

# 国立国会図書館 調査及び立法考査局

Research and Legislative Reference Bureau  
National Diet Library

論題 Title	物流業における働き方改革と諸課題への対応—物流の2024年問題を念頭に—
他言語論題 Title in other language	Reforming Working Conditions in the Logistics Industry and Policies for Addressing Issues
著者 / 所属 Author(s)	小針 泰介 (KOHARI Taisuke) / 国立国会図書館調査及び立法考査局 国土交通課
雑誌名 Journal	レファレンス (The Reference)
編集 Editor	国立国会図書館 調査及び立法考査局
発行 Publisher	国立国会図書館
通号 Number	876
刊行日 Issue Date	2023-12-20
ページ Pages	103-126
ISSN	0034-2912
本文の言語 Language	日本語 (Japanese)
摘要 Abstract	今後の輸送能力の不足が懸念される物流の2024年問題を念頭に、道路貨物運送業の現況と国内外の政策を概観するとともに、主に働き方改革の観点から我が国の主要な課題を整理する。

\* この記事は、調査及び立法考査局内において、国政審議に係る有用性、記述の中立性、客観性及び正確性、論旨の明晰（めいせき）性等の観点からの審査を経たものです。

\* 本文中の意見にわたる部分は、筆者の個人的見解です。

# 物流業における働き方改革と諸課題への対応

## —物流の2024年問題を念頭に—

国立国会図書館 調査及び立法考査局  
国土交通課 小針 泰介

### 目 次

はじめに

#### I 物流業の現況

- 1 事業者数及び就業者数の状況
- 2 労働条件等の状況
- 3 人手不足の状況

#### II 近年の主な議論と政策展開

- 1 トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会
- 2 自動車運送業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画
- 3 貨物自動車運送事業法の改正
- 4 総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）
- 5 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）の改正
- 6 フィジカルインターネット実現会議
- 7 持続可能な物流の実現に向けた検討会
- 8 物流革新に向けた政策パッケージと物流革新緊急パッケージ

#### III 海外の事例

- 1 アメリカ
- 2 EU
- 3 スペイン
- 4 ポルトガル

#### IV 主要な課題

- 1 労働条件の改善
- 2 過当競争と優越的地位の濫用防止
- 3 多重下請構造の是正
- 4 荷主及び消費者の意識改革・行動変容
- 5 物流の効率化
- 6 外国人労働者の受入れ

おわりに

キーワード：物流、トラック、労働時間、過労死、賃金

## 要 旨

- ① 「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」(平成 30 年法律第 71 号)により、2024 年 4 月から自動車運転の業務の年間時間外労働に 960 時間の上限が設けられるほか、「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)改正により、同月からトラック運転者の拘束時間が短縮されるとともに 1 日の休息時間が拡大される。これに伴い、2024 年以降の輸送能力の不足が懸念されており、「物流の 2024 年問題」と呼ばれている。
- ② 物流業は他の業種と比較して労働時間が長く、過労死も多く発生している一方、賃金水準は低く、賃金の原資となる運賃の価格転嫁も進んでいない。物流業界は人手不足であり、労働者の高齢化が進んでいることから、今後一層人手が不足することが懸念される。
- ③ 政府は従前から「ホワイト物流」推進運動や標準的な運賃の告示制度の導入など様々な取組を行ってきたが、物流業の労働条件を十分に改善し、2024 年問題を解決するには至っていない。こうした状況を踏まえ、2023 年 6 月には「物流革新に向けた政策パッケージ」が、同年 10 月には「物流革新緊急パッケージ」が発表された。
- ④ トラック運転者の不足は海外でも課題となっており、アメリカでは 2012 年に物流業の多重下請構造を規制する法律が制定されたほか、スペイン及びポルトガルではトラック運転者の労働条件を改善するため、荷役作業や待機時間を規制する法令が制定された。
- ⑤ 我が国の物流業では長時間労働と低賃金が課題となっており、その背景としては規制緩和に端を発する物流事業者の過当競争や多重下請構造があることから、これらを是正する必要がある。また、荷主や消費者の協力や、物流の効率化も望まれる。
- ⑥ 2024 年以降も輸送能力を確保するためには物流業の労働条件を改善し、人手不足を解消することが必要である。労働条件の改善に関しては、長時間労働を是正すると収入の低下を招くおそれがあることから、賃金水準の向上が大きな課題となっている。賃上げの方法に係る有識者の見解では、最低運賃を保障する制度の導入や、産業・職種別の最低賃金である特定最低賃金の活用を求めるものもある。物流の 2024 年問題の解決に向け、従前より実効性の高い政策が望まれる。

## はじめに

2018年に成立した「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」（平成30年法律第71号。以下「働き方改革関連法」という。）では「労働基準法」（昭和22年法律第49号）を改正して時間外労働の上限規制が法定された。大企業は2019年4月から、中小企業は2020年4月から、それぞれ年間の時間外労働の上限を720時間とする規制等が施行された<sup>(1)</sup>が、自動車運転の業務はその適用が除外・猶予されており、2024年4月から年960時間を時間外労働の上限とする規制が施行される<sup>(2)</sup>。また、2022年12月には「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号。「改善基準告示」）が改正され、2024年4月からトラック運転者の拘束時間が短縮されるとともに1日の休息時間が拡大される<sup>(3)</sup>。

物流業では、これらの規制の導入により長時間労働の是正が期待される一方、従来、長時間労働に頼っていた物流の輸送能力の低下が予想されることから、2024年4月以降、多くの荷物が輸送できなくなることが懸念されており、「物流の2024年問題」と呼ばれている<sup>(4)</sup>。その影響に関して、2024年に営業用トラックの14.2%（4.0億トン相当）の輸送能力が不足し、2030年度には輸送能力の34.1%（9.4億トン相当）が不足する可能性があるという推計<sup>(5)</sup>のほか、2030年に全国で約35%の荷物が運べなくなり、特に東北や四国といった地方部において逼迫するという推計<sup>(6)</sup>、2027年に24万人<sup>(7)</sup>、2028年度に約27万8千人<sup>(8)</sup>のトラック運転者が不足するという推計が示されている。本稿は、この2024年問題を念頭に置き、物流業の現況と国内外の政策を概観するとともに、主に働き方改革の観点から我が国の主要な課題を整理する。

## I 物流業の現況

物流業では、1990年以降、事業者数は増加したが就業者数は減少しており、他の産業と比較して労働時間が長く、賃金水準が低いことから、人手不足となっている。本章では、これら

\*本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、2023年10月31日である。

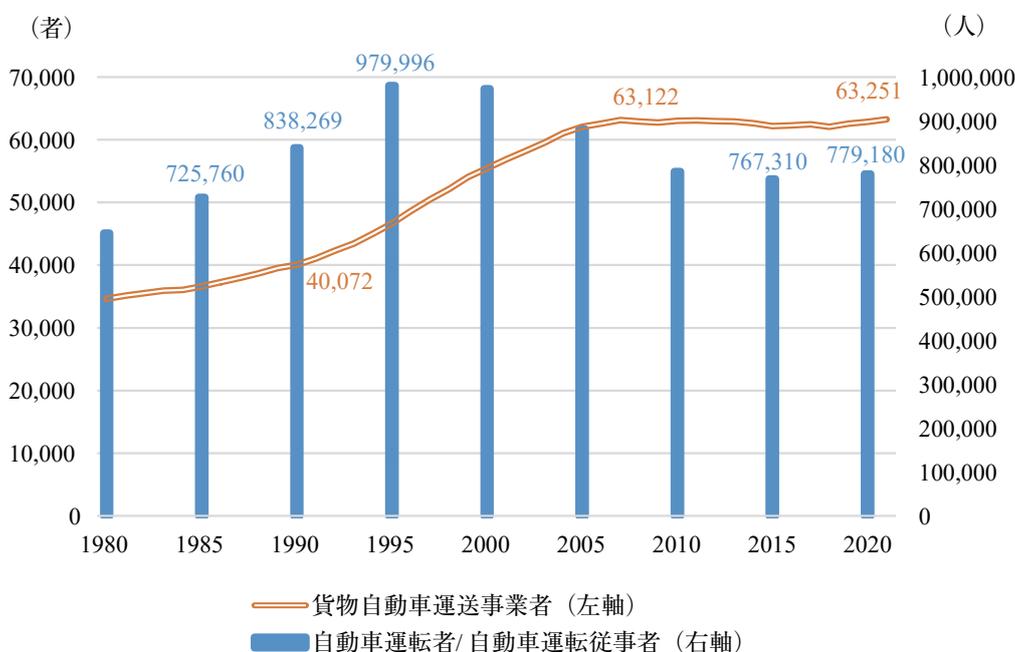
- (1) 労働基準法第36条；働き方改革関連法附則第1条～第3条；厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署「時間外労働の上限規制 わかりやすい解説」2021.3, p.4. <<https://www.mhlw.go.jp/content/000463185.pdf>>
- (2) 労働基準法附則第140条；「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号）の概要」p.3. 厚生労働省ウェブサイト <<https://www.mhlw.go.jp/content/000332869.pdf>>
- (3) 拘束時間とは労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む。）の合計時間であり、始業時刻から終業時刻までの使用者に拘束される全ての時間を指す。令和4年厚生労働省告示第367号；厚生労働省「トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント」2023.3, p.3. <<https://www.mhlw.go.jp/content/001080310.pdf>>; 厚生労働省・国土交通省「トラック運転者の改善基準告示が改正されます！」2022.12, p.1. <<https://www.mhlw.go.jp/content/001071672.pdf>>
- (4) 首藤若菜「「2024年問題」とは何か―物流の曲がり角―」『世界』969号, 2023.5, p.162.
- (5) 大島弘明「「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）2022.11.11, pp.1-12. 経済産業省ウェブサイト <[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/sustainable\\_logistics/pdf/003\\_01\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/003_01_00.pdf)>; 同「規制緩和による供給過多が招いた運送業界の長時間労働」『経済界』1166号, 2023.7, pp.12-13.
- (6) 小林一幸・小畑皓平「トラックドライバー不足時代における輸配送のあり方～地域別ドライバー不足数の将来推計と共同輸配送の効用～」2023.2.24, p.13. 野村総合研究所ウェブサイト <<https://www.nri.com/-/media/Corporate/jp/Files/PDF/knowledge/report/cc/mediaforum/2023/forum351.pdf>>
- (7) ボストンコンサルティンググループ「日本の物流トラックドライバーの労働力は2027年に需要分の25%が不足 96万人分の労働力需要に対し、24万人分が不足と推計～BCG調査」2017.10.27. <[https://web-assets.bcg.com/img-src/JPR\\_171026\\_logistics\\_driver\\_urlmodified\\_tcm9-227440.pdf](https://web-assets.bcg.com/img-src/JPR_171026_logistics_driver_urlmodified_tcm9-227440.pdf)>
- (8) 鉄道貨物協会「平成30年度 本部委員会報告書【モータリシフトで子供たちに明るい未来を】」2019.5, p.104. <<https://rfa.or.jp/wp/pdf/guide/activity/30report.pdf>>

の観点から物流業の現況を概観する。

### 1 事業者数及び就業者数の状況

図1は貨物自動車運送事業者<sup>(9)</sup>数と道路貨物運送業<sup>(10)</sup>の自動車運転従事者数の推移を示したものである。1990年にいわゆる「物流二法」<sup>(11)</sup>が施行され、一般貨物自動車運送事業が免許制から許可制に移行した<sup>(12)</sup>ことにより、同年から2007年頃まで貨物自動車運送事業者数が大幅に増加した。同事業者数は1990年度末で40,072者であったが、2007年度末には63,122者に増加し、2021年度末には63,251者となっている。一方、道路貨物運送業の自動車運転従事者<sup>(13)</sup>数は1990年時点で838,269人であり、1995年には979,996人に増加したが、その後は減少して2015年は767,310人となり、2020年は779,180人となっている。貨物自動車運送事業者は大多数が中小企業であり、極めて零細性が強いことが指摘されている<sup>(14)</sup>。

図1 貨物自動車運送事業者数と道路貨物運送業の自動車運転従事者数の推移



※道路貨物運送業の自動車運転従事者には、バス・タクシー運転者は含まれない。  
 (出典)「自動車関係情報・データ9 貨物自動車運送事業者数(推移)」国土交通省ウェブサイト  
[https://www.mlit.go.jp/statistics/details/jidosha\\_list.html](https://www.mlit.go.jp/statistics/details/jidosha_list.html); 「国勢調査」e-Statウェブサイト  
<https://www.e-stat.go.jp/stat-search?page=1&toukei=00200521> を基に筆者作成。

(9) 貨物自動車運送事業は「貨物自動車運送事業法」(平成元年法律第83号)第2条に規定されており、一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業及び貨物軽自動車運送事業をいう。  
 (10) 道路貨物運送業は日本標準産業分類の中分類44に記され、一般貨物自動車運送業、特定貨物自動車運送業、貨物軽自動車運送業、集配利用運送業、その他の道路貨物運送業が含まれる。  
 (11) 貨物運送取扱事業法(平成元年法律第82号); 貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)  
 (12) 黒川和孝「トラック事業の活性化、輸送の安全の確保をより進めるために一貨物自動車運送事業法(平成1.12.19公布, 法律第83号)(高度化・多様化する物流ニーズへの対応)」『時の法令』1392号, 1990.12.30, pp.35-37.  
 (13) 2005年以前は自動車運転者  
 (14) 2020年3月末時点の一般トラックの事業者数は57,481者、うち従業員数300人超かつ資本金3億円超の事業者数は49者であり、一般トラック事業者では、その99.9%を中小企業が占める。日本物流団体連合会『数字でみる物流 2022年度版』2023, p.45.

## 2 労働条件等の状況

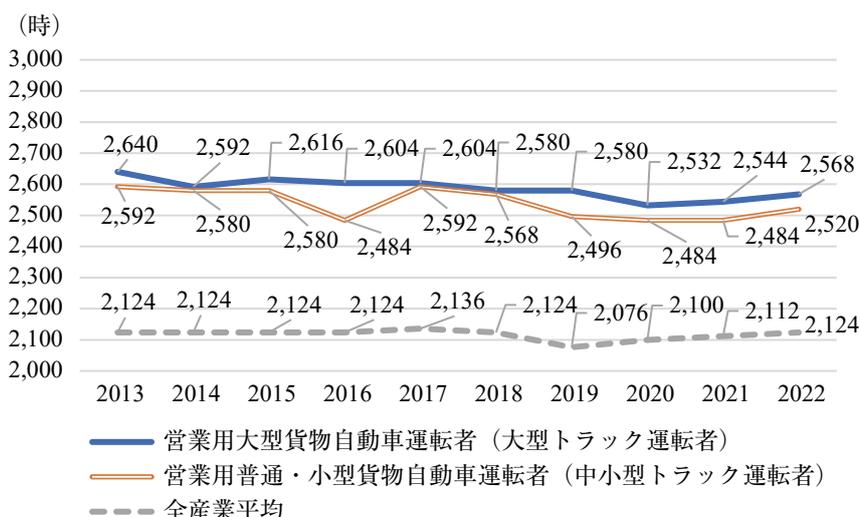
### (1) 労働時間

図2は営業用大型貨物自動車運転者（大型トラック運転者）、営業用普通・小型貨物自動車運転者（中小型トラック運転者）及び全産業平均の過去10年の年間労働時間の推移である<sup>(15)</sup>。大型トラック運転者及び中小型トラック運転者の労働時間は全産業平均の労働時間を上回っており、直近の2022年について比較すると、大型トラック運転者は約21%、中小型トラック運転者は約19%、それぞれ全産業平均より長い。

2024年4月から年間の時間外労働の上限は960時間となるが、全日本トラック協会の調査によれば、2022年10月時点で年間の時間外労働時間が960時間を超える運転者がいる事業者の割合は29.1%である<sup>(16)</sup>。また、厚生労働省の調査では、1年の拘束時間が2024年以降の年間の拘束時間の上限である3,300時間以上となっている事業者の割合は21.7%となっている<sup>(17)</sup>。このような長時間労働の一因には荷物の積卸し（荷役作業）やそれまで待機する荷待ち時間が挙げられる<sup>(18)</sup>。

国土交通省のトラック輸送状況の実態調査では、トラック運転者の1運行当たりの拘束時間は荷待ち時間がある運行の場合で平均12時間26分、ない運行の場合で同10時間38分である<sup>(19)</sup>。荷待ち時間が発生した場合の1運行当たりの平均荷待ち時間は1時間34分であり、3時間以上荷待ち時間が発生する場合も9.8%ある<sup>(20)</sup>。また、荷役作業がある場合、

図2 年間労働時間の推移



(出典) 各年の厚生労働省『賃金構造基本統計調査』e-Statウェブサイト<<https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&toukei=00450091&tstat=000001011429>>のうち、職種編「第1表 職種(小分類)、性別きまって支給する現金給与額、所定内給与額及び年間賞与その他特別給与額(産業計)」; 産業大分類編「第1表 年齢階級別きまって支給する現金給与額、所定内給与額及び年間賞与その他特別給与額」を基に筆者作成。

(15) 年間労働時間は、月当たりの所定内実労働時間と超過実労働時間の合計に12を乗じて算出している。2020年から2022年までの大型トラック運転者の超過実労働時間数は、2020年及び2021年で月35時間、2022年で月39時間であり、調査対象職種の中で最長である。「賃金構造基本統計調査」e-Statウェブサイト<<https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&toukei=00450091&tstat=000001011429>>

(16) 全日本トラック協会「第5回 働き方改革モニタリング調査について」2023.3, pp.1-2. <<https://jta.or.jp/wp-content/uploads/2023/06/hatarakikata2023chosa.pdf>>

(17) 同調査の調査対象期間は2021年3～9月である。厚生労働省労働基準局監督課「自動車運転者の労働時間等に係る実態調査結果(概要)」(第7回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トラック作業部会 参考資料3)2022.7.20, p.3. <<https://www.mhlw.go.jp/content/11601000/000965999.pdf>>

(18) 首藤 前掲注(4), pp.165-167.

(19) 同調査の調査対象期間は2020年9月～2021年2月である。「トラック輸送状況の実態調査結果(全体版)[令和2年度]」p.72. 国土交通省ウェブサイト<<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001409525.pdf>>

(20) 同上, pp.74, 79.

これにかかる時間は、荷物の出し手である発荷主で平均1時間3分、受け手である着荷主で同57分となっている。

## (2) 過労死等の状況

表1は、2019年度以降の脳・心臓疾患に係る労災補償状況について支給決定件数が多い上位5業種を示したものである。同表の<>内の件数は死亡の件数であり、これが労災補償の支給が決定された過労死の件数を指す。表1のとおり、道路貨物運送業は脳・心臓疾患の支給決定件数及び死亡件数が最多であり、その件数は他の業種を大きく上回っている<sup>(21)</sup>。

表1 脳・心臓疾患を理由とする労災支給決定件数の多い業種

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
1	道路貨物運送業 61件<29件>	道路貨物運送業 55件<19件>	道路貨物運送業 56件<20件>	道路貨物運送業 50件<19件>
2	その他の事業サービス業 15件<3件>	飲食料品小売業 16件<6件>	総合工事業 11件<2件>	総合工事業 18件<8件>
3	飲食店 13件<4件>	総合工事業 12件<6件>	その他の事業サービス業 9件<3件>	飲食店 14件<2件>
4	飲食料品小売業 11件<3件>	設備工事業 11件<3件>	その他の小売業 6件<3件>	その他の事業サービス業 10件<3件>
5	総合工事業 10件<5件>	飲食店 8件<2件>	医療業 5件<1件>	各種商品小売業 8件<2件>

※<>内の件数は死亡の件数で、内数である。

※業種は日本標準産業分類の中分類による。

(出典) 各年度の「過労死等の労災補償状況」(「過労死等(脳・心臓疾患及び精神障害)に係る労災補償状況」厚生労働省ウェブサイト<[https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou\\_roudou/roudoukijun/rousai/090316\\_00002.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/rousai/090316_00002.html)>)を基に筆者作成。

なお、『過労死等防止対策白書 令和3年版』は、全国の運送業の企業・労働者を対象とした2019年の状況に関するアンケート調査の結果をまとめている。これによれば、トラックの長時間労働・所定外労働が多い理由に関して、企業の回答では「仕事の特性上、所定外でないとできない仕事があるため」、労働者の回答では「業務量が多いため」が多い<sup>(22)</sup>。また、トラックをバスやタクシーと比較すると、企業・労働者ともに「取引先の都合で手待ち時間が発生するため」という理由が多く見られる<sup>(23)</sup>。

(21) 運輸業・道路貨物運送業の過労死(脳・心臓疾患の発症)の労災請求・認定件数は従前から多く、2005年以降最多であることが指摘されている。「01 トラック運転手が置かれた過酷な労働環境」トラック運転手支援弁護団ウェブサイト<<http://www.truckbengo.com/>> なお、労災補償には脳・心臓疾患のほか、精神障害に係るものがあり、2022年度における道路貨物運送業の精神障害の労災請求件数・支給決定件数は全業種中3位である。厚生労働省「別添資料2 精神障害に関する事案の労災補償状況」『令和4年度 過労死等の労災補償状況』2023.6.30, pp.17-18. <<https://www.mhlw.go.jp/content/11402000/001113802.pdf>>

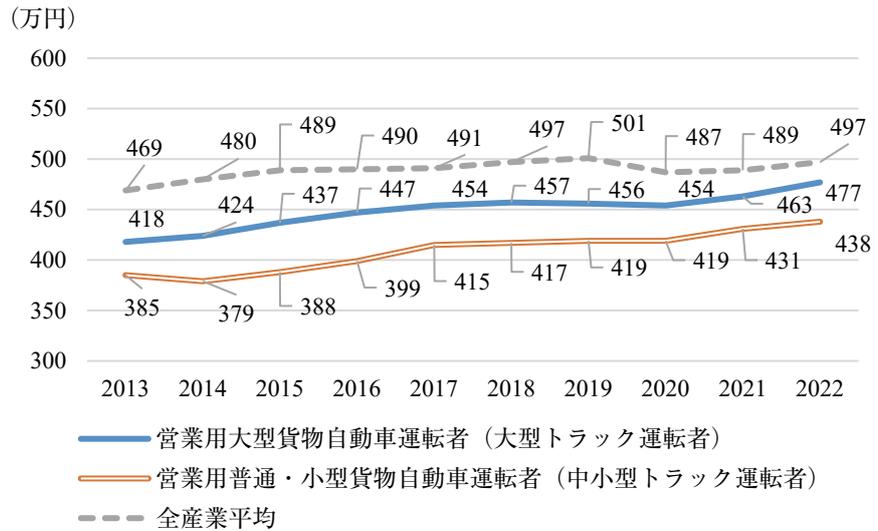
(22) 厚生労働省『過労死等防止対策白書 令和3年版』2021, pp.110-111. <<https://www.mhlw.go.jp/stf/wp/hakusyokaroushi/21/index.html>> なお、過労死等防止対策白書は、過労死等防止対策推進法(平成26年法律第100号)第6条に基づき政府が国会に提出する報告であり、同法第7条に基づき政府が定める過労死の防止のための対策に関する大綱において、自動車運転従事者は、過労死等が多く発生している又は長時間労働者が多いとの指摘がある職種・業種(重点業種等)の一つとされている。

(23) 同上

### (3) 賃金

図3は、営業用大型貨物自動車運転者（大型トラック運転者）、営業用普通・小型貨物自動車運転者（中小型トラック運転者）の年間給与額の推移である。大型トラック運転者及び中小型トラック運転者の年間給与額は全産業平均を下回る水準で推移しており、直近の2022年について比較すると、大型トラック運転者は約4%、中小型トラック運転者は約12%、それぞれ全産業平均より低い<sup>(24)</sup>。

図3 年間給与額の推移



(出典) 各年の厚生労働省『賃金構造基本統計調査』e-Stat ウェブサイト <<https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&toukei=00450091&tstat=000001011429>> のうち、職種編「第1表 職種 (小分類)、性別きまって支給する現金給与額、所定内給与額及び年間賞与その他特別給与額 (産業計)」; 産業大分類編「第1表 年齢階級別きまって支給する現金給与額、所定内給与額及び年間賞与その他特別給与額」を基に筆者作成。

また、図3は男女計の数値であるが、我が国ではトラック運転者の大多数が男性であり<sup>(25)</sup>、これを考慮して性別に比較すると、特に男性の年間給与額が全産業平均を大きく下回る。2022年の大型トラック運転者の年間給与額は男性で約479万円、女性で約409万円、中小型トラック運転者の年間給与額は男性で約441万円、女性で約378万円であるのに対して、全産業平均の年間給与額は男性で約555万円、女性で約394万円であり、男性の年間給与額は大型トラック運転者で約14%、中小型トラック運転者で約21%、それぞれ全産業平均より低い。

なお、物流業では歩合給や時間外手当といった変動給が広く取り入れられており、全日本トラック協会の調査によれば、2021年度は賞与を除いた給与のうち、男性運転者は46.3%、女性運転者は45.3%が変動給となっており、変動給のうち男性は50.2%、女性は51.8%が歩合給となっている<sup>(26)</sup>。給与における変動給の比率が高いことは収入に不安定性があることを意味し、これが人手不足の一因となっている可能性が指摘されている<sup>(27)</sup>。

### (4) 価格転嫁の状況

物流業において賃金を引き上げるためには賃金の原資となる運賃を引き上げる必要があります、

<sup>(24)</sup> 年間給与額はきまって支給する現金給与額に12を乗じ、年間賞与その他特別支給額を加えて算出している。  
<sup>(25)</sup> 令和4年の賃金構造基本統計調査では、大型トラック運転者の約99%、中小型トラック運転者の約95%を男性が占める。職種編「第1表 職種 (小分類)、性別きまって支給する現金給与額、所定内給与額及び年間賞与その他特別給与額 (産業計)」厚生労働省『令和4年賃金構造基本統計調査』e-Stat ウェブサイト <<https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00450091&tstat=000001011429&cycle=0&tclass1=000001202310&tclass2=000001202312&tclass3=000001202329&tclass4val=0>>  
<sup>(26)</sup> 全日本トラック協会「2021年度版トラック運送事業の賃金・労働時間等の実態 (概要版抜粋)」2022.8.1, pp.7-9. <[https://jta.or.jp/wp-content/themes/jta\\_theme/pdf/chingin2021bassui.pdf](https://jta.or.jp/wp-content/themes/jta_theme/pdf/chingin2021bassui.pdf)>  
<sup>(27)</sup> 首藤若菜『物流危機は終わらない—暮らしを支える労働のゆくえ—』岩波書店, 2018, pp.120-126.

物価が上昇している昨今の情勢においては価格交渉により価格転嫁を行うことが重要となるが、トラック運送業は他の業種と比較して価格交渉や価格転嫁が進んでいない。表2は中小企業庁による価格交渉促進月間（2023年3月）フォローアップ調査の結果であり、トラック運送業は価格交渉状況で全27業種中26位、価格転嫁状況は最下位となっている。価格転嫁状況の「コスト増に対する転嫁率」は、主要な発注側企業（最大3社）との間で2022年10月から2023年3月までのコスト上昇分のうち、何割を価格転嫁できたかを示す値であり、調査の結果、全体平均は47.6%であるが、トラック運送業の転嫁率は19.4%にとどまっていることが分かった<sup>(28)</sup>。

表2 価格交渉状況、価格転嫁状況の業種別ランキング

価格交渉状況		価格転嫁状況		
順位	業種	順位	業種	コスト増に対する転嫁率
1位	造船	1位	石油製品・石炭製品製造	57.0%
2位	繊維	2位	卸売	56.9%
3位	食品製造	3位	造船	56.1%
4位	飲食サービス	4位	食品製造	55.8%
5位	建材・住宅設備	5位	飲食サービス	55.6%
(中略)		(中略)		全体平均：47.6%
25位	放送コンテンツ	25位	通信	33.5%
26位	トラック運送	26位	放送コンテンツ	22.7%
27位	通信	27位	トラック運送	19.4%

(出典) 中小企業庁「価格交渉促進月間（2023年3月）フォローアップ調査の結果について」2023.6.20, pp.6-7. <<https://www.meti.go.jp/press/2023/06/20230620002/20230620002-1.pdf>> を基に筆者作成。

### 3 人手不足の状況

労働条件の厳しい物流業では労働者が集まりにくく、人手不足となっている。2022年度の自動車運転従事者の有効求人倍率は2.38倍であり、職業計（1.19倍）を大幅に上回っている<sup>(29)</sup>。また、全日本トラック協会の「トラック運送業界の景況感（速報）」では運転者の雇用動向（労働力の不足感）が示されている。2023年1～3月期の調査では、運転者が「不足」と回答した割合は20.8%、「やや不足」と回答した割合は44.6%であり<sup>(30)</sup>、運転者の不足感が強い<sup>(31)</sup>。

なお、物流業では高齢化が進んでおり、2022年の大型トラック運転者の平均年齢は50.2歳、トラック運転者（大型車を除く。）の平均年齢は47.8歳である。特に大型トラック運転者は全

<sup>(28)</sup> 別の調査では、運輸・倉庫業の価格転嫁率が17.7%（全体の価格転嫁率は36.6%）であり、価格転嫁が「0割（全く価格転嫁できていない）」と回答した割合が26.9%を占めた。帝国データバンク情報統括部「特別企画：企業の価格転嫁の動向アンケート（2022年9月）「100円」のコストアップも、価格転嫁は「36円」～企業の2割近くは『全く転嫁できず』～」2022.9.15, pp.1, 4. <<https://www.tdb.co.jp/report/watching/press/pdf/p220906.pdf>>

<sup>(29)</sup> 厚生労働省「第21表 職業別労働市場関係指標（実数）（平成21年改定）（令和4年4月～）」『一般職業紹介状況（職業安定業務統計）』e-Statウェブサイト <<https://www.mhlw.go.jp/toukei/list/114-1.html>> なお、自動車運転従事者には貨物自動車運転者だけでなく、バス運転者や乗用自動車運転者も含まれる。「日本標準職業分類（平成21年12月統計基準設定）」総務省ウェブサイト <[https://www.soumu.go.jp/toukei\\_toukatsu/index/scido/shokgyou/kou\\_h21.htm#grp\\_i](https://www.soumu.go.jp/toukei_toukatsu/index/scido/shokgyou/kou_h21.htm#grp_i)>

<sup>(30)</sup> 全日本トラック協会「第121回 トラック運送業界の景況感（速報） 令和5年1月～3月期」2023.5.15, p.2. <[https://jta.or.jp/wp-content/themes/jta\\_theme/pdf/keikyo/keikyo2301\\_03.pdf](https://jta.or.jp/wp-content/themes/jta_theme/pdf/keikyo/keikyo2301_03.pdf)>

<sup>(31)</sup> このほか、次の資料で運輸・郵便業における人手不足が示されている。厚生労働省「1-1 産業、雇用形態、労働者の過不足状況別事業所割合」『労働経済動向調査』2023.9.22. e-Statウェブサイト <<https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?tclass=000001013315&cycle=0>>; 「全国企業短期経済観測調査（短観）（2023年6月調査全容）」2023.6, p.14. 日本銀行ウェブサイト <<https://www.boj.or.jp/statistics/tk/zenyo/2021/all2306.htm>>

産業平均（43.7歳）を大きく上回っており<sup>(32)</sup>、今後、高齢の労働者が引退すると一層人手不足となることが予想され、物流業の持続可能性が懸念されている<sup>(33)</sup>。

## II 近年の主な議論と政策展開

物流業においては、2008年に「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」<sup>(34)</sup>が策定されるなど、従前からその状況改善のための取組が行われてきたが、働き方改革関連法の審議・制定以降は2024年4月からの自動車運転の業務に係る時間外労働規制の導入を見据えた議論が進められ、様々な政策が展開されている<sup>(35)</sup>。本章では近年の主な議論と政策を概観する。

### 1 トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会

トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会は2015年に政府に設置された有識者会議であり<sup>(36)</sup>、厚生労働省、国土交通省及び全日本トラック協会が事務局を務め、トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となってトラック運送業の取引環境の改善と長時間労働の抑制を図ることを目的として協議を行っている<sup>(37)</sup>。2018年には働き方改革の機運が醸成される中、同協議会で「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」<sup>(38)</sup>の策定等が議論された<sup>(39)</sup>。同ガイドラインは、荷主とトラック運送事業者が自主的・積極的に取引環境と長時間労働の改善に取り組むため、予約受付システムの導入やパレット等の活用といった対応例を掲載したものである<sup>(40)</sup>。

### 2 自動車運送業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画

政府は、2017年6月、働き方改革に関する議論が進められる中で、自動車運送事業について省庁横断的な検討を行い、長時間労働を是正するための環境を整備することを目的とした関連制度の見直しや支援措置に関する行動計画の策定等を推進するため、内閣官房副長官を議長とし、内閣府、警察庁、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省及び環境

<sup>(32)</sup> 職種編「第1表 職種（小分類）、性別きまって支給する現金給与額、所定内給与額及び年間賞与その他特別給与額（産業計）」；産業大分類編「第1表 年齢階級別きまって支給する現金給与額、所定内給与額及び年間賞与その他特別給与額」厚生労働省『賃金構造基本統計調査』e-Stat ウェブサイト <<https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&toukei=00450091&tstat=000001011429>>

<sup>(33)</sup> 首藤 前掲注(4), p.169.

<sup>(34)</sup> 同ガイドラインは2015年2月に改訂されている。国土交通省「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」2015.2.12. <<https://www.mlit.go.jp/common/001069396.pdf>>

<sup>(35)</sup> 古川浩太郎「トラック運送の現状と課題」『レファレンス』812号, 2018.9, pp.65-74. <<https://doi.org/10.11501/11158181>>

<sup>(36)</sup> なお、この協議会は中央協議会だけでなく、地方協議会も設置されている。「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」国土交通省ウェブサイト <[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000022.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000022.html)>

<sup>(37)</sup> 「(案)「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」について」(第1回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会 資料1) 2015.5.20. 国土交通省ウェブサイト <<https://www.mlit.go.jp/common/001090288.pdf>>

<sup>(38)</sup> 厚生労働省労働基準局労働条件政策課ほか「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」国土交通省ウェブサイト <<https://www.mlit.go.jp/common/001260158.pdf>>

<sup>(39)</sup> 第9回会合（2018年9月27日）でガイドライン案が検討された。「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」前掲注(36)

<sup>(40)</sup> 厚生労働省労働基準局労働条件政策課ほか 前掲注(38), pp.16-19.

省の局長級職員等を構成員とした「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」を設置した<sup>(41)</sup>。そして、同会議は2018年5月に「自動車運送業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」を策定した<sup>(42)</sup>。同計画では、(目標1)2023年度末までのできるだけ早い時期に改善基準告示に規定する1か月の拘束時間の限度と休日労働の限度に関する基準を遵守している状態を実現すること、及び(目標2)自動車の運転業務に対する罰則付きの時間外労働の上限規制(年960時間以内の規制)の適用開始年度末までのできるだけ早い時期に、全ての事業者の全ての運転者の時間外労働が年960時間以内となっている状態を実現することが目標に掲げられた<sup>(43)</sup>。また、長時間労働是正の環境整備として労働生産性の向上、多様な人材の確保・育成及び取引環境の適正化が、長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化として「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」<sup>(44)</sup>の実現支援、長時間労働の是正等の働き方改革を重視した「ホワイト経営」の「見える化」、労働時間管理の適正化の促進、行政処分の強化が示された<sup>(45)</sup>。このうち、労働生産性の向上ではトラック予約受付システムの導入促進や機械荷役への転換促進、高速道路の有効活用、宅配ボックスの普及促進、ダブル連結トラックの導入促進等が、また、取引環境の適正化では適正なトラック運賃・料金の収受の促進、「ホワイト物流」実現国民運動(仮称)<sup>(46)</sup>の展開等が記された<sup>(47)</sup>。

### 3 貨物自動車運送事業法の改正

2024年度から自動車運送業に時間外労働の上限規制が導入されることを踏まえ、運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ることのないように運転者の労働条件を改善する必要があることから、2018年12月、議員立法により貨物自動車運送事業法(平成元年法律

(41) 「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議の開催について(改正案)(平成29年6月29日関係省庁申合せ)」(第1回自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議 資料1)2017.6.29. 首相官邸ウェブサイト(国立国会図書館インターネット資料収集保存事業(WARP)により保存されたページ) <[https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/11190323/www.kantei.go.jp/jp/singi/hatarakikata/kensetsu\\_jidousya/dai2/haifusiryou\\_jidousya.pdf](https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/11190323/www.kantei.go.jp/jp/singi/hatarakikata/kensetsu_jidousya/dai2/haifusiryou_jidousya.pdf)>

(42) 同計画は、第4回自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議において、原案のとおり決定された。「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議(第4回)議事概要」2018.5.30. 首相官邸ウェブサイト(国立国会図書館インターネット資料収集保存事業(WARP)により保存されたページ) <[https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/11597865/www.kantei.go.jp/jp/singi/hatarakikata/kensetsu\\_jidousya/dai4/gijigaiyou\\_jidousya.pdf](https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/11597865/www.kantei.go.jp/jp/singi/hatarakikata/kensetsu_jidousya/dai4/gijigaiyou_jidousya.pdf)>;「資料5 自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画～「運び方改革」と安全・安心・安定(3A)の職業運転者の実現～(案)」『第4回自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議配布資料』2018.5.30. 同 <[https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/11597865/www.kantei.go.jp/jp/singi/hatarakikata/kensetsu\\_jidousya/dai4/haifusiryou\\_jidousya.pdf](https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/11597865/www.kantei.go.jp/jp/singi/hatarakikata/kensetsu_jidousya/dai4/haifusiryou_jidousya.pdf)>;「資料6-1 自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画～「運び方改革」と安全・安心・安定(3A)の職業運転者の実現～(案)」『同』

(43) 「資料6-1 自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画～「運び方改革」と安全・安心・安定(3A)の職業運転者の実現～(案)」同上, p.5.

(44) 政府がトラック・バス・タクシーの各事業者団体に対して策定・実施を要請していたもの。トラック運送業界では2018年3月に策定された。全日本トラック協会「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」2018.3. 国土交通省ウェブサイト <<https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000037417.pdf>>

(45) 「資料5 自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画～「運び方改革」と安全・安心・安定(3A)の職業運転者の実現～(案)」前掲注(42)

(46) 同運動は運送事業者や荷主といった関係者に物流の改善に向けた自主行動宣言を提出してもらい、その記載内容に取り組むことを要請するものであり、「ホワイト物流」推進運動という名称で実施されている。金澤匡晃「「ホワイト物流」推進運動の現在地(特集 メーカー物流)」『Logi biz』242号, 2021.5, pp.27-28; 「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト <<https://white-logistics-movement.jp/>>

(47) 「資料5 自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画～「運び方改革」と安全・安心・安定(3A)の職業運転者の実現～(案)」前掲注(42); 「資料6-2 「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」の施策一覧」『第4回自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議配布資料』前掲注(42)

第 83 号) が改正された<sup>(48)</sup>。この法改正では、①規制の適正化、②事業者が遵守すべき事項の明確化、③荷主対策の深度化及び④標準的な運賃の告示制度の導入が行われた。

このうち、①については法令に違反した者への欠格期間の延長等や許可の際の基準の明確化、約款の認可基準の明確化が、また、②については輸送の安全に係る義務の明確化と事業の適確な遂行のための遵守義務の新設が、また、③については荷主の配慮義務の新設や荷主勧告制度の強化、国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設が、それぞれ定められた。④は、トラック運転者の労働条件の改善等を図るためには法令を遵守して持続的に事業を運営するための参考となる運賃を示すことが効果的であるという趣旨で創設されたものであり、適正な原価に適正な利潤を加えて算出した標準的な運賃を地域別、車種別、距離別に示すものである<sup>(49)</sup>。

なお、これらのうち、国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定及び標準的な運賃の設定に関する措置は当初、2023 年度末までの時限的措置とされていたが、2023 年 6 月に同法が議員立法により改正され、当分の間延長されることとなった<sup>(50)</sup>。

#### 4 総合物流施策大綱 (2021 年度～ 2025 年度)

我が国の物流政策は 5 年ごとに改訂される総合物流施策大綱に沿って行われており、現在の 2021 年度から 2025 年度の大綱は 2021 年 6 月 15 日に閣議決定された<sup>(51)</sup>。同大綱では、今後の物流政策の方向性として、①物流 DX (Digital Transformation) や物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化 (簡素で滑らかな物流)、②労働力不足対策と物流構造改革の推進 (担い手にやさしい物流)、③強靱で持続可能な物流ネットワークの構築 (強くてしなやかな物流) が示された。このうち、②ではトラック運転者の時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備として商慣習の見直しや標準的な運賃の浸透、荷待ち時間の削減、ダブル連結トラック等の活用支援等が、また、労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進として共同輸配送の更なる展開や倉庫シェアリングの推進、再配達削減、ラストワンマイル配送円滑化の推進等が挙げられた<sup>(52)</sup>。

#### 5 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) の改正

改善基準告示は自動車運転者の労働時間等の改善を図るために示された労働大臣告示である。前述のとおり、改善基準告示は 2022 年 12 月に改正され、トラック運転者の 1 年の拘束時間<sup>(53)</sup>を 3,516 時間から原則 3,300 時間 (最大 3,400 時間)、1 か月の拘束時間を原則 293 時間 (最大 320 時間) から原則 284 時間 (最大 310 時間) に短縮するとともに、1 日の原則の拘束時間 (13

(48) 「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律 (平成 30 年法律第 96 号) について」国土交通省ウェブサイト <[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000084.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000084.html)>

(49) 例えば関東運輸局における大型車 (10 トンクラス) の 10km の標準的な運賃は 22,540 円である。国土交通省「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律 (議員立法) の概要 (平成 30 年法律第 96 号)」2020, pp.2, 4. <<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001341909.pdf>>

(50) 「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律 (令和 5 年法律第 62 号) について」国土交通省ウェブサイト <[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000115.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000115.html)>

(51) 「総合物流政策大綱」国土交通省ウェブサイト <<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/butsuryu03100.html>>; 「総合物流施策大綱 (2021 年度～ 2025 年度)」(令和 3 年 6 月 15 日閣議決定) 同 <<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001409564.pdf>>

(52) 「総合物流施策大綱 (2021 年度～ 2025 年度) 概要」[2021.6], pp.4-5. 国土交通省ウェブサイト <<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001464774.pdf>>

(53) 前掲注(3)を参照。

時間)を延長する場合の上限の拘束時間を従来の16時間から15時間以内とし<sup>(54)</sup>、1日の休憩時間を従来の継続8時間から継続11時間を基本として継続9時間を下回らないものとする<sup>(55)</sup>等とされた。これらの改正は2024年4月から適用される。

## 6 フィジカルインターネット実現会議

フィジカルインターネットとは相互に結び付いた物流ネットワークを基盤とするグローバルなロジスティクスシステムであり、インターネット通信に着想を得て、物流の効率性と持続可能性の向上を目指すものとされている<sup>(56)</sup>。フィジカルインターネット実現会議は、2021年10月に、経済産業省と国土交通省を事務局として、2040年を目標とした物流のあるべき将来像として、我が国における「フィジカルインターネット」の実現に向けたロードマップを策定することなどを目的に設置された有識者会議である<sup>(57)</sup>。同会議は、2022年3月、①輸送機器の自動化・機械化、②物流拠点の自動化・機械化、③物流・商流<sup>(58)</sup>データプラットフォーム等の各観点から2040年を目標年次としたフィジカルインターネットを我が国において実現するためのロードマップを発表した<sup>(59)</sup>。

同ロードマップにおいては、①については限定地域での無人自動運転移動サービスや自動配送ロボットによる配送の実現等が、②については荷受け・配送管理業務でのデジタル化、手続の電子化等が、また、③については民間が整備している複数の物流管理プラットフォームの相互接続、標準化され可視化されたデータを相互に利活用することによりステークホルダー全体がメリットを享受できる共通プラットフォームの運用等が挙げられている<sup>(60)</sup>。

## 7 持続可能な物流の実現に向けた検討会

持続可能な物流の実現に向けた検討会は、2024年4月からの自動車運転の業務に係る時間外労働規制の導入やカーボンニュートラルへの対応を背景として、物流を持続可能なものとしていくための方策を検討する有識者、関係団体及び関係省庁(経済産業省、国土交通省及び農林水産省が事務局)から成る検討会であり、2022年9月に設置された<sup>(61)</sup>。同検討会は2023年2月に中間取りまとめ<sup>(62)</sup>を、同年8月に最終取りまとめ<sup>(63)</sup>を発表した。最終取りまとめでは、

<sup>(54)</sup> 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、16時間まで延長可(ただし、週2回まで)とされる。厚生労働省 前掲注(3), p.5; 厚生労働省・国土交通省 前掲注(3), p.2.

<sup>(55)</sup> なお、この改正に係る議論においては、1日の休憩時間を11時間とすべきという反対意見があった。日本労働弁護団「トラック運転者の労働時間基準のさらなる改善を求める緊急声明」2022.8.12. <<https://roudou-bengodan.org/proposal/トラック運転者の労働時間基準のさらなる改善を//>>

<sup>(56)</sup> フィジカルインターネット実現会議「フィジカルインターネットロードマップ」2022.3, p.13. 経済産業省ウェブサイト <[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/physical\\_internet/pdf/20220308\\_1.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/physical_internet/pdf/20220308_1.pdf)>

<sup>(57)</sup> 経済産業省・国土交通省「「フィジカルインターネット実現会議」について(改正案)」(2023年度第1回フィジカルインターネット実現会議 資料2) 2023.6.13. <[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/physical\\_internet/pdf/2023\\_001\\_02\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/physical_internet/pdf/2023_001_02_00.pdf)>

<sup>(58)</sup> 売買等によって商品の所有権が移転していく流れを指し、物流業においては商品の流れを左右する商慣習や納品条件等を総称して商流と呼ぶこともある(「商流」『日本大百科全書(ニッポニカ)』ジャパンナレッジ Lib)。

<sup>(59)</sup> フィジカルインターネット実現会議 前掲注(56)

<sup>(60)</sup> 同上, pp.31-38.

<sup>(61)</sup> 「持続可能な物流の実現に向けた検討会」国土交通省ウェブサイト <[https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu\\_freight\\_mn1\\_000023.html](https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn1_000023.html)>

<sup>(62)</sup> 持続可能な物流の実現に向けた検討会「持続可能な物流の実現に向けた検討会 中間取りまとめ」2023.2. 国土交通省ウェブサイト <<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001586286.pdf>>

<sup>(63)</sup> 持続可能な物流の実現に向けた検討会「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終取りまとめ」2023.8. 国土交通省ウェブサイト <<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001626756.pdf>>

①荷主や消費者の意識改革として、ア) 荷主企業・物流事業者の物流改善を評価する仕組みの創設や、イ) 経営者層の意識改革を促す措置等が示されたほか、②物流プロセスの課題の解決（非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化、着荷主の協力）として、ア) 待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等、物流の合理化を図る措置の検討、イ) 契約条件の明確化、多重下請構造の是正等の運賃の適正取受に資する措置の検討、ウ) 物流コスト可視化の検討等が記された。また、③物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進に向けた環境整備として、ア) デジタル技術を活用した共同輸配送・帰り荷確保等の検討、イ) 官民連携による物流標準化の推進の検討等が盛り込まれた。

## 8 物流革新に向けた政策パッケージと物流革新緊急パッケージ

### (1) 物流革新に向けた政策パッケージ

2023年6月、政府は物流の2024年問題に対処するため、2024年の通常国会での法制化も視野に入れ、「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定。以下「政策パッケージ」という。）を発表した<sup>(64)</sup>。

同政策パッケージは、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容に係る施策を示しており、このうち、①では、荷待ち時間、荷役時間といった荷主・物流事業者間の物流負荷を軽減するための規制的措置等を導入し、関係事業者に物流負荷の軽減に向けた計画の作成や実施状況の報告を求めるとともに、取組が不十分な事業者に対して勧告、命令等を行う規制的措置等の導入等に向けて取り組むとした。また、多重下請構造を是正するため、元請事業者等が実運送事業者を把握できるよう、台帳の作成等に係る規制的措置の導入等に向けて取り組むとした。このほか、荷主・元請を監視するトラックGメン（仮称）の設置（IV2で後述）、「送料無料」表示の見直しを含む適正運賃取受・価格転嫁円滑化等を掲げている<sup>(65)</sup>。

そして、②では、鉄道・内航海運を活用するモーダルシフト等の物流GX（Green Transformation）の推進、自動運転やドローン物流といった物流DXの推進、標準仕様のパレットの利用拡大やトラック事業者、鉄道事業者及び内航海運事業者が共通して使用可能な大型コンテナのあり方の検討といった「物流標準化」の推進、高速道路におけるトラックの制限速度（80km/h）の引上げ、ダブル連結トラックの導入や共同輸配送の促進等が、また、③では、宅配ボックスの設置や置き配の推進による再配達率「半減」を含む再配達削減の取組等の施策が挙げられている<sup>(66)</sup>。

さらに政策パッケージの発表の同日、経済産業省、農林水産省及び国土交通省は同政策パッケージに基づく施策の一環として、「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」（以下「ガイドライン」という。）を策定した<sup>(67)</sup>。同ガイ

64) 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」2023.6. 内閣官房ウェブサイト <[https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu\\_kakushin/pdf/seisaku\\_package.pdf](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/seisaku_package.pdf)> なお、同会議は物流の2024年問題に対処するため、岸田文雄内閣総理大臣の指示の下、内閣官房長官を議長として設置されたものである。「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議の開催について」2023.3.31. 同 <[https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu\\_kakushin/pdf/konkyo.pdf](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/konkyo.pdf)>; 「物流「2024年問題」、首相が対策指示 6月めど、消費者も念頭」『朝日新聞』2023.4.1.

65) 「物流革新に向けた政策パッケージ」同上, pp.1-4.

66) 同上, pp.4-12.

67) 「「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を策定しました」2023.6.2. 国土交通省ウェブサイト <[https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01\\_hh\\_000687.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000687.html)>; 経済産業省ほか「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」2023.6. <<https://www.meti.go.jp/press/2023/06/20230602005/20230602005-1.pdf>>

ドラインは、荷主事業者は、発荷主事業者としての出荷、着荷主事業者としての入荷に係る荷待ち・荷役作業等にかかる時間を把握するとともに、荷待ち時間・荷役作業の時間を2時間以内とし、既に2時間以内となっている場合にはその時間を1時間以内とするように努めるほか、運送契約は書面又はメール等の電磁的記録によることを原則とし、荷主事業者は、運転者が行う荷役作業等の料金を支払う者を明確化し、物流事業者に対して、当該荷役作業等に係る適正な料金を対価として支払うこと等を求めている。

## (2) 物流革新緊急パッケージ

2023年10月には物流の2024年問題への対策をよりスピード感をもって実行するため、「物流革新緊急パッケージ」（令和5年10月6日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定。以下「緊急パッケージ」という。）が決定された<sup>(68)</sup>。このパッケージでは同問題に関して緊急的に取り組むべき対策が具体化され、①物流の効率化、②荷主・消費者の行動変容、③商慣行の見直しに関する施策が示された。

①では、即効性のある設備投資・物流DXやモーダルシフトの推進等が掲げられ、このうちモーダルシフトの推進では、鉄道と内航の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増するとされた。②では、宅配の再配達率を半減する緊急的な取組として、ポイント還元を通じてコンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配送日時の指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施すること等が記された。③では、トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化として「集中監視月間」（11～12月）を創設するほか、物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引上げが掲げられた。また、適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、2024年の通常国会での法制化を推進することが示された。IV3で後述するように、我が国では物流業の多重下請構造が適正な運賃の収受、賃上げを行う際の課題となっていることから、この法制化においては、多重下請構造の是正に向け、下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成等が予定されている。

## Ⅲ 海外の事例

物流業におけるトラック運転者不足は、我が国だけでなく海外でも課題となっており、2022年には世界で260万人以上のトラック運転者が不足していると推計されている<sup>(69)</sup>。本章では、物流業に関する諸外国の政策として、アメリカとEUのほか、近年、特徴的な取組を行っているスペインとポルトガルの事例を概観する。

### 1 アメリカ

アメリカでは物流業において運送事業者が再委託を重ねる多重下請構造が見られ、中抜きによる運送事業者の利益率悪化や事故発生時の責任の所在が不明瞭であるといった課題があり、多数の中小事業者から改善が要望されていた<sup>(70)</sup>。このような状況の中で、下請事業者の交通

<sup>(68)</sup> 「物流革新緊急パッケージ」（令和5年10月6日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）内閣官房ウェブサイト <[https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu\\_kakushin/pdf/kinkyu\\_package\\_1006.pdf](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/kinkyu_package_1006.pdf)>

<sup>(69)</sup> 「「物流の2024年問題」（その2）世界中で運転手不足」『Container Age』671号、2023.6、pp.17-18.

<sup>(70)</sup> アクセンチュア「令和2年度流通・物流の効率化・付加価値創出に係る基盤構築事業 物流市場における競争環境や労働環境等に関する調査 調査報告書」2021.3、pp.106-109. 経済産業省ウェブサイト <<https://www.meti>

事故を契機として物流の在り方を見直す機運が醸成されたことから、2012年、「21世紀における発展に向けた前進法」(MAP-21)<sup>(71)</sup>により、多重下請構造の是正が図られた<sup>(72)</sup>。

同法では、自ら自動車運送を行う自動車運送事業者と、自ら運送はせずに運送事業者の手配のみを行うブローカー等を区分し、各事業を行う際にはそれぞれの事業ごとに登録が必要となる<sup>(73)</sup>。登録は運輸長官に対して申請され、規則を遵守する意思や能力等を有している場合に登録される<sup>(74)</sup>。これにより、自動車運送事業者がブローカー等としての登録を行わずに他の運送事業者を手配すること及びブローカー等が自動車運送事業者としての登録を行わずに運送を行うことが禁止された<sup>(75)</sup>。また、自動車運送事業者やブローカー等が荷主と契約する際、運送又は仲介サービスを提供する権限を書面により明示しなければならないことが定められたため、実質的に2次以上の下請が規制されているとの指摘がある<sup>(76)</sup>。

このほか、同国では、長距離トラックにトラック運転者の運転状況を自動記録する電子ログ記録装置 (Electronic Logging Device) の搭載が義務付けられている<sup>(77)</sup>。また、トラック運転者不足の解消のため、自動運転技術を活用した隊列走行や、運送業者と運送貨物をマッチングするフレイトマネジメント等も活用されている。最近ではストライキを辞さない労使交渉により、運転者の賃金の引上げや労働環境の改善を実現する事例も見られる<sup>(78)</sup>。

## 2 EU

EUでは、従前から道路運送業に関する法令の整備が進められており、2002年には「移動型道路運送活動に従事する者の労働時間の編成に関する欧州議会と理事会の指令」<sup>(79)</sup>が制定され、週の労働時間は原則として平均48時間を超えてはならず、最長でも60時間までとすること、6時間を超えて労働する場合には途中で休憩時間を設ける必要があること等が定められた<sup>(80)</sup>。

また、2006年には「道路運送に関する特定の社会立法の調和に関する欧州議会及び理事会

go.jp/meti\_lib/report/2020FY/000668.pdf>; 小林将仁「運送業の市場競争と労働環境—日米欧比較(特集 実践! 24年問題対策)—」『Logi biz』266号, 2023.5, pp.27-28.

(71) Public Law 112-141, 126 Stat. 405. GovInfo website <<https://www.govinfo.gov/content/pkg/PLAW-112publ141/pdf/PLAW-112publ141.pdf>> 同法は陸上交通分野の授権法であり、“Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act (MAP-21)” と呼ばれる。佐藤麗子「アメリカの陸上交通新授権法 (MAP-21) における公共交通補助制度」『運輸と経済』73(3), 2013.3, p.86.

(72) *ibid.*; 後藤孝夫「トラック輸送事業の多重下請け構造に対する物流施策の必要性」『運輸と経済』83(7), 2023.7, pp.26-27.

(73) MAP 21 §§ 32915-32916; 49 U.S.C. §§ 13901-13904. <<https://uscode.house.gov/browse/prelim@title49/subtitle4/partB/chapter139&edition=prelim>>

(74) ブローカーは登録の際に十分な経験も要件となる。*ibid.*

(75) MAP 21 §§ 32915-32916; 49 U.S.C. §§ 13902-13904.

(76) アクセンチュア 前掲注(70); 小林 前掲注(70); “MAP 21: The New Transportation Law Providing Penalties for Illegal Brokering.” TASA Group website <<https://www.tasanet.com/Knowledge-Center/Articles/ArtMID/477/ArticleID/324986/MAP-21-The-New-Transportation-Law-Providing-Penalties-for-Illegal-Brokering>>

(77) 高島勝秀「運転手不足問題で進化を迫られる米国の長距離トラック輸送業界」2019.6, p.2. 三井物産戦略研究所ウェブサイト <[https://www.mitsui.com/mgssi/ja/report/detail/\\_icsFiles/afiedfile/2019/06/18/19060\\_takashima.pdf](https://www.mitsui.com/mgssi/ja/report/detail/_icsFiles/afiedfile/2019/06/18/19060_takashima.pdf)>; 根本敏則「デジタルタコグラフの義務化」『運輸と経済』83(7), 2023.7, p.3; “Fact Sheet: Electronic Logging Device (ELD) rule for trucks and buses.” U.S. Senate Committee of Commerce, Science & Transportation website <<https://www.commerce.senate.gov/2017/12/fact-sheet-electronic-logging-device-eld-rule-for-trucks-and-buses>>

(78) 「米物流大手UPSがスト回避 最低時給3割強上げ」『日本経済新聞』2023.8.23, 夕刊.

(79) Directive 2002/15/EC of the European Parliament and of the Council of 11 March 2002 on the organisation of the working time of persons performing mobile road transport activities, OJ L80, 2002.3.23, pp.35-39. <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32002L0015>>

(80) 濱口桂一郎『新・EUの労働法政策』労働政策研究・研修機構, 2022, pp.515-519; Directive 2002/15/EC, Articles 4, 5.

の規則」<sup>(81)</sup>が制定され、その後、2009年、2020年に改正が行われた。同規則では1日の休息時間は原則として最低連続11時間とすること、1日の運転時間は原則として9時間を超えてはならないこと、週の運転時間は56時間を超えてはならず、上述の指令に規定された最長週労働時間（60時間）を超えてはならないこと等が規定されているほか、運送事業者だけでなく、発荷主等も同規則を尊重するように運送スケジュールを組むことが定められている<sup>(82)</sup>。

近年、EUでは国境をまたぐ道路貨物運送における運転者の労働条件等が課題となっており、2020年に同規則を含む道路貨物運送関連法令の改正が行われた<sup>(83)</sup>。この改正では、毎週の休息時間の際に車内で休息することが規制され、適切な宿泊施設等で休息を取ることとされたほか、運転者が自宅を離れる期間が過度に長くないように適切なスケジュールを設定すること等が定められた<sup>(84)</sup>。このほか、EUではGPS機能が付加されたデジタルタコグラフの装着義務化が進められ、荷役作業などの場所・時刻が監視できるようになり、また、運行記録の改ざん防止も図られている<sup>(85)</sup>。

### 3 スペイン

スペインでは、道路貨物運送における運転者不足を背景として、道路貨物運送の持続可能性及び物流チェーン機能の改善のための措置に関する2022年3月1日勅令法<sup>(86)</sup>第3号<sup>(87)</sup>により、道路貨物運送に係る規制が改正された。同勅令法は、EUにおける2020年の道路貨物運送関連法令の改正に合わせて国内法令を整備したほか、運転者の過酷な労働条件を改善するため、貨物の積卸し（荷役作業）や待機時間に関する規定等を新設した<sup>(88)</sup>。

同勅令法第1条は従前の規制である「陸上輸送機関に関する1987年7月30日法律第16号」(BOE-A-1987-17803)<sup>(89)</sup>を改正するものであり、荷役作業については、7.5トンを超える運送車

(81) Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and amending Council Regulations (EEC) No 3821/85 and (EC) No 2135/98 and repealing Council Regulation (EEC) No 3820/85 (Text with EEA relevance) – Declaration, OJ L102, 2006.4.11, pp.1-14. <<https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>>

(82) 濱口 前掲注(80), pp.547-549; Regulation (EC) No 561/2006, Articles 4, 6, 10.

(83) Regulation (EU) 2020/1054 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 amending Regulation (EC) No 561/2006 as regards minimum requirements on maximum daily and weekly driving times, minimum breaks and daily and weekly rest periods and Regulation (EU) No 165/2014 as regards positioning by means of tachographs, OJ L 249, 2020.7.31, pp.1-16. <<https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj>>; Regulation (EU) 2020/1055 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 amending Regulations (EC) No 1071/2009, (EC) No 1072/2009 and (EU) No 1024/2012 with a view to adapting them to developments in the road transport sector, OJ L 249, 2020.7.31, pp.17-32. <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020R1055>>; Directive (EU) 2020/1057 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 laying down specific rules with respect to Directive 96/71/EC and Directive 2014/67/EU for posting drivers in the road transport sector and amending Directive 2006/22/EC as regards enforcement requirements and Regulation (EU) No 1024/2012, OJ L249, 2020.7.31, pp.49-65. <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX:32020L1057>>

(84) Regulation (EU) 2020/1054, Article 1(6)(c); 吉沼啓介「道路運輸業に対するEU規制、大幅改正へ（EU）」『ビジネス短信』2020.7.15. <<https://www.jetro.go.jp/biznews/2020/07/59649d78ba134923.html>>

(85) 根本 前掲注(77), p.3; “Tachograph.” European Commission website <[https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road-tachograph\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road-tachograph_en)>

(86) 法律と同一の効力を有する、政府が制定する立法

(87) Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística (BOE-A-2022-3290). <<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2022-3290>>

(88) 小針泰介「【スペイン】道路貨物運送の荷役作業及び運転手の待機時間等に係る規則の制定」『外国の立法』No.296-1, 2023.7, p.34. <<https://dl.ndl.go.jp/ja/pid/12902087>>

(89) Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE-A-1987-17803). <<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1987-17803>>

両の運転者は原則として従事できないこととされる。ただし、引っ越しやタンク車、レッカー車による運送、骨材（コンクリートやモルタルを作る際に使用する砂利等）の運送、運転者の安全確保を条件として規則で定められる場合等は、この規定の例外となる。

また、同勅令法第2条は従前の「陸上貨物運送契約に関する2009年11月11日法律第15号」(BOE-A-2009-18004)<sup>(90)</sup>を改正するものであり、荷役作業は、事前に運送料金とは別に請求書に計上される追加料金を支払うことにより運送人が行うことが書面で合意されている場合を除き、発荷主、着荷主それぞれの責任とされる。書面による合意がない場合、当該合意はなされていないものと推定される。荷役作業が完了するまでの待機時間が1時間を上回るときは、運送人は発荷主に補償を請求することができる。このほか、最近の燃料価格の高騰に対処するため、運送契約から実際の運送時までの間に燃料価格が5%以上変動した場合は原則として契約時の道路運送料金を見直す規定を新設している。

#### 4 ポルトガル

ポルトガルでは、2021年7月13日デクレト・レイ<sup>(91)</sup>第57号<sup>(92)</sup>が制定され、同第3条で従前の道路貨物運送の規制である2003年10月4日デクレト・レイ第239号<sup>(93)</sup>を改正し、従来曖昧であった貨物の積卸し（荷役作業）や運転者の待機時間、発荷主、着荷主及び運送人の待機時間超過に関する責任を明示する規定等を新設している<sup>(94)</sup>。

荷役作業については原則として発荷主・着荷主が行うことと定められており、発荷主・着荷主は荷役作業の実施に当たり、運転者以外の者を使用しなければならない。また、契約に荷役作業を運送業者が行うことが明記された場合、運送業者は、荷役作業に運転者以外の者を従事させなければならない。ただし、有効な集团的労働規制<sup>(95)</sup>が定められている場合、運転者は、中央倉庫から各店舗への配送や宅配の運送等における荷役作業を行うことができる。運転者の待機時間については最大2時間と規定しており、当事者間で別途契約した場合を除き、この待機時間には荷役作業の時間は含まれない。発荷主又は着荷主に帰責する理由により待機時間が2時間を超えた場合、運送人は2時間を超える待機時間について、その責任を負う者から補償を受ける権利を有する。補償の金額は、車両の重量や運送地域に応じて1時間当たり12～40ユーロとされ、運送人に帰責しない理由により車両の待機時間が10時間を超える場合には、補償額が25%増額される。

<sup>(90)</sup> Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (BOE-A-2009-18004). <<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2009-18004>>

<sup>(91)</sup> 法律と同一の効力を有する、政府が制定する立法

<sup>(92)</sup> Decreto-Lei n.º 57/2021, de 13 de julho. <<https://dre.pt/dre/detalhe/decreto-lei/57-2021-167133018?ts=1681171200034>>

<sup>(93)</sup> Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro. <<https://dre.pt/dre/detalhe/decreto-lei/239-2003-483392>>

<sup>(94)</sup> 小針泰介「【ポルトガル】道路貨物運送の荷役作業及び運転手の待機時間等に係る規則の制定」『外国の立法』No.296-1, 2023.7, p.35. <<https://dl.ndl.go.jp/ja/pid/12902087>>

<sup>(95)</sup> ポルトガルの集团的労働規制には労働協約のように労使交渉で定められるもののほか、仲裁決定など交渉によらないものも含まれる。“Instrumentos de Regulamentação Coletiva de Trabalho Publicados,” 2023.9.27. DGERT website <<https://www.dgert.gov.pt/instrumentos-de-regulamentacao-coletiva-publicados>>; “IRCT: Instrumentos de Regulação Coletiva de Trabalho.” cegid Vendus website <<https://www.vendus.pt/blog/instrumentos-regulacao-coletiva-trabalho/>>

## IV 主要な課題

我が国の物流業では従前から長時間労働と低賃金が課題となっており、その背景には1990年の規制緩和に端を発する運送事業者間の競争の激化や多重下請構造がある。また、物流の2024年問題に対処するに当たり、物流の効率化や荷主・消費者の意識改革・行動変容も推進されている。本章では、これまでの我が国の取組や海外の事例を踏まえ、物流業の課題について整理する。

### 1 労働条件の改善

#### (1) 長時間労働の是正

前述のとおり、物流業では全産業平均と比べて労働時間が長く、過労死も多く発生している。物流業では、働き方改革関連法と改正改善基準告示は2024年4月から施行される予定であり、実効性のある是正策をとるため、厚生労働省は2022年12月、改善基準告示の改正に伴い「荷主特別対策チーム」を編成し、荷主等に対して長時間の荷待ちを発生させないことなどの要請とその改善に向けた働きかけを行うこととした<sup>(96)</sup>。しかし、改善基準告示は法的拘束力を持たないため、十分に遵守されていないことが指摘されている<sup>(97)</sup>。また、政府はこれまでも「ホワイト物流」推進運動を進めてきたが、同運動は企業による自主的な運動であり、行わなくても罰則がない一方、行ってもメリットが乏しいため、広がりを見せていないことが指摘されている<sup>(98)</sup>。このほか、物流業ではトラック運転者がトラックの運転だけでなく、貨物の積卸しといった荷役作業も行う商慣行があるため、長時間労働の一因として荷役作業や荷待ち時間が挙げられている<sup>(99)</sup>。

こうした状況を踏まえて、前述（Ⅱ 8）のとおり、2023年6月に発表されたガイドラインは荷待ち・荷役作業等に要する時間を2時間以内とする等のルールを設けた。また、同時に発表された政策パッケージでは、待機時間や荷役時間の削減のためには発荷主企業、物流事業者及び着荷主企業の連携・協力が必要であることから、それぞれの事業者に対して物流負荷の軽減に向けた計画作成や実施状況の報告を求めるとともに、取組が不十分な事業者に対して勧告、命令等を行う規制的措置等の導入等に向けて取り組むことが掲げられた<sup>(100)</sup>（Ⅱ 8）。

我が国と同じくトラック運転者の待機時間の短縮を図ることが課題とされるスペインとポルトガルでは、待機時間の上限を法令で規定し、上限を超えた場合は運送人に補償金を要求する権利を付与することで、その実効性を高めている（Ⅲ 3、Ⅲ 4）。

<sup>(96)</sup> 「改善基準告示の改正に伴い「荷主特別対策チーム」を編成しました～都道府県労働局にトラック運転者のための特別チームが発足～」2022.12.23. 厚生労働省ウェブサイト <[https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage\\_29877.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_29877.html)>

<sup>(97)</sup> 首藤 前掲注(27), pp.87-89.

<sup>(98)</sup> 清水一成「なぜ、ホワイト物流推進運動が進まないのか? (特集 ホワイト物流の推進)」『流通ネットワーク』319号, 2020.5・6, p.54; 金澤 前掲注(46), p.28.

<sup>(99)</sup> 「「2024年問題」物流改革の好機」『読売新聞』2023.4.12.

<sup>(100)</sup> なお、この措置は「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律」（昭和54年法律第49号。いわゆる「省エネ法」）を参考としていることが指摘されている。「政策パッケージで物流は変わるか 海外の視点も交え徹底解説」2023.7.5. 物流ニュースウェブサイト <<https://www.lnews.jp/2023/07/p07001saizen.html>>

## (2) 賃金の引上げ

前述（I 2（3））のとおり、物流業は全産業平均と比較して賃金水準が低い。歩合給の多い物流業では、長時間労働を是正すると労働時間の減少により収入が更に低下する懸念がある<sup>(101)</sup>ことから、長時間労働の是正と併せて賃金の引上げを行うことが必要となる。賃金の引上げに関しては、貨物自動車運送事業法の改正により、2020年4月24日からその原資となる運賃について標準的な運賃が告示されているが、同告示は強制力を持たないため、その効果が限定的であることが指摘されている<sup>(102)</sup>。同告示はトラック事業者と荷主の運賃交渉に活用されているが、荷主に標準的な運賃を受け入れてもらえない懸念があることや、運賃交渉を行うと今後の取引を断られるおそれがあることから、同告示を活用した運賃交渉を実施しないトラック事業者も少なくない<sup>(103)</sup>。このような状況を踏まえ、政府の政策パッケージではトラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底を掲げている<sup>(104)</sup>。

一方、有識者の見解に目を向けると、実勢運賃を考慮した最低運賃を保障する制度を導入し、これに違反する場合には厳しいペナルティを科すことにより取引価格の適正化を図る意見<sup>(105)</sup>があり、トラック運送事業者からも最低運賃規制が必要という声がある<sup>(106)</sup>。他方、運賃の引上げが必ずしも賃金の上昇につながるとは限らないことから、産業・職種別の最低賃金である特定最低賃金を活用し、物流業の最低賃金を引き上げることにより運賃を上昇させる流れを作り出すという提言がある<sup>(107)</sup>。我が国の最低賃金制度には地域別最低賃金と特定最低賃金があり、特定最低賃金は関係労使の申出に基づき特定の産業や職種について地域別最低賃金を上回る水準で設定されるものである<sup>(108)</sup>。特定最低賃金の活用に関しては、我が国のトラック事業者の労働組合組織率が低いことから、その実効性が懸念される<sup>(109)</sup>一方、労働組合にも特定最低賃金導入の前提として企業内最低賃金協定の締結を目指す取組が見られる<sup>(110)</sup>。

このほか、物流業では荷役作業等の附帯業務の料金が収受できないことがあるため、契約内容の書面項目を標準化し、附帯業務について契約時にその作業内容と料金を運賃とは別に明文化するよう政府が義務付ける必要性が指摘されている<sup>(111)</sup>。政策パッケージでは、適正運賃の

(101) 「トラック運転手の労働環境 どうする—2024年から残業規制 物流滞る可能性」『朝日新聞』2023.2.20.

(102) 小林 前掲注(70), p.29; 齊藤実「物流二法制定後の物流業界の展開と物流危機の懸念」『運輸と経済』83(7), 2023.7, pp.17-18.

(103) 「東京都トラック運送事業協同組合連合会 第37回「運賃動向調査」9割弱が希望する運賃料金よりも「低い」—「標準的な運賃」届出も5割弱が交渉困難—」『GP Japan』265号, 2022.12, pp.43-45; 国土交通省「標準的な運賃に係る実態調査結果の概要（令和4年度）」2023.5.12. <<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001609539.pdf>>

(104) 「物流革新に向けた政策パッケージ」前掲注(64), p.4.

(105) 小林 前掲注(70), p.29.

(106) 中西享ほか「「お願いだから分かってほしい」運送事業者の社長が激白（最後の暗黒大陸・物流「2024年問題」に光を灯せ）」『Wedge』409号, 2023.5, p.23.

(107) 首藤若菜「矛盾を内包した法体系を直視しドライバーの権利保護を（最後の暗黒大陸・物流「2024年問題」に光を灯せ）」『Wedge』409号, 2023.5, pp.45-46.

(108) 「特定最低賃金について」厚生労働省ウェブサイト <[https://www.mhlw.go.jp/file/06-Seisakujouhou-11200000-Roudoukijunkyoku/PDF\\_1.pdf](https://www.mhlw.go.jp/file/06-Seisakujouhou-11200000-Roudoukijunkyoku/PDF_1.pdf)> なお、令和4年度現在、一般貨物自動車運送業で特定最低賃金を設定しているのは高知県のみである。「令和4年度 特定最低賃金の審議・決定状況」同 <<https://www.mhlw.go.jp/www2/topics/seido/kijunkyoku/minimum/dl/minimum-19.pdf>>

(109) 大島弘明ほか「座談会 間近に迫る「物流の2024年問題」—生産性向上で持続可能な物流の実現を—」『運輸と経済』83(7), 2023.7, p.11.

(110) 「労働政策の取り組み」運輸労連ウェブサイト <[https://www.unyuroren.or.jp/home/effort/effort\\_002rodo\\_seisaku.htm](https://www.unyuroren.or.jp/home/effort/effort_002rodo_seisaku.htm)>

(111) 後藤 前掲注(72)

収受を確保するため、契約の書面化・電子化を図る規制的措置の導入が掲げられている<sup>(112)</sup>。

## 2 過当競争と優越的地位の濫用防止

物流業は、かつて労働時間は長いが賃金水準は高い「きつくても稼げる仕事」であったが、現在は賃金水準が低下しており<sup>(113)</sup>、その背景として規制緩和に端を発する過当競争が指摘されている<sup>(114)</sup>。I で見たとおり、1990年に施行された「物流二法」<sup>(115)</sup>により一般貨物自動車運送事業は免許制から許可制に移行し、事業者数が大きく増加しており、運送事業者は零細性が強い。こうした状況では運送事業者より荷主の交渉力が強く、運送事業者は過当競争となって労働条件が悪化し、賃金水準が低下した<sup>(116)</sup>。過当競争は長時間労働の要因にもなっている<sup>(117)</sup>。

このように物流業界では荷主の優越的地位の濫用が生じやすい<sup>(118)</sup>ことから、公正取引委員会は物流の取引の公正化を図るため、いわゆる物流特殊指定<sup>(119)</sup>を活用した取組を行っている。物流特殊指定においては、資本金の額が所定の額を超える荷主が資本金の額が所定の額以下の運送事業者に対して運送委託等をする場合に、荷主による代金の支払遅延、定められた代金の減額、通常支払われる対価に対し著しく低い代金の額を不当に定めること、金銭、役務等の不当な経済上の利益を提供させることなどを「私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律」(昭和22年法律第54号)上の「不公正な取引」と定めている<sup>(120)</sup>。

また、2018年の貨物自動車運送事業法の改正では、荷主の配慮義務の新設や荷主勧告制度の強化、国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設が記され、2019年7月1日から施行されている<sup>(121)</sup>。

しかし、これらの取組にもかかわらず、物流業の賃金水準は依然として低く、燃料費の高騰等による物価上昇局面においても運賃への価格転嫁は進んでいない。中小企業が多い物流業では、激しい競争にさらされている運送事業者が荷主に対して運賃引上げ交渉を行うことが難しいことが指摘されている<sup>(122)</sup>。こうした状況を踏まえ、政府の政策パッケージでは荷主・元請を監視するトラックGメンの設置が掲げられ<sup>(123)</sup>、2023年7月、全国162名の体制でトラック

(112) 「物流革新に向けた政策パッケージ」前掲注(64), pp.3-4. なお、この措置は内航海運業法(昭和27年法律第151号)を参考としていることが指摘されている。「政府 多重下請け構造是正。トラック、運送体制台帳義務化へ」『日本海事新聞』2023.4.28.

(113) 「運転手 きつくて稼げない」『朝日新聞』2023.6.3.

(114) 大島「規制緩和による供給過多が招いた運送業界の長時間労働」前掲注(5), pp.12-13; 金澤匡晃「問題の本質は何か、物流に何が起きるのか(特集2024年問題)」『Logi biz』252号, 2022.3, p.14.

(115) 前掲注(11)を参照。

(116) 金澤 前掲注(11)

(117) 大島「規制緩和による供給過多が招いた運送業界の長時間労働」前掲注(5), pp.12-13.

(118) 清家篤・盛山正仁「対談 働き方改革と労働の付加価値生産性」盛山正仁『トラック運送の課題・政策と働き方改革』大成出版社, 2020, pp.247-248.

(119) 正式名称は、「特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不正な取引方法」(平成16年公正取引委員会告示第1号)。公正取引委員会が、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律(昭和22年法律第54号)第2条第9項第6号に基づき、同法における「不正な取引方法」として指定した取引の類型の一つ。

(120) 公正取引委員会「物流特殊指定 知っておきたい「物流分野の取引ルール」」2023.5, pp.2-11. <[https://www.jftc.go.jp/houdou/panfu\\_files/buttokupanfu.pdf](https://www.jftc.go.jp/houdou/panfu_files/buttokupanfu.pdf)>

(121) 「7月1日より、トラックドライバーの働き方改革に向けた新制度がスタートします!~改正貨物自動車運送事業法の荷主関連部分の施行~」2019.6.25. 国土交通省ウェブサイト <[https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04\\_hh\\_000186.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000186.html)>

(122) 「運送業 ためらう価格転嫁交渉」『朝日新聞』2023.7.4.

(123) 「物流革新に向けた政策パッケージ」前掲注(64), pp.3-4.

Gメンを創設することが発表された<sup>(124)</sup>。

他方、過当競争の問題解決策の一つとして、社会的規制を強化して、意図的に過積載、スピード違反、社会保険未加入、トラック運転者の労働時間超過等の法令違反を行い安い運賃で運送を引き受けているトラック運送事業者の市場からの退出を促すことを指摘している有識者の見解も見受けられる<sup>(125)</sup>。

### 3 多重下請構造の是正

物流業の低賃金の背景には多重下請構造があることが指摘されており<sup>(126)</sup>、経済産業省、国土交通省及び農林水産省は2023年4月、物流業の多重下請構造に関する調査結果を発表した<sup>(127)</sup>。これによれば、トラック事業者の約7割が下請事業者を利用しており、中小零細事業者ほど3次請け以上となっている割合が多くなる傾向（資本金1000万円以下で約15%）が指摘されている<sup>(128)</sup>。下請金額の水準は受託金額の90～94%が最も多く（42%）、次いで95～99%（28%）、85～89%（14%）となっている<sup>(129)</sup>。再委託を重ねるほど手数料が引かれて運賃が減少する<sup>(130)</sup>ことから、現状では運賃を引き上げたとしても、その上昇分が実際に運送する小規模事業者に届かない可能性が高いことが指摘されている<sup>(131)</sup>。

このような状況に対処するため、政府の政策パッケージでは、元請事業者等が実運送事業者を把握できるように台帳作成等に係る規制措置の導入等に取り組むことが掲げられている<sup>(132)</sup>が、台帳を作成するだけでは多重下請構造が実運送事業者の適正な運賃の収受を妨げているという問題の解決にはならないという指摘がある<sup>(133)</sup>。Ⅲ1のとおり、アメリカでは、自動車運送事業者に対して、ブローカー等として登録しない限り他の運送事業者を手配できないようにすることによって多重下請構造を規制している。我が国でこのような方法を導入することに関しては、自動車運送事業者が下請の利用を前提に物量の変動に対応していることや、ブローカー等の事業者数が限られていることから現実的ではないという指摘があり<sup>(134)</sup>、我が国で米国と同様の規制を導入する際には費用対効果の分析が重要とされる<sup>(135)</sup>。他方、荷主と運送事

(124) トラックGメンはトラック事業者に対して訪問調査や電話調査といったプッシュ型の情報収集を行うものであり、これにより、荷主等への働きかけや要請、勧告・公表（貨物自動車運送事業法附則第1条の2）の執行力が強化される。国土交通省関東運輸局「「トラックGメン」の創設について～全国162名の体制で荷主・元請事業者への監視を強化～」2023.7.20。<<https://www.twb.mlit.go.jp/kanto/content/000299972.pdf>>;「トラックGメンが直面した実態」『日経ビジネス』2210号, 2023.10.2, pp.118-119。

(125) 根本 前掲注(77), p.3。

(126) 「「2024年問題」物流改革の好機」前掲注(99)

(127) 経済産業省ほか「トラック輸送における多重下請構造についての実態把握調査に係る調査結果」（第9回持続可能な物流の実現に向けた検討会 資料1）2023.4.27。<[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/sustainable\\_logistics/pdf/009\\_01\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/009_01_00.pdf)>

(128) なお、事業者数ベースで見ると、より多くの事業者が3次請け以上になっている可能性が指摘されている。同上, pp.4-6。

(129) 「他のトラック事業者からの依頼を受けるケースがあるか」という質問に関しては「ある」と回答した事業者が8割を占め、そのうち約半数が更に他の事業者に再委託している。同上, pp.4-5。

(130) 「「2024年問題」物流改革の好機」前掲注(99);「多重下請け 実態明らかに」『日本海事新聞』2023.5.1。

(131) 「JILS北条氏・NX総研大島氏「24年問題」政策パッケージ解説 物流革新へ 商慣行・多重下請け構造を是正」『日本海事新聞』2023.7.5。

(132) 「物流革新に向けた政策パッケージ」前掲注(64), p.3。なお、この措置は建設業法（昭和24年法律第100号）の規定（第24条の8）を参考としていることが報じられている。「政府 多重下請け構造是正。トラック、運送体制台帳義務化へ」前掲注(11)

(133) 湯浅和夫「運送業の多重下請け構造が焦点に」『Logi Biz』267号, 2023.6, pp.89-90。

(134) 小林 前掲注(70), pp.28-29。

(135) 後藤 前掲注(72), p.26。

業者をマッチングするプラットフォームの活用により多重下請構造の解消を図る提言もある<sup>(136)</sup>。

#### 4 荷主及び消費者の意識改革・行動変容

運送事業者より荷主の交渉力が強い物流業において、トラック運転者の労働条件を改善するには荷主の協力が不可欠である<sup>(137)</sup>。前述の政策パッケージでは荷主・消費者の行動変容のための施策の一つとして、荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促すため、荷主企業の役員クラスに物流管理の責任者を配置することを義務付ける規制等の導入に向けて取り組むことが挙げられている。また、荷主・物流事業者がより自発的・積極的に物流改善の取組を進めることを後押しするため、荷主・物流事業者による物流改善の取組や実施状況等についてランク評価等による見える化を行い、企業の努力が消費者や市場からの評価につながる仕組みを創設することとされた<sup>(138)</sup>。トラック運転者の労働条件の改善に係る海外の事例を見ると、EUでは、運送事業者だけでなく、発荷主等もトラック運転者の労働時間等を定めた規則を尊重するように運送スケジュールを組むことが求められている（Ⅲ 2）<sup>(139)</sup>。

他方、トラック運転者の労働条件を改善するためには消費者の行動変容も必要である<sup>(140)</sup>。同政策パッケージではトラック運転者にとって大きな負担となっている再配達への削減に向けた取組を進め、再配達率を半減することを目標として宅配ボックスの設置や置き配が進む取組を推進するとされ<sup>(141)</sup>、その後発表された緊急パッケージでは、消費者へのポイント還元によりコンビニ受取等を促進する実証事業を実施することが示された<sup>(142)</sup>。なお、物流が危機的な状況に陥りつつあることを認知している一般消費者の割合は2022年10月時点で53%である<sup>(143)</sup>。

#### 5 物流の効率化

物流の2024年問題に対しては、労働者の処遇の改善による人手不足の解消のほか、物流の効率化も対策として挙げられている。前述のとおり、政府の政策パッケージでは、物流効率化のための施策として、自動運転やドローン物流、フィジカルインターネット等の物流DXのほか、物流GXや共同輸配送、パレットの標準化、バース<sup>(144)</sup>予約システム等の設備投資の促進、高速道路におけるトラックの制限速度の引上げ、労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現、ダブル連結トラックの導入促進等、多彩なものが盛り込まれている<sup>(145)</sup>。

このうち、物流GXでは鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト・モーダルコ

<sup>(136)</sup> アクセンチュア 前掲注(70), pp.110-111.

<sup>(137)</sup> 清水 前掲注(98), pp.54-55.

<sup>(138)</sup> 「物流革新に向けた政策パッケージ」前掲注(64), p.11.

<sup>(139)</sup> Regulation (EC) No 561/2006, Article 10.

<sup>(140)</sup> 「運転手 きつくて稼げない」前掲注(113) なお、物流の2024年問題は宅配より企業間輸送で影響が大きいことが指摘されている。橋本愛喜「2024年問題を「宅配の問題」とする国やメディアによってますます見えない化する「企業間輸送」の現場」2023.4.3. Yahoo! ニュースウェブサイト <<https://news.yahoo.co.jp/expert/articles/35cdadd6cce1a1f962ff3bf17e74f76a1f3618db>>

<sup>(141)</sup> 「物流革新に向けた政策パッケージ」前掲注(64), pp.11-12; 「再配達を半減 政府目標 物流2024年問題 ドライバー負担減へ」『朝日新聞』2023.6.3.

<sup>(142)</sup> 「物流革新緊急パッケージ」前掲注(68), p.4.

<sup>(143)</sup> 経済産業省ほか「物流を取り巻く現状と取組状況（中継輸送・広報）」（第3回持続可能な物流の実現に向けた検討会 資料3）2022.11.11, p.4. <[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/sustainable\\_logistics/pdf/003\\_03\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/003_03_00.pdf)>

<sup>(144)</sup> バースとは、「物流施設において、倉庫との間で荷物の積み下ろしをするためにトラックを接車するスペースのこと」を指す。大島ほか 前掲注(109), p.8.

<sup>(145)</sup> 「物流革新に向けた政策パッケージ」前掲注(64), pp.4-10.

ンビネーションが掲げられている<sup>(146)</sup>。鉄道輸送の活用に関しては、鉄道利用時にコンテナへの積替えが発生するといった利便性の問題<sup>(147)</sup>のほか、自然災害時の輸送障害等の課題が指摘されている<sup>(148)</sup>。また、トラックと内航海運を組み合わせた複合一貫輸送<sup>(149)</sup>はトラック運転者の労働時間を抑制するのに有効であり、運行体制への理解・協力や海運側のトラック輸送能力の維持・確保、海運利用のコスト競争力が課題として挙げられている<sup>(150)</sup>。

高速道路の速度規制については、持続可能な物流の実現に向けた検討会の第6回会合で全国物流ネットワーク協会から高速道路における大型トラックの速度制限緩和の要望が出され<sup>(151)</sup>、政策パッケージで現在、時速80kmとされている最高速度を引き上げる方向で調整することが示された。これを受けて2023年7月、警察庁に「高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する有識者検討会」が設置され、検討が行われている<sup>(152)</sup>。速度制限の引上げに関しては、トラックの走行時間短縮の観点から賛成する意見がある一方、安全上の懸念から反対する意見もあり、賛否が分かれている<sup>(153)</sup>。

## 6 外国人労働者の受入れ

物流業の人手不足を解消するため、全日本トラック協会は令和5年度事業計画において外国人労働者の導入を掲げており<sup>(154)</sup>、これを受けて外国人の在留資格「特定技能」に自動車運送業を追加し、外国人労働者を活用することが検討されている<sup>(155)</sup>。外国人労働者の受入れに関しては、荷主の要求が細かいことからコミュニケーションが不安視されているほか、国内の労働者の賃金の引上げが先決であるという意見がある<sup>(156)</sup>。

## おわりに

2018年の働き方改革関連法案の審議では安倍晋三内閣総理大臣（当時）から過労死、過労自殺の悲劇を二度と繰り返さない旨が表明され<sup>(157)</sup>、同法案の成立により、罰則付き時間外労

<sup>(146)</sup> 同上, pp.4-5.

<sup>(147)</sup> 冷泉彰彦「モーダルシフトとJR貨物—鉄道貨物輸送の復権はなるか—」『鉄道ジャーナル』674号, 2022.12, pp.76-77.

<sup>(148)</sup> 今後の鉄道物流の在り方に関する検討会「変化し続ける社会の要請に応える貨物鉄道輸送の実現に向けて 検討会中間とりまとめ」2022.7.28, pp.23-25. 国土交通省ウェブサイト <<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001493161.pdf>>; 「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめの概要」2022.7.28, pp.2-4. 同 <<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001493250.pdf>>; 犬飼新・萩原梨湖「鉄道へのモーダルシフトで社会課題の解決に貢献（特集 物流クライシス2024）」『経済界』1166号, 2023.7, pp.14-16; 「[JR考] 貨物(2) 災害運休 顧客離れ危機 廃線回避へ維持費課題」『読売新聞』2023.6.19.

<sup>(149)</sup> 複合一貫輸送とは、単一事業者との一括契約の下で、発地と着地の間で複数輸送機関を組み合わせる輸送を指す。加藤博敏「フェリー・RORO船活用の実態と可能性（特集2024年問題）」『Logi biz』21(12), 2022.3, p.32.

<sup>(150)</sup> 同上, pp.36-37.

<sup>(151)</sup> 全国物流ネットワーク協会「特積み業界の現状と課題」（第6回持続可能な物流の実現に向けた検討会 資料1-2）2023.2.17, pp.8-9. 国土交通省ウェブサイト <<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001588032.pdf>>

<sup>(152)</sup> 「各種有識者会議等」警察庁ウェブサイト <<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/>>

<sup>(153)</sup> 全日本運輸産業労働組合連合会「職場安全点検ドライバーの安全運転を支援する先進技術等に関するアンケート調査結果報告書」『産業政策部資料』No.103, 2023.2, pp.19, 52-53. <[https://www.unyuroren.or.jp/home/image/syokuba-anzen\\_20230207.pdf](https://www.unyuroren.or.jp/home/image/syokuba-anzen_20230207.pdf)>; 「運転手 安全面に不安」『産経新聞』2023.7.27; 三輪さち子「高速道路でのトラック最高速度、政府が引き上げ案 労組「本末転倒」」『朝日新聞デジタル』2023.6.2.

<sup>(154)</sup> 全日本トラック協会「令和5年度事業計画書」p.4. <[https://jta.or.jp/wp-content/uploads/2023/04/disclosure\\_keikaku2023.pdf](https://jta.or.jp/wp-content/uploads/2023/04/disclosure_keikaku2023.pdf)>

<sup>(155)</sup> 「特定技能に運転手追加 外国人材 運送業界救う？」『毎日新聞』2023.9.13.

<sup>(156)</sup> 同上

<sup>(157)</sup> 第196回国会衆議院会議録第22号 平成30年4月27日 p.3.

働の上限規制が法定された。自動車運転の業務についてはその施行が2024年3月まで猶予されているが、道路貨物運送業では過労死が他の業種と比較して突出して多く、長時間労働の是正が望まれる。また、長時間労働の是正に際しては、時間外労働の減少によって労働者の収入が低下することが懸念されており、賃金の引上げを図る必要がある。

道路貨物運送業では、これまでも「ホワイト物流」推進運動や標準的な運賃の告示制度といった施策が講じられてきたが、これらは強制力を伴わずに事業者等の自主的な取組に委ねるアプローチが中心であり、労働条件を十分に改善するには至っていない。こうした状況を踏まえ、2023年6月に発表された政策パッケージでは規制的措置の導入が盛り込まれている。

今後、物流の輸送能力を確保するためには、トラック運転者の労働条件を改善し、人手不足を解消することが不可欠である。物流の2024年問題の解決に向け、従前より実効性の高い政策が求められる。

(こはり たいすけ)