

1. (1) 物流の現状：地球温暖化対策計画の改定（令和3年10月22日閣議決定）

■ 地球温暖化対策推進法に基づく政府の総合計画

「2050年カーボンニュートラル」宣言、2030年度46%削減目標*等の実現に向け、計画を改定。

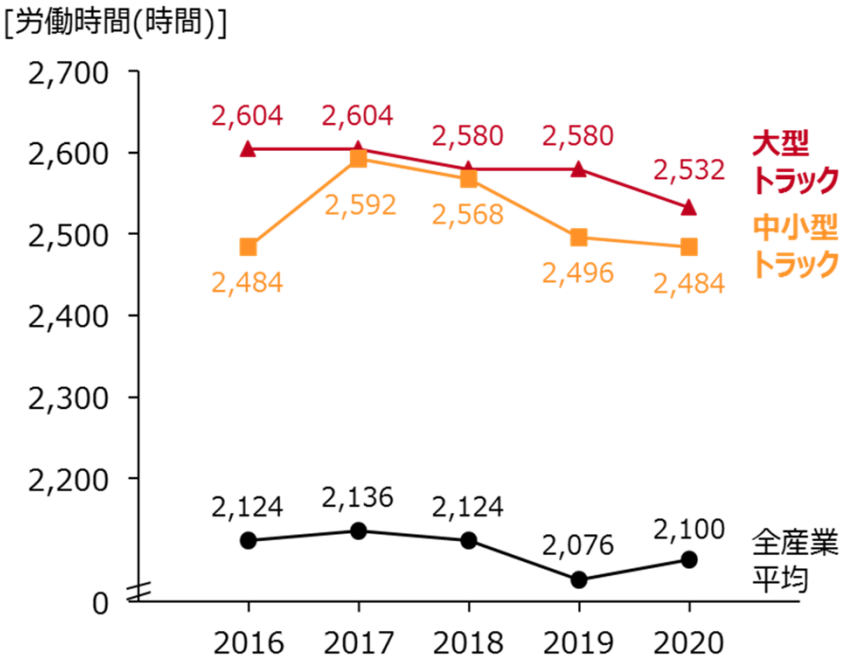
※我が国の中期目標として、2030年度において、温室効果ガスを2013年度から46%削減することを目指す。さらに、50%の高みに向け、挑戦を続けていく。

温室効果ガス排出量・吸収量 (単位：億t-CO ₂)		2013排出実績	2030排出量	削減率	従来目標
		14.08	7.60	▲46%	▲26%
エネルギー起源CO ₂		12.35	6.77	▲45%	▲25%
部門別	産業	4.63	2.89	▲38%	▲7%
	業務その他	2.38	1.16	▲51%	▲40%
	家庭	2.08	0.70	▲66%	▲39%
	運輸	2.24	1.46	▲35%	▲27%
	エネルギー転換	1.06	0.56	▲47%	▲27%
非エネルギー起源CO ₂ 、メタン、N ₂ O		1.34	1.15	▲14%	▲8%
HFC等4ガス（フロン類）		0.39	0.22	▲44%	▲25%
吸収源		-	▲0.48	-	(▲0.37億t-CO ₂)
二国間クレジット制度（JCM）		官民連携で2030年度までの累積で1億t-CO ₂ 程度の国際的な排出削減・吸収量を目指す。我が国として獲得したクレジットを我が国のNDC達成のために適切にカウントする。			-

1. (2) 「物流の2024年問題」(トラックドライバーの時間外労働の上限規制)

- トラックドライバーの年間労働時間は全産業平均に比べ2割程度長く、労災請求件数、支給決定件数ともに、最も多い業種となっており、労働環境を改善する必要がある。
- 2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限（休日を除く年960時間）規制が適用。
- 労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間、休息時間等の基準を定める「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」についても、改正に向けた検討が行われている。

トラックドライバーの年間労働時間



(出典) 全日本トラック協会(2021)「日本のトラック輸送産業現状と課題」

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
労働基準法	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
	年休5日取得 義務化		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			
改善基準告示（抄）	年間拘束時間	3,516時間			労働政策 審議会において 検討中			
	1ヶ月の拘束時間	293時間						
	1日の拘束時間	13時間						
	休息時間	継続8時間以上						

1.（2）物流への影響について

- 長距離運送における輸送手段確保が難しいケースが発生しており、企業によるリードタイムの延長、長距離輸送から中継拠点でのスイッチ輸送（中継輸送）への切り替え等が行われている。
- また、中距離輸送についても、制度改革を見据えた輸送方法の見直し等の動きが起きている。

属性（地域・業種）	コメント内容	出典
四国地方 （徳島・一般運送）	2024年問題の影響も深刻だ。これまでは四国ー九州の片道約700キロを1日で運んでいたが、それができなくなる。片道2日かかるとなれば、それだけ車両の回転率が下がる。1台当たりの売り上げが減るのでドライバーの手取りに影響する。それを見越して当社は片道250キロ以内、1日で往復できる関西圏の仕事 ¹⁾ を数年前から開拓してきた。	月刊ロジスティクス・ビジネス 2022年4月号 P.42
関東地方 （茨城・卸）	500キロメートル以上、特に茨城から大阪のトラック便を見つけるのが非常に大変	月刊ロジスティクス・ビジネス 2022年4月号 P. 35
北陸・信越地方 （新潟・食品）	名古屋・大阪方面へのトラック確保が最近難しくなっている。北海道・九州への商品発送は鉄道とトラックの併用だが、（名古屋や大阪では）そうもいかない。鉄道輸送へのモーダルシフトを行っているが、やはり限界がある。	月刊ロジスティクス・ビジネス 2020年4月号 P.28
関東地方 （東京・食品）	長距離運送が確保できない。中でも関東と静岡地区発、東北および西日本着の車両確保に苦戦している。	月刊ロジスティクス・ビジネス 2020年4月号 P.34
関東地方 （東京・食品）	関東から中国・四国・九州地方の幹線は中1日が一般化しつつある。	月刊ロジスティクス・ビジネス 2020年4月号 P.34
近畿地方 （京都・化学）	各方面ともにトラック不足が解消されていない。特に九州方面便において以前の他単価での車両確保が難しくなっている	月刊ロジスティクス・ビジネス 2020年4月号 P.42
九州地方 （福岡・総合物流）	長時間運行を規制する法規制の影響によって、これまでワンマンで九州・関東間の長距離配送していたところを、 <u>関西付近でスイッチ運行</u> するようにした。	月刊ロジスティクス・ビジネス 2020年4月号 P.45
九州地方 （福岡・倉庫）	福岡発四国行、広島以東方面へのリードタイムを1日延長するなどの動きが協力運送会社から見られるようになった	月刊ロジスティクス・ビジネス 2020年4月号 P.45

（出典）ライノス・パブリケーションズ刊「月刊ロジスティクス・ビジネス」2022年4月号および2020年4月号。（注）傍線は経済産業省による。

1. (2) 「物流の2024年問題」：企業の認知度について

- 企業のアンケート調査の結果によれば、「2024年問題」の認知度は産業全体で5割程度。
- 発生すると考えられる課題としては、「人材不足」や「対応コスト」が挙げられている。

あなたは物流業界における「2024年問題」についてご存知ですか。

ご存知の場合、どの程度内容を理解しているかを教えてください。（単一回答）

	該当数	知っていて、十分に内容を理解できている	知っていて、ある程度内容を理解できている	知っているが、あまり内容を理解できていない	知らない・わからない
全体	1000	9.0	25.2	15.3	50.5
製造業	687	8.3	25.6	14.8	51.2
電気・ガス・熱供給・水道業	48	4.2	25.0	20.8	50.0
運輸業、郵便業	107	19.6	24.3	15.9	40.2
卸売業、小売業	158	6.3	24.1	15.2	54.4

あなたのお勤め先（または経営企業）において、2024年問題によって発生すると考えられる課題を教えてください。（複数回答）

	該当数	サービス・商品の値上げ	売上・利益の減少、規模縮小	法令対応が間に合わない	社員の給与減	社員の離職	人材不足	対応のためのコスト増	その他	特になし
全体	1000	23.0	19.4	7.4	9.1	9.7	30.7	36.9	0.9	31.8
製造業	687	22.9	18.5	5.8	7.6	8.6	28.8	38.9	1.0	32.0
電気・ガス・熱供給・水道業	48	14.6	12.5	4.2	10.4	8.3	35.4	25.0	0.0	35.4
運輸業、郵便業	107	23.4	23.4	15.9	18.7	20.6	48.6	36.4	1.9	26.2
卸売業、小売業	158	25.9	22.8	9.5	8.9	7.6	25.3	32.3	0.0	33.5

1. (3) 燃料価格高騰関係

- 燃料価格はトラック運送の主要費用の一つであり、燃料価格高騰が経営に与える影響は大きい。
- 他方で、燃料価格上昇分の収受額への反映が進んでいない事業者も多く、トラック運送事業の経営を圧迫している。

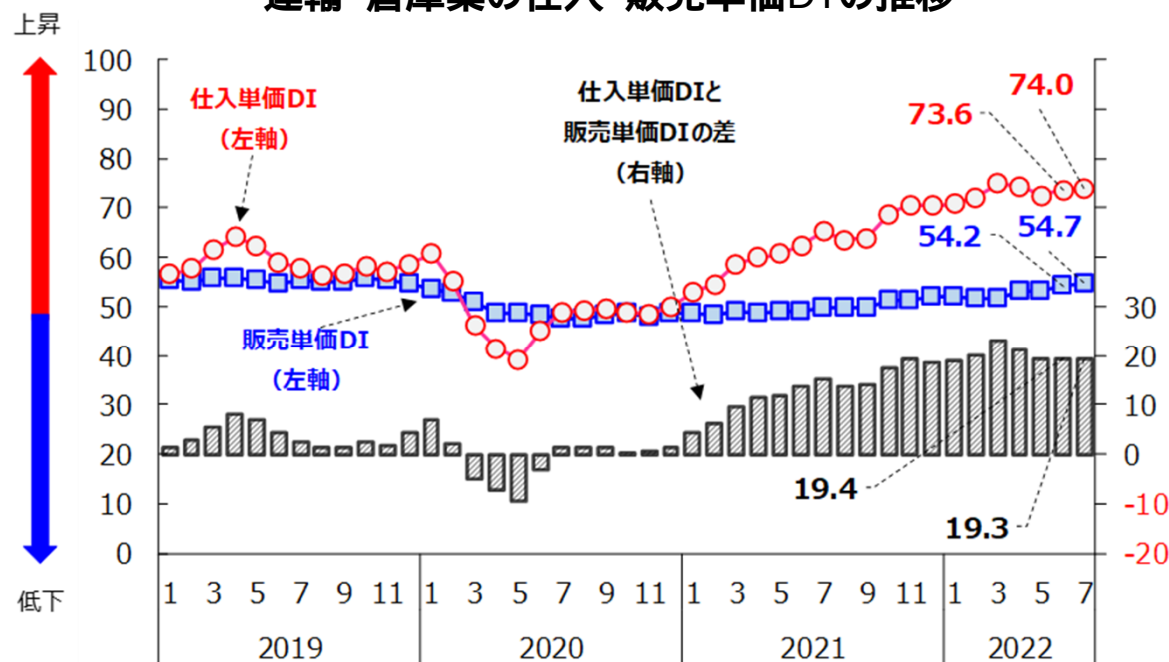
燃料費の上昇分を運賃等に反映することを求めたにもかかわらず不当に据え置くことは、独占禁止法の違反（買いたたき）等になるおそれがあるとともに改正貨物自動車運送事業法に基づく、国土交通省による荷主等への働きかけや、要請、勧告・公表等の対象となる。

軽油価格（全国）の推移
（令和4年8月24日時点）



（出典）資源エネルギー庁「石油製品価格調査 給油所小売価格調査」（令和4年8月24日時点）

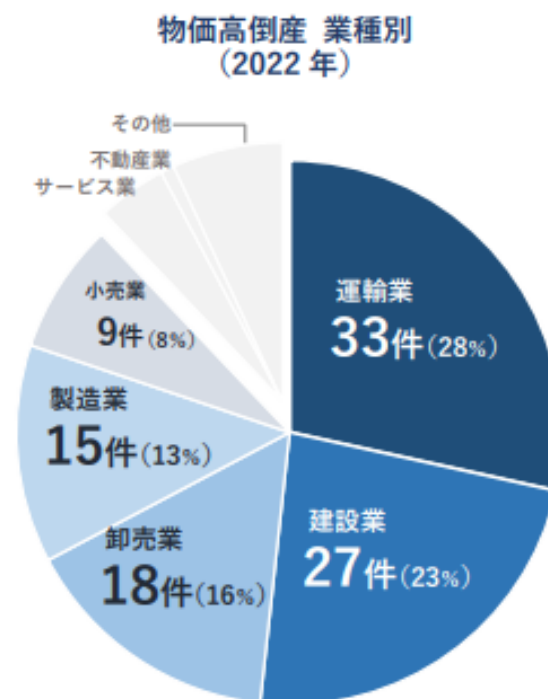
運輸・倉庫業の仕入・販売単価DIの推移



注1：仕入（販売）単価DIは前年同月と比べて仕入（販売）単価が上昇したか、低下したかを表している。「50」が判断の目安となり、「50」を上回れば仕入（販売）単価が前年と比べて上昇していることを表す。
注2：棒グラフは、仕入単価DIと販売単価DIの差分を表している。この差が大きいほど、仕入単価の上昇を販売単価へ転嫁できていないことを示している。

1. (3) 燃料価格高騰関係：運輸業への影響

- 民間企業の分析によれば、原油や燃料、原材料などの「仕入れ価格上昇」や、取引先からの値下げ圧力などで価格転嫁ができなかったことによる倒産が相次いでおり、コロナによる輸送量の減少による経営悪化等の背景もあり、運輸業関係が特に多い状況となっている。



[注] 物価高倒産：法的整理（倒産）となった企業のうち、原油や燃料、原材料などの「仕入れ価格上昇」、取引先からの値下げ圧力などで価格転嫁できなかった「値上げ難」などにより、収益が維持できずに倒産した企業

1．我が国の物流を取り巻く現状

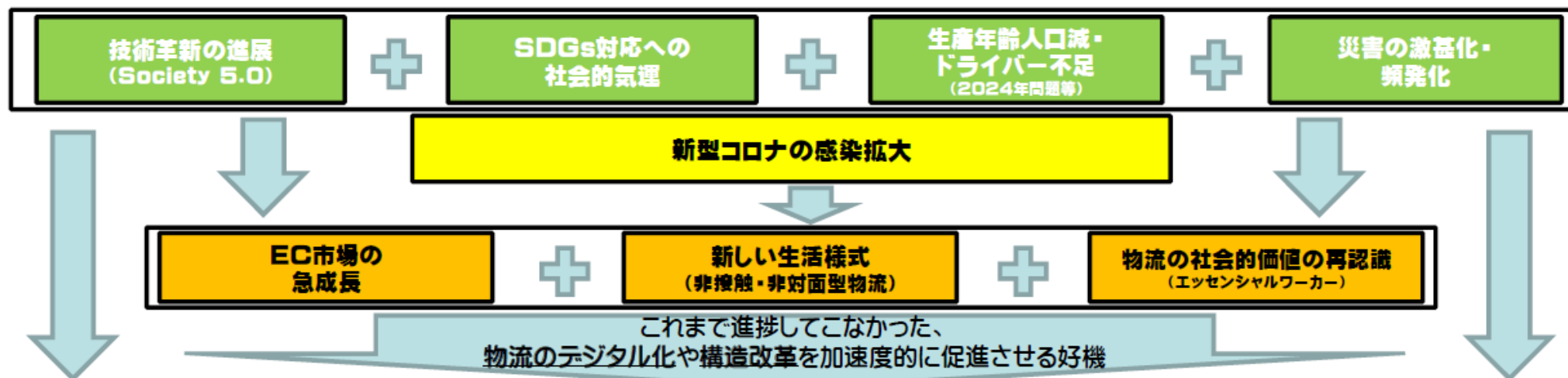
(1) 物流の現状

(2) 「2024年問題」

(3) 燃料価格高騰関係

2．行政の取組状況

総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)概要



新型コロナ流行による社会の劇的な変化もあいまって、我が国の物流が直面する課題は先鋭化・鮮明化

①物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化 (簡素で滑らかな物流)

- (1) 物流デジタル化の強力な推進
手続書面の電子化の徹底、サイバーポートの推進による港湾物流の生産性向上、データ基盤の整備、特殊車両通行手続の迅速化、ICTを活用した点呼の推進 等
- (2) 労働力不足や非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の取組の推進
倉庫等の物流施設へのロボット等の導入支援、隊列走行・自動運転の実現に向けた取組の推進 等
- (3) 物流標準化の取組の加速
加工食品分野における標準化推進体制の整備と周辺分野への展開、業種ごとの物流の標準化の推進 等
- (4) 物流・商流データ基盤等
物流・商流データ基盤の構築と社会実装の推進、物流MaaSの推進 等
- (5) 高度物流人材の育成・確保
物流DXを推進する人材に求められるスキルの明確化・発信、学習機会の提供 等

③強靱で持続可能な物流ネットワークの構築 (強くてしなやかな物流)

- (1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築
災害発生時の基幹的海上交通ネットワーク機能の維持、「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組の推進、自動運転・隊列走行を見据えた道路整備 等
- (2) 我が国産業の国際競争力や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築
重要物流道路の拡充等トラックの大型化に対応した道路機能強化、国際コンテナ戦略港湾政策の推進、農林水産物・食品の輸出拡大、物流事業者の海外展開支援 等
- (3) 地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築(カーボンニュートラルの実現等)
モーダルシフトのさらなる推進、荷主連携による物流の効率化、各輸送モード等の低炭素化・脱炭素化の促進 等

②労働力不足対策と物流構造改革の推進 (担い手にやさしい物流)

- (1) トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備
商慣習の見直し、標準的な運賃の浸透、荷待ち時間の削減、ダブル連結トラック等の活用支援 等
- (2) 内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組の推進
船員の確保・育成、働き方改革の推進、内航海運の運航・経営効率化 等
- (3) 労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進
共同輸配送のさらなる展開、倉庫シェアリングの推進、再配達削減、ラストワンマイル配送円滑化の推進 等
- (4) 農林水産物・食品等の流通合理化
ストックポイント等の流通拠点の整備、卸売市場等における自動化・省人化、標準化やパレット化の促進 等
- (5) 過疎地域におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保
貨客混載や共同配送の推進、ドローン物流の社会実装化 等
- (6) 新たな労働力の確保に向けた対策
女性、高齢者、外国人等の多様な人材が活躍できる職場環境の整備、オペレーションの定型化・標準化 等
- (7) 物流に関する広報の強化
物流危機の現状や持続可能な物流の確保の重要性に関する社会の共通認識を高めるための広報活動の強化

荷主・物流事業者の連携等による物流効率化・省エネ化等の取組

- 物流の効率化や省エネ対策の観点からも、荷主と物流事業者が連携しながら取組を進めていくことが不可欠であり、振興・規制・表彰等の施策が実施されている。

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（物流総合効率化法）

2016年10月改正：

・支援の対象となる流通業務総合効率化事業について一定の規模及び機能を有する流通業務施設を中核とする事業から、二以上の者が連携して行うことを前提とする多様な取組へと対象を拡大。これにより、施設整備を伴わない、モーダルシフトや地域内での共同配送等の多様な取組を支援の対象とした。

エネルギーの使用の合理化等に関する法律（省エネ法）

2018年12月改正：

・「荷主」の定義を見直し、貨物の所有権に関わらず、契約等で輸送の方法等(日時、場所、輸送モード)を決定する者を対象とした。
・荷受企業など、到着日時等を指示する事業者についても、「準荷主」として省エネへの協力を求める努力義務を導入。

2023年4月改正：

・2050年カーボンニュートラル等を踏まえ、非化石エネルギーへの転換に係る措置を導入。

物流パートナーシップ優良事業者表彰

2022年：

「グリーン物流優良事業者表彰」から「物流パートナーシップ優良事業者表彰」に改称し、「物流DXや標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化」、「労働力不足対策の推進と物流構造改革の推進」、「強靱で持続可能な物流ネットワークの構築」に資する取組を幅広く評価（12月表彰予定）。