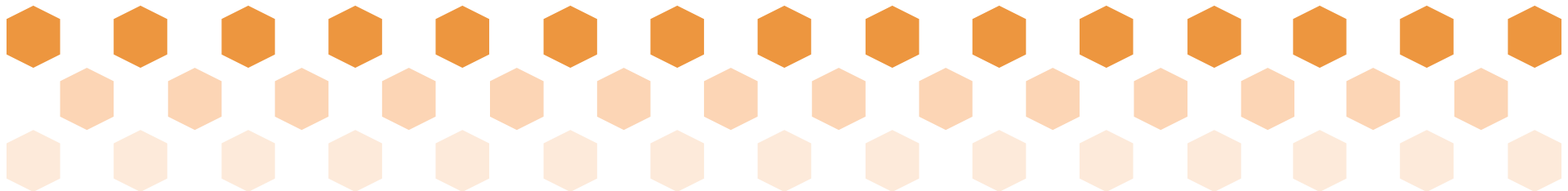


青果物流通実態調査 (卸売市場物流の結果概要)



令和4年3月31日
農林水産省 大臣官房
新事業・食品産業部 食品流通課

1. 概要

○調査対象

	卸売業者 (7社)	仲卸業者 (16社)
東京都中央卸売市場大田市場	2社	4社
横浜市中心卸売市場本場	2社	4社
名古屋市中央卸売市場北部市場	1社	4社
大阪市中心卸売市場本場	2社	4社

○調査手法

2021年12月から2022年2月までそれぞれ各社を往訪してヒアリング ※請負業者により実施

○調査項目

卸売業者	仲卸業者
<ul style="list-style-type: none">・市場内トラックの待機スペースの現状と課題・待機問題の解決に向けた取り組み及び課題について・荷下ろしの現状把握と課題について・市場内のパレットの現状と課題について・トラック予約システムの現状と課題について・市場内物流の現状と課題について・市場の構造の現状と課題について	<ul style="list-style-type: none">・仲卸業者が納品の際に使用する荷役台等の種類・仲卸業者が納品の際に使用するパレット等の調達先・仲卸業者が納品の際に使用したパレットの回収と保管・仲卸業者の転送物流の現状について

2. 市場内トラックの待機スペースの現状と課題 【中央卸売市場卸売業者（7社）からのヒアリング】

- 「待機可能な台数」は、数台～20数台と市場間で差があり、絶対的に不足と回答した市場もあった
- 「待機スペース確保の取組」としては、臨時荷置き場の確保や場内通路等の共用部の使用など物理的対応のほか、トラック予約システムの活用による荷下ろしの効率化や市場関係者との協議と回答した市場もあった
- 「今後の課題」としては、不法駐車や駐車場利用等の既得権益の解消といったソフト面の対応から、市場整備と併せたレイアウト変更といったハード面の対応もあった

	待機可能な台数
A社	荷受台数に比して絶対的に不足
B社	10台
C社	17台
D社	2～3台
E社	15～25台
F社	6台
G社	数台

待機スペース確保のためのこれまでの主な取組内容
<ul style="list-style-type: none"> ・臨時荷置き場の確保 ・パレット等を外部倉庫へ輸送して場所を確保 ・共用部（場内通路等）の使用 ・EPARKを活用し荷下ろしトラックの回転率を上昇させる中で、待機スペースを確保 ・開設者及び仲卸との協議

待機スペース確保に向けた今後の課題
<ul style="list-style-type: none"> ・待機スペースと荷下ろし場所の両方の確保 ・繁忙期も意識して待機スペースを確保する必要 ・市場全体での不法駐車 of 解消 ・市場整備に伴う売場レイアウトの変更 ・駐車場利用などの（←正しいか分かりませんが、例示を記入）既得権益の解消 ・市場内外とも待機スペースを確保することが難しい

3. 待機問題の解決に向けた取り組み及び課題について【卸売業者（7社）からヒアリング】

- 「平均待機時間」は1時間以内が多く、一部には2時間以内や品目と到着時間によるとあった。また、「最長待機時間」は最高で5～6時間であった
- 「待機問題の解決に向けたこれまでの取組」は、臨時荷置場等の物理的なもの、検品時対応スタッフ増員等の人的なもの、無線等による車両誘導というソフト的なものであった
- 「待機問題の解決に向けた課題」は、パレット化や車両予約システムの導入等のほか、ルールの策定・徹底といった意見もあった

	平均待機時間	最長待機時間	待機問題の解決に向けたこれまで取組
A社	データなし	データなし	<ul style="list-style-type: none"> ・臨時荷置場の活用 ・検品時対応スタッフ増員 ・フォークリフト増車 ・ドライバーによる手おろしを卸が支援 ・無線等による車両誘導
B社	30分程度	3時間程度	
C社	38分	2時間以内	待機問題の解決に向けた課題 <ul style="list-style-type: none"> ・パレット輸送化 ・車両予約システムの導入 ・ルールの策定と徹底 ・開設者などによる待機場所の設置 ・産地から実需者へ直送取引の推進 ・臨時荷置場の活用 ・入/出荷エリアが混在している現状からそれらを切り離す ・売場レイアウトの見直し ・到着時間の分散化 ・荷下ろしを車道で行わない ・市場内は一方通行でべた積み車が多いと混む
D社	1時間以内	3時間程度	
E社	1時間以内	3時間程度	
F社	2時間以内	6時間	
G社	品目と到着時間による	5時間	

4. 荷下ろしの現状把握と課題について【卸売業者（7社）からヒアリング】

- 「パレット積みしたトラックの割合」は70%以上が4社、40%は1社、不明が2社。また、「ばら積みしたトラックの割合」は40%以下が4社、60%が1社、不明が2社であった
- 「荷下ろし作業時間」のうち、パレット積みは30～60分が多く、ばら積みは2～3時間が多かった
- 「荷下ろしする際の課題」は、作業効率性を高めるためパレット化は必要等であった

	パレット積みしたトラックの割合	ばら積みしたトラックの割合
A社	野菜80% 果実58%	野菜20% 果実42%
B社	不明	不明
C社	70%	30%
D社	40%	60%
E社	不明	不明
F社	70～80%	20～30%
G社	75%	25%
荷下ろし作業時間 (10t車)		
	パレット積み	ばら積み
A社	20分程度	2時間程度
B社	20～30分	2時間程度
C社	30～60分	1～2時間
D社	40分	2時間
E社	30～60分	2～3時間
F社	30～60分	2～3時間
G社	30～40分	100分

荷下ろしする際の課題

- ・作業の効率性を高めるためパレット化が必要
- ・パレット化をしても、産地段階で検品作業を想定していない積み付けを行っていることから、荷分け・検品作業の所要時間が長くなり、パレット化による時間短縮効果が満足に得られない
- ・安全性の確保と作業速度との両立
- ・荷下ろし場所が狭いため、ウイング車輛が両ウイングを同時に開いて作業ができない

5. 市場内のパレットの現状と課題について【卸売業者（7社）からヒアリング】

- 「使用しているパレットの所属別の割合」は、最も多いのが不明（いわゆる雑パレ）、次いで産地であった
- 「パレット管理に対する意識」については、「パレットはタダ」という意識が強いといった回答があった
- 「パレット循環に係る課題」は、川上から川下までの関係者の意識向上のほか、パレット管理に関するものであった

	使用しているパレットの所属別の割合		
	自社	産地	不明
A社	10%	5%	85%
B社	0%	70%	30%
C社	0%	30%	70%
D社	0%	5%	95%
E社	0%	20~30%	70~80%
F社	0%	10%	90%
G社	0%	10%	90%

パレット管理に対する意識はどのように持っているか

- ・市場関係者内は「パレットはタダ」という意識が強い
- ・レンタルパレットは返却する必要があると認識しているものの、パレットがなければ荷下ろしが非効率になるため、翌日使用分のパレットを市場内で収集している

パレット循環に係る主な課題

- ・川上から川下までの関係者の意識向上
- ・作業負荷の少ないパレット管理方法
- ・受払方法の確立・規格の標準化と簡素化
- ・年々パレットが増加して荷下ろし場所を圧迫

6. トラック予約システムの現状と課題について 【卸売業者（7社）からヒアリング】

- 「システムトラック予約システムの導入の有無」は、2社が導入ありで、残り5社は未導入であった
- 「システムの運用方法」は、事前に積荷情報を取得し、計画的な荷下ろしを推進等であった
- 「システム導入に向けた課題」は、トラック予約による計画的運行がもたらす効果が流通関係者にうまく周知されておらず、また、それを定量的に示す方法論（または経験）が不足している等であった

	トラック予約システムの導入の有無
A社	有
B社	なし
C社	有
D社	なし
E社	なし
F社	なし
G社	なし

システムの運用方法




- ・事前に積荷情報を取得し、計画的な荷下ろしを推進
- ・荷下ろししやすい時間とドライバーのマッチング

システム導入に向けた課題

- ・予約による計画的運行がもたらす効果が流通関係者にうまく周知されておらず、またそれを定量的に示す方法論（または経験）が不足している
- ・産地および市場における、商流（青果課・営業）と物流（物流課・商品管理）との間で課題認識が一致しておらず、情報共有が不足している
- ・予約車輛の専用駐車スペースの確保

7. 市場内物流の現状と課題について 【卸売業者（7社）からヒアリング】

- 「卸売の商品を購入した仲卸業者は商品を速やかに引き取っているか」は、量販店への出庫、または自社店舗での販売を行う場合に必要な分だけ引き取るという行動が多く見られる等であった。
- 「場内物流の課題」は、安全性の向上や、荷受と引取りの効率化の観点から、個々の市場ごとに関係者全体で適切なルールを整備していく必要がある等であった

卸売場の商品を購入した仲卸業者は商品を速やかに引き取っているか	速やかに引き取っていない場合、考えられる要因は何か
量販店への出庫、または自社店舗での販売を行う場合に必要な分だけ引き取るという行動が多く見られる	 仲卸業者には相場を買い支える機能があり、生産者の価格安定につながるが、一方でその在庫が自前の保管能力を超える場合が多いこと
一部の業者は保管場所（バックヤード化）として使用している	 予冷庫を所有していない。保管場所の不足していること
品目、時期、仲卸業者により異なる	 <ul style="list-style-type: none"> ・仲卸業者の荷物置場がいっぱいな場合や、売れ行きが悪く場内に滞留すること ・日持ちのする商品を留め置く傾向にあること

○場内物流における課題

- ・安全性の向上や、荷受と引取りの効率化の観点から、個々の市場ごとに関係者全体で適切なルールを整備していく必要がある
- ・場内ネットワークが整備されておらず、情報集約・提供先が場内の数か所に集中してしまう傾向がある。
- ・ハブ市場として物量が年々多くなっており、狭隘化している
- ・卸、仲卸、運送会社が同一エリアに混在
- ・荷捌き場、配送等積込場所の不足
- ・仲卸業者の残荷置場がない

8. 市場の構造の現状と課題について 【卸売業者（7社）からヒアリング】

- 「荷下ろしから卸売場内への運搬がスムーズか」は、スムーズとスムーズでないが同程度であった
- 「荷さばきスペース」について、有が4社、なしが3社。「加工・パッケージ施設」は、有が3社、なしが4社
- 「市場の構造に係る課題」は、狭隘化のほか、駐車場等の利用ルール等であった

	荷下ろしから卸売場内への運搬がスムーズか	荷さばきスペースと加工・パッケージ施設の有無	
		荷さばきスペース	加工・パッケージ施設
A社	スムーズ (荷置場と荷下ろし場が隣接)	有	有
B社	スムーズ	なし	なし
C社	スムーズでない	有	有
D社	混雑状況による	なし	なし
E社	スムーズでない	なし	有
F社	スムーズでない (荷置場が不足して車道に荷物を置いているため)	有	なし
G社	スムーズ (荷置の近辺で荷下ろし)	有	なし

市場の構造に係る課題

- ・狭隘化（不法駐車車両の排除）
- ・市場は仲卸業者が多いので、荷下ろし等の作業をする場所の確保が課題
- ・現在の建屋の竣工から数十年が経ておりその間の緒事情により当初のルールがなし崩しに成っている現状がある
- ・駐車エリアを効率的に運用するためには、北駐車エリアの立体化等 卸売場・荷下ろし場所等の増床が課題
- ・買出し人の駐車場が多すぎる

9. 仲卸業者が納品の際に使用する荷役台等の種類 【仲卸業者（16社）からヒアリング】

- 「1日あたりの取扱数量」は、平均の最高がγ市場の240 t、繁忙期の最高がα市場の600 tであった
- 「納品する際のパレット又はかご台車等の使用割合」は、パレットが最も多く、次いでかご台車等であった

		1日あたりの取扱数量		納品する際のパレット又はかご台車等の使用割合		
		平均	繁忙期	パレット	かご台車等	ばら
α市場	H社	150 t	600 t	85%	15%	0%
	I社	50 t	70 t	70%	30%	0%
	J社	30 t	45 t	85%	15%	0%
	K社	20 t	30 t	80%	20%	0%
β市場	L社	6 t	不明	25%	70%	5%
	M社	120 t	160 t	50%	50%	0%
	N社	3 t	8 t	100%	0%	0%
	O社	35 t	45 t	90%	10%	0%
γ市場	P社	15~20 t	20 t	0%	0%	100%
	Q社	不明	不明	50%	0%	50%
	R社	240 t	360 t	98%	2%	0%
	S社	32 t	44 t	70%	30%	0%
δ市場	T社	30 t	60 t	30%	5%	65%
	U社	10 t	20 t	10%	90%	0%
	V社	6 t	10 t	20%	5%	75%
	W社	10 t	10~20 t	80%	20%	0%

10. 仲卸業者が納品の際に使用するパレット等の調達先【仲卸業者（16社）からヒアリング】

- 「納品する際に使用しているパレットの調達先の割合」は、市場内が最も多く、次いで納品先であった
- 「市場内のパレットの内訳」は、産地パレットと雑パレットが同程度であった

		納品する際に使用しているパレットの調達先の割合			市場内のパレットの内訳	
		納品先	自社所有	市場内	産地パレット	雑パレット
α市場	H社	0%	0%	100%	20%	80%
	I社	0%	0%	100%	99%	1%
	J社	100%	0%	0%	0%	0%
	K社	0%	0%	100%	100%	0%
β市場	L社	0%	0%	100%	50%	50%
	M社	100%	0%	0%	0%	0%
	N社	50%	50%	0%	0%	0%
	O社	100%	0%	0%	0%	0%
γ市場	P社	—	—	—	—	—
	Q社	0%	0%	100%	1%	99%
	R社	0%	0%	100%	100%	0%
	S社	0%	0%	100%	0%	100%
δ市場	T社	100%	0%	0%	0%	0%
	U社	20%	0%	80%	0%	100%
	V社	5%	0%	95%	5%	95%
	W社	100%	0%	0%	0%	0%



1.1. 仲卸業者が納品の際に使用したパレットの回収と保管【仲卸業者(16社)からヒアリング】

- 「納品に際し使用したパレットの回収状況」は、50～100%が11社、0%は2社、不明は2社であった
- 「自社のパレットの保管場所の有無」は、有は9社、なしは7社であった
- 「パレット循環に係る課題」は、パレットの廃棄又は破損した場合の費用負担等であった

		納品に際し使用したパレットの回収状況	自社のパレットの保管場所の有無	パレット循環に係る課題
α市場	H社	100%	有	<ul style="list-style-type: none"> ・パレットの廃棄の費用負担 ・パレットが破損した場合の費用負担 ・関係者での話し合い ・販売先から回収時のコストが発生する販売先から回収できずパレットが返ってこないこと ・物流においてパレットが不可欠であることを意識することが大事
	I社	80%	有	
	J社	90～100%	有	
	K社	80%	なし	
β市場	L社	不明	有	
	M社	100%	有	
	N社	100%	有	
	O社	90～100%	なし	
Γ市場	P社	－（パレット不使用）	なし	
	Q社	100%	なし	
	R社	100%	有	
	S社	50%	有	
δ市場	T社	不明	有	
	U社	80%	なし	
	V社	0%	なし	
	W社	0%	なし	

1 2 . 仲卸業者の転送物流の現状について【仲卸業者（16社）からヒアリング】

- 「1日あたりの転送の平均的な件数と数量」は、件数が3～300件、数量が5～120tと幅があった
- 「繁忙期における1日当たりの転送の件数と数量」は、件数が300～400件、数量が8～500tであった
- 「転送する際のパレット等の使用割合」は、木製が最も多く、次いでプラスチックで、ばら積みは少数であった

		1日あたりの転送の平均的な件数と数量		繁忙期における1日当たりの転送の件数と数量		転送する際のパレット等の使用割合		
		件数	数量	件数	数量	木製	プラスチック	ばら
α市場	H社	300件	120 t	300～400件	500 t	25%	25%	50%
	I社	8件	50 t	8件	70 t	69%	1%	30%
	J社	—	—	—	—	—	—	—
	K社	—	—	—	—	—	—	—
β市場	L社	—	—	—	—	—	—	—
	M社	—	—	—	—	—	—	—
	N社	—	—	—	—	—	—	—
	O社	110件	80 t	110件	100 t	90%	10%	0%
γ市場	P社	—	—	—	—	—	—	—
	Q社	—	—	—	—	—	—	—
	R社	—	—	—	—	—	—	—
	S社	6件	8 t	7～8件	8 t	70%	10%	20%
δ市場	T社	—	—	—	—	—	—	—
	U社	5件	5 t	3件	10 t	80%	20%	—
	V社	—	—	—	—	—	—	—
	W社	3件	5 t	3件	10 t	100%	0%	0%