

モーダルシフト推進・標準化分科会

# モーダルシフト推進に向けた現状と課題

令和5年7月26日



常任理事 牧田信良



# トラック業界の働き方改革について

○月60時間を超える時間外労働に対する**割増賃金率50%**の対応  
(令和5年4月から中小企業にも適用)

○ドライバーの時間外労働の上限規制**年960時間の対応**(令和6年4月から)

※違反すると… 6ヶ月以下の懲役または30万円以下の罰金

○**改善基準告示の見直し**(拘束時間、運転時間等の見直し)  
(令和6年4月から)

→ ※違反すると… 労基署の是正指導、運輸支局の行政処分(車両停止)

(参考)時間外労働時間(労働基準法)

	時間外労働上限時間	要件	休日労働
一般労働者	年 <b>720</b> 時間	<ul style="list-style-type: none"><li>・月100時間未満</li><li>・複数月平均80時間以内</li><li>・月45時間超は年6回まで</li></ul>	含む
ドライバー	年 <b>960</b> 時間	<ul style="list-style-type: none"><li>・月の制限なし</li></ul>	含まない

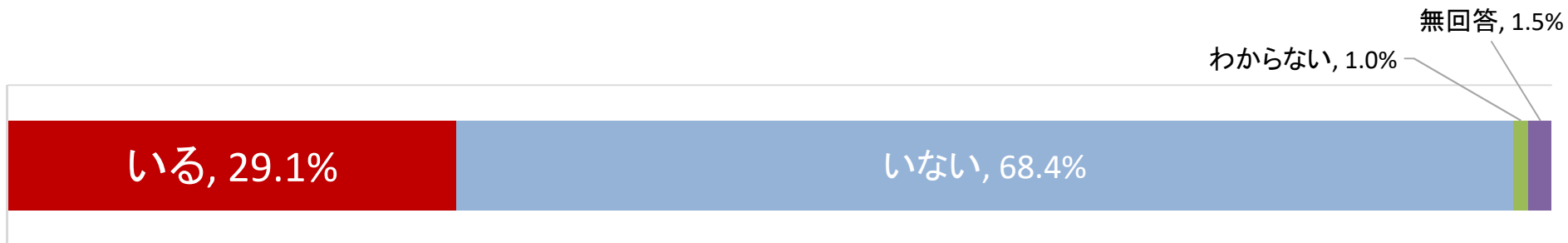
将来的には一般労働者と同じ**720**時間に

# ドライバーの時間外労働の現状について

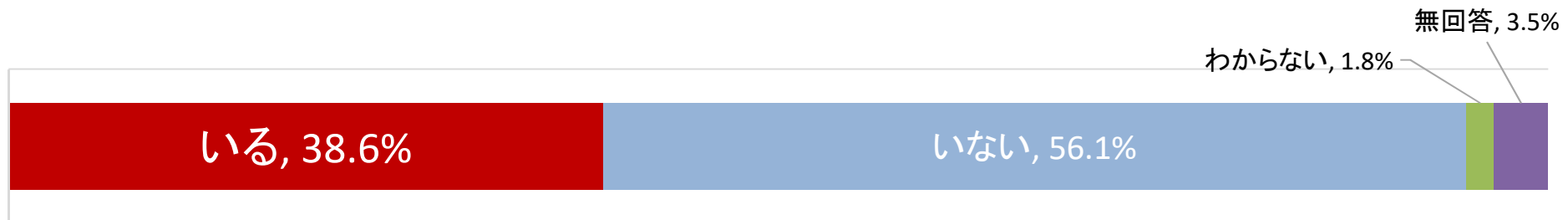
- 2022年度(令和4年)の時間外労働の上限960時間を超える従業員の有無等について、アンケート調査を行った結果、**29.1%**が「**いる**」と回答している。(n=678)
- 長距離のみ**を行う事業者では、その割合は、**38.6%**と更に高くなっている。

## 時間外労働年960時間超となるドライバーの有無について

(全体)



(長距離)



# 物流の2024年問題による営業用トラック輸送への影響 (不足する輸送能力)

N X 総合研究所		野村総合研究所	
改正改善基準告示に基づく拘束時間 原則 年 <b>3,300</b> 時間に対応した場合の試算		時間外労働の上限規制 年 <b>960</b> 時間に対応した場合の試算	
<b>2024</b> 年	<b>14.2</b> % 不足	<b>2025</b> 年	約 <b>28</b> % 不足
<b>2030</b> 年	<b>34.1</b> % 不足	<b>2030</b> 年	約 <b>35</b> % 不足
影響の大きいところとして、 発荷主別では <b>農産・水産品 (32.5%)</b> 、特積み (23.6%)、 地域別では <b>中国 (20.0%)</b> 、 <b>九州 (19.1%)</b> が挙げられている。		地域別では特に、 <b>東北や四国といった地方部がよりひっ迫し</b> 、 秋田県では約46%、高知県では約42% の貨物が運べなくなる可能性があるとしている。	

【参考】 3,300 時間 =  $\left( \begin{array}{l} 2,340 \text{ 時間} \\ \left( \begin{array}{l} \text{1年間の所定労働時間} + \text{1年間の休憩時間} \\ (2,080\text{時間}) \quad (260\text{時間}) \end{array} \right) \end{array} \right) + 960 \text{ 時間} \left[ \begin{array}{l} \text{1年間の時間外労働時間} \end{array} \right]$

# 10 t 車からトレーラー車へ変更

運輸業界を取り巻く環境は人員の減少・高齢化傾向にある  
10 t 車からトレーラー車へ変更することで幹線輸送の生産性向上を実現

## 10 t 車の概要

内寸：縦 930cm／横 235cm／高さ 210cm  
最大積載重量 12,000kg

## トレーラー車の概要

内寸：縦 1,257.5cm／横 235cm／高さ 227cm  
最大積載重量 26,500kg

## 輸送事例

関西便 2 台／中京便 1 台／関東便 1 台 1日あたり... **約96 t 出荷**

【従来の10 t 車の場合】



10 t 車の場合

**24人/日が必要**

【マキタ運輸の場合】



トレーラー車の場合

**8人/日が必要**

**POINT**

1日あたりの必要人員が**66.7%削減**、1人あたりの**生産性が向上**

生鮮食品や重量物など商品品質を維持する為には高積み不可（積載率の低下）  
2段枠を使用することで1パレット分の面積で2パレット分の積載が可能



## 積載事例

ブローラーのアイテムごとに積載を行う

1PL/10本回しの5段積み（12kg/箱×10×5=600kg）

40PL/車（12kg/箱×10×5×40=24,000kg）



**POINT**

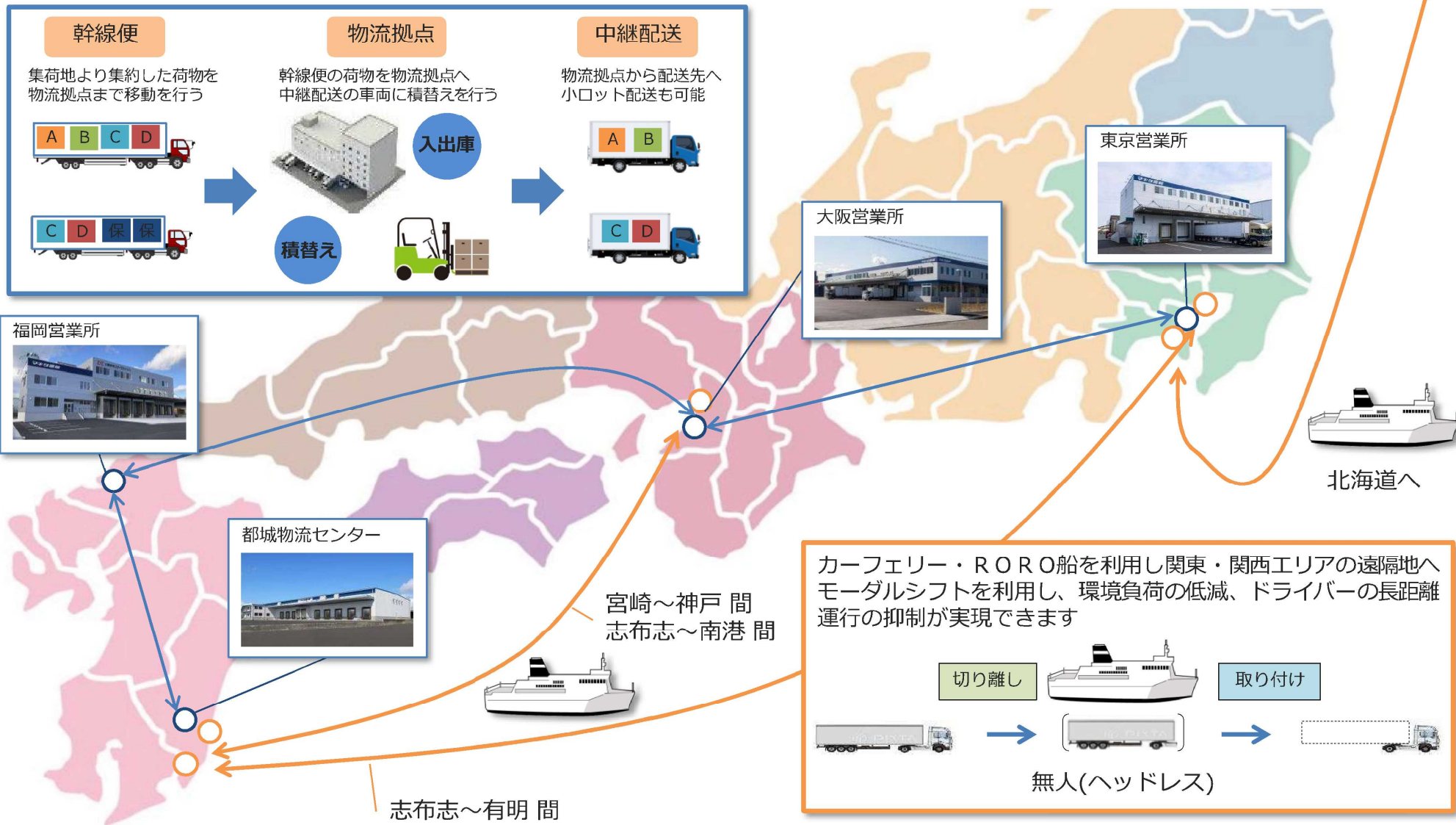
積載率が**約90%**、高積みによる潰れやドリップ漏れなどが**減少**

**商品の品質を落とさず、効果的な輸送が可能**となった



# モーダルシフト・2次配送拠点の活用

関東・関西エリアの遠隔地へモーダルシフトを積極的に利用  
2次配送拠点へ中継し、小口化している荷物を各配送毎に輸送を行う



# モーダルシフトの推進に向けた課題等について

- 鉄道やフェリーの利用を新たに検討する場合、希望するタイミングで、希望する枠・時間帯で利用することが困難
  - 鉄道やフェリーは現在利用している事業者が優先される。新規参入を妨げていないか。
  - 乗船枠の確保が難しい上に、運賃条件が厳しい航路もある。
  - 鉄道は災害等で運休になることが多いが、その場合、代替輸送手段は運送会社側で手配することになる。鉄道会社の責任で代替手段を探すことができれば、促進につながるのではないか。
- 貨物を積んだシャーシを切り離し輸送する無人航送の推進
  - フェリーやRORO船による無人航送をすることで、ドライバーが宿泊をせずに運行することができるが、シャーシを引き取る仕組みができていない中小事業者には難しい（拠点が無い、協力関係にある事業者が少ないなど）。
- トレーラ化を進めても、積載量が不安定（荷物の小ロット化）
  - トレーラ1台が満載となる荷物量を、中小事業者1社で集めることができない。
  - 荷物量に合わせて、急遽車両をダウンサイジングする等の柔軟な対応をとることは難しい。