



物流の2024年問題による輸送力不足について 北海道内の実態と対応策 ―持続可能な物流体制構築に向けた課題と展望―

経済産業省北海道経済産業局産業部産業振興課

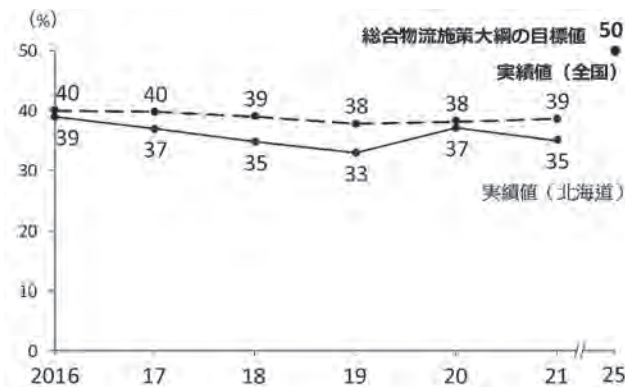
はじめに

物流業界は深刻な人手不足と効率性の低さという二重の課題に直面しています。特に2024年度から施行されたトラックドライバーの時間外労働規制によって生じる一連の課題は、所謂「物流の2024年問題」として広く認識されているところですが、とりわけ北海道は日本の中でも物流課題が多く、産業活動や地域経済に大きな影響を及ぼすことが懸念されています。

こうした背景から、経済産業省は2025年2月に「物流の2024年問題による輸送力不足の実態調査（以下、本調査）」を実施しました。本稿では調査結果のご紹介とともに、経済産業省北海道経済産業局（以下、「当局」）における今後の取り組みについて論じます。

第1章 調査の概要と目的

物流は、国民生活・経済を支える社会インフラとして不可欠ですが、積載効率の低さ（40%未満）や荷待ち・荷役時間の長さ（3時間超）、ドライバーの拘束時間は平均11時間46分など、効率性の面で大きな課題を抱えています（図1～2）。このため、経済産業省では関係省庁と連携し、荷待ち・荷役時間の短縮に向けた荷主事業者への支援等に取り組んでいるところです。



※積載効率＝輸送トンキロ / 能力トンキロ
出所）国土交通省「自動車輸送統計調査」、国土交通省「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」

図1 営業用トラックの積載効率の推移



出所) ドライバー実態アンケート調査 (R6)
図2 荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳

経済産業省では2024年問題による輸送力不足の実態を把握することを目的として、北海道内の業界団体会員事業者等を対象に実施し、約2週間の調査期間で74事業者から回答を得ました。

回答事業者の業種は製造業が42%と最多で、次いで林業(28%)、卸売業(12%)、小売業(6%)などが続きました。従業員数では50人以下の事業者が半数以上を占め、資本金では1億円以下の事業者が約7割を占めており、中小企業が中心となりました。

第2章 実態調査の結果

2-1 輸送力不足の顕在化

調査結果によると、回答事業者の53%が「物流の2024年問題」による輸送力不足が「顕在化している」または「どちらかと言えば顕在化している」と回答しました(図3)。具体的な影響としては、物流費の増

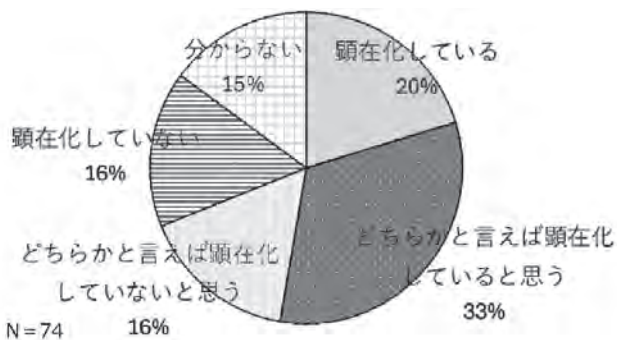


図3 トラックドライバーの時間外労働制限による輸送能力不足の顕在化の有無

加(71.8%)、輸送不能リスクの増加(59.0%)、輸送距離の制限(33.3%)、輸送回数の集約化(30.8%)などが挙げられています(図4)。

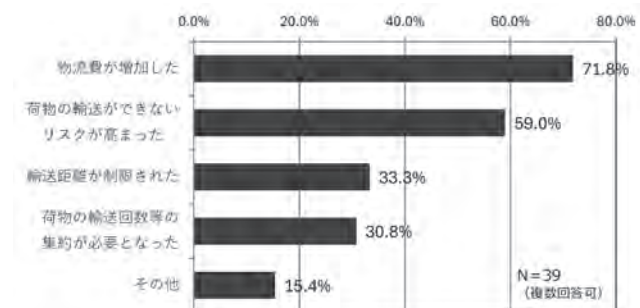


図4 2024年問題の顕在化の具体的な内容

2-2 輸送力不足の実感

回答事業者の3割以上が、2025年1月の状況について、前年同月と比較してトラックドライバーの確保に苦勞する、もしくは確保できなかったなど、輸送能力不足を実感したことが「かなりあった」「度々あった」と回答し、輸送力不足を実感する場面が多く報告されています(図5)。

具体的には、運送会社からの輸送拒否、依頼した車両台数への未対応、集荷・納品日の変更依頼などが挙げられています。

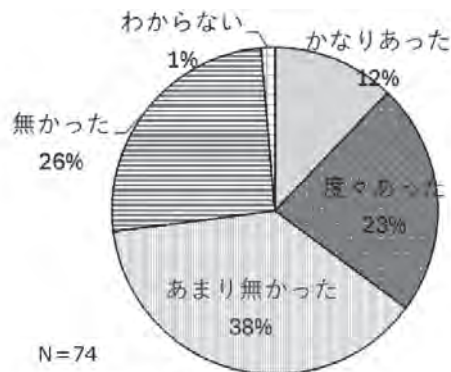


図5 輸送能力不足を実感した場面の有無

2-3 輸送拒否の事例

さらに、約1割の回答事業者が、時間外労働制限理由に貨物輸送を断られた経験があると回答しました。

拒否されたケースとしては、道東・道北から道央へ

の長距離輸送や、大型特殊車両による配送、休祝日や早朝到着を要する配送などが挙げられています。

2-4 道内荷主事業者の声

運送会社の価格交渉に応じる一方、燃料費高騰の影響により、ドライバーの賃上げに繋がっていないといった声が挙がっています。地方部の集荷・配送や長距離輸送が困難になり物流が停滞しつつある状況を踏まえ、北海道における今後の持続的な物流体制の構築に懸念の声が挙がっており、持続可能な物流体制の構築が急務となっています。

第3章 物流環境の課題解決に向けた制度的・面的対応

3-1 改正物流効率化法の施行

2024年問題への対応や輸送力不足への懸念等、社会的・経済的課題が顕在化していることを背景に、物流を「社会インフラ」として守るため、政府は2025年に「物流効率化法」を改正しました。

2025年4月1日より施行された改正物流効率化法では、荷主・物流事業者に対して物流効率化の努力義務が課されています。また、2026年4月に予定している改正法の施行では、一定規模以上の事業者に対する中長期計画の作成、定期報告、物流統括管理者（CLO）の選任が義務付けられており、国による指導・助言、調査・公表も今後行われることとなっています。

3-2 共同輸配送デジタルマッチング事業

第2章で述べた調査結果から見てきた北海道における物流課題を克服するためには、空車になっていることが多い帰り荷の積載率向上や荷物の混載といった「共同輸配送」を促すことも重要です。

当局は昨年度、デジタル技術を活用した共同輸配送のマッチング事業を行政として全国で初めて実施しました。事業期間中には1,743ルートが登録され、約5%のルートでマッチング希望があり、道央と地方間の約300ルートで共同輸配送の可能性が示されており、本事業は2025年夏以降も実施する予定です。

共同輸配送デジタルマッチング事業の概要(2024年度)

概要：システム上で共同輸配送のデジタルマッチングを促すためのサービスを提供するとともに、北海道内における輸送情報を集約化・データ化。

連携先：農林水産省北海道農政事務所、国土交通省北海道開発局・北海道運輸局、北海道。

事務局：(一社)運輸デジタルビジネス協議会(TDBC)。

事業期間：2024年12月12日(木)～2025年1月31日(金)。

システムの流れ：①輸送データ（出発地・到着地・輸送量等）を登録様式に入力・送付、②発行アカウントを用いて必要条件を入力しマッチング候補を検索、③検索で見つけた候補事業者について事務局に問い合わせ、④輸送情報を登録することで共同輸配送のマッチング候補事業者が見つかる。



図6 共同輸配送デジタルマッチング事業のイメージ

3-3 水産物流の効率化・標準化モデル事業

2025年度、当局の新たな取り組みとして、北海道の基幹産業である水産業の物流効率化及び地域フィジカルインターネット*の実現に向けた水産物流モデルの検討を行う予定です。

※ 物流リソースに関する情報を各種インターフェースの標準化を通じて、企業・業界の垣根を越えて共有し、保管・輸送経路等の最適化などの物流効率化を図ろうとする考え方。

水産物の生産地は地方に分散しており、大消費地である道央圏まで長距離輸送を余儀なくされています。また、水産物の統一的な荷姿の規格が存在しないことが、物流効率化のハードルになっています。そのため、水産物の荷姿等に関する標準化の可能性について整理を行うとともに、具体的な実証事例の創出を図り、持続可能な物流体制の構築を目指します。

これらの取り組みの成果はシンポジウム等のイベント開催を通じて、機運醸成に取り組んでまいります。

おわりに

物流の2024年問題は、単なる労働規制の問題にとどまらず、地域経済の持続可能性に直結する重要課題です。

第1章で述べた通り、課題が顕在化しつつある昨今、制度的・面的支援を進めることは急務となっています。北海道でこれらの物流効率化に向けた取り組みを推進することは、単なる地域課題の解決にとどまらず、日本全体の物流の未来を切り拓くモデルケースになる可能性を秘めています。

当局では、こうしたモデルケースの確立に向けて、関係省庁、民間事業者や経済団体、学識経験者等ときめ細やかな連携を図りながら今後も取り組みを進めてまいります。