

荷主第一主義が及ぼす  
運送業界への影響と今後の課題  
フリーライター橋本 愛喜

# 物流の「2024年問題」

法令改正		施行日		罰則
		大企業	中小企業	
時間外労働の 上限規制	【一般則】 年720時間の適用	2019年4月1日	2020年4月1日	6カ月以下の懲役 または 30万円以下の罰金
	【自動車運転業務】 年960時間の適用	2024年4月1日		
月60時間超の 時間外割増賃金率の引き上げ (25%から50%)		2010年4月1日から 適用済	2023年4月1日	
年5日の年次有給休暇の取得義務付け		2019年4月1日		30万円以下の罰金

# 運送業界の現状



橋本愛喜 (Aiki Hashimoto)  @AikiHashimoto · 3月25日



【トラックー各位】

**#2024年問題** について、どのくらいの認知度なのか伺いたく（以前「知らない」という方がかなりいらっしゃったので）

※現役ドラのみでお願いします

※私含め、誰がどれ選んだかは分からないのでご安心を

同問題に対して思うことあれば是非コメで（こちらはどなたでも



橋本愛喜 (Aiki Hashimoto) 

@AikiHashimoto



【トラックー各位】

[#2024年問題](#) について、どのくらいの認知度なのか伺いたく（去年の春にも聞いてます。1年でどのくらい変わったか知りたい

※現役ドラのみでお願いします

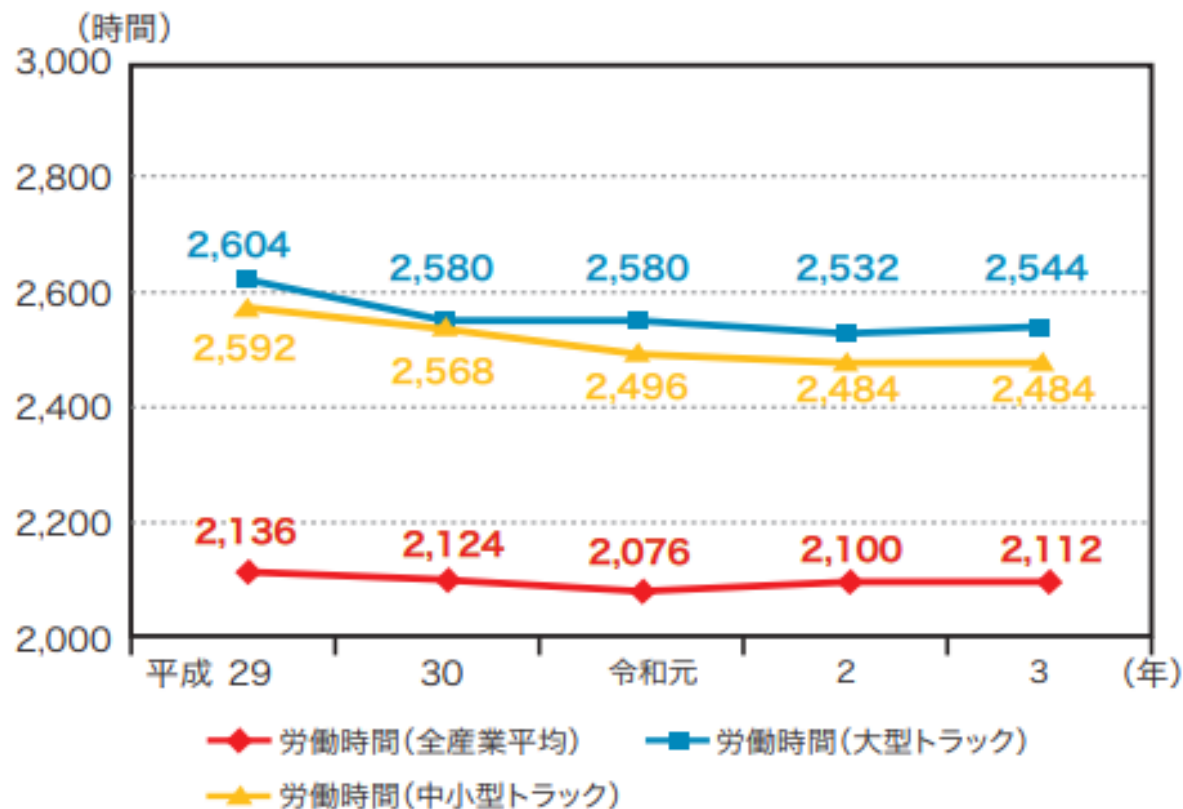
※私含め、誰がどれ選んだかは分からないのでご安心を

同問題に対して思うことある方は是非コメください（こちらはどなたでも

## 長時間労働

トラックドライバーの年間労働時間は、  
全産業平均と比べると、  
大型トラックで**432 時間（月36 時間）**、  
中小型トラックで**372 時間（月 31 時間）** も長い

※大型トラックは輸送費の観点から  
1 運行で運ぶ荷物が多いため  
必然的に長距離運転=長時間労働になりがち



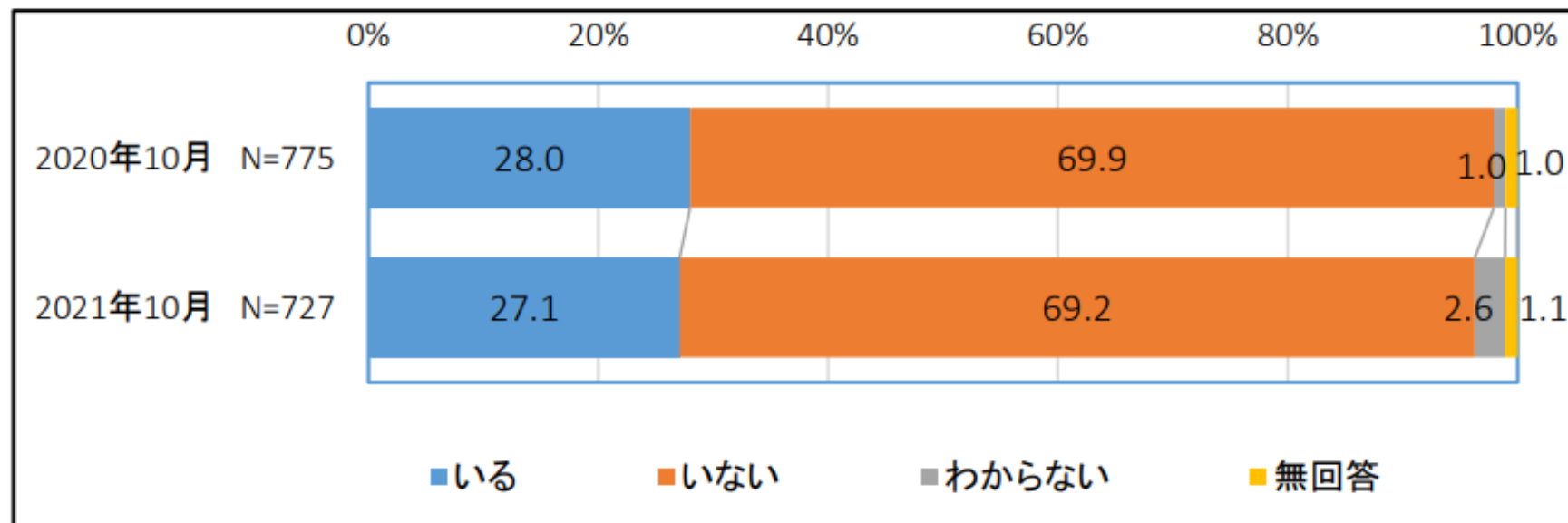
グラフ：全日本トラック協会『日本のトラック輸送産業－現状と課題－2022』

■アクションプランの達成目標：時間外労働年 960 時間超のトラック運転者が発生する事業者の割合

令和 3 年度（2022年3月末まで）	施行後3年目	25 %
令和 4 年度（2023年3月末まで）	施行後4年目	20 %
令和 5 年度（2024年3月末まで）	施行後5年目	10 %
令和 6 年度（2024年4月1日～）	適用開始年度	0 %

※ 今回調査（第4回、2021年10月時点）の水準は施行後3年目の途中に相当

図表 2 時間外労働時間が960時間超となるドライバーの有無



# 令和2年度(2020年度)の改善基準告示違反事業者・違反事項

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				
			最大拘束 時間	総拘束 時間	休息期間	連続運転 時間	最大運転 時間
トラック	2,780	1,563 (56.2%)	1,144 (41.2%)	855 (30.8%)	841 (30.3%)	832 (29.9%)	514 (18.5%)
バス	208	85 (40.9%)	51 (24.5%)	48 (23.1%)	16 (7.7%)	16 (7.7%)	14 (6.7%)
ハイヤー・ タクシー	288	80 (28.0%)	62 (21.5%)	35 (12.1%)	14 (4.8%)	1 (0.3%)	— (—)
その他	378	154 (40.7%)	98 (25.9%)	81 (21.4%)	74 (19.6%)	71 (18.8%)	38 (10.1%)
合計	3,654	1,882 (51.5%)	1,355 (37.1%)	1,019 (27.9%)	945 (25.9%)	920 (25.2%)	566 (15.5%)

令和2年度「自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導、送検等の状況」(厚生労働省)



# 令和3年度(2021年度)

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
トラック	3,037	1,754 (57.8%)	983 (32.4%)	1,314 (43.3%)	953 (31.4%)	641 (21.1%)	910 (30.0%)
バス	103	30 (29.1%)	20 (19.4%)	18 (17.5%)	5 (4.9%)	4 (3.9%)	4 (3.9%)
ハイヤー・ タクシー	266	68 (25.6%)	33 (12.4%)	46 (17.3%)	15 (5.6%)	1 (0.4%)	0 (0.0%)
その他	364	158 (43.4%)	85 (23.4%)	97 (26.6%)	63 (17.3%)	53 (14.6%)	73 (20.1%)
合計	3,770	2,010 (53.3%)	1,121 (29.7%)	1,475 (39.1%)	1,036 (27.5%)	699 (18.5%)	987 (26.2%)

(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  
(詳細は別紙2参照)

# 令和3年(2011年)の労働基準関係法違反事業者と違反事項

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	時間把握	割増賃金
トラック	3,037	2,465 (81.2%)	1,443 (47.5%)	214 (7.0%)	604 (19.9%)
バス	103	66 (64.1%)	24 (23.3%)	8 (7.7%)	13 (12.6%)
ハイヤー・ タクシー	266	230 (86.5%)	83 (31.2%)	27 (10.0%)	73 (27.4%)
その他	364	293 (80.5%)	150 (41.2%)	32 (8.8%)	111 (30.5%)
合計	3,770	3,054 (81.0%)	1,700 (45.1%)	281 (7.5%)	801 (21.2%)

(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ため、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。

## 低運賃・低賃金

トラックドライバーの年間所得額は、  
全産業平均と比べると、  
大型トラックで約5%  
中小型トラックで約12% も低い

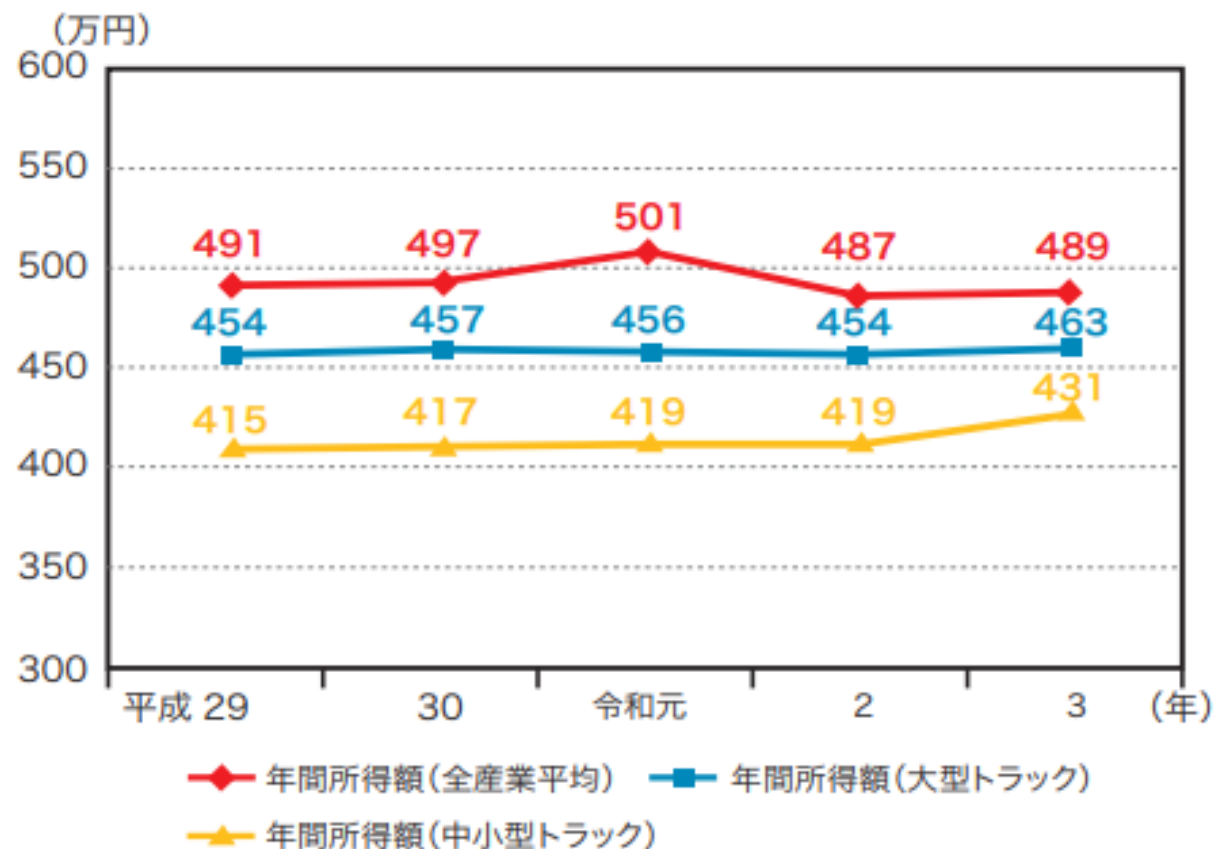
※1990年の物流二法施行により規制緩和

→新規参入が相次ぎ過当競争

→労働集約型産業による賃金安

→過剰なサービス競争の激化で更なる「低運賃」化

中には給与が月290時間労働で20万円前半、  
時給に換算すると500円というドライバーも

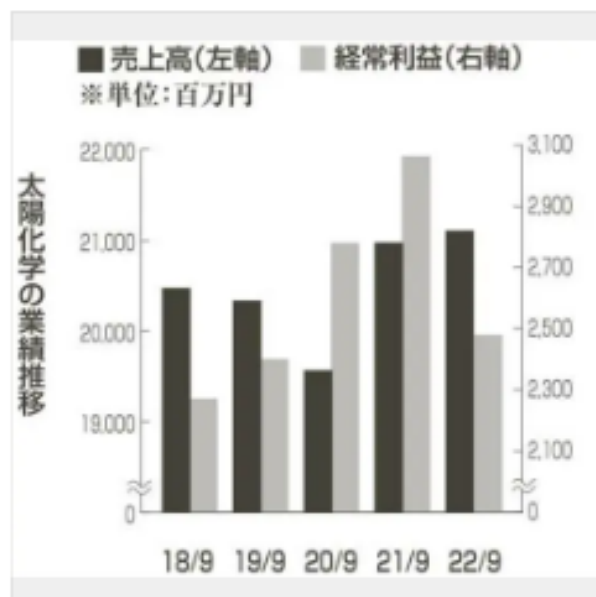


グラフ：『日本のトラック輸送産業－現状と課題－2022』より引用

## 決算を読む 太陽化学 22年4～9月期 円安影響経常利益19% 減 原材料高騰や物流コスト上昇 通期も増収減益見込む

11/8(火) 5:15 配信   0

中部経済新聞



(写真：中部経済新聞)

食品メーカーの太陽化学（本社四日市市）が7日発表した2022年4～9月期連結決算は、経常利益が前年同期比19・1%減の24億8千万円だった。経常減益は6年ぶり。売上高は0・6%増の211億700万円。微増収だが、急速な円安による原材料の価格高騰や物流コスト上昇などが響いた。通期も増収減益を見込んでいる。

2024年問題は一体誰得なんだろうか…



# 変わる「休息期間」


朝日新聞デジタル > 記事

## トラック運転手ら「休息11時間」努力義務に 24年から

🔒 有料記事

橋本拓樹 2022年9月8日 20時04分



深夜の東名高速・海老名SAの駐車場に並ぶ物流トラック=2020年5月2日午後11時48分、神奈川県海老名市、川村直子撮影 

トラック運転手の 長時間労働 の是正に向け、勤務と勤務の間に義務づける休息期間（勤務間インターバル）を、現在の8時間から9時間に延ばすことが決まった。さらに11時間を「努力義務」として新たに設定する。厚生労働省の有識者検討会が8日にまとめた報告書に盛り込まれた。

日弁連とは

弁護士を知る

法律相談

私たちの活動

公表資料

三 過去のイベント

HOME > イベント > year > 2022年 > シンポジウム「自動車運転者の労働実態と休息時間（勤務間インターバル）のあり方について考える」

## シンポジウム「自動車運転者の労働実態と休息時間（勤務間インターバル）のあり方について考える」

シェアする

ツイート

タクシー、バス、トラックなどの自動車運転者は、全産業平均と比べ、年齢が高く、実労働時間が長い傾向にあります。本シンポジウムでは、長時間労働の問題点、過酷な労働実態の現状について現場からの報告を受け、自動車運転者の健康維持や人間らしい生活の確保のための休息時間（勤務間インターバル）のあり方について考えます。

ぜひご参加ください。

日時	2022年9月7日（水） 17時00分～20時00分
開催方法	Zoomウェビナーによるオンライン開催
参加費・受講料	無料
参加対象・人数	どなたでもご参加いただけます。（定員：500名）
	<p>◆基調講演 「労働時間の上限規制と労働力の確保」 山縣 宏寿 氏（専修大学経済学部准教授）</p> <p>◆特別講演 「休息期間変更案に喜べないトラックドライバーの現状と特性」 橋本 愛喜 氏（元トラックドライバー・ライター）</p>



おかえりなさい！あなたのような賛同者のおかげで、毎日たくさんのキャンペーンが成功しています。

[キャンペーンページ](#) [コメント](#) [お知らせ・最新状況](#)

【12月の超緊急署名】トラック・バス・タクシーの運転手が安全運転できるようにしたい。過労死をなくしたい。そのために、ちゃんと休息時間を保障してください！



29,307 人が賛同しました。もう少しで 35,000 人に到達します！

もう少して賛同数が35,000に届きます！

今すぐ賛同

発信者：[わたしの仕事 8時間プロジェクト](#) 宛先：後藤茂之厚生労働大臣、[1人の別の宛先](#)

「1日の睡眠時間が2時間とか3時間」

「家に帰れるのは週2日、あとは車中泊」

「過労でいつ事故を起こしてもおかしくない」

「休憩できず車内で排泄した」

[https://plus.nhk.jp/watch/st/230\\_g1\\_2021120347136?cid=jp-MY7Z344V9J](https://plus.nhk.jp/watch/st/230_g1_2021120347136?cid=jp-MY7Z344V9J)

これは現役の長距離トラックドライバーの悲鳴ともいえる生の声です。バスやタクシーの運転手たちも、過酷な長時間労働をしなければ生活できないような状況に追い込まれています。

その結果、**過労死の発生率**は、他の産業にくらべて、**トラックが8倍、バス・タクシーが3倍**という恐ろしい状況になっています（2019年、労災認定状況）。

これは、運転手の健康だけにとどまる問題ではありません。あなた自身が、疲労困憊したドライバーが運転するバスやタクシーに乗ることを、想像してみてください。それから、ぎりぎりの眠気に耐えながら運転するトラックが、あなたのすぐそばを通り過ぎる場面を。

この問題の解決は、あなた自身の身の安全を守ることに繋がるのです。

今のルールでは、勤務と勤務の間は『**8時間空けておけばOK**』とされ、夜の9時に仕事が終わったら、翌日の早朝5時から勤務開始可能です（通勤時間は含まれず）。これでは疲れなど取れるわけがなく、**事故が多発**しています。そこで、この休息期間をもっと長くしようという話し合いが、現在、厚生労働省の審議会で行われているのです。

しかし、その雲行きがだんだん怪しくなっています。議論をふまえて、だされた事務局の**原案**は『**11時間以上**』の原則を打ち出したものだったのですが、**経営者側が『それでは事業ができない』等と反発**。『**9時間以上（11時間以上とするよう努めること）**』でまとめてしまう案に後退してしまったのです。

元の案の『**11時間以上**』というのは、根拠がある数字です。EUでは安全を確保するためには、勤務と勤務の間は最低限11時間以上空けることが必要ということがルール化され、運用されています。11時間あれば、夜9時に仕事が終わった場合でも、勤務開始は翌朝8時からとなり、なんとか最低限の睡眠時間は確保できます。





橋本愛喜 (Aiki Hashimoto) 

@AikiHashimoto



### 【トラックー各位】

「低賃金・長時間労働問題」に関して、勤務時間長くても給料いいほうがいいですか？それとも給料より早く帰りたいでしょうか。

どちらも大きな問題ゆえもちろん同時に解決していかあかんのやが、ドラの意識として知っておきたく。理由やご意見もあれば是非 (DMでも

仕事時間長くても給料ほしい

67.4%

給料上がらんでも早く帰りたい

32.6%

552票・最終結果

午前11:57・2022年2月1日・Twitter Web App

# ドライバーの実際の声

**給料以前にインターバルを11時間も取ったら納品間に合わなくなる。帰らずに行くしかなくなるやんけ**

休息11時間かぁ 😞無理 😞

これバス、タクシーは乗務経験無いから分からないけど、トラックに関しては出荷、入荷待ち、積み降ろしに関する時間、道路渋滞等様々な時間浪費が有る中で着時間指定をクリアしないといけない。距離が遠くなれば更に厳しくなる中で運行しているのが現状なのに…無理

**なぜ、睡眠時間やプライベートの時間まで削って、トラックに乗らなければならないかを理解していただかないと。休息だけを厳守させても、生活水準を落とさないためにダブルワークに励みますよ。結果、寝不足のまま運転業務につかなければならない、更なる悪循環が目に見えますね。**

自分は関西⇄関東メインです。出荷が遅いのに、着時間指定があります。運賃も安いので運びまくるしかありません。

関西に居る日は地場仕事もやります。関西⇄関東を週3発走ります。毎日4、5時間睡眠です。休息も大事ですが、荷主や出荷場所への指導、中抜き業者をどうにかして運賃改善が必要です

**労働時間短縮でも賃金維持するためには法的なものが関わらないと厳しい。単に時間が短くなるだけだと一部(気にせず賃金目当てに頑張る)に集中して問題が横滑りで移動するだけ。そもそも毎日帰社しないドライバーにはそれに合わせたルールを作らないと一括にして決められないのでは？**

... · 9月12日 ...

返信先: @AikiHashimotoさん

こんにちは♪

今は長距離でそこそこ貰えてるけど、これが走れなくなって5万ぐらい下がるなら地場やるかトラック降りる可能性もあります😅

我々運転手の首絞める愚策だと思います👊

🗨️ 1

↺↻

❤️ 4

橋本愛喜 (Aiki Hashimoto) ✓ @AikiHashimoto · 9月12日

返信先: [redacted]さん

[orange] · 9月12日

返信先: @AikiHashimotoさん

はじめまして。30代前半です

長距離の箱車、雑貨色々積んでます。

今でさえ運行が上手く回らない事がある会社なので最悪潰れんじゃないかなって思いながらハンドル握ってます。

今の給料形態だと手取り下がるので、どうせなら肉体的にも楽そうな地場ローリーの運転手も良いのかな？て思ったりします。

🗨️ 1

↺↻

❤️ 4

↑

橋本愛喜 (Aiki Hashimoto) ✓ @AikiHashimoto · 9月13日

[redacted] · 9月12日

返信先: @AikiHashimotoさん

長距離定期便やってます

2024には長距離というカテゴリーが無くなってしまおうと思ってます

ドライバー目線だと拘束時間の上限による1日に走れる距離の低下それによる給料も低下が最低限考えられます

自分も待遇の変化次第じゃ地場に転職しようかと思ってます

🗨️ 1

↺↻

❤️ 4

↑

橋本さんこんにちは!!!

まだまだ内密なんですけど、俺運転手やめようと思ってます!!! (これでも31年やったんすYO)

俺が運転手のうちに、橋本さんとコーヒー飲みたいなあと思っとります\(^o^)/

でも橋本さんお忙しいかただから、どこかでタイミング合えばラッキーと思っとります\(^o^)/

# 長時間労働に現場から声が上がらない構造

## ドライバーの給与形態

- ・歩合制(ブルーカラー界限には多い)
- ・安い基本給
- ・手当の積み上げ
  - 深夜手当、愛車手当、無事故手当など

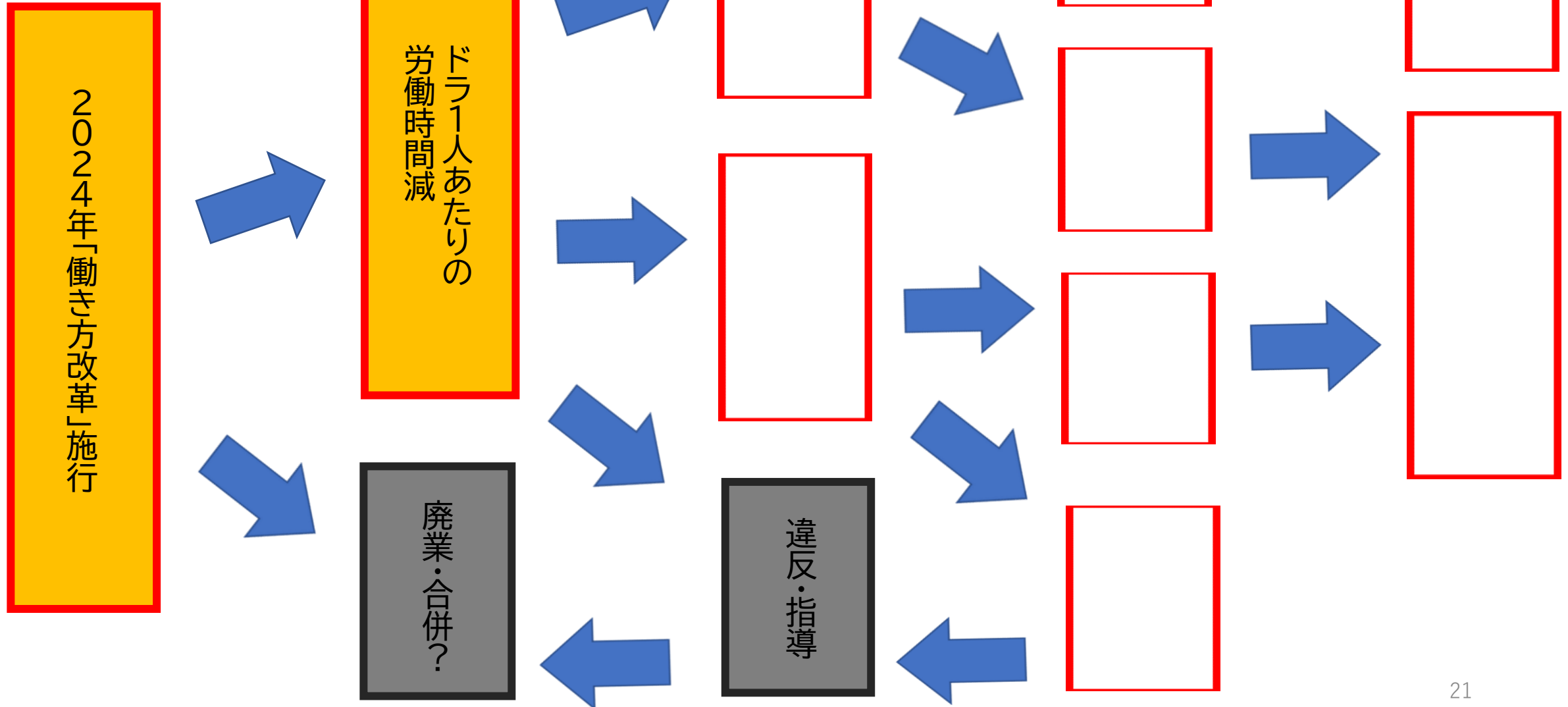
→走らないと生活水準までの給与にならない

## ドライバーの特性

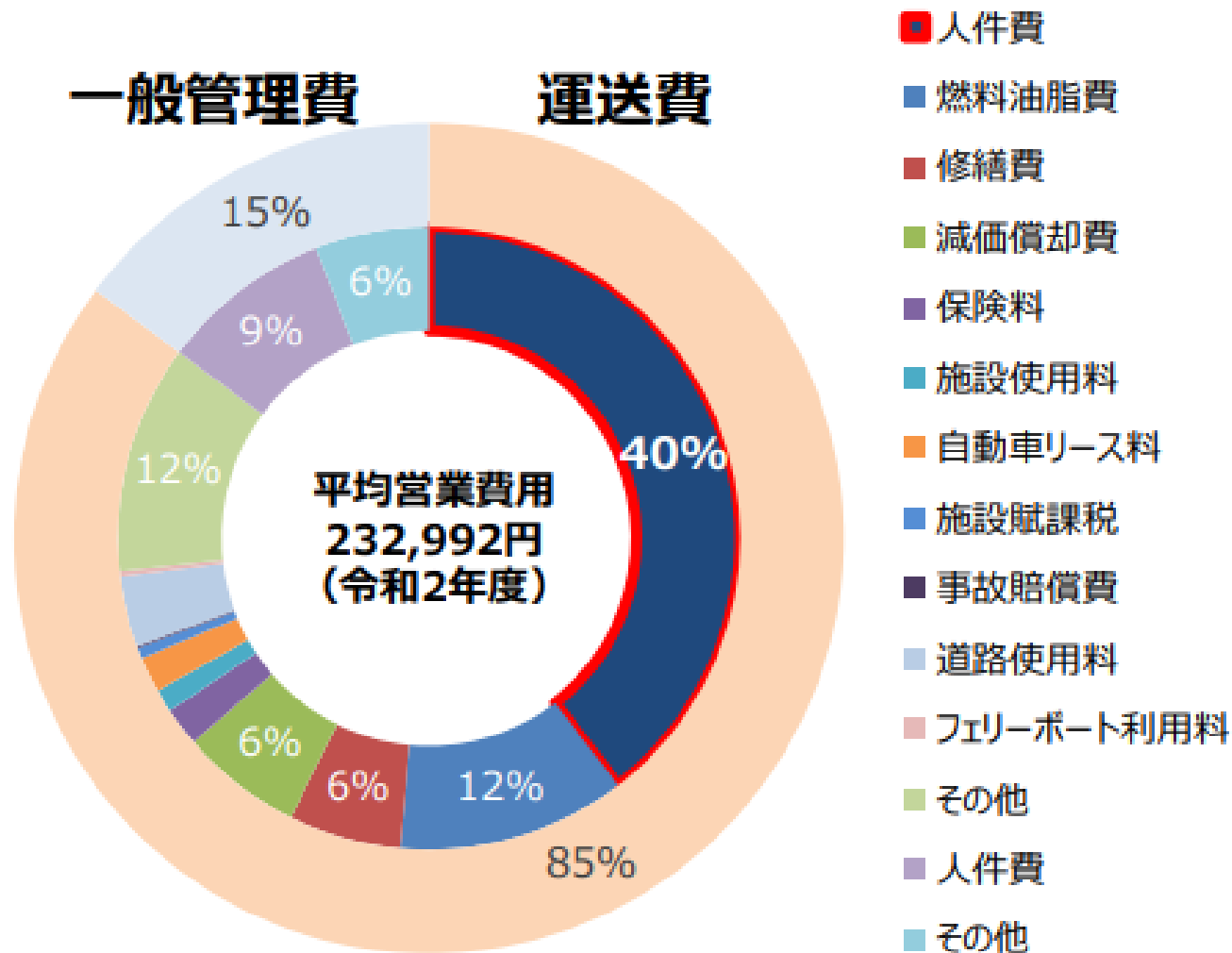
- ・そもそもトラック(運転)が好きな人たち
- ・仕事とプライベートの境が曖昧
  - 「1人で気楽にできる」
  - 「毎日旅をしながら仕事をしている気分」
  - 多少過酷でも好きな仕事・生活の一部だから問題ない/仕方ない

→世間や荷主は  
ドライバーの「トラック好き」に  
甘えて(利用して)いないか？

# 2024年問題の構造



# トラック運送事業の営業費用の内訳



## 労働集約型産業：

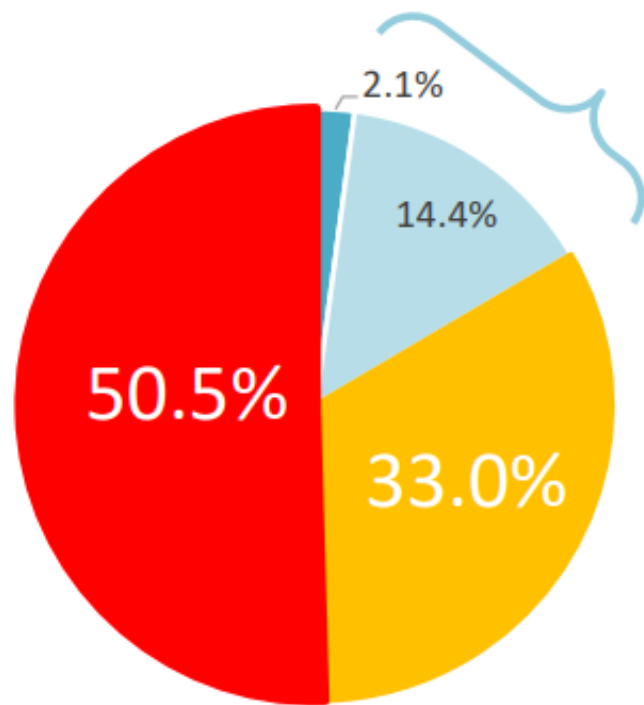
ヒトの労働力がメインの産業

労働者1人あたりの設備投資額が低く  
売上に対する人件費の割合が高い

専門性や技能が必要な業界が多い

**荷主の理解が必要不可欠**

# 改善基準告示の認知度



■ 改善基準告示の詳しい内容を知っている

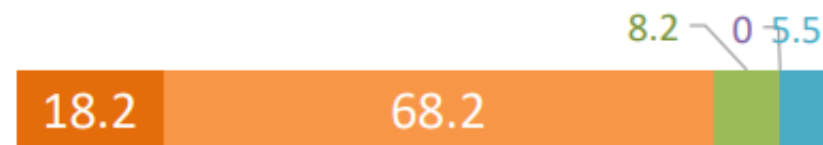
■ 改善基準告示のおおよその内容を知っている

■ 改善基準告示の存在は知っているが、内容までは知らない

■ 改善基準告示の存在も内容も知らない



改善基準告示の内容を知っている  
荷主の遵守状況



■ すべて遵守できていると思う

■ 概ね遵守できていると思う

■ 遵守できていない項目があると思う

■ あまり守られていないと思う

■ 知らない・分からない

全日本トラック協会「運送業界の2024年問題について」

出典：国土交通省「令和3年度トラック輸送状況の実態調査」

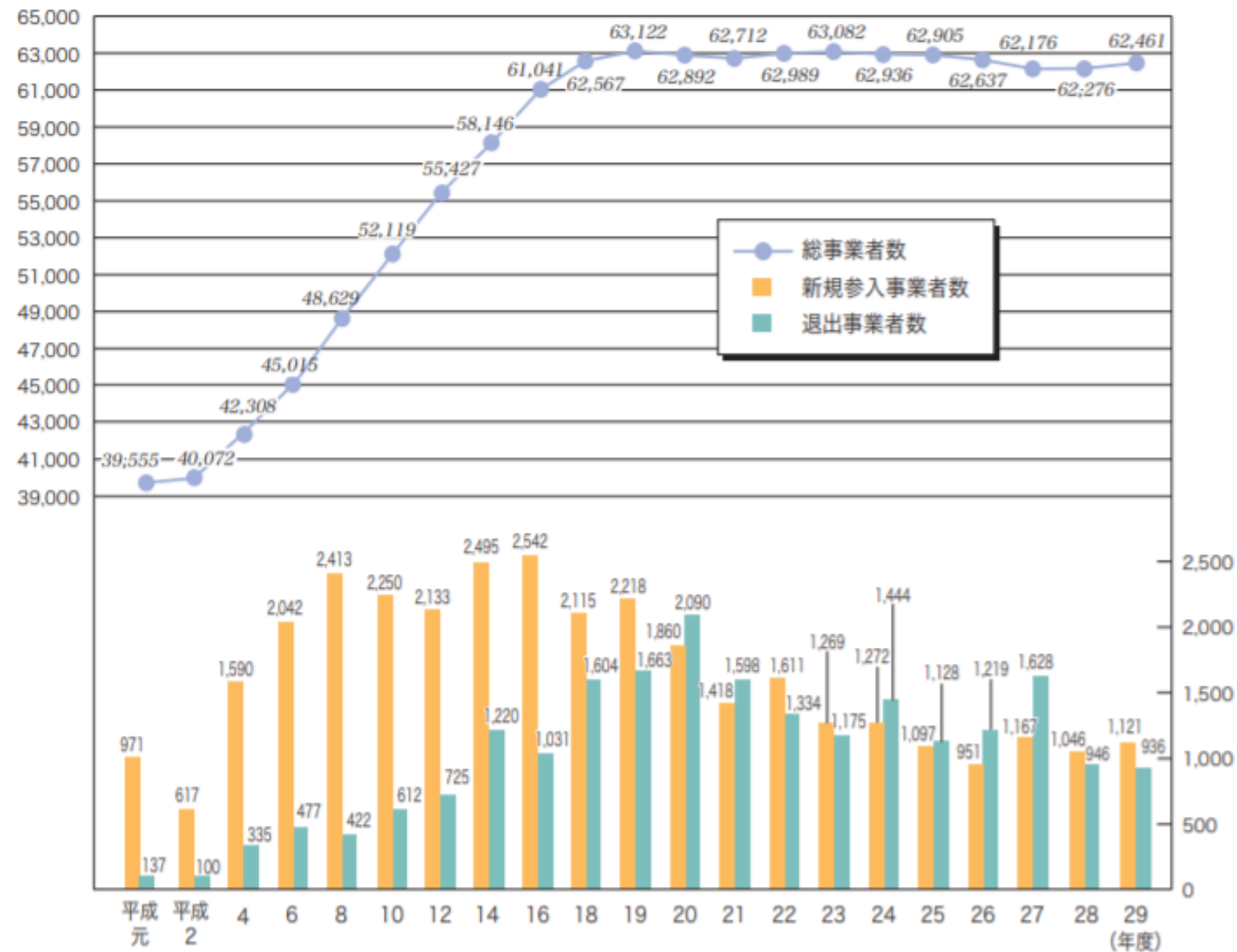
# 過酷な労働環境の元凶

1990年

- 「物流二法」による規制緩和
- 免許制から許可制へ
- 新規参入事業者が1.5倍に
- 競合他社との過当競争

- ・ 賃金の値下げ
- ・ 過剰サービスの付加

トラック運送事業者数の推移 (単位: 者)



資料: 国土交通省 (注): 退出事業者数には、合併・譲渡により消滅した企業を含む。



# 立場の弱い運送業界

## 顧客第一主義

1. ジャストインタイム方式
2. 附帯作業
3. 路駐の理不尽
4. 過積載の強要
5. 「標準的な運賃」の提示  
→「他に代わりはいくらでもいる」

# 段ボールは梱包材か、商品か

世間が知らない「段ボール箱も商品のうち」がトラックドライバーに及ぼす深刻な影響

 橋本愛喜  | フリーライター  
9/27(月) 8:13



わずかな傷でも返品・弁償させられる。中身は店頭並ぶスナック菓子（読者提供）

# トラック運送事業者が荷主に対して求めること

## 貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

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

働きかけ

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

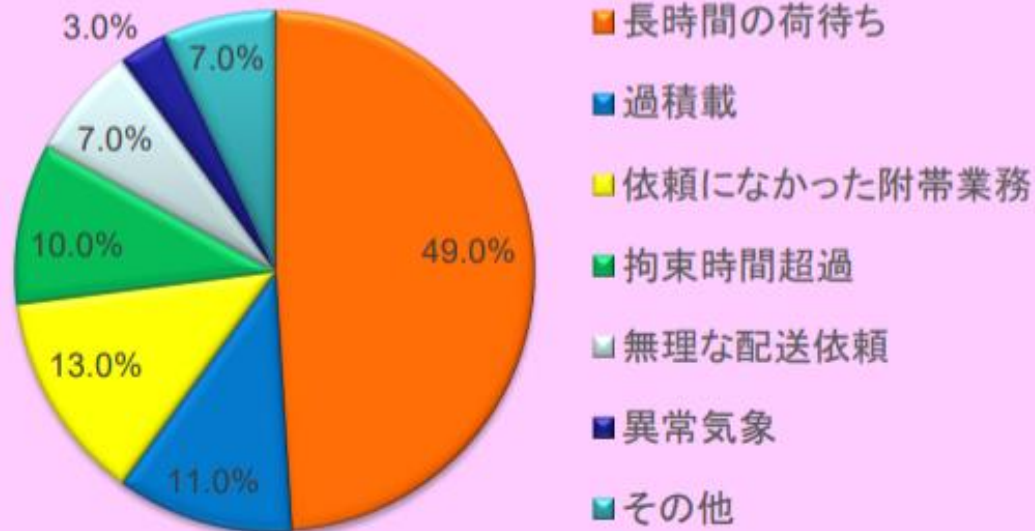
要 請

要請してもなお改善  
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為に独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

## 荷主起因の違反原因行為の割合



## 「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要 請	1
働きかけ	62

※令和4年8月24日現在

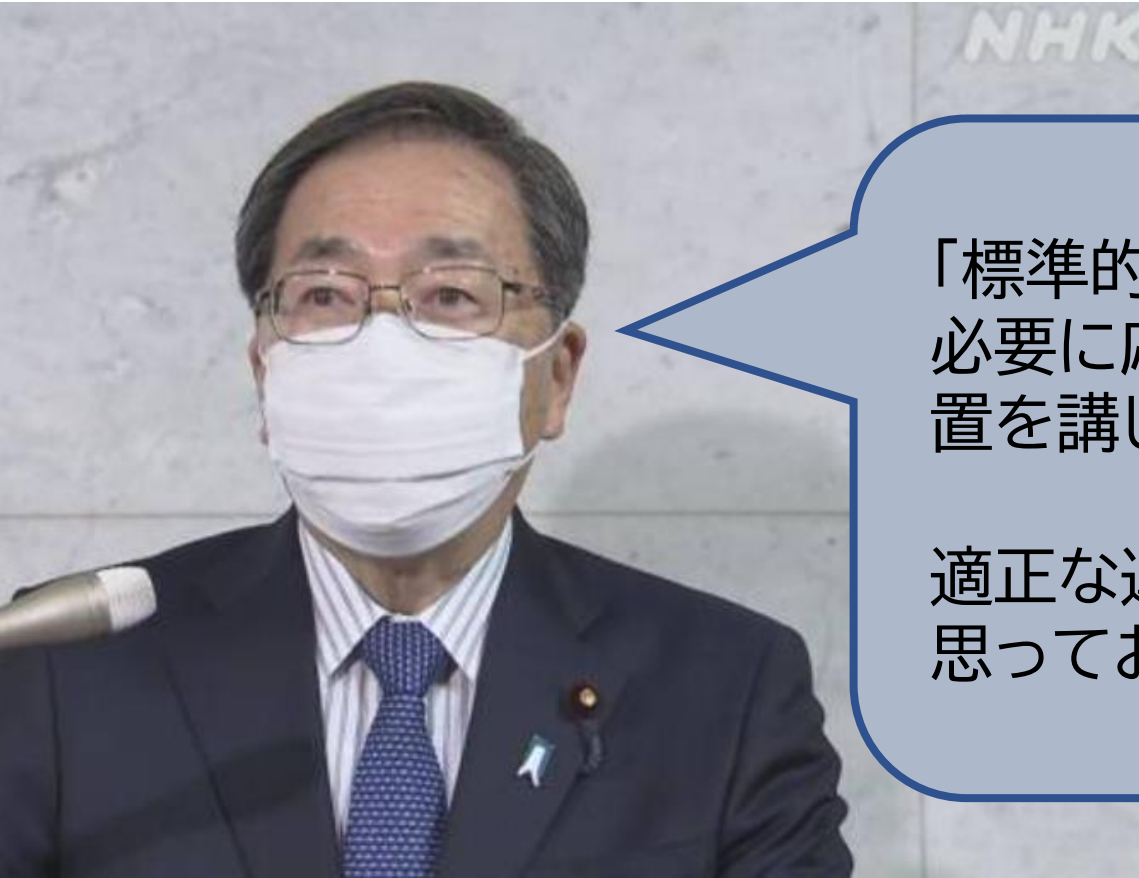
全日本トラック協会「運送業界の2024年問題について」

## 運送業者に科される罰則

6ヶ月以下の懲役  
もしくは30万円以下の罰金

## 荷主に科される罰則

原則「なし」  
標準的な運賃: 遵守の義務なし  
「荷主勧告制度」: 現状、勧告・社名の公表



「標準的な運賃」への理解と協力を呼びかけるとともに、必要に応じて、荷主などへの働きかけや要請などの措置を講じていきたい。

適正な運賃が支払われることを徹底していきたいと思っており、2024年問題を解決する、まず第一歩だ



独自

# 深夜の高速料金所、割引待ちの渋滞解消へ 距離に応じた制度に見直し

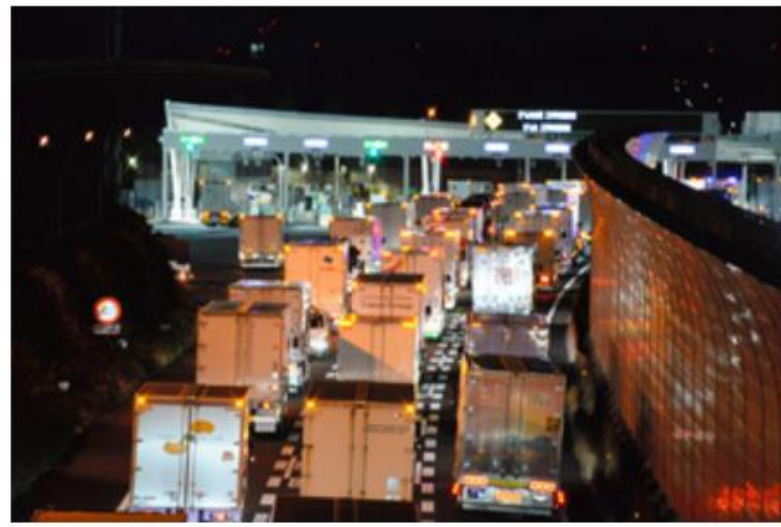
有料記事

古城博隆 2023年1月19日 5時00分

Social sharing icons: Facebook, Twitter, Print, B! (118), Share, NEW (Gift), Email, Print.

コメントプラス

澤路毅彦さんのコメント



深夜割引適用待ちのトラックで、午後11時52分に左車線が、55分に中央車線が、56分に追い越し車線が埋まって動かなくなった=2023年1月16日午後11時59分、川崎市の東名高速東京料金所、古城

国土交通省は、高速道路の利用が午前0～4時にかかれば走行した全区間の料金を一律3割引とする現行制度を見直す方針を固めた。深夜割引の適用をねらって、料金所を出る直前で時間調整するトラックによる渋滞が問題化し、運転手の長時間労働の一因にもなっていた。走行距離に応じて料金を割り引くことで利用を分散させる。2024年度中の開始をめざす。

# 深夜割引の改正(分かっていること)

- ① 0時から4時までの適用時間が22時から5時までに  
→トラック協会の主張は22～5時の現行(1秒でも～)
- ② 1秒でも高速にいれば適用  
→走行距離に応じた割引へ  
トラックドライバーが夜に走るようになる→…働き方改革とは
- ③ 400km以上を走るトラックは4割から最大5割引(走った分)

# 高速深夜割、24年度見直し 国交相「滞留の改善図る」

1/20(金) 12:18 配信

34



斉藤鉄夫国交相

斉藤鉄夫国土交通相は20日の記者会見で、高速道路の深夜割引を見直すと正式発表した。対象時間外の走行分も含めて割引を適用している方式をやめ、時間内の走行分に限定する。割引率は30%で据え置くが、見直しで負担増となるケースに配慮して長距離割引は手厚くする。2024年度中の実現を目指す。

【写真】 高速深夜割、走行分に限定 午後10時～午前5時  
対象

割引を目的にしたトラックが対象時間になるまで料金所手前で滞留する問題が発生。斉藤氏は「**車両の滞留改善やトラック運転手の負担軽減を図りたい**」と強調した。

深夜割引は自動料金收受システムを搭載した車両に適用。午前0～4時に少しでも走れば、時間外の走行分も割引対象としている。



# 「現場を潰す気か」国交省の深夜割引見直しで逆行するトラックドライバーたちの「働き方改革」



橋本愛喜 | フリーライター

1/26(木) 7:25



夜のSAPAに駐車するトラック（筆者撮影：イメージ）





EC通販サイトの送料無料サービスと価格設定 | 通販・E  
C業界専門の転職 ...  
www.tsuhantenshoku.com



送料無料 | シャトレーゼ通販  
www.chateraise.co.jp



楽天市場】送料無料ラインガイド  
event.rakuten.co.jp



送料無料イラスト/無料イラストなら「イラストAC」  
www.ac-illustr.com



UNITED ARROWS LTD. | ニュース | 【5月31日(日)まで!】全品  
送料無料 ...  
store.united-arrows.co.jp



楽天ブックス: 楽天ブックスなら、いつでも全商品送料無料!  
books.rakuten.co.jp



全品送料無料キャンペーンを開催 | BEAMS公式オンライン  
ショップ | BEAMS  
www.beams.co.jp



ネットストア限定 配送料無料 | 無印良品ネットストア  
www.muji.net



ご利用ガイド | サンエックスネットショップ  
shop.san-x.co.jp



送料無料商品『園芸ネット』本店 通販 engei.net  
www.engei.net



10,000円以上のお買い上げで宅配送料無料! - TOWER RECORDS ONLINE  
tower.jp



楽天市場】送料無料ラインガイド  
event.rakuten.co.jp



アマゾン (amazon)で売ってる。中国からの送料無料の謎 | S  
BDスタイル  
sbd-style.net



送料無料キャンペーンのお知らせ | 旅する久世福



期間限定【送料無料キャンペーン】の



配送料無料キャンペーンの告知



送料無料 | シャトレーゼ通販



送料無料 | カラコン・コスメ通販 ivit (ラブリ)



宅配送料無料キャンペーン | レディースファッション通販

# 2024年”問題”

何よりも先に必要なのは  
「ドライバーの働き方改革」ではなく

荷主や世間の意識改革では？

※当資料の二次使用はご遠慮ください  
(社内での共有は問題ございません。社外持ち出しなどはなさいませんよう  
よろしくお願いいたします。