

# トラック運送業界の働き方改革と 持続可能な物流について

Work Style Reform in the Trucking Industry and Sustainable Logistics



星野 治彦：公益社団法人全日本トラック協会  
役員待遇企画部長

## 略 歴

1988年日本大学経済学部経済学科卒業。民間企業を経て、1991年より全日本トラック協会に勤務。交通・環境部、経営改善事業部などを経て、2018年より企画部。主に物流政策や税制などを担当。

## 1. 働き方改革への対応

### (1) 2024年問題を考える

平成30年6月に働き方改革関連法が成立し、労働時間の長いトラック運送業界においては、新たな働き方を模索する過渡期を迎えている。ドライバーの時間外労働については、令和6年4月から時間外労働年960時間に制限されることとなり、輸送を依頼する側も自社の荷物が「運んでもらえなくなる」等の懸念から関係者の間では「2024年問題」と言われるようになった。

一方で、2024年問題について「荷主から理解が得られない」「今のままでは時間外労働の上限規制が守れない」と嘆く事業者も多い。法令を守ることができなければ、運送事業者にとっては、罰則（30万円以下の罰金または6か月以下の懲役）規定があることから、輸送を断るケースも予想され、現実に運送事業者の間では、長距離輸送を縮小するなどの動きなども出始めている。荷主側は「今のままでも何とかなるだろう」と必要な対策

を講じなければ、「必要なもの」を「必要な時」に「必要な場所」へ運べなくなることを頭に入れておかなければならない。また、労働時間が短くなりドライバーの賃金が下がることで、ドライバー離れを懸念する声もある。労働時間の短縮だけでなく、ドライバーが全産業平均並みの賃金が得られるようにならないと「2024年問題」は解決しない。

さらに、これまで中小企業には猶予されていた時間外労働月60時間を超える部分に対する割増率について、令和5年（2023年）4月からは全ての事業者に50%の割増率が適用される。トラック運送業界は中小事業者が99%超を占め、大手元請事業者のもとに中小事業者が下請事業者として輸送を担い、労働時間の長い長距離輸送を受託するケースも多い。中小事業者にとっては、「2024年問題」の前に「2023年問題」への対応も大きな課題である。（図1）

図1 働き方改革の概要

- 月60時間を超える時間外労働に対する割増賃金率50%の対応  
(令和5年4月から中小企業にも適用)
- ドライバーの時間外労働の上限規制年960時間の対応  
(令和6年4月から) **将来的には720時間**
- ※違反すると・・・ 6ヶ月以下の懲役または30万円以下の罰金
- 改善基準告示の見直し(拘束時間、運転時間等の見直し) →令和6年4月

## (2) 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)の見直し

ドライバーの働き方に関する規制は、時間外労働年960時間の上限規制だけではなく、厚生労働省において「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)」が定められ、拘束時間、休息时间、運転時間、連続運転時間などが細かく規定されている。

働き方改革関連法の成立に伴い、参議院、衆議院それぞれで附帯決議が設けられ、過労死等防止の観点から改善基準告示の見直しを検討することが盛り込まれた。厚生労働省の統計では、令和3年度の脳・心臓疾患による過労死等の労災補償の支給決定件数は、全体で172件、うち道路貨物運送業が56件と32%を占めている。こうした状況は毎年度同じ傾向にあることからドライバーの過労死が大きくクローズアップされることになった。改善基準告示の見直しは、令和6年4月の施行に向けて議論が進められてきたが、9月に開催された厚生労働省の自動車運転者労働時間等専門委員会において、その内容がとりまとめられた。拘束時間などは時間外労働の上限規制等を踏まえ、短くなる方針が示され、12月に改正されるスケジュールとなっている。

また今回の見直しでは、長時間の荷待ち時間等を発生させている荷主に対して、厚生労働省から要請や改善基準告示の周知などを行う案が示され、こちらは告示の施行を待たずして実施される予定である。労使双方の懸念であった荷主対策を厚生労働省が主体的に実施することは、働き方改革に向けた大きな前進であると捉えている。

## 2. 改正貨物自動車運送事業法の成立

平成30年12月に貨物自動車運送事業法が改正された。これは働き方改革への対応を図り安定した輸送力を確保することを目的としたものである。改正の内容は、「規制の適正化」、「事業者が遵守すべき事項の明確化」、「荷主対策の深度化」、「標準的な運賃の告示制度の導入」であり、トラック業界が抱える様々な課題(図2)を解消するために、この4本の柱が適切に機能する必要がある。

「規制の適正化」、「事業者が遵守すべき事項の明確化」は、法令を遵守できない者の事業への参入を防ぎ、既存の悪質な事業者に対して厳しく律することを目的に規定されたものである。

「荷主対策の深度化」では、トラック事業

図2 働き方改革実現に向けた課題

- |  |
|--|
| <p>1. <u>ドライバー不足への対応</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ドライバーの待遇改善への対応(全産業平均並の給与の実現)</li> <li>○少子高齢化に伴う若年労働者不足への対応</li> </ul> <p>2. <u>荷主や一般消費者に対する理解促進</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○荷待ち時間や手荷役作業の削減等、労働環境の改善</li> <li>○事業継続に必要な運賃料金の收受(「標準的な運賃」の收受)</li> </ul> <p>3. <u>法令遵守の徹底</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○事業者自らの法令遵守、安全対策の徹底(悪質な事業者の根絶)</li> </ul> |
|--|

者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合に国土交通大臣が関係行政機関と協力して、働きかけや要請ができるようになった。国土交通省には、長い荷待ち時間、過積載、契約にない附帯業務などの声が多く寄せられ、令和4年9月までに働きかけ(63件)、要請(1件)が行われている。働きかけ等を行った荷主からは、改善策が報告されており、行政の取り組みにより、荷主の物流に対する意識が変わることを期待している。

「標準的な運賃の告示制度の導入」は、令和2年4月に告示され、適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基に算出し、全産業並みの賃金、法令遵守ができる水準の内容となっている。業界内では現在の運賃よりもか

なり高いという声もあるが、働き方改革を推進するとともに、優秀なドライバーを確保するためには必要な水準であることを理解しなければならない。業界の課題解決に向けて、荷主だけでなく一般消費者に対しても、広く理解してもらえるよう、インターネット広告などを通じ周知に努めている。(図3)

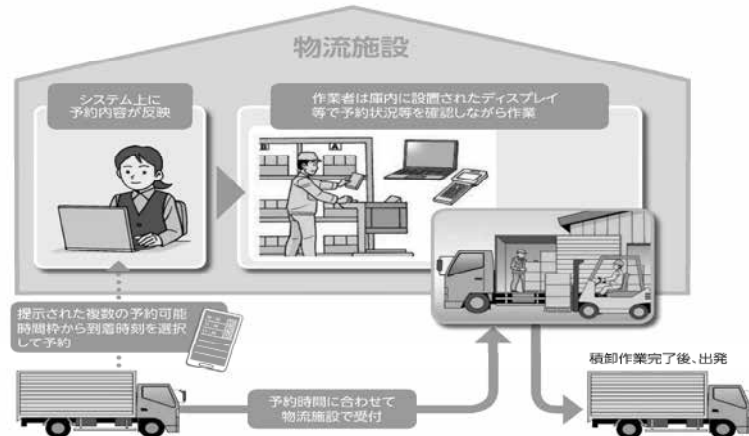
### 3. 物流サービスを維持するために

トラック事業者は、新たな働き方を模索しつつ、地域の経済と暮らしを守るために、いかに物流サービスを維持するか、「労働環境の改善」「輸送効率化・生産性向上」のキーワードから考えてみたい。

図3 標準的な運賃の周知(インターネット広告バナー)



図4 トラック予約システムのイメージ



出典：荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン  
(厚生労働省、国土交通省、全日本トラック協会)

### (1) 労働環境の改善

ドライバーの長時間労働は、発・着荷主における長い荷待ち時間や手荷役作業に起因することが多く「早い時間に荷下ろしをする順番をとるために何時間も前に到着をする」、「指定時間に到着しても荷待ち台数が多く何時間も待たされる」などの声がよく聞かれる。待機時間を削減するために、倉庫やセンターを中心に「トラック予約システム」の導入を進める企業も増えてきた。トラック事業者は到着時間を見越した運行計画を策定でき、また荷主側は作業等の準備が可能となることから、荷待ち時間の大幅な削減につながる効果的な運用が望まれる。(図4)

また、発荷主の出荷時刻が不規則なことによる「十分なリードタイムの確保」ができていないケースも多い。商品の受注・出荷から小売店までのリードタイムが短くなることで、輸送を担うドライバーの負担が過大となっている。出荷時刻の定時制を遵守し、意味のない着時間指定などを無くすことによ

て余裕を持った配車ができることから、積載率の向上と適正な労働時間、休息期間の確保が可能となる。

業種によっては、「積み込み、荷下ろしはドライバーが手荷役で行う」ことが常態化し、パレット化が進んでいない現場もあるが、「パレット等の導入」は必須である。関係者はその必要性を認識しているものの、①費用負担の問題、②パレットの回収・管理体制の問題、③積載量の低下、④パレットサイズの統一化など課題も多く、思うように進んでいない。国土交通省が中心となって進めている官民物流標準化懇談会の下に設置されたパレット化標準推進分科会では、平面サイズ 1100mm × 1100mm のパレットが推奨する規格として示された。労働環境改善の観点からも関係者の理解・協力を得ながらパレットの標準化を進め、パレットによる共同輸送や一貫パレチゼーションによる輸送形態が当たり前の社会にしていかなければならない。



## (2) 輸送効率化・生産性向上

「ダブル連結トラックの導入」「幹線輸送と集配輸送の分離」などの輸送効率化に向けた取り組みは、事業者単位の工夫で進められている。

「ダブル連結トラック」は、国土交通省の資料によると令和4年6月現在で205台が運行している。今後、通行区間が大幅に拡大(2050km → 5140km)し、休憩施設も新たに26か所の施設で増設する計画が示されるなど、今後車両の大型化による効率化が期待されている。

東北や九州から大都市圏へ農産物を輸送する際、荷物の小ロット化により複数産地で積み込みを行い、複数の市場等へ少量ずつ下ろす場合が多く、各市場においても全国からのトラックが集中し、荷下ろし待ち時間が発生している。「複数の産地で手荷役による積み込みを行い、移動時間も含めると出発まで7時間以上かかることがある」と話す事業者がいたが、翌日の販売に間に合わせるために、十分な休息もとらずに運行することもあり、法令違反はもちろんのこと安全面でも大きな問題がある。

全国農業協同組合連合会や秋田県トラック協会などで、複数の産地の農産物を1か所に集約する「出荷と幹線輸送の分離」の実証実験を行っているが、出荷場所の集約だけでなく、大都市への車両流入抑制の観点から、大都市近郊にまとめてパレットで荷下ろしできる施設(ストックポイント)の本格的な整備が望まれるところである。

## 4. 働き方改革の実現に向けて

2024年まで、残された時間は多くない。トラック事業者自身も、何のため、誰のための働き方改革なのかを十分に理解をし、積極的に取り組むことが求められている。そのためにはトラック事業者は荷主に対して荷待ち時間の削減等、労働環境の改善を求めていくとともに、「標準的な運賃」の適用を求めていく交渉していかなければならない。当然のことながら事業者自らも安全対策や法令遵守を徹底し、安心・安全な輸送力の確保に努めていかなければ安定した物流サービスは提供できない。荷主企業と良好なパートナーシップを築き、ドライバー不足を解消することで業界の健全な存続を実現し、地域の経済と暮らしを守ることがトラック輸送産業の最大の使命であると考えている。また一般消費者には「送料無料」ではなく、ドライバーの大きな苦勞のもとに物流が維持され、一定のコストがかかっていることへの理解を強く求めたい。