

〔研究員の視点〕

ポストコロナに待ち受ける物流危機

交通経済研究所副主任研究員 渡邊 徹

※本記事は『交通新聞』（2023年1月31日付）に執筆したものを転載いたしました

経済活動の再開と物流

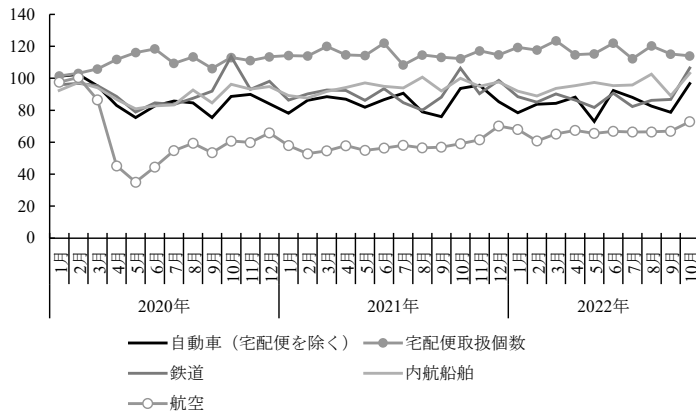
新型コロナウイルス感染症のパンデミックからまもなく3年——。依然として収束の兆しは見えないが、平日朝夕の鉄道やバスは通勤・通学客で混雑し、休日のまちには人があふれ、コロナ前の日常に戻りつつあることを実感する。

一方、貨物輸送は航空の回復が若干遅れているが、巣ごもり需要や新しい生活様式の定着で宅配便取扱個数はコロナ前を上回る状況が続き、鉄道や内航船舶でもコロナ前を上回った月が見られる(図1)。我が国でも経済活動の再開が本格化しており、他の輸送機関もやがてコロナ前の水準まで回復すると考えられる。

しかし、貨物輸送を支える物流業界、とりわけトラック運送業界は全産業平均と比べて年間労働時間が400時間前後(月30時間以上)長く、コロナ禍で全産業平均の年間所得額が減少したにもかかわらず年間所得額が5～12%低い(図2)。こうした長時間労働・低賃金が敬遠され、労働力不足が深刻だ。

労働力不足が深刻な中で輸送需要が回復したときに懸念されるのは、運送サービスの需給バランスが崩れ、配送が遅延するなどサービス水準が低下したり、条件のよくない運送は運賃・料金を上乗せしても引き

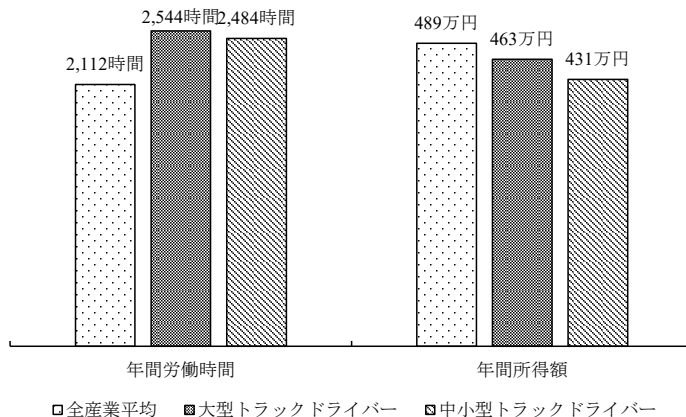
図1 感染拡大後の国内貨物輸送量の推移(2019年同月=100)



注：2022年10月の自動車(宅配便を除く)、鉄道及び内航船舶の輸送量は速報値

出所：国土交通省「国土交通月例経済」より筆者作成

図2 年間労働時間と年間所得額の比較(2021年)



出所：厚生労働省「令和3年賃金構造基本統計調査」より筆者作成

受けてもらえなくなったりする物流危機だ。物流危機が発生すると、企業の生産活動が停滞して経済に悪影響を及ぼしたり、倉庫にモノはあるのに消費者の下に届かず、生活水準

が低下したりする恐れがある。

長時間労働・低賃金の是正に向けて

労働力不足を解決するには長時間労働・低賃金を是正し、若者や女性などの多様な労働力を呼び込むことが必要だ。このうち、長時間労働の是正については2023年4月に法定割増賃金率が引き上げられ、2024年4月には時間外労働の上限が罰則付きで適用されることとなっている。

一方、低賃金の是正には運賃の引き上げと労働生産性の向上が必要だが、我が国では物流をアウトソーシングするなど荷主は物流を重視せず、物流業界が抱える課題を他人事と捉える向きがあった。こうした風潮の下、1990年12月のいわゆる物流二法施行に端を発するトラック業界における一連の規制緩和により零細事業者の新規参入が相次いだ結果、トラック事業者は荷主との力関係で一層弱い立場に立たされることとなった。これが運賃のさらなる低下、あるいは長時間の荷待ちや積載率を度外視した多頻度小口配送といった労働生産性のさらなる低下を招いた。したがって、運賃の引き上げと労働生産性の向上を通じた低賃金の是正には荷主の理解と協力が不可欠だ。

荷主の理解と協力を得るため、トラック業界や国などの関係主体はこれまでさまざまな取り組みを行ってきたが、物流軽視の風潮やトラック業界の過当競争もあり、必ずしも成果を見なかった。しかし、労働力不足がますます深刻化して物流危機が現実味を増し、物流業界が抱える課題に他人事ではいられなくなるに至り、他社と物流を共同化したり、標準化したりして労働生産性の向上に取り組む荷主も現れ始めている。また、運賃の低下は規制緩和だけでなく、これと歩調を合わせるようにデフレが進行し、荷主にとって運送費

用を販売価格に転嫁しにくくなったことも一因と考えられるが、昨今の物価上昇により値上げに対する荷主の耐性は高まっている。さらに、新型コロナウイルスの感染拡大を機に物流の重要性が再認識され、荷主の理解と協力を得やすい環境となっている。経済活動の再開に伴う輸送需要の回復を控えた今が物流危機を回避するラストチャンスと位置付け、荷主を含む関係主体が一致して運賃の引き上げと労働生産性の向上に取り組むべきだ。

業界改革・体質改善の継続を

これに加えて、トラック業界は自らの改革・体質改善に引き続き取り組むべきだ。労働力不足以外にも折からの車両価格の上昇、昨今の燃料価格の高騰、あるいは物価上昇に起因する賃金の上昇圧力などトラック業界を取り巻く環境は厳しさを増している。しかし、トラック事業者の半数以上は保有車両数10両以下と零細で、そもそも経営体力が乏しい。また、零細事業者が多数を占めていることの帰結として、元請事業者を頂点とする多重下請構造となっており、このことも長時間労働・低賃金の原因となっている。

そこで、業界団体は法令の内容を事業者に分かりやすく解説して対応を促したり、国が2008年3月に策定した荷主・元請事業者・下請事業者間の適正取引推進に向けたガイドラインの積極的な活用を促したりすることにより、社会保険未加入やダンピングといった多重下請構造に起因する課題の解決に取り組んでいる。物流危機への懸念から、運賃引き上げや労働生産性向上の機運が高まっているとはいえ、自助努力なしに荷主の理解と協力を得ることはできない。自らの改革・体質改善に向けた取り組みを今後も継続し、業界の健全性確保に努めるべきだ。