

物流の「2024年問題」の解決に向けた道路施策
を検討する際の留意点について
—運送事業者へのアンケート調査結果を踏まえて—

北海道開発局 道路計画課 ○小西 健斗
北海道開発局 道路計画課 大越 健司
パシフィックコンサルタンツ株式会社 河日 麻祐

生産空間の維持・発展のためには、物流上の課題解消に向けた取り組みが重要であるが、2024年4月より、トラックドライバーの時間外労働時間の上限規制が適用され、北海道内の物流をとりまく環境にも大きな変化がもたらされることが想定されている。

そこで、道内の運送事業者を対象に、物流の実態把握を目的としたアンケート調査を実施し、道路行政として実現可能な施策を検討する際の留意点について考察した。

キーワード：物流、労働時間の上限規制、2024年問題

1. はじめに

我が国では、少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少、働き方の多様化などの課題に対応するため、働き方改革が進められている。特に過酷な労働条件の問題を抱える運送業には、2024年4月にトラックドライバーの時間外労働時間の上限規制が適用されることになっている。

北海道は、食料自給率（R2年度：カロリーベース）²⁾が都道府県別で第1位だが、主な農業・漁業の生産地から、道外への主な輸送拠点である苫小牧港や新千歳空港への長距離の輸送が必要となる（図-1）。

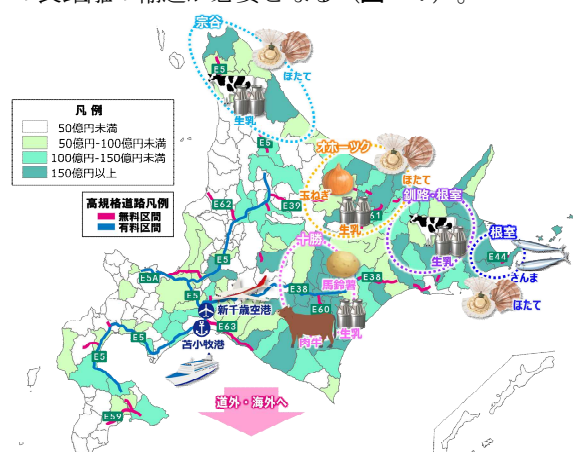


図-1 令和2年北海道の市町村別農水産物産出額

出典：農林水産省「市町村別農業産出額」、北海道「北海道水産現勢」より作成

そのため、トラックドライバーの時間外労働時間の上限規制の適用が、農水産品の出荷をはじめ、生産地に暮

らす方々の生活の維持に不可欠な物資などの輸送に、大きな影響を及ぼすものと考えられる。

時間外労働時間の上限規制により、1日あたりの運転時間に制限が設けられるため、一人体制での長距離輸送が困難になるなど、様々な影響が想定される。

そこで、本論文では、道内の運送事業者を対象にアンケート調査を実施し、北海道内の道路を利用する物流の課題を把握した上で、道路行政として実現可能な施策を検討する際の留意点について考察した。

2. トラック運転者の時間外労働時間上限規制

全国のトラックドライバーの年間労働時間は全産業の平均に比べ2割程度長い結果となっている（図-2）。また、過労運転がトラックの交通死亡事故要因の上位に挙げられるなど（図-3）、トラックドライバーの過酷な労働環境が見てとれる。

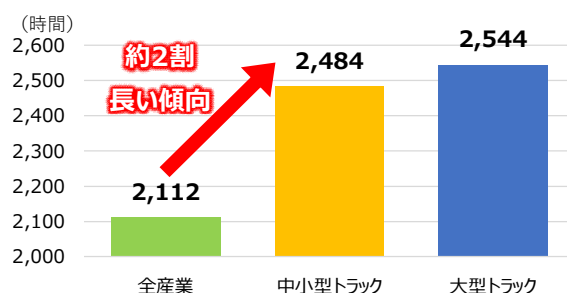


図-2 令和3年全国の全産業とトラックドライバーの1人あたりの年間労働時間の比較

出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より作成

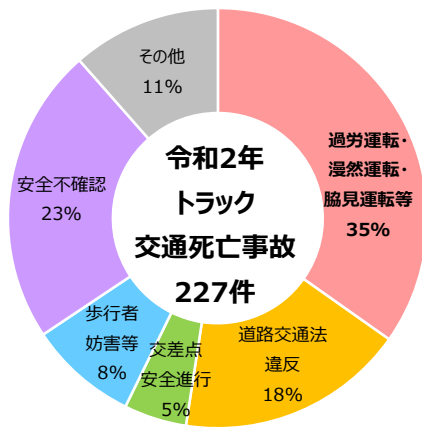


図 -3 令和2年全国のトラックの交通死亡事故要因
出典：交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」より作成

北海道は広大な面積を有し、各圏域の主要都市が分散する広域分散型の地域構造をなしている。貨物の輸送手段はトラックによる陸上輸送が9割以上（図 -4）であることから、トラックドライバーの労働時間の規制は、北海道の物流に与える影響が大きいことが予想される。

そのため、道路行政として実現可能な施策の検討に向けた基礎資料を収集することを目的に、道内の運送事業者を対象にアンケート調査を実施した。

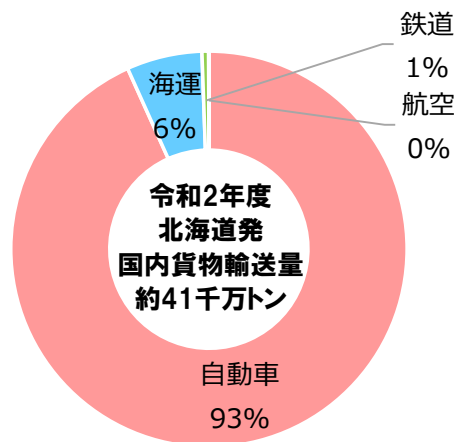


図 -4 北海道における輸送モード別貨物輸送量
出典：国土交通省「貨物地域流動調査」より作成

3. アンケート結果の概要

(1) 物流実態に関するアンケート調査の実施概要

a) 調査目的

前述のトラック輸送をとりまく情勢の変化を踏まえ、将来に渡って北海道の物流を維持するため、解決すべき課題の抽出や具体的な対応策を検討する際の基礎資料の収集を目的としている。

b) 調査対象・調査方法

アンケートは、北海道運輸局から貨物自動車運送事業者として許可を受けている運送事業者4,792社に調査票を郵送し、FAX、e-mailによって回収した。

c) 調査実施期間

2022年7月8日～7月29日

d) 調査内容

アンケートは、選択式・記述式とし、アンケート回答時点でのトラックドライバーの属性、ドライバー不足状況や道路利用上の問題点・課題等の設問で構成した（表 -1）。

表 -1 調査内容

所有する貨物車両数
トラックドライバーの性別・年齢構成
トラックドライバーの不足状況
ドライバーの時間外労働時間の上限規制への対応
道路利用上の問題点・課題

e) 回収状況

調査対象とした4,792社のうち、2,087社から回答が得られ、回収率は約43.6%であった。

回答を集計した結果を、以下に示す。

(2) 貨物車両・人員の状況と不足の実態

a) 所有する貨物車両数

道内の運送事業者が所有する貨物車両数は、約3.6万台であり、その詳細は「トレーラ」が23.5%と最も多く、次いで「大型（10t）」の22.5%、「特殊なトラック（ダンプ・タンクローリー、冷蔵冷凍車、車両運搬車等）」の20.5%となっている（図 -5）。

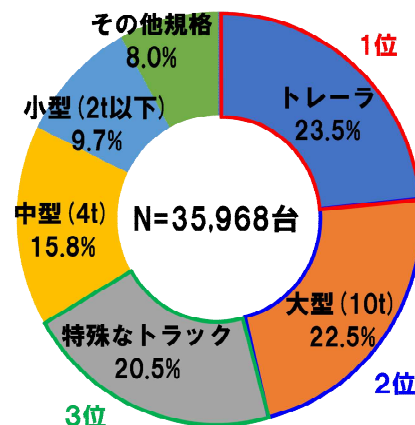


図 -5 道内の運送事業者が所有する貨物車両

b) トラックドライバー数

従事するトラックドライバー数は約2.7万人であり、そのうち「男性」は96.1%、「女性」は3.9%であった。（図 -6）

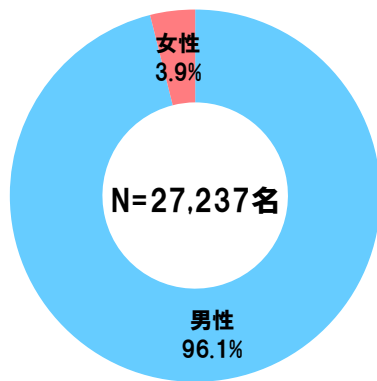


図 -6 道内の運送事業に従事するドライバー

c) ドライバーの年齢構成

道内の運送事業に従事するトラックドライバー数を年齢階層別に見ると「50歳代」が34.5%と最も多く、次いで「40歳代」の29.0%となっており、「70歳以上」の高齢ドライバーも2.9%見られる（図 -7）。

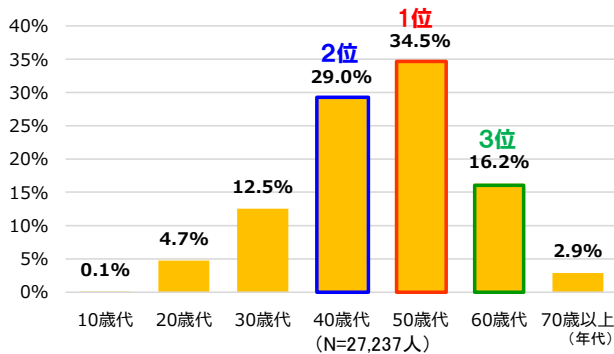


図 -7 道内トラックドライバーの年齢階層別の割合

d) 運送事業者1社あたりのドライバー数

従事するトラックドライバー数が5人以下の運送事業者が占める割合を振興局別に見ると、留萌が38.9%と最も多く、次いで空知、後志、日高、檜山、十勝が30%以上となっている（図 -8）。

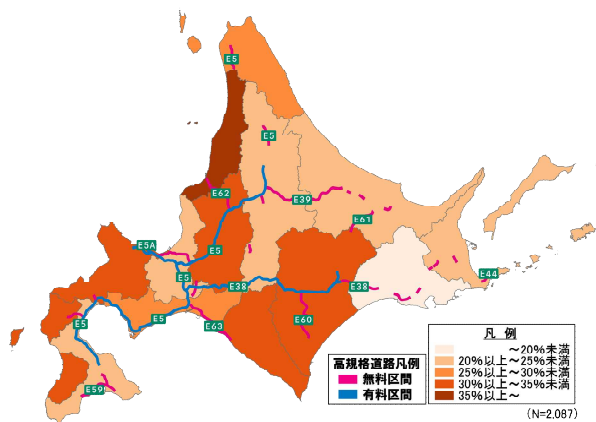


図 -8 振興局別ドライバー5人以下の事業者割合

e) トラックドライバーの不足状況

トラックドライバーが不足していると感じる運送事業者が占める割合を振興局別に見ると、宗谷、オホーツク、十勝、石狩が6割を超えている。

特に十勝は、ドライバー数が5人以下の運送事業者が多く、かつトラックドライバーの不足を感じている事業者が多い傾向にあるといえる（図 -8）（図 -9）。

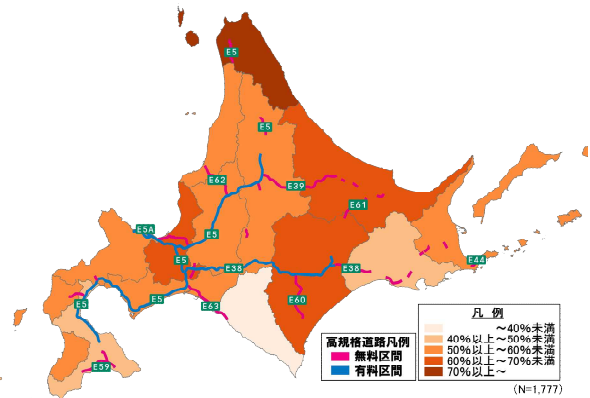


図 -9 振興局別ドライバー不足を感じる事業者割合

(3) 物流・道路利用上の問題点・課題

a) ドライバーの時間外労働時間の上限規制への対応

2024年4月に適用されるトラックドライバーの時間外労働時間の上限規制への対応予定については、記述式の自由回答であり、1,664件の回答があった。

道路行政による対応と判断できるものは、「高速道路利用」が284件、「長距離輸送等の廃止」が119件、「中継輸送の導入」が54件という結果であった（図 -10）。

一方、運送事業者による対応と判断できるものは、「人員増加」が156件、「荷主への運賃等交渉」が155件、「労働時間の見直し」が136件という結果であった（図 -11）。

このような中、「対応の必要なし」が576件と最も多くの回答があるほか、その他の回答の中には「対応できず、廃業を検討」などの経営に関わるマイナスの意見も挙がっており、問題の深刻さが明らかとなった（図 -12）。

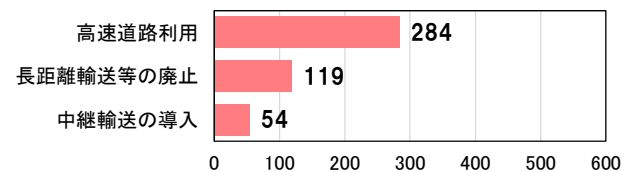


図 -10 道路行政による対応と判断できるもの

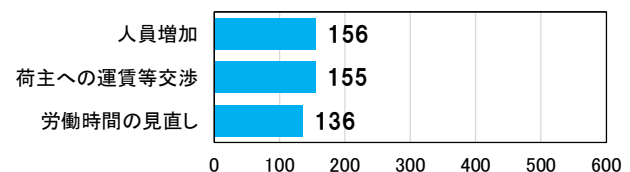


図 -11 運送事業者による対応と判断できるもの

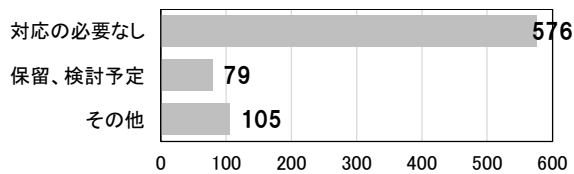


図-12 対応の必要なし、検討中、その他

b) 道路利用上の問題点・課題

道路利用上の問題点・課題については、記述式の自由回答である。回答の内容については「冬期除排雪、雪害対応」が31.0%と最も多く、「路面の補修整備・維持」の22.5%、「高速道路料金の割引、無料化」の17.2%、「駐車スペース等の増設、拡大」の8.5%、「高規格道路の延伸」の8.0%となっている（図-13）。

また、図-10の時間外労働時間の上限規制への対応の「高速道路利用」や「中継輸送の導入」に関連する、「高速道路料金の割引、無料化」「駐車スペース等の増設、拡大」「高規格道路の延伸」「高速道路通行止め頻度の軽減」などの要望が挙げられた。

その他の回答の中には、シカ等の動物の飛び出しへの対策を要望するという意見もあった。

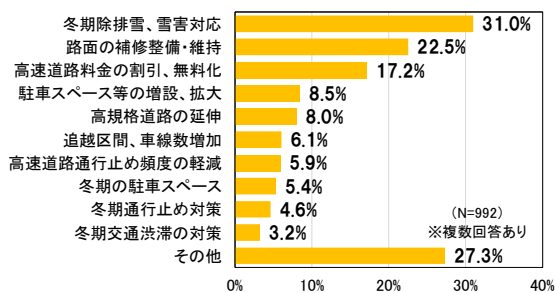


図-13 道路利用上の問題点・課題

4. 道路施策を検討するための留意点

今回実施したアンケート調査の結果から、時間外労働時間の上限規制の適用により生じる課題の解決に向けて、道路行政として実現可能な施策を検討する際の留意点について、以下に考察する。

(1) 短期的な施策

図-10、図-13より、「中継輸送の導入」、「長距離輸送等の廃止」や「駐車スペース等の増設、拡大」に対し、道路管理者が所有している既存の道路施設の有効活用が考えられる。

具体例として、道の駅を利用した中継輸送が考えられ、このような道路施設の有効活用について、各地域における適用性に留意して、検討していくことが重要である。

(2) 中長期的な施策

図-10、図-13より、「高速道路利用」を検討している回答が最も多い。一方で、高速道路料金の割引や無料化に対する要望が高い。これらの実現に向けては、関係する道路管理者等と課題を共有し、運送事業者が高速道路を利用する際の支援方を荷主事業者も含めて検討することが重要と考える。

また、課題として意見の多かった「冬期除排雪、雪害対応」、「路面の補修整備・維持」などに対しては、引き続き、除排雪や路面の補修を迅速に対応できるよう励むことに加え、管理水準の高い高規格道路の整備の推進が有効となると考える。

道内の地方部には、トラックドライバーの時間外労働時間の上限規制の影響を大きく受ける運送事業者や、農水産品の発着地が偏在している。このことに留意し、高規格道路の整備検討を行う必要があると考える。

5. まとめ

北海道は、広域分散型の地域構造をなしており、地方部に運送事業者が多く存在する。トラックドライバーの時間外労働時間の上限規制の適用により、運送事業者は、特に大きな影響を受けることが懸念されている。

アンケート調査の結果から、ドライバー不足や、時間外労働時間の上限規制への対応策として「高速道路利用」、「中継輸送の導入」、「駐車スペース等の増設・拡大」などの要望が明らかとなった。

道内の運送事業者が抱えている課題や、求めていることに留意し、北海道の農業、漁業、工業などすべての経済活動を支える物流の維持・発展を目指して、道路行政として実現可能な施策を検討していく。

謝辞：物流実態に関するアンケート調査の実施にあたり、お力添えをいただきました北海道運輸局自動車交通部貨物課と、ご回答いただいた運送事業者の皆様には謝意を申し上げます。

参考文献

- 1) 第196回国会成立：法律第七十一号（平三〇・七・六）「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」第四百十条
https://www.shugiin.go.jp/internet/itdb_housei.nsf/html/housei/19620180706071.htm
- 2) 農林水産省 都道府県の食料自給率
https://www.maff.go.jp/j/zyukyu/zikyu_ritu/zikyu_10.html