荷主や一般利用者（消費者）のみなさんへ

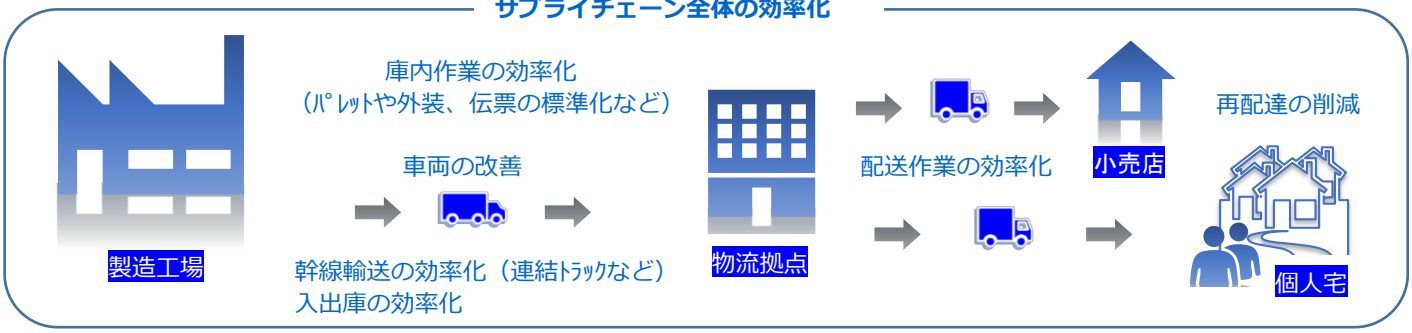
国民の生活になくてはならない物流をみんなで支えましょう

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。

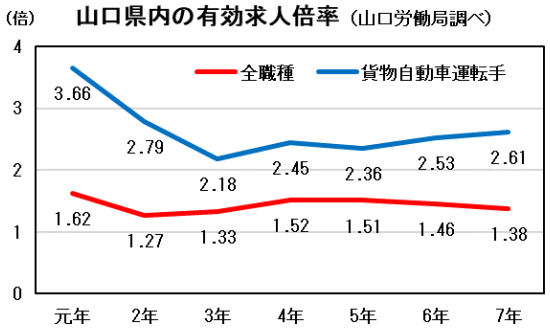
（取組のイメージ）



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。

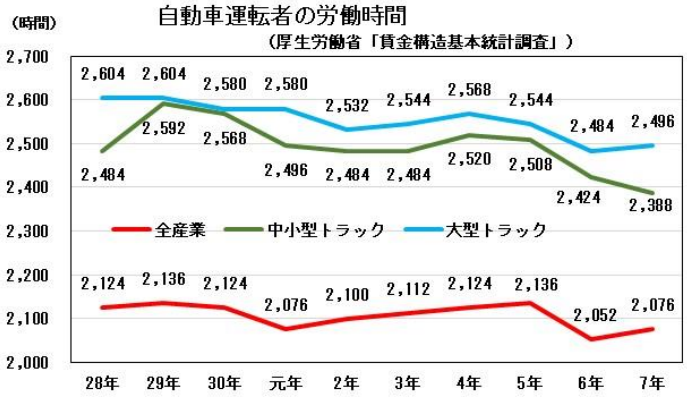


なぜ、ドライバーは不足しているのでしょうか

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）



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 年問題に対して何も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

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：山口労働局助成金センター　電話：083-902-1564（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。

長時間の荷待ちに関する情報提供

長時間労働の自主的な改善を困難としている要因の一つである、荷主・元請運送事業者の都合による「長時間の荷待ち」について、その情報をメールでお寄せいただくことができます。

－長時間の荷待ちに関する情報メール窓口－