＼経済の血液を止めるな!!／

特集２

# 「物流クライシス（危機）」についてご存知ですか？

## ～持続可能な物流の実現に向けて、今私たちにできること～

近年、ネット通販などの電子商取引（EC）の普及によって、物流需要が増加傾向にある一方、担い手となるトラックドライバーの不足やそれに伴う長時間労働が、物流業界の深刻な課題となっています。そんな中、2024年4月から、働き方改革に伴う”時間外労働の上限規制”が物流業界にも適用され、トラックドライバーの労働環境の改善が期待されています。

しかし、このままの状況では、年々加速する物流需要に対応できなくなる可能性（＝物流クライシス）が懸念されており、2030年には需要全体の36%を運ぶことができなくなるとも予測されています。「物流の2024年問題」ともいわれる諸課題の影響は、10兆円を超える規模の経済損失とも試算され、小規模農家やメーカー等が生産物を出荷できなくなるだけでなく、消費者の生活にも重大な事態を引き起こすことが考えられます。

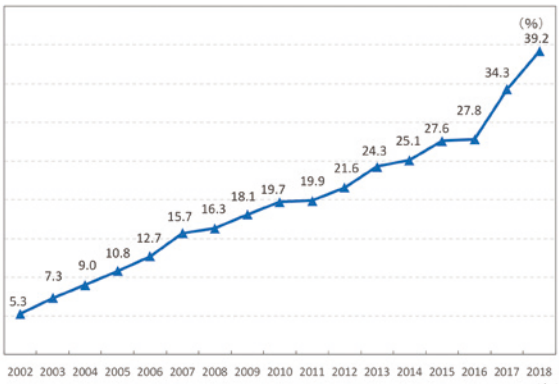
物流は、経済を円滑に回すために必要不可欠な社会インフラです。今回は、こうした物流業界が直面している諸課題に対して、事業者の一人ひとりができることについてご紹介します。

## 「物流クライシス（危機）」を引き起こす要因

### ①物流需要の増加

ネットショッピングの利用世帯割合は、2000年ではわずか5%だったのに対して、コロナ前の2018年には39.2%、2020年には50%近くまで上昇しています（図1）。コロナ禍により巣ごもり需要が拡大し、さらに物流需要は増大しています。

■図1 ネットショッピング利用世帯の割合の推移（二人以上の世帯）




出典：総務省統計局「家計消費状況調査年報（令和２年）結果の概況（https://www.stat.go.jp/data/joukyou/2020ar/gaikyou/index.html）」

### ②物流の非効率化

製造業・小売業等における消費者ニーズの多様化やデジタル技術の進展による多品種・小ロット輸送※増加に伴い、トラック一台当たりの積載効率の低下が生じています。また、貨物のアナログ的な管理や車両への荷物の手作業による積み込みなど、デジタル・機械化が進んでいない物流施設も多いため、「非効率性」が浮き彫りとなっています。

※生産の都度に顧客のニーズに対応した違った製品の仕様を用意し、一度に生産する製品数を少量で行う生産方法に対応した輸送。貨物の規格が均一ではないので積載効率は低下。

### ③トラックドライバーの人手不足

国民生活や経済活動に不可欠な物流の担い手であるトラックドライバーの不足は、深刻な状況です。平均年齢も高齢化しており、トラックドライバーの不足は、今後ますます深刻化することが懸念されています。

これらは、トラックドライバーの労働時間が他産業平均よりも約２割長い※1ことに加え、2007年の道路交通法改正により「中型自動車免許」が新設※2され、「大型自動車免許」取得の難易度が上がり取得費用がかさむようになったこと等が要因として考えられます。

※1：（出展）経済産業省・国土交通省・農林水産省「我が国の物流を取り巻く現状と取組状況（2022）」
※2：それまで「普通自動車免許」で運転可能であった車両重量5トン以上8トン未満の自動車車両の運転には「中型自動車免許」が必要となった。

### ④カーボンニュートラルの実現

日本政府は、気候変動対策の一つとして、2050年までに温室効果ガスの「排出量」と「吸収量」を均衡にし、実質的な排出量をゼロにする「カーボンニュートラル」の実現を掲げています。その実現に向け、省エネや脱炭素エネルギーの利用が様々な業界でより一層呼びかけられています。物流業界においては、人手不足の解消や再配達の削減など、効率的な物流システムを構築することが求められています。

## 「持続可能な物流の実現」に向けた取り組み

### 「ホワイト物流」推進運動とは？

トラックドライバー不足を解消し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に役立つことを目的として、国土交通省主導で荷主・納品先企業、物流事業者、事業者団体、国民がそれぞれの立場で取り組んでいる運動です。

現在、全国で1,493社※1の企業が、福岡県では56社の企業が賛同しています。本運動の主な取り組み内容としては、

- 荷待ち時間の削減……予約受付システムの導入、入出荷情報の事前提供等
- 荷役作業の負担軽減……パレット等の活用、運転以外の作業部分の分離等
- 物流の生産性向上……パレット等の活用、集荷先や配送先の集約等

などがあります。 ※1 令和4年11月15日時点

**賛同企業の声**

**㈱ティー・エル・エス（トライアルカンパニーグループ）**
**代表取締役　山下　和之 氏**

**●実際に行っている取り組み内容（一部）**

**『物流他企業との協業化』**。業界の商慣行や商習慣を乗り越えてメーカー物流、同業他社との共同配送を実施。

**●取り組んでみての感想は？**

取り組みによる効果は共同配送先を含む2社で年間約400万円の物流コスト削減。“これからの物流は競争領域ではなく協調領域である”との意識改革だけでも、投資を伴うことなく成果をあげることができる。この取り組みを国レベルに広げることができれば、物流クライシスを乗り越えることも可能と考える。

物流の生産性向上・効率化に向けて、物流事業者、荷主企業等の関係者が連携して相互に改善案を提案し、協力して実現を目指しています。

「ホワイト物流」推進運動へのご参画・詳細はこちら▶

### 私たち事業者がやるべきこと

“経済の血液”とも呼ばれる『物流』を止めないために、私たち事業者がやるべきことがたくさんあります。

**運賃適正化の取り組み**

平成29年11月よりトラック運送における運賃・料金の収受ルールが変わり、それまであいまいだった「運賃」と「料金※1」、さらには「実費※2」を明確に区分し適正な金額で取引することが定められました。例えばトラックドライバーが倉庫内での荷下ろし・荷積みを行う場合は、運賃とは別の名目の料金として支払う必要があり、これに反した取引は、下請法・独占禁止法に違反する恐れがあります。

※1：料金＝待機時間料、積込・取卸料、附帯業務料　※2：実費＝高速道路利用料、フェリー利用料、燃料サーチャージ等

**優先的に取り組むべき運輸事業者の負担軽減**

トラックドライバーの労働時間の短縮に向けた荷待ち時間の縮減や荷捌き業務の分離、発注から納期までの期間の延長、高速道路利用料込での見積依頼などが、トラックドライバーや運送業者の負担軽減に大変効果的です。荷主企業の皆様は、ぜひ優先的に取り組んでいただきますようお願いします。

「物流クライシス（危機）」は、決して運輸業界だけの問題ではありません。全業界それぞれが自らの危機と捉え、常識や慣習に囚われることなく連携・協力してこの問題に取り組んでいくことが、今まさに求められています。

## 福岡商工会議所 新春特別講演会

**『経済の血液を止めるな!!～持続可能な物流に向けて、今私たちにできること～』**

申込・詳細はこちら

2024年問題への対応が間近に迫っているなかで物流にはどのような課題があるのか、また、事業者にはどのような対応が必要なのか。当所副会頭で、福岡県トラック協会会長、全日本トラック協会副会長である眞鍋 博俊 氏にご講演いただき、持続可能な物流実現のヒントを探ります。様々な業種・業界からのご参加をお待ちしています。ぜひご聴講ください。

**登壇者**　眞鍋 博俊 氏（福岡商工会議所 副会頭・福岡県トラック協会 会長・㈱博運社 代表取締役会長）

**日　程**　令和5年1月下旬～2月上旬に開催予定

**内　容**　第1部：特別講演（40分程度）
第2部：事例紹介（50分程度）

**会　場**　市内会議室（予定）

※開催日程や会場等の詳細は、決まり次第、当所ホームページでお知らせします。

お問い合わせ／地域振興部（運輸・港湾・貿易部会担当）TEL:092-441-1118