
2024年度 国家一般職
一般論文
講評&解答例

れっく **LEC** 東京リーガルマインド



0 001112 237872

KL23787

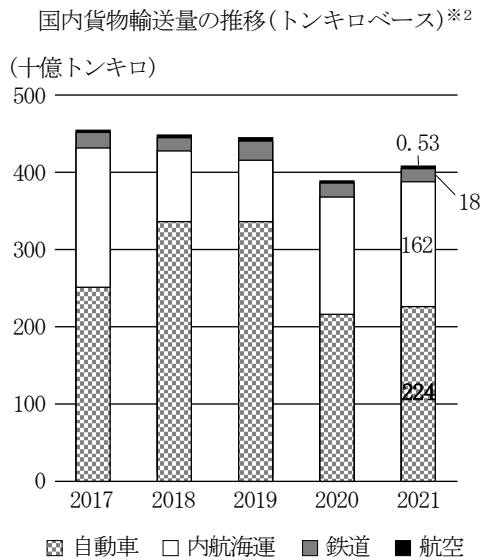
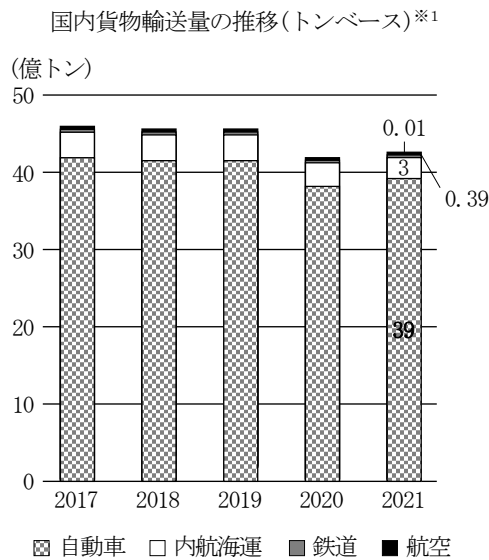
問題

2018(平成30)年6月に成立した働き方改革関連法に基づき、トラックなど自動車の運転業務の時間外労働についても、2024(令和6)年4月から上限規制が適用されることとなった。その結果、2024年度の輸送力(貨物輸送量等)は、2019年度のそれと比較して、14%(トラックドライバー14万人相当)不足すると推計されている。

このような状況に関して、以下の資料①、②を参考にしながら、次の(1)、(2)の問いに答えなさい。

- (1) トラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用されることによる影響について、その影響を受ける者ごとに整理しながら述べなさい。
- (2) (1)の影響を踏まえ、我が国が行うべき取組について、あなたの考えを具体的に述べなさい。

資料① 国内貨物のモード別輸送量



※1 輸送トン数は、輸送した貨物の重量(トン)の合計である。

※2 輸送トンキロは、輸送した貨物の重量(トン)にそれぞれの貨物の輸送距離(キロ)を乗じたものである。

(国土交通省ウェブサイトを基に作成)

資料② 物流の2024年問題に関する専門家の見方

Q. 政府は、トラック運転手の不足を受けて、今後10年程度で船舶や鉄道の輸送量を2020年度の2倍に増やす目標を掲げました。この動きをどう見ますか。

これまで何日もかけてトラックで長距離運送をしていたが、その中間をフェリーや鉄道が担うためトラック運転手の労働時間が削減できる。長距離輸送で何泊もするような勤務が減れば、働き方を重視する若い世代や女性にとっても働きやすくなるだろう。さらに、フェリーや鉄道で荷物を運べば、トラックよりも二酸化炭素の排出量が削減され環境面でもメリットが大きい。

Q. 国の対策では、宅配便の再配達を減らすため、いわゆる「置き配」を選んだり、ゆとりのある配送日を指定したりした利用者にポイントを付与するサービスの実証事業を行うことも盛り込まれました。

国民の行動変容を促すという点で、ポイント付与という経済的な動機付けは効果的だ。これまでどおりの早さで配達を希望する場合と数日遅れを認める場合とでポイントを付けたり価格差をつけたりする仕組みができれば、トラック運転手の労働時間を平準化することにつながる。再配達を希望する人には追加料金を求めるなど、相応の負担がかかることを利用者也理解していくべきだ。物流の2024年問題は、物流業界だけでなく、荷主や利用者の協力も欠かせない。

(NHKニュース2023年10月10日を基に作成)

論 点

(1)について

- 1 トラックドライバーに時間外労働上限規制が適用されることによる影響
 - ① 対ドライバー側（運送企業側）
 - ② 対消費者側

(2)について

- 1 (1)を踏まえた、国として行うべき取組
- 2 資料を用いた1の取組が必要な根拠
- 3 具体的な実施手法

解答例

(1) トラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用されることにより、運送に携わるドライバーは労働時間の短縮が期待される一方、収入の減少が懸念される。従来、時間外労働を行うことで得ていた賃金が得にくくなるため、今までと異なる輸送方法で収入が得られる状態を形成する必要がある。また、消費者側にとっては、トラックドライバーが不足することによって、今までよりも荷物の受け取りに時間がかかるようになるだろう。また、長期的にはドライバー確保のための人件費が輸送費に上乗せされるようになり、配送料金のみならず、様々なモノの価格が高騰する可能性もある。

(2) (1)で述べた影響を踏まえて、国として行うべき取組は、長距離輸送における船や鉄道の利活用と、消費者の意識改革である。

資料①に国内貨物輸送量の推移が示されているが、2020年以降、トンベースの貨物輸送量の減少率と、トンキロベースの貨物輸送量の減少率に差があり、トンキロベースの方が大きい。これは自動車の減少率の大きさによる。一方、船や鉄道は大量輸送に適しているが、トンベースの輸送量を見ると、近5年ではほぼ変化はなく、鉄道は極めて少ない。

そこで、長距離輸送の中間をフェリーや鉄道が担うことで、発送地、受取地のドライバーが長距離移動せずに業務を行えるようにする。資料②にもあるとおり、発送地から最寄りの港までは発送地のドライバーが輸送し、中間を船が輸送を担い、受取地最寄りの港から受取地までは受取地のドライバーが輸送する、という形態をとれば、長時間労働の抑制につながり、今までよりも多様な人々の労働参加を促すことができる。これを実現するには、荷物の輸送状況や管理のデジタル化促進や、各輸送業者間の情報連携を促進できる荷物管理の共有データベースの構築などが必要となる。国としては、これらに対する補助金の支給や、上記を導入したことに伴う労働形態の改善事例などの公表を行うことが有効だろう。

また、資料②にあるとおり、ドライバーの負担軽減にあたっては、荷主や消費者側の理解も欠かせない。ドライバーの負担の要因に再配達がある。そこで、駅やコンビニエンスストアなどに宅配ボックスを設置し、消費者が任意の時間に受け取れるようにすることが有効である。また、荷主には無料配送の範囲に制限をかけるほか、荷下ろしなどの輸送以外の作業料金も支払うよう指導するなどして、輸送にかかる負担をドライバーや物流企業以外にも分散できる状態を形成する必要がある。

物流の担い手不足は、利便性の高い国民生活の維持に大きな悪影響を及ぼす。これらの取組を通じて、ドライバーの業務負担と適正な労働に適正な賃金が支払われる状態を形成し、2024年問題の解決を目指さなくてはならない。

(約1120字)

以上

講評

難易度：C [難問]

テーマ自体は2024年問題という、時事問題としても一般的なテーマである。ただ、資料の活用が難しく、2つの資料を(1)、(2)にどう振り分けるか、国としての取組を資料からどう導くかで悩んだ受験生も多かっただろう。

論文としての典型的な論点からやや外れている、という点では2023年以前の論題でも数多くある。しかし、少子高齢化や地域振興などの論文における典型論点の知識を流用させにくいこと、かつ、資料①を影響および対策のいずれでどう用いるかの方向性を一見して見出しにくいことから、難問の評価を下すこととした。

トータルで2つの資料を用いて、その枠内で提示されている論点を用いられていれば、平均評価は確保できると思われる。(2)の解答に際しては、資料②でフェリーや鉄道の活用と、荷主や利用者の協力という大枠の方向性が示されているため、これをどう行うのか、というプロセスを重視した構成を取ると、より高評価の答案になるだろう。

れっく **LEC** 東京リーガルマインド

著作権者 株式会社東京リーガルマインド

(C) 2024 TOKYO LEGAL MIND K. K. , Printed in Japan

無断複製・無断転載等を禁じます。

KL23787