

## (5) 「2024年問題」の解決等に向けた物流の革新、持続可能な建設業の実現

令和6年4月から時間外労働の上限規制がトラックドライバーや建設業に適用され、影響が懸念される「2024年問題」の解決等に向けた取組を推進する。

### (a) 担い手の確保・育成や物流の効率化等による物流の革新 [183億円(1.71)]

物流の「2024年問題」の解決等に向け、持続可能な物流を実現すべく、令和5年6月の関係閣僚会議にて決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、物流拠点・ネットワークの機能強化、物流GX・DX・標準化等による「物流の効率化」、「商慣行の見直し」、「行動変容を促す仕組みの導入」等の抜本的・総合的な対策を一体的に進め、物流の生産性向上等を推進する。

- ・ 物流のGX・DX・標準化等の推進による物流の効率化、行動変容の促進
- ・ トラック運送業の労働生産性の向上や取引環境の適正化等による働き方改革の推進
- ・ 内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化等、港湾における物流革新への対応
- ・ 貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化や鉄道へのモーダルシフトの強力な促進
- ・ 中継輸送の普及促進や自動運転の実証等、道路分野における物流の効率化等に向けた取組の推進
- ・ 災害時等におけるサプライチェーンの確保及び円滑な支援物資物流の実現のための物流施設の整備・機能強化

※ 「物流2024年問題」の解決等に向け持続可能な物流を実現すべく、モーダルシフトを強力に促進するための環境整備及び再配達削減に向けた取組に必要な経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

### 「2024年問題」の解決等に向けた物流の革新

物流は国民生活や経済活動、地方創生を支える重要な社会インフラである一方、担い手不足やカーボンニュートラルへの対応等様々な課題に直面しています。

2024年4月には、物流産業を魅力ある職場とすることを目的に、時間外労働の上限規制がトラックドライバーにも適用される中、一部ドライバーの労働時間が短くなることにより、何も対策を講じなければ輸送力が2024年度には14%、2030年度には34%不足し、今のように運べなくなる可能性があるかと推計されています。これらを踏まえて、今年3月に我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議が設置、6月2日に「物流革新に向けた政策パッケージ」が取りまとめられました。この政策パッケージには、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容の3つの柱に基づいて、抜本的・総合的な対策が盛り込まれています。国土交通省としては、関係省庁と連携しつつ、この政策パッケージに基づき、物流を停滞させないよう、荷待ち・荷役時間削減等商慣行の見直しやトラックの輸送効率化、モーダルシフトの促進、物流施設・物流ネットワークの機能強化等といった物流の効率化、荷主・消費者の行動変容等の取組を推進していきます。

