

“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

Yuji YANO Understanding the "2024 Problem": Issues and challenges facing truck transport companies

はじめに

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¹⁾。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のが崩れつつある。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、第一に、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。第二に、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。最後に、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。

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²⁾。トラック運送業全体の事業者数を車両数別にみると、10両以下が54.7%、50両以下が93.0%と大

半を占めている³⁾。そして、実際に貨物を運んでいる実運送部分については、中小企業が大きな役割を担っている。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・料金收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、市場が大きくなるため、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、これは、燃料費、人件費の高騰にともなう運賃の値上げ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。営業費用のなかで、人件費の比率は39.8%と高く、次いで燃料油脂費で12.0%となっており、最近の石油製品価格の上昇は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・料金の未收受など、問題が多いとされている。

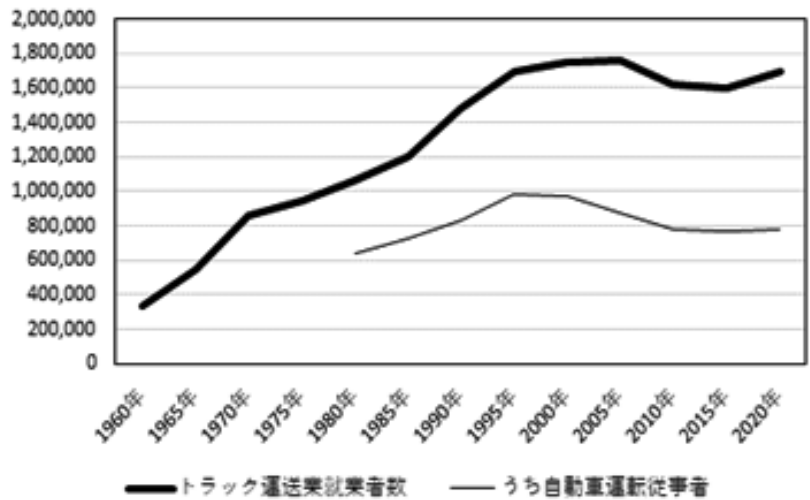
2. トラック運送業におけるドライバー不足の現状

(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表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。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。

図表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)



出所：国勢調査より筆者作成

図表2 年齢別のトラック運送業の就業者数の推移(人)

(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図表2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。

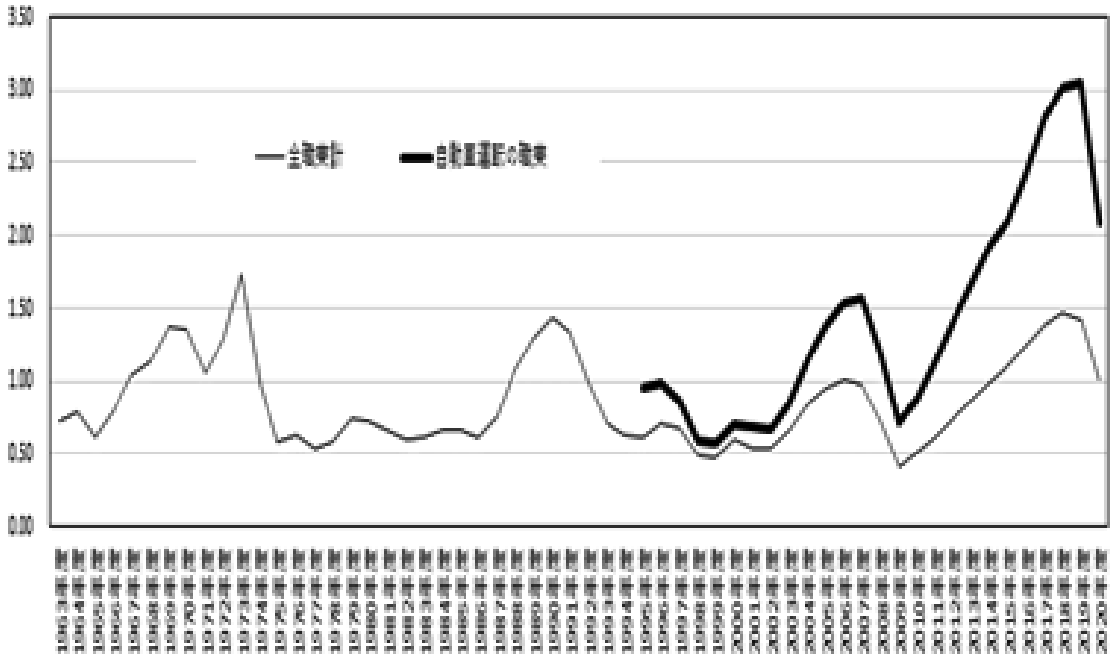
	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年
24歳未満	133,579	94,728	61,570	55,760	73,060
25～29歳	234,170	157,369	110,800	78,270	79,790
30～34歳	240,395	246,297	164,690	122,150	102,350
35～39歳	210,641	254,811	247,390	177,800	146,720
40～44歳	181,230	220,928	244,210	262,200	203,600
45～49歳	199,309	185,509	205,920	256,180	287,920
50～54歳	240,480	200,585	175,600	209,070	263,920
55～59歳	186,421	228,961	173,650	167,920	211,780
60～64歳	78,313	116,721	153,050	141,950	156,490
65～69歳	30,174	41,899	57,700	87,720	96,930
70歳以上	13,285	17,523	25,700	40,280	74,700
合計	1,747,997	1,765,327	1,620,280	1,599,200	1,697,260
平均年齢	41.6	43.3	45.0	46.8	48.3

出所：国勢調査より筆者作成

(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表3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年度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年度は新型コロナウイルスの影響があり、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

図表3 有効求人倍率の推移



出所：厚生労働省「一般職業紹介状況」より筆者作成

運転の職業の求職数は、2016年度以降は1995年度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。

(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して推計している⁷⁾。複数の研究所等の推計で、約3割の供給不足が見込まれている。

3. 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。

(2) ドライバーの労働時間の現状

2022年のドライバーの年間労働時間は、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⁸⁾。

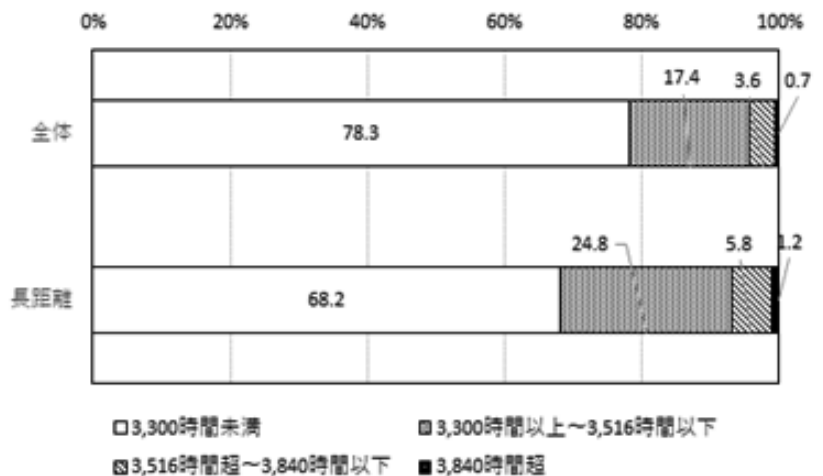
政府は「働き方改革」を進めており、労働基準法改正では、2019年4月から時間外労働の上限規制(労働基準法制定以来初めての罰則付きの労働時間規制の導入、中小企業への適用は2020年4月から)、年次有給休暇の確実な取得の

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变更される。

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、図表4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

図表4 年間拘束時間別の自動車運転者数



出所：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」より筆者作成

で推移した場合、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⁹⁾。

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の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押しよくしない限り、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。

(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468.1万円であったのが、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432.1万円であったのが、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¹⁰⁾。

4. 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。しかし、その反面、長距離輸送が難しくなることが指摘されている。さらに現状でもドライバー不足という問題が浮上するなか、さらに輸送力を低下させかねないということが懸念されている。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が強い。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。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。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、従来以上に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。ただし2024年問題の影響により、中小物流事業者においては、最も大きな影響を受ける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ことに加え、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。

5. 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¹¹⁾。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、手積み手卸しでは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、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¹²⁾。

6. 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おり、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「物流を取り巻く動向について」2020年
3. 全日本トラック協会「トラック輸送データ集」2023年
4. 全日本トラック協会「経営分析報告書令和2年度決算版」2022年
5. 国勢調査
6. 厚生労働省「一般職業紹介状況」
7. 「持続可能な物流の実現に向けた検討会」最終とりまとめ 2023年8月
8. 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」
9. 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
10. 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」
11. 国土交通省「トラック輸送状況の実態調査」2020年
12. 国土交通省「トラック輸送状況の実態調査結果」2017年