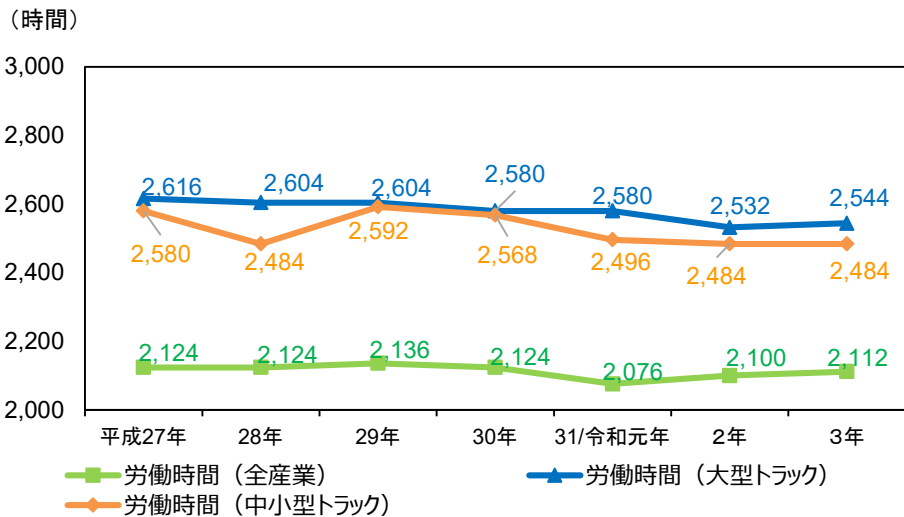


## 5. 「2024年問題」への対応に向けた動き

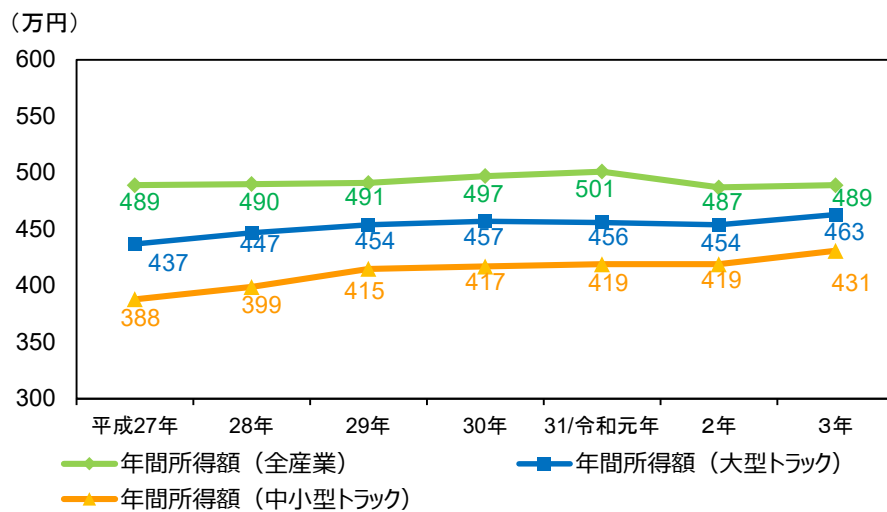
---

# トラック運送事業の働き方をめぐる現状

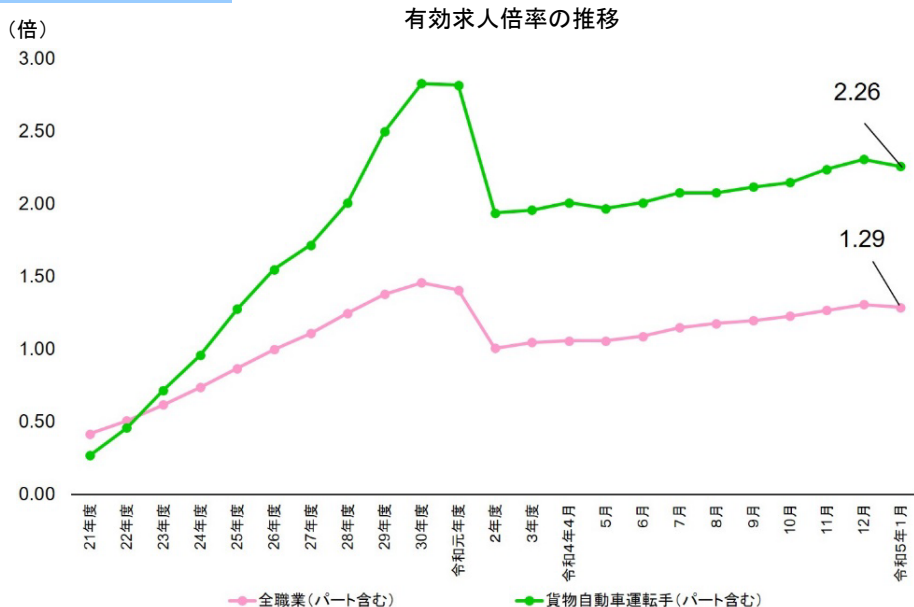
## ①労働時間 全職業平均より約2割(300h~400h)長い。



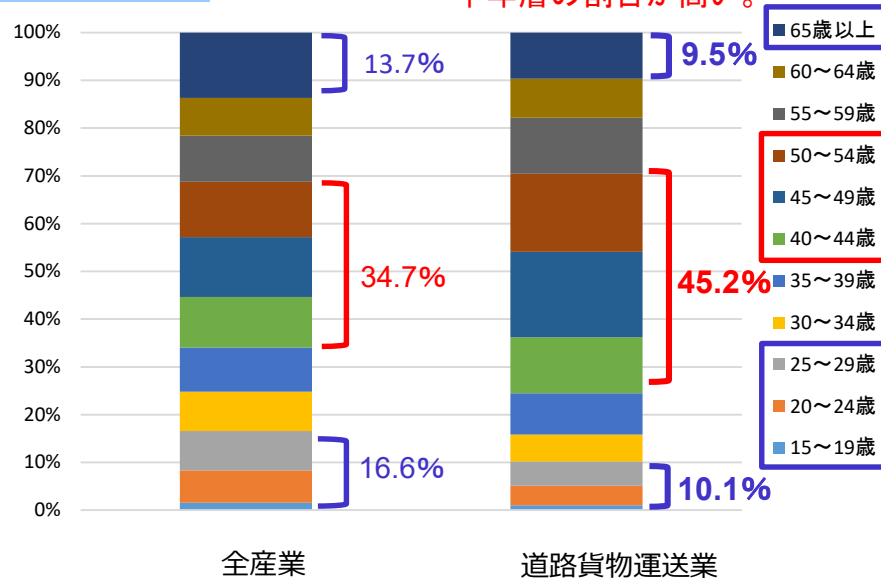
## ②年間賃金 全産業平均より5%~10%(20万~50万円)低い。



## 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。

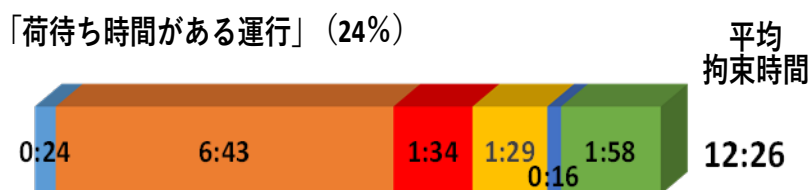


(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

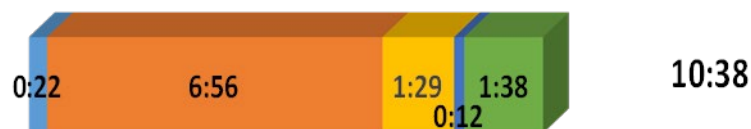
# トラックドライバーの労働条件

- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

## 1運行の平均拘束時間とその内訳 (荷待ち時間の有無別)

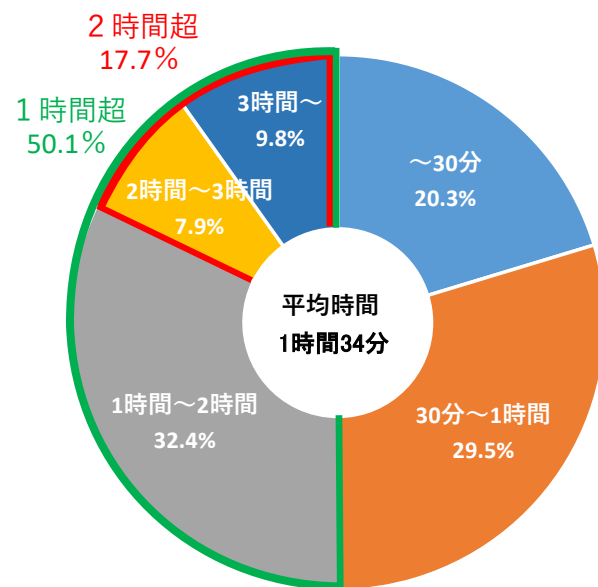


## 「荷待ち時間のない運行」(76%)



■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待 ■ 荷役 ■ 附带他 ■ 休憩

## 1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典:トラック輸送状況の実態調査 (R2)

平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月1日）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示**」（**貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象**）により、拘束時間、運転時間等が強化される。

## ○主な改正内容

	現 行	改正後
時間外労働規制 （労働基準法）	なし	<b>960時間</b> （原則、年720時間）
拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示）	【1日あたり】 原則 <b>13時間</b> 以内、最大 <b>16時間</b> 以内 ※15時間超は1週間2回以内  【1ヶ月あたり】 原則、 <b>293時間</b> 以内。ただし、労使協定により、 <b>年3516時間</b> を超えない範囲内で、 <b>320時間</b> まで延長可。	令和6年4月～ 【1日あたり】 ・ 原則 <b>13時間</b> 以内、最大 <b>15時間</b> 以内。 ・ 長距離運行は週2回まで16時間 ※ 14時間超は1週間2回以内  【1ヶ月あたり】 原則、 <b>年3300時間</b> 、 <b>284時間</b> 以内。ただし、労使協定により、 <b>年3400時間</b> を超えない範囲内で、 <b>310時間</b> まで延長可。

## 改正の目的

- トラック運送業の健全な発達を図るため、**規制を適正化**
- 時間外労働規制の適用(令和6年4月)を見据え、**緊急に運転者の労働条件を改善**

## 改正の概要

### 1. 規制の適正化

**参入要件を厳格化**(欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等)

### 2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

**定期的な車両の点検・整備の実施**や**社会保険料の納付**等の義務づけ

### 3. 荷主対策の深度化

**【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】**

トラック事業者の法令遵守に係る**荷主の配慮義務**、**国土交通大臣による荷主への働きかけ**等の規定を新設

### 4. 標準的な運賃

**【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】**

**運転者の労働条件を改善**し、**持続的に事業を運営**するための参考指標として「**標準的な運賃**」の制度を導入

# 標準的な運賃

- 平成30年改正後の貨物自動車運送事業法に基づき、運賃交渉力の弱い運送事業者の適正な運賃収受を支援することを目的に、令和2年4月「標準的な運賃」を告示。
- 「標準的な運賃」では、運転者について全産業並みの給与、車両の更新期間5年、一般的な利潤(自己資本金の10%)などの**経営改善につながる前提を置いて、参考となる運賃を示している。**
- 運送事業者が自己の経営状況を踏まえて運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むことが肝要。

## 標準的な運賃 届出までのプロセス

STEP1 標準的な運賃制度を理解する

STEP2 自社で運賃を計算する

STEP3 荷主と運賃を交渉する

STEP4 運賃の事後届出を行う

## 届出に至るまでの過程を改善

- これまでの普及策の効果検討
- 課題抽出(例:周知・浸透の良し悪し、荷主理解)

- 経営状況の振り返り・分析を促進
  - ・ドライバー人件費
  - ・車両の更新費用
  - ・実車率
  - ・保険料
  - ・適正利潤

- 運賃交渉の障壁解消
  - ・荷主の理解

※標準的な運賃の届出率 53.5% (令和5年2月末時点)

# 荷主対策の深度化

## 貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

違反原因行為を荷主がしている  
疑いがあると認められる場合

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていること  
を疑う相当な理由がある場合

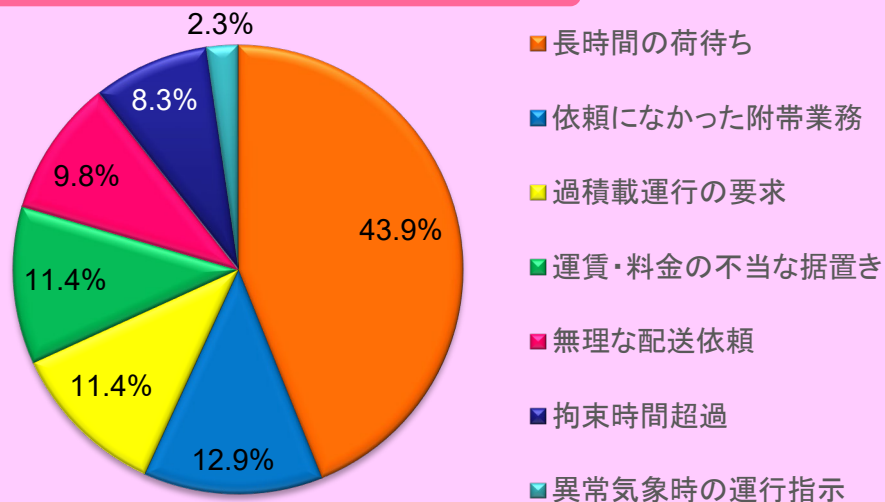
要 請

要請してもなお改善  
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

## 荷主起因の違反原因行為の割合



## 「働きかけ」等を実施した荷主数

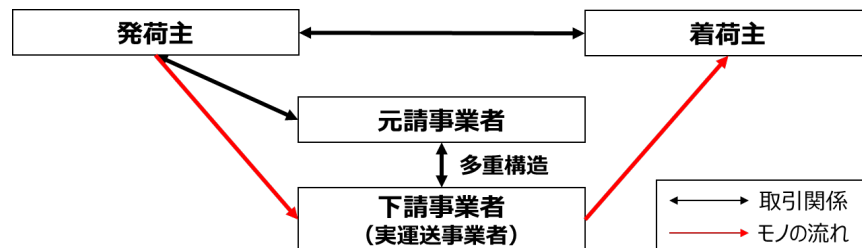
対応内容	荷主数
要 請	3
働きかけ	78

※令和5年3月31日現在

人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働規制（物流の「2024年問題」）、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響を踏まえ、**着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとする**ための検討会を開催。（事務局：経産省・国交省・農水省）

## ■ 論点

1. 労働時間規制による物流への影響
2. 物流の危機的状況に対する消費者や荷主企業の理解が不十分
3. 非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化  
（発荷主～物流事業者、元請事業者～下請事業者、発荷主～着荷主）



4. 着荷主の協力の重要性
5. 物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進に向けた環境整備

## ■ スケジュール（想定）

- 2022年9月に第1回を開催。
- 2023年2月に中間とりまとめ。
- 2023年夏頃に最終とりまとめ。（予定）

### <委員> ◎は座長

大島 弘明	株式会社N X総合研究所 取締役
小野塚征志	株式会社ローランド・ベルガーパートナー
北川 寛樹	アクセンチュア株式会社 製造・流通本部 マネジング・ディレクター
河野 康子	一般財団法人日本消費者協会理事
首藤 若菜	立教大学 経済学部 教授
高岡 美佳	立教大学 経営学部 教授
◎根本 敏則	敬愛大学 経済学部 教授
二村真理子	東京女子大学 現代教養学部 教授
北條 英	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 理事
矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部 教授

### <事務局>

経済産業省	商務・サービスグループ物流企画室
国土交通省	総合政策局 物流政策課
国土交通省	自動車局 貨物課
農林水産省	大臣官房新事業・食品産業部食品流通課



- 人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働規制（「2024年問題」）、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響を踏まえ、着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとするため、2022年9月から検討会を開催。（事務局：経産省 国交省 農水省）
- 同検討会では、2月8日に概要以下の**中間とりまとめ**を公表。今後、2023年夏頃に**最終とりまとめ**予定。

## 【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には、**2024年度には約14%（4億トン相当）の輸送能力が不足**する可能性。
- その後もドライバー数減少が見込まれ、**2030年度には約34%（9億トン相当）の輸送能力が不足**する可能性。

## 【基本的な考え方】

- これまで策定してきたガイドライン等について、**インセンティブ**等を打ち出して有効に機能するようにするとともに、類似の法令等を参考に、**規制措置等、より実効性のある措置**も検討すべき。
- その検討に当たっては、物流事業者が提供価値に応じた**適正対価**を収受するとともに、物流事業者、荷主、経済社会の「**三方良し**」を目指す。

## 【最終とりまとめに向けて検討する事項】

### 1. 荷主企業や消費者の意識改革

- 物流に係る広報の推進
- 物流改善の取組が評価される仕組み
- 経営者層の意識改革を促す措置
- 消費者に求められる役割

### 2. 物流プロセスの課題の解決

- 労働時間削減に資する措置（待機時間、荷役時間等の削減）
- 物流の平準化を図る措置（納品回数減少、リードタイム延長等）
- 運賃の適正収受に資する措置（契約条件明確化、多重下請の是正等）
- 物流コスト可視化
- 荷主への働きかけ、標準的な運賃に係るトラック法の延長等所要の対応
- トラックドライバーの賃金水準向上

### 3. 物流標準化・効率化推進

- 省力化・自動化の推進
- デジタル技術を活用した共同輸配送・帰り荷確保等
- 物流の平準化を図る措置（再掲）
- 官民連携による物流標準化の推進
- 物流拠点のネットワークの形成等
- モーダルシフト推進
- 車両・施設等の省エネ化・脱炭素化の推進
- その他生産性向上を図るための措置

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、関係行政機関の緊密な連携の下、政府一体となって総合的な検討を行うため、**令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置・開催。**



### <構成員>

議長 内閣官房長官  
 副議長 農林水産大臣  
           経済産業大臣  
           国土交通大臣  
 構成員 内閣府特命担当大臣  
           (消費者及び食品安全担当)  
           国家公安委員会委員長  
           厚生労働大臣  
           環境大臣

### ■ 総理発言のポイント

- 荷主・物流事業者間等の商慣行の見直しと、物流の標準化やD X・G X等による効率化の推進により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要。
- 1年以内に具体的成果が得られるよう、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめること。

※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求めるものとする。