

図7 卸売市場経由率（数量ベース）の推移

資料：農林水産省「令和3年度卸売市場データ集 令和4年8月」より作成

第4節 花きの流通を取り巻く環境

1) 2024年問題

近年、物流業界における労働力不足が社会問題化している。国内の輸送の大半を占めるトラック輸送に従事するトラックドライバーは全産業と比較して労働時間が長く、所得額が低い状態が続いている。さらには、多くの物流現場で手荷役等の付帯作業が強いられ厳しい労働環境にあり担い手の確保が困難な状態にある。こうした中、2018年6月に働き方改革関連法「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号）」が成立し、2024年4月よりトラックドライバーに対して時間外労働の上限規制が罰則付きで適用されることとなった。このことにより起こる様々な物流問題のことを2024年問題と呼ぶ。特に、時間外労働の規制により輸送能力が低下し物流全体の効率性の悪化が大きな問題とされている。政府の試算では何も対策をしなかった場合には全業態で4.0億トン（14.2%）の輸送能力が不足するとしている。特に農林・水産品では32.5%の不足と業態別では最悪の試算となっている（株式会社NX総研 2022年11月）。このことにより、物流事業に関わる全ての事業者が物流の最適化に取り組み、トラックドライバーの労働環境の改善に取り組むことが求められることとなった。

2) 花き流通標準化ガイドライン

政府は「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」¹を閣議決定した（2021年6月）。本大綱では、取り組むべき施策として以下の3つを挙げている。1.物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（簡素で滑らかな物流の実現）、2.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（担い手にやさしい物流の実現）3.強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築（強くてしなやかな物流の実現）。これにともない国土交通省、経済産業省、農林水産省は個社や業界、官民一体となって長期的視点で課題や推進方策を議論、検討する「官民物流標準化懇談会」を設置した（2021年6月）。その後、加工食品や青果物分野における物流標準化の取組を参考に、花き流通においても標準化の取組を推進し、物流標準化の現状と今後の対応の方向性について議論・検討する場を設けることを目的として、市場関係者、生産団体、運送業者、行政等により構成される「花き流通標準化検討会」が設置された（2022年7月）。

同検討会ではⅠ.台車の統一、Ⅱ.パレットサイズの統一、Ⅲ.段ボールサイズの統一、Ⅳ.情報伝達方式の統一の4項目について検討を行い、「花き流通標準化ガイドライン」²を策定した（2023年3月）（図8）。同ガイドラインでは産地の出荷拠点から卸売市場までの幹

¹ 総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）

（<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001409564.pdf>）

² 花き流通標準化ガイドライン（<https://www.maff.go.jp/j/shokusan/ryutu/attach/pdf/buturyu-207.pdf>）

線輸送における手荷役解消のため台車およびパレットでの輸送を推奨するとした。それぞれのサイズはフル台車（W1,055 mm×D1,285 mm×H2,068 mm）、ハーフ台車（W520 mm×D1,280 mm×H1,900 mm）、パレット（1,100 mm×1,100 mm）とした。段ボールについては推奨パレットサイズに合わせ以下のサイズを推奨している。タイプ A（長さ 1,100 mm×幅 360 mm×高さ 260 mm）、タイプ B（長さ 1,100 mm×幅 360 mm×高さ 173 mm）、タイプ C（長さ 1,100 mm×幅 360 mm×高さ 130 mm）、タイプ D（長さ 1,100 mm×幅 275 mm×高さ 130 mm）、タイプ D（長さ 1,100 mm×幅 275 mm×高さ 130 mm）、その他（長さ 550 mm×幅 275～360 mm×高さ 130～260 mm）。品目特性を踏まえて、必要に応じて縦箱段ボールの使用も可能としている。パレットへの積み付けについてもモデルを推奨している（図 9）。情報伝達方式の統一についてはペーパーレス化、データ連携を前提として帳票（送り状、売買仕切書）の標準項目を定めた。

<参考>花きの流通標準化ガイドラインの概要

○令和4年7月より市場関係者、生産者団体、運送業者、行政等によりされ、令和5年3月に「花き流通標準化ガイドライン」を公表。本ガイドラインは、台車導入や段ボール箱規格の統一、受発注情報のデジタルデータ連携を前提として帳票（送り状、売買仕切書）の標準項目を定めた。

<花き流通標準化ガイドラインにおける標準化

台車の統一

- 産地の出荷拠点から卸売市場までの幹線輸送における手荷役解消のため、台車での輸送を推奨。
- 鉢物については、全国的に利用されているフル台車のサイズと実証実験で開発したハーフ台車のサイズを標準的な台車のサイズとして推奨する。
（写真左）フル台車：W1,055mm×D1,285mm×H2,068mm
（写真右）ハーフ台車：W520mm×D1,280mm×H1,900mm
- 切り花については、使用実態に応じ原則としてフル台車、ハーフ台車での輸送を推奨する。



段ボールサイズの統一

図 8 花き流通標準化ガイドラインの概要

引用：農林水産省「花きの現状について」（2024年3月）

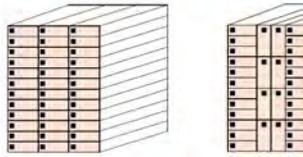
項目	内容
Ⅲ. 外装（続き）	（パレットへの積み付け） 

図 9 パレットへのダンボールの積み付けモデル

引用：農林水産省「花き流通標準化ガイドライン」（2023年3月）

3) 物流革新に向けた政策パッケージ

政府は荷主、事業者、一般消費者が一体となって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「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置した（2023年3月）。同会議において商慣行の見直し、物流効率化、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」³が策定された（図10）。同政策パッケージに基づく施策として経済産業省、農林水産省、国土交通省は、発荷主企業・着荷主企業・物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめた「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」⁴を策定した（図11）。ガイドラインでは、トラックドライバーの1運行あたりの荷待ち、荷役にかかる時間を現状の平均約3時間から2時間以内とすることを目標とした。発荷主及び着荷主に対して荷待ち、荷役にかかる時間の把握、物流への負担となる商慣行の是正や、運送契約の適正化について定めた。

その後の会議では、より具体的に緊急的に取り組むべき施策として「物流革新緊急パッケージ」⁵が策定、公表された（2023年10月）（図12）。この中では、荷主企業の物流施設の自動化、機械化等即効性のある設備投資と物流DXの推進、モーダルシフト（トラック輸送を鉄道やフェリー輸送に切り替えること）の推進、トラック運転手の労働負担の軽減、物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成、統一パレットや物流データの標準化・連携の促進等の全13項目を挙げている。

³ 物流革新に向けた政策パッケージ

(https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/seisaku_package.pdf)

⁴ 物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン

(<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001612798.pdf>)

⁵ 物流革新緊急パッケージ

(https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/kinkyu_package_1006.pdf)

「物流革新に向けた政策パッケージ」の

- 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**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^(※)**も含め確実に

1. 具体的な施策	2. 実施時期
<p>（1）商慣行の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 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）に向けた規制的措置等の導入^(※) 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的措置等の導入^(※) 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收受・価格転嫁円滑化等の取組み^(※) ⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 荷待ち・積載効率 ・ モーダルシフト ・ 再配達削減 <p>2030年</p>
<p>（2）物流の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 即効性のある設備投資の促進（バス予約システム、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 	<p>2024年</p>
	<p>3. 当面</p>

図 10 物流革新に向けた政策パッケージのポイント

引用：内閣官房「物流革新に向けた政策パッケージ」（2023年6月）