

農林水産省

[会見・報道・広報](#)[政策情報](#)[統計情報](#)[申請・お問い合わせ](#)[農林水産省について](#)[ホーム](#)[> 畜産 > 飼料 > 飼料流通の合理化に関する検討会](#)

飼料流通の合理化に関する検討会

第4回 飼料流通の合理化に関する検討会

[議事概要\(PDF : 176KB\)](#)

配布資料

[資料1 議事次第\(PDF : 94KB\)](#)[資料2 開催要領\(PDF : 201KB\)](#)[資料3 委員等名簿\(PDF : 191KB\)](#)[資料4 飼料業界におけるリードタイムの確保に向けた取組の方向性について\(PDF : 1,297KB\)](#)[資料5 リードタイムの確保に向けた周知資料\(PDF : 283KB\)](#)

(最終版が完成しましたので、ぜひ活用ください!)

[参考資料1 中間とりまとめ報告書 \(一部抜粋\) \(PDF : 406KB\)](#)[参考資料2 令和2年度飼料販売業者の経営実態及び物流費上昇の影響並びに飼料配送業者の経営実態に係る調査・分析委託事業の結果概要\(PDF : 2,060KB\)](#)

第3回 飼料流通の合理化に関する検討会

[議事概要\(PDF : 137KB\)](#)[中間とりまとめ報告書\(PDF : 379KB\)](#)

第2回 飼料流通の合理化に関する検討会

[議事概要\(PDF : 190KB\)](#)

配布資料

[資料1 議事次第\(PDF : 92KB\)](#)[資料2 開催要領\(PDF : 202KB\)](#)[資料3 委員等名簿\(PDF : 193KB\)](#)[資料4 飼料流通における課題とその対応方向 \(案\)](#)[全体版\(PDF : 2,304KB\)](#)[分割版 \[1\]\(PDF : 1,246KB\)](#)[\[2\]\(PDF : 1,476KB\)](#)[資料5 作業部会の設置について \(案\) \(PDF : 280KB\)](#)[参 考 第1回検討会 議事概要\(PDF : 245KB\)](#)

第1回 飼料流通の合理化に関する検討会

[議事概要\(PDF : 181KB\)](#)

配布資料

資料1 [議事次第\(PDF : 95KB\)](#)

資料2 [開催要領\(PDF : 202KB\)](#)

資料3 [委員等名簿\(PDF : 193KB\)](#)

資料4 [トラック運送業の現状と課題について
全体版\(PDF : 2,493KB\)](#) [分割版 \[1\] \(PDF : 1,826KB\)](#) [\[2\] \(PDF : 1,213KB\)](#)

資料5 [飼料流通における課題について\(PDF : 1,675KB\)](#)

資料6 [飼料流通に関する基本資料集\(PDF : 1,843KB\)](#)

資料7 [検討会でご議論いただきたい論点\(PDF : 120KB\)](#)

お問合せ先

畜産局飼料課流通飼料対策室

担当者：需給対策第1班

代表：03-3502-8111（内線4915）

ダイヤルイン：03-3591-6745

公式SNS



[イベント情報](#)

[関連リンク集](#)

[農林水産省
トップページへ](#)

農林水産省

住所：〒100-8950 東京都千代田区霞が関1-2-1

電話：03-3502-8111（代表）[代表番号へのお電話について](#)

法人番号：5000012080001

[ご意見・お問い合わせ](#)

[アクセス・地図](#)

[サイトマップ](#) [プライバシーポリシー](#) [リンクについて・著作権](#) [免責事項](#)

Copyright : Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries

飼料流通の合理化に関する検討会開催要領

1 趣旨

近年、長時間労働・低賃金という労働環境にあるトラックドライバーの人手不足や運賃上昇の影響は飼料物流においても顕在化して問題となっている。

また、飼料配送業務は、他の運送業務と比較して、家畜衛生や飼料安全面での配慮、高所作業に関する安全対策等が必要であることから、属人的な業務になりやすい傾向があり、人手の確保をさらに難しくしている面がある。

このため、引き続き、安定的な飼料輸送体制を維持・継続する観点から、飼料流通の合理化に向けた課題とその改善方策を検討することとする。

2 検討内容

- (1) 飼料輸送の合理化のための技術開発・普及
- (2) 効率的な飼料輸送に向けた商慣習上の課題の整理
- (3) その他

3 開催及び運営

- (1) 検討会は別紙に掲げる委員により構成する。
- (2) 検討会は技術的な課題を調査・検討するため、作業部会を置くことができる。作業部会には、委員の所属する団体の会員その他の関係者を専門委員として追加することができる。また、必要に応じ関係者から意見聴取を行うことができる。
- (3) 検討会の資料及び議事概要については、会議終了後、委員等の了解を得た上で、ウェブサイトで公表することができる。
- (4) この検討会の議事進行及び庶務は農林水産省生産局畜産部飼料課が行う。

附則

この要領は、令和2年6月12日から施行する。

飼料業界におけるリードタイムの確保に向けた取組の方向性について

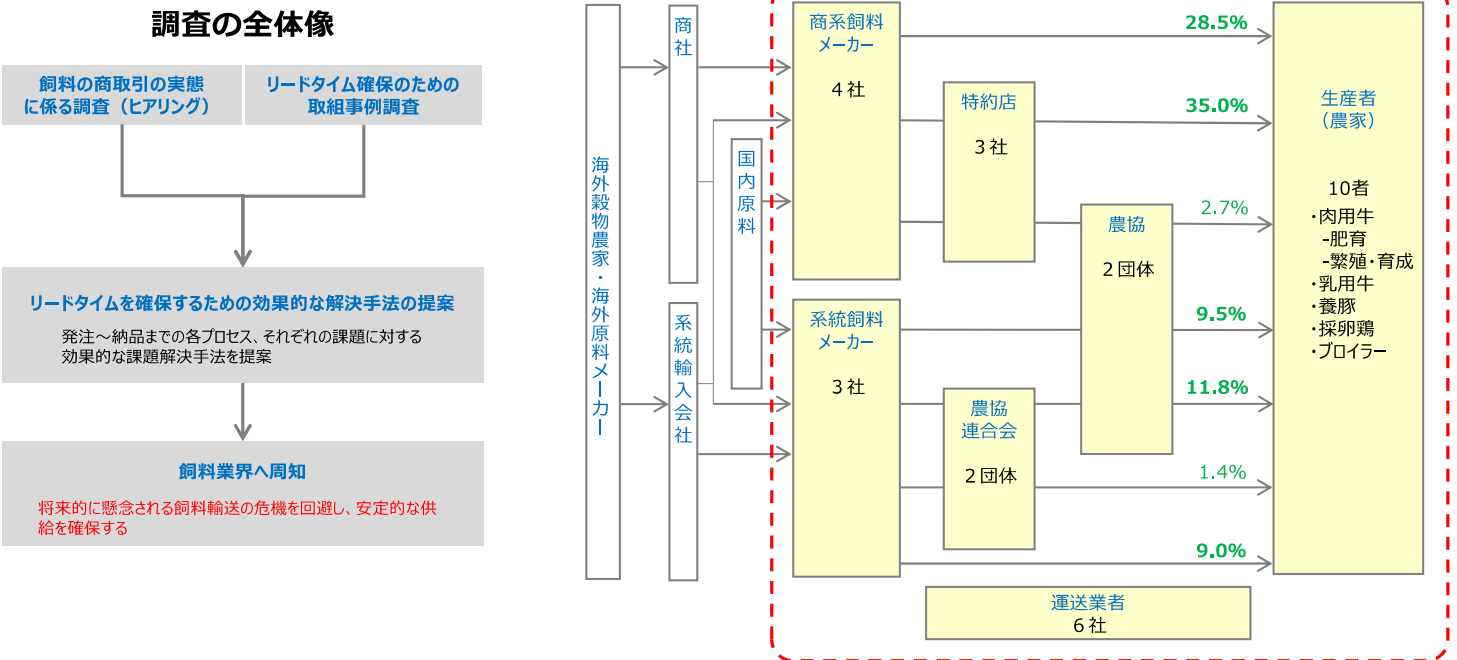
令和3年3月22日
農林水産省生産局畜産部飼料課

1. 令和2年度飼料業界におけるリードタイムの確保に係る調査・分析委託事業の結果概要
-

I 調査概要

- 飼料の商取引の実態に係る調査（ヒアリング調査）及び他分野におけるリードタイム(発注から納品までに要する期間)確保の成功事例の調査を実施することにより、飼料業界におけるリードタイムを確保するための効果的な手法等を明らかにすることを目的とするものである。
- **ヒアリング調査**については、飼料メーカー7社（商系4社、系統3社）、特約店3社、農協連合会2団体、農協2団体、運送業者6社、生産者10者の計30者を対象に実施。

ヒアリング調査対象先



出典：(株)工業市場研究所「令和2年度飼料業界におけるリードタイムの確保に係る調査・分析委託事業報告書」

2

II 調査結果概要

(1) 他貨物輸送と比較した際の飼料輸送の優劣点

- 飼料輸送は、附帯作業の特殊性、帰り荷の確保が難しいこと等によりドライバーの確保がより困難で収益性が低い傾向にあると考えられる。
- 生産者を中心に運送業界が逼迫していることに対する認識が薄い。（なんとなく大変そうだが、経営的に苦しいのは生産者も同じ、という認識レベル）

他貨物輸送と比較した際の飼料輸送の優劣点	
優位性	<ul style="list-style-type: none"> 仕事量が安定的（他貨物輸送と比較すると、景気変動の波が比較的少ない）
劣位性	<ul style="list-style-type: none"> （バルク車配送は）大型免許が必須な上、特殊車両の操作が求められる 各種附帯作業が伴う（危険な高所作業、在庫の確認、発注業務の代行、消毒作業など） 帰り便の確保が難しい、農場が点在、A飼料・B飼料の混載が難しいなど、積載率が低い 特殊車両が高額（車両導入コスト） <p>⇒ 他の貨物輸送と比べて、ドライバーの確保がより困難で収益性が低い傾向にあると考えられる</p>

<運送業者からみた飼料輸送における運送会社と取引先との関係性>

- ・運送業者にとって、飼料メーカー、飼料販売業者及び生産者は顧客であり、立場として弱い。
- ・運送業者によっては、仕事を受注するために附帯業務を行うことをサービスとして自ら提案してきたところもあり、飼料メーカー、飼料販売業者及び生産者は、運送業者が各種附帯業務を行うのは当たり前との認識。
- ・**生産者を中心に運送業界が逼迫していることに対する認識が薄い**（なんとなく大変そうという認識レベル）が、経営的に苦しいのは生産者も同様であり、運送業者の要望を聞く余裕がない。

出典：(株)工業市場研究所「令和2年度飼料業界におけるリードタイムの確保に係る調査・分析委託事業報告書」

3

(2) 飼料輸送の市場特性と配送に与える影響

		特性	状況
地域	工場から近い	・ 飼料輸送を担う運送業者の参入が比較的多い	・ 飼料輸送上の課題は少ない
	工場から遠い	・ 飼料輸送を担う運送業者の参入が少ない	・ 運送業者の手配が困難 ・ 配送コストが高く生産者負担が大
畜種	牛(肥育・繁殖)	・ 繁殖農家の約60%が飼養頭数10頭未満の小規模生産者であり、紙袋での配送が中心	・ 手作業による荷積み・荷下ろし
	豚・鶏	・ 養豚向け飼料は日持ちがしない(多くの在庫を持ってない) ・ 養鶏向けは出荷間際になると飼料の発注量が急増するが、天候等によって餌の食いつきに増減が発生するため、タンク容量の小さい生産者の発注量は微妙な調整が必要	・ タンク容量の小さな生産者向けには、配送件数・頻度が多くなり、リードタイムの確保が困難
生産者規模	大規模	・ スタッフ数も多く、飼料発注、飼料在庫管理も計画的に行われている	・ 定期的に一定量を配送
	中小規模	・ ひとりあたりの業務負担が大きく、一部の生産者は飼料発注や在庫管理がおざなり	・ 特定の一部生産者による直前発注・変更によって製造・配車スケジュールの変更が発生



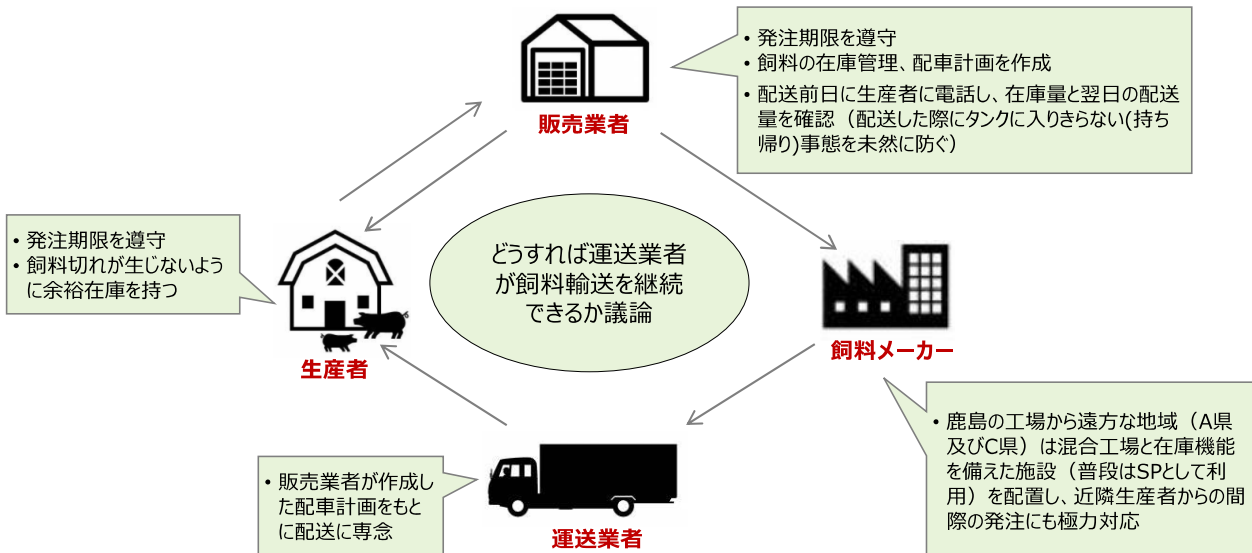
生産者の戸数や飼養頭数などの飼料需要の大きさと物流を担う運送業者の数等の輸送力とのバランスが崩れた地域（例えば秋田県や神奈川県など）において、これまでのように運送が行えなくなっている

出典：(株) 工業市場研究所「令和2年度飼料業界におけるリードタイムの確保に係る調査・分析委託事業報告書」

(3) 安定した飼料輸送を実現している事例(A県におけるB社の乳牛用飼料の事例)

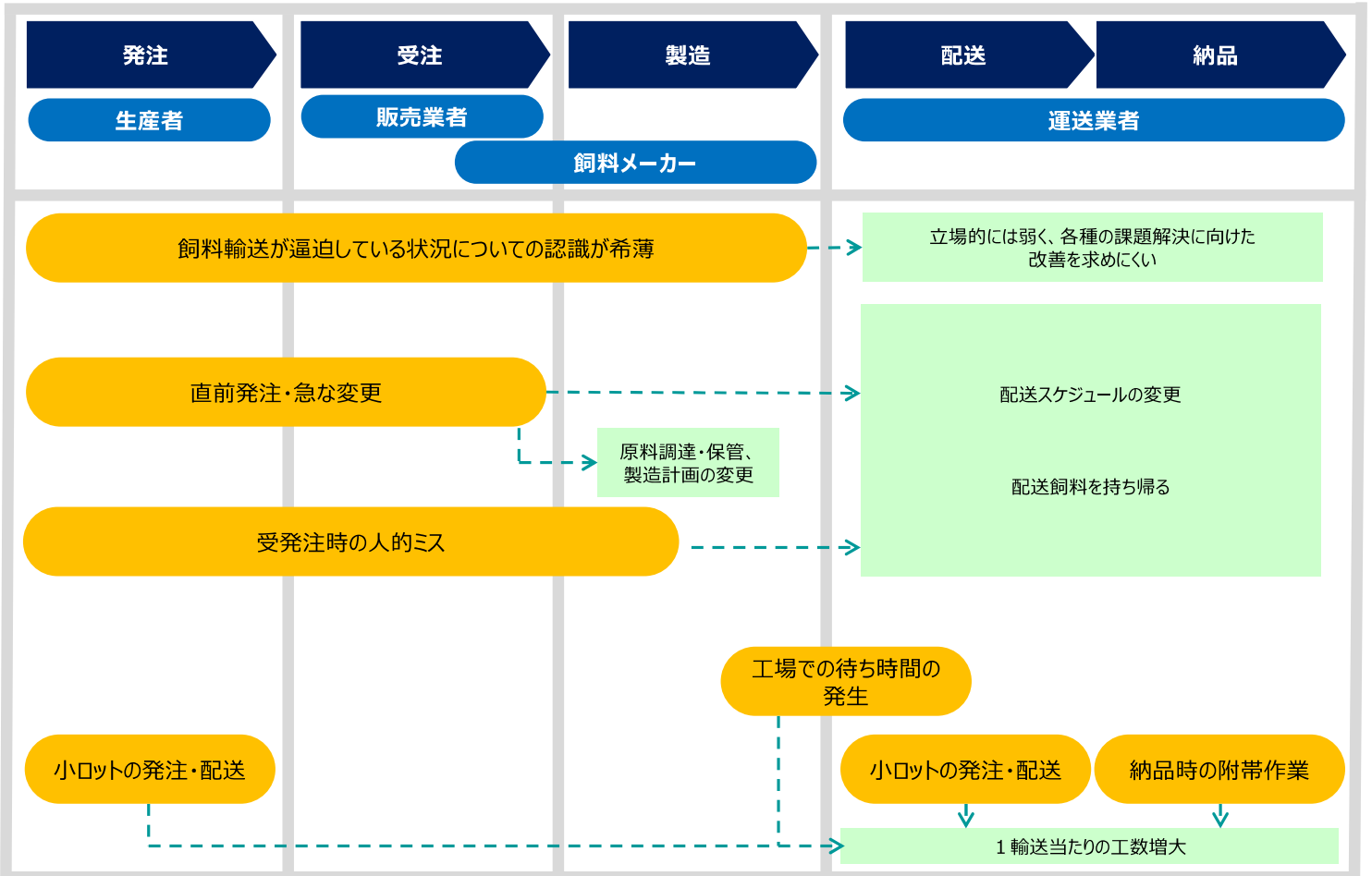
○ 農場が飼料工場から遠く、運送業者が少ない地域など、飼料輸送の逼迫度が大きい地域においても、以下のような取組みを行うことで、安定した飼料輸送を実現させている。

- STEP 1 ・ 従来どおりの飼料輸送が行えなくなる事態を関係者（販売業者・飼料メーカー・生産者）が認識
- STEP 2 ・ 各関係者がどのような取組を行えば、運送業者が飼料輸送を継続できるかを議論
- STEP 3 ・ 各関係者が安定した飼料輸送を行うための取組を実行



出典：(株) 工業市場研究所「令和2年度飼料業界におけるリードタイムの確保に係る調査・分析委託事業報告書」

(1) 飼料物流のリードタイム確保における流通プロセスごとの現状と課題



出典：(株) 工業市場研究所「令和2年度飼料業界におけるリードタイムの確保に係る調査・分析委託事業報告書」

(2) 飼料物流のリードタイム確保における課題と解決の方向性

現状・課題	解決の方向性
<p>飼料輸送が逼迫している状況についての認識が希薄</p> <p>飼料輸送の逼迫した状況が関係者間で危機意識として持たれていない地域がある。</p>	<p>① 地域毎の飼料輸送の現状把握・将来像検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 飼料輸送の現状・課題を関係者で共有 飼料輸送の安定化に必要な事項を関係者で検討
<p>直前発注・急な変更</p> <p>直前発注や急な変更など、締め切り期限が守られず、発注量・製造量・配車スケジュールの変更が必要となり、効率的な配車が行えない。</p>	<p>② 直前発注・急な変更の是正</p> <ul style="list-style-type: none"> 発注期限の厳格な運用 運送業者単体ではなく、国や協会からの発信 発注を生産者に任せないアプローチの検討
<p>受発注時の人的ミス</p> <p>受発注時に、発注情報の聞き間違いや記載・入力ミスの発生。</p>	<p>③ 受発注時の人的ミスを削減</p> <ul style="list-style-type: none"> 受発注システムの利用を拡大 受発注情報をダブルチェックする仕組みを構築
<p>小ロットの発注・配送</p> <p>小ロット配送によって、紙袋の手作業による荷積み・荷下ろし作業。また一配送あたりの配送件数が多くなり、配送時間が長くなる。</p>	<p>④ 小ロット配送の削減・効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> 小ロットの注文を少なくする 共同配送等、地域物流体制の構築
<p>工場での待ち時間の発生</p> <p>休日前の発注の集中や直前の変更によって、工場での待ち時間が発生。</p>	<p>⑤ 工場での待ち時間削減</p> <ul style="list-style-type: none"> 事前予約など、トラック予約システムの構築 荷積場の増設等設備・環境改善
<p>納品時の付帯作業</p> <p>高所作業による事故、複数拠点に配送する際の消毒作業に時間を要している。</p>	<p>⑥ 付帯作業の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> 付帯作業が“有料”であることの認識を高める タンク下からでも蓋の開閉が行える装置を導入の促進 タイヤ回りの自動消毒噴霧器の導入促進

出典：(株) 工業市場研究所「令和2年度飼料業界におけるリードタイムの確保に係る調査・分析委託事業報告書」

(3)リードタイムを確保するための手法

1 地場の飼料輸送の現状把握及び共有

- 飼料輸送の現状・課題を飼料メーカー、販売店、生産者などに理解してもらい、安定した飼料輸送を行っていただくためにどのような取組みが必要なのか、関係者が集まる協議の場を設定する等により共有し、実行していく
- 単に、「危機的な状況」と訴求するのではなく、“地域毎”に、危機的な状況を説明するための説得力のあるデータを示す（物流費削減、値上げをしなくても済むなど、生産者に対するメリットを提示するという視点を重視する）

2 直前発注・急な変更の是正

- 発注期限を厳守することに対する意識を高める。文書や飼料メーカーなどの営業担当者による説明を繰り返し訴求する
- 発注期限を厳格に運用する（期限後の発注の拒否、直前発注料金の値上げ、生産者自ら引き取りに来てもらうなど）
※生産者のみならず、飼料メーカーも運送業者の状況を理解した上で注文を受付けるか拒否するかを判断する必要がある
- 運送業者（企業単体）から要望するのではなく、業界全体の課題であることを訴求する（国や業界団体から発信する）
- 発注を生産者に任せない（信用しない）アプローチを検討する
⇒電話確認、タンク在庫量の正確な把握・センサー等、運送業者が在庫確認を引き受けるなど、生産者の直前発注が起こることを前提として生産者に依存しない受発注方法を検討する。
※生産者に依存しない受発注方法を導入する場合、飼養頭数の増減等生産者における突発的な飼料の必要量の変動要因について、生産者から漏れなく情報を得ることのできる体制を構築しておくことが必要

3 受発注時の人的ミス削減

- 受発注システムの利用を拡大する
- 受発注情報をダブルチェックする仕組みを構築する
⇒生産者に対して、配送前日の発注量を電話で確認
⇒センサーを活用し、タンクの在庫量を確認（運送業者がタンクに入りきらない飼料を配送することを未然に防ぐ）

出典：（株）工業市場研究所「令和2年度飼料業界におけるリードタイムの確保に係る調査・分析委託事業報告書」

8

4 小ロット配送の削減・効率化

- 小ロットの注文を少なくする
⇒生産者のタンク容量を拡大してもらうなど、積載率が高いロット単位の発注を促進する
※タンク所有権はメーカー⇒生産者など複雑・曖昧な場合もある。投資負担などタンク容量拡大の課題あり
⇒小ロットの場合、生産者に倉庫やSPに紙袋の引取りに行ってもらう
- 運送業者の配送スケジュール効率化を前提とした、地域物流体制の構築
⇒共同配送（複数の運送業者が協調）、ミルクラン型物流など（飼料を引き取る側が運送会社を手配する配送。ここでは、各生産者が手配するケースではなく、ある程度注文がまとまる先（JAなど）が運送会社を手配し、複数の飼料メーカーからの集荷、生産者への配送の効率化を図るイメージ。現状、販売店を介した取引であっても、運送会社の手配は飼料メーカー、生産者、販売店など、様々なケースがあるエリアもあり、その場合に効率化を図る取組）。

5 工場での待ち時間削減

- 飼料メーカーの「工場での待ち時間削減」に向けた意識を高める
⇒飼料メーカーに対して、取組を行うための動機付けを行う必要性を訴求（「待機時間料」を適正に支払っているか？）
⇒現状の待ち時間の状況を正確に把握する、他業界などの取組事例、対策を放置した悪影響などを訴求（自社工場が特別に悪い・課題ではないなどという認識を改める）
- 荷降し時間の指定、事前予約など、トラック予約システムの構築
- オーダー締め切り時間の前倒し（車両手配の標準化が可能となり、車両の積み込み時刻も分散）
- 計量器、荷積場の増設など、積込に関する設備・環境改善

6 附帯作業の削減

- 附帯作業が“有料”であることの認識を高める
⇒契約書に、附帯作業の項目を明記することを呼びかける（国や業界団体などから訴求）
- タンク下からでも蓋の開閉が行える装置を導入の促進 ⇒ 梯子の上り下り回数を削減させることができる
- タイヤ回りを自動で消毒することができる噴霧器を導入促進 ⇒ 都度降車して消毒作業を行う負担を軽減

出典：（株）工業市場研究所「令和2年度飼料業界におけるリードタイムの確保に係る調査・分析委託事業報告書」

9

リードタイムを確保するための手法を推進するに当たっての視点

地域毎に、飼料メーカー、販売店、生産者、運送業者それぞれのコミュニケーションを深め、課題を共有する場、手段を設定し、以下の視点の認知・理解を促進し、危機感を共有することが根本的に重要な視点であると考えられる。

- ① 地域毎に運送業者が逼迫している状況・将来に対する懸念を理解してもらうこと
- ② リードタイム確保にそれぞれの立場から協力できることは何かを理解・検討してもらうこと
- ③ リードタイム確保に対して協力することで、具体的にどのようなメリットがあるのかを示すこと

※ 可能な限り数値データを示すなど、説得力のある説明を行う

2. リードタイムの確保に向けた取組の飼料業界への周知の方向性について（案）

- 業界全体の課題であることを強調するため、行政、飼料関係団体、生産者団体等の連名で作成すべきか。
- 飼料関係団体及び生産者団体（検討会に参加していない生産者団体を含む。）の総会等関係者が集まる場で、農林水産省から周知資料を配布し、説明する。
- 各飼料関係団体及び生産者団体は、その会員、支所等へ配布及び周知を実施。

3月

- 第4回検討会の実施（周知資料等に関する検討委員との意見交換）

4月

- 周知資料の修正、内容の調整（メッセージ内容、レイアウト、発行者等について）
- 飼料関係団体及び生産者団体との周知に係る調整（総会等の関係者が集まる場における説明の検討、会員、支所等への展開方法の検討）

5月以降

- 各飼料関係団体及び生産者団体の総会等で周知資料等を用いて説明
- 各飼料関係団体及び生産者団体から会員、支所等への配布及び周知
- 農林水産省より飼料運送業者に対し周知

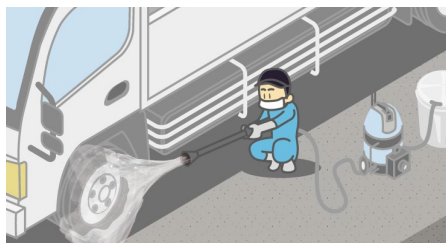


地域の飼料輸送体制の維持にご協力ください

飼料輸送業界では、飼料輸送専用の特殊車両や高所作業・専門技術が必要なため、他の物品の運送業界と比較して、ドライバーの確保が今後さらに難しくなることが懸念されています。



<特殊車両が必要な飼料配送>



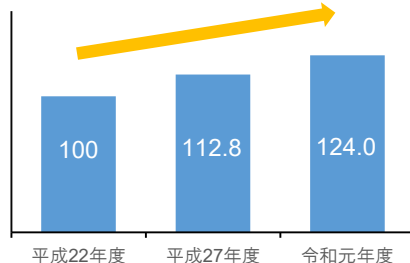
<家畜防疫に対応したこまめな消毒が必要>

輸送費の上昇や指定日の納品が困難となるおそれもあります。

グラフ：成約運賃指数の推移（平成22年度を100とする）
資料：（公社）全日本トラック協会・日本貨物運送協同組合連合会「求荷求車情報ネットワーク（WebKIT）成約運賃指数について」をもとに農林水産省が作成

図：「飼養衛生管理マニュアル例」
(https://www.maff.go.jp/j/syuan/douei/katiku_yobo/k_shi_you/attach/pdf/index-136.pdf)を加工して作成

<ドライバー不足等による運賃上昇>



畜産生産者へのお願い



① 直前発注や急な変更はしていませんか？

効率的な飼料の製造計画や配送のスケジュールが組みなくなることで、地域内の輸送が逼迫する原因になります。在庫量の把握、発注し忘れに注意し、余裕を持った発注にご協力をお願いします。

② 附帯作業に料金を支払っていますか？

平成29年から、在庫確認、発注代行などの附帯作業は基本的に運賃と別料金になりました。附帯作業の支払いを拒んだ場合、下請法等の法令違反となる可能性もあります。料金の中に含まれているか契約のご確認をお願いします。

③ 発注頻度を減らせませんか？

注文の頻度をまとめること、配送を農場まで委託せず倉庫等に自ら引取りに行くこと等の取組が、輸送コストの低減につながる場合があります。可能な限り効率的に配送できるよう、まとまった量で注文する、多めの在庫を確保する、納品日に余裕を持たせるなどの取組にご協力をお願いします。

飼料メーカー・販売店へのお願い



① 直前発注や急な変更を受けて、運送会社に負担を生じさせていませんか？

運送会社の効率的な配送計画の構築にご協力ください。直前発注、納品時間の指定などは、製造・販売業者の都合だけではなく、運送会社の状況も確認した上で対応いただくようお願いします。

② 附帯作業に料金を支払っていますか？

在庫確認、発注代行など附帯作業に対する対価の支払いを拒んだ場合、下請法等の法令違反となる可能性があります。運賃と附帯作業とは明確に区別する必要がありますので、契約のご確認をお願いします。

③ 荷待ち時間の削減対策をしていますか？

荷主の都合で荷待ち時間が生じるなど、労働時間等のルールを守れなくなる行為によりドライバーの過労運転に繋がっている場合には、荷主勧告の対象となり荷主名が公表される可能性もあります。荷待ち時間の実態を把握し、削減に対応いただくようお願いします。

農林水産省 / 国土交通省

協同組合日本飼料工業会 / 全国酪農業協同組合連合会 / 日本養鶏農業協同組合連合会
全国飼料卸協同組合 / 全国肉牛事業協同組合 / 一般社団法人日本養豚協会
一般社団法人日本養鶏協会 / 公益社団法人全日本トラック協会

飼料流通の合理化に関する検討会

中間とりまとめ報告書

令和 2 年 9 月

農林水産省

飼料流通の合理化に関する検討会
中間とりまとめ報告書

(目次)

1	飼料流通の現状と課題	
(1)	飼料をめぐる情勢	1
(2)	物流をめぐる情勢	1
(3)	飼料輸送の特殊性を踏まえた検討会の立ち上げ	2
2	飼料流通特有の課題	
(1)	飼料流通特有の課題	2
①	直前発注の発生	3
②	工場における荷待ち時間の発生	3
③	小口配送の存在	3
④	輸送の長距離化	3
⑤	トラックドライバーの附帯作業の負担	3
(2)	改善の方向性の考え方	4
3	飼料流通の改善の方向性	
(1)	飼料流通の効率化	
①	リードタイム(商品発注から納品までに要する時間)の確保	4
②	正確な飼料の需要把握と効率的な配送計画	4
③	配送時間の削減	5
④	共同物流(特に長距離輸送や小口配送)	5
⑤	飼料銘柄の集約	7
(2)	飼料流通の標準化	7
①	トラックドライバーの附帯作業の軽減	7
②	新たな飼料輸送システムの検討	8
4	今後の進め方	8

(参考)

飼料流通の合理化に関する検討会 委員名簿
作業部会に御参加くださった方々

飼料流通の合理化に関する検討会

中間とりまとめ報告書

1 飼料流通の現状と課題

(1) 飼料をめぐる情勢

我が国畜産業の安定的な発展のためには、生産コストの低減を不断に進めていくことが重要であるが、このうち飼料費は生産コストの3～6割を占め、特に配合飼料などの濃厚飼料のみを給与する豚や鶏の経営では6割という高い割合に達しているため、コスト低減の場面において、飼料費の低減は特に重要な課題となっている。

農林水産省においては、平成28年11月、農林水産業・地域の活力創造本部において、配合飼料などの生産資材価格の引き下げ等13項目からなる農業競争力強化プログラムを取りまとめるとともに、農業者が自らの努力のみでは対応できない「良質かつ低廉な農業資材の供給」を実現するため、農業競争力強化支援法（平成29年法律第35号）を制定した。この法律に基づいて、配合飼料メーカーにおいては、製造効率の低い工場の再編整理、小ロット銘柄数の削減等の配合飼料価格の低減に取り組んできたところである。

他方、飼料の運賃については、輸送形態（バラ・トランスバッグ・紙袋）や輸送距離によって異なるものの、生産者が支払う配合飼料代金の概ね1割を占めていることから、飼料流通を合理化し、安定的な飼料輸送を確保するとともに、飼料コストの上昇の抑制に資するようにすることが畜産経営の発展においても重要な課題となっている。

(2) 物流をめぐる情勢

現在、トラックドライバーの有効求人倍率は全職種平均のおよそ2倍という人手不足の状況にある。トラックドライバーは40～54才の割合が45%と、全職種平均の35%と比べて高く、高齢化が進展しており、今後、トラックドライバーの確保自体が困難になると予想されている。

このトラックドライバー不足は、輸送費の上昇をもたらし、配合飼料メーカーを対象としたアンケートでは、輸送費について回答した配合飼料メーカーの半数以上が「この5年間で輸送費が11%以上上昇した」と回答している。配合飼料産業調査（（公社）配合飼料供給安定機構）のデータを見ても、1トン当たりのバラ形態の輸送費は近年上

昇傾向で推移している。

こうした中、政府は、平成29年7月28日に、物流の効率化や担い手の確保の取組を内容とする、新たな総合物流政策大綱を策定した。また、トラックドライバーの長時間労働を是正するため「自動車運送事業の働き方改革実現に向けた政府行動計画」（平成30年5月）¹の策定や「ホワイト物流」推進運動²の展開、一昨年末の議員立法による貨物自動車運送事業法改正に基づく「標準的な運賃」の告示（令和2年4月）³などの「働き方改革」の施策により、荷主とトラック運送業者の取引の適正化を図り、連携してサプライチェーン全体を改革していく取組は様々な業種で推進されている。

（3）飼料輸送の特殊性を踏まえた検討会の立ち上げ

飼料輸送においては、特殊車両（バルク車）が使用されるとともに、トラックドライバーが飼料タンクへ上り納品するという高所作業や農場搬入時の車両消毒等特有の附帯作業があるため、他の品物の輸送業務と比較して、担い手確保が難しい状況にある。

このため、飼料輸送を行うトラックドライバーの減少は、他の品物を輸送するトラックドライバー以上に深刻化する可能性があり、将来の輸送費の一層の上昇だけでなく、飼料輸送が困難になった生産者の廃業につながる懸念もある。

これまで、配合飼料メーカー、卸売業者、運送業者、生産者などの関係者は、飼料輸送コストの上昇に対して各者が独自の対策を実施してきた。そこで、本年6月に、飼料の安定的な供給を図り、我が国畜産の持続的な発展を維持・継続する観点から、「飼料流通の合理化に関する検討会」を開催し、生産局畜産部飼料課長の下に関係者が一堂に会して飼料流通の合理化に向けた方策を検討することとした。

2 飼料流通特有の課題

（1）飼料流通特有の課題

本検討会での議論及び本検討会メンバーへの個別ヒアリングにより、飼料流通において、以下のような特有の課題の存在や、飼料流通

¹ 首相官邸ホームページ「建設業・自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」第4回連絡会議（自動車運送事業） 配布資料
http://www.kantei.go.jp/jp/singi/hatarakikata/kensetsu_jidousya/dai4/haifusiryousya.pdf

² 「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト <https://white-logistics-movement.jp/>

³ 国土交通省ホームページ https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000084.html

において特に意識されている課題があることが明らかになった。

① 直前発注の発生

生産者による飼料発注の失念、急激な家畜の飼養頭羽数の増減による飼料使用量の変化などにより急な飼料発注が生じており、これが車両の追加手配、輸送計画の当日変更につながり、配合飼料メーカーの製造計画や原料調達計画にも影響を与えている。

直前の飼料発注を避けるためには、飼料在庫を常に確認することが重要である。飼料タンクの蓋を開けて在庫を確認することは負担であるため、飼料タンクのスリット部分から目視等で残量を確認することも可能となっているが、経年使用によりスリットが曇ってしまうため確認が困難となっている場合もある。

② 工場における荷待ち時間の発生

配合飼料工場での荷積み時に待機時間が発生し、トラックドライバーの拘束時間の長期化による輸送コストの増加や輸送の非合理化につながっている。また、トラックドライバーに積み込み開始予定時間を通知する仕組みの不備も、トラックドライバーが待機中にストレスを増加する要因となっている。

③ 小口配送の存在

飼料の輸送形態には、バラ形態（配合飼料等）、紙袋（代用乳等）、ペール形態（乾牧草）など様々な形態があり、輸送方法が多様化している。紙袋は使用ロットが小さいため小口配送になりやすく、トラックドライバーの手積み手下ろし等の作業も発生している。

④ 輸送の長距離化

配合飼料工場は再編等の進展に伴い、太平洋側の大規模な港がある一部の道県に集約されており、太平洋側の配合飼料工場から日本海側や内陸部への輸送の長距離化が引き続き進むことが考えられる。

⑤ トラックドライバーの附帯作業の負担

飼料輸送においては、トラックドライバーが農場において、在庫の確認、紙袋の手積み手下ろし、飼料タンクの蓋の開閉・バルク車のブームの設置・トランスバグの開封等の高所作業、車両消毒等

の附帯作業を行う必要があり、負担が大きい。

また、飼料輸送ではこの50年間にわたり、バルク車等の特殊車両が使用されており、対応可能な事業者が限られているとともに、輸送の汎用性が乏しいため、運送業者の輸送計画に制限をかけている。

(2) 改善の方向性の考え方

上記のような課題に対応するために、本検討会では、①現状の業務をより効率的に行い、人手の確保、運賃上昇率の抑制につなげる方策（効率化）及び、②飼料輸送業務を誰でもできる仕事に変え、今後も人員を継続的に確保する方策（標準化）を検討した。

3 飼料流通の改善の方向性

(1) 飼料流通の効率化

① リードタイム（商品発注から納品までに要する時間）の確保

(ア) リードタイムの確保が輸送コスト及び製造コストの削減につながることについて関係者の理解醸成を図ることが重要である。

また、発注期限の遵守や幅を持った納品期限の設定の有効性についても周知していく必要がある。そのため、農林水産省において、他業種のリードタイムの確保の取組やその周知方法に関する調査事業を実施する。その結果を踏まえて、配合飼料メーカー、卸売業者、運送業者、生産者など業界が一体となった取組を検討する。

(イ) 家畜の飼養頭羽数や配送頻度以上に飼料タンク容量に余裕を持たせる事や、複数タンクを設置することは、リードタイムの確保に直接的に寄与するとともに、飼料運搬車の積載率を向上させ、一層の効率的な輸送につながるため、配合飼料メーカーや生産者を中心に引き続き検討すべきである。併せて飼料の保存性の向上に関する技術開発を進めることが望ましい。

(ウ) 飼料輸送は、特殊車両を用いており、積載量にも限度がある。

このため、飼料運搬車の積載率を高め、効率的な輸送を行うためには、注文量に対して幅を持った納品量が許容されるよう、関係者間で相互理解の下に機運を醸成する取組を進めるべきである。

② 正確な飼料の需要把握と効率的な配送計画

(ア) 飼料タンクに取り付ける超音波センサーやタンク重量を測定する機器等のIoTの導入により、個々の飼料タンク内の在庫をより正確に把握し、適正な発注につなげられるよう、配合飼料メーカ

一、運送業者、生産者などを中心にIoTの導入を進めていくべきである。特に、使用量の変動が大きい育成牛用飼料の飼料タンクなどでは有効と考えられる。この際、飼料タンク内のブリッジ形成や、飼料タンクが傾いて設置されていること等により、機器が正常に作動しないといった課題を解決する必要がある。また、在庫把握をもとにした飼料の自動発注化、配送推奨ルート of 作成までシステムを構築し、関係者間でデータを共有することが望ましい。

(イ) それらの実証を行うに当たっては、配送頻度、回数当たりの配送重量（積載率）、トラックドライバーの労働時間や附帯作業時間等の項目について、効率的な配送に寄与するか検証するべきである。

③ 配送時間の削減

(ア) 配合飼料工場における荷積み時の待機時間の短縮には、他業種で導入が進んでいるトラック予約システムが有効であるが、飼料運搬車が前配送終了時間の遅れにより予定時間に配合飼料工場へ到着できない等の理由から普及や利用が進んでいない。

運送業者や配合飼料メーカー等が使用しやすく、飼料運搬車の位置情報を配合飼料工場とトラックドライバーが共有する等、より実用的なシステムの開発・普及を進めていくべきである。

(イ) 紙袋輸送については、飼料原料製造工場から配合飼料工場までの輸送や配合飼料工場からストックポイント等までの輸送において、手荷役からパレットの利用へ変更することも効率化につながると考えられる。一方で、パレット利用については、パレットの所有者、規格、回収方法、積み込み設備の整備の負担などの整理すべき課題がある。飼料原料製造工場は食品製造工場であることが多く、農場への輸送のパレット化に際しては、パレットの消毒作業等の課題もあり、流通実態に応じた検討を行うべきである。

(ウ) 農場における納品作業（飼料タンクへの充填作業）時の作業時間の短縮化や誤配送防止の観点から、農場の飼料タンク毎に個別の番号を付与し、位置情報などの情報と合わせてデータ化し、それをQRコードで読み取ることで、作業の簡素化が期待できることから、関係者が連携して実用化を進めていくべきである。実施に際しては、各配合飼料メーカーは輸送先である生産者の情報を個人情報取り扱いに留意しながら統一してデータ化する必要がある。

あるとともに、運送業者とも共有する必要がある。

④ 共同物流（特に長距離輸送や小口配送）

- (ア) 共同物流は、同じ地域にある複数の配合飼料工場から複数の中継拠点までの輸送を一台の車両で行うことが想定されるが、中継拠点の管理者がそれぞれ異なっていることから、複数の配合飼料メーカー、卸売業者、運送業者等が一体となって検討を進めることが望ましい。
- (イ) 長距離輸送については、中継輸送の実現が効果的である。トラックの運行管理上、同じ車両を複数の運送業者が使う場合、トレーラーだけを交換していく場合、荷物を積み替える場合など複数の形態があるが、国土交通省作成の「中継輸送の手引き」等を参考に、飼料輸送を担う運送業者にとってどのような形態が適切なのか配合飼料メーカーと運送業者が連携して検討を進めるべきである。また、共同物流を行いやすい荷姿（コンテナ輸送等）について技術開発する必要性を関係者で引き続き検討していくことが望ましい。
- (ウ) 小口配送のうち、配合飼料の利用量が少ない肉用牛や酪農の小規模経営への輸送に関しては、ストックポイントが活用されており、その立地や運用などの効率化を進めることが有効である。そのため、既存のストックポイントの統合や新たな整備に向けて、関係者で検討を進めていくべきである。配合飼料メーカー間のストックポイントの衛生管理の違い、ストックポイント管理者の設定などの課題もあるため、実施に当たっては綿密な話し合いをする必要がある。
- (エ) 配合飼料工場とストックポイント間の輸送に活用されている飼料輸送用小型コンテナ（ボックスホッパーコンテナ）の農場輸送への利用やコンテナの形状の改良についても関係者間で検討していくべきである。
- (オ) 小規模の酪農家への代用乳等の紙袋飼料と乾牧草の混合輸送は、今後も継続することが予想されるため、小口配送のコスト削減を進めるべきである。そのためには、帰り荷を確保し、平ボディなど汎用車を利用することや定期便など配送日を限定する等のこれまで実施されてきた取組に加え、生産者自らがストックポイントや配合飼料メーカーの倉庫などに自家用車で飼料を受け取りに行く取組も有効であると考えられる。小口配送において、生産者が輸送の一部を担うことで、飼料費の削減へ意識が高まるとともに、運送業者による手積み手下ろし作業などの附帯作業の軽減

にも寄与すると考えられる。

⑤ 飼料銘柄の集約

生産者は飼料による生産物の差別化やブランド化を進めている傾向があるため、銘柄集約を配合飼料メーカーが一方的に進めることは難しい現状がある。しかし、銘柄が複数あると配合飼料工場での製造効率が悪くなること、受注生産のため荷積みに追加の時間を要すること、小口配送では輸送費が高くなることといった事柄について配合飼料メーカー等は生産者へ理解醸成を進めることが望ましい。

(2) 飼料流通の標準化

① トラックドライバーの附帯作業の軽減

(ア) 高所作業の軽減

飼料タンク上での飼料納品作業は、危険であるばかりでなく、トラックドライバーの拘束時間が長くなることから、軽減するべきである。具体的には背かご付きはしご付き飼料タンクの普及や飼料タンクの蓋を下から開閉する装置の普及、IoTによる在庫把握などを関係者間で実施すべきである。

また、飼料タンクへの昇降作業を削減するために、配合飼料メーカー、運送業者等を中心に空気圧送など新たな納品方法についても検討して行く必要がある。

さらに、納品作業の安全性を高めるため、農場管理者は飼料タンクの傾きの是正、はしごや蓋の位置の変更、飼料タンク周辺の除草、除雪などの周辺環境の整備等に努めるべきである。

(イ) 誤配送防止のための確認作業の軽減

納品書に記載した2(3)③(ウ)のQRコードから飼料タンクの位置や商品名などの情報を読み取り、投入する飼料タンクを識別するアプリケーションの導入は、トラックドライバーの確認作業軽減などにつながるため、実用化を進めていくべきである。

この場合、飼料運搬車の各槽やトランスバッグ等にもQRコードを付け、荷積みした飼料を管理することも、誤配送を減らすことにつながる。

(ウ) 衛生管理区域外からの納品

現在、一般的に飼料運搬車は衛生管理区域内に進入し、飼料の納品作業を行っているが、効率的な輸送を考える場合は衛生管理区域外から納品作業を実施することも検討の余地がある。そのような畜舎レイアウト、飼料タンク、パイプラインの設置などについて検討

する場合には、飼養衛生管理基準を遵守しつつ、関係機関と連携しながら進める必要がある。

(エ) 適正な対価の支払い

飼料タンク周辺の環境整備や納品時の副原料投入など運送・納品以外の附帯作業を依頼する場合は、標準貨物自動車運送約款⁴に鑑み、運送業者が発荷主に対して附帯作業料金を請求することから、事前に配合飼料メーカーや卸売業者等の発荷主が生産者との契約の中で、納品条件について役割分担の明確化を図るべきある。その上で、作業の安全を確保することはもとより、作業に対する対価は、商品代金や運賃とは分離して支払われるべきであることを関係者は共通認識として持つ必要がある。

② 新たな飼料輸送システムの検討

運送業者による高所作業の負担や農場における作業時間を軽減する観点から、既存の飼料タンクにこだわらず、例えば畜舎内や地下に飼料庫（飼料タンク）を設置する方法や飼料タンクごと運搬し交換する等の技術開発を検討する。

4 今後の進め方

これまで、本検討会では飼料流通の現状や課題、各団体の取組状況などについて議論し、本「中間とりまとめ報告書」の形でとりまとめた。

また、本検討会や作業部会で課題としてあげられたものの、十分に議論していないものについては、引き続き作業部会や、地域（配合飼料工場立地地域）における話し合いの場で引き続き検討していくこととする。

今後、「飼料流通の合理化に関する検討会」は引き続き必要に応じて開催し、関係者間において飼料流通の課題を共通認識する場にするともに、合理化に向けた取組の情報共有を行っていくこととする。

また、各作業部会についても、飼料流通の合理化の取組を具体化するための議論や情報交換の場として、必要に応じて開催することとする。

⁴ 国土交通省ホームページ https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000009.html

飼料流通の合理化に関する検討会 委員名簿

全国農業協同組合連合会	畜産生産部次長	富所 真一 遠藤 充史 (令和2年8月5日以降)
協同組合日本飼料工業会	企画振興部次長	本蔵 和彦
全国酪農業協同組合連合会	購買生産指導部長	山崎 正典
日本養鶏農業協同組合連合会	代表理事専務	佐藤 豊
全国飼料卸協同組合	常務理事	荒井 忠男
全農物流株式会社	常務取締役	井口 眞一
幸和運輸株式会社	専務取締役	倉光 孝次
全国肉牛事業協同組合	事業統括	若松 周夫
(一社) 日本養豚協会	副会長	福田 実

(順不同、敬称略)

オブザーバー

国土交通省 総合政策局 物流政策課

自動車局 貨物課

作業部会に御参加くださった方々
(タンク改良、タンク残量把握システム、共同輸送)

全国農業協同組合連合会	協同組合 日本飼料工業会
全国酪農業協同組合連合会	全農物流株式会社
幸和運輸株式会社	全国肉牛事業協同組合
J A 全農北日本くみあい飼料株式会社	J A 東日本くみあい飼料株式会社
J A 西日本くみあい飼料株式会社	ジェイエイ北九州くみあい飼料株式会社
木村農産商事株式会社	行方運送株式会社
株式会社フリーデン	極東開発工業株式会社
自動車精工株式会社	ヨシモトアグリ株式会社
Enevo japan 株式会社	F - L I N E 株式会社
全国精麦工業協同組合連合会	

(順不同、敬称略)

このほか、資料作成に関し、株式会社ハマナカ様、中国工業株式会社様、日通商事株式会社様に御協力いただきました。

令和2年度飼料販売業者の経営実態及び物流費上昇の影響並びに飼料配送業者の経営実態に係る調査・分析委託事業の結果概要

令和3年3月22日
農林水産省生産局畜産部飼料課

I 調査概要

- 飼料販売業者、飼料配送業者ともに、調査対象企業（300社）に対して、それぞれ調査票を作成し、郵送形式による**アンケート調査**を実施。
- 飼料販売業者は、事業再編等の必要性を感じているが着手できていない、今後飼料販売部門の拡大を検討していると回答した企業のうち45社、飼料配送業者は、飼料配送業務の業務時間の割合が70%以上と回答した企業のうち26社に**電話調査**を行った。

調査期間

郵送調査	令和2年7月31日～9月18日
電話調査	令和2年10月7日～11月11日
訪問ヒアリング	令和2年10月19日～11月6日

アンケート調査にける有効回答件数・回収率（郵送調査）

	販売業者	配送業者
調査対象件数（※）	300社	300社
有効回答数	165社	152社
回収率	55.0%	50.7%

調査内容

<飼料販売業者>

1. 経営に関する意向
2. 物流費上昇の影響
3. 取扱商品及び販売状況
4. 商品の保管状況

<飼料配送業者>

1. 経営に関する意向
2. 物流費上昇の影響
3. 飼料配送に係る設備投資
4. 飼料配送業務の内容

※「全国飼料畜産界名簿」「全日本トラック協会名簿」と(株)東京商工リサーチの企業データベースを基に選定

飼料販売業者の経営実態に関する調査

2

Ⅱ 飼料販売業者における調査結果① <全体総括>

<飼料販売会社の経営意向と収益性>

- 現状、生産者は飼料販売会社を通じて、飼料を購入していることが多いことに加え、アンケート結果より「現状維持」と「他社の飼料販売部門を引き継ぐなど、現状より拡大することを考えている」が併せて、83.5%と高く、飼料販売部門の継続意向がある。
そのため、今後の飼料輸送費等の上昇によるコストアップが避けられないことを考えると、安定した経営を維持するためには、営業利益率を改善する取組が必要であると考えられる。

<飼料販売会社の事業再編>

- 事業再編が進んでいない要因として、事業者は他の事業（畜産物や農業資材の販売）も行っていることから、各企業の飼料部門の再編が難しいといった一面があると考えられた。一方で、グループ内における飼料販売部門の再編を実施している企業もあり、飼料販売会社の再編の必要性を感じている企業もある。

- アンケート結果による回答を得られた企業のうち、財務情報を入手できた企業（80社）について、飼料販売部門における財務状況を分析した。
- 分析の結果、「固定比率」が高く、**固定資産への投資が大きい**が、「固定資産回転率」も高いことから、比較的、**収益に対して固定資産を活用できている**と考えられた。
- 売上・利益の面で見ると、**従業員1人あたり月売上高・月経常利益は、他業種（類似の卸・小売業。以下同じ。）より上回っているものの、売上高営業利益率・売上高経常利益率は他業種と比較すると下回っている**ことから、飼料販売部門における**利益の確保が課題となっている**と考えられた。

	平均値	最大値	最小値	【参考】 「肥料・飼料卸売業」 の平均値	【参考】 「肥料・飼料小売業」 の平均値	【参考】 「飲食料品卸売業」 の平均値	【参考】 「飲食料品小売業」 の平均値
自己資本比率(%)	34.70	84.60	3.60	36.20	31.80	31.80	41.90
流動比率(%)	154.94	538.80	54.10	150.80	140.60	133.30	149.80
固定比率(%)	158.67	1329.70	0.00	87.00	95.60	100.00	124.40
固定資産回転率(回)	10.39	57.56	1.06	5.80	6.00	6.60	3.90
有利子負債構成比率(%)	31.93	84.30	0.00	29.70	32.60	27.60	30.10
売上高営業利益率(%)	1.09	8.09	-5.86	1.54	1.81	1.10	1.69
売上高経常利益率(%)	1.31	8.99	-3.85	1.75	2.15	1.40	2.04
従業員1人あたり月売上高(千円)	14,643	155,852	1,728	10,424	5,903	9,034	4,061
従業員1人あたり月経常利益(千円)	188	3,529	-451	183	127	126	83

出典：東京商工リサーチの企業情報データベースにおける2019年決算データに基づく
 ※固定資産回転率に関する外れ値が2社確認されたため、その2社については集計に含めていない

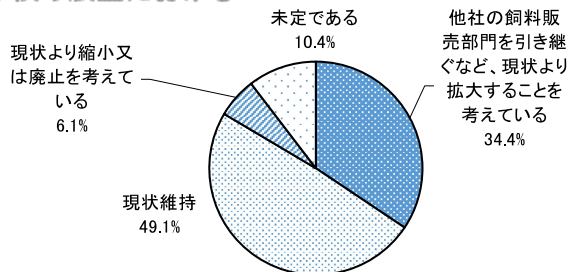
出典：(株)東京商工リサーチ「令和2年度飼料販売業者の経営実態等に関する調査報告書」

II 飼料販売業者における調査結果③ <経営に対する意向>

- 飼料販売部門の今後の展望として、「現状維持」と「他社の飼料販売部門を引き継ぐなど現状より拡大することを考えている」が併せて、83.5%で、有効回答数の飼料販売業者においては、今後も飼料部門の継続が予想される。
- 事業再編や経営統合について、「必要性を感じているが実際に着手できていない」が35.2%。
- 電話調査より、事業再編や経営統合の必要性は感じていないが、実際に着手できていない要因として、**①情報不足(なにをしたらいいかわからない) ②人手不足**などといった意見が上げられていた。

飼料販売部門の今後の展望における現在の意向

有効回答数：163社

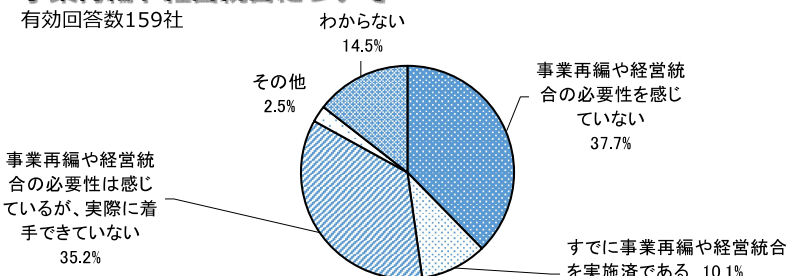


【クロス集計：事業再編や経営統合の状況 × 飼料販売部門の今後の展望】

	調査数	飼料販売部門の今後の展望について			
		他社の飼料販売部門を引き継ぐなど、現状より拡大することを考えている	現状維持	現状より縮小又は廃止を考えている	未定である
合計	157	54	77	9	17
	100.0	34.4	49.0	5.7	10.8
事業再編や経営統合の必要性を感じているが、実際に着手できていない	56	24	23	4	5
	100.0	42.9	41.1	7.1	8.9
事業再編や経営統合の必要性を感じていない	59	18	38	1	2
	100.0	30.5	64.4	1.7	3.4
すでに事業再編や経営統合を実施済である	16	7	7	2	-
	100.0	43.8	43.8	12.5	-
その他	4	1	2	-	1
	100.0	25.0	50.0	-	25.0
わからない	22	4	7	2	9
	100.0	18.2	31.8	9.1	40.9

事業再編や経営統合について

有効回答数159社



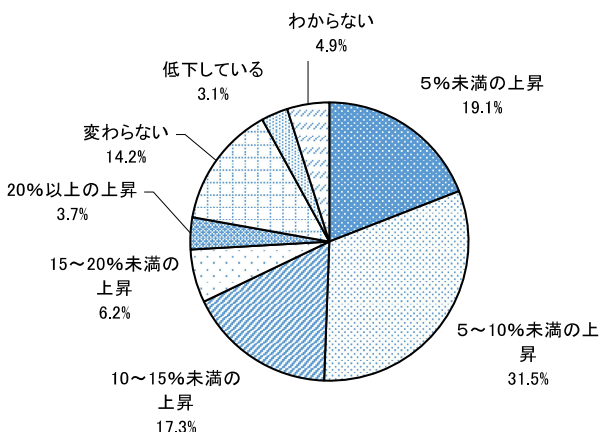
出典：(株)東京商工リサーチ「令和2年度飼料販売業者の経営実態等に関する調査報告書」

II 飼料販売業者における調査結果④ <物流費上昇の影響>

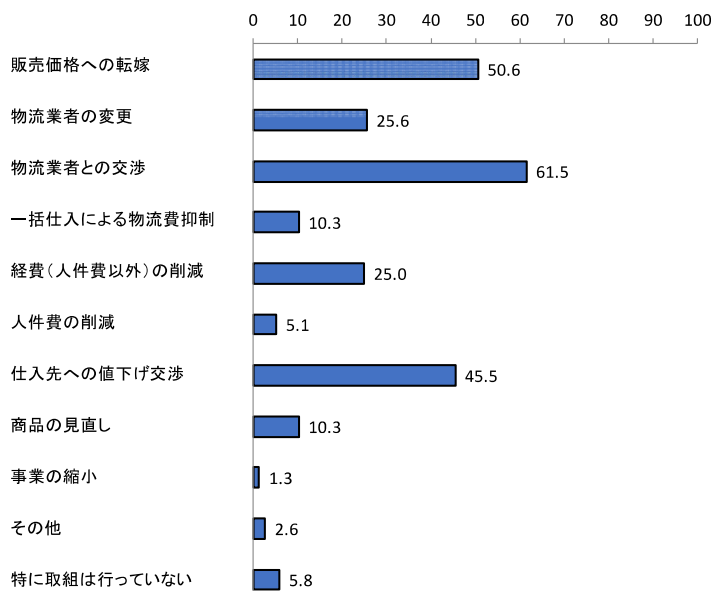
- 直近5年間で、物流費（飼料輸送費）が5%以上上昇した企業の割合は約6割だった。
- 物流費の上昇に対する取組について、「販売価格への転嫁」や「物流業者との交渉」と回答した企業がそれぞれ半数以上あり、個社レベルでの取組は適宜行われている。
- 個別の回答では、「配送システムのIT化による配送効率の向上」や「大型車両（ウイング車）の導入による一括配送」により、物流費の上昇に対応している企業も見受けられた。

飼料輸送費（トン当たり輸送費）の直近5年間での変化

有効回答数：162社



物流費の上昇に対応するためのどのような取組を行っているか（複数回答）



出典：（株）東京商工リサーチ「令和2年度飼料販売業者の経営実態等に関する調査報告書」

6

II 飼料販売業者における調査結果⑤ <取扱商品及び販売状況>

- 肉牛の飼料を取り扱っている企業が最も多く、約7割を占めた。
- ブロイラーの飼料を取り扱っている企業は、約2割と他の畜種に比べて低く、販売業者を通さず、飼料メーカーと直接取引している大規模畜産経営体が多いためではないかと推測された。
- 「注文先（飼料メーカー等）から販売業者まで」のリードタイム（発注から納品に要する日数）は、「3日以上7日未満」が約4割と最も多かった。また、「販売業者から販売先（畜産農家、問屋、小売店等）まで」のリードタイムについては「3日未満」が最も多かった。訪問ヒアリングの結果によると、現在のリードタイムは、飼料メーカーでの製造や物流面から適当な期間と考えているとの回答が多かった。

取り扱っている飼料の畜種について（複数回答）

全体	企業数				
	①肉牛	②乳牛	③養豚	④採卵鶏	⑤ブロイラー
151	111	89	88	85	35
100.0	73.5	58.9	58.3	56.3	23.2

受注後に飼料メーカーが製造した後、商品を仕入れて販売する場合のリードタイム

(ア) 注文先（飼料メーカー等）から飼料販売業者まで

全体	企業数			
	3日未満	3日以上7日未満	7日以上10日未満	10日以上
96	24	41	18	13
100.0	25.0	42.7	18.8	13.5

(イ) 飼料販売業者から販売先（畜産農家、問屋、小売店等）まで

全体	企業数			
	3日未満	3日以上7日未満	7日以上10日未満	10日以上
94	42	28	14	10
100.0	44.7	29.8	14.9	10.6

出典：（株）東京商工リサーチ「令和2年度飼料販売業者の経営実態等に関する調査報告書」

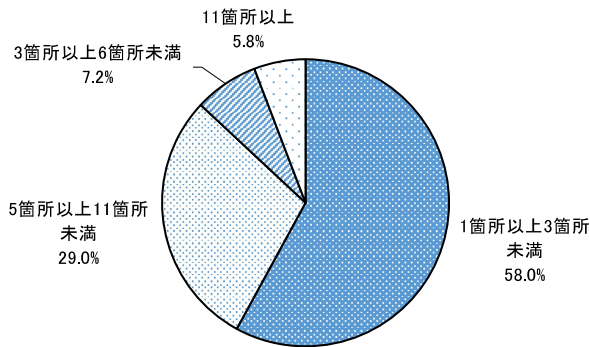
7

- ストックポイント（SP）を所有している138社のうち、約8割の企業がSPを自己所有していた。
- 一方、電話調査で「自社所有のSPを利用している」と回答した26企業のうち約6割の15社が「共同利用の必要性を感じたことや検討したことがある」と回答した。
- また、SPの共同利用のためには、「自社が利用するために立地の面で利便性のよいSPを探すための支援」、「他社との話し合いの場を設けるための支援」を求める意見があった。

SPを所有している企業数（所有形態別）（複数回答）

全 体	企業数			
	自己所有	関連会社等の所有	借用	その他
138	105	37	49	12
	76.1	26.8	35.5	8.7

1企業が利用しているSPの合計箇所数 有効回答数：138社

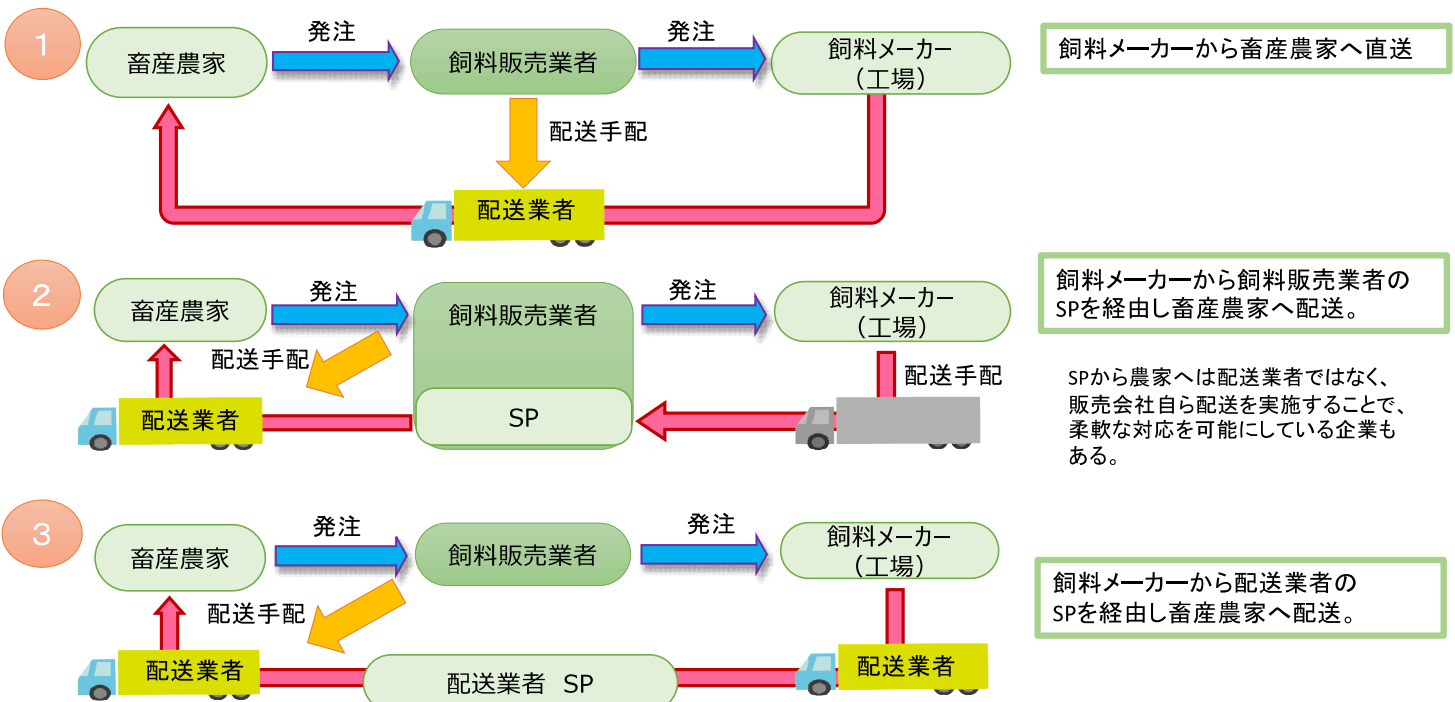


箇所数		
平均	最小値	最大値
3.5	1	26

出典：（株）東京商工リサーチ「令和2年度飼料販売業者の経営実態等に関する調査報告書」

- 訪問ヒアリングによる、流通形態の聞き取りによると、飼料販売業者を介した取引の場合、約7割の飼料販売業者が配送業者を手配し、配送業者が飼料メーカーから農家へ直送する流通形態（①）となっていた。（回答数22社、複数回答）

上位3位の流通形態



出典：（株）東京商工リサーチ「令和2年度飼料販売業者の経営実態等に関する調査報告書」

飼料配送業者の経営実態に関する調査

10

Ⅲ 飼料配送業者における調査結果① <全体総括>

<飼料配送業者が抱える課題>

- 人材不足によりドライバー確保が困難、またそれに伴う運送原価の上昇
拘束時間の長さ、休暇の少なさ、低賃金等の要因により、運送業界全体としてドライバーの確保が困難であり、それに伴う人件費の上昇等により運送原価が上昇し、経営を圧迫している。
- 固定資産等の設備投資に係る負担が大きい
飼料配送業では、バルク車等大型かつ特殊な車両が必要なため、固定資産等の設備投資に係る費用がかさむ傾向にある。
- 売上・利益の確保
「道路貨物運送業」と比較して、売上・利益が低い傾向にある。運送原価や設備投資費がかさむことから、一層の売上・利益の確保が必要。

- 今回の調査対象先である飼料配送業者の財務状況を「道路貨物運送業」全体の財務状況の平均値と比較すると、流動比率が高くなっているだけでなく、**固定比率は約2.3倍と非常に高く、固定資産への投資が非常に大きくなっている**ことが分かる。有利子負債構成比率についても、「道路貨物運送業」の平均より18%以上高く、**借入金等の負債の依存度が高い**ことがうかがえる。
- また、**売上・利益については、「道路貨物運送業」の平均値よりも下回っており**、固定資産投資に対して十分な売上・利益が確保できていない点が課題となっている様子が見えてくる。

【飼料配送業者の財務状況】

(アンケートの回答において、飼料配送業務の業務時間の割合が高い43社を抽出)

	平均値	最大値	最小値	【参考】 「道路貨物運送業」 の平均値
自己資本比率(%)	31.41	87.60	-17.00	38.40
流動比率(%)	248.91	1547.60	44.30	150.90
固定比率(%)	322.72	1762.20	10.90	140.30
固定資産回転率(回)	3.54	18.77	0.90	2.70
有利子負債構成比率(%)	48.64	81.60	0.00	30.40
売上高営業利益率(%)	0.42	13.38	-10.28	3.03
売上高経常利益率(%)	1.00	13.45	-10.46	3.48
従業員1人あたり月売上高(千円)	1,643	8,773	473	1,920
従業員1人あたり月経常利益(千円)	24	271	-69	67

出典：東京商工リサーチの企業情報データベースにおける2019年決算データに基づく

※固定資産回転率に関する外れ値が2社確認されたため、その2社については集計に含めていない

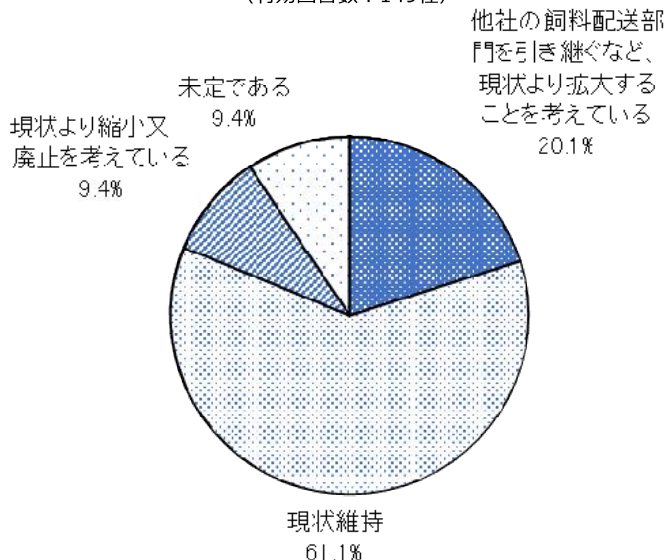
出典：(株)東京商工リサーチ「令和2年度飼料配送業者の経営実態に関する調査報告書」

Ⅲ 飼料配送業者における調査結果③ <経営に対する意向>

- 経営に関する今後の展望については、「現状維持」が61.1%と最も高く、次いで「他社の飼料配送部門を引き継ぐなど、現状より拡大することを考えている」が20.1%、「現状より縮小又は廃止を考えている」及び「未定である」が9.4%となっている。
- 後継者については、「候補者はいない、または未定である」が43.1%と最も高く、次いで「決まっている(後継者の了承を得ている)」が36.9%、「候補者はいるが、本人の了承を得ていない(候補者が複数の場合を含む)」が20.0%となっている。

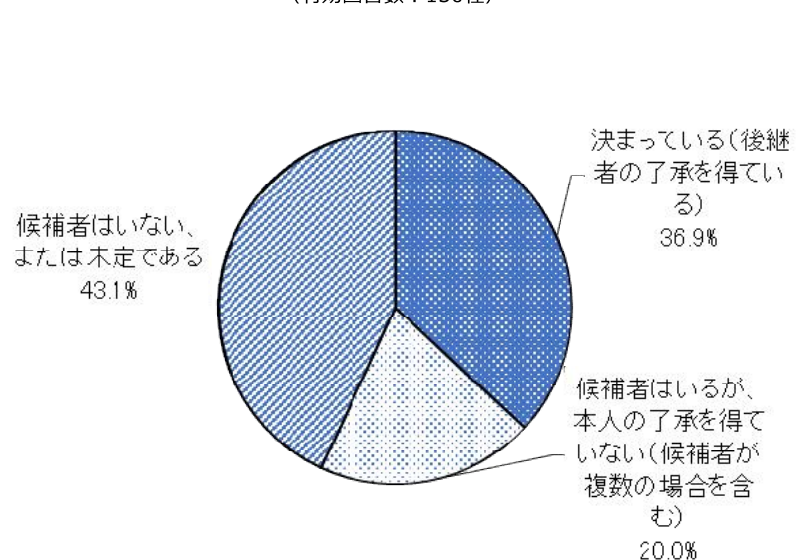
飼料配送部門の今後の展望について

(有効回答数：149社)



経営を任せる後継者について

(有効回答数：130社)

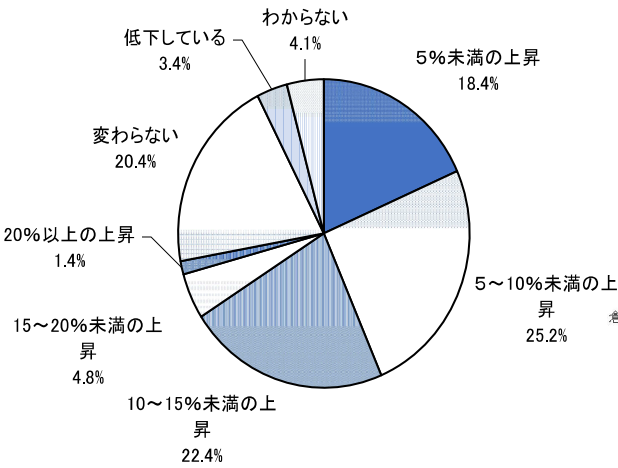


出典：(株)東京商工リサーチ「令和2年度飼料配送業者の経営実態に関する調査報告書」

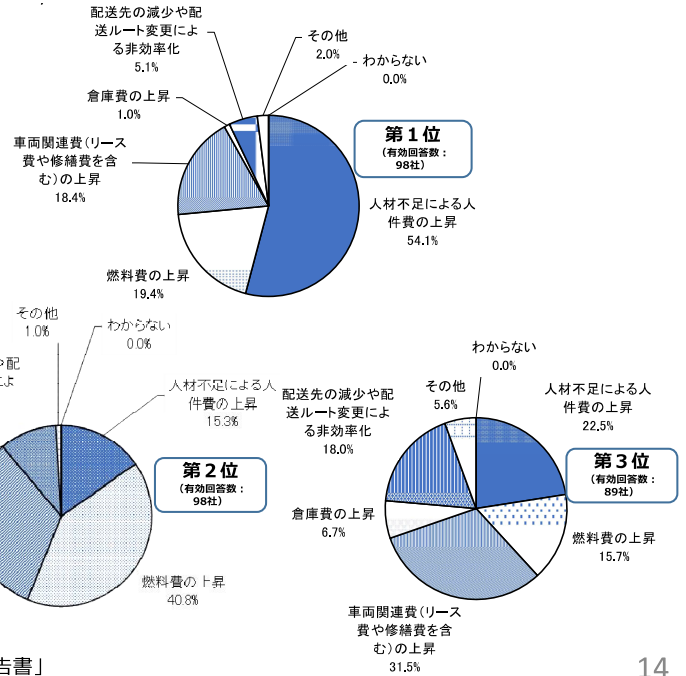
Ⅲ 飼料配送業者における調査結果④ <物流費上昇の影響>

- 直近5年間の物流費の上昇について、上昇していると回答した企業（「5%未満の上昇」から「20%以上の上昇」を合計）は72.2%を占めており、28.6%の企業は10%以上上昇（「10～15%未満の上昇」から「20%以上の上昇」を合計）していると回答している。
- 上昇の要因の第一位（上位三位までを回答）については、「人材不足による人件費の上昇」の割合が54.1%と最も高く、次いで「燃料費の上昇」が19.4%、「車両関連費（リース費や修繕費を含む）の上昇」が18.4%となっている。

飼料配送に関する原価（飼料のトン当たり運送原価）の直近5年間における変化
(有効回答数：147社)



運送原価上昇の要因（上位三位までを回答）

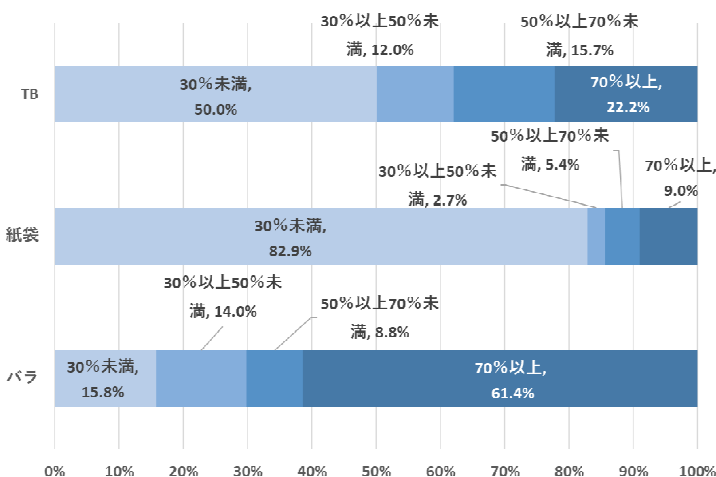


出典：(株)東京商工リサーチ「令和2年度飼料配送業者の経営実態に関する調査報告書」

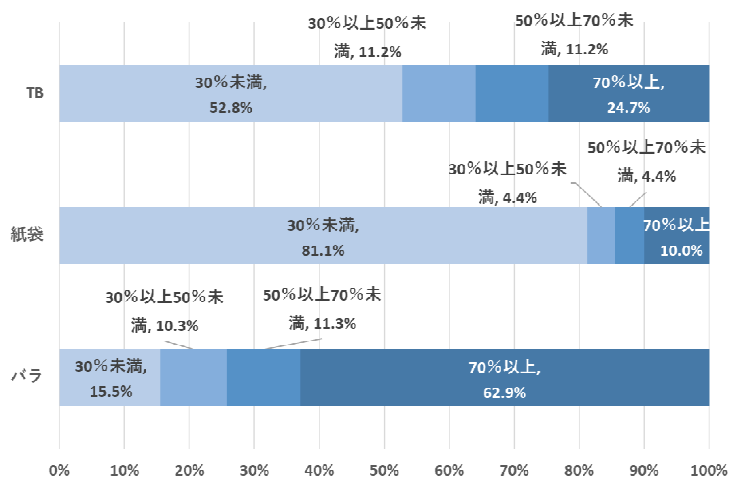
Ⅲ 飼料配送業者における調査結果⑤ <飼料配送に係る設備投資>

- 使用している容器（バラ、紙袋、TB）ごとの割合については、取扱数量ベース及び顧客数ベースともに、「70%以上」がバラと回答した企業が60%を超えている。
- 取扱数量ベース及び顧客数ベース双方のグラフから、使用している容器は、バラ > TB > 紙袋の順に割合が大きい傾向があることがうかがえる。

使用している容器ごとの割合
【取扱数量ベース】



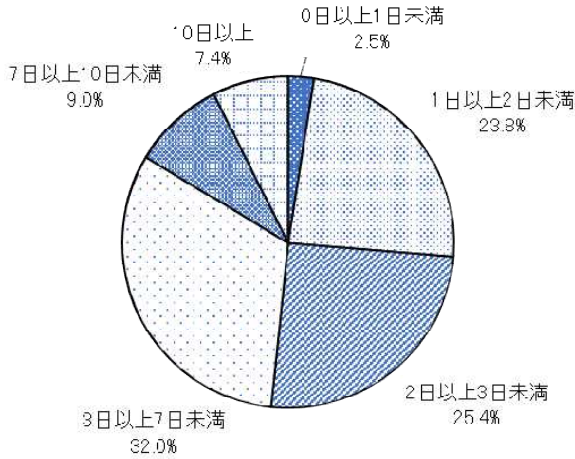
使用している容器ごとの割合
【顧客数ベース】



出典：(株)東京商工リサーチ「令和2年度飼料配送業者の経営実態に関する調査報告書」

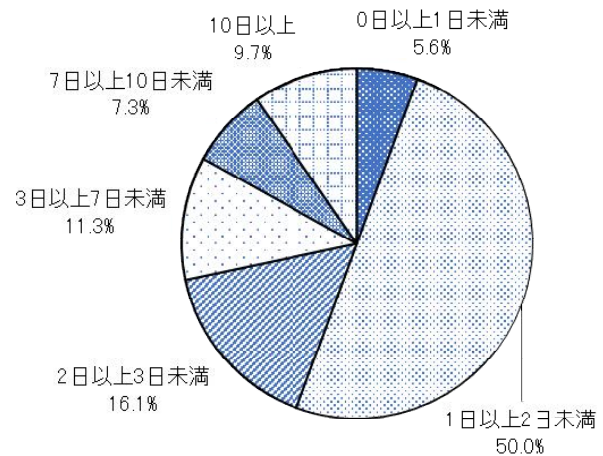
- (ア)：配送業務の受注から商品を預かり受けるまでの期間は、「3日以上7日未満」が32.0%で最も高く、次いで、「2日以上3日未満」が25.4%、「1日以上2日未満」が23.8%となっている。
- (イ)：商品を預かり受けてから配送先に納入するまでの期間は、「1日以上2日未満」が50.0%で最も高く、次いで、「2日以上3日未満」が16.1%、「3日以上7日未満」が11.3%となっている。

(ア) 配送業務の受注から商品を預かり受けるまで
(有効回答数：122社)



全体	リードタイム【(ア)配送業務の受注から貴社が商品を預かり受けるまで】		
	平均	最小値	最大値
122	3.9	0.0	30.0

(イ) 商品を預かり受けてから配送先に納入するまで
(有効回答数：124社)

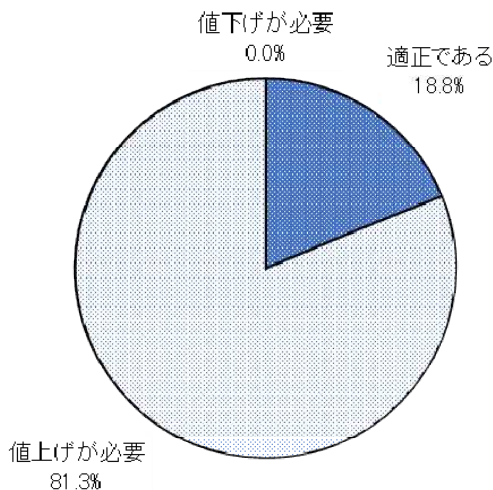


全体	リードタイム【(イ)貴社が商品を預かり受けてから配送先に納入するまで】		
	平均	最小値	最大値
124	3.8	0.0	60.0

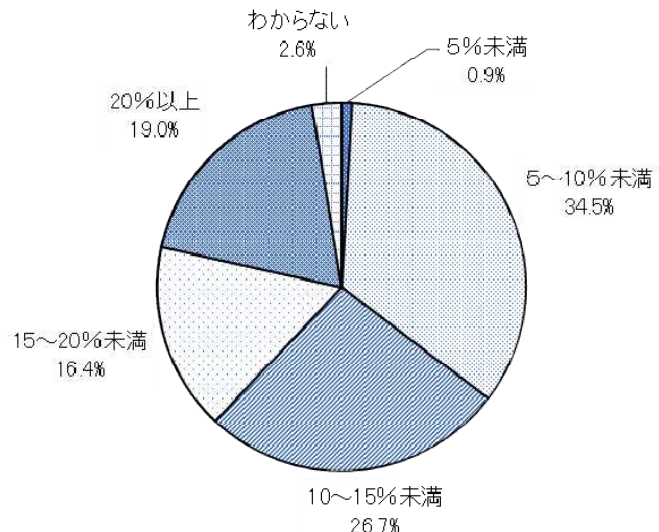
出典：(株)東京商工リサーチ「令和2年度飼料配送業者の経営実態に関する調査報告書」

- 現在の運賃は適正か、という設問については、「値上げが必要」が81.3%と最も高く、次いで「適正である」が18.8%、「値下げが必要」が0.0%となっている。
- どの程度の運賃の引き上げが必要かについては、運賃の引き上げが必要と回答した企業のうち、6割以上(62.1%)は10%以上(「10~15%未満」から「20%以上」を合計)の引き上げが必要と回答しており、うち「20%以上」と回答した企業は運賃の引き上げが必要と回答した企業のうち約2割(19.0%)を占めている。

現在の運賃は適正か
(有効回答数：144社)



どの程度の運賃の引き上げが必要か
(有効回答数：116社)

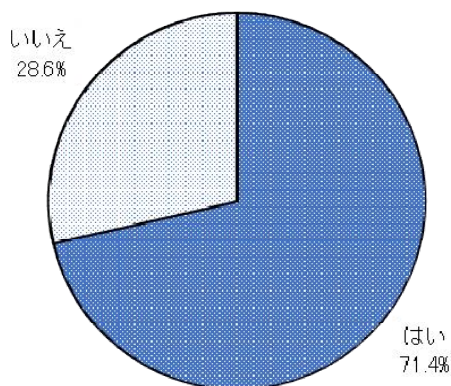


出典：(株)東京商工リサーチ「令和2年度飼料配送業者の経営実態に関する調査報告書」

- 附帯作業は、国土交通省が提示している「標準貨物自動車運送約款」の中で、運賃とは別に料金が発生する（請求できる）ことを知っているか、という設問について、「はい」（知っている）は71.4%、「いいえ」（知らなかった）は28.6%であった。
- 一方で、上記設問で「知っている」と回答した者に対する荷主との契約の中で作業を請け負うことや料金について明確化しているか、という設問については、「はい」（明確化している）は26.7%、「いいえ」（明確化していない）73.3%であり、多くが附帯作業にかかる料金を請求できることは知っているものの、作業を請け負うことや料金について明確化していないことが分かった。

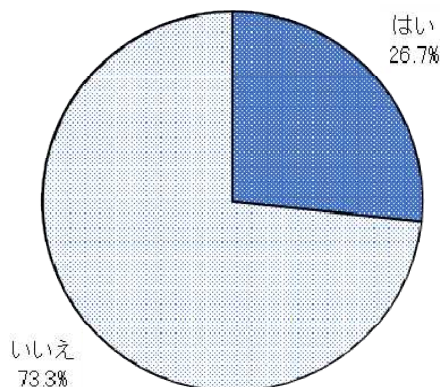
附帯作業は、運賃とは別に料金が発生する（請求できる）ことを知っているか。

（有効回答数：21社）



附帯作業について、荷主との契約の中で作業を請け負うことや料金について明確化していますか。

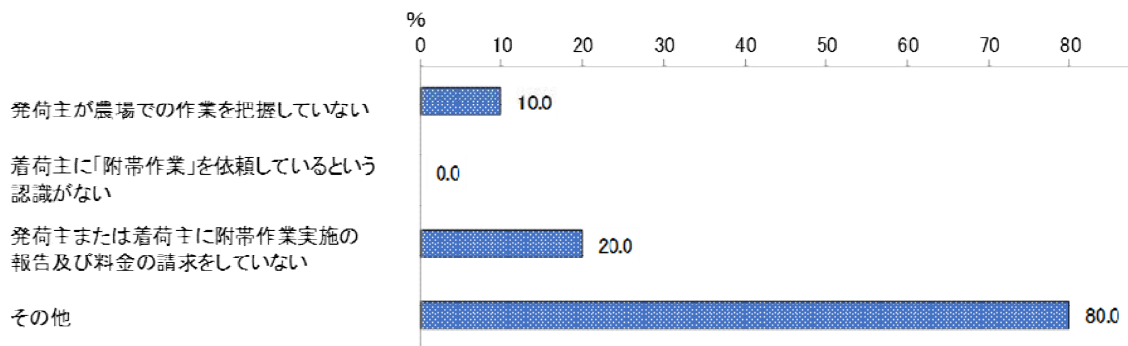
（有効回答数：15社）



出典：（株）東京商工リサーチ「令和2年度飼料配送業者の経営実態に関する調査報告書」

附帯作業について、荷主との契約の中で作業を請け負うことや料金について明確化していない理由

（有効回答数：10社）



（その他の内容）

・業界として付帯業務を請求しても払わないうえ取引を打ち切られる。何十年もやっているが昔から荷主の意識が変わらないので、罰則を付けるなどして業界の意識を変えてほしい。
・元請けに話したところ、請求するなら取引を止めて他に頼むと言われ請求できない。
・業界全体が対価を払うべきだと思っていないのでどうしようもない。
・請求できる事は知っているが、業界として国交省の提示以前はずっと請求しない通例だったため、請求も明確化しづらい。国が法律で一律の金額を決めて発表してくれれば大変助かる。
・慣例として知っていても払われない。
・取引を始めた頃の契約のままのため。新規顧客は明確化している。
・気持ちとして請求しにくい。

出典：（株）東京商工リサーチ「令和2年度飼料配送業者の経営実態に関する調査報告書」

飼料配送業務を行う上で、配送車等について技術面で改良すべき点についての意見**＜配送車の機能等＞**

- ・最大積載量の確保
- ・積載量の拡大、大型化
- ・車両の軽量化
- ・ボディ素材の改良
- ・静音設計
- ・燃費向上
- ・腐食防止
- ・車両寿命の延伸
- ・故障軽減（故障頻度が多く修理が高額）
- ・エンジン馬力の向上
- ・自動消毒器の搭載
- ・車輛の上への上り降りのはしごの改良が必要
- ・ブームの伸縮
- ・雨の際、タンクの中身が濡れるためバルクの先端に傘のような物が装着されればよい
- ・荷降し後のブロアーによる自動清掃

- ・安全性向上(転落防止の柵の標準化等)
- ・商品品質を維持する管理体制
- ・バルク車、新車納期の短縮（現状1～2年）

＜配送先の設備・環境＞

- ・電線が沢山あり、低い軒先が多く、危険
- ・農家庭先の飼料タンクへの飼料投入時の安全対策

＜その他＞

- ・バルク空気圧送システムの導入
- ・そもそもバルク車で農家のタンクに搬入する事をやめなければならない。高所作業の安全は担保されないし、車両費が高くなる。ボックスホッパーコンテナを平ボディで供給すれば、高所作業も必要なくなり、車両費を安くできる。