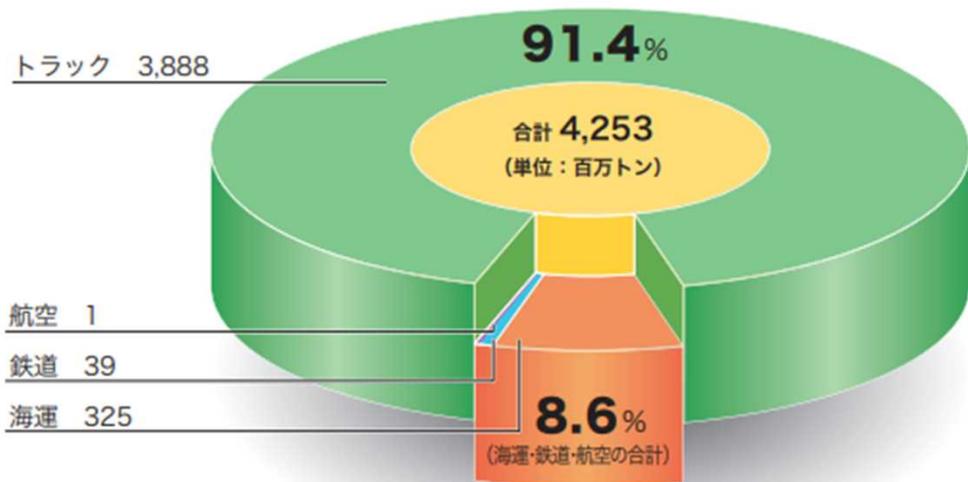


- ① 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景、物流への影響、政府・国会の動き**
- ⑤ 荷主対策の深度化（働きかけ、トラックGメン等）
- ⑥ トラックGメンの積極的対応（近畿運輸局からの活動報告）
- ⑦ 標準的な運賃・標準貨物自動車運送約款について
- ⑧ 原価計算・運賃交渉について
- ⑨ 参考資料紹介**
 - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ、国会質疑等）
 - ・ 働きかけ・要請の実施事例
 - ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介
 - ・ 物流・トラックに関する分析データ（自動物流道路に関する検討会資料）

国内物流の大勢を担うトラック

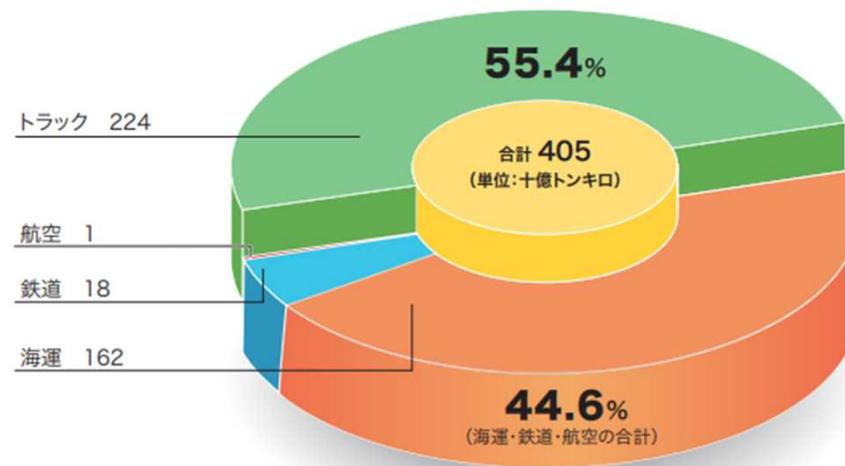
◆ 輸送機関別分担率 (令和3年度)

トンベース



◆ 輸送機関別分担率 (令和3年度)

トンキロベース



※用語解説

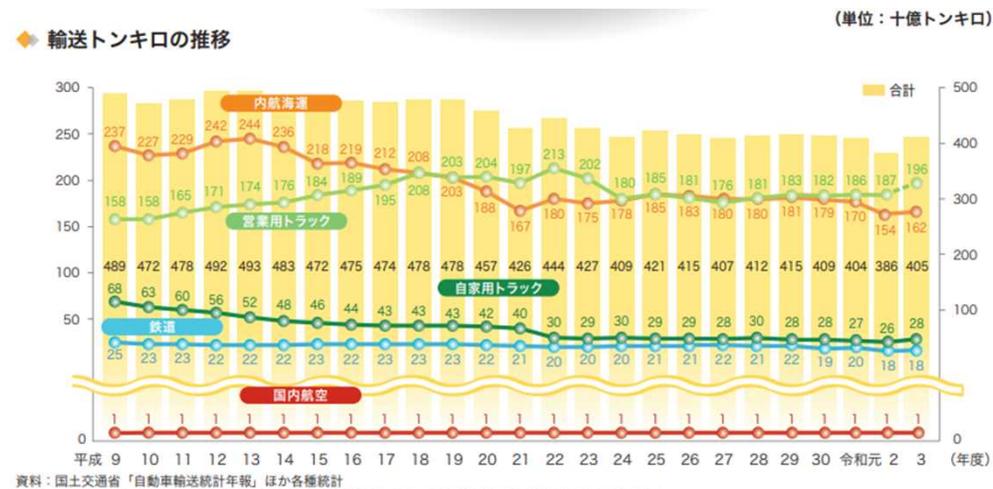
トンキロ=トン数に輸送距離を乗じてその仕事量をあらわした単位で、1トンのものを10キロメートル輸送したときは10トンキロとなる。

◆ 輸送トン数の推移



資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」ほか各種統計

◆ 輸送トンキロの推移



資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」ほか各種統計

車輛数別

両	10両以下	11～20	21～30	31～50	51～100	101～200	201～500	501両以上	計
事業者数	34,327	13,210	6,042	4,787	3,107	962	315	94	62,844
構成比(%)	54.6%	21.0%	9.6%	7.6%	4.9%	1.5%	0.5%	0.1%	100.0%

従業員数別

人	10人以下	11～20	21～30	31～50	51～100	101～200	201～500	501-1,000	1,001人以上	計
事業者数	30,806	14,012	6,602	5,473	3,790	1,465	369	248	79	62,844
構成比(%)	49.0%	22.3%	10.5%	8.7%	6.0%	2.3%	0.6%	0.4%	0.1%	100.0%

資本金別

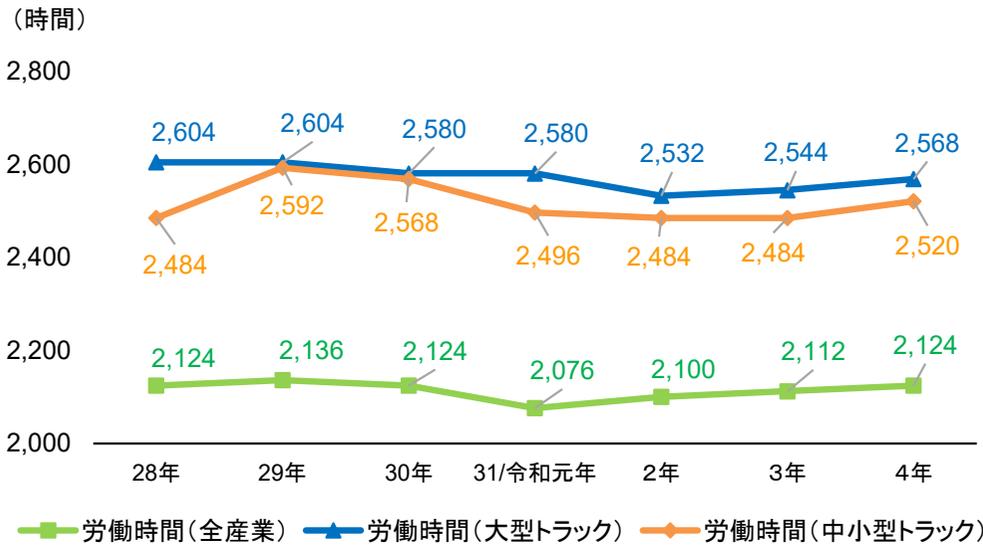
円	100万円以下	101-300	301-500	501-1,000	1,001-3,000	3,001-5,000	5,001-1,0000	10,001-3億円	3億円超	その他	計
事業者数	3,276	10,210	7,535	20,442	14,114	2,600	1,285	286	302	2,794	62,844
構成比(%)	5.2%	16.2%	12.0%	32.5%	22.5%	4.1%	2.0%	0.5%	0.5%	4.4%	100.0%

規模別(車両数別)トラック運送事業者数の割合の推移(単位:%)

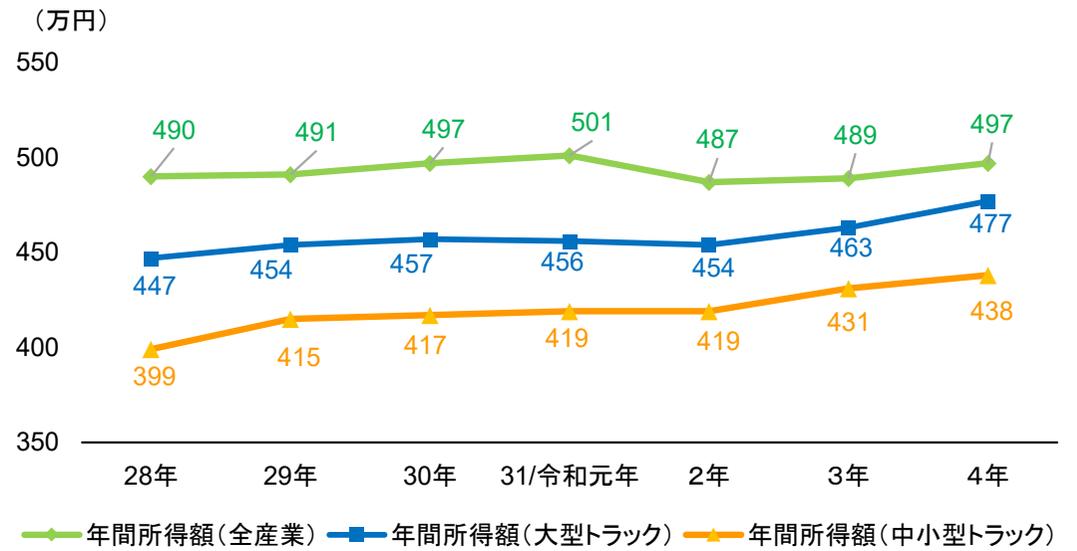
両	10両以下	11～20	21～30	31～50	51～100	101両以上
平成2年	42.2	27.3	13.2	10.0	5.6	1.8
平成8年	43.2	27.3	12.6	9.7	5.4	1.8
平成12年	48.1	25.5	11.4	8.6	4.9	1.6
平成16年	52.9	23.2	10.2	7.8	4.5	1.5
平成20年	56.5	21.7	9.2	6.9	4.2	1.5
令和2年	54.6	21.0	9.6	7.6	4.9	2.2

トラックドライバーの働き方をめぐる現状

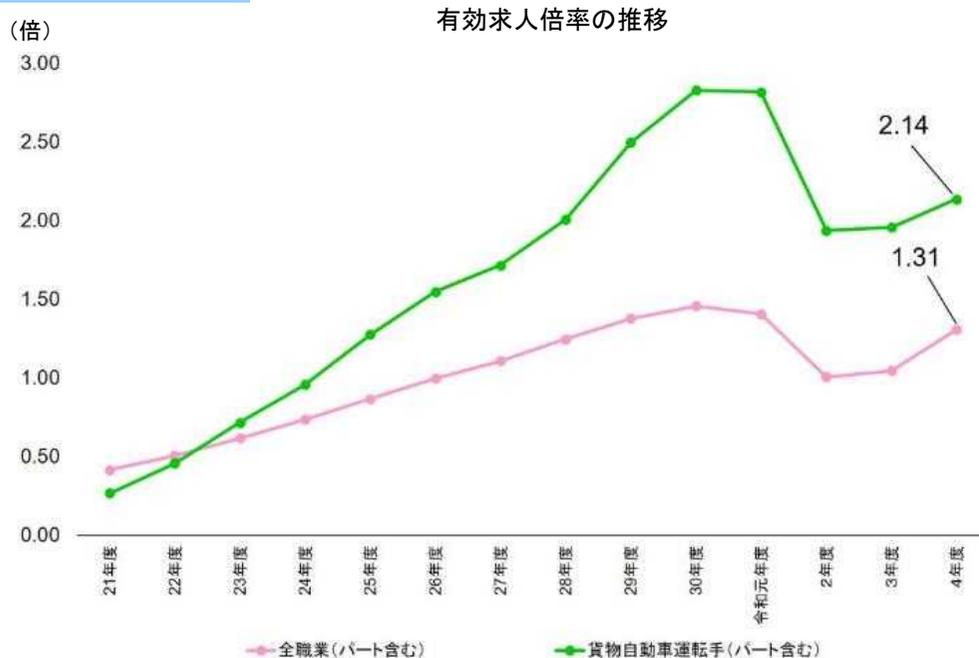
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



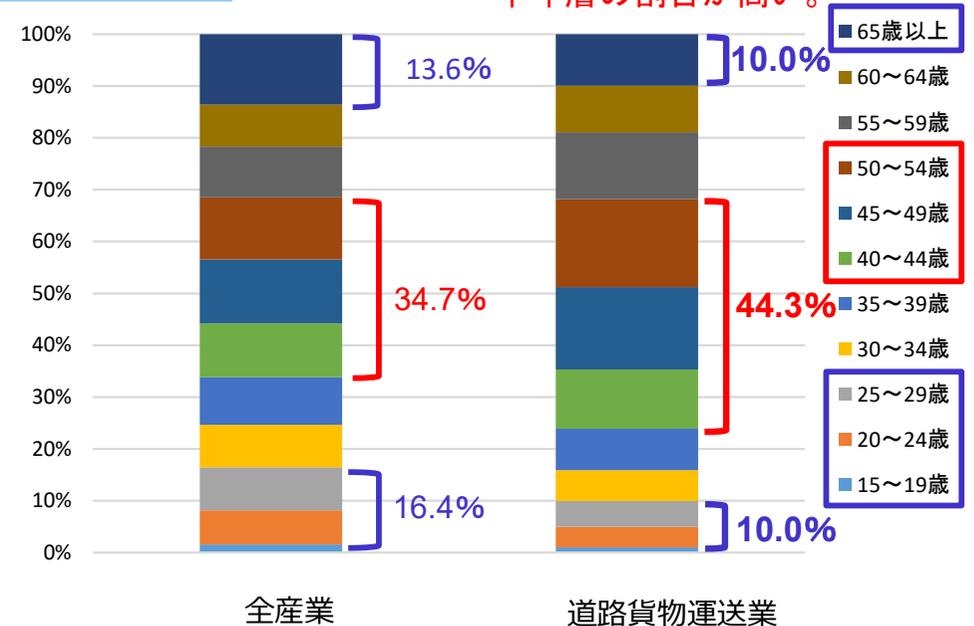
②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。

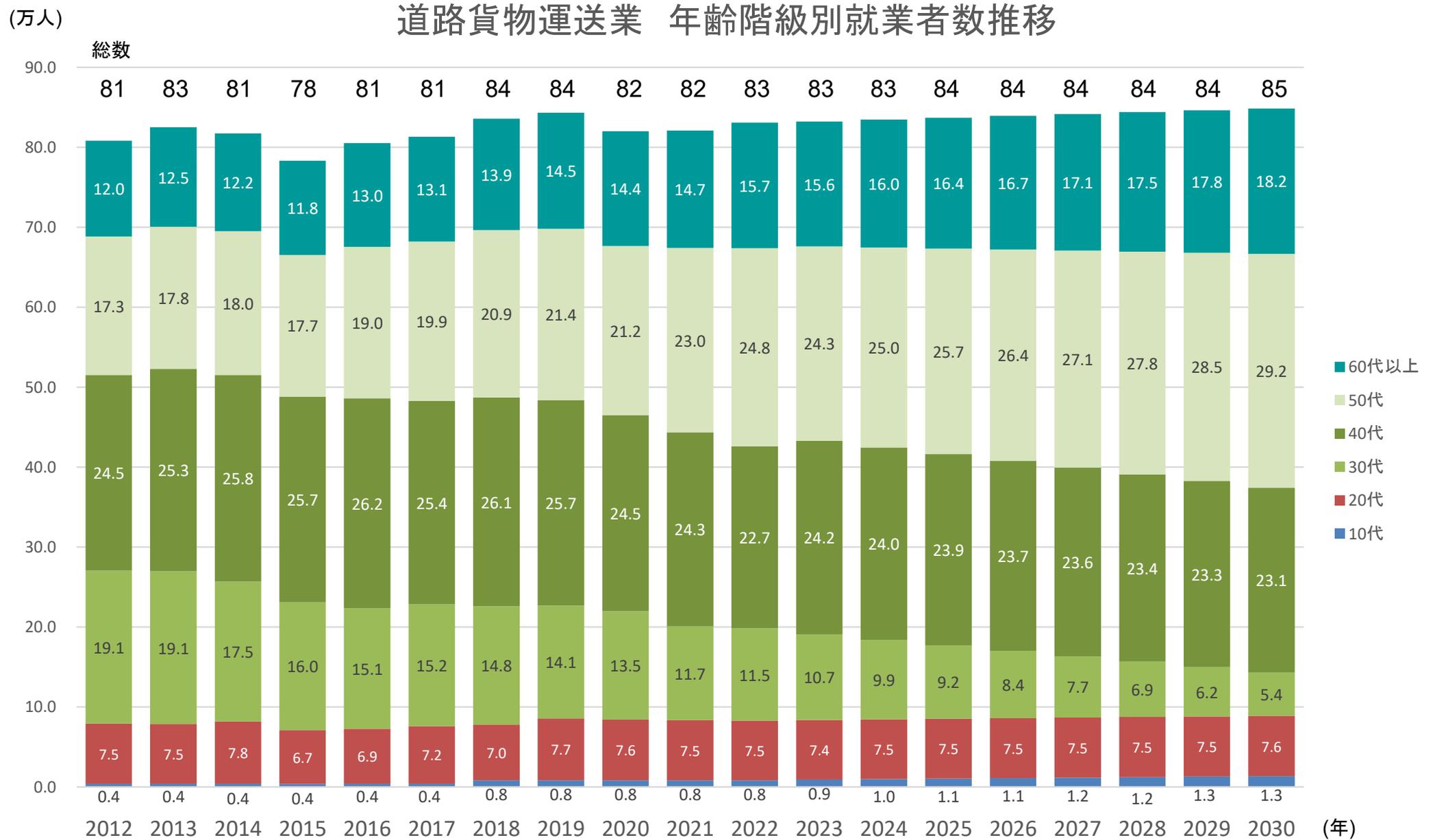


③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



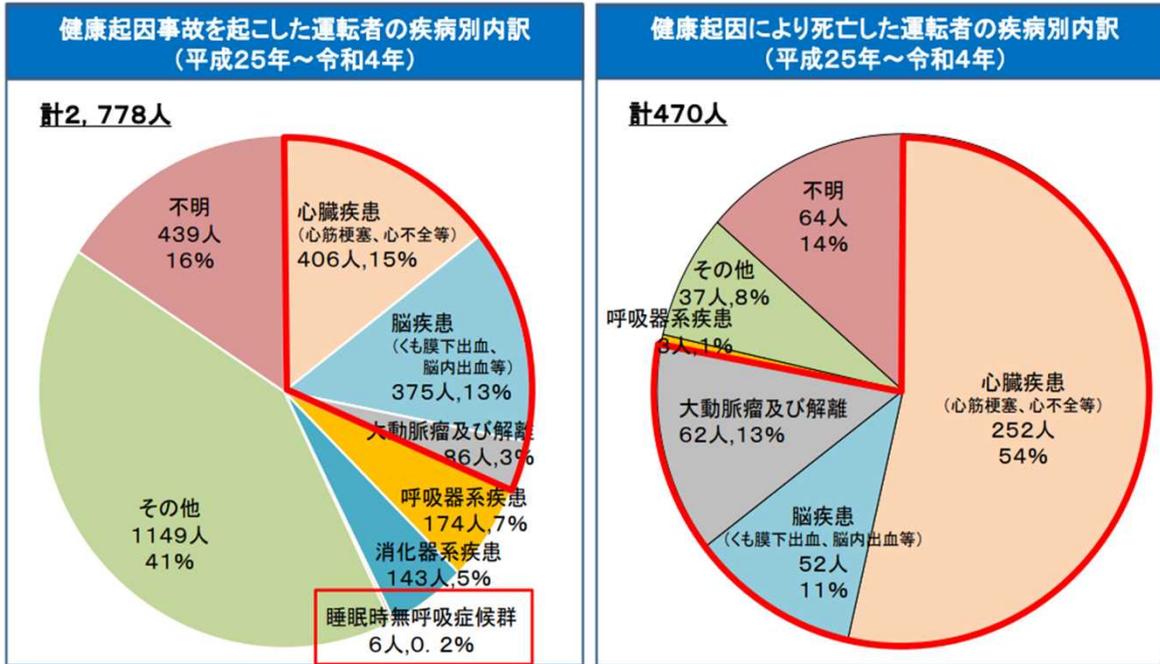
④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。





資料: 総務省「労働力調査」より中国運輸局自動車交通部貨物課が作成。
 ※道路貨物運送業従業者数(総数)に年齢階級別構成比を乗じて計算
 2023以降については過去の数字を元に回帰直線により推計
 端数処理の関係で合計が一致しない場合がある。

トラックにおける健康状態に起因する事故報告件数の推移



運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案(自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数)は、高止まりの状況で、令和4年はそのうち3割が交通事故に至っている。

疾病としては「心臓疾患」「脳疾患」「大動脈瘤及び解離」が多く、合計割合が死亡した運転者の約8割を占める。

トラックについては必要な各種スクリーニング検査を受信させていない理由として、「人員配置上、受診させる余裕がない」、「検査費用が高額」などが挙げられている。

体調不良による大型トラックの事故事例 (H30.2.15)

(事故概要) 愛知県の国道で、大型トラックが信号待ちの車列の最後尾に追突し、6台の車両が関係する多重衝突事故が発生。軽乗用車の運転者が死亡、普通トラックの運転者が重傷、その他3名が軽傷。

(事故原因)

大型トラックの運転者は事故前日から体調不良があり、運行途中でさらに体調の悪化を感じたが、運転を継続していた。そのため、信号待ちの車列に気が付くのが遅れ衝突したと考えられる。また、運転者の出庫が3時頃と早いことを理由に、事業者は2ヵ月前から始業点呼をしておらず、運行管理者は体調不良に気づくことがなかった。



トラックドライバーの健康を守るルール

自働車運転者の労働時間の改善のための基準
(改善基準告示)

拘束時間のルール

拘束時間…使用者に拘束されている時間 (労働時間 + 休憩時間)

1日あたり、1ヶ月あたり、1年あたりの上限あり

休息期間のルール

休息期間…使用者の拘束を受けない期間、労働者の自由な時間

1日あたりの下限あり

運転時間のルール

2日を平均とした1日あたりの運転時間の上限あり

2週間を平均した1週間あたりの総運転時間の上限あり

連続運転時間の上限あり

休日・休日労働のルール

休日の取り扱い、休日労働の回数に関する規制

トラック運送の特性・事情に合わせた複数の特例あり

守らないトラック運送
事業者には

指導(勧告・警告) または

…



厳正な処分

ドライバーの健康起因による事故
を起こした場合は更に重い処分も。

労働政策審議会労働条件分科会での議論

- ・運輸・郵便業は他産業に比べ週労働時間60時間以上の雇用者の割合が特に高い。
- ・**収入を確保するために長時間労働によって収入を確保しようとする労働者がいるのも現状。**
- ・しかし労働者が入ってきやすい業界の環境を労使双方でつくり上げる必要がある。
- ・鍵を握るのは商慣行の改善。課題の解決に向けて、**業界・企業の枠を超えた協力が不可欠。**
- ・荷主企業の協力といった**全体の対策**も含めた取組が改善基準告示の遵守につながる。

労働政策審議会にて必要性確認

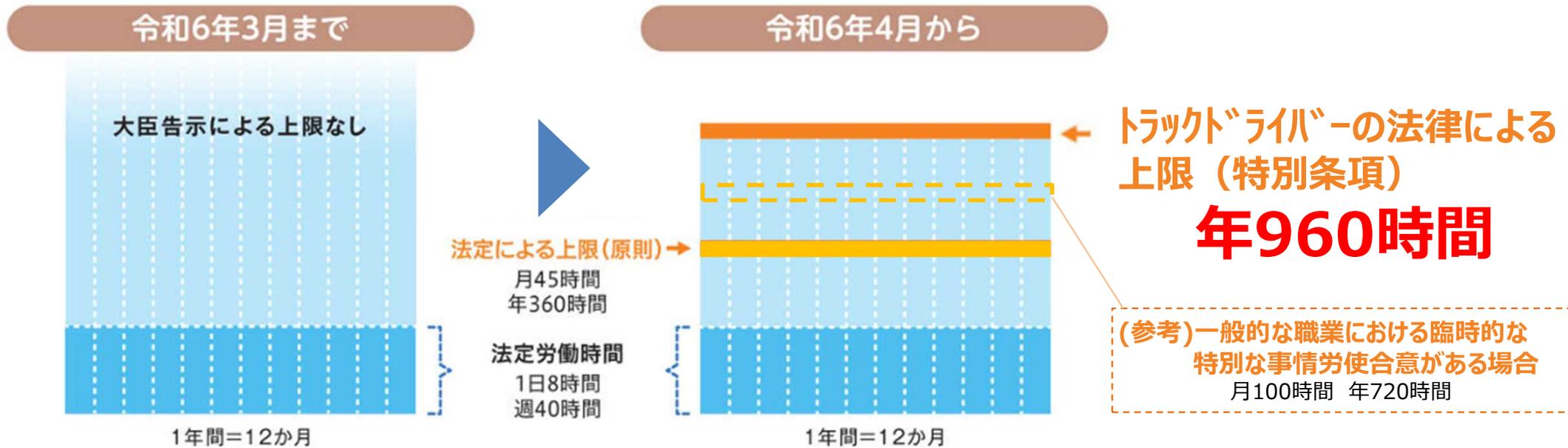
- ・人口減少社会において、誰でも働ける環境を整える必要がある。
- ・しかし日本の現状は長時間労働者が多く、健康の確保や仕事と家庭生活の両立が困難。
- ・「過労死ゼロ」、女性や高齢者が働きやすい社会の実現のため、長時間労働是正が必要。

働き方改革関連法(2018(平成30)年6月29日成立)で**必要性明記** (法案提出理由)

労働者がそれぞれの事情に応じた多様な働き方を選択できる社会を実現する働き方改革を推進するため時間外労働の限度時間の設定 (略) 等措置を講じる**必要**がある。

2024年4月から施行された規制

○時間外労働規制（労働基準法による規制）



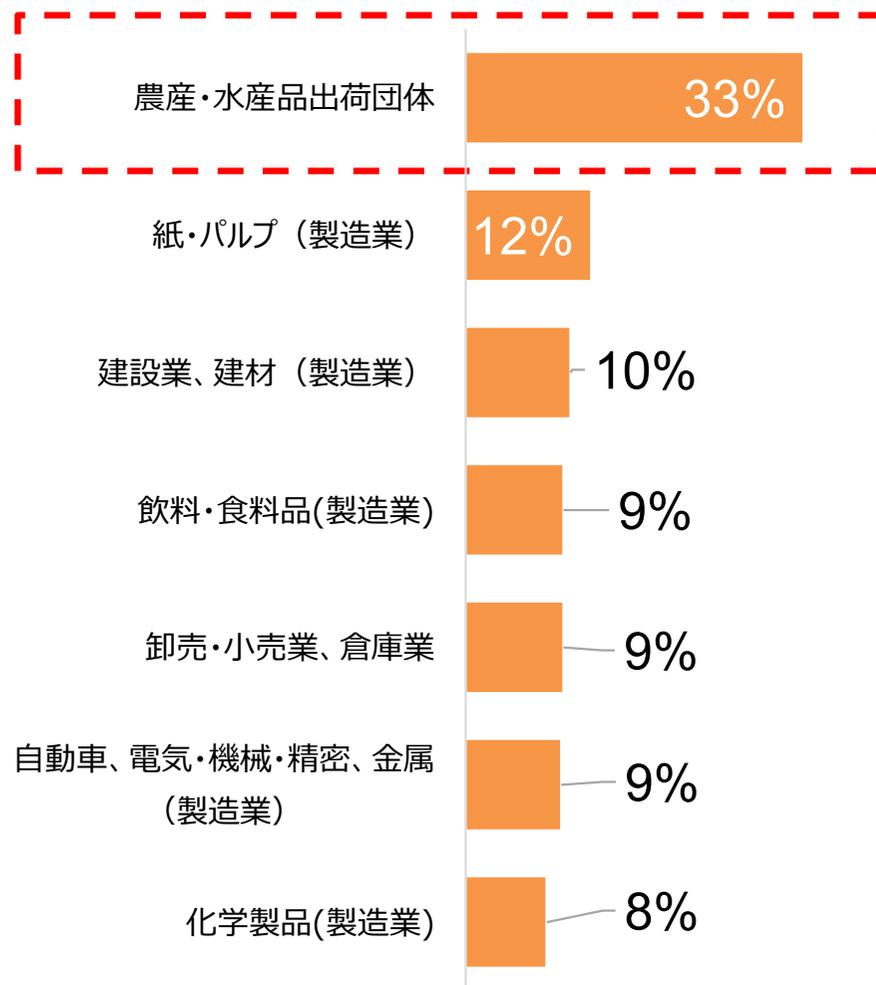
○拘束時間規制（改善基準告示による規制）



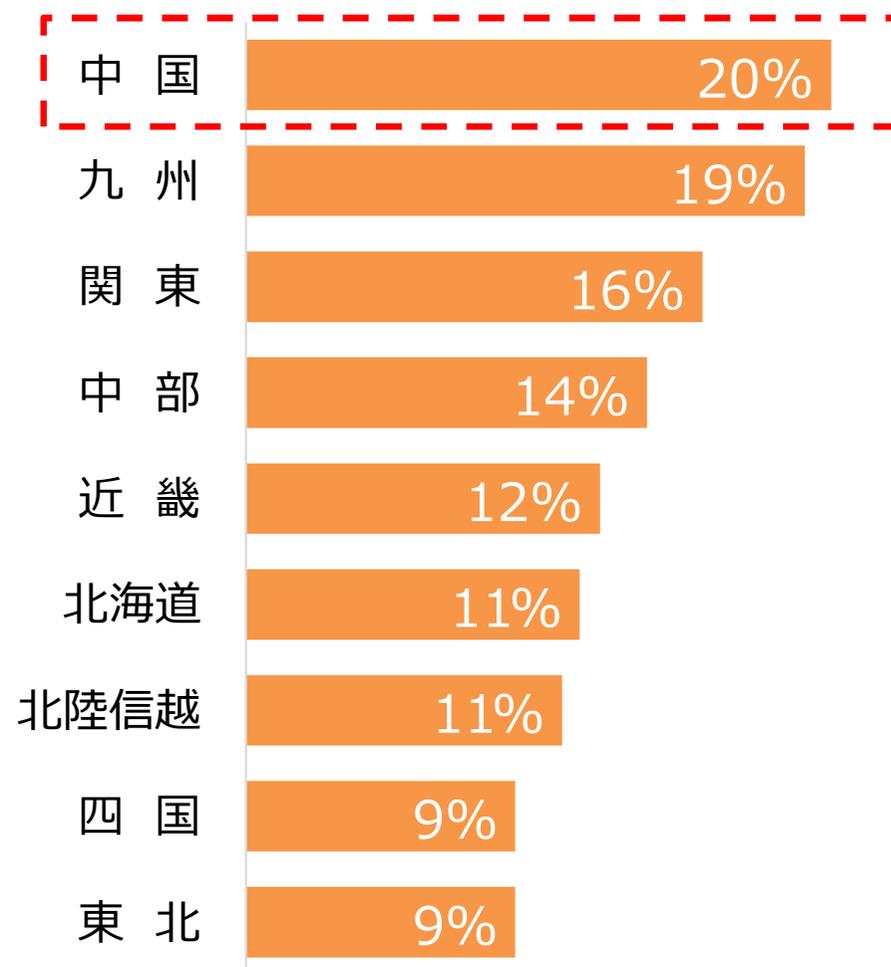
労働時間規制等による物流への影響

- 具体的な対応を行わなかった場合、**2024年度には輸送能力が約14%（4億トン相当）不足**する可能性。
- その後も対応を行わなかった場合、**2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足**する可能性。

(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



2024年問題に向けた政府・国会の動き

<p>平成27年 5月</p>	<p>「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」設置 厚生省・国交省が中央、47都道府県に協議会を設置。関係者(構成員:トラック運送事業者・荷主・学識経験者・行政)で検討・取組みを推進。</p>
<p>平成30年 7月</p>	<p>「働き方改革関連法」公布 トラックドライバーにも時間外労働上限規制適用(施行は5年間猶予)</p>
<p>平成30年12月</p>	<p>「貨物自動車運送事業法」一部改正 (議員立法)公布 「荷主対策の深度化」、「標準的な運賃」等を制度化。</p>
<p>令和2年2月～令和5年5月 コロナ過における各種行動制限</p>	
<p>令和 5年 6月</p>	<p>「物流革新に向けた政策パッケージ」とりまとめ 「商慣行の見直し」、「物流の効率化」、「荷主・消費者の行動変容」の3つ柱として進めるべき各種政策を明示</p>
	<p>「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」策定 国交省、経産省、農水省が・着荷主、物流事業者について実施が必要な事項、実施を推奨される事項を整理。</p>
<p>令和 5年10月</p>	<p>「物流革新緊急パッケージ」とりまとめ 早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、可能な施策の前倒しを図るべく、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むことに。</p>
<p>令和 5年12月</p>	<p>「令和5年度補正予算」成立 政府与党が打ち出した「デフレ完全脱却のための総合経済対策」を実行するための財政的な裏付けとして13兆1,992億円の規模で成立。物流革新緊急パッケージ関係では一般331億円、エネ特409億、財政融資200億円を計上</p>
<p>令和 6年 2月</p>	<p>「2030年度に向けた政府の中長期計画」とりまとめ 「物流の2024年問題」の対策指針として、24年度にトラック運転手の賃金を10%引き上げるほか、30年度までに荷待ち時間を1人当たり年間125時間削減することや、共同配送を促して積載率を6ポイント高めて44%にすることなどを目指すことを明記。</p> <p>「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」閣議決定。国会提出、衆議院可決、参議院可決成立、令和6年5月15日公布 荷主・物流事業者に対する規制【流通業務総合効率化法】、トラック事業者の取引に対する規制【貨物自動車運送事業法】、軽トラック事業者に対する規制【貨物自動車運送事業法】を規定。</p>

背景・必要性

- 物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年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輸送力不足の可能性（右図）。
 - ・物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。
 - ・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を整備。
- 軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。



改正概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制的措置

【流通業務総合効率化法】

○①**荷主***1（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。

*1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

- 上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。
- 上記①②のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。
- 特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

※法律の名称を変更。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【荷主等が取り組むべき措置の例】
＜パレットの導入＞



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業
パレットの利用による荷役時間の短縮

2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

【貨物自動車運送事業法】

- 運送契約**の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面交付**等を**義務付け***2。
- 元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。
- 下請事業者への**発注適正化**について**努力義務***3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**管理者**の選任を**義務付け**。

*2*3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3. 軽トラック事業者に対する規制的措置

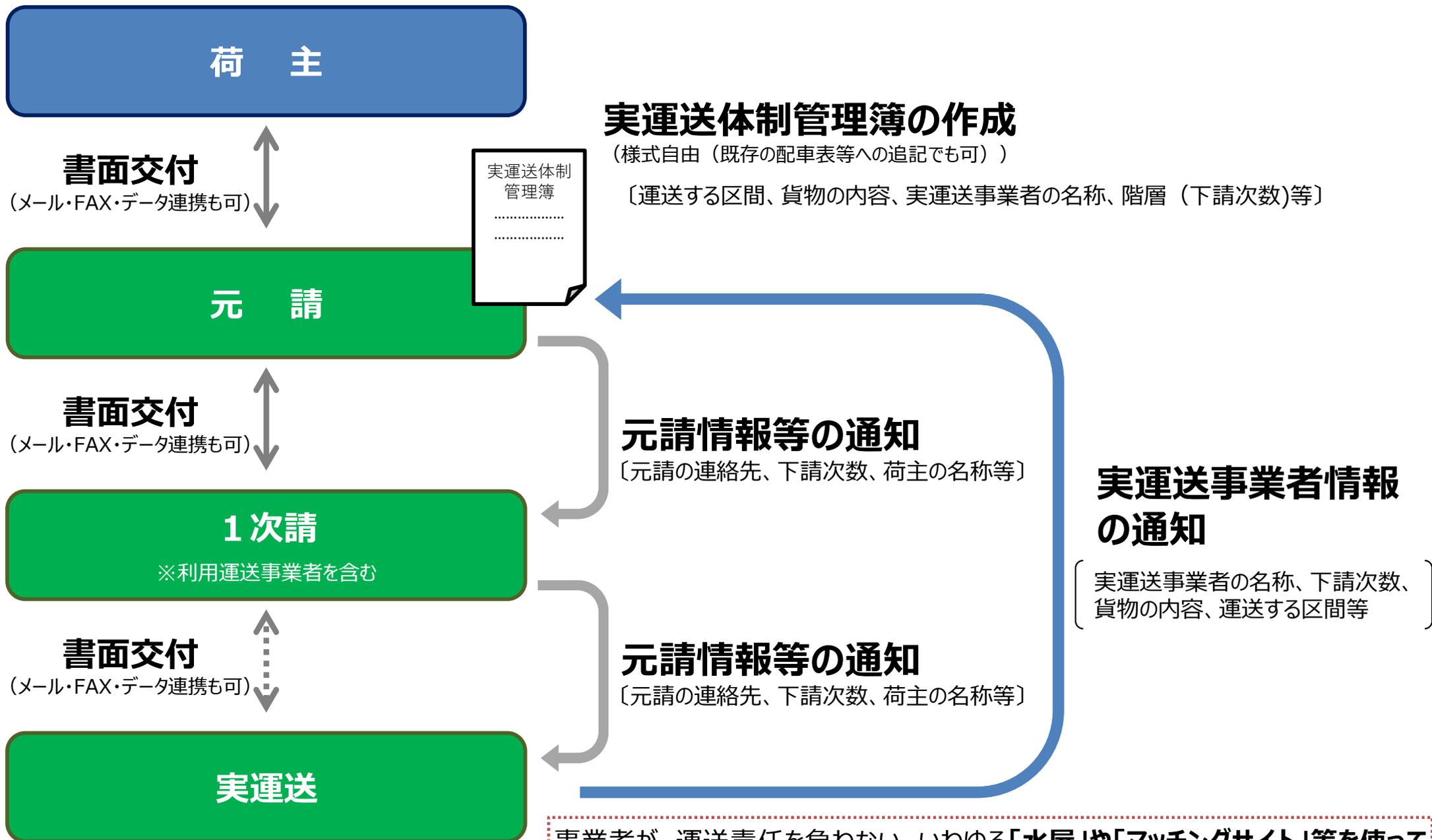
【貨物自動車運送事業法】

- 軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を**義務付け**。
- 国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る**事故報告・安全確保命令**に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比） ○荷待ち・荷役時間の削減 年間125時間/人削減 ○積載率向上による輸送能力の増加 16パーセント増加 39

トラック事業者に対する規制的措施



〔 恒常的に下請行為を行う事業者に対しては、管理規程の作成、責任者の選任を義務付け 〕

事業者が、運送責任を負わない、いわゆる「水屋」や「マッチングサイト」等を使って下請に出す行為を行う場合も、当該事業者は、適正化に係る努力義務を負う
⇒ **監査やトラックGメンによるチェック**

実運送体制管理簿のイメージ

事例：トラック事業者X運輸

- ・保有台数:50台 ・常時利用する下請事業者の保有台数:50台
- ・荷主3社(食料品メーカー甲社、製紙メーカー乙社、機械メーカー丙社)

(※):法律上、実運送体制管理簿として記載が義務付けられる事項

実運送体制管理簿(機械メーカー丙社)

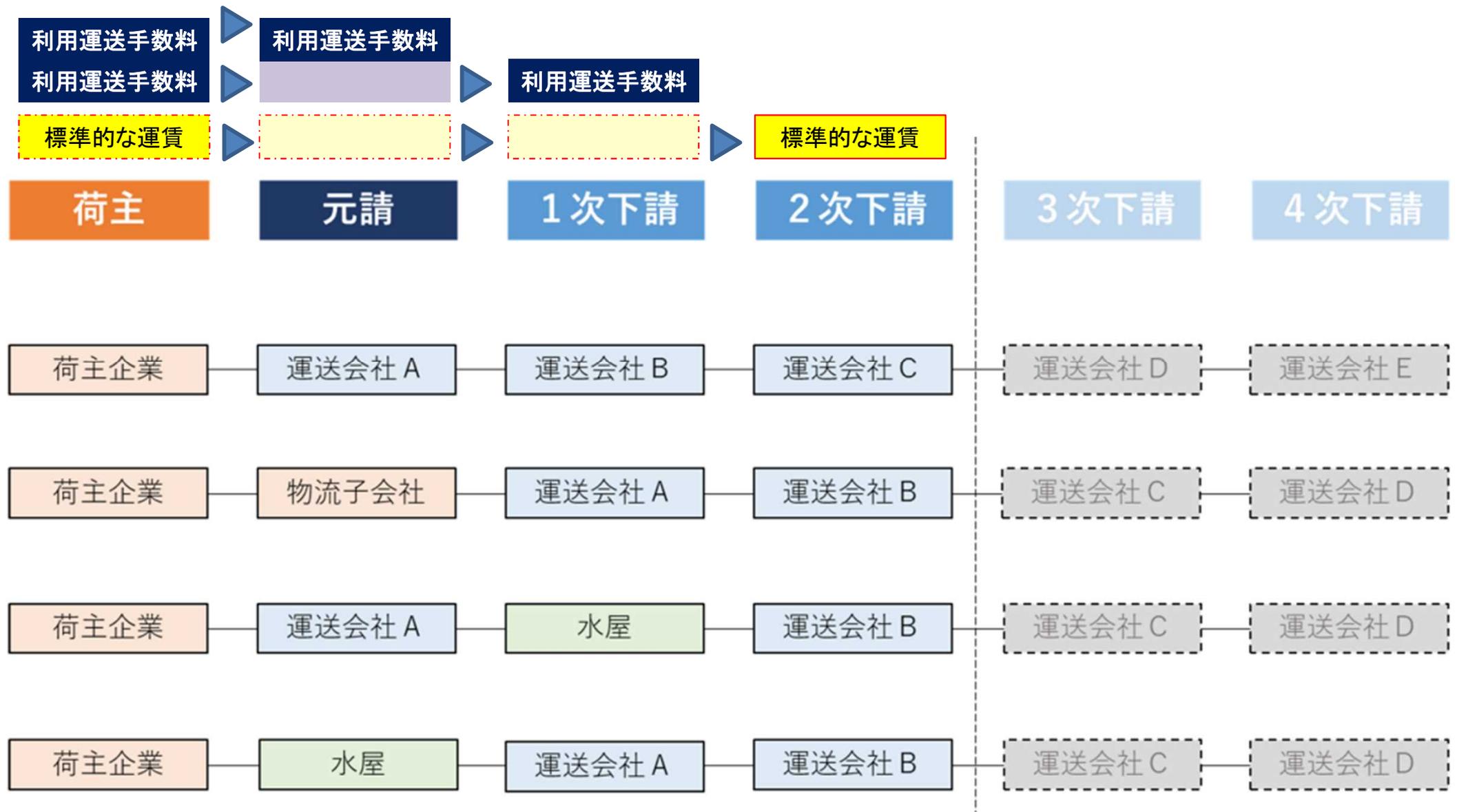
実運送体制管理簿(製紙メーカー乙社)

実運送体制管理簿(食料品メーカー甲社)

積込日	運送区間(※)	貨物の内容(※)	実運送トラック事業者の名称(※)	請負階層(※)	車番	ドライバー名	...
2/1(木)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × 10トン	X運輸	-	11-11	〇〇	
2/1(木)	〇〇工場～卸売店イ	食料品 × b箱	X運輸	-	11-12	〇〇	
⋮							
2/1(木)	〇〇工場～小売店ウ	食料品 × c個	A運輸	1次請け	11-13	〇〇	
2/1(木)	××工場～倉庫工	食料品 × dケース	B運輸	2次請け	11-14	〇〇	
⋮							
2/2(金)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × eトン	X運輸	-	22-11	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店イ	食料品 × f箱	X運輸	-	22-12	〇〇	
⋮							
2/2(金)	××工場～倉庫工	食料品 × gケース	C運輸	1次請け	22-13	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店オ	食料品 × h個	D運輸	3次請け	22-14	〇〇	
⋮							

⇒ 様式など決まっていないため、既存の配車表を活用するなど、事業者の取り組みやすい形で作成。電磁的記録での作成も可。41

多重下請構造是正の考え方



※上記はわかりやすいよう元請、1次下請が実運送を行わない前提で例を作成。

(公財)全日本トラック協会HPの情報を元に
中国運輸局自動車交通部貨物課が作成