

水産物流通標準化検討会（第1回）概要

1. 日時：

令和5年5月15日(月) 13:00～14:50

2. 場所：

東京都中央卸売市場豊洲市場 講堂

3. 出席者：

<委員>

栗林 秀生	中央魚類（株）	経営企画室 室長
中村 哲	大都魚類（株）	執行役員管理部長
進藤 信広	東都小揚（株）	代表取締役
村山 弘晃	築地魚市場（株）	取締役常務執行役員
菊島 幸司	第一水産（株）	取締役営業副本部長
天童 修	丸千千代田水産（株）	流通管理部長
植木 公雄	総合食品（株）	常務取締役
中濱 菊緒	豊洲物流（株）	代表取締役社長
椎名 幸子	中央運送（株）	代表取締役社長
松本 正和	（株）東発	代表取締役社長
永井 洋司	永井（株）	代表取締役
赤上 信弥	（株）秋田市場運送	代表取締役
江崎 隆徳	（株）エンデバー	代表取締役
伊藤 裕康	東京都水産物卸売業者協会	会長
浦和 栄助	東京都水産物卸売業者協会	専務理事
山口 琢磨	（一社）全国水産卸協会	専務理事

<行政>

南波 伸也	東京都中央卸売市場市場政策課	課長
松下 弘樹	東京都中央卸売市場豊洲市場水産農産品課	課長
武田 祐紀	農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課	課長
戎井 靖貴	農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課 卸売市場室長	

<オブザーバー>

賛田 翔	水産庁漁政部加工流通課	課長補佐
------	-------------	------

4. 議事概要：

<行政から、水産物の物流の状況について説明後、各委員からご発言いただき、意見交換>

【各構成員からの主な意見】

○以下、構成員からの主な発言。

1. 総論

- 水産物のパレット標準化は重要な課題。全体最適となる部分と個別最適となる部分ものもあり、よく考えていく必要。
- 物流の2024年問題は水産物においても非常に重たい課題である。
前職のメーカー勤務時はバラ積みのパレット化する仕組みづくりに取り組んだ。
自社で使用しているパレットは管理出来ていると思っているが、それでも年間1000万円程度の破棄や補充などのパレット関係の支出がある状況。他社によっては億円単位になっている模様。メーカーでは必要なコストと認識していたが、卸売業はメーカーと異なり、利益率が低い中、利益率が高い企業と同じようにはできない。
- パレットは管理が難しい問題だと思う。これから検討会内で最適な運用・管理について議論していきたい。
- 産地と話をする中で、これまでどおり荷が来るのかという問題意識から、待機時間と手荷役を減少させる必要性を身にしみて感じている。
豊洲市場で2年前に物流調査を行った際、1日平均9万ケースが入荷（1階鮮魚等卸売場：約5万ケース、3階塩干加工品卸売場：2万ケース、4階転配送センター：1.8万）し、その大半が混載であり、1パレットから2～3枚のパレットに分けなければいけないという状況であった。この状況下でパレット循環を考えていくには、細かな議論が必要であると感じている。
今後、新たな水産物流通の構築・発展のための議論の力になりたい。
- 私見としては、第一段階として、パレットサイズの規格化に取り組むべき。衛生面などの観点から、木製からプラスチック製の11型パレットに産地、市場関係者で統一していくべきと考えている。
- 水産物は、塩干物など商品の外装サイズが異なる場合があり、それをパレットサイズに合わせて積載できるか検討が必要。また、トラックの車種によっては決まった規格の組み合わせ（11型パレットと9型パレットなど）ではないと積載できないということも考えていく必要。
- パレットは流れてくるものも多く、会社ごとに主体で使うものと、そうではないものなど使い方も違っている。そのような状況を踏まえてパレットの循環の体制をどうつくっていくか検討していく必要。
- 豊洲市場では現状、荷待ちなどを少しでも減らすために24時間荷受け体制を行っており、その中でもパレットの役割は非常に重要。
10tトラックでバラ積みだと、荷下ろしが手荷役であり、2時間かかるものが、ウィング車でパレット積みだと20分になるケースもある。
パレット化により積載効率が減少するため、利益の観点からバラ積みをしている業者も多いが、手荷役の解消という観点からそういった業者にもパレットを使ってもらえるようにするべき。産地でのプラスチックパレット使用も推進してほしい。

- プラスチックパレット化を進めていくことについて、木製パレット、雑パレットをどうしていくか考える必要があるが、早く全国標準を決めていただきたい。大手の食品メーカーや青果の JA は決まってしまうと組織が大きいので指導が行き届きやすく、標準化への対応も容易い。一方で、水産物の漁協は単位が細かく、合同で標準化するには産地の工夫が必要と考えている。

また、ウイング車は荷下ろしが早いですが、水産物では温度管理など特殊な事情が多いため、有効だと言い切れない部分はある。

加工食品、青果の流通標準化を参考にしながら、水産特有な部分についても考慮して議論していく必要がある。
- 現状、豊洲市場 4 階の転配送センターへの納品の車両はすべて混載で来ており、出荷も同時に行っているため、受けの倍の量のパレットを使用する必要がある。プラスチックパレット化するのは良いが、1 枚のパレットに大物だと 3、4 つしか乗らないこともあり、パレット 16 枚格納できる 10t 車で荷を受けるのに 30 枚のパレットが必要となる。正直なところ雑パレットでも何でも質より量と考えている。

荷降ろしは楽だが、積載効率が減少し、運賃が上がる恐れがある。そういう問題点もあるが、まずはどこか対象を絞ってやっていきたい。

パレットの共同使用ということであれば、管理者の有無とコストのバランスが重要となる。
- 豊洲市場 4 階転配送センターでも、流れてくるパレットをストックしているのが実情であり、ここだけでも管理ルールが確立しておらず、運送業者任せになっている。

繁忙期に備えてパレットをストックしている運送業者が多い。このままでは各社が抱えるパレット量が増えて円滑に循環しないため、循環するためのルールづくりが必要。

また、産地や水産加工メーカーの 2024 年問題の認識は少ない状況。

一方で、パレットの荷役はフォークリフトになるが、安全面や資格の問題があるので、本当はかご台車を使いやすい。しかし積載効率は低くなり、コストもかかることが課題。

無人搬送機などの導入にはコストが必須になるため、国には補助金等のサポートも視野に議論が必要。
- 当社は花と水産物を運送しているが、花より水産物の方が標準化しやすいと考えている。当社の水産の物流では産地から市場、市場から豊洲市場など現状すべてにおいて等枚交換によるプラスチックパレットの共同使用ができています。

基本的に事業者毎に取引先というものは決まっており、取引先と話をしたパレットが流通する仕組みができれば上手く回ると思う。

全国的に人口の減少が進む中、水産物物流の共同化を加速させる議論をしていくべきと考えている。
- 当社は明太子などを川上から関東に流通させているが、工場にある品を取りに行く際、衛生上の問題でパレットを工場に入れないという場合もある。

現場の感触からしても川上での完全なパレット積みは現状難しい。積載効率が下がることのほか、個建のため空きスペースを作りたくないというのが正直なところ。運賃についても便ごとではなく、全体で設定している。

自社でパレットを買っているが、外には出さない運用をしている。

- パレットの問題は水産流通においても大きな影響のある問題との認識。パレットを購入するにもコストがかかるが、確保しなければ荷受けやその後の物流に支障をきたすのでパレットは重要である。しかし当協会でも大量のパレットを廃棄しているのが現状であり、またその廃棄にもコストがかかっている。

空パレット置き場についても市場内の様々なところに積み上げられているのを見かける。豊洲市場内でどのようにパレットを交換していくか、市場トータルで効率よくスペースを活用し、回転できるよう検討していただきたい。

どの問題から着手すべきか難しいところではあるが、その点も含め議論していく必要がある。

- パレットの問題は非常に大事な問題。卸売業者としては、今まで当たり前のように運送業者から旅の途中のものとして雑パレットを受け取って交換含め使用してきたが、今後は所有物や資産という認識が広く定着してくるので、今後も同じように雑パレットを使用し続けるのは難しい。

まずは閉じた物流で循環できるよう変えていく必要がある。

- パレット化一本で議論するのではなく、様々な可能性や選択肢を考えて議論・実証をしていく必要がある。また、今後は自動化や隊列走行が広まっていけばドライバーが不要になるということも考えられるので、先々を見据えた議論が必要であり、農林水産省には機械荷役や自動化が流通上でどれくらい進んでいるのか調査していただきたい。

(以上)