

目前に迫った物流の2024年問題

はじめに

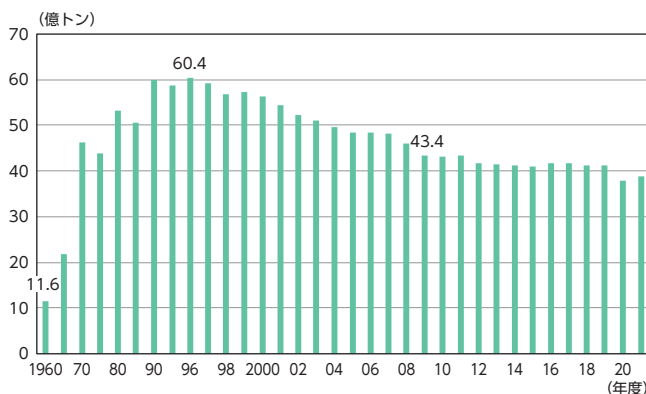
物流の2024年問題は、本年4月から労働時間の規制強化が物流業務に適用されることで生じる問題を指している。労働時間の規制が強化されると、長時間労働の多いトラックドライバーが一日に走ることのできる距離は短くなり、配送できる荷物が減る。配送に今までより日数がかかるようになれば、食品などの鮮度低下を招くことになるし、輸送費が上昇すれば、モノだけでなく飲食やサービスなど幅広い価格にその影響が及ぶ恐れがある。

以下では、2024年問題が目前に迫った埼玉県のトラック輸送の現状をみてみたい。

重量ベースでみたトラック輸送量は横ばい

昨今、物流業務というと人手不足で忙しいイメージがある。しかし、自動車輸送統計で全国のトラック輸送の状況を見ると、1960年度に11.6億トンだった輸送量は1996年度には60.4億トンまで増加したが、その後は緩やかな減少に転じた。2009年度に43.4億トンとなった後は横ばいで推移している。

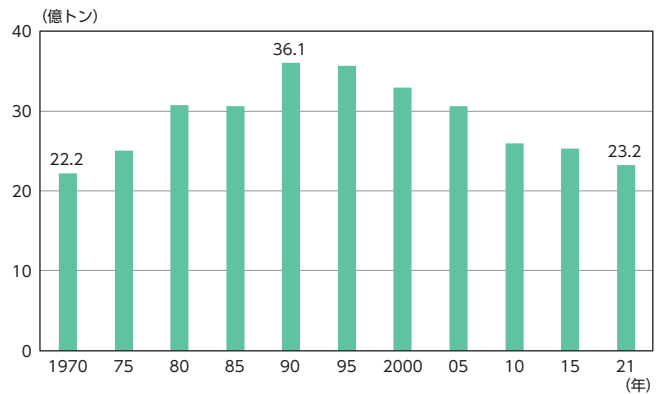
●全国のトラック輸送量の推移



資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」

また、物流センサスでは、1970年に22.2億トンだった全国の年間出荷量（貨物純流動量）は、1990年に36.1億トンに達したが、その後は減少に転じ、2021年には23.2億トンまで減少している。

●全国の年間出荷量の推移

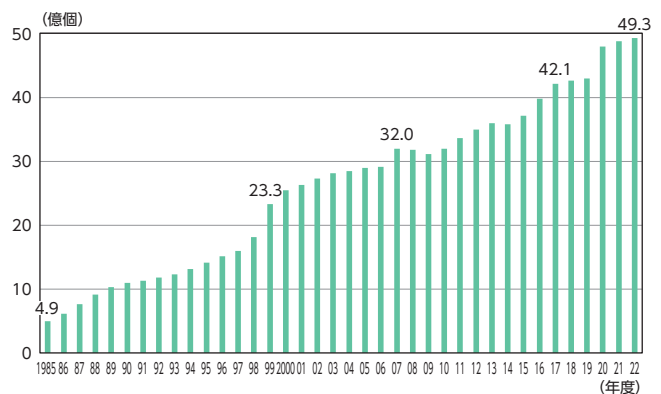


資料：国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）報告書」

これは、セメントや鉄鋼などの資材の配送が減っていることや、製造拠点の海外移転が進み、国内からの製品出荷が減少したことなどが背景にあるが、なにより、物流センサスは鉱業・製造業・卸売業・倉庫業からの出荷量をまとめたもので、インターネット通販などの小売業やメルカリなどで個人が利用する宅配便が対象となっていないことが大きい。

そこであらためて、トラックで運ばれる宅配便の動向をみると、1985年度に4.9億個だった全国の宅配便は右肩上がり増加している。2022年度には約10倍の49.3億個に達しており、ドライバーが配送に追われる様子がうかがえる。

●全国の宅配便の推移



資料：国土交通省「令和4年度宅配便等取扱個数の調査及び集計方法」

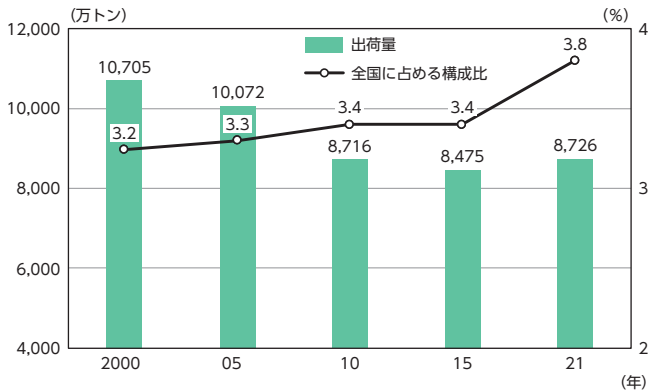
トラック輸送量は、重量ベースで見れば横ばいだが、重い建設資材や機械類などが減少する一方で、軽量の日常生活用品や食品などが増加しており、個数ベースでは増えているとみられる。

開設が続く埼玉県内の物流施設

物流センサスでみた全国の年間出荷量は減少しているが、埼玉県では少し様子が異なる。

2000年に1億705万トンだった埼玉県の年間出荷量は、2015年には8,475万トンに減少したものの、2021年には8,726万トンまで回復した。この間、埼玉県の全国に占める構成比は、2000年の3.2%から2021年の3.8%まで上昇している。

●埼玉県の年間出荷量の推移

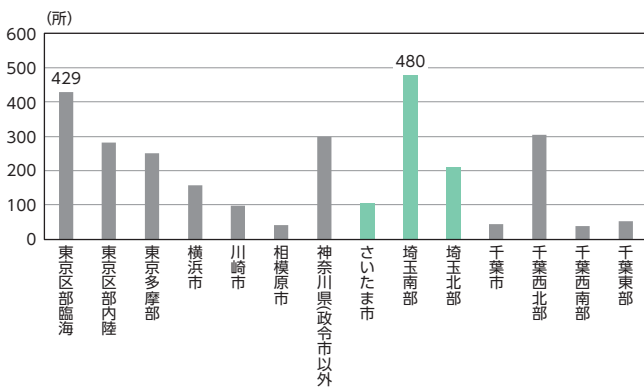


資料:国土交通省「全国貨物純流動調査(物流センサス)報告書」

埼玉県の年間出荷量回復の背景には、県内で相次いでいる物流施設の開設があるとみられる。

東京都市圏物資流動調査によると、物流施設の開設では、これまでは船荷の受け渡しなどに便利な東京区部臨海地域に人気が集中していた。しかし、2015年10月に圏央道の埼玉県内部分が開通し、関越自動車道や東北自動車道、常磐自動車道を経由す

●2000年以降に開設された東京都市圏の物流施設(運送業+倉庫業)



資料:東京都市圏交通計画協議会「東京都市圏物資流動調査」

る物資の移動がスムーズになったことを受けて、近年は県内での物流施設の開設が進んでおり、2000年以降に埼玉南部地域^(注)で開設された物流施設(運送業+倉庫業)は480カ所と、東京区部臨海地域における429カ所を上回った。

全国のトラック輸送量は横ばいだが、物流センサスでみた埼玉県の出荷量が回復していることに加え、県内で荷物の集配拠点となる物流施設の開設が相次いでいることなどから、足元の埼玉県のトラック輸送量は増加しているとみられる。

(注)川越市・狭山市・入間市・春日部市・さいたま市以南でさいたま市を除く21市

長時間労働のトラックドライバー

埼玉県のトラック輸送量は増えているが、トラックドライバーは不足している。人手不足は物流業界に限らないが、トラックドライバーについては、今回の規制強化の主眼にもなっている通り、長時間の労働が続く一方、所得面でも恵まれていない点がネックになっている。県内の自動車運転の職業の有効求人倍率は2倍以上と全産業平均を大きく上回っており、事業者は求人に苦勞している。

賃金構造基本統計調査をみると、2022年度の埼玉県の大型トラックドライバーの年間労働時間は2,640時間、中・小型トラックドライバーは2,760時間となっている。県内の全産業平均の年間労働時間2,172時間を大幅に上回るだけでなく、トラックドライバーの全国平均も上回っている。

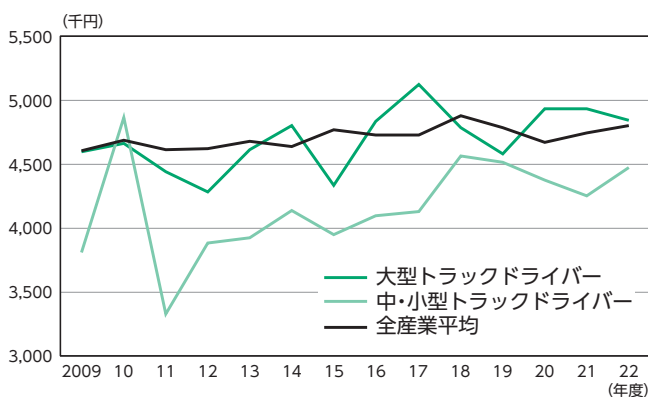
●埼玉県のトラックドライバーの年間労働時間(2022年度)

	(時間)		
	大型トラックドライバー	中・小型トラックドライバー	全産業平均
	2,640 (2,568)	2,760 (2,520)	2,172 (2,124)

資料:国土交通省「賃金構造基本統計調査」
(注)()内は全国平均

一方、所得面をみると、埼玉県の大規模トラックドライバーの年間所得額は、均せば県内の全産業平均レベルにあるものの、中・小型トラックドライバーについては徐々に上向いているとはいえ、依然として全産業平均を下回っている。

● 埼玉県のトラックドライバーの年間所得額



資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

トラックドライバーが長時間労働を強いられながらも低所得に甘んじている背景には、物流業界における激しい競争がある。

1990年12月に施行された物流二法（貨物自動車運送事業法と貨物運送取扱事業法）は、従来免許制だったトラック事業を許可制とし、運賃についても許可制から事前届け出制とするなど、規制緩和の先駆けとなったが、その結果、トラック事業への新規参入が相次ぎ、1990年度に40,072だった全国のトラック事業者の数は、2007年度には63,122まで増加した。その後は横ばい水準で推移しているが、新規参入が相次ぐ一方で、激しい競争から退出を余儀なくされる業者も少なくない。

請け負った運送業務を下請けや孫請けなどに流す多層構造が存在する物流業界で、多くのトラック事業者が競う状況下では、対価が安くても仕事を受注しようとする安値受注競争が起きやすく、低収益から抜け出せない事業者も多くなる。

昨年9月に埼玉県が発表した企業の価格転嫁の実施状況に関する調査をみても、燃料費や原材料費などのコスト上昇分のうち、6割以上価格転嫁できて

いると回答した企業の割合は、全産業平均では45.9%だったのに対し、運輸業は19業種中最も低い13.7%にとどまっており、立場の弱い事業者が多い状況が反映されている。

埼玉県には2021年度時点で全国3位となる3,761のトラック事業者が存在するが、その中には収益力の低い下請け事業者が少なくなく、ドライバーに十分な処遇が出来ないケースもあるとみられる。

労働時間の規制強化

人手不足が続いているにもかかわらず、4月から物流業務に労働時間の規制強化が適用されるのは、働き方改革関連法によるものである。2018年6月のこの法律の成立を受けて、労働基準法をはじめとする労働関係各法の改正が行われ、これまで上限がなかった時間外労働は、労使間で協定を結んだ場合でも、原則として年間720時間を上限とすることが定められた。

一般の業務では、この時間外労働の上限規制は、大企業では2019年4月から、中小企業でも2020年4月から適用されているが、長時間の運転が慣行化しているトラックドライバーなど自動車運転業務への即時適用は現実的でないと判断され、建設業従事者や医師などととも、本年3月末までの5年間、その適用が猶予されてきた。

本年4月以降は、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間（労働時間+休憩時間）を定めてきた改善基準告示の規制強化と併せて、労働時間の規制強化が適用されることになる。

この規制強化の物流業務への適用により、家庭向けの宅配便の配送だけでなく、製品の販売店への納品や工場への部品の配送がこれまでより遅くなるなど、産業面にも影響が及ぶとみられるが、なかでも遠隔地から運ばれる農産物や海産物など生鮮食品への影響は顕著だろう。これまで一人のトラックライ

●働き方改革に伴う労働基準法の改正

(年度)

労働基準法の改正内容	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
時間外労働の上限規制(年間720時間)の一般業務への適用		大企業に適用	中小企業に適用	→			
時間外労働の上限規制(年間960時間)の自動車運転業務への適用							適用
年間休暇5日取得の義務化		適用	→				
月60時間超の時間外割増賃金引上げ(25%⇒50%)の中小企業への適用						適用	→

資料:経済産業省・国土交通省・農林水産省「我が国の物流を取り巻く現状と取組状況」

バーが一日で運んでいたものを二日に分けて運んだり、複数のドライバーで交代して運ばなければならないケースがでてくるが、それは鮮度の低下やコストの増加をもたらす。

国土交通省の見通しでは、労働時間の規制強化が及ぼす影響に対して、具体的な対策を実施しなかった場合、2024年度の輸送能力が約14%、その後も対応を行わなければ、2030年度には輸送能力が約34%不足する可能性があるとされている。

おわりに

本年4月から、トラック事業者は労働時間の規制強化に対応しつつ、輸送能力の維持拡大を図っていかねばならないが、すでに見た通りドライバーの数を増やすのは簡単ではない。

一つの対策としては、一部の区間を鉄道で運ぶモーダル・シフトを進める方法がある。埼玉県は、都道府県別で見ると鉄道輸送の利用比率が高いが、それでも輸送量全体に占める割合は現状1割にも達しておらず、一層の活用の余地がある。

トラックの積載率の向上も課題で、必要に応じて同業者間での連携を進めるなどして、行きと帰りで別の荷物を積むなど、空の車をできるだけ減らす工夫が求められる。

男性ドライバーに比べて数の少ない女性ドライバーの活用も重要となるが、そのためには、契約外の積み下ろし作業などの重労働の回避や、女性が働き

やすいように、トイレや仮眠施設の設置など職場環境の整備も必要になるだろう。

また、今回の規制強化に対応した結果、トラックドライバーの長時間労働が改善されたとしても、残業時間が減って所得が減少すれば、これまで以上に他業種との格差が広がり、物流業界からの人離れが進みかねない。このため、トラック事業者は給与体系の見直しや週休2日制の導入、有給休暇の取得促進など、トラックドライバーの処遇改善も並行して進める必要がある。

しかし、現状、立場の弱いトラック事業者では、高速道路の利用料金を負担してもらえず、ドライバーが一般道を長時間運転したり、倉庫に行って荷物を積める状態になるまで長時間待たされたり、依頼にない積荷の仕分けや店内での陳列を強要されることが少なくないとされる。収益力の低いトラック事業者にとって、今回の規制強化への対応は非常に高いハードルで、その解消には、荷主側の適正な運賃や積荷の待機時間など業務内容への理解が欠かせないだろう。われわれ消費者についても、今はネット通販などで送料無料をうたうケースがみられるが、モノを運ぶにはコストがかかるという事実を真摯に受け止める必要がある。今後は消費者にも配送への応分の負担が求められるようになっていこう。

なお、今回の規制強化が実施されても、トラックドライバーの時間外労働の上限は、一般の業務より240時間も長い年間960時間に設定されている点には今後も留意が必要である。(井上博夫)