

飼料輸送の合理化に関する全国連絡会議

飼料輸送に関する課題と要望

令和8年10月5日



目 次

- ・ **トラック運送業界の現況について**
- ・ 全日本トラック協会飼料部会について
- ・ 飼料・畜産輸送の現況・課題について

不足する輸送能力

物流の2024年問題



時間外労働年960時間
上限規制



改善基準告示
見直し



月60時間超時間外労働
割増率50%へ引き上げ
(2023年4月)

“何も対策をしないと” 運べなくなるかもしれない

N X 総合研究所		野村総合研究所	
改正改善基準告示に基づく拘束時間 原則 年 3,300 時間に対応した場合の試算		時間外労働の上限規制 年 960 時間に対応した場合の試算	
2030 年	34.1 % 不足	2030 年	約 35 % 不足
影響の大きいところとして、 発荷主別では 農産・水産品（32.5%）、特積み（23.6%）、 地域別では 中国（20.0%）、九州（19.1%） が挙げられている。		地域別では特に、東北や四国といった地方部がよりひっ迫し、2030年に 秋田県では約46%、高知県では約42% の貨物が運べなくなる可能性があると考えられている。	

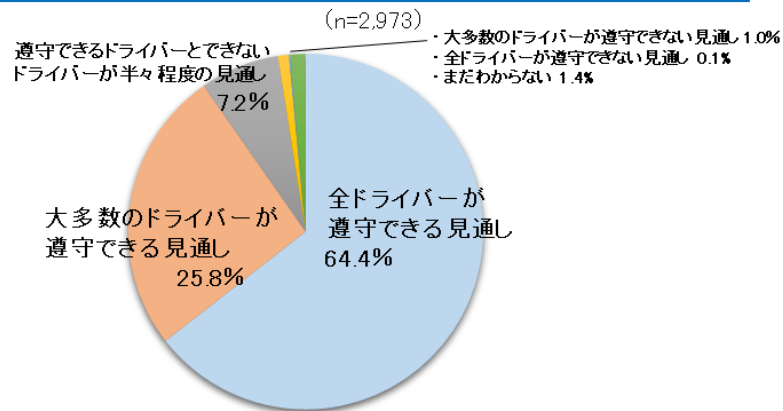
【参考】 3,300 時間 = $\frac{2,340 \text{ 時間}}{\left(\begin{array}{l} \text{1年間の所定労働時間} + \text{1年間の休憩時間} \\ (2,080 \text{ 時間}) \quad (260 \text{ 時間}) \end{array} \right)} + \frac{960 \text{ 時間}}{\left(\begin{array}{l} \text{1年間の時間外労働時間} \end{array} \right)}$

トラック運送事業者の2024年問題対応状況調査

(R7.1全ト協調査)

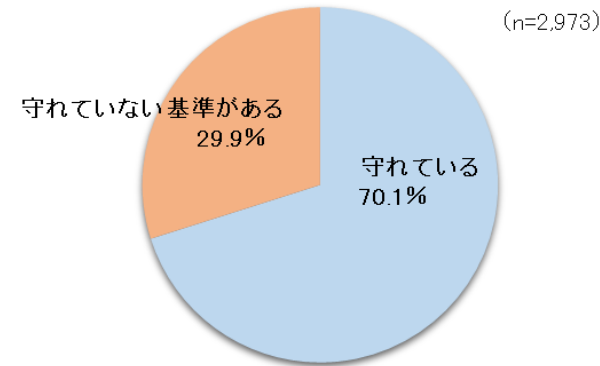
①時間外労働の上限規制(年960時間)の遵守の見通し

「全ドライバーが遵守できる見通し」が最も多く(64.4%)、次に「大多数のドライバーが遵守できる見通し」(25.8%)で、合わせて9割超となった。



②改正改善基準告示の遵守の状況

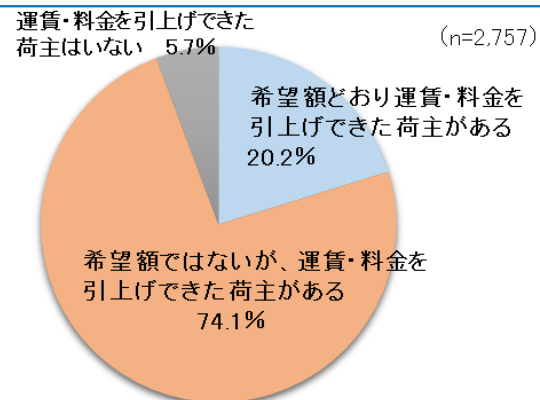
約7割が「守れている」、残りの約3割が「守れていない基準がある」となっている。



③運賃交渉の結果

※⑩で「全ての・半数以上の・一部の発注者と交渉した」と回答した事業者(2,757)が回答

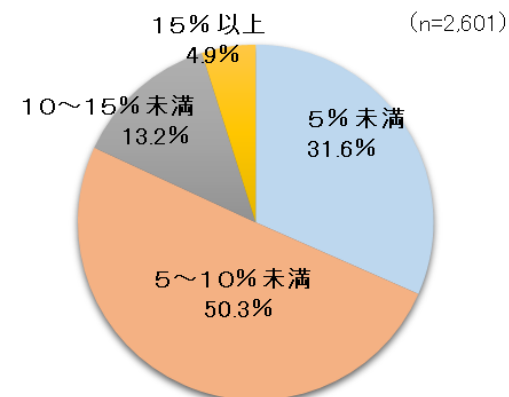
「希望額どおり運賃・料金を引上げできた荷主がある」は20.2%、「希望額ではないが運賃・料金を引上げできた荷主がある」は74.1%であり、約94%が運賃・料金の引上げを実現している。



④運賃交渉による運賃のアップ率

※⑩で「運賃・料金を引上げできた」と回答した事業者(2,601)が回答

「5～10%未満」が最も多く(50.3%)、次に「5%未満」(31.6%)、「10～15%未満」(13.2%)となった。



関係閣僚会議における石破総理の発言

第6回 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議における石破総理の締めくくり発言

- 物流の「2024年問題」については、「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく官民での取組の成果等によって、懸念された物流の深刻な停滞は起きておりません。一方で、2030年度には34%の輸送力が不足する見込みであり、これを確実に乗り越えるためには、従来にない対策を抜本的かつ計画的に講じていかなければなりません。
- 第一に、構造的な賃上げ環境を整備するため、昨年に体制を拡充したトラック・物流Gメンによって強力に荷主等への是正指導を行うとともに、来月から施行される改正物流法、今週閣議決定された下請法改正法案を契機に、荷主等に対する一層の価格転嫁・取引適正化を推進してください。
- 第二に、生産性向上に向けて、物流分野における「省力化投資促進プラン」を今春目途に策定し、荷主・物流事業者の意欲的な取組を強力に後押ししてください。
- 第三に、輸送力不足が年々深刻化する**2030年度までの期間を、物流革新の「集中改革期間」と位置付け、物流全体の適正化や生産性向上、自動運転等の抜本的なイノベーション**に向けて、「中長期計画」の見直しを反映した**「総合物流施策大綱」を策定**すべく、早急に検討を開始してください。
- 物流は、我が国の国民生活や経済、地方創生などを支える重要な社会インフラです。国土交通大臣を中心に政府一丸となって、今後の人口減少社会も見据えつつ、物流の常識を根本から革新していくための施策を迅速に講じてください。

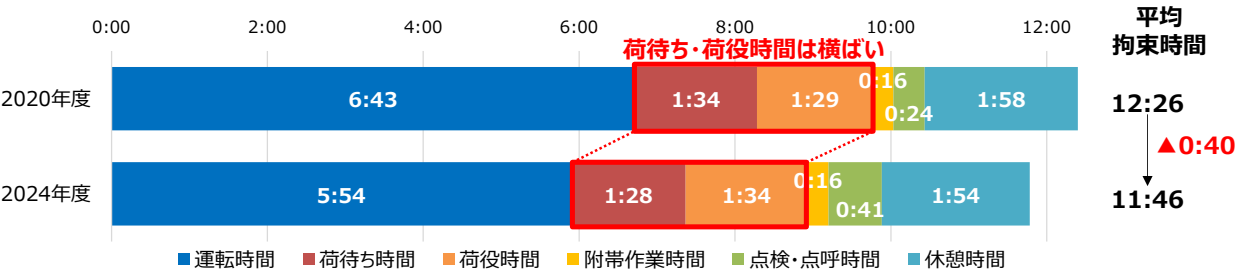


物流効率化、価格転嫁・賃上げ等の状況

トラックドライバーの労働時間の状況

- トラックドライバーの労働時間の実態調査の結果、**荷待ち・荷役時間**については、2020年度と比較して**横ばい**であり、短縮に向けた取組が不可欠。
- 本年4月施行の**改正物流効率化法の荷主等への規制**を着実に執行するとともに、来年4月の一定規模以上の事業者(**特定事業者**)に対する**中長期計画等の作成等の義務付け**の施行に向けて、改正内容の周知を徹底。

○トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳



国土交通省「令和6年トラックドライバー調査（令和6年）」の結果より作成

物流業の価格転嫁の状況

- **物流業の価格転嫁状況**は、他業種に比べて**低い**。
- 中でも、**トラック運送業の価格転嫁状況**は、調査対象の中で**ほぼ最下位**。

受注者としての価格転嫁状況（調査対象30業種中）**発注者としての価格転嫁状況（調査対象30業種中）**
運輸・郵便(トラック除く)は18位、トラック運送は29位 運輸・郵便(トラック除く)は25位、トラック運送は30位

価格転嫁		コスト増に対する転嫁率
全体		49.7%
1位	卸売	60.3%
2位	製薬	58.6%
3位	機械製造	57.3%
18位 運輸・郵便（トラック除く）		47.7%
25位 生活関連サービス		38.1%
26位	放送コンテンツ	38.0%
27位	農業・林業	36.5%
28位	通信	34.7%
29位	トラック運送	34.4%
30位	金融・保険	25.2%

価格転嫁		コスト増に対する転嫁率
全体		49.7%
1位	化学	61.9%
2位	飲食	59.0%
3位	造船	57.0%
25位 運輸・郵便（トラック除く）		45.5%
26位	農業・林業	41.2%
27位	金融・保険	40.9%
28位	放送コンテンツ	39.8%
29位	広告	31.4%
30位	トラック運送	29.5%

出典：中小企業庁「価格交渉促進月間（2024年9月）フォローアップ調査結果」より抜粋

物流業の賃上げ率の状況

- **物流業の足元の賃上げ率**は、全産業平均を**下回る**。

各産業	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
全産業（規模計）	2.07%	1.90%	1.78%	2.07%	3.58%	5.10%
全産業（中小）	1.94%	1.81%	1.73%	1.96%	3.23%	4.45%
トラック運送業	1.83%	1.36%	1.28%	1.36%	2.18%	2.96%
倉庫業	1.87%	1.78%	1.77%	2.47%	4.67%	4.13%
内航海運業	1.77%	1.60%	1.52%	1.52%	3.95%	4.16%
貨物鉄道事業	2.30%	1.76%	1.74%	1.82%	1.97%	2.30%

出典：春闘賃上げ率の労働組合集計数値（トラック運送業は全国交通運輸労働組合総連合、倉庫業は全日本倉庫運輸労働組合同盟（大手中心の38組合）、内航海運業は全日本海員組合、鉄道はJR貨物調べ）を基に作成。

（出典）国土交通省資料を基に、全日本トラック協会が作成

目 次

- ・ トラック運送業界の現況について
- ・ **全日本トラック協会飼料部会について**
- ・ 飼料・畜産輸送の現況・課題について

全日本トラック協会飼料部会（設立経緯）

1. 九州トラック協会からの要請

令和6年11月、九州トラック協会から全日本トラック協会(全ト協)に対し、飼料輸送における安全面や効率面での課題について全国規模での解決の要請がありました。

[部会発足の経緯]

- (1) 昨今のドライバー不足は年々深刻化しており、トラック運送事者の継続的かつ安定的な事業運営に大きな支障をきたしている。
- (2) 更に2030年問題等により、今後一層のドライバー不足や物流の停滞など「運びたくても運べない」危機的状況の到来が懸念されている。
- (3) 特に飼料輸送事業者においては、他運送業務と比べ安全面での課題も多く、働く環境の整備（安全性の確保）なくして人材確保は益々難しい状況にある。
- (4) 我が国の畜産は、全国各地で地域特性を生かした生産振興が図られているが、飼料製造・供給はもとより、畜産物加工など関連産業の裾野も広く、飼料輸送の維持が厳しい状況の中、畜産の地域経済への影響も甚大である。

全日本トラック協会飼料部会（設立経緯）

- （５）更に将来にわたって国産食料の安定的な確保・供給の観点からも、国や地方自治体のみならず、飼料メーカーや生産者及び畜産関係団体、そして我々運送事業者も含めた関係者が一体となって、家畜配合飼料の安全で安定した供給・利用体制の構築が急務となっている。
- （６）これまで、鹿児島・宮崎県の両トラック協会の飼料・畜産輸送部会が中心になって合同部会の開催や国・県等への要請活動を行ってきたが、令和6年、九州ブロックにおける持続可能な飼料・畜産輸送業務の実現に向け、喫緊の課題共有と解決に向けた取組み等を全国に発信・波及させていくために、九州ブロック飼料・畜産部会が発足した。
- （７）こうした取組みを背景として、所管行政庁である農林水産省では、「飼料の安定供給に向けた飼料輸送の合理化の取組の徹底について」の畜産局長通知の発出や「飼料輸送に関する全国連絡会議」が開催されるとともに、全国各都道府県での実態調査や現場ヒアリング等も実施され全国共通の飼料輸送の危機的課題等が確認された。
- （８）このため、農林水産省をはじめ、国土交通省や厚生労働省も交えたスピード感ある対策の検討・実施をするために、本省レベルでの連携・対応するため、全ト協部会の発足が必要となった。

[飼料輸送に係る主な課題]

(1) 危険な高所作業

- ①ドライバーが畜産農家(着荷主)において飼料貯蔵タンクへ飼料補充作業を行う際、タンク設備老朽化等に起因する転落事故が発生。
- ②ドライバーが畜産農家独自の添加剤をバルク車の上部に担ぎ上げ、バルク車タンクに投入する際、ヒヤリハット事例が発生。

(2) 非効率な運送等

- ①畜産農家自らの飼料残量の管理不足により、突発的なオーダーが発生し、小ロット・多頻度の非効率な運送の実態。
- ②農家の飼料貯蔵用タンクの在庫の確認、バルク車のタンクへの添加剤の投入、発注代行、配送計画作成等契約にない附帯業務多し。

2. 全国8ブロック協会に対する確認調査

令和7年10月、全国8ブロック協会(九州以外)に対し、飼料輸送に係る課題の状況、全ト協飼料部会設置要望の有無を確認したところ12月までに5ブロック協会から同様の課題があり、全ト協飼料部会の設置を要望する旨の回答がありました。

3. 全ト協飼料部会の設置

以上を踏まえ、飼料輸送に係る課題解決のため、全国的な取組みが必要であることから、全ト協定款第51条に基づく部会の設置について第214回理事会において承認されました。

理事会において説明した「飼料部会」の事業目的は

- ①畜産農家（着荷主）における飼料荷卸し時の高所作業の安全確保
- ②飼料輸送における種々の附帯作業その他非効率な運送実態の改善

4. 飼料部会設立準備

令和8年3月11日に都道府県協会に全ト協部会員の推薦を打診。

令和8年5月13日に飼料部会準備会を開催した。

5. 5/13準備会の留意事項

- ①都道府県協会から推薦頂く部会員は原則各1名。
(推薦に際し、都道府県協会での部会設置は問わない。)
- ②準備会は、部会員を推薦頂いた都道府県協会が属するブロック協会からの各1名により構成。
準備会では、部会総会開催に関する事柄の打合せを行った。
(ア) 部会総会開催日
(イ) 部会長及び副部会長の選任方法
(ウ) 令和8年度事業計画案の作成

6. 7/13第1回飼料部会総会の開催

令和8年7月13日部会員19名の参加をもって第1回飼料部会総会を開催した。
なお、当日は、農林水産省畜産局より

- ・飼料課長 金澤正尚様
- ・飼料課流通飼料対策室長 古城大亮様
- ・飼料課流通飼料対策室需給対策第1班課長補佐 今木淳太様

をお招きして飼料輸送における行政の取り組みについてご講演と意見交換を実施した。

令和8年度 事業計画（令和8年4月1日～令和9年3月31日）

1. 飼料輸送に係る主要課題である以下の項目に対して活動を行う。

（1）活動目標

- ①ドライバーの危険な高所作業の削減
- ② 飼料輸送における非効率な運送・附帯業務の削減
- ③コストを踏まえた価格転嫁の推進

（2）取組内容

- ①飼料輸送の作業に係る負担削減及び安全性の確保
 - ・ 飼料タンク・バルク車での高所作業の削減
 - ・ 飼料タンクの安全性向上のための構造変更・適切な管理
 - ・ 安全性確保、効率化のための機器整備等の推進
- ②附帯作業を含む運送以外の役務等の取り扱いの明確化
 - ・ 附帯業務の明確化と対価等の書面化の推進
- ③長距離・長時間輸送の削減及び効率的な配送実施への取組み
 - ・ 飼料メーカー、畜産関係生産者団体等との連携
- ④家畜伝染病の頻発化に伴う輸送業務・経営負担の改善
 - ・ 車両等の消毒作業、配送ルート・運行計画の変更、輸送業停止への対応

2. 飼料輸送における安全対策、業務の効率化及び生産性の向上等について、国土交通省及び農林水産省、厚生労働省の担当者との意見交換等を実施し、現場の実態や部会員の意見・要望等を発信することにより、飼料輸送を担う運送事業者側に立った施策の推進を要請する。
3. 諸課題に対応する為に各部会員同士の連携を図る。具体的には、部会員メーリングリストによる情報提供の活発化等を図り、部会員の活動に資する。

目 次

- ・トラック運送業界の現況について
- ・全日本トラック協会飼料部会について
- ・飼料・畜産輸送の現況・課題について

飼料・畜産輸送を行っている

運送事業者数(自家輸送含む)

(令和7年5月 全日本トラック協会調べ)

747 者



危険な高所作業に関すること

- タンク蓋の開閉のための昇降と身体が制限された危険な高所作業
- 老朽化や不安定な構造、設置による危険な状態
- 雨、雪による路盤の泥沼化と梯子等がすべりやすくなる
- 夏季の高温によるタンク内の腐敗、虫等の発生

不合理かつ危険なバルク車での作業作業に関すること

- 添加剤を片手や肩で担いでバルク車天井へ梯子を昇降する危険な作業
- 合羽や防護服着用等による自由が制限された危険な作業
- バルク車の生産停止により、バルク車の代替が不可。いずれバルク車での輸送はできなくなる

運送事業者に一方的負担がかかる現状

- 小ロット、多頻度注文による低効率な配送
- 飼料工場での荷待ち
- 突発的なオーダー変更
- 配送経路の道路の道幅が狭く、車両の大型化、トレーラ化ができない
- 特殊車両であり、他の貨物を運ぶことはできないのみならず、防疫や飼料の種類にも制限され、片道は空車運行となる

家畜伝染病等に関すること

- 輸送停止による収入の大幅な減少

飼料・畜産輸送の現状

- ① 特殊車両（バルク車）が必要で、運送業務の効率化が困難
 - 帰り荷がない、注文量が多様でバルク車の積載率が低い
 - 車両の汎用性がない、バルク車は高額で納品期間も長く、積極的な設備投資が困難
- ② ドライバーによる高所作業を伴う危険な附帯作業が多い
 - バラタンク飼料の残量確認、飼料タンク蓋の開閉、バルク車のブーム設置、トランスバックの開封、バルク車上での添加剤等の投入・混合 等
- ③ 不定期的な受注配送、小口配送の存在、輸送の長距離化等によりドライバーの働き方改革に影響
 - 生産者の失念や季節的・経営的变化により受発注が不定期・不定量
 - 早朝・夜間・休日・祝日の緊急輸送で労務管理が困難
 - バラ・トランスバック・紙袋など輸送形態が多様化
 - 飼料工場再編等に伴う輸送の長距離化
- ④ 農場（会社、飼料工場）における車両消毒作業等による負担増
 - 防護服への着替え、車内・車両の消毒、消毒に伴う車両の金属・電気系統の劣化・故障等の負担増
- ⑤ 家畜伝染病の多発による輸送業務の停止、経営リスク増
 - 高病原性鳥インフルエンザ・豚熱など発生農場の大規模化に伴う経営停止の影響大、発生農場の経営存続が不透明
 - 車両の他用途への転換やドライバーの他業務への転換が困難、車両の維持費・償却費・ドライバーの雇用維持費が過大な負担
 - 家畜伝染病の激甚化・頻発化に伴う消毒作業、配送ルート・運送計画の変更・多頻度への対応、輸送業務の停止等に伴う経営的負担は大幅に増加

飼料・畜産輸送の現況・課題と要望 ①（危険な高所作業）

【現況】

- ① 農場内に設置してあるタンクに飼料配送する際、タンクに据え付けられた梯子を昇降し、最上部の蓋をあけ、バルク車のタンクから飼料を投入する高所作業となっている。
- ② 梯子は簡易なものであり、ほぼ垂直で、ステップも細く不安定な構造である。また、高さ8m未満のタンクには公的な建築基準が無く、タンクの管理基準やタンク設置後の管理責任の所在も不明確。
- ③ その結果、基礎が不十分で不安定なタンクや、老朽化したまま修繕されないタンク、あるいは樹木・草等により昇降や作業に支障を来すタンクがあり、高所作業を行うドライバーが危険な状態におかれ、このまま危険な状態が続くと飼料輸送を続けることができなくなる恐れがある。
- ④ 配送先が千差万別（畜種＜牛・豚・鶏＞、系列＜JA・商社＞、経営規模、農場立地 等）であり、産地課題の地域特性も多い。（飼料工場の立地、運送事業者数、除雪対策等）



タンクの昇降作業



木々が昇降に支障



細い昇降ステップ

要望

<長期的視点>

- ① 我が国特有の貯蔵用タンクの在り方の検討
（高所作業の削減）
- ② 生産者・荷主等の負担軽減対策の検討
（宮崎県試算：飼料タンク数～県内約3万基）

<短期的視点>

- ① 昇降作業の軽減
（タンク蓋の遠隔開閉、ブレンダー装置の設置等）
- ② 安全性の確保
（螺旋階段、傾斜付梯子、転落防止ガード付梯子、ステップの強化等）
- ③ 各基準等の明確化
（建築基準、設置基準、管理基準、管理責任所在等）

飼料・畜産輸送の現況・課題と要望 ②（運送事業者側の負担）

【現況】

- ① 飼料メーカーの配合飼料に農家独自の添加物（特に養豚・養鶏農場で袋物、バケツ、一斗缶等を使用）等の投入・混合作業も多く、片手で担いで梯子を昇降する作業のため、安全面の確保ができずヒヤリハットの事例も発生。
- ② 飼料高騰が拍車をかけ、小ロット・多頻度の配送注文により配送回数も増加傾向にある。また、深夜・早朝時間帯や日曜・祝祭日の緊急注文等により、配送の効率化が図れず、ドライバーの労働時間削減・労務管理の適正化及び新規ドライバー確保に支障を来している。
- ③ 広域配送エリアにおける運送事業者は、車両の大型化（単車に代えフルトレーラーの導入）や、拘束時間短縮のための高速道路利用等の自助努力で対処しており、経営的負担が大きい。

要望

<長期的視点>

- ① 生産者への添加物投入削減の理解醸成（配合飼料の高品質化、費用対効果、飼料安全性の責任等）

<短期的視点>

- ① 飼料残量の可視化（正確な需要把握と効率的な配送計画のシステム整備）
- ② ブレンダー装置の導入・整備推進
- ③ 家畜頭数に応じた飼料タンクの設置基準の検討
- ④ 貯蔵用タンクサイズの最適化（大型化、予備・中継基地用タンクの整備推進）



今すぐ実施・検討してほしいこと！

重要!

◇ タンクー斉点検の実施

<現況>

実態が不明

<検討>

管理者・責任所在の明確化により、安全性に必要なメンテナンス等を行う仕組みづくりが必要

重要!

◇ 農場での労災事故防止

<現況>

運送事業者への監査・行政処分が適用（安全配慮義務違反）

<検討>

農場・荷主側の管理責任に起因する労働災害防止の仕組みづくりが必要

1 タンク後ろの柱①
※腐食している



2 タンクの柱
※根元が腐食している



1 タンク後ろの柱②
※腐食している
ぐらつくため、隣の 2 タンクから
蓋を開けることもある

飼料・畜産輸送の現況・課題と要望 ③（バルク車導入）

【バルク車導入による車両費用と納車期間の現状】

- 飼料輸送に使用するバルク車は特殊車両となる。
- 特殊車両のため車体が高額となり納車期間も長くなることから限られた車両での運用を余儀なくされる。また、予備車の確保・車両稼働効率上昇などによりコスト負担（車両購入・修繕費・ドライバー労働時間）が増える。
- バルク車を製造する国内メーカーが少なく価格・納期にも影響があると考えられる。



経営コストや運行体制に大きく影響

【要望】

- バルク輸送車両の導入コスト低減に向けて、車体価格の見直しやリーズナブルなモデルの展開を要望する。
- バルク輸送車両の供給体制強化に向け、バルク車市場における製造メーカーの新規参入と、競争環境の活性化を要望する。

飼料・畜産輸送の現況・課題と要望 ③（深刻な過積載）

【深刻な過積載が生む現状（１回で運びきりたいという経済的・時間的背景）】

- 長距離輸送における「往復コスト」※燃料代／高速料金／ドライバー拘束時間が大幅に増加。
- タンク容積に対して最大積載量が少なく設定されている車両構造。
- 限られたドライバーで運ぶことによる貨物の集中化。
- 荷主の言いなりになっている下請け気質の高い業界性。



安全性やドライバーへの負担に大きく影響

【要望】

- 過積載は非合法（違法）であるという認識を荷主にもっていただく必要がある。

その他要望等

<飼料・畜産業界への要望>

- ① 畜産業界からの「家畜の餌が届かなければ、畜産経営が成り立たない」危機感の醸成・情報発信をお願いしたい。
- ② 農畜産物は市場原理の下、価格形成され、産地から消費地までの輸送運賃の価格転嫁の適正化を検討いただきたい。
- ③ 飼料工場での荷受け・荷待ち時間の短縮に係る取組、及び農場への飼料配送における年末年始・ゴールデンウィークなど長期連休時の飼料配送の改善（余裕を持ったリードタイムを含む。）を検討いただきたい。
- ④ 2024年問題等への対応について、大規模農場、農業法人経営等は荷主として理解が深まっているが、小規模農家に対する理解・周知啓発をお願いしたい。
- ⑤ 生産農場は防疫・環境の問題から山間部・奥地に多くあり、道路整備も不十分で狭小。輸送バルク車や生体輸送トラックの横転事故等もあり、安全性を重視した道路管理・整備をお願いしたい。

<関係行政機関への要望>

- ① 畜産配合飼料の輸送問題は、所管する農林水産省だけでなく、貨物運送を所管する国土交通省や労働安全衛生を所管する厚生労働省をはじめとする関係行政機関が連携し、スピード感を持った対応・検討をお願いしたい。
- ② 家畜伝染病の発生時には発生農場の経営停止とともに、輸送業務も停止される。飼料・畜産輸送の使用車両は他用途への転換ができず、業務停止中における車両維持費・償却費、あるいはドライバーの人件費等が過大な負担である。農家への補償とあわせ、ドライバーに対する所得補償など運送事業者への補償をお願いしたい。
- ③ 小規模農家が多い山間部地域でのバルク車の大型化は困難な状況。また、安全基準の不適合などを理由として5トン車トレーラの新車製造が停止されたため、車両が調達できない状況にある。5トン車トレーラの製造許可や、高所作業を行う必要のない他の輸送方法の代替案の検討（例えばタンクのコンテナ化等）をお願いしたい。

飼料輸送は、他の運送業務に比べて、安全面や輸送の効率化等の課題も多く、ドライバーの働く環境の改善(安全性の確保)無くしては、新規人材の確保・育成は大変厳しい現状です。

また、新規雇用しても、飼料輸送業務だけは敬遠され、定着率も悪い職種となっています。

このままでは、「運びたくても、運べなくなる」恐れがあります。

畜産業を支えるパートナーとして、共に、課題を共有し解決に向けた取り組みを進めていきましょう。

< 令和 6 年度配合飼料の県際間収支（県別生産量－県別使用量） > （単位：万トン）

	配 合 飼 料															令和6年度 畜産産出額 (億円)		飼料・ 畜産輸送 事業者数 (R7年 5月全ト協 調べ)	
	養 鶏 用			養 豚 用			乳 用 牛 用			肉 用 牛 用			配 合 飼 料 計						
	使用量	生産量	県際間収 支	使用量	生産量	県際間収 支	使用量	生産量	県際間収 支	使用量	生産量	県際間収 支	使用量	生産量	県際間 収支				
北海道	40.7	40.2	△ 0.5	52.8	52.5	△ 0.3	167.9	170.3	2.4	116.4	116.4	0.0	378.2	379.5	1.3	①	8,399	119	
東 北	183.3	178.8	△ 4.5	108.2	103.8	△ 4.4	24.8	22.2	△ 2.6	57.0	50.4	△ 6.6	373.7	355.8	△ 17.9	／	5,109	149	
青森県	46.5	118.4	71.9	29.4	54.5	25.1	3.7	7.3	3.6	12.0	16.3	4.3	91.8	196.8	105.0	⑩	1,083	17	
岩手県	88.3	16.2	△ 72.1	28.8	7.7	△ 21.1	8.7	0.0	△ 8.7	10.9	0.0	△ 10.9	136.8	24.0	△ 112.8	④	1,864	34	
宮城県	20.0	44.2	24.2	13.7	41.6	27.9	5.2	14.9	9.7	15.9	34.1	18.2	54.7	135.0	80.3	⑬	774	67	
秋田県	10.4	0.0	△ 10.4	18.6	0.0	△ 18.6	0.8	0.0	△ 0.8	2.6	0.0	△ 2.6	32.4	0.0	△ 32.4	⑳	438	8	
山形県	2.3	0.0	△ 2.3	11.6	0.0	△ 11.6	3.4	0.0	△ 3.4	6.9	0.0	△ 6.9	24.3	0.0	△ 24.3	㉓	440	8	
福島県	15.8	0.0	△ 15.8	6.1	0.0	△ 6.1	3.0	0.0	△ 3.0	8.7	0.0	△ 8.7	33.7	0.0	△ 33.7	⑰	510	15	
関 東	171.1	183.0	11.9	125.8	130.1	4.3	50.4	55.6	5.2	58.8	67.8	9.0	407.9	437.9	30.0	／	5,990	151	
茨城県	47.3	174.2	126.9	33.0	118.1	85.1	12.4	48.6	36.2	16.1	48.6	32.5	108.9	390.7	281.8	⑨	1,286	41	
栃木県	4.5	0.0	△ 4.5	12.3	0.0	△ 12.3	12.8	0.0	△ 12.8	12.0	0.0	△ 12.0	41.6	0.0	△ 41.6	⑥	1,399	28	
群馬県	40.0	0.1	△ 39.9	34.3	6.7	△ 27.6	10.2	7.0	△ 3.2	14.4	19.2	4.8	99.4	33.0	△ 66.4	⑧	1,327	32	
埼玉県	11.7	0.0	△ 11.7	3.9	0.0	△ 3.9	0.8	0.0	△ 0.8	3.0	0.0	△ 3.0	19.6	0.0	△ 19.6	⑳	250	10	
千葉県	49.6	8.7	△ 40.9	30.9	5.3	△ 25.6	8.2	0.0	△ 8.2	7.4	0.0	△ 7.4	96.7	14.2	△ 82.5	⑤	1,464	24	
東京都	7.6	0.0	△ 7.6	5.4	0.0	△ 5.4	3.4	0.0	△ 3.4	2.2	0.0	△ 2.2	19.0	0.0	△ 19.0	④	17	把握できず	
神奈川県	7.0	0.0	△ 7.0	5.5	0.0	△ 5.5	2.2	0.0	△ 2.2	2.9	0.0	△ 2.9	17.6	0.0	△ 17.6	③	160	12	
山梨県	3.4	0.0	△ 3.4	0.5	0.0	△ 0.5	0.4	0.0	△ 0.4	0.8	0.0	△ 0.8	5.1	0.0	△ 5.1	④	87	4	
北信越	35.2	12.0	△ 23.2	15.5	10.0	△ 5.5	5.1	0.0	△ 5.1	6.8	0.0	△ 6.8	62.7	21.9	△ 40.8	／	967	44	
新潟県	18.7	10.7	△ 8.0	10.2	10.0	△ 0.2	1.2	0.0	△ 1.2	1.8	0.0	△ 1.8	31.9	20.6	△ 11.3	㉑	471	25	
富山県	11.3	0.0	△ 11.3	1.6	0.0	△ 1.6	0.9	0.0	△ 0.9	1.0	0.0	△ 1.0	14.9	0.0	△ 14.9	④	78	7	
石川県	1.4	0.0	△ 1.4	0.4	0.0	△ 0.4	0.4	0.0	△ 0.4	0.1	0.0	△ 0.1	2.4	0.0	△ 2.4	④	78	5	
福井県	1.7	0.0	△ 1.7	0.1	0.0	△ 0.1	0.1	0.0	△ 0.1	0.3	0.0	△ 0.3	2.1	0.0	△ 2.1	④	60	2	
長野県	2.1	1.3	△ 0.8	3.2	0.0	△ 3.2	2.5	0.0	△ 2.5	3.6	0.0	△ 3.6	11.4	1.3	△ 10.1	③	280	5	
東 海	93.6	108.5	14.9	36.8	42.0	5.2	12.4	17.3	4.9	30.6	37.8	7.2	175.3	207.7	32.4	／	2,594	40	
静岡県	21.0	19.0	△ 2.0	4.7	2.5	△ 2.2	3.0	1.9	△ 1.1	4.7	4.0	△ 0.7	33.6	27.3	△ 6.3	⑬	605	10	
愛知県	39.5	85.4	45.9	23.7	39.4	15.7	7.5	15.4	7.9	14.0	33.8	19.8	86.2	176.2	90.0	⑪	985	11	
三重県	15.0	0.7	△ 14.3	4.0	0.1	△ 3.9	0.8	0.0	△ 0.8	6.1	0.0	△ 6.1	26.0	0.8	△ 25.2	⑱	545	10	
岐阜県	18.1	3.4	△ 14.7	4.4	0.0	△ 4.4	1.1	0.0	△ 1.1	5.8	0.0	△ 5.8	29.5	3.4	△ 26.1	㉒	459	9	
近 畿	46.7	21.7	△ 25.0	5.2	0.3	△ 4.9	9.0	0.0	△ 9.0	17.0	0.0	△ 17.0	78.1	22.0	△ 56.1	／	1,041	41	
大阪府	0.7	0.0	△ 0.7	3.9	0.0	△ 3.9	0.5	0.0	△ 0.5	1.0	0.0	△ 1.0	6.3	0.0	△ 6.3	④	18	18	
京都府	7.7	0.0	△ 7.7	0.2	0.0	△ 0.2	0.6	0.0	△ 0.6	1.1	0.0	△ 1.1	9.6	0.0	△ 9.6	③	156	3	
滋賀県	1.2	0.0	△ 1.2	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	△ 0.6	4.5	0.0	△ 4.5	6.3	0.0	△ 6.3	③	114	3	
兵庫県	35.1	21.7	△ 13.4	1.1	0.3	△ 0.8	6.7	0.0	△ 6.7	9.8	0.0	△ 9.8	52.7	22.0	△ 30.7	⑭	656	11	
奈良県	1.1	0.0	△ 1.1	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	△ 0.6	0.3	0.0	△ 0.3	2.0	0.0	△ 2.0	④	61	1	
和歌山県	0.9	0.0	△ 0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	△ 0.3	1.2	0.0	△ 1.2	④	36	5	
中 国	93.4	143.3	49.9	17.0	28.1	11.1	11.8	23.5	11.7	23.1	46.5	23.4	145.2	242.3	97.1	／	2,253	50	
鳥取県	9.5	0.0	△ 9.5	2.7	0.0	△ 2.7	2.4	0.0	△ 2.4	3.1	0.0	△ 3.1	17.7	0.0	△ 17.7	㉑	328	14	
島根県	2.5	0.0	△ 2.5	2.3	0.0	△ 2.3	1.6	0.0	△ 1.6	3.8	0.0	△ 3.8	10.1	0.0	△ 10.1	⑩	292	2	
岡山県	40.7	120.7	80.0	4.4	27.4	23.0	4.7	23.3	18.6	8.2	43.0	34.8	58.0	215.3	157.3	⑫	780	19	
広島県	34.1	22.6	△ 11.5	5.6	0.7	△ 4.9	2.5	0.2	△ 2.3	6.1	3.5	△ 2.6	48.3	27.0	△ 21.3	⑮	633	10	
山口県	6.6	0.0	△ 6.6	2.0	0.0	△ 2.0	0.6	0.0	△ 0.6	1.9	0.0	△ 1.9	11.1	0.0	△ 11.1	③	220	5	
四 国	47.4	12.6	△ 34.8	18.0	9.6	△ 8.4	5.3	0.5	△ 4.8	13.3	1.7	△ 11.6	84.1	24.5	△ 59.6	／	1,075	29	
徳島県	8.5	0.0	△ 8.5	1.2	0.0	△ 1.2	0.5	0.0	△ 0.5	2.2	0.0	△ 2.2	12.5	0.0	△ 12.5	③	282	7	
香川県	28.8	8.8	△ 20.0	2.9	3.0	0.1	3.2	0.5	△ 2.7	8.9	1.7	△ 7.2	43.8	14.1	△ 29.7	㉑	412	12	
愛媛県	8.6	3.8	△ 4.8	12.7	6.6	△ 6.1	1.0	0.0	△ 1.0	1.5	0.0	△ 1.5	23.8	10.4	△ 13.4	③	290	9	
高知県	1.5	0.0	△ 1.5	1.2	0.0	△ 1.2	0.6	0.0	△ 0.6	0.7	0.0	△ 0.7	4.0	0.0	△ 4.0	③	91	1	
九 州	290.1	290.4	0.3	173.5	173.4	△ 0.1	23.8	23.9	0.1	156.2	155.2	△ 1.0	644.3	643.4	△ 0.9	／	9,506	124	
福岡県	22.6	31.4	8.8	7.3	21.1	13.8	2.9	5.7	2.8	6.0	7.5	1.5	39.0	65.8	26.8	㉑	373	6	
佐賀県	10.2	0.0	△ 10.2	2.4	0.0	△ 2.4	0.6	6.5	5.9	9.1	1.5	△ 7.6	22.3	7.9	△ 14.4	㉑	368	15	
長崎県	15.1	10.2	△ 4.9	11.7	3.7	△ 8.0	1.1	0.1	△ 1.0	17.6	13.6	△ 4.0	45.5	27.6	△ 17.9	⑰	601	7	
熊本県	12.1	24.0	11.9	13.5	14.8	1.3	6.4	2.4	△ 4.0	15.8	28.0	12.2	48.2	69.6	21.4	⑦	1,347	31	
大分県	7.2	4.9	△ 2.3	9.5	2.8	△ 6.7	3.3	0.0	△ 3.3	5.7	0.0	△ 5.7	25.7	7.7	△ 18.0	㉑	484	3	
宮崎県	96.6	16.6	△ 80.0	45.2	5.9	△ 39.3	4.0	0.0	△ 4.0	39.7	0.0	△ 39.7	185.4	22.5	△ 162.9	③	2,344	21	
鹿児島県	120.5	197.6	77.1	72.0	113.4	41.4	4.5	9.1	4.6	57.4	101.9	44.5	254.6	422.0	167.4	②	3,622	35	
沖縄県	5.8	5.7	△ 0.1	11.9	11.7	△ 0.2	1.0	0.1	△ 0.9	4.9	2.7	△ 2.2	23.6	20.3	△ 3.3	㉑	367	6	
全国合計	1,001.5	990.5	△ 11.0	552.8	549.8	△ 3.0	310.5	313.3	2.8	479.2	475.8	△ 3.4	2,349.5	2,335.0	△ 14.5	／	36,934	747	

（備考）

- ① は配合飼料が 1 0 万トン以上の余剰があり、近隣県（産地）への輸送が必要<太平洋側の飼料工場が集積した港湾>
◇ <青森(八戸)、宮城(釜石、石巻)、茨城(鹿島)、愛知(名古屋・知多)、岡山(水島)、福岡（門司）、熊本（八代）、鹿児島(谷山・志布志)>
- ② は配合飼料（1 畜種以上）が 1 0 万トン以上足りないため、近隣県の飼料工場からの輸送が必要
◇ <ブロック別：北信越△ 4 0、8、近畿△ 5 6、1、四国△ 5 9、6 万トン>
◇ <畜種別：養鶏～岩手、秋田、福島、群馬、埼玉、千葉、富山、三重、岐阜、兵庫、広島、香川、佐賀、宮崎>
<養豚～岩手、秋田、山形、栃木、群馬、千葉、宮崎、乳用牛～栃木、肉用牛～岩手、栃木、宮崎>
- ③ は配合飼料（ブロック合計、県合計）が 1 0 万トン以上足りないため、近隣県の飼料工場からの輸送が必要
- ④ の県は、今回の全ト協飼料部会の会員として加入済み（2 0 県ト協）
- ⑤ 全体的に見て、県際間収支のマイナスが少ない（輸送ロットが少ない）畜種、産地への効率的な配送が継続できるかが課題か？