

---

# 迫り来る2024年問題と その対応策

公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会

 Logistics Support Partners 株式会社 **ロジスティクス・サポート&パートナーズ**

- 1. 2024年問題の本質**
- 2. 国の施策と物流現場への影響**
- 3. 物流企業 / 荷主企業の対応策と事例**

# 2024年問題の本質(1)2024年問題とは

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
	年休5日取得 義務化		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	→

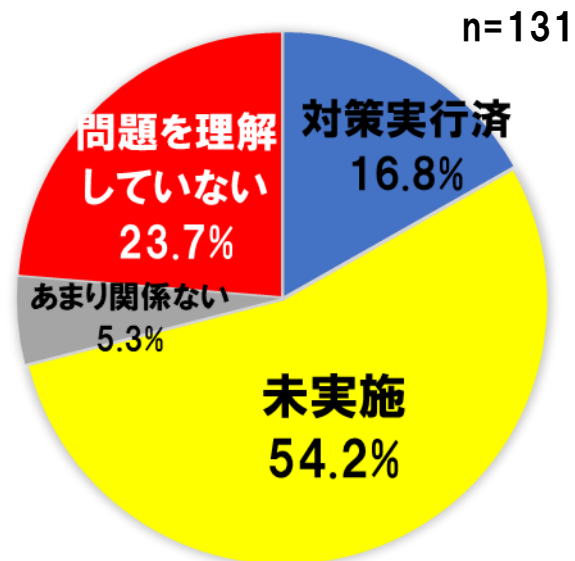
出典:国土交通省

- ・トラックドライバーの時間外労働の上限が、**年間960時間(月間80時間)**に  
今までは、月間100時間上限。**▲20時間の影響**
- ・他業種(一般則)は720時間。「**将来的には一般則の適用を目指す**」
- ・ドライバーを拘束できる時間が1日当たり**11時間30分まで**となる。  
(**ある試算では、1日に運行できる距離は550kmまで**。\*前提条件:手積み手下ろし/待機・渋滞時間なし  
参考:福岡市-神戸市616km)

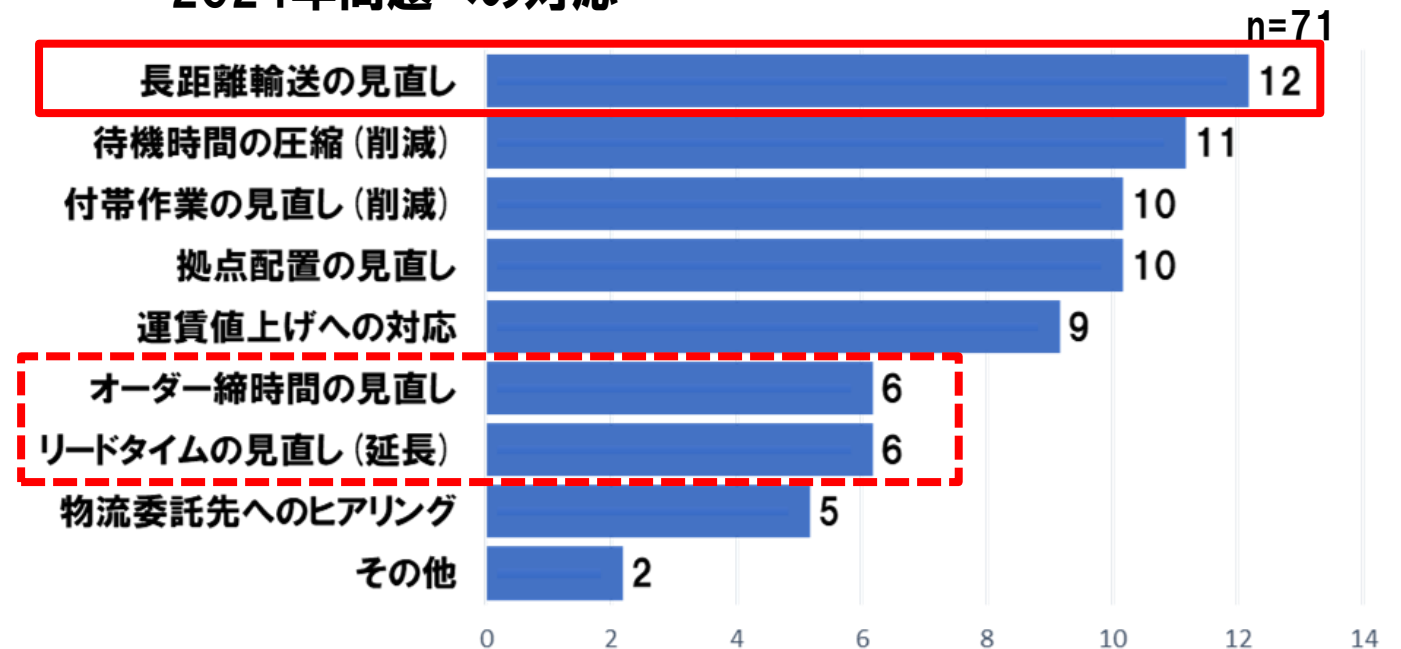
# 2024年問題の本質(2)多くの荷主は未だ2024年問題に対応できていない

**2024年問題について理解していない、対策を実施していない荷主企業は、まだまだ多い。**  
2024年問題への対応は、自社内での努力に加えて荷主の協力が不可欠。  
荷主に対して、積極的に啓蒙を進めることで、自社のドライバー不足問題に対応していく。

### 2024年問題に対する社内の状況

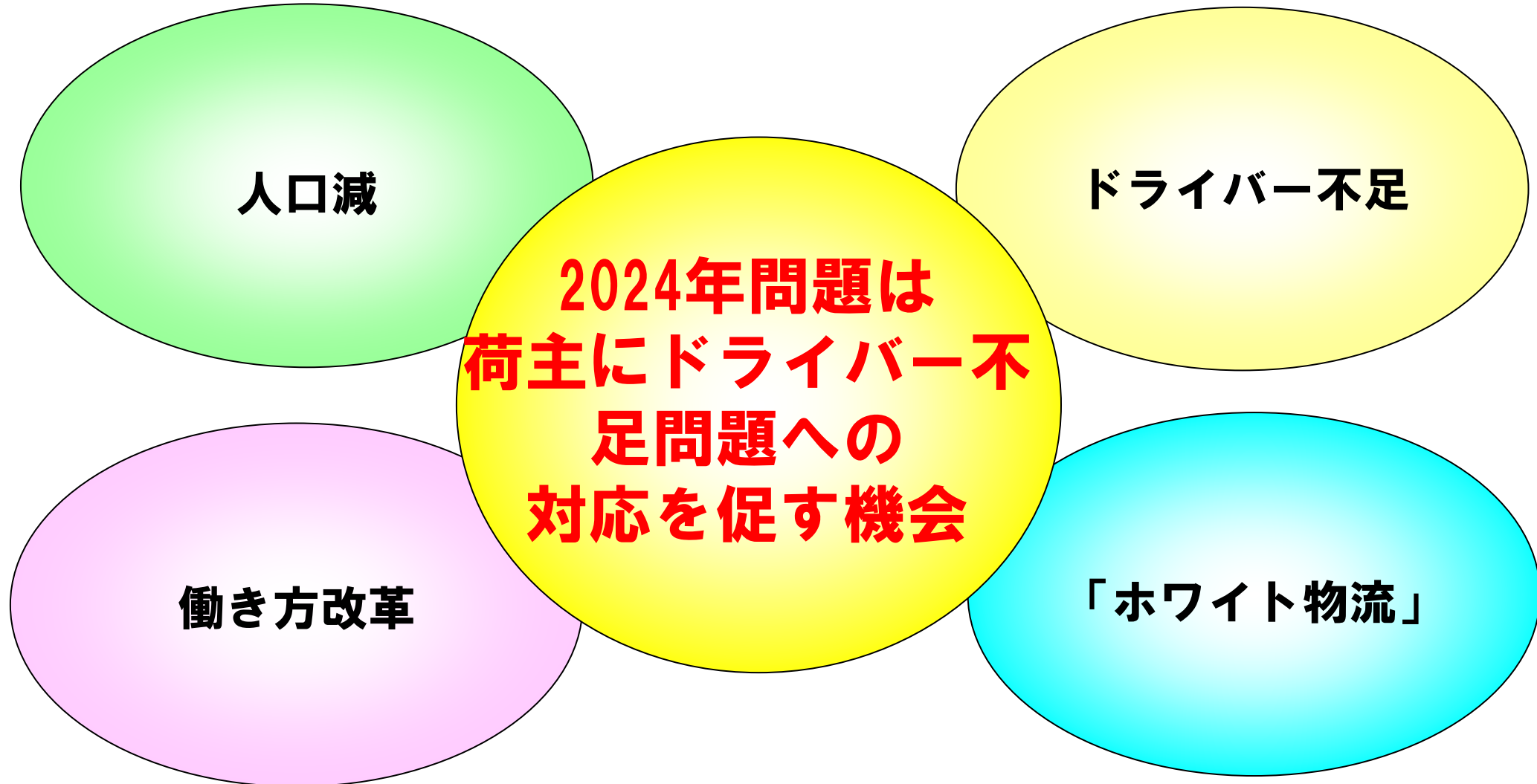


### 2024年問題への対応

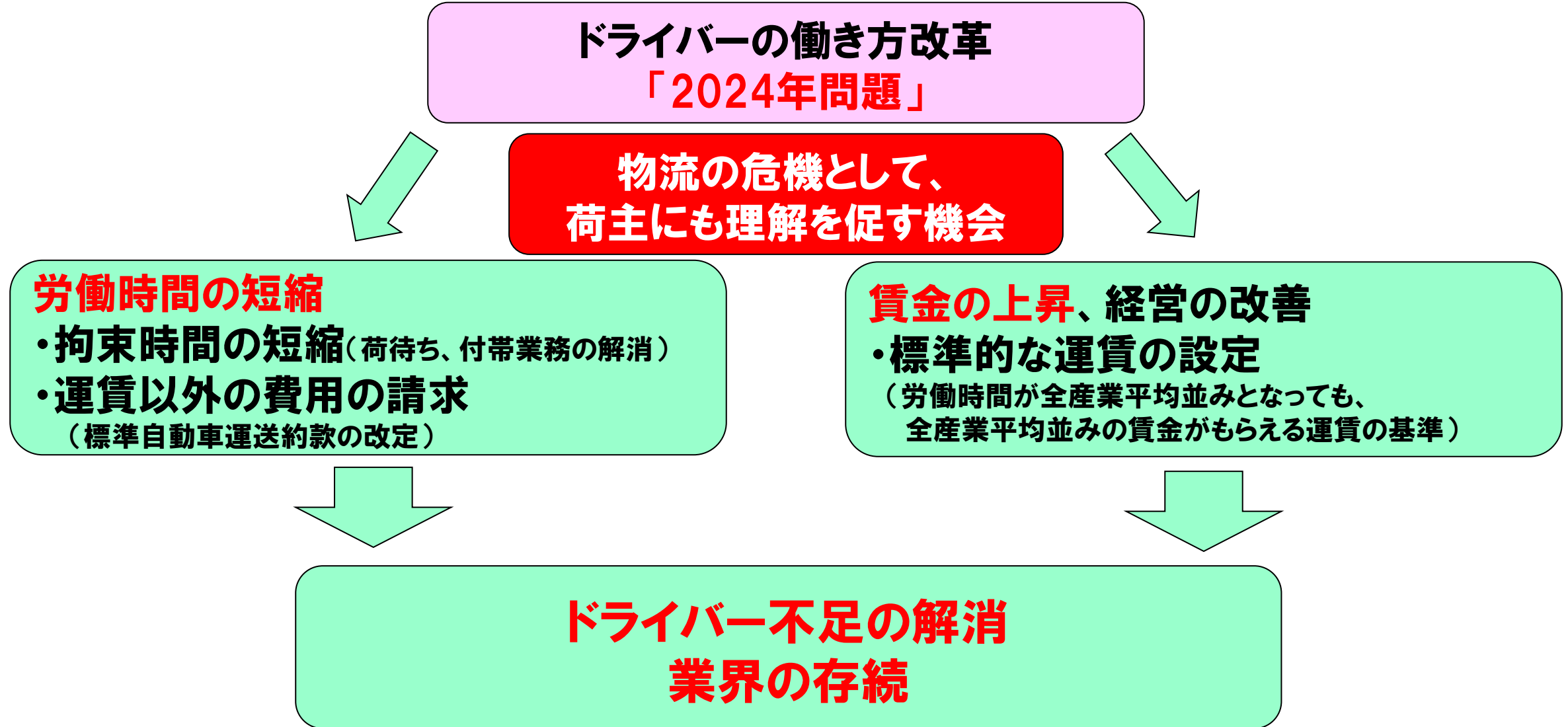


出典:「LOGI-BIZ」2022年3月号  
回答企業数:131社(荷主企業117社,物流企業11社)

# 2024年問題の本質(3)「2024年問題」の背景と本質



# 2024年問題の本質(4)国の狙い

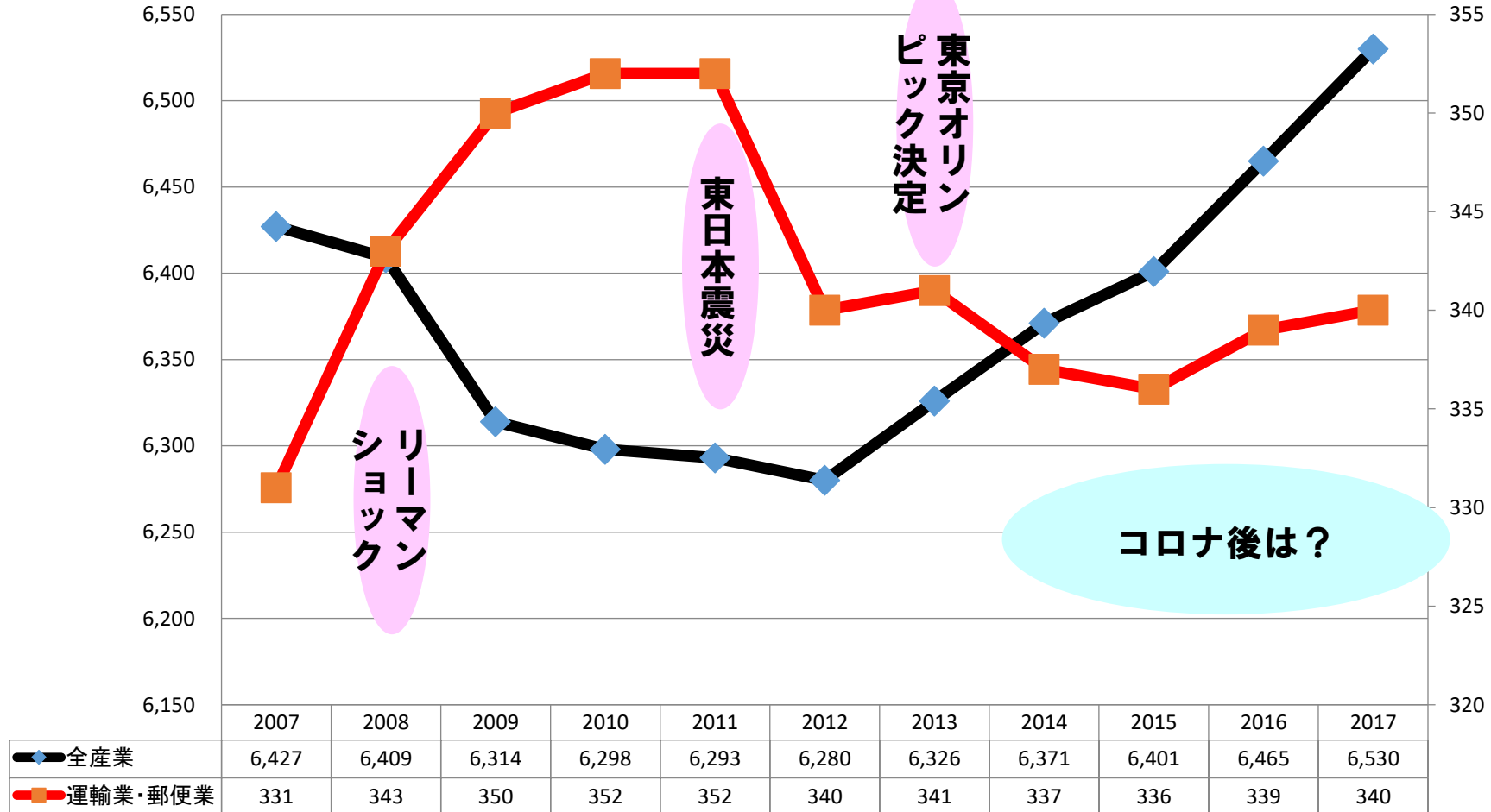


# 国の施策と物流現場への影響(1)ドライバー不足問題のきっかけ

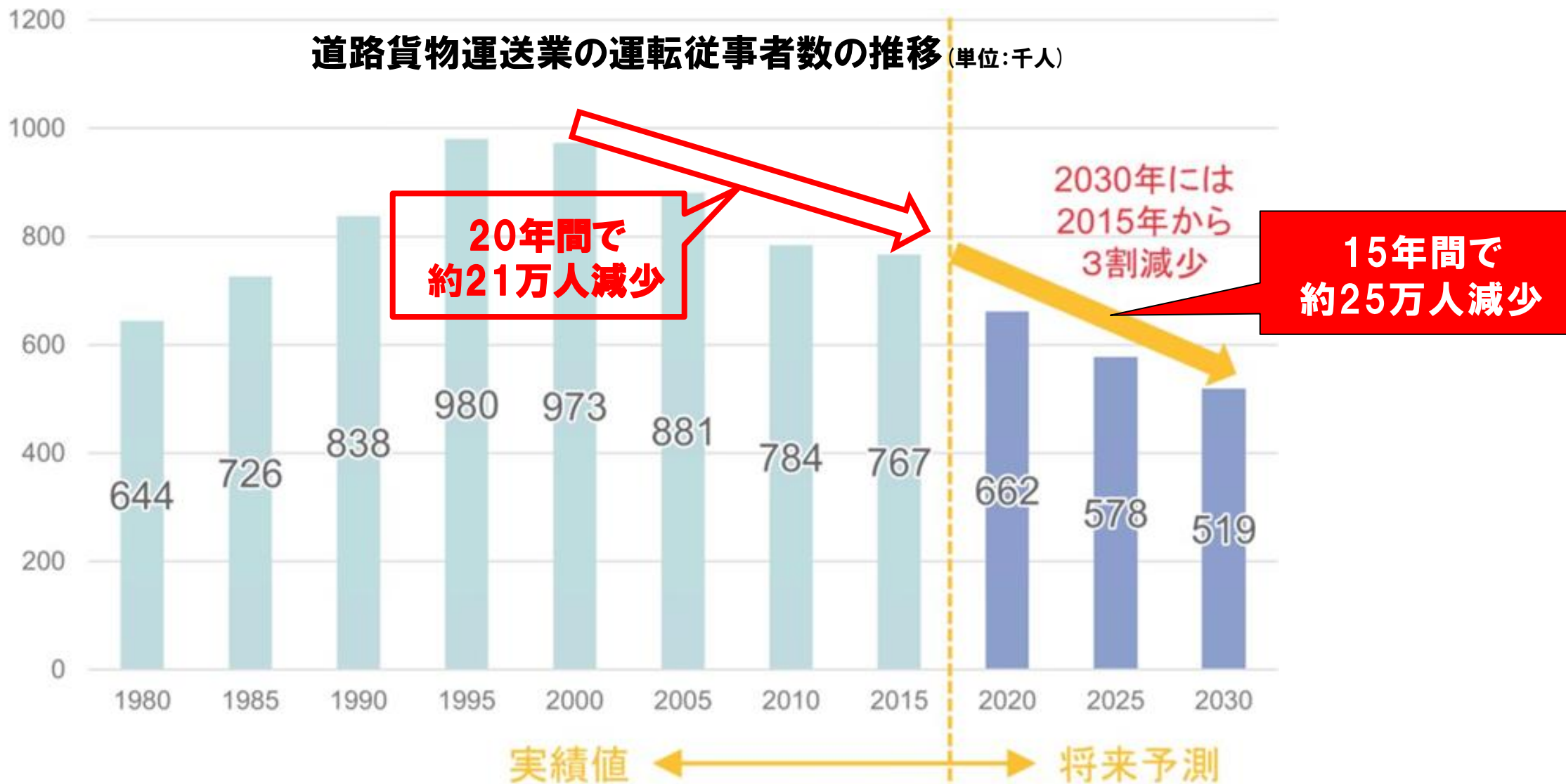
東日本震災と東京オリンピック開催の決定により、トラックドライバー不足が顕在化。  
荷物と車両があっても、運べない状態に。

就業者数の推移(総務省「労働力調査」)

単位:万人



# 国の施策と物流現場への影響(1)トラックドライバー人口の減少ペースが加速



(出典)日本ロジスティクスシステム協会(JILS)「ロジスティクスコンセプト2030」2020年2月

鉄道貨物協会(2028年)によれば、2025年度に21万人、2028年度には28万人のトラックドライバーが不足すると予測



# 国の施策と物流現場への影響(2)国が考えるドライバー不足の原因

国はトラックドライバーの**低賃金・長時間労働**の労働環境をドライバー不足の原因と考え、**全産業平均値まで改善**することで、ドライバー不足問題を解決しようと考えている。

	年間 所得額	年間 労働時間	平均年齢
大型トラック	463 万円	2,544 時間	49.4歳
中小型トラック	431 万円	2,484 時間	46.4歳
全産業	489 万円	2,112 時間	43.2歳

資料:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」(平成3年)

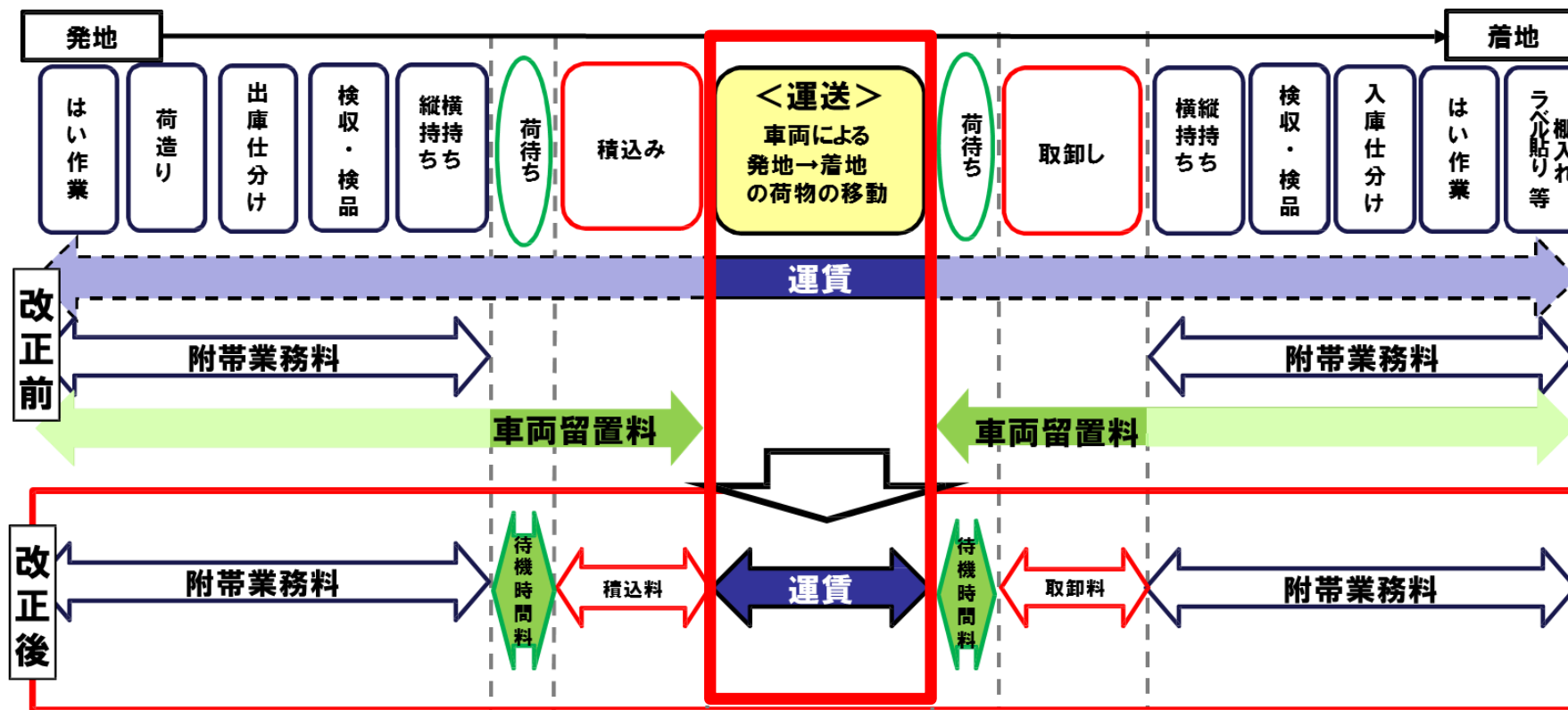
# 国の施策と物流現場への影響(3)影響は輸送にとどまらない

2017年に標準貨物自動車運送約款等の改正・施行

「運ぶ」以外の仕事は別途料金設定とする事で、**ドライバーに輸送以外の負担を軽減させる狙い。**

別途料金の発生を嫌がる荷主は、**付帯作業を倉庫側に実施させることとなる。(倉庫業務の負荷増大)**

ドライバーの拘束時間を増加させる要素



※はい作業倉庫等において袋や箱を一定の方法で規則正しく積み上げたり積み上げられた荷をずしたがる作業

出典:トラック輸送状況の実態調査(平成27年)

# 国の施策と物流現場への影響(4)参考①「標準的な運賃」

## 国土交通省による「標準的な運賃」

平均的な労働時間と賃金が実現できると考えた運賃を設定。

### I 距離制運賃表

### 関東運輸局

(単位:円)

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	15,790	18,060	22,540	27,940
20km	17,600	20,160	25,330	31,550
30km	19,410	22,270	28,120	35,160
40km	21,220	24,370	30,920	38,770
50km	23,040	26,480	33,710	42,380
60km	24,850	28,580	36,500	45,990
70km	26,660	30,690	39,290	49,600
80km	28,470	32,790	42,090	53,200
90km	30,280	34,890	44,880	56,810
100km	32,090	37,000	47,670	60,420
110km	33,910	39,090	50,390	63,930
120km	35,730	41,170	53,110	67,430
130km	37,550	43,260	55,830	70,940
140km	39,360	45,340	58,550	74,440
150km	41,180	47,430	61,270	77,950
160km	43,000	49,510	64,000	81,450
170km	44,820	51,600	66,720	84,960
180km	46,630	53,690	69,440	88,460
190km	48,450	55,770	72,160	91,970
200km	50,270	57,860	74,880	95,470

### III 運賃割増率

#### 【特殊車両割増】

冷蔵車・冷凍車	2割
---------	----

#### 【休日割増】

日曜祝祭日に運送した距離に限る	2割
-----------------	----

#### 【深夜・早朝割増】

午後10時から午前5時までに運送した距離	2割
----------------------	----

### IV 待機時間料

車種別 時間	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
30分を超える場合において30分までごとに発生する金額	1,670 円	1,750 円	1,870 円	2,220 円

### V 積込料、取卸料、附帯業務料

積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として収受

### VI 実費

有料道路利用料、フェリー利用料その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として収受

### VII 燃料サーチャージ

別に定めるところにより収受

### VIII その他

この告示に定めるもののほか、この告示の施行に関し必要な事項は、別に定める。



# 国の施策と物流現場への影響(4)参考②荷主勧告制度

トラック運送事業者の法令違反に荷主の関与が判明した場合は、荷主勧告を発動、荷主名公表

荷主の皆様へ… トラック運送事業者の法令違反行為に  
荷主の関与が判明すると荷主名が公表されます!

荷主の関与の判断基準を明確化するとともに、荷主へ早期に協力要請を行うなど、新たな荷主勧告制度の運用を平成29年7月1日から開始しました。

## トラック運送事業者の法令違反行為

### ① 「ドライバーの労働時間のルール違反」(過労運転防止措置義務違反)

労働時間の主なルール(平成13年8月20日国土交通省告示第1365号)

拘束時間 (起床から就業までの時間)	・1日 原則 13時間以内 最大 16時間以内 (15時間超えは1週間2回以内)
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	・継続 8時間以上
運転時間	・2日平均で、1日あたり9時間以内 ・2週間平均で、1週間あたり44時間以内
連続運転時間	・4時間以内

### ② 「道路法(車両制限令)違反」(車両の総重量、軸重量等の一般的制限値又は許可値を超える車両の運行)

### ③ 「道路交通法違反」(過積載運行、速度超過等)

## 新たな荷主勧告制度の概要



## 荷主勧告に該当すると想定される荷主の主体的な関与の具体例

荷主の関与についての調査(荷主勧告該当性調査)を実施

調査の結果、上記の事例に  
該当する場合

荷主勧告を発動

荷主名の公表

### 「荷主勧告制度」とは?

「荷主勧告」は、貨物自動車運送事業法第64条に基づき、トラック運送事業者の過積載運行や過労運転防止措置義務違反等の違反行為に対し行政処分を行う場合に、当該違反行為が荷主の指示によるなどとして荷主の行為に起因するものと認められるときは、国土交通大臣が当該荷主に対し違反行為の再発防止のための適当な措置を執るべきことを勧告するもの。

勧告を発動した場合には、当該荷主名及び事業の概要を公表します。

また、法律に基づく勧告のほか、①勧告には至らないものの違反行為への関与が認められる荷主に対する「警告」、②関係機関からの法令違反情報等をもとに関係する荷主を特定し早期に働きかけを行う「協力要請」といった措置を適宜により設けています。

詳しくは、国土交通省のHP ([http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000007.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000007.html)) をご参照ください。

「(例)トラック事業者が過労運転防止に違反しており、原因を調査したところ、荷主の荷捌き場において荷待ち時間が恒常的に発生しており、かつ、トラック事業者から荷主に対し改善を申し込んだにも関わらず改善されていない場合」(国土交通省)

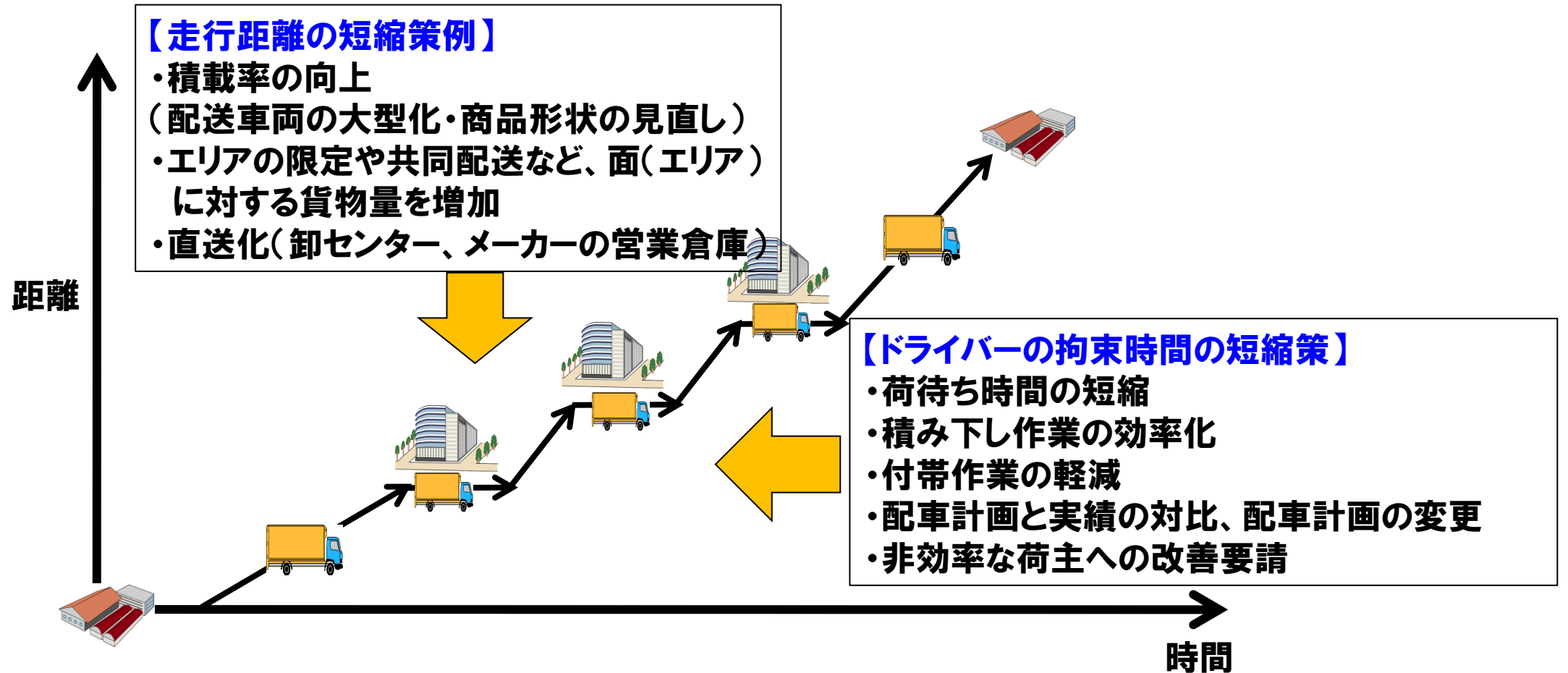
# 国の施策と物流現場への影響(5)物流全体への影響

- ✓ ドライバーの付帯業務の倉庫側への付け替え( **倉庫側の負担増大** )
- ✓ **荷待ち時間の撲滅に向けた取り組み強化**  
(パレット輸送の為のパレットサイズ・包装設計の見直し、  
バース予約システムの導入)
- ✓ **長距離輸送の輸送手段の変更**  
(モーダルシフト、輸送中継拠点の設置)
- ✓ **物流サービスの見直し**  
(リードタイム延長、輸送頻度の低減)

# ドライバー不足問題に対応する輸送改善の考え方

基本は、従来の輸送改善手法と同じ。

大きくは、ドライバーの**拘束時間**と**走行距離の短縮**。2つの側面からの改善となる。



# 物流企業/荷主企業の対応策と事例(1)業界内の対応は進んでいる？

積載効率が低下していることにより、「輸送効率が落ちている」との考えが多いが、1日当たりの走行距離は短縮された結果、輸送回数と輸送トン数が増加しており、「輸送効率が上がっている」と捉えることもできる。

効率	単位	年度	営業用		自家用		
			普通車	小型車	普通車	小型車	
実働率	%	平成21年	66.61	62.59	48.22	57.02	
		令和元年	65.52	53.98	27.46	17.75	
実車率	%	平成21年	74.42	68.69	50.98	22.47	
		令和元年	71.52	67.97	42.29	21.40	
積載効率	%	平成21年	48.06	29.35	36.32	9.68	
		令和元年	37.80	24.07	26.22	7.33	
実働 1日1車 当り	走行キロ	km	平成21年	246.19	119.99	89.46	70.32
		令和元年	196.57	101.06	118.14	175.47	
	輸送トン数	トン	平成21年	10.51	1.35	4.76	0.25
			令和元年	11.44	1.41	5.92	0.69
	輸送回数	回	平成21年	2.26	2.22	2.11	1.01
			令和元年	3.37	2.53	2.53	1.85

# 物流企業/荷主企業の対応策と事例(2)荷主は商習慣も見直している

順位	最も効果が大きかった削減策	回答社数		
		2021年	2020年	2010年
1	輸配送改善(積載率向上、混載化、帰り便の利用等)	24	17	13
2	在庫削減	14	16	28
3	平準化	8	7	-
4	配送頻度の見直し	7	6	-
4	保管改善(効率化、ロケーション見直し等)	7	5	-
6	物流サービスの適正化	6	9	-
6	輸配送の共同化	6	4	10
6	包装改善(簡素化・変更)	6	3	8
9	輸配送経路の見直し	5	13	13
10	物流容器の再使用、通い箱の利用等	4	-	-
10	物流デジタル化の推進	4	-	-
12	需要予測精度の向上	3	2	-
12	アイテム数の整理	3	2	-
12	荷役改善(ピッキングの効率化等)	3	2	-
15	物流拠点の見直し(削減)	2	8	-
15	物流拠点の見直し(その他)	2	5	-
15	人員削減	2	3	-
15	アウトソーシング料金の見直し	2	2	10
15	アウトソーシング先の見直し	2	2	-

ドライバー不足問題とは異なる内容ではあるが、荷主の物流コスト改善の指向性には、

- ①輸送改善
- ②物流サービスの見直し(低下)

の傾向が現れている。



# 物流企業/荷主企業の対応策と事例(3)物流企業の対応

---

- ✓ **ドライバーの賃金・手当の増額**
- ✓ **福利厚生充実**
- ✓ **業界外、新卒の採用**
- ✓ **長距離輸送業務受託の縮小・廃止**
- ✓ **効率の悪い荷主業務の撤退**

# 物流企業/荷主企業の対応策と事例(4)事例

## 事例1: 商習慣の見直し~小売業(チェーン店:約150店舗)の専用物流センターの例

### 改善実施前

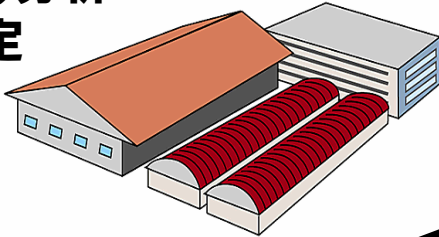
- 全店舗に毎日配送(月~土)
- 全商品をピース出荷

### 改善実施後

- 店舗を販売数でランク分け。ランク別の配送頻度を設定
- 商品を出荷頻度でランク分け。ランク別の出荷ロットを設定

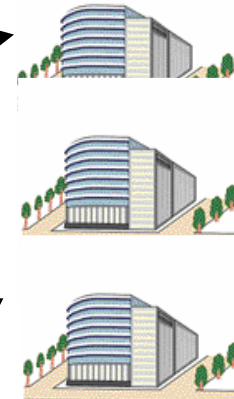
### 物流センター

商品別ABC(パレート)分析  
層別に出荷単位を設定  
Aランク : ケース出荷  
BCランク: 従来通り



### 配送

店舗別ABC(パレート)分析  
層別に配送頻度を設定  
Aランク : 毎日配送  
Bランク : 週3回配送  
Cランク : 週2回配送



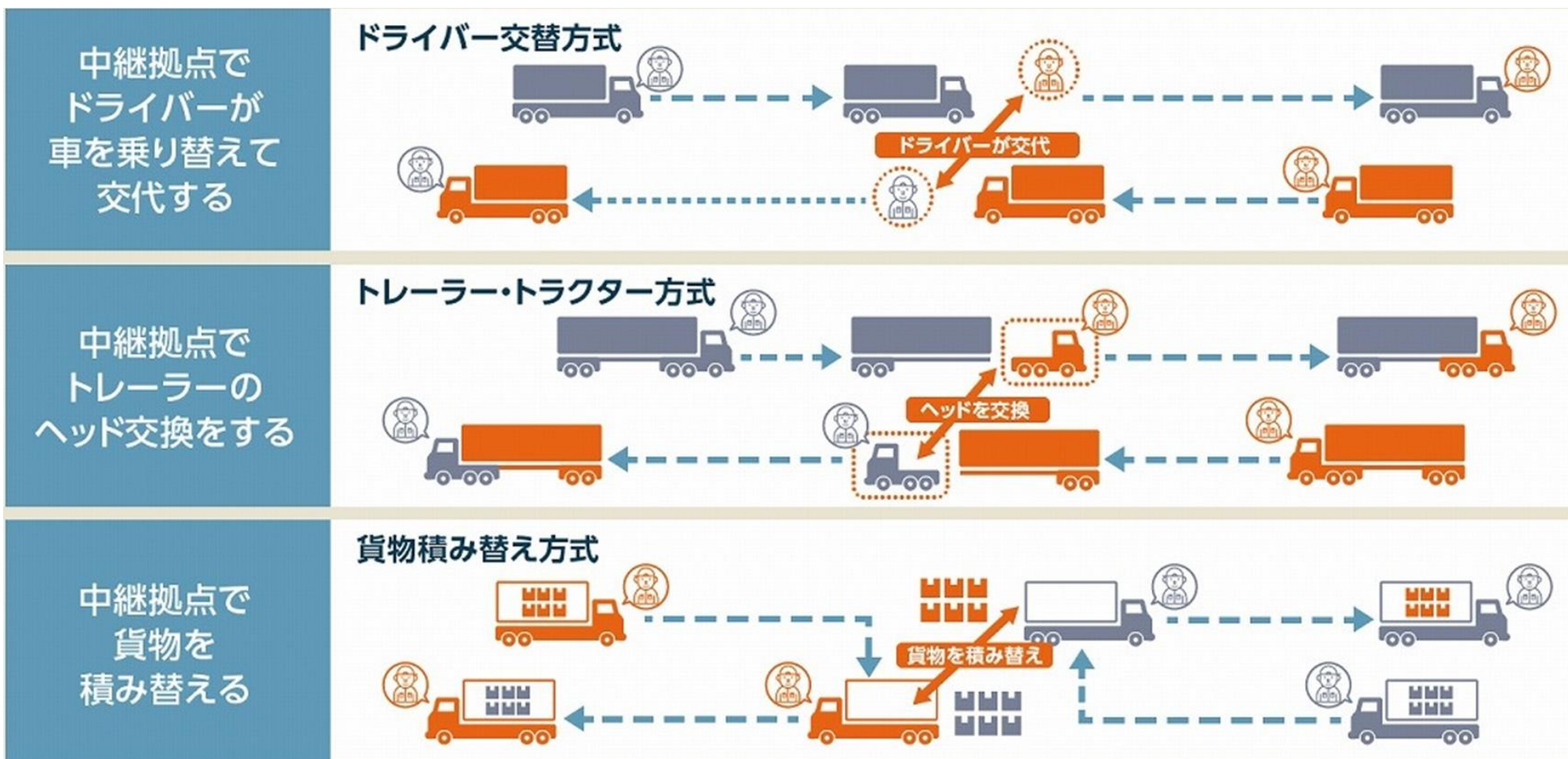
**結果: 約18%のコスト削減**

**ポイント: 店舗の売上を下げない(店頭欠品を起こさない)/店舗の在庫を増加させない 仕組みの構築**

# 物流企業/荷主企業の対応策と事例(4)事例

## 事例2: 中継拠点を活用したドライバー交代～小売業

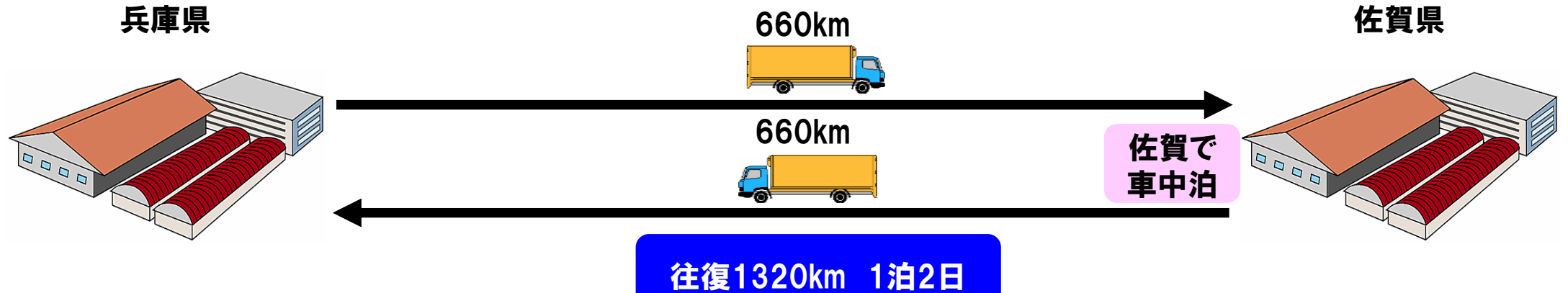
### 中継輸送の方式



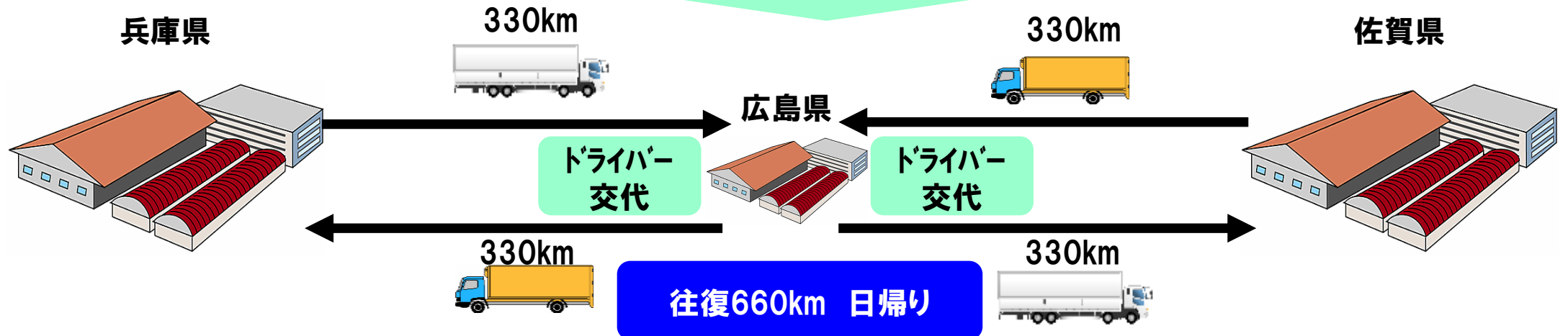
# 物流企業/荷主企業の対応策と事例(4)事例

## 事例2: 中継拠点を活用したドライバー交代～小売業(家具)の拠点間輸送(横持)

実施前



実施後

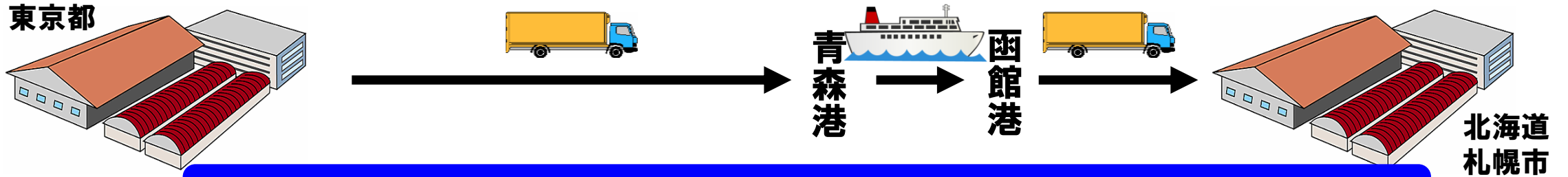


双方のトラック運行をスケジュール化。同期を実現 (スケジュール外の貨物は従来通り)

# 物流企業/荷主企業の対応策と事例(4)事例

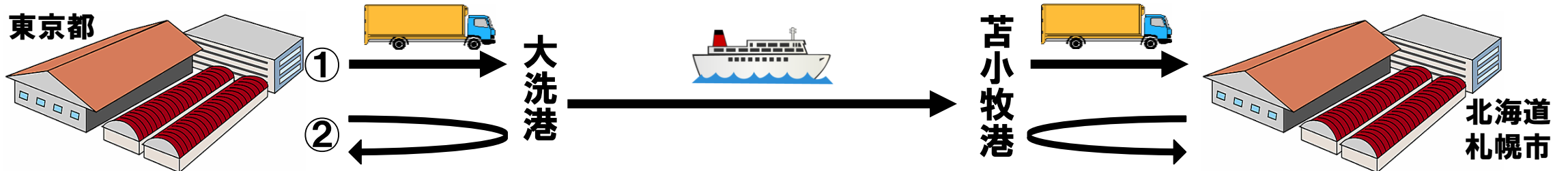
## 事例3: モーダルシフトの実施(トラックから船舶へ)~メーカー(医薬品)

実施前



トラック輸送距離 1,018km(拘束時間) フェリー輸送距離 113km(休息時間)

実施前



①トラック輸送距離 201km(拘束時間) フェリー輸送距離 755km(休息時間)

②トレーラーを使用して、フェリーでは無人航走。ドライバーは積み地~港湾ヤード間を往復。

以前から複数の同業メーカーによる共同配送を実施。物量をまとめることでトレーラーでのフェリー輸送を実現