

物流の2024年問題

はじめに

物流は我が国の国民生活や経済活動、地方創生を支える重要な社会インフラであり、我が国経済の成長や、豊かな国民生活の実現のため、その機能を十分に発揮させていく必要があります。一方、物流分野においては、人手不足や労働生産性の低さといった課題に対応するため、働き方改革の推進が求められているほか、カーボンニュートラルへの対応にも迫られています。

「物流の2024年問題」とは

2018（平成30）年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、2024年4月1日以降、トラックドライバーの時間外労働時間の上限が年960時間に制限されるほか、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「改善基準告示」により、拘束時間等が強化されます。これにより、労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、何も対策を行わなければ物流の停滞が懸念される、いわゆる「物流の2024年問題」に直面することとなります。

実際に、政府が設置した「持続可能な物流の実現に向けた検討会」において、「物流の2024年問題」

に対して何も対策を行わなかった場合、営業用トラックの輸送能力が2024年には14.2%、2030年には34.1%不足し、今のように運べなくなる可能性がある」と推計されています。

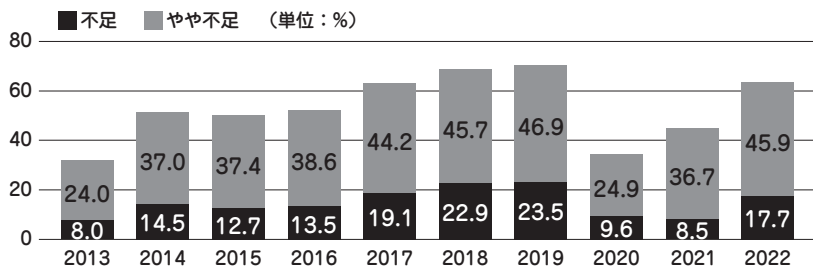
「物流の2024年問題」への対応

これらの課題に対し、荷主、事業者、一般消費者が一体となり、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」が設置・開催されました。本年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、物流の効率化に向けた具体的施策として、モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化等が盛り込まれました。

国土交通省港湾局においては、モーダルシフトの受け皿となる内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化を検討するため、「次世代高規格ユニット

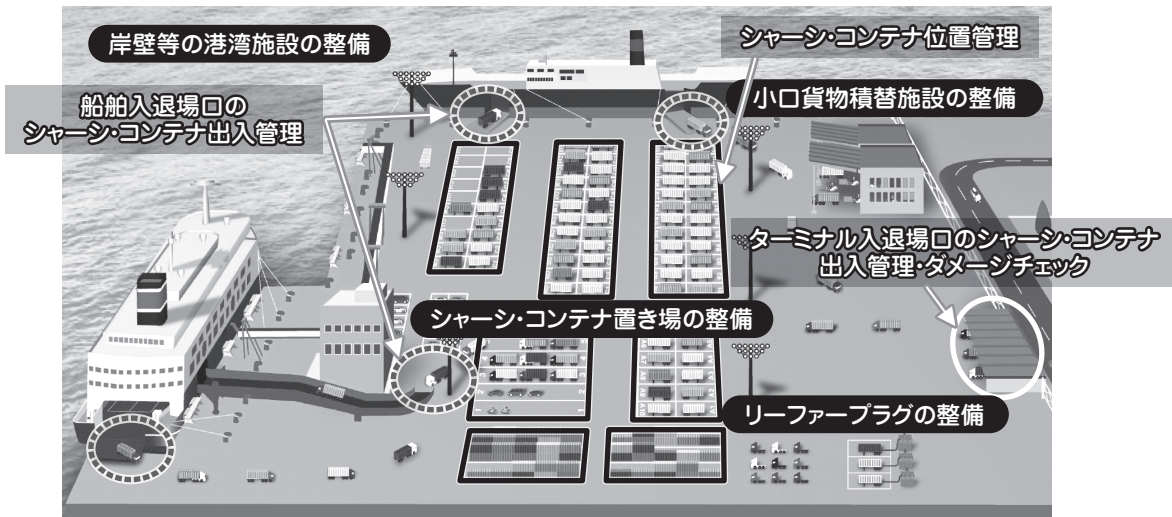
ロードターミナル検討会」を設置・開催し、本年6月30日に、今後の取り組みの方向性を示す「中間とりまとめ」を公表しました。

「物流の2024年問題」に対応するため、引き続き、個別施策の具体化など、より詳細な検討を進め、必要な施策に取り組んで参ります。



トラックドライバーの労働力不足

出典：全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」各年の第2四半期（4月～6月）の推移



次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向けた取り組みイメージ

出典：「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会」中間とりまとめ（令和5年6月）