

水産物輸送の実態把握アンケート

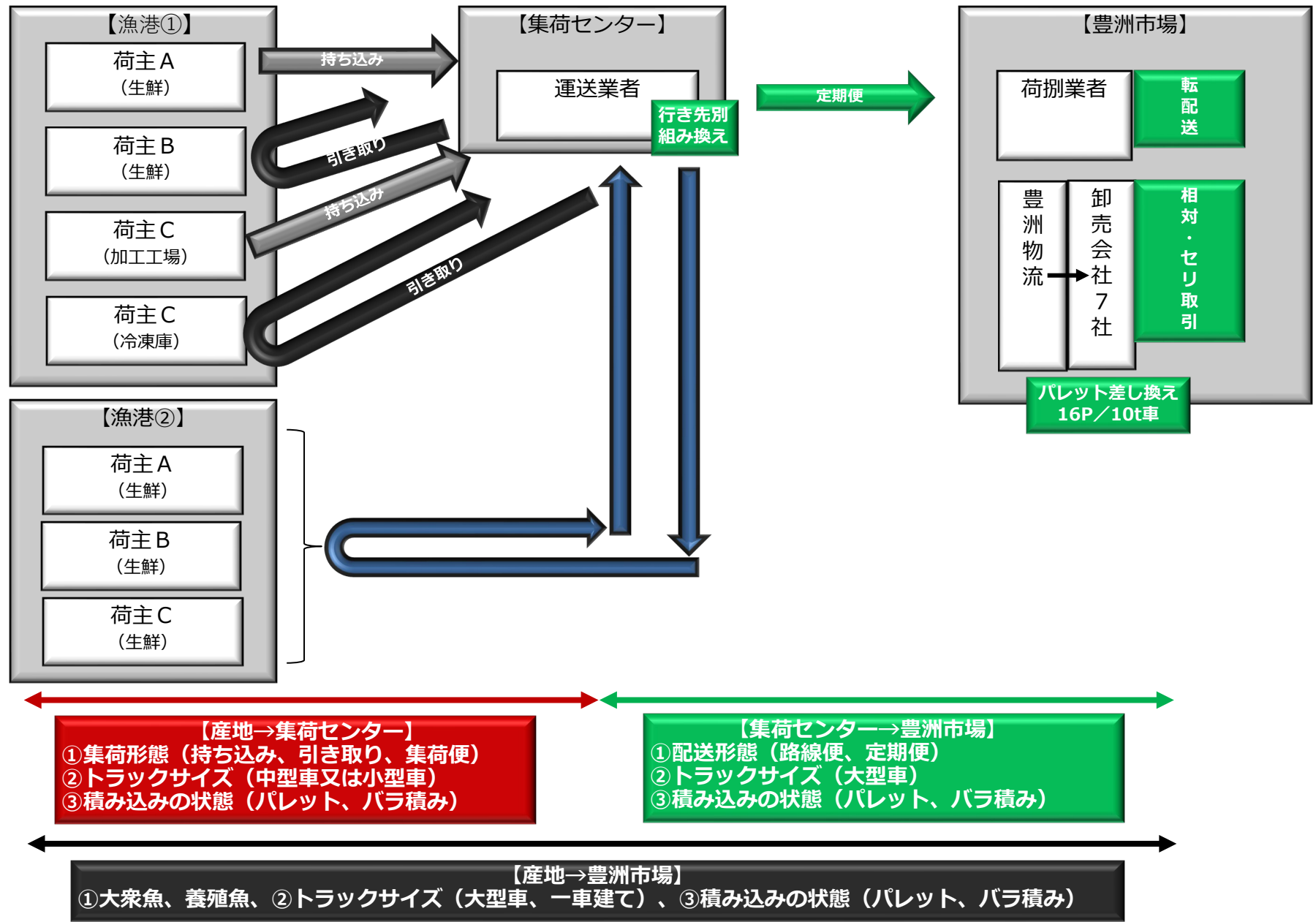
調査結果

農林水産省
大臣官房 新事業・食品産業部
食品流通課

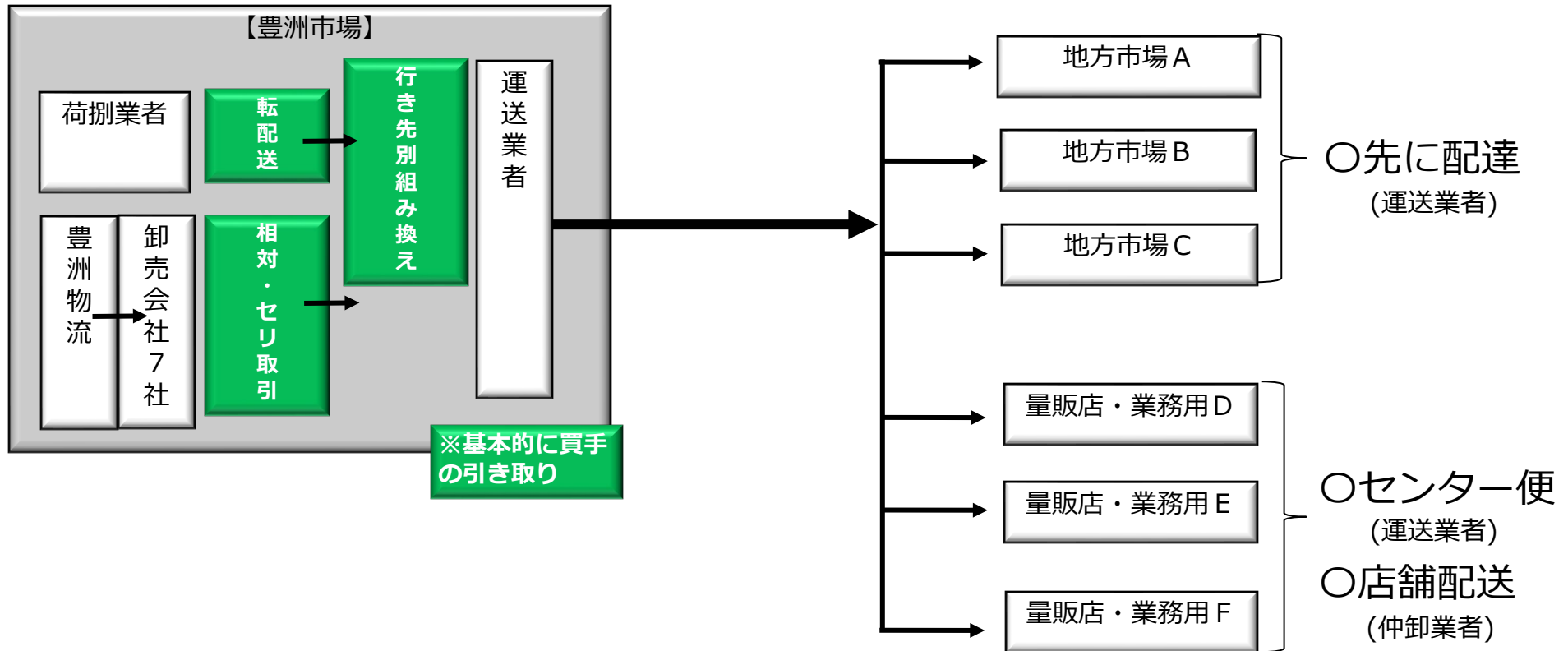
パレット流通視点の市場流通	．．．．P4～P5
水産物輸送の実態把握アンケート 実施概要	．．．．．P6
● トラック保有台数	．．．．．P7
● 輸送量の多い主な魚種	．．．．．P8
● パレット積み付け時における箱サイズの揃い具合	．．．．．P9
● パレット等の使用比率	．．．．．P10
● パレットの材質	．．．．．P11
● パレットサイズ	．．．．．P12
● パレット等の所有形態	．．．．．P13
● 産地積み込み時における運転手の作業内容	．．．．．P14
● 産地発輸送における集荷形態	．．．．．P15
● 産地発輸送におけるトラックに積み込むまでの 待機時間・積み込みに掛かる時間・積み込み応援者の有無	．．．．．P16

● 豊洲荷下ろし時・豊洲積み込み時の運転手の作業内容	・ ・ ・ ・ ・ P17
● 豊洲における荷下ろしを行う時刻	・ ・ ・ ・ ・ P18
● 豊洲における積み下しまでの 待機時間・荷下ろしに掛かる時間・荷下ろし応援者の有無	・ ・ ・ ・ ・ P19
● 豊洲発輸送におけるトラックに積み込むまでの 待機時間・積み込みに掛かる時間・積み込み応援者の有無	・ ・ ・ ・ ・ P20
● 豊洲発輸送における配荷の際の着地箇所数・輸送先	・ ・ ・ ・ ・ P21
● 最終着地における荷下ろし時の運転手の作業内容	・ ・ ・ ・ ・ P22
● 最終着地における荷下ろしを行う時刻	・ ・ ・ ・ ・ P23
● 最終着地における積み下しまでの 待機時間・荷下ろしに掛かる時間・荷下ろし応援者の有無	・ ・ ・ ・ ・ P24
● 産地から豊洲市場までの水産物物流の課題	・ ・ ・ ・ ・ P25
● 豊洲市場から最終着地までの水産物物流の課題	・ ・ ・ ・ ・ P26

パレット流通視点の市場流通（産地から豊洲市場）



パレット流通視点の市場流通（豊洲市場から最終着地）



- ① 配送形態（配達便）
- ② トラックサイズ（中型車又は小型車）
- ③ 積み込みの状態（バラ積み、パレット、カゴ車、台車）

本アンケートは、輸送・附帯作業、パレット利用等の実態を把握し、水産物流通の標準化を進めるため実施したもの。前提条件は以下の通り。

I. 目 的 水産物の輸送・附帯作業、パレット利用の実態把握

II. 対 象 東京都中央卸売市場輸送協力会 輸送会社127会員

III. 実施方法 紙による実施

IV. 回答時期 6月12日（月）から6月30日（金）まで

V. 回答内容 「産地から豊洲市場への出荷のための輸送（産地輸送）」
「豊洲市場から発送のための輸送（豊洲輸送）」の2種
該当する方（どちらにも該当する場合には両方）に回答

VI. 回 答 数 回答会員：63会員（50%）

産地輸送回答数：36回答

豊洲輸送回答数：41回答

※どちらにも該当している会員は14会員

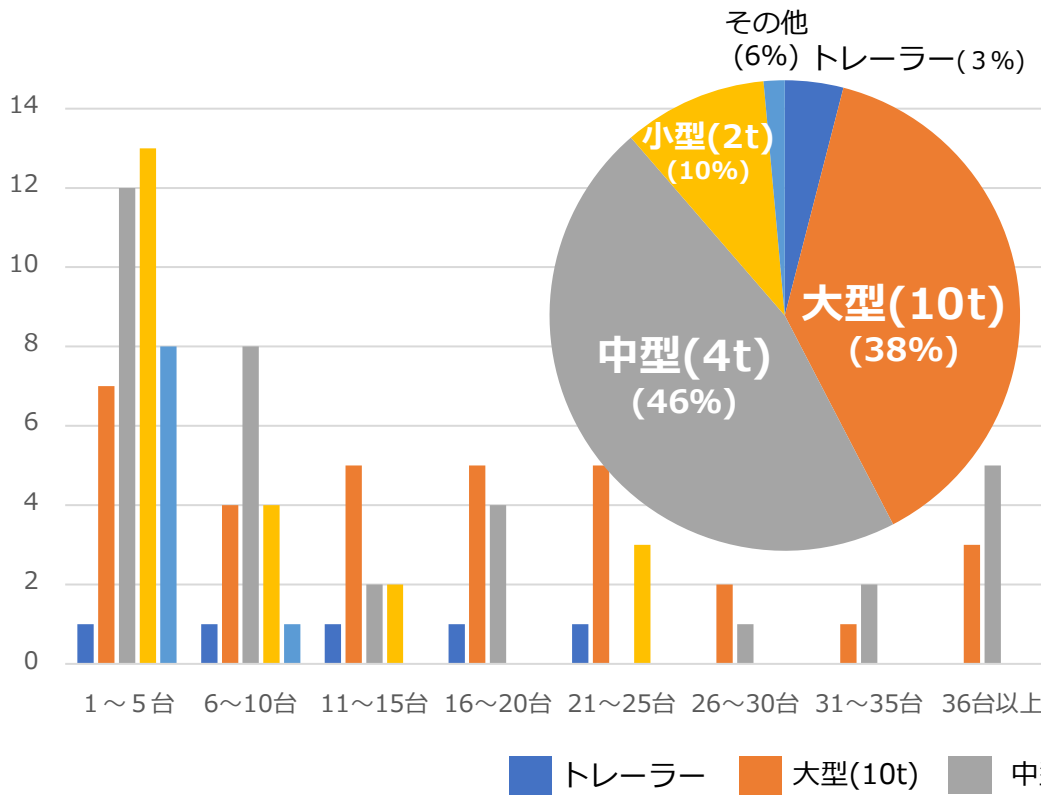
トラック保有台数

産地発輸送、豊洲発輸送ともに中型(4t)の保有数が全体で最も多く、次いで産地発輸送では大型(10t)、豊洲発輸送では小型(2t)という結果になった。

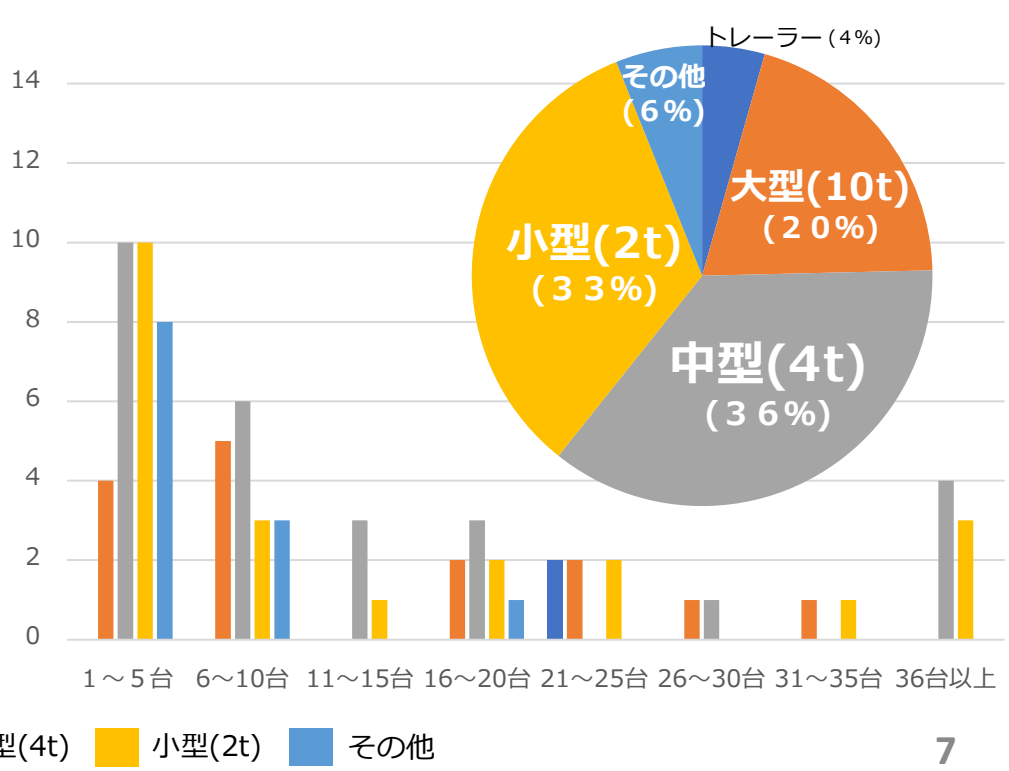
産地発輸送

豊洲発輸送

トラックサイズ別保有数の全体シェア



トラックサイズ別保有数の全体シェア

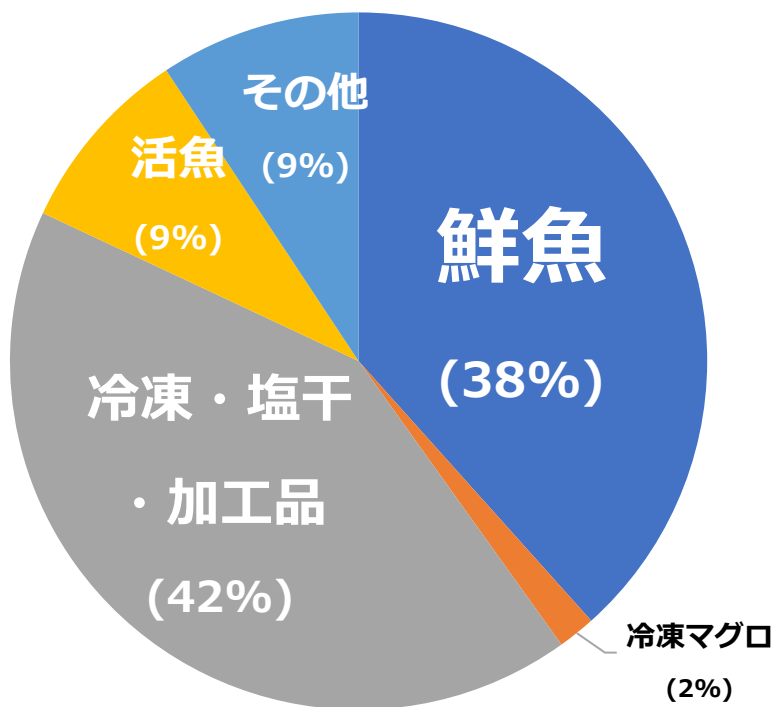


● 輸送量の多い主な魚種

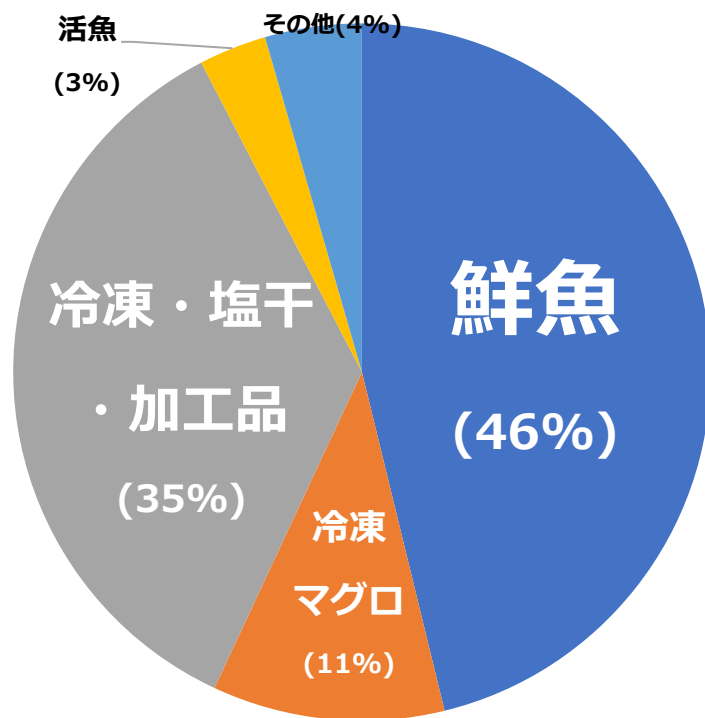
産地発輸送の場合、「冷凍・塩干・加工品」が最も多く、次いで「鮮魚」となり、豊洲発輸送の場合では「鮮魚」が最も多く、次いで「冷凍・塩干・加工品」となった。

※「冷凍・塩干・加工品」は冷凍マグロを除く

産地発輸送



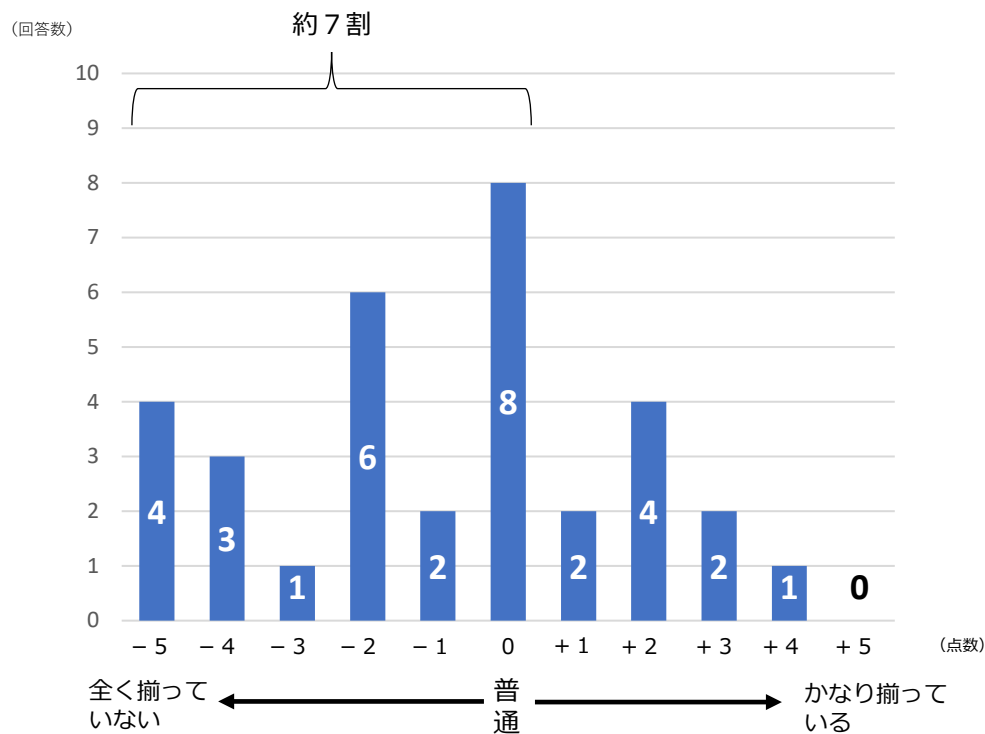
豊洲発輸送



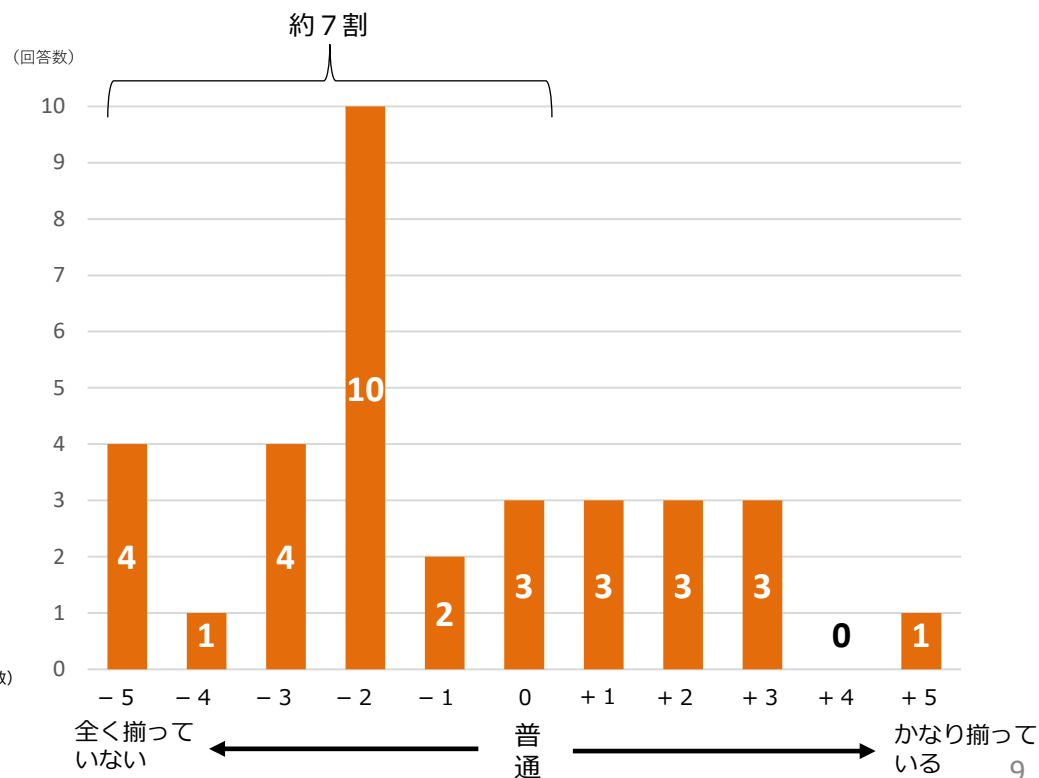
● パレット積み付け時における箱サイズの揃い具合

産地発輸送、豊洲発輸送のどちらに関しても、普通以下が全体の約7割を占めており、輸送時の箱サイズは満足いくほど揃っていないと見受けられる。

産地発輸送



豊洲発輸送



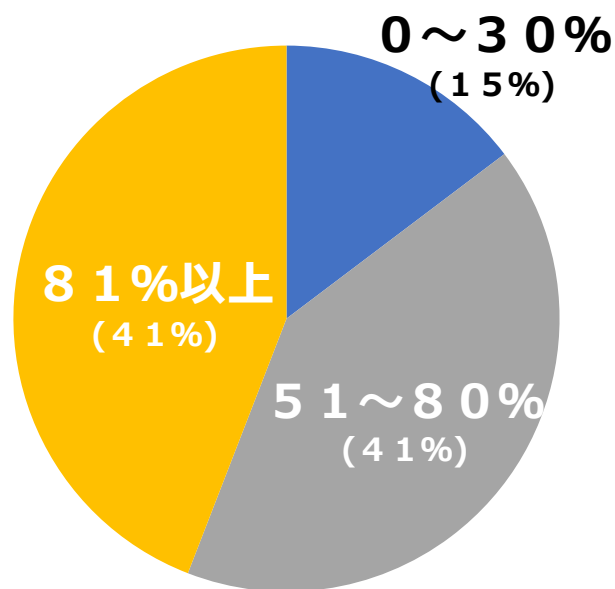
● パレット等の使用比率

産地発輸送、豊洲発輸送ともにパレット使用比率は51%以上の回答が多く、使用比率は高い結果となった。他方で豊洲発輸送では「0～30%」の回答が一定数あった。

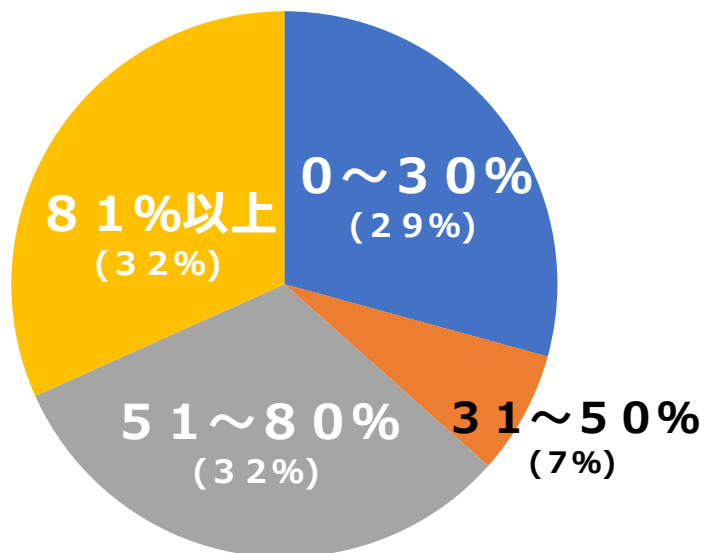
産地発輸送では豊洲市場へある程度大口ロットで輸送することからパレット比率が高くなるのに対し、豊洲発輸送では店舗への小口配送等も含まれることから、パレット比率が低くなると考えられる。

豊洲発輸送におけるカゴ車の使用は一定数あるものの、「0～30%」が最も多い結果となった。

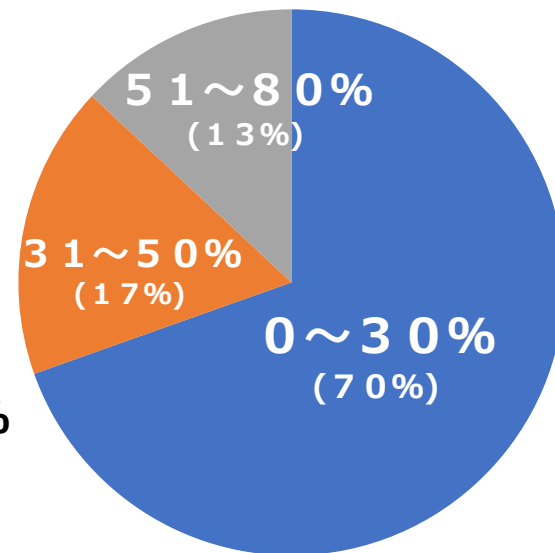
産地発パレット



豊洲発パレット



豊洲発カゴ車

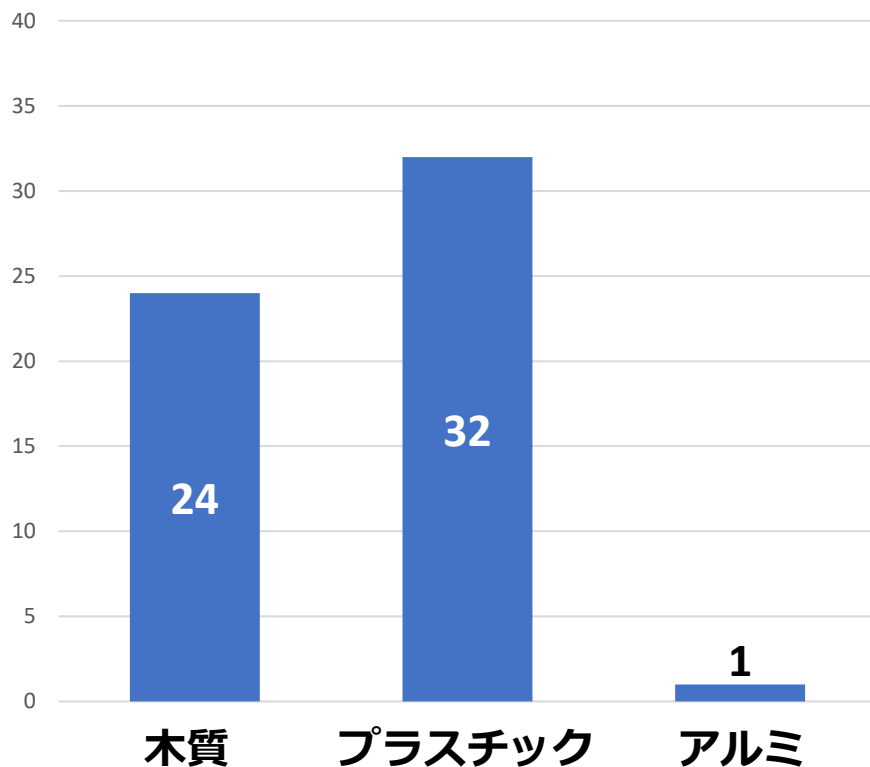


● パレットの材質

産地発輸送、豊洲発輸送のどちらに関してもパレットの材質はプラスチックが主流という結果になった。

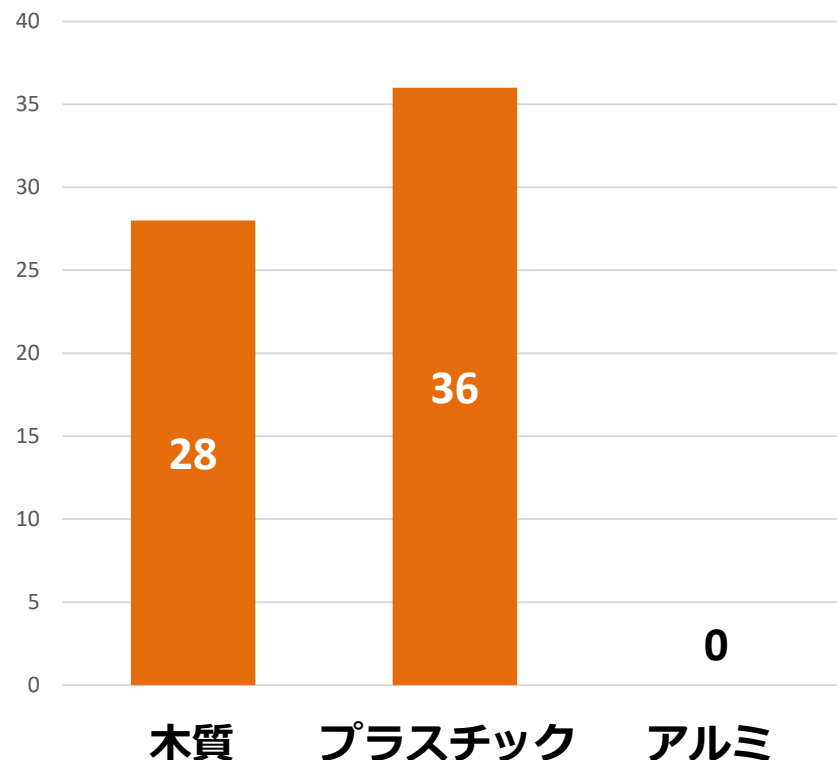
産地発輸送

回答者数：34（複数選択回答）



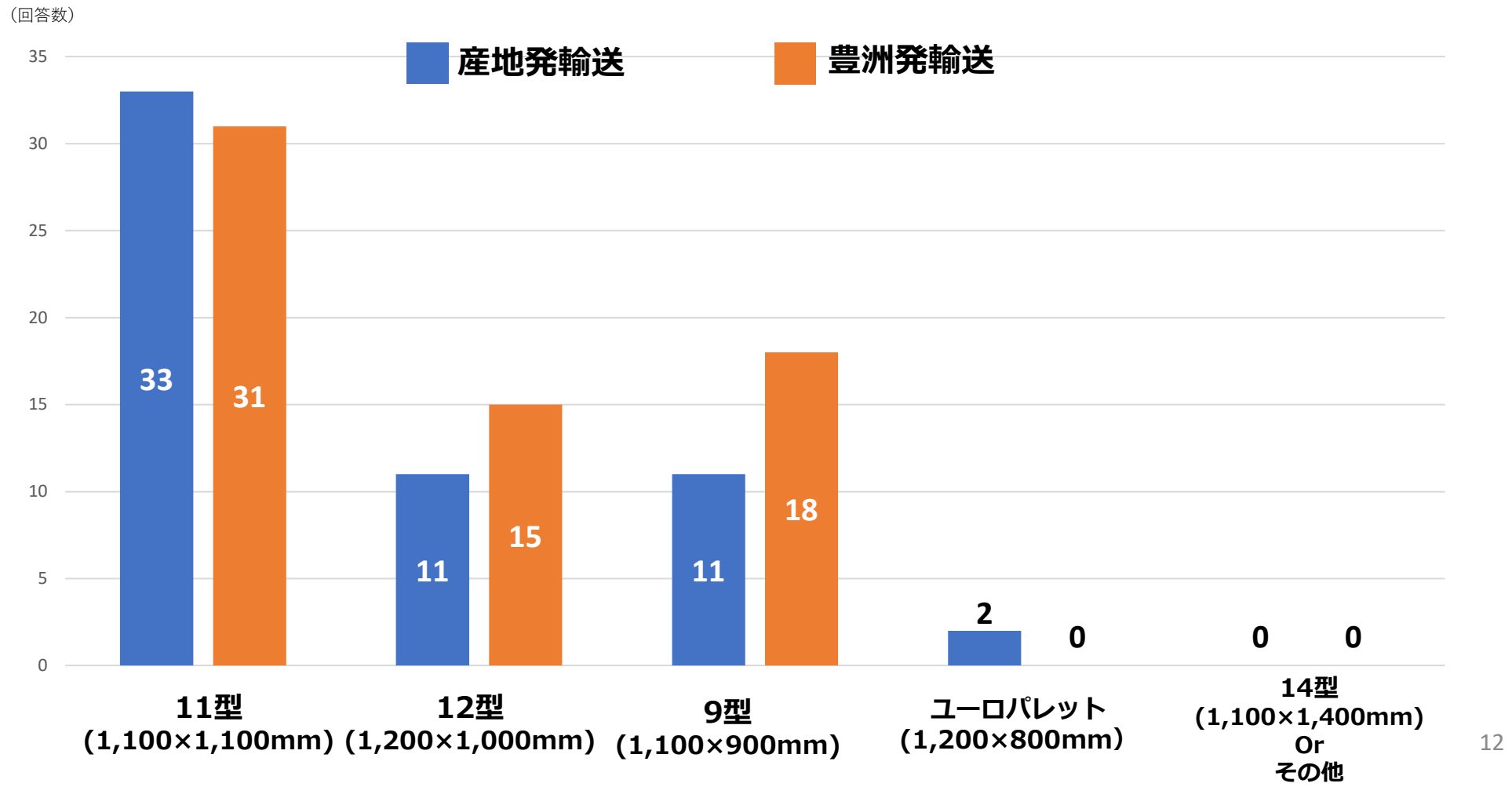
豊洲発輸送

回答者数：38（複数選択回答）



● パレットサイズ

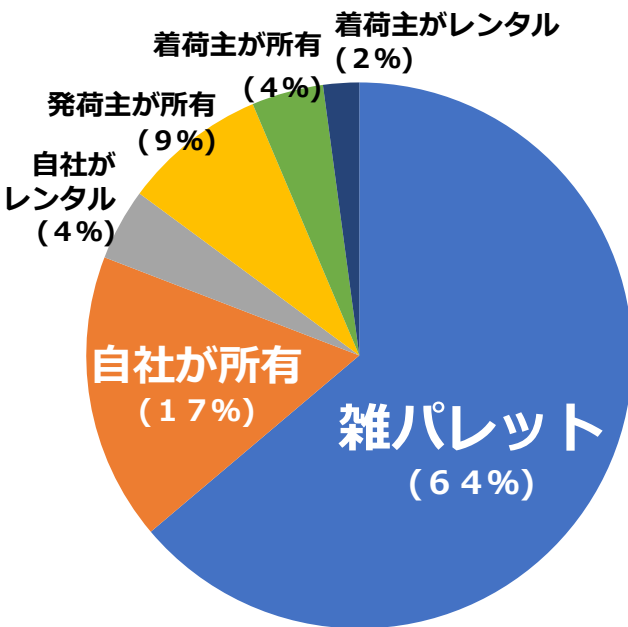
産地発輸送・豊洲発輸送の両方で、パレットサイズは11型(1,100×1,100mm)が最も多く、次いで12型(1,200×1,000mm)と9型(1,100×900mm)がほぼ同率となった。



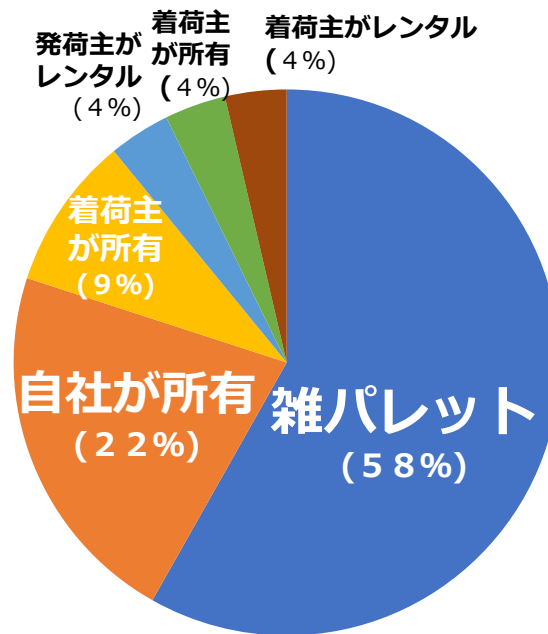
● パレット等の所有形態

パレットでは産地発輸送、豊洲発輸送ともに「雑パレット」が最も多い結果となった。
一方、カゴ車では「着荷主所有」、「自社所有」が大半を占めている。

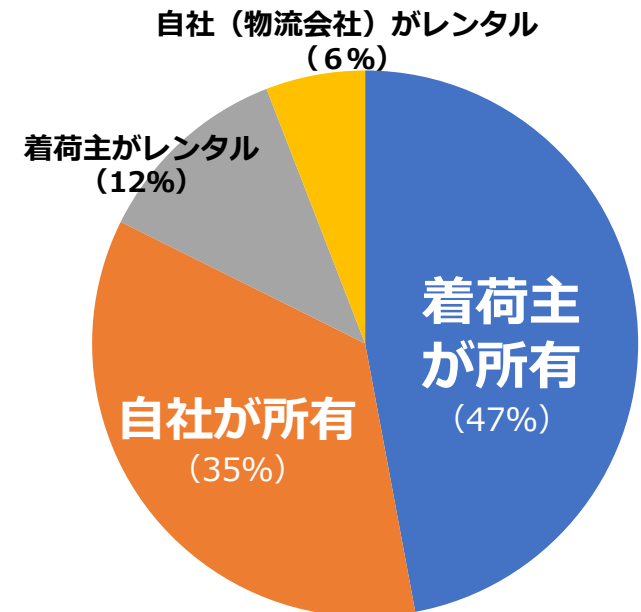
産地発パレット



豊洲発パレット



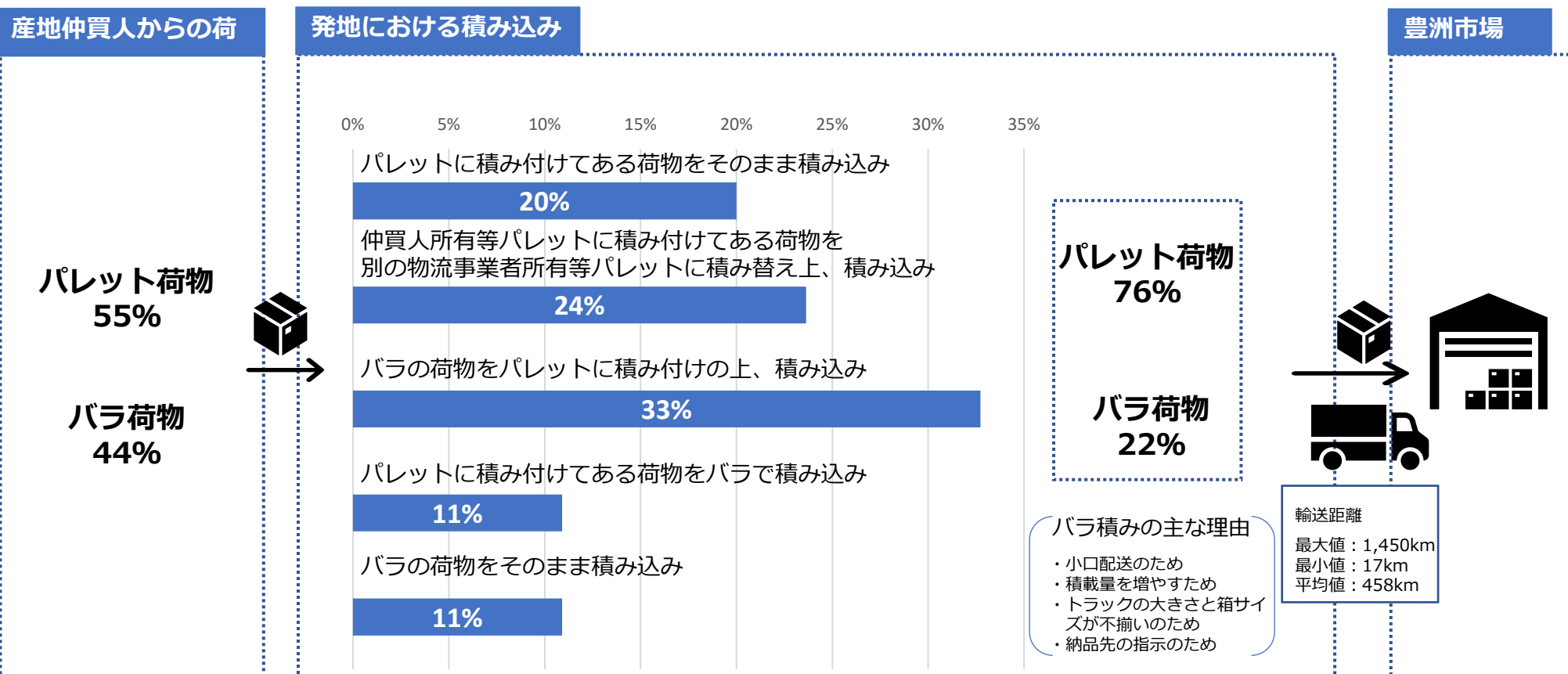
豊洲発カゴ車



※「自社が所有（物流会社が所有）」のパレットは紛失しないように
パレット管理が可能な部分のみで使用しており、豊洲市場には出荷していない。

● 産地積み込み時における運転手の作業内容

産地仲買人から受け取った荷は55%がパレット荷であり、積み込みの際は「バラの荷物をパレットに積み付け」が33%と最も多い割合を占め、次いで「別のパレットに積み替え」であり、次いで「パレットをそのまま積み込み」という結果になった。積み込み後のパレット荷は76%となった。

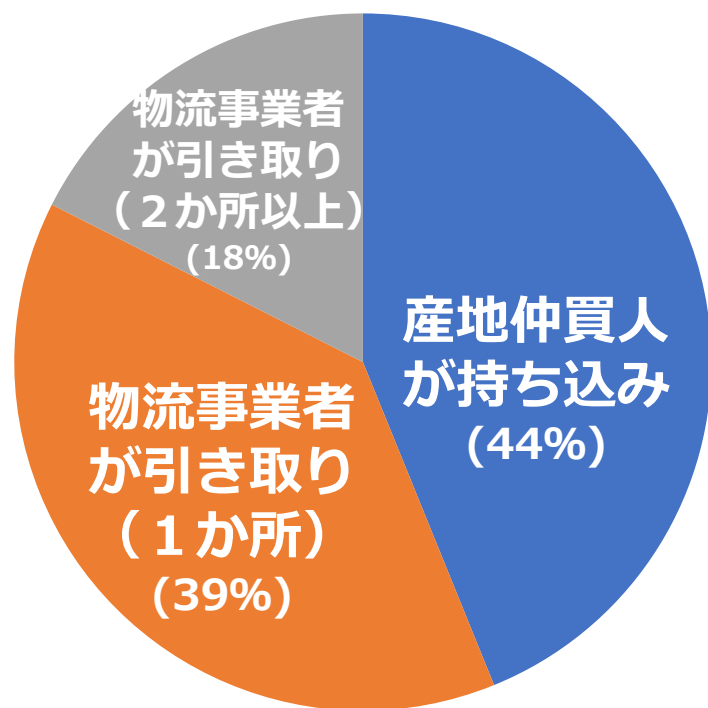


※上記パレット荷物、バラ荷物の割合は、運転手の作業内容のアンケート結果を基に算術平均したもの。

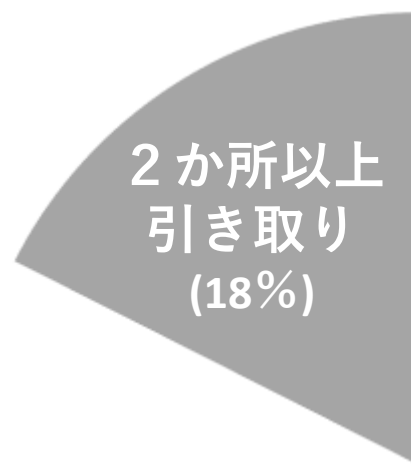
● 産地発輸送における集荷形態

「産地仲買人が持ち込む」場合が44%あるものの、
「物流事業者が引き取る」場合が57%と半分以上を占め、内訳は「1か所引き取り」39%、「2か所以上引き取り」18%となった。
「2か所以上引き取る」場合における集荷箇所数の平均は約7か所となった。

集 荷 形 態



2か所以上引き取りの場合の箇所数

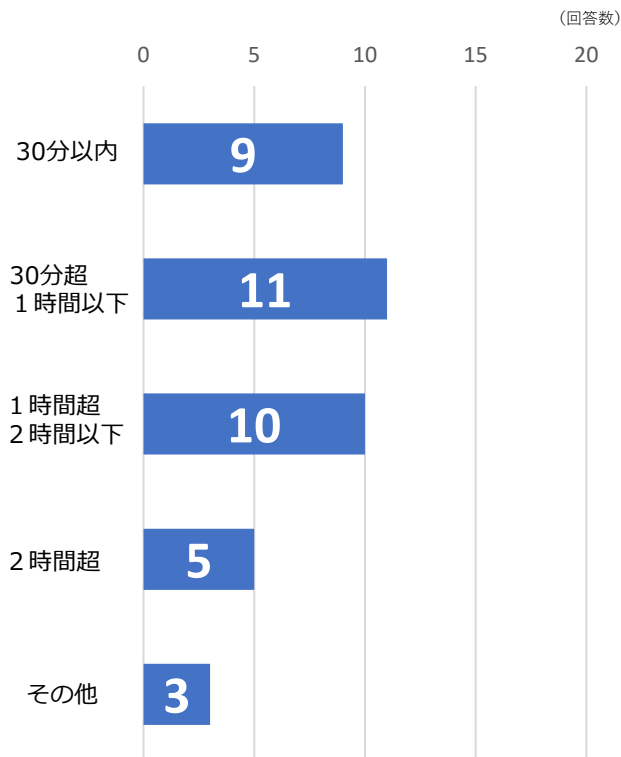


．．．．．
最大値：14か所
最小値：2か所
平均値：約7か所

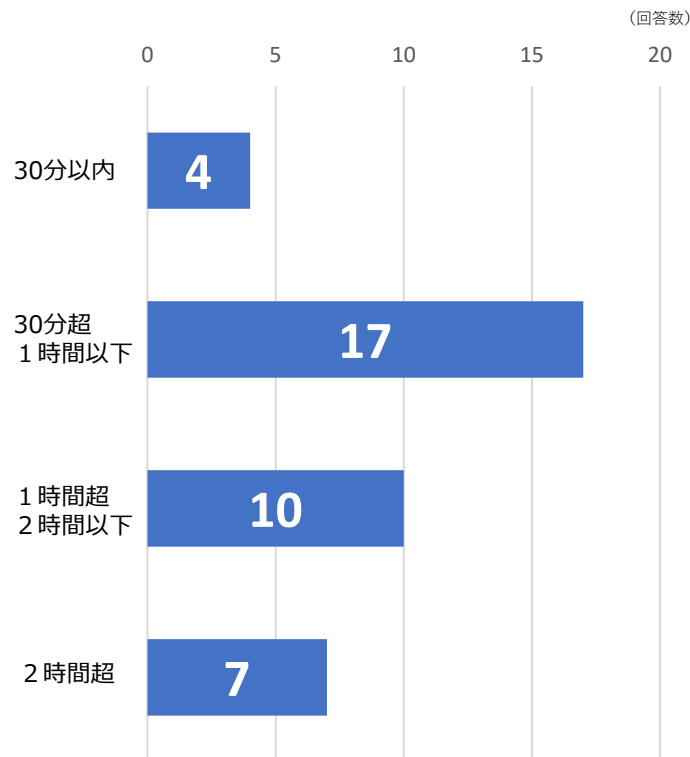
● 産地発輸送におけるトラックに積み込むまでの 待機時間・積み込みに掛かる時間・積み込み応援者の有無

待機時間では「30分以内」、「30分～1時間以下」、「1時間～2時間」それぞれで3分化している。
積み込みに掛かる時間では「30分超1時間以下」が最も多く、「1時間～2時間」、「2時間超」も相当数ある。
積み込み応援者については「無し」の場合が最も多いが、「物流事業者が応援」の場合も相当数ある。

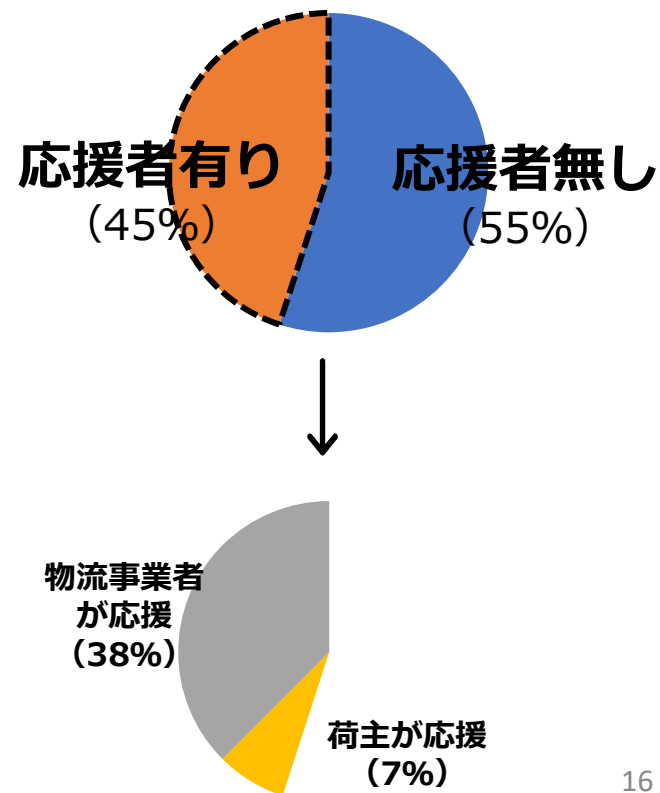
待 機 時 間



積み込みに掛かる時間



積み込み応援者の有無

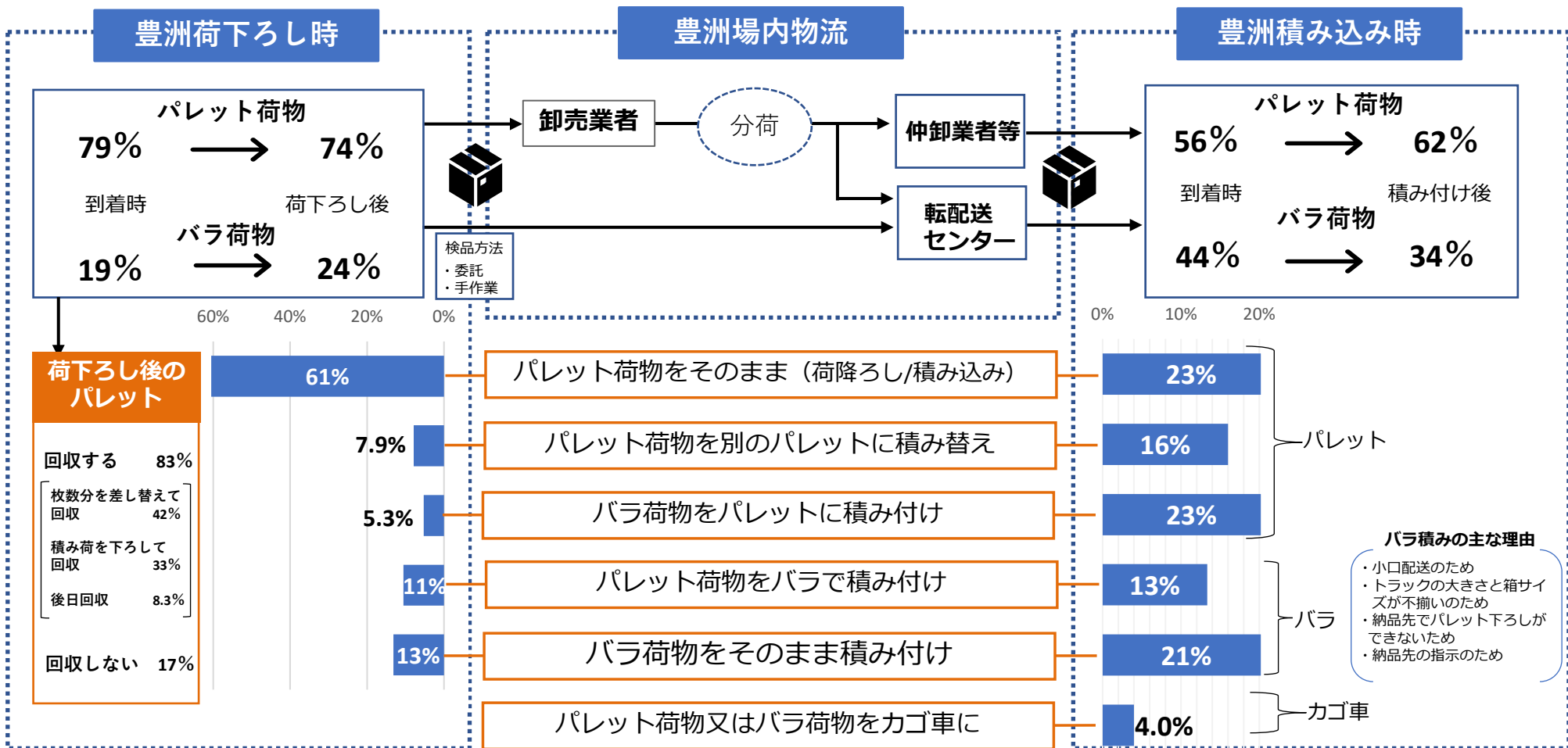


豊洲荷下ろし時・豊洲積み込み時の運転手の作業内容

豊洲市場に到着した荷はパレット荷物が79%を占め、「パレット荷をそのまま荷下ろし」場合が61%と大半で、荷下ろし後はパレット荷物が74%を占めることとなった。荷下ろし後のパレットは83%回収されており、「枚数分を差し替えて回収」する場合が最も多かったが、「積み荷を下して回収」する場合も相当数あった。他方、パレットの17%は回収されていない。

荷下ろした荷物は場内の卸売業者に引き渡される場合と、直接転配送センターに配送される場合があり、荷受けに引き渡す場合は荷物は分荷され、仲卸業者等や転配送センターへ配送される。分荷時にパレット荷物をバラにする場合もあり、積み込み前におけるパレット荷物の割合は56%まで減少する。

積み込み時は荷物をそのまま又は積み替え作業等を行い、全体の62%でパレット化されて出荷されていた。他方でバラ荷物のまま出荷されている場合も34%に及び、カゴ車も4%あった。



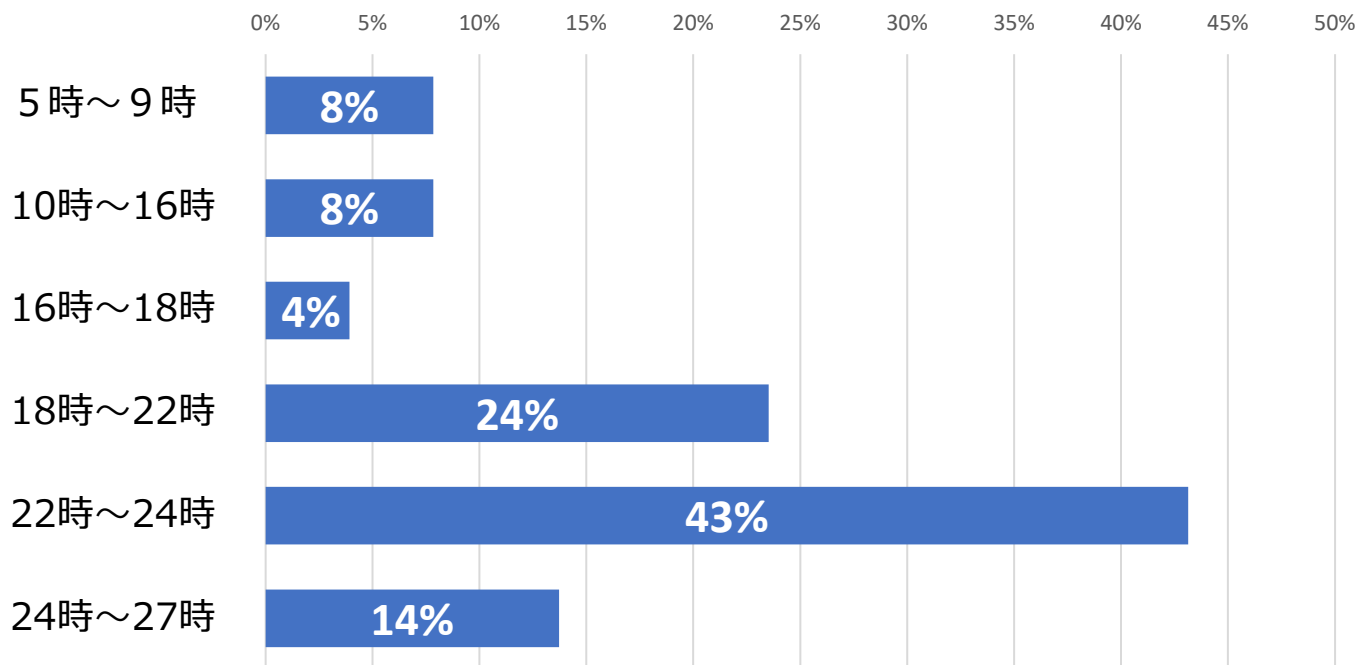
※上記パレット荷物、バラ荷物、カゴ車荷物の割合は、運転手の作業内容のアンケート結果を基に算術平均したもの。

※四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

● 豊洲における荷下ろしを行う時刻

荷下ろし時刻は「22時～24時」の場合が最も多く、次いで「18時～22時」、「24時～27時」となった。

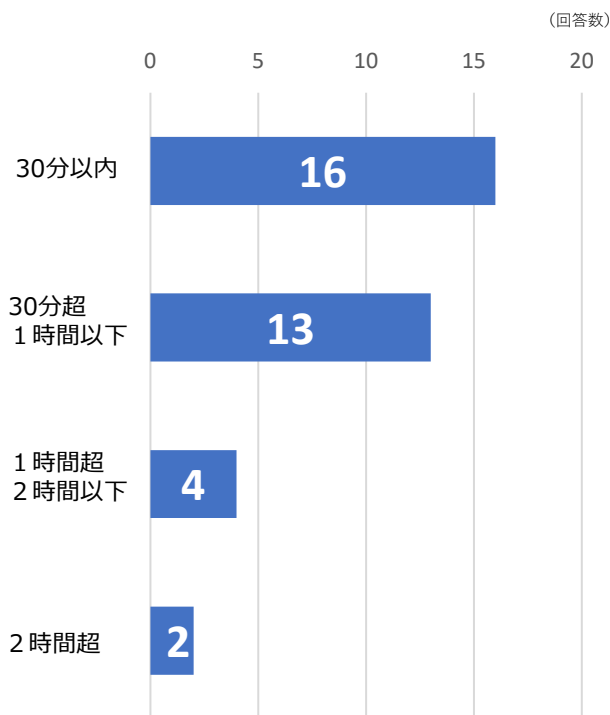
「18時～27時」の夜～深夜の時間帯が多い。



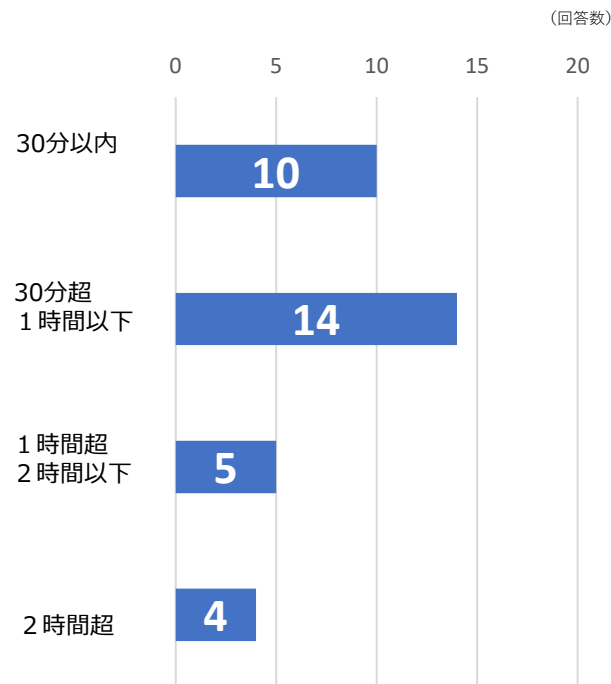
豊洲における荷下ろしまでの 待機時間・荷下ろしに掛かる時間・荷下ろし応援者の有無

待機時間では「30分以内」の場合が最も多く、荷下ろしに掛かる時間では「30分超 1時間以下」が最も多い結果となった。「2時間超」の場合は両方とも少ない。
荷下ろし応援者は「有り」の場合が多く、内訳は「物流事業者」が34%、「市場関係者」が23%となった。

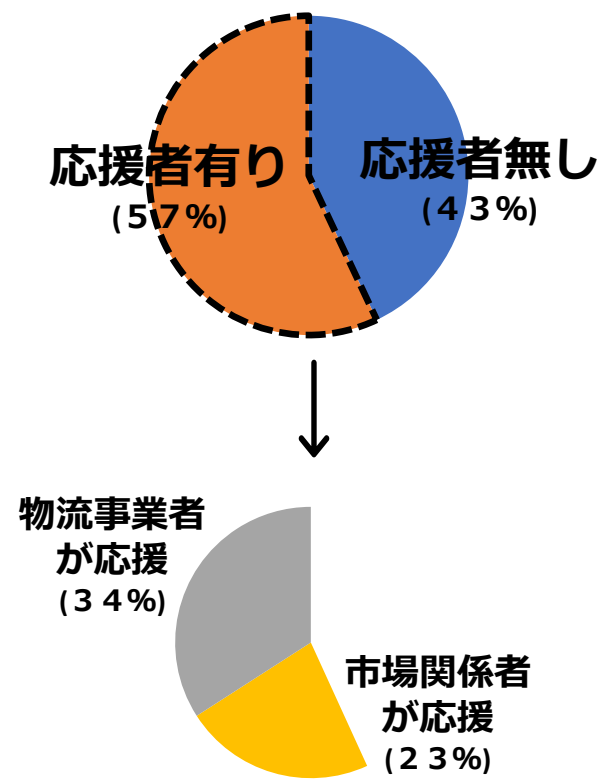
待 機 時 間



荷下ろしに掛かる時間



荷下ろし応援者の有無

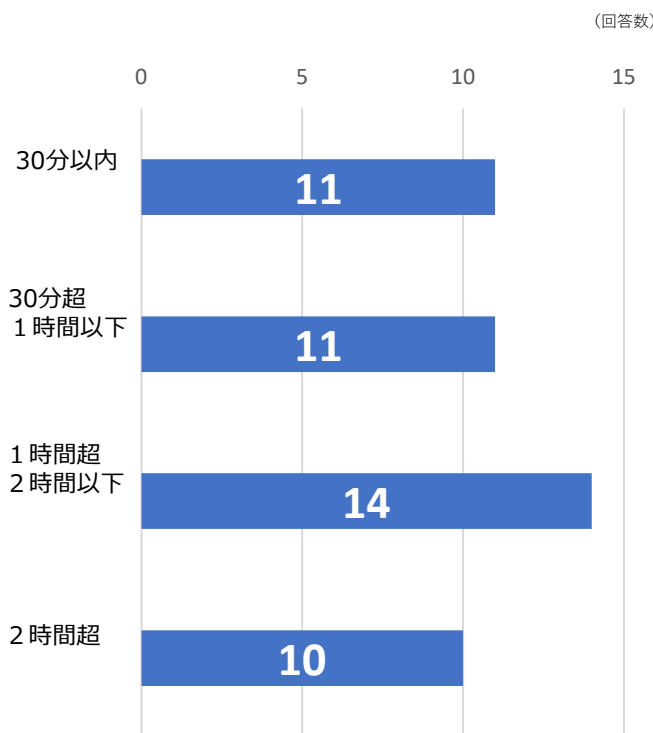


● 豊洲発輸送におけるトラックに積み込むまでの 待機時間・積み込みに掛かる時間・積み込み応援者の有無

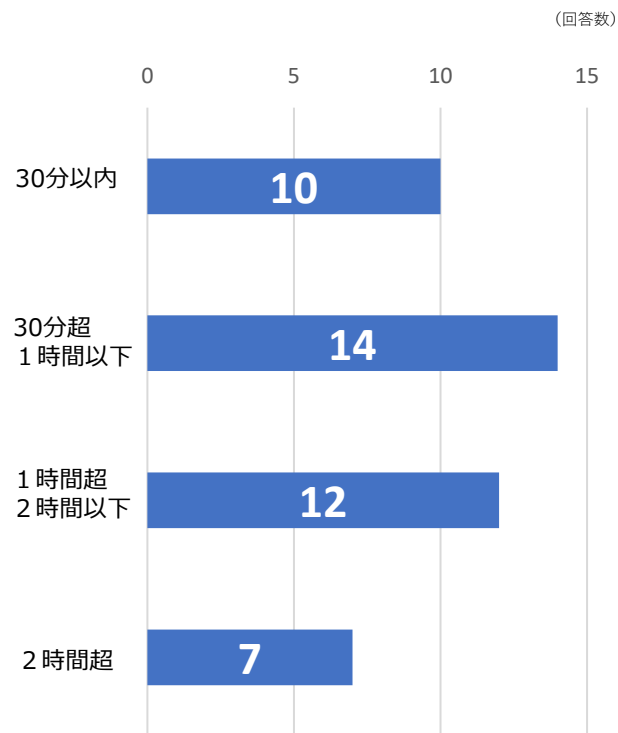
待機時間については「1時間超2時間以下」の場合が最も多く、回答に分散も見られた。
積み込みに掛かる時間については「30分超1時間以下」が最も多く、回答に分散が見られた。

積み込み応援者は「無し」の場合が64%と最も多い。

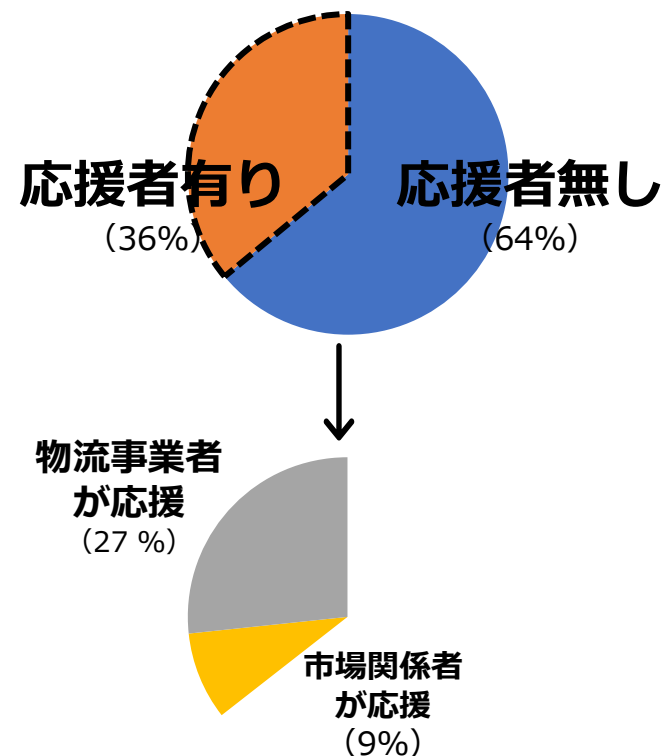
待 機 時 間



積み込みに掛かる時間



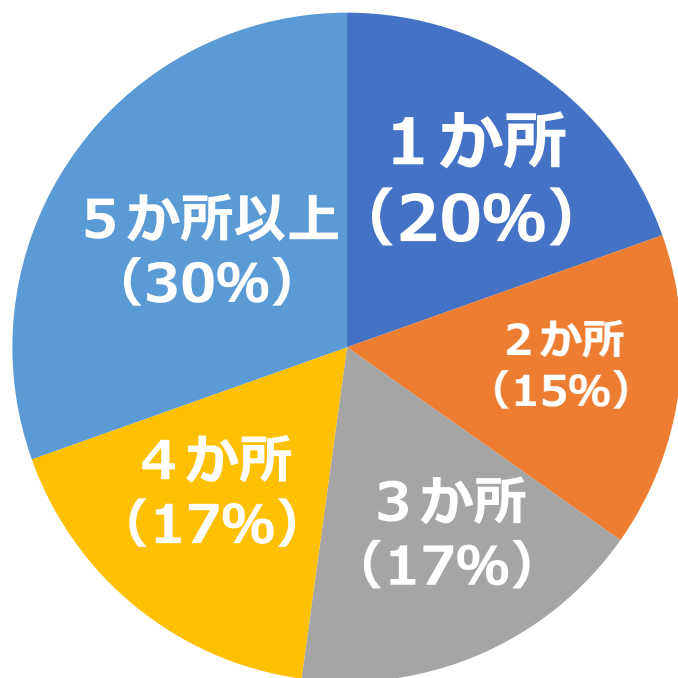
積み込み応援者の有無



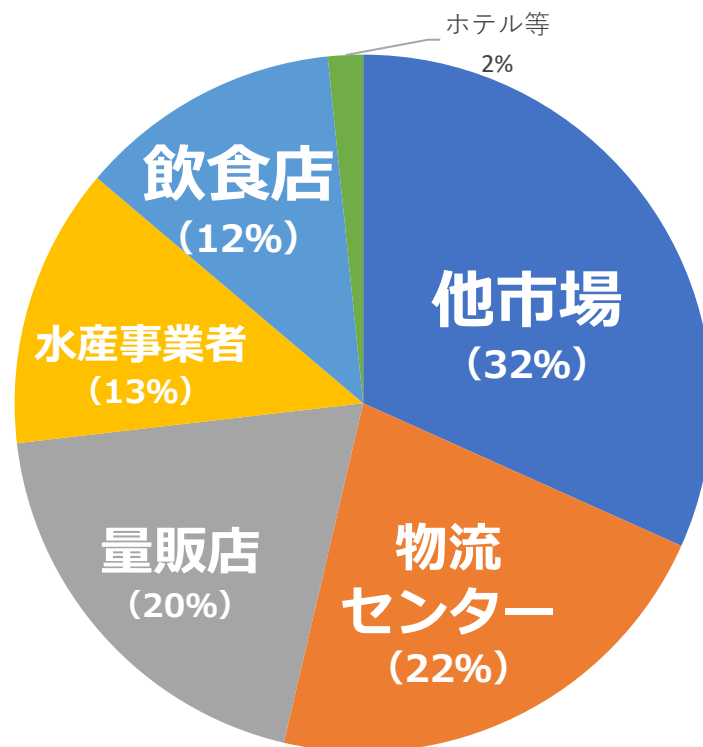
● 豊洲発輸送における配荷の際の着地箇所数・輸送先

回答者の8割以上が2か所以上配荷を行っており、「5か所以上」が最も多かった。また、複数配荷における輸送先については他市場（転配送）が多く、次いで物流センター・量販店という結果になった。

配荷数のシェア

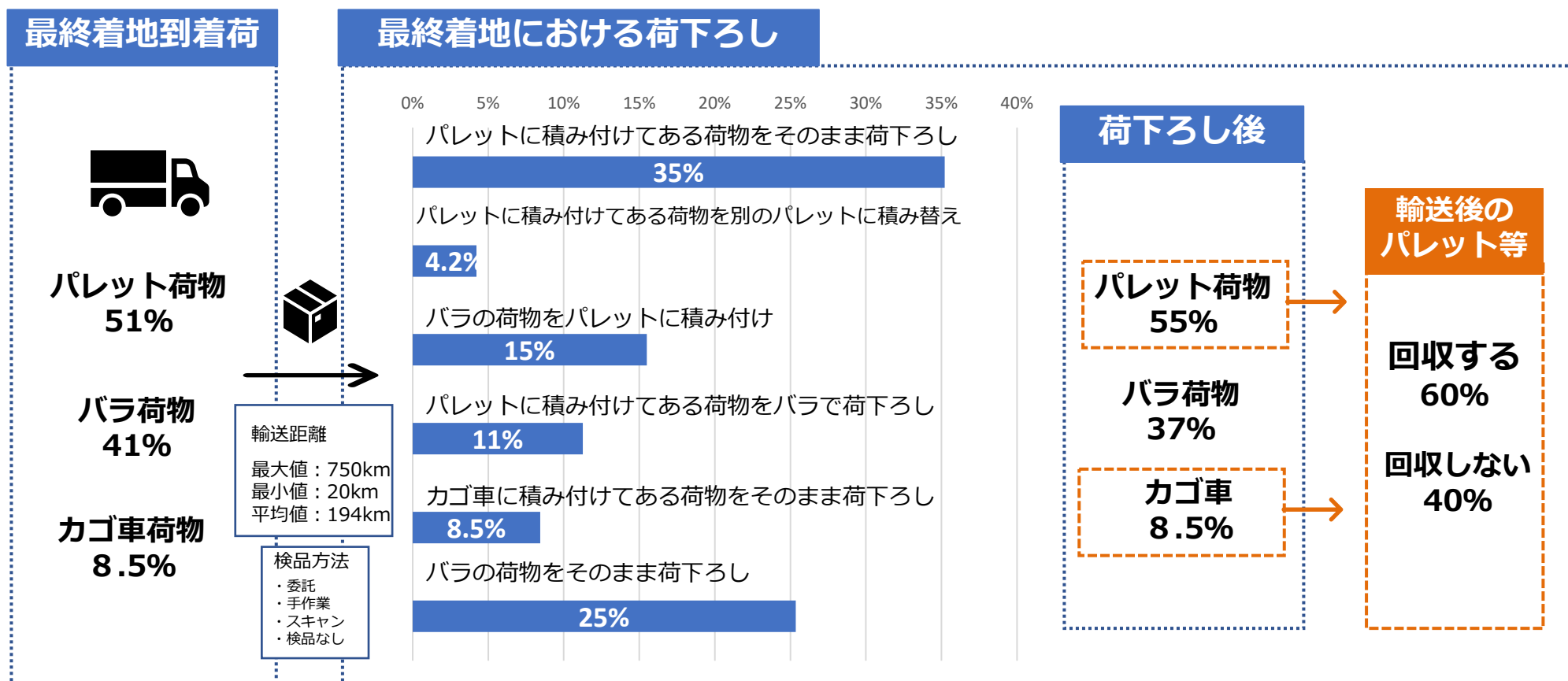


複数配荷の場合、多い輸送先順位



最終着地における荷下ろし時の運転手の作業内容

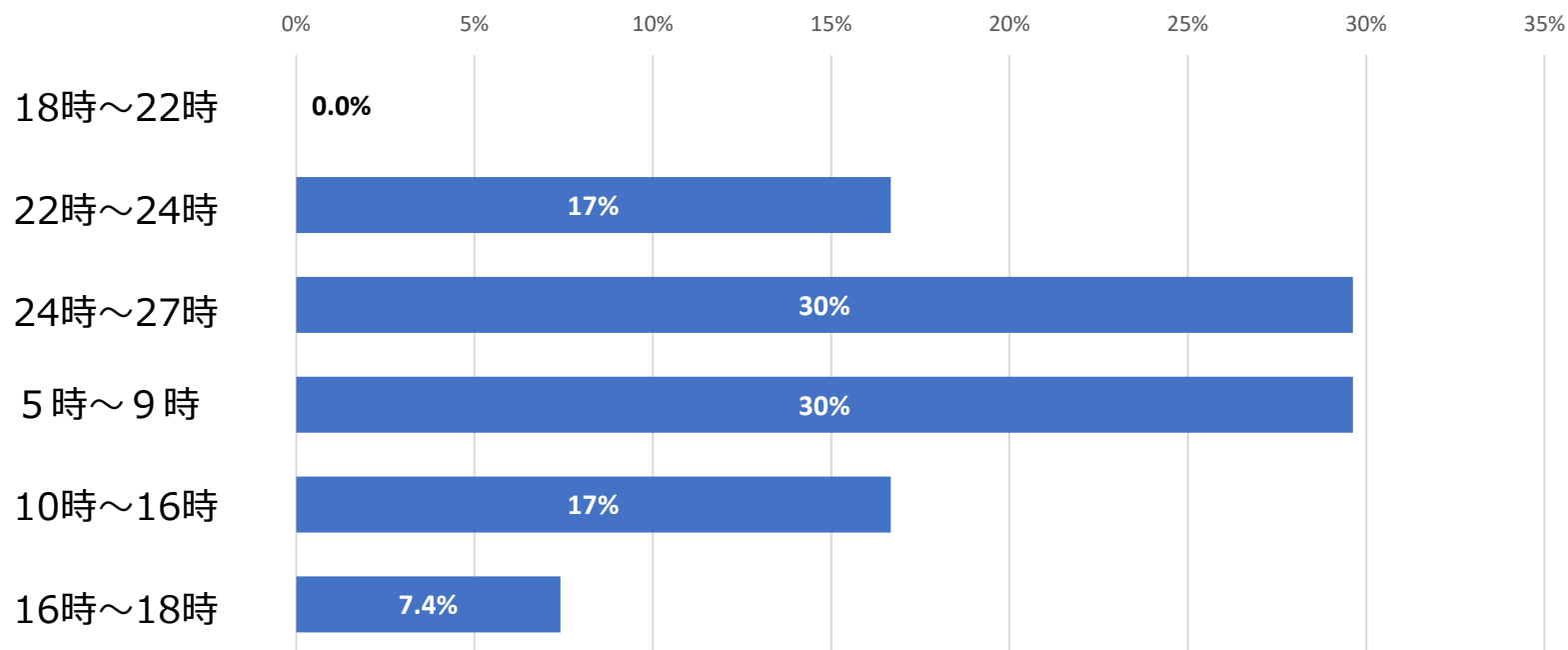
最終着地に到着した荷は51%がパレット荷であり、「パレット荷をそのまま荷下ろし」納品する場合が35%と最も多い割合を占め、バラ荷物をパレットに積み付ける場合等も含めると55%がパレット荷での納品となった。他方、バラで到着した荷は41%あり、荷下ろし後は37%がバラ荷での納品となった。また、カゴ車は8.5%あった。輸送後のパレット等についてはその場で又は後日に「回収する」場合が60%あるが、40%は回収されていない。



※上記パレット荷物、バラ荷物、カゴ車荷物の割合は、運転手の作業内容のアンケート結果を基に算術平均したもの。

● 最終着地における荷下ろしを行う時刻

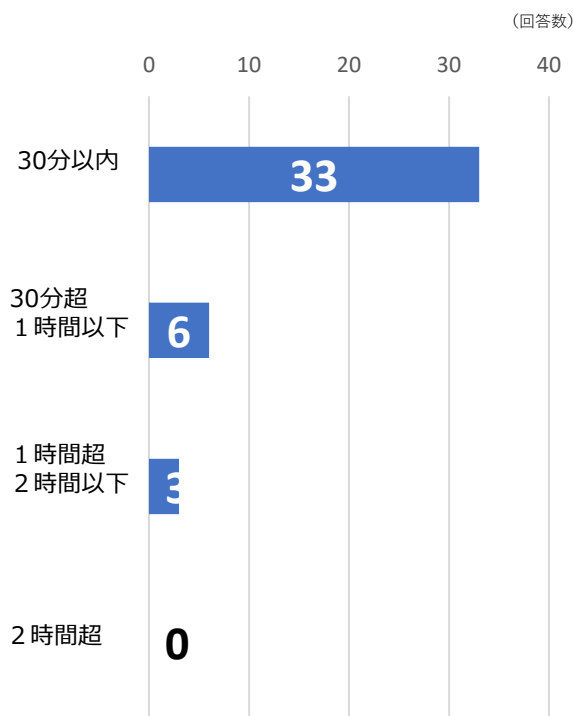
荷下ろし時刻は「24～27時」の場合と「5時～9時」の場合が多かった。
他方で「10時～16時」、「22時～24時」の場合も同率で一定数見られたが、「18時～22時」の回答は見受けられなかった。



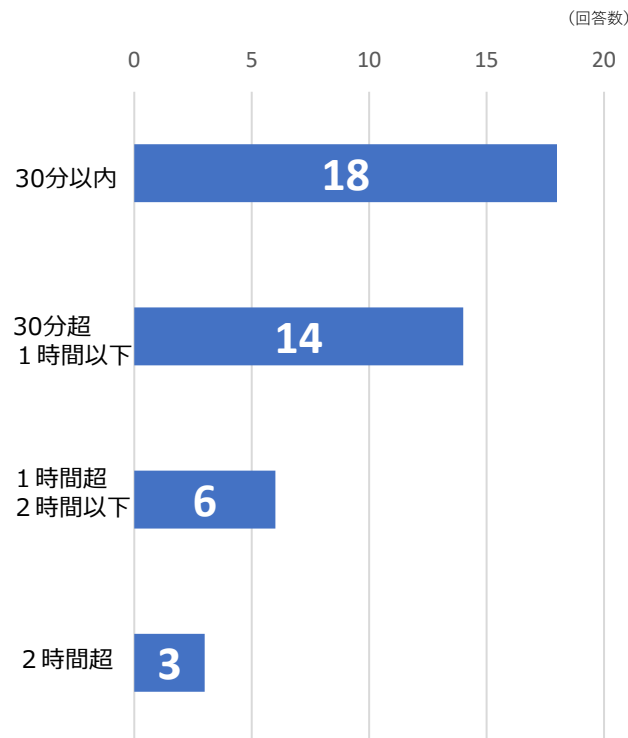
● 最終着地における荷下ろしまでの 待機時間・荷下ろしに掛かる時間・荷下ろし応援者の有無

待機時間、荷下ろし時間両方で「30分以内」の場合が最も多かった。
待機時間では「30分以内」が大半を占めている一方、荷下ろし時間は「30分超 1 時間以下」の回答も相当数あった。
荷下ろし応援者については「無し」の場合が最も多いが、「着地関係者の応援」も相当数ある。

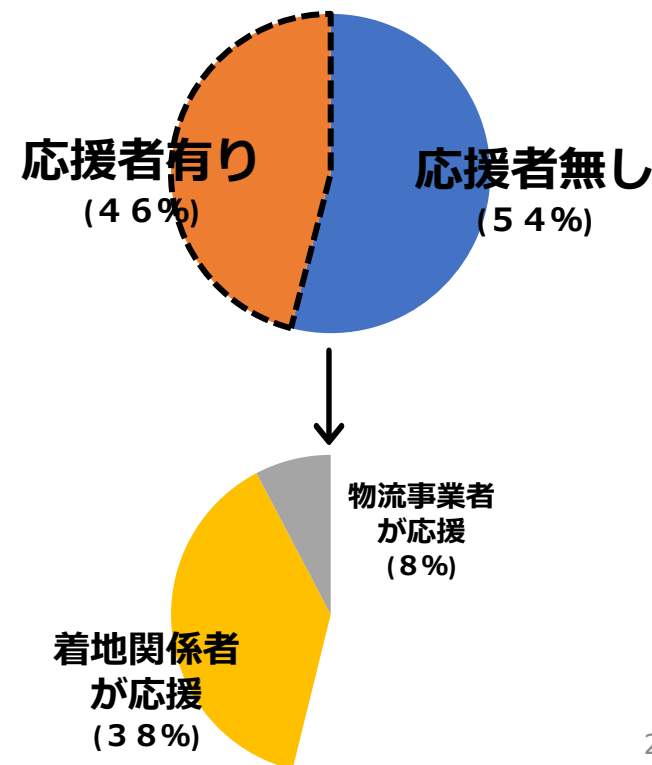
待 機 時 間



荷下ろしに掛かる時間



荷下ろし応援者の有無



● 産地から豊洲市場までの水産物物流の課題

回答一覧

- ・ 出荷情報の迅速化。
- ・ 季節商材や月末・月初による物量増減が激しい。
- ・ 伝票のデジタル化。
- ・ 荷受作業員の通勤車の駐車が多く、21時頃ではトラックの駐車スペースがなくなっており、スムーズな荷下ろしができない。
- ・ 到着・荷下ろし時間の指定をされると大変。
- ・ 商品と一緒にパレットも納品するため、パレットを1日100枚前後使用している。
循環パレットシステムの構築。
- ・ メーカーや出荷者独自の箱サイズが混在している。
箱サイズの標準化。
- ・ 品質のいい鮮魚の価格が高く反映されていない。
- ・ 高速料の値上げや、2024年問題、燃料高騰により利益がでない。
- ・ 首都高速の渋滞。
- ・ 大型トラックの速度規制・制限の引き上げ。
- ・ 豊洲市場移転当初では、登録者以外が入場する際は書類にて記入することとなっていたが、現在はまったく違う状態になっている。第三者が自由に入退できる状況は危険なため、解決策が必要。

● 豊洲市場から最終着地までの水産物物流の課題

回答一覧

- ・ 豊洲市場は物流センターの様に作られているが、忙しくなる時間帯は物流センターの様にスムーズに動かすのは難しく、駐車スペースの確保が満足にできない。
- ・ 魚の物量増加で増車したとき、車の駐車場（積み込みスペース）の確保に難儀している。
- ・ 豊洲市場の4階では10t車が接車できなく、積み付けに難儀している。
- ・ 大手売買参加者が専用で積み込み場所（バス）を占有していることが多く、バスが足りなく温度管理が行き届かない。
- ・ 豊洲市場 1 階と 4 階の積み込み場所に屋根を付けてほしい。
- ・ パレットで納品するための「パレット集め」が大変。
- ・ パレット単位で受け取ってくれるところと、店舗別に分けて納品しなければならないところがあるので、納品場所によっては作業時間にかなり差が出る。
- ・ 箱のサイズがばらばらすぎる。
- ・ ダンボールではなく発泡スチロールのものが増えてほしい。（雨に濡れて箱がつぶれてしまうため）
- ・ 長時間にわたり個々に荷物が持ち込まれるため、荷物の積み付け・チェック等に時間がかかり、トラックへの積み込みが遅くなる。
- ・ 伝票を見て積まれていない品物を探したり、まだ到着していない荷物を待っていると、出発するまでに時間がかかってしまう。
- ・ 積み付け時の組み合わせ、積み込み方法など改善していけばいいと思うが、荷主も人手不足であり、なかなか思うようにいかないのが現実。