

北陸・中部地域
物流2024年問題を乗り越えるためのセミナー

持続可能な物流の実現に向けて

2024年3月13日（水）
首藤若菜（立教大学）

はじめに

首藤若菜 (Shuto Wakana)

立教大学経済学部教授 労働経済論担当

専門：労使関係論、女性労働論

公益委員：改善基準告示トラック作業部会（労働政策審議会・労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会）、経産省・国交省・農水省「持続可能な物流の実現にむけた検討会」など。

主要業績：『雇用か賃金か　日本の選択』（筑摩選書、2022年）、『物流危機は終わらない——暮らしを支える労働のゆくえ』（岩波新書、2018年）など。

はじめに

本日の内容

- ① 「2024年問題」の影響
- ② 人口減少と人手不足
- ③ 過去10年間の諸政策：労働時間と賃金の変化
- ④ 「2024年問題」をどう乗り越えるか
- ⑤ 荷主に求められていること
- ⑥ 適正取引

「2024年問題」とは

「働き方改革」とトラック業界

2016年9月 「働き方改革実現会議」

2017年3月 日本経団連・連合の劳使合意

罰則付き時間外労働の上限規制の導入

★ 2つの例外

- ・改正労基法施行から**5年後**に適用
- ・一般則（年720時間）よりも緩い上限（**年960時間**）

の容認

⇒改善基準告示の見直し＝「2024年問題」

長い労働時間

トラックドライバーの年齢、労働時間

		年齢	勤続年数	実労働時間数	超過実労働時間数
男性労働者平均		44.1歳	13.7年	181時間	14時間
トラック	大型	49.9歳	12.1年	212時間	35時間
	中小型	47.4歳	10.9年	207時間	35時間

出所：厚生労働省『賃金構造基本調査』2021年版。

労災補償状況（請求件数、支給決定件数）

業種（大分類）	職種（中分類）	請求件数
運輸業、郵便業	道路貨物運送業	124
サービス業（他に分類されないもの）	その他の事業サービス業	63
医療、福祉	社会保険・社会福祉・介護事業	46
建設業	総合工事業	43
医療、福祉	医療業	37

業種（大分類）	職種（中分類）	支給決定件数
運輸業、郵便業	道路貨物運送業	56
建設業	総合工事業	11
サービス業（他に分類されないもの）	その他の事業サービス業	9
卸売業、小売業	その他の小売業	6
医療、福祉	医療業	5

厚生労働省『令和3年度過労死等の労災補償状況』より

	現行	見直し後
1年の拘束時間	<u>3,516時間</u> 	原則： <u>3,300時間</u>
1か月の拘束時間	原則： <u>293時間</u> 最大： <u>320時間</u> 	原則： <u>284時間</u> 最大： <u>310時間</u> <small>1年の拘束時間が<u>3,400時間</u>を超えない範囲で年6回まで</small>
1日の休息期間	<u>継続8時間</u> 	<u>継続11時間を基本とし、9時間下限</u> <small>長距離・泊付吉の運行の場合は、運行を早く切り上げ、まとまった休息を取れるよう例外を規定。</small>

【その他】

- ▶ 連続運転時間：「運転の中止」は「原則休憩」とする。SA・PA等に駐車できない等、やむを得ない場合は30分延長可。
- ▶ 分割休憩特例：分割の方法を見直し（現行：4H+6H、5H+5H等 → 見直し後：3H+7Hも可）、分割休憩が連続する期間を短縮。
- ▶ 2人乗務特例：車両が一定の基準を満たす場合には、拘束時間を延長。ただし、運行終了後11時間以上の休息を確保。
- ▶ 予期し得ない事象：事故、故障、災害等やむを得ない場合の例外的取扱いを規定。

出所：厚生労働省作成資料

休息期間と睡眠時間の関係性

(令和3年度「トラック運転車の労働時間等に係る実態調査事業報告書」厚生労働省)

休息期間	睡眠時間								
	5時間未満	5時間以上6時間未満	6時間以上7時間未満	7時間以上8時間未満	8時間以上9時間未満	9時間以上	無回答	全体(N)	
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)		
8時間未満	52.7	17.3	8.8	0.4			20.8	226	13.2%
8時間以上9時間未満	11.7	30.1	45.4	9.9	1.8		1.1	282	16.5%
9時間以上10時間未満	3.3	20.9	46.4	24.2	4.6		0.7	153	8.9%
10時間以上11時間未満	2.7	6.2	41.2	30.5	16.8	0.9	1.8	226	13.2%
11時間以上	2.5	4.4	21.4	32.8	31.2	6.9	0.8	635	37.1%
無回答	8.9	9.5	15.8	12.1	16.8	7.4	29.5	190	11.1%
全体 (N)	196	216	478	366	280	60	116	1712	100.0%

「2024年問題」のインパクト

改善基準告示の改正

(年拘束時間の上限が3300時間への見直し) の影響

不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数
14.2%	4.0億トン

経産省・国交省『持続可能な物流の実現に向けた検討会』

発荷主別にみた不足する輸送能力

発荷主別	不足する輸送能力
農産・水產品出荷団体	32.5%
特積み	23.6%
建設業、建材(製造業)	10.1%

(経産省・国交省『持続可能な物流の実現に向けた検討会』)

2030年までの物流需給ギャップ・推計値

(経産省・国交省・農水省『持続可能な物流の実現に向けた検討会』)

- ・ ドライバー不足により、2030年には輸送能力の
19.5%（5.4億トン）が不足
- ・ 2024年問題の影響（2024年時点）と合わせて、
輸送能力の**34.1%（9.4億トン）が不足**

「2024年問題」は2024年で終わらない

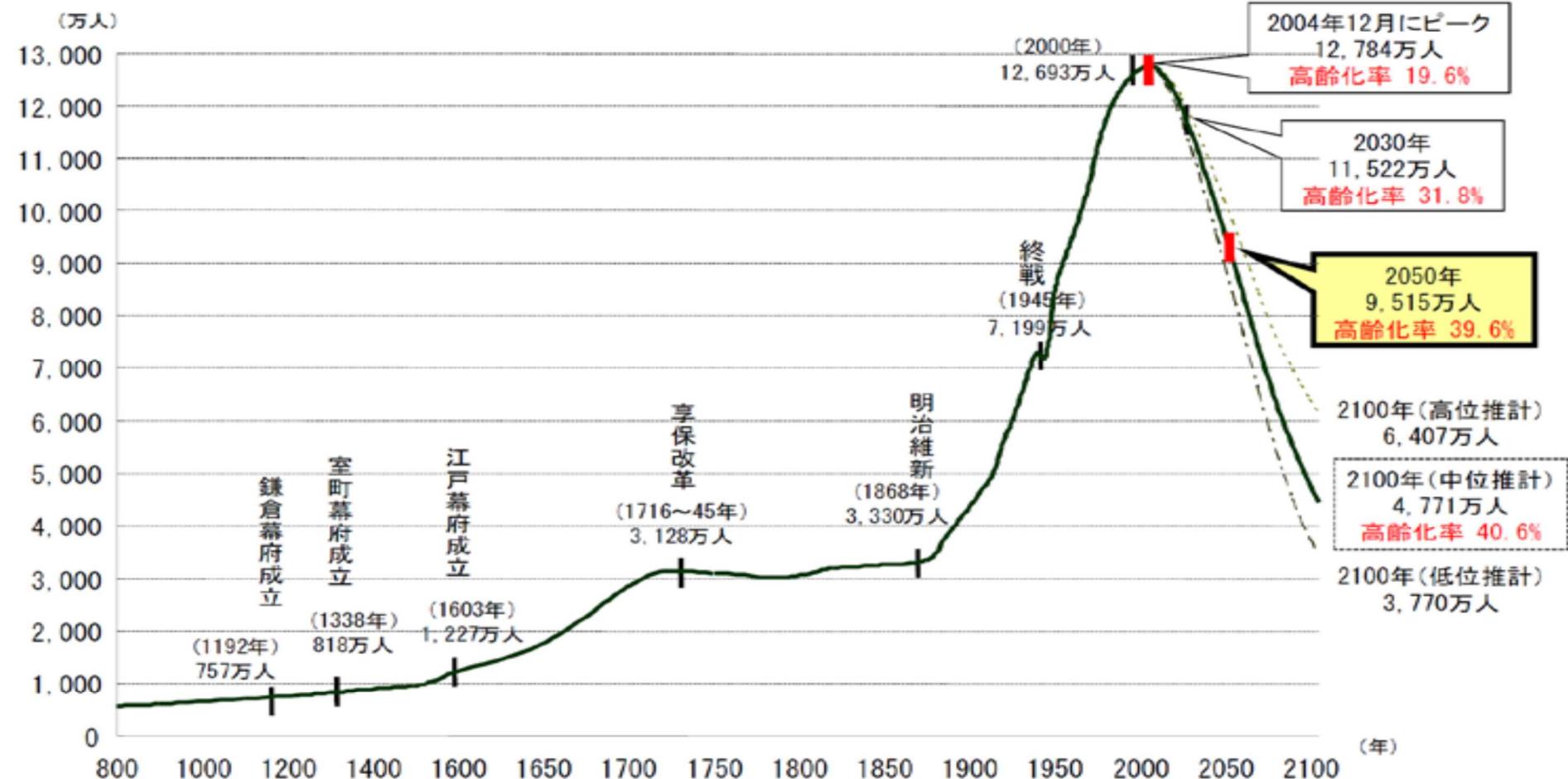
「年960時間という水準に設定されるが...できるだけ
早期に一般則に移行できるよう...策を講じること」

(参議院厚生労働委員会附帯決議、2018年6月28日)

「これら適用後3年を目途に、そのための実態調査の
設計等を含め、見直しに向けた検討を開始することが
適当」(「自動車運転者労働時間等専門委員会報告」令和4年9月27日より)

人口減少と人手不足

○日本の総人口は、2004年をピークに、今後100年間で100年前(明治時代後半)の水準に戻っていく可能性。この変化は千年単位でみても類を見ない、極めて急激な減少。



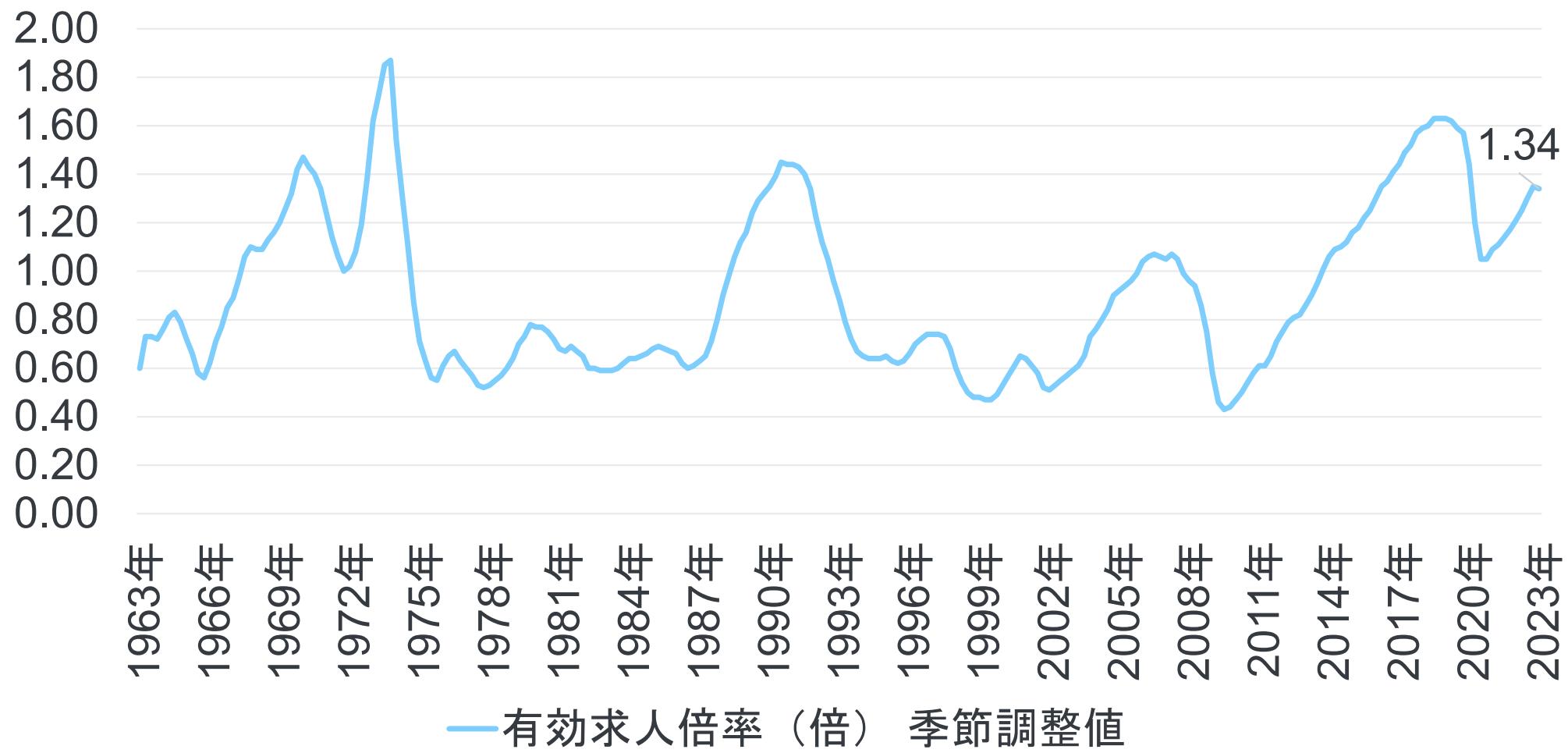
(出典) 総務省「国勢調査報告」、同「人口推計年報」、同「平成12年及び17年国勢調査結果による補間推計人口」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成18年12月推計)」、国土庁「日本列島における人口分布の長期時系列分析」(1974年)をもとに、国土交通省国土計画局作成

今私たちは、人口減少の入り口にいる

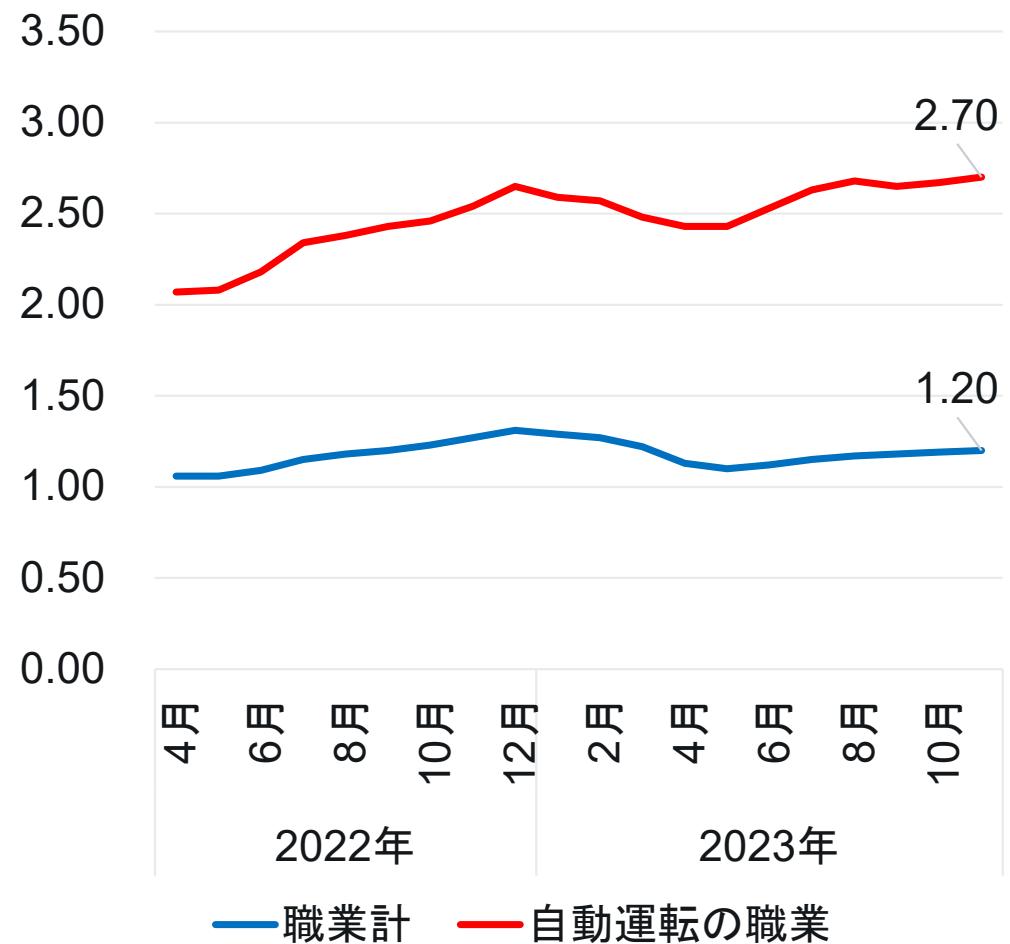
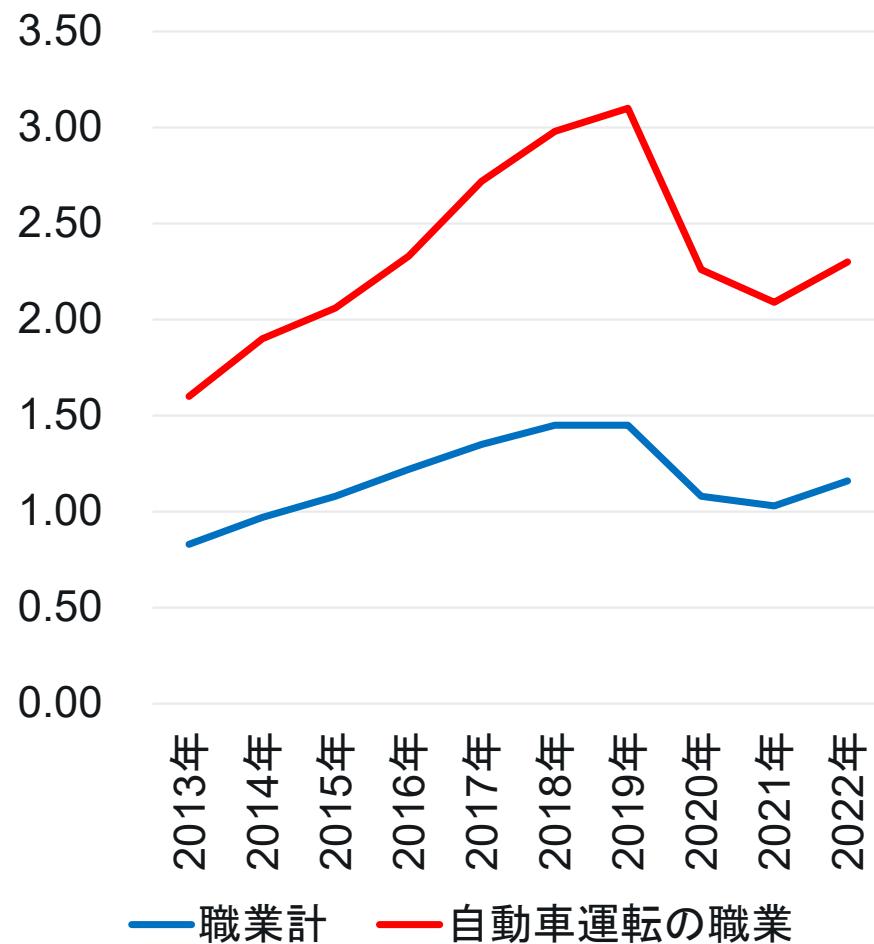
1. 今が一番、人手が多い。今後加速度的に減少していく。
2. 2040年までのシミュレーション（リクルートワークス研究所）
人手の不足量： 2030年 341.5万人 2040年 1100.4万人
不足率：ドライバー職 24.2% 介護サービス25.3% 建設職22.0%
**「輸送・機械運転・運搬職」について※トラックドライバーだけではない
2030年に37.9万人、2040年に99.8万人の労働供給不足
2040年の労働需要=413.2万人（労働需要はほぼ横ばい）**

とくに地方部で労働供給制約が著しく、輸送が全くできない地域、
著しく遅配することが前提となる地域が生まれる可能性がある、と指摘

有効求人倍率の推移



自動車運転の職業の有効求人倍率



厚生労働省『職業安定業務統計』より。ただし、途中で改定されているため継続していない。

過去10年間の諸政策

2010年以降、何があったのか

① 「2023年問題」

月60時間超の時間外労働について割増賃金率を
25%以上から50%以上に引き上げる
(2008年労基法改正成立→2015年に中小企業への適用が
決まり、改正法は2023年施行)

② 「2024年問題」 時間外労働の上限規制の導入

「2023年問題」への対応

①荷主とともに労働時間短縮を

2015年 トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会の設置

取引環境→労働時間を短縮するには、運賃や商慣行の見直しが不可欠

全国でパイロット事業がスタート

例) 待機時間を減らす、高速道路利用する...

「2023年問題」への対応

②適正運賃と料金の別立て収受

2016年 トラック運送業の適正運賃・料金検討会の設置

標準貨物自動車運送約款の改定し、料金の収受を明記

「2024年問題」への対応

- ① 「標準的な運賃」告示の導入（2018年）
延長（2023年）、見直し（2023年）
- ② 2022年 「持続可能な物流の実現に向けた検討会」が設置
 - ・不足する運送能力の試算
2024年4月以降、14.2%・4億トンの輸送能力不足
 - ・物流事業者・発荷主・着荷主への物流負荷軽減策の提示
例) 意識改革を促すために：役員クラスの物流統括管理責任者の任命
 - 多重下請け構造の是正のために：運送体制台帳の作成

「2024年問題」への対応

③2023年6月 物流革新に向けた政策パッケージ

- 1) 商慣行の見直し
- 2) 物流の効率化
- 3) 荷主・消費者の行動変容

2023年末 標準運送約款・標準的な運賃の改正

2024年初 通常国会での法制化も含めた規制的措置
の具体化

これらの政策からみえること

1. 共通していること

荷主に物流コスト（時間的、人的、物的）負担を求める

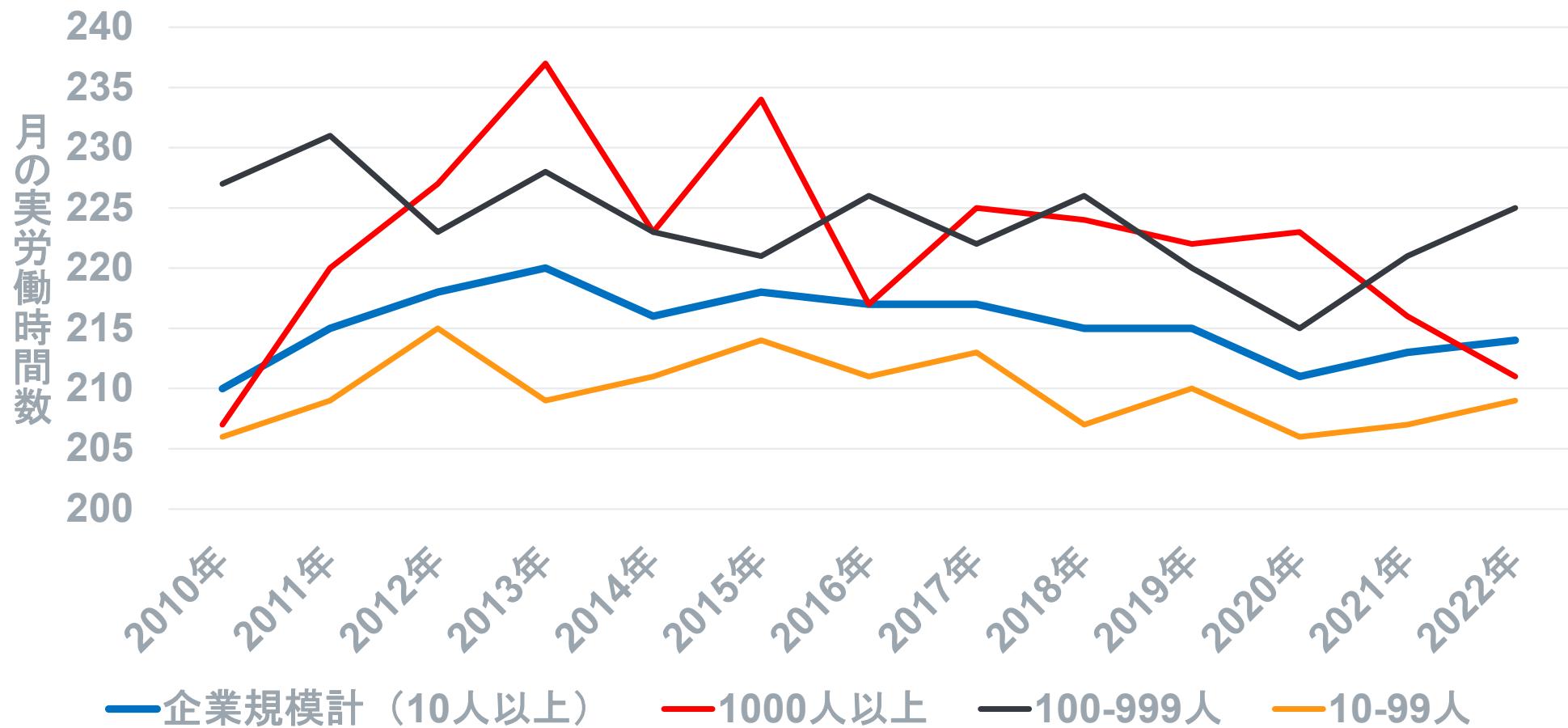
↔ 行き過ぎたサービス、下がり過ぎた運賃

2. 段階的に規制力が増している

理解や協力の呼びかけ→協議会の設置→ガイドラインの提示→規制的措置

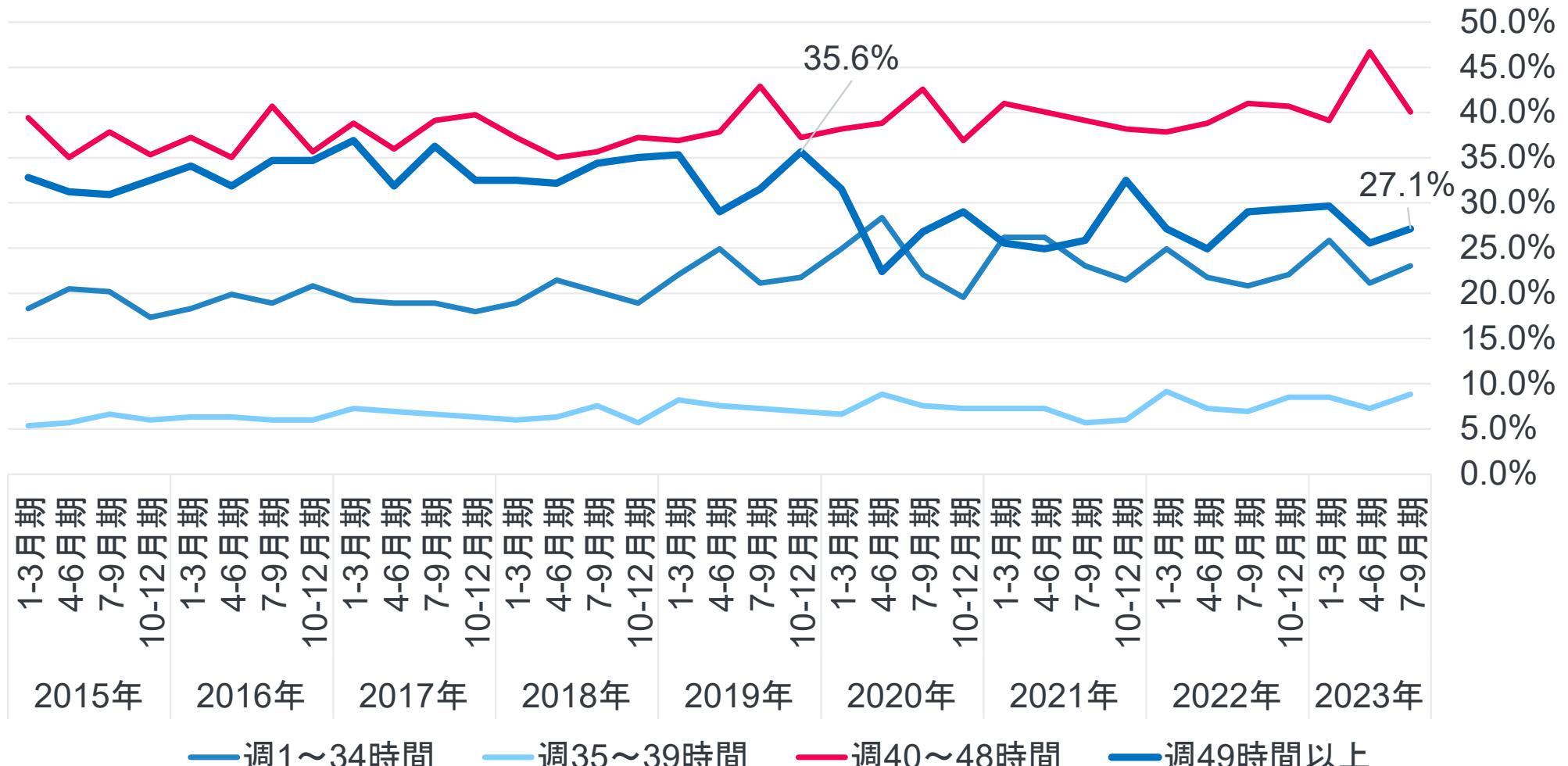
労働時間と賃金は
どう変わったのか？

企業規模別にみた実労働時間数の推移 (営業用大型貨物自動車運転者)



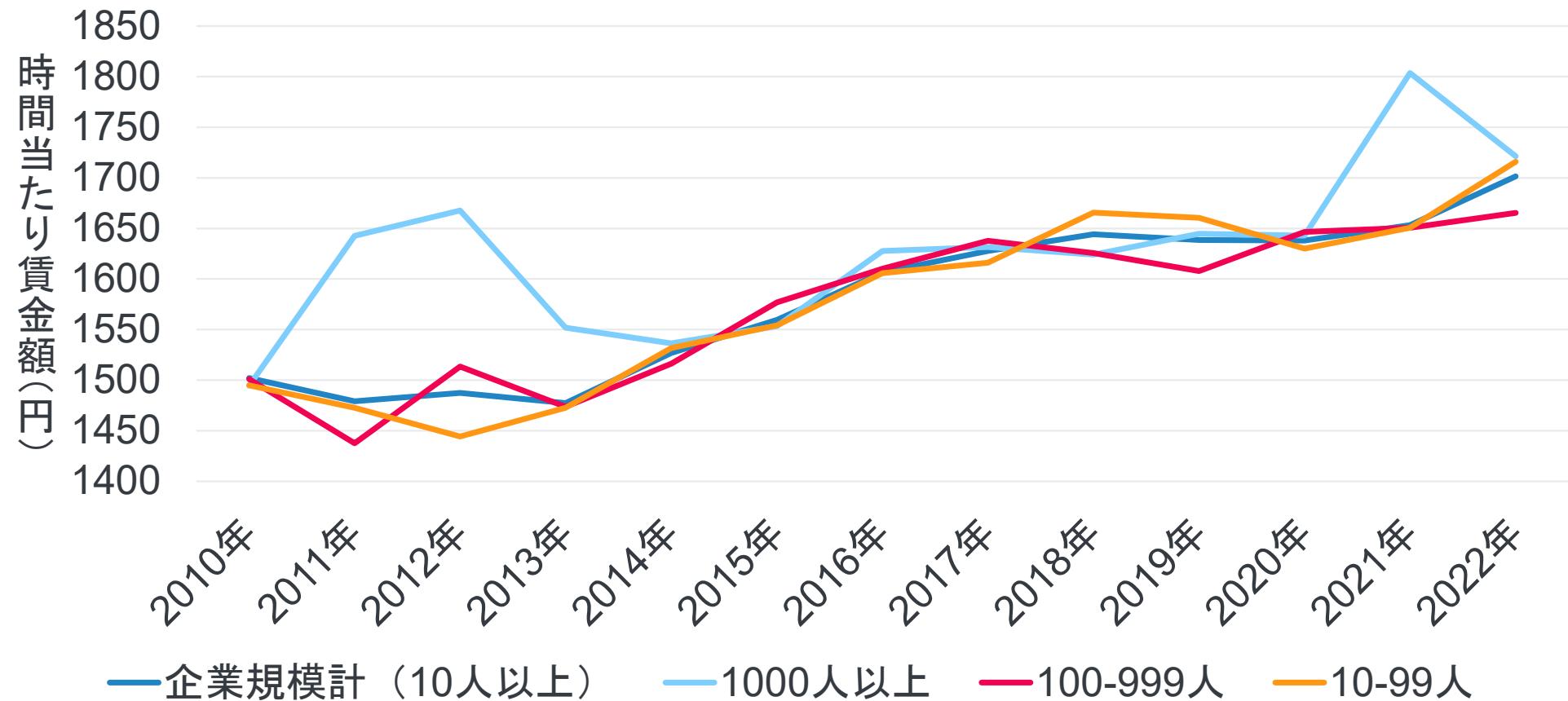
厚生労働省『賃金構造基本統計調査』各年版

運輸業・郵便業の月末1週間就業時間別労働者比率



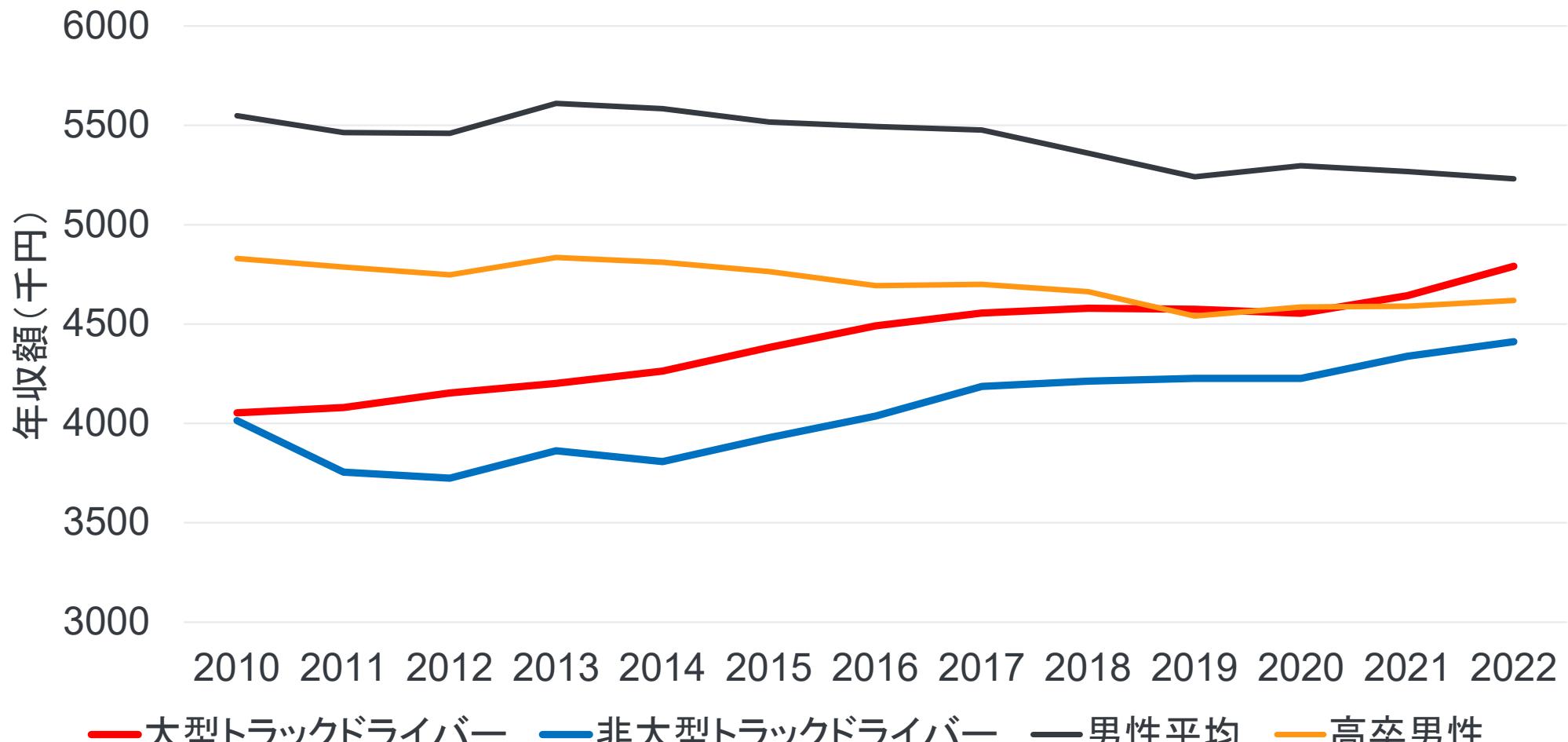
総務省「労働力調査」各年版。

企業規模別にみた時間あたり賃金の推移 (営業用大型貨物自動車運転者)



厚生労働省『賃金構造基本統計調査』各年版

年収額の推移(千円)



厚生労働省『賃金構造基本統計調査』各年版

ドライバーの賃金水準

トラックドライバーの賃金水準

		所定内給与額 (格差)	きまつて支給する 現金給与額 (格差)	年収 (格差)
男性労働者平均		33.7万円 (100)	37.1万円 (100)	546.4万円 (100)
トラック	大型	28.2万円 (83.6)	35.4万円 (95.5)	463.2万円 (84.8)
	中小型	26.2万円 (77.8)	32.1万円 (86.5)	430.6万円 (78.8)

注1. 年収は、きまつて支給する現金給与額×12年間賞与で求めた。

注2. カッコ内は、男性平均を100とした時の比率

出所：厚生労働省『賃金構造基本調査』2021年版。

労働時間について

1. 労働時間は、全体的にみると短縮されていない
 - ・コロナ禍（2020年）に低下したものの、2022年にはコロナ前の水準に戻っている
 - ・ただし、大手企業では短縮傾向が確認される。今後、中小企業に広がるか？
 - ・長時間労働者比率はコロナ後も低下した状態が続いている

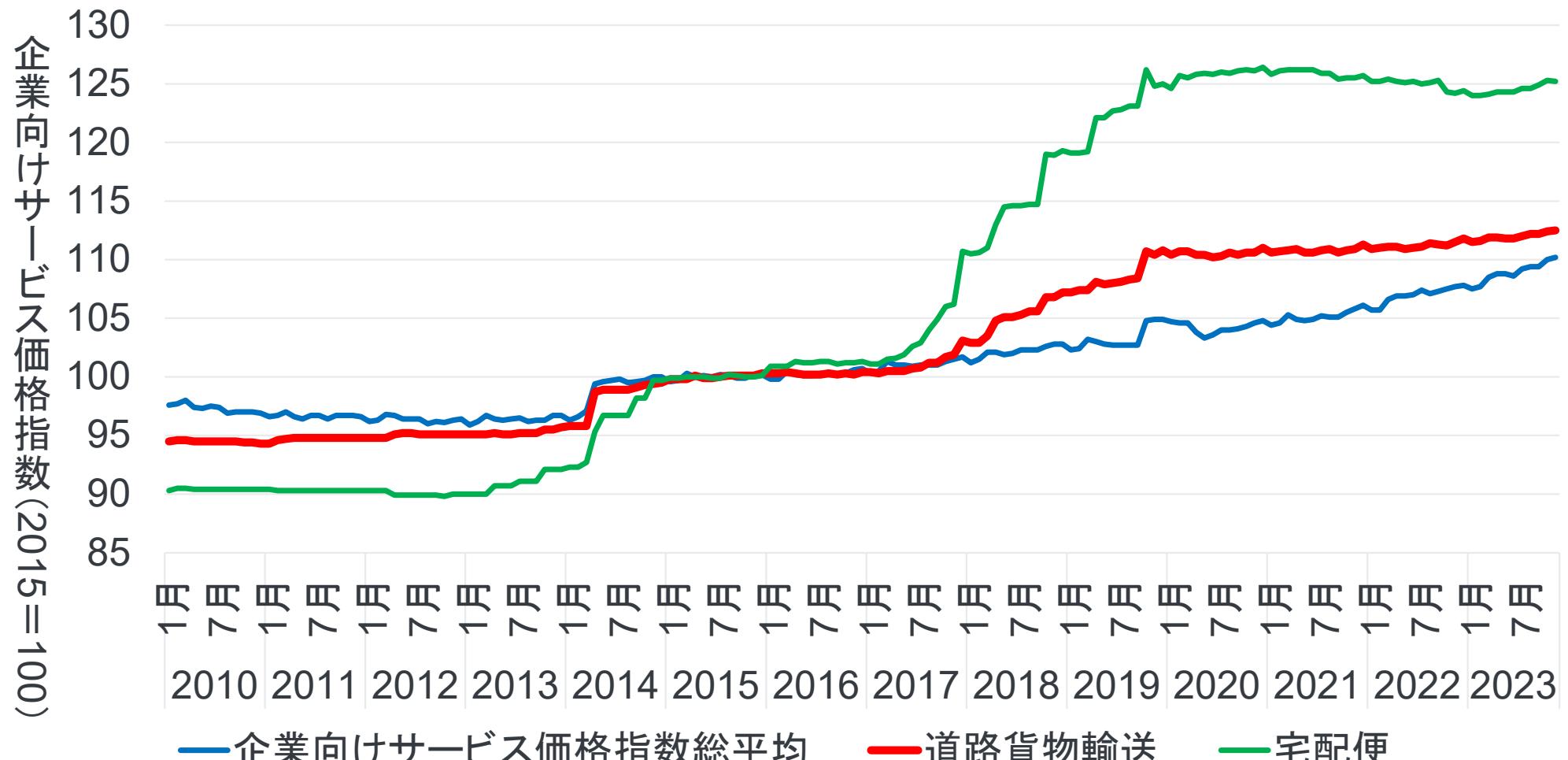
賃金について

2. 賃金水準は、過去10年間で上昇（大型15%・非大型10%）し、格差も縮小してきた
 - ・ただし賃金は、**2010年までの20年間で20%近く下がっており**、その振り戻しという面がある
 - ・賃金上昇の多くは、所定内給与よりも**賞与**で起きている（＝変動的）
 - ・2023年以降、社会全体で（名目）賃金が上昇しているなか、トラック業界との格差が再び開く可能性も否定できない

運賃上昇・価格転嫁は進んだのか？

- ・日銀「企業向けサービス価格指数」2015年基準（2015=100）
2023年の指數：総平均108.9 道路貨物輸送111.9
コロナ前に上昇。コロナ後は横ばい。
ここ数年は平均値が上昇しているが、道路貨物輸送は上昇が弱い
- ・JILS発表「売上高物流コスト比率」の推移
2019年4.91 2021年5.70 2022年5.31 2023年5.00
2021年は過去20年で最高値を記録するが、その後低下。
(燃料費の高騰の反映か？)

日銀:企業向けサービス価格指数(2015年基準)



日本銀行公表資料、企業向けサービス価格指数。

運賃上昇・価格転嫁は進んだのか？

中小企業庁：中小企業の価格交渉、価格転嫁の実態を調査

「価格交渉促進月間（2023年9月）フォローアップ調査の結果について」2023年11月

1. 価格交渉状況

2023年3月は26位（全27位中）から2023年9月は**22位**に浮上＝交渉はしている

2. 価格転嫁状況

コストに対する転嫁率：2023年3月調査19.4%→9月調査**24.1%**と上昇。

価格転嫁率の**平均値は45.7%**であり、トラック運送の状況は**27業種中27位と最下位**（「価格交渉は行われたが、全く転嫁できなかった企業の割合」は**29.2%**と最も高い）

「2024年問題」を 乗り越えるために

「2024年問題」を乗り越えるために

- ・ドライバーの労働時間を短縮させ、賃金単価を上昇させられるか？
- ・人手不足の中で、荷物を運び続けられるか？
→生産性の向上が求められる

- ①運送事業者
- ②荷主
- ③行政
- ④消費者

「2024年問題」を乗り越えるために

運送事業者：これを好機と捉えて、変えていけるのか
が問われる

⇒効率化、生産性の上昇

事例）中継輸送、共同配送、積載率上昇、
パレットの利用

「2024年問題」を乗り越えるために

例) 中継拠点の設置、中継輸送の開始

- ・車両の大型化
- ・パレットの利用、2段積み
- ・共同配送の開始

投資できるか、ドライバーを確保できるか

「2024年問題」を乗り越えるために

非効率な物流を減らし、生産性を高めるために

物流事業者：荷主企業：相互の連携を強化し、
共同配送、中継輸送、DXの活用など

行政：連携強化のための仕組みづくり、
中継拠点の設置など環境整備

「2024年問題」を乗り越えるために

生産性の向上は必要

だが、低い生産性は何ゆえか？

例) ジャスト・イン・タイム

ミクロで生産性が高まったとしても、
マクロで生産性が高まるとは限らない

「2024年問題」を乗り越えるために

モーダルシフト

トラック等の自動車で行われている貨物輸送を鉄道や船舶の利用へと転換すること

- －環境負荷低減

- －ドライバーの労働時間削減

荷主に求められていること

「物流革新に向けた政策パッケージ」

（1）商慣行の見直し

例) 荷主・物流事業者間の物流負荷（荷待ち・荷役作業の削減等）**軽減の規制的措置**の導入

（2）物流の効率化

例) 設備投資の促進（バス予約システム、フォークリフト導入）

（3）荷主・消費者の行動変容

例) 荷主経営層の行動変容を促す**規制的措置**導入

なぜ荷主まで規制的措置がかかるのか？

荷待ち・荷役時間の削減を例に・・・

例) 「手積み・手下ろし」から**パレット化**

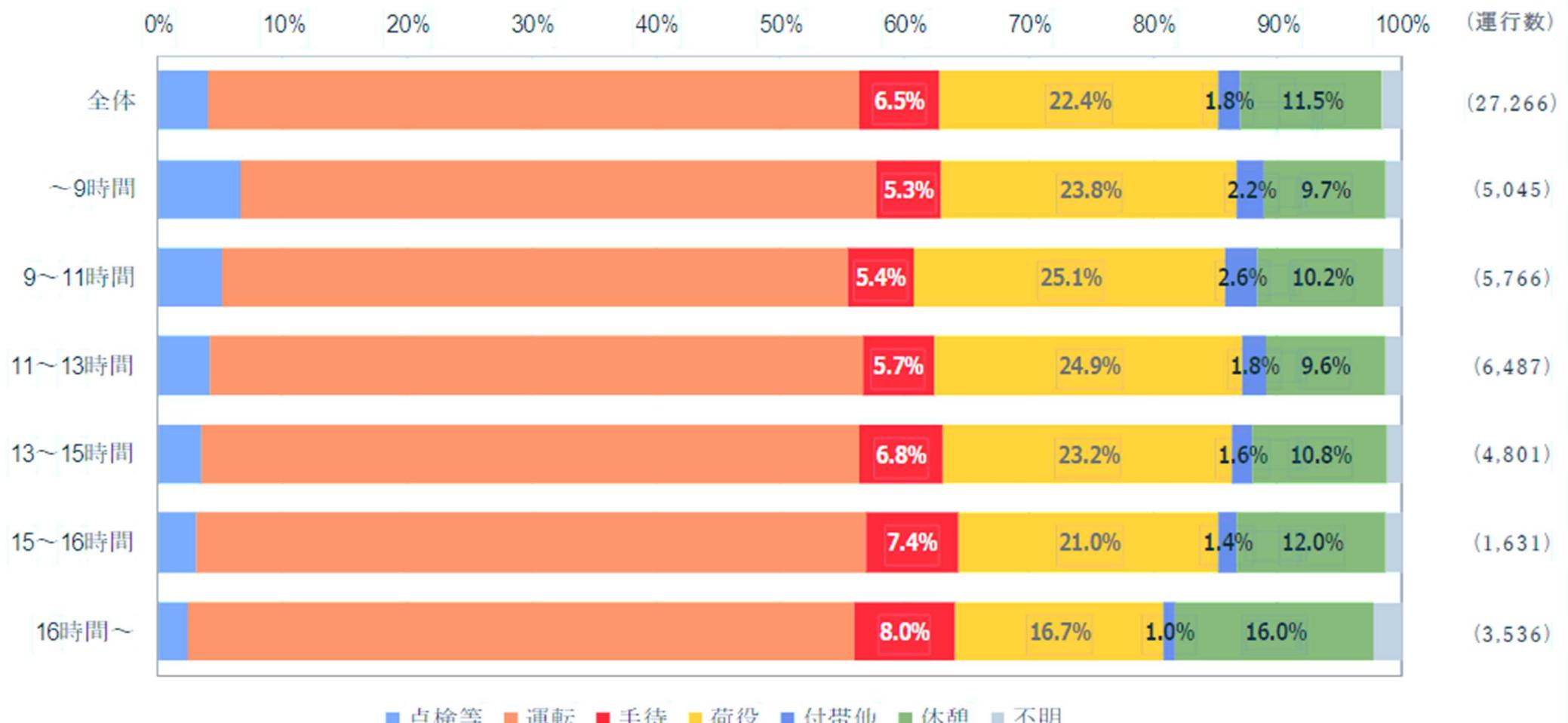
荷役時間は2-3時間から30分に短縮（10トン車）

商品をパレットに載せるためには...

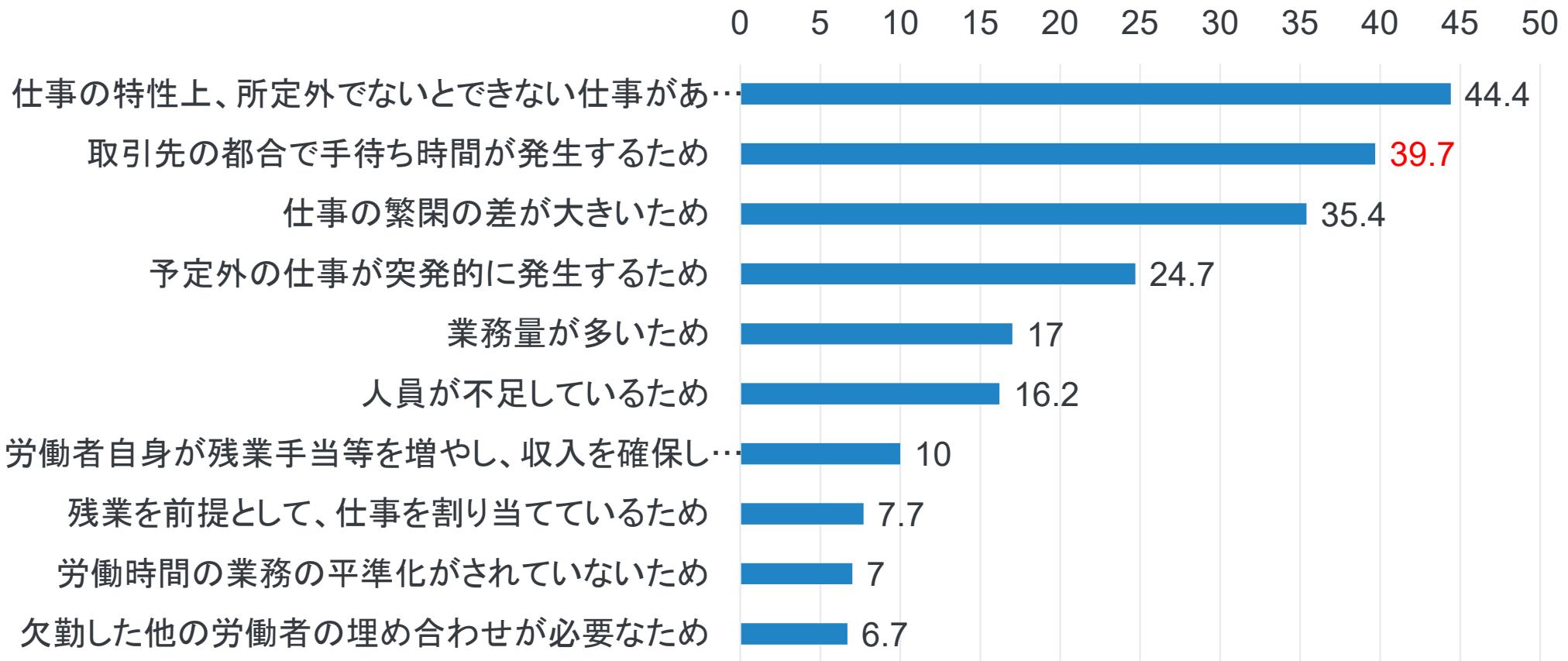
商品規格や包装の見直しコストが要する

コストは回収できるのか？

拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)



トラックドライバーにおいて長時間・所定外労働が必要となる理由 (複数回答、上位10項目)



出所：令和2年度厚生労働省委託『過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業』
報告書、企業調査。

なぜ荷主まで規制的措置がかかるのか？

荷主

問題意識の共有は進む

－物流負荷を軽減させなければならぬ

行動変容につながりにくい

－投資回収の目途がたたぬ

ミクロの合理性、マクロの不合理性＝**合成の誤謬**

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



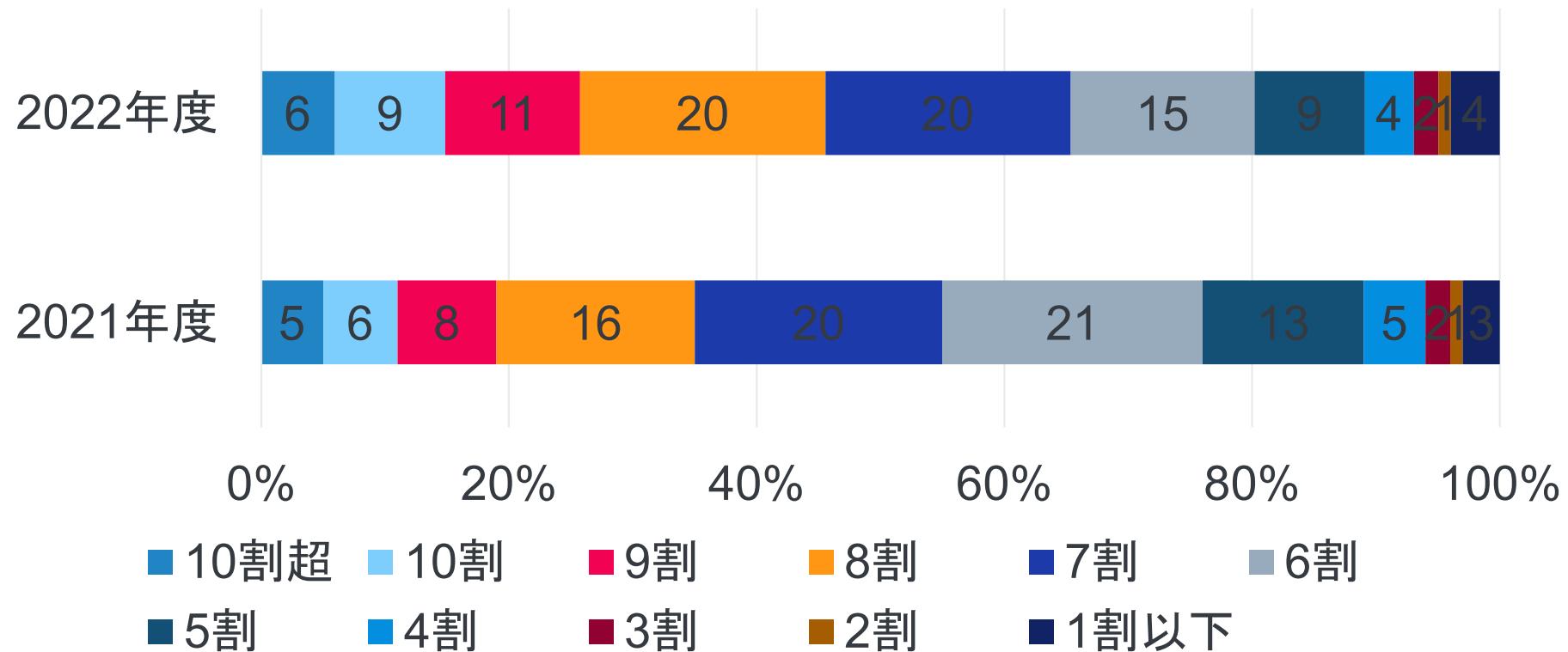
厚生労働省作成資料より

荷主に期待されること

- ・荷待ち・荷役の削減
 - パレット化
 - 予約システム導入（効果不透明な部分もあり）
 - 荷待ち・荷役時間の測定
- ・リードタイムの延長、納品期限の延長
- ・積込先、荷下ろし先の集約
- ・標準的な運賃・適正運賃への理解
 - 運賃の値上げ

適正取引について

標準的運賃と契約額の乖離状況 (%)



価格交渉はできているか？

企業物価指数の上昇

燃料費の上昇

人手不足ゆえの人工費の高騰

労働時間を短縮させるために要するコスト

脱炭素・環境問題対応のためのコスト…

→生産性の向上だけでは間に合わない

価格交渉はできているか？

様々な調査の結果が示していること

=運送業界は、最も価格交渉・価格転嫁が進んでいない

例) 中小企業庁『価格交渉促進月間フォローアップ調査の結果』
(2023年9月)

コスト増に対する転嫁率 : **24.1%** (平均45.7%)

27位/27業種中 (最下位)

終わりに

持続可能な物流を目指して・・・

構造的な問題

－過当競争、過度な運賃値下げ競争のは是正

－公正取引委員会による社名公表

－トラックGメン

→適正取引が可能な構造へ