

2023年9月1日  
東京都卸売市場審議会  
参考資料

# 農産物の物流課題

流通経済大学 矢野裕児

# 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%
元請の建設事業者	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%
關 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。

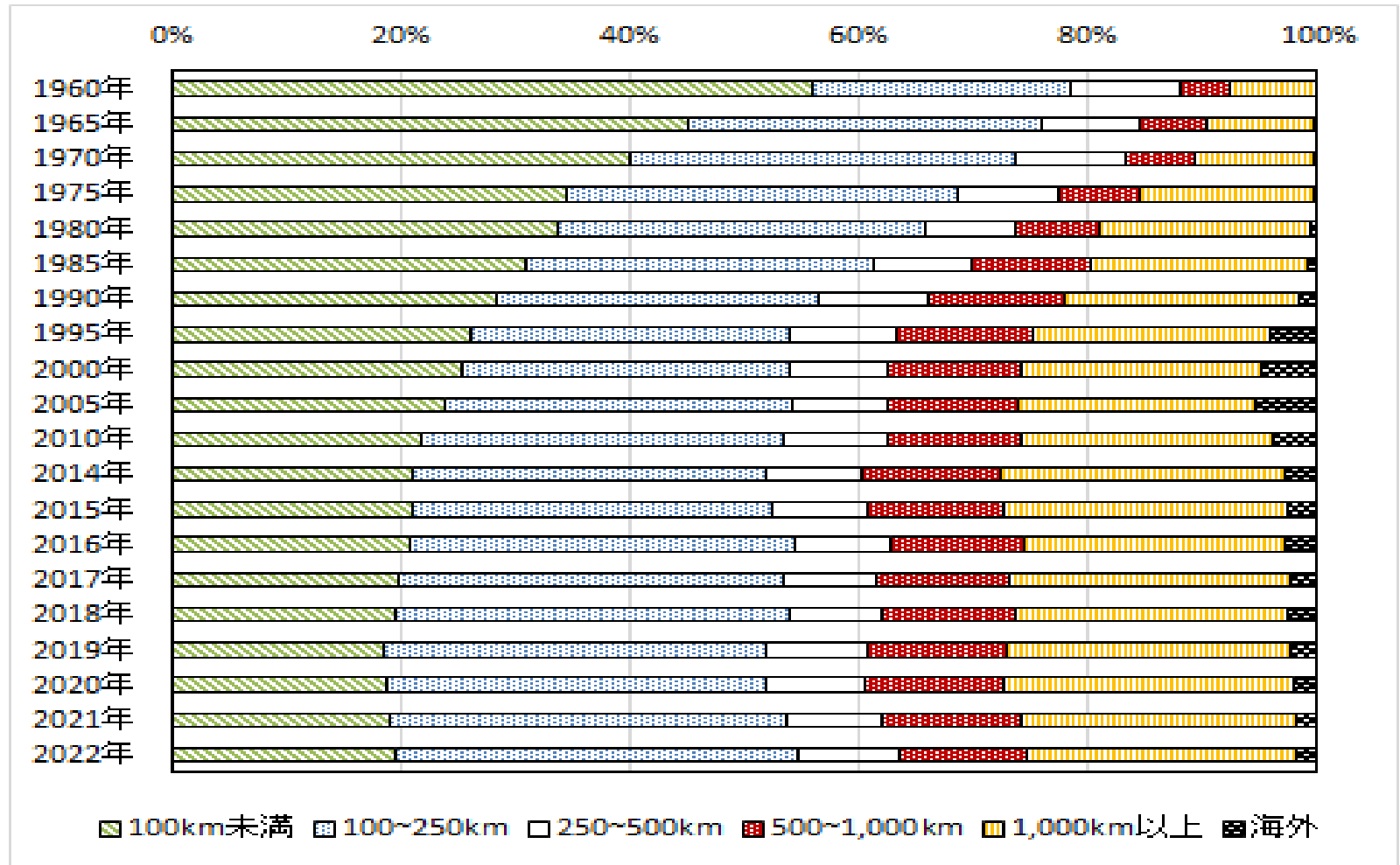
出典:NX総研試算

## 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)等を参考に作成
  - 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。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。
  - 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。輸送ができていても物流コストが非常に高くなるという問題。
  - 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、大消費地の特定卸売市場以外における集荷力が弱まる可能性が高い。

# 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

# 2024年問題に向けての政府の動向

## 「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」について

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、関係行政機関の緊密な連携の下、政府一体となって総合的な検討を行うため、**令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置。**
- 同年6月2日に第2回を実施し、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策をまとめた**「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。**



### <構成員>

議長 内閣官房長官  
副議長 農林水産大臣  
経済産業大臣  
国土交通大臣  
構成員 内閣府特命担当大臣  
(消費者及び食品安全担当)  
国家公安委員会委員長  
厚生労働大臣  
環境大臣

※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求める。

### ■ 総理指示 (令和5年3月31日)

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題に直面しています。物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーに働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど1年となります。
- 一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。
- これに対応するため、荷主・物流事業者間等の商慣行の見直しと、物流の標準化やDX・GX等による効率化の推進により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要です。
- このため、物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。
- そこで、**1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめてください。**



**「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定 (令和5年6月2日)**

# 政策パッケージ

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性**。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、（1）商慣行の見直し、（2）物流の効率化、（3）荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化<sup>(\*)</sup>**も含め確実に整備。

## 1. 具体的な施策

### （1）商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減**（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制措置等の導入<sup>(\*)</sup>
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制措置等の導入<sup>(\*)</sup>
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃収受・価格転嫁円滑化等**の取組み<sup>(\*)</sup>
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

### （2）物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資の促進**（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進  
（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進  
（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進<sup>(\*)</sup>
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化<sup>(\*)</sup>
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

### （3）荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制措置等の導入<sup>(\*)</sup>
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

## 2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）	（施策あり）	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間 × 達成率3割	： 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% × 達成率2割	： 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	： 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	： 3.0ポイント
			<b>合計：14.3ポイント</b>

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

## 3. 当面の進め方

2024年初

- ・ 通常国会での**法制化**も含めた規制措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に**政策パッケージ**全体のフォローアップ

# 荷待ち時間、荷役時間を減らすことが必要

荷待ち・荷役作業等時間原則2時間以内ルール  
→規制的措置の導入

## 1運行の平均拘束時間とその内訳 (荷待ち時間がある運行)



※荷待ち時間がない運行についても、荷役時間(積卸し時間等)は発生する。  
出典:国土交通省「トラック輸送状況の実態調査(令和2年度)」

# 物流問題で考えるべき事項

---

- 荷が集まる市場と荷が集まらない市場に二極化
- 転配送等が多くなる可能性
  - 拠点市場に貨物車が集中し、混乱する可能性
  - 拠点市場での荷役作業が混乱
    - 荷役、転配送の仕組づくり
    - 拠点市場以外へのネットワーク
- トラック予約受付システムの全市場での導入
- パレット循環体制の導入