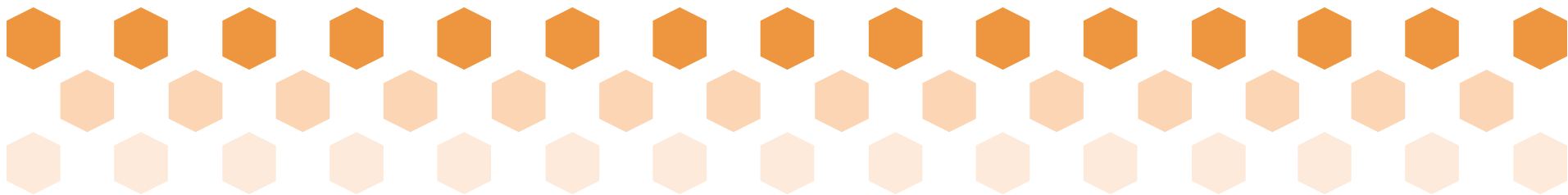


場内物流改善の必要性について



令和3年11月19日
農林水産省 大臣官房
新事業・食品産業部 食品流通課

目次

1． 物流全体の課題	 2
2． 青果物流通の物流課題	 8
3． 場内物流改善に向けた取組	13
4． 場内動線の比較について	24
5． 場内物流分科会において検討すべき事項	29

1. 物流全体の課題

1-1. 各種指標からみる物流の現状

代表的指標の状況と分析

物流業の労働生産性 (付加価値額÷(就業者数×1人あたり労働時間))	2015年度 2,496円/時 ⇒2018年度 2,569円/時 (参考) 全産業2018年度 3,695円/時	物流産業の労働生産性は依然として全産業平均には遠く及ばない水準にとどまっている
トラックの積載効率 (輸送トンキロ/能力トンキロ)	2016年度 39.9% ⇒2019年度 37.7%	トラックの積載効率は低迷している
宅配便の再配達率	2017年度 16%程度 ⇒2020年度 10%程度 (2019年度 16%程度)	今後も低下傾向が継続するか数値を注視する必要がある
貨物自動車運転手の有効求人倍率	2015年度 1.72倍 ⇒2020年度 1.94倍 (参考) 全産業 2015年度 1.11倍 ⇒2020年度 1.01倍	全産業と比しても労働力不足が高いことがわかる

出典；「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」Ⅱ．物流を取り巻く現状・課題と今後の物流施策の方向性 より 事務局が抜粋し、表現を簡略化

1. 物流全体の課題

1-2. 物流の2024年問題

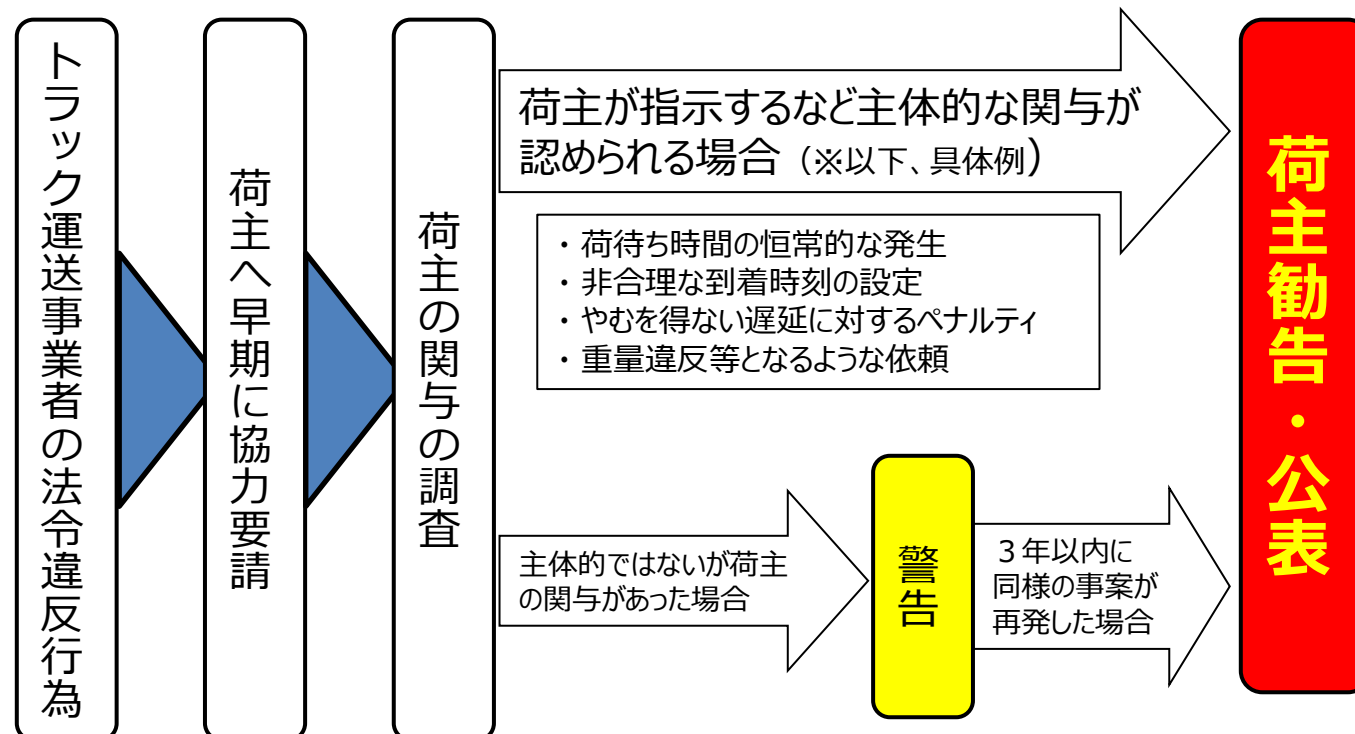
		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
労働基準法	時間外労働の上限規制 （年720時間）の適用 【一般則】	4月1日 から適用 （大企業）	4月1日 から適用 （中小企業）				
	時間外労働の上限規制 （年960時間）の適用 【自動車運転の業務】※						4月1日 から適用
	月60時間超の時間外割 増賃金率引上 （25%→50%）の中小 企業への適用					4月1日 から適用	
	年休5日取得義務化	4月1日 から適用					

※自動車運転の業務についても、将来的な一般則の適用について引き続き検討する旨附則に規定

1. 物流全体の課題

1-3. 荷主勧告制度

- 「**荷主勧告**」は、貨物自動車運送事業法第64条に基づき、トラック運送事業者の過積載運行等の違反行為に対し行政処分を行う場合に、当該違反行為が荷主の指示によるなど主として荷主の行為に起因するものと認められるときは、国土交通大臣が当該荷主に対し、違反行為の再発防止のための適当な措置を執るべきことを勧告するもの。勧告を発動した場合には、当該荷主名及び事案の概要が公表される。
- 法律に基づく勧告のほか、①勧告には至らないものの違反行為への関与が認められる荷主に対する「**警告**」、②関係機関からの法令違反情報等をもとに関係する荷主を特定し早期に働きかけを行う「**協力要請**」といった措置を通達により設けている。



1. 物流全体の課題

1-4-1. トラック輸送の標準的な運賃について

- ドライバーの労働条件の改善等を図るため、法令を遵守して持続的に事業を運営するための参考となる運賃を示すことが効果的との趣旨により、「標準的な運賃の告示制度」が創設され、トラック運送業に係る「標準的な運賃」を2020年4月に告示した。

【標準的な運賃】

1. 基本的な策定方針

- **運賃表の基本** ⇒ 貸切運送を前提に(1)距離制、(2)時間制の運賃表を設定
- **車両等の違い** ⇒ 車格別（2t、4t、10t、20t）にドライバン型のトラックを基準として算出
- **地域差** ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定
- **運賃と料金の考え方** ⇒ 料金（待機時間料、高速道路料金、フェリー料金、燃料サーチャージ等）については、運賃と別に収受

2. 適正な原価・利潤の確保

- **元請け・下請けの関係** ⇒ 実運送にかかる原価等を基準に算出
- **車両費** ⇒ 車両への設備投資ができるよう償却年数は5年で設定
- **人件費** ⇒ 全産業平均の時間あたりの単価を基準
- **帰り荷の取扱い** ⇒ 帰り荷がないことを前提に実車率50%の前提で算出
- **利潤** ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、自己資本に対する適正な利潤額を設定

1. 物流全体の課題

1-4-2. トラック輸送の標準的な運賃について

- 標準的な運賃の告示内容に基づき、宮崎県から各市場への10tトラックで輸送した場合の運賃及び料金の具体的なイメージ

市場名		東京都中央卸売市場	名古屋市中心卸売市場	大阪市中心卸売市場
運賃		343,690円 (1400km,19時間)	250,490円 (1000km,12時間)	227,190円 (900km,10時間)
料金	待機 時間料	1,870円（1時間発生した場合を想定）		
	積込料	積込時間や取卸時間、附帯業務の内容によって算出。		
	取卸料			
	附帯 業務料			
合計		345,560円 + α	252,360円 + α	229,060円 + α

出典；国土交通省「標準的な運賃の告示内容（令和2年国土交通省告示第575号）」に基づき算出

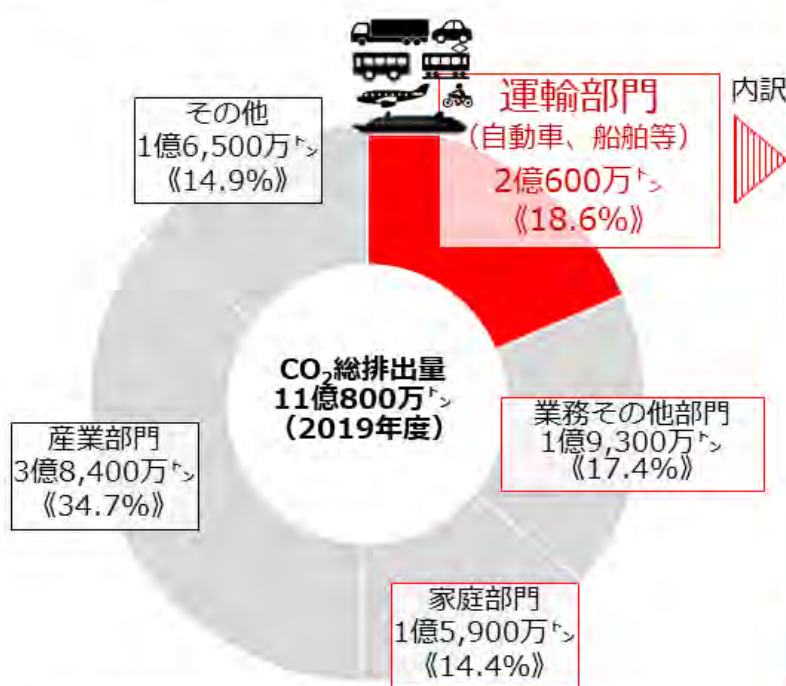
- 上記のほか、有料道路利用料、フェリー利用料その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として収受。
- また、冷蔵車・冷凍車等の特殊車両や休日・深夜・早朝において運送した場合には、運賃割増率を乗ずる。

1. 物流全体の課題

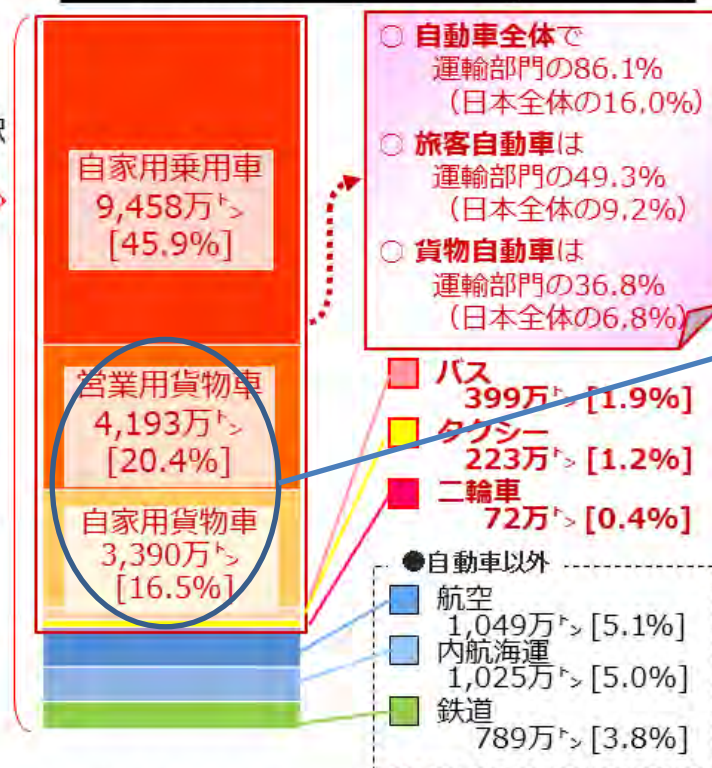
1-5. カーボンニュートラルの要請

経済産業省作成資料より
強調は事務局

我が国の各部門におけるCO₂排出量



運輸部門におけるCO₂排出量



貨物車両合計で
約7,600万トン
(約6.8%)

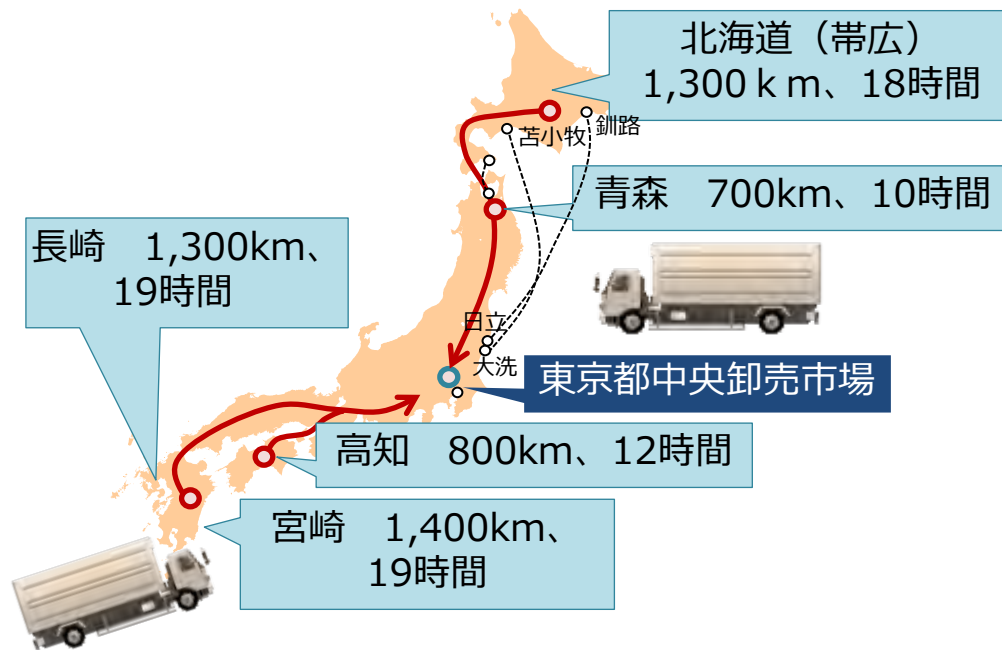
- ※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
- ※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
- ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2019年度）確報値」より国土交通省環境政策課作成。
- ※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

(出典) 国土交通省HP

2. 青果物流通の物流課題

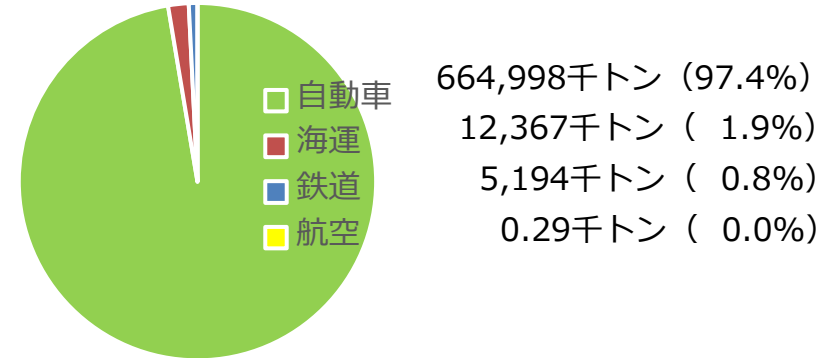
2-1. 青果物流通の物流課題

【各地から東京までの距離とトラック輸送時間】



出典：農林水産省生産局「青果物流通をめぐる現状と取組事例」

【食品流通のモード別輸送形態】

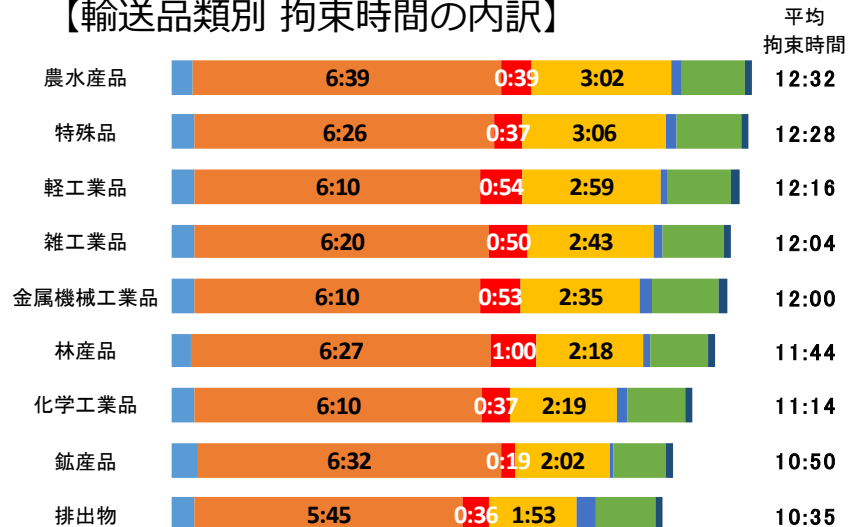


出典：国土交通省「貨物地域流動調査・旅客地域流動調査（H29年度）」
「航空貨物動態調査（H30年度）」

JR貨物「2018（平成30）年度 輸送実績」

※各種統計における農水産品及び食料工業品の合計値を基に農林水産省にて推計したものであり、実数とは異なる場合がある。

【輸送品類別 拘束時間の内訳】



■ 点検等 ■ 運転 ■ 待ち ■ 荷役 ■ 付帯他 ■ 休憩 ■ 不明

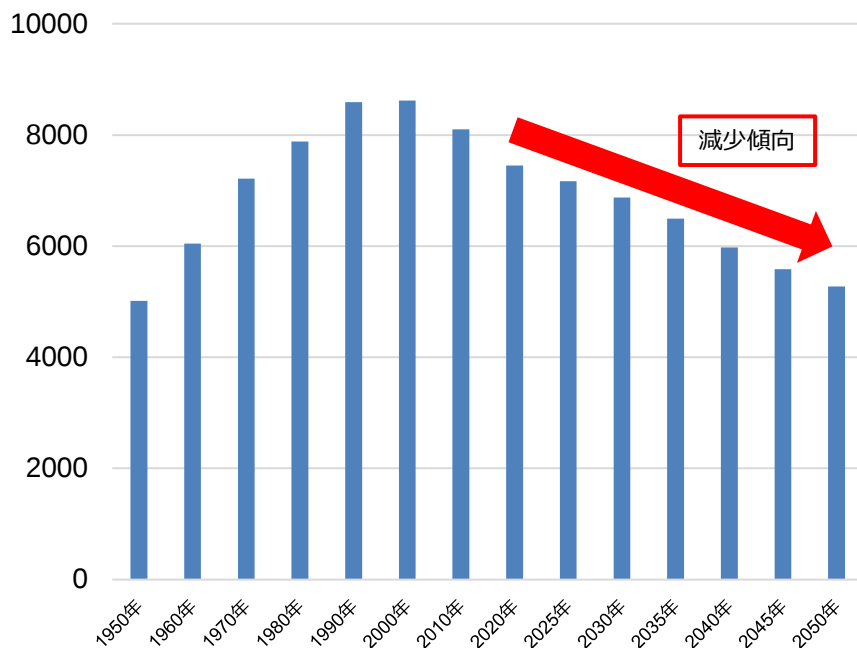
出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（H27）」

2. 青果物流通の物流課題

2-2. 青果卸売業者の年齢別人員分布

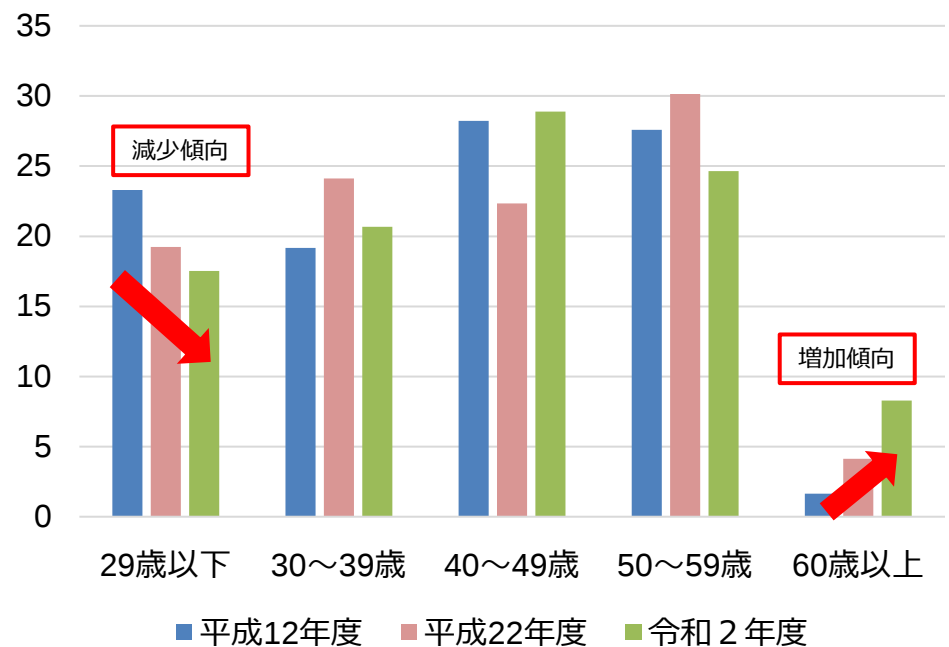
- 我が国の生産年齢人口（15～64歳）の今後の推計値を見ると、2030年は6,875万人となり、対2020年比で7.7%減の見込み。【図1】
- 卸売業者の従業員の年齢別人員分布の割合を見ると、29歳以下については減少傾向、60歳以上については増加傾向となっており、従業員の高齢化が進んでいる。【図2】

【図1】 我が国の生産年齢人口（万人）



出所；内閣府HP「我が国の総人口及び人口構造の推移と見通し」

【図2】 青果卸売業者の年齢別人員分布



出所；全中青協調べ

2. 青果物流通の物流課題

2-3-1. パレット回収率の実態及びパレットの分別管理

出所；食品流通合理化促進事業 農産物パレット推進協議会活動報告（2019.11.28）より抜粋

H29年度食品流通合理化促進事業の中で、2019年3～6月に、JA熊本市夢未来において、パレット輸送試験を実施。パレット回収率は以下のとおり。

出荷先	パレット出荷 枚数	パレット回収 枚数	回収率	市場内在庫 枚数	在庫含む 回収率
全農青果C東京	112	112	100.0%	0	100.0%
東京シティ青果	96	77	80.2%	4	84.4%
東京青果	224	74	33.0%	146	98.2%
セントライ青果	386	270	69.9%	64	86.5%
大果大阪	232	220	94.8%	5	97.0%
合計	1050	753	71.7%	219	92.6%

※「市場内在庫枚数」とは、計測時点で回収待ちのパレットや荷物が積載されているパレット枚数のこと。

2. 青果物流通の物流課題

2-3-2. パレット回収率の実態及びパレットの分別管理

- 青果物流通におけるパレット回収率は、加工食品等の他分野と比較して相対的に低い水準にあるとされている。
- 聞き取りによると、事例の2社とも、回収率は改善傾向にあるとのことであるが、これを維持・向上していくためには、パレット管理の意識向上が不可欠。
- 今後、パレット化を一層推進していくためには、パレット管理の徹底とともに、分別管理に必要となる作業場所の確保等も課題。

卸売市場において、パレットの分別管理を行っている様子

青果物流通におけるパレット回収率	
パレットサプライヤー A社	パレットサプライヤー B社
〇〇%	〇〇%

※市場への流入パレット・産地から入荷のパレット以外の回収数も含む



2. 青果物流通の物流課題

2-4. 廃パレット廃棄の問題（札幌市中央卸売市場・沖縄県中央卸売市場の例）

項 目	札幌市中央卸売市場	沖縄県中央卸売市場
1年間の 廃棄パレット枚数 (概数)	木製パレット : 2,030枚 プラスチックパレット : 1,890枚	総枚数 : 35,000枚
廃棄パレット の状況		 
廃棄パレット の処理	【処理方法】 木製パレット : 市場内の資源リサイクル施設でボイラーの燃料として使用 プラスチックパレット : 産業廃棄物として処分 【費用及び費用負担】 約166万円 開設者が全額負担	【処理方法】 一般廃棄物処理業者へ委託 【費用及び費用負担】 約750万円（運搬費含む） 市場協会が全額負担

3. 場内物流改善に向けた取組

3-1. 卸売市場に荷物を搬入するトラックの推計台数

○ 卸売市場への搬入トラック台数は、立地条件や輸送頻度からトラックの種類や大きさは様々であるため、一概に比較することは難しいが、繁忙期には大都市圏を中心に相当な台数のトラックが入場している。

(単位；千トン、台)

市場	青果物 取扱数量 (R2.12実績)	開市日数	1日当たりの 青果物 取扱数量	1日当たりの 10tトラック台数 (推計値)
	①	②	③ ①÷②	④ ③÷(10t×70%)
東京都中央卸売市場大田市場	96,096	21	4,576	654
東京都中央卸売市場豊洲市場	22,184	21	1,056	151
横浜市中心卸売市場本場	31,206	22	1,418	203
名古屋市中心卸売市場北部市場	25,521	23	1,110	159
大阪市中心卸売市場本場	47,790	23	2,078	297
福岡市中心卸売市場青果市場	27,458	22	1,248	178

※④の10tトラック台数（推計値）については、積載量を最大積載数量の70%として推計しています。

3. 場内物流改善に向けた取組

3-2. 加工食品分野におけるトラック予約システムの導入

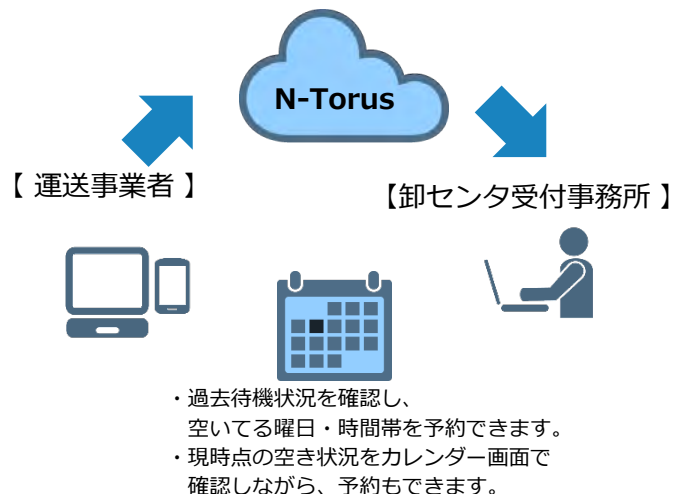
システム設置者	一般社団法人日本加工食品卸協会
開始時期 稼働状況 (2021年5月1日現在)	2019年3月本格稼働（農林水産省平成29年度補正予算補助事業） 導入企業：三井食品、加藤産業、国分グループなど15企業 導入拠点数：75拠点

メリット

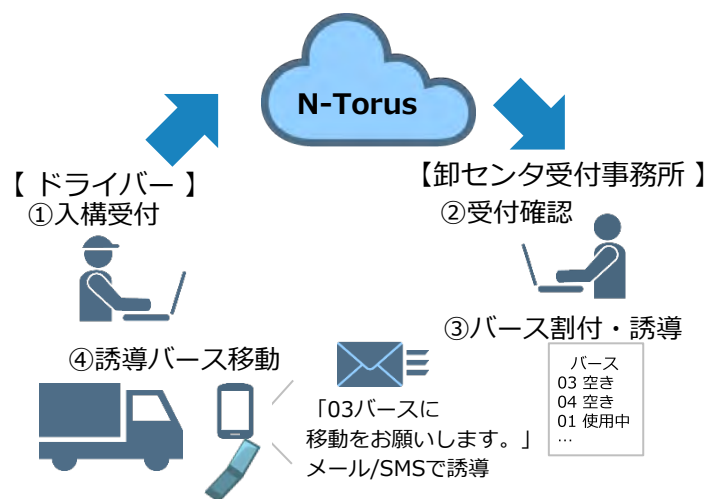
- ◆ 入構時刻の事前予約によりトラック集中を緩和、ドライバーの荷待ち時間短縮、庫内作業の平準化が可能。
- ◆ バース空き状態を管理、待機中のドライバーを呼出／バース誘導により作業の滞留を解消。
- ◆ 受付から作業開始、終了の実績収集や分析による業務の効率化が可能。
- ◆ 業界標準システムの為、同一画面・機能によりドライバーの操作負荷を軽減。

機能

(1)入構予約



(2)受付・バース誘導



3. 場内物流改善に向けた取組

3-3. 青果卸売市場におけるトラック予約システムの導入

<目的>

大田市場内 荷下ろし待ち車列による渋滞緩和（東京都メリット）
情報の事前共有による置場の最適レイアウト（東京青果メリット）
産地ドライバーの計画的運行補助（運送業者メリット）

<システムの特徴>

分かりやすい操作性（レストラン予約と同じUI）
利用者側での登録のしやすさ（簡単）
予約者に課金されない料金体系
他業種のE P A R K加盟店も同じI Dで
利用可能
1対多に対応しやすい仕組み（登録が簡単）



<実績値>

- ・登録者数： 5,033名（2021年9月末時点）
- ・予約数： 1日当りの平均予約数110台（2021年7月平均）10tトラック中心
⇒当日入荷量の50～60%程度（10tトラック満載として概算した値）
- ・リピート率： 11回以上利用した予約者は28%
- ・予約時間から1時間以内での荷下ろし案内率：果実96%、野菜87%

※ 横浜丸中青果、全農青果センターでも導入済み

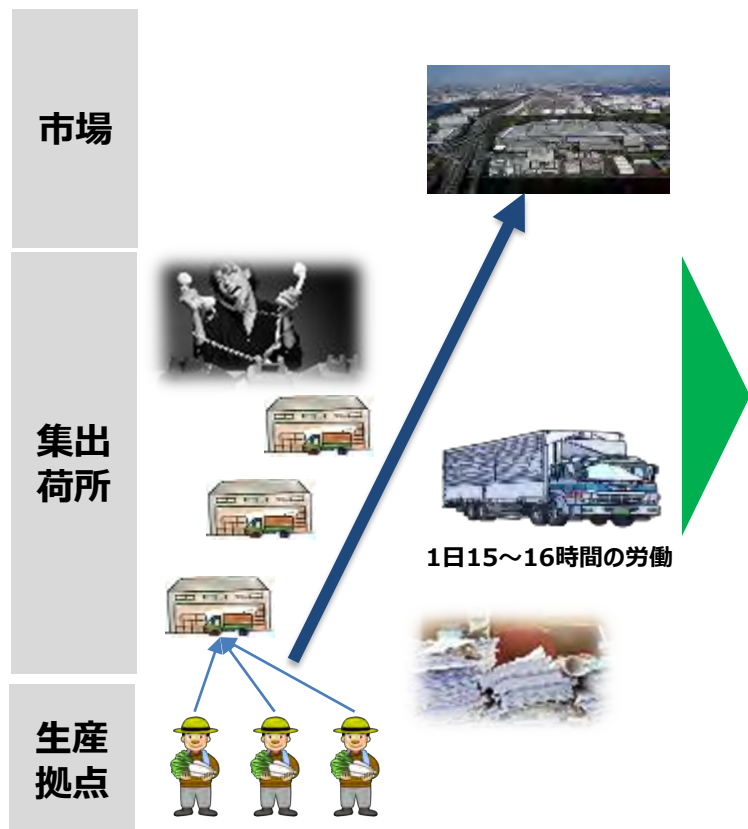
3. 場内物流改善に向けた取組

3-4. 秋田県におけるJAと物流事業者の取組

- 秋田県では、2024年問題の対応等から、ドライバー不足に一層の拍車がかかることが予想され、業務の効率化と労働時間の短縮化が求められている。
- このため、JAと物流事業者が連携し、将来に向けた持続可能な物流システムの輸送体系への転換を図るため、R3年11月に実証実験を実施。

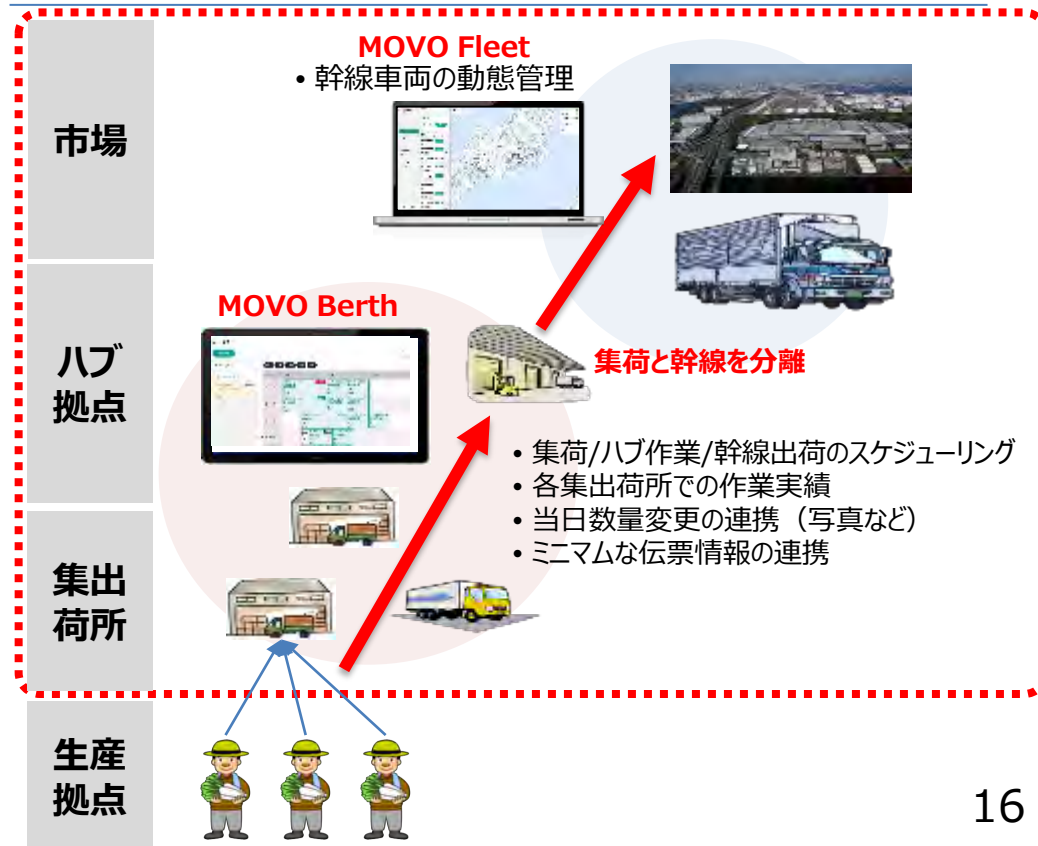
現状

紙と電話でのやりとり



今回の導入イメージ

ハブ拠点と集出荷拠点で情報シェア&ルート効率化



3. 場内物流改善に向けた取組

3-5-1. 荷待ち削減に向けた卸売市場等での取組状況（令和3年6月時点）

1. 卸売市場

出所；全国農業協同組合連合会と各卸売市場との荷待ちに係る意見交換の結果より抜粋

開設者、卸売会社	実施中の対策	今後の対応
大田市場	・各委員会の開催等 ・場内関係者間での協議	・場内周回通路の仮置き場としての運用見直し
東京青果	・予約制（e-park）の導入 ・現場受付の複数設置、予約車両の一括荷下ろし	・売場の複層化（+6,000m²、R3年7月稼働） ・予約制の拡大（東一主導でのe-parkの機能拡充）
東京荏原青果	・産地（運送会社）へ荷受け担当者の連絡先リストの開示	・夜間体制強化を検討（リフト、要員の増）
豊洲市場	・特になし（設計1300 t /日に対し、現状900 t /日）	
東京シティ青果	・入荷時間の前倒し傾向に対応した荷受け体制の強化（19：00以前の要員を増強）	・RFID付きリースパレットの自社手配と産地貸出モデルの検討（補助事業活用、茨城県内JAで試験中）
横浜市本場	・再整備計画（複層階売場3棟新設）の着工（F1棟：3層5600m²、F2棟：2層3900m²、F3棟3層5300m²）	・F2棟（R4年）、F3棟（R5年）、F1棟（R6年）の順で竣工予定
横浜丸中青果	・予約制（e-park）の導入 ・ピーク時の分散荷受け（場内3カ所）	・e-parkの機能拡充への協力 ・再整備計画に合わせた場内導線の見直し（コンサルの登用）

3. 場内物流改善に向けた取組

3-5-2. 荷待ち削減に向けた卸売市場等での取組状況（令和3年6月時点）

1. 卸売市場

出所；全国農業協同組合連合会と各卸売市場との荷待ちに係る意見交換の結果より抜粋

開設者、卸売会社	実施中の対策	今後の対応
名古屋市北部	・有識者を交えた関係者会議の開催（R元年～3年）	・令和3年中の基本方針の決定と整備計画への反映
セントライ青果	・繁忙期のリフト台数の増強 ・e-parkの導入検討	・検討構内図、荷受け担当者の連絡先を記載した案内票の配布（R3年4月より）
大阪市本場	・運用ルールの提案（令和3年2月：出荷車両整理エリア、トラック待機ゾーンの整備） ・路面標示、案内看板の設置（令和3年3月：車路確保、ドライバー誘導）	・新棟の設置（冷蔵事業者倉庫跡地に新設、延3000㎡、仲卸が入居） ・「商議委員会（仲卸で構成）」への出席（事業者要望の把握と施策への反映）
大果大阪青果	・低温施設の整備（オフピークへの対応） ・日中到着の推奨と荷受け体制の増強（果実）	・場内ルールの再整理にむけた開設者、仲卸との連携、働きかけ（特にパレット置場の整備）
大阪中央青果	・ドライバー受付簿の運用（到着順に連絡先等を記入） ・大果分との一括荷受け（芋玉類）	・低温施設の整備 ・場内ルールの再整理にむけた開設者、仲卸との連携 ・働きかけ（特にパレット置場の整備）

3. 場内物流改善に向けた取組

3-5-3. 荷待ち削減に向けた卸売市場等での取組状況（令和3年6月時点）

出所；全国農業協同組合連合会と各卸売市場との荷待ちに係る意見交換の結果より抜粋

2. JA全農青果センター株式会社

センター名	実施中の対策	今後の対応
東京センター	・荷受け担当者の増強 ・混雑時の外部施設での荷受け・横持ち 輸送	外部施設荷受け対応の拡大
神奈川センター	・待機駐車場を整備（大型8台） ・混雑時の場内待機への誘導 （路上待機なし）	予約制の拡大 （e-parkの機能拡充への協力）
大阪センター	・待機駐車場（場外）の設置 ・全天候型荷受け施設の整備 （H28年） ・大規模改修計画（R3～5年）	・常温品荷受場（兼保管庫）の更新 ・全天候型荷受け施設の低温化 （R4年）

- 上記対策のほか、パレット化やオフピーク化を望む声が上がった。
- その他の主な要望事項等は以下のとおり。
 - ・ パレット化に伴い、パレット置場の確保が課題。
 - ・ 課題解決に向けた産地との一層の連携。
 - ・ 近在産地のオフピーク到着への協力。
 - ・ 特に柑橘類のパレット輸送の拡大。
 - ・ 管理が大変であるため、JA所有パレットの削減。
 - ・ 管理が大変であるため、パレットサプライヤーの絞り込みを行いたい。

※オフピーク化：市場の混雑時間を避けて到着すること

3. 場内物流改善に向けた取組

3-6. 青果市場関係者が一体となったパレット管理改善の取組

- 大田市場では、様々な事業者がパレットを利用しており、レンタルパレット自体が十分認識されていない。
- このため、レンタルパレットの紛失を防止し、回収率の向上を図るため、場内事業者にレンタルパレットの取扱いの周知とともに、場内パトロールを実施。

	大田市場
取組主体	東京青果、東京荏原青果、神田青果、J P R 及び三甲リース。
内容	卸売会社、レンタル会社が共同で、場内の仲卸、加工業者、運送会社、産廃業者を訪問し、レンタルパレットの返却を要請。啓発のためチラシを配布。
頻度	8月16日、9月14日、10月2日に実施。以降は月に1回の頻度で実施予定。
参加者	東京青果、東京荏原青果、神田青果、J P R 及び三甲リースより総勢10～15名程度。
効果等	市場内のレンタルパレットの取扱いについて、徐々に浸透していると実感。少なくとも、初耳であるとの反応や反発は減少。 活動の効果だけではなく、卸売業者3社が日々の活動の中で市場内の周知徹底を図っていることも効果が上がっている要因。

JPRパレットの回収にご協力をお願い致します

農産物流通の現場改善・効率化にはパレットがかかせません。パレット輸送には回収が不可欠です。JPRパレットは登録のある「産地～卸～小売／加工業者」の間でのみご利用できます。登録先以外での流用はお止め下さい。

JPRのパレットが空きましたら

東京青果様・東京荏原青果様・東京神田青果様それぞれの空パレット置場にご返却いただきますようお願い致します。



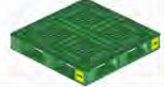
通称 JPR PT (ピーティー)
仕様 片面使用二方差し





通称 JPR 赤パレ (アカパレ)
仕様 両面使用二方差し





JPR 日本パレットレンタル株式会社

住所: 東京都千代田区大手町1-1-3 大手センタービル
TEL: 0120-8010-11
担当: 流通営業部／事業開発部 農産物輸送拡大プロジェクト

3. 場内物流改善に向けた取組

3-7-1. 荷待ち時間削減や場内物流の改善に取り組んでいる卸売市場

- ・大都市部の卸売市場への出荷が集中する中で、各市場において荷待ち時間の削減に向けた取組が進展。
- ・また、大規模小売店や加工・業務筋への販売が増加する中で、場内に荷物をストックする傾向に加え、パレット化及び機械化による狭隘化の改善に向けた取組も進展。

大田市場

1. 搬入トラックの予約制（e-park）の導入

荷受け時間の削減に向けて、搬入トラックのピーク時の分散荷受けを行うため、ドライバーがスマートフォン等を利用して、荷下ろし時間、車種、積載内容（パレット積み、ベタ積み）、車両ナンバー等を登録。

2. 卸売業者の売場を複層化

市場施設の狭隘化への対応やコールドチェーンに資する機能を目的として、卸売業者における売場を複層化。



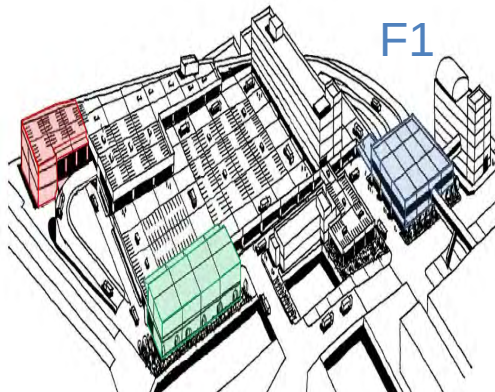
3. 場内物流改善に向けた取組

3-7-2. 荷待ち時間削減や場内物流の改善に取り組んでいる卸売市場

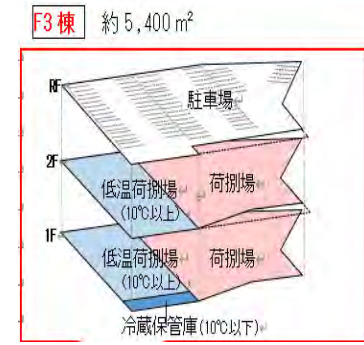
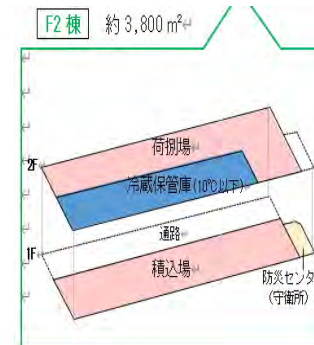
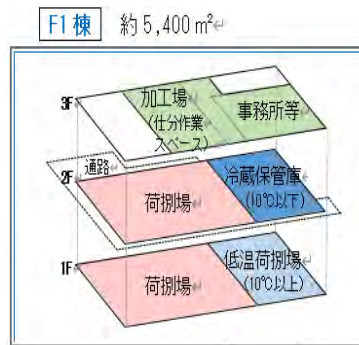
横浜市場本場

1. 搬入トラックの予約制（e-park）の導入
荷受け時間の削減に向けて、搬入トラックのピーク時の分散荷受けを行うため、ドライバーがスマートフォン等を利用して、荷下ろし時間、車種、積載内容（パレット積み、ベタ積み）、車両ナンバー等を登録。
2. 卸売業者の売場を複層化
市場施設の狭隘化への対応やコールドチェーンに資する機能を目的として、卸売業者における売場を複層化（3棟新設）。荷下ろし場所の複層化により、e-parkの機能をより発揮できる。

F3

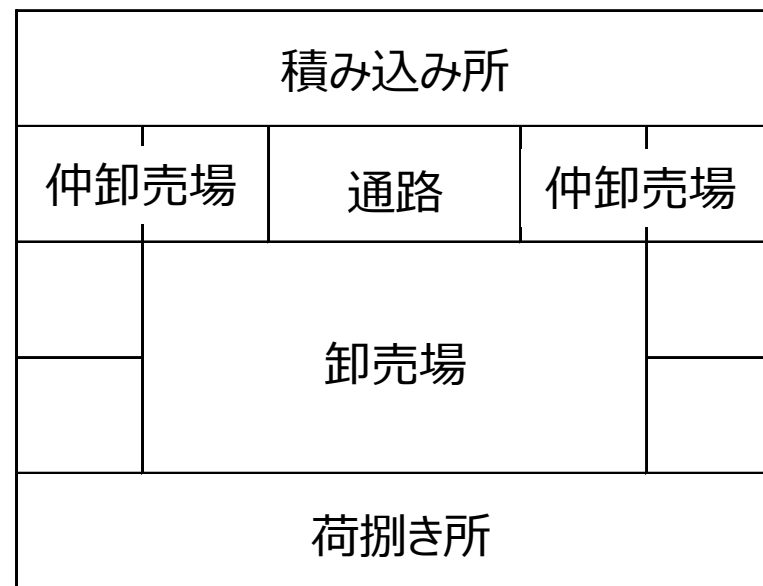


F2



4. 場内動線の比較について

4-1. 卸売市場の基本的レイアウト



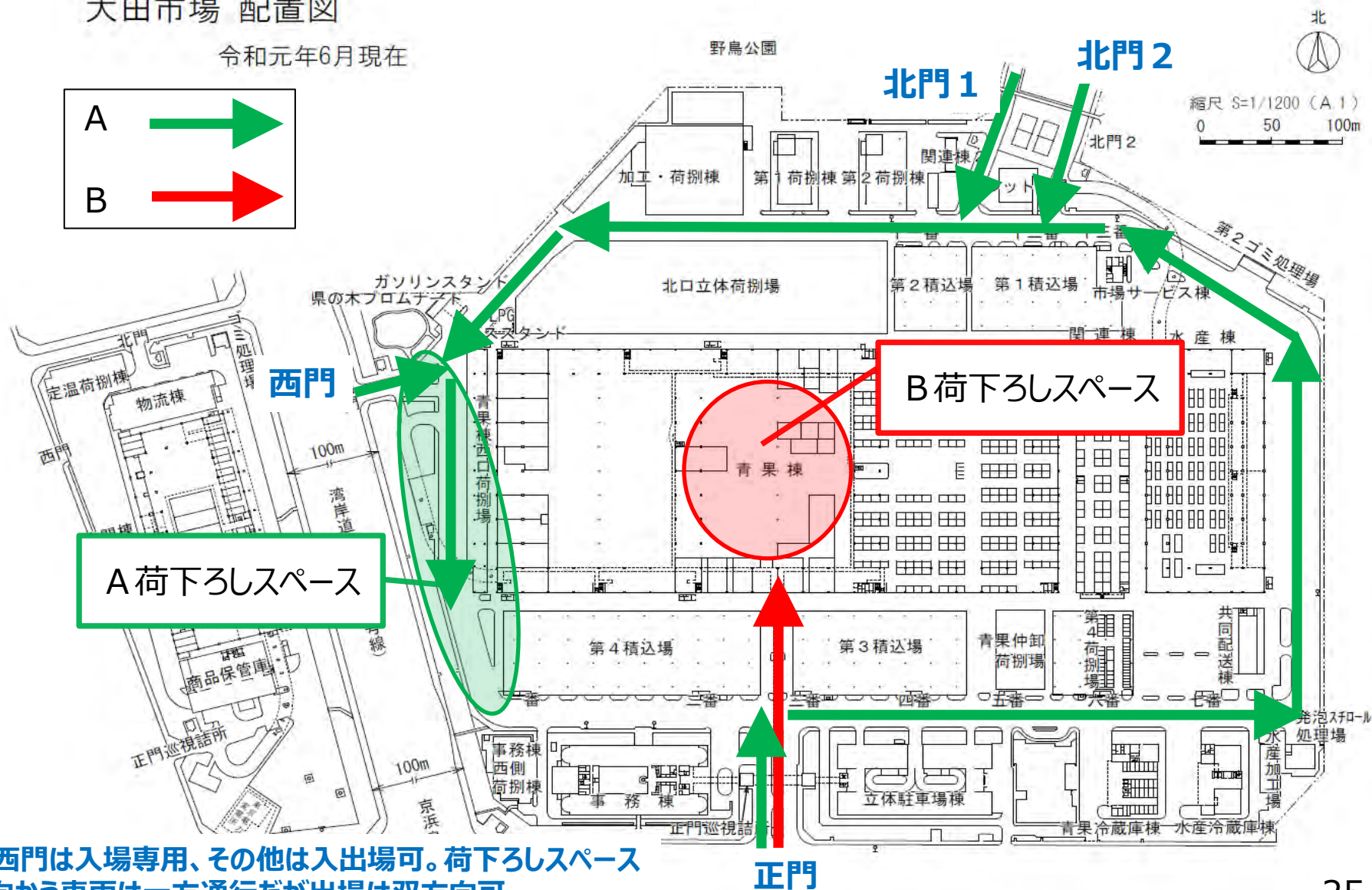
市場整備にあたっては、その市場の立地（物流アクセス、敷地規模、周辺環境）、商圈（大都市、地方都市）、役割（消費地、産地）など様々な条件・背景を踏まえることが必要であり一律の整備モデルはないものの、近年の仲卸業者の販売先が小規模小売店から大規模小売店や加工・業務筋への販売比重が高くなっていることから、在庫保管、加工（小分け、パッケージ）、注文品のピッキングに備えた施設の設置が望まれている。

4. 場内動線の比較について

4-2-1. 大田市場のレイアウト (青果)

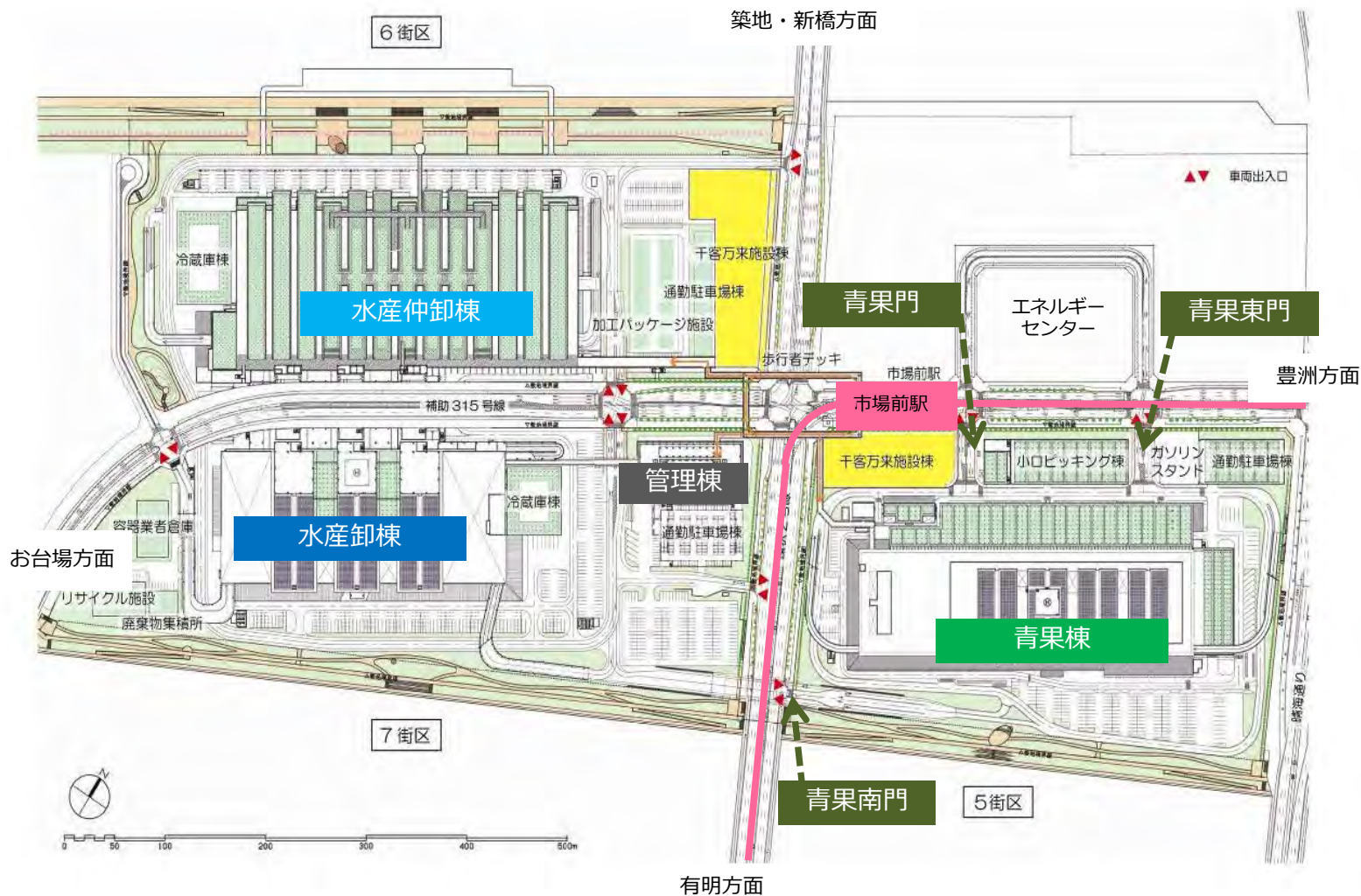
大田市場 配置図

令和元年6月現在



※西門は入場専用、その他は入出場可。荷下ろしスペース
に向かう車両は一方通行だが出場は双方向可。

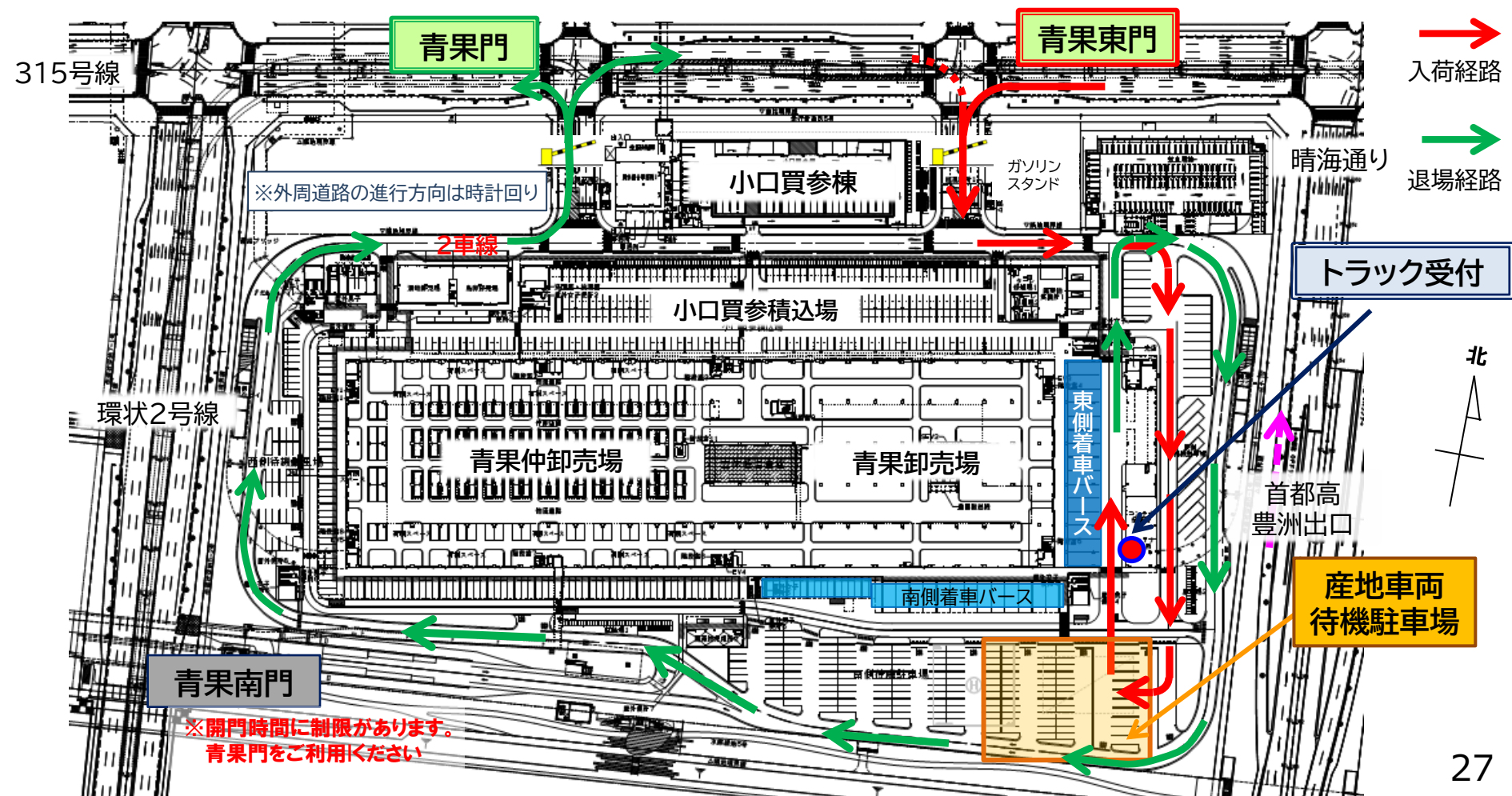
4-2-2. 豊洲市場のレイアウト（全体）



4. 場内動線の比較について

4-2-3. 豊洲市場のレイアウト（青果）

- ① 産地（入荷）車両の入場経路は、**青果東門**より入場し、南側待機駐車場へ向い、一旦停車。
- ② 南側待機駐車場に停車後、受付を済ませ係員の指示に従い東側着車バスへ接車または南側着車バス他指定場所に移動し、荷降ろしを行う。
- ③ 荷降ろし、検品作業等が終了後は、外周道路に出て時計回りに進み、**青果門**より退場。



4. 場内動線の比較について

4-2-4. 福岡市青果市場のレイアウト (青果)



5. 場内物流分科会において検討すべき事項

5-1. 場内物流分科会において検討すべき事項

II. 場内物流

【構成員】

(開設者団体) 東京都中央卸売市場、(卸売団体) 全中青協、全青協
(仲卸団体) 全青卸連、(物流事業者) 全日本トラック協会

1. 荷下ろしの現状把握と課題整理
2. 場内動線の現状把握と課題整理
3. 場内のパレット、通い容器の保管の状況把握と課題整理
4. トラック予約システムの普及
5. I Tの活用による場内物流合理化の検討・検証
6. 市場施設整備・市場施設使用のあり方
7. 市場外に設置されるストックポイントとの連携

5. 場内物流分科会において検討すべき事項

5-2. 青果物流通標準化を進める上での場内物流における課題の見える化

- 現在は、大都市部の卸売市場を中心に、開設者、卸、仲卸のそれぞれの現場に即して、場内物流の改善に向けて取組まれている。
- 今後、パレットの循環利用を基本とした物流標準化を推進していくためには、全国の卸売市場において、関係者が現状の課題や対応策等の情報を共有し、先行事例等を参考としつつ、足並みを揃えて場内物流の改善に向けて取り組んでいくことが必要。
- このため、まずは統一的に実態把握を行い、場内物流の現状と課題の見える化を図り、今後の検討に活かすこととしてはどうか。

パレットの循環利用の拡大に伴う課題と対応のイメージ

各市場の現状と、パレット循環利用の拡大に向けた課題を明らかにし、場内関係者がそれぞれの役割分担を認識した上で、場内物流の改善に向けた取組を推進

- ・ 市場関係者の役割分担の明確化、ルール化をどうするか
 - ・ パレットの置き場の必要規模や仕様、管理主体、適正運用の確保をどうするか
 - ・ 荷下ろし場所の必要規模や仕様等をどうするか
 - ・ フォークリフト等の必要機材の確保、適正管理・運用をどうするか
- 等



パレットの管理の適正化と循環利用



フォークリフト等の必要機材の適正運用



市場内関係者の役割分担

5. 場内物流分科会において検討すべき事項

5-3. (参考) 青果物流通標準化ガイドライン骨子の場内物流パーツの案

- 各卸売市場の立地や取引参加者の構成・員数は大きく異なるが、下記事項に関し、共通で取り組むことが望ましいものを明文化
- 今後の市場整備はガイドラインに明文化された取組の実現に資するものを支援
 - (1) 入場トラックの誘導
 - (2) 荷下ろし
 - (3) 卸売
 - (4) 場内配送
 - (5) 発送
 - (6) 温度管理
 - (7) パレット、プラスチックコンテナ等の管理