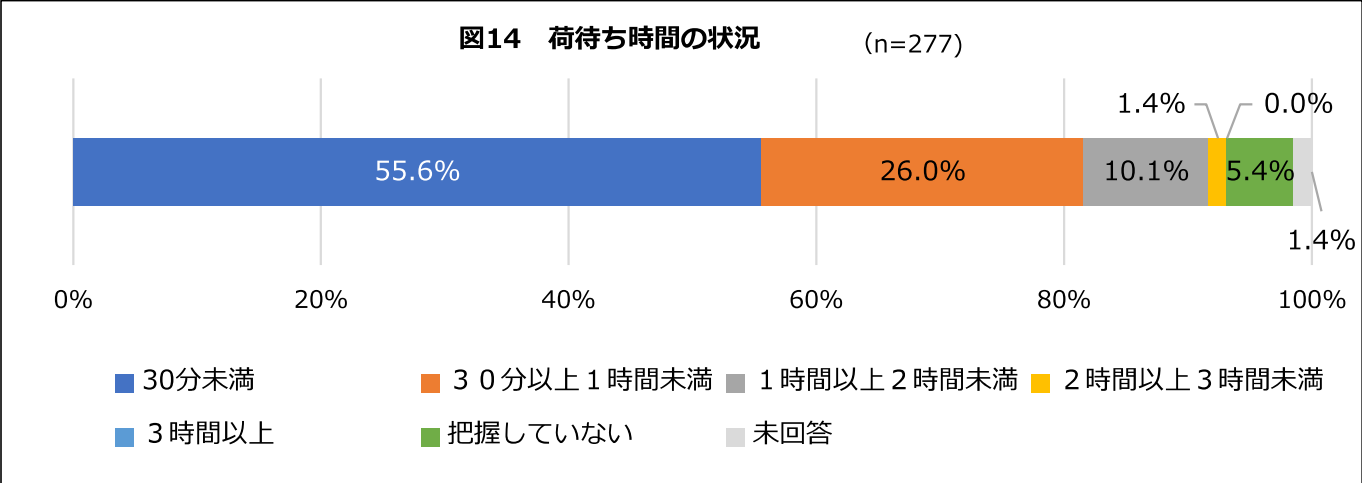
問10にて「相談があった」と回答した事業場に「具体的な対応の内容」について質問したところ、「協議の上、運賃を見直した」が約8割（81.1%）と最も多く、以下、「協議の上、運賃以外の運送条件を見直した」（22.4%）、「燃料サーチャージ分の転嫁に応じた」（16.8%）となっている。一方で、「今後、協議を行う予定である」、「協議には応じていない」と回答し、相談に対して対応を行っていない事業場が13.8%となっている。



Ⅲ 荷待ち時間の状況

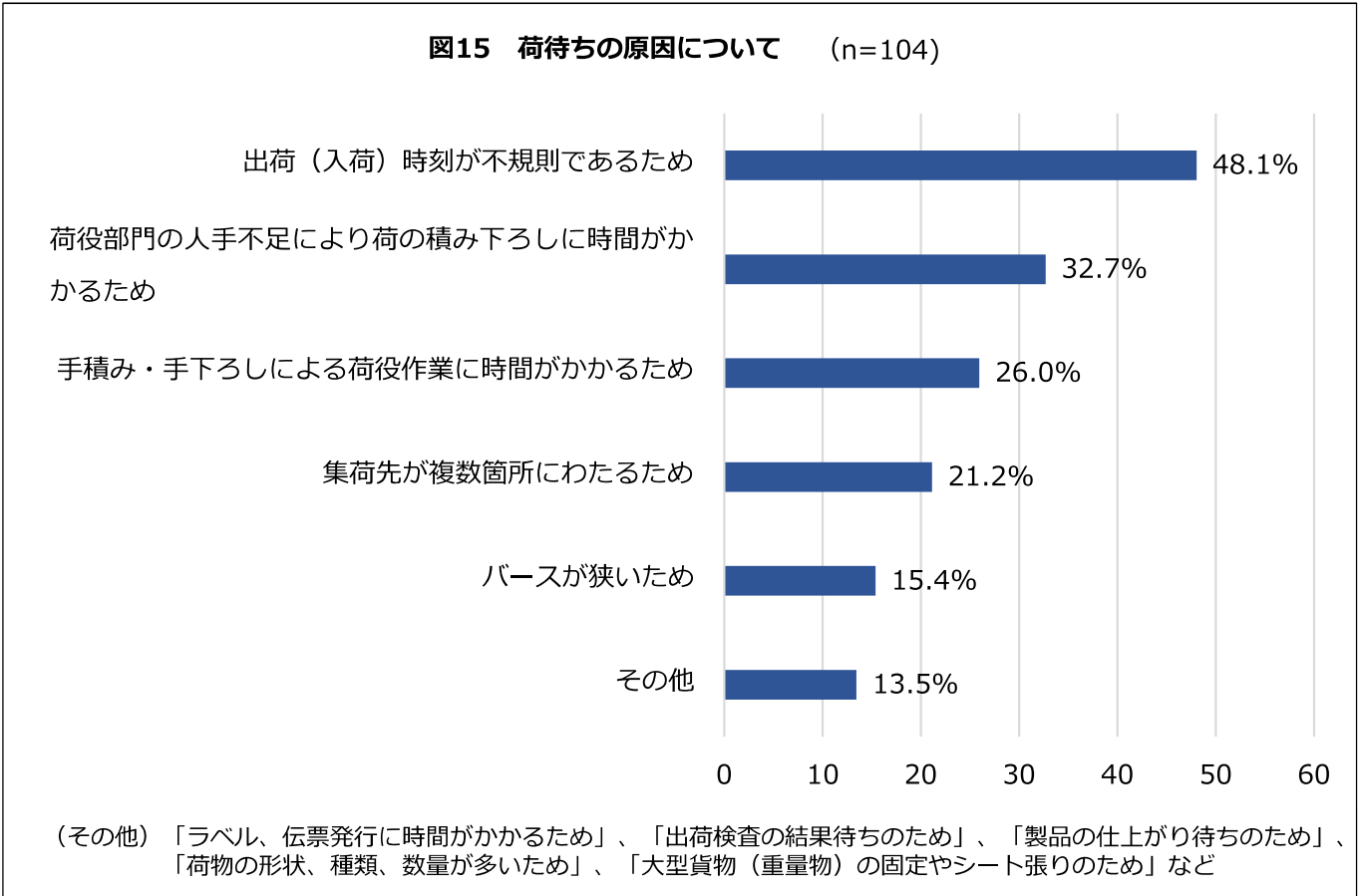
問14 貴事業場の運送を依頼しているトラック運送事業者における、運送1回当たりのおおよその荷待ち時間の状況について、お答えください。

運送1回当たりのおおよその荷待ち時間の状況について質問したところ、「30分未満」と回答事業場は55.6%で、以下、「30分以上1時間未満」が26.0%、「1時間以上2時間未満」が10.1%となっている。一方で、「3時間以上」と回答した事業場はなく、「把握していない」と回答した事業場は5.4%となっている。



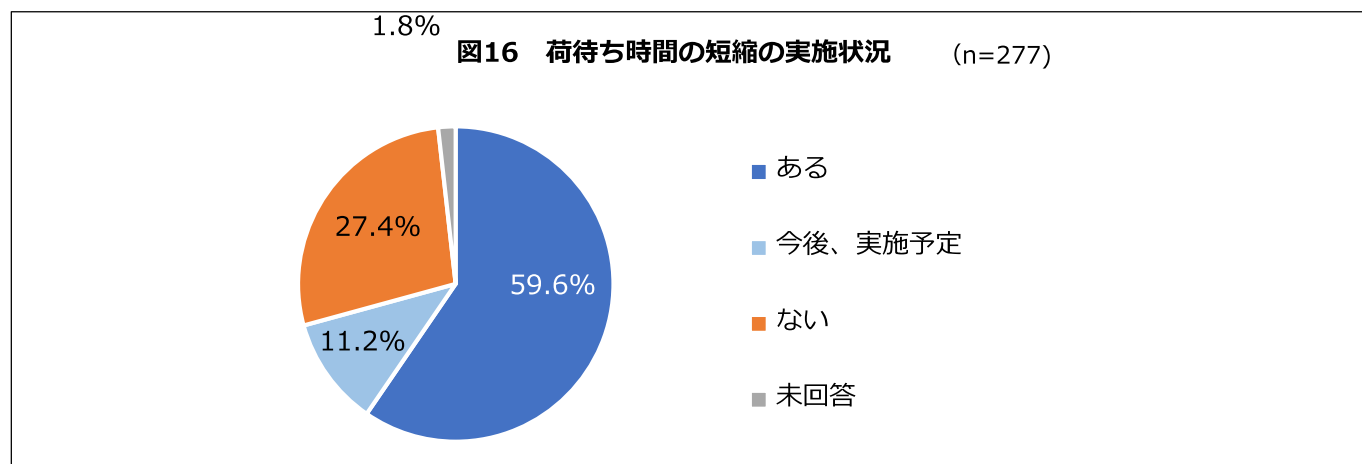
問15 荷待ち時間の状況が30分以上と回答された方にお尋ねします。待ち時間の原因はどのような理由によるものか、お答えください。（複数回答）

問14にて荷待ち時間が「30分以上1時間未満」から「2時間以上3時間未満」までと回答した事業場に「荷待ち時間の原因」について質問したところ、「出荷（入荷）時刻が不規則であるため」と回答した事業場は約5割（48.1%）と最も多く、以下、「荷役部門の人手不足により荷の積み下ろしに時間がかかるため」（32.7%）、「手積み・手下ろしによる荷役作業に時間がかかるため」（26.0%）、「集荷先が複数箇所にあたるため」（21.2%）となっている。



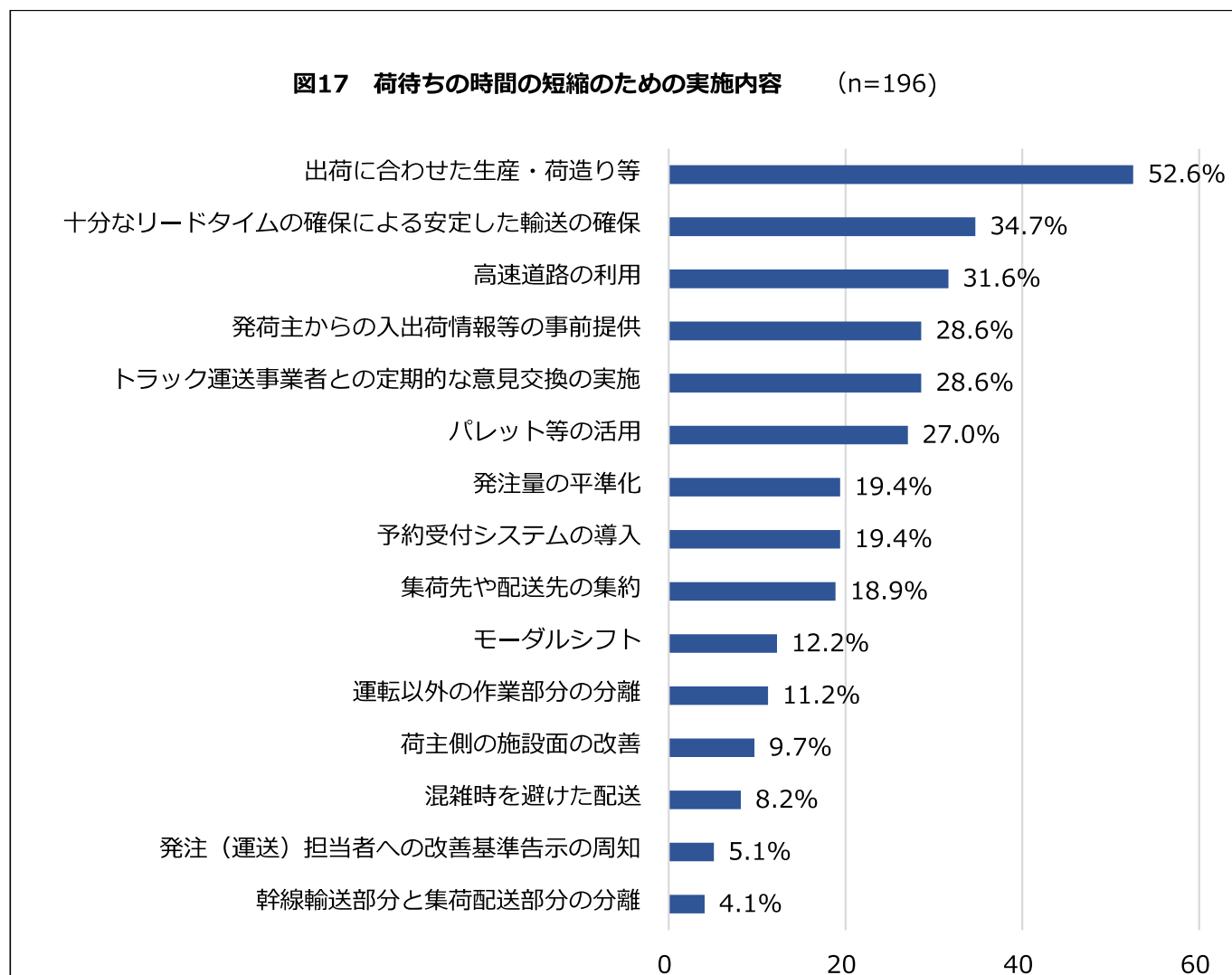
問16 荷待ち時間の短縮のため貴事業場で実施していることはありますか。

荷待ち時間の短縮のために事業場で実施していることについて質問したところ、実施していることが「ある」及び「今後、実施予定」と回答した事業場は約7割（70.8%）となり、「ない」と回答した事業場は3割弱（27.4%）となっている。



問17 荷待ち時間の短縮のために実施した（実施予定の）具体的な内容について、お答えください。（複数回答可）

問16にて「ある」及び「今後、実施予定」と回答した事業場に「（実施予定の）具体的な内容」について質問したところ、「出荷に合わせた生産・荷造り等」が約5割（52.6%）と最も多く、以下、「十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保」（34.7%）、「高速道路の利用」（31.6%）、「発荷主からの入出荷情報等の事前提供」・「トラック運送事業者との定期的な意見交換の実施」（28.6%）となっている。



問18 物流2024年問題の解決に向けたご意見・ご要望がありましたら、回答欄にご記入ください。（自由記入欄）

アンケートの最後に、「物流2024年問題」の解決に向けたご意見・ご要望について自由に記述していただいたところ、数多くのご意見等が寄せられました。その中の一部を抜粋し、以下に記載しました。（表現等については、ほぼ原文のまま記載）

【荷待ち時間の短縮に向けた取組へのご意見】

- 本年2月に予約システム導入して現状把握ができ、2時間超えの荷待ち時間を大幅に減少できた。モーダルシフト（トラックからJRコンテナ）推進を継続していくことでCO2削減を含めて課題解決に向けて取り組む。（パルプ・紙・紙加工品製造業）
- 予約システムを導入し、荷待ち、輸送会社の予約変更対応等を実施しているが、一部の輸送会社側が予約システムの利用に理解を頂けない現状もあり、発荷側も苦勞している。（化学工業）
- 原材料や製品の入出荷について、配送便ごとに入出荷時刻を設定し運用している。製品出荷については、出荷時刻に合わせて接車し、積込・出荷をしている。入出荷とも30分以上の荷待ち時間が発生することは少ない。（食料品製造業）

【国の制度や施策等へのご意見・ご要望】

- パレット化を更に推進するために、荷主企業での初期費用の負担が大きいため、補助金の導入をお願いします。（化学工業）
- 得意先の納品時間の指定がまちまちで、同方面に複数便を出しているの、そちらへの指導が重要と思われる。（食料品製造業）
- 高速道路の使用も物流2024年問題の対策に有効な手段ではあるが、一般道路の整備や拡張等も渋滞緩和につながり、輸送時間確保の一助になると思います。政府へ一般道路整備加速を具申してもいいのではないのでしょうか。（化学工業）
- 問題の根本は、発送先の過度な要求内容にもあると思います。発送先の要求に応えつつ、運送業者からの価格改定・業務見直しに対応するのは、やや理不尽さを感じる場面があります。少なくともコストアップに伴う価格転嫁については、発送先の意識を変えていただくような啓蒙もお願いしたいと思います。（電気機械器具等製造業）

【その他のご意見・ご要望】

- 弊社顧客より、トラックの運転手不足により、これまで運送に含まれていたフォークリフト作業を弊社に依頼されている。弊社では、リフト免許保有者も人材もいないため、派遣や業者等に業務委託をしたいが、リフト作業も人材不足になっている。リフト免許を持ったトラック運転者の賃金を高額にしていかなないと将来の物流は成り立たないと感じる。（輸送用機械等製造業）
- リフト業務ができる人材の確保が難しい。（輸送用機械等製造業）
- 今後も輸送業者の声を吸い上げ、適正な運行が出来るよう協力していく。（その他の製造業）

物流の「2024年問題」に取り組む企業を訪問 ～山口労働局長がベストプラクティス企業として 株式会社光運送を訪問しました～

山口労働局（局長 友住弘一郎）では、11月の「過重労働解消キャンペーン」の取組の一環として、令和6年11月21日（木）、物流の「2024年問題」の解決に向けて積極的に取り組む企業への職場訪問を実施しました。

今回は、「やまぐち物流2024年問題の解決に向けた共同宣言（令和6年3月26日採択）」を踏まえ、長時間の荷待ちの改善、女性や若者等の多様な担い手の確保等に取り組んでいる株式会社光運送と荷主事業者である武田薬品工業株式会社光工場の担当者と意見交換を行い、併せて実際の取組現場の視察も実施しました。

（訪問には、「国土交通省中国運輸局山口運輸支局長」も同行しました。）

ベストプラクティス企業の紹介

企業名：株式会社光運送

所在地：山口県光市光井字武田2520-10

設立：2005年5月

労働者数：34名（男性22名、女性12名）

事業内容：一般貨物自動車運送事業



訪問した企業との意見交換の様子

訪問者	山口労働局	局長 友住 弘一郎
	中国運輸局山口運輸支局	支局長 藤井 利佳
面接者 (敬称略)	(運送事業者) 株式会社光運送 常務取締役 内藤 祐也	
	(荷主事業者) 武田薬品工業株式会社光工場 サプライチェーン室W&D/SAP 主席部員 矢野 浩之	



（友住
労働局長）

（左）内藤氏
（右）矢野氏

荷主と連携した取組

株式会社光運送では、自動車運転者の長時間労働の改善に向け、荷待ち・荷下ろしによる待機時間が生じないように荷主である武田薬品工業株式会社と協議を行った。

その結果、荷主側で荷をすべてパレタイズとすること、配送先での荷下ろし作業を全て廃止したことで、拠点での滞在時間の短縮を図り、自動車運転者の拘束時間の削減を実現。

さらに、メールや電話等により現場サイドでの細やかな時間調整を行うことで、荷待ち時間の縮減を図り、時間外労働の削減も実現した。

(当日の説明資料より抜粋)

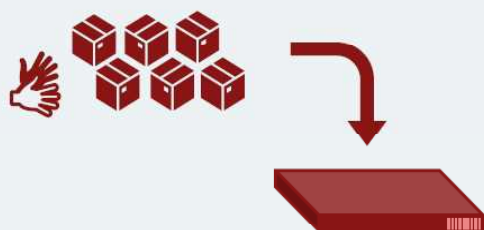
課題解決に向けた取り組み



配送先での積み替え作業廃止

拠点での滞在時間を減らし
運行時間を確保するため

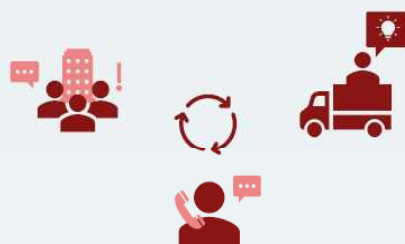
手積み/卸し → パレタイズへ



待機時間の削減

荷待ち時間の短縮
→現場サイドでの細かな時間調整

メールや電話等で実施



女性や若者等の多様な担い手の確保の取組

人手不足と高齢化が進む物流業界の中、株式会社光運送では女性や若者等の多様な人材の確保と育成を目指して2016年度から高卒・大卒の新規採用を開始しました。「事務職＋現場でのフォークリフトによる積み込み」職種とすることで女性の職域が拡大、管理職（課長）への登用が進むなど、女性・若者が活躍しています。

若者雇用のきっかけを教えてください。



10年前は、社員の高齢化という問題を抱えており、今後、次世代へ継続できる経営を考えた際に若い社員を採用する取組を始めました。

若い社員を積極的に採用されていますが、採用できるようにするために取り組んだことがあれば、教えてください。



弊社でもドライバーの確保には苦戦していますが、若い方に長く勤めていただきたいですし、若い方の採用・定着を図るため、若い方が働きやすい職場づくり、労働時間の縮減・休暇取得促進・福利厚生充実などの取組を進めてきたことが採用につながっているのかなと思います。

若手社員の現場の視察の様子

業務2課の若手社員さんのフォークリフトでトラックに荷物を積み込む作業を見学させていただきました。

フォークリフトを丁寧に滑らかに操作してスムーズに荷積みがされていました。

(友住労働局長の感想より)



若手社員さんのコメント

最初はフォークリフトもうまく運転できませんでしたが、うまくできるようになると皆がほめてくれて嬉しいしやりがいも感じています。

会社の雰囲気はすごくよくて、社員を大事にしてくれるいい職場だと実感しています。目標としている先輩を目指して頑張りたい。

他の社員さんとコミュニケーションを取りながら業務を進めています。残業は本当に少ないので、早く帰ってプライベートの時間を大切にしています。



若手社員さんにインタビューする友住労働局長（左）

視察後の労働局長の講評

運送事業者の株式会社光運送と荷主事業者の武田薬品工業株式会社光工場が、お互い協力をして良い関係を保ちながら、物流の2024年問題の解決に向けた取組を行っていました。

また、株式会社光運送は、若手の社員の意見を聞きながら、様々な福利厚生を導入していることを紹介していただき、若い人たちに自分の意見が通ると感じてもらうことも働きやすい職場環境を作るために重要なことと再認識しました。

ぜひ、こういった企業の取組を広げていって、物流の「2024年問題」が問題でなくなるような社会にしていきたいと感じました。



荷主や一般利用者（消費者）のみなさんへ

国民の生活になくてはならない物流をみんなで支えましょう

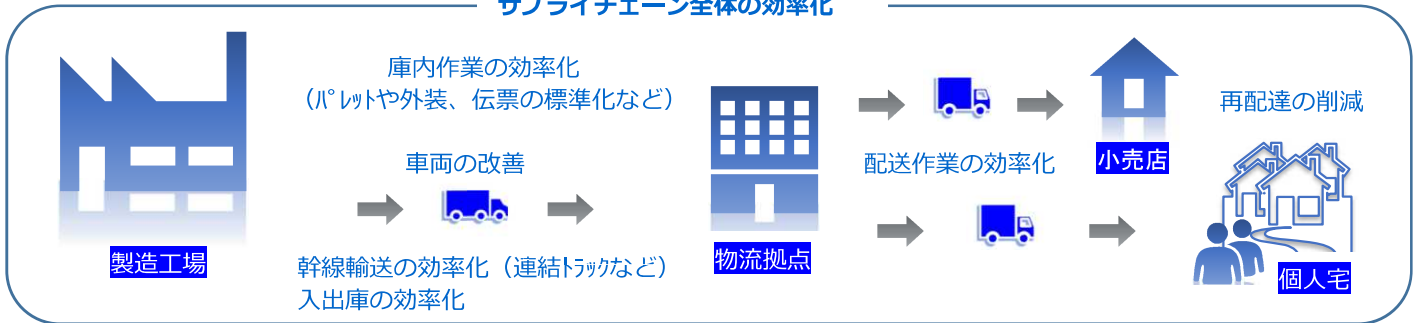
厚生労働省山口労働局

近年の ICT（情報通信技術）活用によって配送管理の効率化が進んだとはいえ、小売店やインターネット上には常に多くの商品が並び、注文した品が素早く届くことにいつも驚かされます。

船や航空機、鉄道などの輸送手段もありますが、やはり生産地や製造工場から小売店、消費者にわたって隅々まで届けるトラック輸送は運搬の主役です。物流システムが進展しても、運送事業者とそこで働くドライバーがトラックを走らせない限り、「物が運ばれてくる」ことはありません。

（取組のイメージ）

サプライチェーン全体の効率化



しかしながら、輸送需要の増大に対してトラックドライバーは常に不足状態……。県内のハローワークにも貨物自動車運転職種の求職者に対して2倍以上の求人が寄せられ、全職種に比べて倍近い人手不足です。

また、ドライバーに魅力を感じて現に働く方の年間の労働時間は全産業より2割も長く、身体的な大きな負担となっていることを知っておくべきです。

ドライバーの就労環境の改善を着実に進めて健全な物流を維持していかないと、我が国の産業はもちろん、消費者生活への影響も危惧されます。

なぜ、ドライバーは不足しているのでしょうか……

ドライバー業務の特徴として、

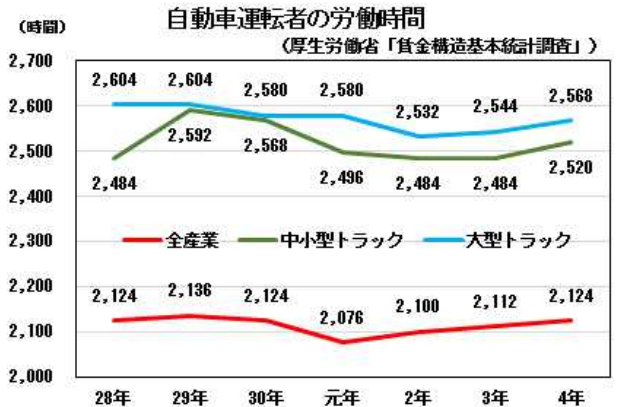
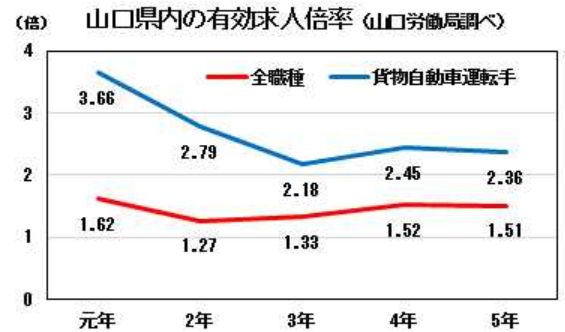
- ・勤務中はずっと運転席で、荷の積み下ろし中も車両から離れることができません（手待ち）、拘束されている時間が長い
- ・関東方面便などの長距離運行の場合は1回の勤務が複数日に及ぶ
- ・到着時刻に合わせた早出出庫や夜間運転などは疲労しやすく、また不規則となりがち
- ・運転中は事故防止のために絶えず緊張を強いられる
- ・こうした長い拘束時間であるのに年収が相対的に低い

など、一般サラリーマンとの違いを考えても想像以上に過酷ではないでしょうか。

（運行イメージ）前日の夕方に積み込んだ荷を岡山に運び、呉で荷下ろしすると同時に新たな荷を積み込んで岩国と山口で荷下ろしした後、翌日配送の荷を積み込んで帰庫（15時間拘束）

4:00		5:00		8:00		9:00		11:00		14:00		15:00		16:00		18:00		19:00		20:00		21:00			
		出庫		岡山				呉				岩国				山口				宇部		帰庫			
	起床	点呼	点検	荷下		荷下	積込		荷下	昼食		荷下		積込		退社		帰宅	就寝						
	出社																								

一方、運送事業者においても車両の購入や管理に多大の経費がかかるばかりか燃料代も高騰しており、賃金アップでドライバーを増やしたくてもままならず、輸送サービスを維持するための適正な運賃を望む声はもっともといえるでしょう。



物流の担い手であるドライバーの就労環境を改善するために・・・

我が国では、少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少への対応として、「投資やイノベーションによる生産性向上」とともに「就業機会の拡大や意欲・能力を存分に発揮できる環境づくり」によって、「人材の確保」→「業績の向上」→「利益増」の好循環をつくることを目指しています。

その一手として平成 30 年 7 月に働き方改革関連法が公布され、これまで労使協定によって何時間でも可能であった時間外労働に上限が設けられました。

皆さんの職場でも、働き方改革として労働時間の把握や長時間残業の抑制がより丁寧に行われるようになったのはこの流れの一つです。

▶ドライバーの時間外労働にも上限を設けて、いよいよ長時間労働を規制することになった
(物流における「2024 年問題」と呼ばれています。)

ドライバーの勤務に対しても、令和 6 年（2024 年）4 月からは、年間の時間外労働が 960 時間に制限されることになりました。

労働時間（時間外労働）が制限されることは、典型的な労働集約型産業である運送ビジネスにとって、輸送量に直接的に影響して業績の低下、労働賃金の減少につながり、結果、転職を考えるドライバーが出てくることがも危惧されています。

だからこそ、人手不足の悪循環になってしまわないようにドライバーの就労環境を改善することがとても重要です。

▶ドライバーの拘束時間や運転時間を規制する基準が厳しくなった
(この基準を「改善基準」といい、昭和 42 年の通達から平成元年に大臣告示となって数次の改正を経て、現在これに基づき指導を行っています。)

時間外労働の上限規制に加え、ドライバーの健康被害を防止するための拘束時間や運転時間、勤務と勤務の間の生活時間帯（インターバル時間）の在り方について、より具体的に示されました。

(ドライバーの労働時間規制の主な改正内容)

	令和 6 年 3 月まで	令和 6 年 4 月から
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年 960 時間
拘束時間 (改善基準)	【1 日あたり】 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 【1 か月あたり】 原則 293 時間以内 ただし、労使協定により、年 3,516 時間を超えない範囲で、320 時間まで延長可	【1 日あたり】 原則 13 時間以内 最大 15 時間以内 宿泊を伴う長距離運行は週 2 回まで 16 時間 ※14 時間超は 1 週間 2 回以内 【1 か月あたり】 原則 284 時間以内 (年 3,300 時間以内) ただし、労使協定により、年 3,400 時間を超えない範囲内で、310 時間まで延長可

※ 「拘束時間」とは、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む）の合計時間、すなわち、始業時刻から終業時刻までの拘束されるすべての時間をいいます。
これに対して使用者の拘束を受けない期間、つまり、勤務と次の勤務の間にあって睡眠時間を含む生活時間を「休息期間」といい、1 日の休息期間は基本 11 時間以上とされています。

社会を支える物流システムを維持するため、私たちにできること・・・

政府では、荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して、(1)商慣行の見直し、(2)物流の効率化、(3)荷主・消費者の行動変容に係る対策を「政策パッケージ」として策定しています。（令和5年6月）

中でも荷主・消費者におかれましては、まずは関心を持っていただき、続いて次のことについて実行をお願いしています。

▶荷主事業者においてできること

運送事業者と共に荷待ち・荷役時間などの実態や課題を共有化し、双方にとってより良い改善策を検討して実行しましょう。



－自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト－



物流の品目や形態ごとに取組の手順や事例を集めたガイドライン、手引きが参考になります。

▶一般利用者（消費者）ができること、利用できるサービス

みんなで配達口スを減らすことで、物流の負担を軽減することができます。自分や相手が受け取りやすい日時・場所を指定したり、宅配ボックスの設置を検討してみましょう。



宅配ボックス設置に係る補助など、CO₂削減の目的もあって、国土交通省や県のほか、お住いの自治体の支援もあります。



まとめ買いによる配送回数の削減や、運送事業者の「営業所受け取りサービス」やコンビニエンスストアの「コンビニ受け取りサービス」を利用しましょう。仕事帰りに受け取れたりとメリット大です。

また、長時間の運転で疲労が蓄積しないよう、サービスエリアの大型車スペースに駐車してドライバーが休憩していますが、こうしたスペースへのマイカー駐車を控えることも私たちができることの一つです。

これらの取組を荷主や消費者も一緒になって進めるため、関係者が一堂に会して「やまぐち物流2024年問題の解決に向けた共同宣言」を行いました。

私たちは、荷主企業が物流に係るコストを理解し、荷待ち・荷役時間を縮減すること、運送事業者が物流の省力化を図り、ドライバーの負担軽減、適正な取引環境で効率的な輸送サービスの実現を図ること、消費者が適切な送料や納期を理解して再配達の削減等に取り組むことについて、連携して所要の実施に努めます。

令和6年3月26日

やまぐち物流2024年問題の解決に向けた共同宣言

物流産業を魅力ある職場とするため、2024年4月からトラックドライバーの時間外労働の年960時間上限規制と改正改善基準告示が適用される一方、労働時間が短くなることや扱い手不足により輸送能力が不足し、物流が停滞する可能性が懸念されています。国の「持続可能な物流の実現に向けた総論」では、2024年問題に対して何らかの対策を行わなかった場合には、輸送能力が2024年度には14.2%さらに2030年度には34.1%不足する可能性があることと試算しています。

このため、物流事業者はデジタル技術を活用した共同配送やバレット化による業務効率化等の物流業務の効率化・合理化を進め、労働時間の適正化など働き方改革に取り組む、女性や若者等の多様な担い手の確保を行う必要があります。また、荷主を含む荷主事業者は物流事業者と連携し荷待ち時間、待機時間の削減等を行うとともに、ドライバーの賃金向上につながる「標準的な運賃」の活用等の適正な価格形成への取組を行うことが必要です。消費者も再配達を減らす配慮やまとめ買いによる配送回数の削減に向けた取組を行う等、物流に対するこれまでの意識を見直す必要があります。

物流は、県民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、荷主企業や消費者も一環になって、それぞれの立場で担うべき役割を再考し、物流が直面している課題の解決に向けた取組を進め、持続可能な物流の実現につなげることが必要不可欠です。

私たちは、このような共通認識の下、「物流2024年問題」を自らの問題と捉え、適正な取引環境の実現により山口県におけるサプライチェーン全体の共有共有で、消費者の利便性確保を図り、もって地域経済の発展と県民生活の向上を推進することを目的として、関係者が連携して所要の取組の実施に努めます。

令和6年3月26日



<共同宣言参加団体等>

山口県トラック協会
日本労働組合総連合会山口県連合会
厚生労働省山口労働局
国土交通省中国運輸局山口運輸支局
経済産業省中国経済産業局
山口県
山口県市長会
山口県町村会
山口県経営者協会
山口県中小企業団体中央会
山口県商工会議所連合会
山口県商工会連合会
山口経済同友会
J A 山口県
山口県地域消費者団体連絡協議会

▶運送事業者においてできること、利用できる制度

ドライバーの長時間労働を招いているおそれがあるか確認してみましょう。



「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」で簡単に自己診断ができます。



－簡単自己診断－

(自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト)

労働関係法令や改善基準について、専門家に相談してみましょう。



山口労働局にはこれらに精通した労働時間管理適正化指導員を配置しており、改善基準を中心に労務管理について事業場訪問によるアドバイスを行っています。

また、「働き方改革サポートオフィス山口」(厚生労働省山口労働局委託事業)では、社会保険労務士など専門家が、人材確保や育成、助成金、労務管理など働き方に関するお悩みをお受けし、課題解決のための改善提案を行っています。



－働き方改革サポートオフィス山口－

事業経営について、相談窓口を利用しましょう。



経済産業省がすべての都道府県に設置している「よろず支援拠点」では、ITを活用した生産性向上、経営改善策の提案・支援など中小企業・小規模事業者の経営上のあらゆる相談に応じています。



小規模事業者・中小企業、創業予定者のための相談窓口

山口県よろず支援拠点



各種助成金を活用しましょう。

業務改善助成金

問い合わせ先：業務改善助成金コールセンター 電話：0120-366-440 (平日 8:30~17:15)
または山口労働局雇用環境・均等室 電話：083-995-0390 (同上)

事業場内で最も低い時間給(事業場内最低賃金)を一定額以上引き上げ、生産性向上に資する設備投資等(機械設備の導入、人材育成・教育訓練や国家資格者によるコンサルティング)を行う中小企業・小規模事業者、その設備投資等に要した費用の一部を助成する制度です。一定の要件を満たすと、助成上限額・助成率・助成対象経費の特例的な拡充が受けられます。



人材開発支援助成金

問い合わせ先：山口労働局職業対策課 電話：083-995-0383 (平日 8:30~17:15)

従業員に対して計画に沿って訓練を実施した場合に、訓練経費や訓練期間中の賃金の一部などを助成するもので、ドライバー人材を増やすために必要な中型免許・大型免許等取得に利用できます。



働き方改革推進支援助成金(業種別課題対応コース：運送業)

問い合わせ先：山口労働局雇用環境・均等室 電話：083-995-0390 (平日 8:30~17:15)

生産性を向上させ、労働時間の縮減や勤務間インターバル制度の導入等に向けた環境整備等に取り組む中小企業事業主に対して、その実施に要した費用の一部を助成するもので、積載量の多いトレーラーやデジタコを導入によって運送業務や事務作業を効率化するなどに要した経費のほか、教育訓練や国家資格者によるコンサルティング費用についても一部を助成します。



トラック運送事業者・トラック運転者の皆様へ

別添 4

～トラック運転者の労働時間・手待ち時間の取扱いについて～

1 はじめに

「自動車運転の業務」に従事する労働者については、令和6年4月1日以降、労働基準法の時間外労働の上限規制が適用されます。また、トラック運転者の拘束時間、運転時間等を定めた特別な規制「改善基準告示」も改正されます。

トラック運転者については、従来から手待ち時間（荷待ち時間）が労働時間なのか休憩時間なのかというトラブルが生じています。

トラック運転者の労働時間等の考え方は複雑で誤解が生じやすいため、関係行政通達や裁判例等をもとに労働時間の考え方を整理したリーフレットを作成しました。トラック運転者と荷主企業を含めた事業者間で共通認識を図り、未然に労使間のトラブル発生を防止するため、このリーフレットをご活用ください。

2 労働時間の考え方

労働基準法の労働時間とは、最高裁の判例（三菱重工長崎造船所事件判決 平成12.3.9）において「**労働者が使用者の指揮命令下に置かれている時間**」をいうとされています。

また、厚生労働省では「労働時間適正把握ガイドライン（平成9.1.20 基発0120第3号）」により、労働時間の考え方について明らかにしています。

【労働時間適正把握ガイドライン】

労働時間とは、**使用者の指揮命令下に置かれている時間**のことをいい、使用者の明示または黙示の指示により労働者が業務に従事する時間は労働時間に当たる。労働時間に該当するか否かは、労働契約、就業規則、労働協約等の定めのかんによらず、**労働者の行為が使用者の指揮命令下に置かれていると評価できるか否かにより客観的に定まるもの**であること。

また、客観的に見て使用者の指揮命令下に置かれていると評価できるかどうかは、**労働者の行為が使用者から義務付けられ、又はこれを余儀なくされていた等の状況の有無等から、個別具体的に判断されるものであること。**

【関係行政通達】

- 休憩時間とは**単に作業に従事しない手待ち時間を含まず労働者が権利として労働から離れることを保障されている時間の意であって、その他の拘束時間は労働時間として取り扱うこと（昭22. 9. 13 発基第17号）。**
- 貨物の到着の発着時刻が指定されている場合において、トラック運転者がその貨物を待つために勤務時間中に労働から解放される手あき時間が生ずるため、その時間中に休憩時間を1時間設けている場合にあつて、当該時間について**労働者が自由に利用できる時間であれば休憩時間である（昭39.10.6 基収第6051号）。**
- 「手待ち時間」とは、**使用者の指示があつた場合には即時に業務に従事することを求められており労働から離れることが保障されていない状態で待機等している時間を指し**作業をしていなくても、就労しないことが使用者から保障されていないため、休憩時間ではない（昭23.4.7 基収第1196号）。



厚生労働省山口労働局

具体的な事例は裏面を参照ください

3 参考になる裁判例

＜判例1＞ 田口運送事件（横山地裁相模原支部 平成26年4月24日）
保冷荷物を運送するトラック運転手の配送先における**待機時間が労働時間に該当する**とされた事案。

【判断のポイント】

- ・荷積のため、工場の出荷場で**車列に並びながら待機**しなければならなかった。
- ・出荷場では、**担当者から指示があれば、直ちに出荷場に移動できるよう待機**していなければならなかった。

→ 使用者の指揮命令下に置かれていた時間と判断されました。

＜判例2＞ 大虎運輸事件（大阪地裁 平成18年6月15日）
長距離トラック運転手の走行途中での休憩、配送先到着後に次の仕事に取り掛かるまでの時間が**労働時間には該当しない**とされた事案

【判断のポイント】

- ・休憩時間について、パーキングでのトイレ休憩や食事休憩について**まとまった時間（1時間ないし2時間単位）がとられていた。**
- ・配送先到着後次の仕事に取り掛かるまでの時間について、**会社からの突然の指示があっても、これに応じるか応じないかは運転手の判断に任されていた。**

→ 使用者の指揮命令下に置かれていた時間ではないと判断されました。

4 労働基準監督署の調査事例

事例1

トラック運転者について、所定の休憩時間が取れておらず、賃金の不払いが生じているとの情報に基づき調査したところ、会社側が休憩時間を管理しておらず、**所定の休憩時間がとれていなかったため、指導しました。**

事例2

トラック運転者について、会社側が荷下しの時間を休憩時間として取り扱っているとの情報に基づき調査したところ、会社側は、**荷下しの時間を一律30分とみなし、残りの荷下し時間を休憩時間として取り扱っていたため、指導しました。**

労働者側・使用者側で取り組んでいただきたいこと

- 労働時間、休憩時間の考え方について理解しましょう。
→ **労働時間適正把握ガイドラインの周知**
- 客観的な方法で労働時間、休憩時間を把握し、記録しましょう。
→ **労働時間を把握するためのシステムや運行データ機器等の整備**
- トラック運転者と使用者の相互理解を深めましょう。
→ **労働時間、休憩時間の考え方についての共通認識、トラック運転手及び運行管理者の時間管理意識の向上**

● 詳しい情報や相談窓口はこちら

厚労省 改善基準告示

検索



お問い合わせは山口労働局監督課・労働基準監督署へ