

押さえおきたい

2024年問題が及ぼす影響と支援のポイント

影響①～③：大原みれい 株式会社NX総合研究所

支援①～③：赤尾幸彦 株式会社NX総合研究所

影響 1 物流の停滞
いままでどおりモノが運べなくなるおそれ



働 き方改革関連法の施行により、2024年4月からトラックドライバーを含む自動車運転業務の所定時間外労働時間の罰則付き上限規制(年間960時間)が、

また同法を踏まえた改善基準告示の改正により、1年の拘束時間の上限規制(原則3300時間)が同じく2024年4月より適用となる。この上限を超える部分の輸送ができなくなることで、いままでどおりモノが運べない物流の停滞が起こりえるというところが「物流の2024年問題」である。

では、具体的にどのくらいの輸送能力が不足するのか。政府の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」での試算を見てみよう。営業用トラック輸送につ

不足する輸送能力(2019年度データ)

■発荷主別

業界	不足する輸送能力の割合
農産・水産品出荷団体	32.5%
特積み	23.6%
元請の運送事業者	12.7%
紙・パルプ(製造業)	12.1%
建設業、建材(製造業)	10.1%
卸売・小売業、倉庫業	9.4%
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%

■地域別

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

(出所)「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終取りまとめ」より抜粋

送ができなくなることで、いままでどおりモノが運べない物流の停滞が起こりえるというところが「物流の2024年問題」である。

POINT

- 2030年度には輸送能力が3割以上不足するとの試算も
- まずはドライバーの荷待ち・荷役時間の削減が急務に

物流を停滞させず物流機能を維持するため、まずはドライバーの労働時間短縮に向けた荷待ち時間や荷役時間等の削減が急務だ。加えて輸送システムや取引条件の見直しなど、働き方改革と生産性の向上に取り組みことで、人材確保や健全な事業経営につなげていく必要がある。

影響 2 売上・利益の減少
超過分の仕事は断らざるを得ない場合も



2 024年問題と併せて「物流の2023年問題」も確認しておこう。中小企業は月60時間超の時間外労働への割増賃金率の適用が猶予されていたが、2023年4月にその適用猶予が廃止され、60時間超の割増賃金率は50%となった。

物流事業者の9割は中小・零細といわれている。この物流の2023年問題で、多くの事業者が影響を受けた。

また2019年4月から、5日間の年次有給休暇の取得も義務化。時間外労働の制限や年次有給取得義務が事業者の収入減やコスト増につながり、燃料費高騰や物価高も相まって利益を圧迫している。

2024年4月以降適用の改正改善基準告示では原則、1日の拘束時間は13時間以内、最長でも15時間以内(14時間超は週2回までが目安)、1カ月は284時間以内、1年は3300時間以内とされている。運転時間は2日平均で1日9時間以内、連続運転時間は4時間以内でなくてはならず、超える場合は合計30分以上の休憩が必要である。

とりわけ長距離輸送や長時間運行の場合、今後は適正な休憩時間や休息期間を含めた運行計画への見直しが必要となる。上限を超えてドライバーを働かせることはコンプライアンス違反となるため、超

過分の仕事を断らざるを得ないこともあるだろう。

時間が、合計で3時間強と

と変わらぬ仕事量をこなすには、どうすればよいか。まずはドライバーの長時間労働の二大原因である荷待ち・荷役時間を削減することだ。これにより、同じ運転時間でも拘束時間を短縮できる。

例えば、適切な積込時間や荷卸時間の指定、バース予約システムの導入、手荷役からパレット荷役への変更、荷主側による荷揃えの徹底、ノー検品などが考えられる。

経済産業省・農林水産省・国土交通省による「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」では、ドライバーの1運行あたりの荷待ち・荷役作業にかか

POINT

- 多数の物流事業者は2023年問題の影響を受けている
- 適切な積込時間や荷卸時間の指定などで拘束時間を短縮