

物価高騰を乗り越える 「ホワイト物流」の推進に向けて

2023年1月30日

株式会社NX総合研究所
常務取締役 大島 弘明

物流業を取り巻く経営環境の変化

周辺の
構造変化

産業構造の
変化

規制緩和
による自由化

コンプライアンス等
社会の要請

燃料費等
コストアップ

少子高齢化の
進展

トラック
運送業界
への影響

貨物輸送量
の減少

供給
過多

事業者数の
増加

事業者間の
競争激化

荷主獲得
競争の激化

下請け構造の
多様化

運賃や料金水準の低廉化

労働環境への影響

《事業者》

コスト
アップ

収益性の
悪化

労働者への
影響

《ドライバー》

低賃金

長時間労働

荷役作業

労働条件の
低下

入職・退職
のギャップ

ドライバー不足の顕在化

運べない＝物流危機！

輸送力不足による企業活動、
経済成長への影響

荷主の変化
・協力

生産性向上
働き方改革

新型コロナ感染拡大・
ウィズコロナ・
アフターコロナ対応

2024年問題

SDGs/CN

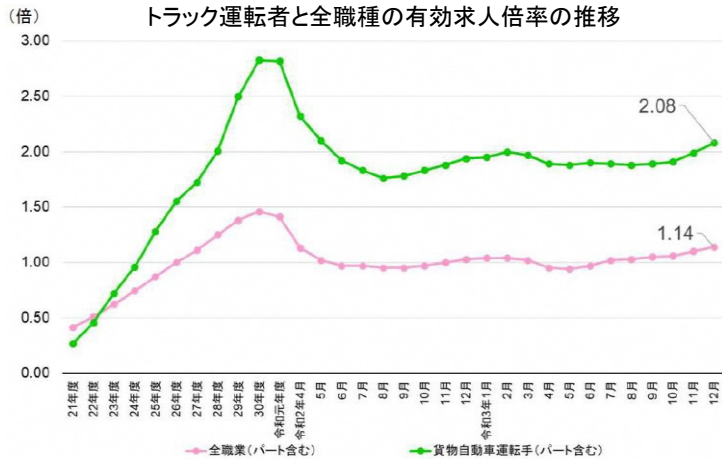
社会への
影響

行政等による取り組み

例)「ホワイト物流」推進運動、貨物自動車運送事業法改正 等

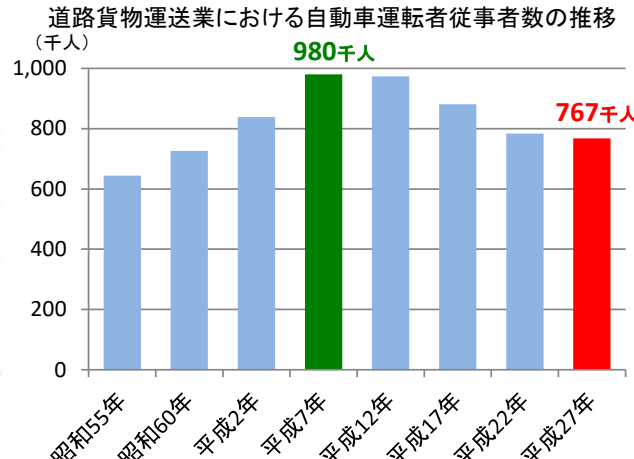
物流現場の就業状況や労働条件

●全職種平均に比べトラック運転者の有効求人倍率は約2.0倍高い



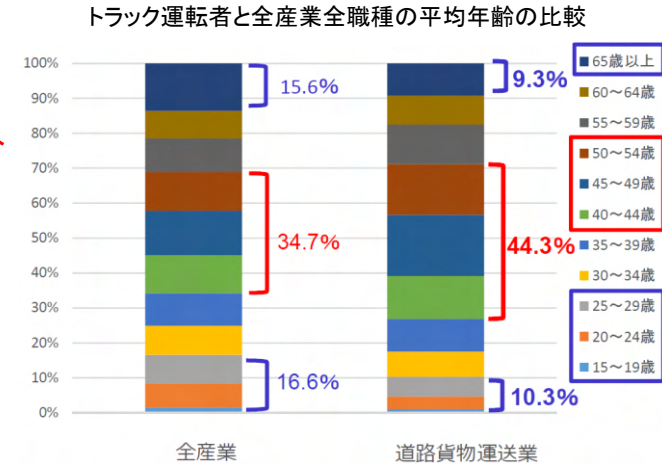
出典:国土交通省HPから

●トラック運転者は、ピーク時より213千人減少



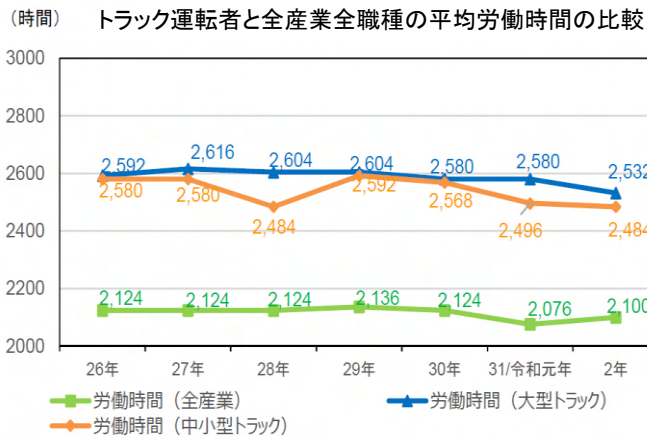
出典:国勢調査を基に作成

●トラック運転者は高齢化が顕著



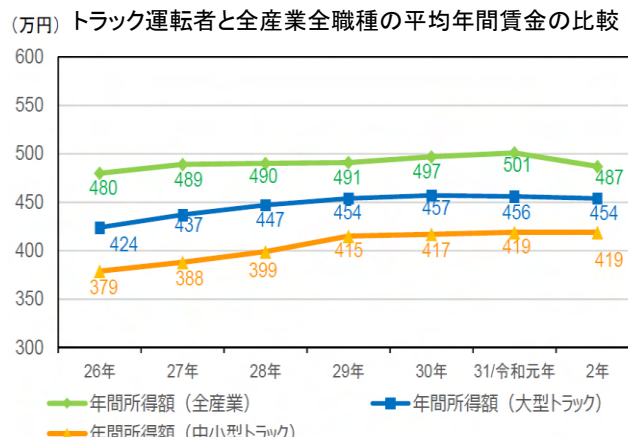
出典:国土交通省HPから

●全産業平均よりトラック運転者の労働時間は約2割長い



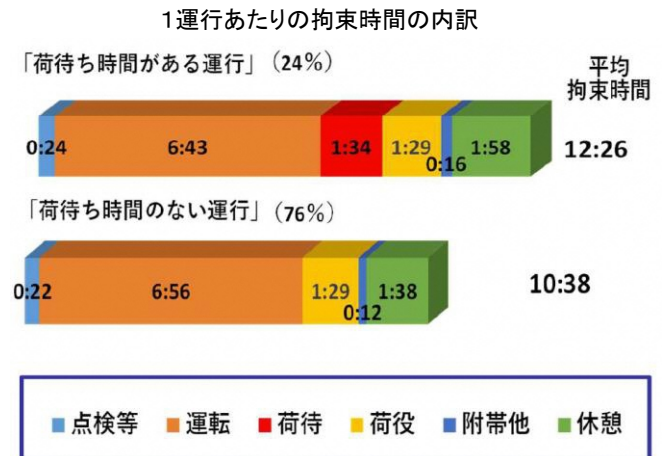
出典:国土交通省HPから

●全産業平均よりトラック運転者の年間賃金は約1~2割低い



出典:国土交通省HPから

●荷待ちや荷役が長時間労働の一因



出典:国土交通省HPから

働き方改革関連法とトラック運送事業者

◆時間外労働の上限規制

■職種によって異なる適用開始時期

- ✓ ドライバーは2024年4月から年960時間(月平均80時間)
- ✓ 運行管理者、事務職等のドライバー以外は年720時間(中小企業は2020年4月から)

■改善基準告示の拘束時間との関係

- ✓ 1年間の拘束時間3,300時間 ÷ 時間外労働の上限規制年960時間

◆割増賃金率の引き上げ

- ✓ 月60時間超の時間外労働の割増賃金率が、2023年4月から中小企業でも25%から50%に

◆年5日の年次有給休暇の取得義務付け

- ✓ 個人別の取得時季の指定が使用者に義務付け、罰則付き

◆同一労働同一賃金

2024年問題の根幹

- トラック運送事業者の自助努力で可能か？
- 荷主や社会の協力が不可欠？

トラックの「改善基準告示」見直しのポイント

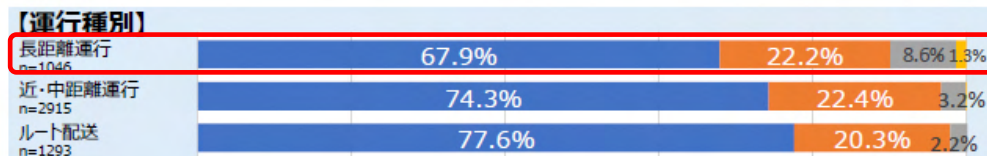
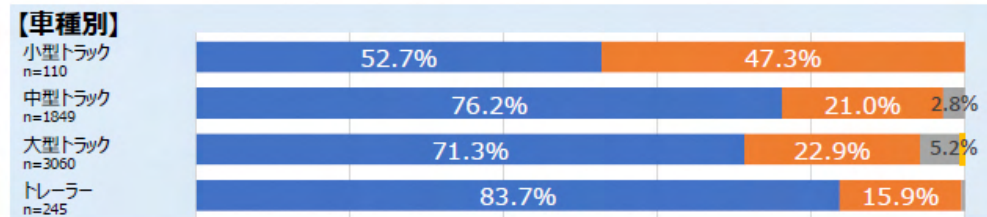
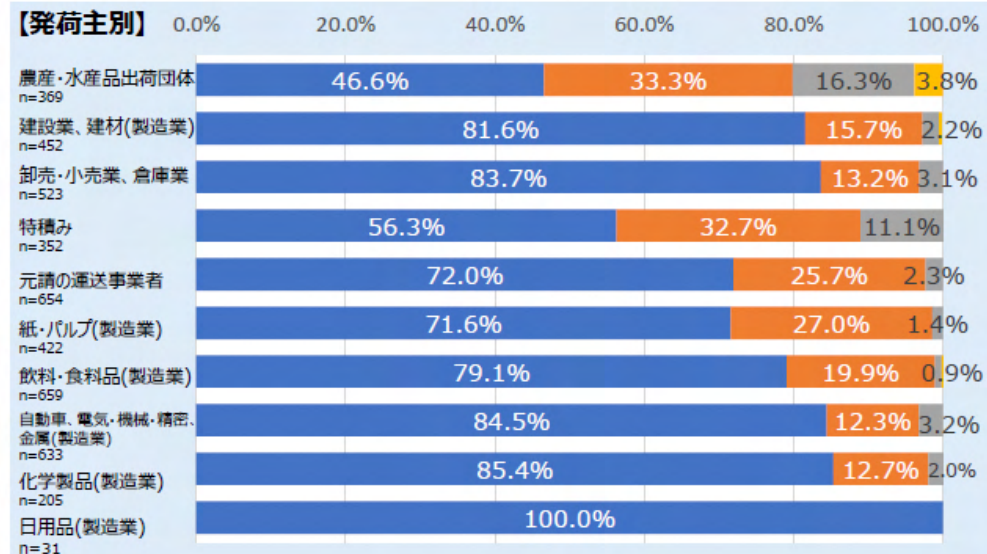
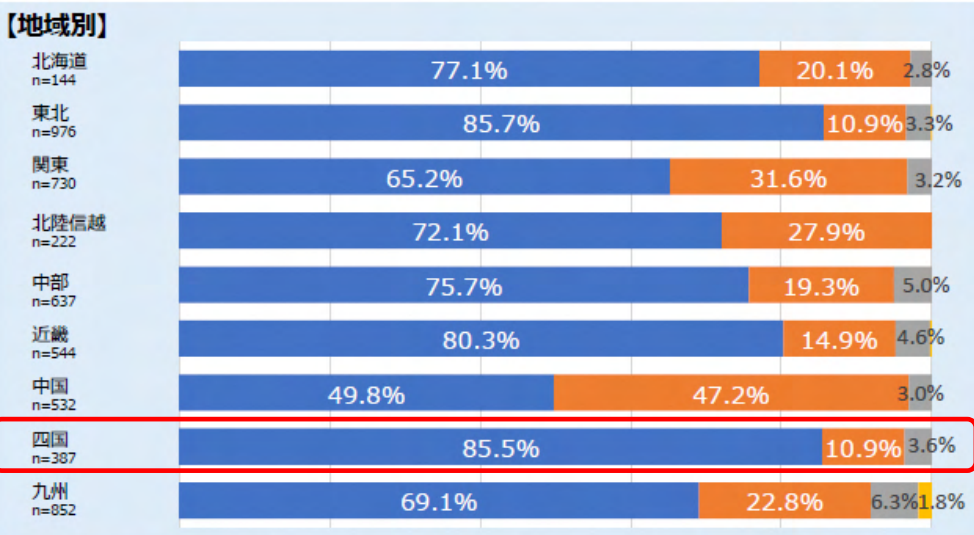
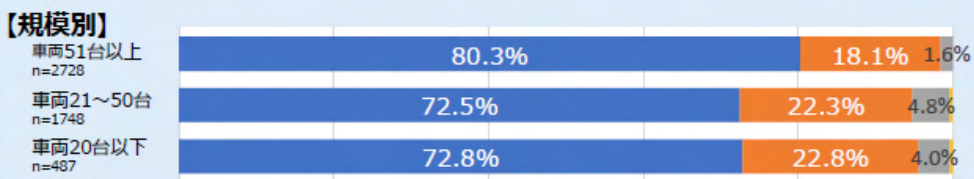
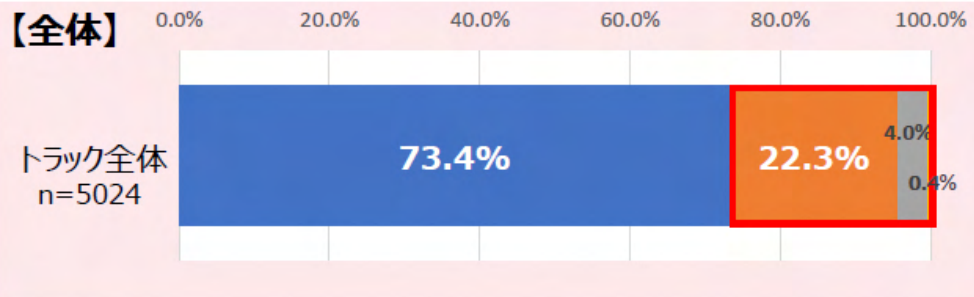
- ▶ 長時間・過重労働の実態にある自動車運転者の健康確保等の観点から、見直しを行うもの。

	現行		見直し後
1年の拘束時間	3,516時間	-216時間	原則： <u>3,300時間</u>
1か月の拘束時間	原則： <u>293時間</u> 最大： <u>320時間</u>	-9時間 -10時間	原則： <u>284時間</u> 最大： <u>310時間</u> <small>1年の拘束時間が<u>3,400時間</u>を超えない範囲で年6回まで</small>
1日の休息期間	<u>継続8時間</u>		<u>継続11時間を基本とし、9時間下限</u> ※ <u>長距離・泊付きの運行の場合は、運行を早く切り上げ、まとまった休息を取れるよう例外を規定。</u>

【その他】

- ▶ 連続運転時間：「運転の中断」は「原則休憩」とする。SA・PA等に駐車できない等、やむを得ない場合は30分延長可。
- ▶ 分割休息特例：分割の方法を見直し（現行：4H+6H、5H+5H等 → 見直し後：3H+7Hも可）、分割休息が連続する期間を短縮。
- ▶ 2人乗務特例：車両が一定の基準を満たす場合には、拘束時間を延長。ただし、運行終了後11時間以上の休息を確保。
- ▶ 予期し得ない事象：事故、故障、災害等やむを得ない場合の例外的取扱いを規定。

1年間の拘束時間別の自動車運転者数の割合

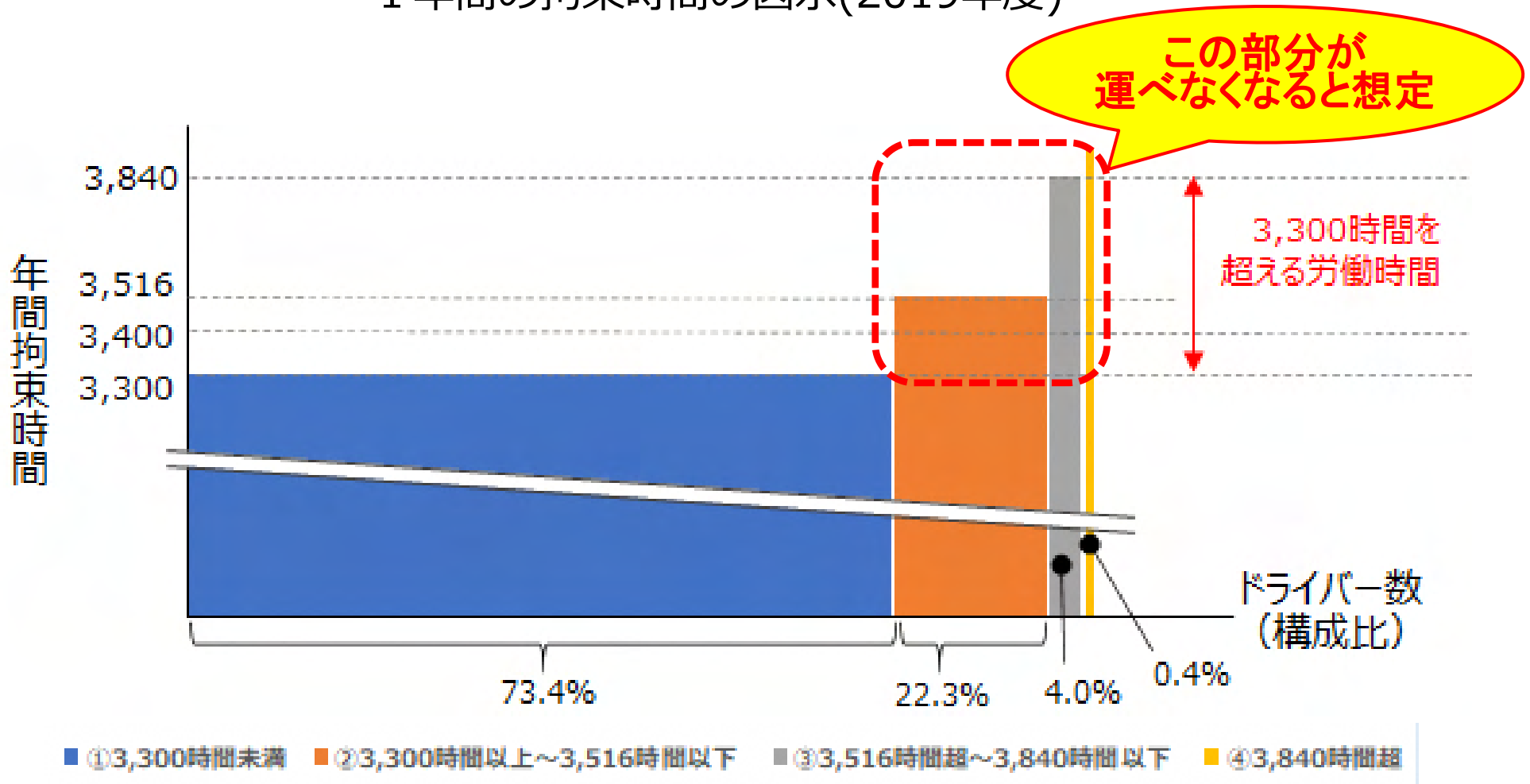


■ ①3,300時間未満 ■ ②3,300時間以上～3,516時間以下 ■ ③3,516時間超～3,840時間以下 ■ ④3,840時間超

(出典) 厚生労働省「令和3年度トラック運転者の労働時間等に係る実態調査事業報告書」P162-166

改善基準告示改正の影響に関する定量的な試算①

1年間の拘束時間の図示(2019年度)



出所: 経済産業省HP「第3回 持続可能な物流の実現に向けた検討会、資料1「物流の2024年問題」の影響について(株式会社NX総合研究所)を一部加工

改善基準告示改正の影響に関する定量的な試算②

1年の拘束時間の上限が「原則3,300時間」への見直しにより 不足する輸送能力(全体)

	不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの 輸送トン数
2019年度 データ	14.2%	4.0億トン

出所: 経済産業省HP「第3回 持続可能な物流の実現に向けた検討会、資料1「物流の2024年問題」の影響について(株式会社NX総合研究所)」

改善基準告示改正の影響に関する定量的な試算③

(同)不足する輸送能力(発荷主別)

業 界	不足する輸送能力の割合
農産・水産品 出荷団体	32.5%
建設業、建材 (製造業)	10.1%
卸売・小売業、 倉庫業	9.4%
特積み	23.6%
元請の運送事業者	12.7%
紙・パルプ(製造業)	12.1%
飲料・食料品 (製造業)	9.4%
自動車、電気・機械・精密、金属 (製造業)	9.2%
化学製品(製造業)	7.8%
日用品(製造業)	0.0%

(同)不足する輸送能力(地域別)

地域	不足する輸送能力の割合
北海道	11.4%
東 北	9.2%
関 東	15.6%
北陸信越	10.8%
中 部	13.7%
近 畿	12.1%
中 国	20.0%
四 国	9.2%
九 州	19.1%

出所: 経済産業省HP「第3回 持続可能な物流の実現に向けた検討会、資料1「物流の2024年問題」の影響について(株式会社NX総合研究所)」

「物流の2024年問題」：企業の認知度について

- 企業のアンケート調査の結果によれば、「**2024年問題**」の認知度は産業全体で**5割程度**。
- 発生すると考えられる課題としては、「**人材不足**」や「**対応コスト**」が挙げられている。

あなたは物流業界における「2024年問題」についてご存知ですか。
ご存知の場合、どの程度内容を理解しているかを教えてください。（単一回答）

	該当数	知っていて、十分に内容を理解できている	知っていて、ある程度内容を理解できている	知っているが、あまり内容を理解できていない	知らない・わからない
全体	1000	9.0	25.2	15.3	50.5
製造業	687	8.3	25.6	14.8	51.2
電気・ガス・熱供給・水道業	48	4.2	25.0	20.8	50.0
運輸業、郵便業	107	19.6	24.3	15.9	40.2
卸売業、小売業	158	6.3	24.1	15.2	54.4

あなたのお勤め先（または経営企業）において、2024年問題によって発生すると考えられる課題を教えてください。（複数回答）

	該当数	サービス・商品の値上げ	売上・利益の減少、規模縮小	法令対応が間に合わない	社員の給与減	社員の離職	人材不足	対応のためのコスト増	その他	特になし
全体	1000	23.0	19.4	7.4	9.1	9.7	30.7	36.9	0.9	31.8
製造業	687	22.9	18.5	5.8	7.6	8.6	28.8	38.9	1.0	32.0
電気・ガス・熱供給・水道業	48	14.6	12.5	4.2	10.4	8.3	35.4	25.0	0.0	35.4
運輸業、郵便業	107	23.4	23.4	15.9	18.7	20.6	48.6	36.4	1.9	26.2
卸売業、小売業	158	25.9	22.8	9.5	8.9	7.6	25.3	32.3	0.0	33.5

出所：経済産業省HPから（パソナホールディングス株式会社「差し迫る物流業界の「2024年問題」実態調査（2022年）」

物流業界で労働力が確保できるための「将来像」は？

- ①他産業並みの労働条件で、『新卒者や若年層』、『女性や高齢者』の職業選択の選択肢にあがる 魅力ある業種への改善・転換 = **働き方改革**

※働き方関連法により、2024年4月から『自動車運転業務』への罰則付き時間外労働規制(年間960時間／月平均80時間)が適用

- 安全を軸とした「コンプライアンス」の徹底、安全の確保は必須
- 長時間労働、低賃金からの脱却
- 労働条件改善に必要な原資の確保＝適正運賃の收受
- 荷主への積極的な提案

- ②少人数でこなせる物流の仕組み作り(省力化・機械化・システム化) = **生産性向上**

- 輸送のシステム化(共同配送、モーダルシフト、中継輸送等)
- 荷役作業の軽減(パレット化、一貫パレチゼーション、機械化、ロボット化等)
- 物流の取引条件の見直し(物流現場優先、人に優しい物流へ)

- ③『新卒者や若年層』を積極的に採用する体制への転換

- ④物流業への正しい理解に向けたPRやイメージアップ方策の実施

- ⑤その他、準中型・中型・大型免許取得へのPRや支援

荷主対策の深度化

貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

働きかけ



荷主が違反原因行為をしていること
を疑う相当な理由がある場合

要 請

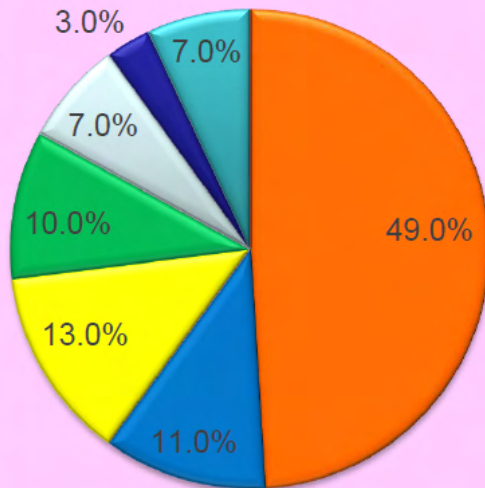


要請してもなお改善
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為に独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

荷主起因の違反原因行為の割合



- 長時間の荷待ち
- 過積載
- 依頼になかった附帯業務
- 拘束時間超過
- 無理な配送依頼
- 異常気象
- その他

「働きかけ」等を実施した荷主数

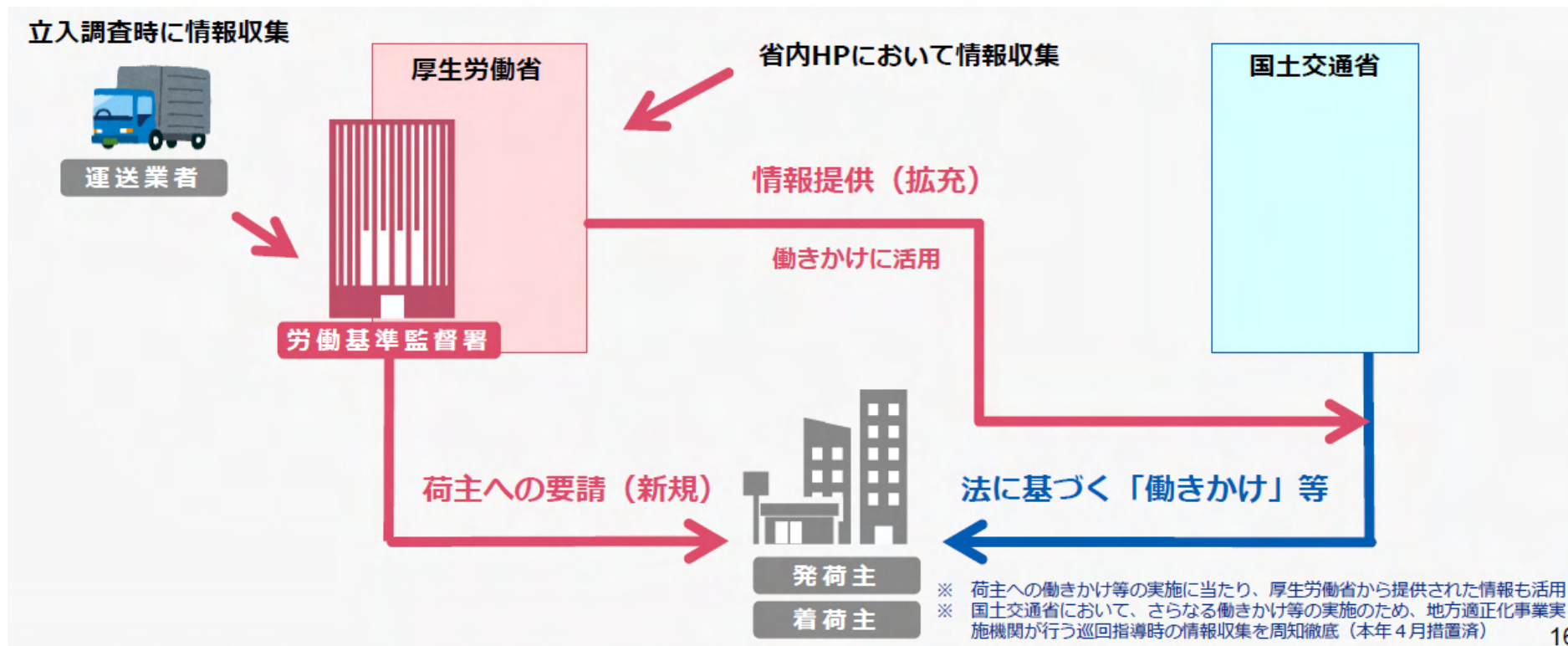
対応内容	荷主数
要 請	1
働きかけ	62

※令和4年8月24日現在

労働基準監督署による荷主への要請について(トラック)

労働基準監督署による要請（新規）

- ▶ **荷主企業に対し、労働基準監督署から配慮を要請**
(要請の内容) 長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないよう努めること。
運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。
- ▶ 対象企業選定にあたり、**省内HPや立入調査時に収集した情報**を活用 ⇒ **国土交通省にも情報提供**



16

独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に関する緊急調査の結果

- 公正取引委員会では、令和4年6月、受注者80,000社に対して書面調査を実施し、取引価格引上げの要請の有無にかかわらず、取引価格が据え置かれており、事業活動への影響が大きいとする発注者名について回答を求めた。この結果、1社でも受注者から名前の挙がった発注者は4,573社存在。
- 令和4年7月から12月にかけて、受注者側書面調査、発注者側書面調査等を踏まえ、立入調査を306件実施。
- また、令和4年9月以降、上記の発注者4,573社の中で、受注者から名前の挙がった数が多い発注者上位50社程度を抽出し、より詳細な個別調査を実施。
- 個別調査の結果、受注者からの値上げ要請の有無にかかわらず、取引価格が据え置かれており、事業活動への影響が大きい取引先として受注者から多く名前が挙がった発注者であって、かつ、多数の取引先について独占禁止法に該当する行為が確認された事業者名を公表。

(事業者名は五十音順によるもの)

番号	事業者名	本店の所在地
1	佐川急便株式会社	京都市南区上鳥羽角田町68番地
2	三協立山株式会社	富山県高岡市早川70番地
3	全国農業協同組合連合会	東京都千代田区大手町一丁目3番1号
4	大和物流株式会社	大阪市西区阿波座一丁目5番16号
5	株式会社デンソー	愛知県刈谷市昭和町一丁目1番地
6	株式会社東急コミュニティー	東京都世田谷区用賀四丁目10番1号
7	株式会社豊田自動織機	愛知県刈谷市豊田町二丁目1番地
8	トランコム株式会社	名古屋市東区葵一丁目19番30号
9	株式会社ドン・キホーテ	東京都目黒区青葉台二丁目19番10号
10	株式会社日本アクセス	東京都品川区西品川一丁目1番1号
11	株式会社丸和運輸機関	埼玉県吉川市旭7番地1
12	三菱食品株式会社	東京都文京区小石川一丁目1番1号
13	三菱電機ロジスティクス株式会社	東京都渋谷区笹塚二丁目1番6号

※ 調査対象期間は、令和3年9月1日から令和4年8月31日まで。

※ 独占禁止法Q&Aに該当する行為を行っていたか否かを調査したものであり、この公表が独占禁止法又は下請法に違反すること又はそのおそれを認定したものではない。

※ 発注者の中には、今回の調査期間中に、一部の受注者との間では価格転嫁を進めていた事例や、今回の緊急調査の実施等を受けて、調査対象期間後において、受注者との間で価格転嫁を行うための協議の場を設けた事例又は今後設けることとする旨の方針を明らかにしている事例、取引の相手方に対して適正な取引体制の構築、援助等を行っている事例等も確認された。

今後の物流のキーワード

ドライバーや作業員の長時間労働や手荷役に頼る物流から
人に優しい物流へ＝働き方改革

『輸送力(ドライバー)確保に向けた労働環境・条件の改善』

『限られた輸送力で対応するための物流効率化』

運送・荷主：●コンプライアンスの徹底

運送：●荷主企業への正しい主張＝荷主への提案！

運送：●現場の“見える化”が必要（時間管理・原価計算）

荷主：●「選ばれる荷主企業」という理解を！

荷主：●仕入先、販売先との取引条件の見直しを！（取引条件≒物流条件）

荷主：●企業活動における「物流」のプライオリティーの格上げを！

運送・荷主：●物流効率化の本格的な推進 ＝ 効率化は儲かる！

運送・荷主：●荷主と運送事業者がWin-Winとなるパートナーシップの確立！

ご清聴ありがとうございました。



(株)NX総合研究所 大島 弘明

【プロフィール】

1964年生まれ、東京都出身

1988年 日本大学工学部卒、(株)日通総合研究所入社

2018年 取締役

2022年 (株)NX総合研究所に社名変更

2023年 常務取締役

流通経済大学 客員講師

主にトラック運送事業の変化や労働・安全問題、
物流効率化対策などの調査研究に従事

主な著書 「トラックドライバー不足に挑む！」(単著)
「都市の物流マネジメント」(共著)
「現代の大都市物流」(共著)