

2024年問題のリスクに備える

2023年10月10日

株式会社NX総合研究所
常務取締役 大島 弘明

Copyright © 2023 NX Logistics Research Institute and Consulting, Inc.

物流の2024年問題とその影響

規制への
対応

- ◆ 時間外労働の上限規制の適用
 - ・ ドライバーは2024年4月から年960時間（月平均80時間）
- ◆ 改善基準告示の改正への対応
 - ・ 2024年4月から1年間の拘束時間3,300時間（≒時間外労働の上限規制年960時間）

2024年
問題の
影響

試算
結果

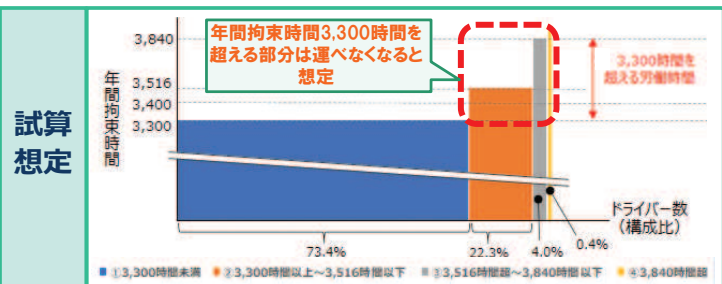
営業用トラックで
不足する輸送能力

輸送条件やドライバーの労働条件
が現状と変わらないとすると

2024年 ▲14.2%

2024年問題
+ ドライバー不足で

2030年 ▲34.1%



出所: 経済産業省HP「第3回 持続可能な物流の実現に向けた検討会」、資料I「物流の2024年問題」の影響について (NX総合研究所) を一部加工

運送
事業者

- ◎ 条件の合わない仕事は断らざるを得ない
- ◎ 仕事量の減少により営業機会を損失
- ◎ 現在の労働条件では、断る仕事の分のドライバー増員も難しい

荷主/
産業界

- ◎ 今までどおりの輸送ができない、事業活動に影響が
- ◎ 今まで通りの輸送サービスが受けられない

ドライバー不足

「物流危機/企業活動・経済活動への影響」=リスク

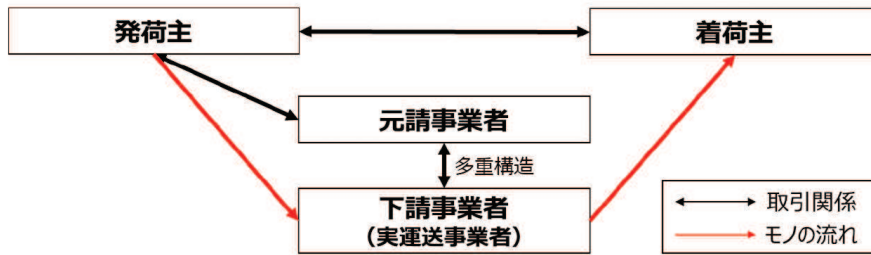
対応

『トラック運送事業者の自助努力』 + 『荷主や産業界の理解と協力』

物流改善・物流革新等に向けた動き

持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終とりまとめから

物流における取引関係・モノの流れ



物流革新に向けた政策パッケージ 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

荷主企業、物流事(運送・倉庫等)、一般消費者が協力

(1)商慣行の見直し、(2)物流の効率化、(3)荷主・消費者の行動変容

➡ 中長期的な継続取組の枠組みを、**次期通常国会での法制化**も含め確実に整備

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

(例えば)発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項(実施が必要な事項)

- ・荷待ち時間・荷役作業に係る時間の把握
 - ・荷待ち・荷役作業時間(※)の2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- (※:1日の拘束時間に占める「荷待ち時間+荷役時間」は全体で約3時間)

出所:国土交通省HPより筆者作成

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラであるが、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。さらに、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の働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。**
- 荷主企業、物流事業者(運送・倉庫等)、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、(1)商慣行の見直し、(2)物流の効率化、(3)荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**も含め確実に整備。

出所:内閣官房HPから筆者記述

「物流革新に向けた政策パッケージ」の具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

- ① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入
- ② 納品期限（3分の1ルール、短いリードタイム）、物流コスト込み取引価格等の見直し
- ③ 物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制的措置の導入
- ④ トラックGメン（仮称）の設置等
- ⑤ 担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等
- ⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容
- ② 荷主・物流事業者の物流改善の評価・公表
- ③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ 再配達率「半減」を含む再配達削減
- ⑤ 物流に係る広報の推進

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある設備投資の促進
- ② 物流GXの推進
- ③ 物流DXの推進
- ④ 物流標準化の推進
- ⑤ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック速度規制の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現
- ⑧ 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上
- ⑨ ダブル連結トラックの導入 促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
- ⑪ 地域物流等における共同輸配送の促進
- ⑫ 軽トラック事業の適正運営や安全確保
- ⑬ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成

出所：内閣官房HPから筆者記述



株式会社 N X 総合研究所

Copyright © 2023 NX Logistics Research Institute and Consulting, Inc.

4

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

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
- ・荷待ち・荷役作業等時間
- 2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・物流管理統括者の選定
- ・物流の改善提案と協力
- ・運送契約の書面化
- 等

(2) 実施することが推奨される事項

- ・予約受付システムの導入
- ・パレット等の活用
- ・検品の効率化・検品水準の適正化
- ・物流システムや資機材（パレット等）の標準化
- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・荷役作業時の安全対策
- 等

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・出荷に合わせた生産・荷造り等
- ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

(2) 実施することが推奨される事項

- ・出荷情報等の事前提供
- ・物流コストの可視化
- ・発送量の適正化
- 等



株式会社 N X 総合研究所

Copyright © 2023 NX Logistics Research Institute and Consulting, Inc.

出所：国土交通省HP

5

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・納品リードタイムの確保

(2) 実施することが推奨される事項

- ・発注の適正化
- ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

○共通事項

- ・業務時間の把握・分析
- ・長時間労働の抑制
- ・運送契約の書面化 等

○個別事項(運送モード等に応じた事項)

- ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握
- ・トラック運送業における多重下請構造の是正
- ・「標準的な運賃」の積極的な活用

(2) 実施することが推奨される事項

○共通事項

- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・倉庫内業務の効率化
- ・賃金水準向上

○個別事項(運送モード等に応じた事項)

- ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進
- ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

岸田首相「物流革新緊急パッケージ」取りまとめ表明(令和5年9月28日)



トラック運転手などの「2024年問題」について、関係閣僚会議を開いて、「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめる方針を表明。

荷役作業の自動化・機械化、倉庫の脱炭素化、EVトラックの導入の推進、再配達率の半減に向けたインセンティブの付与、トラックの大型化等によるモーダルシフト、自動運転の促進



- 10月に向けてまとめる**経済対策**への盛り込み
- 賃上げ原資の確保のための適正な運賃の収受などに向けた**法制化**

物流の2024年問題への対応

必要な対応	運送事業者 <ul style="list-style-type: none"> ●ドライバー確保に向けた「働き方改革」(労働時間短縮/賃金アップ) ●ドライバーに優しいコンプライアンスを前提とした輸送体制の整備 ●輸送方法や労働条件の見直し、運賃・料金に対する荷主への提案 ●提案に必要な「現場の見える化」への取り組み(時間管理、原価計算) ●労働時間を短縮しても賃金が減らない仕組み・体制づくり 	
	荷主産業界 <ul style="list-style-type: none"> ●物流現場の改善に向けた理解・協力 ●発荷主・着荷主間での取引条件の見直し(取引条件≒物流条件) ●企業活動における「物流」のプライオリティーの格上げ 	
具体的な対応例	荷待ち時間の改善・削減 <ul style="list-style-type: none"> ●入出庫作業の迅速化・効率化(発着とも) ●生産遅れ・出荷遅れの見直し ●時間指定の変更、弾力化、適正化(発着とも) ●予約受付システム(バース予約調整システム)の導入等 	運送事業者、発・着荷主の相互協力
	手荷役・付帯作業の改善・削減 <ul style="list-style-type: none"> ●一貫パレチゼーションの導入 ●ロボット化/自動バンニング・デバンニング機器の導入 ●パレット単位での取引等 	
	輸送システムの見直し・変更 <ul style="list-style-type: none"> ●車両の大型化(トレーラ化、ダブル連結トラック、自動隊列走行等) ●モーダルシフト、中継輸送等 ●積載率の向上(共同配送、往復実車へのマッチングシステム等) ●リードタイムの変更・延長等 	
	適正な運賃・料金の收受/負担 <ul style="list-style-type: none"> ●標準的な運賃の積極的な活用 ●運賃以外に発生する料金の適正收受(待機料、荷役料、付帯作業料、高速道路料金等)等 	

労働時間短縮(≒改善基準告示遵守)のポイント

- 安全確保に向け①トラック事業者のコンプライアンス、②輸送を依頼する荷主企業のコンプライアンス、③トラックドライバーの確保に向けた労働条件の改善、の面で改善基準告示の遵守は必須
- トラック事業者の自助努力が第一義であるが、“荷主の理解・協力”なくして遵守は不可能
- トラック事業者が、きちんと「主張」すること！今がチャンス!!

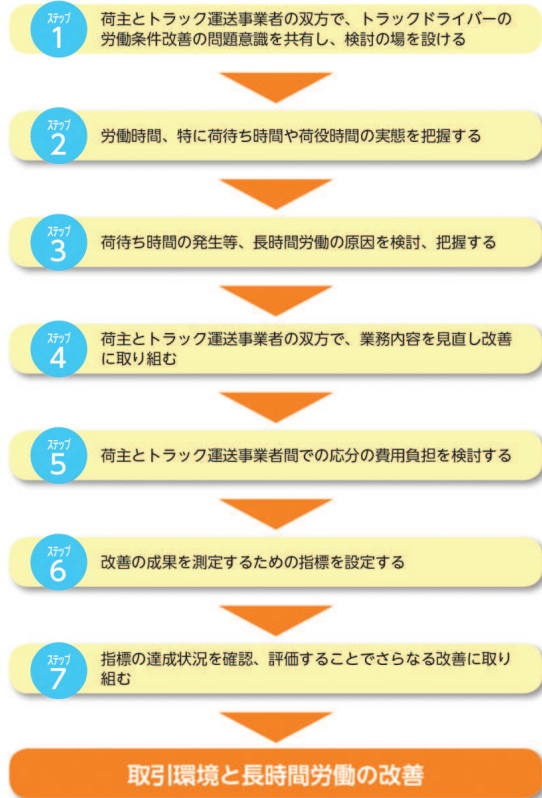
- ◆荷主企業と運送事業者の双方で、ドライバーの労働条件改善の問題意識を共有し、検討の場を設けること ⇒荷主と交渉すること。
- ◆労働時間、特に荷待ち・荷役時間の実態を把握すること ⇒現場の見える化！
- ◆荷待ち・荷役時間の発生等、長時間労働の原因を検討、把握すること
- ◆荷主企業と運送事業者の双方で、業務内容を見直し改善に取り組むこと

「ガイドライン」と「改善に向けたステップ」

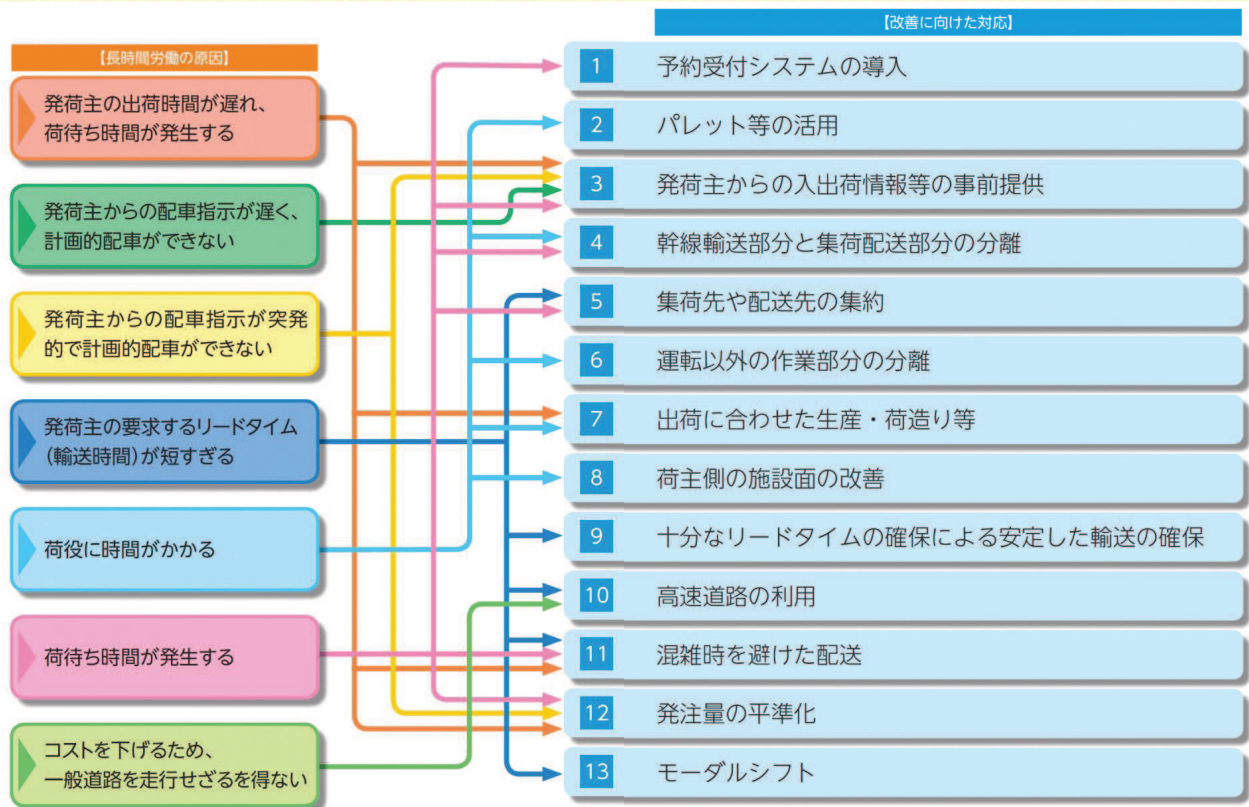
荷主と運送事業者の協力による

取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン

厚生労働省 労働基準局 労働条件政策課
国土交通省 自動車局 貨物課
公益社団法人 全日本トラック協会



長時間労働の要因と改善に向けた対応



LINEを使った運行管理ツール どらたん



いつものスマホとLINEでかんたん運行管理!



ドライバーに負担なし



運転日報を自動作成



初期投資なし



低ランニングコスト



どらたんができること



LINEで手軽に操作
LINEを操作する感覚で手軽に操作、簡単に入力・送信ができます。



作業内容や場所、数量を記録
ボタンをタップするだけで、ドライバーの作業内容や場所、作業に伴う数量を記録できます。



運転日報の手書きが不要
運転日報は、入力したデータで自動作成するため、手書きが不要になります。



集配先別の待ち時間がわかる
集配先別の待ち時間、発着時間、前帯作業時間などが把握できます。



ドライバーの働き方を見直せる
収集した作業時間は、月単位で集計し、ドライバーの働き方の見直しに役立てることができます。



WEBで情報供給
ドライバーが入力した作業内容・場所は、事業所のWEBで即座に把握。電話連絡が不要に。ドライバー別に運行状況の照会も可能です。



株式会社
日通総合研究所

ポタンタップするだけで簡単に記録

ドライバーは画面に表示されるボタンにタップするだけで、作業内容や場所を記録できます。



LINEで作業内容を入力



位置情報の登録



数量やメモも登録

記録データはパソコンで確認できる

記録されたデータはWebによって、パソコンで確認可能です。運転日報も自動で作成できます。



会社のパソコンで確認可能!



運転日報は自動作成!

料金プラン詳細

基本料金と利用者料金によってご利用料金が決定します。

月額利用料金 (税別)

*ご契約は6か月単位となります。

基本料金	+	利用者料金
5,000円		LINEを利用する人数 (ドライバー) × 500円

ご利用方法

どらたんのホームページにアクセスし、まずは2週間の無料トライアルから!

<https://www.doratan.jp>



お問い合わせ

株式会社日通総合研究所
どらたん担当

email: doratan@nittsu-soken.jp

荷主対策の深度化

【成立: 令和5年6月14日、公布・施行: 令和5年6月16日】

改正の目的

- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制を見据え、平成30年の議員立法において時限措置として、「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度を創設
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ば
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「標準的な運賃」や「働きかけ」等の制度を継続的に運用することが必要

改正の概要

現行 【時間外労働規制が適用される(令和6年3月)までの時限措置】

荷主対策の深度化

トラック事業者の法令遵守に係る国土交通大臣による荷主への働きかけや要請等の規定

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

荷主が違反原因行為をしていること
を疑う相当な理由がある場合

要請してもなお改善
されない場合

働きかけ

要 請

勧告・公表

標準的な運賃

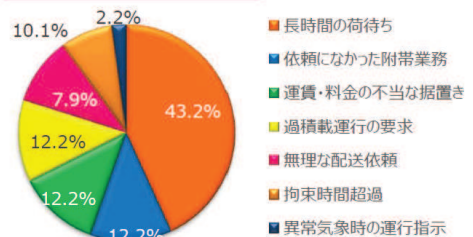
運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標としての

「標準的な運賃」制度(令和2年4月告示) ⇒ セミナーや各種協議会による周知・浸透

改正後

上記について「当分の間」の措置とする

違反原因行為の割合



「働きかけ」等の実施件数

要請: 4件 働きかけ: 82件

※令和元年7月～令和5年5月末までの累計