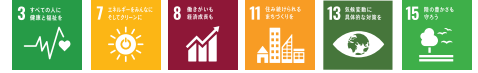


物流の2024年問題について考えましょう!



OSP GROUP for SDGs

OSPグループはSDGsへ積極的に取り組んで参ります



① 物流の2024年問題とは何か

2024年4月に適用される「時間外労働の上限規制」によって、物流・運送業界に生じる諸問題を指します。特に、ドライバーの拘束時間が約2割短縮されることで業界全体への影響が懸念され、各社対応に追われる状況となっています。



2024年4月に物流業界にも働き方改革関連法が適用されます!

トラックドライバーの「時間外労働」はこれまで上限がありませんでした。2024年4月より年間で960時間までに制限されます。また休憩時間も含めた「拘束時間」はこれまでの月間293時間から275時間に短縮されます。

2024年4月に物流業界の働き方改革を施行

トラックドライバー

時間外労働 (休日労働含まず) **上限なし → 年960時間**

拘束時間 **年3,516時間 → 年3,300時間**

背景に人手不足による長時間労働が。

ドライバーの健康と安全を守るために不可欠



物流・運送会社のみ的问题ではなく、荷主企業も輸配送距離や物量、時間の使いかたを見直さなければこれまでの物流体制を維持できなくなるリスクがあります。それに対応するためには、【輸配送効率の向上】の実現が必須です。

例えば、**荷物の3割以上が輸送できない!?**

対策を打たなければ2030年には34%の荷物が運べなくなる可能性が。

34%の荷物が運べなくなると

3つの荷物のうち1つを運べなくなるかも。



② 荷主・お客様への影響は?

んー。確かにね。



長距離輸送の制限

集荷・締切時間の前倒し

物流コストの高騰

荷主勧告制度にご注意

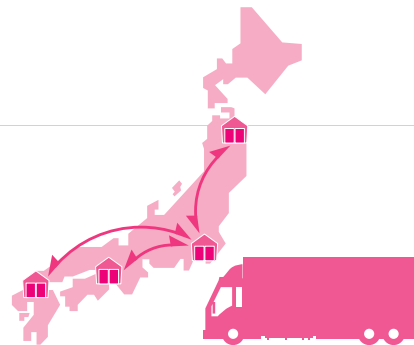
具体的には裏面を!



② 荷主・お客様への影響は？

長距離輸送の制限

- ▶ ドライバーの労働時間に上限 ▶ 長距離輸送が難しくなる
- ▶ 一定以上の距離の輸送を断る運送会社も出てくる可能性
- ▶ 荷物を運ぶこと自体が難しくなる



集荷・締切時間の前倒し

- ▶ 残業規制が設けられる ▶ 物流会社ではできる限り残業を減らす方向に
- ▶ 配送スケジュールの見直し ▶ 荷主企業への集荷時間が前倒しになる

物流コストの高騰

- ▶ 時間外労働の上限規制適用 ▶ ドライバーの残業時間減少 ▶ ドライバーの収入減少
- ▶ 基本給アップの必要性 ▶ 荷主へ運賃値上げ要求の可能性

荷主勧告制度にご注意ください。

2019年に「改正貨物自動車運送事業法」によって定められた制度です。法令違反の原因が荷主にあると判断された場合、改善要請に従わなければ国土交通大臣による勧告と公表が行われます。

恒常的に長い荷待ち時間



無理な到着時間の設定



やむを得ない遅延に対するペナルティ



③ 発荷主・着荷主のご協力が必要となります。

荷主企業は、運送会社に負担のかからない輸送を実現するために物流の効率化に協力することが求められています。

具体的な対応例

- ▶ リードタイムを延長する。
- ▶ 配送指定を緩和する。
- ▶ 荷待ち・荷役の時間を短縮する。
- ▶ 出荷情報を事前に提供する。
- ▶ 輸送を考慮した出荷指示を行う。

翌々日
着でOK



負担の少ない輸送を実現することはサステナビリティの推進につながりますね。

Sustainability



◀ バックナンバーはこちらからご覧いただけます！ 次号vol.502はサステナビリティの取組の特集をします。2023年11月20日発行