

物流の2024年問題

—トラック運送業界の取り組み—

(公社) 全日本トラック協会 役員待遇企画部長
星野 治彦

はじめに:トラック運送業界の現状

平成2年12月に施行された物流二法(貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱事業法)により、貨物自動車運送事業への新規参入は免許制から許可制へと規制緩和され、参入事業者が急増した。平成2年に40,072社であった事業者数は、平成19年には63,122社となり、現在まで高い水準で推移し、99%超の事業者が体力のない中小企業であるということもこの業界の大きな特徴である。

この間の貨物輸送量は微増であることから、結果として規制緩和が事業者間の過当競争をもたらしたことになる。当協会が毎年実施している経営分析報告書では、直近の令和3年度までの十数年にわたり赤字企業が多いことが明らかになっており、特に、下請けとして輸送を行うことが多く、交渉力の弱い中小事業者においてはその比率が高い(図1)。燃料価格の高騰、賃上げなど様々なコストアップ要因があ

るにも関わらず、価格転嫁が進んでいないことも赤字事業者が多い要因の1つである。

このような厳しい状況下において、平成30年6月に働き方改革関連法が成立し、ドライバーの時間外労働の上限規制が設けられたことは、トラック業界にとっては大きな転換期であり、他産業と比較して労働時間の長いトラック運送業界にあっては、多くの事業者がその対応を迫られている。国内の物流のあり方に大きな影響を及ぼす問題であることから、昨今では「物流の2024年問題」として国会審議やテレビ、新聞、雑誌などで大きく取り上げられるようになった。この2024年問題を回避すべく、行政とも連携を図りながら業界を挙げた取り組みを進めているところである。

1 2024年問題を考える

この「物流の2024年問題」については、「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960時間は守れない」と嘆く運送事業者も多い。運送事業者にとっては、法令を守ることができなければ、罰則(30万円以下の罰金または6か月以下の懲役)が科されることから、今後荷主からの依頼による輸送を断るケースも予想され、現実に運送事業者の中には、長距離輸送を縮小する、あるいは条件の悪い輸送を断るなどの動きも始めている。

後述する「持続可能な物流の実現に向けた検討会」では、何の対策も講じなかった場合、2024年には14.2%、2030年には34.1%の輸送能力が不足するという試算を行っている。「今のままでも何とかなるだろう」「ほかに運んでくれる事業者がいくらでもいるだろう」と必要な対策を講じなければ、「必要なもの」

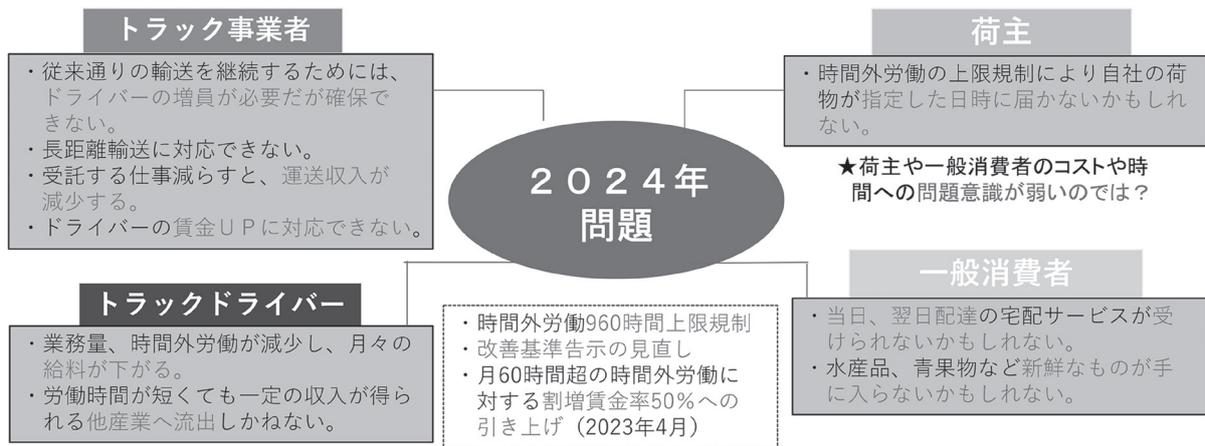
図1 トラック運送事業の経営状況

貨物運送事業の営業収益・営業損益率の推移(1者平均)

区分	営業収益(千円)			営業損益率(%)			
	元年度	2年度	3年度	元年度	2年度	3年度	
全体	(▲ 7.7)	(6.3)	(4.8)	▲ 1.0	▲ 0.4	▲ 0.9	
	218,203	231,981	243,207				
車両規模別	~10	(▲ 10.0)	(10.0)	(1.7)	▲ 2.5	▲ 3.4	▲ 3.9
		54,590	60,038	61,045			
	11~20	(▲ 5.8)	(0.7)	(3.1)	▲ 1.7	▲ 1.6	▲ 1.9
		152,555	153,620	158,394			
	21~50	(▲ 10.4)	(2.8)	(8.3)	▲ 1.0	▲ 0.3	▲ 0.7
		316,656	325,523	352,575			
51~100	(▲ 5.3)	(2.1)	(1.2)	▲ 0.3	0.4	0.0	
		655,185	669,121	676,970			
101以上	(▲ 7.5)	(5.7)	(11.7)	0.5	1.7	0.8	
		1,335,047	1,410,939	1,576,447			

注:営業収益のカッコ内は前年度比伸び率、単位%、▲はマイナス
出典:全日本トラック協会令和2年度経営分析報告書

図2 物流の2024年問題



を「必要な時」に「必要な場所」へ運べなくなる恐れがあることを念頭に入れておかなければならない。

事業者が時間外労働を削減するために受注する仕事を減らせば、ドライバーの賃金が大幅に下がることにもつながり、ドライバーは一定の収入が得られる他産業に流出してしまい、更なるドライバー離れを懸念する声もある。このことから、単に労働時間の短縮を図るだけでなく、最低でもドライバーが全産業平均並みの賃金を得られるようにならないと、この「物流の2024年問題」を回避することはできない(図2)。

また、960時間を遵守することが最終目標ではない。働き方改革関連法成立時の参議院厚生労働委員会の附帯決議では、できるだけ早い時期に一般則である年720時間に移行する旨が記されており、荷主も事業者も先を見据えた対策を考えておかなければならない。

2 2024年問題への取り組み例

全日本トラック協会では、平成30年3月に働き方改革へ具体的に取り組む内容や数値目標を掲げた「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」を策定し、数値目標として時間外労働の上限規制が始まる2024年4月には時間外労働年960時間を超えるドライバー「ゼロ」を掲げ、取り組みを進めてきた。毎年定点調査を実施しており、2022年度はまだ29.1%の事業者が960時間を超えるドライバーがいると回答している状況である。

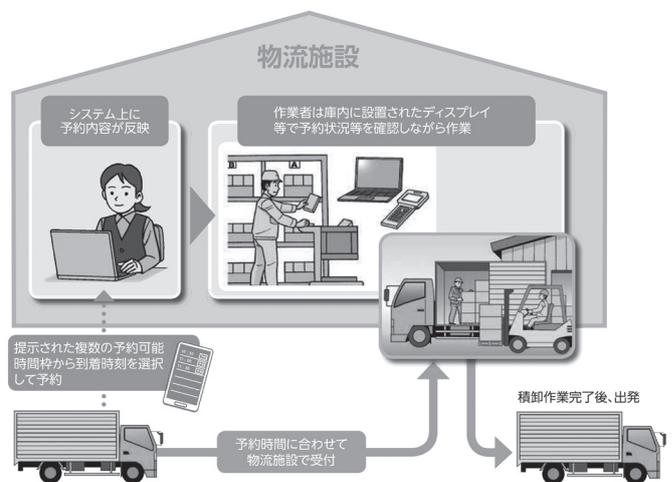
トラック事業者は、荷主と連携して新たな働き方を模索しつつ、物流サービスを維持するために、「労働環境の改善」「輸送効率化・生産性向上」に取り組んで行く必要がある。

(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3)。

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

図3 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)

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っ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は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、思うようにパレット化が進んでいない。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標準化推進分科会では、T11型パレットを推奨する規格という考え方が示された。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も一部の事業者で進められている。

「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。11月より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。

東北や九州など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。決められた販売日間に合わせるために、十分な休息もとらずに無理な運行をすることもあり、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」の取り組みを進めているが、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。

3 関係者への周知と理解

(1) 事業者に対して

ドライバーの働き方改革は、時間外労働だけではなく、ドライバーの拘束時間、休息期間、運転時間などを規定した「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)もドライバーの過労死を防止するという観点から、令和4年12月に改正され、令和6年4月より適用される。遵守できなければ行政処分の対象となるので、併せて考えなければならない。

全日本トラック協会及び都道府県トラック協会では、会員事業者に対して、働き方改革を進めていくために必要な各種セミナーを開催するほか、標準的な運賃や改善基準告示に係るリーフレットを作成・配布する等、各事業者が適切な対応ができるよう支援を行っている。改善基準告示を遵守するためには、事業者が理解するだけでなく、荷主にも知ってもらう必要があることから、荷主への周知にも力を入れている。

(2) 荷主に対して

物流の2024年問題の解決に向けては、まずは、荷物の輸送依頼をする発荷主、荷物を受け取る着荷主に対して、何も対策を講じなければ、物流がどうなるかを認識してもらう必要がある。先に述べた「労働環境の改善」「輸送効率化・生産性向上」は荷主の理解と協力が得られなければ実現できないことから、広告媒体などを通じて周知を行っている(図4)。

また、ドライバーの待遇を改善するためには、適正な運賃・料金の取受も必須である。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り、改正内容は「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」の4項目となっている。この中でも「標準的な運賃の告示制度」は、令和2年4月に国土交通省から告示され、適正な原価に、適正な利潤を加えたものを基に算出し、ドライバーの賃金を全産業平均並みにし、法令遵守ができる水準の内容となっている。実勢運賃よりもかなり高いという声もあるが、ドライバーの待遇改善を図り、持続可能な物流を維持するためには、燃料サーチャージや附帯作業料金、有料道路利用料など運送以外に発生する料金とあわせて取受することの必要性を理解いただかなければならない。

図4 荷主業界紙への広告（令和5年3月）

「物流の2024年問題」って何？

2024年4月からトラックドライバーの時間外労働960時間上限規制と改正改善基準告示^{※1}が適用され、労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、「モノが運べない」可能性が懸念されています。

何も対策を行わなかった場合
2030年には営業用トラックの輸送量のうち約35%が運べなくなることも…^{※2}

このようなことが起きるかもしれません。

●トラック運送事業者	●荷主	●消費者
<ul style="list-style-type: none"> これまでの物流を維持するためには、トラックドライバーの増員が必要だが人材が確保できない。 	<ul style="list-style-type: none"> 荷物が指定した日時に届かないかもしれない。 荷物が運んでもらえなくなるかもしれない。 	<ul style="list-style-type: none"> 当日、翌日配達の家計サービスが受けられないかもしれない。 水産品、青果物など新鮮なものが手に入らないかもしれない。 

2024年問題を回避するためには荷主の皆様と私たちトラック運送事業者のパートナーシップの構築が必要です。

「荷待ち・待機時間の削減」「手荷役作業の削減」「リードタイムの延長」「再配達への削減」など、トラックドライバーの労働時間改善にご協力いただくとともに、ライフラインとしての物流を維持するため、「標準的な運賃」の導入や燃料コスト上昇分の価格転嫁など、適正な運賃・料金にご理解をお願いします。

※1 自動車運送業の労働時間等の改善のための措置（改善基準告示）は、トラックドライバーの労働時間、休憩時間、運賃の算定方法について規定している。
 ※2 国土交通省は物流の持続性確保（物流力強化）第3期戦略的推進計画（国土交通省）を策定し、2030年までに輸送能力の34.1%が不足する可能性があるとしている。

JTA 公益社団法人 全日本トラック協会 都道府県トラック協会

(3)一般消費者に対して

ここ数年、インターネット通販などの普及拡大により宅配便などを利用した個人向けの輸送量が拡大している。その中で負担となっているのが再配達である。最近では置き配や宅配ロッカーの設置などサービスが拡大しており、時間指定や急ぎでないものはまとめ買いする等、個人個人の取り組みが必要である。

また、インターネット通販などで「送料無料」というフレーズが目につく。荷物を消費者に届けるためには様々なコストがかかっている。送料は運送の対価として収受するものであり、「無料」ではない。ドライバーの労力によって消費者の手元に荷物が届いているのであり、ドライバーの労力を無にするような誤ったメッセージは、受け入れられるものではない。

日々の暮らしの中で様々な物の価格が高騰し、ト

ラック業界でも「燃料価格」「車両価格」「人件費」などが上昇し、価格転嫁に理解してもらわなければならないが、価格転嫁していくためには、荷主の先にいる「消費者」の理解が欠かせない。「送料無料」という言葉が物流に対する消費者のコスト意識をないものにし、「輸送にはコストがかからない」という間違った考え方を植えつけることになるのではないかと危惧している。特定のところにしわ寄せがいくのではなく、サプライチェーン全体で考えていかなければ、物流が維持できなくなる。

これまで当たり前であった「当日配達や翌日配達サービス」が受けられなくなる、スーパーなどで水産物や青果物など「新鮮な商品が手に入らなくなる」ことが現実的に起こる日が来るかもしれないことを訴えたい(図5)。

図5 一般消費者向けインターネットバナー広告（バナー）

**「送料無料」
じゃありません！**

JTA 公益社団法人 全日本トラック協会

知っていますか？ **物流の
2024年問題**

JTA 公益社団法人 全日本トラック協会

4 国の取り組みとの連携

物流の現場では「ドライバーを待たせる」「ドライバーが荷下ろしする」「出発直前まで出荷量がきまらない」「有料道路利用料等は事業者負担」などが古くから当たり前のように行われているケースも多いが、このような商慣習を変えなければならない。

令和4年9月に設置された、有識者、関係団体及び関係省庁からなる「持続可能な物流の実現に向けた検討会」(事務局:国土交通省、経済産業省、農林水産省)では令和5年2月に中間取りまとめが公表され、その中で、発荷主や着荷主、物流事業者に対し、類似の法令等を参考に、規制的措置など、より実効性のある措置について検討することが示された。

また、物流の標準化に向けては、国土交通省では令和3年6月に官民物流標準化懇談会、農林水産省では令和3年9月に青果物流通標準化検討会が設置され、推奨するパレットの規格やガイドライン等が定められ、業界・関係者間における標準化の取り組みも進められている。

さらに、令和5年3月30日には、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」が開催され、物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていくこととされ、6月2日の会議では、「物流革新に向けた政策パッケージ」が決定された。

ドライバーの長時間の荷待ち対策を講じない、事業者が法令違反となる原因を荷主が行っている、運送事業者からの交渉に応じない等の問題のある荷主に対しては、関係省庁から働きかけや要請などが行われており、今後も継続して関係省庁一体となった施策に期待するところである。

以上のように、国においても物流の2024年問題に対し危機感を持った取り組みが進められており、当協会においても連携した対応を行っている。

おわりに:あるべきトラック運送業

2024年問題への対応は待ったなしであり、まずはトラック事業者自身が、何を目的とした、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第一に求められている。その目的の達成のために、トラック事業者は荷主に対して荷待ち時間の削減、労働環境の改善等を求めていくとともに、「標準的な運賃」の活用等、適正な運賃料金の収受を求めていかなければならない。また荷主に求めるだ

けでなく、当然のことながらトラック事業者自らも安全対策や法令遵守を徹底し、荷主のニーズに応えるべく安心・安全な輸送力の確保に努めていく必要がある。

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。運送事業者の努力に加え、荷主の方々や一般消費者、行政に理解と協力をいただきながら、物流の2024年問題への対応を図ってまいりたい。