

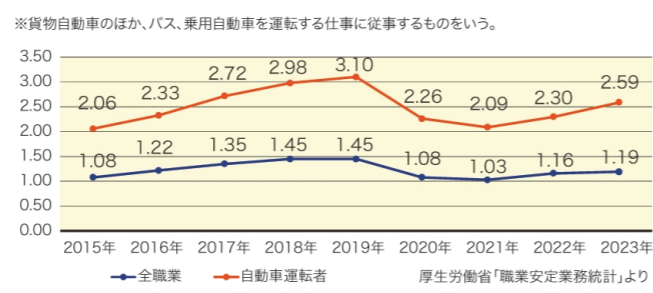
図表① 三重県内事業者の人手不足の状況 (2024年1月時点)

	不足 (%)	やや不足 (%)	適正 (%)	やや過剰 (%)	過剰 (%)	過不足感 (%)
全産業	12.4	45.2	36.4	5.2	0.7	51.7
製造業	6.4	40.1	41.3	10.5	1.7	34.3
非製造業	17.9	50.7	30.0	1.3	0.0	67.3
運輸・倉庫	25.9	59.3	14.8	0.0	0.0	85.2

(※) 過不足感 = (「不足」+「やや不足」と回答した企業の割合 - (「過剰」+「やや過剰」と回答した企業の割合) ÷ 2) × 100 (2024年1月実施)より

規制等によりトラック運転者の労働環境の改善が図られる半面、様々な影響や問題の発生が懸念されている。いわゆる「物流の2024年問題」である。具体的には、労働者の労働時間が短縮・制限されるため、長距離運転者を中心に交代人

グラフ③ 自動車運転者※の有効求人倍率



法に基づく労働基準法の改正に伴い、年間960時間の制限(時間外労働の上限規制)が適用される。また、自動車運転者の長時間労働を防ぐために、拘束時間や休息期間の基準を定めた「改善基準告示(正式名称:自動車運転者の労働時間等の改善のための基準)」が、約27年ぶりに改正施行される。(図表②)

# 物流の2024年問題

株式会社百五総合研究所  
コンサルティング事業部 調査グループ  
主任研究員 服部 諒

様々な商品がぎっしり陳列されたスーパーや、送料無料で様々な荷物が即日届くといった、便利な日常がなくなるかもしれない。2024年4月から、トラック運転者の時間外労働の上限規制が適用される。労働時間が制限されることで、人手不足が加速し、物流の停滞が懸念される「物流の2024年問題」(以下、「24年問題」という)に直面する。今回は、24年問題の概要と、県内の事業者や業界団体の状況、国の取り組みなどについて紹介する。

## 長時間労働・低賃金の労働環境

物流業界におけるトラック運転者の労働環境の課題として、長時間労働の常態化や低収入などが挙げられる。22年の大型・中小型トラック運転者の年間労働時間は、全産業平均(2,124時間)と比べて、いずれも約400時間も長くなっている。また、22年の年間賃金についても、全産業平均(497万円)と比べても少ないのが現状である。このような厳しい状況が影響し、慢性的な人手不足に悩まされており、自動車運転者(※)の有効求人倍率も、全産業平均より約2倍と高い状況が続いている。当社が年2回実施している県内企業の景況感に関する調査(24年1月)では、人手不足と回答し

た企業の割合が、全産業平均で51.7%だったのに対し、運輸・倉庫業では85.2%と30ポイント以上も高い状況であった。※貨物自動車のほか、バス、乗用自動車運転する仕事に従事するものをいう。(グラフ①②③、図表①)

## 2024年問題による影響

長時間労働の解消や働き方改革の推進を図り、新たな人材が確保できる労働環境を整備する一環として、24年4月1日より、トラック運転者の時間外労働時間や拘束時間などに対して、新たな制限の適用や見直しを実施される。具体的には、今まで制限がなかった時間外労働時間について、働き方改革関連

として、

員等が必要になるが人手が確保できない場合は、輸送能力が不足して荷物が運べなくなる。また、それに伴う運輸事業者の売上・収益の減少、残業時間の減少による運転者の収入減少などが想定されており、更に人手確保が困難になるといった、負のスパイラルに陥ることが考えられる。国の試算によると、対策を行わなかった場合、24年度で全国の荷物の14.2%、30年度には34.1%が運べなくなるともみられており、物流が停滞し企業活動や消費生活に大きな影響を及ぼすことが危惧されている。

## 県内事業者の状況と運輸事業者の対応

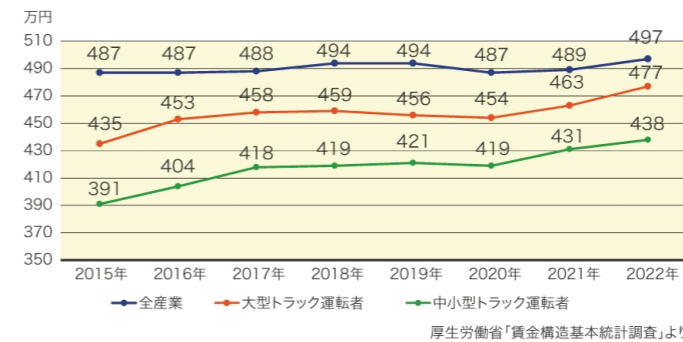
県内事業者においても、24年問題を見据えた対応が行われている。23年6月には、赤福と近畿日本鉄道が、近鉄名古屋駅周辺店舗で販売する「赤福餅」の配送便の一部をトラックから鉄道に置き換えると発表した。鉄道輸送を活用することで、運転手不足への対応と二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量の削減を目指す

また、前述の調査(23年7月/24年1月)において、運輸・倉庫業の企業からは、「待遇・労働条件の改善による採用活動の強化」「業務の省人化・省力化に注力する」といった労働力の確保に向けた声や、「値上げ交渉を実施」といったコスト増加分の価格転嫁交渉を進めるといった声が目立った。なお、23年上期は価格転嫁が進まず採算面で厳しい状況がみられたが、23年度下期では販売価格が上昇しており、採算面の改善もみられ、一部事業者では価格交渉が進んでいることがうかがえる。

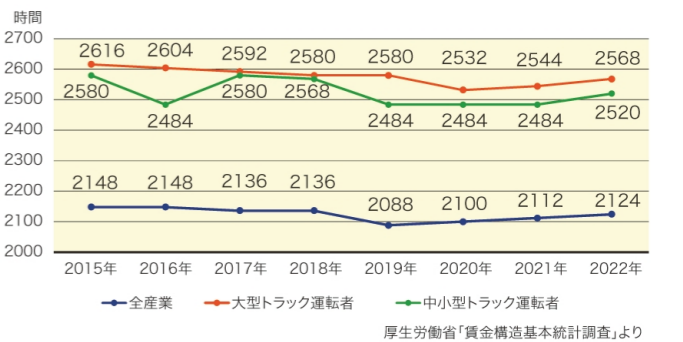
図表② トラック運転者にかかる時間外労働時間・拘束時間について

	2024年3月31日まで	2024年4月1日から	備考
上限時間			
時間外労働時間	なし	<b>年間 960時間</b> (注) 特別条項付き36協定を締結する場合	●働き方改革関連法に基づく労働基準法改正、「時間外労働の上限規制」の適用による規制 ●違反した場合、罰則※あり ※6ヶ月以下の懲役または30万円以下の罰金
拘束時間(原則)	月間 293時間 年間 3,516時間	<b>月間 284時間</b> <b>年間 3,300時間</b>	●働き方改革関連法を踏まえた、「改善基準告示」の改正に伴う見直し ●拘束時間以外に、1日の休息期間に関する基準の見直しも実施

グラフ② トラック運転者の年間収入額の推移



グラフ① トラック運転者の年間労働時間の推移



図表④ 「物流革新緊急パッケージ」の内容(一部抜粋)

物流効率化

- 即効性のある設備投資・物流DXの推進
- モーダルシフトの推進  
(トラック等の自動車による貨物輸送から環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること)
- トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進
- 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援 など

荷主・消費者の行動変容

- 宅配の再配達率を半減する緊急的な取組
- 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

商慣行の見直し

- 現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ
- 適正な運賃の收受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進
- トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化



令和5年10月6日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議「物流革新緊急パッケージ」より

し適正な運賃を求め交渉する際の参考指標となる「標準的運賃」を平均約8%引き上げとす方針が公表された。また、24年2月には、一定規模以上の荷主等に対して、荷待ち・荷役時間の削減など物流効率化に向けた中長期計画の作成・定期報告を義務付けるといった罰則付きの内

容を定めた「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」が閣議決定されるなど、規制措置の早期法制化に向けた取り組みが行われている。大手荷主等の一部事業者からの段階的な対応が予想されるものの、運輸事業者と荷主等における商取引の

図表③ 物流事業者へ求められる主な対応

人材の確保に向けた対応

- 離職防止および若い世代や女性などの新たな人材確保に向けた、労働環境の改善
  - ・賃金体系の見直しによる魅力的な給与水準の確保
  - ・時短勤務等の多様な働き方ができる労働条件の整備
  - ・労働環境の改善による企業イメージの向上およびPR など

業務の効率化

- 各種業務の省力化・省人化による、労働時間や労働力の捻出
  - ・デジタルタコグラフ等のIT機器導入による管理業務等の効率化
  - ・パス予約システム等のシステム導入による荷待ち時間の削減
  - ・物流施設等の自動化・機械化による荷役作業等の削減 など

多様な輸送方法の検討

- 不足する輸送能力の補完や持続的な輸送方法の検討・実施
  - ・鉄道(コンテナ貨物)や内航海運(フェリー・RORO船等)の活用
  - ・中継輸送や他社との連携による共同輸配送の検討 など

収益の確保に向けた対応

- 各種コスト増加分を反映した適正運賃の獲得に向けた交渉・協議
  - ・荷主等への価格転嫁交渉の実施
  - ・多様な運賃・料金設定の提案 など



荷主等への周知・啓発

三重県内の1,000以上の

どの業務効率化や、収益確保のための運賃等の引上げ交渉などは、荷主等が物流業界の現状を把握したうえで、自社の物流を今一度確認し、運輸事業者とともに今後の輸配送計画や運賃体系などを協議していくなどの、協力的な姿勢が欠かせない。

運輸事業者を会員に持つ一般社団法人三重県トラック協会においても、24年問題に関する各種情報について、運輸事業者だけでなく、荷主等へも周知・啓発を行っている。23年9月に開催した荷主等と運輸事業者のための24年問題に関する説明会では、定員数を大きく超える約300の事業者が参加するなど、24年問題に対する荷主等や運輸事業

者の関心度の高さがみられた。しかし、大手を除く中小規模の荷主等における24年問題への対応姿勢は、業界や同業他社の動向の様子見している状態であり、運賃交渉や物流効率化に向けた運輸事業者との協議といった取り組みはあまり進んでいないようだ。また、運輸事業者からは、運賃交渉を実施しても荷主等からの回答が得られないといった声や、小規模な運輸事業者は運賃交渉など荷主等へ意見することで、業務発注を止められてしまおうといった危機感が強く、運輸事業者からの動きも順調とはいかない様子である。協会では、荷主等への24年問題の周知・啓発について、24年4月以降も継続していくほか、原価計算による適切な運賃算出や運賃交渉の支援ができる専門家を設置することで運輸事業者の支援を実施していく予定である。

国による物流革新に向けた取り組み

国では、24年問題を契機に物流が停滞することに大きな危

内容を変える大きなきっかけになることが期待される。

おわりに

24年問題は、運輸事業者だけでなく、荷主そして消費者など全ての人に影響する問題である。

荷主等は、運輸事業者はいくらかでもいるといった荷主至上主義的な視点を今一度改めて、現状の自社物流についての把握および理解を深め、既存の運輸事業者と積極的に話し合いの場を設けていく必要がある。話し合いの場は、安定的かつ持続的な自社の物流網を確保するうえで必要不可欠だからだ。話し合いの結果、現状の輸送依頼の内容や運送料金の見直しなどにも対応せざるをえない状況にも直面するだろうし、製品等における物流コストを見直す機会にもなるだろう。早期に増加する物流コストを把握し、製品の仕入や販売方法を見直すことや、新たな付加価値の提供を検討することは、他社との差別化にも繋がるかもしれない。

運輸事業者の中には、運賃交

機感を持っており、23年3月に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置し、6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」、10月に「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめ公表した。

パッケージ等では、「物流の効率化」「荷主・消費者の行動変容」「商慣行の見直し」の大きく3つの対策が必要としている。「物流の効率化」では、業務施設の自動化やDX(デジタル・トランスフォーメーション)による生産性の向上、鉄道・海運などの更なる活用による輸送方法の多様化などの推進。「荷主・消費者の行動変容」では、宅配便の再配達削減に向けた実証事業の実施や各種広報を通じた消費者の意識や行動変容の強化。「商慣行の見直し」では、運輸事業者が適正な運賃を受け取れる商取引の改善に向けた規制的措置の法制化や監視・指導の強化、といった事項に緊急的に取り組むとしている。(図表④)

運賃交渉に関する事項として、23年12月の国土交通省の有識者会議において、荷主等に対

渉や業務効率化の依頼を行わないことで、荷主等からの受注を死守しようとする事業者もいるかもしれない。しかし、そのような事業者が、売上や収益を落とさず、労働環境を改善し、人材を維持・確保できるとは考えづらい。運輸事業者も、荷主等の対応を待つのではなく、24年問題を好機と捉え、業界一丸となり、強気の姿勢で荷主等へ交渉・依頼していくことも必要だろう。ただし、その際には、運輸事業者から、料金引上げとなる具体的かつ明確な理由が必要であるほか、物流効率化に向けた運輸事業者による対応状況の報告や荷主等が取り組める効率化のための方策などを丁寧に説明することも必要だ。運輸事業者自身が物流の専門家として認識を持ち、24年問題に対して積極的な対応をしていくことで、荷主等から信頼され、適正運賃を受領できる事業者を目指していくことが望まれる。