

特集1



物流2024年問題とは何か

矢野 裕児 Yano Yuji 流通経済大学流通情報学部 教授
工学博士。専門は物流、ロジスティクス。国土交通省、経済産業省等の物流に関連する各種委員会の委員を歴任



物流の2024年問題が、最近、テレビ、新聞等で取り上げられることが多くなっています。物流2024年問題とは何か、その背景と政府、業界団体等の取組について解説します。

● 物流危機とは何か

物流危機、宅配危機という言葉は、2016年頃からよく使われるようになりました。物流危機、宅配危機というのは、物流需要が増大するのに対して、ドライバー不足などにより物流の供給が間に合わないということです。その結果、荷物を運ぼうとしても運べない、あるいは遅延するという事態が発生するわけです。ただし、高度経済成長期、バブル経済の時も、実はドライバー不足が深刻な問題となりました。最近でも、2013年度後半に深刻なドライバー不足が発生しました。2014年4月の消費税率引上げ前に駆け込み需要が発生し、トラックが足りず荷物が運べないという事態が発生しました。これまでに発生したドライバー不足で共通することは、需要の急増に供給が間に合わないというもので、一時的に需給バランスが崩れて、供給が間に合わないという状態だったのです。

それに対して、現在問題となっている物流危機は、これまでのような一時的な問題ではありません。ネット通販市場が拡大し、宅配便の取扱個数の増加といった需要の増加もあるのです

が、それ以上にドライバーがいない、高齢化しているということが大きな問題なのです。今後、中長期的に、需要が供給を上回ることが予想され、大きな問題になっています。

● 2024年問題とは

政府は、働く人が、個々の事情に応じた多様で柔軟な働き方を、自分で「選択」できるようにするための改革ということで、「働き方改革」を進めています。労働基準法改正によって、2019年4月から時間外労働の上限規制などを義務化しました。ただし、働き方が特殊な建設事業、トラック運転手やタクシードライバーなどの自動車運転、医師といった業務については、適用が猶予されていましたが、2024年4月1日以降、時間外労働の上限規制が適用されるというのが2024年問題です。一般的な業務の場合は、残業時間の上限は、原則として月45時間・年360時間であり、臨時的な特別の事情があり、労使が合意する場合は、年720時間以内となっています。自動車運転業務は働き方が特殊なので、2024年4月1日以降においても、ほかの業種のような720時間ではなく、960時間となっています。

自動車運転業務については、改善基準告示というものがあり、拘束時間、休息期間、運転時間などの規定があります。この改善基準告示も、改正されます。拘束時間については、年間に換

算した場合、従来は3,516時間以内であったのが、改正後は原則3,300時間以内、労使協定がある場合でも最大3,400時間以内に短縮されます。さらに1日の休息期間が継続8時間以上であったのが、継続11時間以上を原則とし、最低継続9時間以上を確保することとなりました。しかしながら現状として、改正前の基準である拘束時間3,516時間をオーバーする労働時間で勤務している場合も多くみられます。さらに基準が短縮されることによって、基準をオーバーする輸送が多く、法令遵守が求められるなか、運べないということが多く発生する可能性が危惧されています。

自動車運転業務の労働時間を短縮することは、ドライバーの労働環境を改善するために重要となりますが、その一方で、長距離輸送が難しくなる、さらに現状でもドライバー不足であるのが、さらに供給力を低下させるという問題を抱えています。

厚生労働省が実施した調査によると、現状の基準である3,516時間を超えているドライバーは全体では4.3%、長距離輸送においては7.0%となっています。すなわち、現状においても、これだけの割合がオーバーしていて、本来は問題になるということです。そして、2024年4月以降は3,300時間以内に短縮されます。もし、現状の輸送の仕方のままで、時間が短縮されると、全体ではドライバーの21.7%が基準を超え、さらに長距離輸送においては31.8%を超えることになり、これだけの比率が現状のやり方では運べなくなるということを示しています。

2024年問題、 物流危機が与える影響

ドライバー不足の深刻化は、さまざまな影響を及ぼすことが想定されます。

1つ目は、前述のとおり、運べないという事態の発生です。物流の場合、その取扱量に繁閑差が大きい場合が多くなっています。そのため、荷物が集中する年末などには運べないという事態が発生する可能性があります。将来的にドライバー供給が減少し、需給バランスが崩れるという推計を、複数の研究所等が発表しています。株式会社NX総合研究所は、ドライバー不足により、2030年には輸送能力の19.5%(5.4億ト)が不足するとしています。さらに、2024年問題の時間外労働の上限規制の影響と合わせて、輸送能力の34.1%(9.4億ト)が不足する可能性がある^{*1}と推計しています。株式会社野村総合研究所はドライバー不足により、需要に対して、供給が2025年で10%、2030年で19%不足するとしています。さらに、2024年問題を加味すると、2025年で28%、2030年で35%不足するとしています。このように、約3割の供給不足が発生することが見込まれています^{*2}。しかし、これはあくまで全体での話であり、長距離輸送がより深刻な影響を受けますし、地方部でよりひっ迫するとしています。

2つ目は、運賃の上昇です。現状としてドライバーの賃金は安く、大型貨物車ドライバーが全産業平均に比べて約1割低く、中・小型貨物車ドライバーが約2割低くなっています。このことがドライバーのなり手がいない大きな原因ともなり、安すぎる賃金の適正化が求められています。国土交通省は、2020年4月に標準的な運賃の告示を行いました。法令を遵守して持続的に事業を運営する際の参考となる運賃を示すことにより、トラック運送業における取引の適正化・労働条件の改善を促進しようというものです。標準的な運賃は、①トラック事業の能率的な経営の下における適正な原価に、②適正な利潤を加えたものを基準として算出していま

*1 株式会社NX総合研究所「『物流の2024年問題』の影響について(2)」経済産業省・国土交通省・農林水産省 第3回持続可能な物流の実現に向けた検討会(2022年11月11日)

*2 株式会社野村総合研究所「トラックドライバー不足時代における輸配送のあり方～地域別ドライバー不足数の将来推計と共同輸配送の効用～」(2023年1月19日)

す。標準的な運賃の算定に当たっては、①ドライバーの賃金を全産業の標準的水準に是正すること、②コンプライアンスを確保できることを前提としており、今後、標準的な運賃のレベルに上昇していくことが予想されます。一般貨物運送事業の営業費用として、最も比率が高いのは人件費であり37.3%、次に割合が高いのが燃料費で13.7%を占めています。現在、燃料費が高騰しており、運賃がより高くなっていることが想定されます。

3つ目は、長距離輸送が難しくなる、あるいは輸送日数が長くなるという問題です。連続運転時間等の規定を厳守し、休息期間を適正に取るとした場合、長距離輸送において、輸送日数が長くなることとなります。宅配便については、既に一部地域で翌日配送から翌々日配送へ変更する動きがみられます。また、長距離輸送においては、ドライバーの年間拘束時間が長い傾向がみられ、時間外労働の上限規制を遵守しようとする運ばないという事態が発生することが考えられます。

特に、大きな影響を受けることが想定されるのが全国の生産地から全国の消費地に運ばれている野菜、果物、水産品などの生鮮品です。例えば、東京都中央卸売市場においては、500km以上の長距離で運ばれてくる野菜は、重量ベースで4割弱を占めています。関西の中央卸売市場では6割程度を占めているなど、全国の中央卸売市場で3～6割が長距離輸送によるものです*3。長距離輸送に頼っていた野菜の流通が難しくなることは、小売店舗での野菜の品ぞろえ、商品価格に大きな影響を与えることが予想されます。

持続可能な物流実現に向けての検討

物流は、国民生活や経済活動を支える重要な社会インフラといえます。2024年4月の時間

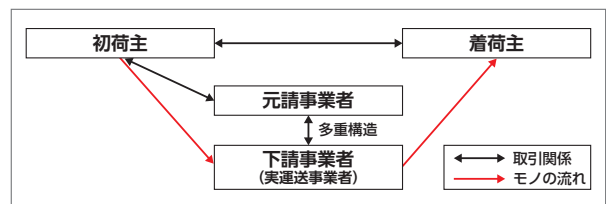
外労働の上限規制適用までの期限が迫るなか、物流での対応が進んでおらず、このままでは物流が停滞、途絶するといった事態になりかねないということが大きな問題となっています。

物流変革が迫られるなか、経済産業省、国土交通省、農林水産省による「持続可能な物流の実現に向けた検討会」が設置され、2022年9月から2023年6月まで11回の検討会が開催されました。ここでの検討の最大の特徴は、従来の物流改革の議論は物流事業者による対応が中心であったのが、それだけでは難しいということから、荷主企業、特に着荷主企業に着目し、議論されたことです。さらに単なる効率化、生産性向上という議論だけではなく、商慣習の見直し、関係者の意識改革を含めた議論がなされました。

物流現場では、長時間の荷待ちや契約にない附随作業等による長時間労働、価格競争に伴う厳しい取引環境・雇用環境等の問題が発生しています。このような物流が抱える課題は、ドライバーなどの人手不足の原因となっています。そのため、「物流事業者が提供価値に応じた適正対価を収受するとともに、物流事業者、荷主企業、消費者、経済社会の『三方良し』を目指す」という視座が重要としています。

持続可能な物流の実現のために取り組むべき政策として、物流の効率化、生産性の向上はもちろん重要ですが、荷主企業や消費者の意識改革、物流プロセスの課題の解決(非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化、着荷主の協力)があります。

図 物流における取引関係・モノの流れ



出典：経済産業省・国土交通省・農林水産省「『持続可能な物流の実現に向けた検討会』最終とりまとめ」(2023年8月)より一部抜粋

*3 洪京和「中央卸売市場における野菜の長距離輸送にかかわる物流課題」物流問題研究73号、191～197ページ(2022年11月)

①荷主企業や消費者の意識改革

2024年問題が迫るなか、着荷主企業の対応が遅れている状況があります。その背景として、物流にかかる負荷が見えにくく、価格として明確になっていないため、着荷主企業において、物流課題がきちんと認識されにくいということがあります。一般的な商取引において、商品価格と運賃が一体となっており、商取引の価格において運賃等の物流コストをきちんと明示されない店着価格制であることが指摘されています。このため、運送契約の当事者でない着荷主企業において、物流の効率化に積極的に取り組もうとするインセンティブが働かないという状況が発生します。

トラックドライバーの拘束時間のうち、荷積み・荷卸しに伴う荷待ち・荷役作業時間等が約2割を占めており、貨物を発送する発荷主、あるいは受け取る着荷主に起因する非効率性が大きな課題となっています。物流改革を進めていくためには荷主企業等の理解を深め、意識改革を進めることが必要です。そして、荷主企業において、物流部門の担当者だけではなかなか解決できないのであり、営業部門、製造部門、調達部門等のさまざまな部門が協働して取り組む必要があります。そのためには、経営者層の認識を変え、全社的な対応が重要となり、役員クラスの物流を統括・管理する責任者を任命することを求めています。また、宅配便においては、消費者が着荷主となるのであり、再配達を減らすための意識改革が求められています。

②物流プロセスの課題の解決

日々の業務では、商品等の需要に基づいて着荷主企業が発注を行い、物流需要が決定されます。すなわち、発注段階で、輸送量だけでなく、輸送のロット、リードタイム(注文を受けてから納品するまでの時間)などの物流条件も決定されることとなります。しかしながら、前述の

とおり着荷主企業は運送契約の当事者でなく、発注の際、物流については考慮していないことが多いため、結果的に物流に大きな負荷がかかり、効率化、生産性向上を妨げている場合が多いといえます。さらに、物流事業者においても、元請事業者と下請事業者による多層的な取引構造となっている場合が多く、結果的に現場の実運送事業者に負荷がかかりやすい取引構造となっています。そのため、関係者が連携して、物流の適正化や生産性向上に取り組むことが重要となっています。

具体的な検討施策として、待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等、物流の合理化を図る措置の検討、契約条件の明確化、多重下請構造の是正等の運賃の適正収受に資する措置の検討、物流コスト可視化の検討、貨物自動車運送事業法に基づく荷主等への働きかけ等及び標準的な運賃の制度の継続的な運用等、トラックドライバーの賃金水準向上に向けた環境整備の検討が挙げられています。

さらに政府は、物流革新に向けての具体的な施策をまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」を2023年6月に、「物流革新緊急パッケージ」を2023年10月に発表しています。物流の効率化、荷主・消費者の行動変容、商慣行の見直しが柱となっています。

- 物流の効率化に向けて、物流DXの推進が必要となります。物流施設の自動化・機械化の推進、ドローンを用いた配送などによる人手不足への対応が挙げられます。さらに物流データの電子化により、物流をデータ・ドリブン^{*4}に変革していくことが欠かせません。これらを進めていくためには、前提として標準仕様のパレット導入や物流データの標準化等を進めていくことが必要となります。

*4 データを総合的に分析し課題解決に結びつけて役立てること

- 鉄道(コンテナ貨物)、内航(フェリー・RORO船^{*5}等)の輸送量、輸送分担率を今後10年程度で倍増するとしています。2024年問題によって中長距離輸送については、大きな影響を受けることが予想され、モーダルシフトの推進が欠かせません。また、鉄道については現在12フィート(5ト)コンテナが主ですが31フィート利用を拡大し、コンテナの大型化を図るとしています。
- 商慣行の見直しについては、トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制を強化するとしています。
- 適正な運賃の收受、賃上げ等に向けて、法制化を推進するほか、物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」を引き上げるとしています。

● 各業界団体、企業での取組状況

各業界団体、企業では、さまざまな対応策が検討されています。消費者に比較的身近な業界として、例えば加工食品メーカーと卸売企業の間では、2019年以降、配送日を受注の翌日ではなく翌々日にする取組が進んでいます。これによって、余裕を持った配車計画を立てやすくなります。

さらに、首都圏のスーパーマーケットで構成される団体では、次の取組を始めています。

①加工食品における定番商品の発注時間の見直し

店舗発注時間を前倒しし、夜間作業の削減および調整作業時間を確保する。

②特売品・新商品におけるリードタイム(注文を受けてから納品するまでの時間)の確保

③納品期限の緩和

加工食品の180日以上賞味期間の商品での1/2ルールの採用により、商品管理業務の負担軽減、食品物流の効率化をはかる。

④流通BMS(Business Message Standards)による業務効率化

高速通信による作業時間確保、伝票レス・検品レスによる業務効率化を進める。

百貨店業界においても、次の取組を始めています。

①開店前納品の是正

従来は、開店前までに商品を納品することが慣例化していたが、検品作業を日中に移行し、納品時間を開店後にずらし、物流事業者の深夜業務のうち、検品作業を削減し、ドライバーの労働時間短縮を図る。

②納品リードタイムの緩和

納品量が多い店舗については、開店時間に間に合わせるために複数のトラックで納品を行っていたが、1台のトラックによるピストン運行に切り替える。納品量の少ない店舗については、低積載率で複数回の納品を行っていたが、納品回数を減便し集約運行する。

● まとめ

現在、物流は大きな転換期を迎えています。従来、物流に大きな負荷をかけても物流事業者が対応してきたものの、限界が来ており、物流の停滞、途絶を招かないためにも、物流事業者だけでなく、発荷主企業、着荷主企業さらに消費者も含めて、物流の適正化や生産性向上に向けての取組を、連携して実施していくことが必要となっています。さらに、物流に配慮した製品・包装設計、物流にやさしいサプライチェーンの見直しなども必要です。

今後は、物流事業者、荷主企業、消費者、経済社会の皆にとってよい物流を構築するため、物流の重要性を再認識すると同時に、物流の位置づけを高めていくことが必要であり、そのための社会全体での意識改革が欠かせません。

*5 貨物を積んだトラックなどをそのまま載せる船舶のこと