

2023年1月30日  
東京都卸売市場審議会  
参考資料

# 農産物物流が抱える課題

流通経済大学 矢野裕児

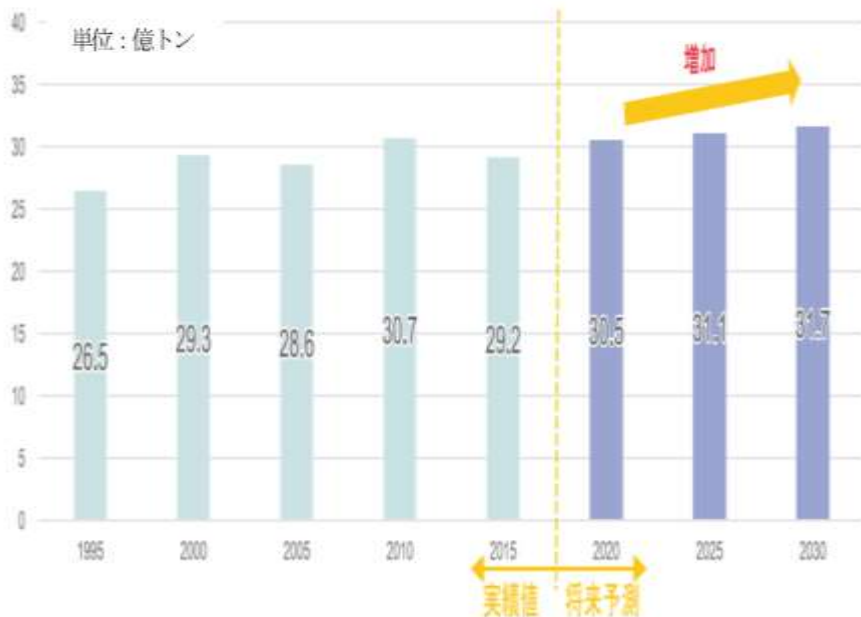
# ドライバー不足の視点から

---

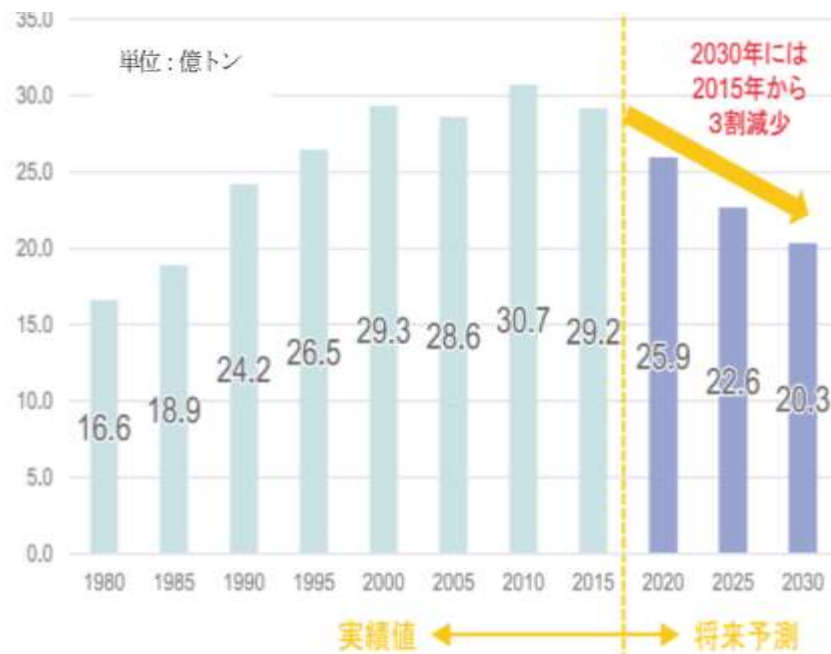
- ▶ トラックドライバーの年間所得額は、全産業平均と比較して、大型トラックドライバーで約1割少なく、中小型トラックドライバーで約2割少ない。
- ▶ トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して、大型トラック・中小型トラックドライバーとも約2割長い。
- ▶ トラックドライバーの仕事はきついー手積み手卸しなど  
→ 人手不足の解消に向けて労働条件の改善が不可欠。
- 2030年には2015年に比べて30%供給量が減少。

# 今後の貨物自動車の需給量推計

## 営業用貨物自動車の需要量推計



## 営業用貨物自動車の供給量推計



(出典) 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1月  
 ◇営業用貨物自動車輸送量 (億トン) の推計より  
 (注) 上記図の元になっている自動車輸送統計について、2020年度数値は公表済み。  
 2020年度輸送トン数：25.5千トン

(出典) 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1月  
 ◇営業用貨物自動車輸送量 (億トン) の推計より  
 (注) 上記図の元になっている自動車輸送統計について、2020年度数値は公表済み。  
 2020年度輸送トン数：25.5千トン

# ドライバーの労働環境の視点から 現状の改善基準告示の概要(2024年3月まで)

※改善基準告示:「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改正 平成12年労働省告示)

項目	内容
拘束時間	1ヶ月 <b>293時間</b> (労使協定があるときは、1年のうち6ヶ月までは、1年間についての拘束時間が <b>3,516時間</b> を超えない範囲において320時間まで延長可) 1日 原則 <b>13時間</b> 最大 <b>16時間</b> (15時間超えは1週2回以内)
休息期間	<b>継続8時間以上</b> 運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めること。
運転時間	<b>2日平均</b> で1日当たり <b>9時間</b> <b>2週平均</b> で1週間当たり <b>44時間</b>
連続運転時間	<b>4時間以内</b> (運転の中断には、1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転離脱が必要)
休日労働	2週間に1回以内、かつ、1ヶ月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内。

出典:国土交通省資料

# 働き方改革関連各法律の施行期日等について

法律・内容		2018年度 (平成30年度)	2019年度 (平成31年度)	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
労働基準法	時間外労働の上限規制 (年720時間)の適用 【一般則】		4月1日から 大企業に 適用	4月1日から 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】	<small>※<b>労働法の附帯決議</b>において、「<b>自動車運転業務</b>については、長時間労働の実態があることに留意し、改正法施行後5年後の<b>特別適用までの間</b>、過労死の発生を防止する観点から<b>改善基準告示の見直しを行うなど必要な施策の検討を進めること</b>」とされた。  <small>※<b>労働法の附帯決議</b>において、「<b>自動車運転業務</b>については、過労死等の防止の観点から、「<b>自動車運転者の労働時間等の改善のための基準</b>」の<b>総拘束時間等の改善</b>について、関係省庁と連携し、<b>速やかに検討を開始すること</b>」とされた。</small> </small>						4月1日から 適用
	月60時間超の時間外割増 賃金率引上げ(25%→50%)の 中小企業への適用						4月1日から 適用	→
	年休5日取得義務化		4月1日から 適用	→				
パートタイム・ 有期雇用労働法	同一労働同一賃金(※)			4月1日から 大企業に 適用	4月1日から 中小企業に 適用	→		
労働者派遣法	〃			4月1日から 適用	→			

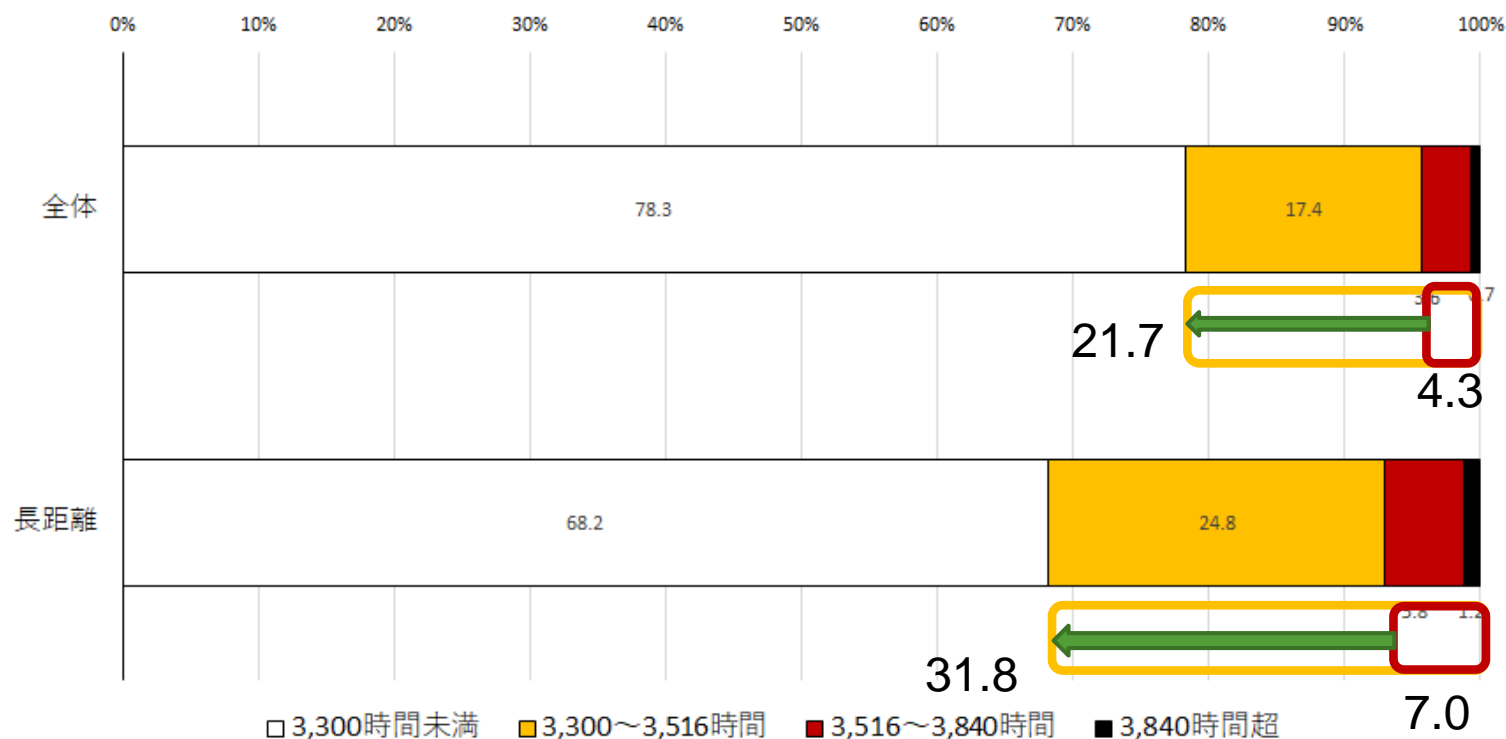
※①短時間・有期雇用労働者に関する正規雇用労働者との不合理な待遇の禁止に関し、個々の待遇ごとに、待遇の性質・目的に照らして適切と認められる事情を考慮して判断されるべき旨を明確化、  
 ②派遣労働者について、派遣先の労働者との均等・均衡待遇の確保、③短時間・有期雇用・派遣労働者について、正規雇用労働者との待遇差の内容・理由に関する説明を義務化 等

出典：国土交通省資料

# 2024年問題の影響

## 1年間の拘束時間別の自動車運転者数

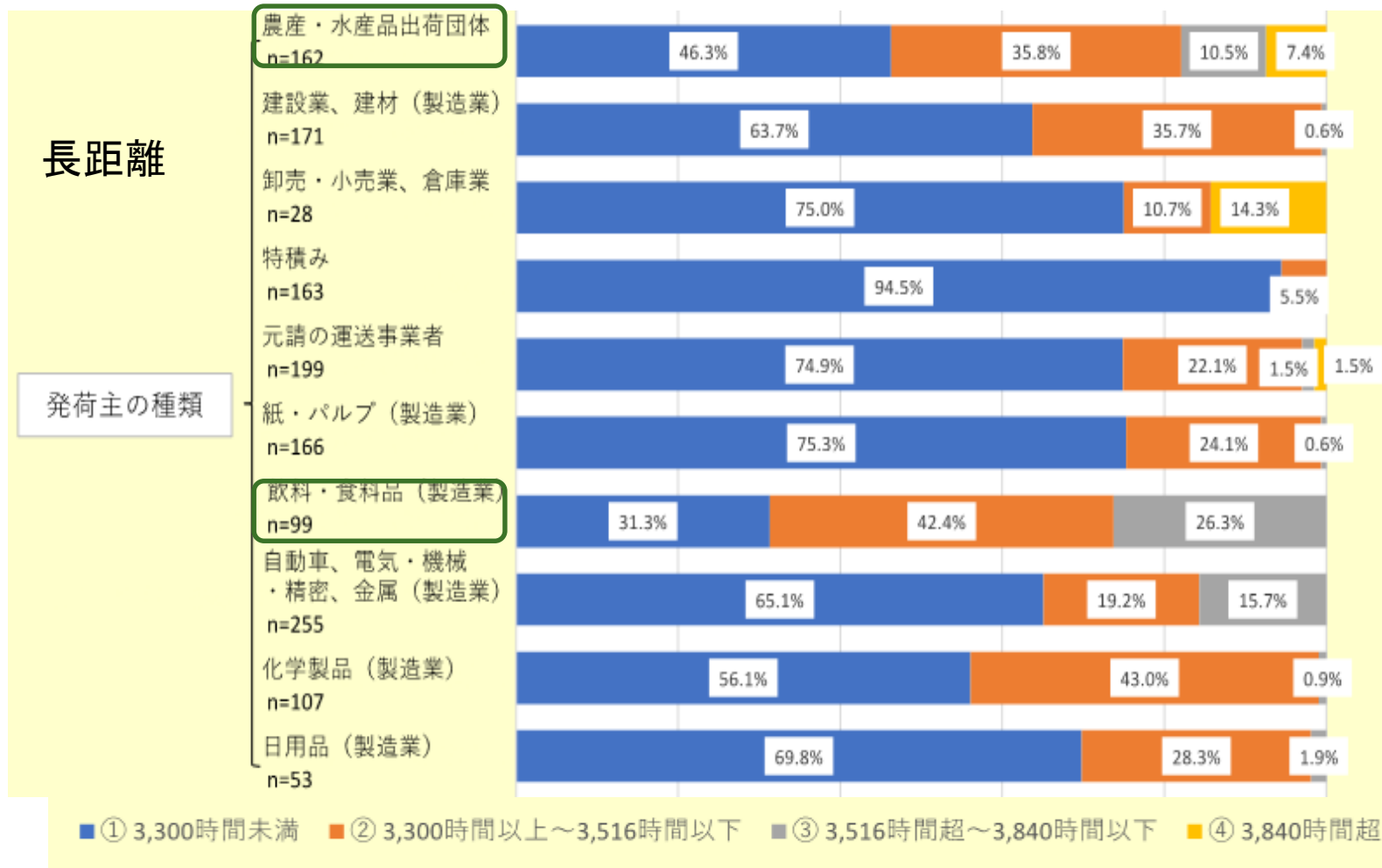
長距離輸送では、現在の改善基準告示の規定を7.0%上回っている。2024年の時間外労働上限規制の導入で、規定を31.8%が上回る可能性がある。



出典:トラック運転者の労働時間等に係る実態調査事業 報告書より作成

# 2024年問題の影響

## 1年間の拘束時間別の自動車運転者数



出典:トラック運転者の労働時間等に係る実態調査事業 報告書より作成

# ドライバー需給の予測

- 改善基準告示改正の影響

供給が14.2%不足 3,300時間

5.6%不足 3,400時間(労使協定により延長可)

(2) 不足する輸送能力(発荷主別) (2019年度データ)

業 界	不足する輸送能力の割合
農産・水産品 出荷団体	32.5%
建設業・建材 (製造業)	10.1%
卸売・小売業・ 倉庫業	9.4%
特種み	23.6%
元請の運送事業者	12.7%
紙・パルプ(製造業)	12.1%
飲料・食料品 (製造業)	9.4%
自動車・電気・機械・精密・金属 (製造業)	9.2%
化学製品(製造業)	7.8%
日用品(製造業)	0.0%

(3) 不足する輸送能力(地域別) (2019年度データ)

地域	不足する輸送能力の割合
北海道	11.4%
東北	9.2%
関東	15.6%
北陸信越	10.8%
中部	13.7%
近畿	12.1%
中国	20.0%
四国	9.2%
九州	19.1%

- ドライバー不足により、2030年には輸送能力の19.5%が不足。2024年問題の影響と合わせて、輸送能力の34.1%(9.4億トン)が不足する可能性。

出典:NX総研試算

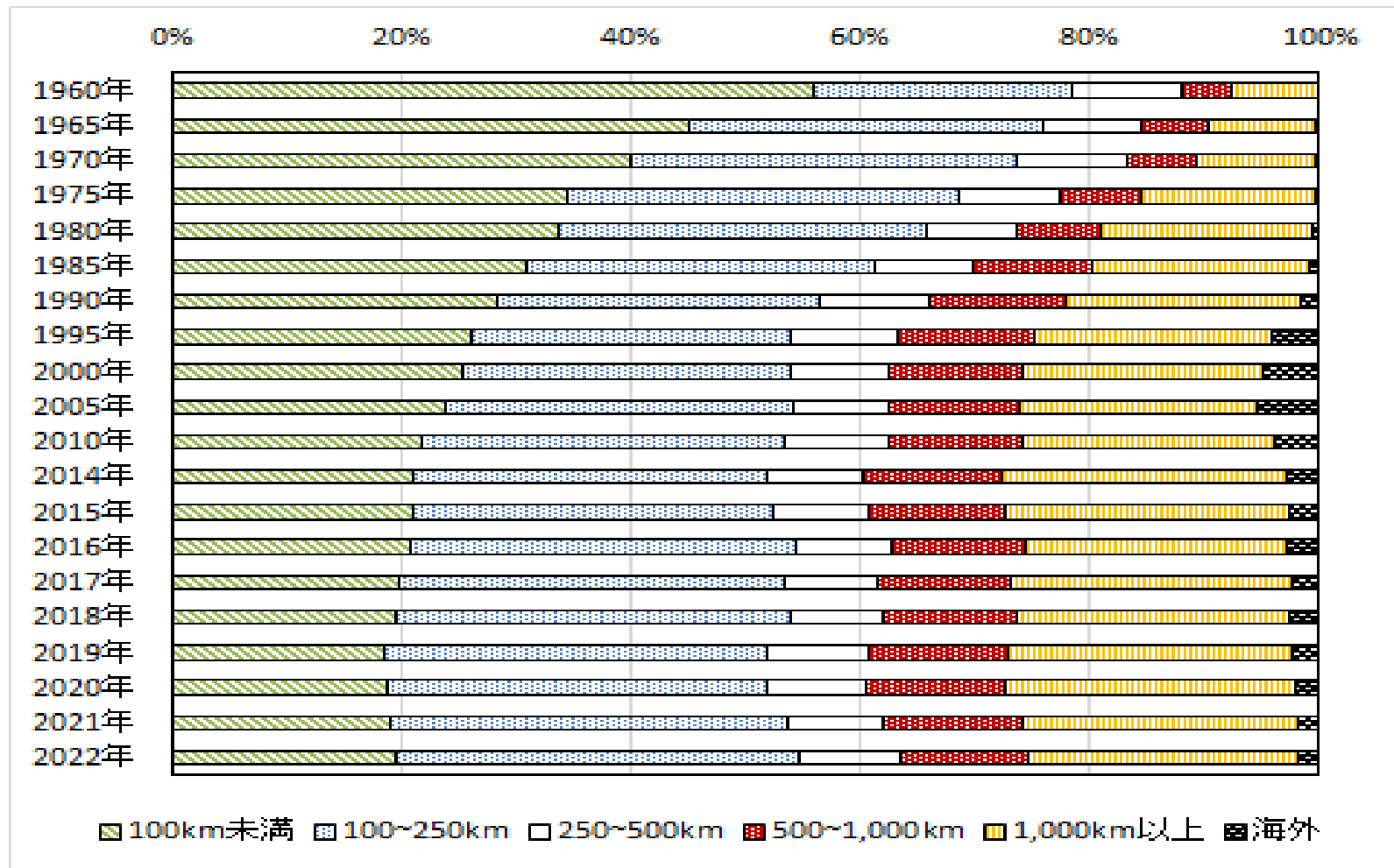


# 輸送距離からみたトラック輸送

---

- ▶ 250km未満 トラックにおける日帰り運行が可能な地域。物流上は問題が少ない。
- ▶ 250～500km－中距離。日帰り運行が難しく、今後、ドライバー確保が難しくなることが想定される。
- ▶ 500km以上－長距離。
- ▶ 1,000km以上－北海道、九州が該当し、全国のなかでも野菜の生産量が特に多い地域で、この地域はトラックでの輸送が、今後特に難しくなることが予想される地域。

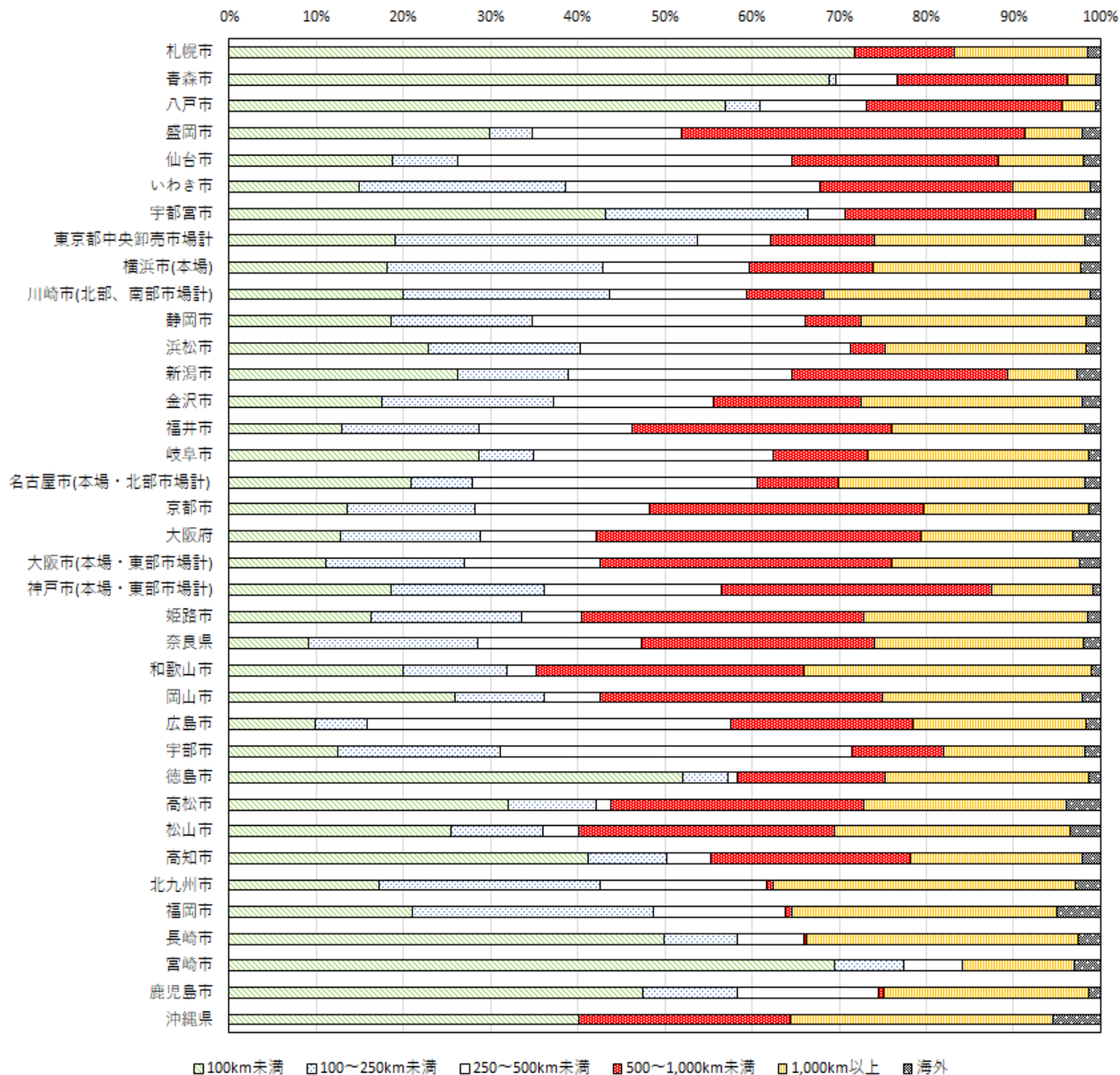
# 東京都中央卸売市場の野菜の産地からの距離帯別割合の推移(重量ベース)



出典:東京都中央卸売市場の統計資料より作成

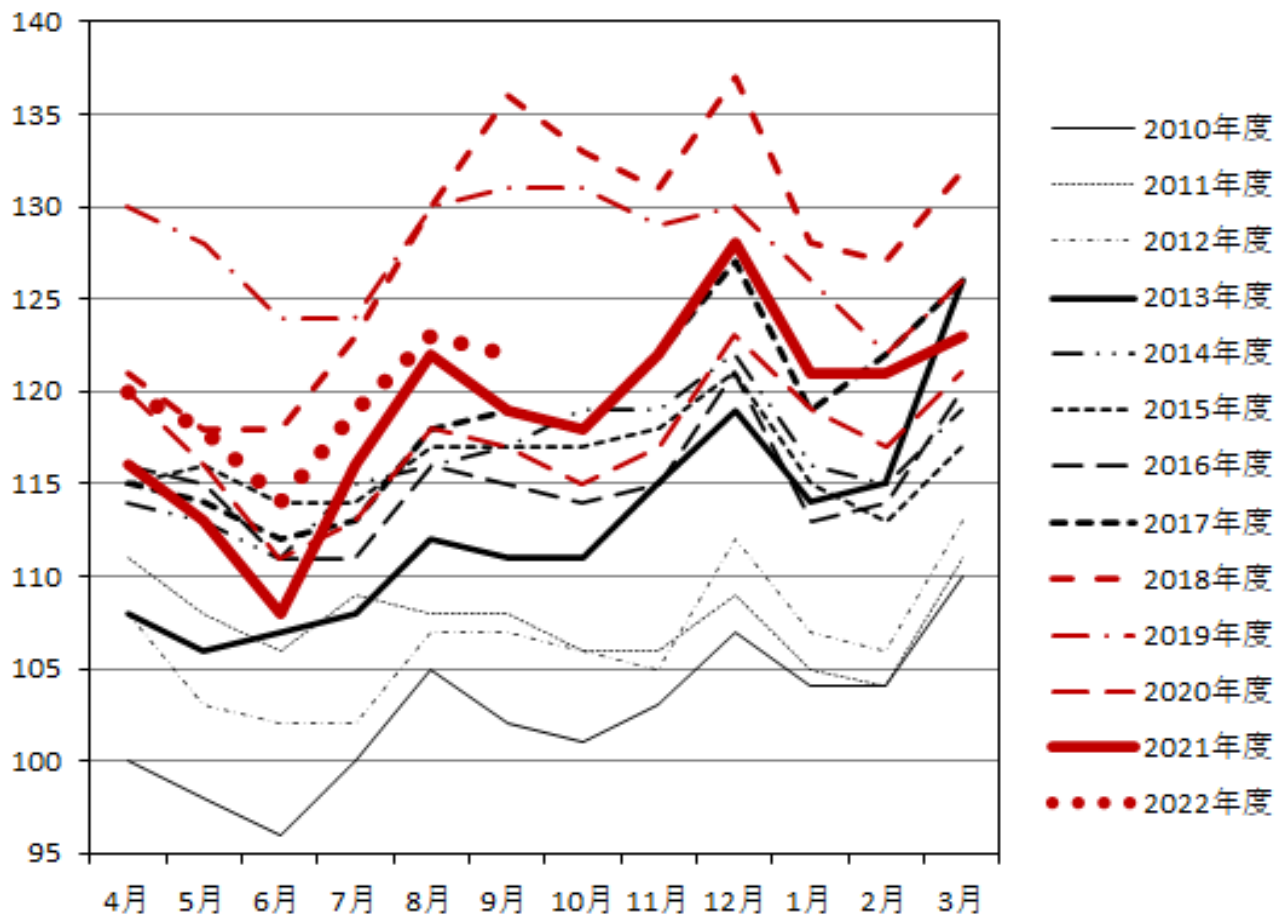
# 中央卸売 市場の野菜 産地の距離帯別割合 (重量ベース、 2021年)

出典:各卸売市場  
の統計資料より作成



# 運賃の推移

## 成約運賃指数の推移 (2010年4月を100)



出典:求荷求車情報ネットワーク(Web KIT)より作成



# 農産物物流の特徴と直面する課題

## 農産物の物流の特徴として

---

- 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)
- 出荷量が直前まで決まらず、出荷待ち、荷卸し待ち等の手待ち時間の長さや、長距離輸送による長時間の拘束
- 手積み手卸し等の手荷役作業が多く、重労働
- 突然の行き先変更や厳しい品質管理、厳格な到着時間など運行管理が難しい。
- 帰り荷がなかったり、小ロット多頻度輸送が求められる。

# 農産物の物流の特徴

---

- ▶ 非常に多品種であり、かつ季節、天候などによって、生産量が大きく変動する。
- ▶ 全国の限られた生産地から、それぞれの季節に合わせて、全国の消費地市場に輸送する形態である。
- ▶ 近距離だけでなく中・長距離の輸送が多く発生する。
- ▶ 日々の輸送量の変動が大きく、かつ直前にまで輸送量が読みにくい。
- ▶ 輸送が定型化されていない。→例えば加工食品、日雑品などは、同じルートで、ある程度決まった量を輸送
- ▶ 他の品目に比べて、複雑で、取扱が難しく、かつその場その場で対応せざるを得ない。
- ▶ 平準化が難しく、計画的に業務を進めることが難しい。
- ▶ ドライバーが過酷な労働環境のなか、その場その場で対応することで行われてきた。

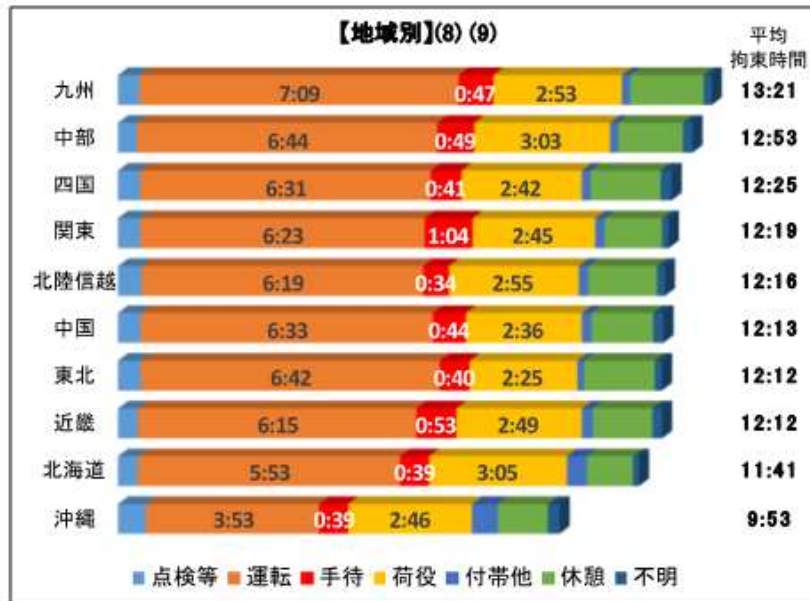
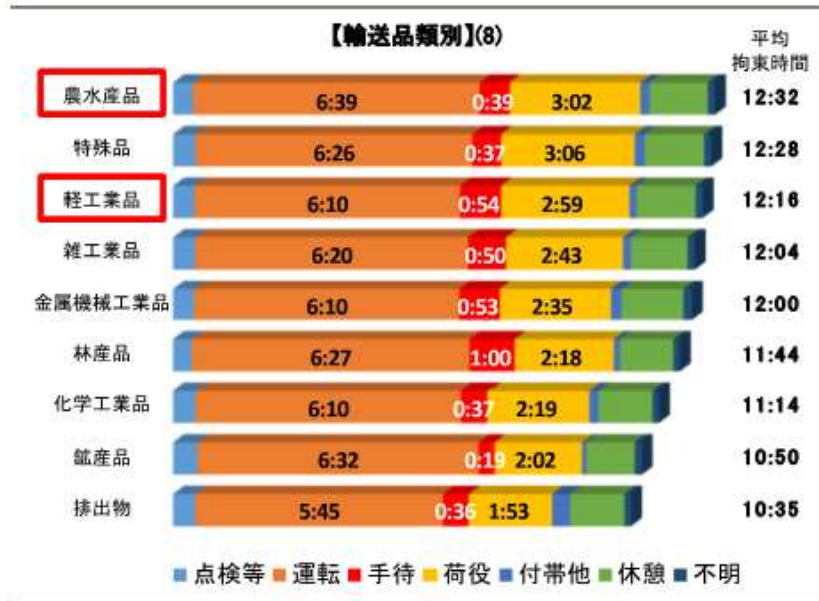
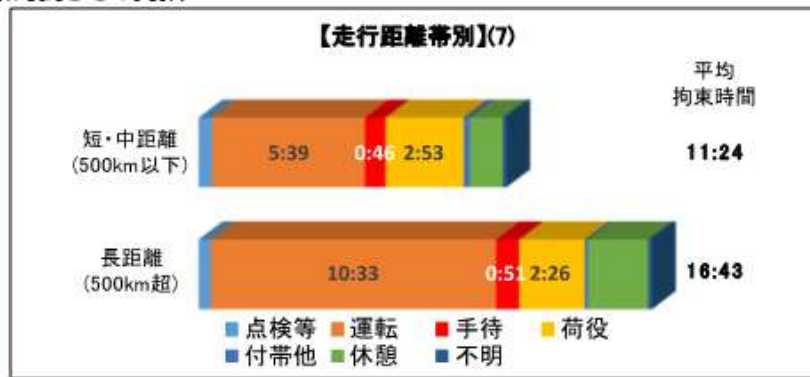
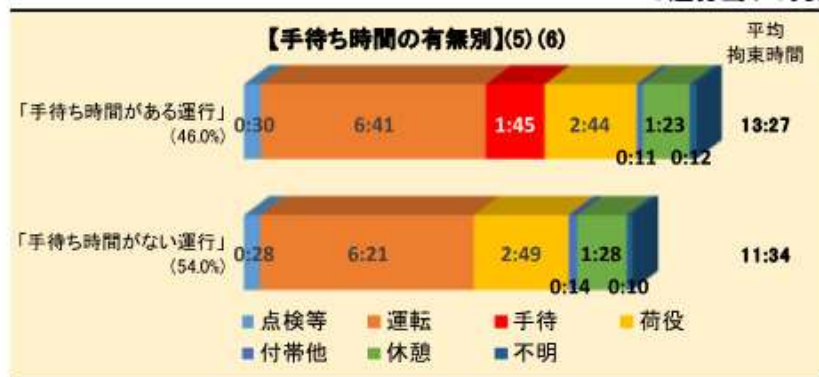
## ①長いドライバーの拘束時間

---

- ▶ 長距離を輸送する機会が多く、運転時間が長い。
- ▶ 発地側では、農産物の毎日の生産量が大きく変動するほか、出荷先も変わるため、出荷量、出荷先がぎりぎりまで決まらないため、貨物車の荷物を受け取るまでの手待ち時間が多く発生する。
- ▶ 着地側、特に大都市の拠点市場においては、全国から多くの貨物車が集中することから、深夜を中心に混雑し、荷卸しするまでの手待ち時間が発生する。
- ▶ 運転時間が長く、さらに手待ち時間が長いいため、ドライバーの拘束時間が長い。

# ドライバーの拘束時間の実態 (トラック輸送状況の実態 調査)

1 運行当りの拘束時間とその内訳



出典:国土交通省資料



## ②パレット化の遅れ

---

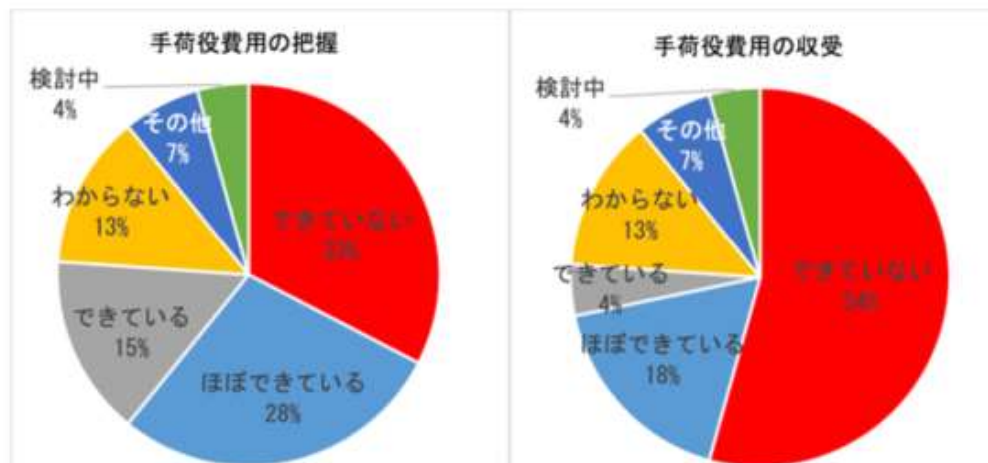
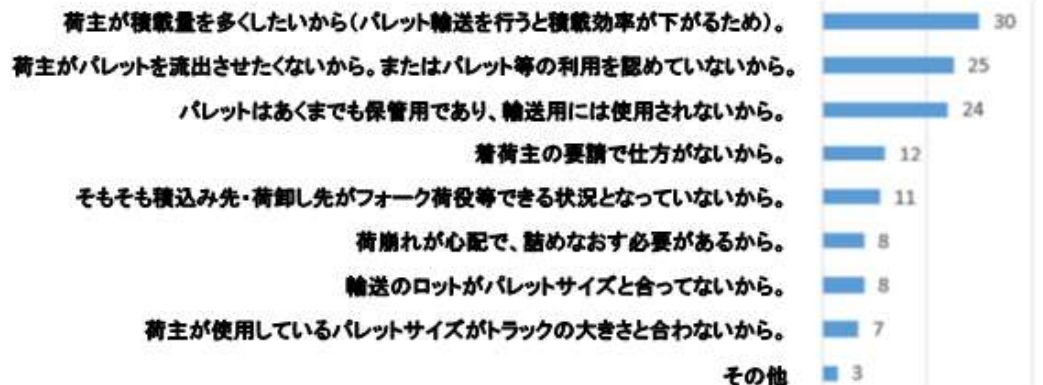
- ▶ 10トン車では、手積み、手卸し作業にそれぞれ2時間程度。重労働であり、肉体的負担が大きいと同時に、拘束時間が長くなる。
- ▶ 長距離輸送については、パレット化すると積載率が低下する。
- ▶ 外装箱のサイズが、パレット積載にあわせたものではないため、積載率が低下する。
- ▶ パレットを使う場合、一貫パレチゼーションでの利用が望ましいが、輸送にあたってはT11(110cm×110cm)のパレットを使うのに対して、生産地側の保管等に使われているのは、違うサイズの場合も多く、積み替える作業が発生する。
- ▶ パレットの回収率が低いため、発地側が使いたがらない。パレットの回収が確実にできるパレット・プール・システムの導入が望まれる。

# 手荷役の実態（アンケート調査より）

手荷役作業の多い品目 (社)



手荷役が行われる理由



出典: 国土交通省資料

---

### ③短い輸送時間の要請

- ▶ 生鮮物の場合、市場の取引時間に合わせて、到着することが必須。生産地側の出荷時刻がぎりぎりに設定されており、時間的に余裕がない。鮮度の面からも短い輸送時間を要求。

### ④小ロット多頻度輸送

- ▶ 品目が非常に多品種であり、かつ1日に出荷できる量が限られていると同時に、かつ鮮度も求められることから、小ロット多頻度輸送にならざるを得ない。
- ▶ 積載率が低くなってしまう場合もあり、運賃が割高になる。物流事業者側からみても、計画的な輸送スケジュールを組みにくいいため、帰り荷の確保が難しく、収益面から問題がある。

## 農産品物流が直面している課題

---

- 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)
  - ・長距離輸送、繁忙期はトラックが確保できない状況が発生。
  - ・トラックを貸切で輸送できるほどの量がある場合はトラックが確保できても、小ロットの場合は輸送が困難。輸送ができてても物流コストが非常に高いという問題。
  - ・生産地側では荷物がまとまる大消費地の特定の卸売市場にしか出荷しないという状況が加速。出荷先を絞り込み、それ以外の市場においては、別途転送のための費用がかかるといったことも発生し、大消費地以外の卸売市場における集荷力が弱まる可能性が高い。

# 農産物の物流の特徴からみた課題

---

- ▶ 農産物物流は、拘束時間が長く、荷待ち時間が長く、さらにパレット化がされておらず手積み手卸しの場合が多く、かつ時間の制約が厳しいため、ドライバーから見ると最も敬遠されるものとなっている。
- ▶ 農産物物流はドライバー不足の深刻化等の影響を特に受けやすい特徴があり、特に中・長距離輸送において、今後運べないという問題が発生する可能性が高い。