



## 物流の現状

出典：経産省「我が国の物流を取り巻く現状と取組状況」2022年9月2日より抜粋

[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/sustainable\\_logistics/pdf/](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/)

物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、従来から、生産性向上や物流の持続可能性の確保等を目的に、物流効率化の取組が進められてきたところ。しかしながら、物流現場においては、担い手不足が深刻化しており、その上、ジャストインタイムなど、荷主のニーズに合わせたきめ細やかなサービス提供の結果として、小口多頻度化、積載効率の低迷や、意図せざる荷待ち時間などの非効率が発生している。また、新型コロナウイルス感染症の流行を受けたライフスタイルの変化等を背景とした EC 市場の急拡大に伴う宅配需要の急増により、再配達による負担も増大している。

### (1) 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。

### (2) 新型コロナウイルス感染症の影響

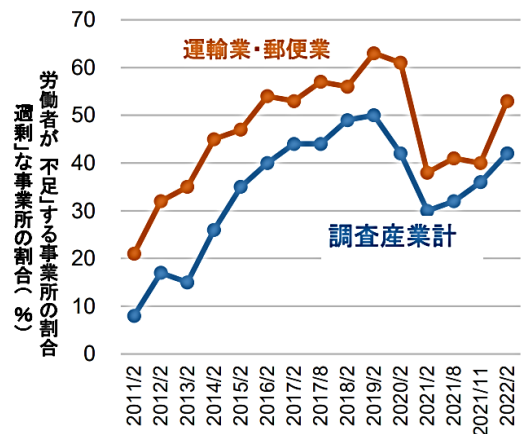
- BtoB 貨物については、経済の停滞等を受け、一時大幅に貨物量が減少した。
- 宅配便については、通販需要等の拡大により、取扱量の増加傾向がみられた。

### (3) 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。

#### 人手不足

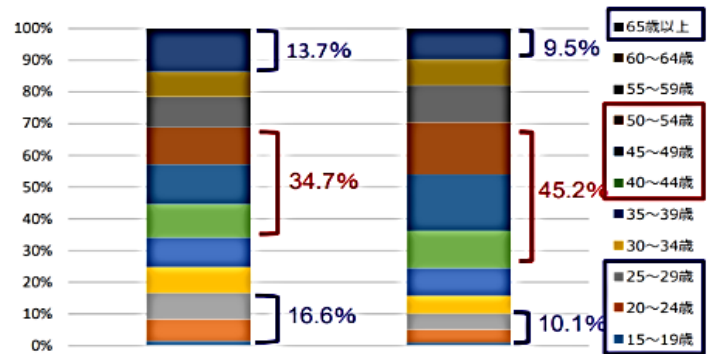
<常用労働者の過不足状況>



(出典)厚生労働省「労働力経済動向調査」

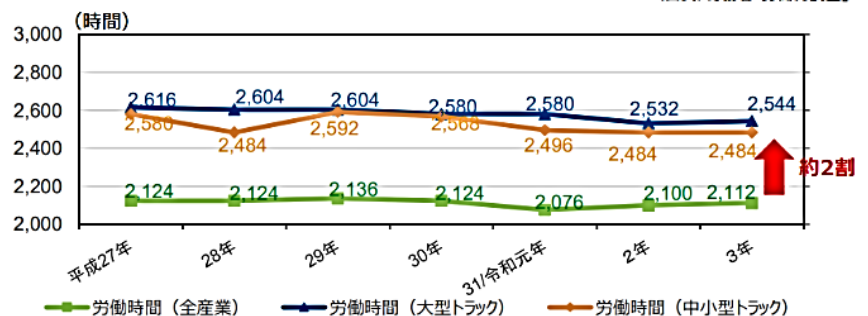
- 年齢構成は全産業平均より若年層と高齢層の割合が低く、中年層の割合が高いほか、労働時間も全産業平均より約2割長い。

#### 年齢構成



(出典)総務省「労働力調査」

#### 労働時間

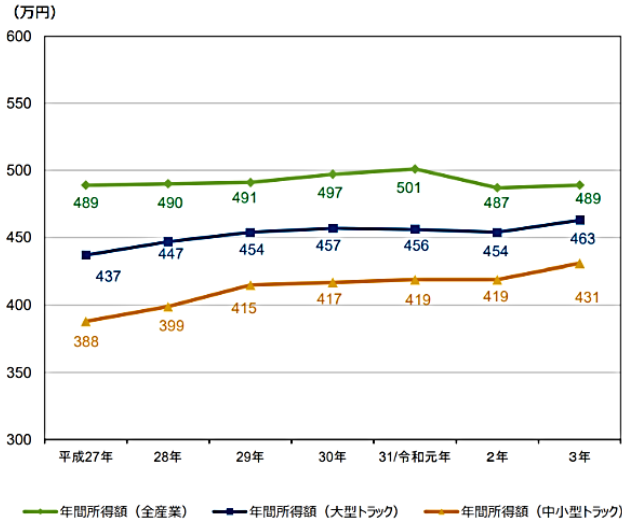


(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

#### (4) 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、全産業平均に比べて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。

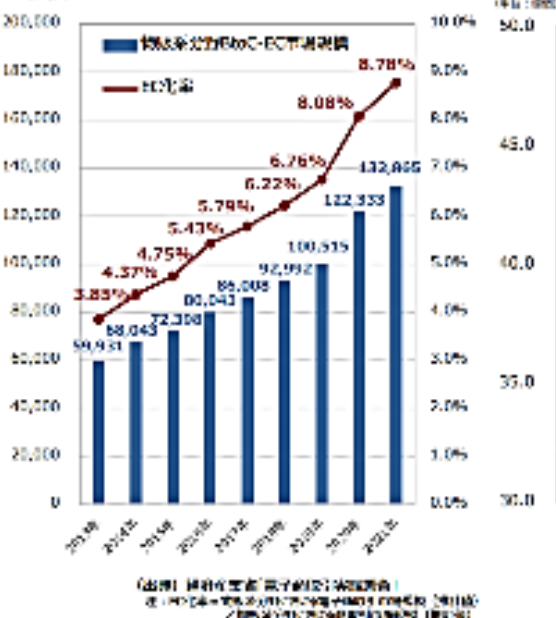
トラックドライバーの年間所得額の推移



#### (5) 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

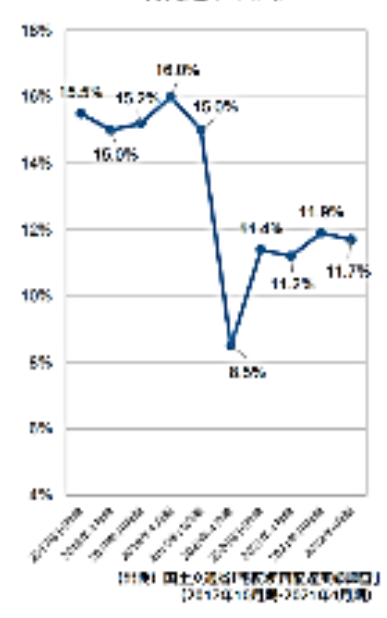
EC市場規模の推移



宅配便取扱個数の推移



再配達率の推移



達を削減し、物流を効率化することが必要となっている。

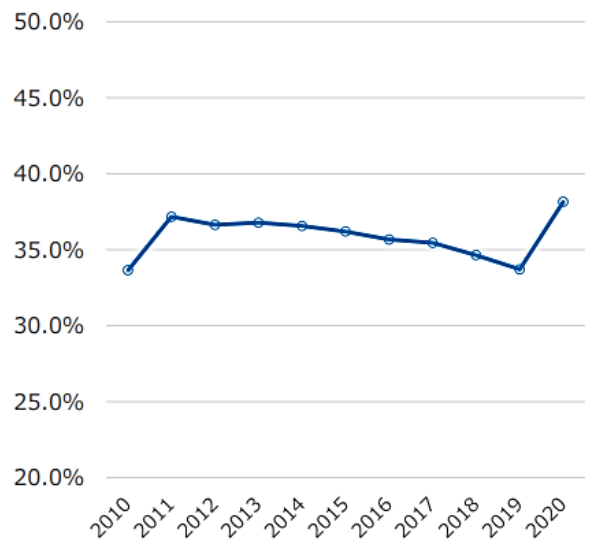
#### (6) 直近の物流の変化

- 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>
物流件数の推移 (3日間調査)	13,656千件	24,616千件 <1.80倍>

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。