

荷主側からみた2024年問題について

埼玉働き方改革推進支援センター相談員
特定社会保険労務士 渡邊 智

【はじめに】

最近、「2024年問題」という言葉をよく耳にする機会が増えてきたことと思います。

内容については詳しくご理解いただいている方も多いとは思いますが、「言葉だけは聞いたことがあるが、詳細についてはよくわからない。」という方もいらっしゃるのではないのでしょうか。

本セミナーでは「2024年問題」の内容とその経緯、荷主としてどう対処すべきかなどについてご案内したいと思います。

【2024年問題とは】

「2024年問題」とは一部の業種の労働時間について新たな制約が実施されることにより、その業種以外にも大きな影響を与えることになるケースが増えることを言います。

具体的にどのような業種が2024年問題の対象になるのかと言いますと労働時間が多いとされる下記の4業種が主なものになります。

- ① 運送業
- ② 建設業
- ③ 病院等
- ④ 砂糖製造業

これらの業種は今まで労働時間の制限について特例扱いになっていた業種です。

本来、労働時間については1日8時間、1週間40時間という上限があります。これを超えて労働させることもできますが、そちらにも上限規制

があります。今回問題になっているのはこの上限規制に関してになります。(図1)

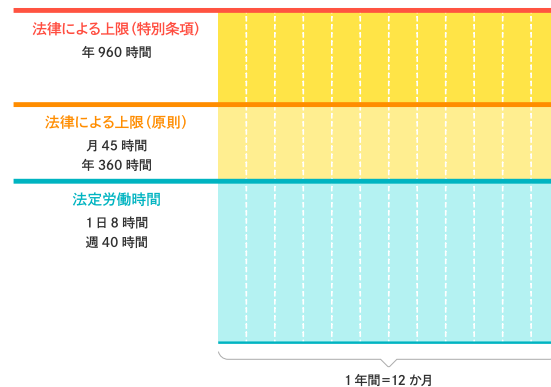


図1

特に上記の4業種の内一番問題になっている業種は、長年長時間労働が指摘されている「運送業」です。(図2)

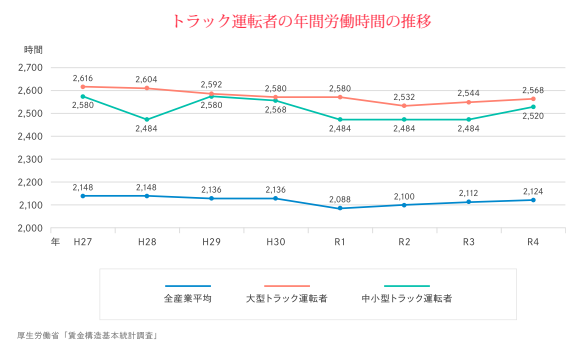


図2

運送業にはこの規制に加えて、「改善基準告示」という他業種には見られない規制があります。

詳細は省きますが、この規制は単独で活動することが多いドライバーはその実労働時間を把握す

ることが難しいため、「拘束時間」にも上限を設けて、働き過ぎを抑制するよう定めたものです。

この改善基準告示も令和6年4月から改正が入る予定になっています。(図3)



図3

またご存知のように、運送業特にトラック運送については実際に労働する時間に加えて「荷待ち時間」という問題があります。荷物の配送や荷積み、荷下ろし以外の時間の「荷待ち時間」も労働時間としてカウントされます。

この荷待ち時間が長時間労働に及ぼす影響はかなり大きいと言われています。(図4、図5)

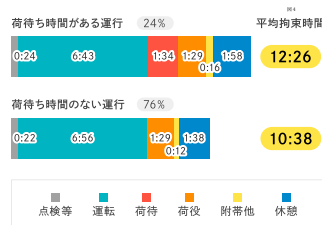
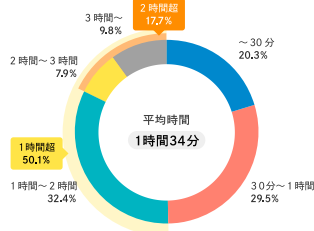


図4



出典：トラック輸送状況の実態調査 (R2)

図5

この労働時間上限規制と改善基準告示の二つの時間規制への対応で各運送会社は今、大変苦慮しており、会社の存亡の危機とまで言われる現状になっています。

【荷主側に要求されることとは】

今まで述べてきた運送業への改正に対し、荷主は適切に対応するためにいくつかの重要な役割を果たす必要に迫られています。

具体的には以下の通りです。

1. **コンプライアンスと法令遵守**：運送業の労働時間の上限規制が変更される場合、荷主はまずこれらの新しい規制を正しく理解し、順守するための対策を講じる必要があります。法令遵守はビジネスの基盤であり、これに違反することは法的なリスクを伴います。
2. **適切な配送スケジュールの確保**：労働時間の規制が厳格になる場合、荷主は労働時間を遵守しながら効率的かつ適切な配送スケジュールを確保するための計画を立てる必要があります。適切な配送スケジュールは、運送業者が労働時間規制内で貨物を運ぶために不可欠です。
3. **効率的な荷物の積み込みと降ろし**：荷主は、荷物の積み込みと降ろしの効率を最適化することで、運送業者の労働時間を最大限に活用する必要があります。これにより、運送業者が長時間待機することなく、効率的に運送を行うことが可能となります。
4. **ルート最適化と混雑緩和**：荷主は、労働時間規制に配慮しながらも、ルート最適化や混雑の緩和に努めることが求められます。効率的なルートの選定や混雑時の配送の回避は、労働時間の範囲内での効果的な運送を支援します。
5. **適正な報酬と契約条件の提供**：労働時間の規制が厳格になることで、荷主は運送業者への報酬や契約条件を適正に見直す必要があります。労働時間の制限下での適切な報酬と条件は、運送業者のモチベーションと安全性を保つ上で重要です。
6. **適時なコミュニケーションと協力**：荷主は運送業者との適時なコミュニケーションを図り、労働時間の調整や運送のスケジュールについて協力することが重要です。協力関係を築くことで、

効果的な配送プロセスが確立されます。

7. 技術の活用とデジタルツールの導入：荷主は最新の技術やデジタルツールを活用して、労働時間の規制に適した効率的な配送プロセスを構築することが重要です。これにより、運送業者の作業効率が向上し、労働時間規制の範囲内で最適な配送が実現されます。

【最後に取組例等について】

「ホワイト物流推進運動」

国土交通省が主体となり、経済産業省・農林水産省と連携して取り組んでいる運動です。

この運動は「トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化」「女性や60代の運転者等も働きやすい『ホワイト』な労働環境の実現」を目指しているものです。令和5年9月30日現在、全国で1,745社が参加しています。参加企業による取組事例としては、次の2点が挙げられます。

- ① 業界共同で使用する入荷・受付・予約システムの導入で是正を目指すものです。(図6)
クラウドシステムを利用し、入荷受付、パース指示、状況紹介、マスタ設定、予約を行うものです。本年度末には180拠点の導入を予定しています。
- ② 倉庫・輸送・事務作業をそれぞれ機械化・デジタル化により、業務改革を目指すものです。

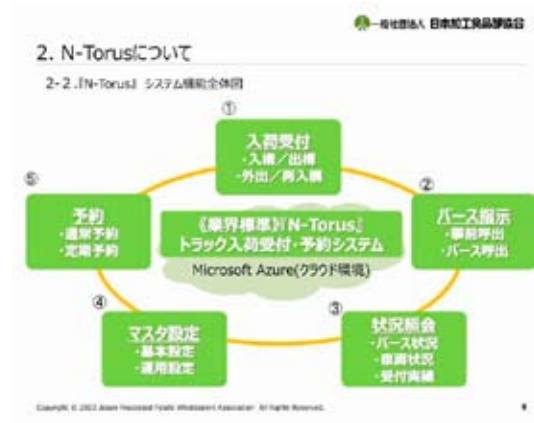


図6 一社)日本加工食品卸協会導入

一社)日本加工食品卸協会導入(図6)

倉庫：ロボティクス、輸送：ドローン物流・隊列走行トラック、事務作業：輸配送自動マッチングを取り入れ効率化を目指す仕組みが検討されています。(図7、図8、図9、図10)

上記以外にもさまざまな取り組みが検討されています。

【まとめ】

そう遠くない将来に日本の物流は輸送が十分に行われなくなる「物流クライシス」が発生する恐れがあると警告されています。そうなる日本経済が衰退することは目に見えています。

2024年問題は決して運送業界だけの問題ではありません。それぞれの業界で真剣に考え行動していくことが強く求められています。

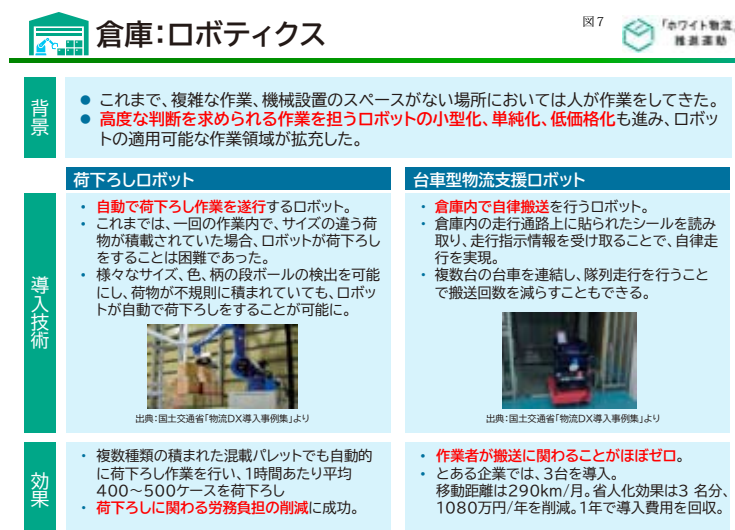
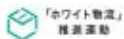


図7

輸送：ドローン物流

図8



背景

- 中山間地などの過疎地域では、荷量が少なく配送が非効率となり、採算がとりにくい配送となる。
- 高性能かつ簡便な操作のドローンの出現により、新たな物流の仕組みが出現している

導入技術

- ・ ドローンの出現以降、年を追うごとにその性能が進化している。
- ※目視外自律飛行/遠隔監視制御、輸送可能重量の増加、輸送可能距離の延長、等
- ・ 技術のみならず、行政も法整備、ガイドライン整備等によりドローン活用を後押ししている。
- ・ 過疎地域において、**EC注文により食品、日用品、等の配達に活用**。利用者より注文を受けると、利用者近隣のドローンポートまで配送を行う。



出典：国土交通省「物流DX導入事例集」より



出典：国土交通省「物流DX導入事例集」より

効果

- ・ 高齢者等を中心に、日用品の買物困難者によるこぼれている。
- ・ 道路渋滞など陸路の影響を受けることなく直線最短距離で配送でき、空の道という新たなインフラを圧倒的な低コストで早期に開設できる
- ・ 「物流の効率化」と「地域住民の生活の質」の両方の向上を図る新たな物流の仕組みとなった。

図8

輸送：隊列走行トラック

図9



背景

- 運輸業の産業別欠員率は深刻となっており、ドライバー1人当たりの輸送量を増大させる必要がある
- 走行状況を通信によってリアルタイムで車両間で共有し、車間距離を保って走行することにより、**ドライバー1人で複数台を操縦（隊列走行）**できる技術が出現した。

導入技術

- ・ 複数台からなるトラックの隊列走行を行う。但し、**ドライバーは先頭車のみに乗車し、後続車は無人にて先頭車に追従する自動運転**を行う。
- ・ 後続車は先頭車認識センサーや自動運転技術を用い、先頭車の運行軌跡を無人走行する。
- ・ 先頭車と後続車の間の通信（車車間通信）と、車間距離センサを用い、車間距離を10m以内の一定に保って走行する。
- ・ 実証実験では、ドライバー1人で、3台のトラックの運転に成功した。



出典：国土交通省「トラックの隊列走行について」より

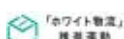
効果

- ・ 現在、実験段階であるが、実現すれば以下の3点の効果があるとされている。
- ① **ドライバーの不足の解消**
- ② 安全性の向上と運転負担の軽減
- ③ 渋滞緩和や燃費の向上によるCO2削減

図9

事務作業：輸配送自動マッチング

図10



背景

- 無駄な輸送便（空車・低積載率）を減らす、新しい輸送網の形成が求められる
- 物流費の高騰やドライバー不足、脱炭素への対応等企業の輸送に関する様々な課題があるなか、**企業単独での課題解決は限界**がある

導入技術

- ・ 多数の企業の輸送経路などをデータベース化し、膨大な物流データからAIにより業界を跨ぐ荷主企業同士をマッチング、共同輸送を可能にする。
- ・ 求貨求車システムとの相連点として、以下あげられる。
 - ・ レンタルパレットの利用（移動）実績を基にした、実際の荷物の経路を基に、AIが最適なマッチング相手を自動提案。詳細なマッチング条件や需要、季節変動を考慮する。
 - ・ マッチング前の事前質問で詳細なマッチング条件（時間帯、混載可否 等）でマッチング後の食い違いを最小限にする。



出典：国土交通省「物流DX導入事例集」より

効果

- ・ 共同輸送AIマッチングサービスがシステム上でマッチングした**輸送経路の平均実車率は93%で、利用者から期待の声が上がった。**
- ・ 「AIのマッチング結果が多い」、「異業種とコンタクトを取るのがよい」、「操作や検索結果がわかりやすい」、といった好評価の声が上がっている。



図10