

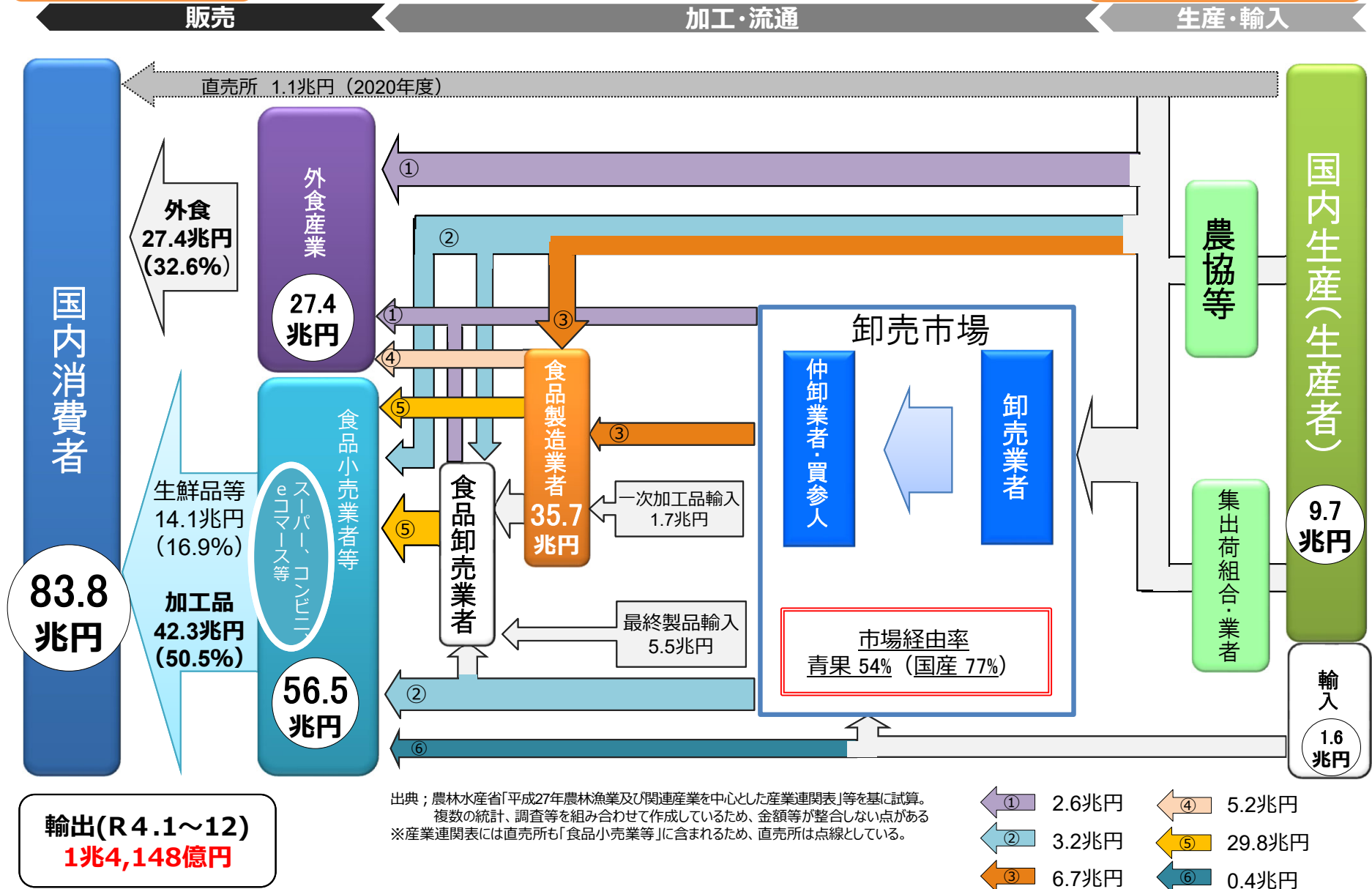
1. 我が国の食品流通の全体像

○ 食品流通の構造（平成27年度産業連関表等試算（市場経由率は令和元年度数値））

- 卸売市場を介さない「直接取引」が拡大。「加工」「外食」での付加価値が増大。
- 消費者に届くまでの食料システム全体の持続性の確保が課題。

飲食料の国内最終消費
83.8兆円

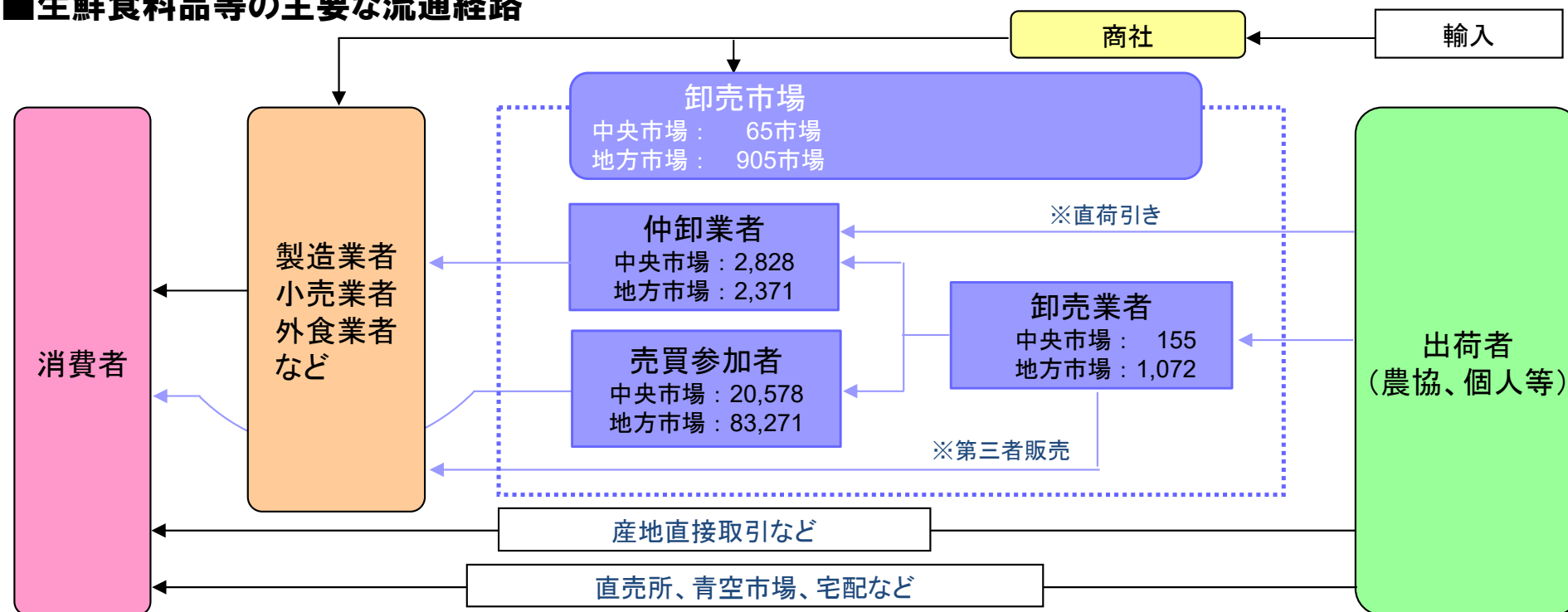
国内消費向け食用農林水産物
11.3兆円



○ 卸売市場の役割と機能

- 卸売市場は、野菜、果物、魚、肉など日々の食卓に欠かすことのできない生鮮食料品等を国民に円滑かつ安定的に供給するための基幹的なインフラとして、多種・大量の物品の効率的かつ継続的な集分荷、公正で透明性の高い価格形成など重要な機能を有している。
- 卸売市場は生鮮食料品等の流通の基幹的なインフラとしての役割を果たしており、青果の5割強、水産物の5割弱が卸売市場を経由している(国産青果物では約7割)。

■生鮮食料品等の主要な流通経路



※第三者販売及び直荷引きについては、市場によっては業務規程において、その取引を制限している場合がある。

(中央の市場数のデータは、令和5年10月末時点、中央市場の卸売業者数のデータは令和4年度末時点、中央市場の他の業者数及び地方市場のデータは令和3年度末時点)

■市場の主要機能

① 集荷(品揃え)、分荷機能

全国各地から多種・大量の物品を集荷するとともに、実需者のニーズに応じて、迅速かつ効率的に必要な品目、量へと分荷

② 価格形成機能

需給を反映した公正で透明性の高い価格形成

③ 代金決済機能

販売代金の出荷者への迅速・確実な決済

④ 情報受発信機能

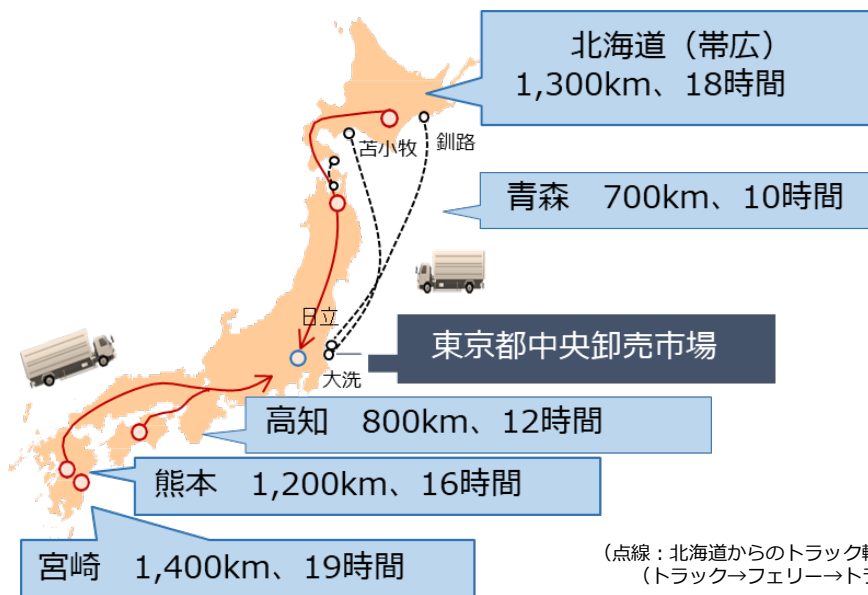
需給に係る情報を収集し、川上・川下それぞれに伝達

○ 農産物・食品の物流の特徴

○ 農産物・食品は、トラックによる輸送が96.5%。物流事業者の負担が大きい品目。

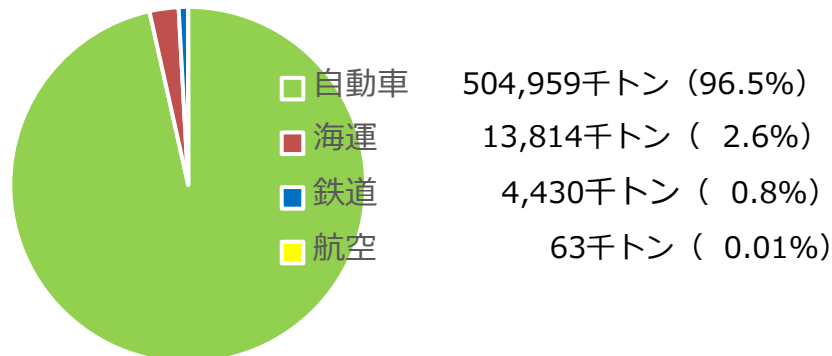
- 農産物・食品流通は、トラックによる輸送が96.5%。
- 特に、生鮮食品の輸送では、次のような特徴。
 - ① 産地が消費地から遠く、長距離輸送が多い。
 - ② 品質管理が厳しいこと、ロットが直前まで決まらないこと等により、運行管理が難しい。
 - ③ 出荷量が直前まで決まらないこと、市場や物流センターでの荷降ろし時間が集中することにより、待ち時間が長い。
 - ④ 手積み、手降ろし等の手荷役作業が多い。
- 輸送費の引上げだけでなく、取扱いを敬遠される事例が出てきている。

【各地から東京までの距離とトラック輸送時間】



出典：農林水産省調べ

【食品流通のモード別輸送形態】

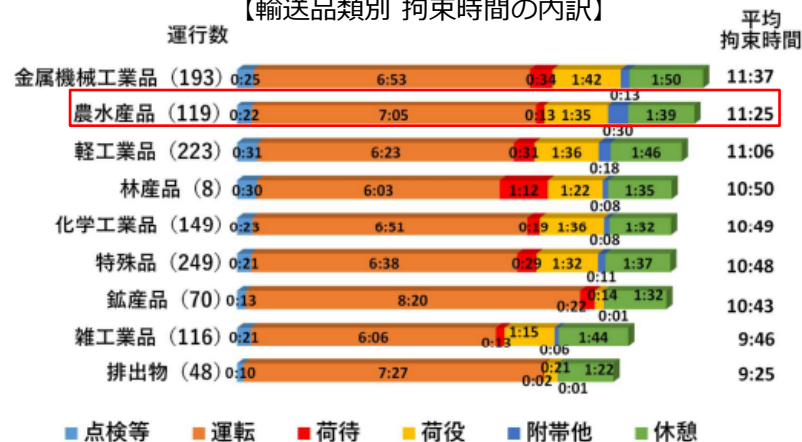


出典：国土交通省「貨物地域流動調査・旅客地域流動調査（2022年度）」
「航空貨物動態調査（2022年度）」
「航空輸送統計調査（2022年度）」

JR貨物「2022年度 輸送実績（速報）」

※各種統計における農水産品及び食料工業品の合値を基に農林水産省にて推計したものであり、実数とは異なる場合がある。

【輸送品別 拘束時間の内訳】



出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（R2）」

2. 我が国の物流の現状と課題

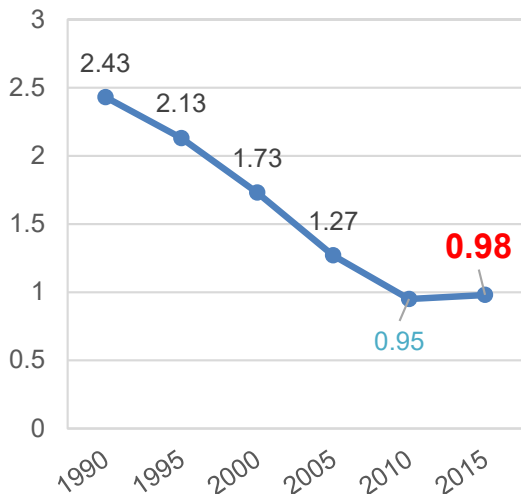
○ 物流の小口多頻度化、積載率の動向

- 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。

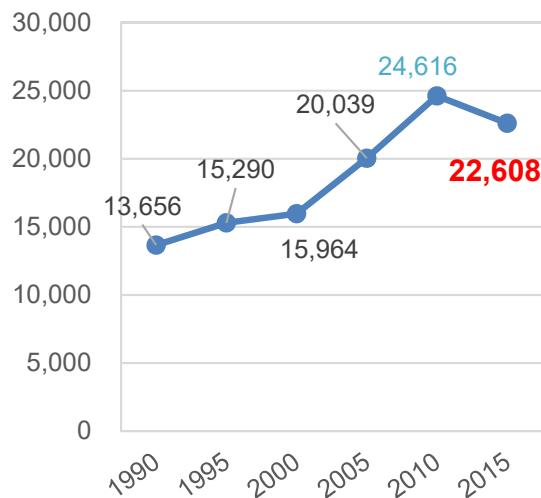
小口多頻度化の動き

	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

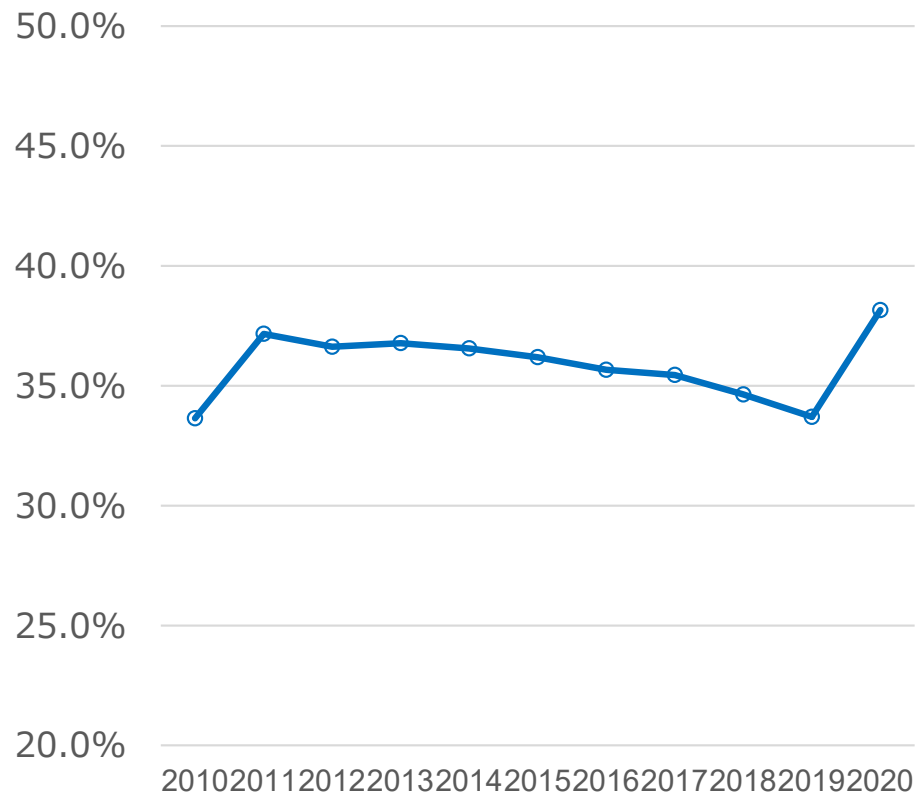
貨物一件あたりの貨物量の推移



物流件数の推移



貨物自動車の積載率の推移



(注)

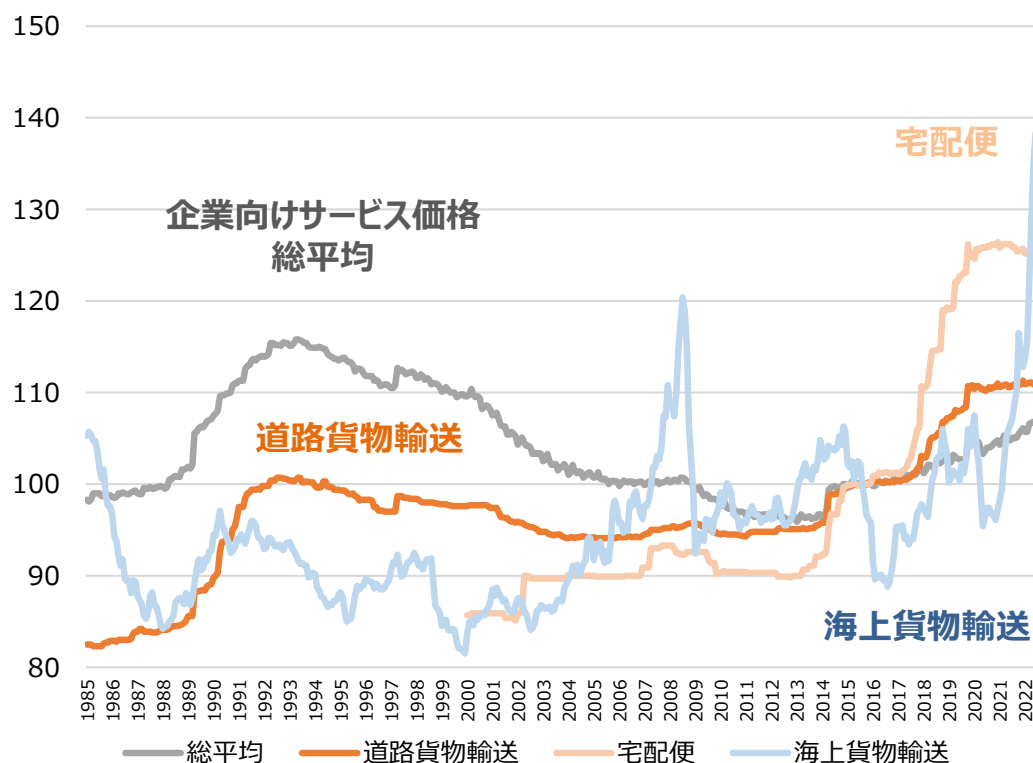
- 1 「自動車輸送統計年報（国土交通省総合政策局情報政策本部）」より作成。
- 2 積載効率＝輸送トンキロ／能力トンキロ
- 3 2020年分調査から調査方法及び集計方法を一部変更したため、変更前後の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されない。

(出典) 国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）」

○ 物流コストの動向

- 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。

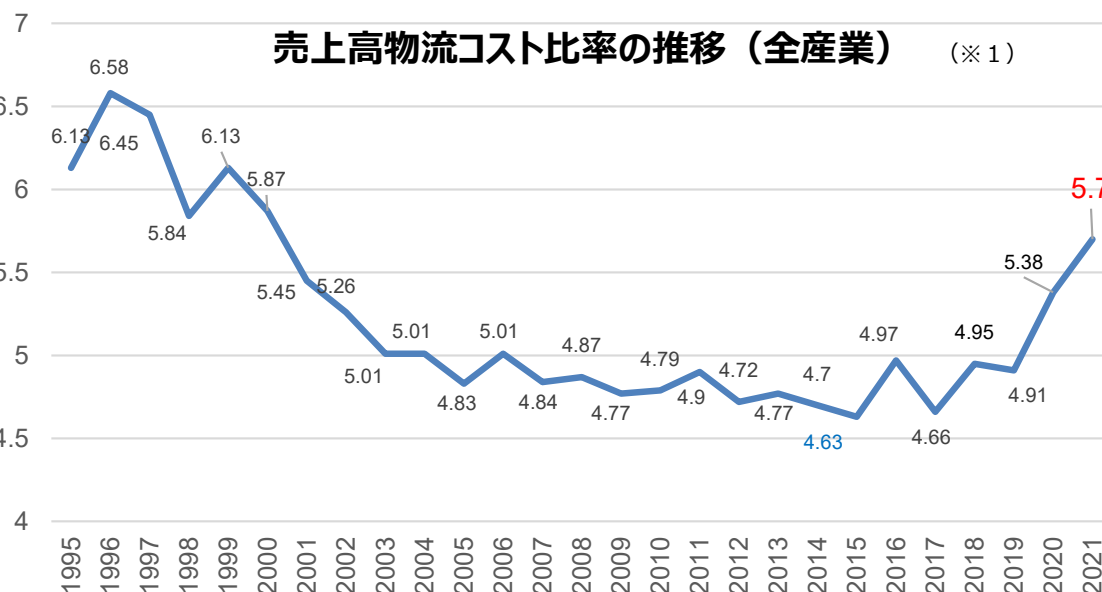
道路貨物輸送・海上貨物輸送の
サービス価格指数の推移



売上高物流コスト比率の動き

	平成 7 年度	平成 2 7 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

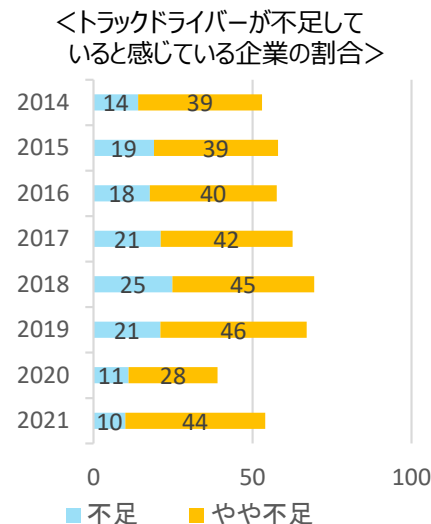
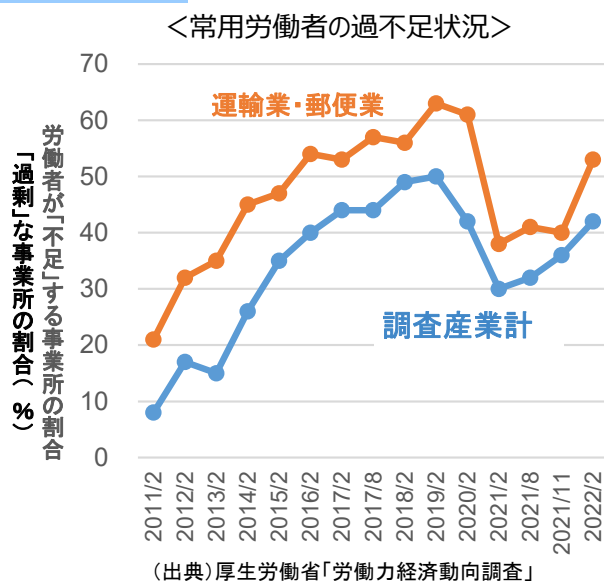
※1（出典）JILS「物流コスト調査報告書」

※2（出典）内閣府「国民経済計算（GDP統計）」

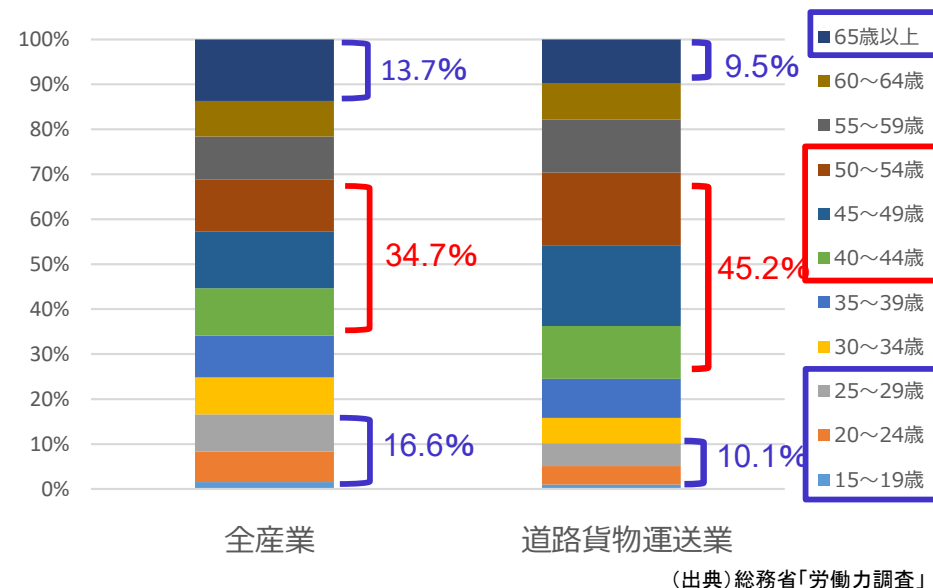
トラックドライバーの働き方を巡る状況

- 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。

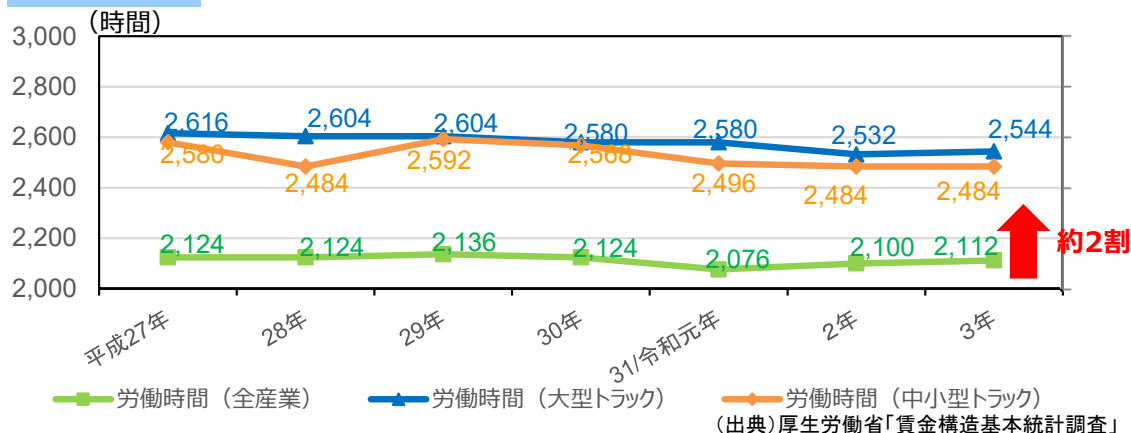
人手不足



年齢構成



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。

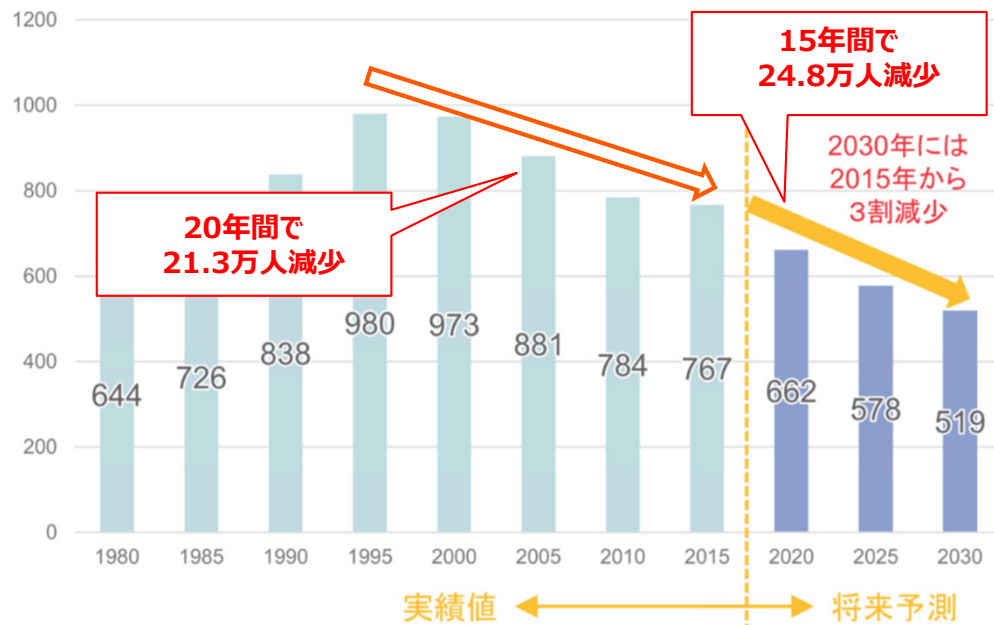
※参考URL

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

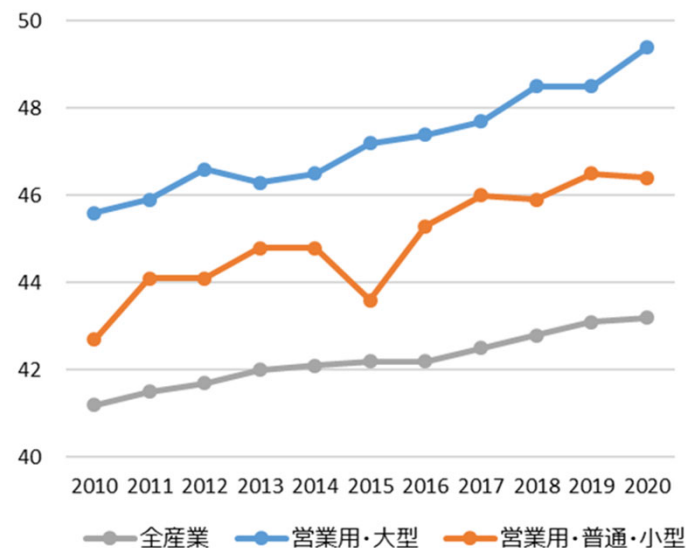
○ トラック輸送の担い手数の推移

- 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



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。

○ 物流の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
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】		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）
改善基準告示（抄）	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
	休息時間	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）
2024年 14.2%（4.0億トン）
2030年 34.1%（9.4億トン）

○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%
飲料・食料品（製造業）	9.4%

○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%