

社会資本整備審議会道路分科会 第28回国土幹線道路部会 全日本トラック協会 説明資料

平成29年7月24日



公益社団法人

全日本トラック協会

Japan Trucking Association

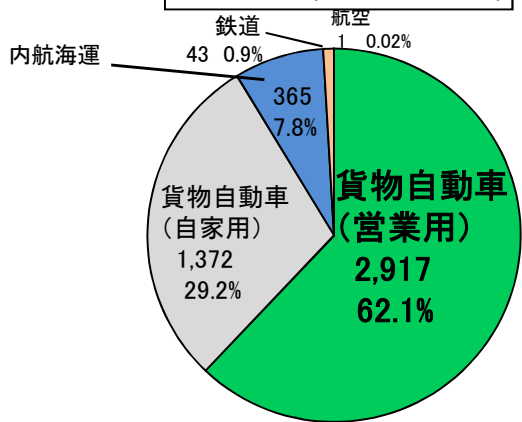


1.トラック運送業界の現状

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。

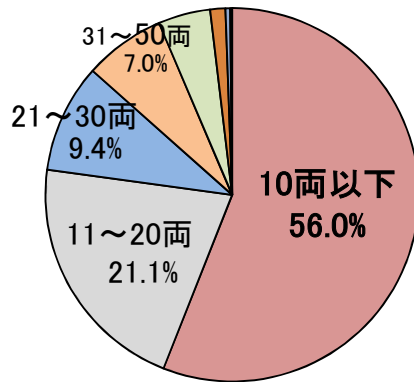
トンベース(単位:百万トン) 平成27年度実績



トラック運送事業者の規模

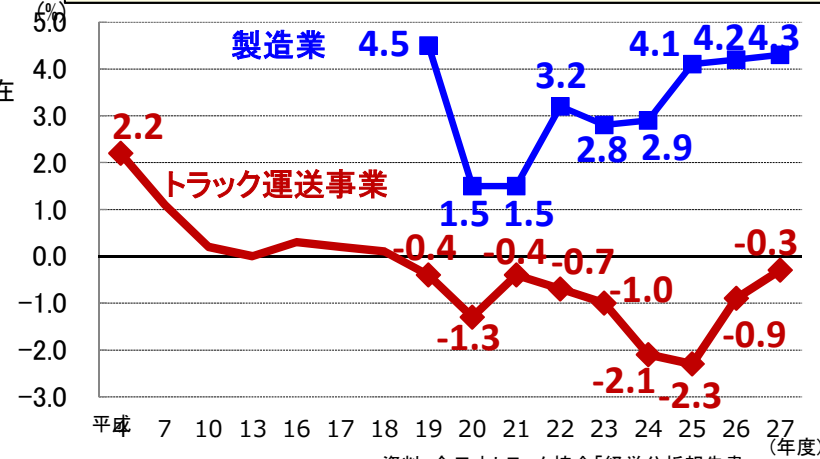
車両保有台数10両以下の小規模事業者が6割近くを占める。トラック運送事業の就業者数は185万人である。

車両数別 平成28年3月末現在



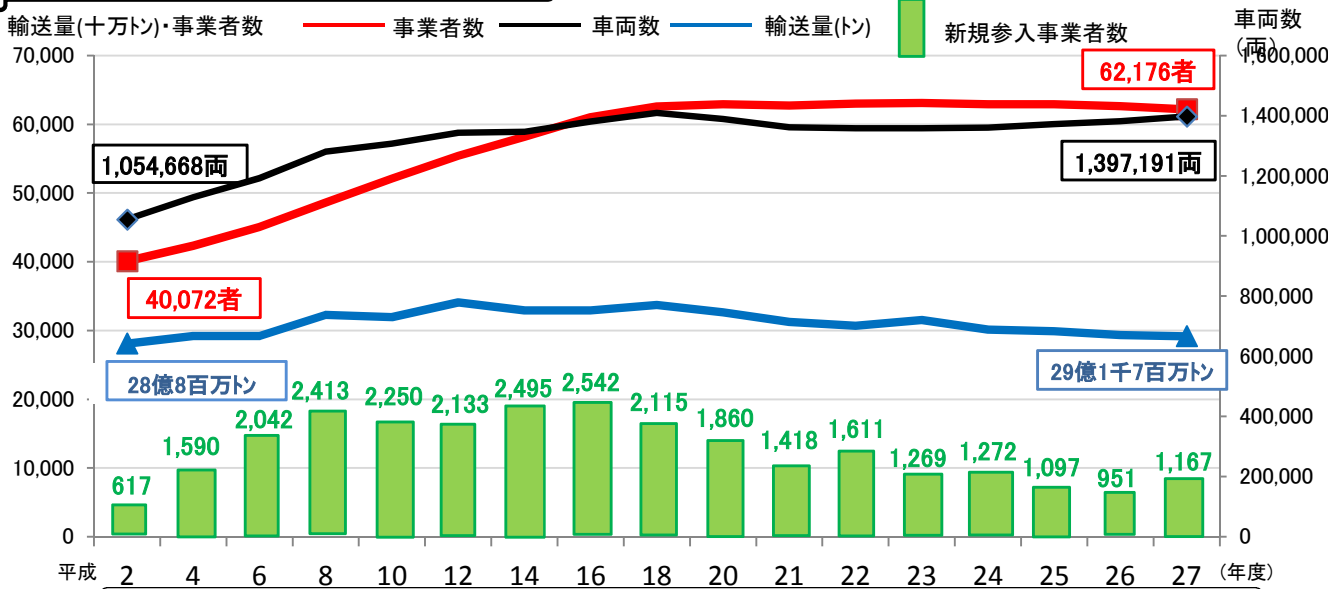
営業利益率の推移

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9年連続して赤字となっている。



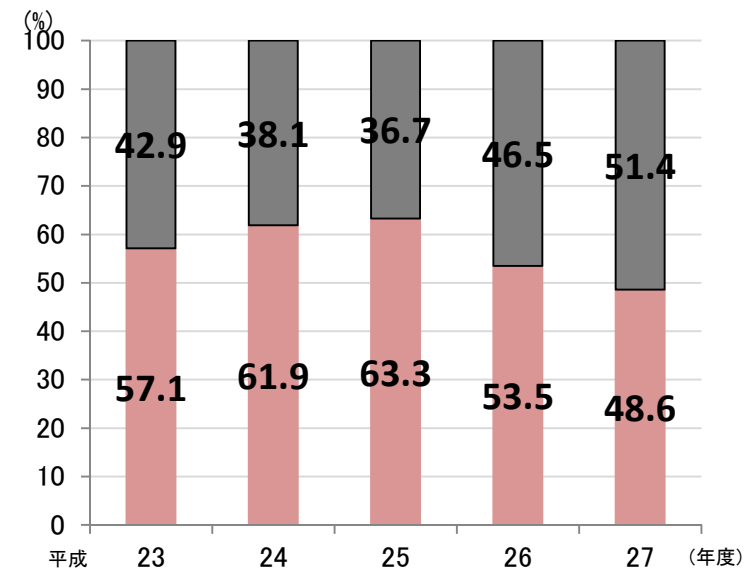
資料: 全日本トラック協会「経営分析報告書」
財務省「法人企業統計調査」

事業者数・車両数・輸送量の推移



平成2~27年の間、新規参入事業者数47,724者、退出事業者数25,620者、事業者増加数者22,104

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」

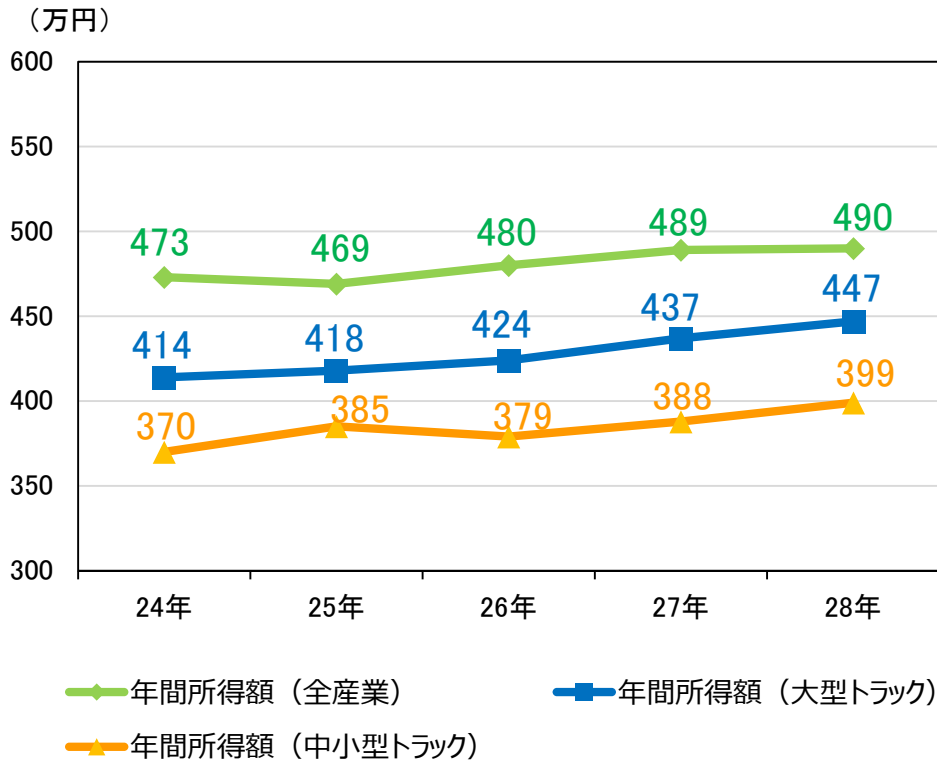
※輸送量は平成22年に調査・集計方法に変更があったことから、数値の連続性を図るため接続係数を設定し算出

資料: 国土交通省、総務省

2. トラックドライバーの賃金・労働時間について

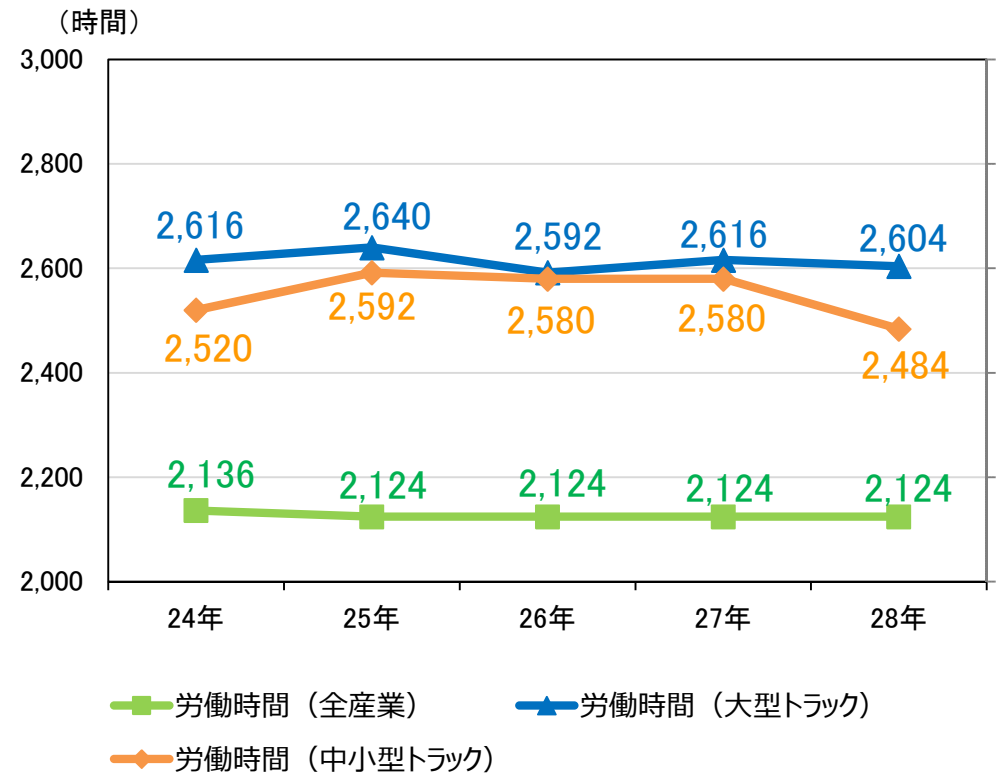
【年間所得額の推移】

トラックドライバーの年間所得額は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約1割低く、中小型トラック運転者で約2割低い。



【年間労働時間の推移】

トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で480時間(月40時間)長く、中小型トラック運転者で360時間(月30時間)長い。



3. 「働き方改革実行計画」について

(1)「働き方改革実行計画」の概要

○時間外労働の上限規制

自動車運転業務の時間外労働については、年720時間以内とする一般則が適用される5年後に、年960時間以内とする上限規制が適用されることとなった。上限時間を超過した場合、罰則が適用される。

○取引条件改善など業種ごとの取組の推進（「働き方改革実行計画」P14に記載）

取引関係の弱い中小企業等は、発注企業からの短納期要請や、顧客からの要求などに応えようとして長時間労働になりがちである。商慣習の見直しや取引条件の適正化を、一層強力に推進する。

【自動車運送事業(トラック・バス・タクシー)】

関係省庁横断的な検討の場を設け、ITの活用等による生産性の向上、多様な人材の確保・育成等の長時間労働を是正するための環境を整備するための関連制度の見直しや支援措置を行うこととし、行動計画を策定・実施する。

【トラック運送事業】

○事業者、荷主、関係団体等が参画して実施中の実証事業を踏まえてガイドラインを策定する。

○関係省庁と連携して以下の措置を実施する。

- ① 下請取引の改善等取引条件を適正化する措置
- ② 複数のドライバーが輸送行程を分担することで短時間勤務を可能にする等 生産性向上に向けた措置
- ③ 荷待ち時間の削減等に対する 荷主の協力を確保するために必要な措置、支援策

(2)トラック運送業界としての「働き方改革実行計画」に係る要望事項

①生産性の向上に関して

パレット化及びパレットの規格統一化の促進、トラック予約受付システムの導入に対する支援、宅配の再配達削減に向けた支援、駐車禁止規制への対応、高速道路のより一層の活用に向けた支援

②多様な人材の確保・育成

荷役作業の機械化に向けた支援、中継輸送の普及・拡大に向けた支援、運転免許等取得に対する支援

③その他

「送料無料」表記の見直しへの対応、商慣行・流通構造のあり方に関する検討、適正な運賃・料金を収受できる環境の整備

4. トラック運送業界にとっての高速道路の重要性について

・トラック輸送にとって、高速道路の利用は、輸送時間の短縮及び定時性の確保等生産性の向上やドライバーの拘束時間短縮等労務負担の軽減、一般道における交通事故の削減や環境改善に大きな効果をもたらしている。

・トラック運送業界が、長時間労働の削減及び生産性の向上に向けて取り組みを進める中で、無駄をなくした効率的な輸送が求められており、高速道路の活用は不可欠な状況となっている。

・平成28年度に行った「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」におけるパイロット事業において、荷主とトラック運送事業者が共同してドライバーの拘束時間の短縮等に取り組んだ事例の中には、高速道路の利用が可能な区間について一般道から高速道路に転換したことにより、労働生産性が約10%向上した事例もあった。

・このような状況の中で、働き方改革を実行するためにも、トラック運送事業者がより高速道路を活用できるよう、以下の施策について要望する。

5. 高速道路の積極的な活用に向けた諸施策に係る要望

1. 全国的高速道路ネットワークの積極的な整備推進及びミッシングリンクの解消

高速道路の果たす役割は非常に重要であり、早期の整備が必要であるが、高速道路網には未だ繋がっていないミッシングリンクが存在している。ミッシングリンクの解消は、①慢性的な渋滞の解消による交通事故の減少や環境改善、②震災発生時における防災ネットワークとしての機能、③物流効率化による経済活動の活性化などにつながるものであり、高速道路ネットワークを積極的に整備されたい。

2. 暫定2車線区間における対応(早期の4車線化等)

暫定2車線区間は、死亡事故率が4車線区間の2倍となっており安全性に課題があるとともに、定時性の確保ができず生産性向上を阻害しているため、早期の4車線化を推進されたい。また、暫定2車線区間における正面衝突事故防止対策として、ワイヤロープの設置を積極的に推進されたい。

3. 渋滞対策の推進

さらなる生産性向上のため、ETC2.0のビッグデータの活用等によるピンポイント渋滞対策や主要幹線道路の整備を推進されたい。また、トラック運送事業者との連携を図り、渋滞対策を推進されたい。

4. 隊列走行や自動運転の実現、ダブル連結トラックの導入推進など物流効率化のための取組推進

- ・高速道路での隊列走行について、新東名高速道路で2017年度に実証実験開始、2020年度に実現という目標が政府において掲げられている。
- ・ドライバー不足に対応し、生産性向上に資するため、こうした隊列走行や自動運転等の技術開発の促進及びダブル連結トラックの導入推進を図るなど、物流効率化のための取組を推進されたい。その際、一般車両と錯綜しないよう、新東名高速道路の6車線化を行い専用レーンを設けるなど、実施環境の整備を図られたい。

5. ETC2.0によるサービスの拡充

ETC2.0車載器を搭載して行われている車両運行管理支援サービスの実証実験結果等に基づき、ETC2.0により得られるビッグデータを活用した渋滞緩和の推進や運行管理支援のさらなる充実を図られたい。

6. SA・PA、道の駅における駐車スペースの整備・拡充やスマートIC事業の活用

・トラックドライバーの連続運転時間は、改善基準告示により4時間までと定められているが、高速道路及び一般道において休憩する場所が不足しており、その確保が重要な課題となっている。法令遵守及びドライバーの労働環境改善のため、SA・PAや道の駅における駐車スペースの整備・拡充や予約システムの導入、現在全国3箇所の道の駅で実施されている高速道路からの一時退出を可能とする措置について、より多くの道の駅等で長時間の退出を可能とするなど、休憩施設の確保を図られたい。

・生産性向上に資するため、物流施設との直結を含めたスマートIC事業の活用を図られたい。

7. 高速道路の更なる利用促進のための施策

高速道路の更なる利用促進を図るためには、上記のような施策をスピーディーに推進する必要があり、サービスの拡充、料金の割引、適切な維持管理・更新は不可欠である。そのためには、現在60年となっている償還期間をさらに延長されたい。

8. 大口・多頻度割引最大50%の継続

大口・多頻度割引の最大割引率50%の措置は、ETC2.0搭載車を対象として平成30年3月末までとなっているが、トラック輸送が国民生活と経済のライフラインとしての機能を将来的にも維持し続けるため、最大割引率50%を継続されたい。