

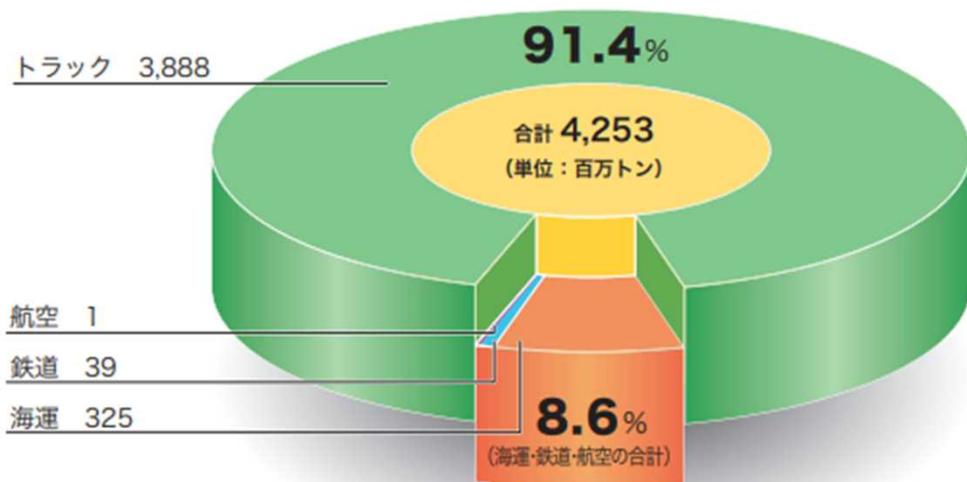
- ① 前回参加者のご感想・今回参加者の問題意識等共有
- ② **物流の概況、2024年問題について**
- ③ 改正物流法について
- ④ トラック運送事業の原価、標準的な運賃等について
- ⑤ 業務の見える化、ナビタイムジャパンによる物流課題への取組
- ⑥ トラックGメンについて
- ⑦ **参考資料紹介**
 - ⑦-1 最近のトピック（各省報道発表資料等）
 - ⑦-2 事前にいただいた問題意識等（詳細）
 - ⑦-3 物流効率化に向けた取組み紹介
 - ⑦-4 物効法改正に関する荷主説明会 Q & A

国内物流の大勢を担うトラックと規模の現状

トンベース9割、トンキロベース5割強、それでも事業者の多くは中小零細企業

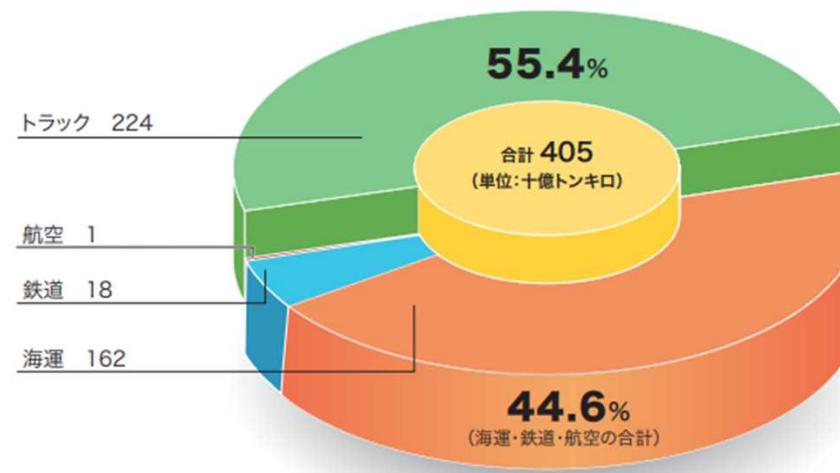
◆ 輸送機関別分担率 (令和3年度)

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



車両数別

両	10両以下	11 ~ 20	21 ~ 30	31 ~ 50	51 ~ 100	101 ~ 200	201 ~ 500	501両以上	計
車両数	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	301-1,000	1,001人以上	計
車両数	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
車両数	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%

※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。

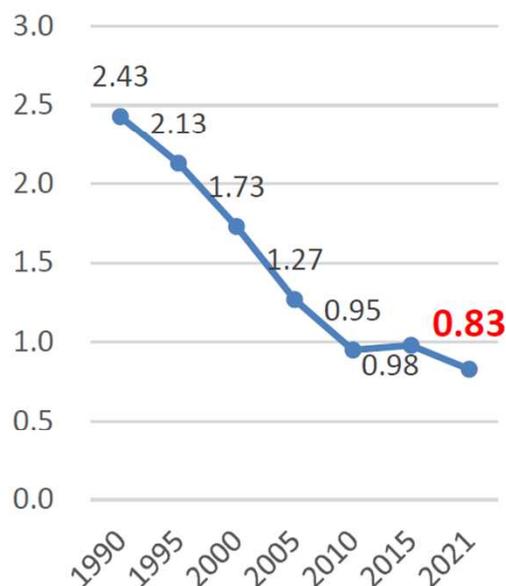
物流傾向とトラック積載率について

直近30年で貨物量は1/3に、物流件数は倍増、積載率は40%以下で推移。

小口多頻度化の動き

	平成2年度	平成27年度	令和3年度
貨物1件あたりの貨物量	2.43トン/件	0.98トン/件	0.83トン/件
物流件数の推移 (3日間調査)	13,656件	22,608件	25,080件

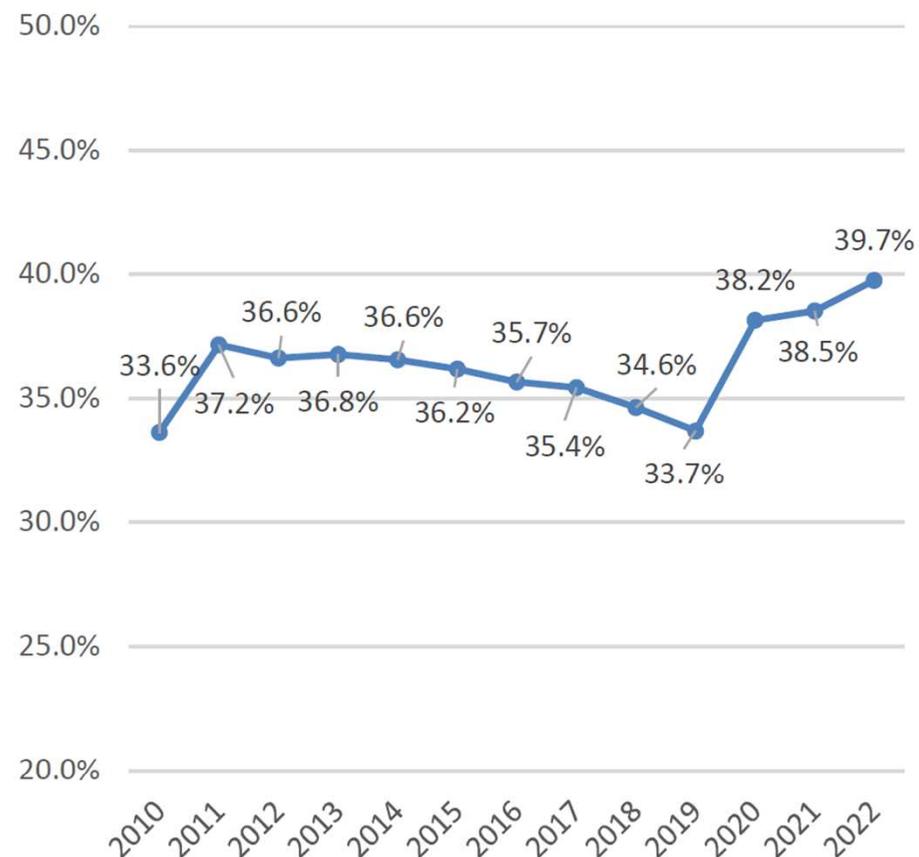
貨物1件あたりの貨物量の推移



物流件数の推移



貨物自動車の積載率の推移



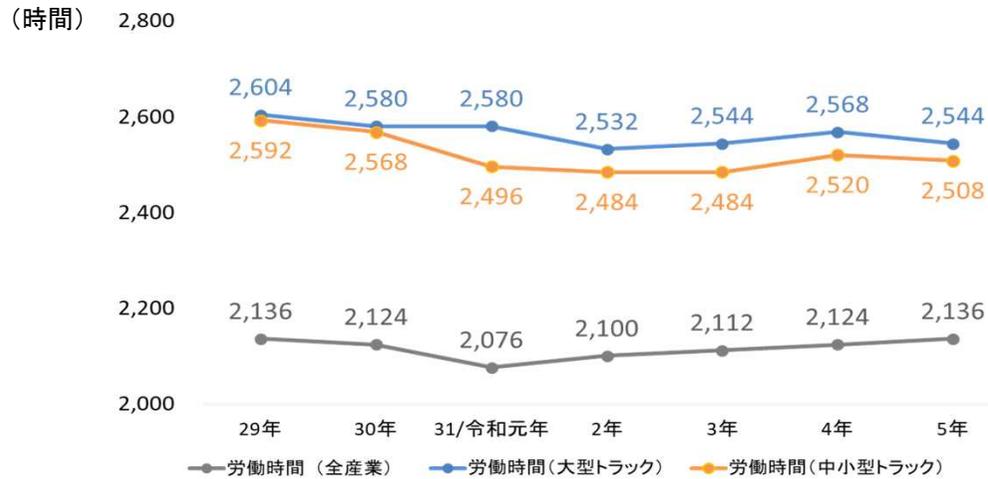
出典:国土交通省「全国貨物全流動調査(物流センサス)」より作成

- 1 出典:自動車輸送統計年報(国土交通省総合政策局情報政策本部)
- 2 積載率=輸送トンキロ/能力トンキロ
- 3 2020年度より、トンキロの調査方法及び集計方法が変更されたことから、「輸送トンキロ」及び「能力トンキロ」について、令和元年度以前の数値との連続性を保つため、接続係数により遡及改定を行っている。

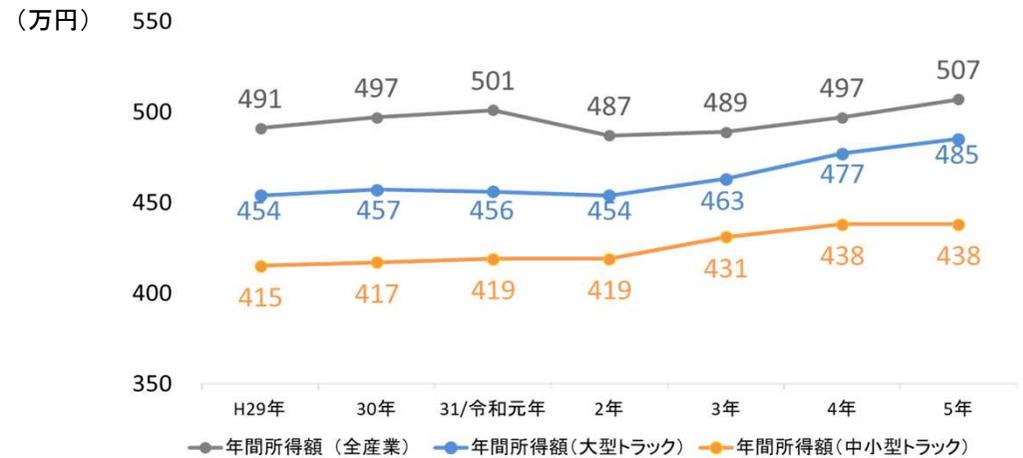
トラック運送事業の働き方をめぐる現状

トラックドライバーは労働時間が長く、賃金が安く、人手不足で高年齢化が進行しています。

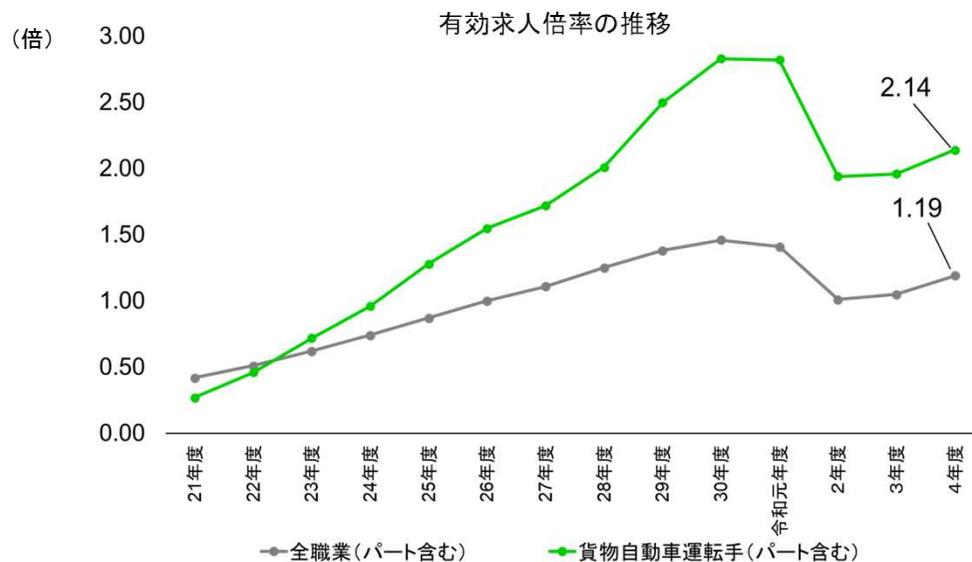
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



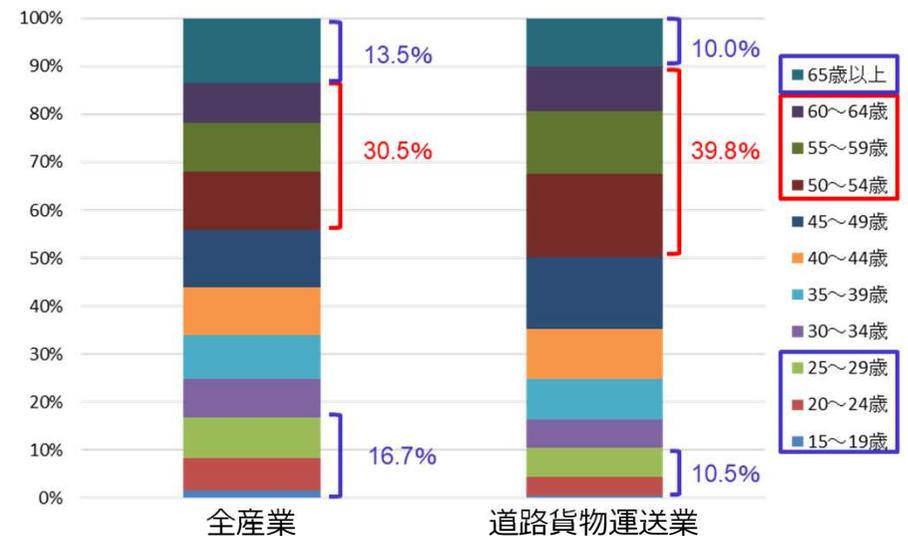
②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



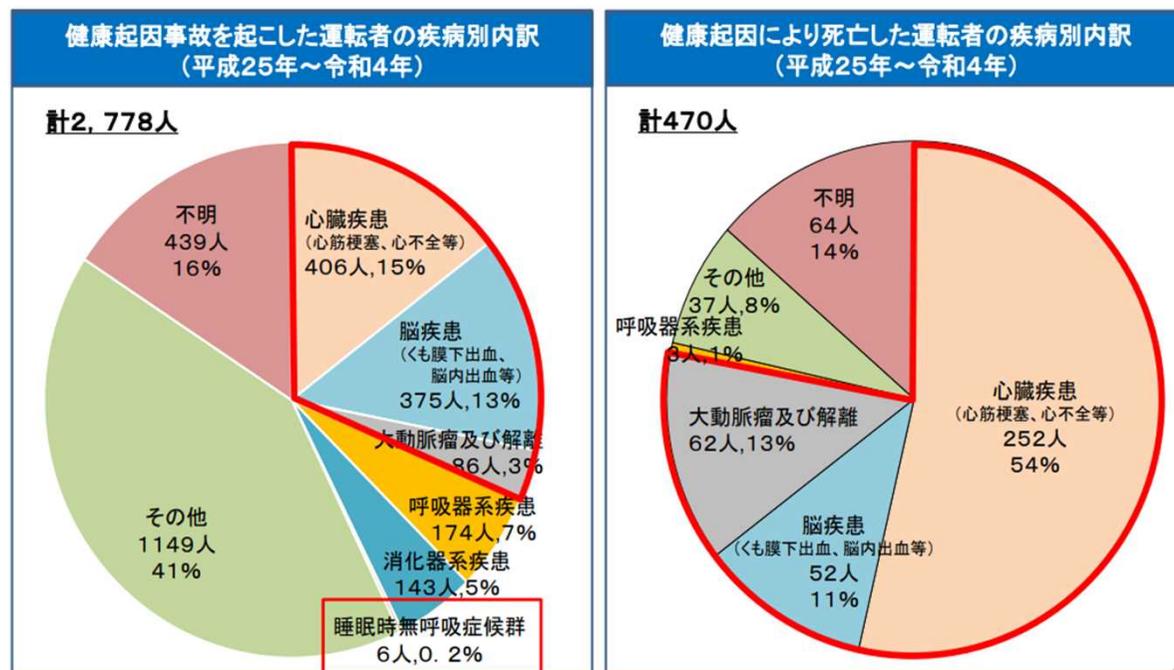
④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



トラックドライバーの体調不良が引き起こす重大な交通事故

健康起因事故件数は高止まり、でも検査を受けさせられない事業者も

運転者の健康起因事故の疾病別内訳



運転者の健康起因事故の状況

運転者が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。



時間外労働上限規制のほかにも、これだけのルールが課せられています。

労働基準法

時間外労働上限規制：年間**960**時間以内

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：**原則13時間以内**（最大15時間。但し14時間超は週2回まで。長距離運行の場合も16時間超は週2回まで）
- 1ヶ月あたり：**284時間以内**（労使協定により310時間まで延長可。但し年間上限を超えないこと）
- 1年あたり：**3,300時間以内**（労使協定によっても3,400時間以内まで）

運転時間のルール

- 連続運転時間の上限：**4時間**（毎に30分の休憩を取る必要がある。）
- 1日あたりの運転時間の上限：**2日を平均した1日あたり9時間以内**
- 1週間あたりの運転時間の上限：**2週間を平均した1週間あたり44時間以内**

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日あたりの運転時間の下限：**基本11時間**（継続9時間を下回らないこと。長距離運行の場合8時間以上は週2回まで）
※休息時間が9時間を下回る場合は、一運行（出庫～帰庫）終了後、継続して12時間の休息を与えること。

休日労働のルール

- 休日労働回数の上限：**2週について1回が限度**

詳しくはオンライン
説明会アーカイブで



1日あたり運転時間の上限計算方法

2日を平均した1日あたり9時間以内の計算

- ① 特定日の運転時間(A時間)と特定日の前日の運転時間(B時間)との平均
- ② 特定日の運転時間(A時間)と特定日の翌日の運転時間(C時間)との平均

特定日の前日(N-1日)	特定日(N日)	特定日の翌日(N+1日)
B時間	A時間	C時間

$$\textcircled{1} \frac{B時間 + A時間}{2} \quad \text{と} \quad \textcircled{2} \frac{A時間 + C時間}{2}$$

①、②とも9時間を超えた場合は改善基準告示違反となる。

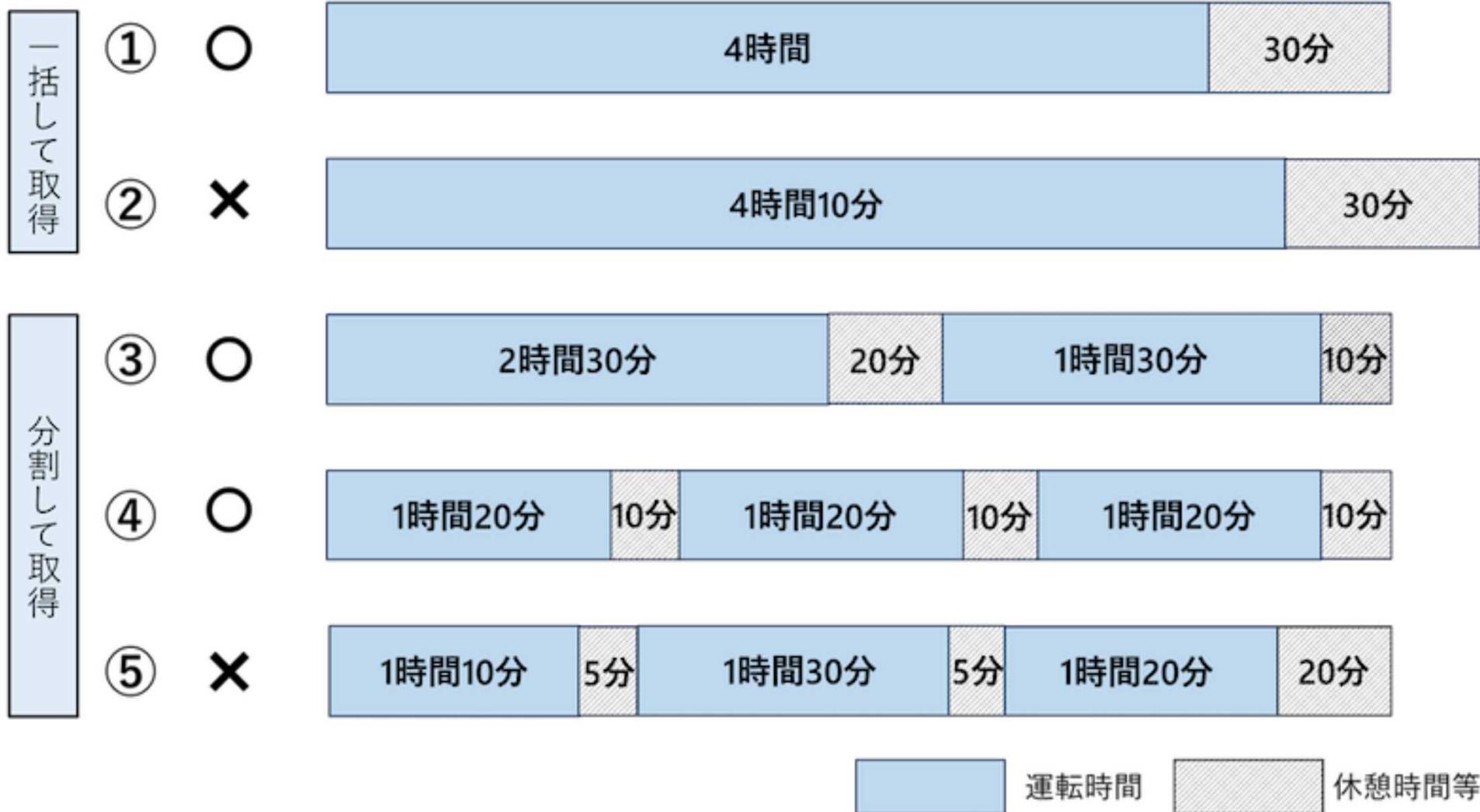
1週間あたり運転時間の上限計算方法

2週間を平均した1週間あたり44時間以内の判断



連続運転時間上限の判断

いわゆる430休憩の取得イメージ



時間外労働の上限規制設定の経緯

長時間労働で稼ぎたいドライバーがいても、「誰でも働ける環境」を作るため上限規制が必要

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。



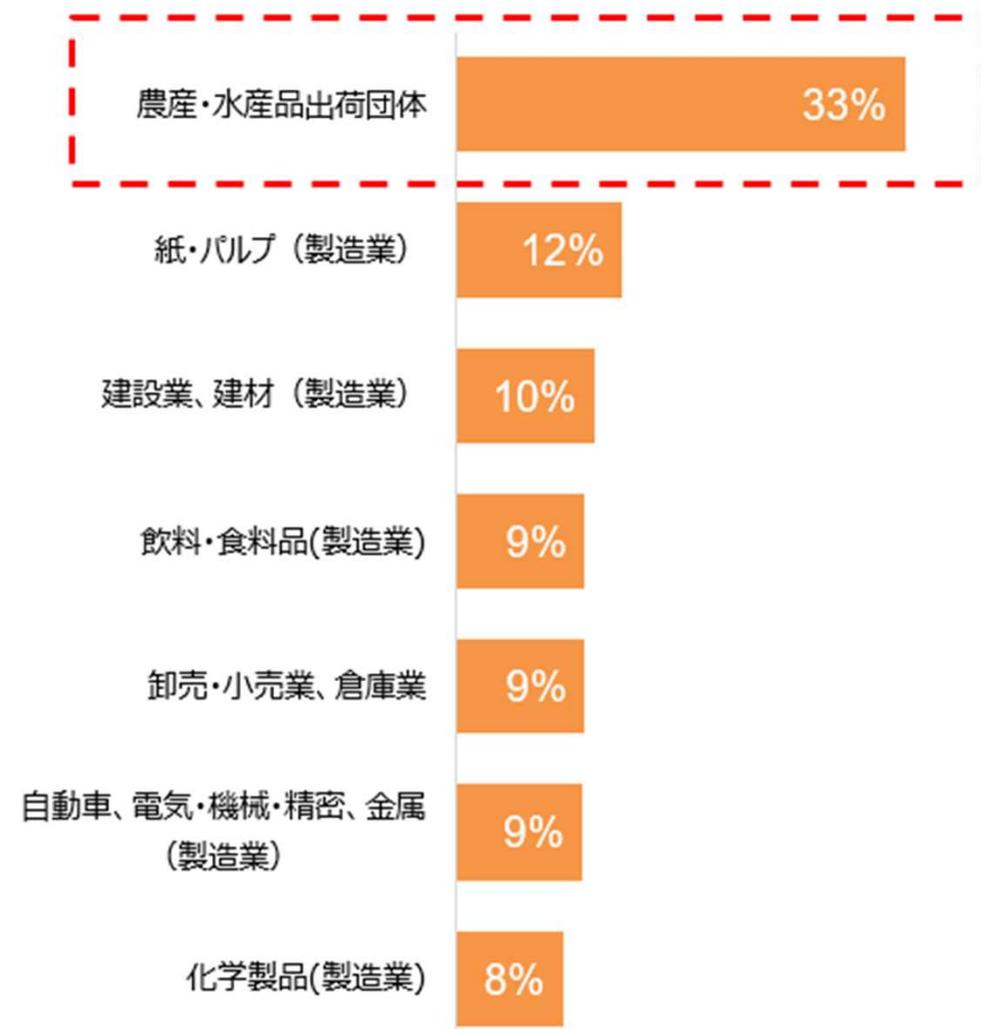
働き方改革関連法(2018(平成30)年6月29日成立)で**必要性明記** (法案提出理由)

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。

一番影響を受ける品目は農産・水産品、地域は中国地方

- 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）

