

シニアコンサルタント 佐藤 駿一（同 左）  
マネジャー 井村 圭（写真右）

## 物流「24年問題」

4月からトラックドライバーの時間外労働の960時間上限規制と改正改善基準告示が適用され、輸送能力が不足することが懸念されている。



また、2040年には国内の生産年齢人口（15～64歳）が全人口の55・1%まで下がることで、24年より約1160万人減少、25年推計からは約1100万人減少することが予測されており、40年には深刻な労働不足に陥る可能性があり、物流分野では大きな影響が発生すると考えられる。これらの課題への解決の方

## 羅針盤

向性としては、まず物流業界の改善並びにDX（デジタルトランスフォーメーション）の推進（AI・人工知能・活用・自動化技術など）が挙げられる。しかし、短期的に実現するものばかりではないため、再配達回数の削減や、配達時間指定の緩和など需要側に協力を要請することも解決策の一つとして挙げられる。

## 最新技術活用を

各論に入る前に、モビリティビジネスと比較することでのレベル4（特定条件下の完全自动運転）の国内最初の事例である福井県永平寺町における自家用有償制度を活用し、乗客対応を行っており、自動走行部分以外の要因で実用化が難しい傾向にある。

一方、物流は運ぶ主体がモ

する国内スタートアップのT2が、27年に自動運転レベル4による輸送を実現するこ

とし

スは人流だけではなく、物流にも活用できる。

## 業界超えた対策

新技术が浸透するまでのもう一つの解決の方向性として「貨客混載」がある。物流業界と同じく、人を運ぶ旅客業界（人流）も、人材確保に窮している。帝国データバンクが調査を実施した全国「主要路線バス」運行状況調査（23年）では、地域の路線バスは全国

で強みとなっていたことで強みとなっていたことで強みとなっていたことで強みとなっていたこと

が何層もの構造にわたって運送プロセスを担っていたこと

が荷物の種類や事業者の違い

（中小事業者からの割合も言わ

れる）に人手不足が重なったことによって、以前は事業者

が層層の構造にわたって運送プロセスを担っていたこと

が荷物の種類や事業者の違い

（中小事業者からの割合も言わ