

「物流の2024年問題」に関する講演 ～物流改革は進んだのか？～

東京事務所行政課農産物プロモーショングループ

運送ドライバーの業務をデジタルの力で支援する製品・サービスに特化した展示会「運輸安全・物流DX EXPO」（主催：株式会社リックテレコム）が2025年5月28日（水）～30日（金）に東京ビッグサイト（東京都江東区）で開催されました。取材した30日（金）は「物流改革は進んだのか。物流が抱える課題と今後の方向性。」（講師：流通経済大学 流通情報学部教授 矢野裕児氏）の講演がありましたので、その概要を紹介します。

1 「物流の2024年問題」の影響について

「物流の2024年問題」から約1年が経過した。2024年度は輸送能力（営業用トラックの輸送トン数）がコロナ前の2019年度と比較して約4.0億トン不足するという試算であった。しかし、2024年度の実績（推計値）は、2019年度と比較すると輸送量は約3.0億トン減少し、積載効率の向上により約2.5億トン増えたため、輸送能力の不足はみられず、物流の大きな停滞は発生しなかった。

トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間は、2024年度は2020年度と比較して運転時間は40分短くなったが、荷待ち時間、荷役時間は変わらなかった。運転時間が短くなった要因は、長距離輸送の減少、高速道路利用率の増加等であった。



流通経済大学の矢野教授の講演

2 「物流の2024年問題」の解決の鍵は、物流DXの推進

物流業務においても、デジタル技術の活用（物流DX）が進んでいる。物流DXが一層進むことにより、業務の「見える化」（数値等の客観的なデータによる可視化）や情報共有による企業内の部門間連携・企業間の連携が図られ、物流業務の効率化や最適化が大きく進展することが期待できる。

物流DX推進には、前提条件としてハード面（パレットや輸送箱等のサイズの標準化等）とソフト面（伝票、バーコード、データ等の標準化）の双方での標準化が必要である。標準化により「見える化」が可能となり、ロジスティクス（logistics: 物流管理）をデータドリブン（Data Driven: 収集したデータに基づき意思決定をする手法）に転換することが可能となる。

当グループが常駐する大田市場では、「物流の2024年問題」に先立ち、トラック荷下ろし予約システムを2018年から導入しています。また、青果卸売会社の共同荷受体制が構築され、混載便の一括荷下ろしにより、並び直しによる荷待ち時間の削減や荷受け側が連携して商品を共同管理することで効率化も図られています。国が標準化を進めている11型パレット（JIS規格による1.1m×1.1mのパレット）についても、着実に導入が進んでいます。その結果、従来は2～3時間あった荷待ち時間が、現在では平均1時間以内となっています。

物流の課題の多くは先送りされているようですが、一部の業界団体や企業で改革が進んでいることは確かであり、今後、物流改革は着実に進んでいくものと思われま