

# 物流 2024 年問題に直面するトラック運送事業者の経営上の困難と公正取引

宮津 友多

## はじめに

拙稿<sup>1</sup>では、全商連付属・中小商工業研究所が実施したアンケート<sup>2</sup>をもとに、物流 2024 年問題<sup>3</sup>に直面するトラック運送事業者の経営上の困難を多角的に明らかにしようと試みた。トラックドライバー（以下、ドライバー）の待遇改善には、雇用主であるトラック運送事業者が抱えている経営上の困難を解消していくことが必要であると考えたからである。

アンケートで明らかになった、トラック運送事業者の経営上の困難の要点は、①足元の燃料費や人件費の上昇分を運賃に転嫁できている割合が約 2 割にとどまり、7 割近くが前年同時期と比較して利益を減らしている、②国土交通省が定める「標準的な運賃<sup>4</sup>」を十分に得られていない、③荷待ち・荷役<sup>5</sup>がドライバーの長時間労働の要因となり、しかも荷待ち・荷役に費やしている労働が運賃に反映されていない割合が 7 割を超えている一である。上記①②③は、いずれも、トラック運送事業者の自助努力だけで解決できるものではない。

1990 年に物流 2 法（「貨物自動車運送事業法」と「貨物運送取扱事業法」）が施行され、参入規制と運賃規制が緩和された。事業者数が急増し、トラック業界は一気に供給過多の状況に陥り、運賃の低下が生み出された<sup>6</sup>といわれている。そもそも、トラック運送事業者が、荷主・発注者との対等な取引関係を構築できず、価格交渉力の弱い

立場とされ、原価計算に基づく適正な運賃を収受することさえ困難となっている状況も存在するのではないか。アンケート結果から、そのような推察もできる。

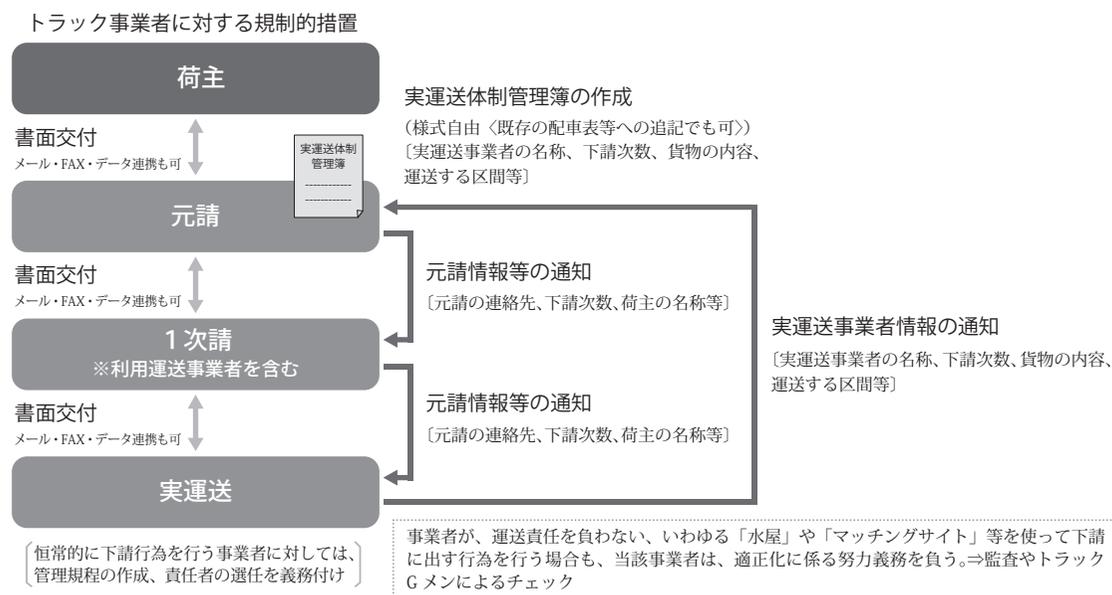
物流 2024 年問題について考えると、物流業界の多重下請構造に起因する不公正取引を是正し、トラック運送事業者が適正な運賃を収受できる状況をいかにして構築するか、が重要な論点であるということである。今通常国会（第 213 国会）で行われた、物流 2024 年問題に対応するための規制的措置に関わる法改正を踏まえ、本稿はこの論点に焦点を当てる。

法改正に先立つ昨年 12 月 22 日、全商連はアンケート結果をもとに、物流 2024 年問題を所管する国土交通省に、人手不足対策や荷主・元請事業者による不公正取引対策、荷待ち・荷役対策などを要請した。同省は、法改正を念頭に、「標準的な運賃」について運賃水準を平均約 8 % 引き上げるとともに、荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示することや、トラック Gメンによる悪質な荷主への監視体制の強化等を進めることを述べた。物流業界における公正取引を確立し、トラック運送事業者の経営上の困難を解消する実効性ある施策となるか、が問われてくる。

## 1 2024 年通常国会での法改正

今通常国会で「流通業務総合効率化法および貨物自動車運送事業法の改正案<sup>7</sup>」が自民、公明、

図1 「実運送体制管理簿」によるトラック運送事業者への規制的措置



22.2%、法人事業者は77.8%であった。1社（者）あたりの事業主を含めた全従業者数（平均）は12.3人、1社（者）あたりのドライバーの人数（平均）は9.1人であった。このように、全従業者数に占めるドライバーの割合が74%を占めることから、トラック運送事業を行ううえで、ドライバーは大切な存在であることが分かる。

事業主の1日の労働時間（平均）は10.6時間であった。ドライバーの1日の労働時間（平均）は10.0時間であり、12時間以上の労働を余儀なくされているドライバーは20.6%に上った。事業主の1週間あたりの休日日数（平均）は1.4日であり、ドライバーの1週間あたりの休日日数（平均）は1.7日であった。

1社（者）あたりの車両台数は、平均で11.1台であった。車種（複数回答）は、「軽貨物」20.0%、「2トントラック」52.5%、「4トントラック」65.0%、「大型トラック」62.5%、「その他」25.0%であった。「その他」については、3トン

トラック、7トントラック、大型トレーラー、牽引車等であった。

年間売上高は、「1,000万円未満」10.8%、「1,000万円以上～2,000万円未満」9.5%、「2,000万円以上～3,000万円未満」2.7%、「3,000万円以上～5,000万円未満」13.5%、「5,000万円以上～1億円未満」23.0%、「1億円以上」40.5%であった。このように、年間売上高5,000万円以上が6割を超えた。

多くが、ドライバーの時間外労働の上限が年間960時間以内となることにより、ドライバーの確保やドライバー不足による収益の減少等を懸念している。

## （2）運賃の收受水準

国土交通省の「標準的な運賃」（距離制運賃表）に示された運賃を得ることができているか否かについては、「『標準的な運賃』に示されたとおりの運賃を得ることができている」は15.9%にとどまった。一方で、「4分の3程度しか得ることが

できていない」は25.4%であった。最も高かったのは、「3分の2程度しか得ることができていない」で33.3%であった。「半分程度しか得ることができていない」（7.9%）と、「半分も得ることができていない」（17.5%）を合わせると25.4%に上った（図2）。

「標準的な運賃」は、トラック運送事業者が運賃交渉の際に用いる参考指標である。政府は、法改正にあわせて、「標準的な運賃」を引き上げているが、これが必要であることは言うまでもない。だが、本質的な問題は、「標準的な運賃」とトラック運送事業者が実際に得ている運賃水準が、すでに

表 トラック運送事業者81社（者）の経営の概要

事業形態	個人事業者	22.2%
	法人事業者	77.8%
全従業者数	1社（者）あたりの人数（平均）	12.3人
ドライバーの人数	1社（者）あたりの人数（平均）	9.1人
労働時間	事業主の1日の労働時間（平均）	10.6時間
	ドライバーの1日の労働時間（平均）	10.0時間
休日	事業主の1週間あたりの休日日数（平均）	1.4日
	ドライバーの1週間あたりの休日日数（平均）	1.7日
車両台数	1社（者）あたりの車両台数（平均）	11.1台
車種（複数回答）	軽貨物	20.0%
	2トントラック	52.5%
	4トントラック	65.0%
	大型トラック	62.5%
	その他	25.0%
年間売上高	1,000万円未満	10.8%
	1,000万円以上～2,000万円未満	9.5%
	2,000万円以上～3,000万円未満	2.7%
	3,000万円以上～5,000万円未満	13.5%
	5,000万円以上～1億円未満	23.0%
	1億円以上	40.5%

出所：アンケートより筆者作成。

図2 国土交通省の「標準的な運賃」（距離制運賃表）に示された運賃を得ることができていますか（n = 63）

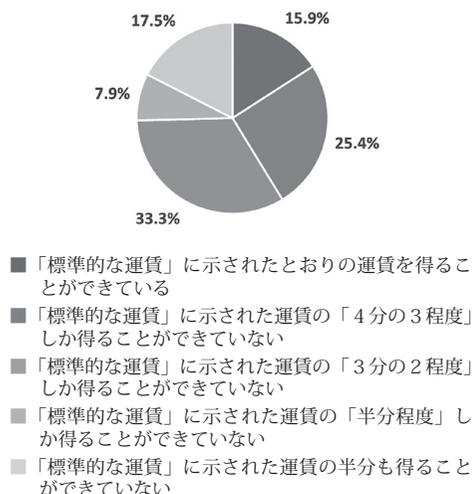
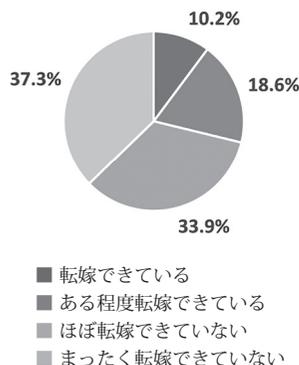


図3 荷待ち・荷役に費やしている労働を運賃に転嫁できていますか（n = 59）



乖離しているという実態である。〔自由記述〕には、「過剰な競争での低運賃。国が示している適正運賃との差がありすぎる」「根本的に、運送業界の運賃が低すぎる。全体的な底上げをしないと改善しない」等の記述がある。

また、燃料費の負担増や最賃引き上げによる人件費の上昇を踏まえた、荷主との運賃交渉ができていないとする割合は約半数に上った。その理由として、「賃金引き上げの交渉は怖くてできない。いくらでも安く走る会社があるので」や「交渉してもほとんどアウト。業者の入れ替えで終了」「中間搾取業者が多く、重層下請けのため、交渉の余地すらない」「交渉すれば仕事なくなる。荷主は今現在運賃を引き下げているため、交渉すること自体難しい」等、対等な取引関係とはおよそかけ離れた深刻な実態が寄せられている。

### （3）荷待ち・荷役の実態

荷待ち・荷役があるか否かについては、「ある」は83.8%に上り、「ない」は16.2%であった。荷待ち・荷役の1日の平均時間を算出すると、2.3時間であった。これを月に換算すると、52.9時間と

なる<sup>8</sup>。ドライバーの時間外労働の上限規制である年間960時間以内を、月に換算すると80時間以内となることから、ドライバーの労働時間の短縮には、荷待ち・荷役に費やす労働時間の短縮が鍵となる。

荷待ち・荷役に費やしている労働を運賃に転嫁できているか否かについては、「転嫁できている」（10.2%）と「ある程度転嫁できている」（18.6%）を合わせても、3割に満たない。一方、「ほぼ転嫁できていない」（33.9%）と、「まったく転嫁できていない」（37.3%）を合わせると、7割を超える（図3）。待機時間料（荷待ち）については、運賃に反映するよう荷主と交渉できているか否かについては、「交渉できている」は17.7%、「一部の荷主とは交渉できている」は30.6%、「交渉できていない」は51.6%に上った。

「運送事業はどうしても1日の労働時間が付帯作業、荷待ち、渋滞などで長くなる」「拘束時間のうち、手待ち時間（荷待ち等）がどれくらいの時間がかかるか、その都度違うため、2人体制にしたとしても賃金を考えると経営する会社としてはとても厳しくなる」「残業時間のなかに、どれ

だけ待機時間という無駄があるかを理解してほしい。これだけ待たせているのに、我々が残業手当を払うのもおかしいことだ」「一番良い労働時間の短縮方法は、待機時間の短縮である。しかし、この待機時間の短縮は、荷主と事業者が協力しないと解決できない問題でもある」—〔自由記述〕に示された実態は、荷待ち・荷役を加味した適正運賃の確保と、荷主と運送事業者の協力による荷待ち・荷役に費やす労働時間の短縮の必要性を示唆している。

## おわりに

生産・製造事業者→卸売事業者→小売事業者→消費者という経済の一連の流れをつないでいるの

が、ドライバーであり、トラック運送事業者である。まさに、国民生活と経済活動を支える社会インフラある。本稿で示したアンケート結果から、「標準的な運賃」でさえ十分に得られず、荷待ち・荷役に費やしている労働が運賃に反映されていないという現状の運賃水準は、物流業界の多重下請構造に起因する深刻な経営上の困難として浮かび上がっている。今回の法改正の施行及び関連施策の運用にあたっては、トラック運送事業者が、原価計算に基づく適正な運賃を収受するために、荷主・発注者と対等な取引関係を形成（公正な取引ルールを形成）できるようになるか、が問われている。物流業界における公正取引の確立は、社会インフラの維持にとって欠かせないからである。  
(みやつ ゆうた・全商連付属・中小商工業研究所)

- 1 宮津友多「『物流 2024 年問題』—トラック運送事業者の経営上の困難と公正取引の確立」『中小商工業研究』第 159 号、2024 年 4 月号 70-81 頁。
- 2 〔名称〕物流 2024 年問題 運送事業者の実態アンケート、〔調査期間〕2023 年 10 月 27 日～11 月 20 日、〔調査対象〕民主商工会会員の運送事業者、〔回答数〕トラック運送事業者 81 社（者）および軽貨物運送事業者 42 社（者）の計 123 事業者。本稿では、トラック運送事業者 81 社（者）の回答結果に限って取り上げる。
- 3 物流業界は、かねてより深刻なドライバー不足にさらされ、経営上の懸案となっている。そこに、2024 年 4 月から、働き方改革関連法によってドライバーの時間外労働の上限が年間 960 時間以内に制限されるとともに、拘束時間や休憩時間等の基準を定めた改正改善基準告示が適用されている。労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、このまま何も対策を講じなければ物流の停滞を招くといわれている。こうした問題の総称が、いわゆる物流 2024 年問題である。
- 4 国土交通省は、ドライバーの労働条件の改善・ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、トラック運送事業者が法令を遵守して持続的に事業を行う際の参考となる「標準的な運賃」の告示を行っている。運輸局別に距離制運賃表等を規定している。同省「令和 2 年 4 月 トラック輸送の『標準的な運賃』が定められました」より。
- 5 荷待ちとは、荷物の受け渡しまでの待ち時間。荷役とは、積み下ろし作業等。
- 6 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 年）103 頁。なお、国土交通省の資料によると、トラック運送事業者数は 2006 年度以降、6 万 3,000 者前後で推移している。トラック運送事業者の規模は、10 両以下 54.7%、11～20 両 21.2% と、全体の約 76% を占めている（22 年 3 月末時点）。
- 7 詳細は、国土交通省 [https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01\\_hh\\_000747.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000747.html) 参照。
- 8 ドライバーの 1 週間あたりの休日日数（平均）の「1.7 日」（表参照）× 4 週 = 6.8 日 ÷ 7 日（月の休日日数）。30 日 - 7 日 = 23 日（月の稼働日数）× 「2.3 時間」 = 52.9 時間。