

1. IT連盟が物流に関する規制改革を提言する意義

**ITの発展に伴い生じた物流業界の課題を、
ITを活用して解決する**

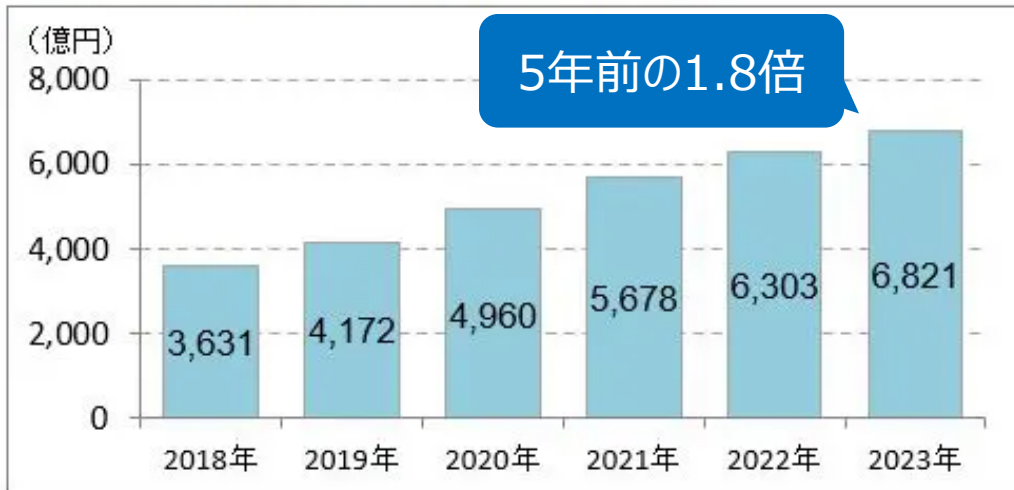
IT連盟が物流に関する規制改革を提言する意義：① ネットによる配送需要の急増

- Eコマースの急速な普及・進歩に伴い、自宅等への配送需要が増加。
- さらに、フードデリバリーやクイックコマース（食料品・日用品等を注文してから30分以内で届けるサービス）が台頭。
- ウイズ/アフターコロナにおいて生活様式が変化。買い物のオンライン化は定着、需要はさらに高まっている。

⇒時期によっては配送の遅延等の問題が発生。

8年前の1.8倍

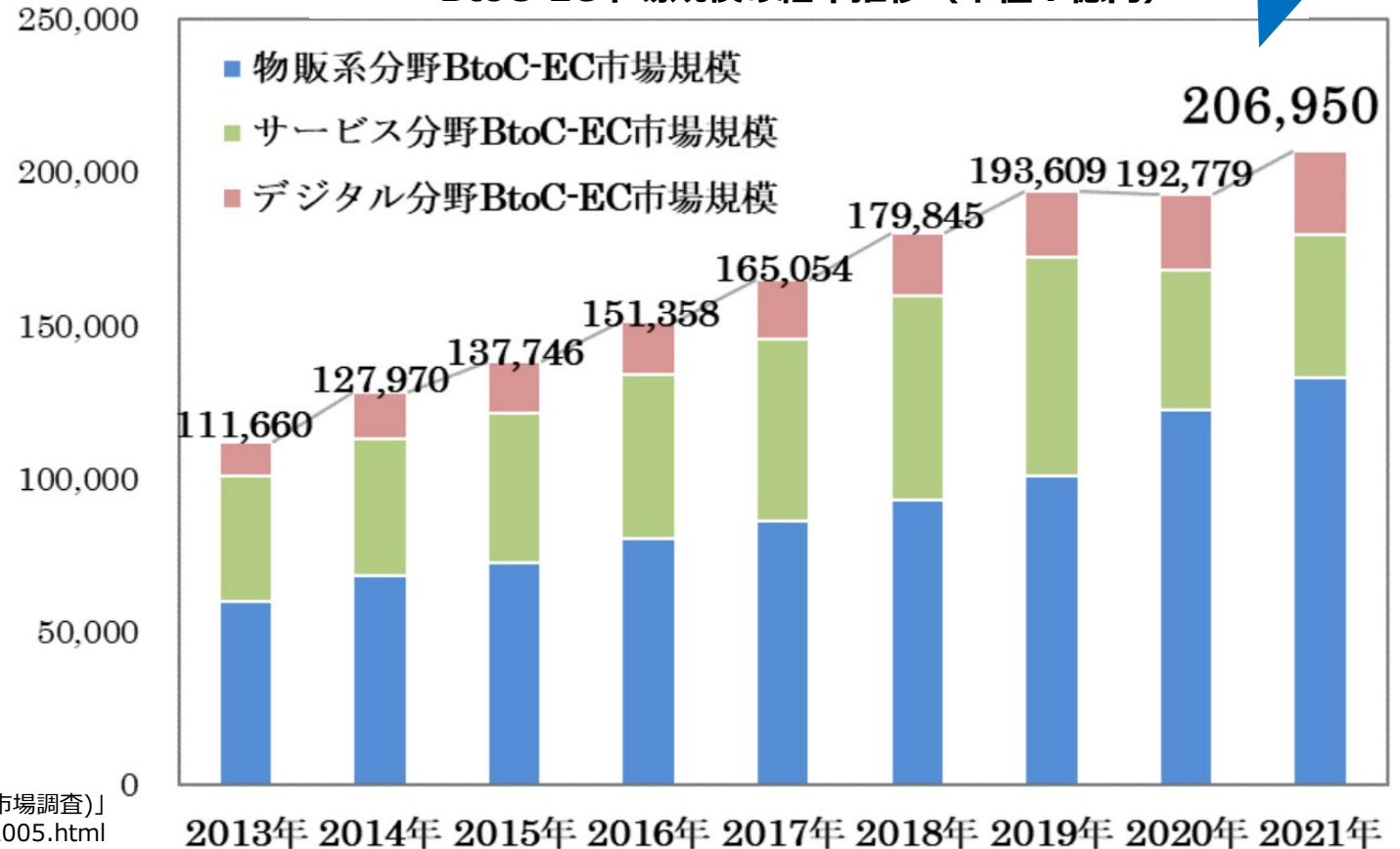
表1. フードデリバリーサービス市場 需要予測



出典) ICT総研 2021年4月「2021年フードデリバリーサービス利用動向調査」
<https://ictr.co.jp/report/20210405.html/>

出典) 経済産業省「令和3年度デジタル取引環境整備事業（電子商取引に関する市場調査）」
<https://www.meti.go.jp/press/2022/08/20220812005/20220812005.html>

BtoC-EC市場規模の経年推移 (単位：億円)



2013年 2014年 2015年 2016年 2017年 2018年 2019年 2020年 2021年

IT連盟が物流に関する規制改革を提言する意義：② 業界の人手不足が深刻化

ドライバーの人手不足は長年の課題。
さらに、働き方改革関連法により2024年4月以降

- 自動車運転業務の時間外労働時間が年間960時間に制限。
- 中小企業で月60時間を超える時間外労働の割増賃金率が25%から50%へ引上げ。



- 貨物量が減り、収入が減少。
- 労働時間減少でドライバーの収入が減少。

⇒ラストワンマイル配送における自家用車活用は
運び手の確保につながる。

2023年1月24日 18時30分

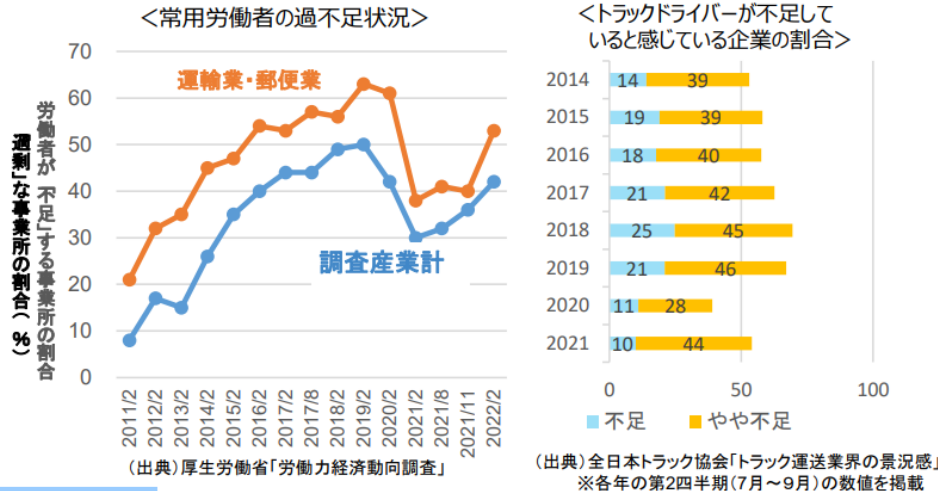
“このままでは、2030年には35%の荷物が運べなくなる可能性がある”
今月、民間のシンクタンクが衝撃的な予測を公表しました。一体どういうこと？そう感じる方も多いと思いますが、背景にあるのは物流業界で「2024年問題」と言われる深刻な人手不足です。（“2024年問題”取材班 経済部記者 樽野章 社会部記者 紙野武広）

IT連盟が物流に関する規制改革を提言する意義：② 業界の人手不足が深刻化

1. (1) 物流の現状 トラックドライバーの働き方を巡る状況

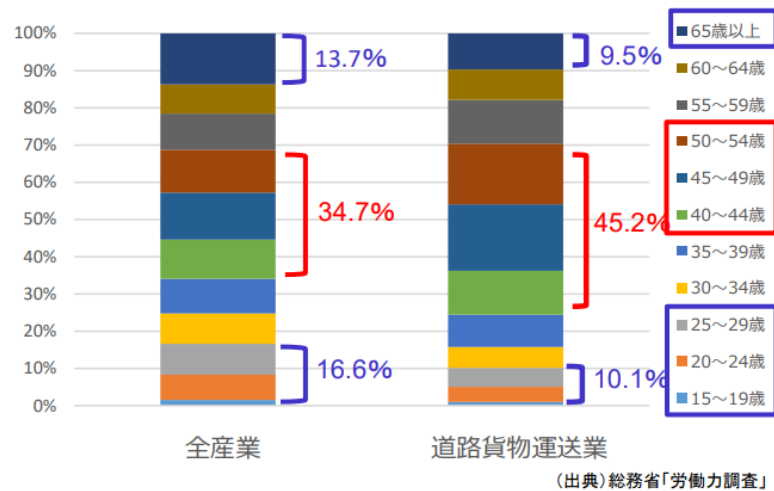
- 物流分野における労働力不足が近年顕在化しており、トラックドライバーが不足していると感じている企業は増加傾向。
- 年齢構成は全産業平均より若年層と高齢層の割合が低く、中年層の割合が高いほか、労働時間も全産業平均より約2割長い。

人手不足

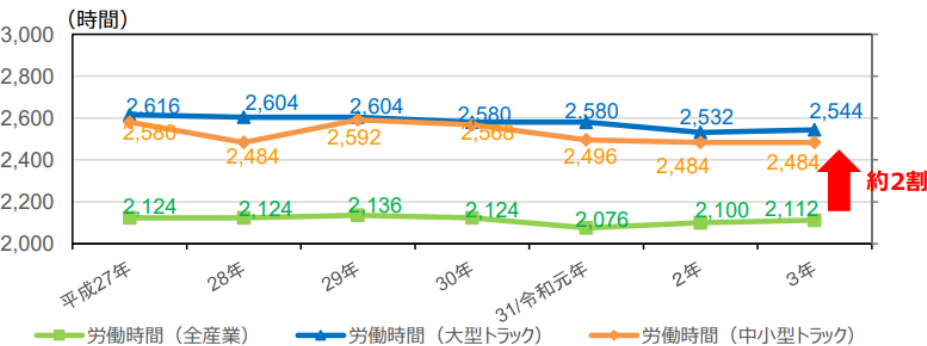


5割以上の企業が不足と回答

年齢構成



労働時間



全産業平均より約2割長い

(参考) 鉄道貨物協会H30報告書におけるトラックドライバー需給予測

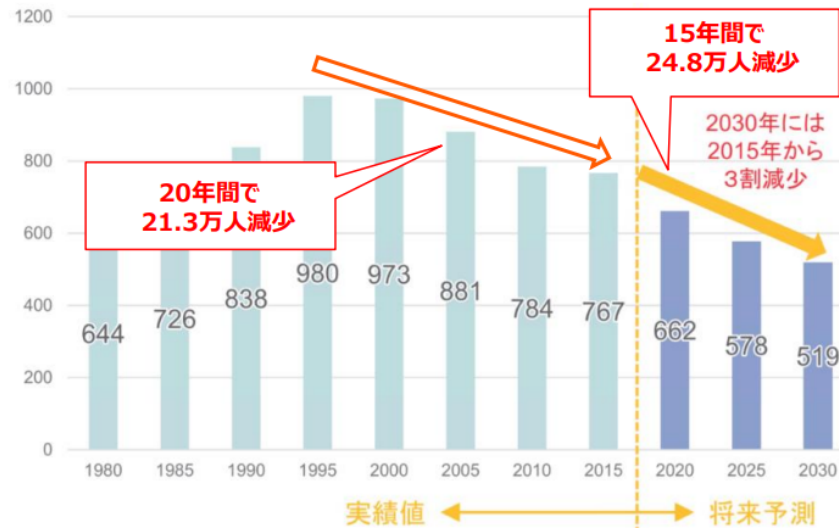
- 2028年度の営業用トラック輸送量と営業トラック分担率の予測値から、ドライバー需要量を予測→**2028年度：約117.5万人**
- 将来人口予測からドライバーの供給量を予測→**2028年度：約89.6万人**
- 上記を踏まえると、**2028年度には約27.8万人のドライバー不足**が予測される。

※参考URL
<https://rfa.or.jp/wp/pdf/guide/activity/30report.pdf>

1. (1) 物流の現状：トラック輸送の担い手数の推移

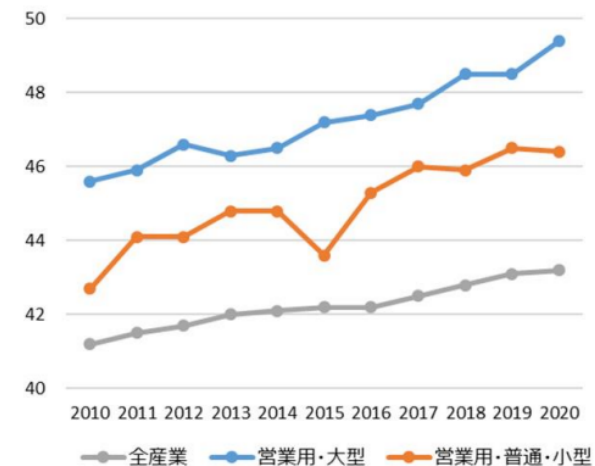
- 我が国の生産年齢人口は中長期的に減少傾向にあり、65歳以上の人口が増加していく。
- トラックドライバーについては、労働環境（労働時間、業務負荷等）から人材確保が容易ではなく、全産業に比して、平均年齢が3～6歳程度高い。
- また、道路貨物運送業は65歳以上の就業者の割合も少ない業種となっており、**対策を講じなければ、担い手の減少が急速に進んでいくおそれがある。**

道路貨物運送業の運転従事者数の推移



(出典) 日本ロジスティクスシステム協会 (JILS) 「ロジスティクスコンセプト2030」2020年2月

トラックドライバーの平均年齢の推移



「賃金構造基本統計調査」より経済産業省作成
令和2年に調査項目及び調査方法の見直しが行われたため、令和元年以前については、「令和2年調査と同じ推計方法を用いた過去の集計」を用いた。