

食品流通をめぐる情勢

新事業・食品産業部 食品流通課

令和 8 年 7 月

農林水産省

目次



1. 我が国の食品流通の全体像	・・・3	(3) 標準化ガイドラインの策定	・・・70
2. 我が国の物流の現状と課題	・・・5	(4) 加工食品分野の物流効率化に向けた取組	・・・74
3. 物流に関する政府全体の取組	・・・15	(5) 農林水産省物流対策本部・	
(1) 総合物流施策大綱	・・・16	官民合同タスクフォースの設置	・・・80
(2) 官民物流標準化懇談会	・・・21	5. 卸売市場について	・・・83
(3) 法律関係	・・・27	(1) 基本データ	・・・84
4. 農林水産物・		(2) 卸売市場の整備	・・・96
食品の物流効率化に向けた取組	・・・38	6. 食品流通に関するその他のトピックス	・・・106
(1) 総論	・・・39	(1) 輸出物流	・・・107
(2) 各論	・・・43	(2) 食品アクセス（物理的アクセス）	・・・113
①パレット標準化	・・・43	(3) 生鮮取引適正化ガイドライン	・・・123
②デジタル化	・・・49	(4) 福島県の農林水産業再生に向けた	
③商慣習の見直し	・・・57	流通・販売段階での取組	・・・133
④モーダルシフト・中継輸送	・・・62		

目 次

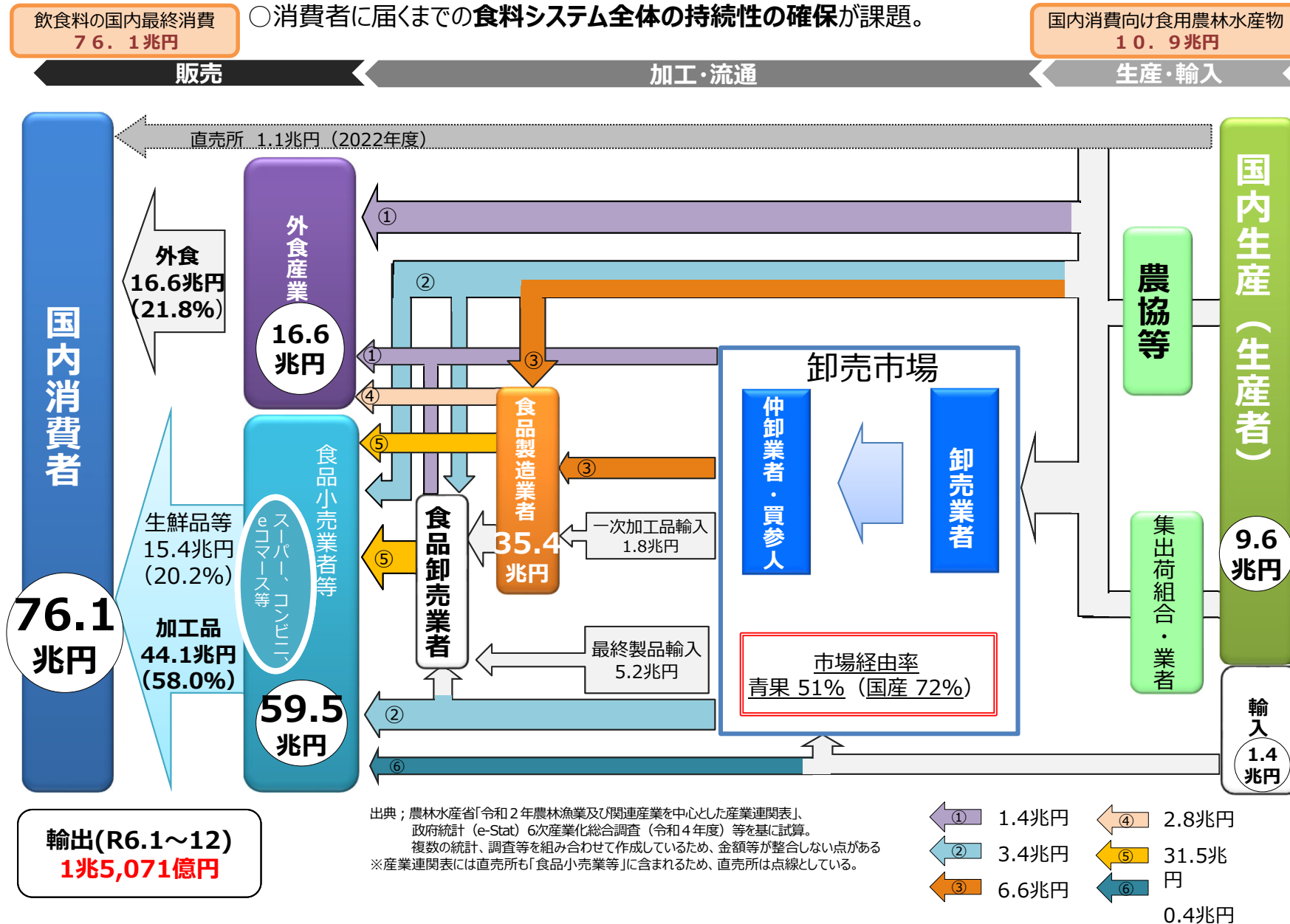


7. 参考資料	・・・139
（1）食品流通関係予算	・・・140
（2）融資・制度	・・・147
（3）卸売市場法の概要等	・・・152
（4）最近の閣議決定文書等における 食品流通関連の記述	・・・157

1. 我が国の食品流通の全体像

○食品流通の構造（令和2年産業連関表等試算（市場経由率は令和4年度数値））

- 食品小売り事業規模が拡大する一方で卸売市場を介した取引が縮小。
- 消費者に届くまでの食料システム全体の持続性の確保が課題。

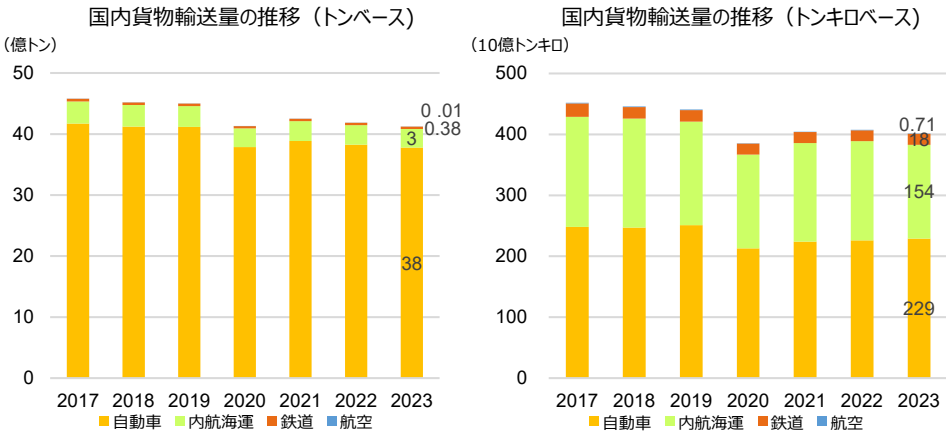


2. 我が国の物流の現状と課題

トラック運送事業を取り巻く動向

国内貨物輸送量の推移

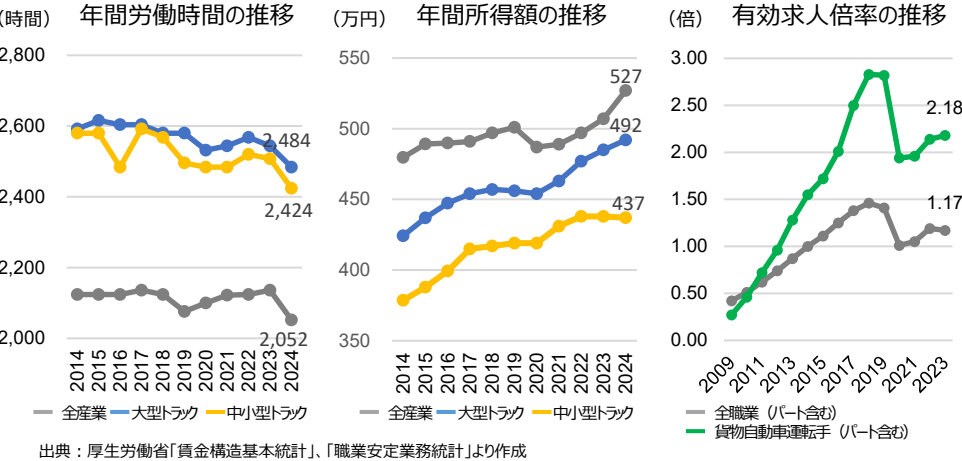
- 国内貨物のモード別輸送量は、**トンベース**で**自動車**が**9割超**、**トンキロベース**で**自動車**が**約5割**、**内航海運**が**約4割**、**鉄道**が**5%程度**。



出典：国土交通省「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航海運輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成

トラック運送事業の働き方を巡る現状

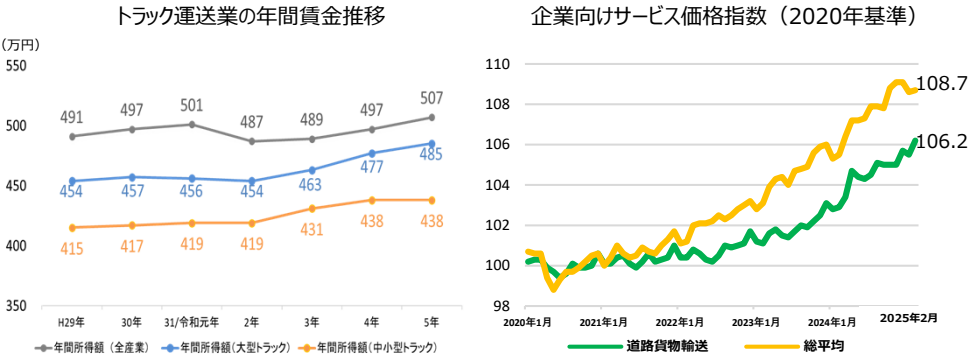
- トラック運送事業**は、全職業平均より**労働時間が長く**、**所得が少ない**。
- トラックドライバーの有効求人倍率**は、全職業平均より**約2倍高い**。



出典：厚生労働省「賃金構造基本統計」「職業安定業務統計」より作成

トラック運送事業における運賃収受と賃上げの状況

- ドライバー所得額・トラック運賃の伸び**は、全産業平均よりも**低い**。



厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほか国土交通省作成 日本銀行「企業向けサービス価格指数(2020年基準)」より国土交通省作成

トラック運送事業における価格交渉・転嫁の状況

- トラック運送業における価格転嫁状況**は、他業種に比べて**低い**。

受注者としての価格転嫁状況：29位（調査対象30業種中）

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%
}		
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%

発注者としての価格転嫁状況：30位（調査対象30業種中）

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%

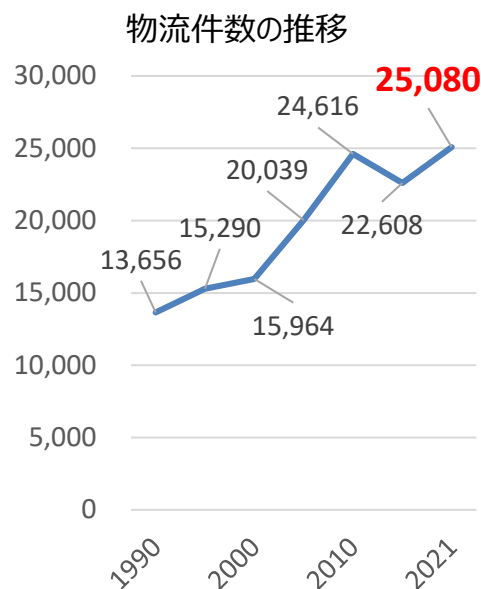
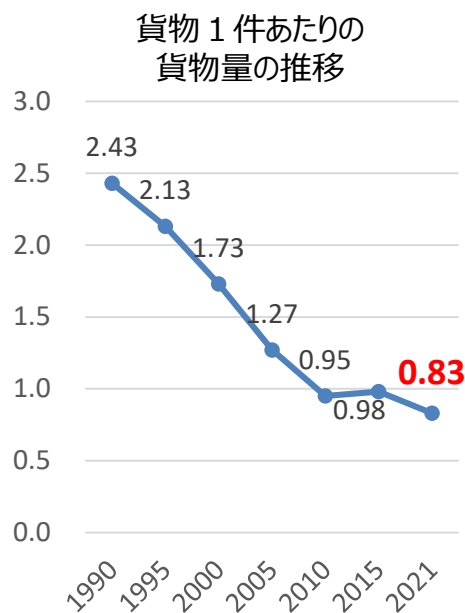
中小企業庁「価格交渉促進月間 (2024年9月) フォロアアップ調査結果」より抜粋

○物流の小口多頻度化、積載効率の動向

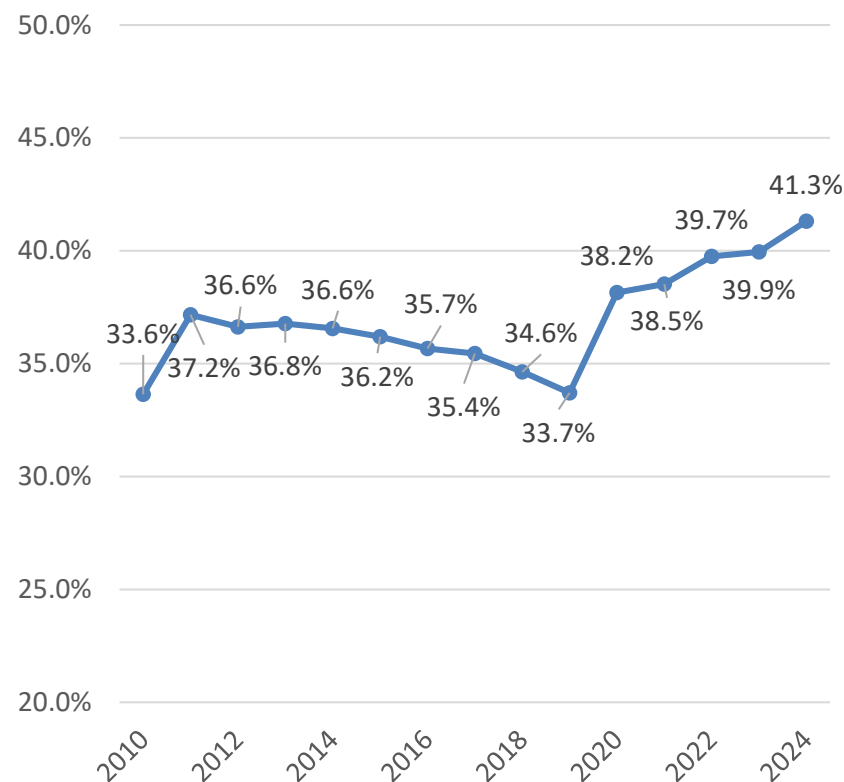
- 貨物 1 件あたりの貨物量が直近の30年で約 3 分の 1 まで減少する一方、物流件数はほぼ倍増しており、**物流の小口・多頻度化が急速に進行**している。
- 2010年度以降、貨物自動車の**積載効率は40%以下**の低い水準で推移してきたが、近年は上昇傾向。

小口多頻度化の動き

	平成 2 年度	平成27年度	令和3年度
貨物 1 件あたりの貨物量	2.43トン/件	0.98トン/件	0.83トン/件
物流件数の推移 (3日間調査)	13,656件	22,608件	25,080件



貨物自動車の積載効率の推移



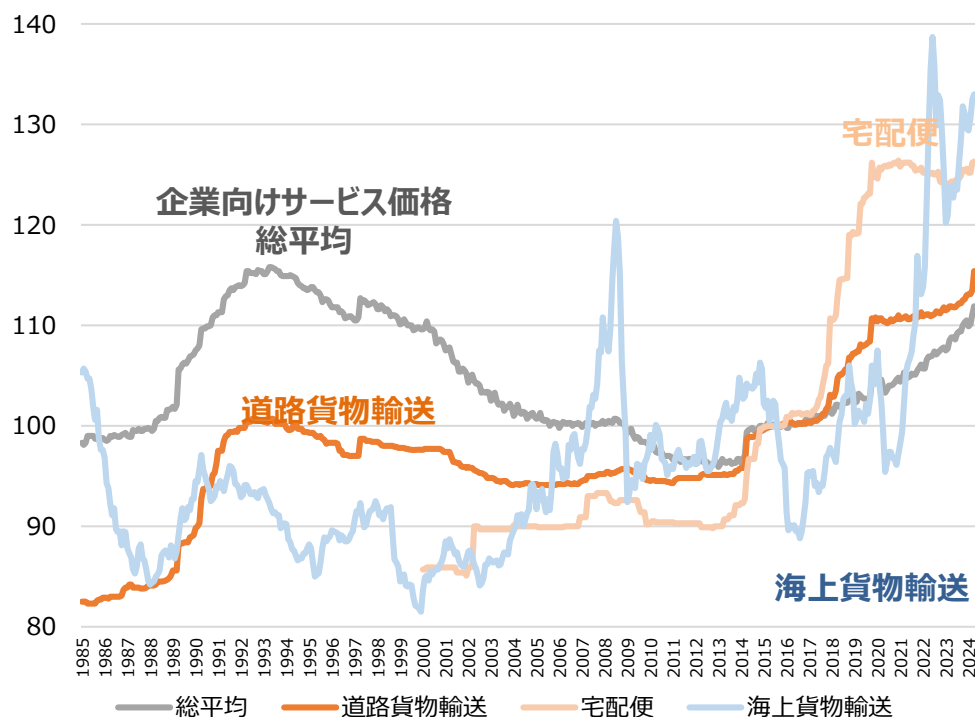
出典:国土交通省「全国貨物全流動調査（物流センサス）」より作成

- 1 出典：自動車輸送統計年報（国土交通省総合政策局情報政策本部）
- 2 積載効率＝輸送トンキロ／能力トンキロ
- 3 2020年度より、トンキロの調査方法及び集計方法が変更されたことから、「輸送トンキロ」及び「能力トンキロ」について、令和元年度以前の数値との連続性を保つため、接続係数により遡及改定を行っている。

○物流コストの動向

- 道路貨物輸送のサービス価格は、2010年代後半にバブル期の水準を超え、過去最高（物流コストインフレ）。特に、宅配便の価格の急騰が顕著。上下の振れ幅の大きな海上貨物輸送（外航海運の影響が大きい）に比して、短期的な価格変化ののち、固定化していく傾向。
- 荷主企業から見た売上高物流コスト比率は上昇傾向**にあり、JILSの物流コスト調査では、2021年度は5.7%と過去20年の同調査で最大となった。

道路貨物輸送・海上貨物輸送の
サービス価格指数の推移

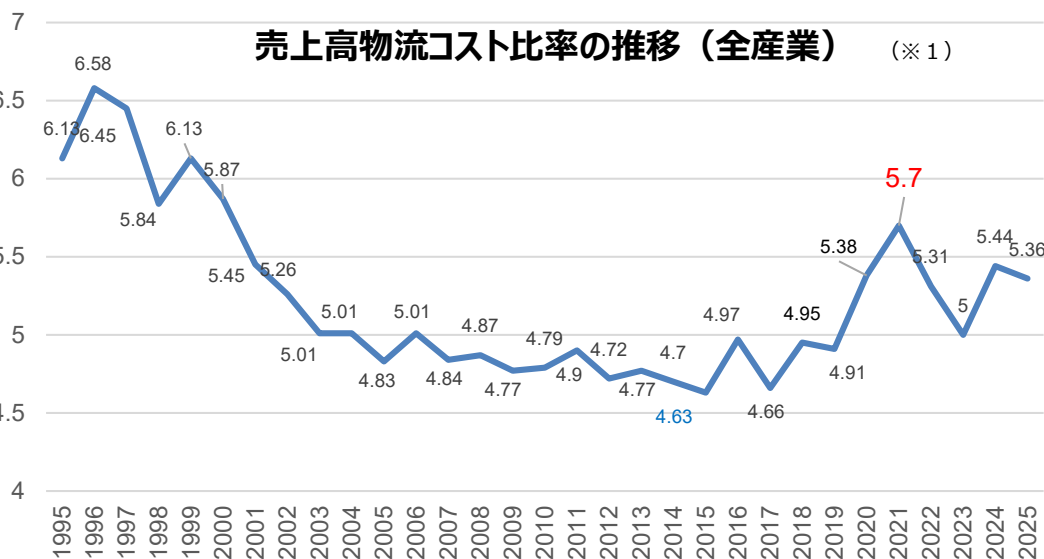


（出典）日本銀行「企業向けサービス価格指数（2015年基準）」

売上高物流コスト比率の動き

	平成7年度	平成27年度	2025年度
売上高物流コスト比率 （全業種）（※1）	6.13%	4.63% <0.76倍>	5.36%
名目国内総生産 （GDP）（※2）	516.7兆円	532.1兆円 <1.03倍>	541.8兆円

売上高物流コスト比率の推移（全産業）（※1）



※1 （出典）JILS「物流コスト調査報告書」

※2 （出典）内閣府「国民経済計算（GDP統計）」

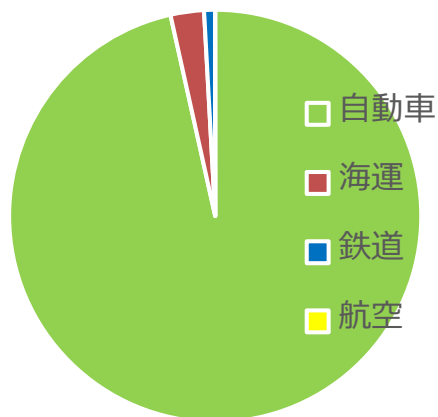
○農水産物・食品の物流の特徴

- 農産物・食品は、トラックによる輸送が96.5%。物流事業者の負担が多い品目。

<生鮮品の輸送の特徴>

- ① 産地が消費地から遠く、長距離輸送が多い。
- ② 品質管理が厳しい、ロットが直前まで決まらない等により、運行管理が難しい。
- ③ 出荷量が直前まで決まらない、市場や物流センターでの荷降ろし時間が集中する等により、待ち時間が長い。
- ④ 手積み、手降ろし等の手荷役作業が多い。

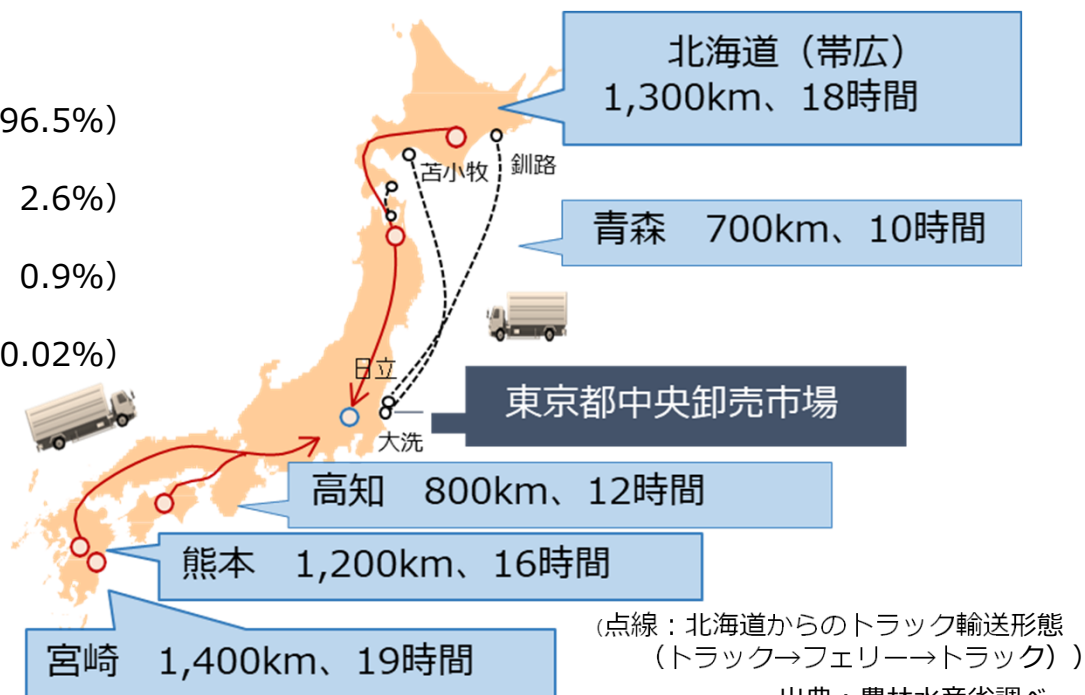
○ 食品流通のモード別輸送形態



出典：国土交通省「貨物地域流動調査・旅客地域流動調査（2023年度）」
「航空貨物動態調査（2024年度）」
「航空輸送統計調査（2023年度）」
JR貨物「2023年度 輸送実績（速報）」

※各種統計における農水産品及び食料工業品の合値を基に農林水産省にて推計したものであり、実数とは異なる場合がある。

○ 各地から東京までの距離とトラック輸送時間



○ 物流の2024年問題

- トラックドライバーの長時間労働是正のため、**2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限規制（年960時間）が適用。**
- 物流効率化に取り組まなかった場合、労働力不足による**物流需給がさらに逼迫**するおそれがあり、**コロナ前の2019年比で最大14.2%（4.0億トン）の輸送能力不足※**が起こる試算であった（**物流の2024年問題**）。
- さらに、**2030年には、34.1%（9.4億トン）の輸送能力不足※**が懸念されていた。

※株式会社NX総合研究所試算（2022年11月11日）

トラックドライバーの働き方改革

法律・内容		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
労働基準法	時間外労働の上限規制（年720時間）の適用【一般則】		大企業に適用	中小企業に適用				
	時間外労働の上限規制（年960時間）の適用【自動車運転業務】							適用
	月60時間超の時間外割増賃金引き上げ（25%→50%）の中小企業への適用						適用	

		2024年3月まで	2024年4月以降（原則）
改善基準告示（抄）	年間拘束時間	3,516時間	3,300時間
	1ヶ月の拘束時間	293時間	284時間
	1日の拘束時間	13時間	13時間
	休息時間	継続8時間以上	継続11時間を基本とし、9時間下限

「物流の2024年問題」の影響により 不足する輸送能力試算（NX総合研究所）

○全体

不足する輸送能力の割合（不足する営業用トラックの輸送トン数）
2024年 14.2%（4.0億トン）
2030年 34.1%（9.4億トン）

○発荷主別（抜粋）

業 界	不足する輸送能力割合
農産・水産品出荷団体	32.5%
紙・パルプ（製造業）	12.1%
建設業、建材（製造業）	10.1%
飲料・食料品（製造業）	9.4%

○地域別（抜粋）

地 域	不足する輸送能力の割合
中 国	20.0%
九 州	19.1%
関 東	15.6%
中 部	13.7%

○ 物流革新に向けた政策パッケージの概要

令和5年6月2日
第2回我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- ・ 政府一体となって総合的な検討を行うため、令和5年3月31日に「**我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議**」を設置。
（議長：内閣官房長官、副議長：農林水産大臣・経済産業大臣・国土交通大臣）
- ・ 同年6月2日に、荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、抜本的・総合的な対策をまとめた「**物流革新に向けた政策パッケージ**」を策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、法制化も含め確実に整備。

（１）商慣行の見直し

- ・ **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入
- ・ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入
- ・ **トラックGメン**による荷主等の是正指導、トラックの「**標準的運賃**」の拡充・徹底、業界ごとの**自主行動計画**の作成・実施 等

（２）物流の効率化

- ・ 即効性のある**設備投資**の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ・ 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ・ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ・ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化 等
- ・ 女性や若者等の**多様な人材**の活躍・育成

（３）荷主・消費者の行動変容

- ・ 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入
- ・ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ・ 物流に係る**広報**の推進 等

○ 物流の2024年問題に向けた農林水産省の対応



- ・ 対応策は、①長距離輸送の削減、②荷待ち・荷役時間の削減、③積載率の向上・大ロット化、④トラック輸送への依存度の軽減の4類型。

対応策の4類型

	対策の類型	手法の具体例
トラック輸送	①長距離輸送の削減	・ 中継輸送（※） ・ 集荷・配送と幹線輸送の分離
	②荷待ち・荷役時間の削減	・ 標準仕様パレットの導入 ・ トラック予約システムの導入
	③積載率の向上・大ロット化	・ 共同輸送（※） ・ 段ボールサイズの標準化
その他	④トラック輸送への依存度の軽減	・ 鉄道・船舶へのモーダルシフト

（※）あわせてコールドチェーンの確保（予冷設備の整備等）が必要



現在の取組・支援策

対象	取組・支援策
荷主事業者 物流事業者	○ 「自主行動計画」の作成 ・ 青果物、花き等の分野や、生産者、卸売業等の業種ごとに、物流改善に向けた「自主行動計画」を作成。計画に沿って取組を実践。
産地 卸売市場 物流事業者等	○ 持続可能な食品等流通対策事業 ○ 食品等物流合理化緊急対策事業 ・ 青果物流通標準化ガイドライン等に基づく、物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト、ラストワンマイルの取組支援。物流の効率化、データ連携に必要な設備・機器等の導入支援。
産地	○ 強い農業づくり総合支援交付金（産地基幹施設） ○ 持続的生産強化対策事業 ・ 産地の集出荷貯蔵施設等の整備、パレタイザー導入に係る施設の改修等。
卸売市場	○ 強い農業づくり総合支援交付金（卸売市場） ・ 物流の効率化に資する卸売市場、共同物流拠点の整備・機能強化。

○ 農産物・食品等分野における「自主行動計画」の策定状況（令和8年6月時点）

- 農産物・食品等分野においては、**76の団体・事業者が「自主行動計画」を策定**。製・配・販が協調して、物流の負荷軽減に取り組み。
- あわせて、農産品等の流通網を強化するため、**物流の標準化（標準パレット導入等）、デジタル化・データ連携（納品伝票の電子化等）等の取組支援**や、中継輸送や共同輸送に必要となる**中継共同物流拠点の整備**を支援。

業種・分野	自主行動計画の作成団体
農業等 (17)	全国農業協同組合連合会、ホクレン農業協同組合連合会、協同組合日本飼料工業会、菊池地域農業協同組合、あした農業協同組合、熊本果実農業協同組合連合会、一般社団法人中央酪農会議、苓北町農業協同組合、玉名農業協同組合、全国複合肥料工業会・日本肥料アンモニア協会、熊本県経済農業協同組合連合会、八代地域農業協同組合、熊本農業協同組合、鹿児島県経済農業協同組合連合会、松山中央市場、球磨地域農業協同組合、一般社団法人日本花生生産協会
食品製造業 (46)	一般社団法人日本即席食品工業協会、一般社団法人日本パン工業会、日本ハム・ソーセージ工業協同組合、一般社団法人全国包装米飯協会、食品物流未来推進会議（SBM）（味の素株式会社、カゴメ株式会社、キッコーマン食品株式会社、キュービー株式会社、日清オイリオグループ株式会社、株式会社日清製粉ウエルナ、ハウス食品株式会社、株式会社Mizkan）、日本ビート糖業協会、日本スターチ・糖化工業会、一般社団法人日本冷凍食品協会、三和酒類株式会社、宝酒造株式会社、霧島酒造株式会社、全日本菓子協会、全日本糖化工業会、精糖工業会、株式会社ロッテ、一般社団法人日本乳業協会、ヤマサ醤油株式会社、亀田製菓株式会社、一般社団法人日本植物油協会、日清オイリオグループ株式会社、株式会社J-オイルミルズ、株式会社ブルボン、アサヒ飲料株式会社、キリンビバレッジ株式会社、サントリーホールディングス株式会社・サントリー株式会社・サントリー食品インターナショナル株式会社、株式会社伊藤園、一般社団法人全国清涼飲料連合会、一般社団法人日本冷凍めん協会、ビール酒造組合、アサヒビール株式会社、オリオンビール株式会社、キリンビール株式会社、サッポロビール株式会社、森永製菓株式会社、丸大食品株式会社、ポッカサッポロフード&ビバレッジ株式会社、不二製油株式会社、ダイドリンク株式会社、カルビー株式会社、株式会社ニッスイ、メルシャン株式会社、株式会社不二家、昭和産業株式会社、日本マーガリン工業会、株式会社ニチレイフーズ、江崎グリコ株式会社
食品卸売業 (11)	日本花き卸売市場協会、一般社団法人日本外食品流通協会、一般社団法人日本加工食品卸協会、全国中央市場青果卸売協会、株式会社神明、木徳神糧株式会社、一般社団法人日本給食品連合会、全国給食事業協同組合連合会、全国青果卸売協同組合連合会、一般社団法人全国水産卸協会、公益社団法人日本食肉市場卸売協会
食品小売業 (3)	オール日本スーパーマーケット協会・一般社団法人全国スーパーマーケット協会・一般社団法人日本スーパーマーケット協会、日本チェーンストア協会、日本生活協同組合連合会

自主行動計画の記載例

- 荷役時間の削減に向け、青果物・花き等、品目別のガイドラインに従って、**標準仕様パレットの活用**。
（JA全農など）
- 納品リードタイムを延長**することで効率的な配送計画を実現。**加工食品の小売店舗への納品限度**について、**原則1/2ルール**。
（日本ハム・ソーセージ工業協同組合、日本加工食品卸協会など）
- 他の荷主との車両の相互活用や積合せ輸送など**共同輸配送を推進**し、積載率を向上。
（食品物流未来推進会議（SBM）など）
- 「事前出荷情報」データをあらかじめ送信することにより、**検品レスを実現**。**電子システム（EDI）による受発注**を推進し、作業を効率化。
（日本加工食品卸協会など）

○ 2024年度は、積載効率の向上が進む一方、荷待ち・荷役時間は横ばい

【第1回 総合物流施策大綱検討会（令和7年5月8日）資料より】

- **物流の「2024年問題」**については、2023年6月に関係閣僚会議で決定された「政策パッケージ」に基づく官民での取組の成果等により、2025年度に入っても**物流の機能を維持できている**。

	2024年度		
	試算※	実績	施策による効果等の考え方
必要輸送力 施策なしケース 施策による効果等	100 ▲14 +14.5	100 ▲14 +13.6	（農産・水産品出荷団体は32.5%不足の試算）
うち荷待ち・荷役の削減	+4.5	+0.0	2020年から2024年にかけて、トラックドライバーの荷待ち・荷役時間は約3時間のまま横ばい。
積載効率向上	+6.3	+8.6	2024年4月から11月までの輸送トン／能力トン／能力を合計した積載効率（輸送トン／能力トン／能力）41.3%を反映。
モーダルシフト	+0.7	+1.3	2022年度の鉄道の輸送量（165億トン）と内航海運の貨物輸送量（388億トン）の合計値（553億トン）を反映。
再配達削減	+3.0	+0.9	2024年10月時点の再配達率10.2%を反映。
その他の取組 （トラック輸送力拡大等）		+1.4	2024年度の試算に織り込んでいなかった高速道路のトラック速度規制の引上げによる効果を反映。
貨物輸送量の変化等		+1.4	2019年から2023年にかけての営業用トラックの貨物輸送量の変化（2019年：28.4億トン、2023年：25.1億トン）等を反映。

※NX総研試算

3. 物流に関する政府全体の取組

3. 物流に関する政府全体の取組

(1) 総合物流施策大綱 (2026年度～2030年度)

○次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた有識者検討会の概要

- 2025年3月の関係閣僚会議における総理指示を踏まえ、**次期「総合物流施策大綱」の策定**に向け、**国土交通省・経済産業省・農林水産省の3省合同の有識者検討会**を9回開催。

■有識者検討会の目的

- ・我が国の物流については、2030 年度に想定される輸送力不足の解消や2050 年カーボンニュートラルの実現、自動運転等の技術革新への対応など、大きな変革を迫られている。
- ・このような状況の中、物流を取り巻く諸課題への対応の方向性について検討を行い、今後の物流施策の在り方について提言を得ることを目的として、有識者により構成される「2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会」を開催。

■有識者検討会の開催状況

令和7年5月8日 第1回目
6月13日 第2回目
7月10日 第3回目
7月28日 第4回目
8月21日 第5回目
9月19日 第6回目
11月21日 第7回目
令和8年1月30日 第8回目
2月26日 第9回目

■有識者検討会の構成員（◎：座長、○：座長代理）

大串 葉子	同志社大学大学院 教授
奥田 敏晴	城陽市長
（村田 正明）	※令和7年10月から
奥山 理志	いすゞ自動車株式会社 経営業務部門SVP（Senior Vice-President）SVP 渉外担当役員
小野塚 征志	株式会社 ローランド・ベルガー パートナー
河田 守弘	一般社団法人 日本物流団体連合会理事長
神林 幸宏	全国農業協同組合連合会 常務理事
木藤 祐一郎	日本航空株式会社 執行役員貨物郵便本部長
栗林 宏吉	栗林商船株式会社 代表取締役社長
慶島 謙治	全日本交通運輸産業労働組合協議会 事務局長
（蒔田 純司）	※令和7年10月から
河野 康子	一般社団法人 日本消費者協会 理事
小菅 泰治	ヤマト運輸株式会社 取締役会長
澤江 潔	一般社団法人経済団体連合会 ロジスティクス委員会企画部会長
首藤 若菜	立教大学経済学部 教授
白石 豊	三菱食品株式会社 執行役員ロジスティクス本部長
杉山 千尋	日本通運株式会社 代表取締役副社長
鈴木 又右衛門	太成倉庫株式会社 代表取締役社長
高岡 美佳	立教大学経営学部 教授
月野 美帆子	読売新聞東京本社編集局 デザイン部長
西成 活裕	東京大学大学院工学系研究科 教授
◎根本 敏則	敬愛大学 特任教授
服部 充宏	アスクル株式会社 取締役兼ロジスティクス本部配送ネットワーク統括部長
○二村 真理子	東京女子大学現代教養学部 教授
兵藤 哲朗	東京海洋大学流通情報工学科 教授
北條 英	公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会 理事・JILS総合研究所 所長
堀 陽介	株式会社 R&Cながの青果 代表取締役社長
馬渡 雅敏	松浦通運株式会社 代表取締役社長
味水 佑毅	流通経済大学流通情報学部 教授
三宅 美樹	有限責任あずさ監査法人 テクニカル・ディレクター
森 信介	花王株式会社 執行役員SCM部門ロジスティクスセンター長
山本 浩喜	イオングローバルSCM株式会社 代表取締役社長
若林 亜理砂	駒澤大学法科大学院 教授

※物流関係の関係省庁・部局もオブザーバーとして参加。

○2030年度に想定される輸送力不足への対応方針

- 当初想定されていた2030年度の約34%のトラック輸送の需給ギャップのうち、約14%は物流の「2024年問題」に対応するための官民の取組の成果等により概ね克服することができた（輸送需要も約12%減少）。
- 一方で、足元の経済動向や物流需要の変化等を勘案した将来的な輸送力見通しの再検証を踏まえると、2030年度には平均で約7%～最大で約25%(1.7億トン～7.2億トン)の輸送力不足が生じうる。
- このため、次期「物流大綱」の期間では、2030年度に最大25%程度の輸送力不足が生じる可能性があることを踏まえ、 Worstケースであっても物流の停滞を招かないよう、最大26ポイント程度の輸送力を確保するための各種施策を用意し、輸送量の推移に応じて必要な施策を講じる。輸送力の確保とあわせて、物流全体の適正化や生産性向上、抜本的なイノベーションを実現し、上質で魅力ある物流産業への転換を目指す。

【次期「総合物流施策大綱」を踏まえた施策等による輸送力への効果】

	2030年度	次期大綱の目標値
必要な輸送力 ※2024年度の貨物輸送量(25.1億トン)を100とした場合	97～100～113 (24.3億トン～25.1億トン～28.4億トン) 【平均的な想定】 【2024年ベース】 【2019年ベース】	
何も施策を講じなかった場合の輸送力不足(①)	▲7～▲15～▲25 (1.7億トン～3.8億トン～7.2億トン)	
次期「物流大綱」を踏まえた施策による効果(②) うち荷待ち・荷役等時間の短縮 積載効率の向上 陸・海・空の「新モーダルシフト」 宅配便の確実な受け取り ドローンでのラストマイル配送 その他（トラック輸送力拡大等）	+25.7 +7.5 +6.6 +6.4 +1.8 +2.9 +0.5	年間625時間 44% 677.5億トンキロ 多様な受取方法50% 社会実装174件 －
総計(①＋②)	+18.7 ～ +10.7 ～ +0.7	

※ トラックドライバーの平均労働時間を全産業平均まで引き下げた際には、必要な輸送力を確保するために更なる取組が必要となる。

○総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）概要①

- 物流を単なるコストではなく、新たな価値を創造するサービスとして捉え直し、より上質で魅力ある産業へと転換させるため、次期「総合物流施策大綱」を策定。

我が国の社会経済全体が直面する現状・課題

- 本格化する人口減少や担い手不足
- 社会全体のデジタル化やイノベーション
- 気候変動問題やカーボンニュートラル
- 国際競争力の低下や不確実性が高まる国際情勢
- 大規模自然災害やインフラの老朽化

物流を取り巻く現状・課題

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」等に基づく官民での取組の成果により、2024年度の約14%の輸送力不足を概ね克服し、2024年度を越えても物流の機能を維持
- 一方で、2030年度までの物流革新の「集中改革期間」において、今後、担い手不足が深刻化する中で、必要な物流の機能を維持するための施策の具体化・深度化が必要

今後の物流政策の方向性

- 2030年度までの物流革新の「集中改革期間」において、従来にない対策を抜本的かつ計画的に講じることにより、将来にわたって物流の持続可能性を確保していくとともに、我が国の成長エンジンや公共性の高いサービスとしての物流のポテンシャルを最大限に引き出すことが求められる。
- こうした認識の下、次期「物流大綱」が目指すべき今後の物流政策を、下記の5つの観点に分類し、国のみならず、物流事業者、発着荷主、一般消費者をはじめとした物流に携わるすべての関係者が一致団結して、物流の未来を切り拓く更なる飛躍の5年間となるよう、責任と覚悟を持って、一気呵成に施策を推進。
 - ① サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化
 - ② 物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換
 - ③ 持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改善
 - ④ 物流に携わる多様な関係者の連携・協力による物流標準化と物流DX・GXの推進
 - ⑤ 厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化

○総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）概要②



今後取り組むべき施策

1



サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化

- ・ **物流ネットワークの自動化・省人化**の推進（自動運転トラック、自動物流道路など）
- ・ 効果的な物流体系の構築に向けた**インフラ整備**や**新モダルシフト**等の推進
- ・ 地域の**ラストマイル配送等の持続可能な提供**の維持・確保

2



物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換

- ・ 改正物流法等を通じた**荷主・物流事業者・消費者等の連携・協力**の強化
- ・ 適正な運賃収受等に向けた**価格転嫁の円滑化と取引環境の適正化**の推進
- ・ トラック適正化2法等を通じた**トラック運送業界全体の構造転換**の推進

3



持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改善

- ・ トラック・倉庫・鉄道・船舶・港湾・航空等の**物流人材の確保・育成、労働環境の改善、生産性向上**の推進
- ・ **トラックドライバーの休憩環境**の改善 ・ **輸送の安全確保**に向けた対策 等

4



物流に携わる多様な関係者の連携・協力による物流標準化と物流DX・GXの推進

- ・ フィジカルインターネットの実現を見据えた**物流標準化・デジタル化**の推進
- ・ 持続可能な地球環境やカーボンニュートラルの実現に向けた**サプライチェーン全体の脱炭素化**の推進

5



厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化

- ・ サプライチェーンの高度化を通じた**我が国の物流の国際競争力強化**の実現（港湾・航空ロジスティクスの強化など）
- ・ 我が国の物流システムにおける**経済安全保障**や**サイバーセキュリティ**等の確保
- ・ 大規模自然災害等に備えた**物流ネットワークの強靱化**

3. 物流に関する政府全体の取組

(2) 官民物流標準化懇談会

○ 官民物流標準化懇談会

概要

令和3年6月15日に閣議決定された新しい総合物流施策大綱では、取り組むべき大きな柱のひとつとして「物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（簡素で滑らかな物流の実現）」を提言。

物流DXの推進のためには、その大前提として、物流を構成するソフト・ハードの各種要素の標準化が必要不可欠。長年の課題であった物流標準化を実現するため、長期的視点でその課題や推進方策を議論・検討するため「官民物流標準化懇談会」を設置・開催。

●第1回 官民物流標準化懇談会（令和3年6月17日）

- ・物流標準化の重要性や意義、検討すべき課題や、議論にあたって留意すべき観点等について確認。
- ・懇談会の下に個別の標準化テーマごとの分科会を設け、専門家の意見等も聞きながら標準化の方策について検討を進めていくことを決定。
- ・具体的には、まずは先行的に物流機器（パレット等）の標準化について検討する分科会の設置・開催を決定。

●第2回 官民物流標準化懇談会（令和4年7月28日）

- ・物流をとりまく全ての関係者に向けて、物流標準化の必要性と取組を呼び掛け。
- ・「パレット標準化推進分科会」中間とりまとめを受けた今後の対応や、その他の物流標準化の取組について議論・検討・発信。

●第3回 官民物流標準化懇談会（令和5年9月6日）

- ・フィジカルインターネットの実現に向けた取組、物流情報標準ガイドラインについて発信・議論。
- ・「パレット標準化推進分科会」・「モーダルシフト推進・標準化分科会」の取組について発信。

●第4回 官民物流標準化懇談会（令和6年11月5日）

- ・改正物流効率化法を踏まえた取組状況や各分野での標準化の取組状況について発信・議論。
- ・「パレット標準化推進分科会」最終とりまとめやコールドチェーン物流サービスの国際標準規格発行について発信。

●パレット標準化推進分科会

※第1回懇談会での議論を受けて、懇談会の下に設置・開催

第1回：令和3年9月7日	第7回：令和5年3月1日
第2回：令和4年1月18日	第8回：令和5年5月24日
第3回：令和4年3月1日	第9回：令和5年7月20日
第4回：令和4年5月12日	第10回：令和5年11月28日
中間とりまとめ公表：令和4年6月27日	第11回：令和6年2月6日
第5回：令和4年10月28日	第12回：令和6年3月13日
第6回：令和5年1月19日	最終とりまとめ公表：令和6年6月28日

「官民物流標準化懇談会」構成員（五十音順、敬称略）※令和6年11月5日時点

荒木 毅	日本商工会議所 国土・社会基盤整備専門委員会 委員長
岩村 有広	一般社団法人日本経済団体連合会 常務理事
神林 幸宏	全国農業協同組合連合会 常務理事
栗島 聡	公益社団法人経済同友会 幹事
真貝 康一	一般社団法人日本物流団体連合会 会長
神宮司 孝	ロジスティード株式会社 執行役員 東日本統括本部長 兼 ロジスティード東日本株式会社 代表取締役社長
高岡 美佳	立教大学経営学部 教授
竹添 進二郎	日本通運株式会社 代表取締役社長 社長執行役員
寺田 大泉	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 専務理事
長尾 裕	ヤマトホールディングス株式会社 代表取締役社長 社長執行役員
根本 敏則	敬愛大学経済学部 特任教授
野田 耕一	一般財団法人日本規格協会 理事・規格開発本部長
二村 真理子	東京女子大学現代教養学部 教授
松本 秀一	S Gホールディングス株式会社 代表取締役社長
馬渡 雅敏	公益社団法人全日本トラック協会 副会長
味水 佑毅	流通経済大学流通情報学部 教授
米田 浩	一般社団法人日本倉庫協会 理事長

<行政>

農林水産省 大臣官房総括審議官（新事業・食品産業）
経済産業省 大臣官房総括審議官
国土交通省 自動車局長

●モーダルシフト推進・標準化分科会

※懇談会の下に設置・開催

第1回：令和5年7月26日	第4回：令和6年7月31日
第2回：令和5年8月16日	第5回：令和6年9月26日
第3回：令和5年9月13日	第6回：令和6年10月31日
とりまとめ公表：令和5年11月29日	

○ 物流情報標準ガイドラインの全体像



■ ポイント

- 2021年、業界関係者との意見交換やパブリックコメントを経て「物流標準ガイドライン Ver1.00」を公表。
それに対する反響を踏まえ、より現場に即したガイドラインとして今年「物流情報標準ガイドライン Ver2.00」に更改。
(本ガイドラインの対象が業務プロセスやメッセージレイアウト、データ項目等であることをより正確に表現するため、本改訂にて「物流情報標準ガイドライン」と名称変更)
- 「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」（2021年6月閣議決定）では、物流・商流データ基盤の構築をはじめとした物流標準化の推進の重要性が指摘されている。物流・商流データ基盤内外で本ガイドラインが広く活用されることで、より幅広い関係者間でのデータ連携の実現を目指している。

■ 標準化の背景と目的

背景

ソフト面において伝票や電子データ形式等が事業者毎によって異なる等の原因で、相互に円滑な情報の受け渡しが行えず、サプライチェーン全体としての効率性が損なわれている。

目的

サプライチェーンを構成する関係者の連携・連携により物流の効率性を高め、生産性の向上に向けた環境整備の一環として個別業界ごと又は業界横断的に物流システムの標準化を実現する。

■ 標準化の検討対象

物流業務プロセス標準 (物流業務プロセスの標準化)

共同運送、共同保管、検品レス、バース予約を対象として、運送計画や集荷、入出庫、配達といった物流プロセスの流れやルールを定義。

物流メッセージ標準 (物流情報標準メッセージレイアウト)

上記4プロセスが実現するよう、運送計画情報や出荷情報、運送依頼情報といったメッセージを定義。

物流共有マスタ標準 (物流情報標準共有マスタ)

車輛や事業所、商品、輸送容器といったマスタを定義。

- コード標準化に対する方針：メッセージおよびマスタで使用する日付表現や場所コード、企業コード、商品コード、出荷梱包コード等の標準化の方針であり、必須コードと推奨コードを規定。

令和3年9月から官民の協議会（パレット標準化推進分科会）において、パレット標準化に向けた検討を開始。
令和6年6月に「最終とりまとめ」にて標準的な規格と運用を整理し、効率的な一貫パレチゼーションを目指す。

I. パレット標準化を巡る現状と課題

パレット化可能であるにもかかわらずバラ積み・バラ卸しが行われている

※輸送の際のパレット化率は約8割（パレット化可能な荷物のうち）

パレットの規格や運用が統一されておらず、物流拠点にて積み替えが発生

※例えば、貨物の出荷時では約5割の積み替えが発生

荷主所有のパレットの回収は、一般的に少量多頻度であり負担が大きい

※レンタルパレット利用率は約3割

現状Ⅰ パレットを利用していない



現状Ⅱ パレットを利用しているが、規格や運用が標準化されていない



令和6年6月

II. 標準的な規格と運用（標準仕様パレット）

○主な規格

平面サイズ	1,100mm×1,100mm
高さ	144～150mm
最大積載質量	1t
タグ・バーコード (貨物/パレット追跡用)	タグ・バーコードの装着が可能な設計 (将来的にはタグ・バーコードの装着を目指す)
その他	二方差しまたは四方差し

○主な運用

調達形態、 管理	効率的な一貫パレチゼーションを目指す観点から、レンタル方式を推進。 ※将来的には、複数のレンタルパレット事業者の連携（「共同プラットフォーム」）によるパレットの共同配送・管理システム運営等を目指す。
パレットの仕分け・回収、費用分担	売主と買主間の売買契約や、レンタルパレット事業者とのレンタル契約においてパレットの仕分け・回収作業の主体や費用負担を明記する。 ※将来的には、適切に価格転嫁される環境を構築し、賃借期間に応じて負担する方式を目指す。

※製品の特性上標準仕様パレットを活用できない場合や、既に業種分野内で複数企業が参画し相当数の物量で一貫パレチゼーションが実現できている場合等、標準仕様パレットの採用が当分の間困難な場合においては、設備改修等のタイミングも勘案しつつ、将来的な標準仕様パレットの採用を期待する。

Ⅲ. パレット標準化実現に向けたロードマップ

令和6年6月

- ・パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化（2025年度）
- ・レンタルパレット事業者間の「共同プラットフォーム」の社会実装（2030年度） 等

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度～2030年度
発着 荷主	(1)標準仕様パレットの活用推進				
	(2)標準仕様パレットの活用提案への真摯な協議応諾				
	(3)パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化				
	(4)使用後の所有者等への適切な返却				
	(5)フォークリフト、作業員等荷役に必要な機材・人員の配置				
	(6)製品積付効率等を向上させるための受発注ロットサイズの検討・実施				
	(7)効率化のための自動化・機械化等の検討・実施				
発荷主	(8)外装サイズの検討・実施				
運送事業者、 倉庫事業者	(9)標準仕様パレット導入の推進、荷主への積極的な提案				
倉庫事業者	(10)フォークリフト、作業員等荷役に必要な機材・人員の配置				
	(11)標準仕様パレットの荷役、搬送を前提とした自動化・省人化				
レンタルパレット事業者、パレット 製造事業者	(12)標準仕様パレットの周知協力				
レンタルパレット事業者	(13)パレット紛失防止策の適切な実施				
	(14)レンタルパレット事業者間の共同プラットフォームに向けた検討				
パレット製造事業者	(15)標準規格のパレットの製造・販売				
	(16)標準規格のパレットの市場への安定供給				
行政	パレット標準化に係る推進策				
	共同プラットフォームに向けた推進策				
	標準仕様パレットに係る情報発信				

★ ゴール目標
〰 2030年度以降も検討すべき事項

Ⅳ. パレット標準化の実現に向けたKPI（2030年度）

KPI	現状	2030年度
パレット生産数量に占める11型パレットの割合	26% 倍増	50%以上
レンタルパレット保有数量に占める11型パレットの割合	76% 9pt増	85%以上
レンタルパレット保有数量	2,650万枚 倍増	5,000万枚以上
レンタル事業者間で共同回収を行う拠点数	42箇所 約10倍増	400箇所以上
荷役作業に係る時間	一人当たり年間375時間 16%減	一人当たり年間315時間以下

○ 官民物流標準化懇談会 モーダルシフト推進・標準化分科会

- 令和5年7月に「モーダルシフト推進・標準化分科会」を設置。①鉄道・内航海運の輸送力増強の方向性、②大型コンテナ導入の方向性、③コンテナ専用トラック、シャーシ、コンテナ、関連設備等の導入方策等について議論。

● 検討事項

- ① 幹線輸送（中長距離）における貨物鉄道・内航海運の輸送力増強の方向性について検討。

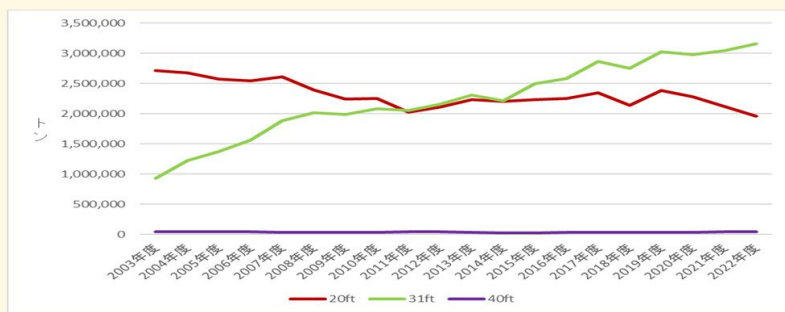
<参考：500km以上の輸送分担率の現状>

輸送モード	トラック	鉄道コンテナ	フェリー・RORO船・コンテナ船	その他	合計
輸送分担率	45.6%	5.0%	13.5%	35.9%	100%

出典：全国貨物純流動調査（物流センサス）令和3（2021）年調査

- ② モーダルシフト推進の観点から、幹線輸送の多くを担う大型トラックとの親和性を踏まえ、大型コンテナによる輸送量の目標設定に向けて検討。

<JR貨物における20ft, 31ft, 40ftコンテナの輸送量の推移>



- ③ コンテナ専用トラック、シャーシ、大型コンテナ等の導入方策の検討。

● 「各検討事項に関する方向性と施策」（令和5年11月29日）

- 鉄道はコンテナ貨物について、内航海運はフェリー・RORO船等について、輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増させるべく取組を進めるとのとりまとめ。

	2020年度	2030年代前半
鉄道（コンテナ貨物）・内航海運（フェリー・RORO船等）の合計の輸送量、輸送分担率	6800万トン (1.7%) <トラック約3万台分>	1億3600万トン (3.4%) <トラック約6万台分>
鉄道（コンテナ貨物）	1800万トン (0.4%)	3600万トン (0.8%)
内航海運（フェリー・RORO船等）	5000万トン (1.3%)	1億トン (2.6%)

(注1) 輸送量については、将来的な物量全体の変化は考慮していない。

(注2) 各種統計（自動車輸送統計、内航船舶輸送統計、内航旅客定期航路事業運航実績報告書、鉄道輸送統計、JR貨物資料及び航空輸送統計）より。なお、輸送分担率はトンベースで算出。

出典：国土交通省プレスリリース資料（令和5年11月29日）

● 新たなモーダルシフトに向けた対応方策（令和6年11月）

- ① 鉄道と内航海運へのモーダルシフトの取組の更なる強化
- ② 多様な輸送モードの活用
 - (1) ダブル連結トラックと自動運転トラックの導入促進等
 - (2) 航空貨物輸送の更なる活用
- ③ 地域の産業政策・地域政策等との連携

3. 物流に関する政府全体の取組

(3) 法律関係

○近年の物流関係の制度整備

物流効率化法（物資の流通の効率化に関する法律）

- （１）全ての荷主に対して、①積載効率の向上等、②荷待ち時間の短縮、③荷役等時間の短縮の努力義務がかかります。

※令和 7 年 4 月 1 日施行

- （２）一定規模以上（年間取扱貨物重量 9 万t以上）の荷主に対して、①届出、②中長期計画の提出、③物流統括管理者の選任・届出、④定期報告の提出が義務付けられます。

※令和 8 年 4 月 1 日施行

※貨物自動車運送事業者、倉庫業者等にも同様の措置

貨物自動車運送事業法

- （１）荷主と貨物事業者運送事業者の間の運送契約の内容は、書面で相互交付する必要があります。※令和 7 年 4 月 1 日施行

- （２）無許可事業者（いわゆる白トラック）を利用した荷主には、100万円以下の罰金が課されます。

※令和 8 年 4 月 1 日施行

- （３）トラック事業者は、国土交通大臣が告示する適正原価を継続的に下回る運賃でサービス提供することが禁止されます。※改正公布（令和 7 年 6 月 11 日）から 3 年以内施行

※トラック・物流Ｇメンが荷主へも指導。

取適法（改正下請法：製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律）

- （１）規制対象に発荷主から運送事業者への運送委託の一部が追加されます。

- （２）禁止行為に協議に応じない一方的な代金額の決定が追加されます。

※令和 8 年 1 月 1 日施行

特定運送委託
について



➡ 荷主において必要な対応

◎ 運送契約の見直し

運賃（運送の対価）と料金（附帯作業等の対価）は分けて設定する必要があります。また、荷待ち時間にも料金が発生します。

◎ 物流の効率化

物流効率化法に即し、①積載効率の向上等、②荷待ち時間の短縮、③荷役等時間の短縮に努めてください。くわえて、トラックドライバーの労働時間規制を遵守するため、モーダルシフトや中継輸送も検討ください。

流通合理化や価格形成を推進する制度

食料システム法（食品等の持続的な供給の実現に向けた食品等事業者の事業活動の推進及び取引の適正化に関する法律）

- （１）食品等事業者（食品製造・卸売・小売業者、外食業者等）が行う、流通の合理化など、食品等の持続的な供給を実現するための事業活動に対し、金融・税制等の支援措置を講じます。

※令和 7 年 10 月 1 日施行

- （２）農林漁業者・飲食料品等事業者に対し、飲食料品等の取引における 2 つの努力義務を課します。 ※令和 8 年 4 月 1 日施行

- ① 持続的な供給に要する費用等の考慮を求める事由を示して取引条件の協議の申出があった場合、誠実に協議

- ② 取引の相手方から商慣習の見直し等の持続的な供給に資する取組の提案があった場合、検討・協力

○改正物流効率化法の規制的内容

- **広く荷主・物流事業者**に物流効率化の**努力義務**を課すことで、**自らの物流状況を把握し効率化**するとともに、**取引先との連携**が必要な改善について協力を求めることを促進。

全ての事業者（2025年4月1日施行）

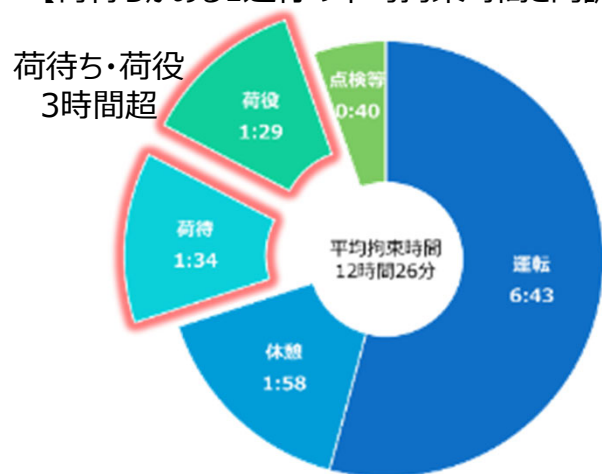
- ①**荷主***¹（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
*¹ 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記①②取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

一定規模以上の事業者（2026年4月1日施行）

- 上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者*²）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、**努力義務**の実施状況が不十分な場合、国が**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**。

*²特定荷主：第一種荷主、第二種荷主それぞれの立場で取扱貨物の重量が**年間9万トン**以上

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】

取り組むべき措置	判断基準（取組の例）
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等
荷役等時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等
積載効率の向上等	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等

【荷主等が取り組むべき措置の例】



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

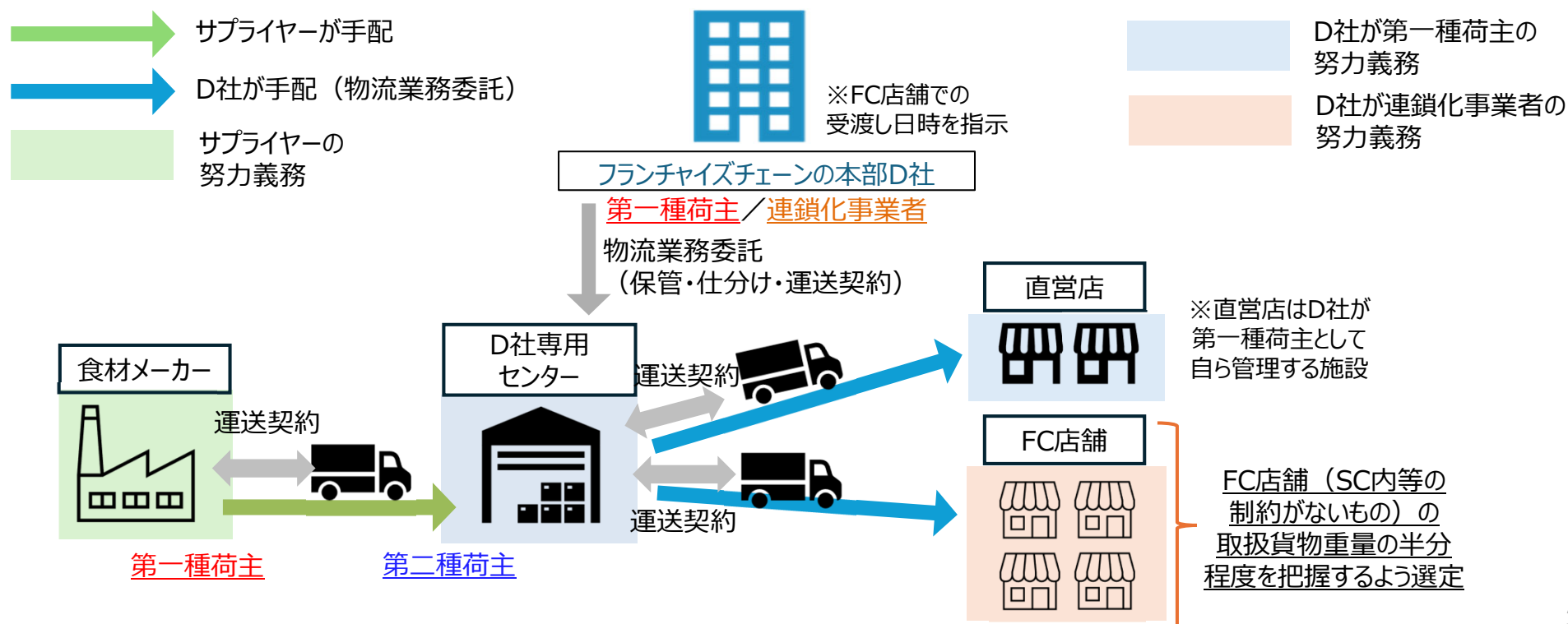
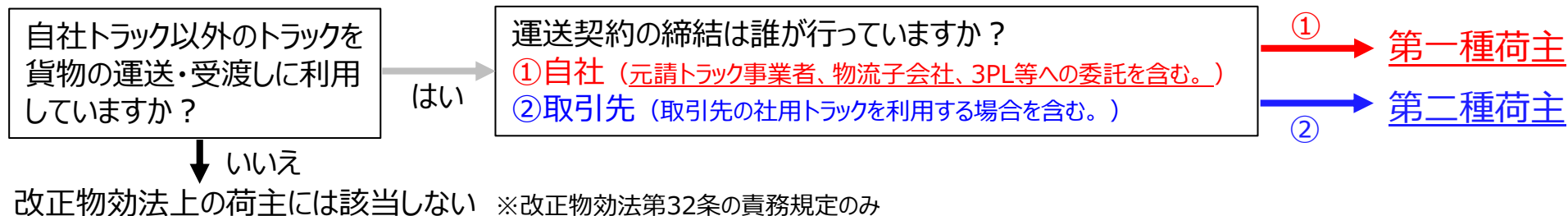
パレット導入



パレットの利用による荷役時間の短縮

○改正物流効率化法の規制的内容

- 事業者単位で、第一種荷主、第二種荷主、連鎖化事業者それぞれでの取扱重量を確認。
- 運用の中心理念は、「取組の実効性と業務負荷の軽減の両立」。



○物流統括管理者（CLO）に期待される姿

令和7年12月～令和8年1月に、有識者等の参加による「物流統括管理者（CLO）のあるべき姿に関するワークショップ」を開催し、今後の物流統括管理者（CLO）に期待される姿について検討を行い、提言としてとりまとめました。

■「物流統括管理者（Chief Logistics Officer）」とは

- 「経営戦略の視点から物流を統括管理し、物流全体の最適化を図ることで企業価値の向上と社会的課題の解決に貢献する人物」を、本提言における「物流統括管理者（CLO）」として定義。
- 物流統括管理者（CLO）は、法令上の職責を果たすことに加え、社会的課題への対応も含めて物流に関係する企業活動全体を改革することが期待される。

■法令における「物流統括管理者」の管理範囲

1. 中長期計画の作成、定期報告の作成、報告徴収への対応
2. トラックドライバーの負荷低減と輸送される物資のトラックへの過度の集中を是正するための事業運営方針の作成と事業管理体制の整備
3. トラック運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化（以下「効率化」という。）のための開発、生産、流通、販売、調達、在庫管理その他の貨物の運送又は受渡しに係る業務に係る各部門間の連携体制の構築及び効率化に関する従業員の意識の向上
4. 特定荷主が管理する施設における効率化に関する情報処理システムその他の設備の維持及び新設、改造又は撤去並びに物資の流通に係る器具、設備、データ等の標準化に関する計画の作成、実施及び評価
5. 効率化に向けた取引先その他の関係者との連携及び調整

※ 物流統括管理者の選任基準：特定荷主（特定連鎖事業者）が行う事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者をもって充てる

■「物流統括管理者（CLO）」に期待される事項

①物資の流通の効率化に関する法律への対応

- ・中長期計画の作成、物流効率化の運営方針や管理体制の整備といった業務の統括管理 等

②物流全体の最適化

- ・物流の諸機能（輸送、保管、包装、荷役、流通加工、情報管理）の統合
- ・関係する社内各部門（開発、生産、流通、販売、調達、在庫管理など）、社外各企業（取引先、物流事業者、同業他社など）との連携・調整
- ・労働力確保、環境保全、防災・危機管理といった持続性確保 等

③物流を通じた企業価値の向上

- ・企業活動全体に関わる物流という視点からの、企業価値の向上や財務状況改善への寄与
- ・物流を通じたブランド価値の創出や顧客満足度の向上への貢献 等

④社会的課題への対応

- ・トラックドライバー不足への対応
- ・企業の社会的責任として、地球温暖化対策などの環境保全、安全対策をはじめとした社会的課題への適切な対応 等

○物流統括管理者（CLO）に期待される姿

■ 物流統括管理者（CLO）に期待される役割、知識・知見、体制整備、社内外との連携、人材育成

期待される役割

- ① 物流全体の最適化に係る計画及び実行の統括管理 → **必須かつ最も重要な役割**
- ② 社内での連携・調整
- ③ 社外との連携・調整
- ④ ハード・ソフト両面における事業推進・調整
- ⑤ 体制構築・意識啓発・人材マネジメント 等



求められる知識・知見

- ・ 経営者視点での物流戦略構築・判断能力
 - ・ 社内外とのパートナーシップ構築能力
 - ・ 物流領域以外も含めた幅広い知識・知見
 - ・ 組織マネジメント・人材確保に必要な知識・知見
 - ・ グローバルサプライチェーンに関する知識・知見 等
- 企業経営全体を俯瞰した判断や調整を行う者であり、**ゼネラリストとしての能力**が強く求められる。

キャリアパス・人材確保のイメージ

- ① 物流業務を中心とした**スペシャリスト**としてのキャリアパス
- ② 物流以外の関連業務を含む**ゼネラリスト**としてのキャリアパス
- ③ **外部人材**の登用

どのようなキャリアパスを選択するかは**各事業者の特性や経営方針、経営戦略等**によって適切に判断

CLO人材の育成プロセス（例）

- ① 期待する役割等の設定
- ② 育成方針の設定
- ③ プログラムの実施、習得
- ④ 期待する役割等の発信
- ⑤ キャリアプランの設計・評価

人材育成においては、特に**外部の知識・経験**を取り込む観点から、**外部講師**や**外部プログラム**を積極的に活用

上記の役割や知識・知見について、**物流統括管理者(CLO)自身がすべてを備えている必要はなく**、必要な知識・知見は**チームとして補完**することが適切である。特に**以下のような人材や組織と連携**し、業務を推進することが求められる。

- 1 各分野に精通した人材（オペレーション、事業戦略・業務企画、関連技術（情報システムやデジタル化・DX等）、ガバナンス・コンプライアンス等の分野に精通した人材）による**チーム体制の構築**
- 2 社内の各部門（開発、生産、流通、販売、調達、マーケティング、システム・DX、財務、法務、人事等）との**連携**
- 3 社外の関係者（取引先、同業他社、3PL・物流事業者・情報系企業、異業種 等）との**連携**



○今後のスケジュール（想定）

➤ 2024年5月15日	物流改正法 公布	
➤ 2024年6月～11月	第1回～第4回合同会議（規制的措置の施行に向けた検討・取りまとめ）	
➤ <u>2024年11月27日</u>	<u>合同会議取りまとめ</u> を策定・公表	
➤ 2025年1月・2月・3月	法律の施行①に向けた政省令の公布	
➤ <u>2025年4月1日</u>	<u>法律の施行①</u> 基本方針 荷主・物流事業者等の努力義務・判断基準 判断基準に関する調査・公表 等	特定事業者の指定に向け 荷主：取扱貨物重量の把握 トラック：車両台数の把握 倉庫：保管量の把握
➤ <u>2025年8月</u>	法律の施行②に向けた政省令の公布	
➤ <u>2025年秋頃</u>	<u>判断基準に関する調査等</u> の実施	
➤ <u>2026年4月1日</u>	<u>法律の施行②</u> 特定事業者の指定 中長期計画の提出・定期報告 物流統括管理者（CLO）の選任 等	定期報告に向け ・実施状況把握 ・荷待ち時間等の計測
➤ <u>2026年5月末</u>	<u>特定事業者の届出～指定手続</u> →荷主は、指定後速やかに <u>物流統括管理者の選任届出</u>	
➤ <u>2026年10月末</u> ※	<u>中長期計画</u> の提出 ※初年度のみ。2027年度以降は7月末〆	
➤ <u>2027年7月末</u>	<u>定期報告</u> の提出	

○トラック法に基づく事業の適正化（標準的な運賃・運送契約時の書面相互公布）

- 国土交通大臣は、貨物自動車運送事業法（トラック法）附則第 1 条の 3（平成30年の議員立法で追加）に基づき、「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃」を告示。直近の改定は令和 6 年 3 月。
- 令和 7 年 4 月 1 日から、運送契約を締結するときは運送・附帯業務の内容・対価などの書面相互交付が義務化。

【標準的な運賃】トラック法附則第 1 条の 3

- 運賃
 - I 距離制運賃（運輸局別・車種別）
200km・10t車・関東で80,110円など
 - II 時間制運賃（運輸局別・車種別）
8 時間制(基礎走行130km)・10t車・関東で60,090円など
 - III 個建運賃
距離制又は時間制運賃÷（最大積載×基準積載率）
 - IV 運賃割増率
速達割増等、特殊車両割増、休日割増、深夜・早朝割増

- 料金
 - V 待機時間料
10t車で積込・取卸と併せて 2 時間まで1,890円／30分など
 - VI 積込料・取卸料、附帯業務料
10t車で手積み2,260円／30分など
 - VII 利用運送手数料（運賃の10%）
 - VIII 有料道路利用料
 - IX その他実費として収受すべき費用（フェリー利用料、特殊車両通行関係費用、中継輸送における施設利用料等）
 - X 燃料サーチャージ

【書面交付義務】トラック法第12条

- 運送契約締結時に、以下の事項について記載した書面交付を義務付け
 - 交付した書面については、その写しを一年間保存すること
 - 交付書面の記載事項
 - ① 運送役務の内容・対価
 - ② 運送契約に荷役作業・附帯業務等が含まれる場合には、その内容・対価
 - ③ その他の特別に生ずる費用にかかる料金（例：有料道路利用料、燃料サーチャージなど）
 - ④ 運送契約の当事者の氏名・名称及び住所
 - ⑤ 運賃・料金の支払い方法
 - ⑥ 書面の交付年月日

※メール等の電磁的方法でも可
※基本契約書が交わされている場合、その基本契約書に記載されている内容については省略可



○トラック法に基づく事業の適正化（白トラ規制・適正原価）

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律 貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律		概要
○ ドライバーの担い手不足により、何もしなければ2030年には輸送能力が34%不足 ○ 物流は国民生活及び経済活動の基盤であり、エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの経済的社会的地位の向上等により、我が国の物流の持続可能性の確保及び国民経済の健全な発展を図るため、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的として、貨物自動車運送事業法を改正するとともに、それを担保するための新法を制定。		
貨物自動車運送事業法の一部改正 1. 許可の更新制度の導入 トラック運送事業の許可について、5年ごとの更新制を導入 2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限 トラック運送事業者は、自ら貨物を運ぶときや、他の事業者へ運送を委託するときは、国土交通大臣が定める「適正原価」を継続して下回らないことを確保 (※) 貨物利用運送事業者についても同様に規制 (※) 適正原価を支払わない荷主については、違反原因行為に該当するものとして是正指導を実施 (※) 標準的運賃については廃止 3. 委託次数の制限 トラック運送事業者及び貨物利用運送事業者は、元請として運送を引き受ける場合、再委託の回数を二回以内に制限するよう努力義務化 4. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り 許可や届出なく有償で運送行為を行うトラック（いわゆる「白トラ」）の利用を禁止（罰則付） 荷主等に対しては是正指導も実施	担保	貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律 1. 基本方針の策定 (1) 体制の整備 ①許可の更新事務及び②事業適正化支援等を適切・効率的に実施できるよう独立行政法人に行わせる等必要な体制を整備 (2) 財源の確保等 上記業務の実施に必要な費用を確保できるよう、(1)①について更新手数料等によるほか、(1)②について広く社会で支える観点から財源措置を検討 2. 法制上の措置等 政府は基本方針に基づき、必要な法制上の措置等を本法律の施行後3年以内を目途として講じる 3. 物流政策推進会議 政府は、物流に関する施策の総合的かつ集中的な推進を図るため、物流政策推進会議を設置 推進会議の下に、連絡調整を行うための関係者会議を設置

○トラック法に基づく事業の適正化（トラック・物流Gメンによる是正指導）

- 貨物自動車運送事業法は、①他人の需要に応じ、②有償で、③自動車を使用して貨物を運送する事業の許可制度等を規定。安全管理や労務管理などを許可要件としている。
- トラック・物流Gメンは、貨物自動車運送事業法第1条の2（平成30年の議員立法で追加）に基づき、**トラック事業者が同法に違反する原因となる行為を荷主がしている疑いがある場合に、是正指導。**

荷主が違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていることを疑う相当な理由がある場合

要請

要請してもなお改善されない場合

勧告・公表

(※) 違反原因行為の例

長時間の荷待ち



運賃・料金の不当な据置き



無理な運送依頼



過積載運行の要求



異常気象時の運行指示



○中小受託取引適正化法（改正下請法）における物流取引の適正化

取適法（改正下請法）の概要

法目的

中小受託取引の公正化 ・ 中小受託事業者の利益保護

適用対象

①取引の内容 + ②規模要件 = 対象取引

①取引の内容

製造委託 修理委託 情報成果物作成委託（プログラム） 役務提供委託（運送・倉庫保管・情報処理） 特定運送委託

②規模要件

委託事業者

資本金3億超
資本金1千万超3億以下
常時使用する従業員300人超

→

中小受託事業者

資本金3億以下（個人含む）
資本金1千万以下（個人含む）
常時使用する従業員300人以下（個人含む）

①取引の内容

情報成果物作成委託（プログラム除く） 役務提供委託（運送・倉庫保管・情報処理除く）

②規模要件

委託事業者

資本金5千万超
資本金1千万超5千万以下
常時使用する従業員100人超

→

中小受託事業者

資本金5千万以下（個人含む）
資本金1千万以下（個人含む）
常時使用する従業員100人以下（個人含む）

義務

発注内容を明示する義務（発注書の交付）

取引に関する書類等を作成・保存する義務（2年）

支払期日（受領後60日以内）を定める義務

遅延利息（14.6%）の支払義務

禁止行為

受領拒否

支払遅延（手形払等の禁止）

減額

返品

買ったたき

購入・利用強制

報復措置

有償支給原材料等の対価の早期決済

割引困難な手形の交付

不当な経済上の利益提供要請

不当な給付内容の変更・やり直し

協議に応じない一方的な代金決定

※赤色は改正内容

37

4. 農林水産物・食品の物流効率化に向けた取組

4. 農林水産物・食品の物流効率化に向けた取組

(1) 総論

○総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）を踏まえた農林水産省の取組

総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）における今後の物流政策の5つの観点

I. サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化

- ◎革新的車両 ◎自動化
- ◎物流ネットワークの再構築
- ◎新モーダルシフト
- ◎ラストマイル配送の確保 等

II. 物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換

- ◎物流効率化法 ・再配達削減
- ◎価格転嫁と取引適正化
- ・トラック運送業界の健全化 等

III. 持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改善

- ・人材育成 ◎多様な人材の活躍
- ・CLO等の能力向上
- ・休憩環境改善 ・安全確保 等

IV. 物流標準化と物流DX・GX

- ◎パレット等の標準化 ◎フィジカルインターネット ・脱炭素化 等

V. 国際競争力強化や災害対応等

- ・空港・港湾の強化 ・経済安保・サイバー対策 ・BCP整備 等

＜新たな物流＝自動化技術やサプライチェーン全体の連携により物流の効率化と機能向上を実現＞

農林水産物・食品分野における重点取組事項

※上記◎への対応を念頭に、分野特性として特にボトルネックとなりやすい事項

① パレット標準化

- ・荷役効率化、ひいては新たな物流に対応できる荷姿・輸送単位への移行

② デジタル化

- ・フィジカルインターネットも見据えたデジタルツールの普及と標準化

③ 商慣習の見直し

- ・物流効率化法等への着実な取組による発着連携の深化

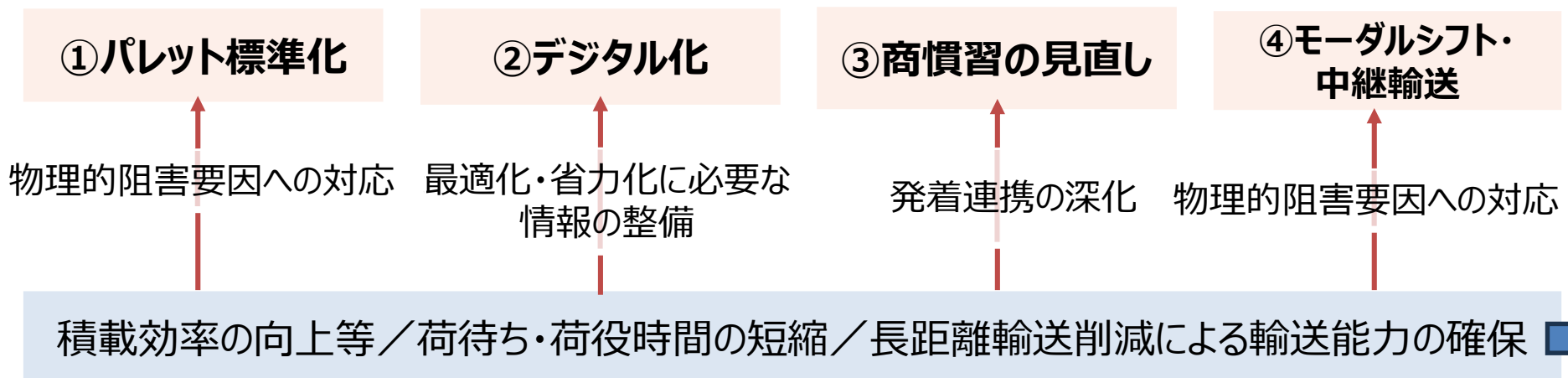
④ モーダルシフト・中継輸送

- ・特に農水産品の輸送品質の担保や、大口仕入に必要ないち点整備

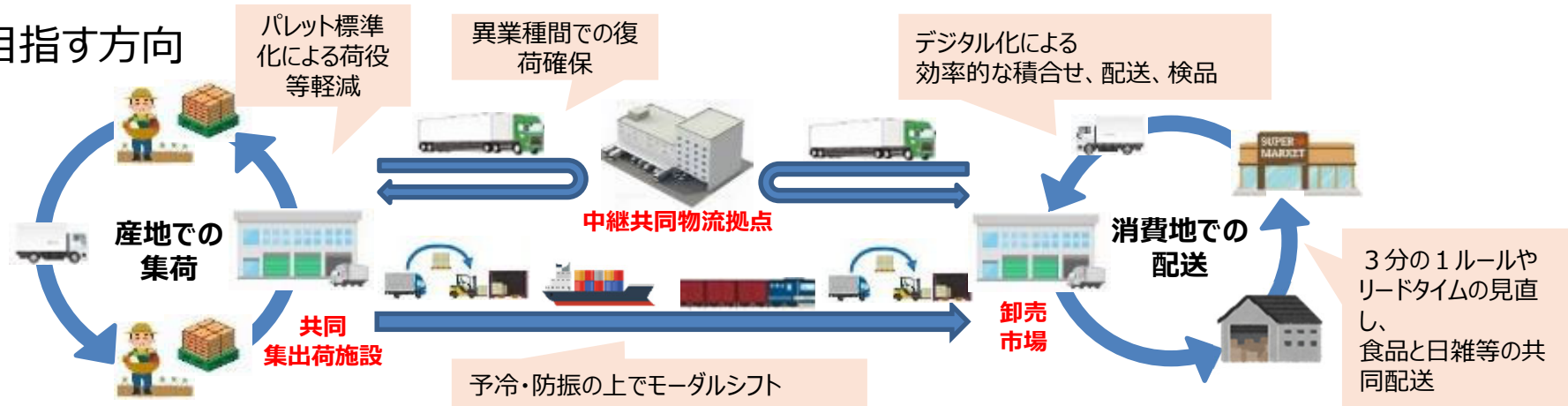
○農林水産物・食品の物流生産性向上の方向性

- 2024年は大きな混乱なく経過したが、輸送力不足・輸送費上昇の実感は顕著。
- 物流効率化法施行に加え、下請法改正及びトラック法改正も踏まえ、**物流効率化と取引適正化は喫緊の課題**。
- **①パレット標準化、②デジタル化、③商慣習の見直し、④モーダルシフト・中継輸送**の取組を継続し、**積載効率の向上、荷待ち・荷役時間の短縮、長距離輸送削減**といった課題解決を通じて、**食品等の流通を確保**。

○ 2025年度～2030年度の重点取組事項



・目指す方向



食品等の流通を確保し、食料・農業・農村基本計画等に基づく農林水産施策を推進する基盤とする

○物流の効率化（現状と対応）

- 生鮮の産地・卸間の物流を中心に、パレット標準化等の現場の取組を促進するなど、総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）に基づき、食品等の物流の効率化を進める。

	課題	現状と対応の必要性			※青字は一定の進捗が見られるもの
		産地→卸売市場	加工食品製造→加工食品卸	加工食品卸→小売	
物流効率化法の努力義務	積載効率の向上等	＜リードタイム延長＞ 天候等の影響もある中で、出荷安定と品質保持が課題。【商慣習】 ＜共同配送＞ 横持ち費用や拠点整備、荷主・物流事業者の調整が課題。 【パレット標準化】【デジタル化】	＜納品の集約等＞ 面単位・パレット単位発注の推進、納品時間指定の緩和は課題。 【商慣習】 ＜リードタイム延長＞ 一定の広がりがある。【商慣習】 ＜共同配送＞ 特定メーカー間や異業種間で取組。【パレット標準化】【デジタル化】	＜納品の集約＞ 多頻度配送や欠品ペナルティの見直しは課題。【商慣習】 ＜リードタイム延長＞ ・納品期日延長は課題。【商慣習】 ・一部小売で取組・改善傾向。 ＜共同配送＞ 特定の小売間で一定の取組。 【デジタル化】	◎畜産農家⇄家畜市場 ◎畜産農家→食肉市場等 ・アニマルウェルフェアの観点で、積載率の向上や荷待ち・荷役等時間の短縮には一定の限界がある。 ・一方で長距離輸送が多く、かつ技能が必要であり、ドライバー確保のため中継や復荷などが必要。
	荷待ち時間の短縮	＜到着時刻の分散・調整＞ ・高く売れる市場や日が変わる前の時間帯にトラックが集中。場内が狭隘なための混雑もある。【商慣習】 ・バス予約システムの導入も一部行われている。【デジタル化】	＜到着時刻の分散・調整＞ ・バス不足や遅刻対策、特売時・年末年始のトラック集中等で荷待ちが発生。【商慣習】 ・荷待ちのある工場や卸センターではバス予約システムを導入し一部改善傾向。【デジタル化】	＜到着時刻の分散・調整＞ ・店舗でのバス予約システムの導入は限定的。基本は定期便で荷待ちはないが、ショッピングセンター等で荷待ちが発生。【デジタル化】 ・納品時間が厳格なため遅刻対策で荷待ちが発生。【商慣習】	◎資材製造（飼料、肥料等）→生産者 ・引取物流における荷待ち対策や着時の荷役等の安全対策には買手（生産者）の協力が必要。 ・輸入原料が多く、湾岸部の工場から産地まで長距離輸送のための中継等が必要。
	荷役等時間の短縮	＜荷役効率化＞ パレットの導入・標準化が課題。 【パレット標準化】 ＜検品効率化＞ 伝票電子化、規格見直し等が課題。 【デジタル化】【商慣習】	＜荷役効率化＞ パレットの導入・標準化（特に軽量品）、荷卸し・種まき・ソーター流し等の附随作業の削減が課題。 【パレット標準化】【商慣習】 ＜検品効率化＞ 伝票電子化、汚破損や賞味期限の確認・返品負担の軽減等が課題。 【デジタル化】【商慣習】	＜荷役効率化＞ カゴ台車納品やパレット導入、荷卸し・陳列等の附随作業軽減が課題。 【商慣習】 ＜検品効率化＞ ・流通BMS、ハンディターミナルの利用が浸透。【デジタル化】 ・汚破損や賞味期限の確認・返品負担の軽減等が課題。【商慣習】	◎原料製造（製粉、製油等）→製品製造（加工食品） ・引取物流における荷待ち対策や着時の荷役の安全対策等には、買手の協力が必要。
農産物の特性	長距離輸送の削減	＜中継輸送＞【設備整備】 遠隔産地からの輸送では必須だが、拠点整備と品質保持が課題。 ＜モーダルシフト＞ 遠隔産地からの輸送では必須だが、品質保持（技術開発）、費用負担、インフラ確保が課題。	＜中継輸送＞ 各社で対応しており、政策措置の必要性は相対的に低い。 ＜モーダルシフト＞ 取組のインセンティブや利便性向上などが主要課題で国交省と対応。	＜中継輸送＞ 各社で対応しており、政策措置の必要性は相対的に低い。 ＜モーダルシフト＞ 輸送距離が短く政策措置の必要性は相対的に低い。	◎原木土場（集積場所）→木材市場・木材加工工場 ・積載率は既に高く、荷待ちもほぼ発生しない。 ・荷役等は安全対策のため一定の時間がかかる。 ・ドライバー確保は課題であり、中間土場の活用、積卸し容易な木材配置などの取組を推進。

4. 農林水産物・食品の物流効率化に向けた取組

(2) 各論

- ①パレット標準化
- ②デジタル化
- ③商慣習の見直し
- ④モーダルシフト・中継輸送

○農林水産品・食品分野の物流標準化

- **加工食品分野**で物流標準化アクションプランに基づく取組を推進するとともに、**青果物、花き、水産物**の分野においても、検討会での関係者の議論を経て、品目ごとの**流通標準化ガイドライン**を策定。
- **全産業的にも**、官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会において、**11型レンタルパレット**を標準仕様とする旨を令和6年6月に取りまとめ。

	策定時期、名称	標準パレット等(単位:mm)
加工食品	令和2年3月 加工食品分野における物流標準化アクションプラン	サイズ：1,100×1,100 1,200×1,000
青果物	令和5年3月 青果物流通標準化ガイドライン	サイズ：原則1,100×1,100 材質：プラスチック製を推奨 運用：レンタルが基本
花き	令和5年3月 花き流通標準化ガイドライン	<台車> フル台車： W1,055×D1,285×H2,068 ハーフ台車： W520×D1,280×H1,900 <パレット> サイズ：1,100×1,100
水産物	令和6年3月 水産物流通標準化ガイドライン	サイズ：1,100×1,100 材質：プラスチック製を推奨 管理：パレット管理責任者の配置等

パレット化・標準化



・みかんのパレット輸送実証では、10t 車の荷卸しが
選果場で60～90分→30分
卸売市場で2時間削減

標準的な運賃ベースで
2,260円/30分×4時間
→2,340円/30分×1時間
=13,400円の荷役料削減



・レンタルパレットは産地に持ち帰る必要がなく、**復路で帰り荷を載せる等の有効活用**ができる。

・産地保有パレットを返却まで保管すると、10t 車1台のパレット(16枚)を一山で積むとして1日100台来る市場では**パレット保管のために100パレット分の商品が置けなくなる**計算。レンタルパレット導入により、この専有面積の削減及び市場内の混雑緩和に寄与。

規格見直し

既存の段ボール・トレーでは、11型パレットに適合しない



既存段ボールでのオーバーハング
(パレットサイズ超過)

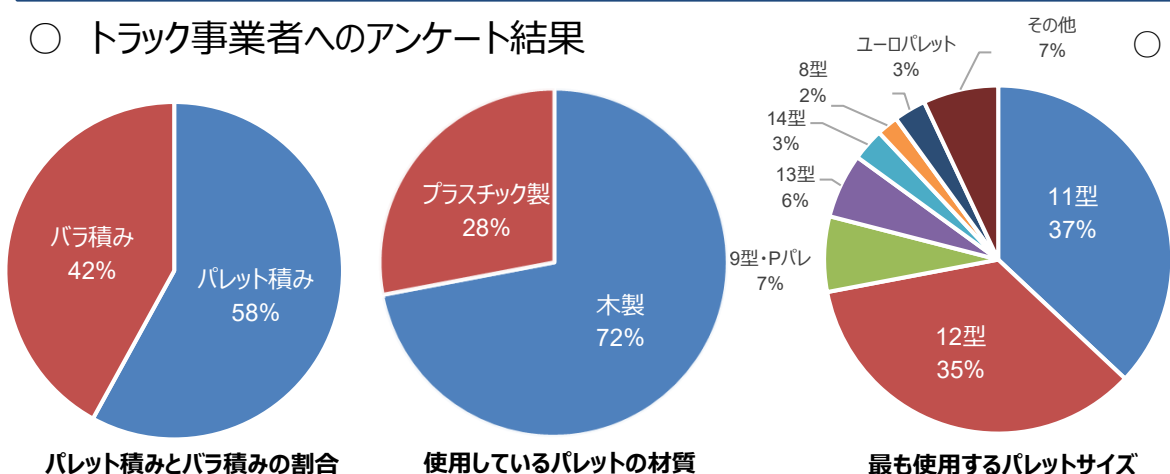
段ボール・トレーの規格を変更



○青果物輸送におけるパレット化率

- トラック事業者及び青果卸売業者へのアンケート調査によると、令和6年度の
青果物輸送のパレット化率は6～7割程度。標準仕様パレット化率※は1割未満と推定。（※11型レンタルパレット）
- パレット化の状況は、産地・品目ごとに大きく異なっているところ、品目特性も踏まえつつ、**2030年度までに80%以上とすることを目指し**、その中で、**標準仕様パレットの導入も増加**させていく必要。

○トラック事業者へのアンケート結果



出典：農林水産省 物流事業者に対する青果物流通に対するアンケート（令和6年11月）

○青果卸売業者へのアンケート結果

全国平均（令和4年度）			
時期	春期 (4～6月)	夏期 (7～9月)	秋冬期 (10～3月)
パレット使用率	68.3%	73.9%	71.8%
プラスチック製 レンタルパレット使用率	4.6%	7.2%	8.4%

出典：農林水産省 パレット化率把握のための卸売業者向けアンケートの結果（令和5年9月）

- 集出荷団体が青果物卸売市場にパレットを利用して出荷した割合
（令和4年度「食品流通段階別価格形成調査」の調査対象者に占める割合）

区 分	パレットを利用して 出荷した割合
青果物（調査対象16品目）	59.4%
野菜（調査対象14品目）	64.9%
だいこん	70.1%
にんじん	77.6%
はくさい	99.4%
キャベツ	78.7%
ほうれんそう	94.9%
ねぎ	87.3%
なす	49.7%
トマト	50.7%
きゅうり	90.3%
ピーマン	65.0%
さといも	80.3%
たまねぎ	33.5%
レタス	66.4%
ばれいしょ	31.8%
果実（調査対象2品目）	21.1%
みかん	26.7%
りんご	6.0%

※ 集出荷団体が青果物卸売市場に出荷した品目ごとの出荷量の計に対する、パレットを使用して出荷した出荷量の割合である。

○ 外装サイズ（段ボール箱）の標準化の推進

- 全農は、T11 型パレットを使用した輸送へ対応するため、パレットサイズに適合した段ボール箱が必要となることから、箱寸法の見直しを進めている。これまで主要野菜 14 品目（レタス、たまねぎ、ねぎ、馬鈴しょ、にんじん、だいこん等）で検討を実施している。
- 品目ごとの大きさや出荷規格の違い、産地集出荷施設の設備改修の必要性など、T11 型パレットへの対応は時間を要するため、品目別に箱寸法を例示した「段ボール箱標準化ガイドブック」を作成。これを参考に各生産地で順次箱寸法の見直しを検討している。

○ 検討の一例（ネギ、馬鈴薯）

品目	はい数	箱寸法	組み方	入り数	参考
ネギ	8はい	長さ面： 540～580mm 幅面： 220～260mm		【5*箱】 3L: 20 2L: 30 L: 45 【3*箱】 3L: 14 2L: 20 L: 30	商品全長 57cm (青葉部 カット)
		長さ面： 610mm 幅面： 205～245mm			商品全長 60cm
品目	はい数	箱寸法	組み方	量目	参考
馬鈴薯	12はい	長さ面： 365mm 幅面： 275mm		10 k g	-
	12はい	長さ面： 360mm 幅面： 260mm		10 k g	
	10はい	長さ面： 400mm 幅面： 260mm		10 k g	-

○ T11パレットに適合した 段ボール箱標準化ガイドブック (2021.9)



○ 産地の取組事例：小松菜のパレット出荷による荷役時間の削減



【JAみい園芸流通センター（福岡県）】

- ・ 小松菜、リーフレタス等の軽量の葉物野菜を中心に多品目（67品目）を生産。
- ・ 従来はバラ積み出荷 → 2024年問題対応のため令和6年3月からパレット出荷を開始。
（多品目のため全ては困難だが最低半分はパレット化する方針）
- ・ 自動冷蔵倉庫のパレットが専用サイズであり、輸送用パレットへの積替えが必要 → 出荷量の多い小松菜は前日のうちに輸送用パレットへ積替え、明朝8:30の出荷に向けてスタンバイ。
- ・ パレット化で積載率は2～3割低下するが、卸売市場での荷降り時間は3時間→30分に短縮。
- ・ 長距離輸送を削減するための出荷先の見直しにも取り組み。



生産者が集荷場に持ち込み



自動搬送冷蔵庫で一時的保管



場内物流にもパレットを使用

○ 集出荷施設の改修に併せた導入事例

- ・ JA熊本市では、かんきつ選果場の整備を機に、11型パレットに適合した選果レーン、ロボットパレタイザーを導入。
- ・ 積載効率を高めるため、大田市場の青果卸売業者と連携し、パレットへの積付けパターンや荷崩れ防止のための養生方法などの輸送試験を実施。
- ・ より効率的な輸送を行うため、段ボールサイズを変更（10kg→8kg）し、令和3年産から11型パレットでの出荷を開始。パレットについて市場内で卸売業者が積替作業や管理を実施。
- ・ 選果場では、積込作業の時間短縮（10トン車で60～90分→30分）や軽労化。
- ・ 卸売市場では、荷下ろし作業時間が大幅に短縮（10トン車で2時間以上削減）し、接車場所回転数が上昇し、搬入トラックの荷待ち時間が短縮。



多様な積付けパターンにも対応可能な
ロボットパレタイザー



11型パレットへの
積付けパターン



パレット化により
荷役作業時間が短縮

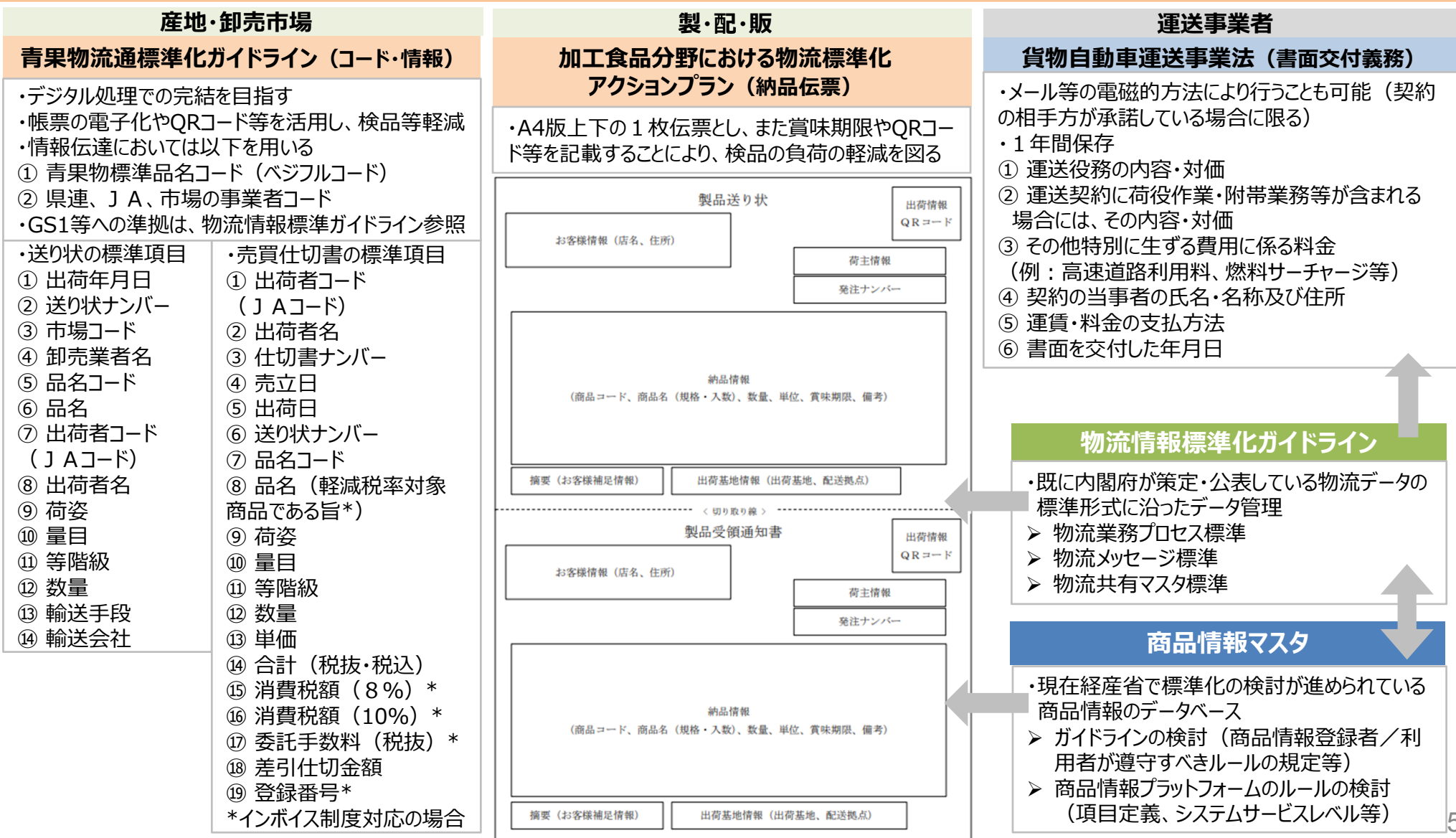
4. 農林水産物・食品の物流効率化に向けた取組

(2) 各論

- ①パレット標準化
- ②デジタル化
- ③商慣習の見直し
- ④モーダルシフト・中継輸送

○商品情報の標準化

- 情報項目、コード等を標準化することで、**取引情報の伝達・管理や検品等の精度が上がり**、省力化も図られる。
- さらに物流情報（数量、荷姿、発着地、日時）が共有できれば、より**効率的な配車や積合せ**が可能となる。



○生鮮品流通のデジタル化

(1) 代表的な流通経路



(2) 一般的なデジタル化の状況 (青果物の例)

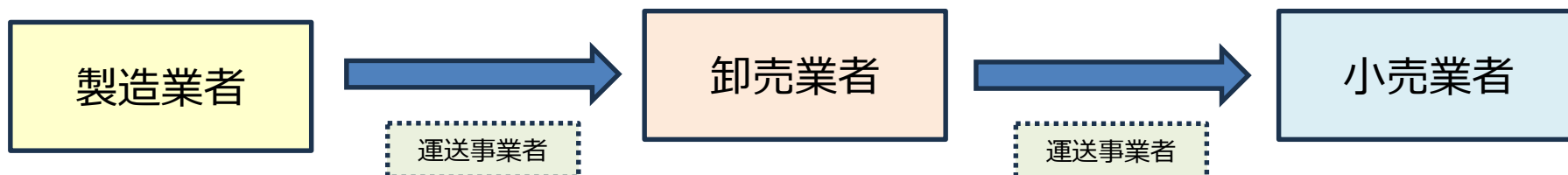
	生産者－集出荷団体	集出荷団体－卸	卸 － 仲卸	仲卸 － 小売
商 流 (受発注・決済情報等)	—	・ 受発注は紙や電子メール。 ・ 決済についてはベジフルネットが広く活用されている。	・ 紙や電子メール	・ 各社EDIシステム
物 流 (出荷情報等)	・ 紙ベースが多い。 ・ デジタル化の取組は限定的。	・ FAXや電子メール ・ 逆ベジシステムは情報伝達速度の点で課題あり。	—	・ 各社EDIシステムが基本だが、FAXを使用する場合も。

(3) 一般的な管理コード： 生鮮標準コードが存在するが、活用状況は限定的。

- ・ JANコードと同じ13桁 (バーコード化は可能)。
- ・ 生鮮標準商品コードで示しているのは、品目名 + αの情報。生産者や産地は示せない点が大きく異なる。
- ・ 最初の4桁は「4922」で固定。「4922」は、「日本で流通している生鮮品」ということを示している。
- ・ 続く5桁で品目名を示す。青果物の場合、この5桁は「ベジフルシステム」で使用されている「青果物標準品名コード (ベジフルコード)」に準拠。
- ・ 残りの4桁は、栽培方法区分、商品形態、階級、C/D (チェック・ディジット) として使用される。

○加工食品流通のデジタル化

(1) 代表的な流通経路



(2) 一般的なデジタル化の状況

	製造 - 卸	卸 - 小売
商 流 (受発注等)	○ 日食協EDIフォーマット	○ 流通BMS
物 流 (出荷情報等)	△ 日食協EDIフォーマット	○ 流通BMS

(3) 一般的な管理コード： JANコード (GTIN) が広く活用されている。

※ JANコード (Japanese Article Number) はGTIN (Global Trade Item Number) の日本国内での呼び名。
GTINは国際標準。

- 標準タイプは13桁 (商品についているバーコードでおなじみ)。
- JANコードで示しているのは、「どの事業者の、どの商品か」。
- 最初の9桁 (または10桁or7桁) が事業者コードを、残りの3桁 (2桁or5桁) が商品 (アイテムコード) を表す。
 - ※ 最後の13桁目は、事業者名や商品名ではなく、そのコードが正しいものであるかの確認に使用するチェック・ディジット (C/D)。
- 日本の製造業者の場合、最初の2桁は「49」か「45」で始まる。
- 事業者は、一般財団法人流通システム開発センター (GS1 Japan) から事業者コード (最初の9桁) を取得。
商品名の番号 (続く3桁) は各事業者が決める。



○デジタル化による物流改善事例（送り状データのタイムリーかつ面での連携による運送合理化）

【群馬県物流合理化協議会（群馬県）】（JA全農ぐんま、JA佐波伊勢崎、JA赤城たちばな、群馬くみあい運輸、kikitori）

- 現状：JA（荷主）から運送会社に対しての運送情報の事前送付はほぼなく、かつその形態は紙媒体であるなど、データの活用面でも大きく課題のある状況であった
- 取組内容：JAが仕訳（分荷）を行った直後に電子データの形で運送会社にデータ連携可能となり、運送会社はドライバー、配車係とも見たい形・粒度でデータが確認できるようにした
- 成果目標とそれを達成した場合の社会への影響：データによる送り状データの100%に近い送付の実現を目指す上に、これに出荷予定値の連携を目指す。これにより集荷・幹線輸送共に、計画的な物流の組み立てと運送資源の最適な運用が可能になる

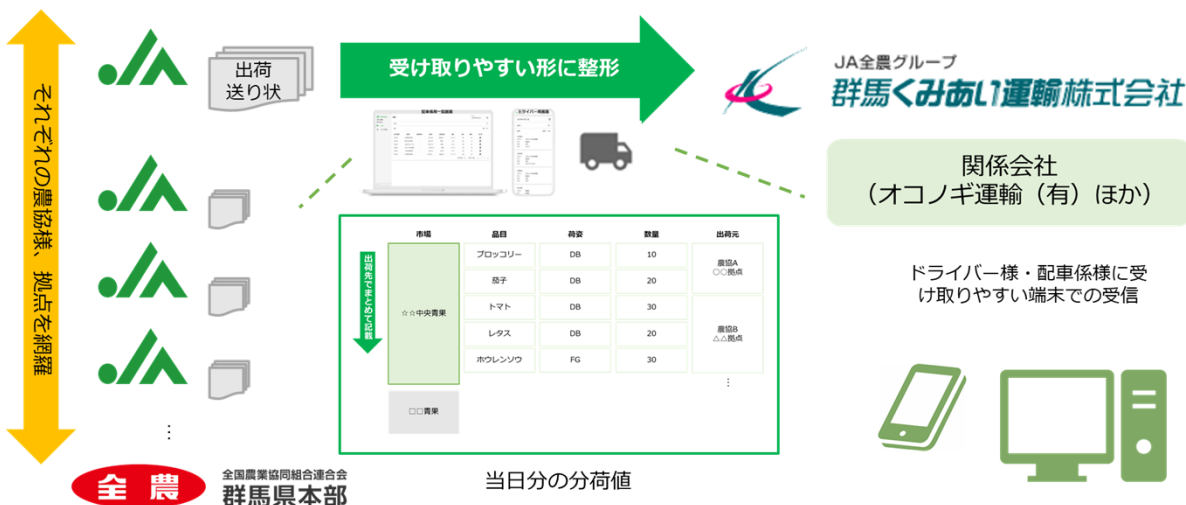
運送会社の声

- ・ 荷主横断的に行先情報を知りたい
- ・ 全体が分かれば、幹線輸送の配車にも情報を活用可能で、他社協働も含めた輸送計画を練りやすくなる

荷主（JA）の声

- ・ 運送会社との連絡の手間が大きい為、効率化したい
- ・ 先に数量連絡ができれば早めに追加の車を手配出来、時間削減となる

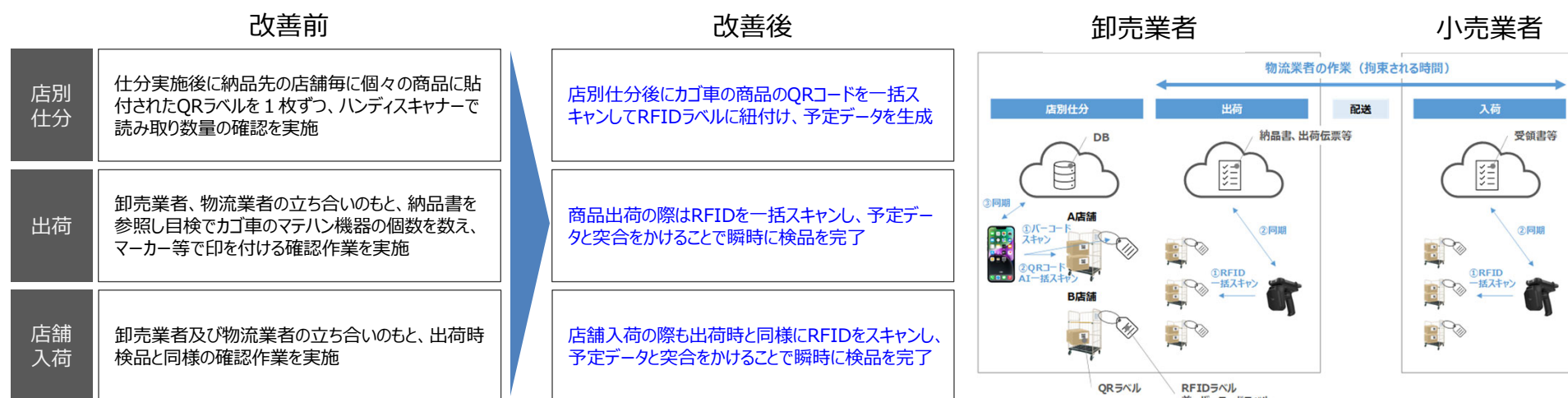
nimaruJA の活用により協議会の目指す姿



○デジタル化による物流改善事例（水産流通現場における検品作業効率化）

【食品等流通効率化プラットフォーム推進協議会】（水産流通、中央フーズ、AUDER）

- 店別仕分後の卸売業者の検品作業や、物流業者の出荷時・入荷時の検品作業、帳票・伝票等の確認作業が大きな負担となっている。
- 仕分け業務で用いるカゴ車にRFID兼バーコードラベルを取り付け、検品時に商品毎に貼付されたQRラベルの情報と紐付け、当該データをクラウドシステムを通じて、卸売業者、物流業者、小売業者の3者間でリアルタイムにデータ共有。
- 後続の入出荷工程における検品業務の抜本的な効率化、納品書・出荷伝票の電子化に取り組む



○デジタル化による物流改善事例（花き・卸売市場）

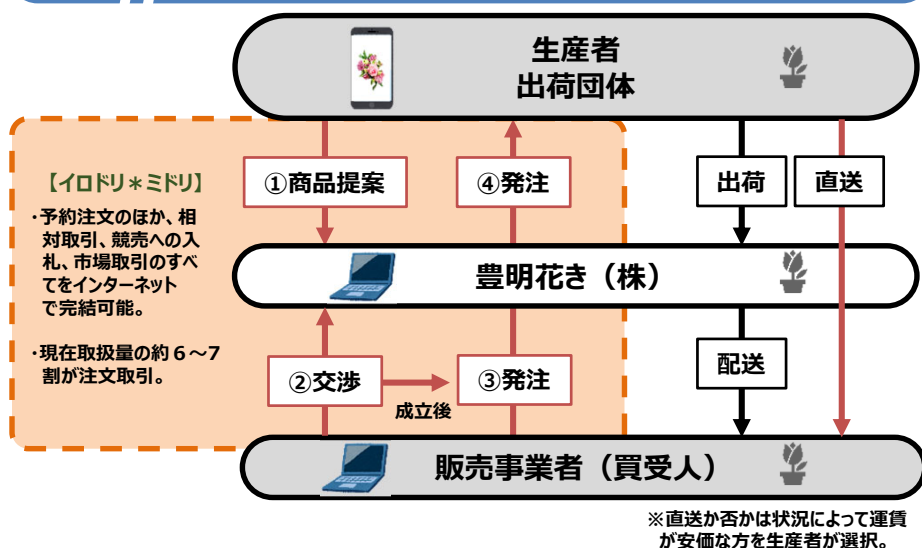
花きにおける注文取引による 適正な価格決定と物流効率化

【愛知豊明花き地方卸売市場】

- ・豊明花き（株）は、欲しい商品を必要量確保したい量販店等と、十分な価格で計画的な生産を行いたい生産者を**注文取引**という形で**マッチング**するツールとして、花き流通ECプラットフォーム「イロドリ＊ミドリ」を2008年に導入。
- ・「イロドリ＊ミドリ」では、**半年以上前から注文が可能で、生産者側で価格を決められる**だけでなく、計画的で安定した生産をしやすくなり、買受人は戦略的な販売計画を立てられる。
- ・また、出荷前に販売先が決定するため、条件に応じて**産地から販売先への直送も可能**となり、**物流生産性が向上**。

効果

（産地）生産コスト等を反映した価格決定が可能
（卸売市場）直送によって物流合理化



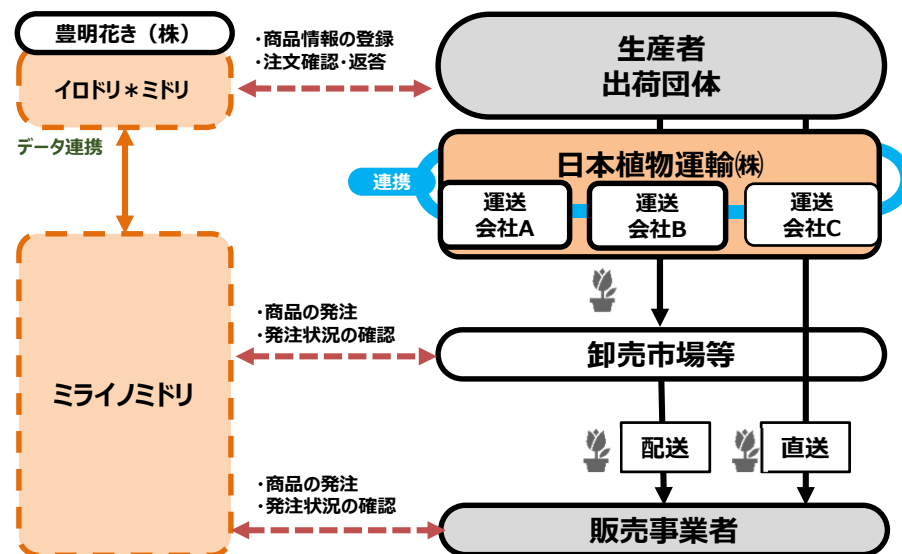
花きにおける全国的なEC・注文取引推進と物流 合理化

【愛知豊明花き地方卸売市場】

- ・豊明花き（株）は、**全国の卸売市場等でEC取引、注文取引**を利用できるクラウドサービスとして「ミライノミドリ」を導入。
- ・利用する市場では、導入費用を抑制して**全国規模のオンライン取引**が可能となり、物流についても**全国に物流網を持つ日本植物運輸（株）**が、**産地の運送業者と連携**し、直送を含む生産者から販売事業者までの**合理的な集荷・配送を実施**。

効果

- ・複数の市場でEC取引・注文取引を推進
- ・全国的な物流網で合理的な集荷・配送を実施



○集出荷デジタル化ツールの導入事例（園芸：産地・市場）

ユリ切り花の伝票のバーコード化

【JAにいがた岩船×JA集出荷システム（JFEテクノス）】

荷役等時間の短縮 デジタル化



導入前：手書き伝票の持ち込み

→荷受け伝票を書いて仕分け

→市場ごとに送り状を手書き

導入の契機：時間や手間、ヒューマン

エラーが負担である中、年々新品種

が出て、いよいよ手が回らなくなった

- 出荷者がバーコードを貼り、データ入力・送信できるようにしたことで、荷受けから出荷までの作業量は3分の1以下に。

- 職員は**営農指導により時間を使えるようになり、品質や生産性の向上に手ごたえ**を感じている。

- 生産者も初めは慣れなかったが、タイムリーに情報を出すことが有利な販売につながり、高く多く売れることにもつながると分かったことで、前向きに取り組んでくれるようになった。

組合員から集出荷団体、その先への出荷情報連携

【JA晴れの国岡山（ブドウ、葉物）×nimaruJA（kikitori）】

荷役等時間の短縮 デジタル化



導入前：日々の組合員からの出荷

伝票と荷物を当番制で生産者自らが検品。その後、JAで集計、送り状

作成・FAXのうえ、システムへ手打ち。

手書き業務の負担や運送会社の待ち時間が課題になっていた

- LINEを窓口として、アプリで出荷連絡、さらに検品もタブレットで簡単に実現

- 送り状発行が統一的な様式へと電子化され手作業による転記ミスや読み間違いもなくなったことで、出荷量が増えたにもかかわらず、運送業者を一切待たせることなく出荷可能に

- 組合員からも**「検品結果が当日中に自分のスマートフォンにフィードバックされ、過去の出荷情報も確認できるので次の栽培や出荷の参考になっている」**との声

集出荷管理システム導入による園芸事業改革

【JA山形おきたま×FRESH（ナラサキ産業）】

荷役等時間の短縮 デジタル化



導入前：10の農業が合併した後も、集出荷場ごとの荷受・分荷・精算事務を続けており、「市場ニーズに合わせた数量の確保ができない」「コストを考慮しない分荷で輸送費が増大」などの課題が山積していた。

- 「おきたま統一共選」を実現するために、FRESHを導入。

- 本所での**集中分荷によりスケールメリットを活かした販売が可能となり、運送効率化の向上**によって「販売単価の上昇」と「物流コストの低減」を実現。

- 集荷場では荷分業務の効率化が進み、営農指導の充実に繋がった結果、「生産数量の維持」が可能となった。また、荷受業務の簡素化と精算業務の迅速化も実現。

個人出荷者から卸売市場への出荷情報集約

【横浜丸中青果(株)湘南支社×nimaru（kikitori）】

荷役等時間の短縮 デジタル化



導入前：担当1名あたり100件超の

出荷者を担当する中、電話、FAX、

メール、SMSなど様々なツールで得

た情報の集約が大変。出荷者への

毎日の仕切価格といった販売情報の

共有も手間がかかる。

- LINEを窓口として、アプリで個人出荷者から卸売業者へ出荷情報をデータにて提出。

- nimaruと卸売業者の基幹システムをシステム連携させ、入荷情報を卸売業者での手入力から、出荷者入力の入荷データを検品後にそのまま取り込めるように。

- 日々の業務連絡・データ入力にかかる時間が短縮した分、**出荷者と付加価値の高いコミュニケーションに時間を割くことができるようになった。**

4. 農林水産物・食品の物流効率化に向けた取組

(2) 各論

- ①パレット標準化
- ②デジタル化
- ③商慣習の見直し
- ④モーダルシフト・中継輸送

○商慣習の見直しを推進する制度

- 物流効率化法では、**発荷主にも着荷主にも努力義務**を課しており、①積載効率の向上のための**リードタイムの延長**や**入出荷量の平準化**、②荷待ち時間の短縮のための**受渡し日時の調整**、③荷役等時間の短縮のための**検品効率化**や**輸送用器具の利用**などについて、発着の話し合いの契機となりうる。
- 食品リサイクル法や食料システム法も手掛かりとなるほか、見直しに資する受発注システム整備やA I 需要予測の導入等も支援。

物流効率化法：荷主・物流事業者の判断基準

- **すべての荷主（発荷主、着荷主）、連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**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、これらの**取組の例を示した判断基準・解説書**を策定。

① 積載効率の向上等

- ・ 複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即した**リードタイムの確保**や荷主間の連携
- ・ **繁閑差の平準化**や**納品日の集約**等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・ 配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等

② 荷待ち時間の短縮

- ・ トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等による貨物の出荷・納品日時の分散 等
- ※ トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う

③ 荷役等時間の短縮

- ・ **パレット等の輸送用器具の導入**による 荷役等の効率化
- ・ 商品を識別するタグの導入や**検品・返品水準の合理化**等による検品の効率化
- ・ バース等の荷捌き場の適正な確保による荷役作業のための環境整備
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によるトラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化 等

食品リサイクル法： 食品関連事業者の判断基準

（食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律）

- 食品廃棄物等の発生の抑制

- ・ 食品の製造・加工業者：**賞味期限の年月表示や延長** 等
- ・ 食品の販売業者：**納品期限の緩和、発注の早期化** 等

食料システム法： 飲食料品等事業者の努力義務

（食品等の持続可能な供給の実現に向けた食品等事業者の事業活動の促進及び食品等の取引の適正化に関する法律）

- ・ 持続的な供給に要する**費用等の考慮を求める事由**を示して取引条件に関する協議の申出がされた場合、**誠実に協議**
- ・ 持続的な供給に資する取組（**商慣習の見直し等**）の**提案**があった場合、**検討・協力**

○農産物流通における商慣習の見直し

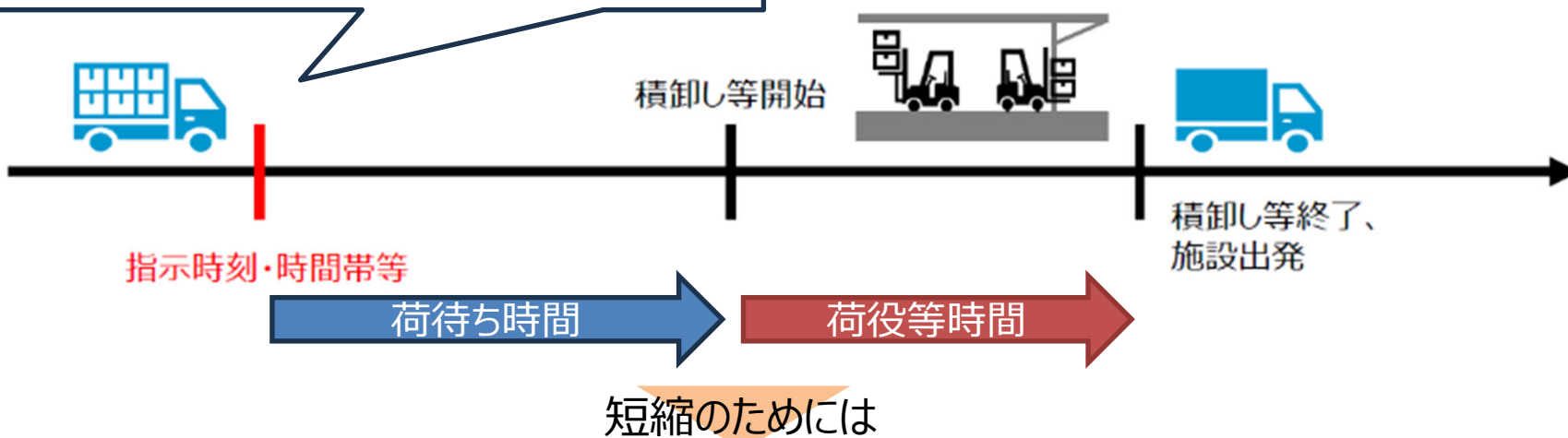
- 産地や卸売市場において、荷待ち時間の短縮のためには適切な受渡し時刻の設定、荷役等時間の短縮のためには積卸しや検品等の効率化が必要。そのためには、**納品の日時や荷姿・作業への影響**を踏まえて、**産地・卸・小売間の調整が必要**。

(荷待ち時間の起点)

- ・ **到着時刻・時間帯の指示等がない場合：到着時刻から**
- ・ 到着時刻・時間帯の指示等がある場合：
 - ① 指示時刻等より早く到着 **指示時刻等から**
 - ② 指示時刻等に到着 到着時刻から
 - ③ 指示時刻等より遅く到着 **到着時刻から**
- ※ 到着後速やかに受付等を行う場合は、受付等を行った時刻
- ※ 運転者の休憩時間は除外

(荷役その他の内容)

- ・ **荷積み及び荷卸し**
 - ・ **検品**、荷造り、搬出入、保管、仕分又は陳列、ラベル貼り
 - ・ 代金の取立て又は立替え
 - ・ 荷主等が行う荷役への立会い
 - ・ その他の通常運転の業務に付帯する業務
- ※ 荷主等の指示によるもの



産地	正確な出荷時間の伝達・厳守が必要。	パレット化や規格集約による検品効率化などが必要。
卸売市場	産地における出荷時間・出荷先の調整や市場の環境整備が必要。	積替えの少ない運用が必要。

○発着荷主・運送事業者間での商慣習の見える化

産地・市場と運送会社が連携した 物流の改善提案と協力 【熊本交通運輸】

荷待ち時間の短縮

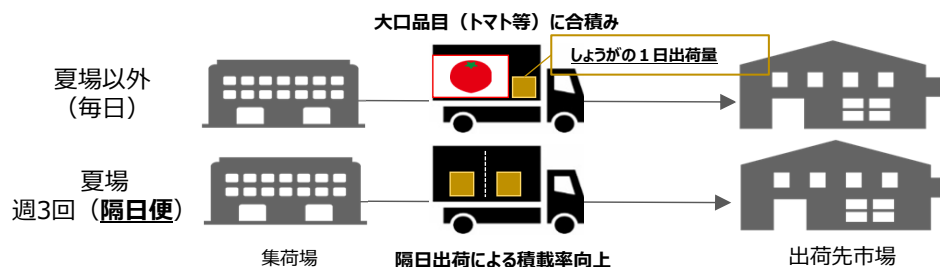
- 出荷場において直前の生産者持込み等によるドライバーの荷待ちを防止するため、JAと協議して、午前11時までに準備作業を終えるようルール化。

積載効率の向上等

- 県内の運送会社同士で行先毎に荷をやり取りし積載率を向上。
- しょうがは年間を通じて小口のため、トマトなど他の大口品目の空きスペースに合積み。夏場はトマトが1車単位で空きがないため、JAと協議して、単体で週3回の隔日便に集約。
- 小口の市場向け輸送は、市場と協議して、隔日便への変更や、中間地点の市場に置いて荷を取りに来てもらうよう調整。

費用の可視化

- 1市場向けに3～5ケースなどの小口依頼には、最低料金を導入するとともに、130%増し料金を設定。
- 地元便（巡回集荷→地元市場出荷）は積載率が低いため、車建て運賃を積載率で割り戻し140%増しの個建て運賃を設定。シーズン終了時に想定より積載率が高かった場合は、車建てとの差額を返戻。
- 遠隔地のJAや運送会社と帰り荷の調整など運送連携。人と人とのネットワークが大事で、信頼関係構築のため定期的に職員を派遣。



メーカー、中間流通・卸、小売が連携した 物流サービス水準の見直し

【製・配・販連携協議会 取引透明化に向けた商慣習検討WG】

現状

- 消費財サプライチェーンは、商品価格と物流費が一体となっている店着価格制が一般的。全国ほぼ同様な価格で消費者に商品を届けられる一方、物流費を尺度とした物流効率化のインセンティブが働きにくいというデメリットも生じている。



費用の可視化

荷役等時間の短縮

積載効率の向上等

あるべき姿

- そこで、取引において基準となる物流サービス水準を明確化し、物流サービスの高低に応じて物流コスト分を上下させる価格体系（メニュープライシング）を導入。
- 商慣習を整理し、ルール化することで、共同輸配送や共同拠点利用といった物流効率化の取組の円滑化も期待される。
- ワーキンググループでの議論をもとに、「消費財サプライチェーンにおける物流効率化に向けた物流サービスの明確化およびメニュープライシング導入ガイドライン」を策定。導入に向けた環境整備を進める。

①基準となる
物流サービスの水準を規定する項目

②物流サービスの高低を規定する項目

発注方式

デジタルorアナログ

最低発注・配送ロット

効率的なロット調整

リードタイム・納品日

リードタイムの調整
納品日の調整

受け渡し場所・方法

附帯作業有無

返品

返品の有無

○加工食品流通における商慣習の見直し

リードタイムの確保に向けた取組 【フードサプライチェーン・サステナビリティ・プロジェクト（FSP）】

- ・フードサプライチェーン・サステナビリティプロジェクトは、**小売業団体**（（一社）日本スーパーマーケット協会、（一社）全国スーパーマーケット協会、オール日本スーパーマーケット協会）、**卸売業団体**（（一社）日本加工食品卸売協会）、**製造業団体**（食品物流未来推進会議、チルド物流研究会）が参画し、2022年4月に発足。
- ・「物流」課題の発掘とその解決策を三層で議論し、社会実装することを目指したものの、①店舗納品期限「2分の1残し」への統一化、②小売・卸、卸・メーカー間の定番発注締め時間調整、③特売・新製品の確定数量化を可能にする適正リードタイムの確保などを検討。
- ・「加工食品業界製配販行動指針」を作成した上で、これに基づく会員各社の取組を点数化・促進。

○ メーカー・卸間 納品リードタイム・受注締め時間状況
（首都圏エリア：2025年7月時点）

	LT 1 日	LT 2 日以上	従来から		合計
			LT 1 日 →LT 2 日	LT 2 日以上	
午前締	21社 (17.5%)	56社 (46.7%)	22社 (18.3%)	34社 (29.1%)	77社 (64.2%)
午後締	0 社 (0.0%)	43社 (35.8%)	38社 (31.7%)	5社 (3.3%)	43社 (35.8%)
合計	21社 (17.5%)	99社 (82.5%)	60社 (50.0%)	39社 (32.5%)	120社 (100%)

（一社）日本加工食品卸協会賛助会員アンケート

物流改善へのコミットメントの枠組み 【S M物流研究会】

- ・S M物流研究会は、2024年問題をはじめとする物流危機を回避し、**物流分野を「競争領域」ではなく「協力領域」と捉えて**、各社の協力による物流効率化策の研究・検討を目的として2023年10月に発足。2025年11月1日現在で**24社が参加**。
- ・新規加入要件として、以下の取組の実施又は実施予定があることを条件としており、**必須で「トップコミットメント」を求める**。
 - ①加工食品における定番商品の**発注時間の見直し**
 - ②特売品・新商品における**発注・納品リードタイムの確保**
 - ③納品期限の緩和（1/2ルールの採用）
 - ④**流通BMSによる業務効率化**
 - ⑤**バース予約システムの導入**（ドライDCを対象）
 - ⑥**パレット納品の推奨**
 - ⑦**トップコミットメント（必須項目）**



※2025年9月 21社集計 荷待ち・荷役作業等 2時間超過のトラック台数 1,069台 (全台数に対する超過率2.2%)

(京成ストア、とりせんはドライDCのみの運営のため、上記のドライDCは計測していない)

荷役時間の短縮(「バラ積み」⇒「パレット積み」など)に向けて取り組む

⇒製・配・販で意見交換を行い、全体最適を目指す

※今までは、ドライDCを中心に計測していたが、ドライTCの計測も行っている。最終的にはチルドセンター、生鮮センターの計測に向けて検討中。

4. 農林水産物・食品の物流効率化に向けた取組

(2) 各論

- ①パレット標準化
- ②デジタル化
- ③商慣習の見直し
- ④モーダルシフト・中継輸送

○ モーダルシフトの推進

- 農水産物・食品は、トラックによる輸送が96.5%。鉄道・船舶輸送をはじめ、多様な輸送モードを活用したモーダルシフト等を推進。
- 輸送スケジュールや輸送ロットの調整、品質保持等が課題であるため、輸送実証や中継共同物流拠点の整備等を支援。

◎ コメの鉄道輸送（秋田～大阪）

- JA全農が、休日の運休列車を活用し、米の専用列車として青森→大阪間で定期運行を開始（R5.11～）。
- 秋田・新潟・金沢などの途中駅で米などを積み込むことで西日本、東海地区などの消費地へ届ける。



◎ 旅客機貨物スペースを活用した輸送（北海道～静岡）

- 千歳空港から静岡空港まで旅客機の空きスペースを活用。
- 朝収穫されたアスパラガス等が当日の午後に店頭陳列を実現。高付加価値・ブランド力のある商品の提供を実現し、コストではなく価値創造装置としてモーダルシフトを活用。



◎ ピーマンの航空輸送（高知～東京・北海道）

- 鮮度を維持しつつ、トラック輸送への依存度を軽減するため、関東の市場へ航空輸送（旅客機の床下スペースの活用）。
- さらに集出荷施設の一部自動化により作業時間・経費を30%以上削減。従来より早い便で北海道へも出荷が可能。

【集出荷場】



◎ 往復船舶による輸送（八戸～川崎）

- 八戸～川崎間の輸送をRORO船を活用した「無人配送」を開始。往復の荷を確保したラウンド輸送を実現。
- ドライバーの拘束時間を大幅に削減し環境対策にも寄与。
- リードタイムの変更にも柔軟に取組をおこなっている。



○モーダルシフトの取組事例

旅客機貨物スペース活用による「採れたて」長距離輸送 (やさいバス株式会社)

▲ 現状・課題

- 遠隔地の食材をトラックで輸送すると、「採れたて」の鮮度を維持することは困難。
- 航空機輸送は、速いが運賃が高く、重量・サイズ等に制限がある中で、積載率や売値の向上を考える必要。

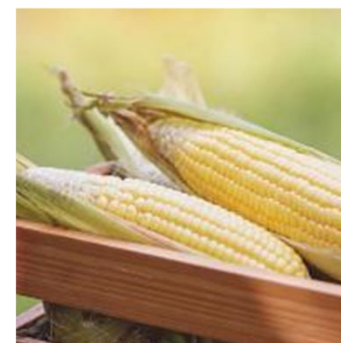
⚙ 取組内容

- トラック輸送から旅客機へのモーダルシフト（新千歳 - 静岡）。
- 「やさいバス」の集荷・販売ネットワークで、荷量・積載率と高付加価値での販売を確保。
- 生産者—空港—店舗間のトラック網やデータ連携も「やさいバス」を活用。

📈 成果

- 北海道で朝収穫 → 当日午後静岡での店頭陳列を実現。
- 朝採れアスパラガス等が「陳列中に完売」するほどの大反響。
- 「空輸＝鮮度保証」というブランド価値を創出。

取組スキーム：「空飛ぶフードプロジェクト」の運用スキーム図



○ 鉄道・船舶による輸送力の確保（北海道）

- 北海道では、**道外への輸送の63%がフェリー・RORO船※、34%が鉄道輸送**。
- 令和5年10月には室蘭～青森のフェリー新航路が就航。※トラックやトレーラーが自走で船に乗り込む貨物用船舶。
- 道内でも、トラックから鉄道・船舶へのモーダルシフト**について輸送実証。

【北海道から本州への輸送形態（R4年度 ホクレン物流部取扱数量）】

輸送手段	数量	シェア	主要品目 (万t)
フェリー・ RORO船	123万t	63%	生乳(34) 青果物※(14) 米(19)、でん粉(9)
貨物鉄道	66万t	34%	玉ねぎ(30) 馬鈴しょ(9) 米(8)、でん粉(4)
海上コンテナ	3万t	2%	砂糖 他
その他	1万t	1%	花き、米穀 他
合計	193万t	-	

※青果物：玉ねぎ・馬鈴しょを除いた、人参、大根、スイートコーン、長いも、切り花等の野菜・花き

※国土交通省「第3回北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する有識者検討会議」ホクレン資料をもとに農林水産省食品流通課作成

【道内輸送の効率化】



- 北見・函館間でたまねぎを鉄道輸送
- パレット化による荷積み・荷下ろしで効率化



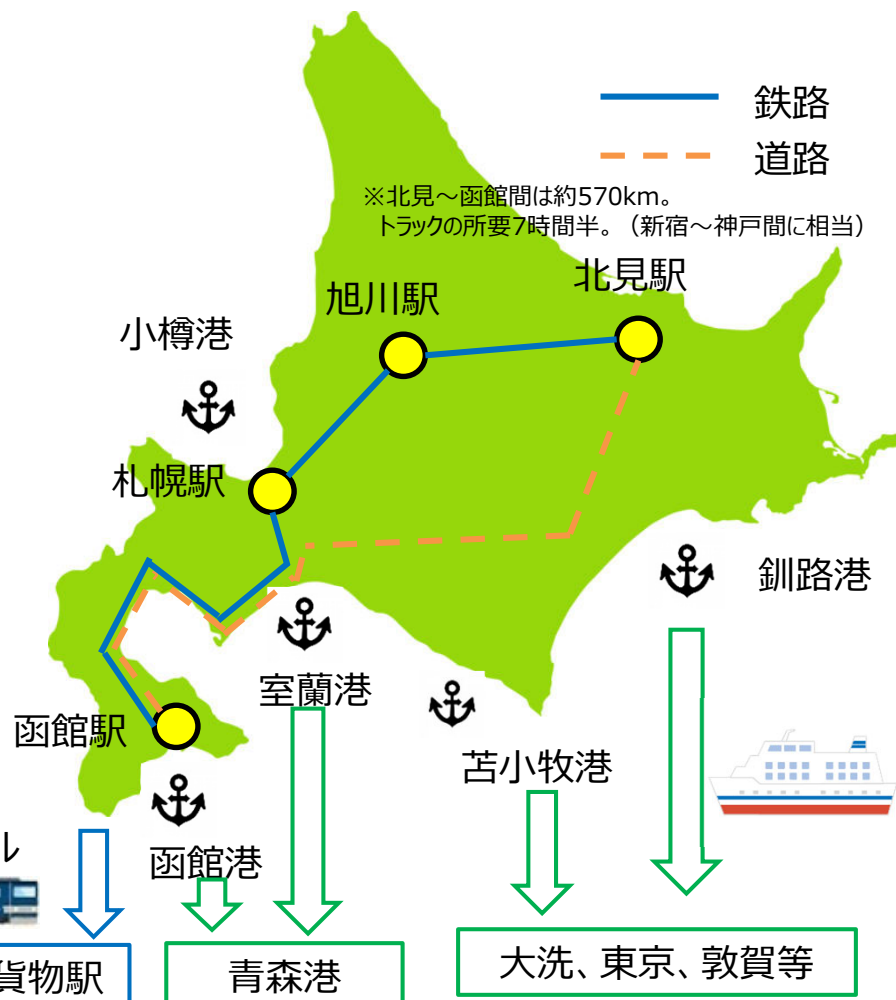
青函トンネル



全国の貨物駅

青森港

大洗、東京、敦賀等



○ 中継物流の取組事例①：北海道産青果物の長距離輸送

● 北海道産のスイートコーン、ブロッコリー等の夏野菜を含む青果物の輸送

- 北海道苫小牧港（RORO船利用） → 茨城県大洗港 → 関東の市場や小売店

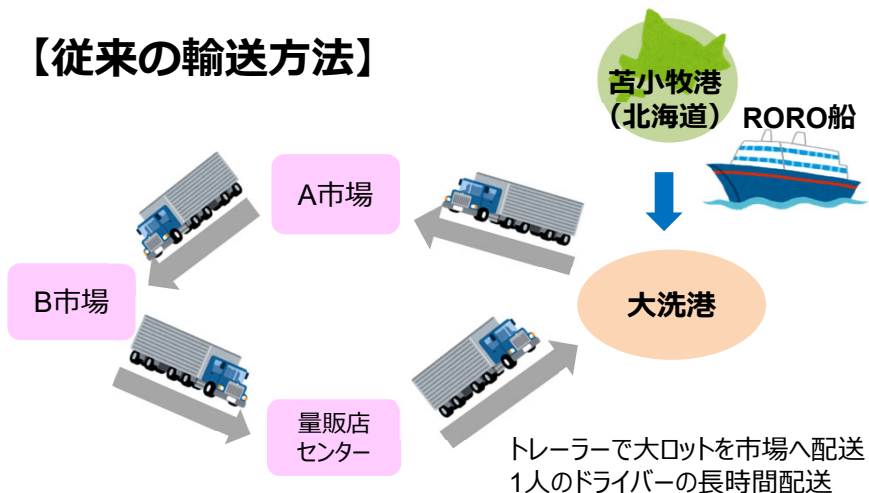
【従来】

- 大洗港から1台の20tトレーラーによる長距離輸送。1人のドライバーを8.4時間拘束。

【令和6年度からの新たな取組】

- 茨城県常総市に中継拠点（水海道市場）を設け、一次配送と二次配送に切り分け
（一次配送：大洗港→水海道市場、二次配送：水海道市場→関東各地）
 - 大洗港発の20tトレーラーのドライバーは一次配送を担当（拘束時間は1～3時間に）。
 - 二次配送は、各市場や小売店のニーズに合った荷量やトラックで、随時実施（拘束時間は4.4時間）。
- 中継拠点では高機能冷蔵庫で青果物を保管。流通可能時期を数週間延長することが可能に。
 - 廃棄ロスの削減に加え、夏野菜を秋にも新鮮な状態で購入できるという消費者メリットも。

【従来の輸送方法】



【新たな取組方法】



○ 中継物流の取組事例②：集荷と幹線輸送の分離（トマト等）

【JAさが + 全農物流（佐賀県）】

- ・ 従来は7つの各地区からバラバラに出荷。
- ・ 令和5年10月以降、各集出荷場単位では10トントラック1台に満たない出荷量のトマト、ナス、キュウリ等について、一旦、JAさが青果物コントロールセンターに集約。
- ・ 同センターで1晩冷却保管 → 荷を大ロット化し、翌朝から卸売市場等への出荷を開始。
- ・ 集荷トラックと幹線トラックの役割分担 → 積載率は従来の60%→80～90%へ大幅向上。
- ・ リードタイムは1日延びたが（関西は3日目販売、関東は4日目販売）、予冷の効果もあり、価格への特段の悪影響はなし。



集荷トラック
(積載率は高くない)



巡回集荷



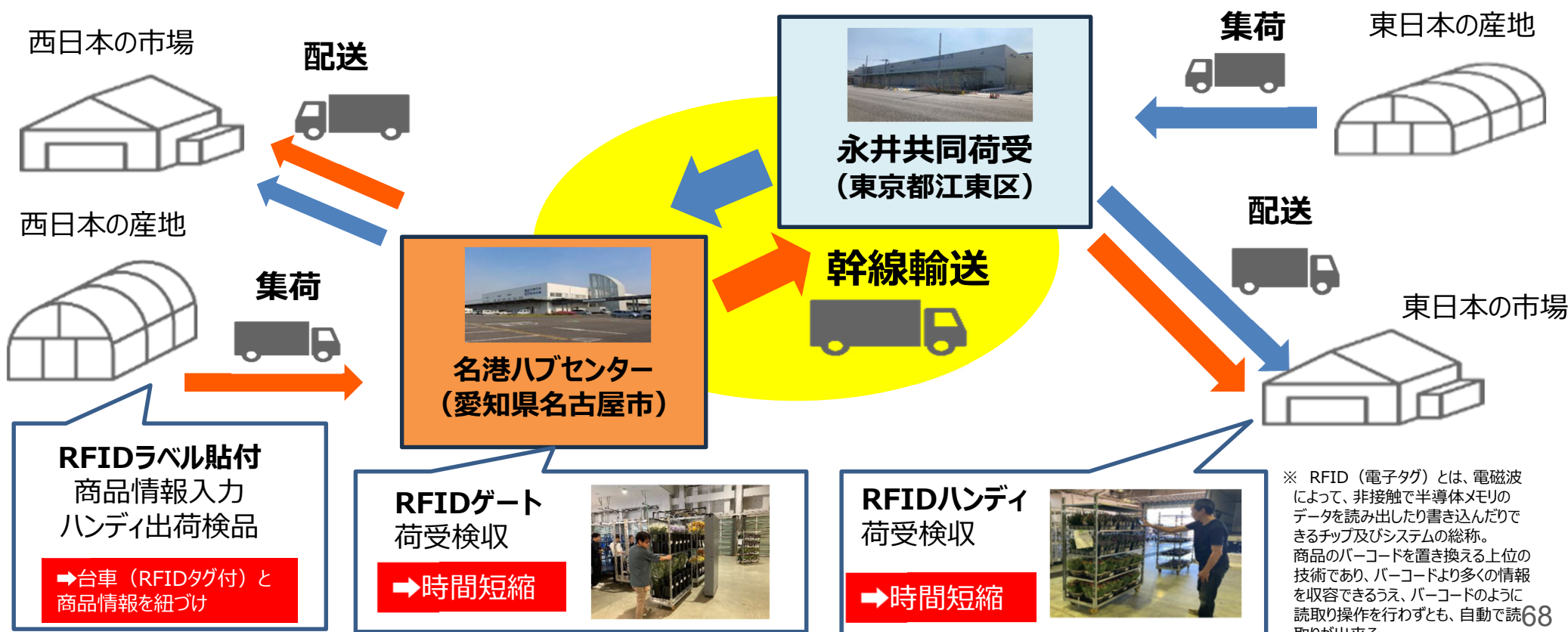
集約
JAさが青果物
コントロールセンター



中継・共同輸送
モーダルシフト
(積載率80～90%)

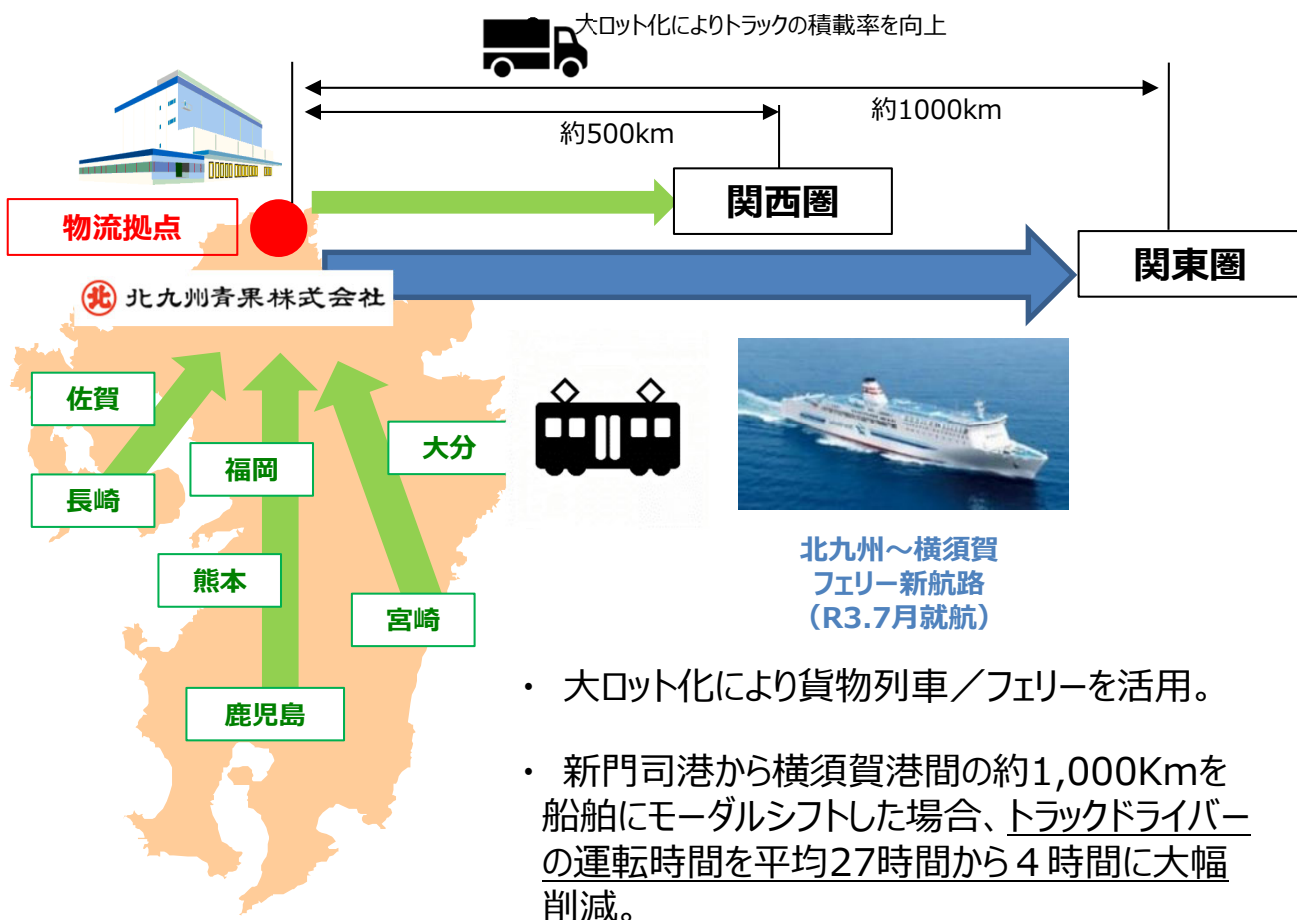
○ 中継物流の取組事例③：永井共同荷受&名港ハブセンター（花き）

- ・ 東日本の花を集約する永井共同荷受と、西日本の花を集約する名港ハブセンターとの間で幹線輸送を実施。
- ・ 永井共同荷受を経由した東日本の花を名港ハブセンターが西日本方面の市場に転送。逆も同様。
- ・ 集荷、幹線輸送、配送を分離することでドライバーの運転距離及び拘束時間を短縮。
- ・ RFID（電子タグ）等により検品検収・商品管理に係る作業時間を短縮。



○ 中継物流の取組事例④：北九州中央卸売市場の青果卸売業者

- ・ **令和5年9月**、北九州市中央卸売市場内に**青果卸売業者が中継共同物流拠点を整備**。この拠点を活用した中継共同輸送を全農の子会社が運営。
- ・ **九州各県の荷を集約し、大ロットでの輸送や鉄道・船舶へのモーダルシフトを推進**。



○小ロット多品目の青果物を混載輸送



- ・ 北九州市中央卸売市場の青果卸業者と横浜市中心卸売市場本場の青果卸売業者が連携。
- ・ 小ロット多品目の青果物を大型トレーラー(11型パレット最大22枚積載)に混載し、週に2～3往復、荷のやり取りを実施。

4. 農林水産物・食品の物流効率化に向けた取組

(3) 標準化ガイドラインの策定

○ 青果物流通標準化ガイドライン

- 令和3年9月に、荷主団体、卸売団体、物流事業者等から構成される「青果物流通標準化検討会」を設置。
- パレット循環体制、外装サイズ、コード・情報、場内物流について議論を行い、令和5年3月にガイドラインを策定。

ガイドラインの概要

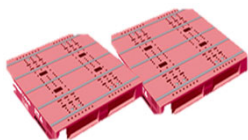
○ パレット循環体制

1. サイズ・材質

- 原則1.1m×1.1m (11型)
- プラスチック製を推奨

2. 運用

- 利用から回収までレンタルが基本
- パレット管理が不可欠。青果物流通業者の意識醸成が必要
- パレットの情報共有システムの構築・導入を推進



○ 外装サイズ

1. 最大平面寸法

- 最大平面寸法は1.1m×1.1m
- パレットからはみ出さないように積み付け

2. 最大総重量

- プラスチックパレットの耐荷重を踏まえて1t (積み付けの様子)



3. 荷崩れ防止・品質劣化防止

- 湿気による品質劣化を防止するよう、簡潔なラッピング

4. 外装サイズの寸法

- 品目ごとに標準となる段ボールサイズを順次設定。導入産地を順次拡大。



(荷崩れ防止策)

○ コード・情報

1. 納品伝票の電子化

- 送り状、売買仕切書を優先
- 送り状・売買仕切書の標準的な記載項目を提示

2. コード体系の標準化

- 商品では青果物標準品名コード (JA全農のベジフルコード) を活用
- 事業者では県連、JA、市場の事業者コードを活用



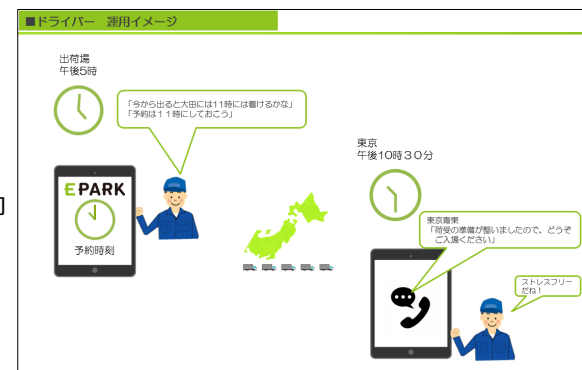
○ 場内物流

1. トラック予約システム

- 到着時間等を予約。荷下ろし待ち時間を削減。

2. 場内物流改善体制の構築

- 開設者を中心に、卸売業者、仲卸業者等による場内物流改善体制を構築
- 市場内のパレット管理、荷下ろし等の秩序形成、法令遵守を促進



○ 花き流通標準化ガイドライン

- 令和4年7月に、卸売団体、流通事業者等から構成される「花き流通標準化検討会」を設置。
- 11月以降は構成員に出荷団体、物流事業者等を加え、台車、パレット、外装、コード・情報について議論を行い、令和5年3月にガイドラインを策定。

1. 台車

- 産地の出荷拠点から卸売市場までの幹線輸送における手荷役解消のため、台車での輸送を推奨。
- 鉢物については、全国的に利用されているフル台車のサイズと実証実験で開発したハーフ台車のサイズを標準的な台車のサイズとして推奨する。



（写真左）フル台車：W1055mm×D1285mm×H2068mm

（写真右）ハーフ台車：W520mm×D1280mm×H1900mm

- 切り花については、使用実態に応じ原則としてフル台車、ハーフ台車での輸送を推奨する。

台車の統一

2. パレット

- 産地の出荷拠点から卸売市場までの幹線輸送における手荷役解消のため、パレットでの輸送を推奨。
- 平面サイズ1100mm×1100mm（下写真）を標準とする。



パレットサイズの統一

3. 外装

- 標準の平パレット1,100mm×1,100mmに合わせ、例えば次のようなサイズの横箱段ボールの使用を推奨する。
 - タイプA；長さ1,100mm×幅360mm×高さ260mm
 - タイプB；長さ1,100mm×幅360mm×高さ173mm
 - タイプC；長さ1,100mm×幅360mm×高さ130mm
 - タイプD；長さ1,100mm×幅275mm×高さ130mmなど



（写真はT11パレットに4種類の切り花標準箱を積み上げた様子▲）

- 品目特性を踏まえて、必要に応じて縦箱段ボールの使用も可能とする。
- 検品作業等が効率的になるようラベル等の表示の向きをそろえた積み付けモデルを推奨する。

段ボールサイズの統一

情報伝達方式の統一

4. コード・情報

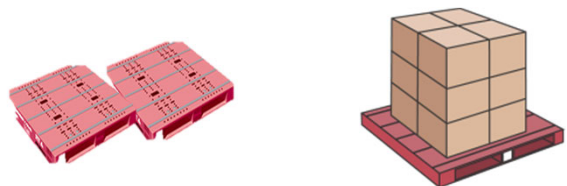
- ペーパレス化・データ連携を前提とし、帳票の標準項目を定める。

○ 水産物流通標準化ガイドライン（豊洲市場を中心とした水産物流通）

- 令和5年5月に、卸売団体、流通事業者等から構成される「水産物流通標準化検討会」を設置。
- 水産物流通におけるパレット管理ルールモデルや標準パレットサイズと積付けパターンについて議論を行い、令和6年3月にガイドラインを策定。

1. パレットサイズ・材質

- パレットのサイズは、平面1,100mm×1,100mmを標準とする。
- パレットの材質は、衛生面、耐久面等から、プラスチックを推奨。



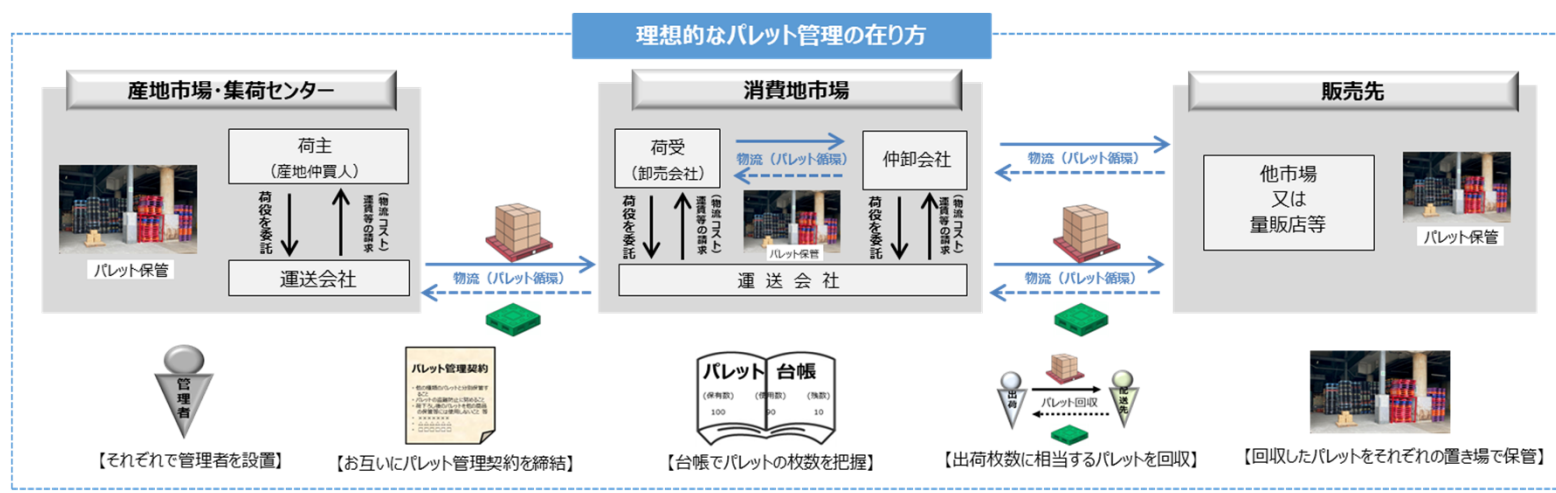
2. 箱のサイズ・材質

- 箱のサイズは、平面1,100mm×1,100mmのパレットに合う箱サイズを推奨。
- 箱の材質は、発泡スチロールのリサイクルの観点から、以下の項目を産地に要請することを推奨。
 - シール又はテープを貼る際は、PS（ポリスチレン）を素材としたものを使用。
 - リサイクルが不可能な外装や、不用な包装は控える。
 - 発泡スチロールの色は白で統一し、色付けは控える。



3. パレット管理

- 荷主等は、パレット管理の責任者を置き、場内の荷役作業や動線に支障を来さない位置に保管場所を定めて、パレットが紛失や破損しないように管理を行うよう努める。
- 当該責任者は、今後のパレット管理ルールの在り方など、場内外の物流改善に向けた協議を行うよう努める。



4. 農林水産品の物流効率化に向けた取組

(4) 加工食品分野の物流効率化 に向けた取組

○加工食品分野における持続可能な食品物流の構築に向けた業界の取組

行政

・物流効率化法
・物流政策推進会議
・官民物流標準化懇談会
・フィジカルインターネット実現会議
等

製造

配送（卸）

販売

消費財サプライチェーン協議会（2026～）

商流・物流・情報流のあり方を議論し、国等に対して政策提言

メーカー・卸・小売等の個社・関係団体が参加

Data Platform Construction協議会（2024～）

次世代標準EDIの検討

流通経済研究所、ファイネット、日本加工食品卸協会、SBM会議で構成

CODE（2026～）業界横断の荷主連合による共同配送コンソーシアム

食品・日用品・医薬品・出版の業界に跨る9社の荷主企業で構成



流通ISAC（2026～）サイバーセキュリティ強化に向けた情報共有・分析

製造／卸／小売業界から9社が発起人となって設立



SBM会議（2016～）

製配販課題解決の討議

F-LINE参加企業6社+2社によるソフトのプラットフォーム



F-LINE（2015～）

共同配送・物流資産共有

大手食品製造業者6社によるハードのプラットフォーム



フードサプライチェーン・サステナビリティ・プロジェクト（2022～）

持続可能な物流の構築に向けた製・配・販の連携

SM物流研究会、食品小売団体、食品卸団体、食品卸売業者、SBM会議、流通経済研究所等が参加

食品小売業者24社が参画



SM物流研究会（2022～）

持続可能な食品物流に向けた取組を行うスーパーマーケットの連携

○ 加工食品分野における物流標準化アクションプラン概要

納品伝票

伝票自体のサイズや複写枚数、記載内容が、各社ごとに異なっている現状。

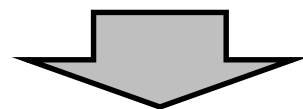


A4版上下1枚伝票に賞味期限やQRコード等を記載することを標準化例とし、検品の負荷軽減を図る。

【納品伝票の標準化例】

パレット・外装サイズ

パレットは、一部を除きT11型パレットとT12型パレットが主流となっているものの、外装サイズは商品ごとにサイズが異なっている現状。

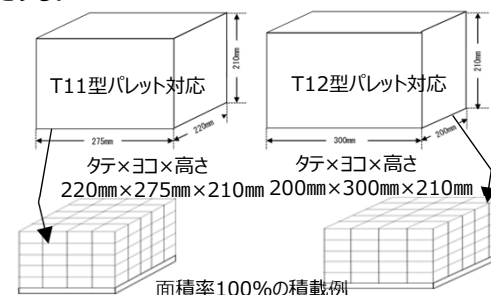


パレットへの積載、トラックへの積み込み、物流倉庫への保管の効率性を考慮した外装サイズを標準化例とし、輸配送及び保管の効率の向上を図る。

【パレット・外装サイズの標準化例】

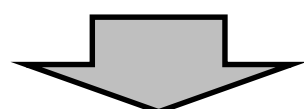
(パレット)
T11型及びT12型パレットが主流となっていることから、この2つの規格を基本とする。

(外装サイズ)
底面のサイズをT11型パレット対応は220mm×275mm、T12型パレット対応は200mm×300mmを基本とし、高さは5段積みをするを想定し210mmを基本とする。



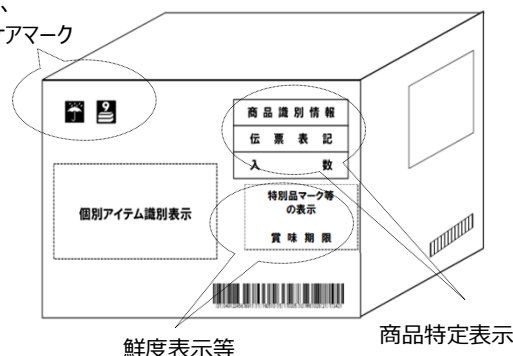
外装表示

外装表示は各社の商品ごとに設計、印字されており、表示内容や表示位置、文字フォント等が異なっている現状。 ケアマーク



商品特定表示やバーコード等の表示内容、側面4面を表示面とした上での表示位置、識別性・視認性の高いフォントを標準化例とし、商品の仕分けや検品時の作業の効率の向上を図る。

【外装表示の標準化例】



コード体系・物流用語

同一住所の届け先も発荷主ごとに納品先コードが異なっていたり、商品の出発地を意味する用語が「発荷主」や「発拠点」等の複数用語が存在したりしている現状。



戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）「スマート物流サービス」において構築予定の物流・商流データ基盤において使用するコード体系・物流用語を標準化例とし、共同輸配送等の事業者間連携の事務作業軽減を図る。

【コード体系・物流用語の標準化例】

戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）「スマート物流サービス」※にて構築する予定の物流・商流データ基盤において、そのデータ基盤上で使用するコード体系や物流用語等を標準化例とし、加工食品分野においても、業界内だけの独自のコード体系・物流用語の標準フォーマットを決定するのではなく、SIP「スマート物流サービス」にて決定された標準化項目に準拠していくことが望ましい。

○ SM物流研究会の活動



(1)「4社物流協議会」～「SM物流研究会」までの活動

8月 - サミット、マルエツ、ヤオコー、ライフコーポレーションによる「4社物流協議会」発足 1月 - 食品流通を取り巻く物流課題を踏まえ、FSPで検討された「4つの具体的な取り組み」について、検討・取り組みを開始 ①加工食品の定番商品の発注時間の見直し ②特売・新商品の発注リードタイムの確保 ③納品期限の緩和(1/2ルールを採用) ④流通BMSによる業務効率化	2022年	3月 4社物流協議会・記者発表 - 持続可能な食品物流に向けた4つの取り組みを共同宣言 「首都圏SM物流研究会」発足 4月 - 首都圏SM物流研究会始動 4つの取り組み推進、各社協力による物流効率化策検討
1月 - 青果物物流に係る課題の抽出および卸との意見交換 - 商品マスタ標準化の取り組み 3月 - チルド加工食品物流に係るメーカーとの意見交換 - 平和堂、エコスグループが参加(参加15社) - バラ積み納品削減に向けた即席麺・菓子メーカー・卸との意見交換 5月 - イトーヨーカ堂が参加(参加16社) - 課題解決に向けた分科会を発足	2023年 2024年	5月 - カスミ、西友が参加(参加6社) 10月 - 荷待ち・荷役等時間2時間以内の実現(最終目標1時間以内) - 第1ステップとして、「全車両の荷待ち時間1時間以内」を目標に定める(2024年3月末までに実現) - いなげや、東急ストア、原信、ナルスが参加(参加10社) - 研究会体制を全体会(SM物流研究会)とエリア部会(首都圏SM物流研究会)の2部制に

出典：令和6年7月9日 第3回加工食品分野の物流の適正化・生産性向上に向けた取組の情報連絡会資料

※令和6年12月時点でSM研究会参加は19社。

○ 事業系食品ロス削減の取組について



全国一斉商慣習見直し運動(令和2年度～)

- ✓ 10月30日までに全国一斉で商慣習を見直すことを呼びかける運動を実施。

取組内容

- (1) **10月30日を「全国一斉商慣習見直しの日」とし**、以下の取組を実施することを、業界団体等を通じて食品関連事業者呼びかけ。
※この呼びかけは任意のものであり、サプライチェーンにおける食品ロスの削減という本運動の趣旨に賛同する事業者の方に、自発的に取り組んでいただくもの。

(ア) 食品小売業者

推奨3品目（飲料、賞味期間180日以上菓子、カップ麺。以下同じ。）及びその他の加工食品の
納品期限の緩和

(イ) 食品製造業者

推奨3品目及びその他の加工食品の**賞味期限表示の大括り化**（年月表示、日まとめ表示）

- (2) 納品期限の緩和、賞味期限表示の大括り化に取り組む企業を募集し、**事業者名を公表**
（今後取り組む予定の企業も公表対象）

(3) **自社の食品ロス削減やリサイクルの取組をPR**

取組内容の分かる**自社ウェブページのアドレス**又は**事例紹介フォーマット**を、農林水産省のウェブページに掲載。

【公表結果】令和6年10月時点の取組事業者数（予定含む）

- ・**納品期限の緩和：339事業者**（令和5年10月時点：297事業者）
- ・**賞味期限表示の大括り化：350事業者**（令和5年10月時点：350事業者）

○ 商慣習の見直し（事業者の取組促進）

- 物流負荷の軽減にも資する①リードタイムの延長、②納品期限の緩和、③賞味期限の大括り化等の商慣習の見直しを推進。
- 「加工食品分野の物流の適正化・生産性向上に向けた取組の情報連絡会」を開催し、取組の事例紹介やフォローアップを行うとともに、食品等流通調査では、商慣習の見直しに係る取組状況を毎年調査し、事業者に対する協力要請等を実施。

チルド物流研究会の取組

- チルド食品は冷蔵温度帯（0～10℃）で流通、賞味期限が短い、納品リードタイムが短い、多頻度・少量配送といった特徴。
- 持続可能なチルド食品物流で商品をお客様へお届けするため、関係9社が令和6年10月7日に「チルド物流研究会」を発足。
- 2030年を一旦の完成期として目指し、①納品期限の緩和、②トラックドライバーの付帯作業（店別仕分け作業等）の削減、③輸配送効率化、④標準化・システム導入による効率化に取り組む。

取組課題②トラックドライバーの付帯作業削減

付帯作業を削減しトラックドライバーの運転時間を確保（以下一例）

 【店別仕分け作業】 - 店舗別カゴ車への倉庫内仕分 - 自動店別仕分け機での商品供給作業	 【庫内積み替え作業】 - パレットからカゴ車への積み替え - 商品別の積み替え作業 - 日付別積み替え作業
 【庫内移動作業】 - 指定場所までの庫内移動 - エレベーターなどの庫内移動	 【フォークリフト作業】 ドライバーによるフォークリフトの運転

※これらの内容が全ての納品先で行われているわけではありません

8

（出典）令和6年10月7日 チルド物流研究会発表資料

SM物流研究会の取組

- 2024年問題をはじめとする物流危機を回避し、物流分野を「競争領域」ではなく「協力領域」と捉えて、各社の協力による物流効率化策の研究・検討を目的として、発足。
- ①加工食品における定番商品の発注時間の見直し、②特売品・新商品における発注・納品リードタイムの確保、③納品期限の緩和、④流通BMSによる業務効率化に取り組む、持続可能な食品物流に向けた取組を共同宣言。

（2）持続可能な食品物流に向けた取り組み宣言

「持続可能な食品物流に向けた取り組み宣言」

- 加工食品における定番商品の発注時間の見直し**
加工食品における定番商品の店舗発注時間を前倒し
→お取引先様の夜間作業の削減および調整作業時間確保の実現
- 特売品・新商品における発注・納品リードタイムの確保**
特売品・新商品の計画発注化を進める
確定した発注データをもとに商品や車両の手配ができる環境を整備
→緊急手配等の作業負担軽減、積載効率および実車率の向上
- 納品期限の緩和（1/2ルールの採用）**
180日以上賞味期間の加工食品における「1/2ルール」採用
→商品管理業務の負担軽減による食品物流効率化への貢献
- 流通BMSによる業務効率化**
卸売業と小売業間の受発注方式における標準化された流通BMSの導入
→高速通信による作業時間確保、伝票レス・検品レスによる業務効率化

（出典）令和6年7月9日
第3回加工食品分野の
物流の適正化・生産性
向上に向けた取組の
情報連絡会資料

FSP研究会の取組

- 「物流」課題の発掘とその解決策を製（製造業）・配（卸売業）・販（小売業）の三層で議論し、社会実装することを目指したもの。
- 製・配・販が連携して、①店舗納品期限「2分の1残し」への統一化、②小売・卸間、卸・メーカー間の定番発注締め時間調整、③特売・新製品の確定数量化を可能にする適正リードタイムの確保を掲げている。

4. 農林水産品の物流効率化に向けた取組

(5) 農林水産省物流対策本部 ・官民合同タスクフォースの設置

○ 農林水産省物流対策本部の設置

- 2024年4月に向けて、**農産物等の物流確保、産地等の負担抑制等**について、産地等から不安・懸念の声。
- 今後、各産地等への声に丁寧に対応していくため、省内の各品目・業界担当部署が参画する「**農林水産省物流対策本部**」を設置。
- **全農等とも協力し**、全国各地・各品目における物流確保に向けて、**現場対応を一層強化**。

1 検討・実施内容

- (1) 政府全体の物流対策の取組状況、農林水産省所管の各品目・業界における**物流対策の取組状況等の共有**
- (2) 全国各地・各品目の関係者の物流の確保に関する意識の醸成
- (3) 産地の共同輸送拠点や予冷施設の整備、パレット化、荷待ち・荷役時間削減などに関する**成果目標の設定**
- (4) 全国各地・各品目の関係者による**物流確保に向けた具体的な取組の推進**（産地の共同輸送拠点や予冷施設の整備、共同輸送による積載率の向上・大ロット化、中継輸送による長距離輸送の削減、標準パレットの導入による荷待ち・荷役時間の削減、モーダルシフトなど）
- (5) 全国各地・各品目の**関係者と協力**して取り組む、更なる物流の効率化の推進

2 体制

本 部 長 : 農林水産大臣
本 部 長 代 理 : 農林水産副大臣
筆頭副本部長 : 農林水産副大臣
副 本 部 長 : 農林水産大臣政務官
農林水産大臣政務官
幹 事 長 : 農林水産事務次官
幹 事 : 大臣官房総括審議官（新事業・食品産業）
本 部 員 : 農林水産審議官
官房長
大臣官房総括審議官
大臣官房技術総括審議官 兼 農林水産技術会議事務局長
大臣官房危機管理・政策立案総括審議官
消費・安全局長
輸出・国際局長
農産局長
畜産局長
経営局長
農村振興局長
林野庁長官
水産庁長官
事 務 局 : 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課 81

○ 農林水産品・食品の物流に関する官民合同タスクフォースの設置

- 「農林水産省物流対策本部」の下で、具体的な物流課題への対処を行うため、省内各部局庁の部長・審議官級と地方農政局次長、関係団体をメンバーとする「農林水産品・食品の物流に関する官民合同タスクフォース」を設置。
- 全国各地・各品目の関係者による取組の後押し、未だ取組が進まない現場での取組の掘り起こし等、**現場対応を一層強化**。

1 活動内容

- (1) 全国各地の農林水産品・食品の物流問題に関する**相談の受付**
- (2) 全国各地の現場への**タスクフォースメンバーの派遣**
- (3) 全国各地の物流問題に係る**具体的な改善策の実施**
- (4) 全国各地の**先進・優良事例の情報発信**

賛助メンバー：全国農業協同組合連合会
ホクレン農業協同組合連合会
(一社)全国中央市場青果卸売協会
(一財)食品産業センター
(一社)日本加工食品卸協会
(一社)日本スーパーマーケット協会
(一社)全国木材組合連合会
(一社)大日本水産会
(公社)全日本トラック協会
日本貨物鉄道(株)
(一社)日本旅客船協会
(一社)日本長距離フェリー協会
日本内航海運組合総連合会

2 構成

TF長：大臣官房総括審議官（新事業・食品産業）
副TF長：大臣官房新事業・食品産業部長
メンバー：大臣官房輸出促進審議官（兼輸出・国際局）
大臣官房生産振興審議官（兼農産局）
大臣官房審議官（兼消費・安全局）
大臣官房審議官（兼畜産局）
大臣官房審議官（兼経営局）
大臣官房審議官（兼農村振興局）
農産局農産政策部長
農林水産技術会議事務局研究総務官
林野庁林政部長
水産庁漁政部長
地方農政局次長（東北・関東・北陸・東海・近畿・中国四国・九州）
北海道農政事務所次長
内閣府沖縄総合事務局総務調整官
国立研究開発法人農業・食品産業技術総合研究機構食品研究部門所長

5. 卸売市場について

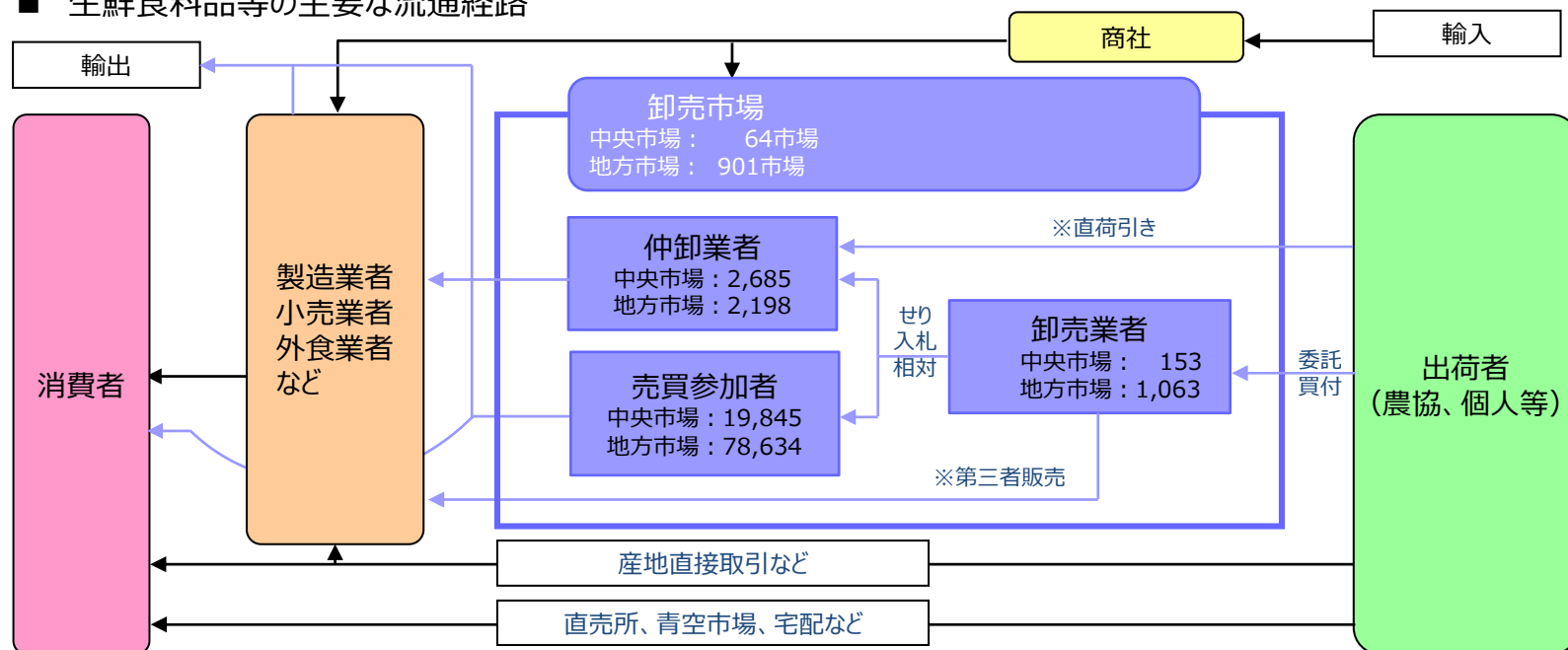
5. 卸売市場について

(1) 基本データ

○ 卸売市場の役割・機能

- 卸売市場は、野菜、果物、魚、肉など日々の食卓に欠かすことのできない生鮮食料品等を国民に円滑かつ安定的に供給するための基幹的なインフラとして、多種・大量の物品の効率的かつ継続的な集分荷、公正で透明性の高い価格形成など重要な機能を有している。
- 卸売市場は生鮮食料品等の流通の基幹的なインフラとしての役割を果たしており、青果の5割強、水産物の4割強が卸売市場を経由している（国産青果物では約7割）。

■ 生鮮食料品等の主要な流通経路



※第三者販売及び直荷引きについては、市場によっては業務規程において、その取引を制限している場合がある。
(中央市場の市場数、地方市場の市場数及び中央市場の卸売業者数のデータは令和6年度末時点、
中央市場の他の業者数及び地方市場の業者数のデータは令和5年度末時点)

■ 市場の主要機能

① 集荷（品揃え）、分荷機能

全国各地から多種・大量の物品を集荷するとともに、実需者のニーズに応じて、迅速かつ効率的に必要な品目、量へと分荷

② 価格形成機能

需給を反映した公正で透明性の高い価格形成

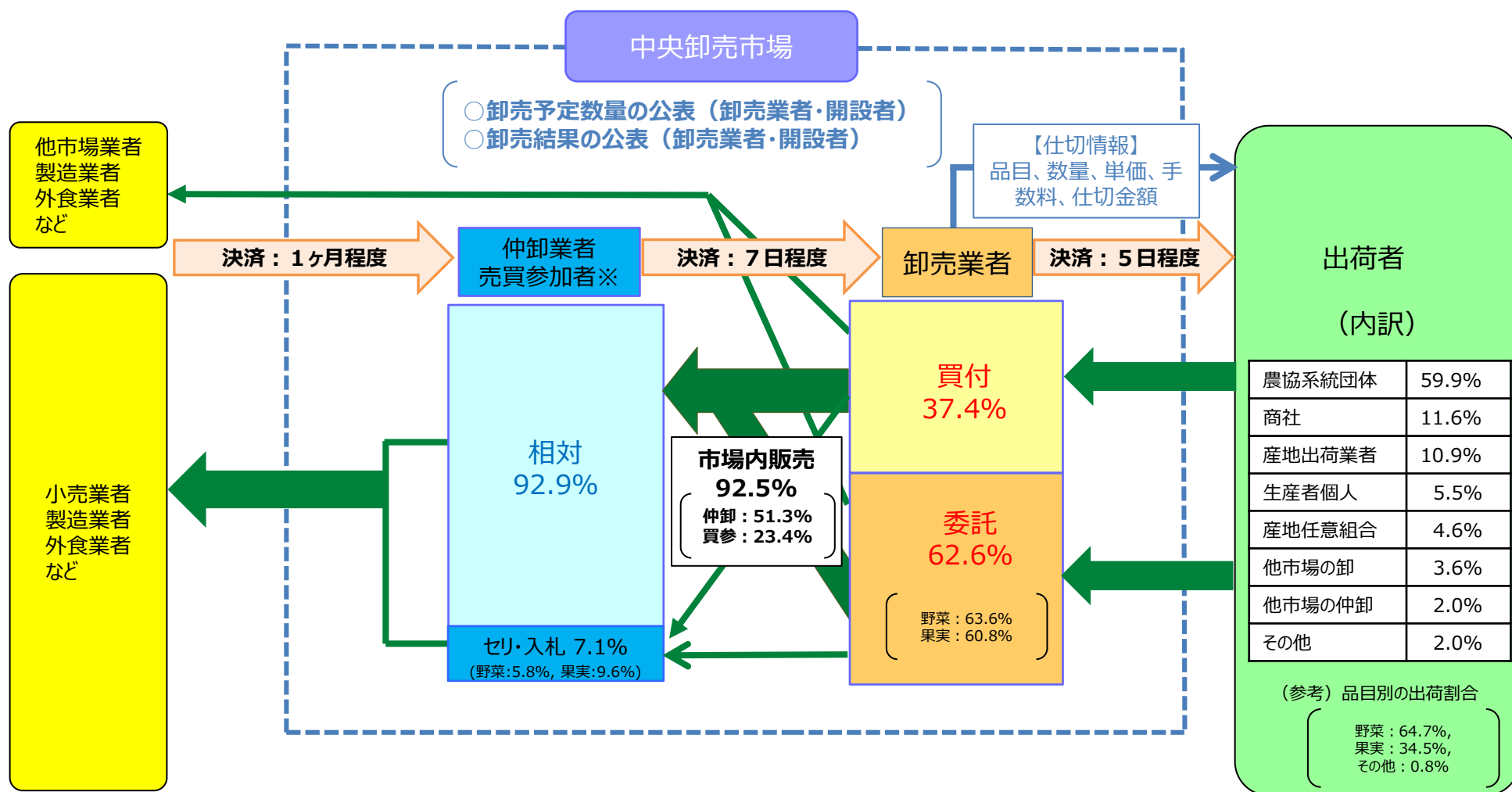
③ 代金決済機能

販売代金の出荷者への迅速・確実な決済

④ 情報受発信機能

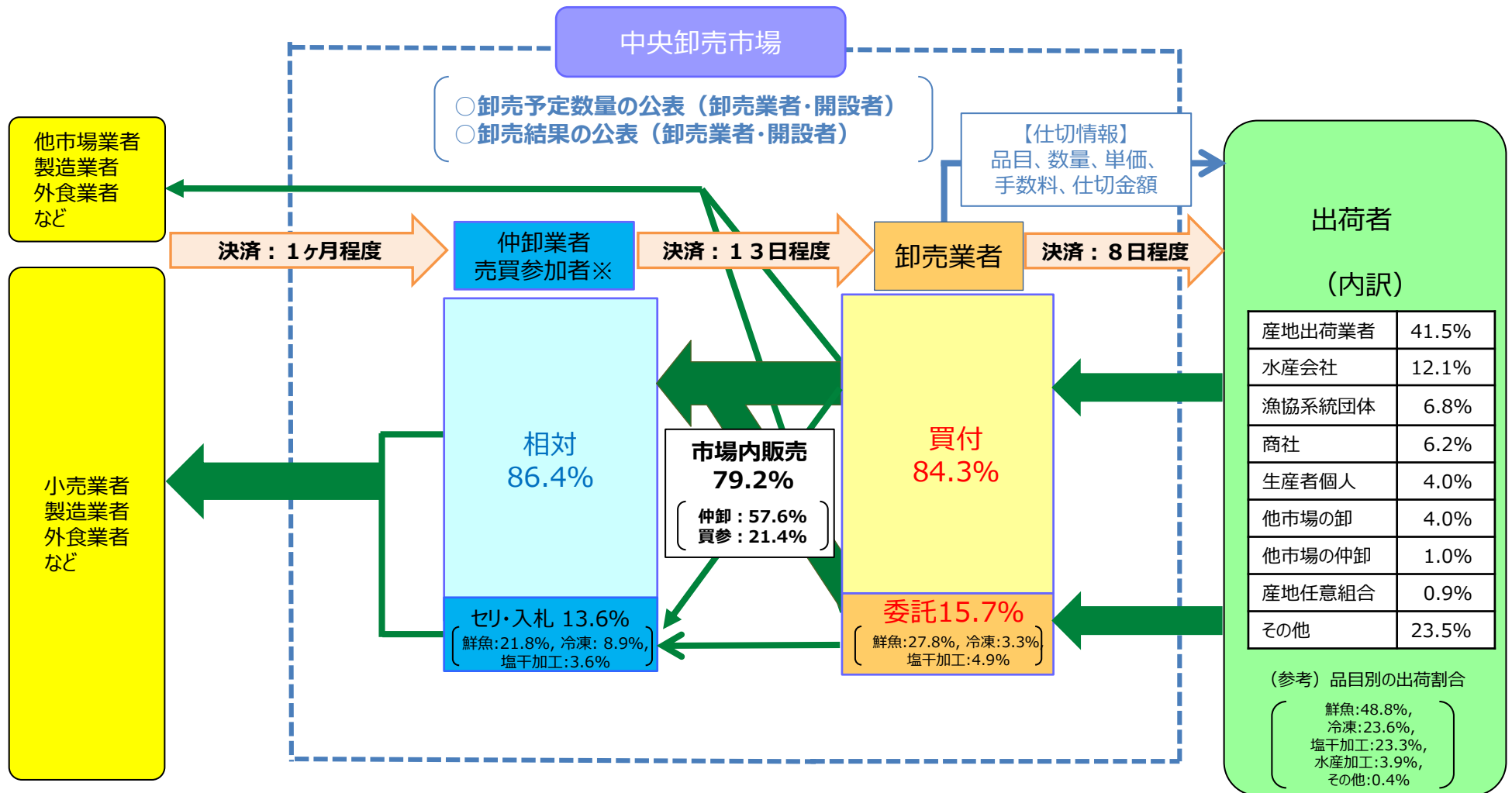
需給に係る情報を収集し、川上・川下それぞれに伝達

○中央卸売市場の取引構造（青果）



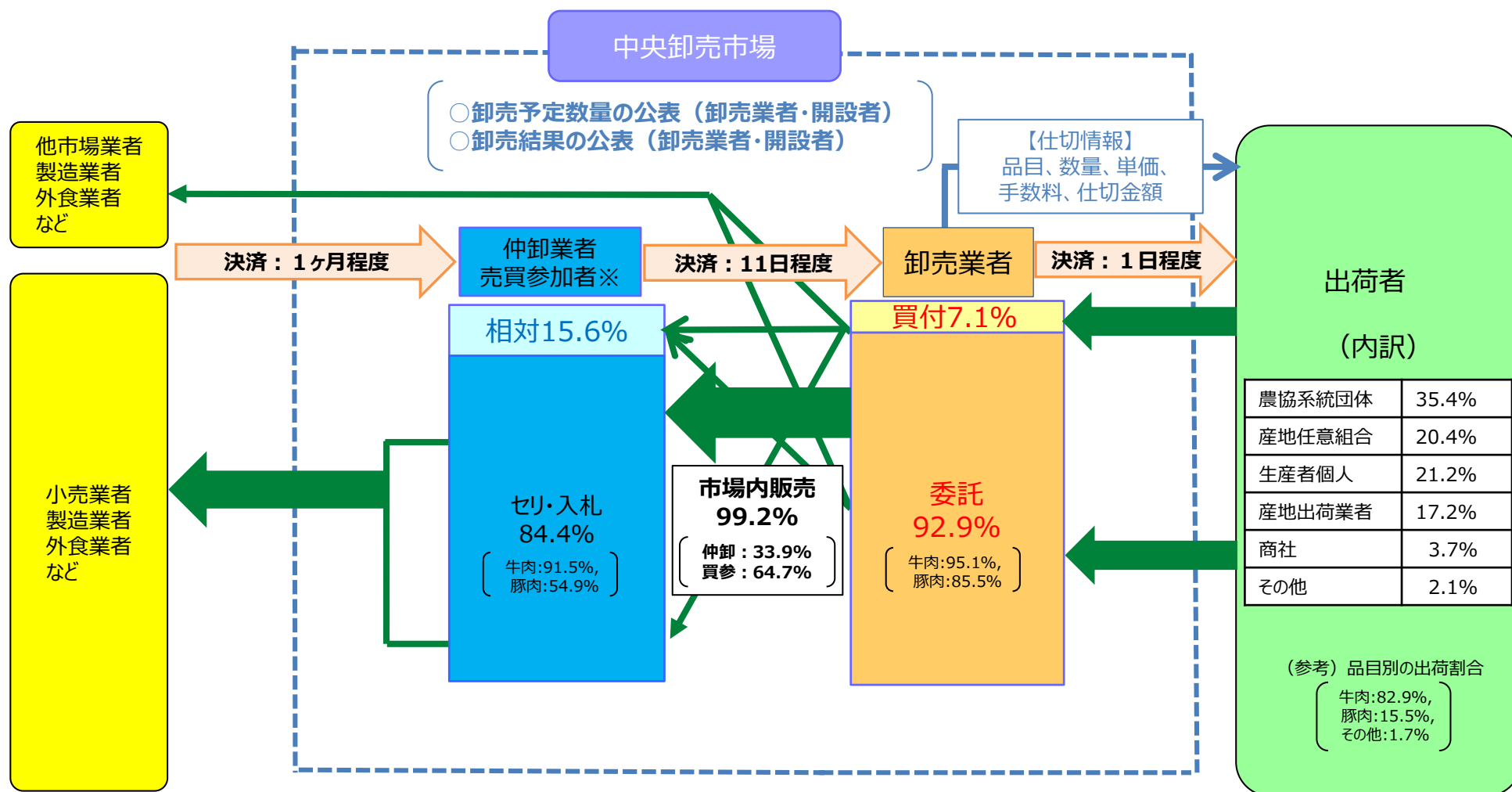
※ 各種の割合は、令和5年度（金額ベース）

○中央卸売市場の取引構造（水産）



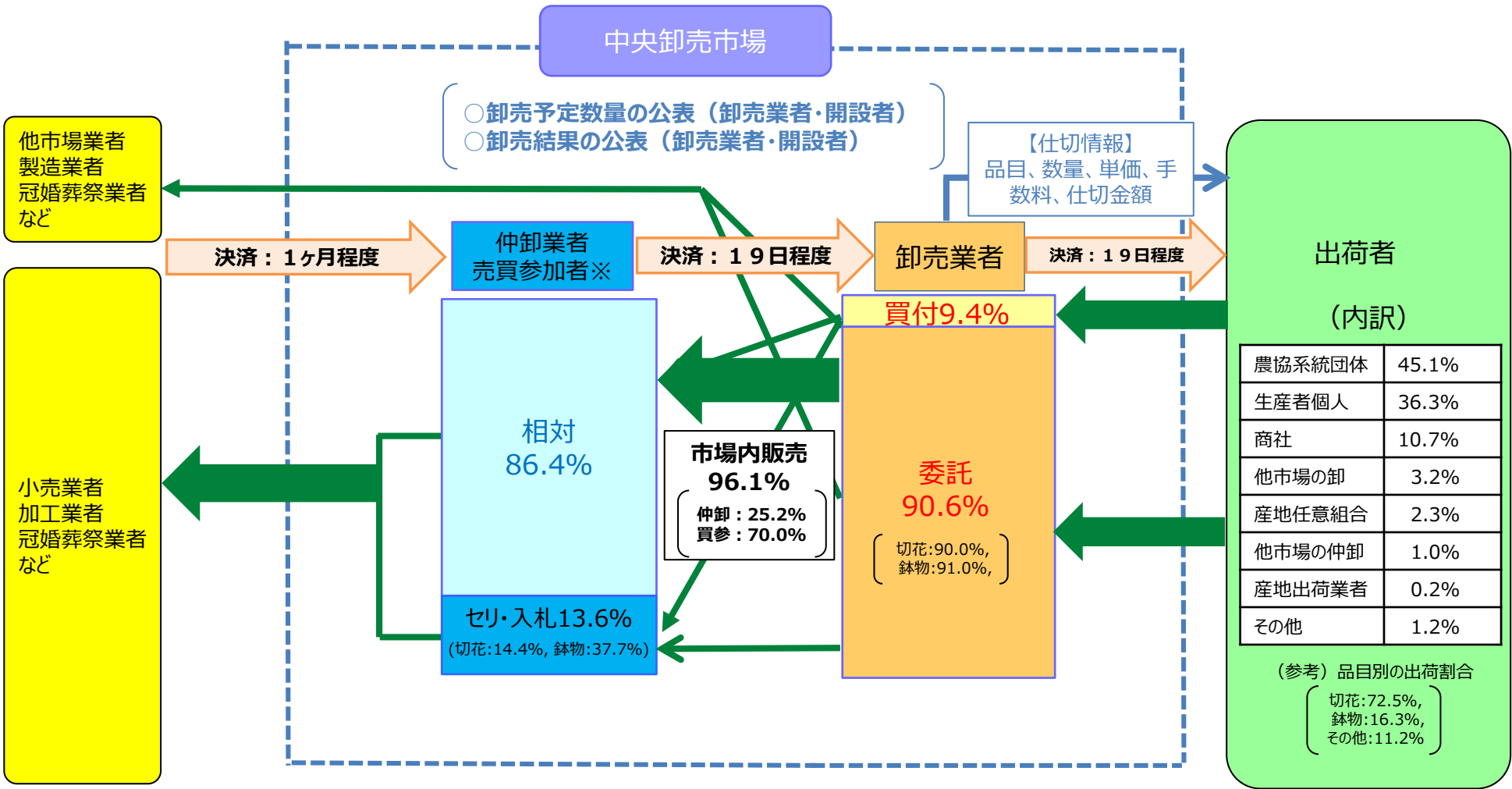
※ 各種の割合は、令和5年度（金額ベース）

○中央卸売市場の取引構造（食肉）



※ 各種の割合は、令和5年度（金額ベース）

○中央卸売市場の取引構造（花き）



※ 各種の割合は、令和5年度（金額ベース）

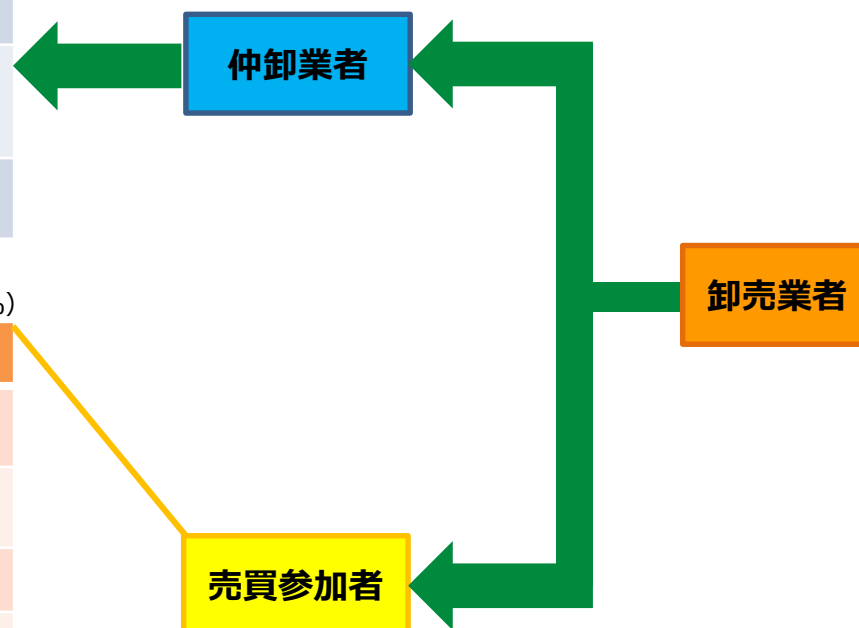
○ 中央卸売市場を利用する仲卸業者の販売相手、売買参加者

○ 仲卸業者の販売先割合（令和元年度）（金額ベース、単位：％）

	青果	水産	食肉	花き
一般小売店等 （八百屋、魚屋、 肉屋、花屋等）	18.8	23.4	9.2	44.8
大規模小売店等 （量販店、生協、 給食事業者等）	65.7	52.9	72.9	32.1
加工業者・外食事 業者等	15.4	23.6	17.9	23.1

○ 売買参加者の内訳（令和5年度）（単位：％）

	青果	水産	食肉	花き
一般小売店（八 百屋、魚屋等）	62.2	47.8	49.7	84.6
外食、給食、納入 業者	13.3	6.6	6.4	1.2
量販店、生協	8.6	8.3	8.1	1.6
他市場卸売業者 等	4.2	3.2	10.9	1.9
加工業者	3.0	7.2	8.5	0.7
その他	8.7	26.9	16.4	10.0



資料：農林水産省食品流通課調べ

○ 中央卸売市場の位置

○ 全64市場（39都市）

青果 : 50市場(38都市)

水産物 : 34市場(29都市)

食肉 : 10市場(10都市)

花き : 13市場(9都市)

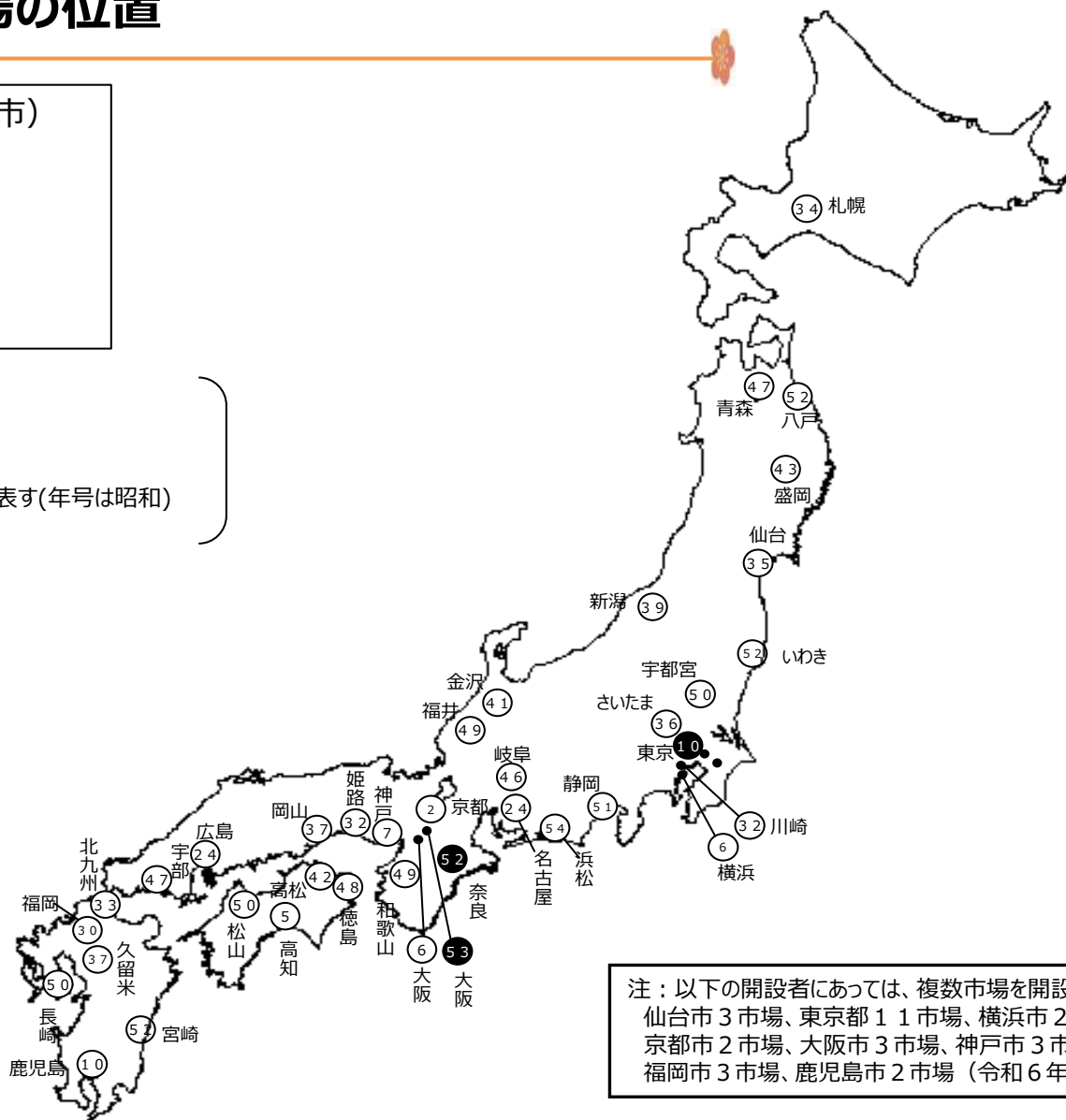
※令和6年度末時点

凡例

● : 開設者が都府県のもの

○ : 開設者が市のもの

数値は開設（業務開始）年を表す(年号は昭和)



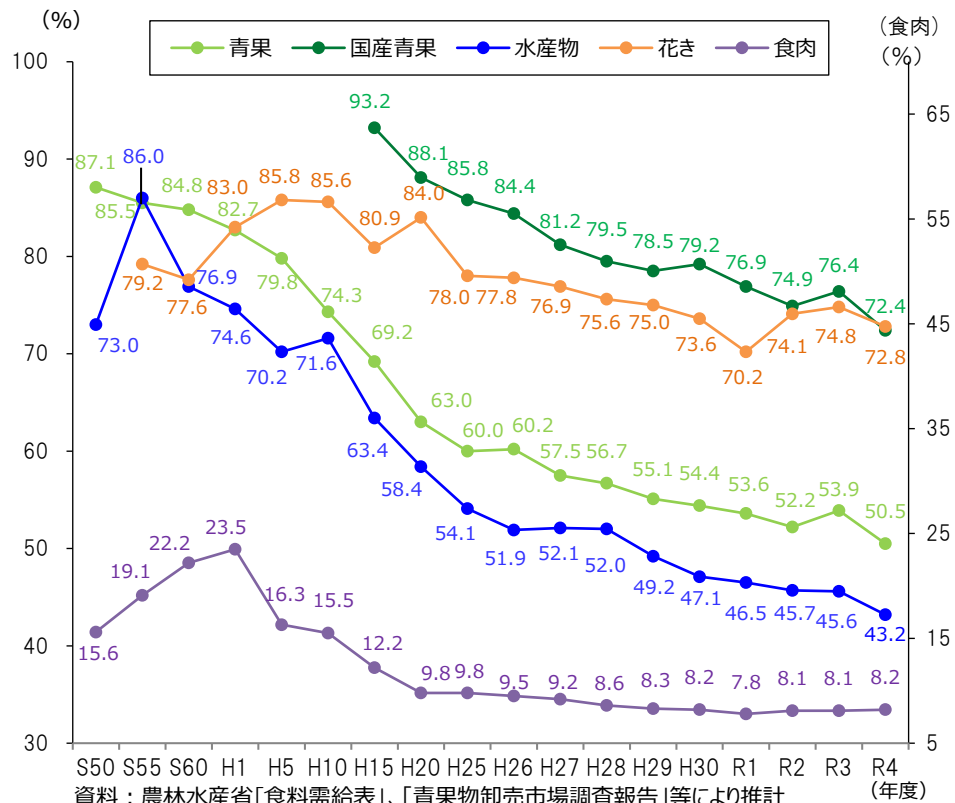
注：以下の開設者にあつては、複数市場を開設
 仙台市3市場、東京都11市場、横浜市2市場、名古屋市3市場、
 京都市2市場、大阪市3市場、神戸市3市場、広島市3市場、
 福岡市3市場、鹿児島市2市場（令和6年度末時点）

○ 卸売市場経由率と卸売市場数・卸売業者数



- 卸売市場は生鮮食料品等の流通の基幹的なインフラとしての役割を果たしており、青果の5割強、水産物の4割強が卸売市場を経由している（国産青果物では約7割）。
- 市場経由率は、加工品など卸売市場を経由することが少ない物品の流通割合の増加等により、花き、食肉を除き、低下傾向で推移している。
- 中央卸売市場及び地方卸売市場の市場数及び卸売業者数は、地方卸売市場の市場数及び卸売業者数を除いて、減少している。

■ 卸売市場経由率の推移（重量ベース、推計）

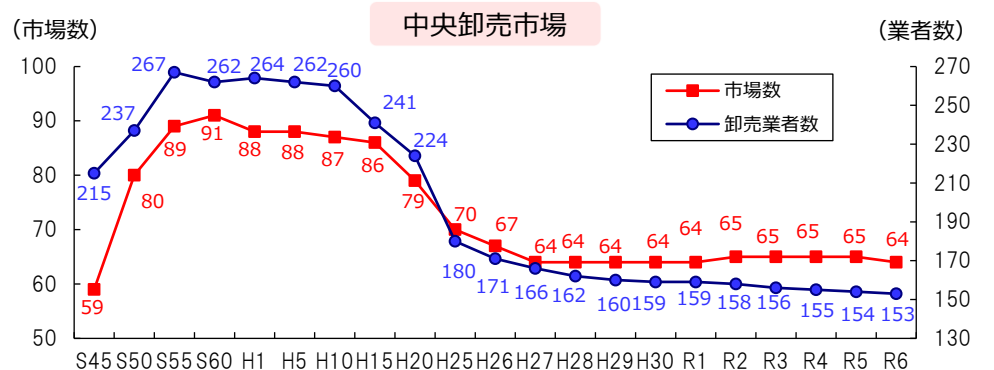


資料：農林水産省「食料需給表」、「青果物卸売市場調査報告」等により推計

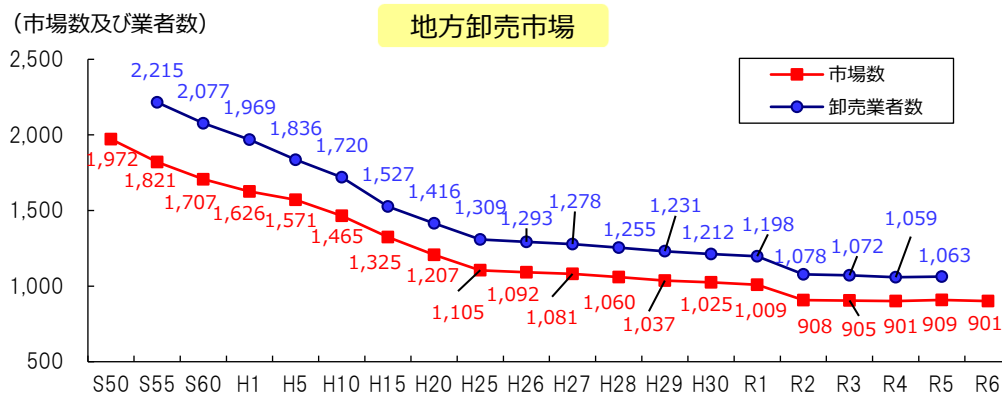
注：卸売市場経由率は、国内で流通した加工品を含む国産及び輸入の青果、水産物等のうち、卸売市場（水産物についてはいわゆる産地市場の取扱量は除く。）を経由したものの数量割合（花きについては金額割合）の推計値。

農林水産省 大臣官房 新事業・食品産業部 食品流通課/Food Distribution Division, New Business and Food Industry Department, Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries.

■ 卸売市場数、卸売業者数の推移



資料：農林水産省食品流通課調べ
注：各年度とも年度末時点の数である。



資料：農林水産省食品流通課調べ

注：H23年度までは年度当初時点の数、H24年度以降は年度末時点の数である。

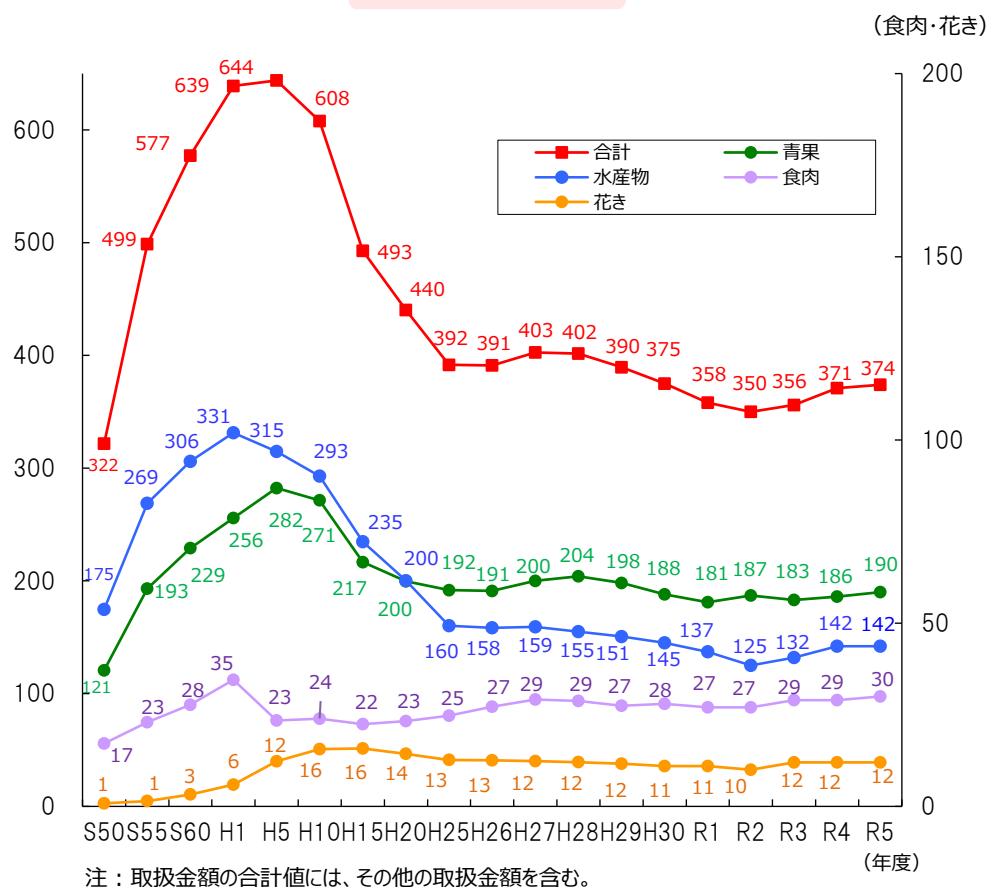
○卸売市場の取扱金額



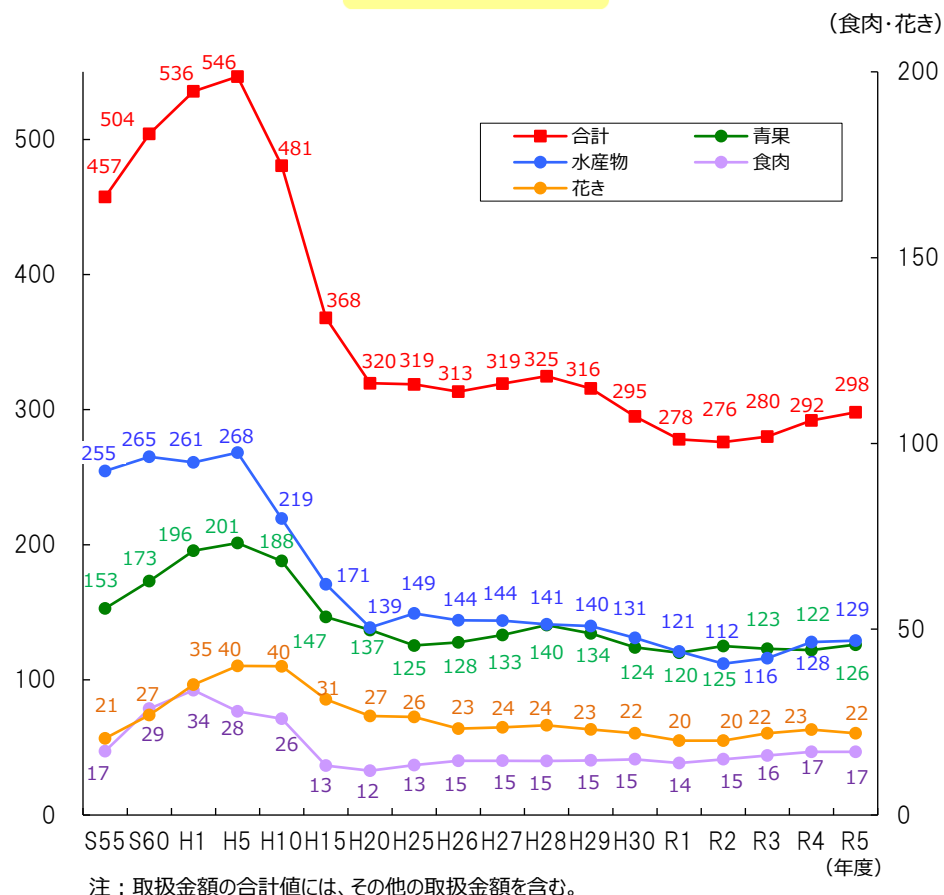
○ 卸売市場における取扱金額は、平成初期にピークを迎え、その後、市場外流通の増加等の影響による取扱数量の減少等により総じて減少傾向で推移してきたが、近年、部類によっては概ね横ばいの傾向もみられる。

■取扱金額の推移（単位：100億円）

中央卸売市場



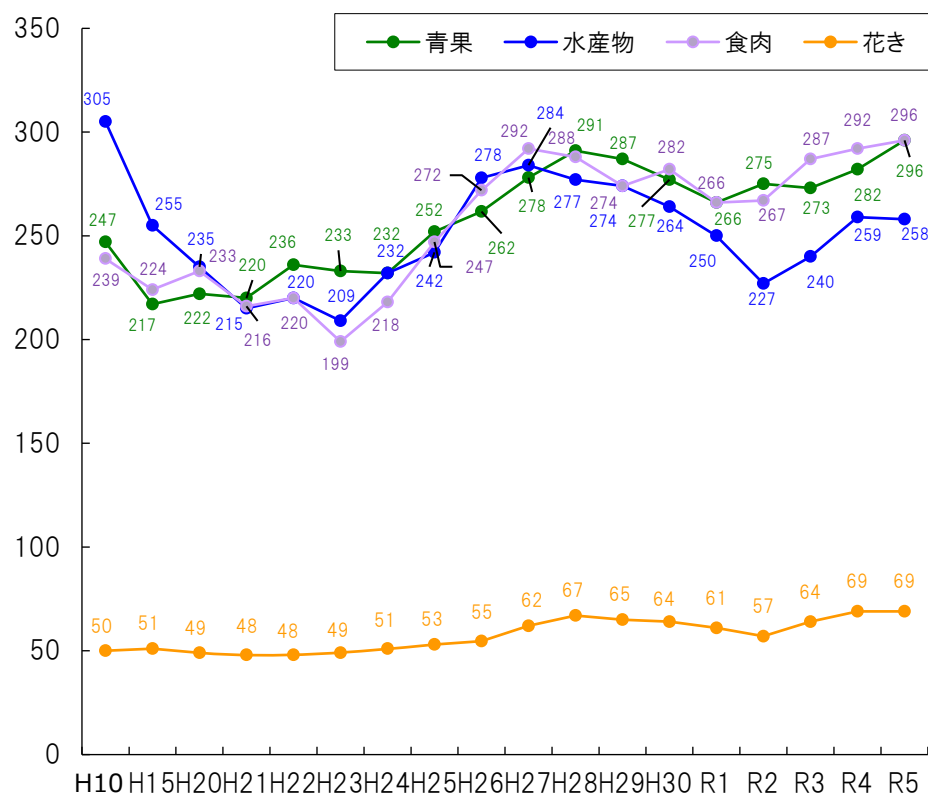
地方卸売市場



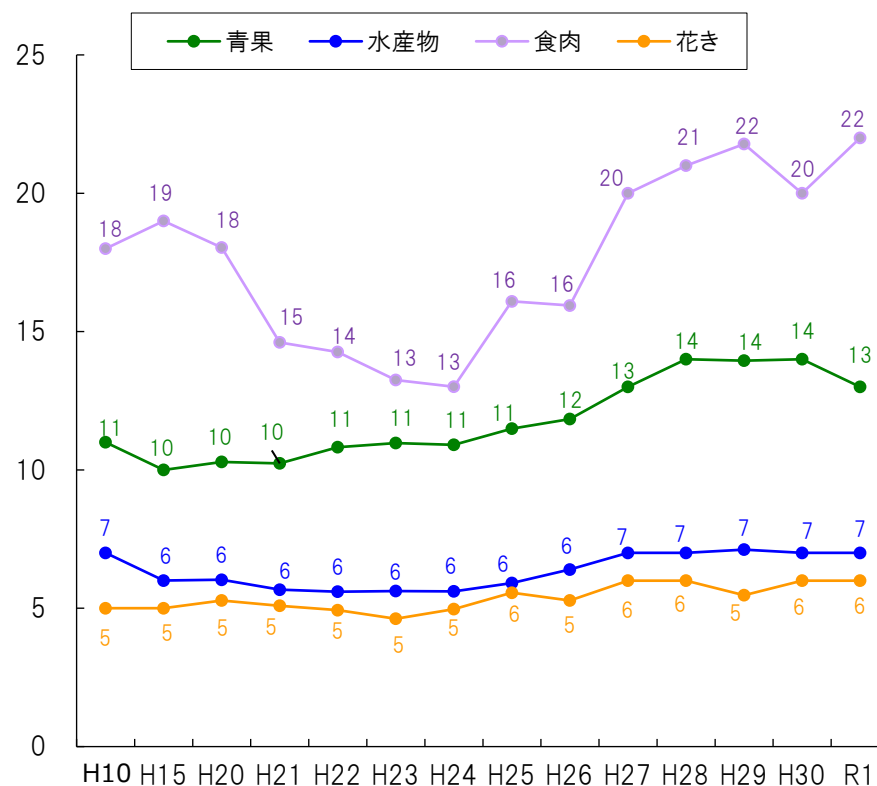
卸売業者及び仲卸業者の経営動向①（取扱金額等）

○ 中央卸売市場における卸売業者 1 業者当たりの取扱金額は、令和3年度からおおむね上昇傾向で推移している。

■ 中央卸売市場卸売業者 1 業者当たり
取扱金額の推移（単位：億円）



■ 中央卸売市場仲卸業者 1 業者当たり
仕入金額の推移（単位：億円）



資料：農林水産省食品流通課調べ

※令和元年度までしかデータがないため更新していない。

○ 中央卸売市場卸売業者及び仲卸業者の営業利益率



- 卸売業者、仲卸業者の営業利益率は、いずれの分野においても±1%前後。
- スーパーマーケットの営業利益率は1.39%。

○ 中央卸売市場卸売業者及び仲卸業者の総売上高に占める売上総利益等の割合（令和5年度）

【卸売業者】

(単位：%)

	青果	水産	食肉	花き
売上総利益（粗利）率	5.78	6.19	4.15	10.32
販売費・一般管理費比率	5.25	5.78	4.04	10.17
うち人件費比率	2.16	3.04	1.63	5.52
営業利益率	0.53	0.41	0.11	0.15

【仲卸業者】

単位：%)

	青果	水産	食肉	花き
売上総利益（粗利）率	13.38	12.82	7.71	18.43
販売費・一般管理費比率	12.77	12.95	7.09	18.21
うち人件費比率	5.58	6.92	2.82	9.5
営業利益率	0.61	▲0.13	0.62	0.23

資料：農林水産省食品流通課調べ

○ 他業態の総売上高に占める売上総利益等の割合（令和5年度決算実績）

(単位：%)

	全産業	飲料品製造業	飲食料品卸売業	飲食料品小売業	飲食店	持ち帰り・配達 飲食サービス業
売上総利益（粗利）率	25.6	20.7	13.8	32.2	66.2	56.4
販管費・一般管理費比率	22.3	18.0	12.4	31.1	65.9	55.7
うち人件費比率	9.6	6.5	4.9	13.2	31.2	28.1
営業利益率	3.3	2.7	1.4	1.1	0.3	0.7

資料：中小企業庁「中小企業実態基本調査」

(注) 法人企業のデータである。

○ スーパーマーケット経営指標（令和6年度）

(単位：%)

売上高規模	全体	30億円未満	30億円以上 100億円未満	100億円以上 300億円未満	300億円以上 1000億円未満	1000億円以上
売上総利益（粗利）率	26.34	25.99	25.96	26.03	27.00	27.02
営業利益率	1.39	-0.32	0.79	1.84	2.19	3.17

資料：2024年「スーパーマーケット年次統計調査報告書」
(一社) 全国スーパーマーケット協会
(一社) 日本スーパーマーケット協会
オール日本スーパーマーケット協会

6. 卸売市場について

(2) 卸売市場の整備

○卸売市場の老朽化の現状と対策

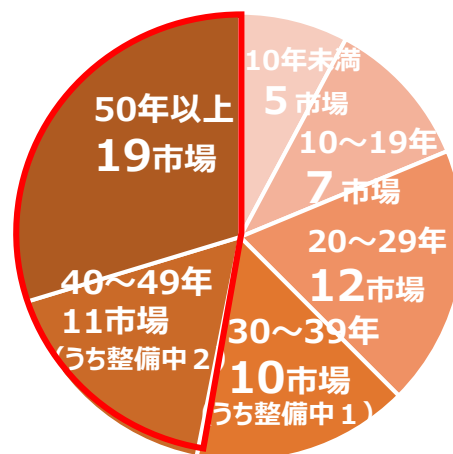
- **全国64の中央卸売市場の5割弱**にあたる30市場は、**40年以上**（1986（昭和61）年）移転・大規模整備を行っていない。**うち、19市場は50年以上経過**（令和8年3月末現在）。
- **全国901の地方卸売市場の半数以上**にあたる500市場は、**40年以上**（1985（昭和60）年）移転・大規模整備を行っていない。**うち、328市場は50年以上経過**（令和7年3月末現在）。

<整備後40年以上の中央卸売市場一覧>

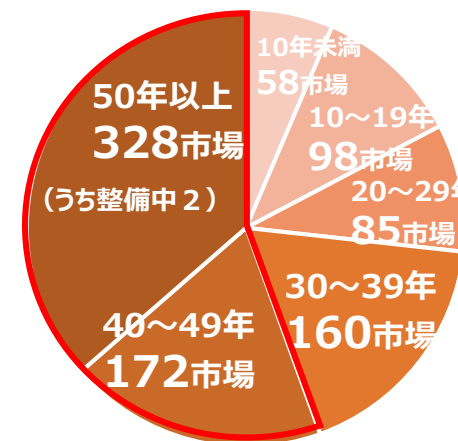
市場名	経過年数	備考（開設年等）
青森市中央卸売市場	50年以上	昭47
八戸市中央卸売市場	49年	昭52
仙台市中央卸売市場本場	50年以上	昭35（昭48移転）
仙台市中央卸売市場食肉市場	44年	昭50
いわき市中央卸売市場	50年以上	昭52
宇都宮市中央卸売市場	50年以上	昭50
さいたま市食肉中央卸売市場	50年以上	昭36
東京都中央卸売市場豊島市場	50年以上	昭10
東京都中央卸売市場足立市場	50年以上	昭10
東京都中央卸売市場多摩NT	44年	昭58
浜松市中央卸売市場	48年	昭54
金沢市中央卸売市場	47年	昭41
福井市中央卸売市場	50年以上	昭49
名古屋市中央卸売市場北部市場	42年	昭25（昭57移転）
大阪府中央卸売市場	48年	昭53
大阪市中央卸売市場南港市場	43年	昭33（昭59移転） （整備中）
神戸市中央卸売市場東部市場	50年以上	昭31
奈良県中央卸売市場	50年以上	昭52
岡山市中央卸売市場	44年	昭36（昭57移転）
広島市中央卸売市場中央市場	45年	昭23（昭56移転） （整備中）
広島市中央卸売市場東部市場	50年以上	昭49
宇部市中央卸売市場	50年以上	昭47
徳島市中央卸売市場	50年以上	昭47
松山市中央卸売市場	50年以上	昭49
北九州市中央卸売市場	50年以上	昭33（昭50移転）
久留米市中央卸売市場	50年以上	昭36
長崎市中央卸売市場	50年以上	昭50
宮崎市中央卸売市場	50年以上	昭52
鹿児島市中央卸売市場青果市場	50年以上	昭10（昭51移転）
沖縄県中央卸売市場	43年	昭59

【施設整備後の経過年数】

（中央卸売市場：令和8年3月末現在）



（地方卸売市場：令和7年3月末現在）



大規模整備未実施の市場への対策

生鮮食料品流通の核として

- ①品質・衛生管理の強化
- ②物流業務の効率化・省力化
- ③保管調整機能の強化
- ④輸出先国までの一貫したコールドチェーンの確保
- ⑤輸出先国が求める衛生基準の確保等に資する卸売市場整備を支援

整備後のイメージ



▲効率的なトラックバース



▲フォークリフト等が通行可能な通路

○今後の卸売市場整備の方向性骨子（抜粋）①



卸売市場の付加価値を高め、その活性化を図るためには、物流効率化を実現する施設整備、品質向上を可能とするコールドチェーンの確保など卸売市場の機能強化が急務。

その際、将来の需要予測、費用負担も考慮しつつ、施設利用者で合意形成を図り、物流効率化に必要な施設利用のルール設定やデジタル化を進めるとともに、施設利用者が行う施設整備との連携や事業協同組合等による共同利用施設の整備の促進等についても検討していく必要。

また、市場内の事業者同士はもとより、運送事業者や他市場の事業者との連携・役割分担、さらには複数事業者間での事業再編も含めた検討を促進することが重要。

さらに、重厚長大型ではなく、コストパフォーマンスの高い施設の整備を目指すという選択肢についても検討する必要。

整備の方向性

【1 物流効率化】

○物流導線の効率化

・場内の一方通行化、入退場口の分離など物流動線の整理によりスムーズな入退場が可能となる施設構造の整備

・必要な台数の車両が同時に荷役可能な通路、荷下ろし場所等を整備

○パレチゼーション

・フォークリフトの荷役に必要な作業スペース、通路幅、パレット等の搬送資材のデポスペースの確保などパレット荷役等を前提とした施設整備

○分荷の効率化

・バリアフリーで円滑な物流動線・施設構造、十分なピッキングスペースの確保、作業環境に配慮した施設

・人手不足の解消・省力化のための自動搬送システムの活用を前提とした施設

○施設の共同利用化

・卸売業者と仲卸業者による売場、荷捌き場の共同利用を前提としたフレキシブルな利用が可能な施設整備

・共同冷蔵施設、共同加工施設、共同配送センターの整備

・関連店舗施設、駐車場等の共同利用を前提とした施設整備

整備と一体的に取り組む推奨事項

・一方通行化、入退場口の分離等のルールの明確化・取締り強化

・共有部における駐停車、荷下ろし、荷捌き、荷積み等のルールの明確化・取締り強化

・必要なフォークリフト台数の確保

・トラック予約システムの導入、荷待ち混雑度や受付・荷下ろし場所等の可視化、オフピーク誘導による荷待ち時間の短縮、計画的な搬出入

・パレット管理ルールの明確化・取締り強化

・自動搬送機（AGV）の導入

・デジタル技術を活用した商品管理により同一の売り場を時間帯別に卸・仲卸が共同利用することを可能とする等、作業スペースの共有化

・事業協同組合等による処理・加工施設の共同利用、利用ルールの明確化

・施設利用者全体で将来的な事業の経営継承・統合、費用負担を含めた利用計画の作成・合意形成

○今後の卸売市場整備の方向性骨子（抜粋）②



整備の方向性

○中継共同輸送

・中継共同輸送に対応した複数台同時に荷役可能な通路、荷下ろし場所等を整備

・中継共同輸送の荷の一時保管に必要な冷凍・冷蔵施設（ストックポイント）

・効率的なトラックの配車、荷の管理システムの整備を前提とした施設

【2 品質・衛生管理の高度化】

○コールドチェーンの確保

・搬入から搬出までの温度管理を適切に行える閉鎖型施設等の設置（必要に応じた限定的な施工も検討）

【3 付加価値向上・新需要への対応】

○加工施設等の充実

・量販店、加工事業者、有機農産物など国内外の需要の変化に応じた荷姿での出荷が可能となるよう、場内に小分け、パッケージング、プレックへの対応が可能な施設・設備の導入

・輸出先国等の規制・条件（食品衛生等）に対応した処理・加工施設等の整備

○選果・選別施設の充実

・産地との連携に必要な選果・選別施設等の整備

○貯蔵保管機能の強化

・長期間の貯蔵保管、鮮度維持が可能な冷凍・冷蔵施設等の整備

整備と一体的に取り組む推奨事項

・配送に携わる運送事業者や市場便の把握・連携による共同輸配送（共配率や積載率の向上）の推進

・共同荷受け体制の構築

・効率的な配車システム、荷の管理システムの導入

・産地との連携強化や安定的な取引関係の確立、加工食品の開発・販売の推進

・食品加工による食品ロスの削減の推進

・産地との連携強化や安定的な取引関係の確立

・長期保管機能を活用した安定的な取引の確立

○今後の卸売市場整備の方向性骨子（抜粋）③



整備の方向性

【4 新技術の活用】

○検品・荷役作業の自動化・省力化

・検品等を自動化・省力化するRFIDタグ付のパレット等を活用できる設備を整備

・インターネット取引システム、オンライン受発注システムの導入による施設利用の変化を想定したフレキシブルな施設整備

【5 防災・環境対応】

○防災減災

・想定される自然災害等に対応した、施設の耐震化、耐水化、耐風化など災害に強い施設整備

○環境対応

・EVトラック等が市場内で給電できるよう、市場内に給電設備を設置

【6 コストパフォーマンスの向上】

○既存施設の改修・増築

・耐震基準に適合した既存施設の改修・増築による閉鎖型低温化、荷捌き・加工・配送等の機能強化

○設計、施工、発注方法の工夫

・安価な施設構造（鉄骨造、低層、平面化、システム建築）による施設整備

・施設の天井の高さ、仕切り、柱の本数を必要最小限にした簡素な構造の施設整備

○事業者による施設整備

・事業者による実需者のニーズを踏まえた的確で機動的な施設整備

整備と一体的に取り組む推奨事項

・インターネット取引システム、オンライン受発注システム、AIを活用した新たなシステムの導入などのデジタル化による省人化、働き方改革の推進

・災害時における事業継続計画（BCP）の策定

・電動フォークリフト、電動ターレの導入

・PFI等民間資金、ノウハウの活用

・施設利用者全体で20～30年先の将来的な事業の経営継承・統合、費用負担を含めた利用計画の作成・合意形成

○ 卸売市場の物流機能の強化

＜現状＞

＜課題＞

＜これからの卸売市場の機能と役割＞

【搬入】

長時間待機・渋滞

電話・FAXで受発注

【荷受】

手荷役・長時間労働

屋外、炎天下での荷捌

【場内】

動線の錯綜、混雑

荷捌場、貯蔵保管施設の不足

【防災】

老朽化、低耐震性

【物流業界】
ドライバー不足
働き方改革
EC市場への対応
脱炭素環境対応

【卸売市場】
高齢化、人手不足
手荷役、アナログ
長時間の荷待ち
非効率な施設構造
老朽化、耐震性弱

このままでは、生鮮
食料品等の流通の
持続性確保が危ぶ
まれる状況



青果物等の
流通標準化
とともに、

**卸売市場の
物流機能の
強化が急務**

○ トラック予約システムの導入と
入退出の物流動線の交差を
最小化した施設構造

○ 取引のデジタル化・データ連
携による業務の効率化
○ RFID等による検品省力化

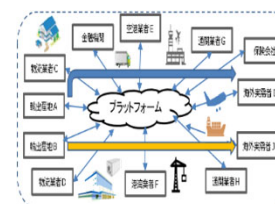
○ パレット活用の推進により、手
荷役をなくし、省力化、省人化
を実現

○ 天候に左右されない荷降ろし
場、施設の定温・低温化によ
る品質管理の高度化

○ 自動搬送装置等による効率
化、省力・省人化、非接触型
の業務体制

○ 量販・加工需要、有機、輸
出など国内外の需要の変化に
対応し、貯蔵保管機能、簡易
加工、小分け・パッケージ
等の機能強化

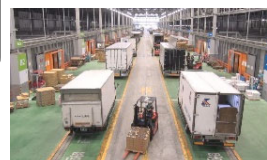
○ 施設の耐震性、非常用電源
の確保、BCPの策定



データ連携・デジタル化
による業務の改善



トラック予約システム



効率的な荷下ろし
が可能な施設構造



施設の定温化による
鮮度・品質保持



自動搬送装置



ドックシェルター



電動移動ラック
貯蔵保管機能強化



加工処理施設



幹線共同輸送
モーダルシフト

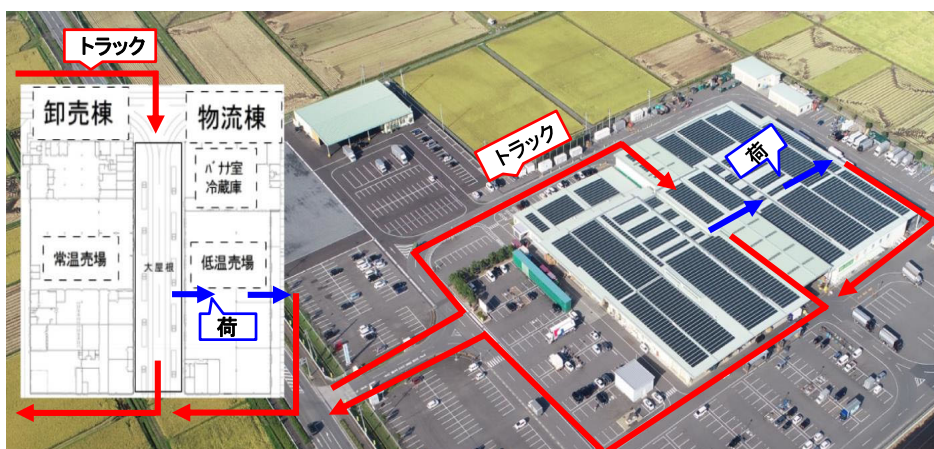


非常用電源

○卸売市場における整備事例①（物流導線が効率的な施設整備）

- **石巻青果（株）**は、新設移転を機に、トラックも荷も一方通行化された効率的な**物流導線**を整備。
- 荷を保管するに**置き場**も、**卸売業者**と**仲卸業者の場所**を**ライン引きのみで区分け**する**フレキシブルな造り**。
- 場内は、（株）宮城物流サポートが荷受け・荷捌きを担当。

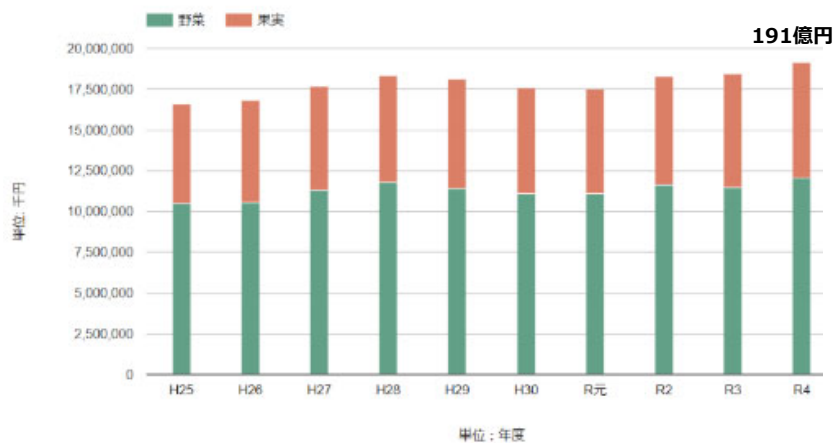
○場内の施設配置図



○場内の荷受け・荷捌き -（株）宮城物流サポート-



○直近10年度分の取扱高



○卸売市場における整備事例②（中継共同物流拠点施設整備）

- 高松市中央卸売市場（青果棟）は、四国の玄関口として、遠隔産地から共同輸送された農産物を中国四国地方の各市場へ分荷・配送する**中継共同物流拠点**。
- **施設は鉄骨造**のコンパクトな閉鎖型施設でコールドチェーンを確保。**内部は柱のみ**で間仕切りのない**フレキシブルな構造**で、**事業費を大幅に低減**。
- 建物と一体的な**大屋根**を整備、悪天候時の荷捌きでも品質保持が可能。

○整備の概要

総事業費 : 78.3億円(うち国費20.3億円)

施設面積 : 20,166㎡

売場・荷捌き場施設(14,669㎡)、

冷蔵庫・倉庫施設(1,870㎡)、加工処理施設(263㎡)

市場管理センター(3,364㎡)

整備単価 : 388千円/㎡(総事業費/施設面積)

工事期間 : H30～R6年度



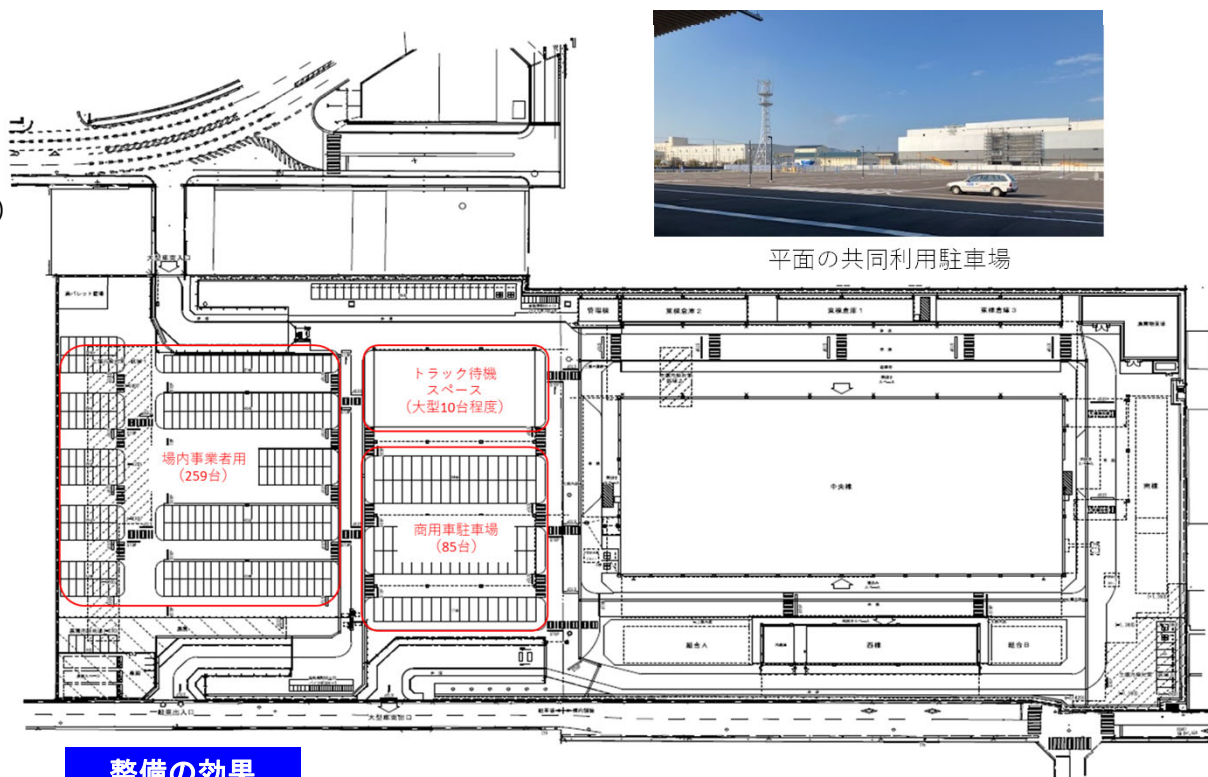
フレキシブルな構造



大屋根下の荷卸し場



コンパクトな閉鎖型施設



平面の共同利用駐車場

整備の効果

- 駐車場は、トラック待機スペース、売参者等の商用車用、場内事業者用と3つのエリアに区分け
- 事業者毎に割振りをせずに共同利用を実施し、必要面積を圧縮
- 平面設計と共同利用により整備費用を低減

○卸売市場における整備事例③（事業協同組合による施設整備）

- 富山市場では、青果卸、仲卸業者、運送業者が事業協同組合を設立し、冷蔵、加工、配送施設を集約した物流棟を整備し、鮮度保持や品質管理を向上した効率的な物流を実施。

富山市場物流協同組合物流棟（青果）

○整備の概要

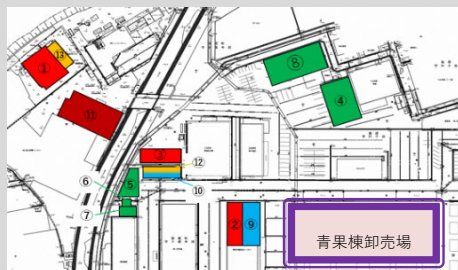
事業実施主体	富山市場物流協同組合
所在地	富山県富山市
施設面積	3,328㎡ 荷捌き場・買荷積込所 757㎡ 冷蔵庫施設 2,352㎡ 加工施設 219㎡
総事業費	12.2億円（うち国費 2.1億円）
施設構造	鉄骨造（平屋）
整備単価	367千円/㎡（総事業費／施設面積）
事業期間	令和5年度

【富山市場の再整備について】

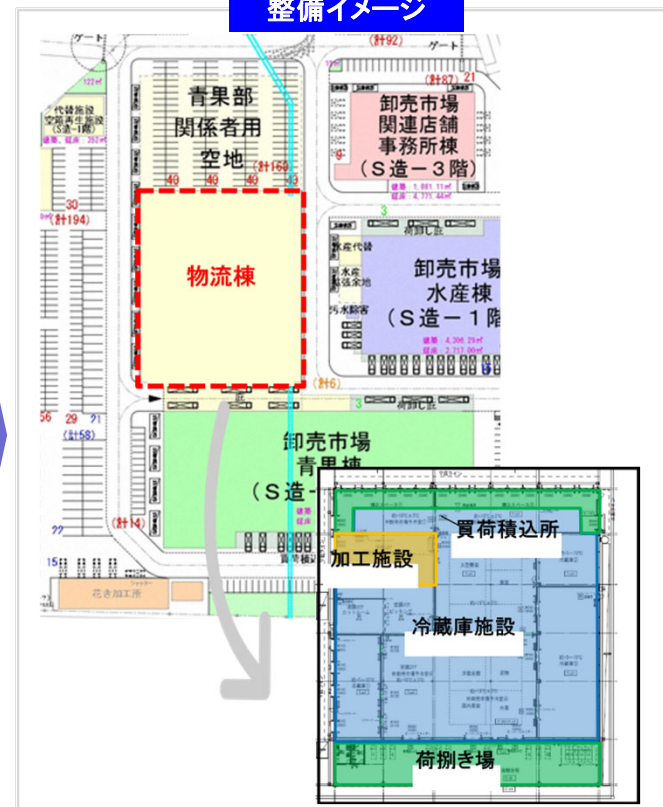
富山市公設地方卸売市場では、令和3年度からPPP（公民連携）手法による再整備を実施。青果棟、関連店舗・事務所棟（令和5年3月竣工）、水産棟（令和6年6月竣工）がリース方式で調達されている。

既存施設の抱える問題

- 各施設が卸売場から離れ、点在中のため場内の物流が非効率
- 荷は各施設へフォークリフトで運搬するため、荷が雨風に晒される
- 各施設への荷の運搬、冷蔵庫の不足により温度管理が不十分
- 各施設の老朽化により、建物・設備共に修繕コストが高くなっている



整備イメージ



整備の効果

- 施設の集約化により場内物流が効率化、荷捌きや加工等の作業効率が向上
- 物流棟と開設者整備の新青果棟が近接することで、売場施設との物流動線が効率化。
- 冷蔵庫施設の拡大により鮮度保持や品質管理が向上
- 荷捌きスペースの十分な確保による入出荷の作業効率が向上

○卸売市場における場内物流改善の取組事例（大田市場、青果物）

- **大田市場**は、取扱数量の増加に伴う場内の狭隘化に対応するため、**卸売場を複層化し、約7千㎡の保管スペースを確保**するとともに、**共同荷受け体制、トラック予約システム**を導入するなどして、**荷待ち時間削減、搬出入の効率化と安全性の確保**を実現。

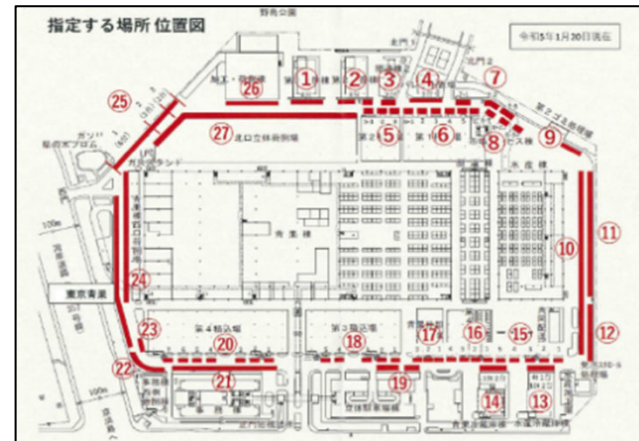
卸売場の複層化、共同荷受、交通ルール見直し【東京都 中央卸売市場 大田市場】



1 階は空調機とカーテン設置で定温保管可能
2 階へは垂直搬送機で荷を移動



東京青果と東一神田青果の共同置場利用
競売も同じ卸売場で実施



周回道路上の使用場所と使用時間を指定、
ルールを徹底させるため夜間巡回を実施（大
田市場交通対策専門部会）

7. 食品流通に関するその他のトピックス

6. 食品流通に関するその他のトピックス

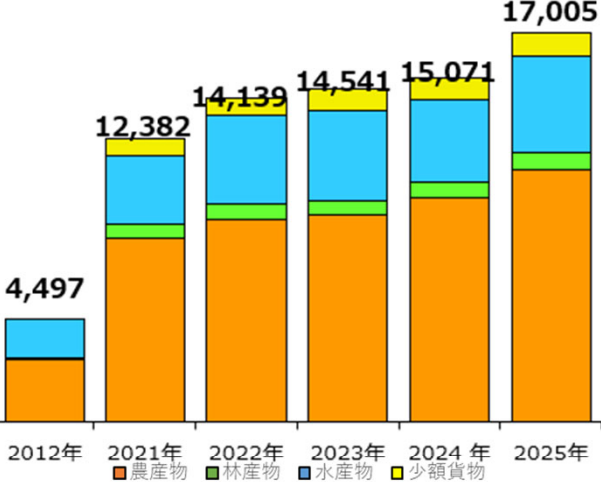
(1) 輸出物流

○ 効率的な輸出物流の構築

- ・ **2025年の農林水産物・食品の輸出額は、1兆7,005億円。**
- ・ 2026年も4月現在で対前年同期比+12.4%の5,626億円で推移。
- ・ **2030年に5兆円**という目標の達成に向け、引き続き輸出を拡大していくためには、**大ロットで経済的な輸出の実践**など、**効率的な輸出物流の構築**が重要。

○ 農林水産物・食品の輸出額の推移（億円） ○ 効率的な輸出物流の構築に向けて取り組むべき事項

（令和3年4月「効率的な輸出物流の構築に関する意見交換会」とりまとめ）



1. 最適な輸送ルートの確立
2. 大ロット化・混載の促進のための拠点確立
3. 輸出産地、物流事業者、行政などが参加するネットワークの構築
4. 物流拠点の整備
5. 鮮度保持・品質管理や物流効率化のための規格化、標準化
6. 検疫等の行政手続上の環境整備
7. 包装資材・保管技術の開発・実装



○ 輸出拠点の配置に向けた方向性（令和4～5年度輸出物流構築緊急対策事業調査での類型整理）

	役 割	該当拠点例
広域輸出港湾	・ 全国から集荷された産品を大ロット・多様な仕向先へ。輸出、食品輸出の物流における基本的な利用拠点。	京浜港、阪神港
地方輸出港湾	・ コンテナを満載しうる大ロット産地において、広域輸出港湾に対するメリット（鮮度保持、国内輸送コスト等）を確立した勝ちパターンに特化して活用。	苫小牧港、石狩湾新港、志布志港、秋田港、八戸港
補完輸出港湾	・ 広域拠点の課題（狭隘化・トラック問題等）を踏まえ、広域・地方拠点と組合せ物流ルートを補完。	堺泉北港、博多港、清水港
空 港	・ 少ロット高価値品目の集約、高速輸送 ・ 地方空港の活用	成田空港、羽田空港 新千歳空港、福岡空港

○ 2026年1-4月の輸出額

	金額	前年差	前年比
1-4月 累計	5,626億円	+62億円	+12.4%
うち香港	703億円	+12.5億円	+2.4%
うち中国	630億円	+11.2億円	+6.1%
うち台湾	606億円	+53億円	+9.6%

○ 農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略の改訂（令和7年5月）

- **新たな食料・農業・農村基本計画**では、輸出拡大を加速するとともに、食品産業の海外展開、インバウンドによる食関連消費の拡大の連携による相乗効果を通じた**「海外から稼ぐ力」の強化に向けた目標を設定**
- これらの目標の達成に向けて施策の具体化を図るべく、**輸出拡大実行戦略を改訂**

農林水産物・食品の輸出額

【現状】1.5兆円（2024年）→【目標】5兆円（2030年）

農林水産物・食品の 輸出拡大

現地で用いる原材料の
輸出をけん引

日本食・食文化
の現地での浸透

「本場」の食体験を通じ、
日本食のファンに

ECサイト・現地スーパー等での
食体験を通じ、訪日意欲を喚起

現地の日本食レストラン等での食体験
を通じ、訪日意欲を喚起

食品産業の 海外展開

食品産業の海外展開による収益額

【現状】1.6兆円（2022年）→【目標】3兆円（2030年）

インバウンドによる 食関連消費の拡大

インバウンドによる食関連消費額

【現状】2.3兆円（2024年）→【目標】4.5兆円（2030年）

新設

<施策の展開方向>

- ・ 海外市場の特徴や事業ステージに応じた**国内外での伴走支援体制**を構築
- ・ **輸出支援プラットフォーム等の役割拡大**による**海外現地専門家**の配置や日系食品企業のネットワーク化を推進
- ・ **海外現地のコールドチェーン**の構築を推進

新設

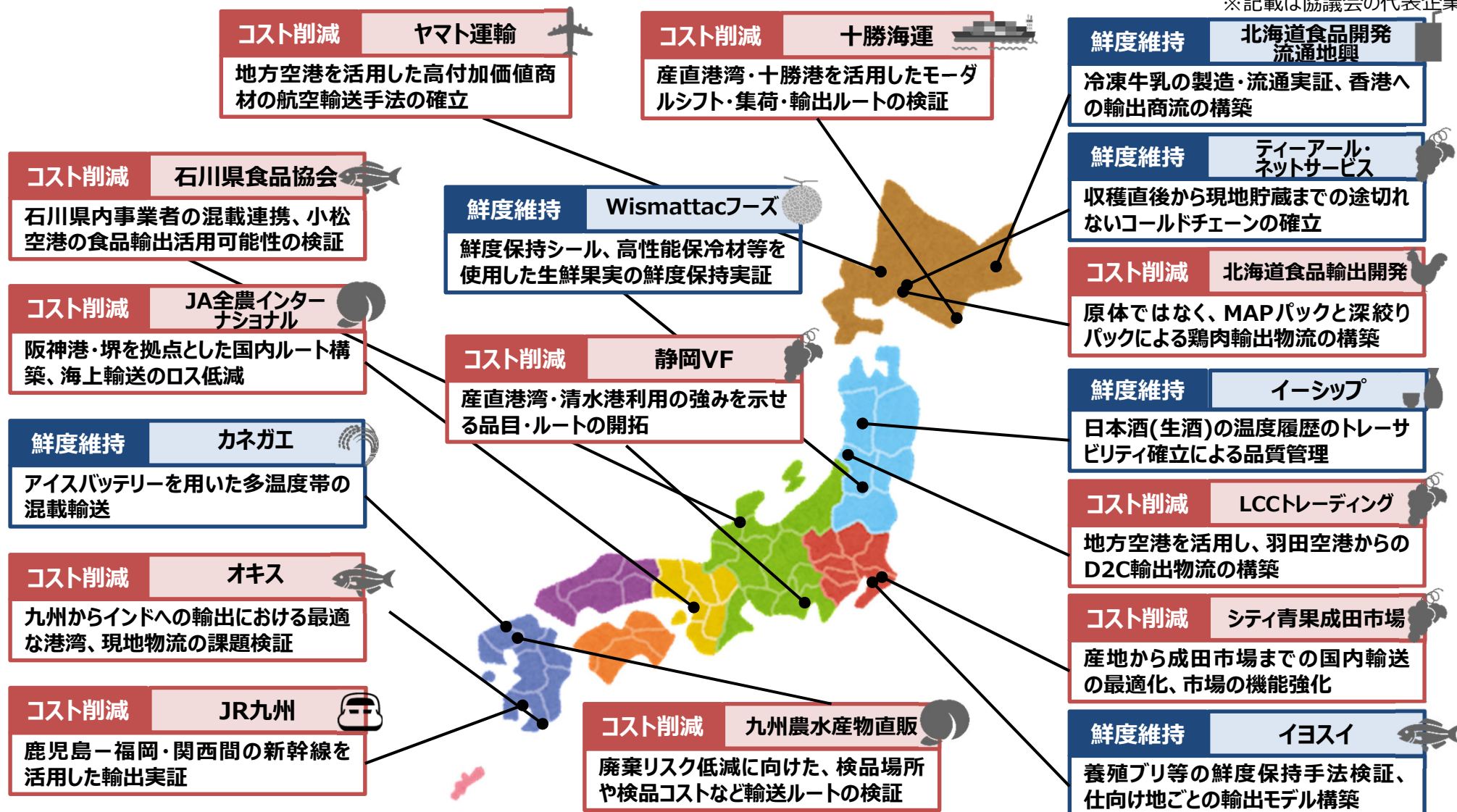
<施策の展開方向>

- ・ 地域の魅力ある食材や歴史・文化をひとつのストーリーとして、**インバウンドに訴求する地域づくり**を推進
- ・ 訪日外国人の**旅マエ・旅ナカ・旅アト**に効果的にアプローチし、**日本食・日本食材のファンづくり**を推進

○ 令和7年度輸出物流構築緊急対策事業（補助事業）まとめ（令和6年補正）

前年に引き続き輸出物流における①**物流コスト削減**に繋がる施策、②**鮮度維持など機能向上**に繋がる施策を実施するとともに、地方自治体とも連携し、得られた成果の横展開を積極的に推進していく。

※記載は協議会の代表企業



○ 効率的な輸出物流の構築事例①

- ・ 効率的な輸出物流の構築に向け、全国各地で①地方港湾・地方空港の活用、②新技術の活用、③卸売市場の輸出対応機能の強化等の取組が進められている。

地方港湾を活用した取組 (北海道十勝港)

- ・ 令和7年3月、国土交通省・農林水産省は十勝港を「産直港湾」として認定。
- ・ 港湾事業者、輸出事業者等で構成される協議会（十勝港食品輸出利用促進協議会）を組織し、長芋、コメなどを十勝港から輸出する実証を実施。有望航路として十勝港から北米、台湾への輸出実証を行うことにより、苫小牧港から十勝港に切り替えることによる道内物流の改善効果等について、検証を行った。
- ・ 苫小牧港を利用する場合と比較して、一部品目はトラック輸送距離の短縮効果はあるものの、輸送コストが大きく下がるわけではないといった課題が明らかになったことから、リーファーコンテナの温度を維持するMGシャーシなしの輸送を検討するなど、十勝港利用による優位性検討に今後取り組む。



地方空港を活用した取組 (石川県小松空港)

- ・ 石川県は、京浜港・阪神港などの主要港、成田・羽田・関西国際空港などの主要空港から、いずれも一定の距離があることから、各事業者が独自に輸出先国に向けたルート構築をしてきた。
- ・ 地方空港活用可能性の観点から、小松空港の活用を検討。高付加価値商品の選定や鮮度保持に関する検証、石川から関空・羽田・成田を利用した場合とのコスト・リードタイムなどの比較を行うことにより、地方空港である小松空港の活用可能性について、令和7年度に検証を行った。
- ・ 小松空港通関で横持ちにより成田空港から輸出する場合や、関西空港から輸出する場合と比べて、単価が高くなったが、大ロット化などにより、安価にすることができると今後検討を行う。

県内空港(小松)の活用実証



- ・ 台北(桃園)へ2023年4月から就航開始
 - エバー航空が1日1便就航
- ・ 香港は2025年4月24日から就航が開始
 - 香港エクスプレスが週3便就航

○ 効率的な輸出物流の構築事例②

新技術を活用した取組

(急速凍結した牛乳を輸出し現地ライセンスを取得)

- 令和7年度、北海道食品輸出物流協議会は、**液体急速凍結技術**を用いて凍結した、**十勝オーガニック冷凍牛乳を香港へ輸出**する実証を実施。
- 7度の輸送実証により、輸出ライセンスの取得に必要な全ての検査をクリアし、**ライセンスを取得**。

→ 官能検査においても冷凍とは思えない評価を得ており、**現地即売会でも非常に高い評価を得た。**

■ 冷凍機を使用し冷凍中の様子



■ 現地即売会の様子



■ 冷凍に耐えるための専用容器



■ 販売価格比較 (冷凍は十勝牛乳のみ)

商品名	容量	価格
十勝オーガニック牛乳	180ml	48hkd
CP明治	1000ml	33hkd
北海道函館3.7	1000ml	49hkd
中国産牛乳	1000ml	29hkd

卸売市場の輸出対応機能の強化

(成田市公設地方卸売市場)

- 令和4年1月、**成田空港の隣接地**に成田市公設地方卸売市場を移転。

農水産物を輸出用に加工するエリアや**輸出関連手続**(各種証明書の受取り、植物検疫、爆発物検査、通関等)を**ワンストップ**で実施するエリアを有する**高機能物流棟**を備えた**輸出拠点型市場**として整備(総事業費140億円、うち国費18億円)。

→ **卸売市場内で卸売、加工、コンテナ詰めまで行ない**、その後、**途中で開封することなく輸出先まで空輸**することにより、輸出製品の鮮度や品質を確保。



<令和7年度の輸出額>

- 青果物 約5億円
- 水産物 約10億円
- 合計 約15億円

※移転前の輸出額1.5億円を令和9年度に88億円まで増加させる目標



6. 食品流通に関するその他のトピックス

(2) 食品アクセス（物理的アクセス）

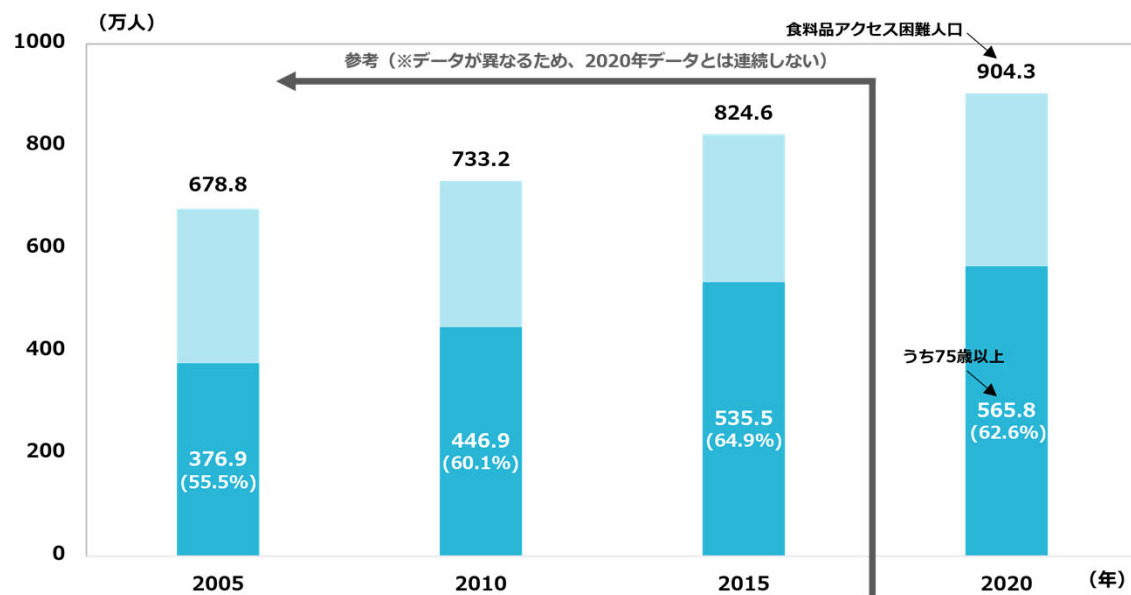
○ 食品へのアクセス困難人口の動向

○2020年における食品へのアクセス困難人口は、全国で904万人、うち75歳以上では566万人と推計。

○市町村別のアクセス困難人口割合は、特に北日本・西日本、山間地域、島しょ部において高い傾向。

アクセス困難人口とは店舗（生鮮食料品小売業，百貨店，総合スーパー，食料品スーパー，コンビニ）まで500m以上かつ自動車利用が困難な65歳以上の高齢者

○アクセス困難人口の推移

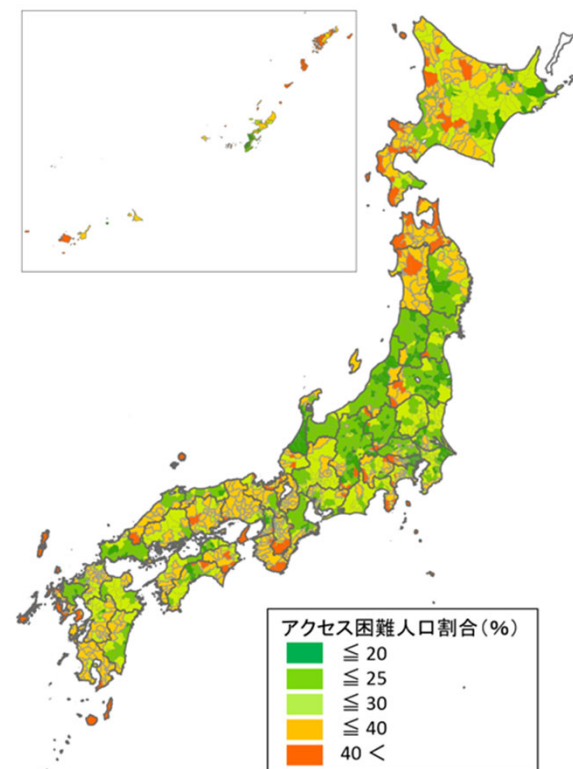


出典：農林水産政策研究所「2020年食料品アクセスマップと困難人口の推計結果」

注1：アクセス困難人口とは、店舗まで500m以上かつ自動車利用困難な65歳以上高齢者を指す。注

2：割合は、各65歳以上人口に占める割合を指す。

○アクセス困難人口割合・市町村別（2020年）



出典：農林水産政策研究所「2020年食料品アクセスマップと困難人口の推計結果」

注1：アクセス困難人口割合とは65歳以上高齢者に占める割合である。

○ 食料品の買物が不便・困難な住民に対する対策の必要性

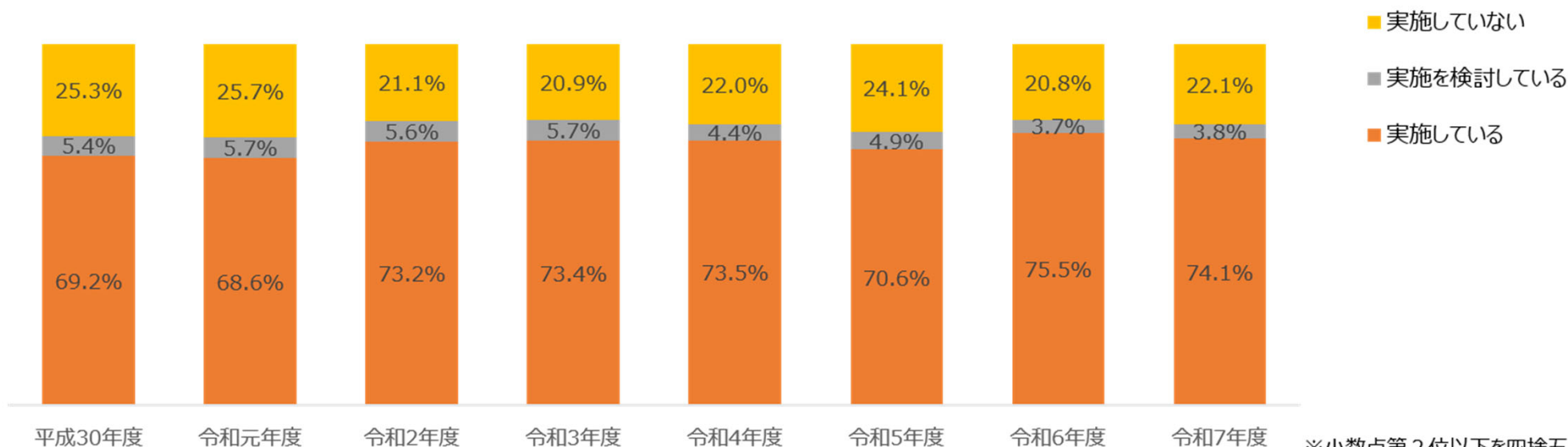
- ・ 現時点で対策を必要としている市町村※の割合は89.3%で、30年度以降増加傾向にある。
- ・ 上記市町村のうち、行政による対策が実施されているのは74.1%であった。

※「対策を必要としている市町村」とは、「対策が必要」又は「ある程度必要」と回答した市町村

出典：農林水産省「食品アクセス問題に関するアンケート調査」（令和8年3月）



行政による対策実施状況



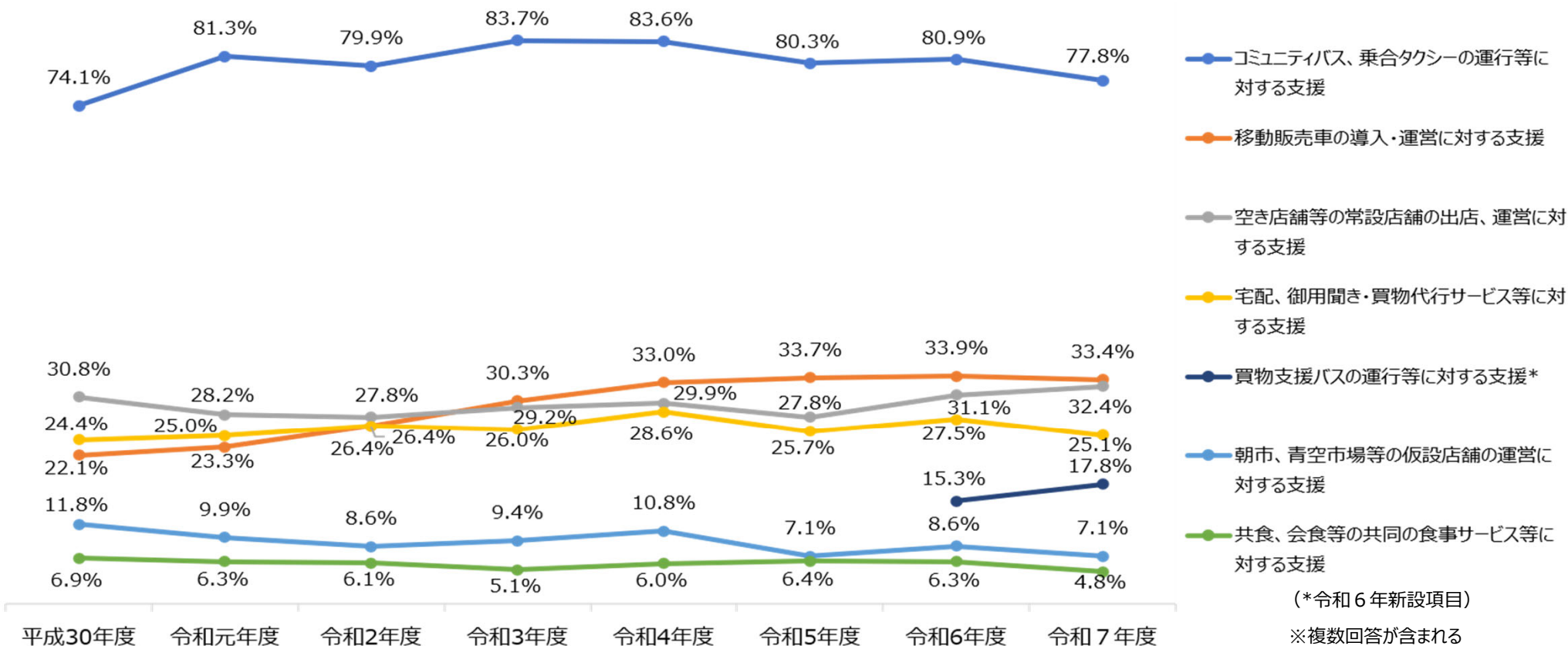
※小数点第2位以下を四捨五入しているため、100%にならない。

○ 行政による対策の実施状況

- 行政が実施している対策内容は、「コミュニティバス、乗合タクシーの運行等に対する支援」が最も多く77.8%となったほか、次いで「移動販売車の導入・運営に対する支援」が高い割合となっている。
- 昨年度調査から選択しとして新設した「買物支援バスの運行等に対する支援」を行っている市町村の割合は増加

出典：農林水産省「食品アクセス問題に関するアンケート調査」（令和8年3月）

市町村が実施している対策の内容の推移

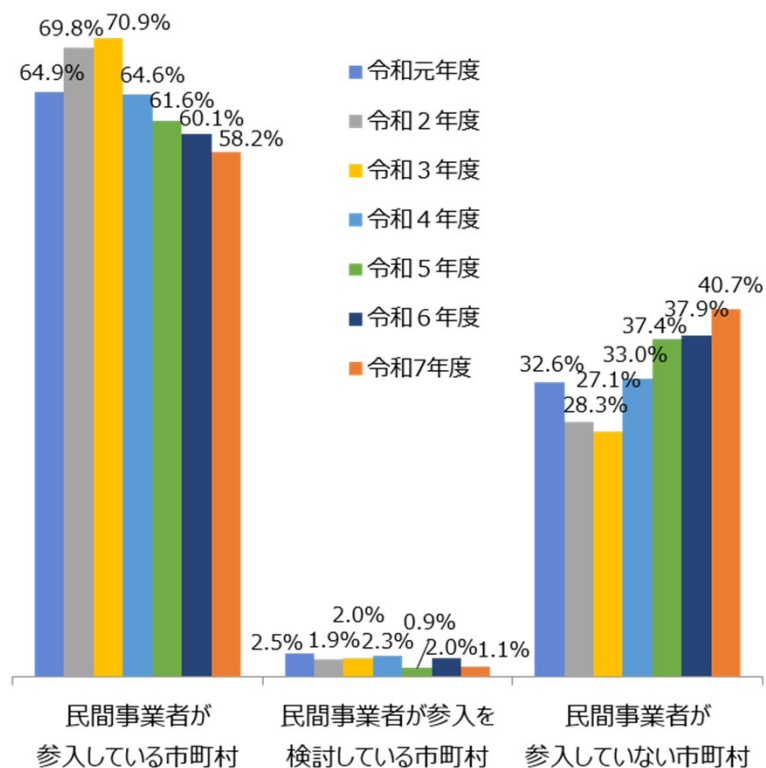


○ 民間事業者による対策の実施状況

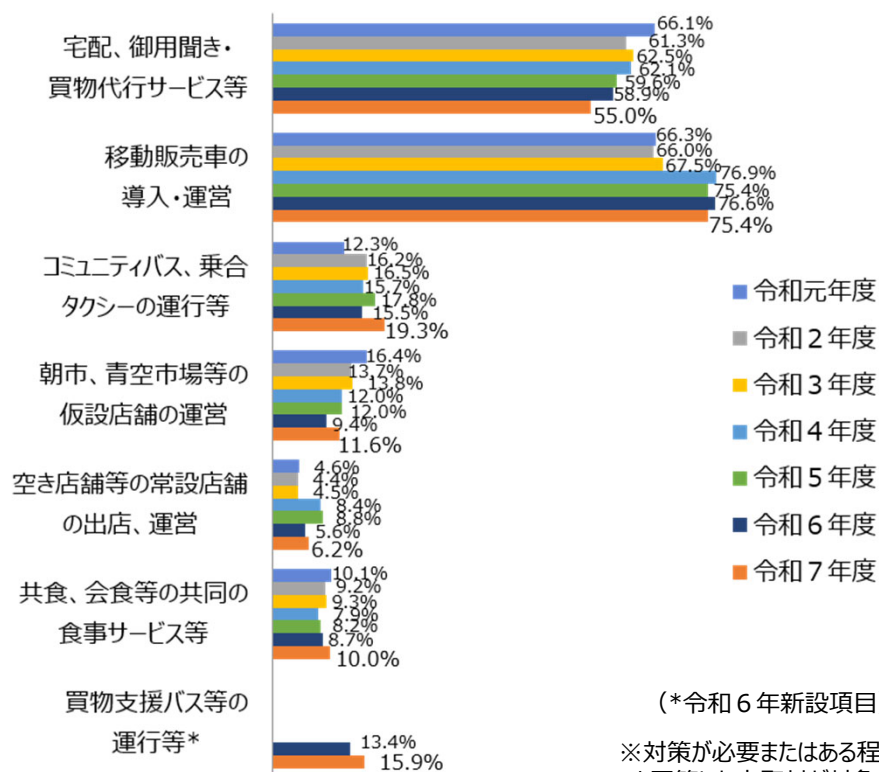
- 全市町村のうち、民間事業者が独自に参入している市町村の割合は58,2%であり、令和3年度以降、減少傾向
- 対策の内容別に見ると、「移動販売車の導入・運営（75,4%）」が最も高く、次いで「宅配、御用聞き・買物代行サービス等（55,0%）」となっている。

出典：農林水産省「食品アクセス問題に関するアンケート調査」（令和8年3月）

全市町村における民間事業者の参入状況



民間事業者による対策の内容別実施率の推移



(*令和6年新設項目)

※対策が必要またはある程度必要と回答した市町村が対象
複数回答が含まれる

○ 関係省庁を含めた食品アクセス支援策

- 経済的アクセス関係支援策も含めた関係省庁の支援策を「食品アクセスの確保に関する支援策パッケージ」としてとりまとめ、農林水産省HPで公表。

経済的アクセス関係支援策	物理的アクセス(買物困難者対策)関係支援策
食料提供に資する体制づくり ○円滑な食料提供に向けた地域の体制づくり ※買物困難者対策としても活用可 地域の関係者が連携して地域の課題に応じた取組を進める体制づくりを推進 ○食料支援等の取組を通じたつながりづくり 孤独・孤立の予防等の観点から食料支援等を通じたつながりづくりを推進 ○食品の寄附等を促進するための仕組みづくり 食品寄附の促進の観点から、「食品寄附ガイドライン」の活用促進や フードバンク認証制度の周知広報、認証取得に向けた体制整備を支援 など フードバンク、こども食堂等による食料提供活動への支援 ○地方公共団体による食料提供に向けた取組への支援 自立相談支援機関によるフードバンク等と連携した食料提供等を支援 ○フードバンクによる未利用食品の提供活動への支援 食品アクセスの確保の観点から、多様な食料の提供に向けたフードバンク の立上げ・機能強化を支援 食品ロス削減の推進の観点から、地方公共 団体によるフードバンクに対する取組を支援 など ○こども食堂、こども宅食等による食事の提供活動への支援 食品アクセスの確保の観点から、多様な食料の提供に向けたこども食堂等 の立上げを支援 低所得世帯等のこどもへの食事の提供等の取組を支援 生活困窮者等支援のため、民間団体による食料提供活動等へ助成 など フードバンク、こども食堂等への食料提供 ○政府備蓄米のこども食堂等やフードバンクへの無償交付 ○国の災害用備蓄食品のフードバンク等への提供	移動販売等の拠点となる施設の整備 ○地方公共団体の行う拠点施設の整備支援 買物困難者に対する移動販売等により、地方創生に資する地域の交流 拠点施設の整備を支援 店舗への交通手段の確保 ○生活交通の確保・維持 過疎地域や中山間地域の交通、福祉等の集落機能等の維持を支援 持続可能な地域公共交通の実現に向けた多様な関係者の連携・協働に よる取組を支援 など 移動販売等で店舗を届ける ○移動販売車の導入に向けた支援 ラストワンマイル配送の実現に向けた移動販売等の実装・導入を支援 ○過疎地域等の取組支援 過疎地域等において取り組む移動販売等の取組を支援 など 商品を届ける ○ラストワンマイル配送の効率化に向けた支援 ラストワンマイル配送の効率化に向けた地域の受取拠点の整備を支援 など ○デジタル技術を駆使した配送支援 ドローン配送の実証実験等を支援 など 食品アクセスの状況や対策事例等の発信 ○食品アクセス(買物困難者等)問題ポータルサイト等での情報提供 ○「デジ活」中山間地域への支援や買物困難者支援策をHPで紹介 ※経済的アクセスについても同様

○食品アクセスの確保に資する支援事例物理的アクセス関係) ①



(実施主体) 食料品アクセス困難人口支援のための協議会<福岡県福岡市>

(取組概要) 買物に困難を抱える人が点在する地域において、個別ニーズに合った支援の取組を実証する

(支援事業名)生鮮食料品等サプライチェーン緊急強化対策事業 (令和4年度農林水産省補正予算)

●課題・背景

- ・2017年に65歳以上の割合が21%を越えて超高齢社会に突入した福岡市では生活支援の体制作りに取組んでいる。
- ・Uberとしても、高齢者等、買物に困難を抱える人に食料品・日用品等を届ける方法を模索する中、都市部など様々な買物に困難を抱える人が点在している地域において、個別ニーズに合った買物支援の取組が課題となっている。

●取組内容

- ・Uber Eats (ウーバーイーツ) が実施する生鮮食料品・日用品のデリバリーサービスの実証を通じて、高齢、子育てや介護、病気等で買物に困難を感じている市民やその家族、将来の買物に不安を感じている55歳以上の市民を対象に、情報提供や使い方の支援を行う。
- ・実証事業に参加し、買物困難に関する事前・事後のアンケートに協力してくれる方に利用インセンティブを付与し、オンライン食料品デリバリーの利用を高める。
- ・回収したアンケートを通じ、オンライン宅配サービスの普及・利用促進に向けた課題分析に取り組む。

Uber Eats の仕組み

「Uber Eats」は、飲食店の料理や、スーパー・コンビニ・ドラッグストアなどの食料品・日用品を購入できるマッチングサービスです。

成立した注文について、近くにいる配達パートナーへの配達依頼も行い、注文者の希望の場所までの配達サービスを提供します。

①注文 ②支払い ③注文 ④配達依頼 ⑤受け取り ⑥配達 ⑦配達報酬

どんな手数料が必要？

- ①少量注文手数料
700円未満の注文には別途150円
- ②サービス利用料
通常お店で注文する代金の10%
- ③配達手数料
「お店からの距離」や「そのエリアの配達パートナーの数」、「お店の人気度」といった条件によって価格は変動し、1件当たり50～550円

基本編 Uber Eatsに登録しよう
インストール・初期設定
食料品・日用品の買い物が困難な方を支援する
便利なアプリの使い方を講座

日常の買い物が困難な方へ
食料品・日用品を
ご自宅までお届けします。

●取組成果・今後の方針

- ・成果：事業参加者数は1,523人。最も効果的だった広報手段は市政だより、若年層・障がいのある方にはLINE配信、高齢者向けには対面イベントや新聞折り込みであった。サービスを利用して、満足と答えた人の割合は64%。反対に、不満として値段の高さ、配達圏外、注文サポート体制の不足についての声があった。
- ・今後の方針：使い方が分からないケースが散見されたため、スマートフォンの利用に慣れない人（主に高齢者）について、高齢者がまとまって居住する場所で使い方講座を複数回実施する。また、ビジネス努力の継続の他、地域の高齢者施設や団地等を拠点として実証を行い、値段や配達圏外に関する不満に対応していく。

○食品アクセスの確保に資する支援事例物理的アクセス関係) ②



(実施主体) 株式会社ゼンリン

(取組概要) 公共施設にタッチパネル式注文システム店舗を設置し、翌日以降にトラックにて配送。

(支援事業名) 食料品等流通持続化モデル総合対策事業 (令和4年度農林水産省当初予算)

●課題・背景

- ・高齢者人口の割合は約4割となっており、免許を返納した高齢者等は店舗への交通手段の確保が困難な状況。
- ・従来の中心市街地でも空き店舗が増加しており、食料品を購入する店舗までの距離が遠くなっている。
- ・買物等の移動は自家用車に依存している。また、公共交通の利用者が減少しており、路線の廃止が増加している。

●取組内容

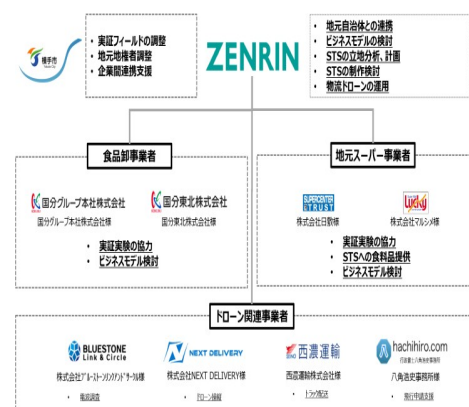
- ・出店コストを抑えることを目的に

STS(Smart Terrace Store)と呼ぶ実店舗を2地域の横手市公共施設に設置。住民はタッチパネル式注文システムにて食料品や日用品を注文。

注文品は翌日以降にトラックにてSTSまで配送。

- ・実証地域はスーパーまでの直線距離が5Km以上離れている増田地域、十文字地域にて約2週間STSを運営。
- ・配送距離を延ばすことを目的に雄物川地域にて、ドローンによる注文品配送実証を実施。全長約6Kmの距離を複数回配送。

体制図



【住民へタッチパネルの説明】



【ドローンによる配送実証】

●取組成果

- ・「買物の移動時間が短くなり楽になった」「自由な時間に買物ができて便利」という利用者からのコメントを受け、買物課題に対する有用性を確認。
- ・「取扱商品の拡充」や「注文と受取が別日で煩雑」という課題解消により、更なる利便性向上につなげる一方で、継続的に運営できるための仕組みの構築が重要。

○食品アクセスの確保に資する支援事例物理的アクセス関係) ③



(実施主体) 生活協同組合コープぐんま

(取組概要) 買物困難者のニーズを踏まえた食料品等の移動販売を実証。

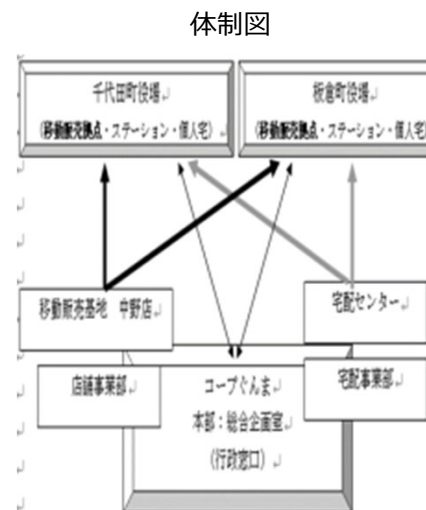
(支援事業名) 食料品等流通持続化モデル総合対策事業 (令和3年度農林水産省当初予算)

●課題・背景

- 群馬県邑楽郡千代田町、板倉町より、世帯減少及び住民の高齢化により、買物困難者が増加している状況が発生していることにより、コープぐんまへ協力要請があったことがきっかけ。
- 自治体からの要請が最も強かった移動店舗事業を新規事業として立ち上げ。

●取組内容

- 千代田町、板倉町を中心とした拠点に、週5日間、食料品及び日用品を、移動店舗として地域住民に販売。
- 移動店舗には、車内販売型移動店舗仕様車(2tトラック)をリースし活用。
- 事前調査として、移動店舗に係るアンケート(利用希望の有無、取扱希望商品等について)を作成し、自治体の協力のもと地域住民へ配布することにより、需要動向を把握。
- 介護施設、高齢者サロンにおいても、個別に意見交換を実施し、希望の有無を聴取。
- 毎週月曜～金曜に、3つの町における計45停留所(1停留所は約30分間滞在)を巡回。



移動販売車



車内の様子

●取組成果

- 令和4年1月～2月の4週間の実証期間中、累計で1,069名が移動店舗を利用。利用者からは、「毎週来てくれると助かる」「買物だけでなく近所の人とコミュニティが広がる」「家にひきこもりがちな高齢者が外に出るきっかけとなる」等の評価。
- 実証期間終了後も、コープぐんまは「移動店舗事業」を継続。令和6年6月現在、運行エリアを4町に拡大(大泉町を追加)し、毎週46か所の停留所を巡回。集客増に向け、クーポン券付きチラシの配布等も実施。
- 移動店舗では約400品目、1,000品の商品を取扱い。取扱いのない商品も注文を受けた翌週であれば用意可能。
- 住民の希望する品揃えを確保しつつ、食品ロス率、とりわけ生鮮品のロス率を低下させることが課題。

○食品アクセスの確保に資する支援事例物理的アクセス関係) ④



(実施主体)大阪いずみ市民生活協同組合

(取組概要) 運行エリアを設定した登録者宅と店舗間の無料送迎。

(支援事業名)食料品等流通持続化モデル総合対策事業 (令和3年度農林水産省当初予算)

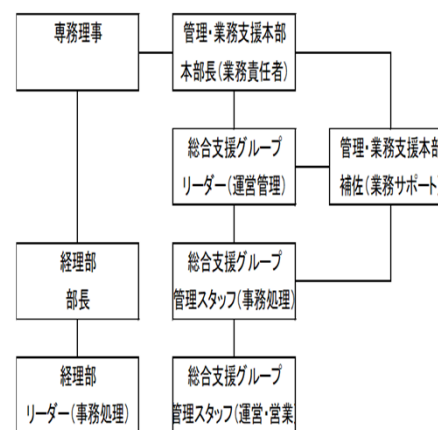
●課題・背景

- ・住民の高齢化により、来店手段を失い、買物困難者が増加している状況が発生。
- ・商品供給という観点だけではなく、高齢者自ら店舗で自由に行うことにより、いきいきとした生活を送るための活力を提供することが目的。

●取組内容

- ・2つの店舗（コープ深阪店、コープ城山店）において、毎週決まった曜日・時間に登録者宅と店舗間を無料送迎。
- ・送迎車には、専用車両（福祉仕様のバン）を使用。
- ・事前調査として、地域の地形、食料品店の配置、住宅立地状況等を確認し、運行エリアを設定。
- ・該当地域の社会福祉協議会やケアプランセンターとの連携や、チラシ配布等を実施。
- ・週5日間で1日最大5便（乗車定員は最大8名/便）運行し、週当たり最大200名の利用を想定。

体制図



●取組成果

- ・運行開始時(R3.6月)は利用者数60名からスタートし、R4.2月までで累計5,045名（2店舗計）の買物サポートを実現。
- ・店舗からの居住距離別利用状況としては、0.5～1.5kmの利用者が全体の56%を占める。
- ・社会福祉協議会やケアプランセンターとの連携により、高齢者が多く、買物困難者が多いと想定されるエリアの情報を得ることができ、具体的な運行エリア設計に有効であった。

6. 食品流通に関するその他のトピックス

(3) 生鮮取引適正化ガイドライン

○生鮮取引適正化ガイドライン

卸売市場の仲卸業者等と小売業者との間における生鮮食料品等の取引の適正化に向けたガイドライン

- 農林水産省として食品等流通調査を実施した結果、不当な返品など独占禁止法等の観点から**問題となり得る事例**が明らかになったことから、令和6年3月に食品等流通法に基づく措置として本**ガイドライン**を策定。
- **小売業者、仲卸業者等**に対し、ガイドラインについて説明会を実施し、**周知徹底**。

■ 「問題となりえる事例」と「望ましい事例」の一部抜粋

小売業者から仲卸業者等への不当な返品	客寄せのための納品価格の不当な引き下げ	物流費、エネルギーコスト等上昇時の取引価格の一方的な決定	一方的な物流センター使用料（センターフィー）等の負担の要請
×【問題となりえる事例】 - 一部の品質が悪いとの理由で全部返品された。 - バーコードを貼って陳列してから返品された。 - 納品して1週間後に品質が悪いと返品された。 生鮮品を1週間も経過して返品なんて…。  事前に条件を決めて合意していると安心！ ○【望ましい取引事例】 - 傷んだ1粒だけ除去して販売してもらった。 - 返品前に必ず写真を送信してもらうことで改善した。 - 店舗担当者でなく、本社バイヤーに相談して改善してもらった。 - 申出期限など返品条件を書面で事前に交わした。	×【問題となりえる事例】 - セール時に一律で半額に値引きを要請された。 - 別の取引先の価格を引き合いに値下げを一方的に要求された。 絶対赤字…でも取引を続けるには仕方ない…。  赤字なのでその価格では取引できません！ ○【望ましい取引事例】 - 納割割れ販売の実態を説明し、納得を得た。 - 安売りばかりする小売業者との取引を見直した。	×【問題となりえる事例】 - 労務費、物流費等の高騰で資料を基に値上げ要請をしたが、販売価格を一方的に据え置かれた。 - 季節商品の値上げ要請をしたが、すぐ取り合ってもらえず、時期が終わってしまった。  データに基づいた協議で合意につながりました！ ○【望ましい取引事例】 - 価格上昇を数字に基づいて説明し、取引価格の上昇につながった。 - 物流費等の上昇を継続的に交渉し、価格改定につながった。 ※「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（令和5年11月29日内閣官房・公正取引委員会）」により、発注者である小売業者には、定期的に労務費の転嫁について協議する場を設け、協議することが求められている。 また、公正取引委員会では、「よくある質問コーナー（独占禁止法）」のQ&A及び下請代金支払遅延等防止法に関する運用基準で、労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストの上昇分を取引価格に反映せず、従来どおりに取引価格を据え置くことは、独占禁止法上の優越的地位の濫用又は下請代金法上の買いたたきとして問題となるおそれがあることを明確化している。	×【問題となりえる事例】 - 明確な説明がないままセンターフィーの設定料率を上げられた。 原価＋労務費＋利益＋センターフィー等＝販売価格  センターフィー分まで販売価格に組み込むことで損失なし！ ○【望ましい取引事例】 - 採算が合わない場合はセンターフィーの改定を申し入れている。 - センターフィーは販売価格に組み込む形で交渉する。センターフィーの値上げによる実質値下げには応じない。 - 直接店舗配送の効率性をデータで説明し、センター経由と使い分けしている。

○生鮮取引適正化ガイドラインのフォローアップ



- 食品等流通法に基づく食品等流通調査により、小売業者、仲卸業者に対して**ガイドライン**の**周知状況**、**利用状況**、**今後の課題**等の**フォローアップ**を実施。
- また、この機会を活用し、**働き方改革**について課題や取組について**アンケート**調査を実施。

■ 食品等流通調査の調査項目

① ガイドラインの周知状況

〔 ・認知度 ・社内周知状況 ・取引先との共有状況 〕

② 取引の改善状況

〔 ・協議の実施状況 ・改善の実施状況 〕

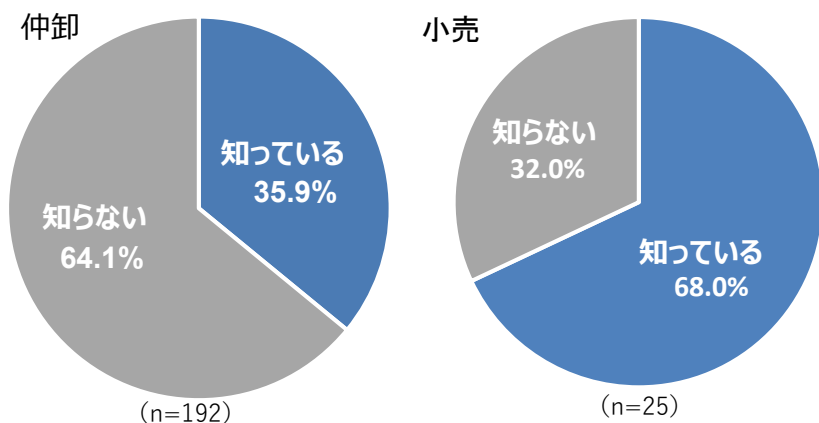
③ 今後の課題

○①ガイドラインの周知状況



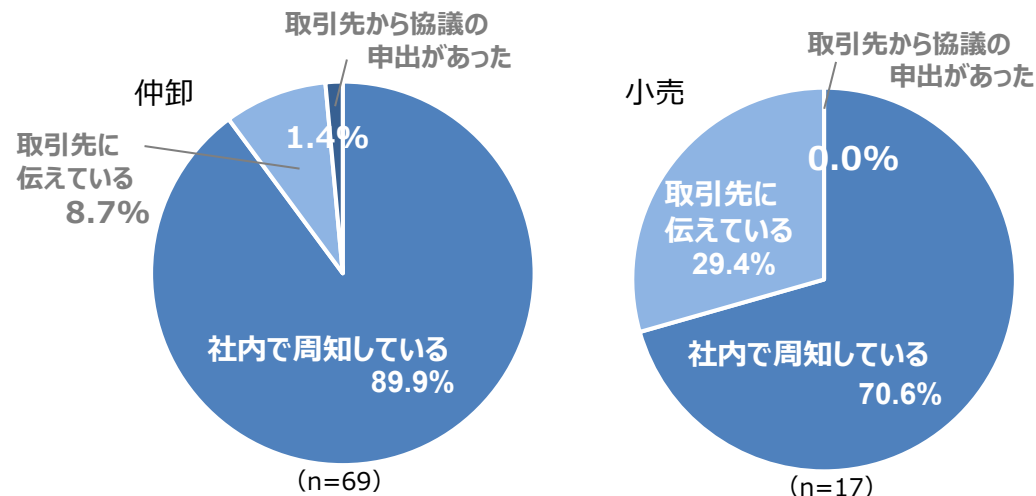
- **小売業者の7割が「ガイドラインを知っている」と回答。**一方、**仲卸業者は4割にとどまった。**
- ガイドラインを知っている小売業者・仲卸業者の**ほとんどが社内で周知しているが、取引先に伝達している小売業者は3割、仲卸業者は1割未満**であり、仲卸業者から小売業者へ共有しづらい傾向がうかがえる。
- 「小売業者から協議の申出があった」という仲卸業者も一部見られたが、小売業者が「仲卸業者に伝えている」割合に比べると低く、仲卸業者と小売業者の認識に差がある。

(1) 認知度



(2) 社内周知・取引先との共有状況

※「ガイドラインを知っている」と回答したもの内数



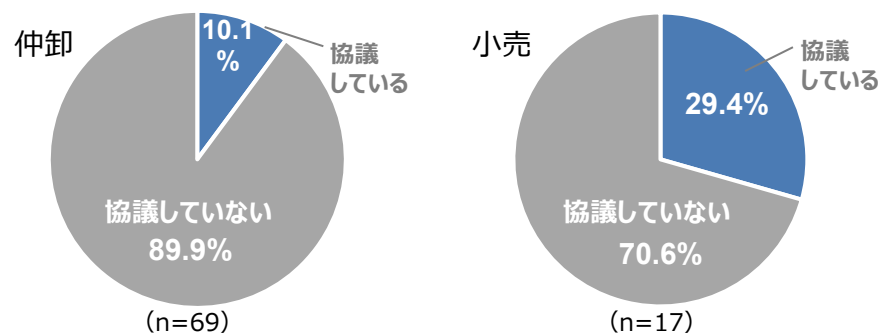
○②取引の改善状況



- **協議**の実施状況は、**小売業者が3割、仲卸業者が1割**程度にとどまっており、認識に差がある。
- **改善**の実施状況は、**仲卸業者の7割、小売業者の3割**が本ガイドライン等により、何らかの改善が図られたと認識。一方、小売業者の7割が取引の改善が必要と考える事案がないと認識しており、仲卸業者と小売業者には認識に差が。
- **仲卸業者**が**改善**が図られたと考えている項目は、**不当な返品**、納品価格の**不当な引き下げ**、物の**購入要請**で多かったが、その他の項目でも改善が図られている。
- **小売業者**では、**不当な返品**のほか、一方的な**センターフィー**等の負担の要請、**物流費**等の上昇時の取引価格の一方的な決定、**従業員派遣**等の過度な要請で改善を図ったと考えている場合が多かった。

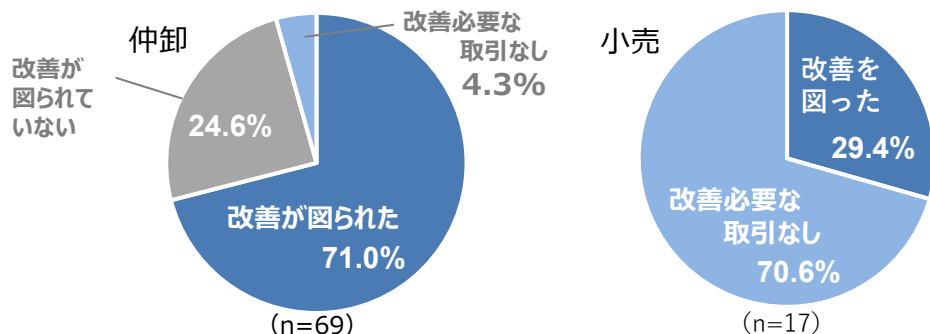
(1) 協議の実施状況

※「ガイドラインを知っている」と回答したもの内数
※「取引先に共有している」との回答は協議しているとみなし作成

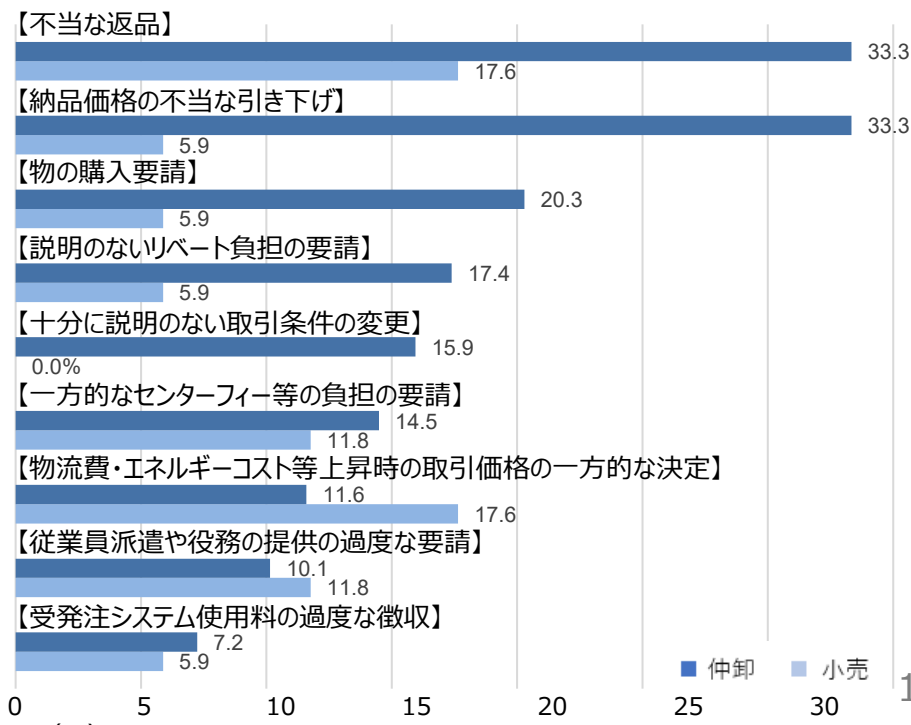


(2) 改善の実施状況

※「ガイドラインを知っている」と回答したもの内数



(3) 改善が図られた項目

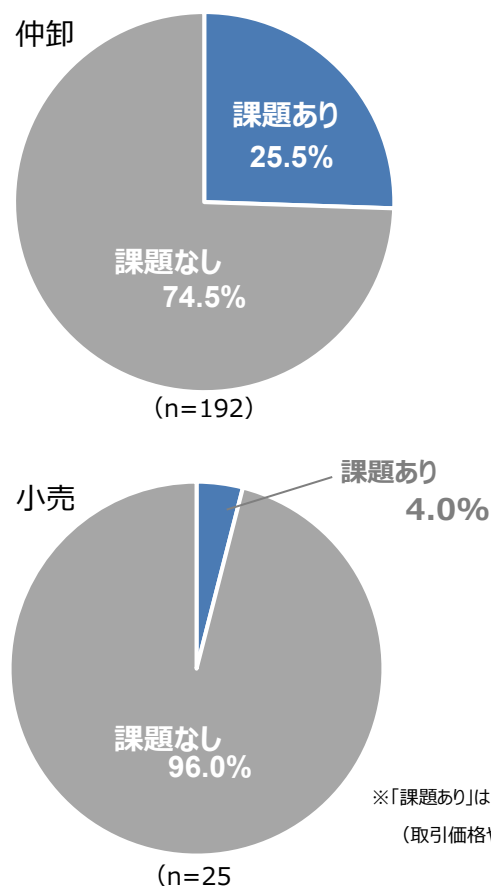


○③今後の課題



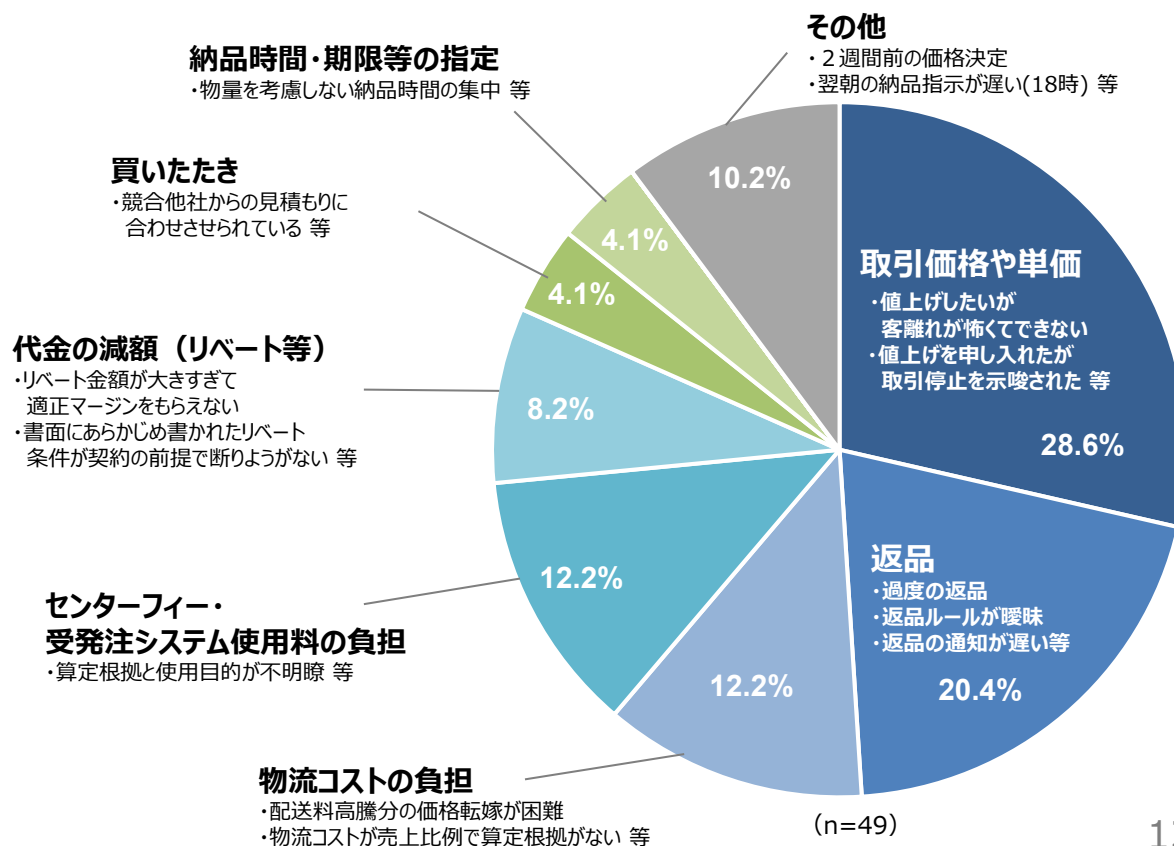
- **仲卸業者の4分の1**が引き続き取引上の**課題が残っている**と認識。一方、**小売業者**のほとんどが**課題なし**と認識しており、認識に差がある。
- 具体的な課題としては、**値上げをしたいが客離れが怖くてできない、取引停止を示唆された等の取引価格の課題**と、**過度の返品がある・返品ルールが曖昧等の返品**の課題で半分を占めた。次いで、物流コストの負担、センターフィー・受発注システム使用料の負担が挙げられている。

(1) 最も取引の多い会社との課題の有無



(2) 仲卸業者が最も大きな課題と考える内容

※「課題あり」と回答したもの内数



○③今後の課題

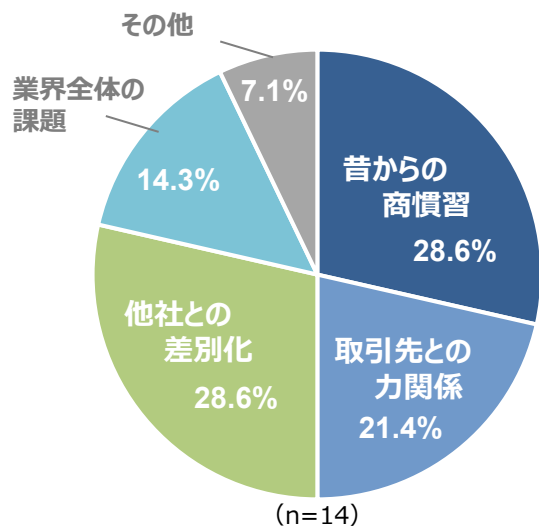


- 課題を改善できない要因について、**取引価格や返品**の問題については、昔からの**商慣習**や**取引先との力関係**が挙げられるが、仲卸業者自身も、**他社との差別化**のために自ら取引価格を下げたり、返品に応じており、仲卸業者側にも要因がある場合がある。
- **物流コスト**の負担については、**2024年問題**の影響等もあり、**業界全体の課題**であると認識されている。

(3) - ① 仲卸業者が課題を改善することができない要因

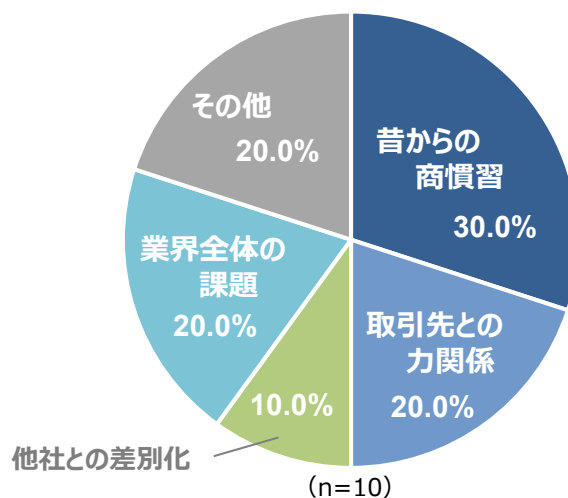
■ 取引価格や単価

- ・値上げしたいが客離れが怖くてできない
- ・値上げを申し入れたが取引停止を示唆された 等



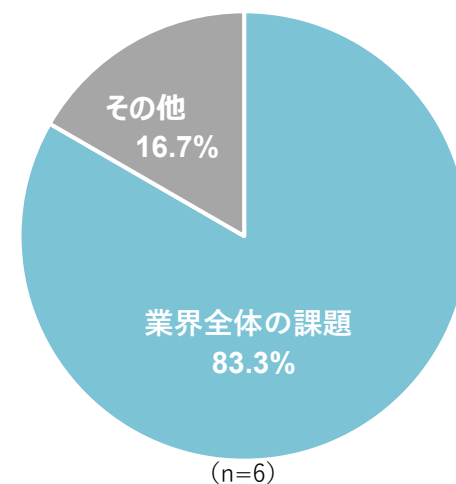
■ 返品

- ・過度の返品
- ・返品ルールが曖昧
- ・返品のお知らせが遅い 等



■ 物流コストの負担

- ・配送料高騰分の価格転嫁が困難
- ・物流コストが売上比例で算定根拠がない 等



○④今後の課題

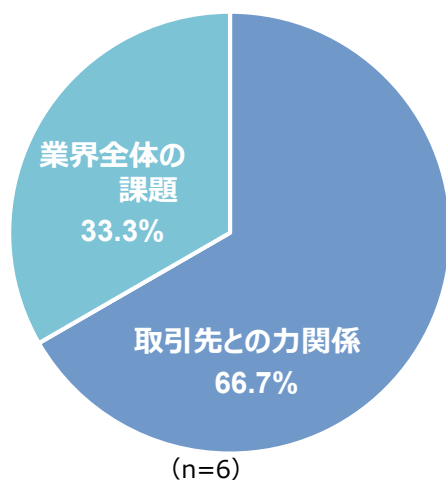


- **センターフィー・受発注システム使用料**の負担、代金の減額（**リベート**等）、**買ったたき**、**納品時間・期限**等の指定については、いずれも**取引先との力関係**が大きな要因として挙げられている。
- **センターフィー・受発注システム使用料**の負担、**買ったたき**については、**業界全体の課題**という認識も多く、代金の減額（**リベート**等）については昔からの**商習慣**という認識も多い。また、**納品時間・期限**等の指定については、仲卸業者自身が**他社との差別化**のために自ら納品時間・期限等の指定に応じており、仲卸業者にも要因がある場合がある。

（３）－② 仲卸業者が課題を改善することができない要因

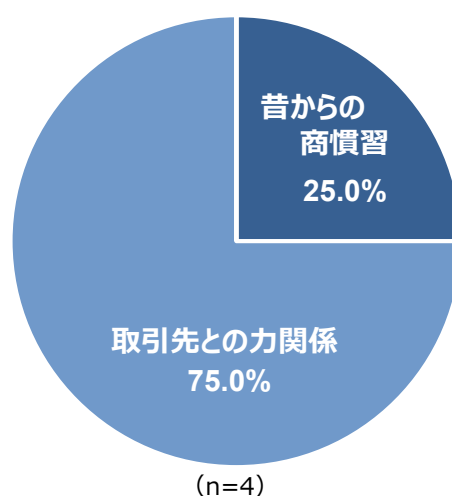
■ センターフィー・受発注システム使用料の負担

・算定根拠と使用目的が不明瞭 等



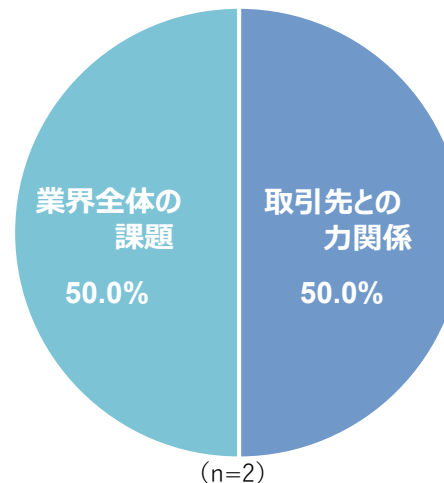
■ 代金の減額(リベート等)

・リベート金額が大きすぎて適正マージンをもらえない
・書面にあらかじめ書かれたリベート条件が契約の前提で断りようがない 等



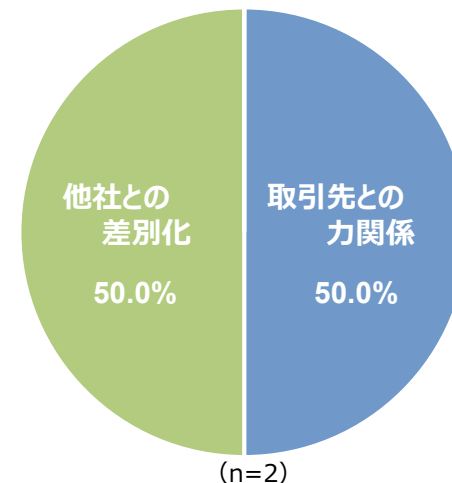
■ 買ったたき

・競合他社からの見積もりに合わせさせられている 等



■ 納品時間・期限等の指定

・物量を考慮しない納品時間の集中 等



○働き方改革



- 働き方改革について、課題や取組を尋ねたところ、**主に発注と納品**について意見が挙がった。
- **発注の課題**については、**仲卸業者**から多く挙がり、**休日でも発注**があるといった課題や発注の**締切時間が守られない**という課題が大半を占めた。また、**FAXや電話**による発注によって社内に従業員が残っている必要があったり、行き違いが発生する等、非効率的な手法での発注に関する課題も多く挙がった。
- それに対して、**小売業者**からは、仲卸業者の**休日に発注しない工夫**や発注の**締め時間の厳守**、**オンライン発注**といった良い取組が挙がっており、今後はこのような取組の推進が必要である。

(1) 発注 ※主に課題は仲卸業者から回答があり、良い取組事例は小売業者から回答があった。

課題

① 休日でも発注がある

- ・市場の休みに関係なく毎日発注がある。
- ・休日でも担当者の携帯電話に追加発注や変更の連絡があり、出ないと叱責される。
- ・休日発注は連絡拒否か追加料金を取りたいが、取引を止められるのが怖くてできない。
- ・有給を取らせづらい。お客様への周知や対応が難しい。

② 発注の締切時間が守られない

- ・発注の締め時間を守ってもらえない。締切を過ぎても当たり前のように発注される。
- ・勤務時間外の発注は、連絡拒否か追加料金を取りたいが、取引を止められたり取引量を減らされたりするのが怖く交渉できない。
- ・量販店の発注期限を前倒ししたいが、取引先の心証を悪くしそうで交渉できない。
- ・受注は夕方から深夜が多く、人件費の増加が著しい。

③ 非効率な方法で発注してくる

- ・FAXでの受注や連絡が主で、会社に残っている必要がある。
- ・FAXや電話発注のためデータ化できず集計に時間がかかる。
- ・FAX受注は行き違いが発生しやすい（発注数の変更が届いた/届いていない等）。
- ・オンライン発注は結局システムに手入力するため、業務的には二度手間感がある。

良い取組

★ 休日発注をしない

- ・オンライン発注を2日前に行うようにしている。
- ・欠品が発生した場合、休暇中の仲卸業者には連絡せず、別の店舗や在庫を使って調整する。

★ 発注の締切時間を厳守する

- ・発注の締め時間の厳守を徹底している。
- ・連絡の時間には配慮している。取引先にアンケートを実施し、いただいた要望については、調査をした上で改善を図っている。

★ FAX・電話発注をオンライン発注にする

- ・オンライン発注を2日前に行うようにしている。

○働き方改革



- **納品**についても、課題は**仲卸業者**から多く挙がり、**休日の納品**を強いられるという課題や、**早朝の納品**を求められるという課題、**毎日納品**を求められるという課題が挙がった。
- それに対して、**小売業者**からは、仲卸業者に**休日納品を求めない**工夫や時間に**余裕を持った納品時間**の設定、**まとめて納品**できるようにする工夫等、良い取組が挙がっており、このような取組を推進し、働き方改革を進めていく必要がある。

(2) 納品 ※主に課題は仲卸業者から回答があり、良い取組事例は小売業者から回答があった。

課題

① 休日の納品を強いられる

- ・休日配送が当たり前で、交渉に至れない。
- ・出荷作業で休日出勤が常態化している。
- ・休日納品、休日での発注確認などで年中無休の体制になっている。
- ・配達を前提に注文が来る。休日の配達も求められ、便利屋のように使う顧客がいる。

② 早朝の納品を求められる

- ・開店前の同じ時間に納品を求められており、店舗の数だけ車の手配が必要となっている。
- ・量販店の配送は深夜から早朝にかけて行われることが多い。
- ・仲卸がスーパー従業員の労務問題を請け負っており、出勤時間がどんどん早くなっている。若い方の求人がしづらい。

③ 毎日納品を求められる

- ・毎日納品が慣例。
- ・販売先が365日、24時間対応であるため、納入側も24時間体制が必要。

良い取組

★休日納品を求めない

- ・欠品が発生した場合、休暇中の仲卸業者には連絡せず、別の店舗や在庫を使って調整する。
- ・休市の際の便の削減を図り、仲卸業者の作業軽減・勤務時間の短縮に協力している。

★時間に余裕を持った納品時間の設定

- ・休市の際の便の削減を図り、仲卸業者の作業軽減・勤務時間の短縮に協力している。

★まとめて納品できるようにする

- ・休市の際の便の削減を図り、仲卸業者の作業軽減・勤務時間の短縮に協力している。

6. 食品流通に関するその他のトピックス

(4) 福島県の農林水産業再生に向けた 流通・販売段階での取組

○「食べて応援しよう！」～被災地産食品の利用・販売を推進～



- ◆ 「食べて応援しよう！」のキャッチフレーズの下、生産者、消費者等の団体や食品産業事業者等、多様な関係者の協力を得て、被災地産食品の販売フェアや社内食堂等での積極的利用の取組を平成23年4月より推進。
- ◆ 関係省庁と連携し、平成24年度より経済団体、食品産業団体、都道府県、大学等に対し、被災地産品の販売促進を依頼。
- ◆ 全府省庁の食堂・売店において、積極的に被災地産食品を利用・販売。



「食べて応援しよう！」

被災地やその周辺地域で生産・製造されている農林水産物・食品（被災地産食品）を積極的に消費することで被災地の復興を応援する運動



これまでの取組： 2,028 件
うち被災地産食品販売フェア等：1,318 件
社内食堂等での食材利用： 605 件
(平成23年4月～令和8年3月末までの間)



社内売店における福島県産米の販売



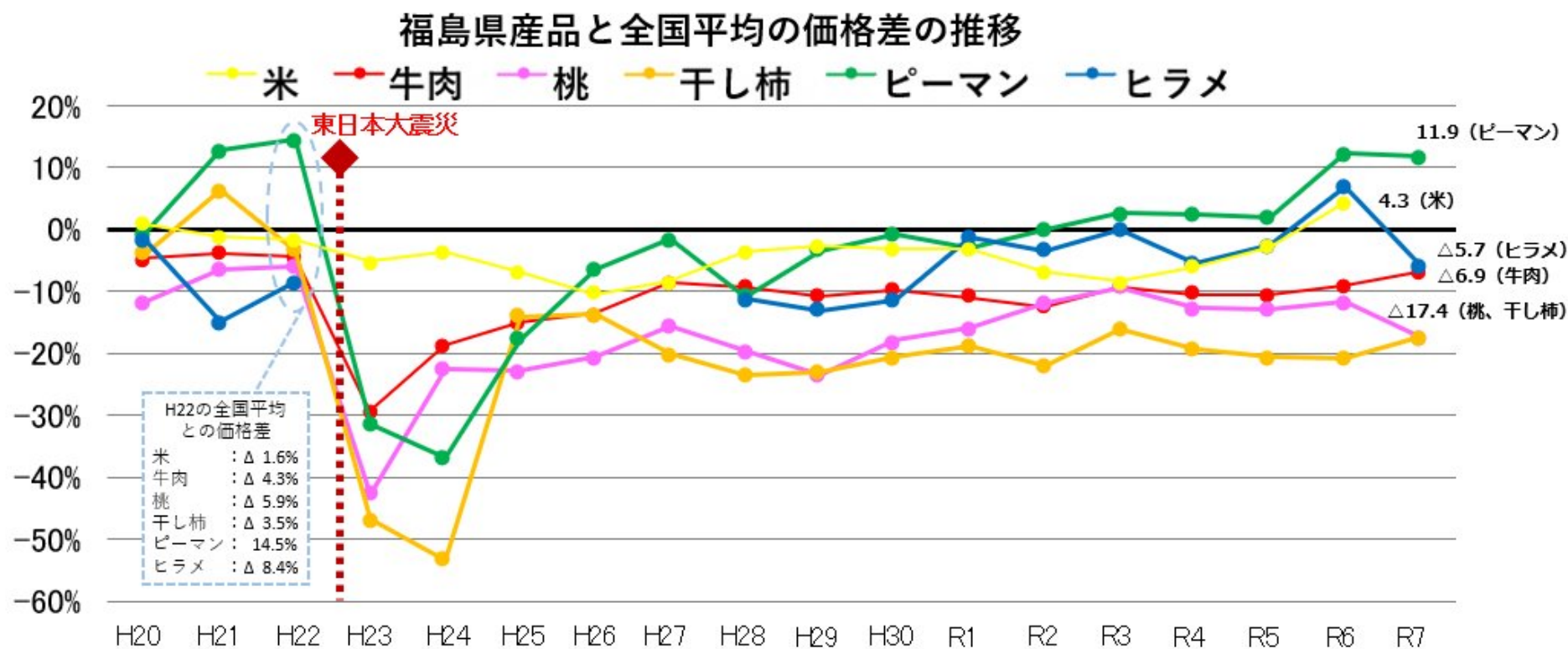
被災地産食品を使用したメニューの提供

○福島県の農林水産業再生に向けた取組状況（流通・販売段階での取組）



令和7年度福島県産農産物等流通実態調査について（県産品重点6品目の状況）

- 福島県産品と全国平均の価格差の推移は、概ね回復傾向。
- 一方で、価格差が震災前のポジションに戻っていない品目も存在。



※指数は福島県産品と全国平均の価格差を全国平均の価格で割った値である。
 ※米は産年単位、牛肉、干し柿及びヒラメは年度単位、桃及びピーマンは7～9月の値である。
 ※令和7年度は令和7年12月までの実績である。
 ※干し柿にはあんぽ柿以外も含まれる。
 ※ヒラメは平成28年に試験操業の対象魚種となり出荷が再開された。

データ出所：米は農林水産省「米の相対取引価格」に基づく県推定値、それ以外は東京都中央卸売市場「市場統計情報」

○福島県の農林水産業再生に向けた取組状況（流通・販売段階での取組）



令和7年度福島県産農産物等流通実態調査の調査内容と調査結果

ポイント

消費者が自身の購入姿勢を比較的「前向き」に評価している一方、小売業者・外食業者は、消費者の購入姿勢を概ね「中立的」と評価しており、認識に齟齬が見られる。

	取扱姿勢・購入姿勢					
	卸売	仲卸	加工	小売	外食	消費者
卸売による評価	4.2 (87)	3.8 (66)	3.5 (67)	3.5 (77)	3.7 (62)	
仲卸による評価		3.7 (277)	3.2 (106)	3.2 (172)	3.1 (149)	
加工による評価			3.3 (173)	3.2 (56)	3.0 (31)	
小売による評価				3.5 (304)		3.1 (176)
外食による評価					3.2 (305)	3.1 (107)
消費者による評価						3.6 (-)

- 令和7年度調査では、小売業者の自己評価は卸売業者による小売業者への評価と同程度、外食業者の自己評価は仲卸・加工業者による外食業者への評価と同程度であり、大きな認識の齟齬はなかった（青囲み部分）。
- 他方、過年度調査と同様、消費者が自身の購入姿勢を比較的「前向き」に評価している一方で、その川上の小売・外食業者は、消費者の購入姿勢を概ね「中立的」と評価しており、認識に齟齬が見られた（赤囲み部分）。

※「5：前向き」「4：やや前向き」「3：どちらともいえない」「2：やや後向き」「1：後向き」の5段階評価の平均値。
※カッコ内の数値は、評価する側とされる側の組み合わせごとの回答数。
※消費者自身の姿勢については、全国の消費者への調査での4,000人の回答。

○福島県の農林水産業再生に向けた取組状況（流通・販売段階での取組）



- ◆ 国内量販店等における販売促進、事業者向け商談会やバイヤーツアー、オンラインストアへの出展促進等を実施。
- ◆ オンラインストア「ふくしまプライド便」は、令和7年度売上額45.3億円を達成。
- ◆ 令和7年度の輸出量は、対前年比58%となった。

令和7年度販売促進対策の実績

- **国内量販店等**における販売促進
 - ・販売コーナーの設置(595店舗)
 - ・販売フェアの開催(1,372店舗)
 - ・オンライン商談会の開催(2回)
 - ・産地視察ツアーの実施(3回)
- **オンラインストア**への福島県産品の 出店促進（令和7年度売上額45.3億円）
- 海外販路回復・輸出促進に向けたPR（香港、台湾、韓国）
- 福島県内の民間団体等が行う販売促進活動の支援(98件)
- テレビやウェブを通じた情報発信や情報誌への掲載



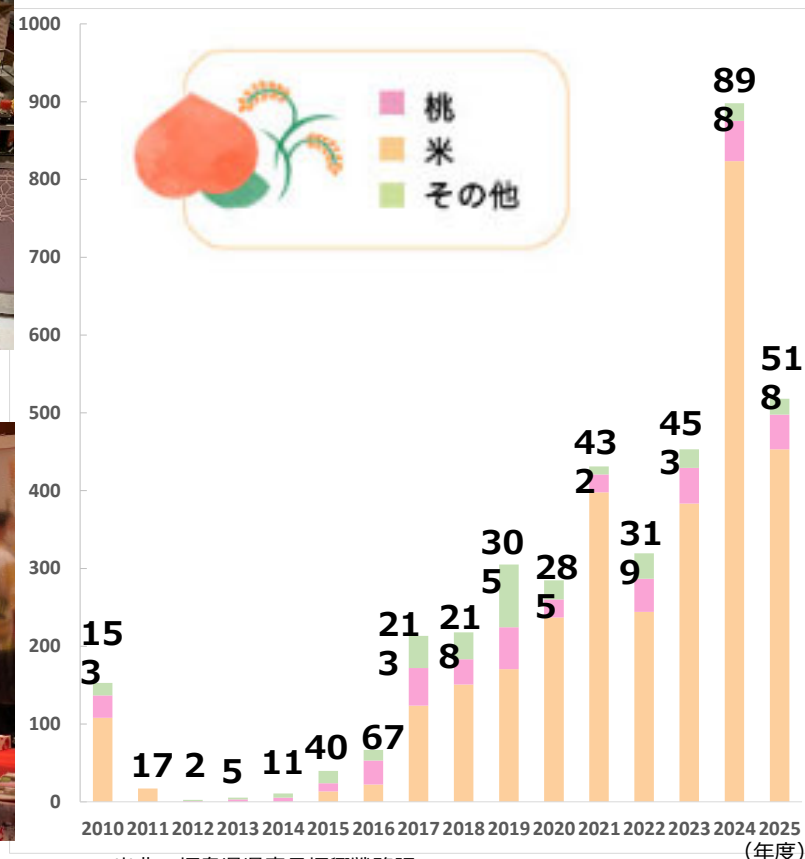
福島牛の販売フェア



食材商談会の開催

(トン)

福島県産農産物輸出力（桃、米等）



出典：福島県産品振興戦略課

○福島県の農林水産業再生に向けた取組状況（流通・販売段階での取組）



- ◆福島県産ブランド米「福、笑い」のブランド力を確立させるとともに、既存ブランド米の活用を促進させることで県産米全体の需要拡大を図る。
- ◆福島牛の再生に向けて、流通から消費に至る各段階へ働きかけを実施。
- ◆海外販路拡大に向けて、海外の量販店等でフェア等を開催。
- ◆国内の販路回復・拡大に向けて、商談会やバイヤーツアーを実施。
- ◆首都圏等の量販店等において、福島県産水産物を取り扱う常設販売コーナーを設置する等、県内外の消費拡大を促進。

令和8年度に強化する販売促進対策

- **福島県産ブランド米「福、笑い」**について、認知度向上や利用拡大のために、TVCM放映や新規取扱店舗の開拓、飲食店や宿泊施設等とのタイアップ、量販店等でのフェアなどを実施。
- 「天のつぶ」などの既存ブランド米のセールス・プロモーション及び県産米の消費・需要拡大を図るPR活動の支援等により、**ふくしま米のイメージアップ及び販路拡大**を狙う。
- 福島牛については、**福島牛「福柏花」（酒粕飼料で育てた福島牛）**の認知度向上に向けたフェアや産地視察会、卸売業者との意見交換会、展示会等での小売業者等への売り込み、消費者向けの販促フェアやイベント出展、SNS等を活用したPRの実施により**流通から消費まで各段階へ働きかけることでブランド力を再生**。
- 福島県産品の海外販路拡大に向けて、安全性や魅力をPRするフェアや情報発信を実施。
- 商談会やバイヤーツアーは**事業者の営業力強化を図るきめ細やかな支援やバイヤーニーズに応じたターゲット別ツアー**を実施。
- 福島県産水産物の販売コーナー（福島鮮魚便）を常設し、専門販売員による美味しさや安全性等の説明を行い販路・消費の拡大に繋げる事業を実施。また、地元消費を着実に増やすため県内の消費地市場を支援。



福島県産ブランド米「福、笑い」



展示会（牛肉）



海外でのフェア



バイヤーツアーの実施



常設販売コーナーの設置

7. 参考資料

8. 参考資料

(1) 食品流通関係予算

1 物流革新に向けた取組の推進のうち

持続可能な食品等流通総合対策事業

令和8年度予算額 420百万円（前年度 120百万円）
〔令和7年度補正予算額 1,967百万円〕

<対策のポイント>

我が国の物流における輸送力不足への対応や、農業・食品産業基盤等の食料供給能力の確保のため、①標準パレットの導入、デジタル化・データ連携、ラストワンマイル配送の取組、デジタル化や自動化・省人化に必要な設備・機器等の導入等、②中継共同物流拠点の整備を通じた流通の合理化や、③産地から港湾・空港までの最適な輸送ルート・体制の構築や地方港湾・空港を活用した新たな輸出物流の構築等を推進し、国民の食料安全保障を確保します。

<事業目標>

流通の合理化を進め、飲食料品卸売業における売上高に占める経費の割合を削減（12.4%〔令和5年度実績〕→10%〔令和12年度まで〕）等

<事業の内容>

<事業イメージ>

1. 持続可能な食品等流通対策事業

420百万円（前年度 120百万円）

標準パレットの導入、デジタル化・データ連携、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組や、物流の効率化に必要な設備・機器等の導入を支援します。

2. 食品等物流合理化緊急対策事業 【令和7年度補正予算額】1,967百万円

① 物流生産性向上推進事業

973 百万円の内数

標準パレットの導入、デジタル化・データ連携、モーダルシフト等の取組や、物流の効率化に必要な設備・機器等の導入を支援します。

② 推進事業

973 百万円の内数

物流改善に取り組む者を対象に、産地等の課題に応じて物流の専門家等を派遣する伴走支援等を支援します。

③ 輸出物流構築事業

973 百万円の内数

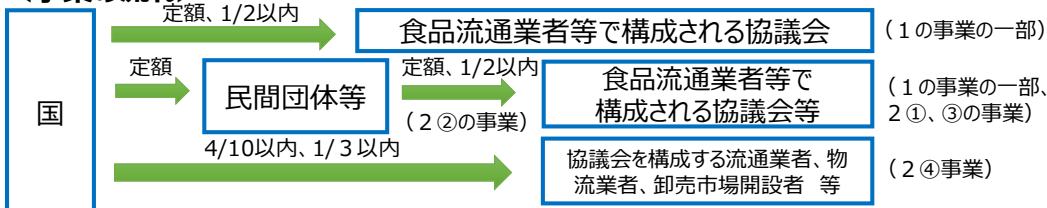
地方港湾・空港を活用した新たな輸出物流を構築する取組、デジタル化、自動化・省人化に必要な設備・機器の導入等を支援します。

④ 中継共同物流拠点施設緊急整備事業

994百万円

中継輸送、モーダルシフト等に必要となる中継共同物流拠点の整備を支援します。

<事業の流れ>



流通関係者による協議会

産地

卸売業者

小売業者

物流事業者

輸出事業者 等

<物流生産性向上推進>

標準パレット化、デジタル化・データ連携



<中継共同物流拠点の整備>

大型車に対応した
トラックバースの整備



冷蔵庫・パレタイザー導入

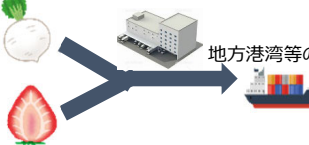
物流施設の利用



<輸出物流の構築>

輸出基地の確保

地方港湾等の活用



コールドチェーン確保の
ための冷蔵設備の整備



<ラストワンマイル配送支援>

移動販売車、乗合バス導入



新たな食品流通網の構築



【お問い合わせ先】（1、2①～③の事業）大臣官房新事業・食品産業部食品流通課物流生産性向上推進室（03-6744-2389）
（2④の事業）卸売市場室（03-6744-2059）

2 物流革新に向けた取組の推進のうち 卸売市場緊急整備事業

令和7年度補正予算額 7,844百万円

<対策のポイント>

産地の出荷体制の高度化・効率化に対応した農産品等のサプライチェーン全体の物流効率化や、「海外から稼ぐ力」を強化すべく農林水産物・食品の輸出を促進するため、**卸売市場の再編集約・合理化・高度化のための施設整備**を支援します。

<事業目標>

- 流通の合理化を進め、飲食料品卸売業における売上高に占める経費の割合を削減（12.4% [令和5年度実績]→10% [令和12年度まで]）
- 農林水産物・食品の輸出額の拡大（2兆円 [2025年まで]、5兆円 [2030年まで]）等

<事業の内容>

<事業イメージ>

1. 卸売市場の再編集約

老朽化した卸売市場の再編集約に必要な**施設の整備、既存施設の解体、撤去、廃棄、整地**を支援します。

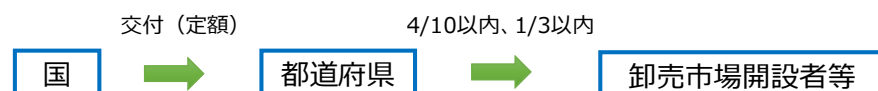
2. 卸売市場の合理化

トラック予約システム、納品伝票の電子化・データ連携システム、自動フォークリフト（AGF）、自動搬送車（AGV）等、**デジタル化・省力化に必要な機械設備の導入**と併せて行う、老朽化した**卸売市場の施設整備**を支援します。

3. 輸出拡大に向けた卸売市場の高度化

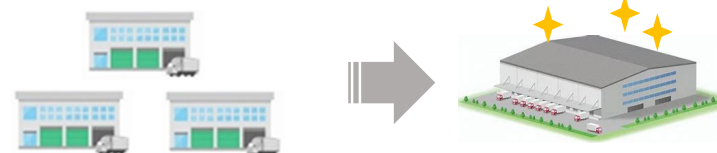
フラッグシップ輸出産地等との連携により輸出拡大を図るため、輸出先国までに一貫した**コールドチェーンシステムの確保**に資する**施設**や**輸出先国が求める品質・衛生管理基準等を満たす高度な施設整備**を支援します。

<事業の流れ>



<再編集約・合理化のイメージ>

- ・複数の既存施設を廃止し、集約して新規に卸売市場を設置



- ・デジタル化・省力化に必要な機械設備を導入する卸売市場の再整備



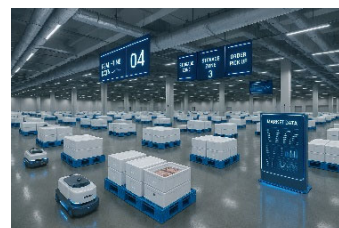
AGV（自動搬送車）の導入



インターネット取引システムの導入

<輸出拡大に向けた卸売市場の高度化のイメージ>

コールドチェーン対応卸売市場施設



高度な温度管理が可能な施設を整備することで、輸出先国までの一貫したコールドチェーンシステムを確保

3 卸売市場施設の防災・減災対策

令和7年度補正予算額 300百万円

<対策のポイント>
災害時においても国民への食料の安定供給を維持するため、国内の生鮮食料品等の流通の基幹的なインフラである卸売市場において、防災・減災対応を行うための施設整備を支援します。

<事業目標>
災害時に各都道府県の主要な卸売市場が業務を停止し、食料の安定供給ができなくなるリスクを回避

<事業の内容>
都道府県毎の主要な卸売市場において、想定される災害発生リスクに対応した防災・減災対応を行うための以下の施設整備を支援します。

1. 災害発生リスクがある地域からの移転
大雨や高潮等による浸水想定地区から高台等への移転再整備を支援します。

2. 施設の耐震化、耐水化、耐風化対策
施設の耐震補強、風水害を回避するための嵩上げ、補強等の整備を支援します。

3. 非常用電源施設、非常用燃料ストック施設 等
非常用発電機、発電機用燃料タンク等の整備を支援します。

<事業の流れ>
交付（定額）
4/10以内、1/3以内
国 → 都道府県 → 卸売市場開設者等

<事業イメージ>

(卸売市場の被災)

大雨による浸水被害（荷捌場）

台風による浸水被害（売場内部）

地震による施設被害

↓
(防災・減災対策)

浸水のおそれのある現在地から移転

耐水化、耐風化

耐震化

-3- 【お問い合わせ先】 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課（03-6744-2059） 143

4 物流革新に向けた取組の推進のうち

食品流通拠点整備の推進（強い農業づくり総合支援交付金の一部）

令和8年度予算額 12,013百万円
（前年度 11,952百万円）の内数

<対策のポイント>

卸売市場の物流機能を強化し、将来にわたって生鮮食料品等の安定供給を確保するため、物流の標準化やデジタル技術等の活用による業務の効率化・省力化、防災・減災への対応を図り、幹線輸送、有機農産物や小口需要対応、輸出拡大の拠点となり得る卸売市場施設等の整備を支援します。

<事業目標>

流通の合理化を進め、飲食料品卸売業における売上高に占める経費の割合を削減（12.4% [令和5年度実績]→10% [令和12年度まで]）等

<事業の内容>

1. 卸売市場施設整備

生鮮食料品等の流通の確保のための機能の高度化、輸出拡大、防災・減災対策を実現するため、

- ① 物流の効率化・自動化・省力化
- ② 共同輸配送等に対応する物流機能の強化
- ③ デジタル化・データ連携の強化
- ④ 品質・衛生管理の高度化
- ⑤ 分荷機能の強化
- ⑥ 輸出先国までのコールドチェーン・衛生管理基準の確保
- ⑦ 災害時の物資調達・供給拠点機能の強化

等に資する卸売市場施設の整備を支援します。

2. 共同物流拠点施設整備

物流効率化やCO2排出削減に資する共同配送・モーダルシフトのためのストックポイント等の共同物流拠点施設の整備を支援します。

<事業の流れ>



<事業イメージ>

1. 卸売市場施設整備



全天候型で、左右どちらにも荷下ろし可能な中央通路



外気の影響を受けないドックシェルター



需要に対応した大小の定温施設



非常用電源



データ連携・デジタル化による業務の改善



自動搬送装置



加工処理施設

2. 共同物流拠点施設整備



共同物流拠点



5 福島県農林水産業復興創生事業

【令和8年度予算額 3,306 (3,711) 百万円】

<対策のポイント>

生産段階と流通段階での産地競争力の強化、放射性物質の検査、国内外の販売促進、第三者認証GAPの取得、農林水産物等の販売不振の実態と要因の調査等、生産から流通・販売に至るまで福島県の農林水産業の復興創生を総合的に支援します。

<政策目標>

福島県産農林水産物等の価格を震災前と同水準に回復

<事業の内容>

1. 品目ごとの取組

- (1) 米 (交付率：定額, 1/2以内)
 - ・実需者が求める品質、良食味米の安定供給可能な産地の育成
- (2) 園芸 (交付率：定額, 5/6以内, 2/3以内, 1/2以内)
 - ・主要品目のプロジェクトに沿った産地の競争力と生産力の強化
 - ・オリジナル品種等優良品種の導入、リレー出荷による長期安定体制の確立
- (3) 畜産 (交付率：定額, 1/2以内)
 - ・ゲノム解析を活用した和牛改良の推進
 - ・子牛セリ市場からの優良肥育素牛の導入
 - ・酪農家の生産基盤の強化 等

2. 品目横断の取組

- (1) 技術開発 (交付率：定額)
 - ・収量や特性を強化する品種の開発
 - ・機能性成分を探索・マップ化 等
- (2) GAPと有機農業の拡大 (交付率：定額, 3/4以内, 1/2以内)
 - ・第三者認証GAPや有機JAS認証の取得
 - ・GAPの見える化による消費者の理解促進 等
- (3) 放射性物質の検査 (交付率：定額)
 - ・国のガイドライン等に基づく放射性物質の検査
 - ・産地における自主検査と検査結果に基づく安全性のPR 等
- (4) 国内外の販売促進 (交付率：定額)
 - ・分野、品目ごとのブランド力強化とターゲットを明確化した販売戦略の展開
 - ・生産者の販路開拓等に必要な専門家によるサポート 等
- (5) 福島県産農産物等流通実態調査 (委託)
 - ・農林水産物等の販売不振の実態と要因を調査

<事業イメージ>

1(2) 園芸

産地競争力強化に向けた作付体系の導入、新植・改植による品種構成改善による市場優位の確保に要する経費等を支援



2(3) 放射性物質の検査

福島県や協議会等による検査の実施に要する経費、検査機器の整備、維持・管理に要する経費等を支援



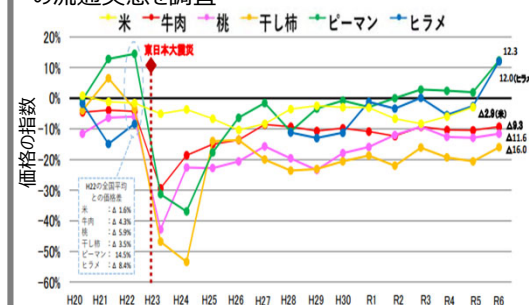
2(4) 国内外の販売促進

販路の回復・開拓に向けて、量販店、専門店等でのプロモーション、販売促進の取組を支援

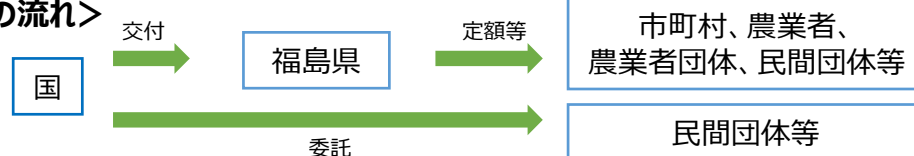


2(5) 福島県産農産物等流通実態調査

福島県産農産物等の生産から販売に至る各段階の流通実態を調査



<事業の流れ>



6 水産業復興販売加速化支援事業

【令和8年度予算額 3,703（4,053）百万円】

＜対策のポイント＞

東日本大震災被災地の水産加工業については、震災後14年経つものの震災前との比較で売上は未だ回復途上であり、復興に向けて道半ばの状況にある。このため、第2期復興・創成期間後も引き続き被災地の水産加工業・流通業の販路回復、被災地水産物の認知度向上や消費拡大を図るため、**商談会・セミナー等の開催、加工機器の整備、外食店等での販売促進、被災地水産物の魅力等の情報発信等を支援する**ほか、特に沿岸漁業の水揚量も未だ震災前の3割未満に留まっている**福島県を対象として、県内における加工原料確保や小売店での販売促進等の取組を支援**します。

＜事業目標＞

我が国水産業において重要な位置を占める被災地の水産業の早期復興

＜事業の内容＞

＜事業イメージ＞

1. 復興水産物プロモーション支援 1,363百万円

- ①復興水産物魅力発信事業
特設サイトやSNS等を用いた**東日本大震災被災地水産物の魅力**や安全性等の情報発信、大都市商圏での外食店での被災地水産物を用いたメニューの販売促進を支援します。
- ②復興水産物販売促進事業
西日本地域等の**小売店への水産物の出荷及び販売棚の設置**を支援します。

2. 水産加工業者販路開拓回復支援 1,645百万円

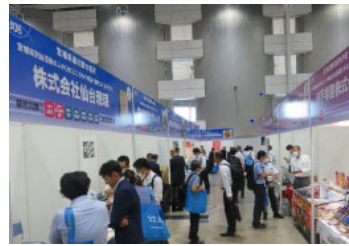
- ①復興水産加工業販路開拓事業
販路開拓等に向けた**個別指導**、内外バイヤーを招聘した水産加工品の**商談会・セミナー**の開催を支援します。
- ②被災地水産加工業機器整備事業
個別指導を踏まえた取組に必要な**加工機器整備及びEC事業者等とのマッチングを通じた販路開拓**等にかかる経費を支援します。

3. 福島県水産物流通改善 695百万円

- ①福島県産水産物競争力強化支援事業
福島県において**加工原料を確保するために遠隔地から調達**する際の運賃の掛かり増し経費の一部を支援するとともに、福島県産水産物の**第三者認証取得、高付加価値化、量販店での販売の取組**を支援します。
- ②福島県産水産物消費拡大事業
福島県産水産物の取扱拡大に取り組む**県内消費地市場の水産卸・仲卸業者**に対して支援します。



外食店でのフェア開催

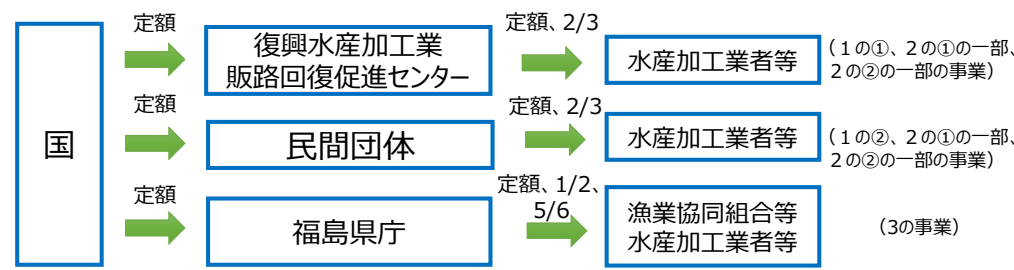


水産加工品商談会の開催



量販店での販売の取組

＜事業の流れ＞



【お問い合わせ先】（1、2、3①の事業） 水産庁加工流通課（03-6744-2350）

（3②の事業）新事業・食品産業部食品流通課（03-3502-5729） 146

7. 参考資料

(2) 融資・税制

○ 食品等持続的供給促進資金（卸売市場近代化施設）



＜資金の概要＞

食料の安定供給の確保または農林漁業の持続的かつ健全な発展に資するため、卸売市場の施設整備等を支援することで農畜水産物の流通の合理化および消費の安定的な拡大を図ることを目的とした資金「食品等持続的供給促進資金（卸売市場近代化施設・卸売市場機能高度化型施設、「卸売市場資金）」により、日本政策金融公庫から支援します。

＜対象者＞

開設者（地方公共団体を除く）、卸売業者、仲卸業者、卸売業者等の組織する法人

＜事業の内容＞

○卸売市場の近代化に必要な施設の整備を支援します。

- ① 卸売市場施設
付設集団売場を含む卸売市場の業務に必要な施設
(場内運搬機械以外の運搬機械を除く)
- ② 卸売業者施設
倉庫、冷蔵庫、計算センター、運搬機械、処理加工施設、事務用機械、従業員宿舎、場内事務所
- ③ 仲卸業者施設
倉庫、冷蔵庫、計算センター、配達センター、運搬機械、処理加工施設、事務用機械、従業員宿舎、仲卸店舗設備

○主な融資条件

- ・返済期間は卸売市場施設については10年超25年以内（うち措置期間5年以内）、卸売業者施設及び仲卸業者施設については10年超15年以内（うち措置期間3年以内）
- ・融資限度額は卸売市場施設については負担額の80%以内（限度額なし）、卸売業者施設及び仲卸業者施設については負担額の70%（限度額あり）

＜事業のイメージ＞

融資事例①

投資内容：冷蔵庫等取得（卸売業者）
事業費：700百万円、融資額：300百万円

- ・施設の老朽化に伴い市場が移転するため、冷蔵庫や配送センターを新たに建設。
- ・効率的な物流管理が実現するほか、地域の漁業者との連携強化による集荷能力向上を見込むことが可能となり、漁業者の収益向上や地域漁業の振興に寄与。

融資事例②

投資内容：従業員宿舎整備（卸売業者）
事業費：520百万円、融資額：350百万円

- ・老朽化した従業員宿舎を新たに整備することで、深夜帯の業務が多い水産卸売業務の労働力の安定的な確保を見込む。
- ・水産物の国内流通及び、国産水産物の輸出などの取り組みを一層推進することで、漁業者の収益向上や地域漁業の振興に寄与する。

○ 食品等持続的供給促進資金（卸売市場機能高度化型施設）



<資金の概要>

食料の安定供給の確保または農林漁業の持続的かつ健全な発展に資するため、卸売市場の施設整備等を支援することで農畜水産物の流通の合理化および消費の安定的な拡大を図ることを目的とした資金「食品等持続的供給促進資金（卸売市場近代化施設・卸売市場機能高度化型施設、「卸売市場資金）」により、日本政策金融公庫から支援します。本資金は、食品等の持続的な供給を実現するための食品等事業者による事業活動の促進及び食品等の取引の適正化に関する法律（平成3年法律第59号）第6条の規定により、農林水産大臣の認定を受けた流通合理化事業活動計画に基づく事業が対象となります。

<対象者>

開設者（地方公共団体を除く）、卸売業者、仲卸業者、仲卸業者組合（事業協同組合または事業協同小組合）

<事業の内容>

○認定流通合理化事業活動計画の実施に必要な次の内容を支援します。

- ① 品質管理保全施設
- ② 定温輸送車
- ③ 自動仕分け・搬送保管施設
- ④ 加工・調製施設
- ⑤ パッケージ施設
- ⑥ 情報処理施設
- ⑦ 営業の譲受け
- ⑧ 出資
- ⑨ 特別の費用（①～⑦に係るもの）

○主な融資条件

- ・ 返済期間は10年超25年以内（うち据置期間3年以内）
- ・ 融資限度額は負担額の80%以内（限度額なし）

<事業のイメージ>

融資事例①

投資内容：品質管理保全施設の整備（卸売業者）
事業費：1,623百万円、融資額：915百万円

- ・ 市場の物流設備の老朽化が進んでいることや、近隣の市場との優位性を確保するため、共同物流施設を新設。
- ・ 同一方面へ出荷する青果物をまとめて輸送する体制を構築することが可能となり、地域農業の振興と消費者の利益増進に寄与するだけでなく、物流2024年問題への対処にもつながる。

融資事例②

投資内容：荷捌き所の新築（市場開設者）
事業費：1,517百万円、融資額：347百万円

- ・ 老朽化が進み開放構造で衛生面に課題がある荷捌き所を新築し、閉鎖型市場として新築するほか、作業効率化のため、電子入札システムを導入。
- ・ 本事業実施により、品質の維持・向上、衛生管理の高度化を図ることが可能となり、市場機能の高度化を通じて地域漁業の振興に寄与。

○ 卸売市場に係る税制特例



1. 国 税

(1) 所得税・法人税の特例

土地収用法の規定に基づいて卸売市場用地に供するために収用され、譲渡収入により代替資産を取得した場合、原則として、当該譲渡収入がなかったものとみなす（適用期限：なし）【措法第33条、同法第64条】

土地収用法の規定に基づいて卸売市場用地に供するために収用され、譲渡収入を得た場合、当該譲渡収入から5,000万円を控除（適用期限：なし）【措法第33条の4、同法第65条の2】

(2) 地価税の特例（当分の間、課税の停止）

地方卸売市場の用に供されている土地等については非課税（適用期限：なし）【地価税法第6条第5項別表第1二十二】

2. 地方税

(1) 不動産取得税の特例

卸売市場の開設者、卸売業者及び仲卸業者並びにその組織する法人が、日本政策金融公庫（食品等持続的供給促進資金－卸売市場近代化施設）の貸付を受けて取得した共同利用施設の課税標準は、取得価格から融資額を控除した価格とする（但し、控除額は価格の2分の1以下）（適用期限：令和9年3月31日）【地税法附則第11条第10項】

(2) 特別土地保有税の特例（課税の停止）

卸売市場の用に供する土地については非課税（適用期限：なし）【地税法第586条第2項九】

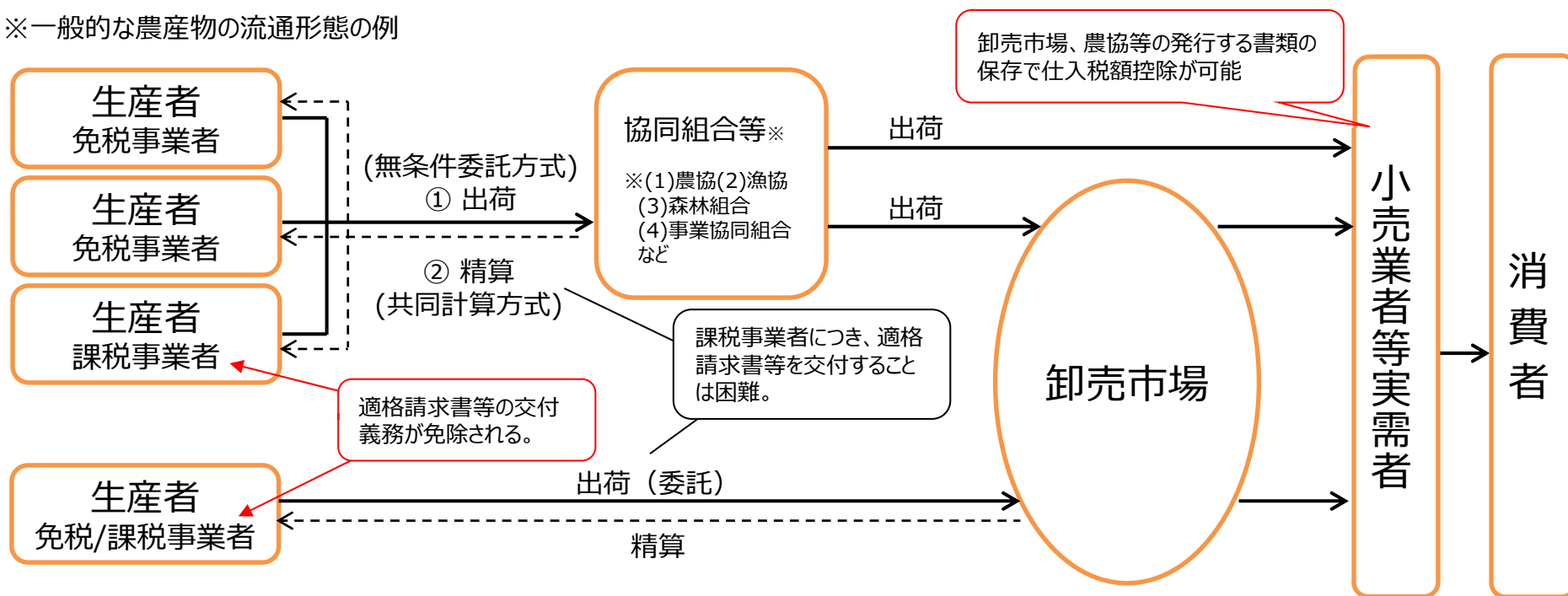
(3) 事業所税の特例

卸売市場及びその機能を補完する施設については非課税（適用期限：なし）【地税法第701条の34第3項第14号】

○ 卸売市場等を通じて取引される農産物等に対する特例（インボイス制度関連）

- 現在、卸売市場、農協等を通じた流通形態では、どの生産者の農産物かを把握せずに流通させる仕組みとなっているため、課税事業者から出荷された農産物と免税事業者から出荷された農産物の区分は困難。
- このため、課税事業者である生産者が卸売市場、農協等を通じて販売する農産物に係る適格請求書等を交付することは困難。
- 従って、卸売市場、農協等が販売の委託を受けて行う（農協等については、無条件委託方式・共同計算方式によるものに限る）農林水産品の譲渡等については、生産者の適格請求書等の交付義務を免除し、小売業者等実需者は、当該卸売市場、農協等の発行した書類（及び帳簿）の保存で仕入税額控除を可能とする。

※一般的な農産物の流通形態の例



①出荷（無条件委託方式）

生産者は、出荷した農産物について、売値、出荷時期、出荷先等の条件を付けずに、その販売を農協等に委託。

②精算（共同計算方式）

一定期間に農協等が出荷した同種、同規格、同品質ごとの農産物の平均価格によって精算する（全体の販売代金について、農協等が手数料を控除した上で、生産者全体で分け合う）。

7. 参考資料

(3) 卸売市場法の概要等

○卸売市場法（昭和46年法律第35号）



目 的

この法律は、**卸売市場が食品等の流通**（食品等の流通の合理化及び取引の適正化に関する法律（平成三年法律第五十九号）第二条第二項に規定する食品等の流通をいう。）において生鮮食料品等の**公正な取引の場として重要な役割**を果たしていることに鑑み、卸売市場に関し、**農林水産大臣が策定する基本方針について定めるとともに、農林水産大臣及び都道府県知事によるその認定**に関する措置その他の措置を講じ、その適正かつ健全な運営を確保することにより、生鮮食料品等の**取引の適正化**とその生産及び**流通の円滑化**を図り、もって国民生活の安定に資することを目的とする。（第1条）

卸売市場法の改正の内容（H30.6成立、R2.6施行）

- （1）農林水産大臣は、次の事項を定めた卸売市場に関する基本方針を定める。（第3条）
〔・業務の運営に関する事項　・施設に関する事項　・その他重要事項〕
- （2）基本方針等に即し、生鮮食料品等の公正な取引の場として、①から⑥の共通の取引ルールを遵守し、公正・安定的に業務運営を行える卸売市場を、中央卸売市場又は地方卸売市場として農林水産大臣又は都道府県知事が認定・公表し、指導・検査監督する。（第4条から第14条まで）

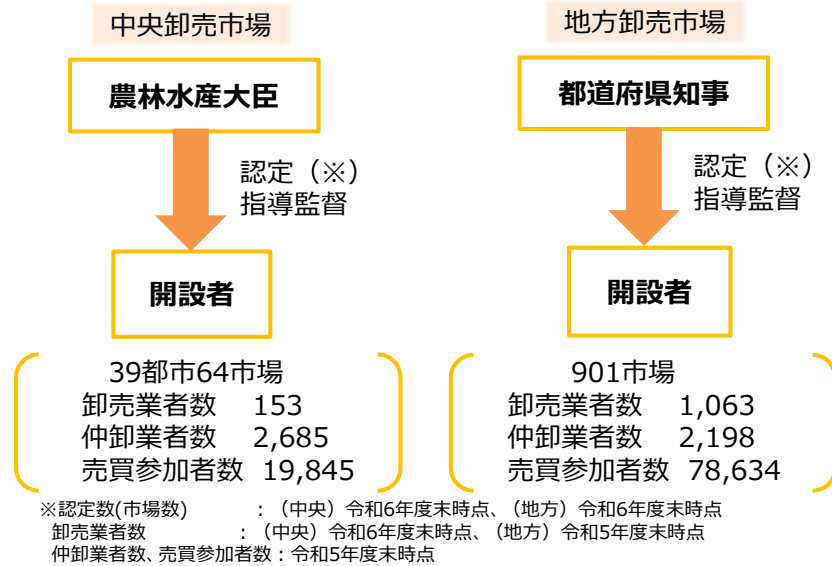
- | | |
|--------------------|------------------|
| ①売買取引の方法の公表 | ⑤取引条件の公表 |
| ②差別的取扱いの禁止 | ⑥取引結果の公表 |
| ③受託拒否の禁止（中央卸売市場のみ） | ⑦その他の取引ルールの公表（※） |
| ④代金決済ルールの策定・公表 | |

※第三者販売の禁止、直荷引きの禁止、商物一致等。卸売市場ごとに、関係者の意見を聴くなど公正な手続を踏み、共通の取引ルールに反しない範囲において定めることができる。

- （3）国は、食品等流通合理化計画（食品等の流通の合理化及び取引の適正化に関する　法律第5条第1項の認定を受けたものが同法第6条第2項に規定する認定計画）に従って行われる中央卸売市場の整備に対し、予算の範囲内において、その費用の4/10以内を補助できる。（第16条）

【卸売市場法】卸売市場の認定と整備事例

卸売市場法の認定制度



法律上の認定の効果

- ①「中央卸売市場」・「地方卸売市場」の名称使用
- ②中央卸売市場施設整備への法律補助（4/10以内）

※認定の要件（卸売市場法第4条第5項 ※地方卸売市場は第13条第5項）

1. 農林水産大臣の定める卸売市場に関する基本方針に適合
 2. 開設者が定める業務規程に次のルールが定められていること
 - ①売買取引の方法の公表、②差別的取扱いの禁止、
 - ③受託拒否の禁止（中央卸売市場のみ）、④代金決済ルールの策定・公表、⑤取引条件の公表、⑥取引結果の公表
 3. 2の①～⑥以外のルールを定めるときは、関係者の意見を聴くなど公正な手続きを踏み、①～⑥のルールに反しないものであること
- 等

卸売市場の施設の整備に対する補助

中央卸売市場又は地方卸売市場において食品等流通合理化計画又は流通合理化作業活動計画に従って実施する施設整備に係る経費を支援

- ・事業名：強い農業づくり総合支援交付金、農産物等輸出拡大施設整備事業、卸売市場緊急整備事業 ※都道府県経由の交付金
- 中継共同物流拠点施設緊急整備事業 ※直接採択事業

- ・対象施設：売場施設、貯蔵・保管施設等
- ・補助率：4/10（中央）、1/3（地方）

・地方財政措置：特別交付税

整備のために借り入れた地方債の当該年度における元利償還金のうち一般会計から特別会計に繰り入れた額の70%を特別交付税の算定の基礎として反映（指定都市30%）

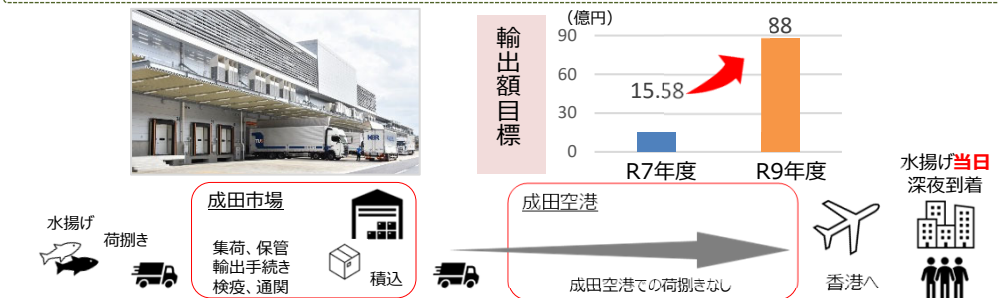
○中継輸送・共同輸配送の物流拠点化 高松市中央卸売市場

モーダルシフトも活用しながら、四国の玄関として、遠隔産地から共同輸送された農水産物を、中四国の各市場へ分荷して配送



○ワンストップ物流の構築による輸出拠点化 成田市公設地方卸売市場

「集荷」→「輸出手続き」→「航空コンテナ積付け」を市場内でワンストップで行うことにより、収穫や水揚げ当日中の空輸が可能



平成30年の卸売市場法改正



改正趣旨

- ① 多様化する流通ルートの中で、公正・透明を旨とする取引ルールを遵守する卸売市場を認定し、公正な取引の場として振興するとともに、
- ② 物流コストの削減や加工食品需要への対応など、生産者・消費者のニーズに応えた取引が可能となるよう、卸売市場ごとの実態を反映した取引ルールを設定できることとした。

改正前

開設の認可

- 中央卸売市場：大臣認可〔開設主体：都道府県・20万人以上の市〕
- 地方卸売市場：都道府県知事許可〔開設主体：規定なし〕
 - ・卸売業者 中央市場：大臣許可／地方市場：知事許可
 - ・仲卸業者 中央市場：開設者許可／地方市場：規定なし
 - ・売買参加者 中央市場：開設者承認／地方市場：規定なし

廃止 ○中央卸売市場：大臣認可

○地方卸売市場：都道府県知事許可

認可基準（中央卸売市場）

- ① 中央卸売市場整備計画に適合すること
- ② 業務規程の内容が法令に違反しないこと
- ③ 業務規程に定められた事項が業務の適正・健全な運営を確保する見地から適切であること
- ④ 中核的拠点として適切な場所に開設され、相当規模の施設を有すること
- ⑤ 事業計画が適切で、その遂行が確実と認められること

取引規制

- 売買取引の方法の策定
- 差別的取扱いの禁止
- 受託拒否の禁止（中央のみ）
- 代金決済方法の策定（中央のみ）
- 取引結果の公表
- 第三者販売の原則禁止（中央のみ・例外規定）
- 直荷引きの原則禁止（中央のみ・例外規定）
- 商物一致の原則（中央のみ・例外規定）

指導・監督（中央卸売市場）

- 農林水産大臣による監督
 - ・開設者への報告徴収、立入検査、措置命令、認可取消等
 - ・卸売業者への報告徴収、立入検査、措置命令、許可取消等
- 開設者による監督
 - ・卸売業者等への報告徴収、立入検査、措置命令

改正後

開設の認定

- 中央卸売市場：大臣認定〔開設主体：規程なし〕
- 地方卸売市場：都道府県知事認定〔開設主体：規定なし〕

廃止 ○中央卸売市場：大臣届出

○地方卸売市場：都道府県知事届出

認定基準・取引ルール

- ① 業務規程の内容が基本方針に照らし適切であること
- ② 業務規程の内容が法令に違反しないこと
- ③ 業務規程に次の「共通の取引ルール」が定められていること
 - ア 売買取引の方法の策定・公表
 - イ 差別的取扱いの禁止
 - ウ 受託拒否の禁止（中央のみ）
 - エ 代金決済方法の策定・公表
 - オ 取引条件の公表
 - カ 取引結果の公表
- ④ 「その他の取引ルール」が定められている場合には、次の要件を満たしていること（第三者販売、直荷引き、商物一致等）
 - ア 共通の取引ルールに反しない
 - イ 卸売業者、仲卸業者等の取引参加者の意見を聴いて定めている
 - ウ その内容が公表されている
- ⑤ 開設者が取引ルールを遵守させるために必要な体制を有し、卸売業者等への報告徴収、立入検査、是正の求め等を実施できること
- ⑥ 円滑な取引の確保に必要な施設を有すること
- ⑦ 卸売市場の適正・健全な運営に必要な一定の要件に適合すること

指導・監督

- 農林水産大臣・都道府県知事による監督
 - ・開設者への報告徴収、立入検査、措置命令、認定取消等

卸売市場に関する基本方針（平成30年農林水産省告示第2278号）



○ 卸売市場が生鮮食料品等の公正な取引の場として重要な役割を果たすため、3つの基本的な事項を記載。

1 卸売市場の業務の運営に関する基本的な事項

（１）卸売市場の位置付け

- 卸売市場が有する集荷及び分荷、価格形成、代金決済等の調整機能は重要。
- 卸売業者の集荷機能、仲卸業者の目利き機能等が果たされることにより、安定的に生鮮食料品等を供給する役割を果たす。
- 生鮮食料品等の公正な取引の場として、差別的取扱いの禁止、取引条件・結果の公表など共通の取引ルールを遵守し、公正かつ安定的に業務を運営。

（２）卸売市場におけるその他の取引ルールの設定

- 開設者は、取引参加者の意見を十分に聴いた上で、今後の事業展開に関する新しいアイデアを共有し、新規の取引参加者の参入を促すなど卸売市場の活性化を図る観点から、その他の取引ルールについて遵守事項を定めることができる。

（３）卸売市場における指導監督

- 開設者は、取引参加者が遵守事項に違反した場合、指導及び助言、是正の求め等の措置を講ずる。また、卸売業者の財務の状況を定期的に確認。
- 農林水産大臣及び都道府県知事は、開設者から報告を受け、卸売業者等の業務の状況を把握し、報告徴収及び立入検査、指導及び助言や措置命令を講ずる。

2 卸売市場の施設に関する基本的な事項

（１）卸売市場の施設整備の在り方

- 都市計画との整合等を図りつつ取扱品目の特性、需要量等を踏まえ、円滑な取引に必要な規模及び機能を確保。
- 卸売市場ごとの取引実態に応じて、創意工夫をいかし事業を展開。
 - ①流通の効率化
(トラックパース、選果施設の整備、物流動線の考慮、市場間ネットワーク等)
 - ②品質管理及び衛生管理の高度化
(ドッグシェルター、低温卸売場、冷蔵保管施設、低温物流センター等)
 - ③情報通信技術等の利用
(温度管理、在庫状況、出荷・発注状況等の把握等)
 - ④国内外の需要への対応
(加工、小分け、パッケージ施設、輸出拠点施設等)
 - ⑤関連施設との有機的な連携
(市場外取引との連携、施設の有効活用、加工食品製造との連携等)

（２）国による支援

- 卸売市場の施設の整備には、国が予算の範囲内において、その費用の10分の4以内を補助することができる。

3 その他卸売市場に関する重要事項

（１）災害時等の対応

- 災害等の緊急事態であっても継続的に生鮮食料品等を供給できるよう、事業継続計画（BCP）の策定等や地方公共団体と食料供給に関する連携協定の締結等に努める。

（２）食文化の維持及び発信

- 食材の供給、小中学生や消費者との交流等を通じて、食文化の維持及び発展に努める。

（３）人材育成及び働き方改革

- 労働負担を軽減する設備の導入、休業日の確保、女性が働きやすい職場づくり等、卸売市場の労働環境の改善に努める。

7. 参考資料

(4) 最近の閣議決定文書における 食品流通関連の記述

(参考) 閣議決定文書等における食品流通分野に関する記載



経済財政運営と改革の基本方針2026 「責任ある積極財政」元年 ～日本の挑戦を起動する！～ (令和8年7月21日閣議決定)

第2章 日本の成長力強化と安全・安心の確保

1 「強い経済」の実現

(3) 強い地域経済の構築

(持続可能で活力のある国土の形成と「交通空白」の解消)

成長投資を支える基盤であり、国土軸ともなる高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線、また、都市鉄道、港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、渋滞対策、モーダルコネクトの強化、航空・海運ネットワークの維持・活性化を推進し、担い手の確保・育成に取り組む。成田空港の機能強化、道路・鉄道アクセス整備、周辺の産業集積、農林水産物輸出拠点化を府省庁横断的に進める。その他国際空港アクセス鉄道、在来線の高速化、基本計画路線のケーススタディを通じた検討の深化、ローカル鉄道の再構築、鉄道ネットワークの財源確保、バスのキャッシュレス化、良好な自転車利用環境の整備・活用を進める。**陸・海・空の新モーダルシフト、中継輸送、自動物流道路の推進等の物流効率化、脱炭素化等を加速化する。**

(農林水産業の構造転換による成長産業化及び食料安全保障の強化)

農業構造転換集中対策期間（令和7～11年度）において、機動的・弾力的な対応により別枠での必要・十分な予算を確保し、施策の充実強化・見直しを行うとともに、地方を含む施策の推進体制を確保した上で、農地の大区画化や中山間地域におけるきめ細かな整備、**共同利用施設の再編集・合理化等を集中的・計画的に進め**、生産性の向上を図る。また、「食料・農業・農村基本計画」58に基づき、令和9年度から新たな水田政策を創設し、水田・畑に関わらず、収量に応じた単価での支援により生産性向上を進めるとともに、中山間地域等直接支払の対象農地の拡大やプッシュ型の取組により、地域の営農や共同活動の継続を図る等の見直しを行う。これらと地域計画の見直しや農地バンクの機能発揮、経営安定対策の実施を併せ、新規就農者や法人等の担い手の確保と田畑のフル活用を進める。

さらに、土地改良の推進、米、野菜等の食料の合理的な価格形成、食文化産業の振興、**食品アクセスの確保**、食育の推進、家畜疾病対策、気候変動適応策や肥料の安定供給対策等のみどりの食料システム戦略の加速化、種子・種苗生産対策、鳥獣被害対策、都市農業振興に取り組む。

(参考) 閣議決定文書等における食品流通分野に関する記載



「強い経済」を実現する総合経済対策

(令和7年11月21日閣議決定)

第2章「強い日本経済実現」に向けた具体的施策

第1節 生活の安全保障・物価高への対応

2. 地域の伸び代の活用と暮らしの安定

(1) 地域の生活環境を支える基幹産業の支援・活性化 (地域交通の維持・物流体制への支援)

物流については、次期「総合物流施策大綱」の2025年度内の策定を見据え、モーダルシフト・中継輸送等の地域の事業者間連携の促進、ラストマイル配送の維持・確保、物流拠点の機能強化等による物流効率化、改正物流法やトラック適正化2法を通じた商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容等に向けた総合的な対策を推進する。また、「デジタルライフライン全国総合整備計画」等に基づき、早期実施プロジェクトの成果も踏まえ、高速道路における自動運転トラック導入や自動運転サービス支援道の実装に向けた取組、ドローン活用のための河川上空等の航路の整備、電力・ガス等のインフラ情報のデジタル化を推進するインフラ管理DX等のデジタルライフラインの全国展開を加速する。

施策例

- ・食品等物流合理化緊急対策事業（農林水産省）

第2節 危機管理投資・成長投資による強い経済の実現

2. 食料安全保障の確立

(1) 農林水産業の構造転換

(5年間の農業構造転換集中対策)

農地の集積・集約化や、ドローンやAI、ロボット等を活用したスマート農業技術の開発・導入の加速化による生産性向上を図るため、農地の大区画化等の整備を推進するとともに、中山間地域においてきめ細かな対応を行う。また、老朽化した共同利用施設等の再編集約・合理化も併せて進める。これらの取組に関する農家・産地負担の引下げ、手厚い地方財政措置を講じる。スマート農業技術活用促進法に基づく重点開発目標に定める農業技術の開発、多収性や高温耐性などを有する新品種の開発・導入、これらに必要な農業・食品産業技術総合研究機構の拠点施設整備等を実施するとともに、担い手やサービス事業者による農業機械の導入等を支援する。大規模輸出産地の形成に向け、HACCP等に対応した施設整備や販路拡大等を推進する。

施策例

- ・卸売市場緊急整備事業（農林水産省）

(参考) 閣議決定文書等における食品流通分野に関する記載



食料・農業・農村基本計画

(令和7年4月11日閣議決定)

第4 食料、農業及び農村に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策

Ⅲ 国民一人一人の食料安全保障・持続的な食料システム

1 食品アクセスの確保

(1) 平時における食品アクセスの確保

① 物理的アクセスの確保

高齢化や単身世帯の増加、地元小売業の廃業、既存商店街の衰退等により、過疎地域のみならず都市部においても、自動車等の移動手段を持たない高齢者等を中心に食料品の購入や飲食に不便や苦勞を感じる者（いわゆる買物困難者）が増えてきている。市町村へのアンケートによれば、買物困難者対策を必要とする市町村において、市町村又は民間事業者のいずれかにより対策が行われている地域は増加している。一方で、当該市町村のうち、民間事業者が参入しておらず、必ずしも効率的に行われていない状況にある地域も存在する。また、買物困難者対策が行われていない市町村においては、約半数が地域の現状・課題の分析が不足していると回答している。

このため、買物困難者への多様な食料提供に向けて、全国的な取組状況を鑑みつつ、市町村等を中心に、食品事業者、物流事業者、NPO等の関係者が連携して、地域の課題を整理し、対策を立案、実施するための体制づくりを推進する。

また、買物困難者に関する課題が明らかになった地域において、それぞれの課題に応じ、移動販売車の導入、宅配の実施等によるラストワンマイル物流の確保、買物支援バスの運行等による交通手段の確保、民間企業による地域までの物流輸送と地域のNPO等による地域内の個宅への配送を連携して行う食品アクセスの確保等を促進する。

2 食品産業

(1) 流通の合理化

農林水産物・食品の流通の9割以上はトラック輸送に依存している。このような中、トラックドライバーの減少や時間外労働の上限規制による輸送力不足が懸念され、特に長距離トラックに大きく依存している遠隔産地から大消費地への幹線物流の確保が困難になるおそれがある。また、荷待ち時間の長さ、手荷役作業の多さなどの課題を抱えており、効率化に向けた取組が必要である。

このため、国土交通省等の関係省庁や地方公共団体等とも連携しながら、農産品等のサプライチェーン全体の物流効率化の促進に向け、物流の標準化、デジタル化・データ連携等の取組、産地における集出荷施設、農産品等の流通網の強化に必要な中継共同物流拠点や卸売市場の整備等を推進する。また、鉄道・船舶輸送をはじめ、多様な輸送モードを活用した環境負荷低減にも寄与するモーダルシフト等を推進する。

KPI (2030年度)

- ・ 高齢者等を中心に食料品の購入や飲食に不便や苦勞を感じる者（いわゆる買物困難者）への対策の取組が行われている市町村割合：89%（2024年度） → 90%
- ・ 生鮮食料品等の中継共同物流拠点数：8か所（官1、民7）（2023年度） → 30か所（官8、民22）
- ・ 船舶、鉄道等による農水産品・食品の輸送の割合：3%（2022年度） → 6%

(参考) 閣議決定文書等における食品流通分野に関する記載



総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）

（令和8年3月31日閣議決定）

1：サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化

（2）効果的な物流体系の構築に向けたインフラ整備や新モーダルシフト等の推進

③農林水産物・食品等の流通合理化

農林水産物・食品等の物流については、多様な食品を鮮度の良い状態で国民に不足感を感じさせることなく届けることなどの要請に対応するため、全国各地の産地から消費地等への長距離輸送やその間の品質保持、農産物・家畜等に係る中継共同物流、店舗等への多頻度配送の合理化などの対応を進めていく必要がある。

こうした実態を踏まえ、農林水産物・食品等のサプライチェーン全体の効率化に向けて、生産から小売・消費までの食料システムの関係者による連携と物流の結節点の機能強化を推進する。具体的には、産地の集出荷貯蔵施設や卸売市場、中継共同物流拠点等の整備による物流機能やコールドチェーンの強化の推進、「標準仕様パレット」の利用をはじめとする物流標準化・デジタル化・データ連携等の取組の促進、共同輸送などの地域間の連携、モーダルシフト等に必要な輸送品質の確保などを図る。また、積載効率の向上等に資する発注のロットや頻度の適正化、荷待ちが生じない出入荷日時の調整、荷役作業の軽減等の改正物流法を踏まえた取組について、食料システムの関係者が協力し、負担と受益を分かち合いながら進められるよう、商慣行の見直しや品揃え等に対する消費者理解の醸成を含めて後押しする。

(参考) 閣議決定文書等における食品流通分野に関する記載

総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）

（令和8年3月31日閣議決定）

5：厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化

（1）サプライチェーンの高度化を通じた我が国の物流の国際競争力強化の実現

③農林水産物・食品の輸出拡大に向けた戦略的サプライチェーンの構築

2030年に農林水産物・食品の輸出額5兆円等の目標を達成し、農林水産業・食品産業の海外から稼ぐ力を強化していくことが重要である。このため、「農林水産物・食品の輸出拡大のための輸入国規制への対応等に関する関係閣僚会議」において取りまとめられた「農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略」33に基づき、国内から現地まで一貫してつなぐ戦略的サプライチェーンの構築を推進する。

具体的には、輸出に取り組む産地・事業者が、生産から加工・流通、現地販売までのサプライチェーンを構築できるよう、一気通貫で支援を行う。また、大口・高品質・効率的な輸出を後押しするため、関係省庁の連携の下、輸出物流の構築に必要な施設等の整備、産地から港湾・空港までの最適な輸送ルートや集荷・保管体制の構築、地方港湾・空港等の活用など、輸送ネットワークの構築やその間の品質管理等の課題解決を目指す。なお、農林水産物・食品の輸出は鮮度が付加価値となるため、航空保安対策を含む必要な輸出手続が迅速に行われ、品質保持と両立できるように調整を図っていく必要がある。

さらに、温度・衛生管理が可能な荷さばき施設やコールドチェーンの確保のためのリーファーコンテナ電源供給施設等への支援等を行い、港湾を活用した農林水産物・食品の輸出を促進する。

このほか、官民での海外におけるコールドチェーンの拠点整備・確保や、我が国の高品質なコールドチェーン物流サービスに関する国際規格の普及を図る。

(参考) 閣議決定文書等における食品流通分野に関する記載



国土強靱化基本計画

(令和5年7月28日閣議決定)

第3章 国土強靱化の推進方針

2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針

(個別施策分野の推進方針)

(9) 農林水産

④ 農林水産業に係る生産基盤等について、ため池等の農業水利施設の耐震化や漁港施設の耐震化・耐津波化、**卸売市場の施設整備**、農業水利施設や農道橋・林道橋・漁港施設等の老朽化対策・保全対策、総合的な防災・減災対策を効率的に推進する。【農林水産省】

国土強靱化年次計画2026

(令和8年7月3日国土強靱化推進本部決定)

第2章 各施策グループの推進方針等

2 35の各施策グループの推進方針及び各施策グループ推進のための主要施策

■ 4. 経済活動を機能不全に陥らせない

4-5) 食料等の安定供給の停滞に伴う、経済活動への甚大な影響

(推進方針)

○ 農林水産業に係る生産基盤等については、農業用ため池等の農業水利施設の耐震化、漁港施設等の耐震・耐津波・耐浪化、**卸売市場の施設整備**、農業水利施設や農道橋、林道橋、漁港施設等の保全対策、総合的な防災・減災対策を推進する。

(主要施策)

【農水】**卸売市場における防災・減災対策のための施設整備**

(参考) 閣議決定文書等における食品流通分野に関する記載



みどりの食料システム戦略

(令和3年5月12日閣議決定)

- (3) ムリ・ムダのない持続可能な加工・流通システムの確立
- ② データ・AIの活用等による加工・流通の合理化・適正化
- ・電子タグ（RFID）等の技術を活用した商品・物流情報のデータ連携
 - ・物流拠点（ストックポイント）、集荷場の整備・集約等による共同輸配送、船舶・鉄道輸送へのモーダルシフトの推進

KPI:2030 年までに流通の合理化を進め、飲食料品卸売業における売上高に占める経費の割合を10%に縮減することを目指す。さらに、2050 年までにAI、ロボティクスなどの新たな技術を活用して流通のあらゆる現場において省人化・自動化を進め、更なる縮減を目指す。

(参考) 閣議決定文書等における食品流通分野に関する記載



農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略～輸出拡大等による「海外から稼ぐ力」の強化～

(令和7年5月30日農林水産物・食品の輸出拡大のための輸入国規制への対応等に関する関係閣僚会議決定)

3. 輸出拡大に向けた具体的施策

(2) マーケットインの発想で輸出にチャレンジする事業者を後押し

②国内から現地まで一貫してつなぐ戦略的なサプライチェーンの構築

○ マーケットインの発想で大規模に安定的・継続的な輸出に取り組む産地の更なる発展に向けて、生産・加工・流通、現地販売それぞれの段階におけるボトルネックを解消するためのモデル的な取組を一気通貫で支援し、GFPによる情報発信・伴走支援によりその横展開を進め、国内から現地まで一貫してつなぐサプライチェーンの構築を推進する。その際、米の輸出産地の形成、食品企業の海外展開、生産・流通の課題解決につながる先端技術の活用等と一体的な新規商流づくりの取組を強化する。

○ 輸出先国・地域の港湾・空港までの輸送については、輸出先国・地19域のニーズや規制に対応する事業者が連携して取り組む大ロット・高品質・効率的な輸出を後押しするため、農林水産省と国土交通省との連携の下、「効率的な輸出物流の構築に関する意見交換会」で整理した事項を実施するため、以下の措置を講じる。

ア 設備投資の促進

輸出物流の構築に必要な設備投資を促進するため、輸出事業計画に施設設備計画を追加し、認定された計画に基づき行う施設等の整備に対し措置された制度資金（農林水産物・食品輸出基盤強化資金）や所得税・法人税の特例（割増償却）の積極的な周知により利用を推進する。また、農林水産省と国土交通省が連携し、輸出事業者が港湾を活用した輸出をさらに促進するため、コールドチェーンの確保のために必要な施設等の整備を支援する。

イ 輸出物流の強化

輸出先国の実情に応じた輸出サプライチェーンの確立が必要となっているところ、基幹的な輸出物流ルートにおける産地から港湾・空港までの最適な輸送ルートや集荷・保管体制を構築する。また、地方港湾・空港等を活用した輸出物流を構築するため輸出商社や物流事業者等を育成する。ネットワーク構築から国内及び海上輸送、品質管理等、輸出物流における各工程での課題解決を目指す。

○ 輸出先国・地域の港湾・空港以降の輸送においてもコールドチェーンを確保できるよう、上記に係る支援に加え、海外現地でのコールドチェーンや商流の構築に係る投資案件形成に向けて、投資機関との連携やフィージビリティ・スタディへの支援を行うとともに、コールドチェーン物流サービスに関する国際標準規格（ISO31512）の普及を図る。

(参考) 閣議決定文書等における食品流通分野に関する記載



国土形成計画（全国計画）

（令和5年7月28日閣議決定）

第2部 分野別施策の基本的方向

第2章 産業に関する基本的な施策

第5節 食料等の安定供給と農林水産業の成長産業化

1. 食料の安定供給と食料安全保障の確立

（食品アクセスの確保）

国民一人一人の食品アクセスの確保を図るため、産地から消費地までの幹線物流について、トラックドライバーの人手不足の深刻化を踏まえ、農林水産物・食品の取扱いが敬遠されることのないよう、**パレット化、検品作業の省力化、トラック予約システムの導入等を促進**するとともに、鉄道や船舶等への**モーダルシフトを促進**する。

また、消費地内での地域内物流、特に中山間地域等でのラストワンマイル物流について、地方公共団体や民間事業者等と協力して、**食品アクセスの確保を促進**する。

さらに、関係府省間の連携により、生産者・食品事業者からフードバンク、こども食堂等への多様な食料の提供を促進する。

(参考) 閣議決定文書等における食品流通分野に関する記載



高齢社会対策大綱

(令和6年9月13日閣議決定)

4 生活環境

(2) 高齢社会に適したまちづくりの総合的推進

④ 農山漁村のコミュニティの維持

また、買物困難者等への食料提供を円滑にするため、「食品アクセスの確保に関する支援策パッケージ」(令和6年3月27日食品アクセス問題に関する関係省庁連絡会議決定)に沿った移動販売車の導入、生活交通の確保・維持、デジタル技術を駆使した配送等の取組を推進する。