



"運べない"危機！2024年問題対策

新年度が始まったわね、カーゴくん。新入社員の皆さま入社おめでとうございます！

今回は昨年も取り上げた2024年問題をおさらいするよ！

物流の2024年問題とは

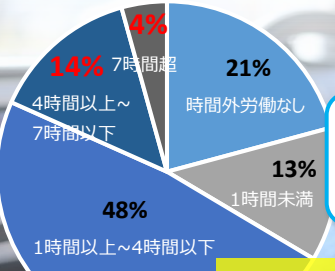
働き方改革関連法によって 2024年4月1日以降
トラックドライバーの時間外労働が **年間960時間** に制限されることで
起こる問題の総称を指します。(詳しくは厚生労働省の[WEBサイト](#)へ)

先月から開始！

残業上限	2024年3月まで	2024年4月から
	なし	年960時間

トラック業界の実態はどうなっているのかしら？

トラックドライバー時間外労働時間の実態調査



48% 1時間以上～4時間以下
14% 4時間以上～7時間以下
4% 7時間超
21% 時間外労働なし
13% 1時間未満

ドライバーさんの残業上限は1日あたり3.8時間が目安
それ以上は働けなくなるんだね

年960時間超過(=4時間以上/日)のドライバーが約18%も！

出典：有責任監査法人トーマツ 自動車運転者の労働時間等の実態調査報告書 令和3年3月

なぜモノが"運べなく"なるの？

ドライバーの労働時間が 年間960時間 に減少

→ 運送会社の**売上減** & トラックの減価償却費が減らない

→ ドライバーの収入が維持できない

→ **離職が増加 経営が成り立たず倒産**

今の運賃のままだと
トラック会社の売上が縮小
存続が危うくなってしまいかも..

"運べない"危機！

海運営業部ではこの3つのポイントを意識して対策を進めているわ

協力会社との **デジタル化** 続々導入中！

CRU(コンテナラウンドユース)で
走行距離&CO2を削減！

**マーケットに即した
適正運賃の収受**

**トラック・ドレー輸送の
生産性UP&効率化**

**協力会社との
関係強化**

対策を打たなければ、日本の輸送能力は大きく低下する見込みなんだ

具体的な対策なし
その後も対策なし

2024年度には輸送能力が **約14%(4億トン相当)不足**
2030年度には輸送能力が **約34%(9億トン相当)不足**

2024年問題を解決するためには？

トラック事業者をはじめとする関係者の努力では限界があるため
物流に関わる関係者、荷主が一体となって物流を維持できる方法を考え
取り組むことが重要です



運送関係者 トラック事業者 荷主

適正運賃の収受・効率化の工夫 デジタル化などで物流効率化 輸送の生産性向上に協力

まだまだトラックやドレー代の値上げが難しい状況が多く見受けられている様ね

今年度の後半に
"運べない"状況になる前に
対策をするのが大切だね