

「持続可能な物流の確保・安全対策に関する調査」を開始 －一般貨物自動車運送事業を中心として－

- 一般貨物自動車（トラック）運送事業では、他産業よりも時間外労働が長い一方で年間賃金は低いこともあり、トラック運転者が慢性的に不足。今後、生産年齢人口の減少により、運転者不足は更に拍車がかかることが予想される。特に、北海道は、広大な土地に都市が分散する広域分散型の地域構造であることや、貨物輸送の9割以上をトラック等の自動車輸送が占めていることから、運転者不足は大きな課題。
- 国は、「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」で、物流標準化の推進や時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進等を提示。加えて、新たな物流の仕組みとして、企業や業界の垣根を越えて物流リソースの共有化・標準化を図る「フィジカルインターネット」による物流の効率化に注目。
- また、一般貨物自動車運送事業者は、輸送の安全を確保するため、法に基づく基準等を遵守する義務があり、物流標準化等の取組を進めるに当たっても輸送の安全の確保は大前提。
- 総務省北海道管区行政評価局では、持続可能な物流の確保・安全対策を推進する観点から、北海道の物流の現状を把握した上で、トラック運転者を確保するための労働環境の改善に向けた取組状況、物流の効率化に向けた取組状況及び一般貨物自動車運送事業者の安全対策の実施状況等の調査を実施します。

【調査項目】

持続可能な物流の確保対策、一般貨物自動車運送事業の安全対策

【調査対象機関等】

北海道運輸局、北海道経済産業局、北海道労働局、北海道、事業者、関係団体 等

【調査実施期間】

令和4年7月～12月（予定）

【本件に関する照会先】

総務省 北海道管区行政評価局

評価監視部 第五評価監視官 大西

電話：011-709-2311（内線3135）

F A X：011-709-1843

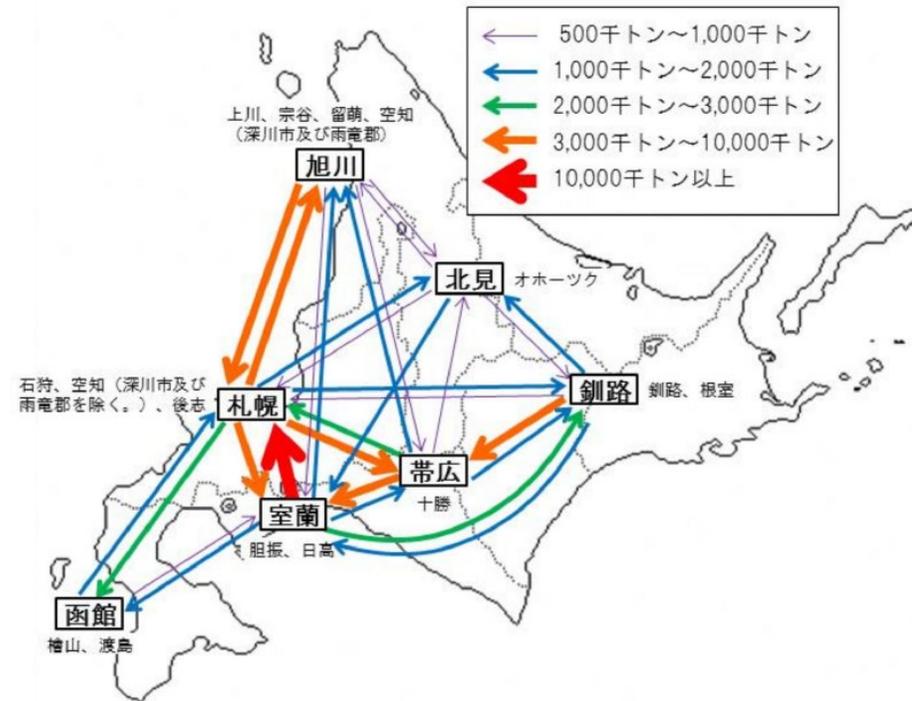
メール：hkd22@soumu.go.jp

【参考①（北海道の一般貨物自動車運送事業の特性）】

北海道では、図表1のとおり、広大な土地に都市が散在する広域分散型の地域構造となっているほか、図表2のとおり、貨物輸送の9割以上をトラック等の自動車輸送が占めている。

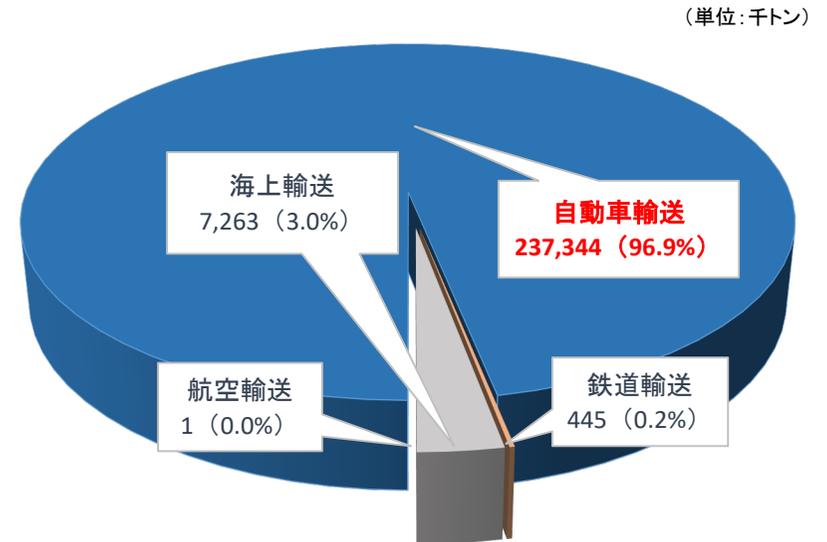
また、トラック等の車輪脱落事故発生件数（令和元年度）は、図表3のとおり、北海道が都道府県別で最も多くなっている。

図表1 北海道内における貨物の流動状況（令和元年度）



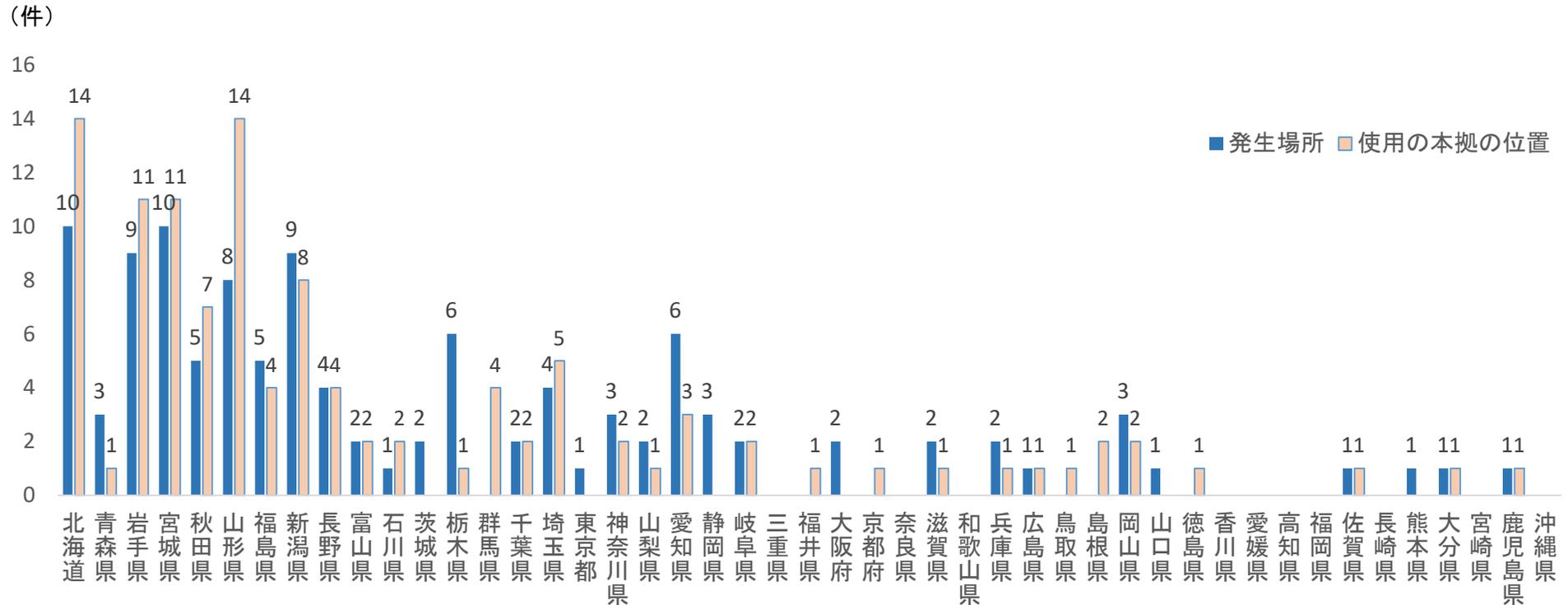
- (注) 1 北海道交通・物流連携会議「北海道における安定的かつ効率的な物流体制の確保に向けた検討報告書（令和4年5月）」による。
2 図表の口で囲まれた名称は、北海道を7地域に区分した場合の地域名であり、当該地域名に付記されている名称は、当該地域を構成する総合振興局・振興局である。

図表2 北海道内の貨物輸送における輸送手段別の輸送量（平成30年度）



- (注) 1 北海道運輸局「数字で見る北海道の運輸（令和2年版）」に基づき、当局が作成した。
2 構成比について、小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計が100.0%とはならない。

図表3 都道府県別の車輪脱落事故発生状況（令和元年度）



(注) 1 国土交通省「車輪脱落事故発生状況（令和元年度）」に基づき、当局が作成した。
 2 発生件数は、大型車のホイール・ボルト毀損等による車輪脱落事故の発生件数。

【参考②（フィジカルインターネットとは）】

フィジカルインターネットとは、インターネット通信における、データの塊をパケットとして定義し、パケットのやりとりを行うための交換規約（プロトコル）を定めることにより、回線を共有した不特定多数での通信を実現する考え方を物流（フィジカル）にも適用しようという考え方である。企業や業界の垣根を越えて、貨物情報や車両・施設などの物流リソースの共有化・標準化を図る新たな物流の仕組みとして注目されており、経済産業省及び国土交通省では、2040年を目標としたフィジカルインターネット・ロードマップ（2022年3月）を取りまとめている。