

# 第2回高速道路における車種別の最高速度の 在り方に関する有識者検討会 ご説明資料

令和5年10月6日



公益社団法人

全日本トラック協会



# トラック運送業界の働き方改革について

○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

将来的には一般労働者と同じ **720** 時間に

○ **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）

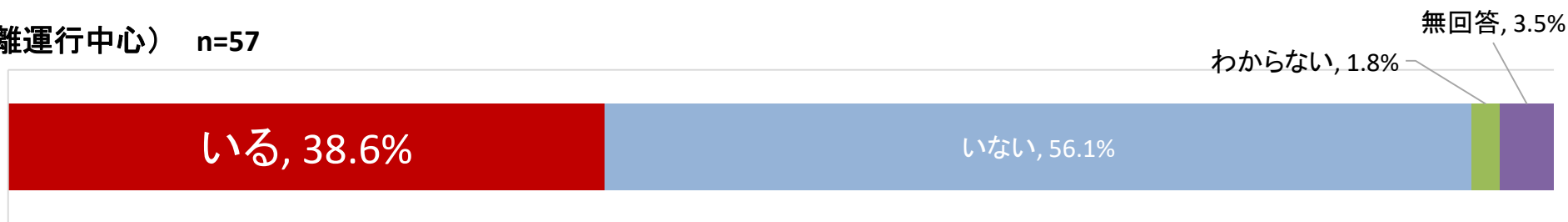
※違反すると… 労基署の是正指導、運輸支局の行政処分（車両停止）

## 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） n=698



（長距離運行中心） n=57



※全日本トラック協会「第5回働き方改革モニタリング調査結果」（令和5年1～2月調査）

長距離運行中心の事業者では、時間外労働960時間を超えるドライバーが「いる」割合が高い

# 改善基準告示(令和6年4月適用)

主な項目	主な内容	
1年、 1か月の 拘束時間	1年 <b>3,300時間</b> 以内	【例外】 労使協定により、次のとおり延長可 (①②を満たす必要あり) 1年：3,400時間以内 1か月：310時間以内 (年6か月まで) ① 284時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める
	1か月 <b>284時間</b> 以内	
1日の 拘束時間	<b>13時間</b> 以内 (上限 <b>15時間</b> 、14時間超は週2回までが目安)	
	【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、 <b>16時間</b> まで延長可 (週2回まで)	
1日の 休息期間	継続 <b>11時間</b> 以上与えるよう努めることを基本とし、 <b>9時間</b> を下回らない	
	【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、継続 <b>8時間</b> 以上 (週2回まで) 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続 <b>12時間</b> 以上の休息期間を与える	
連続運転 時間	<b>4時間</b> 以内	運転の中断時には、 <b>原則として休憩</b> を与える (1回おおむね連続10分以上、合計30分以上) 10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない
	【例外】 SA、PA等に駐停車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、 <b>4時間30分</b> まで延長可	

参考 (休憩)

労働基準法第34条 (抄)

8時間を超える場合においては少なくとも1時間の休憩時間を労働時間の途中に与えなければならない。

# 高速道路における平均速度のシミュレーション(1日の拘束時間)

## 70km/h (平均速度)

※法定速度は80km/hであるが、連続運転(4時間)の中断時間等を踏まえ平均速度を70km/hとした



休息期間9時間を取ると  
市場着 翌日8:00

休息期間とは?  
前の勤務が終了してから  
次の勤務が開始されるま  
での時間

◆休息期間を取らないと 1日の拘束時間 16.0時間 = 改善基準告示違反 (上限15時間)

◆改善基準告示を遵守するため、休息期間(9時間以上)を取ると、翌日の市場の競りに間に合わない



## 90km/h (平均速度)



= 13.75時間

改善基準告示  
上限時間遵守

◆休息期間を入れずに翌日の市場の競りに間に合うように輸送できるケースがある

# 安全確保に係る懸念（一例）

## ● 主たる懸念の一例

速度アップにより何キロで走れるようになるのか？

速度アップの対象のクルマは？

速度アップの対象の区間は？

事業者の受け止めの一例

規制速度  
→ 100km/h？  
→ 110km/h？  
→ 120km/h？

リミッターは廃止？  
〔性能の限界〕  
〔まで走れる〕

30t・40tクラスの連結車（トレーラ）も対象？

全国一律（約6500km）で速度アップ？

事業者の懸念の一例

100km/h以上のトラックが横行し、走行秩序が崩壊する。

重い30t・40tクラスの連結車は事故時の被害が深刻化する。

勾配・カーブ区間、対面通行区間などで事故が増加する。

## ● その他の懸念の一例

トラック事業者

ドライバー

安全問題に直結。  
〔事故状況を確認しつつ、慎重に10km/hずつアップ〕

事故現況は楽観できない。  
〔一層の事故防止・被害軽減対策を要する状況〕

制動距離が伸びる

貨物の偏りによる不安定走行の増加

事故が増える（悲惨な死亡事故、横転事故等）

疲労度合いが増える

今の速度は快適な交通環境。速度アップの理由が分からない。

100km/hの日本独自規格のクルマは車両価格が高くなる。

クルマの使用コストが高くなる。  
〔燃費の悪化（CO<sub>2</sub>増）〕  
〔修繕費の増加〕

# 大型トラックの最高速度の引き上げについて

- ・大型トラックの法定速度を引き上げにより、長距離運行における**労働基準法及び改善基準告示を遵守した運行**が可能になるケースがある。
- ・安全運転支援装置等の普及、ドライバー教育等の充実により**貨物自動車の事故が減少傾向**にある。



## 最高速度の引き上げの検討に向けて

### ○物流の2024年問題への対応

国内の物流機能を維持するために、「長い荷待ち時間」「サービスとしての荷役作業」など悪しき商慣行の改善を荷主に求めているが、ドライバーの厳しい労働時間規制を踏まえると、「物流の効率化」の取り組みを強力に進める必要があり、「法定速度の引き上げ」は有効な施策である。

### ○「安全確保」が前提

安全運行はトラック事業における基本中の基本であり、トラック運送事業者は安全確保を第一に事業に取り組んでいる。「法定速度の引き上げ」は、「安全確保」が前提であり、安全の問題が生じない範囲で進めていただくようお願いする。