

働き方改革関連法によって2024年4月以降、ドライバーの拘束時間が減ることにより、様々な問題が懸念されます。

	現 行	見直し案(令和6年4月～)
拘束時間	<ul style="list-style-type: none">・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)・1ヶ月 293時間以内	<ul style="list-style-type: none">・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)・1ヶ月 284時間以内
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">・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))	<ul style="list-style-type: none">・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)) <p>※「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</p>

何とかしなければ物流が停滞してしまう!?

・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、今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ますから、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生活に困窮する恐れがありますし、収入減少による離職が起これば、人材不足に陥る可能性もあるでしょう。



・**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

・**ワークシェア** → **求人** → **ホワイト物流・働きやすい認証制度による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

・**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

2024年問題はすぐそこです!!

・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。**