

2024年問題としての荷主企業・物流企業 それぞれの課題

Issues Faced by Shippers and Logistics Companies as 2024 Issues



土井 義夫：朝日大学 経営学部 教授

略 歴

東京商船大学大学院商船学研究科（現東京海洋大学）海洋情報システム工学専攻 2004年度修了・博士（工学）。朝日大学経営学部経営学科 教授。日本物流学会理事。近著に「トラック運送事業の現状と未来」朝日大学大学院叢書、朝日大学大学院グローバルロジスティクス研究会監修（編著）（成文堂）がある。

[要約] 2024年問題は、荷主企業・物流企業の双方の課題であり対応が迫られている。本稿では、ドライバーの労働環境の改善に関する施策やそれに伴って発生する2024年問題について、荷主企業と物流企業それぞれの課題と対応策について明らかにする。

1. はじめに

「ロジスティクスコンセプト2030」⁽¹⁾において、営業用貨物自動車輸送量と輸送量、ドライバー数の2020年以降の将来推計が示されている。物流需要である営業用貨物自動車輸送量は2020年の30.5億トン、2030年の31.7億トンと増加傾向が見込まれている。また、輸送能力である営業用貨物自動車の輸送量は2020年の25.9億トン、2030年の20.3億トンと減少傾向の見通しとなっている。この輸送能力減少の主な要因は、輸送を担うドライバー数の減少である。2020年は66.2万人、2030年は51.9万人と推計され、2015年の76.7万人から2030年には約3割の減少となる。

物流需要増加の背景には、日本的商慣行である多頻度少量納品と、余分な在庫を避けた

いメーカー等の根強いニーズがあると考えられる。2030年予測値の物流需要から輸送能力を差し引くと約10億トンが余剰となり、輸送能力の不足が指摘されている。また、ドライバー数減少の理由として、高齢化による退職者数の増加や重い荷物の積み卸し、長い拘束時間などの労働条件に見合わない安い賃金といったドライバーを取り巻く労働環境の厳しさが指摘されている。ドライバー数の減少を食い止めなければ、増加する物流需要に対し、輸送能力が追いついていない物流業界の現状に拍車をかけることが予想される。

そこで本稿では、ドライバーの労働環境の改善に関する施策やそれに伴って発生する2024年問題について、荷主企業と物流企業それぞれの課題と対応策について明らかにする。

2. ドライバーの労働時間に関する規制

2.1 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準に関する歴史的背景

ドライバーの労働条件の低さについては、かねてより課題が多く、法令や告示等によって改善が図られてきた。その一つに、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（厚生労働省告示）（以下、改善基準告示）」がある。改善基準告示は、1967年の労働時間等の改善を定めた労働省労働基準局長通達、いわゆる29通達に端を発している。当時、社会問題となっていた自動車運転者の長時間労働や交通事故の増加への対処を目的とした。29通達の内容は、実作業時間規制が中心であり、実作業時間以外の労働時間を比較的多く含む自動車運転者にとっては十分な効果をあげられなかったことが指摘された⁽²⁾。その後、1979年に拘束時間・休息期間等の基準を定めた労働省労働基準局長通達（新2・9通達または27通達）、1989年に中央労働基準審議会での関係労使の議論を経て、通達を労働大臣告示とすることに労使が合意し、改善基準告示が策定された。「労働現場のルールは、現場を熟知した当事者である労使が参加して決めることが重要」⁽³⁾であるとし、公労使三者構成の原則のもと、労働分野の法律改正等については、労働政策審議会（公労使三者構成）において建議、法律案要綱等の諮問・答申を行っている。

石田（1981）⁽⁴⁾は、トラック業界が新2・9通達にどのように対応しているか検討している。29通達は実作業時間と手待ち時間を合

わせて労働時間とする枠組みを示し、新2・9通達は労働時間と休憩時間を合わせた拘束時間を規制対象としたことが核心であることを指摘した。また、通達の遵守度は監督が緩やかになればなるほど弱まり、有名無実化する点を指摘しており、規制対象としてのトラック業界がさまざまな時間の枠を設けて、次第に時間管理の縛りを求めてきたことが読み取れる。しかしながら、過去の物流活動の熾烈さが懐古的に取り沙汰されることがあっても、当時の残業時間や交通事故件数が話題になることは少ない。当時検討されつつも、今後の課題として積み残された項目が約50年経った今も色濃く解決されない課題であることが考えられる。

2.2 改善基準告示の変遷

2022年9月、改善基準告示の変遷について自動車運転者の労働時間と専門委員会トラック作業部会資料が公表された⁽⁵⁾。この中で改善基準告示が6度にわたって改正され、拘束時間等の規定が変更されてきたことに触れている。拘束時間と休日労働はそれぞれ4回の改正が行われており、運用と監督の難しさが窺える。現在、見直しが行われているトラック運転者に関する改善基準告示は、1年の拘束時間、1ヶ月の拘束時間および1日の休息期間が見直しのポイントである。1年の拘束時間は3,516時間から原則3,300時間へ216時間の減少、1ヶ月の拘束時間は原則293時間から284時間へ9時間の減少、最大320時間から310時間へ10時間の減少が予定されている。

2.3 2024年問題による物流事業者への影響

働き方改革の一環として労働基準法第36条が改正され、自動車運転の業務についても時間外労働の上限規制および罰則が定められた。物流事業者は、現在の輸送量を維持するために、人員数、車両数、運賃への影響が避けられない「物流業界の2024年問題」に直面している。ここで2024年問題の定義を確認する。久保田(2022)⁶⁾は端的に「ドライバーの作業時間の上限規制が適用されるという、いわゆる2024年問題」と定義しており、坂田(2022)⁷⁾は「働き方改革関連法によって2024年4月1日以降、自動車運転の業務に対して年間の時間外労働時間の上限が960時間に制限されることによって生じる諸問題に対する総称」と定義している。このようにどの程度の精度で定義するかは各識者によって意見が分かれている。

また、時間外労働の上限規制は事業者だけでなく、ドライバーにも影響を与える。大下(2022)⁸⁾は、ルート配送でない宅配を今年で行っているドライバーを対象に、物流業界の2024年問題への理解度や宅配ドライバー職継続意向等をアンケート調査している。2024年問題について約40%のドライバーが理解していると答えている。また、「現状」と「労働時間短縮時」の継続意向については、現状では25%のドライバーが「継続意向なし」と回答したのに対し、労働時間短縮時は42.5%のドライバーが「継続意向なし」と回答している。

ドライバーが不足する中、時間外労働を減らさなければならない事業者と、時間外労働

が減り収入が減ることで退職するドライバーが増え、人材確保がさらに困難になる事業者が多くなることは確かである。また、事業者は、時間外労働がなければ十分な収入を確保できないという構造的な問題にも対処しなければならない。

3. 荷主企業としての課題

3.1 物流現場の労働環境改善に対する荷主の意向

土井(2022)⁹⁾は、物流現場の労働環境改善に関するアンケート調査を行い、荷主の意向について把握を試みている。回答荷主企業の輸送業務の外部委託率は、「委託率が100%（すべて委託）」が約半数、「委託率が0%超～100%未満（自社と委託の両方）」が約4割、「委託率が0%（すべて自社）」が約1割であった。輸送方面（顧客位置）は、「主に100km以内」が約半数、「主に101kmから300km」が約3割、「主に301km以上」が約2割であった。「主に301km以上」については、「委託率が100%（すべて委託）」の割合が高いことから、荷主は長距離帯の輸送を委託している傾向がある。他方、「主に101kmから300km」、「主に100km以内」と近距離となるのに従い、「委託率が100%（すべて委託）」の割合が減少していることから、近距離帯の輸送は自社で行っていることが窺える。

3.2 荷主の「理解・協力」の実態

物流現場の長時間労働を解消するために、荷主側のどのような「理解・協力」が必要か

については、「納品時間（集荷時間、配達時間の協力など）」が約6割、「輸送情報の提供（トラック事業者との情報連携など）」が約1割であった。「納品時間」が最も多く挙げられた背景として、荷主側と物流事業者側の担当者レベルで調整可能な項目であることを指摘できる。ドライバーの時間外労働時間を減らすためには、ドライバーの待ち時間や荷役作業の改善、運賃の値上げなどが考えられるが、荷主によって「理解・協力」の度合に温度差があり、実際の協力も担当者レベルで可能な範囲にとどまっているおそれがある。また、今後の輸送形態（方針）については、「現状を維持」が約8割と方針転換を考えていない荷主が多い。今後も物流事業者へ輸送の委託が行われていくことから、全社レベルでの荷主の「理解・協力」が必要になってくる。しかしながら、「自社から委託」あるいは「わからない」も約1割いることから、荷主の「理解・協力」の判断に影響を与えていると考えられる。

4. 物流企業としての課題

4.1 貨物自動車運送事業における法令遵守

岐阜県トラック協会は、年に1度法に触れる機会を提供し、事業者の法令遵守を目的とした取り組みを2015年より行っている。2018年度より活用が始まったトラドック⁽¹⁰⁾は、運行管理業務の遂行について運行管理者を支援するツールである。ドライバーの労働条件は、現場にいる運行管理者のもと改善していく必要があり、運行管理業務などの法令遵守は改善の基本である。

4.2 デジタル化を通じた労働条件の改善

多くの事業者において、デジタコやドラレコを導入し、事故削減につながっている。トラックの運行情報や車載カメラの動画データ等を用い、デジタル化によって、輸送業務や配車など現場での労働時間等の改善を進めていく必要がある。しかしながら物流現場のデジタル環境の未整備、待ち時間削減において、現場データを活用する経営手法が未確立の部分が課題として残されている⁽¹¹⁾。

5. おわりに

本稿では、2024年問題について、荷主企業の課題と物流企業の課題を分けて捉えた。物流企業の課題である「労働時間の削減」は、荷主企業の「理解・協力」がなければ解決できない。ドライバーの待ち時間の削減、時間指定条件の緩和や手荷役の解消等の取り組みや運賃の値上げが必要となり、荷主企業の課題でもある。他方、物流企業では、人員・車両配置への対応による収益の減少やトラックドライバーの収入減・離職をいかに防ぐか課題である。

2024年問題に関して、自動車運転者労働時間等専門委員会により改善基準告示の見直しが進められており、トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会においても改善基準告示が取り上げられている⁽¹²⁾。今後も、働きやすい職場環境の構築、働き方改革に向けた規制の見直しは続いていくと考えられる。

注

本稿の内容は、日本ロジスティクスシステム協会主催 中部ロジスティクス講演会 2022（2022年9月28日）「2024年問題における現状と対応」の講演内容をベースに一部加筆したものである。

参考文献

- (1) 公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会：ロジスティクスコンセプト 2030、2020年2月
- (2) 第2回トラック輸送における取引環境・労働時間改善長崎地方協議会、2015年11月26日(木)、厚生労働省長崎労働局資料
- (3) 厚生労働省：労働政策審議会
https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudouzenpan/roudouseisaku/index.html
- (4) 石田宏之：トラック業界は新2・9通達にどう対応しているか、運輸と経済 41 (7)、pp.20-26、1981年
- (5) 第10回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トラック作業部会資料、2022年9月8日
- (6) 久保田精一：輸送手段の転換は「2024年問題」解決の切り札となり得るか？、マテリアルフォー 63(3)、pp.122-125、2022年
- (7) 坂田良平：「物流の2024年問題」から人手不足の本質を考える、Today 25 (1)、pp.4-7、2022年3月
- (8) 大下剛：時間外労働の上限規制が宅配業界に与える影響、第39回日本物流学会全国大会研究報告集、pp.73-76、2022年9月
- (9) 土井義夫：荷主意向調査－「荷主の理解・協力」の実態、月刊ロジスティクスビジネス 第21巻12号、pp.28-31、2022年
- (10) 土井義夫：法令順守点検ツール「トラドック」の検証、月刊ロジスティクスビジネス 第22巻5号、pp.46-50、2022年
- (11) 土井義夫、上村聖、黒川久幸、久保田精一：トラック運送事業におけるデジタル化の現状、第39回日本物流学会全国大会研究報告集、pp.65-68、2022年9月
- (12) 中部運輸局：トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会、最近のトラック運送事業に関する取組みについて、2022年7月