



## 改善基準告示から 1 年。あれから何がか変わったのか？

### 【記事の要点3つ】

- 改善基準告示の改正から 1 年、守れていない企業は約 3 割。特に長距離輸送・荷待ち時間・多拠点配送が守れない主な理由。
- 改正により労働時間・運行経路の見直し、運賃交渉やシステム化が進む一方、ドライバーの人手不足や給与・モチベーション低下など新たな課題も発生。
- 制度導入による業界の意識変化やイノベーション促進も見られるが、現場の声と制度運用のギャップへの懸念や業務負担の転嫁も指摘されている。

2024 年 4 月 1 日のトラック運送業界における改善基準告示改正から 1 年が経過し、業界には大きな変化が生まれました。全日本トラック協会の調査によると、約 7 割の事業者が基準を守れている一方、約 3 割の事業者が「1 日の拘束時間」など一部基準を守れていない実態が浮き彫りとなりました。特に長距離輸送や荷待ち時間の長さ、多拠点への配送が守れない理由として多く挙げられています。

法改正によって、労働時間や運行経路、運行指示書の見直し、システム導入や運賃交渉が進んだものの、ドライバーの人手不足や給与水準維持の困難、モチベーションの低下といった新たな課題も顕在化しています。その一方で、荷主との交渉機会の増加や運賃引き上げ、システム化の進展など、業界の意識変化や業務改善、イノベーション推進も生まれつつあります。

しかし、業務改善やコスト増大による業務負担の転嫁、制度運用と現場感覚の乖離といった懸念も根強く、まだ課題は多い状況です。今後も変化する環境に柔軟に対応し、現場と制度のバランスを取りながら、持続可能な物流業界を目指す取り組みが重要といえるでしょう。

元の記事を読む

