

自動車運送事業の働き方改革の実現

— 将来の担い手の確保と持続可能な輸送システムへの転換 —

谷口礼史
TANIGUCHI, Reishi

国土交通省自動車局総務課企画室長

1—はじめに

1.1 運転者不足の現状と見通し

自動車運送事業（トラック事業・バス事業・タクシー事業）は、約123万人^{注1)}の運転者によって担われている。

しかしながら、近年、自動車運送事業の運転者不足が年々深刻化しており、平成29年度の「自動車運転の職業」の有効求人倍率は2.81と、職業計1.38の2倍以上となっている。（なお、内訳については、貨物自動車運転手が2.50、バス運転手が2.13、乗用自動車運転手が4.55となっている。また、30年8月の自動車運転の職業の有効求人倍率は2.98倍に達しており、運転者不足がより深刻な状況となっている。）

この結果、例えば、トラックでは、求荷求車情報ネットワークであるwebKITの成約運賃指数（22年4月＝100）が上昇を続けており、30年10月分の指数は133と、スポット運賃ながら、消費税率が8%に引き上げられる直前の駆け込み需要が生じた26年3月の126を超える高い水準にある。また、乗合バスにおいても、運転者不足を背景に、様々な地域において、減便や管理の受託の取りやめなどの動きが報じられている。

大型トラック運転者の平均年齢が約48歳、バスが約50歳、タクシーが約59歳と、全職業平均の約43歳に比べ高齢化が進んでいる^{注2)}ことや、運転者の大宗を占める中高年齢層が今後定年等で退職していくことを踏まえると、現状のままでは、将来的にも、運転者不足が深刻化していくことが懸念される。

1.2 運転者不足の背景

自動車運送事業における運転者不足の背景としては、様々な要因が指摘されているが、運転者の労働条件や労働環境が求職者にとって必ずしも魅力的なものとはなっていないことも大きな原因と思われる。

例えば、自動車運送事業の運転者は、全職業平均に比べ、年間労働時間が約1～2割長いにもかかわらず、年間賃金は逆に1～3割低い状況にある^{注3)}。これに加え、深夜・早朝・休日の労働や、不規則な勤務体系、大量の荷物の手作業での積込み・積卸し作業などの存在も相まって、往時に比べ、職業とし



10トン車に、レタスのバラ積み1,200ケース分（1ケース7～10kg程度）のダンボールを、手積み・手卸ししている事例。

■写真—1 手荷役の例

での運転者の魅力が乏しくなっているものと考えられる。この結果、20代・30代の若年層の運転者は少なく、また、女性の運転者についても、わずか2%前後にとどまっている。

このため、将来の担い手を確保する観点からも、長時間労働の是正などの労働条件や労働環境の改善を進めて行くことが急務である。

2—自動車の運転業務への時間外労働の上限規制の導入

このような中で、平成28年9月27日に安倍内閣総理大臣を議長とする第1回働き方改革実現会議が開催され、29年3月28日に同会議において「働き方改革実行計画」が取りまとめられた。

同計画は、長時間労働を是正するため、罰則付きの時間外労働の上限規制を導入すること等を内容としており、その後、同計画を踏まえ、法案の作成が進められ、30年6月29日に働き方改革関連法案が参議院本会議で可決・成立した。

自動車運転者についても、他の職業と同様に、長時間労働の是正を進めていく必要があるが、自動車の運転業務は現状において長時間労働の実態にあり、平均的に月80時間以上（＝年960時間以上）の時間外労働・休日労働を行っていると考えられる運転者の割合は、約40%にもものぼる^{注4)}。既に運転者不足が深刻であり、かつ、今後、大宗を占める中高年齢層の大量退職も見込まれる中で、また、荷主や配送先の都合による荷待ち時間の発生など運送事業者のみの努力では解決が

困難な課題も存在する中、労働時間を短い期間に、かつ、大幅に短縮することは容易ではない。

このため、自動車の運転業務についても、他の職業と同様に、罰則付きの時間外労働の上限規制の対象とすることとされたものの、上述のような状況や、関係する事業者団体からの要望なども勘案し、①一定の猶予期間を設定した上で、その間に、②長時間労働の是正のための環境整備を強力に推進し、③段階的に規制を強化していくこととされた。

具体的には、①一般則の適用から5年間の猶予期間を設定し、施行に向けて、②関係省庁連絡会議を設置し、政府行動計画を策定の上、長時間労働を是正するための環境整備を強力に推進することとされた。また、③一般則に規定されている単月100時間未満、2～6ヶ月平均80時間以内の規制等については当面適用しないこととし、まずは年間の規制のみ適用した上で、将来的には一般則の適用を目指すこととされた。(なお、年間の上限時間については、一般則の年720時間以内(=平均月60時間)に対し、自動車の運転業務については年960時間(=平均月80時間)以内とされた。)

3—自動車運送事業の働き方改革に関する政府行動計画の策定

3.1 自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議の設置

「働き方改革実行計画」において、「関係省庁横断的な検討の場を設け、・・・長時間労働を是正するための環境を整備するための関連制度の見直しや支援措置を行うこととし、行動計画を策定・実施する」とされたことを踏まえ、平成29年6月29日、野上内閣官房副長官を議長とし、関係省庁の局長等を構成員とする「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」が設置された。

同連絡会議においては、事業者団体や労働組合等の関係者からの要望を参考にするとともに、その他の取組も含め、計画に盛り込むべき施策について検討を進め、同年8月28日の第2回会議において、29年度・30年度に取り組む施策を中心とする63施策から成る「トラック・バス・タクシーの働き方改革『直ちに取り組む施策』—長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセル—」を取りまとめた。

また、その後さらに検討が続けられ、30年5月30日の第4回会議において、88の施策が盛り込まれた「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画—『運び方改革』と安全・安心・安定(3A)の職業運転者の実現—」(以下「政府行動計画」という。)が決定・公表された。

3.2 自動車運送事業の働き方改革に関する政府行動計画

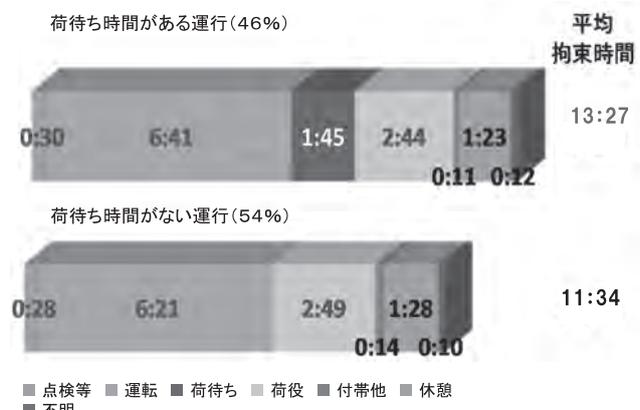
(1) 政府行動計画に盛り込むべき施策の検討

自動車の運転業務は長時間労働の実態にあるが、一方で、

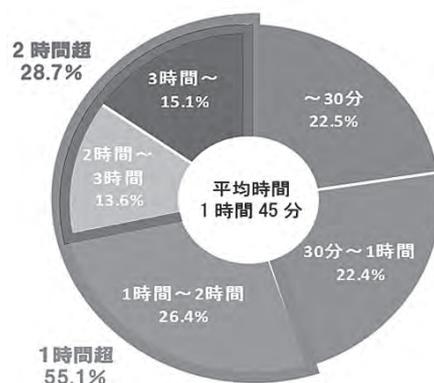
様々な非効率が存在している。

例えば、トラックの荷待ち時間がある運行の場合、荷待ち時間は平均1時間45分、荷役時間が2時間44分となっている^{注5)}が、物流施設への予約受付システムの導入や、手積み・手卸しの「手荷役」をパレットとフォークリフトによる「機械荷役」に転換することなどにより、荷待ち時間や荷役時間を大幅に短縮することが期待されている。例えば、手積み・手卸しではトラック1両当たり2～3時間かかる荷役も、フォークリフトによる機械荷役であれば20～40分程度に短縮することができる。また、宅配の再配達率は30年4月期の宅配便再配達率調査によると約15%であり、宅配ボックスの普及促進などを通じて、効率化を図る余地がある。このほか、トラック分野では、少量での毎日配送を見直し、隔日配送や定曜日配送に見直そうという動きなどもあり、ITの活用や機械化、様々な関係者の連携・協力などにより、トラック運転者の時間当たりの労働生産性を向上させ、長時間労働の是正や賃金の改善につなげることが期待されている。

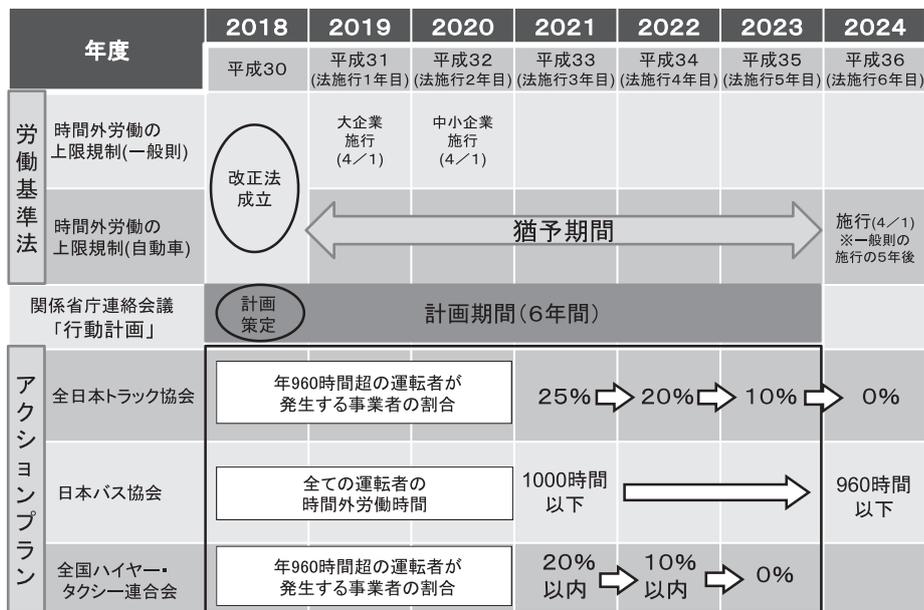
政府行動計画は、このような状況を踏まえつつ、関係者からの要望などを参考に、①労働生産性の向上、②多様な人材の確保・育成、③取引環境の適正化等の観点から、盛り込むべき施策が検討されたところである。



出典：トラック輸送状況の実態調査 (H27)
 図一 1 運行の平均拘束時間とその内訳



出典：トラック輸送状況の実態調査 (H27)
 図二 1 運行あたりの荷待ち時間の分布



■図—3 自動車運送事業の働き方改革の中長期スケジュール

(2) 政府行動計画の内容

政府行動計画に盛り込まれた施策は、大きく、「Ⅰ. 長時間労働是正の環境整備」と「Ⅱ. 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化」に分かれている。このうち、前者は、輸送効率の向上、潜在需要の喚起による収入増加等の「①労働生産性の向上」、働きやすい環境の整備等の「②多様な人材の確保・育成」、荷主・元請等の協力の確保、運賃・料金の適正取受等の「③取引環境の適正化」から構成されている。また、後者については、働き方改革を重視する「ホワイト経営」に取り組む運送事業者の認証制度の創設、過労防止関連違反等に係る行政処分の処分量定の引き上げ等の施策が盛り込まれている。

(3) 政府行動計画の計画期間とフォローアップ

政府行動計画については、自動車の運転業務に年960時間以内の時間外労働の上限規制が適用されるまでの約6年間で計画期間としており、計画の実効性の確保のため、労働時間、賃金、運転者の需給、運転者の構成等の指標をモニタリングするとともに、毎年度、計画の進捗状況のフォローアップを行い、必要に応じ、計画を見直すこととされている。

4—おわりに

我が国の国民生活や産業活動に必要な運送サービスを安定的・持続的に確保していくためには、自動車運送事業の働き方改革を実現し、運転者不足を解消する必要がある。

そのためにも、我が国の自動車運送の現場を、女性や高齢の運転者も活躍しやすい、よりホワイトな労働環境に変えていくことが喫緊の課題であり、特にトラック分野においては、荷主企業や国民などの様々な関係者の理解と協力が必要不可欠である。このような考え方から、平成30年度より、国民、荷主企業、物流事業者等、「みんなで、もっと働きやすい、生産性の高い物流を創ろう」との呼び掛けの下、賛同企業等が具体的な取組を行うことを宣言し、実施する「ホワイト物流」推進運動が、官民の関係者の連携・協力の下、展開される予定である。関係者の叡智を結集し、運転者不足というピンチを、物流の生産性向上や労働環境の改善へのチャンスへとつなげていきたい。

注

注1) 総務省「労働力調査」2016年度平均値。

注2) 厚生労働省「平成29年賃金構造基本統計調査」。

注3) 厚生労働省「平成29年賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省自動車局総務課企画室作成。

注4) 総務省統計局「平成24年就業構造基本調査」の年間就業日200日以上の正規の職員・従業員のデータに基づき、国土交通省自動車局総務課企画室推計。

注5) 国土交通省「トラック輸送状況の実態調査(平成27年)」。