

物流2024年問題の医薬品業界への影響と 考えられる対応について

厚生労働省 医政局

医薬産業振興・医療情報企画課

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

1. 医薬品流通の課題

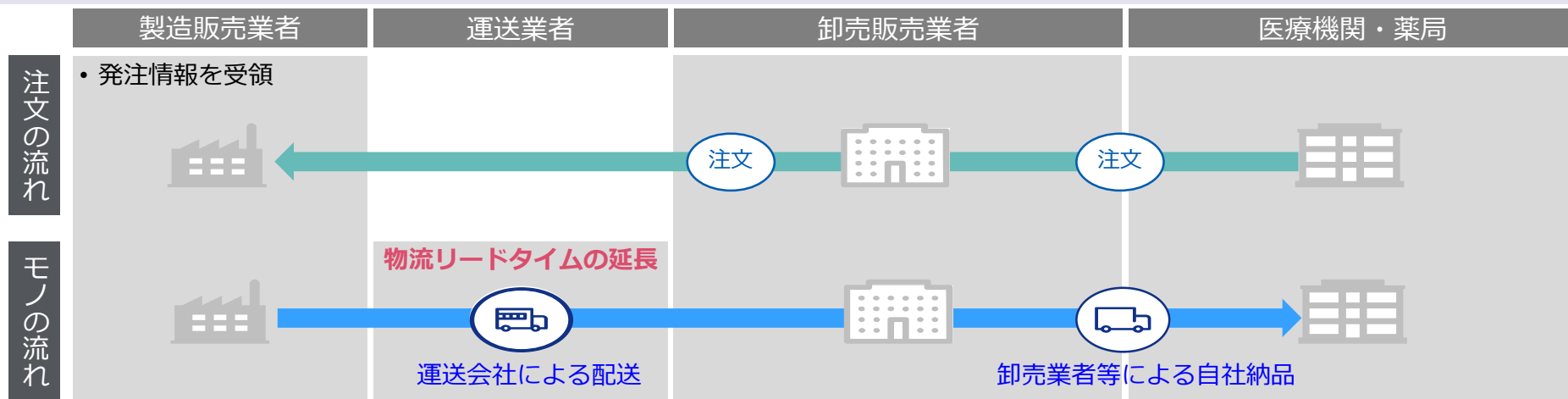
➤ 物流2024年問題により生じうる医薬品業界への影響

2. 考えられる対応

➤ 2024年4月に向けて取りうる対応について

物流2024年問題により生じうる医薬品業界への影響（1/2）

医療機関等が医薬品を発注してから、納品されるまでには多くの流通関係者が関与しているため、物流2024年問題の「輸送力の低下」による様々な影響を受ける可能性がある。



	要因	課題	想定される医薬品流通への影響
2024年問題に起因	輸送力の低下	<ul style="list-style-type: none"> • 残業時間規制に伴う運転手の不足により、トラックなどが不足し、国内輸送手段の確保が困難となる • 残業時間規制により、1日に運行できるトラック便数が減り、1日あたりの納品回数が減少する • 残業時間規制により、長距離区間での輸送において、荷物を1日で運ぶことができず、物流リードタイムが長くなる 	<ul style="list-style-type: none"> • 発送から納品までの配送に係るリードタイムが長くなる
			<ul style="list-style-type: none"> • 輸送に携わる人材不足により、輸送品質をこれまでどおりに維持することが難しくなり、外装ダメージの増加など、輸送業務の品質が低下する恐れがある
			<ul style="list-style-type: none"> • 例として、これまで同一の場所に1日数回配送を行っていたが、従来通りの回数の配送が困難となるなど、納品タイミングの柔軟性（頻度・時間など）が損なわれる

物流2024年問題により生じうる医薬品業界への影響（2/2）

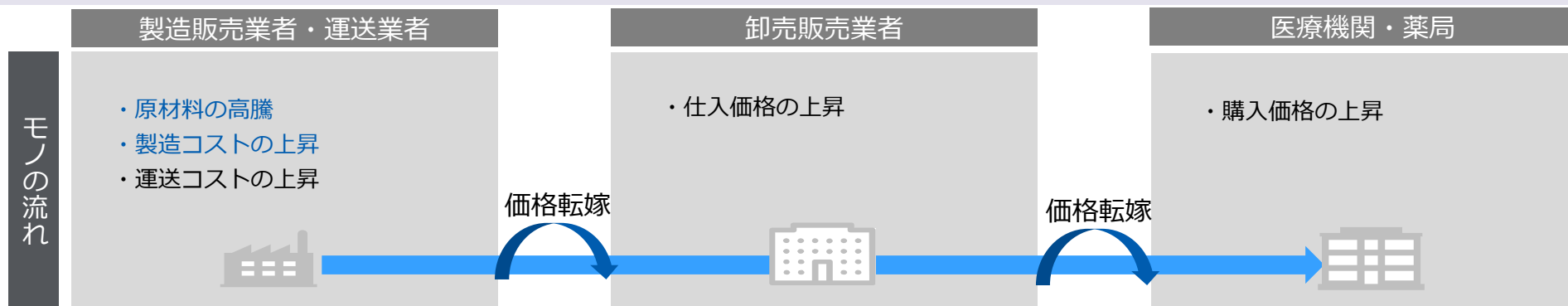
凡例

赤字：2024年問題に起因

青字：社会情勢に起因

黒字：複合的

医薬品のサプライチェーン上の各所で生じうるコスト上昇は「物流2024年問題」に加え、社会情勢の変化（燃料費高騰、円安、インフレ、人件費の上昇等）によるコスト上昇も大きく影響を受ける。



	要因	課題	想定される医薬品流通への影響
2024年問題に起因	物流コストなどの増加	<ul style="list-style-type: none"> 運送会社の法令遵守やトラックドライバー確保のための賃金負担増が物流コストにも反映され、物流コストが増加する 運送業者が自社の経営維持のため、増加コストを運賃に転嫁する 	<ul style="list-style-type: none"> 運送業者のコスト増及び運賃への転嫁により、医薬品の製造や販売に関わる企業の物流コストが上昇し、医療機関・薬局への販売価格への価格転嫁につながる
		<ul style="list-style-type: none"> 昨年からの燃料費の急騰による製品価格の値上げは引き続き行われている 円安による輸入品の高騰 日本国内におけるインフレ転換（物価上昇、人件費上昇等） 	<ul style="list-style-type: none"> 燃料費高騰、原材料費高騰、人件費上昇等により製造コスト、物流コストの上昇により、医薬品の仕入価格の高騰が起き、医療機関・薬局への販売価格への価格転嫁につながる

1. 医薬品流通の課題

- 物流2024年問題により生じうる医薬品業界への影響

2. 考えられる対応

- **2024年4月に向けて取りうる対応について**

2024年4月に向けて取りうる対応策（1/2）

凡例	製販：製造販売業者
	卸：卸売販売業者
	医療：医療機関・薬局

物流2024年問題により医薬品業界において生じる課題に対し、以下のような対応策が考えられるのではないかと。

2024年問題に起因

すでに生じている/ 今後生じることが想定される課題	#	対応策	実施主体		
			製販	卸	医療
<div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">配送/納品に対する影響</div> <ul style="list-style-type: none"> • <u>配送に係るリードタイムが長くなる</u> • <u>輸送業務の品質が低下する</u> • <u>納品するタイミングの柔軟性（頻度、時間など）が維持できなくなる</u> 	1	【配送リードタイム延長を加味した早期発注】 ・ 現在の運用と比較して、医薬品の配送/納品に長いリードタイムがかかるため、 卸、医療機関・薬局がリードタイムを加味した発注 を行う	-	✓	✓
	2	【納品ルールの緩和】 （時間指定や場所、軽微な箱汚れ、ロット指定等） ・ 厳しすぎる納品ルール を設けている場合は、これを 緩和する	-	✓	✓

2024年4月に向けて取りうる対応策（2/2）

凡例	製販：製造販売業者 卸：卸売販売業者 医療：医療機関・薬局
----	-------------------------------------

物流2024年問題により医薬品業界において生じうる課題に対し、以下のような対応策が考えられるのではないかと。

	すでに生じている/ 今後生じうるが想定される課題	#	対応策	実施主体			
				製販	卸	医療	
2024年問題に起因	コストに対する影響	5	【コストの価格転嫁の受け入れ】 <ul style="list-style-type: none"> 昨今の物価や人件費の上昇に加え、2024年問題を起因として生じる配送（通常配送・緊急配送）におけるコストの増加について、適切な価格転嫁等により、サプライチェーン全体でコストを負担していくことが重要である 価格交渉の申出があった場合には適切に応じ、コストの上昇分を考慮した上で、十分に協議を行い、適切な価格決定に取り組む 	✓	✓	✓	
社会情勢に起因			6	【物流コストの見える化を促進する】 <ul style="list-style-type: none"> 取引先に対し、物流コストに係る情報を適切に提供することで、情報の透明化を行い、物流コスト上昇分についての適切な価格決定に向けて取り組むほか、物流コスト削減に向けて取り組む 	✓	✓	-
医薬品流通の特性に起因			7	【不採算要望の活用】 <ul style="list-style-type: none"> 診療報酬上既に設けられている、製販業者からの不採算要望に係る制度（原価計算方式による償還価格の見直し）について適切に活用する 	✓	-	-

業界団体による対応策を踏まえた、医薬品業界での取組について

その他、一般的な物流の効率化のために他業界の業界団体により実施されている対応策を参考にすると、医薬品業界においては、以下のような取組を行うことが考えうるのではないかと。

凡例 ○ : 実施実績あり ✓ : 考えられる取組の内容

対応策*1	業界団体										実施主体		
	日本自動車工業会*2*3	日本電機工業会*3	日本化学工業協会*2*3	日本製紙連合会*2	日本建材・住宅設備産業協会*2	全国農業協同組合連合会*2	全国中央市場青果卸売協会*2	食品物流未来推進会議*3	日本加工食品卸協会*2*3	日本スーパーマーケット協会*2	日本鉄鋼連盟*2	製販/運送	卸
物流データ可視化								○		○		✓	✓
バース予約システム導入			○	○				○				✓	✓
荷役作業削減			○	○				○		○	○	✓	✓
パレット化			○			○	○			○		✓	✓
外装表示の標準化							○	○				✓	
拠点配置・ルート見直し		○							○			✓	✓
共同配送	○	○	○	○	○				○	○		✓	✓
モーダルシフト		○	○	○		○	○				○	✓	✓
中継地点の設置				○		○						✓	✓
時間指定の柔軟化				○	○				○			✓	✓
リードタイムの延長				○				○	○	○		✓	✓
積載効率の向上	○	○	○					○		○		✓	✓

*1 業界団体発表資料に記載のある対応策のうち、複数の業界団体によって実施されている対応策を記載

*2 出所：国土交通省「持続可能な物流の実現に向けた検討会」業界団体発表資料
https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn1_000023.html

*3 出所：経済産業省「第5回 総合資源エネルギー調査会 省エネルギー・新エネルギー分科会省エネルギー小委員会 荷主判断基準ワーキンググループ」資料
https://www.meti.go.jp/shingikai/enecho/shoene_shinene/sho_energy/ninushi_wg/005.html

参考：対応策の詳細

業界団体による対応策の詳細は以下のとおり。

対応策	対応策の詳細
物流データ可視化	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点間輸送量、誤出荷率、積載率など様々な物流データを分析・可視化し物流コスト等の情報を把握することで物流管理を強化する
バス予約システム導入	<ul style="list-style-type: none"> ・トラックバス予約システムを導入することで、ドライバーの荷待ち時間を削減する
荷役作業削減	<ul style="list-style-type: none"> ・荷積みスペースの拡充、無人荷役機器の導入、トレーラーの活用等によりドライバーの荷役作業を効率化する
パレット化	<ul style="list-style-type: none"> ・荷姿をパレット化することで荷役時間を短縮し、輸送効率を向上させる
外装表示の標準化	<ul style="list-style-type: none"> ・外装のレイアウトや表示項目を標準化することで、検品作業やピックアップ作業を効率化する
拠点配置・ルート見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・コストやサービスレベルを考慮し、サプライチェーン全体の拠点配置やルートを見直すことで輸送効率を向上させる
共同配送	<ul style="list-style-type: none"> ・複数の物流事業者・荷主が連携し、輸送モードを共有し、積載率及び実働率を向上させる
モーダルシフト	<ul style="list-style-type: none"> ・トラック等自動車で行われている貨物輸送を鉄道や船舶の利用へ転換することで、省人化を促進する
中継地点の設置	<ul style="list-style-type: none"> ・長距離輸送において、中間地点でドライバーや貨物を交代することで、ドライバーの長時間労働を解消する
時間指定の柔軟化	<ul style="list-style-type: none"> ・集荷や納品の時間指定を柔軟化することで輸配送の集約など効率的な配車を実施できるようにする
リードタイムの延長	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送網の集約やモーダルシフト等を実施するため、リードタイムを延長し輸送負荷を軽減する
積載効率の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・梱包荷姿の小型化・軽量化設計、コンテナの設計等により積載効率を向上させる ・配送拠点向けに製品を出荷する際、案件ごとの個別出荷を集約出荷へ切り替える

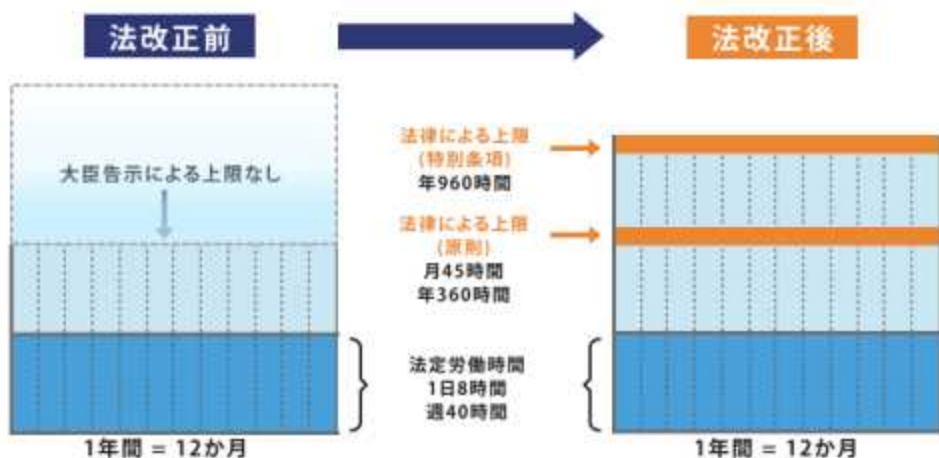
【参考】物流2024年問題

『物流2024年問題』とは、自動車運転業務についても適用開始となる働き方関連法「時間外労働の上限規制」（2024年4月1日施行）に伴って発生する物流課題のことをいう

概要

- トラックドライバーの年間労働時間は全産業平均に比べ2割程度長く、労災請求件数、支給決定件数ともに最も多い業種となっており、労働環境を改善する必要がある
- 2024年度からトラックドライバーに**時間外労働の上限（休日を除く年960時間）規制**が適用される
- トラックドライバーの労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間、休息时间等の基準を定める「**自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）**」についても、上記を踏まえて見直しが行われる
- 中小企業においても時間外労働が月60時間を超えた場合、**50%以上の割増賃金の支払い義務**が適用される（2023年4月から開始済み） ※ 日本の運送業者の99.9%は中小企業

時間外労働上限の規制



「改善基準告示」の見直し内容（抜粋）

	現行	見直し後
1年の拘束時間	3,516時間	原則：3,300時間
1か月の拘束時間	原則：293時間 最大：320時間	原則：284時間 最大：310時間 <small>(1年の拘束時間が3,400時間を超えない範囲で年6回まで) ※284時間を超える日が3か月を超えて連続しないこと。 ※月の時間外・休日労働が100時間未満となるよう努める。</small>
1日の休息时间	継続8時間	継続11時間を基本とし、9時間下限 <small>※長時間・正付時の運行の場合は、運行を早く切り上げ、まとまった休息をとれるよう例外を規定。</small>