

MSI Marine News

トピックス

●海上保険の総合情報サイト **MARINEN@vi** もぜひ、ご覧ください。(https://www.ms-ins.com/marine_navi/)



運輸業界の「2024年問題」を見据えた課題と対策

2024年4月よりトラック・バス・タクシーなどの「自動車運転業務」に時間外労働の上限規制が適用されます。この規制により生じる労働力不足の更なる深刻化、いわゆる「2024年問題」が目前に迫り、運送事業者は運行体制の見直しを、荷主企業は物流体制の再検討を余儀なくされることが予想されます。本稿では2024年以降の労働環境変化を見据えた政府・企業の対策例をご紹介します。

1. 2024年4月以降の労働環境変化

(1) 時間外労働の上限規制

2024年4月から、「自動車運転業務」において年960時間の時間外労働の上限規制が適用されます。働き方改革関連法に伴う「時間外労働時間の上限規制」は2019年4月に施行されましたが、自動車運転業務に関しては特例で2024年4月まで猶予されていました。本施行により、従来はガイドラインの位置づけであった上限規制が、罰則(※)を伴う法律として運用されます。

※労働者一人あたり6カ月以下の懲役または30万円以下の罰金。

(2) 勤務間インターバル制度

勤務間インターバル制度とは業務終業時刻から次の始業時刻までの間に、一定時間以上の休息時間(インターバル時間)を確保する仕組みのことをいいます。運輸業界の自動車ドライバーを対象に「11時間以上」のインターバルをとる努力義務が設けられる見通しで、2024年4月に施行が予定されています。

この制度は日本に先行して欧州連合(EU)で始まりました。1993年の「EU労働時間指令」にて、「すべての労働者に対し24時間につき最低連続11時間の休息期間を付与する」という勤務間インターバル制度を制定しています。

2. 政府および企業の対策

内閣府は2021年6月に「総合物流施策大綱(2021年度~2025年度)」を閣議決定し、労働力不足をはじめとする「我が国の物流が直面する課題に取り組むための施策」を発表しています。取組内容として以下2つをご紹介します。

(1) 高速道路でのトラック隊列走行技術の商業化

2021年2月に新東名高速道路の一部区間において、後続車の運転席を無人とした「後続車無人隊列走行」の実証実験が行われました。本技術を物流の現場に広く活用していくことで、ドライバー不足の解消、燃費改善など生産性向上に大きな効果が期待できます。将来的にはより安全かつ高度な機能を付加することで社会への普及・定着を目指しています。



浜松SA内を車間5mで走行



本線を時速80km車間9mで走行

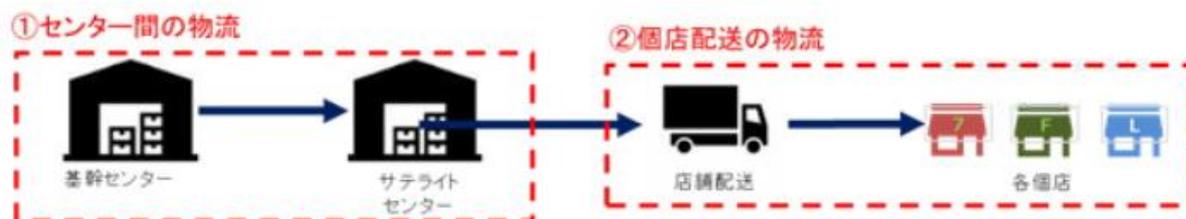


本線から浜松SAに分流

2021年2月実証実験の様子 (出典: 経済産業省 HP)

(2) 共同輸配送の更なる展開

総合物流政策大綱の一環で2018年度から戦略的イノベーション創造プログラム事業(SIP)「スマート物流サービス」プロジェクトがスタートしています。本プロジェクトの目的は、サプライチェーン全体の最適化を図り、物流・小売業界の人手不足と低生産性の課題を解決することです。実証実験を行い実際に効果の見られた取組に関しては、2022年10月以降の社会実装を目指す予定です。このプロジェクトと連携した実証実験として、2022年2月には大手コンビニエンスストア3社が函館エリアにて、配送センター間の物流の効率化と遠隔地店舗の配送共同化を目的とした共同配送を行いました。営業用トラックの積載率は1993年の54%から低下し続け、2019年には40%未満にまで落ち込んでいます。労働生産性を引き上げる観点から、積載率の向上は優先して取り組むべき課題であり、政府は2025年度までに50%まで向上させることを目標としています。



(出典：経済産業省 HP)

これらに加えて企業独自の取組として航空貨物事業への参入や新幹線・バスなどを利用した貨客混載、ロボットを活用した自動配送等、トラック輸送に偏らない事業体制やサービスを模索する動きも見られます。

3. 今後の展望

労働時間の制限による影響を受けるのは運送事業者だけではなくありません。運送サービスの受け手である個人消費者を含む荷主もこの問題により大きな影響を受けることになります。物流という社会インフラを維持してゆくためには、社会全体がこの問題意識を強く持ち、協力していく姿勢が求められます。

<参考文献一覧>

経済産業省HP <https://www.meti.go.jp/>

内閣府HP <https://www.cao.go.jp/>

以上