

令和6年 月 日

例

《荷主企業名》 殿

一般社団法人 群馬県トラック協会  
会長 武井 宏

《会員事業者名》

## トラック運転者の労働時間削減へのご理解とご協力のお願について

謹啓 時下益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

平素は、トラック運送業界に対し格別のご理解、ご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、トラック運送業界は、我が国の国民生活及び社会経済活動を支える必要不可欠な基幹産業ですが、2024年4月から「ドライバーの時間外労働の上限規制【年間960時間】」の適用やドライバーの拘束時間・休息期間・運転時間等を定めた「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」の改正により、長時間労働の改善に向けた運行内容の見直しが求められ、これらを遵守できない事業者には行政処分が課せられることとなっています。

また、『物流の2024年問題』と言われるドライバーの労働時間規制の影響は大きく、既に国土交通省では、現状の物流の適正化・生産性向上について何も対策を講じない場合、2030年度の輸送能力はドライバー不足だけで19.5%（約5.4億トン）不足し、2024年問題と合わせると34.1%（約9.4億トン）不足すると試算しております。荷主の皆様にとっても“必要な時に必要な物を届けられない”、“運送会社から輸送を断わられてしまう”という事態が推察される状況です。

国土交通省が実施した調査結果では、一運行当たりの平均的な「荷待時間」、「荷役時間」は、いずれも最短1時間30分以上、最長では3時間以上発生しています。これらの時間はドライバーの拘束時間の2割から4割を占めており、「荷役時間」はもとより「荷待時間」についても『労働時間』に該当するため長時間労働に繋がる要因となっています。

さらに、労働時間の長時間化や荷役・附帯業務等の作業負荷による疲労の蓄積は、脳疾患や心臓疾患に繋がるなど、ドライバーの健康状態にも影響を与え、重大な交通事故にも繋がります。健康起因事故はドライバーの生命だけでなく、周囲の方々が被害者となる可能性や荷物破損の可能性も含んでいます。

荷待時間・荷役時間の短縮は、トラック運送事業者の自助努力では改善が困難であり、労働環境を改善するためには荷主の皆様のご理解ご協力が必要不可欠です。

荷主の皆様におかれましても、トラック運送事業の深刻な窮状をご勘案いただき、トラック輸送における労働環境改善や交通事故防止に対し、トラック運送事業者と協力して取り組んでいただくことが重要と考えております。

つきましては、誠に恐縮至極ではございますが、発着荷主事業者として出入荷に係る荷待ち及び荷役作業等（荷積み・荷卸し・附帯業務）の時間把握とトラックドライバーの労働時間削減について、ご理解とご協力を賜りますよう、何卒よろしくお願い申し上げます。

謹白