

経 済 透 視 図

①①

トラックドライバー 年問題への対策は道半
に對し「働き方改革を ばながら、筆者の知る
推進するための関係法 限りに對して現時点で
律の整備に関する法律 目立った混乱は生じて
(働き方改革関連法) いない。これは主に年
が4月に適用された。 単位の規制が中心とな
これにより、36協定締 っていることが背景に
結時の年間時間外労働 あると考えられ、24年
時間上限が960時間 度前半に問題が顕在化
となるなど、いわゆる する可能性は低いと推
「2024年問題」に 察される。
トラック運送業界は直 しかし、年度末にか
面している。 けて各社が規制の範囲
一方、業界各社の24 内に労働時間を収めよ

トラック運送業界の2024年問題と 関連スタートアップの動向(上)

うとすることで、ドラ 職場への委譲を通じ、
イバー不足などの問題 人材や将来の担い手不
が浮上する可能性があ 足を解消することは不
る。また、中長期的な 可欠だが、これらの根
視点からも、魅力ある 本的課題は積み残され

ているのが現状だ。 実際に貨物を積載して
本稿では解消すべき 走行した距離の割合
重要な課題の一つとし は61・8%、積載効率
て「輸送効率の低下」 (積載能力に對する実
を取り上げる。トラッ 際の積載貨物重量の割
合は40・1%であつ
を測る指標はさまざま (すべて営業用・普
存在するが、国土交通 通車)。

そもそも、輸送効率 的の低下は①物流2法に
よる規制緩和および人 (基盤) 上での発着荷
口減少による貨物量の 主および物流事業者の
減少などに起因した競 効果的なマッチングや
争環境激化②競争激化 共同輸配送網の構築、
を背景としたトラック データを活用した輸送
運送業各社の荷主ファ 余力の可視化やトラッ
ーラストを主とした生存 ク運行ルート最適化
戦略③重層下請構造の など、テクノロジの
存在④の3点を中心に 活用で課題解決に挑む
さまざまな要因が長い スタートアップが存在
年月をかけて複雑に絡 感を高めている。

低い輸送効率、技術で解決



SMBIC日興証券
プライベート・
ソリューション室
片山大樹

省の自動車輸送統計調 査によると22年度の美 ぞれ66・6%、67・3%、
働率(保有車両におけ 40・1%だった。両時点
る運行可能日数に對す を比較すると、実働率
る実際の稼働日数の割 および実車率は低下、
合)は57・5%、実車 積載効率は低位安定と
率(走行距離に對する いった状況である。
一筋縄ではいかない。(隔週水曜日に掲載)

無断転載・複写禁止