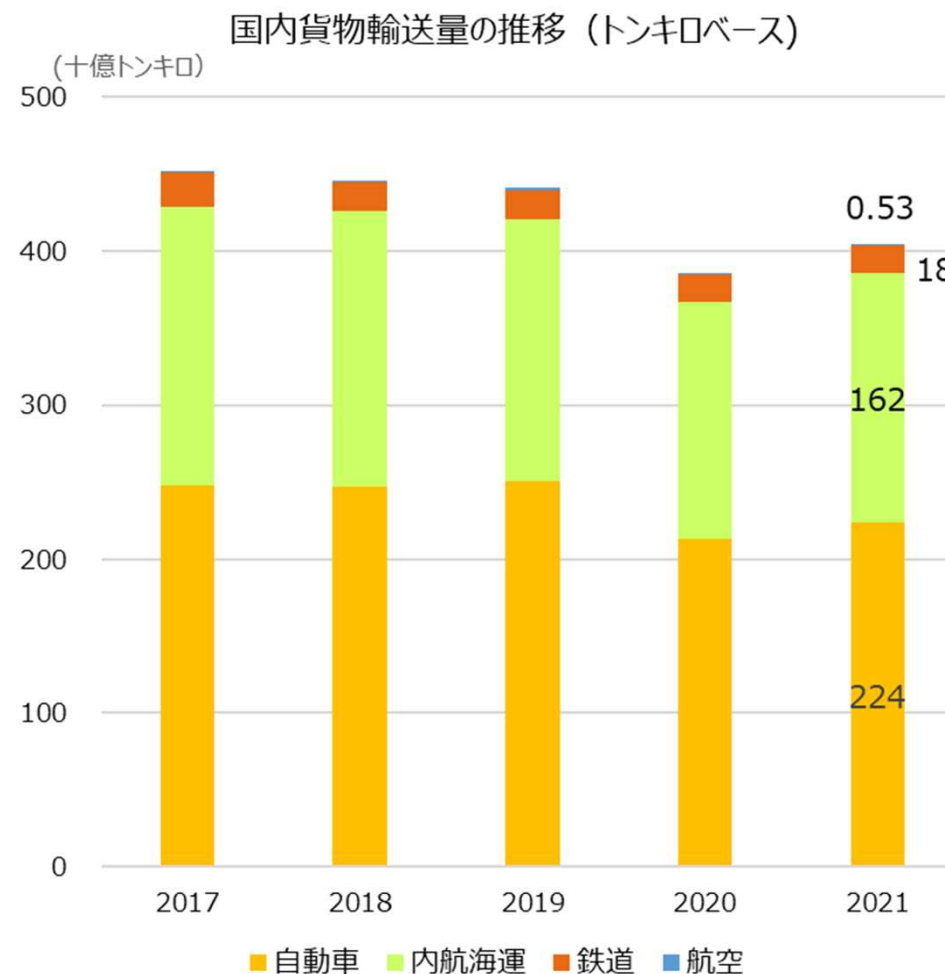
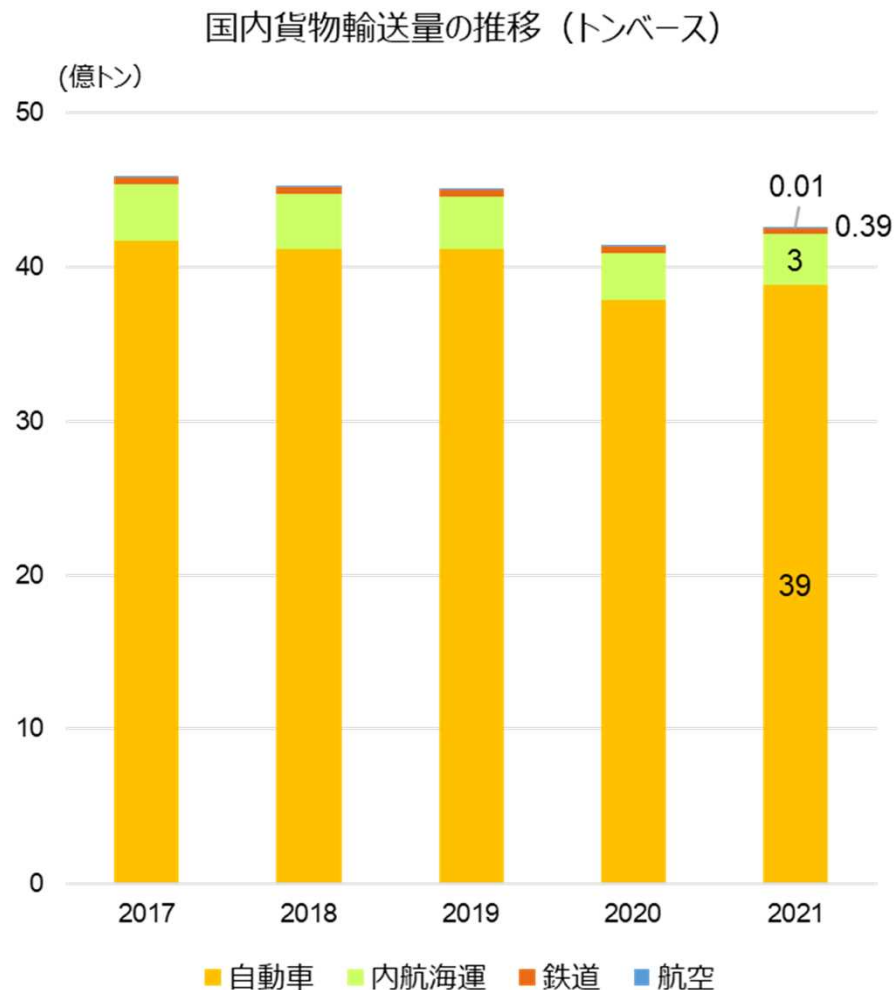


物流の2024年問題について

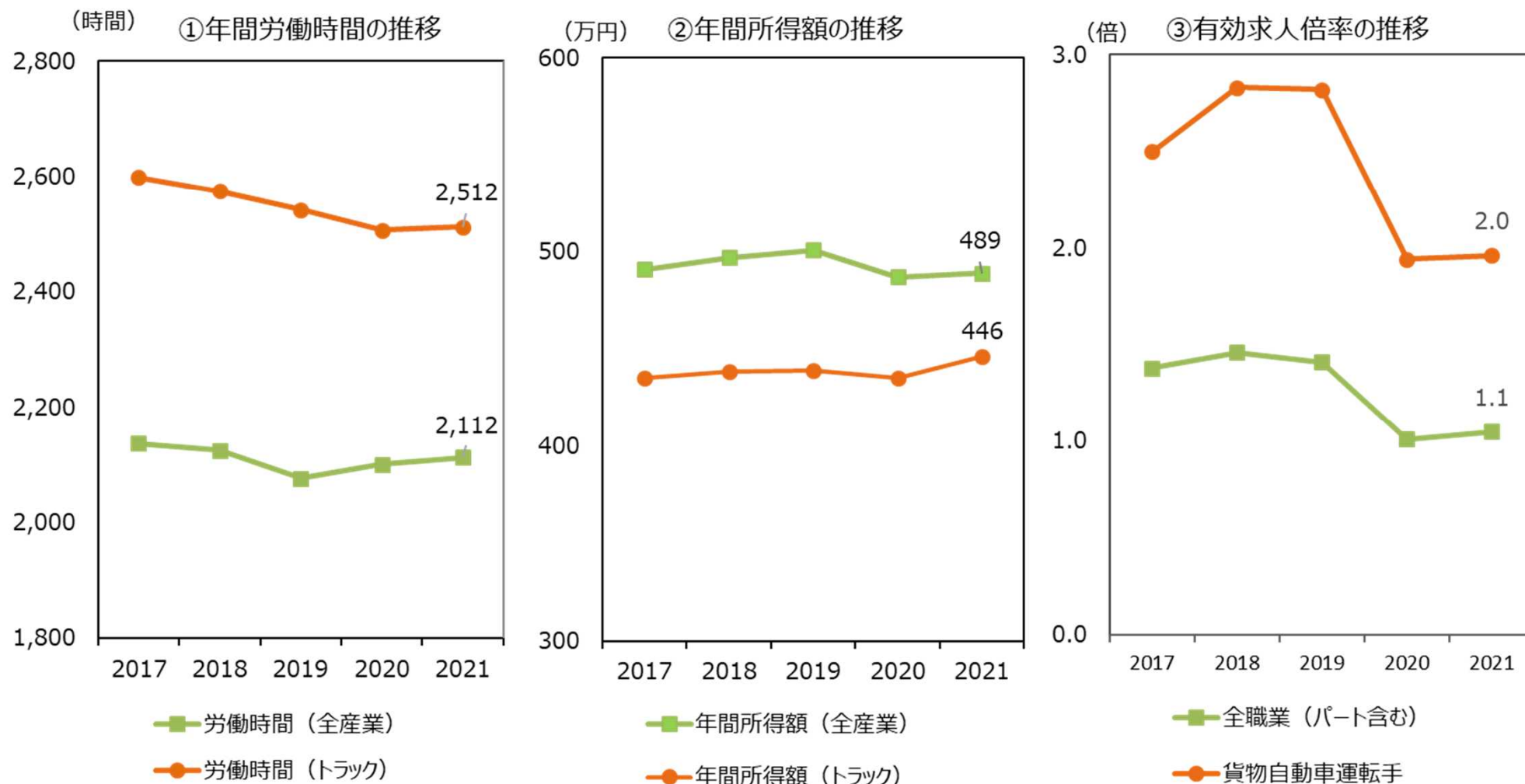
1. 物流業界の現状

- 国内貨物のモード別輸送量はトンベースで自動車が9割超、トンキロベースでは自動車が約5割、内航海運が約4割、鉄道が5%程度。



2. トラックドライバーの働き方をめぐる現状

- トラックドライバーを全産業と比較すると、年間労働時間は約2割長く、年間所得額は約1割低く、有効求人倍率は約2倍。
- トラックドライバーの長時間労働の主な要因としては、長時間の運転時間、荷待ち時間、荷役作業等が挙げられる。



3. 自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

 国土交通省

- 物流業界は現在、担い手不足やカーボンニュートラルへの対応など様々な課題を抱えている。そのような中、平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、**令和6年4月より、年960時間（休日労働含まず）の上限規制が適用**される。
- 併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「改善基準告示」（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）により、**拘束時間等が強化**される。
- この結果、我が国は、何も対策を講じなければ物流の停滞が懸念される、いわゆる「**2024年問題**」に直面している。

<主な改正内容>

	現 行	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	【1日あたり】 原則 13時間 以内、最大 16時間 以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 293時間 以内。ただし、労使協定により、 年3,516時間 を超えない範囲内で、 320時間 まで延長可。	【1日あたり】 ・ 原則 13時間 以内、最大 15時間 以内。 ・ 宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 284時間、年3,300時間 以内。ただし、労使協定により、 年3,400時間 を超えない範囲内で、 310時間 まで延長可。

<労働時間規制等による物流への影響>

具体的な対応を行わなかった場合

その後も対応を行わなかった場合

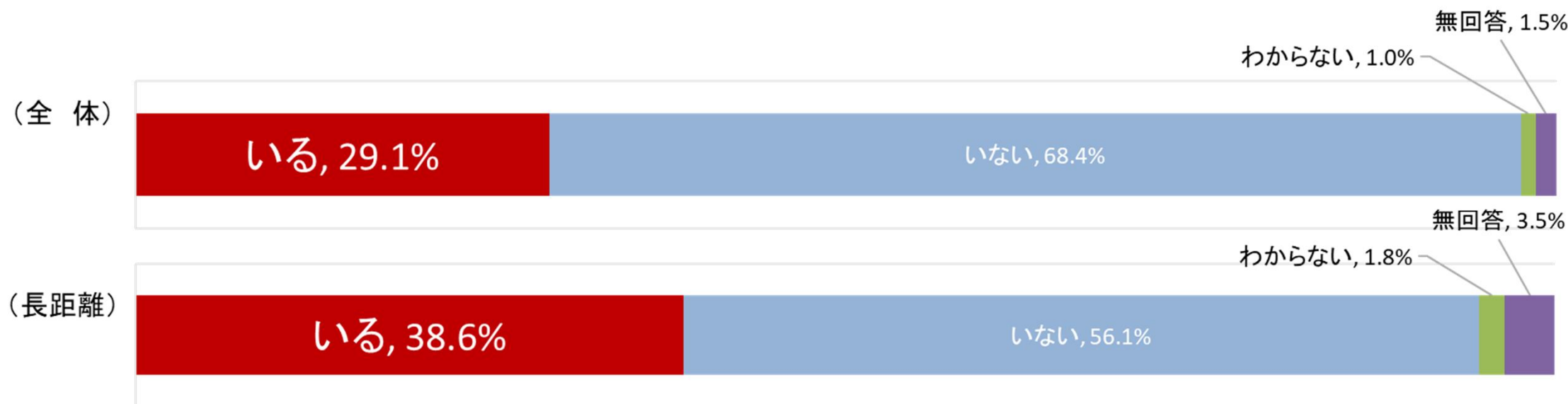
2024年度には輸送能力が**約14%（4億トン相当）** 不足する可能性

2030年度には輸送能力が**約34%（9億トン相当）** 不足する可能性

4. 労働時間規制等による物流への影響

- 全日本トラック協会のアンケートでは、約 29%（長距離輸送では約 39%）が、2024 年以降規制対象となる時間外労働年 960 時間超となるドライバーがいることが判明。

時間外労働年960時間超となるドライバーの有無について



※ 2022 年 10 月時点の状況を回答

4. 労働時間規制等による物流への影響

- 残業時間規制及び拘束時間規制により、これまで1日・1人で運送可能だったが、2日又は2人での運送が必要になる場合がある

<例>

東京 - 大阪間が1日、1人のドライバーで着かなくなり
長距離輸送の人員確保がさらに困難に
コスト増やサービス低下などへの影響も

■現状実態（拘束時間 イメージ）



■働き方改革改正法施行後

2024年より
残業時間上限960h/年
拘束時間3,300h/年

実態拘束時間上限 **12h/日**

- ・ 時間通りに届かせるには **2** 人稼働が必要
- ・ 1人稼働の場合延着の可能性

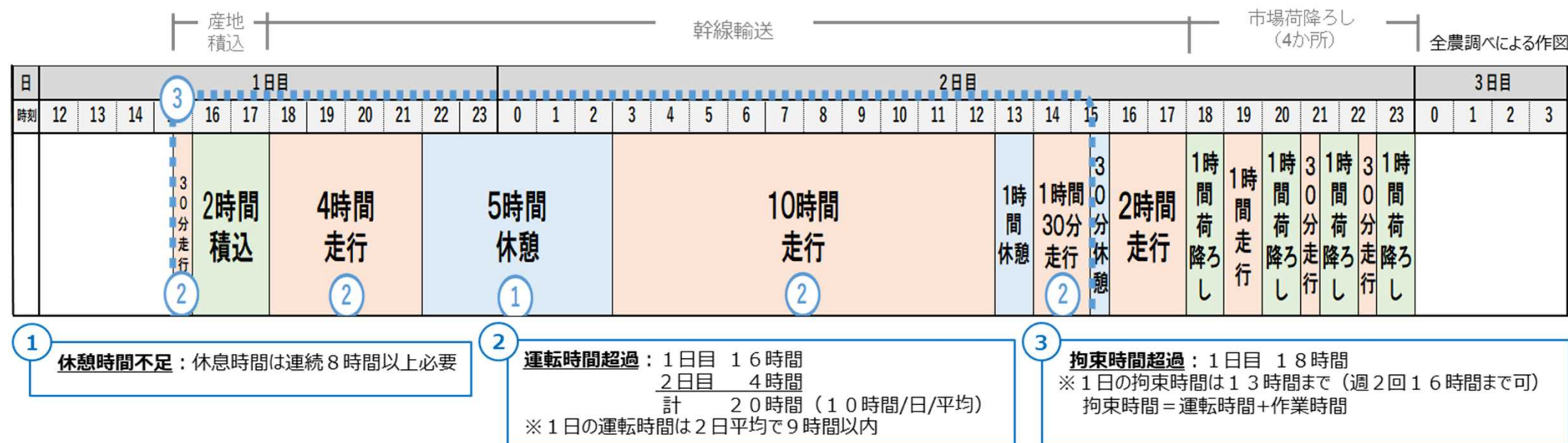
4. 労働時間規制等による物流への影響

○ 長距離輸送について、これまでと同じ運行方法では、改善基準告示違反となる場合がある

例：九州から東京への輸送距離・時間は、福岡～東京（片道1,100 k m、15時間）、鹿児島～東京（片道1,361 k m、18時間）であり、改善基準告示や時間外労働の上限規制の対応に苦慮する環境にある。

関東向け3日目販売・4か所下ろしの場合のシミュレーション

試算条件：①JA集荷時間は午後4時頃、②JA集荷日起算3日目販売、
③関東市場4か所荷降ろし、④走行距離1,360 k m(大型トラック走行)



結論：改善基準告示違反の運行となる可能性が高い

- ①休憩時間不足：1日目連続休憩時間 5時間
- ②運転時間超過：2日合計 20時間運転→1日平均10時間
- ③拘束時間超過：1日目18時間拘束

改善基準告示の違反になる！

5. 物流革新に向けた政策パッケージ

- 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、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」が2023年3月31日に設置・開催された。
- 6月2日には、同会議において、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「物流革新に向けた政策パッケージ」として決定した。

具体的な施策（道路局関係）

物流の効率化

<物流DXの推進>

- ・自動運転トラックの実用化に向けた対応（自動運転車用レーンの設定等）
- ・高速道路上の車道以外の用地や地下を活用した物流専用の自動輸送の調査

<物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援>

- ・三大都市圏環状道路等の高規格道路整備による物流ネットワークの強化
- ・T D M施策など交通容量を有効活用する取組の推進
- ・SA・PAや道の駅における大型車駐車マスの拡充
- ・SA・PAにおける有料による駐車マス予約制度の導入
- ・PPP手法等による休憩施設や仮眠施設の拡充
- ・スマートICの整備推進
- ・地方公共団体が行うアクセス道路の整備に対する支援
- ・中継輸送の実用化・普及に資する拠点の整備等の推進

<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>

- ・大口・多頻度割引の拡充措置を継続、割引制度の厳格な運用

<特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上>

- ・通行時間帯条件の緩和、道路情報の電子化の推進等

<ダブル連結トラックの導入促進>

- ・運行路線の拡充等に向けた調整、ダブル連結トラックに対応した駐車マスの整備

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議



<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ものとする。