

トラック物流問題に関する認識

真荷主含めた物流全体へ関わるプレイヤー全体の
効率化優先の意識改革【貨物利用運送事業者】

荷主の協力、荷主の当事者意識の向上
【倉庫業者】

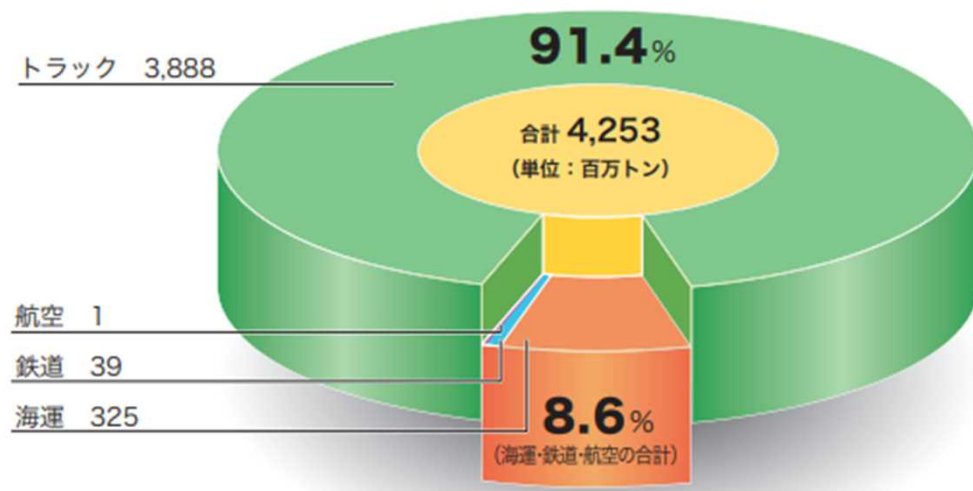
配送能力不足に対する 消費者の意識改革
【発荷主】

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

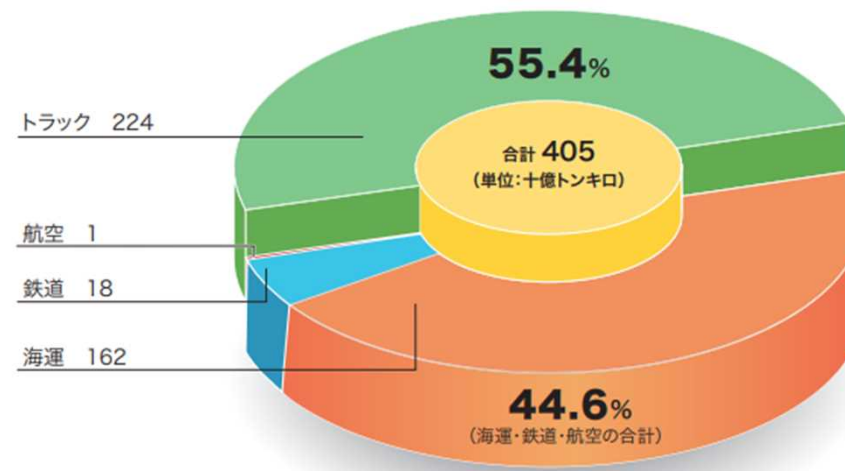
◆ 輸送機関別分担率（令和3年度）

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



※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。

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	301-1,000	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	5,001-10,000	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%

消費者と荷主とトラック事業者の関係、今は…。



消費者

「商品を安く手に入りたい」、「商品を早く届けて欲しい」

「安く売るため仕入れ価格や運賃を極力安くしよう」
「消費者に早く届けるため商品の到着時間を早めにしよう」



小売（荷主）

「運賃が上がらず、作業料金も貰えず、賃金もあがらない」
「労働環境が過酷で体がもたない」



マクロ

トラックドライバーのなり手不足による物流の停滞

(社会全体において不合理な事象)

ミクロ

「安く売るため仕入れコスト(運賃)を極力安くしよう」

「消費者に早く届けるため商品の到着時間を早めにしよう」

(荷主にとって経済合理的な行動)

ミクロ

「商品を安く手に入れたい」、「商品を早く届けて欲しい」

(消費者にとって経済合理的な行動)

合成の誤謬

合成の誤謬を克服するには政治的な力(=法律による規制措置)が必要。

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。



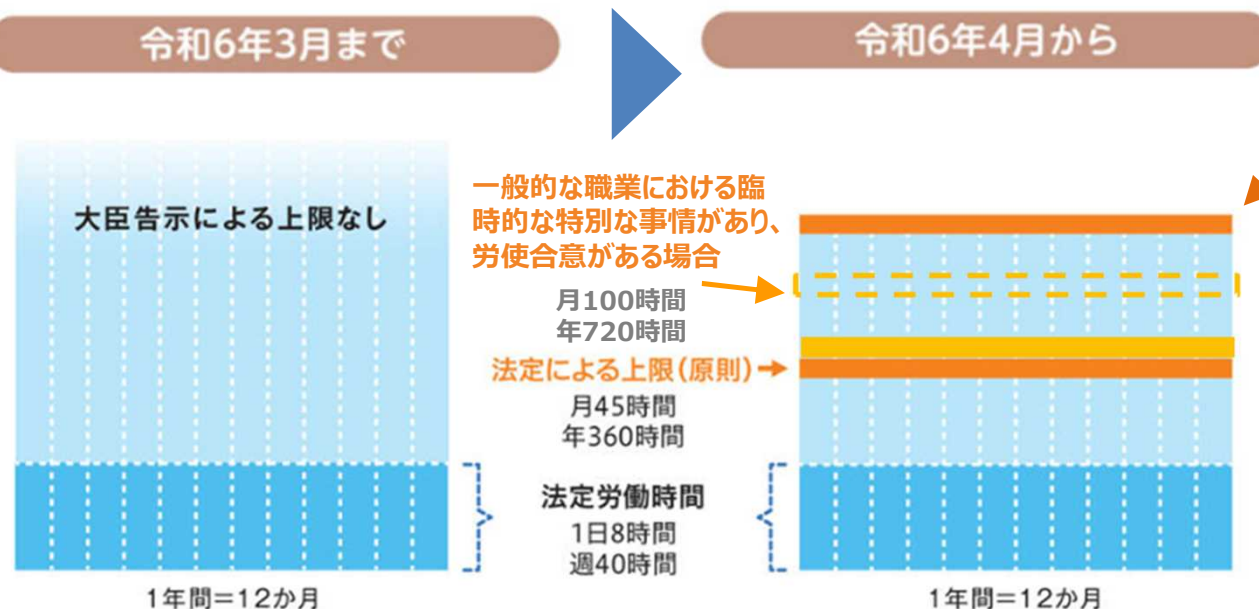
働き方改革関連法(2018(平成30)年6月29日成立)で**必要性明記** (法案提出理由)

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と2024年問題

時間外労働時間規制が施行され、一方で物流への影響が懸念されています。（2024問題）

○時間外労働規制（労働基準法による規制）



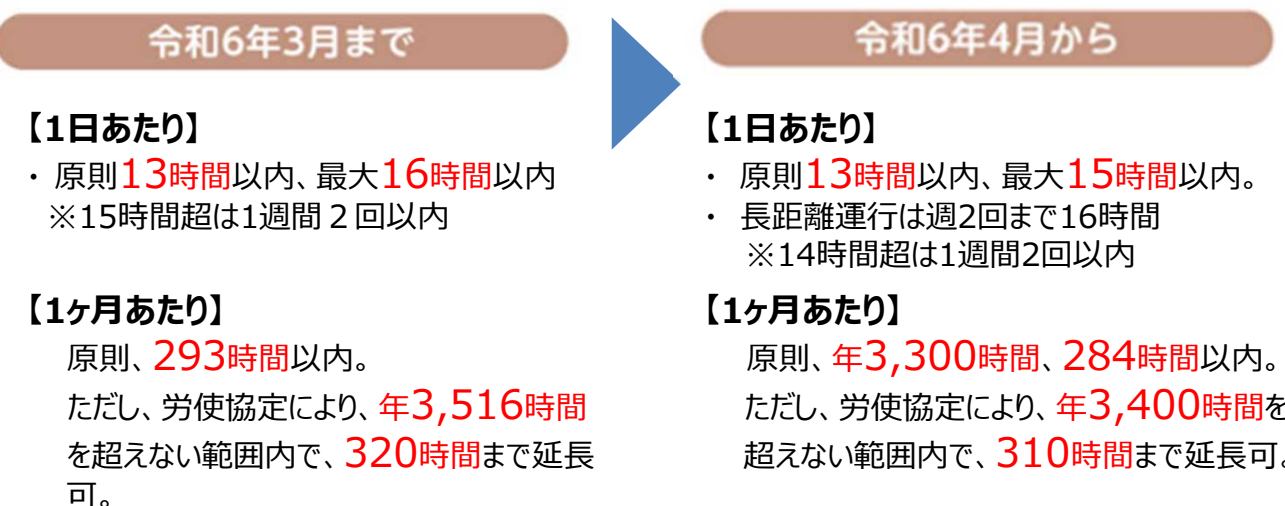
トラックドライバーの
法律による時間外労働時間上限（特別条項）

年960時間まで

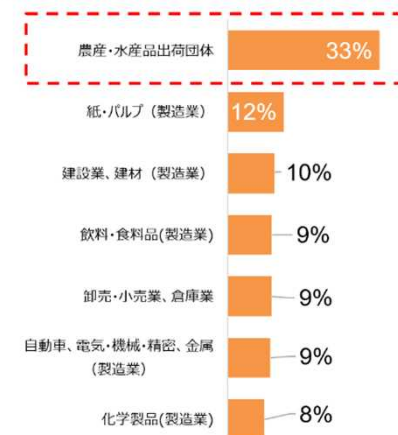
物流の一部停滞など影響懸念
⇒いわゆる「2024年問題」

具体的な対応を行わなかった場合、
以下のとおり輸送能力が不足する可能性がある。
2024年度…輸送能力が約14%（4億トン相当）不足
2030年度…輸送能力が約34%（9億トン相当）不足

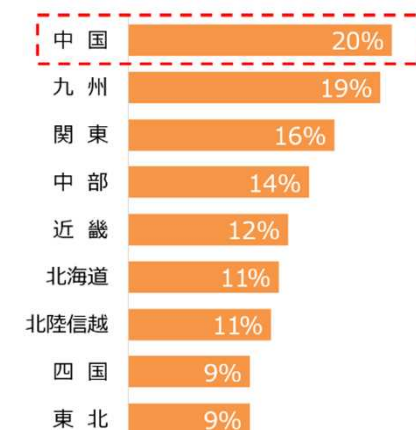
○拘束時間規制（改善基準告示による規制）



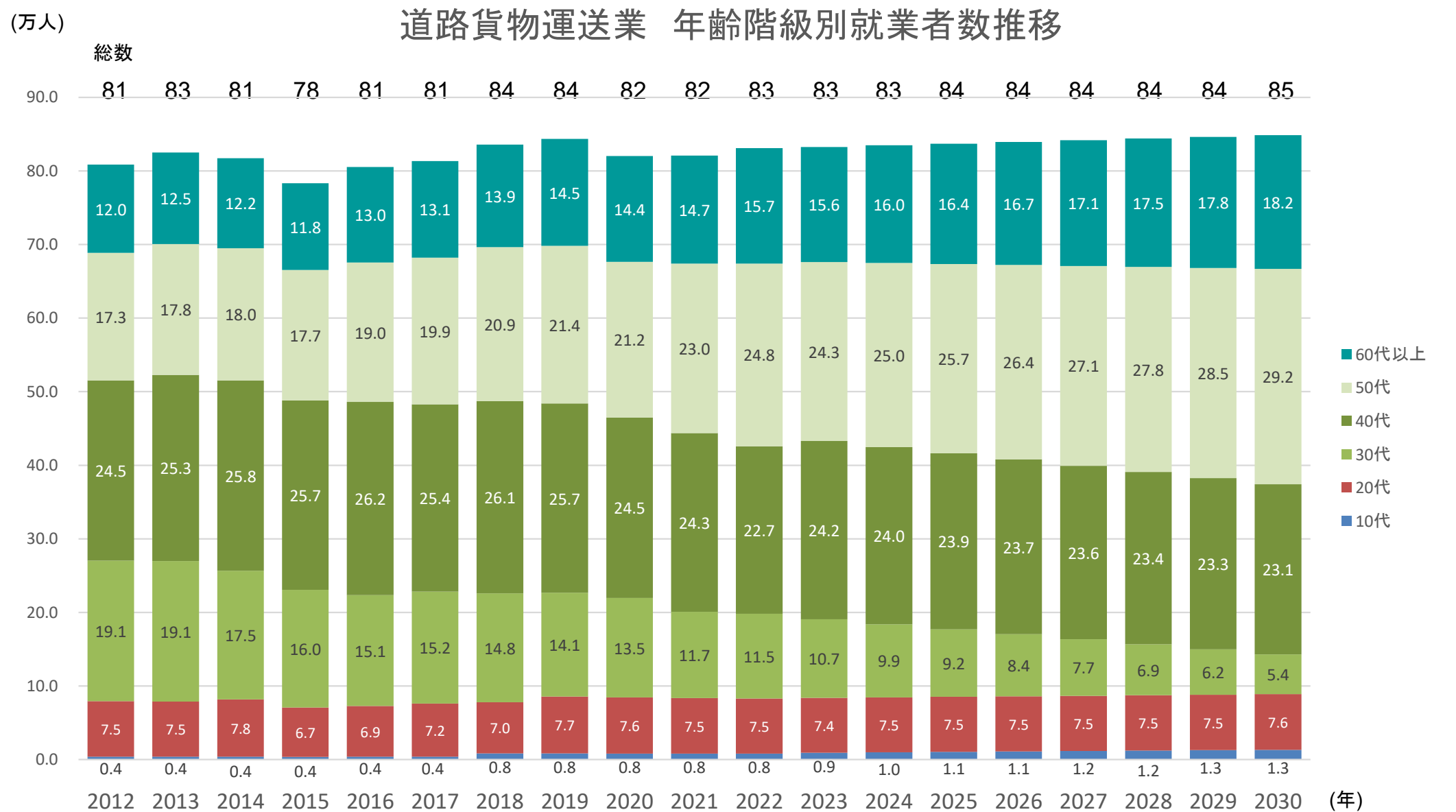
(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



2024年問題の本質は、ドライバーの高齢化、若者離れによる将来的なドライバー不足です。



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。

2024年問題解決に向け、政府は様々な施策を実施し、国会では法改正を実施

平成27年 5月	「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 (国交省・厚労省主催) 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。
平成30年 7月	「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)
平成30年12月	「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。
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	
令和 4年 9月 ～令和 5年 8月	「持続可能な物流の実現に向けた検討会」 物流を持続可能なものとしていくための方策を検討するため、有識者、関係団体及び関係省庁からなる検討会を設置。
令和 5年 6月	「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 (トラックGメン創設)」、「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
	「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。
令和 5年10月	「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、必要な予算の確保し、可能な施策を前倒し、緊急的に取り組む。
令和 5年12月	「令和 5 年度補正予算」成立 (13兆1,992億円 (物流革新緊急パッケージ関係:一般331億、エネ特409億、財政融資200億)) 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編成。
令和 6年 2月	「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%引き上げることなどを目指すことを明記。
	「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律 (物効法) 及び貨物自動車運送事業法 (トラック法) の一部を改正する法律案」 (改正物流法案) 閣議決定、国会提出 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。
令和 6年 5月	5月15日 改正物流法 (物効法・トラック法) 公布

改正物流法の概要（R6.5.15公布）

2024年問題解決に向け、政府は様々な施策を実施し、国会では法改正が行われました。

流通業務総合効率化法（荷主・物流事業者に対する規制）

すべての事業者

- ①**荷主**（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。
- 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。

一定規模の以上の事業者

- 上記①②のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中長期計画の 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**。

貨物自動車運送事業法（トラック事業者の取引に対する規制）

- 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**による**交付**等を**義務付け**。
- 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**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**。

貨物自動車運送事業法（軽トラック事業者に対する規制）

- 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。

今後のスケジュール（想定）

- 2024年5月15日 物流改正法 公布
 - 2024年6月～11月 第1回～第4回合同会議（規制的措置の施行に向けた検討・取りまとめ）
 - 2024年11月27日 合同会議取りまとめを策定・公表
 - 2025年1月・2月・3月 法律の施行①に向けた政省令の公布
-
- 2025年4月1日 法律の施行①
 - 基本方針
 - 荷主・物流事業者等の努力義務・判断基準
 - 判断基準に関する調査・公表 等
 - 2025年秋頃 (P) 判断基準に関する調査・公表の実施
-
- 2026年4月（想定） 法律の施行②
 - 特定事業者の指定
 - 中長期計画の提出・定期報告
 - 物流統括管理者（CLO）の選任 等
 - 2026年4月末 (P) 特定事業者の届出～指定手続
 - 荷主は、指定後速やかに物流統括管理者の選任届出
 - 2026年10月末 (P) 中長期計画の提出
 - 2026年秋頃 (P) 判断基準に関する調査・公表の実施
-
- 2027年7月末 (P) 定期報告の提出

特定事業者の指定に向け
荷主：取扱貨物重量の把握
トラック：車両台数の把握
倉庫：保管量の把握

定期報告に向け
・実施状況把握
・荷待ち時間等の計測