

2024年問題に対する国土交通省の取り組みについて

令和5年8月28日

東北運輸局自動車交通部貨物課

荷主のみなさん

2024年問題を知っていますか、本当に？



2024年4月以降、こんな問題が懸念されます。

●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、現在の人数や車両数ではこれまでどおりに運ぶべく、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、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、離職が起これば、人材不足に陥る可能性もあるでしょう。



・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。

・今まで取り組んできた様々な好事例を参考に改善を進めていきましょう。

・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

国土交通省HP【荷主とトラック運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン】

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000107.html

・ワークシェア → 求人 → ホワイト物流・働きやすい職場認証制度による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

【ホワイト物流推進運動ポータルサイト】

<https://white-logistics-movement.jp>

【働きやすい職場認証制度】

<https://www.untenshashokuba.jp>

・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

【標準的な運賃の告示】

<https://www.mlit.go.jp/common/001430908.pdf>

 国土交通省東北運輸局

改善基準告示とは

改善基準告示とは、平成元年に労働大臣告示として制定された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」のこと。すべての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間（始業から終業までの時間（休憩時間を含む））、休息期間（勤務と勤務の間の自由な時間）、運転時間等の基準で、自動車運転者の業務の特性を踏まえ、労働時間等の労働条件の向上を目的としている。

改正改善基準告示（トラック）（抜粋）

	現 行	見直し案（令和6年4月～）
拘束時間	・ 1日 原則13時間以内 最大16時間以内 （1.5時間超は1週間2回以内） ・ 1ヶ月 29.3時間以内	・ 1日 原則13時間以内 最大15時間以内 （1.4時間超は1週間2回以内） ・ 1ヶ月 28.4時間以内
休息期間	連続8時間以上	連続11時間を基本とし、9時間下限
連続運転時間	・ 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））	・ 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））

※「1.4時間超は1週間2回以内」とは、2日未満の運転の合計が3回以上連続しないこと。別添の表を参照。

改善基準告示に違反すると・・・

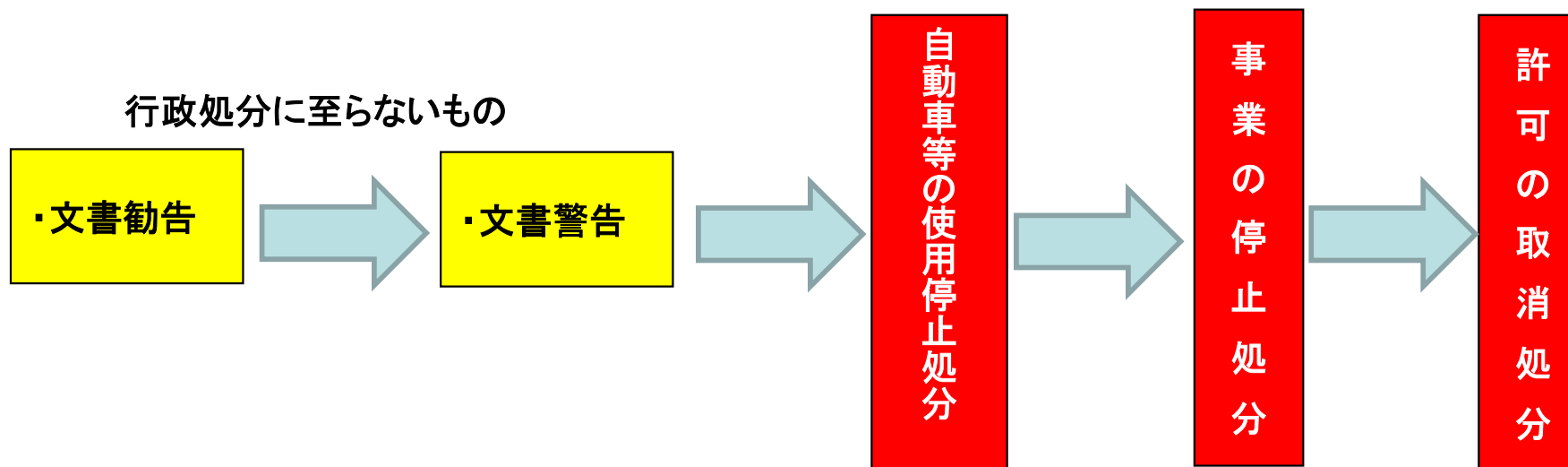
トラック事業者は、改善基準告示違反があった場合、貨物自動車運送事業法により 警告、車両停止、事業停止等の行政処分を科せられます。なお、改正改善基準告示でも新たに罰則規定が設けられる予定です。

2024年問題はすぐそこです!!

何とかしなければ物流が停滞!!
結果、経済や生活の停滞に!!

このチラシは、令和4年12月8日に行われた「宮城県協議会」において、荷主委員から荷主の認知度が薄いことや、ガイドラインの存在を知らないのではないかと指摘があり、東北運輸局で荷主向けに作成したもの。

行政処分



具体例

- 対象 A運送(株) 本社営業所 (車両数14両)
 - 端緒 労働局からの自動車運転者の労働条件改善のための通報及び内部告発
 - 所見 主に他運送事業者の下請けとして運送を行っている場合が多く、荷主に対して弱い立場であることが法令違反の一因と思料される。
 - 主な違反項目
 - ・運転者に対して告示で定める乗務時間の基準を遵守させていなかった。
 - ・一運行における勤務時間が基準を超えていた。 他6項目
 - 自動車等の使用停止処分の内容
 - 車両6両 令和元年12月24日～令和2年1月16日(24日間)
 - 車両1両 令和元年12月24日～令和2年1月18日(26日間) 合計170日車
- ※運行管理者には資格者証返納命令発令

法令順守は交通事故を防止し、安全・安心を守るため。

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント（案）

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

資料1

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラであるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。
- 何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。
- 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、（1）商慣行の見直し、（2）物流の効率化、（3）荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

⇒ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、次期通常国会での法制化^(※)も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

（1）商慣行の見直し

- ① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入^(※)
- ② 納品期限（3分の1ルール、短いリードタイム）、物流コスト込み取引価格等の見直し
- ③ 物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制的措置等の導入^(※)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（トラックGメン（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃取受・価格転嫁円滑化等の取組み^(※)
- ⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底

（2）物流の効率化

- ① 即効性のある設備投資の促進（バス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「物流GX」の推進
（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「物流DX」の推進
（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「物流標準化」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の物流拠点（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック速度規制（80km/h）の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現
- ⑧ 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上
- ⑨ ダブル連結トラックの導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
- ⑪ 地域物流等における共同輸配送の促進^(※)
- ⑫ 軽トラック事業の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化^(※)
- ⑬ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成

（3）荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入^(※)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を評価・公表する仕組みの創設
- ③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ 再配達削減に向けた取組み（再配達率「半減」に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る広報の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）	（施策あり）	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間×達成率3割	： 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% ×達成率2割	： 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	： 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	： 3.0ポイント
			合計： 14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に中長期計画を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ 通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「標準運送約款」「標準的な運賃」の改正等
- ・ 再配達率「半減」に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた業界・分野別の自主行動計画の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた政府の中長期計画の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提としたガイドラインの作成・公表等

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化

荷主対策の深度化

トラック事業者の法令遵守に係る国土交通大臣による荷主への働きかけや

要請等の規定

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

荷主が違反原因行為をしていること
を疑う相当な理由がある場合

要請してもなお改善
されない場合

働きかけ

要 請

勧告・公表

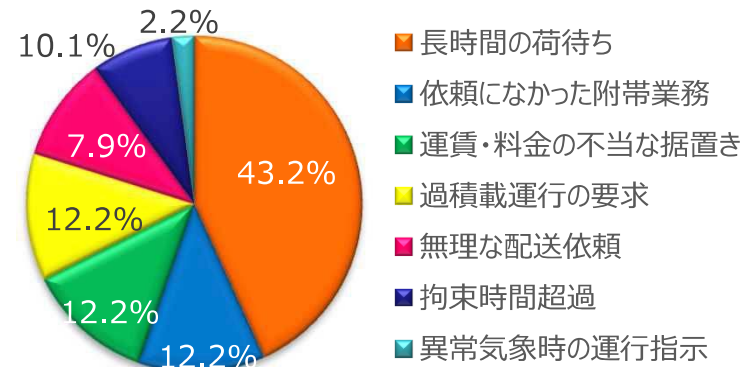
標準的な運賃

運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標としての

「標準的な運賃」制度（令和2年4月告示）⇒セミナーや各種協議会による周知・浸透

上記について「当分の間」の措置とする

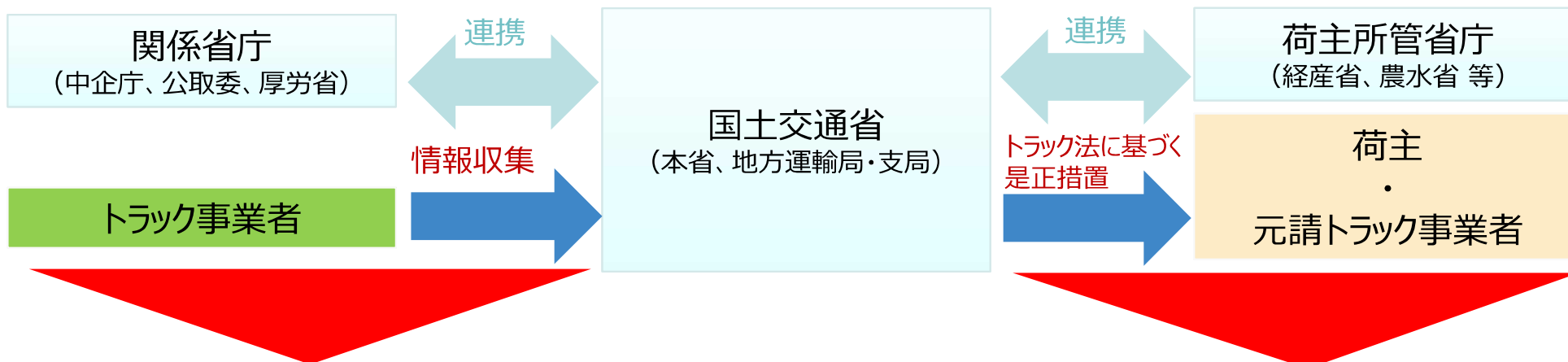
違反原因行為の割合



「働きかけ」等の実施件数

要請：4件 働きかけ：84件

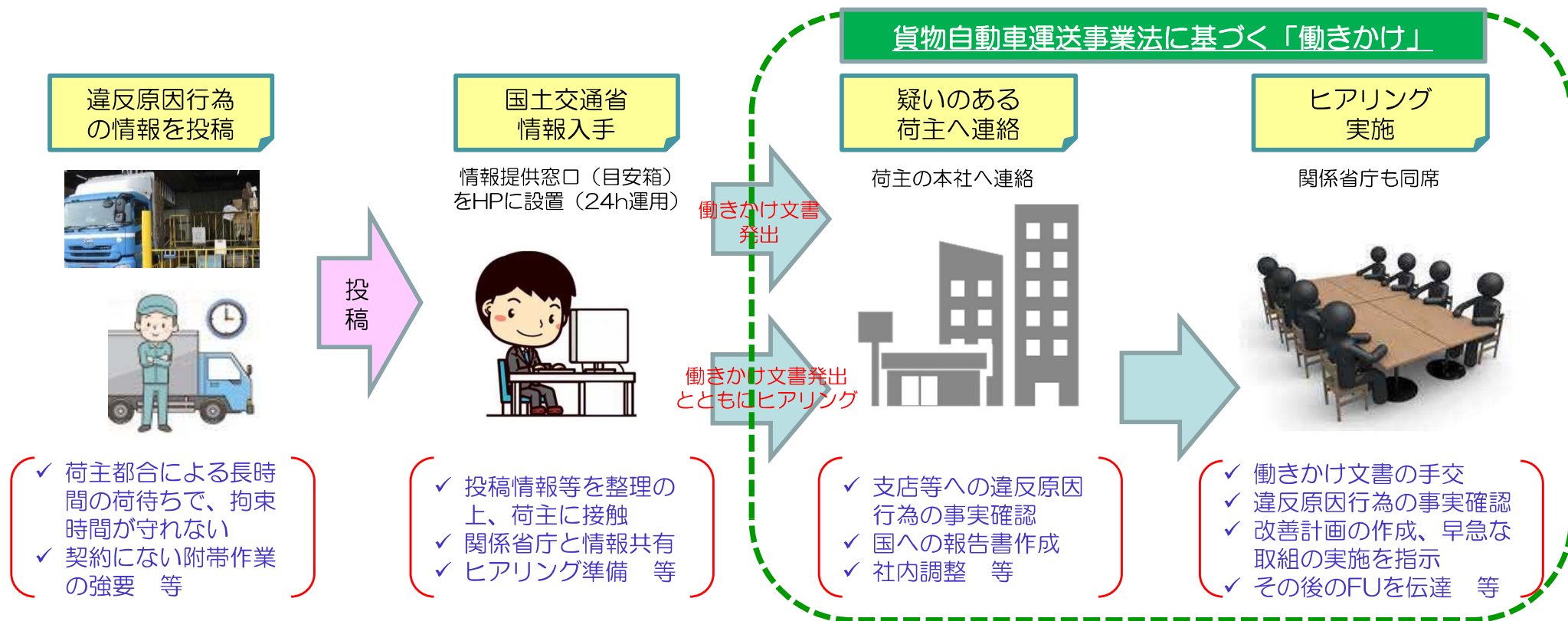
※令和元年7月～令和5年6月末までの累計



トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者へのプッシュ型の情報収集を開始し
情報収集力を強化（2023年度～）

トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」
制度※の執行力を強化（2023年度～）



- 「働きかけ文書発出とともにヒアリングを実施する場合は、主に以下の流れに沿って実施
 - 長時間の荷待ち、運賃・料金の不当な据置き、過積載の指示等、違反原因行為の事実確認
 - 違反原因行為が事実の場合、早急の解消に向けた改善計画の作成・提出
 - 改善計画には、違反原因行為の解消に必要な期間を設定（改善期間：概ね3か月程度）
 - 取組の確実な実施を指示するとともに、進捗状況や改善効果等を定期的にヒアリングや提出データ等で確認し、違反原因行為が解消されたことが確認できるまでフォローアップ
 - 当該荷主が扱う貨物を所掌する関係省庁（経産省、農水省等）と連携してヒアリングを実施

これまでの実績（令和5年6月末までの累計）：働きかけ⇒84件、要請⇒4件

①(食品物流会社・着荷主) ～東北、近畿、九州運輸局管内

- 午前中指定納品のため、午前中に現地到着するも、荷卸し開始が13時(15時もあり)とは理不尽過ぎる。
- いつ行っても待機時間が長すぎる。繁忙期には午前7時に受付をして午後8時になってもまだ降ろせず降ろせる見込みもないことから、荷物を持ち帰ったこともあった。

～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を着荷主側が実施。

- 一部運用にとどまっていた「トラック予約システム」を全車両に拡大。
- 入庫作業バースの拡張と荷卸し時間の拡大(荷卸し開始時間を1時間前倒し)。

②(食品物流会社・着荷主) ～東北、近畿、九州運輸局管内 ③(製紙卸会社・発荷主) ～東北、中国運輸局管内

- 朝に受付しても、伝票発行が早くて15時。遅い時では18時の場合もあり。
- 配送先決定、伝票発行が遅いため、積込み開始も遅くなり、5時間以上の待機が発生。

～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を発荷主側が実施。

- 積込み用バースの見直し(増加)を実施。
- 場外倉庫に積荷のバーコードの読み込みシステムを導入(工場へ戻る時間の削減に寄与)。
- 新たな倉庫建設による横持ち移動時間の削減も検討。

④(運送事業者・元請) ～中部運輸局管内 〈R4, 8月追記〉

- 日曜祭日以外は、3時間以上待たされる。夕方18時に到着して荷卸しは早くて21時。
- 荷卸しの受付をして、毎回6～8時間待たされ、2件目の卸し時間に間に合わせるために途中休憩が取れない。

～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請側が実施。

- 専用バースの確保、荷受・仕分要員の配置、到着時間の設定(17:00の定着化)の対策を実施した結果、平均滞在時間が「30分未満」まで大幅改善。

⑤(運送事業者・元請、鉄鋼品取扱会社・発荷主) ～中国運輸局管内 〈R4, 8月追記〉

- 待機することが当たり前の状態であり、荷主等もそれを当たり前のことと思っている節あり。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請・発荷主側が実施。
- 積込ヤードの厳格管理（空きヤードへの誘導等）、検品作業へのハンディターミナルの全面導入。
- 協力会社、乗務員から率直な意見を吸い上げる『目安箱』の設置、長時間荷待ち是正等に向けた各種取組を紹介する情報誌の所内掲示、定期的な協力会社ヒアリングの実施による情報共有を早急に実施。
- ドライバーの入構時間を正確に管理するためのシステム導入に向けた検討をスタート。

⑥(精密機器製造会社・着荷主) ～関東運輸局管内〈R5, 1月追記〉

- 荷卸し受付後、最大4～5時間の待機が結構ある。
- 順番も受付順ではなく地方便が優先となっているが、優先順位の説明もない。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を着荷主側が実施。
- 早朝時間帯以外への車両の分散化として一部時間指定を導入する対策を実施。
- 荷卸しレーンを増加(2レーン→3レーンへ)し、荷卸し能力を強化。
- 一部貨物を他の倉庫宛に移し、納入トラック台数を削減する対策を実施。

⑦(日用品販売会社・着荷主) ～関東運輸局管内

- 平均5時間は待機させられる。
- 労働環境の悪化が著しく、時間管理もできない。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を着荷主側が実施。
- 入庫混雑時間帯の分散や荷受け開始時間の前倒し、仮置きスペースの確保を実施。
- 長時間の荷待ち状況が大幅に改善。これまでの取組の効果を分析し、今後他施設でも実施予定。

①(運送事業者・元請) ～近畿運輸局管内

- 運送内容を規定する正式な契約書をもらえていない。
- 仕分け作業料、積込料の負担をお願いしているが、支払ってもらえない。
～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請側が実施。
- 協力会社と個別に協議を開始。作業範囲、運送料金、作業附帯料金をそれぞれ分けて契約を締結し、契約内容の「見える化」を実施中（5月中には全ての協力会社と契約締結予定）。
- 契約締結にあたり、チェックシートを用いて各社の法令遵守にかかる状況を再確認するなど、輸送の安全の確保に対する取組も合わせて措置。

②(食品製造卸会社・真荷主、運送事業者・元請) ～関東、近畿、四国、北陸信越運輸局管内

- 積荷の手卸し後、積荷の仕分けとラベル貼りまで、2～3時間かけてやらされるところもある。
- 卸先に仕分作業を止めてもらうよう、会社からお願いしても「メーカーに相談してくれ」と言われ、メーカーに交渉しても、「前の運送事業者もやっていた」と一切取り合ってもらえない。
～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認⇒以下の対策を真荷主・元請側が実施。
- 真荷主及び元請から、附帯作業の撤廃について申入れを実施し、了承。

①(農産品取扱企業・真荷主) ～九州運輸局管内 〈R4, 10月追記〉

- 運賃や燃料サーチャージについて交渉しても、応じてもらえない。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を真荷主側が実施。
- 燃料サーチャージについては、全額支払うことで運送事業者と契約締結
- 運賃については、これまで「トラッシュの比率分」を差し引いた積荷料金の支払いであったところトラッシュを含むすべての輸送重量に対して積荷料金を支払うことで合意。

②(農産品取扱企業・元請) ～東北運輸局管内 〈R4, 10月追記〉

- 燃料サーチャージについて交渉しても、なかなか結論を出してもらえない。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請側が実施。
- 元請と真荷主が速やかに協議し、燃料サーチャージを導入することでスピード決着。
- 運賃についても、関係者間で、価格改定を行うことで合意。

違反原因行為：過積載運行の要求

（運送事業者・元請） ～中部運輸局管内

- 荷台の天井まで、物理的に積めることができるまで荷物を積みされる。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請側が実施。
 - 協力会社と調整を図り、一部4 t 車両から大型車両へ変更。
 - 積荷重量を把握できる配車システムを構築し、協力会社と連携し、重量の分散化を実施。
 - 同種事案の防止として、社内幹部会議において情報を共有、その後、社内全体へ迅速に情報展開。

違反原因行為：異常気象時の運行指示

（食品物流会社・発荷主） ～関東運輸局管内

- 大雪警報が発令されているにもかかわらず、配送を依頼された。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を発荷主側が実施。
 - 災害時の対応マニュアルの見直しを行い、配送先とも連携し、ドライバーの安全を最優先とした対応を行うことを改めて徹底。
 - 予め荒天が予想される場合、運送事業者の判断による運行の中止について、配送先と連携し検討。

違反原因行為：拘束時間超過

（食品物流会社・発荷主） ～関東運輸局管内

- 積込み先に到着しても荷揃え作業が終わっておらず、配送全体が遅くなり、拘束時間が守れない。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を発荷主側が実施。
 - 物流機器（ソータシステム等）を導入し、仕分け作業のスピードアップ化を実施。
 - 運送事業者と連携し、小口ロッドの配送を集約配送し、配送車両の削減を検討。

◆ これまでに実施した「要請」4件の概要は、以下のとおり。

- 要請発出日：令和4年8月8日
- 業種：紙・パルプ（発荷主）
- 違反原因行為：恒常的な長時間の荷待ち、無理な運行指示

（要請に至った理由）

- 従前、「働きかけ」を実施し、一定の改善あり
 - その後、複数の者から、長時間の荷待ちが発生している旨の投稿が寄せられたため、ヒアリングを実施
 - ヒアリング時に提供されたデータから、長時間の荷待ちが発生しているものと判断
- ⇒「事務取扱」規定④に則り、「要請」発出

- 要請発出日：令和4年11月11日
- 業種：元請運送事業者
- 違反原因行為：過積載運行の指示

（要請に至った理由）

- 運賃・料金の不当な据置き、過積載運行の指示など複数の違反原因行為の疑いから、「働きかけ」を実施し、改善計画の作成を指示
 - 改善計画の作成中、同種の違反原因行為（過積載運行の指示）を行っているとの投稿あり
- ⇒「事務取扱」規定に則り、「働きかけ」実施中にもかかわらず、同種の違反原因行為を行っているとの情報が確認できたことから、「要請」発出

- 要請発出日：令和5年2月20日
- 業種：加工食品（着荷主）
- 違反原因行為：恒常的な長時間の荷待ち

（要請に至った理由）

- 「働きかけ」を実施し、策定した改善計画に基づく取組を実施後、一定の改善あり
 - その後、国土交通省及び厚生労働省の意見募集窓口に対し、複数の者から、同種の違反原因行為が発生している投稿あり
- ⇒「事務取扱」規定⑤に則り、「要請」発出

- 要請発出日：令和5年5月29日
- 業種：紙製品（発荷主）
- 違反原因行為：恒常的な長時間の荷待ち

（要請に至った理由）

- 厚生労働省設置の意見募集窓口に対該荷主の長時間の荷待ち情報の投稿あり
 - これを受け、労働基準監督署では、当該荷主に対して改善を求める要請文書を発出
 - 要請文の発出後も、厚生労働省及び国土交通省に対し、同種の違反原因行為を行っているとの投稿あり
- ⇒「事務取扱」規定⑤に則り、「要請」発出
※「働きかけ」を行わず、即「要請」を発出した初の事例

丁寧な説明、セミナーへの参加、関係者会議での問題の共有等、「2024年問題」について、まずは荷主に理解してもらう。

- 流通関係者が一堂に会する会議の場で説明。
 - 物流セミナーに荷主とともに参加。
 - 荷主との間に長年の関係性あり。
-
- ・ 労働時間の短縮について、以前から荷主と単独で交渉を重ねてきたが、なかなか相手にしてもらえなかった。その荷主へは、他県の事業者も入っていたことから、その事業者へ相談・連携し、このままだとこれまでの車両数では対応できず、半分の車両数での運送になってしまうと訴えたところ、労働時間短縮と運賃アップにもつながった。
 - ・ 生産者、卸、荷主、運送事業者など、流通に関わる関係者が一堂に会する会議があり、サプライチェーンとしての取組や課題などを共有したところ、荷主が運送事業者の現状を初めて理解してくれ、交渉が進めやすくなった。
 - ・ 2024年問題とは関係なしに、運行の内容、燃油高騰、作業の負荷等を考慮し荷主のありのままを伝えられたことにより理解を得られそれなりの対価を得られるようにシフトした。
 - ・ 物流セミナーに荷主とともに参加した結果、取り卸し待機料の収受や運賃の値上げにも繋がった。
 - ・ 荷主が物流業界の2024年問題による人手不足や燃料高騰等の諸課題を理解して、運賃の一部を2023年中に値上げする予定。

具体的なデータを提示して説明している。

- 燃油高騰については理解してもらいやすい。
- 時間短縮の効果等のデータを示して、高速道路の使用につなげる。
- 原価表や、各種経費の内訳、経費上昇金額の詳細等を提示することで理解を得られる。

■ 燃料高騰については理解してもらいやすい。

- ・ サーチャージの理解は得ることが出来たが、満額の回答を得ることが中々難しい。
- ・ 燃料値上がりに対して、距離燃費分を値上げした。(8%以上)
- ・ 燃料高騰により全荷主に運賃値上げ交渉を行った結果、全荷主より1割程度値上げの了承を得ることができた。

■ 時間短縮の効果等のデータを示して、高速道路の使用につなげる。

- ・ 一部高速区間の使用をできるようになりました。積込時間が一定の時間を過ぎた場合、高速使用となる。
- ・ 高速料金の別収受と高速利用の理解。積卸し時間の設定化による休憩時間の確保。
- ・ 労働時間の短縮のため高速道路の使用許可をお願いした。試験的に高速道を利用し、どのくらい時間短縮できるかデータをとった。今後費用負担について打合せする。

■ 原価表や、各種経費の内訳、経費上昇金額の詳細等を提示することで理解を得られる。

- ・ 原価表を提示して料金が上がった。
- ・ 運賃値上げの通達文を作成し荷主に訪問。年間稼働日数と年間運賃の説明をし、現状運賃の金額を把握してもらう。弊社の自助努力の限界と作業時に使用するラップや緩衝材、車両価格や維持に必要な経費等の説明を行い、以前と現行の購入金額の差額(上昇分)を把握してもらう。今後の担い手の確保、既存従業員の離職を防ぐための給与アップ等を含めた説明を行い、荷主に運賃値上げの了承をいただいた。

「2024年問題」に係るホームページについて

2024年4月から働き方改革関連法施行により時間外労働の上限規制等が適用される、いわゆる「2024年問題」について周知するため、東北運輸局のホームページ内に特設ページを設置しました。

セミナー等の開催案内を始めとした「2024年問題」に関する情報を運送事業者向け、荷主企業向け、物流利用者向けにそれぞれ掲載しております。



※東北運輸局ホームページ（トップ画面）

トラックの「2024年問題」知っていますか！？ [印刷用ページ](#)

トラックの
「2024年問題」
知っていますか！？

トラック事業においては、2024年4月から働き方改革関連法施行により時間外労働の上限（休日を除く年960時間）規制等が適用されます。

この規制は、「2024年問題」と称され、とりわけ他の業態よりも労働時間が長いとされるトラック事業については、労働時間が制限されることで、①1日に運ぶことができる荷物の量が削減、②トラック事業者の売上げ・利益の減少、③ドライバーの収入の減少、④収入の減少による担い手不足などが懸念されているところです。

▶ [適用適予業種の時間外労働の上限規制 特設サイト（はたらきかたススメ\(厚生労働省\)）](#)

お知らせ

2024年問題に関連する新着情報を掲載して参ります。

- ▶ [「令和5年度物流効率化セミナー」\(東北経済産業局\)＜オンライン開催＞](#)
【開催日時】7月20日(木曜日)13時30分～14時50分
【申込期限】7月11日(火曜日)17時00分
- ▶ [トラック運転者等の労働時間管理等に関する説明会＜秋田県内6会場＞](#)
【開催日時】7月19日(水曜日)13時30分～ ほか
詳細は [秋田労働局ホームページ](#) をご確認ください。

物流の「2024年問題」とは

「2024年問題」は物流に関係する全ての皆様が考え、取り組んでいかなければ解決できない問題です。
「2024年はずぐそこです」

▶ [物流の「2024年問題」とは](#)

「2024年問題」特設ページアドレス
https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/00001_00250.html

ご清聴ありがとうございました。