

# トラック運送業の現状と課題

2024年11月14日

# 1. トラック運送業の現状

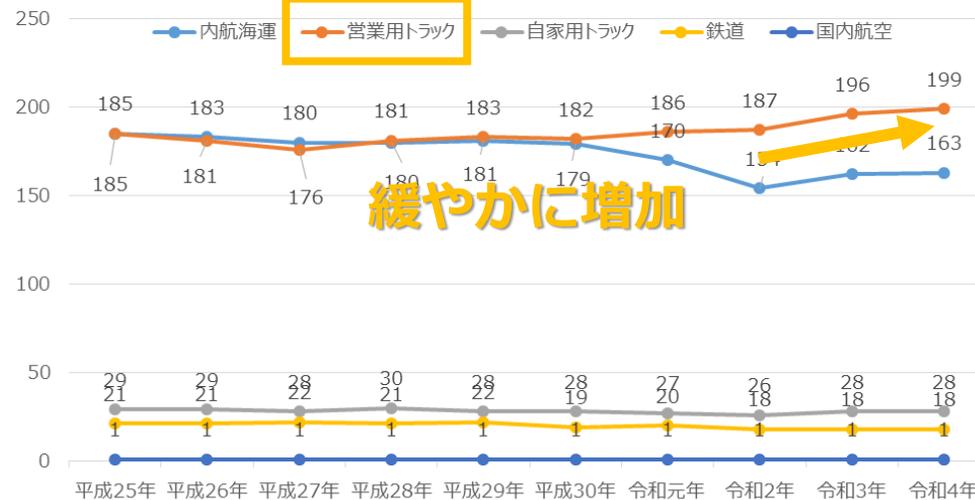
- トラック運送業の市場規模（営業収入）は年間約20兆円と少しずつ拡大基調にあります。
- 輸送トンキロ※推移において営業用トラックによる輸送は緩やかに増加しています。
- 労働集約型産業である一方、従業員10名以下の小規模事業者の割合が高く（46%）、効率化が難しい状況です。

※輸送トンキロ：トン数に輸送距離を乗じてその仕事量をあらわした単位。1トンのものを10キロメートル輸送したときは10トンキロとなる。

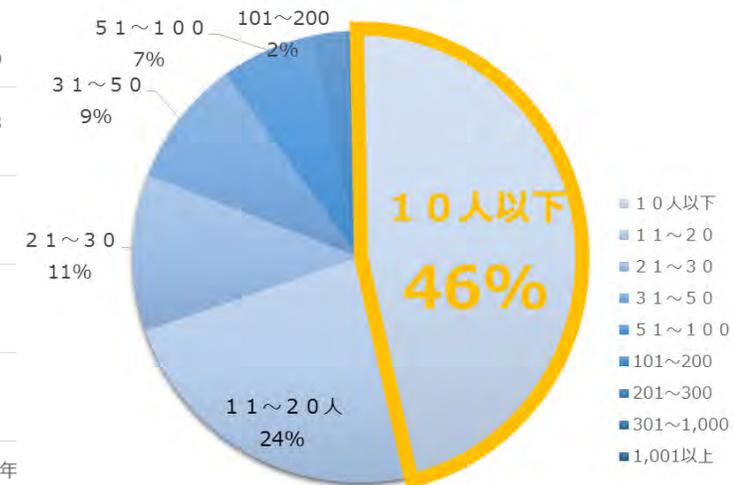
## トラック運送事業の営業収入推移



## 輸送トンキロの推移



## 運送業者における従業員数

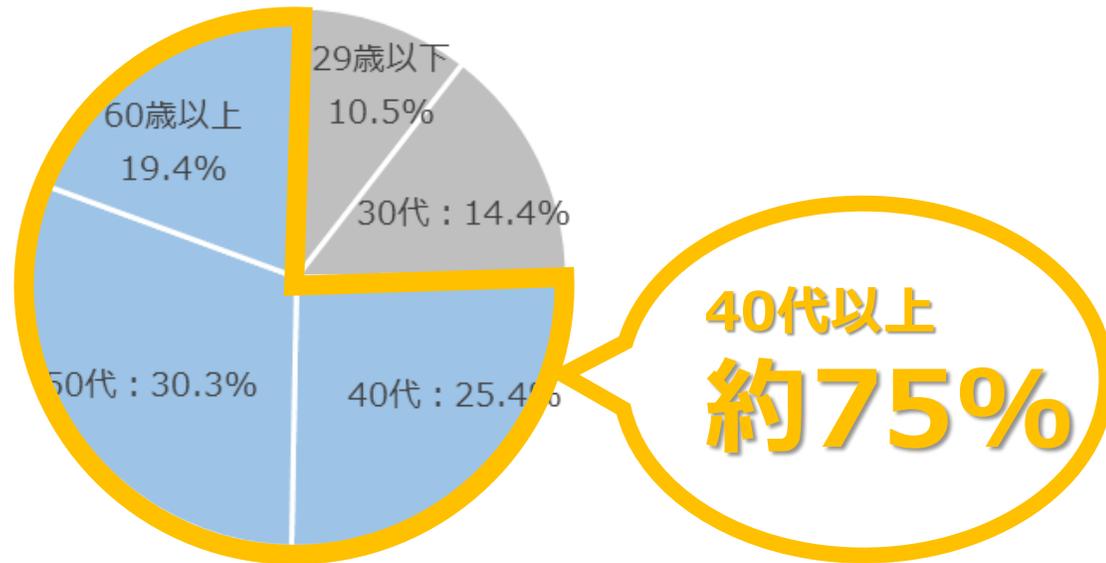


出典：全日本トラック協会「トラック運送業界の現状と課題」  
出典：国土交通省資料

## 2. トラック運送業の課題

- トラック運送業では、**高齢化**や**人手不足**といった**人材面の課題**を抱えています。
- 高齢化・・・正社員（全職種）の年齢構成をみると40代以上が43.1%であるのに対し、トラックドライバーに限定すると**75.1%を占めており**、若年層に選ばれにくいと言えます。
- 人手不足・・・有効求人倍率は**全職種より約2倍も上回っており**、他産業と比較しても確保が難しい状態です。
- 2024年4月から、労働時間等の労働条件の改善を図るため拘束時間や休息期間について基準等が設けられています。

### トラックドライバーの年齢構成



出典：全日本トラック協会「トラック運送業界の現状と課題」

### トラックドライバーの有効求人倍率



出典：厚生労働省「職業安定業務統計」2023年12月時点

### 3. トラック運送業者の対応策（補助金・助成金活用）

- トラック運送業者の課題となる人手不足や労働環境の改善などを目的とした補助金や助成金として下記のようなものがございます。
- 詳細な情報は2次元コードよりご確認ください。

NO	補助金事業名	概要	公募期間	補助率 (条件あり)	補助上限	対象経費	二次元コード
1	商用車の電動化促進事業	2050年カーボンニュートラル及び2030年温室効果ガス削減目標の達成に向け商用車の電動化に対する補助	令和7年1月31日まで	2/3以下	500万円	・商用BEV(電気自動車) ・PHEV(プラグインハイブリッド車) ・FCV(燃料電池自動車)など	
2	ドライバー確保のための運転免許取得支援助成事業	少子/高齢化時代における労働力確保を図るために必要な資格取得費用の補助制度	随時	全額	40万円	・運転免許取得に係る費用	
3	先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援	先進安全自動車（ASV）の普及を促進し事故の削減を図るため、自動車運送事業におけるASVの導入支援を行う事業。	令和7年1月31日まで	1/2以下	1 車両あたり 上限 10 万円	・衝突被害軽減ブレーキ ・車間距離制御装置 + 車線維持支援制御装置	
4	過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援	過労運転による事故等を未然に防止するために、リアルタイムで運転者の疲労状態の確認や注意喚起等を可能とするために必要な先進機器等の導入支援を行う事業	令和7年1月31日まで	1/2	1 車両あたり 3 万円	・遠隔点呼機器 ・自動点呼機器 ・運行中における運転者の疲労状態を計測する機器など	
5	社内安全教育の実施に対する支援	自動車運送事業者が外部機関によるコンサルティングを活用することにより、社内従業員に対し、自動車事故防止に係る安全教育を実施する場合の費用支援を行う事業	令和7年1月31日まで	1/3	100万円	・国土交通大臣が認定したコンサルティングの実施	

# 【参考】物流の2024年問題とは

- 物流の2024年問題とは、2024年4月からトラックドライバーの時間外労働の960時間上限規制と改正改善基準告示が適用され、労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、「モノが運べなくなる」可能性が懸念されていることを言います。
- トラック運送事業者は、法律に則った労務管理が必要です、今一度、詳細な情報をご確認ください。

**トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント**

令和6年4月～適用

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)は、トラックなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、全ての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間、休息期間、運転時間等の基準を定めています。

令和6年4月1日から、自動車運転の業務に時間外労働の上限規制が適用されるとともに、改善基準告示に定める拘束時間等の基準も改められます。このパンフレットでは、トラック運転者に適用される基準のポイントを説明します。

厚生労働省

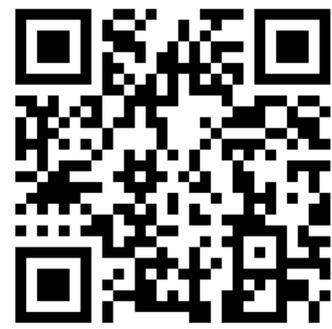
### トラック運転者の改善基準告示

令和6年4月～適用

1年、1か月の拘束時間	1年：3,300時間以内 1か月：284時間以内
1日の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間超は週2回までが目安) 【例外】1週間における運行がすべて長距離運送(1日の運行の運行距離が450km以上の長距離運送)で、1日の運行における休息期間が休息期間以外の場面に於けるものである場合 ① 1週間における運行がすべて長距離運送(1日の運行の運行距離が450km以上の長距離運送)で、1日の運行における休息期間が休息期間以外の場面に於けるものである場合
1日の休息期間	連続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない 【例外】前記を伴う長距離運送の場合①、連続8時間以上(週2回まで) 休息期間のいずれかの9時間を下回る場合は、運行終了後に連続12時間以上の休息期間を与える
運転時間	2日平均1日：9時間以内 2週平均1週：44時間以内
連続運転時間	4時間以内 運転の中断時には、原則として休息を与え(1回おおよそ連続10分以上、合計30分以上)10分未満の連続の運転は、3回以上連続しない 【例外】① 60km/h以上で運行しないことにより、労務管理が困難な場合は、4時間30分以内連続可 ② 連続しない乗客への対応時間を、1日の乗客時間、運転時間(合計)に、連続運転時間から除くことができる③ 自動終了後、乗客と対峙する時間(連続)1時間以上を要し、3時間以下下回らないことを要する
予期し得ない事象	①2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 - 運転中に予期し得ない事象が発生し、運転が中断したとき - 運転中に予期し得ない事象が発生し、運転が中断したとき - 運転中に予期し得ない事象が発生し、運転が中断したとき ③3：運転終了後の記録に加え、客観的な記録(公道のカメラ映像等)が必要。
特例	分割休息(連続9時間の休息期間を与えることが困難な場合) - 分割休息は1日3回以上、休息期間の合計は2分割：10時間以上、3分割：12時間以上、3分割が連続しないよう努める。 - 1次乗務(1か所)における労働時間の2分の1が得度 2人乗務(自動車運転業務が同時に1日の乗務者に2人以上乗務する場合) - 身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 【例外】① 乗務(乗務者1人)が1日の乗務者である場合、休息期間を20時間まで延長可 - 拘束時間を24時間まで延長可(ただし、運行終了後、連続11時間以上の休息期間を与えることが必要) - さらに、8時間以上の乗客対応時間を与える場合、拘束時間を22時間まで延長可 ④4：車内ヘッドが、長さ180cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の揺動等から衝撃が緩和されるものであること
休日労働	休日労働は2週間(1回)を超えない。休日労働によって時間外労働の上限を超えない

拘束時間や休息期間、運転時間など細かな基準があるため、**社内規程の整備や労務管理のデジタル化などの対策が必要**となります。

労働時間等の改善基準の詳細は下記2次元コードよりご確認ください。



詳細はこちら