

令和5年5月

トラック運送事業を利用される
荷主の皆様へ

(公社) 全日本トラック協会
国土交通省

**「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) 遵守への
ご協力をお願い**

平素は、トラック運送事業に格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、トラック業界では、2024年4月からドライバーの時間外労働の上限規制年960時間が適用されることとなり、他産業と比較し労働時間の長い業界であるため、その対応に多くの運送事業者が苦慮しています。

さらに、ドライバーの脳・心臓疾患による労災支給決定件数が全業種において最も多いことから、ドライバーの拘束時間、休息期間や運転時間等を定めた「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)も昨年改正され、2024年4月から適用されます。

つきましては、改正改善基準告示の内容など、荷主の皆様にご案内させていただきたい事項をリーフレットにまとめましたので、ご理解いただきますようお願い申し上げます。

ドライバーの労働時間等の規制によって生じる様々な影響は、「物流の2024年問題」といわれており、何も対策が行われなかった場合には2024年度には営業用トラックの輸送能力の約14%（4億トン相当）が不足するとの試算もあります。

この「物流の2024年問題」に対応するためには、荷待ち時間の大幅な削減やドライバーによる手荷役作業の改善など労働環境の改善が不可欠であるとともに、荷主のニーズに応えるためにドライバーを確保するための原資となる「標準的な運賃」をはじめとした適正な運賃・料金の収受について、荷主の皆様のご理解とご協力が必要となります。

荷主の皆様におかれましては、トラックドライバーの労働環境改善及び待遇改善に向けて、より一層のご理解、ご協力をお願いいたします。

＜本件に関するお問い合わせ先＞

- | | |
|----------------------|-----------------------|
| ○ (公社) 全日本トラック協会 企画部 | TEL：03-3354-1037 (直通) |
| ○ 国土交通省 自動車局 貨物課 | TEL：03-5253-8575 (直通) |

トラックドライバーの 新しい労働時間規制が始まります!

令和6年4月から適用

年960時間の時間外労働上限規制と改正改善基準告示

時間外労働時間の上限規制(年960時間)に加えて1年、1か月、1日の拘束時間、
休息期間等が厳しく規制されます!

長時間の荷待ちが疑われる場合は、労働基準監督署から荷主等に対して「要請」が行われます!



改善基準告示とは?

「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)は、トラックドライバーの労働時間等の労働条件の向上を図るため、労働基準法では規制が難しい**拘束時間(労働時間+休憩時間)**や**休息期間(勤務間インターバル)**、**運転時間等**の基準を定めたもの(厚生労働大臣告示)です。

令和4年12月に改正され、令和6年4月から新しい告示が適用となり、**遵守できないトラック運送事業者は行政処分の対象になります。**

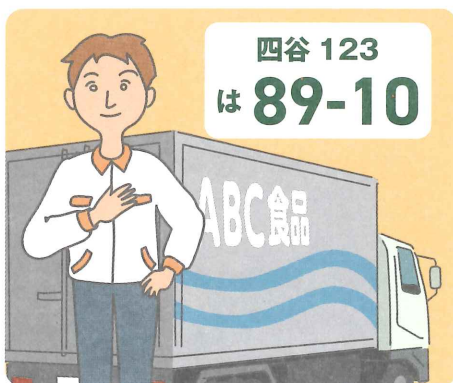
改善基準告示の対象は?

- 営業用トラック(緑ナンバー)運転者に加えて、**自家用トラック(白ナンバー)運転者**も改善基準告示の対象となります。
- 労働者に該当しない個人事業主は、直接、改善基準告示の対象ではありませんが、国土交通省が告示で定める基準により、実質的に改善基準告示の遵守が求められます。

緑ナンバー

白ナンバー

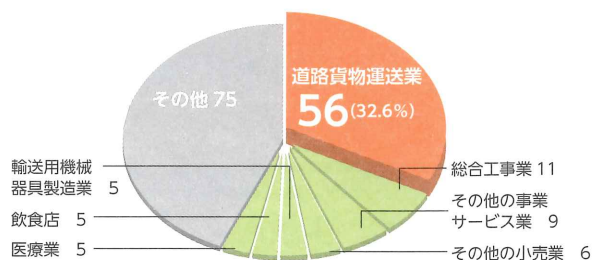
個人事業主



改善基準告示改正の背景

- 道路貨物運送業は、脳・心臓疾患による労災支給決定件数が全業種において最も多く、トラックドライバーの長時間・過重労働が課題となっています。
- 働き方改革関連法により、令和6年4月から時間外労働時間の上限規制が年960時間となります。働き方改革関連法の国会附帯決議により、過労死等の防止の観点から改善基準告示の改正が求められました。

令和3年度 脳・心臓疾患による過労死等の労災支給決定件数



資料：厚生労働省「令和3年度過労死等の労災補償状況」

新しい改善基準告示の主な内容 (令和6年4月施行)

主な項目	主な内容
1年、1か月の拘束時間	1年 3,300時間 以内 1か月 284時間 以内 【例外】 労使協定により、次のとおり延長可 (①②を満たす必要あり) 1年：3,400時間以内 1か月：310時間以内 (年6か月まで) ① 284時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める
1日の拘束時間	13時間 以内 (上限 15時間 、14時間超は週2回までが目安) 【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合(※)、 16時間 まで延長可 (週2回まで) ※:1週間における運行がすべて長距離貨物運送(一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送)で、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合
1日の休息期間	継続 11時間 以上与えるよう努めることを基本とし、 9時間 を下回らない 【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、継続 8時間 以上 (週2回まで) 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続 12時間 以上の休息期間を与える
運転時間	2日平均 1日:9時間 以内 2週平均 1週:44時間 以内
連続運転時間	4時間 以内 運転の中断時には、 原則として休憩 を与える(1回おおむね連続10分以上、合計30分以上) 10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない 【例外】 SA、PA等に駐停車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、 4時間30分 まで延長可

改正された告示や通達などの詳細は
厚生労働省ホームページをご覧ください

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



Point1

拘束時間について

- 1か月の拘束時間は時間外労働及び休日労働を含め、原則月284時間です。また、繁忙期対応を考慮し、最大月310時間まで延長可能です。
- 月284時間を12か月続けると3,408時間となり、原則年3,300時間（最大年3,400時間）を遵守できません。そのため、**余裕を持った配送計画が求められます。**



Point2

運転時間について

- 1日あたり、1週あたりの運転時間が定められています。
- 特に長距離貨物輸送の場合、無理な到着時間を設定し、拘束時間の全てを運転時間にすると告示違反になる場合があります。



ドライバーの労働時間削減にご協力ください！

このようなことはありませんか？

恒常的に長い荷待ち時間



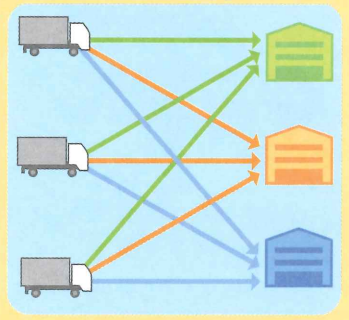
無理な到着時間の設定



手荷役による積卸作業

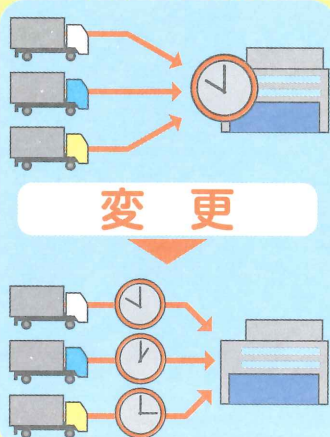


非効率的な集荷、配送



このような対策をトラック運送事業者と協議して取り組む必要があります！

予約システムの導入
納品日時の分散



高速道路利用促進
リードタイム延長

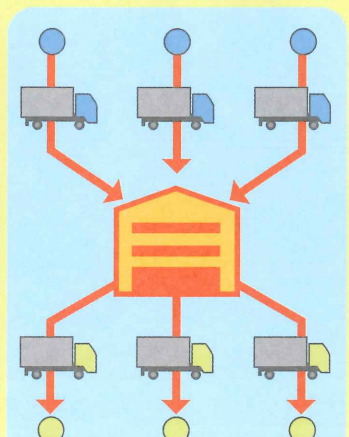
翌日着
翌々日着



フェリーの活用
パレット化



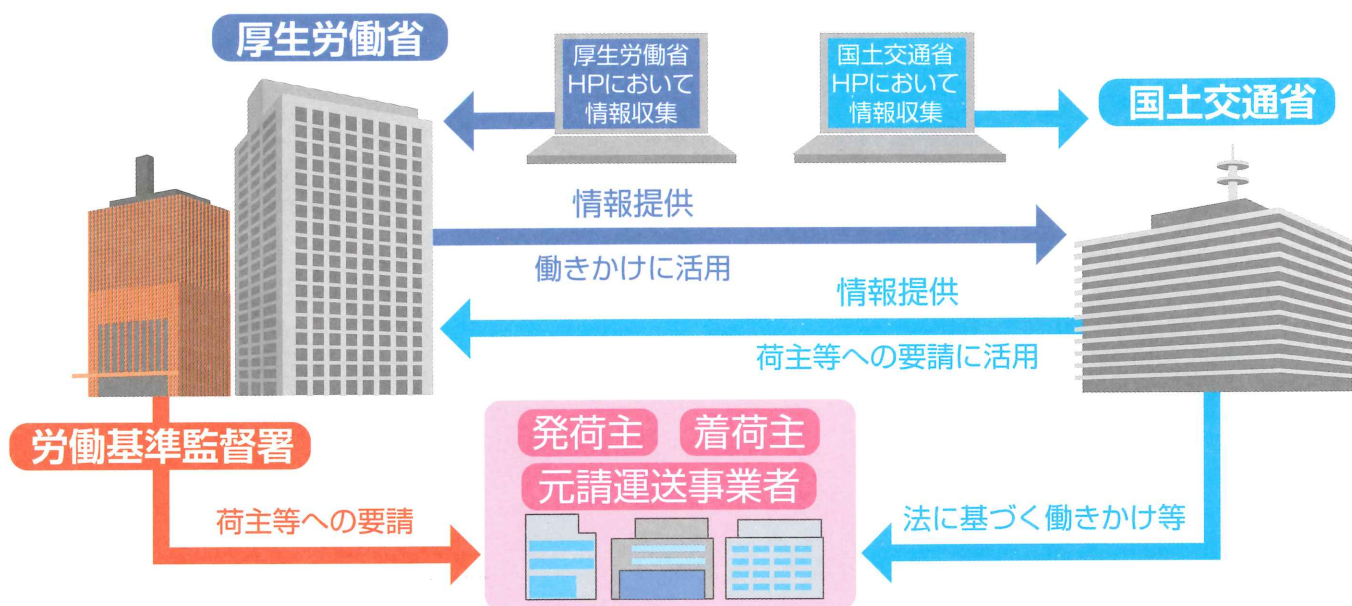
中継輸送の導入
積卸場所の集約



労働基準監督署から荷主等へ要請を行います！

- 改善基準告示違反になるような長時間の荷待ちが疑われる場合は、労働基準監督署から荷主等に対して「要請」を行います。
- また、厚生労働省から国土交通省に情報提供を行い、国土交通省から荷主等に対して法に基づく「働きかけ」等を行います。
- 発荷主に加えて、着荷主や元請運送事業者についても「要請」「働きかけ」等の対象になります。

- 荷主等企業に対し、労働基準監督署から配慮を要請
(要請の内容) 長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないように努めること。
運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。
- 厚生労働省ホームページの「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」において、荷主等が長時間の荷待ちを発生させていると疑われる事案などの情報を収集 ⇒ 国土交通省にも情報提供



長時間労働改善に関するご相談は…

トラック運送
事業者の皆さま



発着荷主
の皆さま

トラック運転者の長時間労働改善
特別相談センター

2022年8月1日から、相談受付開始！

ドライバーの時間外労働の上限規制、
何から手を付けたいの？

荷主が取り組む
べきことは？

例えばこんなとき、
こんな困りごとなど、
ご相談ください！！

ドライバーの運転時間に
限度があったの？

荷待ち時間の削減を
どう、進めればいいのか？

トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター

ご相談は専用 Web サイトの問合せフォームかフリーダイヤルから
ご利用時間：9：00～17：00、休日：土日祝、12/29～1/3



相談
無料

「物流の2024年問題」って何？

2024年4月からトラックドライバーの時間外労働960時間上限規制と改正改善基準告示※1が適用され、労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、「モノが運べない」可能性が懸念されています。

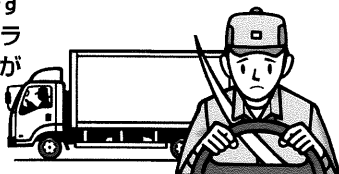
何も対策を行わなかった場合

2030年には営業用トラックの輸送量のうち約35%が運べなくなることも…※2

このようなことが起きるかもしれません。

●トラック運送事業者

- これまでの物流を維持するためには、トラックドライバーの増員が必要だが人材が確保できない。



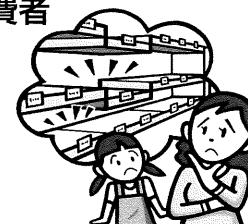
●荷主

- 荷物が指定した日時に届かないかもしれない。
- 荷物が運んでももらえなくなるかもしれない。



●消費者

- 当日、翌日配達の宅配サービスが受けられないかもしれない。
- 水産品、青果物など新鮮なものが手に入らないかもしれない。



2024年問題を回避するためには荷主の皆様と私たちトラック運送事業者のパートナーシップの構築が必要です。

「荷待ち・待機時間の削減」「手荷役作業の削減」「リードタイムの延長」「再配達削減」など、トラックドライバーの労働時間改善にご協力いただくとともに、ライフラインとしての物流を維持するため、「標準的な運賃」の導入や燃料コスト上昇分の価格転嫁など、適正な運賃・料金にご理解をお願いします。

※1 「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）」は、トラックドライバーの拘束時間、休憩期間、運転時間等の基準などについて定めています。
※2 国の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」第3回検討会資料 株式会社 NX 総合研究所の試算によれば、ドライバーの減少の影響を加味した2030年度の物流需給ギャップについて輸送能力の34.1%が不足する可能性があることされています。



公益社団法人

全日本トラック協会

都道府県トラック協会