

## (補論) 物流業の人手不足問題

地域における人手不足問題として、いわゆる「物流業の2024年問題」についてみていきたい。2018年に「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」が成立し、2019年から時間外労働の上限規制が順次施行されている。「物流業の2024年問題」とは、2024年4月からトラックドライバーにも上述の規制が適用される予定<sup>25</sup>となっており、これにより一部のトラックドライバーの労働時間が短くなることが想定され、物流業の輸送力が低下する可能性があるという問題である。何も対策を講じない場合、輸送力が2019年度の貨物輸送量に対して約14%不足し、さらに2030年度には貨物輸送量に対し約35%不足する可能性があるとの試算結果<sup>26</sup>もある。また、地域別では東北、四国、北海道、九州などで不足が大きいと試算されている。

物流業は、こうした当面の働き方改革への対応に加え、ドライバーの高齢化や労働生産性の低さといった構造的課題を抱えており、中長期的な観点から課題解決に取り組む必要がある。本補論では、物流業の人手不足問題の経済的側面として、労働供給面での課題と労働生産性が低い要因を明らかにするとともに、課題解決に向けた方策の検討を行いたい。

### (1) 構造的課題

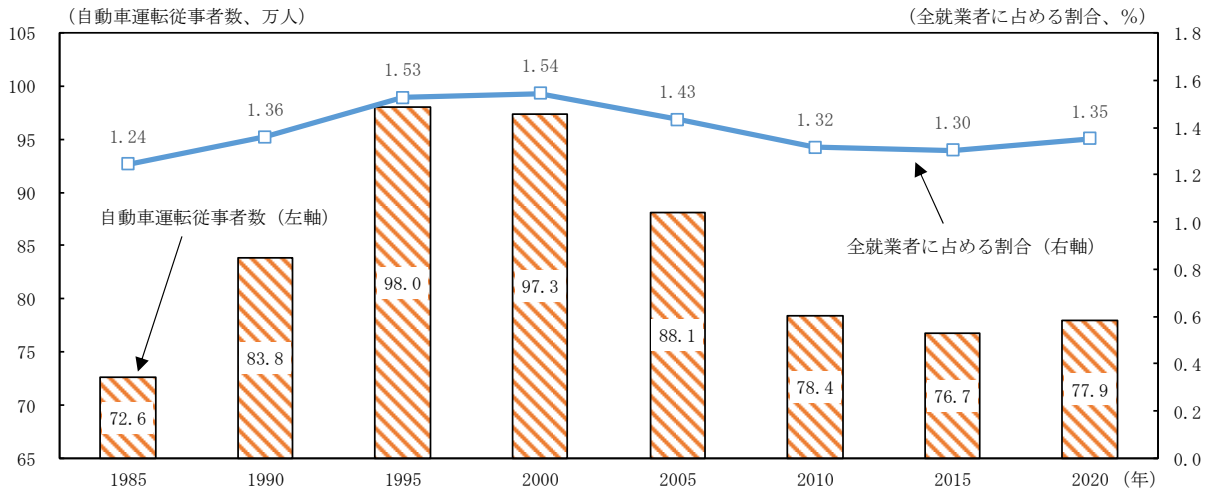
#### (物流業界は就業者の減少と高齢化が進む)

まず、トラックドライバーの労働供給からみていきたい。トラックドライバーの就業者数の長期的推移をみると、1990年代半ばから2000年頃の100万人程度をピークに減少傾向にあり、近年は横ばいで推移している(第1-4-1図)。

<sup>25</sup> 大企業は2019年4月から、中小企業は2020年4月から、年720時間の上限規制が適用されている。ただし、幾つかの事業・業務では規制の適用が猶予されており、自動車運転業務では2024年4月から年960時間の上限規制が適用されることとなっている。

<sup>26</sup> 経済産業省「第3回持続可能な物流の実現に向けた検討会(2022年11月11日)資料1「物流の2024年問題」の影響について(株式会社NX総合研究所)」、株式会社野村総合研究所「第351回NR Iメディアフォーラム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～」より引用。詳細は第1-4-5図を参照。

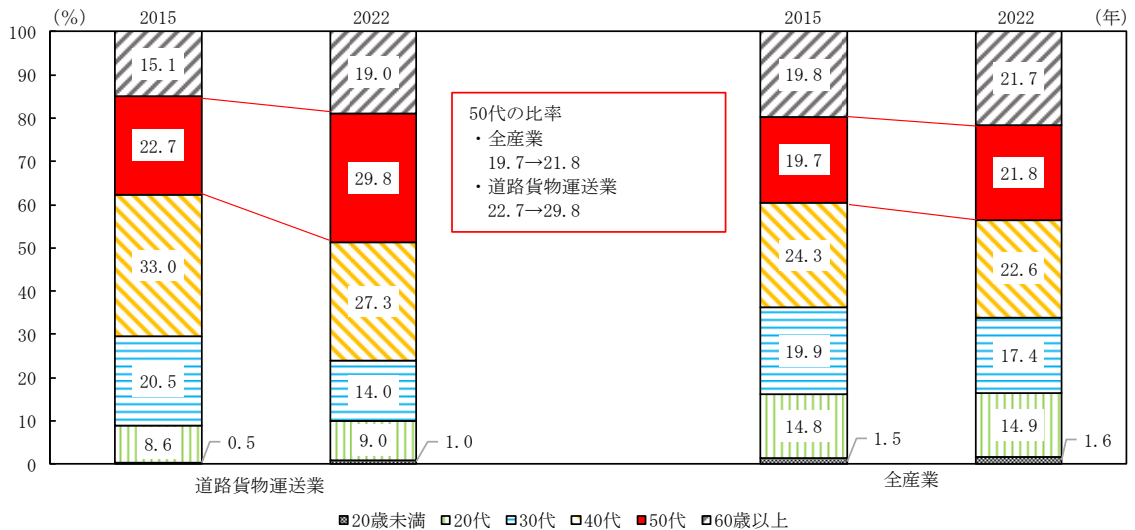
第1-4-1図 トラックドライバーの就業者数の推移



(備考) 1. 総務省「国勢調査」により作成。  
2. 道路貨物運送業のうち、自動車運転者（1985年～2005年）、自動車運転従事者（2010年～2020年）の集計。

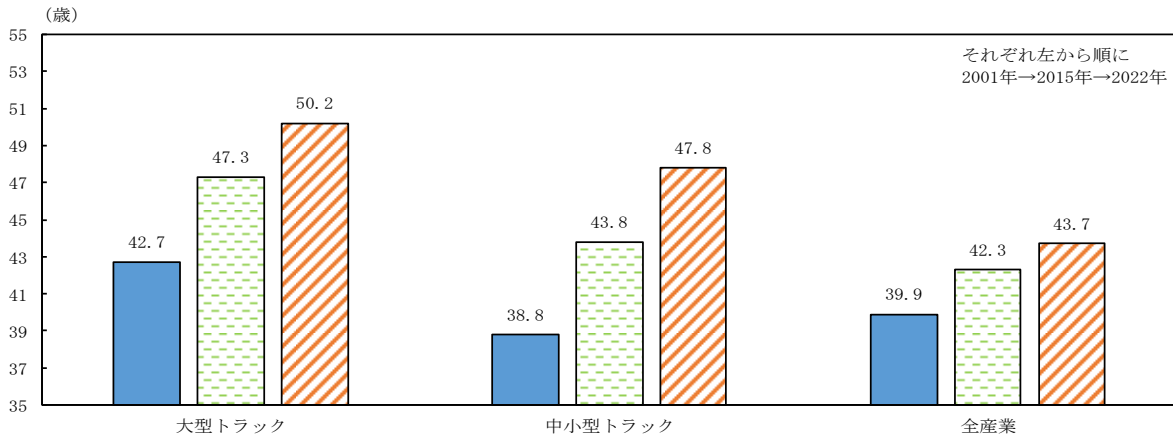
道路貨物運送業の年齢構成をみると30代以下の年齢層が少ない一方、50代以上で増加しており、近年は50代のシェアが全産業平均と比べ高くなっている（第1-4-2図）。トラックドライバーの平均年齢の推移をみても、近年比較的早いペースで上昇している。若年層の担い手が少なく、高齢化が進んでいることがうかがわれる（第1-4-3図）。

第1-4-2図 道路貨物運送業の年齢構成



(備考) 総務省「労働力調査」により作成。

第1-4-3図 トラックドライバーの平均年齢

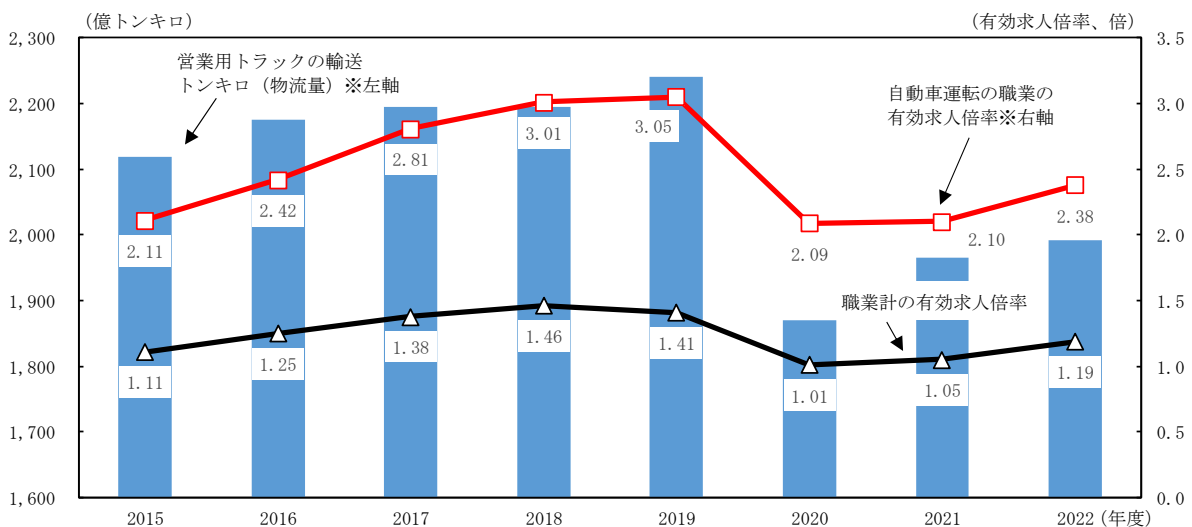


(備考) 1. 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」により作成。  
2. 短時間労働者は含まない。

トラックドライバーの労働需要の動きについて有効求人倍率の推移をみると、感染症拡大前までは、物流量は増加する一方でドライバーの数は増加しておらず、有効求人倍率は上昇傾向で推移してきた（第1-4-4図）。

感染症拡大直後は、B to B物流が生産活動の停滞により減少し、全体の物流量が減少、有効求人倍率も低下したが、2022年度には物流量の回復に伴い有効求人倍率も約2.4倍まで上昇しており、人手不足感が強まってきている。

第1-4-4図 トラックドライバーの有効求人倍率と物流量の関係

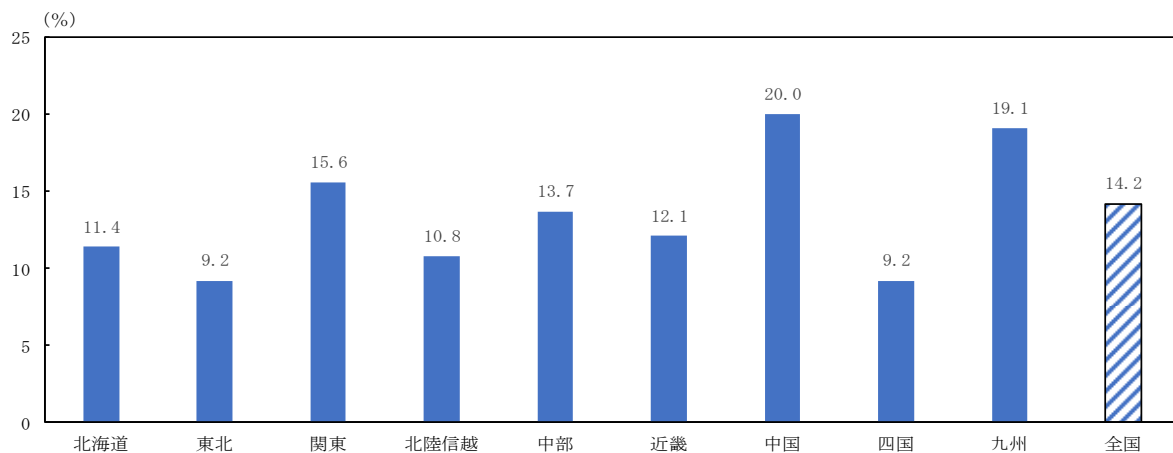


(備考) 1. 国土交通省「自動車輸送統計調査」、厚生労働省「一般職業紹介状況（職業安定業務統計）」により作成。  
2. 2020年4月より、貨物営業用自動車の調査方法及び集計方法が変更されたため、2020年3月以前の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されていないことから、時系列上の連続性を担保するため接続係数により2020年3月以前の旧統計数値を遡及改訂のうえ算出されている。  
3. 営業用は、他人の求めに応じて貨物を輸送する車。  
4. トンキロは、輸送トン数×輸送距離（キロメートル）。  
5. 有効求人倍率は、パートタイムを含む常用の実数値。

トラック業界の需給について2024年問題を加味して推計を行った結果によると、拘束時間の見直しにより、輸送力が2019年度の貨物輸送量に対して約14%不足すると見込まれ（第1-4-5図（1））、さらに2030年にはドライバー不足により全国で約35%の荷物が運べなくなる見通しとなっている（第1-4-5図（2））。地域別には、特に東北や四国といった地方部でひっ迫することが見込まれている。

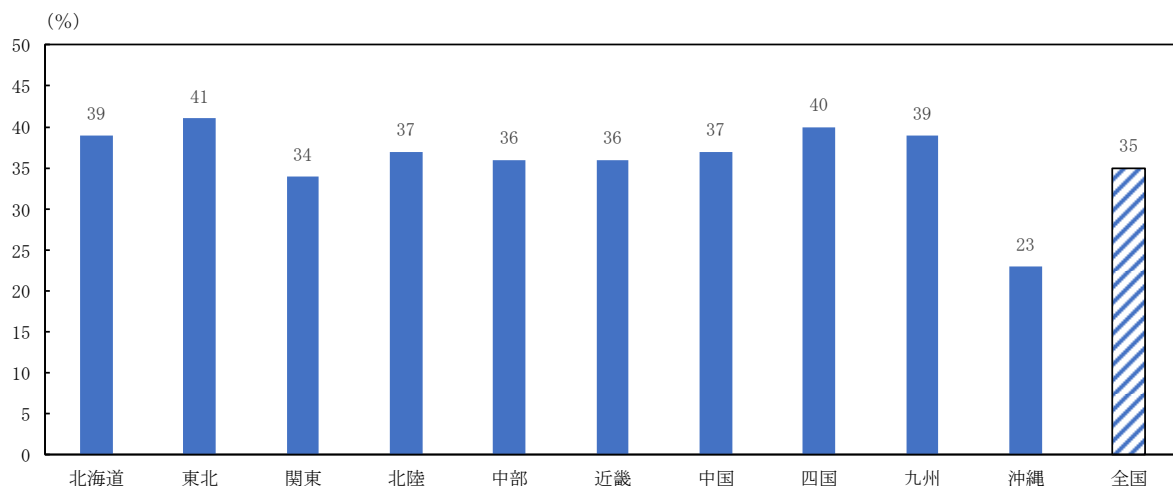
第1-4-5図 拘束時間（労働時間+休憩時間）の見直しにより不足する輸送能力  
（ドライバー数ベース）

（1）2019年度推計



- （備考） 1. 経済産業省「第3回持続可能な物流の実現に向けた検討会（2022年11月11日）資料1「物流の2024年問題」の影響について（株式会社NX総合研究所）」により作成。  
2. 関東は、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、北陸信越は、新潟県、長野県、富山県、石川県、中部は、福井県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県を表す。

（2）2030年推計

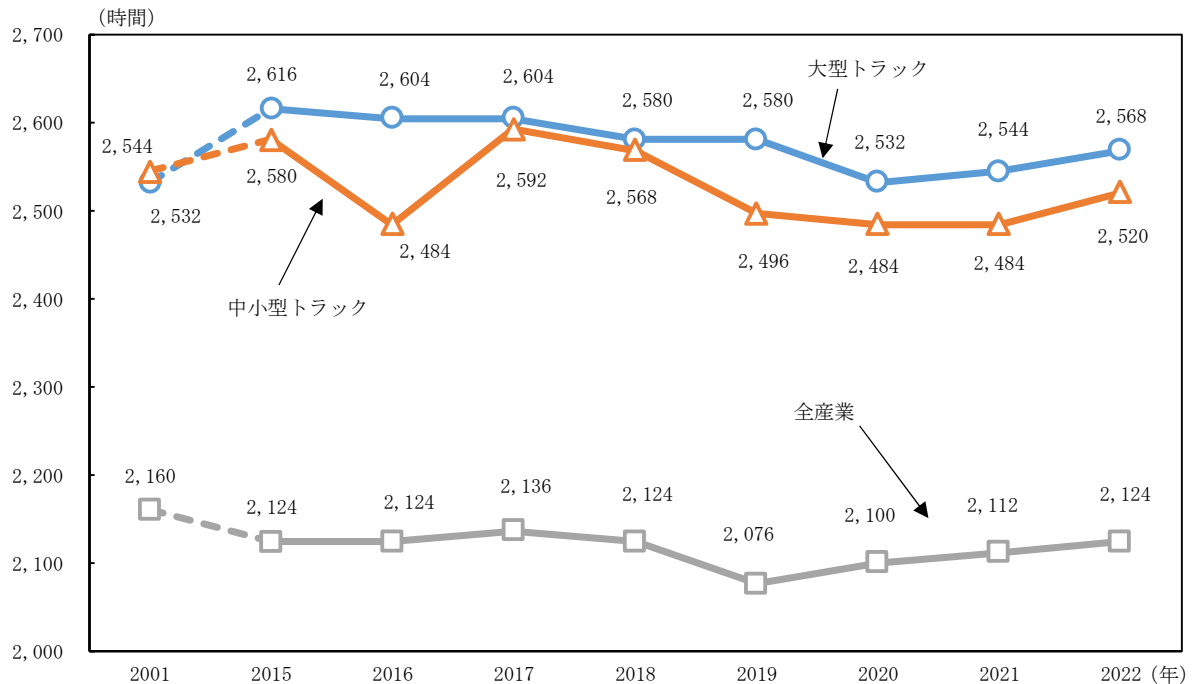


- （備考） 1. 株式会社野村総合研究所「第351回NRIメディアフォーラム トラックドライバー不足時代における輸送のあり方～地域別ドライバー不足数の将来推計と共同輸配送の効用～」により作成。  
2. 関東は、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県、北陸は、新潟県、富山県、石川県、中部は、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、近畿は、福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県を表す。

**(新たに上限規制の対象となる物流業界は長時間労働者のシェアが高い)**

トラックドライバーの年間労働時間をみると、全産業平均より約2割（400～450時間）長く、長時間労働が常態化している（第1-4-6図）。

第1-4-6図 トラックドライバーの労働時間の時系列推移



(備考) 1. 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」により作成。  
2. 短時間労働者は含まない。

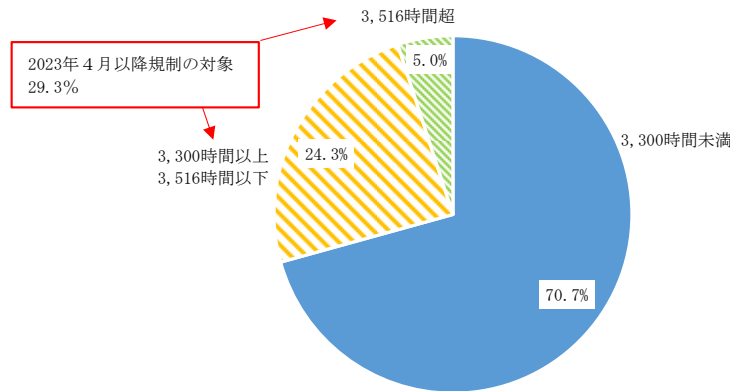
また、トラックドライバーの拘束時間分布をみると、2024年4月に適用される時間外労働時間等（第1-4-7表）の規制対象となる、年間の拘束時間が3,300時間を超えるドライバーは3割程度を占めている（第1-4-8図）。全日本トラック協会が実施した協会会員企業へのモニタリング調査（2023年1～2月）の結果をみても、29.1%の企業で時間外労働の上限規制の対象となるドライバーがいると報告されており（第1-4-9図）、特に長距離輸送では38.6%が該当することから、早急に改善を進める必要があると考えられる。

第1-4-7表 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準公示）改正の概要

	現行	2024年4月1日～
時間外労働時間	無制限	年960時間以内
1年の拘束時間 (労働時間+休憩時間)	3,516時間以内	原則：3,300時間以内（最大：3,400時間以内） ※労使協定がある場合、3,400時間まで延長可
1か月の拘束時間 (労働時間+休憩時間)	原則：293時間以内（最大：320時間以内） ※労使協定がある場合、293時間超は1年のうち6か月まで	原則：284時間以内（最大：310時間以内） ※労使協定がある場合、284時間超は1年のうち6か月まで、 連続9か月までとし、1か月の時間外・休日労働時間が100 時間未満となるよう努める
1日の拘束時間 (労働時間+休憩時間)	原則：13時間以内（最大：16時間以内） ※15時間超は週2回まで	原則：13時間以内（最大：15時間以内） ※14時間超は週2回までが目安 ※宿泊を伴う長距離貨物輸送の場合、週2回まで16時間まで 延長可
1日の休息時間	継続8時間以上	継続11時間以上を基本とし、9時間を下回らない

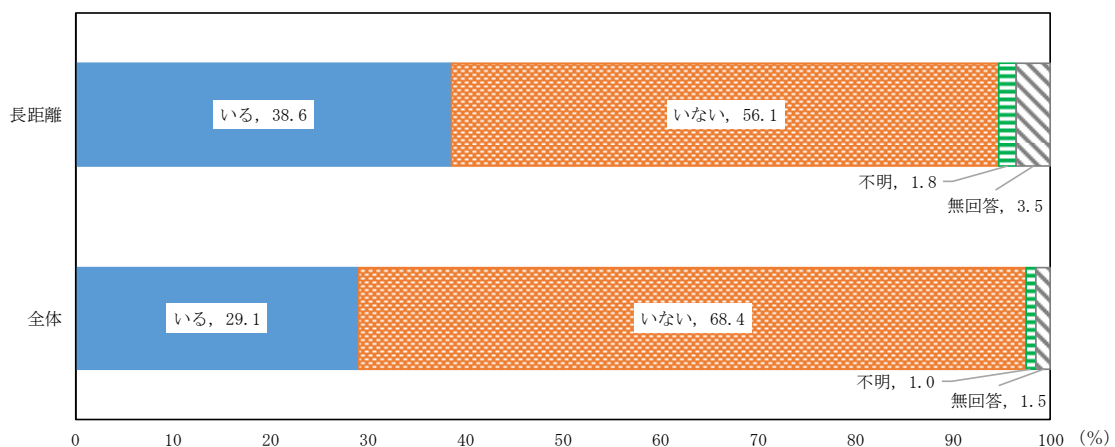
(備考) 厚生労働省「トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント」により作成。

第1-4-8図 トラックドライバーの拘束時間の分布（年間）



(備考) 厚生労働省「第5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（2021年4月23日）【参考資料1】自動車運転者の労働時間等に係る実態調査報告書」により作成。

第1-4-9図 時間外労働960時間超となるドライバーの有無について  
(全日本トラック協会モニタリング調査)



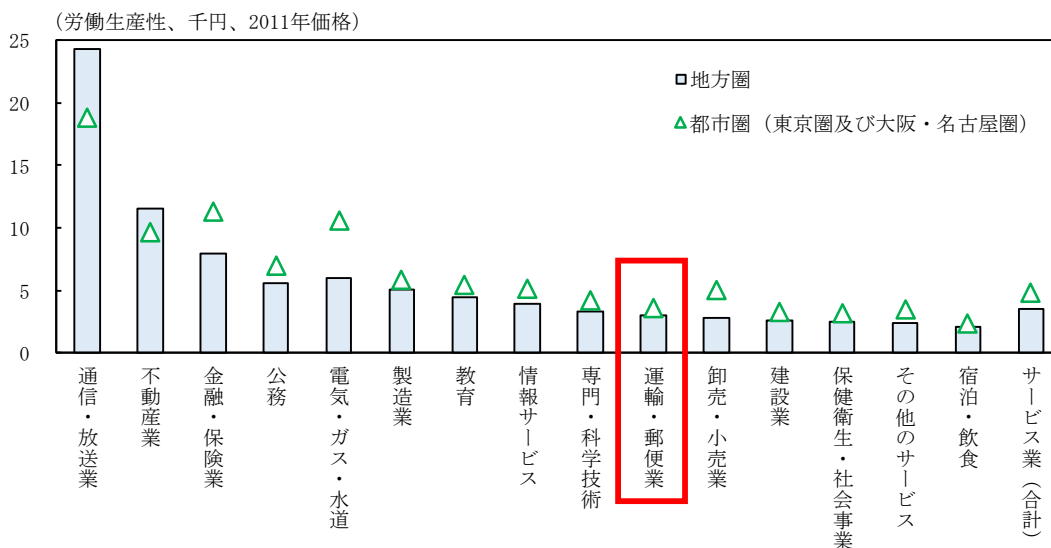
(備考) 1. 一般社団法人全日本トラック協会「第5回働き方改革モニタリング調査結果」（令和5年1～2月調査）により作成。  
2. 長距離は宿泊付き運行が対象。

### (物流業界は労働生産性と賃金が低迷)

このようにトラックドライバーは労働時間が非常に長い職種であるが、他業種と比較した労働生産性や賃金の状況を見てみたい。

まず、産業別に労働生産性についてみると、「運輸・郵便業」は都市圏・地方圏ともに、生産性の低いグループに位置していることが分かる（第1-4-10図）。

第1-4-10図 業種別労働生産性（2018年）



(備考) 1. 経済産業研究所「R-JIPデータベース2021」により作成。  
2. 労働生産性はマンアワーベース。

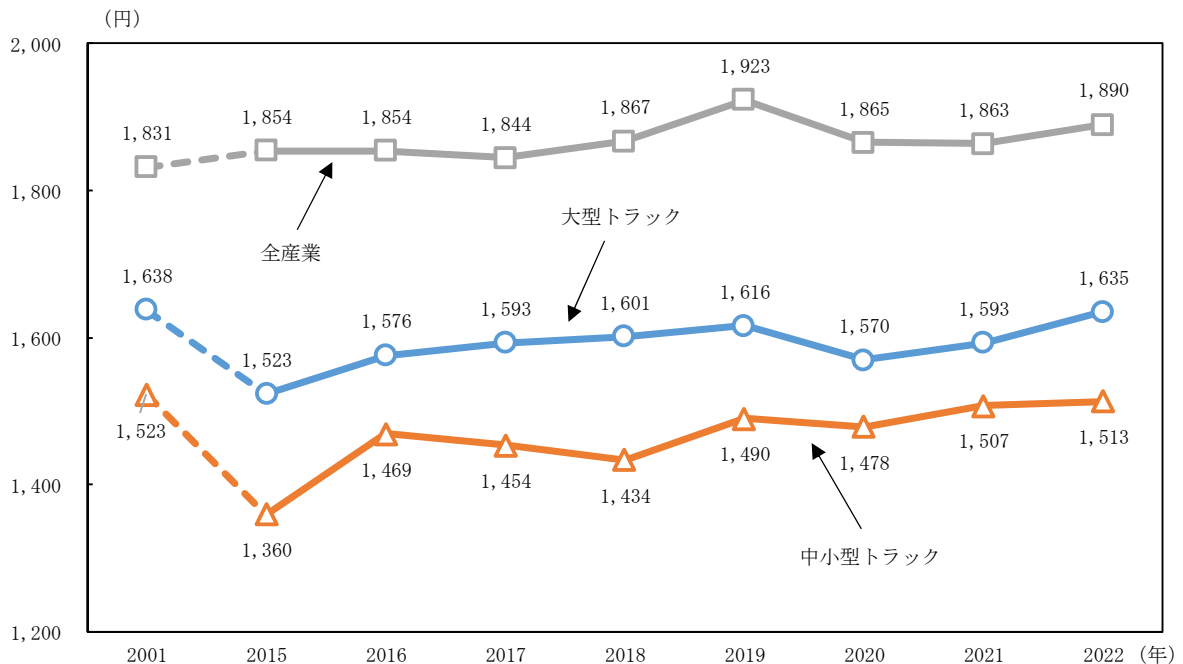
トラックドライバーの年収をみると、全産業平均より5~10% (20~60万円) 程度低くなっている（第1-4-11表）。時間当たり賃金（所定内給与/所定内労働時間）をみても、全産業平均より10~20% (250~370円) 程度低くなっており（第1-4-12図）、賃金の低迷という構造的課題が存在している。

第1-4-11表 トラックドライバーの年収と労働時間比較（2022年）

	年収 (万円)	労働時間 (時間)
大型トラック	477	2,568
中小型トラック	438	2,520
全産業	497	2,124

(備考) 1. 厚生労働省「令和4年賃金構造基本統計調査」により作成。  
2. 年収は一般労働者の決まって支給する現金給与額を12倍し年間賞与その他特別給与額を加えて算出。  
3. 短時間労働者は含まない。

第1-4-12図 トラックドライバーの賃金水準（時給）



(備考) 1. 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」により作成。  
 2. 賃金（時給）は一般労働者の所定内給与額を所定内労働時間で除して算出。  
 3. 短時間労働者は含まない。

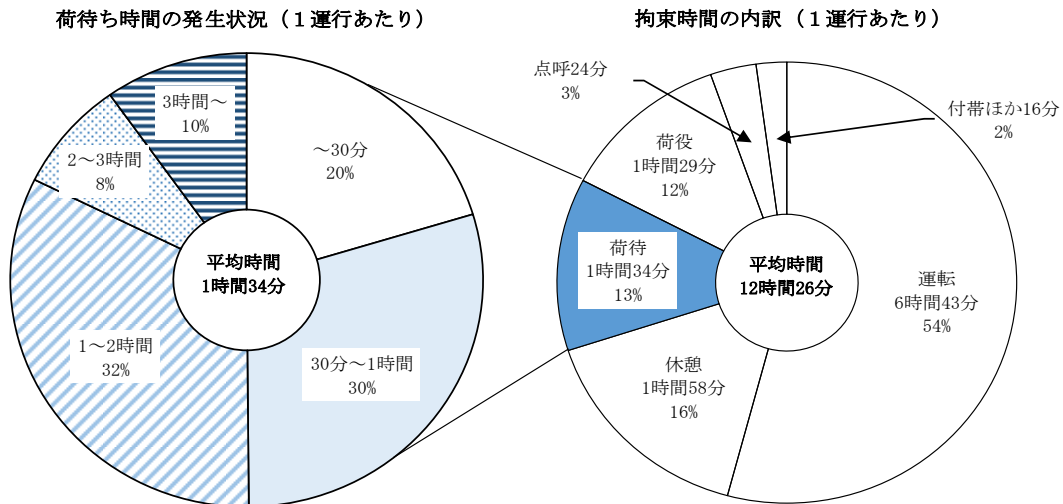
**（商慣行や過剰サービスによる長時間労働と運送効率の悪さが生産性を押し下げる要因）**

労働生産性が低迷する要因としては、長時間労働（労働投入超過）と運送効率が影響するが、それぞれについてみていきたい。

まず、長時間労働（労働投入超過）が生じている要因についてみると、荷待ち時間（ドライバーの待機時間）の発生が大きく影響している（第1-4-13図）。こうした荷待ち時間に加え、契約内容が曖昧なまま荷積み・荷卸しを運送事業者が適正な運賃・料金を受け取ることなく行うという商慣行も定着しており、ドライバーにとって適正な対価の発生しない労働時間が多く生じていることが、労働生産性を押し下げる一因となっている。



第1-4-13図 トラックドライバーの荷待ち時間



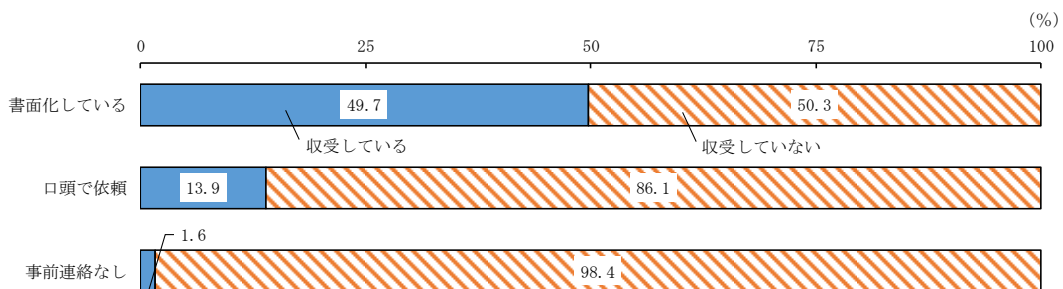
(備考) 1. 国土交通省(2021)「トラック輸送状況の実態調査結果」(トラックドライバー調査)により作成。  
2. 「荷待ち時間がある運行」の平均時間。

こうした商慣行に加え、高速道路利用料金の運送事業者負担、納品までのリードタイムの短さ、納品時間指定といった運送事業者側に厳しい条件が定着しており(第1-4-14図(1)(2))、運送事業者の労働環境の悪化(夜間・早朝勤務)も生じている。

このような商慣行や厳しい条件は、運送事業者の過当競争や多重下請構造を背景とする荷主(発注者)と運送事業者(受注者)の関係性も影響しており、改善に向けて荷主と運送事業者の持続可能かつ対等な関係性構築を進めていく必要がある。

第1-4-14図 荷役料金と高速道路利用料金の収受の有無

(1) 荷役に対する書面化の有無と荷役料金の収受の有無



(2) 高速道路料金の収受の有無



(備考) 国土交通省(2021)「トラック輸送状況の実態調査結果」(トラックドライバー調査)により作成。

次に、運送効率についてみていきたい。運送効率の向上を妨げる要因の一つに、荷主側の要求による時間指定やリードタイムの短い貨物が多いことが挙げられる。受注から納品までが短期間であったり、納品時間の制約が厳しいと、他の荷物を含めた効率的な運送や復路の荷物の確保等を計画的に行うことが困難になる。また、荷積み・荷卸しの時間帯も夜間等を避けることができず、非効率が発生する。

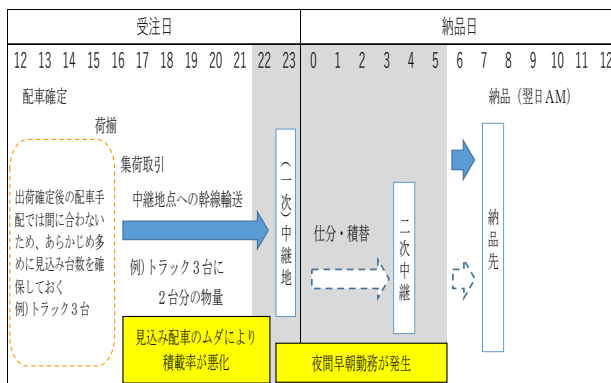
運送事業者へのヒアリングによると、仮にリードタイムを1日延長することができれば、余分な配車の削減による積載効率の向上や必要となるドライバー数の削減、夜間・早朝勤務の削減、日勤要員のみで対応が可能になるなど（第1-4-15図（1）

（2））、多くの改善効果が期待できるといった意見もみられた。

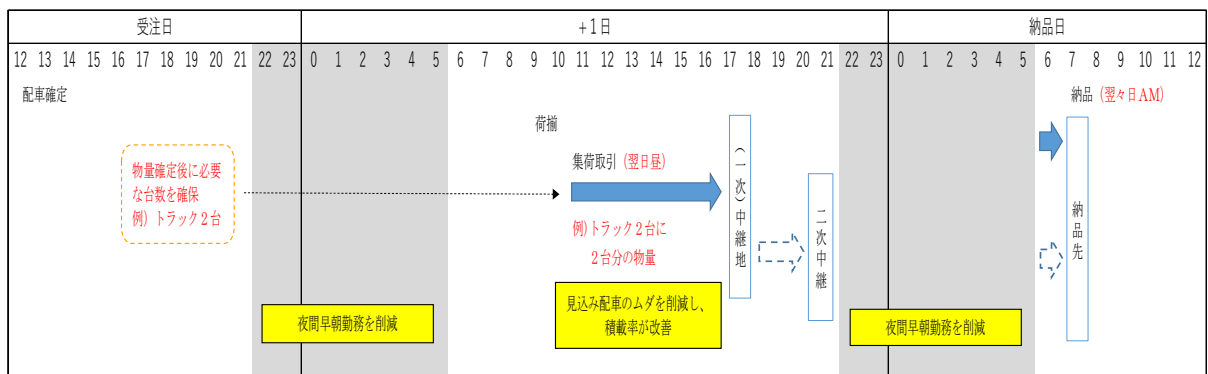
こうしたことから、物流事業者側の最適化が進みにくく、トラックの積載率は40%程度で低迷している（第1-4-16図）。荷を積んでいない復路時間の短縮と、稼働時の積載率向上といった効率化を進めることでドライバー不足の改善につなげていくことが、今後ますます重要になると考えられる。

第1-4-15図 夜間早朝勤務の構造とリードタイム延長による効果

（1）リードタイムが1日の場合

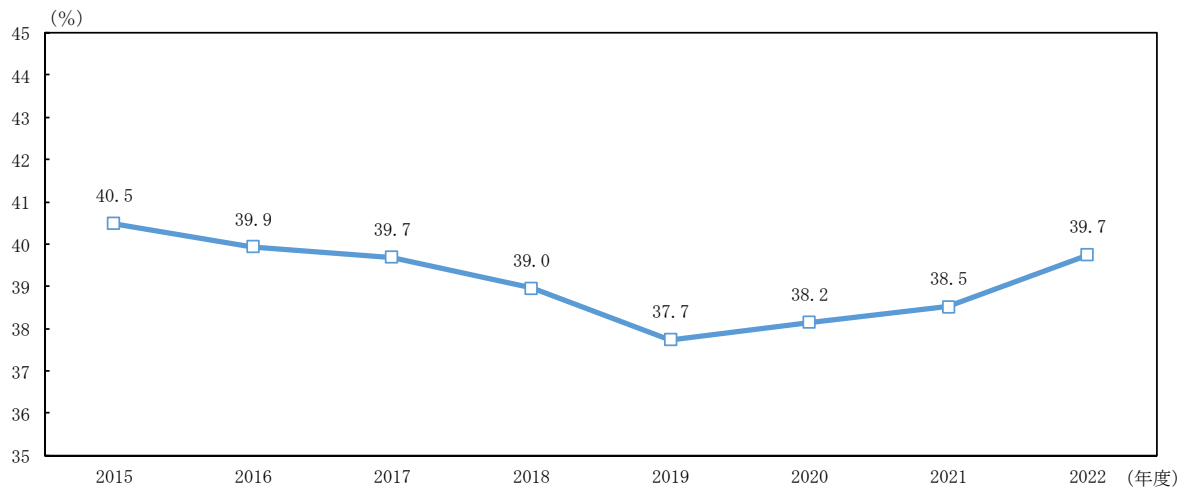


（2）リードタイムが2日の場合



（備考）運送事業者へのヒアリングに基づき内閣府で作成。

第1-4-16図 トラック積載率の推移



- (備考) 1. 国土交通省「自動車輸送統計調査」により作成。  
2. 輸送トンキロ÷能力トンキロにより算出。  
3. トンキロは、輸送トン数×輸送距離(キロメートル)。