



厚生労働省

滋賀労働局

働きやすい滋賀をめざして

滋賀労働局発表
令和5年10月30日

担当

滋賀労働局労働基準部

監督課長 中井 隆裕
地方労働基準監察監督官 大橋 幸男
特別監督官 土肥 和弘
(電話) 077-522-6649

働き方改革に積極的に取り組む企業を訪問します ～ 労働局長による『ベストプラクティス』企業訪問 ～

滋賀労働局では、11月の「過重労働解消キャンペーン」の期間中に、労働局長が長時間労働削減に向けた積極的な取組を行っている企業（ベストプラクティス企業）を訪問し、企業の取組を確認します。
今年度は、来年4月からの時間外労働の上限規制の適用等の物流の2024年問題を踏まえ、**荷主企業と貨物自動車運送企業が連携**して、自動車運転者の長時間労働の削減に取り組んでいる好事例を確認し、確認した取組の内容は、滋賀県内に広く紹介していきます（別紙参照）。

【実施日時】

令和5年11月10日（金） 9:30～11:00（予定）

【訪問先】

パナソニック ホームズ株式会社 湖東工場
（所在地）東近江市下岸本町10番地（※）
（電話）0749-45-1551（代表）

【参加者】

- 荷主企業 パナソニック ホームズ株式会社
執行役員 假屋園 司 氏
物流部長 加藤 隆勇 氏
- 運送企業 滋賀近交運輸倉庫株式会社
代表取締役 山田 普 氏
- 滋賀労働局 局長 小島 裕

※取材をご希望される場合は、**11月9日（木）17時まで**に、担当（中井・土肥）へご連絡をお願いします。

工場敷地が広く、入出門が複数ありますので、取材に来られる場合は、東近江市下岸本町10番地（湖東工場第1地区）の入出門から入場願います。

毎年11月は「過労死等防止啓発月間」です。
労働局では「過重労働解消キャンペーン」を実施しています。

労働局長がベストプラクティス企業へ確認する内容について

【確認事項】

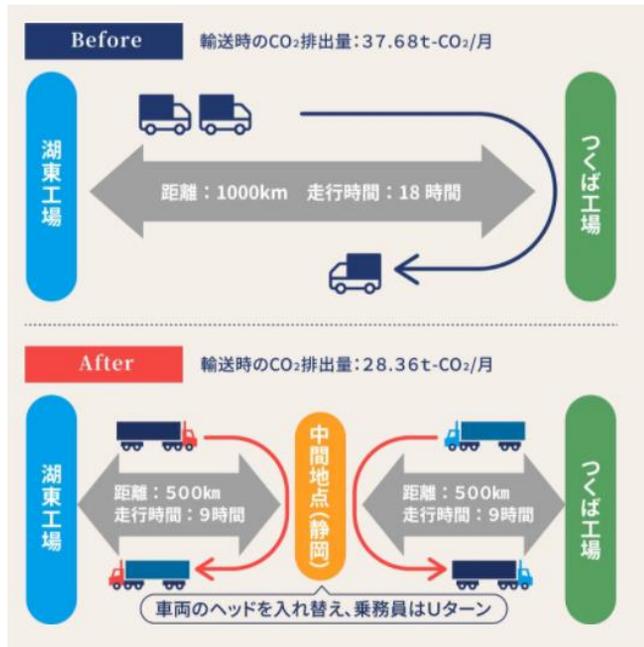
荷主企業であるパナソニック ホームズ株式会社及び運送企業である滋賀近交運輸倉庫株式会社から、それぞれの立場での物流の2024年問題に関する問題意識や、連携した取組内容などについて確認させていただきます。

- ◆それぞれの立場での物流の2024年問題に関する問題意識、取組の必要性について
- ◆連携した取組内容について
- ◆取組の成果・メリットについて

<連携した取組の例>

○中継輸送の導入

長距離配送エリアの中間地点を設け、大型トラックから車体と荷台が分離できるトレーラー車両に輸送を変更し、中間地点で車両のヘッドを入れ替え、ドライバーがUターンする工夫により、ドライバー1人あたりの拘束時間が抑制されました。



<メリット1>

ドライバーは毎日家に帰れる。

<メリット2>

拘束時間13時間の限度を遵守できる。

<メリット3>

車両の減少により、使用燃料→CO₂排出量が削減できる。

<メリット4>

同じ荷物の輸送に必要なドライバーの人数を削減できる。
…他にもメリットが。

※左図はパナソニック ホームズ株式会社HPから引用

○建設現場への配送日の段階的削減

ドライバーの年間総労働時間対策として、2020年度から段階的に建設現場(配送先)への配送日数を削減。2023年度は2019年度比32日減を達成。

- 訪問当日は、両企業や労働局長への取材時間を設けます。

物流の2024年問題に関する県内企業への周知啓発のため、両企業の取組を広く周知したいと考えておりますので、報道機関の皆様方におかれましては、積極的に取材いただければ幸いです。

物流の2024年問題に対する荷主と貨物自動車運送業者の連携の必要性について

参考

- 物流業界は現在、担い手不足やカーボンニュートラルへの対応など様々な課題を抱えている。そのような中、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、**令和6年4月より、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、**拘束時間等が強化**される。
- この結果、我が国は、何も対策を講じなければ物流の停滞が懸念される、いわゆる「**2024年問題**」に直面している。

<主な改正内容>

※国土交通省作成資料から抜粋

	現 行	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	【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ヶ月あたり】 原則、 293時間 以内。ただし、労使協定により、 年3,516時間 を超えない範囲内で、 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ヶ月あたり】 原則、 284時間 、 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。

<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

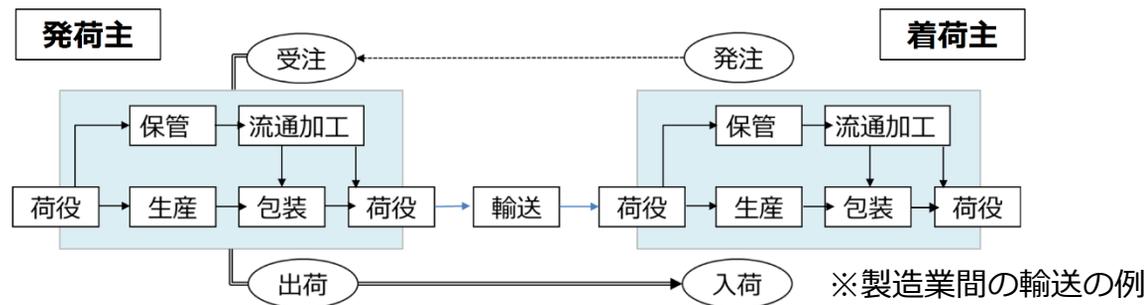
その後も対応を行わなかった場合

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

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

上限規制の適用等に向けてトラックドライバーの長時間労働の是正等の働き方改革を積極的に進める必要があるが、取引慣行の見直し等物流の効率化に関する対応を併せて行わなかった場合、将来的な輸送能力が不足する可能性が高い。ただし、取引慣行等は個々の運送業者の努力だけでは見直すことが困難なため、荷主の協力が不可欠となっている。

- **物流需要は受発注により発生。出荷・入荷の条件決定には発・着荷主が大きく関わっている。**
- このため、**パレット化による作業負荷の削減や、荷積み・荷卸しに係る荷待ち時間の削減、共同輸配送などの効率的な輸送の実現には、物流機能と調達・生産・販売・回収などの分野を総合的に考えるロジスティクスの視点から、荷主の積極的な取組が重要となる。**



(出典) 苦瀬博仁『ソーシャル・ロジスティクス』を参考に経済産業省が作成し一部加工

取引慣行等の見直しは荷主の負担増につながることもあるため、荷主からの協力が得られないケースも！