トラック運送業におけるドライバー不足問題の現状と今後の対応

矢野　裕児
（流通経済大学教授）

物流は，2017年頃から，物流危機，宅配危機ということが言われ始めた。物流需要が増大するのに対して，ドライバー不足などにより物流の輸送能力が不足するというものである。中長期的にドライバーが減少していくなかで，荷物を運ぼうとしても運べない，あるいは遅延するという事態が発生するというものである。本稿では，物流およびトラック運送業がどのような構造なのか，物流需要がどのように推移してきたのか，トラック運送業の事業者数の推移，中小企業比率が高く，多重下請構造であるといった面から説明する。続いてトラック運送業におけるドライバー不足の現状として，就業人口，自動車運転従事者数がどのように推移してきたのか，さらに求職者が特に高齢化している状況について説明する。トラック運送業におけるドライバー不足の背景として，長い労働時間，年間収入が安いことが指摘されており，その現状について説明する。そして，ドライバー不足への対応として，適正な運賃確保対応として標準的な運賃制度，労働時間短縮向けての荷待ち時間，荷役時間削減の対応について説明する。最後に，ドライバー不足，物流危機への対応は，物流事業者だけでは解決できないのであり，発荷主，着荷主企業と連携し，輸送のロット，頻度，リードタイムなどの物流条件の見直しが欠かせないことを指摘する。

目　次

Ⅰ　はじめに
Ⅱ　物流およびトラック運送業の構造
Ⅲ　トラック運送業におけるドライバー不足の現状
Ⅳ　トラック運送業におけるドライバー不足の背景
Ⅴ　ドライバー不足への対応
Ⅵ　まとめ

Ⅰ　はじめに

物流は，従来のコストデフレ時代から，コストインフレ時代に転換したとされる[1)]。1990年代以降，規制緩和の影響もあり，輸送能力（供給）が物流需要を上回る形で推移してきた。利用者からみれば，短い輸送時間で，いつでも頼めば運んでくれる，さまざまな附帯作業もしてくれ，比較的安価というのが当たり前だったのである。

しかしながら，2017年頃から，物流危機，宅配危機ということが言われ始めた。物流需要が増大するのに対して，ドライバー不足などにより物流の輸送能力が不足するというものである。需要拡大に対して供給が間に合わないというのは，今回が初めてではなく，高度経済成長期，バブル経済期にも，需要が急増し，ドライバーが足りず荷物が運べないという事態が発生した。ただし，これまでは，需要拡大がおさまると問題は解決したのである。一時的に需給バランスが崩れて，供給が間に合わないというものであった。それに対して，現在直面している物流危機は，これまでのような一時的な需給バランスの崩れではない。中長

期的にドライバーが減少していくなかで，荷物を運ぼうとしても運べない，あるいは遅延するという事態が発生するというものである。

本稿では，物流およびトラック運送業がどのような構造なのか，物流需要，トラック運送業の事業者数の推移，中小企業比率などから説明する。続いてトラック運送業におけるドライバー不足の現状として，就業人口，自動車運転従事者数，さらに求職者の状況について説明する。トラック運送業におけるドライバー不足の背景である労働時間，年間収入の現状について説明する。そして，ドライバー不足への対応として，適正な運賃確保，労働時間短縮について説明し，ドライバー不足，物流危機への対応は，物流事業者だけでは解決できないのであり，発荷主，着荷主企業と連携し，物流条件の見直しが欠かせないことを論じるものである。

Ⅱ　物流およびトラック運送業の構造

1　物流需要の推移

日本の物流需要が量的にどのように変化してきたのか。国内貨物輸送量は，重量（トン）ベースと重量×距離（トンキロ）ベースで把握できるが，両者とも，1955 年から 1970 年までの間，GDP の高い伸び率に伴い，急拡大した。特にこの時期は，鉄鋼業，機械産業など比較的重いモノを取り扱う産業が経済を牽引していた。そのため，経済の拡大と貨物輸送量の伸びが，ほぼ同じ動きを示し，両者は高い相関を示していた。大量に生産し，消費するという経済の仕組みができあがり，そのために，大量流通の仕組みをいかに作るかが大きな課題となっていた。しかしながら，オイルショック後，GDP の伸び率が低くなり，貨物輸送量も停滞することになる。その後，バブル期など GDP が一時的に伸びる時期はあったが，貨物輸送量の伸びはわずかで，GDP ほどの拡大はみられなかった。

このように貨物輸送量が停滞したのは，物流需要の内容が大きく変化したためである。高度経済成長期には，鉄鋼業，機械産業など重い産業が経済を牽引したのに対して，その後は，比較的軽い産業，情報産業，サービス産業などが牽引することになった。さらに，工場の海外移転が進展したことによる影響も大きい。貨物輸送量はバブル以降，ほぼ減少傾向にあり，今後も減少傾向が続くと予測されている。

このように，輸送量が今後大きく減少していくなか，トラックの物流需要も本当に減少していくのか。例えば，宅配便の取扱個数は，現在，約 50 億個となっており，増え続けている[2)]。荷動きの件数は今後も増え続ける予想されるが，例えば，はがき 1 枚でも荷動き 1 件，タンカー 1 隻も荷動き 1 件となり，荷動き件数を定量的に捉えることは難しい。

貨物輸送は，質的に大きく変化してきており，具体的には小口多頻度，ジャストインタイム，リードタイムの短縮といったことが挙げられる。小口多頻度については，流動ロットの小口化が進み，それを多頻度に配送することが求められている。例えば，従来は，2 日に 1 度，100 箱を納入することが，毎日 50 箱納入することとなり，重量的には変わらないが荷動き件数は増え，物流に負荷がかかることとなる。このような，小口多頻度の納入は商品の多品種化の進展，荷受け側が在庫の圧縮を追求することが大きな要因となっている。流動ロットの推移をみると，経年的に小さな荷物が多くなっており，平均流動ロットは 2000 年には 1.73 トン／件であったのが 2021 年には 0.83 トン／件となっている。さらに 0.1 トン未満の動きが 2000 年には 63.6％であったのが，2021 年には 82.2％にまで拡大している[3)]。

ジャストインタイムは，自動車工場の生産ラインに合わせて，部品を納入することから始まった。現在の自動車工場は，1 つの生産ラインで多様な車種を同時に生産しており，かつ自動車 1 台の生産には 3 万の部品が必要である。自動車メーカーは，部品メーカーに対して，必要なものを，必要なときに，必要なだけ時間通りに納入することを要求し，このジャストインタイムが基本となって動いている。ジャストインタイムの考え方は，自動車だけでなく，他の品目を作るメーカー，さらに，コンビニエンスストアなどの小売業で広

く採用されている。コンビニエンスストアでは，1店舗当たり1日に約8台の車両が商品を納入している。店舗では，殆ど在庫を持っていないため，時間通りに配送車両が到着し，商品が納入されることが重要となる。そのため，各店舗では，配送車両の納品予定時刻が設定されており，プラス・マイナス15分以内に納入することなどが求められている。

続いて，注文をして，注文した商品が納入されるまでの時間であるリードタイムについても，その短縮が求められている。一般的な加工食品，日雑品などの消費財では，今日注文をすると，翌日に納品するのが一般的であり，翌日納品となったのは，1990年代の半ばといわれている。このように，小口多頻度，ジャストインタイム，リードタイムの短縮が進むという事は，積載率が悪くなるなど輸送効率を悪化させるほか，輸送に大きな負荷をかけることとなり，ドライバーの労働時間の長時間化にもつながっている。

2　輸送機関分担の推移

貨物をどの輸送機関で運んでいるのか。輸送機関分担率をみると，トラックによる輸送が2021年度は重量ベースで91.4%と大半を占め，重量×距離ベースでも55.4%となっており，長期的に大幅に増加している。1950年代には，鉄道が重量×距離ベースで貨物輸送の半分以上を担う重要な輸送手段であったが，現在は4.5%にとどまっている。内航海運は40.0%で，近年は大きな変動はなく，重量貨物を中心に輸送している[4)]。

環境問題，ドライバー不足への対応から，トラックから鉄道，船舶への転換，いわゆるモーダルシフトの重要性がいわれる。しかしながら，戸口から戸口へ運ぶ場合にはトラック輸送が欠かせない。さらに高速性，柔軟性，アクセス性に優れているトラックの輸送機関分担率は上昇してきた。小口多頻度，ジャストインタイム，短いリードタイムに対応するためにはトラック輸送が最も適しており，利便性を重視した結果としてトラック輸送が拡大した。さらに，トラック輸送は，自家用から営業用への転換が進展してきており，現在，トラック輸送のうち，営業用の割合が87.6%を占めている。

3　トラック運送業の構造

1990年に貨物自動車運送事業法が施行され，従来は免許制であったのが許可制に切り替わり，トラック運送業への新規参入が容易となった。この規制緩和によって，新規参入事業者が急増し，トラック運送事業者数は，1990年に約4万者であったのが2000年代前半まで急拡大し，2007年には6万3000者となった。その間1.5倍以上の伸びとなり，輸送需要が伸び悩むなか，事業者間の競争が激化した。2000年代後半以降は，事業者数の増加率が鈍化，横ばい状態になるとともに，新規参入と退出事業者数がほぼ拮抗している。

トラック運送業は中小企業が多く，中小企業比率は99.9%となっている[5)]。トラック運送業全体の車両数別に事業者数をみると，10両以下が54.7%，50両以下が93.0%と大半を占めている。同様に従業員数別においても，10人以下が49.0%，100人以下が96.6%と大半を占めている[6)]。そして，実際に貨物車を運転して運んでいる実運送部分を中小企業が下請けとして担ってきた構造がある。このため，企業間の激しい競争や複雑な元請け・下請け関係が特徴となっており，下請けが6，7段階に及んでいたという事例もある。

中小企業のドライバーが，全体の何割程度を占めているかは，統計では直接は把握できないが，推計すると，大型貨物車の場合，10人未満企業のドライバー数が21.7%，10～99人が43.2%，100～999人が25.5%となり，1000人以上が9.7%にとどまっている。同様に，普通・小型貨物自動車のドライバー数は，10人未満の企業が15.9%，10～99人が31.6%，100～999人が20.2%となり，1000人以上が32.3%である[7)]。このように実運送について中小企業が大きな役割を担っていることとなり，中長距離輸送を担う大型貨物自動車は，特にその傾向が強い。

トラック運送業の営業収入は，1990年代後半から2000年代はほぼ横ばいで推移した。すなわち，事業者数が増えたのにもかかわらず，業界全

体の営業収入が横ばい，市場が大きくならないため，競争が激化することとなった。2010年代前半もほぼ変わらなかったが2017年以降，営業収入が増えている。これは，燃料費の高騰，人件費の高騰によるところが大きいが，運賃は値上がり傾向にあり，トラック運送事業者の営業収益も若干改善している。前年度比で2020年度は6.3％増，2021年度は4.8％増となっている。ただし，2021年度でみると車両規模が101台以上は11.7％増になっている一方，10台以下では1.7％にとどまっている。さらに営業損益率でも50台未満は赤字，経常損益率でも20台未満は赤字となっている。このように中小企業における経営環境は厳しい状況が続いている。なお，営業費用のなかで，人件費の比率は37.3％と高く，次いで多いのが，燃料油脂費で13.7％となっており，最近の石油製品価格の上昇は，トラック運送事業者にとって大きな負担となっている[8)]。

また，トラック運送業においては，多重下請構造の問題点が，指摘されてきたところである。元請けから何段階もの下請構造となっており，かつその際，各段階で仲介手数料が取られており，適正な運賃・料金収受の妨げとなっているため，同じ実運送をしても営業収入が大きく減ることにつながると指摘されている。1取引あたり「運賃額の5％～8％」の仲介手数料が取られていることが多く，「元請けが仲介手数料を取りすぎている」との指摘も多くなっている[9)]。さらに下請企業は，必要コストを運賃・料金に転嫁できないなど，安全対策，長時間労働，適正運賃・料金の未収受など，問題が多いとされている。中小になるほど3次下請け以上となっている割合が高く，中小零細事業者（資本金300万円～1000万円）では約15％となっている[10)]。

Ⅲ　トラック運送業におけるドライバー不足の現状

1　トラック運送業における就業人口

トラック運送業の就業者数の推移を『国勢調査』でみると，図1のようになる。1960年は33.8万人であったのが，1965年は55.2万人，1970年には86.3万人と，それぞれ63.1％増，56.4％増と高い伸びを示している。全就業者数は同時期に8.9％増，9.7％増であり，トラック運送業の伸びが顕著であったことがわかる。トラック運送業は，1975年に95.0万人，1980年に106.7万人，1985年に120.5万人と，この間も10％強の増加率で推移している。

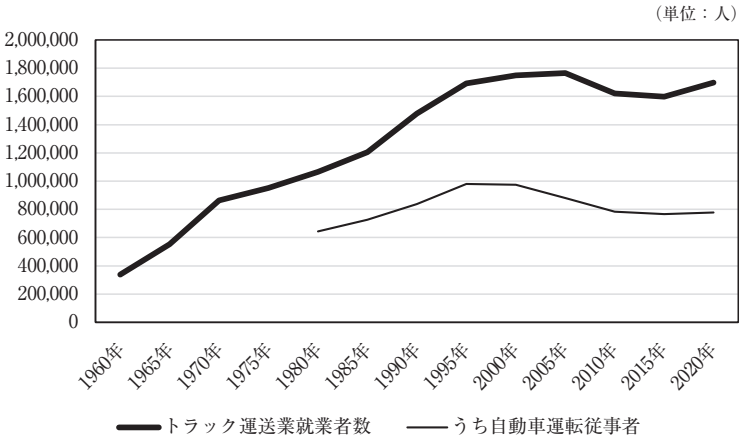
その後，1990年には147.9万人，1995年には169.3万人と，それぞれ伸び率は2.7％，14.5％と，引き続き他の業種に比べて高いものとなっている。全就業者数は，1995年をピークに，2000年以降減少に転じている。製造業は1995年から，建設業，卸売・小売業，飲食店は2000年から減少に転じているのに対して，トラック運送業は，伸び率は低くなっているものの2000年，2005年とも増加となっている。しかしながら2005年の176.5万人をピークに，2010年は162.0万人で8.2％減，2015年は160.0万人で1.3％減となっている。2005年から2015年におけるトラック運送業の就業者数は9.4％減となっており，同期間の全就業者数の4.2％減を大きく上回る減少幅であった。

2020年のトラック運送業の就業者数は，169.7万人となっており，2015年に比べて増加となっている。全就業者数は1995年をピークに減り続けており，2020年までに10.1％の減少となっているのに対して，トラック運送業は同時期に0.3％増となっている。このように，トラック運送業の人手不足が深刻化しているものの，中長期的には就業者を確保し続けてきたのであり，就業者を増やすことによって発展してきたといえる。

2　トラック運送業の自動車運転従事者数の推移

『国勢調査』によるトラック運送業のうち自動車運転従事者数の推移をまとめたのが図1である。1980年の64.4万人から1995年には98.0万人となっており，この間52.2％増と大幅に増加した。バブル経済期，さらにバブル崩壊後においても，自動車運転従事者数は確実に増加した。しかしながら，2000年にかけては若干減少し，2000年以降は大幅に減少し，2000年の97.3万人から，

図１　トラック運送業の就業者数と自動車運転従事者数の推移



出所：『国勢調査』より作成

2005 年には 88.1 万人，2010 年には 78.4 万人と，それぞれ 9.5％減，11.0％減となっている。このような動向が，将来に向けての自動車運転従事者数の大幅な減少推計の根拠になっている。しかしながら，その後 2015 年は 76.7 万人と減少幅が減り，さらに 2020 年には 77.9 万人と若干増加している。トラック運送業全体では 2005 年までは増えていたのに対して，自動車運転従事者数は 1995 年からと，早い段階で減少に転じている。また，1980 年にはトラック運送業での自動車運転従事者割合が 60.4％であったのが，2020 年には 45.9％にまで減少している。

3　年齢別のトラック運送業の就業者数の推移

トラック運送業就業者数を年齢別にまとめると表 1 のようになる。平均年齢は 2000 年が 41.6 歳であったのが，2010 年には 45.0 歳，2020 年には 48.3 歳となっており，高齢化が顕著であり，2025 年には平均年齢が 50 歳代になることが予想される。年齢階層別の推移をみると，就業者数が最も多い約 25 万人のグループがある。2000 年には 25～29 歳，30～34 歳であり，第 2 次ベビーブーム（1971 年～1974 年生まれ）を中心としたグループである。このグループが高齢化し，2020 年には 45～49 歳，50～54 歳となっている。この約 25 万人のグループが，近年，トラック運送業の就業者

表１　年齢別のトラック運送業の就業者数の推移

（単位：人）

	2000 年	2005 年	2010 年	2015 年	2020 年
24 歳未満	133,579	94,726	61,570	55,760	73,060
25～29 歳	234,170	157,369	110,800	78,270	79,790
30～34 歳	240,395	246,297	164,690	122,150	102,350
35～39 歳	210,641	254,811	247,390	177,800	146,720
40～44 歳	181,230	220,926	244,210	262,200	203,600
45～49 歳	199,309	185,509	205,920	256,180	287,920
50～54 歳	240,480	200,585	175,600	209,070	263,920
55～59 歳	186,421	228,961	173,650	167,920	211,780
60～64 歳	78,313	116,721	153,050	141,850	156,490
65～69 歳	30,174	41,899	57,700	87,720	96,930
70 歳以上	13,285	17,523	25,700	40,280	74,700
合計	1,747,997	1,765,327	1,620,280	1,599,200	1,697,260
平均年齢	41.6	43.3	45.0	46.8	48.3

出所：『国勢調査』より作成

数の中核となってきた。しかしながらこのグループが2025年以降に60歳代となることから，退職者が急激に増加していくことが予想される。『賃金構造基本統計調査』においても，営業用大型貨物自動車運転者の平均年齢は2010年の45.2歳から2022年は49.7歳，営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）の平均年齢は2010年の42.0歳から2022年は47.2歳となっている[11)]。

『国勢調査』によれば，トラック運送業の就業者，自動車運転従事者は，2015年から2020年にかけて若干増加しているものの，高齢化の進展は顕著であり，今後の急激な減少が予想される。

4　ドライバーの過不足状況

全職業計と自動車運転（トラックだけではなくバス，タクシー等も含む）の職業の有効求人倍率の推移をまとめると図2のとおりである。1995年度以降の両者を比較すると，年度ごとの不足，過剰の上下の動きは，ほぼ同じである。ただし，自動車運転の職業が全職業計を常に上回る形で推移している。ドライバー不足は，2013年後半から深刻になったが，有効求人倍率の数値も，2013年度ごろから，全職業計と自動車運転の職業の数値はともに上昇しているなか，自動車運転の職業の上昇幅は特に大きく，その後両者の数値は乖離している。

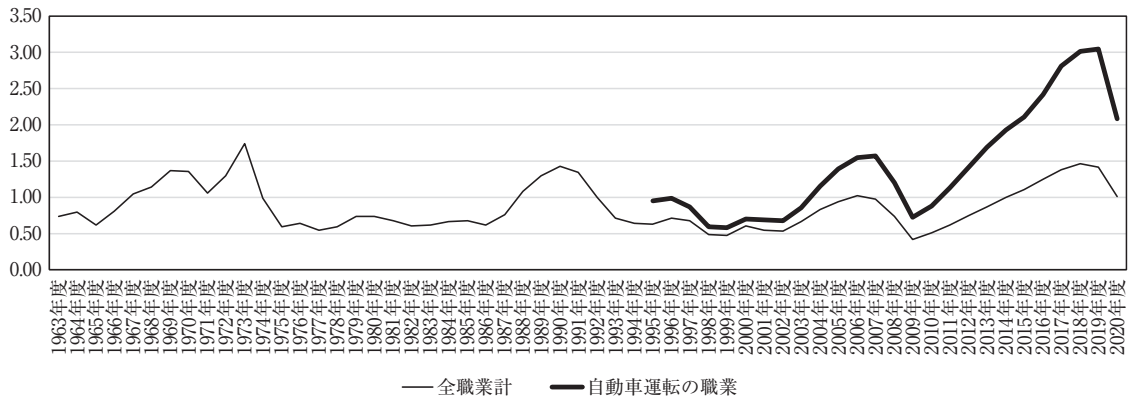
自動車運転の職業についてみると，2003年度までは1.0を下回り人手過剰の状態であったが，2007年度には1.56まで上昇した。リーマンショックにより2009年度，2010年度だけは，1.0を下回ったが，2010年，2011年は過不足感がほぼない状態で推移した。2013年後半は消費税値上げの駆け込み需要があり，人手不足が顕在化した。その後，2015年度以降は2.0を超え，2018年度が3.01，2019年度が3.05と非常に高い数値となっている。2019年度の全職業が1.41であり，ドライバーは非常に高い数値となっており募集しても集まらない状況が続いている。なお，2020年度は新型コロナの影響があり，2前後で推移している[12)]。

5　ドライバーの求職数，求人数

全職業計と，自動車運転の職業の求人数，求職数の推移をみると，全職業計の求人数が非常に増加している状況が分かる（図3）。それに対して，自動車運転の職業の求人数はそこまでは増加していない。一方で，求職数は，全職業計は1995年を若干上回って推移しているのに対して，自動車運転の職業の求職数は，2016年以降は1995年の約半分にまで減少している。このように，全職業計は求人数の増加により有効求人倍率が増加している傾向が強いのに対して，自動車運転の職業の場合，求人数の増加より，求職数の減少が有効求人倍率に影響している。すなわち，自動車運転の職業は，少ない求職者を取り合っている状況ともいえる。

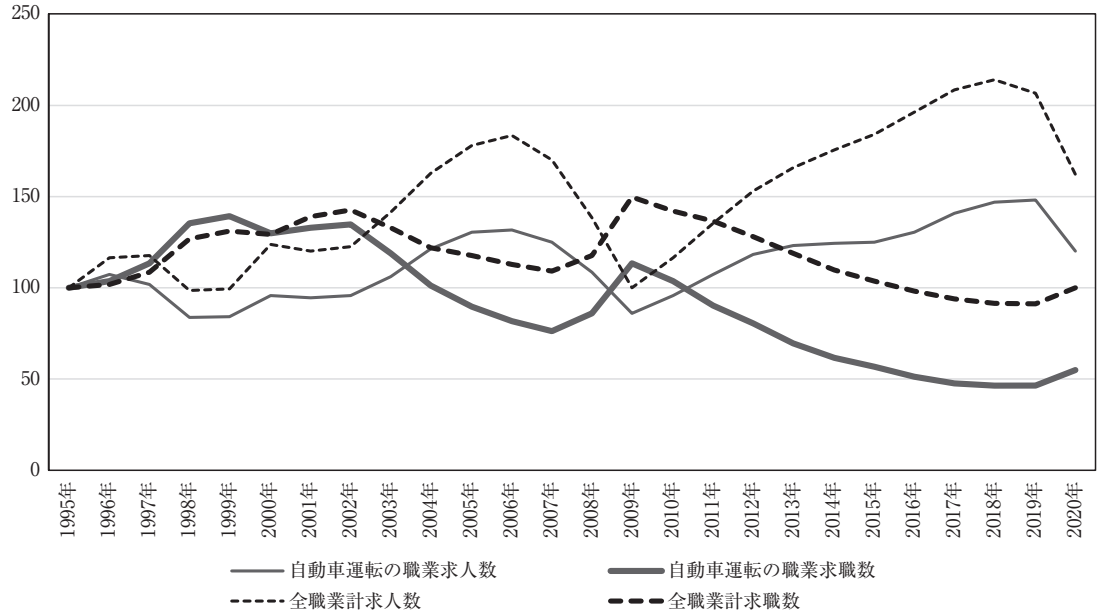
求職者の年齢構成比をみると，高齢化が急速に進展している。全職業計と自動車運転の職業の求職数の年齢別割合をまとめたのが図4である。全

図2　有効求人倍率の推移



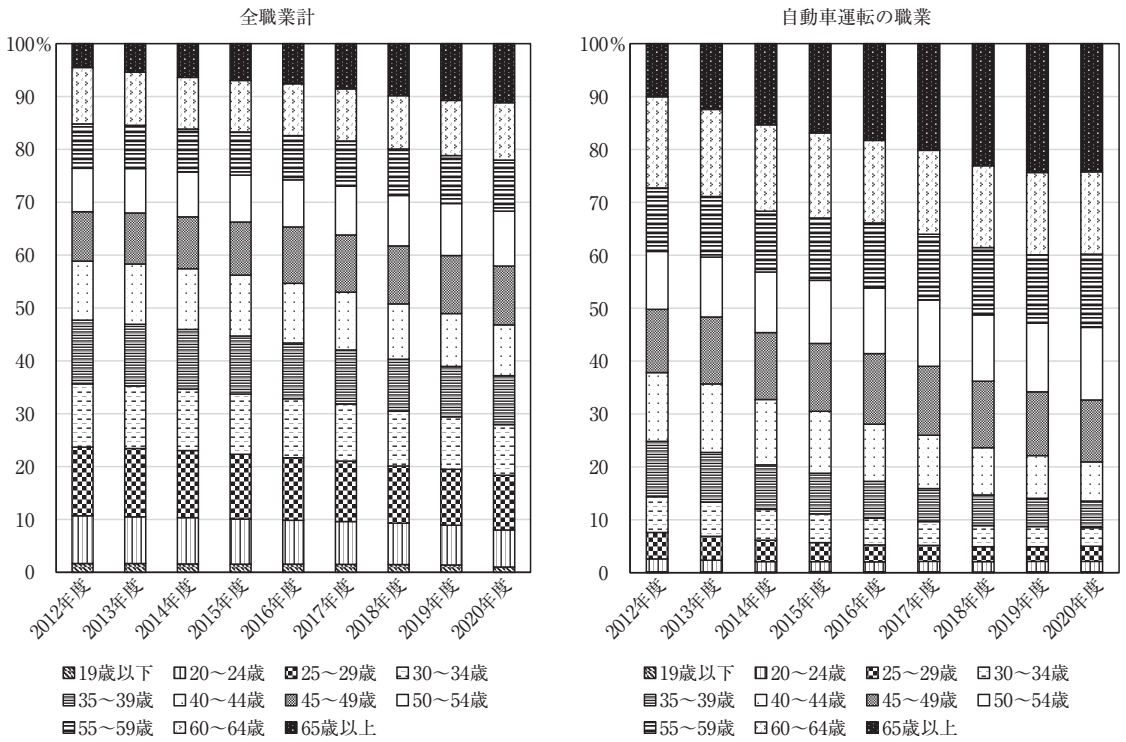
出所：厚生労働省「一般職業紹介状況」より作成

図３　求職数，求人数の推移



注：1995 年を 100
出所：厚生労働省「一般職業紹介状況」より作成

図４　求職数年齢別割合の推移



出所：厚生労働省「一般職業紹介状況」より作成

職業計における60代以上の比率が，2012年度は15.2％であったのが，2020年度は22.0％にまで拡大している。50代以上は，同じく31.8％から42.1％となっている。逆に20代以下は，23.7％であったのが18.4％にまで減少している。しかしそれ以上に深刻なのは自動車運転の職業であり，60代以上の比率が，2012年度は27.3％であったのが，2020年度は39.8％にまで拡大している。さらに50代以上になると，同じく50.2％から67.4％となっているのであり，自動車運転の職業においては，50代以上しかなかなか求人ができないという状況である。そして，20代以下は，7.6％であったのが5.0％にまで減少している。このような状態が続けば，自動車運転の職業に新しく若い人が入職して，年齢構成が変わることはなく，かつ求職数自体も減っていることから，毎年，そのまま平均年齢が1歳ずつ上がっていくという構造になりかねない状況である。

6　ドライバー需給の将来推計

将来的にドライバー供給が減少し，需給バランスが崩れるという推計については，複数の研究所等が発表している。日本ロジスティクスシステム協会は，トラック運送業の自動車運転従事者数が，2015年の76.7万人から2030年に51.9万人となり，15年間で3割減少すると推計している。NX総合研究所は，ドライバー不足により，2030年には輸送能力の19.5％（5.4億トン）が不足するとしている。さらに，2024年問題の時間外労働の上限規制の影響と合わせて，輸送能力の34.1％（9.4億トン）が不足する可能性があると推計している。野村総合研究所はドライバー数不足により，需要に対して，供給が2025年で10％，2030年で19％不足するとしている。さらに，2024年問題を加味すると，2025年で28％，2030年で35％不足するとしている。このように，複数の推計で，約3割の供給不足が見込まれている。ただし，これはあくまで全国レベルでの数値であり，長距離輸送がより深刻な影響を受ける可能性が高いほか，地域的にも野村総合研究所によると，東北，四国といった地方部でよりひっ迫するとしている。

Ⅳ　トラック運送業におけるドライバー不足の背景

1　ドライバー不足の背景

現在発生しているドライバー不足問題の背景として，生産年齢人口の減少により，労働力確保が難しくなっていること，さらに，物流業界が抱える長い労働時間，安い賃金，きつい作業内容といった問題により，特に若い人がドライバーになりたがらないということがある。トラックドライバーの年間労働時間は，全産業平均と比較して長時間となっており，かつトラック運送業の賃金水準は全産業平均に比べて低い水準で推移している。このため，若い人にとってトラックドライバーは魅力的な職業となっていないといえる。

ドライバーの高齢化は急速に進展しており，トラック運送業では就業者の43.0％が50歳以上であり，20代のドライバーがほとんどいないという状態となっている。全産業の就業者では20代以下が14.9％なのに対して，トラック運送業は9.0％にとどまっている[13)]。

2　ドライバーの労働時間の現状

2022年のドライバーの月間労働時間は，営業用大型貨物自動車で2568時間，営業用貨物自動車（大型車を除く）で2478時間となっている。産業計の2124時間を大きく上回っており，ドライバーの長時間労働の解消が大きな課題といえる[14)]。

政府は「働き方改革」を進めており，労働基準法改正では，2019年4月から時間外労働の上限規制（労働基準法制定以来初めての罰則付きの労働時間規制の導入，中小企業への適用は2020年4月から），年次有給休暇の確実な取得を義務化した。ただし，建設事業，トラック運転手やタクシードライバーなどの自動車運転，医師といった業務は働き方が特殊なため，上限規制の適用が5年間，2024年3月31日まで猶予されていた。一般的な業務の場合は，残業時間の上限は，原則として月45時間・年360時間であり，臨時的な特別の事情があり，労使が合意する場合は，年720時間以

内となっているが，自動車運転業務は働き方が特殊なため，2024 年 4 月 1 日以降も，720 時間ではなく，960 時間である。

自動車の運転業務の労働時間は，「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）」の規定がある。2024 年 3 月までの規定では，ドライバーの 1 年に換算した拘束時間は 3516 時間，月に換算した拘束時間は 293 時間を原則とし，休息期間は継続 8 時間と定められている。2024 年 4 月以降は，年間拘束時間は 3300 時間，月間拘束時間は 284 時間を原則とし，休息期間は継続 11 時間を原則とすることに変更される。

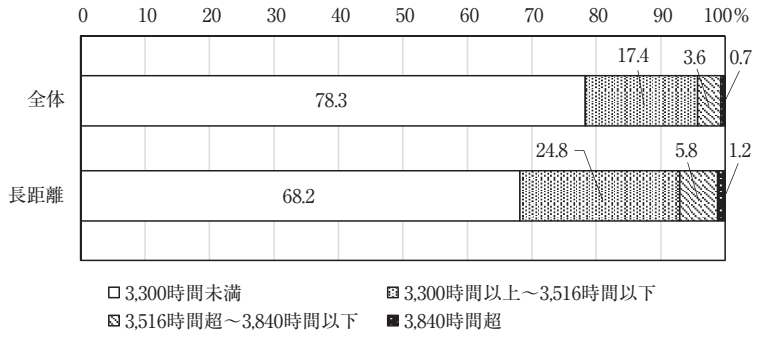
改善基準告示の規定を遵守することは，当たり前であるが，これまでは，規定を超える長時間労働をしている場合が多かった。近年，法令遵守の意識は強くなっており，規制を超える長時間労働は減ってきているものの，現在のドライバーの 1 年間の拘束時間をみると，図 5 のようになる。全体では「3300 時間未満」が 78.3％，「3300 時間以上～3516 時間以下」が 17.4％，「3516 時間超」が 4.3％となっている。長距離輸送では「3300 時間未満」が 68.2％，「3300 時間以上～3516 時間以下」が 24.8％，「3516 時間超」が 7.0％となっている。「3516 時間超」が，現状でも規定を超えていることになる。

2024 年 4 月から，年間総拘束時間の規定は 3300 時間となるが，現状の労働状況のままで推移した場合，それを超えるドライバー数は全体で 21.7％，長距離運行では 31.8％となる [15]。

運転手の拘束時間は荷主別に大きな違いがあり，長距離輸送をみると，図 6 のように飲料・食料品（製造業）が，特に長い拘束時間となっており，現状の基準を超えているのが 26.3％，改正された基準では 68.7％が超えることとなる。続いて，長いのが農産・水産品出荷団体であり，現状の基準を超えているのが 17.9％，改正された基準では 53.7％が超えることとなる。特に，農産・水産品出荷団体については，扱う商品が生鮮品が多く，かつ長距離輸送割合が高いことから，物流の 2024 年問題の影響が大きいことが危惧されている。

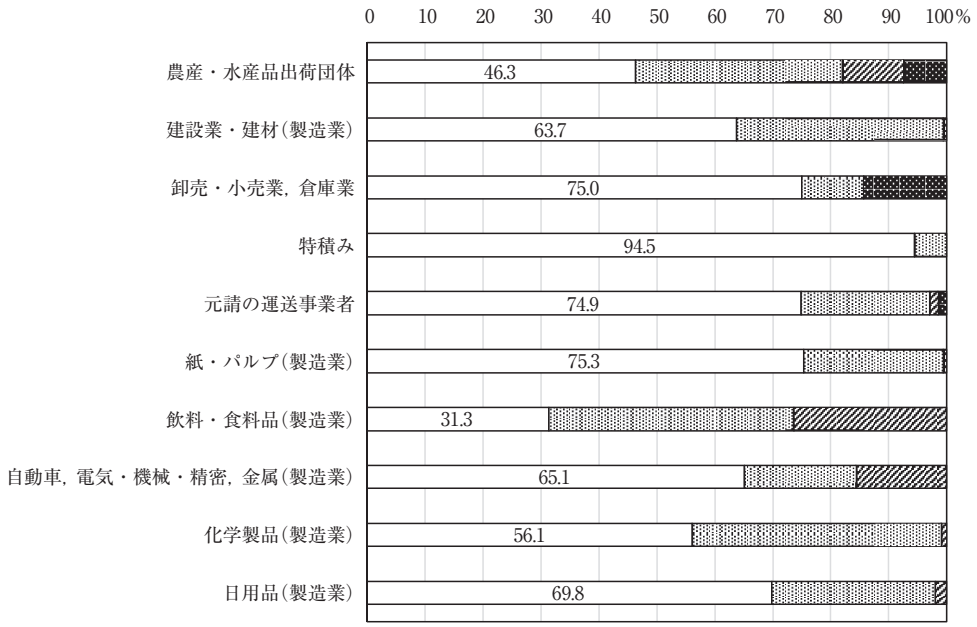
時間外労働の上限規制について，事業者側は，従業者が長時間働けなくなり，収入が減るということを問題視する意見が強い。一方，従業者側は，ドライバーの年間収入を確保するためにも，長時間労働を良しとする人が多かった。しかしながら近年は，従業者も長時間働いて多くの収入を得たいという人だけでなく，適正な時間を働きたいという人も増える傾向がみられる。労働時間に対する希望として，今より減らしたいが 19.3％，今のままでよいが 70.9％なのに対して，今より増やしたいが 5.2％にとどまっているというアンケート調査結果もある [16]。これは，働く人の意識，特に若い人の働き方への意識が変わってきていることを示している。さらに，中長距離輸送においては，宿泊を伴う運行となるが，自宅で就寝したいという希望が多くなっている。事業者側も，働く人側に立った多様な働き方を設定していくことが必要となっている。そして，従来型の，長時間労働が当たり前という働き方を払しょくしない限り，ドライバーのなり手の確保はますます難しくなっていくことも予想される。

図 5　年間拘束時間別の自動車運転者数



出所：トーマツ「トラック運転者の労働時間等に係る実態調査事業報告書」より作成

図６　長距離輸送での荷主別・年間拘束時間別の自動車運転者数



出所：トーマツ「トラック運転者の労働時間等に係る実態調査事業報告書」より作成

一方で，最近の働き方改革の動向は，ドライバー不足問題をますます深刻なものにする可能性がある。ドライバーの長時間労働が，一部黙認されることによって，物流業務が支えられてきた実態がある。労働環境が見直されるなか，従来のようなかたちでサービスを提供することが困難となってきている。また長期的にみると，さらなる労働時間短縮を求められることは確実であり，3300 時間を前提とした議論では，今後立ちいかなくなることも想定される。

3　ドライバーの年間収入の現状

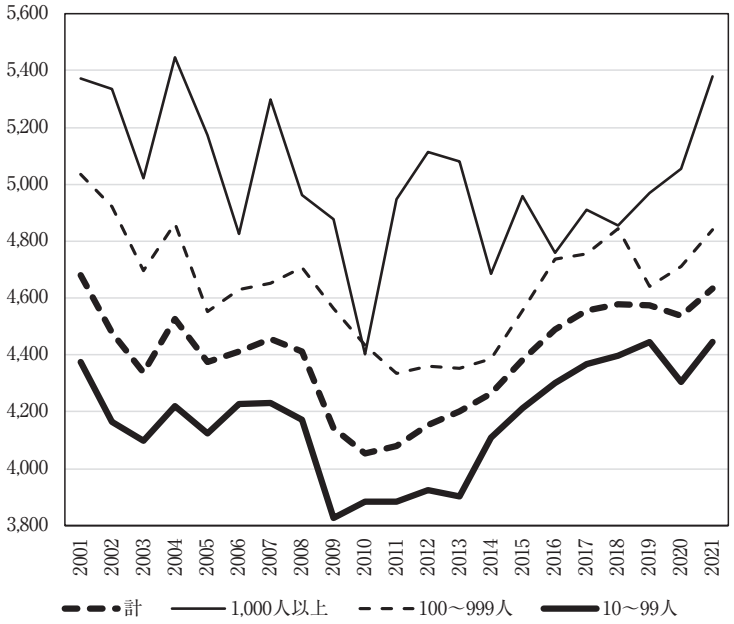
ドライバーの年間収入の推移をみると，営業用大型貨物自動車（男）では 2001 年の 468.1 万円であったが，2010 年には 405.4 万円となっており，この間，13.4％減少している。2010 年が底となり，増加傾向に転じ 2021 年には 463.2 万円まで増加している。営業用普通・小型貨物自動車（男）についても，2001 年の 432.1 万円であったが，2009 年には 369.1 万円となっており，この間，14.6％減少している。その後増加傾向に転じ，2021 年には 430.6 万円まで増加している。このように年間収入については，2000 年代は減少していたが，最近は増加傾向にある。

全産業の年間収入は，2021 年では 489.3 万円なのに対して，大型貨物自動車は 463.2 万円，普通・小型貨物自動車 430.6 万円となっている。2015 年から 2021 年にかけて全産業は上昇していないのに対して，大型は 24.9 万円，普通・小型は 37.9 万円上昇しており，上昇率は高いものの，依然として，安い賃金となっている [17]。

企業規模別にみた場合，年間収入には差異がある。営業用大型貨物自動車（男）では，図 7 のように 2021 年の年間収入は 1000 人以上企業では 537.9 万円なのに対して，10～99 人では 444.6 万円と 0.83 倍となっている。2000 年代は 0.8 倍前後で推移していたのが，2018 年までは両者の差異は縮まる傾向にあったが，2020 年，2021 年と差異が広がっている。営業用普通・小型貨物自動車（男）では，図 8 のように 2021 年の年間収入は 1000 人以上では 485.9 万円なのに対して，10～99 人では 385.3 万円と 0.79 倍となっている。2000 年代から 0.8 倍前後で推移しており，両者の格差は縮まる傾向はみられない。両者の差異を縮

図７　企業規模別営業用大型貨物自動車ドライバー（男）の年間収入の推移

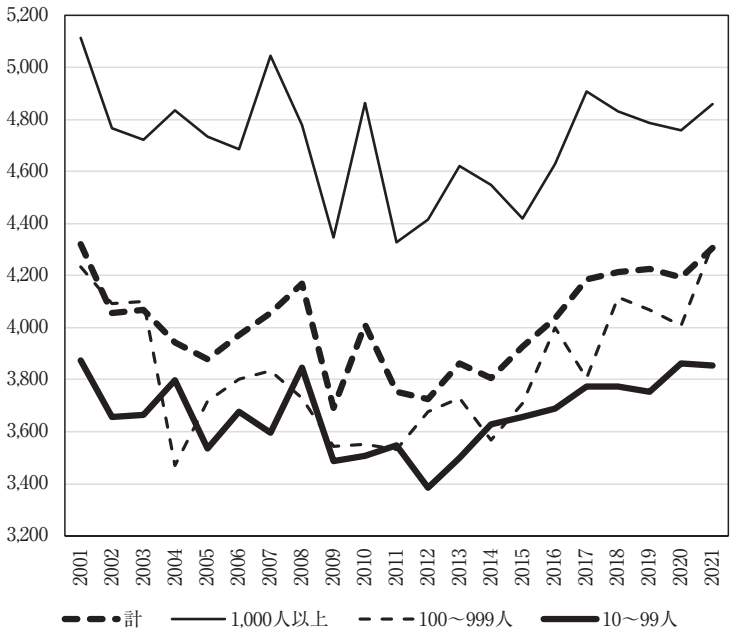
（単位：千円）



出所：厚生労働省『賃金構造基本統計調査』より作成

図８　企業規模別営業用普通・小型貨物自動車ドライバー（男）の年間収入の推移

（単位：千円）



出所：厚生労働省『賃金構造基本統計調査』より作成

めていく施策が欠かせないといえる。

中小企業の比率が高いなか，その構造を転換していくことが必要である。中小のトラック運送業においてM&Aも進んでおり，1つの解決策になることが考えられる。同時に，トラック運送業の多重下請構造をなくし，ドライバーの収入を上げるための取り組みが欠かせない。そのためには，荷主企業と実運送を担っている事業者が直接取引しやすい構造，マッチングシステムなどの構築も欠かせない。

Ⅴ　ドライバー不足への対応

1　適正な運賃確保に向けての対応

年間収入が安いことがドライバーのなり手がいない原因ともなっており，そのためには適正な運賃確保が必要となる。国土交通省は，改正貨物自動車運送事業法により設けられた「標準的な運賃の告示制度」に基づき，2020年4月に標準的な運賃を告示した。法令を遵守して持続的に事業を運営する際の参考となる運賃を示すことにより，トラック運送業における取引の適正化・労働条件の改善を促進しようというものである。

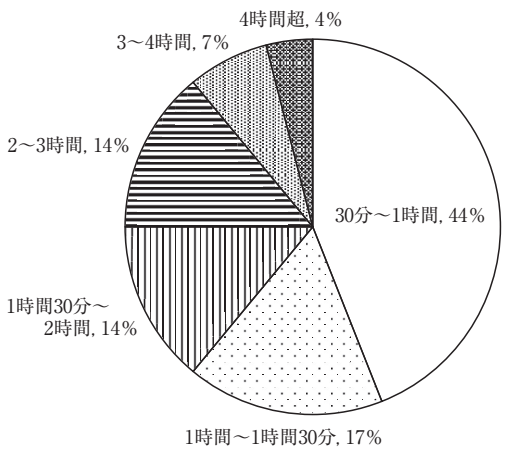
標準的な運賃は，①トラック事業の能率的な経営の下における適正な原価に，②適正な利潤を加えたものを基準して算出している。標準的な運賃の算定に当たっては，①ドライバーの賃金を全産業の標準的水準に是正すること，②コンプライアンスを確保できることを前提としており，今後，標準的な運賃のレベルに上昇していくことが予想される。さらに現在，燃料費が高騰しており，その上昇分の収受，有料道路を利用しても荷主企業がその料金を支払っていない場合について，収受する方向である。

2　労働時間短縮に向けての対応.

トラック運転手の労働時間としては，運転時間が注目されることが多い。しかしながら，荷待ち時間がある運行においては，1運行は12時間26分となっており，その内訳は運転時間が6時間43分，休憩時間が1時間58分なのに対して，荷待ち時間が1時間34分，荷役時間が1時間29分となっている[18)]。拘束時間には，荷待ち時間（荷物の積み卸しのために待機している時間等）も含まれ，荷物を届けに行っても，荷物を卸すまでに長時間待たされるといったことが常態化している。荷主の都合により発生する荷待ち時間が長く発生しており，それをいかに削減するかが大きな問題となっている。図9のように，荷待ち時間（荷主の都合で30分以上の荷待ちが発生したものが対象）については，1運行あたり3時間超が11%，2〜3時間が14%，1〜2時間が31%となっている[19)]。荷待ち時間については，扱う品目によって大きな差異がある。品目別に荷待ち発生件数をみると，加工食品での発生が最も多く，建築・建設用金属製品，紙・パルプ，飲料・酒と続いている。一般的な消費財においては，着荷主から朝一番，午前中納品などを求められることが多いのと，ドライバーも，早く作業を終えて次の現場に行きたいことから，納入時刻が早朝に集中する場合が多い。このように，同一時間帯にトラックが集中することによって，無駄な荷待ち時間が発生している。このような荷待ち時間の問題は，ドライバーの労働時間の長時間化に影響する。

荷待ち時間は，さまざまな要因が絡まって発生する。荷受けのバース数自体が少なく，処理ができないという場合も多くあり，特に都市部において，物流センターが狭く，受け入れ体制ができていない場合もある。しかしながら，バースが整備

図9　荷待ち時間の実態



出所：国土交通省「荷待ち時間調査の結果について」2019年

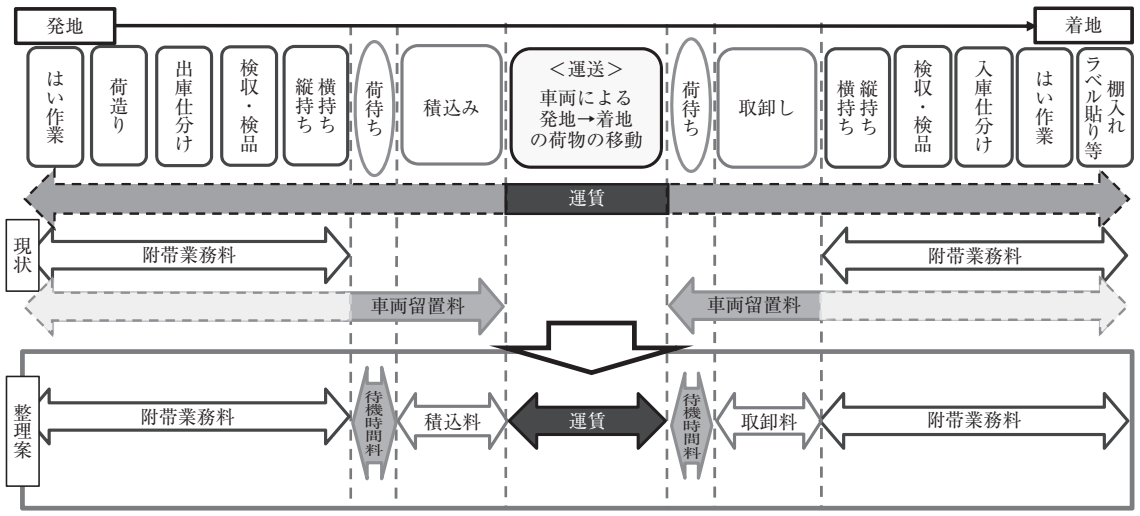
されていても，早朝に集中し，処理しきれない場合も多い。車両の受け入れが計画的にされていないために，荷待ち時間が発生することも多い。最近はバース予約システムを導入し，ドライバーが予め時間を指定して納入することができるようにし，荷待ち時間を削減している事例も多くなっている。

また，納品等に要する時間が長いことも問題となり，最も大きい原因は，手積み手卸しである。パレットを利用し，フォークリフトで積み卸しをした場合，15 分程度で済むのに対して，手積み手卸しをした場合，10 トントラックでは積み卸しのそれぞれの作業に 2 時間程度かかる。また，ドライバーにとって肉体的にも大きな負担となる。しかしながらパレットが利用されていない場合も多く，その理由として，物流施設がパレット対応になっていない，荷主が積載量を多くしたいため（パレット輸送を行うと積載効率が下がるため），パレットを流出させたくないなどが挙げられる[20]。また，パレットのサイズが複数種類あるため，標準化されていない，段ボール箱のサイズが標準化されておらず，パレットのサイズと合わないなどの問題もある。現在，パレットの標準化，さらに導入促進に向けて検討が進んでいる。

さらに，荷受け側に，事前に出荷情報が伝達されておらず，検品などに要する時間が長いという問題もある。特に，食品等については，賞味期限等の情報を，検品時に手入力している場合が多く，時間がかかっている。

ドライバーは運送業務だけでなく，荷役作業，さらに検品，保管場所までの横持ち運搬，商品仕分け，資材，廃材等の回収，納品場所の整理，棚入れ，ラベル貼りなどの附帯作業をしている場合も多く，かつこれらの作業の料金収受ができていない場合が多い[21]。運送業務と荷待ち，荷役作業などを分け，効率化するためには，運送約款の見直しも欠かせない。従来は，運送状に作業内容の詳細な記載がないほか，貨物の積み卸しについての費用の記載がないなどの問題があり，国土交通省は，図 10 のような見直しを図った。荷送人が運送依頼をする際に作成する運送状の記載事項について，荷待ちに対する対価を待機時間料，積み卸しに対する対価を積込料，取卸料等の具体例を規定した。さらに附帯業務の内容に，横持ち，縦持ち，棚入れ，ラベル貼り，はい作業（倉庫等において袋や箱を一定の方法で規則正しく積み上げたり，積み上げられた荷をくずしたりする作業）を追加するなどの見直しをした。なお，荷主と物流事業者が連携して，ドライバーは運送業務だけを担当し，荷役については，荷主企業の物流センター側で担当するような作業体制に切り替える動向がみられる。

図 10　標準貨物自動車運送事業約款の改正



出所：国土交通省「トラック運送業における書面化推進ガイドライン資料（平成 29 年 8 月 4 日改訂）」参考資料 4 より。

Ⅵ　まとめ

ドライバー不足，物流危機が発生した背景として，ドライバーの長い労働時間，安い賃金，きつい仕事といった労働環境が，ドライバー確保を難しくしているという問題がある。同時に，物流の効率化が遅れ，生産性が低いという問題もある。荷物を積み込むために長い荷待ち時間が発生し，さらに荷物を手積み手卸ししている，検品にあたって情報を手入力している場合も多い。ただし，物流の効率化が遅れ，生産性が低いことは，トラック運送業等だけの問題ではなく，そこだけを改善しても解決できない。トラック運送業は中小企業も多く，効率化，生産性向上に向けた取り組みが遅れているという側面があることは事実である。しかしながら，それ以上に大きな問題は，商慣行なども含めた現状の物流条件が，効率化，生産性を無視したものとなっていることである。企業と企業の間をつなぐ物流現場では，短いリードタイム，小口多頻度，厳しい時間指定といった物流条件を要求され，さらに納品時の積み卸し，検品，さらにさまざまな附帯作業が要求されることも多く，効率が悪く，生産性が低いのが実態である。非効率な部分のしわ寄せが，物流現場に集中しているのであり，このことが物流危機を発生させる要因ともなっている。

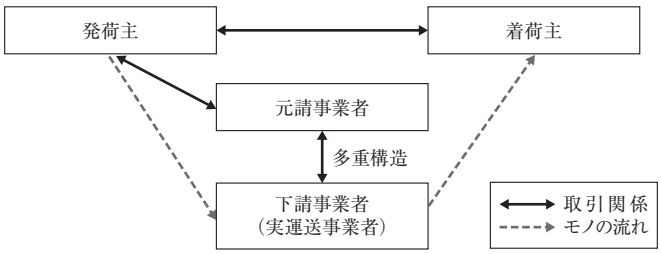
日々の業務では，商品等の需要に基づいて着荷主企業が発注を行い，物流需要が決定される。そして，その発注段階で，輸送量だけでなく，輸送のロット，頻度，リードタイムなどの物流条件が決定されることとなる。着荷主企業は，できるだけ実際の需要に合わせて，発注時期を遅らせ，かつ在庫をもたないように行動するのが一般的であり，短いリードタイム，小口多頻度，厳しい時間指定といった物流条件を要求する場合が多い。着荷主企業は運送契約の当事者でなく，発注の際，物流については考慮していないことが多いことから，結果的に物流に大きな負荷がかかり，効率化，生産性向上を妨げている場合が多いといえる。

さらに，物流事業者においても，元請事業者と下請事業者による多重下請けの取引構造となっている場合が多く，結果的に現場の実運送事業者に負荷がかかりやすい状況といえる。図 11 のように，物流業務においては多くの関係者がいるが，物流事業者，発荷主企業の物流部門が，顧客である着荷主企業，発荷主企業内においても，相対的に力が強い生産部門，販売・営業部門に対して，主導的に物流条件の変更を要請することは難しいのが現実である。

従来の物流改革は，物流事業者による対応が中心であったが，それだけでは難しいということから，政府において荷主企業，特に着荷主企業に着目し，物流改革が議論され，法制化を図ろうとしている。さらに，商慣行の見直し，関係者の意識改革も含めた議論がなされている。「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の取りまとめでも提示された「物流事業者が提供価値に応じた適正対価を収受するとともに，物流事業者，荷主企業，消費者，経済社会の「三方良し」を目指す」という視座が欠かせないといえる。

このような状況のなか，政府は各業界団体に，物流の適正化・生産性向上に関する「自主行動計画」の作成を要請している。例えば，消費者に比較的身近な業界として，加工食品メーカーと卸売

図 11　物流における取引関係・モノの流れ



出所：経済産業省「持続可能な物流の実現に向けた検討会　最終とりまとめ」

企業の間では，2019年以降，配送日を受注の翌日でなく翌々日にする取り組みが進んでいる。これによって，余裕を持った配車計画を立てやすくなっているが，さらに，首都圏のスーパーマーケットで構成される団体でも，加工食品における定番商品の発注時間の見直し，特売品・新商品における発注・納品リードタイムの確保，納品期限の緩和，流通BMS（Business Message Standards）による業務効率化を進めている。さらに，百貨店業界においても，開店前納品の是正，納品リードタイムの緩和を進めている。これらの特徴は，いわゆる着荷主側が連携して，積極的に物流改革を進めようとしていることである。この動向が進むことによって，ドライバー不足が，少しでも解決に向かっていくことが期待されている。

1）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年。
2）国土交通省「令和4年度 宅配便・メール便取扱実績について」。
3）国土交通省「第11回物流センサス」2021年。
4）全日本トラック協会「トラック輸送データ集2023」。
5）国土交通省資料。
6）全日本トラック協会「トラック輸送データ集2023」。
7）洪京和「物流業の就業構造に関する分析」『物流問題研究』No. 74，pp. 126–132，2023年。
8）全日本トラック協会「経営分析報告書　令和3年度決算版」。
9）国土交通省「トラック運送業における下請等中小企業の取引条件の改善に関する調査」2016年。
10）経済産業省・国土交通省・農林水産省「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」2023年。
11）厚生労働省『賃金構造基本統計調査』2022年。
12）厚生労働省「一般職業紹介状況」2020年度。
13）総務省『国勢調査』2020年。
14）厚生労働省『賃金構造基本統計調査』2022年。
15）トーマツ「トラック運転者の労働時間等に係る実態調査事業報告書」2022年。
16）みずほ情報総研「過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書」2017年。
17）厚生労働省『賃金構造基本統計調査』2021年。
18）国土交通省「トラック輸送状況の実態調査」2020年。
19）国土交通省「荷待ち時間調査の結果について」2019年。
20）日本物流団体連合会「手荷役の実態アンケート調査」2017年。
21）国土交通省「トラック輸送状況の実態調査結果」2017年。

やの・ゆうじ　流通経済大学流通情報学部教授。主著に『物流論』（中央経済社，共著，2020年）。物流，ロジスティクス専攻。