

# 物流のいわゆる2024年問題について

令和6年11月6日

長崎労働局労働基準部監督課


# 働き方改革関連制度の概要



## 自動車運転業務、建設事業、医師の時間外労働の上限規制（2024年4月1日～）

36協定で定める時間外労働の時間数に上限が適用され、従前は実質無制限だったところ、下記「一般条項」の時間数を超える時間外労働はできなくなりました。なお、臨時的な特別の事情がある場合は、36協定で定めることにより、下記「特別条項」の時間数まで時間外労働の時間を延長できます。

一般条項	1か月	1年
原則	<b>45時間</b>	<b>360時間</b>

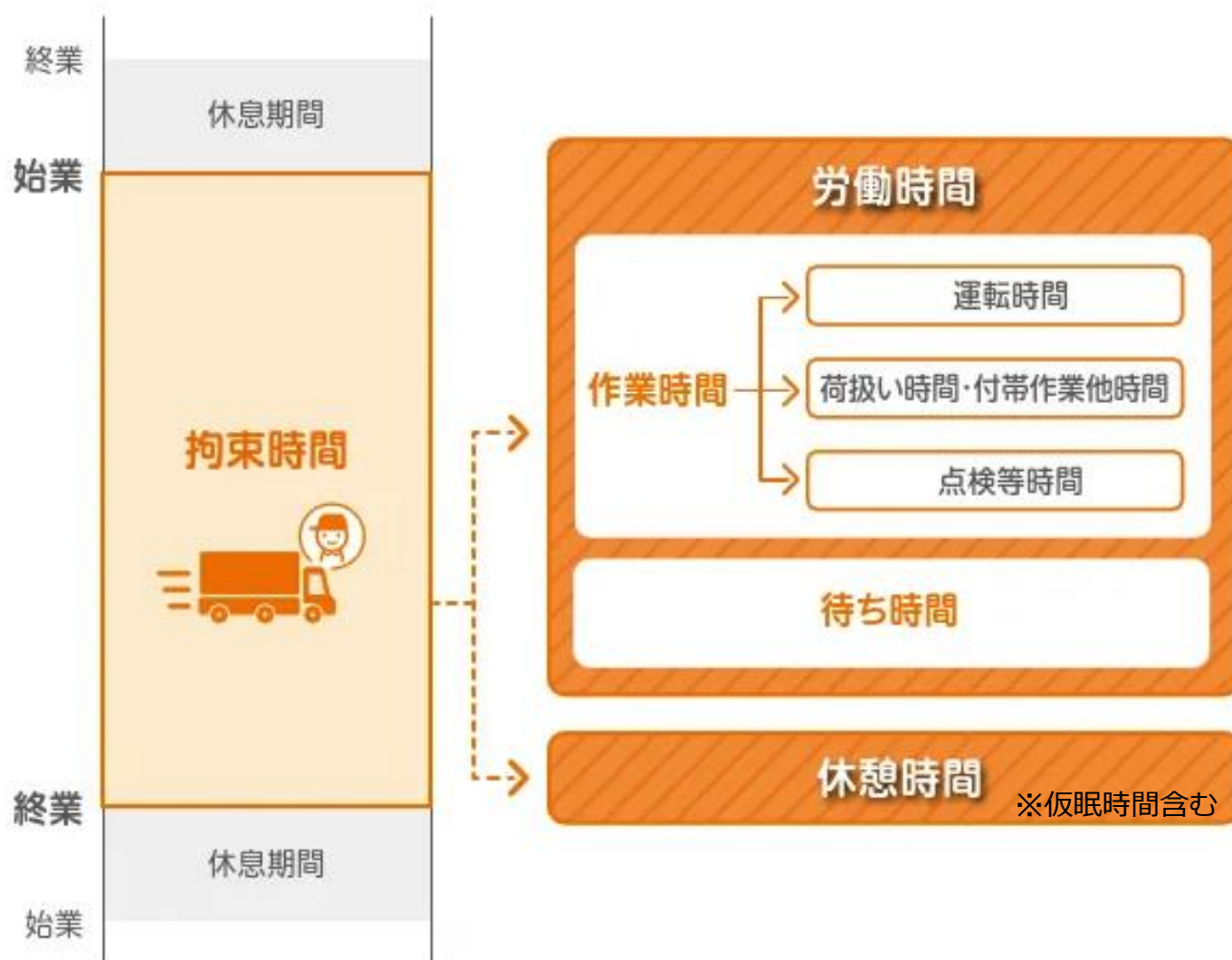
特別条項	1か月	1年
自動車運転の業務 	—	<b>960時間</b>

# 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の改正（2024年4月1日～）

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（いわゆる改善基準告示）は、トラックなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、全ての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間、休息期間、運転時間等の基準を定めています。令和6年4月1日からは、自動車運転の業務に時間外労働の上限規制が適用されるとともに、改善基準告示に定める拘束時間等の基準も改正され、**自動車運転者が働ける時間が短縮された**ことから、業務の効率化が求められています。（いわゆる物流の2024年問題）。

	1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
トラック 	改正前 3,516時間 ↓ 改正後 原則 <b>3,300時間</b> 最大 <b>3,400時間</b>	改正前 原則293時間 最大320時間 ↓ 改正後 原則 <b>284時間</b> 最大 <b>310時間</b>	改正前 継続8時間 ↓ 改正後 <b>継続11時間</b> を基本とし、 <b>継続9時間</b>
タクシー ハイヤー 		改正前 299時間（日勤） ↓ 改正後 <b>288時間</b> （日勤）	改正前 継続8時間 ↓ 改正後 <b>継続11時間</b> を基本とし、 <b>継続9時間</b>
バス 	改正前 原則3,380時間 最大3,484時間 ↓ 改正後 原則 <b>3,300時間</b> 最大 <b>3,400時間</b>	改正前 原則281時間 最大309時間 ↓ 改正後 原則 <b>281時間</b> 最大 <b>294時間</b>	改正前 継続8時間 ↓ 改正後 <b>継続11時間</b> を基本とし、 <b>継続9時間</b>

## 【参考】拘束時間と休息期間の関係



フェリー乗船時間は「休息期間」となる = モーダルシフトにより拘束時間の削減が可能

# 物流の2024年問題による影響

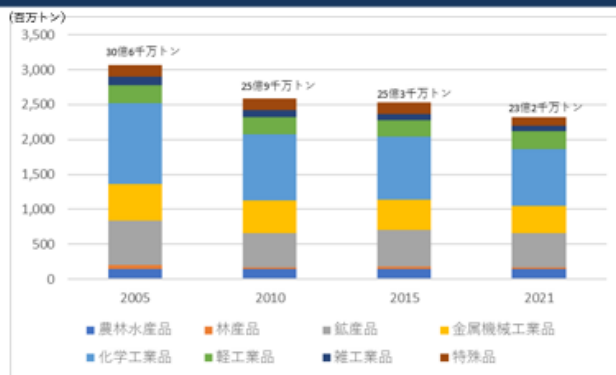


# 民間研究機関の調査からみる2024年問題（物流）

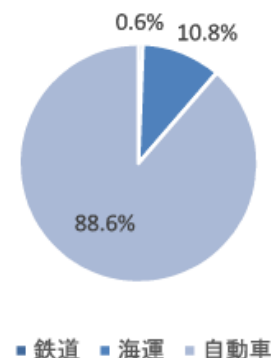
## 近年抱える問題点

- 日本の総人口が減少に転じ、また大量生産・大量消費時代から多品種少量消費時代へと移行する中で、国内貨物輸送量は減少傾向にある。
- 前述のように自動車の輸送割合が増加しており、貨物地域流動調査によれば輸送機関の9割を自動車占めるが、2022年度の「自動車運転の職業」の有効求人倍率は、全職業平均1.19倍に対して2.38倍と高い。
- 人手不足が深刻化する一方で、前述したニーズの増加等、物流の持続性を維持するための対策が急務となっている。

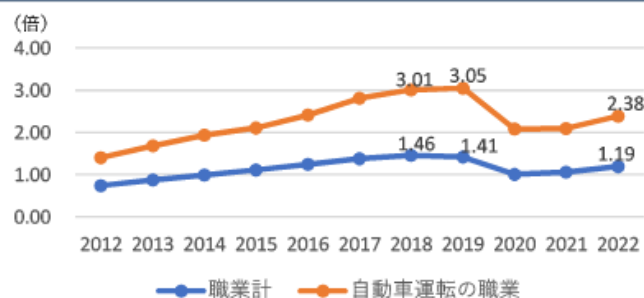
年間出荷量の品類構成の推移：物流センサス



輸送機関別貨物量割合（全国/トンベース）：貨物地域流動調査



有効求人倍率の推移：職業安全業務統計



年間所得額の推移：賃金構造統計調査（日本のトラック輸送産業現状と課題より）



出所：国土交通省「2021年度貨物地域流動調査」、国土交通省「第11回全国貨物純流動調査（物流センサス）2021年度」

厚生労働省「一般職業紹介状況（職業安定業務統計）：雇用関係指標（年度）」、（公社）全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業現状と課題」2020及び2022において賃金構造統計調査に基づき作成



出所：地域における2024年問題を中心とした物流課題調査～九州と新潟を事例に～

# 民間研究機関の調査からみる2024年問題（物流）

## 2024年問題に対応するための視点①（農水産品輸送の特徴）

- 農水産品は、生産が天候に左右される等の生産構造や、多種多様な品種（消費者ニーズが多様化・細分化し豊富な品揃が必要）が求められる等の品目特性が他の輸送品目と異なる。
- また、発送先の消費地が遠方に存在する、生産する品物が傷みやすい等、地域に応じた課題も見られる。
- さらに、帰り荷が無く、小ロット多頻度輸送が求められる等の輸送における特徴も見られる。

### 農水産品輸送に影響する要素

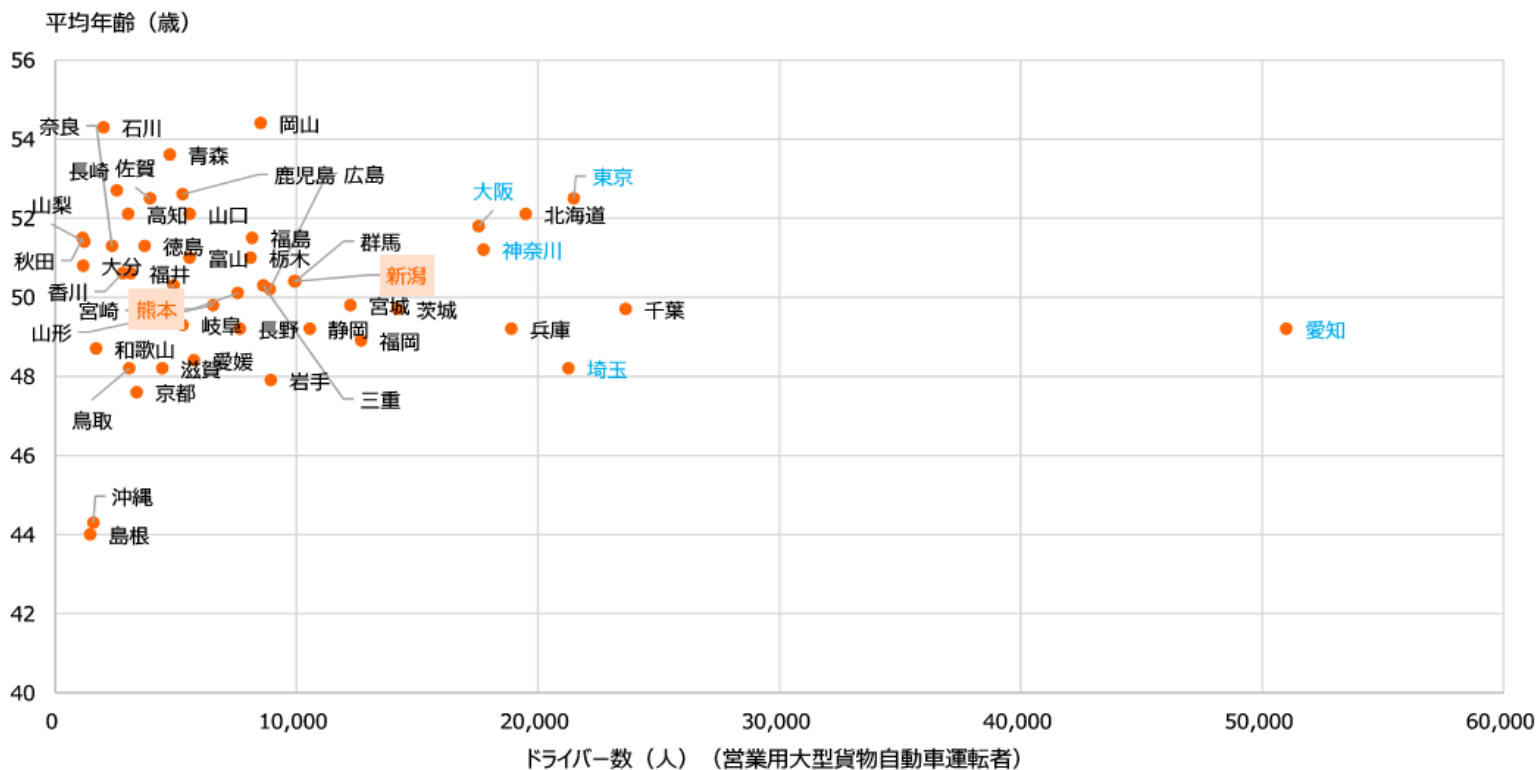
生産構造	<ul style="list-style-type: none"><li>• 生産量が天候等に左右される</li><li>• 品目が多く、ロットが小さい場合も</li><li>• 消費地の遠隔地に大産地が存在</li></ul>
品目特性	<ul style="list-style-type: none"><li>• 傷みやすい</li><li>• 多種多様な品種（消費者ニーズが多様化・細分化し豊富な品揃が必要）</li><li>• 冷蔵等の温度管理が必要</li><li>• 流通過程で荷姿が変わる場合も</li></ul>
トラック輸送の実態	<ul style="list-style-type: none"><li>• 出荷量が直前まで決まらず、出荷待ち、荷下ろし待ち等の手待ち時間の長さや、長距離輸送による長時間の拘束</li><li>• 手積み手下ろし等の手荷役作業が多く、重労働</li><li>• 突然の行き先変更や厳しい品質管理、厳格な到着時間など運行管理が難しい</li><li>• 帰り荷がなかったり、小ロット多頻度輸送が求められる</li></ul>



# 民間研究機関の調査からみる2024年問題（物流）

## （参考）ドライバー数と年齢の関係

- 地域によりドライバー数と年齢にばらつきがあり、平均年齢が高くドライバー数の少ない地域は、今後ドライバー数の維持、確保が重要になる。



出所：令和4年賃金構造基本統計調査

注) グラフ中赤字は今回の対象エリア。青字は都道府県中人口が多い上位5都府県

注) 賃金構造基本統計調査は抽出調査である

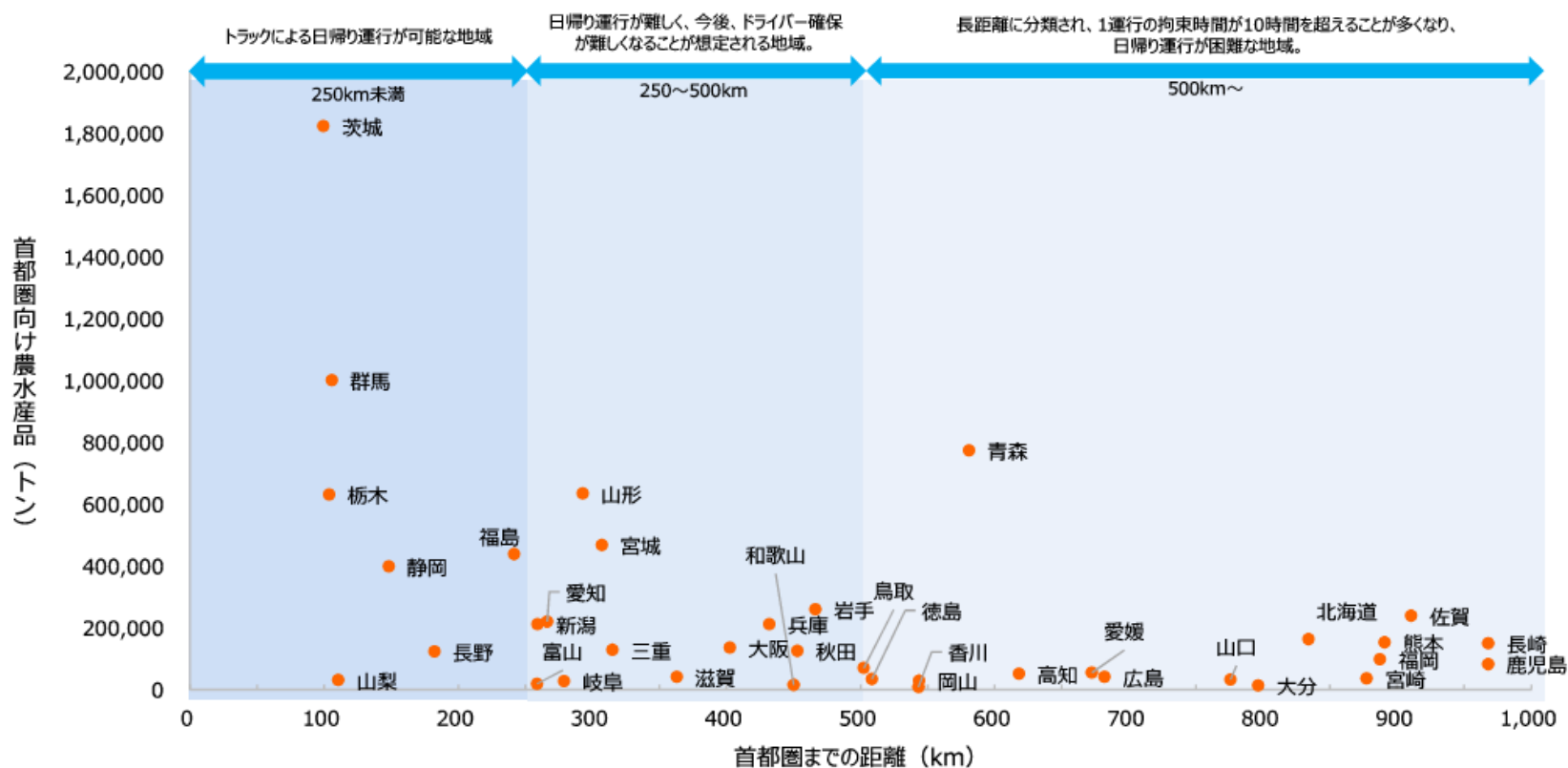
出所：地域における2024年問題を中心とした物流課題調査～九州と新潟を事例に～

# 民間研究機関の調査からみる2024年問題（物流）

## 首都圏への距離帯別輸送量

- 首都圏へは500km以上離れた道府県からも多く輸送され、今後2024年問題の影響が懸念される。

首都圏への距離帯別輸送量分布図



出所：矢野裕児「農産物物流が抱える課題」（東京都卸売市場審議会参考資料）、貨物地域流動調査、令和4トラック運転者の労働時間等に係る実態調査、を基に作成

20 注：「首都圏までの距離」は4都県までの距離の平均

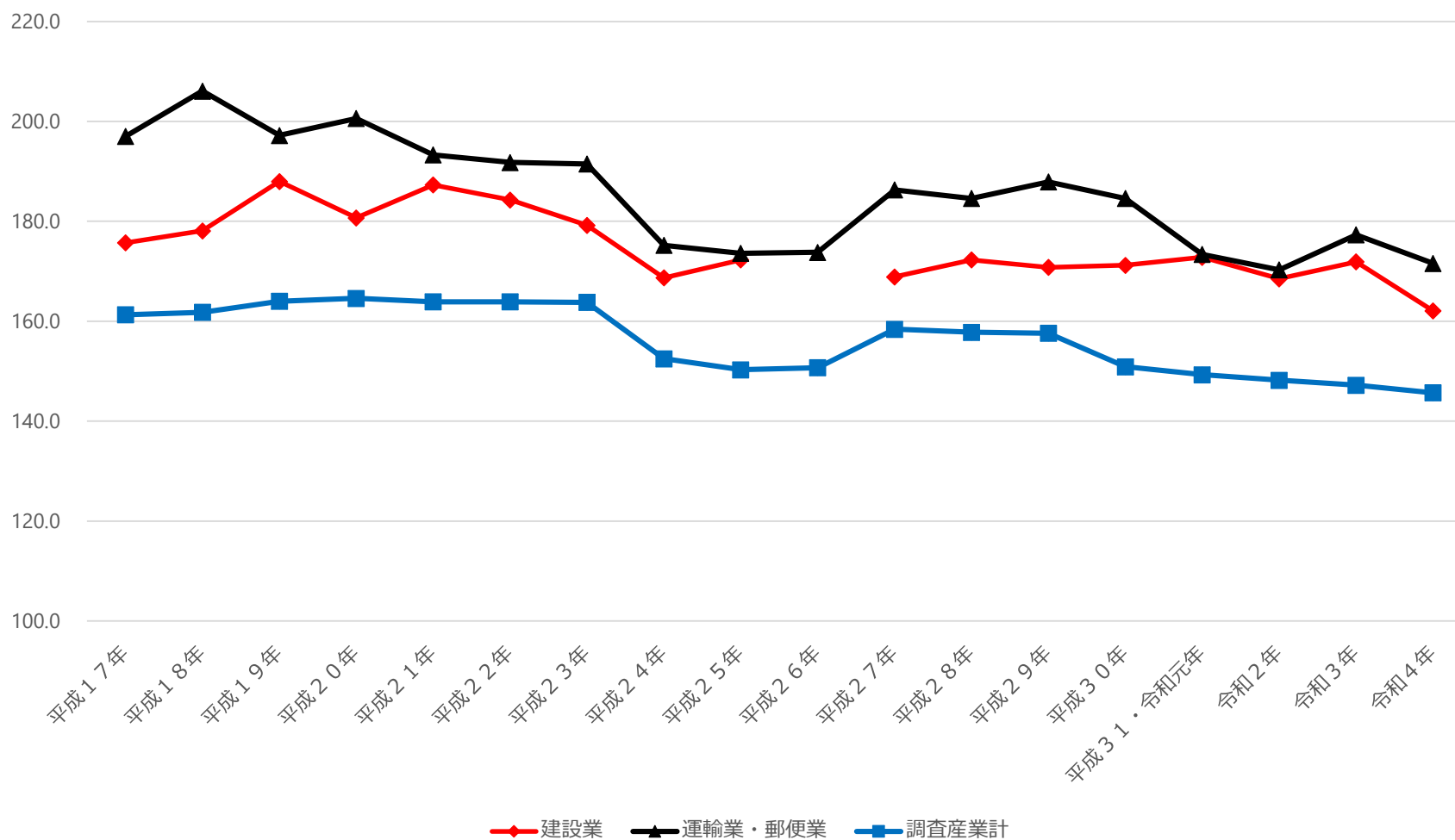


出所：地域における2024年問題を中心とした物流課題調査～九州と新潟を事例に～

# 毎月勤労統計調査における総実労働時間（月平均）

建設業、運送業は全産業平均と比較すると労働時間が長い傾向がある。

長崎県毎月勤労統計調査 総実労働時間（年平均、事業所30人以上）



# 民間研究機関の調査からみる2024年問題（物流）

## 物流2024年問題について

- 従来時間外労働規制の適用除外だった「自動車の運転業務」にも、2024年4月より時間外労働の上限が年間960時間に引き下げられ、年次有給休暇の取得が義務化。何も対策を講じなければ、2024年度には14%（トラックドライバー14万人相当）、2030年度には34%（トラックドライバー34万人相当）の輸送力不足に陥る危険性があると推計されている。
- 荷主企業、物流事業者（運送、倉庫等）、一般消費者それぞれに影響想定される中、我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、主に（1）商慣行の見直し、（2）物流の効率化、（3）荷主・消費者の行動変容からなる、抜本的・総合的な対策が「政策パッケージ」として策定された。

想定される影響	物流革新政策パッケージ	
荷主企業	1. 具体的な施策	2. 当面の進め方
<ul style="list-style-type: none"> <li>トラック事業者等から依頼が断られる可能性がある →荷物の配送ができない、指定した日時に届かない 等</li> </ul>	<b>(1)商慣行の見直し</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>物流負荷の軽減に向けた規制的措置等の導入</li> <li>納品期限、取引価格等の見直し 等</li> </ul>	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">速やかに実施</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">2023年末まで</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">2024年初</div> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>2024年における規制的措置の具体化を前提としたガイドラインの作成・公表 等</li> <li>「標準運送約款」「標準的な運賃」の改正</li> <li>再配達「半減」に向けた対策</li> <li>2024年度に向けた業界・分野別の自主行動計画の作成・公表</li> <li>2030年に向けた政府の中期経営計画の策定・公表 等</li> <li>通常国会での法制化を含めた規制的措置の具体化</li> <li>政策パッケージの全体のフォローアップ 等</li> </ul>
<b>物流事業者（運送、倉庫等）</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>人材が確保できず、長距離輸送が困難になる等、依頼が受けられなくなる</li> <li>労働時間減少⇨ドライバーの収入減につながり、離職や廃業の増加が懸念される</li> </ul>	<b>(2)物流の効率化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>GX・DXや設備投資の促進</li> <li>「物流標準化」の推進や速度規制の引上げ</li> <li>女性や若者等の多様な人材の活用・育成 等</li> </ul>	
<b>一般消費者</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>当日、翌日配達サービスが利用できない等、必要な物資が必要なタイミングで届かなくなる可能性がある</li> <li>水産物、青果物などの新鮮な物資が手に入らなくなる可能性がある 等</li> </ul>	<b>(3)荷主・消費者の行動変容</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>荷主・物流事業者の物流改善を評価・公表する仕組みの創設</li> <li>再配達「半減」に向けた対策 等</li> </ul>	

出所：我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議「物流革新に向けた政策パッケージ」2023（令和5年6月2日）等より作成

6



出所：地域における2024年問題を中心とした物流課題調査～九州と新潟を事例に～

- ✓ 時間外労働時間数、拘束時間数等の規制への対応
- ✓ ドライバー不足への対応
- ✓ 荷主・消費者の意識改革・理解促進