

物流の「24年問題」について、数年前から耳にすることが増えた読者も多いだろう。まさに今年はその年となったが、物流のあり方はどう変化したのだろうか。本稿を含む全4回を通じて多様な角度からその実像に迫っていききたい。

そもそも24年問題とは今年4月からトラックドライバーの年間時間外労働時間の上限が960時間に制限され、荷物が運ばない”現象の総称だが、この背景には従来の業界構造に起因する根深い事情がある。

る。歴史を振り返ると1990年代の事業自由化で競争が激化した結果、供給過多を背景に荷主優位の業界慣習が形成されていった。

働き手不足と相反する荷

金交渉ハードルの高さがその一例だ。その中で、政府としてまず長時間労働にメスを入れた形だが、根本的な業界全体の収益性・生産性の向上に取り組みなければ持続性は担保できないといえる。

「持続可能な物流の実現に

24年問題と物流変革時代

中部地域と次世代物流(1)

向けた検討会一
によると運べる
荷量は30年には

機会でもある。例えば、政
府は業界の多重下請構造是
正のため「トラック運送業
における多重下請構造検討
会を今年8月に初開催し、
構造転換にも乗り出してき
た。

中核拠点といえる。

一方、中部圏社会経済研
究所によれば、24年問題に
より中部9県では物流関連
の労働人口1・5万人の不
足が予想されている。これ
に対し、中部運輸局等の関
係機関は、対応策共有や政

量の増加により年々物流供
給機能が逼迫(ひっばく)
する一方、業界慣習は現在
まで続く。長時間労働の常
態化や付帯作業に見合う賃
性を抜本的に見直す契機、

3割減少すると言われてい
る。これは非常に大きな問
題である一方で、業界構造
転換を促し、収益性・生産
性を抜本的に見直す契機、

中部圏に目を向けると、

策提言を実施している。

また、次世代物流を形成
する要素の一つとして環境
対応にも焦点が当たり始め
た。トラック物流を含む運
輸部門のCO₂排出量は30年
度に13年度比35%削減が設
定されており、既に欧州の
荷主企業によるCO₂排出量
算定の要請等、変革の兆し
はみられる。

このように、事業者は24
年問題対応としての省人
化、そして脱炭素化に両輪
で取り組む必要があるが、
そこには業界の内外から対
応策を提示する企業が現れ
ている。次稿以降は新たな
兆しを示し、中部地域の物
流業界内外の事業者に対
し、対応へのヒントや事業
機会を示唆する。

(毎週木曜日に掲載)



藤田 湖子(ふじた
ここ) コンサルティ
ング事業本部イノベー
ション&インキュベー
ション部ビジネスアナ
リスト

名古屋港や中部国際空港を
有し、東名高速道路も通過
することから日本の物流の
根幹に位置づくため、そこ
に立地する企業にとつて、
とりわけこの問題への向き
合いは重要だ。トラック
物流においては入出荷合わ
せ5千万ト、トラック輸送
比率は74%と全国最高水準
であり、いわば国内物流の

このように、事業者は24
年問題対応としての省人
化、そして脱炭素化に両輪
で取り組む必要があるが、
そこには業界の内外から対
応策を提示する企業が現れ
ている。次稿以降は新たな
兆しを示し、中部地域の物
流業界内外の事業者に対
し、対応へのヒントや事業
機会を示唆する。

