

2023年4月26日

各位

## 「物流の2024年問題」が与える愛媛の養殖業への影響

～産地・流通が一体となった解決への取組みを～

株式会社いよぎん地域経済研究センター（略称IRC、社長 重松 栄治）では、このたび標記の調査結果を取りまとめましたので、その概要をお知らせします。

なお、詳細は2023年5月1日発行の「IRC Monthly」2023年5月号に掲載予定です。

### 記

#### 【調査概要】

- ・ 「物流の2024年問題」とは、2024年4月から「自動車運転業務における時間外労働の上限規制」等が適用されることで生じる運送・物流業界の諸問題のことをいう。ドライバーの働き方改革につながる一方、運送業者はドライバー1人あたりの稼働時間減少、荷主は輸送コストの増加などへの対応を迫られる。特に長距離運行を行う事業者にとっては喫緊の課題である。
- ・ 問題の影響はあらゆる業種に及ぶが、今回は①東京・関東圏への長距離輸送が多く、②水産物は鮮度が特に重要であることから、愛媛の主要地場産業の1つである養殖業にスポットをあてる。
- ・ 対応策はいくつか考えられるが、どの選択肢もドライバーの時間外労働を削減できるメリットはありながらも、何らかのデメリットを伴う。各事業者は、実現可能性と期待効果を勘案し、対応策を選択することが必要だ。
- ・ 今後の方向性としては、短期的対策で2024年問題に備えながら、長期的対策を並行して講じていくことになる。短期的対策ではコストアップやリードタイム延長など一時的に産地競争力の低下が懸念されるが、効率のよい加工品へのシフトが進んでいくことで、ブランド力の向上が可能ではないか。
- ・ 運送会社や荷主は「物流の2024年問題」を認識していながらも、具体的な対応策は検討中というのが実情だった。最大のマーケットである東京への輸送は本問題の影響を大きく受ける。南予には養殖業の他にもかんきつなどのブランド力の高い一次産品があり、これらが重要な市場である東京でシェアを落としてしまうことがあってはならない。2024年問題をきっかけに産地流通業者や生産者などがともに流通・産地の課題に取り組み、競争力をさらに高めていくことが望まれる。

以上

## はじめに

ほとんどの企業にとって商品やサービスを提供するうえで物流は欠かせない。2024年4月からトラックドライバーの働き方のルールが改正され、時間外労働時間の上限規制等がなされる。ドライバーの働き方改革につながる一方、運送業者はドライバー1人あたりの稼働時間減少、荷主は輸送コストの増加などへの対応を迫られる。

影響はあらゆる業界に及ぶが、今回は愛媛の養殖業への影響に焦点を絞ってレポートする。

### 1. 「物流の2024年問題」とは

#### (1) 概要・改正スケジュール等

「物流の2024年問題」とは、2024年4月から「自動車運転業務における時間外労働の上限規制」等が適用されることで生じる運送・物流業界の諸問題のことをいう。働き方改革関連法が2019年に施行され、自動車運転業務（ドライバー）は、5年間の猶予期間が与えられていたが、2024年に猶予期間が終了する。

時間外労働の上限規制と同時に、従前からドライバーの拘束時間や運転時間などを規制していた改善基準告示も規制が強化される（図表-1）。

【図表-1】 主要な改正点等

| 項目                 | ~2024.3月                          | 2024.4月~                                      |
|--------------------|-----------------------------------|---|
| 労働基準法<br>時間外労働時間上限 | なし                                | 年間:960時間(罰則あり)                                |
| 改善基準告示<br>拘束時間     | 年間:3,516時間<br>1か月:293時間(上限:320時間) | 年間:3,300時間(上限:3,400時間)<br>1か月:284時間(上限:310時間) |
| 改善基準告示<br>休息期間     | 1日:継続8時間以上                        | 1日:継続11時間を基本とし、継続9時間以上                        |

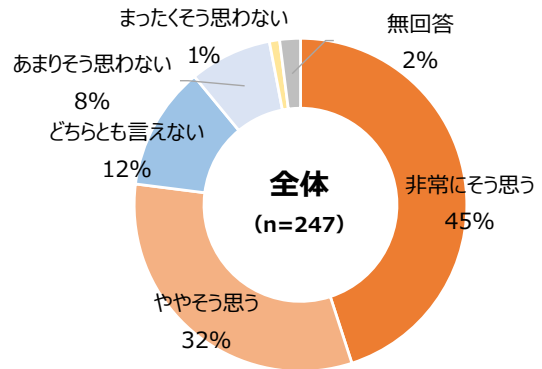
資料：厚生労働省・国土交通省作成のリーフレットをもとに IRC 作成

#### (2) 事業者の意識・実態

四国の物流事業者で、トラック運転者の時間外労働時間の上限規制を負担に感じている割合は、77%（非常にそう思う+ややそう思う）にのぼるとの調査がある（図表-2）。距離別にみると、四国外との物流を担う事業者の方が負担に感じている割合が高い。

【図表-2】 四国の事業者の意識

トラック運転者の時間外労働時間の規制が負担となっている



資料：（株）日本政策投資銀行「人口減少下における四国の物流の現状と課題」（2020年1~2月実施のアンケート：四国の物流事業者が対象）をもとに IRC 作成

また、（公社）全日本トラック協会の調査では全体の27.1%、長距離運行を行う事業者の48.1%が時間外労働時間960時間超のドライバーがいると回答している。

これらから、特に長距離運行を行う物流事業者にとっては喫緊の課題であるといえる。

#### (3) 「物流の2024年問題」が与える影響の推計

「物流の2024年問題」が与える影響について、（株）NX総合研究所の試算によると、ドライバーの拘束時間を年間3,300時間とした場合、全体で輸送能力は14.2%、営業用トラックの輸送トン数ベースでは4億トンが不足する。4億トンは、四国4県の自動車輸送量（2019年度）の約2.6年分に当たる。

また、（株）野村総合研究所の試算によると、ドライバー不足に加えて、2024年問題も考慮すると2030年には国内の荷物量の35%が運べなくなる。四国では、2025年に31%、2030年には40%の荷物が運べなくなるとしている。

そのなかで、輸送運賃の割増や運送頻度の低下などが懸念されている。

### 2. 愛媛の養殖業の物流に与える影響

本問題が与える影響はあらゆる業種に及ぶが、以下の理由から今回は愛媛の主要地場産業の1つである養殖業の物流にスポットをあてる。

## (1) 大きな影響が想定される養殖業

- ①東京・関東圏への長距離輸送が多い
- ②水産物は鮮度が特に重要

長距離輸送が多く、生きたままの魚を水槽に入れて運ぶ活魚輸送はこれが顕著である。最大のマーケットである東京都中央卸売市場で取り扱う活魚の愛媛のシェアは、33.1%と全国1位である(図表-3)。

とりわけ、活魚のうち活マダイのシェアは全国1位の53.1%と、2位の三重に大きな差をつけている。

## (2) 産地競争力の低下

「物流の2024年問題」への対応が遅れると産地競争力の低下が懸念される(図表-4)。960時間を超えている時間分は輸送ができなくなり、運行回数が減少し、大消費地への出荷量が減少する。また、輸送コストも上昇する。

## (3) 関係事業者の声

関係事業者(運送業者・荷主)への取材では、危機感を持った声が多く聞かれた。

### 【運送会社】



鮮度が強みの活魚は速く運ぶ必要があり、特に影響は大きい。960時間の上限規制で採算がとれなくなり、立ち行かなくなる運送業者が出るかもしれない。

### 【荷主】

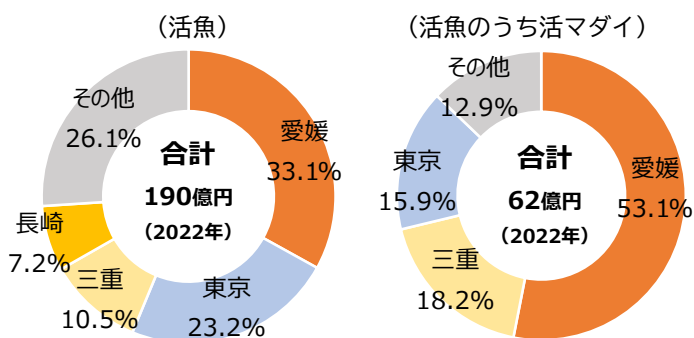


特に活魚は大きく影響を受けるのではないかと。対応策を検討中であるが、どれも決め手に欠く。



活魚価格は上昇すると思う。高価格のブランドとして消費者にニーズがあれば続けていくが、市場の様子を見ながら検討する必要がある。

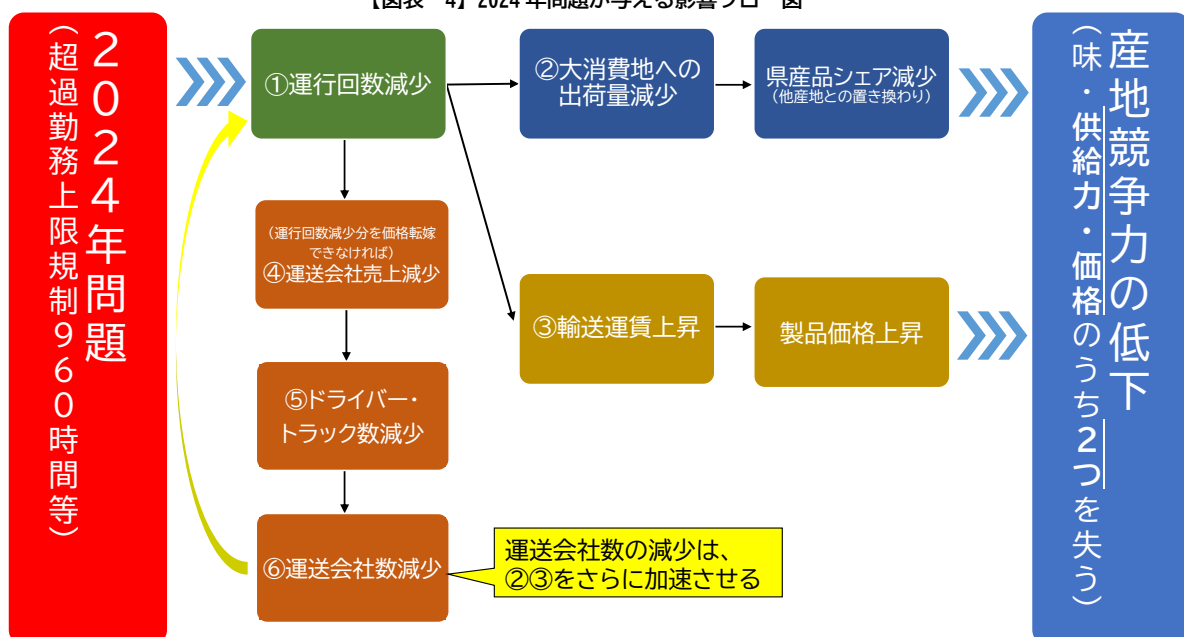
【図表-3】東京都中央卸売市場における活マダイの出荷金額シェア(2022年)



資料：東京都中央卸売市場 統計情報

※四捨五入の関係で合計が100%にならない場合がある。以下、同様。

【図表-4】2024年問題が与える影響フロー図



### 3. 「物流の2024年問題」への対応策

事業者への取材をもとに、選択肢となる対応策をまとめた（図表-5）。

#### (1) 事業者（自社配送を行う荷主）の所感

「物流の2024年問題」は、荷主の多くが認識はしてはいるが、具体的な対応策は検討中という声が多かった。

「どの方法も時間外労働を削減できるというメリットはありながらも、何らかのデメリットを伴うものである。各事業者は、実現可能性と期待効果を勘案し、対応策を選択することが必要だ。」

事業者から「どの方法も可能性があると思うが、こちら（荷主）だけで対応策は決められず、商品を発注する顧客の都合を第一にして、可能な輸送方法を選択していくかたちになる」という声もあった。

#### (2) 産地競争力の向上

事業者への取材を踏まえて見えてきた対策のポイントは次のとおりである。

短期的対策⇒「②船へのモーダルシフト」

長期的対策⇒「⑥活魚から加工品（フィレ）へのシフト」

今後の方向性としては、短期的対策で2024年問題に備えながら、長期的対策を並行して講じていくことになるだろう。

コストアップやリードタイム（商品を発注してから納入されるまでの期間）延長など一時的に産地競争力が低下するかもしれないが、根強い活魚ニーズに応えながらも、輸送効率のよい加工品へのシフトが進んでいくことで、ブランド力を向上させていくことができるのではないかと。

### 4. 対応策と方向性

#### (1) 短期的対応②「船へのモーダルシフト」

「船へのモーダルシフト」の最大のメリットは乗船時間を「拘束時間」ではなく、「休息期間」とできる点である。

リードタイムが長い、船の運航スケジュールに拘束されるなどのデメリットもあるが、輸送しながらドライバーの休息期間の確保にもつながるため、有力な選択肢の1つと考えられる。

内航船を運航する海運事業者からは、「2024年問題を受けて船へのモーダルシフトに対する関心は高まっている」「トラックでの輸送量に比べて、内航船のキャパシティは限られており、今後予約を受けられない状況になるかもしれない」との声があった。2024年問題を契機に内航船利用の需要は高まるだろう。また、冷蔵、冷凍、活魚

【図表-5】「物流の2024年問題」への対応策

| 時間軸     |       | 対応策               | メリット                  | デメリット  | 実現可能性                                     | 期待効果 |   |
|---------|-------|-------------------|-----------------------|--|---|------|---|
| 1       | 短期的対策 | 運ぶ方法の変更           | ① 1運行あたりの日数延長（トラック輸送） | ・1日あたりの時間外労働時間の削減                                  | ・リードタイムが延長される                             | ○    | ○ |
|         |       |                   | ② モーダルシフト（船）          | ・運転時間の短縮（⇒時間外労働時間の削減）<br>・航行時間はドライバーの休息期間として計上できる  | ・リードタイムが延長される<br>・船の発着時間に拘束される            | ◎    | ○ |
|         |       |                   | ③ モーダルシフト（鉄道貨物）       | ・時間外労働時間の削減  | ・リードタイムが延長される<br>・活魚専用のコンテナが必要            | △    | ○ |
|         |       |                   | ④ 共同輸送                | ・積載量を増やせるため、運行回数を減らせる（⇒時間外労働時間の削減）                 | ・照会他社に輸配状況が開示される可能性<br>・産地流通業者をまとめることは難しい | △    | ○ |
|         |       |                   | ⑤ 中継輸送                | ・長距離輸送を近中距離に分割して輸送（⇒時間外労働時間の削減）                    | ・リードタイムが延長される<br>・自社拠点を設ける場合は多額のコストを要する   | ○    | ○ |
| 2       | 長期的対策 | 運ぶ品物の変更           | ⑥ 活魚から加工品（フィレ）への比重シフト | ・高単価<br>・活魚に比べて積載量を増やせるため、運行回数を減らせる（⇒時間外労働時間の削減）   | ・愛媛の活魚ブランドの低下                             | ○    | ◎ |
| 出荷先の変更  |       | ⑦ 東京⇒大阪、名古屋       | ・輸送距離の短縮（⇒時間外労働時間の削減） | ・東京での需要分を他市場で補えるか不透明                               | △   | ○    |   |
| 輸送能力の強化 |       | ⑧ ドライバーの増員・トラック増台 | ・時間一人あたりの外労働時間の削減     | ・慣性的な人手不足業界である<br>・運送業者の収益確保が不可欠だが、荷主と運賃の引き上げ交渉が必要 | ×   | ○    |   |

など温度管理が必要な荷物は海運会社により取扱が異なる場合があるため、注意が必要だ。

## (2)「船へのモーダルシフト」の方向性

発注者が「どのタイミングで商品が欲しいか」という顧客起点で、運行スケジュールを決めていく必要がある。現実的には、トラックのみでの運行に、船を含む行程での運行をミックスしていく運用になるだろう。

## (3)長期的対応⑥「活魚」と「フィレ」の比較

魚の流通形態は、生きたままの魚である「活魚」と非可食部を取り除き三枚おろしにした「フィレ」の2つに大きくは分類される。

活魚の強みは何といっても生きたまま消費地まで届く鮮度の高さである。しかし、活魚運搬車は水や非可食部も輸送するうえ、帰り荷を積むこともできないため、輸送効率が悪い。

フィレは、活魚運搬車のように水や非可食部を運ぶ必要がなく、活魚に比べて輸送効率がよい。魚体重ベースでは活魚のおよそ3倍程度を輸送できると考えられる。また、一般の冷凍車での輸送なら帰り荷に飼料等も積むことができるほか、加工による付加価値の増大も期待できる。ただし、荷主からは、県内の冷凍設備のキャパシティ不足に対する懸念も聞かれた。

## (4)「活魚⇒加工品（フィレ）」の方向性

フィレは、活魚より積載量を大幅に増やすことができるので、輸送回数が減少し、ドライバーの労働時間の上限規制への対応が可能となり得る。ただし、料亭等の高級店では活魚ニーズも根強く、一定のニーズは残り続けると思われるので、その比重を変えていくことが長期的な方向性だろう。

## 5. 東京の市場からみた2024年問題

市場からみた2024年問題について、東京市場の関係者（仲卸業者）に取材を行った。

### 【東京市場関係者の声】



全国の産地の商品を取り扱っているが、荷主から具体的な対応策の話はまだ聞いていない。

具体的にどのくらい価格が上昇するかは不透明でどうなるのか分からない状況。

実際に価格が上がって見ないと全く分からないが、「価格がそれだけ上がるなら他産地に変える」ということもあり得る。

ただし、輸送コストアップ＝魚への価格転嫁とは限らない。

最適な輸送方法や価格アップを抑えられる工夫・余地等について、生産者・運送・荷主の産地が一体で考えていくことになるのだと思う。

東京市場関係者への取材をもとに現状と今後を整理した。

### (1)現状「2024年問題の対応策・影響」

全国の産地と取引のある仲卸業者にも、対応策の話は来ておらず、状況は他産地も同様だろう。

### (2)今後の見通し

他産地が対応策を具体化できていないうちに、愛媛は先手を打っていく必要がある。

2024年問題による輸送コストのアップで出荷価格が上がれば、東京からの発注が減少することもあり得る。産地競争力低下を防ぐため、本県の生産者・運送・荷主が一体となって、長期的・短期的な目線で問題に取り組む流れになるだろう。

### おわりに

運送会社や荷主は「物流の2024年問題」を認識していながらも、具体的な対応策は検討中というのが実情であった。最大のマーケットである東京への輸送は本問題の影響を大きく受ける。今回は養殖業を取り上げたが、南予には他にもかんきつなどのブランド力の高い一次産品があり、これらが重要な市場である東京でシェアを落としてしまうことがあってはならない。2024年問題をきっかけに産地流通業者や生産者などがともに流通・産地の課題に取り組み、競争力をさらに高めていくことが望まれる。 (三浦 直也)