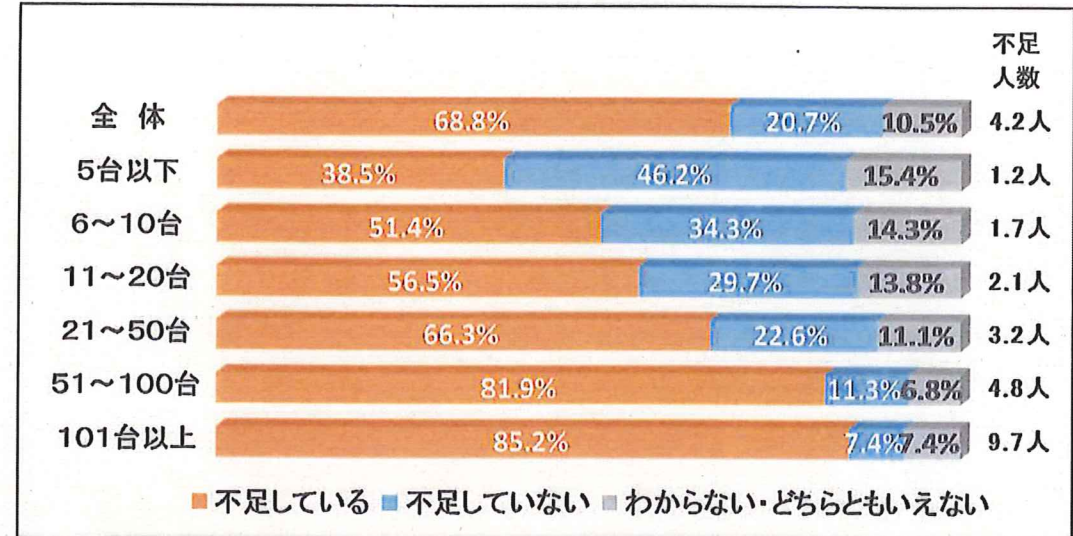


7. 事業者調査結果

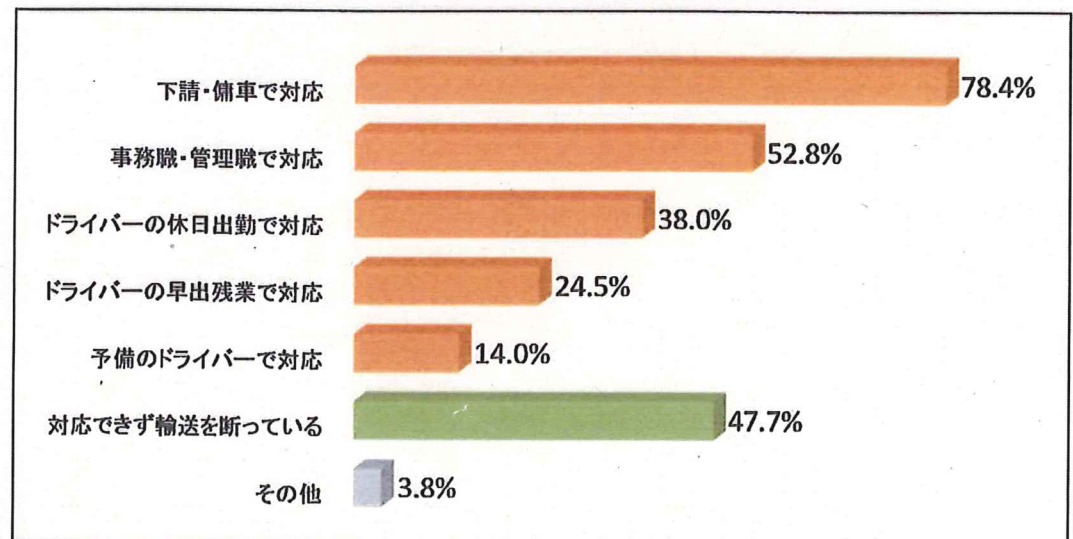
労働時間の実態(平成27年7月)(27)

労働時間の項目 (カッコ内は改善基準告示の概要)	平均時間		
	泊付きの 輸送を 担当	日帰り 輸送を 担当	泊付き及び 日帰りの 両方を担当
1か月の拘束時間 (293時間以内)	270.9時間	236.5時間	261.1時間
1日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	12.6時間	10.5時間	11.9時間
1日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	8.0時間	5.7時間	7.1時間
1週間の運転時間 (2週平均で1週間当たり44時間以内)	41.3時間	31.6時間	36.9時間
連続運転時間 (4時間以内)	3.7時間	2.4時間	3.3時間
1日の手待ち時間	1.9時間	1.5時間	1.8時間
1か月の総労働時間	246.8時間	212.5時間	230.1時間
1か月の時間外労働時間	57.4時間	41.9時間	50.4時間
休息期間 (継続8時間以上)	7.8時間	7.4時間	7.9時間

ドライバーの不足状況(28)



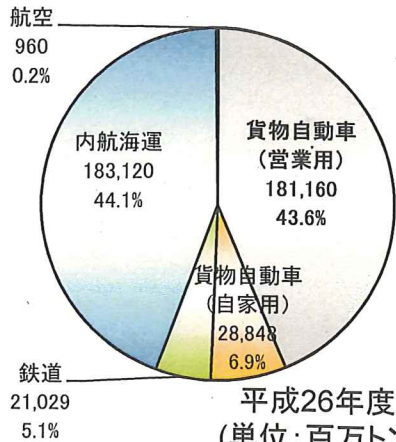
ドライバーが不足している場合の対応(29)



トラック業界の現状について

国内貨物輸送量

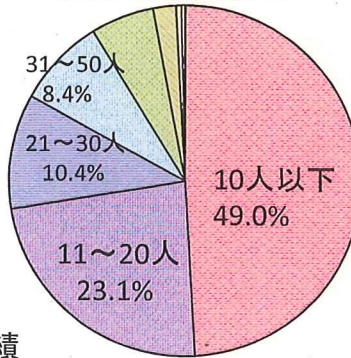
営業用トラック輸送はわが国の国内物流の基幹的輸送機関として国内貨物輸送の約4割を占める(トンキロベース)。



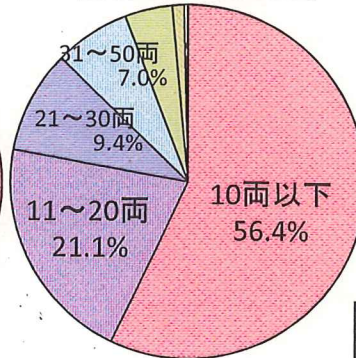
トラック事業者の規模

事業者の99.9%が中小企業(資本金3億円以下又は従業員300人以下)の脆弱な業界体質。

従業員数別

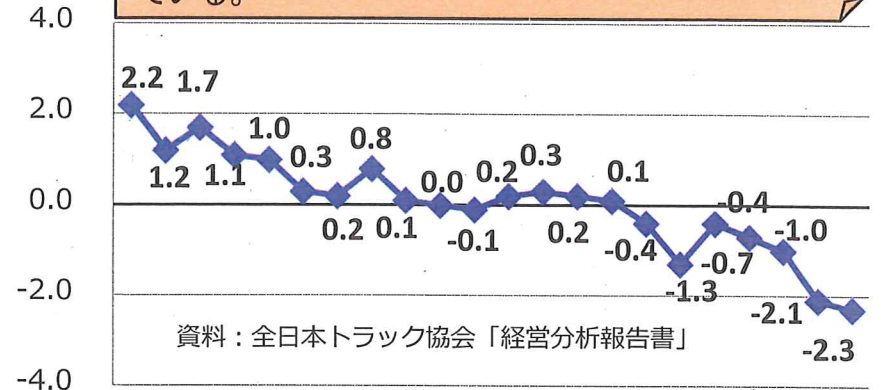


車両数別



営業利益率の推移

トラック運送業は、本来の事業活動では平成19年度以降赤字傾向となっており、苦しい状況が続いている。

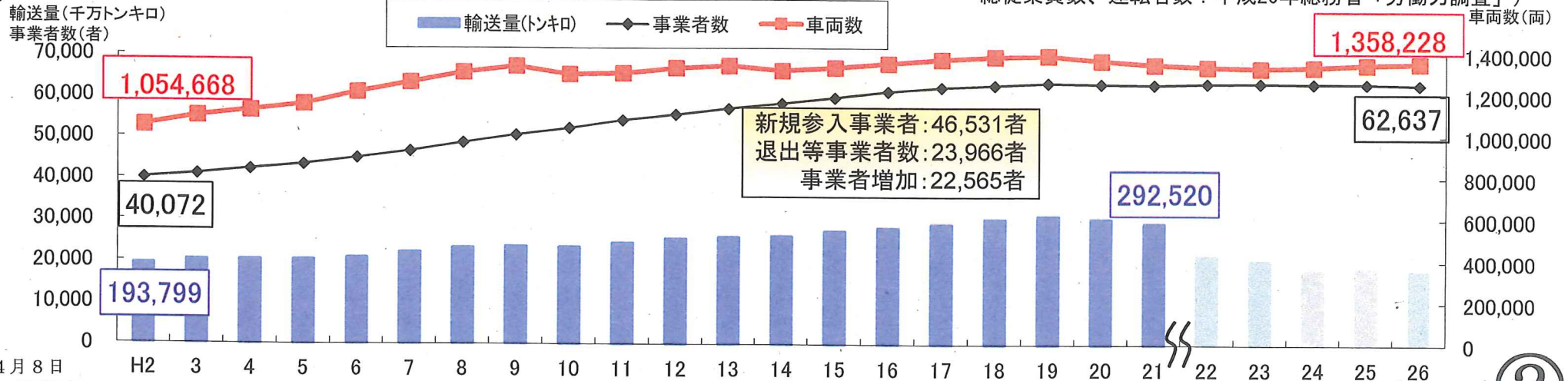


事業者数	車両数	売上高	総従業員数	うち運転者数
62,637者	136万両	156,126億円	185万人	83万人

(事業者数、車両数：平成26年度 国土交通省調べ
売上高：平成25年度 国土交通省調べ
総従業員数、運転者数：平成26年総務省「労働力調査」)

事業者数・輸送量・車両数

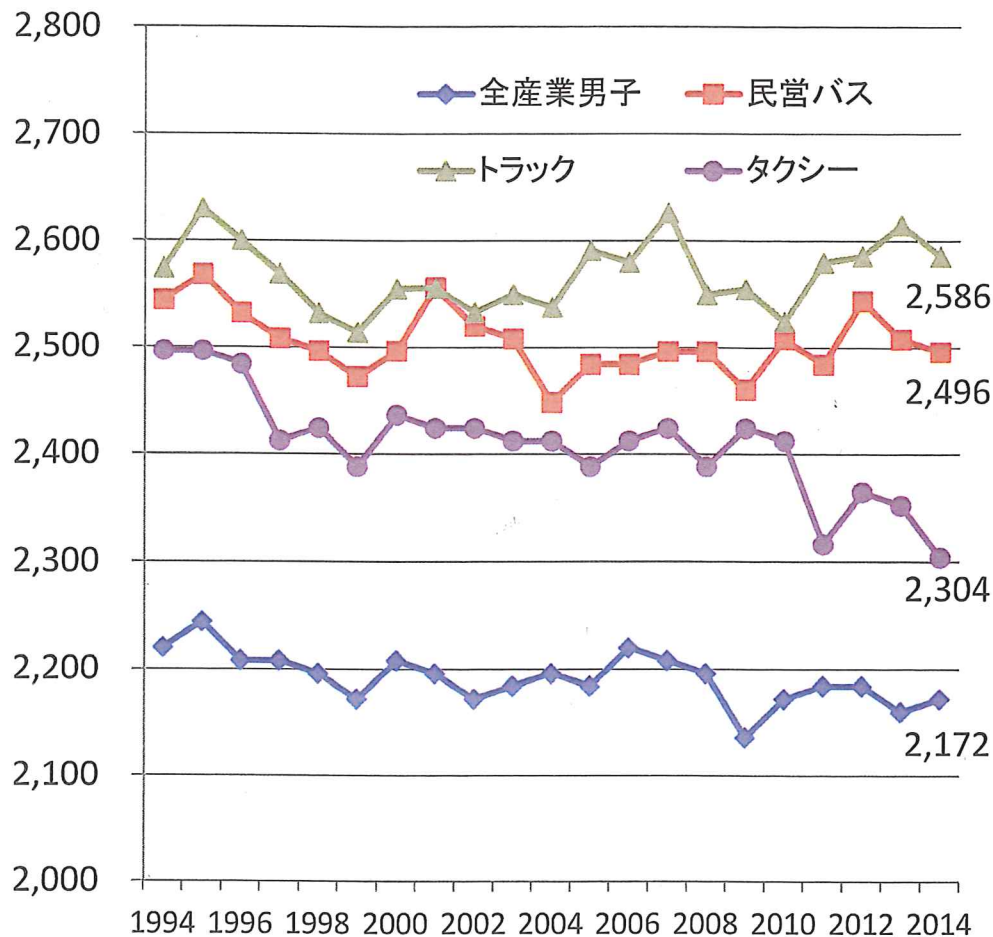
(貨物軽自動車運送事業を除く)



年間総実労働時間・年間所得の推移

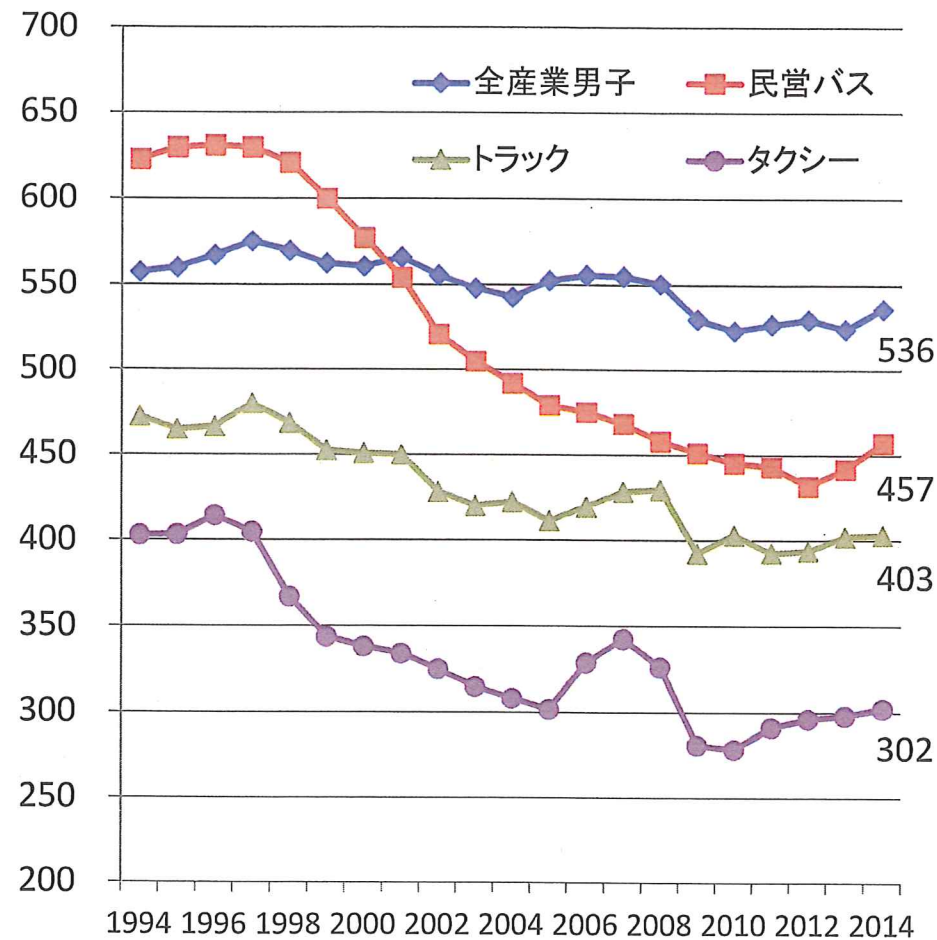
年間総実労働時間の推移

(時間) (全産業男子/民営バス/トラック/タクシー)



年間所得の推移

(万円) (全産業男子/民営バス/トラック/タクシー)



資料出所：厚生労働省「賃金構造基本統計調査報告」

全産業男子＝厚生労働省「賃金構造基本統計調査報告」による男子労働者の平均。

トラック運転手、ハイヤー・タクシー運転手、バス運転手の
過労死等(脳・心臓疾患)件数

(件)

	全体	トラック運転手		ハイヤー・タクシー 運転手		バス運転手	
平成15年度	314	53	16.9%	16	5.1%	2	0.6%
	(158)	(23)	14.6%	(4)	2.5%	(1)	0.6%
平成16年度	294	53	18.0%	11	3.7%	0	0.0%
	(150)	(27)	18.0%	(4)	2.7%	(0)	0.0%
平成17年度	330	59	17.9%	10	3.0%	4	1.2%
	(157)	(25)	15.9%	(6)	3.8%	(1)	0.6%
平成18年度	355	65	18.3%	17	4.8%	1	0.3%
	(147)	(27)	18.4%	(5)	3.4%	(1)	0.7%
平成19年度	392	75	19.1%	12	3.1%	2	0.5%
	(142)	(30)	21.1%	(3)	2.1%	(1)	0.7%
平成20年度	377	73	19.4%	15	4.0%	2	0.5%
	(158)	(31)	19.6%	(4)	2.5%	(1)	0.6%
平成21年度	293	65	22.2%	15	5.1%	2	0.7%
	(106)	(19)	17.9%	(7)	6.6%	(1)	0.9%
平成22年度	285	48	16.8%	13	4.6%	4	1.4%
	(113)	(19)	16.8%	(5)	4.4%	(1)	0.9%
平成23年度	310	68	21.9%	12	3.9%	5	1.6%
	(121)	(24)	19.8%	(3)	2.5%	(3)	2.5%
平成24年度	338	66	19.5%	11	3.3%	5	1.5%
	(123)	(20)	16.3%	(3)	2.4%	(3)	2.4%
平成25年度	306	83	27.1%	9	2.9%	1	0.3%
	(133)	(27)	20.3%	(3)	2.3%	(1)	0.8%
平成26年度	277	74	26.7%	7	2.5%	4	1.4%
	(121)	(33)	27.3%	(2)	1.7%	(4)	3.3%

出典：厚生労働省「過労死等の労災補償状況」、厚生労働省調べ

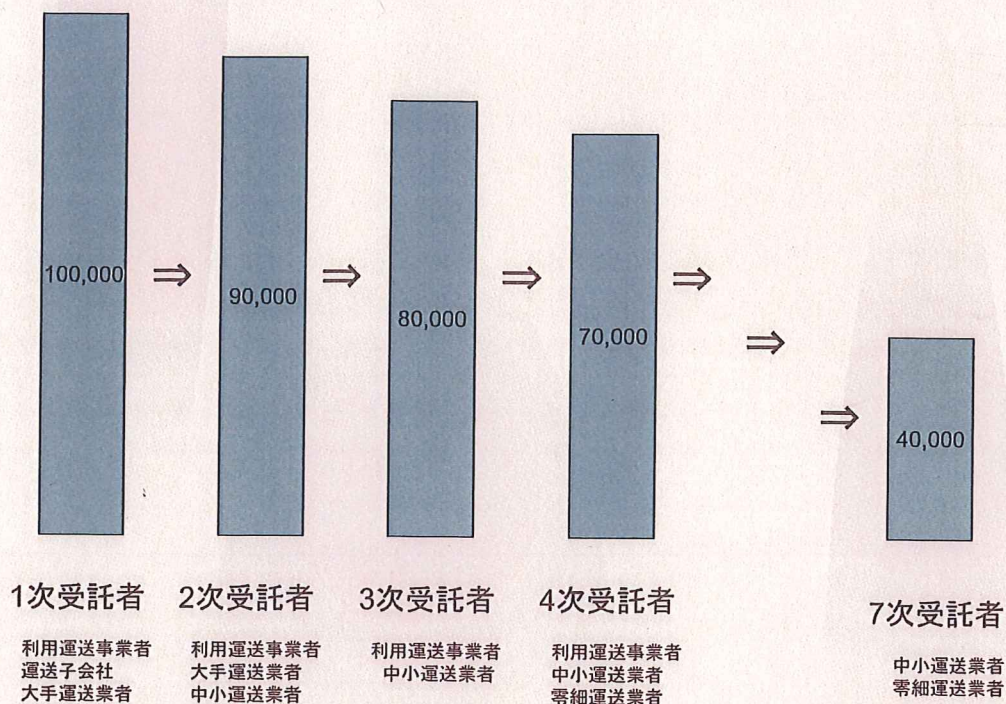
※ 分類は、総務省「日本標準職業分類」の小分類による

※ ()内は死亡件数

※ 平成14年度以前のトラック運転手、ハイヤー・タクシー運転手、バス運転手の支給決定件数は把握していない。

運賃の流れ(イメージ)

仮に、各社が1万円の手数料を取るとすると・・・



4

法規制等の実態

	貨物運送事業者	利用運送事業者 (=車両を持たない専業水屋)
監督官庁	自動車局貨物課	総合政策局物流政策課
法令	貨物自動車運送事業法	貨物利用運送事業法
監査・罰則	適正化実施機関で自主規制	在るが実効性はない
運行管理者	必要	いらない
整備管理者	必要	いらない
点呼・定期点検	重要	いらない
労働基準法	重要遵守事項	必要だが、重要視されていない
安全教育	必要	不要(協力はあり)
事故処理	必要	不要

※利用運送事業者は、法規制等に意識が希薄であり、罰則はあるがほとんど実行されていない。

2016年4月8日 衆議院国土交通委員会 日本共産党 本村伸子

出典：2014年5月20日「第2回トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会」

公益社団法人全日本トラック協会常任理事 嶋田康子氏提出資料