また、安定的な食肉供給システムを構築する観点から、輸出に対応しない施設に関しても、稼働率が高く生産量の多い中核的な基幹施設の合理化を促進する。

さらに、現時点で再編に至らなくとも、施設間の人材交流、使用資材等の共同購入、使用機械等の共同調達、災害・家畜疾病発生時の連携体制の構築など、施設の持続的な運営につながる連携の取組を進め、施設の稼働に不可欠な浄化槽、冷蔵施設の整備・改修を進める。

くわえて、食肉処理施設における省力化・自動化機械の導入等を推進することで労働力不足を補完するなど、多様化するニーズに対応するための施設の高度化も推進する。

食肉処理施設の再編・合理化に当たっては、当該都道府県内の畜産振興の在り方と密接に関連するため、都道府県等も主体となり、地域の実情を踏まえて対応していく必要がある。このため、引き続き、都道府県、市町村、生産者団体、食肉流通事業者等の連携を促しながら、合理的な食肉処理を可能となるよう稼働率の目標を設定する。

○　食肉処理施設の稼働率目標

	現状（令和５年度）	目標（令和12年度）
稼働率	62％	70～90％以上

再編合理化後の１日当たりの処理能力、処理頭数のイメージ

区分	現状（令和５年度）	再編合理化後
１日当たりの処理能力	885頭／日	1,000頭／日以上
１日当たりの処理頭数	547頭／日	700～900頭／日以上

② 食肉卸売市場の機能強化

食肉卸売市場については、生産者と消費者の結節点としての食肉処理施設の機能に加え、公正な取引を通じた適正な価格形成等に重要な役割を果たしており、引き続き、集分荷機能や代金決済機能の強化を図る。

３ 飼料の製造・流通及び生体輸送の合理化に関する基本的な事項

（１）飼料の製造・流通の合理化

昨今、配合飼料価格が高止まりする中で、配合飼料工場の再編については、これまでに「農業競争力強化支援法」（平成29年法律第35号）に基づき認定を受けた事例により、配合飼料工場の生産性の向上や販売価格の抑制等が図られたとの報告もあり、配合飼料価格低減に資するものと認められる。

配合飼料輸送については、2024年問題を背景とする輸送力の不足に加え、飼料タンクの補充時の高所作業の発生や、バルク車への添加剤等投入作業等の運送以外の役務への対応といった飼料輸送特有のトラックドライバーへの負担により、特に配送にかかる人材の確保が困難な状況にある。これらの課題に早急に対応しなければ、輸送体制の維持が困難となり、畜産業が継続できなくなるといった多大な影響が懸念されることから、畜産農家に配合飼料を将来にわたって安定的に輸送するため、業界関係者が連携して配合飼料輸送の合理化を図っていくことが急務となっている。

こうしたことから、引き続き、配合飼料の価格低減に資するよう、配合飼料工場の再編等の製造合理化を推進する。また、配合飼料輸送の作業に係る負担の削減及び安全性の確保、附帯業務を含む運送以外の役務の取扱いの明確化等、長距離・長時間輸送の削減及び効率的な配送実施への協力といった飼料輸送の合理化の取組を推進する。

（２）生体輸送の合理化

酪農や肉用牛生産において、生体家畜は日本国内で長距離・広域流通されており、その移動の大部分をトラックによる陸送に依存せざるを得ない状況にある。

このような中、自動車運送業の時間外労働時間等を規制する、いわゆる2024年問題によって、生体家畜の輸送に不可欠なトラックの確保が難しくなるなど、畜産現場においても影響が見られている。

こうしたことから、生産現場でトラックの確保が進めやすくなるよう、家畜の移出入を行う産地や生体家畜の輸送業者等が一体となり、モーダルシフトやリレー輸送に取り組むことなどを始め、課題解決に向けた取組を推進する。