

# 物流に関する政策の動向

---

2026年2月  
農林水産省  
大臣官房新事業・食品産業部  
食品流通課

# I. 物流の現状とこれまでの施策

II. 食品等の物流確保に向けた取組

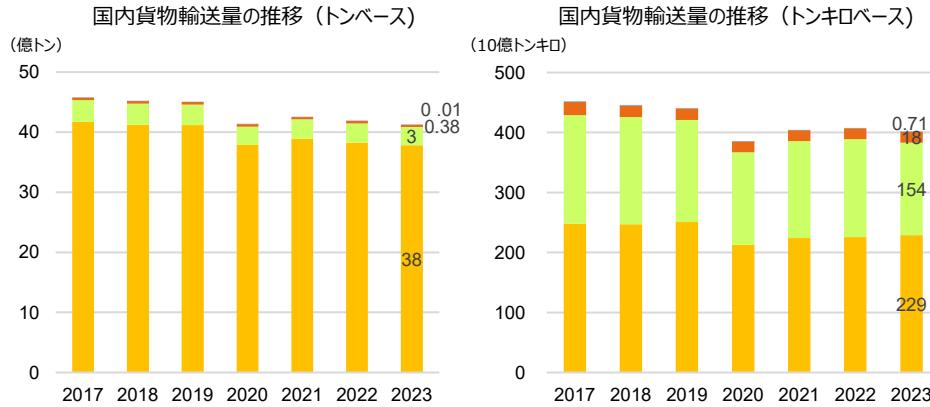
III. 卸売市場の機能強化

IV. 農林水産省の今後の施策

# トラック運送業者を取り巻く状況

## 国内貨物輸送量の推移

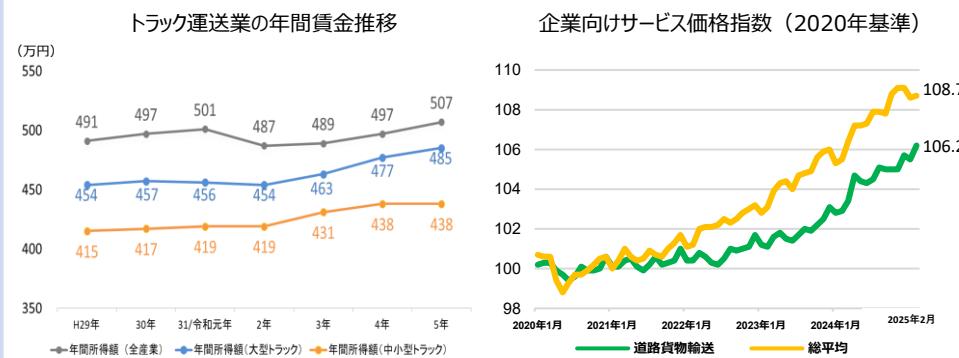
- 国内貨物のモード別輸送量は、トンベースで自動車が9割超、トンキロベースで自動車が約5割、内航海運が約4割、鉄道が5%程度。



出典：国土交通省「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成

## トラック運送事業における運賃収受と賃上げの状況

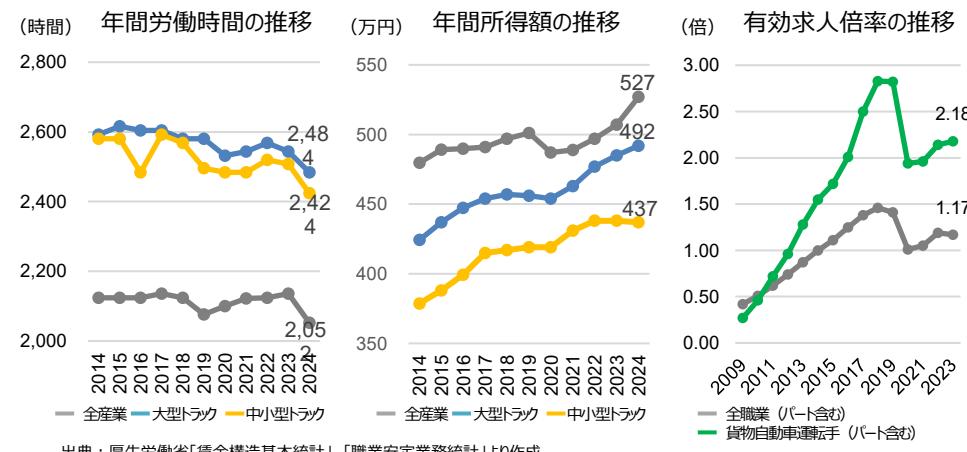
- ドライバー所得額・トラック運賃の伸びは、全産業平均よりも低い。



厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成 日本銀行「企業向けサービス価格指数(2020年基準)」より国土交通省作成

## トラック運送事業の働き方を巡る現状

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



## トラック運送事業における価格交渉・転嫁の状況

- トラック運送業における価格転嫁状況は、他業種に比べて低い。

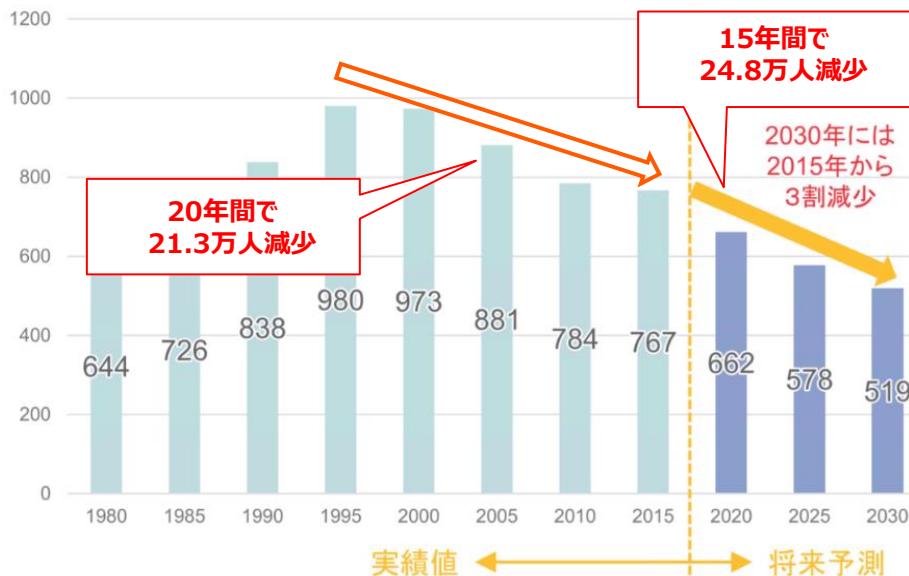
受注者としての価格転嫁状況：29位 (調査対象30業種中)		発注者としての価格転嫁状況：30位 (調査対象30業種中)	
価格転嫁	コスト増に対する転嫁率	価格転嫁	コスト増に対する転嫁率
全体	49.7%	全体	49.7%
1位 卸売	60.3%	1位 化学	61.9%
2位 製薬	58.6%	2位 飲食	59.0%
3位 機械製造	57.3%	3位 造船	57.0%
S	S	S	S
25位 生活関連サービス	38.1%	25位 運輸郵便 (トラック除く)	45.5%
26位 放送コンテンツ	38.0%	26位 農業・林業	41.2%
27位 農業・林業	36.5%	27位 金融・保険	40.9%
28位 通信	34.7%	28位 放送コンテンツ	39.8%
29位 <b>トラック運送</b>	<b>34.4%</b>	29位 広告	31.4%
30位 金融・保険	25.2%	30位 <b>トラック運送</b>	<b>29.5%</b>

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

# トラック輸送の担い手数の推移

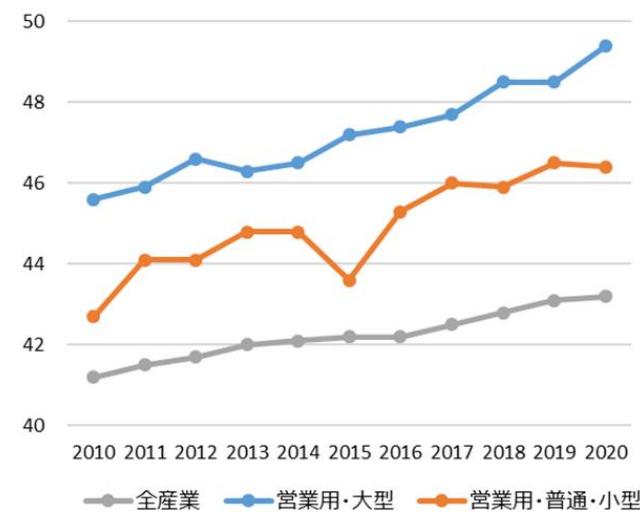
- 我が国の生産年齢人口は中長期的に減少傾向にあり、65歳以上の人口が増加していく。
- トラックドライバーについては、労働環境（労働時間、業務負荷等）から人材確保が容易ではなく、全産業に比して、平均年齢が3~6歳程度高い。
- また、道路貨物運送業は65歳以上の就業者の割合も少ない業種となっており、対策を講じなければ、担い手の減少が急速に進んでいくおそれがある。

道路貨物運送業の運転従事者数の推移



(出典) 日本ロジスティクスシステム協会 (JILS) 「ロジスティクスコンセプト2030」 2020年2月

トラックドライバーの平均年齢の推移



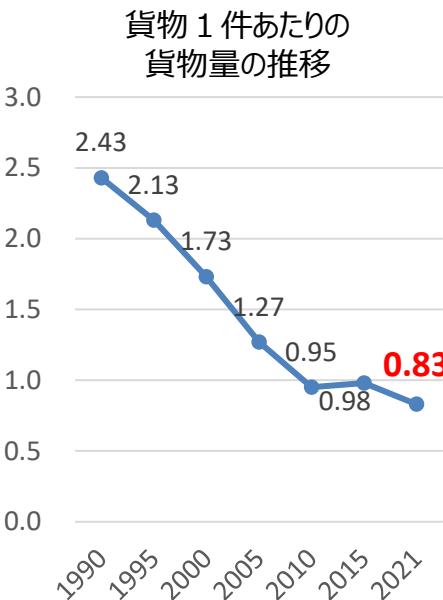
「賃金構造基本統計調査」より経済産業省作成  
令和2年に調査項目及び調査方法の見直しが行われたため、令和元年以前については、「令和2年調査と同じ推計方法を用いた過去分の集計」を用いた。

## 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。
- 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きたが、近年は上昇傾向。

小口多頻度化の動き

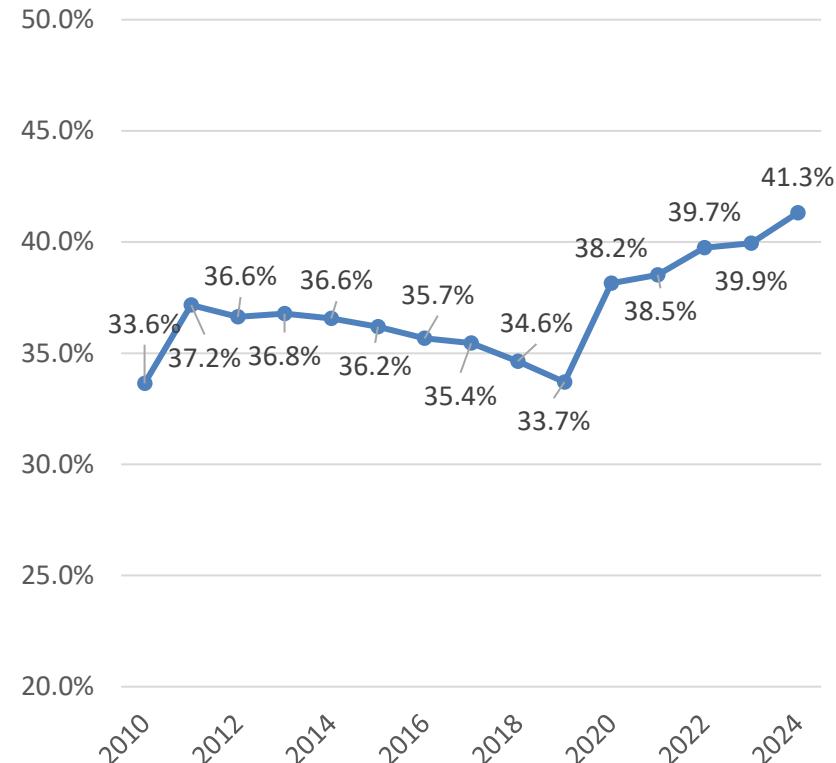
	平成2年度	平成27年度	令和3年度
貨物1件あたりの貨物量	2.43トン/件	0.98トン/件	0.83トン/件
物流件数の推移 (3日間調査)	13,656件	22,608件	25,080件



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



貨物自動車の積載効率の推移



1 出典:自動車輸送統計年報（国土交通省総合政策局情報政策本部）

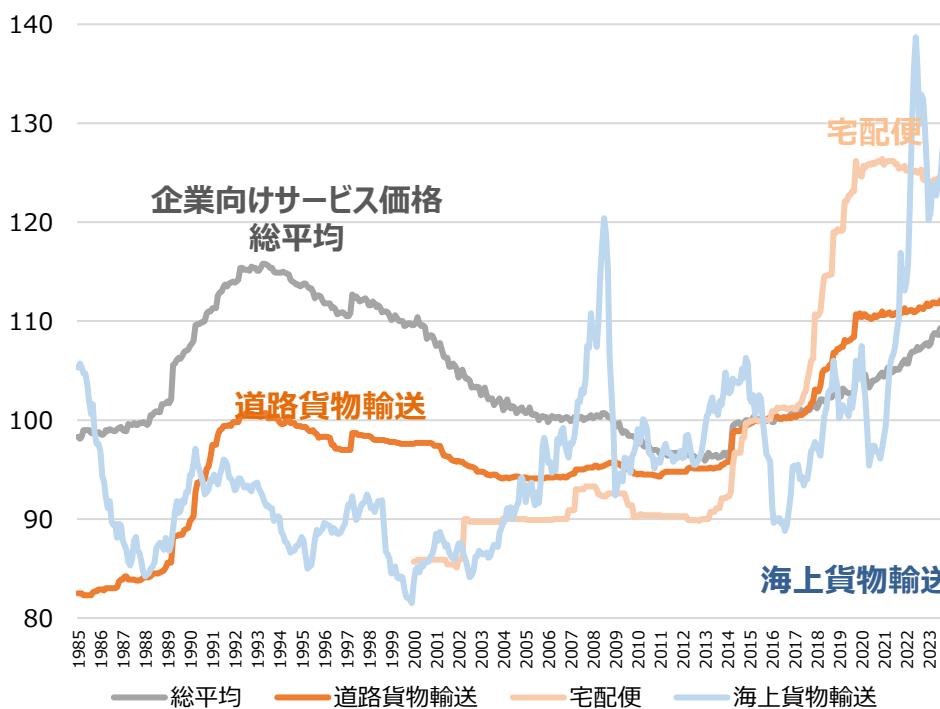
2 積載効率 = 輸送トンキロ / 能力トンキロ

3 2020年度より、トンキロの調査方法及び集計方法が変更されたことから、「輸送トンキロ」及び「能力トンキロ」について、令和元年度以前の数値との連続性を保つため、接続係数により遡及改定を行っている。

## 物流コストの動向

- 道路貨物輸送のサービス価格は、2010年代後半にバブル期の水準を超え、過去最高（物流コストインフレ）。特に、宅配便の価格の急騰が顕著。上下の振れ幅の大きな海上貨物輸送（外航海運の影響が大きい）に比して、短期的な価格変化のうち、固定化していく傾向。
- 荷主企業から見た売上高物流コスト比率は上昇傾向**にあり、JILSの物流コスト調査では、2021年度は5.7%と過去20年の同調査で最大となった。

道路貨物輸送・海上貨物輸送の  
サービス価格指数の推移

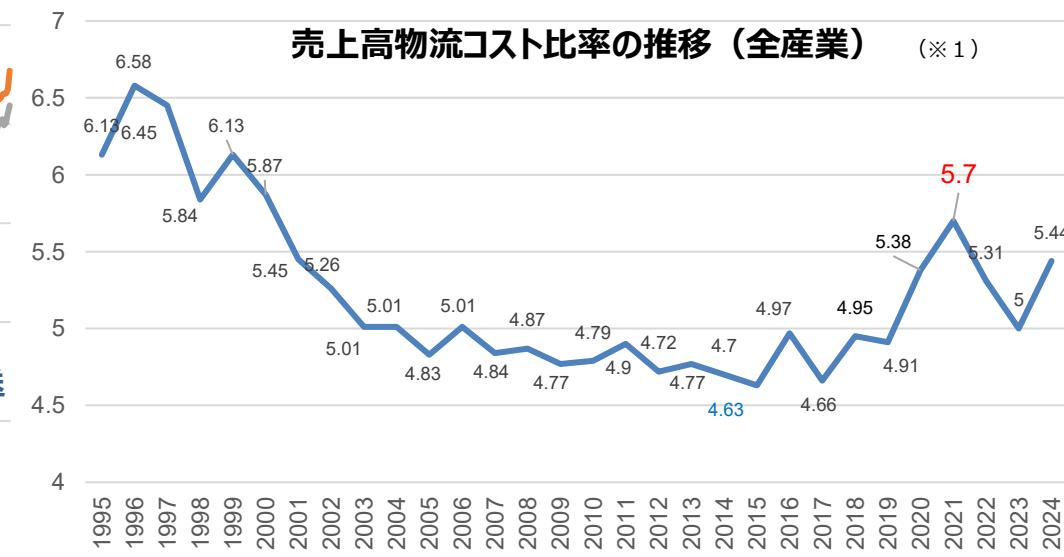


（出典）日本銀行「企業向けサービス価格指数（2015年基準）」

売上高物流コスト比率の動き

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

売上高物流コスト比率の推移（全産業） (※1)



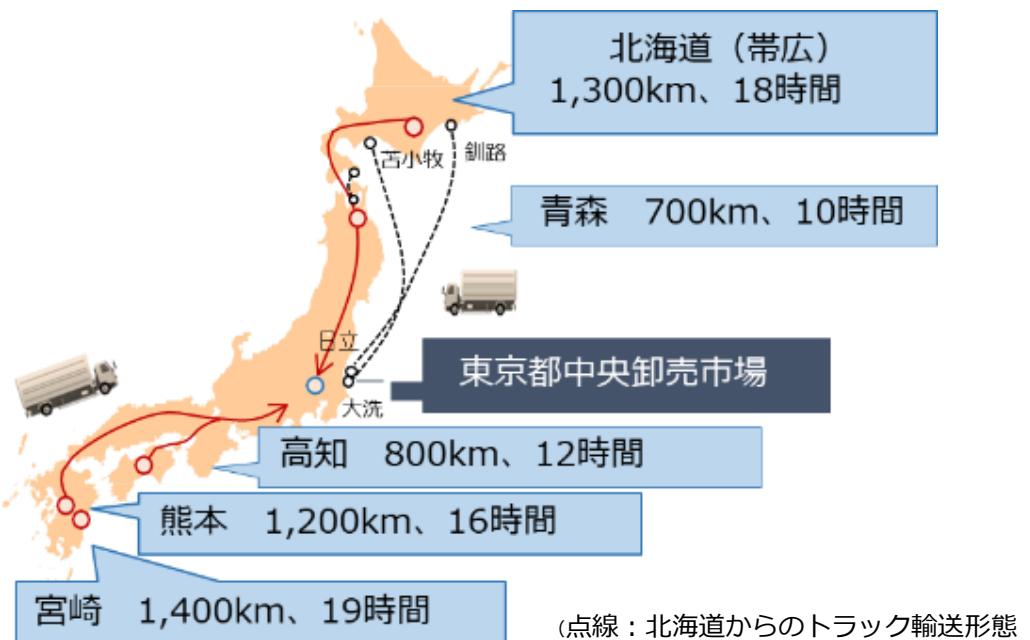
※1 (出典)JILS「物流コスト調査報告書」

※2 (出典)内閣府「国民経済計算(GDP統計)」

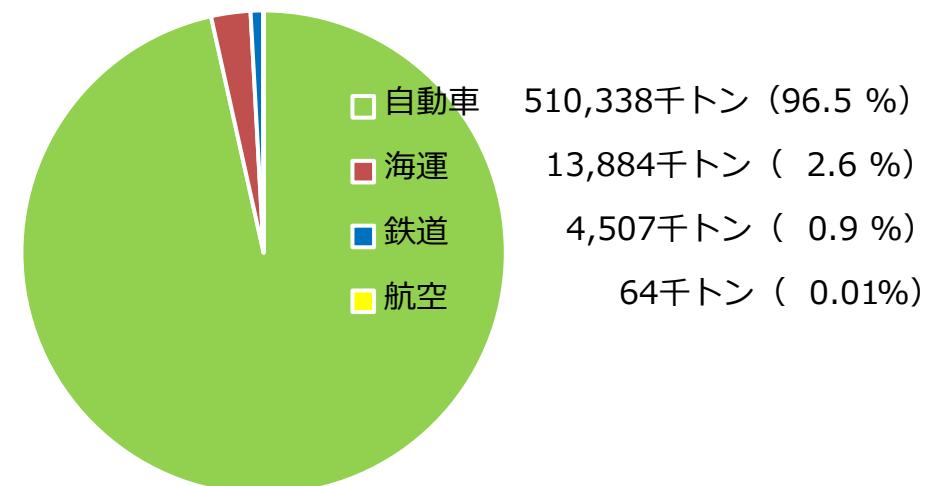
## 農水産物・食品の物流の特徴

- 農水産物・食品は、**トラックによる輸送が96.5%**。以下のような特徴があり、物流事業者の負担が多い品目。
  - ・ 産地が消費地から遠く、**長距離輸送が多い**
  - ・ 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**
  - ・ 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**
  - ・ 手積み、手降ろし等の**手荷役作業が多い**

### ○ 各地から東京までの距離とトラック輸送時間



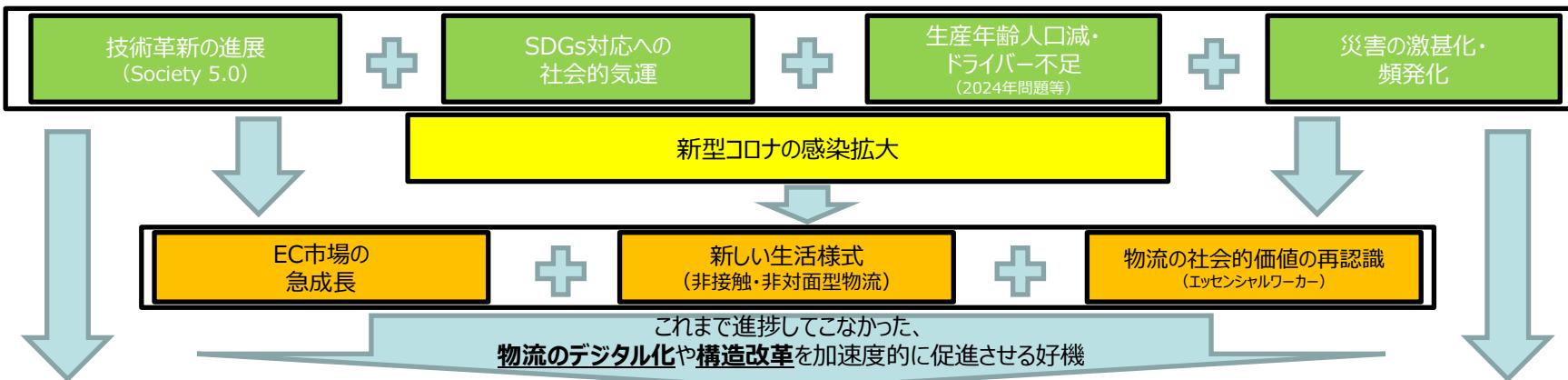
### ○ 食品流通のモード別輸送形態



出典：国土交通省「貨物地域流動調査・旅客地域流動調査（2023年度）」  
 「航空貨物動態調査（2022年度）」  
 「航空輸送統計調査（2023年度）」  
 JR貨物「2023年度 輸送実績（速報）」  
 ※各種統計における農水産品及び食料工業品の合値を基に農林水産省にて推計したものであり、実数とは異なる場合がある。

# 総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）の概要

出典；「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）概要」



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

①物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化  
(簡素で滑らかな物流)

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

③強靭で持続可能な物流ネットワークの構築  
(強くてしなやかな物流)

②労働力不足対策と物流構造改革の推進  
(担い手にやさしい物流)

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

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

# 物流の標準化

## 施策の背景・経緯

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

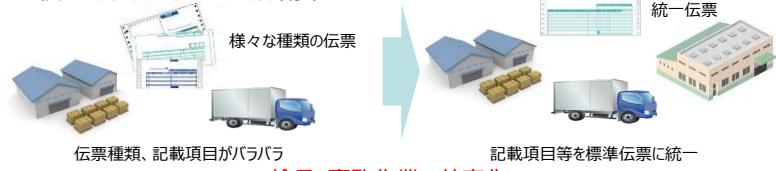
## 今後の予定

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

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

### 伝票の標準化

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



### 外装の標準化

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



### 受け渡しデータの標準化

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



### パレットの標準化

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



# 官民物流標準化懇談会

## 概要

令和3年6月15日に閣議決定された新しい総合物流施策大綱では、取り組むべき大きな柱のひとつとして「物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（簡素で滑らかな物流の実現）」を提言。

物流DXの推進のためには、その大前提として、物流を構成するソフト・ハードの各種要素の標準化が必要不可欠。長年の課題であった物流標準化を実現するため、長期的視点でその課題や推進方策を議論・検討するため「官民物流標準化懇談会」を設置・開催。

### ●第1回 官民物流標準化懇談会（令和3年6月17日）

- ・物流標準化の重要性や意義、検討すべき課題や、議論にあたって留意すべき観点等について確認。
- ・懇談会の下に個別の標準化テーマごとの分科会を設け、専門家の意見等も聞きながら標準化の方策について検討を進めていくことを決定。
- ・具体的には、まずは先行的に物流機器（パレット等）の標準化について検討する分科会の設置・開催を決定。

### ●第2回 官民物流標準化懇談会（令和4年7月28日）

- ・物流をとりまく全ての関係者に向けて、物流標準化の必要性と取組を呼び掛け。
- ・「パレット標準化推進分科会」中間とりまとめを受けた今後の対応や、その他の物流標準化の取組について議論・検討・発信。

### ●第3回 官民物流標準化懇談会（令和5年9月6日）

- ・フィジカルインターネットの実現に向けた取組、物流情報標準ガイドラインについて発信・議論。
- ・「パレット標準化推進分科会」・「モーダルシフト推進・標準化分科会」の取組について発信。

### ●第4回 官民物流標準化懇談会（令和6年11月5日）

- ・改正物流効率化法を踏まえた取組状況や各分野での標準化の取組状況について発信・議論。
- ・「パレット標準化推進分科会」最終とりまとめやコールドチェーン物流サービスの国際標準規格発行について発信。

#### ●パレット標準化推進分科会

※第1回懇談会での議論を受けて、懇談会の下に設置・開催

- |                     |                     |
|---------------------|---------------------|
| 第1回：令和3年9月7日        | 第7回：令和5年3月1日        |
| 第2回：令和4年1月18日       | 第8回：令和5年5月24日       |
| 第3回：令和4年3月1日        | 第9回：令和5年7月20日       |
| 第4回：令和4年5月12日       | 第10回：令和5年11月28日     |
| 中間とりまとめ公表：令和4年6月27日 | 第11回：令和6年2月6日       |
| 第5回：令和4年10月28日      | 第12回：令和6年3月13日      |
| 第6回：令和5年1月19日       | 最終とりまとめ公表：令和6年6月28日 |

#### 「官民物流標準化懇談会」構成員（五十音順、敬称略）※令和6年11月5日時点

荒木 輝	日本商工会議所 国土・社会基盤整備専門委員会 委員長
岩村 有広	一般社団法人日本経済団体連合会 常務理事
神林 幸宏	全国農業協同組合連合会 常務理事
栗島 聰	公益社団法人経済同友会 幹事
真貝 康一	一般社団法人日本物流団体連合会 会長
神宮司 孝	ロジスティード株式会社 執行役員 東日本統括本部長 兼 ロジスティード東日本株式会社 代表取締役社長
高岡 美佳	立教大学経営学部 教授
竹添 進二郎	日本通運株式会社 代表取締役社長 社長執行役員
寺田 大泉	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 専務理事
長尾 裕	ヤマトホールディングス株式会社 代表取締役社長 社長執行役員
根本 敏則	敬愛大学経済学部 特任教授
野田 耕一	一般財団法人日本規格協会 理事・規格開発本部長
二村 真理子	東京女子大学現代教養学部 教授
松本 秀一	S Gホールディングス株式会社 代表取締役社長
馬渡 雅敏	公益社団法人全日本トラック協会 副会長
味水 佑毅	流通経済大学流通情報学部 教授
米田 浩	一般社団法人日本倉庫協会 理事長

#### <行政>

農林水産省	大臣官房総括審議官（新事業・食品産業）
経済産業省	大臣官房総括審議官
国土交通省	自動車局長

#### ●モーダルシフト推進・標準化分科会

※懇談会の下に設置・開催

- |                    |                |
|--------------------|----------------|
| 第1回：令和5年7月26日      | 第4回：令和6年7月31日  |
| 第2回：令和5年8月16日      | 第5回：令和6年9月26日  |
| 第3回：令和5年9月13日      | 第6回：令和6年10月31日 |
| とりまとめ公表：令和5年11月29日 |                |

# 物流情報標準ガイドラインの全体像



- 2021年、業界関係者との意見交換やパブリックコメントを経て「物流標準ガイドライン Ver1.00」を公表。それに対する反響を踏まえ、より現場に即したガイドラインとして今年「物流情報標準ガイドライン Ver2.00」に更改。（本ガイドラインの対象が業務プロセスやメッセージレイアウト、データ項目等であることをより正確に表現するため、本改訂にて「物流情報標準ガイドライン」と名称変更）
- 「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」（2021年6月閣議決定）では、物流・商流データ基盤の構築をはじめとした物流標準化の推進の重要性が指摘されている。物流・商流データ基盤内外で本ガイドラインが広く活用されることで、より幅広い関係者間でのデータ連携の実現を目指している。

## ■ 標準化の背景と目的

### 背景

ソフト面において伝票や電子データ形式等が事業者毎によって異なる等の原因で、相互に円滑な情報の受け渡しがしつこく、サプライチェーン全体としての効率性が損なわれている。

### 目的

サプライチェーンを構成する関係者の連携・連携により物流の効率性を高め、生産性の向上に向けた環境整備の一環として個別業界ごと又は業界横断的に物流システムの標準化を実現する。

## ■ 標準化の検討対象

### 物流業務プロセス標準 (物流業務プロセスの標準化)

共同運送、共同保管、検品レス、バース予約を対象として、運送計画や集荷、入出庫、配達といった物流プロセスの流れやルールを定義。

### 物流メッセージ標準 (物流情報標準メッセージレイアウト)

上記4プロセスが実現するよう、運送計画情報や出荷情報、運送依頼情報といったメッセージを定義。

### 物流共有マスタ標準 (物流情報標準共有マスタ)

車両や事業所、商品、輸送容器といったマスタを定義。

- コード標準化に対する方針：メッセージおよびマスタで使用する日付表現や場所コード、企業コード、商品コード、出荷梱包コード等の標準化の方針であり、必須コードと推奨コードを規定。

## 官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ（概要）

令和3年9月から官民の協議会（パレット標準化推進分科会）において、パレット標準化に向けた検討を開始。  
令和6年6月に「最終取りまとめ」にて標準的な規格と運用を整理し、効率的な一貫パレチゼーションを目指す。

## I. パレット標準化を巡る現状と課題

パレット化可能であるにもかかわらずバラ積み・バラ卸しが行われている  
※輸送の際のパレット化率は約8割（パレット化可能な荷物のうち）

パレットの規格や運用が統一されておらず、物流拠点にて積み替えが発生  
※例えば、貨物の出荷時では約5割の積み替えが発生

荷主所有のパレットの回収は、一般的に少量多頻度であり負担が大きい  
※レンタルパレット利用率は約3割

現状Ⅰ パレットを利用していない



バラ積み・バラ卸し

現状Ⅱ パレットを利用しているが、規格や運用が標準化されていない



パレットからパレットへの積み替え



## II. 標準的な規格と運用（標準仕様パレット）

## ○主な規格

平面サイズ	1,100mm×1,100mm
高さ	144～150mm
最大積載質量	1t
タグ・バーコード (貨物/パレット追跡用)	タグ・バーコードの装着が可能な設計 (将来的にはタグ・バーコードの装着を目指す)
その他	二方差しまたは四方差し

## ○主な運用

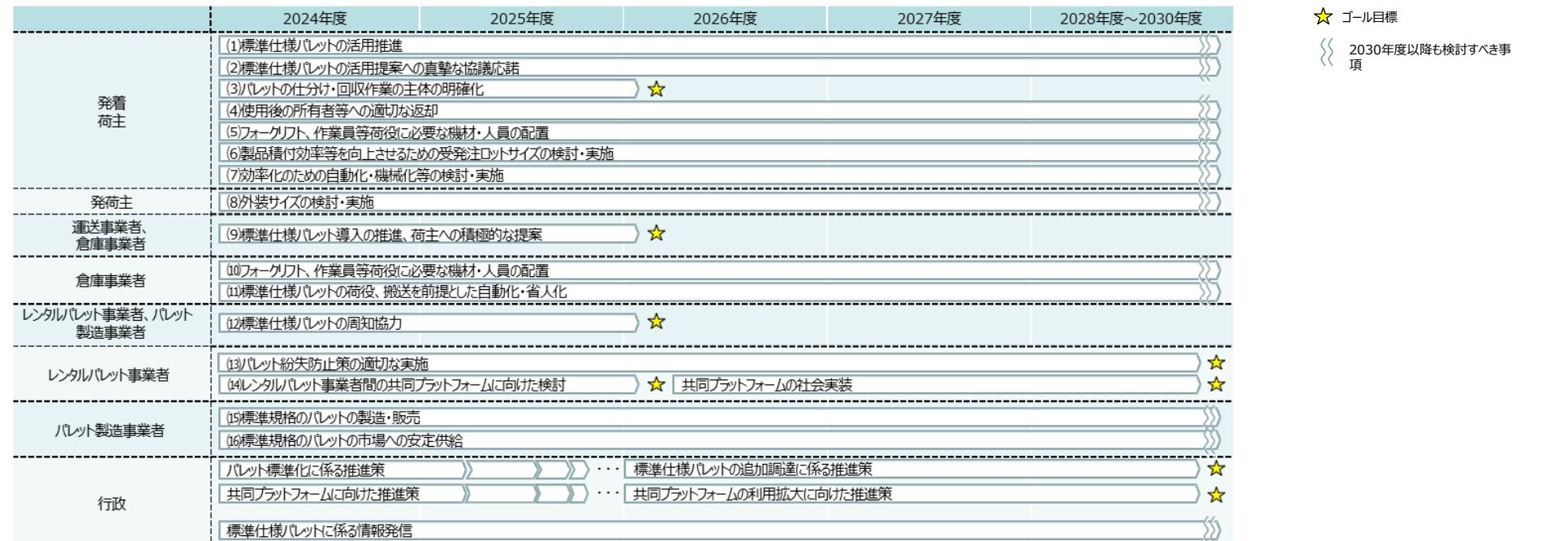
調達形態、管理	効率的な一貫パレチゼーションを目指す観点から、レンタル方式を推進。 ※将来的には、複数のレンタルパレット事業者の連携（「共同プラットフォーム」）によるパレットの共同配送・管理システム運営等を目指す。
パレットの仕分け・回収・費用分担	売主と買主間の売買契約や、レンタルパレット事業者とのレンタル契約においてパレットの仕分け・回収作業の主体や費用負担を明記する。 ※将来的には、適切に価格転嫁される環境を構築し、賃借期間に応じて負担する方式を目指す。

※製品の特性上標準仕様パレットを活用できない場合や、既に業種分野内で複数企業が参画し相当数の物量で一貫パレチゼーションが実現できている場合等、標準仕様パレットの採用が当分の間困難な場合においては、設備改修等のタイミングも勘案しつつ、将来的な標準仕様パレットの採用を期待する。

## 官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ（概要）

## III. パレット標準化実現に向けたロードマップ

- ・パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化（2025年度）
- ・レンタルパレット事業者間の「共同プラットフォーム」の社会実装（2030年度） 等



## IV. パレット標準化の実現に向けたKPI（2030年度）

KPI	現状	2030年度
パレット生産数量に占める11型パレットの割合	26% 倍増	50%以上
レンタルパレット保有数量に占める11型パレットの割合	76% 9pt増	85%以上
レンタルパレット保有数量	2,650万枚 倍増	5,000万枚以上
レンタル事業者間で共同回収を行う拠点数	42箇所 約10倍増	400箇所以上
荷役作業に係る時間	一人当たり年間375時間 16%減	一人当たり年間315時間以下

# 物流革新に向けた政策パッケージの概要

令和5年6月2日

第2回我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 政府一体となって総合的な検討を行うため、令和5年3月31日に「**我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議**」を設置。  
(議長：内閣官房長官、副議長：農林水産大臣・経済産業大臣・国土交通大臣)
  - 同年6月2日に、荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、抜本的・総合的な対策をまとめた「**物流革新に向けた政策パッケージ**」を策定。
- ➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、法制化も含め確実に整備。

## （1）商慣行の見直し

- 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入
- 物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制的措置等の導入
- トラックGメンによる荷主等の是正指導、トラックの「標準的運賃」の拡充・徹底、業界ごとの**自主行動計画**の作成・実施 等

## （2）物流の効率化

- 即効性のある**設備投資**の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- 軽トラック事業の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化 等
- 女性や若者等の**多様な人材**の活躍・育成

## （3）荷主・消費者の行動変容

- 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入
- 再配達削減に向けた取組み（再配達率「半減」に向けた対策含む）
- 物流に係る**広報**の推進 等

# 標準的な運賃等の見直し

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

## 1. 荷主等への適正な転嫁

### <運賃水準の引上げ幅を提示>

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

### <荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

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

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

※金額はいずれも中型車（4tクラス）の場合の30分あたり単価
- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離し、荷主から対価を收受する旨を明記**【約款】
- 「有料道路利用料」を個別に明記**するとともに、「運送申込書／引受書」の雛形にも明記【運賃】【約款】

## 2. 多重下請構造の是正等

### <「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等>

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

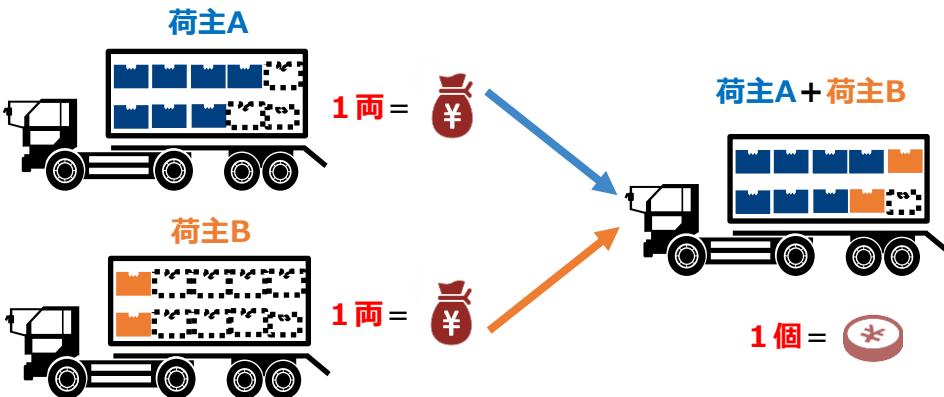
### <契約条件の明確化>

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

## 3. 多様な運賃・料金設定等

### <「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】



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

### <その他>

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

# 「トラック・物流Gメン」への改組と体制の拡充（令和6年11月）

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

## 概要

### <トラックGメンの改組>

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

### <体制の拡充> **現行162名**に、

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

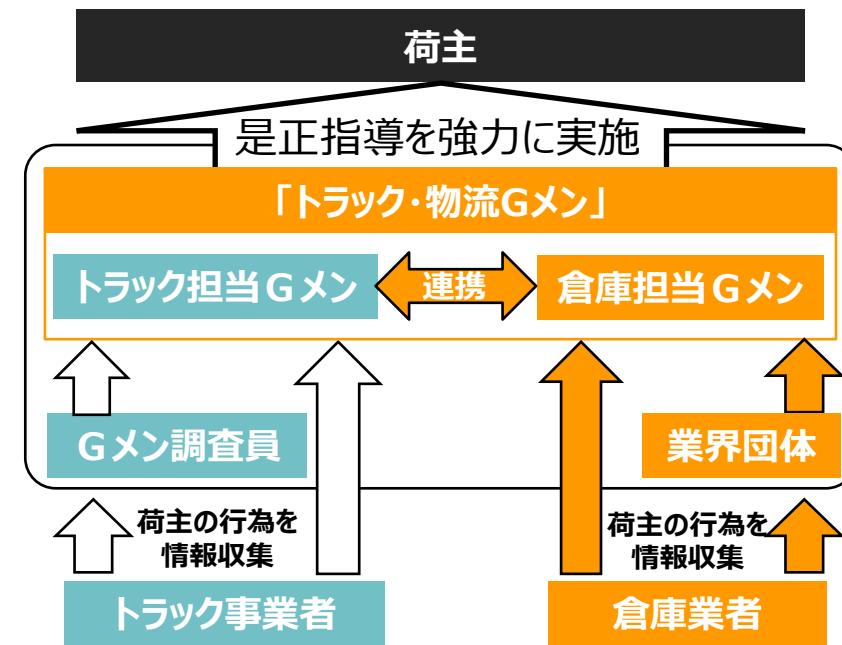
を追加し、**総勢360名規模**で対応

## スケジュール

**11月1日 新体制始動**

11月～12月 集中監視月間

## 業務フローのイメージ



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

# 農林水産品・食品の物流に関する相談・協力体制

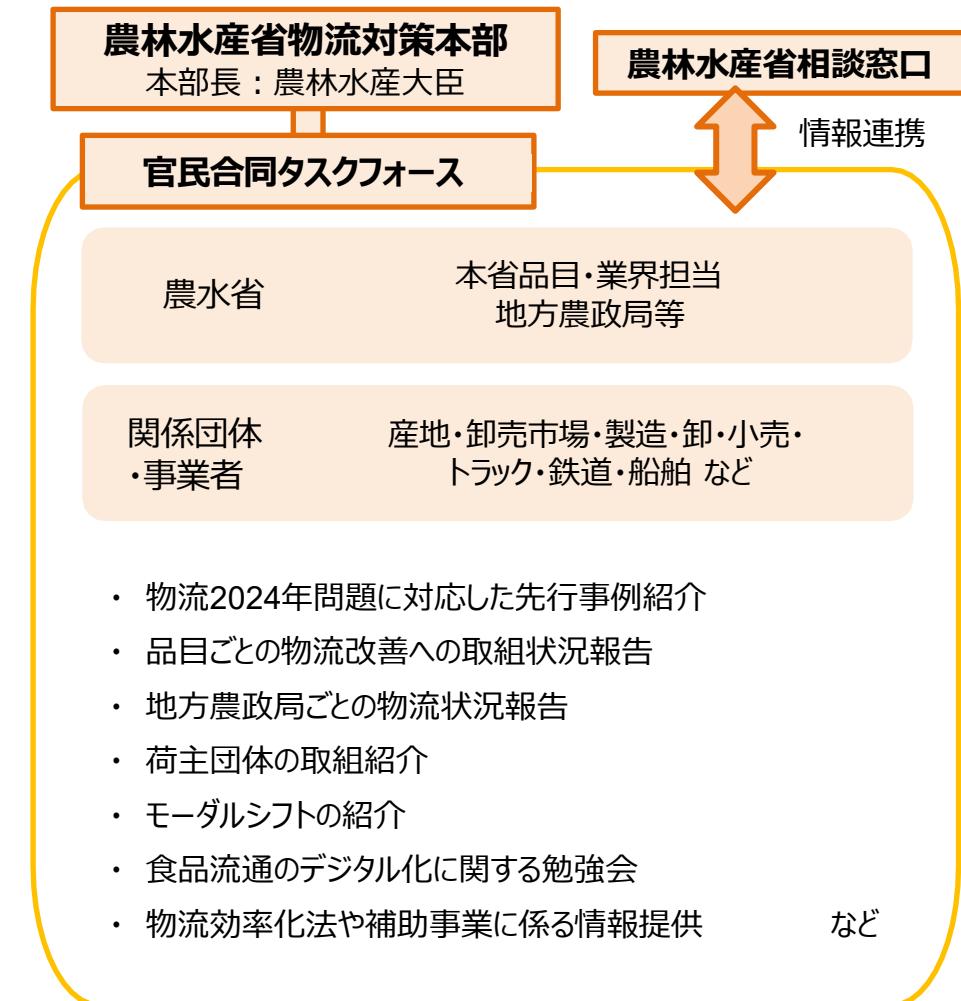
- 官民合同タスクフォース等を通じて、物流効率化の取組を促進。また、改正物流法について、荷主団体との意見交換・説明会等を通じて周知、努力義務の取組を確保。

## 【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。
- 全ての中央卸売市場（食肉市場を除く）、主な地方卸売市場と物流改善に向けた意見交換を実施。

## 【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。



# 農林水産品・食品分野における「自主行動計画」の策定状況

- 農林水産品・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7月時点）。（その他分野では約70の荷主団体・事業者、17の物流団体・事業者が策定）

業種・分野	自主行動計画の作成団体
農業等 (17)	全国農業協同組合連合会、ホクレン農業協同組合連合会、協同組合日本飼料工業会、菊池地域農業協同組合、あしきた農業協同組合、熊本果実農業協同組合連合会、（一社）中央酪農会議、帯北町農業協同組合、玉名農業協同組合、全国複合肥料工業会・日本肥料アンモニア協会、熊本県経済農業協同組合連合会、八代地域農業協同組合、鹿本農業協同組合、鹿児島県経済農業協同組合連合会、松山中央市場、球磨地域農業協同組合、（一社）日本花き生産協会、本渡五和農業協同組合
食品製造業 (46)	（一社）日本即席食品工業協会、（一社）日本パン工業会、日本ハム・ソーセージ工業協同組合、（一社）全国包装米飯協会、食品物流未来推進会議（SBM）（味の素（株）、カゴメ（株）、キッコーマン食品（株）、キユーピー（株）、日清オイリオグループ（株）、（株）日清製粉ウェルナ、ハウス食品（株）、（株）Mizkan）、日本ビート糖業協会、日本スター・糖化工業会、（一社）日本冷凍食品協会、三和酒類（株）、宝酒造（株）、霧島酒造（株）、全日本菓子協会、全日本糖化工業会、精糖工業会、（株）ロッテ、（一社）日本乳業協会、ヤマサ醤油（株）、亀田製菓（株）、（一社）日本植物油協会、日清オイリオグループ（株）、（株）J-オイルミルズ、（株）ブルボン、アサヒ飲料（株）、キリンビバレッジ（株）、サントリーホールディングス（株）、サントリー（株）、サントリー食品インターナショナル（株）、（株）伊藤園、（一社）全国清涼飲料連合会、（一社）日本冷凍めん協会、ビール酒造組合、アサヒビール（株）、オリオンビール（株）、キリンビール（株）、サッポロビール（株）、森永製菓（株）、丸大食品（株）、ポッカサッポロフード&ビバレッジ（株）、不二製油（株）、ダイドードリンコ（株）、カルビー（株）、（株）ニッスイ、メルシャン（株）、（株）不二家、昭和産業（株）、日本マーガリン工業会、（株）ニチレイフーズ、江崎グリコ（株）
食品卸売業 (11)	日本花き卸売市場協会、（一社）日本外食品流通協会、（一社）日本加工食品卸協会、全国中央市場青果卸売協会、（株）神明、木徳神糧（株）、（一社）日本給食食品連合会、全国給食事業協同組合連合会、全国青果卸売協同組合連合会、（一社）全国水産卸協会、（公社）日本食肉市場卸売協会
食品小売業 (3)	オール日本スーパーマーケット協会、（一社）全国スーパーマーケット協会、（一社）日本スーパーマーケット協会、日本チェーンストア協会、日本生活協同組合連合会

## 自主行動計画の記載例

- ① **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)
- ② **納品リードタイムを延長することで効率的な配達計画を実現。加工食品の小売店舗への納品限度について、原則1/2ルール。**  
(日本ハム・ソーセージ工業協同組合、日本加工食品卸協会など)
- ③ **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)
- ④ **「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)

# 2024年度は、積載効率の向上が進む一方、荷待ち・荷役時間は横ばい

【第1回 総合物流施策大綱検討会（令和7年5月8日）資料より】

- 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年度に入ってからも物流の機能を維持できている。

	2024年度			2030年度
	試算※	実績	施策による効果等の考え方	試算
<b>必要輸送力</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		<b>100</b>
<b>施策なしケース</b>	<b>▲14</b>	<b>▲14</b>		<b>▲34</b>
<b>施策による効果等</b>	<b>+14.5</b>	<b>+13.6</b>		<b>+34.6</b>
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月までの輸送トン数／能力トン数を合計した積載効率（輸送トン数／能力トン数）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）と内航海運の貨物輸送量（388億トン）の合計値（553億トン）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。	

# 次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた有識者検討会の開催

- 2025年3月の関係閣僚会議における総理指示を踏まえ、次期「総合物流施策大綱」の策定のため、国土交通省・経済産業省・農林水産省の3省合同の有識者検討会をこれまでに7回開催。

## ■検討に当たって考えられる主な視点

### 【2030年度に想定される輸送力不足への対応】

- ・現行の政府計画の達成状況、施策効果等を踏まえた  
物流革新の新機軸の検討
- ・足元の経済動向や物流需要の変化等を反映した  
輸送力見通しの再検証

### 【国際競争力の強化】

- ・アジア諸国等の成長市場の物流需要を取り込むための  
サプライチェーンの基盤強化

### 【災害等の有事への備え】

- ・緊急時の物資輸送ニーズに即応するための強靭な物流  
の構築・確保

## ■検討スケジュール

- ・令和7年度中を目途に有識者検討会の提言を取りまとめた上で、政府として、次期「総合物流施策大綱」を閣議決定予定

### 【開催状況】

令和7年5月8日	第1回目	令和7年8月21日	第5回目
6月13日	第2回目	9月19日	第6回目
7月10日	第3回目	11月21日	第7回目
7月28日	第4回目		

## ■有識者検討会の構成員 (○ : 座長、○ : 座長代理)

大串 葉子	同志社大学大学院 教授
奥田 敏晴	城陽市長
奥山 理志	いすゞ自動車株式会社 経営業務部門SVP (Senior Vice-President) SVP 涉外担当役員
小野塚 征志	株式会社 ローランド・ベルガー パートナー
河田 守弘	一般社団法人 日本物流団体連合会理事長
神林 幸宏	全国農業協同組合連合会 常務理事
木藤 祐一郎	日本航空株式会社 執行役員貨物郵便本部長
栗林 宏吉	栗林商船株式会社 代表取締役社長
慶島 謙治	全日本交通運輸産業労働組合協議会 事務局長
河野 康子	一般社団法人 日本消費者協会 理事
小菅 泰治	ヤマト運輸株式会社 取締役会長
澤江 潔	一般社団法人 経済団体連合会 ロジスティクス委員会企画部会長
首藤 若菜	立教大学経済学部 教授
白石 豊	三菱食品株式会社 執行役員ロジスティクス本部長
杉山 千尋	日本通運株式会社 代表取締役副社長
鈴木 又右衛門	太成倉庫株式会社 代表取締役社長
高岡 美佳	立教大学経営学部 教授
月野 美帆子	読売新聞東京本社編集局 デザイン部長
西成 活裕	東京大学大学院工学系研究科 教授
○根本 敏則	敬愛大学 特任教授
服部 充宏	アスクル株式会社 取締役兼ロジスティクス本部配達ネットワーク統括部長
二村 真理子	東京女子大学現代教養学部 教授
○兵藤 哲朗	東京海洋大学流通情報工学科 教授
北條 英	公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会 理事・JILS総合研究所 所長
堀 陽介	株式会社 R&Cながの青果 代表取締役社長
馬渡 雅敏	松浦通運株式会社 代表取締役社長
味水 佑毅	流通経済大学流通情報学部 教授
三宅 美樹	有限責任あづさ監査法人 テクニカル・ディレクター
森 信介	花王株式会社 執行役員SCM部門ロジスティクスセンター長
山本 浩喜	イオングローバルSCM株式会社 代表取締役社長
若林 亜理砂	駒澤大学法科大学院 教授

※物流関係の関係省庁・部局もオブザーバーとして参加。

# 次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた有識者提言案

## 2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会 提言(案)概要①



### 我が国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・深化化**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・強靭化**

# 次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた有識者提言案



## 2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会 提言(案)概要②

### 今後取り組むべき施策

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

- ・ **物流ネットワークの自動化・省人化**の推進（自動運転トラック、自動物流道路など）
- ・ 効果的な物流体系の構築に向けた**インフラ整備**や**新モーダルシフト**等の推進
- ・ 地域の**ラストマイル配送等の持続可能な提供**の維持・確保

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

- ・ 改正物流法等を通じた**荷主・物流事業者・消費者等の連携・協力**の強化
- ・ 適正な運賃収受等に向けた**価格転嫁の円滑化**と**取引環境の適正化**の推進
- ・ トラック適正化2法等を通じた**トラック運送業界全体の構造転換**の推進

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

- ・ トラック・倉庫・鉄道・船舶・港湾・航空等の**物流人材の確保・育成**、**労働環境の改善**、**生産性向上**の推進
- ・ **トラックドライバーの休憩環境**の改善
- ・ **輸送の安全確保**に向けた対策

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

- ・ フィジカルインターネットの実現を見据えた**物流標準化・デジタル化**の推進
- ・ カーボンニュートラルの実現に向けた**サプライチェーン全体の脱炭素化**の推進

5



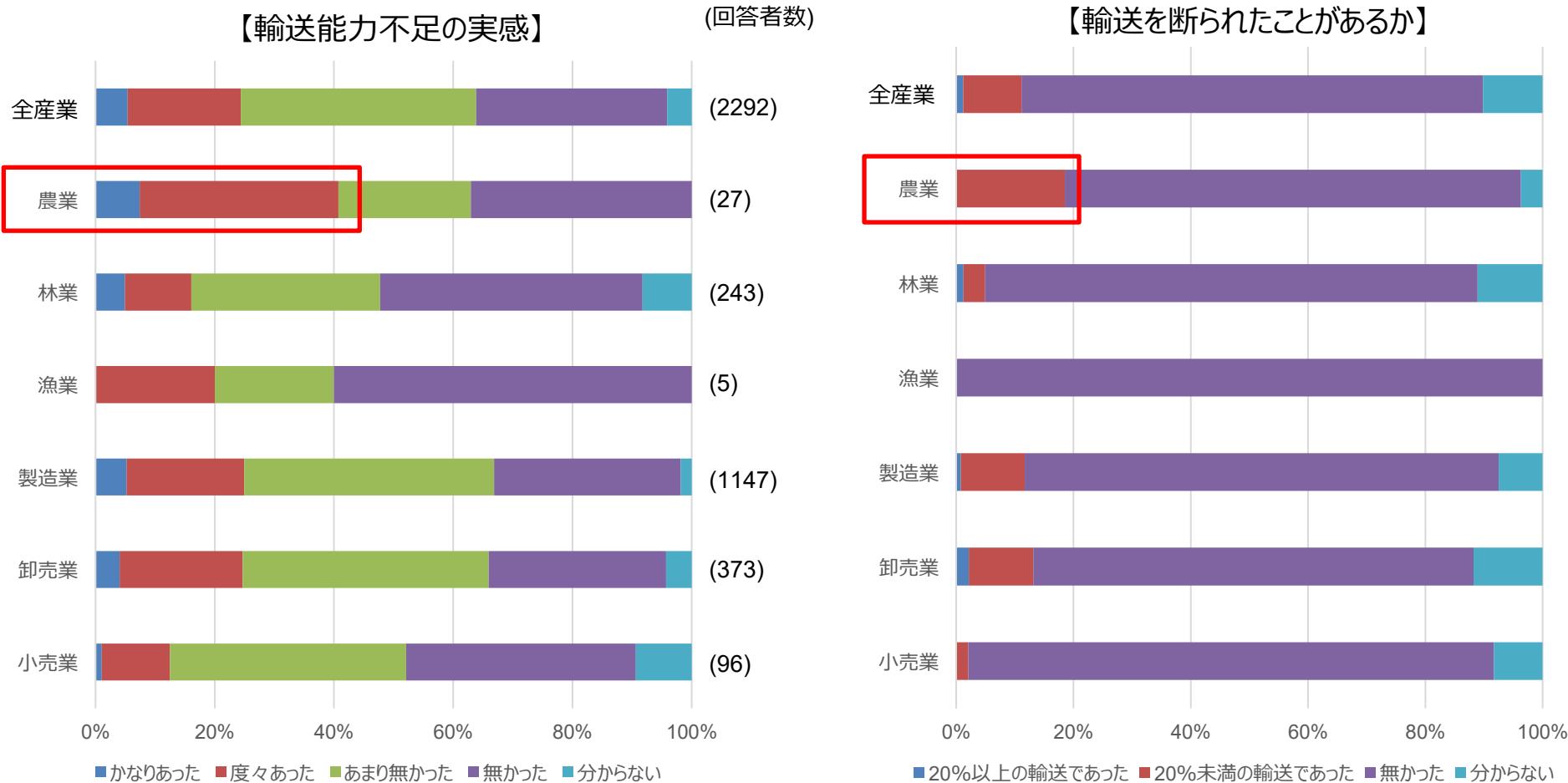
#### 厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靭化

- ・ サプライチェーンの高度化を通じた**我が国の物流の国際競争力強化**の実現（港湾・航空ロジスティクスの強化など）
- ・ 我が国の物流システムにおける**経済安全保障**や**サイバーセキュリティ**等の確保
- ・ 大規模自然災害等に備えた**物流ネットワークの強靭化**

## 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。

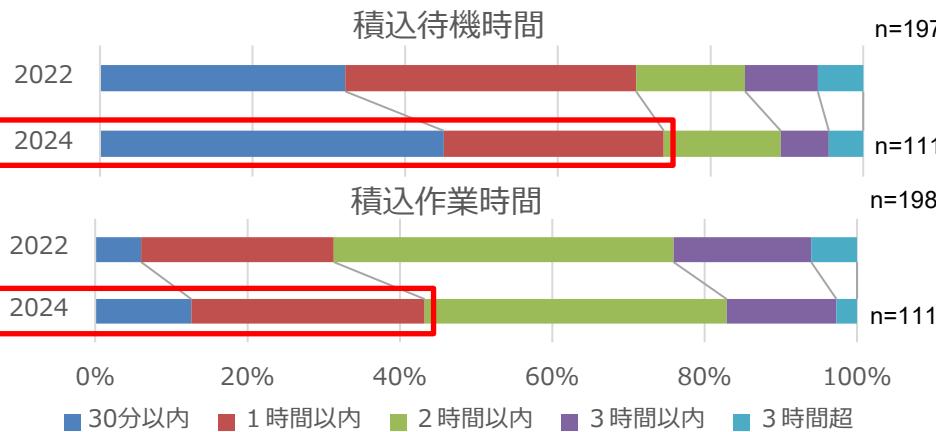


出典：年度末の輸送能力不足に関する実態調査（経済産業省・農林水産省から荷主に対し、業界団体経由でwebアンケートへの回答を依頼）に基づき農林水産省作成

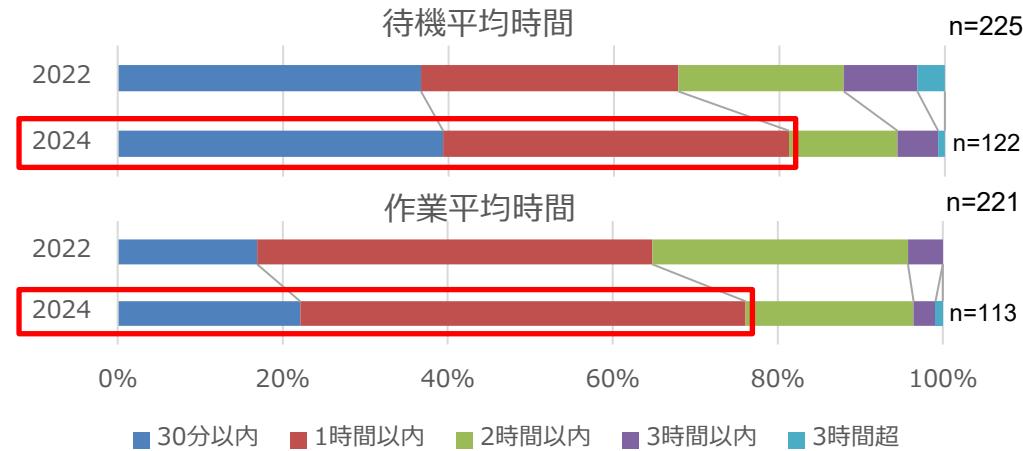
## 産地・卸売市場の荷待ち時間等は改善傾向、パレット化は道半ば

- 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】



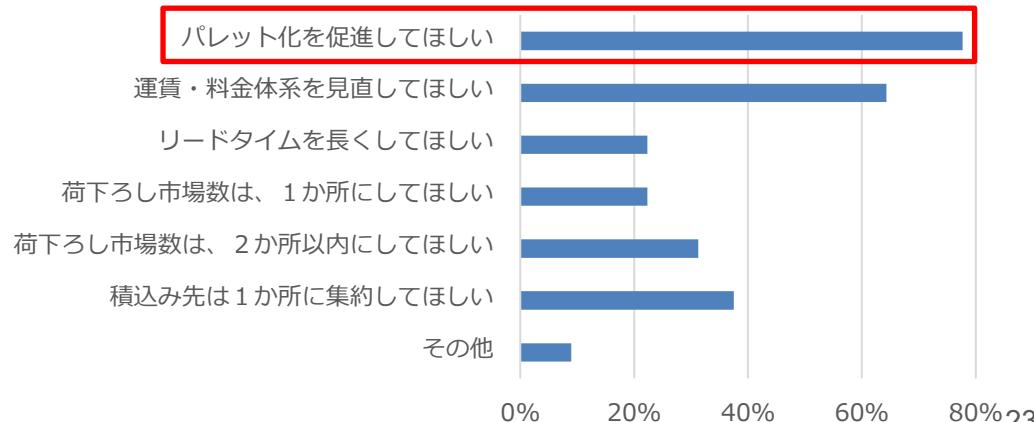
【卸売市場における待機・作業時間】



【パレット積みとバラ積みの割合】



【発荷主への要望】

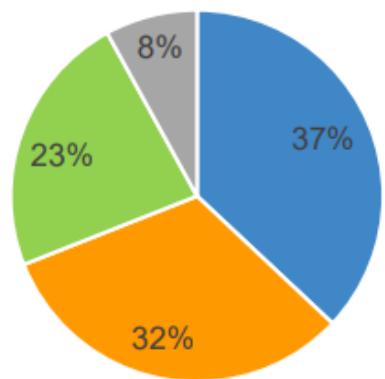


# トラック事業者への調査で違反原因行為<sup>※</sup>は減少傾向だが、食品分野の割合が高い

- 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。

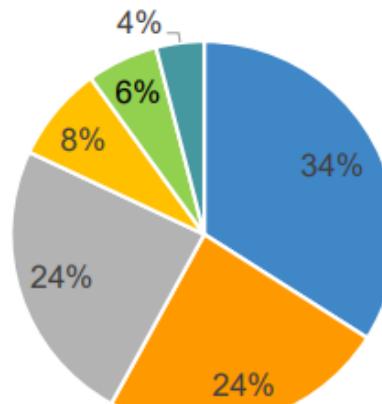
- ・ 調査対象事業者数：62,848者 (R5：63,251者)
- ・ 回答数：24,159件 (R5：23,840件) ※同一事業者からの複数回答を含む。
- うち、違反原因行為があつたと回答した件数：3,308件 (R5：4,441件)
- ・ 昨年調査に比べて、すべての違反原因行為において件数が減少したが、昨年同様に輸送品目別では、「食品」の割合が一番高くなっている。

違反原因行為を行っている疑いのある  
荷主の分類



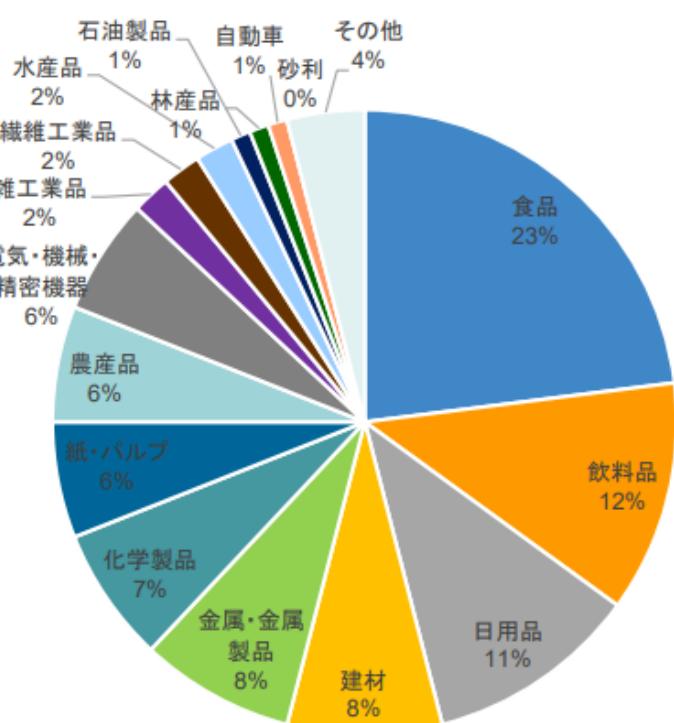
- 発荷主 (元請運送事業者は含まない)
- 元請運送事業者 (利用運送事業者含む)
- 着荷主
- その他 (倉庫事業者等)

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)



# 物流事業者との取引の公正化に関する注意喚起は、協同組合・食品産業で多い

- 公正取引委員会では、荷主による物流事業者に対する優越的地位の濫用を効果的に規制する観点から、独占禁止法に基づく物流特殊指定を告示し、「**荷主と物流事業者との取引に関する調査**」を継続的に実施。
- 2024年度における調査結果を踏まえ、独占禁止法上の問題につながるおそれのあった**荷主646社に対して注意喚起文書を送付**。最も送付が多かった業種は「**協同組合**※」。

※主に農産物、林産物及び水産物の販売事業等を営む協同組合

## 【注意喚起文書を送付した荷主の業種別内訳】

業種名		荷主数	割合
製造業 (大分類)	303名	46.9%	
	食料品製造業	49名	7.6%
	化学工業	39名	6.0%
	金属製品製造業	24名	3.7%
	プラスチック製品製造業	22名	3.4%
	鉄鋼業	20名	3.1%
	その他	149名	23.1%
卸売業、 小売業 (大分類)	216名	33.4%	
	飲食料品卸売業	66名	10.2%
	建築材料、鉱物・金属材料等卸売業	53名	8.2%
	その他の卸売業	39名	6.0%
	機械器具卸売業	31名	4.8%
	その他	27名	4.2%
	127名	19.7%	
その他	協同組合	70名	10.8%
	その他	57名	8.8%
合計		646名	100%

## 【注意喚起文書を送付した荷主の行為類型別内訳】

行為類型	件数（注1）	割合
不当な給付内容の変更及びやり直し（注2） (うち、荷待ちに関するもの)	399件 (372件)	53.4% (49.8%)
代金の支払遅延	118件	15.8%
買いたたき	96件	12.9%
不当な経済上の利益の提供要請	59件	7.9%
代金の減額	44件	5.9%
割引困難手形の交付	25件	3.3%
その他	6件	0.8%
合計	747件	100%

(注1) 複数の行為類型で注意喚起文書の送付を受けた荷主が存在するため、合計の件数は左表の荷主数646名とは一致しない。

(注2) 同一回答者が、荷待ちとともに、荷待ち以外の不当な給付内容（積載数量、発着地、集貨日等）の変更及びやり直しに該当しているものがある。

出典：公正取引委員会プレスリリース資料（令和7年6月24日）

## 独占禁止法上の問題につながるおそれのある主な事例

【農林水産省所管分野の荷主に対する注意喚起案件事例として公表されているもの】

- 不当な給付内容の変更及びやり直し
  - ・ 荷主は、物流事業者に対し、定期便として発注した運送業務を集配送当日にキャンセルしたが、そのような突然のキャンセルに伴い物流事業者が負担した車両の手配に要した費用を支払わなかった。（R6年度・飲食料品卸売業）
  - ・ 荷主は、物流事業者に対し、自組合の選果場から自組合の小売店舗までの農作物の運送を委託しているところ、当該物流事業者との間であらかじめ取り決めていた出発時間について、選果場における突然の設備故障のため一方的に遅らせる変更をしたが、その変更に伴い物流事業者が負担した追加費用（待機中の運転手の人工費等）を支払わなかった。（R6年度・協同組合）
- 買いたたき
  - ・ 荷主は、物流事業者に対し、自社工場から自社が運営する飲食店舗までの食材等の運送を委託しているところ、労務費等のコスト上昇局面にあることを認識しながら、物流事業者から、運賃の引上げを要請されなかつたため、労務費等のコスト上昇分の反映の必要性について、価格交渉の場において明示的に協議することなく運賃を据え置いた。（R6年度・飲食店）
  - ・ 荷主は、農産物の運送を委託するに際し、物流事業者がコスト上昇分について運賃の引上げを求めたにもかかわらず、自己の予算を理由に、協議することなく一方的に運賃を据え置いた。（R4年度・協同組合）

取引の相手方から運賃等の見直しの交渉を求められた場合は、**協議を行っていただき、受け入れない場合はその理由を書面、電子メール等で回答して説明する必要がある。**



I. 物流の現状とこれまでの施策

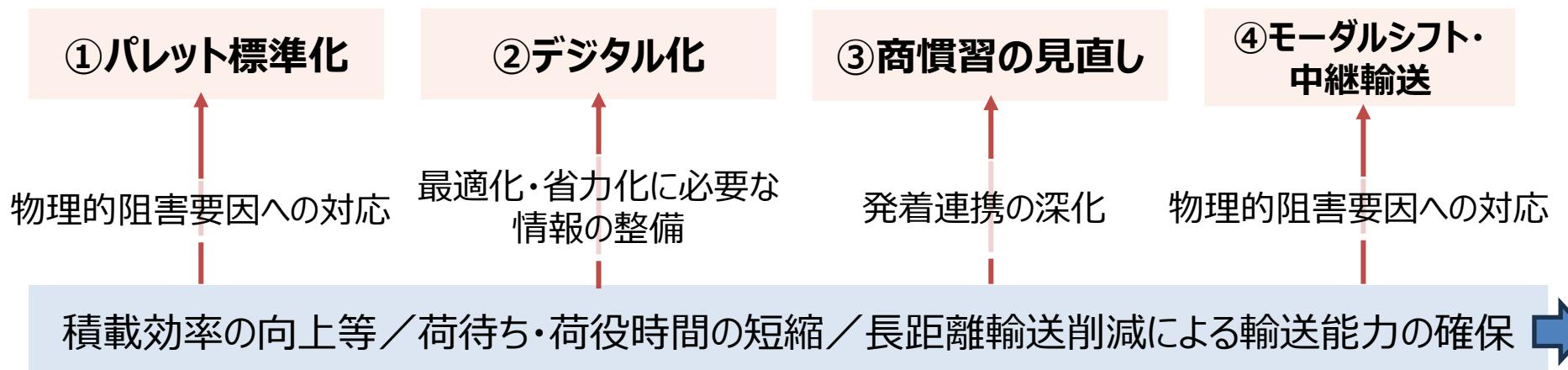
**II. 食品等の物流確保に向けた取組**

III. 卸売市場の機能強化

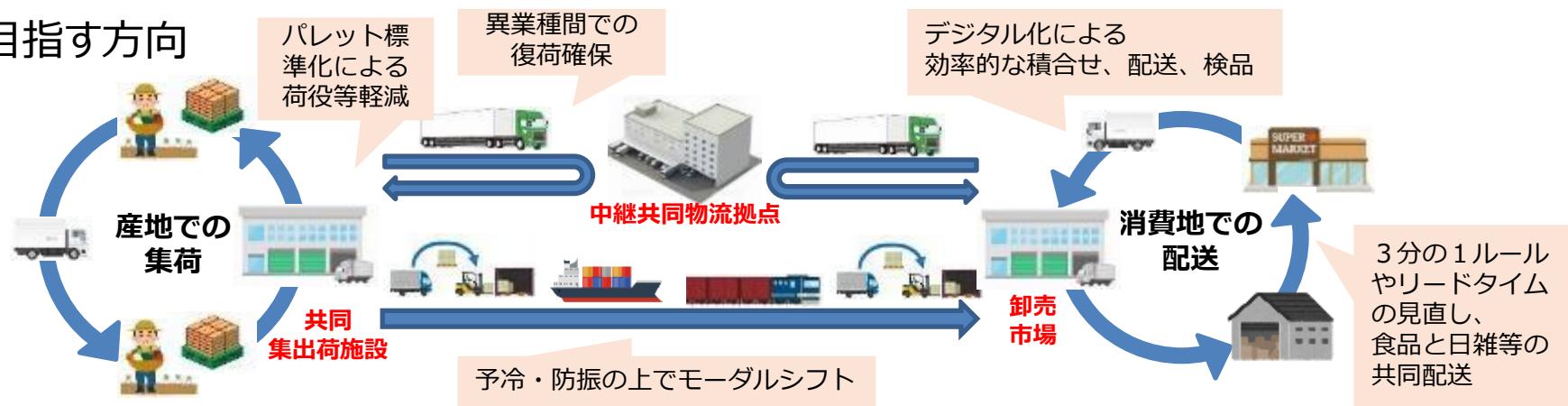
IV. 農林水産省の今後の施策

## 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**。
- **①パレット標準化、②デジタル化、③商慣習の見直し、④モーダルシフト・中継輸送**の取組を継続し、**積載効率の向上、荷待ち・荷役時間の短縮、長距離輸送削減**といった課題解決を通じて、**食品等の流通を確保**。
- **2025年度～2030年度の重点取組事項**



### ・目指す方向



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

# 物流の効率化（現状と対応）

○ 生鮮の産地・卸間の物流を中心に、品目部局等との連携強化（品目担当部局の産地の集出荷施設の整備等の補助事業における標準化ガイドライン遵守の要件化等）により、パレット標準化等の現場の取組を促進するなど、次期総合物流施策大綱（令和7年度中に閣議決定予定）に基づき、食品等の物流の効率化を進める。

課題	現状と対応の必要性			※青字は一定の進捗が見られるもの
	産地→卸売市場	加工食品製造→加工食品卸	加工食品卸→小売	
物流効率化法の努力義務	<p>積載効率の向上等</p> <p>＜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】</p> <p>＜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】</p>	<p>＜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】</p> <p>＜リードタイム延長＞ 一定の広がりがある。【商慣習】</p> <p>＜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】</p>	<p>＜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】</p> <p>＜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。</p> <p>＜共同配送＞ 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 ◎畜産農家→食肉市場等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
	<p>荷待ち時間の短縮</p> <p>＜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】 ・バー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>＜到着時刻の分散・調整＞ ・バース不足や遅刻対策、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ース予約システムを導入し一部改善傾向。【デジタル化】</p>	<p>＜到着時刻の分散・調整＞ ・店舗でのバー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】</p>	<p>◎資材製造（飼料、肥料等）→生産者</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
	<p>荷役等時間の短縮</p> <p>＜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】</p> <p>＜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】</p>	<p>＜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】</p> <p>＜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】</p>	<p>＜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】</p> <p>＜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】</p>	<p>◎原料製造（製粉、製油等）→製品製造（加工食品）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
農産物の特性	<p>長距離輸送の削減</p> <p>＜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。</p> <p>＜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。</p>	<p>＜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。</p> <p>＜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。</p>	<p>＜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。</p> <p>＜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。</p>	<p>◎原木土場（集積場所）→木材市場・木材加工工場</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・積載率は既に高く、荷待ちもほぼ発生しない。</li> <li>・荷役等は安全対策のため一定の時間がかかる。</li> <li>・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。</li> </ul>

# 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。

策定時期、名称		標準パレット等(単位:mm)	パレット化・標準化	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)	既存段ボール・トレーの規格を変更
分野	策定時期、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				<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
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"> <li>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。</li> </ul>
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				<ul style="list-style-type: none"> <li>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1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。</li> </ul>
水産物	令和6年3月 水產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	規格見直し			



# パレット標準化の効果試算について

2023年5月・株式会社NX総合研究所

- 現在のパレット化可能な貨物の総輸送コスト（推定）約4.2兆円が、パレットを使用することで年間約4,180億円のコスト削減（10%削減）、規格・運用が標準化されたパレットを利用することで年間約6,870億円のコスト削減（16%削減）の試算。
- 現在のパレット化可能な貨物の輸送に係る総作業時間（推計）約7.2億時間が、規格・運用が標準化されたパレットを利用することで年間約2.3億時間の削減（約32%削減）の試算。

	作業時間				合計
	ドライバー手荷役 4:38	ドライバー手荷役 4:38	ドライバー手荷役 4:38	ドライバー手荷役 4:38	
パターン1 (パレットを利用していないケース)	<p>発地 (製造業工場等) → 中継地 (製造業倉庫, DC等) → 着地 (卸・小売業倉庫等)</p> <p>ドライバー手荷役 4:38 休憩 1:00 10t車実車 2:08 10t車回送 3:11</p> <p>ドライバー手荷役 4:38 休憩 1:00 10t車実車 2:08 10t車回送 3:11</p> <p>ドライバー手荷役 4:38 休憩 1:00 10t車実車 2:08 10t車回送 3:11</p> <p>合計 31:12 (1回の輸送当たり 15:36)</p>				
パターン2 (規格・運用が標準化されていないパレットを利用しているケース)	<p>発地 (製造業工場等) → 中継地 (製造業倉庫, DC等) → 着地 (卸・小売業倉庫等)</p> <p>リフト荷役 0:24 休憩 1:00 10t車実車 2:08 10t車回送 2:58</p> <p>リフト荷役 0:24 休憩 1:00 10t車実車 2:08 10t車回送 2:58</p> <p>リフト荷役 0:24 休憩 1:00 10t車実車 2:08 10t車回送 2:58</p> <p>ドライバー手荷役 3:33 休憩 1:00 10t車実車 2:08 10t車回送 2:58</p> <p>合計 16:57 (1回の輸送当たり 8:29)</p>				
パターン3 (規格・運用とともに標準化されたパレットを利用しているケース)	<p>発地 (製造業工場等) → 中継地 (製造業倉庫, DC等) → 着地 (卸・小売業倉庫等)</p> <p>リフト荷役 0:24 休憩 1:00 10t車実車 2:08 10t車回送 2:58</p> <p>合計 13:48 (1回の輸送当たり 6:54)</p>				

※「ドライバー手荷役」のコストについて、パターン1はトラックへの積み卸しであるのに対し、パターン2ではパレットからパレットへの積み替えのため、作業時間の微減を想定。

# 食品流通におけるデジタル化の取組方針

- 情報項目、コード等を標準化することで、取引情報の伝達・管理や検品等の精度が上がり、省力化も図られる。
- さらに物流情報（数量、荷姿、発着地、日時）が共有されれば、より効率的な配車や積合せが可能となる。

## 産地・卸売市場

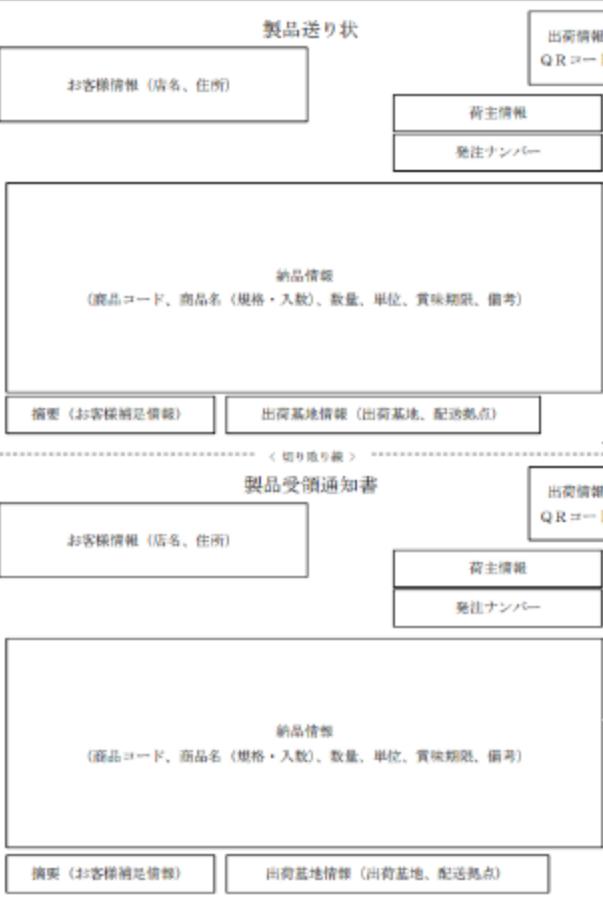
### 青果物流通標準化ガイドライン（コード・情報）

- ・デジタル処理での完結を目指す
- ・帳票の電子化やQRコード等を活用し、検品等軽減
- ・情報伝達においては以下を用いる
  - ① 青果物標準品名コード（ベジフルコード）
  - ② 県連、JA、市場の事業者コード
  - ③ GS1等への準拠は、物流情報標準ガイドライン参照
- ・送り状の標準項目
  - ① 出荷年月日
  - ② 送り状ナンバー
  - ③ 市場コード
  - ④ 卸売業者名
  - ⑤ 品名コード
  - ⑥ 品名
  - ⑦ 出荷者コード（JAコード）
  - ⑧ 出荷者名
  - ⑨ 荷姿
  - ⑩ 量目
  - ⑪ 等階級
  - ⑫ 数量
  - ⑬ 輸送手段
  - ⑭ 輸送会社
- ・売買仕切書の標準項目
  - ① 出荷者コード（JAコード）
  - ② 出荷者名
  - ③ 仕切書ナンバー
  - ④ 売立日
  - ⑤ 出荷日
  - ⑥ 送り状ナンバー
  - ⑦ 品名コード
  - ⑧ 品名（軽減税率対象商品である旨）
  - ⑨ 荷姿
  - ⑩ 量目
  - ⑪ 等階級
  - ⑫ 数量
  - ⑬ 単価
  - ⑭ 合計（税抜・税込）
  - ⑮ 消費税額（8%）\*
  - ⑯ 消費税額（10%）\*
  - ⑰ 委託手数料（税抜）\*
  - ⑱ 差引仕切金額
  - ⑲ 登録番号\*
  - \*インボイス制度対応の場合

## 製・配・販

### 加工食品分野における物流標準化アクションプラン（納品伝票）

- ・A4版上下の1枚伝票とし、また賞味期限やQRコード等を記載することにより、検品の負荷の軽減を図る



## 運送事業者

### 貨物自動車運送事業法（書面交付義務）

- ・メール等の電磁的方法により行うことも可能（契約の相手方が承諾している場合に限る）
- ・1年間保存
  - ① 運送役務の内容・対価
  - ② 運送契約に荷役作業・附帯業務等が含まれる場合には、その内容・対価
  - ③ その他特別に生ずる費用に係る料金（例：高速道路利用料、燃料サーチャージ等）
  - ④ 契約の当事者の氏名・名称及び住所
  - ⑤ 運賃・料金の支払方法
  - ⑥ 書面を交付した年月日

## 物流情報標準化ガイドライン

- ・既に内閣府が策定・公表している物流データの標準形式に沿ったデータ管理
  - 物流業務プロセス標準
  - 物流メッセージ標準
  - 物流共有マスタ標準

## 商品情報マスタ

- ・現在経産省で標準化の検討が進められている商品情報のデータベース
  - ガイドラインの検討（商品情報登録者／利用者が遵守すべきルールの規定等）
  - 商品情報プラットフォームのルールの検討（項目定義、システムサービスレベル等）

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

## (3) 一般的な管理コード： 生鮮標準コードが存在するが、活用状況は限定的。

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

# 加工食品と生鮮品の違い



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

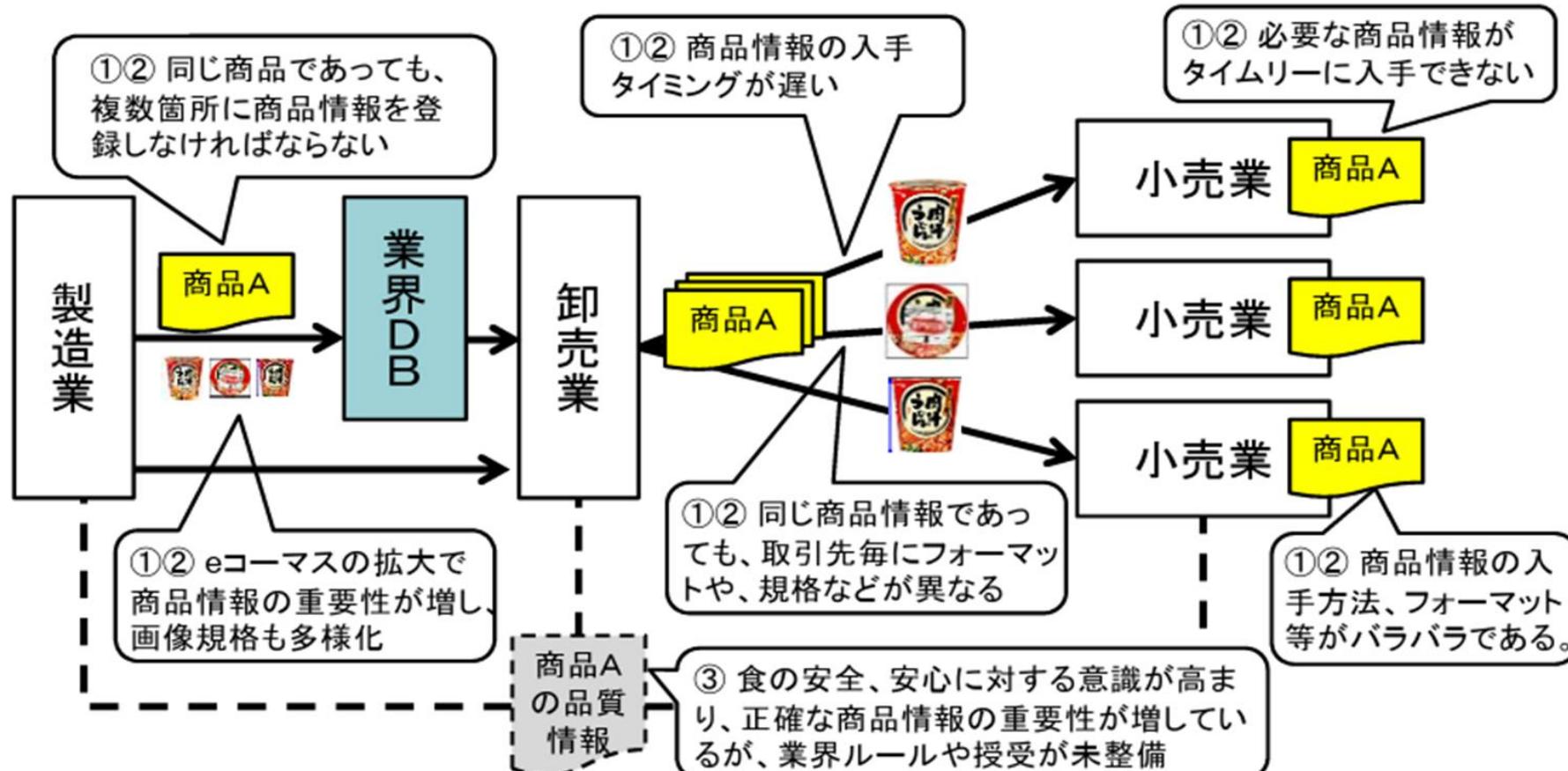
# 商品情報連携における課題



## 積年の課題：10年前の資料

- 商品情報は、以下に区分でき、それぞれの主な課題は、以下の通り。

商品情報	①商品マスタ情報	商品コード、名称、規格、店舗原価、各種分類コードなどの商品の基本的な情報
	②商品画像情報	棚卸用画像、説明用画像、高精細画像などの画像情報
	③商品品質系情報	品質項目、アレルギー情報、栄養成分などの商品の品質系情報

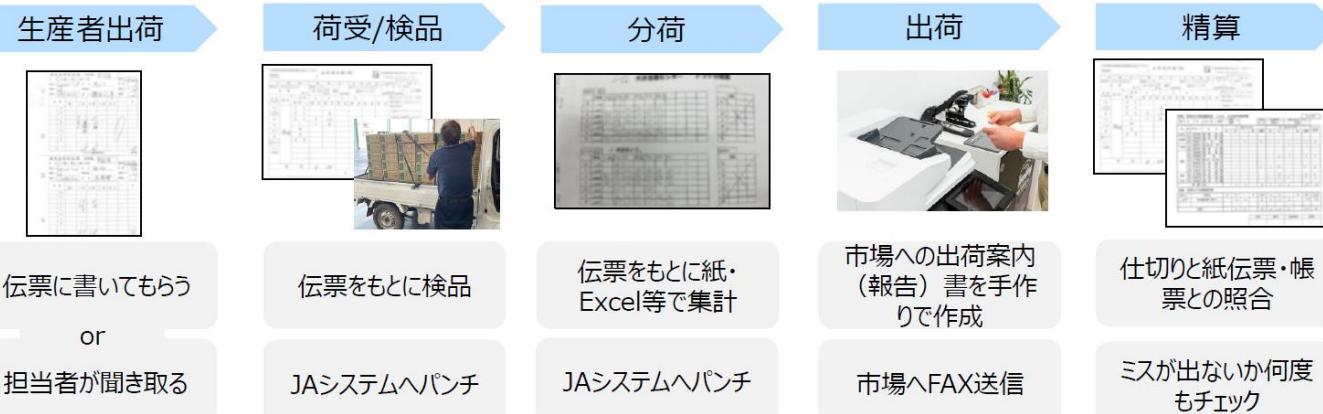


## 青果流通におけるデジタル化：JAグループにおける取組

- 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



## デジタル化による物流改善事例（送り状データのタイムリーかつ面での連携による運送合理化）



### 【群馬県物流合理化協議会（群馬県）】（JA全農ぐんま、JA佐波伊勢崎、JA赤城たちばな、群馬くみあい運輸、kikitori）

- 現状：JA（荷主）から運送会社に対しての運送情報の事前送付はほぼなく、かつその形態は紙媒体であるなど、データの活用面でも大きく課題のある状況であった
- 取組内容：JAが仕訳（分荷）を行った直後に電子データの形で運送会社にデータ連携可能となり、運送会社はドライバー、配車係とも見たい形・粒度でデータが確認できるようにした
- 成果目標とそれを達成した場合の社会への影響：データによる送り状データの100%に近い送付の実現を目指す上に、これに出荷予定値の連携を目指す。これにより集荷・幹線輸送共に、計画的な物流の組み立てと運送資源の最適な運用が可能になる

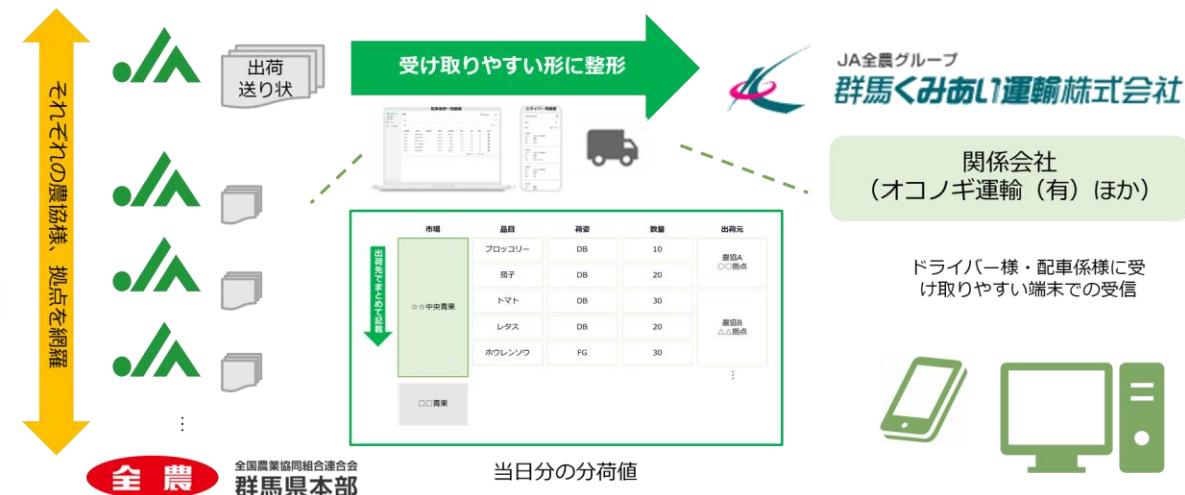
#### 運送会社の声

- 荷主横断的に行先情報を知りたい
- 全体が分かれれば、幹線輸送の配車にも情報を活用可能で、他社協働も含めた輸送計画を練りやすくなる

#### 荷主（JA）の声

- 運送会社との連絡の手間が大きい為、効率化したい
- 先に数量連絡ができれば早めに追加の車を手配出来、時間削減となる

#### nimaruJA の活用により協議会の目指す姿



## デジタル化による物流改善事例（秋田-首都圏間における青果物流の効率化）



### 【秋田青果物流DX協議会】(JA全農あきた、秋田県トラック協会、秋田県立大学、みずほ第一フィナンシャルテクノロジー)

- 秋田県から首都圏への青果輸送は約600kmの長距離。物流2024年問題に向けたトラックドライバーの労働時間縮減対策として、荷役負担軽減等の対応がとられたが更なる対策が必要。
- サプライチェーン全体を見通した効率化余地として、検品工程およびパレタイズ工程のDX実装。
  1. ヒトの目視での全数検品に替えて、送り状とパレットにQRコードを貼付して両者を紐付けることにより、アプリ上でデジタル検品実施した。現状比▲18%の作業時間削減。
  2. 選果場に設置したデジタルサイネージ上でパレタイズ指示を直接与えることで仮積み作業や場内移動を減らすようパレタイズ業務フロー見直し。現状比▲28%の作業時間削減。
- 今後はDX対応の出荷地・產品を拡大することでより大きな削減インパクトを企図するもの。



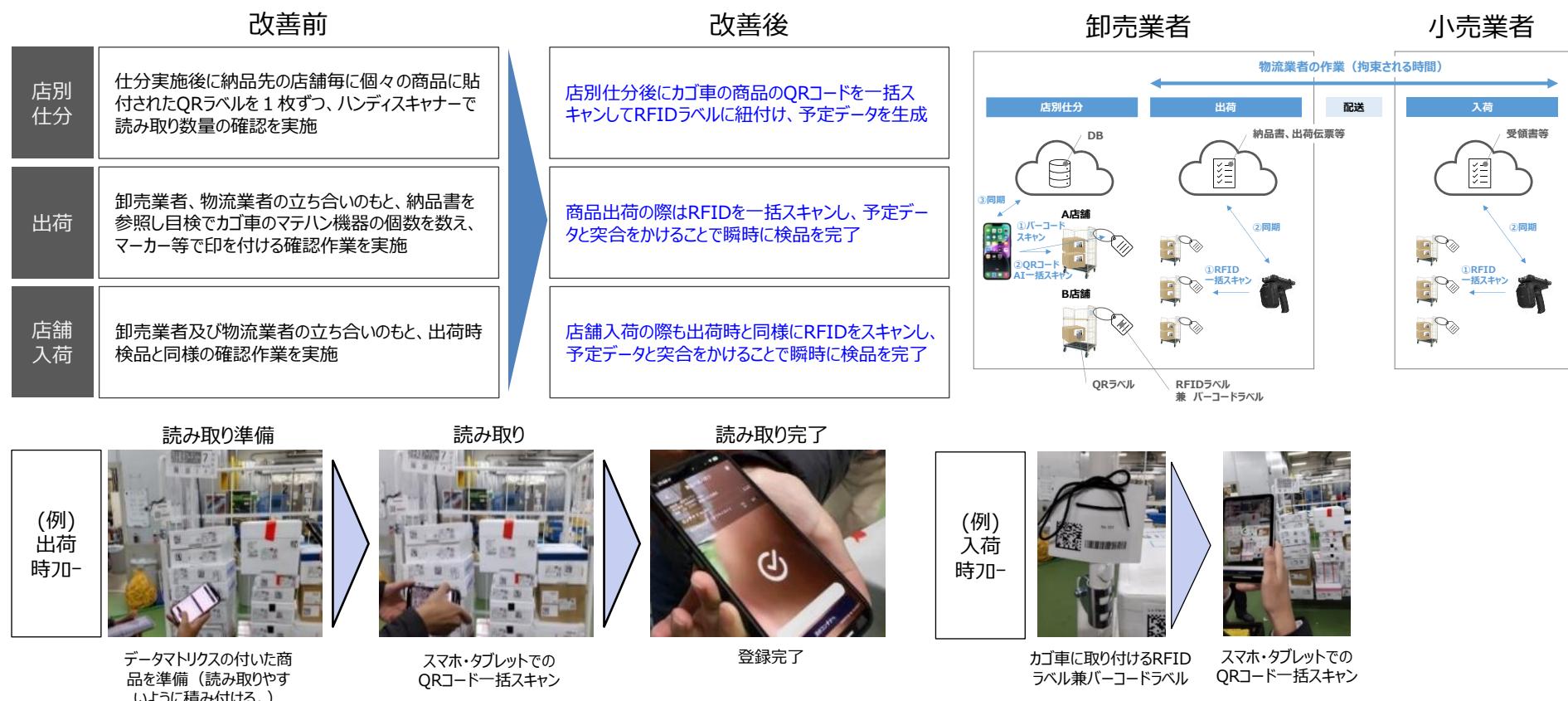
(運送会社) 「QRで照合すると早い」、「アプリ操作は難しくない」  
 (卸売市場) 「他の産地からの荷も同じ検品方式になって欲しい」  
 (出荷場) 「工程が減ったし、パレタイズ情報を皆で見れるのが良い」

## デジタル化による物流改善事例（水産流通現場における検品作業効率化）



### 【食品等流通効率化プラットフォーム推進協議会】（水産流通、中央フーズ、AUDER）

- 店別仕分後の卸売業者の検品作業や、物流業者の出荷時・入荷時の検品作業、帳票・伝票等の確認作業が大きな負担となっている。
- 仕分け業務で用いるカゴ車にRFID兼バーコードラベルを取り付け、検品時に商品毎に貼付されたQRラベルの情報と紐付け、当該データをクラウドシステムを通じて、卸売業者、物流業者、小売業者の3者間でリアルタイムにデータ共有。
- 後続の入出荷工程における検品業務の抜本的な効率化、納品書・出荷伝票の電子化に取り組む



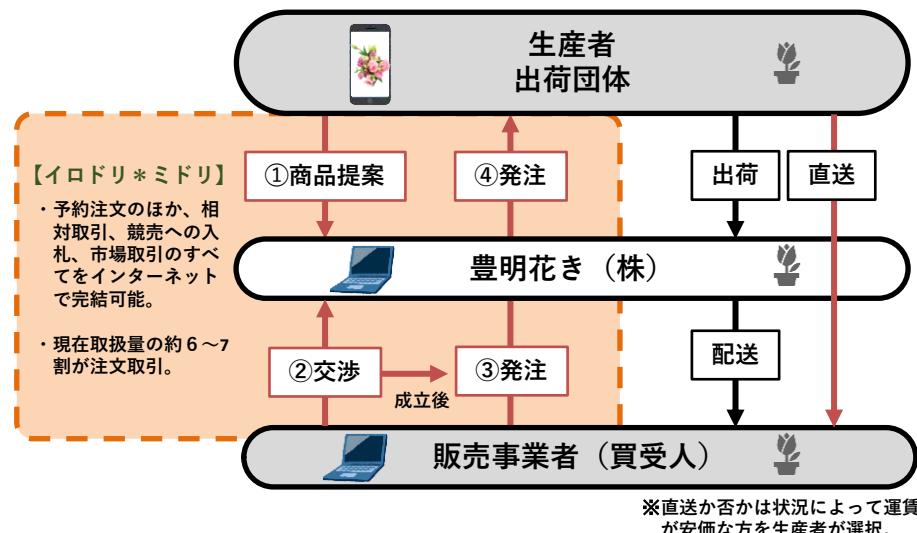
## デジタル化による物流改善事例（花き・卸売市場）

### 花きにおける注文取引による適正な価格決定と物流効率化

【愛知豊明花き地方卸売市場】

- ・豊明花き（株）は、欲しい商品を必要量確保したい量販店等と、十分な価格で計画的な生産を行いたい生産者を**注文取引**という形でマッチングするツールとして、花き流通ECプラットフォーム「イロドリ\*ミドリ」を2008年に導入。
- ・「イロドリ\*ミドリ」では、**半年以上前から注文が可能で、生産者側で価格を決められる**だけでなく、計画的で安定した生産をしやすくなり、買受人は戦略的な販売計画を立てられる。
- ・また、出荷前に販売先が決定するため、条件に応じて**産地から販売先への直送も可能**となり、**物流生産性が向上**。

**効果** » (産地) 生産コスト等を反映した価格決定が可能  
(卸売市場) 直送によって物流合理化

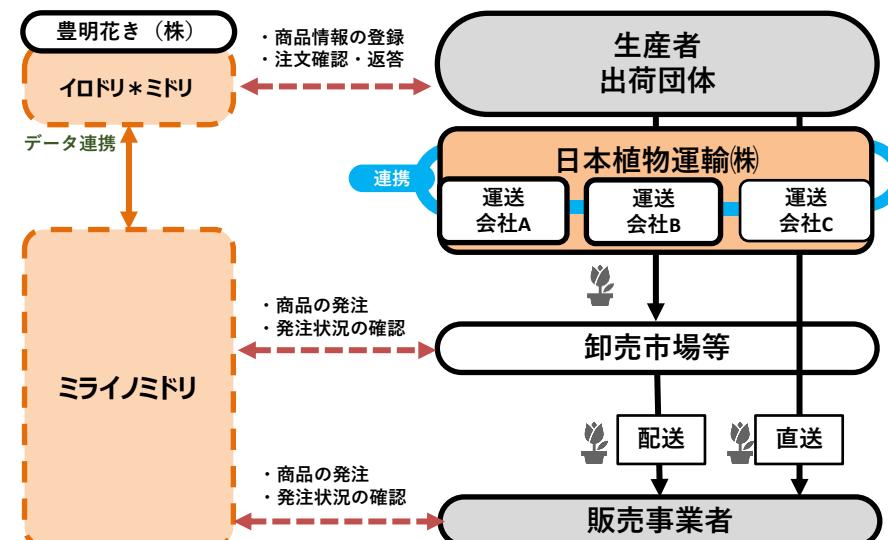


### 花きにおける全国的なEC・注文取引推進と物流合理化

【愛知豊明花き地方卸売市場】

- ・豊明花き（株）は、**全国の卸売市場等でEC取引、注文取引**を利用できるクラウドサービスとして「ミライノミドリ」を導入。
- ・利用する市場では、導入費用を抑制して**全国規模のオンライン取引**が可能となり、物流についても**全国に物流網を持つ日本植物運輸（株）**が、**産地の運送業者**と連携し、直送を含む生産者から販売事業者までの**合理的な集荷・配送を実施**。

**効果** » **・複数の市場でEC取引・注文取引を推進**  
**・全国的な物流網で合理的な集荷・配送を実施**



# 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つた

- 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。

## 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・精算業務を続けており、「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」が可能となつた。また、荷受業務の簡素化と精算業務の迅速化も実現。

## 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

## 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に時間を割くことができるようになった**。

## 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、帰り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**

## 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**。

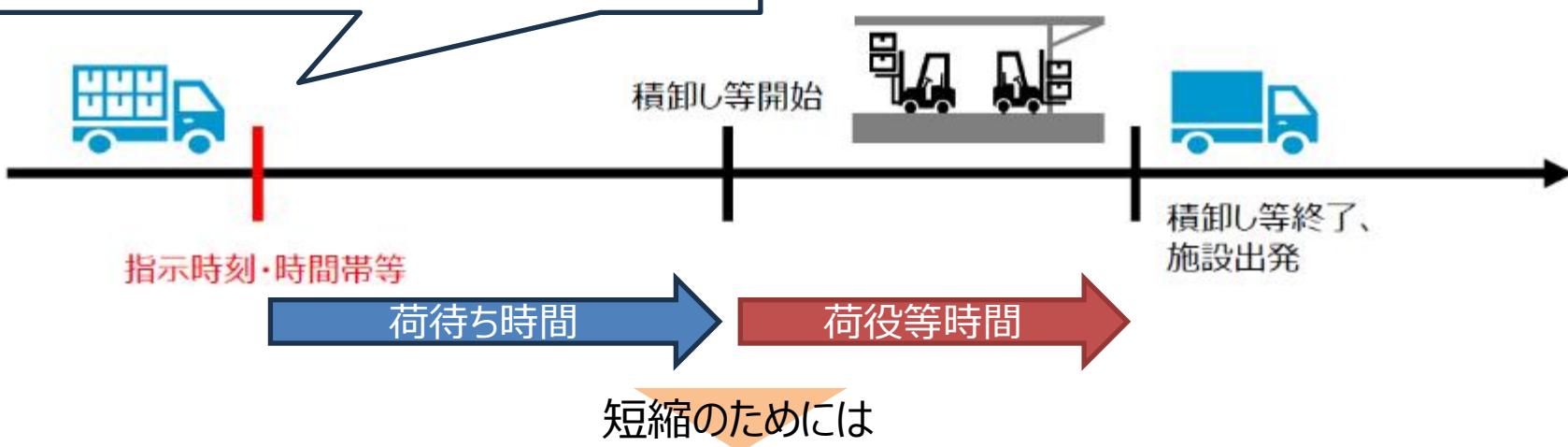
### (荷待ち時間の起点)

- **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。

# 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】

### 待ち時間の短縮

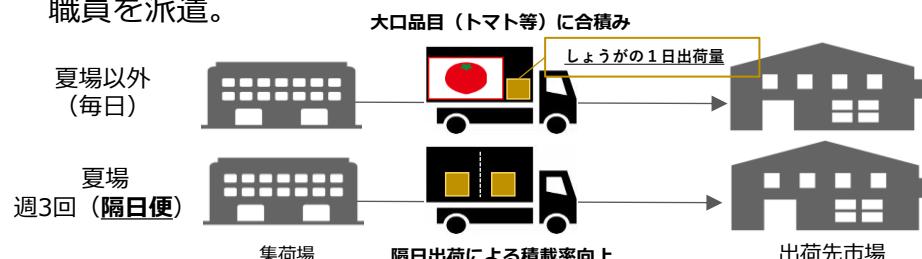
- 出荷場において直前の生産者持込み等によるドライバーの荷待ちを防止するため、JAと協議して、午前11時までに準備作業を終えるようルール化。

### 積載効率の向上等

- 県内の運送会社同士で行先毎に荷を取りし積載率を向上。
- し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車両で空きがないため、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

- 発注方式
- 最低発注・配送ロット
- リードタイム・納品日
- 受け渡し場所・方法
- 返品

②物流サービスの高低を規定する項目

- デジタルorアナログ
- 効率的なロット調整
- リードタイムの調整  
納品日の調整
- 附帯作業有無
- 返品の有無

## 新たな食品流通網の構築と中継輸送の推進

### 2030年までに実施し、2040年までに完成する「新たな食品流通網」の姿

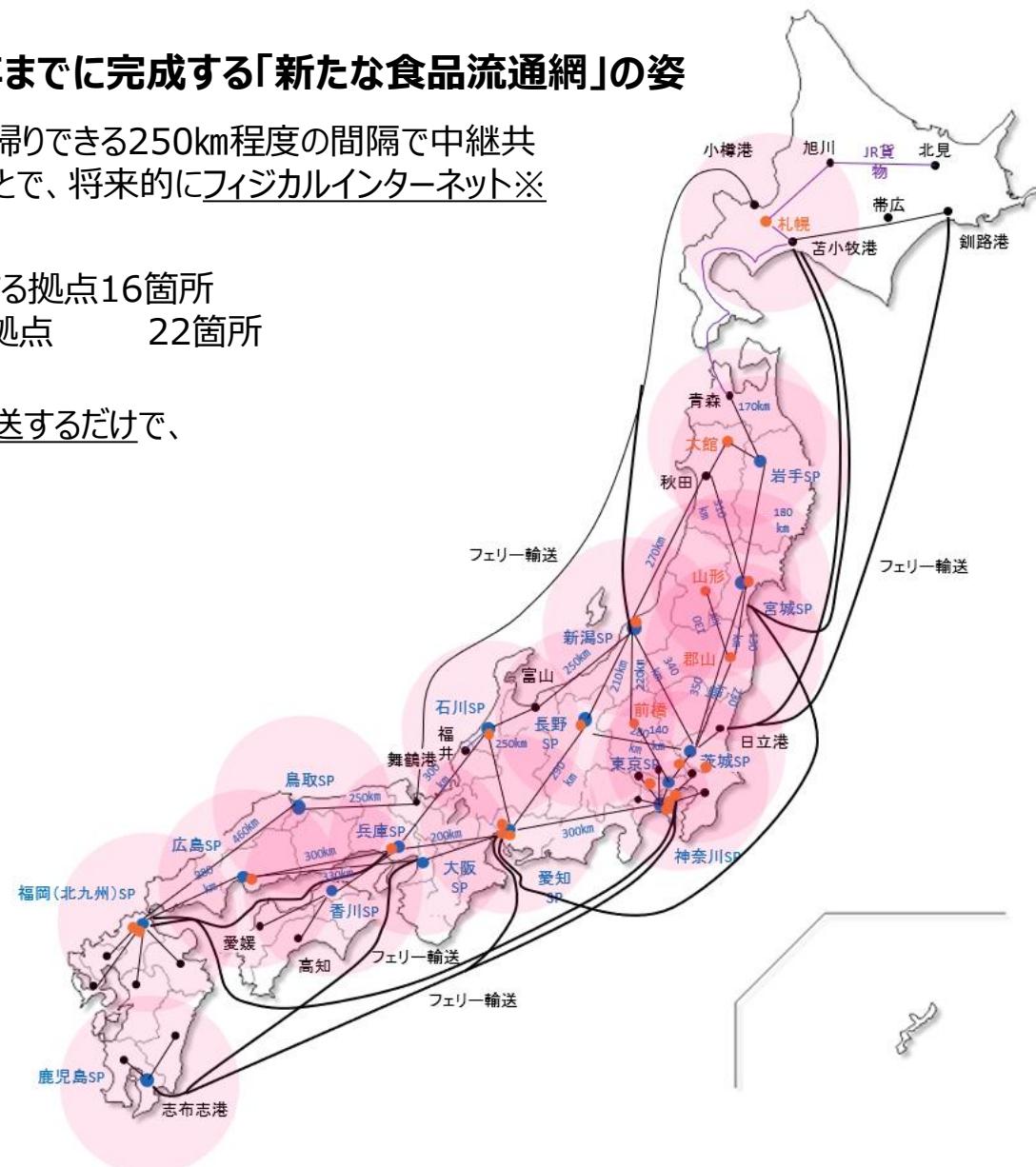
卸売市場を中心に、トラックドライバーが日帰りできる250km程度の間隔で中継共同物流拠点を整備し、デジタル化も進めることで、将来的にフィジカルインターネット※を実現。

- 国の補助事業を活用して整備する拠点16箇所
- 民間団体が整備（設置）する拠点 22箇所

産地は、最寄りの中継共同物流拠点に輸送するだけで、全国各地への最適化された輸送が可能

- ・トラックによる輸送が97%
- モーダルシフトを促進
- ・九州から東北までの荷は関東止まり
- 九州から東北までリレー輸送が可能
- ・貨物自動車の積載率は40%
- SPでの混載によって積載率が向上

※ フィジカルインターネットとは、インターネット通信のパケット交換や回線の共有などのように、複数の企業が保有する倉庫やトラックをシェアリングし、物資を効率的に輸送しようとする、新しい「物流システム」の考え方



## II. 食品等の物流確保に向けた取組方針

### 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。



#### ◎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】



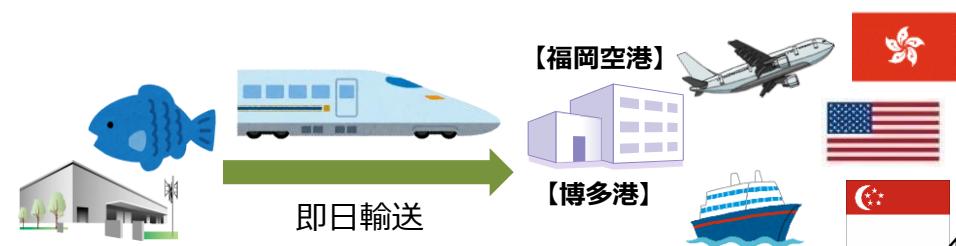
#### ◎青果物のRORO船輸送（北海道～茨城）

- ・ 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**。



#### ◎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。



## モーダルシフトの推進 (JR貨物の取組)

JR貨物作成資料 (2026) から抜粋



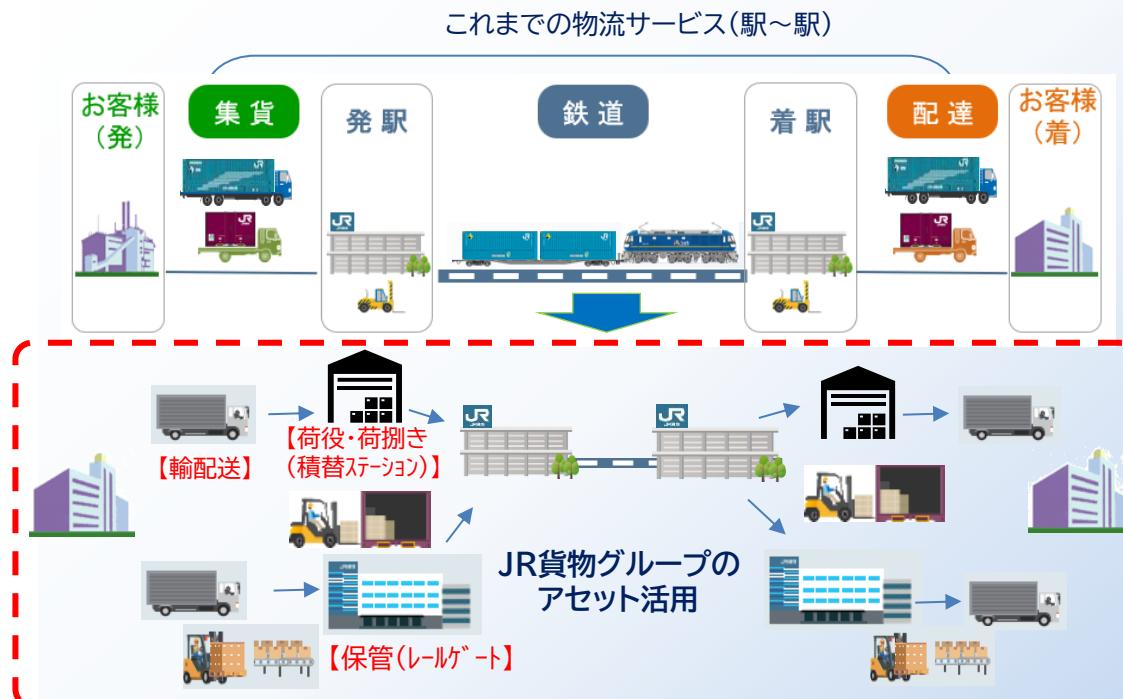
## モーダルシフトの推進（JR貨物の取組）

## 9. 輸送量拡大に向けた取り組み

## ○総合物流の推進

全国をつなぐ鉄道ネットワークと物流結節点となる貨物駅、グループ会社が有する豊富な物流機能の組み合わせ（輸送・配送、保管、荷役・荷捌き等）により、最適な物流ソリューションをワンストップで提供。

## （総合物流のイメージ）



## ○大型コンテナ拡充

10tトラックと同等の積載容量でトラックから鉄道へシフト可能な31ftコンテナ約260個を国のご支援のもと増備。



## ○貨物駅の結節機能強化

レールゲート、積替ステーション等、物流結節点である貨物駅機能を拡充し、他輸送モードとのシームレスな物流ネットワークを構築。



## ◇更なる鉄道利用推進に向けたお願い

- ・老朽化が進む車両や施設に対する支援
- ・災害防止を目的とした線路設備等の強化に対する更なる予防保全策に対する支援
- ・基幹的鉄道ネットワークの持続可能なスキーム構築に対する支援



I. 物流の現状とこれまでの施策

II. 食品等の物流確保に向けた取組

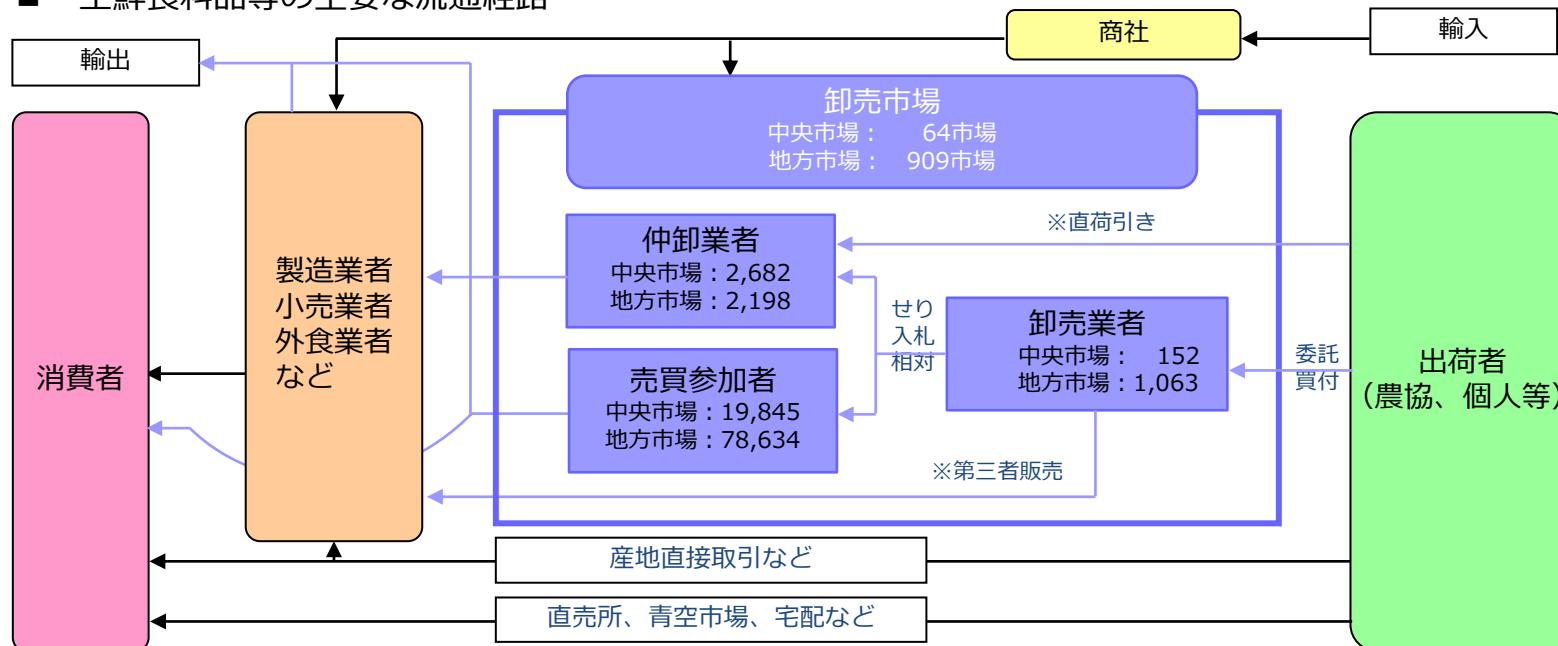
**III. 卸売市場の機能強化**

IV. 農林水産省の今後の施策

# 農水産物・食品の流通構造と卸売市場の機能

- 卸売市場は生鮮食料品等の流通の基幹的なインフラとしての役割を果たしており、青果の5割強、水産物の4割強が卸売市場を経由している（国産青果物では約7割）。**多種・大量の生鮮食料品を、価格を調整弁として迅速に取引・分荷。**
- 物流問題に対応して、コールドチェーンの整備など中継共同物流拠点としての機能を強化する卸売市場もある。

## ■ 生鮮食料品等の主要な流通経路



## ■ 市場の主要機能

### ① 集荷（品揃え）、分荷機能

全国各地から多種・大量の物品を集荷するとともに、実需者のニーズに応じて、迅速かつ効率的に必要な品目、量へと分荷

### ② 価格形成機能

需給を反映した公正で透明性の高い価格形成

### ③ 代金決済機能

販売代金の出荷者への迅速・確実な決済

### ④ 情報受発信機能

需給に係る情報を収集し、川上・川下それぞれに伝達



## 卸売市場の老朽化の傾向と対策

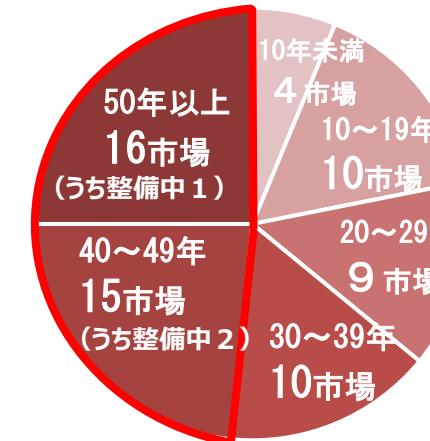
- 全国64の中央卸売市場の5割弱にあたる28市場は、40年以上（1985（昭和60）年）移転・大規模整備を行っていない。うち、15市場は50年以上経過（令和7年3月末現在）。
- 全国909の地方卸売市場の約半数にあたる487市場は、40年以上（1984（昭和59）年）移転・大規模整備を行っていない。うち、308市場は50年以上経過（令和6年3月末現在）。

### ＜整備後40年以上の中央卸売市場一覧＞

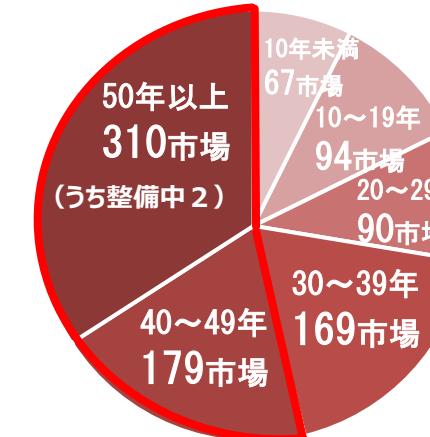
市場名	経過年数	備考（開設年等）
青森市中央卸売市場	50年以上	昭47
八戸市中央卸売市場	48年	昭52
仙台市中央卸売市場本場	50年以上	昭35（昭48移転）
仙台市中央卸売市場食肉市場	43年	昭50
いわき市中央卸売市場	49年	昭52
宇都宮市中央卸売市場	50年以上	昭50
さいたま市食肉中央卸売市場	50年以上	昭36
東京都中央卸売市場豊島市場	50年以上	昭10
東京都中央卸売市場足立市場	50年以上	昭10
東京都中央卸売市場多摩N T	43年	昭58
浜松市中央卸売市場	47年	昭54
金沢市中央卸売市場	46年	昭41
福井市中央卸売市場	50年以上	昭49
名古屋市中央卸売市場北部市場	41年	昭25（昭57移転）
大阪府中央卸売市場	47年	昭53
大阪市中央卸売市場南港市場	42年	昭33（昭59移転） (整備中)
神戸市中央卸売市場東部市場	50年以上	昭31
奈良県中央卸売市場	49年	昭52
和歌山市中央卸売市場	50年以上	昭49（整備中）
岡山市中央卸売市場	43年	昭36（昭57移転）
広島市中央卸売市場中央市場	44年	昭23（昭56移転） (整備中)
広島市中央卸売市場東部市場	50年以上	昭49
宇部市中央卸売市場	50年以上	昭47
徳島市中央卸売市場	50年以上	昭47
松山市中央卸売市場	50年以上	昭49
北九州市中央卸売市場	50年以上	昭33（昭50移転）
久留米市中央卸売市場	50年以上	昭36
長崎市中央卸売市場	50年以上	昭50
宮崎市中央卸売市場	49年	昭52
鹿児島市中央卸売市場青果市場	49年	昭10（昭51移転）
沖縄県中央卸売市場	42年	昭59

### 【施設整備後の経過年数】

（中央卸売市場：令和7年3月末現在）



（地方卸売市場：令和6年3月末現在）



### 大規模整備未実施の市場への対策

生鮮食料品流通の核として

- ①品質・衛生管理の強化
- ②物流業務の効率化・省力化
- ③保管調整機能の強化
- ④輸出先国までの一貫したコールドチェーンの確保
- ⑤輸出先国が求める衛生基準の確保等に資する卸売市場整備を支援

### 整備後のイメージ



▲効率的なトラックバース



▲フォーク等が通行可能な通路

# 卸売市場の物流機能の強化

## 〈現状〉

長時間待機・渋滞  
【搬入】

電話・FAXで受発注

手荷役・長時間労働  
【荷受】

屋外、炎天下での荷捌

動線の錯綜、混雑  
【場内】

荷捌場、貯蔵保管施設の不足

老朽化、低耐震性  
【防災】

## 〈課題〉

【物流業界】  
ドライバー不足  
働き方改革  
EC市場への対応  
脱炭素環境対応

【卸売市場】  
高齢化、人手不足  
手荷役、アナログ  
長時間の荷待ち  
非効率な施設構造  
老朽化、耐震性弱

このままでは、生鮮  
食料品等の流通の  
持続性確保が危ぶ  
まれる状況

青果物等の  
流通標準化  
とともに、

卸売市場の  
物流機能の  
強化が急務

## 〈これからの卸売市場の機能と役割〉

○ トラック予約システムの導入と  
入退出の物流動線の交差を  
最小化した施設構造

○ 取引のデジタル化・データ連  
携による業務の効率化  
○ RFID等による検品自動化

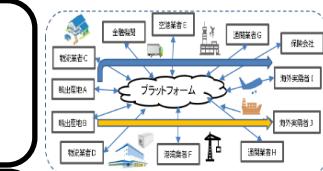
○ パレット循環体系により、手  
荷役をなくし、省力化、省人化  
を実現

○ 天候に左右されない荷降ろし  
場、施設定温の低温化による  
品質管理の高度化

○ 自動搬送装置等による効率  
化、省力・省人化、非接触型  
の業務体制

○ 量販・加工需要、有機、輸  
出など国内外の需要の変化に  
対応し、貯蔵保管機能、簡易  
加工、小分け・パッケージング  
等の機能強化

○ 施設の耐震性、非常用電源  
の確保、BCPの策定



データ連携・デジタル化  
による業務の改善



効率的な荷下ろし  
が可能な施設構造



自動搬送装置



トラック予約システム



施設の定温化による  
鮮度・品質保持



ドックシェルター



電動移動ラック  
貯蔵保管機能強化



加工処理施設



幹線共同輸送  
モダルシフト



非常用電源

# 今後の卸売市場整備の方向性骨子（抜粋）①

卸売市場の付加価値を高め、その活性化を図るために、物流効率化を実現する施設整備、品質向上を可能とするコールドチェーンの確保など卸売市場の機能強化が急務。

その際、将来の需要予測、費用負担も考慮しつつ、施設利用者で合意形成を図り、物流効率化に必要な施設利用のルール設定やデジタル化を進めるとともに、施設利用者が行う施設整備との連携や事業協同組合等による共同利用施設の整備の促進等についても検討していく必要。

また、市場内の事業者同士はもとより、運送事業者や他市場の事業者との連携・役割分担、さらには複数事業者間での事業再編も含めた検討を促進することが重要。

さらに、重厚長大型ではなく、コストパフォーマンスの高い施設の整備を目指すという選択肢についても検討する必要。

整備の方向性	整備と一体的に取り組む推奨事項
<p>【1 物流効率化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○物流導線の効率化</li> <li>・<u>場内的一方通行化</u>、<u>入退場口の分離</u>など物流動線の整理により<u>スムーズな入退場</u>が可能となる施設構造の整備</li> <li>・<u>必要な台数の車両</u>が同時に<u>荷役可能な通路</u>、<u>荷下ろし場所</u>等を整備</li> <li>○パレチゼーション</li> <li>・<u>フォークリフトの荷役</u>に必要な<u>作業スペース</u>、<u>通路幅</u>、<u>パレット</u>等の搬送資材の<u>デポスペース</u>の確保などパレット荷役等を前提とした施設整備</li> <li>○分荷の効率化</li> <li>・<u>バリアフリー</u>で円滑な物流動線・施設構造、十分な<u>ピッキングスペース</u>の確保、作業環境に配慮した施設</li> <li>・<u>人手不足の解消・省力化</u>のための<u>自動搬送システム</u>の活用を前提とした施設</li> <li>○施設の共同利用化</li> <li>・卸売業者と仲卸業者による<u>売場</u>、<u>荷捌き場</u>の<u>共同利用</u>を前提とした<u>フレキシブル</u>な利用が可能な施設整備</li> <li>・<u>共同冷蔵施設</u>、<u>共同加工施設</u>、<u>共同配送センター</u>の整備</li> <li>・<u>関連店舗施設</u>、<u>駐車場</u>等の<u>共同利用</u>を前提とした施設整備</li> </ul>	<p>・<u>一方通行化</u>、<u>入退場口の分離</u>等の<u>ルールの明確化・取締り強化</u></p> <p>・共有部における<u>駐停車</u>、<u>荷下ろし</u>、<u>荷捌き</u>、<u>荷積み</u>等の<u>ルールの明確化・取締り強化</u></p> <p>・必要な<u>フォークリフト台数の確保</u></p> <p>・<u>トラック予約システム</u>の導入、<u>荷待ち混雑度</u>や<u>受付・荷下ろし場所</u>等の<u>可視化</u>、<u>オフピーク誘導</u>による<u>荷待ち時間の短縮</u>、計画的な搬出入</p> <p>・<u>パレット管理ルールの明確化・取締り強化</u></p> <p>・<u>自動搬送機（AGV）</u>の導入</p> <p>・<u>デジタル技術</u>を活用した<u>商品管理</u>により同一の売り場を時間帯別に卸・仲卸が<u>共同利用</u>することを可能とする等、<u>作業スペースの共有化</u></p> <p>・事業協同組合等による<u>処理・加工施設の共同利用</u>、<u>利用ルールの明確化</u></p> <p>・施設利用者全体で<u>将来的な事業の経営継承・統合</u>、<u>費用負担</u>を含めた<u>利用計画の作成・合意形成</u></p>



## 今後の卸売市場整備の方向性骨子（抜粋）②



整備の方向性	整備と一体的に取り組む推奨事項
<p>○中継共同輸送</p> <p>・<u>中継共同輸送</u>に対応した複数台同時に<u>荷役可能な通路</u>、<u>荷下ろし場所</u>等を整備</p> <p>・<u>中継共同輸送</u>の荷の一時保管に必要な<u>冷凍・冷蔵施設</u>（ストックポイント）</p> <p>・効率的な<u>トラックの配車</u>、<u>荷の管理システム</u>の整備を前提とした施設</p>	<p>・配送に携わる<u>運送事業者</u>や<u>市場便の把握・連携</u>による<u>共同輸配送</u>（共配率や積載率の向上）の推進</p> <p>・<u>共同荷受け</u>体制の構築</p> <p>・効率的な<u>配車システム</u>、<u>荷の管理システム</u>の導入</p>
<p>【2 品質・衛生管理の高度化】</p> <p>○コールドチェーンの確保</p> <p>・搬入から搬出までの<u>温度管理</u>を適切に行える<u>閉鎖型施設等</u>の設置（必要に応じた限定的な施工も検討）</p>	
<p>【3 付加価値向上・新需要への対応】</p> <p>○加工施設等の充実</p> <p>・量販店、加工事業者、有機農産物など<u>国内外の需要の変化</u>に応じた荷姿での出荷が可能となるよう、場内に<u>小分け</u>、<u>パッケージング</u>、<u>フレッシュ</u>への対応が可能な施設・設備の導入</p> <p>・<u>輸出先国等の規制・条件</u>（食品衛生等）<u>に対応</u>した処理・加工施設等の整備</p>	<p>・<u>産地との連携強化</u>や<u>安定的な取引関係</u>の確立、<u>加工食品の開発・販売</u>の推進</p> <p>・食品加工による<u>食品ロスの削減</u>の推進</p>
<p>○選果・選別施設の充実</p> <p>・<u>産地との連携</u>に必要な<u>選果・選別施設</u>等の整備</p> <p>○貯蔵保管機能の強化</p> <p>・<u>長期間の貯蔵保管</u>・<u>鮮度維持</u>が可能な冷凍・冷蔵施設等の整備</p>	<p>・<u>産地との連携強化</u>や<u>安定的な取引</u>関係の確立</p> <p>・<u>長期保管機能</u>を活用した<u>安定的な取引</u>の確立</p>

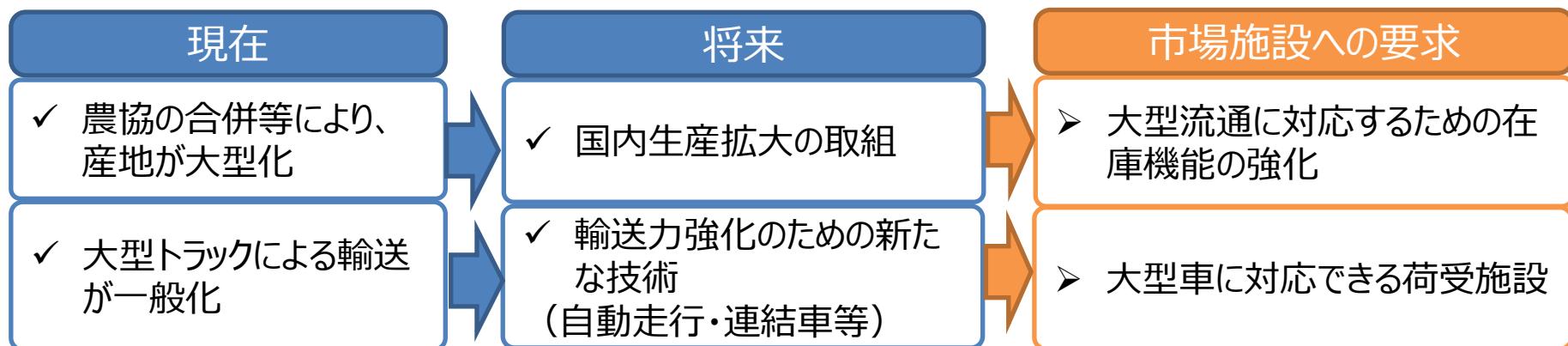
# 今後の卸売市場整備の方向性骨子（抜粋）③



整備の方向性	整備と一体的に取り組む推奨事項
<p>【4 新技術の活用】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○検品・荷役作業の自動化・省力化</li> <li>・<b>検品等を自動化・省力化するRFIDタグ付のパレット</b>等を活用できる設備を整備</li> <li>・<b>インターネット取引システム、オンライン受発注システム</b>の導入による施設利用の変化を想定したフレキシブルな施設整備</li> </ul> <p>【5 防災・環境対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○防災減災</li> <li>・想定される<b>自然災害</b>等に対応した、施設の<b>耐震化、耐水化、耐風化</b>など災害に強い施設整備</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>○環境対応</li> <li>・<b>EVトラック</b>等が市場内で給電できるよう、市場内に<b>給電設備</b>を設置</li> </ul> <p>【6 コストパフォーマンスの向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○既存施設の改修・増築</li> <li>・耐震基準に適合した既存施設の<b>改修・増築</b>による閉鎖型低温化、荷捌き・加工・配送等の機能強化</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>○設計、施工、発注方法の工夫</li> <li>・<b>安価な施設構造</b>（鉄骨造、低層、平面化、システム建築）による施設整備</li> <li>・施設の天井の高さ、仕切り、柱の本数を必要最小限にした<b>簡素な構造</b>の施設整備</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>○事業者による施設整備</li> <li>・<b>事業者</b>による実需者のニーズを踏まえた的確で機動的な<b>施設整備</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・インターネット取引システム、オンライン受発注システム、AIを活用した新たなシステムの導入などの<b>デジタル化による省人化、働き方改革</b>の推進</li> <li>・災害時における<b>事業継続計画（BCP）</b>の策定</li> <li>・<b>電動フォークリフト、電動ターレ</b>の導入</li> <li>・<b>PFI等民間資金、ノウハウ</b>の活用</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設利用者全体で20～30年先の<b>将来的な事業の経営継承・統合、費用負担</b>を含めた<b>利用計画の作成・合意形成</b></li> </ul>

## 卸売市場施設への要求①出荷者・集荷の変化

## 1 流通の大型化



## 在庫機能の強化

- ✓ 施設の温度管理、保冷設備の整備による品質管理の向上

適切な温度管理により、  
鮮度・品質保持

## 大型車に対応できる荷受け施設

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



スムーズな場内走行路

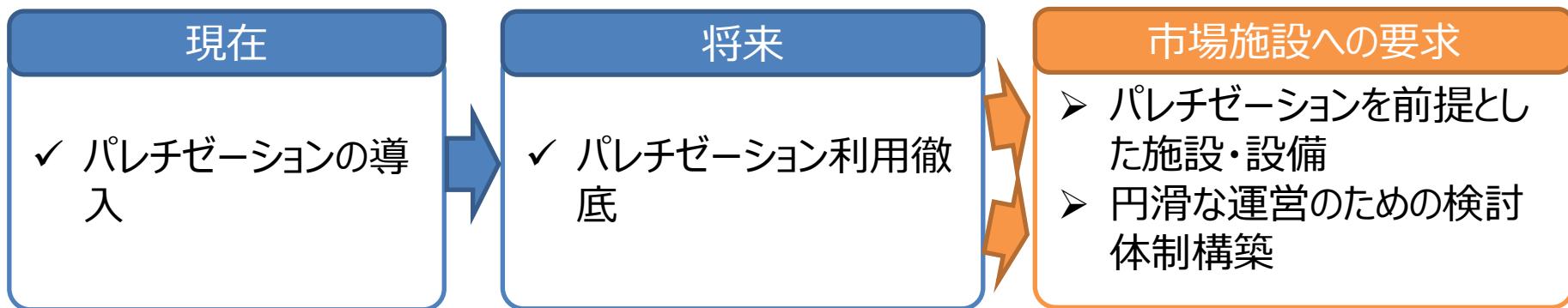


ドッグシェルターにより外気を遮断



# 卸売市場施設への要求①出荷者・集荷の変化

## 2 パレチゼーション



### パレチゼーションを前提とした施設・設備

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



フォークリフトによる荷下ろし

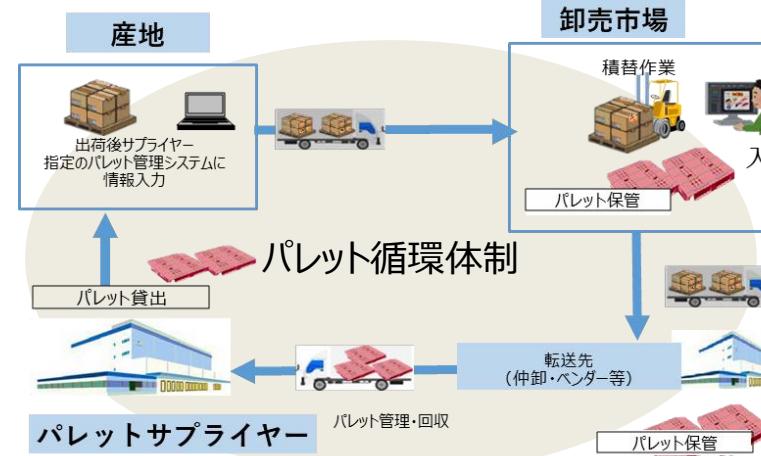


パレット管理のためのスペース確保

効率的な場内動線

### 円滑な運営のための検討体制構築

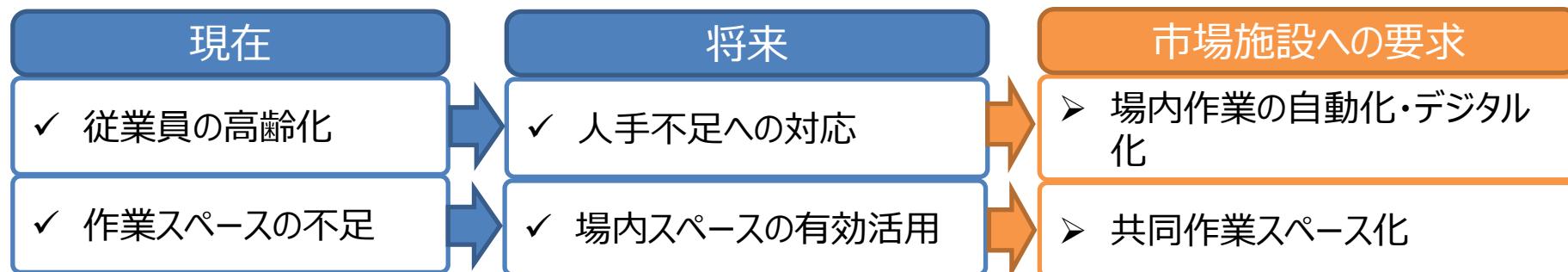
- ✓ 関係者が現状や課題を共有し、場内物流の改善を図る体制の構築
- ✓ パレット管理ルールの明確化



関係者間の情報共有・管理ルールの徹底

## 卸売市場施設への要求②市場関係者・場内作業の変化

## 3 場内作業の省力化・デジタル技術の活用



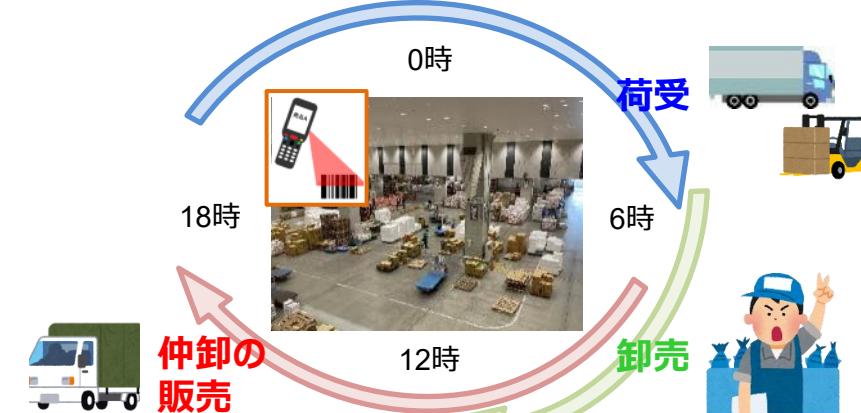
## 場内作業の自動化・省力化

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



## 共同作業スペース化

- ✓ デジタル技術を活用し、売り場を共同作業スペース化



卸売場と仲卸売場を分けず共同作業スペース化、商品は電子タグで管理

I. 物流の現状とこれまでの施策

II. 食品等の物流確保に向けた取組

III. 卸売市場の機能強化

**IV. 農林水産省の今後の施策**

# 近年の関係法令整備

## 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の内容は、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。

※令和8年4月1日施行

（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

特定運送委託について



## 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（附帯作業等の対価）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



# 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＞

#### 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達等の取組や、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

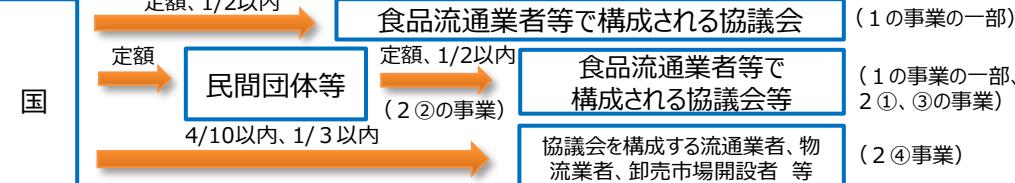
地方港湾・空港を活用した新たな輸出物流を構築する取組、デジタル化、自動化・省人化に必要な設備・機器の導入等を支援します。

##### 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) (2④の事業)

### ＜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

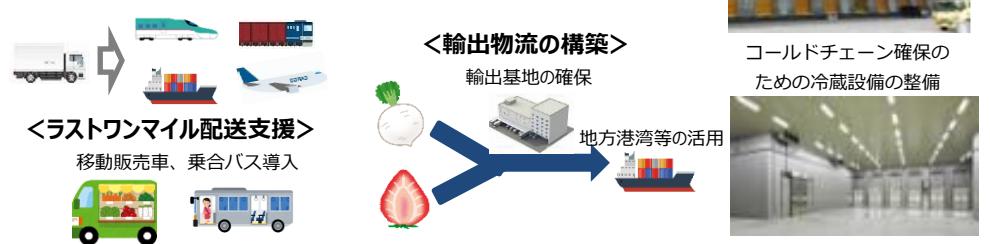
#### ＜物流生産性向上推進＞

標準パレット化、デジタル化・データ連携



#### ＜ラストワンマイル配達支援＞

移動販売車、乗合バス導入



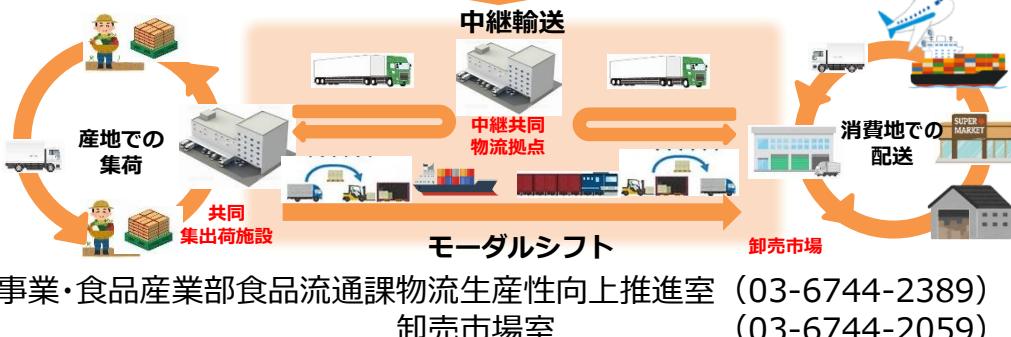
#### ＜輸出物流の構築＞

輸出基地の確保

地方港湾等の活用



#### 新たな食品流通網の構築



#### ＜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

冷蔵庫・パレタイザー導入



(03-6744-2389)  
(03-6744-2059)

## 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

## &lt;対策のポイント&gt;

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。

## &lt;事業目標&gt;

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

## &lt;事業の内容&gt;

## 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CO<sub>2</sub>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。

## &lt;事業の流れ&gt;

交付（定額）

4/10、1/3以内



## &lt;事業イメージ&gt;

## 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



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

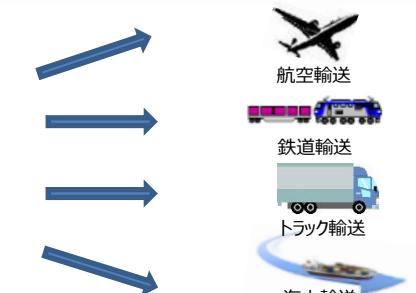


非常用電源

## 2. 共同物流拠点施設整備



[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)



### ＜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品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＞

#### 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。

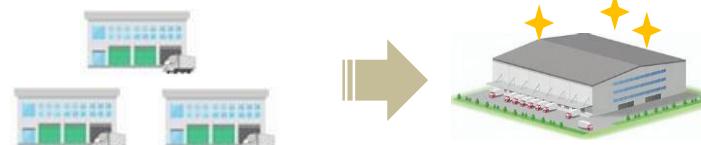
#### 3. 輸出拡大に向けた卸売市場の高度化

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。

### ＜事業イメージ＞

#### ＜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



#### ＜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＞

交付（定額）

4/10以内、1/3以内

国

都道府県



卸売市場開設者等

## 青果物、産地から卸までの物流の取組方針・スケジュール

- 物流効率化法、補助事業等の周知・執行の中で、**物流生産性向上に繋がる指導・支援・事例発信**を行う。
- その際、**品目ごとの生産・流通政策との連携**や、**地方局ごとの現場との繋がりの強化**を図る。
- 長期的な人口減少、技術発展も見据えつつ、2030年に向けては**4つの重点事項**を中心に取組。

	① パレット標準化	② デジタル化	③ 商慣習の見直し	④ モーダルシフト・中継輸送
～2025年度	食料・農業・農村基本計画（目標年度：2030年度）、総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>農産局ハード事業で「流通合理化の方針策定」を義務化</li> <li>食産部事業で、集出荷場のライン改修メニュー等を新設</li> </ul> <p>・2021年度以降、食産部事業で集出荷情報デジタル化の実証・導入支援</p> <p>・JAグループが集出荷情報デジタル化の推進強化へ</p> <p>※例えば、"nimaru"（農家が品目・出荷量等をJAに登録し、JAは集計・出荷作業が効率化できるデジタルツール）は100JA程度で導入</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流効率化法や食料システム法の周知の中で、商慣習の見直しを働きかけ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>TF等で荷主と鉄道・船舶との情報交換等を促進。実証支援、優良事例を発信</li> <li>・2024年度までに8か所、2025年度に7か所の中継共同物流拠点を整備</li> </ul>
2026年度	<p><b>R7補正・R8当初の事業執行を通じ標準パレットを使用する集出荷場の増加</b></p> <p><b>・農産局との更なる連携強化</b> (施設整備等での自治体・生産者との意見交換に併せ、物流改善の検討も促す。また、強農等での更なる要件化も検討。)</p> <p>※産地・市場間で規格見直しやパレット循環に係る協議に地方組織も関与して進める必要</p>	<p>・生鮮の集出荷・取引情報や物流情報のデジタル化・データ連携について、<b>全農による産地・卸間システム（ハイフルネット）の次世代化やJAへの働きかけとの効果的な連携</b>を協議</p> <p>将来的に、産地からのデジタル情報を活用した卸での省人化（卸による紙伝票のシステム手入力が不要）等が一般化することを目指す</p>	<p>・リードタイム、荷待ち対策等の主な商慣習について、<b>物流効率化法や食料システム法</b>の実態調査で把握された、取組が進んでいない品目・事業者へ重点的に周知・改善指導</p> <p>・物流効率化法の<b>中長期計画</b>で商慣習の見直しに係る記載を促す（2026年4月施行、10月提出期限）</p>	<p>・2026年度は、8か所を整備</p> <p><b>・中継共同物流拠点の整備</b>は、2040年までに、日帰りできる250km圏の拠点に輸送すれば、全国各地へ最適化された輸送が可能となる「新たな食品流通網」を実現すべく、計画的に支援</p>
2030年度	<p>青果物流通のパレット化率 <b>60%→80%</b> 【青果物流通標準化検討会】</p>	<p>1運行の荷待ち・荷役等 <b>3時間→2時間</b>【物流効率化法基本方針】</p> <p>飲食料品卸売業の売上経費率 <b>11.6%→10%</b> 【みどりの食料システム戦略】</p>		<p>・モーダルシフト率 <b>3%→6%</b></p> <p>・中継共同物流拠点の整備数 <b>8か所→30か所</b> 【食料・農業・農村基本計画】</p>

さらなる人口減少、技術発展、2040年を目指すフィジタルインターネットの実現も見据えて対策

