

「持続可能な物流の実現に向けた検討会」資料

# 物流業界が抱える課題と 対応策について

2022年12月13日  
ヤマト運輸株式会社

# 経営資源（＝人と車）を 最大稼働できる環境を整えたい

現状

人  
(ドライバー)



採用確保が厳しい  
2024問題で状況悪化を懸念

車



予備車を保有したくないが  
持たざるを得ない  
稼働時の効率が上がらない

---

# 物流業界の現状

## ■ 共通認識

- 慢性的なドライバー不足と  
今後益々悪化
- 高年齢化
- 長労働時間

# 2024年問題によりさらに深刻となる

# ECの宅配荷物が急増し、 人と車を過剰に持たざるを得ない状況

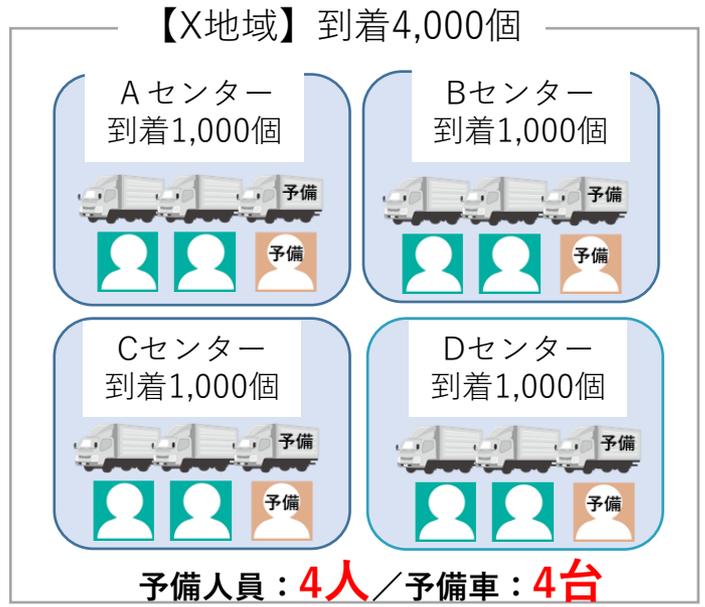
## ■荷物の小口・多頻度化

- ✓ 貨物の総需要が減少傾向にある中、EC荷物を中心とした宅配荷物は急激に増加
- ✓ 荷物の性質が「小口・多頻度」化している



## ■小口・多頻度化に合わせ、消費者利便のため拠点は細分化

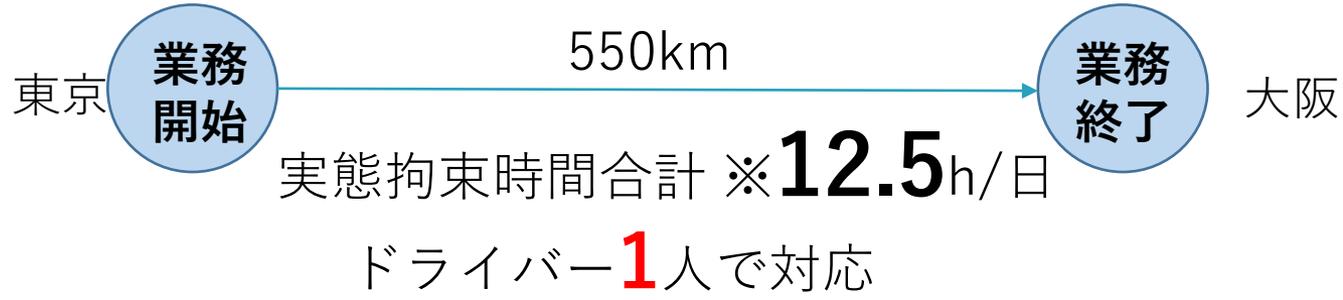
- ✓ 突発的な物量増加や車両故障に備え、  
“各拠点(センター)”で予備の車両や人員を確保  
する必要があり、過剰な予備車や予備人員を  
持たざるを得ない状況
- ✓ 過剰な車両を持っている現状は、  
積載率の低下に反映されている



# 物流業界の現状③：2024年問題の影響

東京 - 大阪間が1日、1人のドライバーで着かなくなり  
**長距離輸送の人員確保がさらに困難に**  
**コスト増やサービス低下**などへの影響も

## ■現状実態（拘束時間 イメージ）



## ■働き方改革改正法施行後

**2024年より**  
残業時間上限960h/年  
拘束時間3,300h/年

実態拘束時間上限 **12h/日**

- ・ 時間通りに届かせるには **2** 人稼働が必要
- ・ 1人稼働の場合延着の可能性

※長距離輸送の他、積み込み積み下ろし作業や拠点移動などの時間含む

---

# ヤマト運輸の施策事例 とお願いしたい事

提供サービス

- お荷物の到着日時お知らせ
- 日時・場所の事前変更サービス

## 「受け取る」の便利



到着前にお届け予定通知で  
受け取り日時を確認でき、  
事前に日時・場所変更可能。  
全国5万ヶ所以上の  
受取拠点を利用可能。

## さらに送る・受け取るを便利に



送る・受け取るを  
より便利に使っていただける  
サービスを拡充。  
お客様の生活に身近な  
接点で利便を提供。

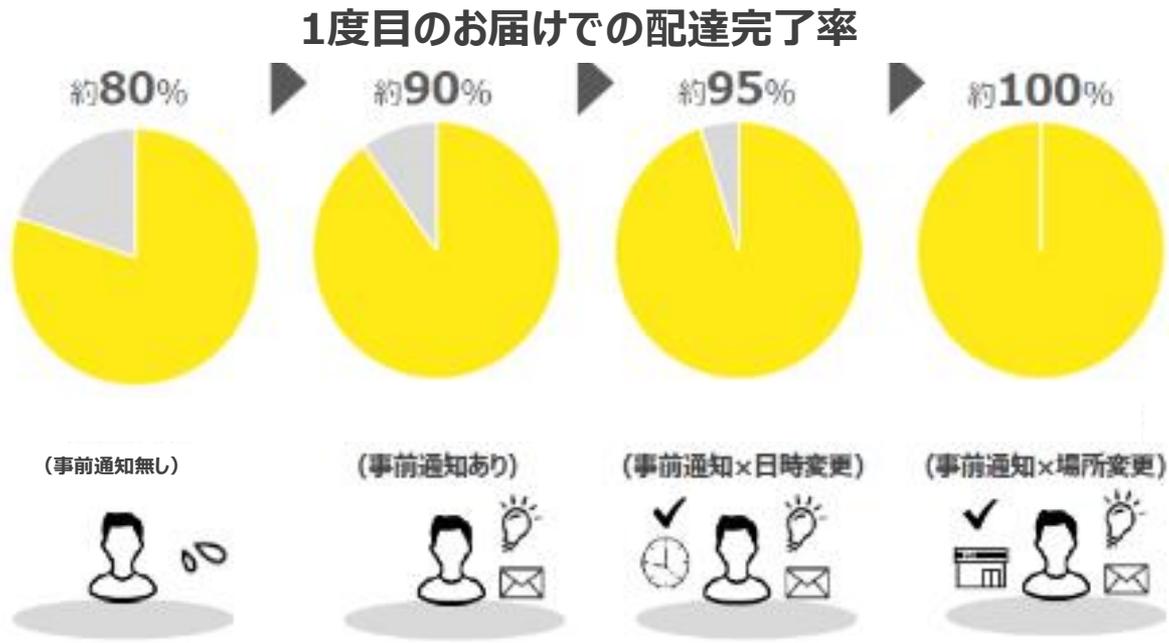
## その他サービス（置き配）



### 受け取りの選択肢の拡大・・・置き配**対応**

連携のあるオンラインショップからの荷物は  
対面／置き配受け取りの選択が可能。  
オートロックマンション内での置き配サービス  
（デジタルキーの活用）も拡大中

# 受取人による日時・場所指定により ドライバーの**1回目配達完了率が向上**



宅配便の再配達率  
 ※**11.7%** (2022年4月)



当社の再配達率  
**10%未満**

※国土交通省における物流政策課による調査結果 (サンプル調査)

## マンション管理会社や荷主様、受取人の方々の ご理解と機能の導入・利用などを通じた ご協力をお願いしたい

### ■ 宅配便の再配達率の削減に向けた解決策例

マンション  
管理会社様



- ✓ 宅配ロッカーの設置・増設
- ✓ マンション内 置き配利用増 のためにも  
スマートキー／デジタルキーサービス利用拡大

荷主



- ✓ サンキューメールなどを通じた受取人様への  
荷物情報（運送会社・伝票番号等）の事前通知の実施
- ✓ お届け場所指定、置き配でのお届け機能の導入

個人・  
受取人様



- ✓ 宅配BOXの設置（戸建住宅）
- ✓ 荷主様へのお届け日時、場所の指示
- ✓ 運送会社からの事前通知の受信設定とご都合に合わせた  
受取日時 変更依頼の積極活用

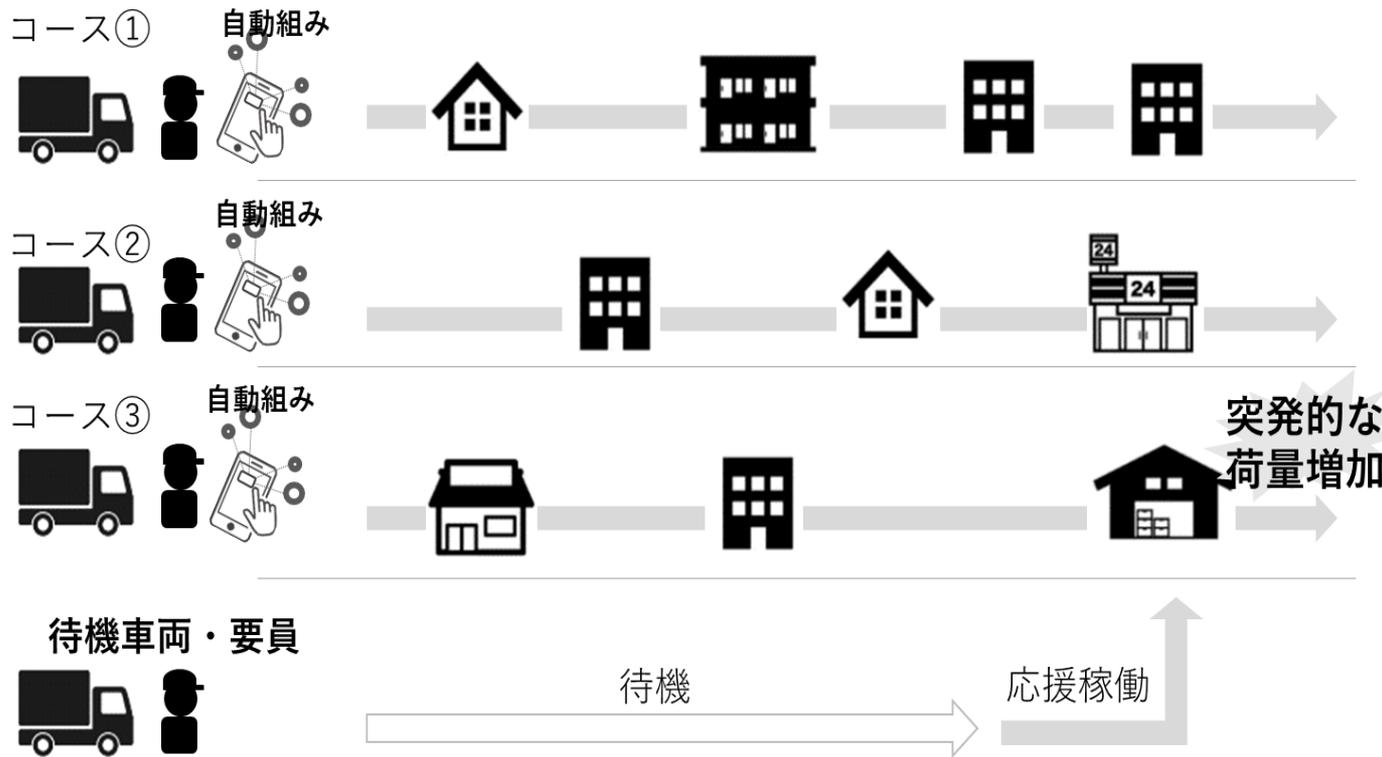
提供サービス

日々変化する荷量に対応できる  
安定した体制でのサービス提供

■安定稼働に向けた取り組み

ドライバーの能力  
に頼らない  
集配コースの  
自動組み機能

急な物量増加  
対応のため  
各営業所で  
待機車両と  
人員を配置



## 荷主様による**適正なサイズ**での梱包や **輸送効率を高めるための車両の開発・普及、** **経営環境を根本から改善できる環境整備をお願いしたい**

### ■安定稼働実現に向けた解決策例

荷主様



- ✓ 運送会社への出荷量・サイズなどの情報共有
- ✓ 中身の大きさに合わせた適正サイズでの梱包による輸送効率向上への協力
- ✓ 輸送伝票のデジタル化による輸送・作業効率化

メーカー/  
サービス  
プロバイダ



- ✓ 従来車両の規格、仕様に捉われない使いやすい車両の開発
- ✓ 輸送効率向上につながる車両データの提供
- ✓ SF25等の新たな輸送手段普及に向けた休憩・駐車場所の提供・拡大

関係省庁



- ✓ ドライバーと車両を柔軟に配置できる環境整備
- ✓ 中長距離輸送効率・労働時間短縮化に向けた大型車の速度規制上限変更
- ✓ 現行の車両規格の見直し（大型車のサイズUP、軽自動車のサイズUP）

---

# 取り組みたいこと

個社、個別の取組では限界がある事から  
**経営資源**（＝人と車両）を  
**最大稼働できるようにする**ためには  
**以下の取組み**も必要となる

- ・ **エンドユーザー、荷主様、関係先からの  
協力獲得**
- ・ **官民一体による既存の仕組みの構造改革**

## ① 環境整備…

日々の物量に応じた  
拠点間での人と車の柔軟な配置と稼働

## ② 研究開発…

大型車の速度規制の上限変更

# DXを駆使した管理・整備体制の強化や 人と車の柔軟な配置の実現に向けた検討を行っていく

## ■DXを駆使した管理・整備体制の強化

### 課題

目視や手書きでの運用

- ✓免許証内容やアルコールチェッカーの数値など、重大なコンプライアンス違反にかかわる情報を見逃す恐れ
- ✓記録が不正確になる恐れ
- ✓紙資料の保管・管理業務負荷の発生

### 解決策

DX化：点呼・整備記録の電子化とデバイス連携による管理業務のデジタル化※

- ✓アルコールチェック判定
- ✓健康状態入力（自己申告）
- ✓日常点検記録
- ✓車両故障診断（OBD診断）



## ■人と車の柔軟な拠点配置

### 課題

営業所毎での予備車両・人員確保

- ✓突発的な荷量増加・車両故障・乗務員の欠員に対応できるように、営業所ごとに予備人員や車両を抱えておく必要がある

### 提案

下記2点の検討

- ①「繁忙期特例の現行法の通年化」（車両と人の変更手続き無しでの移動）
- ②「人と車の配属元が異なる場合での適用」

# 取組み②研究開発…大型車の速度規制の上限変更

## 高速道路での制限速度が引き上げられると 長距離輸送におけるサービス、コストを維持・改善できる

### ■拘束時間 イメージ



実態拘束時間合計： **12.5h/日**



高速道路の制限速度が**100**km/h となると、  
拘束時間合計 **10.5h/日 (▲2h)**

# 取組み②研究開発…大型車の速度規制の上限変更

安全担保条件が整った環境下にて  
運転者の意思と車両側の制御で  
リミッターの制限速度を引き上げの研究・  
開発を官民一体となり取り組みたい

## ■安全担保できる条件と実行施策案

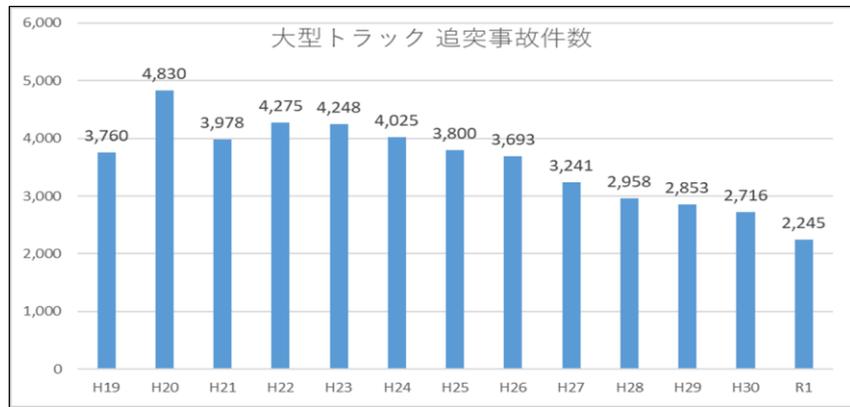
### 条件

- ✓高速道走行中であること
- ✓前方車両との車間距離が十分とれること
- ✓車両流入量が少ないこと
- ✓凍結、霧などの悪条件でないこと

## ■進め方案

### 取組み

- ✓車両開発
- ✓テスト走行



### 実行施策

- ETC、デジタコデータ活用
- 既存の自動ブレーキや  
追従機能の技術活用
- ETC2.0データ活用
- 高速道路情報活用

### 関係者

関係省庁    メーカー    ユーザー