厚生労働省
山口労働局

Press Release

令和６年 11 月 28 日（木）
【照会先】
山口労働局労働基準部監督課
監督課長　　赤尾　裕一郎
地方労働基準監察監督官　西村　哲史
電話（083）995－0370

報道関係者　各位

自動車運転者を使用する事業場に対する令和５年の監督指導結果を公表します

厚生労働省山口労働局（局長　友住（ともずみ）　弘一郎（こういちろう））では、このたび、管内の労働基準監督署が、令和５年にトラック、バス、タクシーなどの自動車運転者を使用する事業場に対して行った監督指導の状況について取りまとめましたので、公表します。（別紙１参照）

令和５年の監督指導結果の概要

■　監督指導を実施した事業場は 62 事業場。このうち、労働基準関係法令違反が認められたのは、42 事業場（67.7%）。また、改善基準告示(※)違反が認められたのは、36 事業場（58.1%）。
（※）「自動者運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第７号）

■　主な労働基準関係法令違反事項は、①労働時間（37.1%）、②割増賃金の支払（9.7%）、③労働時間の状況の把握（6.5%）。

■　主な改善基準告示違反は、①最大拘束時間（35.5%）、②連続運転時間（32.3%）、③最大運転時間（29.0%）。

山口労働局及び管内の労働基準監督署では、引き続き、自動車運転者を使用する事業場に対し、労働基準関係法令などの周知・啓発に努めるとともに、法令違反の疑いがある事業場に対しては監督指導を実施するなど、自動車運転者の適正な労働条件の確保に取り組んでいきます。

また、山口労働局に編成した「荷主特別対策チーム」により、長時間の恒常的な荷待ちを発生させないこと等について、発着荷主に対して要請する取組を行うとともに、「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、荷主や国民が各々に取り組める事項について広く周知を図っています。

（別紙１）自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導の状況（令和５年）
（別紙２－１）発着荷主等に対する要請の取組
（別紙２－２）発着荷主等に対する要請時に配付するリーフレット
（別紙３）やまぐち物流 2024 年問題の解決に向けた共同宣言
（別紙４）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（リーフレット）

別紙１

自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導の状況（令和５年）

監　督　指　導　の　状　況

（１）業種ごとの監督実施事業場数、労働基準関係法令違反の事業場数及び主な違反事項は、次のとおりであった。

※表中の（ ）内は、監督実施事業場数に対する違反率。以下同じ。

業種＼事項	監督実施事業場数	労働基準関係法令違反事業場数	主な違反事項		
			労働時間	割増賃金の支払	労働時間の状況の把握
トラック	56	38 (67.9%)	22 (39.3%)	5 (8.9%)	3 (5.4%)
バス	1	0 (0.0%)	0 —	0 —	0 —
ハイヤー・タクシー	3	3 (100.0%)	1 (33.3%)	1 (33.3%)	1 (33.3%)
その他	2	1 (50.0%)	0 —	0 —	0 —
合計	62	42 (67.7%)	23 (37.1%)	6 (9.7%)	4 (6.5%)

（注１）「その他」欄は、トラック、バス及びハイヤー・タクシー以外の業種で自動車運転者を使用する事業場（自社で製造した製品を運搬するトラック運転者を使用する製造業の事業場、建設現場で使用する資材等を運搬するトラック運転者を使用する建設業の事業場など）。以下同じ。

（注２）違反事項が２つ以上ある場合は、各々に計上しているので、各違反事項の件数の合計と違反事業場数とは一致しない。以下同じ。

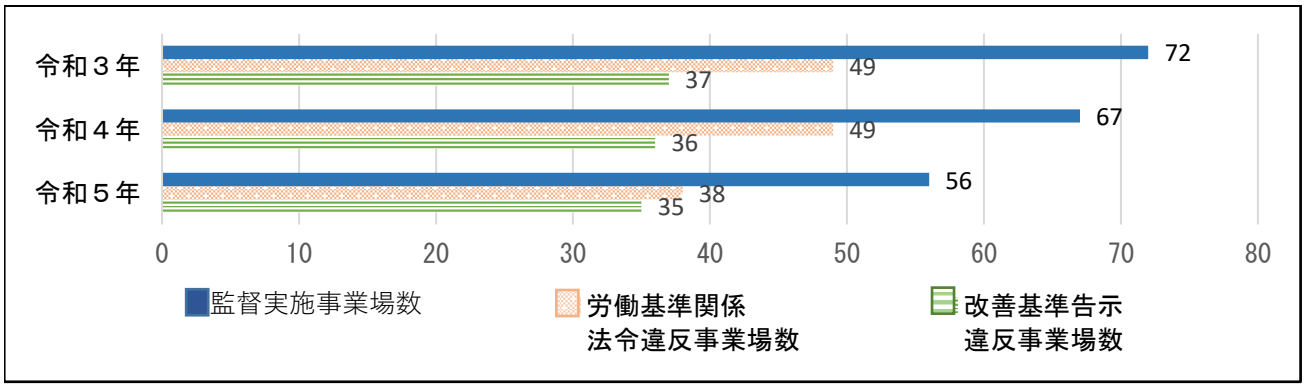
（２）業種ごとの改善基準告示違反事業場数及び主な違反事項は、次のとおりであった。

業種＼事項	監督実施事業場数	改善基準告示違反事業場数	主な違反事項					
			総拘束時間	最大拘束時間	休息期間	最大運転時間	連続運転時間	休日労働
トラック	56	35 (62.5%)	15 (26.8%)	22 (39.3%)	16 (28.6%)	17 (30.4%)	20 (35.7%)	1 (1.8%)
バス	1	1 (100.0%)	0 —	0 —	0 —	1 (100.0%)	0 —	0 —
ハイヤー・タクシー	3	0 (0.0%)	0 —	0 —	0 —	0 —	0 —	0 —
その他	2	0 (0.0%)	0 —	0 —	0 —	0 —	0 —	0 —
合計	62	36 (58.1%)	15 (24.2%)	22 (35.5%)	16 (25.8%)	18 (29.0%)	20 (32.3%)	1 (1.6%)

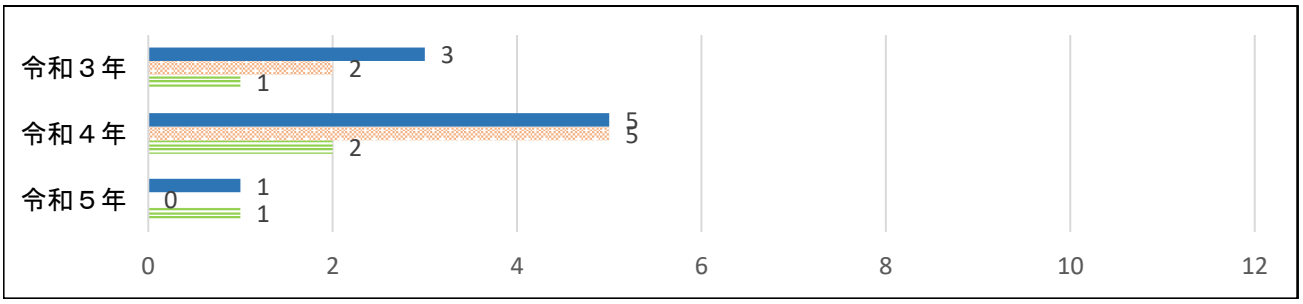
（注）総拘束時間：１か月又は１週当たりの拘束時間、最大拘束時間：１日当たりの拘束時間、休息期間：勤務と次の勤務の間の時間、最大運転時間：１日及び１週当たりの運転時間、連続運転時間：１回当たりの運転時間

（３）令和３年から令和５年までの３年間における業種ごとの監督実施事業場数、労働基準関係法令違反の事業場数及び改善基準告示違反の事業場数は、次のとおりであった。

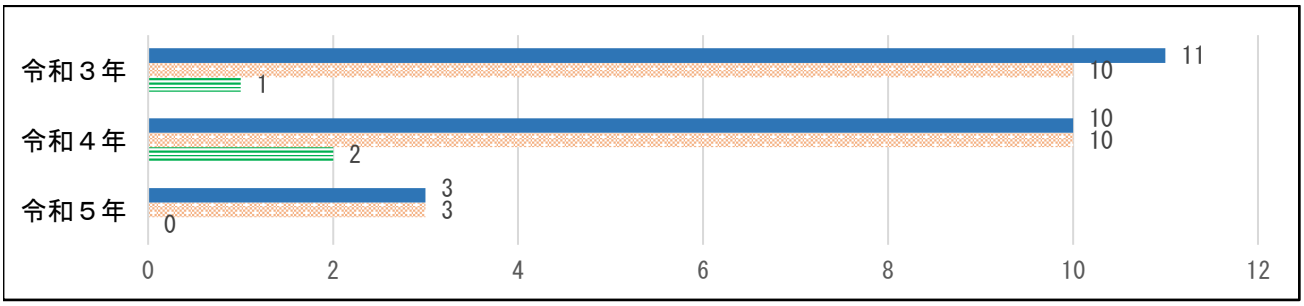
【トラック】



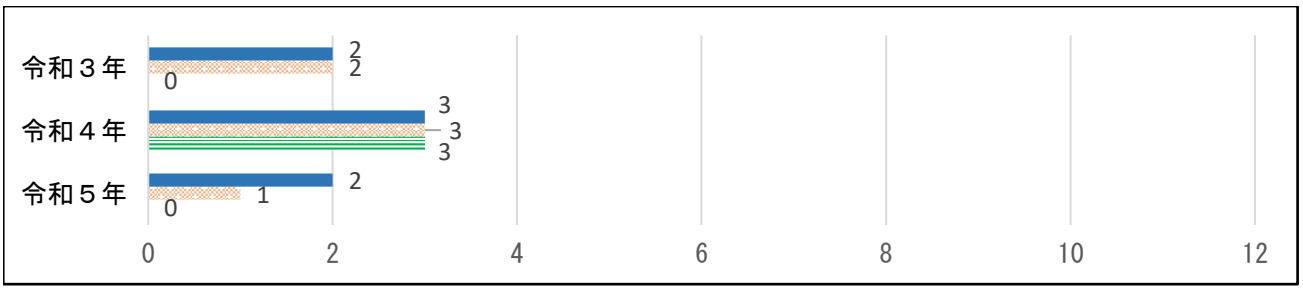
【バス】



【ハイヤー・タクシー】



【その他】



	トラック			バス			ハイヤー・タクシー			その他		
	令和３年	令和４年	令和５年	令和３年	令和４年	令和５年	令和３年	令和４年	令和５年	令和３年	令和４年	令和５年
監督実施事業場数	72	67	56	3	5	1	11	10	3	2	3	2
労働基準関係法令違反事業場数	49	49	38	2	5	0	10	10	3	2	3	1
改善基準告示違反事業場数	37	36	35	1	2	1	1	2	0	0	3	0

（４）令和５年の監督指導の事例には、以下のようなものがあった。

事例（トラック）

長時間労働のおそれのある運送会社に対する監督指導

概　　要

■　長距離輸送を行っているトラック運転者に、時間外・休日労働に関する協定（36 協定）で定めた延長時間（１か月当たり 86 時間）を超える違法な時間外労働（１か月当たり最大 114 時間）が認められた。

■　改善基準告示に関しては、①１か月の総拘束時間（293 時間）を超えていること、②１日の最大拘束時間（16 時間）を超えていること、③勤務終了後、継続８時間以上の休息期間を与えていないこと、④運転時間が２日を平均し１日当たり９時間、２週間を平均し 1 週間当たり 44 時間を超えていること、⑤連続運転時間が４時間を超えていることが認められた。

労基署の対応

■　トラック運転者に、36 協定で定める延長時間を超えて時間外労働を行わせていたことについて、労働基準法違反として使用者に是正勧告し、時間外・休日労働を１か月当たり 80 時間以下とするよう指導した。

■　トラック運転者に、①１か月の総拘束時間（293 時間）を超えていたこと、②１日の最大拘束時間（16 時間）を超えていたこと、③勤務終了後、継続８時間以上の休息期間を与えていなかったこと、④運転時間が２日を平均し１日当たり９時間、２週間を平均し 1 週間当たり 44 時間を超えていたこと、⑤連続運転時間が４時間を超えていたことについて、改善基準告示違反として使用者に是正勧告した。

指導後の会社の取組

■　特定の労働者に業務が集中しないよう業務配分の見直しを実施し、また、トラック運転者に対し、労働時間等のルールについて再教育を実施した結果、労働基準法違反及び改善基準告示違反が是正された。

労働基準監督行政について

　労働基準法、労働安全衛生法、最低賃金法などの労働基準関係法令は、罰則をもって最低の労働条件の遵守を求めるものである。
　法令違反があった場合に、労使間の交渉や民事裁判による紛争解決だけでは長時間を要する等、権利救済の観点からは不十分である。このため、違反行為の発生を未然に防止し、かつ、早急に是正させるための機能を持つ、労働基準監督官制度を設けている。

【概要・仕組み】

臨検監督

工場や事務所などに立ち入り、機械・設備や帳簿などを検査して労働基準法などの法律違反が認められた場合、是正勧告（*）、機械・設備などの使用停止などを命ずる行政処分を行う。

(＊) 法律違反を認めた場合、是正期日を定めて是正勧告書を交付することによりその是正を指導し、是正の報告や再び監督を行うことによりその是正を確認することとしている。

災害調査

重篤な労働災害が発生した場合に災害の発生現場に赴き、労働災害発生原因を調査し、事業主に災害発生防止対策を講じさせる。

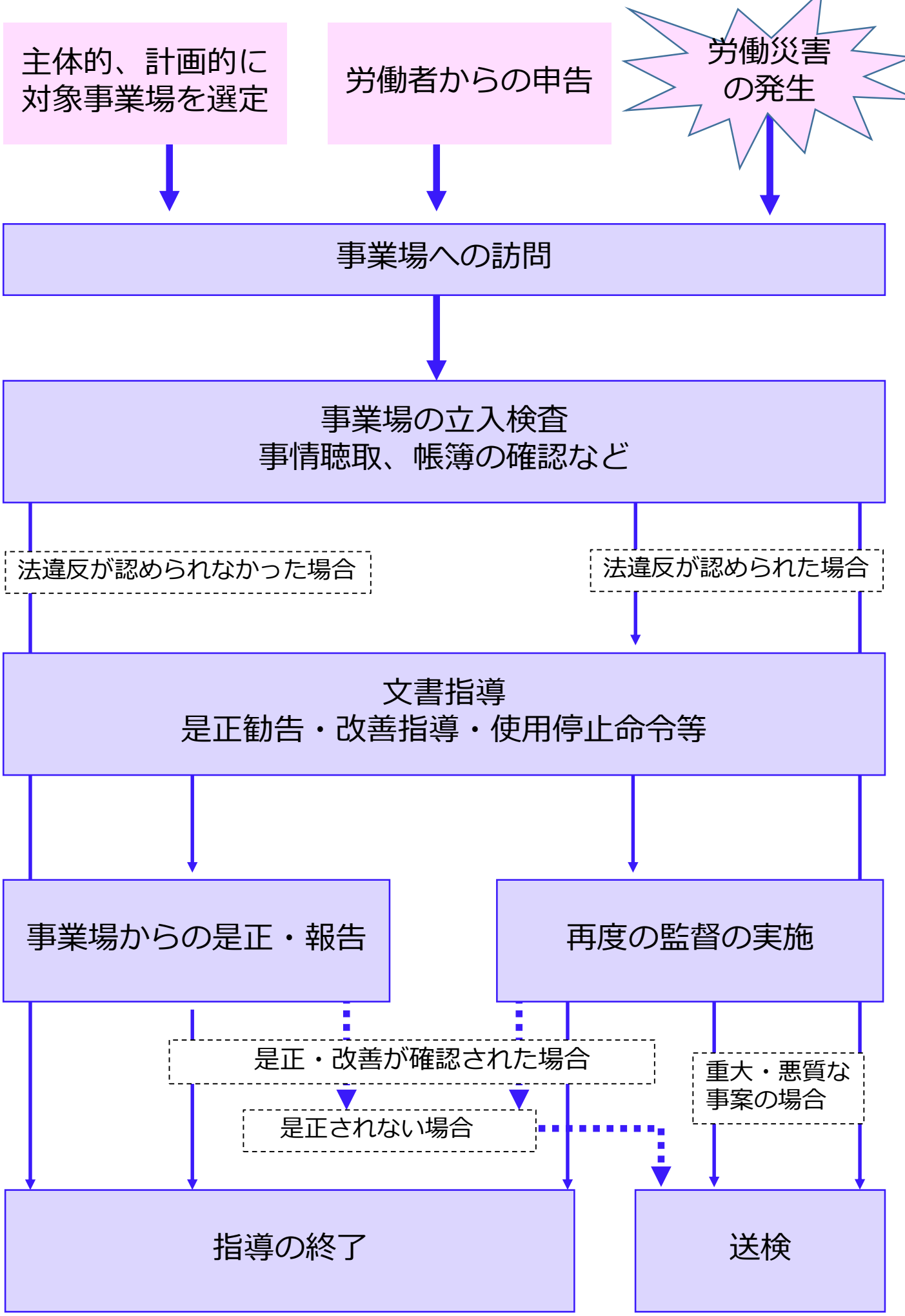
司法警察実務

度重なる指導にもかかわらず是正を行わない場合など重大または悪質な事案について、取調べ などの任意捜査や捜索・差押、逮捕などの強制捜査を行い、検察庁に送検。

厚生労働省山口労働局

労働基準監督の仕組みについて

※労働基準監督官の主な仕事になります



注１　上図は一般的な流れを示したものであり、事案により異なる場合もあります。
注２　監督指導は、原則として予告することなく実施しています。

厚生労働省山口労働局

荷主特別対策チームの編成

（目的）

道路貨物運送業における自動車運転者の長時間労働を是正し、過重労働による健康障害を防止するため、以下のとおり都道府県労働局（以下「局」という。）において「荷主特別対策チーム」を編成する。

（構成員）

荷主特別対策チームは、①局労働基準部監督課の荷主特別対策担当官及び労働時間管理適正化指導員、②労働基準監督署（以下「署」という。）の労働時間改善指導・援助チームの労働時間相談・支援班の班員（※）により構成する。

※　平成30年１月から署に編成されている労働基準監督官等による働き方改革の推進に向けた取組を行っている班。

（実施事項）

１　署は、発荷主及び着荷主並びに道路貨物運送業の元請事業者（以下「発着荷主等」という。）に対して、①長時間の恒常的な荷待ちの改善に努めること、②運送業務の発注担当者に「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」を周知し、トラック運転者がこれを遵守できるよう協力すること等を要請する。

２　荷主特別対策担当官は、上記１の要請を受けた発着荷主等が要請事項に積極的に取り組めるよう、労働時間管理適正化指導員に指示し、発着荷主等へ訪問させる。

３　労働時間管理適正化指導員は、訪問した発着荷主等に対して、荷待ち時間等の改善に係る好事例の紹介等を行う。

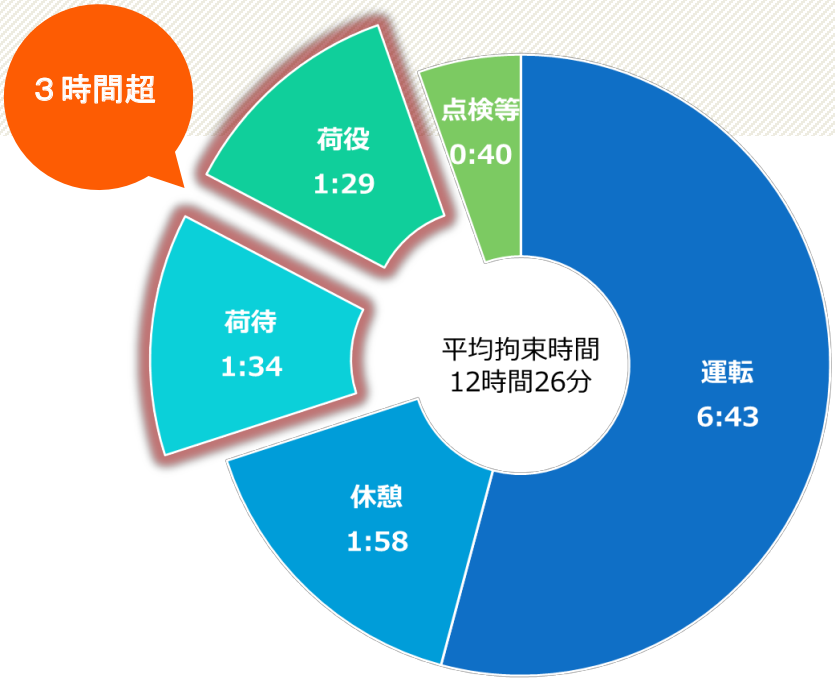
４　その他、荷主特別対策担当官が中心となり、管内の荷主団体等への要請に関する調整や荷主等による長時間の恒常的な荷待ちに関する情報の地方運輸機関に対する通報を含む連絡調整等を行う。

荷主・元請運送事業者の皆さまへ

STOP! 長時間の荷待ち

物流は重要な社会インフラであり、国民生活や経済活動になくてはならないものです。

トラックドライバーの拘束時間の内訳



出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査(R2)」

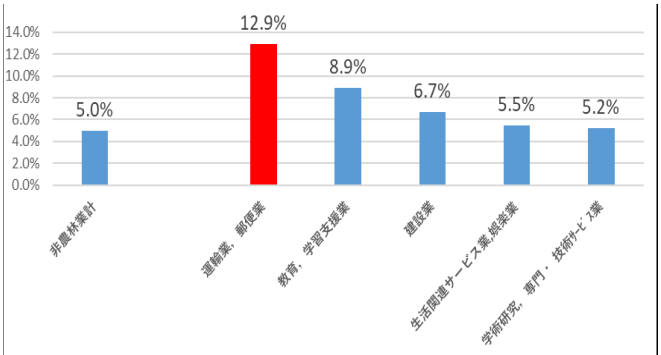
トラックドライバーの長時間労働を改善していくため、また、今後の物流を支えていくためにも、荷待ち時間、荷役時間の削減に向けた取組に、ご理解とご協力をお願いいたします。

厚生労働省 都道府県労働局・労働基準監督署
国土交通省 地方運輸局・地方運輸支局

荷主の皆さまに向けてお役立ち情報発信中。詳しくはこちら▼
トラックポータルサイト
「改善基準告示」の解説動画も公開中!!

他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

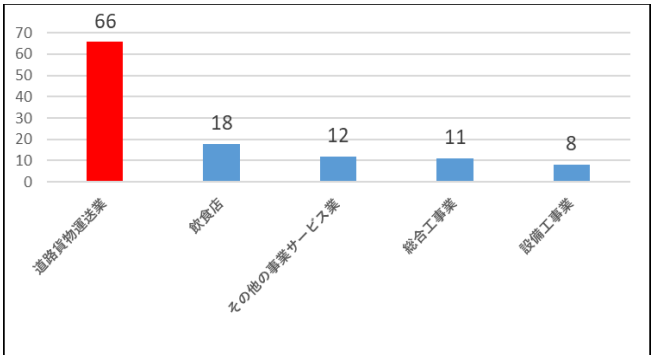
月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合※（R5年、上位業種）



総務省「労働力調査」をもとに厚生労働省において作成

※ 雇用者のうち、休業者を除いた者の総数に占める割合

脳・心臓疾患の労災支給決定件数（R5年度、上位業種）



厚生労働省「令和５年度『過労死等の労災補償状況』」より引用

道路貨物運送業は、他の業種よりも、長時間労働となっている方の割合が高くなっています。

道路貨物運送業は、脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多くなっています。

こうした長時間労働の背景には昔からの取引慣行などトラック運送事業者の努力だけでは見直しが困難なものもあります。

このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難に

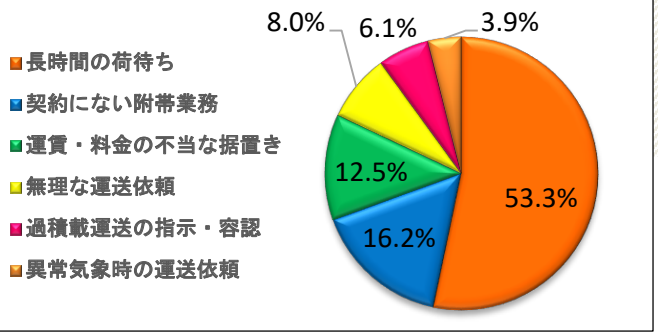
担い手不足の深刻化や荷待ち時間の非効率の発生などにより、危機的状況との指摘もあります。

何も対策をしなければ、2030年には34%の輸送力が不足するかもしれません。

トラックGメンによる「働きかけ」等の中で、荷主都合による「長時間の荷待ち」「契約にない附帯業務」を合計すると、約７割を占めます

こうした状況を踏まると、発着荷主の皆さまにも長時間の荷待ち等の削減に向けた取組を行っていただくことが必要です。

国土交通省による「働きかけ」等における違反原因行為※の割合（R6.6.30時点）



※ 貨物自動車運送事業法等に違反する原因となるおそれのある行為

発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

1 長時間の恒常的な荷待ちの改善、荷役作業の効率化をお願いします

以下の取組にご理解とご協力をお願いいたします。

取組例

・予約受け付けシステムの導入（発着荷主共通）
・パレット等の活用（発着荷主共通）
・納品リードタイムの確保（着荷主）
・運送を考慮した出荷時刻の設定（発荷主）　など

「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」（2023年6月）

運送契約を締結するにあたっては、**契約は書面で行う**とともに、**運送の対価である「運賃」**と、**荷役作業などの対価である「料金」**を分けて契約し、**契約にない附帯作業等を命じることがないようにしましょう**。

労働災害防止のため、トラックドライバーに荷役作業をお願いする場合でも、事前によく相談して決めましょう。

パンフレット
「荷役作業での労働災害を防止しましょう！『陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」』のご案内」

2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

トラック運送事業者は、ドライバーの拘束時間等を定めた改善基準告示を遵守しなければなりません。運送業務の発注を担当される方にも、改善基準告示を知ってもらい、**トラックの安全な走行の確保のためにも、改善基準告示に配慮した着時刻・納品期日の設定・発注をお願いします**。

パンフレット
「トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント」

※改善基準告示について、詳細はパンフレットをご覧ください。
　ご不明な点は最寄りの労働基準監督署や裏面の労働時間適正化指導員へお問い合わせください。

「標準的運賃」に、ご理解・ご協力をお願いします

「標準的運賃」とは、トラックドライバーの労働条件を改善し、ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して**持続的に事業を行ううえで参考となる運賃**を国が示したものです。2024年３月に、「標準的運賃」は８％上昇、「標準運送約款」は附帯作業の料金等、契約条件の明確化を行う形で改正されました。

トラックドライバーは長時間労働・低賃金の傾向にあります。ドライバー不足による物流の停滞を引き起こさないためにも、物流産業を魅力ある職場とし、労働環境を改善することが必要です。
荷主、元請運送事業者の皆さまも、
「標準的運賃」の趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願いいたします。

国土交通省
「トラック輸送の新たな
「標準的運賃」が
告示されました」

「改正物流法」に、ご理解・ご協力をお願いします

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に時間外労働の上限規制が適用されている一方、何も対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しています。
こうした中、同年5月に、荷待ち・荷役時間の削減や多重下請構造の是正等を進める改正物流法が公布されました。

改正物流法に基づき、令和7年度以降、企業規模を問わず、すべての荷主（発荷主・着荷主）と物流事業者に対し、荷待ち・荷役時間の削減等のために取り組むべき措置について努力義務が新たに課せられます。
また、トラック事業者の取引に対しては、運送契約締結時の書面交付や実運送体制管理簿の作成等の義務が新たに課せられます。

荷主・元請運送事業者の皆さまにおかれましては、
物流の生産性向上・適正化に向けた
「改正物流法」についてご理解いただき、
ご協力くださいますようお願いいたします。

国土交通省
「改正物流法」について

お問い合わせ

荷待ち時間の見直しにあたっては、都道府県労働局労働基準部監督課の「労働時間管理適正化指導員」にご相談ください。
ご希望があれば、個別に訪問して、取組事例やメリットなどをご説明いたします。

労働局	電話番号	労働局	電話番号	労働局	電話番号
北海道	011-709-2057	石川	076-265-4423	岡山	086-225-2015
青森	017-734-4112	福井	0776-22-2652	広島	082-221-9242
岩手	019-604-3006	山梨	055-225-2853	山口	083-995-0370
宮城	022-299-8838	長野	026-223-0553	徳島	088-652-9163
秋田	018-862-6682	岐阜	058-245-8102	香川	087-811-8918
山形	023-624-8222	静岡	054-254-6352	愛媛	089-935-5203
福島	024-536-4602	愛知	052-972-0253	高知	088-885-6022
茨城	029-224-6214	三重	059-226-2106	福岡	092-411-4862
栃木	028-634-9115	滋賀	077-522-6649	佐賀	0952-32-7169
群馬	027-896-4735	京都	075-241-3214	長崎	095-801-0030
埼玉	048-600-6204	大阪	06-6949-6490	熊本	096-355-3181
千葉	043-221-2304	兵庫	078-367-9151	大分	097-536-3212
東京	03-3512-1612	奈良	0742-32-0204	宮崎	0985-38-8834
神奈川	045-211-7351	和歌山	073-488-1150	鹿児島	099-223-8277
新潟	025-288-3503	鳥取	0857-29-1703	沖縄	098-868-4303
富山	076-432-2730	島根	0852-31-1156		

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担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検討会」では、2024年問題に対して何ら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輸配送やパレット化による手荷役作業の削減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魅力ある職場づくりに取り組み、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、着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転嫁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運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緒になって、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諸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存共栄と、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ることを宣言します。

令和６年３月26日

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

山口労働局

中国運輸局山口運輸支局

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

ＪＡ山口県

山口県地域消費者団体連絡協議会

荷主や一般利用者（消費者）のみなさんへ

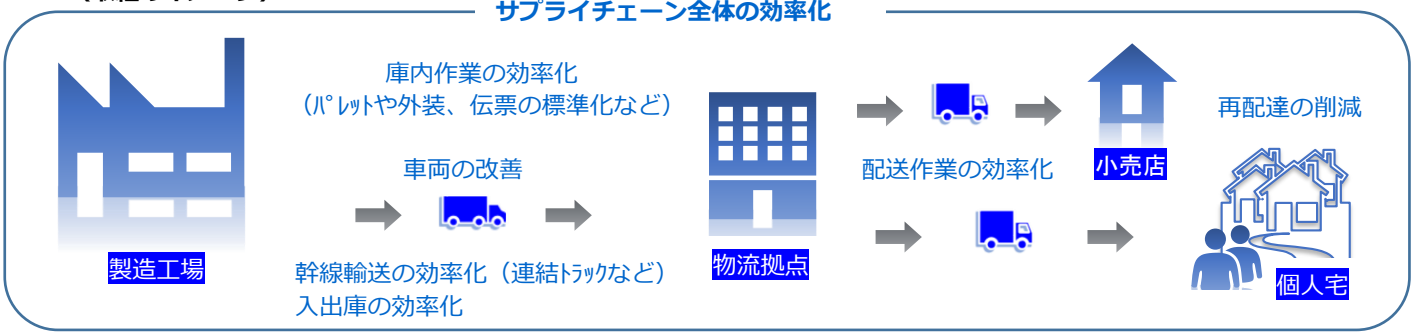
国民の生活になくてはならない物流をみんなで支えましょう

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。

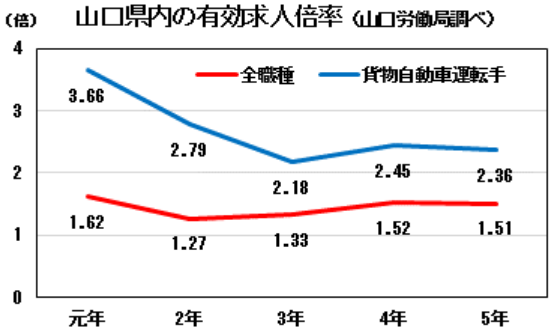
（取組のイメージ）



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。

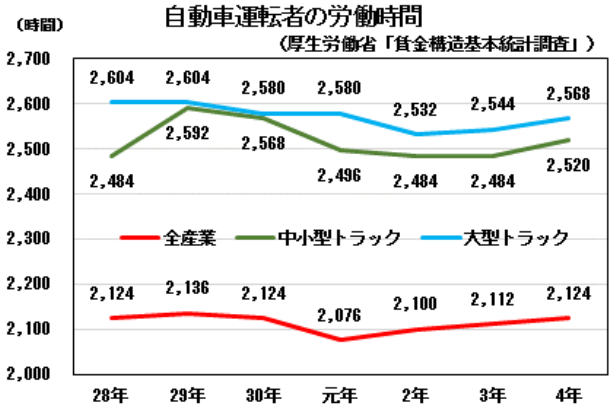


なぜ、ドライバーは不足しているのでしょうか・・・

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ず（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 出社	点呼 点検	荷下		荷下 積込		荷下	昼食		荷下		積込		退社	帰宅 就寝

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」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、⑴商慣行の見直し、⑵物流の効率化、⑶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。

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。

－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－

▶一般利用者（消費者）ができること、利用できるサービス

みんなで配達ロスを減らすことで、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、CO_2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担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検討会」では、2024年問題に対して何ら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輸配送やパレット化による手荷役作業の削減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魅力ある職場づくりに取り組み、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転嫁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運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緒になって、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諸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存共栄と、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ることを宣言します。

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
ＪＡ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・小規模事業者に、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の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。