

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。

# 24年問題と物流変革時代

## 中部地域と次世代物流(1)

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。

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、

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

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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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)

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まなければ持続性は担保できないといえる。

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&イノベーションシジ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方は重要な。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

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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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)

