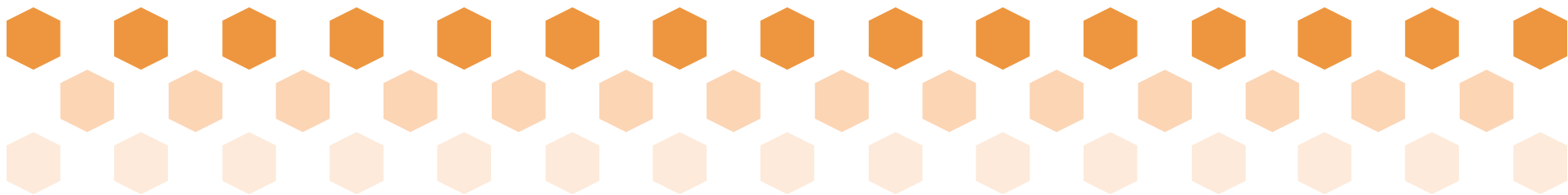


場内物流改善の必要性について



令和3年11月19日
農林水産省 大臣官房
新事業・食品産業部 食品流通課

目次

1. 物流全体の課題	 2
2. 青果物流通の物流課題	 8
3. 場内物流改善に向けた取組	13
4. 場内動線の比較について	24
5. 場内物流分科会において検討すべき事項	29

1. 物流全体の課題

1-1. 各種指標からみる物流の現状

代表的指標の状況と分析

物流業の労働生産性 (付加価値額÷(就業者数×1人あたり労働時間))	2015年度 2,496円/時 ⇒2018年度 2,569円/時 (参考) 全産業2018年度 3,695円/時	物流産業の労働生産性は依然として全産業平均には遠く及ばない水準にとどまっている
トラックの積載効率 (輸送トンキロ/能力トンキロ)	2016年度 39.9% ⇒2019年度 37.7%	トラックの積載効率は低迷している
宅配便の再配達率	2017年度 16%程度 ⇒2020年度 10%程度 (2019年度 16%程度)	今後も低下傾向が継続するか数値を注視する必要がある
貨物自動車運転手の有効求人倍率	2015年度 1.72倍 ⇒2020年度 1.94倍 (参考) 全産業 2015年度 1.11倍 ⇒2020年度 1.01倍	全産業と比しても労働力不足が高いことがわかる

出典；「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」Ⅱ．物流を取り巻く現状・課題と今後の物流施策の方向性 より 事務局が抜粋し、表現を簡略化

1. 物流全体の課題

1-2. 物流の2024年問題

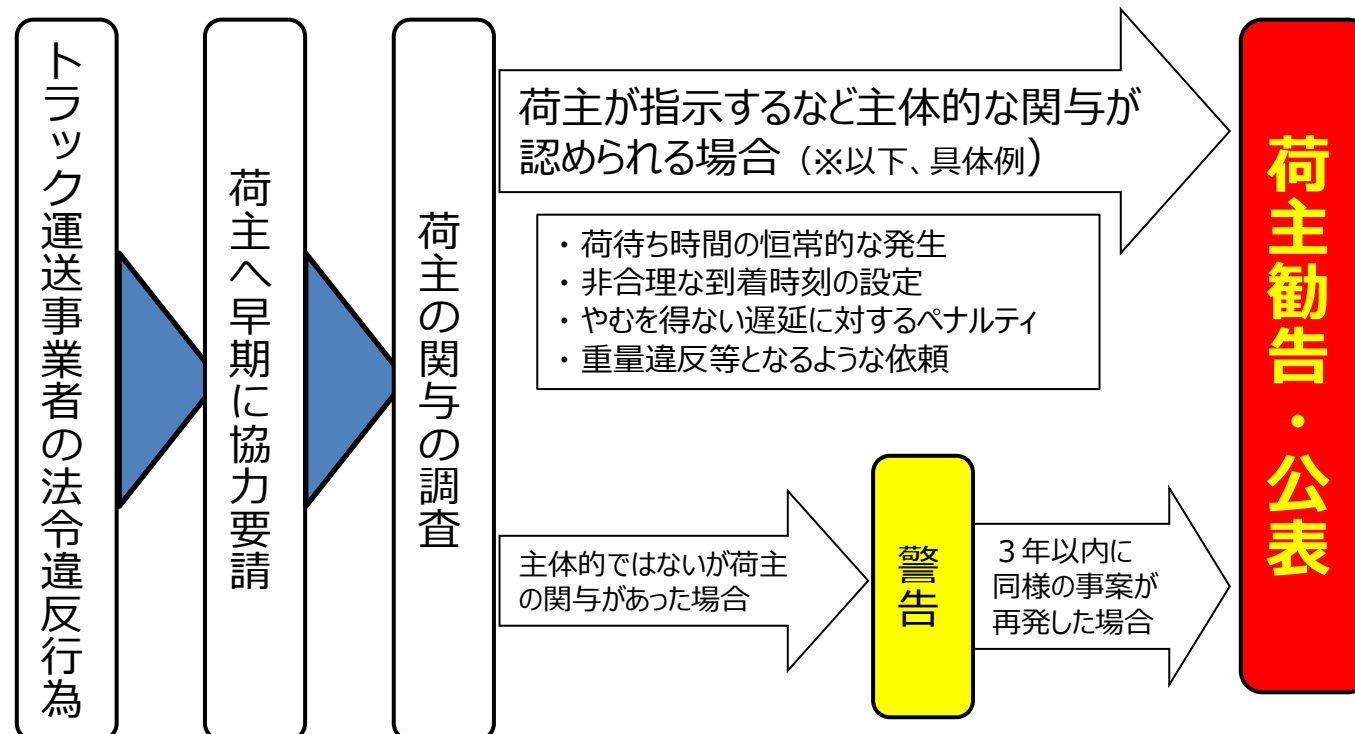
		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
労働基準法	時間外労働の上限規制 (年720時間)の適用 【一般則】	4月1日 から適用 (大企業)	4月1日 から適用 (中小企業)				
	時間外労働の上限規制 (年960時間)の適用 【自動車運転の業務】※						4月1日 から適用
	月60時間超の時間外割 増賃金率引上 (25%→50%)の中小 企業への適用					4月1日 から適用	
	年休5日取得義務化	4月1日 から適用					

※自動車運転の業務についても、将来的な一般則の適用について引き続き検討する旨附則に規定

1. 物流全体の課題

1-3. 荷主勧告制度

- 「**荷主勧告**」は、貨物自動車運送事業法第64条に基づき、トラック運送事業者の過積載運行等の違反行為に対し行政処分を行う場合に、当該違反行為が荷主の指示によるなど主として荷主の行為に起因するものと認められるときは、国土交通大臣が当該荷主に対し、違反行為の再発防止のための適当な措置を執るべきことを勧告するもの。勧告を発動した場合には、当該荷主名及び事案の概要が公表される。
- 法律に基づく勧告のほか、①勧告には至らないものの違反行為への関与が認められる荷主に対する「**警告**」、②関係機関からの法令違反情報等をもとに関係する荷主を特定し早期に働きかけを行う「**協力要請**」といった措置を通達により設けている。



1. 物流全体の課題

1-4-1. トラック輸送の標準的な運賃について

- ドライバーの労働条件の改善等を図るため、法令を遵守して持続的に事業を運営するための参考となる運賃を示すことが効果的との趣旨により、「標準的な運賃の告示制度」が創設され、トラック運送業に係る「標準的な運賃」を2020年4月に告示した。

【標準的な運賃】

1. 基本的な策定方針

- **運賃表の基本** ⇒ 貸切運送を前提に(1)距離制、(2)時間制の運賃表を設定
- **車両等の違い** ⇒ 車格別（2t、4t、10t、20t）にドライバン型のトラックを基準として算出
- **地域差** ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定
- **運賃と料金の考え方** ⇒ 料金（待機時間料、高速道路料金、フェリー料金、燃料サーチャージ等）については、運賃と別に収受

2. 適正な原価・利潤の確保

- **元請け・下請けの関係** ⇒ 実運送にかかる原価等を基準に算出
- **車両費** ⇒ 車両への設備投資ができるよう償却年数は5年で設定
- **人件費** ⇒ 全産業平均の時間あたりの単価を基準
- **帰り荷の取扱い** ⇒ 帰り荷がないことを前提に実車率50%の前提で算出
- **利潤** ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、自己資本に対する適正な利潤額を設定

1. 物流全体の課題

1-4-2. トラック輸送の標準的な運賃について

- 標準的な運賃の告示内容に基づき、宮崎県から各市場への10tトラックで輸送した場合の運賃及び料金の具体的なイメージ

市場名		東京都中央卸売市場	名古屋市中心卸売市場	大阪市中心卸売市場
運賃		343,690円 (1400km,19時間)	250,490円 (1000km,12時間)	227,190円 (900km,10時間)
料金	待機 時間料	1,870円（1時間発生した場合を想定）		
	積込料	積込時間や取卸時間、附帯業務の内容によって算出。		
	取卸料			
	附帯 業務料			
合計		345,560円 + α	252,360円 + α	229,060円 + α

出典；国土交通省「標準的な運賃の告示内容（令和2年国土交通省告示第575号）」に基づき算出

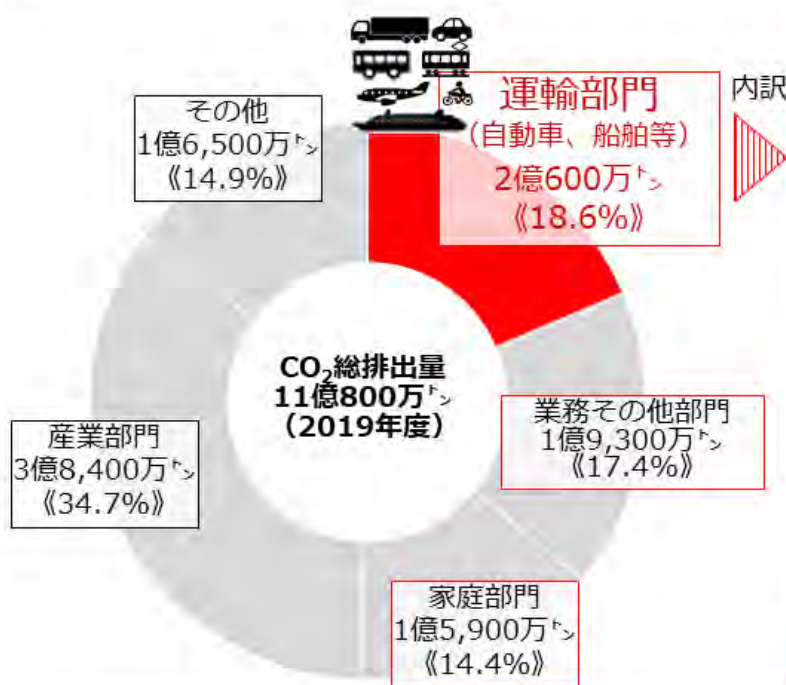
- 上記のほか、有料道路利用料、フェリー利用料その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として収受。
- また、冷蔵車・冷凍車等の特殊車両や休日・深夜・早朝において運送した場合には、運賃割増率を乗ずる。

1. 物流全体の課題

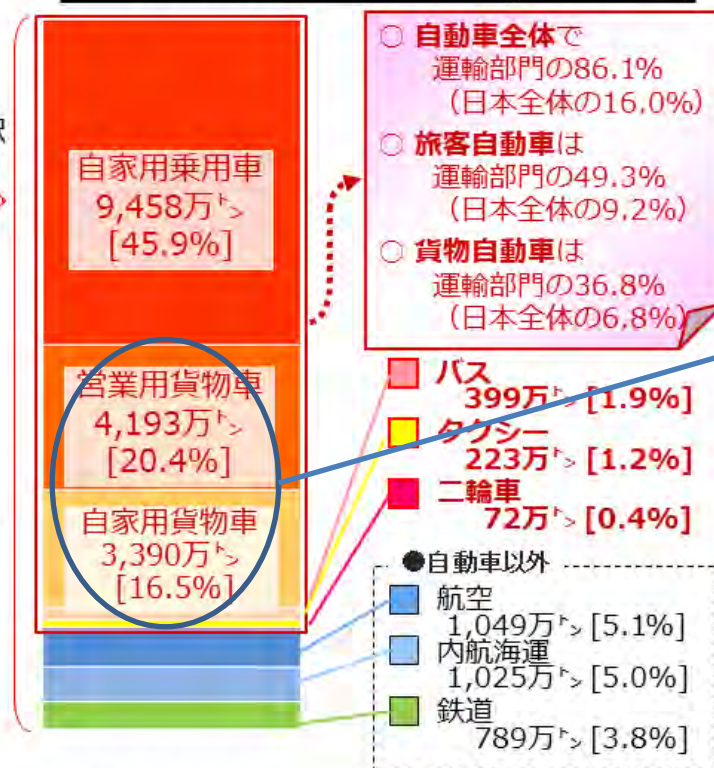
1-5. カーボンニュートラルの要請

経済産業省作成資料より
強調は事務局

我が国の各部門におけるCO₂排出量



運輸部門におけるCO₂排出量



貨物車両合計で
約7,600万トン
(約6.8%)

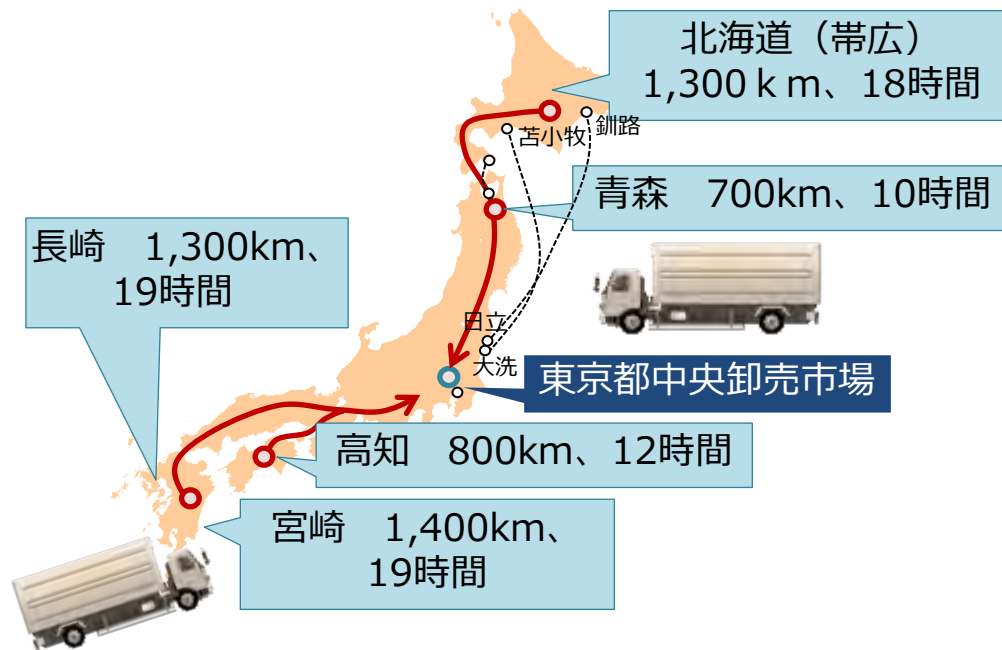
- ※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
- ※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
- ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2019年度）確報値」より国土交通省環境政策課作成。
- ※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

(出典) 国土交通省HP

2. 青果物流通の物流課題

2-1. 青果物流通の物流課題

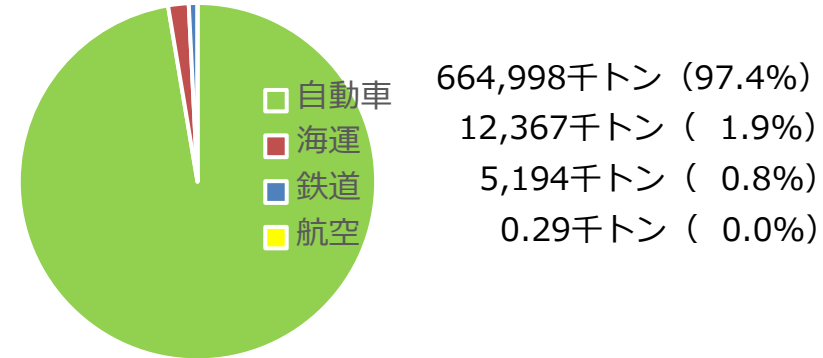
【各地から東京までの距離とトラック輸送時間】



（点線：北海道からのトラック輸送形態（トラック→フェリー→トラック））

出典：農林水産省生産局「青果物流通をめぐる現状と取組事例」

【食品流通のモード別輸送形態】

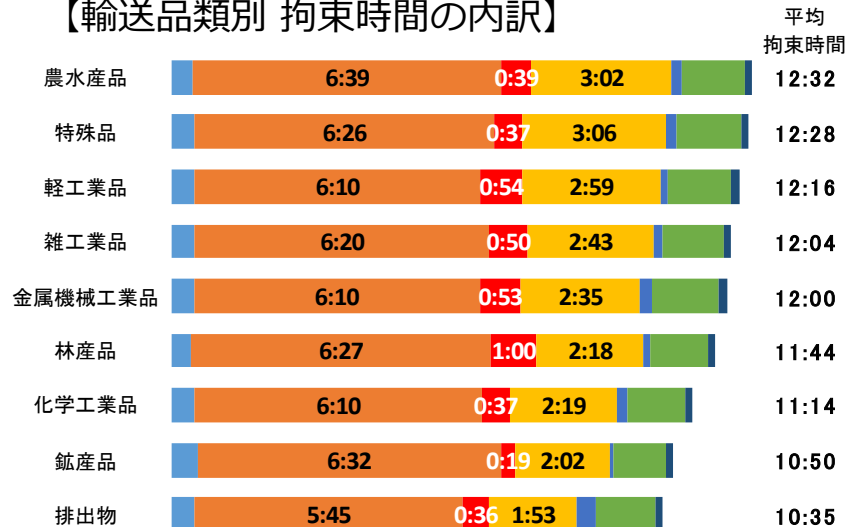


出典：国土交通省「貨物地域流動調査・旅客地域流動調査（H29年度）」
「航空貨物動態調査（H30年度）」

JR貨物「2018（平成30）年度 輸送実績」

※各種統計における農水産品及び食料工業品の合計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。

【輸送品類別 拘束時間の内訳】



■ 点検等 ■ 運転 ■ 待ち ■ 荷役 ■ 付帯他 ■ 休憩 ■ 不明

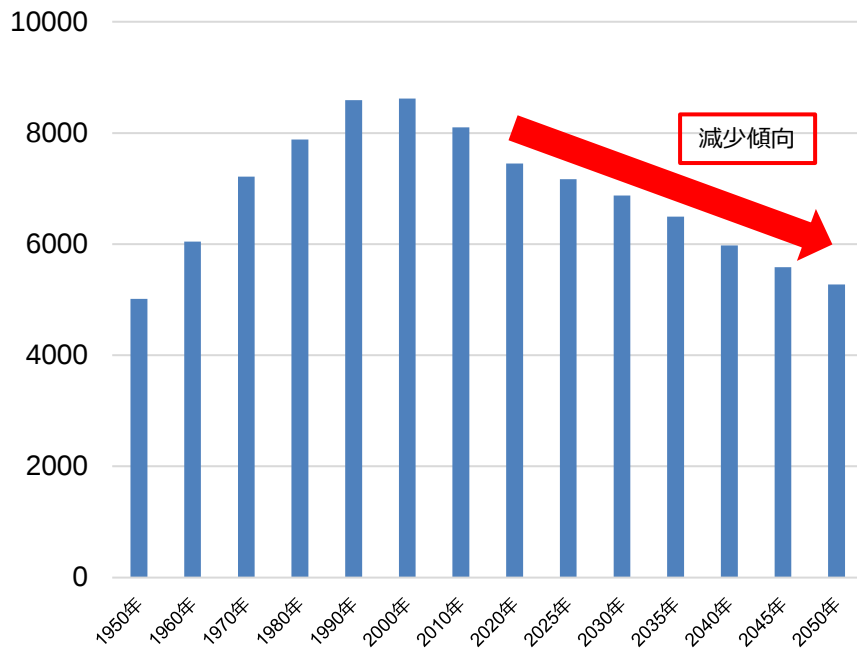
出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（H27）」

2. 青果物流通の物流課題

2-2. 青果卸売業者の年齢別人員分布

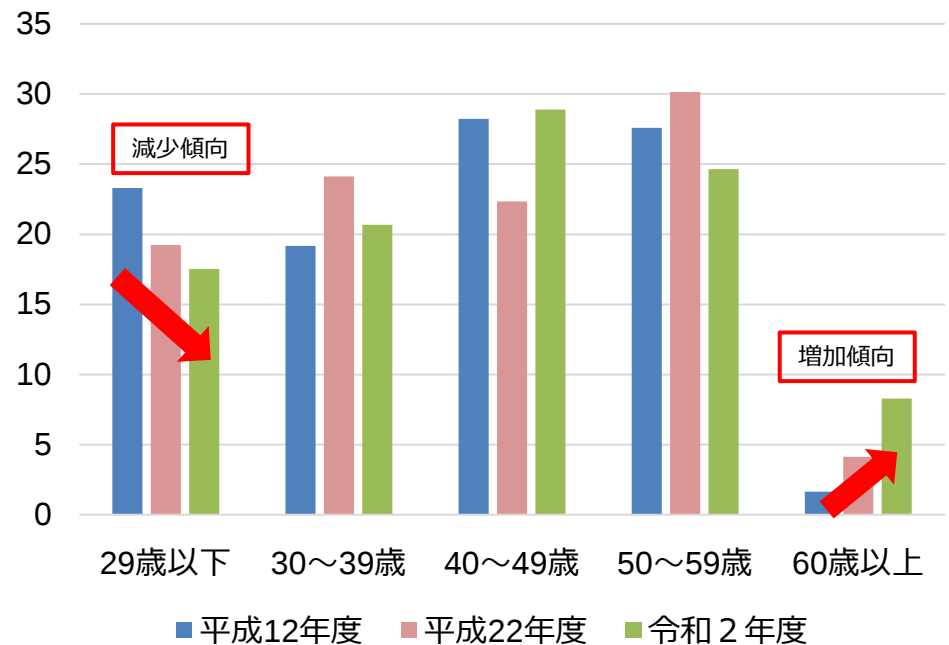
- 我が国の生産年齢人口（15～64歳）の今後の推計値を見ると、2030年は6,875万人となり、対2020年比で7.7%減の見込み。【図1】
- 卸売業者の従業員の年齢別人員分布の割合を見ると、29歳以下については減少傾向、60歳以上については増加傾向となっており、従業員の高齢化が進んでいる。【図2】

【図1】 我が国の生産年齢人口（万人）



出所；内閣府HP「我が国の総人口及び人口構造の推移と見通し」

【図2】 青果卸売業者の年齢別人員分布



出所；全中青調べ

2. 青果物流通の物流課題

2-3-1. パレット回収率の実態及びパレットの分別管理

出所；食品流通合理化促進事業 農産物パレット推進協議会活動報告（2019.11.28）より抜粋

H29年度食品流通合理化促進事業の中で、2019年3～6月に、JA熊本市夢未来において、パレット輸送試験を実施。パレット回収率は以下のとおり。

出荷先	パレット出荷 枚数	パレット回収 枚数	回収率	市場内在庫 枚数	在庫含む 回収率
全農青果C東京	112	112	100.0%	0	100.0%
東京シティ青果	96	77	80.2%	4	84.4%
東京青果	224	74	33.0%	146	98.2%
セントライ青果	386	270	69.9%	64	86.5%
大果大阪	232	220	94.8%	5	97.0%
合計	1050	753	71.7%	219	92.6%

※「市場内在庫枚数」とは、計測時点で回収待ちのパレットや荷物が積載されているパレット枚数のこと。

2. 青果物流通の物流課題

2-3-2. パレット回収率の実態及びパレットの分別管理

- 青果物流通におけるパレット回収率は、加工食品等の他分野と比較して相対的に低い水準にあると言われている。
- 聞き取りによると、事例の2社とも、回収率は改善傾向にあるとのことであるが、これを維持・向上していくためには、パレット管理の意識向上が不可欠。
- 今後、パレット化を一層推進していくためには、パレット管理の徹底とともに、分別管理に必要となる作業場所の確保等も課題。

卸売市場において、パレットの分別管理を行っている様子

青果物流通におけるパレット回収率	
パレットサプライヤー A社	パレットサプライヤー B社
〇〇%	〇〇%

※市場への流入パレット・産地から入荷のパレット以外の回収数も含む



2. 青果物流通の物流課題

2-4. 廃パレット廃棄の問題（札幌市中央卸売市場・沖縄県中央卸売市場の例）

項 目	札幌市中央卸売市場	沖縄県中央卸売市場
1年間の 廃棄パレット枚数 (概数)	木製パレット : 2,030枚 プラスチックパレット : 1,890枚	総枚数 : 35,000枚
廃棄パレット の状況		 
廃棄パレット の処理	【処理方法】 木製パレット : 市場内の資源リサイクル施設でボイラーの燃料として使用 プラスチックパレット : 産業廃棄物として処分 【費用及び費用負担】 約166万円 開設者が全額負担	【処理方法】 一般廃棄物処理業者へ委託 【費用及び費用負担】 約750万円（運搬費含む） 市場協会が全額負担