

物流の2024年問題とは

1. 2024年問題とは

物流業界では、コロナ禍以前から深刻なトラックドライバー不足問題を抱えており、近年の物流を取り巻く環境変化においては、この問題が極めて大きな懸案課題となってきた。そこに2024年4月からトラックドライバーを含む自動車運転業務の時間所定外労働時間の上限規制（年間960時間）が導入され、ドライバー不足問題が一層厳しさを増すことが想定される。これが「物流の2024年問題」である。

言うまでもなく、時間外労働時間の上限規制は、我が国の全職種が対象になっており、トラックドライバーなど一部の職種を除き、既に大企業では2019年4月から、中小企業においても2020年4月から36協定が締結された場合で年間720時間が上限となっている。これに対して、業務の特性から長時間労働になりやすいトラックドライバーは猶予が与えられ、2024年4月から36協定が締結された場合で年間960時間が上限となる。

それでは現在、時間外労働時間が年間960時間（月平均80時間）を超えるドライバーはどの程度いるのだろうか。直接の調査結果はないものの、厚生労働省の委託調査を参考にすると、時間外・休日労働が月80時間、100時間を超えない拘束時間（文末の「KEY WORD」参照）の目安が年3,300時間となることから、1年間の拘束時間が3,300時間以上の運転者数割合は、令和3年度で21.7%となっている。つまり、約2割のドライバーが年間960時間を超える時間外労働をしているとみることができる。

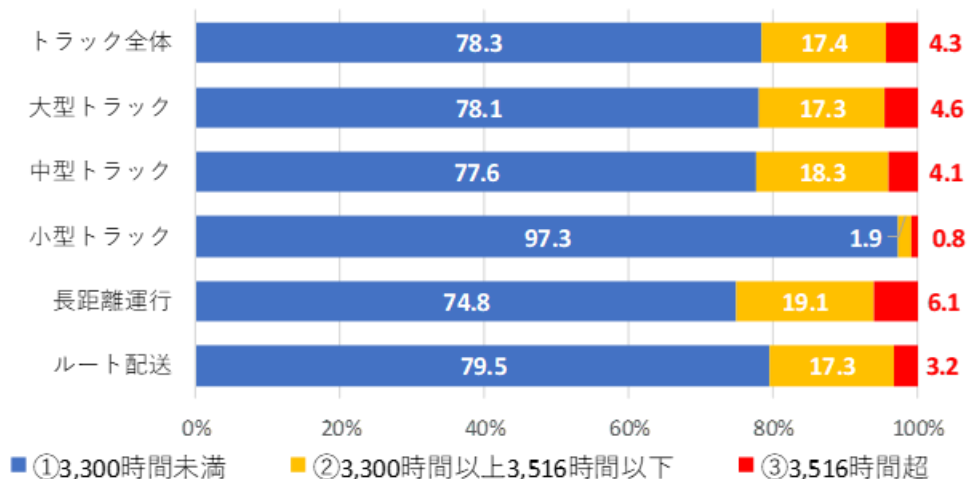


図 1年間の拘束時間別の自動車運転者数

出所：「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」（令和4年1月、有限責任監査法人トーマツ）から筆者作成。

2. 2024年問題とドライバー不足問題による影響

2024年4月以降、この上限規制には罰則規定があるため、年間960時間（目安として月80時間）を超える時間外労働に当たる仕事は「できない・やらない・断らざるを得ない」というシナリオが想定される。このシナリオが現実のものとなってしまった場合には、「今までどおりモノが運べない」という状況に陥る可能性は小さくなく、これが産業界全体に拡大すると、我が国の経済活動の停滞につながりかねない。

ただ、コロナ禍においては、経済活動の低迷等により足下の輸送量が減少し、物流現場ではドライバーの不足感が緩み、一時はこのドライバー不足問題が隠れてしまったように感じた。しかし、トラックドライバーやバス・タクシー運転手等を含む自動車運転の職業の有効求人倍率は、コロナ前の3~4倍前後に比べ、1年前頃には2倍前後と低くなったものの、最近ではまた2~3倍前後と上昇しており、2~3人の募集に1人しか応募がない「募集しても集まらない状態」が続いている。2024年問題を差し引いても、相変わらずドライバー不足は重要な問題なのである。

近年の我が国の歴史の中で、物流が滞る、すなわち「モノが運べない」「モノを運んでもらえない」という経験はほぼないため、運送事業者も荷主も、いまだわが身の問題として捉えられていない状況にあるのではないかと。2024年問題も含めたドライバー不足問題は、トラック運送事業だけではなく、産業界を含む我が国社会全体で真剣に目を向けなければならない課題である。

3. そもそものドライバー不足の要因

ドライバー不足問題の解決には、まずこれに至った経緯とその原因を認識することが必要である。

トラック運送事業は1990年に規制緩和され、最低車両台数等の条件を満たせば参入可能になった。トラック運送事業者数は1990年時点の約4万社から、近年約6万3,000社にまで増加し、その大半が中小零細事業者である。一方で、荷主や物流事業者による物流効率化策が講じられたことなどにより、貨物輸送量はそこまでは増えなかった。トラック運送事業者とドライバー数だけが増加したことで事業者間に競争が起き、荷主獲得競争が激化し、運賃・料金の低廉化を余儀なくされたのである。

さらに、燃料費の高騰や環境対策車の導入などコストアップ要因が重なった結果、トラック運送事業者の収益性は悪化した。全日本トラック協会が発表した経営分析報告書によると、令和2年度決算による貨物運送事業（兼業は含まない）の営業利益率は、▲0.4%と営業赤字の状況である。このようにトラック運送事業者の経営に余裕がないため、労働条件の改善は難しく、低賃金、長時間労働、さらには荷役作業の大きな負荷と、他業種と比べて労働条件が極めて厳しいものとなったとみられる。

実際の賃金と労働時間の水準を厚生労働省の令和2年度賃金構造基本統計調査から見ると、全産業の平均年収487万円に対して、中小型トラックドライバーが419万円、大型トラックドライバーが454万円と約1~2割低い。年間総労働時間は全産業平均の2,100時間に対して、中小型トラックドライバーは2,484時間、大型トラックドライバーは2,532時間と約2割長い。加えて、若い年代層中心に車離れが進み、クルマの運転に興味を持たれなくなってきたなどの要因が重なり、トラックドライバーは、他産業との採用競争の中で「選んでもらえない職種」となってしまった。

その結果、トラック運送業界全体でみると、高齢者を中心に毎年一定数のドライバーが退職しているが、その分を新規雇用で補えていない。退職と新規のギャップが年々積み重なり、ついに需要と供給のバランスが逆転し、ドライバー不足に陥ったと考えられる。

4. ドライバー不足問題への対応～特に労働時間短縮に向けて～

このように、ドライバー不足問題は多くの要因によるものであり、一朝一夕で改善できるものではない。しかし、ドライバー職は、職業選択の時点で「きつく危険な仕事」として敬遠されており、真剣に対応・対策を施さなければならない時期を迎えている。何より「なり手」を増やし選択されるためには、賃金アップ・労働時間短縮・荷役作業の軽減といった「働き方改革」の実現が必須と考える。ただし、その実現のためには、トラック運送事業者の自助努力のみならず、荷主や消費者など社会全体の理解と協力が必要となる。

特にドライバーの労働時間短縮に向けては、長時間労働の大きな要因である積み込み時の出荷遅れや荷卸し時の順番待ちなどによる「荷待ち時間」と「荷役時間」の削減が求められる。具体的に労働時間短縮を進める上では、この荷待ち時間や荷役時間の実態を把握し、そのデータを荷主と共有しながら改善を進めていくことが重要である。

令和2年度の国土交通省の調査結果では、荷待ちがある運行の平均拘束時間（始業から終業までの時間）は12時間26分、荷待ちのない運行の平均拘束時間が10時間38分であった。荷待ち時間は平均1時間34分あり、その有無の差がほぼ拘束時間の差となっている。また荷待ちの有無にかかわらず、荷役作業が約1時間30分もある。

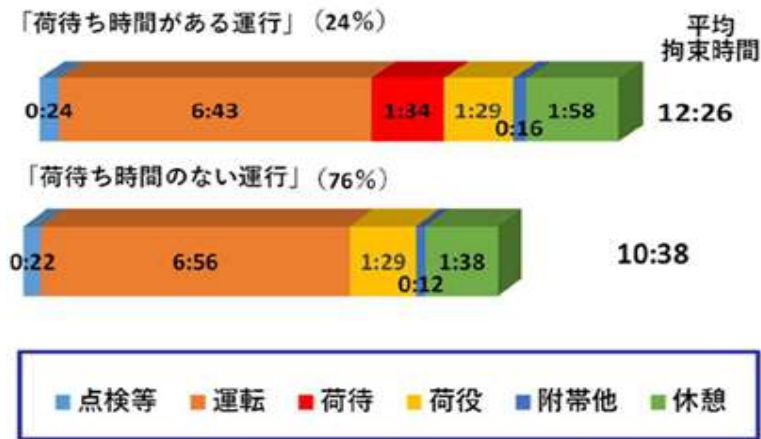


図 1 運行あたりの拘束時間の内訳

出所：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査」(令和2年)

「荷待ち時間」が問題となる現場の多くは、荷主の理解と協力なしに改善は不可能と言える。例えば、荷物の積み込みに指定の午後5時に行っても、製品が未完成や検品の遅れ、積み込み車両の集中などにより時間通りに積み込みができず、積み込み開始が午後7時となり2時間の荷待ち時間が発生。また、荷降ろし（配達）に指定の午前8時に行っても、荷降ろし車両が集中して順番待ちが発生、結局作業を開始したのは午前9時30分、1時間30分の荷待ち時間となってしまう。双方のケースとも、ドライバーは荷主に指定された時間に行ったにもかかわらず待たされる。これはドライバーや運送事業者ではどうにもならず、荷主に指定時間通りに積み降ろしができる体制を整えてもらうか、本当に積み降ろしができる時間を指定してもらうか、荷主の理解と協力なくしては改善は難しい。

また「荷役時間」についても1日の拘束時間の中で一定の時間を占めており、改善が望まれるところである。

そのためには、物流現場での運行データなどを基に、荷待ち時間や荷役作業の時間がどれだけかかっているのか、運行自体が改善告示違反であることなど「現場の見える化」を進め、具体的な問題点と改善策をトラック運送事業者と荷主との間で検討、改善していく必要がある。

5. 持続可能な物流の実現に向けた荷主側の変化と対応

この30余年の間、輸送量とそれをこなす輸送力の関係は、「供給過多」というアンバランスな状況が続いてきた。そのため、輸送力が確実に「供給不足」に向かっている現状を、トラック運送事業者も荷主も社会も正しく冷静に理解ができていない場面が、未だに多いのではないだろうか。このままでは物流の持続性が確保できなくなる危険性は小さくない。

既存の調査結果では、現状の物流現場のままで推移すると、ドライバーは2025年度に14.5万人不足、2030年度に21.4万人不足との予測値も示されている。

表 トラックドライバー需給の将来予測

	2020年度	2025年度	2030年度
需要量	1,053,365人	1,157,763人	1,184,393人
供給量	1,006,759人	1,012,147人	970,307人
不足	▲46,606人	▲145,616人	▲214,086人

出所：2020年度「戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）第2期／自動運転（システムとサービスの拡張）／プローブ等車両情報を活用したアーキテクチャに基づく物流効率化のための調査・実証」に係る委託業務実績報告書（2021年4月30日、株式会社日通総合研究所）

トラック運送事業者においては、自社の経営の持続に必要なドライバー確保に向けた社内対応と荷主への情報発信が、また荷主や社会においては、アフターコロナを含めた持続的な物流の確保に向けた取引条件や商習慣の見直しに真摯に取り組むべき時期にきている。

これまで多くの製造業や卸売業では「営業・販売、製造、仕入れ」の優先順位が高く、物流は「販売先との取引条件に合わせるもの」、「関係者の間のムリを含めてこなすもの」として概ね優先順位が低いところが多かったのではないかと考えられる。

しかし、2024年問題の影響を受けるのは産業界である。運んでもらえなければ商売にならないからである。産業界においては、「物流が行えること（モノが運べること）」の優先順位を限りなく上位とした経営改革（物流現場の見直し、物流の取引条件の見直し等）を行う必要があると考える。

KEY WORD

拘束時間（文中に登場した専門用語）

拘束時間とは、トラックドライバーに対して厚生労働大臣告示として定められている「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」において、労働時間（法定労働時間＋時間外労働時間）に休憩時間を合わせた始業から終業までの時間を言う。この基準において拘束時間は、1日原則13時間以内、年間3,516時間以内となっている。

なおこの基準は、現在見直しの検討が進められている。