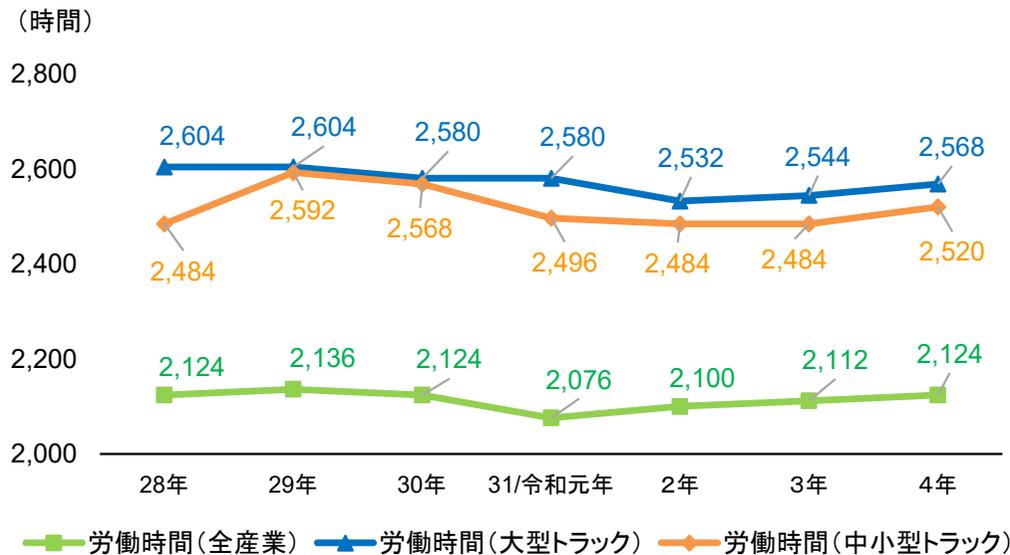


物流の革新に向けた取組みの最新動向等について

東北運輸局秋田運輸支局

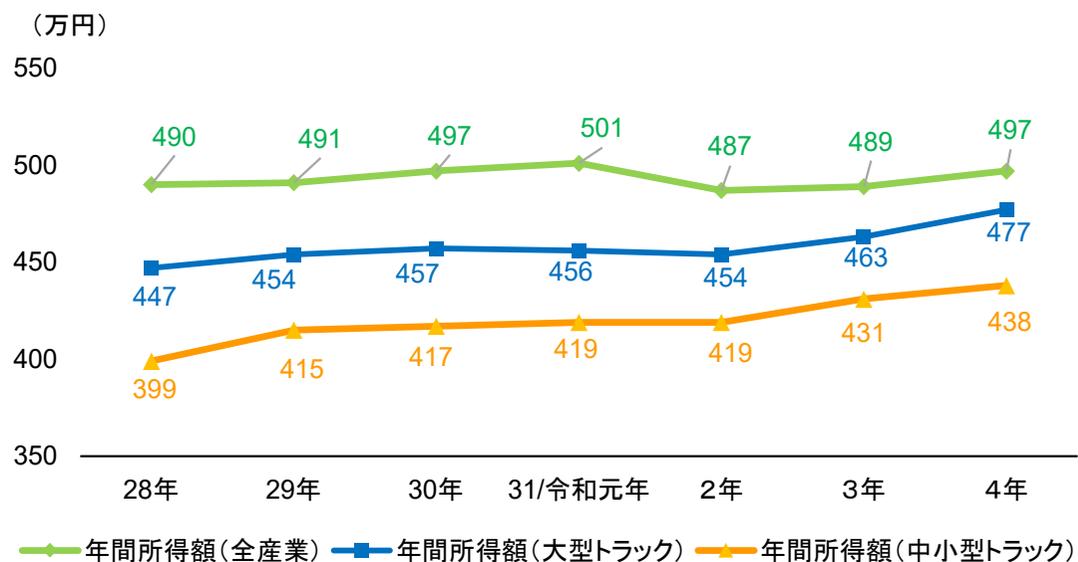
①労働時間

全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



②年間賃金

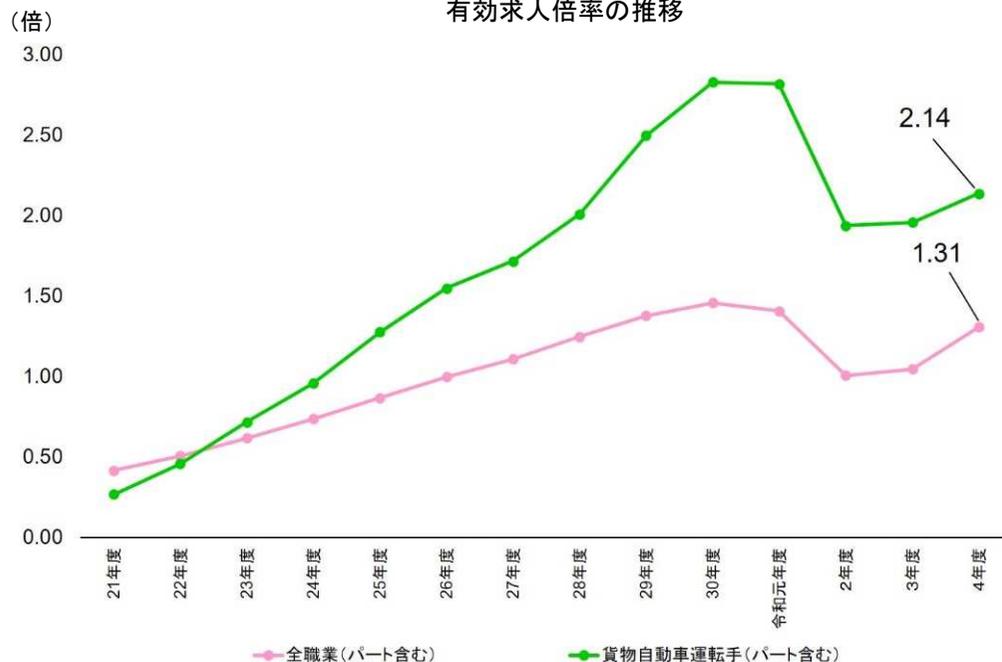
全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



③人手不足

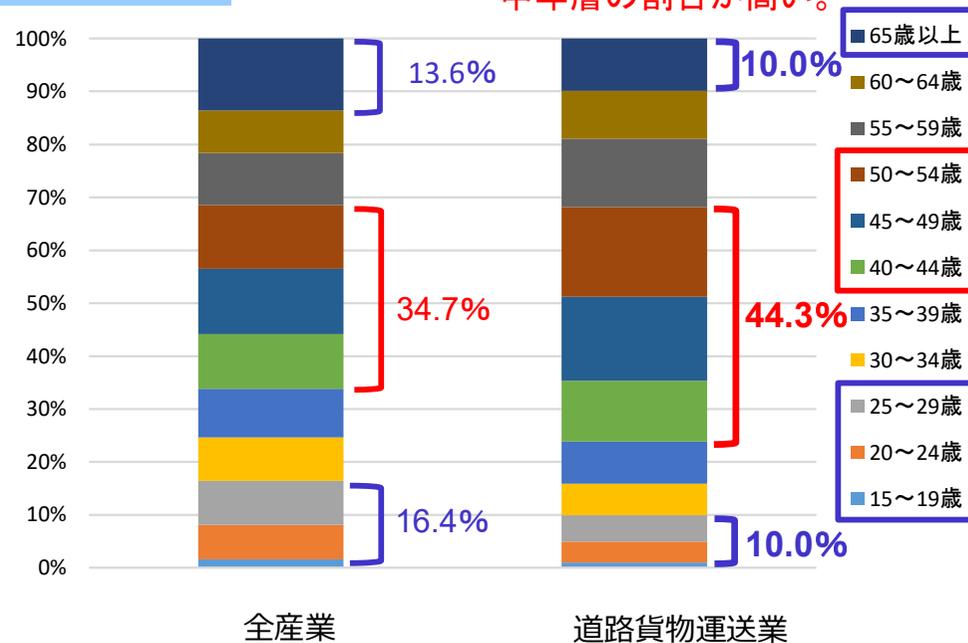
全職業平均より約2倍高い。

有効求人倍率の推移



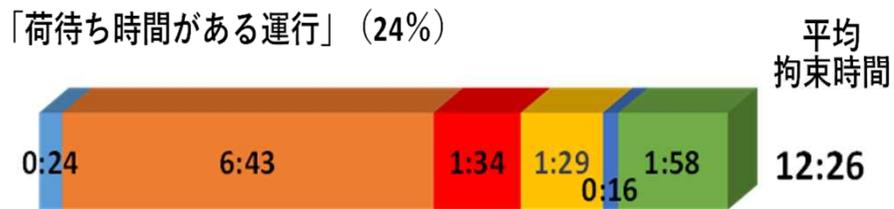
④年齢構成

全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。
中年層の割合が高い。

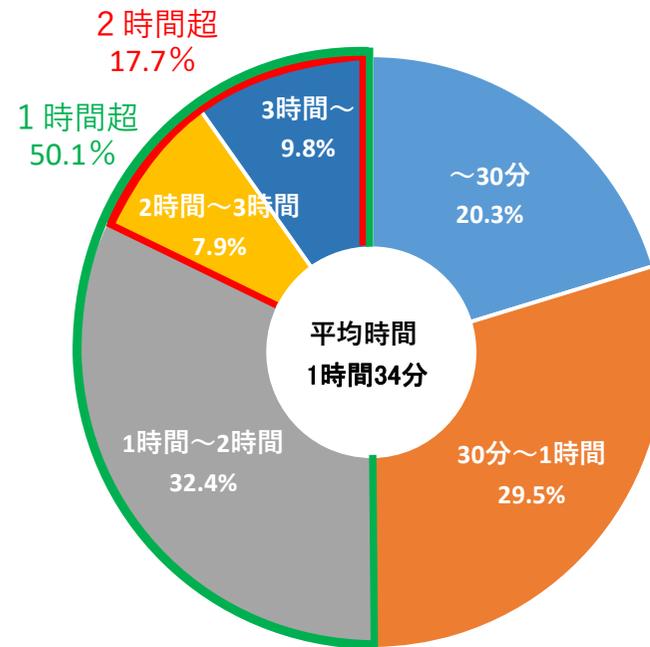


- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳
(荷待ち時間の有無別)



1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典:トラック輸送状況の実態調査 (R2)

平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月1日）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示**」（**貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象**）により、拘束時間、運転時間等が強化される。

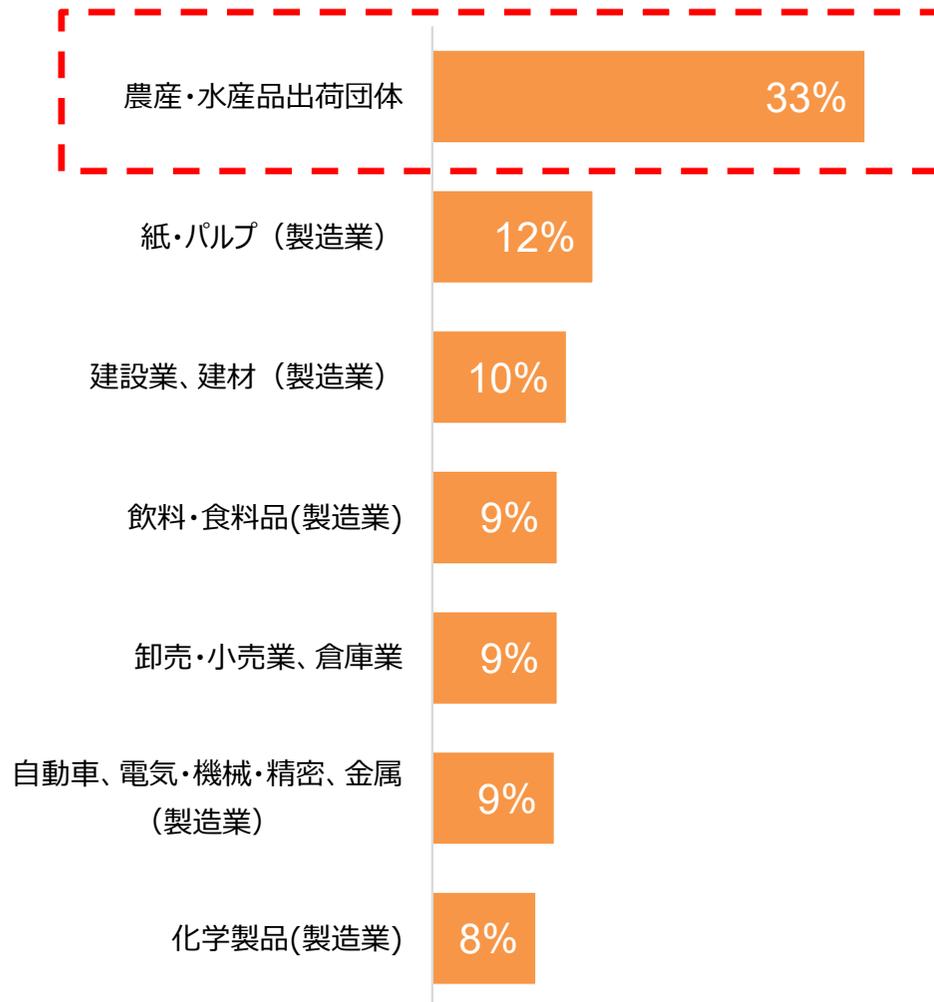
○主な改正内容

	現 行	改正後
時間外労働規制 （労働基準法）	なし	960時間 （原則、年720時間）
拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示）	<p>【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</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。</p>	<p>令和6年4月～</p> <p>【1日あたり】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 原則13時間以内、最大15時間以内。 ・ 長距離運行は週2回まで16時間 <p>※ 14時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、年3300時間、284時間以内。ただし、労使協定により、年3400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。</p>

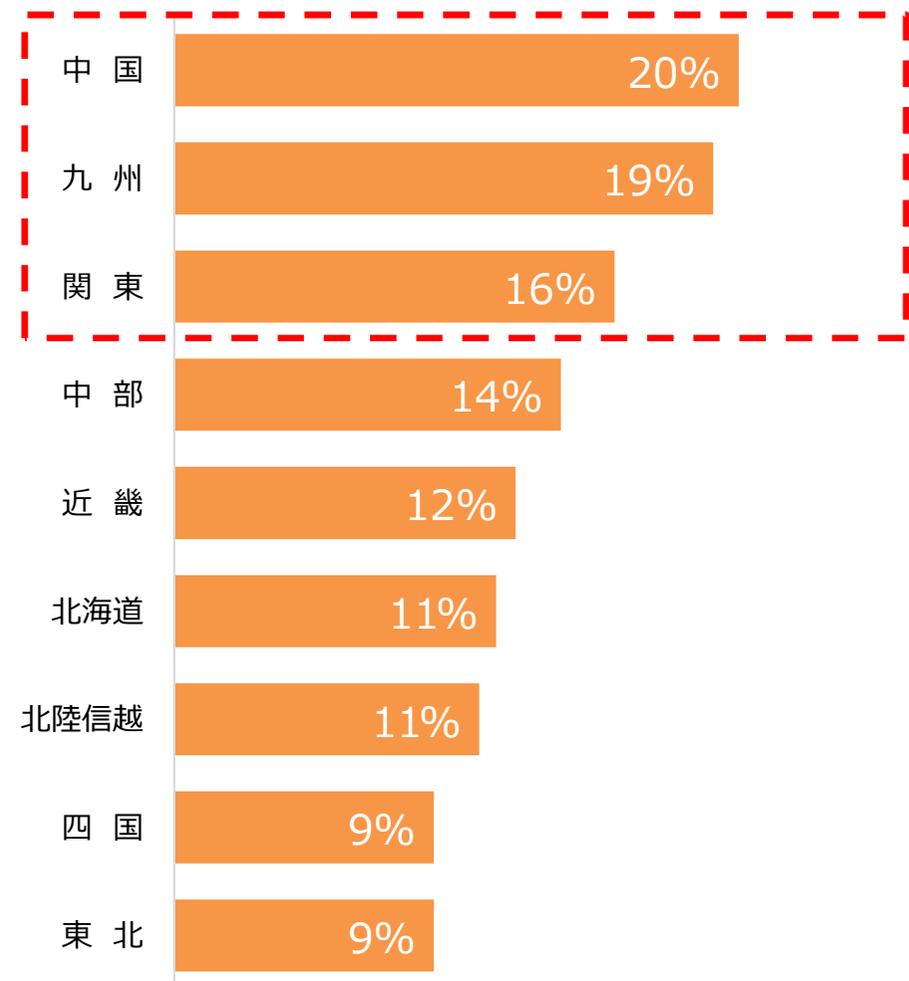
労働時間規制等による物流への影響

- 具体的な対応を行わなかった場合、**2024年度には輸送能力が約14%（4億トン相当）不足**する可能性。
- その後も対応を行わなかった場合、**2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足**する可能性。

(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



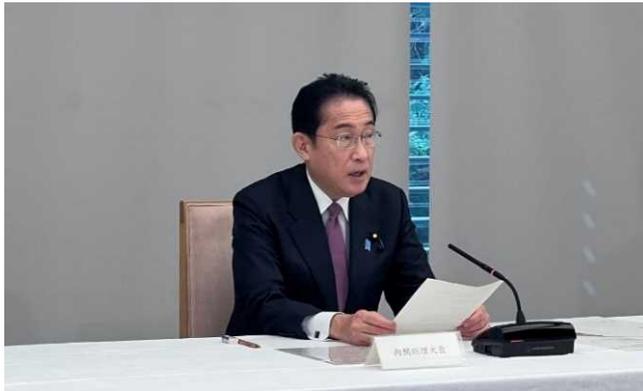
(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会中間とりまとめ（2023年2月）より抜粋

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」について

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、関係行政機関の緊密な連携の下、政府一体となって総合的な検討を行うため、**令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置・開催。**



＜構成員＞

議長 内閣官房長官
副議長 農林水産大臣
経済産業大臣
国土交通大臣
構成員 内閣府特命担当大臣
(消費者及び食品安全担当)
国家公安委員会委員長
厚生労働大臣
環境大臣

※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求めるものとする。

■ 総理発言のポイント

- 荷主・物流事業者間等の商慣行の見直しと、物流の標準化やD X・G X等による効率化の推進により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要。
- 1年以内に具体的成果が得られるよう、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめること。

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**(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**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化(*)**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入(*)
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入(*)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGM**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃收受・価格転嫁円滑化**等の取組み(*)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資**の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック**速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進(*)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化(*)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入(*)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

	(施策なし)	(施策あり)	(効果)
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間×達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50%×達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			合計：14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働時間規制（「2024年問題」）、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響を踏まえ、**着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとする**ため、2022年9月から検討会を開催。（事務局：国交省 経産省 農水省）2023年1月17日に中間とりまとめ案を議論し、2月8日に公表、その後、2023年夏頃に最終とりまとめ予定。

【労働時間規制等による物流への影響】

- 具体的な対応を行わなかった場合には、2024年度には約14%（4億トン相当）の輸送能力が不足する可能性。
- その後もドライバー数減少が見込まれ、2030年度には約34%（9億トン相当）の輸送能力が不足する可能性。

【基本的な考え方について】

- これまで策定してきたガイドライン等について、インセンティブ等を打ち出して有効に機能するようにするとともに、類似の法令等を参考に、規制的措置等、より実効性のある措置も検討すべき。
- その検討に当たっては、物流事業者が提供価値に応じた適正対価を収受するとともに、物流事業者、荷主、経済社会の「三方良し」を目指す。

【最終とりまとめに向けて検討する事項】

1. 荷主企業や消費者の意識改革について

- ・ 物流に係る広報の推進
- ・ 経営者層の意識改革を促す措置の検討 等

2. 物流プロセスの課題の解決に向けて

- ・ 待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置（荷主規制等）の検討（不適切な商慣習の是正等）
- ・ 契約条件の明確化、多重下請構造の是正等の運賃の適正収受に資する措置の検討 等
- ・ 貨物自動車運送事業法に基づく荷主への働きかけ等及び標準的な運賃に係る延長等所要の対応の検討

3. 物流標準化・効率化の推進に向けた環境整備

- ・ 官民連携による物流標準化の推進
- ・ 省エネ化・脱炭素化の推進に向けた環境整備 等（共同輸配送や物流ネットワークの形成等）

改正の目的

- トラック運送業の健全な発達を図るため、**規制を適正化**
- 時間外労働規制の適用(令和6年4月)を見据え、**緊急に運転者の労働条件を改善**

改正の概要

1. 規制の適正化

参入要件を厳格化(欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等)

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

定期的な車両の点検・整備の実施や**社会保険料の納付**等の義務づけ

3. 荷主対策の深度化

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

トラック事業者の法令遵守に係る**荷主の配慮義務**、**国土交通大臣による荷主への働きかけ**等の規定を新設

4. 標準的な運賃

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

運転者の労働条件を改善し、**持続的に事業を運営**するための参考指標として「**標準的な運賃**」の制度を導入

貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

働きかけ



荷主が違反原因行為をしていること
を疑う相当な理由がある場合

要 請

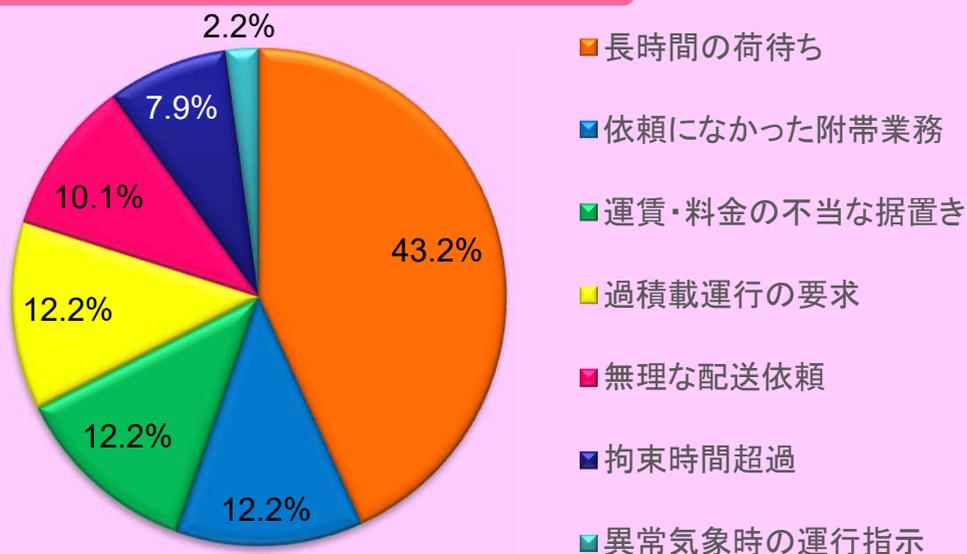


要請してもなお改善
されない場合

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は、公正取引委員会へ通知

荷主起因の違反原因行為の割合

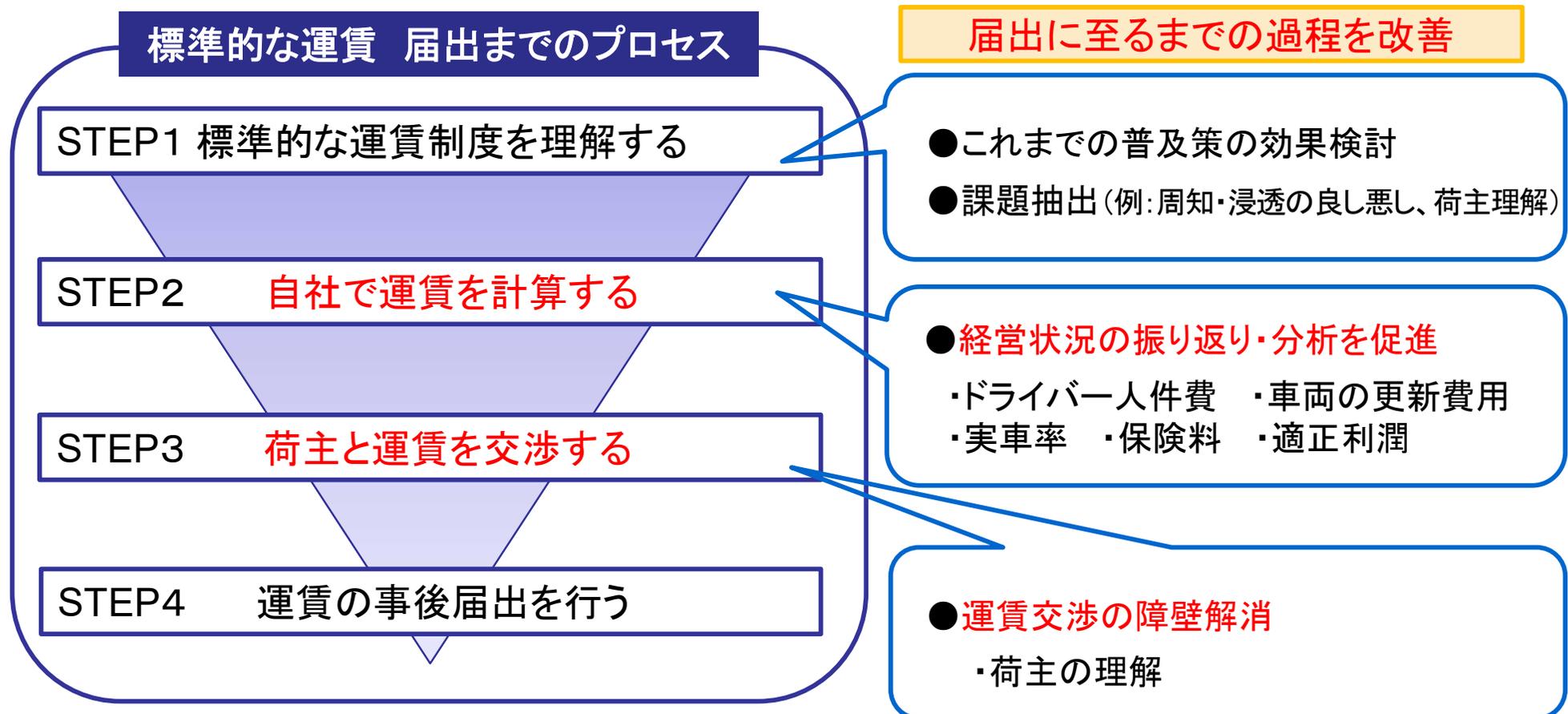


「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要 請	4
働きかけ	82

※令和5年5月31日現在

- 平成30年改正後の貨物自動車運送事業法に基づき、**運賃交渉力の弱い運送事業者の適正な運賃収受を支援すること**を目的に、令和2年4月「標準的な運賃」を告示。
- 「標準的な運賃」では、**運転者について全産業並みの給与、車両の更新期間5年**、一般的な利潤(自己資本金の10%)などの経営改善につながる前提を置いて、参考となる運賃を示している。
- 運送事業者が**自己の経営状況を踏まえて運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むことが肝要**

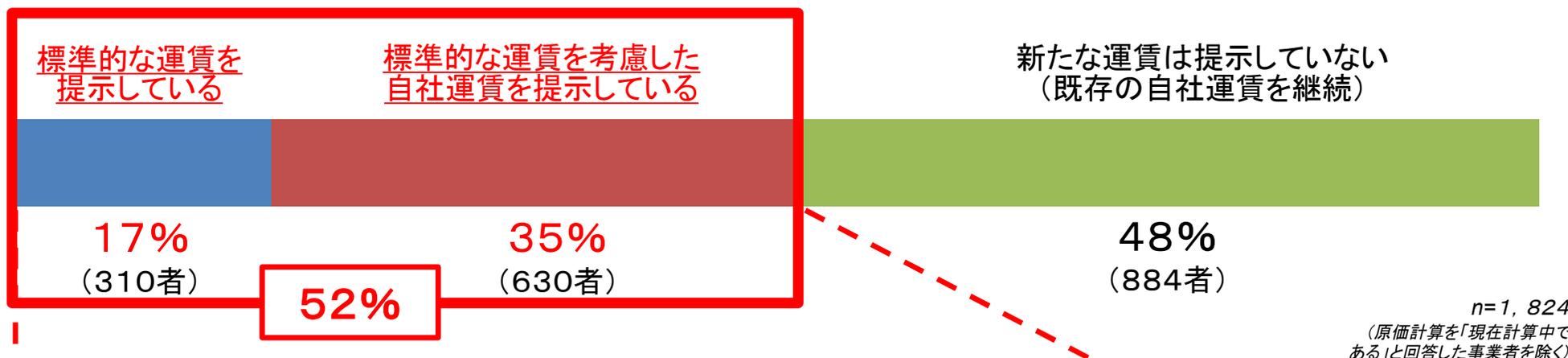


※標準的な運賃の届出率 55.8% (令和5年4月末時点)

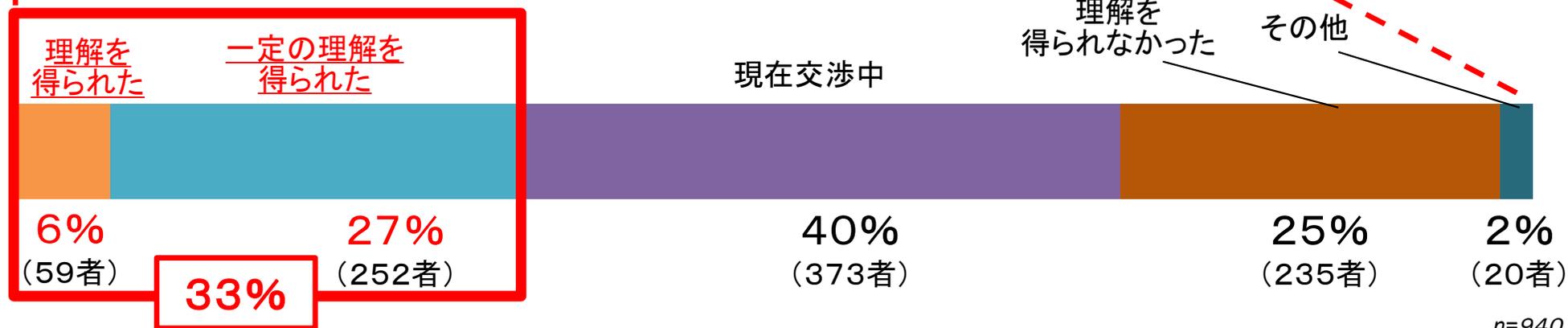
○ 令和2年4月に告示された「標準的な運賃」について、浸透・活用状況等の実態を把握することを目的として、(公社)全日本トラック協会の会員事業者を対象とした調査を実施

○ 期間: 令和4年1月28日～3月31日、回収率: 5.9% (回収票数2,406票 ÷ 対象者数40,468者)

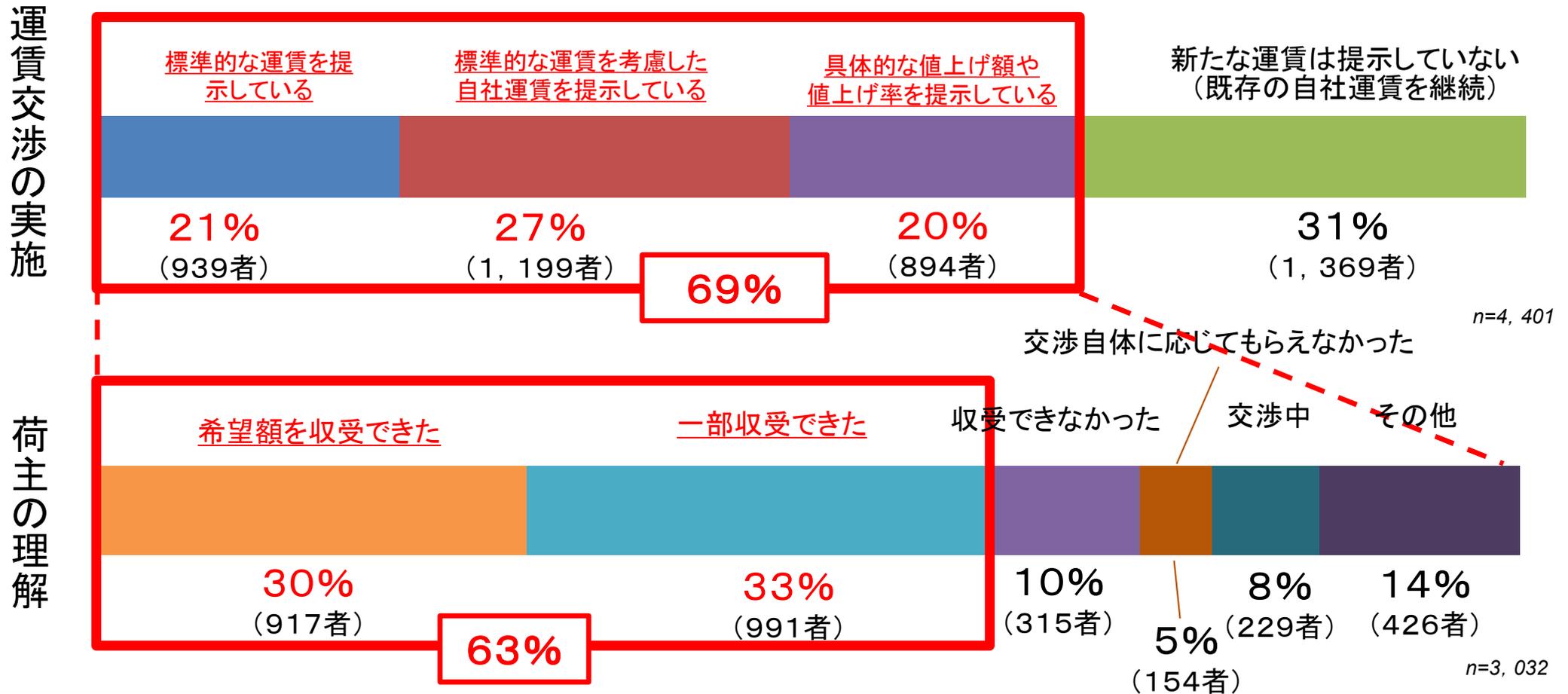
運賃交渉の実施



荷主の理解



- 令和2年4月に告示された「標準的な運賃」について、浸透・活用状況等の実態を把握することを目的として、(公社)全日本トラック協会の会員事業者を対象とした調査を実施
- 期間: 令和5年2月7日～3月31日、回収率: 8.5% (回収票数4,401票 ÷ 対象者数51,657者)



➡ **全体の76%が「標準的な運賃」制度の延長を希望** (現行制度は令和6年3月末までの時限措置)

【主な意見】 (荷主との交渉に活用しやすい (2,564件)、運賃の下支えになる (1,517件)、原価計算の参考となる (1,104件)、自社の経営判断に活用できる (780件) 他)

【成立:令和5年6月14日、公布・施行:令和5年6月16日】

改正の目的

- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制を見据え、平成30年の議員立法において時限措置として、「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度を創設
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ば
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「標準的な運賃」や「働きかけ」等の制度を継続的に運用することが必要

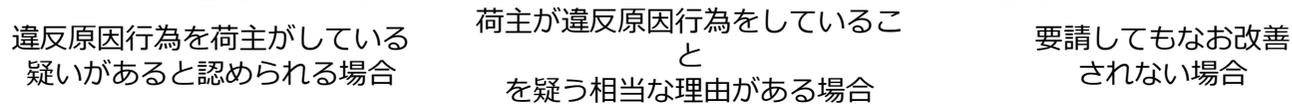
改正の概要

現行

【時間外労働規制が適用される(令和6年3月)までの時限措置】

荷主対策の深度化

トラック事業者の法令遵守に係る国土交通大臣による荷主への働きかけや要請等の規定



働きかけ

要 請

勧告・公表

標準的な運賃

運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標としての「標準的な運賃」制度(令和2年4月告示)

⇒セミナーや各種協議会による周知・浸透

改正後

上記について「当分の間」の措置とする

令和5年5月末時点

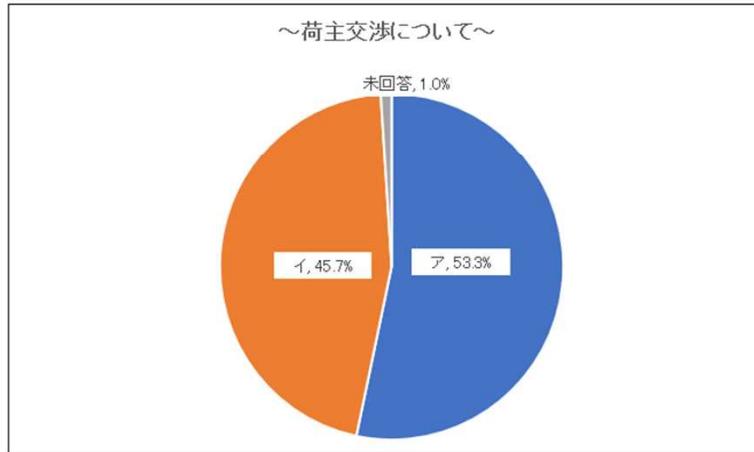
支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合	支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合	支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合
札幌	1516	795	52.4%	新潟	707	559	79.1%	徳島	380	333	87.6%
函館	268	230	85.8%	長野	636	268	42.1%	香川	594	511	86.0%
室蘭	370	238	64.3%	富山	603	391	64.8%	愛媛	735	659	89.7%
旭川	410	286	69.8%	石川	741	442	59.6%	高知	422	384	91.0%
帯広	326	118	36.2%	小計(北陸信越)	2687	1660	61.8%	小計(四国)	2131	1877	88.5%
釧路	276	193	69.9%	福井	477	331	69.4%	福岡	2229	1417	63.6%
北見	189	105	55.6%	岐阜	856	455	53.2%	佐賀	436	350	80.3%
小計(北海道)	3355	1965	58.6%	静岡	1546	1017	65.8%	長崎	428	368	86.0%
青森	796	460	57.8%	愛知	2893	1717	59.1%	熊本	688	606	88.1%
岩手	582	392	67.4%	三重	968	751	77.6%	大分	523	360	68.8%
宮城	1187	672	56.6%	小計(中部)	6740	4265	63.3%	宮崎	402	324	80.6%
秋田	340	253	74.4%	滋賀	503	367	73.0%	鹿児島	1006	724	72.0%
山形	364	211	58.0%	京都	974	768	78.9%	小計(九州)	5712	4149	72.6%
福島	988	671	67.9%	大阪	4402	2882	65.5%	陸運事務所	825	307	37.2%
小計(東北)	4257	2659	62.5%	兵庫	2210	568	25.7%	合計	56990	32087	56.3%
茨城	2258	990	43.8%	奈良	597	384	64.3%				
栃木	1085	551	50.8%	和歌山	558	383	68.6%				
群馬	1148	369	32.1%	小計(近畿)	9244	5352	57.9%				
埼玉	3340	896	26.8%	鳥取	302	259	85.8%				
千葉	2196	656	29.9%	島根	375	333	88.8%				
東京	5012	1484	29.6%	岡山	1148	890	77.5%				
神奈川	2535	1405	55.4%	広島	1509	1227	81.3%				
山梨	504	240	47.6%	山口	627	543	86.6%				
小計(関東)	18078	6591	36.5%	小計(中国)	3961	3252	82.1%				

※告示されてからの累計件数

質問4

働き方改革実現のため、荷主交渉はしましたか？

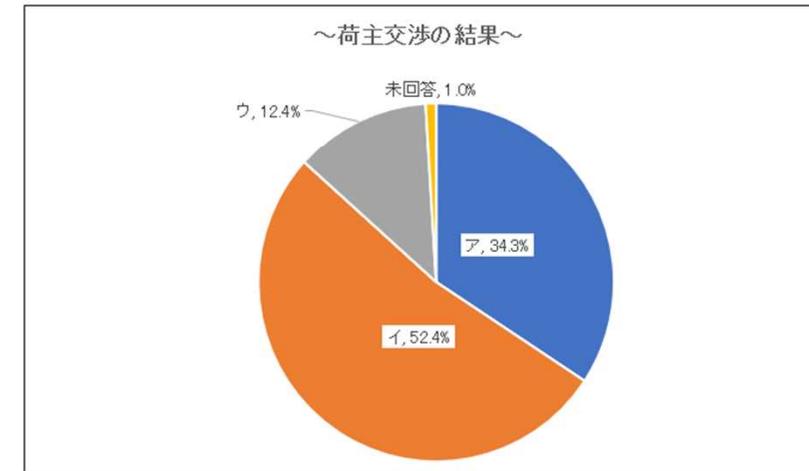
ア：交渉した イ：交渉していない



質問5

荷主交渉した結果、どのような返答でしたか？

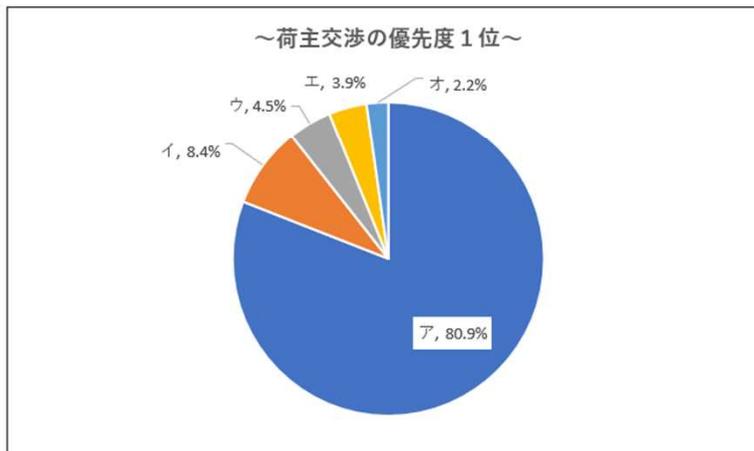
ア：満足いく返答 イ：満足のいかない返答 ウ：返答なし



質問6

荷主に対し交渉する中で、優先順位の高いものは何ですか？

ア：運賃の値上げ イ：荷待ち時間の短縮 ウ：高速道路料金の収受
エ：付帯作業の削減 オ：その他



- 荷主交渉をしたのは53.3%（全日本トラック協会の会員事業者を対象とした調査（令和4年度）では、新たな運賃を提示し交渉を実施したのは69%）
- 荷主交渉の結果、満足いかない返答
- 優先順位が高いものは、運賃の値上げ

東北運輸局が2022年秋に各県トラック協会を通じて行った運送事業者に対するアンケートでは、交渉の結果、値上げや高速道路利用について、荷主の理解を得られたケースも報告されている。

- 交渉を行う際に、詳細なデータが提示できている。

具体的なデータを提示して説明している。

- 燃油高騰については理解してもらいやすい。
- 時間短縮の効果等のデータを示して、高速道路の使用につなげる。
- 原価表や、各種経費の内訳、経費上昇金額の詳細等を提示することで理解を得られる。

■ 燃料高騰については理解してもらいやすい。

- サーチャージの理解は得ることが出来たが、満額の回答を得ることが中々難しい。
- 燃料値上がりに対して、距離燃費分を値上げした。(8%以上)
- 燃料高騰により全荷主に運賃値上げ交渉を行った結果、全荷主より1割程度値上げの了承を得ることができた。

■ 時間短縮の効果等のデータを示して、高速道路の使用につなげる。

- 一部高速区間の使用をできるようになりました。積込時間が一定の時間を過ぎた場合、高速使用となる。
- 高速料金の別收受と高速利用の理解。積卸し時間の設定化による休憩時間の確保。
- 労働時間の短縮のため高速道路の使用許可をお願いした。試験的に高速道を利用し、どのくらい時間短縮できるかデータをとった。今後費用負担について打合せする。

■ 原価表や、各種経費の内訳、経費上昇金額の詳細等を提示することで理解を得られる。

- 原価表を提示して料金が上がった。
- 運賃値上げの通達文を作成し荷主に訪問。年間稼働日数と年間運賃の説明をし、現状運賃の金額を把握してもらう。弊社の自助努力の限界と作業時に使用するラップや緩衝材、車両価格や維持に必要な経費等の説明を行い、以前と現行の購入金額の差額(上昇分)を把握してもらう。今後の担い手の確保、既存従業員の離職を防ぐための給与アップ等を含めた説明を行い、荷主に運賃値上げの了承をいただいた。

令和4年12月、管内運輸支局長あて事務連絡を発出。年明けに支局長とトラック協会とでチラシを活用し経済団体などに働きかけるよう依頼。

●青森県(1月31日)

訪問先;青森県商工会議所連合会、青森経済同友会、一般社団法人青森県経営者協会

訪問者;青森運輸支局長、トラック協会長、労働局労働基準部長

報道;NHK青森、青森朝日放送、青森テレビ、東奥日報、デーリー東北

●岩手県(2月13日)

訪問先;岩手県商工会議所連合会、商工会議所(釜石、一関、花巻、大船渡、久慈)、岩手県中小企業会、岩手県商工会連合会、商工会(住田、田野畑、二戸、野田、平泉、洋野、普代、陸前高田)

訪問者;岩手運輸支局長等、トラック協会専務

●秋田県(1月27日)

訪問先;秋田県商工会議所連合会

訪問者;秋田運輸支局長、トラック協会長

報道;秋田放送、秋田朝日放送、秋田魁新報

●宮城県(賀詞交換会等で運輸局長が直接働きかけた)

宮城県経営者協会から会員への会報及びメルマガ配信

東北経済連合会から会員へのメルマガでの配信 (1 / 30)

仙台商工会議所から会員へのメールニュースでの配信 (2 / 1)

報道;河北新報(物流の危機 宮城の現場)

●山形県(1月18日、23日)

訪問先;山形県商工会議所連合会、山形県経営者協会

訪問者;山形運輸支局長、トラック協会長等

報道;山形新聞

●福島県(1月31日)

訪問先;福島県商工会議所連合会、福島商工会連合会

訪問者;福島運輸支局長、トラック協会長

報道;テレビユー福島、福島民報

東北運輸局長による周知活動

●物流ニッポン座談会(2月9日)

運輸局長、トラック事業者による毎年恒例の座談会。今年度のテーマは「2024年問題」で、討論内容は物流ニッポン3月10日号へ掲載。

●三金会(2月17日)

仙台地区のマスコミ幹部の集まりである「三金会」に運輸局長が講師として招かれ、「2024年問題」に関して、約30分講演。

●東北運輸局長定例記者会見(3月14日)

定例の局長記者会見で、「2024年問題解決に向けて」と題して発表。

■秋田県トラック事業者の将来の課題を考える研修会(R5.5.23)

- ・2024年4月まで1年を切り、軽油価格の高騰やドライバー不足など、トラック業界を取り巻く環境は非常に厳しい状況下にある中、トラック事業者が、将来のあるべきトラック輸送に目を向け、自ら考え行動するきっかけとすべく、有識者によるパネルディスカッション形式での意見交換会を開催。
- ・当日は、東北運輸局長も参加し、運賃交渉の成功事例や中継輸送・モーダルシフトといった省エネ対策や労働時間削減に向けた先進事例等について紹介。その他、トラックドライバーの実情やドライバー不足の将来推計等についても議論。



■価格転嫁の円滑化に関する協定締結式(R5.6.5)

- ・原油価格をはじめとする物価の高騰等が経済活動や雇用に大きな影響を及ぼしている中、経済の持続的発展を図り、賃金水準の向上を促進するためには、県内の各企業が適切な価格転嫁を行える環境づくりが重要。
- ・そこで、関係団体が相互に連携及び協力し、県内の各企業が、労務費、原材料費、エネルギーコスト等の上昇分を、適切に取引価格に転嫁できる気運の醸成を図ることを目的として協定を締結。
- ・秋田県知事のほか、秋田労働局長や秋田運輸支局長、秋田県トラック協会会長等が協定書に署名。



2024年4月から働き方改革関連法施行により時間外労働の上限規制等が適用される、いわゆる「2024年問題」について周知するため、東北運輸局のホームページ内に特設ページを設置しました。

セミナー等の開催案内を始めとした「2024年問題」に関する情報を運送事業者向け、荷主企業向け、物流利用者向けにそれぞれ掲載しております。



※東北運輸局ホームページ（トップ画面）

トラックの「2024年問題」知っていますか！？



トラック事業においては、2024年4月から働き方改革関連法施行により時間外労働の上限（休日を除く年960時間）規制等が適用されます。
この規制は、「2024年問題」と称され、とりわけ他の業態よりも労働時間が長いとされるトラック事業については、労働時間が制限されることで、①1日に運ぶことができる荷物の量が削減、②トラック事業者の売上げ・利益の減少、③ドライバーの収入の減少、④収入の減少による支払い手不足などが懸念されているところです。

▶ [適用猶子業種の時間外労働の上限規制 特設サイト（はたらきかたススム\(厚生労働省\)）](#)

お知らせ

2024年問題に関連する新着情報を掲載して参ります。

- ▶ [「令和5年度物流効率化セミナー」\(東北経済産業局\) <オンライン開催>](#)
【開催日時】7月20日(木曜日)13時30分～14時50分
【申込期限】7月11日(火曜日)17時00分
- ▶ [トラック運転者等の労働時間管理等に関する説明会<秋田県内6会場>](#)
【開催日時】7月19日(水曜日)13時30分～ ほか
詳細は [秋田労働局ホームページ](#) をご確認ください。

物流の「2024年問題」とは

「2024年問題」は物流に関係する全ての皆様が考え、取り組んでいかなければ解決できない問題です。
「2024年はすぐそこです」



▶ [物流の「2024年問題」とは](#)

「2024年問題」特設ページアドレス
https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/00001_00250.html



働き方改革等のアンケート調査結果

1. 「働き方改革」に関する調査結果

□目的

働き方改革関連法のトラック事業者への適用や改正改善基準告示の適用が2024年4月からと迫る中、適正な運賃収受・労働時間削減に向けて荷主理解を進めていかなければならない。協会として、秋田県会員事業者の「働き方改革」に対する取組み状況を把握するため、実体調査を行った。

□調査期間

令和5年4月6日～4月17日

□調査対象

(公社) 秋田県トラック協会 会員事業者
※霊柩事業者を除く

□回収率

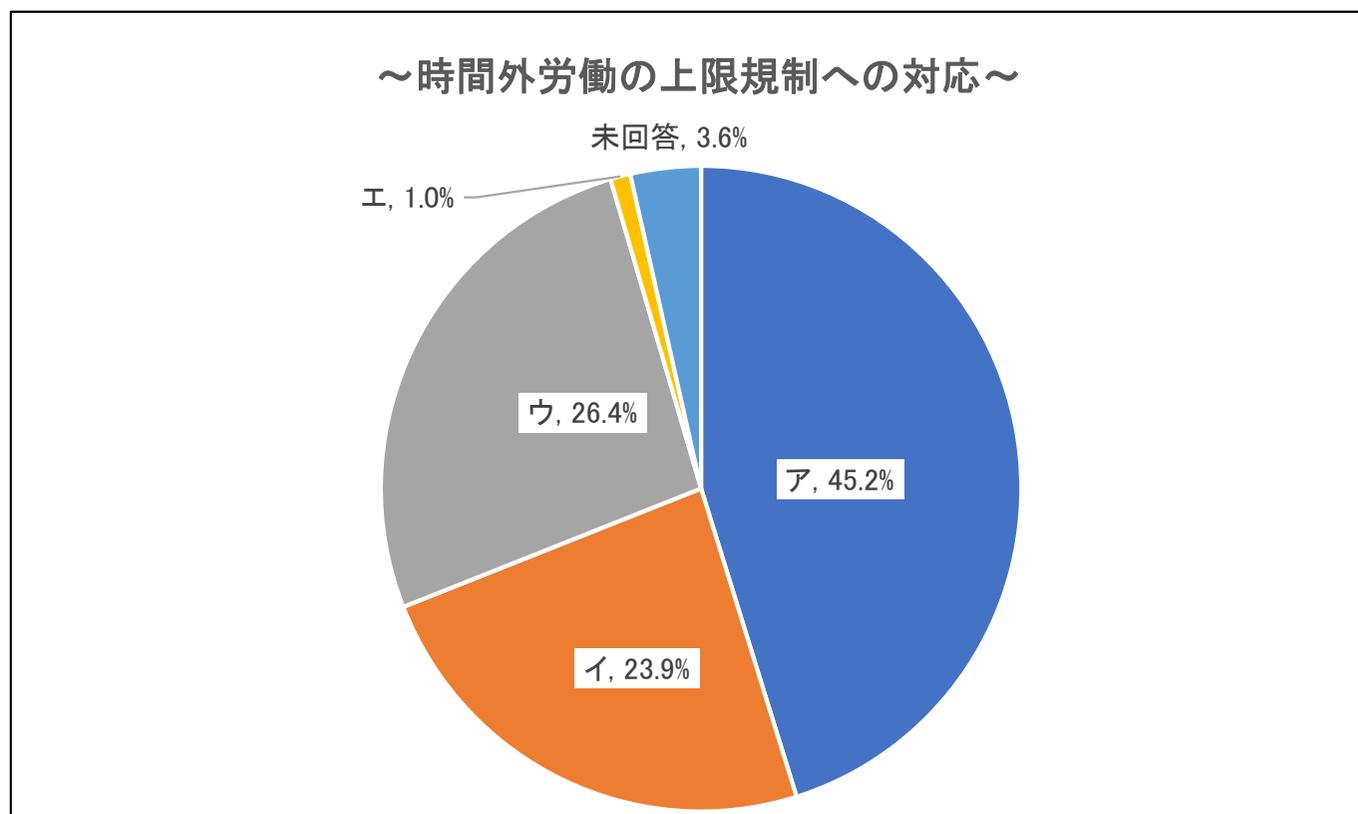
調査表送付数	回収数	回答率
363社	197	54.2%

1. 「働き方改革」に関する調査結果

質問 1

2024年4月からの、年間時間外労働960時間の上限規制には対応可能ですか？

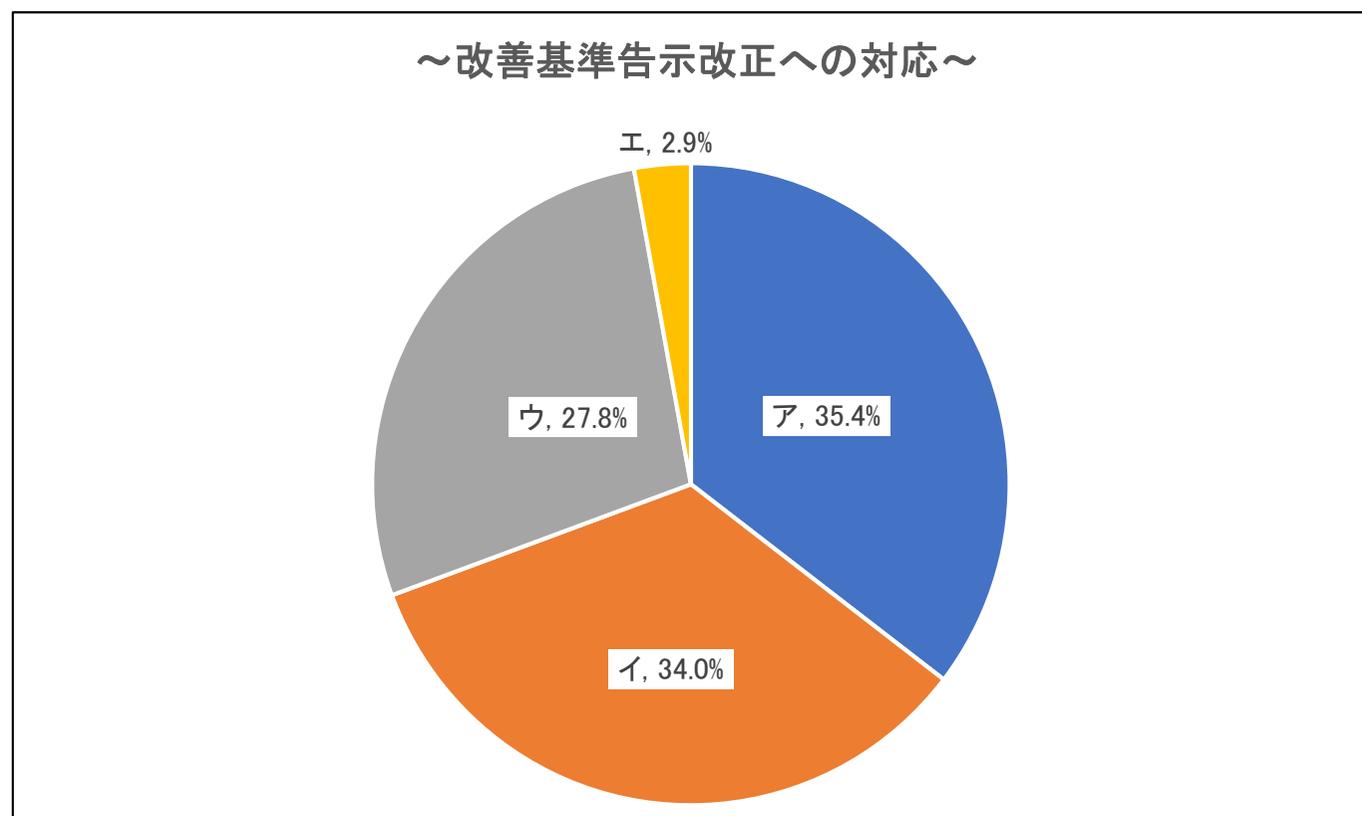
ア：現在のままで対応可能 イ：2024年4月までに対応可能
ウ：不安がある エ：対応不可能



質問 2

2024年4月からの、改正改善基準告示には対応可能ですか？

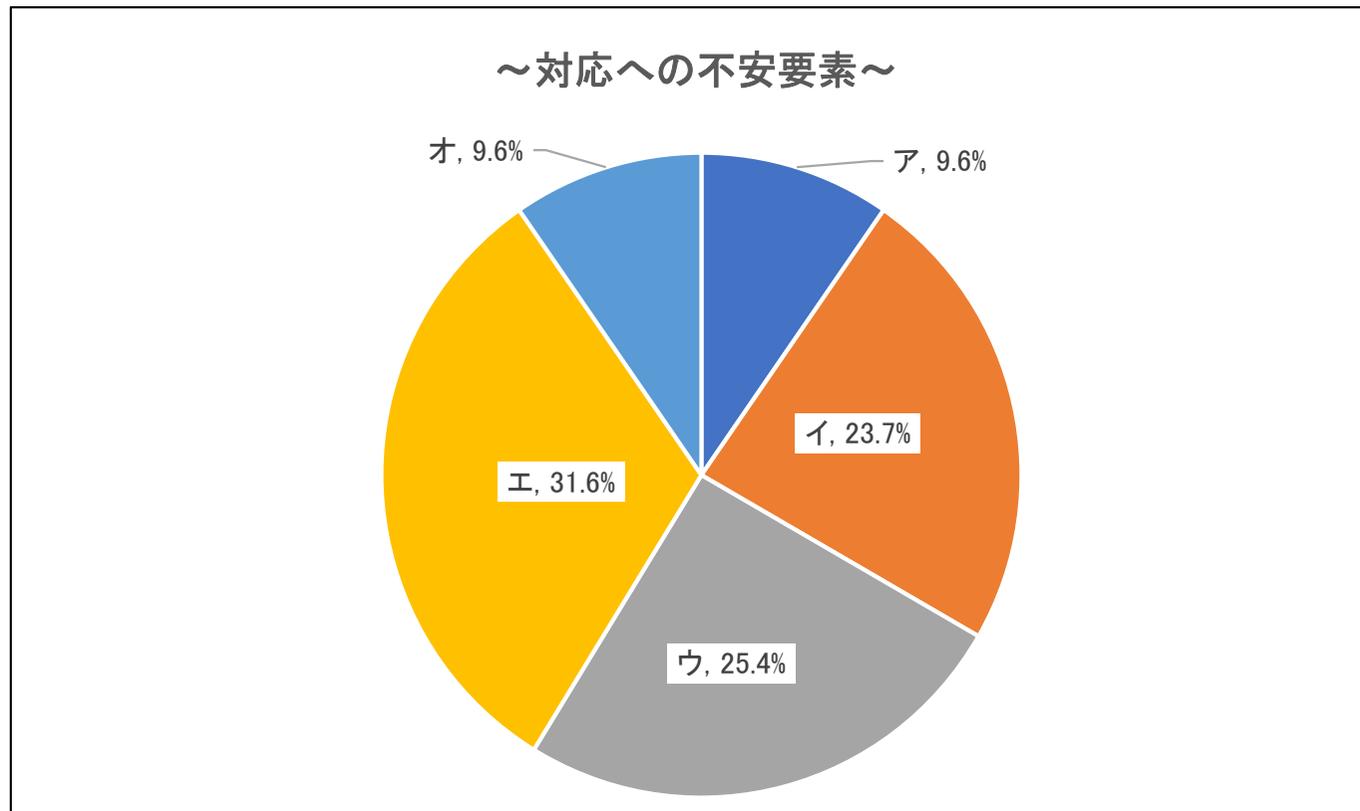
ア：現在のままで対応可能 イ：2024年4月までに対応可能
ウ：不安がある エ：対応不可能



質問3

改正改善基準告示の何の項目に対し不安要素を持っていますか？

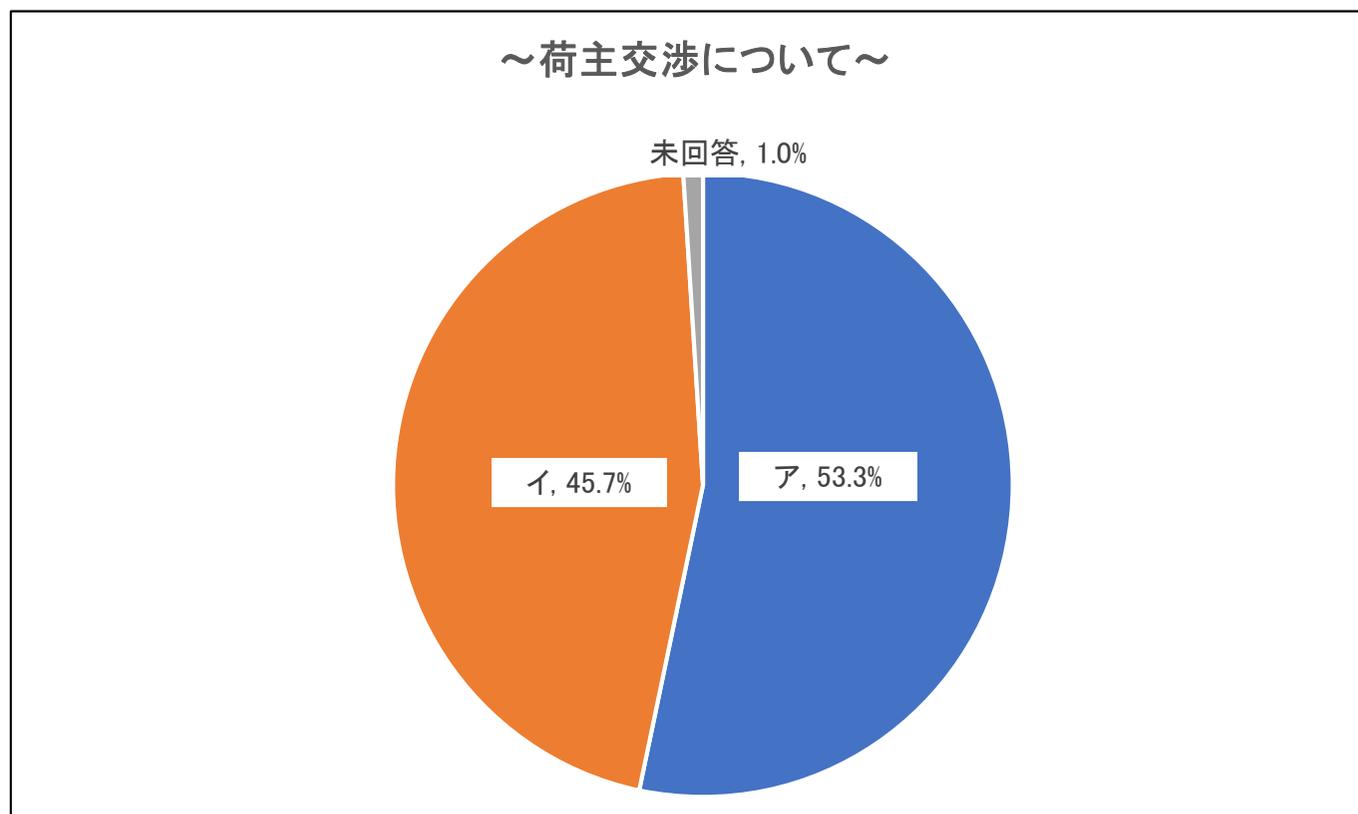
ア：年間の拘束時間（最大3,400時間） イ：月の拘束時間（最大310時間）
ウ：1日の拘束時間（最大15時間） エ：休息期間（継続9時間以上）
オ：分割休息（1回3時間以上で、2分割は10時間以上、3分割は12時間以上）



質問 4

働き方改革実現のため、荷主交渉はしましたか？

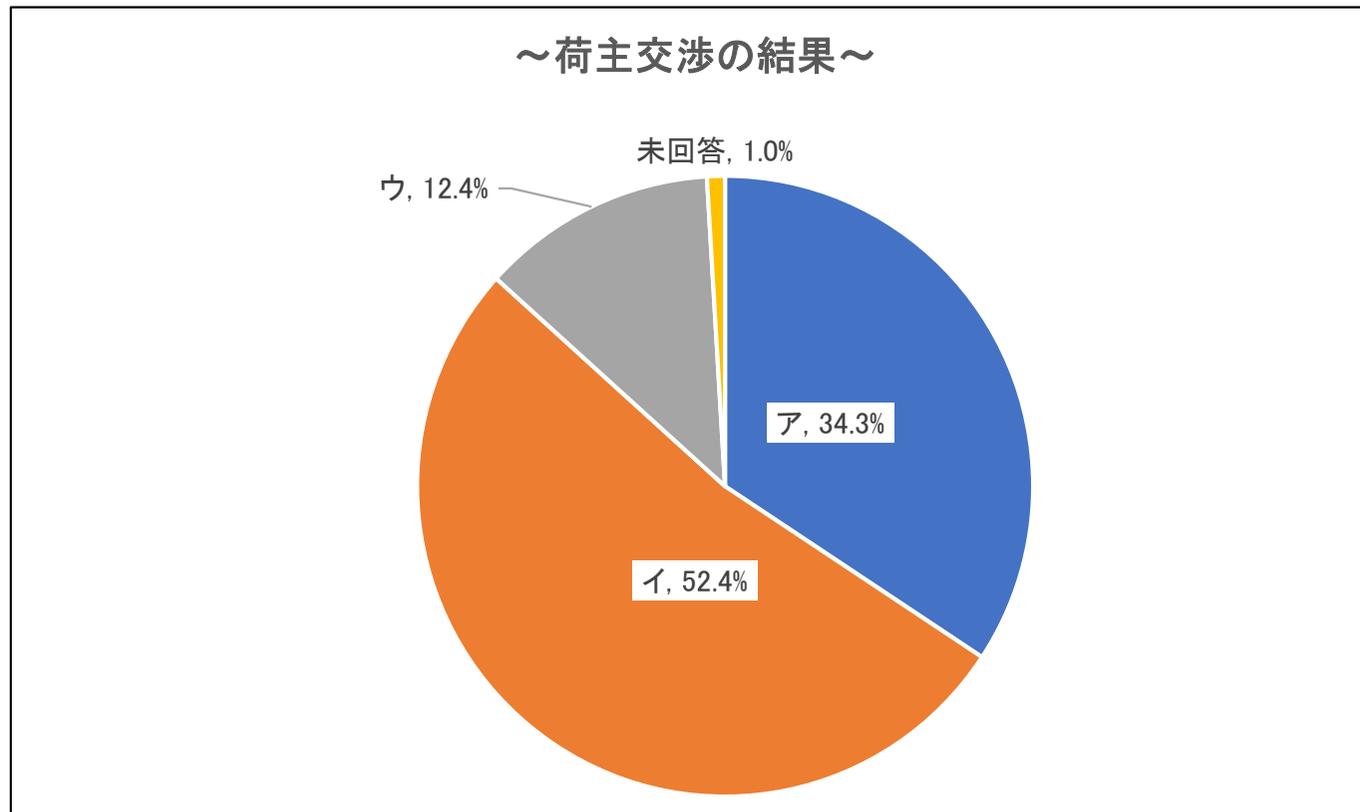
ア：交渉した イ：交渉していない



質問 5

荷主交渉した結果、どのような返答でしたか？

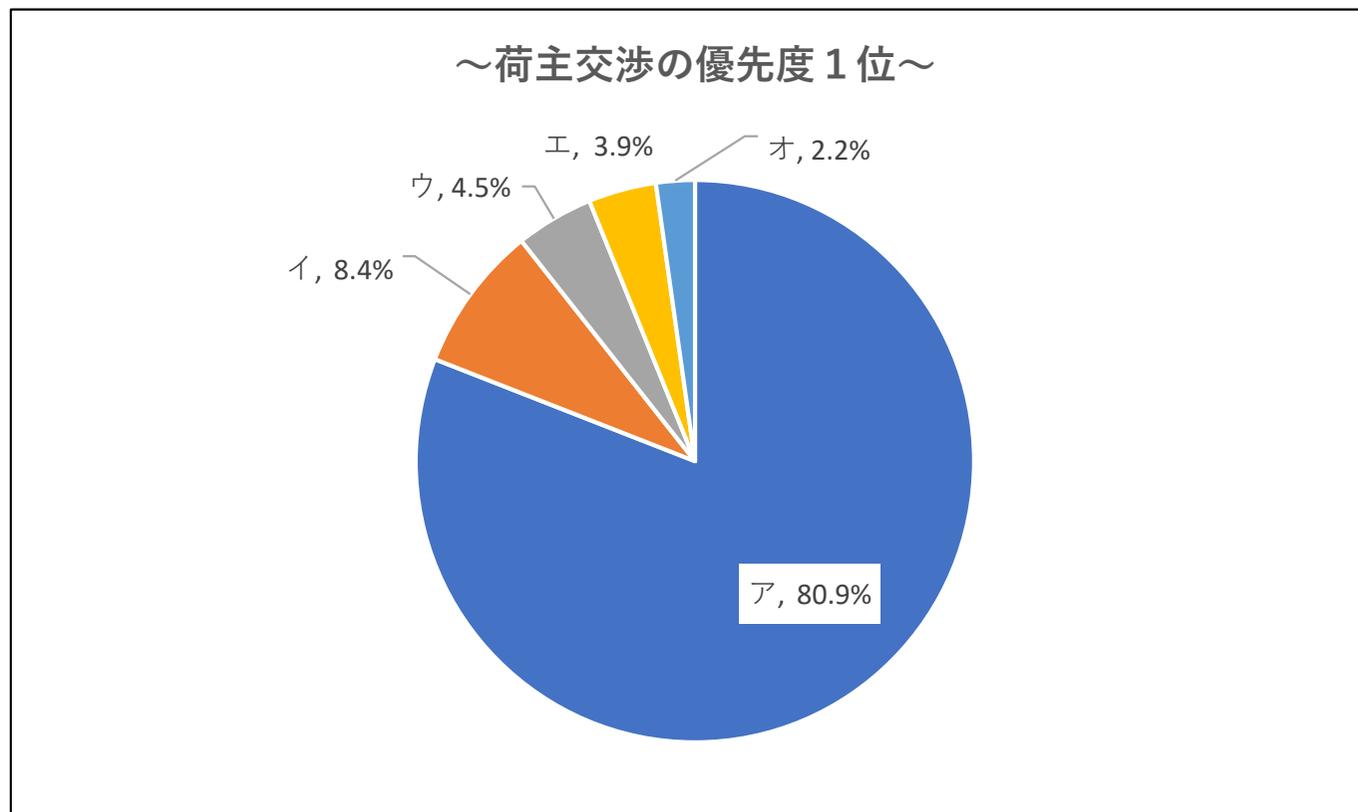
ア：満足いく返答 イ：満足のいかない返答 ウ：返答なし



質問 6

荷主に対し交渉する中で、優先順位の高いものは何ですか？

ア：運賃の値上げ イ：荷待ち時間の短縮 ウ：高速道路料金の収受
エ：付帯作業の削減 オ：その他



質問7

ドライバーの雇用状況はどうか？

ア：足りている イ：不足している

