



令和6年11月5日

第1回適正な価格形成に向けた協議会  
米ワーキンググループ

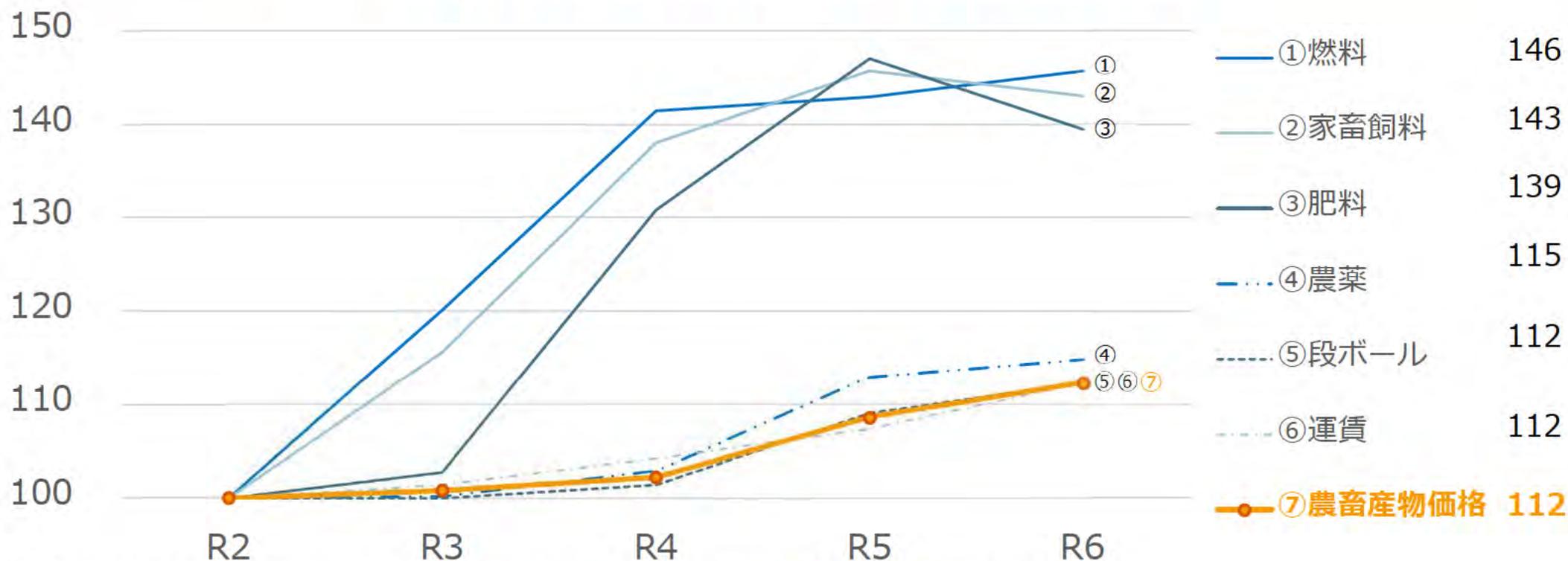
## 国産農畜産物を消費者へ持続的にお届けするために



# 1. 生産・流通費の高止まり

- (1) 農業生産資材価格は、輸入原料価格の影響により大きく上昇した「燃料、家畜飼料、肥料」を中心に、全ての項目で上昇
- (2) 運賃指数は、燃料や人件費の影響により、緩やかな上昇傾向
- (3) 農畜産物価格（農家販売段階）は、令和2年対比で、12%の上昇にとどまる
- (4) 総じて、**農業生産資材の価格上昇に対して、農畜産物価格の上昇は十分ではない**

令和2年を100とした場合の農業物価指数と運賃指数



出典：農水省「農業物価統計」[https://www.maff.go.jp/j/tokei/kouhyou/noubukka/\\_R6.8.30公表分](https://www.maff.go.jp/j/tokei/kouhyou/noubukka/_R6.8.30公表分) ※R6年は8月の数字  
運賃のみ全日本トラック協会「成約運賃指数」

## 2. 生産者数の推移

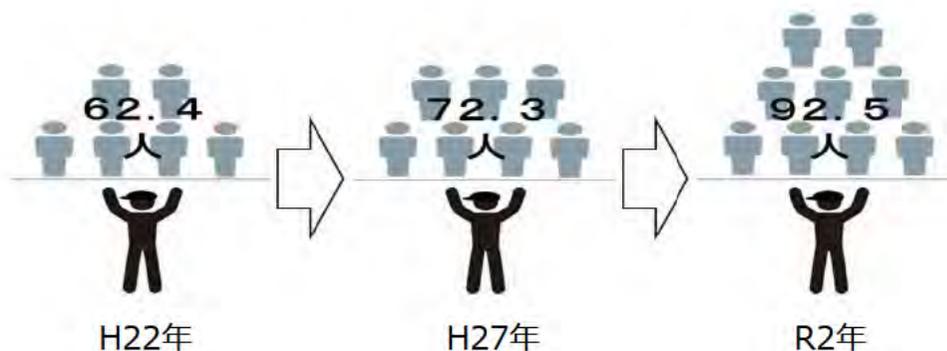
- (1) 基幹的農業従事者は、18年間（平成17年～令和5年）で約100万人減少
- (2) 日本の総人口を基幹的農業従事者で割り返すと、基幹的農業従事者1人で支える日本人口は、2022年の62.4人から令和2年には92.5人となっており、基幹的農業従事者が支えなければならぬ日本人口は増加傾向

基幹的農業従事者数の推移



日本人口と基幹的農業従事者の推移

1人の基幹的農業従事者でどれくらいの日本人口を支えるか



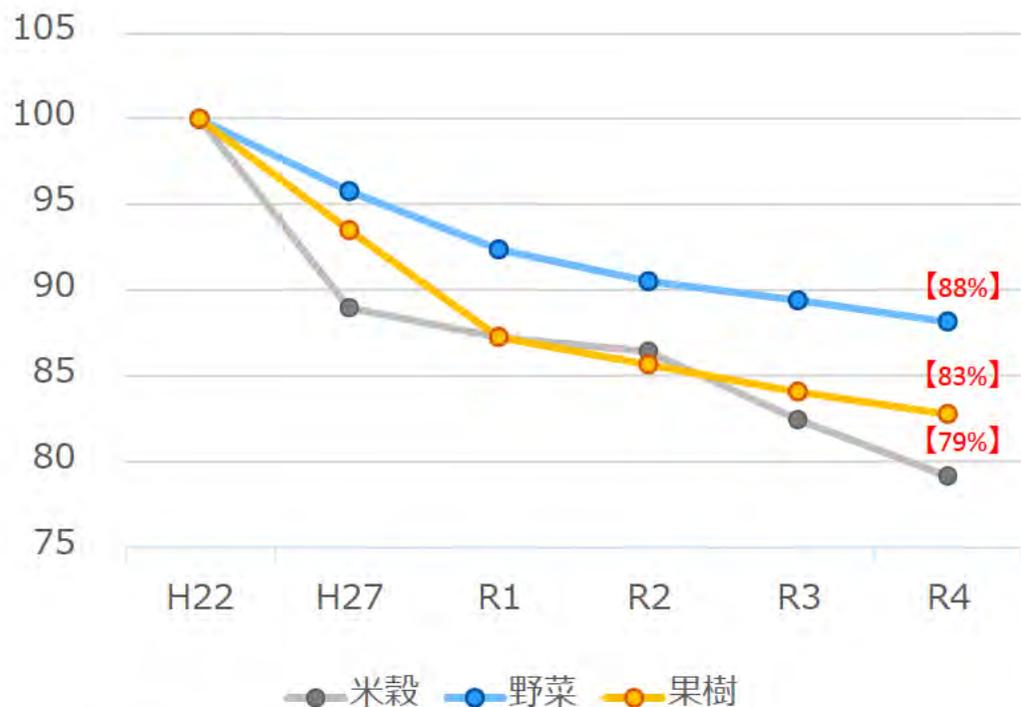
(出典) 農林水産省「農林業センサス」、「2010年世界農林業センサス」(組替集計)、総務省「人口推計(R5年10月1日)」より作成

(出典) 農林水産省「農業経営をめぐる情勢について」をもとに作成

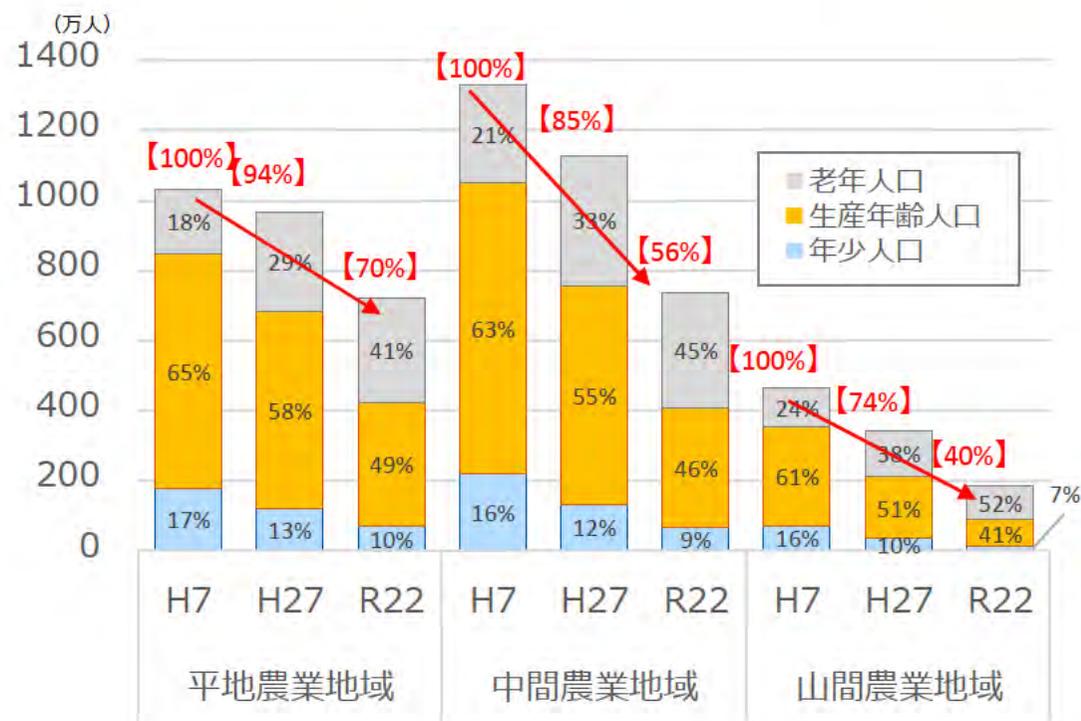
### 3. 耕作面積の減少・生産地の人口減少

- (1) 耕作面積は、米穀を中心に減少傾向にあり、直近10年超で全体で△19%となっている
- (2) 日本の農業生産は、**中山間地域（中間農業地域と山間農業地域）が約4割を占めるが、特に中山間地域は人口減少・高齢化が進展する事が予測される**
- (3) 今後、**更に中山間地を中心に生産面積の減少が予測され、安定供給が危ぶまれる**

平成22年を100とした場合の  
耕作面積の指数



地域類型別の人口構成の推移



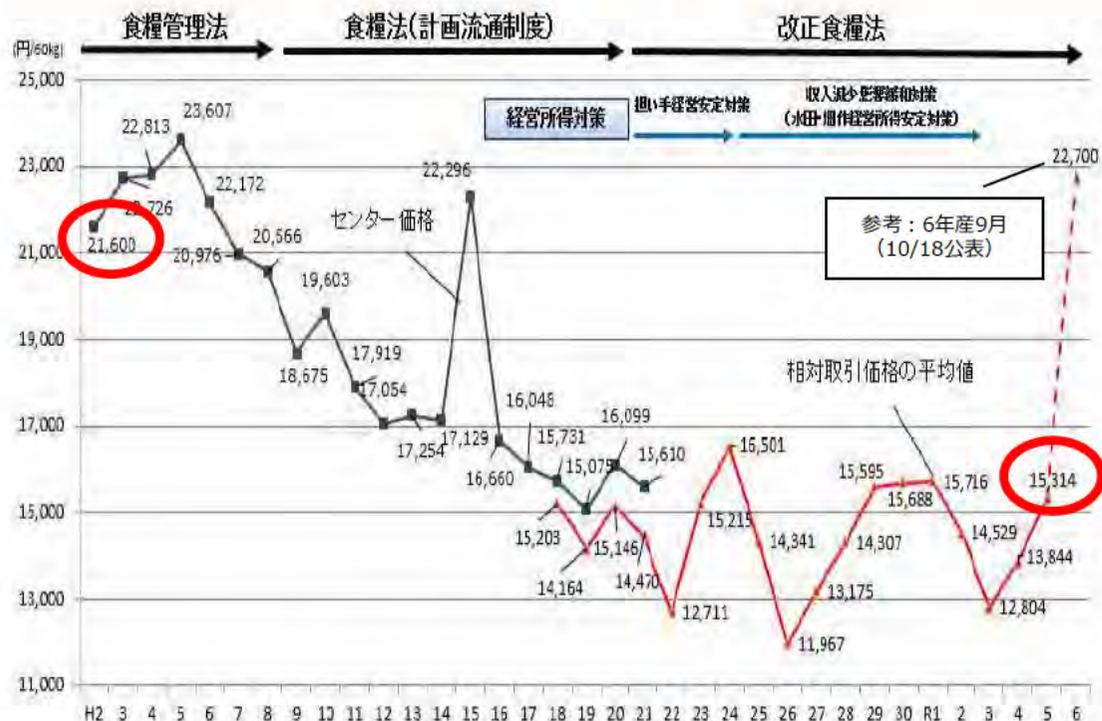
出典：農水省「作物統計調査」

出典：農林水産省第8回基本法検証部会提出資料「食料・農業・農村をめぐる情勢の変化（農村の振興）」令和5年1月

## 4. 米価とその他物価の推移比較

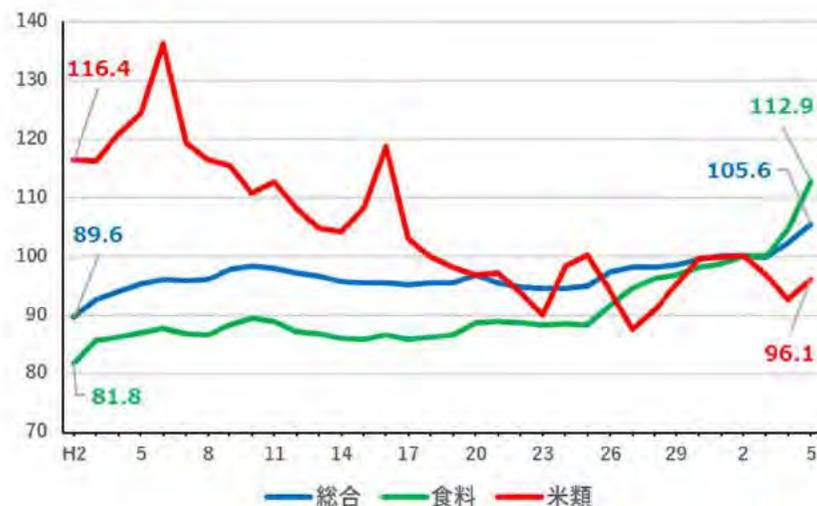
- (1) 米の販売価格は長期的に低下傾向で推移しており、平成2年産21,600円/60kgに対して令和5年産では15,314円/60kgまで低下（参考：令和6年産9月公表価格は22,700円/60kg）
- (2) 消費者物価指数は平成2年から令和5年にかけて、総合で1.18倍、食料で1.38倍と上昇する一方で、米類は0.83倍と低下

### —— 長期的な米価の推移 ——



(出典) 農林水産省「米の相対取引価格」および(公社)米穀安定供給確保支援機構「米の入札取引に関する情報」をもとに作成

### —— 消費者物価指数 (令和2年基準) の推移 ——



	総合	食料	米類
平成2年	89.6	81.8	116.4
令和5年	105.6	112.9	96.1
変動率	<b>1.18</b>	<b>1.38</b>	<b>0.83</b>

(出典) 総務省統計局「消費者物価指数」をもとに作成

## 5. 生産地から消費地への「運べないリスク」の深刻化

- (1) トラックドライバーの不足と高齢化に加えて、令和6年度からの「時間外労働の上限規制の適用」に伴い、運賃が上昇。さらに、**主産地である北海道、東北や九州といった遠隔産地を中心に「運べないリスク」が深刻化**
- (2) 「運べないリスク」への対応策として、長距離輸送から中継輸送（中継拠点での積み替えや、ドライバーの交代）への切り替えやパレット輸送の拡大等、物流業務の適正化・効率化に向けた様々な取り組みをすすめているが、その対応にコスト増嵩も生じている状況

— 各地から東京までの距離とトラック輸送時間 —

——— 長時間労働の上限規制・改善基準告示 ———



トラック運転手の  
深刻な担い手不足

長時間労働の上限規制  
改善基準告示

労働基準法では、残業時間、拘束時間、運転時間等の基準を定めている。

年間労働時間が  
約2割長い

長時間労働

年間所得額が  
約1割低い

低賃金

平均年齢が  
3～6歳程高い

高齢化



令和6年4月から

年間の 時間外労働	最大 960時間
1日の 拘束時間	原則13時間以内 最大でも15時間
1日の 運転時間	運転時間は2日平均で 1日あたり9時間以内

（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」

（出典）JA全中・JA全農作成「JAのための物流改善にかかる手引き」

## 6. JAグループ・全農が取り組むコスト低減・生産性向上対策①

全農は生産現場におけるコスト低減・生産性向上にむけて、様々な対策に取り組んでいます

○スマート農業導入による人手不足への対応と生産性向上

(1) ドローン、自動運転技術等の提案により、生産者の労力軽減や効率化に寄与 (画像①②)

(2) 圃場情報のデジタル化による営農管理 (Z-GIS) と衛星画像から解析したマップ機能により生育状態を把握 (ザルビオフィールドマネージャー) し、肥料や農薬のより効率的な散布を実現 (画像③④)

○土壌診断による適正施肥と国内肥料資源利用

(1) 全農広域土壌診断システムを活用した土壌診断の実施 (画像①②)

(2) 分析結果に基づいた適正施肥により、収量・品質の安定化と施肥コストの低減化に寄与

(3) 国内肥料資源の活用により、海外原料への依存度を低下 (画像③)



## 6. JAグループ・全農が取り組むコスト低減・生産性向上対策②

### ○物流効率化による「運べないリスク」への対応

- (1) 貨車・船舶を利用したモーダルシフトの推進による長距離輸送への対応や、全農統一フレコンの導入により手荷役作業を削減（画像①②）
- (2) 輸送車両変更の起点となる中継拠点の整備による2024年問題に対応した長距離輸送、広域集出荷施設の整備によるJA間での共同輸送による物流効率化を实践（画像③④）

### ○労働力不足に対する対応

- (1) パートナー企業との連携や農福連携を通じて、収穫作業や出荷調整など繁忙期に必要な人材を確保し農作業を請け負う仕組みを全国に展開（画像①②）
- (2) 研究機関や農機メーカーなどと連携し、作業機や収穫機などを活用した機械化栽培体系を全国に普及・展開（画像③④）



# 7. 全農が取り組む理解醸成活動

全農は消費者の適正な価格形成への理解醸成と、  
 国産農畜産物の消費拡大につながる広報活動にも取り組んでいます

## ○消費者向けメッセージの発信（R6年11月～）

生産コストに見合った適正な価格の実現にむけて消費者へ「国産を選んで、持続可能な価格を考えることが未来に繋がる」というキーメッセージを発信

## ○「適正価格への理解醸成」・「消費拡大」活動の全国展開

適正価格の実現に向けた広報活動について、各地イベントや広告掲載等により、全国で実施（画像①②）

また、国産農畜産物の消費拡大については、各事業・各都府県単位で様々な媒体や企画により展開（画像③④）





**ZEN-NOH**