

4月からトラック運転手の時間外労働の上限規制が適用され、労働時間が制限される。厚生労働省によると、トラック運転手の年間労働時間は、全産業平均と比べて400時間前後も長く、長時間労働の解消や働き方改革が課題となっている。

規制によって運転手の働き方の改善が図られる反面、労働時間の短縮により人手不足が加速し、輸送能力が不足してモノが運べなくなる「物流の2024年問題」が懸念されている。国の試算では、対策を行わなかった場合、24年度は全国の荷物の約14%、30年度には約34%が運べなくなるとしている。

国は昨年10月、「物流革新緊急パッケージ」を打ち出し、「物流の効率化」「荷主・消費者の行動変容」「商慣行の見直し」の対策が必要とした。

効率化に向けては、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・海運などの活用による輸送方法の多様化などに取り組むとした。また、宅配便の再配達削減に向けた消費者の意識や行動変容の強化、物流事業者が適正な運賃

を受け取れる商取引の改善などを推進するとした。

県内では昨年6月、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」の配達便の一部をトラックから鉄道に置き換えたと発表した。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という。

当社が23年7月に行った県内企業への調査では、人手不足と回答した企業の割合が、全産業では8割だったのに対し、運輸・倉庫業では8割弱に上り、既に人手不足感が高いことがわかった。企業からは24年問題を見据えて、「採用活動や業務の省人化・省力化」に注力している」との声も聞かれた。

物流サービスを利用する荷主や消費者にも対応が必要となる。荷待ち時間の短縮に向けた配送計画を物流事業者と検討することや再配達削減のために受け取り方法を工夫するなど、24年問題を自分事として捉え、事業者の支援につながる取り組みを共に実施していく姿勢が期待される。