

米（玄米・精米）の物流合理化について

- 全国的にトラックドライバー不足が深刻化する中、重量物である米は、特に敬遠される傾向。産地から最終消費地まで主食である米を確実に届けていくため、玄米・精米物流が直面する課題の解決が必要。
- また、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）が適用されることから、物流を持続可能なものとするため、パレット・フレコン規格の統一化、鉄道貨物などモーダルシフトを推進。

フレコン流通の取組（玄米物流）

- ・フレコンバッグは紙袋に比べて手荷役が少なく、積み降ろし時間が1/2から1/3に短縮されるが、その普及率は4割。



- 農産物検査規格として「推奨フレコンバッグ」の規格を設定（R2.6.30告示改正、R3.6.1施行）



- 「推奨フレコンバッグ」の普及に向けた現地実証を実施
玄米の推奨規格フレコンを活用した物流効率化実証支援（令和2～4年度）

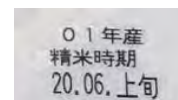
配送リードタイムの改善（精米物流）

- ・各米卸事業者が数多くの種類の商品を、個別に各店舗や各配送センターに向けて納品するため、多頻度・少量配送が常態化。
- ・発注から納品までのリードタイム（発注後〇日）や精米年月日から納品までのリードタイム（精米後〇日）が短い。



- 「精米年月旬（上／中／下旬）」表示の導入
食品表示基準改正（R2.3.27）により、これまでの「精米年月日」表示に加えて「精米年月旬」表示の利用が可能。

旬表示商品の例



- 配送リードタイムの延長等に関する要請文の発出
米卸団体（全農、全米販）が、小売・量販店、中食・外食、生協の団体に対して、配送リードタイムの緩和、年月旬表示の導入、納品条件の明確化等に関する依頼文を発出（R2.3）。
- 輸送効率の改善に向けた共同配送実証を実施
精米安定供給のための物流実態把握及び改善に関する実証事業（令和4年度）

モーダルシフトの取組

- ・全農においては、休日の運休列車を活用し、米などの専用の貨物列車「全農号」を青森→大阪間で運行。
- ・秋田・新潟・金沢などの途中駅で米などを積み込み、西日本・東海地区などの消費地へ輸送。
- ・12ftコンテナ100基分（500トン）の輸送をトラックから切替。