

「2024 年問題」への対応も含めた物流業界の課題解決に向けた動きが広がっている。物流ニーズの高い本県においても、物流に関わる全ての主体の理解と協力が期待される。

自動車運転業務において、働き方関連法による労働時間の上限規制が適用開始となるまで1年を切った。24年4月からはトラックドライバーの時間外労働時間が年間960時間までに制限される(図表1)。これに伴ってドライバー不足や物流停滞などが生じることが懸念されており、これらは物流業界の「2024 年問題」と呼ばれている。このままではコロナ前の19年度と比較して輸送能力の▲14.2%が不足するとの試算もあり、政府は物流業界の課題解決に向けた政策パッケージ<sup>1</sup>を策定するなど対応を急いでいる。

千葉県の上乗車貨物の21年度輸送量は18,359万トン(図表2)。輸送需要の強い首都圏にあること、成田空港や千葉港など大型物流基盤を擁することなどから輸送量は全国で9番目に多く、本県にも少なからず2024年問題の影響が及ぶことが予想される。

一方、千葉県におけるトラックドライバーの21年の年間労働時間をみると、全産業平均に比べ、大型自動車では288時間、大型以外で432時間長い(図表3)。長時間労働は業界の人材離れにもつながっており、労働環境の改善は急務となっている。

長時間労働の背景には、荷主や物流施設の都合によってドライバーが待機する「荷待ち時間」が長いことや倉庫などで貨物を積載する荷役作業に時間を取られることなどがある。これらの解決に向けては、荷主企業なども連携して物流の効率化を目指す「ホワイト物流」推進運動(県内企業の取り組みは図表4)などが進められてきたが、抜本的な解決にはつながっていない。「2024 年問題」への意識の高まりは、物流への理解を促す機会であるとの事業者の声も聞かれる。

物流を巡る最近の県内の動きをみると、輸送業者や荷主企業が効率化を進める一方で、成田空港が混雑の回避を目的として新たなトラック待機場を開設したほか、トラック自動運転の実証実験なども進められている(図表5)。新湾岸道路など交通インフラの整備は渋滞の解消を目指すもので、早期の実現が求められる。

国の政策パッケージは、「商慣行の見直し」、「物流の効率化」、「荷主、消費者の行動変容」の3つを柱とし、荷主企業の自主行動計画策定など、柱に沿った各種施策が今後進められる。物流に係る負荷軽減は、輸送事業者のみならず、荷主や消費者など物流に関わる全ての主体の理解と協力が不可欠となる。物流ニーズの高い本県では、政府の動きに呼応した各主体の前向きな対応が期待される(下出)。

【図表1】自動車運転業務の労働時間

|    | 時間外労働時間        | 拘束時間       |
|----|----------------|------------|
| 現状 | 労使が合意すれば実質制限なし | 年3,516時間まで |

|         |           |            |
|---------|-----------|------------|
| 24年4月以降 | 年960時間が上限 | 年3,300時間まで |
|---------|-----------|------------|

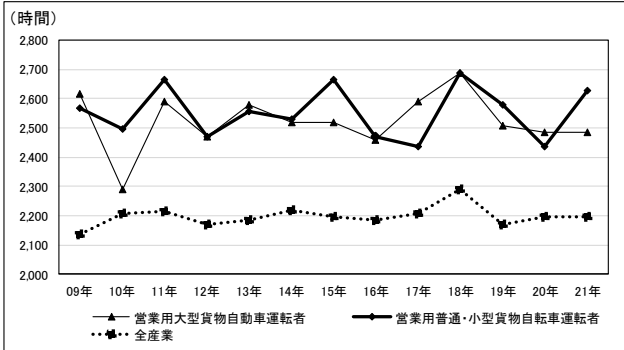
各種資料をもとにちばぎん総研が作成

【図表2】自動車貨物輸送量

| 都道府県   | 輸送量(万トン) |
|--------|----------|
| 1 愛知県  | 29,573   |
| 2 北海道  | 28,889   |
| 3 大阪府  | 24,826   |
| 4 埼玉県  | 24,185   |
| 5 東京都  | 21,798   |
| 6 神奈川県 | 20,800   |
| 7 福岡県  | 19,503   |
| 8 兵庫県  | 18,860   |
| 9 千葉県  | 18,359   |
| ~      |          |
| 全国     | 476,451  |

国土交通省「貨物地域流動調査」

【図表3】千葉県労働者の年間労働時間の推移



厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

【図表4】千葉県におけるホワイト物流賛同企業の主な取り組み

|             | 物流の改善提案と協力 | リードタイムの延長 | 集荷先や発送先の集約 | 発注量の平準化 | モーダルシフト | 納品日の集約 |
|-------------|------------|-----------|------------|---------|---------|--------|
| イオン(株)      | ○          | ○         | ○          | ○       | ○       |        |
| ちばみらい農協     | ○          |           | ○          |         |         |        |
| マブチモーター(株)  | ○          |           |            |         |         | ○      |
| キッコーマン食品(株) |            | ○         |            |         | ○       | ○      |

ホワイト物流推進運動ポータルサイトをもとに、ちばぎん総研が作成

【図表5】千葉県内における物流を巡る主な動き

|        | 主体など            | 内容                                          |
|--------|-----------------|---------------------------------------------|
| 物流効率化  | 昭和産業(株)、(株)明治   | 千葉県から兵庫県までの物流の一部をトラックから鉄道輸送に切り替え            |
|        | 総武物流(株)         | 車両待機時間の削減に向け「トラック誘導コントロールシステム」を導入           |
| 物流拠点整備 | 成田国際空港(株)       | 北側貨物地区付近に新たなトラック待機場を整備するとともに受付業務をデジタル化      |
|        | ソフトバンクロボティクス(株) | 市川市にAIとロボット技術を活用した物流自動化ソリューションを体験できる施設をオープン |
| 実証実験など | 勝浦市             | 陸上輸送とドローン配送とを融合させた「新スマート物流Skyhub」の運用を開始     |
|        | (株)T2           | 東関道谷津船橋IC～湾岸習志野IC間にて自動運転トラックでの走行実験を実施       |
| 道路インフラ | 新湾岸道路           | 早期実現を目指し、千葉県と湾岸地域の6市が要望団体を設立                |
|        | 千葉北西連絡道路        | 計画段階評価を進めるための概略ルートや構造的検討に向けた調査に着手           |

各種資料を基にちばぎん総研が作成

<sup>1</sup> 6月2日公表「物流革新に向けた政策パッケージ」