

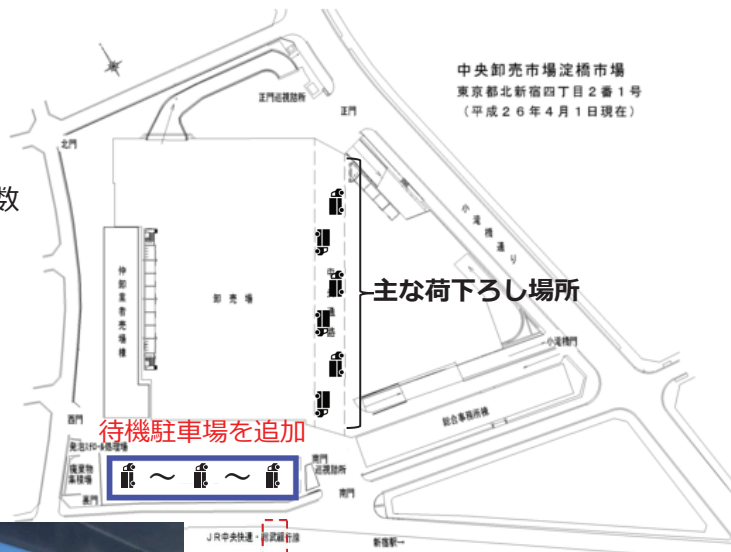
物流生産性向上に向けた取組事例（青果）

待機駐車場での荷下ろしによる荷待ちの改善 【東京都 中央卸売市場 淀橋市場】

- ・ 淀橋市場は、狭隘で、主な荷下ろし場所が6台分しかなく、市場前の通りに2～3時間の荷待ち渋滞が発生していた。
- ・ 場内スペースを活用した待機駐車場を整備（17台分の駐車スペースを確保）。
- ・ 荷下ろしに必要なフォークリフトも確保。
- ・ 誘導員が積荷を確認し、適切な荷下ろし場所へ速やかに誘導し、卸の荷受担当者が適宜、一緒に荷下ろし作業を実施。

➡繁忙期を除き、長時間の荷待ちが従来より改善。

- ・ 取扱額 572億円(R4)
- ・ 待機車両の駐車可能台数
従来 6台 → 現在 17台
- ・ 荷役作業に使用可能な
フォークリフト台数
約60台
- ・ 夜間荷受担当者 50名



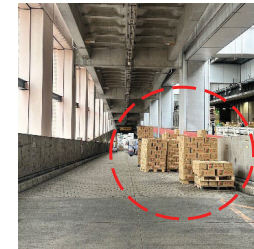
平成24年に旧仲卸業者売場棟の跡地を活用して待機駐車場を整備（約860㎡）

野菜卸売場の渋滞解消に向けた動線の確保 【大阪市 中央卸売市場 本場】

- ・ 大阪本場は、取扱数量の増加等に伴う売場施設の狭隘化などを原因とした場内の混雑により、野菜卸売場での2～3時間を超える荷待ち渋滞が慢性化。
- ・ 搬入トラックが荷下ろし場所へスムーズに移動できるよう、産地トラック専用レーンを設置。
- ・ 荷下ろし後のトラックがスムーズに退場できるよう、駐停車禁止レーンの設置により、退場の動線を確保。
- ・ スロープ上の荷置きや荷捌きを制限したことで、中型トラックは北補助スロープからの退場も可能となり、渋滞の解消に寄与。

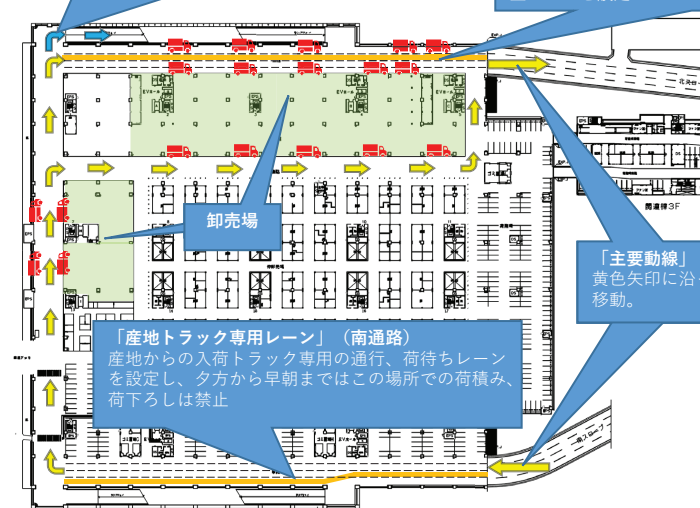
<野菜卸売場の卸2社合計>

- ・ 取扱額(野菜) 912億円(R4)
- ・ 荷下ろし台数 19台
- ・ 荷役作業に使用可能な
フォークリフト台数 約30台
- ・ 夜間荷受担当者 約40名



「補助動線の活用」(北補助スロープ)
卸売場に隣接する通路を通過する必要のない車両を誘導

「駐停車禁止レーン」(北通路)
卸売場に隣接する通路のため、荷下ろし車両による一時停車を原因として車両が滞留するため、終日、駐停車禁止レーンを設定



物流生産性向上に向けた取組事例（青果）

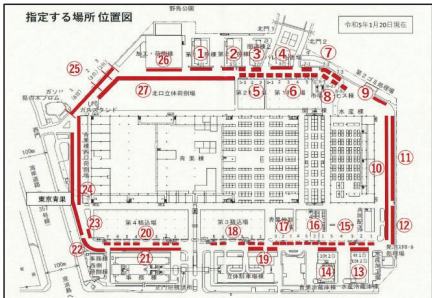
保管スペース確保のための卸売場の複層化、 共同荷受による荷待ち時間削減、 周回道路の交通ルール見直しによる動線確保 【東京都 中央卸売市場 大田市場】

- 大田市場では、取扱量の増加に伴う場内の狭隘化に対応するため、卸売場を複層化し、約7千㎡の保管スペースを確保。
- トラック荷下し予約システムを導入し、2～3時間あった荷待ち時間を平均1時間以内に削減（予約件数約150台/日）。
- 卸売会社2社の共同荷受体制を構築し、混載便を一括荷下しにより、並び直しによる荷待ち時間の削減や商品の共同管理による効率化を実現。残りの卸売会社とも、混載便の一括荷下し試験を実施予定。
- 荷捌き場所確保のために占有されていた周回道路の交通ルールを見直し、場所と時間を割り当て使用者を指定することで、場内渋滞緩和、搬出入の効率化と安全性の確保を実現。



1階は空調機とカーテン設置で定温保管可能
2階へは垂直搬送機で荷を移動

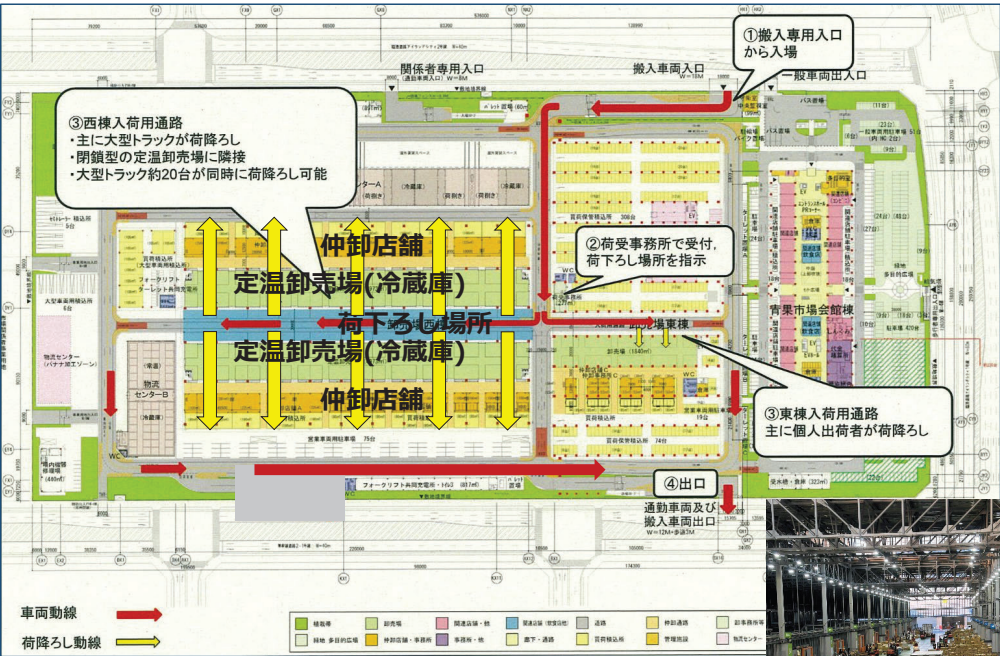
東京青果と東一神田青果の共同置場利用
競売も同じ卸売場で実施



周回道路上の使用場所と使用時間を指定、
ルールを徹底させるため夜間巡回を実施
（大田市場交通対策専門部会）

入場から退場まで一方通行で交差しない 物流動線の実現 【福岡市 中央卸売市場 青果市場】

- 福岡市青果市場では、入退場口を分離し、場内車両の動線は一方通行、交差しない効率的な物流動線を実現。
- トラックは入場後すぐに荷受事務所で受付し、指示された荷下ろし場所で卸の物流子会社が荷下ろし（同時に約20台荷下ろし可能）、その後退場。
- 荷下ろし後速やかに定温卸売場へ運び保管、仲卸へ販売、配送。荷の動線も一方通行で交差しないため非常に効率的。



- 取扱額 708億円(R4)
- 荷下ろし台数 20台以上
- 荷役作業に使用可能な
フォークリフト台数 67台
- 夜間荷受担当者 55名

【荷下ろし場所】
大型トラック20台が同時
に荷下ろし可能

