

“物流の 2024 年問題”をどう捉えるか？トラック運送業の現状と課題

矢野裕児 流通経済大学 流通情報学部 教授

《報告要旨》

物流は、従来のコストデフレ時代から、コストインフレ時代に転換したとされる<sup>1)</sup>。これまでは、利用者からみれば、短い輸送時間で、いつでも頼めば運んでくれる、様々な付帯作業もしてくれ、比較的安価というのが当たり前であったが、その当たり前が崩れつつある。近年、物流需要が増大するのに対して、ドライバー不足などにより物流の輸送能力が不足する物流危機ということが言われ始めた。現在直面している物流危機は、一時的な需給バランスの崩れではなく、中長期的にドライバーが減少していくなかで、荷物を運ぼうとしても運べない、あるいは遅延するという事態が発生するというものである。

本稿では、物流の 2024 年問題の前提として、トラック運送業がどのような構造なのかを説明する。続いてドライバー不足の現状、その背景である労働時間、年間収入の現状について説明する。そして、労働時間短縮に向けての対応は、物流事業者だけでは解決できないのであり、発荷主、着荷主企業と連携し、物流条件の見直しが欠かせないことを述べる。

## I トラック運送業の構造

### 1 トラック運送業の構造

1990 年に貨物自動車運送事業法が施行され、従来は免許制であったのが許可制に切り替わり、トラック運送業への新規参入が容易となった。この規制緩和によって、新規参入事業者が急増し、トラック運送事業者数は、1990 年に約 4 万者であったのが 2000 年代前半まで急拡大し、2007 年には 6 万 3000 者となった。その間 1.5 倍以上の伸びとなり、輸送需要が伸び悩むなか、事業者間の競争が激化した。トラック運送業は中小企業が多く、中小企業比率は 99.9%となっている<sup>2)</sup>。トラック運送業全体の車両数別に事業者数をみると、10 両以下が 54.7%、50 両以下が 93.0%と大半を占めている<sup>3)</sup>。そして、実際に貨物車を運転して運んでいる実運送部分を中小企業が大きな役割を担っている。このため、企業間の激しい競争や複雑な元請け・下請け関係が特徴となっており、下請けが 6、7段階に及んでいる事例もある。元請けから何段階もの下請構造において、その際、各段階で仲介手数料が取られており、適正な運賃・料金収受の妨げとなっているため、同じ実運送をしても営業収入が大きく減ることにつながると指摘されている。

トラック運送業の営業収入は、1990 年代後半から 2000 年代はほぼ横ばいで推移した。事業者数が増えたのにもかかわらず、業界全体の営業収入が横ばい、市場が大きくなりたいため、競争が激化することとなった。2017 年以降、営業収入が増えているが、燃料費の高騰、人件費の高騰によるところが大きい。最近では、運賃は値上がり傾向にあり、トラック運送事業者の営業収益も若干改善している。ただし、2021 年度でみると車両規模が 101 台以上は 11.7%増になっている一方、10 台以下では 1.7%にとどまっている。さらに営業損益率でも 50 台未満は赤字、経常損益率でも

20 台未満は赤字となっている。このように中小企業における経営環境は厳しい状況が続いている。なお、営業費用のなかで、人件費の比率は 37.3%と高く、次いで多いのが、燃料油脂費で 13.7%となっており、最近の石油製品価格の上昇は、トラック運送事業者にとって大きな負担となっている 4)。特に下請企業は、必要コストを運賃・料金に転嫁できないなど、安全対策、長時間労働、適正運賃・料金の未収受など、問題が多いとされている。

## Ⅱ トラック運送業におけるドライバー不足の現状

### 1 トラック運送業の自動車運転従事者数の推移

国勢調査によるトラック運送業のうち自動車運転従事者数の推移をまとめたのが図 1 である。1980 年の 64.4 万人から 1995 年には 98.0 万人となっており、この間 52.2%増と大幅に増加した。バブル経済期、さらにバブル崩壊後においても、自動車運転従事者数は確実に増加した。しかしながら、2000 年以降は大幅に減少し、2000 年の 97.3 万人から、2005 年には 88.1 万人、2010 年には 78.4 万人と、それぞれ 9.5%減、11.0%減となっている。しかしながら、その後 2015 年は 76.7 万人と減少幅が減り、さらに 2020 年には 77.9 万人と若干増加している。

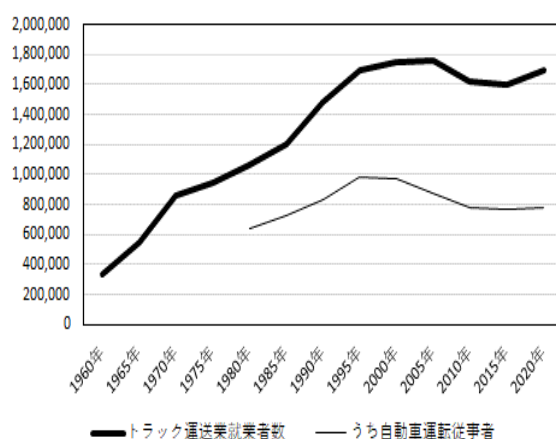


図 1 トラック運送業の就業者数と自動車運転従事者数の推移(人)

出典:国勢調査より作成

### 2 年齢別のトラック運送業の就業者数の推移

トラック運送業就業者数を年齢別にまとめると表 1 のようになる 5)。平均年齢は 2000 年が 41.6 歳であったのが、2010 年には 45.0 歳、2020 年には 48.3 歳となっており、高齢化が顕著であり、2025 年には平均年齢が 50 歳代になることが予想される。年齢階層別の推移をみると、就業者数が最も多い約 25 万人のグループがある。2000 年には 25～29 歳、30～34 歳であり、第 2 次ベビーブーム(1971 年～1974 年生まれ)を中心としたグループである。このグループが高齢化し、2020 年には 45～49 歳、50～54 歳となっている。この約 25 万人のグループが、近年、トラック運送業の就業者数の中核となってきた。しかしながらこのグループが 2025 年以降に 60 歳代となることから、退職者が急激に増加していくことが予想される。高齢化の進展は顕著であり、今後の急激な減少が予想される。

表 1 年齢別のトラック運送業の就業者数の推移(人)

|        | 2000年     | 2005年     | 2010年     | 2015年     | 2020年     |
|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 24歳未満  | 133,579   | 94,726    | 61,570    | 55,760    | 78,060    |
| 25～29歳 | 234,170   | 157,369   | 110,800   | 78,270    | 79,790    |
| 30～34歳 | 240,395   | 246,297   | 164,690   | 122,150   | 102,950   |
| 35～39歳 | 210,641   | 254,811   | 247,390   | 177,800   | 146,720   |
| 40～44歳 | 181,230   | 220,926   | 244,210   | 262,300   | 209,600   |
| 45～49歳 | 199,309   | 185,509   | 205,920   | 256,180   | 287,320   |
| 50～54歳 | 240,480   | 200,585   | 175,600   | 209,070   | 283,320   |
| 55～59歳 | 186,421   | 228,961   | 179,650   | 167,920   | 211,780   |
| 60～64歳 | 78,913    | 116,721   | 169,050   | 141,850   | 156,490   |
| 65～69歳 | 90,174    | 41,899    | 57,700    | 87,720    | 96,930    |
| 70歳以上  | 13,285    | 17,629    | 25,700    | 40,280    | 74,700    |
| 合計     | 1,747,997 | 1,765,327 | 1,620,280 | 1,599,200 | 1,687,260 |
| 平均年齢   | 41.6      | 43.3      | 45.0      | 46.8      | 48.3      |

出典:国勢調査より作成

### 3 ドライバーの過不足状況

全職業計と自動車運転(トラックだけではなくバス、タクシー等も含む)の職業の有効求人倍率の推移をまとめると図 2 のとおりである。自動車運転の職業が全職業計を常に上回る形で推移している。ドライバー不足は、2013 年後半から特に深刻となっている。ドライバーは非常に高い数値となっており募集しても集まらない状況が続いている。なお、2020 年度は新型コロナの影響があり、2 前後で推移している 6)。自動車運転の職業の求人数は増加がみられない一方、自動車運転の職業の求職数は、2016 年以降は 1995 年の約半分にまで減少している。さらに自動車運転の職業の求職者の年齢構成比をみると、高齢化が急速に進展している。50 代以上の比率は、67.4%となっている。

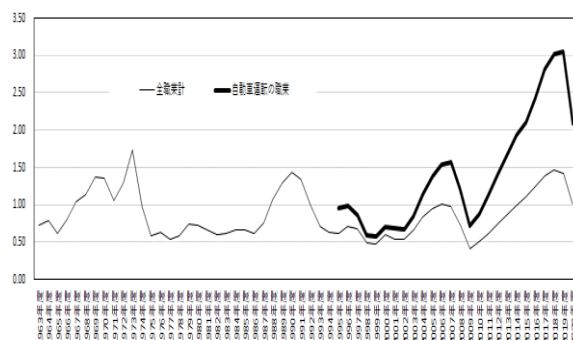


図 2 有効求人倍率の推移

出典:厚生労働省「一般職業紹介状況」より作成

### 4 ドライバー需給の将来推計

将来的にドライバー供給が減少し、需給バランスが崩れるという推計については、複数の研究所等が発表している。NX 総合研究所は、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)が不足するとしている。さらに、2024 年問題の時間外労働の上限規制の影響と合わせて、輸送能力の 34.1% (9.4 億トン)が不足する可能性があると推計している。複数の推計で、約 3 割の供給不足が見込まれている。

## Ⅲ トラック運送業におけるドライバー不足の背景

### 1 ドライバー不足の背景

現在発生しているドライバー不足問題の背景として、生産年齢人口の減少により、労働力確保

が難しくなっていること、さらに、物流業界が抱える長い労働時間、安い賃金、きつい作業内容といった問題により、特に若い人がドライバーになりたがらないということがある。トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して長時間となっており、かつトラック運送業の賃金水準は全産業平均に比べて低い水準で推移している。このため、若い人にとってトラックドライバーは魅力的な職業となっていないといえる。

## 2 ドライバーの労働時間の現状

2022 年のドライバーの月間労働時間は、営業用大型貨物自動車で 2,568 時間、営業用貨物自動車(大型車を除く)で 2,478 時間となっている。産業計の 2,124 時間を大きく上回っており、ドライバーの長時間労働の解消が大きな課題といえる 7)。

政府は「働き方改革」を進めており、労働基準法改正では、2019 年 4 月から時間外労働の上限規制(労働基準法制定以来初めての罰則付きの労働時間規制の導入、中小企業への適用は 2020 年 4 月から)、年次有給休暇の確実な取得の義務化した。ただし、建設事業、トラック運転手やタクシードライバーなどの自動車運転、医師といった業務は働き方が特殊なため、上限規制の適用が 5 年間、2024 年 3 月 31 日まで猶予されていた。一般的な業務の場合は、残業時間の上限は、原則として月 45 時間・年 360 時間であり、臨時的な特別の事情があり、労使が合意する場合は、年 720 時間以内となっているが、自動車運転業務は働き方が特殊なため、2024 年 4 月 1 日以降も、720 時間ではなく、960 時間である。

自動車の運転業務の労働時間は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」の規定がある。2024 年 3 月までの規定では、ドライバーの 1 年に換算した拘束時間は 3,516 時間、月に換算した拘束時間は 293 時間を原則とし、休息期間は継続 8 時間と定められている。2024 年 4 月以降は、年間拘束時間は 3,300 時間、月間拘束時間は 284 時間を原則とし、休息期間は継続 11 時間を原則とすることに変更される。

改善基準告示の規定を遵守することは、当たり前であるが、これまでは、規定を超える長時間労働をしている場合が多かった。近年、法令遵守の意識は強くなっており、規制を超える長時間労働は減ってきているものの、2021 年度時点のドライバーの 1 年間の拘束時間をみると、図 3 のようになる。全体では「3,300 時間未満」が 78.3%、「3,300 時間以上～3,516 時間以下」が 17.4%、「3,516 時間超」が 4.3%となっている。長距離輸送では「3,300 時間未満」が 68.2%、「3,300 時間以上～3,516 時間以下」が 24.8%、「3,516 時間超」が 7.0%となっている。「3,516 時間超」が、2021 年度時点でも規定を超えていることになる。2024 年 4 月から、年間総拘束時間の規定は 3,300 時間となるが、2021 年度時点の労働状況のまま推移した場合、それを超えるドライバー数は全体で 21.7%、長距離運行では 31.8%となる 8)。

時間外労働の上限規制について、事業者側は、従業員が長時間働けなくなり、収入が減るということを問題視する意見が強い。一方、従業員側は、ドライバーの年間収入を確保するためにも、長時間労働を良しとする人が多かった。しかしながら近年は、従業員も長時間働いて多くの収入を得たいという人だけでなく、適正な時間を働きたいという人も増える傾向がみられる。さらに、中長距離輸送においては、宿泊を伴う運行となるが、自宅で就寝したいという希望が多くなっている。事業者側も、働く人側に立った多様な働き方を設定していくことが必要となっている。そして、従来型の、長時間労働が当たり前という働き方を払しょくしない限り、ドライバーのなり手の確保はますます

難しくなっていくことも予想される。

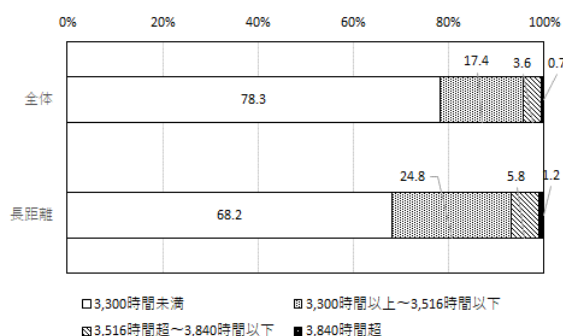


図3 年間拘束時間別の自動車運転者数

出典:トーマツ「トラック運転者の労働時間等に係る実態調査事業報告書」より作成

### 3 ドライバーの年間収入の現状

ドライバーの年間収入の推移をみると、営業用大型貨物自動車(男)では2001年の468.1万円であったが、2010年には405.4万円となっており、この間、13.4%減少している。2010年が底となり、増加傾向に転じ2021年には462.3万円まで増加している。営業用普通・小型貨物自動車(男)についても、2001年の432.1万円であったが、2009年には369.1万円となっており、この間、14.6%減少している。その後増加傾向に転じ、2021年には430.6万円まで増加している。このように年間収入については、2000年代は減少していたが、最近では増加傾向にある。

全産業の年間収入は、2021年では489.3万円なのに対して、大型貨物自動車は463.2万円、普通・小型貨物自動車430.6万円となっている。2015年から2021年にかけて全産業は上昇していないのに対して、大型は24.9万円、普通・小型は37.9万円上昇しており、上昇率は高いものの、依然として、安い賃金となっている9)。

## IV 物流 2024 年問題の影響

物流 2024 年問題を契機として、自動車運転業務の労働時間が短縮されることは、ドライバーの労働環境を改善することとなる。その反面、長距離輸送が難しくなる、さらに現状でもドライバー不足という問題を抱えているなか、さらに輸送力を低下させかねないという問題を抱えている。同時に、物流事業者からは、ドライバーが長時間働けなくなり、収入が減るということを問題視する声強い。ドライバー側も、従来は年間収入を多くするためには長時間労働が当たり前という人が多かったのも現実である。

物流 2024 年問題によって、特に影響が大きいのは500km以上の長距離輸送である。輸送距離が長くなれば、運転時間が長くなるため、当然拘束時間が長くなり、基準を超過してしまうこととなる。さらに荷待ち時間、積み卸し時間などが長い場合、特に拘束時間が長くなる。さらに、長距離輸送については、休息期間をきちんと取らないといけませんが、その時間が延長されたことにより、従来より時間がかかるということが発生する。

現状として、物流の2024年問題によって、物を運ぶことができない、あるいは遅延するといった事態はほとんど起きておらず、その影響は軽微とされている。2024年前半になって指摘されているのは、荷動き量の停滞である。輸送需要が減少していることにより、供給が需要を上回っている状

態であり、運ぶことができないといった深刻な問題は発生していないとされている。

2024 年問題で、最も大きな影響を受けるのは長距離輸送である。中小物流事業者においては、長距離輸送から撤退する事例も増えている。また、野菜、果物などの生鮮物については、産地から消費地に短時間で輸送する必要があると同時に、長距離輸送比率が高い品目が多い。そのため、産地においては、特に長距離輸送を必要とし、かつ出荷量が少ない出荷先については、出荷を見直す動きが顕在化している。

## V 労働時間短縮に向けての対応

トラック運転手の労働時間としては、運転時間が注目されることが多い。しかしながら、荷待ち時間がある運行においては、1 運行は 12 時間 26 分となっており、その内訳は運転時間が 6 時間 43 分、休憩時間が 1 時間 58 分なのに対して、荷待ち時間が 1 時間 34 分、荷役時間が 1 時間 29 分となっている<sup>10)</sup>。拘束時間には、荷待ち時間（荷物の積み卸しのために待機している時間等）も含まれ、荷物を届けに行っても、荷物を卸すまでに長時間待たされるといったことが常態化している。荷主の都合により発生する荷待ち時間が長く発生しており、それをいかに削減するかも大きな問題となっている。

また、納品等に要する時間が長いことも問題となり、最も大きい原因は、手積み手卸しである。パレットを利用し、フォークリフトで積み卸しをした場合、15 分程度で済むのに対して、手積み手卸しをした場合、10 トントラックでは積み卸しのそれぞれの作業に 2 時間程度かかる。しかしながらパレットが利用されていない場合も多く、ドライバーにとって肉体的にも大きな負担となる。

ドライバーは運送業務だけでなく、荷役作業、さらに検品、保管場所までの横持ち運搬、商品仕分け、資材、廃材等の回収、納品場所の整理、棚入れ、ラベル貼りなどの付帯作業をしている場合も多く、かつこれらの作業の料金収受ができていない場合が多い<sup>11)</sup>。

## VI まとめ

ドライバー不足、物流危機が発生した背景として、物流の効率化が遅れ、生産性が低いという問題がある。ただしこれは、トラック運送業だけが改善しようとしても解決できないというところに大きな問題がある。トラック運送業は中小企業も多く、効率化、生産性向上に向けた取り組みが遅れているが、それ以上に大きな問題は、商慣行なども含めた現状の物流条件が、効率化、生産性を無視したものとなっていることである。企業と企業の間をつなぐ物流現場では、短いリードタイム、多頻度小口、厳しい時間指定といった物流条件を要求され、さらに納品時の積み卸し、検品、さらに様々な付帯作業が要求されることも多い。その非効率な部分のしわ寄せが、物流現場に集中しているのであり、このことが労働時間を長時間化させる要因ともなっている。労働時間の短縮は、物流事業者だけでは解決できないのであり、発荷主、着荷主企業と連携し、物流条件の見直しが欠かせないのである。

## 注

- 1)フィジカルインターネット実現会議「フィジカルインターネット・ロードマップ」2022 年
- 2)国土交通省資料
- 3)全日本トラック協会「トラック輸送データ集 2023」

- 4)全日本トラック協会「経営分析報告書」
  - 5)国勢調査
  - 6)厚生労働省「一般職業紹介状況」
  - 7)厚生省「賃金構造基本統計調査」
  - 8)トーマツ「トラック運転者の労働時間等に係る  
実態調査事業報告書」2022 年
  - 9)厚生省「賃金構造基本統計調査」
  - 10)国土交通省「トラック輸送状況の実態調査」2020 年
  - 11)国土交通省「トラック輸送状況の実態調査結果」2017 年
- 

[2024-08-28 版]