

物流を取り巻く現状

2019年12月6日(金)

国土交通省 総合政策局

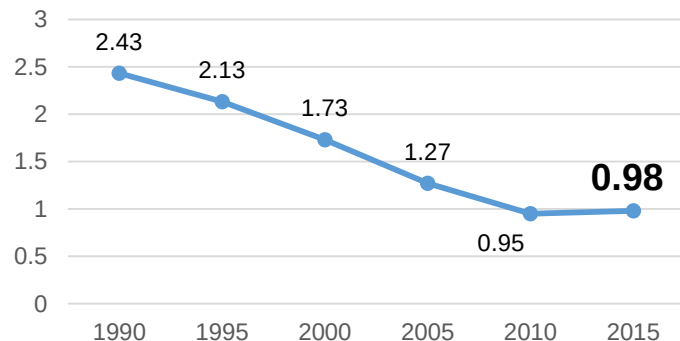
(公共交通・物流政策審議官部門) 物流政策課

直近の物流の変化

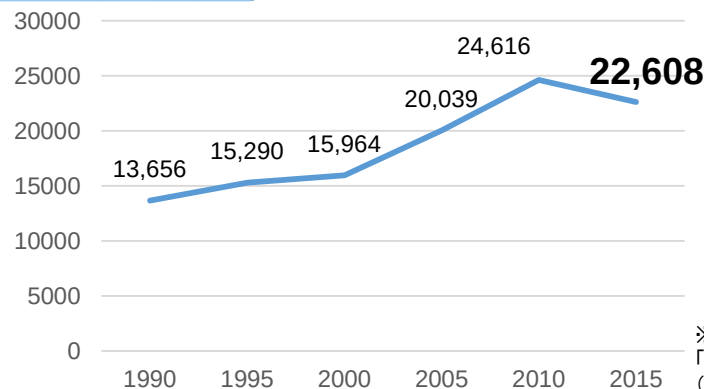
①小口多頻度化の動き

	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

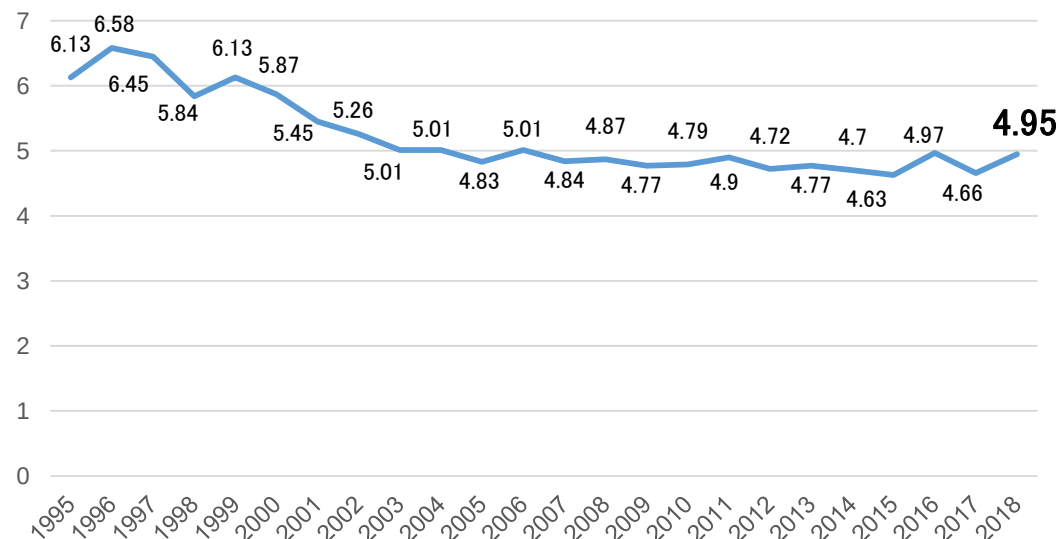


※ 出典:国土交通省
「全国貨物純流動調査
(物流センサス)」

②売上高物流コスト比率の動き

	平成7年度	平成27年度	平成30年度
売上高物流コスト 比率(全業種)(※1)	6.13%	4.63% <0.76倍>	4.95%
名目国内総生産 (GDP)(※2)	516.7兆円	532.1兆円 <1.03倍>	550.1兆円

売上高物流コスト比率の推移(全産業)



cf, 米国約8%、中国約16%、韓国約12%

※計算方法が異なるため単純比較できない(※3)

※1 出典:JILS「2018年度物流コスト調査報告書」

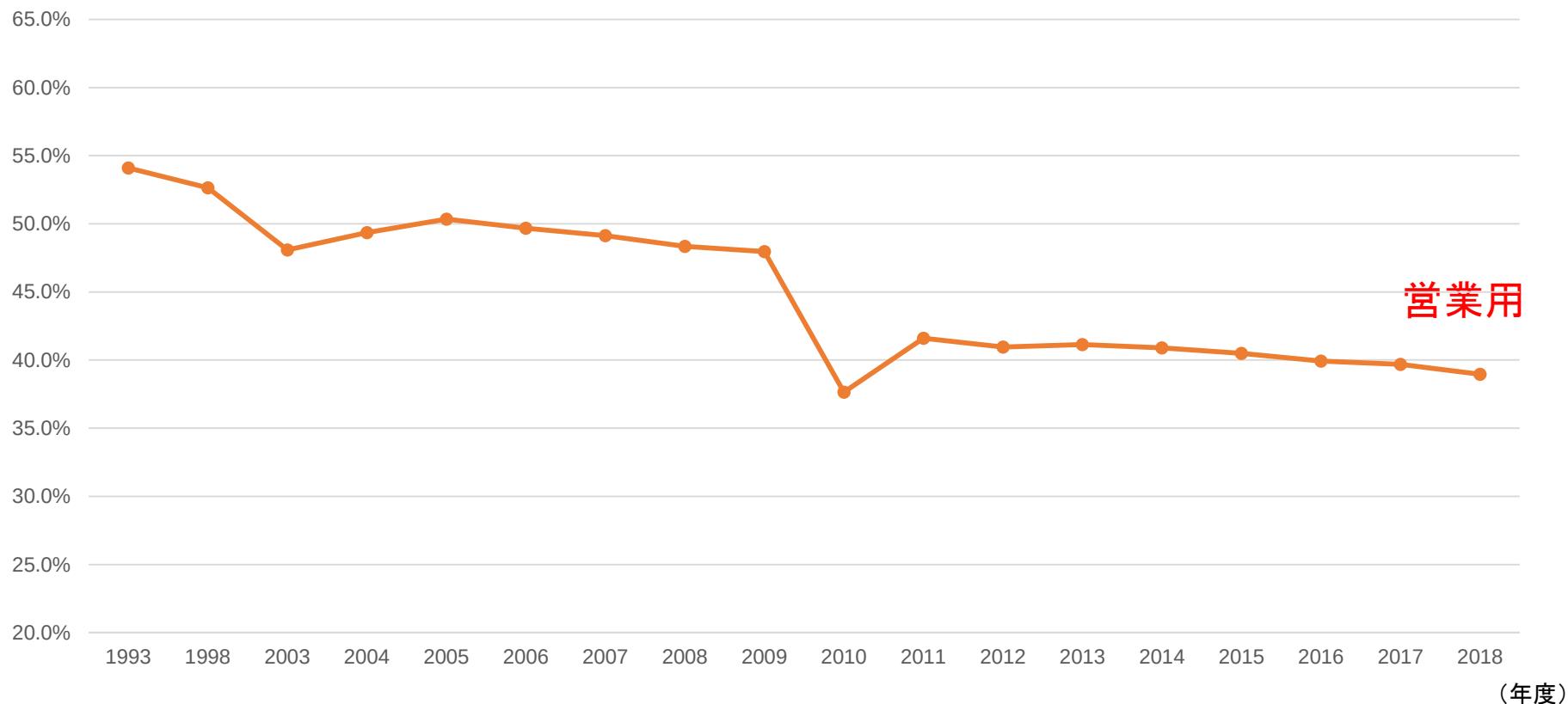
※2 出典:内閣府「国民経済計算(GDP統計)」

※3 出典:JILS「2015年度物流コスト調査報告書」

貨物自動車の積載率の推移

■ 営業用トラックの積載効率は直近では約40%まで低下している。

トラックの積載効率の推移



※1 「自動車統計輸送年報」国土交通省総合政策局情報政策本部より作成

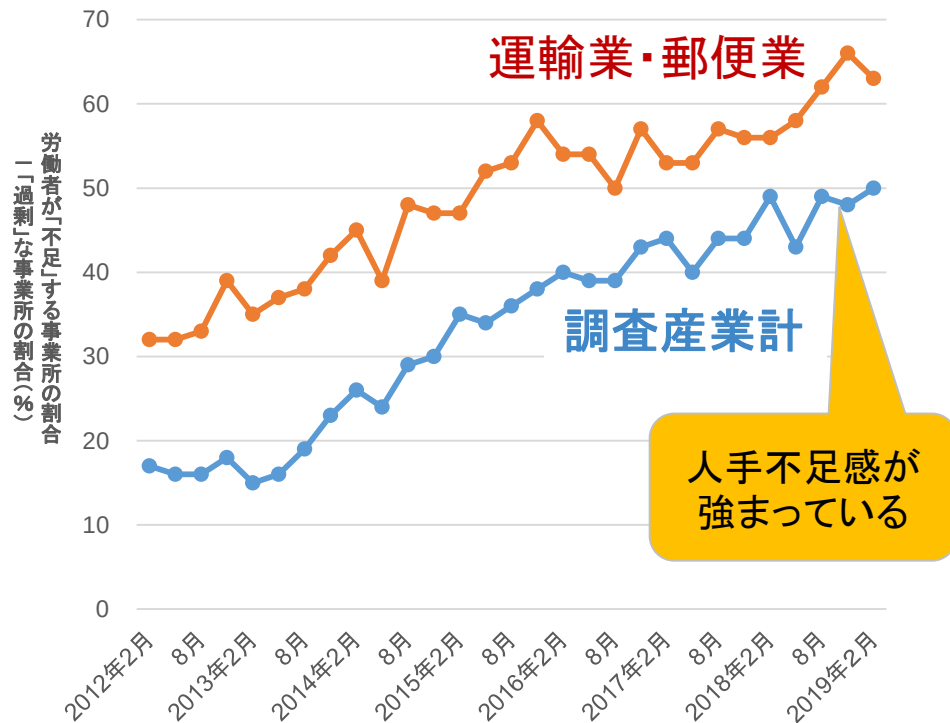
なお、平成22年度から、自家用貨物自動車のうち軽自動車を調査対象から除外する等調査方法を変更しているため、平成21年度以前と連続しない。

※2 積載効率＝輸送トンキロ／能力トンキロ

物流分野における労働力不足の顕在化

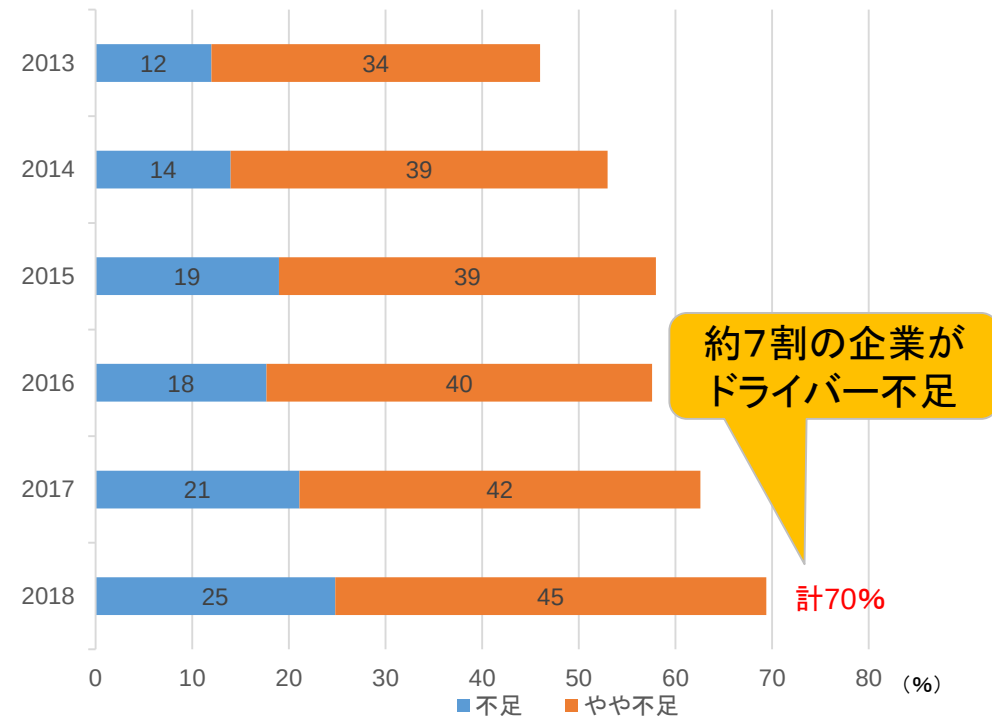
- 物流分野における労働力不足が近年顕在化。
- トラックドライバーが不足していると感じている企業は増加傾向。2018年は約70%の企業が「不足」又は「やや不足」と回答。

＜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」

＜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＞



出典：全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」
※各年の第2四半期（7月～9月）の数値を掲載

トラック運転者への時間外労働の上限規制等の導入

- 運転者不足を解消するためには、労働条件等を改善し、職業としての魅力を高め、将来の担い手を確保することが必要。
- このため、時間外労働の上限規制等が順次導入される予定。

【トラック運転者の労働条件に関連する主な規制の施行予定】

2019年4月	有給休暇の時季指定（一定条件を満たす労働者に <u>毎年5日の年次有給休暇</u> を取得させることを義務付け）
2023年4月	中小企業の月60時間超の時間外労働の <u>割増賃金率の引き上げ</u> （50%以上）
2024年4月	トラック運転者への時間外労働の <u>上限規制の適用</u> （年960時間以内）

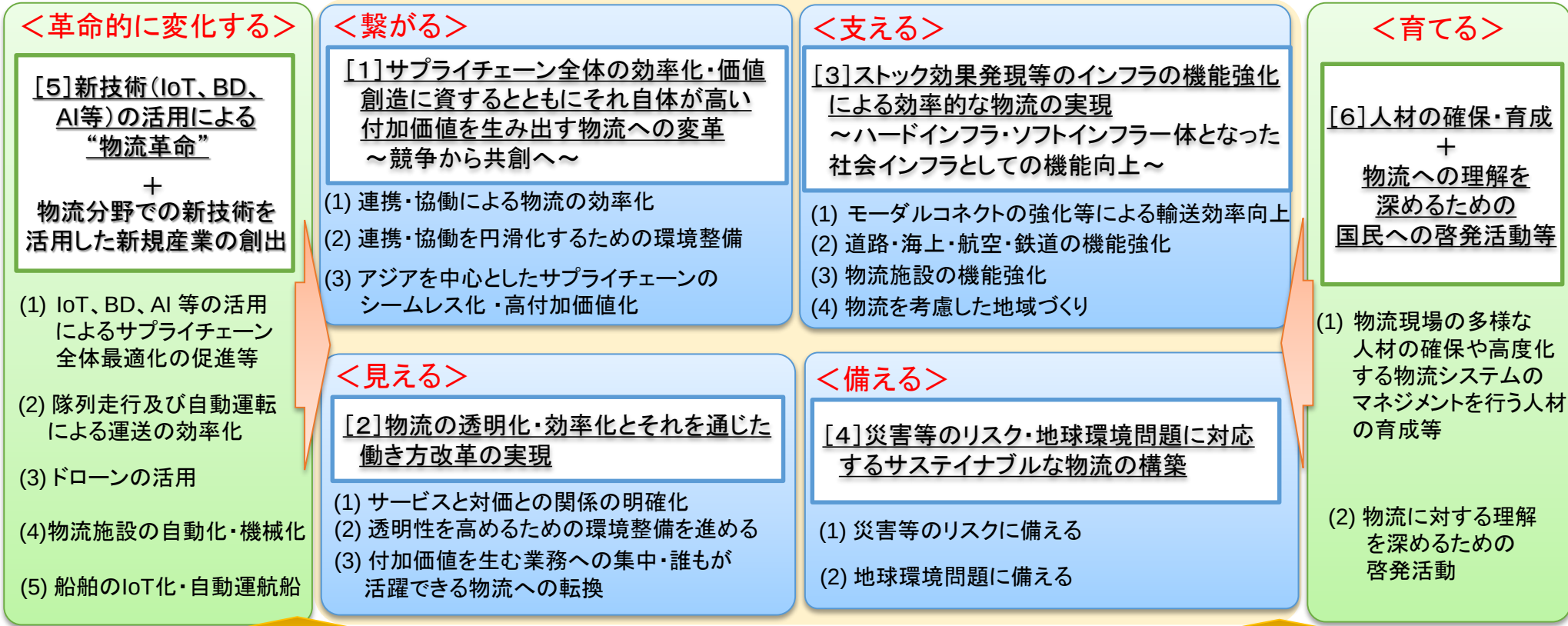
（参考）働き方関連法案（改善基準告示の見直し）に対する国会の附帯決議（抜粋）

衆議院	➤ 自動車運転業務については長時間労働の実態があることに留意し、改正法施行後五年後の特例適用までの間、過労死の発生を防止する観点から改善基準告示の見直しを行うなど必要な施策の検討を進めること
参議院	➤ 時間外労働時間の上限規制が五年間適用猶予となる自動車運転業務等については、その期間においても時間外労働時間の削減に向けた実効性ある取組を、関係省庁及び関係団体等の連携・協力を強化しつつ推し進めること。 ➤ 自動車運転業務については、過労死等の防止の観点から、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の総拘束時間等の改善について、関係省庁と連携し、速やかに検討を開始すること。

総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)の概要

- ◆ 物流は、我が国の産業競争力の強化、豊かな国民生活の実現と地方創生を支える、社会インフラであり、途切れさせてはならない。
- ◆ 近年、第4次産業革命や通販事業の拡大など社会状況が大きく変化し、今後も更なる少子高齢化等が進展。
- ◆ 社会状況の変化や新たな課題に対応できる「強い物流」を構築するために、2017年7月28日に「総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)」を閣議決定し、物流の生産性向上に向けた6つの視点からの取組を推進。

物流の生産性向上



民間 + 各省庁等の連携による施策の推進

物流総合効率化法(流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律)の概要

目的

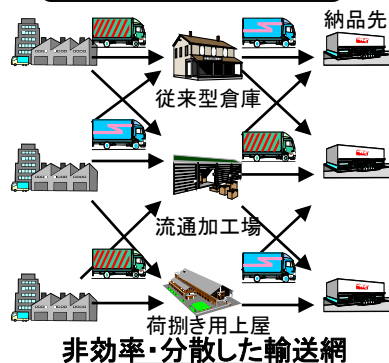
- ・我が国産業の国際競争力の強化
- ・消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多頻度化等への対応
- ・環境負荷の低減
- ・流通業務に必要な労働力の確保

制度の概要

二以上の者が連携して、流通業務の**総合化**(輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。)及び**効率化**(輸送の合理化)を図る事業であって、**環境負荷の低減**及び**省力化**に資するもの(**流通業務総合効率化事業**)を認定し、認定された事業に対して**支援を行う**。

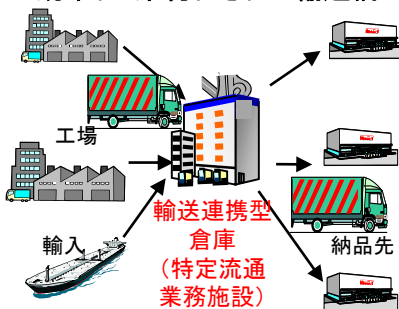
支援対象となる流通業務総合効率化事業の例

輸送網の集約

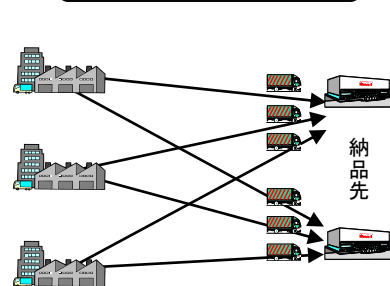


計画

効率化・集約化された輸送網



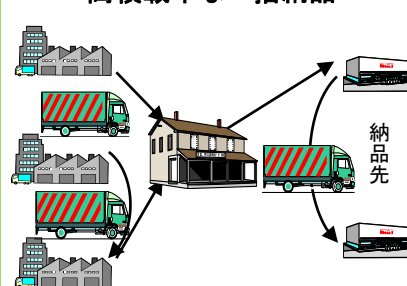
輸配送の共同化



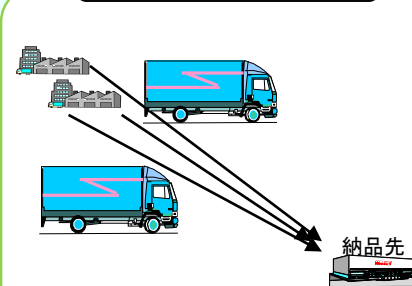
低積載率による個別納品

計画

高積載率な一括納品



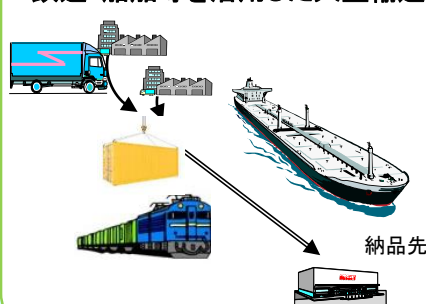
モーダルシフト



長距離トラック輸送

計画

鉄道・船舶等を活用した大量輸送



支援措置

① 事業の立ち上げ・実施の促進

- ・計画策定経費・運行経費の**補助**
- ・事業開始に当たっての、倉庫業、貨物自動車運送事業等の**許可等のみなし**

② 必要な施設・設備等への支援

- ・輸送連携型倉庫への**税制特例**
 - 法人税:割増償却10%(5年間)
 - 固定資産税:課税標準1/2(5年間)等
- ・旅客鉄道を活用した貨物輸送への**税制特例**(貨物用車両・搬送装置)
 - 固定資産税:課税標準2/3(5年間)等
- ・施設の**立地規制に関する配慮**
 - 市街化調整区域の開発許可に係る配慮

③ 中小企業者等に対する支援

- ・信用保険制度の限度額の拡充
- ・長期無利子貸付制度 等

大臣認定

令和元年11月15日までに認定した総合効率化計画の実績と効果

物流分野における労働力不足が深刻化する中、2以上の者の連携により物流の省力化・効率化を図り、また環境負荷低減にもつながる優良な取り組みを多数認定。

(平成28年10月～令和元年11月15日の間で、「**179件**」の総合効率化計画を認定)

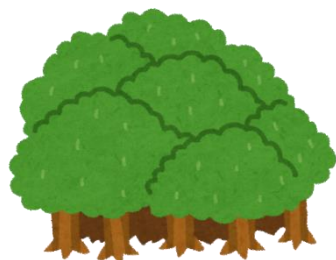
類型別

優良な取り組みを認定

項目	件数
モーダルシフト	79
輸配送の共同化	17
輸送網の集約	95
その他 (業務の平準化1件、中継輸送1件、 貨客混載1件)	3

注)複数の類型に該当する取り組みは類型毎に集計

CO₂削減量

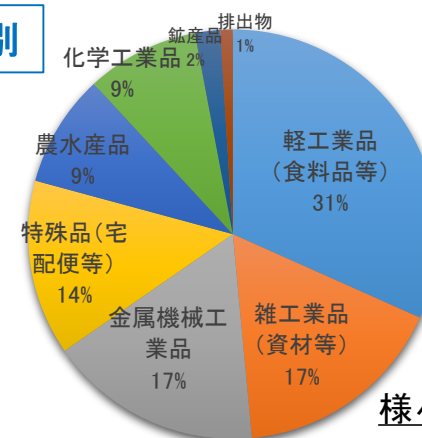


約▲8.0万t-CO₂/年

約**913万本**のスギの二酸化炭素吸収量に相当
(このスギの本数を面積に換算すると、約91.27km²)

出典)林野庁HP計算式より物流政策課作成

主要取扱品目別



様々な品目で幅広く認定

省力化量



約▲112万時間/年の省力化に相当

約**541人**のトラックドライバーに相当する労働力の確保

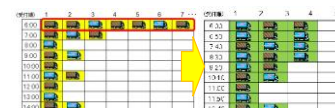
出典)労働力調査(総務省)より物流政策課作成

荷待ち時間の削減

トラックドライバーが到着時刻を予約



⇒ トラックの到着時間が平準化され、荷待ち時間が削減される



「トラック予約受付システム」を**59件**導入

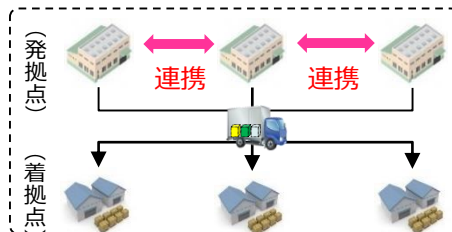
検討の背景

人手不足の深刻化により物流効率化が求められ、企業間連携の機運が高まりつつある。また、頻発する災害や地球環境問題への対応に加え、東京2020大会も控える現在、我が国の経済成長と国民生活を支える物流がその機能を持続的に発揮するためには、企業の垣根を越えた連携により物流を効率化し、生産性向上につなげることがますます重要。

物流における今後の連携のあり方

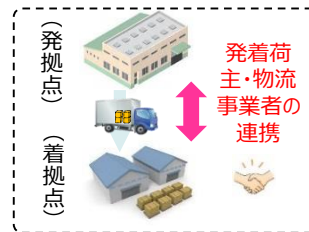
(1) ヨコの連携

積載率の向上や倉庫・車両の稼働率向上だけではなく、モーダルシフト、中継輸送、物流拠点の増設、物量の平準化等のためにも、異業種も含めた複数の荷主や物流事業者による輸配送・保管等の共同化は有効。



(2) タテの連携

長時間の荷待ち時間の削減等のため、翌日配送の見直しなどのリードタイムの延長、検品の簡素化・廃止、物量の平準化など、発着荷主や物流事業者が連携してサプライチェーン全体でムダを減らすことが必要。



(3) モードの多様化等幹線輸送の改善

幹線輸送の共同化、BCPの観点も踏まえたモードの多様化、トラック輸送の効率化等による長距離輸送の改善が急務。

(4) 地域における持続可能な物流の確保

輸送密度が低いエリアにおける荷主や物流事業者の連携のほか、旅客輸送や買い物サービス等他分野との連携も必要。

共同輸配送などのヨコの連携にとどまらず、サプライチェーン上の各関係者が同じゴールを目指して連携する取組を広義の「共同物流」と位置づけ、幹線物流・地域内物流ともにその取組を推進していくべき

今後の国の施策について

(1) 意識の変革の支援

- リードタイムの延長や検品の簡素化等「タテの連携」も物流総合効率化法等で積極的に認定し、ヨコ展開を図ることが必要
- 「ホワイト物流」推進運動等により、商習慣の変更も含め荷主企業の理解を得やすい環境整備を行う必要
- 社内調整向けの資料の作成等個々の企業へのきめ細かい支援が必要

(2) 標準化の支援

- 荷姿やシステム仕様、納品条件等の標準化を推進するため、官民で業界ごと及び業界横断的に標準化やデータ化の検討を行う協議会を設置する等、標準化を官民挙げて推進すべき

(3) 見える化の支援

- 物流・商流データの自動収集技術を開発するとともに、個社・業界の垣根を越えて物流・商流データを蓄積・解析・共有・活用することができるデータ基盤を構築する必要
- データを活用したマッチングシステムなど、企業間の連携を促進する仕組みについて、課題の整理と対応策の検討が必要

(4) 制度的支援

- 物流総合効率化法の枠組み等による支援の対象範囲を拡充し、ヨコ連携・タテ連携等を推進する必要
- 「準荷主ガイドライン」の周知等、改正省エネ法の更なる浸透に努めるべき
- 過去の事例等をわかりやすくまとめるなど、企業が独占禁止法との関係を迅速かつ容易に整理できる環境整備に向けて検討が必要

政府における物流の標準化の位置付け

『成長戦略フォローアップ』（令和元年年6月21日閣議決定）（抄）

物流事業者の人手不足に対して、個社の垣根を越えた共同物流を推進するため、伝票や外装、データ仕様等の標準化を図るための協議会を2019年度に立ち上げ、アクションプランを策定する

『総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）』（平成29年7月28日閣議決定）（抄）

1. サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革（＝繋がる）～競争から共創へ～
 - （2）連携・協働を円滑化するための環境整備（スマートサプライチェーンの構築に資する環境整備）
 - ① 荷主、物流事業者など事業者間の連携・協働を円滑化するためのデータ・システム仕様の標準化等
荷物管理システムのデータ形式や仕様が違うため輸配送情報や在庫情報、輸出入情報等を電子的に相互利用しにくいなどの要因により、物流の効率性が損なわれている面がある。事業者間でのデータの標準化や共有化、システム仕様の標準化、重複入力項目の削減等によりデータの受渡しの円滑化・迅速化と受渡しコストの低減を促進することについては、連携の円滑化やデータ活用等を通じて、高付加価値で無駄がなく最適化されたサプライチェーンに資するものとなることから官民の枠組みで検討を行う。ただし、この際には、強固な情報セキュリティが確保されることが必要となる。
 - ② パレット使用等のユニットロードの標準化による荷役効率化・トラック稼働率の向上
荷役時間の短縮は、トラックの稼働率の向上等により物流の効率化に資するものとなる。機械荷役が可能となるようパレット化を促進するとともに、運搬容器等の形状や印字位置等の標準化等に関して、デザイン・フォー・ロジスティクスの観点も踏まえて、官民の枠組みで検討を行う。

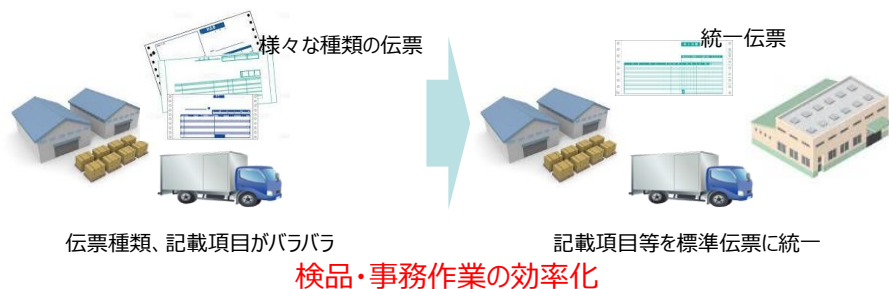
標準化事例

- 少子高齢化の進展など社会構造が変化していく中、我が国が競争力を強化し持続的に成長していくためには、経済活動と国民生活を支える社会インフラたる物流が生産性を向上させることでその機能を十分に発揮することが必要。
- 物流の効率化に向けた荷主・物流事業者等の関係者の連携・協働を円滑化するための環境整備として、ソフト面（データ・システム仕様）及びハード面（パレット等の資機材）の標準化を推進。

ソフト面、ハード面における標準化事例

伝票の標準化

- 荷主等の事業者ごとに伝票がバラバラであり、記載項目も異なるため、荷積み、荷卸し時において非効率



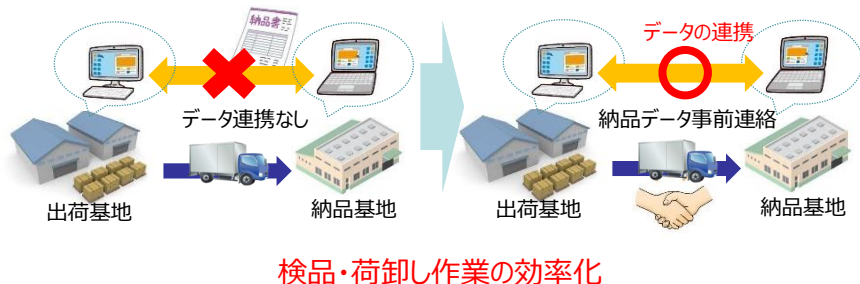
外装の標準化

- 様々な商品サイズ・形状により、パレット等への積載効率が低下するなど非効率



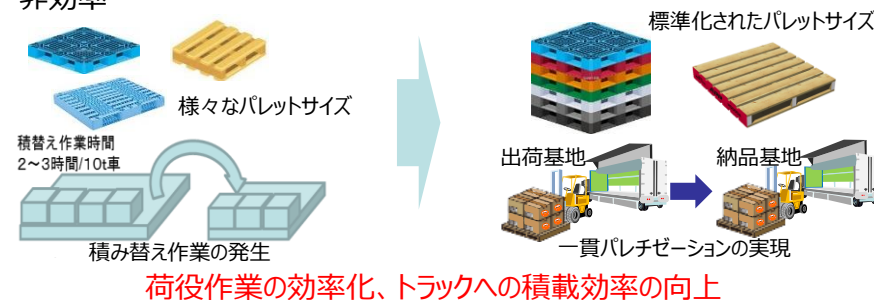
受け渡しデータの標準化

- 物流事業者と着荷主の間などで商品データが標準化された仕様で共有されていないことから納品時の賞味期限確認等の検品において非効率



パレットの標準化

- 様々なパレットサイズにより、積替え作業の発生や積載効率が低下するなど非効率



物流分野における標準化の意義

1. 物流の標準化に係る状況

(1) これまで

- 物流はこれまで企業間の競争領域であったことから、各社が個社最適を追求してきた。
- 生産・販売現場の論理が先行し、物流に関する非効率性は考慮されてこなかった。

(2) 現在

- 労働力不足等を発端に物流クライシスが発生し、現在の物流が成り立たなくなる可能性がある。
- 各社が物流効率化による生産性向上を図り、モノが運べない状況が発生させないことを目指すも単独での効率化には限界があり、物流を維持するため、企業間の連携・協働によるサプライチェーン全体における最適化（共同化、機械化、省人化等）が必要。
- しかしながら、各社の仕様がバラバラであり、最適化を図っても最大限の効果が発揮できない可能性が存在する。

2. 標準化の意義・課題

- 全体最適には各社がバラバラの仕様では取組が進まないため、前提条件として標準化が必要。
- 他方、これまで個社最適のため投資をしてきたことや効果、取組方法がわからない等が課題。