

物流の2024年問題について

1. 物流業界の現状

- 報道ベースによると、「2024年問題」の影響により、物流業における人手不足倒産は年上半期として過去最多で、前年同時期からほぼ倍増となっている模様。
- また、物流業界では各事業者による共同配送の取組や同業者の買収などが進展している模様。

人手不足倒産、過去最多ペース 「2024年問題」が直撃、物流業では倍増近くに

建設・物流業が全体の約4割、小規模事業者で多数



物流業の人手不足倒産は特に深刻
(写真=イメージ)

人手不足による企業経営への影響が、一段と深刻化している。従業員の退職や採用難、人件費高騰などを原因とする「人手不足倒産」は、2024年上半期（1-6月）に182件発生。年間として、過去最多を大幅に上回るペースで推移している。

2024年4月より、運転業務や建設業務の時間外労働に上限規制が適用されたことで労働力が不足する、いわゆる「2024年問題」の影響から建設業は53件、物流業は27件と年上半期としてはそれぞれ過去最多だった。また、「従業員10人未満」の企業が全体の約8割を占める。就業者数の増加が続き人手不足はやや落ち着いたかみせているものの、人手不足感は依然高水準で推移していることから、今後も小規模事業者を中心に倒産に追い込まれるケースが増加する可能性がある。

物流業の人手不足倒産は前年同期比で倍増近く、バリューチェーン全体への影響に懸念



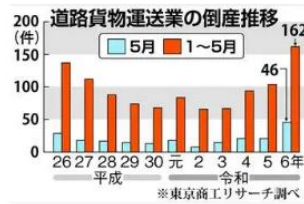
「物流2024年問題」が深刻だ

時間外労働の上限規制が強化された、いわゆる「2024年問題」が本格化してから、3カ月が経過した。建設業・物流業では既に人手不足による倒産の増加が顕著となっている。人手が増やせず業務効率化も難しい状況が長期化すれば業績への影響は避けられず、企業にとっては大きな痛手となり、生き残りは難しい局面を迎えることになるだろう。

特にトラックドライバーの時間外労働上限規制や改善基準告示が改正された物流業の人手不足倒産は27件で、前年同期（15件）からほぼ倍増だった。多くの産業が関わるバリューチェーンのなかで基盤となる物流業に支障が生じれば、対応に追われる必要性も増してくる。実際に、2024年問題に際して物流面の対応を行う企業は62.7%にのぼった。具体的な対応策も多岐にわたり、運送費の値上げ（受け入れ）やスケジュールの見直しなどが上位となっている。自社の人手不足に関してだけでなく、企業を取り巻くあらゆるステークホルダーの状況把握にも注意が必要だ。

出典:7月4日 帝国データバンク記事より

「2024問題」残業規制から3カ月 トラック手配に苦慮、倒産2倍超 業界再編の兆しも



トラック運転手の残業規制が4月に強化されてから3カ月が経過した。経済活動や生活面で物流停滞の影響は表立って出ていないが、物流の現場では運転手不足でトラックの手配に苦慮したり、事業者の倒産が増加したりする事態が起きている。事業者の連携やM&A（合併・買収）も活発化するなど、業界再編の兆しも出ている。

コストアップと荷物減少のダブルパンチ

「4月以降、荷主から『運べない。車がないの』で探してほしい」という問い合わせが増えている。ある中堅物流事業者の東北の営業所長はトラック運転手が不足する「2024年問題」の影響を肌身で感じている。

運転手の時間外労働の上限は年960時間に制限され、1日の拘束時間の制限も強化。これまで1人の運転手が1日で配送できた距離でも2人もしくは2日での運送が必要になった。運転手が確保できない中小事業者には長距離の輸送から撤退する動きがあり、荷主がトラック手配に苦慮するケースが出ている。

「4月以降は営業所の荷物の量が2〜3割減っている」と前出の所長は明かす。背景には荷主がトラックの運転手不足に備え、鉄道やフェリーを活用する「モーダルシフト」を急拡大していることがある。2024年問題への有効な対抗手段の一つだが、トラックで運ぶ事業者にとっては受注の減少となる。

人件費上昇などコスト増と荷物の減少がダブルパンチとなり、経営環境は厳しさを増す。東京商工リサーチの調べでは、5月の「道路貨物運送業」の倒産件数は前年同月比2・2倍の46件で4月に続いて前年の2倍超となった。小規模の下請け業者が多く、荷主との運賃の価格交渉力が乏しいことも影響する。

物流業界では今年に入って協業やM&Aが相次ぐ

| 時期 | 内容 |
|----|---|
| 2月 | 日本郵便とヤマト運輸がメール便の配送で協業 |
| 5月 | 日本郵便と西濃運輸が長距離トラックの共同運行などを表明 ヤマトホールディングスが共同配送のためのシステム基盤を提供する新会社を設立 SGホールディングスがC&Fロジホールディングス買収を表明 |
| 6月 | セイノーホールディングスが三菱電機ロジスティクス買収を表明 |

効率求め協業が本格化

運転手の高齢化もあり今後は人手不足が一段と深刻になる見通しだ。輸送能力は令和6年度に14%、12年度は34%不足するとの試算もある。トラック1台当たりの積載率を高め、少ない人手で効率的に輸送する仕組みづくりが急務となっている。

物流業界では今年に入り、協業が本格化している。日本郵便と西濃運輸は5月、長距離の共同配送を来年から始めると発表。6月には物流大手グループのSGホールディングスやセイノーホールディングスが相次いで同業の買収を発表するなど合従連衡も進んできた。

一方、公正取引委員会は6月、住宅設備機器販売業の「橋本総業」に対し、商品の配送を委託した運送業者に時間外労働の代金を払わなかったとして独占禁止法違反の疑いで立ち入り検査に入った。物流業界では荷物を依頼する荷主の力が圧倒的に強い構造だ。2024年問題を受けて政府は荷主への監視を強め、「荷主を含めた業界全体の変革を促している」と運輸総合研究所の土屋知省特任研究員は指摘する。（万福博之）

出典:7月4日 産経新聞記事より

2. 物流事業者における取組状況

- 日本郵便グループとセイノーグループは、**幹線輸送の共同運行**を目的とした業務提携に関する基本合意書を締結。
- 荷物をお互いに積み合わせて行う共同運行により、**輸送効率の向上、環境負荷の低減等**に対応していくことが主な狙い。

- 日本通運は、トラック、鉄道、海運を組み合わせた商品として**モーダルコンビネーション型輸送サービス「Sea & Rail」**を展開。
- 複数の経路を組み合わせたモーダルシフトを通じ、**物流の効率化、CO2排出量削減、災害時の物流網維持**を実現する。

取組概要

(1)誰でも参加可能なプラットフォームの役割を担う

- 効率がよく、便利で、強靱な「サステナブルな物流」を実現し、国民生活や経済活動を支えることで社会に貢献することを目指していきます。

(2)共同運行を推進する両者合同のチームを立ち上げ

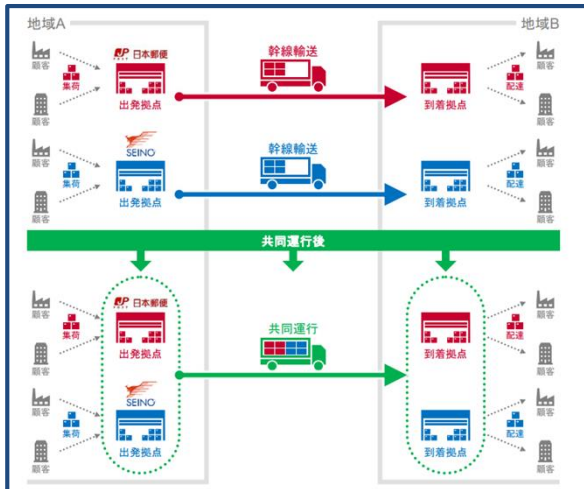
- 荷物の受け渡しの方法や発着拠点の使い方など、共同運行の際に課題となる部分を洗い出しながら、ルールや仕組みづくりに着手する。
- トライアルに留まることなく、共同便を定常的に運行する状態を一つの大きな目標とする。

【トライアルに取り組む両グループのトラック】



- 既に幹線輸送の共同運行トライアルを実施しており、相互理解を深めている。

【幹線輸送の共同運行イメージ】



今後の展望

- 今後は、幹線輸送の共同運行に向けて具体的な方策を策定するとともに、幹線輸送に留まらない共同化や協業の可能性についても検討を深めつつ、物流サービスの維持・向上を目指す。

取組概要

(1)全国的な輸送ルートの提供

- 2024年4月時点で8ルートに危険品輸送、海外輸送中継を加えた10サービスを展開中。
※右図中の千葉・宇野ルートは構築中

(2)シームレスな輸送を実現

- ORSVコンテナ※を使用することで、トラック・海上・鉄道輸送間における積載貨物の積み替えが生じないシームレスな輸送が可能。

- ※Rail and Sea Ventilationコンテナの略称
12ftの海上・鉄道兼用コンテナ



今後の展望

- 各航路の発着港と、鉄道貨物駅を効率よく結び、更なるネットワークの構築と、供給量の底上げを実施する。

3. 倉庫業者における取組状況

- 倉庫業者においても、バース予約システム、AIカメラシステムや無人搬送車等の導入などを通じて、トラックの円滑な入構や施設内作業の効率化を図っている。
- 国交省においても、R5補正予算事業「物流施設におけるDX推進実証事業」などを通じて、倉庫事業者によるトラックドライバーの荷待ち・荷役時間の削減に向けた取組を支援。

① トラック予約受付システムの導入とAGVの導入

- ・トラック予約受付システムを導入することで、入庫車両の到着時間を分散
- ・AGV(無人搬送車)を導入し倉庫作業員を荷受け要員に配置換え

【トラック予約受付システム表示画面】

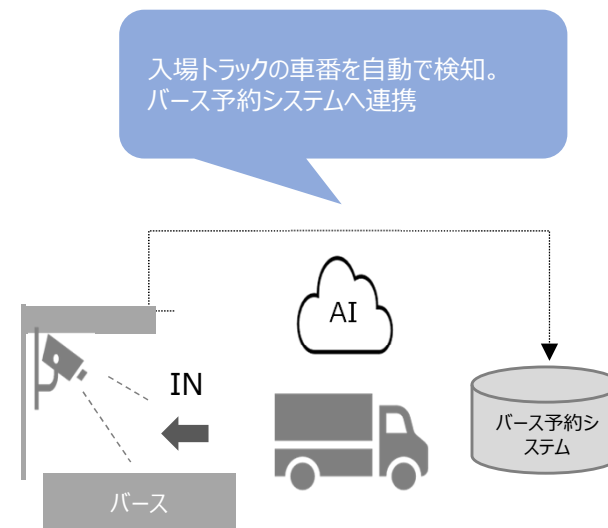
| 分類 | 予約時間帯 | 荷主 | 荷役 | 荷量 | 運送会社 | 車番 | 荷降状態 | ステータス |
|-------------------|---------------|----|--------|-----|------|------|--------|---------------|
| パレット入荷 | 08:00 - 08:30 | | パレット積み | 5 | | 3914 | 横降し | 予約済 完了 08:22 |
| パレット(後方側) or パラ入荷 | 08:00 - 08:30 | | パレット積み | 5 | | 7765 | どちらでも可 | 予約済 完了 08:13 |
| パレット入荷 | 08:00 - 08:30 | | パレット積み | 16 | | 3260 | 横降し | 予約済 完了 08:26 |
| パレット(後方側) or パラ入荷 | 08:00 - 08:30 | | パラ積み | 100 | | 7237 | どちらでも可 | 予約済 |
| パレット(後方側) or パラ入荷 | 08:30 - 10:00 | | パラ積み | 300 | | 3 | 後方降し | 予約済 |
| パレット入荷 | 09:00 - 09:30 | | パレット積み | 2 | | 2020 | 横降し | 予約済 呼び出し済 305 |

【AGV(無人搬送車)による貨物の運搬】



② AIカメラシステムとバース予約システムの連携

- ・AIカメラシステムを導入することで、受付が自動化され、連動して無人フォークリフトがバースへ移動し速やかに荷受けを開始



【車番認証AIカメラにより、バース入退場時刻を自動で取得、バース予約システムへ連携】

4. 物流革新に向けた政策パッケージ

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、関係行政機関の緊密な連携の下、政府一体となって総合的な検討を行うため、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」が2023年3月31日に設置・開催された。
- 6月2日には、同会議において、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策を「物流革新に向けた政策パッケージ」として決定した。

具体的な施策（道路局関係）

物流の効率化

<物流DXの推進>

- ・自動運転トラックの実用化に向けた対応（自動運転専用レーンの設定等）
- ・高速道路上の車道以外の用地や地下を活用した物流専用の自動輸送の調査

<物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援>

- ・三大都市圏環状道路等の高規格道路整備による物流ネットワークの強化
- ・TDM施策など交通容量を有効活用する取組の推進
- ・SA・PAや道の駅における大型車駐車マスの拡充
- ・SA・PAにおける有料による駐車マス予約制度の導入
- ・PPP手法等による休憩施設や仮眠施設の拡充
- ・スマートICの整備推進
- ・地方公共団体が行うアクセス道路の整備に対する支援
- ・中継輸送の実用化・普及に資する拠点の整備等の推進

<労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現>

- ・大口・多頻度割引の拡充措置を継続、割引制度の厳格な運用

<特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上>

- ・通行時間帯条件の緩和、道路情報の電子化の推進等

<ダブル連結トラックの導入促進>

- ・運行路線の拡充等に向けた調整、ダブル連結トラックに対応した駐車マスの整備

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議



<構成員>

| | |
|-----|--|
| 議長 | 内閣官房長官 |
| 副議長 | 農林水産大臣 経済産業大臣 国土交通大臣 |
| 構成員 | 内閣府特命担当大臣 (消費者及び食品安全担当) 国家公安委員会委員長 厚生労働大臣 環境大臣 |

※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求めるものとする。 4

5. 「物流革新緊急パッケージ」の策定

- 物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が来年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

1. 物流の効率化

○即効性のある設備投資・物流DXの推進

- ・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
- ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等
- ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等

○モーダルシフトの推進

- ・鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
- ・31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進

○トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

- ・荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等により、快適で働きやすい職場環境の整備を促進
- ・労働生産性の向上に資する車両を運転するための免許の取得等のトラック運転手のスキルアップを支援

○標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進

○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

- ・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）
- ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進
- ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進
- ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化
- ・トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充や駐車マス予約制度の導入などの取り組みの推進

○燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）

○高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続

○道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

○宅配の再配達率を半減する緊急的な取組

- ・ポイント還元を通じ、コンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配送日時等の指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施

○政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

○トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）

- ・荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」等の集中実施、国土交通省及び荷主所管・法執行行政機関による連携強化

○現下の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」の引き上げ（年内に対応予定）

○適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

- ・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
- ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
- ・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

6. 「2030年度に向けた政府の中長期計画(ポイント)」の策定

主要施策のポイント

(1) 適正運賃收受や物流生産性向上のための法改正等

- 以下について、通常国会での法制化
 - ・一定規模以上の荷主・物流事業者に対する荷待ち・荷役時間短縮に向けた計画作成の義務付け
 - ・トラック事業における多重下請構造是正に向けた実運送体制管理簿作成、契約時の書面による交付等の義務付け 等
- トラックドライバーの賃上げ等に向けた貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」の引上げ及び「標準運送約款」の見直し
- 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の徹底（トラックGメンによる集中監視）

(2) デジタル技術を活用した物流効率化

- 荷待ち・荷役時間短縮に向けた自動化・機械化設備・システム投資を支援
- 物流標準化やデータ連携の促進等フィジカルインターネット・ロードマップを踏まえた取組を推進し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を促進
- 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスについて実装を加速

(3) 多様な輸送モードの活用推進

- 大型コンテナの導入支援等を通じたモーダルシフトの推進強化
- 自動物流道路の構築（10年で実現を目指す。）
- 自動運航船の本格的な商用運航（2026年までに国際ルールを策定することにより、2030年頃の実現を目指す。）

(4) 高速道路の利便性向上

- 大型トラックの法定速度を2024年4月に90km/hに引上げ
- ダブル連結トラックについて、運行路線の拡充やダブル連結トラックに対応した駐車マス整備を含め導入促進
- 大口・多頻度割引の拡充措置を継続、法令を遵守しない事業者に対しては、割引制度を厳格に運用

(5) 荷主・消費者の行動変容

- ポイント還元実証事業等を通じた再配達削減の仕組みの社会実装
- 「送料無料」表示の見直しについて、2023年度中にその見直し状況を確認するため、フォローアップ調査を実施

主要施策のポイント (道路局関係)

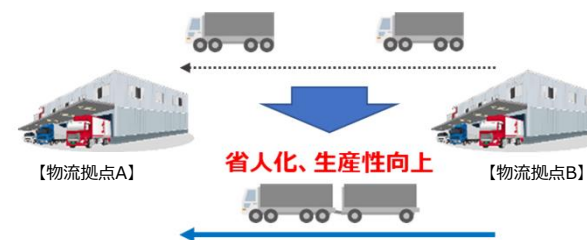
- 自動物流道路の構築に向け、必要な機能や技術、課題等を検討するため、2023年度内に有識者や関係団体等から成る検討会を設置し、2024年夏頃に、想定ルート選定を含め中間取りまとめを行う。その上で、10年での実現を目指し、具体化に向けて検討する。
- トラック輸送の省人化の促進や労働生産性の向上に向けて、1台で通常のトラック2台分の輸送を可能とする「ダブル連結トラック」の導入を促進する。運行状況や事業者のニーズを踏まえ、2024年度内に運行路線の拡充等に向けた調整を行うとともに、ダブル連結トラックに対応した駐車マスを順次整備する。
- トラックドライバーの労働生産性の向上のため、大口・多頻度割引の拡充措置を2025年3月末まで継続する。なお、法令を遵守しない事業者が割引の対象とならないよう、高速道路会社において、割引制度を厳格に運用する。
- 料金所における業務の効率化や渋滞の解消等を図るため、ETC専用化について、運用状況等を踏まえながら、計画的に推進する。

【自動物流道路の構築】



道路空間の利活用イメージ

【ダブル連結トラック】



| 2023年度 | 2024年度～2026年度 | 2027年度～2030年度 |
|-------------------------|---|---------------|
| 自動物流道路の構築に向けた調査・検討 | 10年での実現を目指し、具体化に向けた検討 | |
| | ○検討会立ち上げ ☆中間取りまとめ (想定ルート選定) | |
| ダブル連結トラックの導入促進 | | |
| ダブル連結トラックの運行路線の拡充に向けた調整 | | |
| | ☆事業者のニーズを踏まえ拡充 ダブル連結トラックに対応した駐車マスの整備 | |
| 大口・多頻度割引の拡充措置の継続 | | |
| 割引制度の厳格な運用 | | |
| | ETC専用化の推進 | |