

地域における中長期的な物流機能維持のための実態検証 ～荷主・物流事業者の意識調査を踏まえた施策検討～ 【東北編】（概要版）

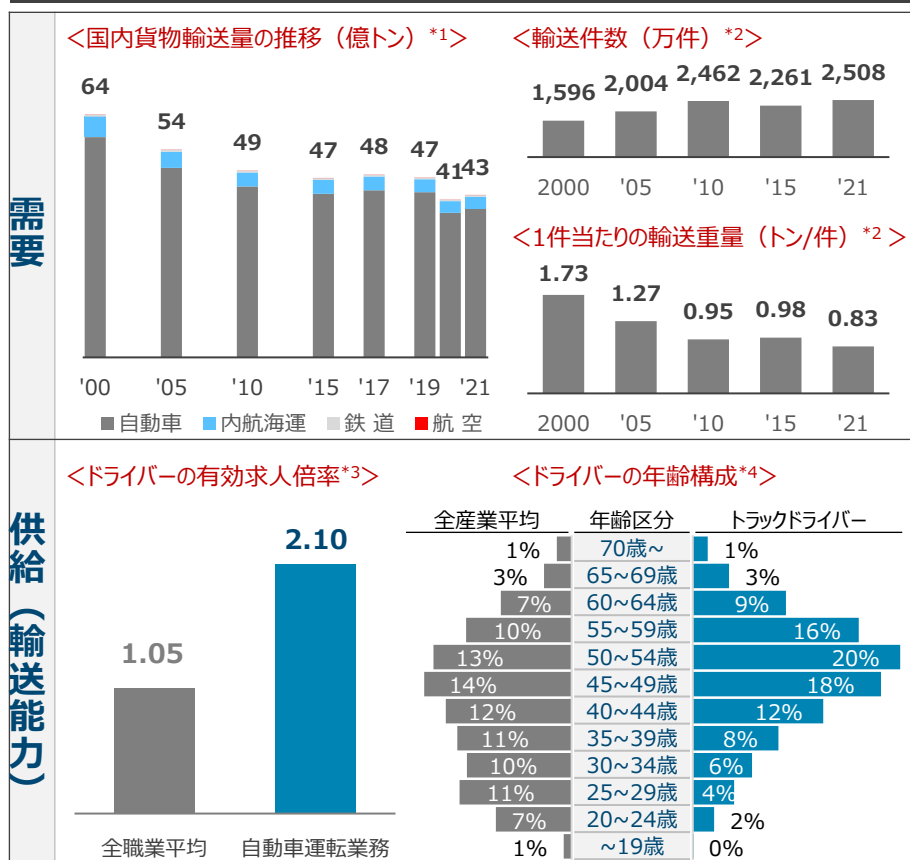
2024年3月



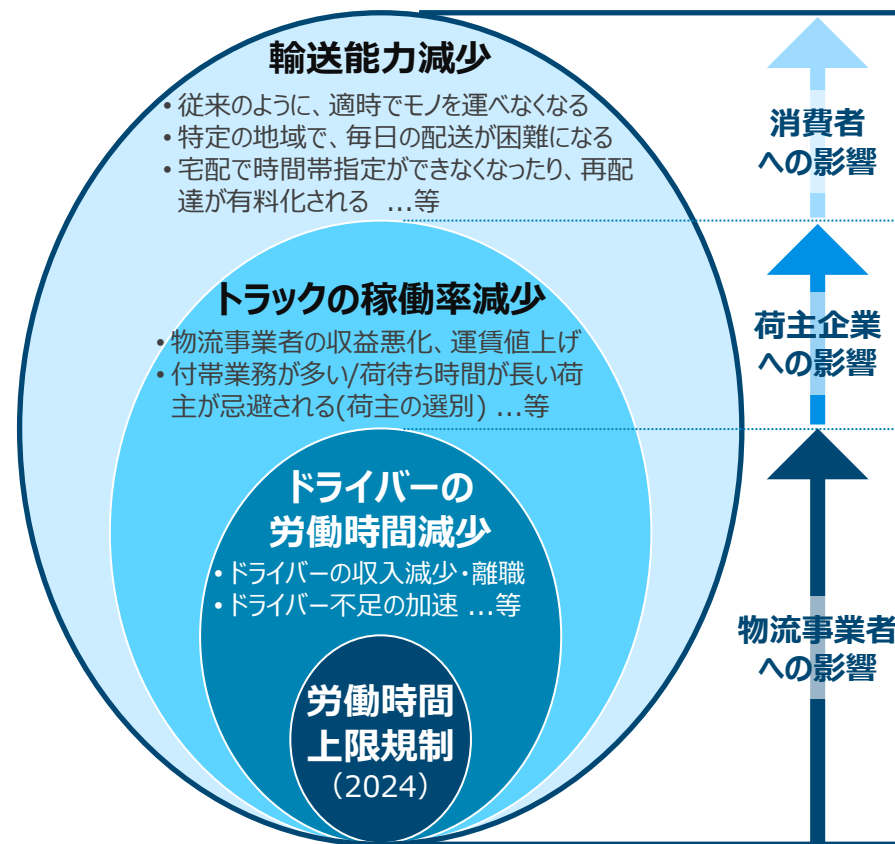
国内貨物輸送の需給の状況と2024年問題

- トラック輸送量は減少基調にあるが、**小口多頻度化により輸送件数は増加している**。一方、**ドライバー不足は明確な課題であり、輸送能力への影響が懸念**され、将来的な需給の逼迫が問題視される
- **2024年問題による輸送能力低下**を皮切りに、従来の物流サービスの維持が困難になる可能性

国内貨物輸送の需給の状況



2024年問題の影響



*1 国土交通省 貨物地域流動調査

*3 厚生労働省 一般職業紹介状況（職業安定業務統計）

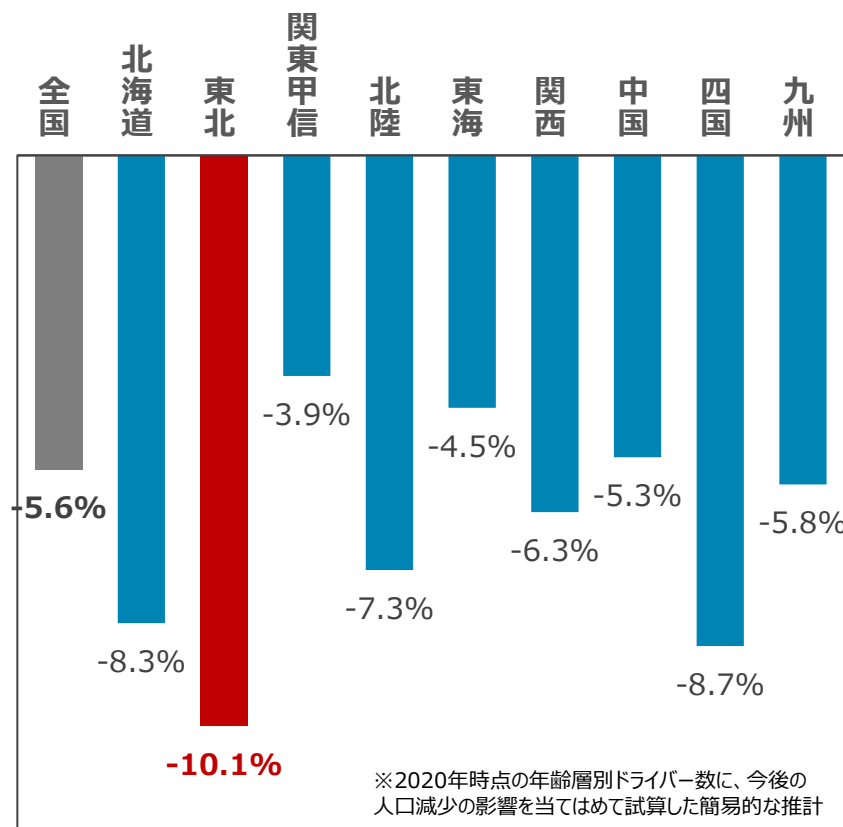
*2 国土交通省 全国貨物純流動調査

*4 厚生労働省 令和4年賃金構造基本統計調査

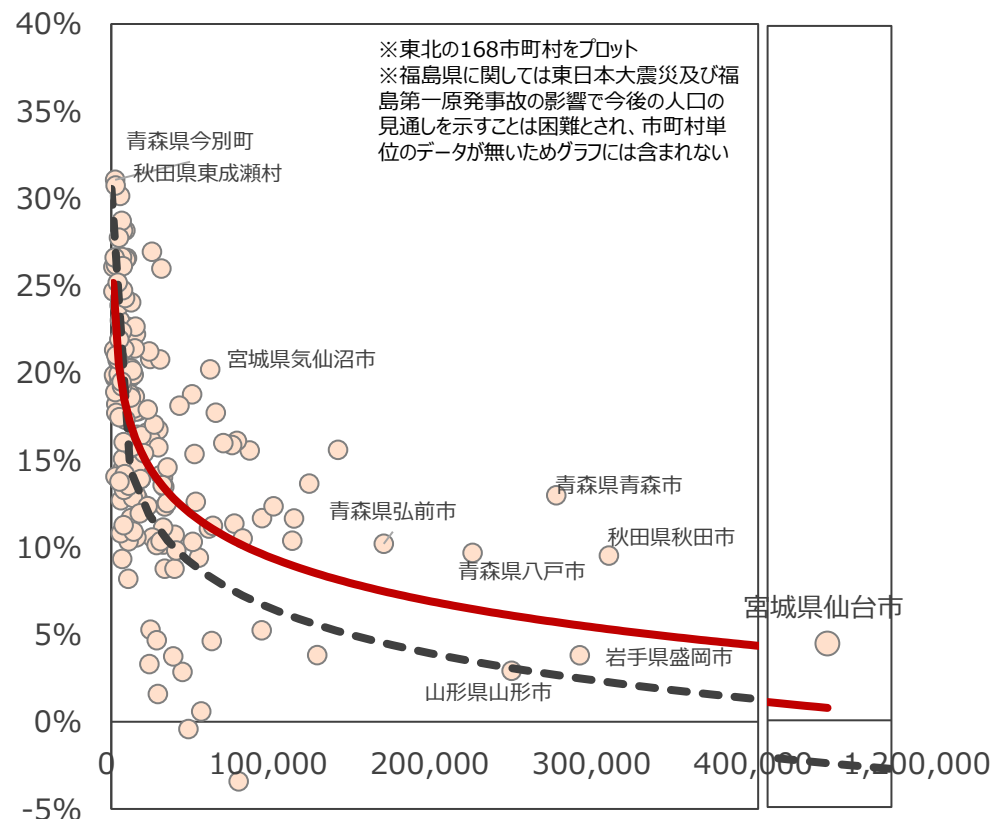
東北地方における物流の展望

- 東北では、2030年にかけてドライバー数が10%減少し、全国平均（▲5.6%）に対して落ち幅が大きい
- 人口分布が相対的に離散化し、過疎地のような輸送効率の悪いエリアも増加すると考えられる
- 東北は物流の担い手減少と輸送効率の低下により、物流網の維持が一層困難になっていくと想定される

ドライバー減少率推計（2022→2030年）*1



市町村別人口動態（2020→2030年）*2

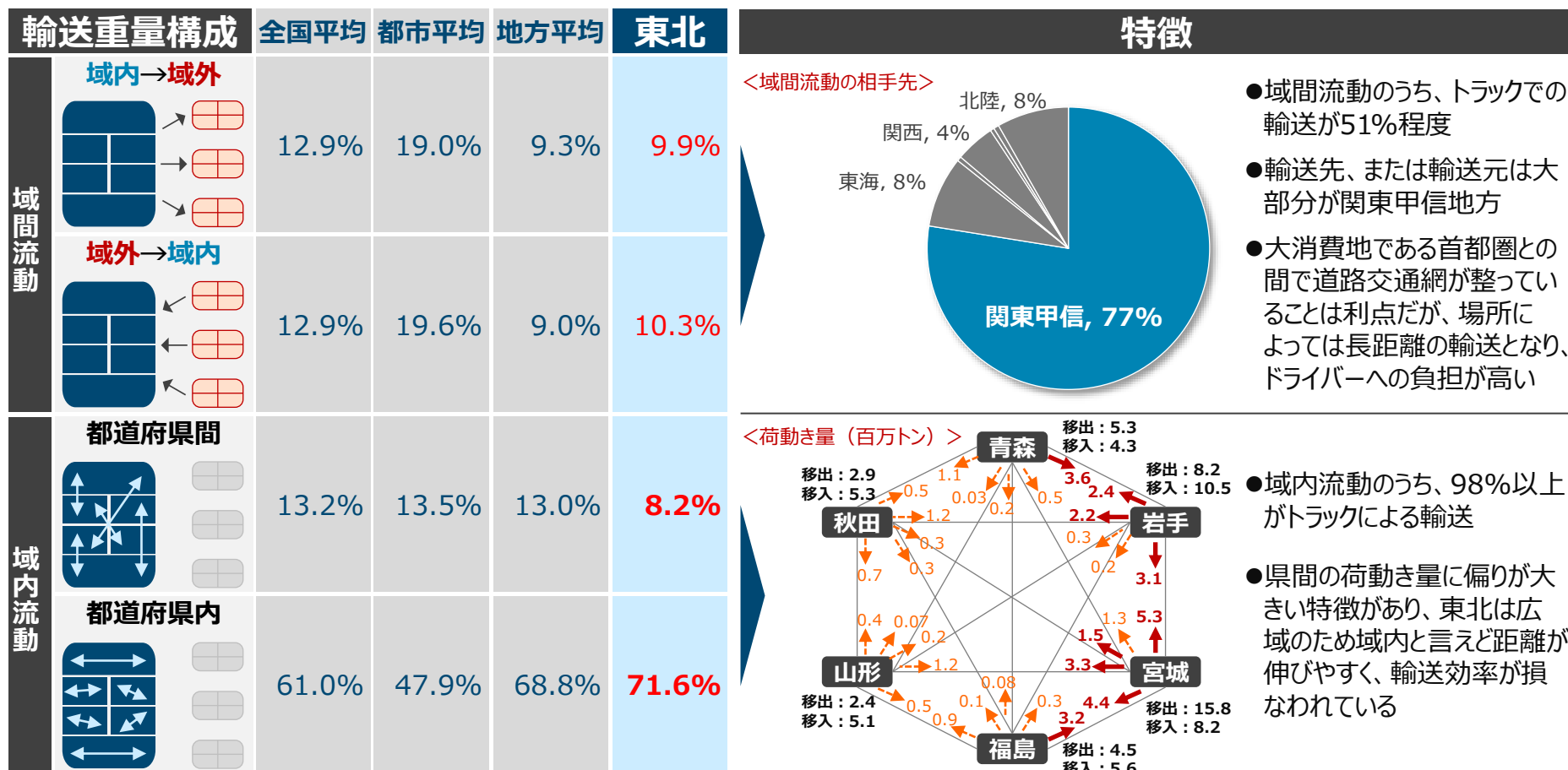


*1 国立社会保障・人口問題研究所 日本の将来推計人口、総務省統計局 令和2年国勢調査

*2 国立社会保障・人口問題研究所 日本の将来推計人口

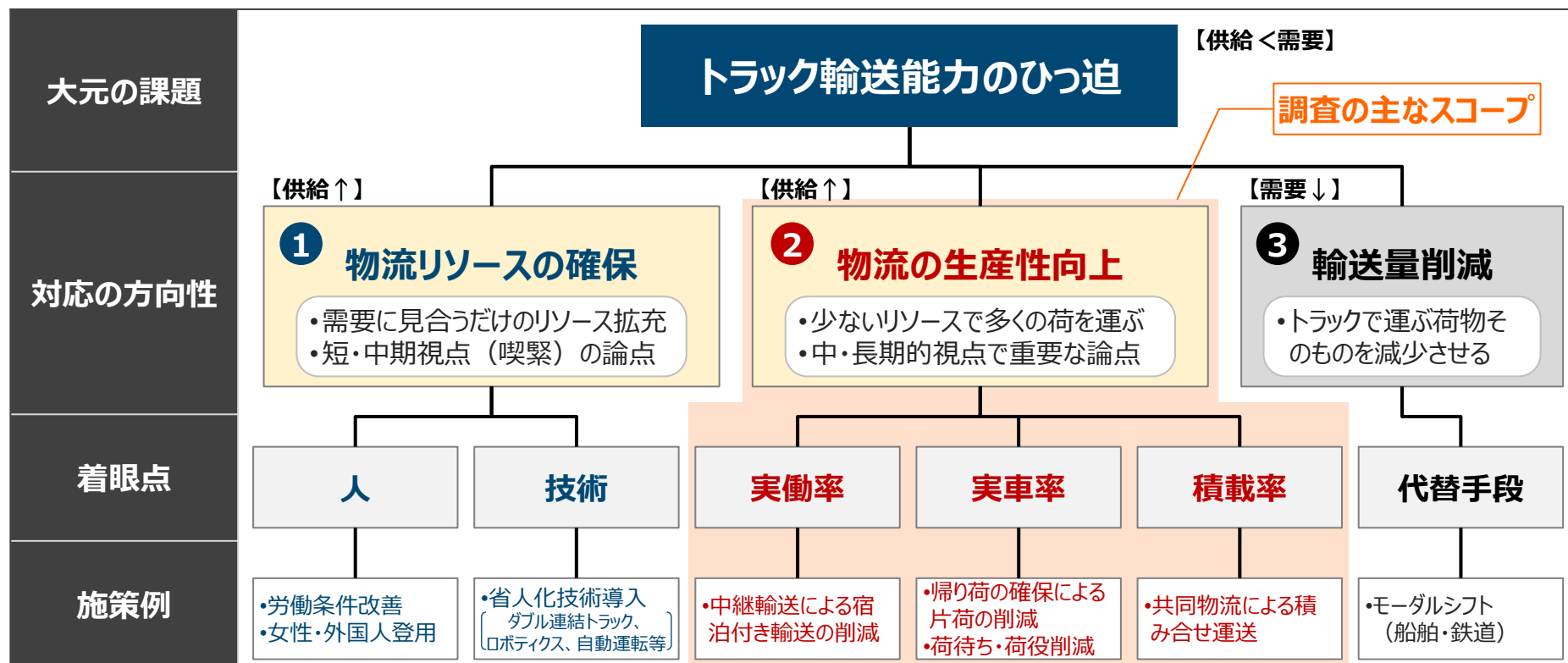
数字で見る東北地方の物流

- 東北の物流を輸送区間で分類すると、**域内・県内流動が70%を超え、他地域と比較しても高い水準**
- **県間流動では、荷動き量の偏りが大きく、帰り便で荷を取れない等、非効率が発生している可能性がある**
- **域間流動は大部分が関東甲信地方とのやり取りであり、東北北部等では長距離輸送の課題がある**



地域における物流の問題構造と本調査の Scope・目的

- 地域における物流は、2024年より『先』を見据えたときに、輸送能力のひっ迫が一層深刻になる
- 本調査はB2B領域のトラック輸送における生産性向上を主要な Scope として、地域における持続可能な物流の実現に向けて、まずは実態を把握し、課題解決に向けた施策等について検討することを目的に実施した

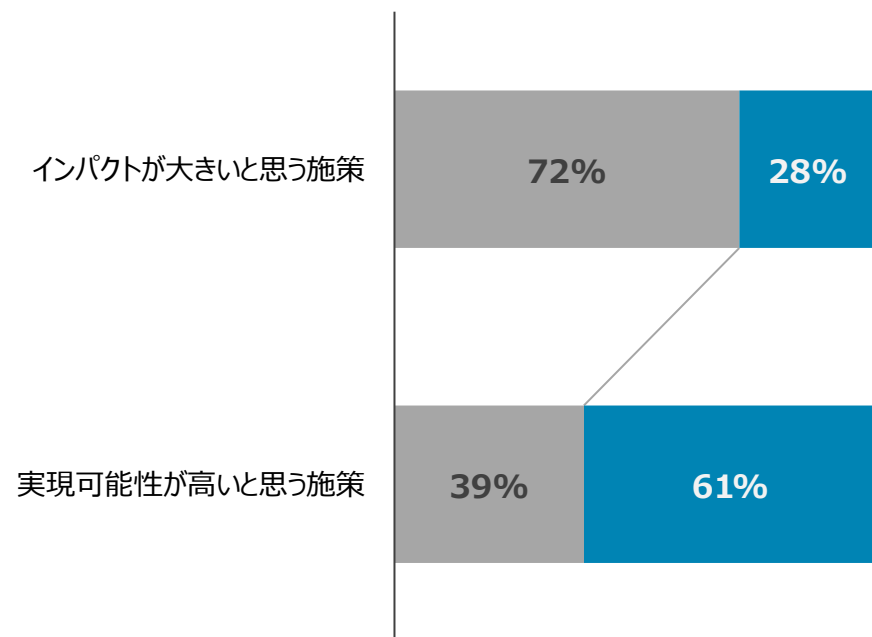


調査方法：	① アンケート	137社	} 東北の物流事業者、及び荷主企業（製造・卸・小売）が対象
	② ヒアリング	87社	

物流改善に向けた施策の方向性と、積載効率の現状

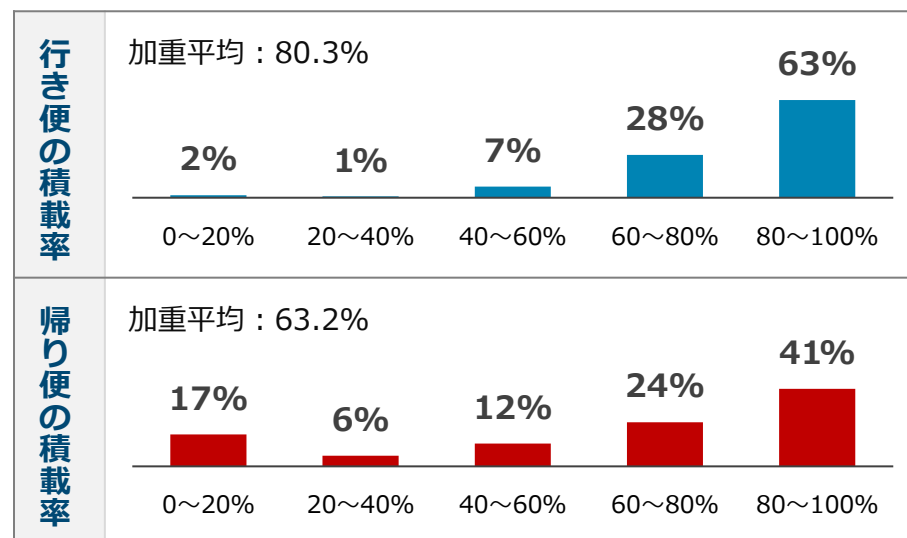
- 【物流リソースの確保】と【物流の生産性向上】について、インパクトの面ではリソース確保を重要とする回答が72%だったのに対し、実現性の面では生産性向上が61%と逆転
- 特に東北地域内の輸送において帰り便での積載率が低く、行き帰り全体での生産性が棄損されている

重要だと思う施策の方向性

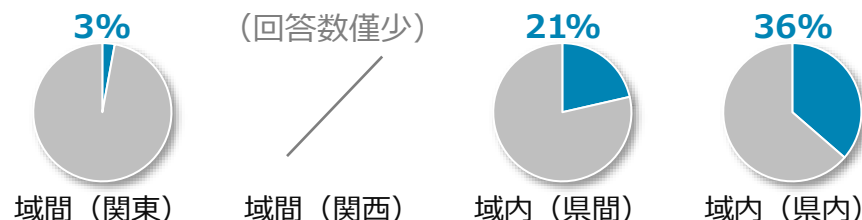


- 物流リソースの確保（ドライバーの雇用、処遇改善、無人配送技術等）
- 物流の生産性向上（実働率・積載率・実車率改善等）

積載効率^{*1}の現状



(帰: <20%) の輸送区間別回答比率



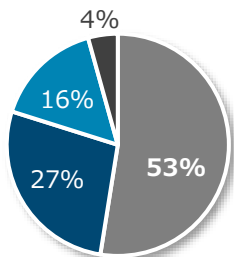
^{*1} 本書において積載“効”率は行き帰り全体での積載率と定義し、トータルでの荷室の有効活用度を示す指標としている。したがって積載効率は、行き帰りの荷物を確保すること（片荷問題）と、できるだけ多くの荷を積むこと（積載率向上）、2つの論点から成り立っている。なお、行き便・帰り便の積載率はアンケートへの回答を集計した結果であり、統計的なサンプル調査に基づくものではない点に留意が必要

生産性向上に向けた物流事業者の取組み状況

- 効率化に向けて物流事業者単独でできることには限界があり、複数の事業者が連携して取組むことが重要
- 半数近くの事業者が共同物流を未実施であり、荷物特性上の課題やパートナーの不在が理由とされる
- パートナーの探し方が分からないとする事業者が50%を超え、マッチングニーズの高さが窺われた

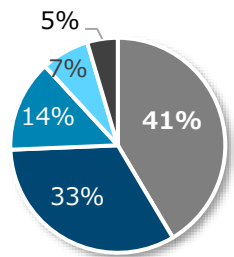
共同物流の実施状況

<片荷改善に向けた共同物流>



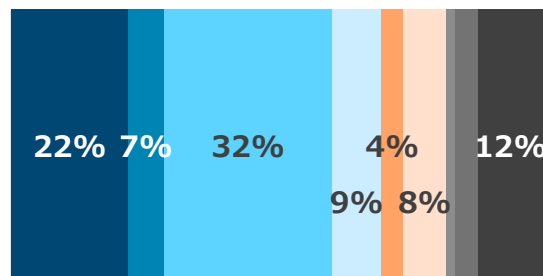
- 実施していない
- 実施している（複数の荷主の荷物を混載して運送を共同化）
- 実施している（別の運送会社と車両や物流施設の利用を共同化）
- 実施している（その他）

<積載率改善に向けた共同物流>



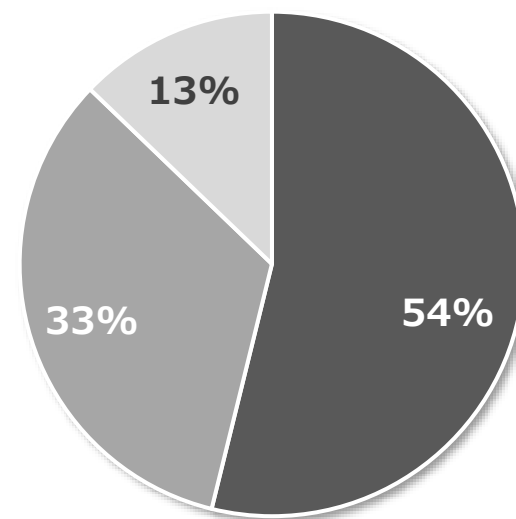
- 実施していない
- 実施している（中継輸送）
- 実施している（往復マッチング）
- 実施している（ラウンド輸送）
- 実施している（その他）

共同物流を未実施の理由



- 連携パートナーがないため
- 運送条件（時間指定、リードタイム等）の緩和について既存荷主の理解が得られないため
- 自社が取扱う荷物の特性上、課題があるため
- 運送計画やオペレーション設計に難しさがあるため
- システムの連携・統合に難しさがあるため
- 費用対効果が見合わないため
- 既存の荷主との関係性や取引構造に起因する課題があるため
- 経営リソース面で検討する余裕が無いため
- 事業者間連携や共同物流に対する関心・ニーズが無いため
- その他

パートナーが見つからない理由



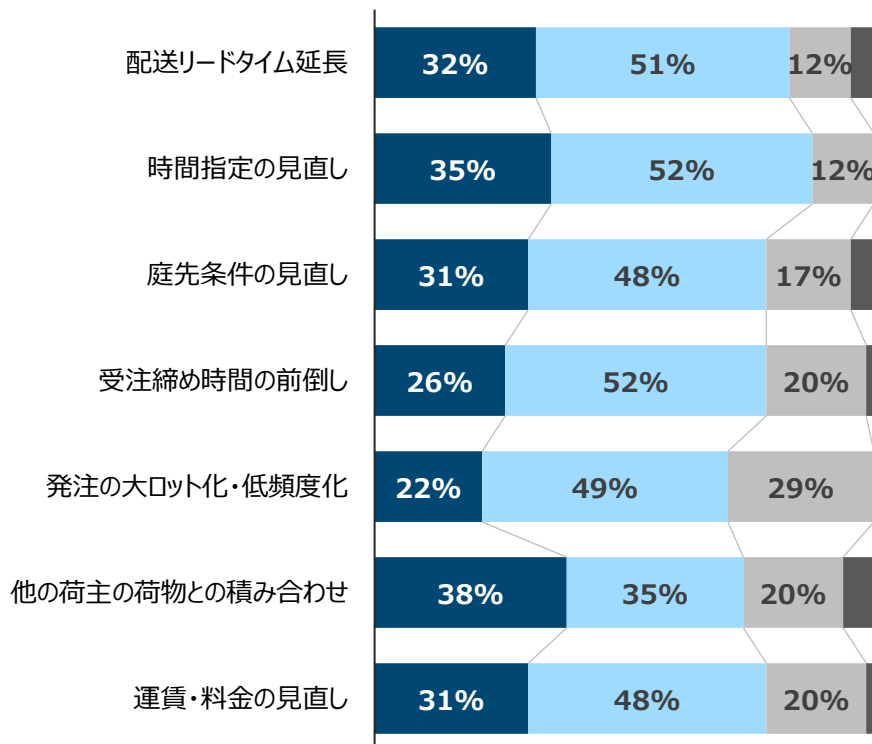
- 条件の合う連携パートナーの、探し方が分からない
- 条件の合う連携パートナーが、探しても見つからない
- 候補となる事業者に提案はしているが、実現しない

物流課題に向き合う姿勢と共同物流の取組み状況

- 荷主企業としても物流課題に真摯に向き合うべきと考えている事業者が多く、物流事業者から条件変更等の相談があった場合の受容度について、各項目で前向きな姿勢が窺われた
- 共同物流への関心も高く、実施している事業者においては輸送の効率化のみならずコスト低減の面でもメリットを享受している。一方、50%以上の事業者で共同物流が実現していない

物流事業者からの相談に対する受容度

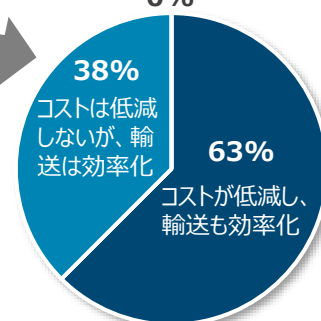
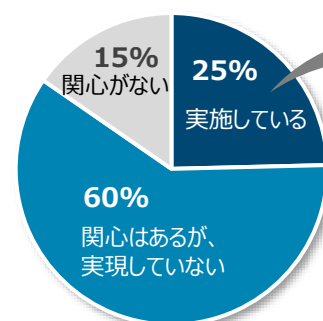
■ ある程度、譲歩できる ■ 一部、譲歩できる ■ あまり譲歩できない ■ まったく譲歩できない



共同物流の実施状況

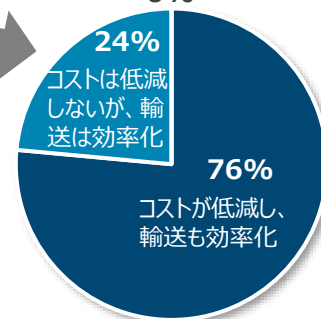
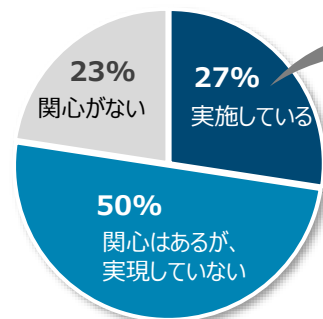
<片荷改善に向けた共同物流の実施状況>

<成果>



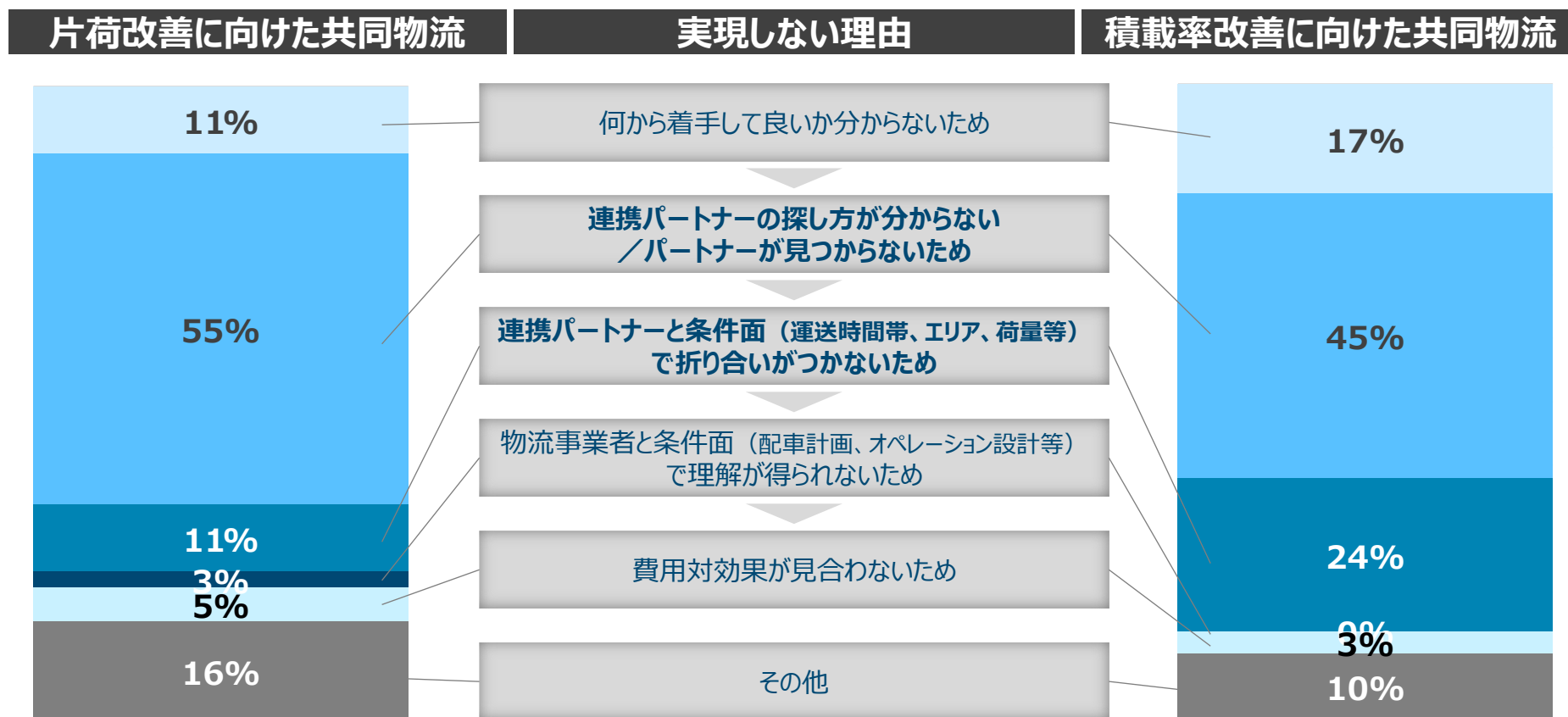
<積載率改善に向けた共同物流の実施状況>

<成果>



共同物流が実現しない理由

- 共同化に関心がある事業者によると、往復マッチングや共同配送等の共同化が実現しない要因としては、まずは連携候補となるパートナーを見つけられないことが挙げられ、大きいウエイトを占める（～50%）
- 連携候補となるパートナーが見つかったも、荷物や時間帯、エリア等の条件で実現しないことも（～20%）



物流効率化に向けた協議・情報共有の場

- 物流の効率化にあたっては、事業者間で連携して推進することの重要性が増している
- 一方で、事業者同士がお互いの効率化ニーズやペインポイント、オペレーションについて把握できていないため、パートナー候補が見つからず、接点もなく、連携のきっかけをつかめない事業者が多い
- 「業界」や「地域（エリア）」といった切り口で物流効率化に向けた協議や検討を行う場が必要である

物流効率化に向けた協議・検討を開始した事例

分類	具体例	発表	参画	概要
自治体主導の 物流協議会	アクションプラン 「トリロジ」共同宣言 (その他事例) 群馬県 物流効率化MTG 等	2023/12	鳥取県、鳥取県商工会議所、 国土交通省中国運輸局、 厚生労働省鳥取労働局、 鳥取県トラック協会、 JR貨物、上組、他	●鳥取県内の経済団体や行政機関、物流事業者らで「官民連携プラットフォーム」を組織 ●物流改善に向けた取組みのアクションプランを発表し、会員事業者等への啓発、物流改善や事業者間連携の強化等を、官民連携で推進する
業界単位の コンソーシアム	化学品 ワーキンググループ (類似事例) 日用品物流標準化WG 等	2023/1 2023/6	(事務局) 三菱ケミカルグループ、 三井化学、東ソー、東レ ※物流事業者含む44企業、 1大学が参画	●生産性・安全性と脱炭素を両立させた持続可能な化学品物流の構築を目指して発足 ●物流の商慣行の改革、標準化、DX 推進に向けたアクションプラン策定等を行っていく
地域×業種の コンソーシアム	北海道物流研究会 (類似事例) 九州物流研究会 等	2023/5	イオン北海道、西友、トライアル、 イオングローバルSCM、ムロオ ※非公表企業やオブザーバー含 めると30団体が参画	●物流を取り巻く課題を共有し、企業横断型で対処・検討することを目的として発足 ●共同物流の実施に向けた協議・実験取組等を行い、本格稼働につなげていく

事例 | 共同物流の取組み

- 物流の効率化にあたっては、全国の**先行事例**を参考にし、適切に**自社に取り込むことが近道**
- 共同物流については、**同一業界の荷主企業同士**で実施事例が多く、食品や日用品、医薬品といった業界を中心に、**積み合わせにより積載率を高めて同一納品先に輸送する等**の取組みが行われている
- 2024年度を前に、**業種・業界を横断して物流を効率化しようとする動きも急増**している

同業種での協調的な取組み			業種横断の取組み		
事例	事業者	概要	事例	事業者	概要
【医薬品】 製薬各社から医薬卸への配送を共同化	エス・ディ・コラボ、 小野薬品、 塩野義製薬、 田辺三菱製薬、 スズケン	●各製薬会社の物流センターから医薬品卸に至る輸送ルートにおいて、各社の荷物を積み合わせて運送	車両の融通による 実働率・実車率改善 (2024/2)	コカ・コーラ ボトラーズジャパン & ファミリーマート	●コカ・コーラBJIが自社商品を配送するトラックが非稼働の際に、車両とドライバーを融通しファミリーマートへの商品配送を行う
【食品】 メーカーの商品を集約し、取引先に積み合わせ運送	F-LINE 味の素、カゴメ、 日清オイリオ、 日清製粉ウェルナ、 ハウス食品、Mizkan	●各社の荷物を一か所に集め、取引先に共同配送することで車両1台あたりの積載効率を高めるとともに配送回数を削減する	重量勝ち荷物と 容量勝ち荷物の混載 (2023/12)	サッポログループ物流 & ハウス食品	●酒類とスナック菓子を積み合わせ、関東ー関西間で共同運送を実施 ●重量物である酒類と、かさばるスナック菓子を積み合わせることで、車両を有効活用する
【日用品・食品】 各社物流拠点からの店舗配送車を共同利用	イオン九州、 トライアル	●それぞれの物流拠点からの商品配送でトラックを共同利用することにより、実車率を向上させる取組み ●空車回送距離は従来85kmであったのが37kmに	原料調達・商品出荷 でラウンド輸送 (2023/11)	JA全農 & 日清食品	●日清食品のカップライス向け原料（加工用米）の調達と、商品の出荷を同一車両が担う、ラウンド輸送を実施

著作権 (C) Development Bank of Japan Inc. 2024

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引等を勧誘するものではありません。本資料は当行が信頼に足ると判断した情報に基づいて作成されていますが、当行はその正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しましては、ご自身のご判断でなされますようお願い致します。本資料は著作物であり、著作権法に基づき保護されています。本資料の全文または一部を転載・複製する際は、著作権者の許諾が必要です。当行までご連絡下さい。著作権法の定めに従い引用・転載・複製する際には、必ず、『出所：日本政策投資銀行』と明記して下さい。

なお本調査に関するお問い合わせ等は、以下の連絡先までご連絡下さい。

(株式会社日本政策投資銀行) 〒980-0021 宮城県仙台市中央 1 丁目 6 番35号
(東京建物仙台ビル)

TEL : 022-227-8181 (代表)

(株式会社日本経済研究所) 〒101-0004 東京都千代田区大手町一丁目 9 番 2 号
(大手町フィナンシャルシティグランキューブ)

TEL : 03-6214-4620 (産業戦略本部)