

農林水産物・食品分野における 物流生産性向上の取組について

1. 我が国の食品流通の全体像
2. 物流改善に向けた国の対応
3. 物流生産性向上に向けた今後の取り組み

令和8年2月20日
中国四国農政局

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。

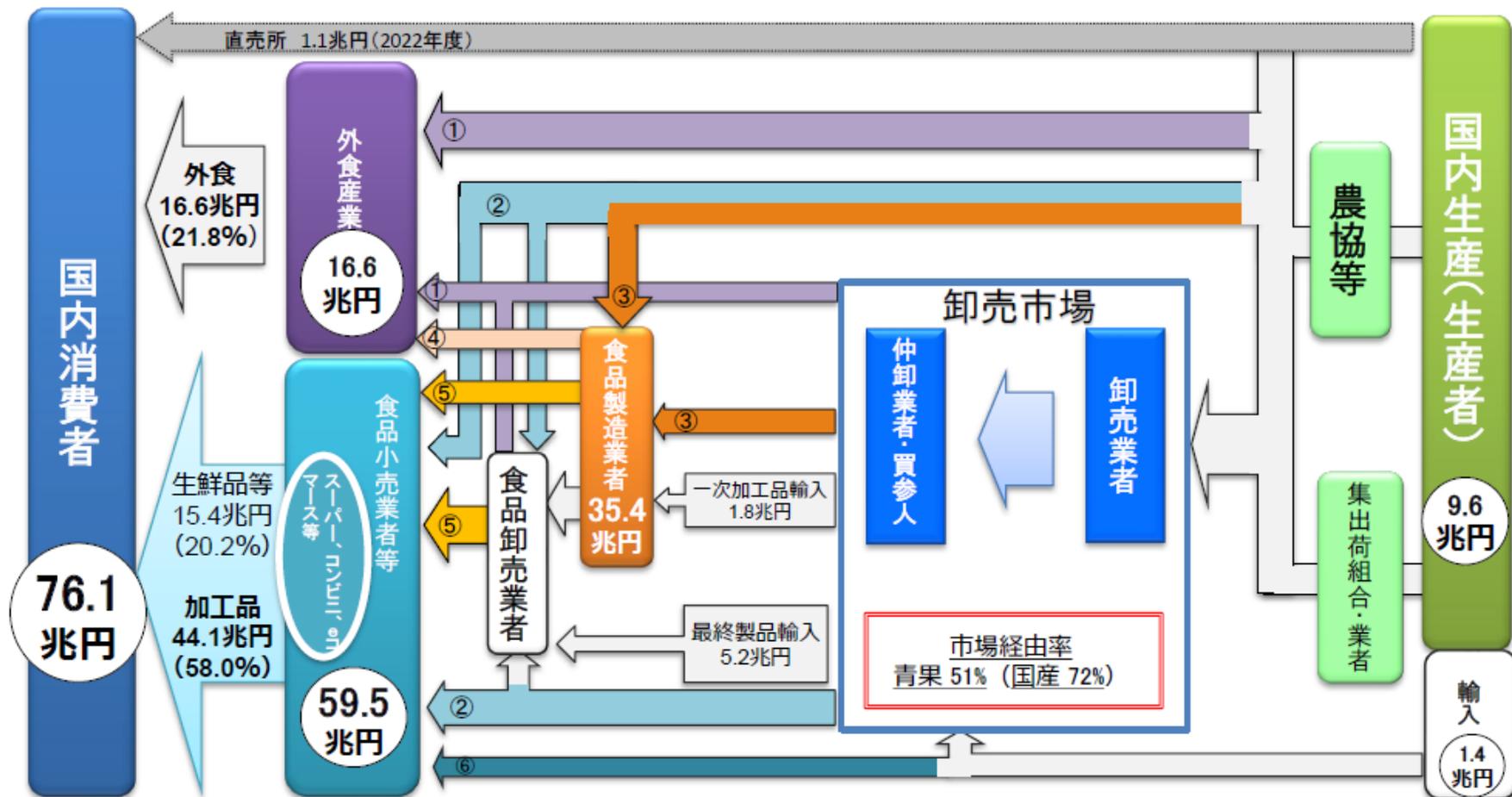
飲食料の国内最終消費
76.1兆円

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



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「食品小売業者」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

○ 農産物・食品流通の現状

・ 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多い品目。

<生鮮品の輸送の特徴>

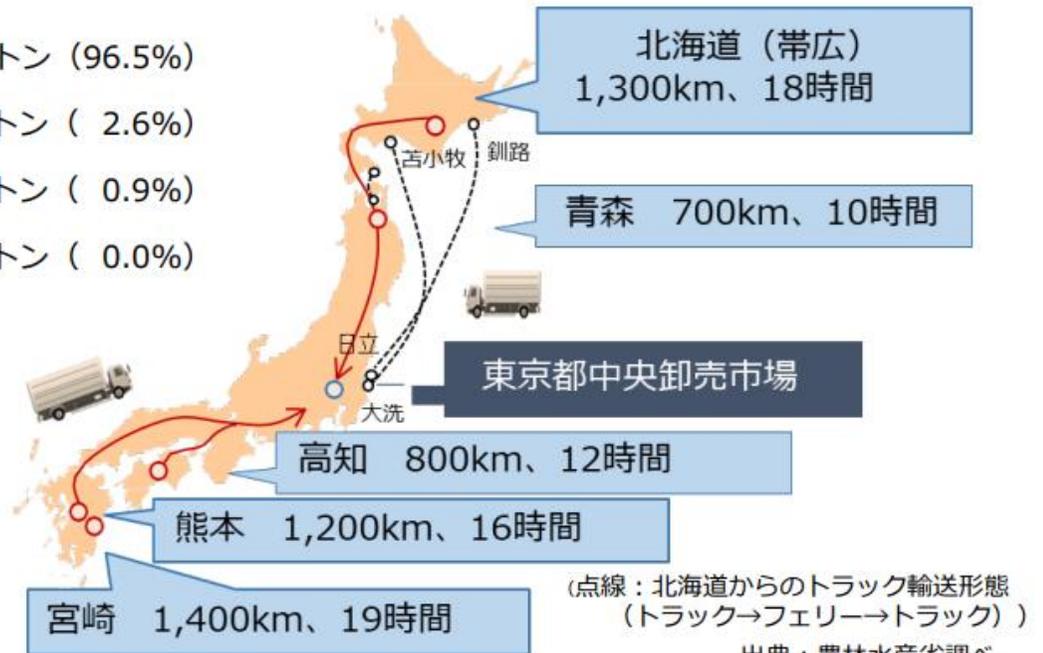
- ① 産地が消費地から遠く、**長距離輸送が多い**。
- ② 品質管理が厳しい、ロットが直前まで決まらない等により、**運行管理が難しい**。
- ③ 出荷量が直前まで決まらない、市場や物流センターでの荷降ろし時間が集中する等により、**待ち時間が長い**。
- ④ 手積み、手降ろし等の**手荷役作業が多い**。

○ 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（2022年度）」
「航空貨物動態調査（2022年度）」
JR貨物「2023（令和5）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。

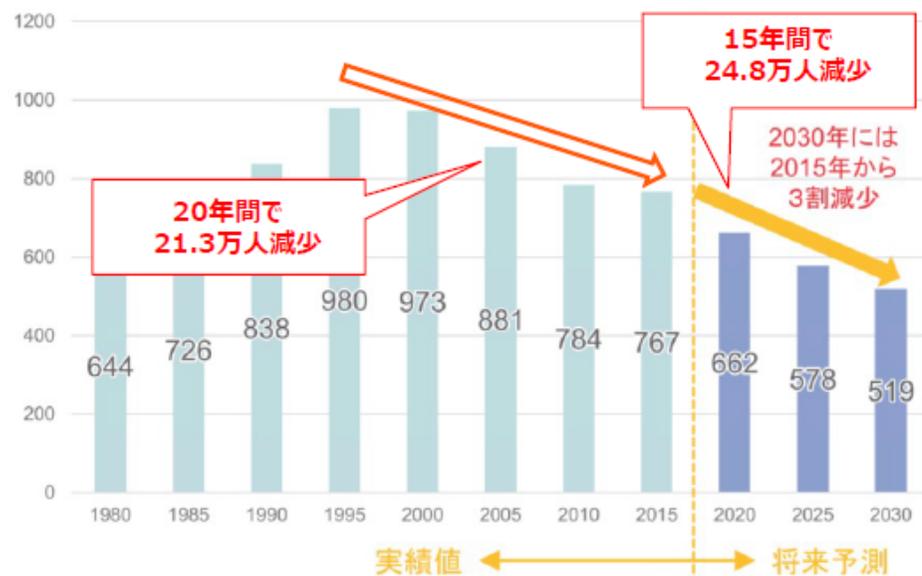
○ 各地から東京までの距離とトラック輸送時間



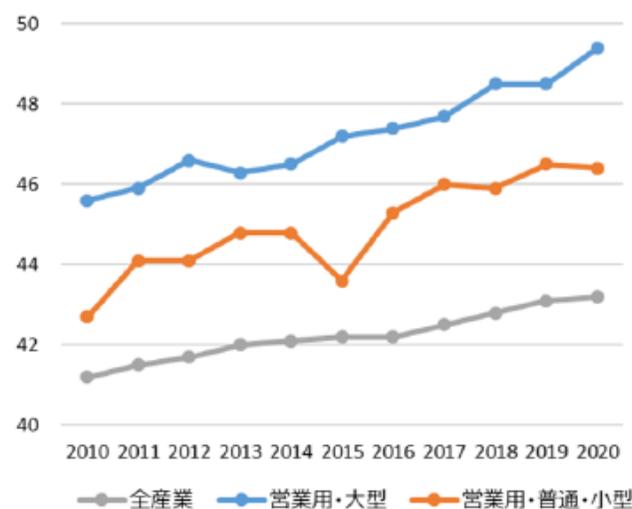
トラック輸送の担い手数の推移

- 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



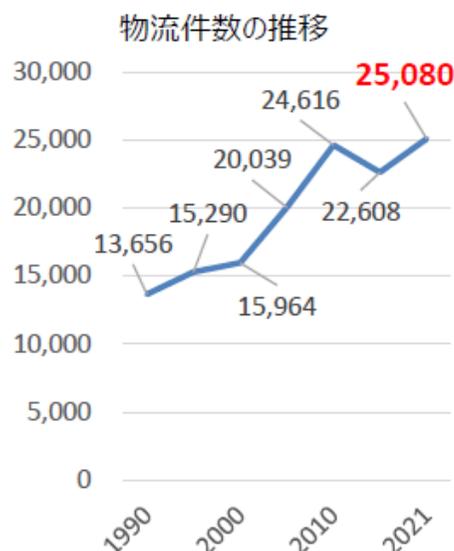
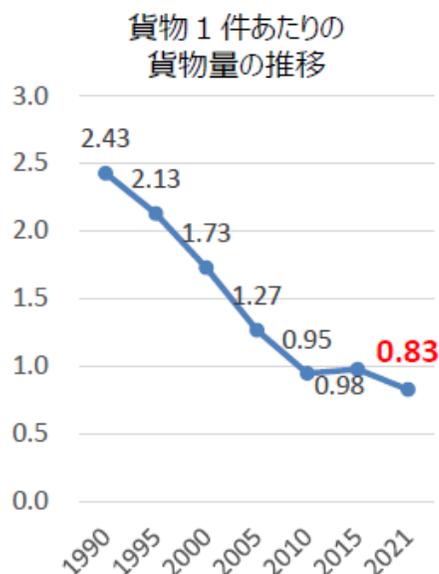
「賃金構造基本統計調査」より経済産業省作成
 令和2年に調査項目及び調査方法の見直しが行われたため、令和元年以前については、「令和2年調査と同じ推計方法を用いた過去の集計」を用いた。

○ 物流の小口多頻度化、積載効率の動向

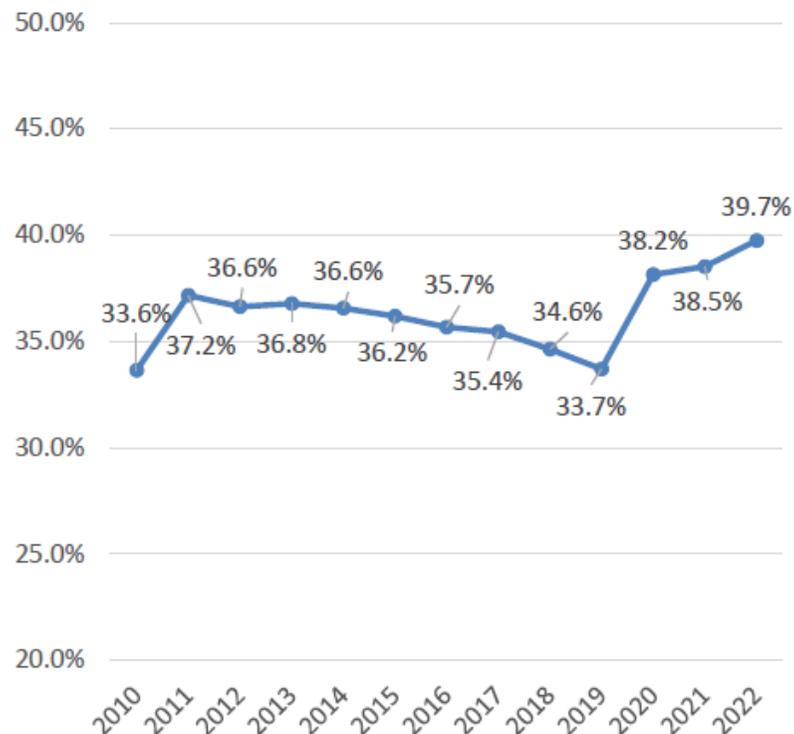
- 貨物1件あたりの貨物量が直近の30年で約3分の1まで減少する一方、物流件数はほぼ倍増しており、**物流の小口・多頻度化が急速に進行**している。
- また、2010年度以降、貨物自動車の**積載効率は40%以下**の低い水準で推移している。

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



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

2. 物流改善に向けた国の対応

○ 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
	休憩時間	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）	
2024年	14.2%（4.0億トン）
2030年	34.1%（9.4億トン）

○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	32.5%
紙・パルプ（製造業）	12.1%
建設業、建材（製造業）	10.1%
飲料・食料品（製造業）	9.4%

○地域別（抜粋）

地域	不足する輸送能力割合
中国	20.0%
九州	19.1%
関東	15.6%
中部	13.7%

総合物流施策大綱（2021～2025）に対する主な取組

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の実現）

（1）物流デジタル化の強力な推進

流通合理化

（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

② 倉庫等の物流施設における自動化・機械化の導入に向けた取組

流通合理化

（3）物流標準化の取組の加速

② 加工食品分野における標準化・商慣習改革のための推進体制の整備と周辺分野への展開

物流標準化

商慣行

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）

（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

① 荷主との取引環境改善に向けた取組

荷主への働きかけ

③ 労働環境改善に資する幹線輸送の更なる推進

流通合理化

④ 労働環境改善に資する物流施設の生産性向上

流通合理化

（3）労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進

① 共同輸配送の更なる展開

流通合理化

（4）農林水産物・食品等の流通合理化

物流標準化

流通合理化

商慣行

…共同輸配送、流通拠点の整備、自動化・省人化、データ連携基盤の整備、納品期限の緩和、パレット化など

（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

買物困難者対策

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

輸出物流

（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

② モーダルシフトの更なる推進

モーダルシフト

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの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、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **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、**（1）商慣行の見直し、（2）物流の効率化、（3）荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ **中長期的に継続して取り組むための枠組みを、次期通常国会での法制化(*)も含め確実に整備。**

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

- ① **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(*)
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等の見直し**
- ③ 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(*)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃收受・価格転嫁円滑化**等の取組み(*)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資の促進**（**パース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化**等）
- ② 「**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）
- ③ 「**物流DX**」の推進
（自動運転、ドローン物流、自動配達ロボット、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）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（**パレットやコンテナの規格統一化**等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（**中継輸送含む**）に係る**機能強化**・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸送**の促進(*)
- ⑫ **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(*)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① **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(*)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **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）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

	(施策なし)	(施策あり)	(効果)
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間×達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% ×達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			合計： 14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

荷主への働きかけ

- 農産物・食品等分野では**70以上の団体・事業者が「自主行動計画」を策定**（令和7年3月時点）。製・配・販が協調して物流の負荷軽減に取り組み。
- **官民合同タスクフォース**等を通じて、物流効率化の取組を促進。また、**改正物流法**について、荷主団体との**意見交換・説明会**等を通じて周知、努力義務の取組を確保。

【自主行動計画の策定状況】

業種・分野

業種・分野	業種・分野	業種・分野	業種・分野
農業等 (17)	食品製造業 (46)	食品卸売業 (11)	食品小売業 (3)

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）
- ・ 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）
- ・ **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**。（SM物流研究会など）

【物流効率化に向けた取組促進】

- 令和5年12月に**農林水産省物流対策本部**を設置。
- 農林水産省各局、各地方農政局、関係団体が参画し、**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**を計**6回開催**。
 - ・ 全国各地の農林水産品・食品の**物流問題の相談を受け付け**、TFメンバーが**現地入り活動**を行って具体的な改善策を実施。
 - ・ また、全国各地の先進・優良事例や、物流改善に必要な情報を発信。

【物流効率化法等への対応の働きかけ】

- 全中・全農と協力し、**全国のJAが参加**するオンライン説明会を実施。（全都道府県から600名以上参加）
- **業界団体・企業ごとの意見交換を50回以上実施**

農林水産物・加工食品分野の物流標準化

- 加工食品分野で物流標準化アクションプランに基づく取組を推進するとともに、**青果物、花き、水産物**の分野においても、検討会での関係者の議論を経て、品目ごとの**流通標準化ガイドライン**を策定。
- 引き続き、**標準仕様パレットの推進**に加えて、**商品情報等の標準化**についても検討。

	策定時期、名称	標準パレット等(単位:mm)	外装等(単位:mm)	その他
加工食品	令和2年3月 加工食品分野における物流標準化アクションプラン	サイズ：1,100×1,100 1,200×1,000	<p><外装サイズ> T11型：底面275×220を基本 T12型：底面300×200を基本 高さは210（5段積みを想定）</p> <p><外装表示> ・表示内容・位置・フォントの標準化（側面4面表示等）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・納品伝票の標準化 ・コード体系・物流用語の標準化
青果物	令和5年3月 青果物流通標準化ガイドライン	サイズ：原則1,100×1,100 材質：プラスチック製を推奨 運用：レンタルが基本	<ul style="list-style-type: none"> ・最大平面寸法は1,100×1,100 ・パレットからはみ出さないよう積付け ・最大総重量は1 t ・荷崩れ防止は、湿気による品質劣化を回避する方法とする。 ・実証等を行った品目ごとに標準段ボールサイズを設定、導入産地拡大推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・納品伝票の電子化 ・コード体系の標準化 ・トラック予約システムの導入 ・卸売市場の場内物流改善推進体制の構築
花き	令和5年3月 花き流通標準化ガイドライン	<p><台車> フル台車：W1,055×D1,285×H2,068 ハーフ台車：W520×D1,280×H1,900</p> <p><パレット> サイズ：1,100×1,100</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・標準パレットに合うサイズの横箱段ボールの使用を推奨 ・ただし、品目特性を踏まえ、縦箱段ボールの使用も可とする ・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揃えた積み付けモデルを推奨 	<ul style="list-style-type: none"> ・ペーパーレス化、データ連携を前提とし、帳票の標準項目を定める
水産物	令和6年3月 水産物流通標準化ガイドライン	サイズ：1,100×1,100 材質：プラスチック製を推奨 管理：パレット管理責任者の配置等	<ul style="list-style-type: none"> ・箱のサイズは1,100×1,100のパレットに合うサイズを推奨 ・箱の材質は、発泡スチロールのリサイクルの観点から、①シール又はテープはポリスチレン素材、②リサイクルが不可能な外装や不要な包装は控える、③色は白で統一等の産地への要請を推奨 	<p>（多種多様な魚種・箱サイズに対応した、一定の合理性が認められる積み付けパターンを参考として活用）</p>

物流問題への対応の概要（荷主に対する規制的措置関係）

物流効率化法（物資の流通の効率化に関する法律）

(1) 全ての荷主に対して、①積載効率の向上等、②荷待ち時間の短縮、③荷役等時間の短縮の努力義務がかかります。

※令和7年4月1日施行

(2) 一定規模以上（年間取扱貨物重量9万t以上）の荷主に対して、①届出、②中長期計画の提出、③物流統括管理者の選任・届出、④定期報告の提出が義務付けられます。

※令和8年4月1日施行

※貨物自動車運送事業者、倉庫業者等にも同様の措置

貨物自動車運送事業法

(1) 荷主と貨物事業者運送事業者の間の運送契約は、書面で相互交付する必要があります。※令和7年4月1日施行

(2) 無許可事業者（いわゆる白トラック）を利用した荷主には、100万円以下の罰金が課されます。

※改正公布（令和7年6月11日）から1年以内施行

(3) トラック事業者は、国土交通大臣が告示する適正原価を継続的に下回る運賃でサービス提供することが禁止されます。※改正公布（令和7年6月11日）から3年以内施行

※トラック・物流Gメンが荷主へも指導。

取適法（改正下請法：製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律）

(1) 規制対象に発荷主から運送事業者への運送委託の一部が追加されます。

(2) 禁止行為に協議に応じない一方的な代金額の決定が追加されます。

※令和8年1月1日施行

➡ 荷主において必要な対応

◎ 運送契約の見直し

運賃（運送の対価）と料金（付帯作業等の対価）は分けて設定する必要があります。また、荷待ち時間にも料金が発生します。

◎ 物流の効率化

物流効率化法に即し、①積載効率の向上等、②荷待ち時間の短縮、③荷役等時間の短縮に努めてください。くわえて、トラックドライバーの労働時間規制を遵守するため、モーダルシフトや中継輸送も検討ください。

流通合理化や価格形成を推進する制度

食料システム法（食品等の持続的な供給の実現に向けた食品等事業者の事業活動の推進及び取引の適正化に関する法律）

(1) 食品等事業者（食品製造・卸売・小売業者、外食業者等）が行う、流通の合理化など、食品等の持続的な供給を実現するための事業活動に対し、金融・税制等の支援措置を講じます。※令和7年10月1日施行

(2) 農林漁業者・飲食料品等事業者に対し、飲食料品等の取引における2つの努力義務を課します。 ※令和8年4月1日施行

① 持続的な供給に要する費用等の考慮を求める事由を示して取引条件の協議の申出があった場合、誠実に協議

② 取引の相手方から商慣習の見直し等の持続的な供給に資する取組の提案があった場合、検討・協力

農林水産物・食品等の流通の合理化（計画認定制度）

- 令和7年通常国会で**食料システム法**が成立。**食品等事業者**（食品製造業者、食品卸売業者、食品小売業者、外食業者等）が行う**流通の合理化**など食品等の持続的な供給を実現するための事業活動について、**農林水産大臣が認定**を行い、**金融・税制等の支援措置**を講ずる。

【食品等の持続的な供給の実現に向けた事業活動】



流通合理化事業活動の例



- **ドライセンターの新設**
 - ・ 食品小売業者は、物流費の上昇を踏まえ、**集配送**を内製化するため、既存の物流センターの隣地に**ドライセンター（常温）**を新設。
 - ・ 併せて、ドライセンター内の**ピッキング業務を効率化**するため、商品棚のピッキングする商品**をプロジェクター投影**で示す「**プロジェクションピッキングシステム**」を導入。一層**生産性を向上**。

【認定を受けた場合の支援措置】



金融支援

- ・ 日本政策金融公庫による長期低利融資など



税制特例

- ・ 中小企業経営強化税制
- ・ カーボンニュートラル投資促進税制

など



その他

- ・ 農研機構による設備等の供用

など

商慣習の見直し（規制的措置）

- 令和7年通常国会で**食料システム法**が成立。農林漁業者・飲食料品等事業者に対し、飲食料品等の取引における**2つの努力義務を措置**。
- 努力義務に関して、農林水産大臣が事業者の具体的な行動規範となる、**判断の基準となるべき事項（判断基準）**を定めるとともに、取組が不十分な場合等は、指導・勧告等を行う。

〈努力義務①〉

持続的な供給に要する**費用等の考慮を求める事由**を示して取引条件の**協議の申出**があった場合、**誠実に協議**

【持続的な供給に要する費用の例】

- ・ 資材費（種苗費、肥料費、飼料費等）
- ・ 家族労働費を含む人件費
- ・ 光熱費
- ・ **物流費**

など

〈努力義務②〉

取引の相手方から**商慣習の見直し等の持続的な供給に資する取組の提案**があった場合、**検討・協力**

【持続的な供給に資する取組提案の例】

- ・ **リードタイムの確保**
- ・ **納品期限の緩和**

など

〈食品等取引実態調査〉 食品等の**取引の状況**や取引条件に関する**協議の状況**といった実態を把握するための調査を実施

全国農業協同組合連合会

① 判断基準への対応

積載効率の向上	荷役等時間の短縮	
<ul style="list-style-type: none"> 集出荷拠点の集約 発注単位やリードタイムの見直し 共同配送、復荷確保等への協力 システムを活用した最適配送の検討 (グループ物流元請会社と連携) 	<ul style="list-style-type: none"> パレット、カゴ台車、折りたたみコンテナ、通い箱等の物流資材の活用促進 ※ レンタルパレット・他社所有パレットは目的以外で使用せず、速やかに返却 入出庫時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り、入出庫場所への適正な機材・人員の配置 特に入出庫が多い拠点では、デジタル化・自動化・機械化により荷役作業や検品作業等の効率化を促進 	<ul style="list-style-type: none"> 品目ごとのパレット化の促進 <ul style="list-style-type: none"> 青果物・花き等、業界・品目のガイドラインがあるものは、それに準拠 米穀輸送は、本会で既に取り組んでいる一貫パレチゼーション、統一フレコンの普及を促進 その他は、国の標準パレット分科会で定めた規格(T11)・運用を基準に、品目特性をふまえて検討 既にT11型以外が普及している品目・地域は、従前のパレット化を優先するが、中長期的な視点で改めて検討 パレット標準化に際して、段ボール等の資材規格の統一が必要となる場合は、関係者への周知・協力依頼を実施
荷待ち時間の短縮		

② 特定荷主に係る対応の予定

重量算定について	時間計測
<ul style="list-style-type: none"> システム上で重量データを取得できないものは、事業・品目ごとに暫定的に重量算定を実施 <p>＜重量算定手法(例)＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 荷姿重量 × 数量【農薬、一部農産物 等】 取扱金額 ÷ 一律重量あたり単価(円/kg)【一部資材 等】 取扱金額 × 主要品目の単価あたり重量(kg/円)【農機部品 等】 容積(KL) × 比重【石油 等】 販売重量 ÷ 歩留率【枝肉 等】 手配トラックの車格 × 台数 × 平均積載率【一部生活品 等】 	<ul style="list-style-type: none"> 本会入出庫拠点において、車両集中等による恒常的な荷待ち、本会都合による運転手の荷役作業・附帯作業が発生している実態の把握 長時間の荷待ち時間等が問題となりうる本会入出庫拠点においては、その実態に応じ、入出庫記録表、予約受付システム、物流事業者の管理情報等を活用 (※ピーク時期のみの長時間荷待ちの発生については、地域・品目により実態が異なるため、時間管理方法・改善策について今後検討)

(一社) 全国木材組合連合会

① 判断基準への対応 (木材の物流の主な流れは別紙のとおり)

積載効率の向上	荷待ち時間の短縮	荷役等時間の短縮
<p>＜第一種荷主＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 既に適切なリードタイムの確保、生産状況に応じた運送事業者の手配により、高い積載率を維持。 くわえて、以下の取組により積載効率の向上に努める。 <ul style="list-style-type: none"> 丸太については、林道走行などの状況を踏まえ、必要に応じて中間土場を設置し、大型トラックの使用を可能とする。(第二種荷主も同様) 木材製品については、複数の搬送先の貨物を合積み。 <p>＜第二種荷主＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 第一種荷主からの出荷時期に関する相談等に対し、柔軟に対応。 	<p>＜第一種荷主＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 複数車両の集荷時刻が重ならないよう配車時間を調整。 荷役作業中の車両が集中して荷待ち時間が生じることがないように、十分な荷役スペースを確保。(第二種荷主も同様) <p>＜第二種荷主＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本的に受渡し時間の指定はされていない。 受渡しの予定が分かった時点で、可能な範囲で他の受渡しと時刻が重ならないよう調整。 	<p>＜第一種荷主＞</p> <p>＜第二種荷主＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 既に重機による積卸しや荷役作業員の適切な配置、荷捌き場の確保、により荷役時間を短縮。 くわえて、以下の取組により荷役時間の短縮に努める。 <ul style="list-style-type: none"> 出荷先や、出荷時の荷姿を想定して木材を配置。 安全で効率的な積み卸しが可能となるように木材の置き方を工夫。 積卸し場所の位置や木材の規格等の情報を事前に運送事業者へ提供。 丸太の計測は、自動選別機(丸太の寸法等を自動計測する機械)を活用。

② 特定荷主に係る対応の予定

重量算定について	時間計測
<ul style="list-style-type: none"> 運搬契約の単位が複数あるので契約の状況に応じて換算し、その合計を総重量とすることを検討(重量以外で契約しているものは以下の算定方法等を用いるなど、合理的な方法により算定することを検討) <ul style="list-style-type: none"> 材積で契約しているものについては容積から1立方メートル280kgでの換算をベース。 トラック1台当たりで契約しているものについては最大積載量での換算をベース。 	<ul style="list-style-type: none"> 多くの伐採現場や木材市場(丸太及び製品)、木材加工工場において、荷待ち時間は発生していないと認識。 荷待ち時間が生じている一部の工場等については、受付簿等による荷待ち時間等の把握を検討。 なお、丸太の運搬に関しては、重量物かつ長大でグラップルクレーンでの吊り上げ等により積卸しする必要があり、荷役時間を短縮することは、技術革新がない限り難しいため、報告の省略対象となると考える。

(一社) 大日本水産会

① 判断基準への対応

積載効率の向上	荷待ち時間の短縮	荷役等時間の短縮
<ul style="list-style-type: none"> 荷主側でも共同配送を調整。 ただし、鮮魚は水揚げ量によって積載効率が変わり、鮮度保持も重要であることから、リードタイムの確保や入出荷量の適正化がコントロールできない面もある。 活魚については効率良い積載方法の導入による効率化を推進する。 	<ul style="list-style-type: none"> 豊洲市場では共同荷受けやトラック予約受付システムの導入により、荷待ち時間を大幅に短縮。 各市場においても、産地ドライバーの荷待ち時間が長時間発生している場合は、実態を確認し、問題点について把握。 	<ul style="list-style-type: none"> 荷役時間の削減等のため、可能な限り、平面サイズ 1,100mm×1,100mm のプラスチック製パレットでの輸送を推奨。 産地の取引先等から物流効率化の要請・提案を受けた場合は真摯に検討・協議。 その他水産物流通標準化ガイドラインを参考に、箱のサイズ・材質、積付けパターン等も荷役や検品の効率化に資するよう工夫。 荷役作業を行う場合には、労働災害の発生を防止するため、作業場所における安全作業基準を守る。

② 特定荷主に係る対応の予定

重量算定について	時間計測
<ul style="list-style-type: none"> 多くの場合、水産物の取扱重量は把握可能。輸送時に使用する水や氷の重量について、概算方法を検討中。 	<ul style="list-style-type: none"> 産地ドライバーの荷待ち時間が長時間発生している場合は、実態を確認し、問題点について把握。 豊洲市場の場合、トラック予約受付システムにより時間計測。

(一社) 日本加工食品卸協会

① 判断基準への対応

積載効率の向上	荷待ち時間の短縮	荷役等時間の短縮
<p><卸→販（主に第一種）></p> <ul style="list-style-type: none"> 適正な納品リードタイムの確保 賞味期限180日以上の商品については、1/2残しを原則 着荷主と協議し、納品量と頻度の適正化を検討 共同店舗配送を検討 <p><製→卸（主に第二種）></p> <ul style="list-style-type: none"> LT2・13時発注締めを早期に実現、最終的に15時締めを目指す 賞味期限180日以上の商品については、2/3残しを原則 発注頻度の低減（納品日時の集約）を推進 車両の相互利用を検討 	<p><製→配（主に第二種）></p> <ul style="list-style-type: none"> 荷待ち時間の考え方 各拠点が設定している開場時間以降で、「受付時間（予約時間）から荷降ろし開始時間まで」を荷待ち時間と定義 トラック入荷受付・予約システムの導入促進 入荷時間枠の見直し 車両の相互利用 先行在庫（着荷主センターに発荷主名義の在庫を保管）の検討 発注頻度の低減 	<p><製→配（主に第二種）></p> <ul style="list-style-type: none"> T-11型プラスチックパレット・ビールパレットを標準とし、レンタルパレット納品も含め推進 ドライバーによるフォークリフト作業削減に取り組む 発荷主側と着荷主側の業務範囲の明確化 検品頻度削減に資する出荷単位の設定 事前出荷情報（ASN）を活用した検品レスの実現に取り組む

② 特定荷主に係る対応の予定

重量算定について	時間計測
<ul style="list-style-type: none"> 扱い商品が多品種に及ぶため、単品の積み上げによる算定は困難であることから、売上高・仕入高から平均ケース当たり重量・平均ケース当たり売上単価で換算し、重量の把握をすることを基本とする 複数カテゴリを取扱う場合は、カテゴリ別（加食・菓子・酒類・冷食等）に上記の方法にて重量算出する。 	<ul style="list-style-type: none"> 荷待ち・荷役作業削減が必要な拠点については、トラック予約受付システムの導入を前提とし、当該システムにて時間計測を実施 計測対象拠点のサンプリングについては、上記システムが導入されている拠点を対象として計測する

(一社) 日本スーパーマーケット協会

① 判断基準への対応

積載効率の向上	荷待ち時間の短縮	荷役等時間の短縮
<p><センター→店舗（主に第一種）></p> <ul style="list-style-type: none"> 物流資機材の標準化 共同輸配送、空き車両の有効活用の検討 <p><メーカー・卸売→センター（主に第二種）></p> <ul style="list-style-type: none"> 納品リードタイムの確保 加工食品について ① 定番商品の発注時間の見直し ② 特売品・新商品における納品リードタイムの確保 ③ 賞味期限180日以上製品の店舗納品限度は、1/2残しを推進 	<p><メーカー・卸売→センター（主に第二種）></p> <ul style="list-style-type: none"> 物流センターにおけるトラック予約受付システムの導入推進（荷待ち時間短縮の効果が見込まれる場合） ※予約率の向上を図り、時間の把握、車両の調整を行うなど、システムを活用することが重要 バラ積み納品のパース長時間使用による荷待ち時間を抑制するため、パレット納品を推進 	<p><センター→店舗（主に第一種）></p> <ul style="list-style-type: none"> 物流資機材の活用など、出荷業務の効率化を推進 店舗入荷時のオペレーション見直しによるドライバー荷役作業の軽減 <p><メーカー・卸売→センター（主に第二種）></p> <ul style="list-style-type: none"> T11型プラスチックパレット、ビールパレットなど標準化されたパレットでの納品を推進（バラ積み納品の削減推進） 流通BMSの導入による業務効率化と事前出荷情報（ASN）を活用した検品の効率化を推進
<p>上記項目について、SM物流研究会の会員各社は取組を進め、ほぼ達成済み</p>	<p>SM物流研究会では、荷待ち・荷役作業等時間2時間以内実現のため、まずは、荷待ち時間1時間以内を目標に取組を推進</p>	

生鮮、チルド加工食品における物流課題についても、製・配・販が連携して改善するよう取り組みを進める

② 特定荷主に係る対応の予定

重量算定について	時間計測
<ul style="list-style-type: none"> 取り扱い商品が多品種に及ぶため、都度の入出荷重量を計測・算定することは困難であることから、簡易的な算定方法、例えば売上高から判別できるものを協会内で今後検討 	<ul style="list-style-type: none"> 荷待ち・荷役作業等の時間削減が必要な拠点については、トラック予約受付システムの導入を前提とし、当該システムにて時間計測を実施 定期報告に係る計測対象施設は、トラック予約受付システムが導入されている施設を対象として計測する

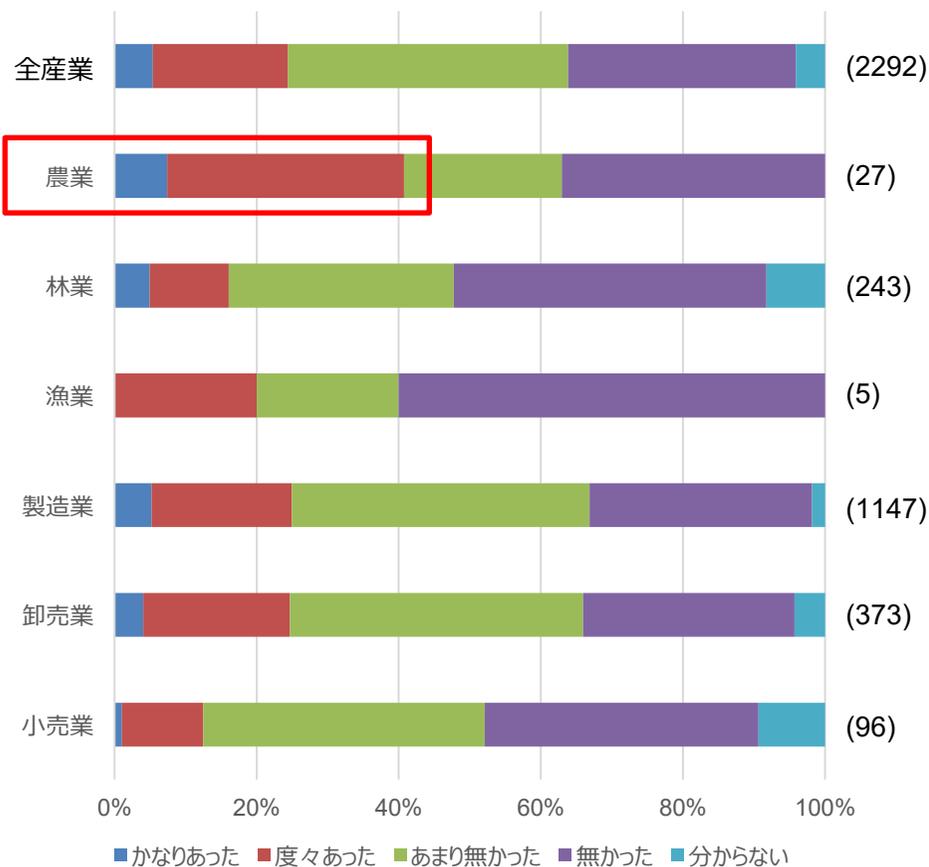
3. 物流生産性向上に向けた今後の取り組み

農業分野の荷主は輸送能力不足の実感が顕著

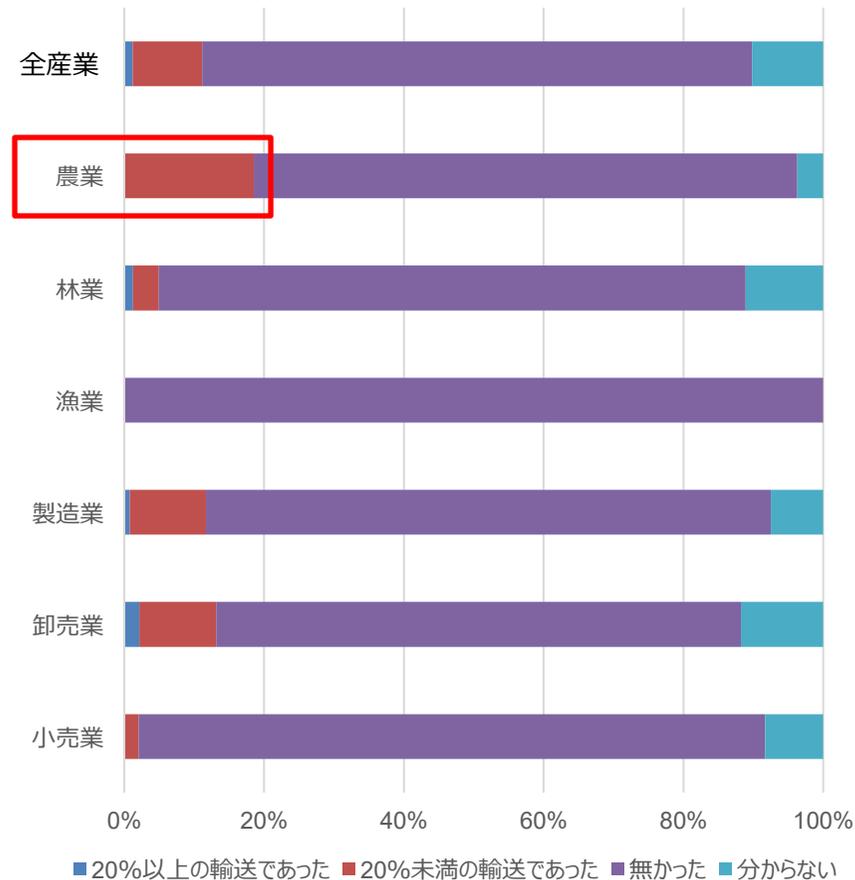
- 回答者数は限られるが、2025年1月の輸送状況について、**農業分野の荷主**において、**輸送能力不足を実感した場面が「かなりあった」「度々あった」という回答は約4割**を占め、全産業平均より高い。
- **輸送を断られたことがあった**という回答が、**全産業総計で約1割**を占め、引き続き物流効率化の取組が必要。

【輸送能力不足の実感】

(回答者数)



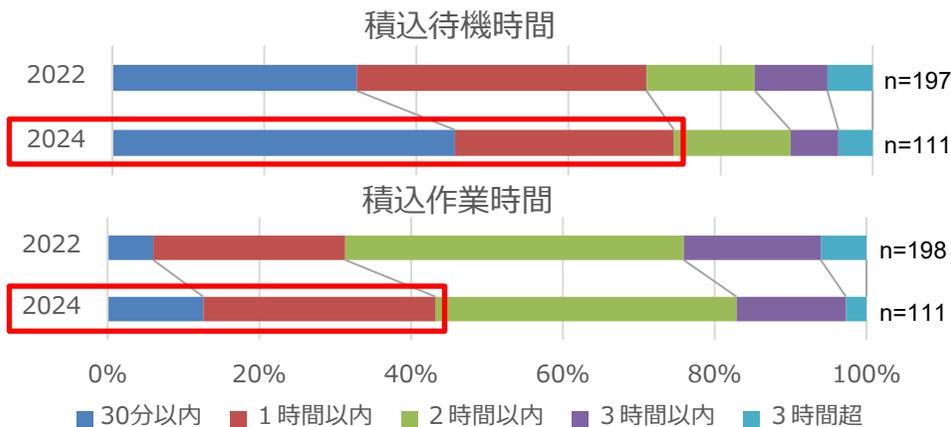
【輸送を断られたことがあるか】



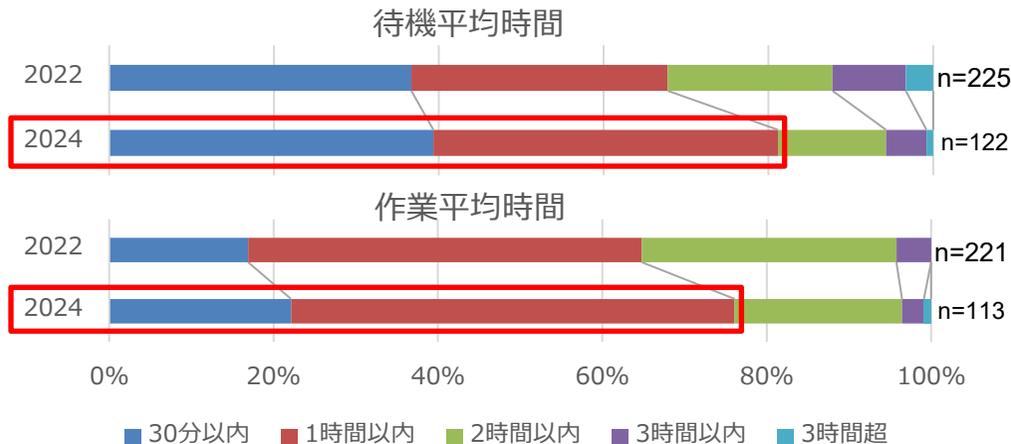
産地・卸売市場の荷待ち時間等は改善傾向、パレット化は道半ば

- 青果物を扱うトラックドライバー向けアンケートでは、**2024年は2022年比で、産地における積込待機・作業時間、卸売市場における待機・作業時間、いずれも1時間以内が増加。**
- 同アンケートでは、**パレット積みの割合はほぼ変わらない**との結果。回答者の**7割以上が、荷主に求めることとしてパレット化を選択。**

【産地における待機・作業時間】



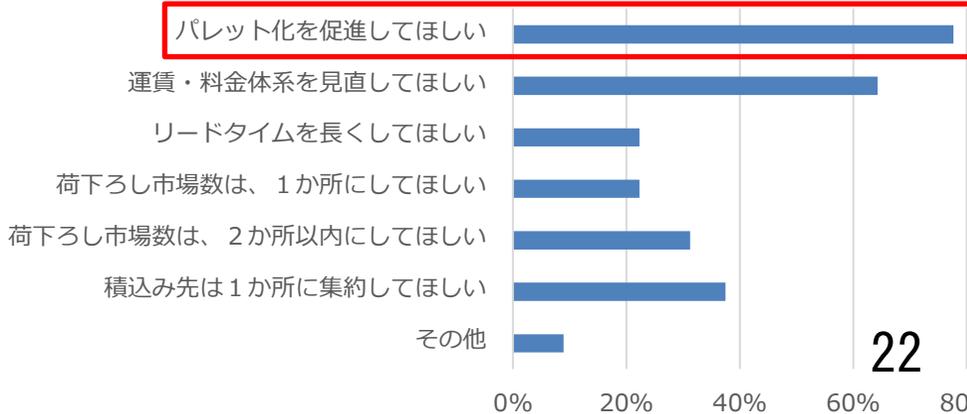
【卸売市場における待機・作業時間】



【パレット積みとバラ積みの割合】



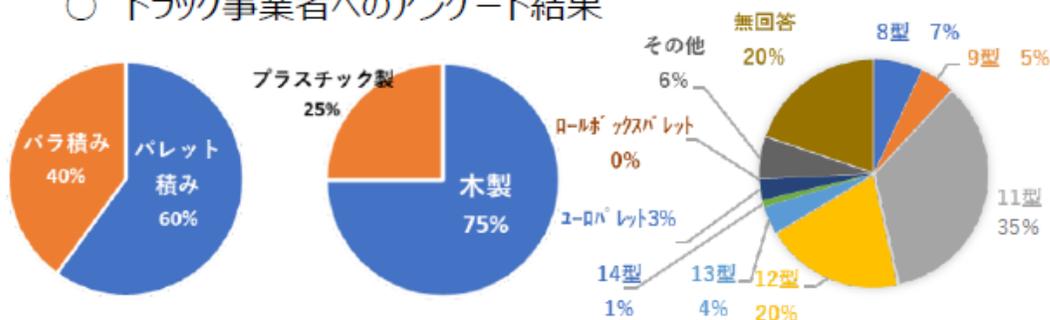
【発荷主への要望】



○ 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）

○ 青果卸売業者へのアンケート結果

時期	全国平均（令和4年度）		
	春期 (4～6月)	夏期 (7～9月)	秋冬期 (10～3月)
パレット使用率	68.3%	73.9%	71.8%
プラスチック製 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%

※ 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。

トラック事業者への調査で違反原因行為※は減少傾向だが、食品分野の割合が高い

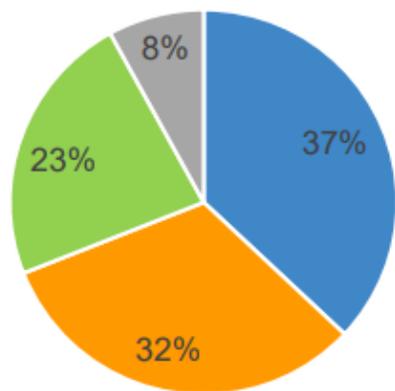
○ 2024年9～10月にかけて、全トラック事業者を対象にした調査結果は、以下のとおり。

- ・ 調査対象事業者数：62,848者（R5：63,251者）
- ・ 回答数：24,159件（R5：23,840件） ※同一事業者からの複数回答を含む。

うち、違反原因行為があったと回答した件数：3,308件（R5：4,441件）

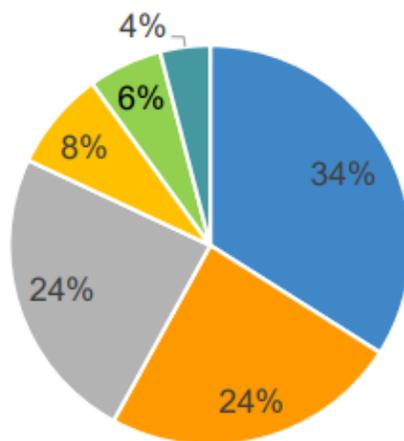
- ・ 昨年調査に比べて、すべての違反原因行為において件数が減少したが、昨年同様に輸送品目別では、「食品」の割合が一番高くなっている。

違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



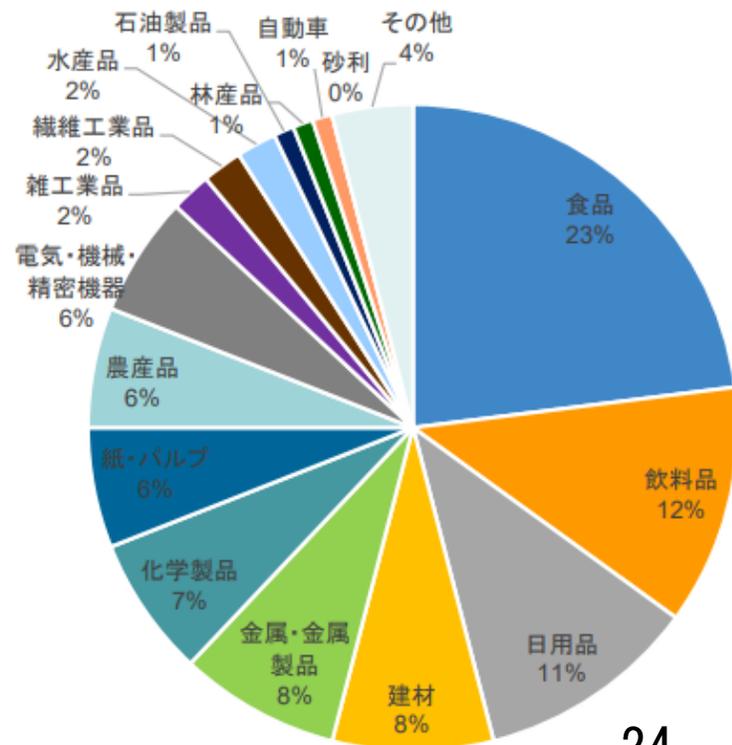
- 発荷主(元請運送事業者は含まない)
- 元請運送事業者(利用運送事業者含む)
- 着荷主
- その他(倉庫事業者等)

違反原因行為の割合



- 長時間の荷待ち
- 運賃・料金の不当な据置き
- 契約にない附帯業務
- 異常気象時の運行指示
- 無理な運送依頼
- 過積載運行の要求

違反原因行為ありの回答における輸送物品(複数回答)



農林水産物・食品の物流生産性向上に向けた課題 (食品流通課まとめ・R7.11.12時点)



課題	現状と対応の必要性			
	産地→卸売市場	加工食品製造→加工食品卸	加工食品卸→小売	その他
物流効率化法の努力義務	積載効率の向上等 <リードタイム延長> 天候等の影響もある中で、出荷安定と品質保持が課題。【商慣習】 <共同配送> 横持ち費用や拠点整備、荷主・物流事業者の調整が課題。【パレット標準化】【デジタル化】	<納品の集約等> 面単位・パレット単位発注の推進、納品時間指定の緩和は課題。【商慣習】 <リードタイム延長> 一定の広がりがある。【商慣習】 <共同配送> 特定メーカー間や異業種間で取組。【パレット標準化】【デジタル化】	<納品の集約> 多頻度配送や欠品ペナルティの見直しは課題。【商慣習】 <リードタイム延長> ・納品期日延長は課題。【商慣習】 ・一部小売で取組・改善傾向。 <共同配送> 特定の小売間で一定の取組。【デジタル化】	◎畜産農家⇔家畜市場 ◎畜産農家→食肉市場等 ・アニマルウェルフェアの観点で、積載率の向上や荷待ち・荷役等時間の短縮には一定の限界がある。 ・一方で長距離輸送が多く、かつ技能が必要であり、ドライバー確保のため中継や復荷などが必要。 ◎資材製造（飼料、肥料等）→生産者 ・引取物流における荷待ち対策や着時の荷役等の安全対策には買手(生産者)の協力が必要。 ・輸入原料が多く、湾岸部の工場から産地まで長距離輸送のための中継等が必要。
	荷待ち時間の短縮 <到着時刻の分散・調整> ・高く売れる市場や日が変わる前の時間帯にトラックが集中。場内が狭隘なための混雑もある。【商慣習】 ・バス予約システムの導入も一部行われている。【デジタル化】	<到着時刻の分散・調整> ・バス不足や遅刻対策、特売時・年末年始のトラック集中等で荷待ちが発生。【商慣習】 ・荷待ちのある工場や卸センターではバス予約システムを導入し一部改善傾向。【デジタル化】	<到着時刻の分散・調整> ・店舗でのバス予約システムの導入は限定的。基本は定期便で荷待ちはないが、ショッピングセンター等で荷待ちが発生。【デジタル化】 ・納品時間が厳格なため遅刻対策で荷待ちが発生。【商慣習】	◎原料製造（製粉、製油等）→製品製造（加工食品） ・引取物流における荷待ち対策や着時の荷役の安全対策等には、買手の協力が必要。 ◎原木土場（集積場所）→木材市場・木材加工工場 ・積載率は既に高く、荷待ちもほぼ発生しない。 ・荷役等は安全対策のため一定の時間がかかる。 ・ドライバー確保は課題であり、中間土場の活用、積卸し容易な木材配置などの取組を推進。
	荷役等時間の短縮 <荷役効率化> パレットの導入・標準化が課題。【パレット標準化】 <検品効率化> 伝票電子化、規格見直し等が課題。【デジタル化】【商慣習】	<荷役効率化> パレットの導入・標準化（特に軽量品）、荷卸し・種まき・ソーター流し等の附帯作業の削減が課題。【パレット標準化】【商慣習】 <検品効率化> 伝票電子化、汚破損や賞味期限の確認・返品負担の軽減等が課題。【デジタル化】【商慣習】	<荷役効率化> カゴ台車納品やパレット導入、荷卸し・陳列等の附帯作業軽減が課題。【商慣習】 <検品効率化> ・流通BMS、ハンディターミナルの利用が浸透。【デジタル化】 ・汚破損や賞味期限の確認・返品負担の軽減等が課題。【商慣習】	
農産物の特性	長距離輸送の削減 <中継輸送>【設備整備】 遠隔産地からの輸送では必須だが、拠点整備と品質保持が課題。 <モーダルシフト> 遠隔産地からの輸送では必須だが、品質保持（技術開発）、費用負担、インフラ確保が課題。	<中継輸送> 各社で対応しており、政策措置の必要性は相対的に低い。 <モーダルシフト> 取組のインセンティブや利便性向上などが主要課題で国交省と対応。	<中継輸送> 各社で対応しており、政策措置の必要性は相対的に低い。 <モーダルシフト> 輸送距離が短く政策措置の必要性は相対的に低い。	

農林水産物・食品の物流生産性向上の方向性

- 2024年は大きな混乱なく経過したが、輸送力不足・輸送費上昇の実感は顕著。
- 物流効率化法施行に加え、下請法改正及びトラック法改正も踏まえ、**物流効率化と取引適正化は喫緊の課題**。
- 食料システム法に基づく流通合理化事業活動への支援や、取引条件の協議・商慣習の見直しも活用可能。

○ 2025年度～2030年度の重点取組事項

①パレット標準化

②モーダルシフト・中継輸送

③デジタル化

④商慣習の見直し

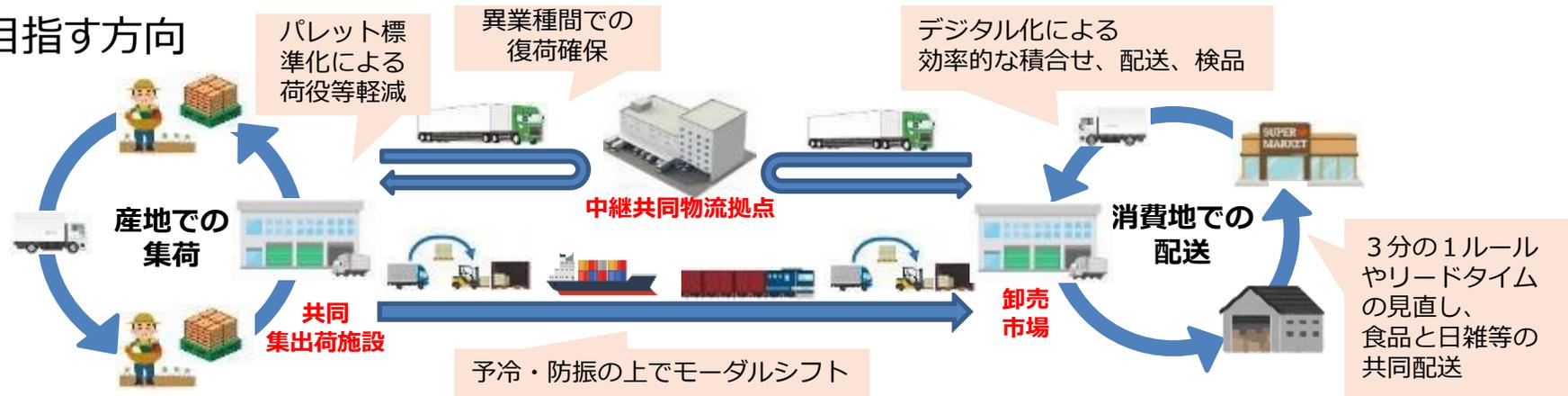
物理的障害要因への対応

最適化・省力化に必要な情報の整備

発着連携の深化

積載効率の向上等／荷待ち・荷役時間の短縮／長距離輸送削減による輸送能力の確保

・目指す方向



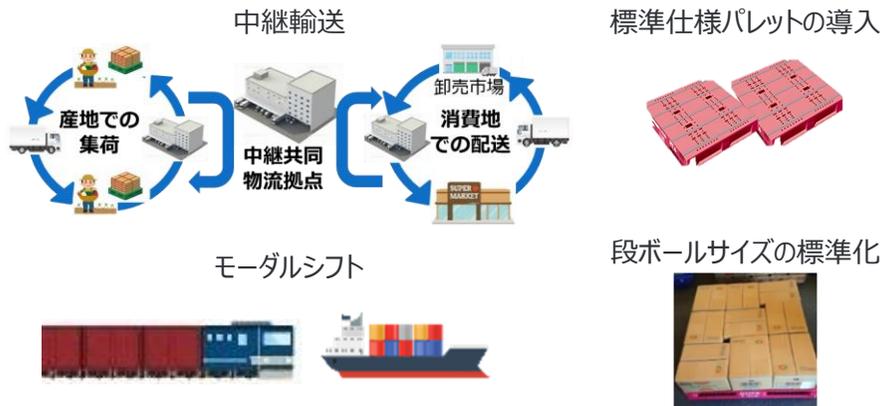
食品等の流通を確保し、食料・農業・農村基本計画
等に基づく農林水産施策を推進する基盤とする 26

○ 2030年度に向けた輸送力確保のための対応策

- 対応手法は、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。

対応手法の4類型

	類型	具体例
トラック輸送	①長距離輸送の削減	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中継輸送 ・ 集荷・配送と幹線輸送の分離
	②荷待ち・荷役時間の削減	<ul style="list-style-type: none"> ・ 標準仕様パレットの導入 ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 共同輸送 ・ 段ボールサイズの標準化
	④トラック輸送への依存度の軽減	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道・船舶へのモーダルシフト

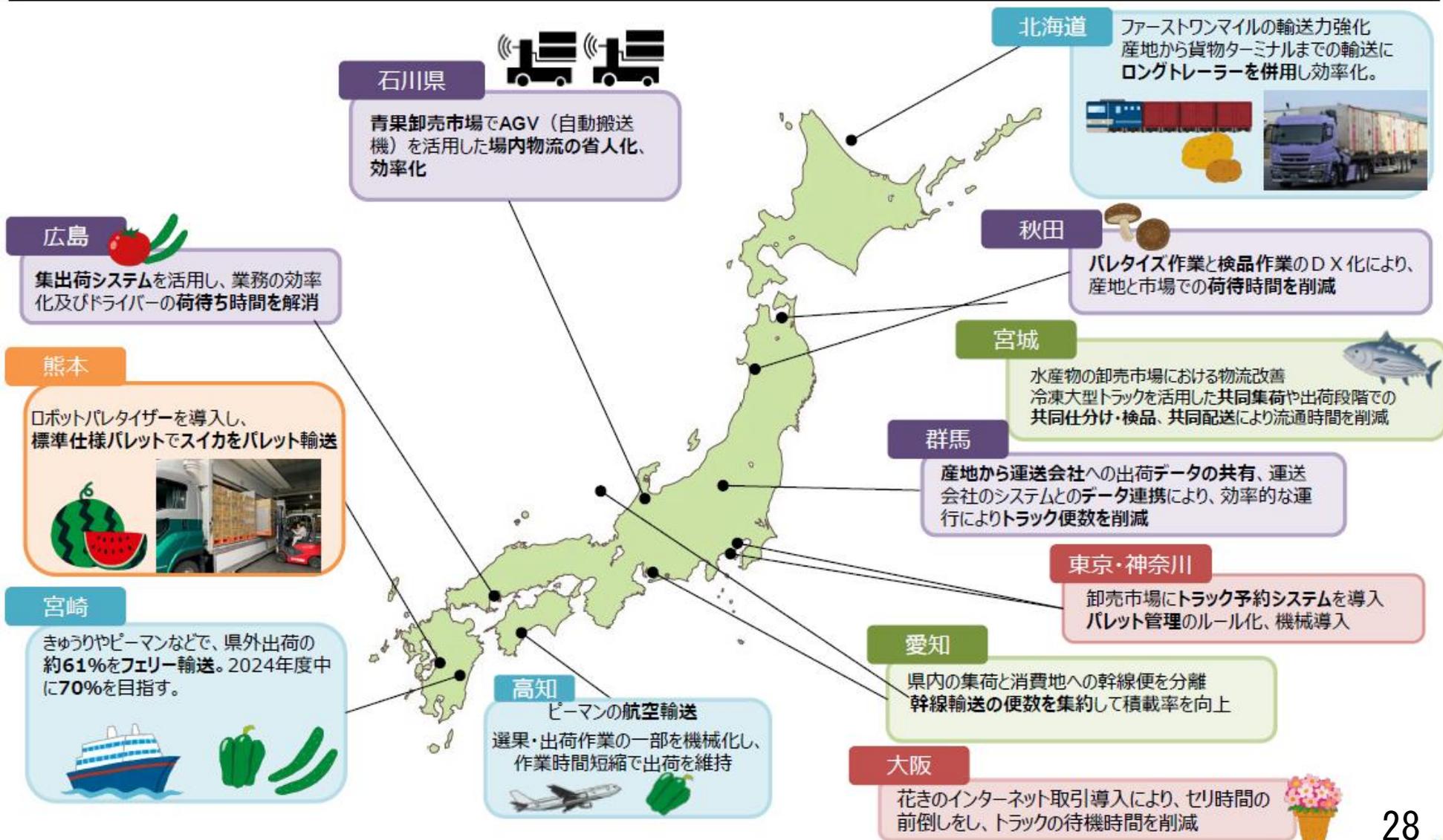


現在の主な取組・支援策

対象	取組・支援策
荷主事業者 物流事業者	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「自主行動計画」の作成 ・ 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 卸売市場 物流事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 持続可能な食品等流通対策事業 ○ 持続可能な食品等流通緊急対策事業 ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 強い農業づくり総合支援交付金（産地基幹施設） ○ 持続的生産強化対策事業 ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 強い農業づくり総合支援交付金（卸売市場） ・ 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。



農林水産品・食品分野の物流標準化

- **加工食品分野**で物流標準化アクションプランに基づく取組を推進するとともに、**青果物、花き、水産物**の分野においても、検討会での関係者の議論を経て、品目ごとの**流通標準化ガイドライン**を策定。
- **全産業的にも**、官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会において、**11型レンタルパレット**を標準仕様とする旨を令和6年6月に取りまとめ。

	策定期期、名称	標準パレット等(単位:mm)
加工食品	令和2年3月 加工食品分野における物流標準化アクションプラン	サイズ：1,100×1,100 1,200×1,000
青果物	令和5年3月 青果物流通標準化ガイドライン	サイズ：原則1,100×1,100 材質：プラスチック製を推奨 運用：レンタルが基本
花き	令和5年3月 花き流通標準化ガイドライン	<台車> フル台車：W1,055×D1,285×H2,068 ハーフ台車：W520×D1,280×H1,900 <パレット> サイズ：1,100×1,100
水産物	令和6年3月 水産物流通標準化ガイドライン	サイズ：1,100×1,100 材質：プラスチック製を推奨 管理：パレット管理責任者の配置等

パレット化・標準化



・みかんのパレット輸送実証では、10t車の荷卸しが**選果場で60～90分→30分**
卸売市場で2時間削減

（標準的な運賃ベースで
2,260円/30分×4時間
-2,340円/30分×1時間
=13,400円の荷役料削減）



・レンタルパレットは産地に持ち帰る必要がなく、**復路で帰り荷を載せる等の有効活用**ができる。

・産地保有パレットを返却まで保管すると、10t車1台のパレット(16枚)を一山で積むとして1日100台来る市場では**パレット保管のために100パレット分の商品が置けなくなる**計算。レンタルパレット導入により、この専有面積の削減及び市場内の混雑緩和に寄与。

規格見直し

既存の段ボール・トレーでは、11型パレットに適合しない



既存段ボールでのオーバーハング(パレットサイズ超過)

段ボール・トレーの規格を変更



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

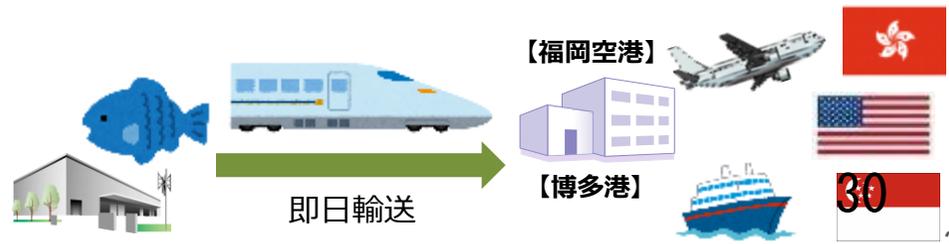


選果機への自動投入 自動段ボール組み立て



◎ 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**。



貨物鉄道における輸送量拡大に向けた取り組み(貨物駅の結節強化)

JR貨物グループ全体でモーダルコンビネーションを推進し、お客様のニーズに最適なソリューションを提供するため、物流結節点である貨物駅の機能を拡充し、他の輸送モードとのシームレスな物流ネットワークを構築。

○積替ステーション・駅パレ(パレットデポ)の拡充

・「積替ステーション」は、貨物駅構内あるいはその近隣に位置する貨物上屋・倉庫において、一般のトラックと鉄道コンテナの間で貨物の積替えを行う目的で、場所及びコンテナ移送等の付帯サービスを提供する施設。

⇒2025年10月時点、16駅※に設置済。全国22駅に設置を計画。

※函館貨物、東青森、八戸貨物、秋田貨物、盛岡タ、水沢、郡山タ、東京タ、相模貨物、新座タ、西浜松、名古屋タ、岐阜タ、吹田タ、百済タ、松山貨物

・「駅パレ」は、貨物駅構内または近隣に設置するパレットデポにおいて、お客様やすべての鉄道利用運送事業者が手軽にパレットのレンタル・返却ができるレンタルパレットサービス。

⇒2025年10月時点、14駅※に設置済。全国22駅に設置を計画。

※帯広貨物、札幌タ、八戸貨物、仙台タ、郡山タ、宇都宮タ、岐阜タ、京都貨物、吹田タ、百済タ、岡山タ、東福山、湖山ORS、熊本



新座貨物ターミナル駅の積替ステーション



京都貨物駅のパレットデポ

○レールゲートの展開

- ・「レールゲート」は、貨物駅の「駅ナカ」「駅チカ」に立地するマルチテナント型物流施設。現在、東京、札幌に開設。
- ・他の中核駅においても、レールゲートを展開することを計画。



札幌RGT(2022.5)

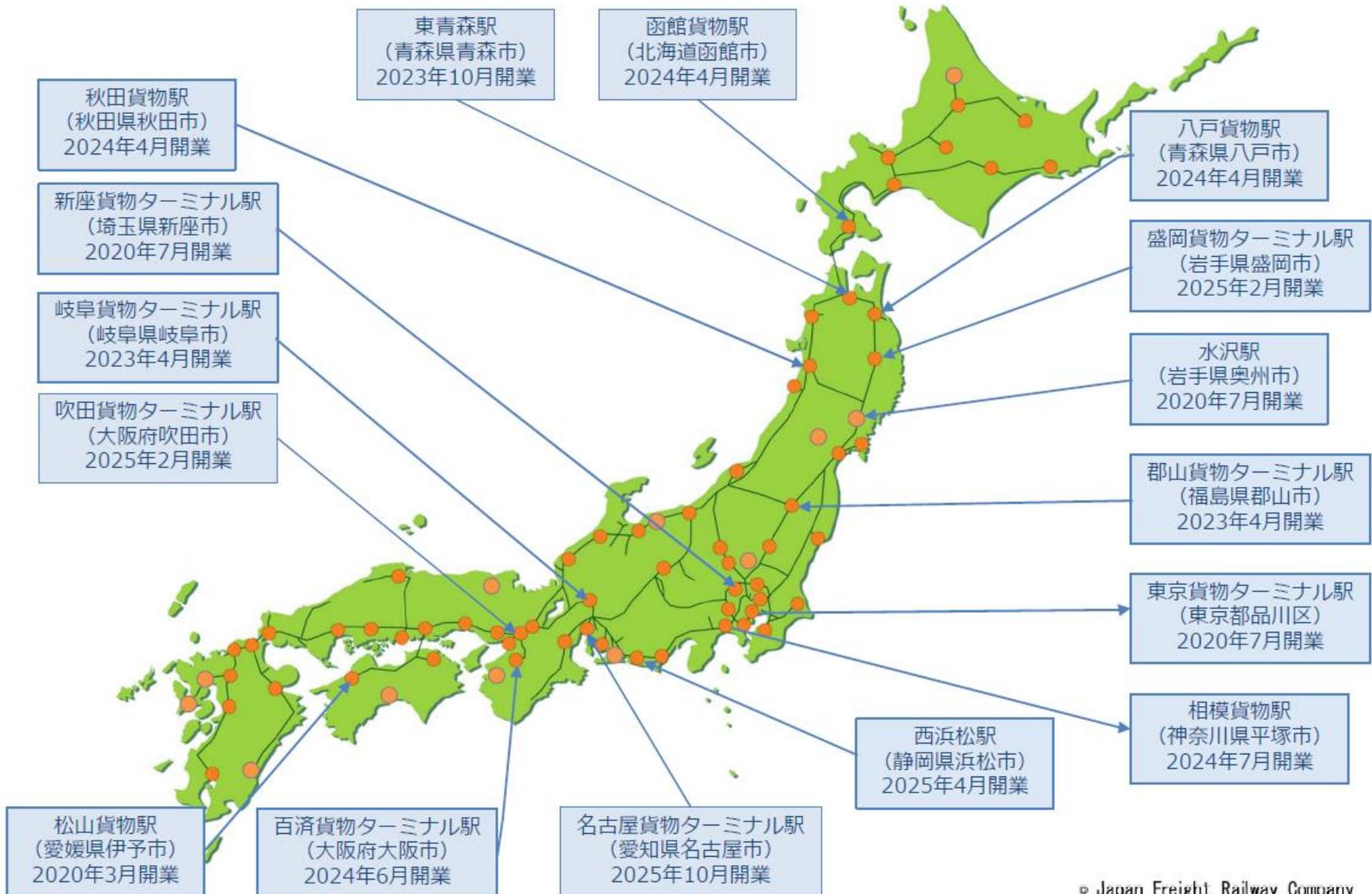


東京RGT WEST(2020.2)

東京RGT EAST(2022.7)

⇒2025年9月に千葉に開設の他、今後、仙台、名古屋、大阪、福岡等で計画中。

全国の積替ステーション（2025年10月現在）計16か所設置

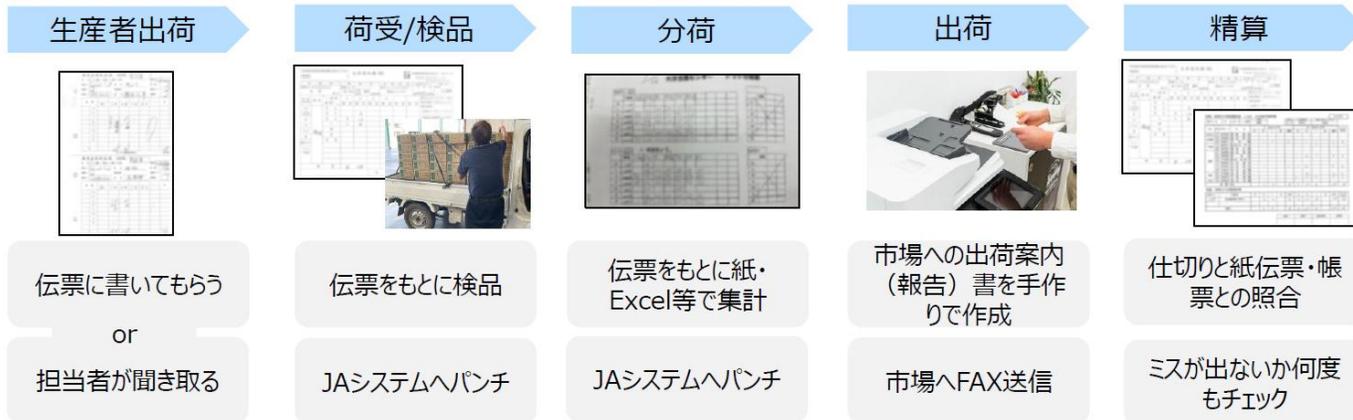


青果流通におけるデジタル化：JAグループにおける取組

- 現在、JAと卸売市場の間では、共通のベジフルコードを用いたベジフルネットによる取引情報交換の仕組みがある。
- 実態としては、JAから卸売市場へは紙・FAX・電話を主要手段として利用しているが、生産者から市場までのデータ連携により**業務効率化**や**データの販売への利活用**を進めるため、**集出荷デジタル化ツールの導入拡大**と**ベジフルネットの機能改修**に取り組む。
- **集出荷デジタル化ツールの導入拡大**によって、手書伝票での荷受から、スマホ入力等でデータ化された状態での荷受へ。これにより各種の集計作業やチェック作業、パンチ入力が不要になる。また、分荷データは改修後のベジフルネット経由で市場に即時連携され、FAX送信も不要になる。
- 将来的には、収集・蓄積されたデータを多方面で活用することで、生産者・JA・経済連・全農・市場卸・物流会社など青果流通に
関与する事業者全体の業務の効率化を図る。

集出荷デジタル化ツール 概要

導入前



導入後



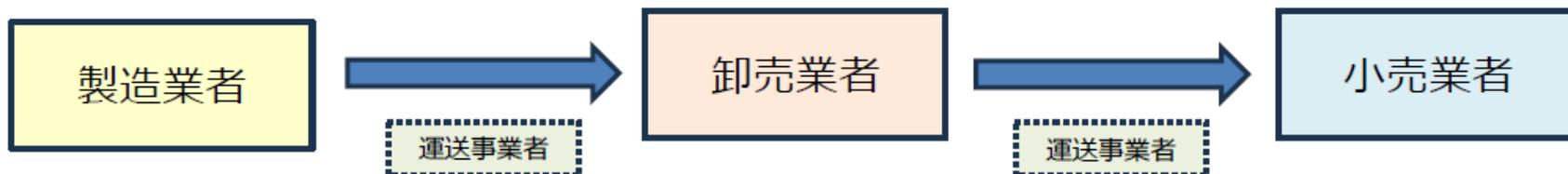
○ 何のためにデジタル化するのか



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">システム連携 （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。）クラウド型システムの活用 （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。）
物流の効率化	<ul style="list-style-type: none">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）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）事前出荷情報（ASN）の活用（検品レスによる荷役の削減） <p style="text-align: right;">※ASN= Advanced Shipping Noticeの略</p>
高付加価値化	<ul style="list-style-type: none">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。）消費者への商品情報提供 （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。） <div style="text-align: right;"> QRコード</div>

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

(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">• 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。• 製品として規格が統一されている。	<ul style="list-style-type: none">• 13桁のJANコードで製造業者・商品が特定される。• 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。 <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">• 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">– 仲卸や小売の段階で袋詰め– 加工が行われる場合もある（魚の切り身、野菜の1/2カット等）• 1つ1つの商品の重量や大きさが様々。	<ul style="list-style-type: none">• 13桁の生鮮標準商品コードで品目は特定できる。• 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。

集出荷デジタル化ツールの導入事例（園芸：産地・市場）

ユリ切り花の伝票のバーコード化

【JAにいがた岩船×JA集出荷システム（JFEテクノス）】

荷役等時間の短縮

デジタル化



導入前：手書き伝票の持ち込み

→荷受け伝票を書いて仕分け

→市場ごとに送り状を手書き

導入の契機：時間や手間、ヒューマンエラーが負担である中、年々新品種が出て、いよいよ手が回らなくなった

- 出荷者がバーコードを貼り、データ入力・送信できるようにしたことで、荷受けから出荷までの作業量は3分の1以下に。
- 職員は**営農指導により時間を使えるようになり、品質や生産性の向上に手ごたえ**を感じている。
- 生産者も初めは慣れなかったが、タイムリーに情報を出すことが有利な販売につながり、高く多く売れることにもつながると分かったことで、前向きに取り組んでくれるようになった。

組合員から集出荷団体、その先への出荷情報連携

【JA晴れの国岡山（ブドウ、葉物）×nimaruJA（kikitori）】

荷役等時間の短縮

デジタル化



導入前：日々の組合員からの出荷伝票と荷物を当番制で生産者自らが検品。その後、JAで集計、送り状作成・FAXのうえ、システムへ手打ち。手書き業務の負担や運送会社の待ち時間が課題になっていた

- LINEを窓口として、アプリで出荷連絡、さらに検品もタブレットで簡単に実現
- 送り状発行が統一的な様式へと電子化され手作業による転記ミスや読み間違いもなくなったことで、出荷量が増えたにもかかわらず、運送業者を一切待たせることなく出荷可能に
- 組合員からも**「検品結果が当日中に自分のスマートフォンにフィードバックされ、過去の出荷情報も確認できるので次の栽培や出荷の参考になっている」**との声

集出荷管理システム導入による園芸事業改革

【JA山形おきたま×FRESH（ナラサキ産業）】

荷役等時間の短縮

デジタル化



導入前：10の農業が合併した後も、集出荷場ごとの荷受・分荷・精算事務を続けており、「市場ニーズに合わせた数量の確保ができない」「コストを考慮しない分荷で輸送費が増大」などの課題が山積していた。

- 「おきたま統一共選」を実現するために、FRESHを導入。
- 本所での**集中分荷によりスケールメリットを活かした販売が可能となり、運送効率化の向上**によって「販売単価の上昇」と「物流コストの低減」を実現。
- 集荷場では荷分業務の効率化が進み、営農指導の充実に繋がった結果、「生産数量の維持」が可能となった。また、荷受業務の簡素化と精算業務の迅速化も実現。

個人出荷者から卸売市場への出荷情報集約

【横浜丸中青果（株）湘南支社×nimaru（kikitori）】

荷役等時間の短縮

デジタル化



導入前：担当1名あたり100件超の出荷者を担当する中、電話、FAX、メール、SMSなど様々なツールで得た情報の集約が大変。出荷者への毎日の仕切価格といった販売情報の共有も手間がかかる。

- LINEを窓口として、アプリで個人出荷者から卸売業者へ出荷情報をデータにて提出。
- nimaruと卸売業者の基幹システムをシステム連携させ、入荷情報を卸売業者での手入力から、出荷者入力の入荷データを検品後にそのまま取り込めるように。
- 日々の業務連絡・データ入力にかかる時間が短縮した分、**出荷者と付加価値の高いコミュニケーション38時間を割くことができるようになった。**

農産物流通における商慣習の見直し

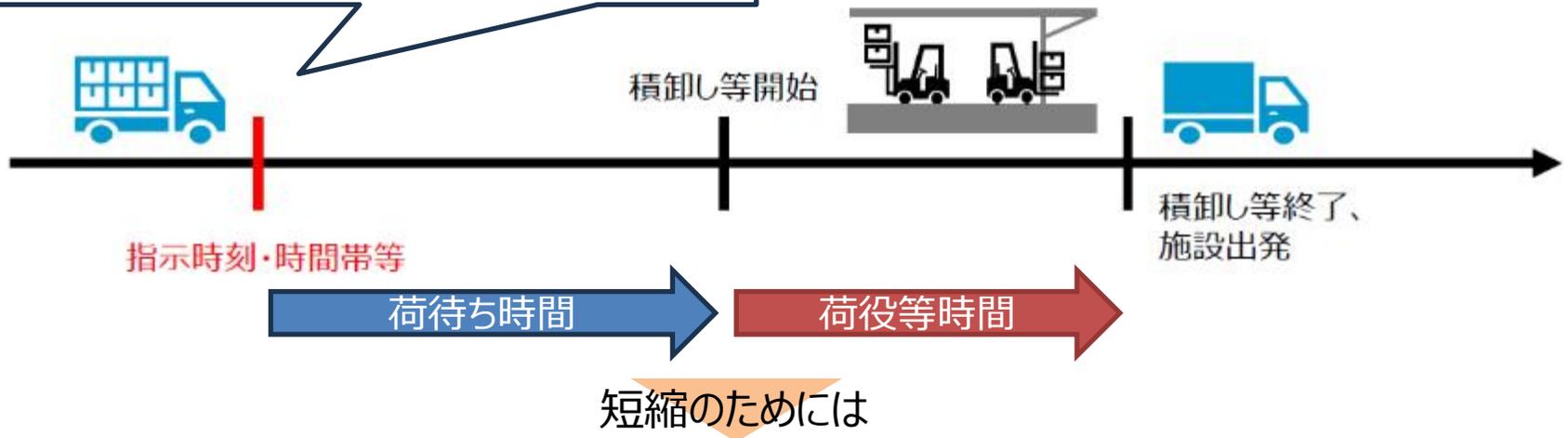
- 産地や卸売市場において、荷待ち時間の短縮のためには適切な受渡し時刻の設定、荷役等時間の短縮のためには積卸しや検品等の効率化が必要。そのためには、**納品の日時や荷姿・作業への影響**を踏まえて、**産地・卸・小売間の調整が必要**。

(荷待ち時間の起点)

- **到着時刻・時間帯の指示等がない場合**：到着時刻から
- 到着時刻・時間帯の指示等がある場合：
 - ① 指示時刻等より早く到着 **指示時刻等から**
 - ② 指示時刻等に到着 到着時刻から
 - ③ 指示時刻等より遅く到着 **到着時刻から**
- ※ 到着後速やかに受付等を行う場合は、受付等を行った時刻
- ※ 運転者の休憩時間は除外

(荷役その他の内容)

- **荷積み及び荷卸し**
- **検品**、荷造り、搬出入、保管、仕分又は陳列、ラベル貼り
- 代金の取立て又は立替え
- 荷主等が行う荷役への立会い
- その他の通常運転の業務に付帯する業務
- ※ 荷主等の指示によるもの



産地	正確な出荷時間の伝達・厳守が必要。	パレット化や規格集約による検品効率化などが 必要。
卸売市場	産地における出荷時間・出荷先の調整や 市場の環境整備が必要。	積替えの少ない運用が必要。

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）

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

※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」

- 1. 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
- 2. 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
- 3. 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
- 4. 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。

発着荷主・運送事業者間での商慣習の見える化

産地・市場と運送会社が連携した物流の改善提案と協力

【熊本交通運輸】

荷待ち時間の短縮

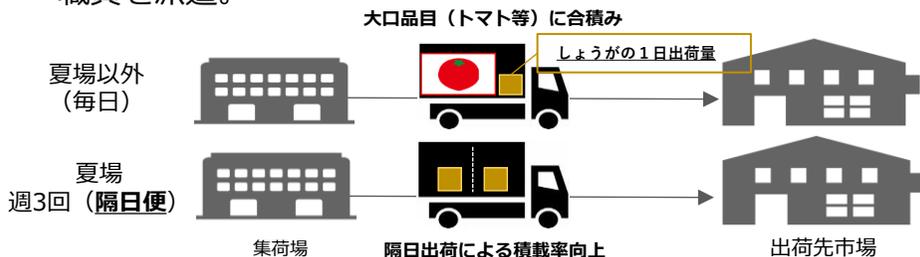
- 出荷場において直前の生産者持込み等によるドライバーの荷待ちを防止するため、JAと協議して、午前11時までに準備作業を終えるようルール化。

積載効率の向上等

- 県内の運送会社同士で行先毎に荷をやり取りし積載率を向上。
- しょうがは年間を通じて小口のため、トマトなど他の大口品目の空きスペースに合積み。夏場はトマトが1車単位で空きがないため、JAと協議して、単体で週3回の隔日便に集約。
- 小口の市場向け輸送は、市場と協議して、隔日便への変更や、中間地点の市場に置いて荷を取りに来てもらうよう調整。

費用の可視化

- 1市場向けに3～5ケースなどの小口依頼には、最低料金を導入するとともに、130%増し料金を設定。
- 地元便（巡回集荷→地元市場出荷）は積載率が低いいため、車建て運賃を積載率で割り戻し140%増しの個建て運賃を設定。シーズン終了時に想定より積載率が高かった場合は、車建てとの差額を返戻。
- 遠隔地のJAや運送会社と帰り荷の調整など運送連携。人と人とのネットワークが大事で、信頼関係構築のため定期的に職員を派遣。



メーカー、中間流通・卸、小売が連携した物流サービス水準の見直し

【製・配・販連携協議会 取引透明化に向けた商慣習検討WG】

現状

- 消費財サプライチェーンは、商品価格と物流費が一体となっている店着価格制が一般的。全国ほぼ同様な価格で消費者に商品を届けられる一方、物流費を尺度とした物流効率化のインセンティブが働きにくいというデメリットも生じている。



費用の可視化

荷役等時間の短縮

積載効率の向上等

あるべき姿

- そこで、取引において基準となる物流サービス水準を明確化し、物流サービスの高低に応じて物流コスト分を上下させる価格体系（メニュープライシング）を導入。
- 商慣習を整理し、ルール化することで、共同輸配送や共同拠点利用といった物流効率化の取組の円滑化も期待される。
- ワーキンググループでの議論をもとに、「消費財サプライチェーンにおける物流効率化に向けた物流サービスの明確化およびメニュープライシング導入ガイドライン」を策定。導入に向けた環境整備を進める。

①基準となる
物流サービスの水準を規定する項目

②物流サービスの高低を規定する項目

発注方式

デジタルorアナログ

最低発注・配送ロット

効率的なロット調整

リードタイム・納品日

×

リードタイムの調整
納品日の調整

受け渡し場所・方法

附带作業有無

返品

返品の有無

持続可能な食品等流通総合対策事業

令和8年度予算概算決定額 420百万円（前年度 120百万円）
〔令和7年度補正予算額 1,967百万円〕

<対策のポイント>

我が国の物流における輸送力不足への対応や、農業・食品産業基盤等の食料供給能力の確保のため、①標準パレットの導入、デジタル化・データ連携、ラストワンマイル配送の取組、デジタル化や自動化・省人化に必要な設備・機器等の導入等、②中継共同物流拠点の整備を通じた流通の合理化や、③産地から港湾・空港までの最適な輸送ルート・体制の構築や地方港湾・空港を活用した新たな輸出物流の構築等を推進し、国民の食料安全保障を確保します。

<事業目標>

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（12.4%〔令和5年度実績〕→10%〔令和12年度まで〕）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

420百万円（前年度 120百万円）

標準パレットの導入、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、物流の効率化に必要な設備・機器等の導入を支援します。

2. 食品等物流合理化緊急対策事業 【令和7年度補正予算額】1,967百万円

① 物流生産性向上推進事業 973百万円の内数

標準パレットの導入、デジタル化・データ連携、モーダルシフト等の取組や、物流の効率化に必要な設備・機器等の導入を支援します。

② 推進事業 973百万円の内数

物流改善に取り組む者を対象に、産地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支援します。

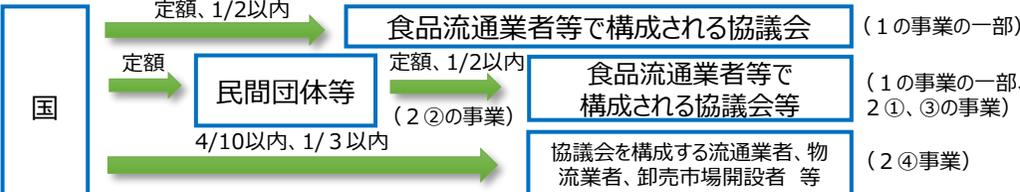
③ 輸出物流構築事業 973百万円の内数

地方港湾・空港を活用した新たな輸出物流を構築する取組、デジタル化、自動化・省人化に必要な設備・機器の導入等を支援します。

④ 中継共同物流拠点施設緊急整備事業 994百万円

中継輸送、モーダルシフト等に必要となる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、2①～③の事業）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）
（2④の事業）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 輸出事業者 等

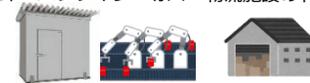
<物流生産性向上推進>

標準パレット化、デジタル化・データ連携



モーダルシフトへの適応

冷蔵庫・パレタイザー導入 物流施設の利用



<中継共同物流拠点の整備>

大型車に対応した
トラックバースの整備

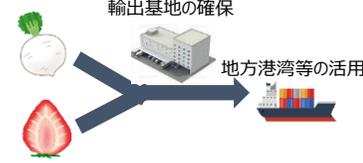


コールドチェーン確保の
ための冷蔵設備の整備



<輸出物流の構築>

輸出基地の確保



地方港湾等の活用

<ラストワンマイル配送支援>

移動販売車、乗合バス導入



新たな食品流通網の構築



<対策のポイント>

産地の出荷体制の高度化・効率化に対応した農産物等のサプライチェーン全体の物流効率化や、「海外から稼ぐ力」を強化すべく農林水産物・食品の輸出を促進するため、**卸売市場の再編集約・合理化・高度化のための施設整備**を支援します。

<事業目標>

- 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（12.4% [令和5年度実績]→10% [令和12年度まで]）
- 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]）等

<事業の内容>

<事業イメージ>

1. 卸売市場の再編集約

老朽化した卸売市場の再編集約に必要な**施設の整備、既存施設の解体、撤去、廃棄、整地**を支援します。

2. 卸売市場の合理化

トラック予約システム、納品伝票の電子化・データ連携システム、自動フォークリフト（AGF）、自動搬送車（AGV）等、**デジタル化・省力化に必要な機械設備の導入**と併せて行う、老朽化した**卸売市場の施設整備**を支援します。

3. 輸出拡大に向けた卸売市場の高度化

フラッグシップ輸出産地等との連携により輸出拡大を図るため、輸出先国までに一貫した**コールドチェーンシステムの確保に資する施設**や**輸出先国が求める品質・衛生管理基準等を満たす高度な施設整備**を支援します。

<再編集約・合理化のイメージ>

- ・複数の既存施設を廃止し、集約して新規に卸売市場を設置



- ・デジタル化・省力化に必要な機械設備を導入する卸売市場の再整備



AGV（自動搬送車）の導入

インターネット取引システムの導入

<輸出拡大に向けた卸売市場の高度化のイメージ>

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

<事業の流れ>



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8年度予算概算決定額 12,013百万円（前年度 11,952百万円）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>

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（12.4% [令和5年度実績]→10% [令和12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

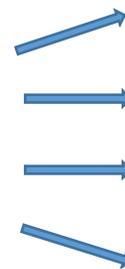


加工処理施設



非常用電源

2. 共同物流拠点施設整備



44

海上輸送

<事業の流れ>



[お問い合わせ先] 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課 (03-6744-2059)

農林水産物・食品等の流通の合理化（取組支援）

- 農産物等のサプライチェーン全体の物流効率化の促進に向け、物流の標準化、デジタル化・データ連携等の取組を推進。
- 補助事業等により、食品流通関係者の協議会が行う物流効率化の取組の実証・実装や必要な設備・機器の導入等を支援。

○ **物流生産性向上推進事業**【令和6年度補正予算 973百万円】／ **持続可能な食品等流通対策事業**【令和7年度予算 120百万円】

＜実装支援＞

デジタル化・データ連携



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



クランプフォークリフト



◎ JA熊本果実連

- ・ デコポン®の標準型パレット輸送に向けた実証試験を実施。
適した段ボール規格への変更を検討。
- ・ さらに段ボールの中に敷くトレーの規格変更も検討。実際に果実を使用した流通の実証試験、**出荷先卸売市場との協議**を経て、本格導入を目指す。
- ・ **JA全農えひめと産地間連携**を進める。

段ボール箱規格の変更



R5年度農産物・食品の物流標準化委託事業で、既存5kg段ボール積み付け時のオーバーハング（パレットサイズ超過）を確認。

◎ JA全農ひろしま、JAひろしま

- ・ 「**集出荷DX化システム**」により、**今まで手書きだった情報（品目や規格、生産者情報）をラベル化**。
- **JA営農指導員の集出荷に要する時間を69.2%短縮**。
- ・ 規格数の多い品目や、荷物量が多い品目への対応も検証。
- **荷役・荷待ち時間を3年後に80%削減**する目標。

個選品多規格荷受システム

品位	等級	桃太郎	QR
秀	S	トマト	H308 福岡太郎

000028398

個体識別番号QR
生産者情報
ロットNo.

個選品大量荷受システム

広角レンズにより、大量の荷を対象に情報を読み取る試験も実施

生産者は出荷前にラベルをスキャンして出荷情報を登録

農林水産物・食品等の流通の合理化（施設整備）

- 産地における**集出荷施設**、農産品等の流通網の強化に必要な**中継共同物流拠点**や**卸売市場の整備**等を推進。
 - 集出荷施設：11型パレットに適合する**選果ライン**への切替えや**パレタイザー**の導入
 - 中継共同物流拠点：モーダルシフトや中継輸送に必要なリードタイム延長を可能とする**予冷施設**の整備
 - 卸売市場：荷待ち・荷役時間の短縮に資する**システムの導入**や**動線の整理** など

生産地

○産地基幹施設等支援 （強い農業づくり総合支援交付金）

【令和7年度予算 11,952百万円の内数】など



高付加価値化や生産コストの低減など、産地の収益力強化や合理化を図る取組等に必要な施設の整備・再編を支援。

◎ JA熊本市

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



中継地

○中継共同物流拠点施設緊急整備事業

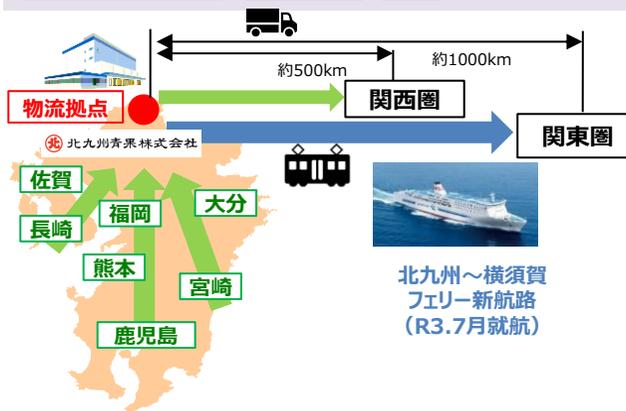
【令和6年度補正予算 2,000百万円】 など



鮮度保持に資する高機能冷蔵庫付き自動倉庫を導入した物流拠点の整備

◎ 北九州青果株式会社

卸売市場を拠点に大ロット化、予冷して船舶輸送



消費地

○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）

【令和7年度予算 11,952百万円の内数】 など

卸売市場

店舗



RFIDによるパレット管理

RFIDによる積荷管理・検品作業の効率化



RFIDを活用した入出庫管理システムを導入した卸売市場の整備

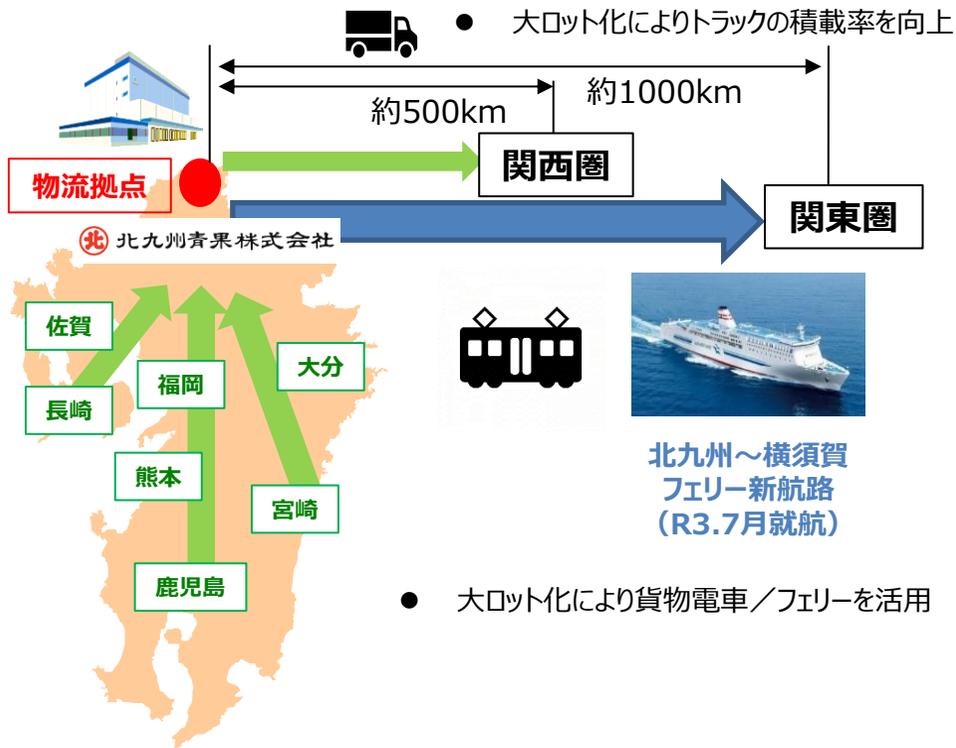
◎ 東京都中央卸売市場大田市場

トラック荷下し予約システムを導入し、2～3時間あった荷待ち時間を平均1時間以内に削減



モーダルシフトに資する共同物流拠点の整備 【北九州市 中央卸売市場】

- 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し、全農が中継事業を実施。
- 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。
- 新門司港から横須賀港間の約1千kmを船舶輸送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。



遠隔2市場間での小ロット品目の 大型トレーラー混載便による交流

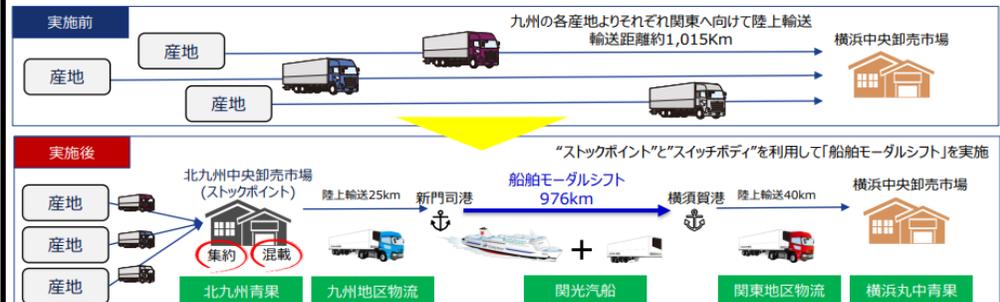
【北九州市 中央卸売市場】
【横浜市 中央卸売市場 本場】

- 北九州市中央卸売市場と横浜市中央卸売市場本場の両青果卸売業者が連携し、お互い集荷した小ロット品目(※)の青果物を大型トレーラー（11型パレット最大22枚積載）に多数混載し、週に2～3往復荷のやり取りを実施。

※小ロット品目は大型トラック1台分になりにくく、遠隔地域には荷が届かないため、希少価値が高い。

- 本取組により、両市場の品揃えが豊富になり、仲卸等の顧客満足度がアップ。
- 荷のやり取りだけに止まらず、両卸売業者の職員の人的交流も活発になり、それぞれ商品知識や相場情報の共有など人材育成にも好効果。

取組スキーム(前後)



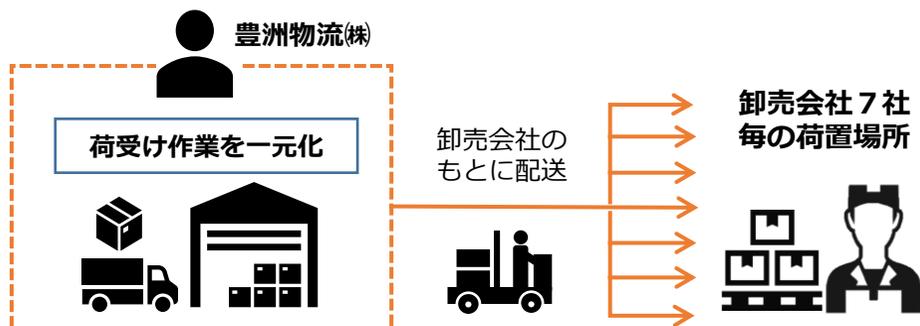
小ロット品目を多数混載しての輸送

共同荷受による入荷の効率化（豊洲物流株）

【東京都 中央卸売市場 豊洲市場】

- 豊洲市場では、**7社の卸売会社**があり、それぞれが荷を受けると、それぞれでドライバーが荷待ちを行うこととなるため、**豊洲物流株**が**ワンストップ**で全ての**荷受け**を実施。
- ①**荷の受取り**、②**検品**、③**各卸への配送** を一元化して担うことで、**ドライバーの負担軽減・荷待時間の短縮**を実現。

共同荷受

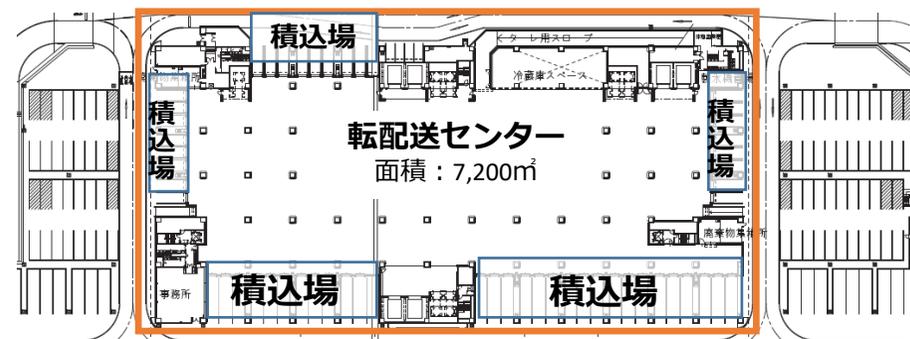


全国の水産産地と市場をつなぐ転配送センター

【東京都 中央卸売市場 豊洲市場】

- 豊洲市場では、全国の水産物の約4分の1が集まり、大消費地である東京だけでなく、全国各地の市場・量販店センターや、出荷主の指示により関東近県の量販店店舗等への転配送も実施。
- 効率的な**中継輸送**を行うため、場内に**運送会社5社が管理・利用する「転配送センター」**を設置。運送会社5社は産地の運送会社と連携。
- 外気を遮断した**閉鎖型施設**により、**品質を維持**した転配送が可能。
- 1日に**入荷400台**、**出荷300台**のトラックが利用している。

【水産卸売場棟 4階】



【バスで荷物を積み付け】



【スペースを活用した荷役作業】



物流生産性向上に向けた取組事例（花き）

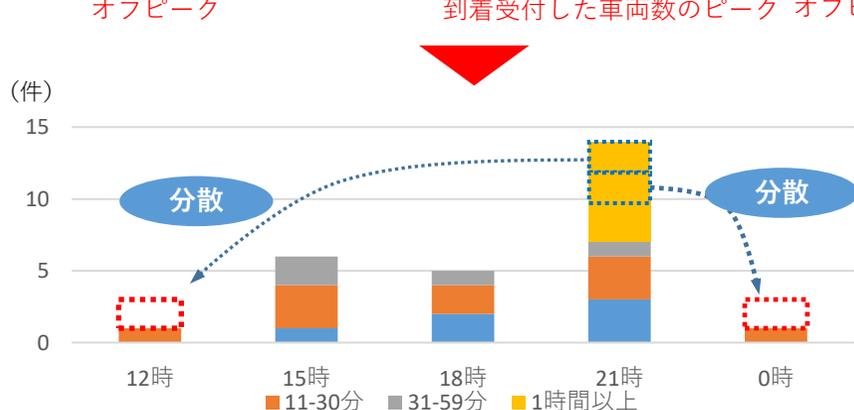
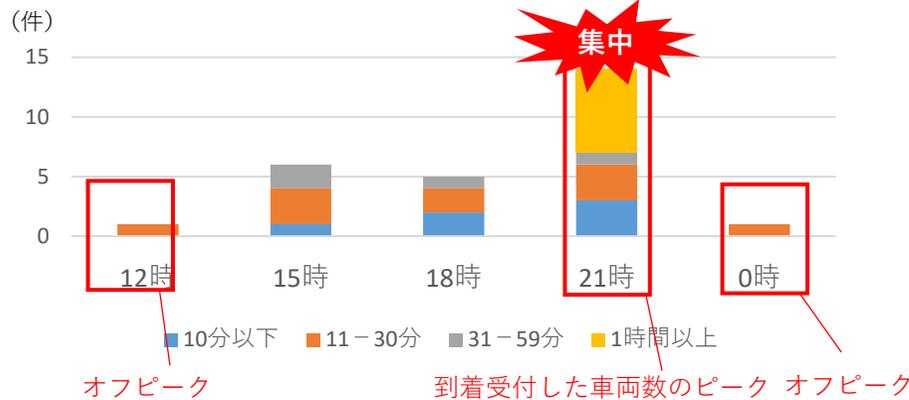
バス予約システムを活用したオフピーク誘導

【東京都 中央卸売市場 大田市場大田花き】

- ・バス予約システムの導入のみでは待機時間の縮小につながらないため、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。
- ・産地やドライバーに個別に連絡をし、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。

▼システム上の到着受付後のトラック待機時間と台数の分析



東日本と西日本の花の産地と市場をつなぐ中継共同輸送

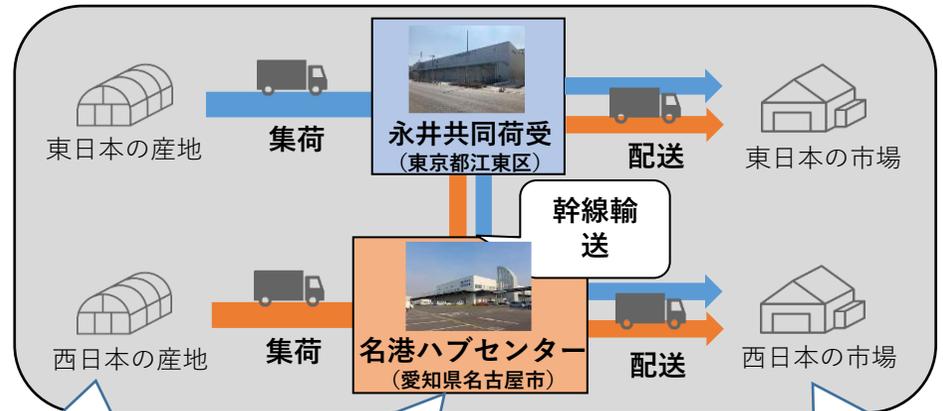
【日本花き卸売市場協会】

- ・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等により検品検収・商品管理に係る作業時間を短縮。

【従来】



【今般の実証試験】



RFIDラベル貼付

商品情報入力
ハンディ出荷検品

→台車（RFIDタグ付）と商品情報を紐づけ

RFIDゲート荷受検収

→時間短縮

RFIDハンディ荷受検収

→時間短縮

物流生産性向上推進事業(伴走支援)

(1) 本事業の趣旨

我が国の物流における輸送力不足という構造的な課題に対処しつつ、令和6年に改正された食料・農業・農村基本法の下で国民一人一人の食料安全保障を確立するため、産地、卸売市場、食品流通業者等による物流の標準化、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、物流の効率化やコールドチェーンの確保等に必要な設備・機器等の導入等、物流改善に取り組む事業者に対し、現状抱えている課題の解決支援を行うことを目的としています。

(2) 事業内容

食料品等の物流改善に取り組む又は検討等をする者を対象に、産地や業界等の課題の状況に応じた物流等の専門家等を派遣して支援します。

なお、専門家については、食流機構が指定する学識経験者、物流・経営コンサルタント等の他、専門家の公募も行う予定です。



専門家等リスト

氏名	所属	専門
相浦 宣徳	北海商科大学	地域物流
浅沼 進	FDサプライ研究所	卸売市場を中心とした生鮮食品流通（青果・花き・水産）
石田 健太	(株)ジャスタコンサルティング	卸売市場を中心とした生鮮食品流通、食品小売・加工食品卸物流基盤再構築
梅澤 尚稔	梅澤経営コンサルティングオフィス	食品卸売業、食品物流、運送業の事業計画策定、伴走支援など
男澤 智治	九州国際大学現代ビジネス学部	卸売市場流通、国際物流（港湾を中心として）、国内トラック輸送
恒吉 正浩	オフィス25	ロジスティクス業務全般
藤田 正美	Fujita Office	物流業務の改善、輸配送の効率化、企業間連携による物流合理化など（主に加工食品）
堀尾 仁	流通経済大学 経済学部	物流改革、プロジェクトマネジメント
山田 健	山田経営コンサルティング事務所	ロジスティクス・物流
矢野 裕児	流通経済大学	物流、農産物物流
横井 のり枝	日本大学経済学部	流通業の国際化、マーケティングとロジスティクス
渡邊 敏康	公益財団法人 食品等流通合理化促進機構	卸売市場を中心とした生鮮食品流通（青果・花き・水産）
(五十音順、敬称略)		※ 令和7年6月16日現在

3. 問い合わせ先

ご不明な点は、**食流機構** まで
お気軽にお問い合わせください。

問い合わせ先

(公財) 食品等流通合理化促進機構 業務部

TEL : 03 - 5809 - 2176

HP : <https://www.ofsi.or.jp/>

E-mail : logi-banso@ofsi.or.jp

 [逆引き事典から探す](#)

 [組織別から探す](#)

 [キーワードから探す](#) Google 提供

検索

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](#) > [新事業・食料産業](#) > [流通](#) > [食品等の流通の合理化について](#)

食品等の流通の合理化について

貢献するSDGs

ロゴをクリックすると
目標ごとの解説ページに
リンクします



- ❖ 農林水産物・食品の物流生産性向上取組事例集
[青果物\(産地\)\(PDF: 2,864KB\)](#)  ・ [市場\(PDF: 3,703KB\)](#) ) / [花き・水産・その他\(PDF: 2,563KB\)](#)  / [加工食品\(PDF: 2,175KB\)](#) 
- ❖ [全国中央市場青果卸売協会物流部会会員会社の「荷待ち混雑度の可視化、荷下ろし場所等」公表](#)  (外部リンク)
- ❖ [農業用施設の整備と併せた流通合理化について\(PDF: 1,612KB\)](#) 
- ❖ [11型レンタルパレット導入支援について\(PDF: 1,181KB\)](#) 
- ❖ 物流効率化法関係資料 (詳細は「物流効率化法」タブより)
[特定荷主の手引き\(PDF: 1,251KB\)](#) 
[食品流通業における重量算定の例\(PDF: 339KB\)](#) 
[JA向け物流効率化法説明資料\(PDF: 3,953KB\)](#)  **New**
- ❖ 物流生産性向上の取組に関する参考資料 (外部リンク)
[荷主・運送事業者のマッチングによる共同輸送の手引書\(PDF: 3,072KB\)](#) 
[鉄道コンテナの輸送品質向上について](#) 
[内航海運へのモーダルシフト利用検討ガイド等](#) 
[荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン \(加工食品物流編\) \(PDF: 5,900KB\)](#) 

本ページのQRコード



○ 2030年度に向けた取組方針

【令和7年5月8日第1回2030年に向けた総合物流施策大綱検討会資料】

- ・ **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	100	100		100
施策なしケース	▲14	▲14		▲34
施策による効果等	+14.5	+13.6		+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月までの輸送トン卸/能力トン卸を合計した積載効率(輸送トン卸/能力トン卸)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(165億トン卸)と内航海運の貨物輸送量(388億トン卸)の合計値(553億トン卸)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 (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

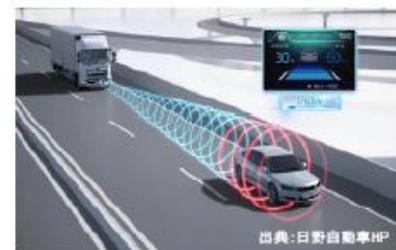


無人搬送機器

【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的措置】

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】



置き記を活用しよう



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

我が国の社会経済全体が直面する現状・課題

- 本格化する人口減少や担い手不足
- 社会全体のデジタル化やイノベーション
- 気候変動問題やカーボンニュートラル
- 国際競争力の低下や不確実性が高まる国際情勢
- 大規模自然災害やインフラの老朽化

物流を取り巻く現状・課題

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」等に基づく官民での取組の成果により、2024年度の約14%の輸送力不足を概ね解消し、2024年度を越えても物流の機能を維持
- 一方で、2030年度までの物流革新の「集中改革期間」において、今後、担い手が深刻化する中で、必要な物流の機能を維持するための施策の具体化・深度化が必要

今後の物流政策の方向性

- 2030年度までの物流革新の「集中改革期間」において、従来にない対策を抜本的かつ計画的に講じることにより、将来にわたって物流の持続可能性を確保していくとともに、我が国の成長エンジンや公共性の高いサービスとしての物流のポテンシャルを最大限に引き出すことが求められる。
- こうした認識の下、次期「物流大綱」が目指すべき今後の物流政策を、下記の5つの観点に分類し、国のみならず、物流事業者、発着荷主、一般消費者をはじめとした物流に携わるすべての関係者が一致団結して、各種の取組を推進。
 - 1 **サービスの供給制約**に対応するための**徹底的な物流効率化**
 - 2 **物流全体の最適化**に向けた**商慣行の見直し**や**荷主・消費者の行動変容**、**産業構造の転換**
 - 3 **持続可能な物流サービスの提供**に向けた**物流人材の地位・能力の向上**と**労働環境の改善**
 - 4 **物流に携わる多様な関係者の連携・協力**による**物流標準化**と**物流DX・GX**の推進
 - 5 **厳しさを増す国際情勢や自然災害等**に対応した**サプライチェーンの高度化・強靱化**

「物流効率化法」理解促進ポータルサイト

- 新物効法の施行に向けて、規制措置の対象となる**荷主・物流事業者等**に対して、物流効率化のための取組を講ずる**努力義務**、特定事業者に係る**中長期計画等の義務付け**の内容等を周知するための**ポータルサイトを構築**。

ポータルサイトのコンテンツ

① すべての事業者を対象とするもの

- ・ 積載効率の向上等、荷待ち時間の短縮、荷役等時間の短縮のための取組の例（国が策定した判断基準（省令）やその運用・解釈を示した解説書の内容など）

② 一定規模以上の事業者(特定事業者)を対象とするもの

- ・ 特定事業者の指定基準値やその算定方法
- ・ 中長期計画や定期報告の記載・提出方法
- ・ 物流統括管理者（CLO）の業務内容

③ その他関連事項

- ・ 荷主等の取組状況に関するアンケート調査の結果
- ・ 荷主等の物流改善に向けた評価制度の運用
- ・ 制度周知のための説明会等の開催案内
- ・ よくある質問（FAQ）の掲載・更新
- ・ お問い合わせ先（業界・分野別）



ポータルサイトのトップページ

物流の持続的な成長を図るため 物流効率化法を改正しました

物流は、国民生活・経済活動を支える社会インフラです。何も対策を講じなければ輸送力不足が生じる可能性を踏まえ、物流の持続的な成長を図るため、荷主・物流事業者に対する規制措置が定められました。すべての荷主・物流事業者に、物流効率化のために取り組むべき措置の努力義務が課せられます。また、一定規模以上の特定事業者に対し、中長期計画の策定や定期報告等が義務付けられます。趣旨をご理解いただき、物流効率化の取組を推進してください。

[本プラットフォームについて](#)



荷主や物流事業者等に導入される規制措置

すべての荷主・物流事業者に対する規制措置（努力義務）は2025年度から、一定規模以上の特定事業者に対する措置（義務）は2026年度から実施されます。すべての荷主・物流事業者は、下記の物流効率化に向けた取組を行うことについて努める必要があります。

- 取組1：積載効率の向上等（1回の運送でトラックに積載する貨物量を増加する）
- 取組2：荷待ち時間の短縮（ドライバーが到着した時間から荷役等の開始時間までの待ち時間を短縮する）
- 取組3：荷役等時間の短縮（荷役（荷積み・荷卸し）等の開始から終了までの時間を短縮する）

物流効率化法では、これらの取組により、下記の目標を達成することとしています。

- 目標1：トラックドライバー1人当たり年間125時間の拘束時間の短縮（1運行の荷待ち時間・荷役等時間を2時間以内、1回の受渡しごとの荷待ち時間・荷役等時間を1時間以内にする）
- 目標2：全体の車両で積載効率44%に増加（5割の車両で積載効率50%を実現）

（注）目標については、「[物流効率化の推進に関する基本的な方針](#)（311KB）」において定めています。

ポータルサイトのURL

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/>