

公益社団法人青森県トラック協会
青森県トラック協会三八支部会 青年部会

八戸物流フォーラム

「2024年問題」にいかにかに備えるか

2023年5月9日（火）

首藤若菜（立教大学）

はじめに

首藤若菜（Shuto Wakana）

立教大学経済学部教授 労働経済論担当

専門：労使関係論、女性労働論

公益委員：改善基準告示トラック作業部会（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）、経産省・国交省「持続可能な物流の実現にむけた検討会」など。

主要業績：『雇用か賃金か 日本の選択』（筑摩選書、2022年）、『物流危機は終わらない——暮らしを支える労働のゆくえ』（岩波新書、2018年）など。

はじめに

本日のテーマ

- ① 「2024年問題」とは
- ② 深刻な人手不足
- ③ なぜ人手不足が起きたのか
- ④ 「2024年問題」を乗り越えるために
- ⑤ 適正取引について

「2024年問題」とは

「働き方改革」とトラック業界

2016年9月 「働き方改革実現会議」

2017年3月 日本経団連・連合の労使合意

罰則付き時間外労働の上限規制の導入

★2つの例外

- ・改正労基法施行から**5年後**に適用
- ・一般則（年720時間）よりも緩い上限（**年960時間**）の容認

改善基準告示の見直し = 「2024年問題」

5

| | 現行 | 見直し後 |
|----------|----------------------|---|
| 1年の拘束時間 | 3,516時間 | 原則： 3,300時間 |
| 1か月の拘束時間 | 原則：293時間 最大：320時間 | 原則： 284時間 最大： 310時間 <small>1年の拘束時間が3,400時間を超えない範囲で年6回まで</small> |
| 1日の休息期間 | 継続8時間 | 継続11時間を基本とし、9時間下限 <small>※ 長距離・泊付きの運行の場合は、運行を早く切り上げ、まとまった休息を取れるよう例外を規定。</small> |

【その他】

- ▶ 連続運転時間：「運転の中断」は「原則休憩」とする。SA・PA等に駐車できない等、やむを得ない場合は30分延長可。
- ▶ 分割休息特例：分割の方法を見直し（現行：4H+6H、5H+5H等→見直し後：3H+7Hも可）、分割休息が連続する期間を短縮。
- ▶ 2人乗務特例：車両が一定の基準を満たす場合には、拘束時間を延長。ただし、運行終了後11時間以上の休息を確保。
- ▶ 予期し得ない事象：事故、故障、災害等やむを得ない場合の例外的取扱いを規定。

出所：厚生労働省作成資料

6

「2024年問題」のインパクト

改善基準告示の改正

(年拘束時間の上限が3300時間への見直し)の影響

| | |
|-------------|-------------------|
| 不足する輸送能力の割合 | 不足する営業用トラックの輸送トン数 |
| 14.2% | 4.0億トン |

経産省・国交省『持続可能な物流の実現に向けた検討会』

7

「2024年問題」のインパクト

年3300時間は、どれくらいのインパクトか？

—およそ7割のドライバーおよそ5割の事業所は
通常期（繁忙期ではない時期）は改正基準内。

残る3割、5割は？

繁忙期は？

8

発荷主別にみた不足する輸送能力

| 発荷主別 | 不足する輸送能力 |
|-------------|----------|
| 農産・水産品出荷団体 | 32.5% |
| 特積み | 23.6% |
| 建設業、建材(製造業) | 10.1% |

(経産省・国交省『持続可能な物流の実現に向けた検討会』)

9

2030年までの物流需給ギャップ・推計値

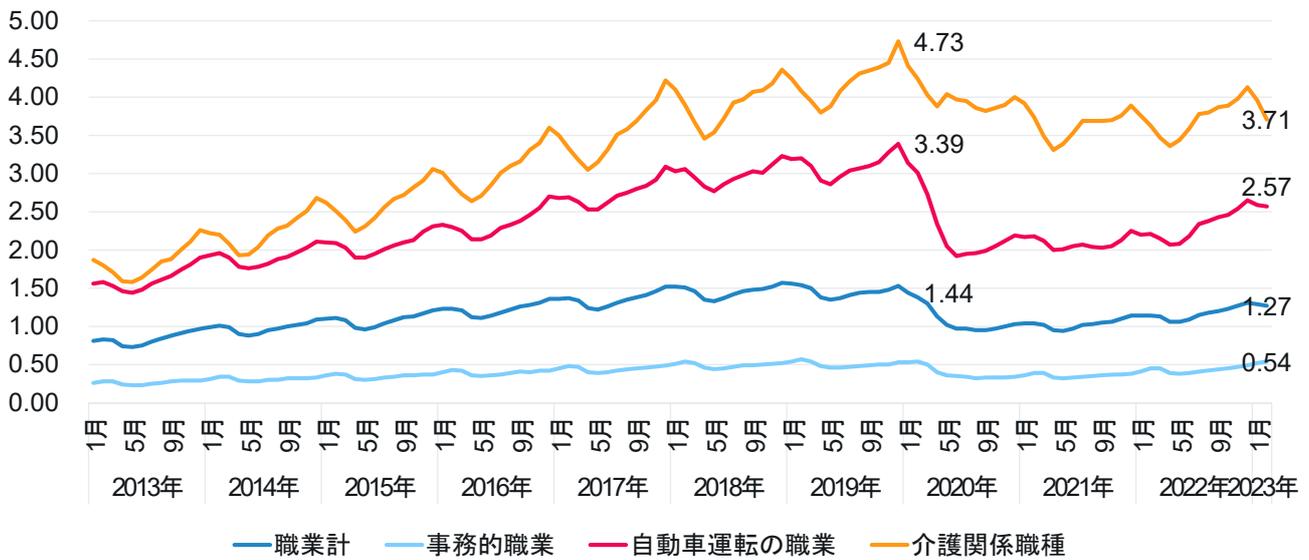
(経産省・国交省・農水省『持続可能な物流の実現に向けた検討会』)

- ・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**
- ・2024年問題の影響 (2024年時点) と合わせて、輸送能力の**34.1% (9.4億トン) が不足**

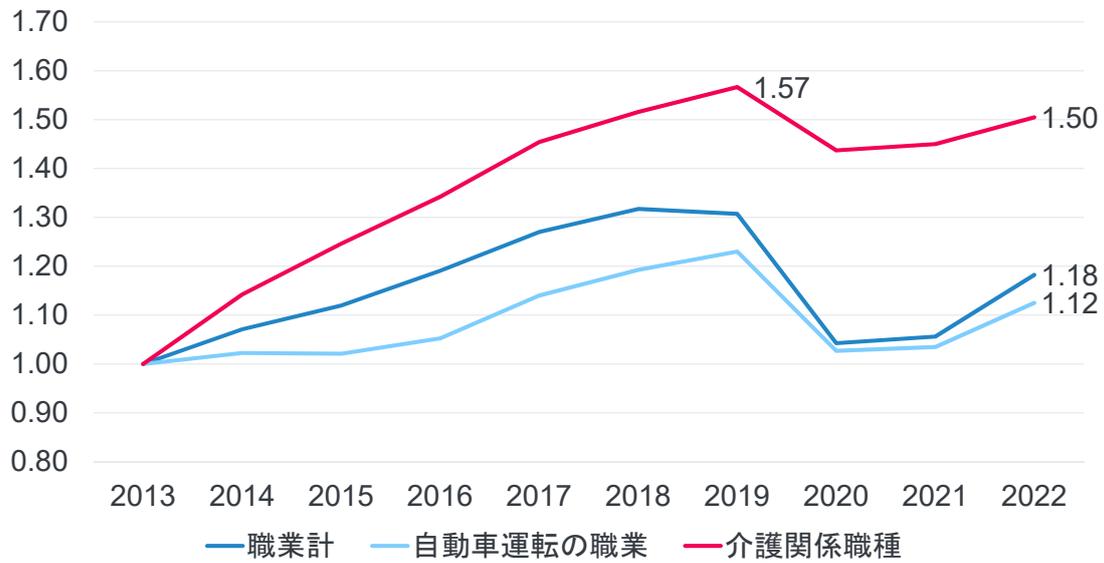
10

深刻な人手不足

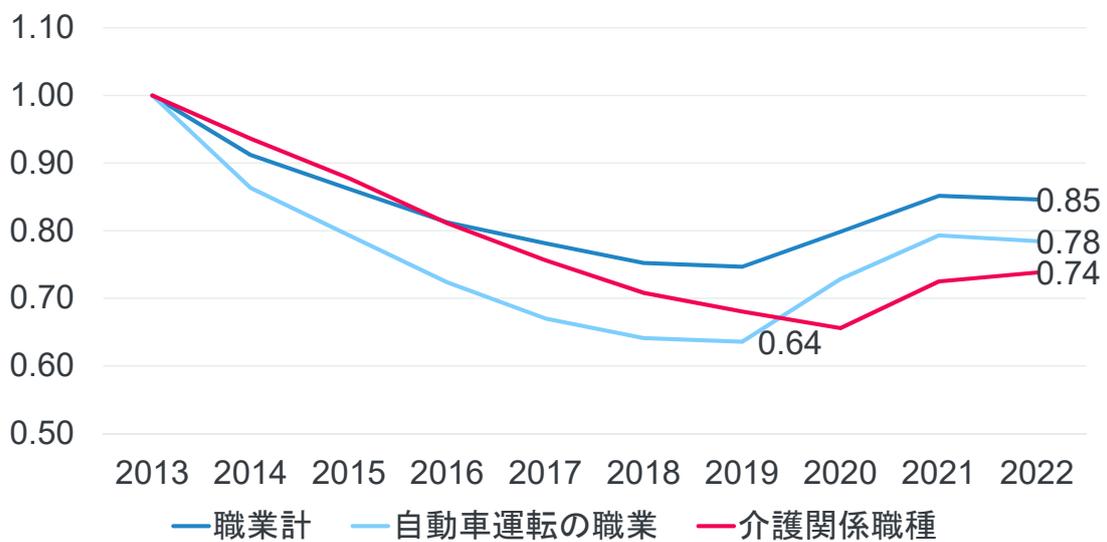
職業別有効求人倍率(%)の推移



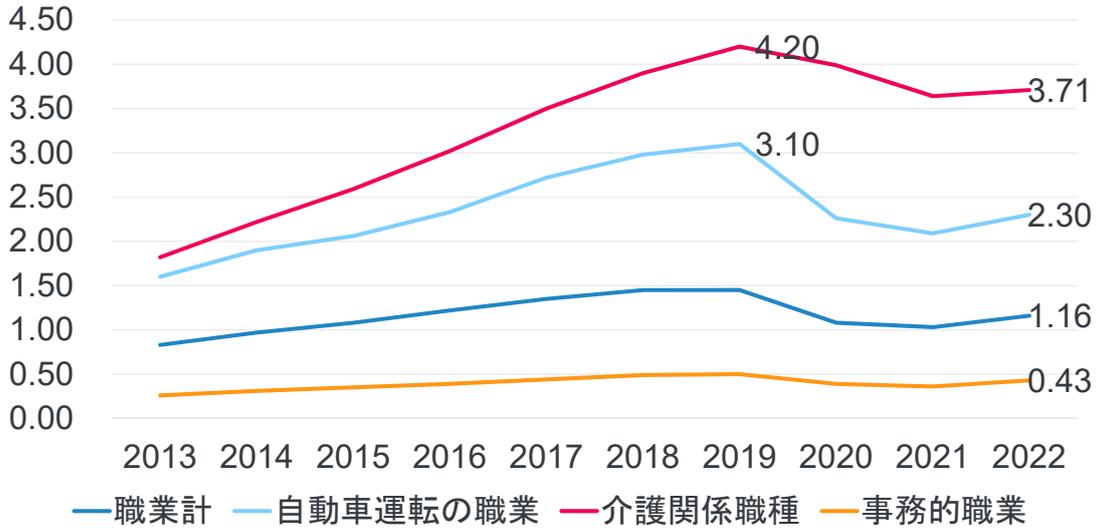
有効求人数(2013=1)



有効求職数の推移(2013=1)

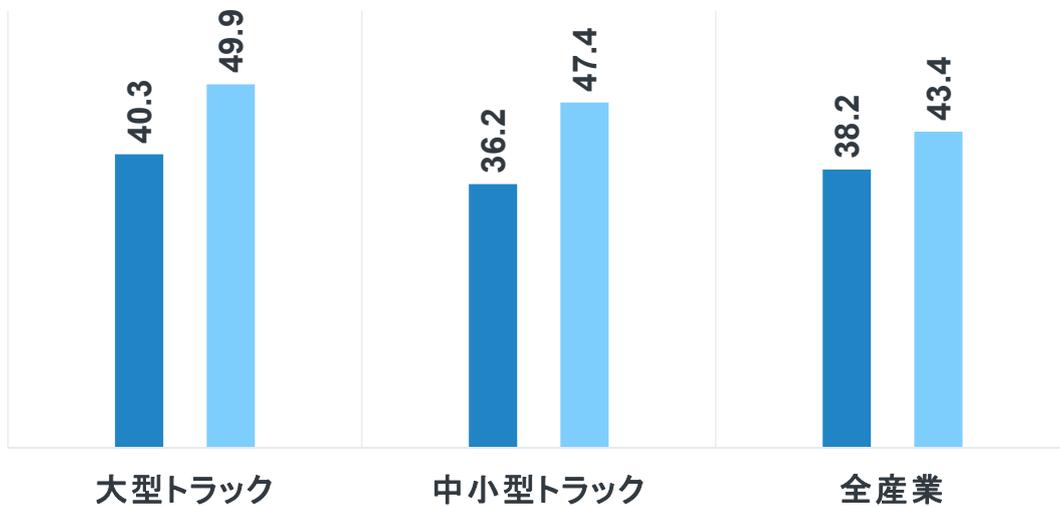


有効求人倍率



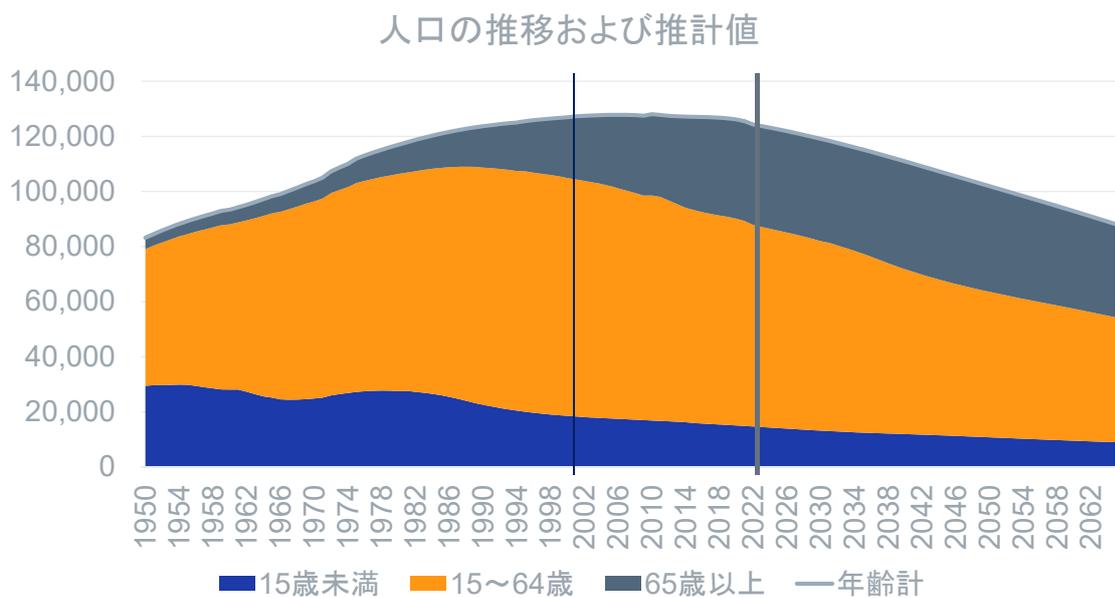
平均年齢の変化

■ 1989年 ■ 2021年



なぜ人手不足が 起きたのか？

17



国立社会保障・人口問題研究所『日本の将来推計人口』（平成29年推計値）

18

労働条件の低下

1. 労働条件の低下

かつてこの業界は「**キツいが、稼げる仕事**」と言われてきた

(1) 賃金の低下

(2) 変わらず長い労働時間

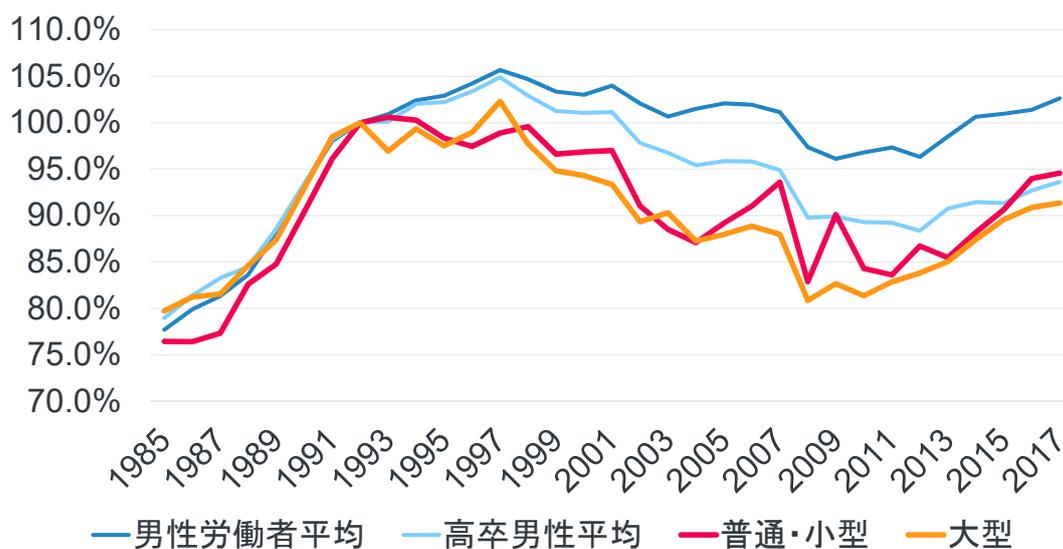
2. 人々が求める労働条件の変化

・ 離職理由には、労働時間が賃金と並ぶようになってきた

・ 長時間労働の職場、泊まり勤務のある職場で人手不足
背景) 共働き世帯の増加等

19

年収水準の推移(1992年=1)



厚生労働省『賃金センサス』各年版。

20

運賃低下から賃金低下へ

トラックドライバーの賃金水準

| | | 所定内給与額 (格差) | きまって支給する 現金給与額(格差) | 年収(格差) |
|---------|-----|----------------|-----------------------|---------------|
| 男性労働者平均 | | 33.7万円(100) | 37.1万円(100) | 546.4万円(100) |
| トラック | 大型 | 28.2万円(83.6) | 35.4万円(95.5) | 463.2万円(84.8) |
| | 中小型 | 26.2万円(77.8) | 32.1万円(86.5) | 430.6万円(78.8) |

注1. 年収は、きまって支給する現金給与額×12+年間賞与で求めた。

注2. カッコ内は、男性平均を100とした時の比率

出所：厚生労働省『賃金構造基本調査』2021年版。

長い労働時間

トラックドライバーの年齢、労働時間

| | | 年齢 | 勤続年数 | 実労働時間数 | 超過実労働時間数 |
|---------|-----|-------|-------|--------|----------|
| 男性労働者平均 | | 44.1歳 | 13.7年 | 181時間 | 14時間 |
| トラック | 大型 | 49.9歳 | 12.1年 | 212時間 | 35時間 |
| | 中小型 | 47.4歳 | 10.9年 | 207時間 | 35時間 |

出所：厚生労働省『賃金構造基本調査』2021年版。

労災補償状況（請求件数、支給決定件数）

| 業種（大分類） | 職種（中分類） | 請求件数 |
|-------------------|----------------|------|
| 運輸業、郵便業 | 道路貨物運送業 | 124 |
| サービス業（他に分類されないもの） | その他の事業サービス業 | 63 |
| 医療、福祉 | 社会保険・社会福祉・介護事業 | 46 |
| 建設業 | 総合工事業 | 43 |
| 医療、福祉 | 医療業 | 37 |

| 業種（大分類） | 職種（中分類） | 支給決定件数 |
|-------------------|-------------|--------|
| 運輸業、郵便業 | 道路貨物運送業 | 56 |
| 建設業 | 総合工事業 | 11 |
| サービス業（他に分類されないもの） | その他の事業サービス業 | 9 |
| 卸売業、小売業 | その他の小売業 | 6 |
| 医療、福祉 | 医療業 | 5 |

厚生労働省『令和3年度過労死等の労災補償状況』より

23

休息期間と睡眠時間の関係性

（令和3年度「トラック運転車の労働時間等に係る実態調査事業報告書」厚生労働省）

| | | 睡眠時間 | | | | | | | 全体(N) | |
|------|--------------|-------|------------|------------|------------|------------|-------|------|-------|--------|
| | | 5時間未満 | 5時間以上6時間未満 | 6時間以上7時間未満 | 7時間以上8時間未満 | 8時間以上9時間未満 | 9時間以上 | 無回答 | | |
| | | (%) | (%) | (%) | (%) | (%) | (%) | (%) | | |
| 休息期間 | 8時間未満 | 52.7 | 17.3 | 8.8 | 0.4 | | | 20.8 | 226 | 13.2% |
| | 8時間以上9時間未満 | 11.7 | 30.1 | 45.4 | 9.9 | 1.8 | | 1.1 | 282 | 16.5% |
| | 9時間以上10時間未満 | 3.3 | 20.9 | 46.4 | 24.2 | 4.6 | | 0.7 | 153 | 8.9% |
| | 10時間以上11時間未満 | 2.7 | 6.2 | 41.2 | 30.5 | 16.8 | 0.9 | 1.8 | 226 | 13.2% |
| | 11時間以上 | 2.5 | 4.4 | 21.4 | 32.8 | 31.2 | 6.9 | 0.8 | 635 | 37.1% |
| | 無回答 | 8.9 | 9.5 | 15.8 | 12.1 | 16.8 | 7.4 | 29.5 | 190 | 11.1% |
| | 全体(N) | 196 | 216 | 478 | 366 | 280 | 60 | 116 | 1712 | 100.0% |

24

「2024年問題」を 乗り越えるために

25

「2024年問題」を乗り越えるために

ドライバーの労働時間を短縮させ、
ドライバーの賃金を上昇させられるか？

- ① 運送事業者
- ② 荷主
- ③ 消費者

社会全体でコストを適正に負担していく

26

「2024年問題」を乗り越えるために

これを好機と捉えて、変えていけるのが問われる
ドライバーの労働時間を短縮し、運賃を上げ、賃金を上げる 効率化、生産性の上昇

事例) 中継輸送、共同配送、積載率上昇、
パレットの利用

27

「2024年問題」を乗り越えるために

例) 中継拠点の設置、中継輸送の開始

- ・車両の大型化
- ・パレットの利用、2段積み
- ・共同配送の開始

投資できるか、ドライバーを確保できるか

28

「2024年問題」を乗り越えるために

- ・生産性の向上は必要
だが、低い生産性は何ゆえか？
例) ジャスト・イン・タイム

ミクロで生産性が高まったとしても、
マクロで生産性が高まるとは限らない

29

荷主の役割

「持続可能な物流の実現に向けた検討」での議論

「持続可能な物流の実現に向けた検討会」での議論

中間とりまとめ、8ページ

「荷主企業における物流負荷軽減の取組を促進するためには、（中略）既存法令を参考に、荷主企業が経営者層を中核として物流改善に取り組むことに資する措置について検討すべきである。」

持続可能な物流を目指して

★国交省を中心とした取り組み

2013年6月 国交省 『総合物流施策大綱2013-2017』

2013年9月 総合物流施策推進プログラム（再配達問題）

2014年1月 トラック運送業における書面化推進ガイドライン

2015年4月 トラック輸送における長時間労働の抑制に向けたロードマップの作成

2015年5月 トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会を全国に設置（ 労基法改正との関係もあり）

2015年9月 労働実態調査

持続可能な物流を目指して

2016年 トラック輸送業の適正運賃・料金検討会（中央協議会の下部組織）

2017年8月 標準約款の改正（「料金」の收受を目指す）

2017年 適正取引推進のための自主行動計画

2018年12月 トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン

2019年7月 改正貨物自動車運送事業法の施行（荷主への配慮義務等）

2024年4月 改正改善基準告示の施行

33

取り組みの特徴

荷主を巻き込み、商慣行を見直す

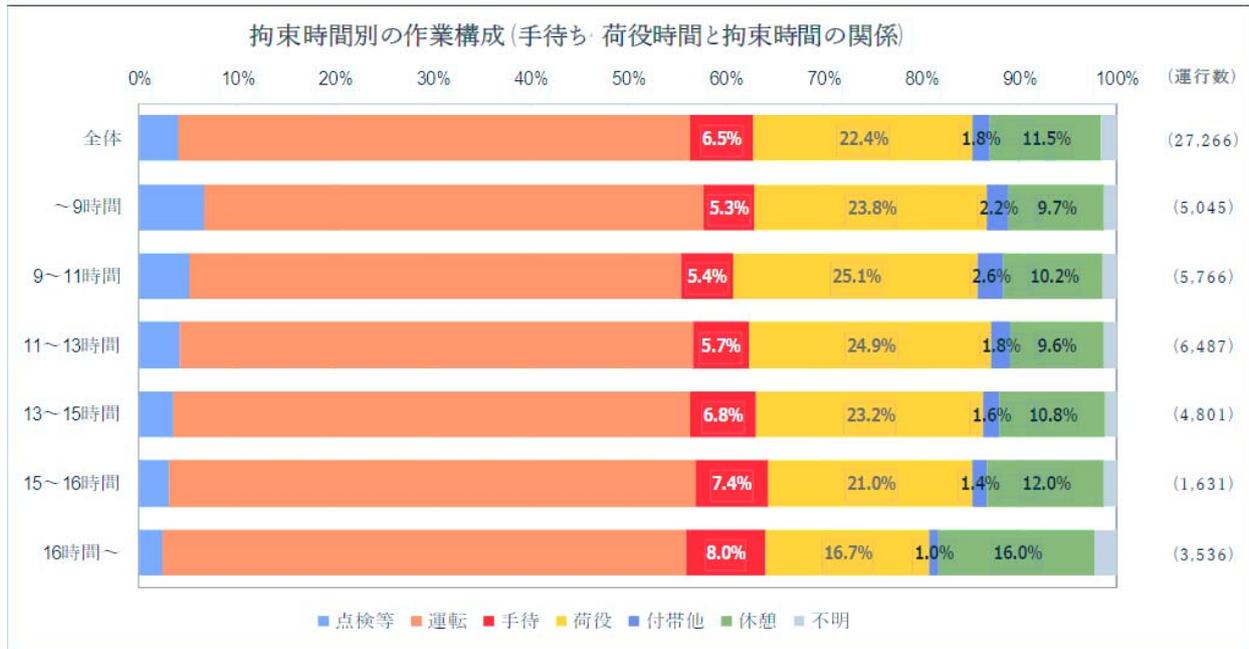
例）トラック輸送における取引環境・労働時間改善
協議会メンバー

運送会社・トラック協会、労働組合、行政、荷主

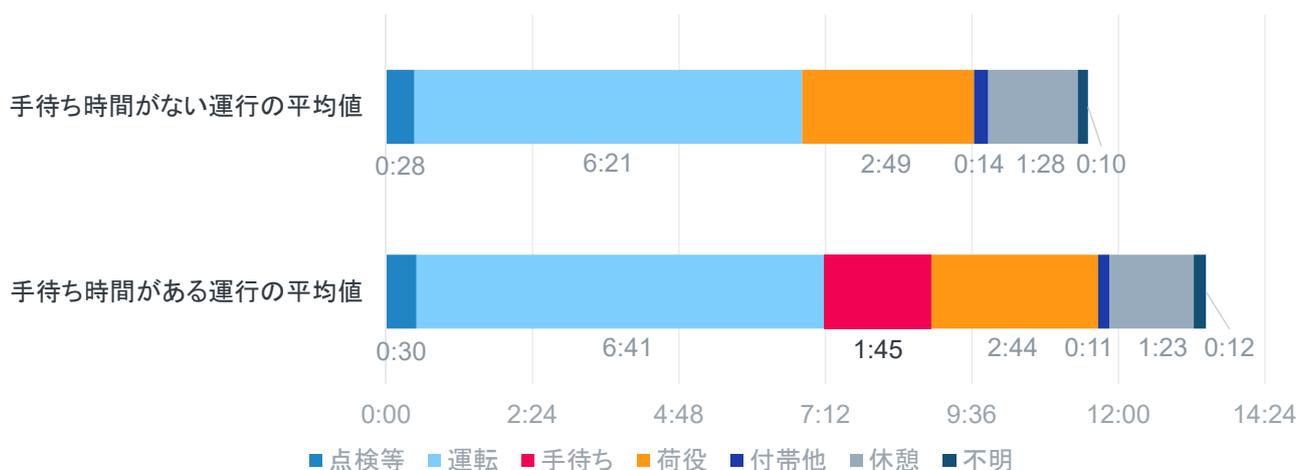
例）運賃の引き上げ（標準約款の見直し、料金收受）

例）荷待ち時間の削減

34

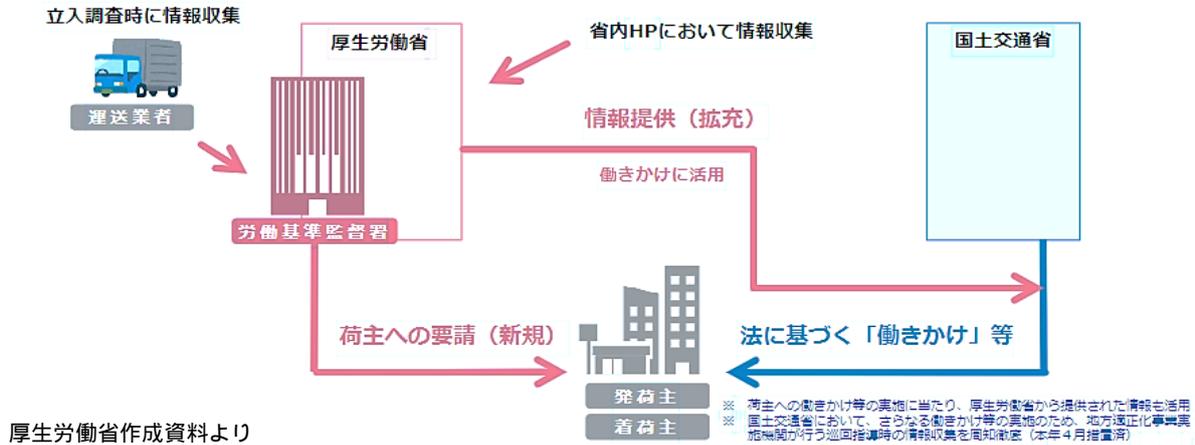


手待ち時間の有無別にみた拘束時間



労働基準監督署による要請（新規）

- ▶ 荷主企業に対し、労働基準監督署から配慮を要請
（要請の内容）長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないように努めること。
運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。
- ▶ 対象企業選定にあたり、省内HPや立入調査時に収集した情報を活用 ⇒ 国土交通省にも情報提供



荷主の役割

- ・パレット利用、パレットの標準化
- ・リードタイムの延長
- ・予約システムの導入
- ・積込先、荷下ろし先の集約
- ・標準的な運賃への理解・・・など。

先行事例

例) 青果物物流の合理化

パレットの利用、リードタイムの延長
共同輸送の拡大

例) アスクルのポイント活用

おトク指定便による物流負荷の分散

例) 日清食品

計画納品で納品回数減少、パレット化

先行事例

着荷主の取り組み

首都圏SM物流研究会発足

(サミット、マルエツ、ヤオコー、ライフ)

発注時間の見直し、リードタイムの確保

納品期限の緩和(1/2ルール採用)

業務効率化(伝票レス、検品レス等)

荷主の「協力」と運賃

例) 手荷役からパレットへ

パレット化を進めるために投資

例えば、袋を新たに作り直す

パレット化により、荷役時間が大幅短縮

投資した分の回収はどう図るのか？

運賃の引き下げか？

これまで手荷役料金は適正に収受していたのか？

41

適正取引について

価格交渉はできているか？

企業物価指数の上昇

燃料費の上昇

人手不足ゆえの人件費の高騰

労働時間を短縮させるために要するコスト

脱炭素・環境問題対応のためのコスト...

→生産性の向上だけでは間に合わない

43

価格交渉はできているか？

様々な調査の結果が示していること

= 運送業界は、最も価格交渉・価格転嫁が進んでいない

例) 中小企業庁『価格交渉促進月間フォローアップ調査の結果』

- ・ 価格交渉に応じた業種ランキング：27位最下位
- ・ 価格転嫁に応じた業種ランキング：27位最下位

44

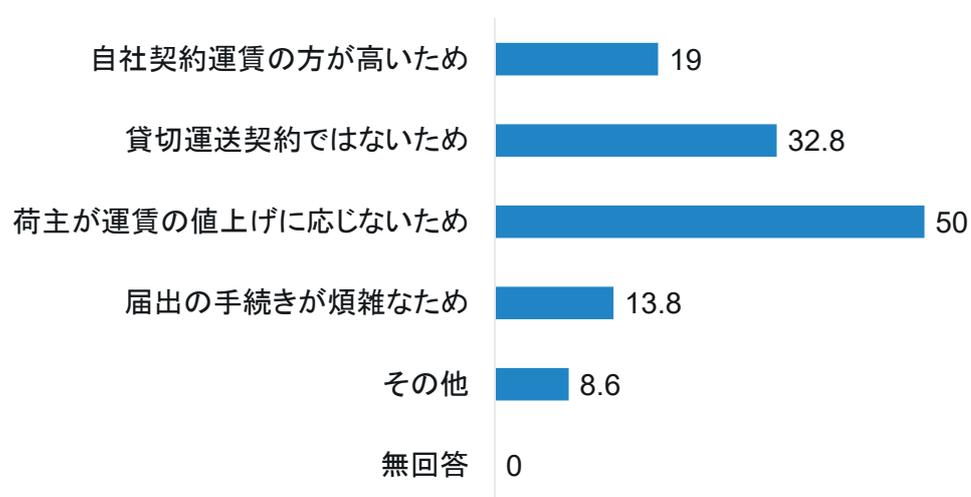
標準的運賃の届出状況（2022年3月末）

| | 事業者数 | 件数 | 割合(%) |
|------|-------|-------|-------|
| 北海道 | 3355 | 1829 | 54.5 |
| 東北 | 4257 | 2486 | 58.4 |
| 関東 | 18078 | 3465 | 19.2 |
| 北陸信越 | 2687 | 1527 | 56.8 |
| 中部 | 6740 | 3753 | 55.7 |
| 近畿 | 9244 | 4412 | 47.7 |
| 中国 | 3961 | 3054 | 77.1 |
| 四国 | 2131 | 1720 | 80.7 |
| 九州 | 5712 | 3661 | 64.1 |
| 沖縄 | 825 | 280 | 33.9 |
| 合計 | 56990 | 26187 | 46.0 |

国土交通省発表資料

45

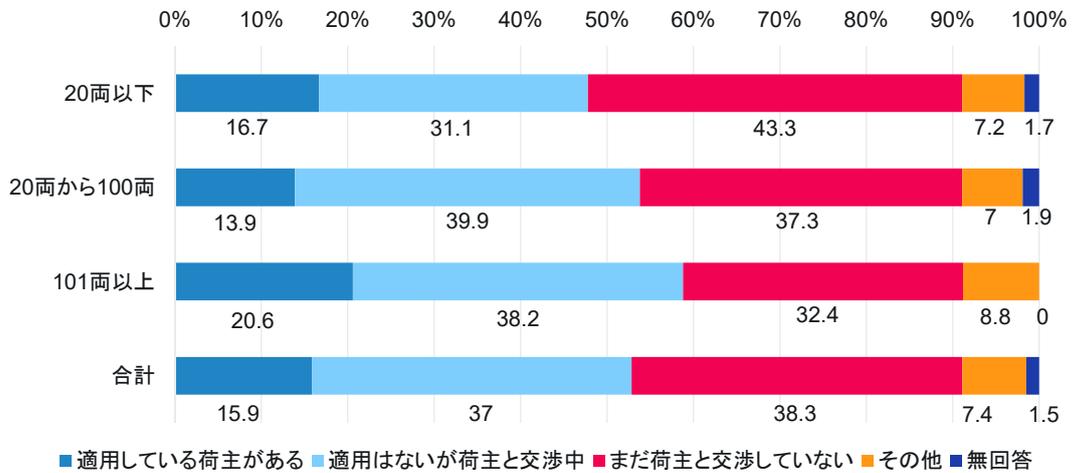
「標準的な運賃」を届出しない理由



全日本トラック協会調査より

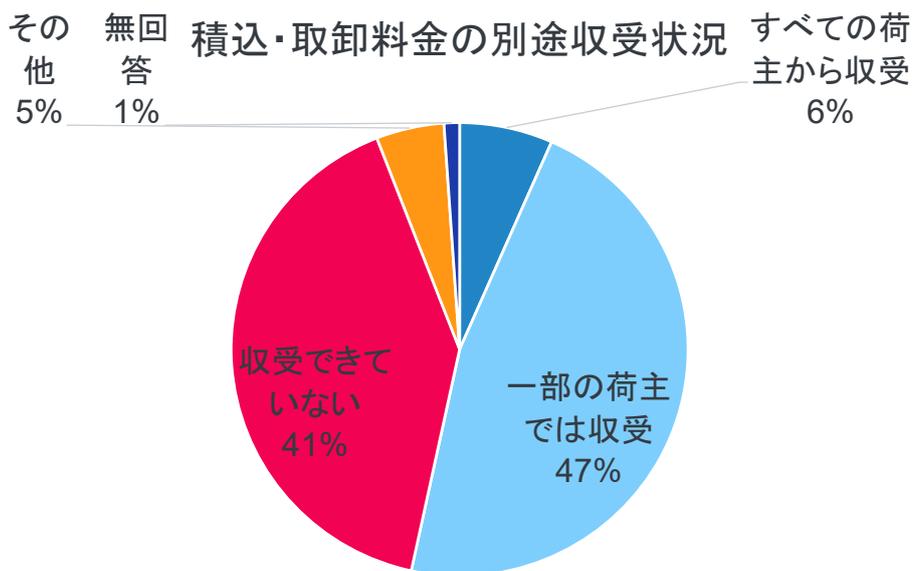
46

「標準的な運賃」の適用状況



全日本トラック協会調査より

47



全日本トラック協会調査より

48

おわりに

- ・ 構造的な問題
 - － 過当競争、過度な運賃値下げ競争の是正
 - － 公正取引委員会による社名公表
- ・ 適正取引が可能な構造へ

おわりに

「2024年問題」は2024年で終わらない

「これら適用後3年を目途に、そのための実態調査の設計等を含め、見直しに向けた検討を開始することが適当」
（「自動車運転者労働時間等専門委員会報告」令和4年9月27日より）