

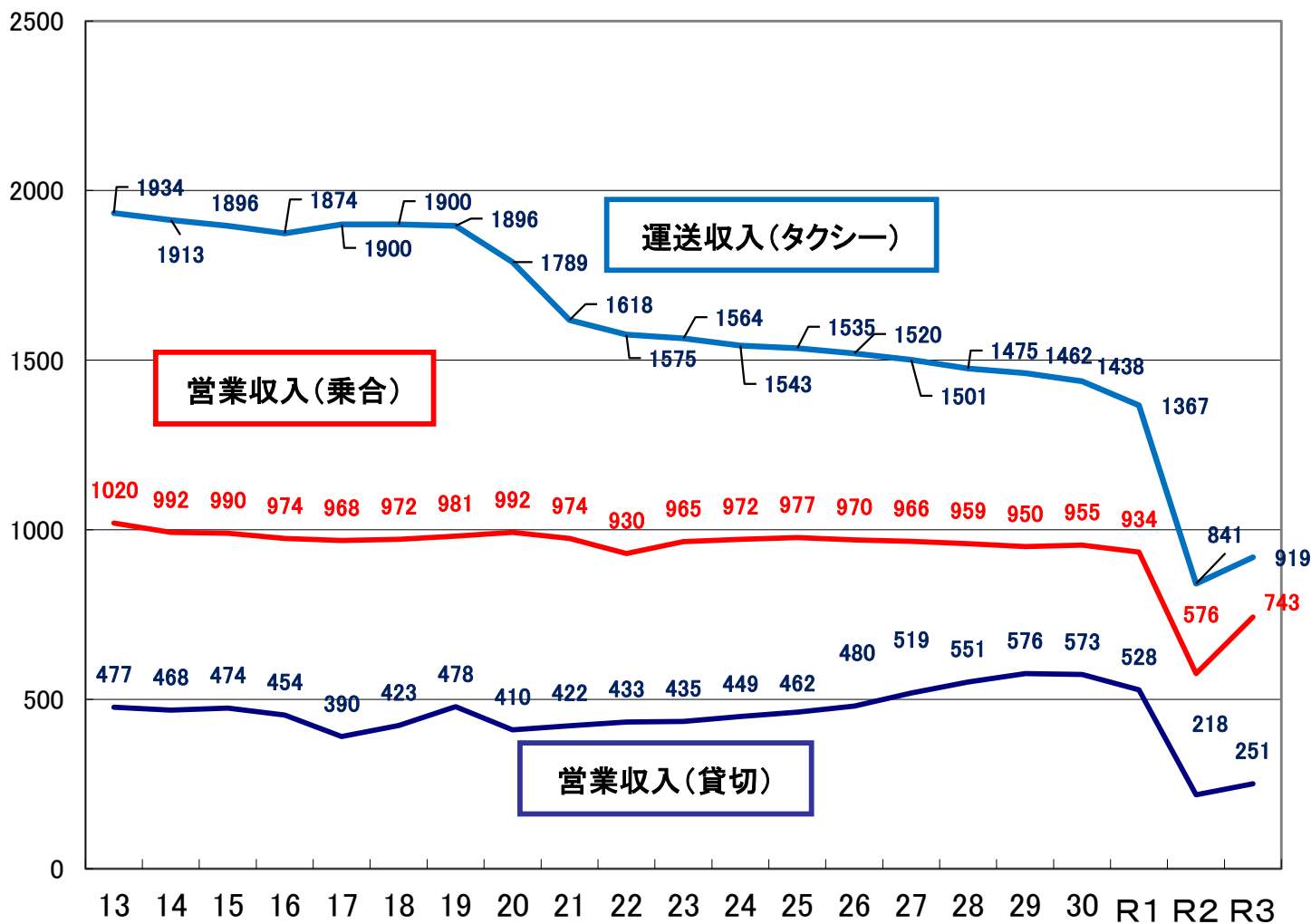
自動車運送業を取り巻く現状と課題について

バス事業とタクシー事業を取り巻く現状①

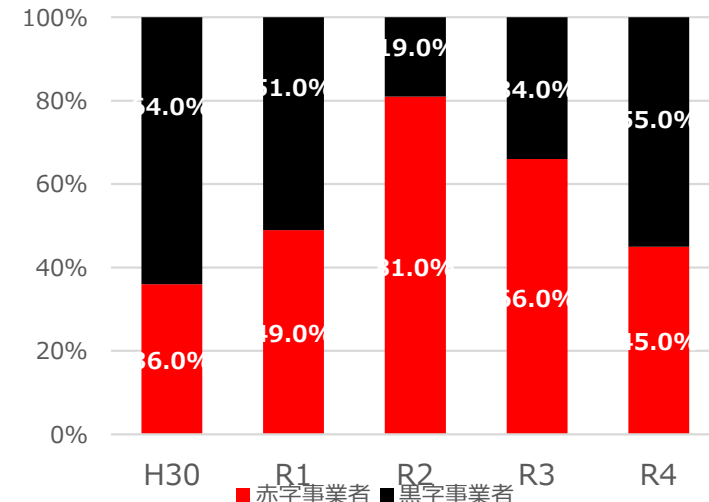
- 営業収入については**バス事業、タクシー事業**ともにコロナ禍を期に大きく減少している。
- 収支状況についても**乗合バス事業、貸切バス事業**ともにコロナ禍を期に大きく減少となっている。

収入状況（乗合、貸切、タクシー）

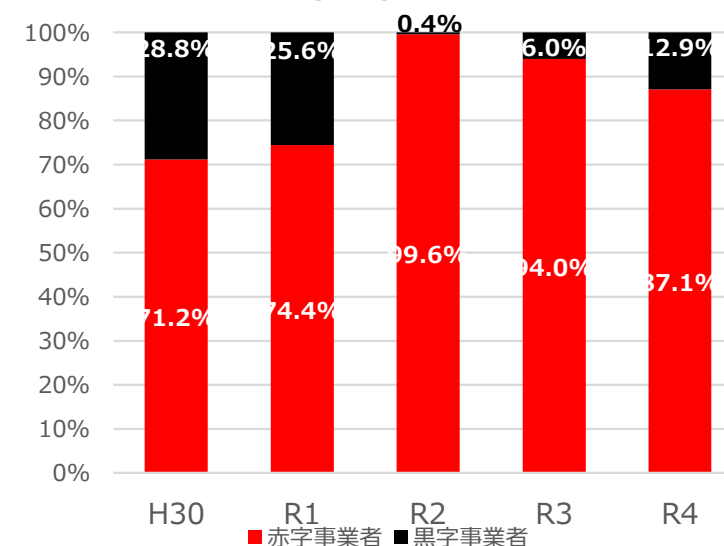
営業等収入(十億円)



収支状況（貸切）



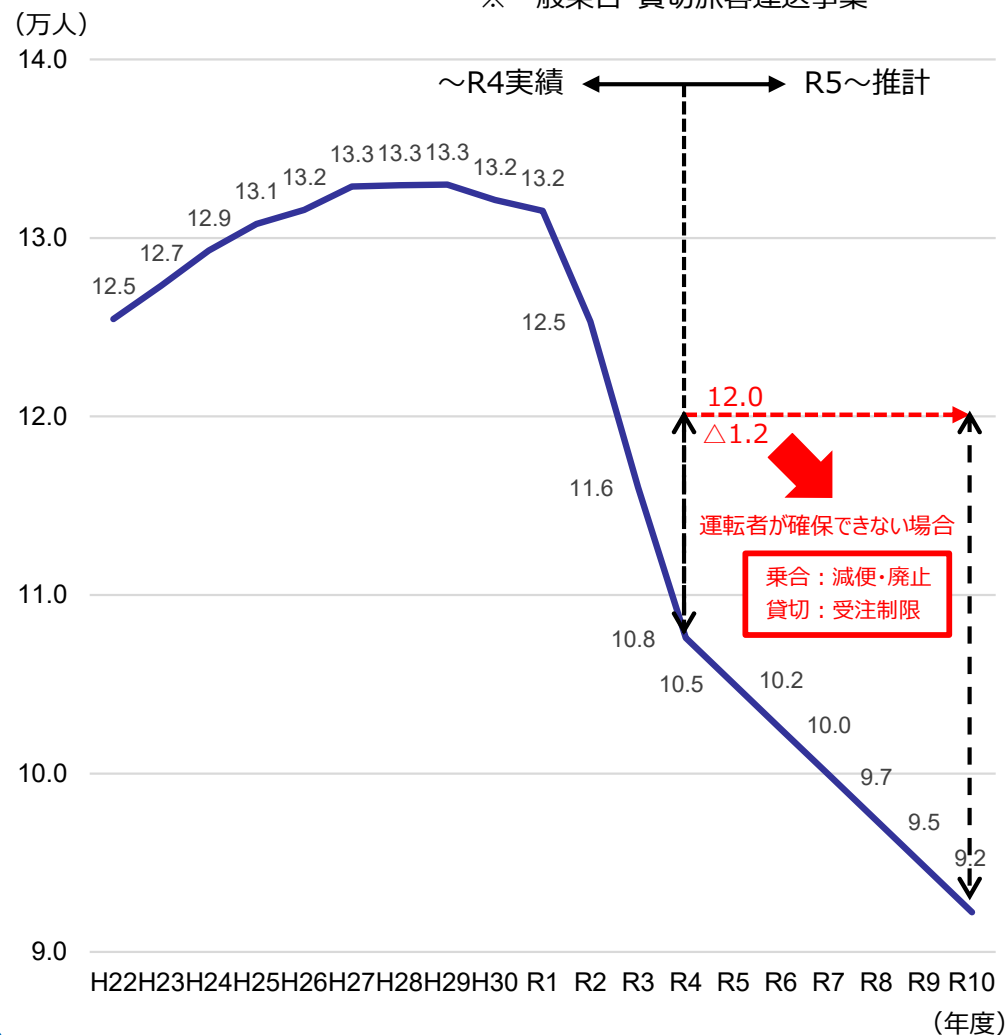
収支状況（乗合）



- **バス事業とタクシー事業**については、コロナ禍においてドライバーが離職した一方、コロナ禍後の移動需要の急回復とインバウンドの急増により**需要に対して供給が不十分**となり、**担い手の確保が喫緊の課題**となっている。

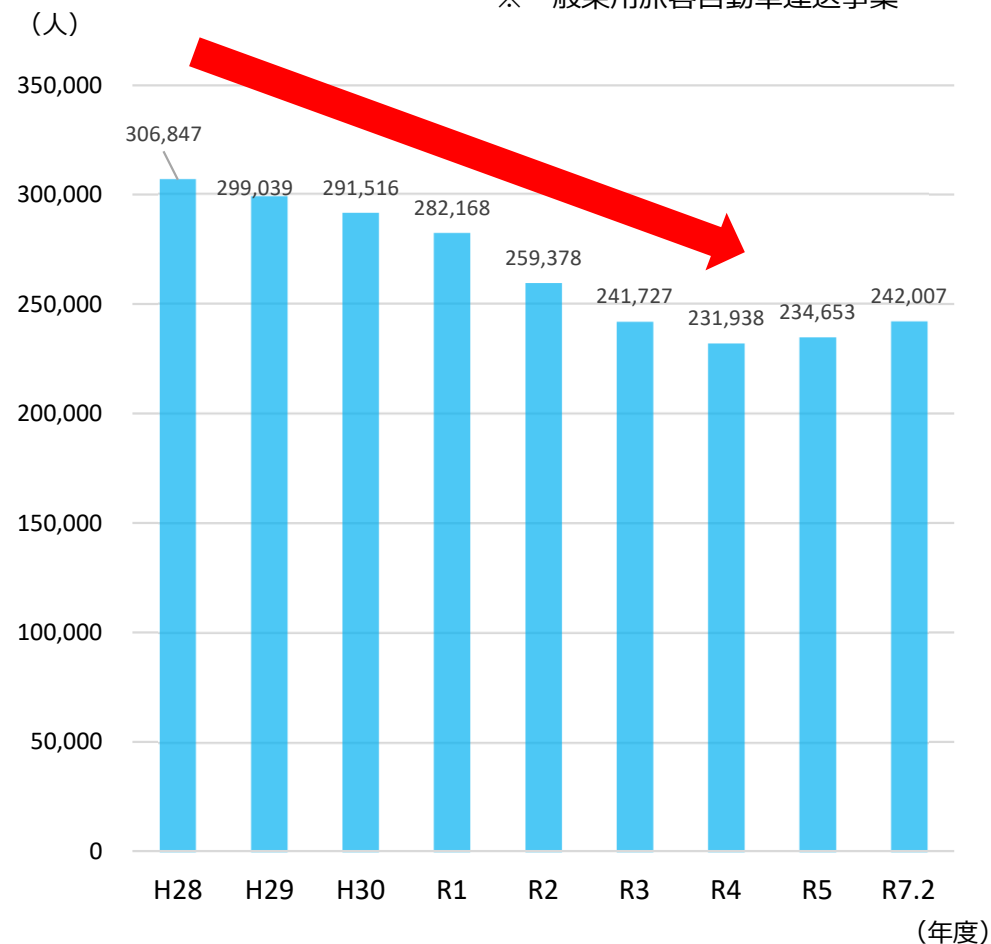
＜バス事業※における運転者数の推移＞

※一般乗合・貸切旅客運送事業



＜タクシー事業※における運転者数の推移＞

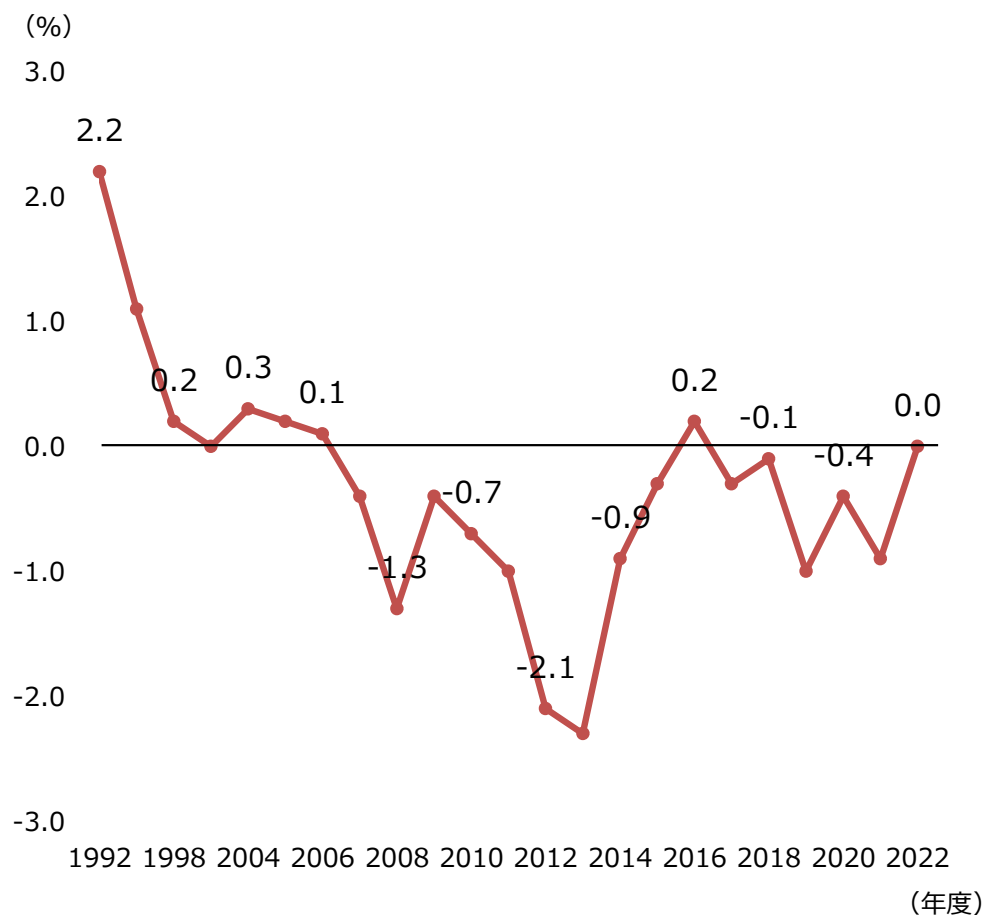
※一般乗用旅客自動車運送事業



※運転者数については運転者証の交付数

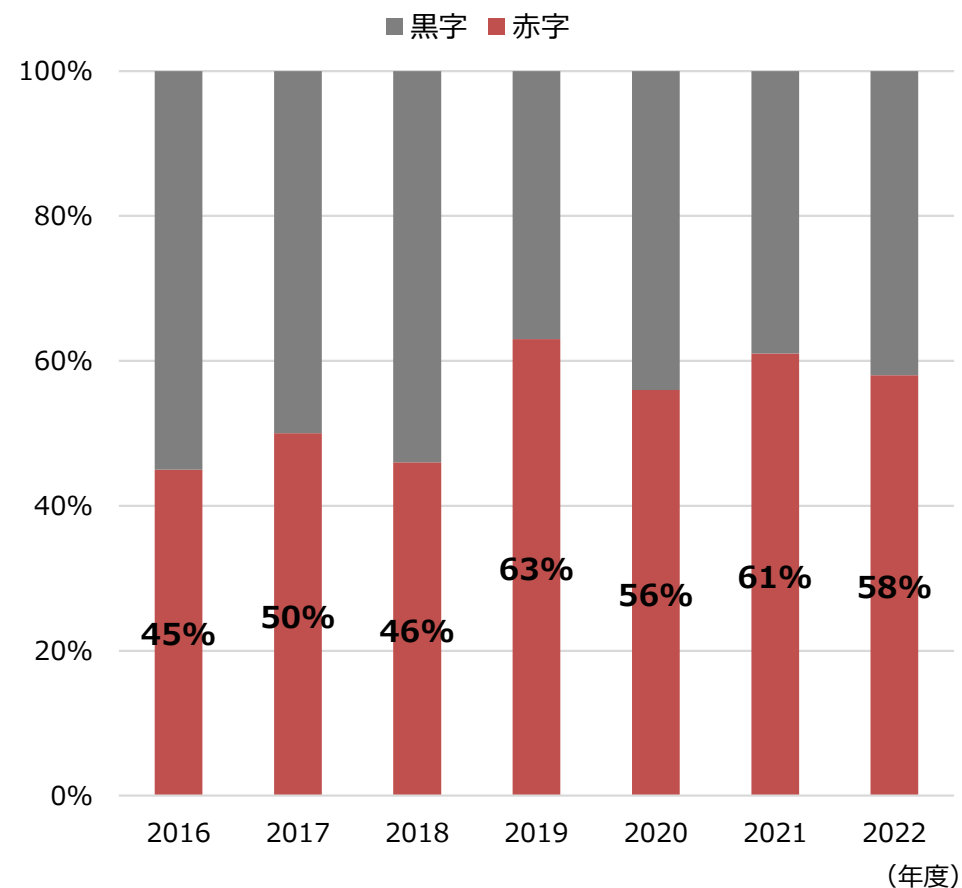
- トラック事業については、ここ20年ほど、営業利益率の平均が0以下である状態や、赤字企業の割合が半分以上を占める状態が続いている。

＜トラック運送業における営業利益率の推移＞



出典：全日本トラック協会「経営分析報告書」

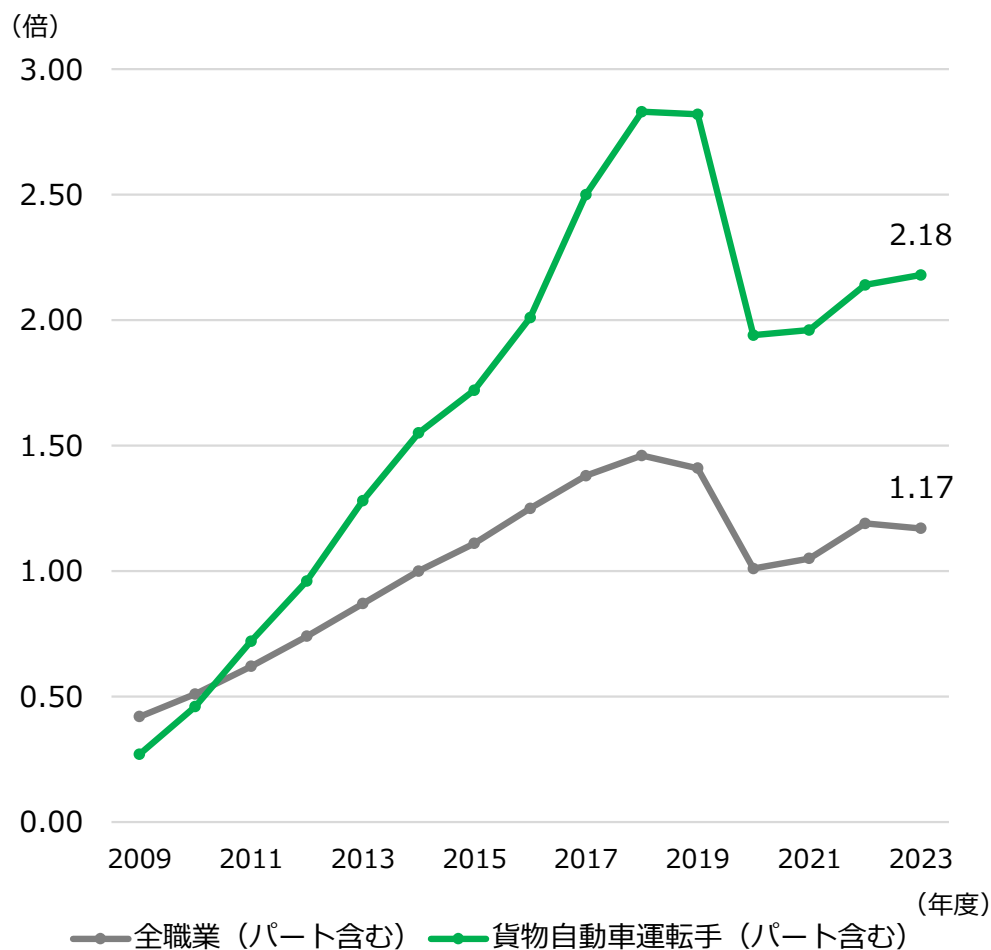
＜トラック運送業における赤字企業割合の推移＞



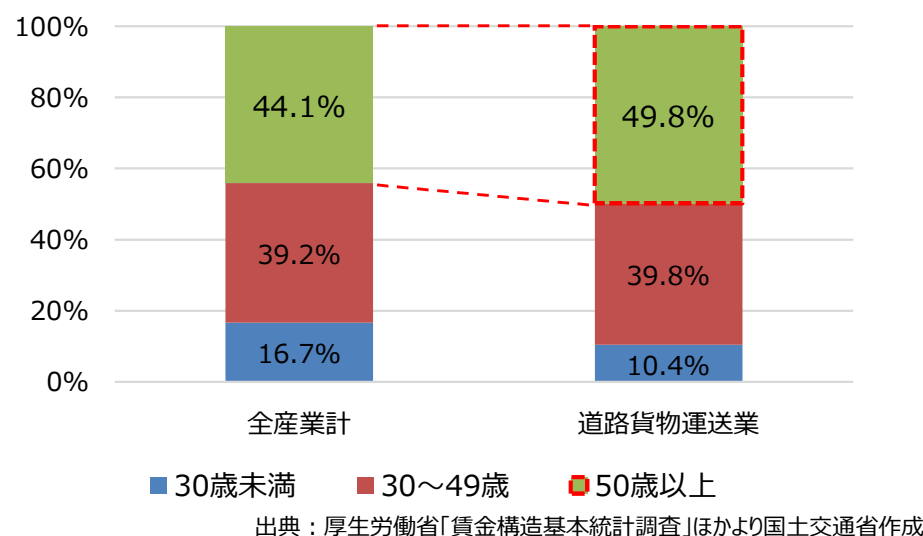
出典：全日本トラック協会「経営分析報告書」

- トラック事業については、トラックドライバーの有効求人倍率が全職業平均より約**2倍**高い。
- 2024年4月からの時間外労働の上限規制の適用に加え、今後、トラックドライバーの約5割を占める**50歳以上**の**中高年層ドライバーの離職**が進むことで、何も対策を講じなければ、**2030年度には34%の輸送力不足**が発生。

＜トラックドライバーの有効求人倍率の推移＞



＜トラックドライバーの年齢構成＞



＜輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）＞



人材確保支援

早期の賃上げの促進

- 運転者等の物価高騰水準を上回る賃上げを目指して、運賃改定の迅速化や運賃算定手法の見直しを通じて運賃改定を促し、賃上げを促進

職場環境の改善

- 営業所等におけるロッカー設置や休憩スペースのリノベーション等、女性にも配慮した環境整備を推進
- 乗務員等が安心して働くための環境整備や旅客に対する適切な情報提供等の観点から、氏名の掲示義務を廃止

事業者による人材確保・養成の取組支援

- 旅客運送事業者等が人材確保のために行う、
 - ①CMなどの映像コンテンツ・HP作成などの広報活動
 - ②二種免許取得などの人材育成を後押し

外国人材の活用

- 自動車運送業分野が、特定技能制度の対象分野として追加されたことを受け、外国人ドライバーの早期受入れに向けた準備を進めているところ

業務効率化・省力化

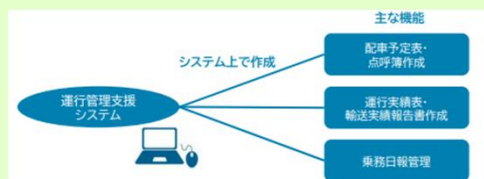
- 交通DX・GXの推進による業務効率化・省力化及び経営改善を支援
 - ・ 運行管理システム、乗務日報自動作成システムの導入
 - ・ 配車アプリ・キャッシュレスの加速化

等

乗務日報自動作成システム



運行管理支援システム



配車アプリ



配車アプリの導入

キャッシュレス



人材確保支援

早期の賃上げの促進

- 荷主・物流事業者への規制的措置を導入した改正物流法を令和7年4月に施行
- 令和6年11月に改組したトラック・物流Gメンによる荷主等への監視体制を強化
- 荷主等との運賃交渉にあたっての参考指標として、令和2年4月に「標準的運賃」を告示。令和6年3月には、荷役等の費用、燃料高騰分、下請け発注時の手数料等も含めて適正に転嫁できるよう、設定金額や算定方法等について所要の見直しを実施。

事業者による人材確保・養成の取組支援

- トラック運送事業者等が人材確保のために行う、
①HP作成などの広報活動
②中型免許・大型免許取得などの人材育成を後押し

外国人材の活用

自動車運送業分野が特定技能制度の対象分野として追加されたことを受け、外国人ドライバーの早期受入れに向けた各種制度を整備。本年3月に一人目のドライバーが誕生。

業務効率化・省力化

- 中小物流事業者等における機械化・省人化・デジタル化の取組を支援し、ドライバーの荷待ち・荷役時間の削減等を推進。
 - ・業務効率化に資する予約受付システムや、荷役時間の削減に寄与するの設備等の導入
 - ・一度に大量の貨物を運べるダブル連結トラックの導入

予約受付システム等

予約受付システム
配車計画システム
車両動態管理システム
求貨求車システム
運行・労務管理システム
原価管理システム
契約書電子化



テールゲートリフター



カゴ台車による荷役が可能となり、
荷役時間を1/3程度に短縮

トラック搭載型クレーン



手荷役と比べて荷役時間を
1/3程度に短縮可能

ダブル連結トラック



- ラストマイルを担うタクシー業界・宅配事業のドライバー不足に対応すべく、「ドライバーシェア推進協議会」を設置し、事業者による適切な安全管理の下、不足するドライバーを確保することができる柔軟な仕組みについて検討。

1. 構成員

旅客運送事業者等	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会、DiDiモビリティジャパン株式会社、GO株式会社、S.RIDE株式会社、Uber Japan株式会社
貨物運送事業者等	公益社団法人全日本トラック協会、佐川急便株式会社、日本郵便株式会社、ヤマト運輸株式会社、アマゾンジャパン合同会社
国土交通省	物流・自動車局長、審議官（公共交通政策）、審議官（物流）、貨物流通事業課長、旅客課長、参事官（企画・電動化・自動運転）

そのほかオブザーバーとして、関係省庁、労働組合が参加

2. ドライバーシェア方策等に係る検討

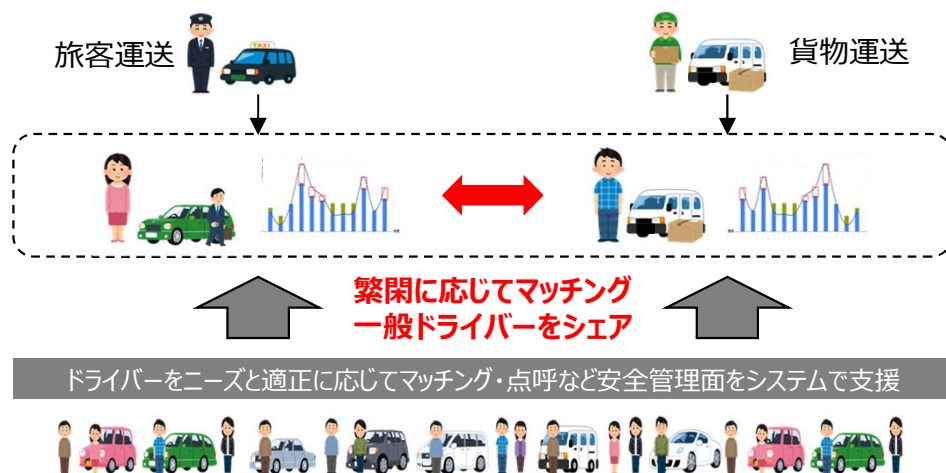
タクシー・宅配事業におけるドライバーの供給等に関する状況は、

- ① 過疎地域におけるタクシー等の不足
- ② 郊外地域におけるタクシー需要低下時間帯の存在
- ③ 都市部における宅配の高い再配達率

等、事業者や地域によって課題が異なるため、複数の地域における移動・宅配の需要及びドライバーの供給可能性について検討。

3. 実証実験の実施支援

都市部・郊外・過疎地域における実証実験のほか、協議会での関係者の意見交換等を経てドライバーシェアの方向性を結論付け。



		実施者		
運搬対象		貨物自動車運送事業者	一般乗用旅客自動車運送事業者	一般ドライバー
	貨物	(通常の営業)	・貨客混載	・繁忙期有償運送 (R7.1より「ラストマイル 自家用有償運送」)
旅客	旅客	・貨客混載	(通常の営業)	・日本版ライドシェア
				2号 (公共RS) 3号

 地方・過疎部での取組
 都市部での取組

- 自家用車については**レベル3自動運転**、バス等の移動サービスについては**レベル4自動運転**を実現。**自動運転タクシー**については**2027年度に事業化**が見込まれる。
- 物流サービスについては、2026年度以降の高速道路におけるレベル4自動運転トラックの社会実装を目指し、**2025年3月より、新東名高速道路（駿河湾沼津SA～浜松SA）**における**自動運転トラックの実証実験**を開始。

自家用車におけるレベル3自動運転の実現

- 2020年3月 世界に先駆け技術基準を策定
⇒ 2020年6月 日本の基準と同等の国際基準が成立
- 2021年3月 **世界で初めて販売開始（レベル3）**

自動運行装置の構成



移動サービスにおけるレベル4自動運転の実現

- 2023年5月 福井県永平寺町において、**全国初のレベル4移動サービスを開始**（ヤマハ製電動カート（社内無人））
- 2024年12月 愛媛県松山市において、**路線バスとして全国初のレベル4移動サービスを開始**（EVモーターズ・ジャパン製バス）
- 2018年より、**日産が横浜みなとみらい地区で自動運転タクシーの実証実験を開始**
2027年度の事業化を目指す



ヤマハ製電動カート（車内無人）



EVモーターズ・ジャパン製バス

物流サービスにおける自動運転トラックの実現に向けた実証実験

- 2025年3月 新東名高速道路（駿河湾沼津SA～浜松SA）において、**自動運転トラックの実証実験**を開始（自動運転車優先レーンを設定し、自動運転トラックの走行をインフラから支援）



自動運転の実現のための制度整備

- 自動運転技術の進展にあわせ、これまで、適時、必要な制度を整備。
- **レベル3・4の自動運転は制度上可能**であり、レベル4 自動運転移動サービスも社会実装が始まっている。

2018年

「自動運転に係る制度整備大綱」策定

高度な自動運転の実現に必要な
関連法令制度の見直しに係る政府方針を策定

2020年

道路運送車両法の改正 (2020年4月施行)

道路交通法の改正 (2020年4月施行)

- ・「自動運行装置」を定義し保安基準の対象装置に追加
 - ・道交法改正により、自動運行装置を使用する運転者の義務等に関する規定を整備
- **レベル3自動運転が制度上可能に**

- ・2021年3月、福井県永平寺町でレベル3 自動運転移動サービスを開始
- ・2021年3月、我が国自動車メーカーが世界で初めてレベル3自動運転車（高速道路渋滞時）を市場化

2023年

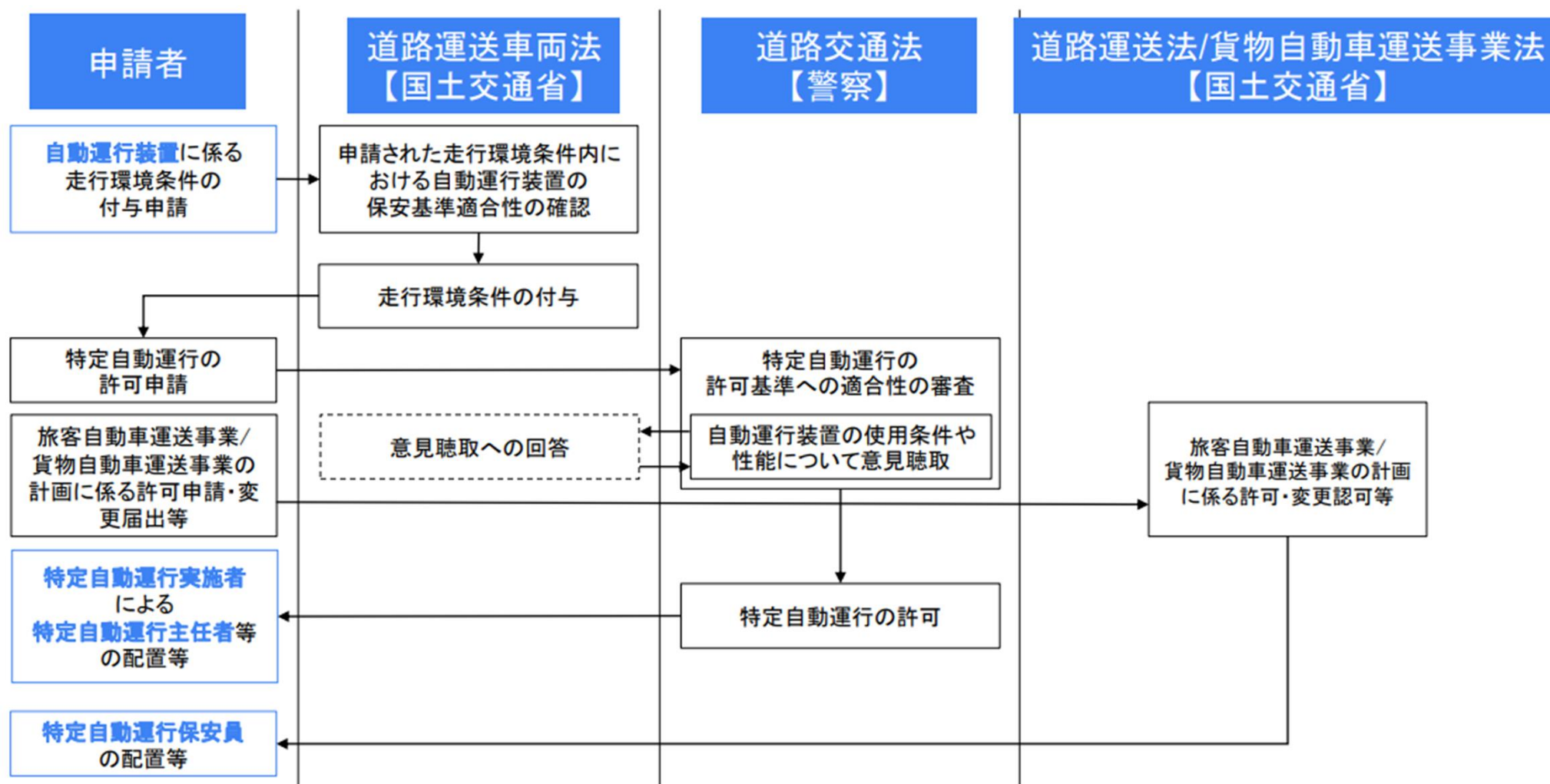
道路運送車両法に基づく保安基準の改正 (2023年1月施行)

道路交通法の改正 (2023年4月施行)

- ・レベル4 自動運転に係る安全基準を策定
 - ・道交法改正により特定自動運行（運転者がいない状態での自動運転）の許可制度を創設
- **レベル4 自動運転が制度上可能に**

- ・2023年5月、福井県永平寺町で国内初のレベル4自動運転移動サービスを開始
- ・以降、東京都大田区（羽田）、北海道上士幌町、三重県多気町、愛媛県松山市、長野県塩尻市、茨城県日立市、大阪市（万博）においてレベル4 運行開始
- ・このほか、国交省補助事業等により、全国約100箇所でレベル4 運行を目指して取組中

- 現行の特定自動運行許可制度のもとでは、レベル4自動運転に必要な手続きフローは下記のとおり。
- 従来の運転者が担っていた義務を代替するものとして、「自動運行装置」、「特定自動運行主任者」、「特定自動運行保安員」を制度化。



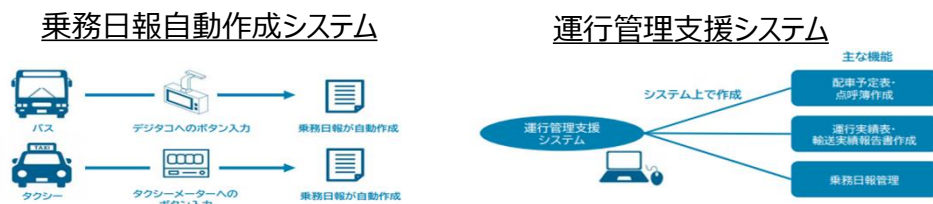
- バス・タクシーについては、省力化に資するシステム機器の導入支援、地方公共団体によるレベル4自動運転サービス実装の初期投資支援、訪日外国人の受入環境整備に資する車両や設備等の導入支援を実施。
- トラックについては、自動化・機械化機器等の導入を通じた中小事業者における省力化投資を促進。

有効な省力化投資の例

- ・ キャッシュレス決済の導入等、事業者における交通DXによる省力化・デジタル化の取組を支援することで、経営やサービスの効率化や人手不足などの課題解決等を推進。
- ・ 中小物流事業者における機械化・省人化・デジタル化の取組を支援することで、ドライバーの荷待ち・荷役時間の削減等を推進。

【バス・タクシーにおける省力化投資の例】

①乗務日報自動作成システム・運行管理支援システムの導入



②配車アプリ・キャッシュレスの導入

配車アプリ



配車アプリの導入

キャッシュレス



クレカタッチ決済

【トラック運送業における省力化投資の例】

①業務効率化に資する予約受付システム等の導入



②自動化機器による庫内作業の省力化



無人フォークリフト



无人搬送機器



自動倉庫



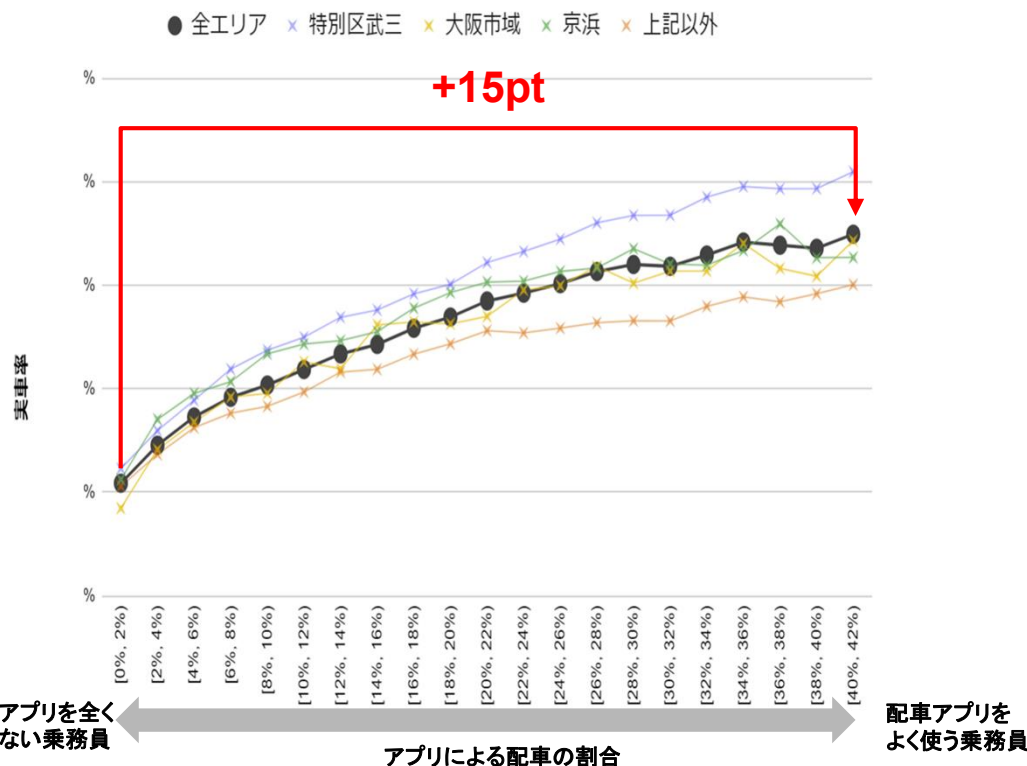
无人荷役機器

現在、利用可能な支援策

- ① 地域公共交通確保維持改善事業
- ② 交通サービスインバウンド対応支援事業
- ③ 中小物流事業者の労働生産性向上事業

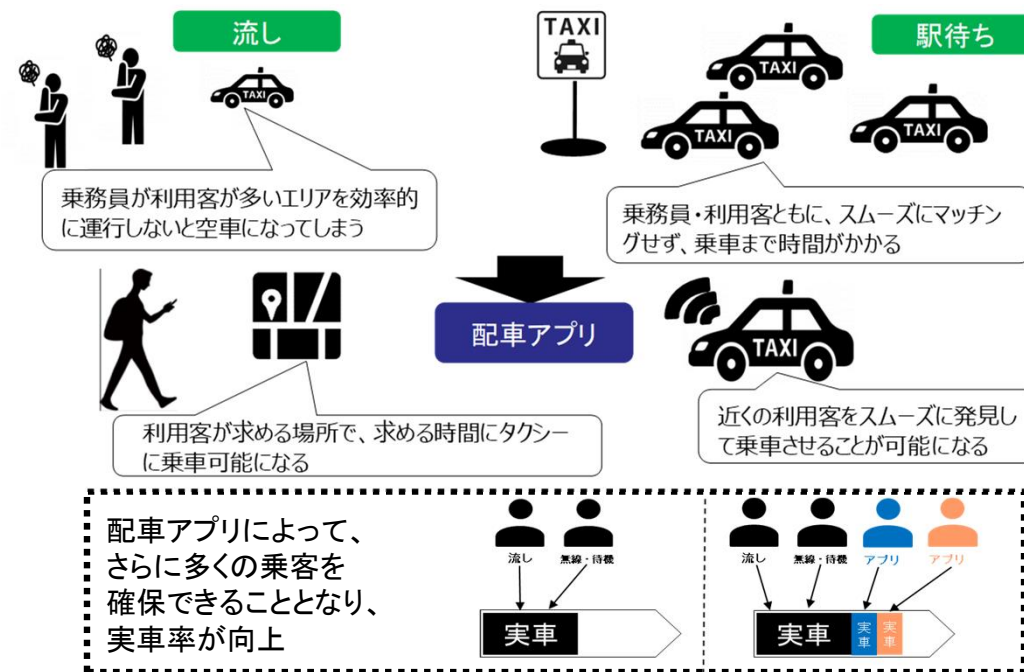
- **タクシー事業における配車アプリの普及**は、事業者が道路上で利用客を探索したり、駅等で待機したりせずに効率的に乗客を確保することを可能とし、**実車率向上、業務効率化、省力化**に大きく寄与。

配車アプリ利用と実車率の関係

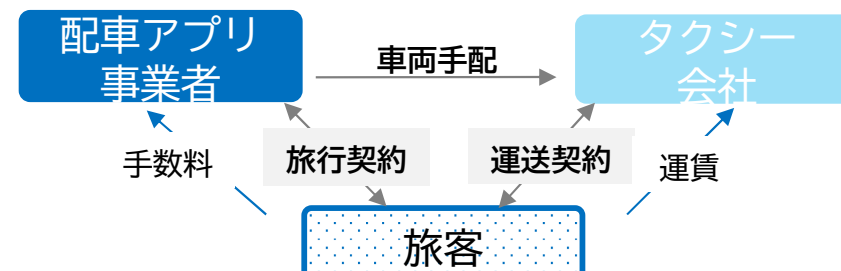


配車アプリによる迎車を受けていない乗務員（0%）に比べ、**配車アプリ依頼をよく受ける乗務員（40%）の方が実車率が15%高い**

配車アプリによる実車率向上



旅行業法との関係



※運賃・手数料は通常まとめてアプリから支払われていることが多い。

※一般的にはタクシー事業者から配車アプリ事業者に対して、運賃を原資として別途配車手数料を支払っている。

- 実運送事業者の適正な運賃の収受を妨げている一因と考えられる**多重取引構造**について、「**トラック運送業における多重下請構造検討会**」において、本年春頃を目途に、**過度な多重取引構造の是正に向けた対応策**を検討。

＜トラック運送業における多重下請構造検討会」における実態調査結果と今後の論点＞

- 多重取引構造に介在している多様な主体の実態を把握するため、以下の調査を実施
 - ・ 第一種貨物利用運送事業者（27,976者）に対するWEBアンケート
 - ・ 中小受託運送事業者、専門の利用運送事業者、主要なマッチングサービス事業者等、約40社に対する個別ヒアリング



- 多重取引構造は繁忙期に関わらず発生。背景要因として**事業者間の力関係や、中抜きを当然視する商慣行等**。
- 多重取引構造が是正されない要因に、**安価で条件の悪い仕事を引き受ける事業者の存在**がある。
- 通常取引関係は**限られたネットワーク内でのみ構築**されており、現在の**マッチングサービスは単発取引が主**となっている。

- 今後、下記**3つの論点**について議論を深化。

論点1：上流を起源とする規律ある取引環境の形成

- 多重取引構造全体を把握・統制し得る**元請事業者等が果たすべき役割や責任の明確化**
- **重層構造自体を縮減・抑制**するための規制的措置の検討

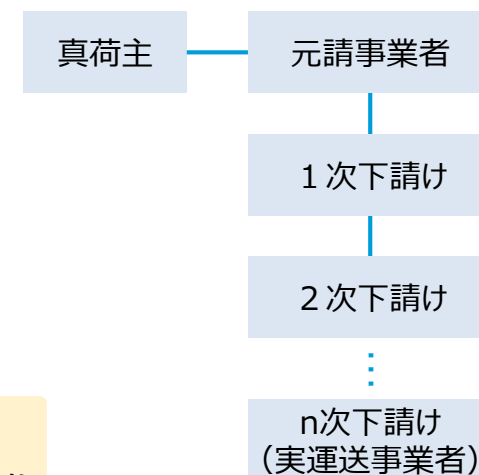
論点2：下流における浄化作用の強化

- 悪質事業者を退出させ、**適正な運賃水準を確保**するための実効性ある方策の検討
- **違法な白ナンバートラックの利用**に関する荷主等の発注者側における遵法意識の醸成

論点3：上流と下流をつなぐ取引ルート拡大

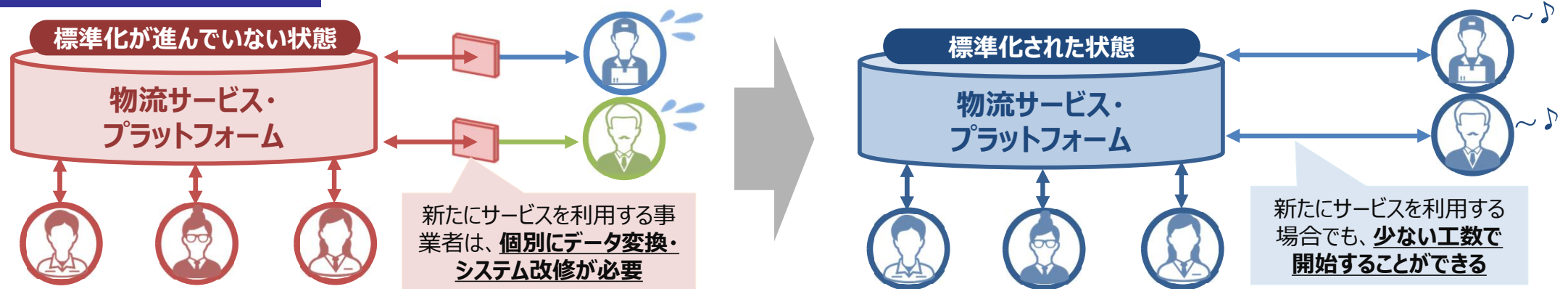
- 多重取引構造を介さず**安定的・継続的に取引し得る環境整備**
- 輸送需要の波動を吸収しつつ、**オープンかつ公正な受発注マッチングを行う仕組み**等の普及促進

＜多重取引構造のイメージ＞



- 物流データの標準形式を定めた「物流情報標準ガイドライン」を策定・公表。本ガイドラインに準拠したデータ連携による共同輸配送や共同保管等の取組を支援することで、事業者間の垣根を越えた物流効率化を推進。

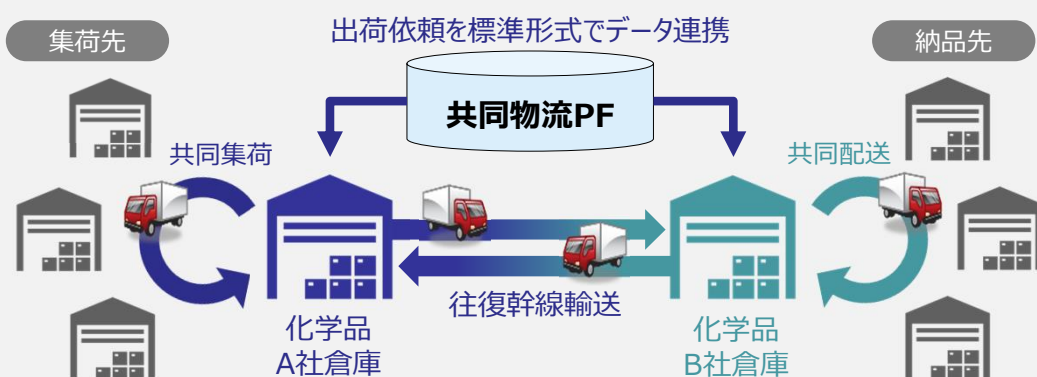
データ標準化の課題



データ標準化に向けた取組

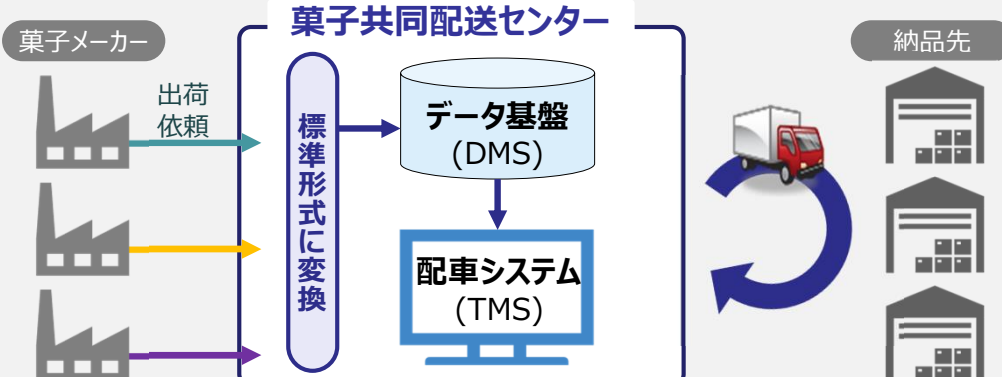
- 内閣府のSIP第2期「スマート物流サービス」にて、物流データの標準形式を定めた「物流情報標準ガイドライン」を策定・公表。
- 本ガイドラインに準拠したデータ連携による共同輸配送や共同保管等に取り組む荷主・物流事業者のシステム改修等を支援。

事例① 化学品業界



- 荷主各社の出荷依頼を標準形式でデータ連携することで、共同集荷・幹線共同輸送・共同配送を実施し、積載率やCO2排出量を改善

事例② 菓子業界



- 標準形式でデータを取り込むことで配車業務をシステム化し、効率的な輸送を実現（将来的には蓄積データの利活用も予定）

※令和7年4月9日 物流拠点の今後のあり方に関する検討会とりまとめを一部修正

背景

物流の「2024年問題」や激甚化する災害問題等に社会が直面する中、**地域全体の産業インフラでもある物流拠点へのニーズの変化、アセットの老朽化、物流拠点の役割や供給方法の多様化**等の状況の変化も踏まえ、**物流拠点への民間投資の促進に寄与する政策のあり方を検討**。

構 成 員

有識者委員

- ・大島 弘明 流通経済大学流通情報学部 教授
- ・岡田 孝 社会システムデザイン(株)取締役主席研究員
- ・田島 夏与 立教大学経済学部 教授
- ・西成 活裕 東京大学大学院工学系研究科 教授
- ・牧坂 亮佑 三菱UFJ信託銀行(株)不動産コンサルティング部リサーチャー
- ・三宅 美樹 有限責任あずさ監査法人 テクニカル・ディレクター

関係機関等

- ・(一社)日本倉庫協会
- ・全国トラックターミナル協会
- ・(一社)日本冷蔵倉庫協会
- ・(株)日本政策投資銀行
- ・日本貨物鉄道(株)
- ・(公社)全日本トラック協会
- ・(一社)不動産協会

オブザーバー

- ・農林水産省
- ・経済産業省
- ・国土交通省
- 【事務局：
物流・自動車局】

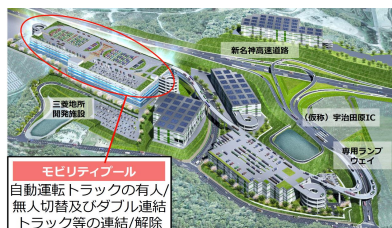
スケジュール

- 第1回(R6.10.30)
＜議題＞物流拠点を取り巻く環境の変化や課題 等
- 第2回(R6.12.10)
＜議題＞関係機関からのヒアリング
- 第3回(R7.1.29)
＜議題＞課題、政策の方向性の確認、骨子(案)
- 第4回(R7.3.26)
＜議題＞課題、政策の方向性の確認、骨子・報告書(案)

とりまとめの概要

【物流拠点が直面している課題】

- (1) 全体最適を見据えた政策的な物流拠点の配置
- (2) トラック輸送の変容(中継輸送等)への対応
- (3) 物流拠点の老朽化
- (4) 沿岸部の物流拠点における供給量不足
- (5) 地域との合意形成



【今後の方向性とそれに対する支援策】

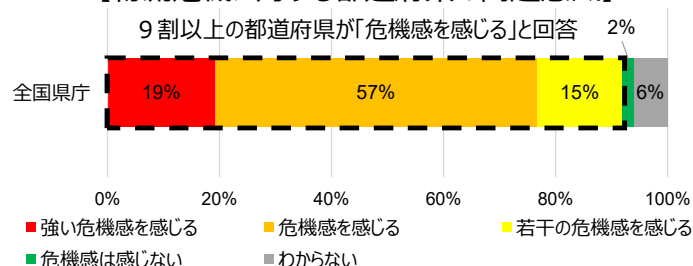
- (1) 物流拠点の整備に係る国の方針策定等
国として物流拠点の立地や整備等に係る一定の方針を示すとともに、物流拠点や物流の需給を把握する仕組みの構築を検討。
- (2) 基幹物流拠点の整備に係る関与・支援
基幹物流拠点の整備について、地方公共団体も参画するスキームを設けるとともに、必要な支援措置等を検討。
- (3) 公共性の高い物流拠点の整備・再構築に係る関与・支援
国民生活や経済活動に必要な不可欠な老朽化した施設の再構築や新規供給を促すため、地方公共団体も参画するスキームを設けるとともに、必要な支援措置等を検討。

- 物流の「2024年問題」も相まって、**全国各地の地方公共団体**による**物流効率化**や**物流網の維持・確保**に向けた取組が進展。

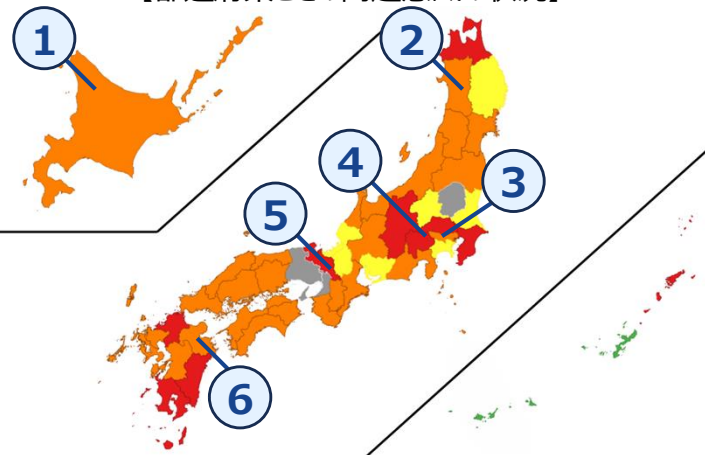
物流危機に対する都道府県の問題意識

- 2024年8月に国土交通省が行ったアンケート調査によると、**全国の都道府県の9割以上が、物流危機に対して問題意識を持っている。**

【物流危機に対する都道府県の問題意識】



【都道府県ごとの問題意識の状況】

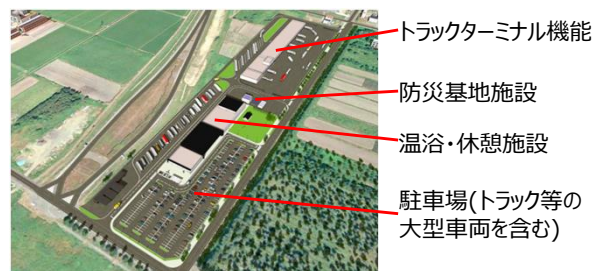


※「危機感を感じる」と回答した都道府県のコメント例

- これまで1人のトラックドライバーで運べた地域について、時間外労働の規制強化により2人以上が必要になる(北海道・東北)
- 物流単価の向上や担い手不足、輸送頻度の減少(中国)
- 農産物の出荷から販売までの日数が延び、品質低下が課題(九州)

地方公共団体による物流効率化や物流網の維持・確保の取組事例

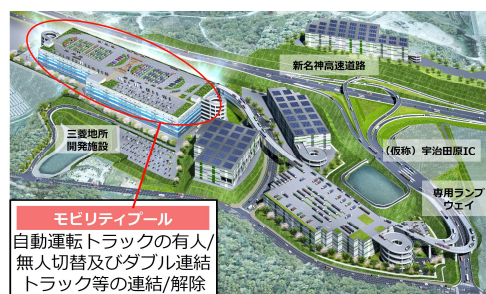
①北海道名寄市 道内の中継輸送・共同輸送拠点の整備構想



③東京都武蔵野市 吉祥寺における共同集配送センターの整備

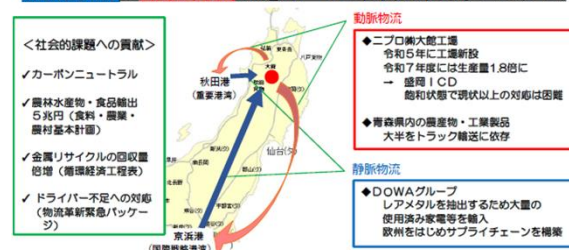


⑤京都市域陽市 高速道路IC直結の基幹物流拠点の整備



②秋田県大館市 大館駅インランドデポの整備構想

静脈物流と動脈物流を結び 日本初の物流システム



④山梨県小菅村 トラック輸送と組み合わせたドローン配送



⑥大分県大分市 RORO船ターミナルの集約と物流拠点の整備

