

物流の2024年問題を考える

青森県トラック協会三八支部青年部会

A solid green horizontal bar spanning the width of the slide, located at the bottom.

物流の2024年問題とは（2024年4月1日施行）

働き方改革で物流業界に起こりうる問題

- 問題① トラックドライバーの労働時間の制限
- 問題② 運送事業者の利益減少・トラックドライバーの収入減少
- 問題③ トラックドライバーの業界離れ
- 問題④ 物流コストの上昇による地域経済への影響

問題① トラックドライバーの労働時間の制限

自動車運転者労務改善基準改正(厚生労働大臣告示)により、
自動車運転者の『労働時間等のルール』が変更になります。

時間外規制	現 行	2024年改正(2024年4月1日)	時間増減
1年間の時間外 上限規制	1,500時間 (月平均 125時間) (所定内労働 8時間 月21日勤務)	960時間 (月平均 80時間)	年間 — 540時間 1ヵ月 — 45時間

改善基準告示	現 行	2024年改正(2024年4月1日)	時間増減
拘束時間	1日 原則13時間 最大16時間 (15時間以上は月2回まで)	1日 原則13時間 最大15時間 (14時間超える回数少なくするよう努力する)	1 日 — 1時間
労働時間+待機時間 +休憩時間	1月 293時間	1月 284時間	1 月 — 9時間
	1年 3,516時間	1年 3,300時間	1 年 — 216時間
休息期間	連続 8時間以上	連続 9時間以上	休息期間 + 1時間
連続運転	最大 4時間 (4時間後30分運転離脱)	最大 4時間 (4時間後30分休憩)	
運転時間	2日平均9時間、1週平均44時間	2日平均9時間、1週平均44時間	現行通り

運行事例① 農水産物(1カ所卸し)

八戸～東京(700km)平均速度80km/hで走行

※大型貨物はスピードリミッター90km/h装着

■ 9時 点呼・点検・出庫

■ 10時 荷主着

待機・積込 3時間

■ 13時 休憩

■ 14時 八戸発 八戸・東北自動車道

八戸IC ⇒ 菅生PA 4時間(320km) 18時着 (30分休憩)

菅生PA ⇒ 蓮田PA 4時間(320km) 22時30分着(30分休憩)

東北自動車道・首都高(60km)

豊洲IC 23時50分 一般道

■ 0時 豊洲着

■ 1時 荷卸完了

2024年4月改正より 1時間違反

所要時間(拘束時間) 16時間 運転時間 9時間

運行事例② 鶏卵(1カ所積み・1カ所卸し)

八戸～多摩(720km)平均速度80km/hで走行

※大型貨物はスピードリミッター90km/h装着

- 9時 点呼・点検・出庫
- 10時 荷主着
待機・積込 3時間
- 13時 休憩
- 14時 八戸発 八戸・東北自動車道
八戸IC ⇒ 菅生PA 4時間(320km) 18時着(30分休憩)
菅生PA ⇒ 羽生PA 4時間(320km) 22時30分着(30分休憩)
小平市 1時間 一般道(80km)
- 23時30分 多摩着
- 0時30分 荷卸完了

2024年4月改正より 30分違反

所要時間(拘束時間) 15時間30分 運転時間 9時間

運行事例③ 工業製品(1カ所卸し)

八戸～高崎(660km)平均速度80km/hで走行

※大型貨物はスピードリミッター90km/h装着

- 10時 点呼・点検・出庫
- 10時30分 荷主着
待機・積込 1時間30分
- 12時 休憩
- 13時 八戸発 八戸・東北自動車道・北関東自動車道
八戸IC ⇒ 菅生PA 4時間(320km) 17時着(30分休憩)
菅生PA ⇒ 波志江PA 3時間40分(320km)
- 21時10分 休息 8時間
- 5時10分 点呼・点検
波志江PA ⇒ 高崎IC ⇒ 一般道 30分(20km)
- 5時40分 高崎着
- 8時 荷卸完了

現行基準時間限度

所要時間(拘束時間) 11時間+3時間=14時間 運転時間 8時間10分

1回の運行で八戸～関東へは**3日要し**、現行では**8回/月**運行可能です。

※労使協定により拘束時間6か月の範囲内で 320h/月の場合

水産(700km)

所要時間16時間

往復:約31時間+休息8時間

上り 休息 下り

運行回数/月

2024年改正

$16h + 8h + 15h = 39h \times 8回 = 312h > 284h$ 違反

※基準をクリアするためには... 7回 273h

鶏卵(720km)

所要時間15時間30分

往復:約30.5時間+休息8時間

上り 休息 下り

運行回数/月

2024年改正

$15.5h + 8h + 15h = 38.5h \times 8回 = 308h > 284h$ 違反

※基準をクリアするためには... 7回 269.5h

工業製品(660km)

所要時間14時間

往復:約30時間+休息8時間

上り 休息 下り

運行回数/月

2024年改正

$14h + 8h + 16h = 38h \times 8回 = 304h > 284h$ 違反

※基準をクリアするためには... 7回 266h

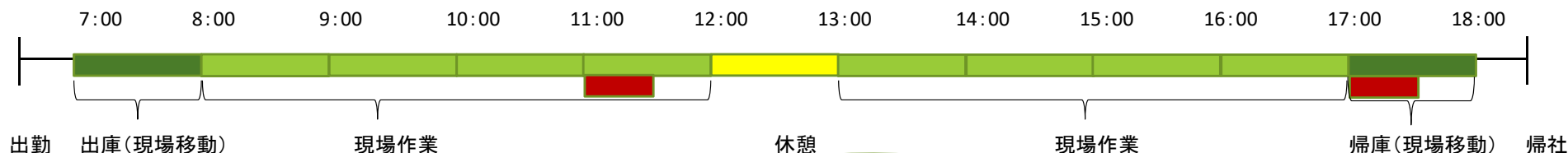
1カ月の拘束時間が**284時間**に改正されることにより

八戸～関東の運行が **1～2回/月が減少**されます。

※運行状況・リードタイム延長等により運行回数が減少する可能性があります。

運行事例④ ダンプ(建設常用8時間) 八戸市内 走行

■ 7時	点呼・点検・出庫	建設現場へ	所要時間1時間(現場の距離による)
■ 8時	建設現場着	運行	4時間
■ 12時	休憩		
■ 13時	建設現場	運行	4時間
■ 17時	建設現場発	会社へ	所要時間1時間(現場の距離による)
■ 18時	点呼・帰庫		



連続運転時間 午前5時間
午後5時間

連続運転時間違反

基準時間限度違反

2日平均1日の運転時間 9時間以内 < 2日平均1日の平均運転時間 **10時間**

連続運転の定義

運転4時間に30分休憩。休憩は10分以上



4時間連続運転

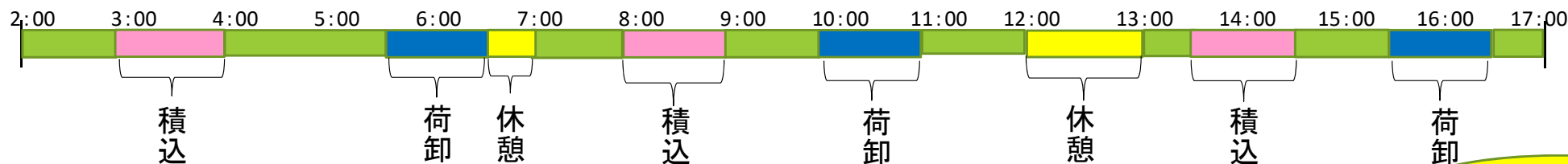
30分休憩

2時間連続運転

15分休憩

運行事例⑤ 家畜飼料(1日 3往復走行) 三八地区圏内

- 2時 点呼・点検・出庫
- 3時 発荷主(積込み1時間) 運行1時間半
- 5時30分 着荷主(荷卸し1時間)
- 6時30分 休憩(30分) 運行1時間
- 8時 発荷主(積込み1時間) 運行1時間
- 10時 着荷主(荷卸し1時間) 運行1時間
- 12時 休憩(1時間) 運行30分
- 13時30分 発荷主(積込み1時間) 運行1時間
- 15時30分 着荷主(荷卸し1時間) 運行30分
- 17時 点呼・帰庫



所要時間(拘束時間) 15時間 運転時間 8時間

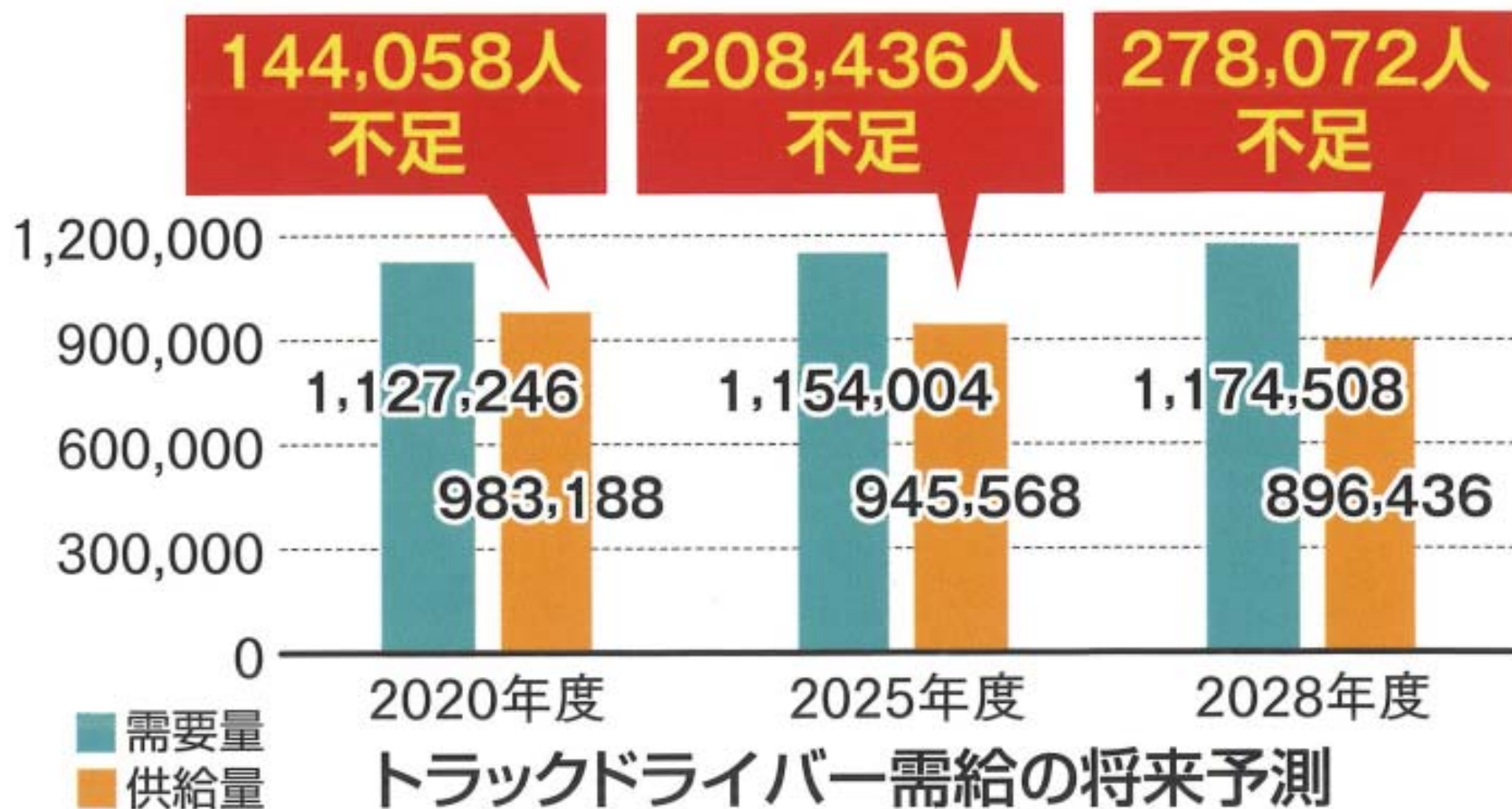
基準時間限度

稼働日数/月 現 行 約20日
2024年改正 約19日



現行より稼働日数 1日減少

※家畜は毎日餌を供給するため 原則26日稼働

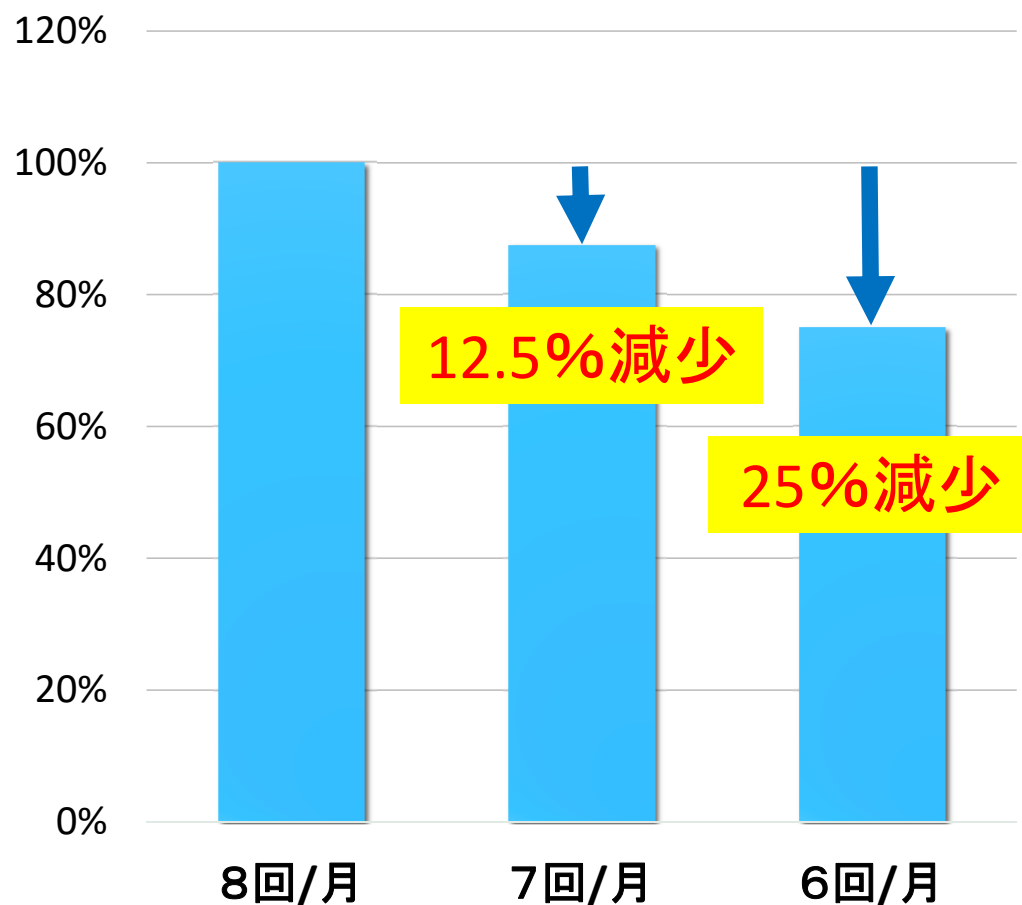


トラックドライバー需給の将来予測

(出所) 鉄道貨物協会調査資料より作成(2018年度)

問題② 運送事業者の利益減少・トラックドライバーの収入減少

長距離運行回数減少による輸送量



1.輸送量が減ることにより

運送企業は利益減少

2.労働時間が減ることにより

ドライバーの収入減少

になります。



ドライバー1人当たりの
年間の時間外労働が減少

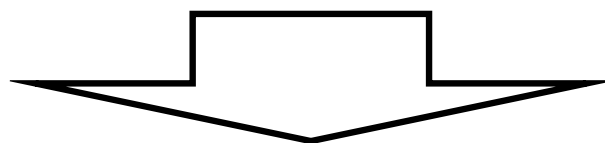


これまで通りの配車や
輸送サイクルを
維持できなくなります。

収入減少により離職者が増え、
ドライバー不足に陥る



ドライバーが足りずに
従来と同じ量の仕事を
受注できなくなります。



2024年4月1日からは1日の輸送量が減少することで、運送企業の利益が減少し、地域経済の停滞やライフライン等に影響します。

全産業とトラックドライバーの現状比較

	全 産 業 令和3年	トラックドライバー (大型) 令和3年	増 減
年間 労働時間	2,112時間	2,544時間	＋432時間 (月平均＋36時間)
年間賃金	489万円	431万円	－58万円 (月平均－4.8万円)
平均年齢	43.4歳	49.9歳	＋6.5歳

問題③ ドライバーの業界離れ

現 行

長時間労働の常態化

睡眠・休養の不足 健康への悪影響
家庭生活・余暇時間の不足 生産性の低下

低賃金と相まって
職業としての魅力が低い

人材不足・離職等の要因

2024年4月改正

長時間労働の常態化

緩和

睡眠・休養不足
健康への影響・余暇時間等
軽減

生産性の低下は
続く

収入減少で魅力が
今以上に低下

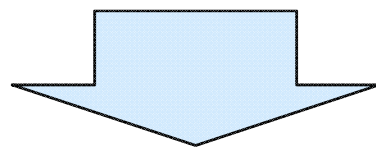
離職が加速

ドライバーの収入減少により
別の仕事(業界)に転職を考える者が増えることが考えられます。

問題④ 物流コストの上昇による地域経済の影響

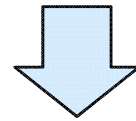
物流の需要は増加傾向が続いています。

需要があっても稼働率の低下により今まで通りの対応ができなくなります。

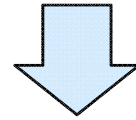


物流の2024年問題により労働時間削減、ドライバー待遇改善等に伴い荷主企業の物流コスト上昇が今後起こると考えられます。

地域経済に影響が出る前に



ライフラインとなる**物流を安定させる**必要があります。



持続可能な運行をするためには

物流コスト(経営の安定化・雇用の定着・安全対策等)**の運賃転嫁**
待機時間・積卸時間の削減 等が“早急に必要！”

今後の物流のキーワード

ドライバーや作業員の長時間労働や手荷役に頼る物流から
人に優しい物流へ＝働き方改革

『輸送力(ドライバー)確保に向けた労働環境・条件の改善』

『限られた輸送力に対応するための物流効率化』

運送・荷主：●コンプライアンスの徹底

運送：●荷主企業への正しい主張＝荷主への提案！

運送：●現場の“見える化”が必要（時間管理・原価計算）

荷主：●「選ばれる荷主企業」という理解を！

荷主：●仕入先、販売先との取引条件の見直しを！（取引条件＝物流条件）

荷主：●企業活動における「物流」のプライオリティの格上げを！

運送・荷主：●物流効率化の本格的な推進 ＝ 効率化は儲かる！

運送・荷主：●荷主と運送事業者がWin-Winとなるパートナーシップの確立！

まとめ

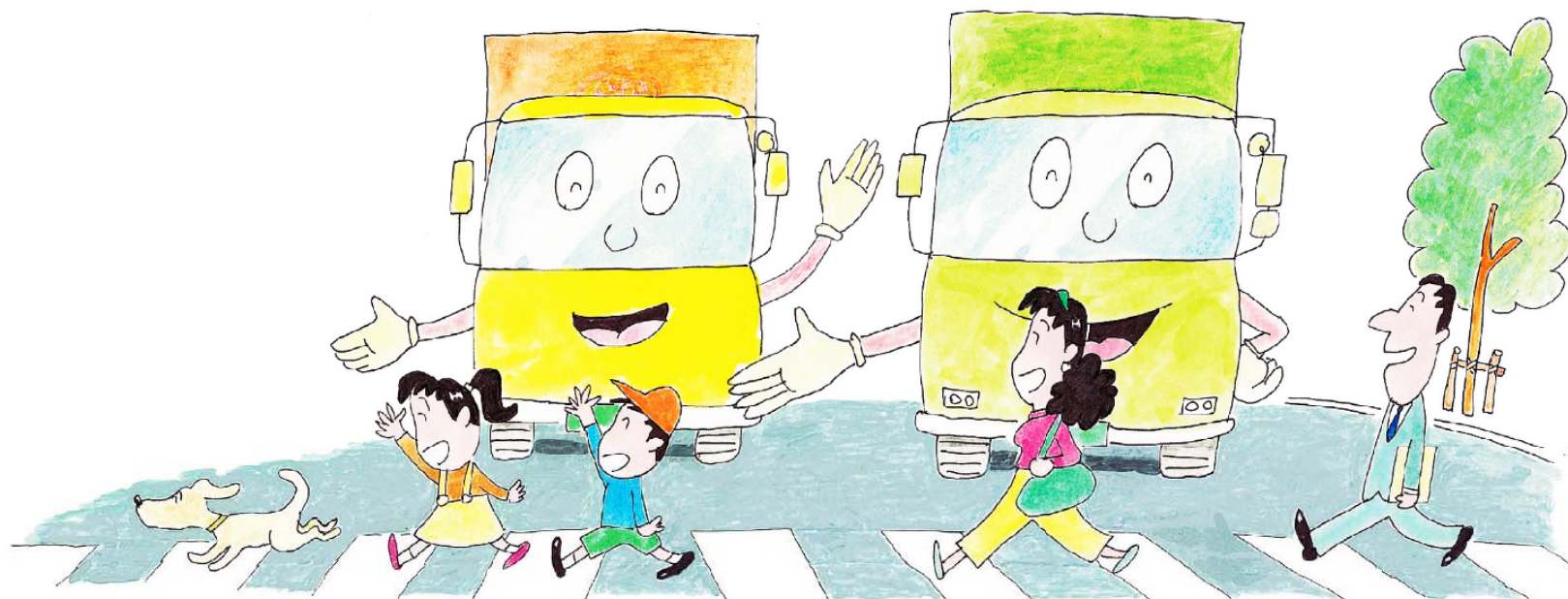
時間外上限規制・ドライバー不足・企業利益減少等により、
これまでのような輸送が困難となります。

運行回数の減少、リードタイム延長、積卸・待機時間の削減等、
発着荷主の理解・協力が必要となります。

物流が機能しないと地場産品や資材等の輸送が現状より遅延し、
地域産業の活性化に影響を及ぼす可能性があります。

長距離輸送では輸送時間・物流コスト等にハンディがあるため
企業誘致が難しくなり、撤退する企業が出てくる可能性があります。

トラック輸送へのご理解、ご協力をお願いいたします。
ご清聴ありがとうございました。



国内貨物輸送の90%を担うトラック。あなたの笑顔と出会うため、
幸せを運ぶため、これまでもこれからも、しっかりとハンドルを握り続けます。

くらし
トラックは生活と経済のライフライン