

# クローズアップ輸送業界2024年

## 第8回 改善基準告示改正と トラック運送業への影響



小山 雅敬 (こやま まさのり)

大阪大学卒、都市銀行、シंकタンク、損害保険会社勤務後、株式会社 コヤマ経営設立。運送業コンサル歴30年以上、指導企業数3千社超、講演・執筆多数。著書に『運送業経営相談室(日本法令)』『実例に基づくトラック運送業の賃金制度改革(日本法令)』。資格 中小企業診断士、日本物流学会正会員など

近年、大きな関心ごとになっている「輸送業界の2024年問題」。厚労省労働政策審議会トラック作業部会で行われた長期間にわたる協議の末、今年9月、厚労省案に労使が合意し、労働時間などの改善基準告示の改正案がまとまりました(表)。今回はその改正内容と対応について解説します。

【表】改善基準告示改正による主な変更点

	現行	見直し後
1年の拘束時間	3,516時間	原則3,300時間(▲216時間)
1カ月の拘束時間	原則293時間、最大320時間	原則284時間(▲9時間)、最大310時間(▲10時間)
1日の拘束時間	原則13時間、最大16時間	原則13時間、最大15時間(▲1時間)
1日の休息期間	継続8時間	継続11時間を基本とし、9時間下限
連続運転時間	4時間が限度 (1回連続10分以上、合計30分以上、運転の中断なく、 連続して運転する時間)	4時間が限度 (1回がおおむね10分以上、合計30分以上、運転の中断なく、 連続して運転する時間) ※運転の中断は「原則休憩」
分割休息	1回あたり継続4時間以上、合計10時間以上	1回あたり継続3時間以上、合計10時間以上
予期しえない事象(新設)	-	故障や災害、異常気象などで遅延が生じた場合、 対応に要した時間は拘束時間などから除くことが可能

### 改正により重要性を増す労働時間管理

今回まとまった新しい基準は、2022年12月までに正式に公布され、2024年4月1日から施行される予定です。今回の主な改正内容を現行の基準と比較すると上表の通りとなります。

運送業の経営に影響が大きい改正点は、「1年、1カ月、1日の各拘束時間の短縮」と「休息期間の延長」です。今後は新基準に沿った運行計画の見直しが必要となります。

### 〈長距離貨物運送の特例について〉

長距離貨物運送(1運行450km以上)で休息期間が住所地以外の場合、1週間につき2回に限り、**最大拘束時間(16時間)**、**休息期間(8時間)**の特例が認められます。

### 〈連続運転時間について〉

「運転の中断」が1回あたり「おおむね」10分以上となり、柔軟な運用に改定されました。一方で運転の中断に「原則休憩(作業などは原則NG)」が求められることになりました。今後は運転中断中の「休憩」を再検討する必要があります。また、SAやPAなどで駐車できない場合、連続運転時間を4時間30分まで延長できることに。これは運送現場の実態を考慮した改定です。

### 〈分割休息について〉

従来の「1回あたり継続4時間以上」が、今回の改正で「1回あたり継続3時間以上」に緩和され、より弾力的な運行計画が組めるようになりました。

今回の改善基準告示改正により、「適正な労働時間管理」の実施と「ドライバーの労働時間削減」への取り組みがさらに重要性を増し、法令順守に向けた早期の体制構築が求められています。