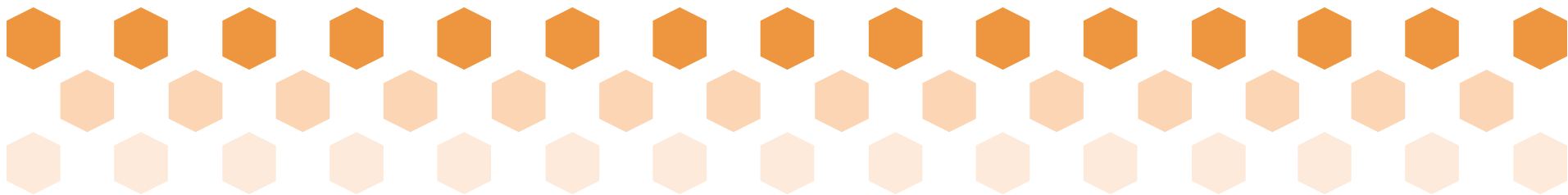


物流事業者に対する青果物流通に関するアンケート (結果概要)



令和4年10月3日
農林水産省 大臣官房
新事業・食品産業部 食品流通課

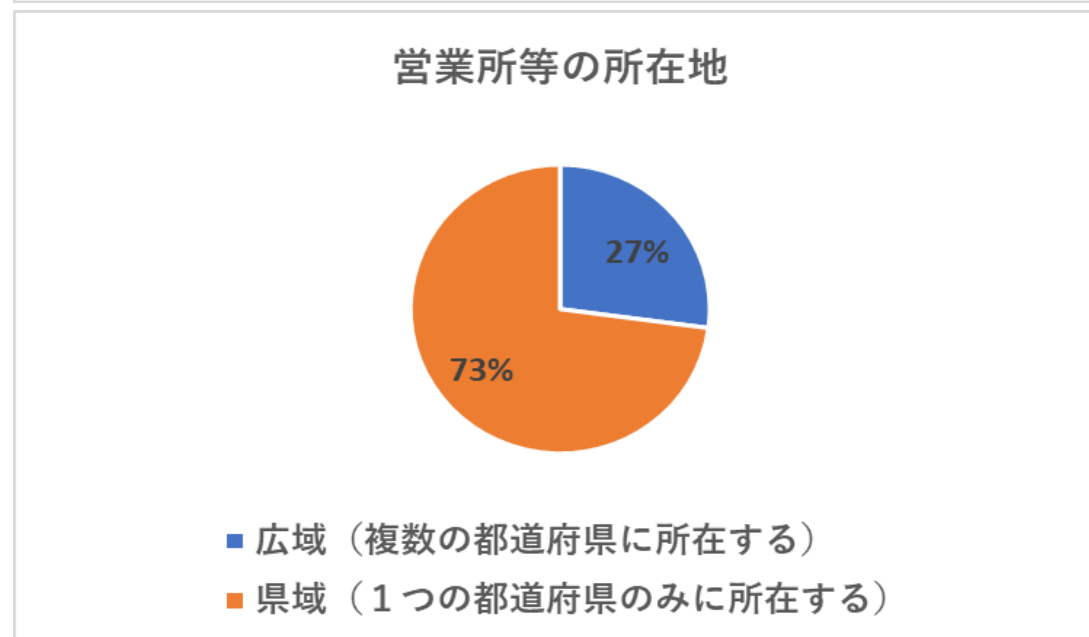
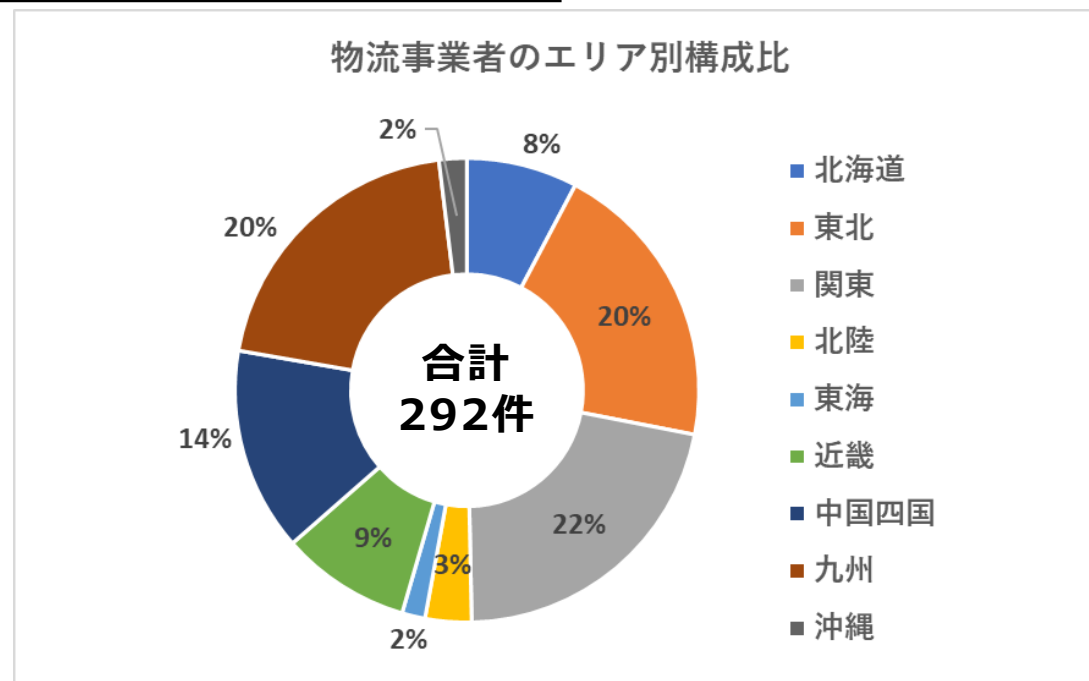
アジェンダ

0. アンケート結果サマリ
1. 荷下ろし時間について
2. 荷下ろし待機時間発生要因について
3. 経由便・市場間転送について
4. 帰り便について
5. トラック・取扱品目について
6. 産地での積込時間について
7. 産地との契約状況について
8. パレットの利用状況について
9. パレットの回収について
10. トラック予約システムについて
11. 荷主への要望

0. アンケート結果サマリ

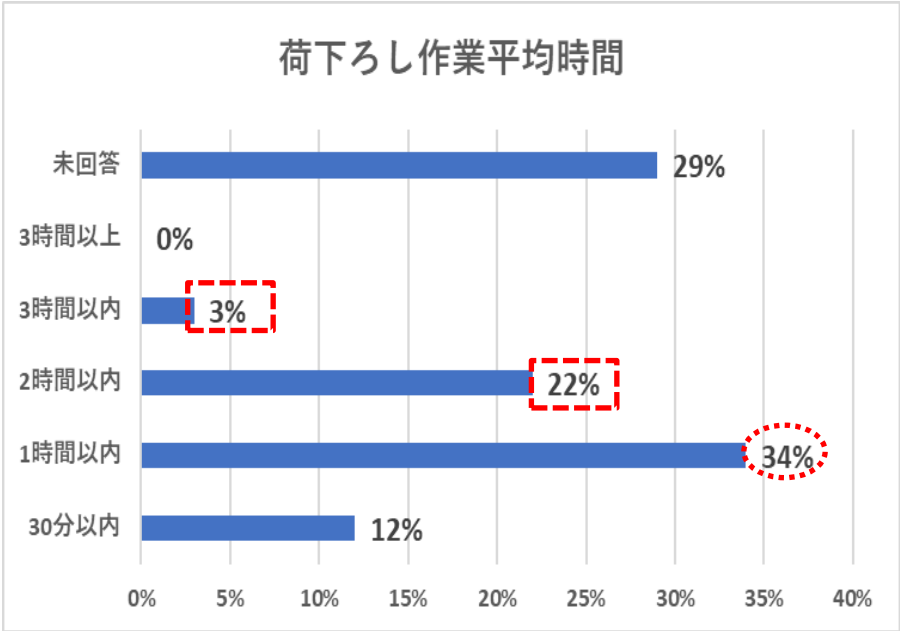
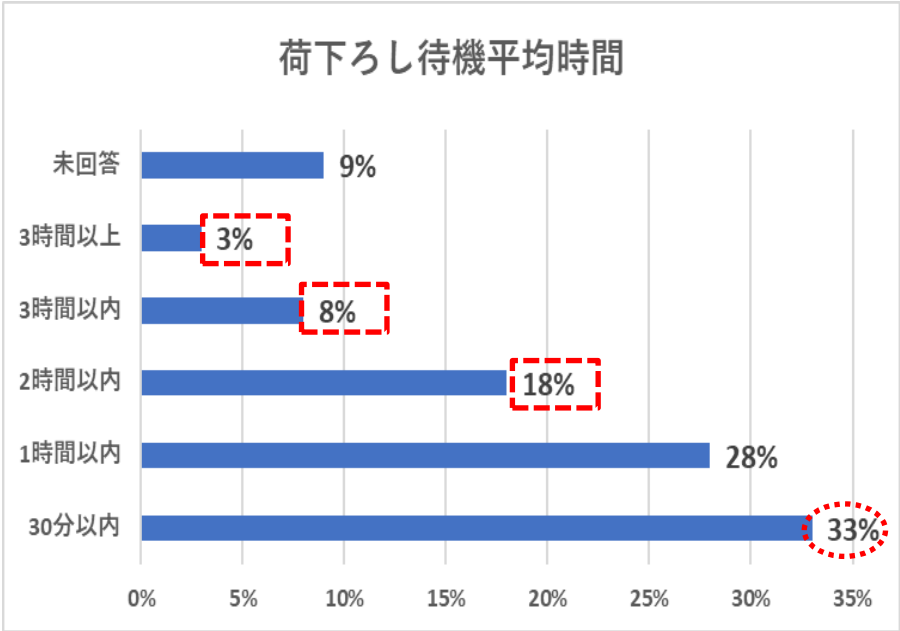
- ✓ 公益社団法人全日本トラック協会の協力を得て、全国292の物流事業者よりweb回答頂いた内容を集計（回答期間は令和4年5月9日～5月31日）。
- ✓ 荷下ろしの待機並びに作業については、それぞれ一定の時間がかかっており、特に待機については**到着時間の集中によるトラックの渋滞待ちや荷下ろし場所の不足等設備面の制約**等が主な要因となっている。
- ✓ 荷下ろし作業については、発荷主から2市場以上の荷下ろしを委託されるケースが多いが、多くの物流事業者は加算料金を取っていない現状。
- ✓ 産地との契約状況については、半数弱が「距離制運賃」となっており、附帯業務における料金は「ほとんど」または「すべて」受領できていないと回答。
- ✓ 荷姿については、**6割で「パレット積み」**されており、「11型（1,100×1,100mm）」パレットが最も使用されている。また、荷下ろしの際に「**別パレットへの積み替え**」や「**バラ下ろし**」作業が発生していることも多く、荷役削減のためには「パレットサイズ規格の統一・標準化」「卸売市場や荷主の協力や理解」が必要との回答が多数。
- ✓ トラック予約システムについては「知らない」「知っているが利用していない」と回答した事業者が依然として多く、利用していない理由に「**空き時間がなく予約できなかった**」等の背景が存在している。

【参考】アンケート回答の物流事業者情報



1. 荷下ろし時間について

- 荷下ろし待機時間については、33%の物流事業者が「30分以内」と回答。一方、「2 時間以内」以上との回答も29%みられる。
- 荷下ろし作業時間については、34%が「30分～1時間以内」と回答。一方、「2 時間以内」以上との回答も25%みられる。
- 一方で待機時間、作業時間ともに1時間以上要している物流事業者も一定数存在。



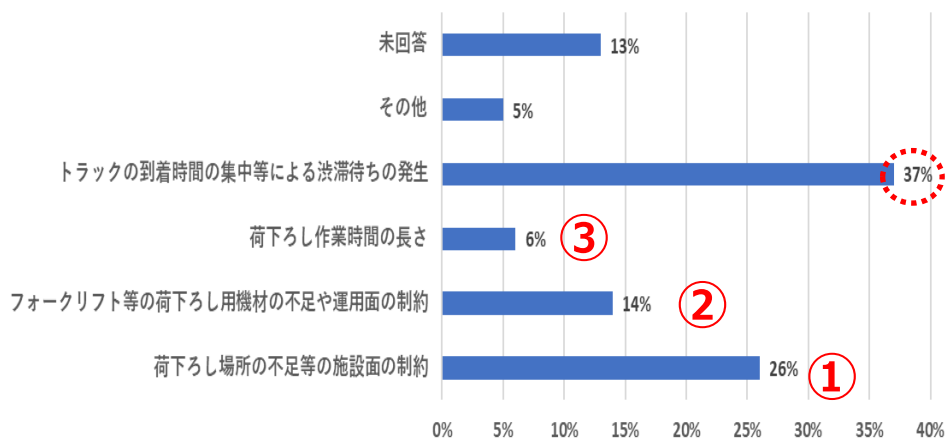
※ 荷下ろし待機は、作業を除いた時間。

※ グラフは各物流事業者における「最も荷下ろし量が多い市場」に対する回答結果。

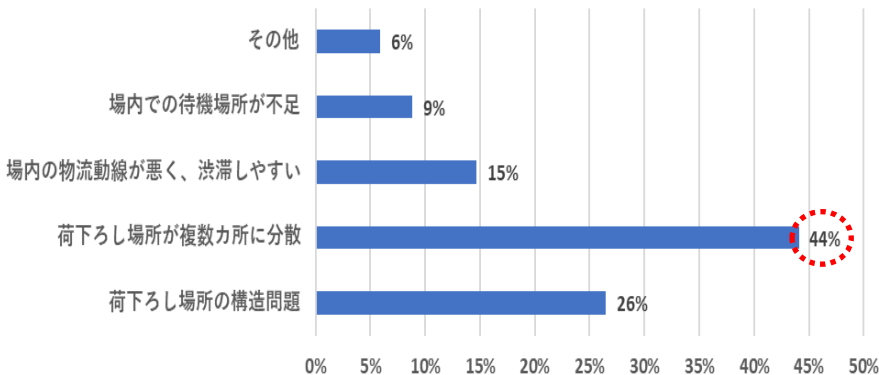
2. 荷下ろし待機時間発生の要因について

- 荷下ろし待機時間発生の要因については、37%が「トラックの到着時間の集中等による渋滞待ちの発生」によるものと回答。
- 「荷下ろし場所の不足等の施設面の制約」と回答した事業者の内、44%が「荷下ろし場所が複数箇所に分散（品目毎、荷受け毎）」していることが主な内容であると回答。

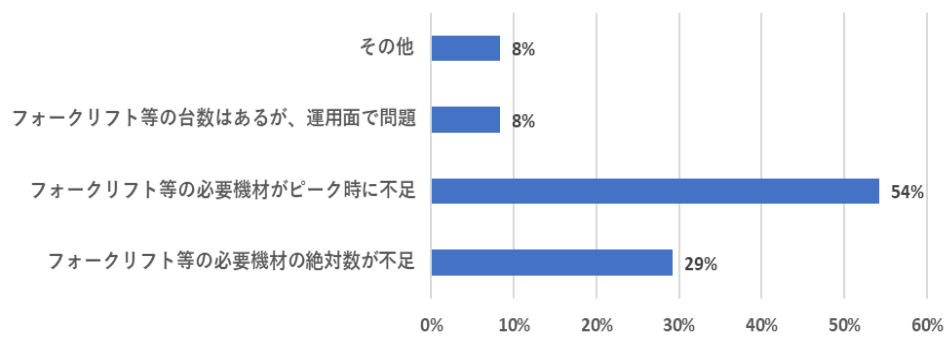
荷下ろし待機時間発生要因



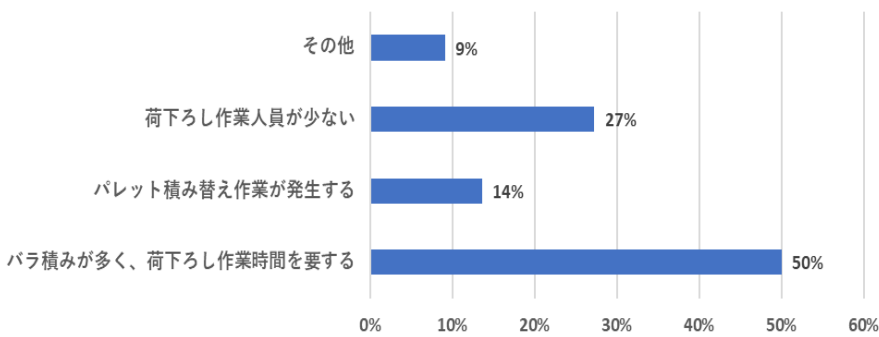
①「荷下ろし場所等施設面に課題あり」に対する具体的な内容



②「フォークリフトに課題あり」に対する具体的な内容



③「荷下ろし作業時間に課題あり」に対する具体的な内容



【参考】荷下ろしを避けたい卸売市場・理由について

荷下ろしを避けたい卸売市場の「理由」についてアンケートをした所、292件中120の事業者より回答。

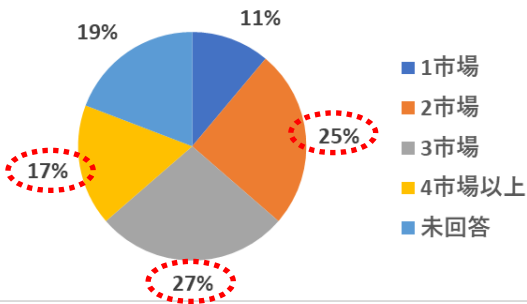
【特に回答の多かった内容について】

- ・待機時間が長い（41件）
- ・混雑している（32件）
- ・待機場所が少ない（6件）
- ・作業員が少ない（4件）
- ・市場が狭い（3件）
- ・フォークリフト等の機材が少ない（3件）
- ・その他（荷受けの開始時間が遅い、市場内のルールが未整備、下ろし場所が複数に分かれている等）

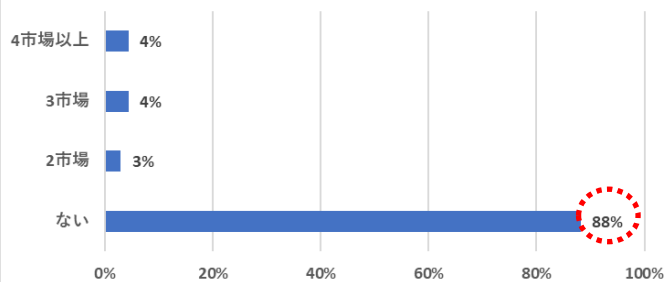
3. 経由便・市場間転送について

- ・ 発荷主から委託を受けた荷下ろし先の市場数については、25%が「2市場」、27%が「3市場」、17%が「4市場」と回答し、約7割が複数市場での荷下ろしを行っていると回答。
- ・ 複数市場に荷下ろししている事業者の内、88%が「加算料金を取っていない」と回答。

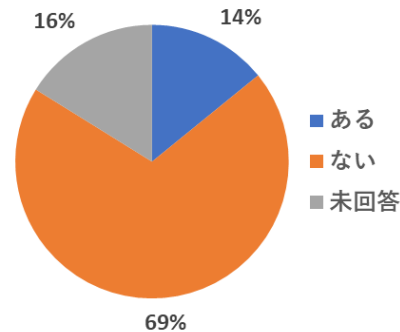
発荷主から委託を受けた荷下ろし先
平均市場数



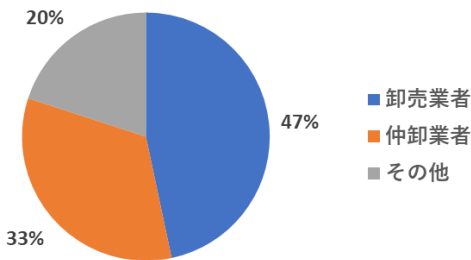
複数市場における加算料金の有無・
有の場合その市場数



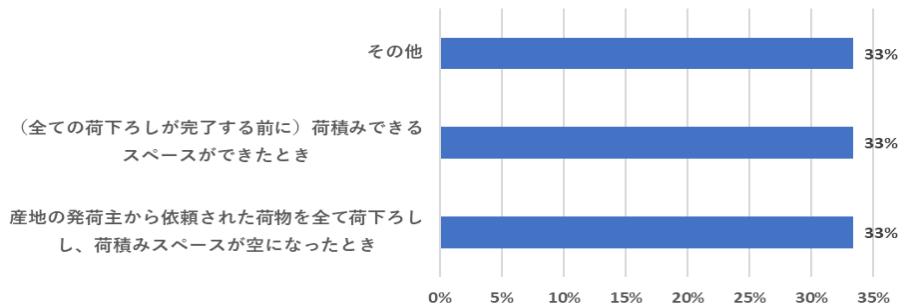
市場間転送の有無



転送便の荷主



転送を請け負うタイミング



【その他回答（一部抜粋）】

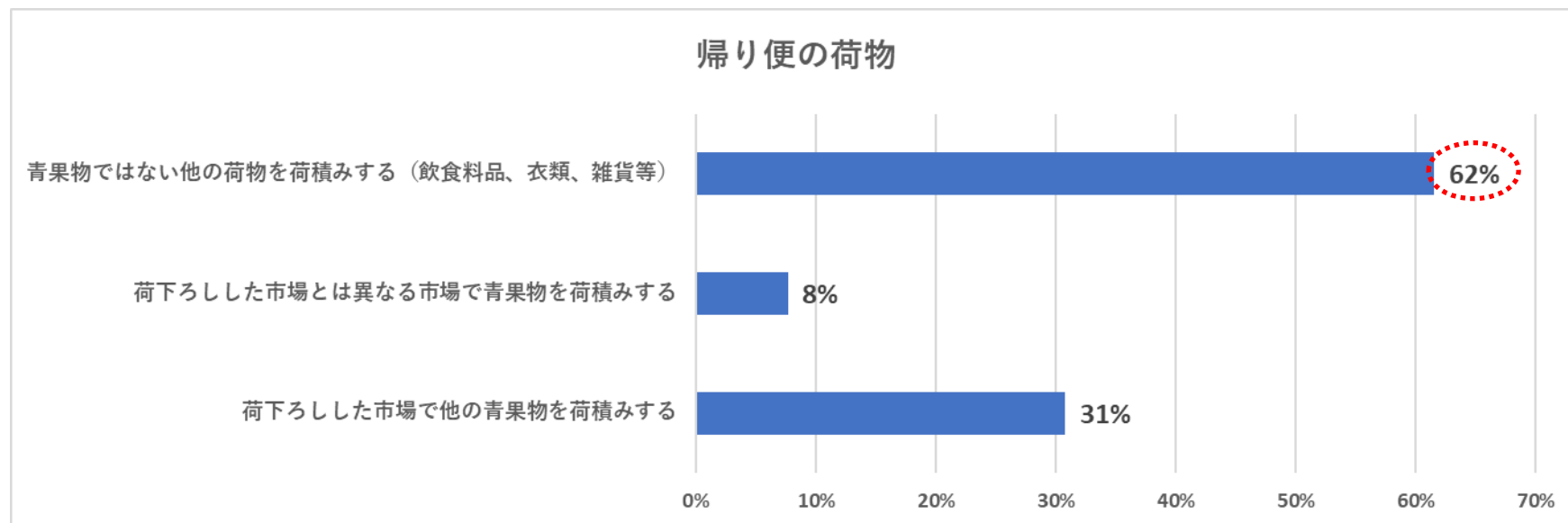
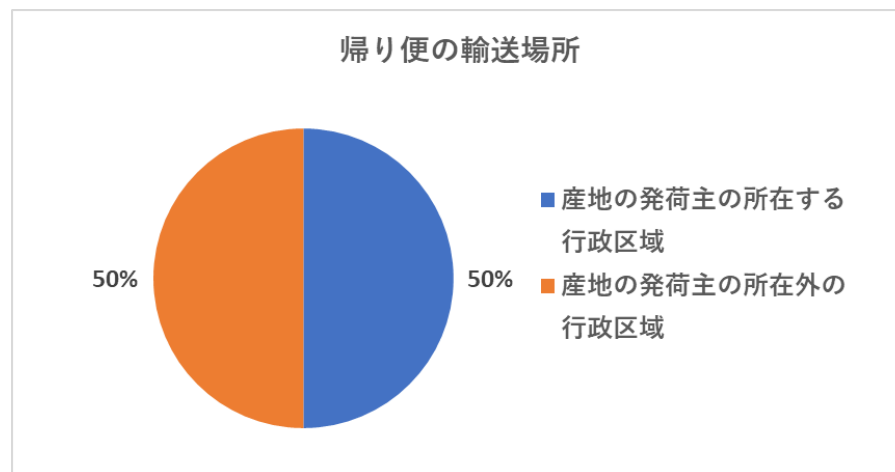
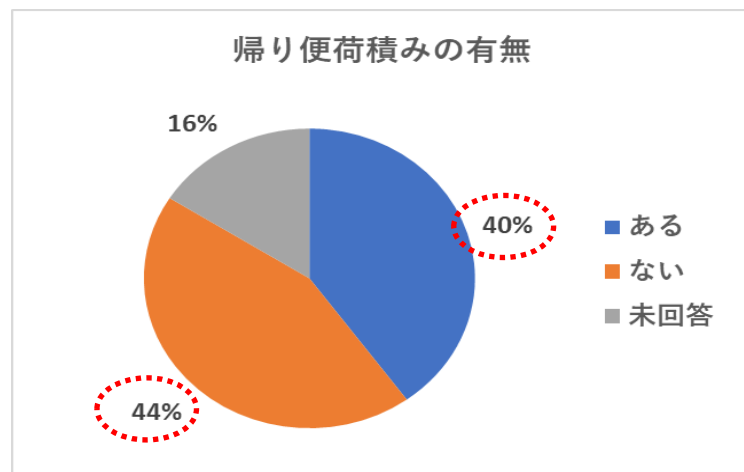
- ・ 卸売業者、仲卸業者両方
- ・ 地元の荷主 等

【その他回答（一部抜粋）】

- ・ そもそも転送業務がルーティンとなっている。
- ・ 積込・出発前（当日または前日） 等

4. 帰り便について

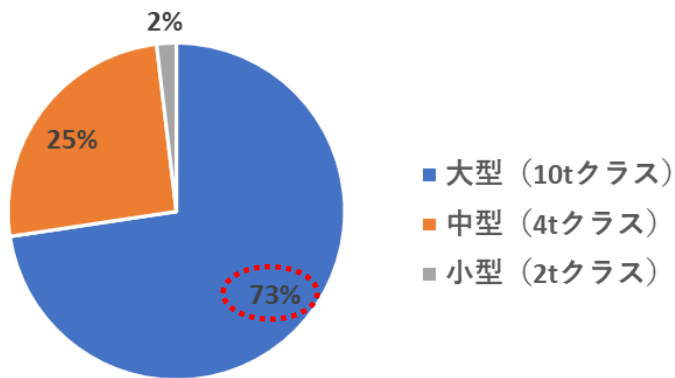
- ・ 帰り便の荷物の有無については、44%が「ない」、40%が「ある」とほぼ同数の回答。
- ・ 「帰り便あり」と回答した事業者のうち、帰り便の輸送場所は「発荷主の所在する行政区域」と「所在外の区域」がほぼ同割合であった。
- ・ 帰り便の荷物については、62%が「青果物以外の他の荷物（飲食料、衣類、雑貨等）」と回答。



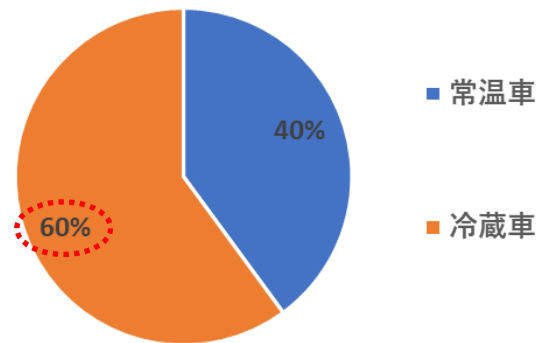
5. トラック・取扱品目について①

- ・トラックサイズについては、73%が「大型（10tクラス）」と回答。
- ・トラックの温度帯については、60%が「冷蔵車」と回答。
- ・トラックの種類については、83%が「ウイングボディ」と回答。

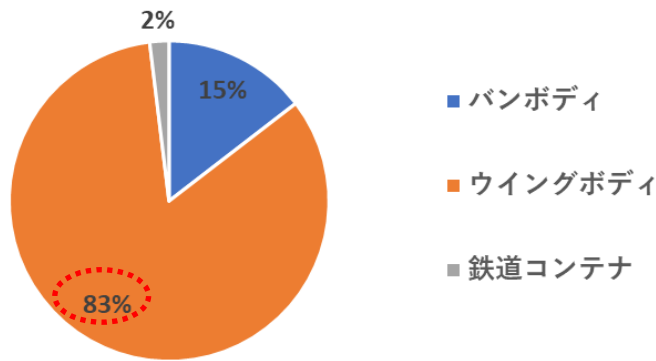
トラックサイズ



トラックの温度帯



トラックの種類



5. トラック・取扱品目について②

- ・ 取扱品目については、62%が「野菜」と回答。
- ・ 取扱を避けたい野菜については、重量がある「白菜」「大根」と回答した事業者が多い。
- ・ 取扱を避けたい果物については、手下ろしの多い「いちご」と回答した事業者が多い。

【取扱を避けたい果実】 (各事業者最大3つまで回答)



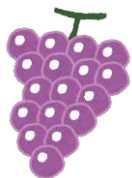
いちご (26件)

・・・手下ろしで困難/荷崩れしやすい/
傷みやすい/温度管理/
等級やサイズが多く、
また集荷場所も多岐に亘る 等



りんご (11件)

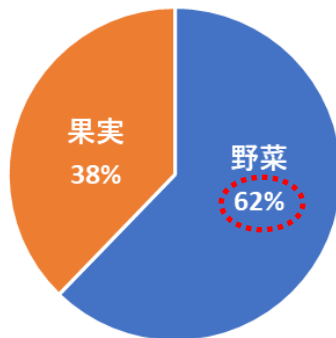
・・・多くの依頼元がパレットを嫌がり
バラ積みとなっている 等



ぶどう (11件)

・・・荷姿、種類が多い/配送中の
振動で実が房から落ちる 等

取扱品目

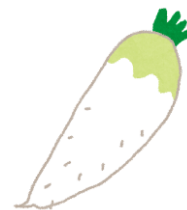


【取扱を避けたい野菜】 (各事業者最大3つまで回答)



白菜 (14件)

・・・重量があり取扱が大変 等



大根 (11件)

・・・重量がある 等



トマト (10件)

・・・箱の形状種類が多く
パレット積みが困難/
等級や規格が多い 等

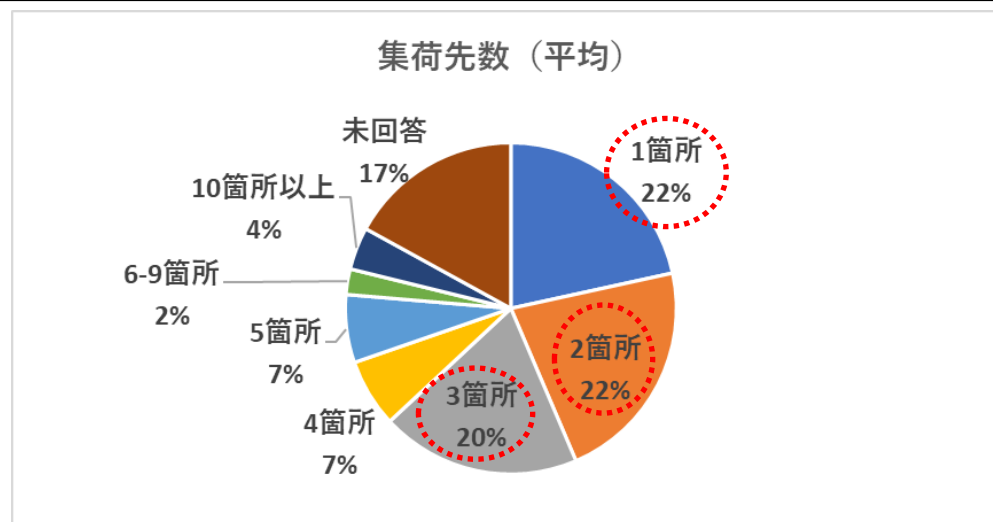


玉葱 (10件)

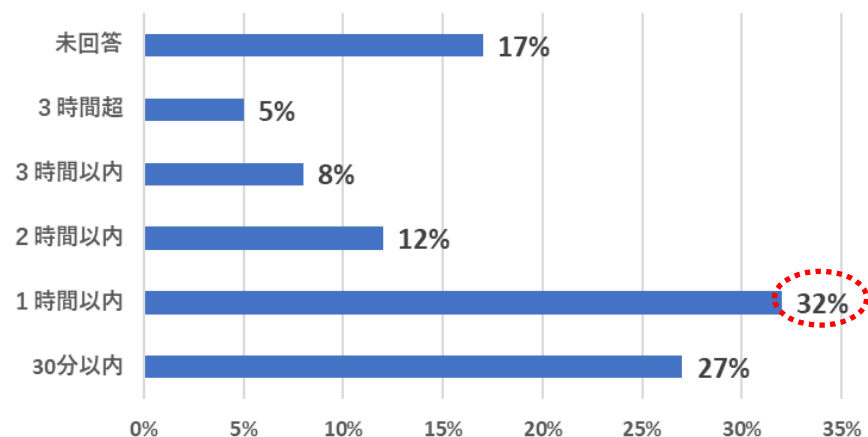
・・・パレットからはみ出る/
崩れやすい 等

6. 産地での積込時間について

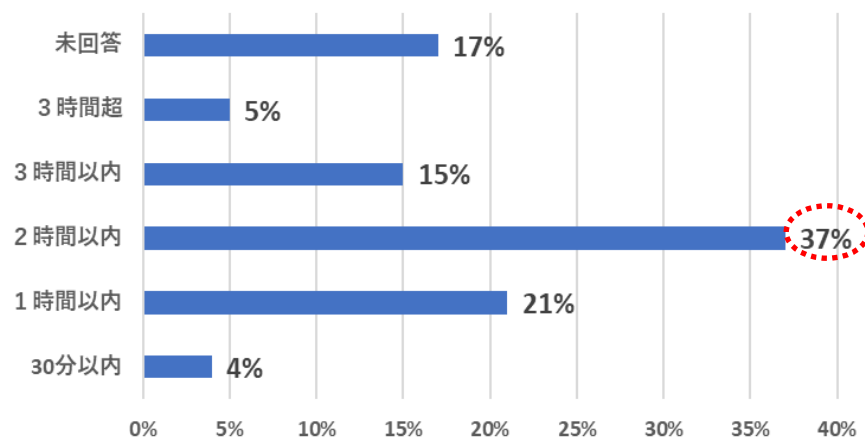
- ・ 集荷先数については、22%が「1箇所」、同じく22%が「2箇所」、20%が「3箇所」と回答。
- ・ 産地での積込待機時間については、32%が「30分～1時間」と回答。
- ・ 産地での積込作業時間については、37%が「1時間～2時間」と回答。



産地での積込待機時間



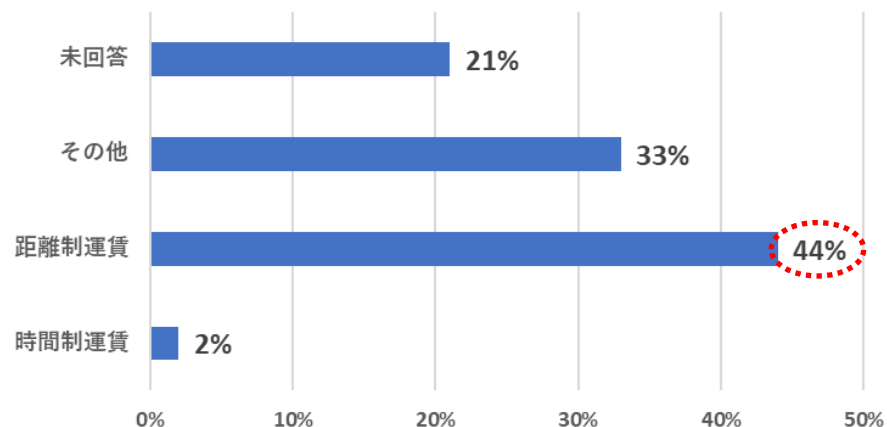
産地での積込作業時間



7. 産地との契約状況について

- ・産地との契約状況については、44%が「距離制運賃」と回答。
- ・運賃の算定方法については、54%が「個建て」による算定方法を採用していると回答。
- ・附帯業務における料金について、約半数の事業者が「ほとんど」又は「すべて受領できていない」と回答。

産地(JA)との契約状況



※定義について

「距離制運賃」：車両を貸し切って運送する場合の、発地から着地までの距離による運賃。

「時間制運賃」：車両を貸し切って運送する場合の、契約した時間による運賃

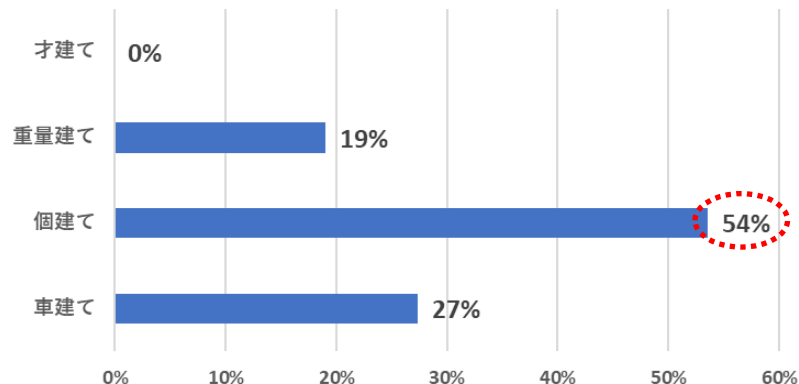
「才建て」：尺貫法の単位で、荷物の容積を表す「才」を単位とした運賃（1才は1立方尺。1尺=0.303mで、1才÷0.0278m³または27.8ℓとなる）。

「重量建て」：1トン当たりや1kg当たり等、重量を単位にした運賃。

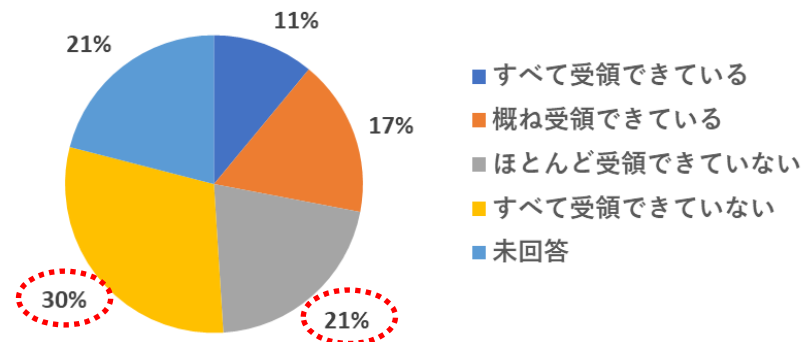
「個建て」：1個当たりを単位にした運賃。

「車建て」：1車当たりを単位にした運賃。

運賃の算定方法



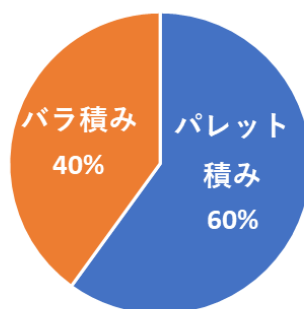
附帯業務における料金の収受



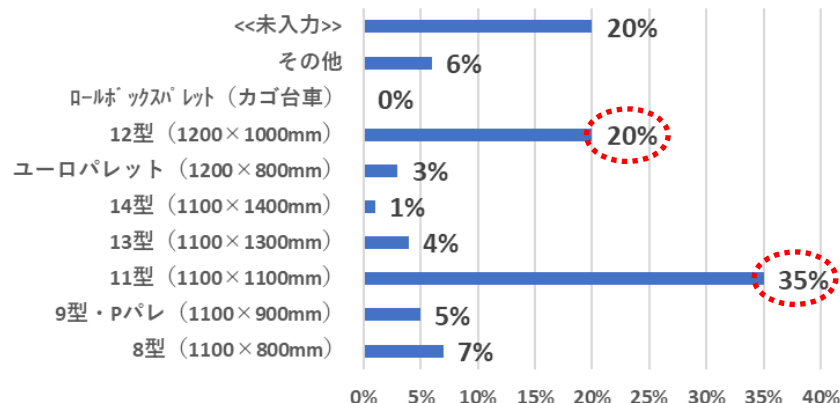
8. パレットの利用状況について①

- ・ 荷姿の割合について、60%が「パレット積み」、40%が「バラ積み」と回答。
- ・ 最も使用するパレットサイズについては、35%が「11型」、20%が「12型」と回答。
- ・ トラックからの荷下ろし方法については、36%が「パレット化された貨物を、フォークリフト等でそのまま荷下ろし」と回答し、31%が「バラ積みの貨物を、パレットに乗せて荷下ろし」と回答。

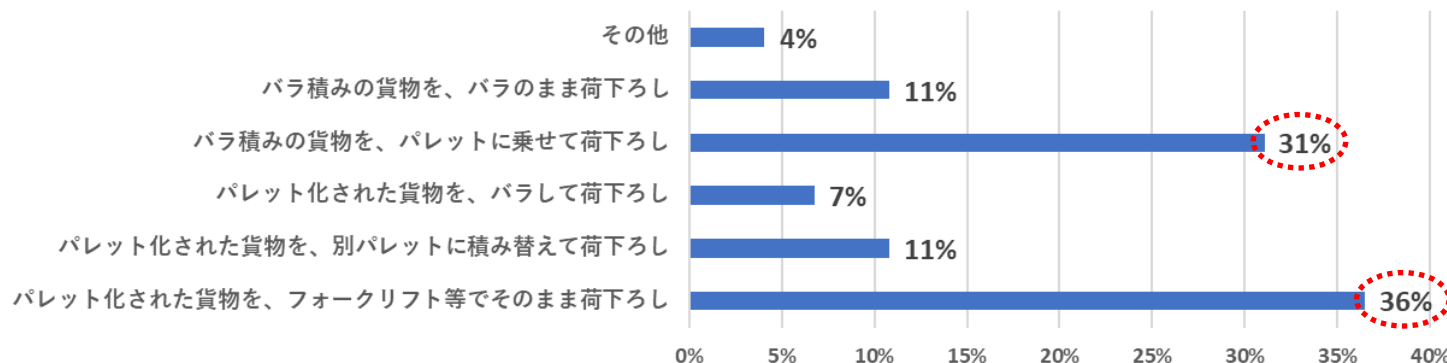
パレット積みとバラ積みの割合
(平均)



最も使用するパレットサイズ



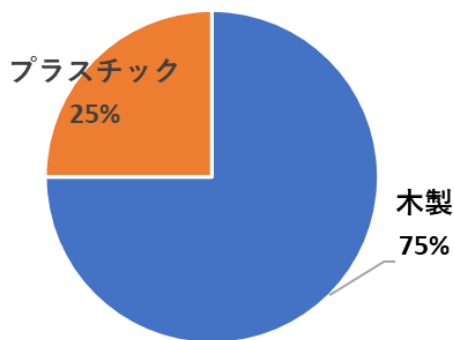
トラックからの荷下ろし方法
(荷姿・荷役方法)



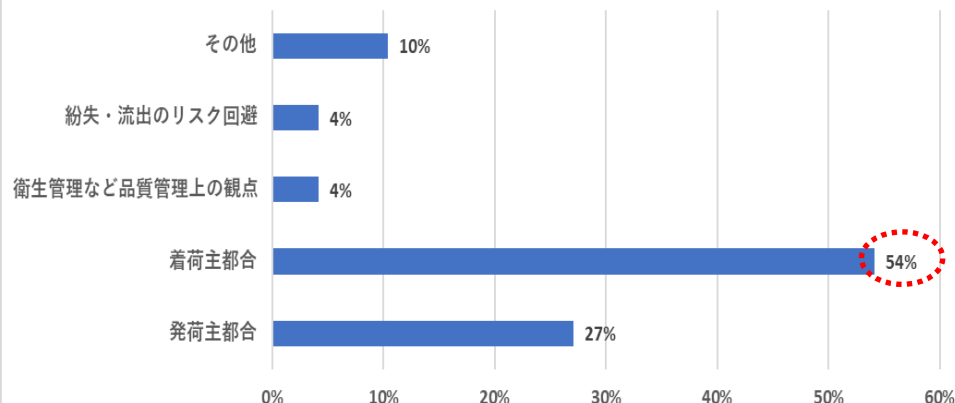
8. パレットの利用状況について②

- ・使用しているパレットの材質については、75%が「木製」と回答。
- ・別パレットへの積み替えやバラ下ろしする理由については、各々50%以上が「着荷主都合」によるものと回答。
- ・荷役削減の方策については、「パレットサイズ規格の統一・標準化」「卸売市場の協力や理解」「荷主の協力や理解」が必要と回答する事業者が多数を占めた。

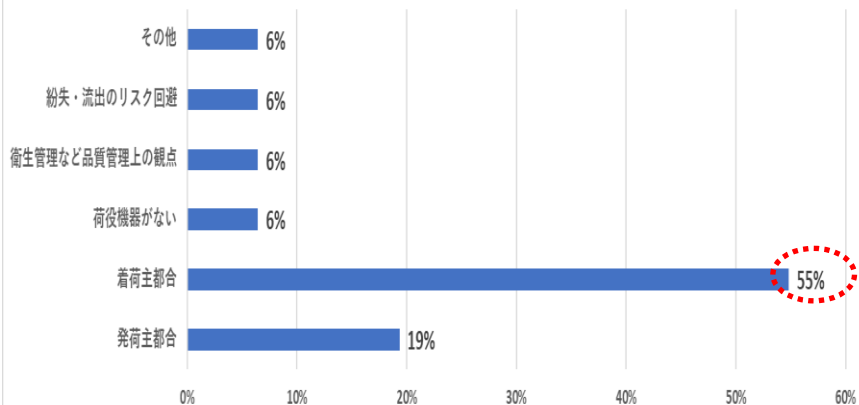
使用しているパレットの材質



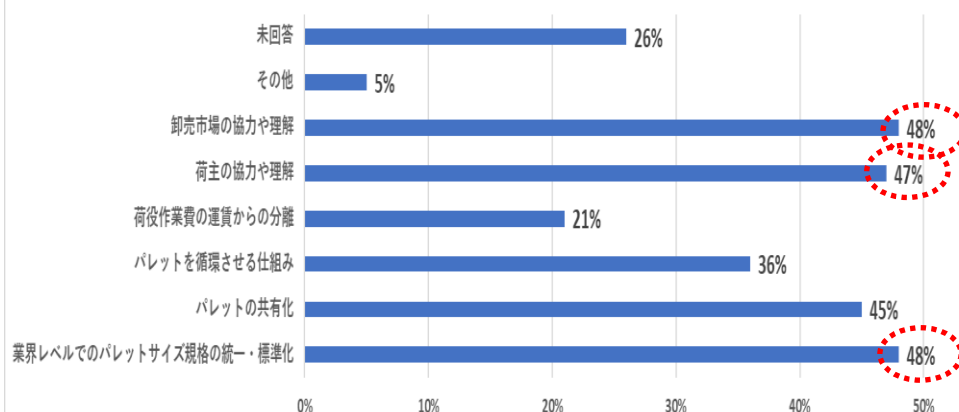
別パレットへの積み替え理由



バラ下ろしする理由



積み替えやバラ荷役削減の方策



【参考】パレットにおける課題（自由記載）

設問：パレットサイズの統一化や積替作業の削減について、以下のような課題が挙げられます。
これらのことも含めて、ご意見等がありましたらご自由にお書きください。

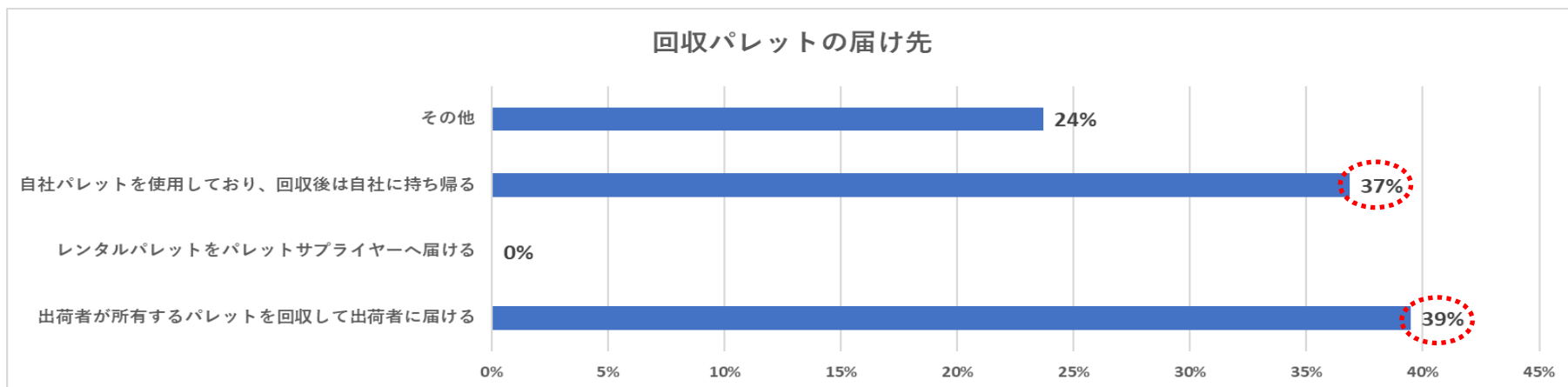
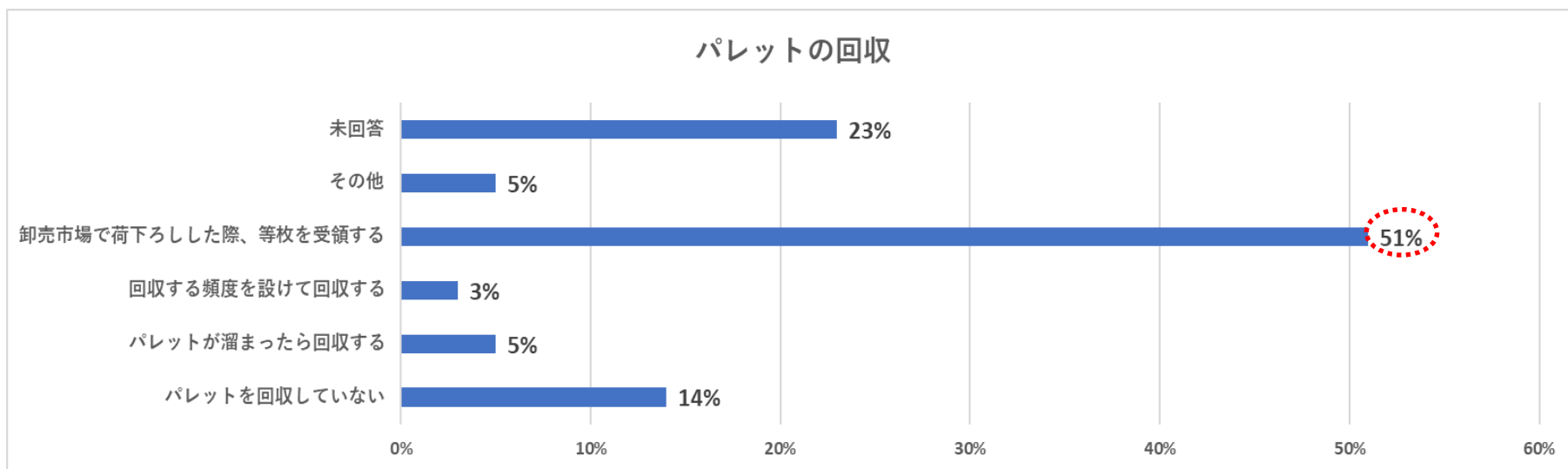
課題点 ①パレット流出の懸念、②レンタルパレットシステム普及を阻む要因、③パレット化のメリットの受益と負担 等

【特に回答の多かった内容について】

- ・パレットの費用負担の明確化
- ・パレットの盗難・紛失リスク
- ・パレット化による積載効率の悪化
- ・シートパレットの普及
- ・関係者の理解向上、意識改革
- ・ICタグ等を活用した個体管理 等

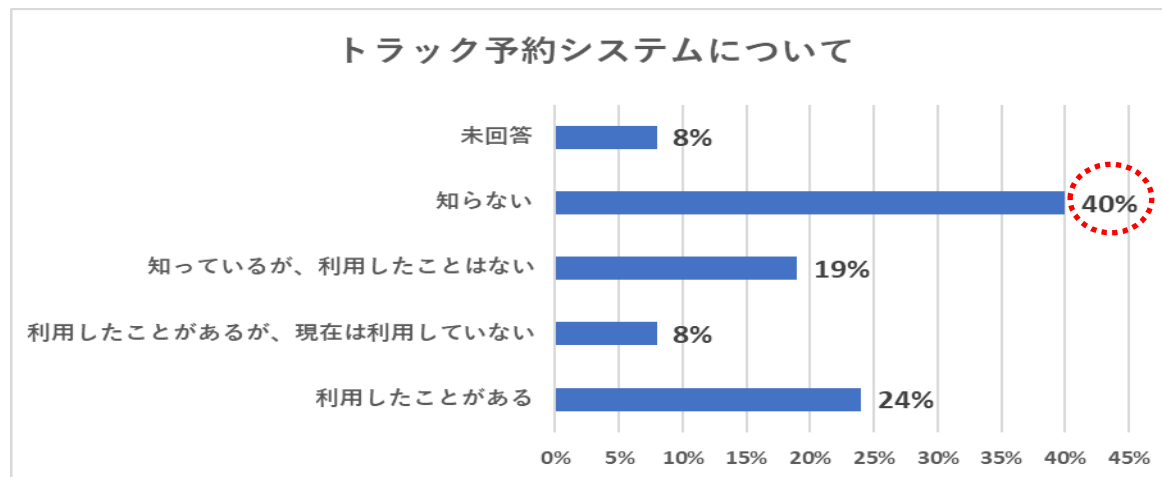
9. パレットの回収について

- ・パレットの回収については、51%が「卸売市場で荷下ろしした際、等枚を受領する」と回答。
- ・回収したパレットの届け先については、39%が「出荷者が所有するパレットを回収して出荷者に届ける」、37%が「自社パレットを使用しており、回収後は自社に持ち帰る」と回答。

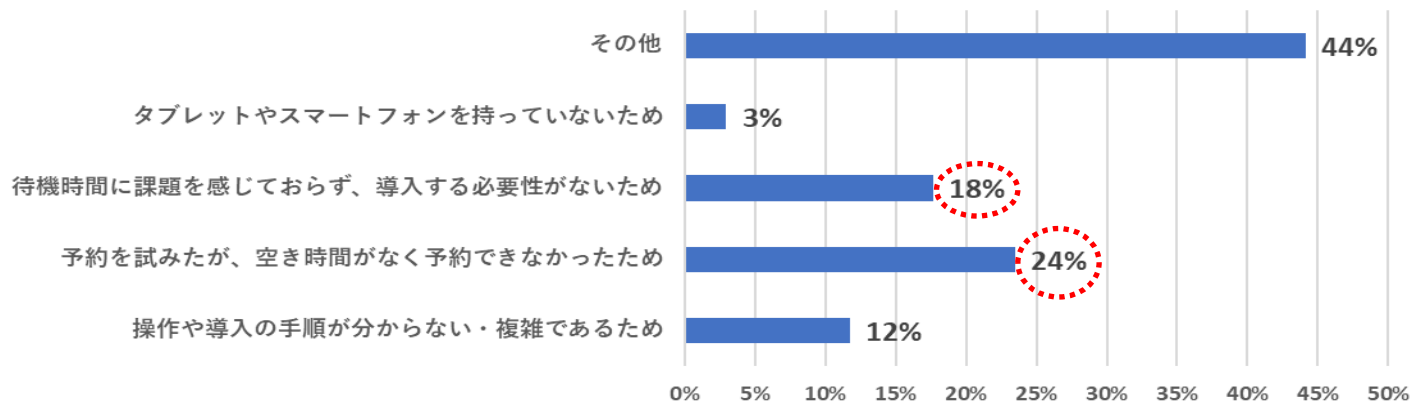


10. トラック予約システムについて

- ・トラック予約システムについては、40%が「知らない」と回答。
- ・トラック予約システム未利用の理由については、24%が「予約を試みたが、空き時間がなく予約できなかったため」と回答。また、18%は「待機時間に課題を感じておらず」と回答。



トラック予約システム未利用の理由



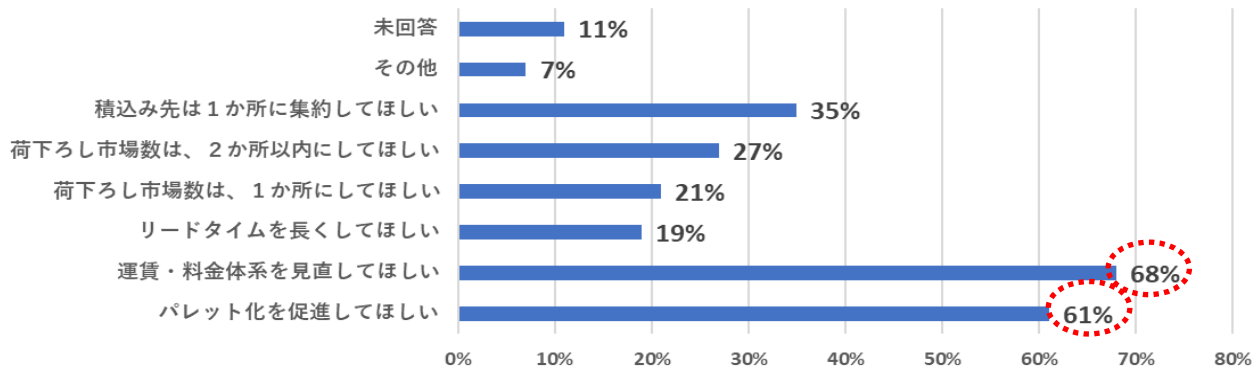
【その他回答（一部抜粋）】

- ・2日前以前に予約しないと空かない。
- ・予約時間に市場に行けないことも多く、確定できない（渋滞、出発時間の遅延）。
- ・システムが導入されていない市場がまだ多い。

11. 荷主への要望

- ・発荷主への要望については、68%が「運賃・料金体系を見直してほしい」と回答し、61%が「パレット化を促進してほしい」と回答。
- ・着荷主への要望については、52%が「荷受け側の人的応援を増やしてほしい」と回答し、50%が「荷下ろし作業を荷受側が実施してほしい」と回答。

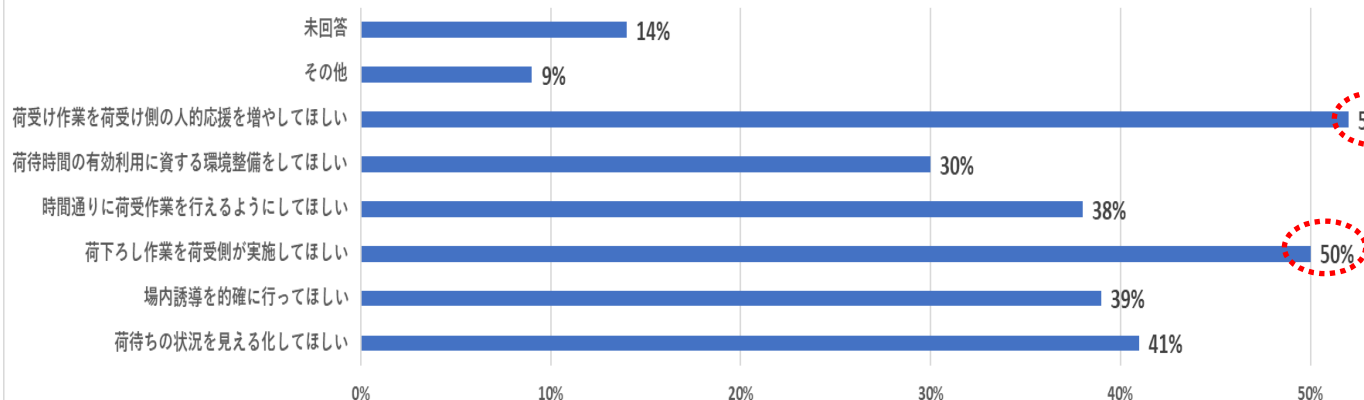
発荷主への要望



【その他回答（一部抜粋）】

- ・ 積込時の待機時間改善。
- ・ 積荷情報の前広な連絡。
- ・ 積替作業の軽減、パレットへの手積み作業の減少。

着荷主への要望



【その他回答（一部抜粋）】

- ・ 卸売市場における十分な人員確保。
- ・ 待機場の確保（路上駐車が多い）。
- ・ 待機時間の削減、荷役の標準化（有料化）。
- ・ 希望の予約時間が取れない。