

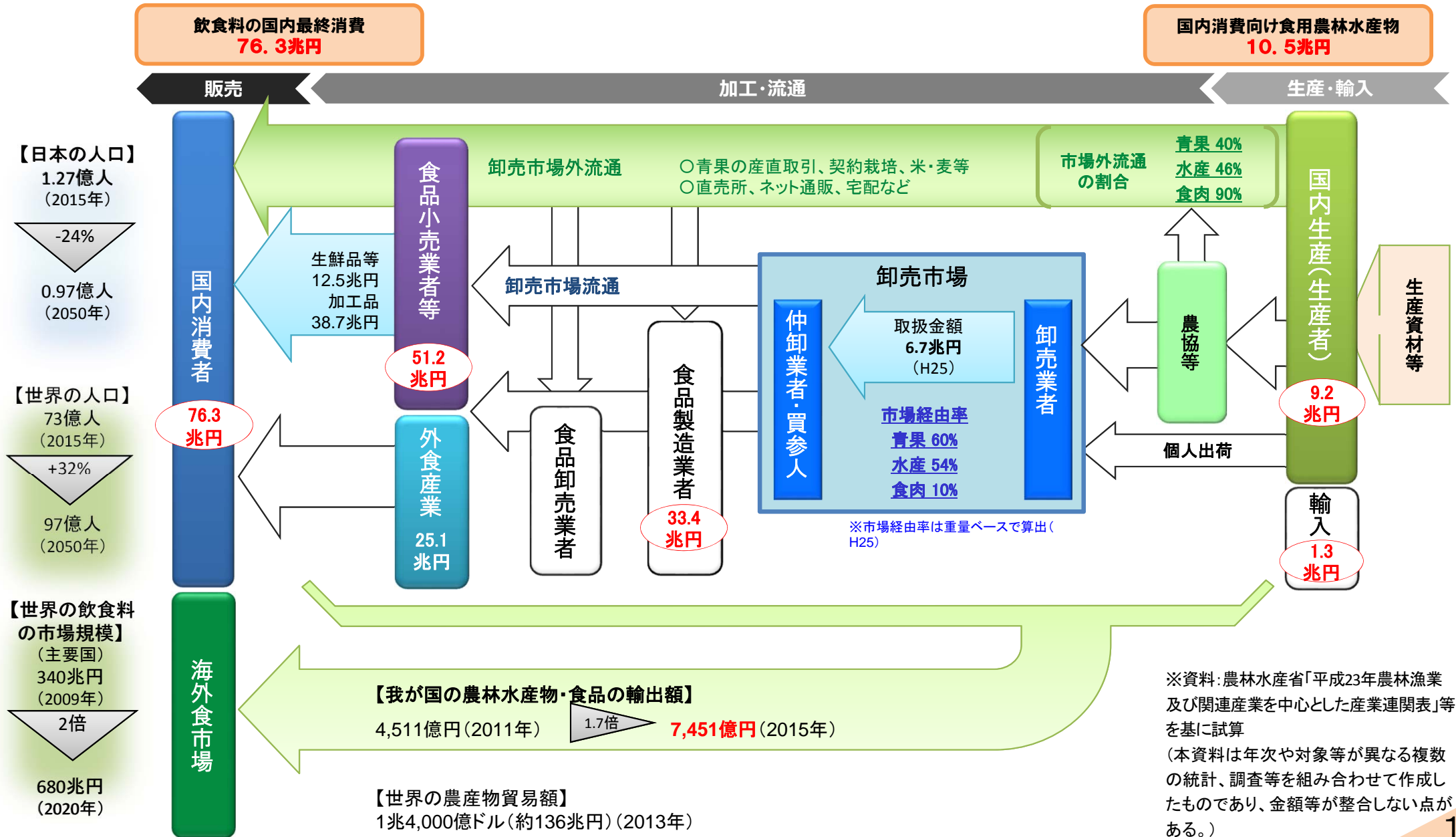
農産品物流の現状

平成28年12月

農林水産省
食料産業局

農林水産物・食品の流通構造

○ 農林水産物・食品の流通・加工構造を、現在の食料需給や消費の実態に合わせていくことが課題。



※資料:農林水産省「平成23年農林漁業及び関連産業を中心とした産業関連表」等を基に試算
 (本資料は年次や対象等が異なる複数の統計、調査等を組み合わせて作成したものであり、金額等が整合しない点がある。)

我が国の農産品の流通構造

- 現在の農産品の流通構造は、多種多様で腐敗しやすい等の農産品の特性や、小規模で天候に左右される等の生産構造、気温に左右され、多様化・細分化した消費構造などにきめ細かに適応していく形態として発展。
- 近年、食料需給や消費の実態等がさらに変化する中、流通構造の変化にあわせて物流を考える必要。

■農産品の特徴や生産、消費の構造に対応した流通構造

農産品の特性	生産構造	消費構造	流通構造
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 腐敗しやすく保存できない品目が多い ◆ 軟弱で潰れたり傷つきやすい品目が多い ◆ 多種多様な品種が存在 ◆ 味や形状等の品質が均一になりにくい ◆ 容積と重量の関係(比重)は様々 ◆ 冷蔵等の多温度帯の輸送が必要な場合も 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 生産量や出荷量が天候や気象条件により変動 ◆ 約130万の農業経営体 ◆ 農業者の平均年齢67歳 ◆ 生産現場へのIT導入の遅れ ◆ 出荷規格が多種多様 ◆ 大消費地まで長距離輸送を要する産地も存在 ◆ 葉物等は年間通じて出荷、穀類等は1年1作で保管し順次出荷 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 少量を多頻度で購入 ◆ 気温や流行等で消費量が変動 ◆ 鮮度、味を重視 ◆ 見た目も判断材料 ◆ 品揃で購入先を選択 ◆ ニーズが多様化・細分化(品種、品目、サイズ、容量、加工度合い等) ◆ 消費の二極化、根強い低価格志向 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 多段階流通で関係事業者数が多く、競争が激しい(農協:約2640、卸:約1300社、仲卸:約6200社、加工卸:約2.3万社、小売:約23.4万社) ◆ 全国の様々な産地から、多種多様な品目を迅速に集分荷し、鮮度を確保する必要 ◆ 多頻度・小ロット、短納期で小売へ配送し、鮮度・品揃えを確保する必要 ◆ 直売所、ネット販売等の直接販売形態が近年発達 ◆ 保存できる品目は卸売市場経由が少なく、専門卸等が小売等へ流通 ◆ サプライチェーンが長距離

農産品等の物流の状況

- トラック等の実車時の積載率は6割程度。他方、地域によっては農産品の物流において需給のミスマッチが生じている、また、トラックドライバー不足等によるコスト増加の指摘もある。
- 共同配送やIT活用等による物流の効率化により、農産品流通におけるコスト削減等を行い得るのではないか。

農産物の物流に係る現場や関係者の意見等

- 他社の荷物の混載や、市場や顧客のトラックを共同利用するなどして、物流コストの削減や、人材不足に対応するなど、他業者とも協議していきたい。(JA青年組織員)
- 地方では物流費が高い。小ロットなので宅配では送料の方が商品より高くなる場合も。共同で動かせる物流ネットワークができれば動きの幅が広がるのでは。(農業女子プロジェクト参加者)
- トラック業界は異変が起きている。運転手が全く不足し、輸送関係が大変な問題に。出荷先と検討しているが、パレット輸送かコンテナ輸送が出来ないか模索しているところ。(JA組合長)

トラック等の実車時の積載率

項目	日本	英国	ドイツ	デンマーク
実車時の積載率	59% (2014年)	約60% (2007年)	約60% (2007年)	約40% (2008年)

(参考) 品目別の貨物輸送量 (H26、営業用トラック等)

品目	輸送トン (千トン)	割合
穀物	28,124	1.0%
野菜・果物	44,314	1.5%
その他農産品	15,536	0.5%
畜産品	31,931	1.1%
水産品	28,333	1.0%
食料工業品	328,815	11.2%
木材	82,048	2.8%
砂利・砂・石材	225,028	7.7%
金属	163,595	5.6%
機械	212,368	7.2%
石油製品	157,699	5.4%
日用品	211,520	7.2%
動植物性飼・肥料	42,378	1.4%
取り合せ品	456,663	15.6%
その他	906,010	30.9%
計	2,934,361	100.0%

食品関連
約16%

食品関連以外
約84%

【出典、資料等】
 ➢ 自動車輸送統計調査票より国土交通省にて算出
 ➢ 輸送トン数は、貨物自動車輸送した貨物の重量をトンで表した数である。
 ➢ 食料工業品は、製造食品、飲料、その他の食料工業品(調味料類、でんぷん類、酵母、動物性製造食品、飲料水、たばこ等)

【出典、資料】
 ➢ 日本:自動車輸送統計調査票より国土交通省にて試算
 ➢ 英国、ドイツ、デンマーク:Load factors for freight transport (European Environment Agency, 2010)

我が国の農産品物流の課題

- 高齢化、ドライバー不足等によりトラック業界の厳しさが増す中、輸送条件の厳しい農産品は、運賃の上昇やトラックの確保自体が困難となる可能性があり、生産者の所得低下による生産量の減少、ひいては流通業者の集荷や販売の確保が困難となるなど、深刻な影響を及ぼすおそれ。
- このため、農産品物流の効率化等による輸送条件の改善や物流コストの削減が必要だが、物流の問題は出荷から小売までのサプライチェーン全体に渡り相互に関連しているため、生産段階等の個別の取組ではなく、流通の各段階が連携した取組が必要。

■農産品の物流に係る各段階ごとの課題(主に青果物)

課題	生産・出荷段階	卸売段階	小売段階
時間	◆出荷量、出荷先の決定が遅く、 出発時刻が変動	◆入荷時間の集中、順番待ちの拘束 ◆荷揃いが遅く、出発時刻が遅延	◆納品時間の厳格な要求 ◆入荷時間の集中、順番待ちの拘束 ◆多頻度小ロット配送の要求
量	◆出荷量の変動(可載量とのミスマッチ) ◆小ロット(トラック確保困難)	◆入荷量、配送量の変動 ◆帰り荷がない	◆多頻度小ロット配送の要求 ◆帰り荷がない
資材	◆ダンボール出荷、パレット不使用	◆オリコン、パレットの紛失	◆オリコン、パレットの紛失、 ダンボール廃棄負担
付帯作業	◆手積み負担大	◆手降ろし、手積み負担大	◆手降ろし負担大
輸送	◆出荷先が変動	◆他市場への転送	
その他	◆直販等の宅配便利用は送料が割高 ◆細分化した出荷規格への選別・調整	◆遠隔地からの長距離輸送	