

トラック運送業界の現状と課題について

令和2年12月9日

公益社団法人全日本トラック協会 副会長 馬渡 雅敏



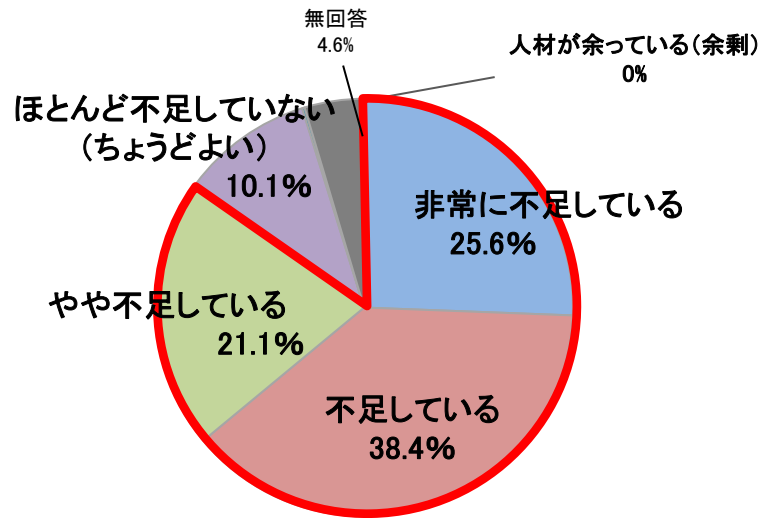
公益社団法人
全日本トラック協会
Japan Trucking Association



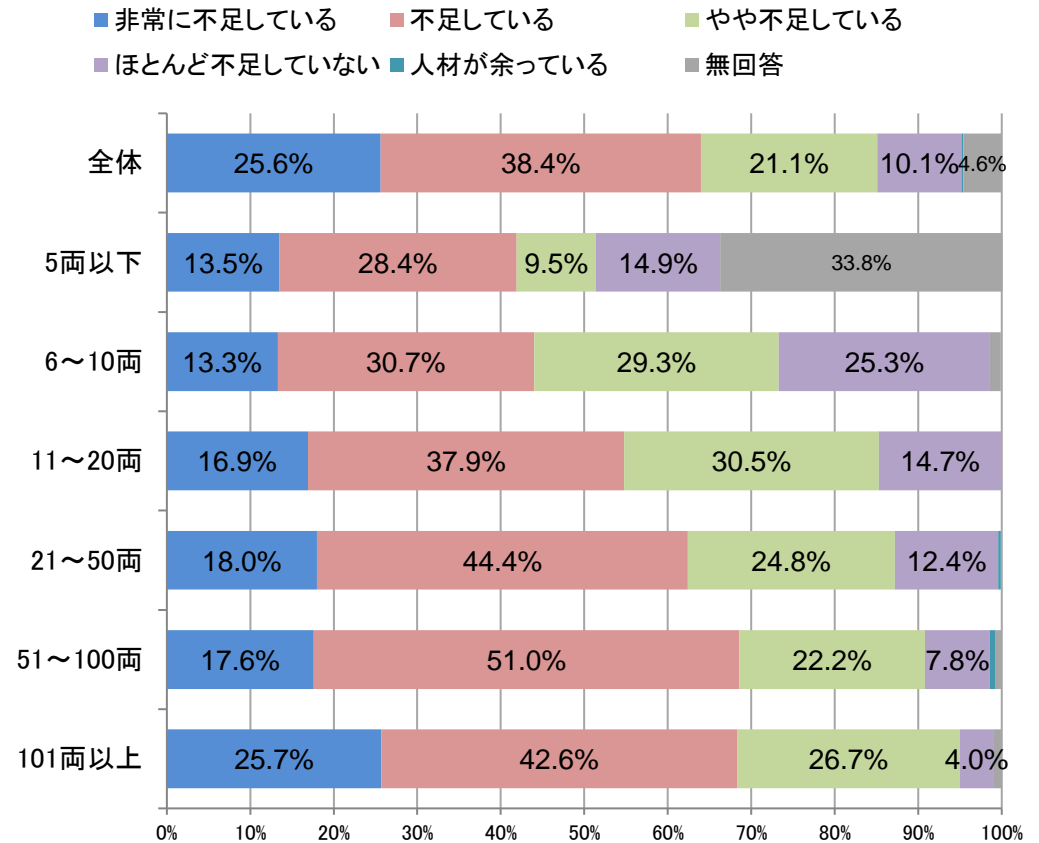
トラックドライバー不足の状況

○「ドライバーの人数は不足しているか」との問いに、「非常に不足している」と「不足している」という回答が64%を占めた。「やや不足している」も含めると85%となっている。

<ドライバーの人数は不足しているか？>



<車両規模別>



自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）概要

【改善基準告示の主な内容】

<p>拘束時間 (始業から終業までの時間)</p>	<ul style="list-style-type: none">・1日 原則13時間以内 最大16時間以内(15時間超えは1週間2回以内)・1ヵ月293時間 (労使協定があるときは、1年のうち6ヵ月までは、1年間について の拘束時間が3, 516時間を超えない範囲内において320時間まで延長可)
<p>休息期間 (勤務と次の勤務の間の 自由な時間)</p>	<ul style="list-style-type: none">・継続8時間以上
<p>運転時間</p>	<ul style="list-style-type: none">・2日平均で、1日あたり9時間以内・2週間平均で、1週間あたり44時間以内
<p>連続運転時間</p>	<ul style="list-style-type: none">・4時間以内 (運転の中断には、1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転離脱が必要)

九州からのトラック輸送の現状

○九州からの東京へのトラック輸送時間

福岡～東京(片道1,100km、15時間)、宮崎～東京(片道1,400km、19時間)となり、**改善基準告示**や**2024年からの時間外労働の上限規制(年960時間)**の対応に苦慮。

【労基法改正に係る自動車運転業務の取り扱い】

働き方改革による時間外労働

2024年4月以降 年960時間を上限 (休日労働含まない)

→月平均80時間 (休日労働含まない)

→**2023年4月以降 月60時間超の時間外割増賃金率引き上げ** (25%→50%) の中小企業への適用

→将来的には、**一般則 (720時間)** の適用を目指す

福岡～東京
片道1,100km、15時間

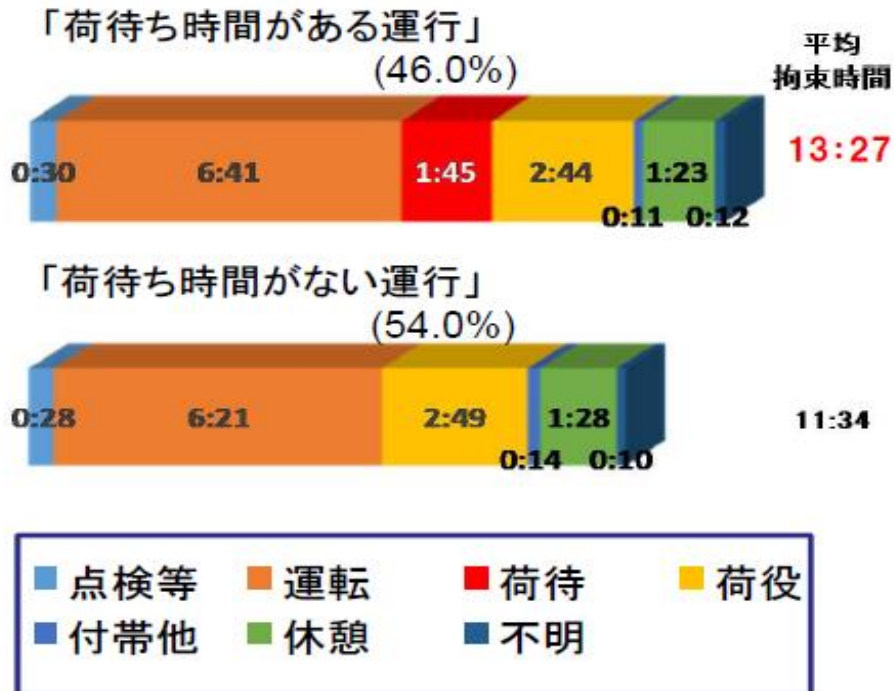
宮崎～東京
片道1,400km、19時間

長距離運行を行う事業者
ほど対応に苦慮

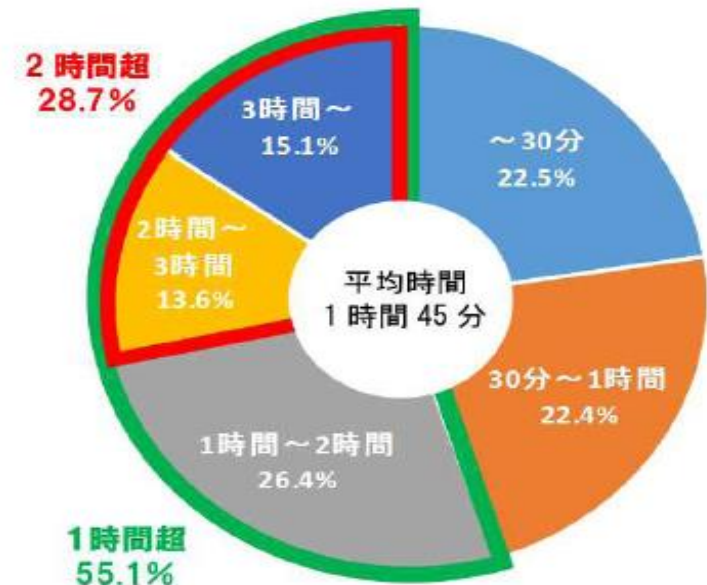
荷待ち時間と拘束時間

- 長時間労働の大きな要因として荷主での荷待ち時間があるが、「荷待ち時間がある運行」では、平均拘束時間が13時間を超え、「荷待ち時間がない運行」と比較すると、約2割長い。
- 1運行あたりの荷待ち時間は平均で1時間45分と長く、2時間を超える荷待ちも全体の約3割を占める。

1運行の平均拘束時間とその内訳 (荷待ち時間の有無別)



1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典:厚生労働省・国土交通省「トラック輸送状況の実態調査」
(平成27年9月)

輸送品目別の荷待ち時間

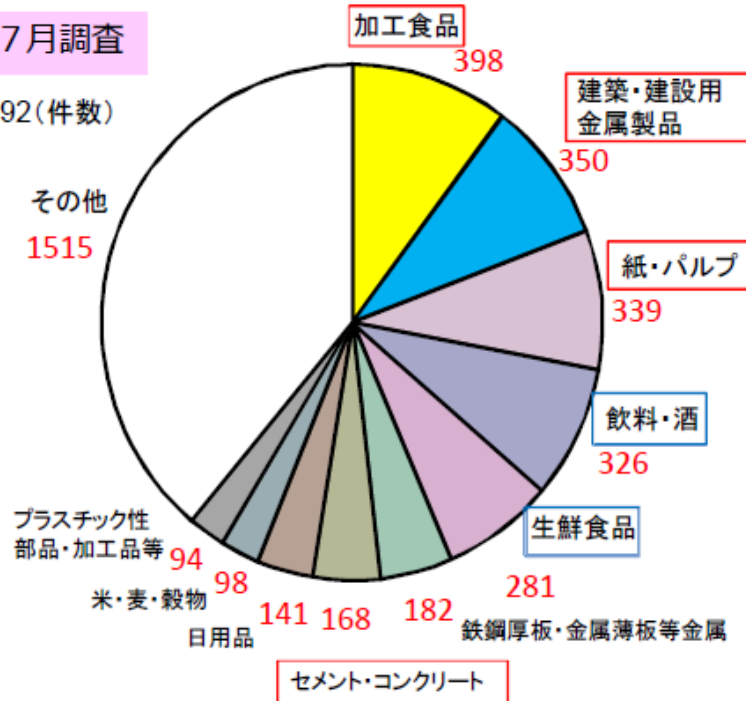
荷主都合による30分以上の荷待ち時間が生じた件数を輸送品目別にみると、「加工食品」、「生鮮食品」、「住宅用資材」「紙(ロール、洋紙等)」、「飲料・酒」などが多い。

30分以上の荷待ち時間が生じた件数 (輸送品目別)

は、既に懇談会を設置している品目
 は、今後懇談会設置を検討する品目

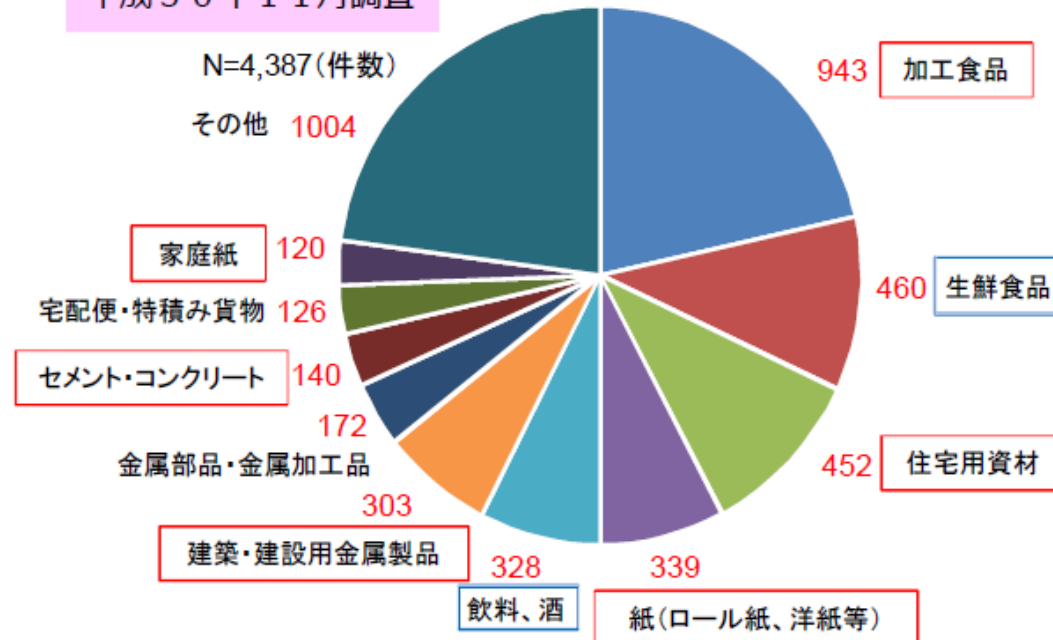
平成29年7月調査

N=3,892(件数)



平成30年11月調査

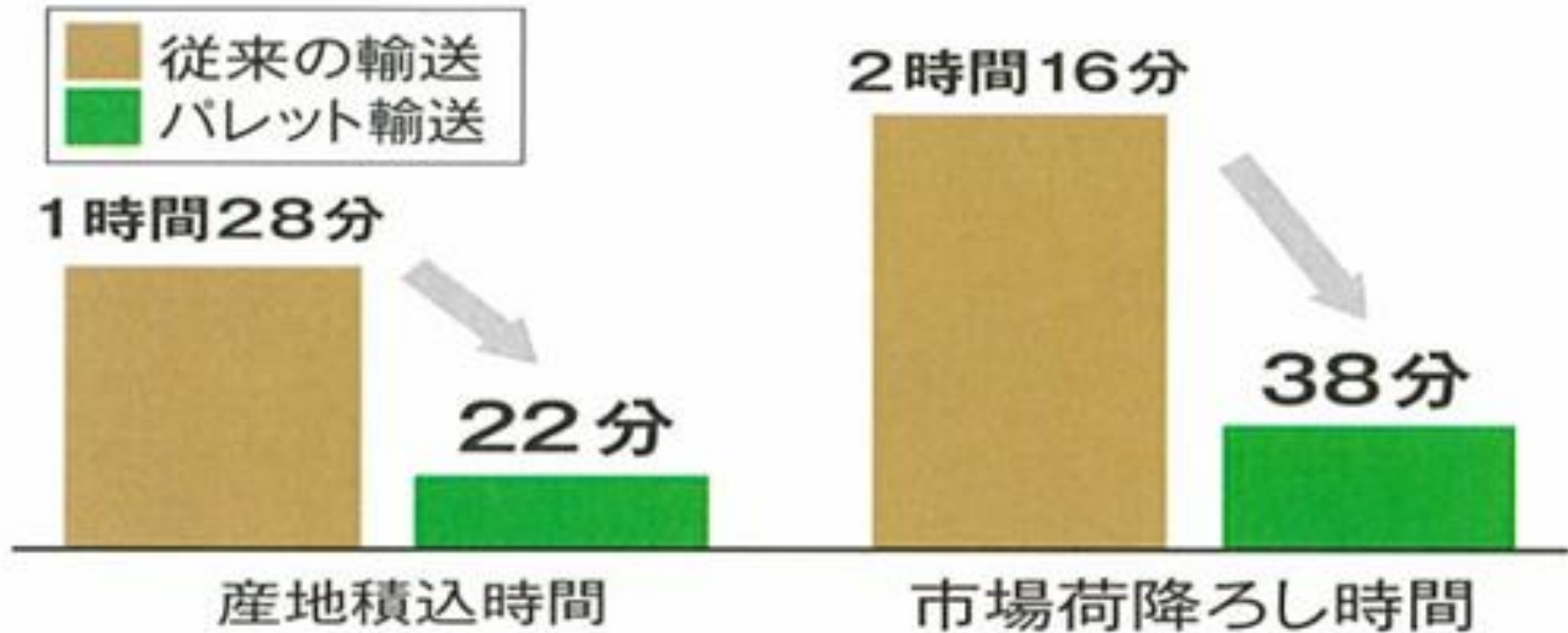
N=4,387(件数)



出典:「第11回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会及び第10回トラック運送業の生産性向上協議会」(令和元年10月9日)資料

パレット輸送による荷役時間削減効果

- パレットによる輸送に転換することにより、**産地の積込み、市場の荷降ろし**、それぞれ**70%以上の荷役時間の削減**が可能。
- 都心部へ流入することなく、1カ所で農産物を**すべてパレット降ろし**ができる**ストックポイントの整備**が必要

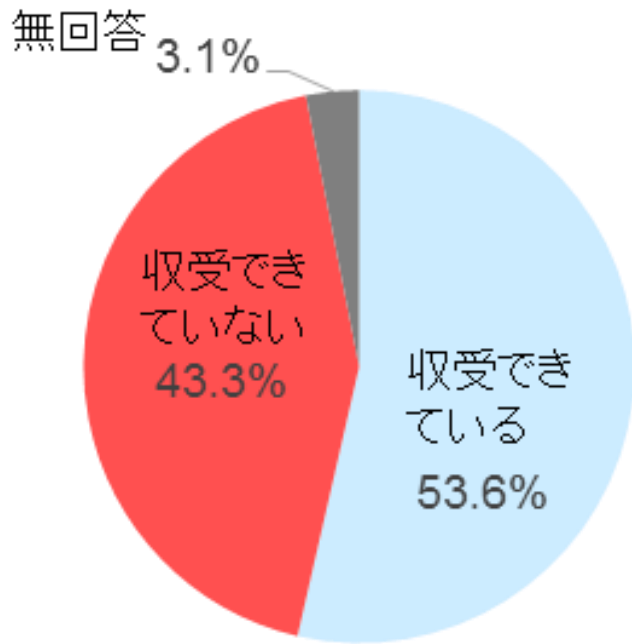


パレット輸送による荷役時間の削減効果例

高速道路の利用

長距離輸送には高速道路の利用が必須であるが、高速道路料金を荷主から負担してもらえない場合、一般道を走行せざるを得ない。

【高速道路料金の収受状況】



(n=735)

- ・荷主に高速道路料金を負担してもらおう
- ↓
- ・高速道路を利用した運送が可能に
- ↓
- ①拘束時間の削減
- ②運送時間の短縮
- ③コンプライアンスの向上
(改善基準告示の遵守が困難な運行のリスク低減)

荷主企業に向けた「標準的な運賃の」周知

- 国土交通省はトラックドライバーの労働条件の改善・ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、トラック運送事業者が法令を遵守して持続的に事業を行う際の参考となる「標準的な運賃」を告示(令和2年4月)
- 荷主企業に「標準的な運賃」の周知を図るため、荷主業界紙(16紙)へ下記広告を掲載(令和2年11月)。

トラック輸送の「標準的な運賃」が定められました

～持続可能な物流を実現し、荷主の皆さんの輸送ニーズに適確に対応するために～

令和2年4月、国土交通大臣によりトラック運送業の「標準的な運賃」が告示されました。

トラックドライバーの労働条件の改善・ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行う上で参考となる運賃を国が示したものです。

トラックドライバーは、新型コロナウイルス感染拡大の状況の中でも、エッセンシャル・ワーカー(※)として経済を支えています。

荷主の皆様におかれましては、持続可能な物流の実現に向けて、引き続きご理解・ご協力をお願いいたします。

(※) 英語で「不可欠」を意味するエッセンシャルと、ワーカー(労働者)を組み合わせた言葉。



標準的な運賃は、以下のQRコードからご覧いただけます。



トラック 標準的な運賃で検索して下さい。

トラック 標準的な運賃 検索