

# 我が国の物流を取り巻く状況

# 物流業界の規模（令和2年度）

- 物流業界の主要な業種の営業収入の合計は約28兆円。従業員数は約229万人。  
 【参考】全産業の売上高（営業収入）は約1,362兆円（物流は2%）、就業者数は約6,676万人（物流は3%）。

| 区分                 | 営業収入（億円） | 事業者数   | 従業員数（千人） | 中小企業率 |
|--------------------|----------|--------|----------|-------|
| トラック運送業<br>（青ナンバー） | 193,576  | 62,844 | 1,970    | 99%   |
| JR貨物               | 1,520    | 1      | 5        | -     |
| 内航海運業              | 8,664    | 3,353  | 68       | 99%   |
| 外航海運業              | 24,357   | 190    | 6.6      | 85%   |
| 港湾運送業              | 10,095   | 858    | 51       | 89%   |
| 航空貨物運送事業           | 4,020    | 22     | 48       | 64%   |
| 鉄道利用運送事業           | 3,018    | 1,155  | 8        | 86%   |
| 外航利用運送事業           | 3,693    | 1,136  | 5        | 89%   |
| 航空利用運送事業           | 7,169    | 202    | 15       | 72%   |
| 倉庫業                | 25,000   | 6,732  | 12.5     | 91%   |
| トラックターミナル業         | 291      | 16     | 0.5      | 94%   |
| 計                  | 281,403  | -      | 2,290    | -     |

※ 国土交通省統計資料より、国土交通省総合政策局物流政策課作成。

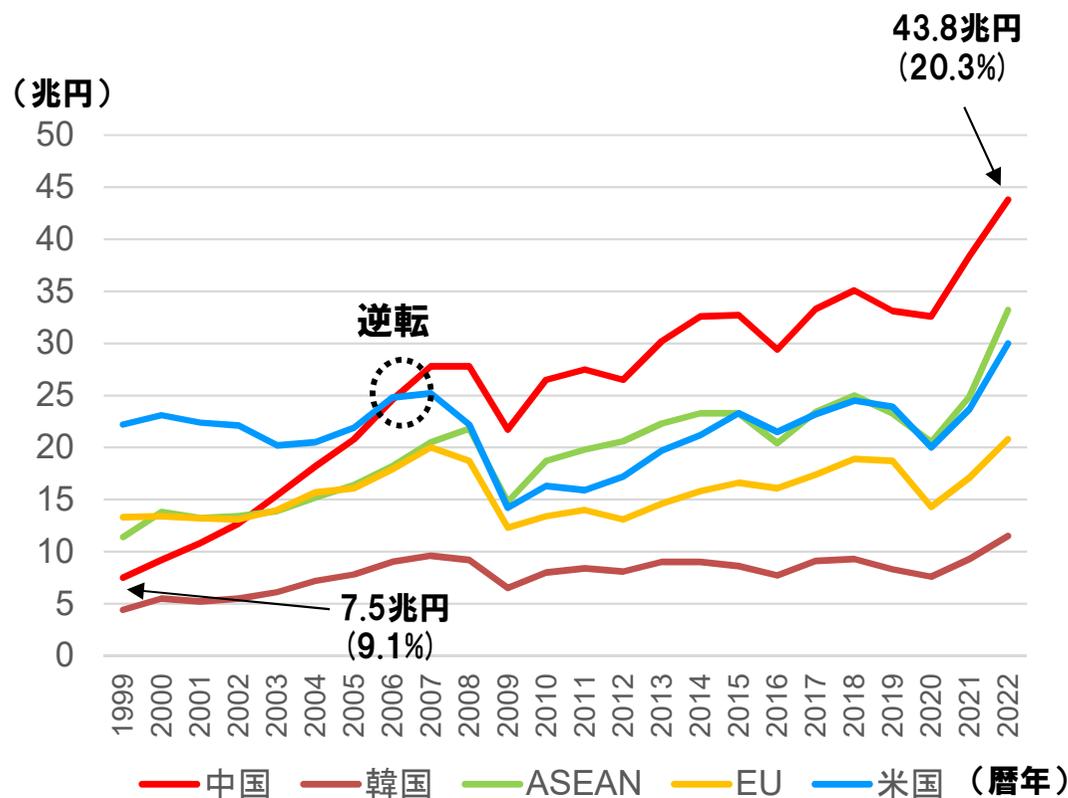
※ データは令和元年度のもの（一部例外、推計値有り）。この他に内航利用運送事業者、自動車利用運送事業者が存在。

※ 一部の業種については、報告提出事業者のみの合計の数値。

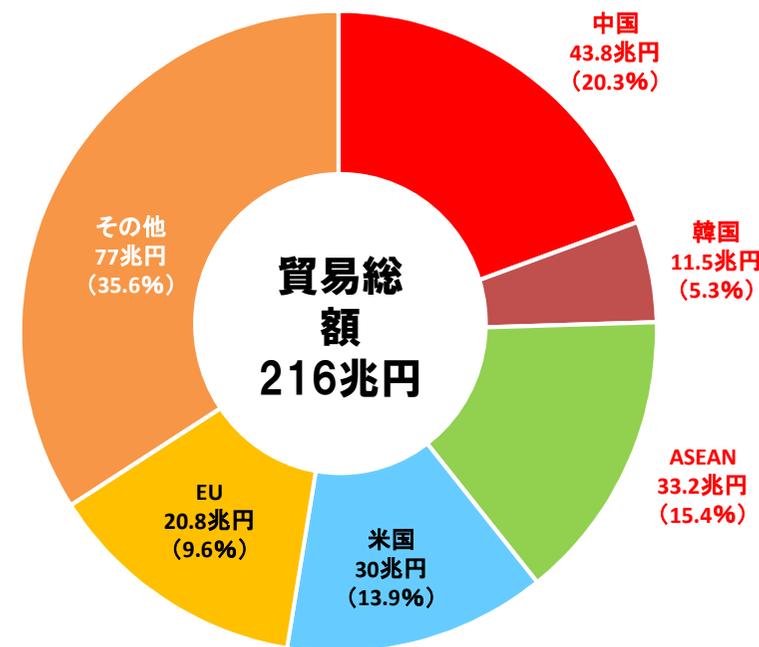
※ 全産業の売上高（営業収入）は財務総合政策研究所「年次別法人企業統計調査（令和2年度）、就業者数は総務省「労働力調査」2020年より。

- 過去20年間で中国との貿易額は4倍以上に増加しており、2007年以降、米国を逆転し貿易相手国トップ。
- ASEANとの貿易額も増加しており、2009年以降は米国と拮抗。
- 現在、貿易額では、中国、韓国、ASEANで4割以上を占めている。

## 1999年～2022年の相手国別貿易額の推移



## 2022年の貿易額内訳



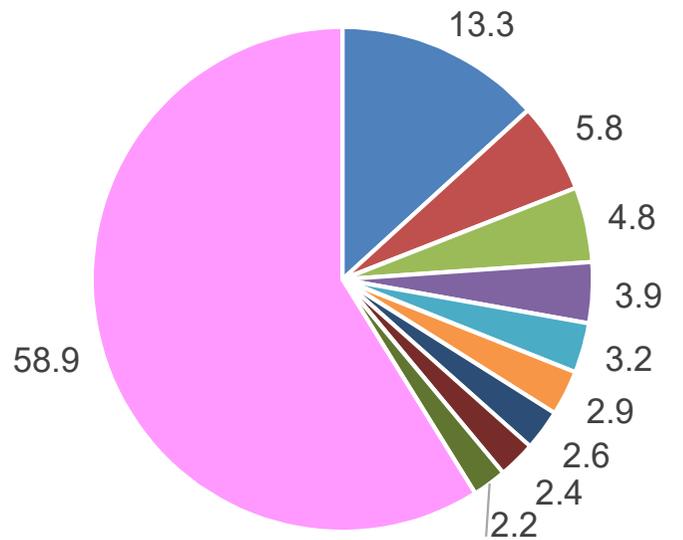
**中国、韓国、ASEANで88.6兆円(41%)**

(出典) 財務省「貿易統計」

- 日本からの輸出額では、自動車、半導体等電子部品等の機械類が上位を占める。
- 日本への輸入額では、原油及び粗油、液化天然ガス等が上位を占める。

## 輸出(98兆円:2022年)

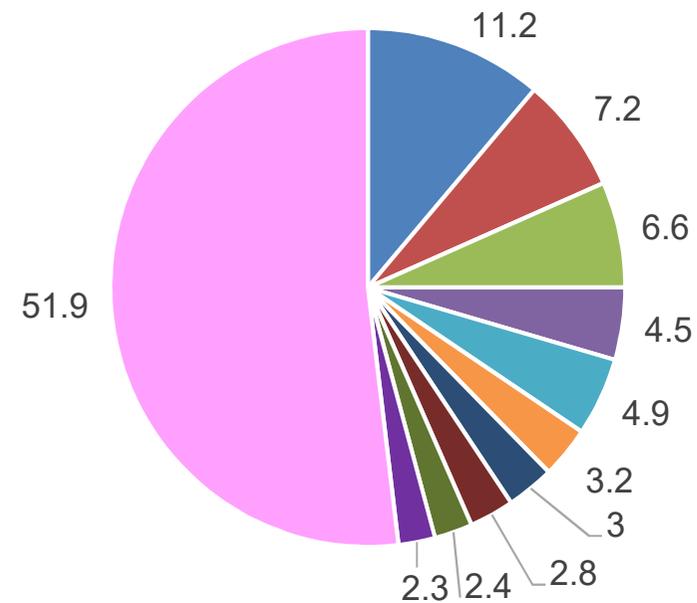
(単位:%)



- 自動車
- 自動車部品
- 科学光学機器
- その他
- 半導体等電子部品
- プラスチック
- 電子回路等の機器
- 鉄鋼
- 原動機
- 有機化合物

## 輸入(118兆円:2022年)

(単位:%)



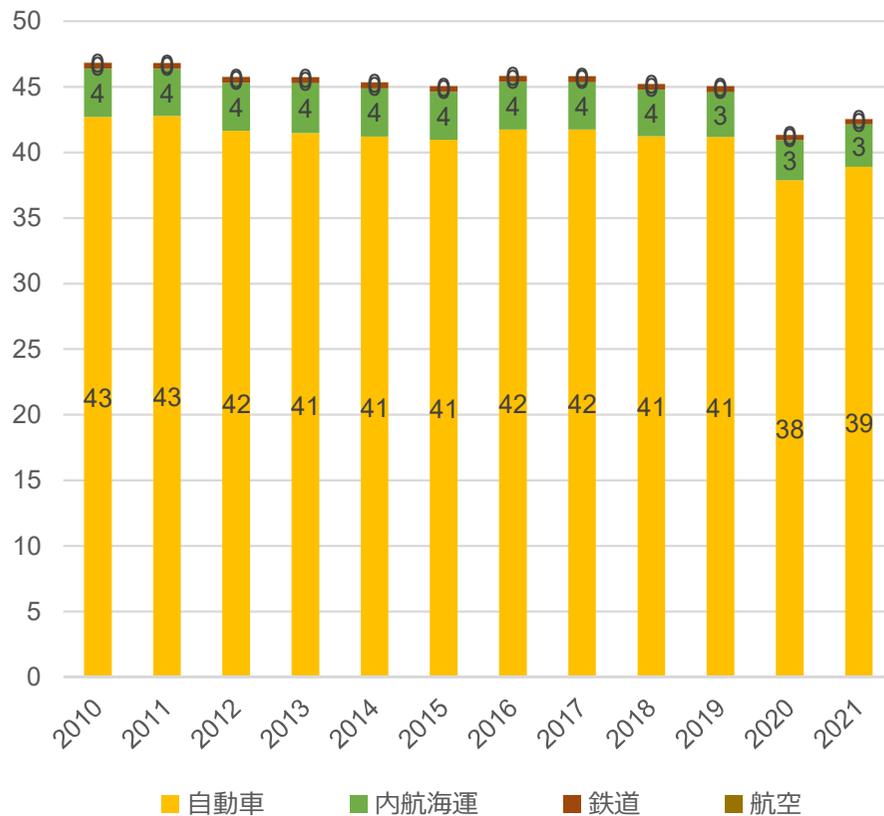
- 原油及び粗油
- 医薬品
- 衣類・同付属品
- 電算機類
- 液化天然ガス
- 半導体等電子部品
- 非鉄金属
- その他
- 石炭
- 通信機
- 石油製品

(出典)財務省「貿易統計」

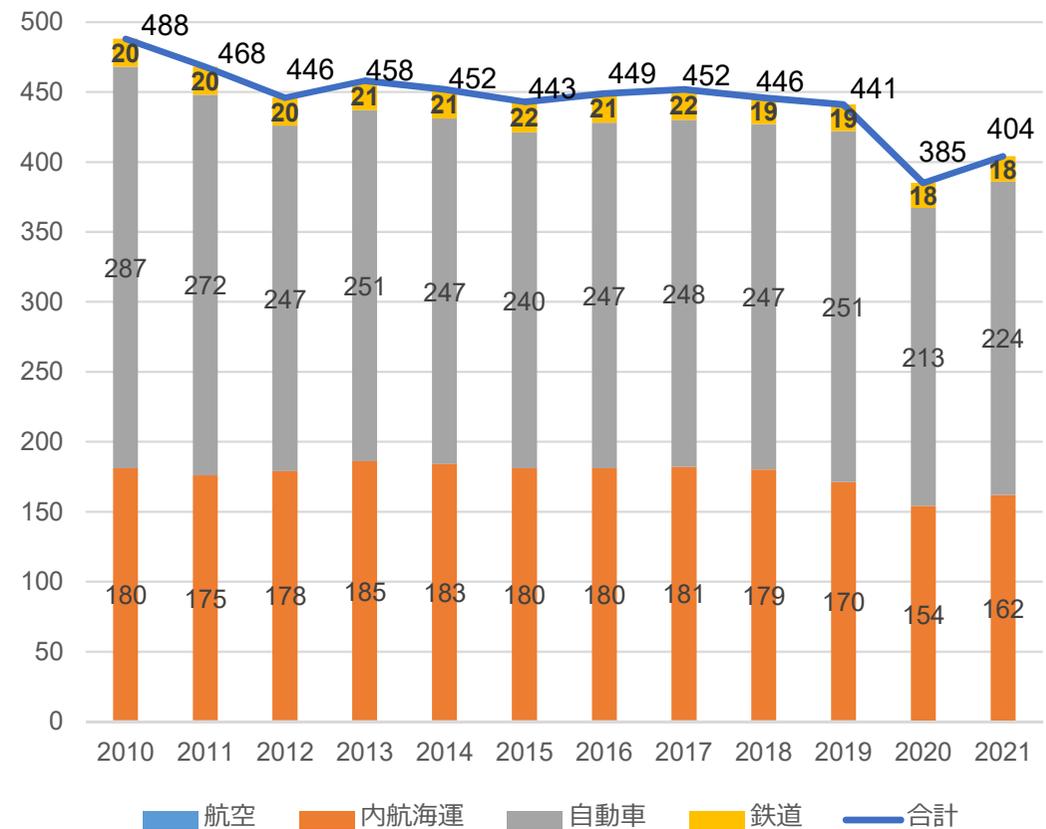
# 国内貨物輸送量の推移

- 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。
- 国内貨物のモード別輸送（トンキロベース）は、**自動車**が約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。

(億トン) 国内貨物輸送量の推移 (トンベース)



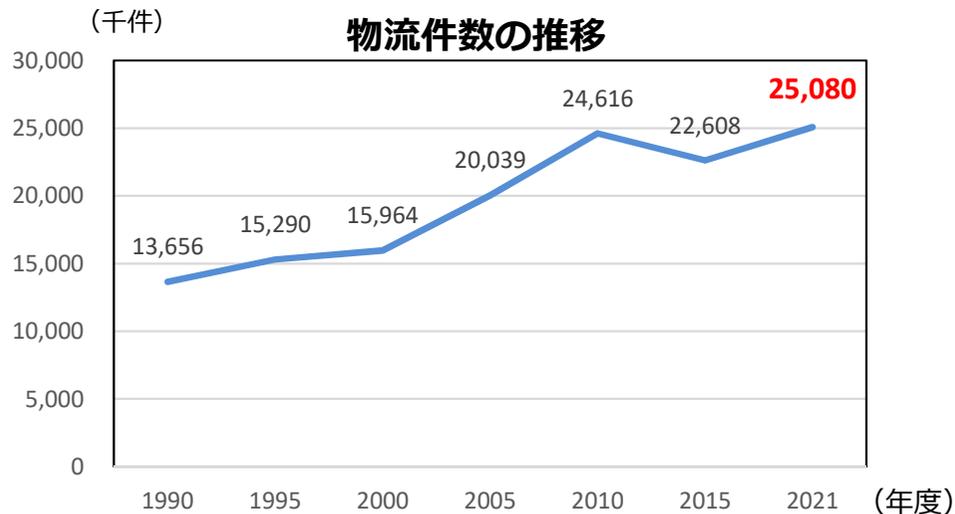
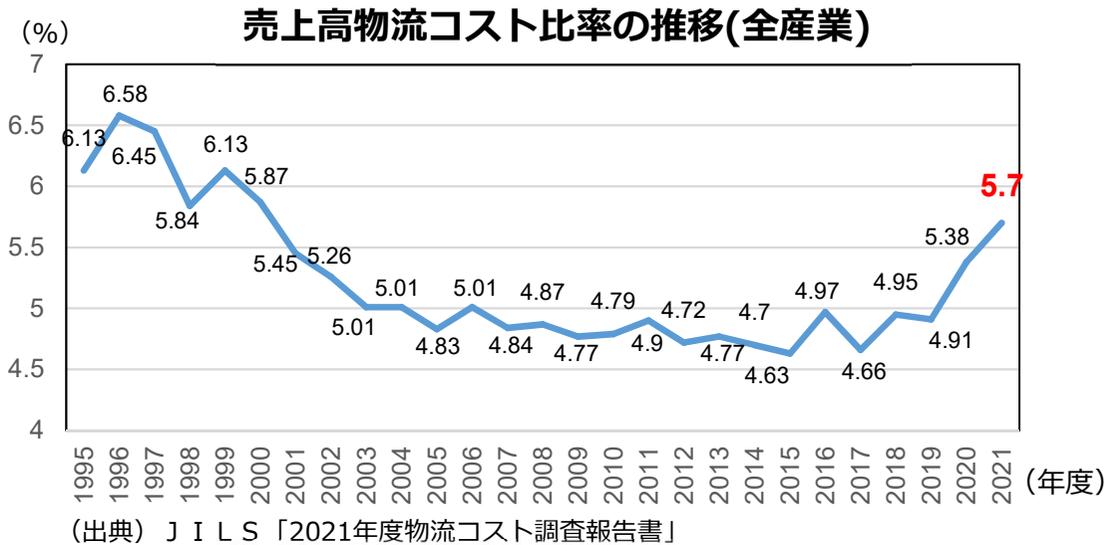
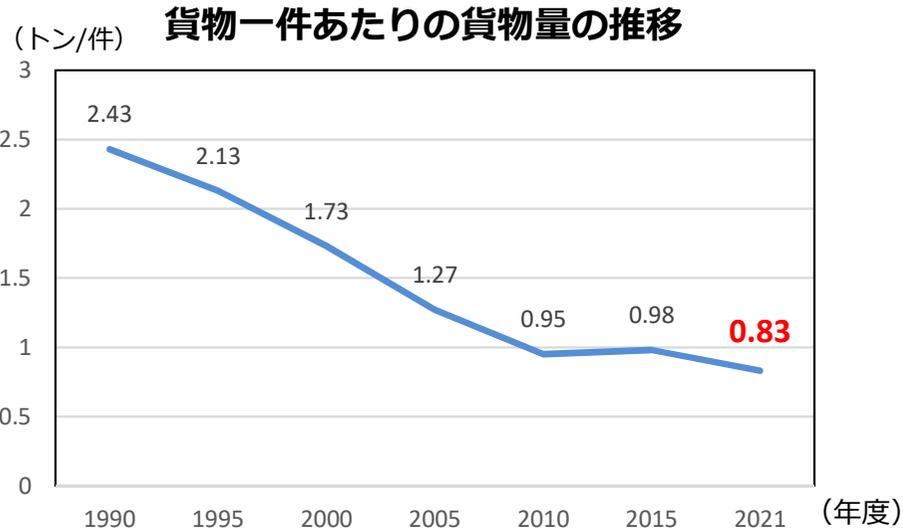
(十億トンキロ) 国内貨物輸送量の推移 (トンキロベース)



(出典) 国土交通省総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成。

# 直近の物流の変化（BtoB物流）

- 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。物流の小口多頻度化が急速に進行。
- 荷主企業から見た売上高物流コスト比率は上昇傾向。



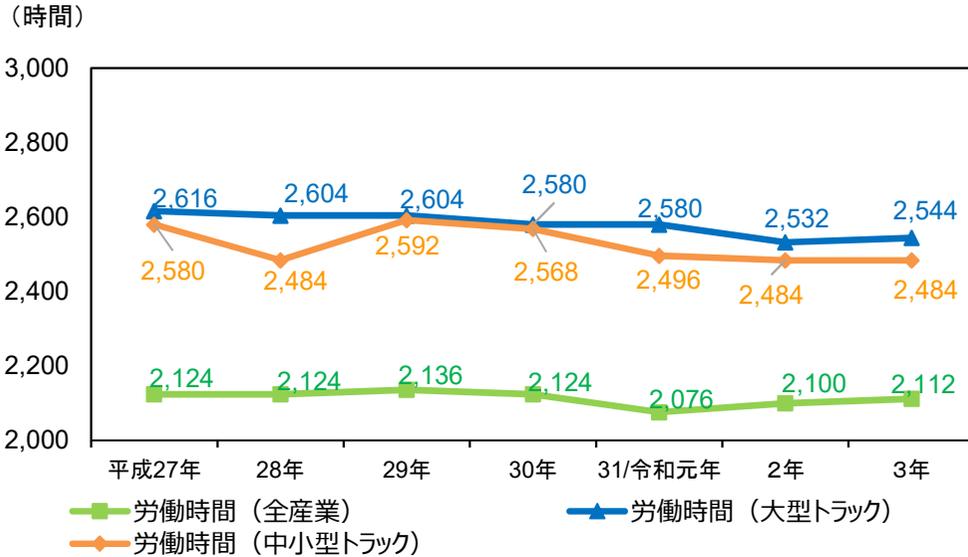
**売上高物流コスト比率の推移(日米韓) (%)**

|    | 2001年 | 2016年 |
|----|-------|-------|
| 日本 | 5.5   | 5.0   |
| 米国 | 9.1   | 9.6   |
| 韓国 | 11.1  | 6.6   |

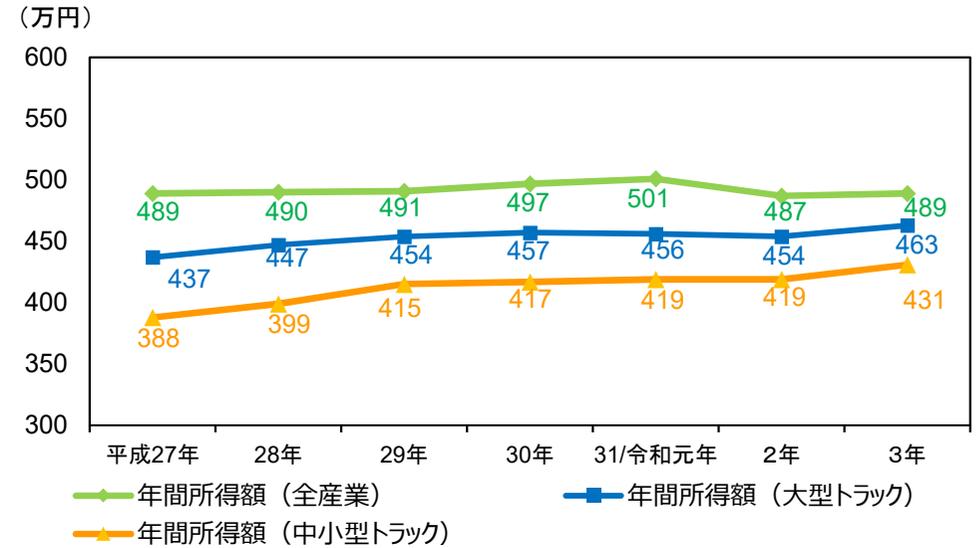
(出典) 国土交通省「全国貨物純流動調査 統計データ」

(出典) 国土交通統計（국토교통 통계누리）（韓国国土交通部統計サイト）等

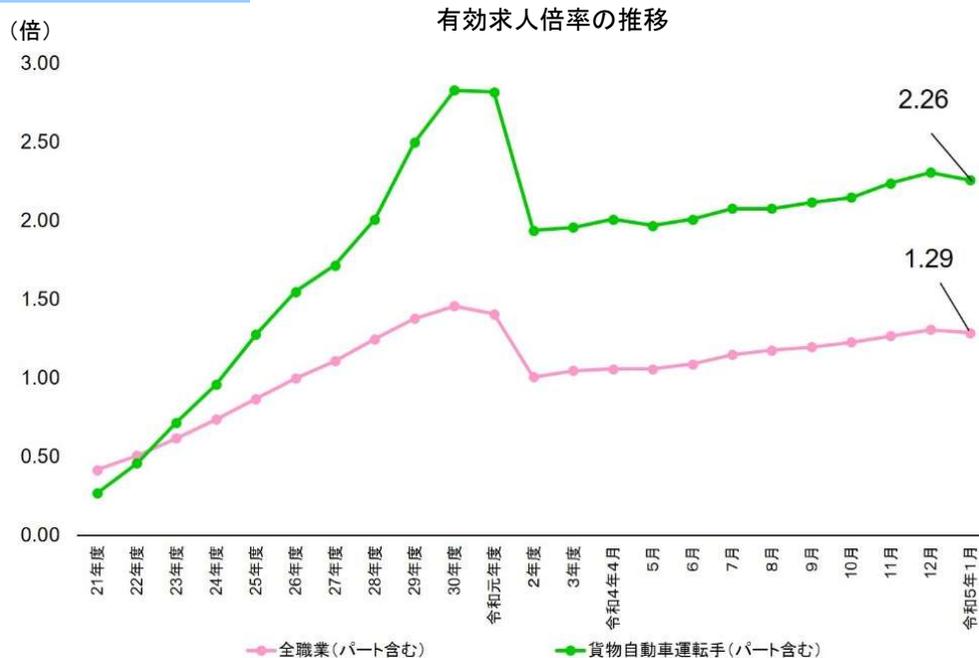
## ①労働時間 全職業平均より約2割(300h~400h)長い。



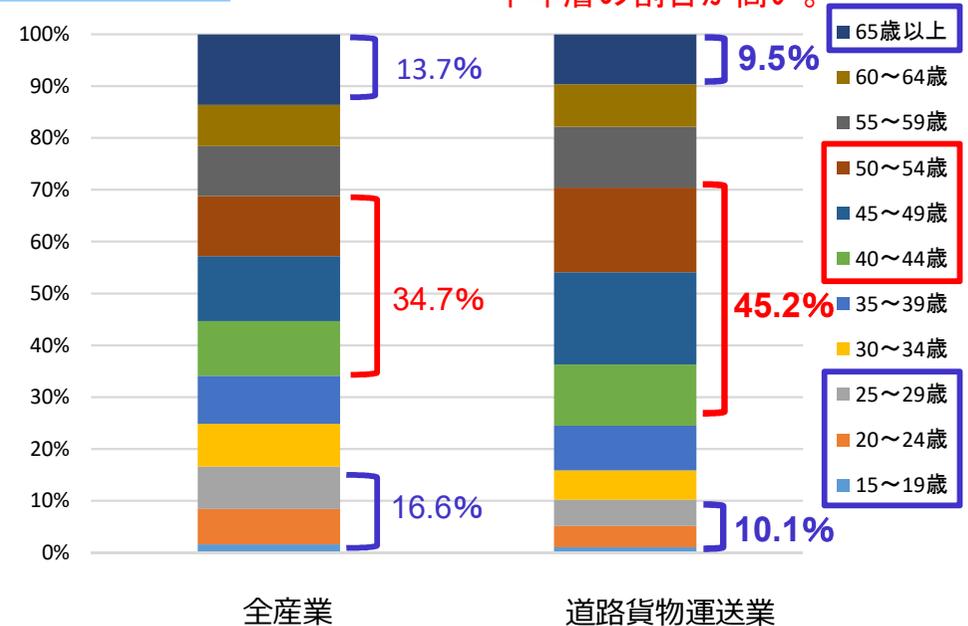
## ②年間賃金 全産業平均より5%~10%(20万~50万円)低い。



## ③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



## ④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



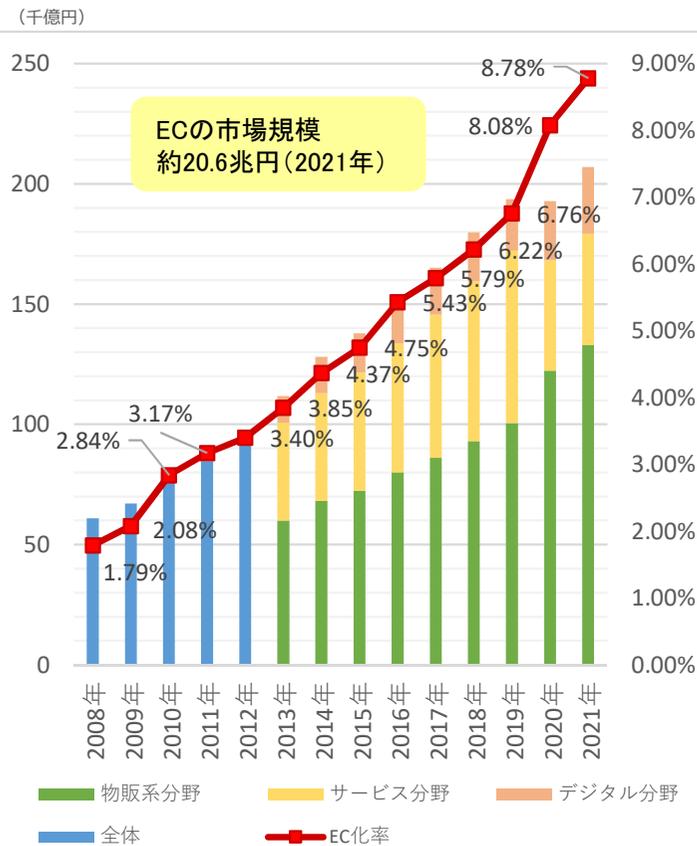
平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月1日）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示**」（**貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象**）により、拘束時間、運転時間等が強化される。

### ○主な改正内容

|                                 | 現 行                                                                                                                                                                | 改正後                                                                                                                                                                                                                     |
|---------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 時間外労働規制<br>（労働基準法）              | なし                                                                                                                                                                 | <b>960時間</b><br>（原則、年720時間）                                                                                                                                                                                             |
| 拘束時間<br>（労働時間＋休憩時間）<br>（改善基準告示） | 【1日あたり】<br>原則 <b>13時間</b> 以内、最大 <b>16時間</b> 以内<br>※15時間超は1週間2回以内<br><br>【1ヶ月あたり】<br>原則、 <b>293時間</b> 以内。ただし、労使協定により、 <b>年3516時間</b> を超えない範囲内で、 <b>320時間</b> まで延長可。 | 令和6年4月～<br>【1日あたり】<br>・ 原則 <b>13時間</b> 以内、最大 <b>15時間</b> 以内。<br>・ 長距離運行は週2回まで16時間<br>※ 14時間超は1週間2回以内<br><br>【1ヶ月あたり】<br>原則、 <b>年3300時間</b> 、 <b>284時間</b> 以内。ただし、労使協定により、 <b>年3400時間</b> を超えない範囲内で、 <b>310時間</b> まで延長可。 |

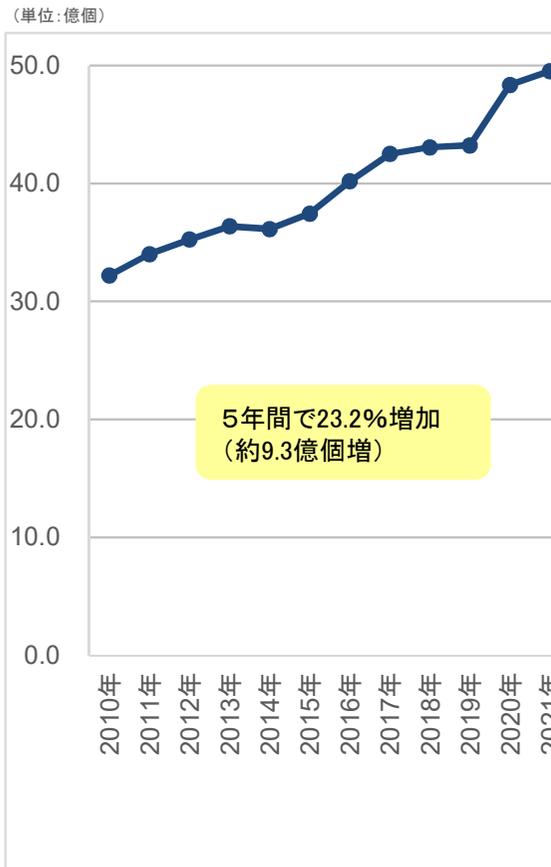
- 宅配貨物の不在再配達は新型コロナウイルスの感染拡大前においては全体の約15～16%程度発生。
- 新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出自粛要請等から宅配便利用者の在宅時間が増加し、1回での受け取りが増えてはいるものの、物流分野における労働力不足が懸念される中、今後もEC市場の拡大が見込まれることから、再配達を削減し、物流を効率化することが必要となっている。

### 【EC市場規模の推移】



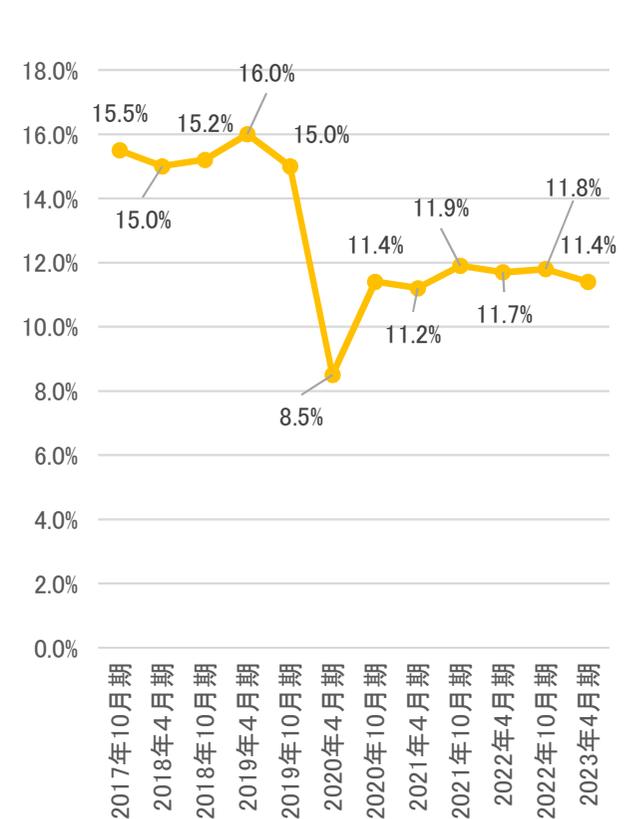
出典：経済産業省「電子商取引実態調査」  
注：分野別規模は2013年度分から調査開始  
EC化率 = 物販系分野における電子商取引市場規模（推計値）/物販系分野における商取引市場規模（推計値）

### 【宅配便取扱実績の推移】



出典：国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」  
注：2007年度より、ゆうパックの実績を調査対象に追加。  
2016年度より、ゆうパケットの実績を調査対象に追加

### 【再配達率の推移】



出典：国土交通省「宅配便再配達実態調査」  
(2017年10月期-2022年10月期)

# 地球温暖化対策計画の改定について

## ■ 地球温暖化対策推進法に基づく政府の総合計画

「2050年カーボンニュートラル」宣言、2030年度46%削減目標※等の実現に向け、計画を改定。

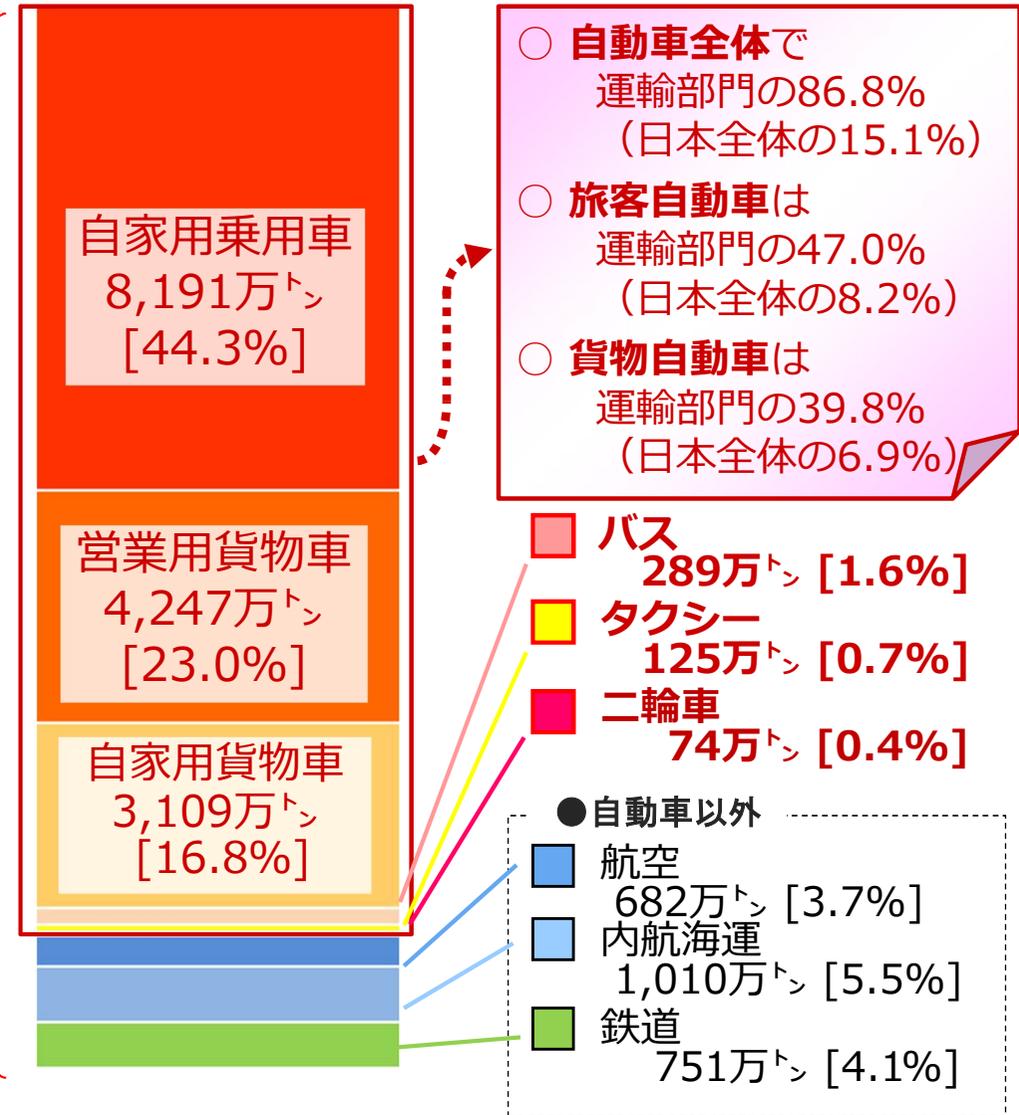
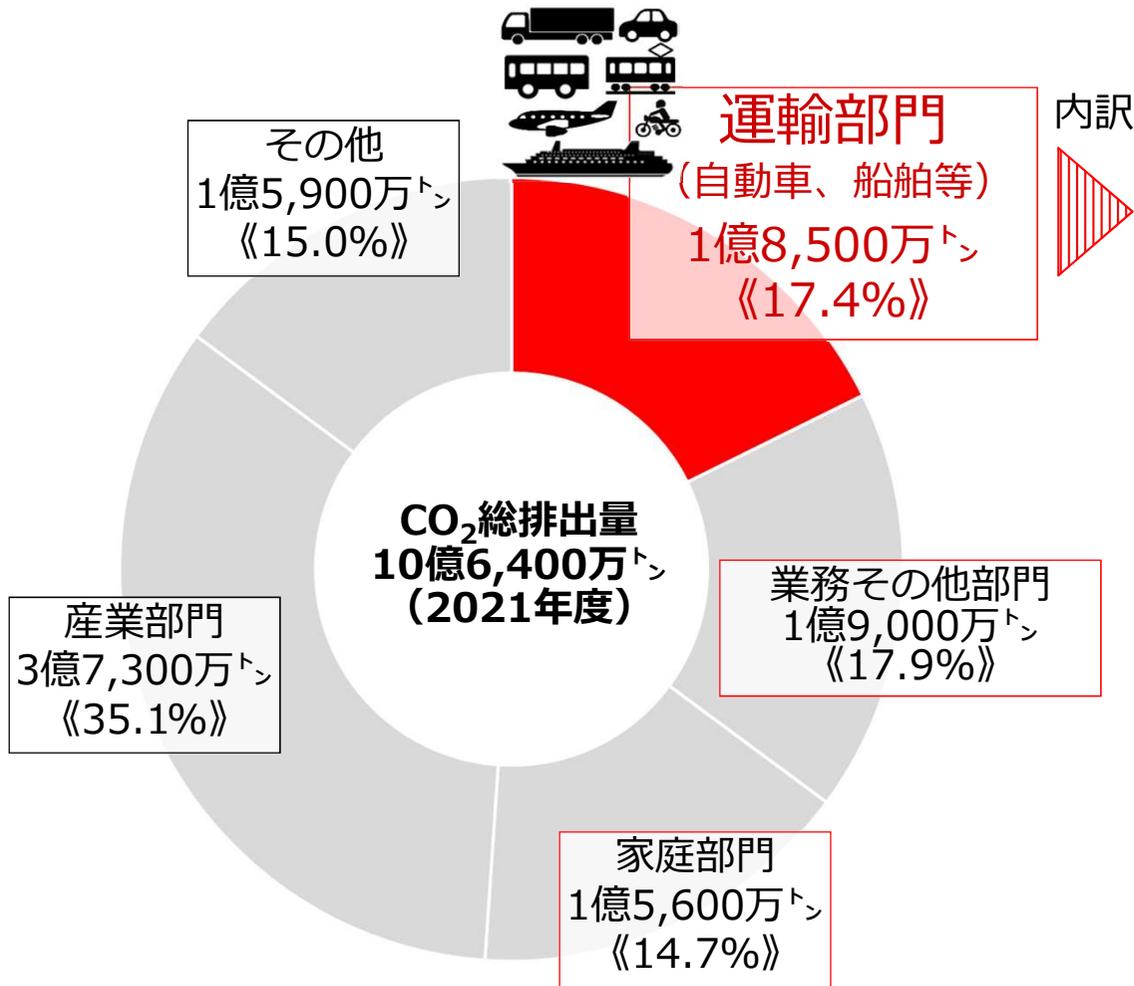
※我が国の中期目標として、2023年度において、温室効果ガスを2013年から46%削減することを目指す。さらに、50%の高みに向け、挑戦を続けていく。

| 温室効果ガス排出量<br>・吸収量<br>(単位：億t-CO <sub>2</sub> ) |         | 2013排出実績                                                                                         | 2030排出量 | 削減率  | 従来目標                       |
|-----------------------------------------------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|------|----------------------------|
|                                               |         | 14.08                                                                                            | 7.60    | ▲46% | ▲26%                       |
| エネルギー起源CO <sub>2</sub>                        |         | 12.35                                                                                            | 6.77    | ▲45% | ▲25%                       |
| 部門別                                           | 産業      | 4.63                                                                                             | 2.89    | ▲38% | ▲7%                        |
|                                               | 業務その他   | 2.38                                                                                             | 1.16    | ▲51% | ▲40%                       |
|                                               | 家庭      | 2.08                                                                                             | 0.70    | ▲66% | ▲39%                       |
|                                               | 運輸      | 2.24                                                                                             | 1.46    | ▲35% | ▲27%                       |
|                                               | エネルギー転換 | 1.06                                                                                             | 0.56    | ▲47% | ▲27%                       |
| 非エネルギー起源CO <sub>2</sub> 、メタン、N <sub>2</sub> O |         | 1.34                                                                                             | 1.15    | ▲14% | ▲8%                        |
| HFC等4ガス（フロン類）                                 |         | 0.39                                                                                             | 0.22    | ▲44% | ▲25%                       |
| 吸収源                                           |         | -                                                                                                | ▲0.48   | -    | (▲0.37億t-CO <sub>2</sub> ) |
| 二国間クレジット制度（JCM）                               |         | 官民連携で2030年度までの累積で1億t-CO <sub>2</sub> 程度の国際的な排出削減・吸収量を目指す。我が国として獲得したクレジットを我が国のNDC達成のために適切にカウントする。 |         |      | -                          |

# 運輸部門における二酸化炭素排出量

## 我が国の各部門におけるCO<sub>2</sub>排出量

## 運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量



- **自動車全体で**  
運輸部門の86.8%  
(日本全体の15.1%)
- **旅客自動車は**  
運輸部門の47.0%  
(日本全体の8.2%)
- **貨物自動車は**  
運輸部門の39.8%  
(日本全体の6.9%)

- **バス**  
289万トン [1.6%]
- **タクシー**  
125万トン [0.7%]
- **二輪車**  
74万トン [0.4%]
- **自動車以外**
- **航空**  
682万トン [3.7%]
- **内航海運**  
1,010万トン [5.5%]
- **鉄道**  
751万トン [4.1%]

※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。  
 ※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。  
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ (1990~2021年度) 確報値」より国交省環境政策課作成。  
 ※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。