

## 「2024年問題」は物流革新の契機になるか（1）

### ◆2024年トラックドライバー働き方改革で、トラック輸送能力が不足する

2018年制定の「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」により、24年4月からトラックドライバーの時間外労働の上限が年間960時間に制限される。また、同時に拘束時間や休息时间などの基準も改められる。これにより、トラックドライバー不足で輸送能力が足りない状況に拍車がかかり、国土交通省「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の試算によると、対策なしでは、24年度のトラック輸送能力は14%（4億トン）、30年度には34%（9.4億トン）も不足する。24年度以降、社会のインフラである物流が滞る危機的状況にあり、「2024年問題」と呼ばれている。特に、長距離かつ短納期の農産・水産品については深刻で、約3割も輸送能力が不足する試算である。例えば、北海道（帯広）や九州（鹿児島）から東京までのトラック輸送は約18時間かかるが、改正基準では、拘束時間が宿泊を伴う場合でも最大16時間（2回／週以内）に制限され、従来通りの輸送方法では運べなくなる。

2024年度 不足する輸送能力の割合（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%
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%

出所：国土交通省「持続可能な物流の実現に向けた検討会  
最終取りまとめ」

### ◆トラックドライバーの低賃金、長時間労働を引き起こす商慣行と取引構造

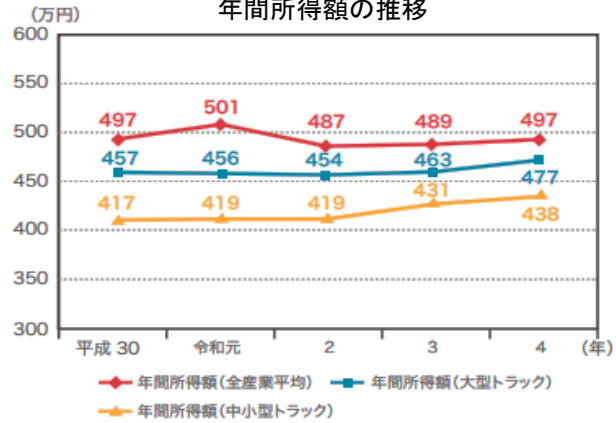
「トラック運送業界の景況感（全日本トラック協会）」によると、13年頃からすでに、半数以上の企業が「ドライバー不足」と回答しており、慢性的な担い手不足となっている。担い手不足の大きな要因としては、低賃金、長時間労働の職種であることが挙げられる。22年のトラックドライバーの年間所得は大型トラック運転者でも全産業平均より約4%、中小型トラック運転者では約12%も少ない。にもかかわらず、年間労働時間は、全産業平均より約2割も長い。

背景には、物流費用を柔軟に変更できない商慣行と、モノの実運送業者が荷主との取引契約当事者でない取引構造がある。

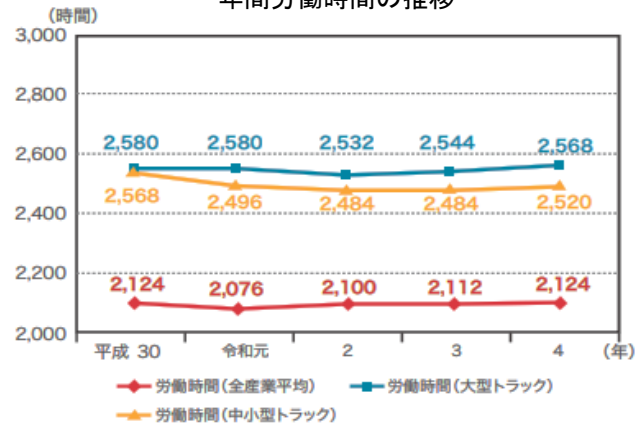
まず、発荷主は物流費込みの商品代金で着荷主と契約する商慣行がある。繁忙期やガソリン高騰時などに柔軟に運賃を変更できる取り決めなどが一般的で、物流費は一定額で硬直化しやすい。

また、発荷主と契約する運送業者は元請業者で、実際のモノの運送は元請事業者が依頼する下請事業者が行う。下請のトラック運送業者は99%が中小企業で、価格交渉力を持たない。多層的な下請構造となることも多く、小規模事業者ほど契約が書面化されておらず、荷積み、荷降ろしの際に荷主との契約にない附帯作業まで行っているケースも多い。また着荷主側に、運送費の効率化意識が乏しく、平均1時間半/日以上ドライバーの荷待ち時間が発生しており、長時間労働の要因となっている。

トラックドライバーの労働時間・年間所得  
年間所得額の推移

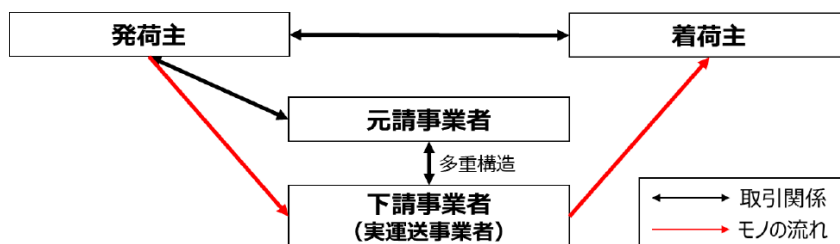


年間労働時間の推移



出所：全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業 現状と課題2023」

物流における取引関係・モノの流れ

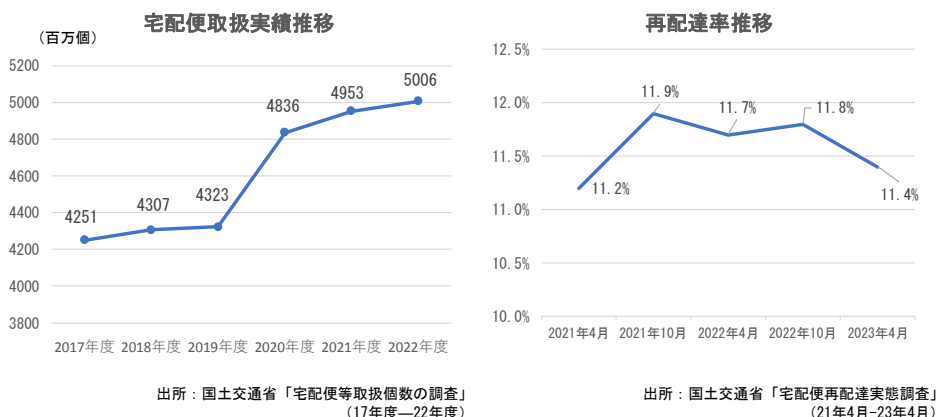


国土交通省「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終取りまとめ」(2023年8月)

◆輸送力不足に追い打ちをかける小口多頻度化

国土交通省「物流センサス」によると、産業における貨物の出荷は小口多頻度化が進んでいる。21年の出荷1件あたりの平均貨物量（流動ロット）は2000年の半分以下で、0.1トン未満が8割を超えている。そして、出荷件数は21年に25百万件を超え、2000年の1.6倍に増加した。企業の在庫を持たない経営が非効率な配送の要因となっている。また、積載率は4割未満で推移している。

さらに、近年のEC市場拡大などによる短納期の宅配便需要の急増も非効率な小口多頻度輸送の増加に拍車をかけている。国土交通省によると22年度宅配便取扱個数は約50億個で、5年間で2割弱増加した。それに加えて、再配達が配送効率悪化の要因となっている。再配達率は近年11%超で推移しており、改善は見られない。通常、ECサイトの商品の配送費は無料か一定であり、消費者には再配達を減らすインセンティブがない。



◆政府は緊急対策パッケージを発表し、対策の加速を促す

日本の物流政策は5年毎に策定される「総物流施策大綱」に沿って行われてきたが、24年度が1年後に迫った23年3月、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」が設置された。2024年問題を乗り越えて中長期的にも輸送能力を確保するために、関係省庁が連携を強化して、物流業者のみならず、荷主企業、消費者をも巻き込んだ環境整備を行う。6月に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「物流革新に向けた政策パッケージ」にまとめ、「商慣行の見直し」「物流の効率化」「荷主・消費者の行動変容」の3課題についての施策を発表した。さらに10月には、対策の加速と確実な実施のための予算確保を目的に、より即効性のある施策の優先度を上げた「物流革新緊急パッケージ」を発表した。

「物流の効率化」においては、物流施設の自動化・機械化、モーダルシフト（鉄道やフェリー輸送の割合増）、ドライバーの荷役負担軽減・作業の効率化のための機器導入、中継共同物流拠点開設や共同配送による長距離運転に頼らない物流網作りなどを推進する。

また「荷主・消費者の行動変容」については、再配達率半減を目標に、消費者の意識改革と行動変容を促す。例えば、一部ECサイトの実証で効果があった、消費者のコンビニ受取りやゆとりある期日の受取りに対し、ポイント還元や割引を適用するなどの取り組みを広げていく。

また、業界任せでは進みにくい「商慣行の見直し」についても行政が踏み込んで推進する。運送会社の運賃値上げ交渉の基準として、国土交通省は20年4月に「標準的な運賃」を公表しているが、23年中に燃料高騰分上乗せや荷待ち・荷役時間の対価も標準化して加算する。また荷主が運賃を引き上げても、実運送業者の収入が増えないケースもあるため、適正な運賃の収受とドライバーの賃上げが実現するように、次期国会で管理体制を強化する法制化を進める。荷主や元請事業業者に、荷待ち・荷役時間短縮計画の作成や、実運送業者把握のための運送体制管理簿作成などを義務付ける。 【石井由紀】

「物流革新緊急パッケージ」概要

<b>1. 物流の効率化</b>	
即効性のある設備投資・物流DXの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流施設の自動化・機械化の推進</li> <li>・ドローンを用いた配送による人手不足への対応</li> <li>・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システムの実証実験</li> </ul>
トラックドライバーの負担の軽減、担い手の多様化の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・テールゲートリフター（荷物積み下ろし昇降機）等、荷役作業の負担軽減に資する機器等の導入強化</li> <li>・大型・けん引免許取得等のトラック運転手のスキルアップ支援</li> </ul>
モーダルシフト（輸送手段の転換）の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道、内航海運（フェリー）による輸送割合の増加</li> <li>・コンテナ大型化の推進</li> </ul>
物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中継共同物流拠点を活用した輸送など、農産品等の流通網の強化</li> <li>・モーダルシフト等に対応するための 港湾施設の整備等</li> </ul>
標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進	
燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点を脱炭素化、車両のEV化等）	
<b>2. 荷主・消費者の行動変容</b>	
宅配の再配達率の半減に向けた緊急的な取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンビニ受取やゆとりある配送日時選択などで、ポイント還元するなど消費者の行動変容を促す実証事業など</li> </ul>
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	
<b>3. 商慣行の見直し</b>	
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（「集中監視月間」の創設）	
燃料価格等の高騰分や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内対応予定）	
適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会で法制化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等</li> <li>・トラック運送の多重下請け構造の是正に向け、下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け</li> </ul>

（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のポイント」よりARCまとめ）