

「2024年問題」について

働き方改革関連法によって2024年4月以降、ドライバーの拘束時間が減ることにより、様々な問題が懸念されます。

	現 行	見直し(令和6年4月～)
拘束時間	<ul style="list-style-type: none"> ・1日 原則13時間以内 最大16時間以内 (15時間超は1週間2回以内) ・1ヶ月 293時間以内 	<ul style="list-style-type: none"> ・1日 原則13時間以内 最大15時間以内 (14時間超は1週間2回以内) ・1ヶ月 284時間以内
休息期間	継続8時間以上	継続11時間を基本とし、9時間下限
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・4時間を超えないこと。 (30分以上の休憩等の確保(1回10分以上で分割可)) 	<ul style="list-style-type: none"> ・4時間を超えないこと。 (30分以上の休憩の確保(1回概ね10分以上※で分割可)) <p>※「1回概ね10分以上」とは、10分未満の運転の中断が3回以上連続しないこと ※運転の中断は、原則休憩とする</p>

・ドライバーの拘束時間の減少

特に長距離輸送を行う業者では長時間労働が発生しやすいので、今までどおりに運べなくなる、もしくは法を順守した経営を行うのが困難な状況になると予想されます。

・売上・利益の減少

1日に運ぶことのできる荷物の絶対量が少なくなり、利益の減少につながります。運賃を上げれば価格競争に敗れて顧客離れが起こる恐れがありますから、安易に値上げをすればよいというわけにもいきません。

・ドライバーの収入減少

残業時間が規制されれば、その分ドライバーが受け取れる残業代も少なくなります。ドライバーが十分な収入を得られなくなって生活に困窮する恐れがありますし、収入減少による離職が起これば、人材不足に陥る可能性もあるでしょう。

物流需給ギャップ(NX総研による試算)

(1) 不足する輸送能力(全体)

	不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数
2019年度データ	14.2%	4.0億トン

※拘束時間を3,400時間とした場合、不足する輸送能力は5.6%、不足する営業用輸送トン数は1.6億トンと見込まれる。

(2) 不足する輸送能力(発荷主別)(2019年度データ)

業界	不足する輸送能力の割合
農産・水産品出荷団体	32.5%
建設業、建材(製造業)	10.1%
卸売・小売業、倉庫業	9.4%
特積み	23.6%
元請の運送事業者	12.7%
紙・パルプ(製造業)	12.1%
飲料・食料品(製造業)	9.4%
自動車、電気・機械・精密、金属(製造業)	9.2%
化学製品(製造業)	7.8%
日用品(製造業)	0.0%

(3) 不足する輸送能力(地域別)(2019年度データ)

地域	不足する輸送能力の割合
北海道	11.4%
東北	9.2%
関東	15.6%
北陸信越	10.8%
中部	13.7%
近畿	12.1%
中国	20.0%
四国	9.2%
九州	19.1%

トラックドライバーの年間拘束時間を3,300時間にする際に不足する輸送能力の試算値

出典:持続可能な物流の実現に向けた検討会第3回資料(令和4年11月11日)

『物流の2024年問題』の影響について(2) (株式会社 NX総合研究所 提出資料)

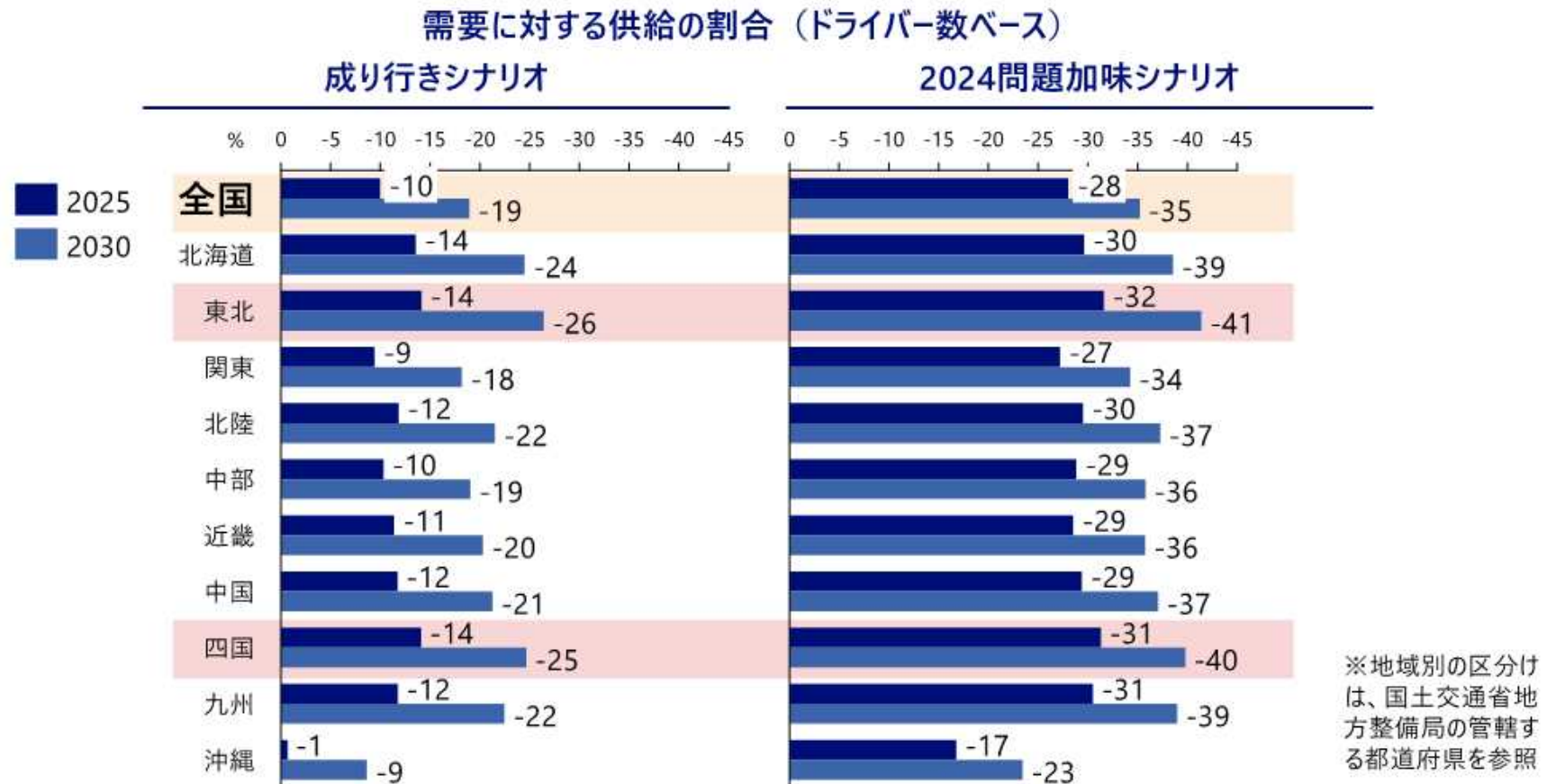
2030年度までの物流需給ギャップを推計すると、

- ドライバー不足により、2030年には輸送能力の19.5%が不足。
- 2024年問題の影響と合わせて、輸送能力の34.1%が不足する可能性。

ドライバーの需給ギャップ(野村総研による試算)

成り行きシナリオと2024年問題加味シナリオの需給ギャップ

2024年問題を加味すると、2030年には供給不足により全国の約35%の荷物が運べなくなる
東北と四国といった、地方部がより逼迫する



現在の物流ネットワークを維持しようとする、料金の割増や運送頻度の低下が生じる恐れ

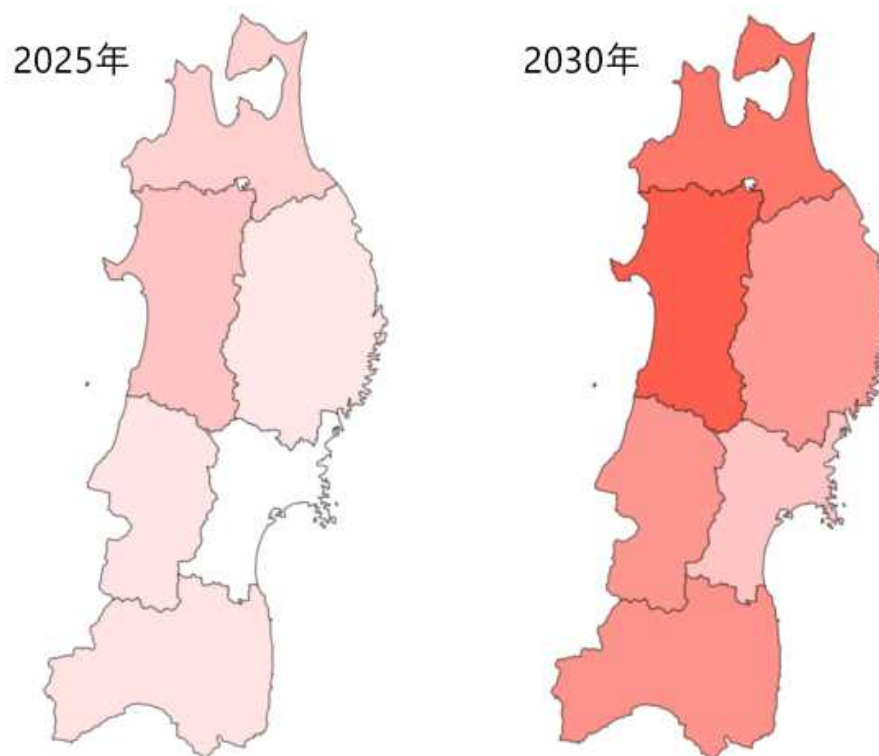
出典：株式会社野村総合研究所「第351回NRIメディアフォーラム」(令和5年1月19日)
「トラックドライバー不足時代における輸配送のあり方 ～地域別ドライバー不足数の将来推計と共同輸配送の効用～」

東北の都道府県別の需給ギャップ

東北における需給ギャップをみると、例えば秋田県では、2030年時点で約46%もの貨物がこのままでは運べなくなる可能性がある

東北における、2024年問題加味シナリオでの、需要に対する供給の割合（ドライバー数ベース）

	2025年	2030年
青森県	-33%	-44%
岩手県	-31%	-40%
宮城県	-28%	-37%
秋田県	-35%	-46%
山形県	-31%	-41%
福島県	-31%	-41%



出典：株式会社野村総合研究所「第351回NRIメディアフォーラム」(令和5年1月19日)

「トラックドライバー不足時代における輸配送のあり方 ～地域別ドライバー不足数の将来推計と共同輸配送の効用～」

1. 物流の危機的状況に対する荷主企業や消費者の理解の醸成が不十分
2. 物流プロセスの課題（非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化、着荷主の協力の重要性）
3. 物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）における課題

荷主のみなさん

(表)

2024年問題を知っていますか、本当に?



2024年4月以降、こんな問題が懸念されます。

●ドライバーの拘束時間の減少

特に長距離輸送を行う業者では長時間労働が発生しやすいので、現在の人数や車両数ではこれまでどおりに運べなくなる、もしくは法を順守した経営を行うのが困難な状況になると予想されます。

●売上・利益の減少

1日に運ぶことのできる荷物の絶対量が少なくなり、利益の減少につながります。運賃を上げれば価格競争に敗れて顧客離れが起こる恐れがあり、安易に値上げをすればよいというわけにもいきません。

●ドライバーの収入減少

残業時間が規制されれば、その分ドライバーが受け取れる残業代も少なくなります。ドライバーが十分な収入を得られなくなって 離職が起これば、人材不足に陥る可能性もあるでしょう。



- ・個々ではよい改善はできません。
- ・荷主・トラック事業者など関係者一体で考えていくことが重要です。
- ・今まで取り組んできた様々な好事例を参考に改善を進めていきましょう。

・業務の合理化・労働時間の改善 → 協議会での荷主との検討・ガイドラインを参考に推進

荷主:荷役作業の合理化 ⇨ 荷待ち時間等の改善によるコスト削減

【荷主とトラック運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン】(国土交通省HP)

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha.tk4_000107.html

・ワークシェア → 求人 → ホワイト物流・働きやすい職場認証制度によるPR等

ドライバー:働きやすい職場環境の確立 ⇨ 若年層の取り込み、高齢化の解消

【「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト】

<https://white-logistics-movement.jp>

【自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」】

<https://www.untenshashokuba.jp>

・ドライバー確保 → 待遇向上 → 標準運賃の確保等

事業者:低賃金・労働時間の改善 ⇨ 労働環境改善による人材の確保、業務の効率化

【標準的な運賃の告示】

<https://www.mlit.go.jp/common/001430908.pdf>

(裏)

改善基準告示とは

改善基準告示とは、平成元年に労働大臣告示として制定された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」のこと。すべての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間（始業から終業までの時間（休憩時間を含む））、休息期間（勤務と勤務の間の自由な時間）、運転時間等の基準で、自動車運転者の業務の特性を踏まえ、労働時間等の労働条件の向上を目的としている。

改正改善基準告示(トラック) (抜粋)

	現 行	見直し案 (令和6年4月～)
拘束時間	・1日 原則13時間以内 最大16時間以内 (15時間超は1週間2回以内) ・1ヶ月 293時間以内	・1日 原則13時間以内 最大15時間以内 (14時間超は1週間2回以内) ・1ヶ月 284時間以内
休息期間	継続8時間以上	継続11時間を基本とし、9時間下限
連続運転時間	・4時間を超えないこと。 (30分以上の休憩等の確保(1回10分以上で分割可))	・4時間を超えないこと。 (30分以上の休憩の確保(1回概ね10分以上※で分割可))

※「1回概ね10分以上」とは、10分未満の運転の中断が3回以上連続しないこと。車運転の中断は、原則休憩とする。

改善基準告示に違反すると・・・

トラック事業者は、改善基準告示違反があった場合、貨物自動車運送事業法により、警告、車両停止、事業停止等の行政処分を科せられます。

2024年問題はすぐそこです!!



何とかしなければ物流が停滞!?
結果、経済や生活の停滞に!!