

物流2024年問題への対応



令和6年3月31日

農林水産省
大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課
青木 貴弘

目次

1. 物流をめぐる現状

1. 物流の現状①	3
2. 物流の現状②	4
3. 「物流2024年問題」(トラックドライバーの時間外労働の上限規制)	5
4. 「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント	6
5. 農産物・食品流通の現状	7
6. 青果物流通の積込みの状況	8
7. 青果物流通の荷下ろしの状況	9
8. 青果物流通のパレット利用状況	10

2. 農産物流通における「物流2024年問題」対策

1. 対処手法	11
2. 中継輸送による長距離輸送の削減・大ロット化	13
3. 全国各地域の輸送距離	14
4. 青果物流通標準化ガイドライン	15
5. 全国における11型パレットの導入状況	16
6. 農産物のモーダルシフトの阻害要因と解消方策	17
7. 取組事例①	18
8. 取組事例②	19
9. 現場の取組推進に向けた体制構築	20

3. 今後の政策展開における課題や学界における研究面での期待	22
--------------------------------	----

1. 物流をめぐる現状

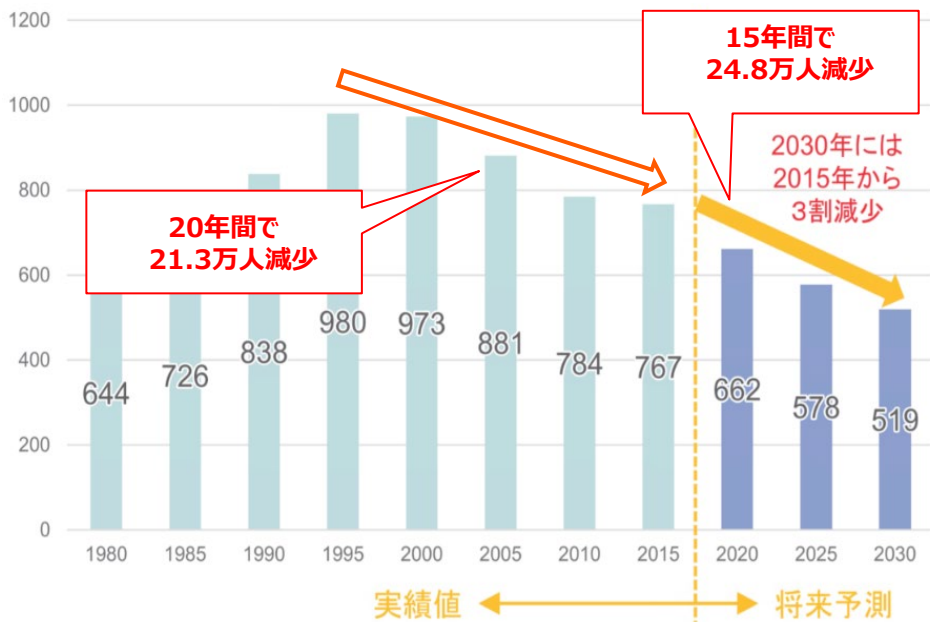


2-1. 物流の現状①

○ 物流分野における労働力不足が近年顕在化。トラックドライバーは、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、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。

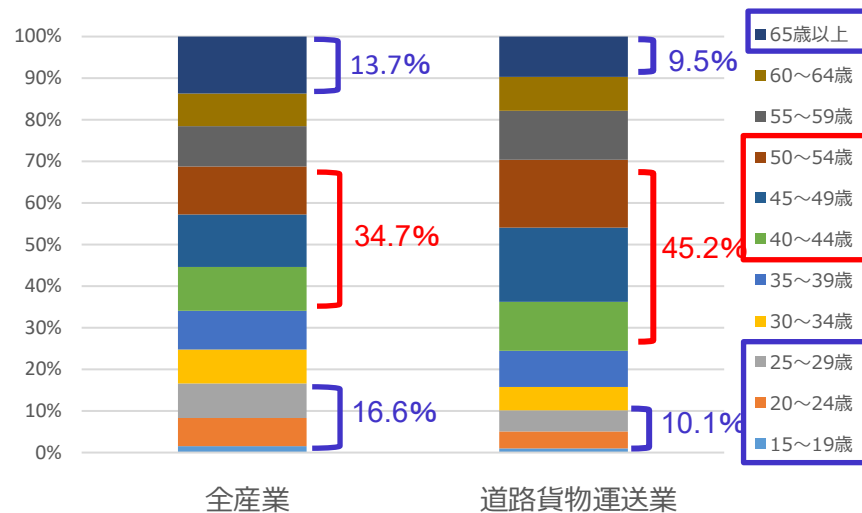
人手不足

道路貨物運送業の運転従事者数の推移



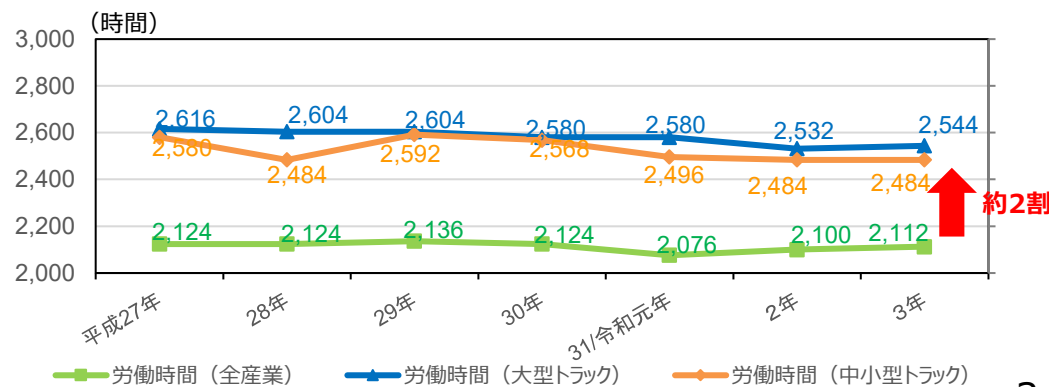
(出典) 日本ロジスティクスシステム協会 (JILS) 「ロジスティクスコンセプト 2030」 2020年2月

年齢構成



(出典) 総務省「労働力調査」

労働時間

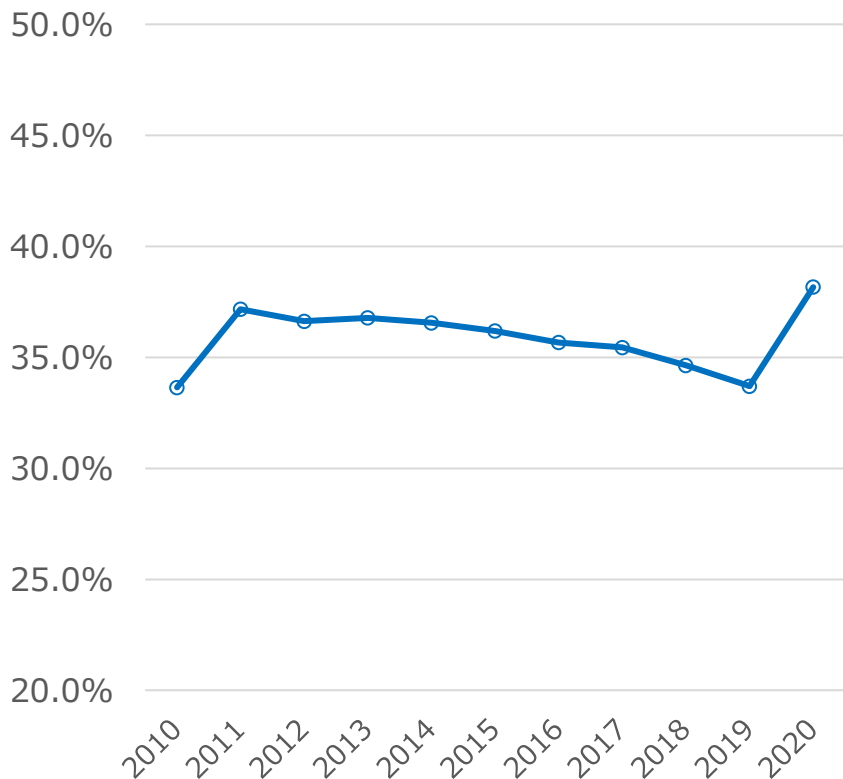


(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

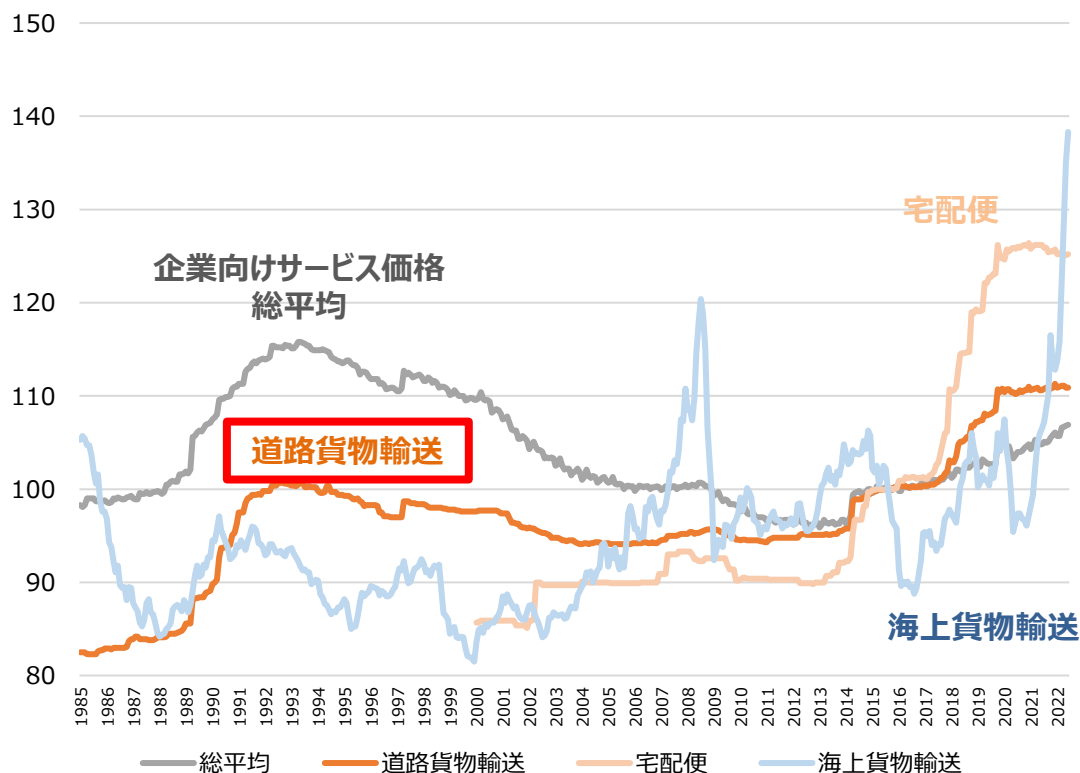
2-2. 物流の現状②

- 物流の小口多頻度化が進行し、2010年以降、積載率は40%以下の低い水準で推移している。
- 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、過去最高に。

貨物自動車の積載率の推移



道路貨物輸送のサービス価格指数の推移



(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) 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

2-3. 「物流2024年問題」(トラックドライバーの時間外労働の上限規制)

- 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
	休息时间	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)

- 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年度	2030年度
14.2% (4.0億トン)	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%

2-4. 「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

- 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(*)**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**適正運賃収受・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

(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(*)
- 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(*)
- 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的措置等の導入(*)
- 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
			合計：14.3ポイント

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**も含めた規制的措置の具体化

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年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

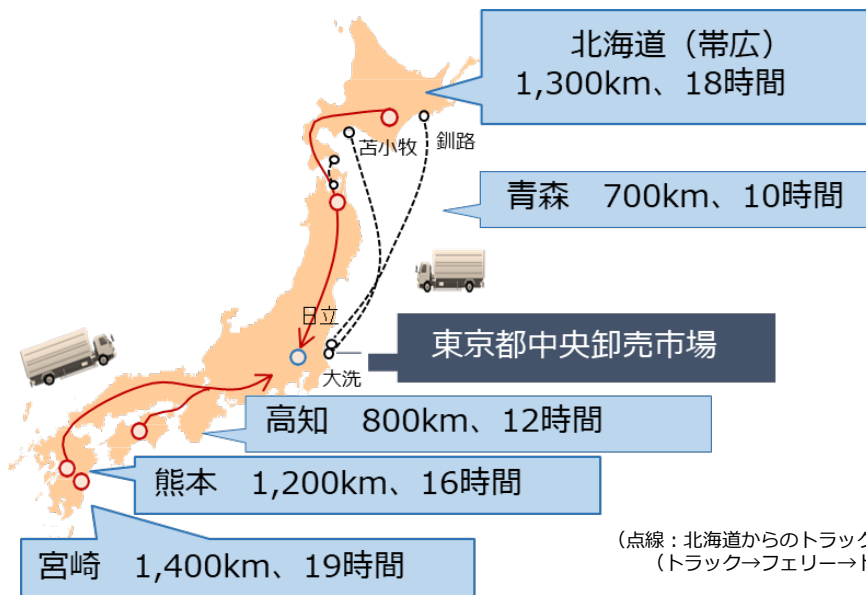
2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

2-5. 農産物・食品流通の現状

○ 物流の中でも、農産物・食品流通は物流事業者の負担が多い物品。

- 農産物・食品流通は、トラックによる輸送が97%。
- 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 手積み、手降ろし等の手荷役作業が多い。
 - 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 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。
- 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。

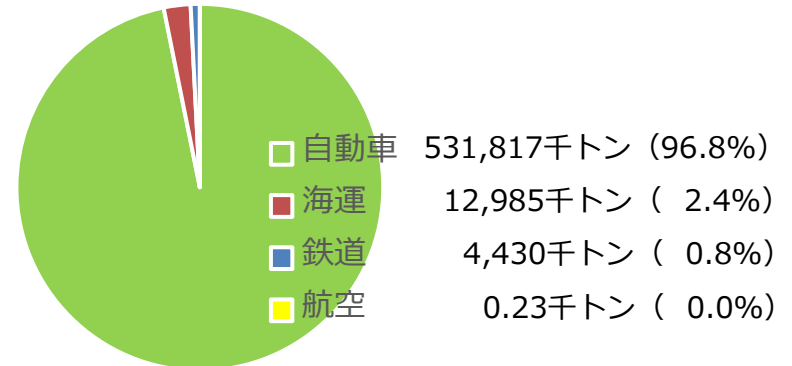
【各地から東京までの距離とトラック輸送時間】



(点線: 北海道からのトラック輸送形態 (トラック→フェリー→トラック))

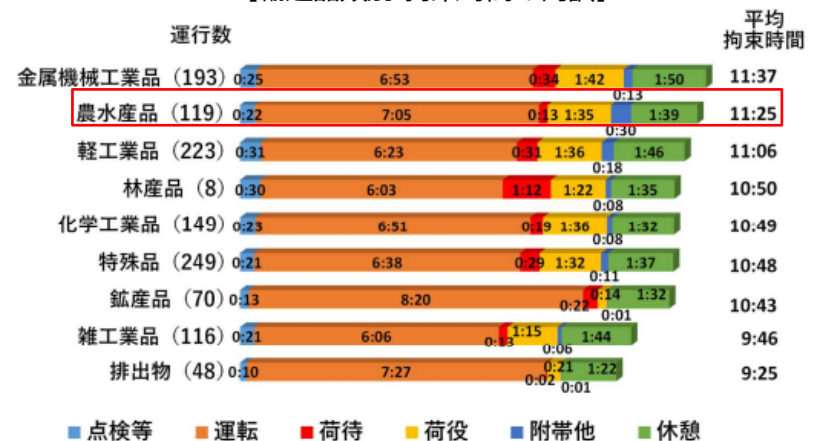
出典: 農林水産省調べ

【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 (2021年度)」
 「航空貨物動態調査 (2022年度)」
 JR貨物「2021 (令和3) 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したものであり、実数とは異なる場合がある。

【輸送品類別 拘束時間の内訳】

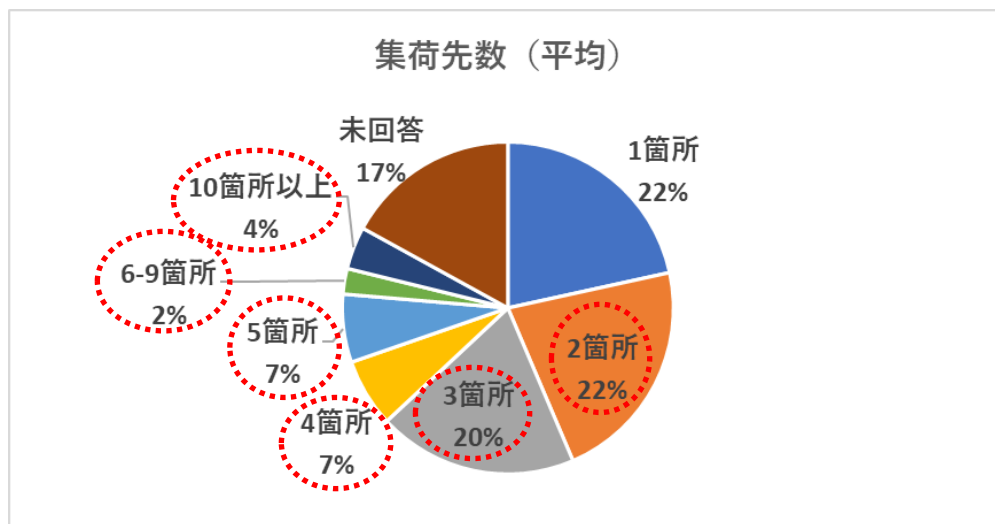


出典: 国土交通省「トラック輸送状況の実態調査 (R2)」

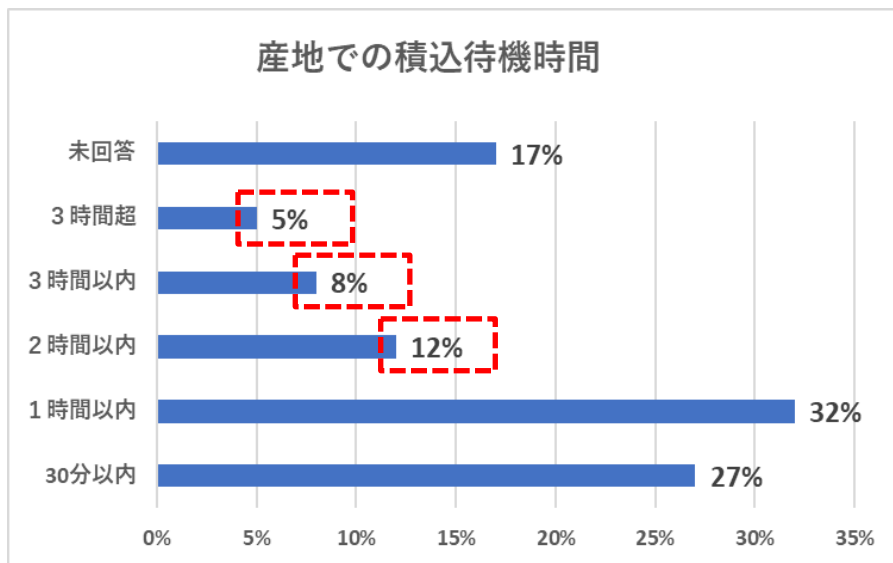
2-6. 青果物流通の積み込みの状況



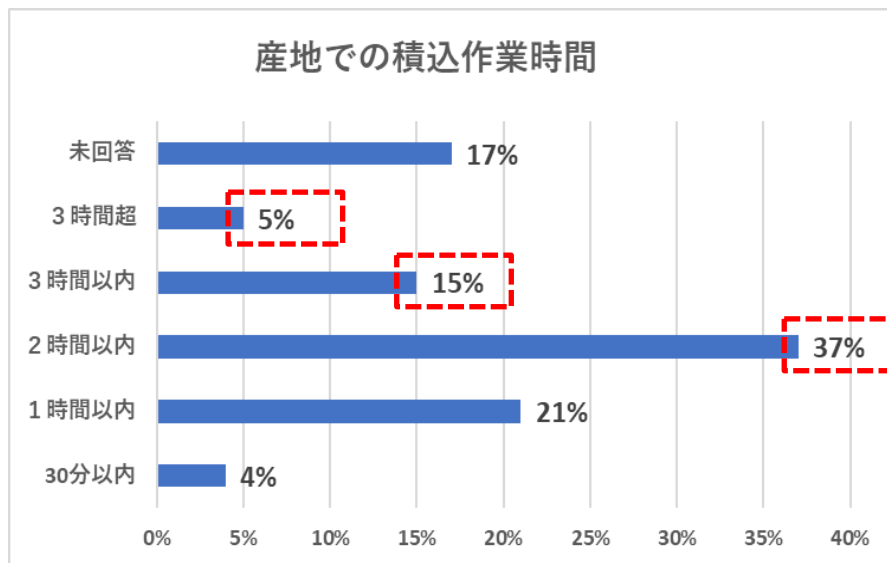
6割以上が複数箇所積み込みで、4箇所以上での積み込みは2割



1箇所の積み込みで待機1時間以上の運行が25%



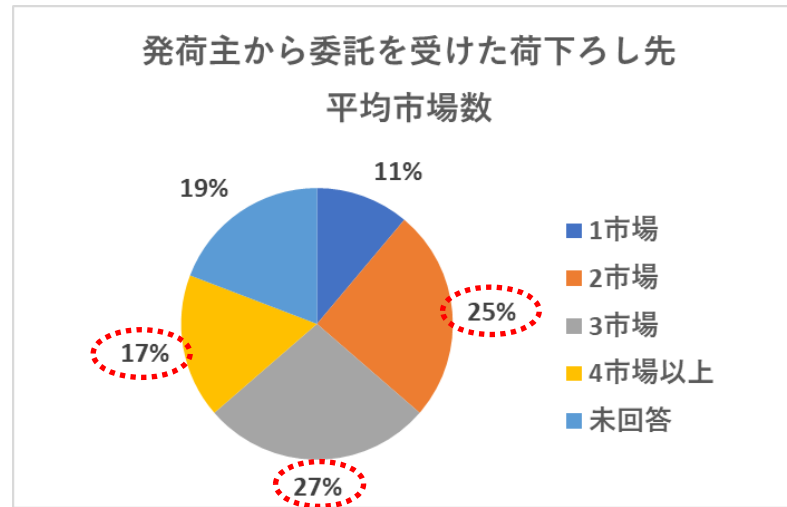
1箇所の積み込みで作業1時間以上の運行が57%



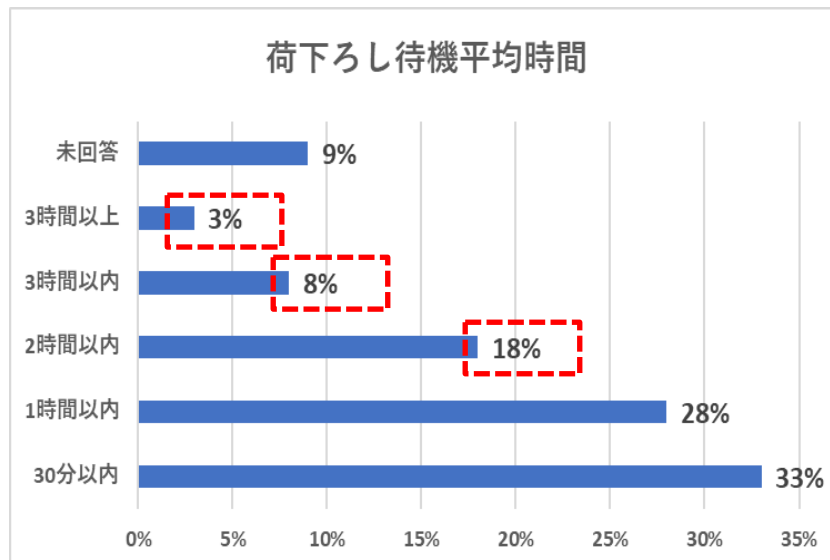
2-7. 青果物流通の荷下ろしの状況



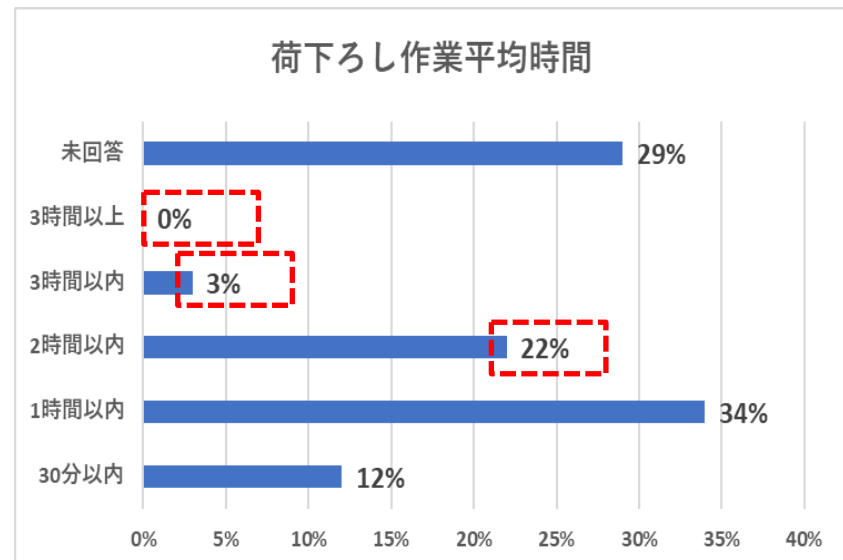
7割が複数箇所下ろして、4箇所以上での荷下ろしは2割



1箇所の荷下ろしで待機1時間以上の運行が29%



1箇所の荷下ろしで作業1時間以上の運行が25%



※ 荷下ろし待機は、作業を除いた時間。

※ グラフは各物流事業者における「最も荷下ろし量が多い市場」に対する回答結果。

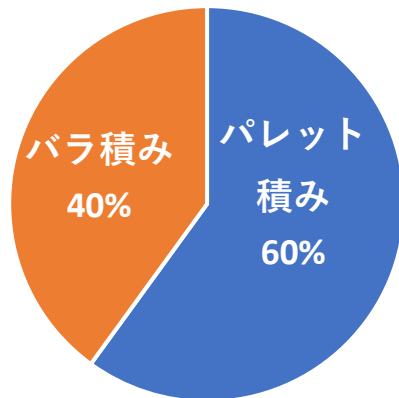
出典：農林水産省「物流事業者に対する青果物流通に関するアンケート」（令和4年度）

2-8. 青果物流通のパレット利用状況

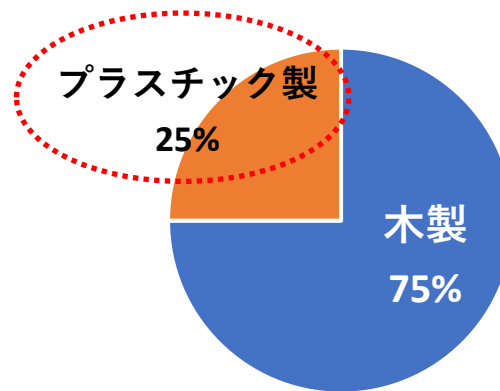
○ パレット利用は確実に進んでいるが、トラック業者へのアンケートによると、**2022年度のパレット使用率は6割程度。11型プラスチック製レンタルパレットの仕様率は1割未満と推定。**

パレット積みとバラ積みの割合

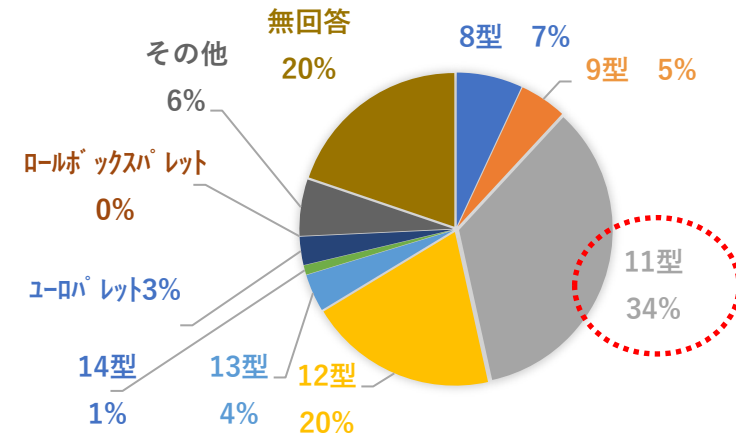
(2022年度・平均)



使用しているパレットの材質

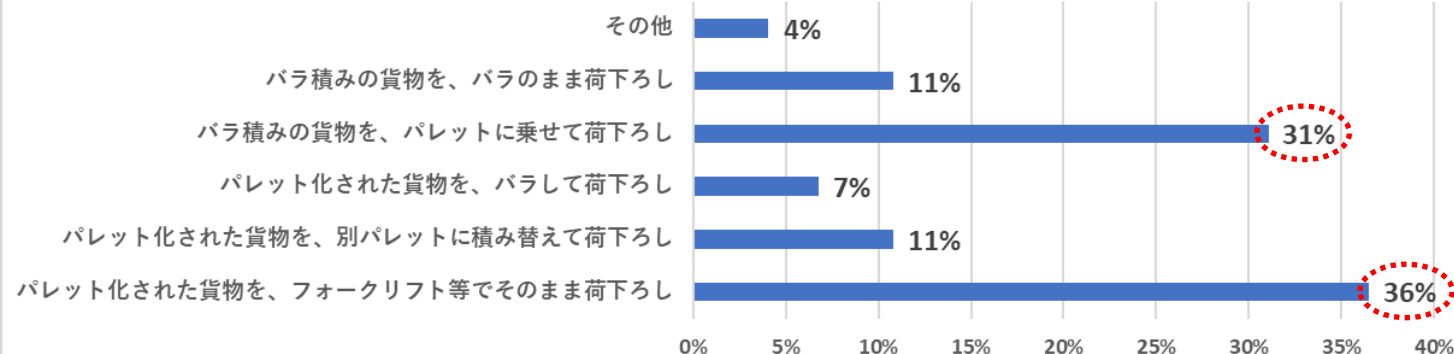


最も使用するパレットサイズ



トラックからの荷下ろし方法

(荷姿・荷役方法)



2. 農産物流通における「物流2024年問題」対策

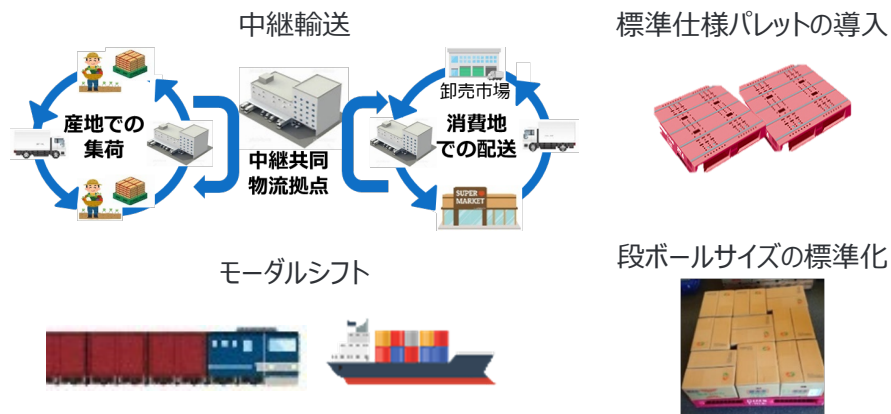


2-1. 対処手法

- 対処手法は、①長距離輸送の削減、②荷待ち・荷役時間の削減、③積載率の向上・大ロット化、④トラック輸送への依存度の軽減の4類型。

対処手法の4類型

	対策の類型	手法の具体例
トラック輸送	①長距離輸送の削減	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中継輸送 ・ 集荷・配送と幹線輸送の分離
	②荷待ち・荷役時間の削減	<ul style="list-style-type: none"> ・ 標準仕様パレットの導入 ・ トラック予約システムの導入
	③積載率の向上・大ロット化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 共同輸送 ・ 段ボールサイズの標準化
その他	④トラック輸送への依存度の軽減	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道・船舶へのモーダルシフト

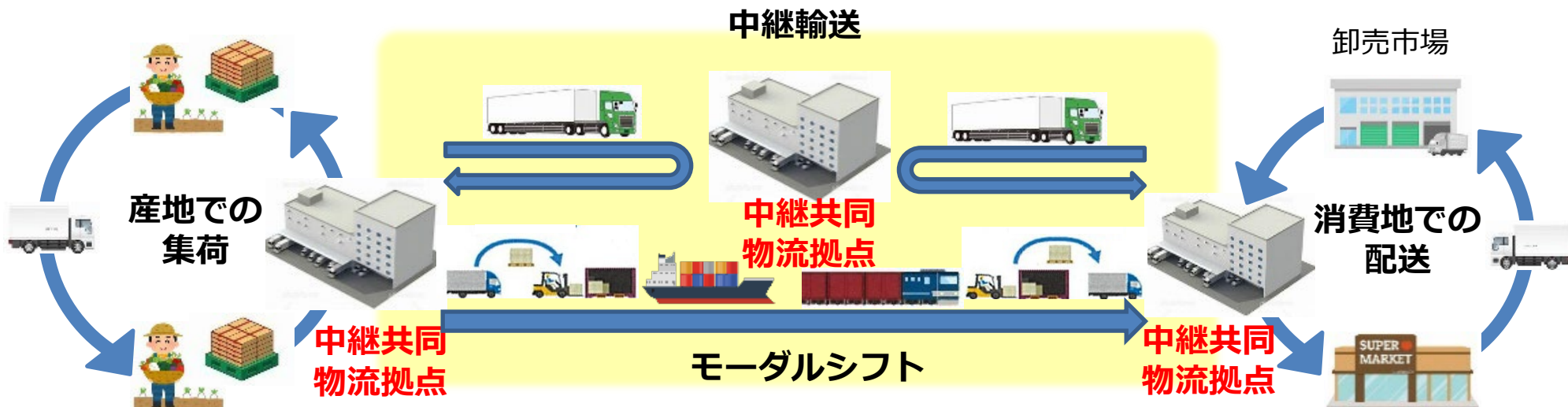


政府の取組・支援策

対象	取組・支援策
荷主事業者・物流事業者	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「自主行動計画」の作成 ・ 青果物、花き等の分野や、生産者、卸売業等の業種ごとに、物流改善に向けた「自主行動計画」を2023年中に作成し、計画に沿って取組み。
産地、卸売市場、物流事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 生鮮食料品等サプライチェーン緊急強化総合対策 ・ 中継輸送、標準仕様パレットの導入、共同輸送、モーダルシフト等の取組及び物流改善に必要な設備・機器の導入を支援。
産地	<ul style="list-style-type: none"> ○ 強い農業づくり総合支援交付金（産地基幹施設） ○ 産地生産基盤パワーアップ事業 ・ 産地の集出荷貯蔵施設等の整備や、パレタイザー導入に係る施設の改修等。
卸売市場	<ul style="list-style-type: none"> ○ 強い農業づくり総合支援交付金（卸売市場） ・ 物流の効率化に資する卸売市場、共同物流拠点の整備・機能強化。

2-2. 中継輸送による長距離輸送の削減・大ロット化

- 農産物輸送においては、北海道、九州といった大産地が消費地から遠方に位置し、長距離輸送が多いことから、2024年以降のトラックドライバーの労働時間規制に対応するためには、複数ドライバーによる中継輸送が重要。
- トラック長距離輸送から中継輸送に切り替えるために必要となる「中継共同物流拠点」の整備を推進していく必要。



標準パレットでの輸送



共同配送システムの導入



パレタイザー



大型車に対応したトラックバース

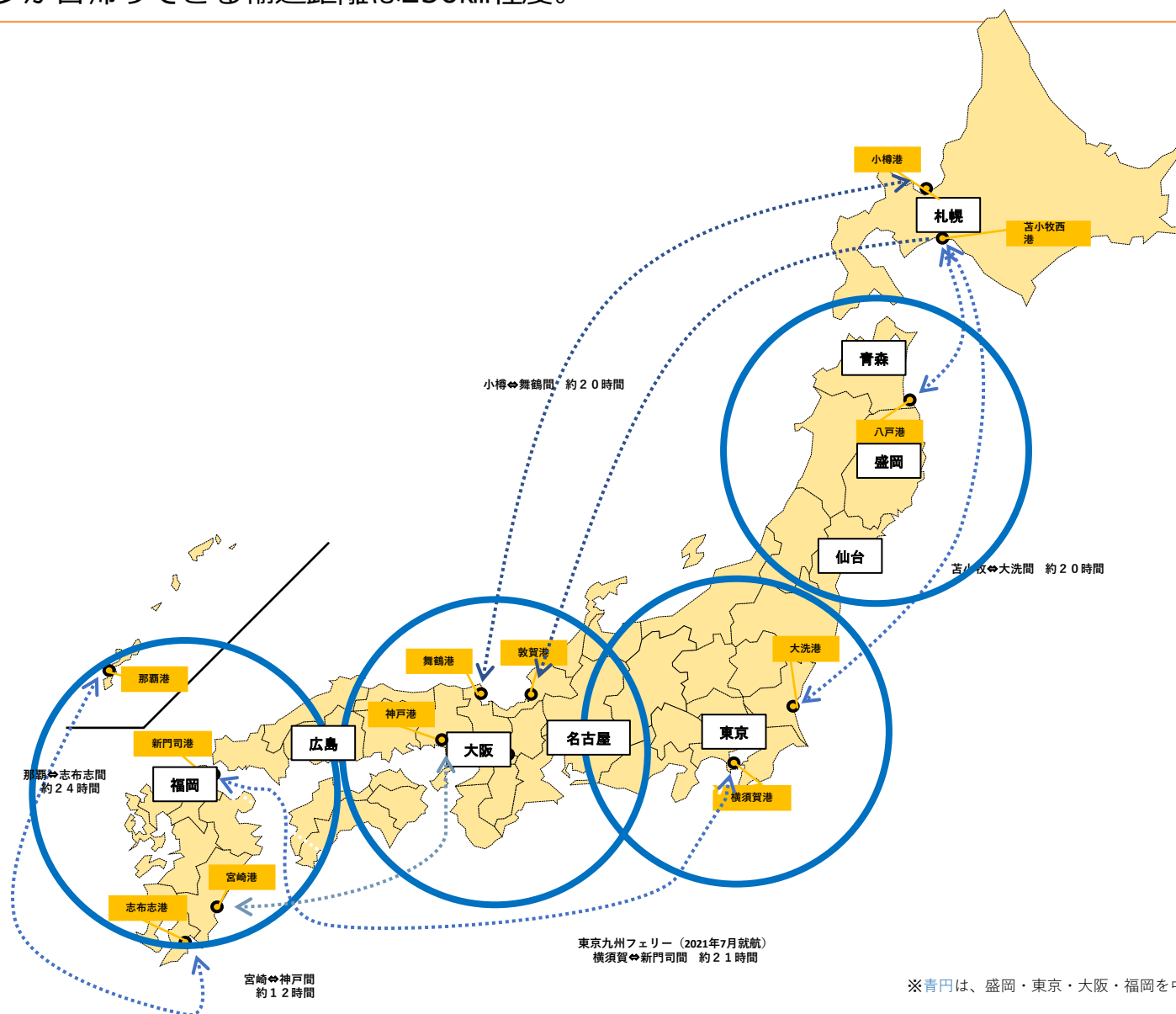


コールドチェーン確保のための冷蔵設備



2-3. 全国各地域の輸送距離

○ 通常トラックが日帰りできる輸送距離は250km程度。



2-4. 青果物流通標準化ガイドライン

- 令和3年9月、荷主団体、卸売団体、物流事業者等から構成される「青果物流通標準化検討会」を設置。
- 令和5年3月、11型プラスチック製レンタルパレットを標準とするガイドラインを策定。

ガイドラインの概要

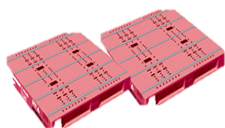
○ パレット循環体制

1. サイズ・材質

- ・原則1.1m×1.1m (11型)
- ・プラスチック製を推奨

2. 運用

- ・利用から回収まで**レンタルが基本**
- ・パレット管理が不可欠。青果物流通業者の**意識醸成**が必要
- ・パレットの**情報共有システム**の構築・導入を推進



○ 外装サイズ

1. 最大平面寸法

- ・最大平面寸法は1.1m×1.1m
- ・パレットからは**み出さない**ように積み付け

3. 荷崩れ防止・品質劣化防止

- ・湿気による品質劣化を防止するよう、簡潔なラッピング

2. 最大総重量

- ・プラスチックパレットの耐荷重を踏まえて**1t**

4. 外装サイズの寸法

- ・品目ごとに標準となる**段ボールサイズ**を順次設定。導入産地を順次拡大。

(積み付けの様子)



(荷崩れ防止策)



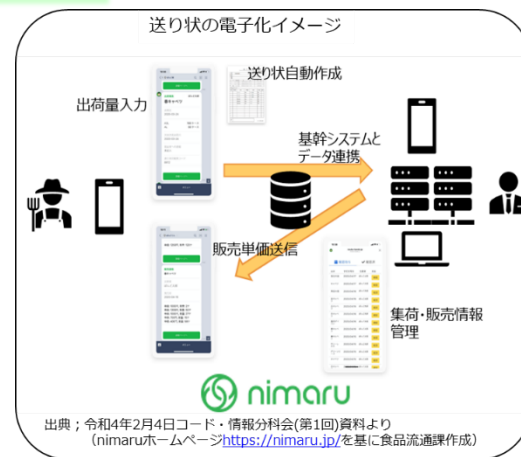
○ コード・情報

1. 納品伝票の電子化

- ・送り状、売買仕切書を優先
- ・送り状・売買仕切書の標準的な記載項目を提示

2. コード体系の標準化

- ・商品では青果物**標準品名コード** (JA全農のベジフルコード) を活用
- ・事業者では県連、JA、市場の**事業者コード**を活用



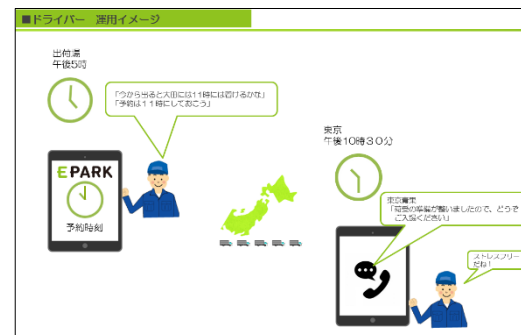
○ 場内物流

1. トラック予約システム

- ・到着時間等を予約。荷下ろし待ち時間を削減。

2. 場内物流改善体制の構築

- ・開設者を中心に、卸売業者、仲卸業者等による場内物流改善体制を構築
- ・市場内の**パレット管理、荷下ろし等の秩序形成、法令遵守**を促進

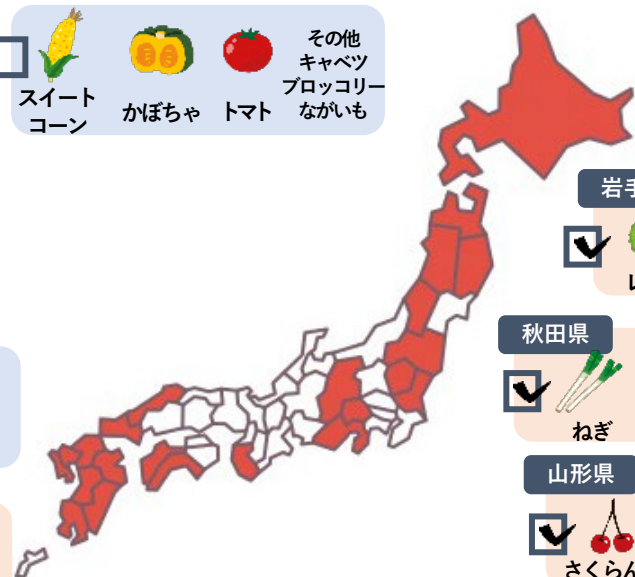


2-5. 全国における11型パレットの導入状況

☑ パレット導入事例あり

☐ 実証・検討中

2023年8月時点



北海道

☑ 馬鈴薯 たまねぎ にんじん だいこん

☐ スイートコーン かぼちゃ トマト

その他
キャベツ
ブロッコリー
ながいも

青森県

☐ だいこん かぶ ごぼう

山口県

☑ 大根 トマト

島根県

☑ ぶどう 柿 ブロッコリー

岩手県

☑ レタス しいたけ

☐ きゅうり ねぎ

その他
トマト
ほうれんそう
なす
ピーマン 等

福岡県

☑ キャベツ トマト ごぼう

☐ イチゴ みかん きゅうり ナス 柿

秋田県

☑ ねぎ すいか えだまめ

☐ きゅうり トマト

その他
しいたけ
アスパラガス
かぼちゃ

佐賀県

☑ たまねぎ きゅうり イチゴ キャベツ トマト ナス みかん

☐ その他
アスパラガス
馬鈴薯
だいこん
にんじん等

山形県

☑ さくらんぼ ぶどう 桃 りんご 西洋なし

☐ その他
メロン
すいか
きゅうり
トマト

大分県

☐ ナス

長崎県

☑ ばれいしょ 大根 にんじん たまねぎ イチゴ ブロッコリー

福島県

☑ 桃 梨 りんご きゅうり いんげん

☐ その他
トマト
なす

茨城県

☑ はくさい キャベツ レタス

栃木県

☑ トマト イチゴ きゅうり

山梨県

☐ キャベツ ぶどう

長野県

☐ りんご

熊本県

☑ すいか みかん トマト にんじん

☐ ごぼう 不知火

和歌山県

☑ みかん 桃 柿

静岡県

☑ みかん キンカン レタス トマト ミノトマト 白ねぎ

宮崎県

☐ きゅうり ピーマン

鹿児島県

☑ ばれいしょ

☐ かぼちゃ ピーマン

愛媛県

☑ みかん キウイ きゅうり ナス 白ねぎ

☐ その他
ピーマン
かぼちゃ
イチゴ
ぶどう等

高知県

☑ 大根 キャベツ たまねぎ

※当該品目について、県内の一部産地・選果場で11型パレットが導入されている場合に「パレット導入事例あり」と記載しており、必ずしも県全域で導入されているわけではありません。
 (出所) 産地へのアンケート、ヒアリングを基に(公財)流通経済研究所にて作成

2-6. 農産物のモーダルシフトの阻害要因と解消方策

【モーダルシフトの阻害要因】

■ 輸送スケジュール上の課題

- ・鉄道・フェリー・RORO船のダイヤが産地での出荷や消費地での荷受けのスケジュールと合わない

■ 輸送ロットに関する課題

- ・産地側でロットを集めることが難しく、複数の集出荷施設に立ち寄りながら集荷する必要がある
- ・消費地側でロットを集めることが難しく、複数の卸売市場に立ち寄りながら配送する必要がある

■ 輸送の効率性の問題

- ・鉄道・海運の活用やパレット化にあたって、従来の商慣行やトラック直積みを想定した荷姿・販売単位を変更する必要がある
- ・鉄道コンテナがパレットサイズに合致していない

■ 輸送の波動性

- ・生鮮食料品等の季節別需給、物流の波動が大きく、ピーク時には輸送力不足、オフピーク時は輸送力過剰となりやすいこと

■ 輸送品質上の課題

- ・鉄道輸送に伴う振動により商品や箱の荷傷みが生じやすい

■ 輸送態勢上の課題

- ・帰り荷の確保が難しく、計画的なフェリー・RORO船・鉄道の利用や、集配を含む無人航送体制の構築が難しい

■ 輸送コスト上の課題

- ・トラックとの比較においてコストメリットが得られない

【阻害要因の解消方策】

- ・生鮮食料品等の輸送スケジュールに合致した出荷(産地)・荷受け(消費地)態勢の構築

- ・生鮮食料品等の輸送スケジュールに合致した鉄道・フェリー・RORO船の運航ダイヤの設定(輸送量の確保・拡大が前提)

- ・リードタイムが延長しても品質面に影響が及ばないような加工保存技術(予冷等)や輸送技術(鮮度保持)の活用

- ・複数品目の積合せ、複数出荷団体間での積合せによる鉄道・海上輸送に適した輸送ロットの確保

- ・消費地物流拠点を活用した中継輸送システム(例:全農物流神奈川センターを活用した中継ストックポイント事業)

- ・産地物流拠点を活用した幹線輸送の集約化(例:JA高知県の広域集出荷施設・高鮮度物流施設)

- ・鉄道・フェリー・RORO船の輸送ロットや輸送容器に適した荷姿・販売単位の変更(パレット化対応含む)

- ・物流の波動を平準化するための加工保存技術の活用

- ・荷傷みを防止する輸送技術(防振パレット等)の開発・導入

- ・複数出荷団体間の連携・異業種との連携による帰り荷(往復貨物)の確保

- ・2024年問題等に伴うトラック輸送コストの相対的な上昇に備えた輸送ルートの確保

2-7. 取組事例①

- 北海道では、ホクレンが道内JAと連携し、青果物輸送の3割でパレット化済み。全国でも、順次パレット化する産地・品目を拡大。
- 卸売市場では、長時間の荷待ちの解消に向けて、動線の見直しやトラック予約システムの導入を推進。

パレット輸送

取組内容

- ・ホクレンではかぼちゃの11パレットに適合した段ボール（試作品又は既存品）を用いて輸送実験を実施。
- ・出荷先に応じて鉄道又はフェリーも活用。

効果

- ・産地での積込み・市場での荷下ろし時間を短縮（平均約150分→約60分）



11パレットへの積付け



産地での積込作業後



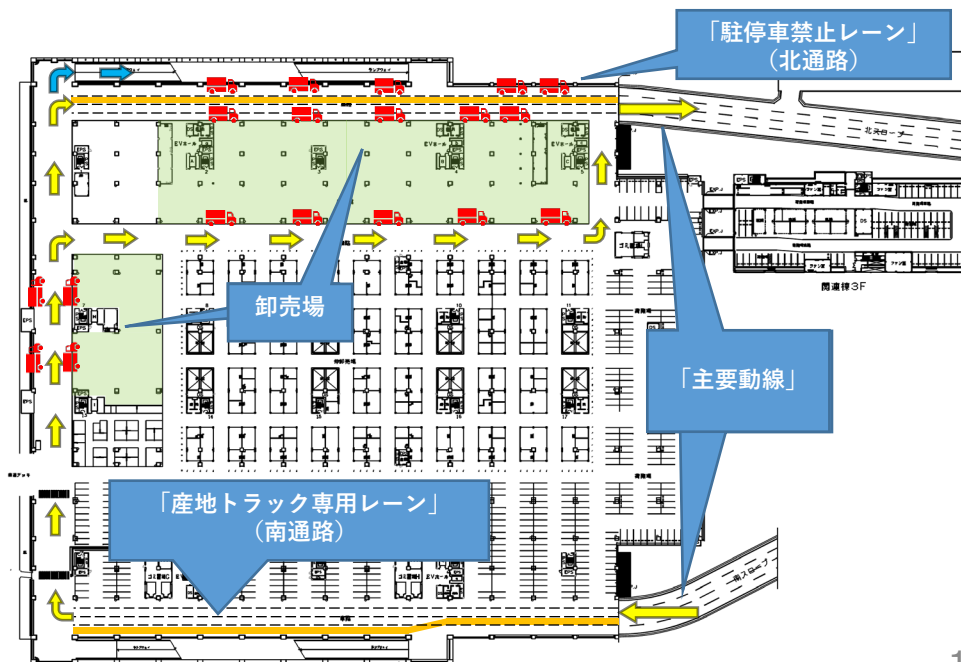
市場での荷下ろし前



荷潰れも問題にならない程度

卸売市場の動線見直し

- ・大阪中央卸売市場本場は、**場内の混雑**により、野菜卸売場での**2～3時間を超える荷待ち渋滞**が慢性化。
- ・搬入トラックが荷下ろし場所（卸売場）へスムーズに移動できるよう、**産地トラック専用レーン**を設置。
- ・荷下ろし後にはスムーズに退場できるよう、**駐停車禁止レーン**を設置し、退場の動線を確保。



2-8. 取組事例②

- 九州では、**青果卸売業者**が、九州各県の荷を集約して大ロット輸送、モーダルシフトを可能とすべく、北九州市に**中継共同物流拠点**を整備。
- 東北・北陸では、**生産者団体**がJR貨物と連携し、青森から北陸を経由して大阪へ米などを輸送する**貨物列車**（「全農号」）の定期運行を開始。
- 食品製造業者と生産者団体**が、産地から米を食品加工工場に運び、帰り便で加工食品を産地側に運ぶことで、空車のまま回送する区間が生じない「**ラウンド輸送**」を開始。

中継共同物流拠点の整備

- 北九州青果株式会社が、北九州市中央卸売市場内に中継共同物流拠点を整備。
- 九州各県の荷を集約し、大ロット輸送やモーダルシフトを推進する。



米の鉄道輸送

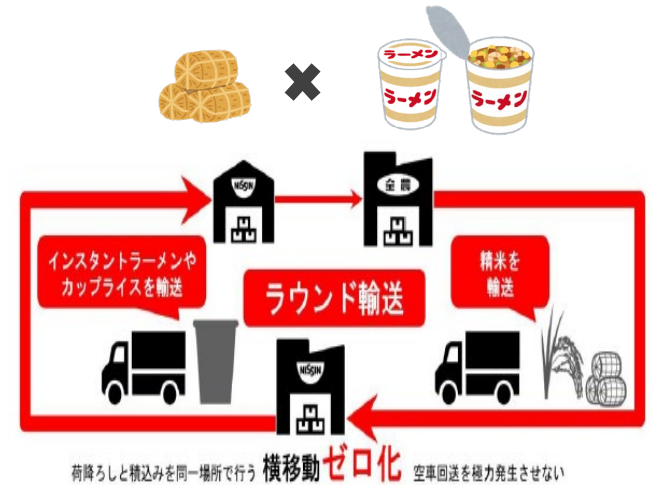
- JA全農が、休日の運休列車を活用し、米の専用列車として青森→大阪間で定期運行を開始（R5.11～）。
- 秋田・新潟・金沢などの途中駅で米などを積み込むことで西日本、東海地区などの消費地へ届ける。



JA全農による「全農号」

加工食品とのラウンド輸送

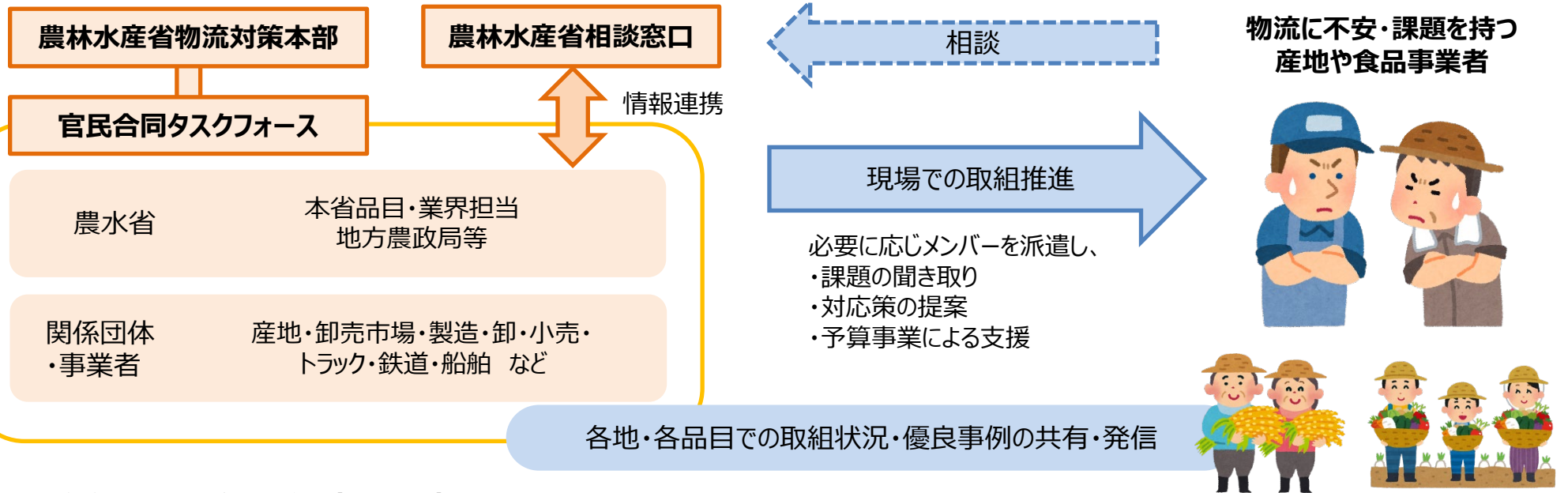
- 日清食品とJA全農が連携。
- 岩手～茨城間、福岡～山口間において、同じトラックで、米穀倉庫から精米工場・加工工場へ米を、加工工場から製品倉庫へインスタントラーメン等を輸送。



※日清食品HPより

2-9. 現場の取組推進に向けた体制構築

- 令和5年12月、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。また、本省・各地方農政局等に「**農林水産物・食品物流相談窓口**」を設置。
- 物流の確保に不安や課題を抱える産地等に対し、必要に応じ職員等の現地派遣を行い、中継輸送やパレット化など具体的な改善策を提案することで、**全国各地・各品目の現場での取組を推進**。



推進する具体的な取組（イメージ）

○全農おおいた 大分青果センター

- ・青果センターを設置し、県内各JAから少量多品目の青果物を集荷し、消費地への共同輸送により**積載効率を向上**。
- ・荷物は全てパレット化することで、**荷役作業を効率化**。
- ・集荷した荷物を庫内で12時間予冷することで、翌日販売から3日目販売となるも、品温を下げることで**品質は保持・向上**。
- ・センター敷地に隣接するRORO船ターミナルを活用して**モーダルシフトも実施**。

○東京都中央卸売市場 大田市場

- ・トラック荷下し予約システムを導入し、2～3時間あった**荷待ち時間を平均1時間以内に削減**。
- ・卸売会社2社の共同荷受体制を構築し、混載便を一括で荷下しできるようにすることで、**並び直しによる荷待ち時間を削減**。



3. 今後の政策課題や研究面での期待



3. 今後の政策展開における課題や学界における研究面での期待



- 「物流2024年問題」は、2024年4月を過ぎれば終わる一過性の課題ではなく、トラックドライバーの減少に起因する構造的な課題であり、中長期的に継続して取り組む必要。
- まずは、「モノが運べない」事態を回避するため、中継輸送、パレット化、モーダルシフト、予冷施設の整備など、**物流負荷軽減に向けた取組を推進**するが、いずれも**農産物分野では多くの出荷者・卸売市場などにとって現状からコスト増**となる。
- そのため、共同輸配送や帰り荷確保による輸送効率の向上、デジタル化による検品等の業務省力化、運賃・料金別建て契約とあわせたパレット化による荷役料金の削減など、**物流負荷軽減と出荷者等のコスト削減を両立する取組**についても、**そのメリットを示しながら推進していくことが課題**。
- 農産物物流の実態は地域・品目ごとに多様であり、政策展開の基礎となる、**地域・品目ごとの今後の物流コストの趨勢、ドライバー確保の可能性、各種対策による出荷者目線のコスト・メリット**などについては、**研究面からも明らかにされることを期待**。