

第2回 持続可能な物流の実現に向けた検討会

トラック運送業界の2024年問題について

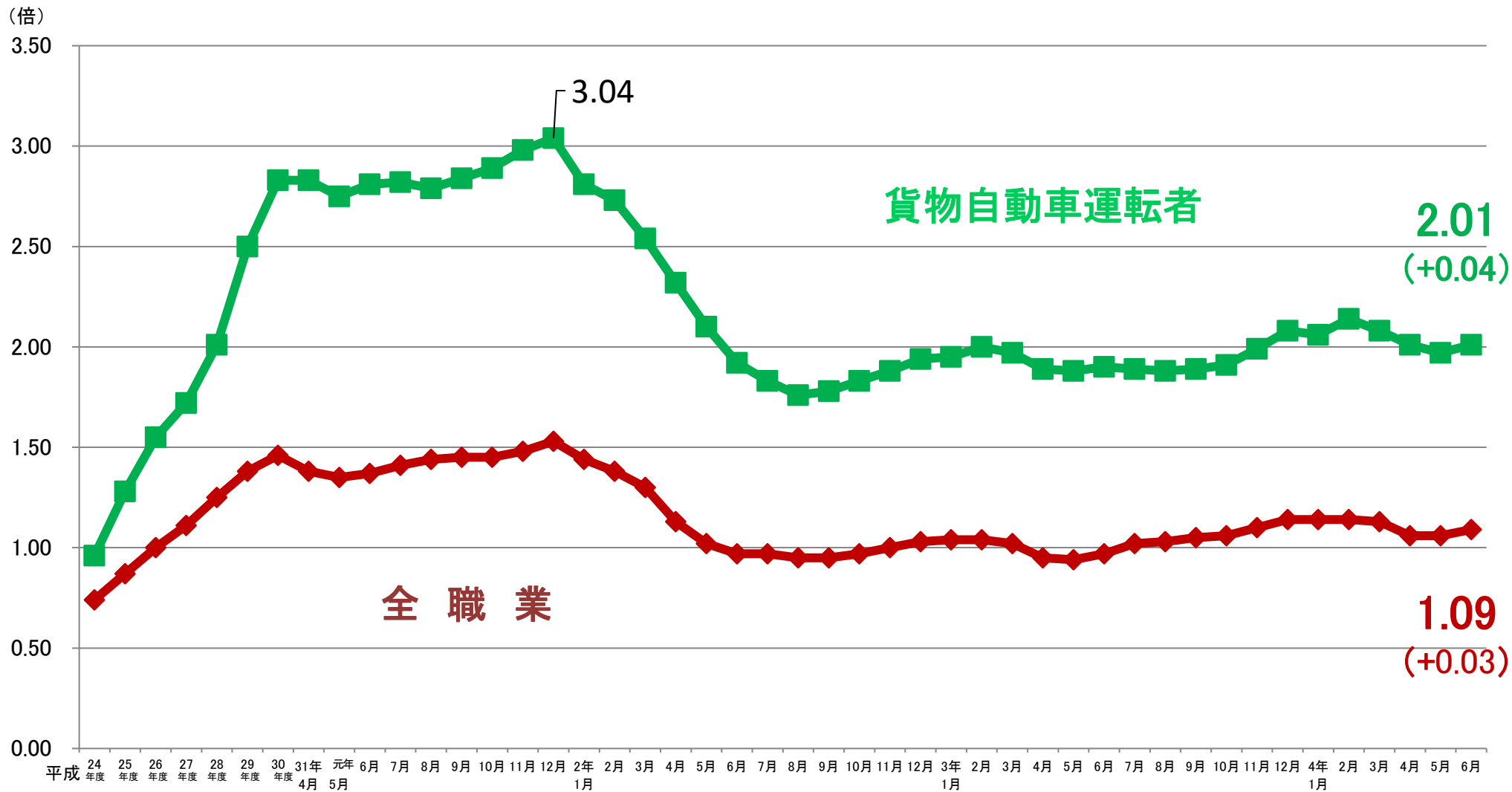
令和4年10月6日



専務理事 松崎 宏則



有効求人倍率の推移について



※上記はいずれも常用(パート含む)の数値
 ※表中数字カッコ内は前月比の数値

資料: 厚生労働省「一般職業紹介状況」より

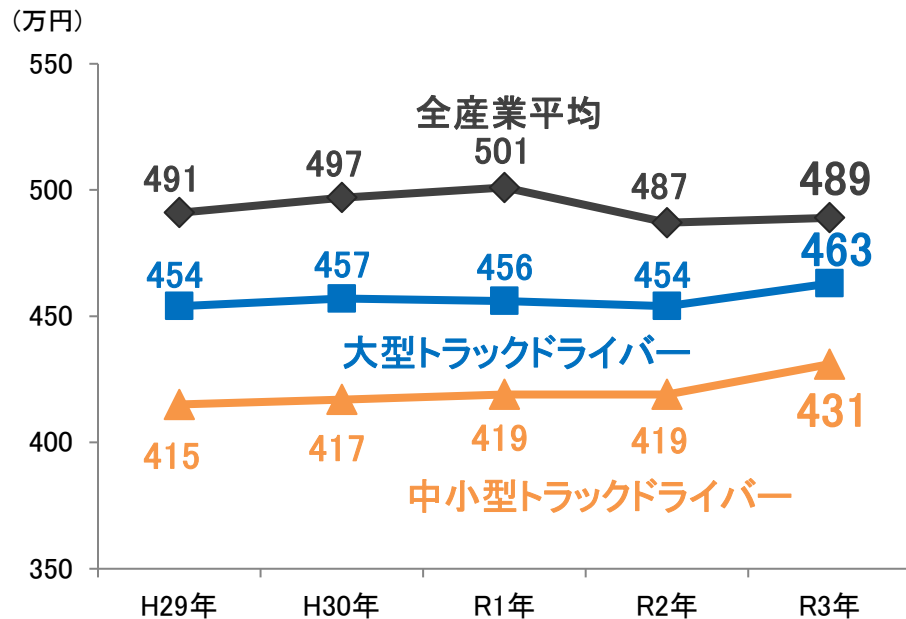
働き方改革関連各法律の施行期日等について

法律・内容		2018年度 ※2018年6月29日 働き方改革関連法 可決・成立	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
労働基準法 関連	時間外労働の上限規制 (年720時間)の適用 【一般則】		4月1日から 大企業に適用	4月1日から 中小企業に適用	→			
	時間外労働の上限規制 (年960時間)の適用 【自動車運転業務】							4月1日から 適用
	改正改善基準告示			「改善基準告示」の見直し作業				4月1日から 適用
	月60時間超の時間外割増 賃金率引上げ(25%→50%)の 中小企業への適用						4月1日から 適用	→
	年休5日取得義務化		4月1日から 適用	→				
パートタイム 労働法・有期 雇用労働法	同一労働同一賃金			4月1日から 大企業に適用	4月1日から 中小企業に適用	→		
労働者派遣法	〃			4月1日から 適用	→			

トラックドライバーの賃金・労働時間

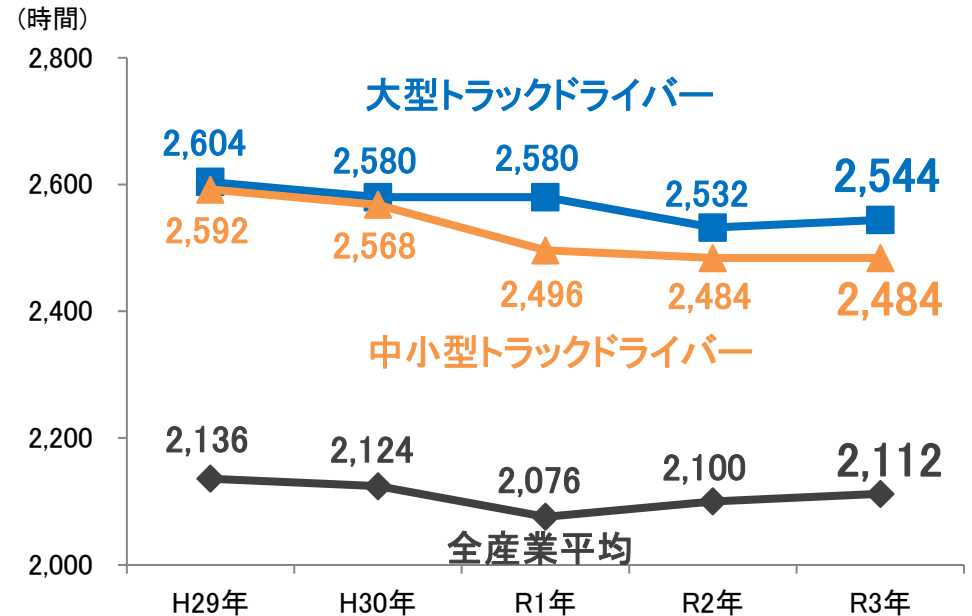
【年間所得額の推移】

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5%低く、中小型トラック運転者で約12%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432時間(月36時間)長く、中小型トラック運転者で384時間(月32時間)長い。



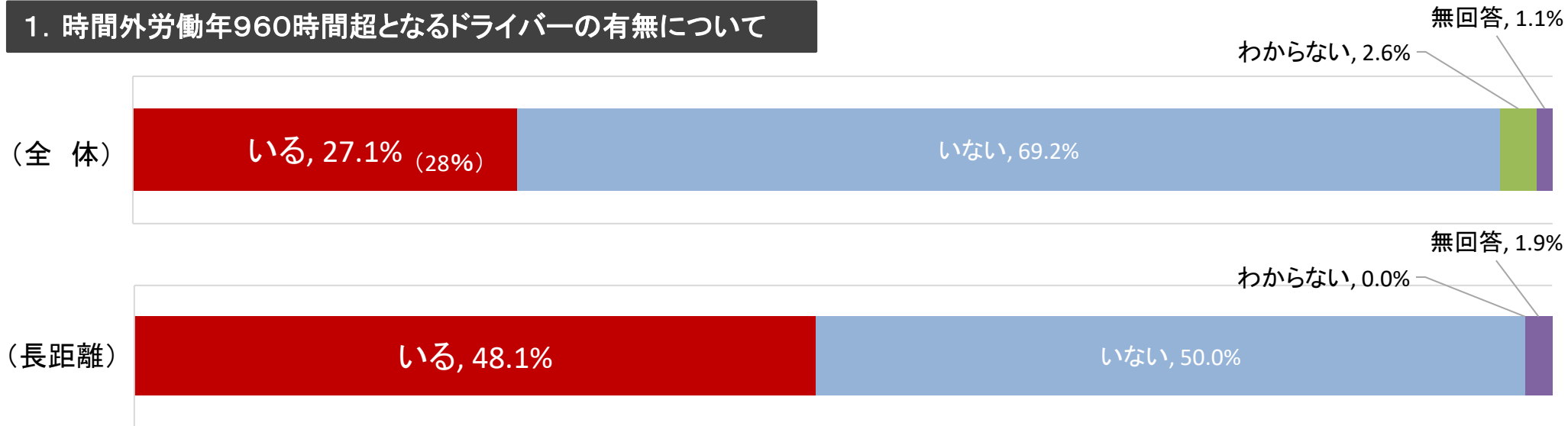
資料:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より

ドライバー不足を解消するためには、全産業平均の労働時間、賃金にすることが求められる

時間外労働、年次有給休暇の取得状況等

○2021年度(令和3年)の時間外労働の上限を超える従業員の有無や年次有給休暇の取得状況等について、アンケート調査を行った結果は以下のとおりであった。(n=727)

1. 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



2. 月60時間超の時間外労働に対する時間外割増賃金率引上げに係る準備について



※出典: 全日本トラック協会「第4回働き方改革モニタリング調査結果」(令和4年1~2月調査)より
※()は、令和2年度調査

社内準備を進めましょう

Step1 社内に該当する従業員がいるか確認しましょう。

ドライバーだけでなく、事務職や作業職も対象になります。

Step2 該当する従業員がいる場合は、原因を洗い出しましょう。

社内

労働時間の適切な把握を行い、それぞれの業務量が適正か社内の体制に原因がないかチェックをします。

荷主

荷主廬先における長時間の待機時間や荷役時間、無理な運行の依頼など、荷主に起因する原因がないかチェックをします。

Step3 時間外労働の削減に向け、具体的に取り組みましょう。

社内

業務量に偏りがあれば、管理体制、仕事の進め方、業務フローなどを見直し、平準化を図るなど、業務の効率化を進めます。

荷主

荷主に対し、具体的な問題点を挙げ、見直しに向け、話し合いの場をもち、改善が図られない場合は、残業手当の上昇分を荷主に負担してもらうことを検討します。

令和6年4月から

時間外労働年960時間の上限規制が始まります！

令和6年4月から、自動車運転者について、**時間外労働の年960時間の上限規制が適用される**とともに、**改善基準告示**も見直されます。

時間外労働が年960時間を超えているドライバーがいる場合は、令和6年4月からの適用に向けて、荷主と話し合いの場を持ちましょう。

また、将来的には時間外労働の上限規制が一般職と同じ年720時間になることも、今から念頭において取り組みを進めましょう。

全ての事業主が

令和5年
4月から

月60時間を超える時間外労働に対し、

50%以上の割増賃金率で

計算した割増賃金を 支払わなければなりません！



時間外労働が月60時間を超える場合の残業割増賃金率

令和5年3月31日まで

大企業は **50%**
中小企業は **25%**

令和5年4月1日から適用

大企業
中小企業
ともに **50%**

※中小企業の割増賃金率を引き上げ

中小企業には適用が猶予されていましたが、平成30年6月に成立した働き方改革関連法により、中小企業においても令和5年4月より月60時間を超える部分の**時間外労働の割増賃金率が、25%から50%に引き上げ**られます。

該当する従業員がいないかチェックをし、早めに対策を検討しましょう！

制度の詳細は、最寄りの労働基準監督署にお尋ねいただくか、厚生労働省ホームページをご確認ください。



JTA 公益社団法人 全日本トラック協会

〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番地5号
TEL: 03-3354-1009 (代表) FAX: 03-3354-1019

JTA 公益社団法人 全日本トラック協会

厚生労働省 推薦

令和5年4月より中小企業においても月60時間を超える部分の 時間外労働の割増賃金率が25%から50%に引き上げられます。

具体例

1ヶ月の起算日は毎月1日。休日は土曜日及び日曜日で、法定休日は日曜日とします。平日と土曜日の時間外労働(赤字)部分が60時間を超えた時間から割増賃金率が50%以上の率となります。

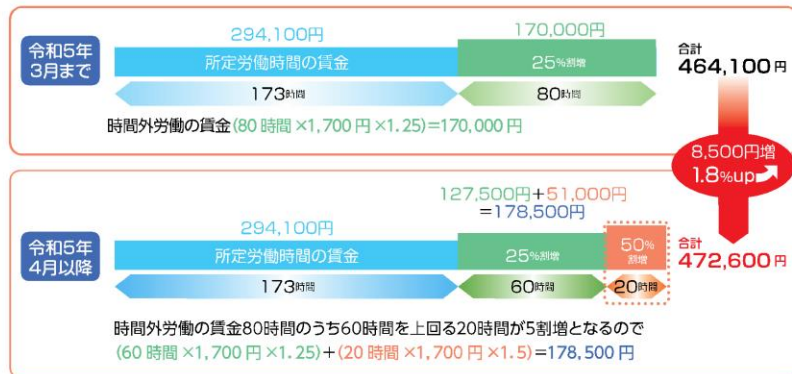


時間外労働が月60時間を超えるとどうなる?

時給換算 1,700円※のドライバーの場合

月の所定労働時間を173時間、時間外労働時間を80時間、計253時間を労働時間とする。この場合の賃金がいくら変わるか?

※上記時給1,700円は全日本トラック協会「トラック運送事業の賃金・労働時間等の実態調査(2021年版)」の男性運転者時給単価を引用



例えば、該当するドライバーが10人いれば、ひと月あたり85,000円のコスト増。1年間で、1,020,000円のコスト増になります。

深夜労働との関係

深夜(22:00～5:00)の時間帯に月60時間を超える時間外労働を行かせた場合は、深夜割増賃金率25%以上に時間外割増賃金率50%以上を加えた75%の割増賃金率で計算することとなります。



休日労働との関係

月60時間の時間外労働の算定には、法定休日に行った労働時間は含まれませんが、それ以外の休日に行った労働時間は含まれます。

法定休日とは?

使用者は1週間に1日または4週間に4回の休日を与えなければなりません。これを「法定休日」といいます。法定休日に労働させた場合は35%以上の率で計算した割増賃金を支払わなければなりません。

代わりに代替休暇を付与することもできます

長い時間外労働を抑制する目的として1か月60時間を超える時間外労働については法定割増賃金率を引き上げることとされていますが、労働者の方の健康を確保するため、引上げ分の割増賃金の支払いに代えて、過半数組合(ない場合は過半数代表者)との間で労使協定を結ぶことにより、有給の休暇(代替休暇)を付与することができます。

代替休暇制度の詳細は、右のQRコードから厚生労働省のパンフレットをご確認ください。



就業規則に変更が必要な場合があります

割増賃金率の引き上げに合わせて就業規則の変更が必要となる場合があります。

厚生労働省の「モデル就業規則」も参考にしてください。

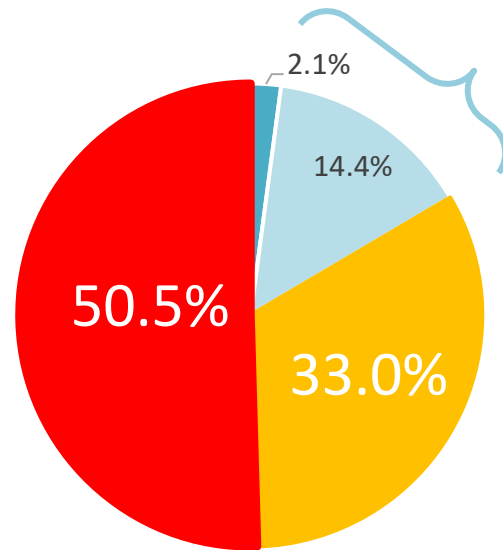


！罰則！ 引上げ分の割増賃金を支払わない場合には、罰則(6か月以下の懲役または30万円以下の罰金)が科されることがあります。

「改善基準告示」の認知度

- 荷主に対して、改善基準告示の認知度について質問したところ、「存在も内容も知らない」が50.5%、「存在は知っているが、内容まで知らない」が33.0%で、回答の8割を占めている。
- 今後、荷主に対して改善基準告示の啓発活動が更に重要である。

改善基準告示の認知度

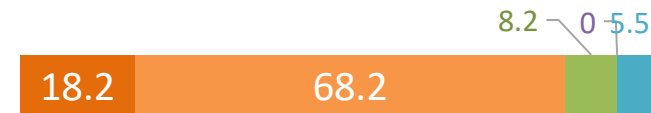


- 改善基準告示の詳しい内容を知っている
- 改善基準告示のおおよその内容を知っている

■ 改善基準告示の存在は知っているが、内容までは知らない

■ 改善基準告示の存在も内容も知らない

改善基準告示の内容を知っている荷主の遵守状況



- すべて遵守できていると思う
- 概ね遵守できていると思う
- 遵守できていない項目があると思う
- あまり守られていないと思う
- 知らない・分からない

厚生労働省による荷主対策案

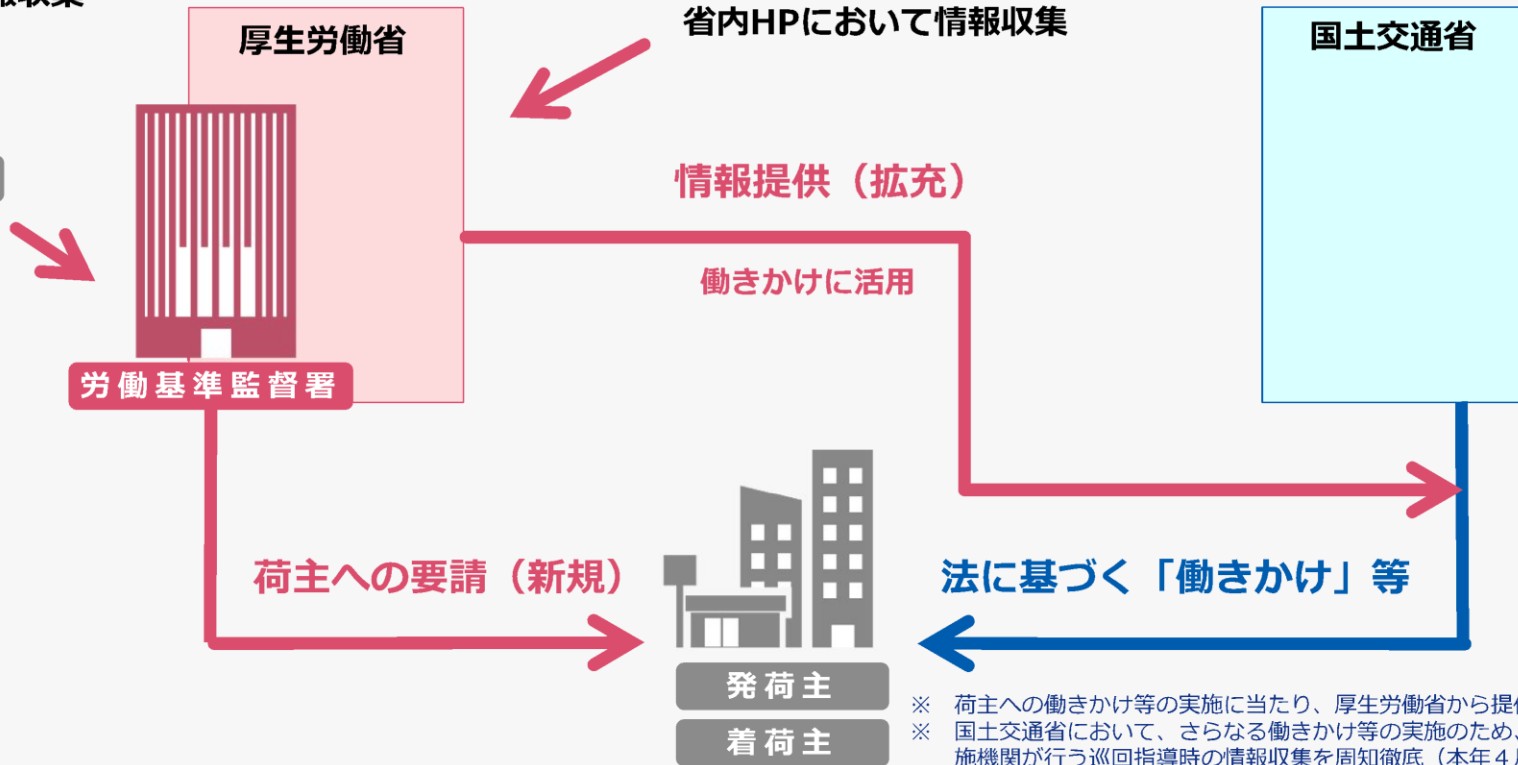
労働基準監督署による要請（新規）

- ▶ **荷主企業に対し、労働基準監督署から配慮を要請**
(要請の内容) 長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないように努めること。
運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。
- ▶ 対象企業選定にあたり、**省内HPや立入調査時に収集した情報**を活用 ⇒ **国土交通省にも情報提供**

立入調査時に情報収集



運送業者



※ 荷主への働きかけ等の実施に当たり、厚生労働省から提供された情報も活用
※ 国土交通省において、さらなる働きかけ等の実施のため、地方適正化事業実施機関が行う巡回指導時の情報収集を周知徹底（本年4月措置済）

2024年問題に向けてトラック運送事業者が行う取り組み

1. ドライバー不足・若年労働者不足への対応

- ドライバーの待遇改善
- 給与体系の見直し(全産業平均並の賃金の実現)
- 週休2日制の導入、有給休暇の取得促進
- キャリアパスの明示
- 女性、高齢者に働きやすい職場づくり



高校生向けパンフレット製作



インターンシップ受入促進
(全ト協HP)

2. 荷主や一般消費者への理解促進

- 荷待ち時間や手荷役作業の削減等、労働環境の改善
- 事業継続に必要な運賃料金の収受
(「標準的な運賃」、燃料サーチャージの収受)



インターネット広告バナー(令和3年)

3. 法令遵守の徹底

- 事業者自らの法令遵守、安全対策の徹底(悪質な事業者の根絶)



日本経済新聞広告
(令和2年12月15日朝刊)

トラック運送事業者が荷主に対して求めること

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

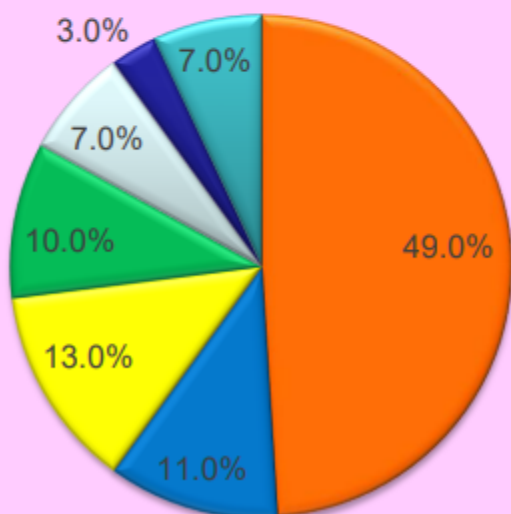
要 請

要請してもなお改善
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為に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



- 長時間の荷待ち
- 過積載
- 依頼になかった附帯業務
- 拘束時間超過
- 無理な配送依頼
- 異常気象
- その他

「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要 請	1
働きかけ	62

※令和4年8月24日現在

荷主と物流事業者との取引に関する調査結果（2022年5月25日公正取引委員会発表）

書面調査（荷主30,000名（回収数11,483名）、物流事業者40,000名（回収数18,685名）を実施。その結果を踏まえ、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分の転嫁拒否が疑われる事案について、荷主19名に対する立入調査を実施。これらの結果を踏まえ、荷主641名に対し、具体的な懸念事項を明示した文書を送付

注意喚起文書を送付した荷主の行為類型別内訳

行為類型	件数	割合
不当な給付内容の変更及びやり直し	351件	47.6%
代金の支払遅延	161件	21.8%
代金の減額	92件	12.5%
不当な経済上の利益の提供要請	44件	6.0%
割引困難手形の交付	38件	5.2%
買ったたき	26件	3.5%
報復措置	21件	2.8%
その他	4件	0.5%
合計	737件	100%

注意喚起文書を送付した荷主の業種別内訳

業種名	荷主数	割合
製造業		280名 43.7%
	食料品製造業	35名 5.5%
	生産用機械器具製造業	31名 4.8%
	化学工業	30名 4.7%
	金属製品製造業	20名 3.1%
	電気機械器具製造業	15名 2.3%
	輸送用機械器具製造業	15名 2.3%
その他	134名 20.9%	
卸売業、小売業		220名 34.3%
	建築材料、鉱物・金属材料等卸売業	60名 9.4%
	機械器具卸売業	46名 7.2%
	その他の卸売業	30名 4.7%
	飲食料品卸売業	27名 4.2%
	その他	57名 8.9%
その他		141名 22.0%
	協同組合	68名 10.6%
	総合工事業	21名 3.3%
	その他	52名 8.1%
合計	641名	100%

働き方改革の実現に向けた課題への対応

- ・「働き方改革」の趣旨、「事業法改正」の背景を理解し、法改正の対応を「やらされる」ではなく、事業者が「積極的に取り組む」ことが求められている。
- ・事業者が荷主に対して荷待ち時間の削減等、労働環境の改善を申し入れるとともに、標準的な運賃への理解を求める行動ができるよう取り組んでいく。

- ・荷主と連携したトラック予約システムの活用
- ・パレット等、輸送用機器の導入
- ・十分なリードタイムの確保
(定時出荷による荷待ちの削減、満載となるよう積荷の集約)

ドライバーの働き方改革

荷主の理解を求める

労働環境の改善

荷待ち時間の解消
手荷役の解消(パレット化)など

標準的な運賃の必要性

ドライバーの待遇改善
安全対策、法令遵守など

事業者自らも
「安全」「法令遵守」の徹底

令和6年3月までに、全ての事業者の働き方改革実現を目標に

全てはドライバー不足解消
業界の健全な存続のため

ドライバーの賃金を
全産業平均並に

地域の経済と暮らしを守る

運送ドライバー労働制限

トラック輸送の時間外規制が強化される2024年4月が迫る中、産地で物流体制の見直しが進んでいる。船舶・鉄道との併用やパレットの活用で、積み込みなど荷役作業や長距離走行を減らす。30年には3割以上の荷物が運ばなくなるとの推計もあり、運送事業者と連携した安定出荷体制づくりを急ぐ。
(本田 恵梨)



切り花のパケツを重ねて積めるラック
(JA紀州提供)

船や鉄道、パレット活用

働き方改革関連法で24年4月以降、トラックドライバーの年間時間外労働の上限が960時間に制限される。長時間労働を支えられてきた物流業界では「2024年問題」と呼ばれ、輸送体制の再構築が迫られている。

鶏肉商品の製造・販売を手がける全農キーンフーズ(東京都港区)は、トラック輸送をフェリーや鉄道に置き換えるモーダルシフトを進める。九州の生産拠点からの輸送で、関西から東日本各地へはフェリーを活用。トラック

の貨物車両部分だけを切り離して乗船させることで走行距離を抑制。博多―東京間では鉄道も利用する。運行時間が決まっているため、工場からの出荷時間をずらして間に合うようとした。他に大型トラックの約2倍

「24年問題」備える産地

物流の効率化に取り組む事例

全農キーンフーズ	トラック輸送をフェリーや鉄道に転換。ドライバーの走行距離を抑える
JA紀州	花きの出荷パケツを複数段重ねられるラックを活用し荷役作業を軽減
和歌山県	農林水産物などを県内の港から輸出。太平洋側までの陸上輸送を不要に
和歌山県	トレーラーの貨物を切り離して運べるRORO船が初めて定期就航予定

荷主の取り組み事例

「日本農業新聞」
2022年9月24日朝刊1面

に当たる24年を「一気に運ぶフェリー」も利用。パレットを3段重ねて積める専用ラックで積み込んで輸送頻度を減らす。24年を目前し、運送事業者と連携して改善してきた。同社は「荷物が運ばなくなってしまうのは避け、輸送会社に無理をお願ひし続けるのはなく、改善に協力し、今後も運んでもらえる関係を維持したい」と強調する。

ドライバーの労働時間削減につながるよう出荷方法を改善するのが、和歌山県のJA紀州だ。切り花を挿したパケツを2、3段重ねてトラックに積み込める台車を活用して積載率を向上。段ボール箱の出荷でも、手作業に代わりフォークリフトで作業できるパレットの導入を模索する。

JAでは、既に野菜の一部でパレットを運用。ただ、切り花の段ボール箱は青果と比べて大きく、階級ごとに箱の大きさも異なる。トラックに載せられる量も減ってしまうなどの課題がある。JAは花きでもパレット化は必ず必要になる。今後安定的に輸送できるような実現を目指したいと意気込む。

トラックドライバーの減少や貨物の増加が進む中、日本ロジスティクスシステム協会は、営業用貨物自動車では30年に貨物需要量の36%（11億トン）が運ばなくなると見込んでいる。