

# 物的労働生産性の向上による持続可能な物流の実現

## 根本 敏則

2021年に閣議決定した「総合物流施策大綱(2021-2025)」では、目標年度の2025年までに物流の付加価値労働生産性(=売上-費用)/労働時間を、20%改善することを目標に掲げた。しかし、2023年のフォローアップ調査で付加価値労働生産性は2021年からほとんど改善していないことが分かった。

デフレが継続する中で、荷主は利益を生み出すため、あらゆるコストの削減に努力してきており、運賃など支払物流費も例外ではなかった。一方、1990年から始まった経済的規制緩和でトラック事業者は供給過剰で、荷主に対する交渉力は弱く、燃料費などが上昇する中でも運賃は値上げできず、そのため付加価値労働生産性は向上しなかった。

しかし、2024年4月からドライバーの労働時間規制が強化される。現在、制限のない時間外労働時間は上限が年間960時間になる。拘束時間(労働時間と休憩時間の合計)は、年間3516時間から3300時間となる。1人のドライバーが働ける時間は少なくなるため、ドライバー不足に拍車がかかると心配されている。NX総研の試算では、4月以降、輸送能力が14%不足することになっている。

これまで、荷主の都合で運賃・ドライバー賃金が低迷してきたわけだが、歯車を逆回転させる必要がある。今後、ドライバーを確保することが優先されるべきで、そのためにはドライバーの待遇を改善するしかない。4月からの労働時間規制は遵守しつつ、これまで以上の賃金を支払う必要がある。そのためには、その原資となる運賃の値上げが不可欠で、すでに一部の荷主(トヨタなど)は、4月以降ドライバー賃金を保証する運賃値上げを認めることを公表している。

しかし、価格転嫁に苦勞している中小荷主も多

いわけで、トラック事業者・荷主が折り合うため(極力、運賃の値上げ幅をおさえるため)、荷主・物流事業者が協力して物的労働生産性(=輸送量(トンキロ)/労働時間)を向上させることが欠かせない。

物的労働生産性を向上させる施策をいくつか例示したい。まず、取り組んで欲しいのは、運転時間を確保するため、荷役時間・荷待ち時間を削減することである(平均的には、1運行の拘束時間12時間のうち、それぞれ1時間半程度の時間が費やされている)。荷役時間はパレットを用いた機械荷役にすれば半減できる。また、荷待ち時間は荷受場所の予約システムで短くできる。いずれも荷主の協力が必要である。

あるいは、荷主とトラック事業者が協力してトラックの積載率を向上することができる。具体的には、複数荷主の商取引に関する情報を早期に共有することで、時間に余裕のある貨物を見つけ、出発時間ごとの輸送量を平準化できればトラックの積載率を高めることができる。したがって、輸送に必要なトラック・ドライバーを減らすことができる。

また、物的労働生産性の高い鉄道・内航海運を活用したインターモーダル輸送は、長距離トラック輸送の有力な代替輸送手段となる。2023年10月に政府から発表された「物流革新緊急パッケージ」でも、今後10年程度で鉄道・内航海運の輸送量を倍増することがうたわれている。その際、政府による物流インフラに対する投資は欠かせない。

持続可能な物流の実現には、政府・荷主・物流事業者が連携して物的労働生産性の向上に取り組む必要がある。

(ねもと・としのり 敬愛大学経済学部教授)