

国土交通省 交通政策審議会海事分科会船員部会

「物流危機」と 解決に向けた取り組み

2019年4月26日

首藤若菜(立教大学)

自己紹介

首藤若菜 (Shuto Wakana)

立教大学経済学部教授 労働経済論担当

専門: 労使関係論、女性労働論

主要業績: 『物流危機は終わらない——暮らしを支える労働のゆくえ』(岩波新書, 2018年)、『グローバル化のなかの労使関係——自動車産業の国際的再編への戦略』(ミネルヴァ書房, 2017年)、『統合される男女の職場』(勁草書房, 2003年)など

はじめに

本日のテーマ

「物流危機」の前後の関係者の取り組みを明らかにする

- 企業(ヤマト運輸~運送会社)、業界団体(全日本トラック協会)
- 労働組合(ヤマト運輸労組、産別組合:運輸労連)
- 行政(国交省、厚労省など)

「物流危機」とは何か

1. 運送業界の深刻な人手不足

(1) メディア報道

「ヤマト・ショック」、「引越し難民」、年末年始やお盆時期の物流停滞...など。

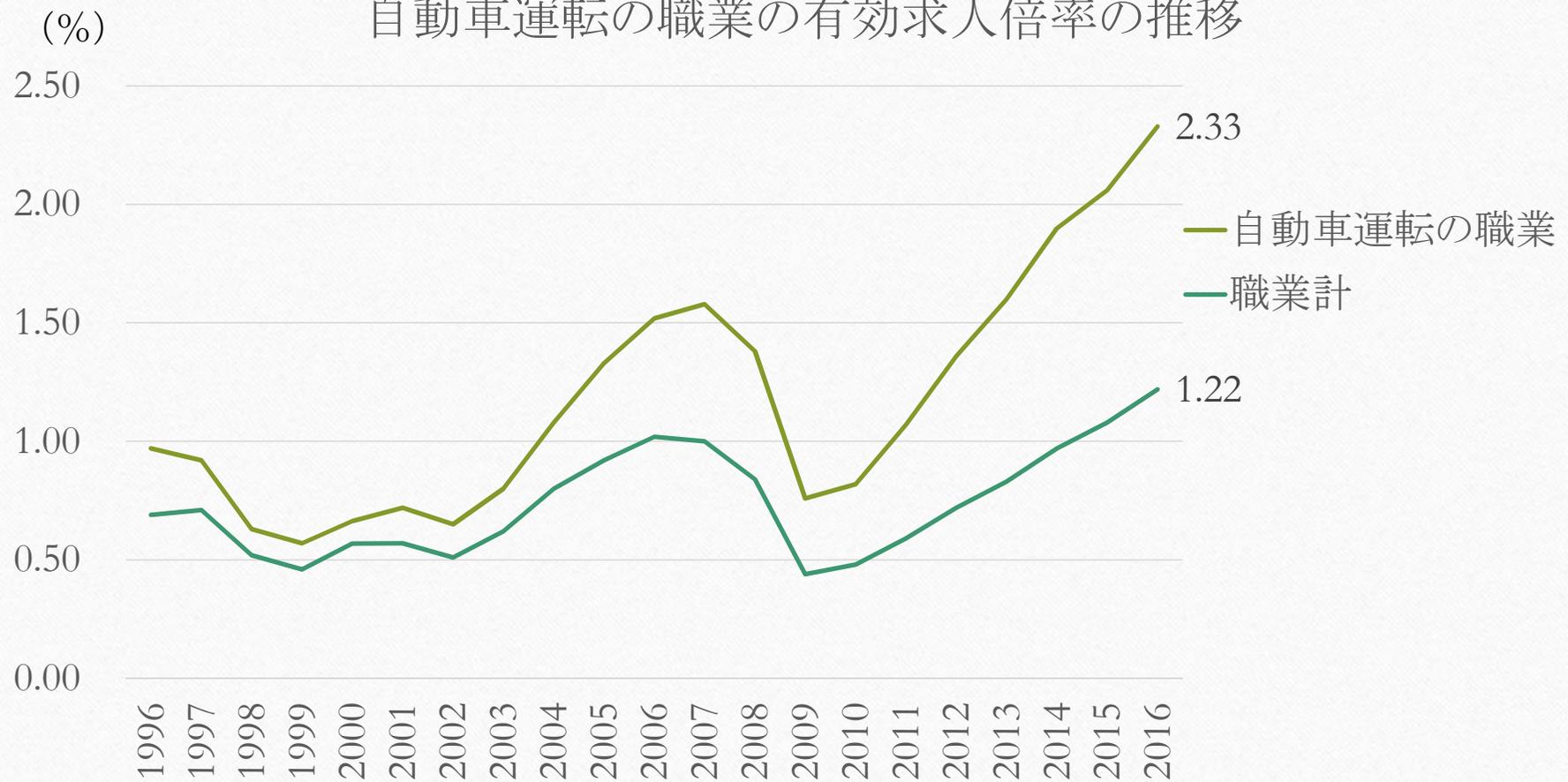
(2) 有効求人倍率の変遷

2. なぜ人手不足が起きたのか？

① 需要の急激な増加: ラスト・ワン・マイル

② 供給の減少: 中長距離輸送

自動車運転の職業の有効求人倍率の推移



出所:厚生労働省『職業安定業務統計』各年版。

「物流危機」への対応

★ヤマト運輸のケース

ネット通販の拡大→荷物量の急増→労使で人員増強策→人が採れない

2016年 違法な時間外労働を労基署が是正勧告

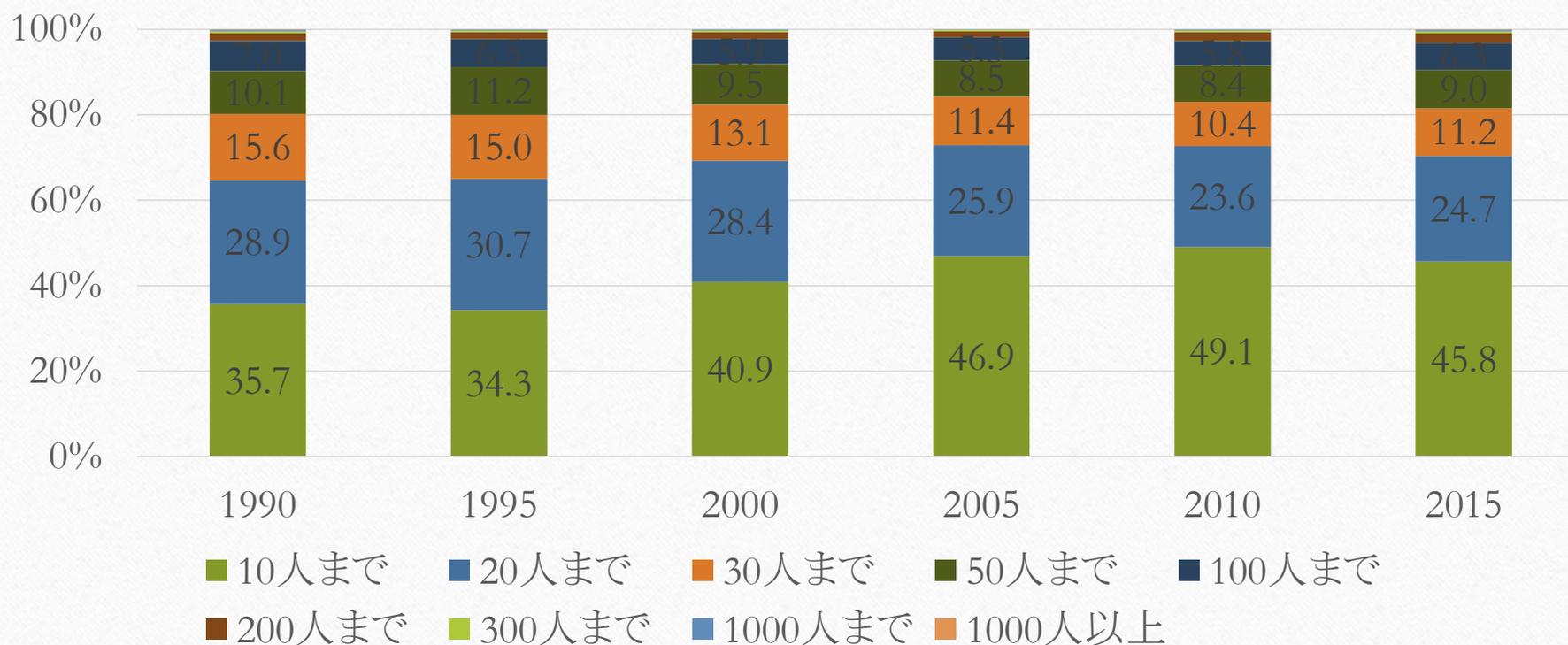
2017年 全社労働実態調査、未払い残業代の清算、荷物の総量抑制、宅配便の料金値上げ

※荷物の総量抑制と労働時間問題

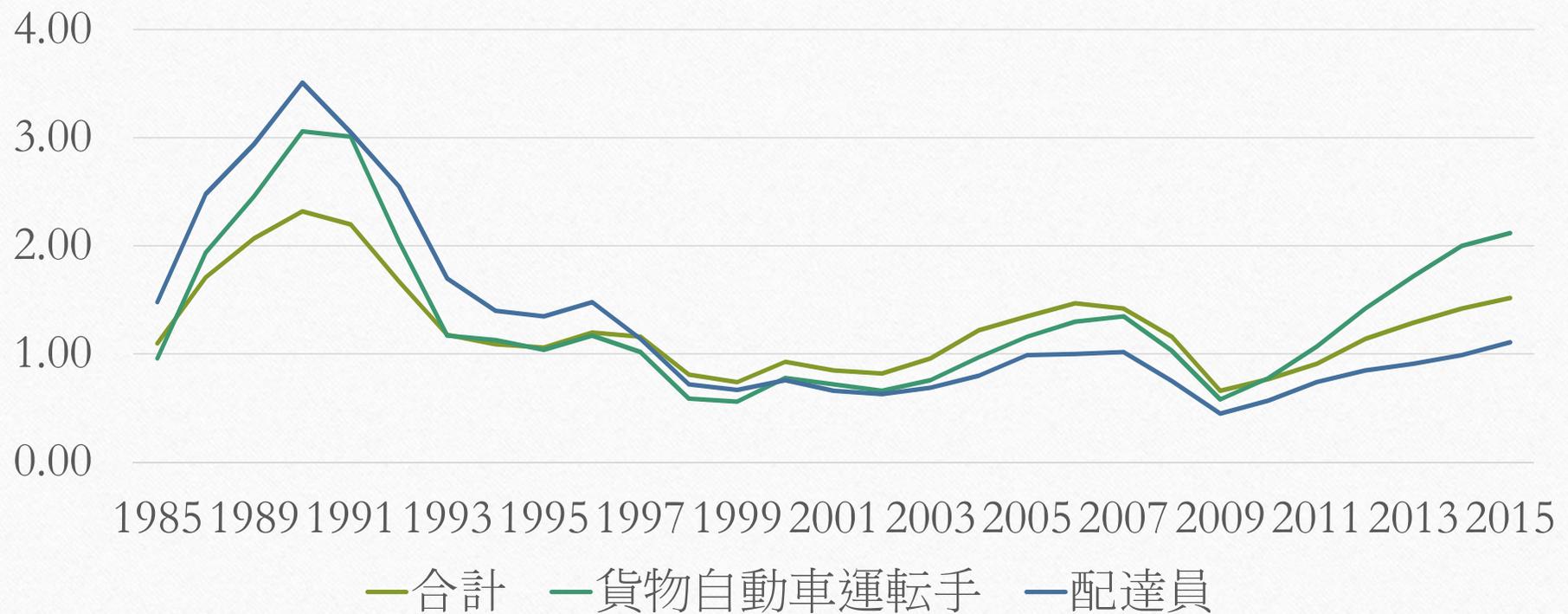
2つの事業方式

輸送方式	特別積合せ(特積み)	一般貨物
企業特性	大企業(例:ヤマト運輸)	中小、零細企業
事業所数	少数	規制緩和後、事業者数が急増
労働内容	ラスト・ワン・マイル	中長距離輸送

従業員規模別の事業者構成比の推移

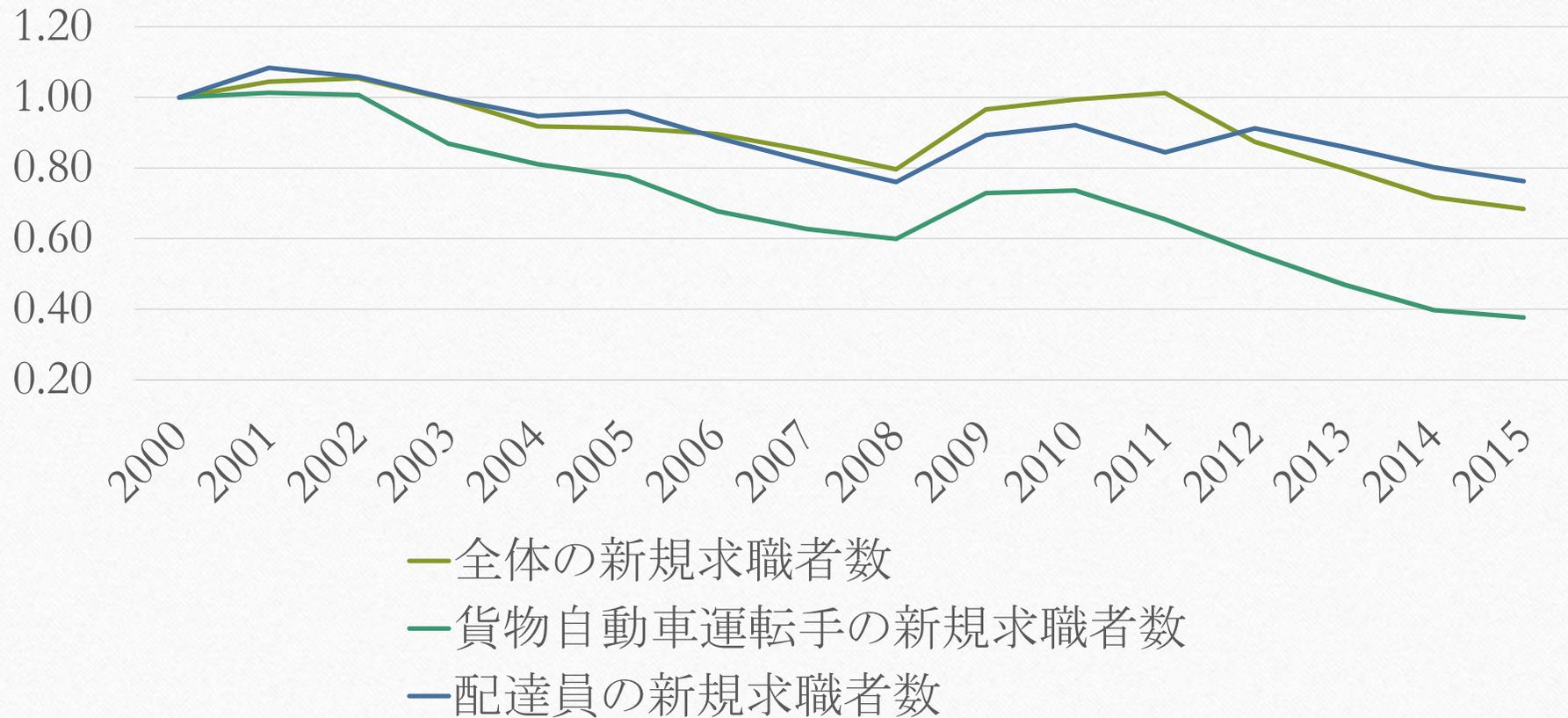


新規求人倍率の推移



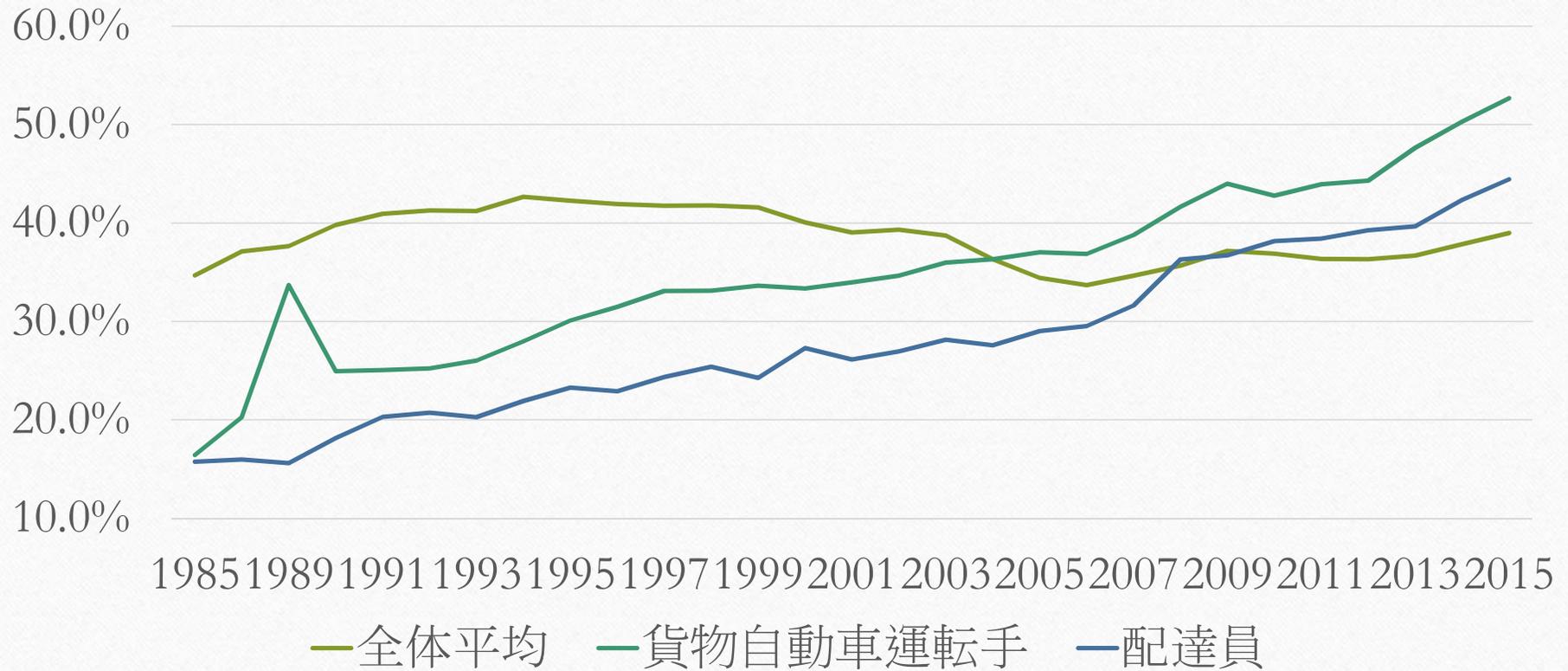
出所:厚生労働省『労働市場年報』各年版

新規求職者数の推移(2000年=1)



出所:厚生労働省『労働市場年報』各年版

新規求職者に占める45歳以上の比率



出所:厚生労働省『労働市場年報』各年版

運輸業界の特徴

①多層的な下請け構造:実勢運賃の下落

②杜撰な労務管理

道路状況(渋滞・工事など)、天候状況によって労働時間の見通しが立ちにくい

③労働環境の過酷さ

- ・賃金水準の低下傾向
- ・長い労働時間と多い過労死件数
- ・負荷の高い労働(附帯業務)

労働環境が悪化した背景

(1) 規制緩和と過当競争

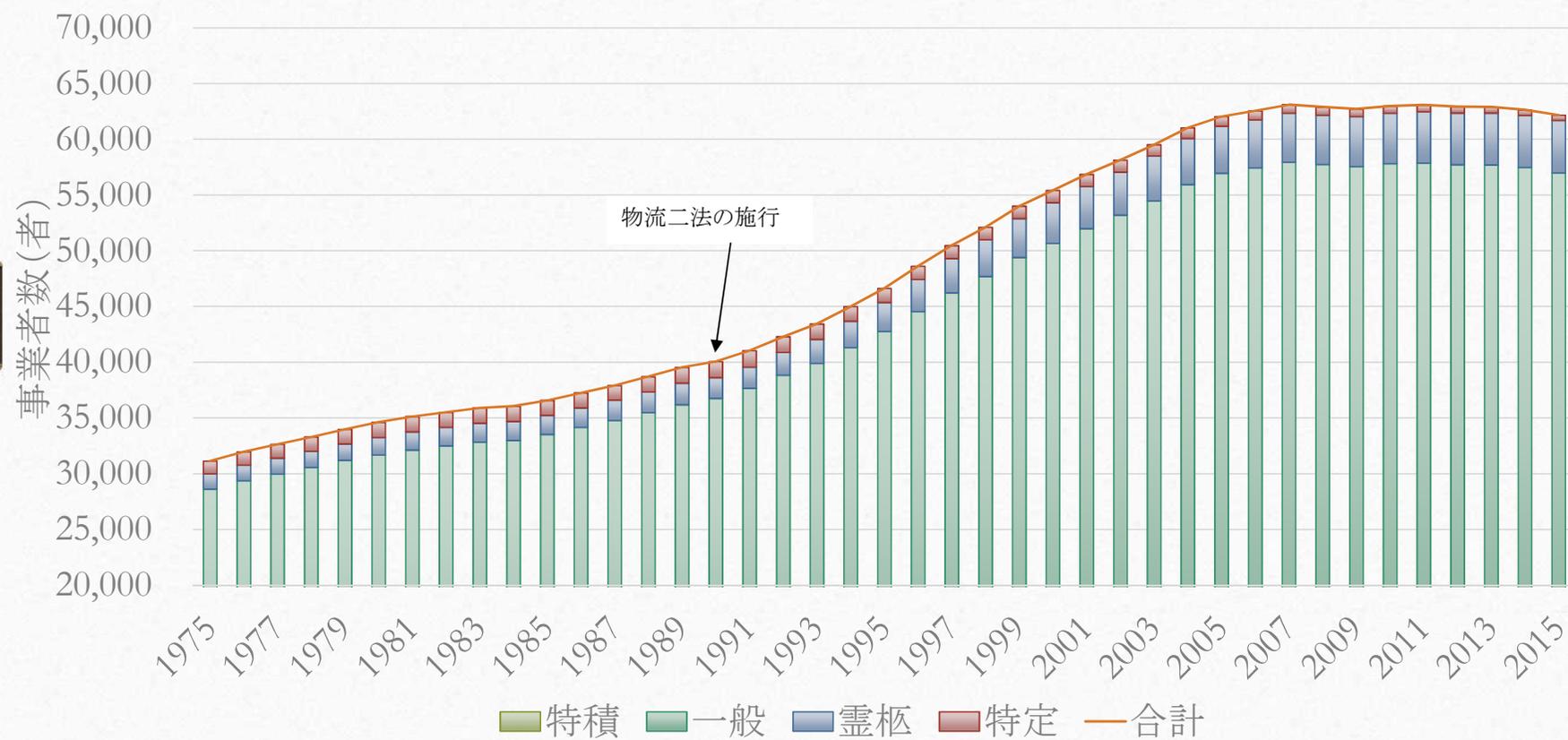
① 1990年の規制緩和「物流二法」

- ・参入規制の緩和(免許制から許可制へ)
- ・運賃規制の緩和(認可制から事前届出制へ、その後事後届出制へ)

② 規制緩和後

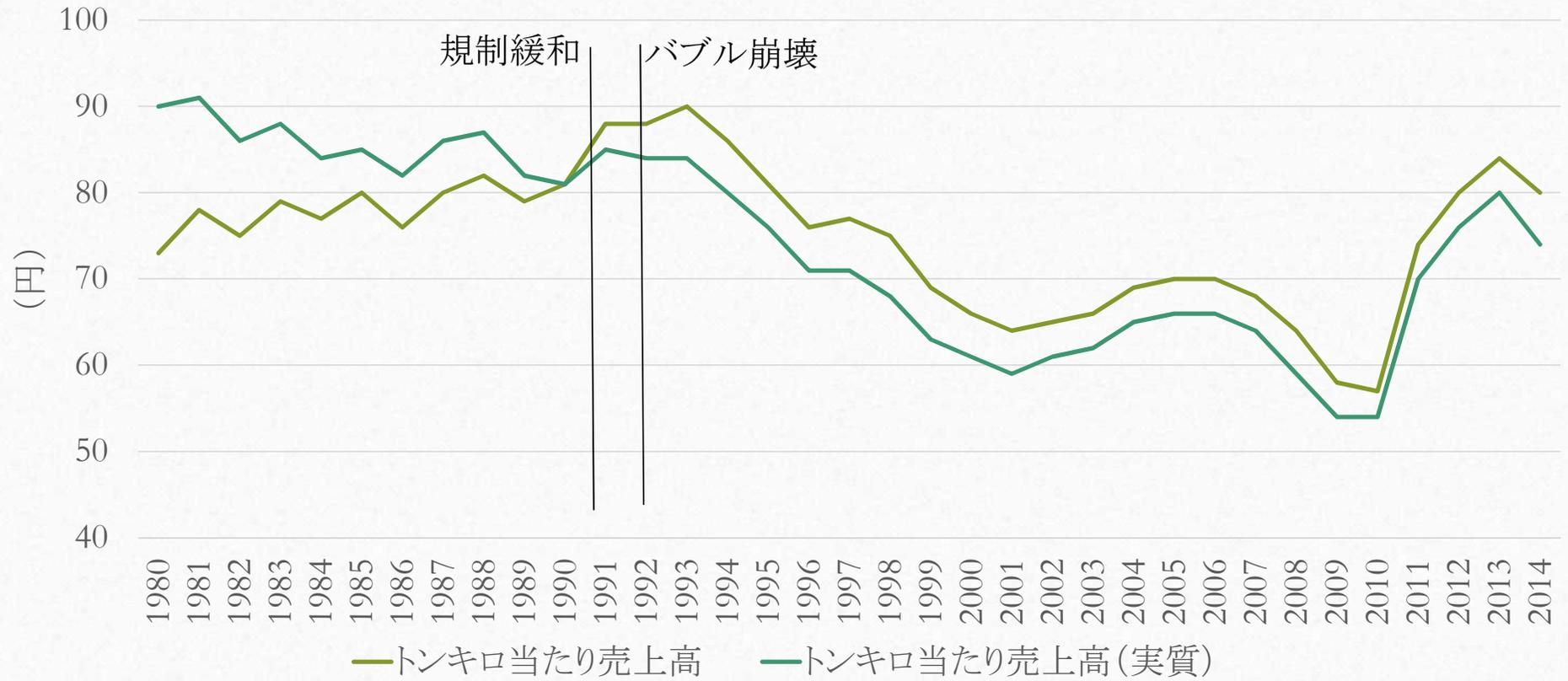
- ・事業者数の増加
- ・運賃の低下

貨物自動車運送事業者数の推移



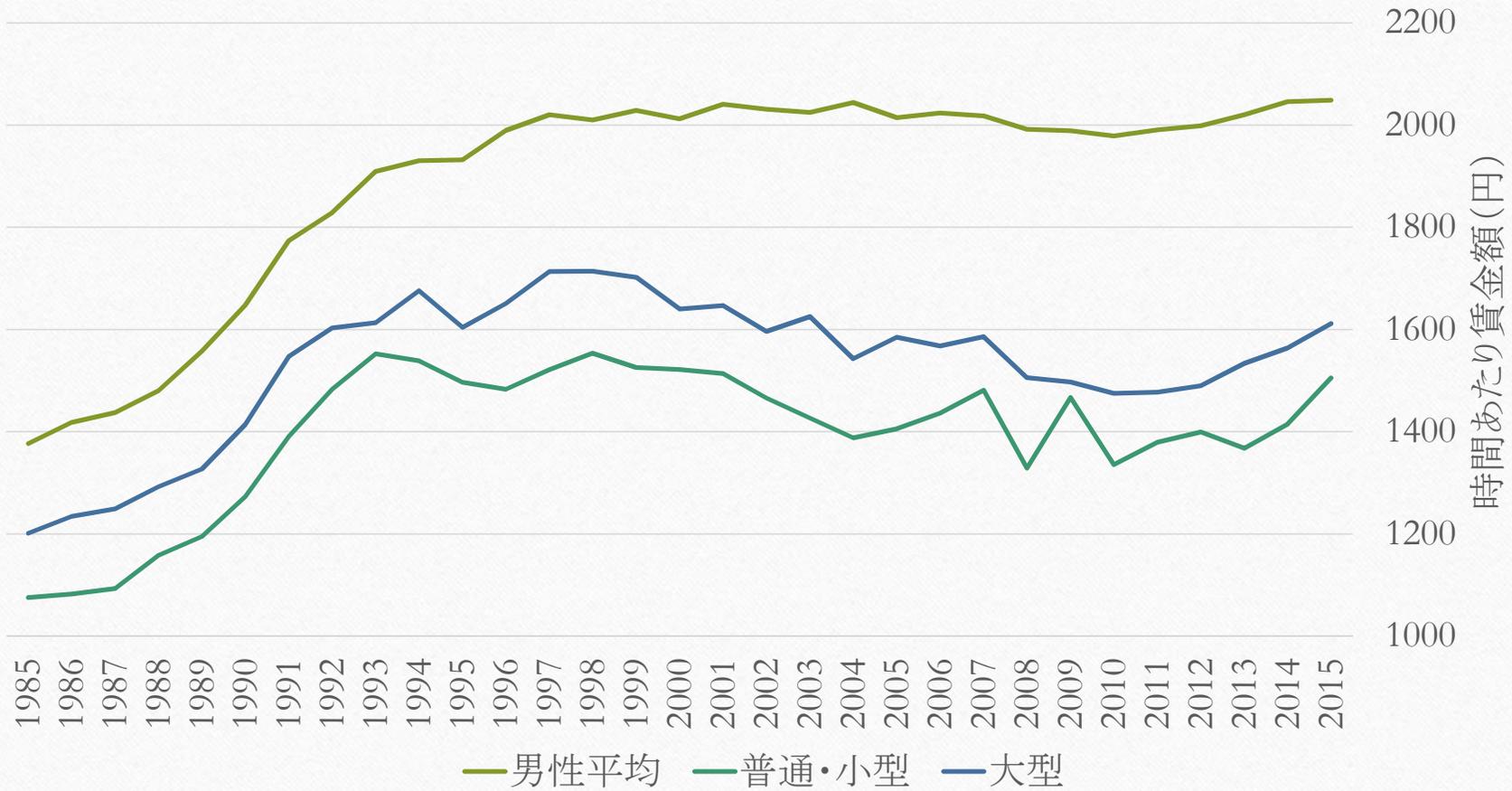
国交省自動車局貨物課「貨物自動車運送事業者数の推移」各年版。

輸送量(トンキロ) 当たり売上高の推移



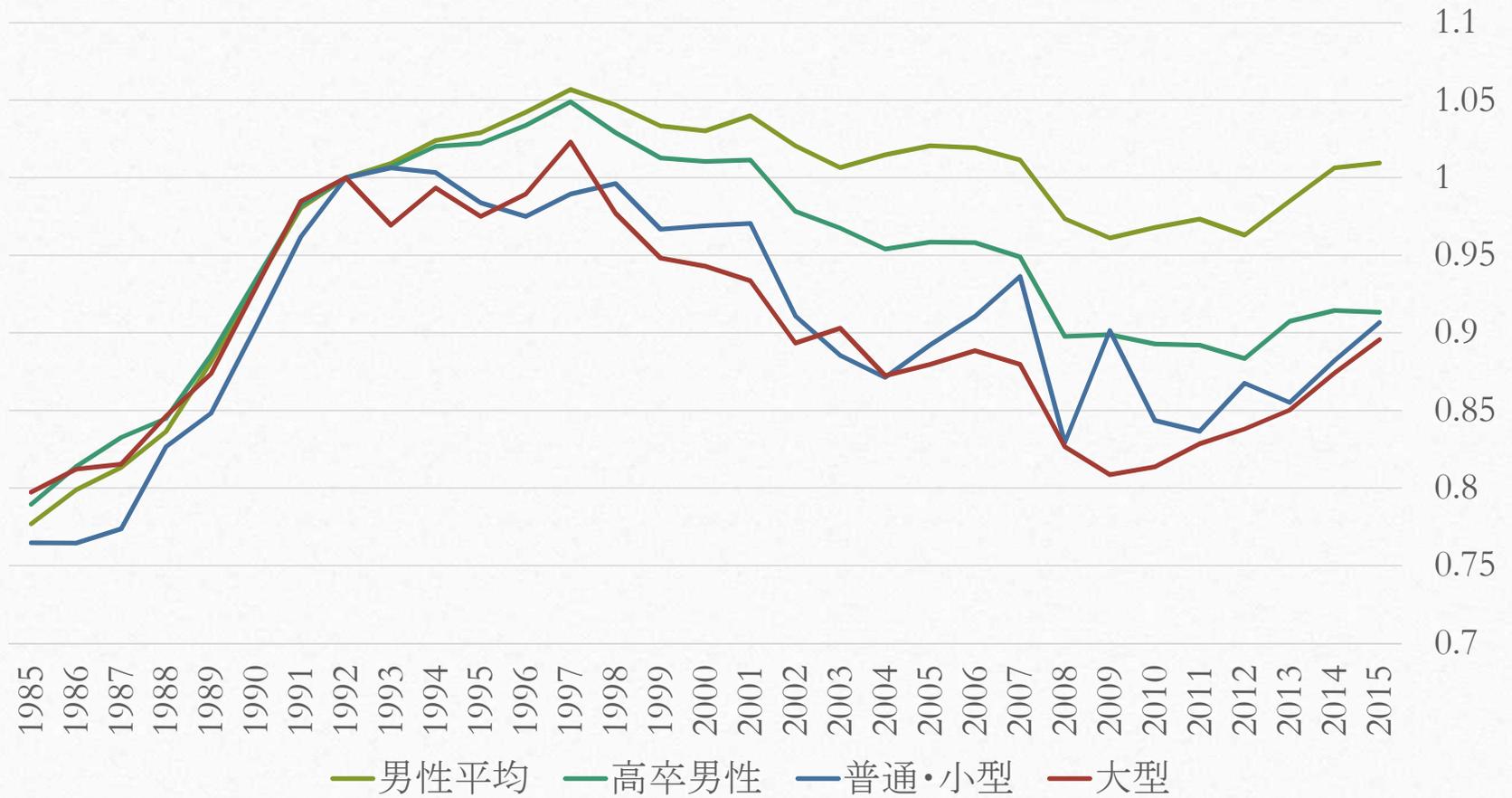
国交省「運賃・料金に関する問題の構造について」トラック運送業の適正運賃・料金検討会、第2回資料。

時間あたり賃金額



厚生労働省『賃金センサス』各年版。

年収水準の推移(1992年=1)



厚生労働省『賃金センサス』各年版。

産業構造の変化、産業特性

①積載率を低下させていった要因

- ・産業構造の変容(重厚長大産業から軽薄短小産業へ)
- ・ジャスト・イン・タイム、「日本的経営」の裏で

②荷主都合が優先させる慣行

- ・物流コストの削減(高速代金の未払いなど)
- ・支払われない荷待ち時間
- ・附帯業務(荷積み・荷卸し、検品など)

労働に関する法制度

①改善基準告示

- ・拘束時間:1日原則13時間、最大16時間
- ・休息期間:原則8時間以上連続
- ・運転時間:1日当たり9時間、連続運転は4時間以内

②36協定と改善基準告示

- ・一般労働者を対象とする限度基準告示
所定労働時間の上限:月45時間
限度基準告示の適用除外
- ・改善基準告示の水準で締結される36協定

持続可能な物流を目指して

(1)「深刻な人手不足」の認識

2008年9月 国交省の報告書(中長期予想)

—「2015年問題」(2015年段階で1事業者あたり2.3人のドライバー不足)

2010年頃~ ネット通販の拡大と「再配達」問題

2014年1-3月 消費税増税(5%→8%)前の駆け込み需要

年末、年度末、お盆などに物流の停滞が危惧されるようになる

持続可能な物流を目指して

(2) 国交省を中心とした取り組み

2013年6月 国交省『総合物流施策大綱2013-2017』

2013年9月 総合物流施策推進プログラム(再配達問題)

2014年1月 トラック運送業における書面化推進ガイドライン

2015年4月 トラック輸送における長時間労働の抑制に向けたロードマップの作成

2015年5月 トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会を全国に設置
(※労基法改正との関係もあり)

2015年9月 労働実態調査

持続可能な物流を目指して

2016年 トラック輸送業の適正運賃・料金検討会(中央協議会の下部組織)

2017年8月 標準約款の改正(「料金」の収受を目指す)

※「適正」運賃と独禁法の関係

2017年 適正取引推進のための自主行動計画

取り引きの適正化:多層下請け体制の廃絶(荷主→元請け→一次下請け→二次下請け;二次下請けまでに制限する)

2018年12月 トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン

持続可能な物流を目指して

★特徴

- ・省庁を越えた取り組み

国交省、厚労省、経済産業省、公正取引委員会、警察庁・・・

- ・荷主を巻き込む

協議会メンバー(運送会社・トラック協会、労働組合、行政、荷主)

- ・労働問題と商慣行や価格設定の関係性

労使の取り組み

(3) 業界団体

- 原価計算に基づく運賃交渉の呼びかけ: 適正取引
- 準中型免許取得助成
- 女性ドライバー、高齢ドライバー、若年ドライバーの確保のために
(例: キャリアプランの提示、中継輸送の普及...等)

(4) 労働組合

- 改善基準告示の拘束時間の短縮
- 働き方改革関連法案に関する取り組み(例: 労働時間の短縮に向けて)