持続可能な国内物流の確保に向けて

土居 俊彦

2024年4月にトラックなど運送業において自動車運転者として従事する就業者（以下「トラック従事者」）への労働規制が強化された。「働き方改革」を背景に2018年には既にその法案は成立しており、その猶予措置が期限を迎え施行されたに過ぎないが、直前になって「トラックにおける2024年問題」として注目されてきた。

労働規制の強化により規制超過となる労働時間が削減され、2024年度には△14%、2030年には△34%もの輸送力不足が生ずるとの試算¹もあり、政府も直前になってしまったが各種の閣議決定²や物流2法³の改正を図るなどの対応を急いでいる。

実際には、当面の輸送は、輸送力不足の試算前提にもある通り、トラック従事者の従事時間における荷待ちと荷役の時間を一定程度削減することで対応は可能であり、荷主を含めて対応を図り何とかする（何とかなる）のだろう。しかしながら、トラックを含めた「国内物流」は経済活動における血液のようなものであり、必要不可欠な「社会インフラ」である。現在のような多重下請け・低運賃低料金に代表される脆弱な業界構造では持続可能であるとは言い難い。

こうした状況は、日本の物流量がこの20年で概ね2/3の水準となるなど、一貫して減少を続けている一方、1990年の規制緩和により免許制が許可制となり、中小を中心とした新規参入により事業者が概ね倍増し高止まりの状況が継続していることが背景にある。これにより事業者過多・車両過多の状況が生じ、多重下請けが形成され、荷主が（意図しない場合を含めて）「神様」として存在し、低運賃・低料金の下で①安易な運搬業務と②運搬業務以外の業務（荷役等）の依頼という過剰サービスにトラック事業者が応えてきた結果、これが業界標準となり、トラック事業者は低収益（中小では赤字基調も）、トラック従事者は長時間労働・低賃金を余儀なくされてきた。

実際、この結果、現状の輸送の積載効率は、この20年程度で約10ポイント低下し40%程度で推移するな

ど低効率である。20年前と同じ水準まで改善すれば約2割の労働供給を吸収できることになる。事業者過多の状況下での有効求人倍率はうのみにはできず、真に必要なトラック従事者数はにわかには把握できないものの、足元不足感が顕在化⁴しており、今後も少子高齢化の進展で労働力全体が縮小すると見込まれる中、この機をとらえて対処療法でなく、トラック業界の構造改善を通じて労働供給力を確保し持続可能な国内物流の確保を図ることが必要である。

解決策として重要な点は何か。まずは、物流問題は一義的に運賃・料金を支払い輸送を委託する荷主（特に着荷主）の問題である。荷主はトラック事業者が適正な利潤を確保した上で、トラック従事者に他産業の労働者並の賃金と労働環境を提供することで持続することを認識する必要がある。

荷主としては品質の高い輸送サービスの安定供給が可能な事業者と連携し、適正な運賃・料金を支払う体制の構築が必要であり、物流量の大きい荷主ほど必要な対応である。これにより物流コストは上昇するものの、一方で荷主は物流業者を含めて発着荷主間あるいは同業他社間等で連携し、能動的に自社の物流を把握・管理し効率化を図ることで、物流コストの上昇を吸収するなどコントロールが可能である。物流をコストカット対象ととらえず、企業活動維持のための必要インフラと再認識し、生産性向上を含めて管理していくよう意識改革を図る必要がある。ポイントは経営層を含め物流部門だけでなく営業・生産両部門で連携し、全社でその認識を共有することであり、今般、法制化により大口荷主等に設置が義務化された物流統括責任者にはかかる役割が期待されている。

これらにより、トラック業界の事業者過多の状況は集約化・淘汰等を通じて、徐々にあるいは急速に改善すると思われる。脆弱な業界構造を変化させることは、今後も輸送量の減少傾向が継続し業界の縮小均衡が見込まれる中で、持続可能な物流を考えるにあたっては不可欠であろう。

-
- 1 「物流の2024年問題の影響について(2)」第3回 持続可能な物流の実現に向けた検討会 資料1 (2022/11)
 - 2 「物流革新政策パッケージ」(2023/06)・「物流革新緊急パッケージ」(2023/10)・「2030年に向けた政府の中長期計画」(2024/02) いずれも我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議
 - 3 「物資の物流の効率化に関する法律」「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」
 - 4 トラック従事者の不足に対応するとして、政府は新たに特定技能在留資格制度に自動車輸送分野を追加。令和6～10年度に24,500人を上限に受け入れるとしている。