



2024年物流問題における取組状況

広域営業部 部長 滝澤 淳



©2021 NISHIO RENT ALL CO., LTD.

1



はじめに

- 2024年4月1日より建設業や物流・運送業に働き方改革関連法が適用。
- 建設現場では完全週休二日制を導入するなど時間外労働の上限規制内で業務を遂行していく努力をされている。
- レンタル会社は運送会社との関係が深く、協力して2024年問題に取り組んでいかなくてはならないと考えている。

2

自動車運送事業における時間外労働規制の見直し^{※3}

<主な改正内容>

	現 行	令和 6 年 4 月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	<p>【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3,516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。</p>	<p>【1日あたり】 ・原則13時間以内、最大15時間以内。 ・宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、284時間、年3,300時間以内。ただし、労使協定により、年3,400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。</p>

<労働時間規制等による物流への影響>

具体的な対応を行わなかった場合

その後も対応を行わなかった場合

2024年度には輸送能力が約**14%** (4億トン相当) 不足する可能性

2030年度には輸送能力が約**34%** (9億トン相当) 不足する可能性

※3 国土交通省、「物流の2024年問題について」_001620626.pdf (mlit.go.jp),(参照：2024/02/15)

3

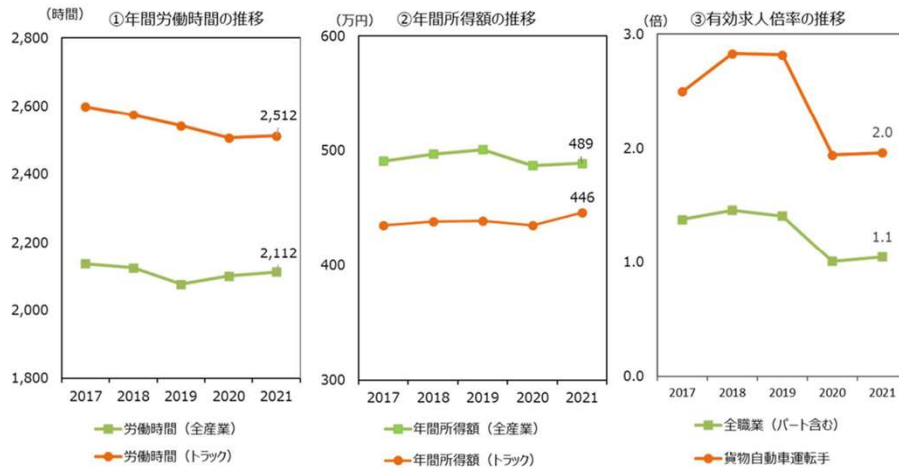
課題

1. トラックドライバーの給与減少
2. トラック輸送リソースの減少
3. モノが運べなくなる

4

課題1.トラックドライバーの給料減少

トラックドライバーの働き方をめぐる現状※2



※2 国土交通省、「物流の2024年問題について」,001620626.pdf (mlit.go.jp), (参照：2024/02/15)

5

課題1.トラックドライバーの給料減少

- 全産業と比較すると、年間労働時間は約20%長く、年間所得は10%低い
- 長期労働時間の主な要因：長時間運転、荷待ち時間、荷役作業等
- 高齢化により担い手不足
- 燃料及び車輛の価格高騰
- 現状の運賃収入では経営していけない会社が増加
- **運送会社が継続して運営出来るよう、運送価格の適正化**

6

課題2.トラック輸送リソースの減少

自動車運送事業における時間外労働規制の見直し※3

<主な改正内容>

	現 行	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内	【1日あたり】 ・原則13時間以内、最大15時間以内。 ・宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内
	【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、 年3,516時間を超えない範囲内で、320時間ま で延長可。	【1ヶ月あたり】 原則、284時間、年3,300時間以内。ただし、 労使協定により、年3,400時間を超えない範囲 内で、310時間まで延長可。

<労働時間規制等による物流への影響>

具体的な対応を行わなかった場合

その後も対応を行わなかった場合

2024年度には輸送能力が約14% (4億トン相当) 不足する可能性

2030年度には輸送能力が約34% (9億トン相当) 不足する可能性

※3 国土交通省、「物流の2024年問題について」_001620626.pdf (mlit.go.jp),(参照：2024/02/15)

7

課題2.トラック輸送リソースの減少

- 時間外労働の制限により、一人当たりの走行距離が短くなり、長距離でモノを運ぶことが難しくなる可能性がある。
- 道路舗装工事や店舗改修工事など、夜間運送に対応できる会社が減少。
- 運送手配を効率良くし、減少する走行距離を補えるようにする。

8

課題3.モノが運べなくなる

- 物流効率やスケジュールに影響が出る可能性がある。
- 時間外労働の制限による、夜間・休日の運送が出来なくなる。
- 時間指定便では運送効率を良く出来ない。
- 夜間走れる運送会社が必要。

9

取組

1. トラックドライバーの給与減少
2. トラック輸送リソースの減少
3. モノが運べなくなる

10

取組1.トラックドライバーの給料減少

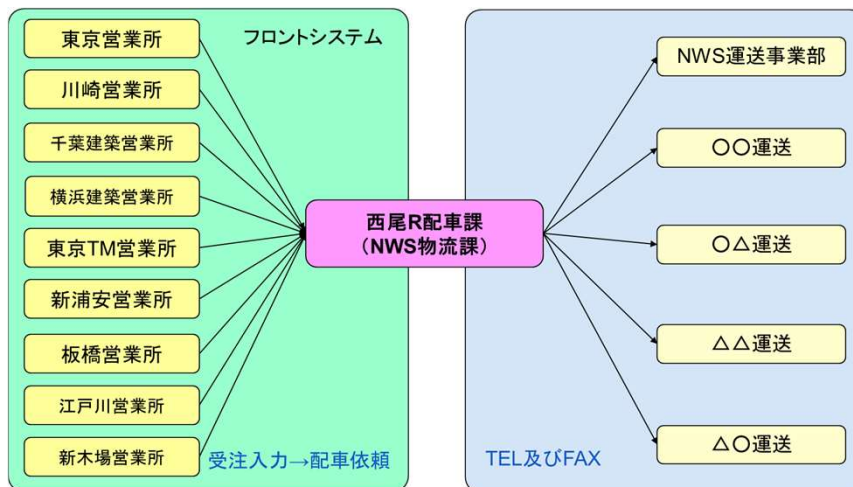
【首都圏エリア】

- 運送手配業務の集約化、価格設定
- 効率の良い配車により、トラックドライバーの時間外労働時間を減少（中期経営計画Beyond2020にて発表）
- 自動配車システム採用を検討
- 運送協力会の設立

11

取組1.トラックドライバーの給料減少

集中配車イメージ



12

取組2.トラック輸送リソースの減少

- 「ロジスティクス・イノベーション」を推進
 レンタル資産のメンテナンス拠点「機械センター」と
 「商品センター」を起点とした広域物流網を構築
 ルート便で移動することで、一人当たりの走行距離が減少する
 分を補う（中期経営計画VISION2023にて発表）
【首都圏エリア】
- 運送の集中配車により効率の向上

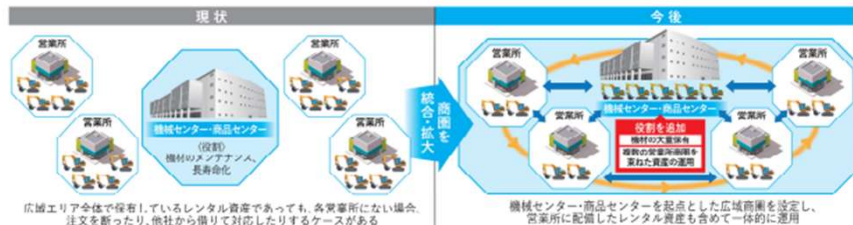
13

取組2.トラック輸送リソースの減少

VISION2023 物流網改革のイメージ

物流網改革のイメージ

- ▶ 広域商圏で品ぞろえ、保有台数を最適化。各営業所の商圏を結ぶ物流ネットワークも構築し、
 機材運用の「無駄」をなくす
- ▶ 新たなロジスティクスを活用し、新規事業の開発も目指す



14

取組3.モノが運べなくなる

- はたらくくるまのカーシェアリング「モビシステム」開始。
- 24時間365日引き取り可能、無人貸出しシステム
- ユーザーが取りに来ることで、運送料減少
- 営業を対象とした「運送のコンプライアンス社内勉強会」の実施し、ユーザーへ効率運送への協力の理解を説明。
- グループ会社（ニシオワークサポート）の運送事業部を拡大し、夜間・休日の運送対応ができる体制づくり。

15

取組3.モノが運べなくなる

VISION2023 モビシステム



16

結果

1. トラックドライバーの給与減少
2. トラック輸送リソースの減少
3. モノが運べなくなる

17

結果1. トラックドライバーの給料減少

【首都圏エリア】

- 定期的に価格を見直して、運送業の適正価格を維持。
- 手配トラブルの抑制。
- 運送会社および弊社フロントの負担減。
- 自動配車システムを試験導入したが、現状の自動配車システムでは、レンタル業の配車に対応するにはまだ早いと判断し断念。
- 運送協力会「西流会」を結成したが、コロナの影響により活動自粛。

18

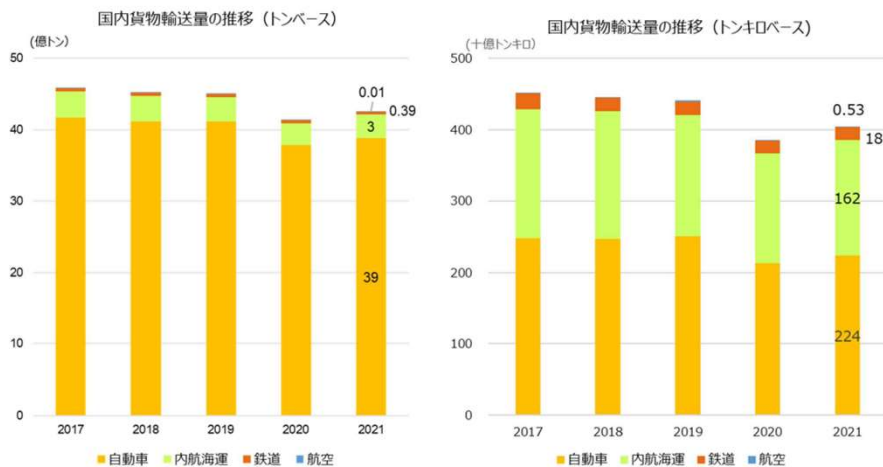
結果2.トラック輸送リソースの減少

- 「ロジスティクス・イノベーション」は現在進行中。
- 物流手段の80%以上を占める陸送（自動車）だけでは解決が出来ない？

19

結果2.トラック輸送リソースの減少

物流業界の現状^{※4}



※4 国土交通省、「物流の2024年問題について」,001620626.pdf (mlit.go.jp),(参照：2024/02/15)

20

結果3.モノが運べなくなる

- 「モビシステム」は全国200ヶ所以上に設置、活用度を広げている。
- 業界全体へ2024年物流問題の理解を継続して行っていく。
- グループ会社（ニシオワークサポート）は事業拡大中。

21

今後の課題

1. トラックドライバーの給与減少
2. トラック輸送リソースの減少
3. モノが運べなくなる

22

今後の課題1.トラックドライバーの給料減少

【首都圏エリア】

- 首都圏で行っている集中配車を全社で運用検討。
- 自動配車システム運用のアプローチを再考して、働き方改革の推進。
- 運送協力会「西流会」の活動推進。

23

今後の課題2.トラック輸送リソースの減少

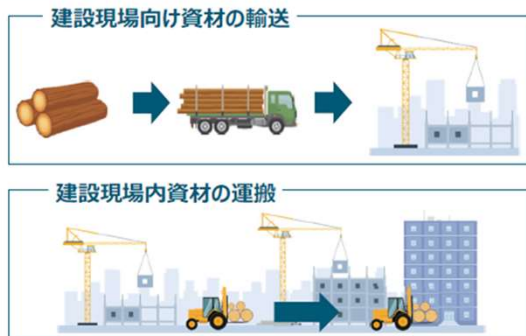
- モーダルシフトの推進
鉄道・船舶を使用し、長距離輸送の負担軽減と
カーボンニュートラルな社会にしていく一役を担えるようにする。

24

今後の課題2.トラック輸送リソースの減少

- 建設現場向け資材の「ラストワンマイル」輸送や建設現場内資材運搬の事業化を目指す

レンタル機械を輸送や運搬に活用



運送事業
2023年9月期
6 億円
▼
2026年9月期
30 億円

25

今後の課題3.モノを運ばなくなる

- モビシステム事業の拡大
- 建設業界全体に2024年問題を理解していただき、協力会社が働きやすい環境を提供できる会社を目指す。
- 今後とも皆様にご指導いただきながらこの問題に取り組んでいきます。

26

ご静聴ありがとうございました。

