

地方経済情報 Weekly No.368

物流業界の「2024年問題」

1. 働き方改革の影響が物流業界にも

他産業への規制強化に遅れて、物流業界でも「働き方改革」の一環でトラック等の自動車運転業務に2024年4月から時間外労働の上限規制(年960時間)が適用されます。一方で、トラック運転手は他業種よりも労働環境が厳しく、高齢化や慢性的な人手不足が続いています。このため、就業時間の制限→運転手不足が深刻化→全体の輸送量が減少、という流れが懸念され、物流業界の「2024年問題」と呼ばれています。

2. 県内でも影響する物流の2024年問題

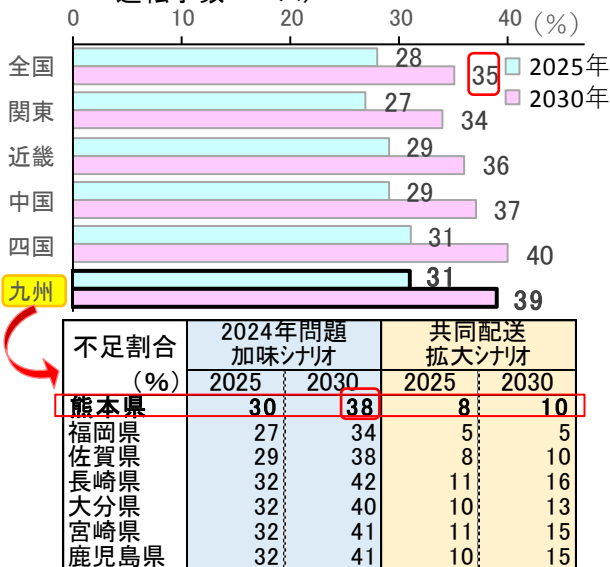
(株)野村総合研究所の調査では、運転手不足による輸送需要の処理不能分が、2030年には2015年比で全国は35%、県内では38%となる予測が示されています[図表1]。このため、持続可能な物流の維持や効率化のためには、運送業者(元請)と発荷主・着荷主(荷主)が協力した共同配送の拡大等により2024年問題へ取組む必要があります。

3. 元請・荷主側の意識変化や協力が不可欠

現行の改善基準告示^(※)に対する元請の認知度はまだ8割を超えた程度で、知っていても遵守率が6割強程度であり、運転手の労働環境改善には課題が残ります[図表2]。また、輸送全体での効率化には、運転手よりも立場の強い元請・荷主側の意識変化や協力が不可欠です。荷役作業や荷卸しの長時間待機等の非効率な商慣習改善のため、政府は法令改正のほか、2022年12月には荷主側へ労働基準監督署を通じた要請を始めています。県内では輸送業者が集う「熊本県農協青果物輸送改善協議会」が共同配送やパレット輸送等の実証実験を2019年から進めています。今後は製造業や流通業も含め、幅広い事業者でDXによるパレット位置の把握や納品回数の削減等といった効率化への取組拡大が予想されます。

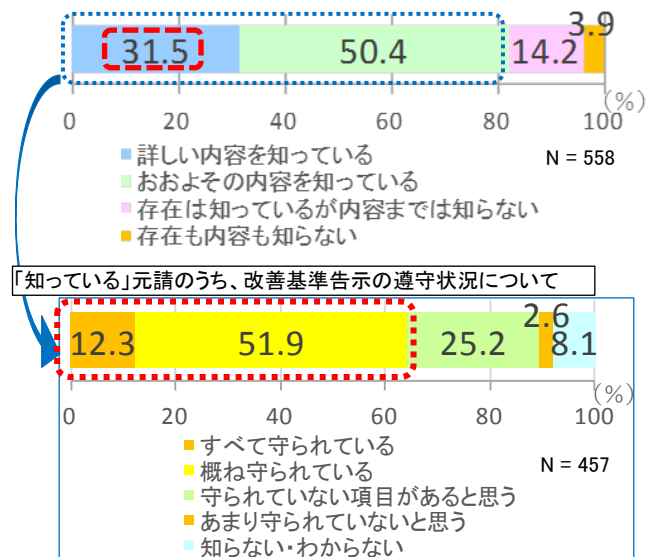
(※)自動車運転者の労働時間等の改善のための基準:総拘束時間(年間・月間・1日)、休憩時間等を定めている。

[図表1] 需要に対する輸送能力の不足(2015年比・運転手数ベース)



資料: (株)野村総合研究所「トラックドライバー不足時代における輸配送のあり方」(2023/1/19)

[図表2] 元請の改善基準告示の認知度



資料: 国土交通省「R3年度トラック輸送状況の実態調査結果(全体版)」

担当: 主任研究員 漆嶋