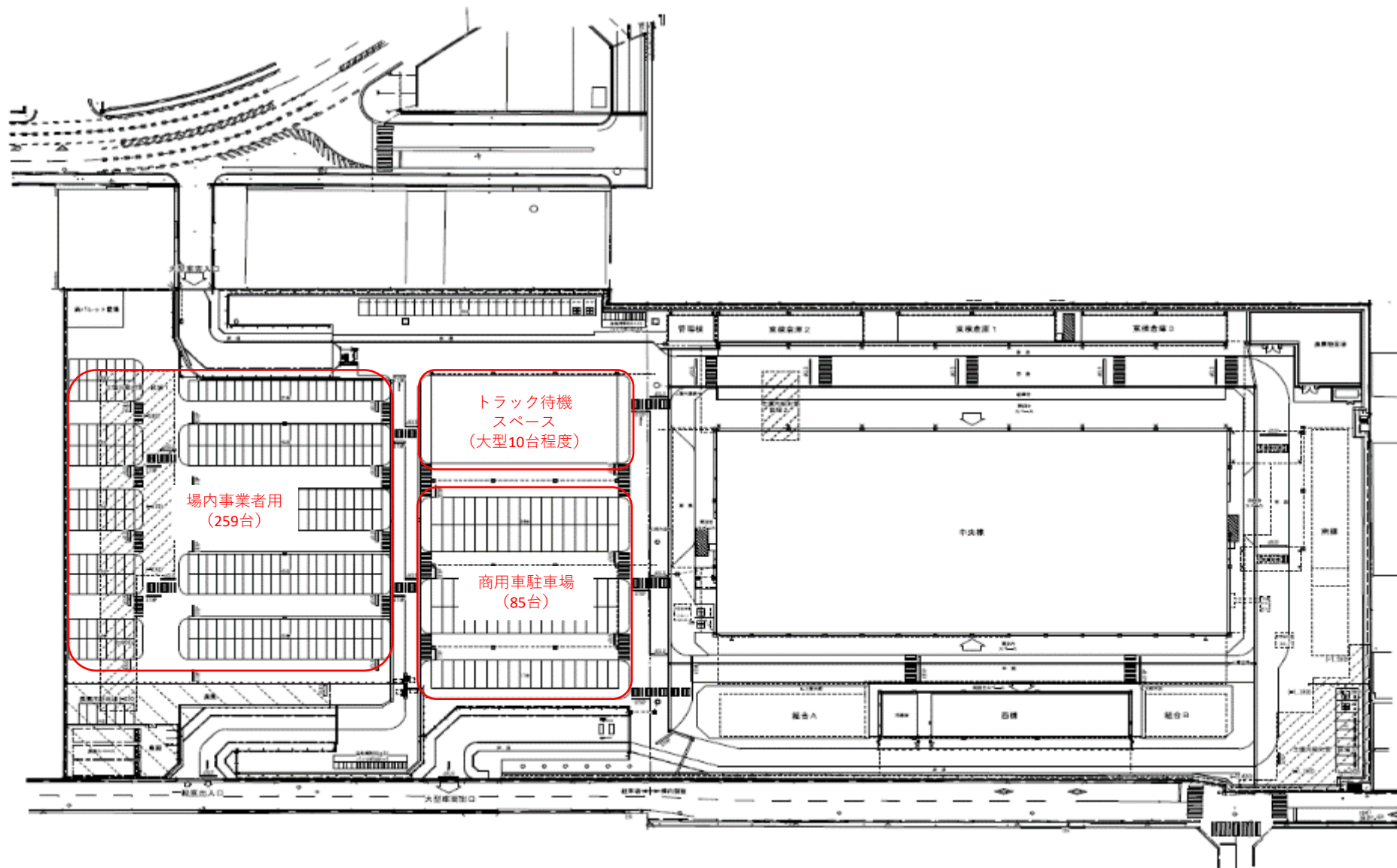


④ 駐車場の平面化・共同利用

卸売市場における共同利用駐車場の整備 【高松市中央卸売市場青果棟】

- ・ 駐車場は、トラック待機スペース、売参者等の商用車用、場内事業者用と3つのエリアに分け
- ・ 事業者毎に割振りをせずに共同利用を実施し、必要面積を圧縮
- ・ 平面設計と共同利用により整備費用を低減



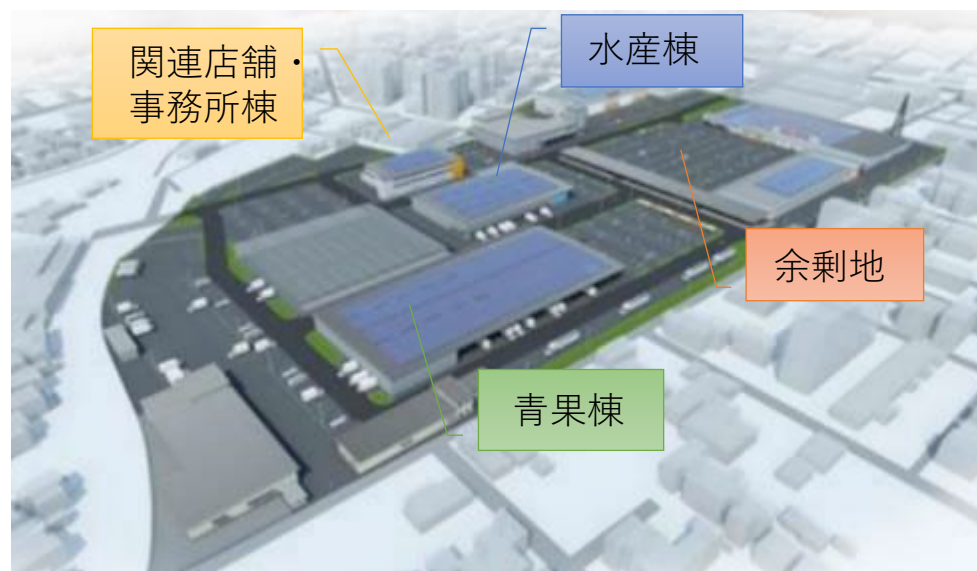
⑤ P F I 等民間資金の活用

PPP（公民連携）により、建設コストを抑えた 卸売市場の再整備【富山市公設地方卸売市場】

- ・ **PPP（公民連携）方式**で国庫補助を受けずに、民間企業のノウハウや技術、創意工夫を活用し、**財政資金の効率的使用や行政の効率化**を図る
- ・ 建物の構造を**S造**とし、**整備費を少額**に抑えている
- ・ **リース方式**により、維持管理費を低減、社会経済情勢や市場ニーズへの迅速柔軟に対応をする
- ・ **施設をコンパクト化**することにより、**施設整備及び維持管理費の低減、卸売業者等の経営改善**につなげ、さらにはその余剰地に民間収益施設（スーパーマーケット等）を誘致する

整備の概要

総事業費	： 146億円
施設面積	： 青果棟（7,300㎡）、関連店舗・事務所棟（4,800㎡）、 水産棟（4,200㎡）、民間施設（17,100㎡）
整備単価	： 437千円／㎡（総事業費／施設面積（民間施設を含む） ⇒賃料30年間で124億円（市→事業者）、地代29億円（事業者→市）
工事期間	： R3～R7年度



完成イメージ



新水産棟



余剰地の民間収益施設のイメージ

PPP/PFIによる卸売市場の整備

PPPとはPublic Private Partnershipの略であり、公共サービスの提供に民間が参画する手法を幅広く捉えた概念で、「官民連携」とも呼ばれ、民間資本や民間のノウハウを活用し、効率化や公共サービスの向上を目指すものとされている。

背景

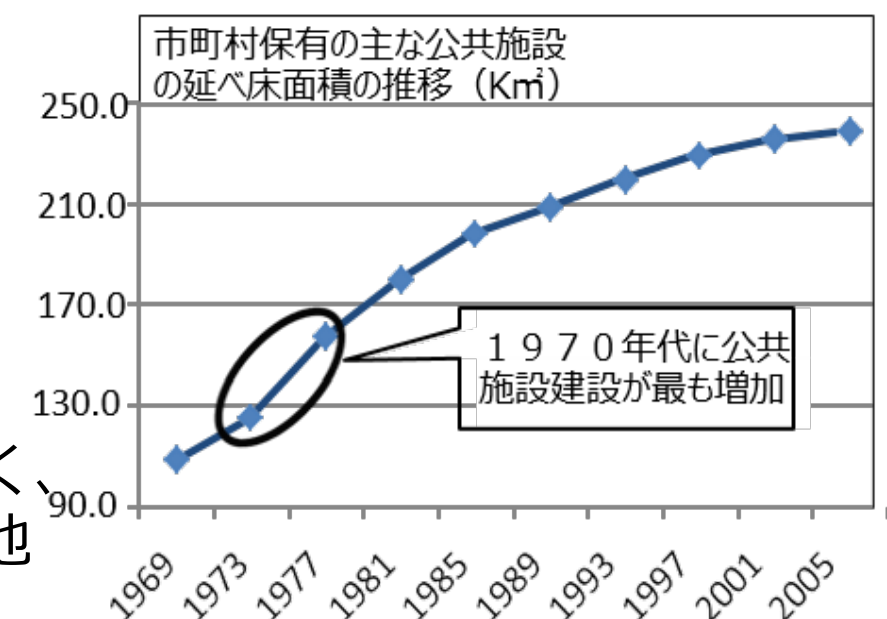
1970年代に公共施設の建設が増加し、卸売市場もまた、S46年の卸売市場法施行前後に整備した市場が多く、老朽化に伴い、更新時期を迎える一方で、開設者が地方公共団体である場合、財政は依然として厳しい状況が続き、財源には限界がある。

(鉄筋鉄骨コンクリート造における卸売場の耐用年数は38年とされている)

課題

要求される公共サービスの内容により、どのような事業方式が望ましく、施設の管理方法が相応しいのか、民間の資金や創意工夫等を活用した地域経済の活性化や行政の効率化を実現していくことが必要。

【公共施設状況調査】



(「総務省におけるPPP/PFIについて」をもとに農林水産省作成)

PPP共通メリット (設計・施工一体型発注との違い)

官庁

企業

官庁

住民

企業

◇行政財産の貸付や公有財産の有効活用ができる。

◇企画・計画段階から運営に至るまで民間ならではのアイデアや民間資金を最大限に活用することができ、無駄なく効率的で住民の期待に応えた施設整備及びサービス提供を実施することができる。

◇長期の収益源の確保や新たなビジネス開拓が可能となり、経済活性化に繋がる。



PPPの事業方式と効果

【PFI（Private Finance Initiative）民間資金等活用事業】

設計・建設・維持管理・運営に至るまで、民間事業者による提案を公募し、一体型発注を行う事で効率的な運営に加え、資金調達も行ってもらふ発注制度。**分類図の太枠内が一般的なPFI事業。**

強い農業づくり総合支援交付金の事業実施主体は、PFI法の第7条に基づき選定された特定事業を実施する選定事業者とする。
（太枠内の一般的なPFI事業に限定しない。）

【主なPPP分類図】

PFI法：第七条（特定事業の選定） 公共施設等の管理者等は、第五条第三項（同条第四項において準用する場合を含む。）の規定により実施方針を公表したときは、基本方針及び実施方針に基づき、実施することが適切であると認める特定事業を選定することができる。

事業方式		効果（行政側）
P F I P P P	【コンセッション方式（公共施設等運営方式）】 ○利用料金を徴収する公共施設の所有権は行政が所有 ○民間業者が運営する権利を設定 ○行政が民間事業者から運営権対価を徴収	○運営権設定に伴う対価の取得 ○民間事業者の技術力や投資ノウハウを活かした老朽化・耐震化対策の促進 ○技術職員の高齢化や減少に対応した技術承継の円滑化 ○施設所有権を有しつつ運営リスクの一部移転
	【BT方式（Build（建設）-Transfer（譲渡））】 ○民間事業者が資金調達を行い、施設を「設計・建設」 ○建設終了後、施設の所有権を行政に「譲渡」	○特定の民間事業者に委ねるための調整やリスク移転が難しいものの、民間ノウハウの活用の幅が広い
	【BOT方式（Build（建設）-Operate（運営）-Transfer（譲渡））】 ○民間事業者が資金調達を行い、施設を「設計・建設」 ○民間事業者が契約期間中「管理・運営」し、資金回収 ○事業終了後、施設の所有権を行政に「譲渡」	○大部分のリスクを民間事業者に移転することが可能だが、過度なリスクを移転した場合、資金調達コストが高くなるなど弊害が発生する恐れがある ○民間事業者は建物の性能・機能を維持する義務を負うため、順守しない場合、罰則を課すことが可能
	【BTO方式（Build（建設）-Transfer（譲渡）-Operate（運営））】 ○民間事業者が資金調達を行い、施設を「設計・建設」 ○民間事業者が契約期間中「管理・運営」し、資金回収 ○建設終了後、施設の所有権を行政に「譲渡」	○固定資産税等の回避に伴う低コストでの賃貸が可能 ○行政のニーズに即した機能・用途変更が可能 ○施設は行政財産となるため、行政の独占的な使用が保証
	【BOO方式（Build（建設）-Own（保有）-Operate（運営））】 ○民間事業者が資金調達を行い、施設を「設計・建設」 ○民間事業者が施設を「保有」し続け「管理・運営」し、資金回収 ○事業終了後、施設の所有権を行政に「譲渡」せず、保有又は撤去	○大部分のリスクを民間事業者に移転することが可能だが、過度なリスクを移転した場合、資金調達コストが高くなるなど弊害が発生する恐れがある
	【DBO方式（Design（設計）-Build（建設）-Operate（運営））】 ○行政が建設資金、運営資金を調達 ○民間事業者が施設を「設計・建設」 ○民間事業者が契約期間中「管理・運営」	○設計施工・維持管理を一括発注 ○契約段階では、設計施工と維持管理の分割契約が可能
	【DB方式（Design（設計）-Build（建設））】 ○行政が建設資金、運営資金を調達 ○民間事業者が施設を「設計・建設」	○管理・運営が別途発注に伴い環境変化に対する長期リスクに対応可能

(2) 施設利用ルールの明確化

青果物の荷待ち・荷役時間削減の取組

- 大田市場は、取扱数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するとともに、共同荷受け体制、トラック予約システムを導入するなどして、荷待ち時間削減、搬出入の効率化と安全性の確保を実現。

卸売場の複層化、共同荷受、交通ルール見直し 【東京都 中央卸売市場 大田市場】



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)

(2) 施設利用ルールの特典化

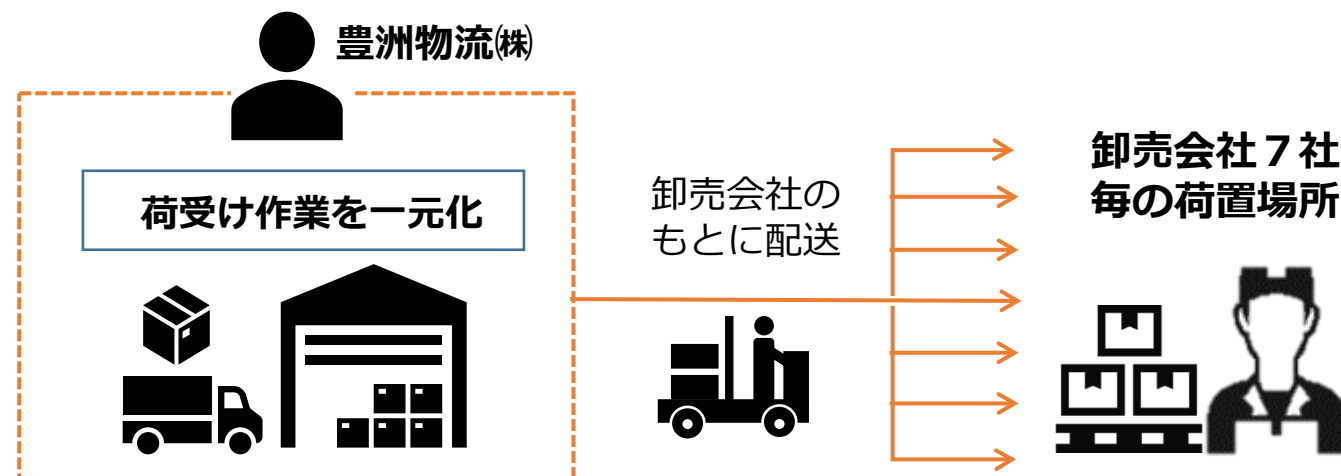
水産物の共同荷受と共同配送による物流改善

- 豊洲市場では、水産卸売業者7社の荷受け作業等を豊洲物流(株)が一元化して実施することで、ドライバーの負担軽減や荷待ち時間の短縮を実現。
- また、場内に運送会社5社が管理・利用する閉鎖型の「転配送センター」を設置し、5社が産地の運送会社と連携することで、品質を維持した効率的な中継物流を実施。

共同荷受による入荷の効率化

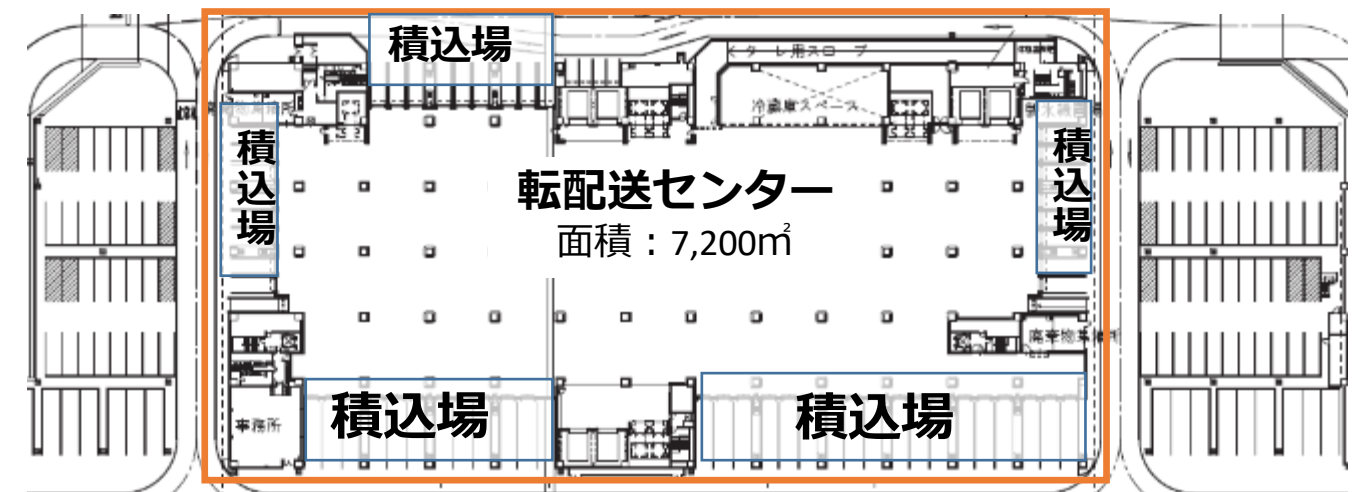
【豊洲物流(株)】

共同荷受



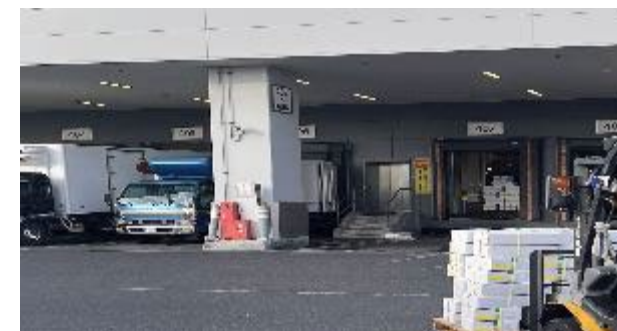
全国の水産産地と市場をつなぐ転配送センター

【水産卸売場棟 4階】



【バースで荷物を積み付け】

【スペースを活用した荷役作業】



(2) 施設利用ルールの特典化

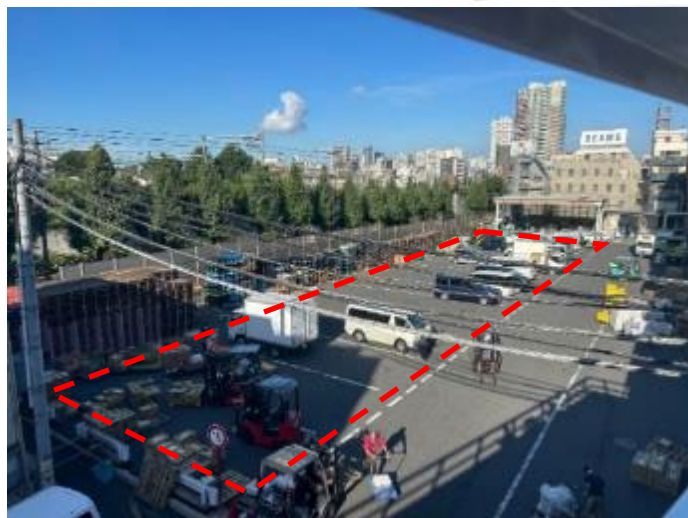
利用方法の見直しによる荷待ちの改善

- 淀橋市場は、荷下ろし場所が6台分しかなく、2～3時間の荷待ち渋滞が発生していたが、17台分の待機駐車場を整備するとともに、フォークリフトも確保することで、長時間の荷待ちが従来より改善。
- 大阪本場は、トラックの荷待ち渋滞が慢性化していたが、産地トラック専用レーンや駐停車禁止レーンの設置、スロープ上の荷置きや荷捌きを制限することで、トラックが退場可能となり、渋滞解消に寄与。

待機駐車場で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】

- ・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】

＜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)
卸売場を通過する車両を誘導

「駐停車禁止レーン」(北通路)
卸売場に隣接する通路のため、終日、駐停車禁止レーンを設定



「産地トラック専用レーン」(南通路)
入荷トラック専用の通行、荷待ちレーンを設定し、夕方から早朝まで荷積み、荷下ろしは禁止

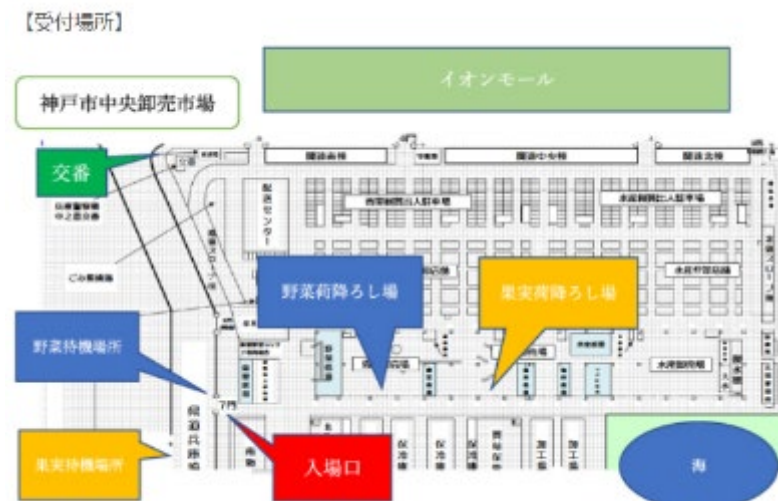
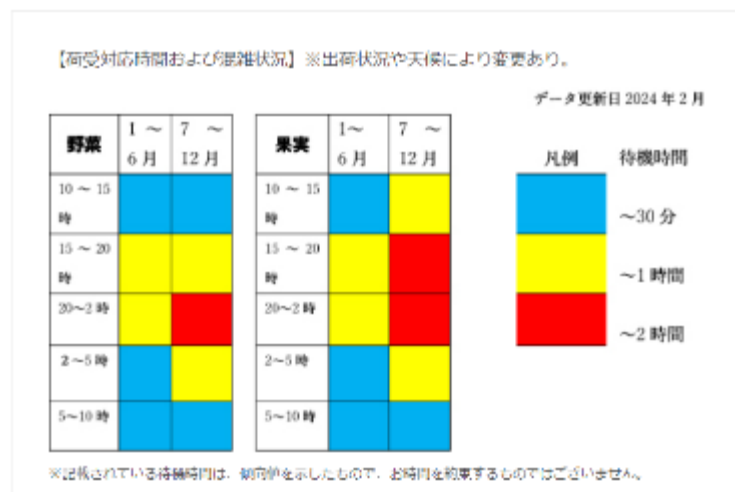
(2) 施設利用ルールの明確化

卸売市場における取組事例（荷待ち時間削減に向けた情報提供）

- 神果神戸青果(株)は、ドライバーにわかりやすいよう、荷受対応時間、混雑状況、受付場所・待機方法等の案内をホームページで公表・可視化。
- 大田花き(株)は、バース予約システムの導入だけでは待機時間の縮小につながらないことから、システム内の到着受付時間等のデータを活用し、産地やドライバーにオフピークの時間帯に到着を誘導し待機時間を縮小。

産地から出荷される荷の確保に向けた
荷待ち混雑度や荷下ろし場所等の可視化
【神戸市中央卸売市場 神果神戸青果（株）】

荷受対応



【お問い合わせ】
神果神戸青果(株) 商品管理部 現場詰所 080-3348-2840

バース予約システムを活用したオフピーク誘導
【東京都 中央卸売市場 大田市場大田花き】

▼システム上の到着受付後のトラック待機時間と台数の分析

