

「物流の2024年問題」への対応を推進

令和6(2024)年度からトラックドライバーの時間外労働に上限が適用され、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねない、「物流の2024年問題」が懸念されています。

以下では、労働時間規制等による物流への影響や物流の効率化に向けた取組等について紹介します。

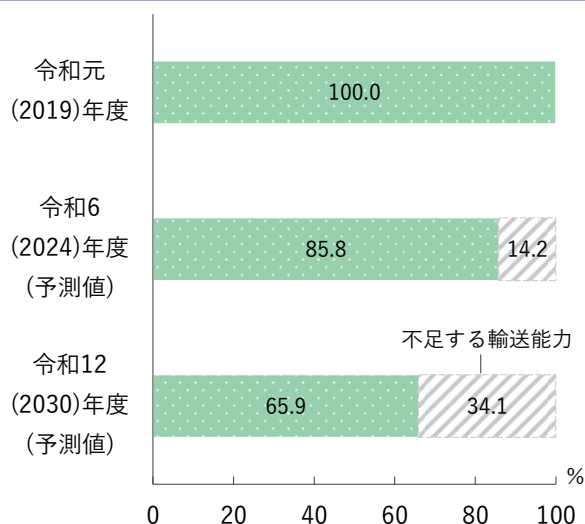
（「物流の2024年問題」に直面）

物流は農林水産業・食品産業を始めとする経済活動や国民生活を支える社会インフラです。その一方で、人手不足や労働生産性の低さといった課題に直面しており、さらに、令和6(2024)年4月に、物流産業における長時間労働の改善のため、トラックドライバーの時間外労働に年間960時間の上限が適用され、物流効率化に取り組まなかった場合、労働力不足により物流需給がさらに逼迫する事態が懸念されています。

株式会社 N X 総合研究所の試算等によれば、令和元(2019)年度の輸送能力と比べると、令和6(2024)年度には14.2%(トラックドライバー14万人相当)の不足、さらに令和12(2030)年度には34.1%(トラックドライバー34万人相当)の不足となるなど、これまでのようには運べなくなる可能性があると推計されています(図表 トピ2-1)。

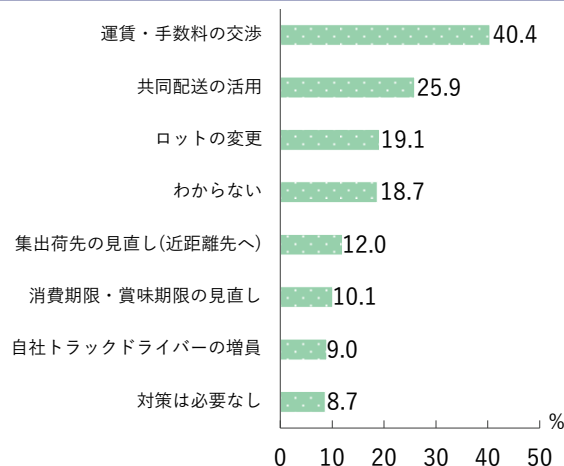
また、公庫が令和5(2023)年7月に実施した調査によると、「物流の2024年問題」に対応するために必要な対策としては、物流業者との「運賃・手数料の交渉」の割合が40.4%で最も高くなっており、次いで「共同配送の活用」が25.9%、「ロットの変更」が19.1%となっています(図表 トピ2-2)。

図表 トピ2-1 労働時間規制等による物流への影響



資料：株式会社NX総合研究所資料を基に農林水産省作成

図表 トピ2-2 「物流の2024年問題」に必要な対策(上位8位まで)



資料：株式会社日本政策金融公庫「食品産業動向調査(令和5年7月)」を基に農林水産省作成

注：1) 有効回答数は2,384社

2) 「「物流2024年問題」に必要な対策について」の質問への回答結果(複数回答)

（「物流革新に向けた政策パッケージ」を取りまとめ）

政府は、令和5(2023)年6月、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策として「物流革新に向けた政策パッケージ」(以下「政策パッケージ」という。)を取りまとめました。当該施策の実施により、令和6(2024)

年度において、全体で輸送力を14.5ポイント¹改善させることが期待されています。

また、政策パッケージに基づく施策の一環として、農林水産省、経済産業省及び国土交通省は、令和5(2023)年6月に、発荷主事業者・着荷主事業者・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」を策定しました。農林水産省では、これを参考に青果物、花き、加工食品等の各品目の分野や、生産者、卸売業者等の業界ごとに、物流改善に向けた「自主行動計画」を作成するよう呼び掛けを行っており、同年12月時点で103団体・事業者が策定しています。くわえて、同年10月に「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめ、輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図ったほか、同年12月には、全国各地・各品目の農林水産業者等の物流確保に向けた取組への後押しや負担軽減を図るため、農林水産大臣を本部長とする「農林水産省物流対策本部」を設置しました。

さらに、「物流の2024年問題」に対応し、物流の持続的成長を図るため、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」が第213回通常国会に提出されたところです。

(農林水産物・食品の物流確保に向けた取組を推進)

農林水産物・食品の流通については、その9割以上をトラック輸送に依存しており、産地が消費地から遠方に位置し長距離輸送が多い、手積み・手降ろし等の手荷役作業が多い、卸売市場や物流センターでの荷待ち時間が長いといった課題を抱えています。

農林水産省では、中継輸送による長距離輸送の削減、標準仕様のパレットやトラック予約システムの導入による荷待ち・荷役時間の削減、共同輸送による積載効率向上・大ロット化、鉄道・船舶へのモーダルシフトによるトラック輸送への依存度の軽減を進めることにより、農林水産物・食品の物流の確保に取り組んでいます。

(事例) 花き物流の中継共同物流拠点を整備し、対応エリアを拡大(愛知県)

愛知県名古屋市の花き卸売業者である株式会社名港フラワーブリッジは、「物流の2024年問題」に対応するため、花きの中継共同物流拠点を整備し、対応エリアの拡大を図っています。

同社は、令和4(2022)年11月に日本植物運輸株式会社と共同で、愛知県名港花き地方卸売市場内に「名港ハブセンター」を整備しました。同施設は、高速道路のインターチェンジに隣接し、関東・関西へのアクセスが便利な地域に立地しており、同年度の取扱数量は7万3千ケースとなっています。

花きは、需要に応じた様々な品種を消費地市場に揃える必要があることから、長距離トラック等による遠隔産地からの輸送も行われています。一方で、鮮度を保持した状態で市場経由で小売店等まで輸送することが重要であることから、中継共同物流拠点を活用して集荷・幹線輸送・配送を分離しつつ、輸送効率を向上させていく必要があります。

同施設では、当初は中部圏の8市場に中継を行っていましたが、関東や関西、北陸、長野県方面にも対応エリアを拡大しています。

今後とも、「物流の2024年問題」への対応を着実に進め、東海地域最大の花き市場として、花き産業の成長に貢献していくこととしています。



中継共同物流拠点で荷下ろしされる花き

資料：株式会社名港フラワーブリッジ

¹ 荷待ち・荷役の削減で4.5ポイント、積載率向上で6.3ポイント、モーダルシフトで0.7ポイント、再配達率削減で3.0ポイントの輸送力向上に寄与。輸送力1ポイントは、トラックドライバー1万人に相当