

# 農林水産省の支援事業等について

---

東北農政局経営・事業支援部  
食品企業課

# 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	<p>積載効率の向上等</p> <p>&lt;リードタイム延長&gt; 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】</p> <p>&lt;共同配送&gt; 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】</p>	<p>&lt;納品の集約等&gt; 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】</p> <p>&lt;リードタイム延長&gt; 一定の広がりがある。【商慣習】</p> <p>&lt;共同配送&gt; 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】</p>	<p>&lt;納品の集約&gt; 多頻度配送や欠品ペナルティの見直しは課題。【商慣習】</p> <p>&lt;リードタイム延長&gt; ・納品期日延長は課題。【商慣習】</p> <p>・一部小売で取組・改善傾向。</p> <p>&lt;共同配送&gt; 特定の小売間で一定の取組。【デジタル化】</p>	<p>◎ 畜産農家⇔家畜市場</p> <p>◎ 畜産農家→食肉市場等</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>
	<p>荷待ち時間の短縮</p> <p>&lt;到着時刻の分散・調整&gt; ・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】</p> <p>・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】</p>	<p>&lt;到着時刻の分散・調整&gt; ・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】</p> <p>・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】</p>	<p>&lt;到着時刻の分散・調整&gt; ・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】</p> <p>・納品時間が厳格なため遅刻対策で荷待ちが発生。【商慣習】</p>	<p>◎ 資材製造 (飼料、肥料等) → 生産者</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>
	<p>荷役等時間の短縮</p> <p>&lt;荷役効率化&gt; パレットの導入・標準化が課題。【パレット標準化】</p> <p>&lt;検品効率化&gt; 伝票電子化、規格見直し等が課題。【デジタル化】【商慣習】</p>	<p>&lt;荷役効率化&gt; 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】</p> <p>&lt;検品効率化&gt; 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】</p>	<p>&lt;荷役効率化&gt; 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】</p> <p>&lt;検品効率化&gt; ・流通BMS、ハンディターミナルの利用が浸透。【デジタル化】</p> <p>・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】</p>	<p>◎ 原料製造 (製粉、製油等) → 製品製造 (加工食品)</p> <p>・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。</p>
農産物の特性	<p>長距離輸送の削減</p> <p>&lt;中継輸送&gt; 【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。</p> <p>&lt;モーダルシフト&gt; 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。</p>	<p>&lt;中継輸送&gt; 各社で対応しており、政策措置の必要性は相対的に低い。</p> <p>&lt;モーダルシフト&gt; 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。</p>	<p>&lt;中継輸送&gt; 各社で対応しており、政策措置の必要性は相対的に低い。</p> <p>&lt;モーダルシフト&gt; 輸送距離が短く政策措置の必要性は相対的に低い。</p>	<p>◎ 原木土場 (集積場所) → 木材市場・木材加工工場</p> <p>・積載率は既に高く、荷待ちもほぼ発生しない。</p> <p>・荷役等は安全対策のため一定の時間がかかる。</p> <p>・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。</p>

# 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

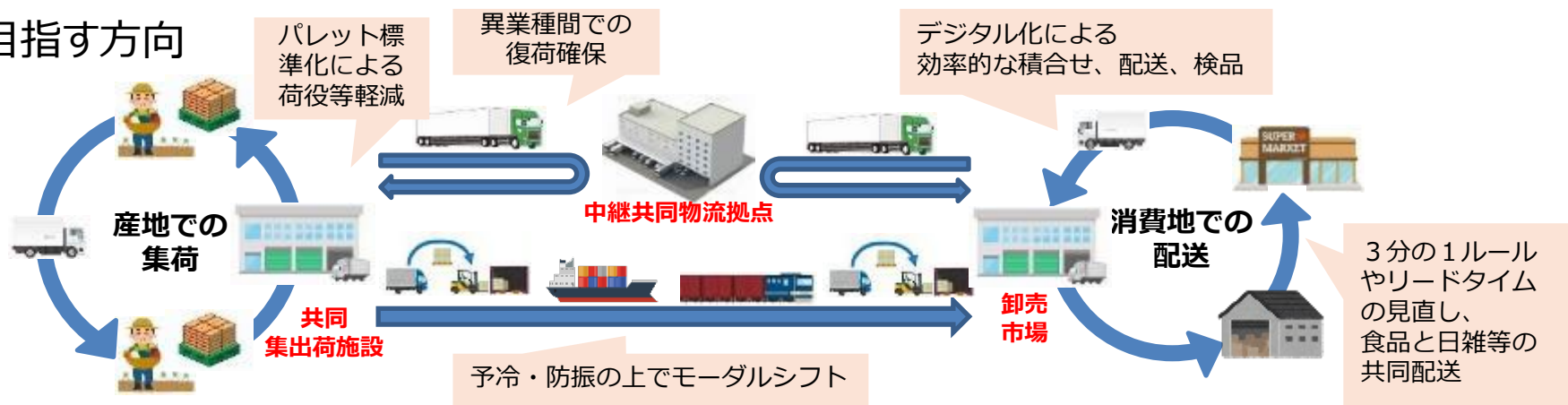
物理的障害要因への対応

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

# 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）

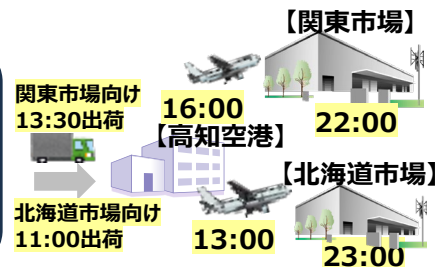
- ・ 鮮度を維持しつつ、トラック輸送への依存度を軽減するため、**関東の市場へ航空輸送**（旅客機の床下スペースの活用）。
- ・ さらに集出荷施設の一部**自動化**により作業時間・経費を30%以上削減。従来より早い便で**北海道へも出荷が可能**。

### 【集出荷場】

集荷 選果 箱詰め 積付け

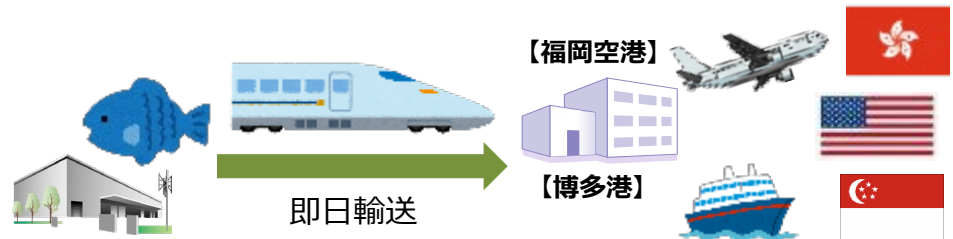


選果機への自動投入 自動段ボール組み立て



## ◎ 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**。



# 商慣習の見直しを推進する制度

- 物流効率化法では、**発荷主にも着荷主にも努力義務**を課しており、①積載効率の向上のための**リードタイムの延長**や**入出荷量の平準化**、②荷待ち時間の短縮のための**受渡し日時の調整**、③荷役等時間の短縮のための**検品効率化**や**輸送用器具の利用**などについて、発着の話し合いの契機となりうる。
- 食品リサイクル法や食料システム法も手掛かりとなるほか、見直しに資する受発注システム整備やA I 需要予測の導入等も支援。

## 物流効率化法：荷主・物流事業者の判断基準

- **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

- ・ 複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰荷の確保等のための実態に即した**リードタイムの確保**や荷主間の連携
- ・ **繁閑差の平準化**や**納品日の集約**等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・ 配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等

### ② 荷待ち時間の短縮

- ・ トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等による貨物の出荷・納品日時の分散 等
- ※ トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う

### ③ 荷役等時間の短縮

- ・ **パレット等の輸送用器具の導入**による 荷役等の効率化
- ・ 商品を識別するタグの導入や**検品・返品水準の合理化**等による検品の効率化
- ・ バース等の荷捌き場の適正な確保による荷役作業のための環境整備
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によるトラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化 等

## 食品リサイクル法： 食品関連事業者の判断基準

（食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律）

- 食品廃棄物等の発生の抑制
- ・ 食品の製造・加工業者：**賞味期限の年月表示や延長** 等
- ・ 食品の販売業者：**納品期限の緩和、発注の早期化** 等

## 食料システム法： 飲食料品等事業者の努力義務

（食品等の持続可能な供給の実現に向けた食品等事業者の事業活動の促進及び食品等の取引の適正化に関する法律）

- ・ 持続的な供給に要する**費用等の考慮を求める事由**を示して取引条件に関する協議の申出がされた場合、**誠実に協議**
- ・ 持続的な供給に資する取組（**商慣習の見直し等**）の**提案**があった場合、**検討・協力**

# 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

## <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の能力の確保のため、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>

- 物流の効率化に取り組む地域を拡大
- 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. 物流生産性向上推進事業

973百万円の内数

流通標準化ガイドライン等に基づき、物流の標準化に取り組む事業者が行う、標準パレットの導入、モーダルシフト等の実装の取組や設備・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. 輸出物流構築事業

973百万円の内数

基幹ルートの機能強化や地方港湾・空港を活用した効率的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。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。

### 3. 中継共同物流拠点施設緊急整備事業

994百万円

中継輸送、共同輸配送、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。

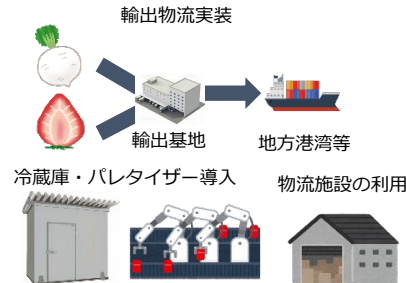
流通関係者による協議会

産地 卸売業者 小売業者 物流事業者 輸出事業者 等

#### 5 <物流生産性向上に係る実装/設備・機器等導入>

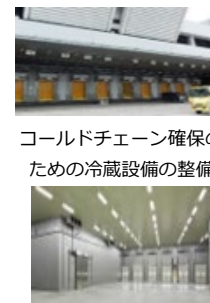


#### <輸出物流の構築/設備・機器導入>



#### <中継共同物流拠点の整備>

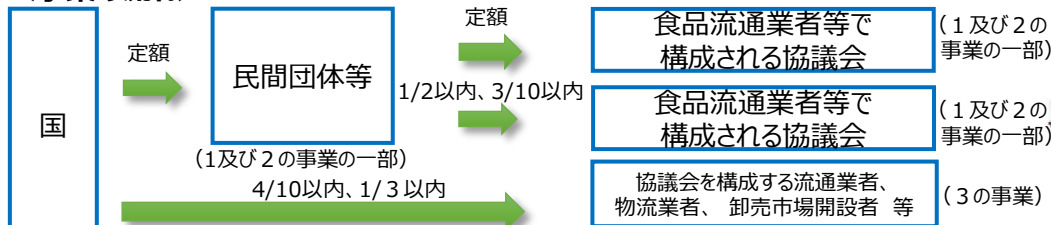
大型車に対応したトラックパースの整備



## 新たな食品流通網の構築



## <事業の流れ>



[お問い合わせ先] (1、2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)  
(3の事業) 食品流通課卸売市場室 (03-6744-2059)

## <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>

### 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。

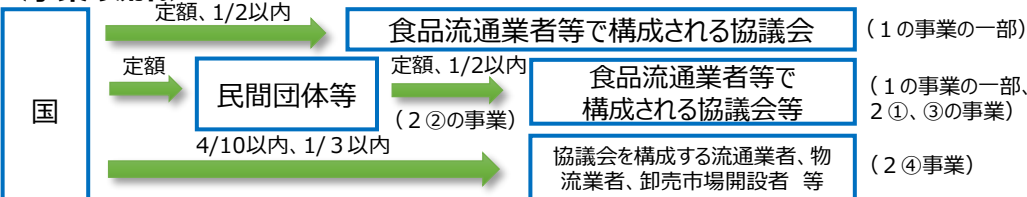
#### ③ 輸出物流構築事業 973百万円の内数

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）

## <事業イメージ>

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

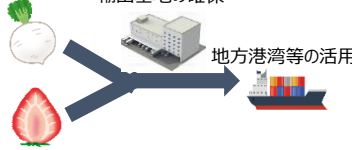


コールドチェーン確保のための冷蔵設備の整備



### <輸出物流の構築>

輸出基地の確保



### <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

