

物流の2024年問題を考える

青森県トラック協会弘前支部青年部会

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 運送事業者の売上減少・トラックドライバーの収入減少
- 問題③ 輸送量減少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。

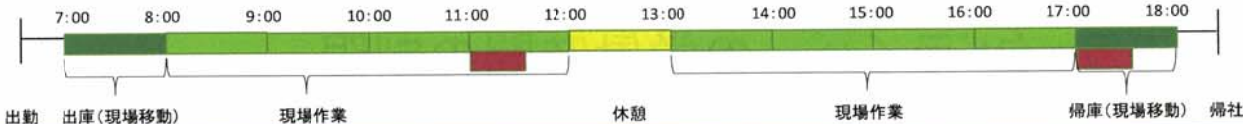
時間外規制	現 行	2024年改正(2024年4月1日)	時間増減
1年間の時間外 上限規制	1,500時間 (月平均 125時間) (所定内労働 8時間 月21日勤務)	960時間 (月平均 80時間)	年間 — 540時間 1カ月 — 45時間

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時間以上は週2回まで)	1日 原則13時間 最大15時間 (14時間超えは週2回までが目安)	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

2

運行事例① ダンプ(建設常用8時間) 津軽地区走行

- 7時00分 点検・点呼・出庫 建設現場へ 所要時間1時間(現場の距離による)
- 8時00分 建設現場着 運行 4時間
- 12時00分 休憩
- 13時00分 建設現場 運行 4時間
- 17時00分 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00分 点呼・帰庫



運転時間: 2日を平均した1日当たりの運転時間は9時間以内でなければならない。

運転時間 7:00~12:00(5時間) 13:00~18:00(5時間)=10時間 同一運行が3日続けば違反となる。

連続運転時間: 運転開始後4時間以内(4時間経過直後)に30分以上の休憩が必要である。

運転時間 7:00~12:00(5時間) 13:00~18:00(5時間)違反となる。

3

運行事例② 青果物(3カ所積み1カ所卸し バラ積みバラ卸し)

津軽地区～東京(760km) 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

- 8時00分 点検・点呼・出庫
- 8時30分 1カ所目 荷主着 積み込み30分
- 9時30分 2カ所目 荷主着 積み込み30分
- 10時30分 3カ所目 荷主着 積み込み30分
積み込み1時間30分 移動時間(運転時間)1時間30分
- 11時00分 休憩
- 12時00分 弘前発 東北自動車道
弘前IC ⇒ 長者原SA 3時間45分(300km) 15時45分着(30分休憩)
長者原SA ⇒ 羽生PA 4時間00分(320km) 20時15分着(30分休憩)
羽生PA ⇒ 大田市場 1時間00分(80km)
- 22時00分 大田市場着
- 24時00分 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 10時間15分

4

運行事例③ 青果物(3カ所積み・1カ所卸し パレット積み パレット卸し)

津軽地区～大田市場(760km) 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

- 8時00分 点検・点呼・出庫
- 8時30分 1カ所目 荷主着 積み込み20分
- 9時10分 2カ所目 荷主着 積み込み20分
- 9時40分 3カ所目 荷主着 積み込み20分
積み込み1時間 移動時間(運転時間)1時間30分
- 10時30分 弘前発 東北自動車道
弘前IC ⇒ 滝沢PA 1時間45分(140km) 11時35分着(1時間休憩)
滝沢PA ⇒ 安積PA 4時間00分(340km) 16時35分着(30分休憩)
安積PA ⇒ 大田市場 3時間00分(240km) 20時05分着
- 20時05分 大田市場着
- 20時35分 荷卸完了

所要時間(拘束時間) 13時間05分 運転時間 10時間15分

パレット積み・パレット卸しにすると同じ積みカ所数でも
バラ積み・バラ卸しに比べて約3時間の拘束時間の短縮をすることができる。

5

運行事例④ 青果物(1カ所積み1カ所卸し バラ積みバラ卸し)

津軽地区～東京(760km) 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

- 8時00分 点呼・点検・出庫
- 8時30分 荷主着 積み込み1時間30分
積み込み1時間30分 移動時間(運転時間)30分
- 10時00分 弘前発 東北自動車道
弘前IC ⇒ 滝沢PA 1時間45分(140km) 11時45分着(1時間休憩)
滝沢PA ⇒ 安積PA 4時間00分(340km) 16時45分着(30分休憩)
安積PA ⇒ 大田市場 3時間00分(240km) 20時15分着
- 20時15分 大田市場着
- 22時15分 荷卸完了
所要時間(拘束時間) 14時間15分 運転時間 9時間15分

バラ積みバラ卸しの場合でも積みカ所、卸カ所を1カ所積み1カ所卸しにすることで
所要時間(拘束時間)を1時間45分 運転時間を1時間減らすことが出来る。

6

1回の運行で津軽～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

津軽～関東(760km) 上り 休息 下り 運行回数/月

現状 $16h + 8h + 15h = 39h \times 8回 = 312h < 320h$ 現状OK

2024年改正後は $16h + 8h + 15h = 39h \times 8回 = 312h > 284h$ 違反

今後、拘束時間の上限が16hから15hへ減少、休息期間の下限が8時間から9時間へと改正となる。

その為、パレット積みパレット卸しや1カ所積み1カ所卸しなどの拘束時間の削減を行ったとしても現行の
津軽～関東便8回/月 は出来ない。

パレット積みパレット卸し $上り13h + 休息9h + 下り15h = 37h \times 8回 = 296h > 284h$ 違反

1カ所積み、1カ所卸し $上り14h + 休息9h + 下り15h = 38h \times 8回 = 304h > 284h$ 違反

津軽～関東便に関しては労働時間の削減ができたとしても8回/月は出来ない。

つまり、2024年改正後は多くても津軽～関東便は7回/月以下 になると思われる(輸送能力12.5%減)。

パレット積みパレット卸し $上り13h + 休息9h + 下り15h = 37h \times 7回 = 259h < 284h$ クリア

1カ所積み、1カ所卸し $上り14h + 休息9h + 下り15h = 38h \times 7回 = 266h < 284h$ クリア

7

ここ20年間で値上がりしたモノの一例

タイヤ料金/1本

約23,000円⇒約37,000円 約160%値上げ(2024年も値上げ予定)

車両価格/冷凍冷蔵車1台

約1,800万円⇒約2,700万円 約169%値上げ(2024年も値上げ予定)

軽油価格/1ℓ

約82円⇒約142円 約173%値上げ(現在絶賛値上げ中)

青森県の最低賃金/1H

605円⇒853円 約140%値上げ(2023年10月からは898円を予定)

運送業では車両費、燃料費、人件費が経費の多くを占めています。

しかしながら、運賃はそこまで上がっていないのが現状です。

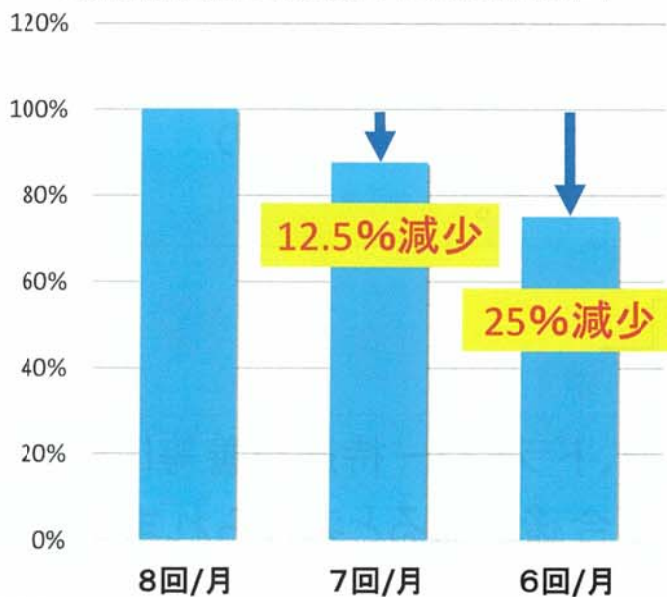
これから従業員の安全を守りながら運送業を安定して運営していく為には、荷主企業の協力の元、標準的な運賃の収受、燃料サーチャージの導入が必須です。

車両費、燃料費、
人件費の三項目で
売上の約90%
を占めています。

8

問題② 運送事業者の売上減少・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
運送企業は売上減少
- 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。



9

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、運送企業の売上
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。

問題③ 輸送量減少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！”**

12

まとめ

時間外上限規制・ドライバー不足・企業売上減少等により、
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。

13

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」のプライオリティーの格上げを！

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！

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