

我が国の物流を取り巻く現状と取組状況

2022年9月2日

経済産業省・国土交通省・農林水産省

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

1．我が国の物流を取り巻く現状

(1) 物流の現状

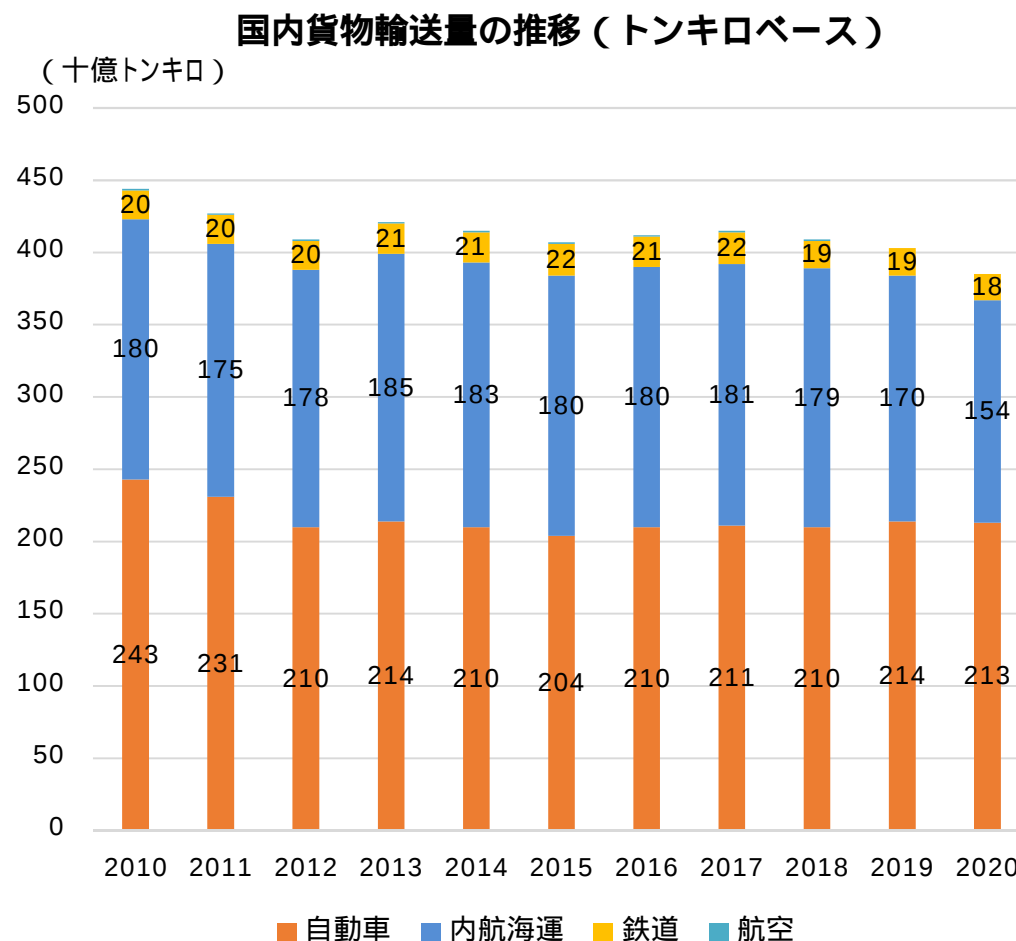
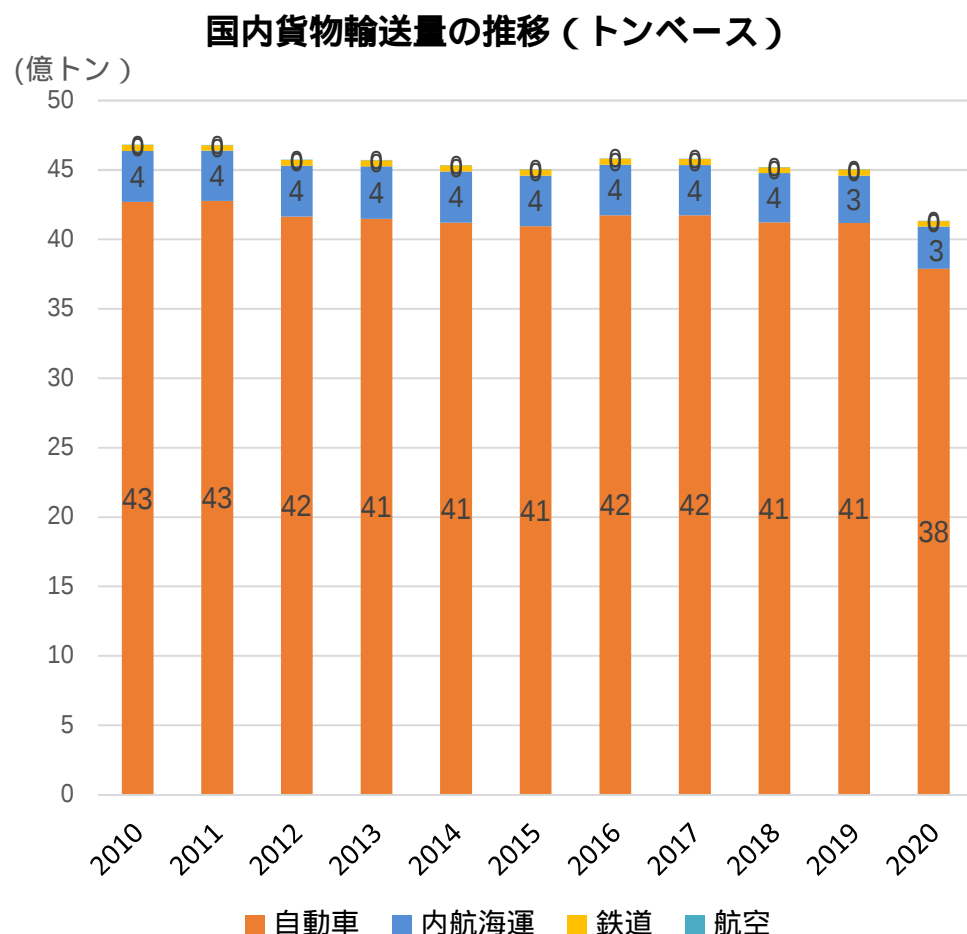
(2) 「2024年問題」

(3) 燃料価格高騰関係

2．行政の取組状況

1. (1) 物流の現状：国内貨物輸送量の推移

- 国内貨物輸送量は輸送重量（トンベース）では、国内貨物輸送量は、ほぼ横ばいで推移していたが、2020年度は大幅に減少した。
- 国内貨物のモード別輸送（トンキロベース）は、自動車が約5割、内航海運が約4割を占め、鉄道の占める割合は全体の5%程度。



1. (1) 物流の現状：新型コロナウイルス感染症の影響（物流事業者への影響）

- BtoB貨物については、経済の停滞等を受け、一時大幅に貨物量が減少した。
- 宅配便については、通販需要等の拡大により、取扱量の増加傾向がみられた。

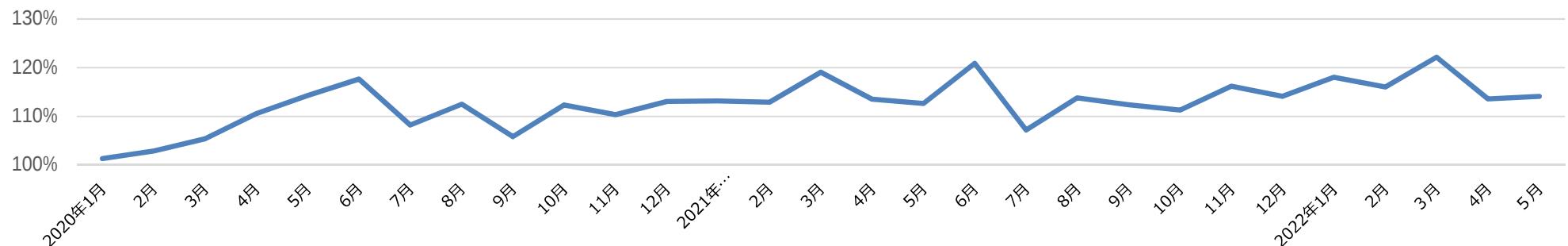
貨物動向（2019年同月比）

【国内貨物】		2022年1月	2022年2月	2022年3月	2022年4月	2022年5月	(参考)2019年度比 2020年度累計
・トラック主要24社（重量トン）（%）		+4.3	+1.7	+8.8	+2.3	+1.8	▲0.5%
・鉄道貨物（重量トン）（%）		▲11.5	▲16.7	▲9.9	▲13.4	▲17.6	▲8.6%
・内航海運：貨物船（重量トン）（%）		▲11.6	▲14.1	▲10.4	▲11.4	▲13.1	▲10.9%
：油送船（重量トン）（%）		▲3.6	▲10.6	▲0.1	▲9.3	▲6.6	▲8.1%
【国際貨物】							
・価 額 ベース(円) (%)	輸 出	+13.6	+12.6	+17.5	+21.2	+24.2	▲11.1%
	輸 入	+21.8	+29.8	+32.7	+35.0	+41.7	▲13.7%

（出典）国土交通省総合政策局情報政策課「トラック輸送情報」（トラック主要24社）、「内航船舶輸送統計調査」（内航海運）、JR貨物「輸送動向について」（鉄道貨物）、

財務省「貿易統計」（国際貨物）より、国土交通省総合政策局物流政策課作成

宅配便取扱個数（2019年同月比）

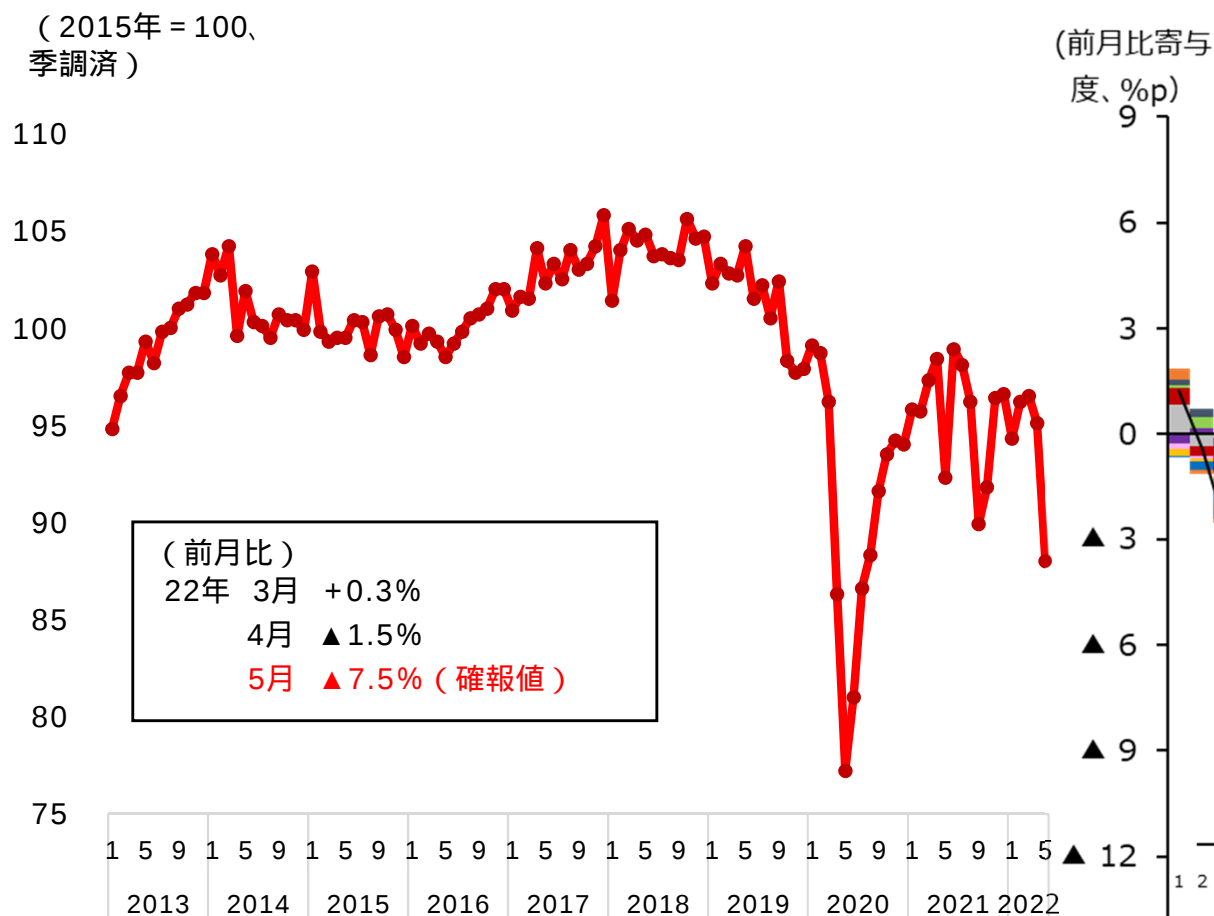


（出典）国土交通省総合政策局情報政策課「トラック輸送情報」より、国土交通省総合政策局物流政策課作成

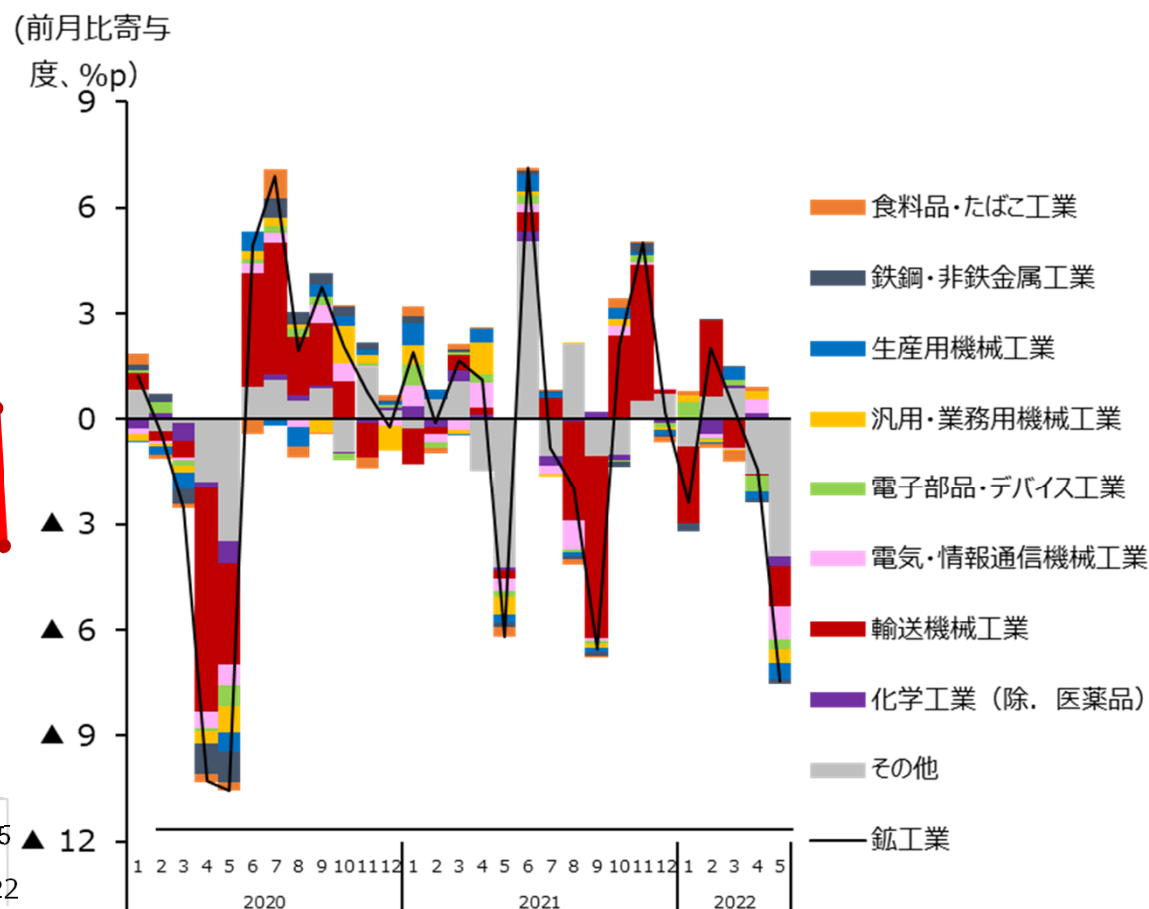
【参考】生産活動（鉱工業指数）の推移

- 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、2020年は工業生産が大きく低下しており、2022年5月現在でも、コロナ以前までの水準には戻っていない。

鉱工業指数の推移



変動要因（業種別）



1.（1）物流の現状：各物流業界の概要

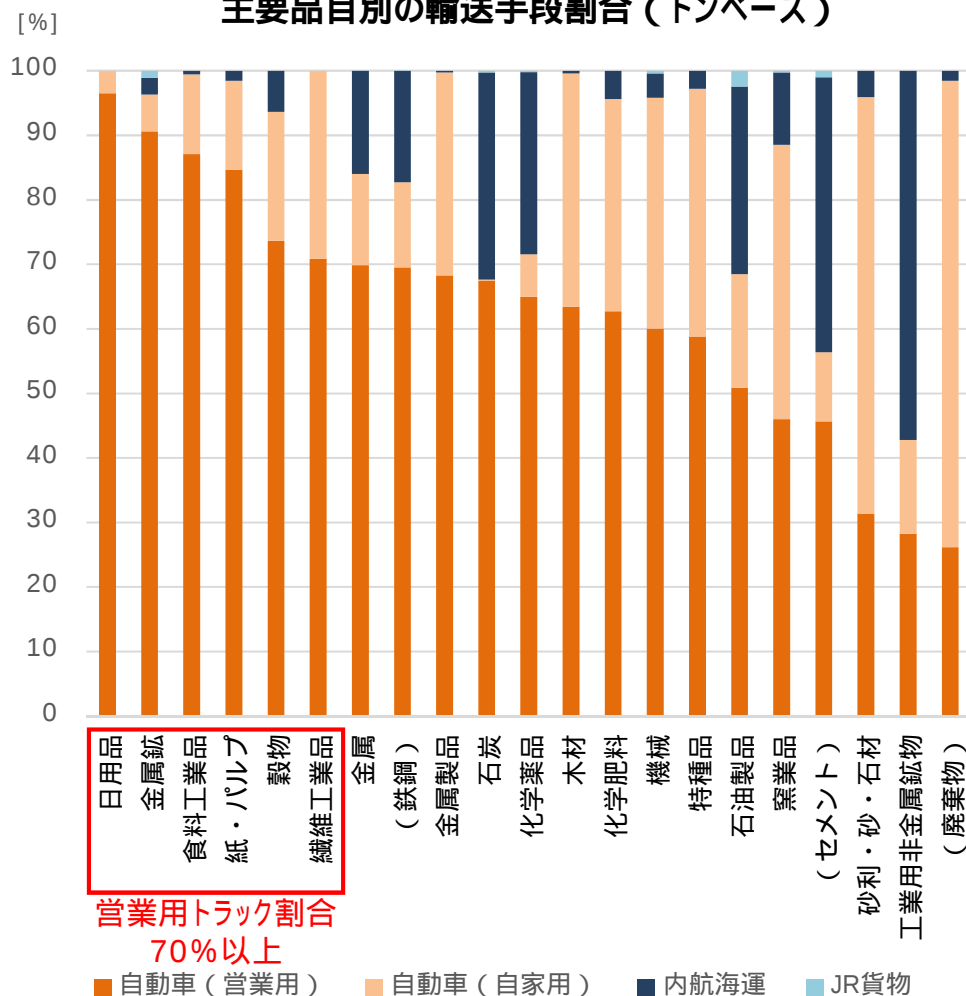
区分	営業収入（億円）	事業者数	従業員数（千人）	中小企業率
トラック運送業	193,576	62,599	1,940	99.9%
JR貨物	1,610	1	5	-
内航海運業	8,604	3,376	69	99.7%
外航海運業	32,494	190	7	58.7%
港湾運送業	9,784	859	51	88.2%
航空貨物運送事業	2,719	22	42	50.0%
鉄道利用運送事業	3,311	1,140	8	86.0%
外航利用運送事業	3,797	1,105	5	81.0%
航空利用運送事業	6,397	203	14	69.0%
倉庫業	23,202	6,382	115	91.0%
トラックターミナル業	319	16	0.5	93.8%
計	285,813	-	2,257	-

国土交通省統計資料より、国土交通省総合政策局物流政策課作成。
 データは令和元年度のもの（一部例外、推計値有り）。この他に内航利用運送事業者、自動車利用運送事業者が存在。
 一部の業種については、報告提出事業者のみの合計の数値。
 トラック運送業は軽自動車を除く。

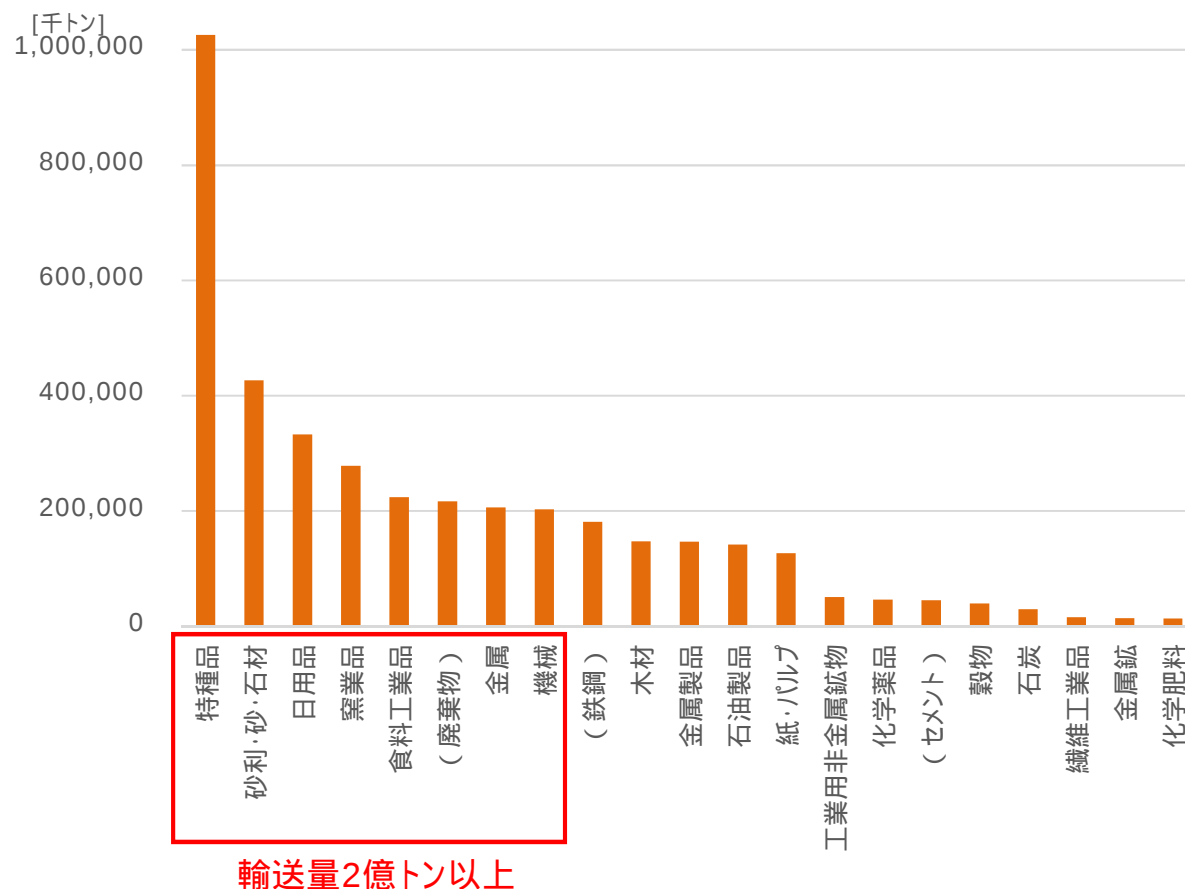
1. (1) 物流の現状：業界別でのトラック輸送概況

- 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。

【割合の観点】
主要品目別の輸送手段割合（トンベース）



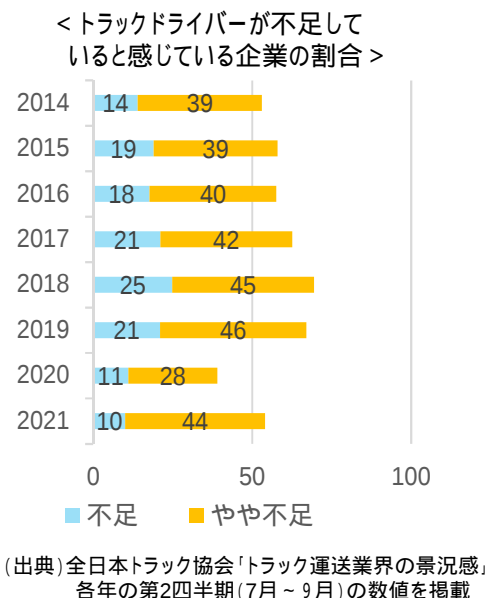
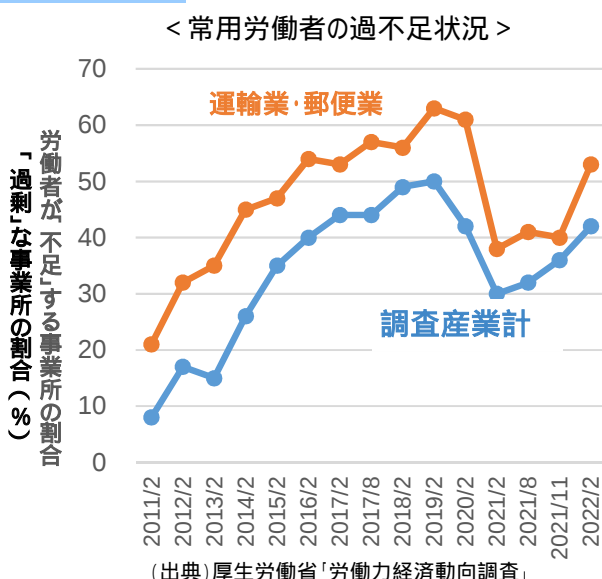
【絶対量の観点】
主要品目別トラック輸送量
（トンベース・平成31年度 / 令和元年度）



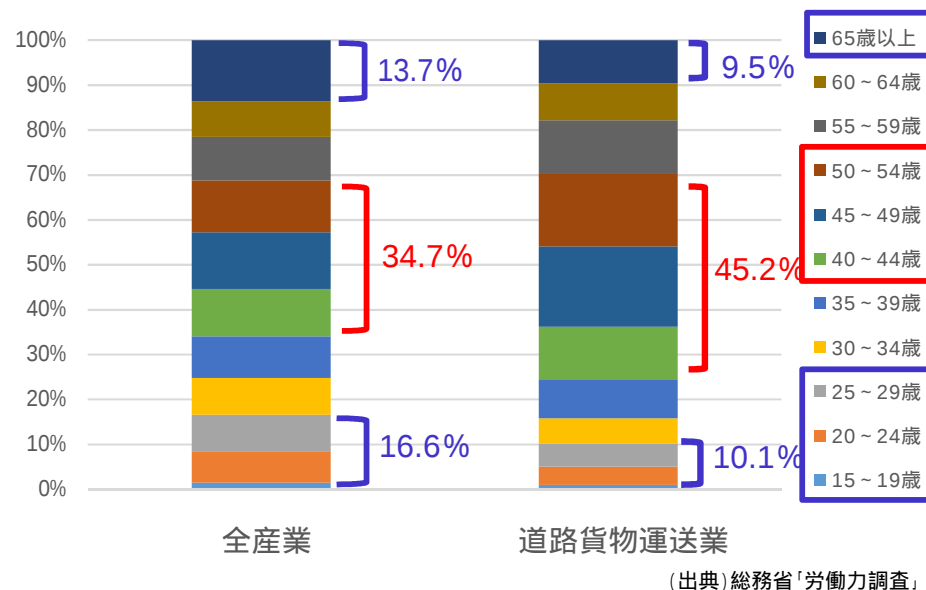
1. (1) 物流の現状 トラックドライバーの働き方を巡る状況

- 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。

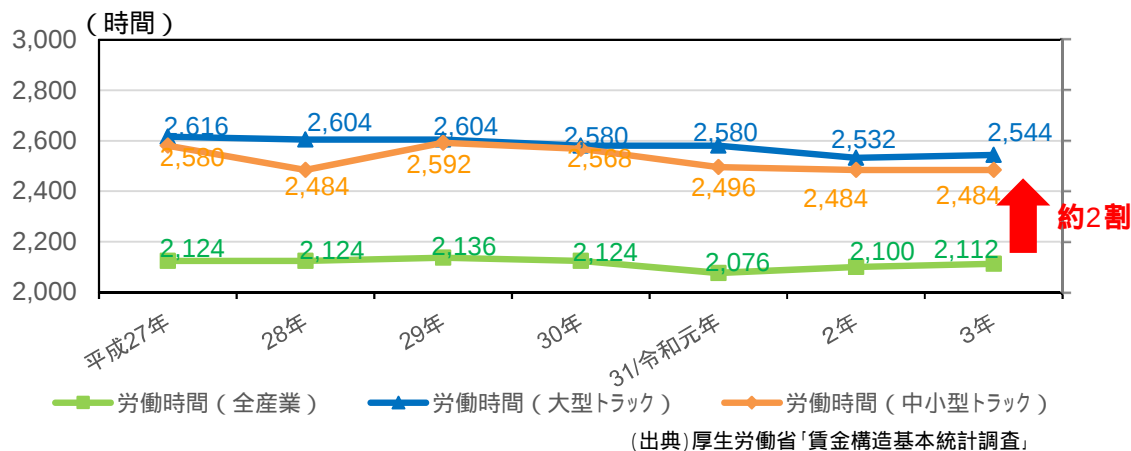
人手不足



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。

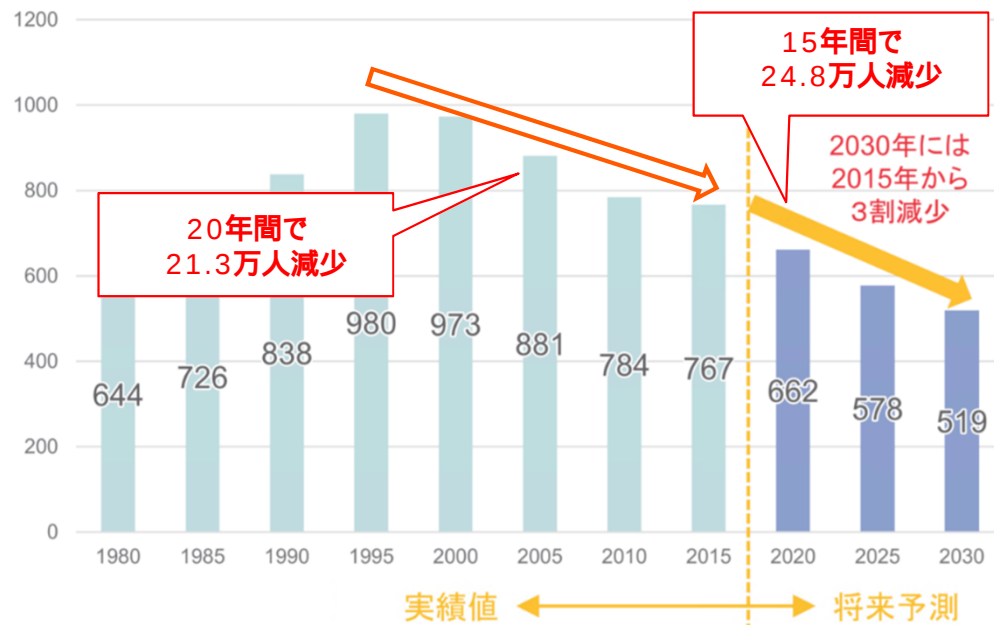
参考URL

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

1. (1) 物流の現状：トラック輸送の担い手数の推移

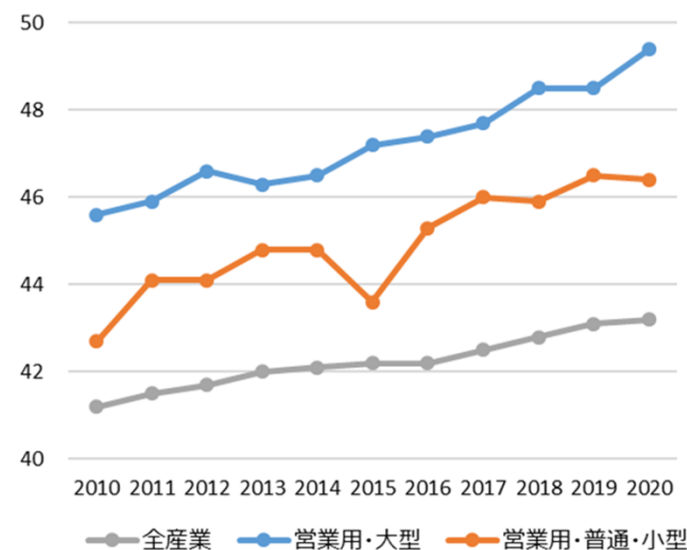
- 我が国の生産年齢人口は中長期的に減少傾向にあり、65歳以上の人口が増加していく。
- トラックドライバーについては、労働環境（労働時間、業務負荷等）から人材確保が容易ではなく、全産業に比して、平均年齢が3～6歳程度高い。
- また、道路貨物運送業は65歳以上の就業者の割合も少ない業種となっており、**対策を講じなければ、担い手の減少が急速に進んでいくおそれがある。**

道路貨物運送業の運転従事者数の推移



(出典) 日本ロジスティクスシステム協会 (JILS) 「ロジスティクスコンセプト2030」2020年2月

トラックドライバーの平均年齢の推移

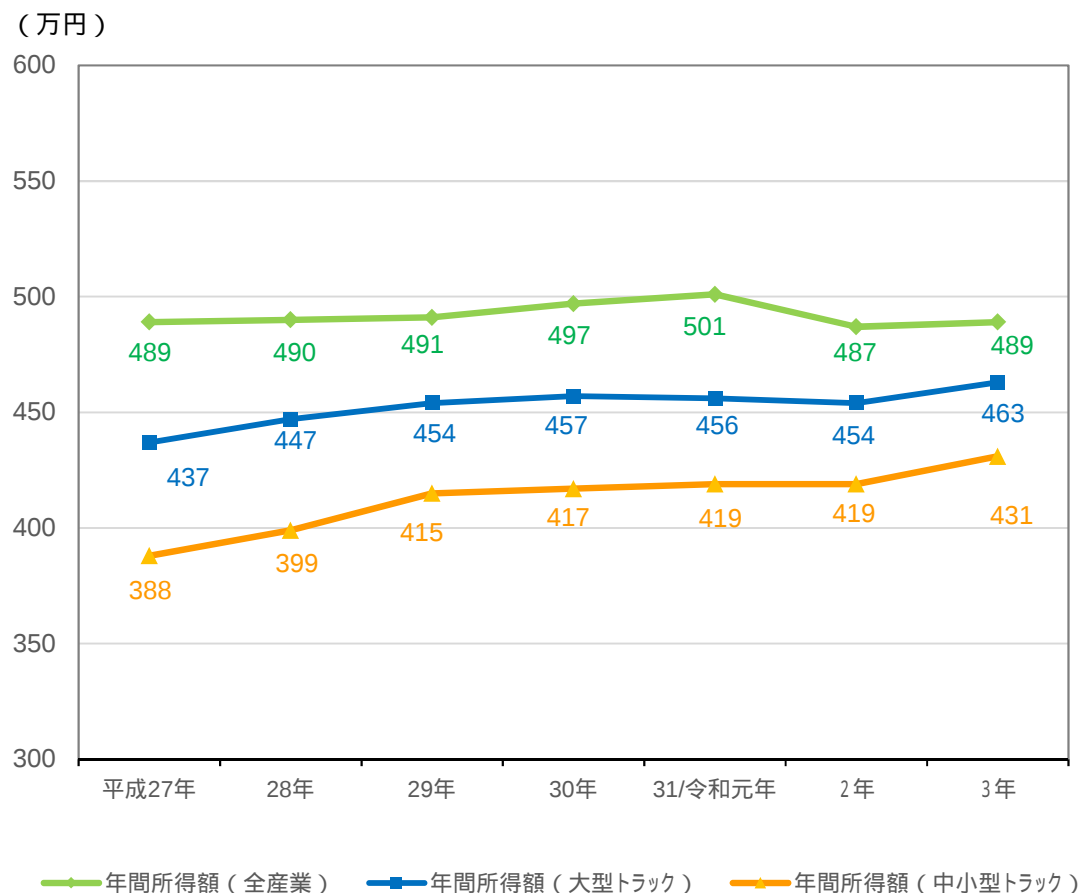


「賃金構造基本統計調査」より経済産業省作成
令和2年に調査項目及び調査方法の見直しが行われたため、令和元年以前については、「令和2年調査と同じ推計方法を用いた過去分の集計」を用いた。

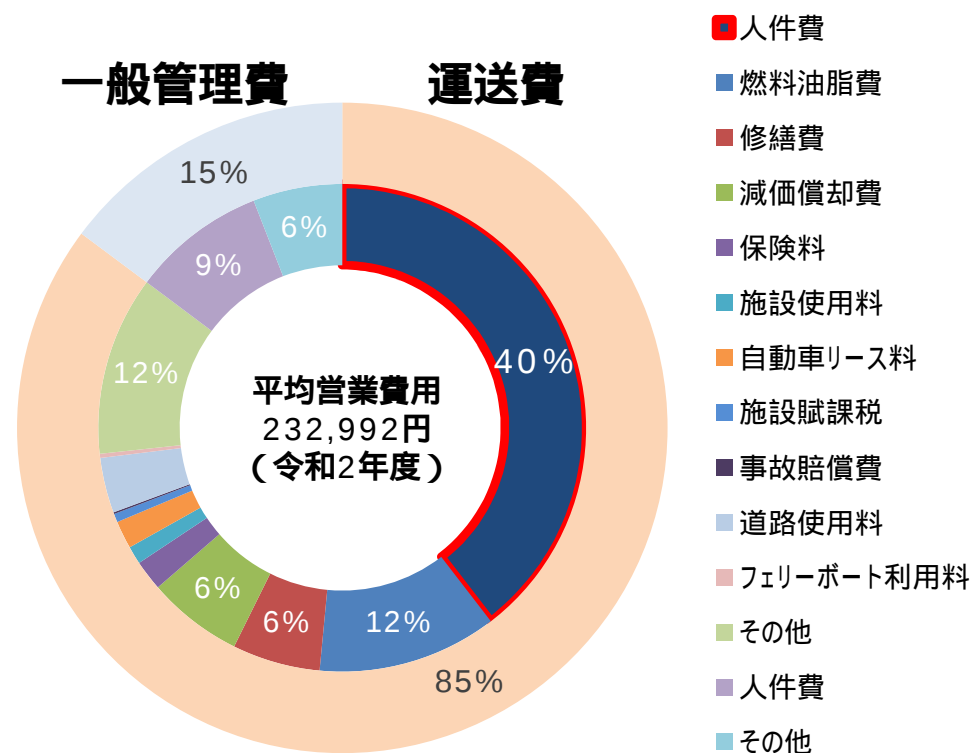
1. (1) 物流の現状：トラックドライバーの年収

- トラックドライバーの年収は、全産業平均に比して5%～10%程度低い状況となっている。
- トラック運送事業の営業費用の約4割は運送に係る人件費であり、ドライバーの収入を上げていくためには、原資となる運賃確保が不可欠。

トラックドライバーの年間所得額の推移



トラック運送事業の営業費用の内訳

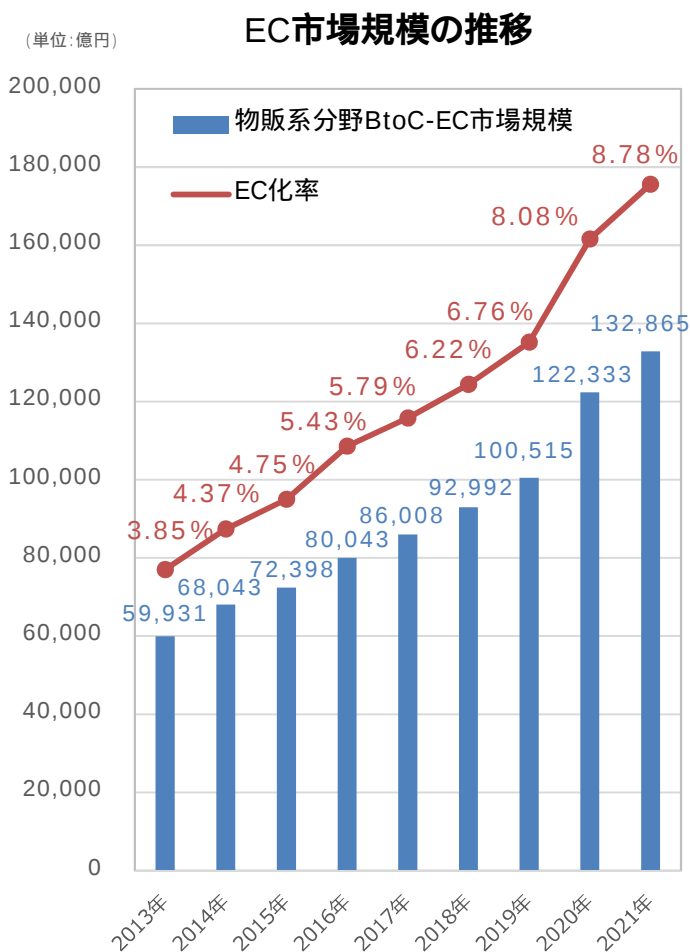


(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省自動車局にて作成

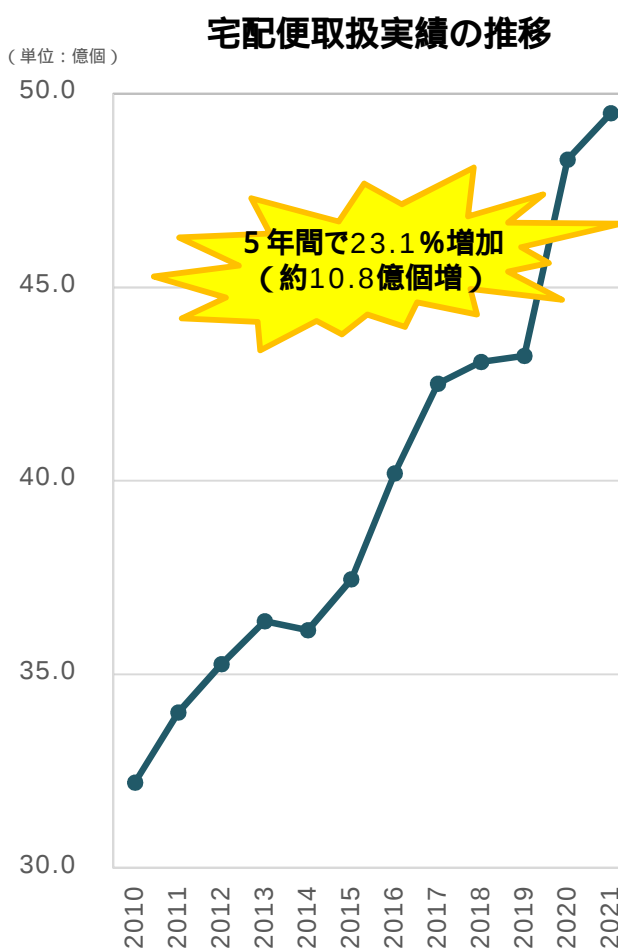
(出典) 全日本トラック協会「経営分析報告書(概要版)—令和2年度決算版—」より
経済産業省作成

1. (1) 物流の現状：EC市場の推移・規模、宅配便取扱個数・再配達率

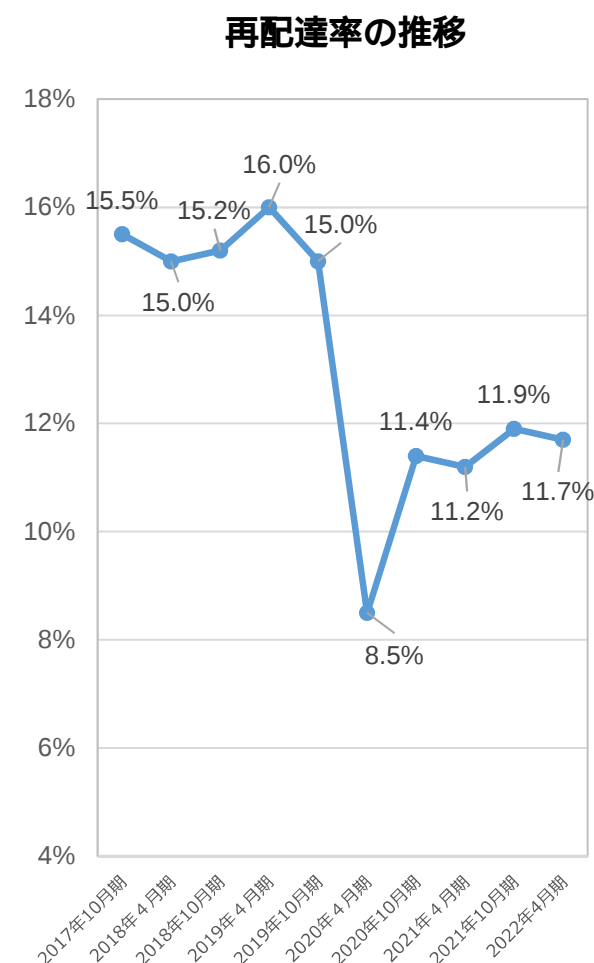
- 宅配貨物の不在再配達は新型コロナウイルスの感染拡大前においては全体の約15～16%程度発生。
- 新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出自粛要請等から宅配便利用者の在宅時間が増加し、1回での受け取りが増えてはいるものの、物流分野における労働力不足が懸念される中、今後もEC市場の拡大が見込まれることから、再配達を削減し、物流を効率化することが必要となっている。



(出典) 経済産業省「電子商取引実態調査」
 注: EC化率 = 物販系分野における電子商取引市場規模 (推計値)
 / 物販系分野における商取引市場規模 (推計値)



(出典) 国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」
 注: 2007年度より、ゆうパックの実績を調査対象に追加。
 2016年度より、ゆうバケットの実績を調査対象に追加



(出典) 国土交通省「宅配便再配達実態調査」
 (2017年10月期-2021年4月期)

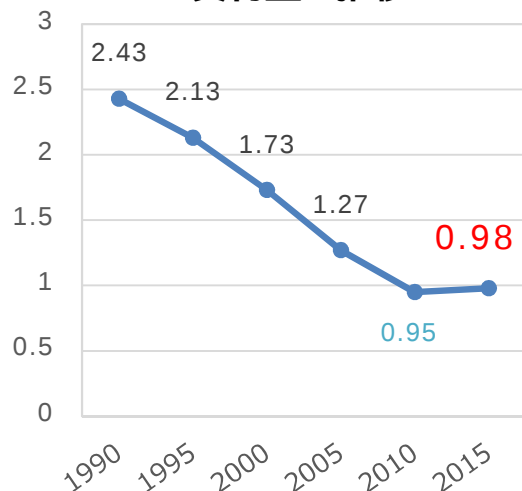
1. (1) 物流の現状：直近の物流の変化

- 貨物 1 件あたりの貨物量が直近の20年で半減する一方、物流件数はほぼ倍増しており、物流の小口多頻度化が急速に進行している。
- 2010年以降、積載率は40%以下の低い水準で推移している。

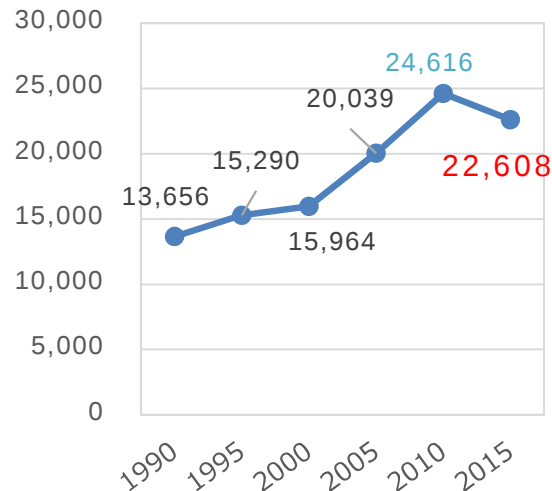
小口多頻度化の動き

	平成 2 年度	平成22年度	平成27年度
貨物 1 件あたりの貨物量	2.43トン/件	0.95トン/件 < 0.39倍 >	0.98トン/件
物流件数の推移 (3 日間調査)	13,656千件	24,616千件 < 1.80倍 >	22,608千件

貨物一件あたりの貨物量の推移

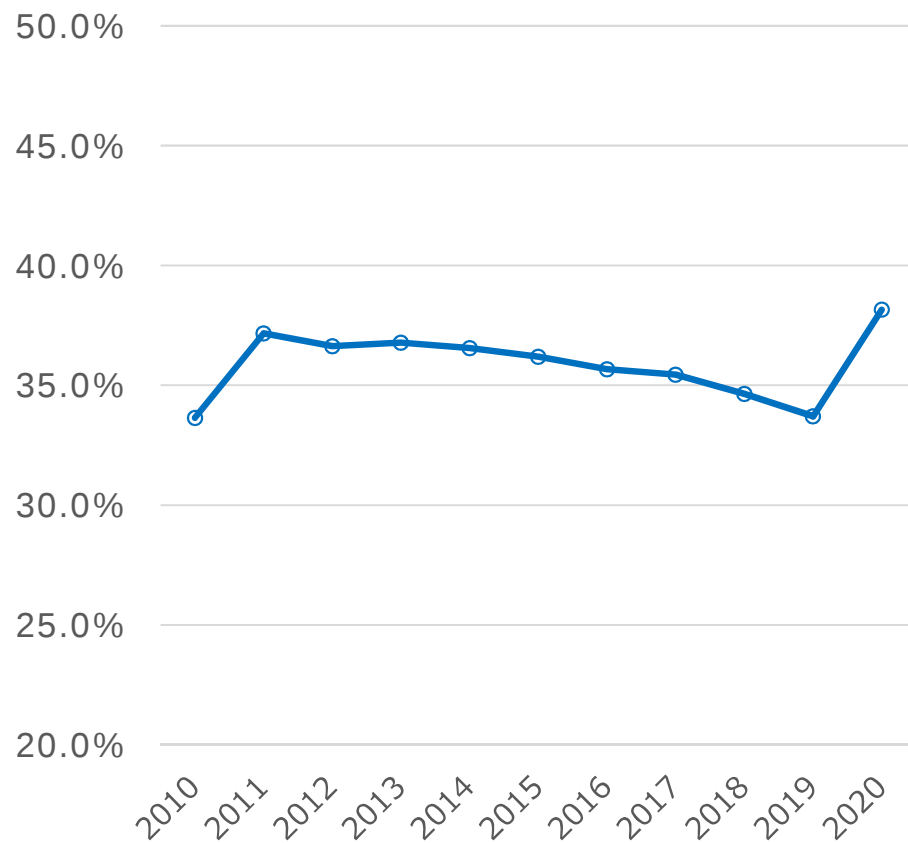


物流件数の推移



(出典) 国土交通省「全国貨物純流動調査(物流センサス)」

貨物自動車の積載率の推移



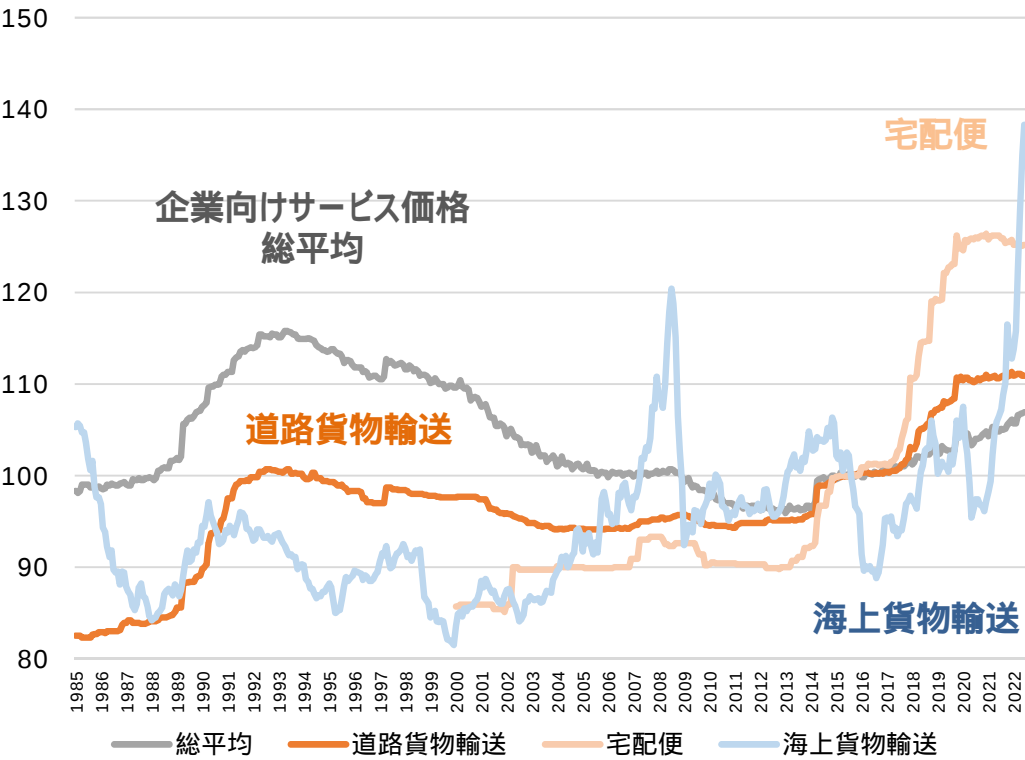
(注)

- 1 「自動車輸送統計年報(国土交通省総合政策局情報政策本部)」より作成。
- 2 積載効率 = 輸送トンキロ / 能力トンキロ
- 3 2020年分調査から調査方法及び集計方法を一部変更したため、変更前後の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されない。

1. (1) 物流の現状：直近の物流の変化

- 道路貨物輸送のサービス価格は、2010年代後半にバブル期の水準を超え、過去最高（物流コストインフレ）。特に、宅配便の価格の急騰が顕著。上下の振れ幅の大きな海上貨物輸送（外航海運の影響が大きい）に比して、短期的な価格変化ののち、固定化していく傾向。
- 荷主企業から見た売上高物流コスト比率は上昇傾向にあり、JILSの物流コスト調査では、2021年度は5.7%と過去20年の同調査で最大となった。

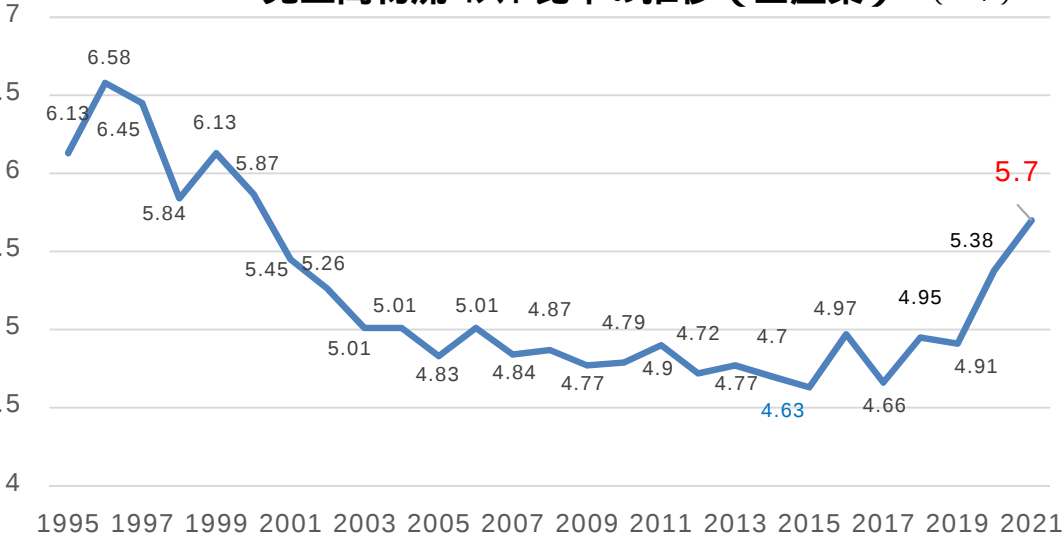
道路貨物輸送・海上貨物輸送のサービス価格指数の推移



売上高物流コスト比率の動き

	平成 7 年度	平成 2 7 年度	令和3年度
売上高物流コスト比率 (全業種) (1)	6.13%	4.63% < 0.76倍 >	5.70%
名目国内総生産 (GDP) (2)	516.7兆円	532.1兆円 < 1.03倍 >	541.8兆円

売上高物流コスト比率の推移（全産業） (1)

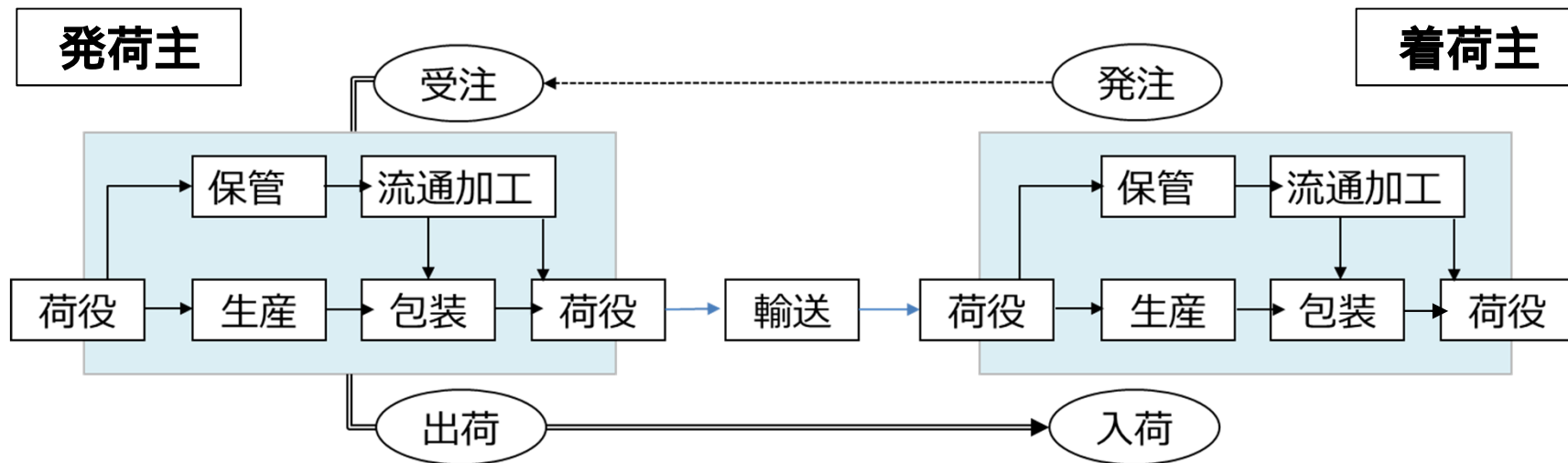


(出典) 日本銀行「企業向けサービス価格指数（2015年基準）」より経済産業省作成

1 (出典) JILS「物流コスト調査報告書」
2 (出典) 内閣府「国民経済計算(GDP統計)」

1. (1) 物流の現状：物流効率化における荷主の取組の重要性

- 物流需要は受発注により発生。出荷・入荷の条件決定には発・着荷主が大きく関わっている。
- このため、パレット化による作業負担の削減や、荷積み・荷卸しに係る荷待ち時間の削減、共同輸配送などの効率的な輸送の実現には、物流機能と調達・生産・販売・回収などの分野を総合的に考えるロジスティクスの視点から、荷主の積極的な取組が重要となる。



(出典) 苦瀬博仁『ソーシャル・ロジスティクス』を参考に経済産業省が作成し一部加工

バラ積み



積み込み、荷卸し待ち

