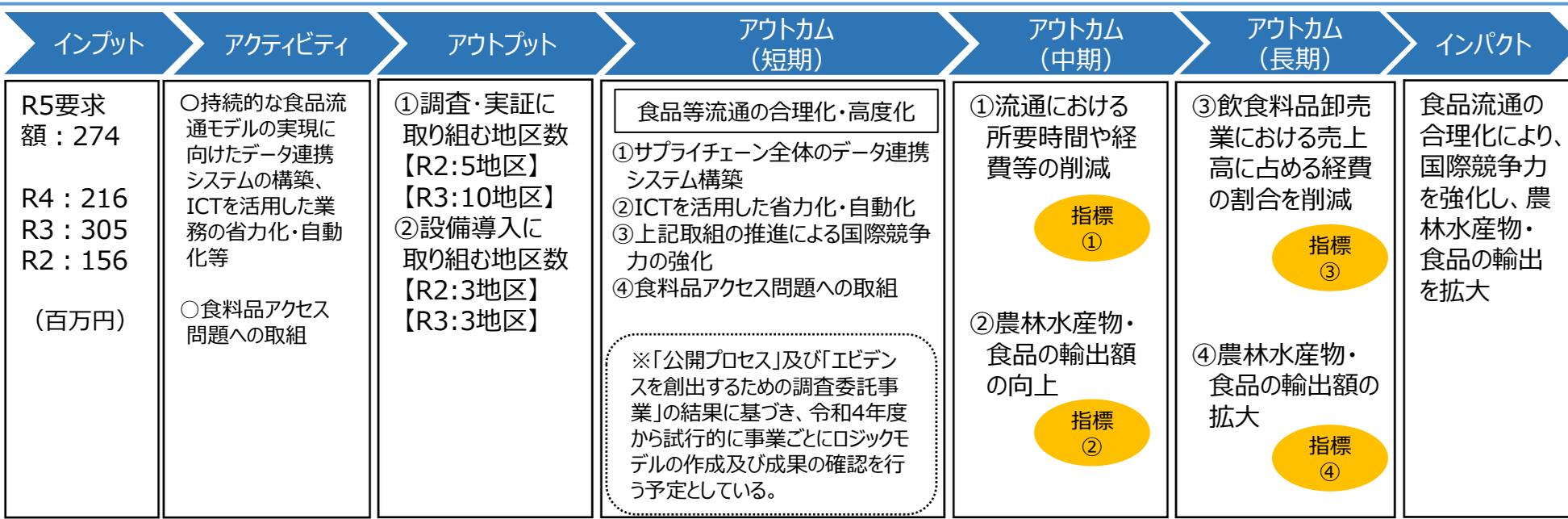


事業等名	食品等流通持続化モデル総合対策事業 (令和2年度まで：食品等流通合理化促進事業)	担当部局	新事業・食品産業部食品流通課
------	---	------	----------------

<p>(現状・課題)</p> <p>① - 1 食品流通業の営業利益率は低く販売費・一般管理費の割合が高い</p> <p>- 2 食品流通はトラック輸送に大きく依存。遠距離の国内陸送は海上ルートに比べコストが高くなる傾向。また、小ロット・多頻度輸送によるコスト増も。加えて、トラックドライバーの労働需給のさらなる逼迫のおそれ</p> <p>- 3 サプライチェーン上のデータ連携が不十分で非効率</p> <p>② 農林水産物・食品の輸出拡大に向けても、効率的な輸出物流を構築し、輸送コストを低減させることが不可欠</p> <p>③ 一方、様々なニーズに応える食料品のラストワンマイルが多様化する中、食料品アクセス問題に対する対策が必要とする市町村は全国の85%に上る状況</p>	<p>(現状・課題を示すデータ)</p> <p>① - 1 食品流通業における営業利益率等 …資料 1</p> <p>- 2 食品の輸送形態 …資料 2</p> <p>国内輸送コストの状況 …資料 3</p> <p>- 3 食品流通業における事業者システム間のデータ連携の状況 …資料 4</p> <p>③ 食料品アクセス問題 …資料 5</p> <p>参考) 食品の流通構造 …参考資料 1</p> <p>農林水産物・食品の輸出実績 …参考資料 2</p>
---	---



<div style="text-align: center;">指標 ①</div> <p>令和5年度までに事業実施者の取組により、流通における所要時間や経費等を事業実施前から30%以上削減する</p>	<div style="text-align: center;">指標 ③</div> <p>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%に削減(2020年度13.8%)</p>
<div style="text-align: center;">指標 ②</div> <p>令和5年度までに事業実施者の取組により、農林水産物・食品の輸出額を事業開始前から30%以上向上する</p>	<div style="text-align: center;">指標 ④</div> <p>農林水産物・食品の輸出額を2025年までに2兆円、2030年までに5兆円とする</p>

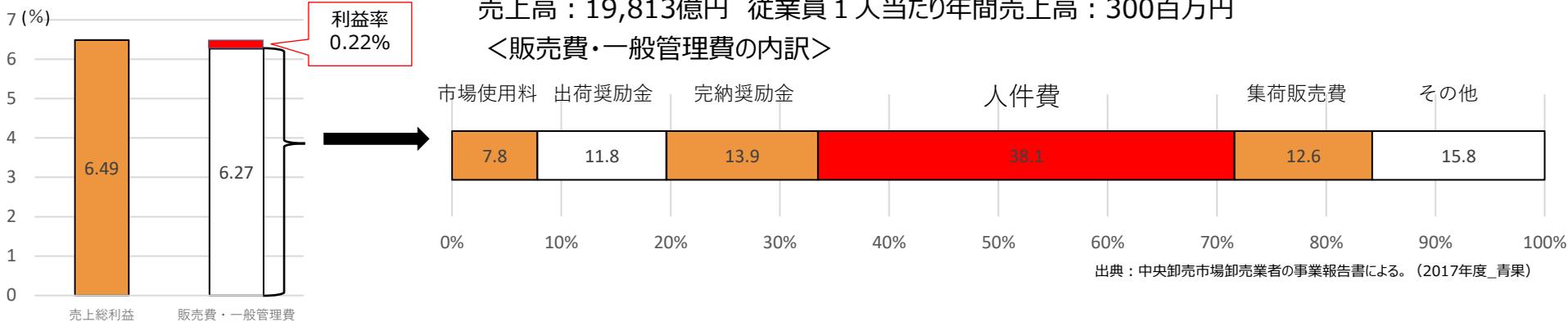
外部の影響要因

・食品等の流通の合理化及び取引の適正化に関する法律 ・農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略 ・総合物流施策大綱 等

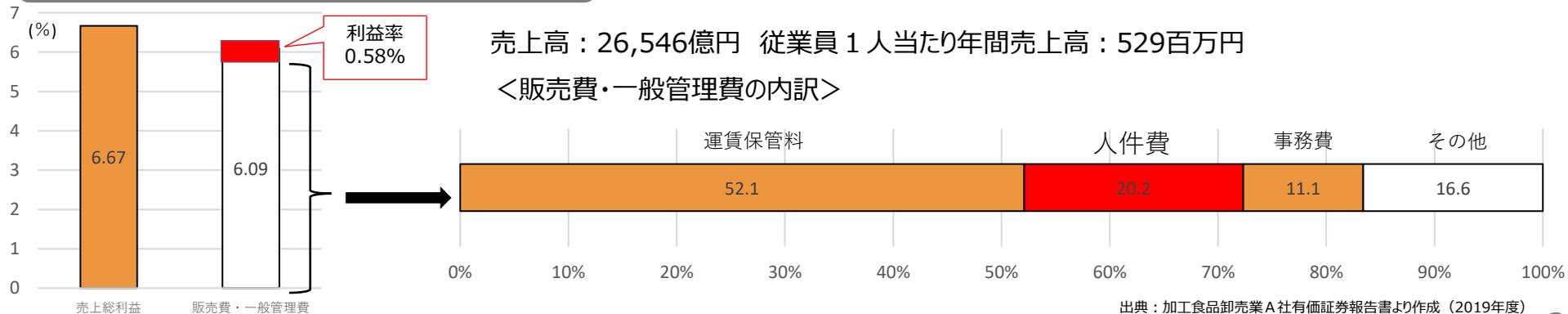
①-1 食品流通業における営業利益率等

- 中央卸売市場卸売業者の利益率は0.22%と非常に小さい。売上総利益の9割超が販売費・一般管理費であり、そのうち、人件費が約4割を占める。
- 加工食品卸売業（A社）の利益率は0.58%。売上総利益の9割超が販売費・一般管理費であり、そのうち、人件費が約2割を占め、運賃保管料に次ぎ2番目に多い。
- 卸売業は製造業と比べて、運賃保管料、人件費など経費率が高く、営業利益率が低い。

中央卸売市場卸売業者の営業収支の内訳



加工食品卸売業（A社）の営業収支の内訳



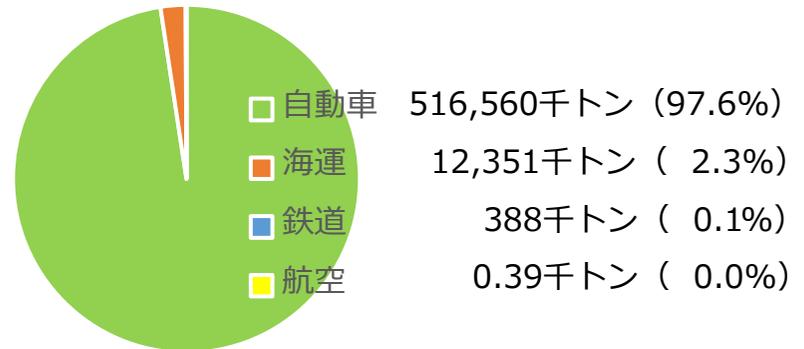
①-2 食品の輸送形態

○ 食品流通は、トラックによる輸送が98%を占めており、トラック輸送に大きく依存。

特に、生鮮食品の輸送では、次のような特徴。

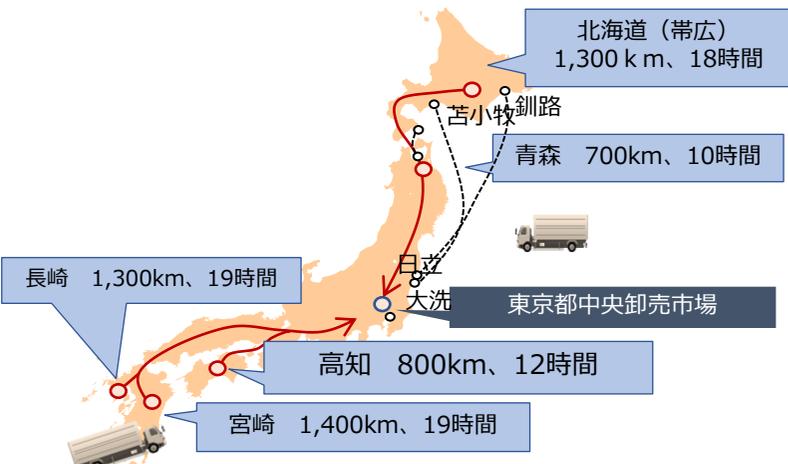
- ① 手積み、手降ろし等の手荷役作業が多い。
 - ② 出荷量が直前まで決まらないこと、市場や物流センターでの荷降ろし時間が集中することにより、待ち時間が長い。
 - ③ 品質管理が厳しいこと、ロットが直前まで決まらないこと等により、運行管理が難しい。
 - ④ 小ロット多頻度での輸送が多い。
 - ⑤ 産地が消費地から遠く、長距離輸送が多い。
- 輸送費の引上げだけでなく、取扱いを敬遠される事例が出てきている。

【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（2020年度）」
 「航空貨物動態調査（2020年度）」
 JR貨物「2022（令和4）年度 輸送実績」
 ※各種統計における農水産品及び食料工業品の合計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。

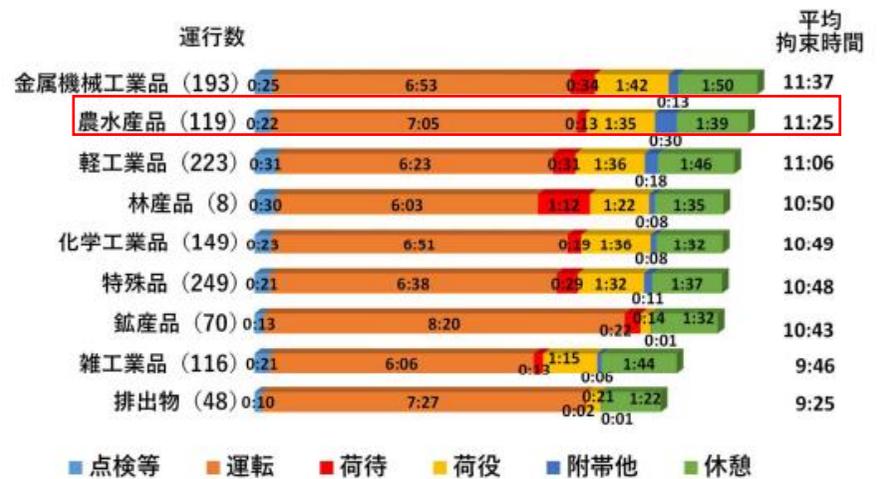
【各地から東京までの距離とトラック輸送時間】



（点線：北海道からのトラック輸送形態（トラック→フェリー→トラック））

出典：農林水産省生産局「青果物流通をめぐる現状と取組事例」

【輸送品類別 拘束時間の内訳】



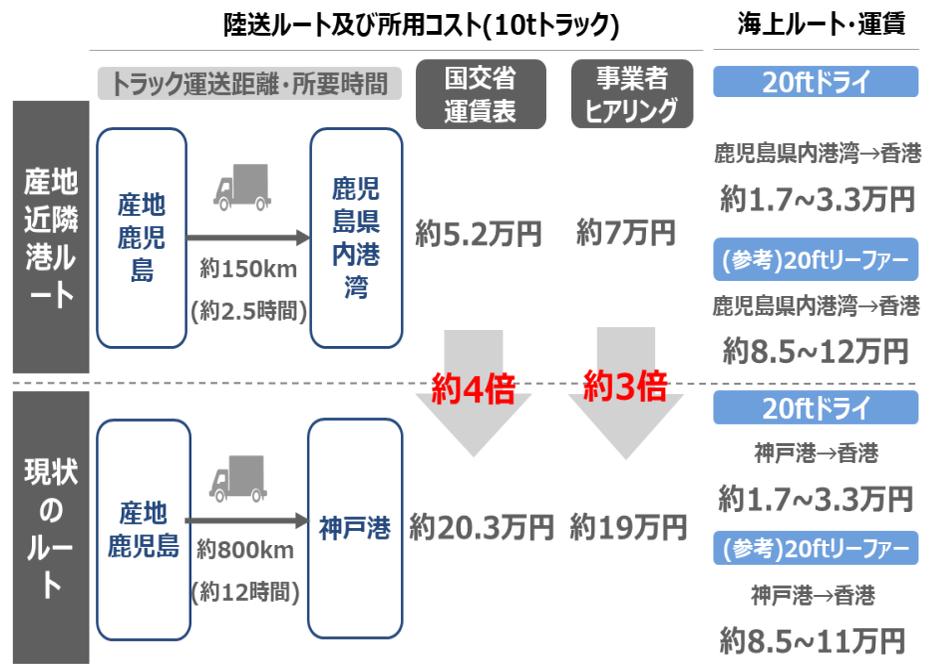
出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（R2）」

① - 2 国内輸送コストの状況

- 輸出産地が集中する北海道・九州等からの輸出の多くが、京浜・阪神の港湾・空港への陸上輸送を經由。
- 産地から京浜・阪神への横持費用は20万円以上、産地近隣港への輸送と比較して3～4倍とすることがある。リードタイムも長くなる
- 2024年のドライバーへの時間外労働時間の上限規制適用以降は、陸上輸送により多くの時間・コストが必要になる

産地 (品目)	距離	輸出港	運賃	産地 (品目)	距離	輸出港	運賃
北海道 旭川市 (牛乳)	1300km	東京港	32.3万円	鹿児島県 大隅地域 (かんしよ)	900km	神戸港	22.7万円
山形県 (りんご・もも・ぶどう)	400km	横浜港	10.9万円	鹿児島県 志布志市 (豚肉)	880km	神戸港	21.6万円
長野県 (ぶどう・りんご・いちご)	260km	横浜港	7.9万円	宮崎県 串間市 (ぶり)	900km	神戸港	22.7万円
青森県 青森市 (ホタテ)	700km	東京港	17.8万円	愛媛県 愛南町 (たい)	420km	神戸港	11.5万円

※運賃は国交省「トラック運送業に係る標準的な運賃」の大型車10トンクラス(2021年4月時点)より概算



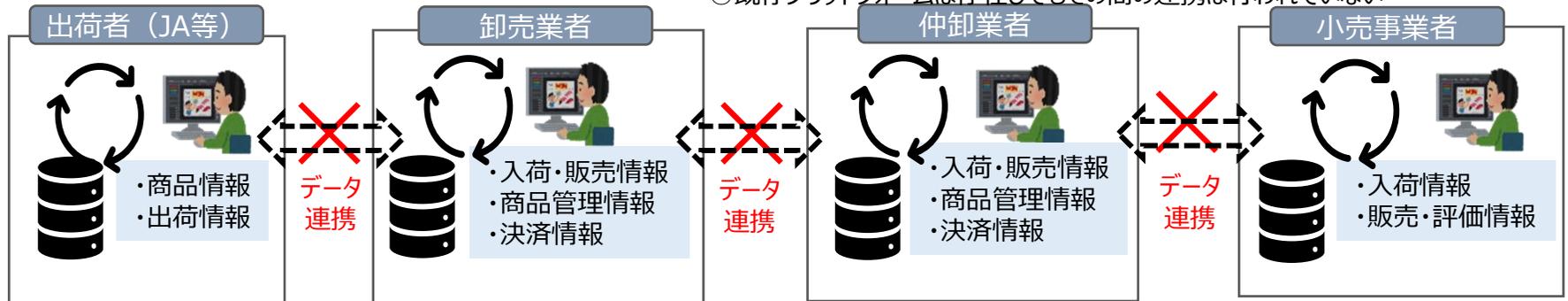
①-3 食品流通業における事業者システム間のデータ連携の状況

- 各事業者独自・個別にシステムを開発・運用。データ入力の手作業のため人的コスト負担増。
- 各事業者間のデータ連携による省力化・自動化が必要。

現 状

【各事業者独自・個別にシステムを開発・運用】

- サーバー等（基幹システム）を個別に構築・管理
- データ入力は手作業（受発注、商品管理、決済等）のため人的コスト負担増
- 保有データは自己完結、事業者間のデータ連携は行われていない
- 既存プラットフォームは存在してもその間の連携は行われていない

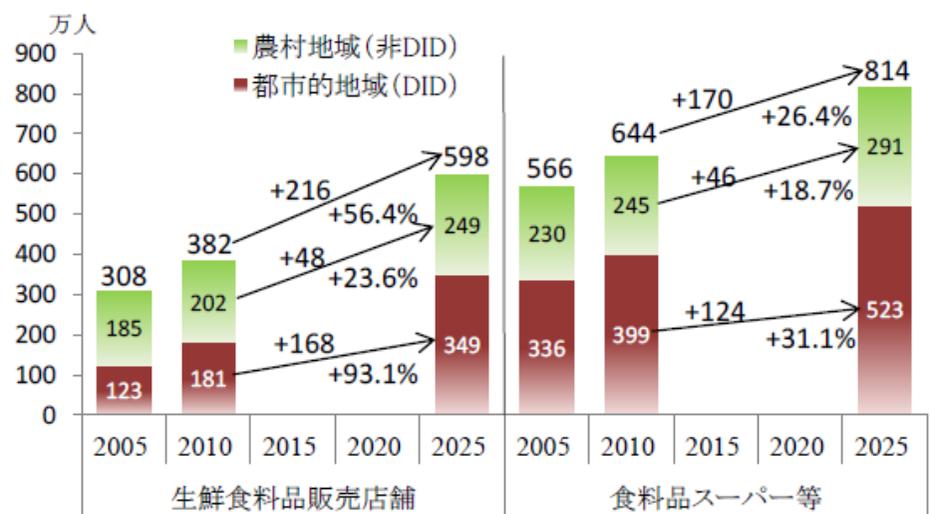


③ 食料品アクセス問題

○飲食料品店の減少、大型商業施設の郊外化等に伴い、都市部においても、高齢者を中心に食料品の購入や飲食に不便や苦勞を感じる「食料品アクセス問題」が顕在化。2025年には598万人に増加する。

○全国の市町村を対象に行ったアンケート調査によれば、全国の市町村の約86.4%が現時点で「何らかの対策が必要」と考えており、そのうち対策を実施している市町村において、市町村または民間事業者のいずれかで対策が実施されている割合は91.6%となっている。

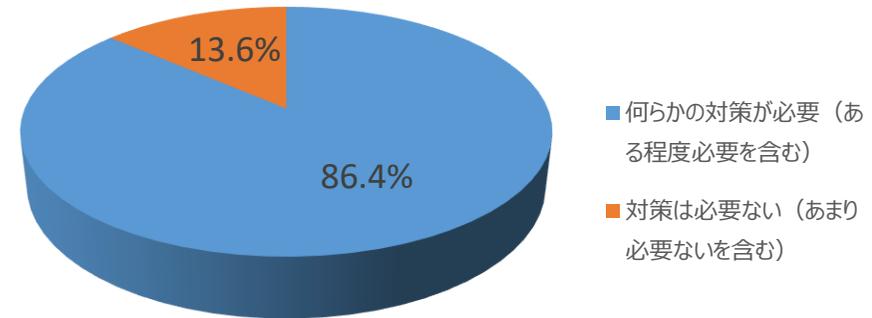
■店舗まで500m以上で自動車がない人口の将来推計（65歳以上）



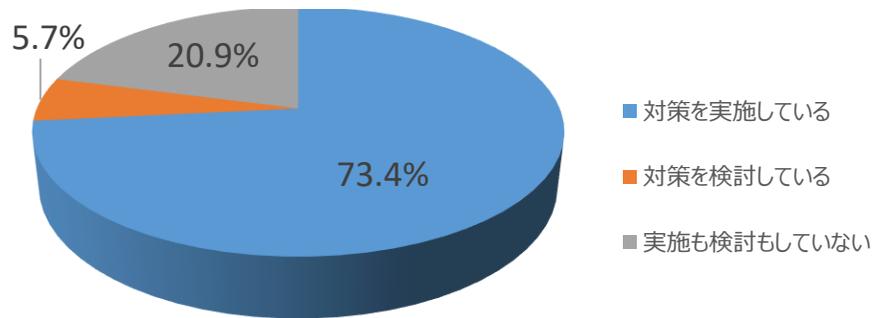
店舗まで500m以上で自動車がない人口の将来推計（65歳以上）

注) 1. 2005年, 2010年は, それぞれ2002, 2007年商業統計の店舗数, それぞれ2005, 2010年国勢調査の人口を用いて推計。
 2. 2025年は, 店舗数は2022年推計値, 人口は2025年推計人口(国立社会保障・人口問題研究所2013)を用いて推計。
 資料) 農林水産政策研究所推計

■対策を必要とする市町村の割合



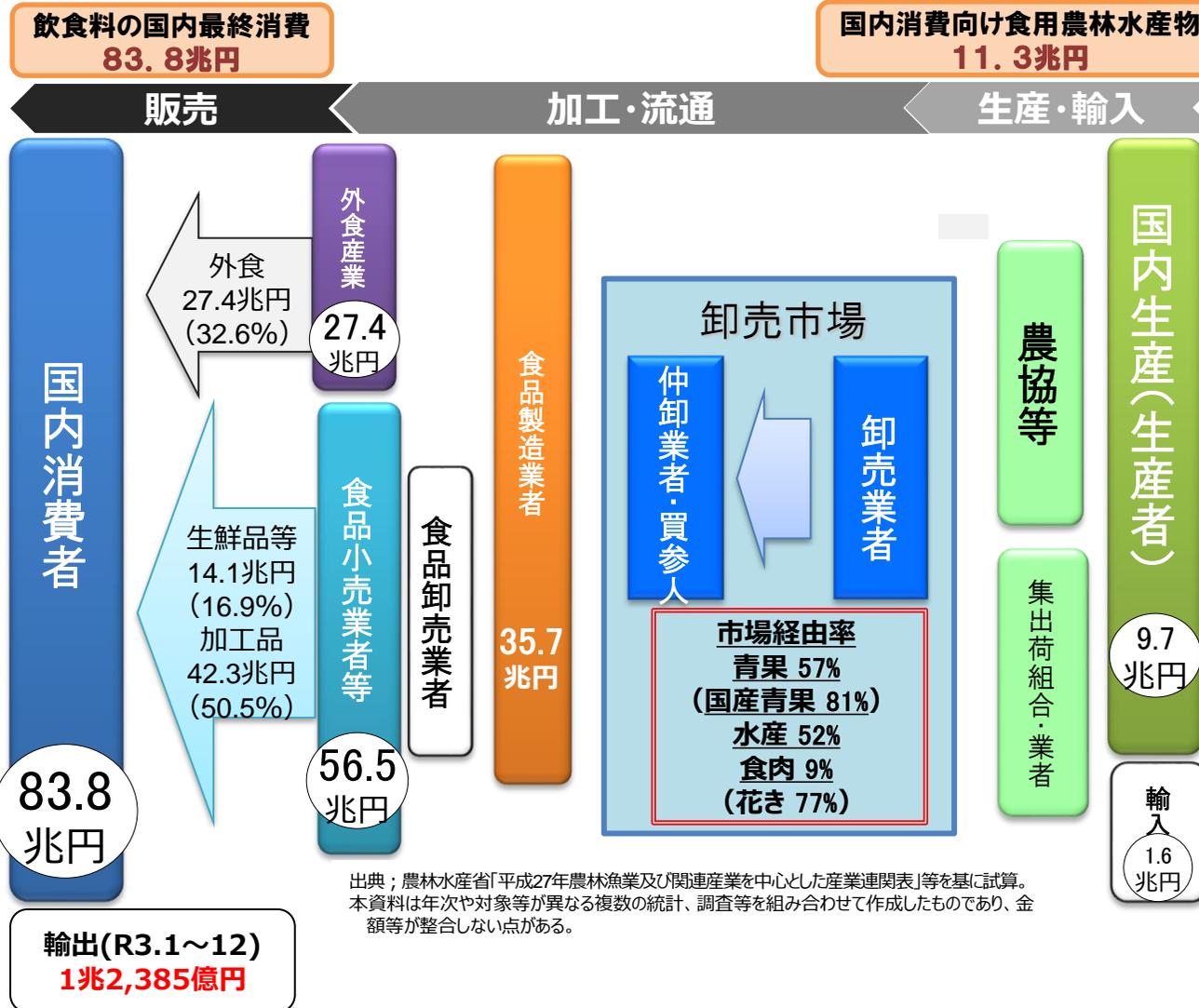
■対策を必要とする市町村の対策の実施状況



資料：農林水産省「食料品アクセス問題に関するアンケート調査」（令和3年10月実施）

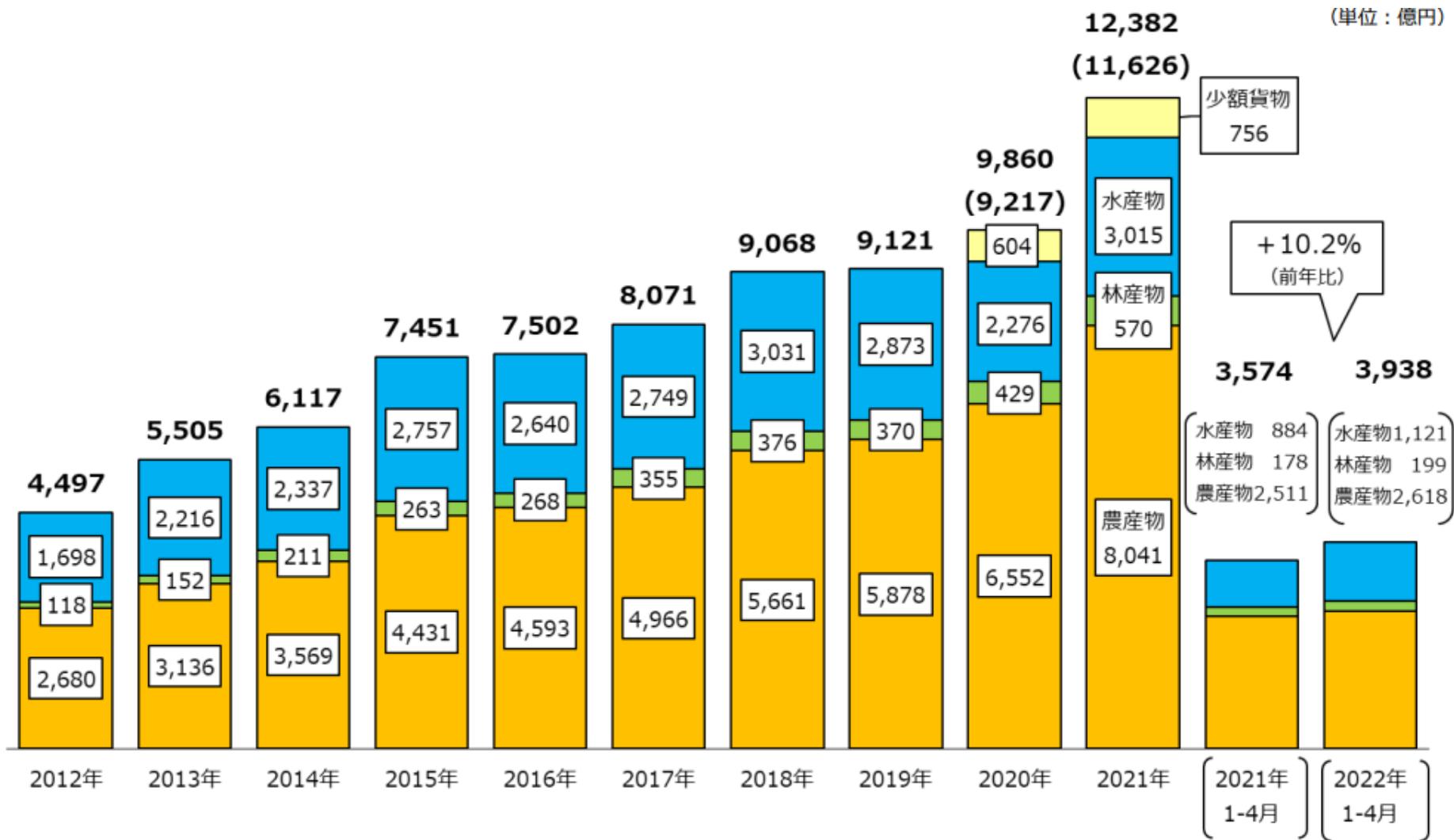
(参考) 食品の流通構造

○ 農林水産物・食品は、主に産地 → 卸売市場 → 製造業者 → 小売業者と多段階に輸送。(数値は平成27年値)



出典；農林水産省「平成27年農林漁業及び関連産業を中心とした産業連関表」等を基に試算。
本資料は年次や対象等が異なる複数の統計、調査等を組み合わせて作成したものであり、金額等が整合しない点がある。

(参考) 農林水産物・食品の輸出実績



※財務省「貿易統計」を基に農林水産省作成
 ※2020年の(9,217)は少額貨物及び木製家具を含まない数値
 2021年の(11,626)は少額貨物を含まない数値