

物流業界の2024年問題

ポチる経済を支える物流、生産性向上なるか



総合政策研究部 常務理事 チーフエコノミスト 矢嶋 康次

yyajima@nli-research.co.jp



やじま やすひと

92年日本生命保険相互会社入社。
95年ニッセイ基礎研究所、21年より現職。

『非伝統的金融政策の経済分析』(共著)で第54回エコノミスト賞受賞。

1—— 物流業界が直面する 2024年問題とは

2019年4月に施行された働き方改革関連法では、時間外労働の上限規制が設けられている。これに違反した事業者は、6か月以下の懲役または30万円以下の罰金が課せられることになる。大企業では2019年4月から、中小企業では2020年4月から施行されている。

ただ、建設事業、自動車運転業務、医師については、上限規制の適用が2024年3月末まで5年間猶予されてきた。それがいよいよ来年4月から施行される[図表1]。とりわけ、長時間労働で若手を確保できず、慢性的に人手不足が進み、高齢化が進展している物流業界の動向は気になるところだ。

トラック運送などの事業者数は、EC(電子商取引)市場の拡大などに伴い、30年間で2倍の6万事業者まで増加して来た[図表2]。ただ、同期間における物流量は、宅配だけで10億個から60億個と6倍近く増加している。荷物の増加に人手の確保が追い付かない状態であり、マンパワーが足りていないことは明らかだろう。トラック協会のアンケート調査によると、年間960時間超となるドライバーのいる事業者は全体で3割程度[図表3]。これをその

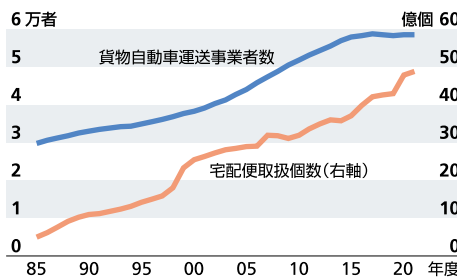
[図表1] 物流業界への働き方改革関連法の影響

注:改正後の1年間の時間外労働の上限は、休日労働を含まない、36協定の特別条項付き協定を締結した場合の時間
資料:厚生労働省ホームページより、ニッセイ基礎研究所作成

	改正前	改正後
中小企業における、月60時間を超える時間外労働への割増賃金率	25%	2023年4月から 50%
自動車運転業務への年間時間外労働の上限規制	なし	2024年4月から 960時間

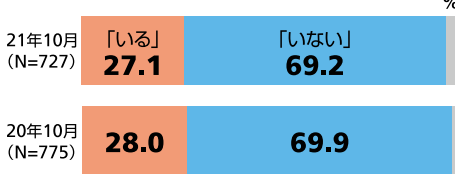
[図表2] 貨物自動車運送事業者数と宅配便取扱個数の推移

注:貨物自動車運送事業者は、「運送」事業者を除く合計、宅配便取扱個数はトラック運送による取扱数
資料:国土交通省「貨物自動車運送事業者数(規模別)」
「令和3年度宅配便等取扱実績関係資料」



[図表3] 上限規制「960時間」を超える従業員の有無

注:NIは、回答のあった事業者数。
資料:公益社団法人全日本トラック協会「第4回 働き方改革モニタリング調査について」



まま輸送能力に置き換えれば、3割程度のマンパワーの不足となり、物流量の減少になると粗く見積もることもできるだろう。

2—— 物流業界の生産性向上を、 如何に実現していくか

国は最近、高速道路の深夜割引の仕組みを見直すことを決めた。現行の割引制度は、深夜0時に高速道路の料金所を通るかどうかで料金が大きく変わるため、割引を受けるために料金所等の手前で、待機するトラックが増えるという問題が生じていた。新たな仕組みの導入は、ドライバーの負担軽減につながると期待されるが、物流網の安定化には力不足だろう。

人手不足への対応としては、無人走行や荷下ろしのロボット化など、技術の進展に

も期待が掛かる。ただ、こちらも実用化までには時間が必要であり、即効性のある対策とはなり難い。しばらくは、配達経路の最適化や置き配の拡大など、消費者の協力を得ながら効率化していくが必要になる。

運輸業界では今年、供給制約やコスト増から賃上げなどの処遇改善が進むはずだ。ただ、時間制約やコスト制約から生産性が向上しなければ、配送量は減少して行くと思われる。物流コストの上昇は、すなわち生活コストの上昇につながる。混乱は免れまい。

デジタル経済圏が大きくなることで、我々の「ポチる経済」は便利になったが、その恩恵を受けられるのも物流がしっかりしているからだ。しかし現状、この分野は長時間労働が前提となっている部分もあり、物流を維持していくには生産性の向上が不可欠となる[図表4]。

物流業界の2024年問題は、社会全体の制約要因となりうるリスクを有する課題だと言える。

[図表4] 生産性の推移

注:時間当たり労働生産性=実質付加価値産出額/マンパワー
資料:JIPデータベースよりニッセイ基礎研究所作成

