

「物流の2024年問題」って何？

2024年4月からトラックドライバーの時間外労働960時間上限規制と改正改善基準告示※1が適用され、労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、「モノが運べない」可能性が懸念されています。

何も対策を行わなかった場合

2030年には営業用トラックの輸送量のうち**約35%**が運べなくなることも…※2

このようなことが起きるかもしれません。

●トラック運送事業者

- これまでの物流を維持するためには、トラックドライバーの増員が必要だが人材が確保できない。



●荷主

- 荷物が指定した日時に届かないかもしれない。
- 荷物が運んでももらえなくなるかもしれない。



●消費者

- 当日、翌日配達の宅配サービスが受けられないかもしれない。
- 水産品、青果物など新鮮なものが手に入らないかもしれない。



2024年問題を回避するためには荷主の皆様と私たちトラック運送事業者のパートナーシップの構築が必要です。

「荷待ち・待機時間の削減」「手荷役作業の削減」「リードタイムの延長」「再配達の削減」など、トラックドライバーの労働時間改善にご協力いただくとともに、ライフラインとしての物流を維持するため、「標準的な運賃」の導入や燃料コスト上昇分の価格転嫁など、適正な運賃・料金にご理解をお願いします。

※1 「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）」は、トラックドライバーの拘束時間、休息期間、運転時間等の基準などについて定めています。

※2 国の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」第3回検討会資料 株式会社 NX 総合研究所の試算によれば、ドライバーの減少の影響も加味した2030年度の物流需給ギャップについて輸送能力の34.1%が不足する可能性があるとしてされています。



公益社団法人
全日本トラック協会

都道府県トラック協会