

第145回労働政策フォーラム
物流における労働問題を考える
—トラック業界の人手不足等を中心に—

持続可能な物流の実現に向けて

首藤若菜
(立教大学)

はじめに

◆自己紹介

首藤若菜（立教大学経済学部教授）

専門は労使関係論、女性労働論

◆お話する内容

1. 道路貨物輸送における労働問題とその構造
2. 道路貨物輸送をめぐる法政策の変遷とその特徴
3. 残されている課題

1. 道路貨物輸送における 労働問題とその構造

「2024年問題」はようになったのか

(1) 物流の「2024年問題」：労働供給制約の象徴

(2) 物流の混乱が表面化しなかった理由

①物流効率化の進展

②貨物量の減少

③ワークルールの不遵守

(3) 2030年度に向けて

「2024年問題」の影響

- ①労働基準法の改正：時間外労働の上限規制（年960時間）の適用）
- ②改善基準告示の改正：（例）年拘束時間の上限が3300時間等

不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数
14.2%	4.0億トン

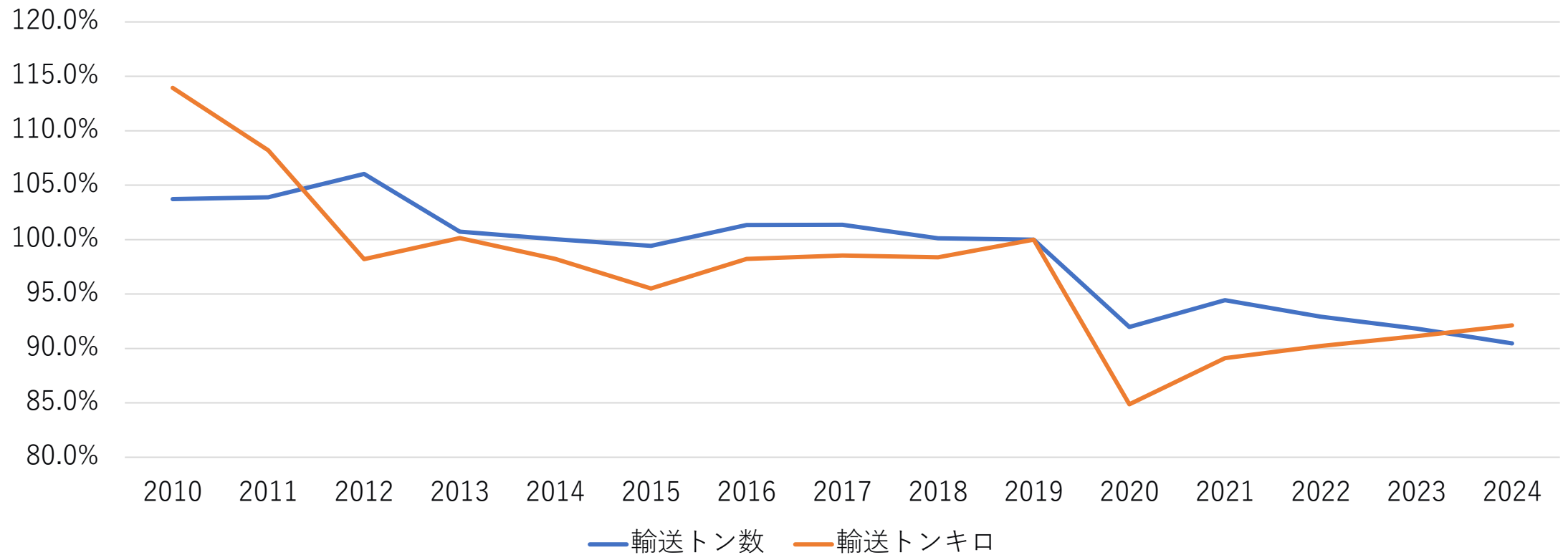
経産省・国交省・農水省『持続可能な物流の実現に向けた検討会』

①物流効率化の進展

- ・ モーダルシフト
- ・ 共同配送
- ・ 中継輸送
- ・ リードタイムの延長
- ・ 予約システムの導入
- ・ 附帯業務の削減・・・など

②貨物量の減少

輸送トン数・輸送トンキロの指数（2019を100%とした場合）



③ ワークルールの不遵守

ワークルールの遵守できない現場

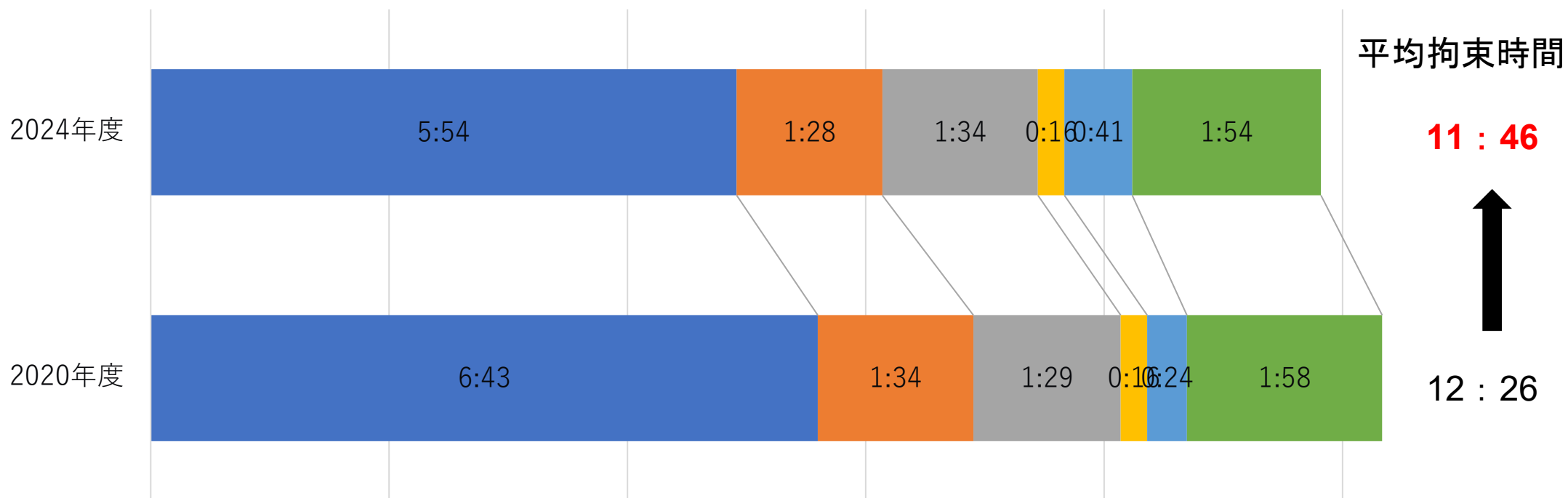
- ・パレット利用が進まない（例：農産品輸送）
- ・リードタイムを伸ばせない（例：鮮魚輸送）
- ・待機時間を減らせない
- ・運賃を上げられない

➡従来通り運行するケースも存在している

③ ワークルールの不遵守

ドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳

■ 運転時間 ■ 荷待ち時間 ■ 荷役時間 ■ 附帯作業時間 ■ 点検・点呼時間 ■ 休憩時間



国土交通省「第17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

「2024年問題」から見えてきたこと

「2024年問題」とは労働供給制約（労働時間規制＋人手不足）
供給制約に対応していくために、効率化は重要であり、
実際に一定の効果を上げている

➡しかし、効率化によって構造的課題は解消されうるのか？

構造的課題

- ・ 深刻な人手不足
 - ・ 人手不足の要因：労働条件（長時間労働や低賃金等）
 - ・ 劣位な労働条件の背景：コストに見合った運賃を受け取れない
- ➡なぜ「適正な取引」が実現されないのか

「2024年問題」から見えてきたこと

取引環境・競争環境における課題

- ・ 過当競争：荷主優位の取引関係
- ・ 小規模事業者が多い、多層的な下請け構造
- ・ 商慣行：無償の荷役・荷待ち等

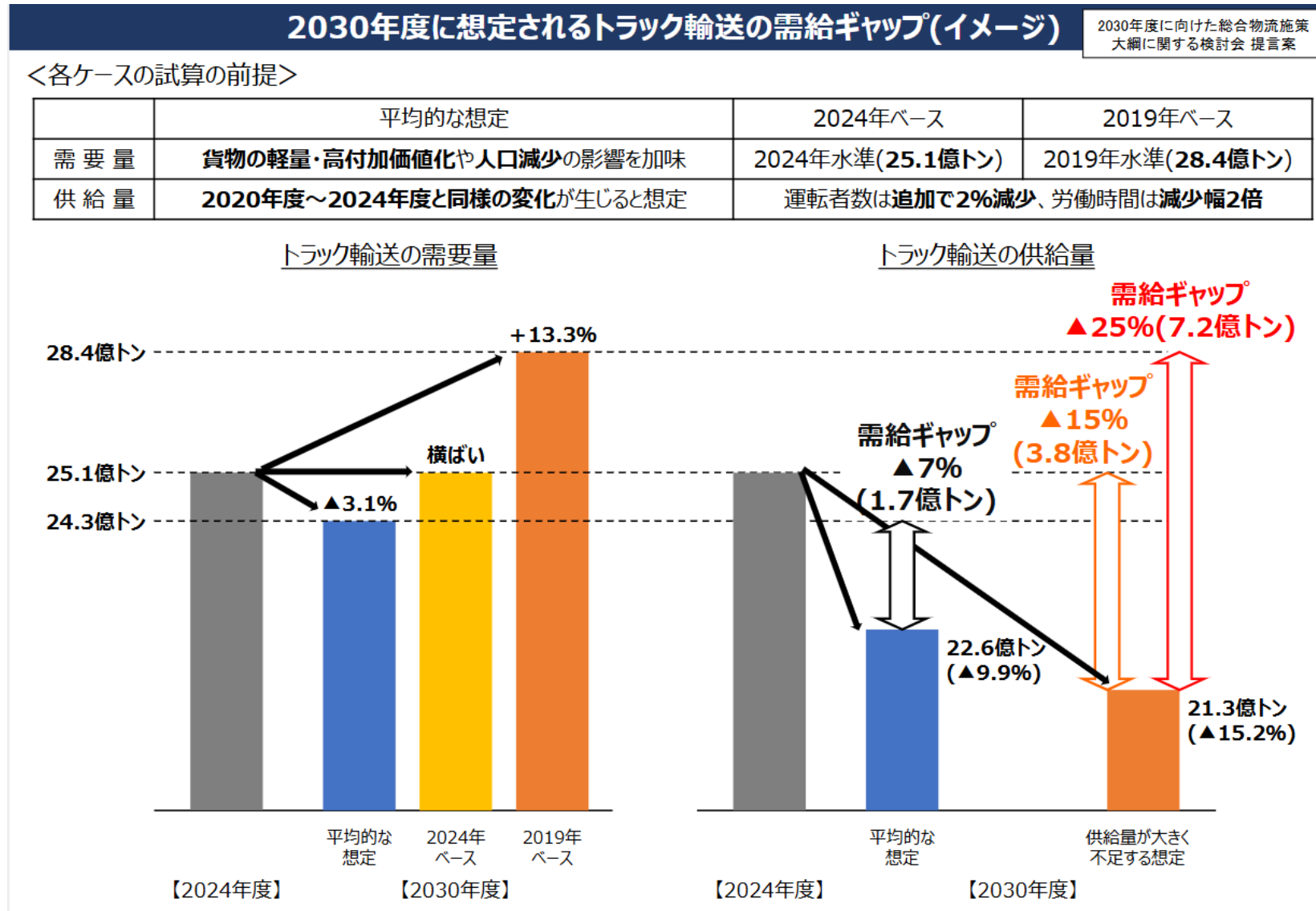
荷主が運賃を抑える➡️運送会社は利益を確保できない

➡️ドライバーの賃金を上げられない・労働時間を短縮できない

➡️人手が集まらない➡️ドライバーに無理な働き方を強いる

➡️人手不足・・・

2030年度に向けて



2. 道路貨物運送業をめぐる 法政策の変遷とその特徴

2つの労基法改正

① 「2023年問題」

月60時間超の時間外労働について割増賃金率を25%以上から50%以上に引き上げる

(2008年労基法改正成立→2015年に中小企業への適用が決まる、改正法は2023年施行)

② 「2024年問題」

時間外労働の上限規制の適用

(2018年労基法改正成立、自動車運転業務には5年間の猶予措置、年960時間の上限が適用)

「2023年問題」への対応として

◆荷主とともに労働時間短縮を

2015年 **トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会の設置**

取引環境→労働時間を短縮するには、運賃や商慣行の見直しが不可欠
全国でパイロット事業がスタート

例) 待機時間を減らす、高速道路利用する…

◆適正運賃と料金の別立て収受

2016年 **トラック運送業の適正運賃・料金検討会の設置**

標準貨物自動車運送約款の改定し、料金の収受を明記

◆標準的な運賃の導入 (2018年)

「2024年問題」への対応として

- ◆2022年 「持続可能な物流の実現に向けた検討会」が設置
- ◆2023年6月 物流革新に向けた政策パッケージ
商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容
- ◆2023年末 標準運送約款・標準的な運賃の改正
- ◆2024年 物流関連二法
物流効率化法の改正：物流効率化の取り組みを要請
貨物自動車運送事業法の改正：実運送体制管理簿作成等

持続可能な物流に向けて

◆2025年 トラック適正化法

事業許可の更新制度の導入

「適正原価」を下回る運賃・料金の制限

委託回数制限の努力義務化

違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り強化

法政策の特徴：労使関係の視点から

①荷主を巻き込む

三者構成（政労使）から、**四者構成（政労使＋顧客）**へ

例：取引環境・労働時間改善協議会のメンバー、
悪質な荷待ちをさせる荷主に対して労基署が配慮要請、

物流効率化法：荷主（着荷主にも）規制的措置

背景：商慣行が、労働環境に影響を与える

顧客は使用者ではないため、使用者責任が追及されるわけではない。

しかし顧客からの要請や商慣行が、ドライバーの働き方を規定する面がある

法政策の特徴：労使関係の視点から

- ②商慣行に踏み込み、価格のあり方を変えようとしている
 - ・「料金」の収受➡無償で行われてきた荷役・荷待ちに支払いを
 - ・標準的な運賃➡価格交渉の指針を提示
 - ・トラックGメンの配置➡「プッシュ型」の監視強化
 - ・「適正原価」➡低すぎる運賃を排除

その結果、実際に価格転嫁は進んでいる

価格転嫁率 2023年9月24.2%➡2025年9月34.7%

(中小企業庁「価格交渉促進月間フォローアップ調査結果」)

法政策の特徴：労使関係の視点から

③まとめ

物流の労働問題：人手不足、長時間労働、低賃金

これらは一見、労働市場の問題にみえる、しかし・・・

低運賃→低賃金 商慣行→長時間労働

労働時間規制の強化→価格・商慣行の変更

労働政策が起点となり、取引構造の変更を誘発した

なぜこれらの法規制が必要なのか

「合成の誤謬」

ミクロな合理性

例) 荷主にとっては物流費は安いほどいい
ドライバーの長時間労働 = 他社の問題

マクロな不合理性

例) ドライバーの長時間労働・低賃金、なり手不足
→物流の混乱・停滞

ゆえに労働政策だけでなく、商慣行の改善、価格への働きかけが行われた

3. 残されている課題

ドライバーに還元されているか

①還元されているケース

物流効率化法

物流事業者・荷主に物流効率化の要請

例) パレット利用が進む→負荷の軽減・労働時間の短縮

②ただし、自動的に還元されるわけでもない

貨物自動車運送事業法の改正（「適正原価」など）

「荷主」→→A：運賃→→「運送事業者」

「運送事業者」→→B：賃金→→「トラックドライバー」

分配をどう担保するか

- ・現在の政策：適正取引を促し、価格に働きかけている
その結果価格転嫁は進展
- ・しかし価格と賃金をつなぐ仕組みは不在
しかし、賃金水準は、価格から自動的に決まるわけではない
価格と賃金をつなぐ仕組みが不可欠
→労働組合の役割
しかし小規模事業者には組合が存在しない場合が多い

参考文献

首藤若菜（2018）『物流危機は終わらない』岩波新書。

首藤若菜（2024）「春闘は新たな展開を迎えたのか：労使関係論の視点から」『ジュリスト』1600号、33-38頁。

首藤若菜（2024）「トラック業界における労働時間短縮に関わる政策の変遷」『日本労働研究雑誌』764号、66-76頁。

矢野裕児・首藤若菜（2025）『間違いだらけの日本の物流』ウェッジ。