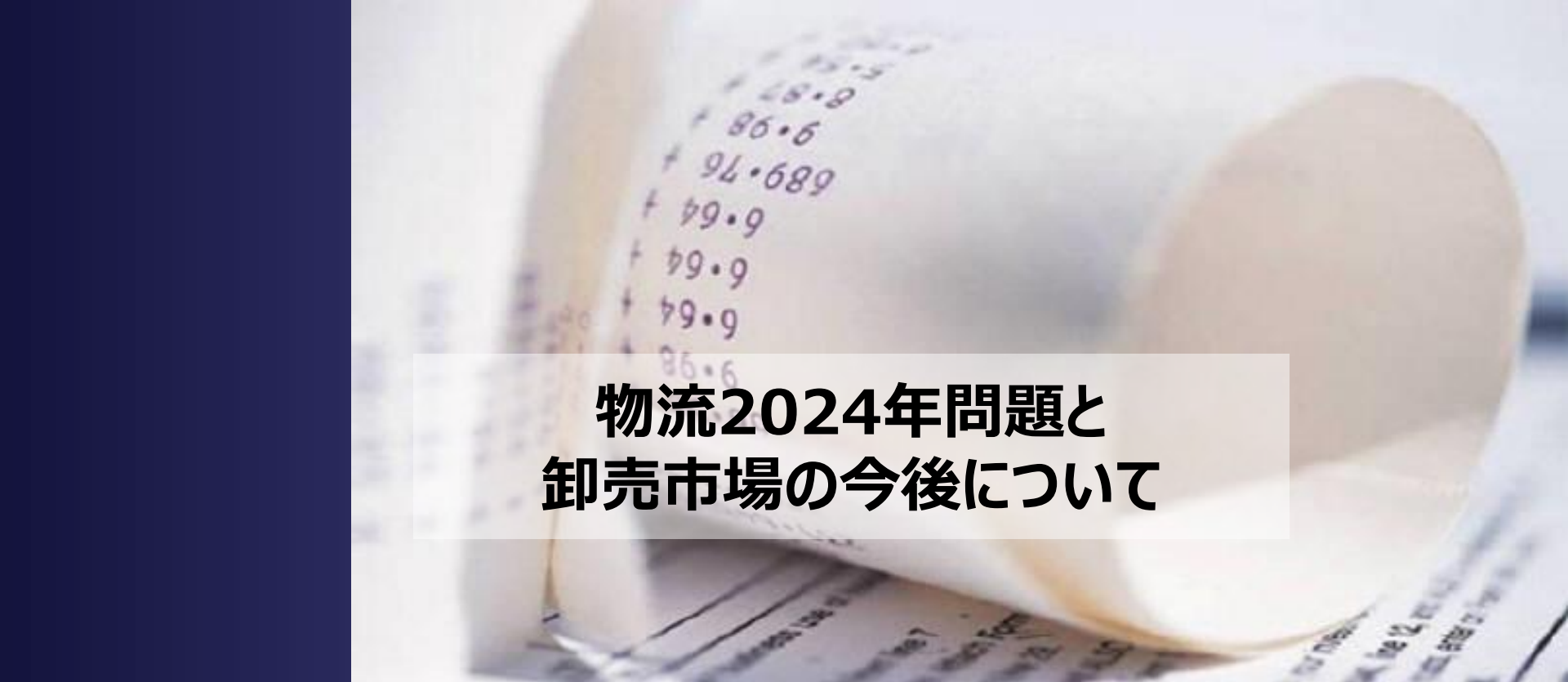




物流2024年問題と 卸売市場の今後について

2023年12月8日

公益財団法人 流通経済研究所

目次

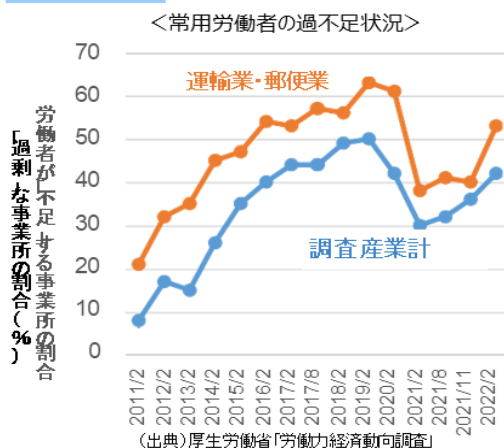
1. 物流の現状と2024年問題
2. 農産物物流の現状と課題
3. 卸売市場の現状
4. 卸売市場をとりまく環境変化
5. 卸売市場にもとめられる課題対応

1. 物流の現状と2024年問題

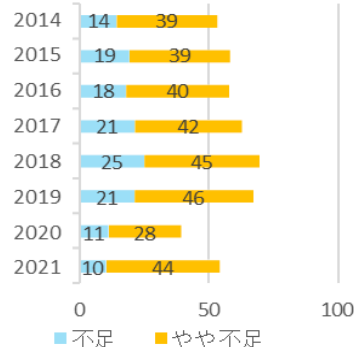
(1) 物流の現状 ①トラックドライバーの働き方を巡る状況

- 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

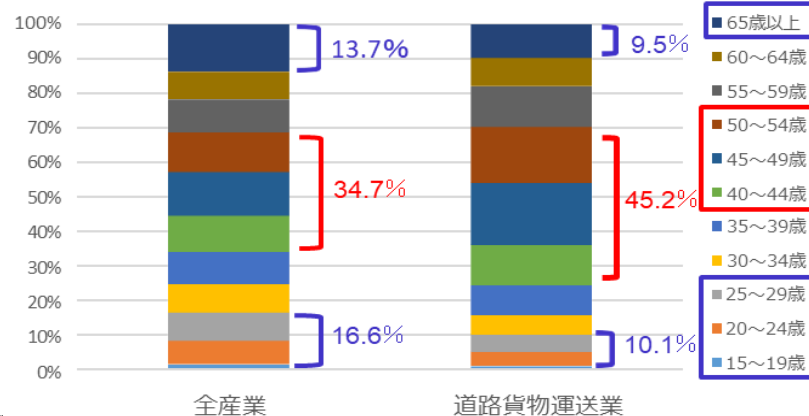


＜トラックドライバーが不足していると感じている企業の割合＞



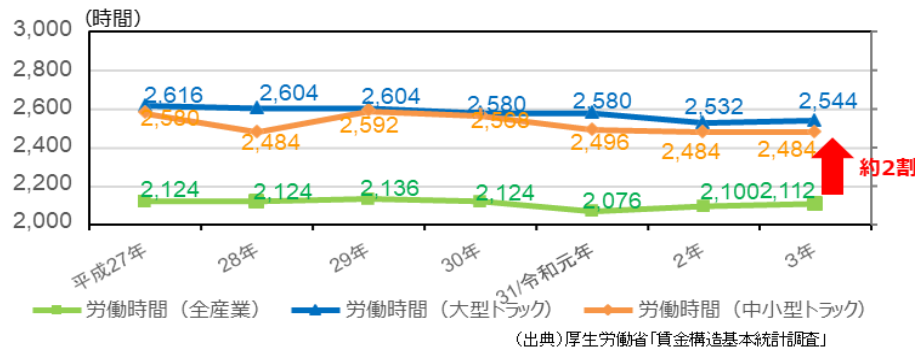
(出典)全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」
※各年の第2四半期(7月～9月)の数値を掲載

年齢構成



(出典)総務省「労働力調査」

労働時間



(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。

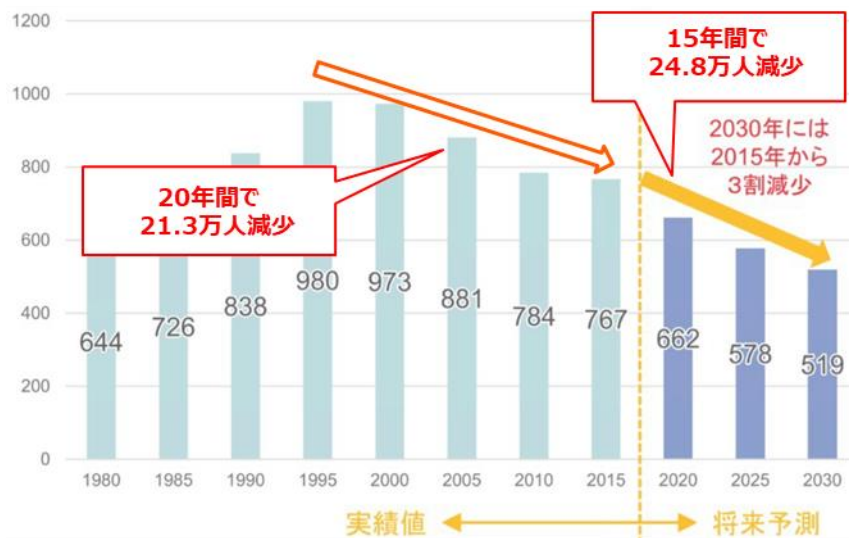
※参考URL <https://rfa.or.jp/wp/pdf/guide/activity/30report.pdf>

1. 物流の現状と2024年問題

(1) 物流の現状 ②トラック輸送の担い手数の推移

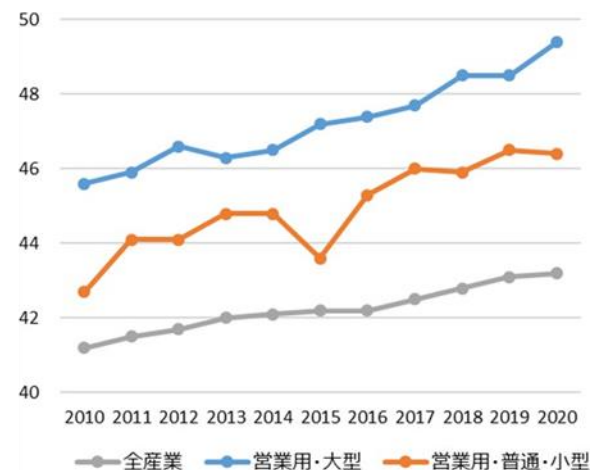
- 我が国の生産年齢人口は中長期的に減少傾向にあり、65歳以上の人口が増加していく。
- トラックドライバーについては、労働環境（労働時間、業務負荷等）から人材確保が容易ではなく、全産業に比して、平均年齢が3～6歳程度高い。
- また、道路貨物運送業は65歳以上の就業者の割合も少ない業種となっており、**対策を講じなければ、担い手の減少が急速に進んでいくおそれがある。**

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分の集計」を用いた。

1. 物流の現状と2024年問題

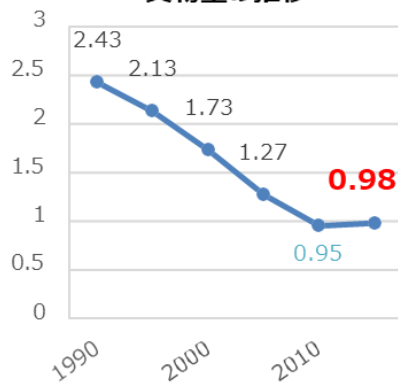
(1) 物流の現状 ③直近の物流の変化(1/2)

- 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しており、物流の**小口多頻度化**が急速に進行している。
- 2010年以降、**積載率は40%以下**の低い水準で推移している。

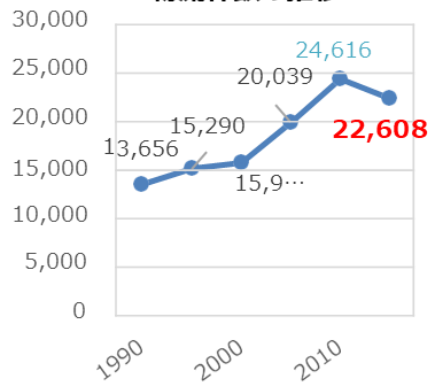
小口多頻度化の動き

	平成2年度	平成22年度	平成27年度
貨物1件あたりの貨物量	2.43トン/件	0.95トン/件 <0.39倍>	0.98トン/件
物流件数の推移 (3日間調査)	13,656千件	24,616千件 <1.80倍>	22,608千件

貨物一件あたりの貨物量の推移

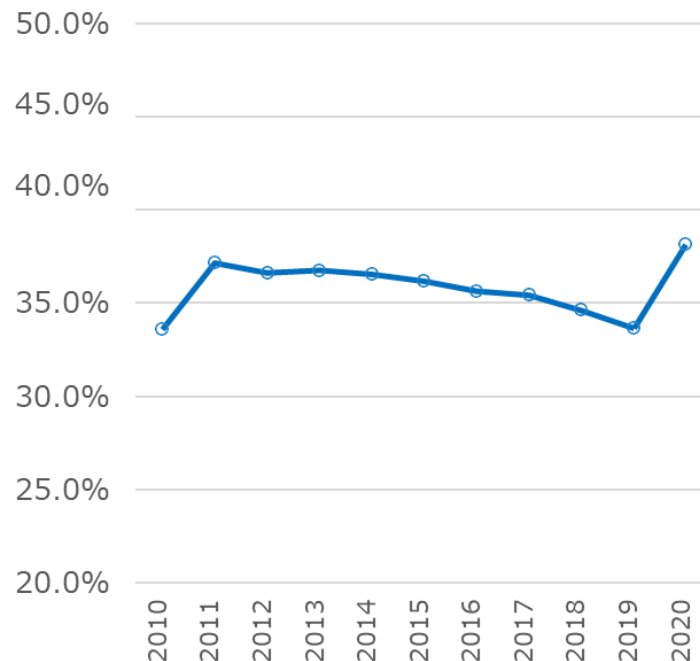


物流件数の推移



(出典) 国土交通省「全国貨物純流動調査(物流センサス)」

貨物自動車の積載率の推移



(注)

1 「自動車輸送統計年報(国土交通省総合政策局情報政策本部)」より作成。

2 積載効率 = 輸送トンキロ/能力トンキロ

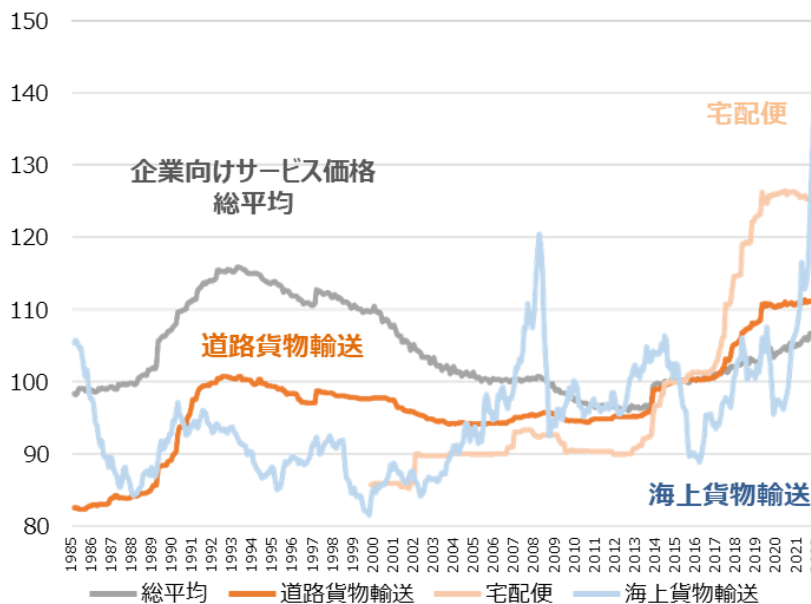
3 2020年分調査から調査方法及び集計方法を一部変更したため、変更前後の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されない。

1. 物流の現状と2024年問題

(1) 物流の現状 ③直近の物流の変化 (2/2)

- 道路貨物輸送のサービス価格は、2010年代後半にバブル期の水準を超え、過去最高（物流コストインフレ）。特に、宅配便の価格の急騰が顕著。上下の振れ幅の大きな海上貨物輸送（外航海運の影響が大きい）に比して、短期的な価格変化ののち、固定化していく傾向。
- 荷主企業から見た売上高物流コスト比率は上昇傾向にあり、JILSの物流コスト調査では、2021年度は5.7%と過去20年の同調査で最大となった。

道路貨物輸送・海上貨物輸送の
サービス価格指数の推移



売上高物流コスト比率の動き

	平成7年度	平成27年度	令和3年度
売上高物流コスト比率 (全業種) (※1)	6.13%	4.63% <0.76倍>	5.70%
名目国内総生産 (GDP) (※2)	516.7兆円	532.1兆円 <1.03倍>	541.8兆円

売上高物流コスト比率の推移 (全産業) (※1)



(出典) 日本銀行「企業向けサービス価格指数（2015年基準）」より経済産業省作成

※1 (出典) JILS「物流コスト調査報告書」

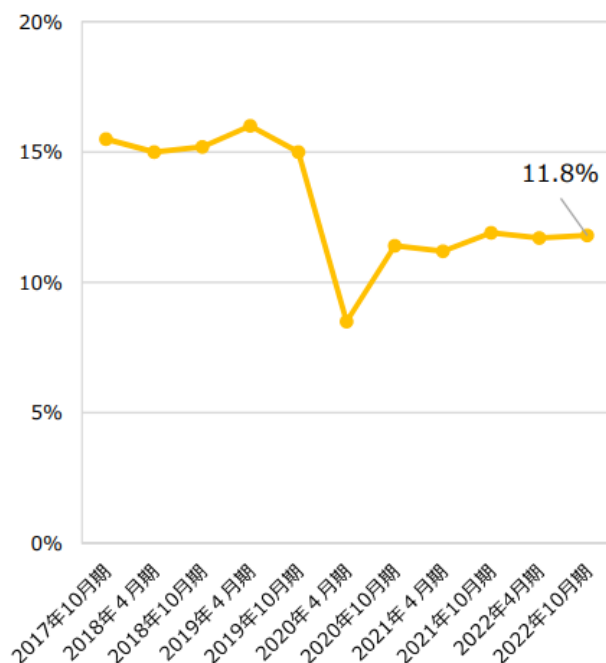
※2 (出典) 内閣府「国民経済計算(GDP統計)」

1. 物流の現状と2024年問題

(1) 物流の現状 ④ 物流危機に対する認知度等について

- 一般消費者については、現状、宅配貨物の再配達率は12%発生。
- 事業者については、物流危機に対して問題意識を持っているのは8割である一方、**取組を実施しているのは約5割**にとどまる

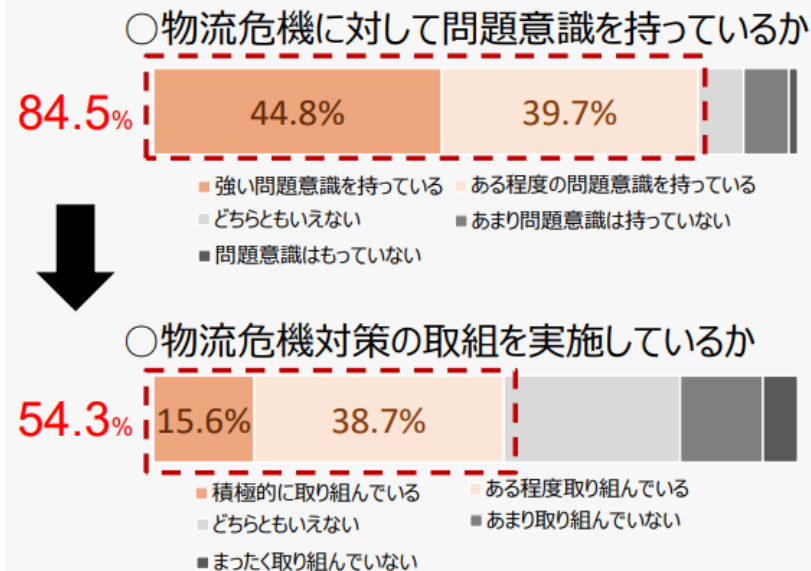
再配達率の推移



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

物流危機に対する問題意識と取り組み状況
(回答事業者：1,707社)



出典：第7回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料

1. 物流の現状と2024年問題

(2) 2024年問題

- **トラックドライバーの長時間労働是正のため、2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限規制（年960時間）が適用。**
- **物流効率化に取り組まなかった場合、労働力不足による物流需給がさらに逼迫するおそれがあり、コロナ前の2019年比で最大14.2%（4.0億トン）の輸送能力不足※が起こると試算されている。（物流の2024年問題）**
- **さらに、2030年には、34.1%（9.4億トン）の輸送能力不足※が懸念される。**

※株式会社NX総合研究所試算（2022年11月11日）

トラックドライバーの働き方改革

法律・内容	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
時間外労働の上限規制（年720時間）の適用【一般則】		大企業に適用	中小企業に適用				
時間外労働の上限規制（年960時間）の適用【自動車運転業務】							適用
月60時間超の時間外割増賃金引き上げ（25%→50%）の中小企業への適用						適用	

	現行	2024年4月以降（原則）
年間拘束時間	3,516時間	3,300時間
1ヶ月の拘束時間	293時間	284時間
1日の拘束時間	13時間	13時間
休憩時間	継続8時間以上	継続11時間を基本とし、9時間下限

「物流の2024年問題」の影響により 不足する輸送能力試算（NX総合研究所）

○全体

不足する輸送能力の割合（不足する営業用トラックの輸送トン数）
14.2%（4.0億トン）

○発荷主別（抜粋）

業 界	不足する輸送能力割合
農産・水産品出荷団体	32.5%
紙・パルプ（製造業）	12.1%
建設業、建材（製造業）	10.1%
自動車、電気・機械・精密、金属（製造業）	9.2%

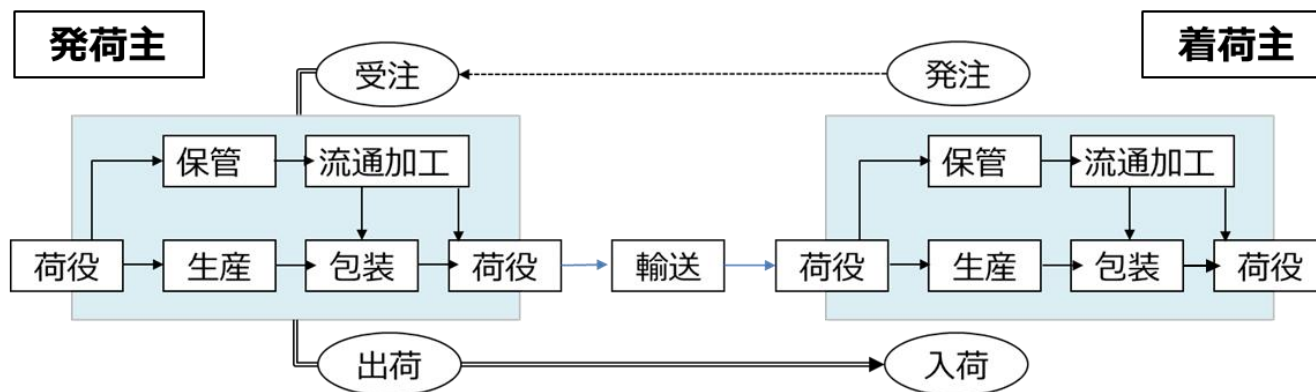
○地域別（抜粋）

地 域	不足する輸送能力の割合
中 国	20.0%
九 州	19.1%
関 東	15.6%
中 部	13.7%

1. 物流の現状と2024年問題

(2) 2024年問題 ① 物流効率化における荷主の取組の重要性

- 物流需要は受発注により発生。出荷・入荷の条件決定には発・着荷主が大きく関わっている。
- このため、**パレット化による作業負担の削減や、荷積み・荷卸しに係る荷待ち時間の削減、共同輸配送などの効率的な輸送の実現**には、物流機能と調達・生産・販売・回収などの分野を総合的に考えるロジスティクスの視点から、**荷主の積極的な取組が重要**となる。



(出典) 吉瀬博仁『ソーシャル・ロジスティクス』を参考に経済産業省が作成し一部加工

バラ積み



積み込み、荷卸し待ち



(写真) トラック運転者の長時間労働解消に向けたポータルサイト

1. 物流の現状と2024年問題

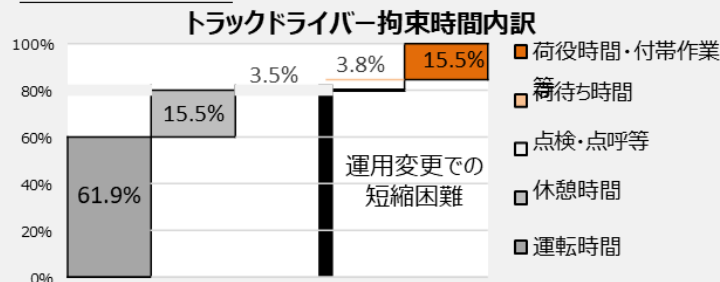
(2) 2024年問題 ②荷主による物流効率化に向けた課題と対策の例

■ 物流効率化は、物流事業者のみでは実現不可能。**荷主事業者の理解・協力が不可欠。**

■ 課題

○荷待ち時間・荷卸し時間の削減

- トラックドライバーの拘束時間のうち、運転時間・休憩時間等は運用変更のみでの短縮は難しいため、荷待ち時間・荷卸し時間の削減に取り組む必要がある。
- 荷待ち時間・荷卸し時間の削減は、荷主が事業所の混雑状況等といった物流の状況を把握し、発注方法等を改善することにより可能となる。



(出典)「令和2年度トラック輸送状況の実態調査結果」より作成

○不透明な物流コスト

- 発荷主・着荷主間の商取引において、商品価格と物流費を一体とする商慣習（店着価格制）が存在し、注文者である着荷主側に物流効率化のインセンティブが働かない。

■ 対応策

○納品期限の緩和・バース予約システムの導入

- ①事前に到着時間を予約 ②待ち時間なしで荷積み・荷卸し



○検品の省力化

- 検品時間を短くし、荷卸し時間を削減
- 通常の検品** 商品の「バーコード」をスキャンし、「賞味期限」と「数量」を入力
- ユニット検品** リスト上のパレットをチェックするだけ



○物流コストの見える化

- サービス基準を明確化し、物流サービスに応じて価格を変動



2. 農産物物流の現状と課題

(1) 食品流通の現状

■ 食品物流は、**トラックによる輸送が97%を占め**、特に、**生鮮食品の輸送では、次のような特徴がある。**

- ① 手積み、手降ろし等の手荷役作業が多い。
- ② 出荷量が直前まで決まらないこと、市場や物流センターでの荷降ろし時間が集中することにより、待ち時間が長い。
- ③ 産地が消費地から遠く、長距離輸送が多い。

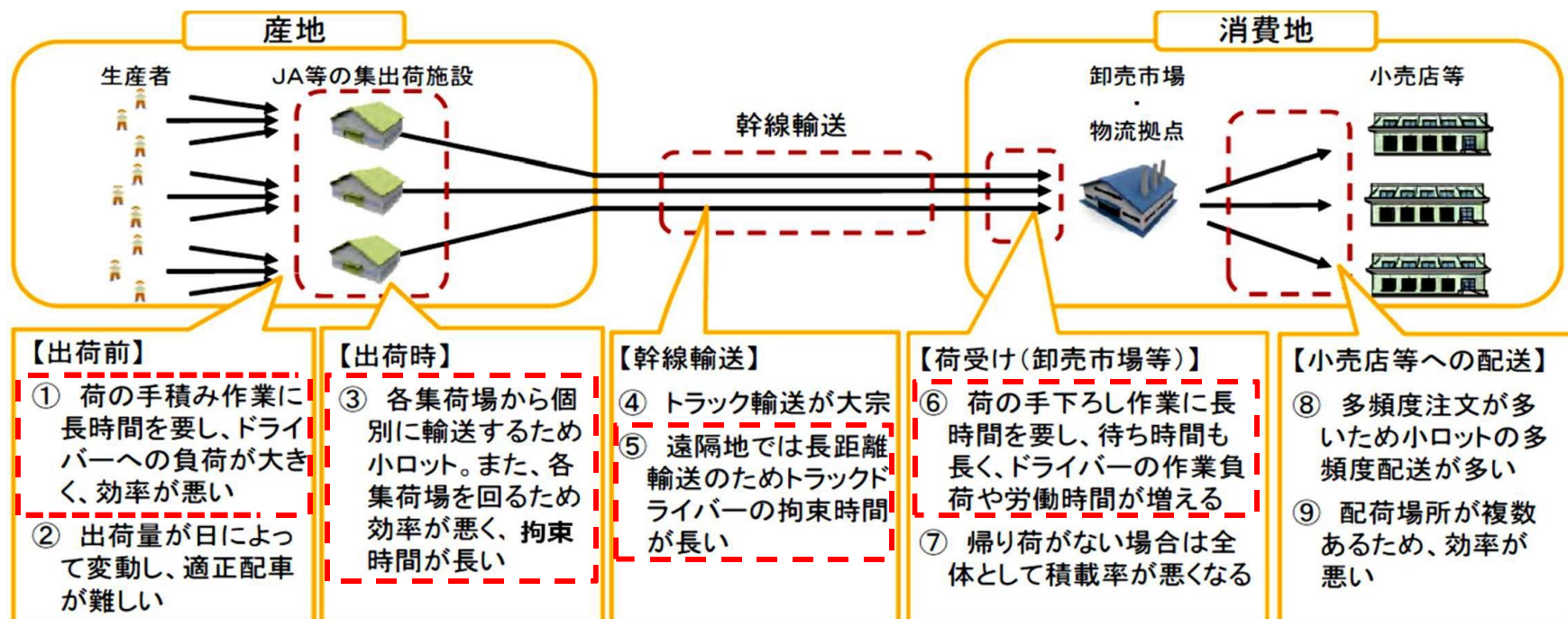
→ **輸送費の引上げだけでなく、取扱いを敬遠される事例が出てきている**

(出典) 農林水産省・経済産業省・国土交通省 (2017)「農産品物流の改善・効率化に向けて」(農産品物流対策関係省庁連絡会議中間とりまとめ)

2. 農産物物流の現状と課題

(2) 食品流通の課題

- 出荷端境期などにおけるトラック積載効率の低下
- 手作業での荷物の積み下ろしによるドライバーへの負担の増加
- **運送業界の「2024年問題」による走行距離の制限**



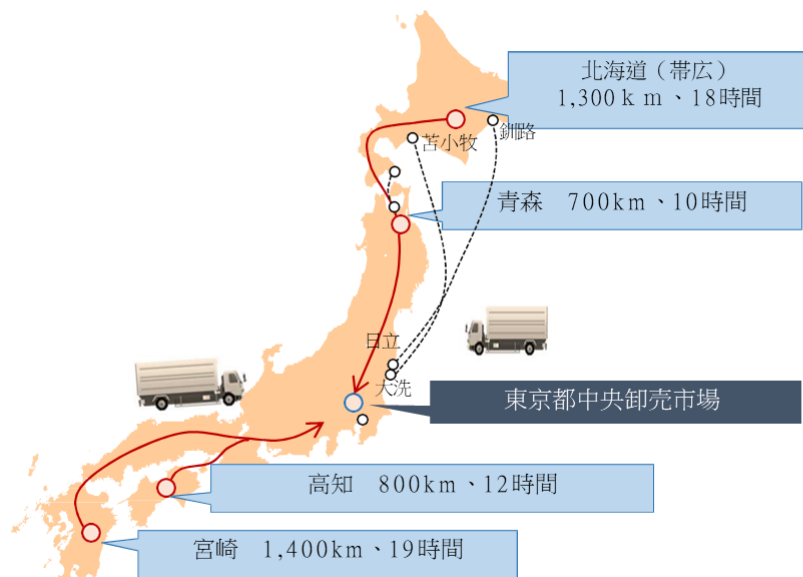
(出典) 農林水産省・経済産業省・国土交通省 (2017)「農産品物流の改善・効率化に向けて」(農産品物流対策関係省庁連絡会議中間とりまとめ)

2. 農産物物流の現状と課題

(3) 遠隔産地におけるトラック輸送の現状

- 2024年以降、法令違反となった場合は、運送事業者の**事業停止・運行停止など行政処分が厳罰化される。**
- 特に消費地までの輸送距離の長い産地においては、現在の輸送体制を維持できず、消費地への輸送が途絶えてしまう可能性が高い。
- 今後とも、農産品の生産、出荷、流通、販売に携わる各関係者が、各々の事業の継続にとって不可欠な物流を安定的に確保するためには、**トラック輸送への負荷の軽減、物流の効率化・標準化を図ることが必要。**

各地から東京までの距離とトラック輸送時間



（点線:北海道からのトラック輸送形態（トラック→フェリー→トラック））出典:農林水産省生産局「青果物流通をめぐる現状と取組事例」

改善基準告示の概要

項 目	概 要
拘束時間 （始業～終業の時間）	1日：原則 13時間以内、最大16時間以内 （15時間超は1週間に2回以内） 1ヶ月：293時間以内
休息時間 （勤務と次の勤務の間の 自由な時間）	継続 8 時間以上
運転時間	2日平均で、1日あたり9時間以内 2週間平均で、1週間あたり44時間以内
連続運転時間	4 時間以内

2. 農産物物流の現状と課題

(4) 物流事業者に対する青果物流通に関するアンケート サマリー

- 公益社団法人全日本トラック協会の協力を得て、全国292の物流事業者よりweb回答頂いた内容を集計（回答期間は令和4年5月9日～5月31日）。
- 荷下ろしの待機並びに作業については、それぞれ一定の時間がかかっており、特に待機については到着時間の集中によるトラックの渋滞待ちや荷下ろし場所の不足等設備面の制約等が主な要因となっている。
- 荷下ろし作業については、発荷主から2市場以上の荷下ろしを委託されるケースが多いが、多くの物流事業者は加算料金を取っていない現状。
- 産地との契約状況については、半数弱が「距離制運賃」となっており、**附帯業務における料金は「ほとんど」または「すべて」受領できていない**と回答。
- 荷姿については、**6割で「パレット積み」**されており、「11型（1,100×1,100mm）」パレットが最も使用されている。また、荷下ろしの際に「**別パレットへの積み替え**」や「**バラ下ろし**」作業が発生していることも多く、荷役削減のためには「パレットサイズ規格の統一・標準化」「卸売市場や荷主の協力や理解」が必要との回答が多数。
- トラック予約システムについては「知らない」「知っているが利用していない」と回答した事業者が依然として多く、利用していない理由に「**空き時間がなく予約できなかった**」等の背景が存在している。

2. 農産物物流の現状と課題

(3) 物流事業者に対する青果物流通に関するアンケート 結果抜粋 ①

- 荷下ろしを避けたい卸売市場の「理由」についてアンケートをした所、292件中120の事業者より回答。

【特に回答の多かった内容について】

- ・ **待機時間が長い（41件）**
- ・ 混雑している（32件）
- ・ 待機場所が少ない（6件）
- ・ 作業員が少ない（4件）
- ・ 市場が狭い（3件）
- ・ フォークリフト等の機材が少ない（3件）
- ・ その他（荷受けの開始時間が遅い、市場内のルールが未整備、下ろし場所が複数に分かれている等）

2. 農産物物流の現状と課題

(3) 物流事業者に対する青果物流通に関するアンケート 結果抜粋 ②

- 設問：パレットサイズの統一化や積替作業の削減について、以下のような課題が挙げられます。これらのことも含めて、ご意見等がありましたらご自由にお書きください。

課題点 ①パレット流出の懸念、②レンタルパレットシステム普及を阻む要因、
③パレット化のメリットの受益と負担 等

【特に回答の多かった内容について】

- ・ パレットの費用負担の明確化
- ・ パレットの盗難・紛失リスク
- ・ パレット化による積載効率の悪化
- ・ シートパレットの普及
- ・ 関係者の理解向上、意識改革
- ・ ICタグ等を活用した個体管理 等