

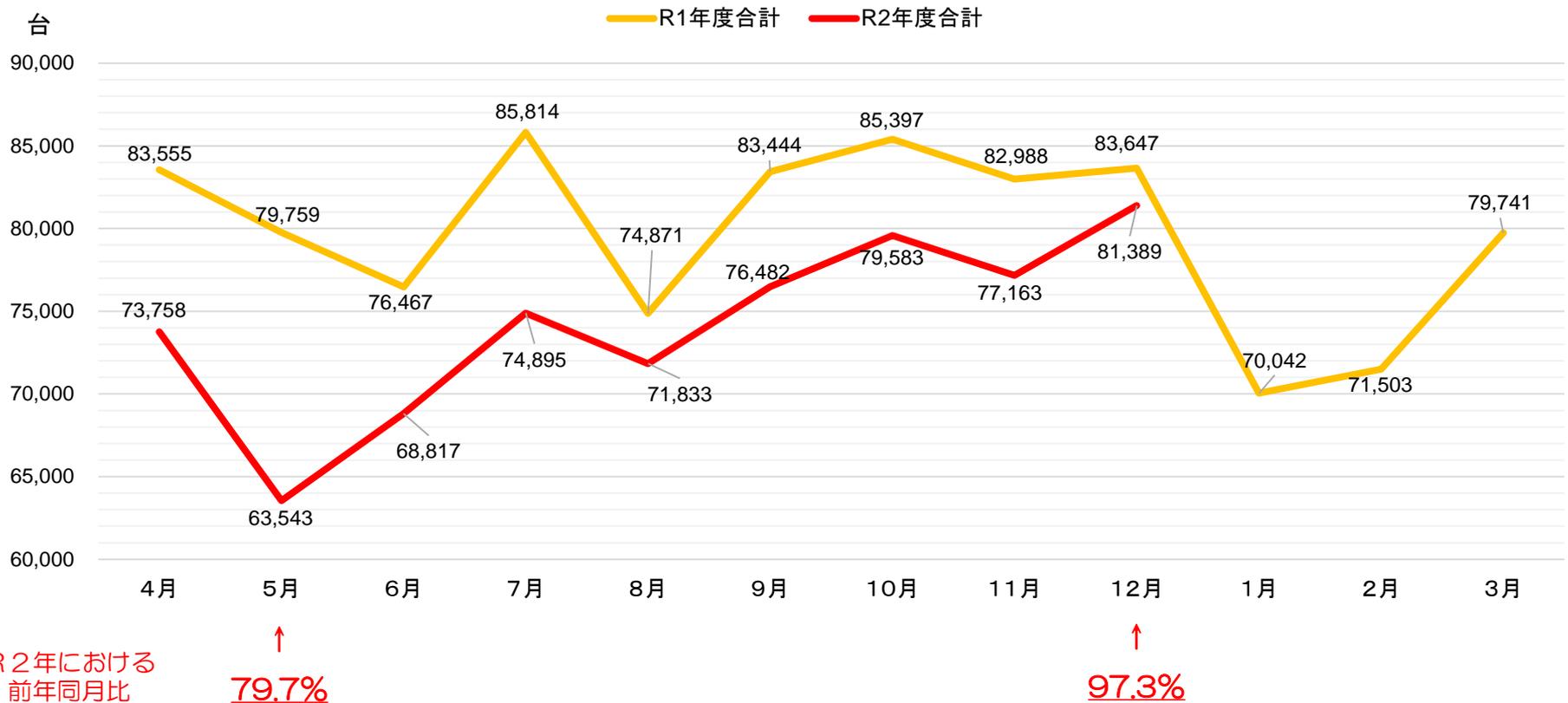
新型コロナウイルス感染症による 近畿における物流への影響

国土交通省
近畿運輸局
令和3年3月

近畿のフェリー（自動車航送〔トラック〕）輸送状況

近畿のフェリーにおけるトラックの自動車航送（台数）では、4月～12月の累積値で昨年度比9.3%の減少となった。

新型コロナウイルス感染拡大を受けた緊急事態宣言の発令に伴う対策等により、各倉庫や工場からの出荷・生産停止のあおりを受け輸送量が激減。その後生産・出荷とも再開されたものの、全国の地域経済の需要低迷やインバウンドによる消費増大が見込めないこと、さらに緊急事態宣言発令により政府の外出自粛規制などで旅客が激減し、各社とも減便対応を余儀なくされたことなども影響した。宣言の解除後、各社とも通常運航に戻ってからは、徐々に回復傾向となり輸送量も対前年3%減程度となっている。

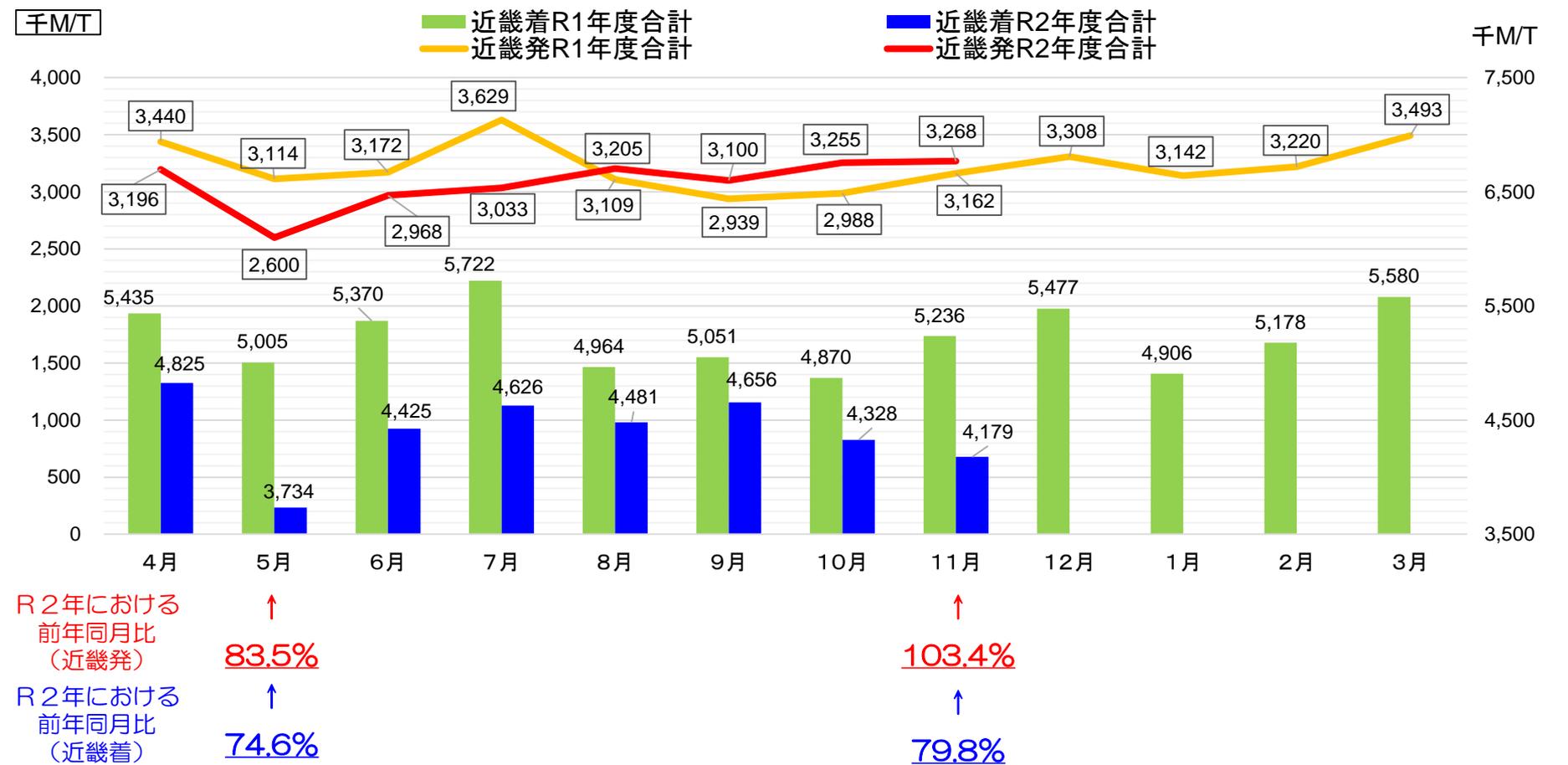


※大阪府・京都府・兵庫県・和歌山県を発着するフェリーの集計値

近畿の内航海運輸送状況

近畿の内航海運における輸送状況をみると、昨年4月～11月の累積値（着発合計）で昨年度比約10.9%の減少となった。8月以降、近畿発は昨年度を上回っているが、近畿着は引き続き昨年度を下回っている。新型コロナウイルス感染症拡大に伴う国内の経済活動停滞が貨物船、油送船の荷動き低迷に大きく影響。

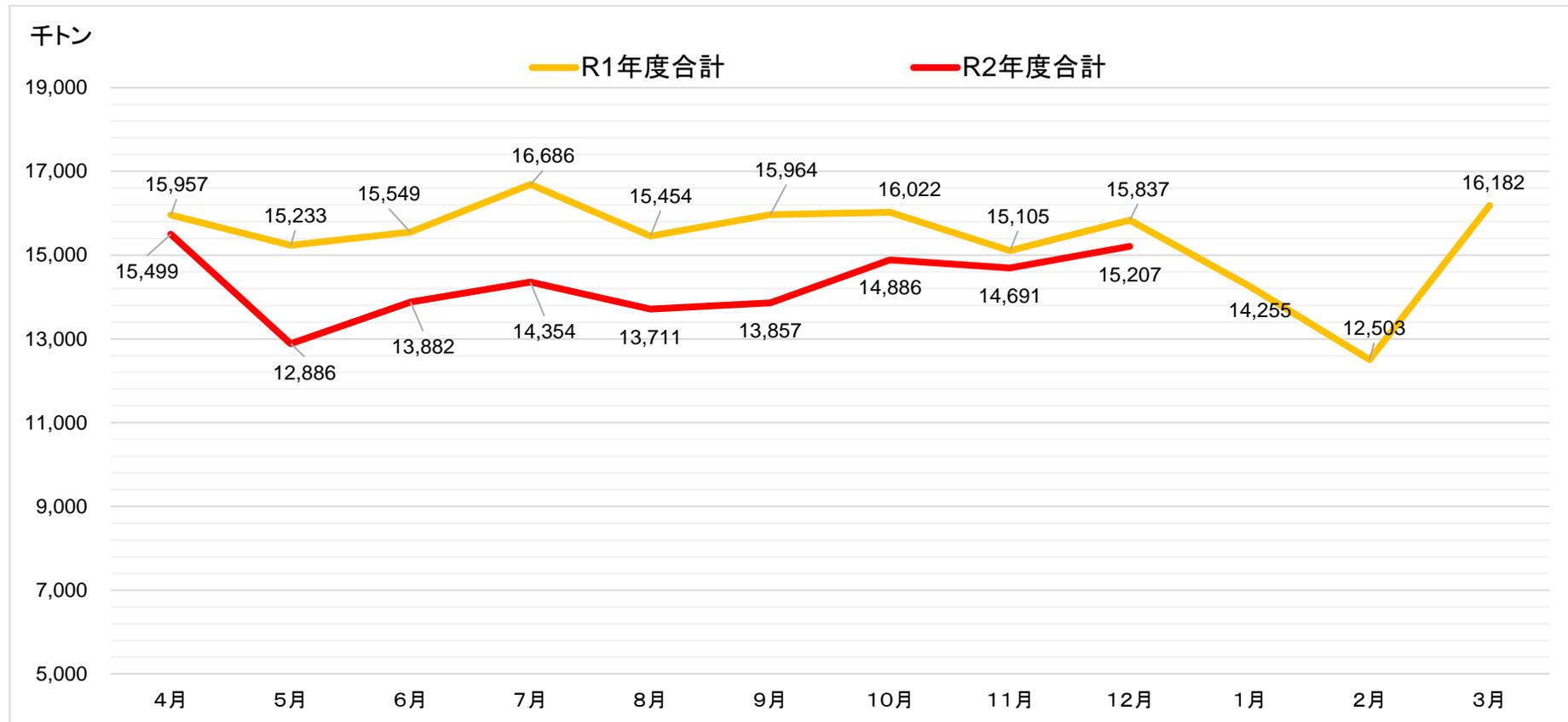
（参考）令和3年2月10日に公表された日本内航海運組合総連合会による2020年4月から12月までの内航輸送主要元請オペレータ60社の輸送実績によると、貨物船全般は前年同期比11.7%減少。油送船全般は11.2%の減少。一部の品目では復調が見られるが、厳しい状況が続いている。



(図表は内航船舶輸送統計調査をもとに作成)

近畿(大阪港・神戸港)の港湾運送取扱状況(船舶積み卸し実績)

近畿(大阪港・神戸港)の港湾運送における取扱状況(船舶積み卸し実績)では、新型コロナウイルスの感染拡大の影響もあり、令和2年1月から2月に大きく落ち込んだ後、同年5月から9月は約10~15%の減少で推移、10月以降は回復傾向を示しており、令和2年度(4月~12月)の累積値では前年度比9.1%の減少となった。減少幅が大きいものとしては、コンテナ(実入、空)自動車、鉄鋼である。



R2年における
前年同月比 **84.6%**

96.0%

※港湾運送事業報告規則に基づく港湾運送事業者から毎月提出されて実績を集計したものです。
なお、堺泉北港を含んでいるため、各港湾管理者発表の統計情報とは異なります。

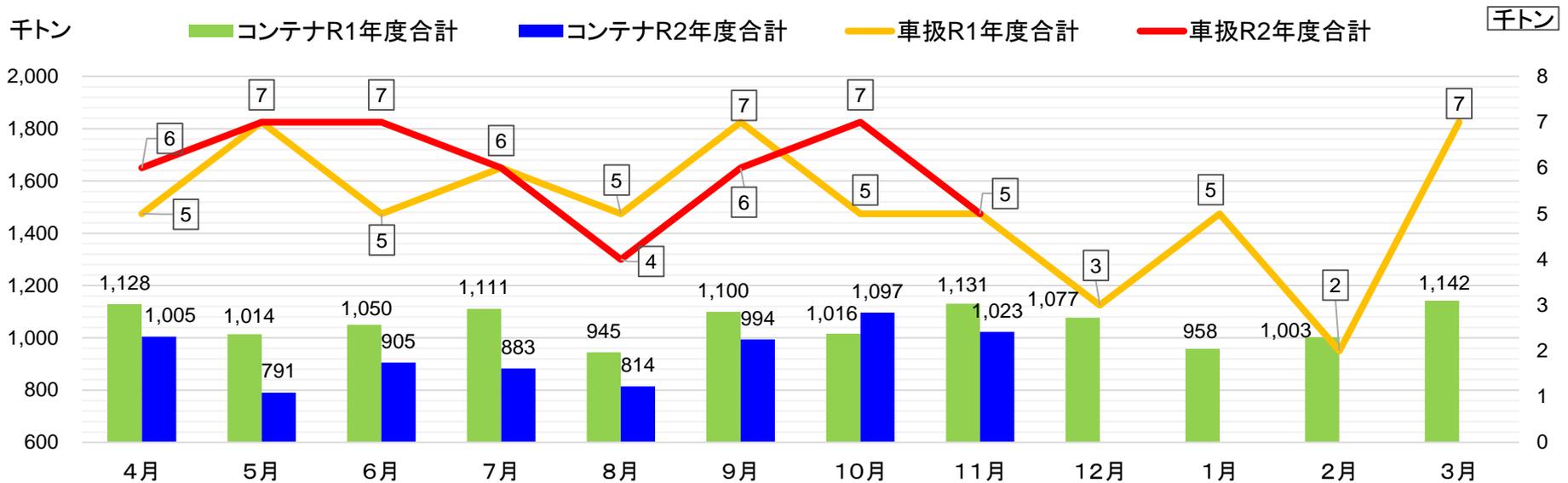
近畿の鉄道貨物輸送状況

近畿の鉄道貨物における輸送状況では、4月～11月の累積値で昨年度比約12%の減少となった。

コンテナ輸送においては、新型コロナウイルス感染症に伴う需要低迷を受け、ほぼ全ての品目で前年を下回った。食料工業品や自動車部品などは、外食産業需要の減少や車両の販売不振、出勤制限等による工場稼働制限の影響を受け減少が目立つ一方で、積み合わせ貨物については、宅配便の需要の高まりもあり、唯一の前年度比増となっている。

一方、車扱輸送については、全国的には外出自粛による石油輸送が低調に推移しているが、近畿管内においては石油、セメント石灰石といった品目の輸送が少なく、特にその影響を受けていない状況である。

(10月においては前年度比増となっているが、昨年は台風19号による運休が発生しており、状況が改善したものではない。)



R2年における
前年同月比
(車扱) **100.0%**

R2年における
前年同月比
(コンテナ扱) **78.0%**

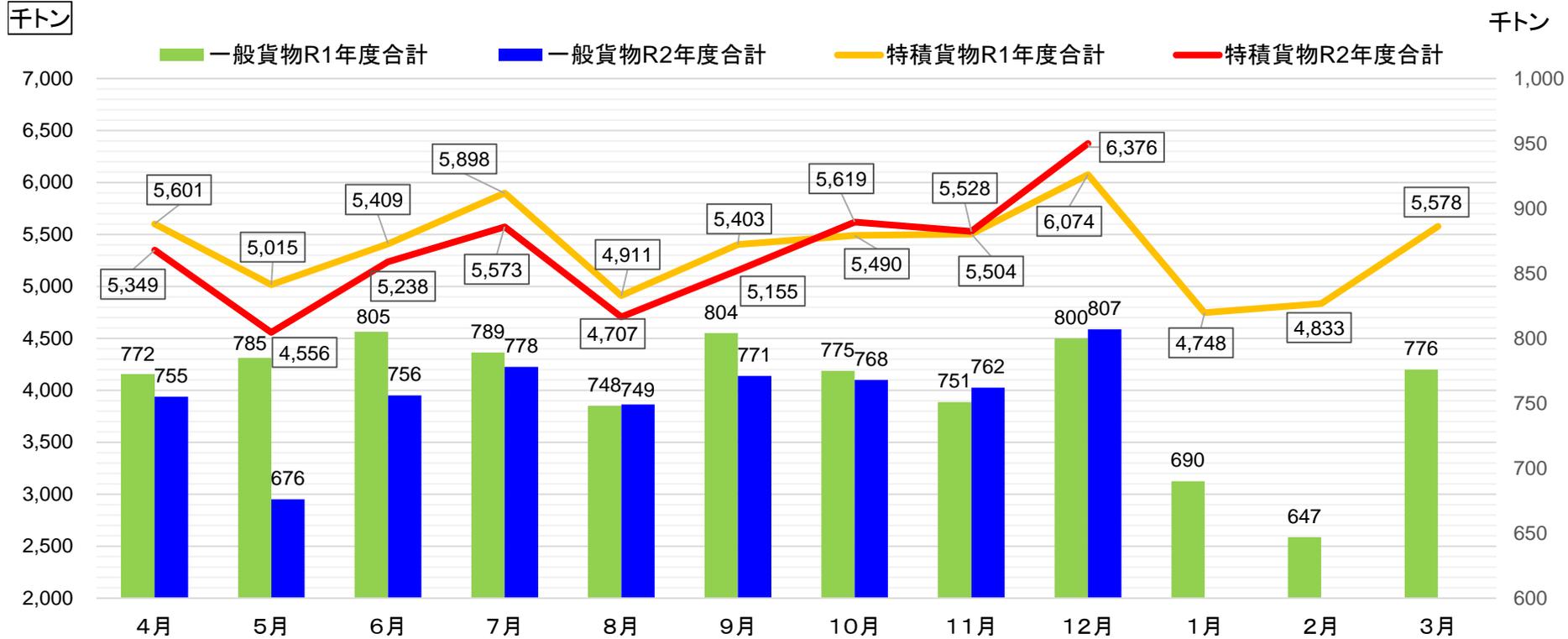
100.0%

90.5%

※JR貨物の集計値

近畿のトラック輸送状況

近畿のトラック輸送状況は4月～12月の累積値で昨年度比約2.5%の減少となった。昨年のコロナウイルス感染症の拡大により、巣ごもり需要に伴う宅配便の輸送量の増加などはあったものの鉱工業生産活動や設備投資の低迷を受け、輸送量は未だ回復途上である。



R2年における
前年同月比
(特積貨物)

↑
90.8%

R2年における
前年同月比
(一般貨物)

↑
86.1%

↑
105.0%

↑
100.9%

(近畿運輸局調べ)

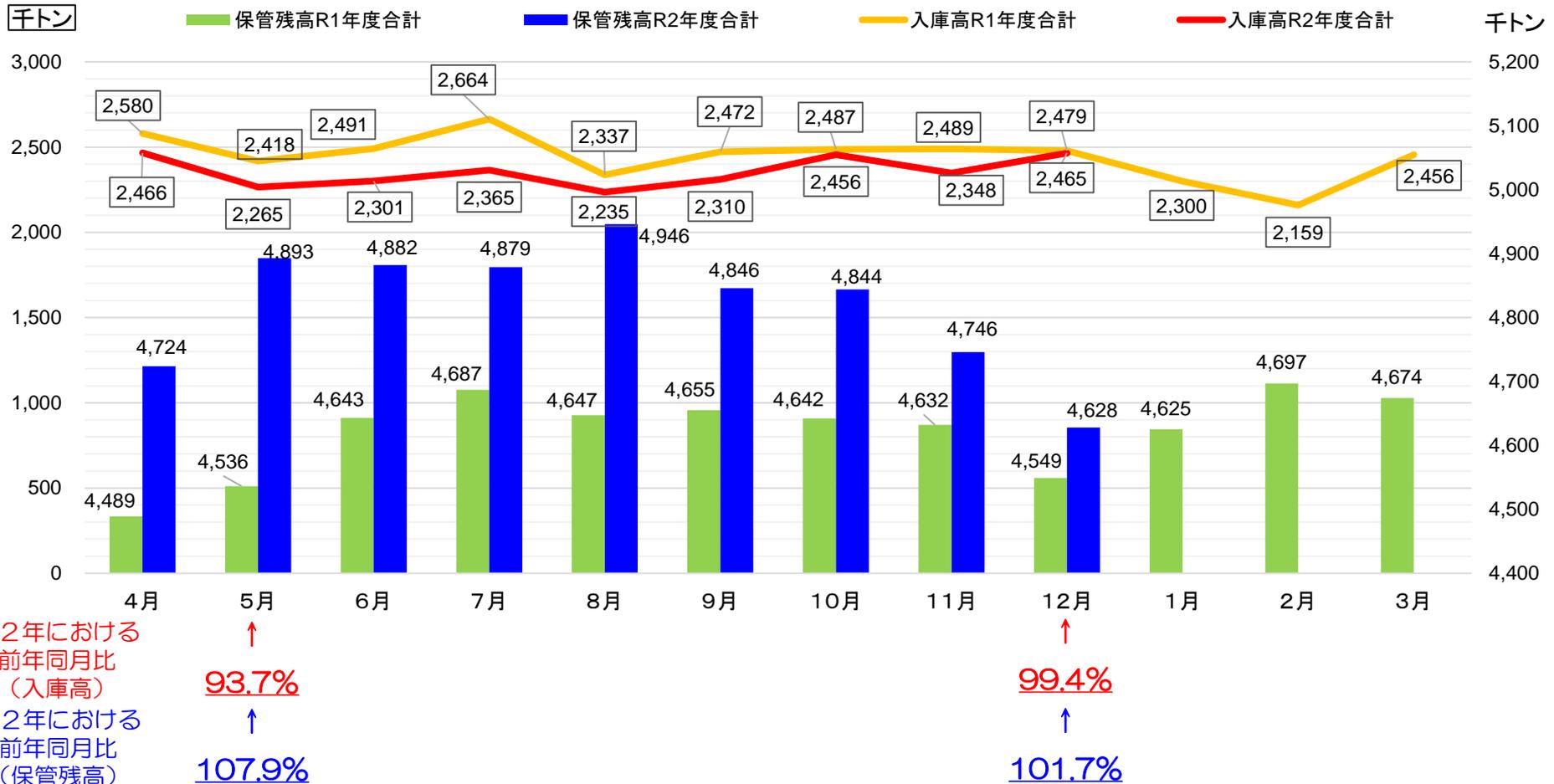
※一般貨物トラック分は近畿運輸局管内支局長及び神戸運輸監理部長が指定した事業者を対象にした一般貨物トラック輸送状況報告を元にした数値。

特別積合せトラック分は50台以上のトラックがある事業者のうち国土交通省本省が指定した事業者を対象にした特別積合せトラック輸送状況報告を元にした数値。

大阪府・兵庫県の倉庫保管状況

大阪府・兵庫県の営業倉庫における保管状況では、4月～12月の累積値で昨年度比約5%の保管残高増となった。

入庫高は4月～12月の累積値で昨年度比5%減であり大幅な減少は見られないものの、4月の緊急事態宣言の発令に伴う店舗休業や外出自粛により消費が低迷したため、倉庫からの出庫が減少し保管残高が増加したが、9月以降、生産調整や輸入調整により入庫高も低迷し、保管残高も減少している。



※報告書が提出された事業者のみの集計値

改正の目的

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、令和6年度から時間外労働の限度時間が設定される(=働き方改革法施行)こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

改正の概要

【公布日：平成30年12月14日】

1. 規制の適正化

① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化

- ・ 欠格期間の延長(2年⇒5年)
- ・ 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
- ・ 密接関係者(親会社等)が許可の取消処分を受けた者の参入制限 等

② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

- ・ 安全性確保(車両の点検・整備の確実な実施等)
- ・ 事業の継続遂行のための計画(十分な広さの車庫等)
- ・ 事業の継続遂行のための経済的基礎(資金) 等

③ 約款の認可基準の明確化

荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化

→ 原則として運賃と料金を分別して收受
= 「運賃」: 運送の対価 「料金」: 運送以外のサービス等

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化 (許可後、継続的なルール遵守)

① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等

② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- ・ 車庫の整備・管理
- ・ 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

3. 荷主対策の深度化 ※「荷主」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難(例: 過労運転、過積載等)
→ 荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施

① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

② 荷主勧告制度(既存)の強化

- ・ 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- ・ 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【令和5年度末までの時限措置】

- (1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合
→ ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有
② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ
- (2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請
- (3) 要請をしてもなお改善されない場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、勧告+公表

荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合→ 公正取引委員会への通知

4. 標準的な運賃の告示制度の導入 【令和5年度末までの時限措置】

【背景】 荷主への交渉力が弱い等

- 必要なコストに見合った対価を收受しにくい
- 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない



標準的な運賃の告示制度の導入

(労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため) 国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

法令遵守して運営する際の参考となる運賃が効果的

施行日：(1.・2.) 令和元年11月1日 (3.) 令和元年7月1日 (4.) 令和元年12月14日【標準的な運賃の告示日は令和2年4月24日】

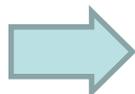
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)を改善し、持続的に事業を運営するための参考となる指標**

基本的な策定方針

- ◆ **運賃表の基本** ⇒ 貸切運送を前提に(1)距離制、(2)時間制の運賃表を設定
- ◆ **車種等の違い** ⇒ 車格別(2t, 4t, 10t, 20t)にドライバン型のトラックを基準として算出
- ◆ **地域差** ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定
- ◆ **運賃と料金の考え方** ⇒ 高速道路料金やフェリー料金等については運賃と別に収受

適正な原価・利潤の確保

- ◆ **元請け・下請けの関係** ⇒ 元請事業者の庸車費用等は考慮せず、**実運送にかかる原価**等を基準に算出
- ◆ **車両費** ⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた**車両への設備投資等**ができるよう償却年数は**5年**で設定
- ◆ **人件費** ⇒ ドライバーの労働条件改善のため、**全産業平均の時間当たりの単価**を基準
- ◆ **帰り荷の取扱い** ⇒ **帰り荷がないことを前提に実車率50%**の前提で算出。
- ◆ **利潤** ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、**自己資本に対する適正な利潤額**を設定



今後は、**標準的な運賃を実勢運賃に反映**させていくことが重要