

## 特集にあたって

加藤 弘貴 公益財団法人流通経済研究所 専務理事

労働基準法の改正により、2024年4月からトラックドライバーの残業時間（時間外労働）に対し、初めて年960時間（月平均80時間）の上限規制が適用される。トラックドライバーは人手不足が続いており、さらに一人当たりの労働時間が短くなると、これまでと同じようにはトラック運送ができなくなる。これにより物流に様々な問題が生ずるとというのが、いわゆる「物流2024年問題」である。

時間外労働の上限規制に加え、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」も改訂される。改善基準告示はトラックドライバーの拘束時間（労働時間＋休憩時間）、休憩時間、運転時間の上限等を定めるものであるが、本年9月にその見直し内容がまとまっている。時間外労働の上限規制と統合的な内容となっており、こちらも2024年4月より適用される予定である。主な見直しのポイントは下表の通りである。

トラックドライバーの労働条件改善に直接的な責任があるのは、トラック運送事業者である。しかし、これを実現するにはトラックドライバーの労働生産性を高めていく必要がある。そして、そのためには荷主を含めた関

係者の協力が不可欠であることは言うまでもない。

消費財流通では、トラック運送事業者はメーカー・卸売業・小売業の各層荷主や、荷主から物流を委託されている3PLや倉庫事業者から、輸配送業務を委託される。このため、トラックドライバーの輸配送業務やその生産性は、メーカー・卸売業・小売業の荷主間の発注内容や、物流委託内容に大きく影響される。例えば、リードタイムが短く十分な積載量を確保できない場合は生産性が低くなるし、発・着倉庫で荷積み・荷下ろしの待機時間が長ければ生産性は落ちることとなる。

従って、トラックドライバーの労働時間規制、物流2024年問題に対処するためには、メーカー・卸売業・小売業の荷主事業者が、生産者から消費者までの物流・輸配送をどのように効率化・最適化できるかを考えることが重要である。

こうした問題意識のもと、本号は「物流2024年問題に向けた流通業の対応」を特集テーマと設定した。なお、ここで言う流通業の中には、小売業・卸売業だけでなく、流通機能を持つメーカーも含めて捉えている。

## トラックの「改善基準告示」の見直しのポイント

	現行	見直し後
1年の拘束時間	3516時間	原則：3300時間
1カ月の拘束時間	原則：293時間、最大：320時間	原則：284時間、最大：310時間
1日の休息期間	継続8時間	継続11時間を基本とし、9時間下限

出所：厚生労働省労働政策審議会労働条件分科会資料より抜粋

# 流通業の対応

特集論文の構成は以下の通りである。

はじめに、国土交通省の平澤物流政策課長より、総合物流施策大綱の取組状況について解説いただいている。総合物流施策大綱は国の物流政策の基本指針であり、①簡素でなめらかな物流、②担い手にやさしい物流、③強くてしなやかな物流の3つを柱に掲げる。物流2024年問題は特に①および②と関係するが、①では物流DXや物流標準化の取組が紹介されている。また、②では改正貨物自動車運送事業法に基づき、荷主への協力要請の取組や、標準的な運賃の告示について述べられている。

次に、明治大学橋本教授が流通業の経営改革を促進する物流インフラの改革を論じている。橋本論文では、輸配送業務の制約が厳しくなる中で物流効率化の施策を自社のビジネスモデルの中に組み込んで（再）設計するDesign for Logisticsの重要性が強調されている。また、経済産業省「フィジカルインターネット実現会議－スーパーマーケット等WG」で座長としてとりまとめた物流基盤シェアリング実現への改革の道筋等を解説するとともに、今後の物流基盤の構築と運用に向けての課題を提示している。

流通経済研究所の田代論文は、2024年問題を含む物流課題や物流効率化のこれまでの取組を整理するとともに、フィジカルインターネット実現会議のアクションプランの4項目（商流・物流におけるコード体系、物流資材の標準化、商慣習、データ共有・連携）の論点をベースに加工食品・日用雑貨サプライチ

ェーンの方向を論じている。

流通経済研究所の吉間論文は、花きの国内物流について、農林水産省の実証実験として実施した共同輸配送の取組を紹介している。花きは多品目多品種小ロットという商品特性のために物流が複雑・非効率になりがちであるが、複数産地からの共同集荷、複数市場への共同配送、中継輸送の活用など、混載輸送を行うことの効果と課題を論じている。

トラックドライバーの労働条件の改善は、働き方改革の一環として進められてきたものである。担い手不足が続く中、この待遇改善は進めなければならないし、おそらく進んでいくであろう。トラックドライバー（大型）は、全産業平均に比べて労働時間が20%長い、賃金は5%低いとされる。ここから単純に計算すると、時間給水準を全産業平均と同等にするには27%（ $1.20 \div 0.95$ ）の引き上げが必要となる。全日本トラック協会によると、運送人件費は運送収入の約40%を占める。このため運送人件費の27%アップは、運送収入11%増（ $0.40 \times 0.27$ ）、つまり運賃11%アップに相当する計算となる。

消費財のサプライチェーン・物流には、まだ数多くのムダ・ムラ・ムリが存在している。荷主である流通業は、物流のデジタル化や標準化、垂直連携・水平連携を進めて、少なくとも運送人件費や運賃上昇を十分カバーできるように取組を展開する必要があるだろう。

本特集がこれからの物流施策を考える実務家・研究者の参考となれば幸いである。