

「物流の2024年問題」 に対する県内事業者 の取組

～物流効率化に向けた取組が
より一層求められる～

(一財)和歌山社会経済研究所
主任研究員

藤本 迪也

はじめに

2016年以降、政府は「50年後も人口1億人を維持し、職場・家庭・地域で誰しも活躍可能な社会（一億総活躍社会）」の実現を目指し、「働き方改革」を進めた。18年6月には「働き方改革関連法」が施行され、ワーク・ライフ・バランスの改善、男性の家庭参加促進、女性・高齢者にとって働きやすい職場づくりの実現を趣旨に、「時間外労働の上限規制」が導入された（19年4月）。その際、建設業務、自動車運転業務、医師業務については、適用猶予期間（5年間）が設定されたが、その期間は24年3月末でもって終了した。このことに伴い、建設業、運輸業、医療分野で人手不足が加速し、各業務が滞ることで、「工事が進まない」、「物が届かない」といった支障が生じると問題視されている（「2024年問題」）。

本稿では、物流分野での「2024年問題」を取り上げ、問題解決に向けた政府・大手企業の動きを整理するとともに、県内事業者の取組状況を明らかにする。

1. 「2024年問題」を受けた政府・大手企業の動き

(1) 政府の動き ～「2024年問題」解決に向けた制度の整備が進む～

2022年以降、国土交通省、農林水産省、経済産業省が設けた有識者会議「持続可能な物流の実現に向けた検討会」において、2024年問題への対処が議論され、23年8月に最終の取りまとめが行われた。会議での協議内容を踏まえながら、23年6月には「物流革新に向けた政策パッケージ」、23年10月には「物流革新緊急パッケージ」が閣議決定され、「2024年問題」を解決し、持続可能な物流を実現するための対策がまとめられた（詳細は図表1参照）。

図表1 「物流革新に向けた政策パッケージ」の主な内容

<p>① 商慣行の見直し</p> <p>荷待ち・荷役時間の削減（業界・分野別に自主行動計画作成¹を促す）</p> <p>納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直し</p> <p>多重下請構造の是正</p> <p>適正運賃収受・価格転嫁円滑化の取組</p>
<p>② 物流の効率化</p> <p>即効性のある設備投資の促進（自動倉庫・無人荷役機器の導入等）</p> <p>物流GXの推進（モーダルシフト、省エネ車両の導入等）</p> <p>物流DXの推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボットの活用）</p> <p>物流標準化（パレット標準化等）</p> <p>ダブル連結トラックの導入促進</p> <p>地域物流における共同輸配送の促進</p>
<p>③ 荷主・消費者の行動変容</p> <p>荷主の経営者層の意識改革・行動変容（物流統括管理者の選任）</p> <p>消費者の意識改革・行動変容を促す取組</p> <p>再配達削減に向けた取組</p>

さらに、対策実行のため、24年6月には改正流通業務総合効率化法、8月には改正貨物自動車運送事業法が施行される。これにより一定規模以上の荷主・物流事業者は、物流の効率化や荷待ち・荷役時間の削減に向けた取組の実施、中長期計画の策定、定期的な報告が義務化される。また、トラック事業者間の多重下請構造の是正に向けて、元請事業者に対し、実運送事業者の名称等を記載した管理簿の作成が義務化され、運送契約締結の際には、提供する役務やその対価を明記した書面交付が必須となる。

(2) 大手企業の動き ～大手物流事業者を中心に に対策の動きが見られる～

政府の動きに加えて、大手企業を中心に「2024年問題」に対して、様々な取組が進められている（図表2参照）。一部の取組に関しては、地方の中小物流事業者も関与しており（M&Aや中継拠点の共同利用等）、今後の取組の広がりが期待される。

¹政府は、荷主事業者・物流事業者に対して自主行動計画策定のためのガイドラインを示しており、必須の取組事項として、①荷待ち時間・荷役作業時間の把握、②荷待ち・荷役の「2時間以内ルール」、③物流管理統括者の選定、④物流の改善提案と協力、⑤運送契約の書面化などを挙げている。

図表2 「2024年問題」に対する大手企業の取組（物流事業者・荷主企業）

① 物流事業者
M&A（企業合併/買収）
中継拠点設置 ² （運転手1人当たりの労働時間削減）
ダブル連結トラック
物流のクラウドソーシング ³
最新技術の活用による物流DX（AI、自動運転、ドローン等）
ITを活用したドライバーの労務管理
ダイナミックプライシング ⁴
② 荷主企業
共同輸送
バース（荷下ろし場所）拡張による荷待ち時間削減
無人配達/早朝配達 ⁵

2. 「2024年問題」に対する中小事業者の取組～効率化に向けた動きはまだこれから～

「2024年問題」に対する全国の中小事業者の取組について、商工中金が取引先中小・中堅企業（対象3,764社、有効回答2,066社）に対して2024年2～3月に実施したアンケート

調査によると、トラック運送事業者・荷主事業者ともに、「運賃引き上げ」、「協議の実施」との回答が多くなる一方で、「荷待ち・荷役の削減」、「効率化投資」といった物流の効率化に関する回答が比較的少ない。

図表3 「2024年問題」に対して既に実施した取組

	トラック運送事業者	荷主事業者
1位	運賃引き上げ・業務削減（52.3%）	運賃・料金引き上げ（41.0%）
2位	協議の実施（45.8%）	協議の実施（37.0%）
3位	備車の利用（42.6%）	特になし（23.3%）
4位	ドライバーの給与等改善（41.0%）	発着時間・頻度の柔軟化（22.1%）
5位	原価計算精緻化（31.5%）	荷待ち・荷役の削減（19.8%）
参考	荷待ち・荷役の削減（27.5%）	パレット等資機材の標準化（16.4%）
参考	効率化投資（18.6%）	効率化投資（4.6%）

（資料）商工中金「物流の2024年問題」に対する中小企業の動向」

²日本通運は長距離輸送の中継拠点を国内に約15か所整備する予定で、2026年をめどに中小の運送会社など他社にも開放する。（日本経済新聞2023年12月23日）

³クラウドソーシングは企業がインターネットを介して不特定多数のパートナー（提携先）に業務を発注する形態。

⁴ダイナミックプライシングは、商品やサービスに対する需要量に応じて、価格を変動させること。変動料金制。

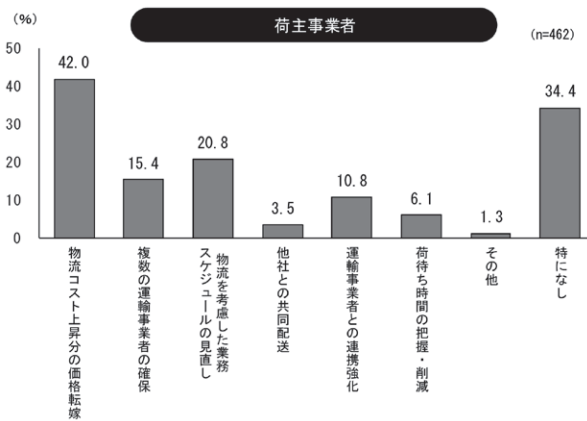
⁵納品時の対面検品が不要な納品システムを構築することにより、道路交雑を避けた早朝に配送を行う。

3. 「2024年問題」に対する県内事業者の取組状況

○荷主事業者において物流の効率化につながる取組が少ない

当研究所で2024年3月に実施したアンケート調査（対象：県内2,000社、有効回答734社）によると、「2024年問題」に対して荷主事業者が実施している取組（予定含む）では、「物流コスト上昇分の価格転嫁」が42.0%で最も多く、「特になし」（34.4%）が次に多い。また、物流の効率化につながる「他社との共同配送」、「運輸事業者との連携強化」、「荷待ち時間の把握・削減」とする回答は、他の回答に比べて少ない。

図表4 「2024年問題」に対する県内事業者の取組（荷主事業者）

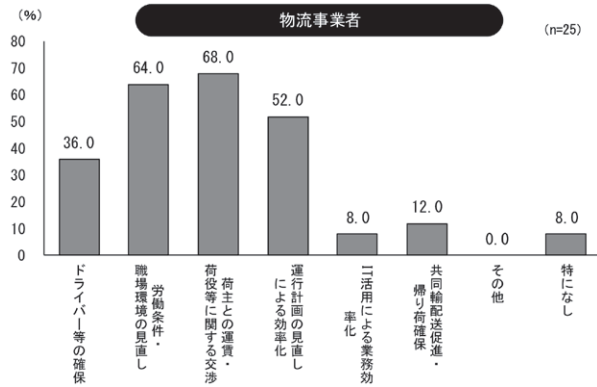


（資料）和歌山社会経済研究所「景気動向調査」（2024年3月実施）

○物流事業者においては、荷主との交渉・労働条件/職場環境の見直しの動きが目立つ

県内物流事業者が「2024年問題」に対して実施している取組（予定含む）では、「荷主との運賃・荷役等に関する交渉」が68.0%で最も多く、「労働条件・職場環境の見直し」（64.0%）が次に多い。また、物流の効率化につながる取組では、「運行計画の見直しによる効率化」が52.0%で過半数を占め、「共同輸配送促進・帰り荷確保」は12.0%、「IT活用による業務効率化」は8.0%となっている。

図表5 「2024年問題」に対する県内事業者の取組（物流事業者）



（資料）和歌山社会経済研究所「景気動向調査」（2024年3月実施）

おわりに

上述の通り、物流の「2024年問題」の解決に向けて、政府の法制度の整備は進んでいる。一定規模の荷主事業者・物流事業者に対して、物流の効率化に向けた計画策定を義務化し、また、物流事業者間の多重下請構造を是正することで、取引価格の適正化を目指している。そして、供給網（発荷主・物流事業者・着荷主・消費者）全体で物流の効率化を図る流れの中で、大手企業を中心に様々な取組が実行されている。ただし、現時点では全国・和歌山県ともに中小事業者の取組には遅れが見られる。荷主事業者は、「運賃引き上げを受け入れる」、「発着時間を柔軟化する」といった対応にとどまり、物流事業者に関しては、「荷主との協議」、「運賃引き上げ」、「職場環境の改善」といった取組が先行する。資金面・人材面の制約もあり、設備投資・IT投資による物流効率化に取り組む企業は少ない状況だ。

消費者を含め、社会全体での物流効率化が「2024年問題」の解決にとって必須の条件となる中で、地方企業においても、企業連携・協働でもって、物流の効率化を進めることが求められる。また、消費者においても、荷物の受け取りに際しては、「再配達をなくす」、「ゆとりを持った配送日時を指定する」、「複数の商品はまとめて注文・配達依頼を行う」、「置き配など多様な受け取り方法を活用する」といった意識・行動が欠かせない。