

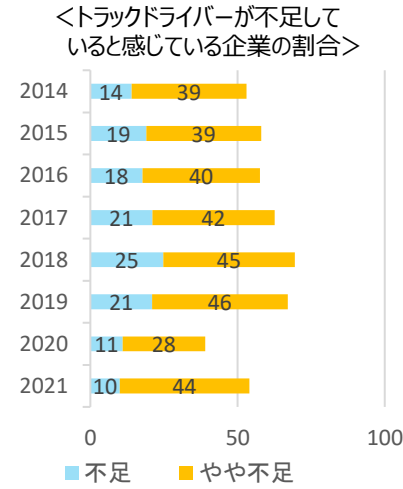
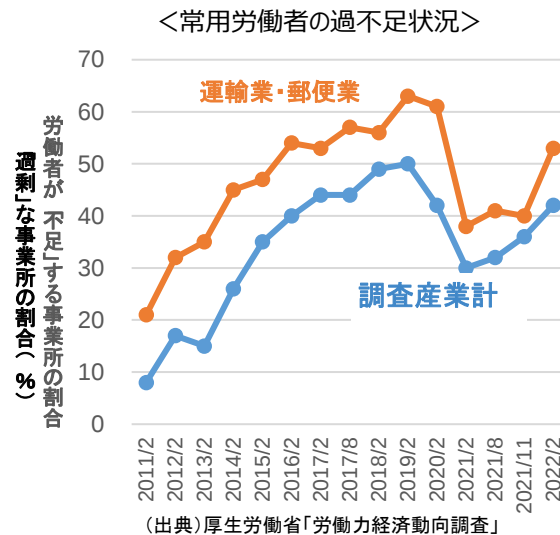
# 物流の2024年問題に向けた 政府の取組について

令和5年9月  
農林水産省

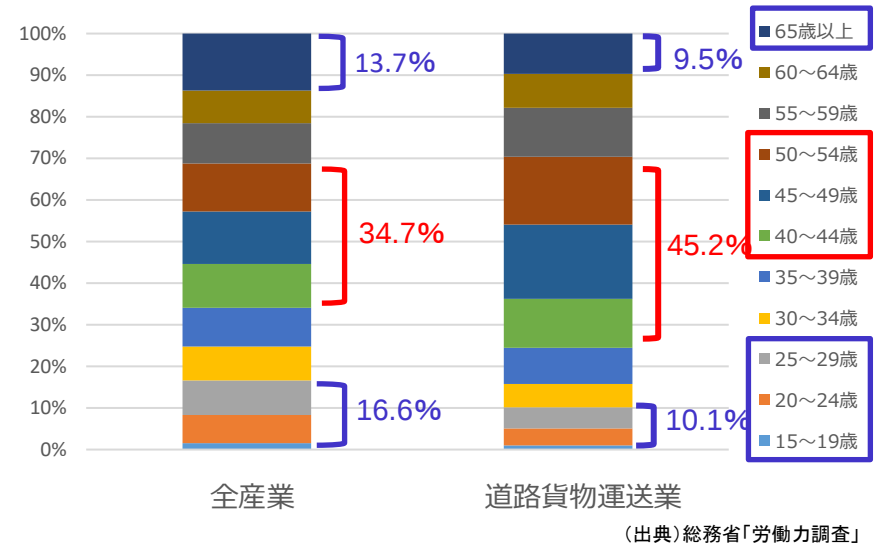
# 物流の現状：トラックドライバーの働き方を巡る状況

- 物流分野における労働力不足が近年顕在化しており、トラックドライバーが不足していると感じている企業は増加傾向。
- 年齢構成は全産業平均より若年層と高齢層の割合が低く、中年層の割合が高いほか、労働時間も全産業平均より約2割長い。

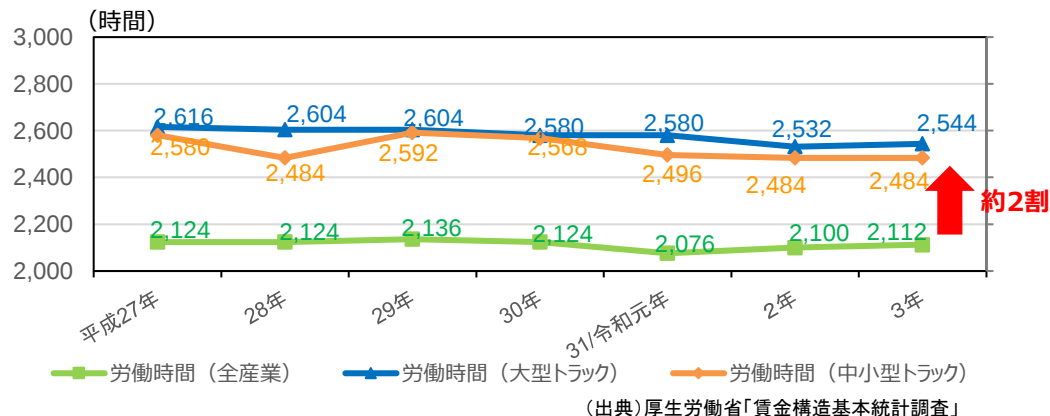
## 人手不足



## 年齢構成



## 労働時間



## (参考) 鉄道貨物協会H30報告書におけるトラックドライバー需給予測

- 2028年度の営業用トラック輸送量と営業トラック分担率の予測値から、ドライバー需要量を予測→**2028年度：約117.5万人**
- 将来人口予測からドライバーの供給量を予測→**2028年度：約89.6万人**
- 上記を踏まえると、**2028年度には約27.8万人のドライバー不足**が予測される。

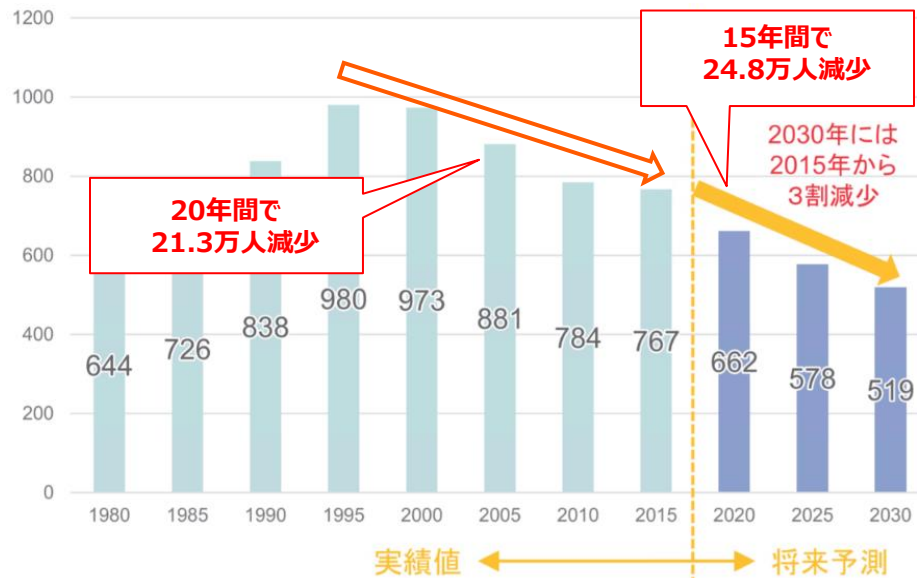
※参考URL

<https://rfa.or.jp/wp/pdf/guide/activity/30report.pdf>

# 物流の現状：トラック輸送の担い手数の推移

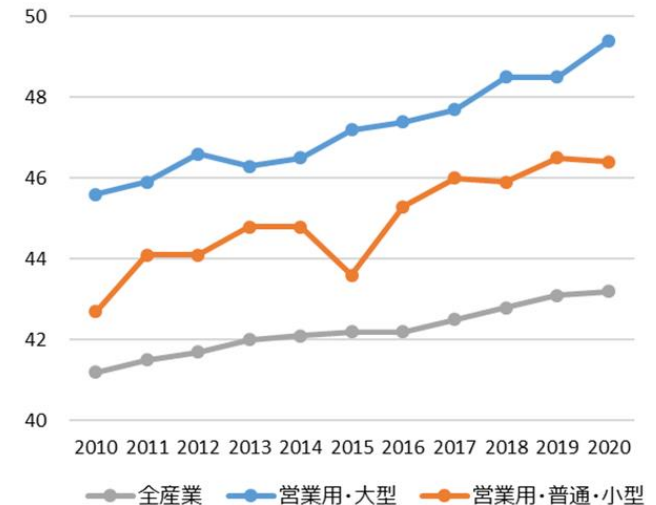
- 我が国の生産年齢人口は中長期的に減少傾向にあり、65歳以上の人口が増加していく。
- トラックドライバーについては、労働環境（労働時間、業務負荷等）から人材確保が容易ではなく、全産業に比して、平均年齢が3～6歳程度高い。
- また、道路貨物運送業は65歳以上の就業者の割合も少ない業種となっており、**対策を講じなければ、担い手の減少が急速に進んでいくおそれがある。**

## 道路貨物運送業の運転従事者数の推移



（出典）日本ロジスティクスシステム協会（JILS）「ロジスティクスコンセプト2030」2020年2月

## トラックドライバーの平均年齢の推移



「賃金構造基本統計調査」より経済産業省作成  
令和2年に調査項目及び調査方法の見直しが行われたため、令和元年以前については、「令和2年調査と同じ推計方法を用いた過去分の集計」を用いた。

# 「物流の2024年問題」(トラックドライバーの時間外労働の上限規制)

- トラックドライバーの長時間労働是正のため、2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限規制(年960時間)が適用。
- 物流効率化に取り組まなかった場合、労働力不足による物流需給がさらに逼迫するおそれがあり、コロナ前の2019年比で最大14.2%(4.0億トン)の輸送能力不足※が起これと試算されている。(物流の2024年問題)
- さらに、2030年には、34.1%(9.4億トン)の輸送能力不足※が懸念される。

※株式会社NX総合研究所試算(2022年11月11日)

## トラックドライバーの働き方改革

| 法律・内容 |                                      | 2018年度 | 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)の適用【一般則】           |        | 大企業に適用 | 中小企業に適用 |        |        |        |        |
|       | 時間外労働の上限規制(年960時間)の適用【自動車運転業務】       |        |        |         |        |        |        | 適用     |
|       | 月60時間超の時間外割増賃金引き上げ(25%→50%)の中小企業への適用 |        |        |         |        |        | 適用     |        |

|           |          | 現行      | 2024年4月以降(原則)     |
|-----------|----------|---------|-------------------|
| 改善基準告示(抄) | 年間拘束時間   | 3,516時間 | 3,300時間           |
|           | 1ヶ月の拘束時間 | 293時間   | 284時間             |
|           | 1日の拘束時間  | 13時間    | 13時間              |
|           | 休息時間     | 継続8時間以上 | 継続11時間を基本とし、9時間下限 |

## 「物流の2024年問題」の影響により不足する輸送能力試算(NX総合研究所)

### ○2024年度

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)

**14.2%(4.0億トン)**

### ○2030年度

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)

**34.1%(9.4億トン)**

# 「物流の2024年問題」：影響試算（発荷主別・地域別）

■不足する輸送能力（発荷主別）（2019年度データ）

| 業 界                      | 不足する輸送能力の割合 |
|--------------------------|-------------|
| 農産・水産品<br>出荷団体           | 32.5%       |
| 建設業、建材<br>（製造業）          | 10.1%       |
| 卸売・小売業、<br>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<br>（製造業）          | 9.4%        |
| 自動車、電気・機械・精密、金属<br>（製造業） | 9.2%        |
| 化学製品（製造業）                | 7.8%        |
| 日用品（製造業）                 | 0.0%        |

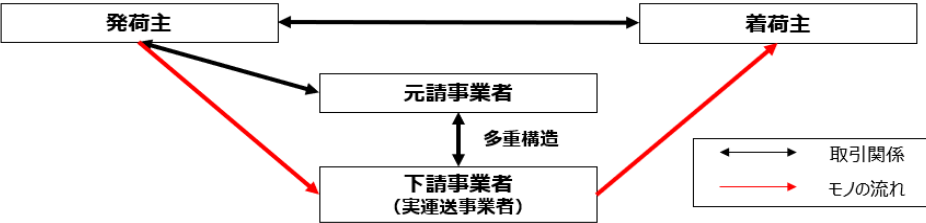
■不足する輸送能力（地域別）（2019年度データ）

| 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%       |

# 持続可能な物流の実現に向けた検討会（概要）

- 人口減少に伴う労働力不足による需給バランスのギャップに加え、2024年から施行されるトラックドライバーの時間外労働時間規制（物流の「2024年問題」）、燃料高・物価高の影響を踏まえ、**着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとするための検討会を2022年9月から開催。**（事務局：経産省・国交省・農水省）。

## ■ 論点

- ①労働時間規制による物流への影響
- ②物流の危機的状況に対する消費者や荷主企業の理解が不十分
- ③非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化  
（発荷主～物流事業者、元請事業者～下請事業者、発荷主～着荷主）  

- ④着荷主の協力の重要性
- ⑤物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進に向けた環境整備

## ■ スケジュール（想定）

2022年9月2日に第1回を開催。  
2022年2月8日に中間とりまとめを公表。  
2023年6月16日に第11回（最終回）を開催。  
2023年8月を目途に最終とりまとめを行う。

## ＜委員＞

|       |                                           |
|-------|-------------------------------------------|
| 大島 弘明 | 株式会社N X総合研究所 取締役                          |
| 小野塚征志 | 株式会社ローランド・ベルガー パートナー                      |
| 北川 寛樹 | ボストンコンサルティンググループ合同会社<br>マネジングディレクター・パートナー |
| 河野 康子 | 一般財団法人日本消費者協会 理事                          |
| 首藤 若菜 | 立教大学 経済学部 教授                              |
| 高岡 美佳 | 立教大学 経営学部 教授                              |
| 根本 敏則 | 敬愛大学 経済学部 教授                              |
| 二村真理子 | 東京女子大学 現代教養学部 教授                          |
| 北條 英  | 公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 理事                  |
| 矢野 裕児 | 流通経済大学 流通情報学部 教授                          |

## ＜事務局＞

|       |                     |
|-------|---------------------|
| 経済産業省 | 商務・サービスグループ 物流企画室   |
| 国土交通省 | 総合政策局 物流政策課         |
| 国土交通省 | 自動車局 貨物課            |
| 農林水産省 | 大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課 |

## ＜オブザーバー＞

荷主・物流事業者団体（35団体）等

# 持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終とりまとめ案(概要)

人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働規制（「2024年問題」）、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響を踏まえ、着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとするため、2022年9月から検討会を開催。（事務局：経産省 国交省 農水省）

## 【最終とりまとめの位置付け】

- 「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」（2021年6月閣議決定）や各種のガイドラインの実効性を確保するため取り組むべき政策について提示するもの。
- 物流事業者が提供価値に応じた適正対価を収受するとともに、物流事業者、荷主企業・消費者、経済社会の「三方よし」を目指す。

## 【労働時間規制等による物流への影響】

- 具体的な対応を行わなかった場合には、**2024年度には約14%（4億トン相当）の輸送能力が不足**する可能性。
- その後もドライバー数減少が見込まれ、**2030年度には約34%（9億トン相当）の輸送能力が不足**する可能性。

## 【最終とりまとめの概要】

### 1. 荷主企業や消費者の意識改革

- 荷主企業・物流事業者の物流改善を評価する仕組みの創設
- 経営者層の意識改革を促す措置
  - ▶ 物流管理の責任者（CLO※）の設置
  - ※Chief Logistics Officer
- 消費者の行動変容を促す方策の実施
- 物流に係る広報の強化

### 2. 物流プロセスの課題の解決

- 労働時間削減・物流の平準化に資する措置（待機時間、荷役時間等の削減、納品回数減少、リードタイム延長等）
  - ▶ 「判断基準」の提示、中長期計画の作成・報告義務、勧告・措置命令等を含む法的措置
- 運賃の適正収受に資する措置（契約条件明確化、多重下請の是正等）
  - ▶ 契約内容の書面化・電子化
  - ▶ 運送体制台帳の作成
- 物流コスト可視化（メニュープライシング等）
- 貨物自動車運送事業法に基づく荷主への働きかけ等及び標準的な運賃の制度の継続的な運用等
- トラックドライバーの賃金水準向上

### 3. 物流標準化・効率化推進

- 省力化・自動化の推進
- デジタル技術を活用した共同輸配送・帰り荷確保等
- 官民連携による物流標準化の推進
- 物流拠点のネットワークの形成等
- モーダルシフトの推進
- 車両・施設等の省エネ化・脱炭素化の推進
- その他生産性向上を図るための措置

## 【これまでの経緯】

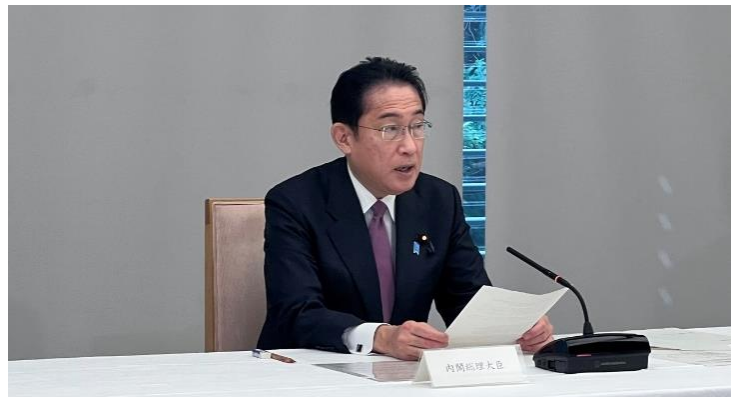
- 2022年9月 検討会 設置
- 2023年2月8日 中間とりまとめ 公表
- 2023年2月～6月 業界団体等へのヒアリング

## 【今後の予定】

- 2023年6月下旬～7月下旬 パブリックコメント
- 2023年夏頃 最終とりまとめ 公表

# 「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」について

- 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、**令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置・開催。**



## ＜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。

## ■ 総理指示

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題に直面しています。物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーに働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど1年となります。
- 一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。
- これに対応するため、荷主・物流事業者間等の商慣行の見直しと、物流の標準化やDX・GX等による効率化の推進により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要です。
- このため、物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。
- そこで、1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめてください。

# 「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024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。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、（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「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**(※)も含め確実に整備。

## 1. 具体的な施策

### （1）商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入(※)
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入(※)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃収受・価格転嫁円滑化**等の取組み(※)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

### （2）物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資**の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック**速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 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
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進(※)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化(※)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

### （3）荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入(※)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

## 2. 施策の効果（2024年度分）

|             | （施策なし） | （施策あり）       | （効果）                |
|-------------|--------|--------------|---------------------|
| ・ 荷待ち・荷役の削減 | 3時間    | → 2時間×達成率3割  | : 4.5ポイント           |
| ・ 積載効率の向上   | 38%    | → 50% ×達成率2割 | : 6.3ポイント           |
| ・ モーダルシフト   | 3.5億トン | → 3.6億トン     | : 0.5ポイント           |
| ・ 再配達削減     | 12%    | → 6%         | : 3.0ポイント           |
|             |        |              | <b>合計： 14.3ポイント</b> |

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

## 3. 当面の進め方

|          |                                                                                                                                                                              |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2024年初   | ・ 通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化                                                                                                                                                     |
| 2023年末まで | ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「 <b>標準運送約款</b> 」「 <b>標準的な運賃</b> 」の改正等<br>・ <b>再配達率「半減」</b> に向けた対策<br>・ 2024年度に向けた <b>業界・分野別の自主行動計画</b> の作成・公表<br>・ 2030年度に向けた <b>政府の中長期計画</b> の策定・公表 |
| 速やかに実施   | ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした <b>ガイドライン</b> の作成・公表等                                                                                                                             |

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

# 物流の適正化・生産性向上に向けた 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン

## 1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

### (1) 実施が必要な事項

- ・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
- ・物流管理統括者の選定
- ・荷待ち・荷役作業等時間
- ・物流の改善提案と協力
- 2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・運送契約の書面化 等

### (2) 実施することが推奨される事項

- ・予約受付システムの導入
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・パレット等の活用
- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・検品の効率化・検品水準の適正化
- ・荷役作業時の安全対策 等

## 2. 発荷主事業者としての取組事項

### (1) 実施が必要な事項

- ・出荷に合わせた生産・荷造り等
- ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

### (2) 実施することが推奨される事項

- ・出荷情報等の事前提供
- ・発送量の適正化 等
- ・物流コストの可視化

## 3. 着荷主事業者としての取組事項

### (1) 実施が必要な事項

- ・納品リードタイムの確保

### (2) 実施することが推奨される事項

- ・発注の適正化
- ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

## 4. 物流事業者の取組事項

### (1) 実施が必要な事項

- |              |                            |
|--------------|----------------------------|
| <b>○共通事項</b> | <b>○個別事項（運送モード等に応じた事項）</b> |
| ・業務時間の把握・分析  | ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握         |
| ・長時間労働の抑制    | ・トラック運送業における多重下請構造の是正      |
| ・運送契約の書面化 等  | ・「標準的な運賃」の積極的な活用           |

### (2) 実施することが推奨される事項

- |                        |                            |
|------------------------|----------------------------|
| <b>○共通事項</b>           | <b>○個別事項（運送モード等に応じた事項）</b> |
| ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化 | ・倉庫内業務の効率化                 |
| ・賃金水準向上                | ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進   |
|                        | ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等       |

## 5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。