

物流2024年問題について

林野庁

林政部 木材産業課 生産加工班

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備**に向けて、**(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**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化^(※)**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

物流負荷の軽減に向けた計画作成
や実施状況の報告

- ① **荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入^(※)**
- ② **納品期限（3分の1ルール、短いリードタイム）、物流コスト込み取引価格等の見直し**
- ③ **物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制的措置等の導入^(※)**
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（トラックメン（仮称））
- ⑤ **物流の担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等の取組み^(※)**
- ⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底

台帳作成等

(2) 物流の効率化

契約の電子化・書面化

- ① 即効性のある**設備投資の促進**（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進
（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進
（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進^(※)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化^(※)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① **荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入^(※)**
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者の意識改革・行動変容を促す取組み**
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（再配達率「半減」に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

荷主企業の役員クラスに**物流管理の責任者を配置**することを義務づけ

2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）	（施策あり）	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間 × 達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% × 達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			合計：14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

※輸送力1ポイントはトラックドライバー1万人相当

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ 通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

3-1-3 物流革新緊急パッケージ

○ 2024年が迫る中、2030年度の輸送力不足の解消に向け**可能な施策の前倒し**を図る「緊急パッケージ」をとりまとめ。

1. 物流の効率化

- **即効性のある設備投資・物流DXの推進**
 - ・物流事業者や荷主企業の物流施設の**自動化・機械化**の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
 - ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等
 - ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等
- **モーダルシフトの推進**
 - ・鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
 - ・31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進
- **トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進**
 - ・荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等により、快適で働きやすい職場環境の整備を促進
 - ・労働生産性の向上に資する車両を運転するための免許の取得等のトラック運転手のスキルアップを支援
- **物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援**
 - ・**農産物等の流通網の強化（中継輸送等の推進）**
 - ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進
 - ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進
 - ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化
 - ・トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充や駐車マス予約制度の導入などの取り組みの推進
- **標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進**
- **燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）**
- **高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続**
- **道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上**

2. 荷主消費者の行動変容

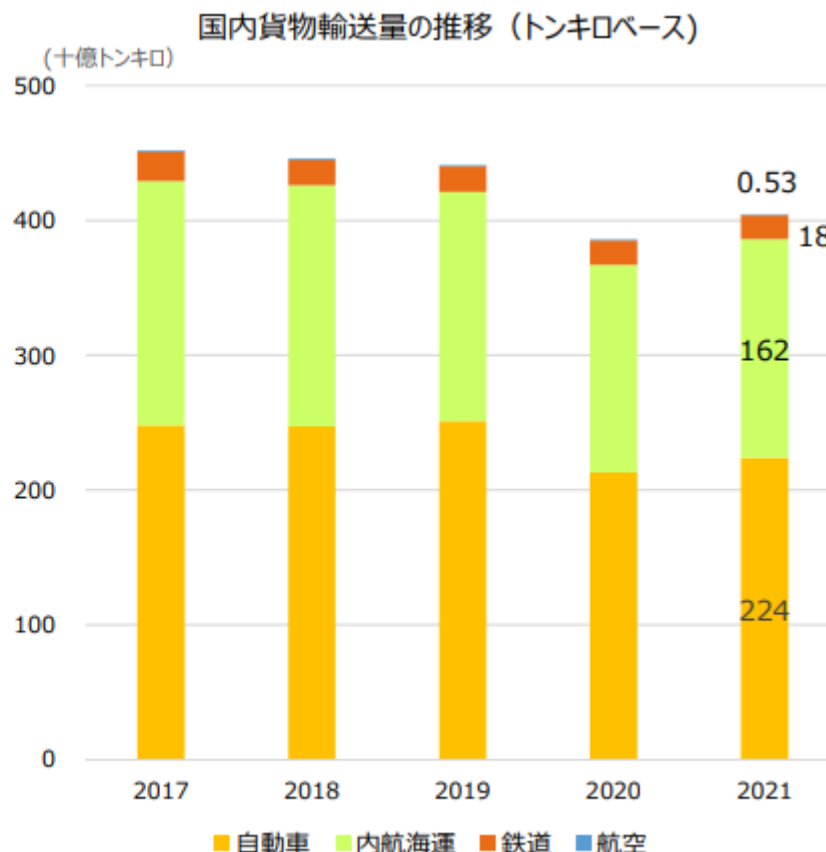
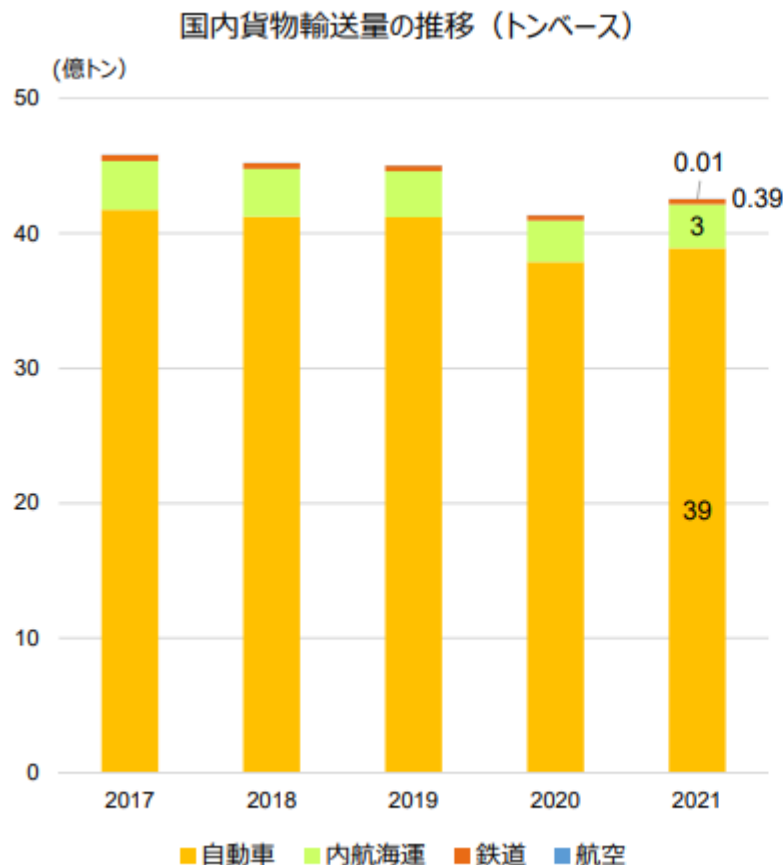
- **宅配の再配達率を半減する緊急的な取組**
 - ・ポイント還元を通じ、コンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配送日時指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施
- **政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化**

3. 商慣行の見直し

- **トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）**
 - ・荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」等の集中実施、国土交通省及び荷主所管・法執行行政機関による連携強化
- **現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）**
- **適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進**
 - ・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
 - ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
 - ・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

物流業界の現状 国内貨物輸送量の推移

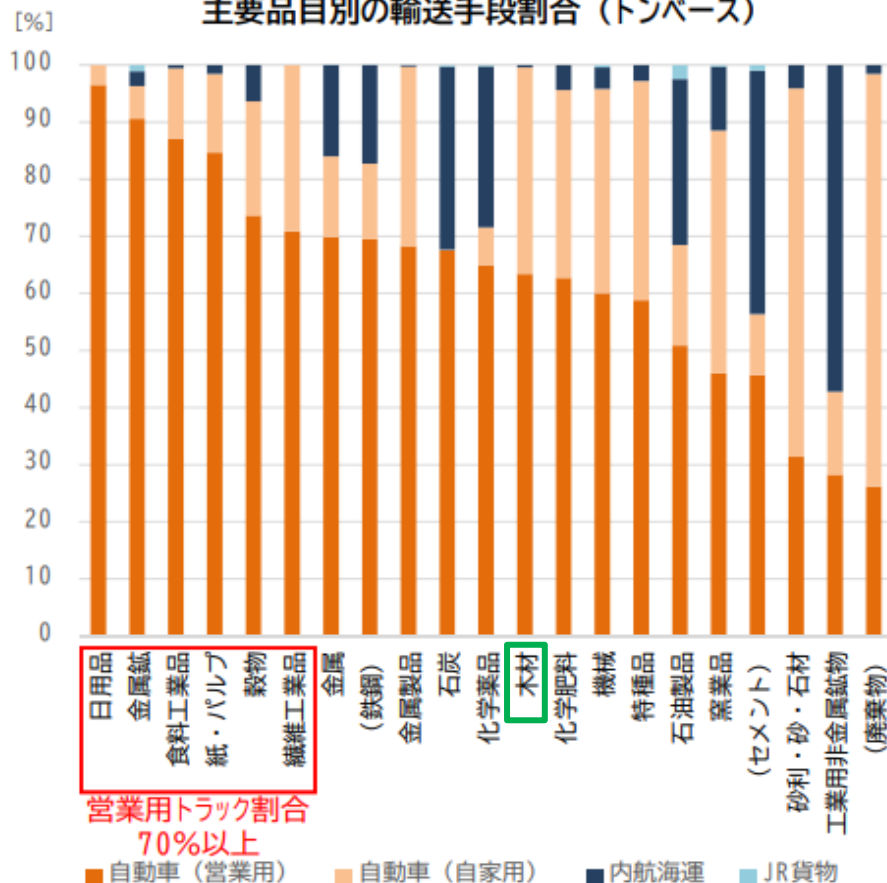
- 物流は国民生活や我が国経済を支える社会インフラであり、物流業界の営業収入の合計は約29兆円(全産業の2%)、従業員数は約226万人(全就業者数の3%)。
- 国内貨物のモード別輸送量はトンベースで自動車は9割超、トンキロベースでは自動車が約5割、内航海運が約4割、鉄道が5%程度。



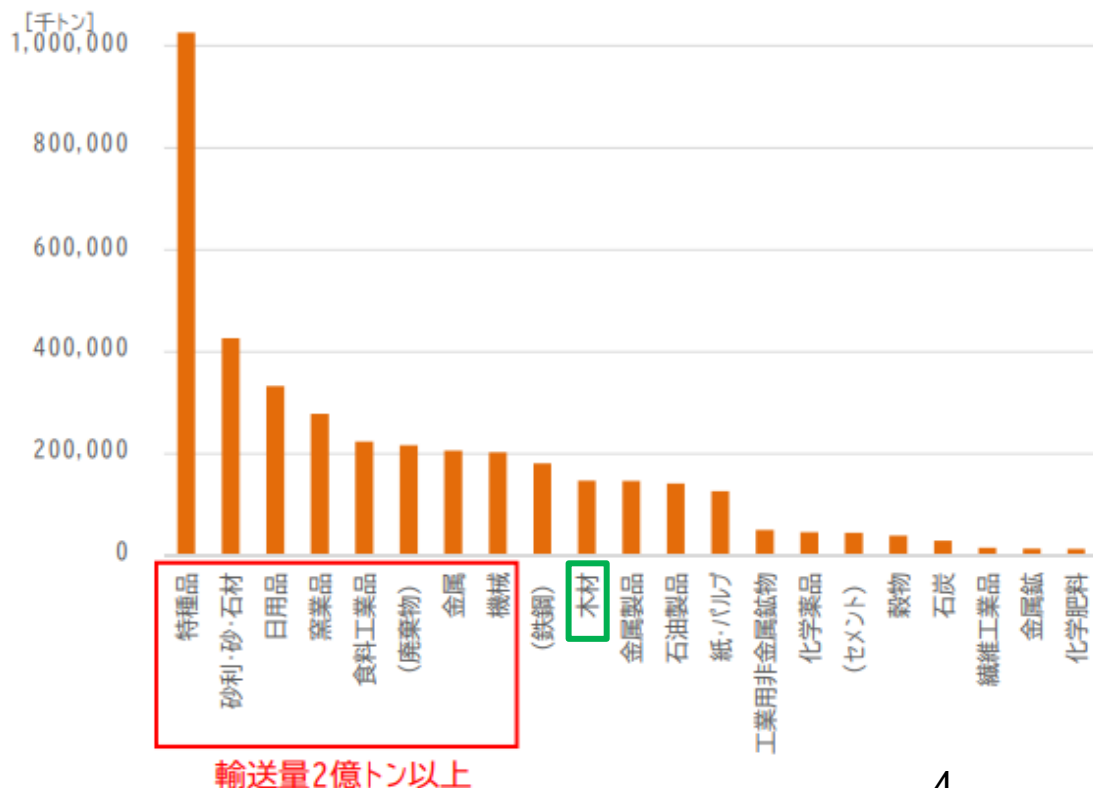
物流業界の現状 業界別のトラック輸送概況

- 輸送手段に占める営業用トラックの活用割合が特に多いのは日用品、金属鉱、食料工業品等。
- 石油製品や窯業品など、自家輸送や内航海運を主な輸送手段とする品目も存在する。
- 木材関連は、自家輸送が4割弱を占め、内航海運での輸送はほとんどない。

【割合の観点】
主要品目別の輸送手段割合（トンベース）



【絶対量の観点】
主要品目別トラック輸送量
(トンベース・平成31年度/令和元年度)

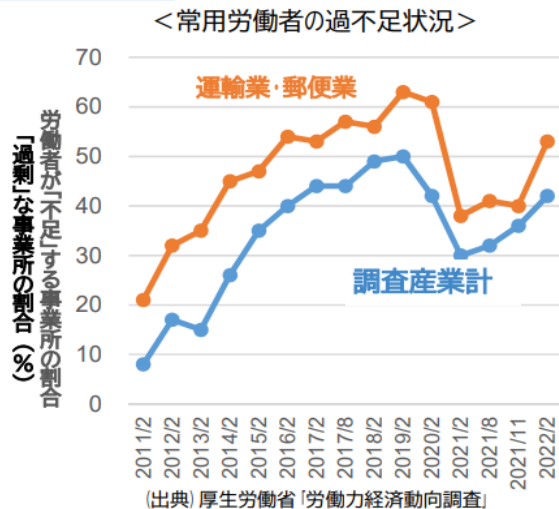


(出典) 「数字でみる物流2021年度」より経済産業省作成

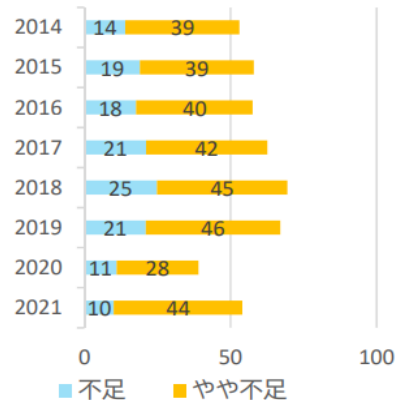
物流業界の現状 トラックドライバーの働き方を巡る状況

- 物流分野における労働力不足が近年顕在化しており、トラックドライバーが不足していると感じている企業は増加傾向。
- 年齢構成は全産業平均より若年層と高齢層の割合が低く、中年層の割合が高いほか、労働時間も全産業平均より約2割長い。

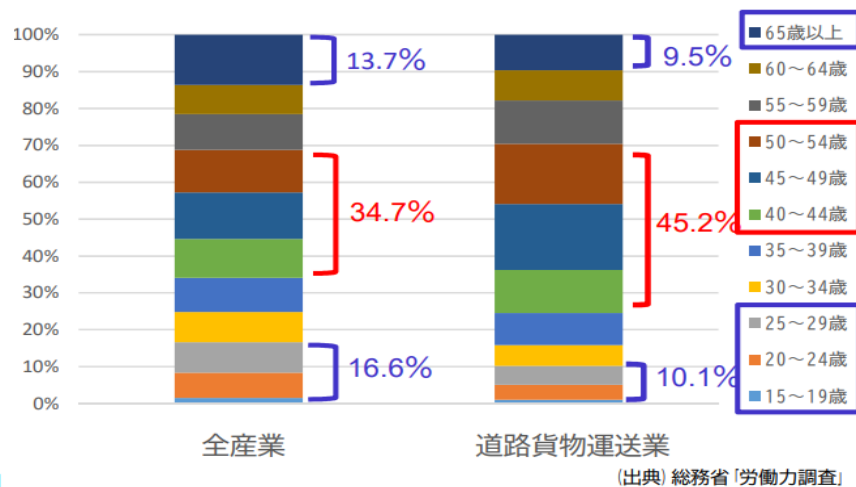
人手不足



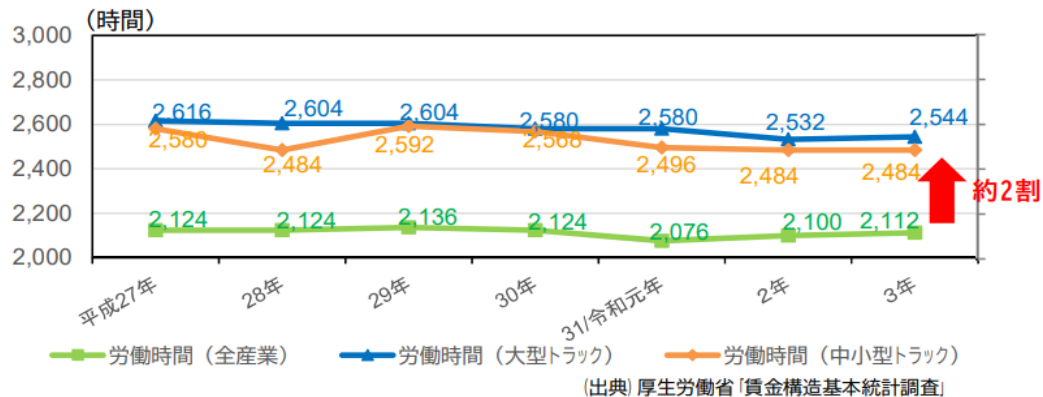
<トラックドライバーが不足していると感じている企業の割合>



年齢構成



労働時間



(参考) 鉄道貨物協会H30報告書におけるトラックドライバー需給予測

- 2028年度の営業用トラック輸送量と営業トラック分担率の予測値から、ドライバー需要量を予測→2028年度：約117.5万人
- 将来人口予測からドライバーの供給量を予測→2028年度：約89.6万人
- 上記を踏まえると、**2028年度には約27.8万人のドライバー不足が予測される。**

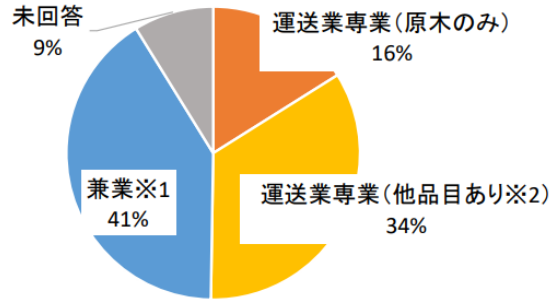
※参考URL

<https://rfa.or.jp/wp/pdf/guide/activity/30report.pdf>

原木運送に係るアンケート調査結果

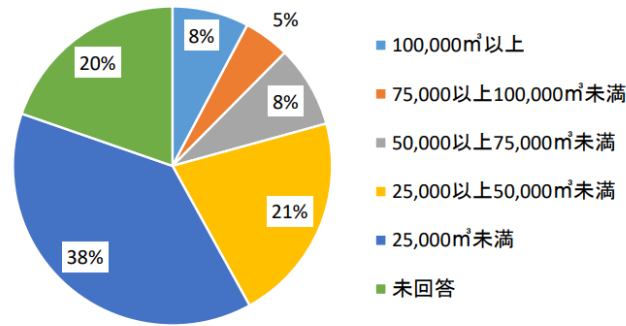
- 原木運送を業務とする（運送業許可を取得した者で、専業・兼業を問わない。）418事業者を対象にアンケートを依頼。（調査対象年度：平成29年度）
- アンケートの有効回答数は193件。事業形態は、運送業専業は50%、うち原木運送のみを行う運送業者は全体の16%、他産業との兼業は41%。
- 運転手の過不足の状況については、「運転手数が不足」が61%、「運転手数が過不足無し」が38%。年間取扱量が多い事業者の不足感が強い傾向。

○回答者の事業形態

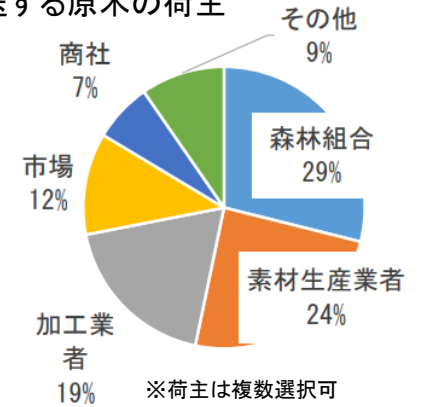


※1: 運送業の他に建設業、素材生産業、製材業等を兼業。
 ※2: 品目の内訳が未回答の者を含む。

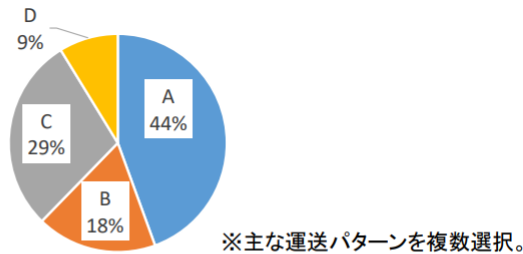
○年間原木取扱量・・・2.5万㎡が約4割、10万㎡以上は約1割。



○運送する原木の荷主

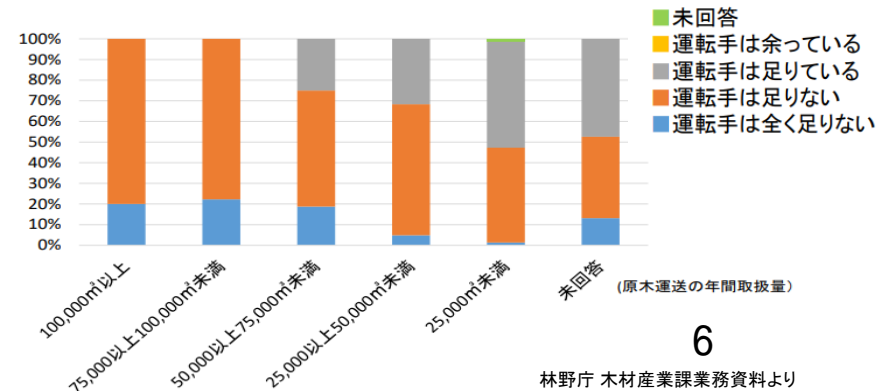
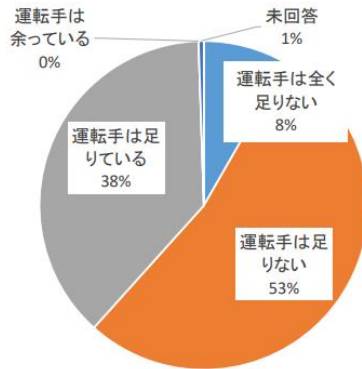


○運送形態



A	山土場から目的地まで直接運送
B	トラックで作業道を往復し、中間土場等に原木を集めフルトレーラー等でまとめて目的地へ運送
C	既に、山土場などから中間土場等に運搬されて集積してある原木を積み、目的地まで運送
D	その他(港から運送、市場からの運送等)

○運転手の過不足(左:全体、右:原木運送の年間取扱量別)



トラックドライバーの働き方改革と不足する輸送能力

- トラックドライバーの長時間労働是正のため、2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限規制（年960時間）が適用。
- 物流効率化に取り組みなかった場合、労働力不足による物流需給がさらに逼迫するおそれがあり、コロナ前の2019年比で最大14.2%（4.0億トン）の輸送能力不足※が起こると試算されている。（物流の2024年問題）
- さらに、2030年には、34.1%（9.4億トン）の輸送能力不足※が懸念される。 ※株式会社NX総合研究所試算（2022年11月11日）

トラックドライバーの働き方改革

法律・内容	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
時間外労働の上限規制 (年720時間)の適用 【一般則】		大企業 に適用	中小企業 に適用	→			
時間外労働の上限規制 (年960時間)の適用 【自動車運転業務】							適用
月60時間超の時間外割 増賃金引き上げ (25%→50%)の 中小企業への適用						適用	→

	現行	2024年4月以降（原則）	
改善基準告示 (抄)	年間拘束時間	3,516時間	3,300時間
	1ヶ月の拘束時間	293時間	284時間
	1日の拘束時間	13時間	13時間
	休憩時間	継続8時間以上	継続11時間を基本とし、 9時間下限

「物流の2024年問題」の影響により 不足する輸送能力試算（NX総合研究所）

○全体

不足する輸送能力の割合（不足する営業用トラックの輸送トン数）
14.2%（4.0億トン）

○発荷主別（抜粋）

業界	不足する輸送能力割合
農産・水産品 出荷団体	32.5%
紙・パルプ (製造業)	12.1%
建設業、建材 (製造業)	10.1%
自動車、電気・機械・ 精密、金属 (製造業)	9.2%

○地域別（抜粋）

地域	不足する輸送能力の割合
中国	20.0%
九州	19.1%
関東	15.6%
中部	13.7%