

2024年問題に対して 私たちができることは何か

連合総研前主任研究員

戸塚 鐘

1 はじめに

—荷物は「人」が運んでいる—

私たちの日常生活はトラック輸送によって支えられていると言っても過言ではない。そして、トラック輸送はトラックドライバーによって担われているが、そのことをあまり意識してはいないのではないだろうか。日本ではトラックによる輸送が物流の主流であるが、ドライバー不足が深刻化している。トラック運送業界の人手不足は他の産業よりも深刻であり、ドライバーの平均年齢も高い。このような高齢化や人手不足をもたらした大きな要因は1990年12月に施行された「貨物自動車運送事業法」と「貨物運送取扱事業法」の、いわゆる物流二法による規制緩和による事業者数の急増、そして、その後のバブル崩壊による貨物輸送量の減少に伴うトラック運送事業者の供給過多による価格競争と考えられる。

2022年12月に「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（いわゆる改善基準告示）が改訂され、2024年4月から新たな「自動車運転業務に係る時間外労働の上限規制」が適用されることとなった。トラック運送事業は他の業態よりも労働時間が長いことが知られているが、特に企業間輸送と呼ばれる、宅配便以外の長距離を運ぶトラックドライバーは長時間労働になりやすく、ひと月の時間外労働が100時間を超えるケースもめずらしくない。しかし、労働時間の上限規制によって時間外労働は減少し、1人のトラックドライバーが運ぶことのできる荷物量も減少すると考えられる。それに伴い、トラック運送事業者の利益が減少するとともに、配送スケジュールの調整や配送能力の確保等にかかるコストの増加などが予想される。

また、現在トラックドライバーは、「低賃金」「長時間労働」といった労働環境から慢性的な人手不足となっているが、時間外労働時間の上限規制により収入が減少することとなれば、さらにトラックドライバー不足が進むことも懸念される。

「2024年問題」と呼ばれるこうした課題に対し、国土交通省と経済産業省が行っている、持続可能な物流の実現に向けた検討会では、物流量が今の状態である場合、時間外労働時間の新たな上限規制によって、およそ14%の荷物が運べなくなるという試算も出されている。

荷物が当たり前が届くというサービスを今後も継続するためには、2024年問題に対して、トラック運送事業者の努力だけでは限界があるだろう。荷主を始めとした物流の関係者が一体となって対応に取り組むことと併せて、一般消費者も2024年問題を知るとともにその課題を理解をして、個々人ができることを考え実行する必要もあるのではないだろうか。

2 「2024年問題」とは

—トラック運送業界をとりまく 環境とその変遷—

迫りくる2024年問題に有識者やトラック業界、労働組合はどのように課題を捉え対応策を考えているのか。

寄稿①の首藤論文は、トラック運送業界が2024年問題に至るこれまでの経緯や今後の影響と課題、対応について提起している。

まず、日本の貨物の約9割を運んでいて、重要な物流手段であるトラック輸送について、その担い手であるドライバーの人手不足や高齢化の理由について、

1990年から始まった規制緩和によりトラック運送事業者が急増し、ドライバーの賃金低下をもたらしたことが解説されている。

その上で、2017年の労基法改正により、罰則付きの時間外労働の上限規制が導入された際に、自動車運転業務については直ちに施行されることなく、5年後の2024年まで猶予された経過、2024年4月からトラックドライバーにも上限規制が適用されるものの、一般の労働者に適用される上限時間より240時間も長い年960時間とされ、それがいわゆる過労死ラインに近いこと、そして2024年から一般則の適用に向け労働時間の短縮が行われることによる輸送能力の低下とドライバーの収入への影響について解説されている。

ここで首藤は、これら2024年問題の解決には、ドライバーの労働時間を削減するとともに賃金を上げる必要があること、その解決策として生産性の向上を指摘している。トラック業界の生産性の低さは、非効率な物流を基礎に、便利で効率的な仕事と暮らしを獲得してきたことの代償であり、荷主を含め業界全体、社会全体での議論が必要であることを強調している。

3 物流の2024年問題

—全日本トラック協会による 2024年問題への取り組み—

寄稿②の星野論文では、業界団体の全日本トラック協会による2024年問題に対する取り組みの具体例を紹介している。全日本トラック協会では「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」という取り組みを策定し、2024年4月には時間外労働が年960時間を超えるトラックドライバーをゼロにすることを目標としている。その他にもトラック運送事業者に対するセミナーやリーフレットなどの支援活動、発荷主や着荷主に対する物流の重要性や改善対策の広報活動を行っている。

また、トラック事業者が荷主と協力し、労働環境の改善や輸送の効率化のためのさまざまな取り組みも行われている。トラック予約システムの導入による長い荷待ち時間の削減、ダブル連結トラックの導入、幹線輸送と集配輸送の分離といった輸送効率化に向けた取り組みが一部の事業者で進められている。

トラックドライバーの働き方改革は、時間外労働だけではなく、拘束時間や休憩期間、運転時間の規制も含まれる。また、適正な料金の収受も重要な要素であり、一般消費者の送料に対する適正な認識も大切である。そして、運送事業者の努力と併せて荷主企業と良好

なパートナーシップを築き、物流業界の健全な存続を実現することが、2024年問題の解決につながるはずである。

4 トラックドライバーの 働き方改革と2024年問題

—労働組合による2024年問題への 取り組み—

トラックドライバーを組織する労働組合は2024年問題に対してどのような取り組みを行っているのだろうか。寄稿③の福本論文では運輸労連の取り組みの具体例を紹介している。運輸労連ではトラックドライバーの働き方改革を推進するためにいくつかの取り組みを行ってきた。1つは月60時間超の時間外割増賃金を25%から50%に引き上げる2010年4月の労働基準法の一部改正に対する取り組みである。この改正は、中小企業については経営環境の整備が必要などの理由から、当分の間、猶予されることとなったが、運輸労連は改正法を先取りして中小企業への適用にも取り組むよう要請をした。この他に、全日本トラック協会からの協力要請を受け「貨物自動車運送事業法」の改正への取り組みも行っている。改正の目的は、取引環境の改善や、標準的な運賃の導入により適正な運賃と料金を確保し、それを賃金上昇に反映させ好循環を目指すことであった。取り組みの結果、「議員立法」という形ではあるが、短期間で改正法案を可決・成立させることができた。

運輸労連では、トラックドライバーの賃金水準の引き上げには、その原資となる適正運賃や料金の収受に向けた運動を推進していくことが重要と考えており、引き続き、産業別労働組合としての役割を果たしてゆくとしている。

おわりに

今回の特集では、トラック運送業界における2024年問題について、業界をとりまく状況や、トラック運送業に関連する団体における問題認識と取り組みについて紹介をした。

本特集によって2024年問題をより多くの人に知ってもらおうと同時に理解が深まり、私たち個人にもできることを考えるきっかけとなることを期待したい。2024年問題は決してトラック運送業界だけの問題ではなく、荷主や私たち消費者にも課題解決のための努力が求められている。