

# 物流業界の 「2024年問題」 に向けて 早めに取り組みたい 施策とは

働き方改革関連法により、2024年4月から、物流業界にも時間外労働の上限規制の遵守が義務付けられます。物流業界に求められる取組みと、荷主である中小事業者への影響と対応策を探ります。

行政書士  
楠本 浩一



## 物流業界の 現状

インターネット販売の拡大等により、コロナ以前から、物流業界は大きく注目されてきました。高速道路のインターチェンジ周辺には、大型の物流倉庫が相次いで建

設されています。

そんな物流業界全体の売上高は約24兆円といわれ、就業人口は運輸・郵便合わせて約350万人で全産業就業者数の5・4%を占めています（総務省「2021年労働力調査」）。しかし、その労働環境は決して良好とはいえません。

総務省等の資料によると、トラ

ックドライバーの労働時間は全産業平均より約20%長く、年間賃金は約10〜20%低いのが実態です。しかも、その年齢構成は、40歳以上が70%以上を占めています。40歳から64歳までの比率が全産業平均より高く、高齢化が進む日本の就業人口のなかでも、その傾向はいつそう顕著です（図表1）。

物流業界では、規制緩和による過当競争や、荷主側がすすめる物流合理化の流れを受け、長年にわたりトラック運賃の値下げ競争が行なわれてきました。円安による燃料油価格の高騰や人件費の増加などで、2013年以降は値上がり傾向にありましたが、それでも荷主とトラック事業者の間で行なわれる運賃交渉では、半数近くが約30年前に国土交通省が制定した基準運賃を採用しているといわれ、昭和60年タリフ（標準運賃表）や平成2年タリフの〇〇%掛けといった時代錯誤の運賃相場が、いまでも根強く残っています。

そのため物流業界全体が疲弊しており、仮に賃金水準を全産業平均まで上げたら、運送費の値上げを行なわないと事業の継続ができない、といった状況です。

これらを解消すべく、国土交通

省は令和2年（2020年）タリフを新たに設定して、運賃水準の改善に乗り出しています。

## 荷主が払う 物流コスト

ライノス・パブリケーションズ社の月刊誌『LOGIBIZ』（2021年12月号）の記事「日本の物流費2021」では、上場企業の製造業および卸売・小売業1037社の有価証券報告書から物流関連費用項目（運送費、保管費、荷造運搬費、発送費などの費用項目の合計）を抜き出し、売上に占める支払物流費の比率（売上高物流コスト比率）を算出しています。これによると、2020年の売上高物流コスト比率は全業種で2・52%を占めていて、2019年の2・40%から0・12ポイント増加しています。物流コストの構成比は、運送費が55・2%、保管費15・7%、その他荷造等が29・1%で、物流コストの半分以上を運送費が占めています。

物流コストの主な増加要因は、コロナ禍での売上減と運送費等の値上げです。国際運賃も高騰していることから、本年以降もこの基

調が続くとみられます。

## 物流業界における「2024年問題」とは

働き方改革関連法が、2019年4月から大企業に適用、2020年4月から中小企業にも適用され、①時間外労働の上限が原則年間360時間（例外で年間720時間）までに規制、②年5日の有給休暇取得が義務付けられました。さらに、2021年4月から③同一労働同一賃金が、2023年4月からは④月60時間を超える時間外労働割増率の引上げ（25%

↓50%）などが罰則付きで施行されます。

しかし、特に①の時間外労働の上限規制は業界によっては到底達成できないとして、トラック事業者（自動車運搬の業務）、建設業、医師、沖縄県および鹿児島県の砂糖製造業に関しては、罰則付きの規制が2024年4月まで猶予されています。また、自動車運搬の業務は、時間外労働の上限規制が一般業種の年間720時間ではなく、特例業種として年間960時間が上限となっています。

それでも月90時間以上（年間1080時間以上）の時間外労働を

行なっているトラックドライバーが17・7%も存在する物流業界において（厚生労働省「平成28年度過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書」より）、時間外労働を年間960時間以内にすることは、事業者側だけの努力では到底達成できません。

時間外労働の上限規制によってドライバー1人当たりの仕事量が制限されれば、時間外手当の減少による賃金低下で離職が加速し、ドライバーの数はさらに減少することが懸念されます。労働力不足により、「ドライバーが確保でき

ないから明日の荷物を運ぶことができない」といった事象が現実に起こる可能性があります。

これが、物流業界の「2024年問題」です。

2024年4月以降、ドライバーの時間外労働年間960時間以内を遵守できなかったトラック事業者には、6か月以下の懲役または30万円以下の罰金が課され、社名も公表されます。猶予期間であるいまのうちに、物流業界全体で長時間労働の原因を特定し、改善に向けた取組みを推進していかねばなりません。

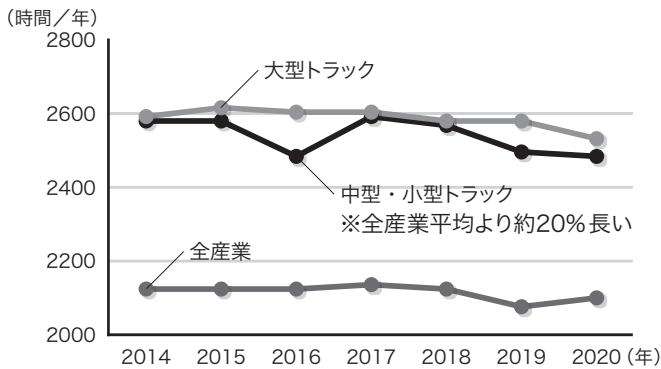
## 物流業界に求められる取組みとは

国土交通省は、昨年、「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」を決定しました。

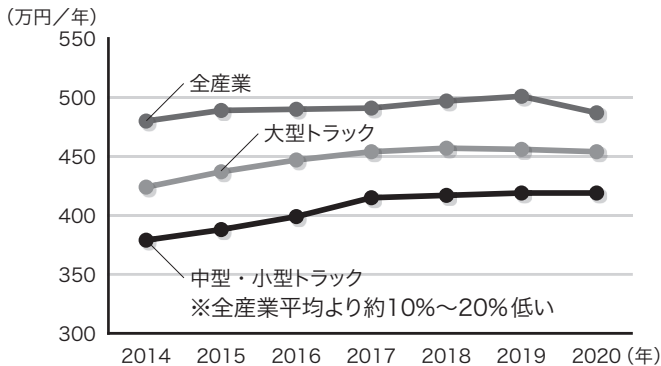
今回の総合物流施策大綱には、①物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化、②労働力不足対策と物流構造改革の推進、③強靱で持続可能な物流ネットワークの構築を定め、高齢化、時間外労働時間の上限規制およびSDGsへの対応の指針を示しています。

図表1 トラックドライバーの労働環境

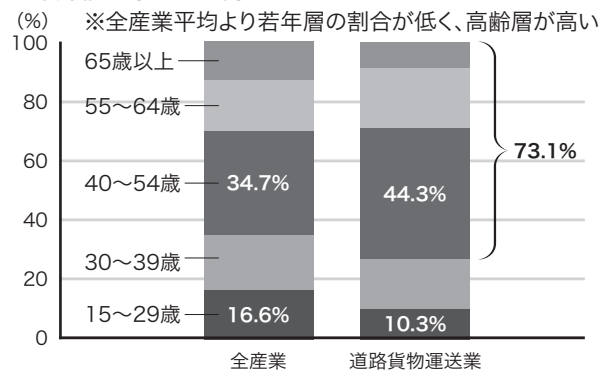
### ●労働時間の推移



### ●年間賃金の推移



### ●年齢構成(2020年)



出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、総務省「労働力調査」

すでに取組みは始まっており、物流業界全体が大きく変革しつつあります。

## (1) 物流DXの導入

自動車運転時の速度・走行時間・走行距離などの情報を記録するデジタルタコグラフ（俗称・デジタコ）の導入や、トラック車両の現在地、到着時刻、実際の走行ルートが一目でわかる動態管理システムの導入など、物流のデジタル化を通じて、既存のオペレーションを見直し、働き方改革の実現等、トラック事業者自体の経営改善が図られています。

たとえば、倉庫内での保管費、荷役費の削減には、自動化機器の導入が有効です。特にAGV（Automatic Guided Vehicle）と呼ばれる自動搬送機器は、荷役作業員が棚まで商品を取りに行かなくても商品が自動的に運ばれてくるため、大幅に省人化でき、大手のインターネット通販を扱う倉庫ではこぞって採用しています。

このような物流DXの導入により、ムリ・ムラ・ムダのない簡素で滑らかな物流に向けた取組みを行なっています。

## (2) 労働力不足対策

ドライバー不足への対策とし

て、物流業界ではいま、若年層や女性ドライバーを育成して、ドライバーの総数を増やそうとしています。

たとえば、従来の長距離トラックの勤務形態を改善するため、東京から大阪までの長距離トラックの場合は中間地点の浜松あたりでドライバーを交代し、そのドライバーが別のトラックを運転して帰ってくるという、拘束時間を短くする取組みを始めています。

また、1運行当たりのドライバーの生産性を向上させるため、高速道路の活用、中継輸送によるドライバー交代、ツーマン運行（ドライバー2人が交代で運転する）によるワークシェアリング等、働き手にやさしい物流の実現に向けて試行錯誤を行なっています。

## (3) 持続可能な物流ネットワークの構築

時間指定、1日2回配送、受注当日出荷、不在時の再配達など業界の商習慣となっている過剰サービス、配送頻度、輸配送経路の見直しを荷主やその顧客と連携して行なうことにより、CO<sub>2</sub>の排出を抑え、災害等で一部のインフラが不通になったとしても止まらない持続可能な物流への取組みも始

まっています。

## 荷主側の中小企業への影響と対応

働き方改革の狙いは、時間外労働時間を削減して、なおかつ賃金水準を維持することです。

時間外労働を月120時間（年間1440時間）行なっているドライバーを月80時間（年間960時間）で同じ賃金水準にするには、賃金を20%アップしなければなりません（図表2）。

トラック事業者は典型的な労働集約型産業で、費用に対する直接人件費が38・8%と約4割を占めています（全日本トラック協会「経営分析報告書 令和元年度決算版」）。

前述のとおり、人件費を上げるには運送費の値上げは避けられず、荷主側は、トラック事業者から約7・8%の値上げ要請を受ける可能性があります。物流コストの半分を占める運送費の上昇を最小限にとどめるには、荷主側としても、発注形態や現状のしくみを改善する必要があります。

## (1) 運送以外の作業時間の削減

ドライバーの労働時間は、実際

図表2 賃金への影響を試算すると…

\*基本賃金2,000円/時、残業120時間で試算

	120時間残業	残業80時間（同一水準の賃金を払う場合の基本賃金は2,400円）
基本賃金	2,000円×180時間	2,400円×180時間
残業代金（25%増し）	2,000円×1.25×60時間	2,400円×1.25×60時間
残業代金（50%増し）	2,000円×1.5×60時間	2,400円×1.5×20時間
合計	690,000円	684,000円

に運転している時間以外に、荷待ち、積み込み・積降ろし、ラベル貼りや検品等の附帯作業に多くの時間をとられています。

以前はこれらもすべて「運賃」に含まれましたが、標準貨物自動車運送約款等の改正により、2017年11月4日からは「運賃」と「料金（運送以外の役務等の対価）」を区別して取り決め、荷主都合による荷待ち時間の対価として「待機時間料」を規定することが定められています。

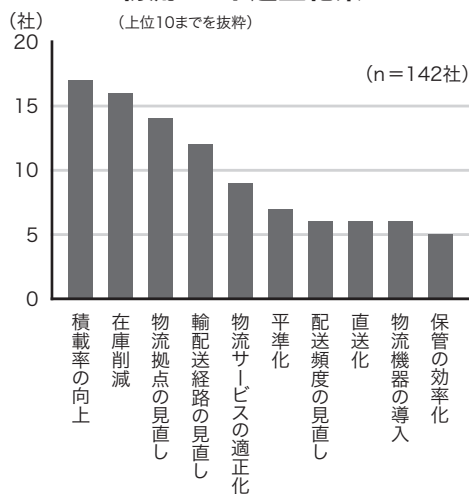
荷主側としては、現状の契約内容を見直して、荷待ち時間、積み込み・積降ろし時間を改善することが最重点課題となります。

## ① 荷待ち時間の短縮

荷待ち時間の短縮には、出荷時



**図表3 効果が大きかった  
物流コスト適正化策**  
(上位10までを抜粋)



出典：日本ロジスティクスシステム協会「2020年度物流コスト調査報告書（概要版）」より作成

トラック予約受付システムを導入することで、積みみ作業場の空き状況の把握、ドライバーへの連絡等が一気に効率化できます。

② 積みみ・積降ろしの効率化  
積みみ・積降ろしを効率化するに

間を厳守することです。生産の遅れが常態化して、毎日1時間以上の荷待ち時間が発生しているような場合は、生産部門と調整して出荷時間を変更するなどの対応をしましょう。

また、出荷が週末や月末に集中する場合などは、非常に難しいのですが、顧客や調達先と調整して、平準化することが大切です。

荷待ち時間解消に大きな効果をあげているのが、「トラック予約受付システム」の導入です。提示された複数の予約時間のなかから、ドライバー側が到着時間をスマホ等のアプリで事前予約することで、トラックが入庫時間を分散して積みみ作業場（トラックパー）に到着します。倉庫内の作業

者は、ディスプレイなどで予約状況を確認しながら作業できます。

作業内容や予約時間が可視化でき、作業終了後、すぐに次のトラックをアプリで呼び出すこともできます。

従来は、ドライバーが待機場から受付場まで歩いてきて受付をすませ、その後、放送で呼び出される順番に積みみ作業場にトラックを横付けしていました。このやり方だと、呼び出されたタイミングでドライバーがトラックの中になかったりすると、積みみ作業場が30分以上も空いてしまうことがありました。非効率な作業場の使用ルールにより、あとに続くドライバーも待ち時間が長くなるとい

は、車上受け・車上渡し条件で契約して、ドライバーは積み込まれた荷物を運ぶだけにします。積みみ・積降ろしは、荷主側や委託先の倉庫会社が行ないます。

そうすることで、ドライバーが貸与されたフォークリフトを操作しながら荷物を積み込む非効率な作業がなくなりますし、何よりもそのフォークリフトと他の作業員が接触するといった事故を防ぐことができます。

荷主側が自社で積みみ・積降ろしをするには、パレットやかご台車、折りたたみコンテナを使用した荷姿にして効率よく作業をすることが求められます。初期コストがかかりますが、関係する事業者とパレット等の回収の運用ルールをしっかりと決めておかなければなりません。

## (2) 物流業界のホワイト化

2024年4月に向け、荷主側の企業としても、トラック事業者や倉庫会社を巻き込んで現状のやり方を改善し、ドライバーの労働時間削減につながる施策を考えるべき時期にきています。実際にや

ってみて効果が大きかった物流コスト適正化策として、積載率の向上、在庫削減、物流拠点の見直し

し、輸配送経路の見直しが挙げられています(図表3)。

国土交通省は現在、業界団体・トラック事業者・荷主企業を巻き込んだ「ホワイト物流推進運動」を展開しています。そのなかで、

①トラック事業者が法令遵守するための配慮、②契約内容の明確化・遵守、③自主行動宣言の提出の協力、を荷主企業に対して要請しています。

この自主行動宣言を提出した賛同企業数は2022年1月末時点で1336社になっており、各社の取組み内容を「ホワイト物流」推進運動ポータルサイトで閲覧できます。また、自身の物流に関わる困りごとや要望などを意見交換できる「集いの場」も同ポータルサイトに掲載されています。

\*\*\*

2024年に向けてトラック事業者のドライバー不足により、必要なトラック台数が確保できない、といった問題も発生してくる可能性があります。

日頃より、トラック事業者とは、Win・Winのパートナーとして、困ったときに助けてもらえるような関係を築いておくことが重要です。

くすも、このうち 物流業界で20年以上にわたり企業法務関連の仕事に従事。運送業許可、倉庫業登録といった運輸・物流関連の許認可取得をサポート。現場や業務に即した法務相談を専門としている。