

# 農林水産商工委員会資料

(農林水産部・商工労働部共管分)

## ■付託議案

### 【一般事件案】

承認第1号議案 専決処分事件の報告及び承認について [関係分] … P1  
《令和5年度島根県一般会計補正予算(第11号)》

## ■報告事項

① 県内物流実態調査(最終報告)について … P2~29

令和6年6月26日・27日

農 林 水 産 部  
商 工 労 働 部



## 承認第1号議案 令和5年度島根県一般会計補正予算（第11号）【関係分】

## しまねブランド推進課

（単位：千円）

事業名	補正前の額	補正額	計	備考
総計	1,345,039	▲ 7,680	1,337,359	【財源】国 ▲ 4,860 使・手 0 その他 5,000 県 ▲ 7,820
（農林水産業費 計）	32,109	0	32,109	【財源】国 0 使・手 0 その他 0 県 0
（商工費 計）	1,312,930	▲ 7,680	1,305,250	【財源】国 ▲ 4,860 使・手 0 その他 5,000 県 ▲ 7,820
1 強くなやかな食品産業づくり事業費	57,435	▲ 3,662	53,773	食品産業アドバイザー派遣事業
2 加工食品外貨獲得支援事業費	74,255	▲ 198	74,057	しまね食品バイヤーズカタログ経費
3 海外展開促進支援事業費	54,189	▲ 2,500	51,689	食品輸出販路開拓支援事業
4 しまね海外ビジネス展開支援事業費	81,942	▲ 1,320	80,622	グローバル戦略構築支援事業

## 県内物流実態調査（最終報告）について

### 1. 概要

- ・トラックドライバーの時間外労働の上限規制の適用により、輸送能力の不足や物流コストの高騰等が生じる「物流2024年問題」が懸念されている。
- ・令和5年度、県内物流事業者や荷主事業者の現状や取組状況を把握し、必要な施策の検討材料とするため、実態調査を実施

### 2. アンケート調査

#### (1) 調査概要

調査時期・方法	令和5年9月20日～10月10日(郵送及びWEBにて回答)
委託先	三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)
調査対象	県内事業者 2,400社 (荷主事業者 2,095社、物流事業者 305社)
回答数	県内事業者 578社(回答率24.0%) (荷主事業者 501社、物流事業者 77社)

#### (2) 主な調査項目及び状況

① 問題に対する認知度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・荷主事業者の認知・理解は、物流事業者に比べ特に遅れている。</li> <li>・従業員規模が小さい企業ほど、認知度及び理解度が低い傾向がみられる。</li> </ul>
② 問題による影響	<p>(荷主事業者)</p> <p>「配送コストの高騰」の影響が最も多く、「荷物が運べない、配送遅延」や「長距離輸送など配送距離の制限」については、現状での影響は小さいが、今後、影響が出ると考えている事業者が多い。</p> <p>(物流事業者)</p> <p>「従業員の減少及び採用困難」「荷主との交渉」「長距離運行の廃止・縮小」の各項目で既に影響が出始めており、今後影響が出るものも含めると、60%を超える。</p>
③ 主な対応状況	<p>(荷主事業者)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「運送事業者との連携強化」や、「配送ルートや納品スケジュールの見直し」を実施、検討している事業者が過半数を超えているが、取組を始めている事業者は少数にとどまっている。</li> <li>・6割以上の荷主事業者が、ドライバーの待機時間や荷役時間等の見直しに取り組む意向がなく、ドライバーの負担軽減に対する認識は低い。</li> <li>・「何から取り組んでよいか分からない」企業が76社存在。</li> </ul> <p>(物流事業者)</p> <p>「荷主等との運賃交渉」や「ドライバー等の担い手確保・育成」の取組意向は8割程度と高く、「輸送先の近距離化」も50%を超えている。</p>

### 3. ヒアリング調査

県内事業者 20 社程度に、物流 2024 年問題の影響及び対応について、個別にヒアリング調査を実施 (R5.11~12 月)

① 農林水産業 食品製造業	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 宅配便の配達が遅れるようになっている。遠くからはまとめて買わないと割に合わなくなるといった不具合が生じるようになると思う。</li><li>・ 製造方法、冷凍技術を活用して対応していく必要がある。</li><li>・ 首都圏の小売りから見ると、首都圏に近いメーカーの方がリードタイムが短いので、遠隔地にある島根県のメーカーより取引を優先するようになることを懸念しており、販売エリアを首都圏から、近畿、九州にシフトしようとしている。</li></ul>
② 食品以外の 製造業	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 製品の価格転嫁ができれば、運送料金の上昇にも対応できるが、それができないことが課題</li><li>・ ジャストインタイムの要求に対応するため、できるだけ製品を先に仕上げて出荷待ちの状態にするようにしている。納品先に納期を伸ばしてもらいたいと思っている。</li><li>・ 物流事業者に委託している積込作業は、当社が吸収する必要があると考えている。</li></ul>
③ 小売・卸売業	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 小ロットが理由で取引を切られていることが西部地域には多い。</li><li>・ 賞味期限が長い商品については、輸送頻度を減らしたり、荷物を分散して一定量をキープできるが、生鮮品については難しい。良い物を作っても、どうルートに乗せるのかが難しくなっている。</li><li>・ 消費者に対しては、今までと同じように、いつでも商品が当たり前のように店頭で並ぶのは難しいということを啓発していく必要がある。</li></ul>

### 4. 調査を踏まえた取組

#### (1) 地域物流効率化・連携促進事業

##### ① 普及啓発事業 (5,000 千円)

「物流 2024 年問題」への対応など物流効率化に向けたセミナーを複数回開催

##### ② 物流効率化計画策定・実行支援(30,000 千円)

補助制度を創設し荷主事業者等の地域物流の改善に繋がる物流効率化の計画策定・実行を支援

→ 一次公募 (R6.4~5 月) 申請件数 1 件

※ 今後、順次、追加の公募を実施

#### (2) 関西圏域に向けた島根県産品販路開拓事業 (15,000 千円)

輸送日数の長期化や、輸送コストの増加の影響を強く受ける食品等の商圈の変化へ対応するため、大消費地である首都圏を中心に展開してきた島根県産品の販売プロモーションについて、より近距離にある関西圏での取組を強化

→ 受託業者を決定、小売店及び飲食店での島根フェア実施に向けて調整中

### (3) 日本海側内航船モーダルシフト推進事業 (1,375 千円)

鳥取県と共同で、境港のモーダルシフト促進に向けた取組を実施

[事業の概要]

- ・ 境港利用促進セミナーの開催
- ・ 内航航路拡充推進事業

境港におけるモーダルシフトを促進するため、国交省で行われているモーダルシフト等推進事業を実施した協議会に対し、協議会負担分の 1/2 を上限に補助

[事業主体] 境港管理組合

検討のねらい 「物流の2024年問題」が懸念されている中、県内物流事業者や荷主事業者への影響を軽減し、持続可能な物流を実現するため、県内物流の現状と課題を把握し、解決に向けた取組を検討する基礎資料を得るとともに、県内事業者の物流問題への意識啓発を図ることを目的とした調査事業を実施。

### 統計にみる島根県の物流（幹線から離れた支線構造）

- 貨物量が少ない
- 小規模なトラック事業者が多い
- 県内の倉庫面積が少ない
- 海運・鉄道輸送のウェイトが低く、自動車輸送に依存
- 非効率輸送が行われている様子がうかがわれる

### 県内企業へのアンケート調査 ※令和5年9～10月実施 2,400発送、578回収（24%）

（荷主）

- 物流2024問題の認識が低い
- 荷待ちが生じていることへの認識が物流事業者よりも低い
- 物流2024問題の認識が低いため、取り組みが遅れている
- 契約書面化、適正料金収受、運賃交渉面等の理解が得られていない

（物流事業者）

- 従業員等の減少及び採用困難、荷主との交渉といった影響が出ている
- 契約書面化、適正料金収受、運賃交渉面で荷主の理解を得る必要あり
- ドライバー不足、高齢化、適正料金収受等の課題は西部地域で深刻
- 適正料金収受等の課題、営業利益見通しは小規模事業者で深刻

（共通）

- 荷主と物流事業者の認識に乖離がある

### 県内企業へのヒアリング調査 ※令和5年11月実施 県内企業21社にヒアリング

物流2024年問題の企業への影響・企業の対応例（農林水産業、食品製造業）

- 温度管理・品質管理の必要性の高まり、商圏の見直しなど

（食品以外の製造業）

- 工程見直し、リードタイム延長、待ち時間短縮、付帯業務見直しなど

（小売・卸売業）

- 物流施設の確保、物流共同化の必要性、消費者の意識啓発など

### 課題および施策の方向性（案）

（将来シナリオ）

- 物流2024年問題（時間外労働の上限規制の導入） **全国の約14%の荷物が運べなくなる**
- 2030年には供給不足により**全国の約35%の荷物が運べなくなる**
- 現在の物流の仕組みを維持しようとすると料金割増し、サービス低下が生じる
- 地方部は物流クライシスが加速する懸念あり**
- しかし、2023年現在、荷主企業は物流を軽視している

シナリオ①：物流を軽視したまま

- 大手物流事業者が撤退
- 地域の物流業も人手不足で供給不足
- 隣接県の物流サービスを利用、または自家輸送により、物流単価がさらに上昇
- その他、郵便、宅配輸送しか使えない
- 輸送頻度が減少
- リードタイムも長くなる
- 出荷できないエリアが発生
- 調達できない資材・商品が発生
- 物流業界の雇用が進まない
- 県内で物流サービスに起因する廃業、企業転出が加速
- 物流業の廃業が加速

2030年「35%以上の荷物が運べなくなる」

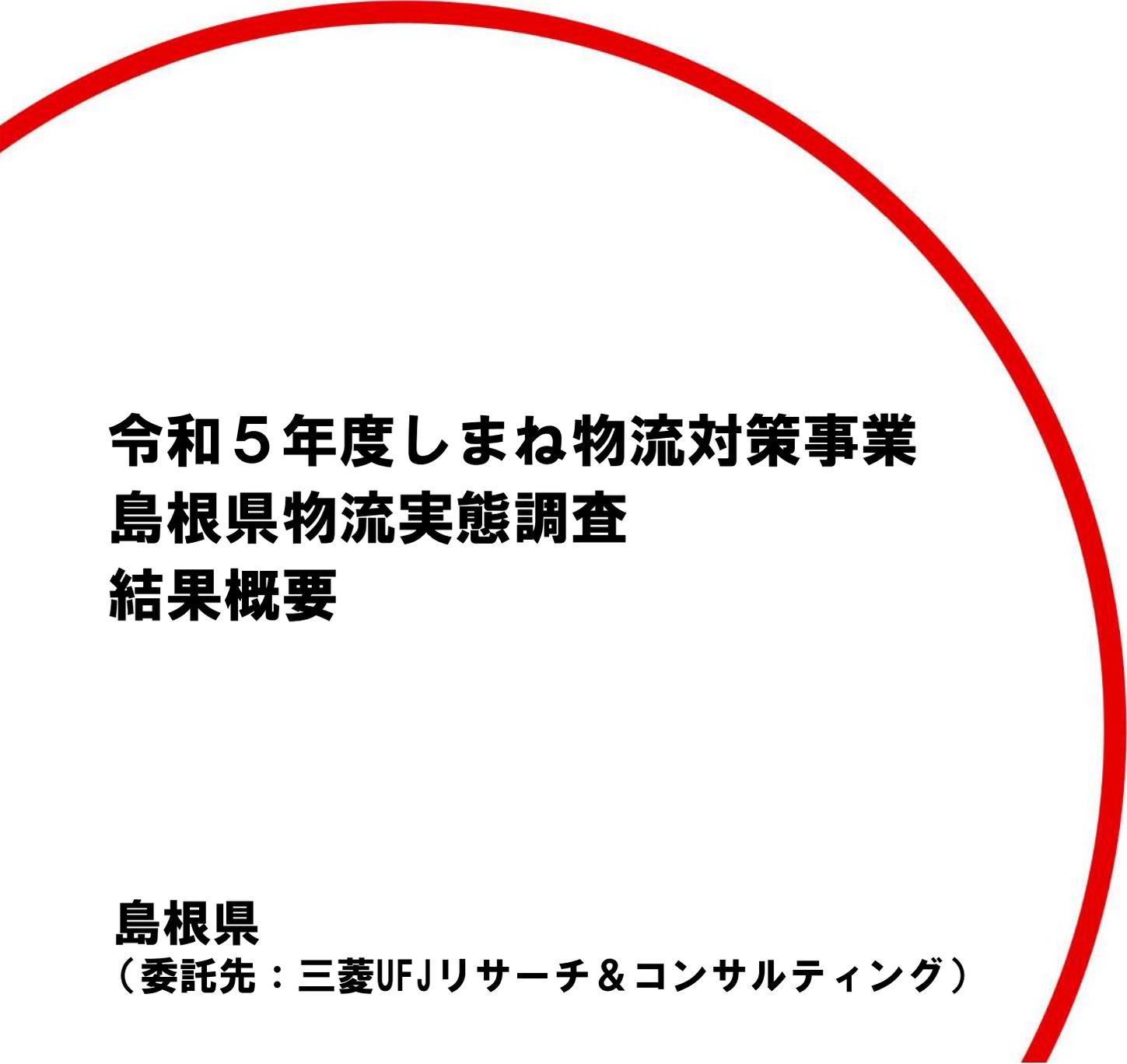
シナリオ②：物流危機を理解し、回避措置を講じる

- DX化・自動化・標準化が進み、共同輸送によるスケールメリットが発生
- 適正運賃収受により物流単価は上昇するが、サービスの低下は回避
- リードタイムは長くなるが、荷主との合意形成が図られ、品質管理も徹底
- 出荷できないエリアは発生しない
- 調達できない資材・商品も発生しない
- 省力化・省人化が進むとともに、女性・高齢者の参加により、人手不足がくい留まっている
- 廃業は最低限に留まる
- 物流サービスに起因する企業転出・移転は最低限に留まる

2030年「現状の輸送能力を確保・維持」

**物流危機を回避するための早急な対策が必要**

現状	課題	2024年問題への対応	施策の方向性（案）
<p>荷主 物流2024問題の認識が低い</p> <p>荷主 荷主と物流事業者の認識の乖離がある</p> <p>物流事業者 パレット化、デジタル化等効率化の取組が遅れている</p> <p>物流事業者 契約書面化、適正料金収受等高慣行の見直しの取組が遅れている</p>	<p>①荷主等の意識改革・行動変容</p> <p>②物流の効率化</p> <p>③商慣行の見直し</p>	2024年問題への対応	<ol style="list-style-type: none"> <li>意識変革・行動変容を促す啓発の実施</li> <li>2024年問題対応窓口の設置、専門家の派遣</li> <li>荷主・物流事業者との意見交換会の活用・開催</li> <li>ホワイト物流推進運動の啓発の実施</li> <li>物流改善に向けた物流効率化計画策定の促進</li> <li>消費者（県民）に物流2024年問題に対する理解を求める</li> <li>インセンティブの検討（優良事例表彰など）</li> </ol>
<p>全県 海運・鉄道輸送のウェイトが低く、自動車輸送に依存</p> <p>全県 物流事業者は小規模で収益力が低く、事業継続に不安</p> <p>全県 幹線から離れた支線構造にあり、貨物量が少ない・倉庫が少ない</p>	<p>④多様な物流手段の確保</p> <p>⑤物流事業者の事業継続力強化</p> <p>⑥物流倉庫・拠点の整備</p>	地域特性への対応	<ol style="list-style-type: none"> <li>長距離輸送の効率化（モーダルシフトの推進等）</li> <li>共同物流の推進</li> <li>遠距離から近中距離への販路開拓支援</li> <li>物流事業者の雇用支援</li> <li>事業継承の支援</li> <li>事業者共同による倉庫等整備への支援</li> <li>物流拠点の再編・設置</li> </ol>
<p>西部 物流事業者の人材不足が深刻、経営者が高齢化</p> <p>離島 物流事業者等民間事業者の人材不足が深刻、輸送方法が限定的、高い物流費</p>	<p>⑦離島・中山間地域の物流基盤の維持・確保</p>	物流基盤が脆弱な	<ol style="list-style-type: none"> <li>共同物流モデルの実証</li> <li>新しい地域物流システム（貨客混載・ドローン配送）の構築</li> <li>帰り荷の創貨</li> <li>離島小売店における仕入れの効率化</li> </ol>



**令和5年度しまね物流対策事業  
島根県物流実態調査  
結果概要**

**島根県**  
(委託先：三菱UFJリサーチ&コンサルティング)

# 調査事業の趣旨（1）

## ＜本事業のミッション＞

トラックドライバーの時間外労働の上限規制の適用により、輸送能力の不足による物流のひっ迫や、物流コストの高騰等が生じる「物流の2024年問題」が懸念されている。また、2030年には物流需要の約34%が運べなくなるという試算もある中、県内物流事業者や荷主事業者への影響を軽減し、持続可能な物流を実現するため、県内物流の現状と課題を把握し、解決に向けた取組を検討する基礎資料を得るとともに、県内事業者の物流問題への意識啓発を図ることを目的とする。

「物流の2024年問題」が  
懸念されている

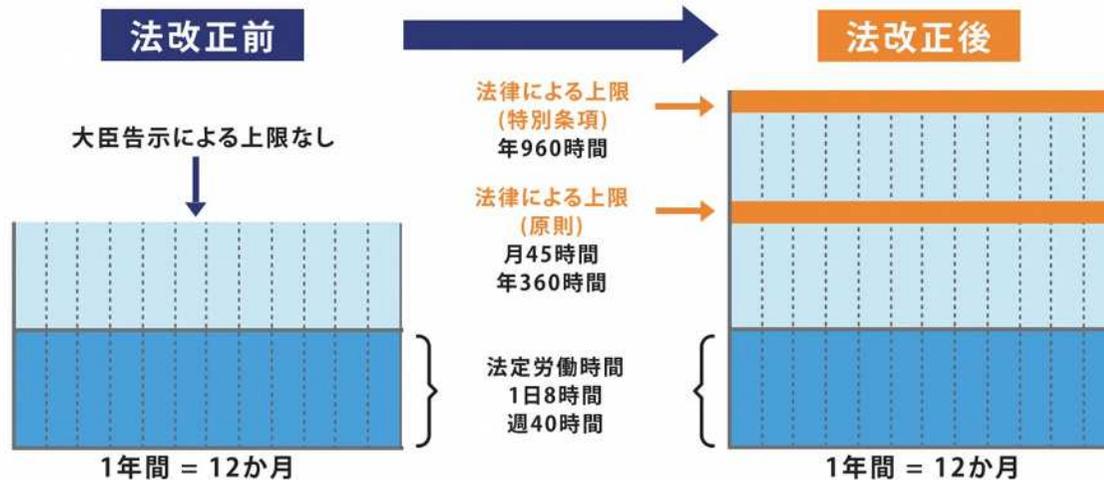
県内物流事業者や荷主事業者への  
影響を軽減し、持続可能な物  
流を実現する必要あり

### （本事業のミッション）

- ① 県内物流の現状と課題を把握
- ② 解決に向けた取組を検討する基礎資料を得る
- ③ 県内事業者の物流問題への意識啓発を図る

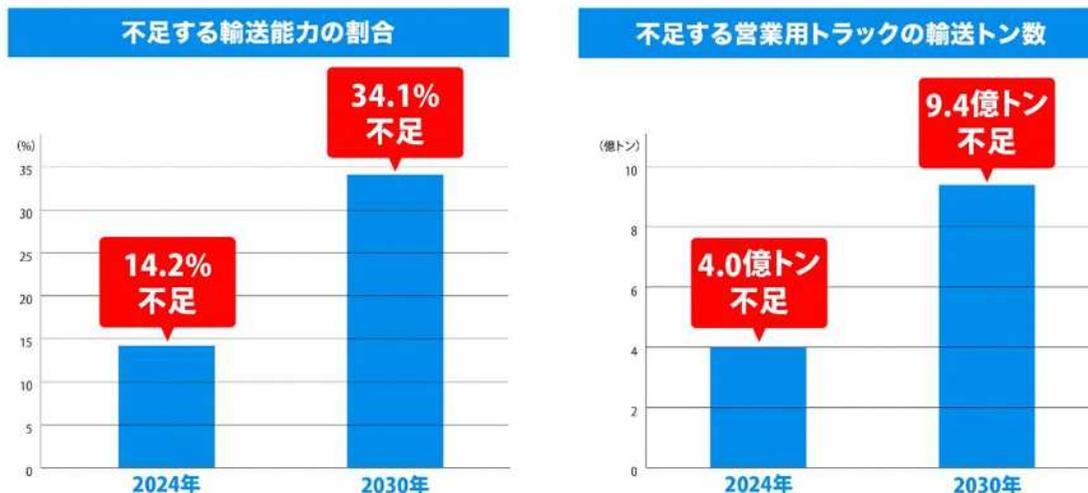
# 調査事業の趣旨（2）

## 【時間外労働の上限規制の現行と改正後】



(資料) 厚生労働省「トラック運転者の長時間労働改善に向けた改善ハンドブック」(2023年3月)

## 【不足する輸送能力】



(資料) 公益社団法人全日本トラック協会ホームページ

# 物流2024年問題に関する国の動き ～進む環境整備～

## 【法制化の動き】

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、令和6(2024)年2月13日に閣議決定された。

### 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

○我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議「物流革新に向けた政策パッケージ(案)」(令和5年6月)

○我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議「物流革新緊急パッケージ」(令和5年10月)

○経済産業省、農林水産省、国土交通省「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」(令和5年6月)

## 法案の概要

### 1. 荷主・物流事業者に対する規制的措置

#### 【流通業務総合効率化法】

○①荷主<sup>\*1</sup>(発荷主・着荷主)、②物流事業者(トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫)に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について努力義務を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。

<sup>\*1</sup>元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②の者の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

○一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、**中期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者の選任**を義務付け。

※法律の名称を変更。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。(予算)

【荷主等が取り組むべき措置の例】  
＜パレットの導入＞



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレットの利用による荷役時間の短縮

### 2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

#### 【貨物自動車運送事業法】

○元請事業者に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿の作成**を義務付け。

○運送契約の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価(附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。)等について記載した**書面による交付**等を義務付け<sup>\*2</sup>。

○他の事業者の運送の利用(=下請けに出す行為)の**適正化**について努力義務<sup>\*3</sup>を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成、責任者の選任**を義務付け。

<sup>\*2-3</sup> 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

### 3. 軽トラック事業者に対する規制的措置

#### 【貨物自動車運送事業法】

○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を義務付け。

○国交省HPIにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る**事故報告・安全確保命令**に関する情報等を追加。

# 統計にみる島根県の物流

## ① ねらい

物流の特性を把握するため、県の物流に関する主要な統計データを収集・整理した。  
県の特徴が浮き彫りとなるよう、時系列比較や中四国地域9県での相対比較を行った。

## ② 使用した統計データ

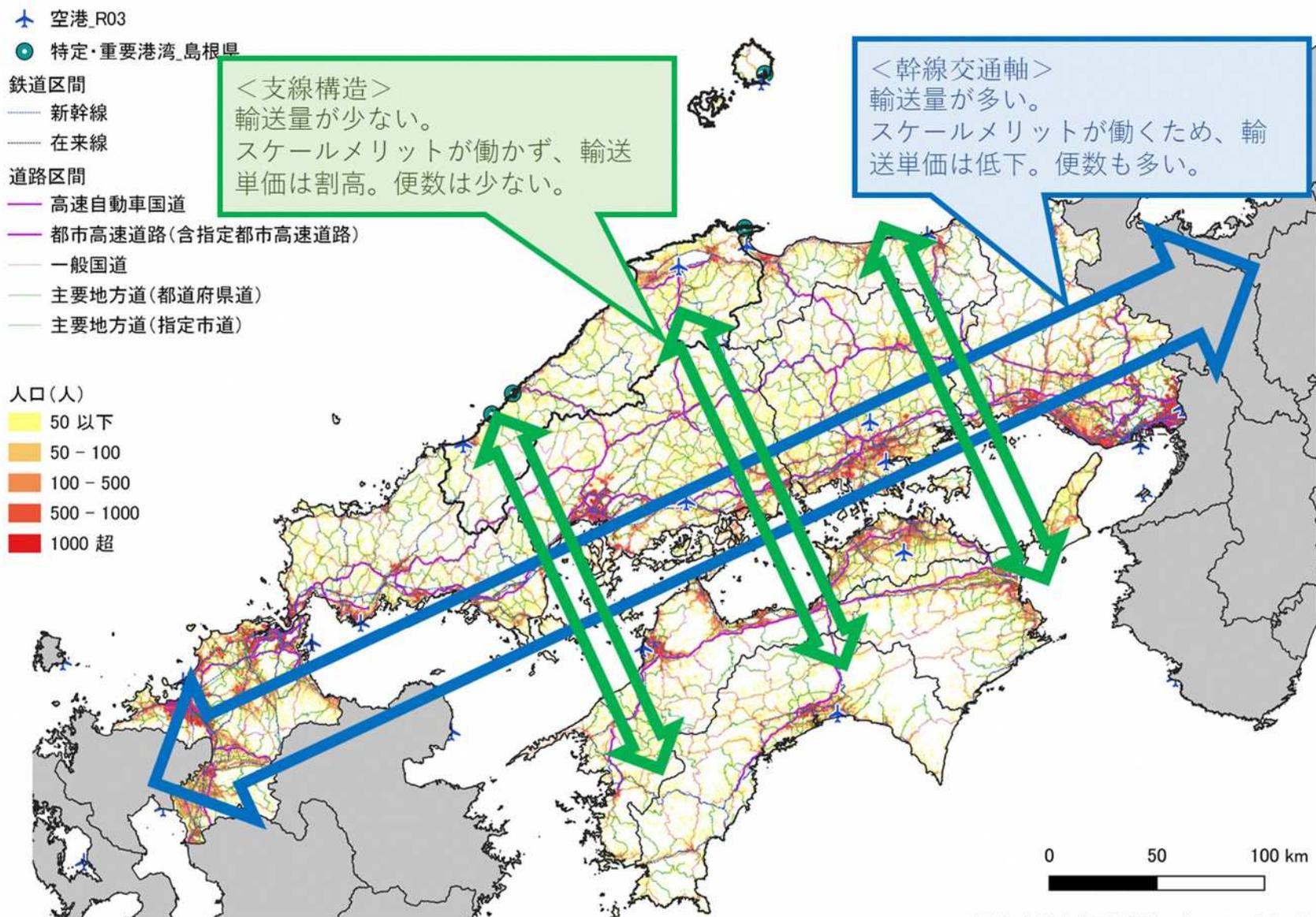
### ○貨物流動に関するデータ

- －「貨物地域流動調査」
- －「全国貨物純流動調査(物流センサス)」 等

### ○物流機能集積に関するデータ

- －物流業の就業者数(国勢調査・経済センサス)
- －事業者数、車両数(運輸局調べ)
- －倉庫保管面容積(倉庫統計) 等

# 統計にみる島根県の物流

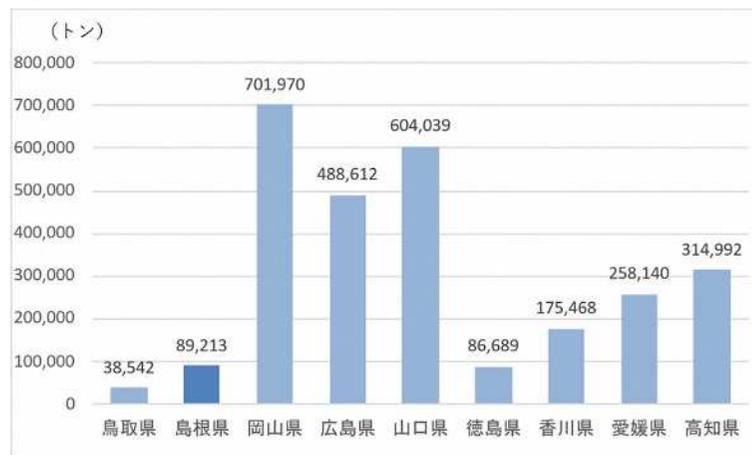


(資料)総務省「国勢調査4次メッシュ令和2年」

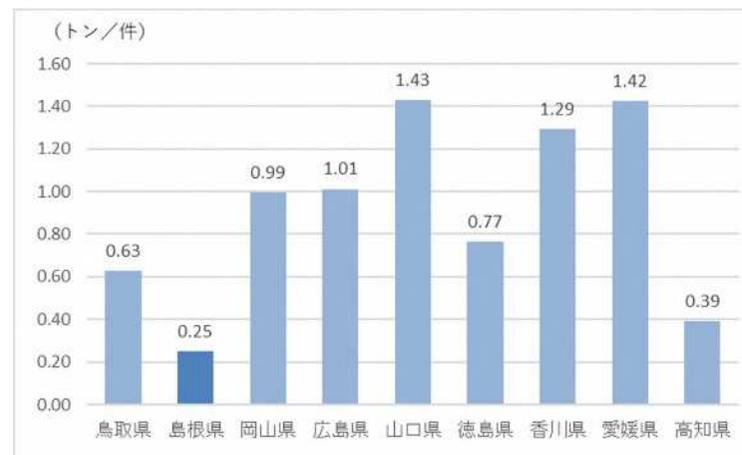
# 統計にみる島根県の物流

## ○貨物量が少ない／物流機能の集積が薄い

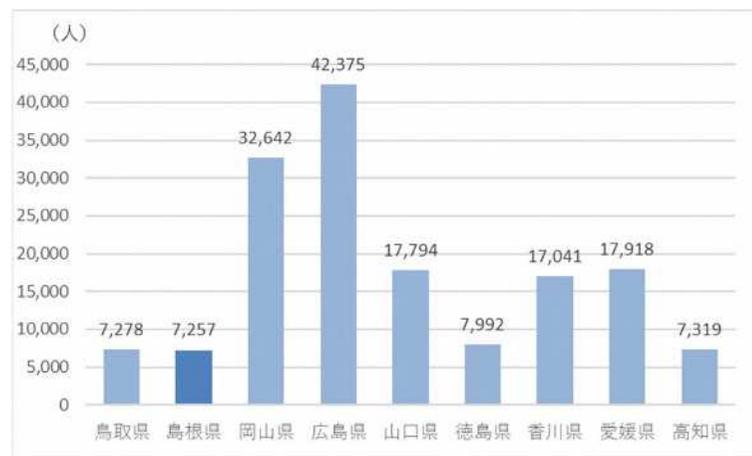
発ベース輸送量(トン数)－全機関－



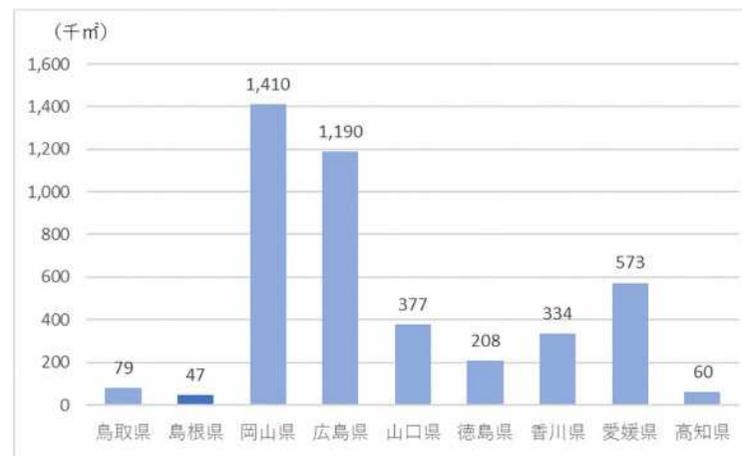
発ベース輸送ロット(件数あたりトン数)－全機関－



道路貨物運送業 従業者数



普通倉庫保管内容積



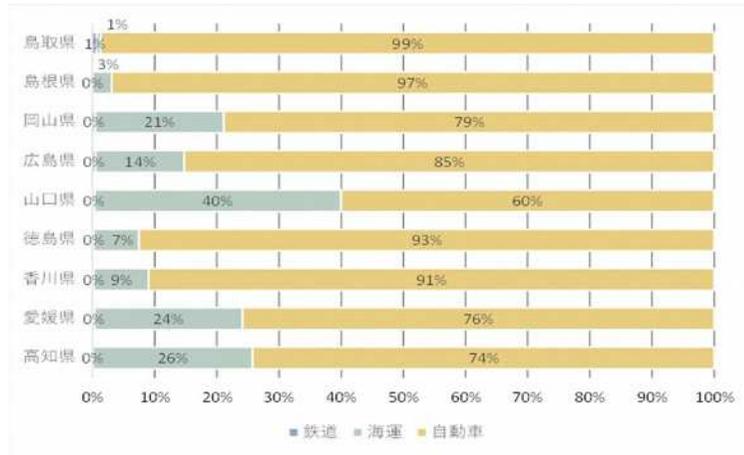
資料:「全国貨物純流動調査(物流センサス)」(2021年)

資料:「経済センサス - 活動調査 令和3年経済センサス」(2021年)、中国運輸局「運輸要覧」(2021年)、中国運輸局「運輸要覧」(2021年)

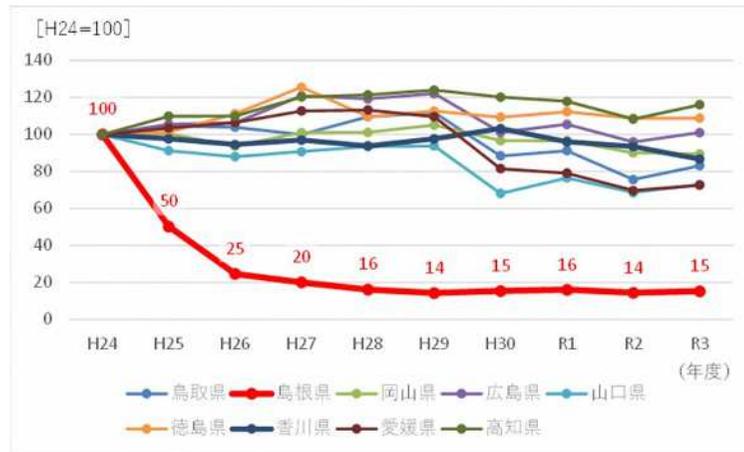
# 統計にみる島根県の物流

## ○トラックへの依存

発ベース輸送機関分担



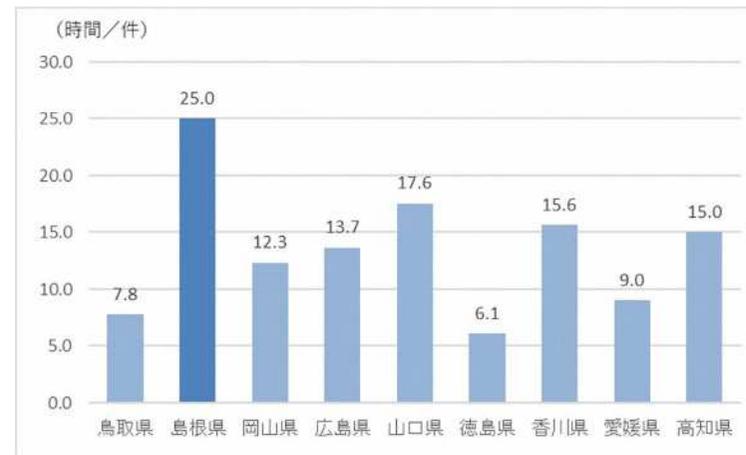
発ベース貨物量の推移\_鉄道(H24=100)



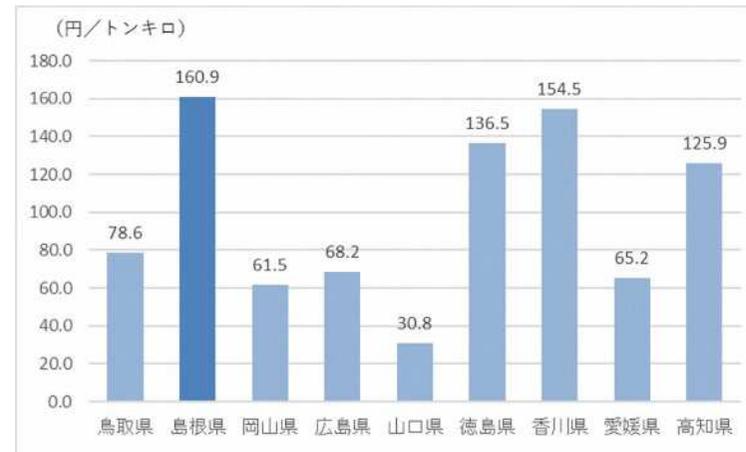
資料:国土交通省「貨物・旅客地域流動調査」(2021年)

## ○物流サービスの弱さ

発ベース輸送時間(件数あたり時間)



発ベース輸送単価(トンキロあたり円)



資料:「全国貨物純流動調査(物流センサス)」(2021年)

## 統計にみる島根県の物流(まとめ)

- 貨物量が少ない
- 小規模なトラック事業者が多い
- 県内の倉庫面積が少ない
- 海運・鉄道輸送のウェイトが低く、自動車輸送に依存
- 非効率輸送が行われている様子がうかがわれる
  - 島根県発貨物の輸送ロットは小さい
  - 島根県発貨物の輸送時間は長い
  - 島根県発貨物の輸送単価は高い

# 県内企業へのアンケート調査

## ① ねらい

トラックドライバーの時間外労働の上限規制の適用に伴う、輸送能力の不足による物流のひっ迫、物流コストの高騰等が生じる「物流の2024年問題」を踏まえ、また県内物流事業者や荷主事業者への影響を軽減し、持続可能な物流を実現していくことを重要な課題として捉え、島根県内の物流に携わる事業者を対象に、物流の課題認識と取組状況を把握するため、アンケートを実施した。

## ② 実施方法

◆実施期間：令和5年9月20日(火)～10月10日(火)

◆調査方法：郵送による配布、郵送回収およびWEBサイトへの直接入力

◆調査内容：

- \* 物流の実態について
- \* 物流2024年問題について
- \* 商慣行の見直しについて
- \* 物流の効率化について
- \* 多様な人材の確保について(物流事業者のみ)
- \* 希望する支援施策について 等

◆配布・回答数

一荷主 : 発送数: 2,095社、回収数 : 501社、回収率: 23.9%

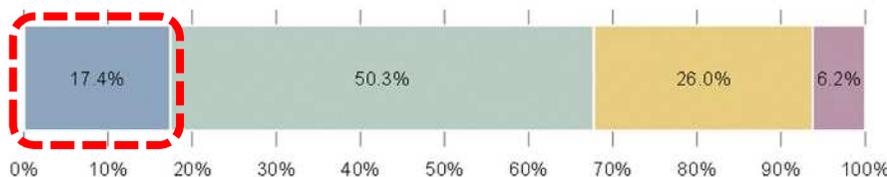
一物流事業者 : 発送数: 305社、回収数 : 77社、回収率: 25.2%

一全体数 : 発送数: 2,400社、回収数 : 578社、回収率: 24.0%

# 県内企業へのアンケート調査

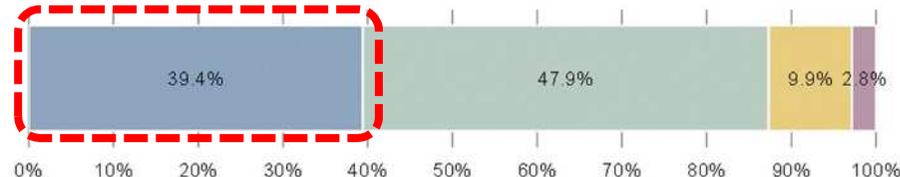
## ○物流2024年問題の認知度

荷主



■ 知っている、十分に内容を理解できている ■ 知っている、ある程度内容を理解できている  
■ 知っているが、あまり内容を理解できていない ■ 知らない、分からない

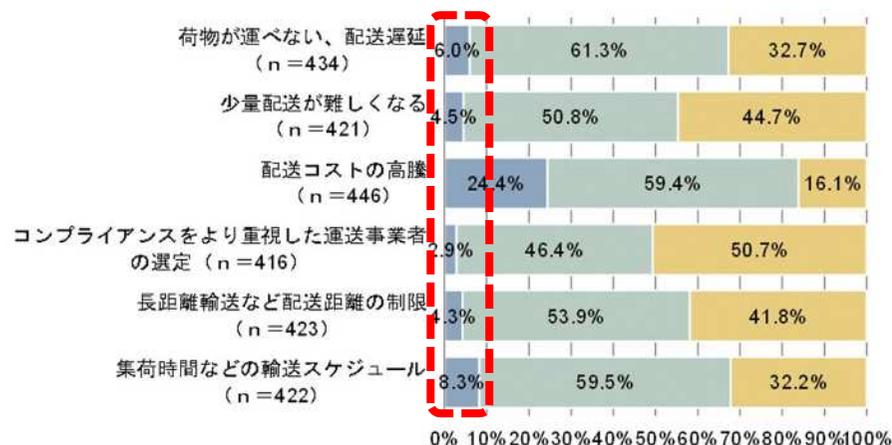
物流事業者



■ 知っている、十分に内容を理解できている ■ 知っている、ある程度内容を理解できている  
■ 知っているが、あまり内容を理解できていない ■ 知らない、分からない

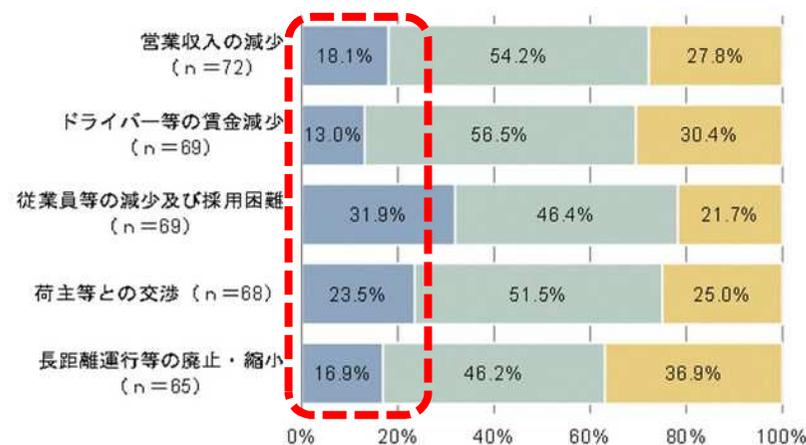
## ○物流2024年問題により懸念される影響

荷主



■ すでに影響が出ている ■ 今後、影響が出ると考えている ■ 影響なし

物流事業者

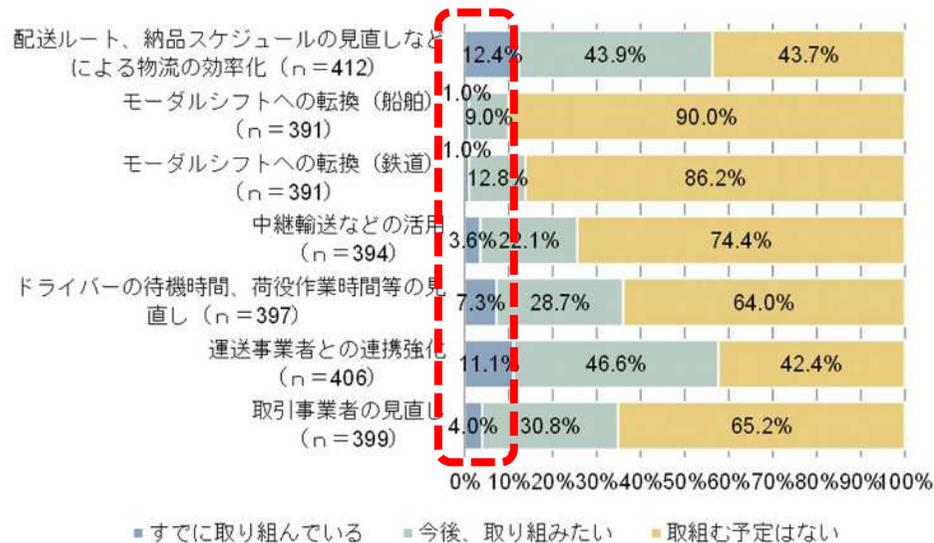


■ すでに影響が出ている ■ 今後、影響が出ると考えている ■ 影響なし

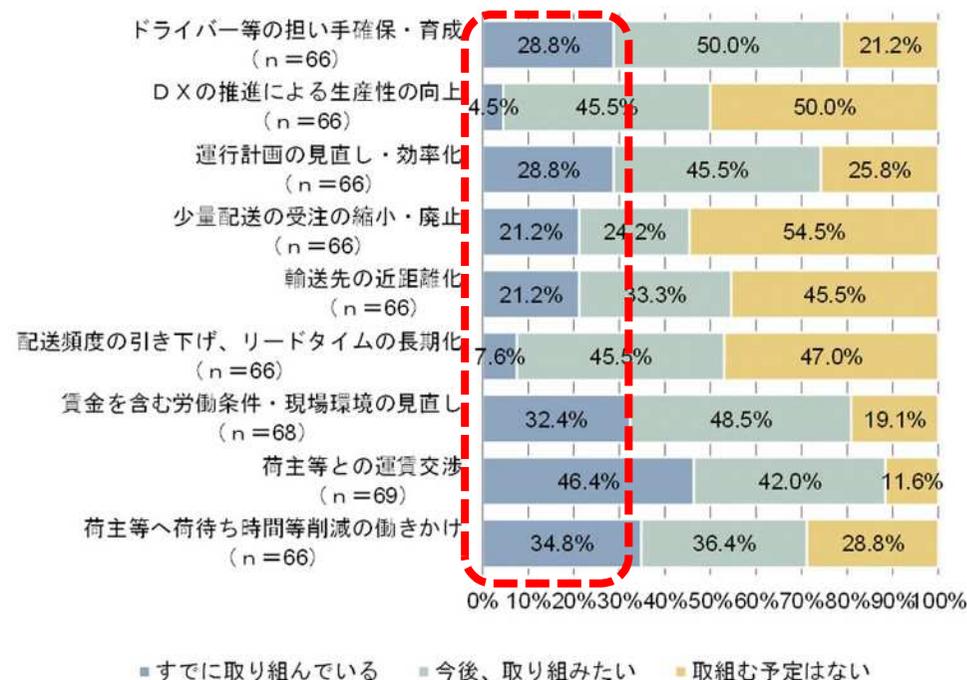
# 県内企業へのアンケート調査

## ○物流2024年問題への対応状況

荷主



物流事業者

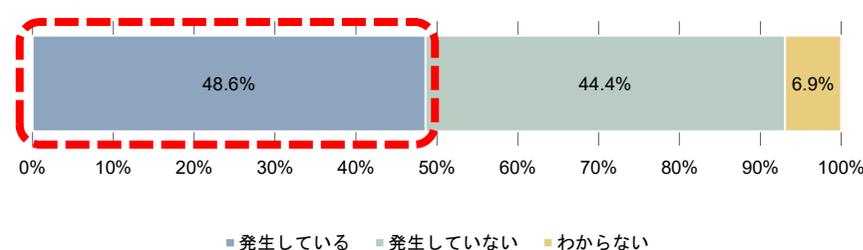


## ○意識のズレ (荷待ちの発生状況)

荷主



物流事業者



# 県内企業へのアンケート調査

## ○物流2024年問題×取り組み状況（荷主企業の例）

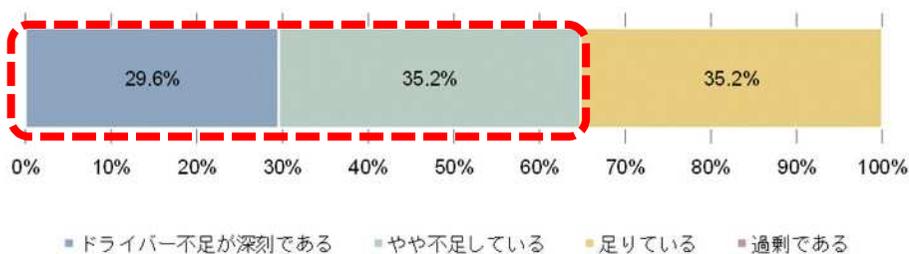
		知っている、十分に内容を理解できている	知っている、ある程度内容を理解できている	知っているが、あまり内容を理解できていない	知らない、分からない	有効回答（件数）
配送ルート、納品スケジュールの見直しなどによる物流の効率化	すでに取り組んでいる	31.4%	56.9%	11.8%	0.0%	51
	今後、取り組みたい	21.3%	56.2%	22.5%	0.0%	178
	取組む予定はない	12.4%	45.8%	30.5%	11.3%	177
	有効回答	18.7%	51.7%	24.6%	4.9%	406
モーダルシフトへの転換（船舶）	すでに取り組んでいる	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	4
	今後、取り組みたい	30.3%	57.6%	12.1%	0.0%	33
	取組む予定はない	16.7%	52.3%	25.3%	5.7%	348
	有効回答	18.2%	52.7%	23.9%	5.2%	385
モーダルシフトへの転換（鉄道）	すでに取り組んでいる	25.0%	75.0%	0.0%	0.0%	4
	今後、取り組みたい	27.1%	56.3%	14.6%	2.1%	48
	取組む予定はない	16.8%	52.0%	25.5%	5.7%	333
	有効回答	18.2%	52.7%	23.9%	5.2%	385
中継輸送などの活用	すでに取り組んでいる	28.6%	64.3%	7.1%	0.0%	14
	今後、取り組みたい	30.2%	46.5%	23.3%	0.0%	86
	取組む予定はない	14.5%	53.3%	25.3%	6.9%	289
	有効回答	18.5%	52.2%	24.2%	5.1%	389
ドライバーの待機時間、荷役作業時間等の見直し	すでに取り組んでいる	31.0%	55.2%	13.8%	0.0%	29
	今後、取り組みたい	25.7%	57.5%	15.0%	1.8%	113
	取組む予定はない	13.2%	50.8%	28.8%	7.2%	250
	有効回答	18.1%	53.1%	23.7%	5.1%	392
運送事業者との連携強化	すでに取り組んでいる	33.3%	57.8%	8.9%	0.0%	45
	今後、取り組みたい	16.1%	58.6%	23.7%	1.6%	186
	取組む予定はない	15.9%	44.7%	29.4%	10.0%	170
	有効回答	18.0%	52.6%	24.4%	5.0%	401
取引事業者の見直し	すでに取り組んでいる	37.5%	56.3%	6.3%	0.0%	16
	今後、取り組みたい	19.0%	60.3%	20.7%	0.0%	121
	取組む予定はない	16.7%	49.8%	26.5%	7.0%	257
	有効回答	18.3%	53.3%	23.9%	4.6%	394
何から取組んで良いのかが分からない	何から取組んで良いのかが分からない	3.9%	46.1%	36.8%	13.2%	76
	有効回答	3.9%	46.1%	36.8%	13.2%	76

（注）赤色：有効回答平均値から10ポイント以上を上回る  
水色：有効回答平均値から10ポイント以上を下回る

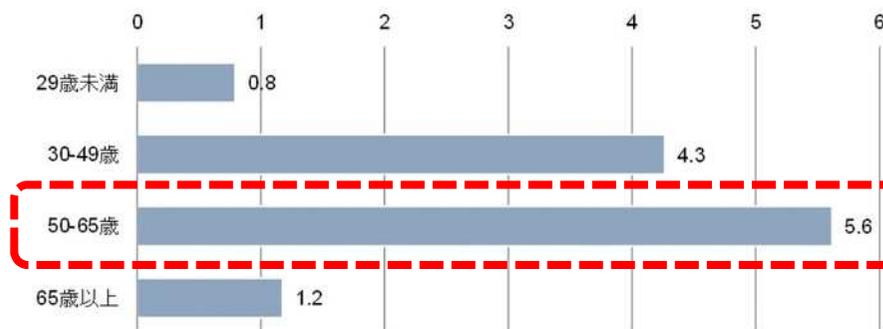
# 県内企業へのアンケート調査

## ○物流事業者の経営状況

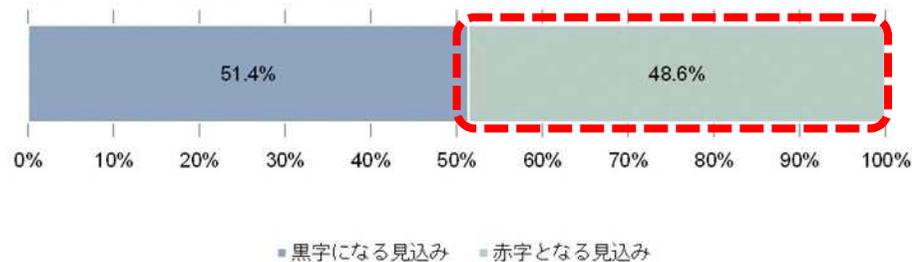
ドライバーの充足度



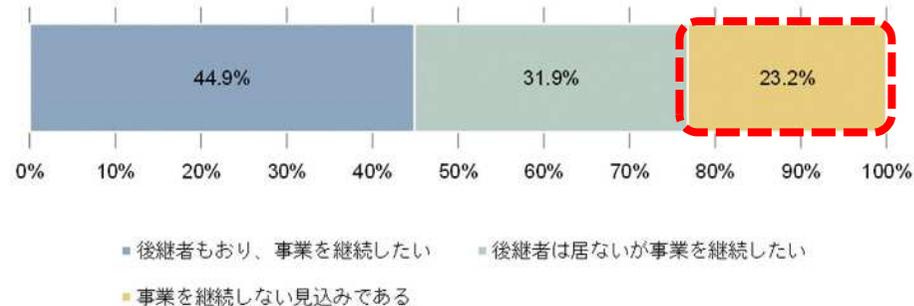
年齢構成別ドライバー数



今期の営業利益の見通し



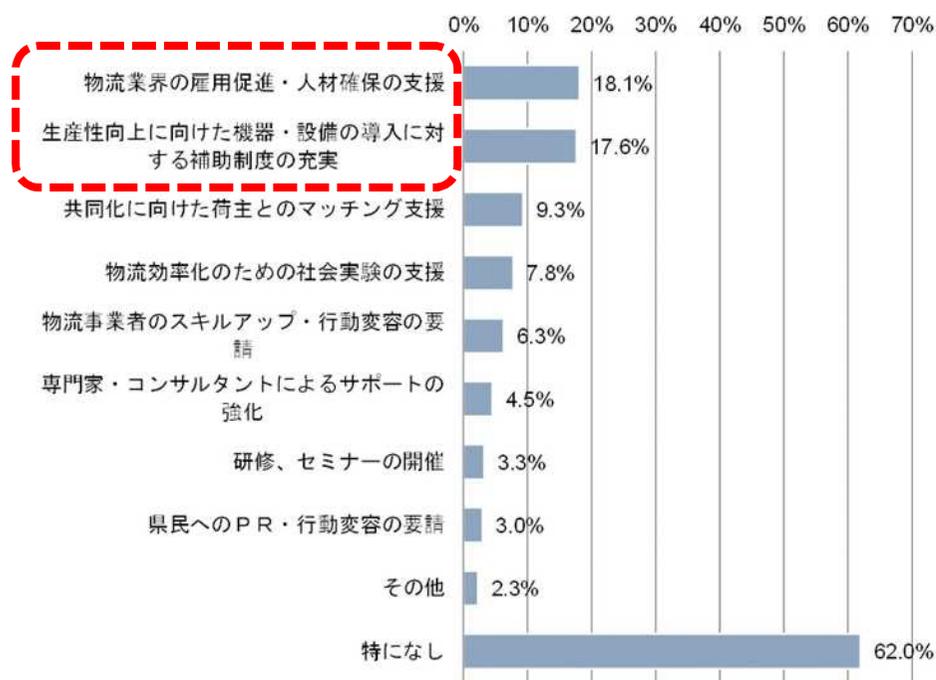
事業継続について



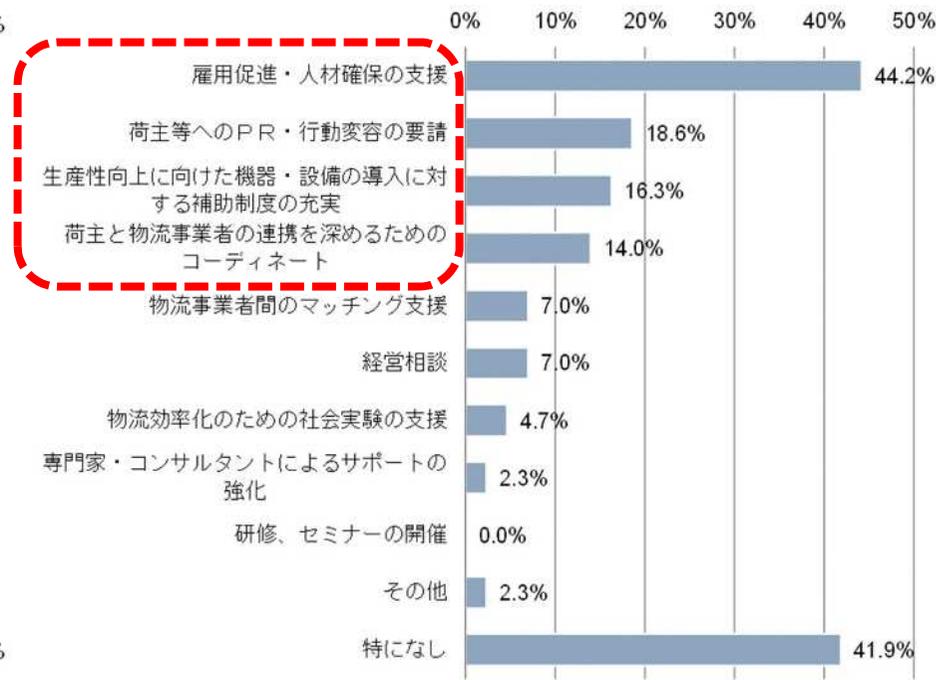
# 県内企業へのアンケート調査

## ○希望する支援施策

荷主



物流事業者



# 県内企業へのアンケート調査(まとめ)

## (荷主)

- 物流2024問題の認識が低い
- 荷待ちが生じていることへの認識が物流事業者よりも低い
- 物流2024問題の認識が低いため、取り組みが遅れている
- 契約書面化、適正料金收受、運賃交渉面等の理解が得られてない

## (物流事業者)

- 物流2024問題の認識は荷主と比較して高い
- 従業員等の減少及び採用困難、荷主との交渉といった影響が出ている
- 契約書面化、適正料金收受、運賃交渉面で荷主の理解を得る必要あり
- ドライバー不足、高齢化、適正料金收受等の課題は西部地域で深刻
- 適正料金收受等の課題は小規模事業者で深刻
- 営業利益見通しは小規模事業者で深刻

## (共通)

- 荷主と物流事業者の認識に乖離がある

# インタビュー調査

島根県内の物流実態の詳細を把握するため、県内の有力企業又はアンケート調査に回答のあった企業から20社程度に対してヒアリング調査を実施した。

## 【実施概要】

- 実施時期：令和5年 11月
- 実施方法：訪問による聞き取り調査
- 調査項目：企業属性について、物流実態について、物流2024年問題について、物流効率化に向けた取り組みと課題について、物流効率化を阻害する商慣行について、希望する支援施策について 等

# インタビュー調査

## ①農林水産業、食品製造業

### <生鮮食品製造業>

- 宅配便の配達が遅れるようになっている。主要幹線から外れている島根では、集荷に来てくれなくなることを懸念している。遠くに送れないあるいは、**遠くからはまとめて買わないと割に合わなくなる**といった不具合が生じるようになると思う。
- 生鮮食品の物流は厳しくなるのではないかと。**製造方法、冷凍技術を活用して、対応していく必要がある。**
- 品質保持のため、**温度管理、製造方法、CAS冷凍、氷温技術などの技術を導入する必要がある。**
- 資材、原料で調達が難しくなりそうなものは、優先順位を決めて、**在庫として確保**するようにしている。

### <食品製造業(常温)>

- オーダーをいただいてから2日後を納品期限としている店舗があり、**物流事業者からは、もう少しリードタイムが欲しいと頼まれている。**しかし、小売側の要求なので対応できない。
- 西部地域は、物流事業者の拠点がある出雲市あるいは米子市に持ち込んでから、積み替えられるため、1日余分にかかってしまうという問題は物流2024年問題よりも以前から生じている。**西部地域は路線便の拠点が無くなるなど、24年問題を先取りしているような状況にある。**
- 首都圏の小売店からみると、首都圏に近いメーカーの方がリードタイムが短いので、注文への対応に融通が利く。**島根県にある遠隔地のメーカーよりも取引を優先するようになることを懸念**しており、現在、当社の**販売エリアを首都圏から近畿、九州にシフトしようとしている。**

温度管理・品質管理の必要性の高まり、商圏の見直しなど

# インタビュー調査

## ②食品以外の製造業

### <金属製品製造業>

- 運送料金の値上げの話が出ている**。燃料費の上昇分については既に改定済であるが、さらに、値上げの要請はあるだろう。
- 製品の価格転嫁**ができれば、運送料金の上昇にも対応できるが、それができないところが課題。
- ジャストインタイムの要求に対応するため、できるだけ製品を先に仕上げて出荷待ちの状態にしている。**納品先に納期(リードタイム)を伸ばしてもらいたい**と思っている。

### <機械製造業>

- 拘束時間を考慮すると、**島根県から関東圏、仙台方面には、今のリードタイムでは到底運べない**。このため、販売会社に輸送に+1日が必要になるため、注文を早く入れるよう声掛けしている。
- 荷待ちが問題と指摘されているため、午後3~4時に行っていた積み込みを午後1時半には準備できる体制を整え、荷待ちを減らし、出荷時間の繰上に取り組んでいる。**当日生産・当日出荷は辞める予定**である。

### <機械部品製造業>

- 委託先の物流事業者から、**拘束時間を背景に運賃を上げて欲しい**という相談があった。
- 当社の努力だけではどうにもならないので、納品先に交渉し、**納期に余裕をいただくよう依頼**している。
- 現在、**物流事業者**に委託している積込作業は、**当社側が吸収する**必要があると考えている。

工程見直し、リードタイム延長、待ち時間短縮、付帯業務見直しなど

# インタビュー調査

## ③小売・卸売業

### <卸売業>

- 中山間地域の商店が切り捨てられている。送料を負担して仕入れられればまだいいが、**小ロットが理由で取引を切られていることが西部地域には多い**。中山間地域の小売店は存続の危機にある。
- 山間部へ1ケース2~3千円分の商品の配送する際に送料を上乗せするわけにもいかないので、**道の駅などの拠点施設をハブにして、配送を集約化する**くらいしか対応策がないように思う。
- 物流共同化ではないが、週1回の頻度で通常だと送料が1000円かかるエリアに当社の配送ルートに乗せると200~300円で運べるので、相乗りしてもらおうよう、地域の経済団体に働きかけている。

### <卸売業>

- ドライバー不足を背景に、商品を持ってきてもらうこと自体が難しくなっている**。
- 賞味期限が長い商品については、輸送頻度を減らしたり、荷物を分散して一定量をキープしたりできるが、生鮮品については難しい。誰が運ぶのかという問題があるので、**良い物を作っても、どうルートに載せるのが難しくなっている**。

### <小売業>

- 店舗数が減少すれば、**点在する店舗への配送ルートを確保できなくなる**という懸念がある。
- モノが入らないと店舗に苦情が来ることもあるので、消費者に対しては、「**今まで同じように、いつでも商品が当たり前のように店頭に並べるのは難しい**」ということを啓発していく必要がある。

物流施設の確保、物流共同化の必要性、消費者の意識啓発など

# 今後想定されるシナリオ

物流2024年問題(時間外労働の上限規制の導入) **全国の約14%の荷物が運べなくなる**

2030年には供給不足により**全国の約35%の荷物が運べなくなる**

現在の物流の仕組みを維持しようとする<sup>と</sup>と料金割増し、サービス低下が生じる

**地方部は物流クライシスが加速する懸念あり**

今、ここ

しかし、2023年現在、荷主企業は物流を軽視している

## シナリオ①: 物流を軽視したまま

- ・大手物流事業者が撤退
- ・地場の物流業も人手不足で供給不足
- ・隣接県の物流サービスを利用、または自家輸送により、物流単価がさらに上昇
- ・その他、郵便、宅配輸送しか使えない
- ・輸送頻度が減少
- ・リードタイムも長くなる
- ・出荷できないエリアが発生
- ・調達できない資材・商品が発生
- ・物流業界の雇用が進まない
- ・県内で物流サービスに起因する廃業、企業転出が加速
- ・物流業の廃業が加速

2030年「35%以上の荷物が運べなくなる」

## シナリオ②: 物流危機を理解し、回避措置を講じる

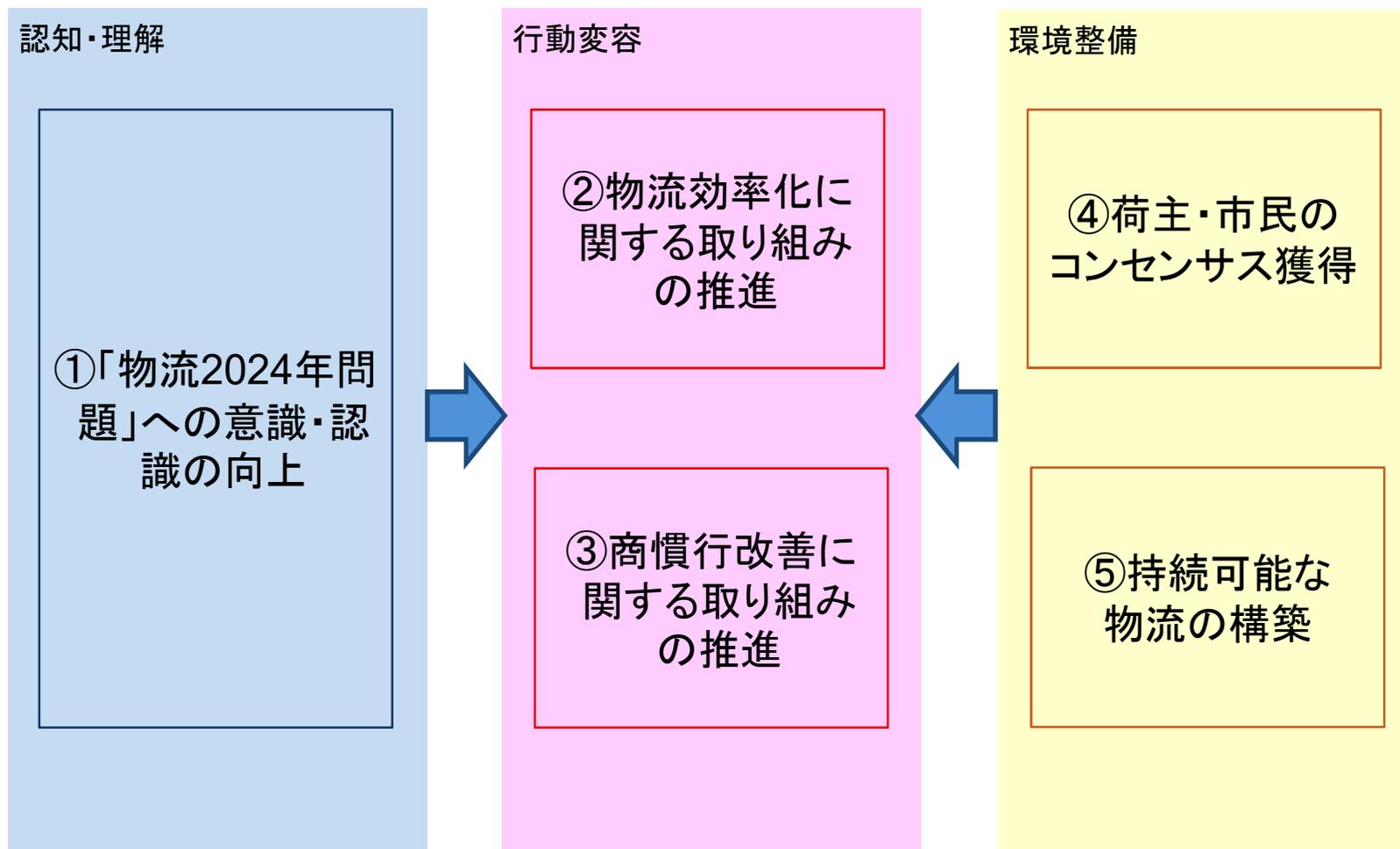
- ・DX化・自動化・標準化が進み、共同輸送によるスケールメリットが発生
- ・適正運賃收受により物流単価は上昇するが、サービスの低下は回避
- ・リードタイムは長くなるが、荷主との合意形成が図られ、品質管理も徹底
- ・出荷できないエリアは発生しない
- ・調達できない資材・商品も発生しない
- ・省力化・省人化が進むとともに、女性・高齢者の参加により、人手不足がくい留まっている
- ・廃業は最低限に留まる
- ・物流サービスに起因する企業転出・移転は最低限に留まる

2030年「現状の輸送能力を確保・維持」

物流危機を回避するための**早急な対策が必要**

# 物流2024年問題にどのように備えるか

課題の構造



# 県内企業は物流2024年問題にどのように備えるか

①「物流2024年問題」への意識・認識の向上

- 物流サービスの供給不足を知る
- 地方部、中山間地域では影響が先行する傾向あり
- 物流は産業を支えるインフラであることの認識

②物流効率化に関する取り組みの推進

- 長時間勤務の把握
- 荷役時間、待機時間の見える化
- 必要な設備投資、人材投資の実施
- 物流共同化、物流拠点の共有・再編
- 混載サービスの活用

③商慣行改善に関する取り組みの推進

- リードタイム延長、在庫レスの見直し
- 過度なサービス水準の見直し
- 物流付帯業務の洗い出し

④荷主・市民の  
コンセンサス  
獲得

- 納品先(着荷主)、調達先(発荷主)、物流事業者の協調

⑤持続可能な  
物流の構築

- 適正運賃收受・価格転嫁円滑化
- 運送契約の書面化
- 貨客混載

# 物流2024年問題にどのように備えるか

実現に向けた推進体制

