

## ～物流 2024 年問題への対策～

### 「輸配送戦略」と「拠点戦略」の両輪でトラックドライバー不足に対応 運賃改定や長距離輸送・荷待ち荷役時間削減に向けた取り組みを加速

キリンホールディングス株式会社（社長 磯崎功典）のグループ会社キリングroupロジスティクス株式会社（社長 安藤 弘之）は、トラックドライバー不足を背景とした社会課題「物流 2024 年問題」への対策として、トラックの集車力・配車力・配送力の向上を主とする「輸配送戦略」と、物流拠点の能力・グループの拠点ネットワークの最適化を主とする「拠点戦略」を強化します。

#### 「物流 2024 年問題」とは

トラックドライバーを取り巻く環境は、全産業平均と比較し、年間所得が 5～12%<sup>※1</sup> 低い一方、労働時間は約 20%<sup>※2</sup> 長いとされています。この状況が続くとトラックドライバーの人口は減り続け、2040 年には需要の半数強<sup>※3</sup>が運べなくなるという予測が出ています。このような状況の中、2024 年 4 月より働き方改革関連法<sup>※4</sup>が施行されることで、トラックドライバーの実質労働時間が短くなることから、運べる荷量が減り、運ぶべき荷物が運べない状況やトラックドライバーの収入の低下が懸念されます。これが「物流 2024 年問題」です。

#### キリングroupの「物流 2024 年問題」に対する考え方

「輸配送戦略」と「拠点戦略」両軸のもと、「トラック運行数の削減」・「必要トラック台数の確保」・「限られたトラックの有効活用」といった視点で段階的に解決策を実施する。

#### キリングroupの「物流 2024 年問題」への対策

##### ◆輸配送戦略：運送会社、ドライバーにとって働きやすい環境を作り、集車力の強化につなげる

###### ① トラックドライバーの運賃改定

運賃改定については、従来より以下のとおり継続的に対応してきました。

2022 年：燃料価格の高騰に対する支援金の新設

2023 年：国交省の「標準運送自動車貨物約款」の改定にあわせ、基本運賃とは別に、店頭での付帯作業に対する支払いを新設

今回 2024 年 4 月のトラックドライバーに対する働き方改革関連法が施行されることで、実質の労働時間が規制の基準を超過する場合、追加的な運行が行えない状況が発生し、結果的に輸送会社各社の運行生産性が低下する可能性があります。これらは輸送会社各社の経営に直接的な影響が想定されるため、2024 年 4 月よりキリングroup貨物の運賃改定を行います。

当社では、運賃改定後水準において、上記 2022 年から 2024 年までの対応すべてを加味した運賃の引き上げ率は 2020 年比で、全国平均 10.3%となります。

また同時に、これまでトラックあたりの輸送する貨物の重量ベースで算出していた運賃を、トラックの車型ベースでの算出に改定します。これにより積載状況の変動を受けず、トラックドライバーの安定的な収入につながる環境を整備します。

###### ② 長距離輸送の削減（長距離ルートにおける中間拠点の設置およびモーダルシフトの加速）

550km 以上の長距離輸送ルートは、モーダルシフトまたは中継拠点<sup>※5</sup>で貨物を積み替えるバウンド輸送に変更することで、トラックドライバーの労働時間を削減します。

【2024 年目標値】

550 km以上のモーダルシフト化率：72%（2021 年比：約 2 割拡大）

尚、目標達成時には年間 3,130t の GHG 削減見込みとなります。

##### ◆拠点戦略：トラックを「待たせない」ことで運行生産性向上を目指す

###### ③ トラックの荷待ち・荷役時間の削減

各フォークリフトに搭載する端末（タブレット）に、荷揃え作業指示が送信されるシステムを開発し、トラックが積み込み場所に到着する前に、貨物を事前に用意しておく運用を整備しました。また、キリングgroupの各拠点に、BI<sup>※6</sup> ツールなどのシステムの導入を進め、荷待ち・荷役時間やフォークリフトの作業生産性を可視化し、荷待ち・荷役時間にかかる原因分析を迅速に行う運用を構築しました。

今後も、DX の活用推進を通じて、トラックの荷待ち・荷役時間を短縮することで、トラックドライバーの運行生産性向上を目指していきます。

キリンググループでは荷主としての責任を果たすべく、物流コスト全般とトラック台数のコントロールをしながら、トラックドライバーを始め、物流業務に関わるすべての人々・団体と協働し、必要な物量を運びきり、お客様に商品をお届けします。

※1 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より

※2 日本のトラック輸送産業 現状と課題より（公益社団法人全日本トラック協会）

※3 国土交通省・経済産業省 2022 年「フィジカルインターネットロードマップ」のベースライン予測

※4 厚生労働省「働き方改革」より

※5 中継拠点=つくばセンター・西名古屋センター・阪神ドライセンター・キリンビール岡山工場

※6 「ビジネスインテリジェンスツール」の略で。企業に蓄積された大量のデータを集めて分析・見える化し、迅速な意思決定を助けるためのソフトウェア