

「物流の2024年問題」 対策への 御協力依頼

商務・サービスグループ
物流企画室

「物流の2024年問題」(トラックドライバーの時間外労働の上限規制)

- トラックドライバーの長時間労働是正のため、2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限規制(年960時間)が適用。
 - 物流効率化に取り組まなかった場合、労働力不足による物流需給がさらに逼迫するおそれがあり、コロナ前の2019年比で最大14.2%(4.0億トン)の輸送能力不足※が起これと試算されている。(物流の2024年問題)
 - さらに、2030年には、34.1%(9.4億トン)の輸送能力不足※が懸念される。
- ※株式会社NX総合研究所試算(2022年11月11日)

トラックドライバーの働き方改革

法律・内容		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
労働基準法	時間外労働の上限規制(年720時間)の適用【一般則】		大企業に適用	中小企業に適用				
	時間外労働の上限規制(年960時間)の適用【自動車運転業務】							適用
	月60時間超の時間外割増賃金引き上げ(25%→50%)の中小企業への適用						適用	

		現行	2024年4月以降(原則)
改善基準告示(抄)	年間拘束時間	3,516時間	3,300時間
	1ヶ月の拘束時間	293時間	284時間
	1日の拘束時間	13時間	13時間
	休息時間	継続8時間以上	継続11時間を基本とし、9時間下限

「物流の2024年問題」の影響により不足する輸送能力試算(NX総合研究所)

○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)
14.2%(4.0億トン)

○発荷主別(抜粋)

業界	不足する輸送能力割合
農産・水産品出荷団体	32.5%
紙・パルプ(製造業)	12.1%
建設業、建材(製造業)	10.1%
自動車、電気・機械・精密、金属(製造業)	9.2%

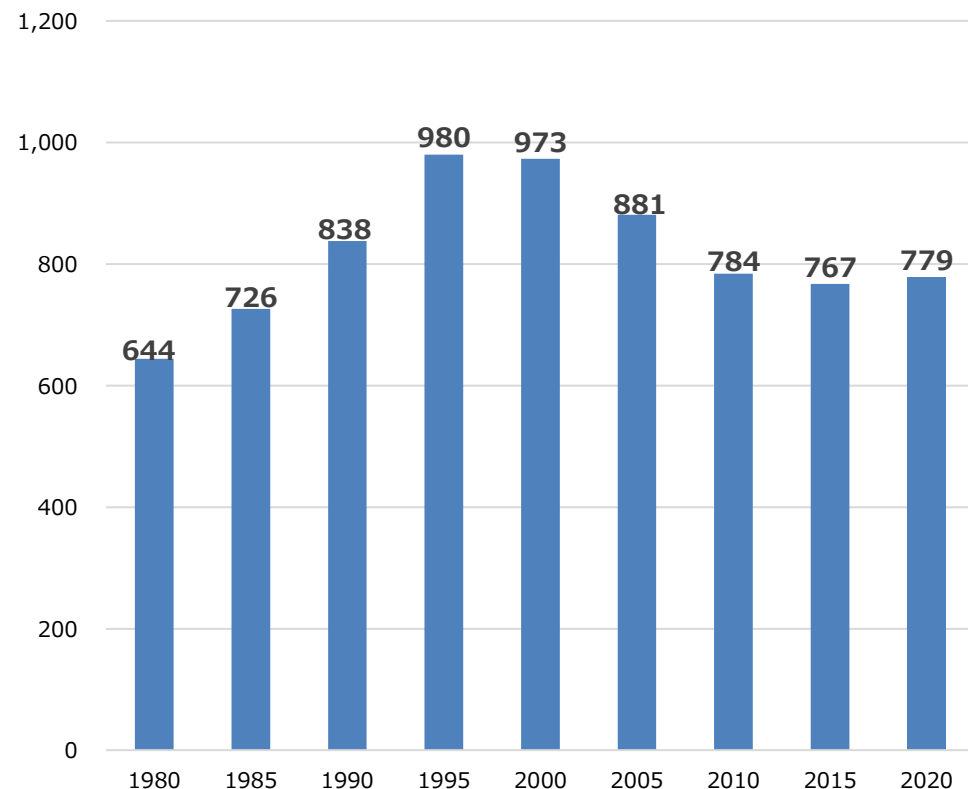
○地域別(抜粋)

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%

トラックドライバーの減少と年間所得の推移

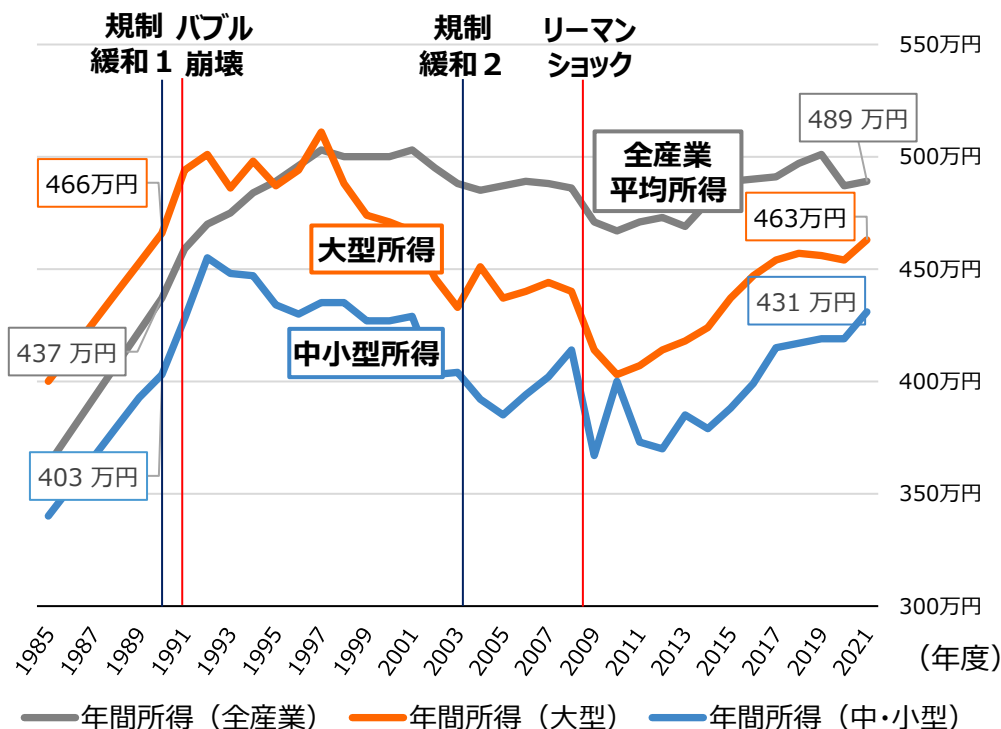
- トラックドライバーの数は90年代をピークに減少している。
- 労働力不足等を背景に、トラックドライバーの年収は、近年、やや上昇。しかし、全産業平均よりも、なお1～2割低い。

(千人) 道路貨物運送業の運転従事者数の推移



(出典) 国勢調査より経済産業省作成

トラックドライバーの年収推移

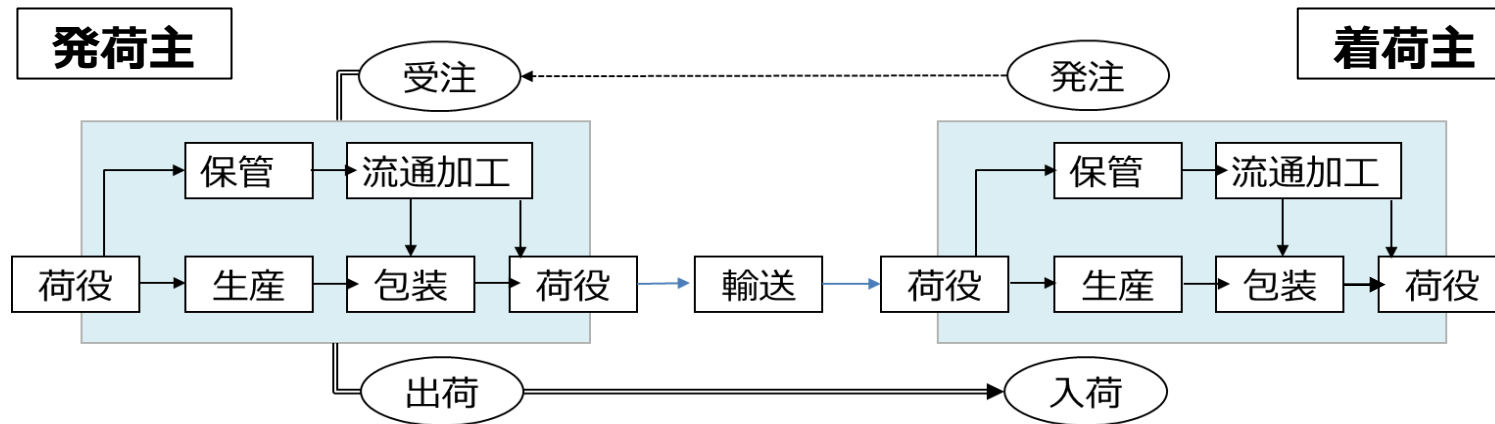


出典：年間所得：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省自動車局にて作成

※規制緩和1：事業参入について免許制から許可制に、運賃を認可制から事前届出制に変更等。
※規制緩和2：営業区域廃止、最低車両台数を全国一律5両に、運賃を事後届出制に変更。

物流効率化における荷主の取組の重要性

- 物流需要は受発注により発生。出荷・入荷の条件決定には発・着荷主が大きく関わっている。
- このため、パレット化による作業負荷の削減や、荷積み・荷卸しに係る荷待ち時間の削減、共同輸配送などの効率的な輸送の実現には、物流機能と調達・生産・販売・回収などの分野を総合的に考えるロジスティクスの視点から、荷主の積極的な取組が重要となる。



(出典) 苦瀬博仁『ソーシャル・ロジスティクス』を参考に経済産業省が作成し一部加工

1運行の平均拘束時間とその内訳
(荷待ち時間がある運行)



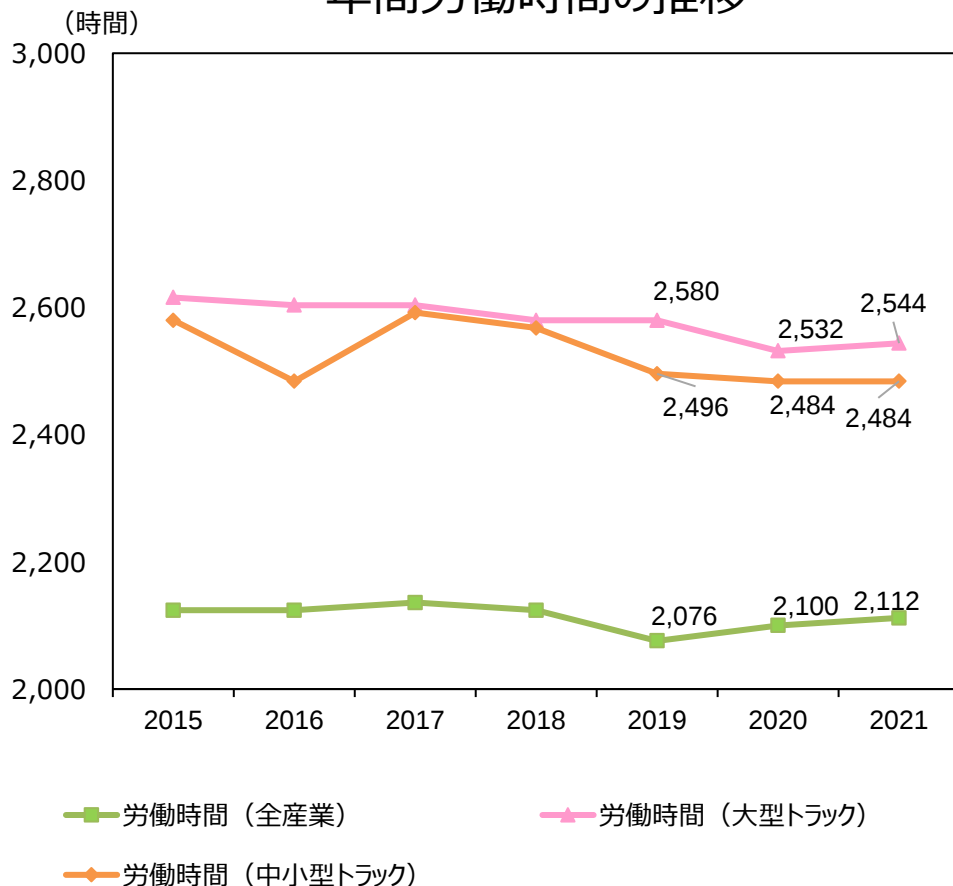
※荷待ち時間がない運行についても、荷役時間（積み卸し時間等）は発生する。
出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（令和2年度）」

- ・ トラックドライバーの拘束時間のうち、運転時間・休憩時間等は運用変更のみでの短縮は難しいため、荷待ち時間・荷卸し時間の削減に取り組むことが必要。
- ・ 荷待ち時間・荷卸し時間の削減は、荷主が事業所の混雑状況等といった物流の状況を把握し、発注方法等を改善することにより可能となる。

トラックドライバーの働き方に関する現状

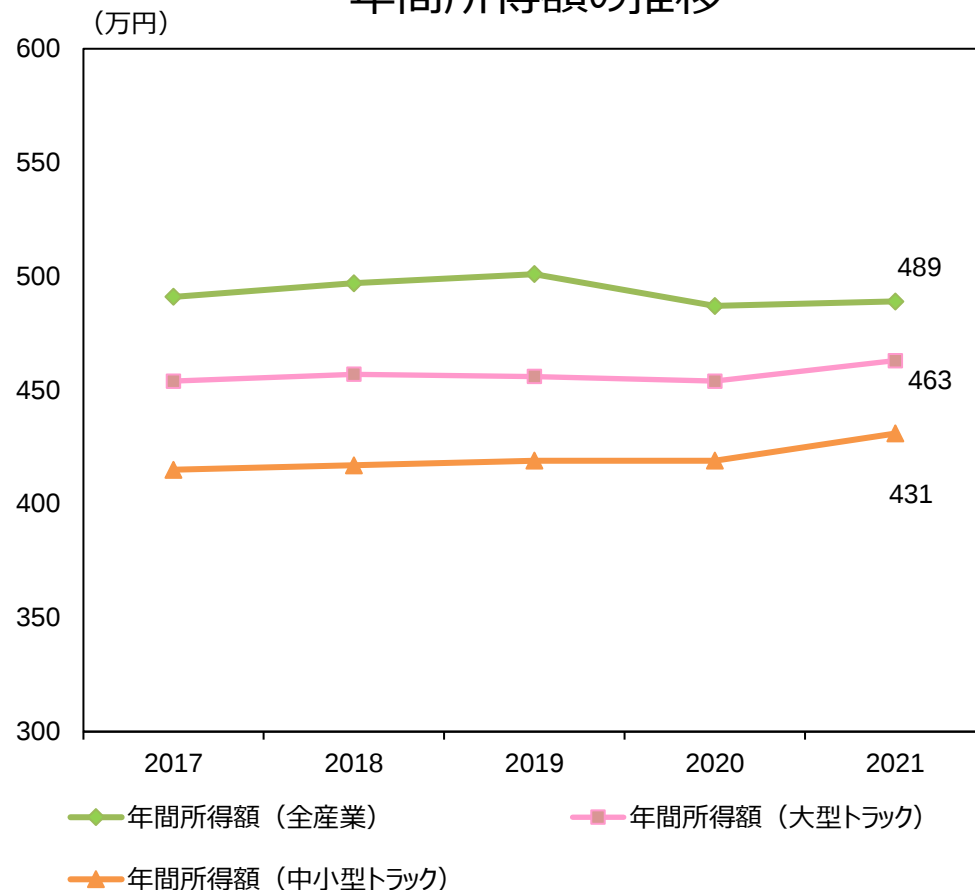
- トラックドライバーと全産業を比較すると、年間労働時間は約2割長く、年間所得額は近年微増傾向にあるが、全産業に比べ5%～10%低い水準となっている。

年間労働時間の推移



(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省自動車局にて作成

年間所得額の推移

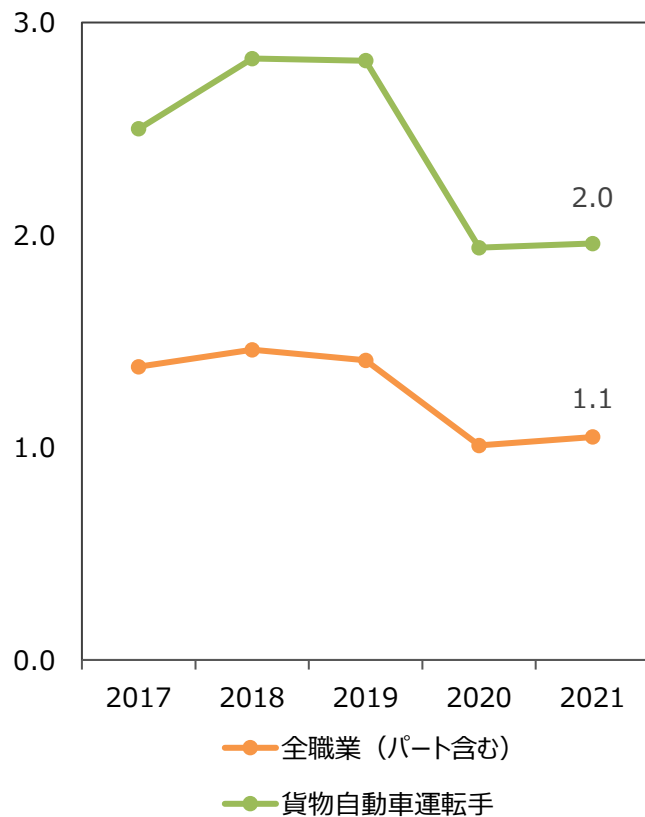


(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省自動車局にて作成

トラックドライバーの働き方に関する現状

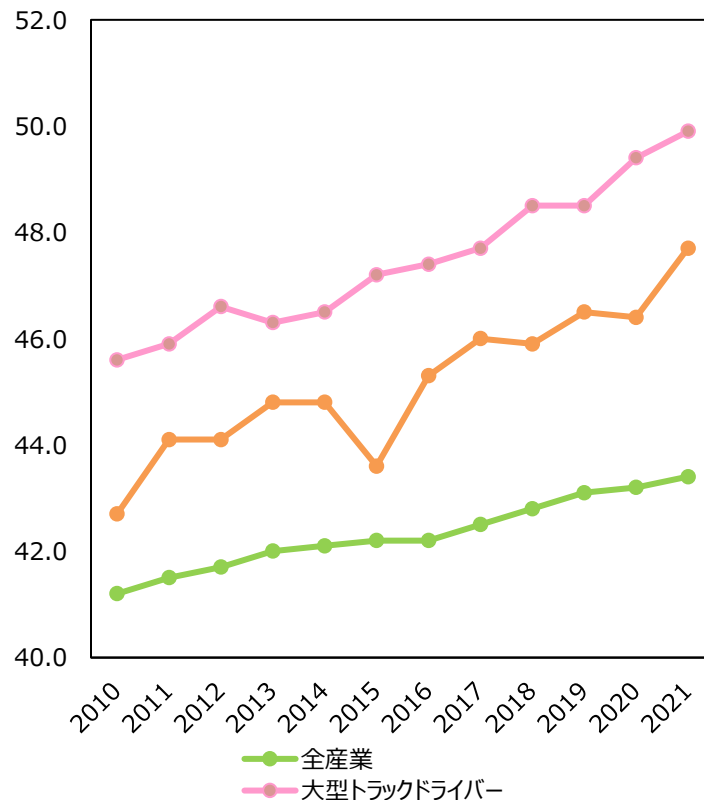
- トラックドライバーの有効求人倍率は全産業の約2倍と、人手不足感が強くなっている。
- 平均年齢についても、全産業に比べ4～6歳程度高くなっており、従業員構成としては、他産業に比して40歳～50歳の占める割合が高く、若年層と高齢層の割合が低い。

有効求人倍率の推移



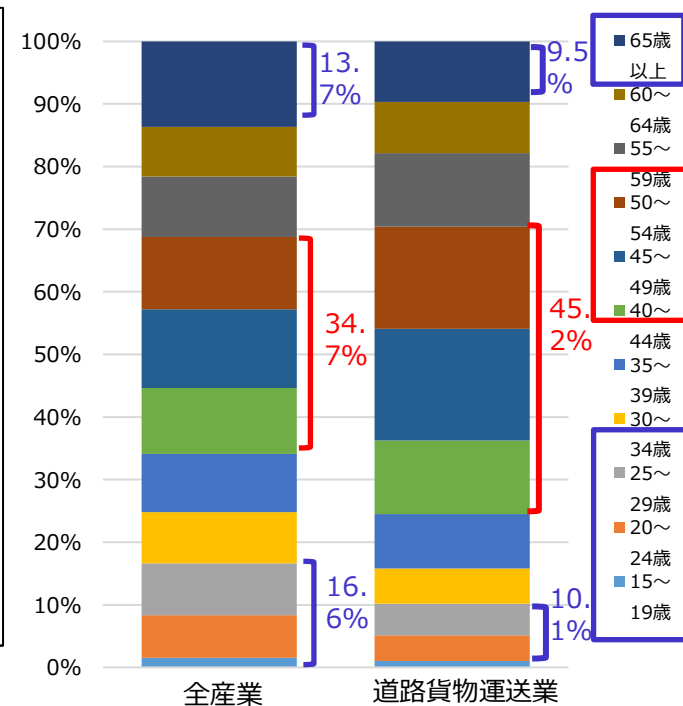
（出典）厚生労働省「一般職業紹介状況」から国土交通省自動車局にて作成

平均年齢の推移



（出典）厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より経済産業省作成
 ※令和2年に調査項目及び調査方法の見直しが行われたため、令和元年以前については、「令和2年と同じ推計方法を用いた過去分の集計」を用いた。

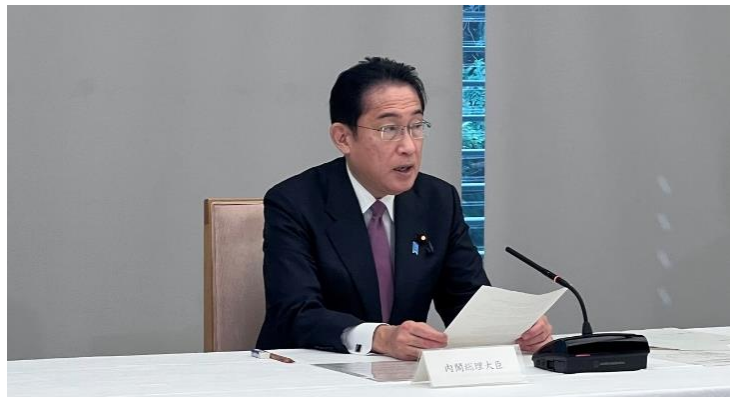
年齢構成



（出典）総務省「労働力調査」

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」について

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、関係行政機関の緊密な連携の下、政府一体となって総合的な検討を行うため、**令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置・開催。**



＜構成員＞

議長 内閣官房長官
副議長 農林水産大臣
経済産業大臣
国土交通大臣
構成員 内閣府特命担当大臣
(消費者及び食品安全担当)
国家公安委員会委員長
厚生労働大臣
環境大臣

※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求める。

■ 総理指示

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題に直面しています。物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーに働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど1年となります。
- 一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。
- これに対応するため、荷主・物流事業者間等の商慣行の見直しと、物流の標準化やD X・G X等による効率化の推進により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要です。
- このため、物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。
- そこで、1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめてください。

業界・企業の皆様に御協力いただきたい事項

- 安定的な物流を維持していくためには、物流リソースの効果的な活用が不可欠であり、以下の取組について、発荷主・着荷主双方の観点から御理解・御協力をいただきたい。

①荷待ち・荷役時間等の把握、「2時間以内ルール」等の対応可能性の検討（5～6月）

- ・「荷待ち時間」や「荷役時間」、「小ロット輸送」がトラックドライバーの長時間労働の一因となっており、荷主企業の時間指定、パレット指定、共同輸配送等の取組で緩和可能。
- ・経済産業省において、荷主企業向けの「準則」を策定し、荷待ち・荷役時間を原則として2時間以内に短縮すること（2時間以内ルール）等を検討中（6月頃予定）。
- ・荷待ち・荷役時間を削減するためには、まず自社において、荷待ち・荷役時間等を継続的に把握していただくことが重要（例えば、トラックの出入構時間の計測で合計時間は計測可能）。
- ・実態把握を踏まえ、荷待ち・荷役時間2時間以内への短縮可能性や、追加的に必要となる設備投資等についてご検討いただきたい。

※業界特有の事情により2時間以内への短縮が困難である業界もあると想定されるため、その場合は代替となる目標を業界において設定いただく。

②自主行動計画の策定について（6月頃改めて依頼）

- ・①の準則を6月頃に策定後、各業界において、準則を参考に、「物流対策自主行動計画」（業界における具体的な取組）について、年内に取りまとめ、実施を進めていただきたい。

※「準則」については、実効性を確保するための法制化も検討中。

③追加的に必要となる支援施策

- ・既存の設備投資補助金等では対象とならないような追加的支援施策の必要性があれば、お知らせいただきたい。

※いただいた意見を踏まえ、支援施策を検討。

【参考①】「荷待ち等 2 時間以内ルール」の効果

- 物流効率化に取り組まなかった場合、2024年度に最大14.2%（4.0億トン）の輸送能力不足が起こると試算。
- 荷待ち・荷役時間を約 3 時間と仮定した場合、これを荷主側の改善努力で 2 時間以内に短縮すれば、約 4 億トンの輸送能力を捻出でき、2024年問題を克服できる可能性。

「物流の2024年問題」の影響により 不足する輸送能力試算（NX総合研究所）

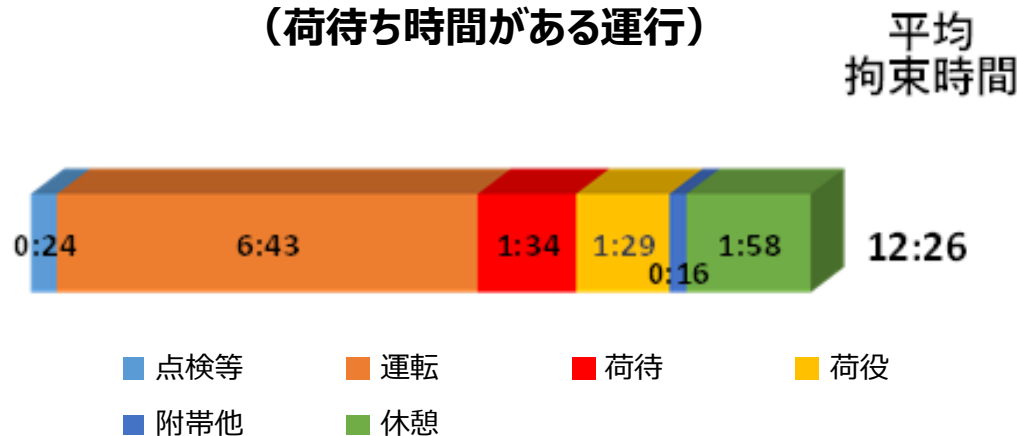
○2024年度

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）
14.2%（4.0億トン）

○2030年度

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）
34.1%（9.4億トン）

1運行の平均拘束時間とその内訳 （荷待ち時間がある運行）



※荷待ち時間がない運行についても、荷役時間（積卸し時間等）は発生する。
出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（令和2年度）」

（参考）輸送能力を1億トン補うには（国土交通省試算）

荷待ち時間を14分短縮（94分→81分）
または **荷役時間を9分短縮**（89分→80分）

荷待ち時間 + 荷役時間を現行の平均3時間から2時間以内に短縮する荷主の改善により、4億トンの輸送能力を捻出

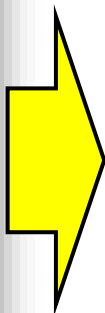
【参考②】物流効率化の具体例（パレット化）

- 生産拠点から納品先までパレット輸送することで、出荷・荷卸し時の作業時間を削減。

【バラ積み・バラ降ろし】



バラ積み・バラ降ろし
2～3時間/車



【パレット化】



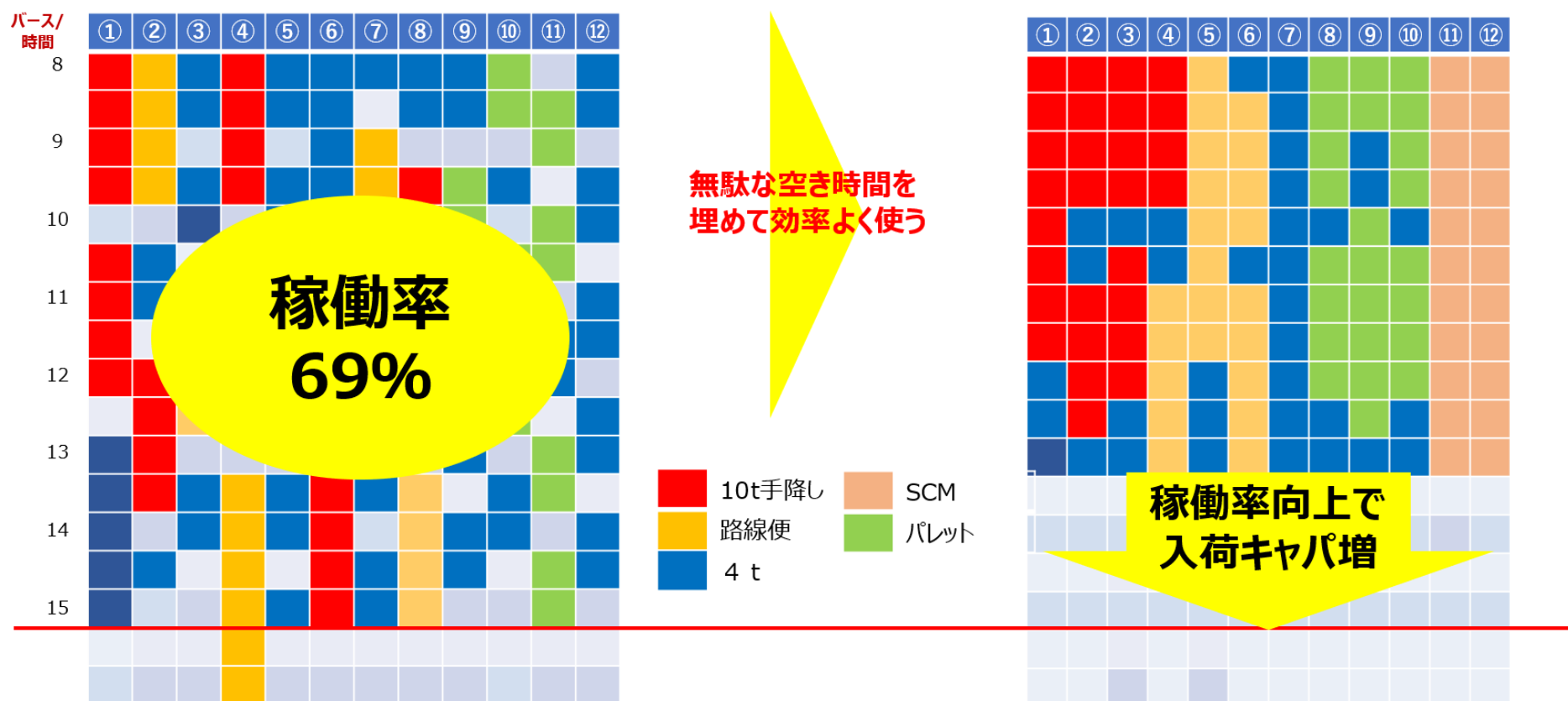
フォークリフト作業
20～30分/車

【参考③】物流効率化の具体例（バース予約システム）

- トラック到着時間の予約システムを導入することで、トラックドライバーの待機時間を削減するとともに、荷主企業側の作業効率も向上。

※荷主企業向けアンケートの結果、システムを導入している事業者は約7%。

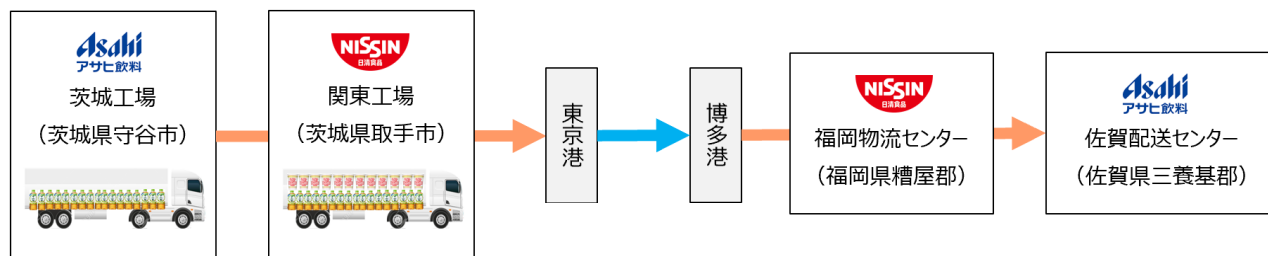
（経済産業省による令和4年度アンケート調査結果。回答数：約2,500社）



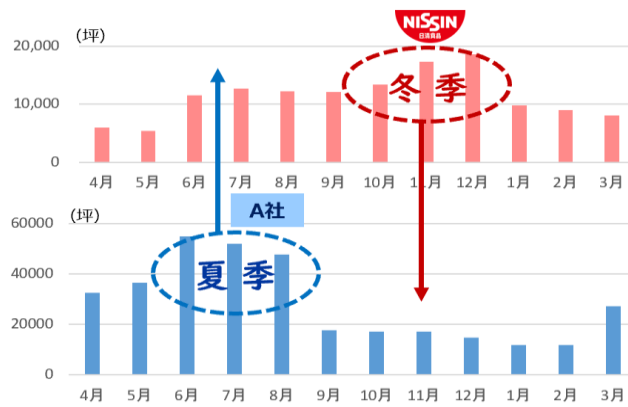
【参考④】物流効率化の具体例（共同輸配送・平準化）

- 異業種企業による混載や、季節ごとの需要変化に合わせた倉庫の共同利用により、トラック輸送や倉庫使用を効率化。

■ 共同輸送



■ 倉庫相互利用



冬季に需要が増加する即席麺と、夏季に需要が増加する飲料で倉庫における保管を平準化