

持続可能な物流セミナー2024



「2024年問題」の現状と課題

2024年10月31日(木)

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」、中央最低賃金審議会など。

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物流「2024年問題」の現状

②物流関連二法の改正

③政策の変遷をどう捉えるか
荷主に求められていること

物流「2024問題」の現状

「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・連合の労使合意

2019年4月 罰則付き時間外労働の上限規制適用開始

★ 2つの例外

- ・ 改正労基法施行から5年後に適用＝2024年
- ・ 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」

	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>   1年の拘束時間が<u>3,400時間</u>を超えない範囲で<u>年6回</u>まで ※ <u>284時間を超える月が3か月を超えて連続しないこと。</u> ※ <u>月の時間外・休日労働が100時間未満となるよう努める。</u>
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、</u> <u>9時間下限</u> ※ <u>長距離・泊付きの運行の場合は、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。</u>

【その他】

- ▶ 連続運転時間：「運転の中断」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。
- ▶ 分割休息特例：分割の方法を見直し（現行：4H+6H、5H+5H等 → 見直し後：3H+7Hも可）、分割休息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。

2023年度 脳・心臓疾患 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	171（38）
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	93
建設業	総合工事業	58
宿泊業、飲食サービス業	飲食店	53
医療、福祉	社会保険・社会福祉・介護事業	51

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	66（16）
宿泊業、飲食サービス業	飲食店	18
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	12
建設業	総合工事業	11
建設業	設備工事業	8

「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』

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』）

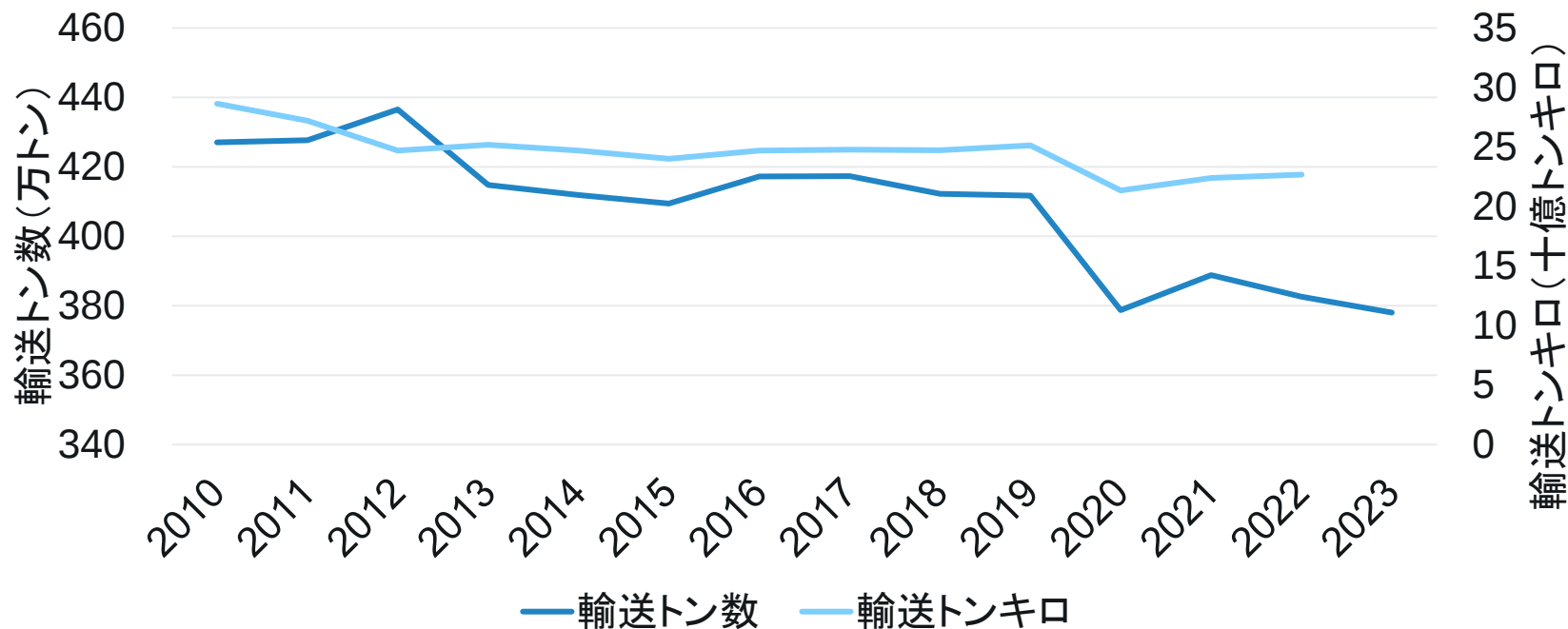
- ・ドライバー不足により、2030年には輸送能力の19.5%（5.4億トン）が不足
- ・2024年問題の影響（2024年時点）と合わせて、輸送能力の34.1%（9.4億トン）が不足

物流の混乱が起きていない理由

- ①貨物量の減少
- ②物流効率化の進展
- ③ワークルールの不遵守

貨物量の減少

輸送トン数・輸送トンキロ数の推移



物流効率化の進展

- ・ モーダルシフト
- ・ 共同配送
- ・ 中継輸送
- ・ リードタイムの延長
- ・ 予約システムの導入
- ・ 附帯業務の削減・・・など

例) 自動車部品の輸送現場で起きていること

労働規制の強化と生産性向上

労基法改正により、ドライバーの労働時間を短縮させるために

例) 共同配送が進む、リードタイムを延長してまとめて運ぶ

例) 予約システムを導入して、待機時間を削減する

→効率的な輸送の追及、積載率の向上：**労働時間の短縮が生産性の向上に
励む契機となっている**

⇔長時間労働が許容されていたことが長時間の待機や非効率な輸送を可能にしてきた

背景) 人手不足、自社の荷物を安定的に運んでほしいという荷主の思い
法規制の強化（物流関連二法の改正、2024年通常国会）

物流効率化の取り組み

1. 二極化の進行

大手荷主を中心に対策が進むが
中小荷主では対策の遅れが目立つ

2. 中小運送事業者でも、改善基準告示を守れない 輸送を断る動きが広がる

(例：リードタイムの短い長距離輸送など)

今はまだ他社が運ぶ余力があるが、いつまで続くか？

ワークルールの不遵守

1. 労働環境をめぐる変化

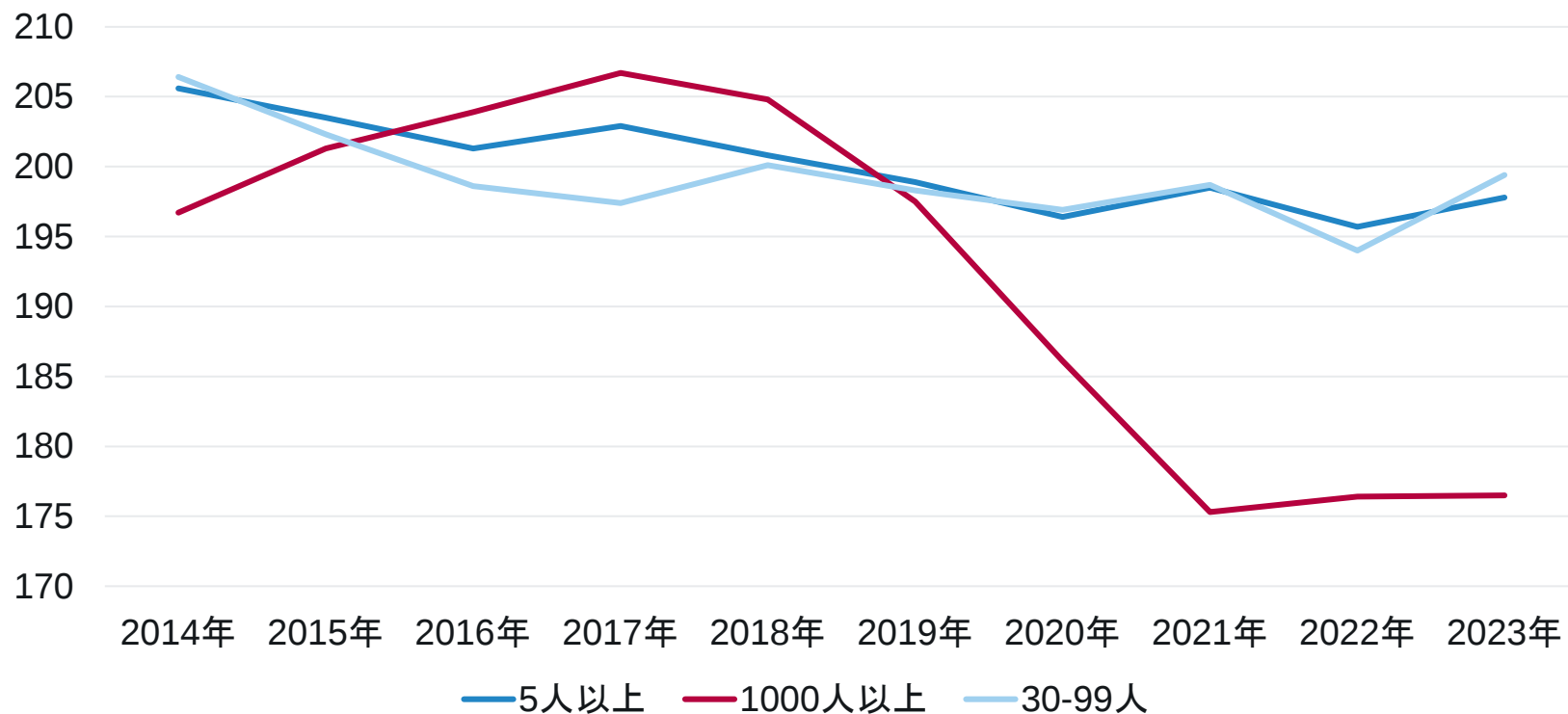
—労働時間は短くなったのか

—賃金は上がったのか

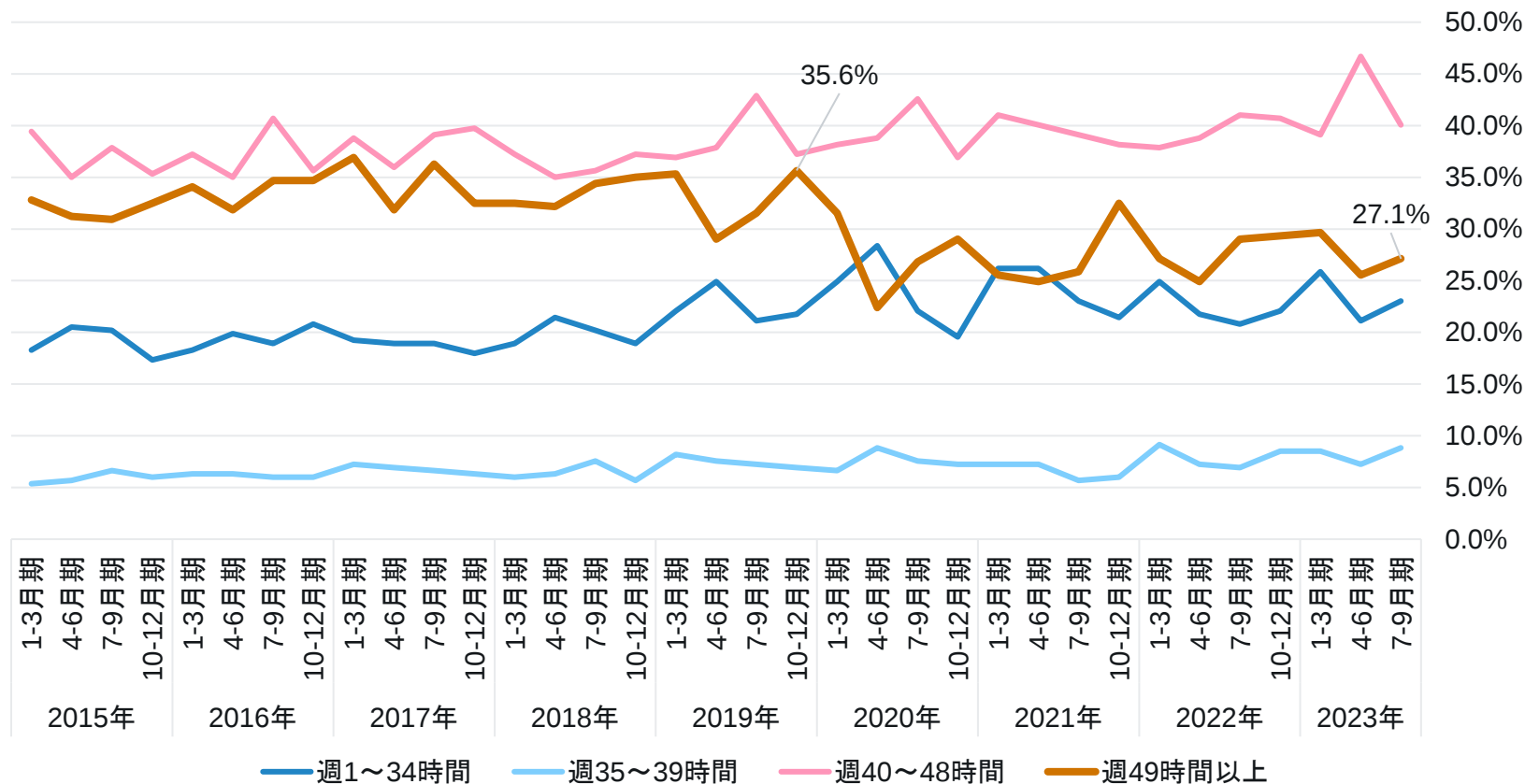
2. ワークルールの遵守できない現場

- ・パレット利用が進まない（例：農産品輸送）
- ・リードタイムを伸ばせない（例：鮮魚輸送）
- ・待機時間を減らせない

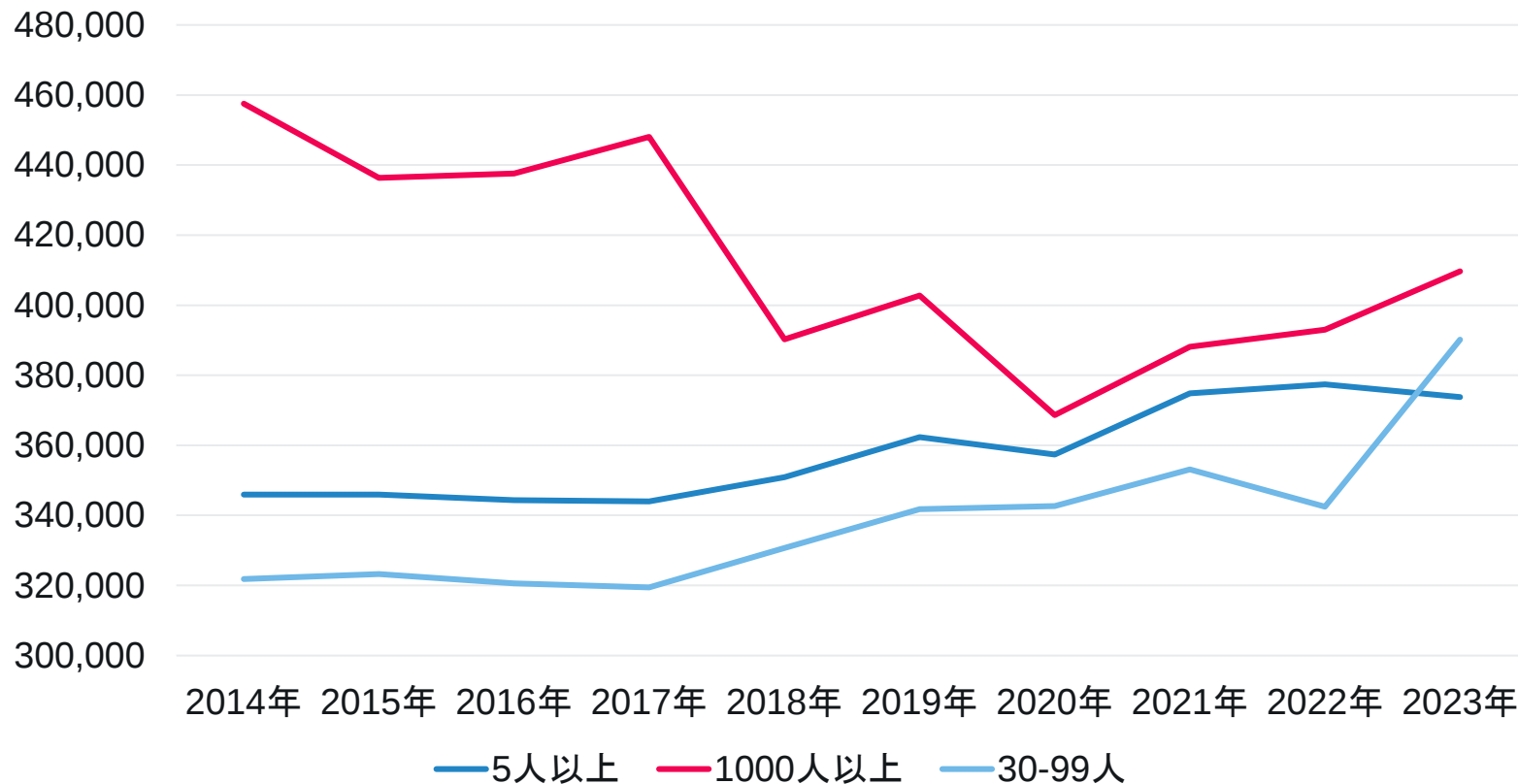
企業規模別にみた道路貨物運送業の実労働時間数の推移



運輸業・郵便業の月末1週間就業時間別労働者比率



企業規模別にみた道路貨物運送業の現金給与総額の推移



運賃上昇・価格転嫁は進んだのか？

価格の動向について

・日銀「企業向けサービス価格指数」2015年基準（2015＝100）

2023年の指数：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、平均値が上昇しているが、道路貨物輸送は上昇が弱い

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（2024年3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9月は22位（全27位中）から2024年3月は25位＝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%→2024年3月28.1%。

価格転嫁率の平均値は46.1%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19.7%と最も高い
しかし、2023年9月調査では同割合が28.9%だったことを考えると前進。

「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）

物流関連二法の改正

物流総合効率化法の改正

1. 荷主・物流事業者に対する規制的措施

- ・一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、中長期計画の作成や定期報告等を義務づける

実施状況が不十分な場合、勧告・命令を実施。

- ・特定事業者のうち荷主には物流統括管理者の選任を義務づけ

2024年成立、2025年努力義務、2026年規制的措施

貨物自動車運送事業法の改正

2. トラック事業者の取引に対する規制的措施

- ・元請け事業者に対し、実運送体制管理簿の作成を義務づけ
- ・付帯業務料、燃料サーチャージなどを含む運送契約の締結を書面による交付を義務付け（下請け関係の利用運送事業者にも適用）
- ・一定規模以上の事業者に対し、管理規定の作成、責任者の選任を義務付け

貨物自動車運送事業法の改正

2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

「標準運賃」および「標準運送約款」の見直し

例) 「標準運賃」の運賃表改訂：平均8%の引き上げ

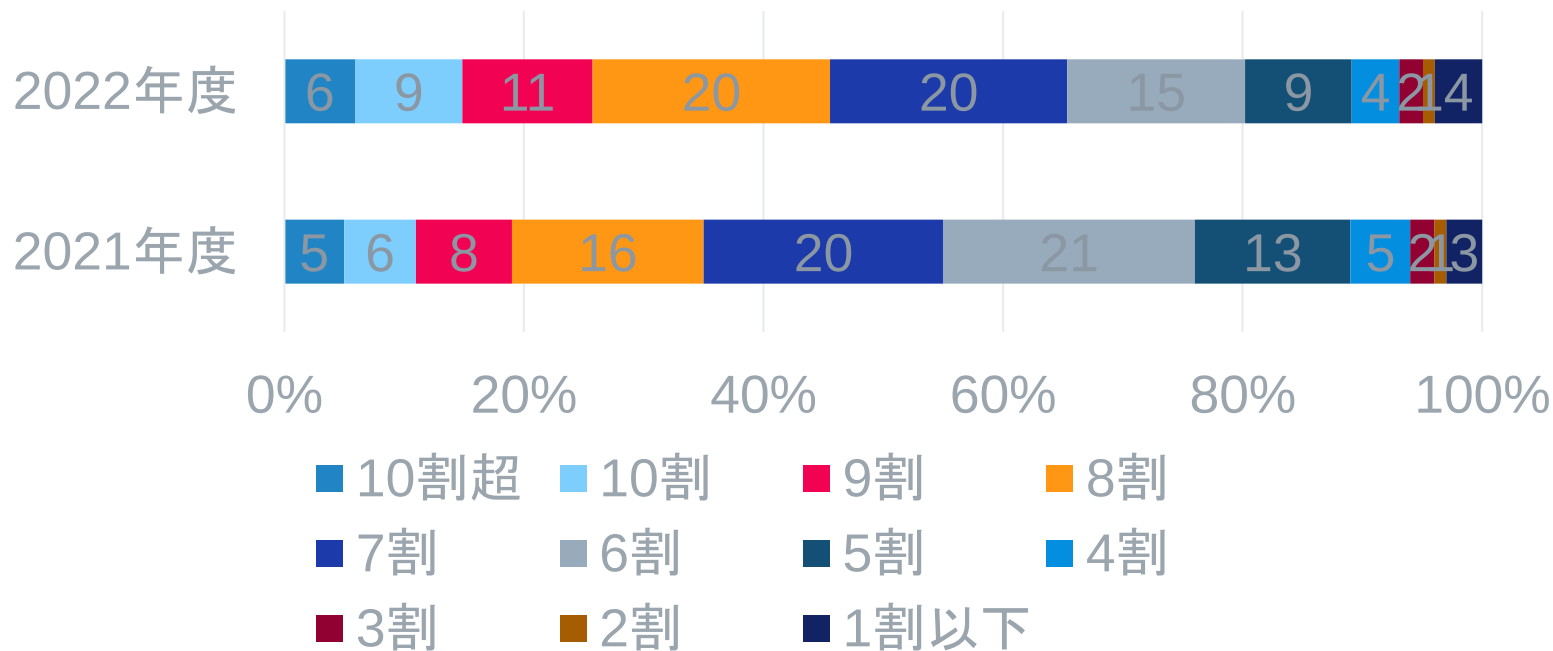
例) 荷待ち・荷役の対価について、標準的な水準の提示

4トン、30分待機、1760円など

例) 下請手数料（運賃の10%）を設定

→どこまで実効性があるのか？

標準的運賃と契約額の乖離状況（％）



貨物自動車運送事業法の改正

3. 軽トラック事業者に対する規制的措施

軽トラック事業者に対し、必要な法令等の知識を担保するための管理者選任と講習受講、事故報告を義務付け

「2024年問題」にむけた対策

これらの法政策を実施することにより
施行後3年で2019年度比

荷待ち・荷役時間の削減：年125時間/人 削減
積載率向上による輸送能力の増加：16%増加

政策の変遷をどう捉えるか

今の状況をどう捉えるか

(1) 規制緩和：1990年物流二法の施行

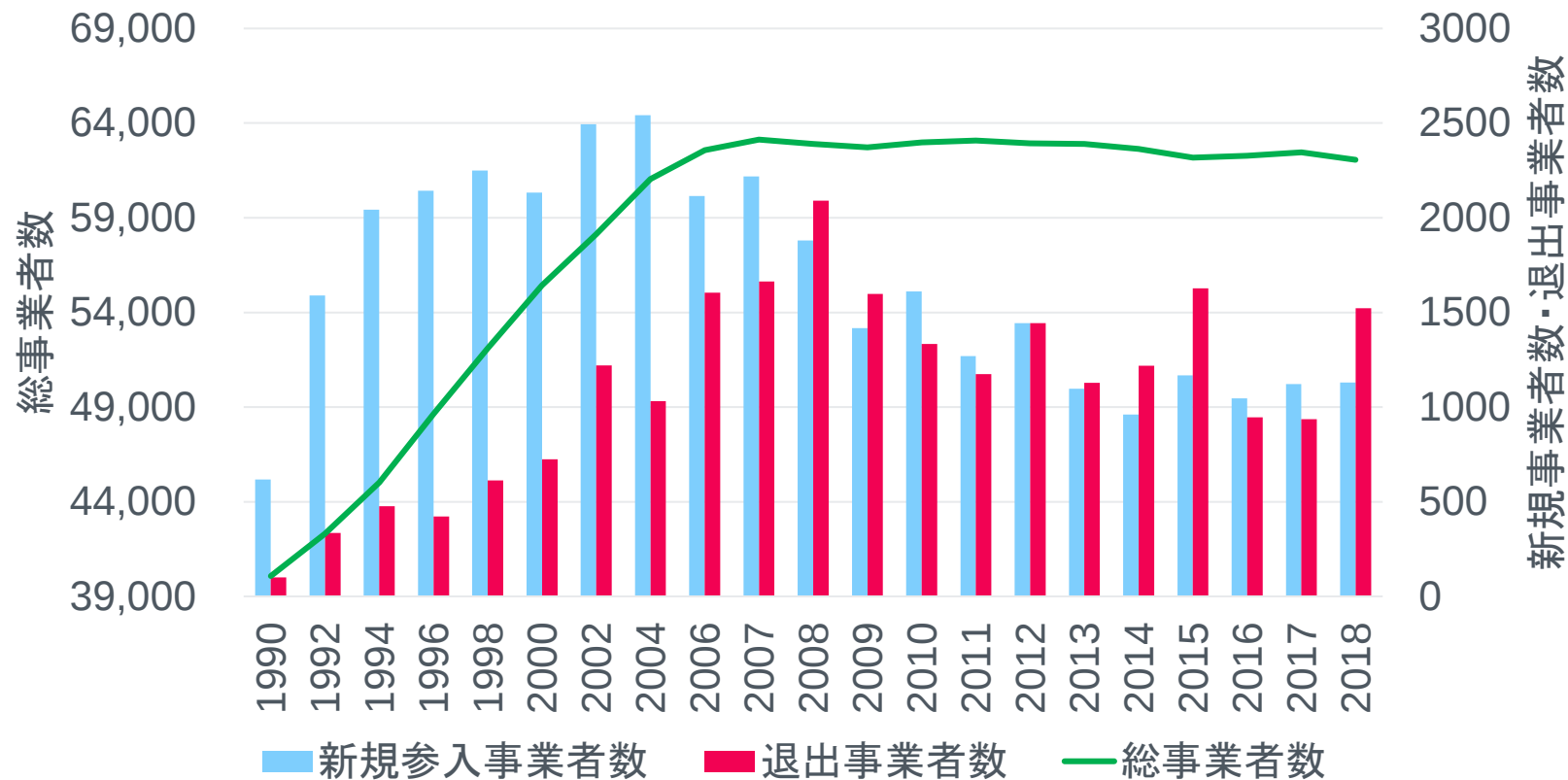
- ・ 参入業者の増大→荷主都合を優先させる慣行
(附帯業務の未払い、荷待ち、高速代金未払い等)
- ・ 運賃の低下

(2) 産業構造の変化

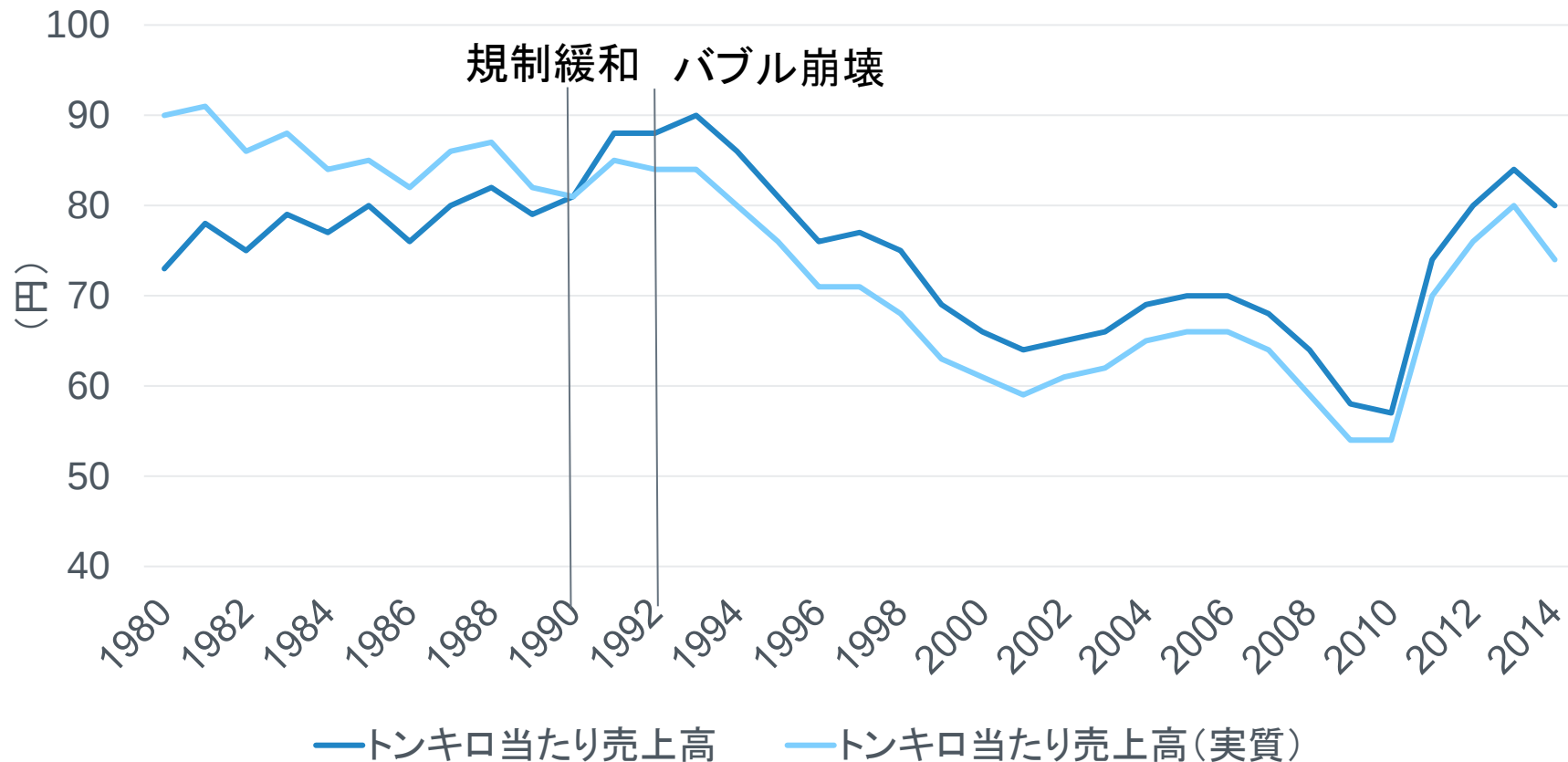
- ・ 重厚長大産業から軽薄短小産業へ
- ・ ジャストインタイム、「日本的経営」の裏で起きたこと

(3) 多層下請け構造：実勢運賃の下落

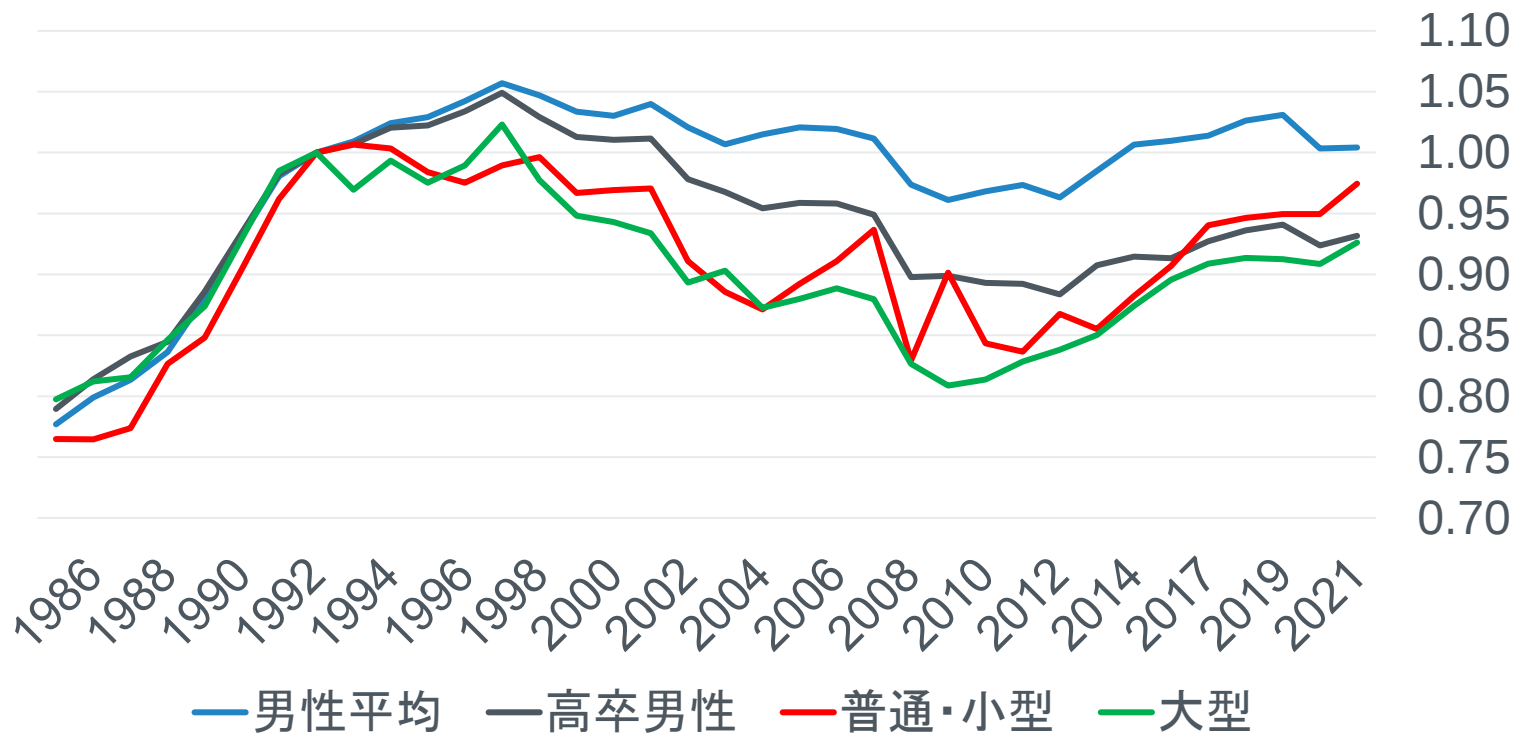
トラック運送事業者数の推移



輸送量(トンキロ)当たり売上高の推移



属性別年収水準の推移・男性のみ(1992=1)



出所：厚生労働省『賃金センサス』各年版。

注：年収は、「決まって支給する現金給与額」×12+「年間賞与その他特別給与額」で求めた。「大型」は、「営業用大型貨物自動車運転者」を、「普通・小型」は「営業用普通・小型貨物自動車運転者」を指す。ただし、後者は、2020年以降「営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）」となった。

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

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

過去10年間の政策の流れ

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

過去35年の流れ

——規制緩和から規制強化へ

1. 規制緩和による生産性の低下

社会全体：人口減少、労働時間の削減

トラック業界：労働条件の低下と人手不足

2. 規制強化によりどのような変化が起きるか

荷主に対する規制

物流効率化の流れ

なぜ荷主まで規制的措施がかかるのか？

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ない

行動変容につながりにくい

—投資回収の目途がたたない

ミクロの合理性、マクロの不合理性＝合成の誤謬

社会全体で生産性向上に取り組む

生産性の向上は必要

だが、トラック業界の低い生産性は何ゆえか？

例) ジャスト・イン・タイム

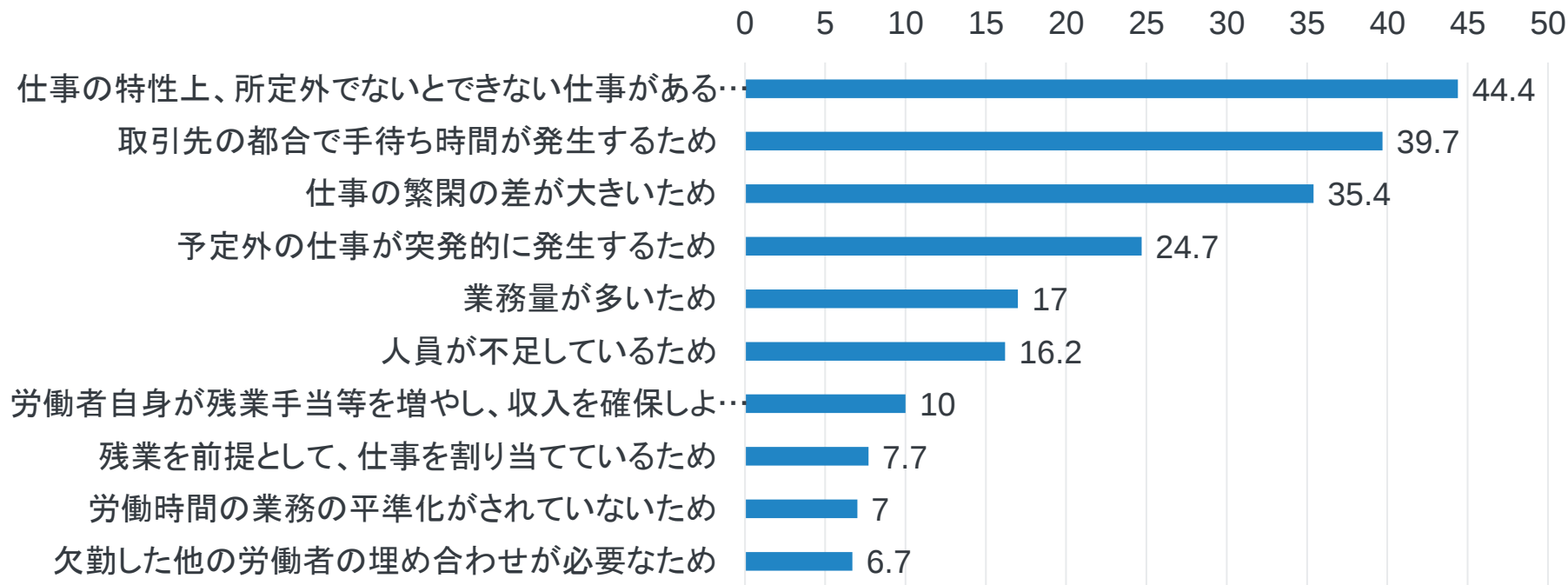
ミクロで生産性が高まったとしても、
マクロで生産性が高まるとは限らない

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、値上げ

長時間労働の要因

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



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に努めること。
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



運送業者

厚生労働省

省内HPにおいて情報収集

国土交通省

労働基準監督署

情報提供（拡充）

働きかけに活用

荷主への要請（新規）

法に基づく「働きかけ」等



発荷主

着荷主

厚生労働省作成資料より

※ 荷主への働きかけ等の実施に当たり、厚生労働省から提供された情報も活用
※ 国土交通省において、さらなる働きかけ等の実施のため、地方適正化事業実施機関が行う巡回指導時の情報収集を周知徹底（本年4月措置済）

おわりに

外国人労働力について

IRU（国際道路輸送連合）の2023年調査によれば
ヨーロッパではトラック運転手不足が深刻であり
運送会社の半数が事業拡大が困難な状況

2028年までにドライバー不足は倍増する