

※1 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議「物流革新に向けた政策パッケージ」
 ※2 国土交通省『標準的な運賃』に係る実態調査

「対策を講じなければ、輸送力は2030年度に34%不足する？」

企業の経済活動に深刻な影響を与える 物流の「2024年問題」

物流の「2024年問題」が目前に迫っている。懸念されるのは、トラックドライバー不足が加速して輸送力が著しく落ち、企業間取引に多大な影響を及ぼすことだ。「多くの産業が停滞するおそれがある」と指摘する東京都トラック協会会長の浅井隆氏に、問題の背景と今後起こりうるシナリオ、必要な対策について聞いた。

〈東京都トラック協会〉

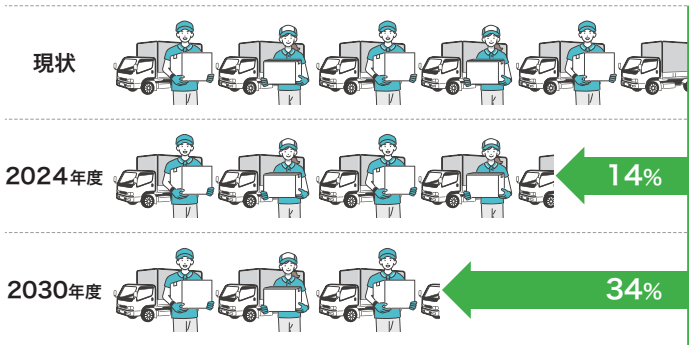
働き方改革関連法の施行によって、一般企業は時間外労働の上限が規制されている。しかし、トラックドライバーのように業務内容の特性上、長時間労働になりやすい一部の業種では、長時間労働の是正には時間を要すると判断され、2024年3月末まで5年間の猶予が与えられている。

猶予期間が終了し、トラックドライバーがこれまでよりも残業ができなくなることでさまざまな問題が発生するとされており、これらを総称して物流の「2024年問題」という。東京都トラック協会会長の浅井隆氏は次のように語る。

「猶予期間の終了後、輸送力が一気に下がるおそれがあります。長年にわたる労働者不足を一人ひとりの長時間労働で何とか補ってきまし

たが、今後はそれもできなくなる。つまり、運びたくても運べないという状況になる可能性があるということです」

対策を講じない場合の「輸送力不足」の見通し



国内貨物輸送の9割以上をトラックが担っていることを踏まえると、事の深刻さがわかる。実際、何も対策を講じなかった場合、輸送力が24年度に14%、30年度には34%不足するという推計^{※1}もある。「当たり前ですが、運べなくなるということは、物が届かなくなってしまうということなんです。一般の方々が利用される宅配もそうですが、企業間輸送にも深刻な影響を与えます。製品が届かないだけでなく、原材料の輸送が滞ればさまざまな生産・製造活動にも支障が出てまいります」

「標準的な運賃」の実現が 安定的な輸送力維持のカギ

では、「2024年問題」とど

う向き合えばいいのか。

「適正な労働時間で輸送力を保つには、多くの労働力を確保する必要があります。しかし、残念ながらトラックドライバーの賃金は低く、比較的高い大型トラックのドライバーでさえ全職種平均に及びません。お金がすべてではありませんが、働きたくなくなる魅力ある職場にするためには、賃金を上げることが必須です。荷主企業にもその原資となる運賃の引き上げにご協力をお願いしています」





東京都トラック協会
会長 浅井 隆氏

安定的な輸送力の維持のために、

運賃アップが必要であると考えているのは、業界団体だけではない。国土交通省は20年、「ドライバーの労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考となる指標」として、「標準的な運賃」を定めた。「トラック事業の能率的な経営の下における適正な原価に、適正な利潤を加えたもの」を基準とし、適正な原価については、「ドライバーの賃金を全産業の標準的水準に是正すること」「コンプライアンスを確保できること」を前提に算定さ

れている。

国交省の調査^{※2}によると、22年度に運賃交渉を行ったトラック事業者は69%と、前年度から17ポイント上昇するなど、一定の効果が見られている。ただ、運賃交渉について荷主から一定の理解を得られた割合は約43%と、まだまだ改善の余地がありそうだ。

「荷主企業のご理解が進まないのは、コロナ禍の影響もあります。『標準的な運賃』が告示されたのは、1回目の緊急事態宣言の対象が全国に拡大された頃で、荷主企業と交渉できる状況

ではありませんでした。その後、巣ごもり需要もあつて宅配の取扱量は増加しましたが、国内貨物輸送の大半を占める企業間輸送は、経済の停滞を受けて激減しました。現在でも、コロナ禍前と比較すると約10%は取扱量が減少していますので、まだ荷主企業と交渉できていない事業者も少なくあ

りません」

業界の多重下請け構造によって、実際に運送を担う事業者が受け取る運賃が「標準的な運賃」とかけ離れてしまうケースもある。大本の荷主とのやり取りがないため、最初から交渉を諦めてしまう事業者もいるという。

「対策セミナーや勉強会の開催に加え、広く社会に向けた啓発活動も行い、下請け事業者が『標準的な運賃』と同等の運賃を得られるよう呼びかけています」

長時間労働の是正の切り札 「トラックGメン」が始動

トラック運送業界が直面しているのは、運賃問題だけではない。荷主や物流施設の都合でドライバーが待機している「荷待ち」もその1つだ。積み降ろしや順番待ちの時間が長くなれば、ドライバーの負担が増え、生産性も上がらない。また、積載効率を上げれば、運送コストの最適化につなげることができるとは、これも荷主企業の協力が欠かせない。

とはいえ、ドライバーが荷主や元請けに訴えるのは難しいだろう。

こうした中、23年7月に国交省が創設したのが「トラックGメン」だ。総勢162人で、荷主企業や元請け事業者の動きを監視。長時間の「荷待ち」や運賃の不当な据え置きといった情報を収集し、「働きかけ」や「要請」を行う。

「トラック運送業界も自由競争が大前提です。しかし、過当競争によって担い手がいなくなり、輸送力が低下してしまつては持続可能性を失つてしまいます。輸送需要に応えるのが業界の社会的使命ですので、ドライバーにとつて働きやすい環境を整えることが当協会の果たすべき役割だと考えています。今後も行政や関係機関、荷主企業の皆様との連携を図りながら、物流を取り巻く課題の解決に取り組んでまいります」

決められた時間、決められた場所に、荷物が届く。受け取れなかったときには再配達をしてくれる。これは、決して当たり前のことではなく、多くの関係者のたゆまぬ努力の上に成り立っているということを忘れてはならない。われわれに何ができるのか。国民一人ひとりが一度、考えなければならぬのではないだろうか。