

# 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 7 年 1 0 月

農林水産省

# 目次

|                      |     |                                |     |
|----------------------|-----|--------------------------------|-----|
| 1. 我が国の食品流通の全体像      | … 3 | ④物流情報標準ガイドラインの全体像              | …18 |
| （1）食品流通の構造           | … 4 | ⑤パレット標準化推進分科会                  | …19 |
| （2）卸売市場の役割と機能        | … 5 | ⑥モーダルシフト推進・標準化分科会              | …21 |
| （3）農産物・食品の物流の特徴      | … 6 | （2）物流革新に向けた政策パッケージ             | …22 |
|                      |     | ①物流革新に向けた政策パッケージの概要            | …23 |
| 2. 我が国の物流の現状と課題      | … 7 | ②農産物・食品等分野における「自主行動計画」の策定状況    | …24 |
| （1）トラック運送事業を取り巻く動向   | … 8 | ③標準的な運賃等の見直し                   | …25 |
| （2）トラック輸送の担い手の推移     | … 9 | ④「トラック・物流Gメン」への改組と体制の拡充        | …26 |
| （3）物流の2024年問題        | …10 | ⑤規制措置の法制化                      | …27 |
| （4）物流の小口多頻度化、積載効率の動向 | …11 | ⑥下請法の改正による荷主・物流事業者間の問題への機動的な対応 | …31 |
| （5）物流コストの動向          | …12 | （3）2030年度に向けた政府の中長期計画          | …32 |
| 3. 物流に関する政府全体の取組     | …13 |                                |     |
| （1）総合物流施策大綱          | …14 |                                |     |
| ①総合物流施策大綱の概要         | …15 | 4. 加工食品分野の物流効化に向けた取組           | …36 |
| ②物流標準化               | …16 |                                |     |
| ③官民物流標準化懇談会          | …17 |                                |     |

# 目次

|                      |     |                                    |      |
|----------------------|-----|------------------------------------|------|
| 5. 農林水産品の物流効率化に向けた取組 | …42 | (1) 輸出物流                           | …100 |
| (1) 総論               | …43 | (2) 食品アクセス（物理的アクセス）                | …106 |
| (2) 標準化ガイドラインの策定     | …46 | (3) 食品等流通調査                        | …117 |
| ①青果物標準化ガイドライン        | …47 | ①令和6年度食品流通調査                       | …118 |
| ②花き標準化ガイドライン         | …48 | ②生鮮食料品等の適正化ガイドライン                  | …127 |
| ③水産物標準化ガイドライン        | …49 | (4) 福島県の農林水産業再生に向けた<br>流通・販売段階での取組 | …136 |
| (3) 各論               | …50 |                                    |      |
| ①パレット化               | …51 | 8. 参考資料                            | …142 |
| ②デジタル化               | …56 | (1) 食品流通関係予算                       | …143 |
| ③モーダルシフト             | …64 | (2) 融資・制度                          | …151 |
| ④中継輸送                | …66 | (3) 食流法の概要、卸売市場法の概要                | …156 |
| (4) 農林水産省物流対策本部      |     | (4) 食流法の基本方針の概要、<br>卸売市場法の基本方針の概要  | …162 |
| ・官民合同タスクフォースの設置      | …71 | (5) 最近の閣議決定文書等における<br>食品流通関連の記術    | …165 |
| 6. 卸売市場について          | …74 |                                    |      |
| 7. 食品流通に関するその他のトピックス | …99 |                                    |      |

# 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3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。

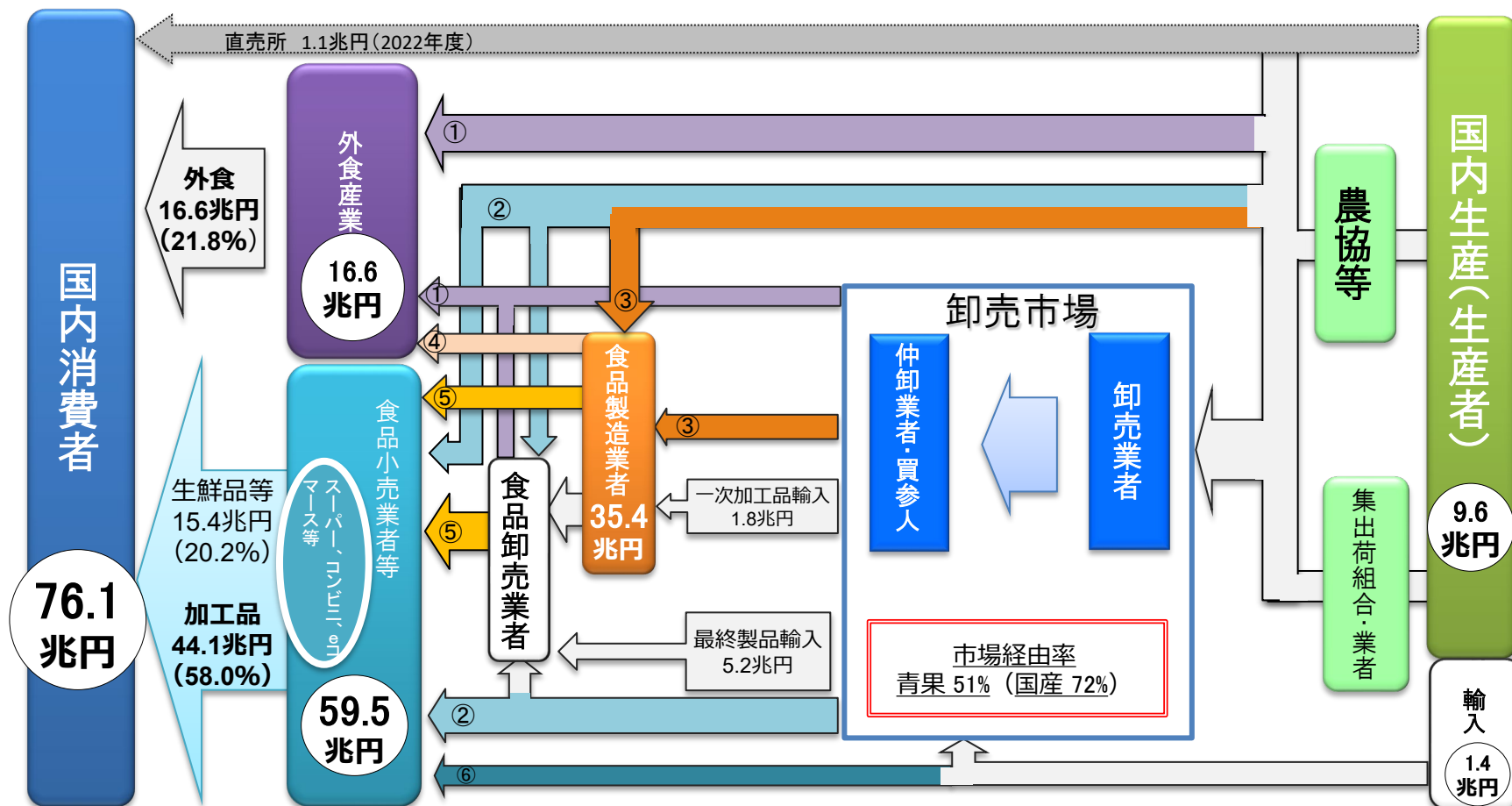
飲食料の国内最終消費  
76.1兆円

国内消費向け食用農林水産物  
10.9兆円

販売

加工・流通

生産・輸入



輸出(R6.1~12)  
1兆5,071億円

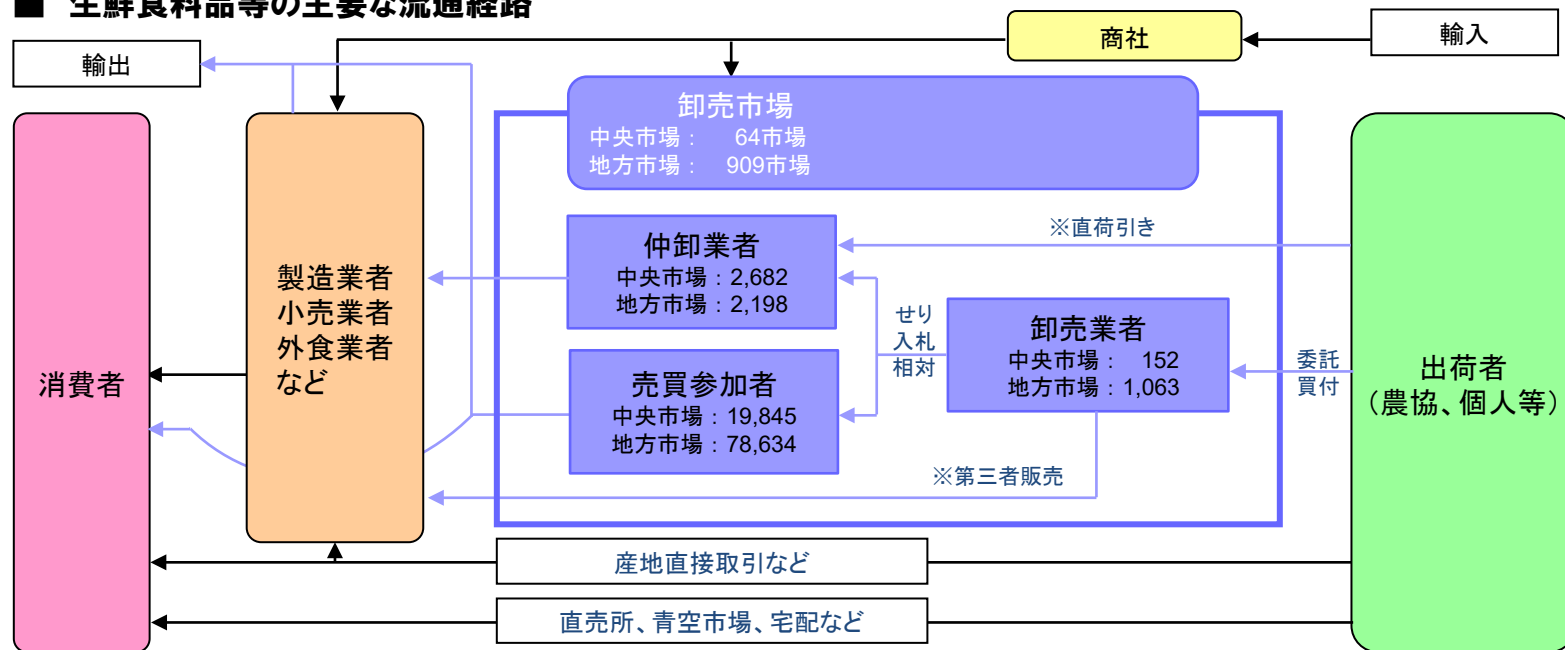
出典：農林水産省「令和2年農林漁業及び関連産業を中心とした産業連関表」、  
政府統計（e-Stat）6次産業化総合調査（令和4年度）等を基に試算。  
複数の統計、調査等を組み合わせて作成しているため、金額等が整合しない点がある  
※産業連関表には直売所も「食品小売業等」に含まれるため、直売所は点線としている。

- ① 1.4兆円
- ② 3.4兆円
- ③ 6.6兆円
- ④ 2.8兆円
- ⑤ 31.5兆円
- ⑥ 0.4兆円

# ○ 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。  
(中央市場の市場数及び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

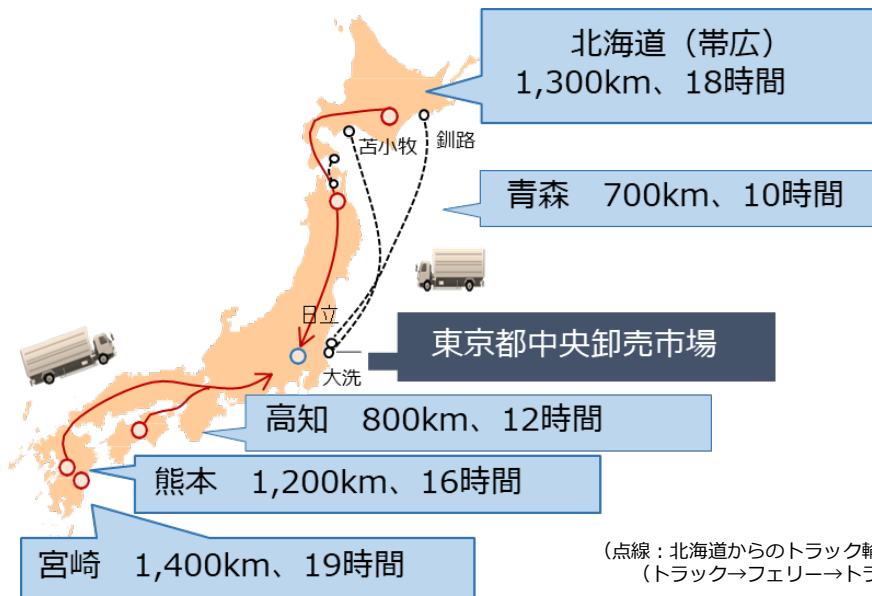
需給に係る情報を収集し、川上・川下それぞれに伝達

# ○ 農産物・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大きい品目。

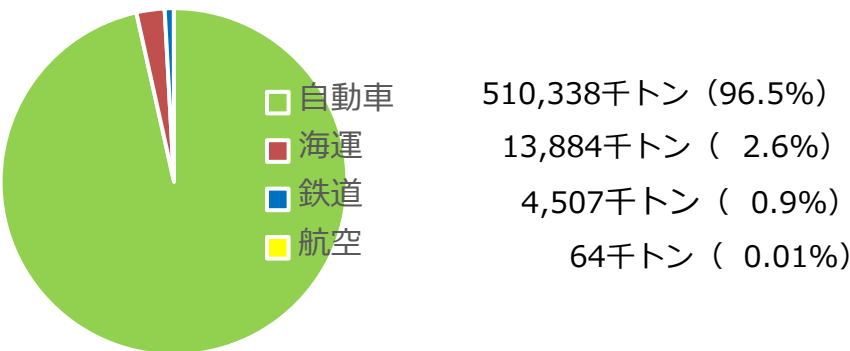
- 農産物・食品流通は、トラックによる輸送が96.5%。
- 特に、生鮮食品の輸送では、次のような特徴。
  - ① 産地が消費地から遠く、長距離輸送が多い。
  - ② 品質管理が厳しいこと、ロットが直前まで決まらないこと等により、運行管理が難しい。
  - ③ 出荷量が直前まで決まらないこと、市場や物流センターでの荷降ろし時間が集中することにより、待ち時間が長い。
  - ④ 手積み、手降ろし等の手荷役作業が多い。
- 輸送費の引上げだけでなく、取扱いを敬遠される事例が出てきている。

【各地から東京までの距離とトラック輸送時間】



出典：農林水産省調べ

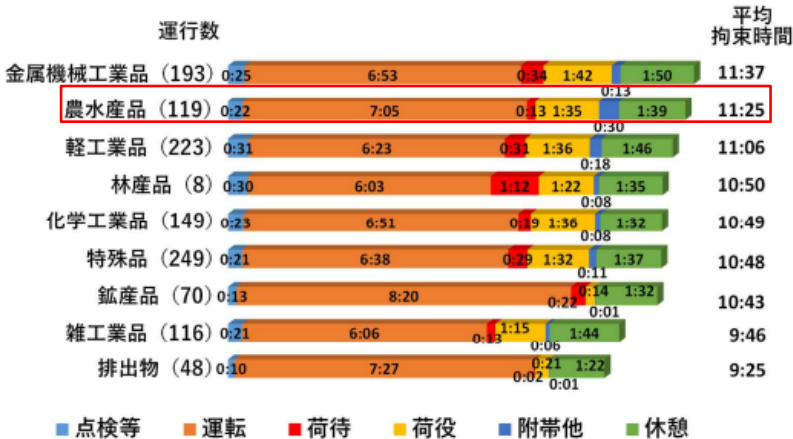
【食品流通のモード別輸送形態】



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（2022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。

【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）」

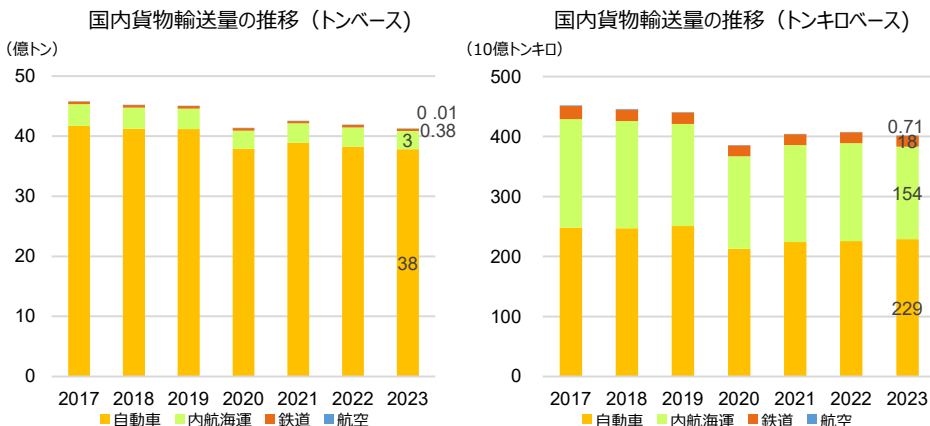
## 2. 我が国の物流の現状と課題

---

# 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

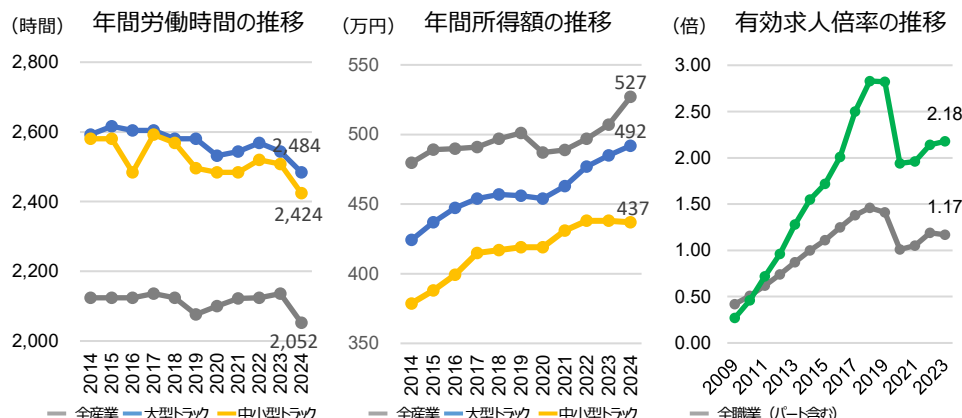
- 国内貨物のモード別輸送量は、**トンベースで自動車**が9割超、**トンキロベースで自動車**が約5割、**内航海運**が約4割、**鉄道**が5%程度。



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

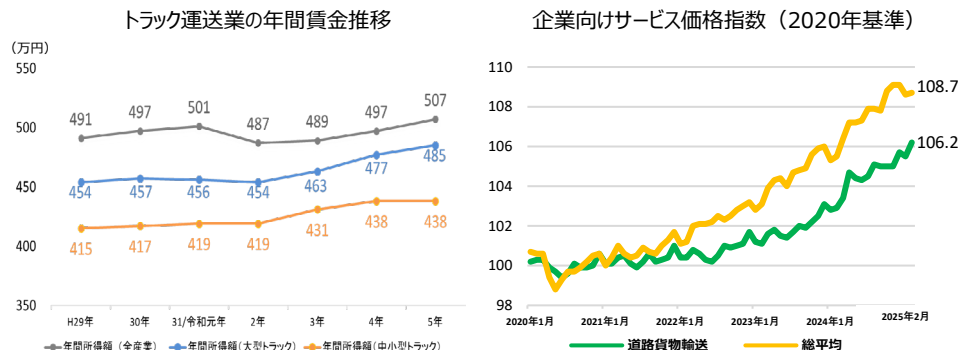
- トラック運送事業は、全職業平均より**労働時間が長く**、**所得が少ない**。
- トラックドライバーの**有効求人倍率**は、全職業平均より約**2倍高い**。



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 <b>トラック運送</b> | <b>34.4%</b> |
| 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）

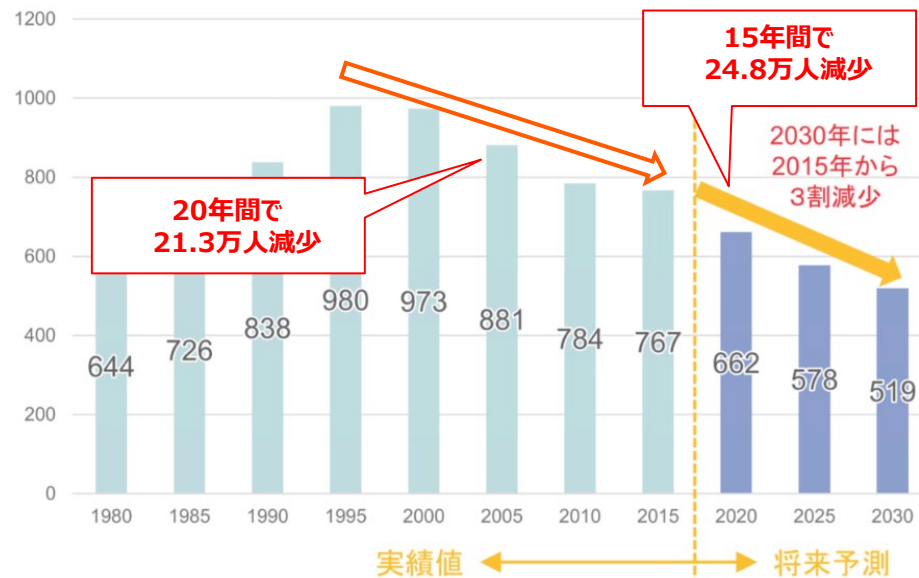
| 価格転嫁              | コスト増に対する転嫁率  |
|-------------------|--------------|
| 全体                | 49.7%        |
| 1位 化学             | 61.9%        |
| 2位 飲食             | 59.0%        |
| 3位 造船             | 57.0%        |
| 25位 運輸郵便（トラック除く）  | 45.5%        |
| 26位 農業・林業         | 41.2%        |
| 27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 <b>トラック運送</b> | <b>29.5%</b> |

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

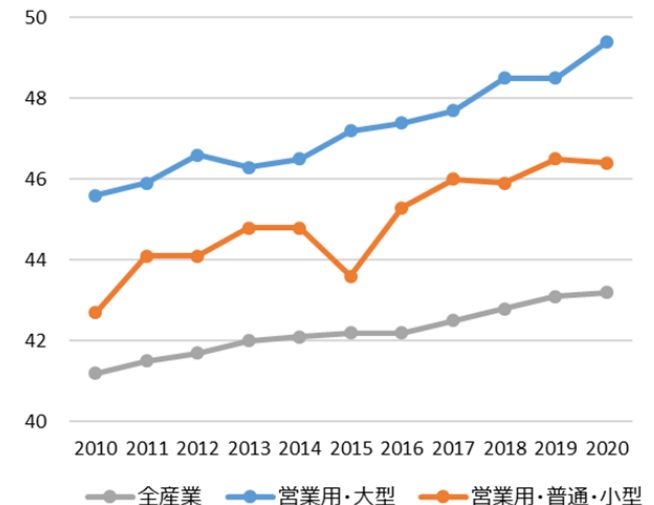
# ○ トラック輸送の担い手数の推移

- 我が国の生産年齢人口は中長期的に減少傾向にあり、65歳以上の人口が増加していく。
- トラックドライバーについては、労働環境（労働時間、業務負荷等）から人材確保が容易ではなく、全産業に比して、平均年齢が3～6歳程度高い。
- また、道路貨物運送業は65歳以上の就業者の割合も少ない業種となっており、**対策を講じなければ、担い手の減少が急速に進んでいくおそれがある。**

## 道路貨物運送業の運転従事者数の推移



## トラックドライバーの平均年齢の推移



「賃金構造基本統計調査」より経済産業省作成  
令和2年に調査項目及び調査方法の見直しが行われたため、令和元以前については、「令和2年調査と同じ推計方法を用いた過去分の集計」を用いた。

# ○ 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※**が起る試算（**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※**が懸念される。

※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） |
| <b>2024年 14.2%（4.0億トン）</b>     |
| <b>2030年 34.1%（9.4億トン）</b>     |

### ○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  | <b>32.5%</b> |
| 紙・パルプ（製造業）  | <b>12.1%</b> |
| 建設業、建材（製造業） | <b>10.1%</b> |
| 飲料・食料品（製造業） | <b>9.4%</b>  |

### ○地域別（抜粋）

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

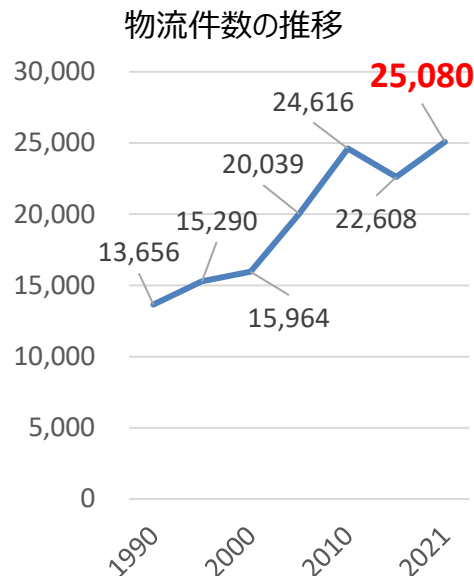
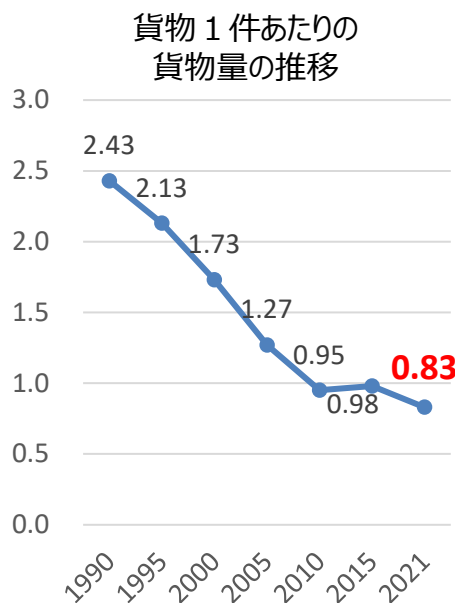


# ○ 物流の小口多頻度化、積載効率の動向

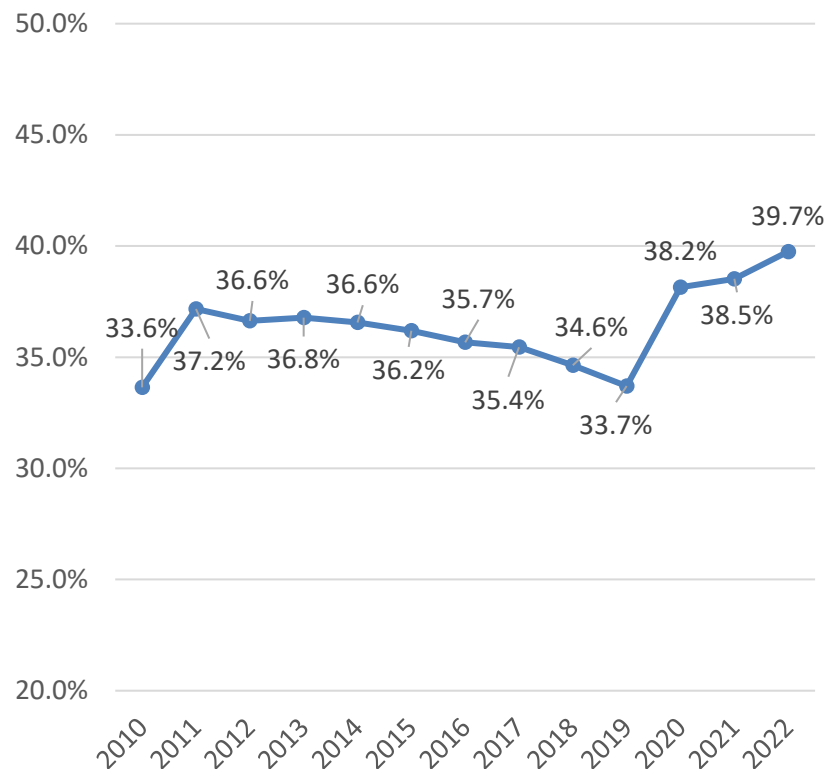
- 貨物 1 件あたりの貨物量が直近の30年で約 3 分の 1 まで減少する一方、物流件数はほぼ倍増しており、**物流の小口・多頻度化が急速に進行**している。
- また、2010年度以降、貨物自動車の**積載効率は40%以下**の低い水準で推移している。

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 | <b>0.83トン/件</b> |
| 物流件数の推移<br>(3日間調査) | 13,656件  | 22,608件  | <b>25,080件</b>  |



貨物自動車の積載効率の推移



- 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。

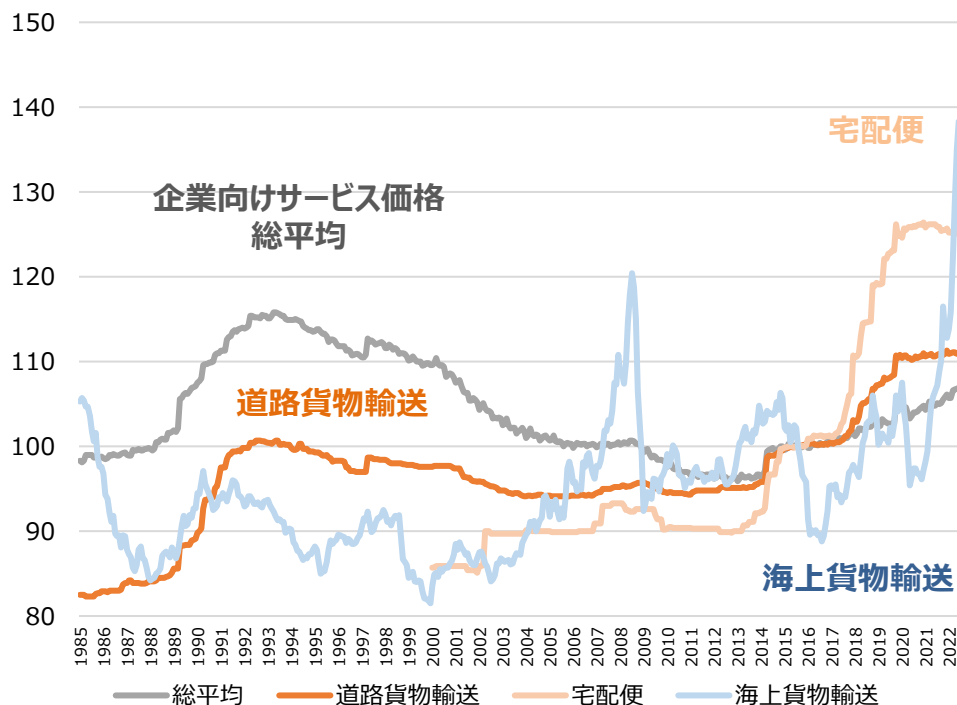
出典:国土交通省「全国貨物全流動調査（物流センサス）」より作成



# ○ 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

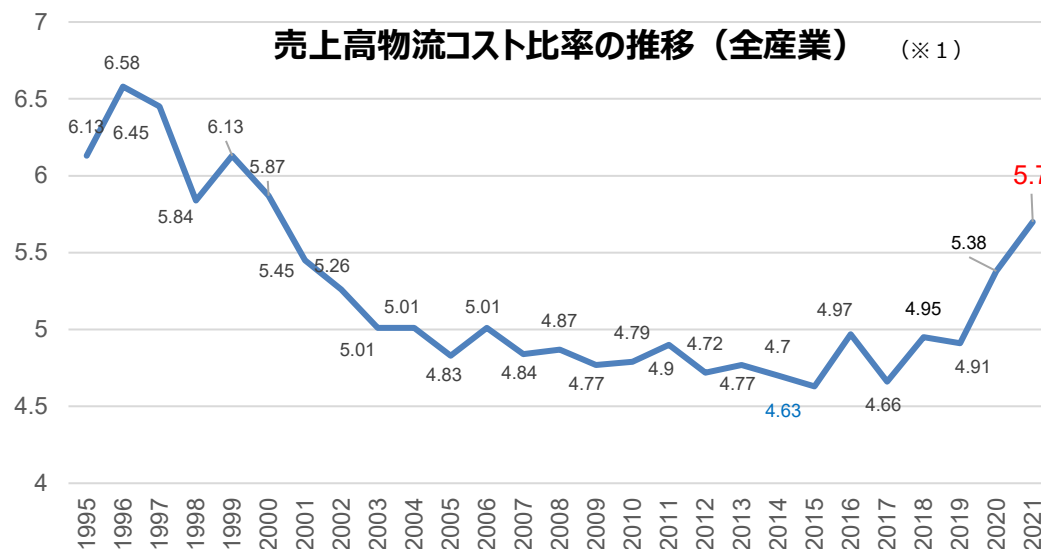


（出典）日本銀行「企業向けサービス価格指数（2015年基準）」より経済産業省作成

売上高物流コスト比率の動き

|                         | 平成7年度   | 平成27年度             | 令和3年度          |
|-------------------------|---------|--------------------|----------------|
| 売上高物流コスト比率<br>（全業種）（※1） | 6.13%   | 4.63%<br><0.76倍>   | <b>5.70%</b>   |
| 名目国内総生産<br>（GDP）（※2）    | 516.7兆円 | 532.1兆円<br><1.03倍> | <b>541.8兆円</b> |

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）」

# 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

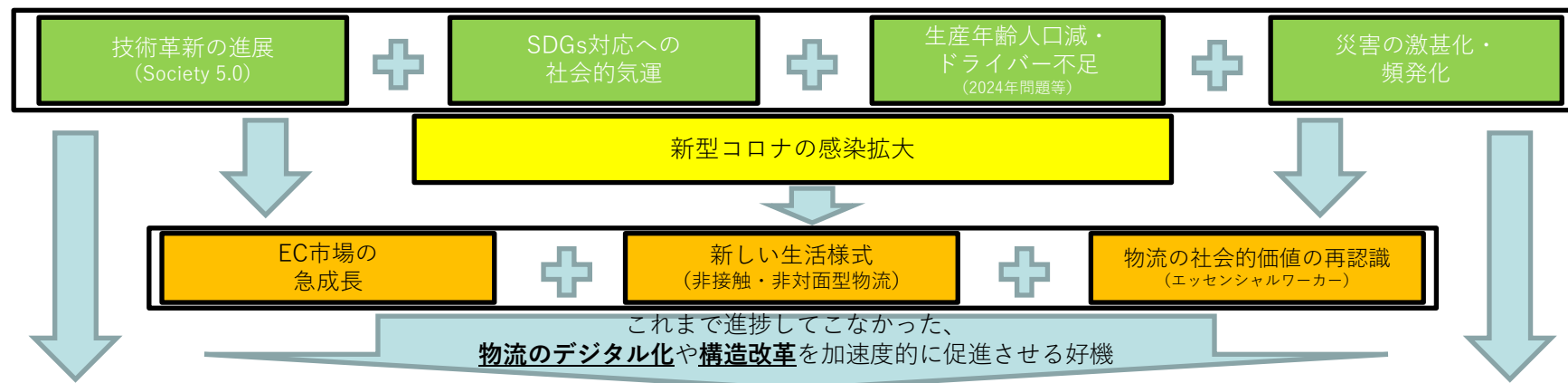
---

### (1) 総合物流施策大綱 (2021年度～2025年度)



# 総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）の概要

出典；「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）概要」



新型コロナ流行による社会の劇的な変化もあいまって、我が国の物流が直面する課題は先鋭化・鮮明化

①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)

- (1) 物流デジタル化の強力な推進
- (2) 労働力不足や非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の取組の推進
- (3) 物流標準化の取組の加速
- (4) 物流・商流データ基盤等
- (5) 高度物流人材の育成・確保

③強靱で持続可能な物流ネットワークの構築 (強くてしなやかな物流)

- (1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築
- (2) 我が国産業の国際競争力や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築
- (3) 地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築(カーボンニュートラルの実現等)

②労働力不足対策と物流構造改革の推進 (担い手にやさしい物流)

- (1) トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備
- (2) 内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組の推進
- (3) 労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進
- (4) 農林水産物・食品等の流通合理化
- (5) 過疎地域におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保
- (6) 新たな労働力の確保に向けた対策
- (7) 物流に関する広報の強化

# ○ 物流標準化

## 施策の背景・経緯

- 少子高齢化をはじめ、社会構造が変化していく中において、我が国の競争力を強化し持続的な成長を図るためには、経済活動と国民生活を支える社会インフラたる物流の生産性向上と、その機能の発揮が必要不可欠。特に、物流の効率化に向けた荷主・物流事業者等の関係者の連携・協働を円滑化するための環境整備として、共同化・自動化・データ化等の前提となるソフト面及びハード面の標準化が必要。
- 上記の問題意識から、令和元年度、物流効率化に向け意欲的な取組が進められ改善の幅が顕著である加工食品分野における物流標準化について議論を進め、アクションプランがとりまとめられた（令和2年3月）。また、この加工食品分野におけるアクションプランの実現に向けて、官民ともに取り組むとともに、進捗をフォローアップし、他分野への情報共有や横展開を図るため、フォローアップ会が実施された（令和3年6月）。
- 令和3年6月、新しい総合物流施策大綱において物流DXや物流標準化取り組むべき大きな柱のひとつとして提言され、産学官連携の下、長期的視点で物流標準化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。
- 青果物流通標準化検討会、紙加工品（衛生用品分野）物流研究会など、分野別の標準化検討も広がっている。

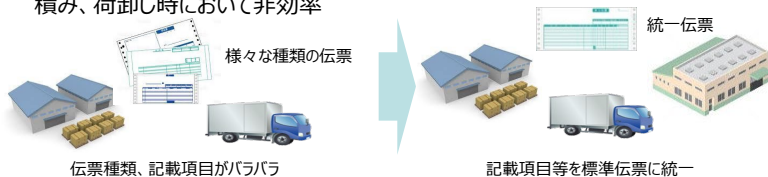
## 今後の予定

- 引き続き加工食品及びそれ以外の各分野における課題を整理し、業種分野ごとの標準化の取組を推進していくとともに、サプライチェーン上の様々な事業者の参画を得つつ、官民協働して、業界及び業種横断的な物流標準化に向けた検討を進める。

## ソフト面（データ・システム仕様）、ハード面（パレット等の資機材）における標準化項目・事例

### 伝票の標準化

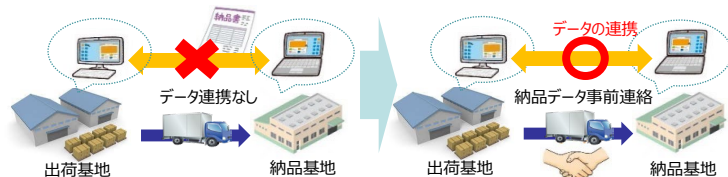
- 荷主等の事業者ごとに伝票がバラバラであり、記載項目も異なるため、荷積み、荷卸し時において非効率



検品・事務作業の効率化

### 受け渡しデータの標準化

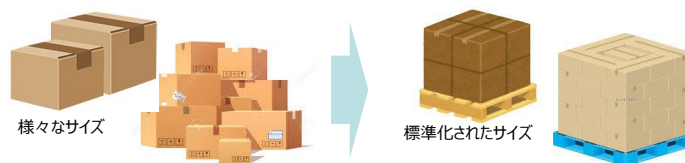
- 物流事業者と着荷主の間などで商品データが標準化された仕様で共有されていないことから納品時の賞味期限確認等の検品において非効率



検品・荷卸し作業の効率化

### 外装の標準化

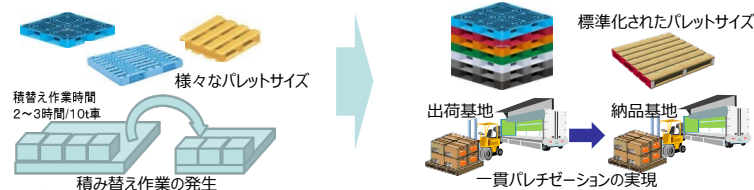
- 様々な商品サイズ・形状により、パレット等への積載効率が低下するなど非効率



荷役作業の効率化、積載効率、保管効率の向上

### パレットの標準化

- 様々なパレットサイズにより、積替え作業の発生や積載効率が低下するなど非効率



荷役作業の効率化、トラックへの積載効率の向上

# ○ 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和取組を呼び掛け。
- ・「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」最終取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<br>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しにくく、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、入在庫、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、貨物の出荷時には約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<br>(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<br>(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、<br>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。<br>※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、費用負担 | 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。<br>※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

- ・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<br>荷主                  | (1)標準仕様パレットの活用推進                   |        |        |        |               | ★ ゴール目標                  |
|                           | (2)標準仕様パレットの活用提案への真摯な協議応諾          |        |        |        |               | 〰 2030年度以降も検討すべき事項       |
|                           | (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、<br>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<br>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  |        |        |        |               | ★ 共同プラットフォームの社会実装        |
| 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                      |        |        |        |               | … 標準仕様パレットの追加調達に係る推進策    |
|                           | 共同プラットフォームに向けた推進策                  |        |        |        |               | … 共同プラットフォームの利用拡大に向けた推進策 |
|                           | 標準仕様パレットに係る情報発信                    |        |        |        |               | 〰                        |

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%<br>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%<br>9pt増          | 85%以上          |
| レンタルパレット保有数量               | 2,650万枚<br>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<br>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<br>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。

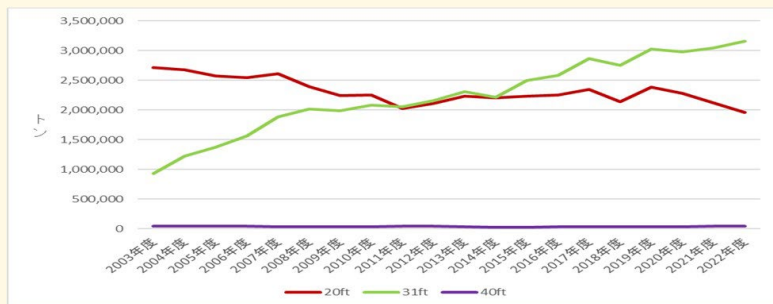
<参考：500km以上の輸送分担率の現状>

| 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<br>(1.7%)<br><トラック約3万台分> | 1億3600万トン<br>(3.4%)<br><トラック約6万台分> |
|                                           | 鉄道（コンテナ貨物）        | 1800万トン<br>(0.4%)                | 3600万トン<br>(0.8%)                  |
|                                           | 内航海運（フェリー・RORO船等） | 5000万トン<br>(1.3%)                | 1億トン<br>(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（素案）（令和6年10月）

- ・以下について取りまとめに向けて検討中。
- 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

---

### (2) 政策パッケージ (2023年6月)

# ○ 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

## ○ 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7年3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<br>(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、あきた農業協同組合、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、鹿本農業協同組合、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き生産協会                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 食品製造業<br>(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、キューピー株式会社、日清オイログループ株式会社、株式会社日清製粉ウェルナ、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、日清オイログループ株式会社、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、麒麟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、麒麟ビール株式会社、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、ダイトードリンク株式会社、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<br>(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<br>(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）



# ○ 標準的な運賃等の見直し（令和6年3月）

- 検討会での議論を踏まえ、①荷主等への適正な転嫁、②多重下請構造の是正等、③多様な運賃・料金 設定等の提言をとりまとめ（令和5年12月15日）、運輸審議会への諮問等を経て告示（令和6年3月22日）

## 1. 荷主等への適正な転嫁

### ＜運賃水準の引上げ幅を提示＞

- 運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの**燃料費を120円**に変更し、**燃料サーチャージも120円**を基準価格に設定【運賃】

### ＜荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示＞

- 現行の待機時間料に加え、**公共工事設計労務単価表**を参考に、荷役作業ごとの「**積込料・取卸料**」を加算【運賃】

|         |         |        |        |
|---------|---------|--------|--------|
| 待機時間料   | →       | 1,760円 |        |
| 積込料・取卸料 | 機械荷役の場合 | →      | 2,180円 |
|         | 手荷役の場合  | →      | 2,100円 |

※金額はいずれも中型車（4クラス）の場合の30分あたり単価

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離し、荷主から対価を収受**する旨を明記【約款】
- 「**有料道路利用料**」を個別に明記するとともに、「運送申込書／引受書」の雛形にも明記【運賃】【約款】

## 2. 多重下請構造の是正等

### ＜「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等＞

- 「**下請け手数料**」（運賃の**10%**を別に収受）を**設定**【運賃】
- 元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**することを明記【約款】

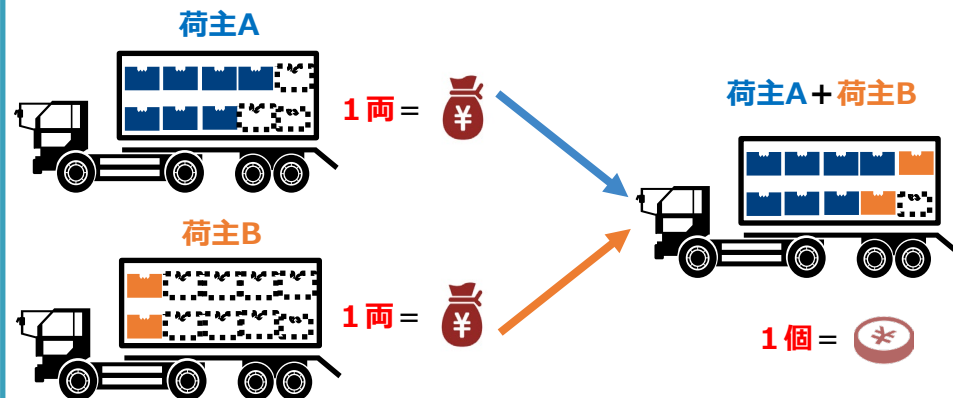
### ＜契約条件の明確化＞

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した**電子書面（運送申込書／引受書）を交付**することを明記【約款】

## 3. 多様な運賃・料金設定等

### ＜「個建運賃」の設定等＞

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の「**速達割増**」（逆にリードタイムを長く設定した場合の**割引**）や、**有料道路を利用しない**ことによるドライバーの運転の長時間化を考慮した**割増**を設定【運賃】

### ＜その他＞

- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増**を追加【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能とする**【約款】

## ○ 「トラック・物流Gメン」への改組と体制の拡充（令和6年11月）

- 令和5年7月に発足したトラックGメンは、これまでに荷主等に対して1,000件超の是正指導を行うなど、**着実に成果**を挙げてきている。
- 他方で、荷待ち時間の削減などにあたり、倉庫業者の取組みは寄託者である発・着荷主の協力が必須であり、サプライチェーン全体の取引環境を適正化するために**倉庫業者からの意見聴取や情報収集**も必要な状況。
- また、荷主による買いたたきや価格転嫁交渉に応じない事例など、**荷主と倉庫業者との間の取引適正化が課題**。
- このような状況を踏まえ、**トラックGメンの改組及び拡充**を行い、**荷主等に向けた対策の実効性を更に高める**。

### 概要

#### <トラックGメンの改組>

- ・現行のトラックGメンについて、物流全体の適正化を図る観点から、**「トラック・物流Gメン」に改組し、倉庫業者からも情報収集**

#### <体制の拡充> 現行162名に、

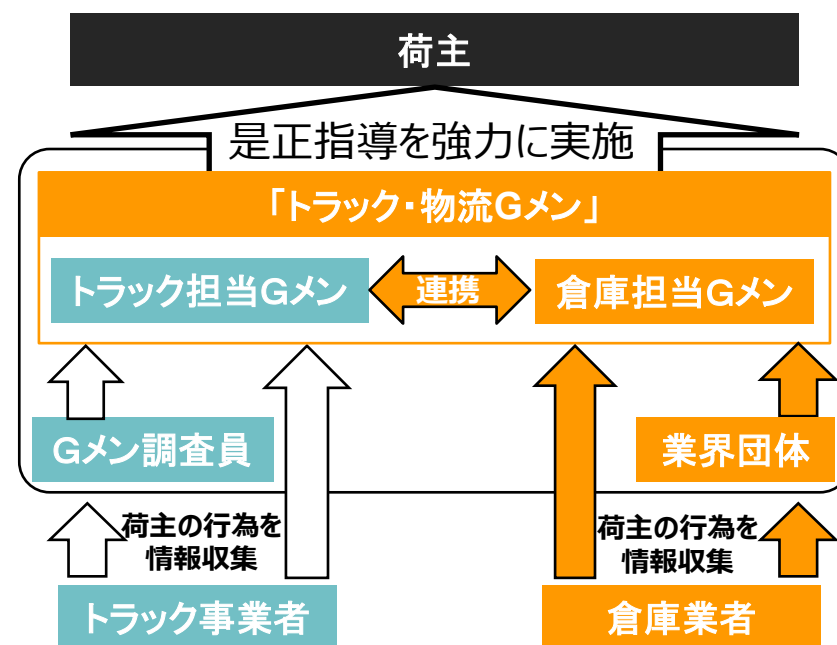
- ・国交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・各都道府県のトラック協会が新たに設ける**「Gメン調査員」**166名

を追加し、**総勢360名規模**で対応

### スケジュール

**11月1日** 新体制始動  
**11月～12月** 集中監視月間

### 業務フローのイメージ



参考 ○流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案に対する附帯決議（抄）（衆・国交委）  
物流のサプライチェーン全体の取引の適正化に向け、トラックGメンを物流産業全体の健全化に向けた組織とすること



# ○ 規制的措施の法制化

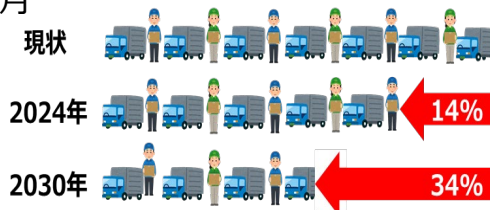
## 背景・必要性

○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

- ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性（右図）。
- ・ 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、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。

○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



## 法案の概要

### 1. 荷主・物流事業者に対する規制的措施

#### 【流通業務総合効率化法】

○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の者の取組状況について、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を特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**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。

※法律の名称を変更。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【荷主等が取り組むべき措置の例】＜パレットの導入＞



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

### 2. トラック事業者の取引に対する規制的措施

#### 【貨物自動車運送事業法】

○**元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿の作成**を義務付け。

○**運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付**等を義務付け\*2。

○他の事業者の**運送の利用（＝下請に出す行為）の適正化**について努力義務\*3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成、責任者の選任**を義務付け。\*2・3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

### 3. 軽トラック事業者に対する規制的措施

#### 【貨物自動車運送事業法】

○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を義務付け。

○国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加



## 新物効法の施行に向けた合同会議取りまとめのポイント

### 本合同会議の開催趣旨

- **新物効法の施行**に向けて、**国交省・経産省・農水省 3 省の審議会の合同会議**※を開催し、国が定める**基本方針、判断基準、特定事業者の指定基準**等の具体的な内容を審議の上、令和 6 年11月に**取りまとめ**。

※交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議

### 基本方針のポイント

#### (1) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標

- ・ 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、安全性の確保を前提に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、令和10年度までに、以下の目標の達成を目指す。

- ① 5 割の運行で、**1 運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計 2 時間以内に削減**（1 人当たり年間125時間の短縮）
- ② 5 割の車両で、**積載効率50%を実現**（全体の車両で積載効率44%に増加）

#### (2) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

- ・ 設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、物流人材の育成等の支援

#### (3) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関し、

##### 荷主・物流事業者等が講ずべき措置

- ・ 積載効率の向上等 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

#### (4) 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する

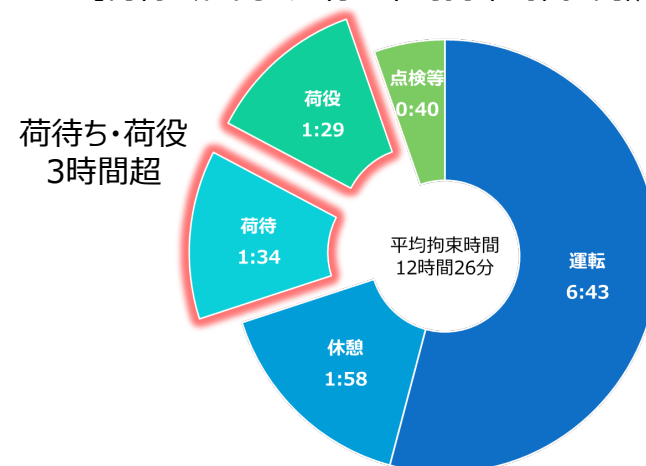
##### 事業者の活動に関する国民の理解の増進

- ・ 再配達の削減や多様な受取方法等の普及促進 ・ 「送料無料」表示の見直し
- ・ 返品削減や欠品に対するペナルティの見直し

#### (5) その他トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に必要な事項

- ・ 物流に関わる多様な主体の役割 ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提事項

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



(トラック輸送状況の実態調査(R2)より)



# 規制措置の法制化

出典：「交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議」取りまとめ資料

## 荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント

○ **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

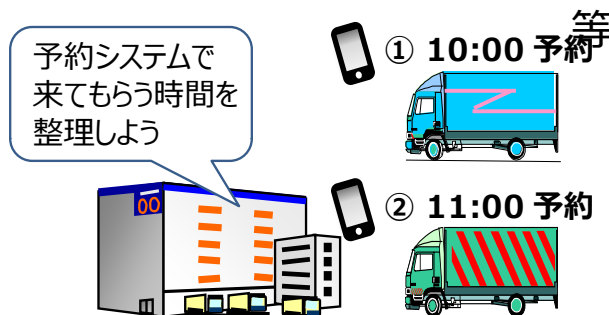
- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



地域における配送の共同化

### ② 荷待ち時間の短縮

- ・ トラック予約受付システムの導入
- ・ 混雑時間を回避した日時指定



トラック予約受付システムの導入

### ③ 荷役等時間の短縮

- ・ パレット等の輸送用器具の導入
- ・ タグ等の導入による検品の効率化
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置 等



パレットの利用や検品の効率化

## 特定事業者の指定基準等のポイント

○ 全体への寄与度がより高いと認められる**大手の事業者が指定**されるような基準値を設定。

#### 特定荷主・特定連鎖化事業者

取扱貨物の重量 9万トン以上  
（上位3,200社程度）

#### 特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上  
（上位70社程度）

#### 特定貨物自動車運送事業者等

保有車両台数 150台以上  
（上位790社程度）

○ **物流統括管理者（CLO）**は、**事業運営上の重要な決定に参画**する管理的地位にある**役員等から選任**。

# ○ 規制的措施の法制化

## 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（規制的措施の施行に向けた検討・取りまとめ）
- **2024年11月27日** **合同会議取りまとめ**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

- **2025年4月1日** **法律の施行①**
  - 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
- **2025年冬以降（P）** **判断基準に関する調査・公表**の実施

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

- **2026年4月（想定）** **法律の施行②**
  - 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
- **2026年5月末（P）** **特定事業者の届出～指定手続**  
→荷主は、指定後速やかに**物流統括管理者の選任届出**
- **2026年10月末（P）** **中長期計画**の提出
- **2026年秋頃（P）** **判断基準に関する調査・公表**の実施

定期報告に向け  
・実施状況把握  
・荷待ち時間等の計測

- **2027年7月末（P）** **定期報告**の提出



# ○ 下請法の改正による荷主・物流事業者間の問題への機動的な対応

- 令和7年通常国会で下請法が改正され、①協議を適切に行わない代金額の決定の禁止、②従業員基準の追加による適用対象の拡充等と併せ、**運送委託を規制対象に追加**。

## 下請法の改正事項の概要

### ③ 運送委託の対象取引への追加【新第2条第5項、第6項関係】

#### 改正理由

- 発荷主から元請運送事業者への委託は、本法の対象外（独占禁止法の物流特殊指定で対応）である。
- 立場の弱い物流事業者が、荷役や荷待ちを無償で行わされているなど、**荷主・物流事業者間の問題（荷役・荷待ち）**が顕在化している。

#### 改正内容

- 発荷主が運送事業者に対して物品の運送を委託する取引を、本法の対象となる新たな類型として追加し、機動的に対応できるようにする。

#### 改正案

現行の「物品の運送の再委託」に加えて「物品の運送の委託」を新たな規制対象に追加



## 3. 物流に関する政府全体の取組

---

### (3) 2030年度に向けた政府の中長期計画



○ 2030年度に向けた取組方針

- ・ **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年度に入ってから**何とか物流の機能を維持できている**。
- ・ **2030年度に見込まれる34%の輸送力不足(施策なしケース)を補う**ことを目指し、「中長期計画」の見直しを反映した2026～2030年度の**次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた検討**を開始。

【中長期計画を踏まえた施策による輸送力への効果】

|                              | 2024年度              |                     |                                                                     | 2030年度              |
|------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------------------------------------------------------|---------------------|
|                              | 試算                  | 現時点の実績              | 施策による効果等の考え方                                                        | 試算                  |
| 必要輸送力<br>施策なしケース<br>施策による効果等 | 100<br>▲14<br>+14.5 | 100<br>▲14<br>+13.6 |                                                                     | 100<br>▲34<br>+34.6 |
| 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。                     | +7.5                |
| 積載効率向上                       | +6.3                | +8.6                | 2024年4月から11月までの輸送トン扣／能力トン扣を合計した積載効率（輸送トン扣／能力トン扣）41.3%を反映。           | +15.7               |
| モーダルシフト                      | +0.7                | +1.3                | 2022年度の鉄道の輸送量（165億トン扣）と内航海運の貨物輸送量（388億トン扣）の合計値（553億トン扣）を反映。         | +6.4                |
| 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。                                            | +3.0                |
| その他の取組<br>（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。                      | +2.0                |
| 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。 |                     |

# ○ 中長期計画の進捗状況と今後の対応のポイント①

## 1. 物流の効率化

- 即効性のある設備投資、物流標準化・データ連携、物流DX・GXの推進
- 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスの実装加速
- 多様な輸送モードの活用推進

- ・ 陸・海・空の「新モーダルシフト」の推進
- ・ ダブル連結トラック・自動物流道路
- ・ 自動運航船の本格的な商用運航の実現
- ・ 国際航空物流拠点の整備

- 地域の産業振興・まちづくり等と連携した物流拠点の整備や民間投資を促す政策のあり方の検討
- トラック運送業・倉庫における外国人材の活用
- トラック事業者の運行管理の高度化による輸送の安全確保等の推進

## 2. 商慣行の見直し (次ページ)

## 3. 荷主・消費者の行動変容等 (次ページ)

【自動化・機械化等の推進】



無人荷役機器



無人搬送機器

【革新的車両の導入促進】



ダブル連結トラック



自動運転トラック

【自動運転等に対応した物流拠点の整備】



(出典) 三菱地所株式会社

# ○ 中長期計画の進捗状況と今後の対応のポイント②



## 1. 物流の効率化 (前ページ)

## 2. 商慣行の見直し

○適正運賃収受や物流生産性向上のための改正物流法の施行

○トラック・物流Gメンの活動強化

○多重取引構造の是正等を通じた適正運賃確保と賃上げの推進

## 3. 荷主・消費者の行動変容等

○ポイント還元実証事業を踏まえ、再配達削減に向けた多様な受取方法を社会全体に普及・浸透

○都市内のラストマイル配送の効率化

○荷主の経営者層の意識改革・行動変容

○官民が連携した物流に係る広報の推進

○「送料無料」表示のフォローアップ調査等

### 【改正物流法の荷主・物流事業者に対する規制措置】

荷主等が取り組むべき措置の例 <パレットの導入>



バラ積み・バラ降ろしによる  
非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役  
時間の短縮

### 【トラック・物流Gメンの活動実績】



トラックドライバーへのヒアリング

### 【再配達削減に向けた多様な受取方法の普及・浸透】



置き配を活用しよう



確実に受け取れる  
日時・場所を指定しよう

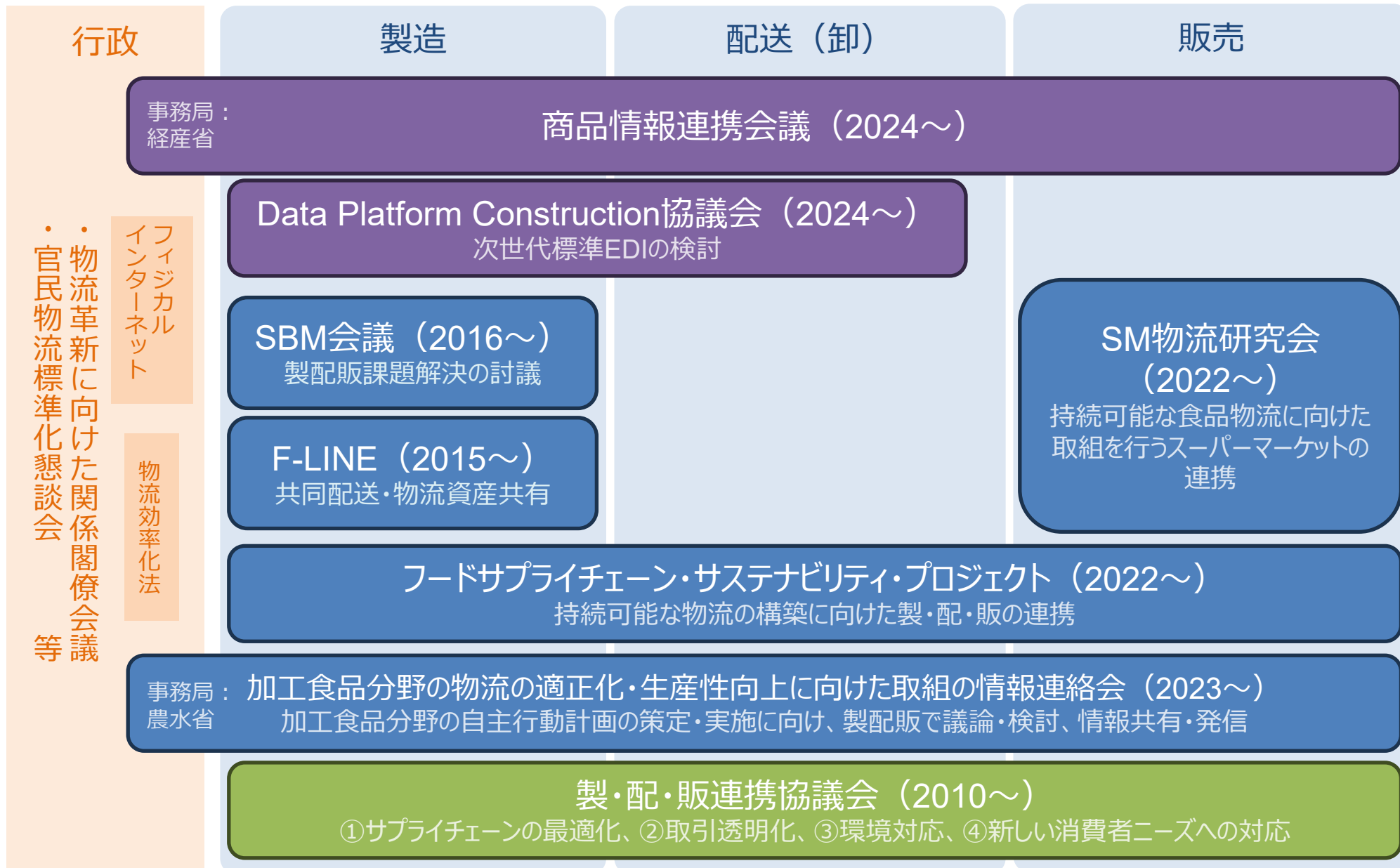


街中の「宅配ロッカー」を  
活用しよう

## **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取組について





# ○ 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。

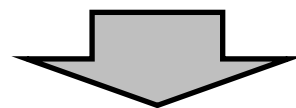


A4版上下1枚伝票に賞味期限やQRコード等を記載することを標準化例とし、検品の負荷軽減を図る。

### 【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。

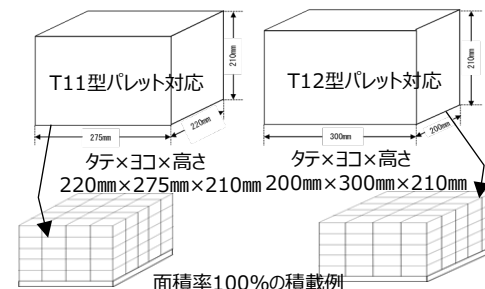


パレットへの積載、トラックへの積み込み、物流倉庫への保管の効率性を考慮した外装サイズを標準化例とし、輸配送及び保管の効率の向上を図る。

### 【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。



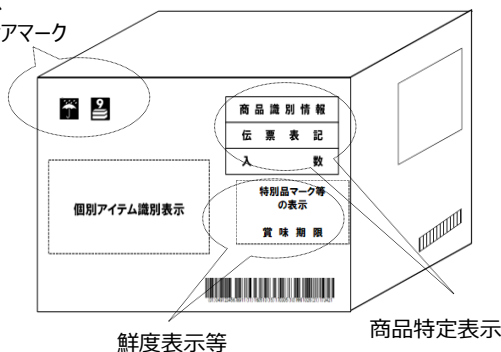
## 外装表示

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、商品の出荷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。



# ○ S M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 | <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>                                                                                                                                                                                       | 2022年 | 3月  | <ul style="list-style-type: none"> <li>4社物流協議会・記者発表</li> <li>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</li> <li>「首都圏SM物流研究会」発足</li> </ul>                |
| 1月 | <ul style="list-style-type: none"> <li>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               <ul style="list-style-type: none"> <li>①加工食品の定番商品の発注時間の見直し</li> <li>②特売・新商品の発注リードタイムの確保</li> <li>③納品期限の緩和(1/2ルールを採用)</li> <li>④流通BMSによる業務効率化</li> </ul> </li> </ul> | 2023年 | 4月  | <ul style="list-style-type: none"> <li>首都圏SM物流研究会始動</li> <li>4つの取り組み推進、各社協力による物流効率化策検討</li> </ul>                                        |
| 3月 | <ul style="list-style-type: none"> <li>青果物物流に係る課題の抽出および卸との意見交換</li> <li>商品マスタ標準化の取り組み</li> </ul>                                                                                                                                                                                 | 2024年 | 5月  | <ul style="list-style-type: none"> <li>カスミ、西友が参加(参加6社)</li> </ul>                                                                        |
| 5月 | <ul style="list-style-type: none"> <li>チルド加工食品物流に係るメーカーとの意見交換</li> </ul>                                                                                                                                                                                                         |       | 10月 | <ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>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)</li> </ul> |
| 3月 | <ul style="list-style-type: none"> <li>平和堂、エコスグループが参加(参加15社)</li> <li>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</li> </ul>                                                                                                                                                                  |       |     | <ul style="list-style-type: none"> <li>いなげや、東急ストア、原信、ナルスが参加(参加10社)</li> <li>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</li> </ul>         |
| 5月 | <ul style="list-style-type: none"> <li>イトーヨーカ堂が参加(参加16社)</li> <li>課題解決に向けた分科会を発足</li> </ul>                                                                                                                                                                                      |       |     |                                                                                                                                          |

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）

|                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>【店別仕分け作業】</b><br><br><ul style="list-style-type: none"> <li>店舗別カゴ車への倉庫内仕分け作業</li> <li>自動店別仕分け機での商品供給作業</li> </ul> | <b>【庫内積み替え作業】</b><br><br><ul style="list-style-type: none"> <li>パレットからカゴ台車への積替え</li> <li>商品別の積み替え作業</li> <li>日付別積み替え作業</li> </ul> |
| <b>【庫内移動作業】</b><br><br><ul style="list-style-type: none"> <li>指定場所までの庫内移動</li> <li>エレベーターなどでの庫内移動</li> </ul>        | <b>【フォークリフト作業】</b><br><br><ul style="list-style-type: none"> <li>ドライバーによるフォークリフトの運転</li> </ul>                                   |

※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。

## 5. 農林水産品の物流効率化に向けた取組

---

# 5. 農林水産品の物流効率化に向けた取組

---

## (1) 総論

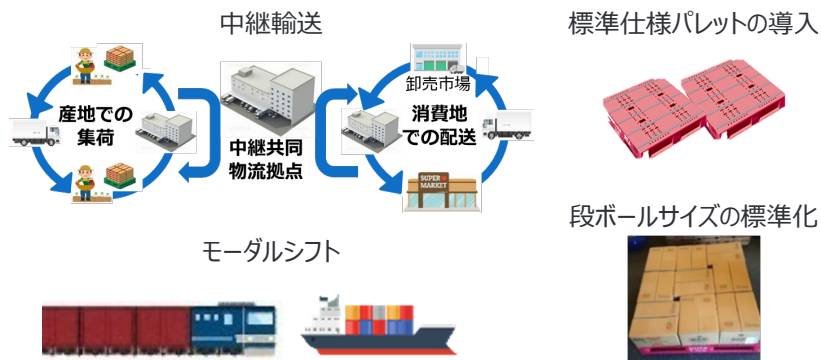
# ○ 2030年度に向けた輸送力の確保のための対応策

- ・ 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（※）<br>・ 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<br>・ 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（※）<br>・ 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<br>物流事業者       | ○ 「自主行動計画」の作成<br>・ 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<br>卸売市場<br>物流事業者等 | ○ 持続可能な食品等流通対策事業<br>○ 持続可能な食品等流通緊急対策事業<br>・ 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）<br>○ 持続的生産強化対策事業<br>・ 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）<br>・ 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。                                                        |



# ○ 全国各地での取組の展開

- 各地域・品目で、荷待ち・荷役時間の削減、モーダルシフト等の取組が進められている。

石川県



青果卸売市場でAGV（自動搬送機）を活用した場内物流の省人化、効率化

広島



集出荷システムを活用し、業務の効率化及びドライバーの荷待ち時間を解消

熊本

ロボットパレタイザーを導入し、標準仕様パレットでスイカをパレット輸送



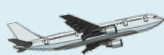
宮崎

きゅうりやピーマンなどで、県外出荷の約61%をフェリー輸送。2024年度中に70%を目指す。



高知

ピーマンの航空輸送  
選果・出荷作業の一部を機械化し、作業時間短縮で出荷を維持



北海道

ファーストワンマイルの輸送力強化  
産地から貨物ターミナルまでの輸送にロングトレーラーを併用し効率化。



秋田



パレタイズ作業と検品作業のDX化により、産地と市場での荷待ち時間を削減

宮城

水産物の卸売市場における物流改善  
冷凍大型トラックを活用した共同集荷や出荷段階での共同仕分け・検品、共同配送により流通時間を削減



群馬

産地から運送会社への出荷データの共有、運送会社のシステムとのデータ連携により、効率的な運行によりトラック便数を削減

東京・神奈川

卸売市場にトラック予約システムを導入  
パレット管理のルール化、機械導入

愛知

県内の集荷と消費地への幹線便を分離  
幹線輸送の便数を集約して積載率を向上

大阪

花きのインターネット取引導入により、セリ時間の前倒しをし、トラックの待機時間を削減



## 5. 農林水産品の物流効率化に向けた取組

---

### (2) 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

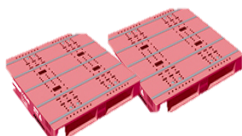
### ○ パレット循環体制

#### 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**1 t**（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）



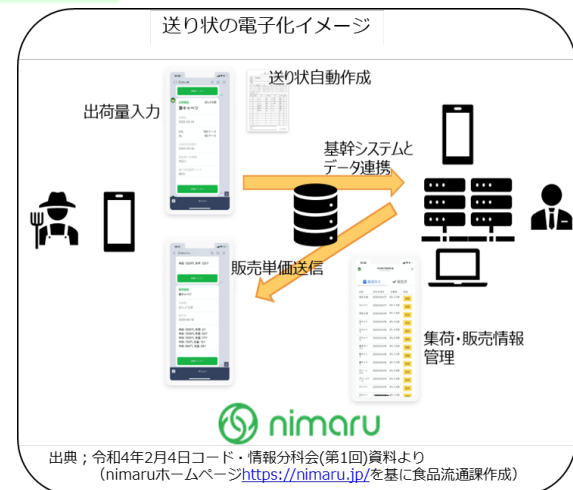
### ○ コード・情報

#### 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

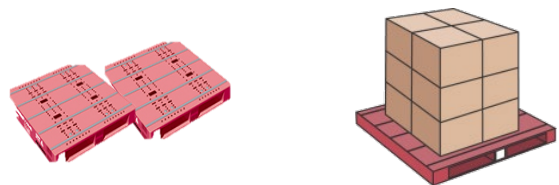
- ペーパレス化・データ連携を前提とし、帳票の標準項目を定める。

# ○ 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。



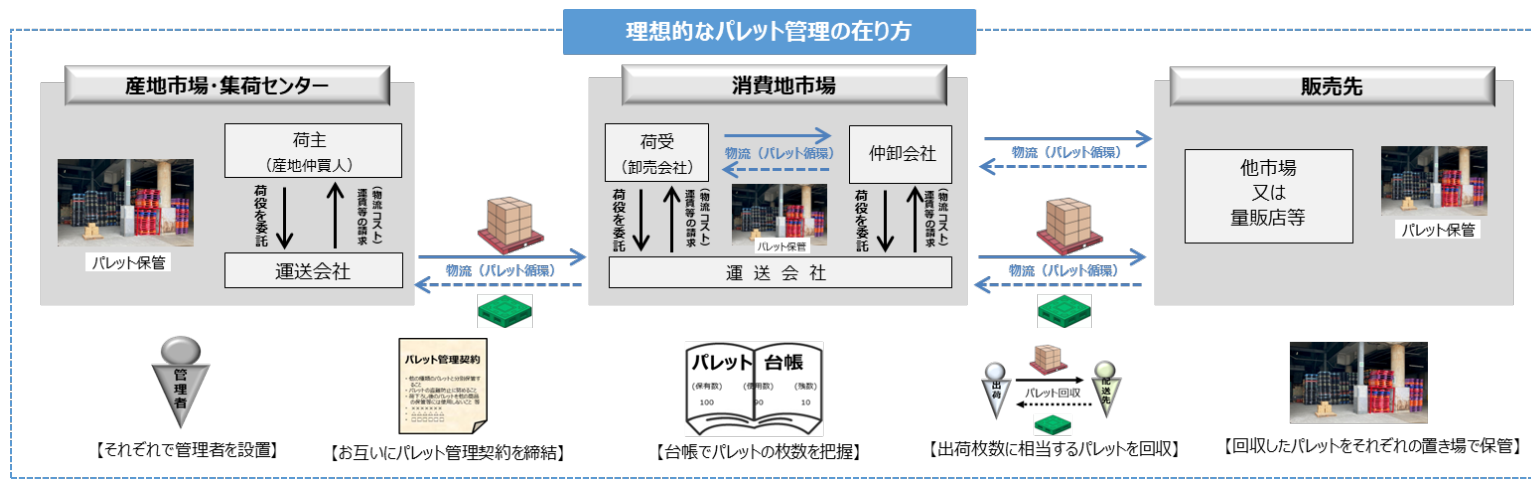
## 2. 箱のサイズ・材質

- 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、不用品包装は控える。
  - 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。



## 5. 農林水産品の物流効率化に向けた取組

---

### (3) 各論

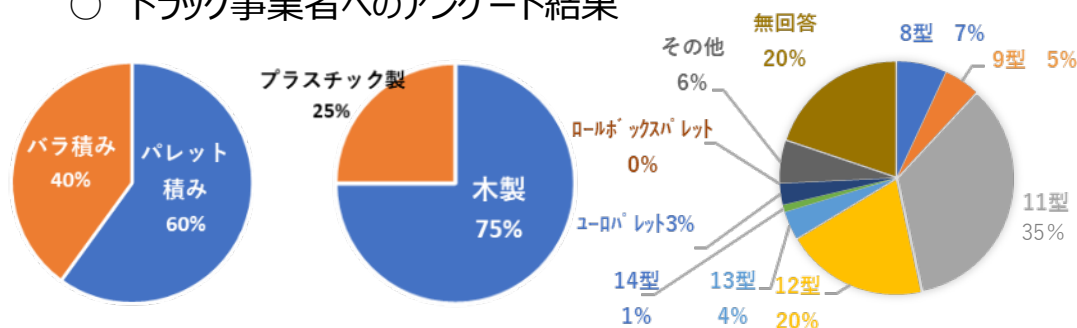
- ①パレット化
- ②デジタル化
- ③モーダルシフト
- ④中継輸送



## ○ 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4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。
- ・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4年10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%            |

### ○ 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<br>(4～6月) | 夏期<br>(7～9月) | 秋冬期<br>(10～3月) |
| パレット使用率                | 68.3%        | 73.9%        | 71.8%          |
| プラスチック製<br>レンタルパレット使用率 | 4.6%         | 7.2%         | 8.4%           |

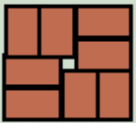
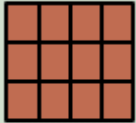
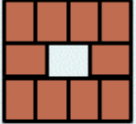
出典：農林水産省 パレット化率把握のための卸売業者向けアンケートの結果（令和5年9月）

※ 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：<br>540～580mm<br>幅 面：<br>220～260mm |    | 【5 <sup>号</sup> 箱】<br>3L: 20<br>2L: 30<br>L: 45 | 商品全長<br>57cm<br>(青葉部<br>カット) |
|     |      | 長さ面：<br>610mm<br>幅 面：<br>205～245mm     |                                                                                     | 【3 <sup>号</sup> 箱】<br>3L: 14<br>2L: 20<br>L: 30 | 商品全長<br>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：<br>365mm<br>幅 面：<br>275mm         |   | 10 k g                                          | -                            |
|     | 12はい | 長さ面：<br>360mm<br>幅 面：<br>260mm         |  | 10 k g                                          | -                            |
|     | 10はい | 長さ面：<br>400mm<br>幅 面：<br>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）



## ○ 場内物流改善推進体制の構築

- 令和7年3月31日時点で、全国の中央卸売市場55市場のうち、入荷量の多い市場を中心に、計46市場で場内物流改善に関する関係者間での議論を実施。

### 場内物流改善推進体制構築市場一覧

- |                 |                  |                 |
|-----------------|------------------|-----------------|
| ①札幌市中央卸売市場      | ⑮盛岡市中央卸売市場       | ⑳姫路市中央卸売市場      |
| ②仙台市中央卸売市場      | ⑯青森市中央卸売市場       | ㉑松山市中央卸売市場      |
| ③東京都中央卸売市場大田市場  | ⑰浜松市中央卸売市場       | ㉒八戸市中央卸売市場      |
| ④東京都中央卸売市場北足立市場 | ⑱川崎市中央卸売市場       | ㉓久留米市中央卸売市場     |
| ⑤横浜市中中央卸売市場本場   | ⑲奈良県中央卸売市場       | ㉔長崎市中央卸売市場      |
| ⑥金沢市中央卸売市場      | ⑳宇都宮市中央卸売市場      | ㉕鹿児島市中央卸売市場青果市場 |
| ⑦名古屋市本場中央卸売市場   | ㉑岐阜市中央卸売市場       | ㉖福岡市中央卸売市場鮮魚市場  |
| ⑧京都市中央卸売市場第一市場  | ㉒大阪府中央卸売市場       | ㉗神戸市中央卸売市場東部市場  |
| ⑨大阪市中中央卸売市場本場   | ㉓静岡市中中央卸売市場      | ㉘宮崎市中中央卸売市場     |
| ⑩神戸市中中央卸売市場本場   | ㉔和歌山市中央卸売市場      | ㉙仙台市中中央卸売市場花き部  |
| ⑪岡山市中央卸売市場      | ㉕福井市中中央卸売市場      | ㉚沖縄県中央卸売市場      |
| ⑫広島市中中央卸売市場     | ㉖徳島市中中央卸売市場      | ㉛東京都中央卸売市場葛西市場  |
| ⑬広島市中中央卸売市場東部市場 | ㉗大阪市中中央卸売市場東部市場  | ㉜東京都中央卸売市場足立市場  |
| ⑭福岡市中中央卸売市場     | ㉘高松市中中央卸売市場      | ㉝東京都中央卸売市場豊島市場  |
|                 | ㉙名古屋市中中央卸売市場北部市場 | ㉞東京都中央卸売市場板橋市場  |
|                 | ㉚鹿児島市中中央卸売市場魚類市場 | ㉟東京都中央卸売市場世田谷市場 |

合計 46市場

## ○ 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

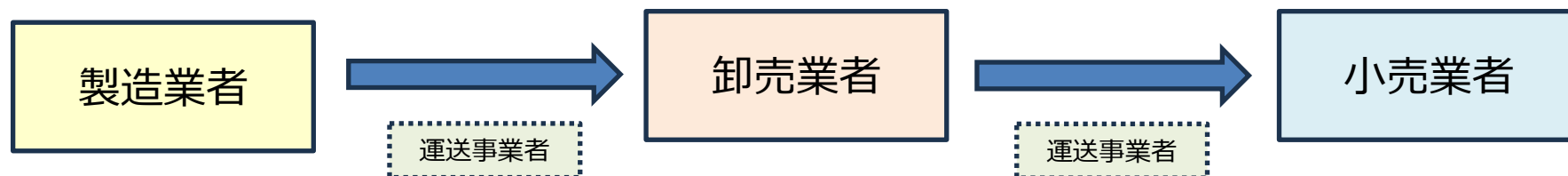


パレット化により  
荷役作業時間が短縮

## ○ 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or 7桁) が事業者コードを、残りの3桁 (2桁or 5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。





# ○ 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<br>(受発注・決済情報等) | —                                                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>受発注は紙や電子メール。</li> <li>決済についてはベジフルネットが広く活用されている。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>紙や電子メール</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>各社EDIシステム</li> </ul>                   |
| 物 流<br>(出荷情報等)     | <ul style="list-style-type: none"> <li>紙ベースが多い。</li> <li>デジタル化の取組は限定的。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>FAXや電子メール</li> <li>逆ベジシステムは情報伝達速度の点で課題あり。</li> </ul>       | —                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>各社EDIシステムが基本だが、FAXを使用する場合も。</li> </ul> |

## (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。

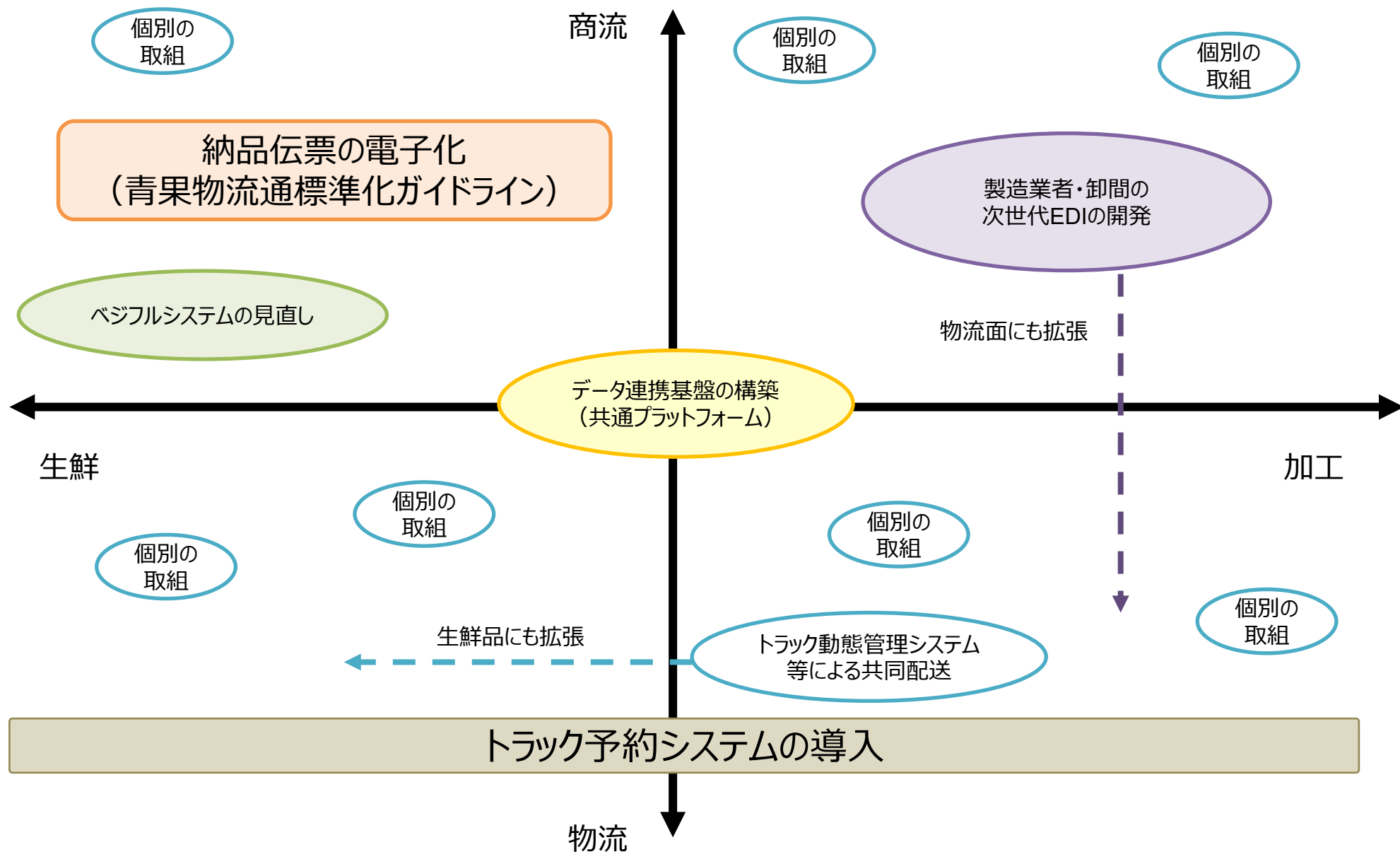
- ・ JANコードと同じ13桁 (バーコード化は可能)。
- ・ 生鮮標準商品コードで示しているのは、品目名 + αの情報。生産者や産地は示せない点が大きく異なる。
- ・ 最初の4桁は「4922」で固定。「4922」は、「日本で流通している生鮮品」ということを示している。
- ・ 続く5桁で品目名を示す。青果物の場合、この5桁は「ベジフルシステム」で使用されている「青果物標準品名コード (ベジフルコード)」に準拠。
- ・ 残りの4桁は、栽培方法区分、商品形態、階級、C/D (チェック・ディジット) として使用される。

## ○ 加工食品と生鮮品の違い



|      | 商品特性                                                                                                                                                                                                                     | 商品と管理コードの関係                                                                                                                                                                                                          |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 加工食品 | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 多くの場合、製造から小売までの流通段階で商品形態は変わらない。</li><li>・ 製品として規格が統一されている。</li></ul>                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 13桁のJANコードで製造業者・商品が特定される。</li><li>・ マスター登録をしておけば、バーコードを読みこむだけで、商品名、内容量、価格等を全て把握可能。</li></ul> <p>※ 例外として、季節販促等により1つのJANに複数アイテムが紐づくこともあり、その場合は、JANコードと個社の商品コードを紐づける必要が生じる。</p> |
| 生鮮品  | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 多くの場合、産地から小売までの流通段階で商品形態が変わる。<ul style="list-style-type: none"><li>－ 仲卸や小売の段階で袋詰め</li><li>－ 加工が行われる場合もある<br/>(魚の切り身、野菜の1/2カット等)</li></ul></li><li>・ 1つ1つの商品の重量や大きさが様々。</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 13桁の生鮮標準商品コードで品目は特定できる。</li><li>・ 他方、生産者（出荷者）、重量等については別途把握する必要がある。</li></ul>                                                                                                 |

# ○ どのような検討や取組が進められているのか



## ○ 何のためにデジタル化するのか

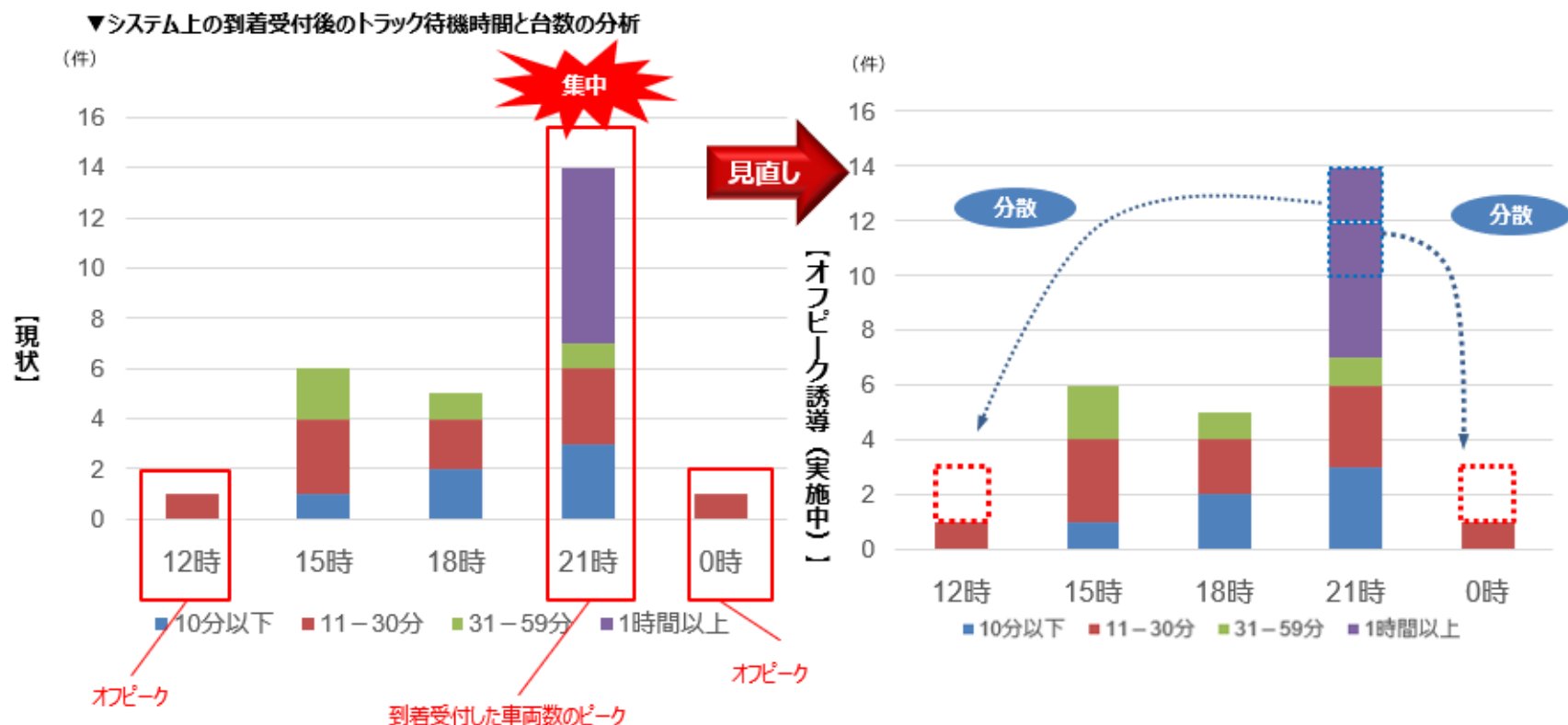


| 目指すもの  | そのために取り組むこと（例）                                                                                                                                                                                                                                                       |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 業務の効率化 | <ul style="list-style-type: none"><li>システム連携<br/>（流通の川上でデータ入力し、川下までデジタル情報としてつなげ、手入力の回数を減らす。）</li><li>クラウド型システムの活用<br/>（サーバー上に置かれたシステムにインターネットを介して接続し、活用。）</li></ul>                                                                                                  |
| 物流の効率化 | <ul style="list-style-type: none"><li>トラック予約システムの導入（トラックの荷待ち時間の削減）</li><li>トラック動態管理システムの導入（新たな共同配送の実現、積載効率の向上）</li><li>事前出荷情報（ASN）の活用（検品レスによる荷役の削減）</li></ul> <p>※ASN = Advanced Shipping Noticeの略</p>                                                               |
| 高付加価値化 | <ul style="list-style-type: none"><li>データ連携基盤（各種情報を組み合わせ、新たなサービスを開発・提供。）</li><li>消費者への商品情報提供<br/>（2次元コード（QRコード等）を活用、生鮮品においても消費者に提供できる情報を充実化。）</li></ul> <div><p>QRコード</p></div> |

## ○ デジタル化の取組事例①（トラック予約システムの導入）

- 東京都中央卸売市場大田市場の大田花きでは、バス予約システムを導入。
- システム内の到着受付時間等のデータを活用し、時間ごとの待機車両数の偏りなどを分析。産地と連携し、産地の出荷時間を調整の上、ピーク時間のトラック台数を分散（市場のオフピーク時間帯に到着を誘導）。

→ピーク時間のトラック台数を分散させ、待機時間縮小を見込む。

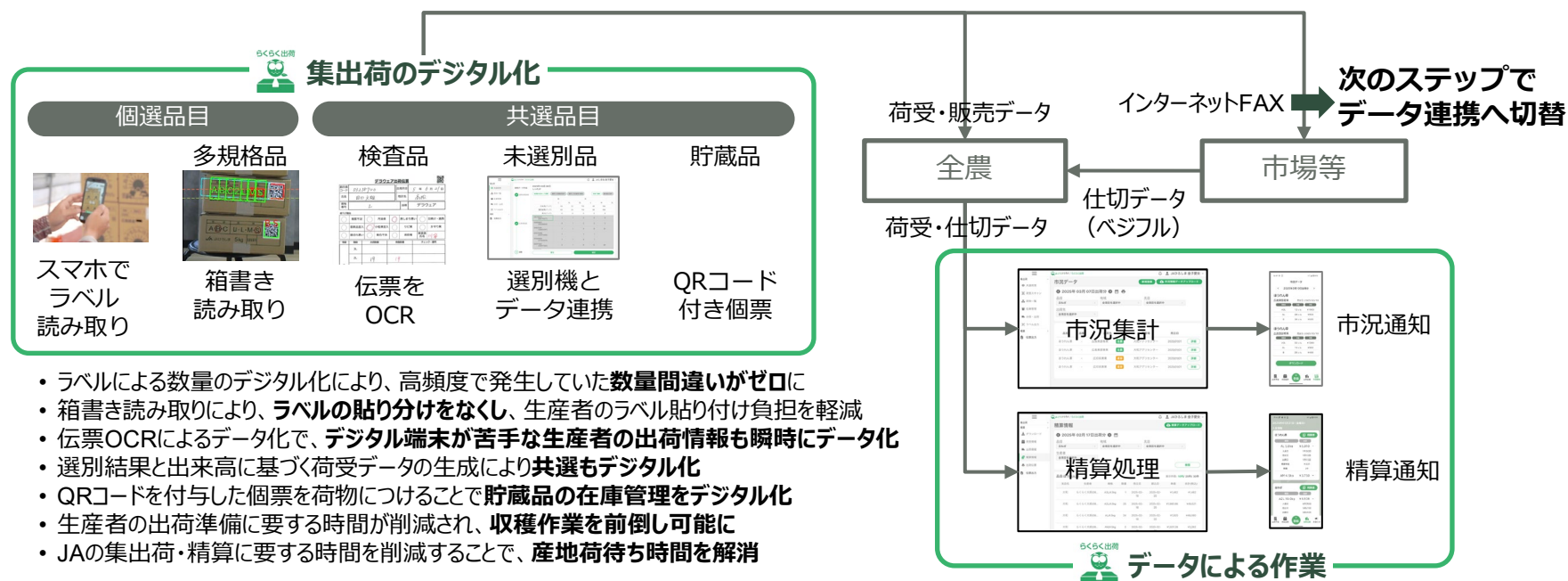


## ○ デジタル化の取組事例②（青果物の出荷情報の電子化）



### 【JA全農ひろしま、JAひろしま（広島県）】

- 紙伝票や目視による計数といったアナログ作業で行われているJAの集出荷業務は、作業時間やその情報精度に課題を要しており、産地における荷待ち時間の発生要因の一つとなっている。
- ラベルの読み取りによりJAの集出荷業務をデジタル化する(株)セラクのみどりクラウドらくらく出荷をJAひろしまの50箇所の集出荷場に導入し、**個選品目の集出荷に要する時間を61.6%以上削減**。さらに、**共選品目（未選別品・検査品・貯蔵品）**向けの機能と、**箱書き読み取り機能**などを拡充することで、システムの適用可能範囲を拡大し、その効果の最大化に取り組んだ。
- これまで最大2.5時間発生していた荷待ち時間を30分まで削減。さらに産地出荷情報のデジタル化により、**物流や川下、生産者への情報伝達を紙からデータによる伝達に切り替え**を可能にする。





## ○ デジタル化の取組事例③（小売業におけるAI需給予測システムの活用）

### 株式会社ベisia（群馬県前橋市、スーパーマーケット）

#### 【背景・課題】

- ・ 需要をある程度の精度をもって予測する仕組みがないまま発注しており、恒常的にフードロスが発生。
- ・ 加えて産地の生産者情報・栽培情報も収集できていないことから、物流、販売が無計画・無秩序で非効率。

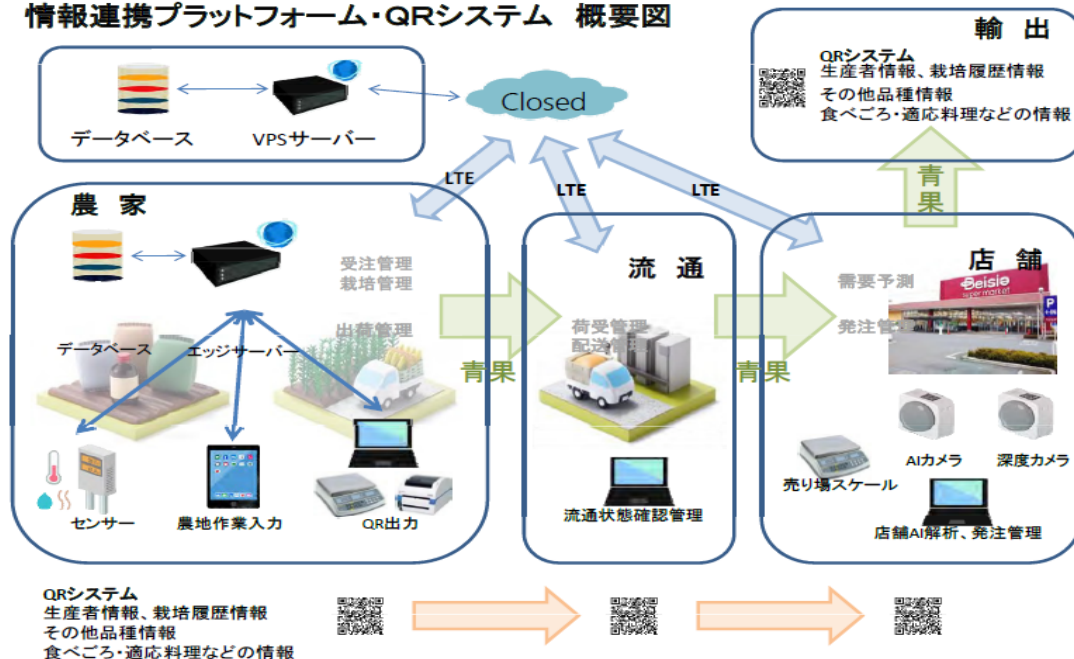
#### 【事業を活用した実証内容】

1. AIカメラで店舗における売れ行きから需要予測を可視化し、生産者へ需給予測を提示することでフードロスを削減
2. 生産者情報、栽培履歴情報等を収集し、消費者への情報提供、検疫情報への利用等を行う、QRシステムの構築
3. 需給予測システムとQRシステムを統括する情報連動プラットフォームを構築し、荷受け・配送の効率化と輸出拡大

#### 【事業の効果】

- ・ サプライチェーン関係者の情報を集約し、販売・在庫・生産に反映させる情報連携プラットフォームを構築
- ・ 需給に基づいた管理体系を構築し現状の各主体の利益率を平均10%以上向上
- ・ 需給に基づいた出荷計画の共有、在庫調整により、フードロスを30%以上削減
- ・ 生産者の経営状況や営農環境の改善
- ・ 農林水産物輸出量の30%向上 等

#### 情報連携プラットフォーム・QRシステム 概要図



# ○ 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。

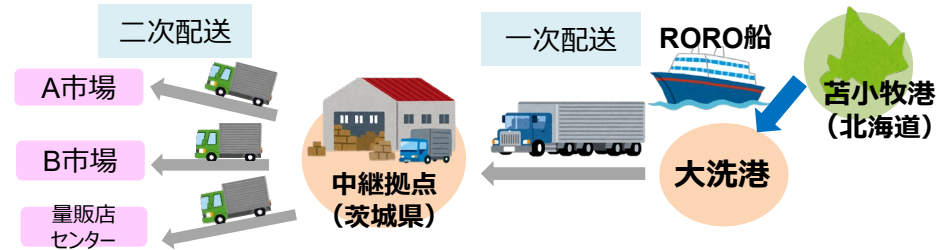
## ◎ コメの鉄道輸送（秋田～大阪）

- 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。



## ◎ 青果物のRORO船輸送（北海道～茨城）

- 北海道苫小牧港から茨城県大洗港へ**RORO船輸送**。
- 関東の市場や小売店への配送を、トレーラー一貫輸送から中継輸送に切り替え。**高機能冷蔵庫を有する中継拠点で流通可能時期を延長**しつつ、**店舗ニーズに合った量で配送**。



## ◎ ピーマンの航空輸送（高知～東京・北海道）

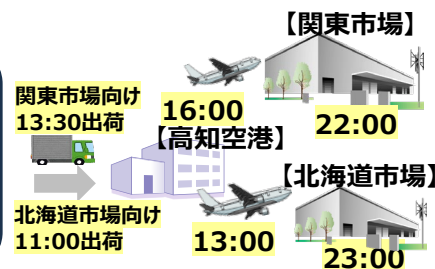
- 鮮度を維持しつつ、トラック輸送への依存度を軽減するため、**関東の市場へ航空輸送（旅客機の床下スペースの活用）**。
- さらに集出荷施設の**一部自動化**により作業時間・経費を30%以上削減。従来より早い便で**北海道へも出荷が可能**。

### 【集出荷場】

集荷 選果 箱詰め 積み付け

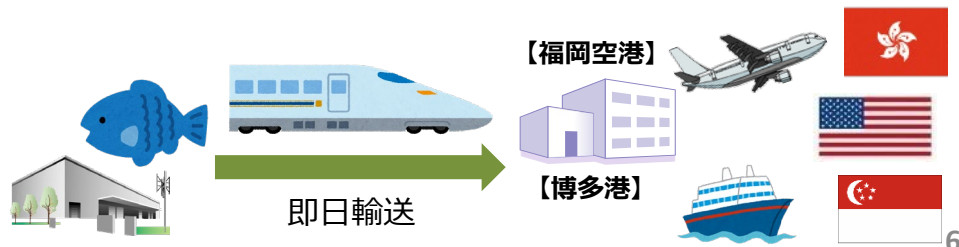


選果機への自動投入 自動段ボール組み立て



## ◎ 鮮魚の新幹線輸送（鹿児島～福岡）

- 九州新幹線（鹿児島中央駅～博多駅間）の未活用スペース（車販準備室）を利用して荷物を**即日輸送**。
- 鮮魚等の**輸送リードタイムの短縮**、**鮮度保持**により、博多空港・博多港から従来と異なる産品・エリアへ輸出が可能。



## ○ 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）】

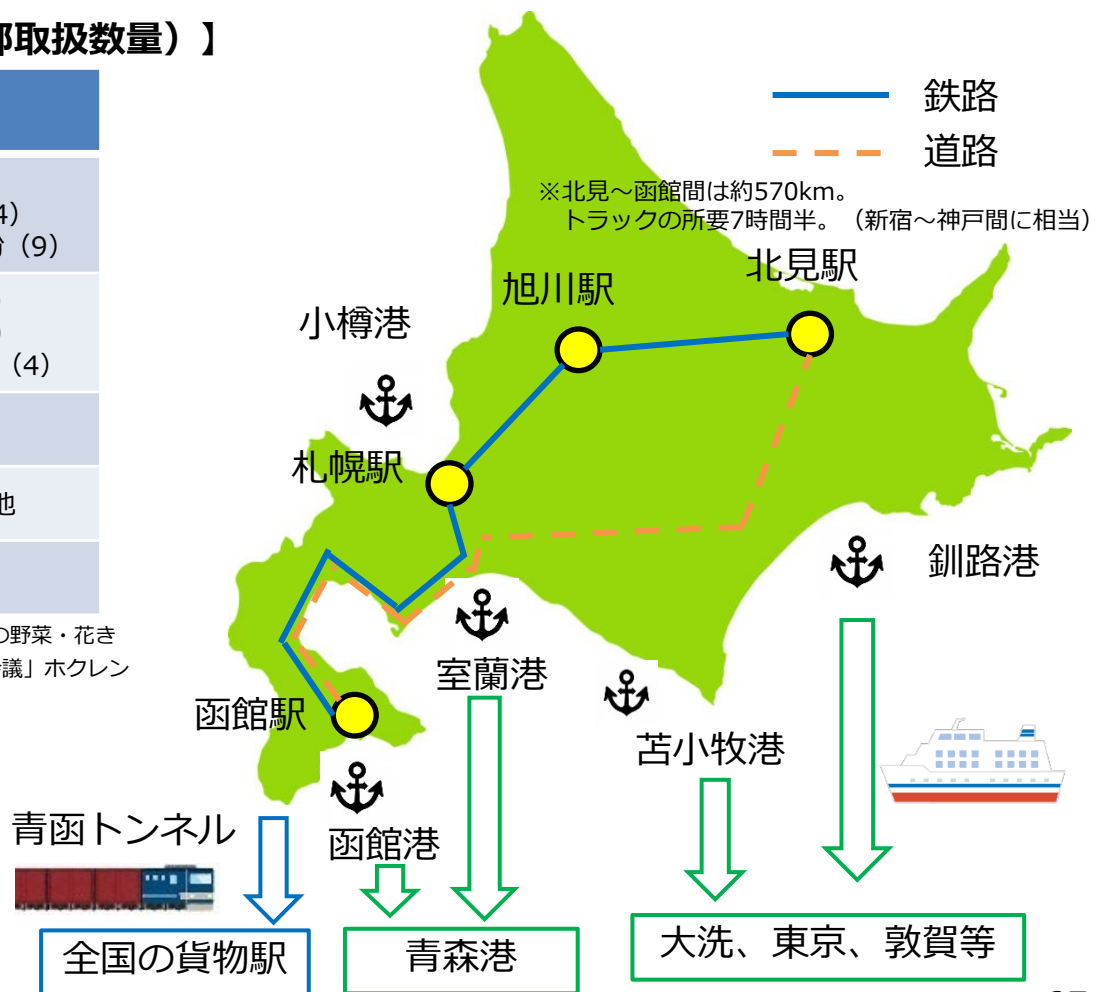
| 輸送手段           | 数量    | シェア | 主要品目<br>(万 t)                           |
|----------------|-------|-----|-----------------------------------------|
| フェリー・<br>RORO船 | 123万t | 63% | 生乳 (34)<br>青果物※ (14)<br>米 (19) 、でん粉 (9) |
| 貨物鉄道           | 66万t  | 34% | 玉ねぎ (30)<br>馬鈴しょ (9)<br>米 (8) 、でん粉 (4)  |
| 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・馬鈴じよを除いた、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】



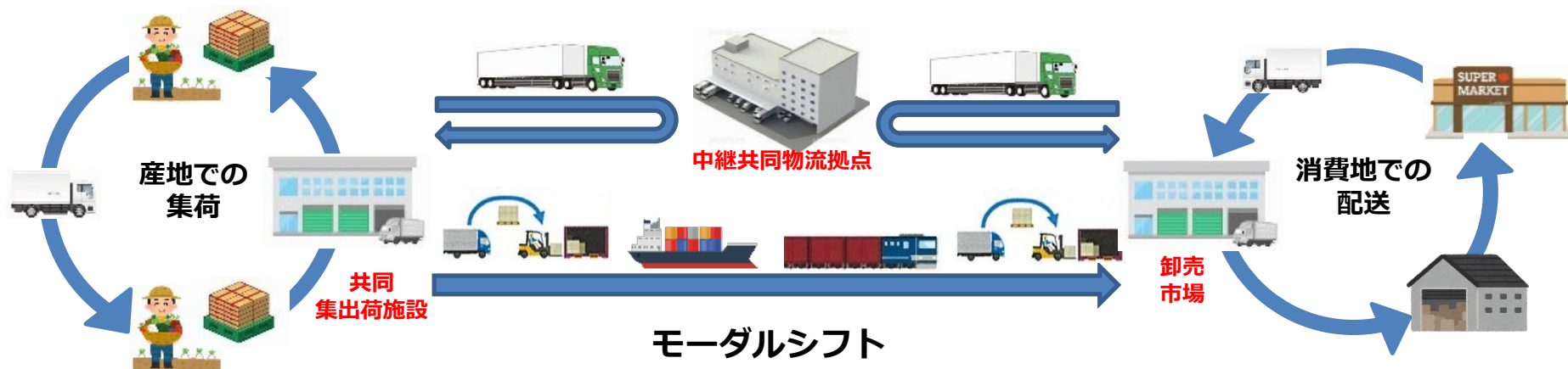
○北見・函館間でたまねぎを鉄道輸送  
○パレット化による荷積み・荷下ろしで  
効率化





## ○ 中継物流の推進

- 1 人のドライバーによる長距離輸送から複数のドライバーによる中継輸送に切り替えるため、**中継共同物流拠点の整備**を推進。**コールドチェーン**が途切れないよう、産地の**予冷施設**や中継物流拠点の**定温荷捌き施設等**を併せて整備。



標準パレット  
での輸送



共同配送システム  
の導入



パレタイザー



大型車に対応した  
トラックバース



コールドチェーン確保の  
ための冷蔵設備



## ○ 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

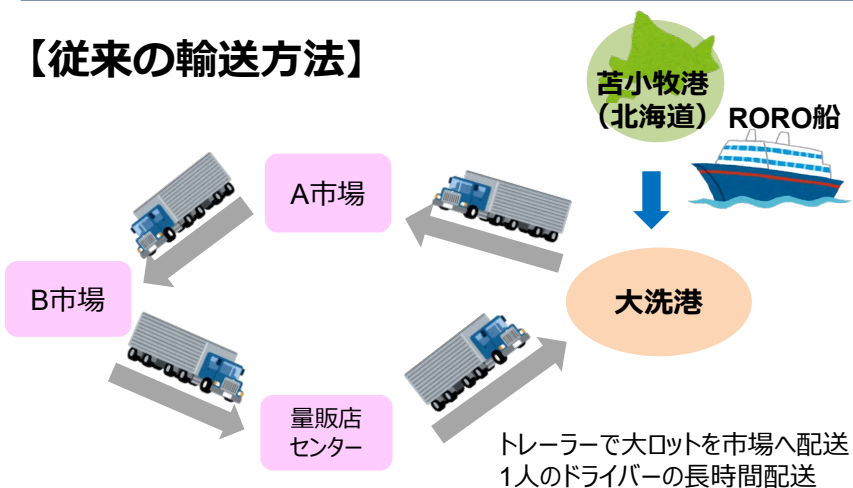
#### 【従来】

- 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）

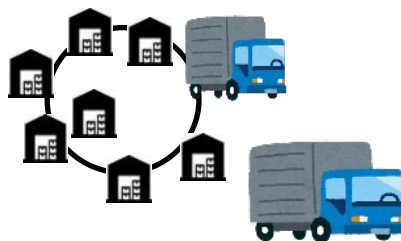


### 【JAさが + 全農物流（佐賀県）】

- ・ 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

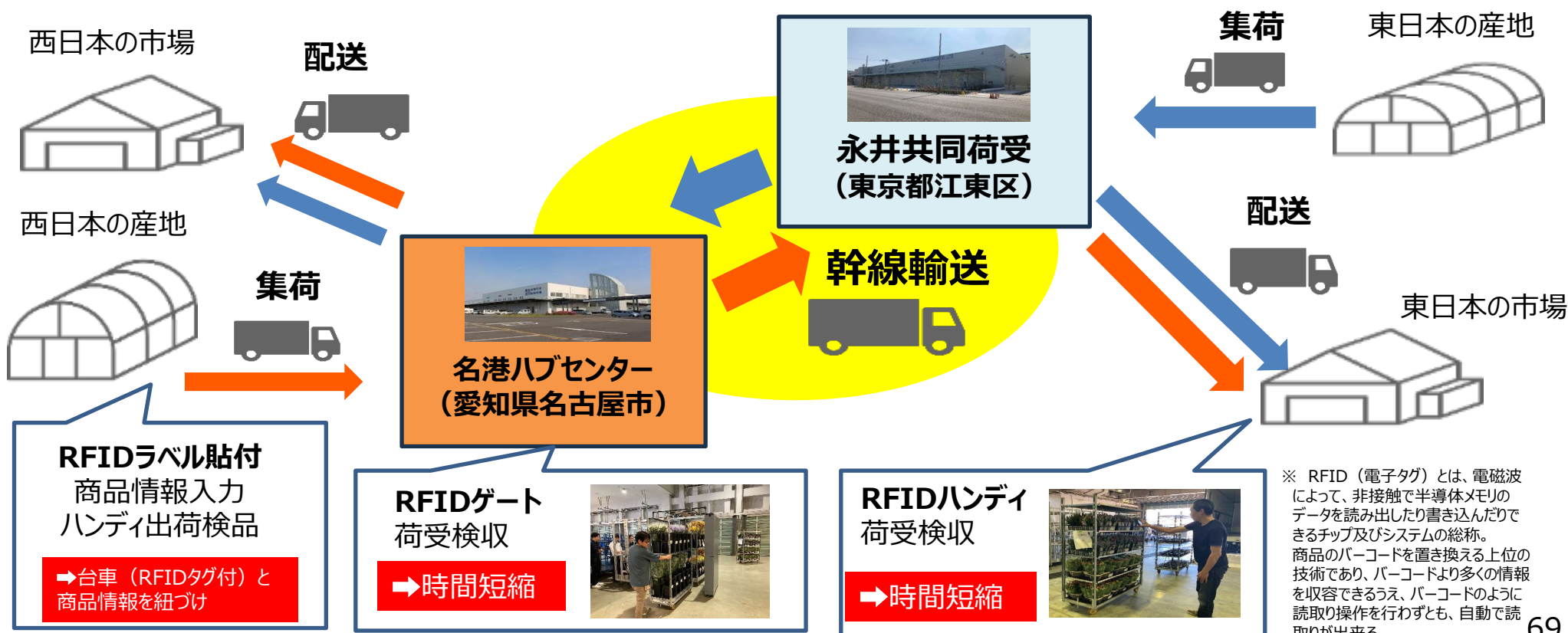


中継・共同輸送  
モーダルシフト  
(積載率80～90%)



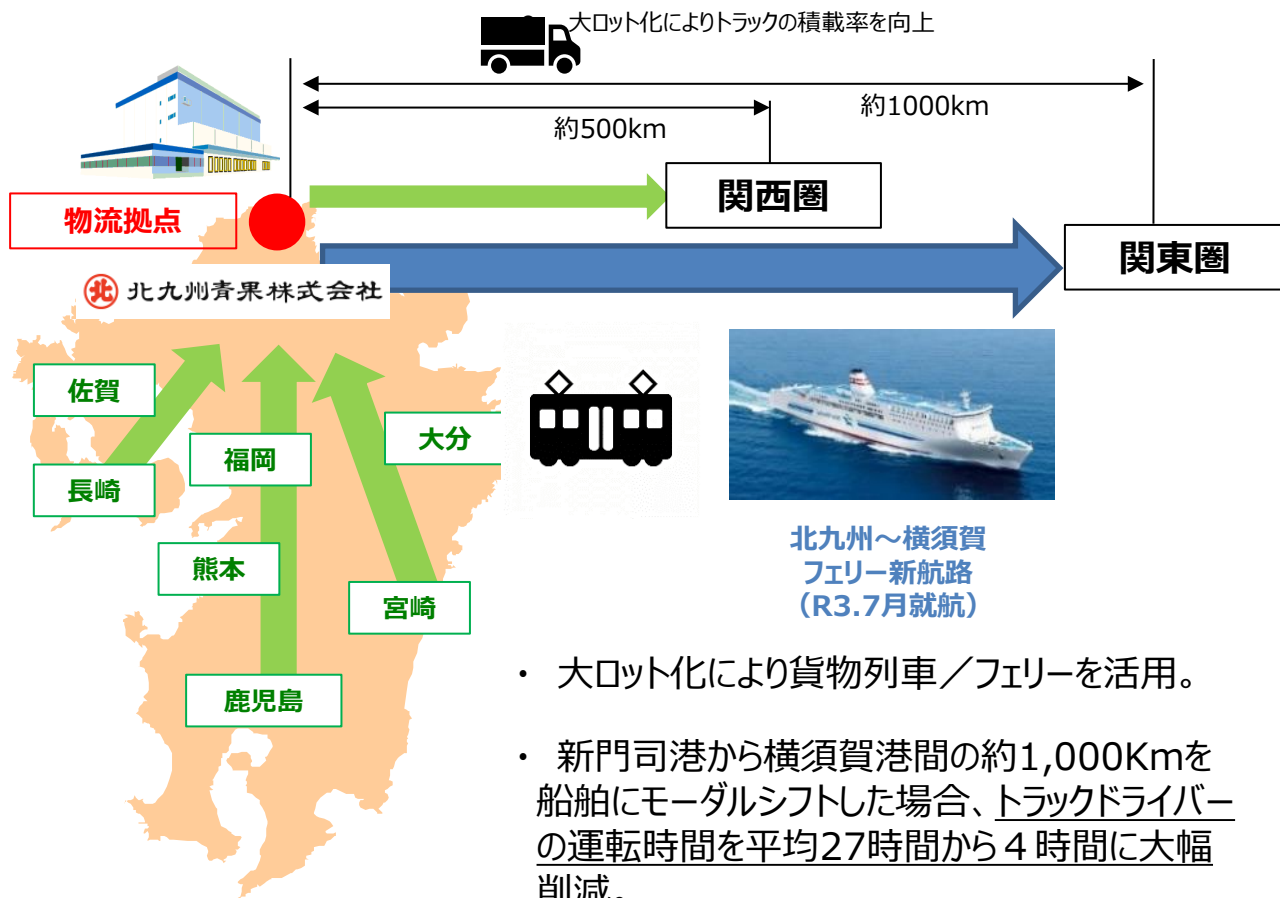
## ○ 中継物流の取組事例③：永井共同荷受&名港ハブセンター（花き）

- ・ 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。

- ・ 大ロット化により貨物列車／フェリーを活用。
- ・ 新門司港から横浜港間の約1,000Kmを船舶にモーダルシフトした場合、トラックドライバーの運転時間を平均27時間から4時間に大幅削減。

## 5. 農林水産品の物流効率化に向けた取組

---

### **(4) 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・大口化、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

# ○ 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

## 6. 卸売市場について

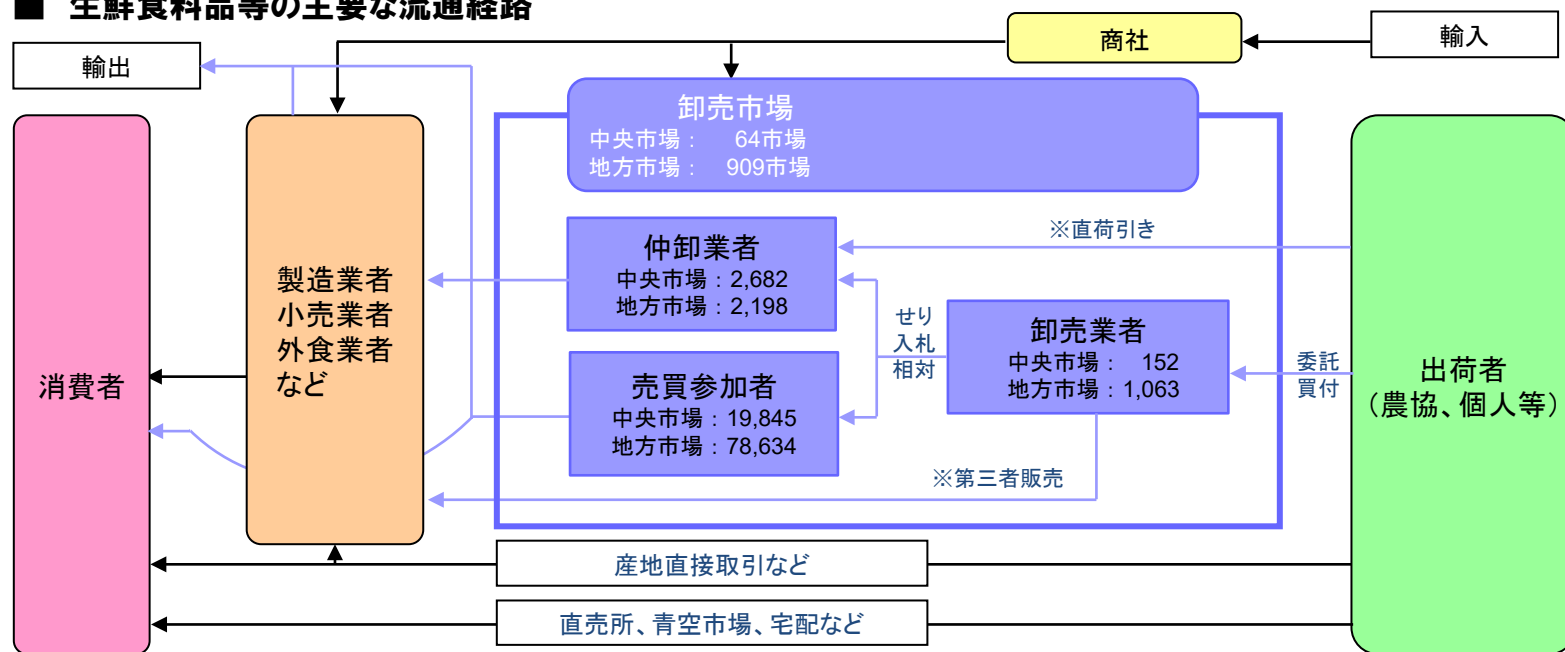
---



# ○ 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。  
(中央市場の市場数及び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

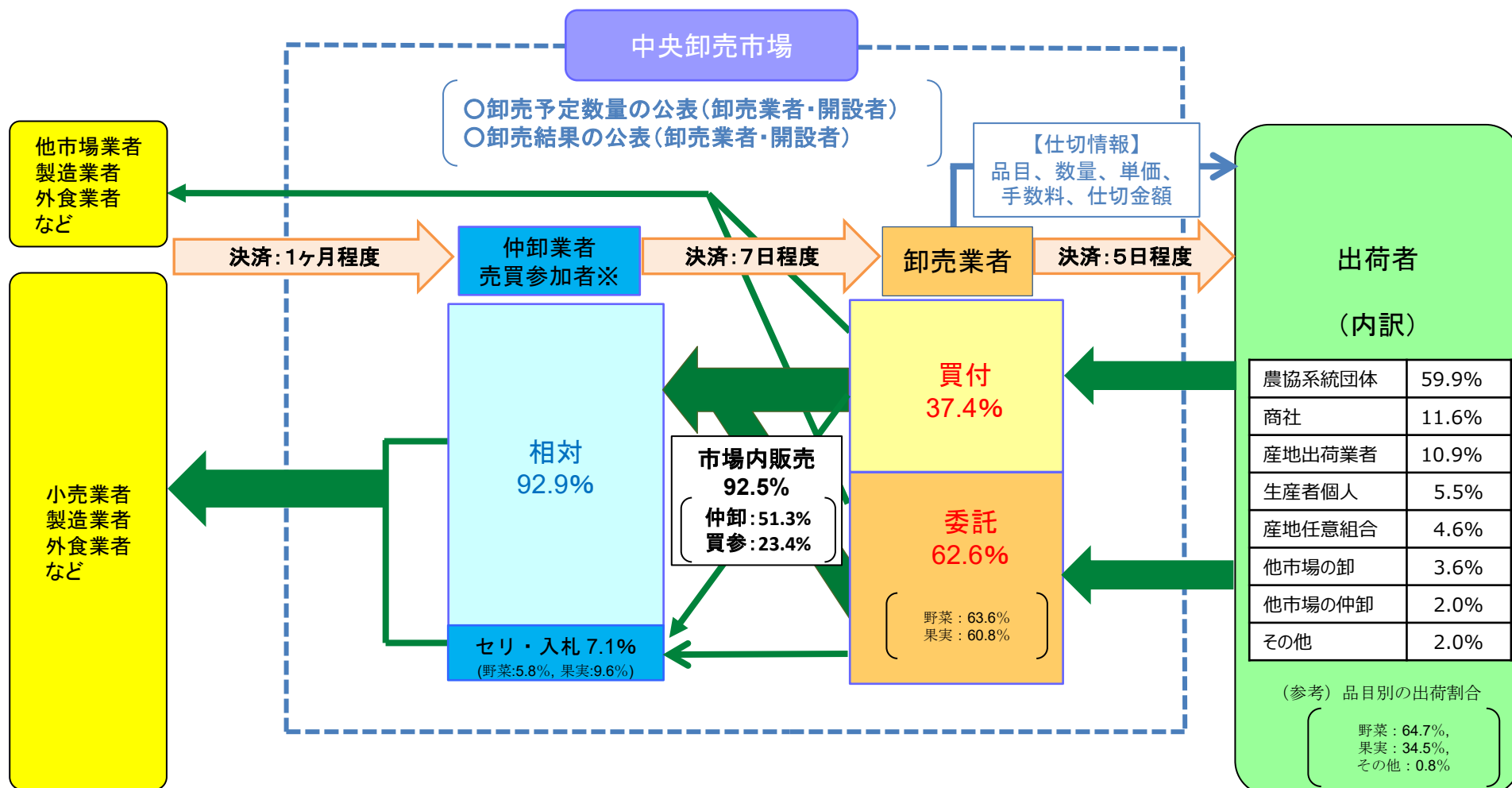
### ③ 代金決済機能

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

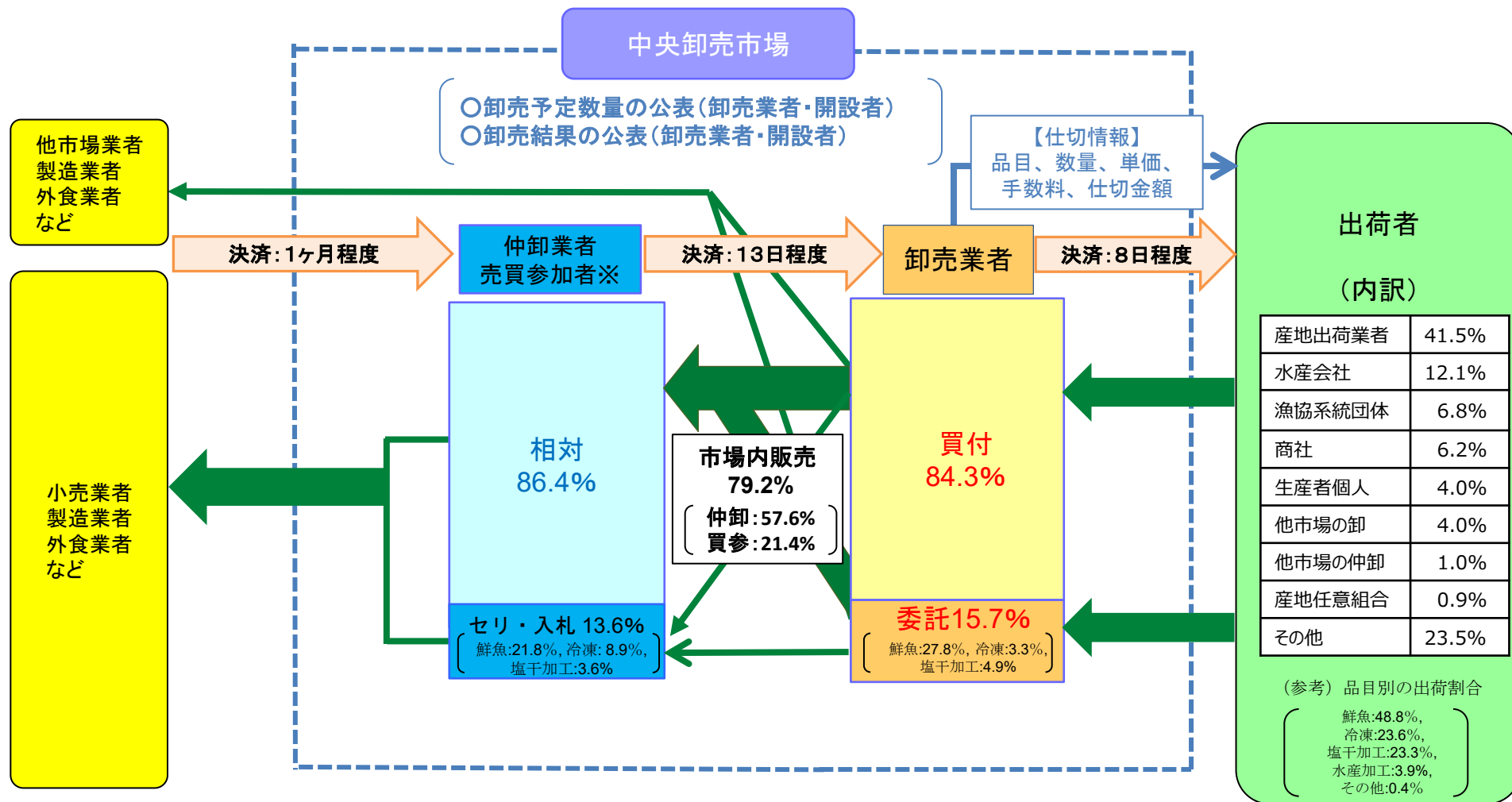
需給に係る情報を収集し、川上・川下それぞれに伝達

# ○中央卸売市場の取引構造（青果）



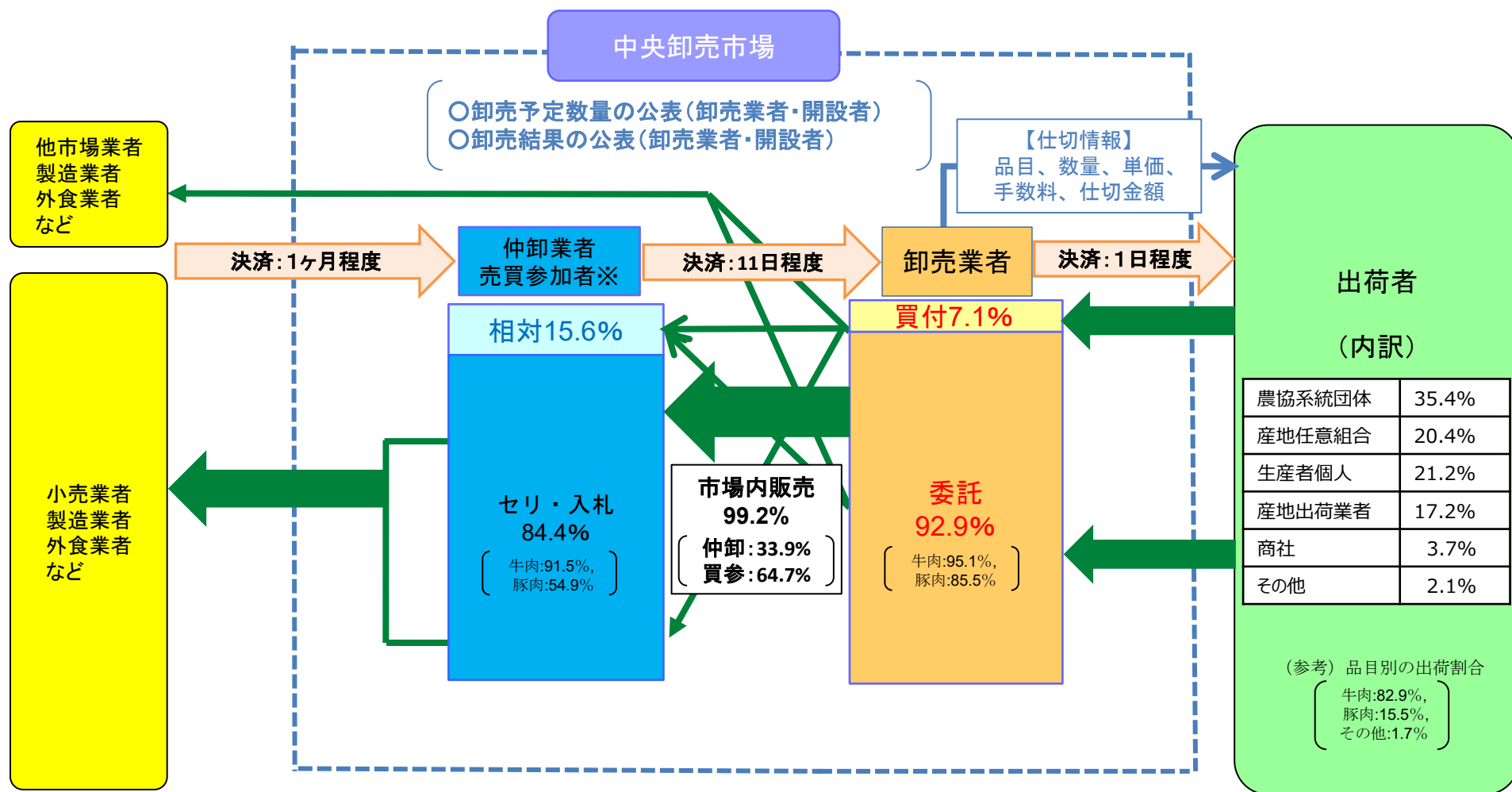
※ 各種の割合は、令和5年度（金額ベース）

# ○中央卸売市場の取引構造（水産）



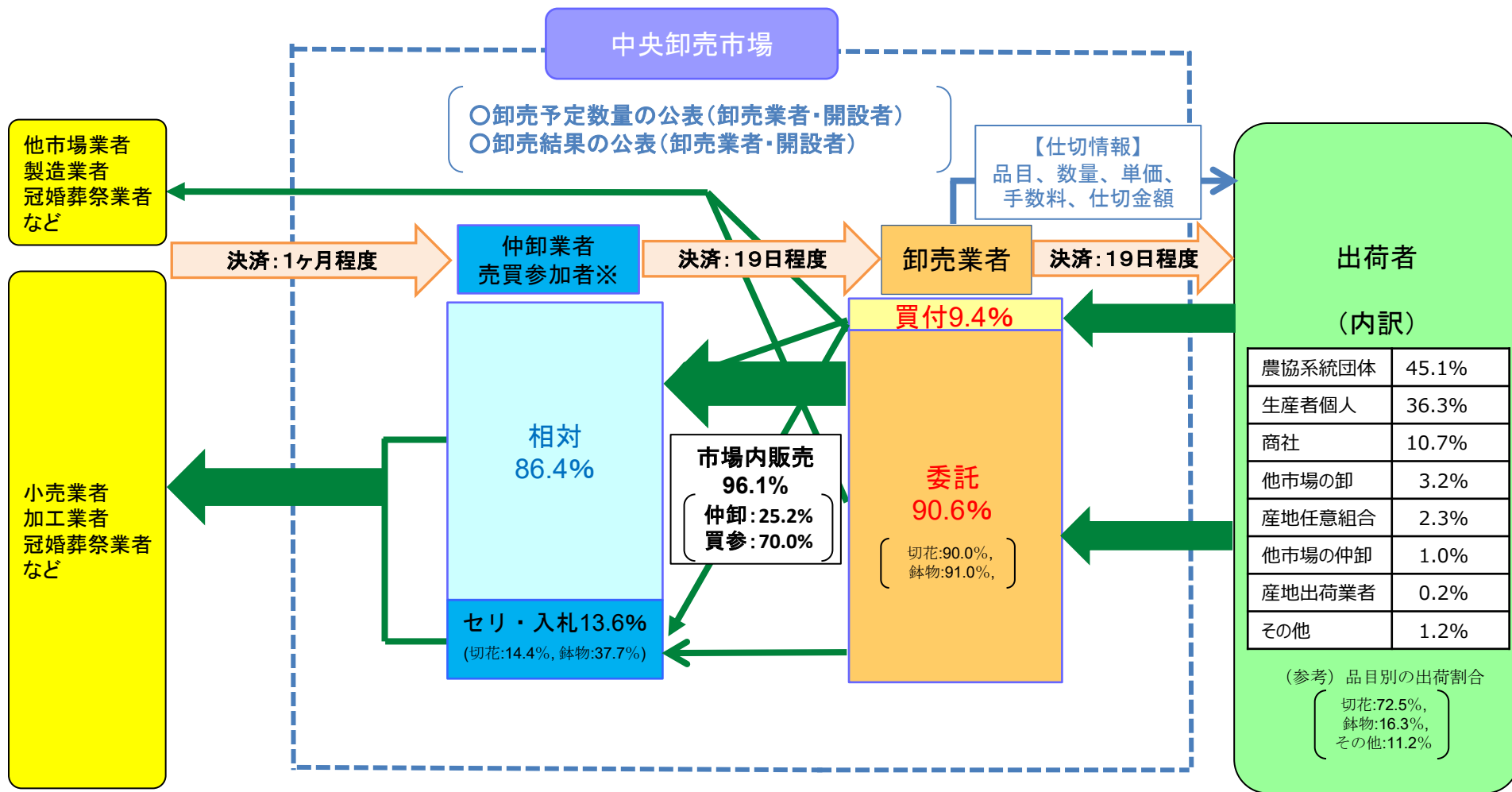
※ 各種の割合は、令和5年度（金額ベース）

# ○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）

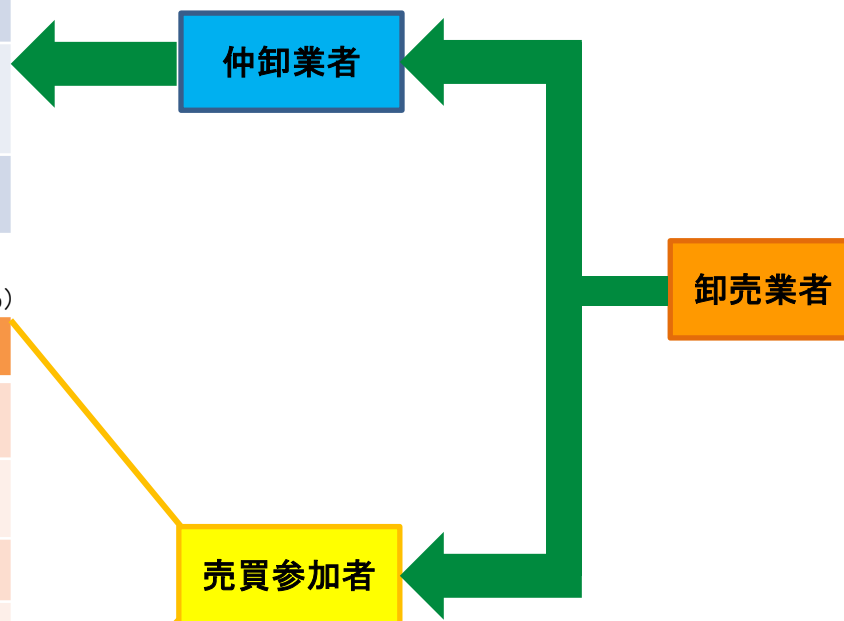
# ○ 中央卸売市場を利用する仲卸業者の販売相手、売買参加者

○ 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<br>（八百屋、魚屋、<br>肉屋、花屋等）  | 18.8 | 23.4 | 9.2  | 44.8 |
| 大規模小売店等<br>（量販店、生協、<br>給食事業者等） | 65.7 | 52.9 | 72.9 | 32.1 |
| 加工業者・外食事<br>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<br>百屋、魚屋等） | 62.2 | 47.8 | 49.7 | 84.6 |
| 外食、給食、納入<br>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<br>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



# ○ 中央卸売市場の配置

## ○ 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)  
その他 : 5市場(4都市)

※令和7年3月末時点

### 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)

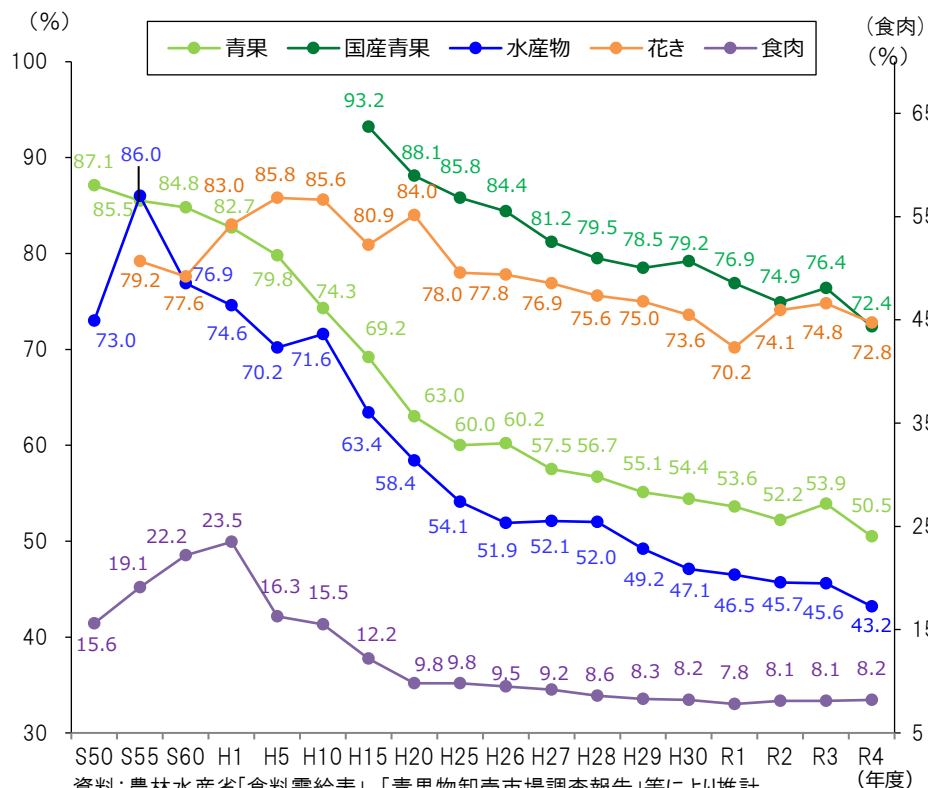


注: 以下の開設者にとっては、複数市場を開設  
仙台市3市場、東京都11市場、横浜市2市場、名古屋市3市場、  
京都市2市場、大阪市3市場、神戸市3市場、広島市3市場、  
福岡市3市場、鹿児島市2市場(令和6年度末現在)

# ○ 卸売市場経由率と卸売市場数・卸売業者数

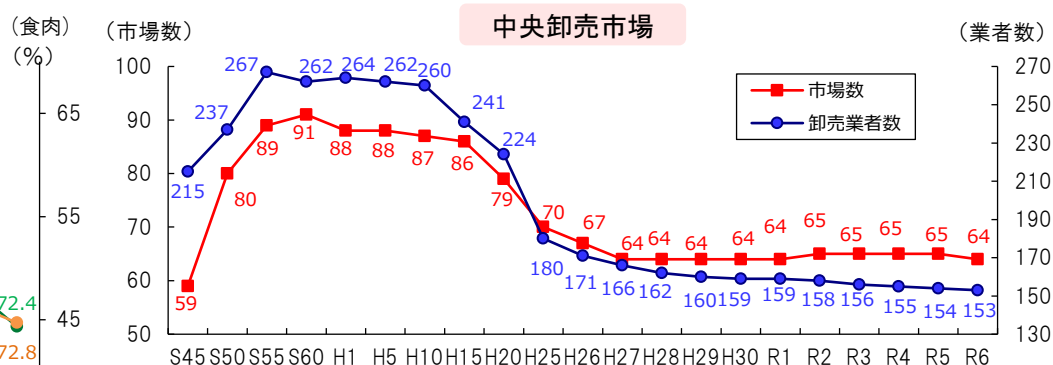
- 卸売市場は生鮮食料品等の流通の基幹的なインフラとしての役割を果たしており、青果の5割強、水産物の4割強が卸売市場を経由している(国産青果物では約7割)。
- 市場経由率は、加工品など卸売市場を経由することが少ない物品の流通割合の増加等により、花き、食肉を除き、低下傾向で推移している。
- 中央卸売市場及び地方卸売市場の市場数及び卸売業者数は、地方卸売市場の市場数及び卸売業者数を除いて、減少している。

## ■卸売市場経由率の推移(重量ベース、推計)

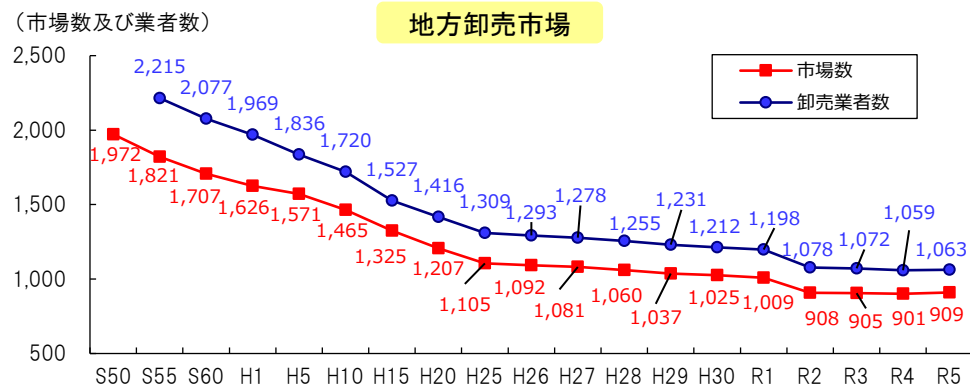


資料：農林水産省「食料需給表」、「青果物卸売市場調査報告」等により推計  
 注：卸売市場経由率は、国内で流通した加工品を含む国産及び輸入の青果、水産物等のうち、卸売市場(水産物についてはいわゆる産地市場の取扱量は除く。)を経由したものの数量割合(花きについては金額割合)の推計値。

## ■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。



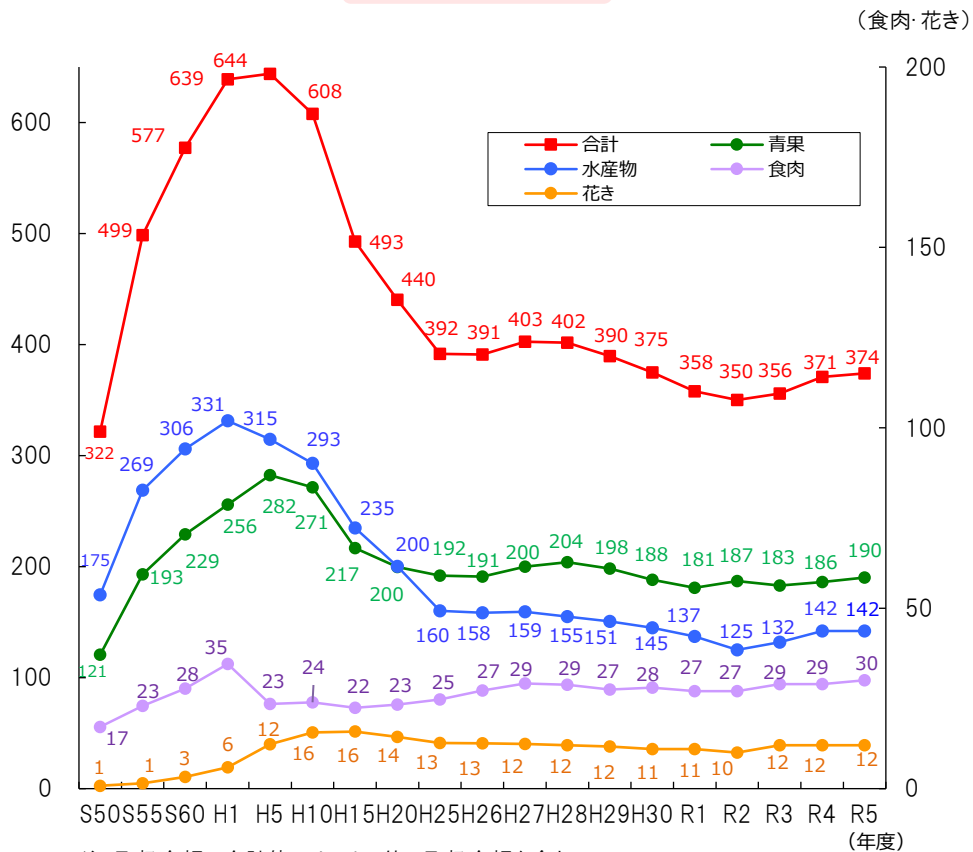
資料：農林水産省食品流通課調べ  
 注：H23年度までは年度当初時点の数、H24年度以降は年度末時点の数である。

## ○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。

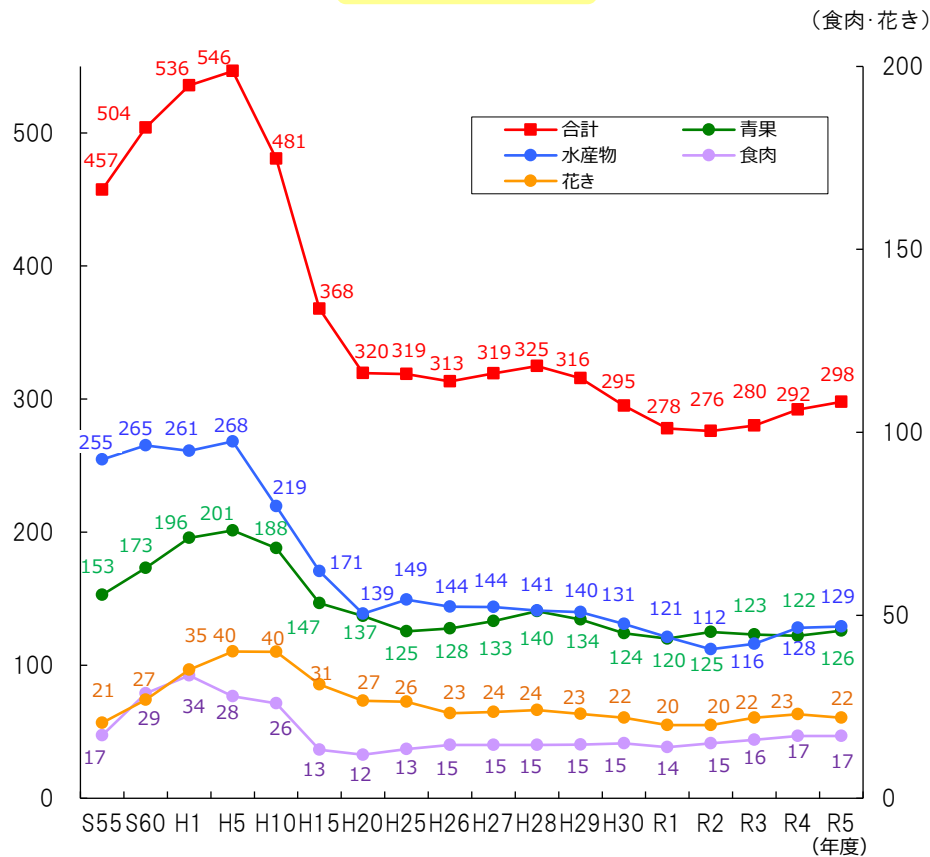
## ■取扱金額の推移(単位:100億円)

## 中央卸売市場



注：取扱金額の合計値には、その他の取扱金額を含む。

## 地方卸売市場

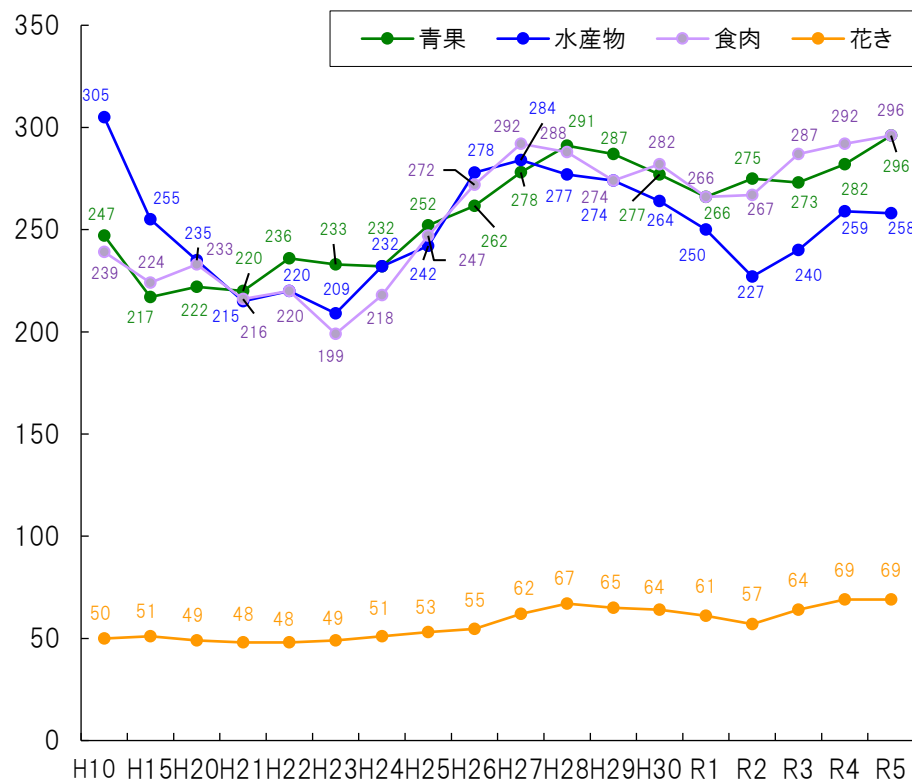


注：取扱金額の合計値には、その他の取扱金額を含む。

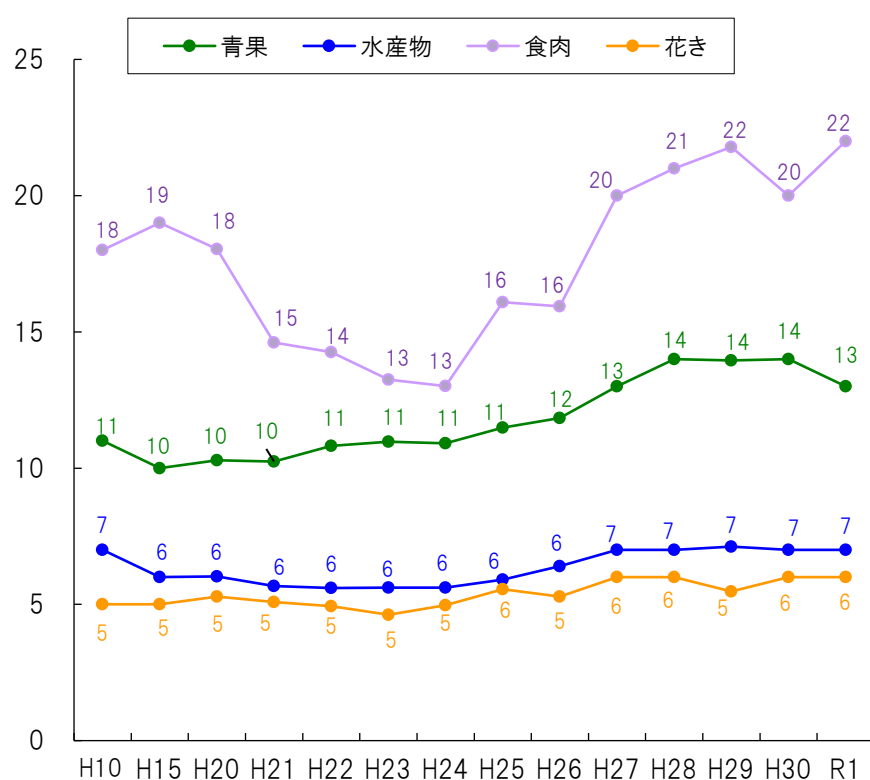
# ○ 卸売業者及び仲卸業者の経営動向①（取扱金額等）

○ 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。
- 下段表が示すように、卸売（川上）よりも仲卸（川下）の方が営業利益が低い傾向。
- 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 | 18.91 |
| 販売費・一般管理費比率 | 12.77 | 12.95 | 7.09 | 18.52 |
| うち人件費比率     | 5.58  | 6.92  | 2.82 | 10.08 |
| 営業利益率       | 0.61  | ▲0.13 | 0.62 | 0.39  |

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<br>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<br>100億円未満 | 100億円以上<br>300億円未満 | 300億円以上<br>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     |

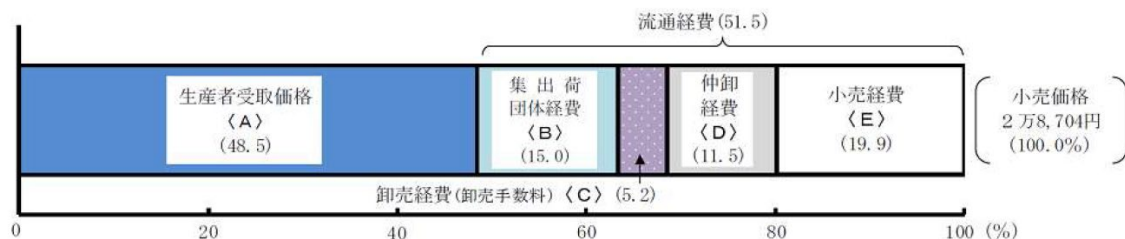
資料：2024年「スーパーマーケット年次統計調査報告書」  
（一社）全国スーパーマーケット協会  
（一社）日本スーパーマーケット協会  
オール日本スーパーマーケット協会

# ○ 食品流通段階別価格形成調査（令和4年度）

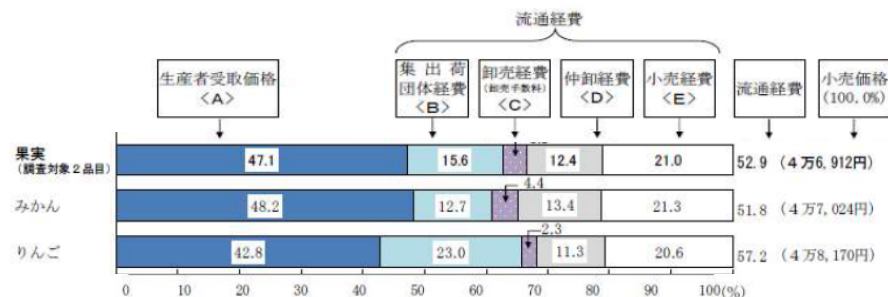
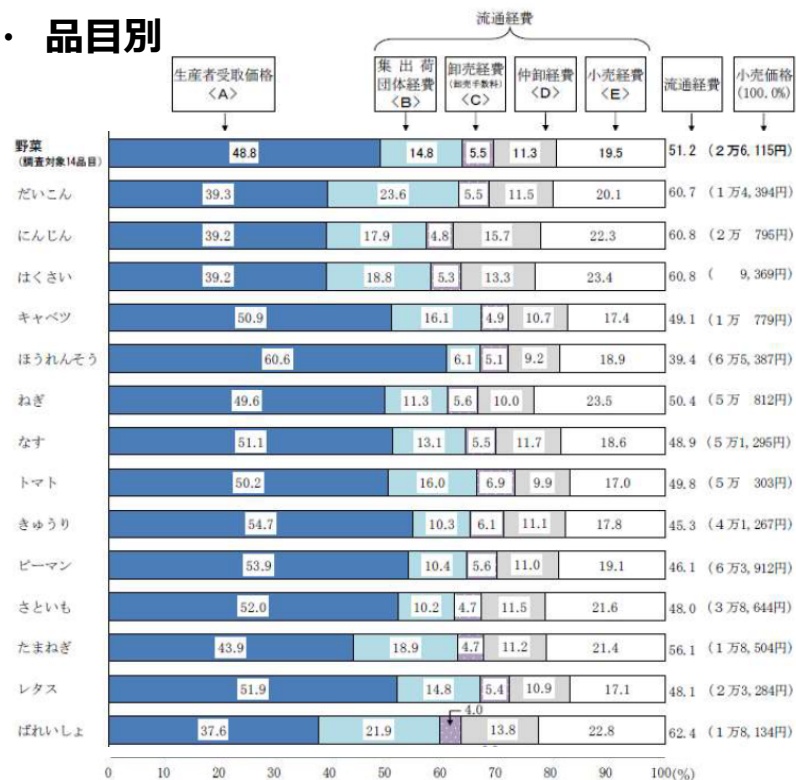


## ○ 小売価格に占める各流通経費等の割合（調査対象16品目）（試算値）

### ・ 青果物全体



### ・ 品目別



- ※①生産者受取価格：卸売価格から卸売経費及び集出荷経費を控除。  
 ②集出荷団体経費：集出荷・販売経費のうち、卸売経費（卸売手数料）以外の経費を積み上げ、100kgあたりで算出した。  
 ③卸売経費：集荷団体が出荷先の卸売業者へ支払った100kg当たりの販売手数料とした。  
 ④仲卸経費：仲卸価格から卸売価格を控除して算出した。  
 ⑤小売経費：小売価格から仲卸価格を控除して算出した。

出典；農林水産省統計部

食品流通段階別価格形成調査報告（青果物調査）（令和4年度）



# 卸売市場の老朽化の現状と対策

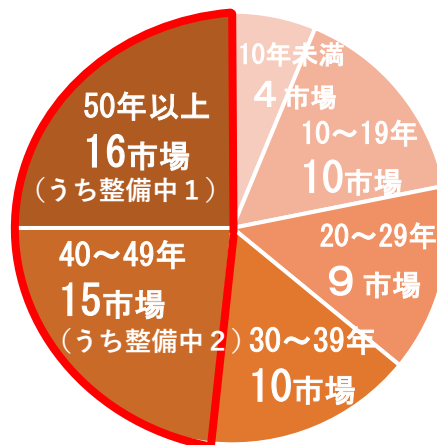
- 全国64の中央卸売市場の5割弱にあたる28市場は、40年以上（1985（昭和60）年）移転・大規模整備を行っていない。うち、15市場は50年以上経過（令和7年3月末現在）。
- 全国909の地方卸売市場の約半数にあたる487市場は、40年以上（1984（昭和59）年）移転・大規模整備を行っていない。うち、308市場は50年以上経過（令和6年3月末現在）。

## <整備後40年以上の中央卸売市場一覧>

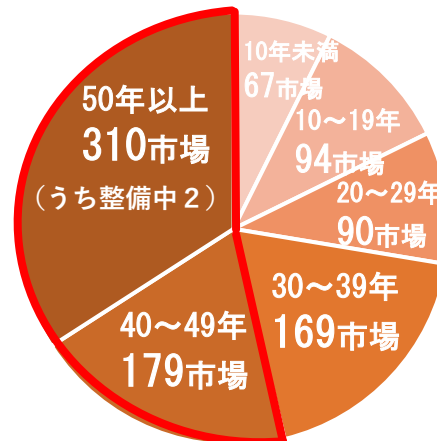
| 市場名             | 経過年数  | 備考（開設年等）            |
|-----------------|-------|---------------------|
| 青森市中央卸売市場       | 50年以上 | 昭47                 |
| 八戸市中央卸売市場       | 48年   | 昭52                 |
| 仙台市中央卸売市場本場     | 50年以上 | 昭35（昭48移転）          |
| 仙台市中央卸売市場食肉市場   | 43年   | 昭50                 |
| いわき市中央卸売市場      | 49年   | 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   | 43年   | 昭58                 |
| 浜松市中央卸売市場       | 47年   | 昭54                 |
| 金沢市中央卸売市場       | 46年   | 昭41                 |
| 福井市中央卸売市場       | 50年以上 | 昭49                 |
| 名古屋市中中央卸売市場北部市場 | 41年   | 昭25（昭57移転）          |
| 大阪府中央卸売市場       | 47年   | 昭53                 |
| 大阪市中中央卸売市場南港市場  | 42年   | 昭33（昭59移転）<br>（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       | 49年   | 昭52                 |
| 和歌山市中央卸売市場      | 50年以上 | 昭49（整備中）            |
| 岡山市中央卸売市場       | 43年   | 昭36（昭57移転）          |
| 広島市中中央卸売市場中央市場  | 44年   | 昭23（昭56移転）<br>（整備中） |
| 広島市中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       | 49年   | 昭52                 |
| 鹿児島市中中央卸売市場青果市場 | 49年   | 昭10（昭51移転）          |
| 沖縄県中央卸売市場       | 42年   | 昭59                 |

## 【施設整備後の経過年数】

（中央卸売市場：令和7年3月末現在）



（地方卸売市場：令和6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



▲フォーク等が通行可能な通路

# 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等による検品自動化

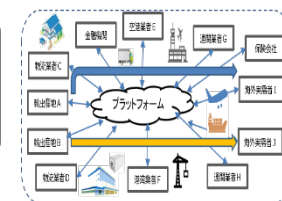
○ パレット循環体系により、手  
荷役をなくし、省力化、省人化  
を実現

○ 天候に左右されない荷降ろし  
場、施設定温の低温化による  
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・パッケージング  
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



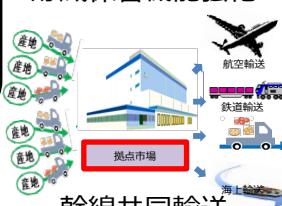
ドックシェルター



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

# 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、施設利用者が合意形成を図り、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                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 整備と一体的に取り組む推奨事項                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>○中継共同輸送</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>中継共同輸送</u>に対応した複数台同時に<u>荷役可能な通路、荷下ろし場所</u>等を整備</li> <li>・<u>中継共同輸送</u>の荷の<u>一時保管</u>に必要な<u>冷凍・冷蔵施設</u>（ストックポイント）</li> <li>・効率的な<u>トラックの配車、荷の管理システム</u>の整備を前提とした施設</li> </ul> <p>【2 品質・衛生管理の高度化】</p> <p>○コールドチェーンの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>搬入から搬出までの温度管理</u>を適切に行える<u>閉鎖型施設等</u>の設置（必要に応じた限定的な施工も検討）</li> </ul> <p>【3 付加価値向上・新需要への対応】</p> <p>○加工施設等の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・量販店、加工事業者、有機農産物など<u>国内外の需要の変化に応じた荷姿</u>での出荷が可能となるよう、場内に<u>小分け、パッケージング、プレック</u><u>ク</u>への対応が可能な施設・設備の導入</li> <li>・<u>輸出先国等の規制・条件</u>（食品衛生等）<u>に対応</u>した処理・加工施設等の整備</li> </ul> <p>○選果・選別施設の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>産地との連携</u>に必要な<u>選果・選別施設等</u>の整備</li> </ul> <p>○貯蔵保管機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>長期間の貯蔵保管・鮮度維持</u>が可能な冷凍・冷蔵施設等の整備</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・配送に携わる<u>運送事業者</u>や<u>市場便の把握・連携</u>による<u>共同輸配送</u>（共配率や積載率の向上）の推進</li> <li>・<u>共同荷受け体制</u>の構築</li> <li>・効率的な<u>配車システム、荷の管理システム</u>の導入</li> </ul><br><ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>産地との連携強化</u>や<u>安定的な取引関係の確立、加工食品の開発・販売</u>の推進</li> <li>・食品加工による<u>食品ロス</u>の削減の推進</li> </ul><br><ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>産地との連携強化</u>や<u>安定的な取引関係の確立</u></li> <li>・<u>長期保管機能</u>を活用した<u>安定的な取引</u>の確立</li> </ul> |



# 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

・EVT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

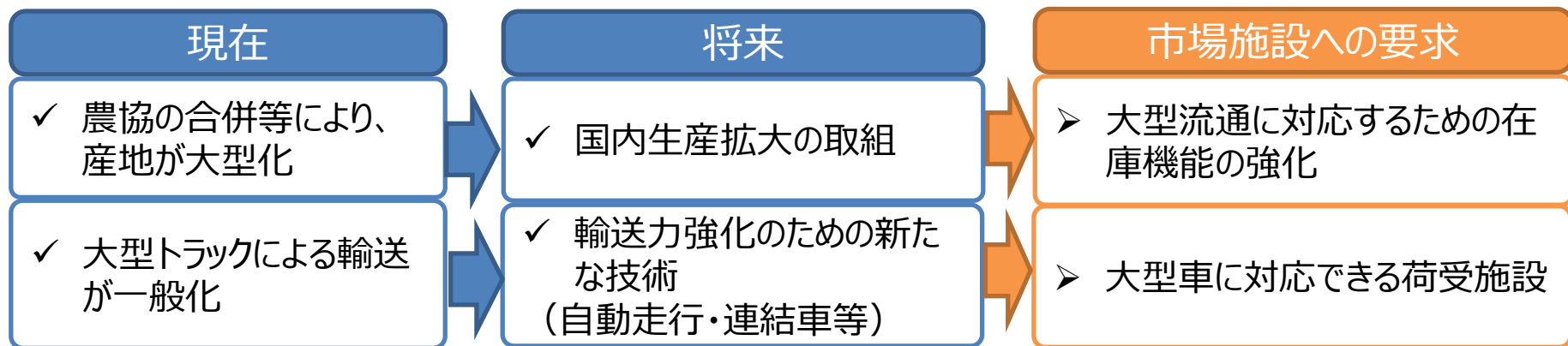
・電動フォークリフト、電動ターレの導入

・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

# 卸売市場施設への要求①出荷者・集荷の変化

## 1 流通の大型化



### 在庫機能の強化

- ✓ 施設の温度管理、保冷設備の整備による品質管理の向上



適切な温度管理により、鮮度・品質保持



ドッグシェルターにより外気を遮断

### 大型車に対応できる荷受け施設

- ✓ トラックバースの整備
- ✓ スロープ等を含むスムーズな場内走行路等の確保
- ✓ トラック予約システムの導入



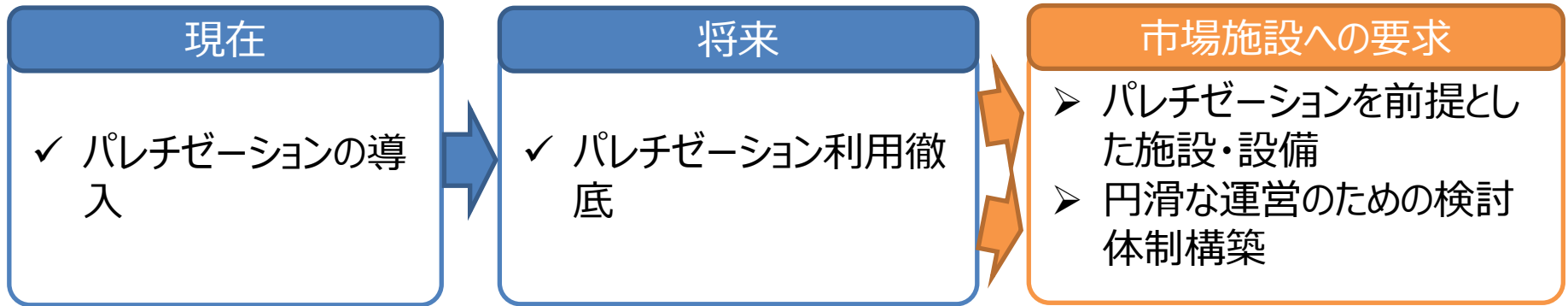
スムーズな場内走行路





# 卸売市場施設への要求①出荷者・集荷の変化

## 2 パレチゼーション

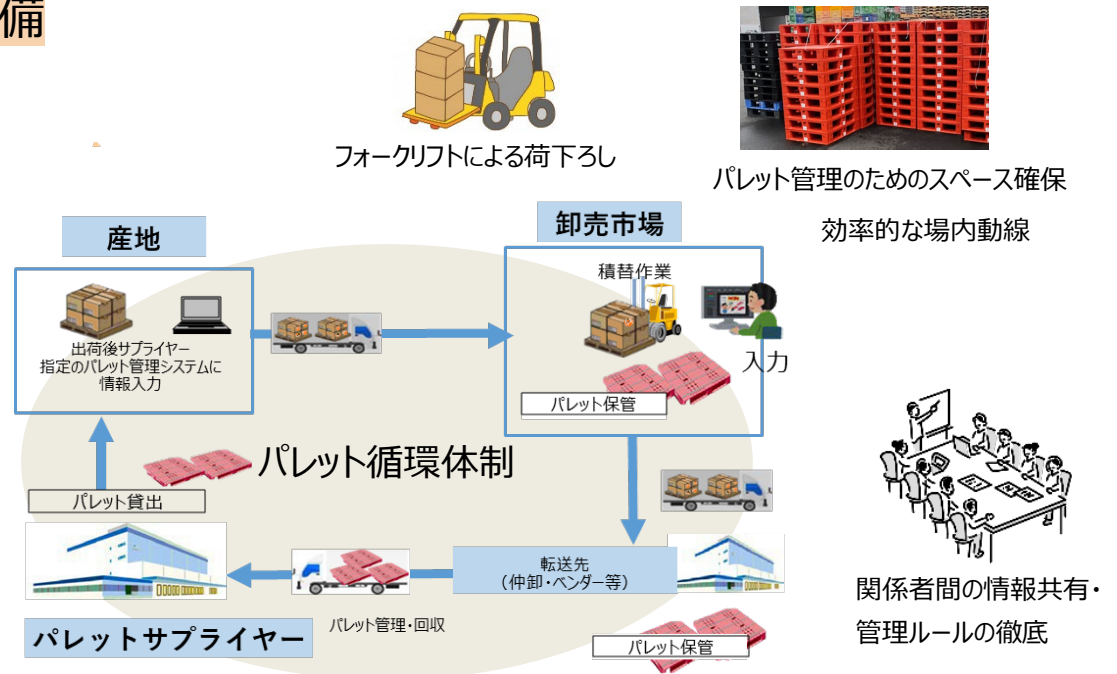


### パレチゼーションを前提とした施設・設備

- ✓ パレットデポスペースの確保
- ✓ フォークリフト等の機材の確保
- ✓ 効率的な場内動線

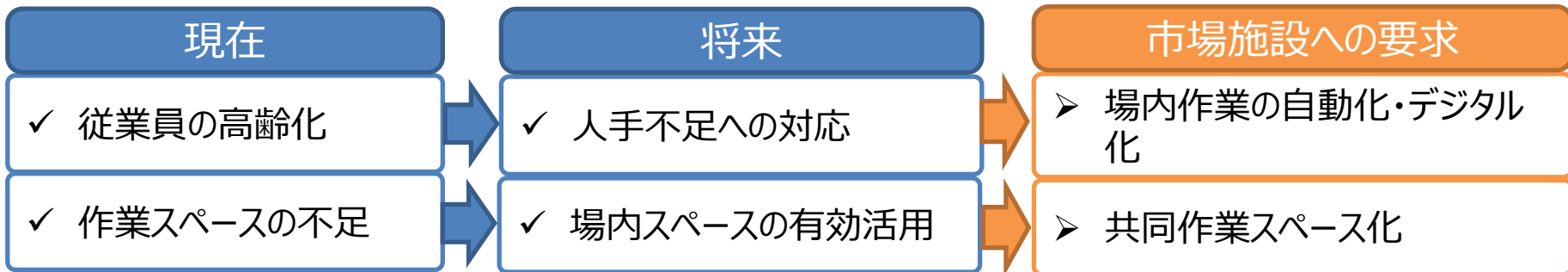
### 円滑な運営のための検討体制構築

- ✓ 関係者が現状や課題を共有し、場内物流の改善を図る体制の構築
- ✓ パレット管理ルールの特明確化



# 卸売市場施設への要求②市場関係者・場内作業の変化

## 3 場内作業の省力化・デジタル技術の活用



### 場内作業の自動化・省力化

- ✓ 納品伝票の電子化
- ✓ RFIDによる検品作業の自動化
- ✓ 自動搬送機等の導入



### 共同作業スペース化

- ✓ デジタル技術を活用し、売り場を共同作業スペース化



卸売場と仲卸売場を分けず共同作業スペース化、商品は電子タグで管理

## ○ 卸売市場内の搬送作業の省力化（金沢市中央卸売市場）

- 令和6年度、**金沢市中央卸売市場**の青果部において、**無人搬送車**（Automated Guided Vehicle, AGV）の導入による**搬送作業の省力化**に向けた実証事業を実施。
  - 卸売市場に入荷した**ミカン**（パレット積み）を**専用架台**に載せておくと、無人搬送車が、それを下から持ち上げ、**プログラムで指定された場所に自動で移動**。
  - その後、無人搬送車は、**業務時間外（日中）**に、翌日（夜間～早朝）の出荷作業の効率化のため、**商品の並べ替えを自動で実施**（翌日出荷分の商品をトラックバース付近に並べ替え）。
- 以上の自動化により、荷受作業員の**作業時間30%削減**、作業人員の**40%削減**を目指す。

【AGV】



パレットを載せて、架台の下に潜り込んで、リフトのように荷物を持ち上げて搬送する**低床型AGV**を2台導入

【入荷】



パレットに積まれたミカンを専用架台に載せる

【移動】



設定されたプログラムで指定された場所に自動で移動

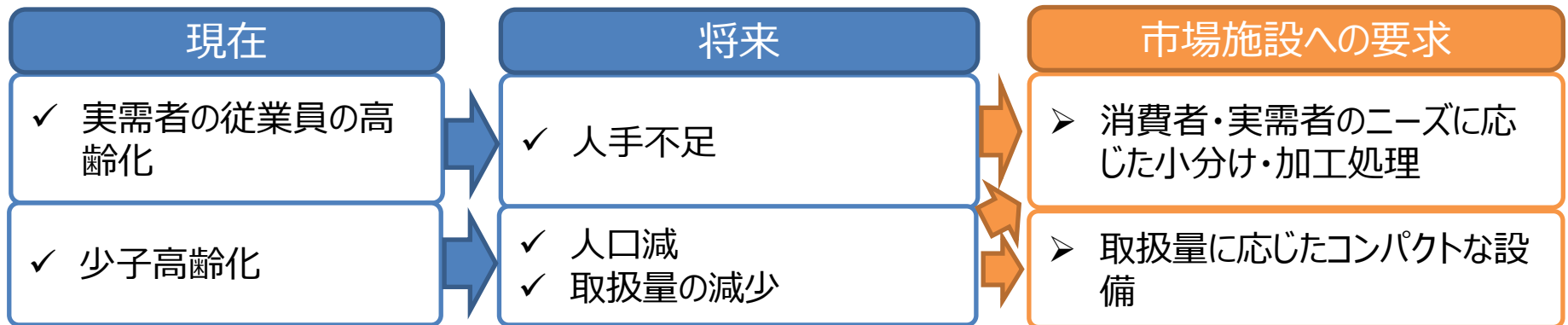
【並べ替え】



業務時間外に商品の並べ替えを自動で実施

# 卸売市場施設への要求③消費者・実需者の変化

## 4 高齢化・人手不足への対応

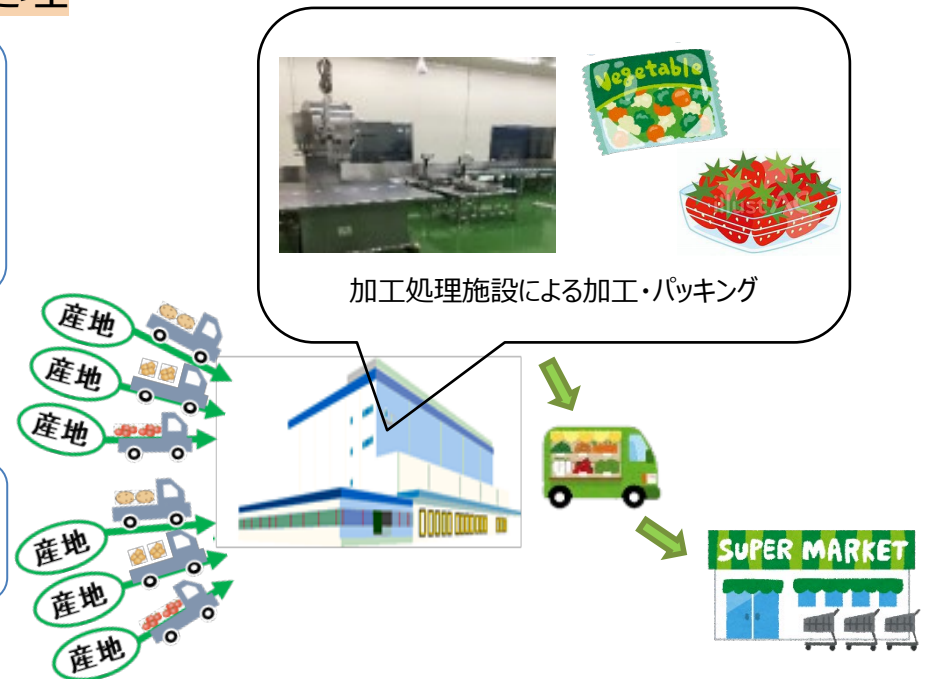


### 消費者・実需者のニーズに応じた小分け・加工処理

- ✓ 小分け、パッケージング等の対応強化、プレック加工等への対応
- ✓ 有機食品・輸出など新たな需要に応える集荷・加工・配送

### 取扱量に応じたコンパクトな設備

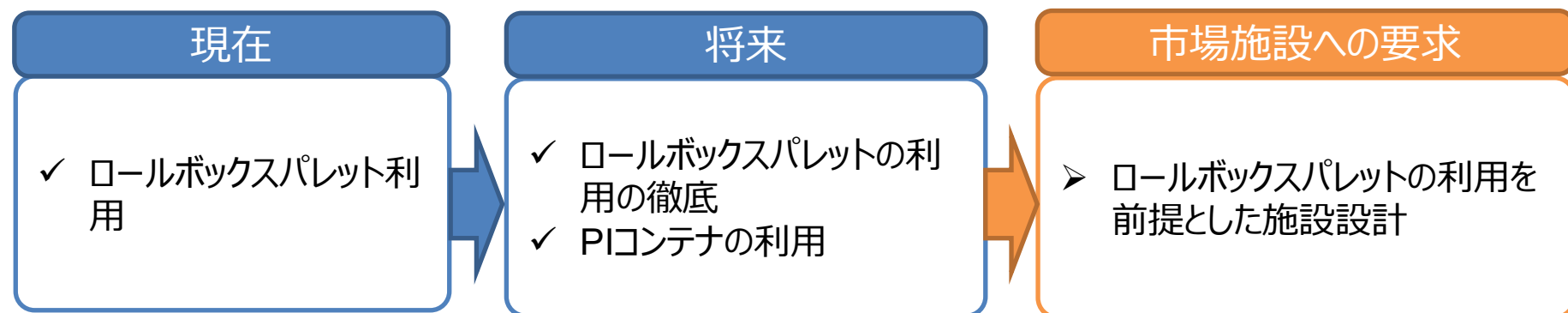
- ✓ 効率的な施設利用（共有スペース化等）





# 卸売市場施設への要求③消費者・実需者の変化

## 5 配送の効率化



### ロールボックスパレット等の利用を前提とした施設設計

- ✓ 搬出バースのプラットフォーム化
- ✓ ロールボックスパレット・PIコンテナ等のデポスペース確保



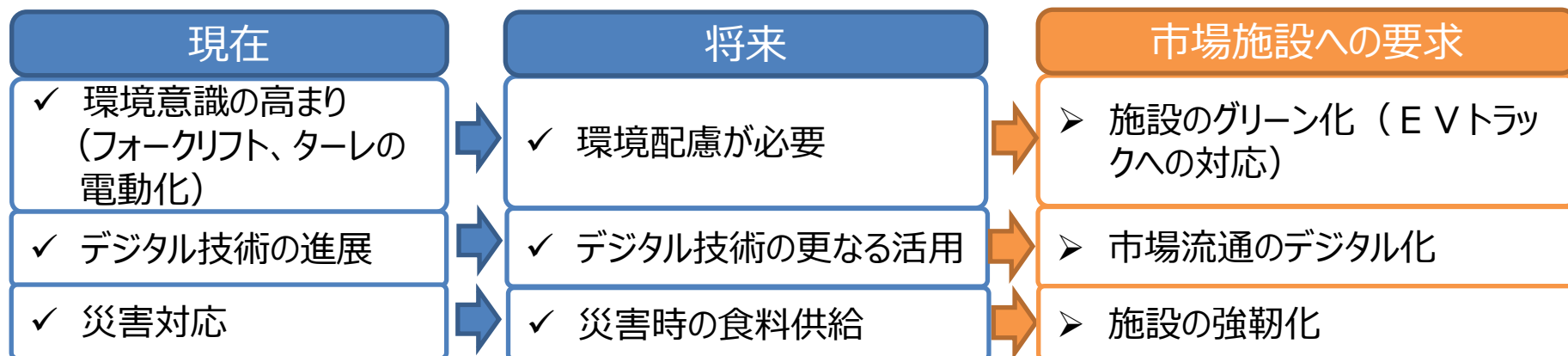
搬出バースのプラットフォーム



ロールボックスパレット

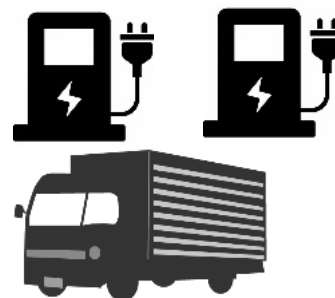
# 卸売市場施設への要求④社会の変化

## 6 環境対応、災害対応など



### 施設のグリーン化

- ✓ 脱炭素  
(フォークリフト、ターレの電動化、E Vトラックへの対応)

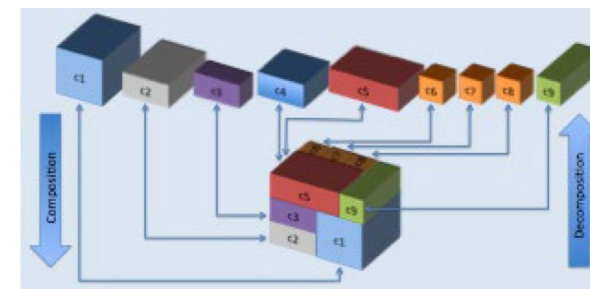


EVステーションの設置

### 市場流通のデジタル化

- ✓ 取引のデジタル化・データ連携による業務の効率化

フィジカルインターネットの基盤となる、RFID付きの規格化された容器



### 施設の強靱化

- ✓ 事業継続計画 (BCP) 策定
- ✓ 地方公共団体との協定締結



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



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



## 7. 食品流通に関するその他のトピックス

---

## 7. 食品流通に関するその他のトピックス

---

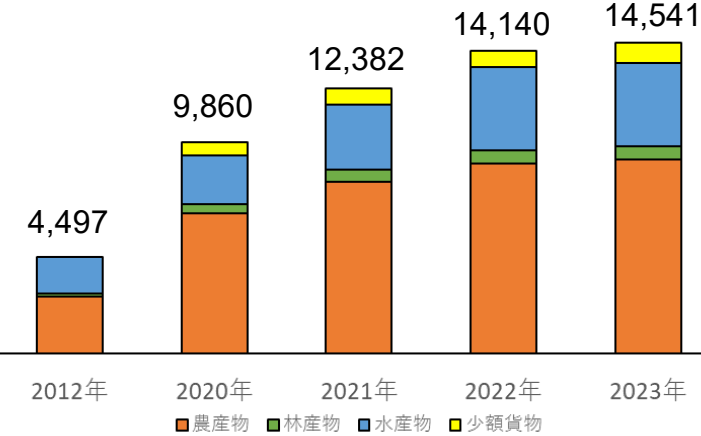
### (1) 輸出物流

# ○ 効率的な輸出物流の構築

- ・ 2023年の農林水産物・食品の輸出額は、1兆4,541億円。
- ・ 2024年も10月現在で対前年同期比+0.4%の1兆1,702億円で推移。
- ・ 2025年に2兆円、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）

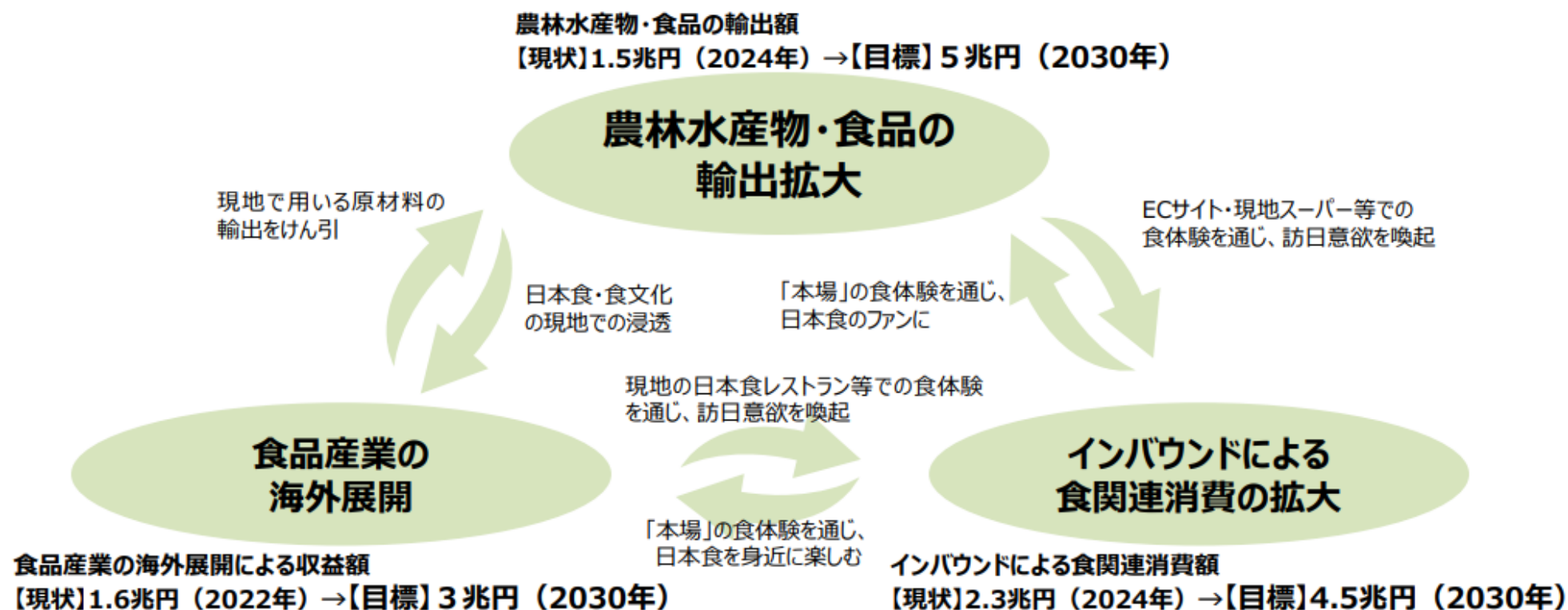
|        | 役 割                                                                     | 該当拠点例                   |
|--------|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| 広域輸出港湾 | ・ 全国から集荷された産品を大ロット・多様な仕向先へ。輸出、食品輸出の物流における基本的な利用拠点。                      | 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<br>・ 地方空港の活用                                        | 成田空港、羽田空港<br>新千歳空港、福岡空港 |

## ○ 2024年1-10月の輸出額

|           | 金額       | 前年差    | 前年比    |
|-----------|----------|--------|--------|
| 1-10月 累計  | 11,702億円 | +44億円  | +0.4%  |
| うち中国      | 1,345億円  | ▲735億円 | ▲35.3% |
| うち香港      | 1,746億円  | ▲189億円 | ▲9.8%  |
| うち中国・香港以外 | 8,149億円  | +959億円 | +13.3% |

## ○ 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**



### ＜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＞

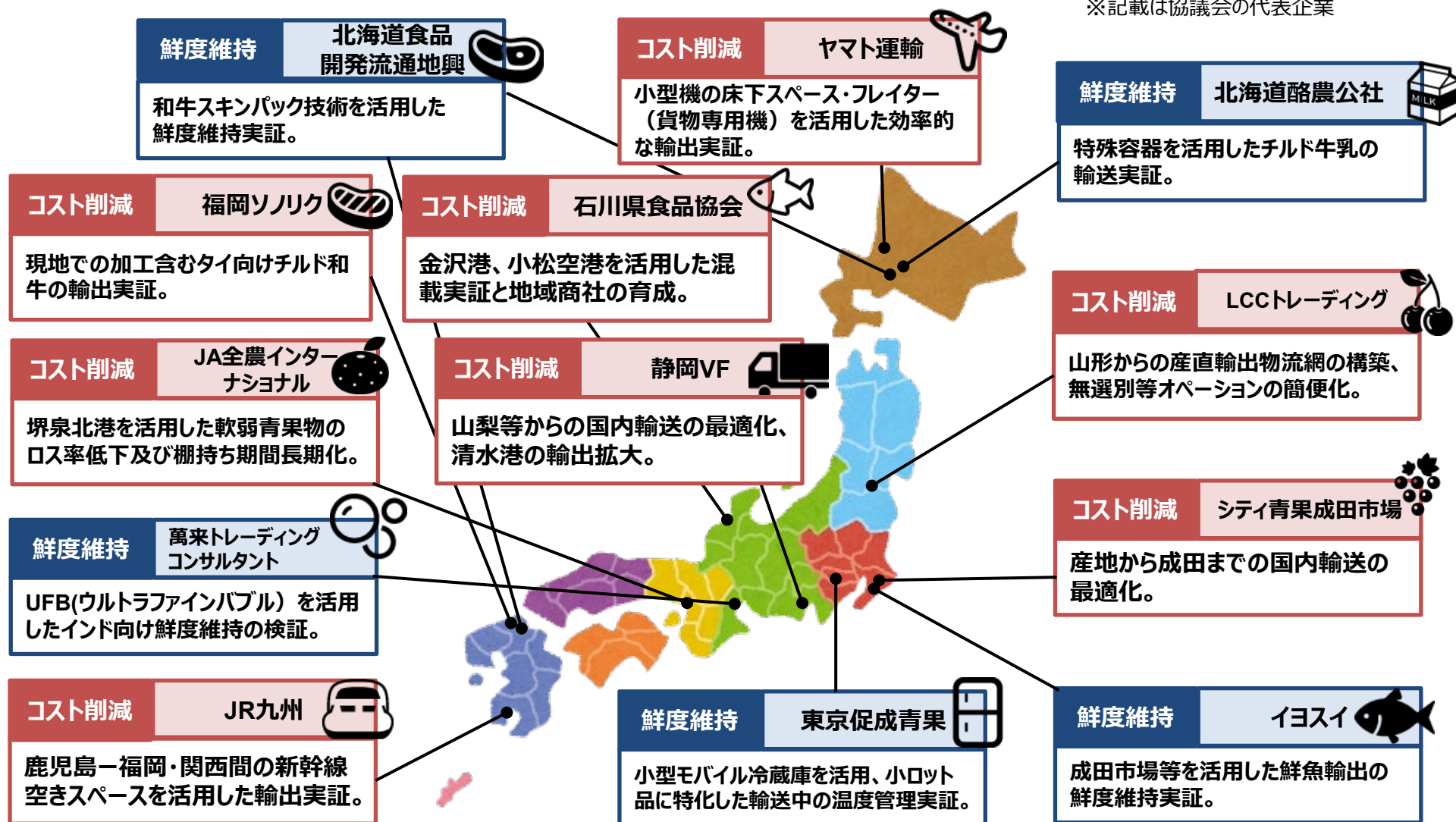
- ・ 地域の魅力ある食材や歴史・文化をひとつのストーリーとして、**インバウンドに訴求する地域づくりを推進**
- ・ 訪日外国人の**旅マエ・旅ナカ・旅アト**に効果的にアプローチし、日本食・日本食材のファンづくりを推進

**新設**

# ○ 令和6年度輸出物流構築緊急対策事業（補助事業）まとめ（令和5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 (静岡県清水港)

- ・ 令和3年8月、国土交通省・農林水産省は清水港を「産直港湾」として認定。
- ・ 静岡県を中心として行政、産地、卸売市場、港湾事業者等で構成される協議会（山の洲輸出物流構築協議会）を組織し、シャインマスカット、みかん、レタスなど4県（静岡、山梨、長野、新潟）の青果物を混載して輸送、清水港から輸出する実証を実施。
- ・ コールドチェーンを確保するため、静岡市中央卸売市場にドックシェルター付き冷蔵倉庫を整備。  
清水港にも、RORO船のコンテナターミナルに冷蔵コンテナ用の電源施設（リーファープラグ）を整備。



清水市中央卸売市場の  
ドックシェルター付き冷蔵倉庫



清水港のコンテナターミナルに  
整備されたリーファープラグ



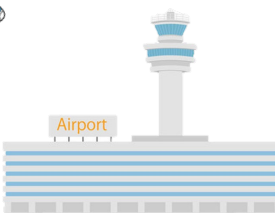
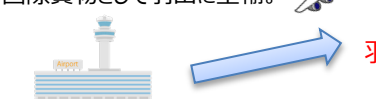
## 地方空港を活用した取組 (地方空港→羽田空港→輸出)

- ・ 令和3年度、ヤマト運輸は日本航空等と連携し、地方空港を活用した輸出ルート確立に向けた実証試験を実施。
- ＜従来＞ 全国の産地からトラックで羽田空港に陸送。  
羽田空港で集約して通関手続をしてから輸出。
- ＜新ルート＞ 全国各地の地方空港で通関手続を済ませた上で羽田空港に空輸。羽田空港内では集約のみとして通関待ち時間を回避。
- 輸出までのリードタイムを最大で2日短縮可能に。
- ・ 令和4年度には対象品目や地域を拡大して実証試験を継続。
  - ・ 令和5年度には、更なる国内輸送力の確保の観点から、小型機の床下スペースの活用可能性に関する実証事業を実施。

新千歳空港で通関手続、  
国際貨物として羽田に空輸。



鹿児島空港で通関手続、  
国際貨物として羽田に空輸。



羽田空港では通関手続不要。  
集約のみ行って輸出。



輸出





## ○ 効率的な輸出物流の構築事例②

### 新技術を活用した取組

(チルド牛乳をシンガポールへ大量輸送)

- 令和6年度、北海道酪農公社輸出促進協議会は、特殊容器（無菌ミルクタンク）を用いて北海道産チルド牛乳をシンガポールまで大量輸送する実証試験を実施。
  - 北海道で特殊容器（無菌ミルクタンク）に充填、鮮度を保った状態でシンガポールまで輸送。到着後、シンガポールの食品メーカーにおいて品質検査・パック詰めして消費者に販売。
- 国内流通と遜色のない風味等を維持したチルド牛乳の大量輸送と賞味期限の大幅な延長が期待される。



#### <特殊容器（無菌ミルクタンク）>

- タンク内に発生するバクテリア等の完全除去と、摂氏0.1度刻みの均一で正確な温度圧力の制御が可能。

- シンガポールの食品メーカーにおいてパック詰め。

### 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、輸出産品の鮮度や品質を確保。



#### <令和5年度の取扱実績（国内向けを含む）>

- 青果物 20億円（4,079トン）
- 水産物 40億円（2,534トン）
- 合計 60億円

※ 移転前の取扱高1.5億円を令和9年度に88億円まで増加させる目標。



## 7. 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）

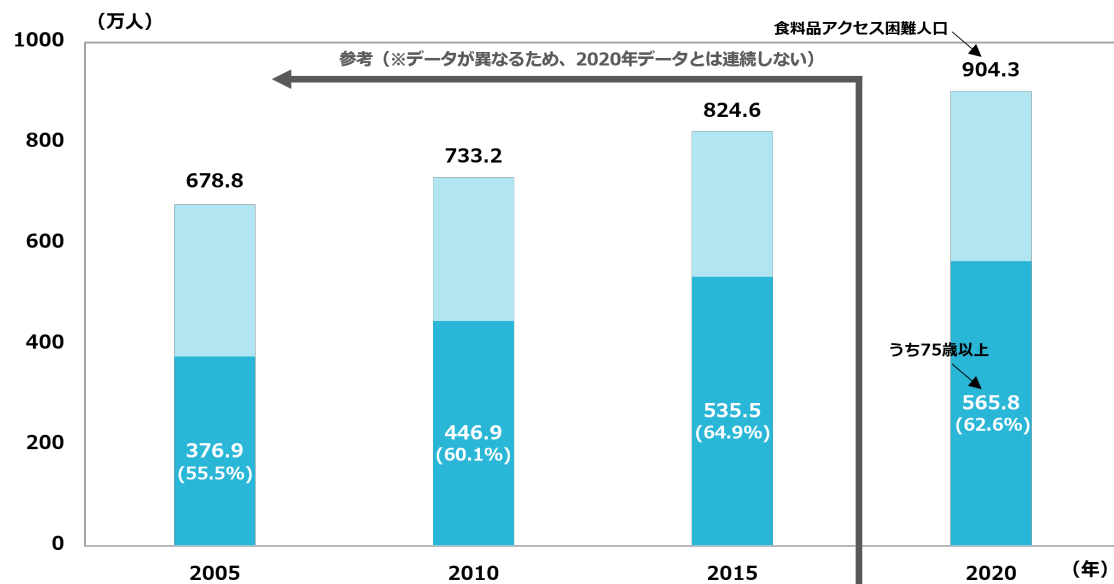
# ○ 食品へのアクセス困難人口の動向

○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

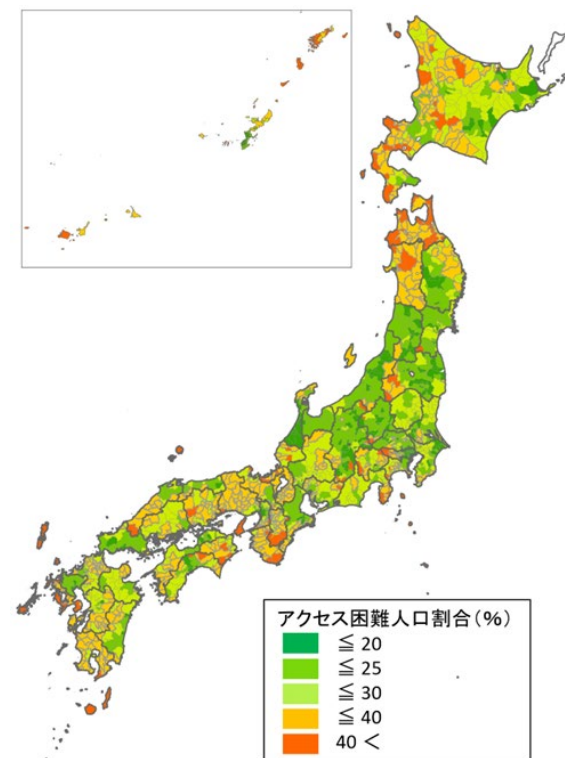


出典：農林水産政策研究所「2020年食料品アクセスマップと困難人口の推計結果」

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」

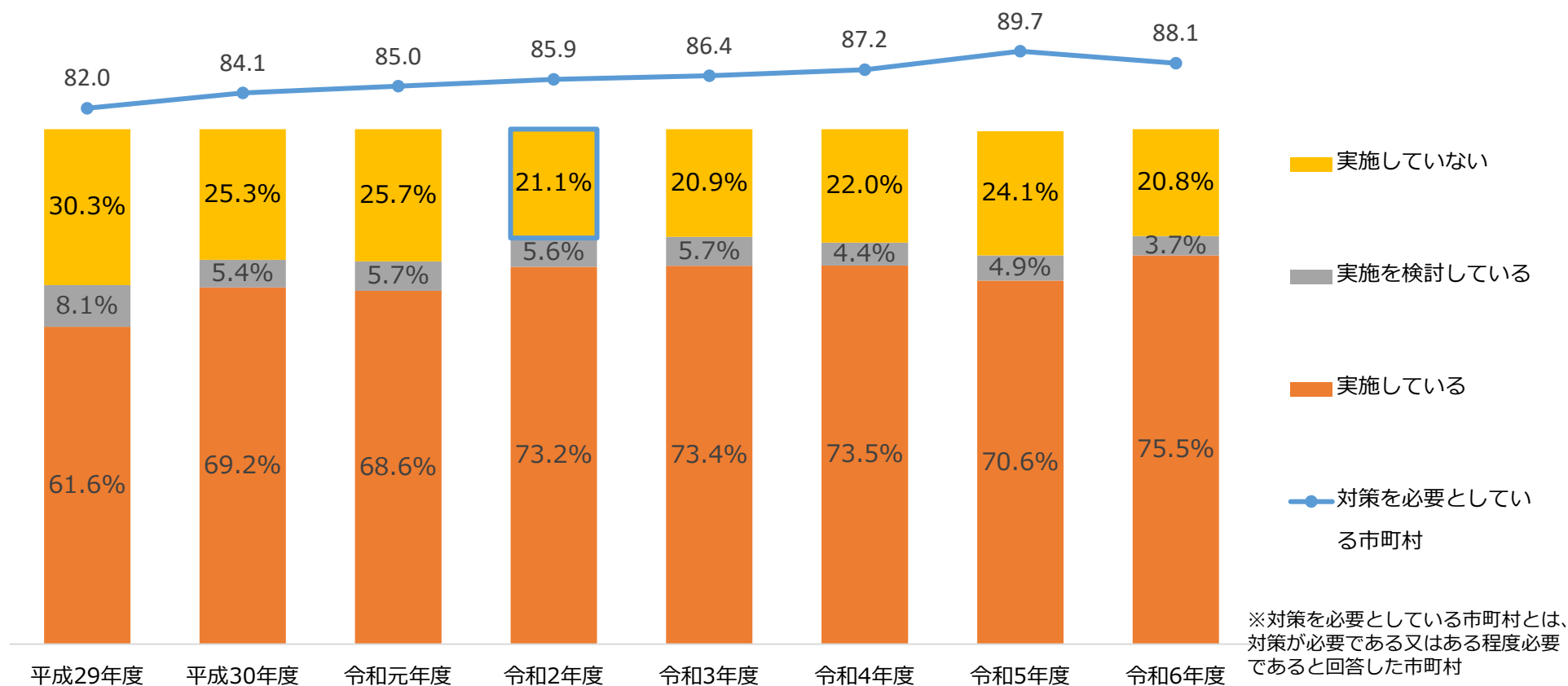
注1：アクセス困難人口割合とは65歳以上高齢者に占める割合である。

# ○ 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88.1%で、29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75.5%であった。

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7年3月）

行政による対策実施状況

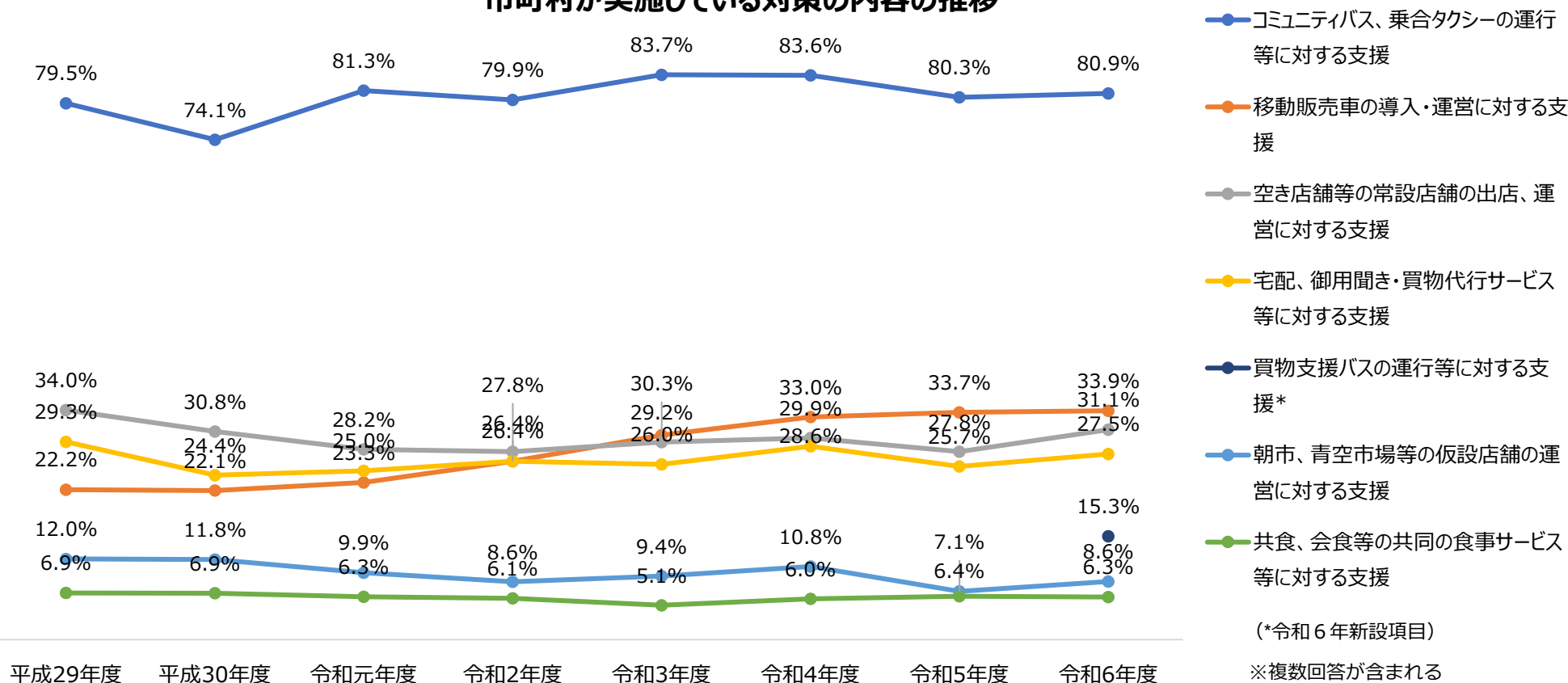


# ○ 行政による対策の実施状況

- 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80.9%となったほか、「移動販売車の導入、運営に対する支援」が一貫して増加傾向にあり33.9%、「空き店舗等の常設店舗の出店、運営に対する支援」が31.1%、「宅配、御用聞き・買い物代行サービス等に対する支援」が27.5%であった。

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7年3月）

## 市町村が実施している対策の内容の推移

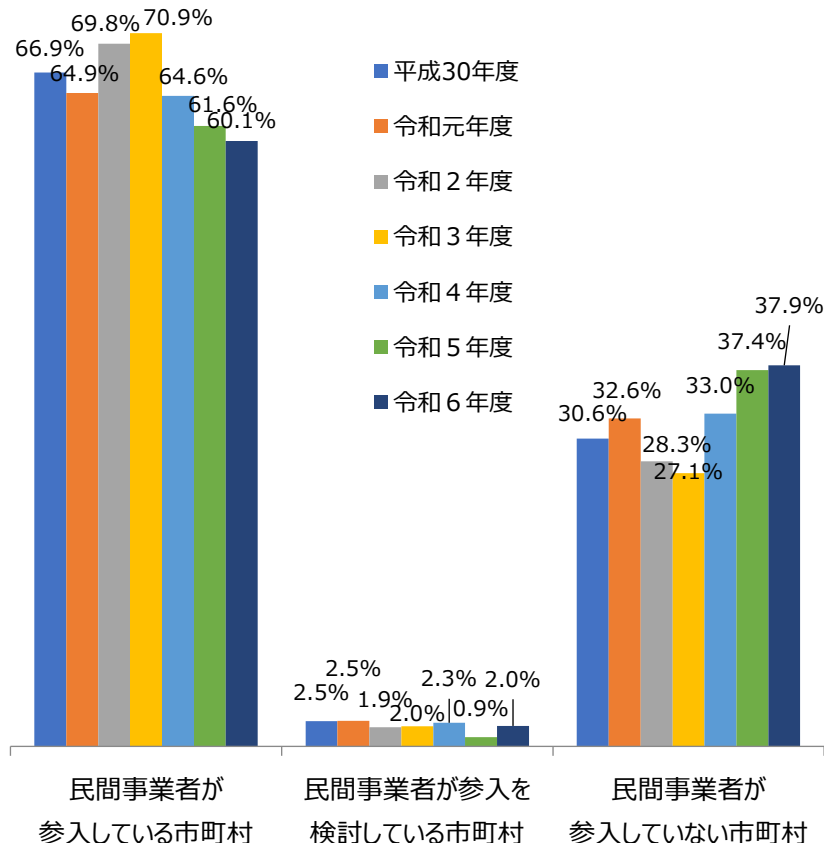


# ○ 民間事業者による対策の実施状況

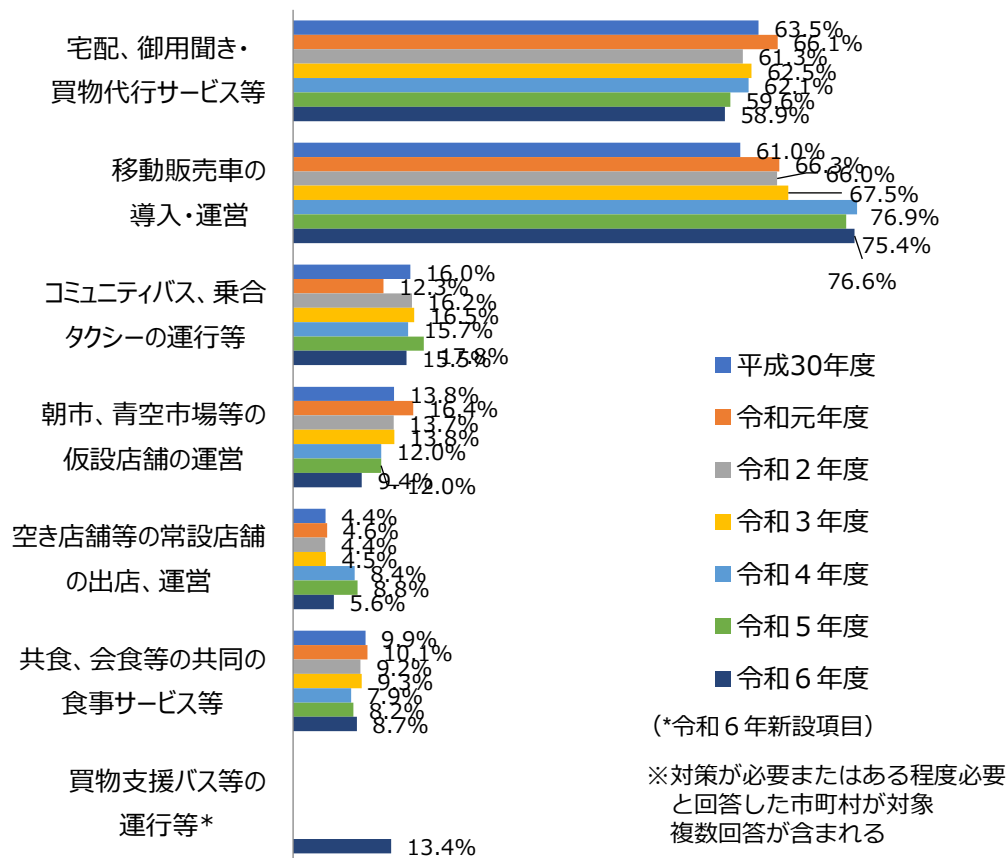
- 全市町村のうち民間事業者が参入している市町村の割合は60.1%。
- 民間事業者が参入している市町村の割合は、令和3年度以降減少傾向にある。
- 内容別に見ると、「移動販売車の導入・運営(76.6%)」が最も高く、次いで「宅配・御用聞き・買物代行サービス等(58.9%)」となっている。

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7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





# ○ 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

### 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  
フードバンク等への食品寄附等の促進に向けた枠組みづくりを強化  
「食品寄附ガイドライン」の活用を促進 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 ひとり親家庭等のこども支援のため、こども宅食等による食事の提供等を支援 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

## 物理的アクセス(買物困難者対策)関係支援策

### 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  
過疎地域を含むラストワンマイル配送の効率化の運行経費を支援 など
- デジタル技術を駆使した配送支援  
自動配送ロボット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弱者支援策を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が取組んでいる。
- ・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配達報酬 ⑥受け渡し ⑦配達

**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

2

**Uber Eats**

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

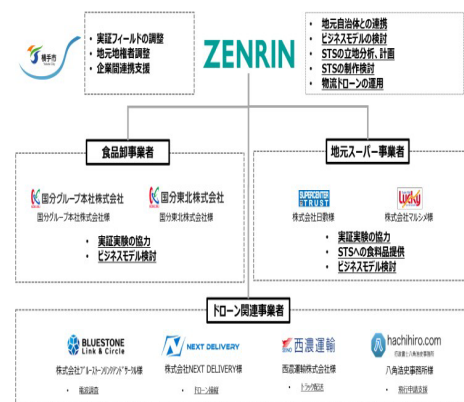
- ・出店コストを抑えることを目的に

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。

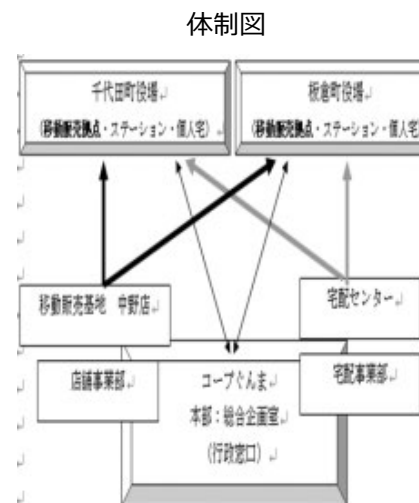
(支援事業名) 食料品等流通持続化モデル総合対策事業（令和3年度農林水産省当初予算）

## ●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）

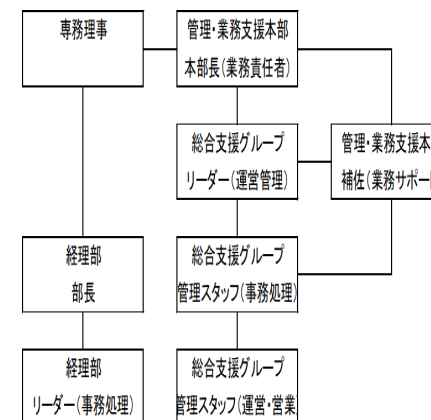
### ●課題・背景

- ・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買物を行うことにより、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



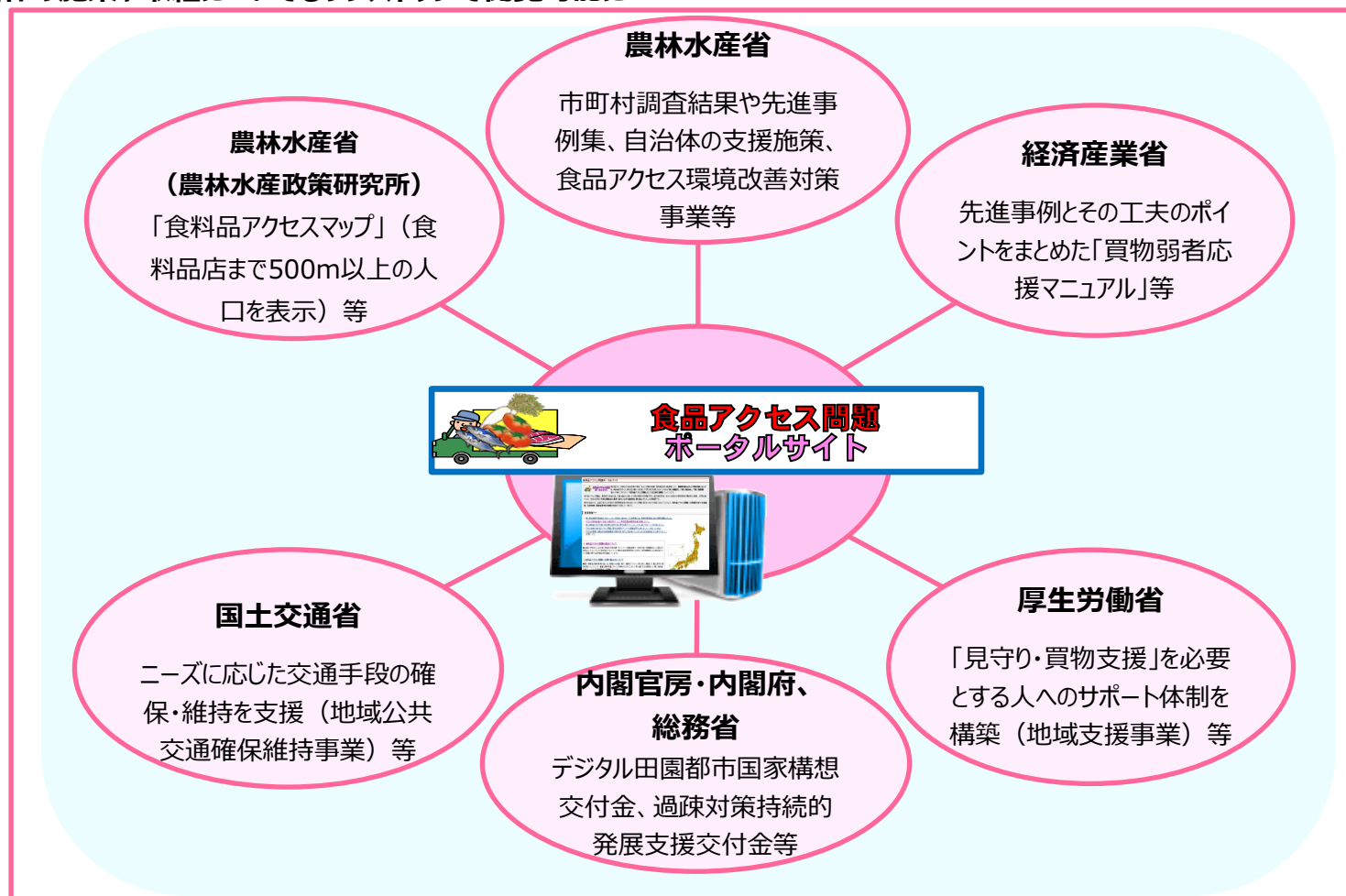
### ●取組成果

- ・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。

## ○ 参考資料 関係省庁と連携した食品アクセス問題への対応

- 農林水産省は、全国の地方公共団体や民間事業者等が、食品アクセス問題の解決に向けた取組に役立てられるよう「食品アクセス問題ポータルサイト」を開設(H24年6月)。農林水産省の施策や調査結果等の紹介のほか、関係府省・団体の施策や取組等について、ワンストップでの情報提供を実施。

### ■関係府省・団体の施策や取組についてもワンストップで閲覧可能に





## 7. 食品流通に関するその他のトピックス

---

### (3) 食品等流通調査

# ○ 食品等流通法条文（抜粋）

## 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）

### （定義）

第二条【略】

2・3【略】

4 この法律において「食品等の取引の適正化」とは、食品等の取引が適正に行われるようにするために行う食品等の取引条件の改善  
その他の措置をいう。

### （食品等流通調査）

第二十七条 農林水産大臣は、食品等の取引の適正化のため、食品等の取引の状況その他食品等の流通に関する調査（以下「食品等流通調査」という。）を行うものとする。

2 卸売市場法（昭和四十六年法律第三十五号）第四条第六項に規定する中央卸売市場又は同法第十三条第六項に規定する地方卸売市場を開設する者は、農林水産大臣の行う食品等流通調査に対して協力するため、農林水産省令で定めるところにより、その保有する情報であつて食品等の取引の状況その他食品等の流通に関するものを提供しよう努めるものとする。

3 農林水産大臣は、食品等流通調査を行うため必要があると認めるときは、関係行政機関及び食品等流通事業者その他の関係事業者に対し、必要な協力を求めることができる。

4 関係行政機関及び食品等流通事業者その他の関係事業者は、前項の規定により協力を求められたときは、その求めに応ずるよう努めるものとする。

### （食品等流通調査に基づく措置）

第二十八条 農林水産大臣は、食品等の取引の適正化のため、食品等流通調査の結果に基づき、食品等流通事業者に対する指導及び助言、食品等の流通に関する施策の見直しその他の必要な措置を講ずるものとする。

### （公正取引委員会への通知）

第二十九条 農林水産大臣は、食品等の取引に関し、不公正な取引方法に該当する事実があると思料するときは、公正取引委員会に対し、その事実を通知するものとする。

# ○ 令和 6 年度食品等流通調査について

## 調査趣旨

- 原材料価格やエネルギーコストの高騰や人手不足の影響等により、依然として厳しい状況に置かれている事業者も存在している。また、物流の2024年問題、プラスチック使用に対する規制、食品ロスの削減、食品リサイクルの推進といった課題に直面している。
- 令和 6 年度は令和 5 年度の調査結果を踏まえ、
  - ① 食品等の流通における労務費、原材料費、エネルギーコスト、物流費の上昇分の転嫁状況や課題
  - ② 物流の2024年問題への取組状況や課題
  - ③ 食品等の流通における商慣習の現状と課題、デジタル化に関する状況
  - ④ プラスチックの使用規制等に関する国際的なルール化の動きに対する影響・懸念、プラスチック削減・資源循環に関する現状や食品ロスの削減や食品リサイクルの取組状況等を把握することを目的として調査を実施した。

また、生鮮取引適正化ガイドラインのフォローアップ調査も併せて実施した。

## 調査実施状況

- 食品製造事業者、食品卸売事業者、小売事業者を対象として、取引の状況に関してアンケート調査、
- 上記に加え、農業団体・農業法人、卸売市場関係者、外食・給食事業者、物流事業者を対象として、食品等の取引の状況に関するヒアリング調査を実施した。
- また、小売事業者、卸売市場の仲卸業者を対象として、生鮮取引適正化ガイドラインのフォローアップ調査を実施した。
- アンケート調査：食品等の取引の状況に関する調査（令和 6 年 9 月～ 1 1 月）、フォローアップ調査（令和 6 年 1 1 月～ 1 2 月）、

| 食品製造事業者 | 食品卸売事業者 | 小売事業者 | 仲卸業者 | 合計  |
|---------|---------|-------|------|-----|
| 207     | 122     | 73    | 192  | 594 |

- ヒアリング調査：食品等の取引の状況に関する調査及びフォローアップ調査（令和 6 年 6 月～ 1 2 月）

| 農業団体<br>農業法人 | 卸売市場<br>関係者 | 食品製造<br>事業者 | 食品卸売<br>事業者 | 小売事業者 | 外食・給食<br>事業者 | 物流事業者 | 合計  |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------|--------------|-------|-----|
| 9            | 17          | 22          | 16          | 16    | 15           | 10    | 105 |

# ○ 令和 6 年度食品等流通調査 結果の概要①

## 【①価格転嫁】

- 全体として、**原材料費**の高騰や物流費の上昇を理由とする価格転嫁は着実に進んでいる様子がうかがわれた。特に**物流費**については、ヒアリング調査において「物流の2024年問題が浸透したおかげで価格転嫁を受け入れてもらった」との声が聞かれたほか、アンケート調査においても約 7 割の事業者が物流事業者からの運賃値上げ要請を「概ね反映した」と回答するなど、積極的に対応している様子がうかがわれた。
- 他方、**労務費**の上昇を理由とする価格転嫁については、原材料費や物流費ほどは進捗しておらず、ヒアリング調査でも「企業努力で頑張してほしいという雰囲気がある」「提示額の半分ほどしか反映されない」といった声が聞かれており、引き続き「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」等を踏まえた取組を促進していく必要がある。また、食品製造事業者からは、「価格交渉には協力的な事業者が多い」等の声も聞かれたものの、「値上げするなら棚に置かないと示唆された」といった適切とは言い難い事例も聞かれており、引き続き実態把握を進めるとともに、取引の適正化を推進していく必要がある。
- 農業団体・農業法人や卸売市場関係者からは、「最近の経費高騰の影響で価格交渉は聞いてもらいやすい」などの取引環境の変化を感じさせる発言が多く聞かれた。
- 他方、昨年度の調査では「価格転嫁しやすい」と評価されていた**契約型取引**について、本年度は価格転嫁に苦戦している様子がうかがわれた。同様に、学校給食や病院・介護施設への納品などを行っている食品卸売事業者や給食事業者からも、納品先の予算や調達価格の制約の中で、一般入札方式によることも多く、値上げが難しいとの声が聞かれた。
- 全体傾向として、価格転嫁に成功している事業者は、「価格ではなく中身で勝負できるよう新商品の開発等を行っている」「値上げと同時に内容量を増やすことで消費者からの理解が得られた」「メインメニューの価格は据え置き、サイドメニューやトッピングを値上げした」等の工夫を行っていた。引き続き、消費者の理解を得ながら、労務費等の更なる価格転嫁を進めていくためにも、食品流通に携わる各事業者が連携して創意工夫を行い、価格に見合う価値を伴った商品の提供に取り組んでいく必要がある。

# ○ 令和6年度食品等流通調査 結果の概要②

## 【②物流】

- **パレット輸送**について、ヒアリング調査では、農業団体・農業法人や卸売市場関係者から「標準仕様パレットに合わせるため外装サイズを変えた」「卸売場でパレット優先の荷降ろし場所を確保している」など、パレット導入の進展や定着をうかがわせる声が聞かれた。また、「パレット化により外装（段ボール箱）が汚れにくくなり、小売からの返品やクレームが減少した」という荷役時間削減以外のメリットも聞かれた。
- 他方、引き続き「標準仕様パレット用の外装サイズ変更は費用が自社負担であり、物価高の現状では厳しい」「パレットの積替えや廃棄などに負担が掛かっている」等の声も聞かれており、更なるパレット輸送の推進のためには、パレット導入の効果と負担について関係者間で協議し認識を共有しながら進めていく必要がある。
- **トラック予約システム**についても、アンケート調査において、5割の小売事業者が整備済み、今後整備予定まで含めると6割以上となるなど、さらに取組が進んでいる様子がうかがわれた。ヒアリング調査でも、食品製造事業者から「3～4時間の荷待ちが30分未満に短縮された」など、その効果を評価する声が聞かれた。
- 他方、食品製造事業者から「早い者勝ちで予約が取れない」「時間通りに行っても作業員不足で待たされる」といった声も聞かれたほか、物流事業者から「予約時間前に周辺で待機しているため、実質の待機時間は変わらない」といった声も挙がるなど、**トラック予約システムの導入だけでは不十分であり、その後の荷主と物流事業者との間での情報共有や綿密なコミュニケーションを通じ、予約時間の分散や受付時間帯の延長など運用の改善に努めていく必要がある。**
- **物流効率化**に向けた取組としては、配送頻度を下げることによる積載効率向上の取組が数多く聞かれた。共同配送についても、継続的に取り組まれている様子ではあったが、「他社や物流事業者に取引価格を知られない仕組みが必要」との指摘があるなど、更なる拡大のためには商流面を含めた課題解決の必要性がうかがわれた。
- **モーダルシフト**については、積極的な取組が見られた一方で、「冷凍コンテナが少なくJR貨物の利用拡大は厳しい」といった声が聞かれるなど、引き続き課題も多いことが確認された。
- **物流問題は一過性の課題ではなく、構造的な問題であることから、関係者が一体となって中長期的視点をもって取り組んでいく必要がある。**



# ○ 令和6年度食品等流通調査 結果の概要③

## 【③商慣習の見直し及びデジタル化】

- 店舗納品期限については、小売事業者の2割が「全ての商品が1/2ルール」と回答する等、取組の進展が見られたものの、多くの事業者において1/2ルールの商品と1/3ルールの商品が混在しており、更なる取組の必要性が確認された。
- 他方、小売事業者は主として賞味期限180日以上の商品について納品期限の緩和に取り組んでおり、事業者ごとに状況は異なるものの、取組が進展している様子がうかがわれ、ヒアリング調査でも「1/2ルールを採用したところ、食品廃棄量や返品が減るメリットがあった」との肯定的な声が聞かれた。
- 今後、更なる物流効率化や食品ロス削減を一層進めていくためには、**「1/2ルール」を適用する品目を拡大し、物流センターでのオペレーションレベルでも「1/2ルール」の方に揃えることが可能な状態を創出することを目指して取り組んでいく必要がある。**
- その他の商慣習のうち、納品リードタイムについては、小売事業者に対するアンケート調査によると、全品目翌日納品（LT1）が主流ではあったが、品目によっては翌々日納品（LT2）が3～4割を占める等、リードタイム延長に向けた動きが確認できた。また、検品作業の簡素化、納品伝票の電子化についても、取組が着実に進展している様子がうかがわれた。**取引等の電子化は業務効率化が期待でき、更なる物流効率化や商慣習の改善につながることを期待できるため、一層の導入や活用に取り組んでいく必要がある。**
- 他方、賞味期限の大括り化や日付逆転納品の許容について、食品ロス削減、業務効率化の観点から、許容すべきとの声が聞かれた一方、「大括り化すると、商品回収が発生した場合の回収対象が拡大する」などの声も聞かれ、引き続き関係者間での議論を重ねていく必要がある。
- 小売事業者が納入事業者に請求する物流センターの使用料（センターフィー）については、卸売市場関係者や食品製造事業者から「システム利用料を含め明細をもらっている」等の評価が聞かれた一方、「用途の説明がないまま、一方的に料率を上げられた」等の適正とは言い難い事例が聞かれたところであり、**小売事業者等においては、センターフィーの設定根拠の提示や説明、書面での合意等を通じた透明性確保に努めていく必要がある**と考えられる。



# ○ 令和 6 年度食品等流通調査 結果の概要④

## 【④環境配慮】

- 多くの事業者がプラスチックの使用量や廃棄量の削減に取り組む必要性は認識しているものの、代替資材への転換によるコスト上昇への懸念等により、取組が十分に進んでいるとは言い難い状況にあることが確認された。各事業者においては、プラスチック製品の使用に際し、環境配慮製品の選択や特定プラスチック使用製品の使用の合理化について、更なる検討・取組を進めていく必要がある。
- 食品ロス削減に向けた「未利用食品の寄附」については、アンケート調査において、全事業者の約 4 割から「寄附を行っている」との回答が得られた一方で、約 2 割の事業者からは「未利用食品を有しているが寄附を行っていない」との回答があり、その理由として、ヒアリング調査において「運賃等の負担が大きい」「フードバンク経由では食品の管理状況が分からず安全性を確保できない」等の声が聞かれた。
- 一方で、食品卸売事業者においては「保管設備の余力を活用し、商品や日時を決めて取りに来てもらう事業を実施している」、小売事業者においては「食中毒等の免責事項を合意した上で支援団体に提供している」等の取組も見られたところであり、引き続き関係省庁の協力を得て消費者庁が事務局を担う「食品寄附等に関する官民協議会」にて令和 6 年 12 月に策定された「食品寄附ガイドライン～食品寄附の信頼性向上に向けて～」等も参考にしつつ、食品寄附の取組を一層推進する必要がある。
- 食品リサイクルについては、ヒアリング調査において、卸売市場関係者から「マグロの骨やアラをサプリメント等の原料にリサイクルする事業者に販売」といった取組が聞かれた一方、外食・給食事業者からは、「学校給食の食べ残しには、醤油やストローの袋などのごみが混じっているためリサイクルは難しい」といった課題を指摘する声が聞かれた。
- 食品循環資源の再生利用等の取組は、輸入に依存する農業資材（肥飼料）やその原料について国内資源への代替転換を推進する観点からも重要であることから、各事業者においては、引き続き食品リサイクルに取り組んでいく必要がある。

# ○ 令和 6 年度食品等流通調査 結果の概要⑤

## 【⑤生鮮取引適正化ガイドラインのフォローアップ調査】

- **ガイドラインの認知状況**については、アンケート調査によると約 7 割の小売事業者が「知っていた」と回答したが、卸売市場の仲卸業者による認知割合は約 4 割にとどまった。一方で、取引の改善状況については、本ガイドラインを認知していた約 7 割の仲卸業者、約 3 割の小売事業者が、本ガイドラインにより何らかの改善が図られたとの認識をもっていたが、約 7 割の小売事業者は「改善が必要な取引はない」と回答しており、仲卸業者と小売事業者の認識には乖離が見られた。
- 取引上の課題については、約 1/4 の仲卸業者が、最も取引の多い会社との間における取引において「課題がある」と回答した一方、小売事業者のほとんどが「課題なし」と回答しており、この点でも認識の乖離が見られた。
- 仲卸業者が考える課題の具体的な内容としては、「取引価格や単価」「返品」でおよそ半数を占め、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」が挙げられた。課題を改善できない理由としては、「取引価格や単価」「返品」については、「昔からの商慣習」や「取引先との力関係」が多く挙げられていたが、一方で、他社との差別化のために仲卸業者が自ら取引価格を下げたり、返品に応じたりする場合もあることが確認された。
- **仲卸業者と小売事業者との間における生鮮食料品等の取引における課題は様々であり、また、改善できない理由についても課題や事業者ごとに異なっていることから、引き続き、本ガイドラインの認知度を上げるための周知活動を進め、各事業者の改善に向けた取組を推進していく必要がある。**

# ○ 協力要請及び注意喚起について（令和7年3月31日発出）①

調査結果に基づき、農林水産大臣名で、協力要請及び注意喚起を各団体に発出しております。

6 新食第3069号  
令和7年3月31日

記

別記団体の長 殿

農林水産大臣 江藤 拓

令和6年度食品等流通調査の結果に基づく協力要請及び注意喚起  
について（通知）

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3年法律第59号。以下「法」という。）第27条第1項の規定に基づき、令和6年度の食品等の取引の状況その他食品等の流通に関する調査（以下「令和6年度食品等流通調査」という。）を行ったところ、当該調査の結果を踏まえ、法第28条の規定に基づき協力要請及び注意喚起を行うこととしたので、下記の内容について十分に御知いただくとともに、貴殿から傘下会員に対して周知願いたい。

## 1. 令和6年度食品等流通調査について

（1）令和6年度食品等流通調査では、

ア 令和6年9月から12月にかけて、

- ① 食品製造事業者、食品卸売事業者及び小売事業者を対象者として、食品等の取引の現状に関するアンケート調査を実施するとともに（回答者数377者）、
- ② 卸売市場の仲卸業者等及び小売事業者を対象者として、令和6年3月に策定した「卸売市場の仲卸業者等と小売事業者との間における生鮮食料品等の取引の適正化に関するガイドライン」（以下「生鮮取引適正化ガイドライン」という。）のフォローアップを目的として、アンケート調査を実施した（回答者数217者）。

イ また、同年6月から12月にかけて、農業団体・農業法人、卸売市場関係者、食品製造事業者、食品卸売事業者、小売事業者、外食・給食事業者、物流事業者を対象者とするヒアリング調査を実施した（対象者数105者）。

（2）令和6年度食品等流通調査の結果については、別添の「令和6年度食品等流通調査に関する報告書」を御参照いただきたい。

## 2. 令和6年度食品等流通調査の結果に基づく協力要請

（1）物流の改善

ア 物流効率化はもとより、荷待ち・荷役時間を削減するため、パレット導入の効果と負担について、関係者間で協議し、認識を共有しながら、パレット輸送を更に推進していただきたい。

イ トラック予約システムは、導入が進んでいる様子がうかがわれたものの、導入後の荷主と物流事業者との間での情報共有や綿密なコミュニケーションを通じ、予約時間の分散や受付時間の延長等、運用の改善を進めていただきたい。

（2）商慣習の見直し

店舗納品期限については、3分の1ルールを緩和し、2分の1ルールを適用する品目を拡大していくことが重要であるほか、取引先から協力を求められた場合には関係者間で協議し、緩和に向けて検討を進めていただきたい。

（3）食品寄附

約2割の事業者から「未利用食品があるが寄附を行っていない」との回答があったことから、関係省庁の協力を得て消費者庁が事務局を担う「食品寄附等に関する官民協議会」にて令和6年12月に策定された「食品寄附ガイドライン～食品寄附の信頼性向上に向けて～」等も参考にしつつ、食品寄附の取組に努めていただきたい。

# ○ 協力要請及び注意喚起について（令和7年3月31日発出）②

調査結果に基づき、農林水産大臣名で、協力要請及び注意喚起を各団体に発出しております。

## （４）生鮮取引適正化ガイドラインの周知及び活用

生鮮取引適正化ガイドラインのフォローアップを目的とした今回の調査結果も活用しながら、各業界団体において、傘下会員に対し、生鮮取引適正化ガイドラインの更なる周知と一層の活用を呼び掛け、各事業者において、取引上の様々な課題の改善に取り組んでいただきたい。

## ３．令和6年度食品等流通調査の結果に基づく注意喚起

### （１）センターフィー等の透明性確保

物流センター等の流通業務用施設の使用料等（以下「センターフィー等」という。）についてヒアリングを実施したところ、「用途の説明がないまま、一方的に料率を上げられた」等の意見が寄せられた。

生鮮取引適正化ガイドラインにおいて示したとおり、小売事業者等が、センターフィー等について、その額や算出根拠等を納入業者と十分に協議することなく、一方的に負担を要請し、当該施設の利用料等に応じた負担分を超える額を負担させることは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号。以下「独占禁止法」という。）第2条第9項第5号の優越的地位の濫用における「協賛金等の負担の要請」及び大規模小売業者による納入業者との取引における特定の不正取引方法（平成17年公正取引委員会告示第11号）第8項の「不当な経済上の利益の收受等」に該当するおそれがある。

このため、生鮮取引適正化ガイドラインも活用し、センターフィー等の額や算出根拠等について仲卸業者等と小売事業者との間で明確にする、料率の設定に当たっては、あらかじめ、合理的な算定の手法、積算根拠等を明示する等、適切に対応いただきたい。

### （２）労務費等の価格転嫁に関する不利益な取扱いの禁止

労務費を含む価格転嫁の交渉の状況についてヒアリングを実施したところ、「値上げするのなら棚に置かないと小売から示唆された」「値上げにより取扱店舗を70%減らされた」等の意見が寄せられた。

「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・公正取引委員会策定。以下「指針」という。）等において示されたとおり、公正取引委員会は、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、独占禁止法第2条第9項第5号の優越的地位の濫用として問題となるおそれがあることを明確化している。また、発注者が指針に記載の12の採るべき行動／求められる行動に沿わないような行為をすることにより、公正な競争を阻害するおそれがある場合には、公正取引委員会において独占禁止法等に基づき厳正に対処することとしている。

このため、価格転嫁を行う上では発注者と受注者との協議を行うことが重要であることを認識し、価格転嫁を求められたことを理由として不利益な取扱いを行うことがないように、指針に沿って適切に対応いただきたい。

### （参考）

- ・「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関するガイドライン」  
[https://www.maff.go.jp/i/press/shokuhin/rvutu/240327\\_26.html](https://www.maff.go.jp/i/press/shokuhin/rvutu/240327_26.html)
- ・「食品製造業者・小売業者間における適正取引推進ガイドライン」  
<https://www.maff.go.jp/i/shokusan/kikaku/attach/pdf/tekiseitorihiki-21.pdf>
- ・「優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の考え方」  
[https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyouki\\_jun/yuetsutekichii.html](https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyouki_jun/yuetsutekichii.html)
- ・「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」  
[https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyouki\\_jun/romuhtenka.html](https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyouki_jun/romuhtenka.html)
- ・「食品寄附ガイドライン～食品寄附の信頼性向上に向けて～」  
[https://www.caa.go.jp/policies/policy/consumer\\_policy/information/food\\_loos/conference/assets/consumer\\_education/cms201\\_241225\\_01.pdf](https://www.caa.go.jp/policies/policy/consumer_policy/information/food_loos/conference/assets/consumer_education/cms201_241225_01.pdf)



# 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                                                                                                                                                                                                                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>×【問題となりえる事例】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一部の品質が悪いとの理由で全部返品された。</li> <li>バーコードを貼って陳列してから返品された。</li> <li>納品して1週間後に品質が悪いと返品された。</li> </ul> <p>生鮮品を1週間も経過して返品なんて…。</p>  <p>事前に条件を決めて合意していると安心！</p> | <p><b>×【問題となりえる事例】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>セール時に一律で半額に値引きを要請された。</li> <li>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。</li> </ul> <p>絶対赤字…でも取引を続けるには仕方ない…。</p>  <p>赤字なのでその価格では取引できません！</p> | <p><b>×【問題となりえる事例】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>  <p>データに基づいた協議で合意になりました！</p>                                                                                                                                                               | <p><b>×【問題となりえる事例】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>原価＋労務費＋利益＋<b>センターフィー</b>等＝販売価格</p>  <p>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！</p> |
| <p><b>○【望ましい取引事例】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>傷んだ1粒だけ除去して販売してもらった。</li> <li>返品前に必ず写真を送信してもらうことで改善した。</li> <li>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。</li> <li>申出期限など返品条件を書面で事前に交わした。</li> </ul>                                                                                                | <p><b>○【望ましい取引事例】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>納価割れ販売の実態を説明し、納得を得た。</li> <li>安売りばかりする小売業者との取引を見直した。</li> </ul>                                                                                                                                                    | <p><b>○【望ましい取引事例】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>※「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。</p> <p>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&amp;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問題となるおそれがあることを明確化している。</p> | <p><b>○【望ましい取引事例】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>                                                       |

# 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 〕

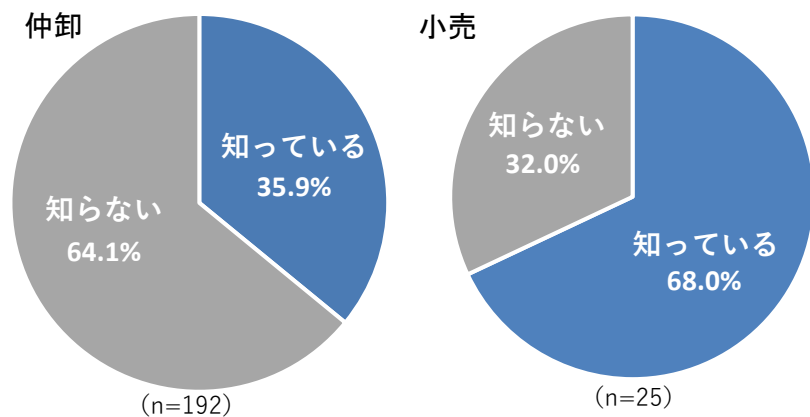
### ③ 今後の課題



# ①ガイドラインの周知状況

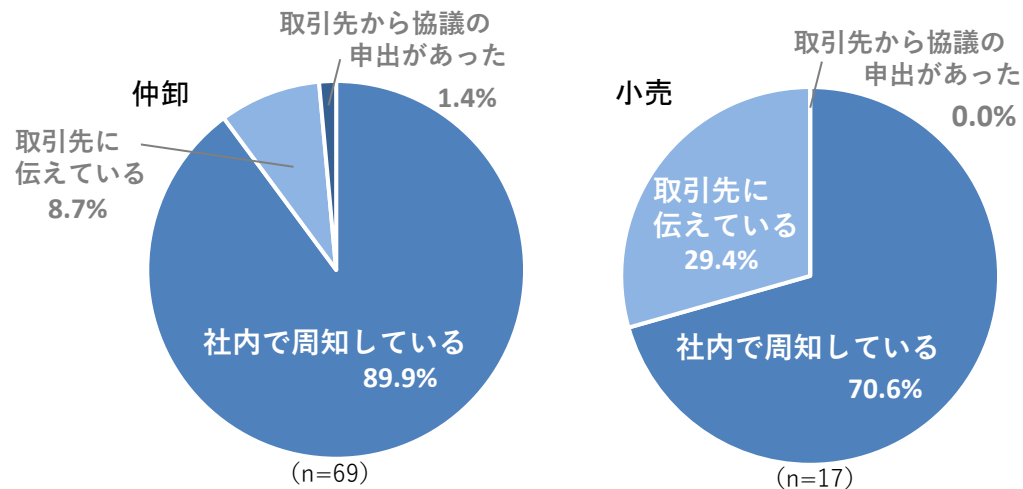
- 小売業者の7割が「ガイドラインを知っている」と回答。一方、仲卸業者は4割にとどまった。
- ガイドラインを知っている小売業者・仲卸業者のほとんどが社内で周知しているが、取引先に伝達している小売業者は3割、仲卸業者は1割未満であり、仲卸業者から小売業者へ共有しづらい傾向がうかがえる。
- 「小売業者から協議の申出があった」という仲卸業者も一部見られたが、小売業者が「仲卸業者に伝えている」割合に比べると低く、仲卸業者と小売業者の認識に差がある。

(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

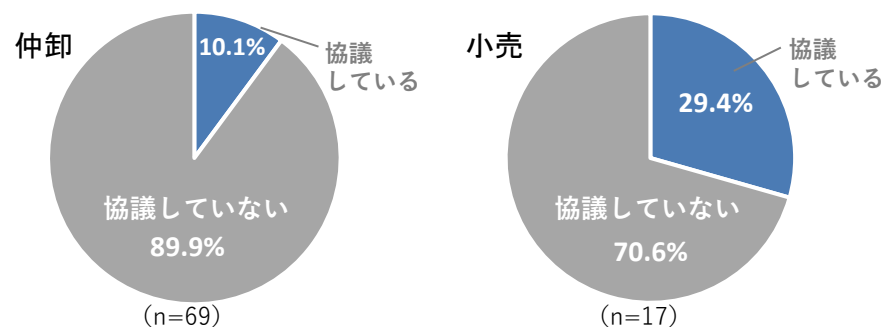


## ②取引の改善状況

- 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ある。
- 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。

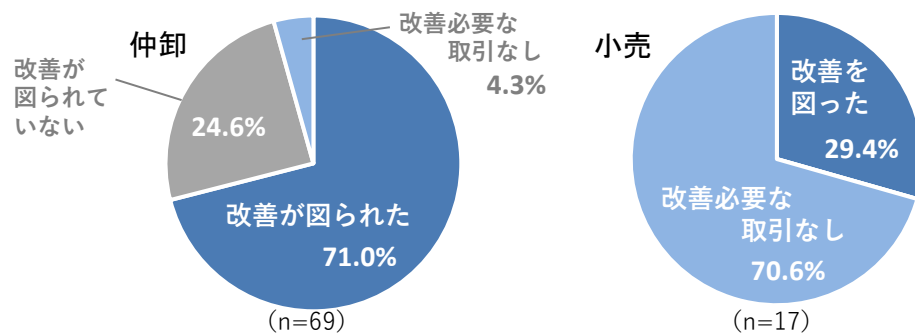
(1) 協議の実施状況

※「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

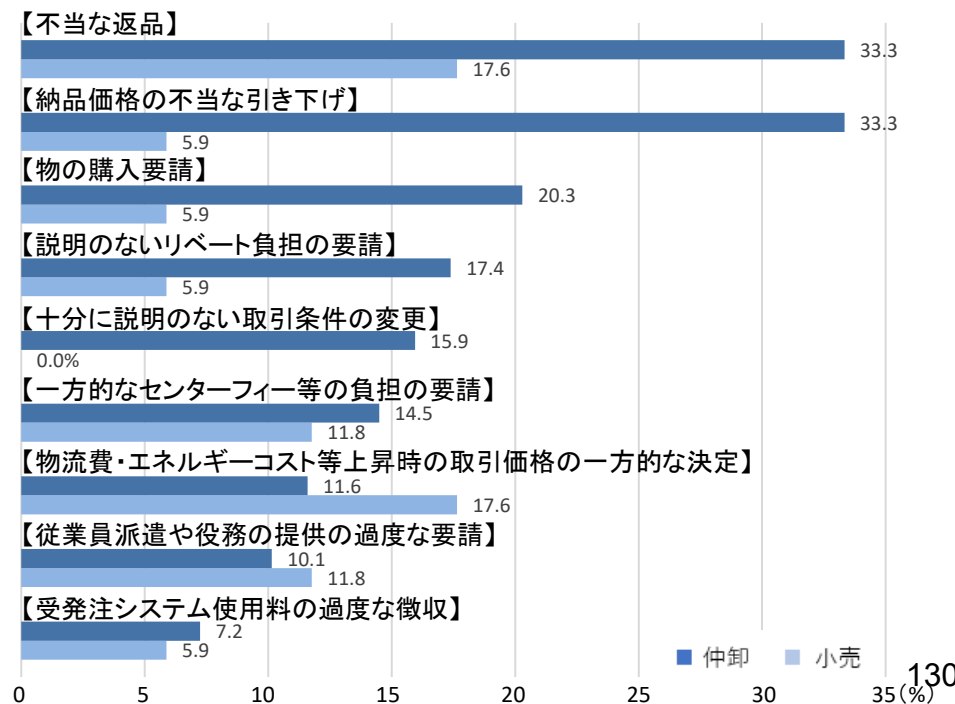


(2) 改善の実施状況

※「ガイドラインを知っている」と回答したもの内数



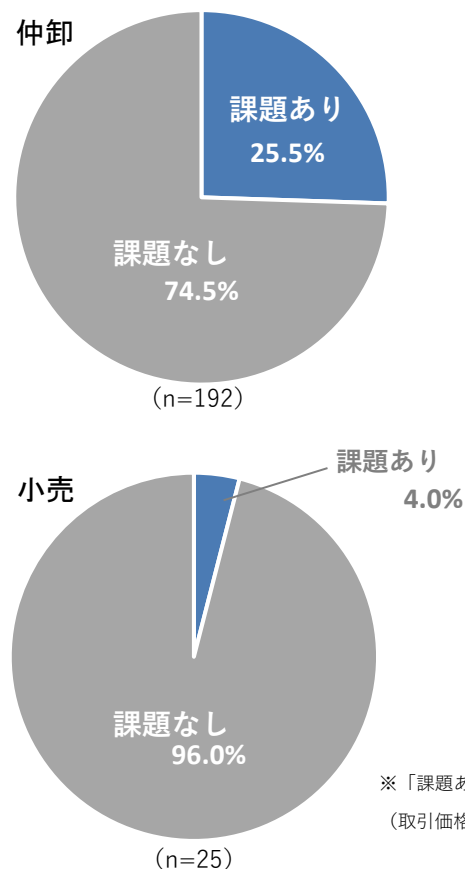
(3) 改善が図られた項目



### ③今後の課題

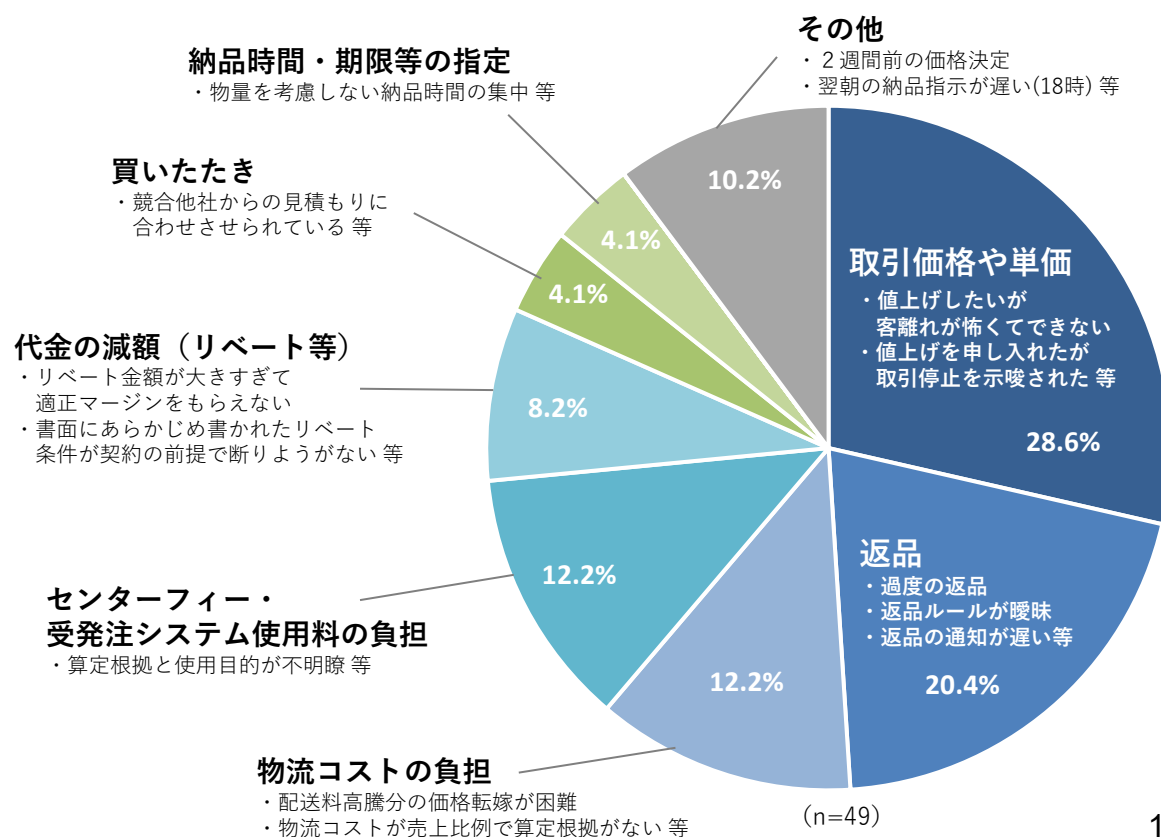
- 仲卸業者の4分の1が引き続き取引上の課題が残っていると認識。一方、小売業者のほとんどが課題なしと認識しており、認識に差がある。
- 具体的な課題としては、値上げをしたいが客離れが怖くてできない、取引停止を示唆された等の取引価格の課題と、過度の返品がある・返品ルールが曖昧等の返品の課題で半分を占めた。次いで、物流コストの負担、センターフィー・受発注システム使用料の負担が挙げられている。

(1) 最も取引の多い会社との課題の有無



※「課題あり」は 25回答中 1 回答  
(取引価格や単価)

(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



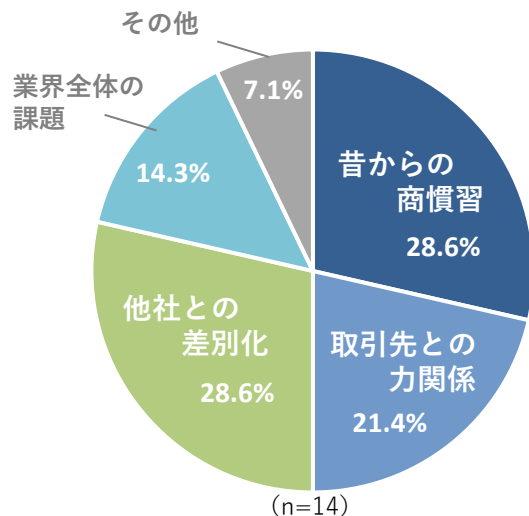
### ③今後の課題

- 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

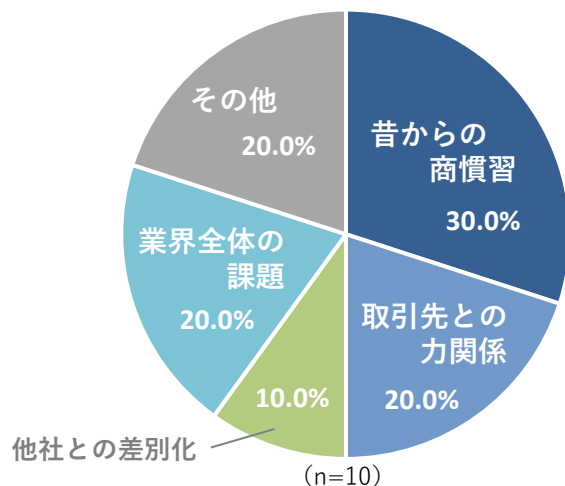
#### ■ 取引価格や単価

- ・ 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



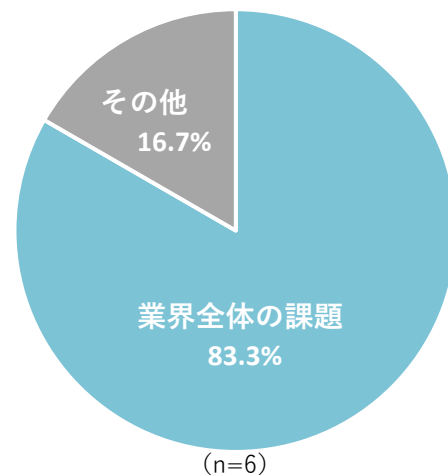
#### ■ 返品

- ・ 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



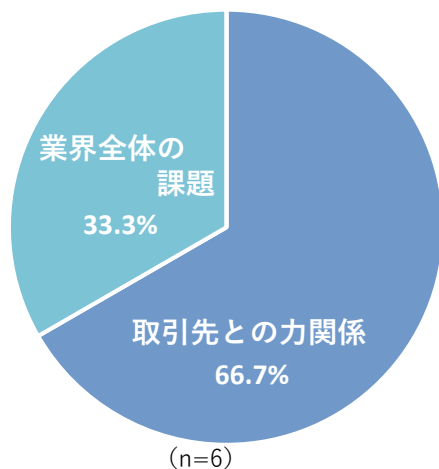
### ③今後の課題

- 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

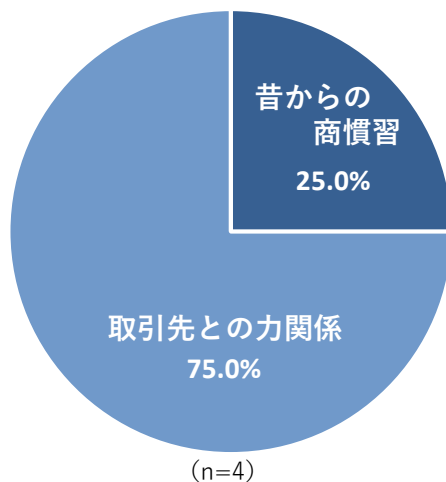
#### ■ センターフィー・ 受発注システム使用料の負担

・ 算定根拠と使用目的が不明瞭 等



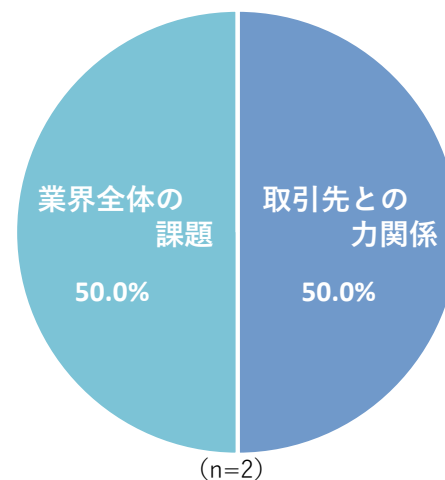
#### ■ 代金の減額(リベート等)

・ 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



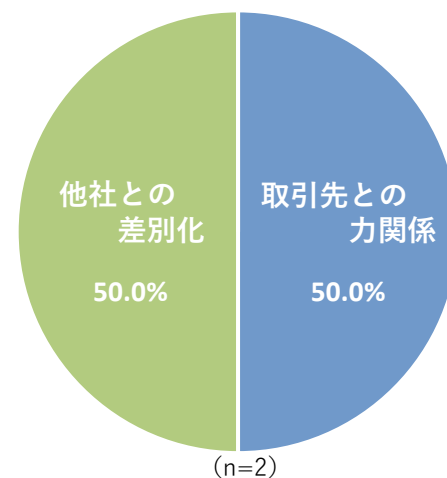
#### ■ 買ったたき

・ 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、会社に社員が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 休日の納品を強えられる

- ・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356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。

## 7. 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～

MAFF

- ◆ 「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： 2,019 件  
うち被災地産食品販売フェア等：1,311 件  
社内食堂等での食材利用： 604 件  
(平成23年4月～令和7年3月末までの間)



社内売店における福島県産米の販売



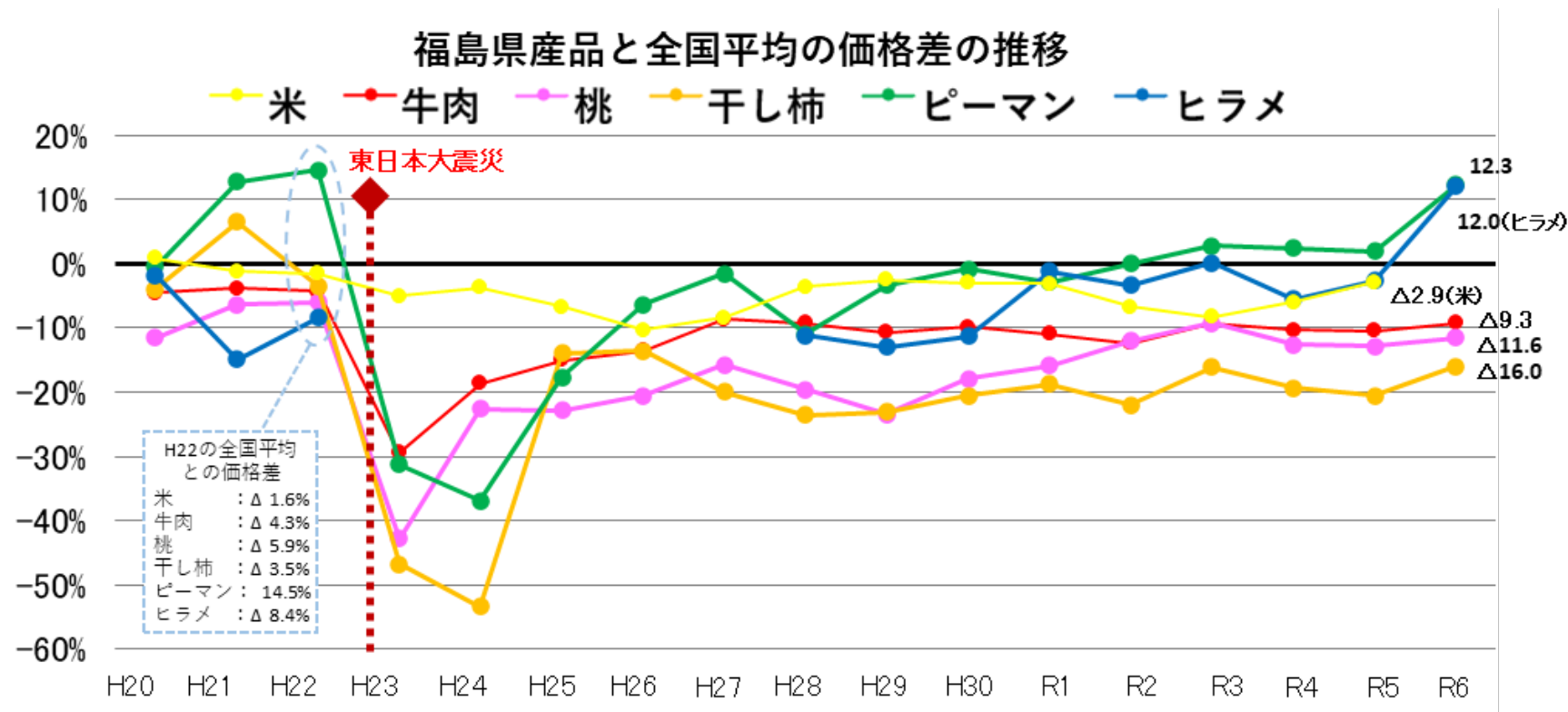
被災地産食品を使用したメニューの提供

# 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）

MAFF

令和6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6年度は令和6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）

MAFF

## 令和6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<br>(75) | 3.7<br>(60)  | 2.9<br>(72)  | 3.5<br>(64)  | 3.6<br>(62)  |              |
| 仲卸による評価  |             | 3.8<br>(322) | 3.0<br>(131) | 3.4<br>(202) | 3.1<br>(169) |              |
| 加工による評価  |             |              | 3.4<br>(167) | 3.3<br>(58)  | 3.2<br>(35)  |              |
| 小売による評価  |             |              |              | 3.5<br>(380) |              | 3.0<br>(255) |
| 外食による評価  |             |              |              |              | 3.1<br>(297) | 3.0<br>(140) |
| 消費者による評価 |             |              |              |              |              | 3.6<br>(-)   |

- 令和6年度調査では、小売・外食業者の自己評価は、他業種による小売・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）

MAFF

- ◆ 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6年度売上額47.4億円を達成。
- ◆ 令和6年度の輸出量は、対前年比198%となり、過去最高の実績。

## 令和6年度販売促進対策の実績

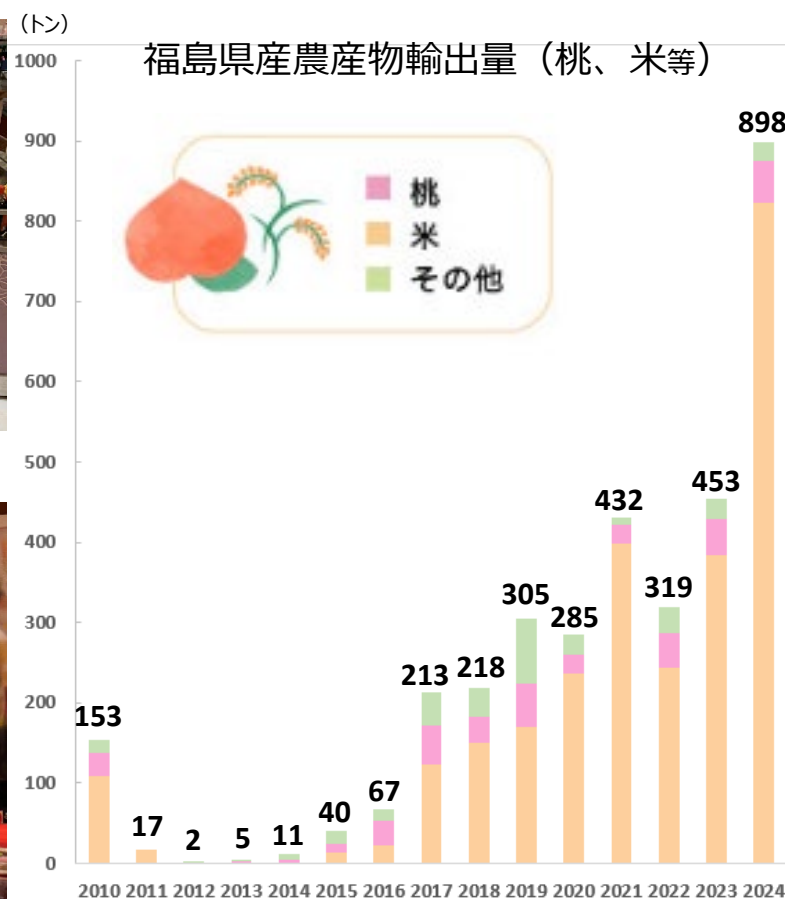
- **国内量販店等**における販売促進
  - ・販売コーナーの設置(721店舗)
  - ・販売フェアの開催(1,552店舗)
  - ・オンライン商談会の開催(2回)
  - ・産地視察ツアーの実施(3回)
- **オンラインストア**への福島県産品の出店促進（令和6年度売上額47.4億円）
- 海外販路復活・輸出促進に向けたPR（香港、台湾、韓国）
- 福島県内の民間団体等が行う販売促進活動の支援(109件)
- テレビやウェブを通じた情報発信や情報誌への掲載



福島牛の販売フェア



食材商談会の開催



出典：福島県産品振興戦略課

(年度)

140

# 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）

MAFF

- ◆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7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、TVCM制作や体験型イベント等、必要な取組を展開して、引き続き認知度向上、ファンの獲得を図るとともに、特別栽培等の商品ラインアップの充実、県内を中心とした量販店フェアを実施。
- 「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、**福粕花（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セミナー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

## 8. 参考資料

---

## 8. 参考資料

---

### (1) 食品流通関係予算



# 持続可能な食品等流通総合対策

【令和7年度予算概算決定額 120（150）百万円】  
（令和6年度補正予算額 2,973百万円）

## <対策のポイント>

我が国の物流における輸送力不足という構造的課題、新たな基本法の下で国民一人一人の食料安全保障を確立するという課題に対処するため、多様な関係者が一体となって取り組む、①**物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組**、②**物流の自動化・省力化・品質管理に必要な設備・機器等の導入**、③**中継共同物流拠点の整備の支援等**を行うことにより、遠隔産地の負担軽減を進めるとともに、若手や女性トラックドライバーも継続的に従事可能な農林水産品・食品の流通網を構築し、将来にわたって持続可能な食品流通を実現します。

## <事業目標>

物流の効率化に取り組む地域を拡大 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

120（150）百万円

物流の標準化（標準仕様のパレット導入等）、デジタル化・データ連携（伝票の電子化、トラック予約システム等）、モーダルシフト等の取組や物流の効率化等に必要な設備・機器等の導入を支援します。

### 2. 持続可能な食品等流通緊急対策事業【令和6年度補正予算額】2,973百万円

#### ① 物流生産性向上推進事業

973 百万円

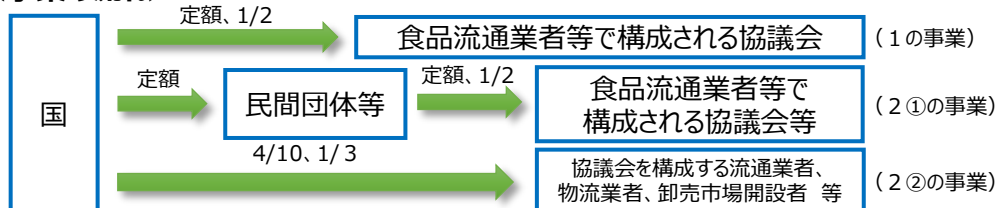
物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組や、物流の効率化、デジタル化・データ連携等に必要な設備・機器等の導入を支援します。また、関係事業者に対する指導・助言や優良事例の発信、産地や業界等の課題に応じて物流の専門家等を派遣する伴走支援等を行います。

#### ② 中継共同物流拠点施設緊急整備事業

2,000百万円

中継輸送、共同輸配送、モーダルシフト等に必要な中継共同物流拠点の整備を支援します。

## <事業の流れ>



【お問い合わせ先】（1、2の①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）  
（2の②事業）食品流通課卸売市場室（03-6744-2059）

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

ITベンダー

等

補助事業を活用した実装、設備・機器等導入、施設整備

### <実装支援>

標準仕様パレットでの輸送



### <設備・機器等の導入支援>

パレタイザー

デジタル化  
データ連携



クランプフォークリフト



### <中継共同物流拠点の整備>

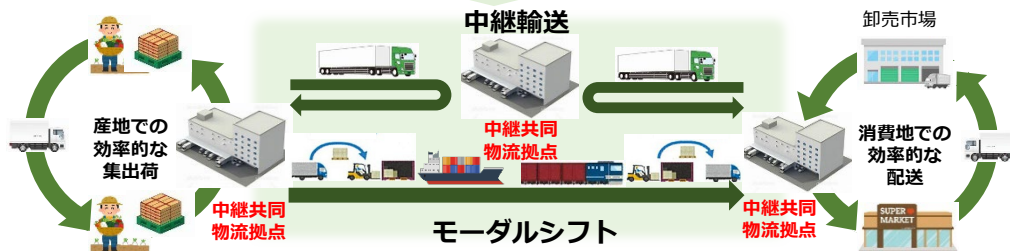
大型車に対応したトラックバース



コールドチェーン確保のための冷蔵設備



## 新たな食品流通網の構築





＜対策のポイント＞

日本の農林水産物・食品を将来にわたって安定的に輸出し、国内の生産基盤の維持を図るためには、輸出先国の実情に応じた**輸出サプライチェーンの確立**が必要となっており、**基幹ルートの機能強化や地方港湾等の活用促進など効率的な輸出物流の構築**を支援します。

＜事業目標＞

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〕）

＜事業の内容＞

1. 輸出物流構築に向けたモデル実証

① 基幹的な輸出物流ルートの強化

基幹的な輸出物流ルートにおける国内各地の輸出産地からの最適な**輸送ルート**や**集荷・保管体制**の構築等を支援します。

② 地方港湾等活用のための輸出商社・物流業者の育成

輸出産地近郊に立地する地方港湾・空港等を活用した輸出物流構築のための**輸出商社や物流事業者等の育成**に向けた調査・実証等を支援します。

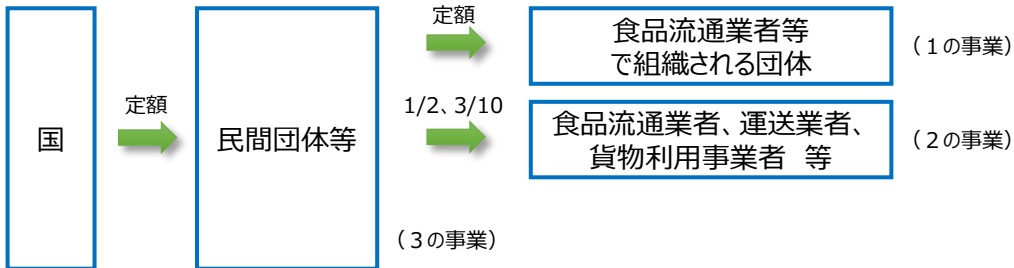
2. 輸出物流構築に必要な設備・機器導入、施設利用

形成されたネットワークにおいて、効率的な輸出物流を実現するために必要となる**デジタル化や自動化・省人化**のために必要な**設備・機器の導入**等を支援します。

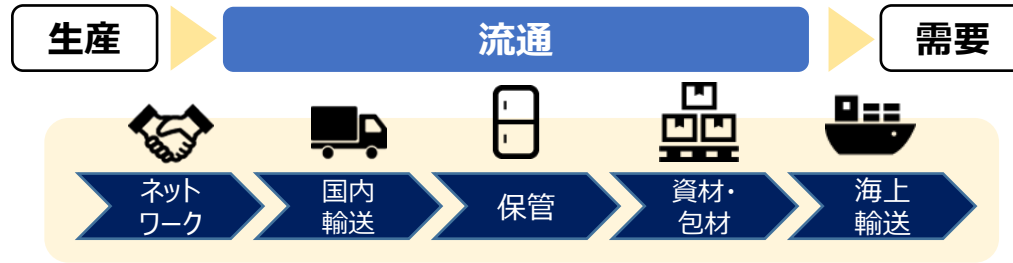
3. 推進事業

関係事業者に対し、本事業を活用した物流改善の提案、協議会の設置や事業実施に当たっての**指導・助言**を行うとともに、**優良事例の発信**を支援します。

＜事業の流れ＞

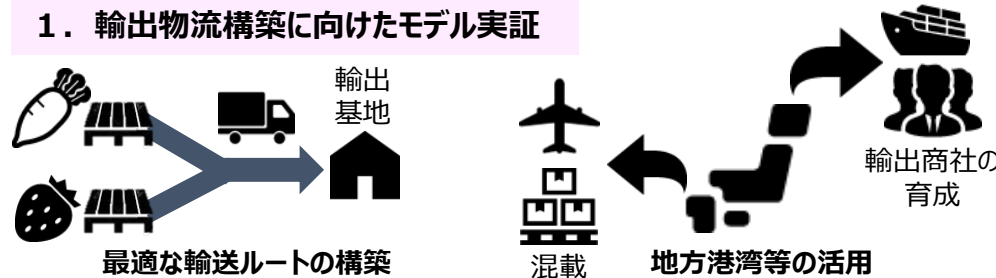


＜事業イメージ＞



生産と需要をつなぐ輸出物流における課題解決を支援

1. 輸出物流構築に向けたモデル実証



2. 輸出物流構築に必要な設備・機器導入、施設利用



＜対策のポイント＞

国産農産物等の輸出の拡大に必要な**集出荷貯蔵施設・処理加工施設等の産地基幹施設やコールドチェーン対応卸売市場施設等の整備**を支援します。

＜事業目標＞

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〕）

＜事業の内容＞

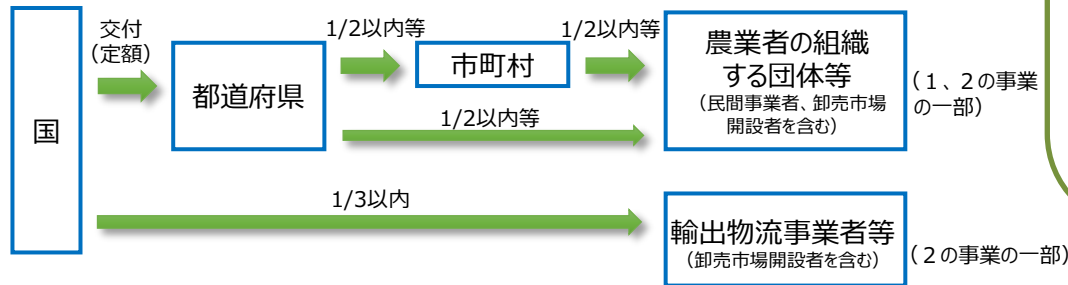
1. 輸出対応型施設の整備

「強い農林水産業」の構築に向け、国産農産物の輸出促進の取組に必要な**輸出対応型の集出荷貯蔵施設や処理加工施設等の整備**を支援します。

2. 輸出促進に繋がる卸売市場等の整備

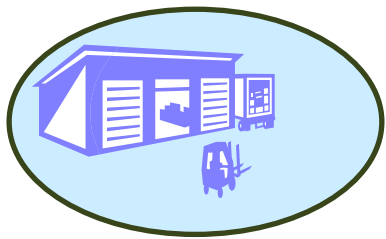
生鮮食料品等の輸出促進を図るため、**輸出先国までの一貫したコールドチェーンシステムの確保に資する施設や輸出先国が求める衛生基準等を満たす施設等の整備**を支援します。

＜事業の流れ＞



＜事業イメージ＞

長期間の品質維持を可能とする処理・加工施設（CA貯蔵※施設等）



長期間品質を維持することで、輸出先国の需要時期に合わせた供給を可能とする青果物の長期保存体制を構築

※ 貯蔵庫内の酸素の減少や低温管理等により、貯蔵青果物の呼吸を極力低減することで、青果物に含まれる成分の減耗を防止し、食味や食感を長期間維持する貯蔵方法

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

＜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高上げ、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）



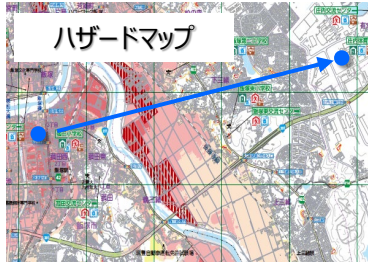
台風による浸水被害（売場内部）



地震による施設被害

↓

**（防災・減災対策）**



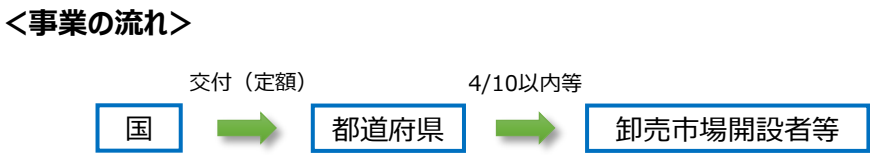
浸水のおそれのある現在地から移転



耐水化、耐風化



耐震化



# 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7年度予算概算決定額 11,952（12,052）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>

- 物流の効率化に取り組む地域を拡大
- 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（10%〔2030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



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

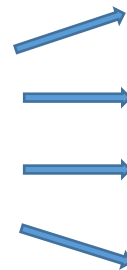


非常用電源

### 2. 共同物流拠点施設整備



共同物流拠点



航空輸送

鉄道輸送

トラック輸送

海上輸送

## <事業の流れ>





## ＜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）

- ・新たな特色ある和牛肉の販売拡大を推進
- ・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の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



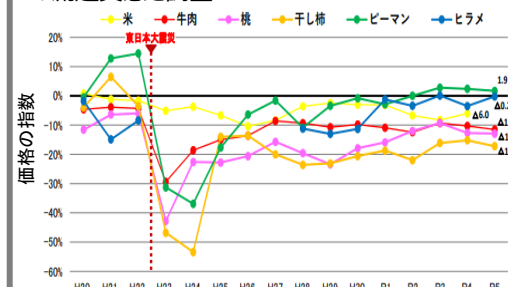
### 2(4) 国内外の販売促進

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

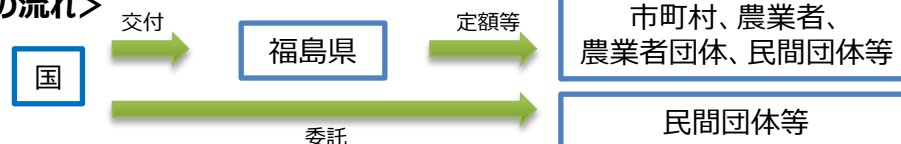


### 2(5) 福島県産農産物等流通実態調査

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＞





# ○ 水産業復興販売加速化支援事業

【令和7年度予算概算決定額 4,053（4,053）百万円】

## <対策のポイント>

被災地の水産加工業については、未だ半数の事業者が震災前との比較で売上の回復が8割未満と回答しているほか、特に福島県については、沿岸漁業の水揚げ量も未だ震災前の3割未満に留まっている状況にある。このため、引き続き被災地の水産加工業・流通業の販路回復や被災地水産物の消費拡大を図るため、被災地の水産加工業者等を対象に、水産加工・流通の専門家による**事業者の個別指導、商談会・セミナー等の開催、加工機器の整備、外食店、量販店等での販売促進等を支援するほか、福島県を対象として、安全情報発信や県内における加工原料確保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>

### 1. 復興水産加工業等販路回復促進指導事業

販路回復等に向けた**個別指導経費、商談会・セミナー開催経費等を支援**します。  
また、**海外バイヤー向け産地訪問支援**や、被災県産水産物・水産加工品の**安全性や魅力を発信する取組を支援**します。

### 2. 水産加工業等販路回復取組支援事業

個別指導を踏まえた取組に必要な**加工機器整備費、マーケティング経費等を支援**します。

### 3. 加工原料等の安定確保取組支援事業

福島県において本格操業が軌道に乗るまでの間、**加工原料を確保するため遠隔地から調達する際の運賃の掛かり増し経費の一部等を支援**します。

### 4. 福島県産水産物競争力強化支援事業

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。

### 5. 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。

### 6. 復興水産物「食べて応援」支援事業

専門鮮魚店等に被災地水産物の**常設販売棚・スペースを設置する取組を支援**します。

### 7. 復興加工EC販路マッチング支援事業

被災地水産加工品の**百貨店オンラインショップ・高級食品ECサイト等を通じ販売する取組を支援**します。

### 8. 福島県水産物安全安心発信事業

福島県産水産物の**安全安心に係る情報とあわせて産地・レシピ紹介などの魅力の発信を通じて、消費者の購入意欲も促進する取組を支援**します。

## <事業イメージ>



(東北復興水産加工品展示商談会 2023の様子)

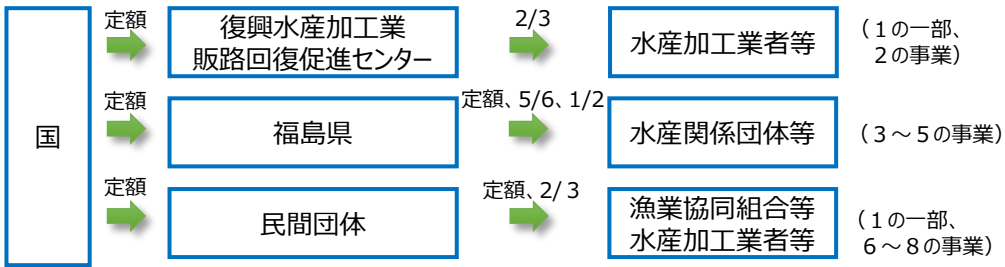


(量販店での被災地水産物の常設棚の設置)



(販路回復のための水産加工機器の整備)

## <事業の流れ>



## 8. 参考資料

---

### (2) 融資・制度

# ○ 食品流通改善資金①（食品等生産製造提携型）

## <資金の概要>

農林漁業者と加工食品メーカーとの提携による安定的な取引関係の下で供給される農林水産物を使用し、消費者ニーズに合った高品質の加工食品を安定供給するために必要となる一連の事業を支援することで農林漁業および食品流通業の成長発展と一般消費者の利益の増進に資することを目的とした資金「食品流通改善資金（食品等生産製造提携型）」により、日本政策金融公庫から支援します。本資金は、「食品等の流通の合理化及び取引の適正化に関する法律第5条」の規定により、農林水産大臣の認定を受けた食品等流通合理化計画に基づく事業が対象となります。

## <対象者>

食品等製造業者またはそれらの組織する法人（事業協同組合等）※中小企業者に限る。  
農林漁業者またはそれらの組織する法人（農業協同組合等）

## <事業の内容>

○認定食品等流通合理化計画の実施に必要な次の内容を支援します。

- ① 農林水産物の生産に必要な施設の取得等
- ② 農林水産物の生産に必要な共同利用施設の取得等
- ③ 農地所有適格法人への出資
- ④ 農林漁業関連の事業を行う法人の設立のための共同出資
- ⑤ 農林漁業者等が行う食品等の製造・加工に係る事業用資産の取得
- ⑥ 上記1～5までの農林漁業投資と併せて行う食品等の製造施設・流通施設等の取得等（関連投資）

## ○主な融資条件

1. 食品等製造業者等と農林漁業者等の取引関係が5年以上継続すること。
2. 1の取引量が事業実施後5年以内に概ね20%以上増加するか、または取引額が年間3,000万円以上増加すること。
3. 安定的な取引関係確立のための農林漁業投資が行われること。
4. 食品等製造業者等への貸し付けは償還期限10年超25年以内。農林漁業者等への貸し付けは資本市場からの調達が困難なもので、25年以内。

## <事業のイメージ>

### 融資事例①

投資内容：菓子工場建設（菓子製造業者）  
事業費：3,290百万円、融資額：1,500百万円

- ・ 取引先からの増産要請や消費者からの食の安心・安全の要請に応えるため、品質管理及び衛生管理の高度化、流通効率化に対応した工場を新設。
- ・ 鶏卵の調達先である生産者と安定的取引契約を締結し、年間調達量が536トンから644トンに増加する見込みであり、鶏卵の安定した販路の確保と取引拡大が見込まれ、安定的な生産体制の確立を通じた地域農業の振興に寄与。

### 融資事例②

投資内容：鶏肉処理加工場の更新（鶏肉製品製造業者）  
事業費：2,111百万円、融資額：1,000百万円

- ・ 加工場の処理能力不足と更なる衛生管理の強化に対応するため、食肉処理加工場3か所の生鳥解体機械などを最新設備へ更新することで、流通面における効率化や品質のばらつきの低減、廃棄率の低下を見込む。
- ・ 鶏肉の生産者と安定的取引契約を締結し、年間調達量が33,491千羽から35,000千羽に増加する見込みであり、ブロイラー生産における生産農場の経営安定化が図られ、地域農業の振興に寄与。

# ○ 食品流通改善資金②（食品等生産販売提携型）

## <資金の概要>

食品等販売業者と農林漁業者が提携して、品質の高い食品等を消費者に提供することで、農林漁業および食品流通業の成長発展と一般消費者の利益増進に資することを目的として、産地から小売段階までの一貫した品質管理システムを構築するための資金「食品流通改善資金（食品等生産販売提携型）」により、日本政策金融公庫から支援します。本資金は、「食品等の流通の合理化及び取引の適正化に関する法律第5条」の規定により、農林水産大臣の認定を受けた食品等流通合理化計画に基づく事業が対象となります。

## <対象者>

食品等販売業者またはそれらの組織する法人（事業協同組合等）※中小企業者に限る。  
農林漁業者またはそれらの組織する法人（農業協同組合等）

## <事業の内容>

○認定食品等流通合理化計画の実施に必要な次の施設の改良、造成又は取得を支援します。

- ① 集出荷施設
- ② 処理加工施設
- ③ 補完配送施設
- ④ 販売施設
- ⑤ 情報処理施設

## ○主な融資条件

1. 食品等製造業者等と農林漁業者等の取引関係が5年以上継続すること。
2. 1の取引量が事業実施後5年以内に概ね20%以上増加するか、または取引額が年間3,000万円以上増加すること。
3. 流通新技術の導入または取引等の情報システム化が図られること。
4. 食品等製造業者等への貸し付けは償還期限10年超25年以内。農林漁業者等への貸し付けは資本市場からの調達が困難なもので、25年以内。

## <事業のイメージ>

### 融資事例①

投資内容：物流配送センター建設（食料品小売業者）  
事業費：698百万円、融資額：350百万円

- ・ 震災の影響から一部施設の操業停止が続き手薄となっている地域への供給増と輸送コスト削減を図るため、電力消費量及びCO2排出量を削減する冷凍庫を備えた物流配送センターを建設するもの。
- ・ 生乳・リンゴ、鶏卵の調達先である生産者と安定的取引契約を締結。これにより年間調達量がそれぞれ20%以上増加する見込みであり、地域農業の振興に寄与。

### 融資事例②

投資内容：馬鈴薯選果機の更新（野菜卸売業者）  
事業費：671百万円、融資額：50百万円

- ・ 高性能の大型自動選果機の導入により、選果能力の向上（70t→120t/日）を図りつつ、AIビジョン等の流通新技術により選別精度を上げることで、選果量増加と品質向上を両立させる。
- ・ 馬鈴薯の調達先である生産者と安定的取引契約を締結。これにより年間調達量が402トンか513トンに増加する見込みであり、地域農業の振興に寄与。

# ○ 食品流通改善資金③（卸売市場近代化）

## ＜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「食品流通改善資金（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、  
従業員宿舍、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、従業員宿舍、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：従業員宿舍整備（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舍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。



# 融資：食品流通改善資金④（卸売市場機能高度化型）

## ＜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「食品流通改善資金（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、「食品等の流通の合理化及び取引の適正化に関する法律第5条」の規定により、農林水産大臣の認定を受けた食品等流通合理化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＞

○認定食品等流通合理化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。

## 8. 参考資料

---

### (3) 食流法・卸売市場法の概要等

# ○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3年法律第59号）

## 目 的

農林漁業者と一般消費者とをつなぐ重要な役割を果たしている食品等の流通について、合理化と取引の適正化を図るための様々な措置を講ずることにより、農林漁業及び食品流通業の成長発展並びに一般消費者の利益の増進につなげることを目的とする。（第1条）

## 1 合理化のための措置

### （1）基本方針

農林水産大臣は、次の事項を定めた食品等の流通の合理化に関する基本方針を定める。（第4条）

- |                         |              |             |             |
|-------------------------|--------------|-------------|-------------|
| ・流通の効率化                 | ・品質・衛生管理の高度化 | ・情報通信技術等の利用 | ・国内外の需要への対応 |
| ・その他、食品等の流通の合理化に関し必要な事項 |              |             |             |

### （2）計画認定

基本方針等に即し、食品等の流通の合理化を図る事業に関する計画を認定する。（第5条）

### （3）支援措置（第7条から第15条まで）

認定を受けた者は、以下の本法律上の支援を受けることができる。

- 株式会社日本政策金融公庫による融資
- 農林漁業成長産業化支援機構（A-FIVE）による出資
- 食品等流通合理化促進機構による債務保証 等
- 株式会社日本政策金融公庫の海外での借入に対する債務保証（スタンドバイ・クレジット制度）

## 2 取引の適正化ための措置

### 食品等流通調査

農林水産大臣は、食品等の取引状況について定期的な調査を行い、結果に基づき必要な措置を講じ、また、不公正な取引方法があると思料する場合には公正取引委員会に通知する。（第27条から第29条まで）

# 【食品等流通法】運用状況

## ○ 食品等流通合理化事業について

### 1. 食品等流通合理化計画の認定

食品等の流通の合理化を図る事業(食品等流通合理化事業)を実施しようとする者は、食品等流通合理化計画を作成し、農林水産大臣の認定を受けることができる。

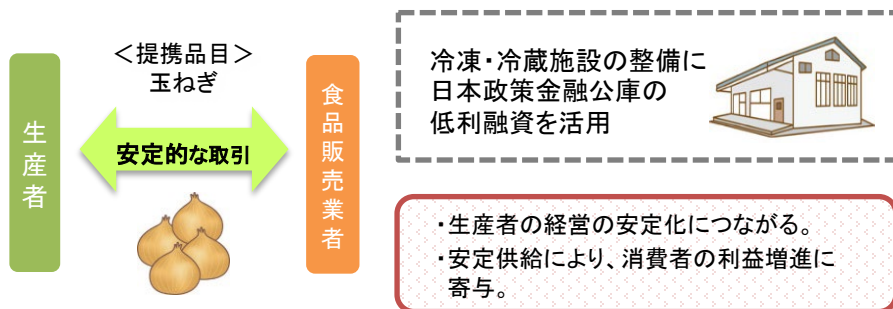
### 2. 支援措置

認定を受けた者は、以下のような本法律上の支援を受けることができる。

- 株式会社日本政策金融公庫による融資
- 海外での借入に係る同公庫による債務保証(スタンドバイ・クレジット制度)
- 食品等流通合理化促進機構による債務保証 等

## ○ 食品等流通合理化事業の事例

国産玉ねぎを仕入れ、加工・冷凍食品メーカー向けに卸している食品販売業者が、新技術を活用した冷凍・冷蔵設備を増設。産地との取引量を拡大するとともに、一次加工後の玉ねぎの保管における品質・衛生管理の高度化や省エネ化を実現。



## ○ 令和5年度の食品等流通調査の概要(令和6年5月31日公表)

### 1. 調査の概要

#### (1) 調査対象者・実施方法

卸売市場関係者や、食品の製造・卸・小売事業者を対象に、アンケート調査を実施(853者)。また、上記の者及び農業者団体・農業法人を対象としてヒアリング調査を実施(203者)。

#### (2) 調査結果のポイント

##### ○価格転嫁

- ・加工食品は、原材料費高騰分を中心に昨年度に比べ進展していたが、労務費やエネルギーコスト上昇分の転嫁は十分に進んでいるとはいえない。
- ・生鮮食料品は、加工用や飲食店向けの納品等では価格転嫁ができていますが、スーパーへの納品等ではできていないとの声。

##### ○物流

- ・トラック予約システムの導入や、共同配送等を通じた積載率向上の取組が進展。他方、パレット導入については、更なる取組が必要。

##### ○商慣習

- ・店舗納品期限に関し、小売において、全て又は一部の商品を1/2ルールに緩和との回答が5割を占める等、緩和に向けた動き。納品リードタイムも、延長(翌々日納品)の動き。
- ・小売の物流センター使用料(センターフィー)について、設定根拠の不透明性等の指摘。

##### ○電子取引等

- ・小売の発注業務はオンライン化が進み、AIを活用した自動発注システムの導入も進展。
- ・他方、製造や卸は、オンライン受注が進んでいる者とFAX受注が大半を占める者にと二分傾向。

### 2. 講じた措置

調査結果を踏まえ、同法第28条に基づく措置として、小売事業者団体等に対し、適切な価格転嫁や物流改善への協力を要請する通知を農林水産大臣名で発出(令和6年5月31日)。

## ○ 取引の適正化に関するガイドラインの策定事例

卸売市場の仲卸業者等と小売業者との間に交渉力の差があることを踏まえ、令和5年度に食品等流通調査の一環として調査を実施。調査の結果、不当な返品など独禁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27日に「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関するガイドライン」を策定・公表。

# ○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

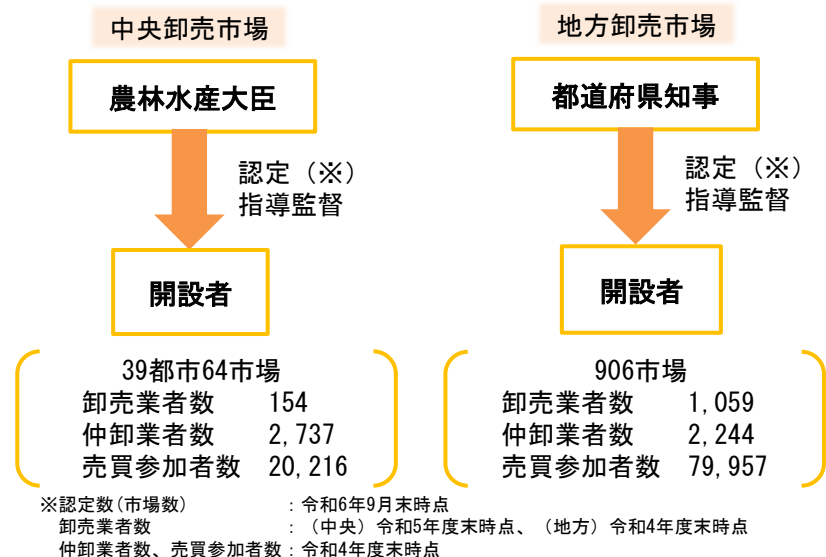
※第三者販売の禁止、直荷引きの禁止、商物一致等。卸売市場ごとに、関係者の意見を聴くなど公正な手続を踏み、共通の取引ルールに反しない範囲において定めることができる。

（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

※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

・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%）

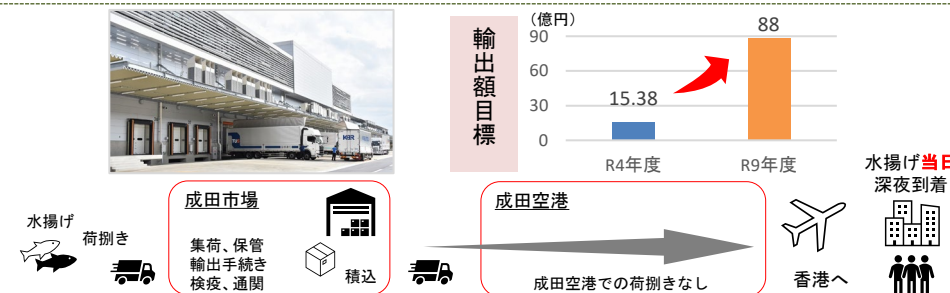
## 〇中継輸送・共同輸配送の物流拠点化 高松市中央卸売市場

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



## 〇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



# 卸売市場法の一部改正(概要)

## 改正前(卸売市場法)

### 基本方針

- 卸売市場の整備を図るための基本方針の策定:農林水産大臣
- ・中央卸売市場整備計画の策定:農林水産大臣
  - ・都道府県卸売市場整備計画の策定:都道府県知事

### 開設の認可

- 中央卸売市場:大臣認可〔開設主体:都道府県・人口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

### 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 ○第三者販売の原則禁止(中央のみ)  
○差別的取扱いの禁止 ○直荷引きの原則禁止(中央のみ)  
○受託拒否の禁止(中央のみ) ○商物一致の原則(中央のみ)  
○代金決済方法の策定(中央のみ) 等  
○取引結果の公表

### 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、改善措置命令、認可取消等
  - ・卸売業者への報告徴収、立入検査、改善措置命令、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、改善措置命令

### 法律補助

- ・中央卸売市場整備計画に基づく中央卸売市場の施設整備(4/10以内)

卸売市場に関する全般的な方針の策定

・開設者の申請に基づく認定制へ  
・卸売業者の許可制等を廃止

・共通ルールに取引条件等の公表を追加  
・第三者販売等はその他ルールとして卸売市場毎に判断  
・開設者の業務運営体制を審査

開設者への報告徴収・検査監督を維持

整備計画の廃止に伴い見直し

## 改正後(卸売市場法)

### 基本方針

- 卸売市場に関する基本方針の策定:農林水産大臣

### 開設の認定

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

### 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
  - イ 売買取引の方法の策定・公表
  - ロ 差別的取扱いの禁止
  - ハ 受託拒否の禁止(中央のみ)
  - ニ 代金決済方法の策定・公表
  - ホ 取引条件の公表
  - ヘ 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)
  - イ 共通の取引ルールに反しないこと
  - ロ 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こと
  - ハ その内容が公表されていること
- 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

### 法律補助

- 食品等流通合理化計画に基づく中央卸売市場の施設整備(4/10以内)

## 8. 参考資料

---

### **(4) 食流法の基本方針の概要 卸売市場法の基本方針の概要**

# ○ 食品等の流通の合理化に関する基本方針

食品等の流通の合理化を図る事業を実施しようとする者が講ずべき措置を記載。

## (1) 食品等の流通の効率化に関する措置

例：○段ボールや紙袋のばら積みから、パレット輸送への転換  
○既存の流通施設をストックポイントとして活用  
○共同輸送による幹線輸送の効率化  
○トラック輸送から鉄道・船舶輸送へのモーダルシフト  
○商流と物流の分離による輸送の効率化

## (2) 食品等の流通における品質管理及び衛生管理の高度化に関する措置

例：○低温卸売場や冷蔵保管施設の整備等によるコールドチェーンの整備  
○電子タグ等を活用した温度管理

## (3) 食品等の流通における情報通信技術その他の技術の利用に関する措置

例：○インターネット、画像解析技術等を活用した電子商取引  
○AIやビッグデータを活用した需給予測・マッチング  
○トラック予約受付システム等の情報システム、ロボット、IoT等を活用した物流業務の効率化  
○電子タグを活用した受発注、在庫状況、商品管理の効率化  
○ブロックチェーンを活用したトレーサビリティの確保

## (4) 食品等に係る国内外の需要への対応に関する措置

例：○生鮮食料品のカット・小分け対応等、消費者の求める形での販売  
○保冷設備等を備えた輸出拠点施設の整備

## (5) その他食品等の流通の合理化のために必要な措置

例：○緊急時に備えた事業継続計画（BCP）の策定  
○キャッシュレス決済の取り込み

# 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、差別的取引の禁止、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  
（トラックバス、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。



## 8. 参考資料

---

### (5) 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

## 国民の安心・安全と持続的な成長に向けた総合経済対策

(令和6年11月22日閣議決定)

### 第2章 国民の安心・安全と持続的な成長に向けた具体的施策

#### 第1節 日本経済・地方経済の成長～全ての世代の現在・将来の賃金・所得を増やす～

##### 2. 新たな地方創生施策(「地方創生2.0」)の展開～全国津々浦々の賃金・所得の増加に向けて～

##### (2) 農林水産業の持続可能な成長及び食料安全保障の強化

経済的困窮者や買物困難者への食料提供を円滑化するため、フードバンクによる保管用倉庫の設置や輸配送等を支援するとともに、フードバンクへの政府備蓄米の無償交付を行う。

##### 施策例

・持続可能な食品等流通緊急対策事業(農林水産省)

##### (3) 地域の生活環境を支える基幹産業等の活性化

##### (物流・交通)

物流の効率化については、鉄道、船舶、航空機、ダブル連結トラック等を活用した新たなモーダルシフトや共同輸配送を行う際に必要となる物流拠点の整備や大型コンテナ・シャーシの導入及び実証輸送を支援する。自動運転サービス支援道について、データ連携システムの開発・機能拡充、自動運転トラックによる幹線輸送サービスの自動化の社会実装を支援する。自動車運送事業者の高速道路の利用による労働生産性向上のために、高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置を1年間延長する。デジタル技術の活用、物流標準化・データ連携、自動化機器の導入、ドローン配送の拠点整備を支援する。水素・再生エネルギーの充填・充電設備の導入を支援する。

##### 施策例

・持続可能な食品等流通緊急対策事業(農林水産省) <再掲>

# (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

## 国民の安心・安全と持続的な成長に向けた総合経済対策

(令和6年11月22日閣議決定)

## 第2章 国民の安心・安全と持続的な成長に向けた具体的施策

### 第1節 日本経済・地方経済の成長 ～全ての世代の現在・将来の賃金・所得を増やす～

#### 3. 「投資立国」及び「資産運用立国」の実現 ～将来の賃金・所得の増加に向けて～

##### (1) 潜在成長率を高める国内投資の拡大

##### ⑥ 海外活力のとり込み

農林水産物・食品の輸出額を **2030 年に5兆円とする目標達成に向けた輸出支援**、中堅・中小企業の新規輸出1万者支援プログラムを通じた販路開拓支援を行う。インフラシステムの海外展開については、2025年に受注額34兆円を目指すとともに、2030年に向けた新たな目標の設定及び政策対応について、検討を行う。

##### 施策例

・農産物等輸出拡大施設整備事業（農林水産省） 等

### 第2節 物価高の克服 ～誰一人取り残されない成長型経済への移行に道筋をつける～

#### 1. 足元の物価高に対するきめ細かい対応

##### (2) 地域の実情等に応じた物価高対策の推進

地方創生臨時交付金のうち「重点支援地方交付金」では、地方公共団体が行う物価高対策を支援するため、推奨事業メニューとして、  
・生活者については、小中学校等における学校給食費の支援、プレミアム商品券や地域で活用できるマイナポイント等の発行による消費下支えの取組やLPGガス使用世帯への給付等の支援を、

・事業者については、**特別高圧やLPGガスを使用する中小企業**、飼料等を使用する農林水産事業者、地域観光業のほか、医療・介護・保育施設、学校施設、商店街・自治会等に対し、エネルギー価格や食料品価格等の物価高騰に対する支援を、

それぞれ示してきている。引き続き、地域の実情に応じて、困難な状況にある者をしっかり支えるとの観点から、上記の取組を継続しつつ、これから厳冬期を迎えることを念頭に灯油支援のメニューを新たに追加するなど、推奨対象を拡大した上で、「重点支援地方交付金」の更なる追加を行う。その際、地方公共団体発注の公共調達における労務費を含めた価格転嫁の円滑化にも対応する。また、地方公共団体における水道料金の減免にも対応する。

その執行に当たっては、「重点支援地方交付金」が物価高の影響緩和に必要とされる分野に迅速かつ有効に活用されるよう、医療・介護や中小企業といった各行政分野を所管する府省庁が、地方公共団体に対し、物価高対策として特に必要かつ効果的であって広く実施されることが期待される事業について、優良な活用事例を始め必要な情報を積極的に提供し、それらの分野における重点的な活用を推奨するとともに、活用状況を定期的にきめ細かくフォローアップするなど、十分な取組を行う。

# (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

## 国民の安心・安全と持続的な成長に向けた総合経済対策

(令和6年11月22日閣議決定)

### 第2章 経済再生に向けた具体的施策

#### 第3節 国民の安心・安全の確保 ～成長型経済への移行の礎を築く～

##### 2. 防災・減災及び国土強靱化の推進

これまでの防災・減災及び国土強靱化の取組により、全国各地で自然被害を抑制する効果は上がってきている一方で、気候変動の影響によるリスクや大規模地震の切迫性は高まっている。激甚化・頻発化する自然災害やインフラ老朽化等の危機に対処できる人命最優先の「防災立国」を実現するため、「国土強靱化基本計画」145に基づき、近年の資材価格の高騰の影響等を考慮しながら、必要かつ十分な予算を確保し、自助・共助・公助を適切に組み合わせ、ハード・ソフト一体となった取組を推進する。

引き続き、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」147に基づく取組を着実に推進する。令和6年能登半島地震等を踏まえ、あらゆる関係者が協働する流域治水等の人命・財産の被害を防止・最小化する取組、災害に強い交通ネットワーク・ライフラインの構築等の経済・国民生活を支える取組を推進する。予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策を進める。インフラ・防災分野におけるデジタル技術の活用とともに、次期静止気象衛星の整備等により、世界最高水準の観測・予報能力を持つ気象庁の機能強化を強力に推進し、線状降水帯・台風の予測精度を更に高度化するなど、災害関連情報の予測、収集、集積及び伝達の高度化・改良、新総合防災情報システムとの連携等に取り組む。

「5か年加速化対策」後も、中長期的かつ明確な見通しの下、継続的・安定的に切れ目なくこれまで以上に必要な事業が着実に進められるよう、令和6年能登半島地震の経験も踏まえつつ、「実施中期計画」策定に係る検討を最大限加速し、早急に策定する。

これらの取組に加え、2024年に発生した自然災害等を踏まえ、新たに取り組む必要が生じた対策も推進する。

##### 施策例

・建築物、学校施設、医療施設、社会福祉施設、矯正施設、文化施設、自然公園、公共施設等の耐災害性の強化（内閣官房、内閣府、金融庁、こども家庭庁、法務省、外務省、財務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、国土交通省、環境省、会計検査院、最高裁判所）

# (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。

## 経済財政運営と改革の基本方針2025～「今日より明日はよくなる」と実感できる社会へ～

(令和7年6月13日閣議決定)

### 第2章 賃上げを起点とした成長型経済の実現

#### 1 地方創生2.0の推進及び地域における社会課題への対応

##### (2) 地域における社会課題への対応

2030年度までの「集中改革期間」における物流革新に向け、次期「総合物流施策大綱」に基づき、**物流拠点**・ネットワークの強化、**陸・海・空の新モーダルシフト**、自転運転、**物流DX・標準化**、多重取引構造の是正等の商慣習の見直し、**荷主・消費者の行動変容**、改正物流法の執行体制の確保を推進する。

##### (3) 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確保

持続的で環境と調和の取れた食料システムの確立に向け、**米、野菜等の食料の合理的な価格形成**、食品産業の持続的発展、**食品アクセスの確保**、みどりの食料システム戦略の加速化、GXを推進する民間活力の取り込みやGHG排出削減パッケージの海外展開を推進する。



# (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

## ・ 新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版

(令和7年6月13日閣議決定)

### Ⅲ 投資立国の実現

#### 2 新たな勝ち筋となる分野での研究開発・輸出の後押し

##### (3) 農林水産業・食品産業

###### ① 農林水産物・食品の輸出等による「海外から稼ぐ力」の強化

また、国内のコールドチェーンについては、民間のロットが集まらないとの課題に対応するため、民間で協業して混載するなど、その改善策に取り組む。あわせて、**スタートアップの育成**や、**新たな技術も実装**しながら、生鮮品の輸出先の拡大・多角化を図り、**強靱な商流・輸出構造を構築**する。加えて、台湾への船便は10日から2週間程度で着くものの、通関で最長2か月程度掛かるケースもあり、賞味期限の延長等が課題である。このため、賞味期限をより長期に設定できるよう、**こん包・包材の改善**、**早期の収穫**、**新しい保存方法の活用**など、**検討を進める**。

###### ② 農林水産業・食品産業を通じた地方の成長

また、農地の集積・集約化や情報通信環境を含む基盤整備等を通じた食料自給力の向上、生産性向上等に向けた水田政策の見直し、実情に合ったスマート技術開発等の中山間地域対策、大人の食育推進、農林漁業体験機会の拡大、学校給食での地場産物等の活用促進、国産物の消費拡大、動植物検疫の強化、**食品アクセスの確保**、農山漁村と観光業者やスタートアップ等との「新結合」等を推進する。

##### (3) 働き方改革関連法施行後5年を踏まえた働き方改革の総点検

###### ③ 物流業における働き方改革

2030年度までの物流革新の「集中改革期間」において、物流全体の適正化や生産性向上、自動運転等の抜本的なイノベーションに向けて、**次期「総合物流施策大綱」に基づき**、**物流拠点・ネットワークの機能強化**、**陸・海・空の新モデルシフト**や**物流DX・標準化**、**外国人材の一層の活用**等による物流の効率化、**商慣行の見直し**、**荷主・消費者の行動変容等を推進**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

## 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

## 規制改革実施計画（令和5年6月16日閣議決定）

### II 実施事項

#### 3. 個別分野の取組

##### ＜地域産業活性化分野＞

##### （2）卸売市場の活性化に向けた取組

##### No. 2 事項名：卸売市場の活性化に向けた取組

##### 規制改革の内容

- a 農林水産省は、気候変動による漁獲魚種の変化、事業承継の問題、DXを始めとしたデジタル化への対応など、産地市場・消費地市場それぞれの卸売市場（中央卸売市場及び地方卸売市場をいう。以下同じ。）が抱える課題に対応するため、多様な能力を持つ市場参加者が活躍できる環境づくりなど目指すべき姿の実現に向けた取組を検討し、必要な措置を講ずる。
- b 農林水産省は、新規参入時に、既存事業者の推薦や同意を求めることが、合理的な理由なく、新規参入を阻止することとなる場合は、取引拒絶等として不公正な取引方法に該当し独占禁止法上問題となるおそれがあることについて、卸売市場の開設者や市場参加者に通知するとともに、公正取引委員会の協力を得て、新規参入者の承認ルールも含めた卸売市場の運営に係る実務的なルールの実態調査を行い、開設者からの報告内容（卸売市場の実務的なルールを含む。）を農林水産省ホームページにおいて公表を行う。また、当該実態調査の結果を踏まえて、開設者に対し、新規参入の促進や既存事業者の負担軽減のために、実務的なルールや商慣行等の見直しに向けた検討や取組を促すなど、必要な措置を講ずる。
- c 農林水産省は、公正取引委員会の協力を得て、食品等の取引の適正化を図る観点から、卸売市場における市場関係者の取引に関する実態調査を行い、当該調査の結果を踏まえ、必要な措置を講ずる。
- d 農林水産省は、産地卸売市場の統廃合等の取組を支援するに当たって、独占禁止法上問題となるおそれがないなど適法な買参人等の新規参入のルールとなっていることを要件に盛り込むとともに、当該ルールについて公表を促進する措置を講ずる。

##### 実施時期

- a：遅くとも令和5年度措置
- b：卸売市場の開設者等への通知については措置済み、実態調査については令和5年上期措置、実態調査を踏まえた公表や措置については遅くとも令和5年度措置
- c：卸売市場の市場関係者への実態調査については令和5年措置、実態調査を踏まえた措置については令和5年度措置
- d：措置済み

##### 所管府省

- a,d：農林水産省
- b,c：農林水産省、公正取引委員会

# (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・農村政策の新たな展開方向（令和5年6月2日食料安定供給・農林水産業基盤強化本部決定）

### II 政策の新たな展開方向

#### 2 食料の安定供給の確保

##### （5）円滑な食品アクセスの確保

円滑な食品アクセスの確保を図るため、

① 産地から消費地までの**幹線物流**について、関係省庁と連携し、

ア) 「2024年問題」を始め、トラックドライバーの人手不足の深刻化を見据え、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、

イ) **鉄道や船舶等へのモーダルシフト**を促進する。

さらに、この取組など物流生産性向上も後押しするものとして、関係省庁と連携し、法制化も視野に、

ア) 物流の生産性向上に向けた**商慣行の見直し**

イ) **物流標準化・効率化の推進**

ウ) **荷主企業等の行動変容を促す仕組みの導入**等を進める。

② 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、関係省庁と連携し、地方自治体、スーパー、宅配事業者等と協力して、食品アクセスを確保するための仕組みを検討する。

③ 福祉政策、孤独・孤立対策等を所管する関係省庁と連携し、物流体制の構築、寄附を促進する仕組みなど、生産者・食品事業者からフードバンク、子ども食堂等への多様な食料の提供を進めやすくするための仕組みを検討する。

## 農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略 ～マーケットイン輸出への転換のために～（令和4年12月5日改訂）

### 3. 基本的な考え方に基づく具体的施策

（2）マーケットインの発想で輸出にチャレンジする農林水産事業者を後押し

③大ロット・高品質・効率的な輸出等に対応可能な輸出物流の構築

○ 輸出先国・地域のニーズや規制に対応する産地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。

イ 輸出物流の強化

大ロット化の推進や輸送による品質の劣化防止の観点から、**輸出物流ネットワークの構築に向けた取組を進めるとともに**、鮮度保持・品質管理や物流効率化を図るために必要なパレット化に適した外装サイズやコード、日本式コールドチェーン物流サービス等の規格化・標準化を進める。さらに、大ロットで取引されている品目に対応した効率的な輸送方法について検討する。

# (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

## 農林水産業・地域の活力創造プラン（令和4年6月21日改訂）

### V 具体的施策

#### 9. さらなる農業の競争力強化のための改革

- ② 生産者が有利な条件で安定取引を行うことができる流通・加工の業界構造の確立
  - ・ 令和2年6月に施行された改正卸売市場法に基づき、各市場において、公正な取引の場を確保しつつ、物流の効率化や品質の管理の向上等を図るための商物分離取引等、農林漁業者の所得の向上と消費者ニーズへの対応を可能とする取引を実施
  - ・ (中略)農産物の物流について、パレット化やICTを活用した共同配送等の効率化によるコスト削減の取組を推進(生産者・消費者双方のメリット向上のための卸売市場を含めた食品流通構造の改革について)
  - ・ 農業等の生産者の所得を向上させるとともに、消費者ニーズに的確に応えていくため、「生産者・消費者双方のメリット向上のための卸売市場を含めた食品流通構造の改革について」(別紙7)に即して、卸売市場を含めた食品流通の合理化と生鮮食料品等の公正な取引環境の確保を促進し、生産者・消費者双方のメリット向上のための食品流通構造の実現に向けて一体性のある制度を構築

## デジタル田園都市国家構想基本方針（令和4年6月7日閣議決定）

### 第2章 デジタル田園都市国家構想の実現に向けた方向性

#### 【スマート農林水産業・食品産業】

地域を支える産業である農林水産業・食品産業は、担い手の減少・高齢化や労働力不足が特に進んでいる。地域の経済社会の維持、食料安全保障の観点からも、生産性の維持・向上と担い手の育成・確保は喫緊の課題であり、女性や若者も含めた様々な人材が活躍できる魅力ある産業とするとともに、農林水産物・食品の輸出や農林水産業・食品産業のグリーン化を進め、農林水産業・食品産業の成長産業化と地域の活性化を図ることが求められる。このため、(中略)地域の農林水産物の主要な仕向先である食品産業についても、A I・ロボット等による生産性向上や流通のデジタル化、農林水産業との連携強化等の取組を推進する。

#### 第3章 各分野の政策の推進

- ・ 食品等の流通の合理化・高度化を図るため、デジタル化・データ連携や、コード体系等の標準化を進める。  
(農林水産省大臣官房新事業・食品産業部食品流通課)



# (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（令和3年6月15日閣議決定）

### 2：時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進

（担い手にやさしい物流の実現）

#### （4）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、国民生活に欠かすことのできない農林水産物・食品等を適正な価格で安定的に供給するため、共同輸配送、ストックポイント等の流通拠点の整備、卸売市場や農業資材保管施設等における自動化・省人化、物流に関わるあらゆるデータ連携基盤の整備等の物流効率化を推進するとともに、納品期限の緩和等を通じて物流上の負担ともなる食品ロスの削減を推進する。また、パレット規格や外装の標準化、パレットの運用ルールの確立等によるパレット化を促進する。生産、出荷、流通、販売に携わる各関係者が物流事業者と緊密に連携するとともに、これまでの商慣習にとらわれることなく各関係者が負担と受益を分かち合いながら、これらの合理化・効率化を図ることで、持続可能な物流が実現されるよう、関係省庁で連携して業界の取組を後押しする。

### 3：強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築

（強くてしなやかな物流の実現）

#### （2）我が国産業の国際競争力強化や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築

##### ② 農林水産物・食品の輸出促進に対応した物流基盤の強化

2025年に2兆円、2030年に5兆円という輸出目標を達成し、農林水産物・食品の輸出立国を実現するため、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（令和2年11月30日開催）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」に基づき、輸出先国・地域のニーズや規制に対応する産地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、関係省庁の連携の下、港湾や空港の具体的な利活用等の方策や輸出のための集荷等の拠点となる物流施設の整備・活用、海外におけるコールドチェーンの拠点整備・確保の方策等について、検討する。また、海外向け輸送に適した包材の規格化に取り組むとともに、輸出先国・地域の規制に対応するための HACCP 対応施設などの整備目標を設定し、計画的な施設整備に向けた支援を行う。

# 省力化投資促進プラン（運輸業（自動車））概要

## 1. 実態把握の深堀

### （1）運輸業（自動車）概況

- トラック、バス及びタクシー運転者については、長時間労働・低賃金のため、人手不足が深刻化
- 倉庫をはじめとする物流施設については、保管需要の増加等により、庫内作業員の人手不足が課題
- DX化が遅れている運輸業においては、省力化に資する自動化・機械化、システム導入を推進する必要性

## 2. 多面的な促進策

- 運送事業者や物流事業者における、業務効率化等に資するシステム・設備の導入支援（予算措置）
- 業界団体による広報誌や事業者向けセミナー、手引き等を通じた優良事例の横展開
- 法令改正を通じた、関係者も含めた効率化の推進や規制緩和、各種申請手続きのオンライン化

## 3. サポート体制の整備・周知広報

- 本省・運輸局・支局が一体となり、全国各地における幅広いサポート体制の構築
- DX推進実証事業において、専門家による相談・助言対応も含めたDX化の支援を実施（今後も継続予定）
- 業界団体において、DX化の取組に関する説明会等を開催

## 4. 目標、KPI、スケジュール

- 物流事業や旅客運送業における労働生産性の向上（物流事業：25%、旅客運送業：26%）を目標とし、その実現に寄与する、ドライバーの待機時間削減やDXによる作業効率化・省力化を進めるため、「事業者向けの説明会やセミナーを年間計50回程度、各地での開催」を目標とする。

# (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

## 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。

## 食料・農業・農村基本計画（令和2年3月31日閣議決定）

### 第3 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

#### 1. 食料の安定供給の確保に関する施策

##### （１）新たな価値の創出による需要の開拓

#### ③ 食品産業の競争力の強化

##### ア 食品流通の合理化等

食品流通におけるトラックドライバーなどの人手不足等の問題に対応し、**サプライチェーン全体での合理化の取組**を加速化する。

**物流拠点（ストックポイント）の整備・活用**や、**集出荷場の集約等による共同輸配送の取組**を推進するとともに、産地における貯蔵施設の整備や、長期貯蔵に係る技術の実証・開発により産地の需給調整機能を拡大し、出荷の平準化を図る。

統一規格の輸送資材や関連機材の導入と併せて、これに適した段ボール等の導入等を進めることにより、積載率低下を抑制しつつ、手荷役から機械荷役への転換を図るとともに、**トラック輸送から船舶・鉄道輸送へのモーダルシフト等**を推進する。

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**やトラック予約システムの導入等により、**業務の効率化・省力化**を推進する。

また、卸売市場の流通の効率化、品質衛生管理の高度化、情報通信技術等の利用を推進し、卸売市場の機能の強化を図るとともに、食品等の取引状況に関する定期的な調査等により取引の適正化を推進する。