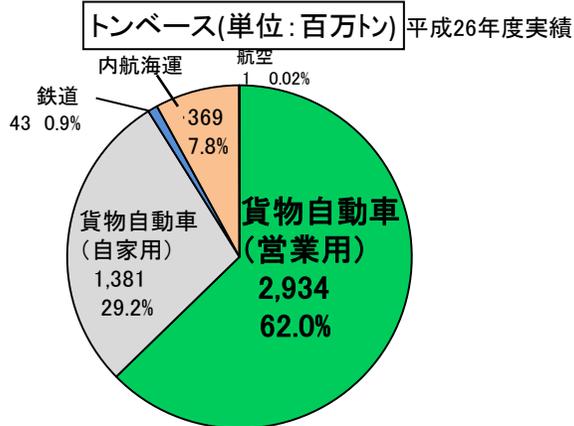


トラック運送業界の現状 1

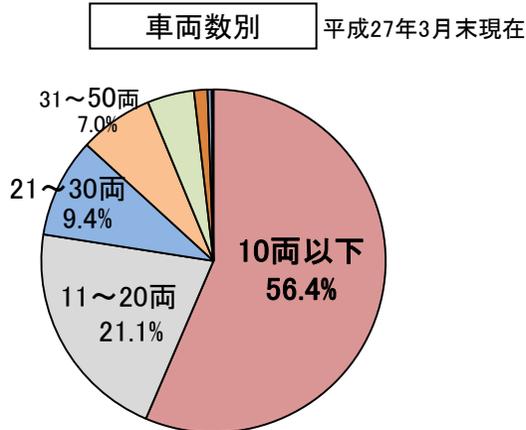
国内貨物輸送量

トラックの輸送量は約43億トンで、国内貨物輸送の9割以上を占める。



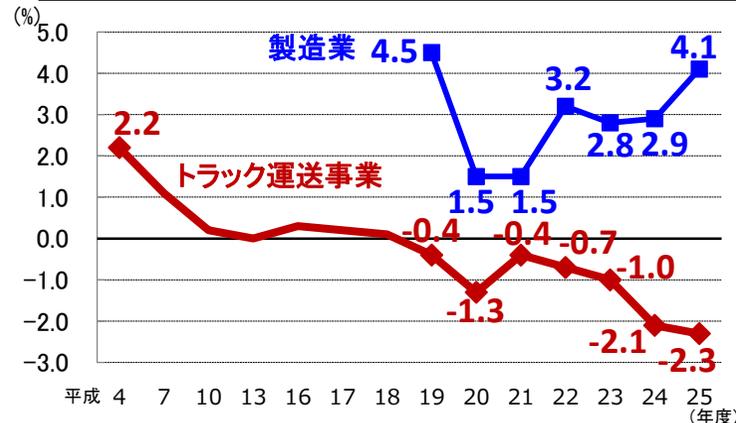
トラック運送事業者の規模

車両保有台数10両以下の小規模事業者が6割近くを占める。トラック運送事業の就業者数は185万人である。



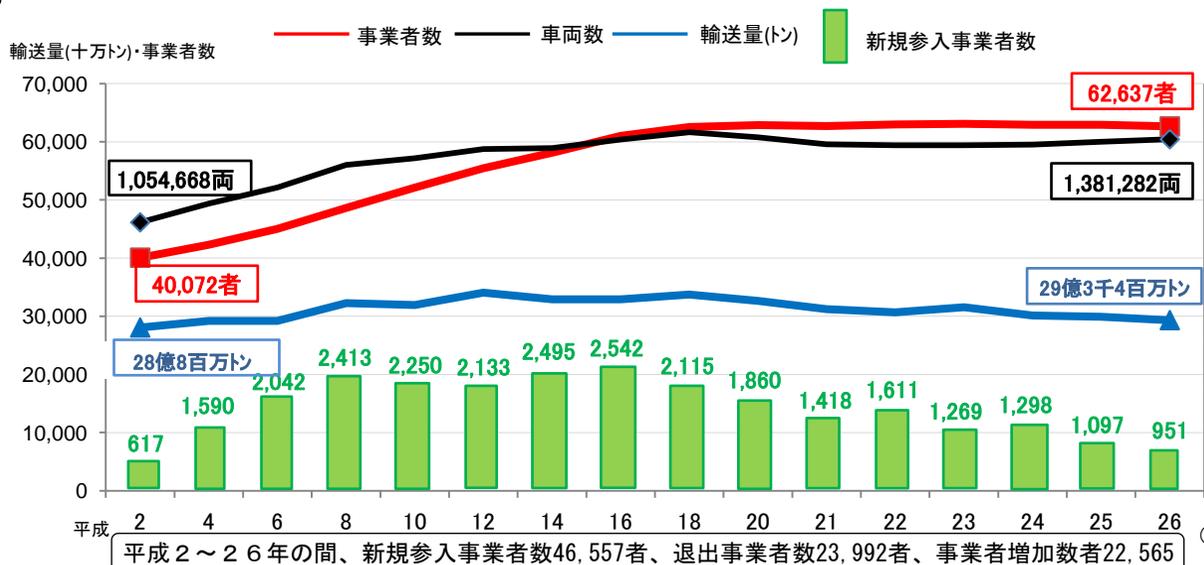
営業利益率の推移

製造業は黒字を保っているが、トラック運送事業は平成19年度以降7年連続して赤字となっている。

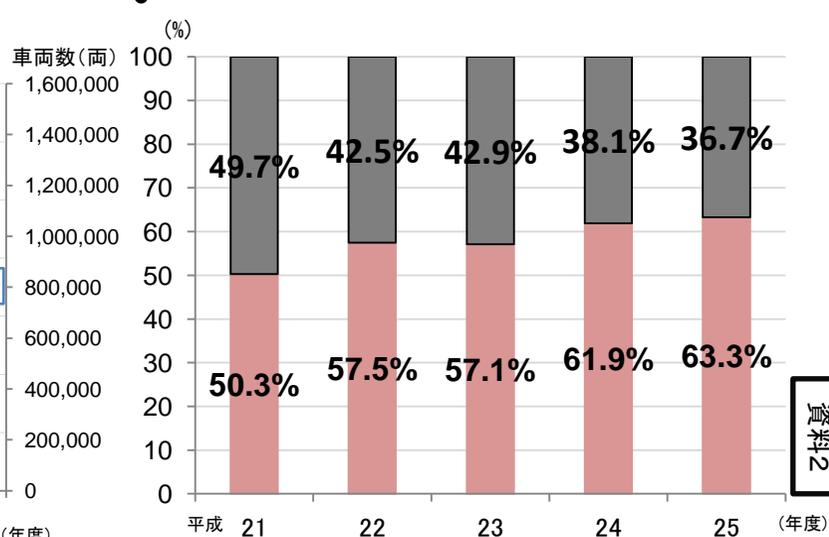


資料: 全日本トラック協会「経営分析報告書」
財務省「法人企業統計調査」

事業者数・車両数・輸送量の推移



赤字企業割合の推移



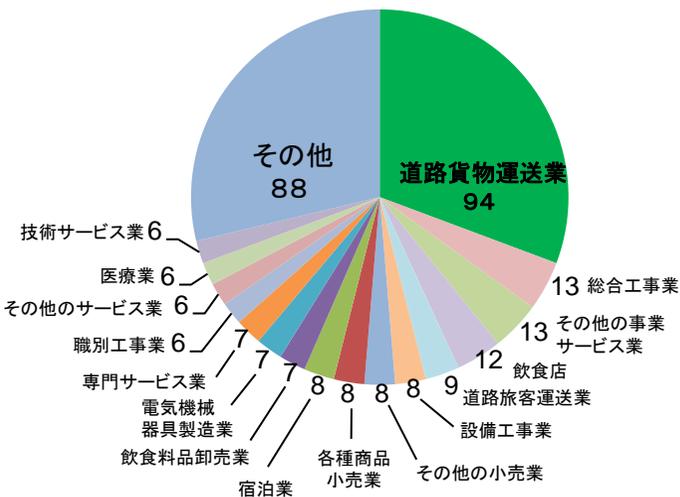
資料: 全日本トラック協会「経営分析報告書」

※輸送量は平成22年に調査・集計方法に変更があったことから、数値の連続性を図るため接続係数を設定し算出

資料 国土交通省、総務省

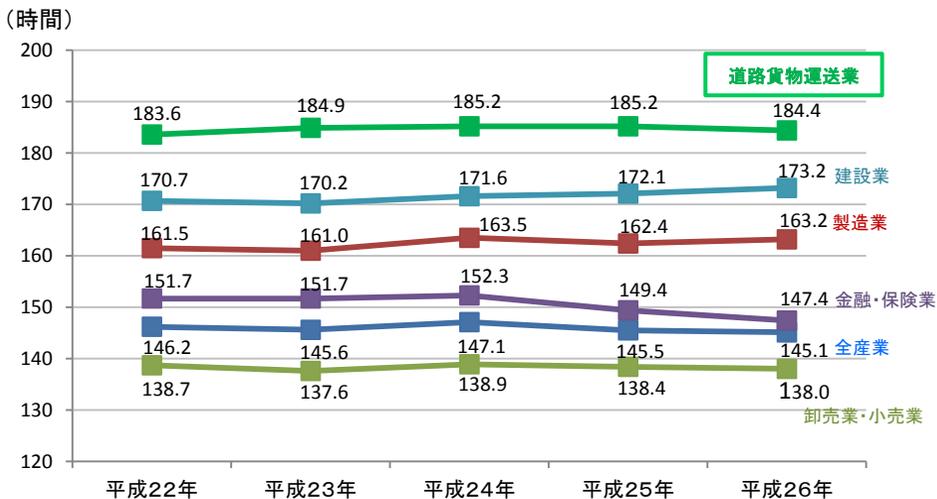
トラック運送業界の現状2

脳・心臓疾患(過労死等)の労災補償状況 業種別件数(平成25年度)



資料:厚生労働省「平成25年度脳・心臓疾患と精神障害の労災補償状況」より

主要産業別平均月間労働時間



資料:厚生労働省「毎月勤労統計調査」より(事業所規模5人以上)

長時間労働の実態(厚生労働省調査)

資料:厚生労働省「平成25年度労働時間等実態調査」より

		時間外労働時間60時間超
一般労働者	大企業	8.1%
	中小企業	4.4%
自動車の運転業務	大企業	40.6%
	中小企業	42.2%

長時間労働の実態(運輸労連調査)

平均	所定内	所定外	合計
男性大型運転職	172.8時間	54.1時間	226.9時間
	回答労働組合(単組)	所定外労働時間が60時間以上と回答した単組	割合
男性大型運転職	98	40	40.8%

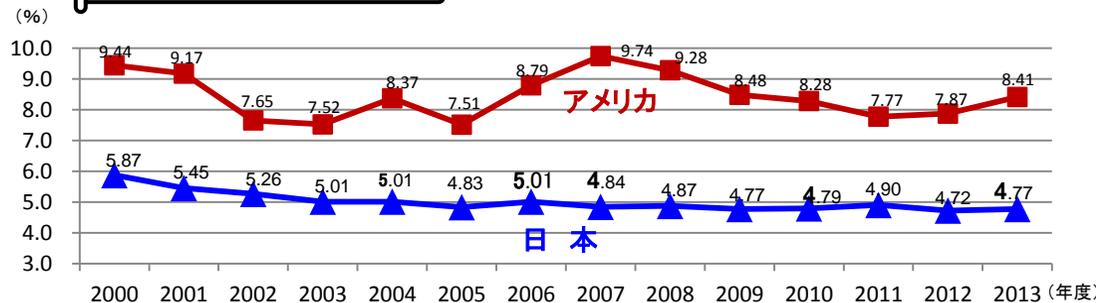
資料:運輸労連「賃金・労働条件報告書」(2014年6月調査)より

荷主都合による厳しい到着時間の設定などの実態

- 荷主側の原因で、積荷が最初から準備できていない場合、積荷を準備する時間と積込する時間分だけ出発時間が遅延するが、到着指定時間に変更されない。荷主からの改善はなく、荷主の担当者は無理な運行であることを認識しているが、知らない振りをして到着時間については全く触れない。
- 着荷主の都合で、無理な到着時間を設定される場合がある。発荷主が着荷主よりも立場的に弱い場合、そのしわ寄せをトラック運送事業者が被っている。

資料:全日本トラック協会「トラック運送業における安全阻害行為に関する調査」(平成24年11月)

売上高物流コスト比率の推移



資料:(公社)日本ロジスティクスシステム協会「2013年度物流コスト調査報告書」より