

SAMPLE

特集レポート No. 111

物流業界を中心とした2024年問題

Strictly Confidential



2023年10月31日

はじめに

- 物流業界は多頻度小口化が進む中で、運送・保管の需要に対する供給が追いつかず、需給ギャップが拡大することが長年指摘されている。特に、トラックのドライバー不足は顕著であり、労働条件の改善や女性が働きやすい環境づくりなど、業界としての取組が推進されてきたが、依然として大きな問題となっている
- そのような状況の中で「2024年問題」と呼ばれる、労働基準法の改正によりドライバーの労働時間に上限が課されることで様々な問題が物流業界において生じることが懸念されている
- 本レポートでは、物流業界の現状および「2024年問題」が及ぼす影響を整理した上で、業界としての対応策および進むべき方向性について言及する

本資料の流れ

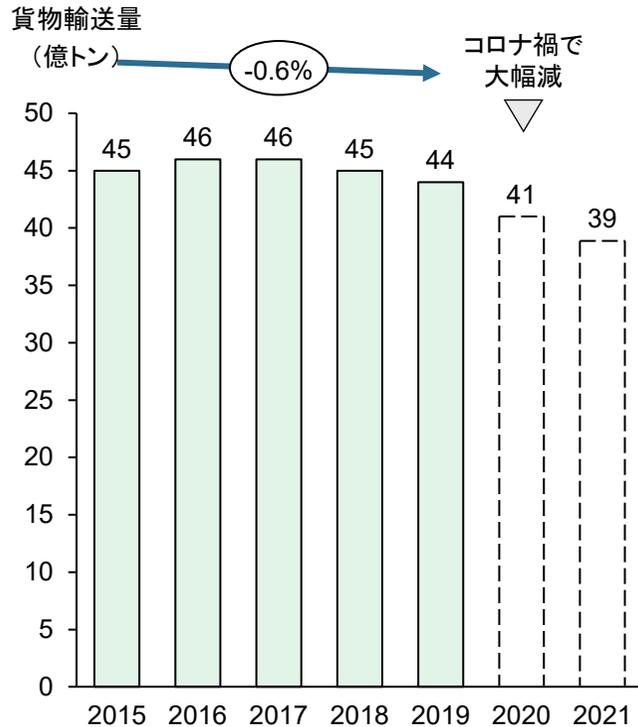


- I. 物流業界を取り巻く事業環境の変化
- II. 2024年問題が業界に与える影響
- III. 2024年問題への業界の対応事例

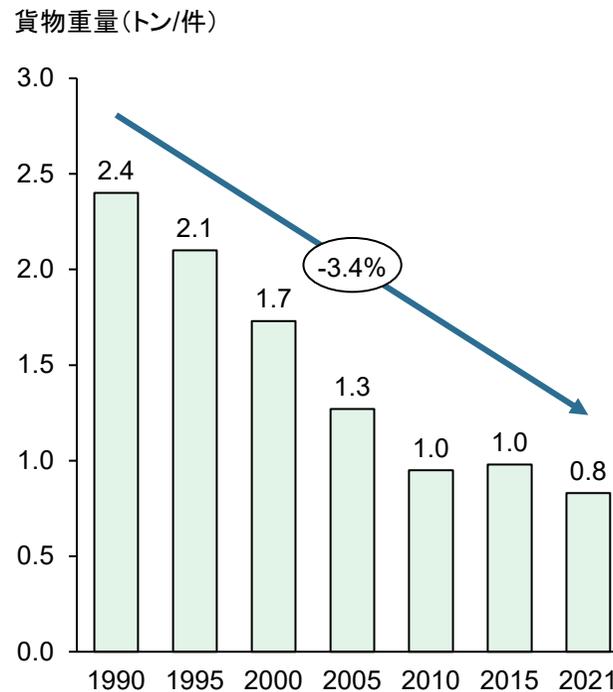
物流の多頻度小口化

- 物流業界は全体としては経済活動が停滞するコロナ前までは物流総量が変わ動していないが、貨物の小口化が進んだことで物流件数が増えている

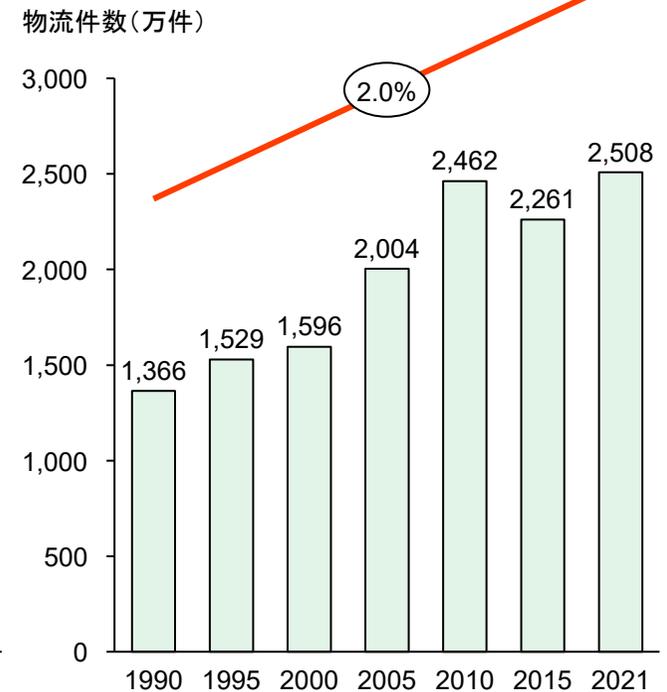
国内貨物輸送量は横ばいで推移



貨物1件あたりの重量は小口化



物流件数は増えている



出所: 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り組み状況」、国土交通省「全国貨物純流動調査(物流センサス)」

貨物小口化による物流業への影響

- 物流が小口化したことによって物流業の非効率化が発生し、配送・倉庫業共に単価が上昇傾向にある
- また、需要に対して供給が不足し、需給ギャップが拡大することが懸念されている

物流の小口化が進んだことで物流業の単価が増加



配送業

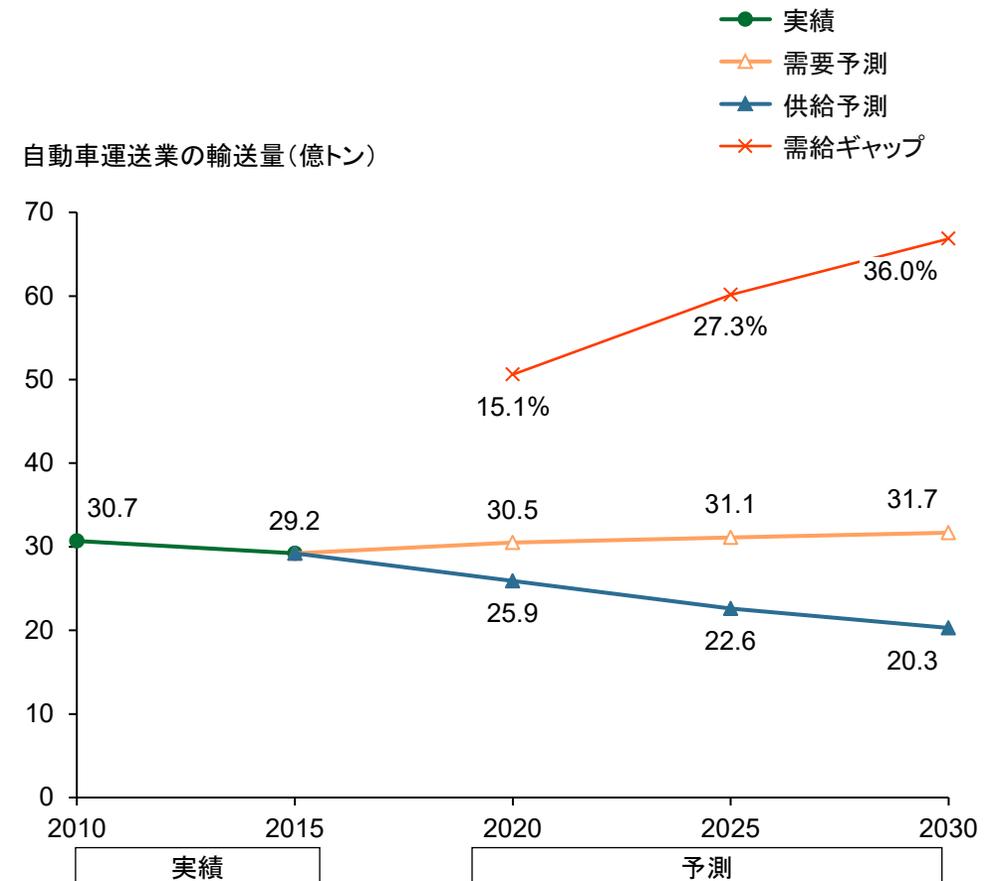
- 配送業でも同じくSKUが増加したことでトラック積載効率が悪化している
- さらに貨物小口化によって需要が急騰し、需要に対してトラックドライバーの数が足りていない為、単価が年々上昇している



倉庫業

- 倉庫業では保管商品の多品種・小口化が進んだことによりSKUが増加し、保管効率が低下している
- 保管効率が低下した結果、倉庫の利用単価が上昇している

特に配送は今後も需給ギャップが拡大していくと予想される

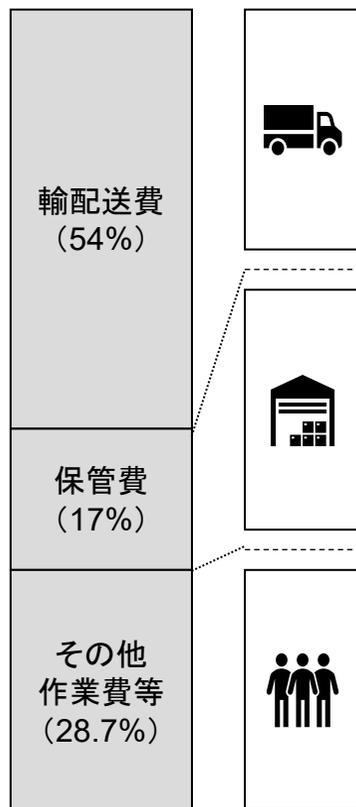


企業の物流機能の外部化

- ドライバー不足や保管効率の低下により年々と物流機能を自社で抱えるコストは高まっている為、国内では物流機能を外部の専門業者に委託する企業が大多数となっている

物流業を抱えるコストは高まっている

一般的な物流費の内訳



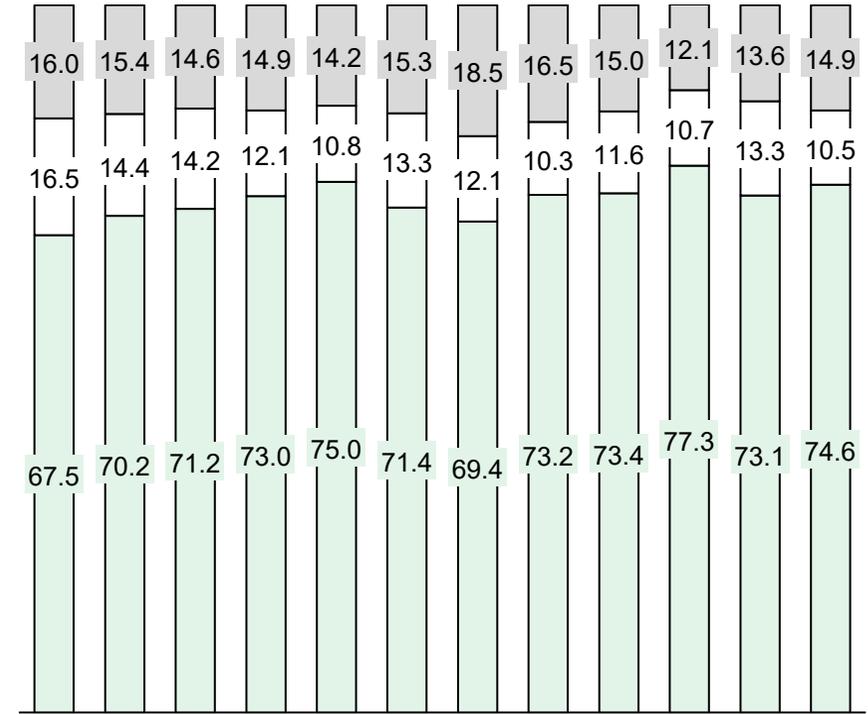
物流業界の現状

- 運送業者は相次ぎ値上げ
 - 配送では料金が5年前の1.2~1.3倍*1に
 - **ドライバーの人手不足**が背景
- 一方で、輸配送の効率は悪化
 - トラックの積載率*1は5年で**41%⇒37.8%**に
- **SKUの増加等により保管効率が低下**
- EC向け大規模物流センター新設需要により倉庫建設は**年率13%の急成長**
- 需要が集中するため首都圏では**空床率が5%未満**で、面積単価も上昇推移
- 人件費は高騰
 - **年率2.5%の最低賃金上昇**が底上げ
- 人手不足も深刻化
 - オペレーション継続に課題を抱える企業も

物流機能を外部委託する企業が大多数の構造

(単位: %)

■ 専門業者 □ グループ子会社 ■ 自社



2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 (年度)

注: *1. 配送料金はヤマトホールディングス、SGホールディングスのIR資料にて開示される宅急便の単価を用いて試算。積載率は国土交通省「自動車輸送統計年報」より試算

出所: 公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会「物流コスト調査報告書」

ドライバー不足の要因

- ドライバー不足にはさまざまな要因があるものの、労働条件が主な要因となっており、それに付随するかたちでドライバーの高齢化や女性進出の遅れが起こっている

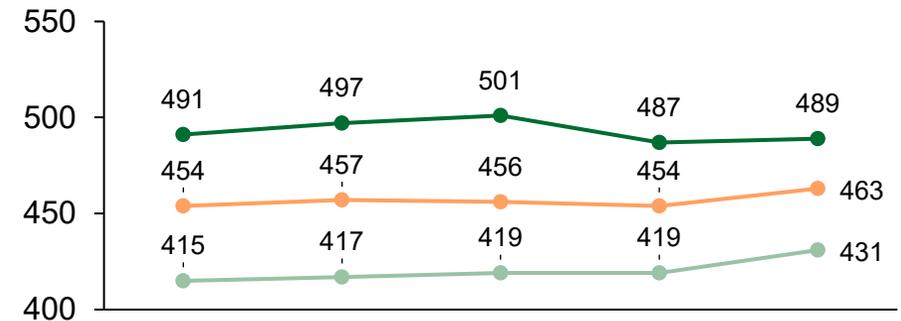
ドライバー不足の主な要因

| | |
|-----------|---|
| 労働条件 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 低賃金、長時間労働の仕事と認識される ■ 実際にトラックドライバーは年間所得額も年間労働時間も全産業平均と比べると低水準になっている |
| ドライバーの高齢化 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 少子高齢化に加えて、労働条件の影響もあり、若者が集まりにくく、結果として高齢化が進んでいる状況 |
| 女性進出の遅れ | <ul style="list-style-type: none"> ■ 女性が少ない職場であることが、女性進出のハードルになっており、女性割合の低い職種となっている |
| 宅配の需要増加 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 宅配需要の伸びにドライバーの伸びが追いついていない状況 ■ 宅配サービスの高度化により、ドライバーの負担も増加 |
| 運転免許制度の改正 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 2017年に運転免許制度が改正されたことで、新たな免許取得者は普通免許では基本2トントラックを運転することが不可に ■ 免許取得が就職のハードルになっている |

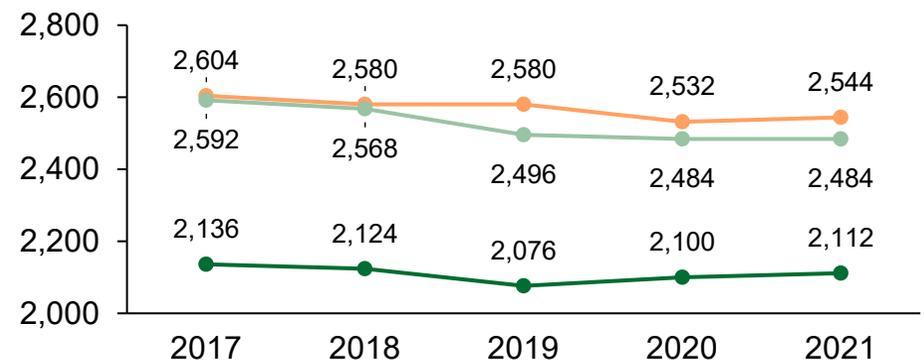
トラックドライバーの賃金・労働時間

● 全産業平均 ● 大型トラック ● 中小型トラック

【年間所得額(万円)の推移】



【年間労働時間(時間)の推移】



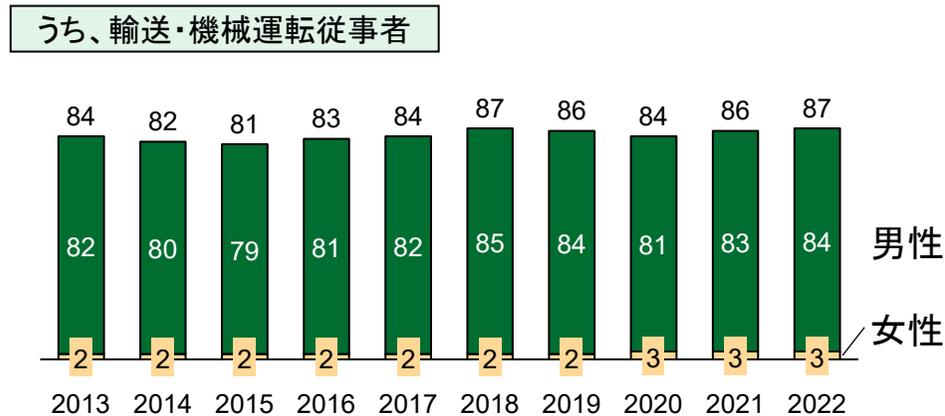
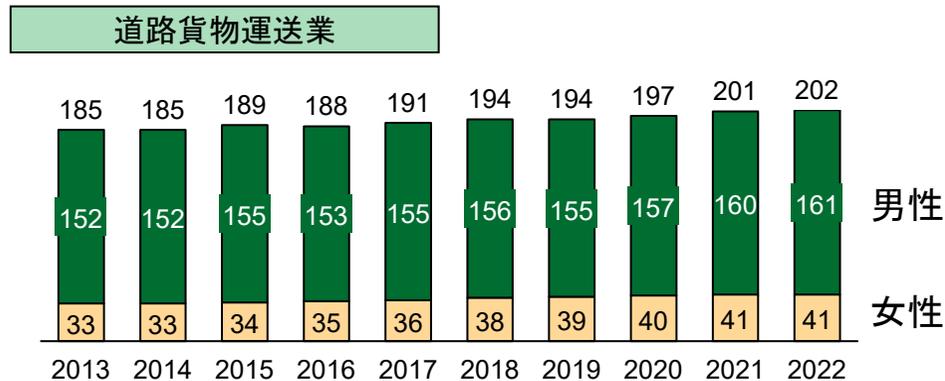
出所：公益社団法人全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業 現状と課題 2022」

(参考) 就業者数の推移

- 道路貨物運送業の就業者数は増加している一方で、輸送・機械運転従事者はほぼ横ばいで推移している
- 年齢構成では50代以上の占める割合が年々増加している

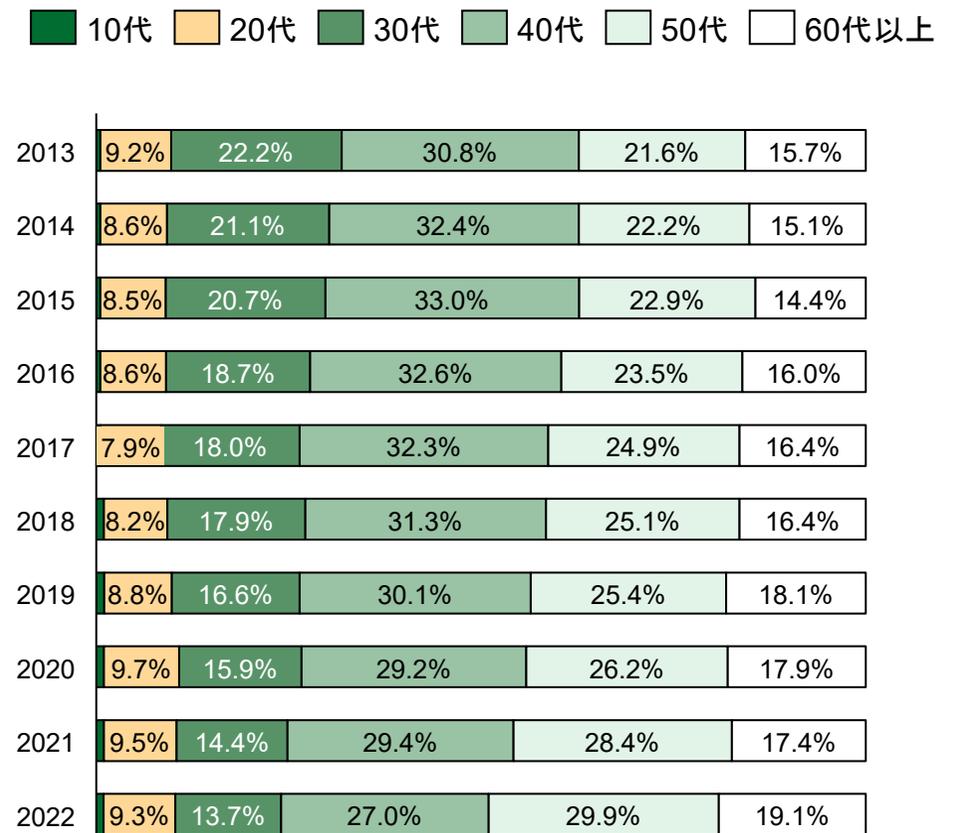
就業者数の推移

(単位:万人)



道路貨物運送業就業者の年齢構成の推移

(単位:%)



出所: 総務省「労働力調査」

SAMPLE版はここまでです。

続きは、業界チャンネル 特集レポート にてご覧ください。

特集レポート一覧はこちら ▶

“業界チャンネル 特集レポート”とは、

経営コンサルタントの目線で特に伸びているビジネスに注目して分析。
その成功の鍵や今後に言及し、「打ち手」を導出します。

