

# 7月号 ごあいさつ

## 物流・運送業界をとりまく「2024年問題」 Vol.1

### ～ 物流業界の人手不足はさらに深刻化する～

株式会社 山西 あすなる会顧問  
代表取締役社長 西垣 洋一

#### 物流業界の現状と迫りくる「2024年問題」－働き方改革関連法 2024年4月適用

日本の産業界を大きく揺るがす危機的状況として、警笛が鳴らされている物流の「2024年問題」。ワーク・ライフ・バランスの観点から労働時間の削減や生産性の向上を目指して働き方改革を行う企業が増えてきている中、長時間労働の傾向がある物流業界でも労働時間削減を目指した働き方改革関連法の施行時期が迫っています。

トラックドライバーの労働環境は、これまで長く厳しい過当競争の影響で労働力不足を招き、さらにEC市場の急成長により物流量が増え、長時間労働が常態化、慢性的な人手不足に陥っています。総務省等の資料によると、トラックドライバーの労働時間は全産業平均より約20%長いにもかかわらず、年間賃金は約10～20%低いのが実態です（右記参照）。

しかも、その年齢構成は、40歳以上が70%以上を占め、40歳から64歳までの比率が全産業平均より高く、高齢化が進む日本の就業人口の中でも顕著となっています。

このような現況の中、物流業界においてこれまで猶予されていた働き方改革関連法が2024年4月から適用され、トラック事業者の時間外労働の上限が年間960時間に制限されます（右図①参照）。そして、この上限規制に合わせるかたちで、ドライバーの労働時間に関する法規制である改善基準告示の見直しも行われ、年間の拘束時間は、現行の3516時間から、原則として3300時間を上限とすることになり、216時間短縮。同様に、1日の休憩時間は継続8時間から、継続11時間を基本とし、9時間を下限とする法規制が見直されました（右図②参照）。

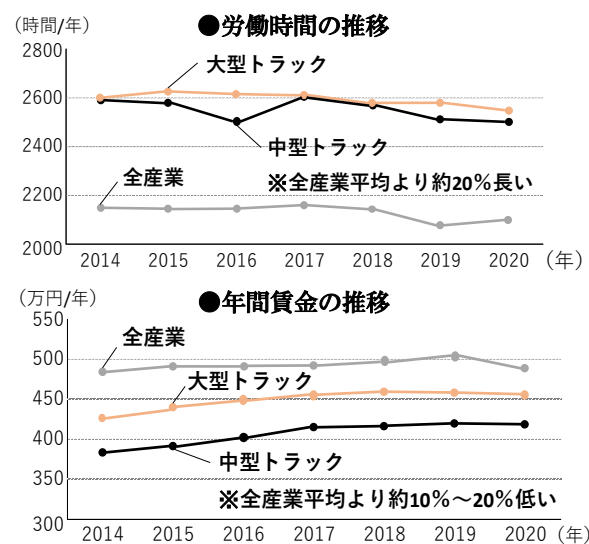
ドライバー全体の労働時間を削減し、環境を良くしようという狙いがある反面、ドライバー1人当たりの仕事量が制限され、時間外手当の減少に伴う賃金低下により、離職の加速化につながる恐れがあり、ドライバーの数は今後さらに減少する問題が懸念されています（右図③参照）。

#### 「2024年問題」が引き起こす木材・住宅業界への影響

このように物流業界がもつドライバー不足という構造的課題に加えて、「2024年問題」によるドライバーの残業規制により、今後物流が滞る可能性が示唆されています。特に、昔の商慣行が色濃く残る我々木材・住宅業界においては、「配送費の値上げ」や「配送遅延」だけならまだしも運送会社から敬遠され、「モノが運べない」という状況が起こる可能性が出てきます。

“物流（ロジスティクス）”は、日本の経済を支えるインフラであり止めるわけにはいきません。そしてそれは同時に物流を利用する私たち一人ひとりの意識改革が求められています。そこで来月の本稿では、2024年問題に向けた物流業界及び当社山西の取組みと荷主側である我々木材住宅業界の具体的な対応策について探っていききたいと思います。

#### ＜トラックドライバーの労働環境＞



(図①) 働き方改革関連法の施行スケジュール

		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
労働基準法	時間外労働の上限規制 (年720時間) 【一般則】	4月1日から適用 (大企業)	4月1日から適用 (中小企業)				
	時間外労働の上限規制 (年960時間) 【自動車運転業務】						4月1日から適用
	月60時間越の時間外割増 賃金率引上(20%→50%) の中小企業への適用					4月1日から適用	
	年休5日取得義務化	4月1日から適用					
パートタイム・有期雇用労働法	同一労働同一賃金		4月1日から適用 (大企業)	4月1日から適用 (中小企業)			
労働者派遣法	同一労働同一賃金		4月1日から適用				

(出典：全日本トラック協会の資料より抜粋)

(図②) 進むトラックドライバーの働き方改革

	(現行)	(24年4月以降)
労働基準法に基づく時間外労働の制限	時間外労働 上限なし	年間960時間(1ヶ月平均80時間)
	年間拘束時間 3516時間	原則3300時間(最大3400時間)
自動車運転者の労働時間等改善基準告示	1日の拘束時間 最大16時間	最大15時間(長距離は最大16時間)
	1日の休憩時間 継続8時間	継続11時間(下限9時間)

(図③) 物流の2024年問題がもたらすビジネスへの悪影響

