

九州における物流効率化の取組について

2023年 10月

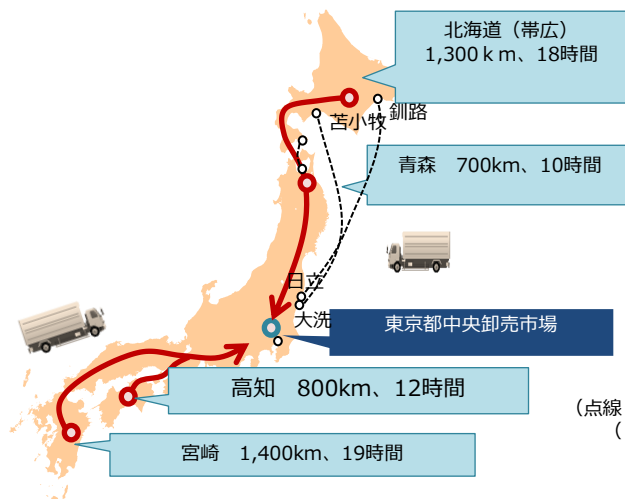
九州農政局 経営・事業支援部 食品企業課

○ 食品物流の現状

食品物流は、**トラックによる輸送が97%**を占め、特に、生鮮食品の輸送では、次のような特徴。

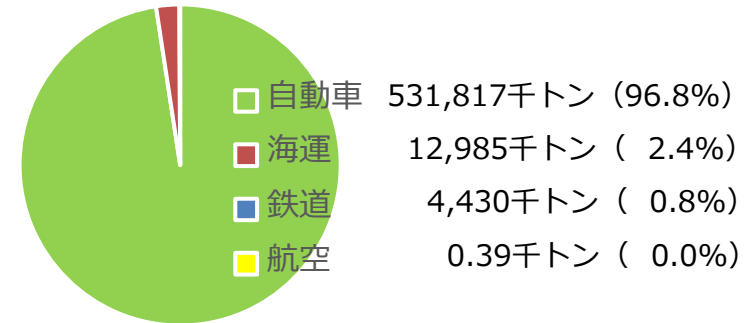
- ① 手積み、手降ろし等の**手荷役作業が多い**。
 - ② 出荷量が直前まで決まらないこと、市場や物流センターでの荷降ろし時間が集中することにより、**待ち時間が長い**。
 - ③ 品質管理が厳しいこと、ロットが直前まで決まらないこと等により、**運行管理が難しい**。
 - ④ **小ロット多頻度での輸送が多い**。
 - ⑤ 産地が消費地から遠く、**長距離輸送が多い**。
- 輸送費の引上げだけでなく、**取扱いを敬遠**される事例が出てきている。
- また、農林水産物・食品の輸出については、2025年に2兆円、2030年に5兆円の輸出目標を達成するため、令和2年12月に「農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略」を策定したところ。
- 輸出を拡大するためには、大ロットで経済的な輸出を実践するなど、**輸出拡大のための効率的な物流の構築**が重要である。

【各地から東京までの距離とトラック輸送時間】

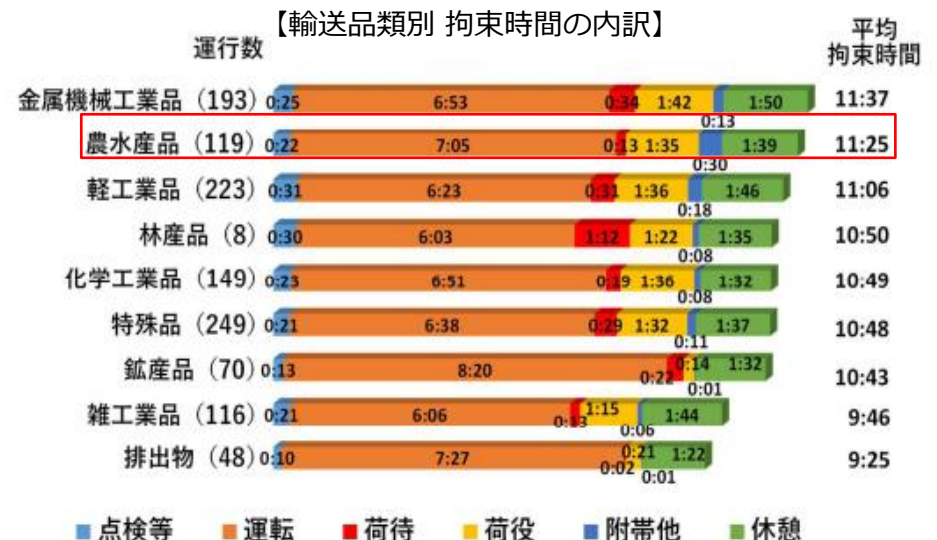


出典：農林水産省生産局「青果物流通をめぐる現状と取組事例」

【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（2021年度）」
「航空貨物動態調査（2021年度）」
JR貨物「2021（令和3）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。

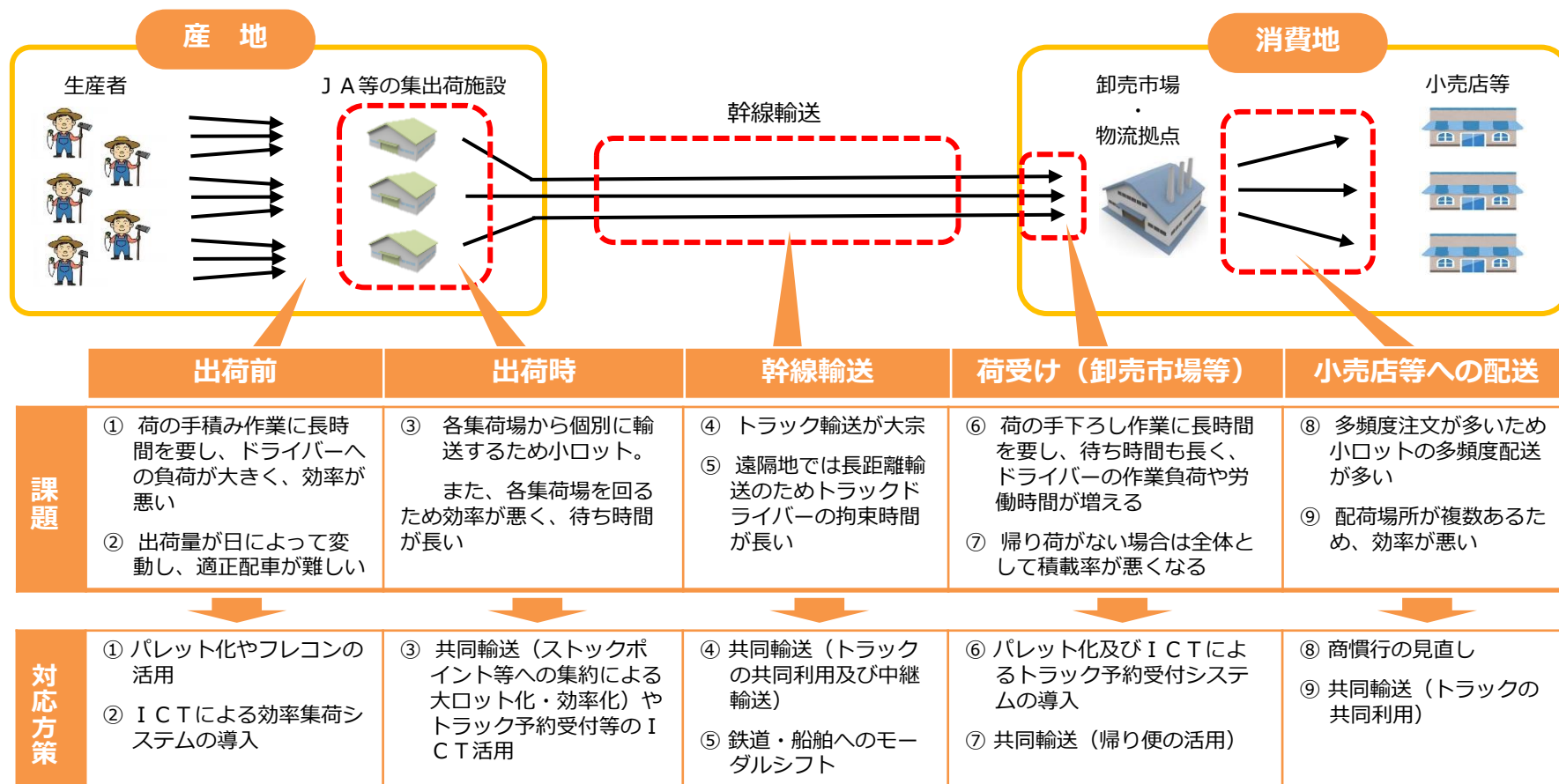


出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（R2）」

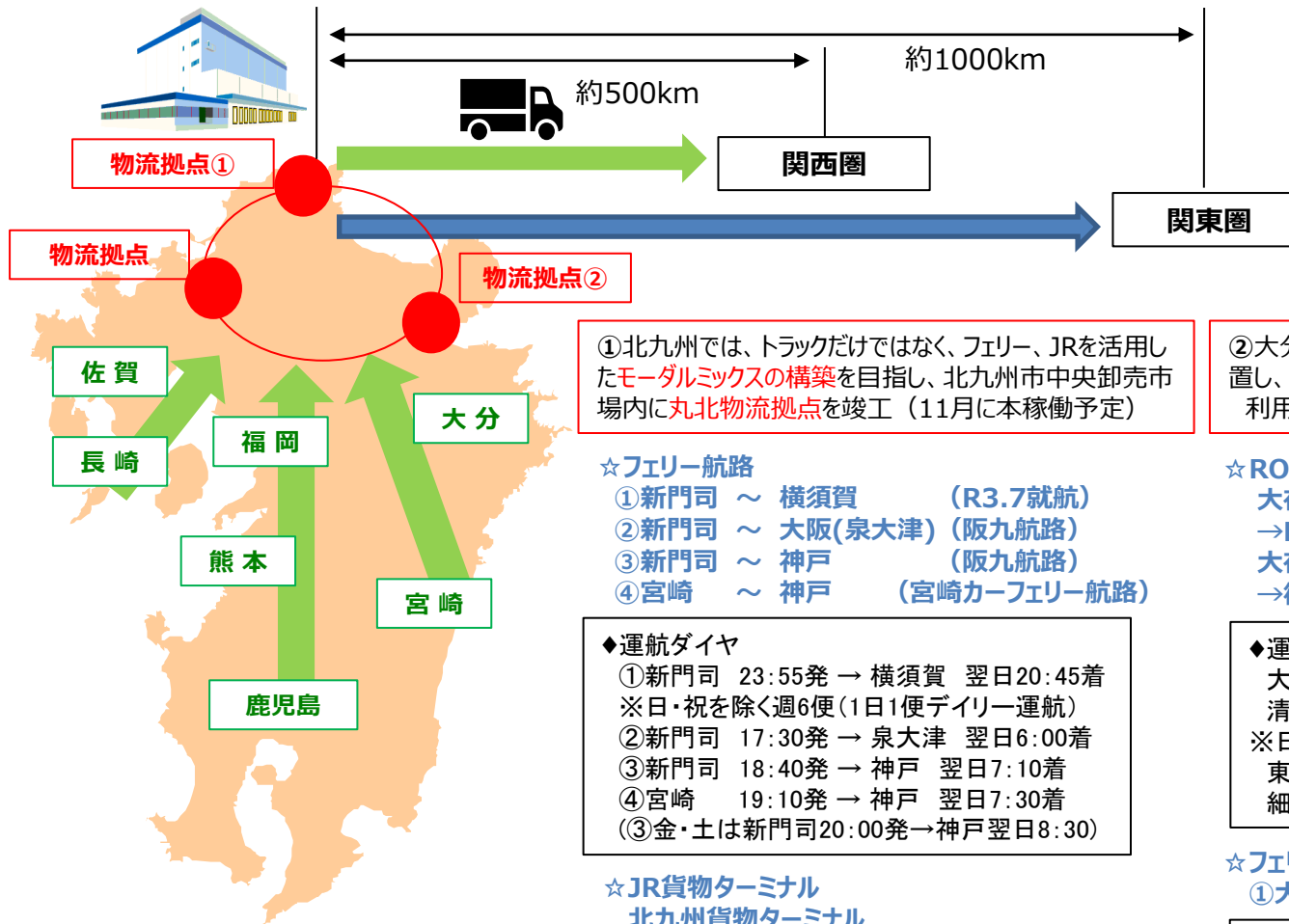
九州の農産物物流の改善に向けた基本的な考え方



- 九州農業を発展させていくためには、**農産物流通の安定的な確保**が重要。
- このため、九州管内の農業者（荷主）、卸売市場、物流関係者による話し合いが重要な以下の取組について検討。
 - ① R O R O 船、J R 貨物利用にするモーダルシフトや、共同輸配送、貨客混載の促進。
（物流拠点（ストックポイント）の整備）
 - ② パレット輸送や I C T を活用した集荷システムや予約システムの導入。



ストックポイント設置による 九州モーダルミックス構想



※北九州～横須賀間に就航したフェリー

①北九州では、トラックだけではなく、フェリー、JRを活用したモーダルミックスの構築を目指し、北九州市中央卸売市場内に丸北物流拠点を竣工（11月に本稼働予定）

☆フェリー航路

- ①新門司 ～ 横須賀 （R3.7就航）
- ②新門司 ～ 大阪（泉大津）（阪九航路）
- ③新門司 ～ 神戸 （阪九航路）
- ④宮崎 ～ 神戸 （宮崎カーフェリー航路）

◆運航ダイヤ

- ①新門司 23:55発 → 横須賀 翌日20:45着
※日・祝を除く週6便（1日1便デリーー運航）
- ②新門司 17:30発 → 泉大津 翌日6:00着
- ③新門司 18:40発 → 神戸 翌日7:10着
- ④宮崎 19:10発 → 神戸 翌日7:30着
（③金・土は新門司20:00発→神戸翌日8:30）

☆JR貨物ターミナル 北九州貨物ターミナル

◆運航ダイヤ（東京行きは一例）

- 北九州 0:07 → 東京 20:46着（約21時間）
- 北九州 20:12 → 大阪 6:00着（約10時間）

②大分では大在港にJA全農大分が大分青果センターを設置し、RORO船等を活用するモーダルミックスを実現。
利用量の増加により、拡張工事中（R5.10月現在）

☆RORO船航路

- 大在（大分）～ 清水（静岡）
→R5.2より、週一東京・細島（宮崎）にも寄港開始
大在（大分）～ 東京【週三便】
→復路は御前崎、博多経由

◆運航ダイヤ（一例）

- 大分 23:00発 → 清水 翌日19:00着
- 清水 23:00発 → 大分 翌日19:00着
- ※日曜と月曜に東京・細島（宮崎）に寄港
東京 8:30着（日曜） → 12:00発 → 細島へ
細島 13:00着（月曜） → 15:00発 → 大分へ

☆フェリー航路

- ①大在（大分）～ 神戸 ②別府 ～ 大阪南港

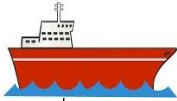
◆運航ダイヤ（一例）

- ①大分 19:00 → 神戸 翌日6:20着（約11時間）
- ②別府 18:45 → 大阪 翌日6:35着（日～木）
- ②別府 19:20 → 大阪 翌日7:25着（金、土）

※第14回中小企業・小規模事業者の長時間労働是正・生産性向上と人材確保に関するWG（R2.9.1）食品流通の合理化資料を基に作成

九州における物流効率化に向けた事例 ～ 宮崎県

農産物の物流においては、出荷時に中々数量が確定しない中での荷待ち時間や、数量が集まらず突然のキャンセル等の発生が問題。このための改善策として、3日目販売を4日目販売にして取り組んだ結果、ドライバーの負担軽減に大きな効果を上げている。

	(+ 1日)	1日目	2日目	3日目
旧		 生産者搬入 ★13時前後、搬入数量が確定し、積み込み作業を開始。 ※時間的余裕のない状況での荷役作業。 ※フェリーに乗り遅れたら陸送（度々発生）。	  	 卸売市場等 関東・中京方面
新	 生産者搬入 ★搬入時に数量を確定し、データを入力。（17時確定）  低温倉庫で保管 品質劣化を防止	 朝から積み込み作業を開始 ※運行への余裕が生まれ、誤配・商品破損等が減少。 ※フェリーの乗り遅れが減り、陸路輸送割合が減少。 ※ドライバーの休息も取りやすい。		 卸売市場等 ※低温保管による品質管理について消費地の理解が必要。

○ 九州における物流効率化に向けた事例

① J R 貨物を活用したモーダルシフトの事例

○モーダルシフト（JR貨物）の特性

- ☆貨物鉄道は、トラック輸送に比べ、CO₂排出率が約1/10
- ☆貨物列車の輸送能力（1編成あたり650トン【26両編成】）
→貨物列車1編成（運転士1人）で、10tトラック65台分の輸送に相当

輸送機関別CO₂排出量原単位（2020年度）
（1トンの貨物を1km輸送した時に排出するCO₂の量）



g-CO₂/トンキロ

出典:国土交通省ホームページ

☆近年の自然災害による、長期輸送障害について

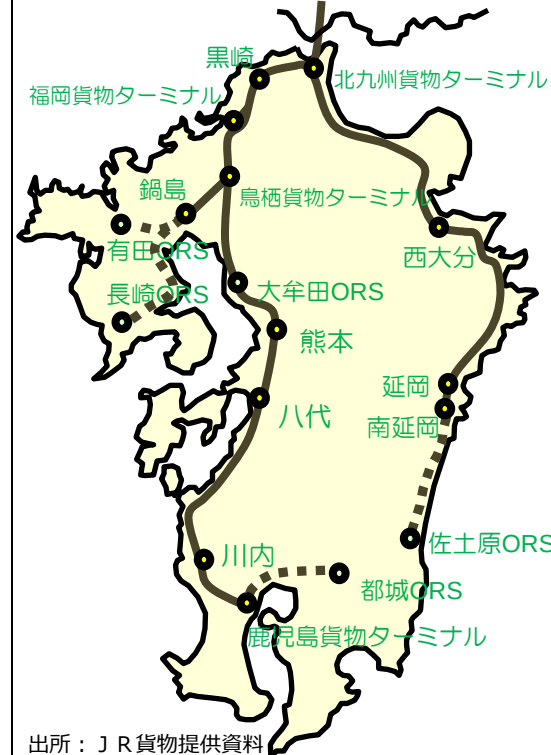
災害	台風18号	台風10号	平成30年 7月豪雨	令和元年 東日本台風	令和2年 7月豪雨	令和3年 前線による 大雨
発生～ 運転再開	2014.10.5 ～10.16	2016.8.30 ～12.22	2018.7.5 ～10.13	2019.10.12 ～10.29	2020.7.3 ～11.1	2021.8.12 ～9.5
影響日数	12日間	115日間	100日間	17日間	121日間	24日間
運休本数	858本	173本	4,421本	1,196本	368本	900本
影響線区	東海道線	根室線 石北線	山陽線他	東北線、 中央線、他	鹿児島線 他	山陽線 中央線

出所: JR貨物提供資料

→7月～10月頃に集中しており、九州の農産物のメイン時期となる
冬場から春先に長期の障害は起こっていない

○ J R 貨物の活用状況

九州地区から発送される農産品・・・約20万トン
（19年度：22万t、20年度：16万t、2021年度：16万t）
※品目：お米、玉ねぎ、トマト、ミカン、馬鈴薯等



☆様々なニーズに対応するコンテナ

1. URコンテナ（10℃～20℃）
※断熱材、ドライアイス併用



2. エンジン式コンテナ
（マイナス25℃～25℃）
※燃料（軽油）と発電機を装備



3. 31フィートウイングコンテナ
そのままトラックに積み替え可能
※T11パレット16枚積載可能



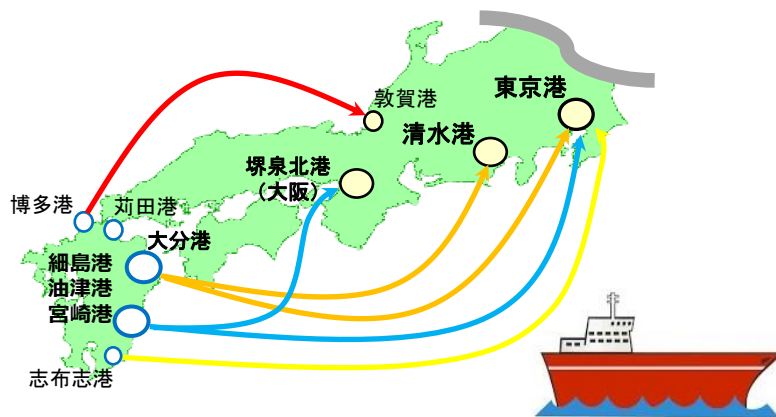
出所: J R 貨物提供資料

○ 九州における物流効率化に向けた事例

② R O R O 船やフェリーを活用したモーダルシフトの事例

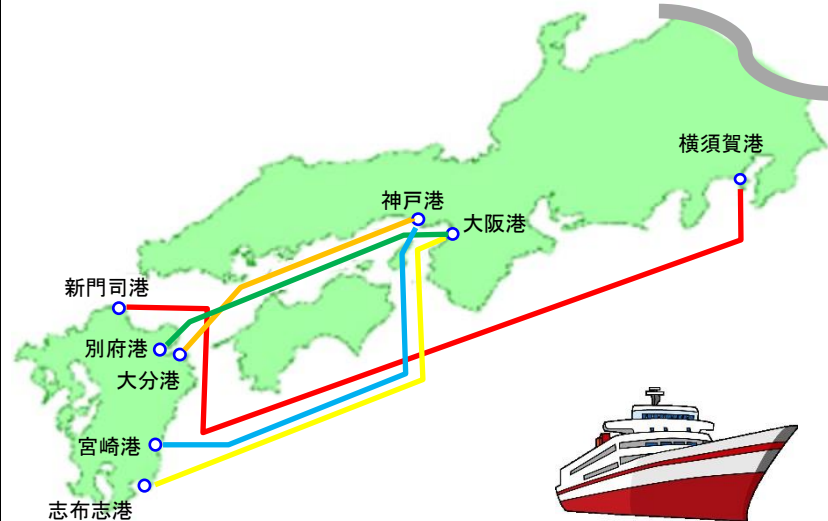
○モーダルシフト（R O R O 船）の取組

- 大分県では、大分港（大在港）から関東向けにRORO船を就航し、県内及び九州各地の農産物を輸送。
 - ① 東京港向けは週3便（24H）
 - ② 清水港向けは週6便（20H）
- 福岡県（博多港、苅田港）鹿児島県（志布志港）、宮崎県（細島港、油津港）からも東京向けにR O R O船が就航。また、博多港からは敦賀行きも就航中。
- 宮崎県は宮崎港からの関西行きのRORO船も活用し、モーダルシフトを実現。



○モーダルシフト（フェリー）の取組

- フェリーを活用し、関西及び関東方面へ農産物を輸送。
 - ① 新門司港 → 横須賀港（20時間50分）
 - ② 大分港 → 神戸港（11時間20分）
 - ③ 別府港 → 大阪港（11時間50分）
 - ④ 宮崎港 → 神戸港（12時間20分）
 - ⑤ 志布志港 → 大阪港（13時間45分）



卸売市場の物流機能の強化

<現状>

<課題>

<これからの卸売市場の機能と役割>

【搬入】

長時間待機・渋滞

【荷受】

電話・FAXで受発注

手荷役長時間労働

屋外、炎天下での荷捌

【場内】

動線の錯綜、混雑

荷捌場、貯蔵保管施設の不足

【防災】

老朽化、低耐震性

【物流業界】
ドライバー不足
働き方改革
EC市場への対応
脱炭素環境対応

【卸売市場】
高齢化、人手不足
手荷役、アナログ
長時間の荷待ち
非効率な施設構造
老朽化、耐震性弱

このままでは、生鮮
食料品等の流通の
持続性確保が危ぶ
まれる状況



青果物等の
流通標準化
とともに、

**卸売市場の
物流機能の
強化が急務**

○ トラック予約システムの導入と
入退出の物流動線の交差を最
小化した施設構造

○ 取引のデジタル化・データ連携
による業務の効率化
○ RFID等による検品自動化

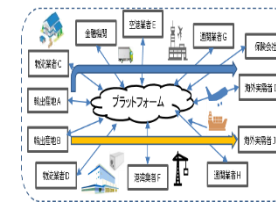
○ パレット循環体系により、手荷
役をなくし、省力化、省人化を
実現

○ 天候に左右されない荷降ろし
場、施設定温の低温化による
品質管理の高度化

○ 自動搬送装置等による効率
化、省力・省人化、非接触型の
業務体制

○ 量販・加工需要、有機、輸出
など国内外の需要の変化に対
応し、貯蔵保管機能、簡易加
工、小分け・パッケージ等の
機能強化

○ 施設の耐震性、非常用電源
の確保、BCPの策定



データ連携・デジタル化
による業務の改善



トラック予約システム



効率的な荷下ろし
が可能な施設構造



施設の定温化による
鮮度・品質保持



自動搬送装置



ドックシェルター



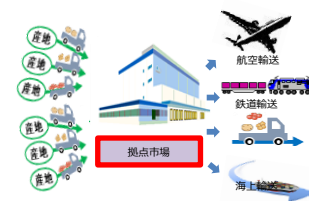
電動移動ラック
貯蔵保管機能強化



加工処理施設



非常用電源



幹線共同輸送
モーダルシフト

青果物流通標準化ガイドライン

- 青果物流通標準化検討会では、検討項目ごとに**分科会**を設けて議論。**令和5年3月**に**ガイドライン**を策定。

ガイドラインの概要

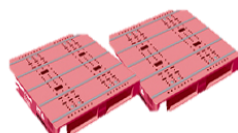
○ パレット循環体制

1. サイズ・材質

- ・ 原則1.1m×1.1m (11型)
- ・ プラスチック製を推奨

2. 運用

- ・ 利用から回収まで**レンタル**が基本
- ・ パレット管理が不可欠。青果物流通業者の**意識醸成**が必要
- ・ パレットの**情報共有システム**の構築・導入を推進



○ 外装サイズ

1. 最大平面寸法

- ・ 最大平面寸法は1.1m×1.1m
- ・ パレットからは**み出さない**ように積み付け

3. 荷崩れ防止・品質劣化防止

- ・ 湿気による品質劣化を防止するよう、簡潔なラッピング

2. 最大総重量

- ・ プラスチックパレットの耐荷重を踏まえて**1 t**

(積み付けの様子)



(荷崩れ防止策)



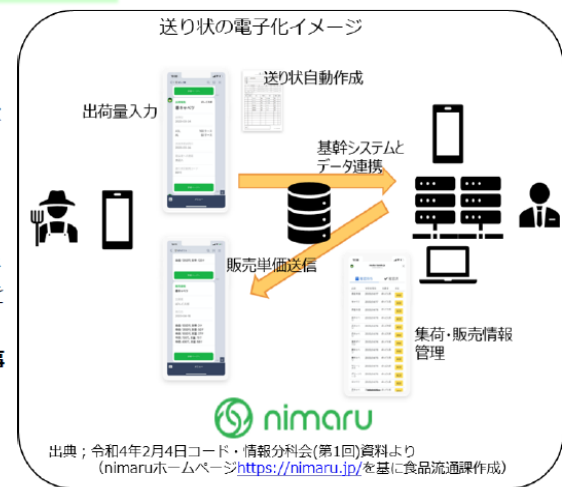
○ コード・情報

1. 納品伝票の電子化

- ・ 送り状、売買仕切書を優先
- ・ 送り状・売買仕切書の標準的な記載項目を提示

2. コード体系の標準化

- ・ 商品では青果物**標準品名コード**(JA全農のベジフルコード)を活用
- ・ 事業者では県連、JA、市場の**事業者コード**を活用



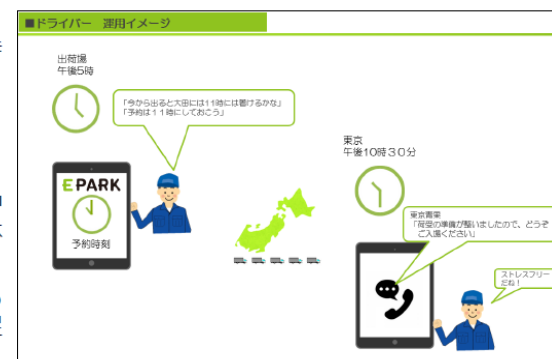
○ 場内物流

1. トラック予約システム

- ・ 到着時間等を予約。荷下ろし待ち時間を削減。

2. 場内物流改善体制の構築

- ・ 開設者を中心に、卸売業者、仲卸業者等による場内物流改善体制を構築
- ・ 市場内の**パレット管理**、**荷下ろし等の秩序形成**、法令遵守を促進



花き流通標準化ガイドライン（令和5年3月策定）における標準化項目について

項 目	内 容
1. 台車	● 主に鉢物については、産地の出荷拠点から卸売市場までの幹線輸送における手荷役解消のため、台車での輸送を推奨。 ● 全国的に利用されているフル台車のサイズと、実証実験で開発したハーフ台車のサイズを標準的な台車のサイズとして推奨。 - フル台車：W1055mm×D1285mm×H2068mm（写真左） - ハーフ台車：W520mm×D1280mm×H1900mm（写真右） 台車の統一  
2. パレット・外装	パレットサイズの統一 段ボールサイズの統一 【パレット】 ● 主に切り花については、産地の出荷拠点から卸売市場までの幹線輸送における手荷役解消のため、パレットでの輸送を推奨。 ● 平面サイズ1100mm×1100mmを標準化。 【外 装】 ● 標準の平パレット1,100mm×1,100mmに合わせ、例えば次のようなサイズの横箱段ボールの使用を推奨。 - タイプA：長さ1,100mm×幅360mm×高さ260mm - タイプB：長さ1,100mm×幅360mm×高さ173mm - タイプC：長さ1,100mm×幅360mm×高さ130mm - タイプD：長さ1,100mm×幅275mm×高さ130mm など （写真はT11パレットにタイプA～Dの4種類の標準箱を積み上げた様子 ▶） 〔品目特性を踏まえて、必要に応じて縦箱段ボールの使用も可能。〕 ● 検品作業等が効率的になるようラベル等の表示の向きをそろえた積み付けモデルを推奨。  
3. コード・情報	● ペーパーレス化・データ連携を前提とし、帳票の標準項目を設定。 （出荷者名、卸売業者名、品名、等階級、数量、単価など） 情報伝達方式の統一

11型パレット導入全国マップ

☒ パレット化済

☐ 実証・検討中

2023年3月現在



※外装分科会資料、全農ヒアリングを基に作成

農林水産省 大臣官房 新事業・食品産業部 食品流通課 / Food Distribution Division, New Business and Food Industry Department, Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries.

○ 適正な価格形成への理解醸成と食品アクセスの確保のうち
生鮮食料品等サプライチェーン緊急強化対策

【令和4年度補正予算額 876百万円】

＜対策のポイント＞

我が国経済の再生と社会情勢や需要の変化を見据え、食品流通の合理化を進めるため、卸売市場や食品流通団体等が取り組む生鮮食料品等の安定供給機能を確保するサプライチェーンの改善・強化を支援します。

＜事業目標＞

- 事業実施者の取扱数量又は金額を5%以上拡大〔令和6年まで〕
- 流通における所要時間や経費等を30%以上削減、食料品アクセス問題の解消

＜事業の内容＞

1. サプライチェーン強化実証

生鮮食料品等の安定供給を継続的に行うための先進的な取組（共同配送、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等）の実証を支援します。

2. 設備・機器等導入支援

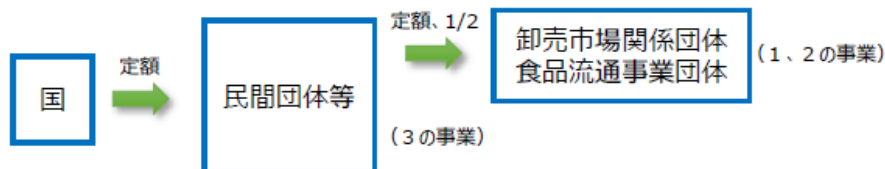
トラックドライバーの負担軽減のための物流改善や食料品アクセスの確保等サプライチェーンの機能強化に対する取組を支援します。

3. 推進事業

1及び2の事業の推進を支援します。

公益財団法人食品等流通合理化促進機構が
 6月17日から公募開始 現在HPに掲載されています。

＜事業の流れ＞



＜事業イメージ＞

共同配送
の推進

1.実証



・共同配送のシステム実証等

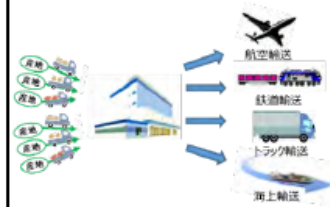
2.設備・機器等導入



・加工機器・冷蔵庫の導入等

モーダルシフト
の推進

1.実証



・モーダルシフトを実現するための輸送実証等

2.設備・機器等導入



・パレタイザー、クランプフォークリフトの導入等

ラストワンマイル配送
の確保

1.実証



・ラストワンマイル配送実証等

2.設備・機器等導入



・移動販売車、無人店舗システムの導入等

<対策のポイント>
物流の標準化（パレット、外装等）・デジタル化・省力化、モーダルシフトを推進するための設備・機器の導入や中継共同物流拠点となるストックポイントの整備等を支援します。

<政策目標>
物流の効率化に取り組む地域を拡大 等

<事業の全体像>

①持続可能な食品流通総合対策事業【3,050（－）百万円】 <u>1. 物流生産性向上推進事業</u> 物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等に必要なソフト面の実装や、物流の自動化・省力化・品質管理に必要な設備・機器の導入を支援します。 <u>2. 中継共同物流拠点施設整備事業</u> 新たな食品流通網の構築に必要となる中継共同物流拠点の整備を支援します。	②強い農業づくり総合支援交付金【17,622（12,052）百万円の内数】 <u>1. 産地基幹施設等支援タイプ</u> 産地の集出荷体制の合理化に必要な集出荷貯蔵施設等の整備や、パレットの規格統一化に対応したパレタイザー導入に係る施設の改修等を支援します。 <u>2. 卸売市場等支援タイプ</u> 物流の効率化に資する卸売市場、共同物流拠点の整備・機能強化を支援します。
③持続的生産強化対策事業【17,651（16,032）百万円の内数】 <u>1. 時代を拓く園芸産地づくり支援</u> 加工・業務用野菜産地における物流合理化に資する大型コンテナの導入や予冷庫の利用等、新たな生産・流通体系の構築等を支援します。 <u>2. ジャパンフラワー強化プロジェクト推進</u> 花き流通の効率化に資する標準規格のパレット・台車の導入、出荷箱規格の統一、受発注データのデジタル化などの検討や実証試験の実施等を支援します。	④食肉流通構造高度化・輸出拡大総合対策事業のうち 家畜遠隔流通体制転換実証事業【135（－）百万円】 生体家畜の長距離輸送について、家畜移出入産地や生体家畜輸送業者等が一体となっていく、中継拠点を活用したリレー輸送等の実証的取組を支援します。

[お問い合わせ先]	(①、② 2 の事業)	大臣官房新事業・食品産業部食品流通課	(03-3502-5741)
	(② 1 の事業)	農産局総務課生産推進室	(03-3502-5945)
	(③の事業)	園芸作物課	(03-6744-2113)
	(④の事業)	畜産局食肉鶏卵課 畜産振興課	(03-3502-5989) (03-6744-2587)

31-1 物流2024年問題への対応のうち 持続可能な食品流通総合対策事業

【令和6年度予算概算要求額 3,050（-）百万円】

<対策のポイント>

喫緊の課題である「物流の2024年問題」に対処するとともに、今後の労働力不足や将来のフィジカルインターネット物流に対応しうる**新たな食品流通網を構築**するため、多様な関係者が一体となって取り組む①**物流の標準化、デジタル化等に必要なソフト面の実装**、②**物流の自動化、省力化、品質管理に必要な設備・機器の導入**、③**中継共同物流拠点となるストックポイントの整備**を総合的に支援し、将来にわたって持続可能な食品流通を実現します。

<事業目標>

物流の効率化に取り組む地域を拡大

<事業の内容>

1. 物流生産性向上推進事業

550（-）百万円

① 推進事業

関係事業者に対し、本事業を活用した物流改善の提案を行い、関係者による協議会の設置や事業実施に当たっての指導・助言を行うとともに、優良事例の発信を支援します。

② 物流生産性向上実装事業

物流の標準化（パレット、外装、コード等）、デジタル化・データ連携（伝票の電子システム、トラック予約システム、デジタルせり等）、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等に必要なソフト面の実装を支援します。

③ 物流生産性向上設備・機器導入事業

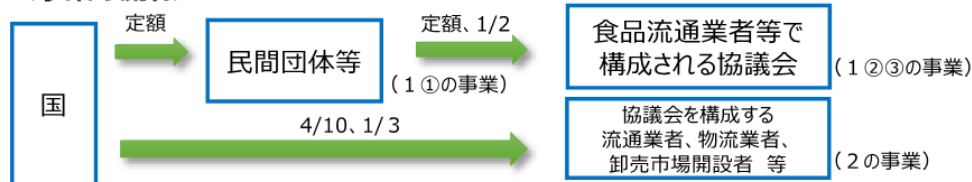
物流の標準化、デジタル化・データ連携等の効果をより発現するため、物流の自動化・省力化・品質管理に必要な設備・機器の導入を支援します。

2. 中継共同物流拠点施設整備事業

2,500（-）百万円

新たな食品流通網の構築に必要な**中継共同物流拠点の整備**を支援します。

<事業の流れ>



<事業イメージ>

地域の流通関係者による協議会

産地 卸売業者 小売業者 物流事業者 ITベンダー 等

補助事業を活用した実装、設備・機器導入、施設整備

<①実装支援>



<②設備・機器の導入支援>



<③中継共同物流拠点の整備>



新たな食品流通網の構築



【お問い合わせ先】（1 ①の事業）大臣官房新事業・食品産業部食品流通課（03-3502-5741）
（2 ②の事業）食品流通課卸売市場室（03-6744-2059）

6 強い農業づくり総合支援交付金

【令和6年度予算概算要求額 17,622（12,052）百万円】

<対策のポイント>

食料生産・供給の不安定化や労働力不足等、生産構造の急速な変化に対応するための先駆的モデルや農業支援サービス事業の育成を支援します。また、産地の収益力強化と持続的な発展及び食品流通の合理化のため、強い農業づくりに必要な産地基幹施設、卸売市場施設の整備等を支援します。

<事業目標>

- 加工・業務用野菜の出荷量（直接取引分）の拡大（98万t〔平成29年〕→145万t〔令和12年まで〕）
- 場内物流改善体制の構築に取り組んでいる卸売市場数（55市場〔令和6年度まで〕）
- 化石燃料を使用しない園芸施設への完全移行〔2050年まで〕

<事業の内容>

1. 食料・農業・農村基本法の見直しを踏まえた先駆的モデル等の育成

① 先駆的モデル支援タイプ

食料・農業・農村基本法の見直しを踏まえた新しい農業のモデルを創出していくため、**安定的な生産・供給等を実現しようとする先駆的モデルの育成**を支援します。

② 農業支援サービス事業支援タイプ

農業支援サービス事業の育成に必要な農業用機械の導入を支援します。

2. 地域の創意工夫による産地競争力の強化（産地基幹施設等支援タイプ）

① 産地収益力の強化、産地合理化の促進

産地農業において中心的な役割を果たしている農業法人や農業者団体等による集出荷貯蔵施設や冷凍野菜の加工・貯蔵施設等の**産地の基幹施設の整備等**を支援します。また、産地の集出荷、処理加工体制の合理化に必要な**産地基幹施設等の再編等**を支援します。

② 重点政策の推進

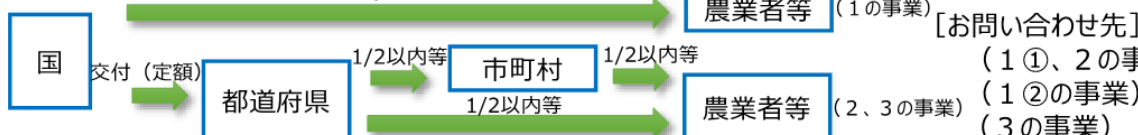
食料安全保障、みどりの食料システム戦略、スマート農業、産地における戦略的な人材育成といった**重点政策の推進に必要な施設の整備等**を支援します。

3. 食品流通の合理化（卸売市場等支援タイプ）

品質・衛生管理の強化等を図る**卸売市場施設、産地・消費地での共同配送等**に必要な**ストックポイント等の整備**を支援します。

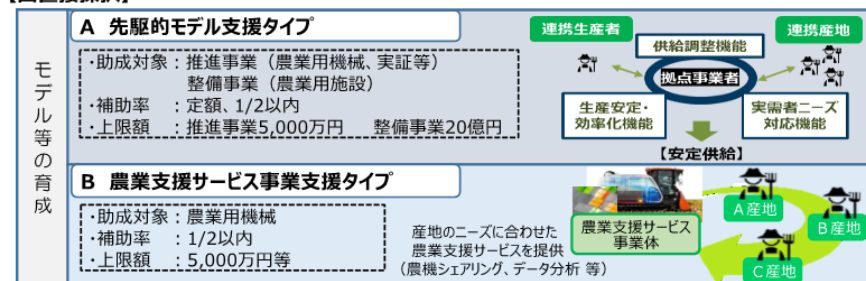
<事業の流れ>

定額、1/2以内



<事業イメージ>

【国直接採択】



【都道府県向け交付金】



農産局総務課生産推進室 (03-3502-5945)
技術普及課 (03-6744-2218)
新事業・食品産業部食品流通課 (03-6744-2059)

37 食品流通拠点整備の推進（強い農業づくり総合支援交付金の一部）

【令和6年度予算概算要求額 17,622（12,052）百万円の内数】

<対策のポイント>

卸売市場の物流機能を強化し、将来にわたって生鮮食料品等の安定供給を確保するため、物流の標準化やデジタル技術等の活用による業務の効率化・省力化、防災・減災への対応を図り、幹線輸送、有機農産物や小口需要対応、輸出拡大の拠点となり得る卸売市場施設等の整備を支援します。

<事業目標>

- 場内物流改善体制の構築に取り組んでいる卸売市場数（55市場〔令和6年度まで〕）
- 共同物流拠点における入荷時のトラックの積載率と比較して、出荷時の積載率を10%以上向上

<事業の内容>

1. 卸売市場施設整備

生鮮食料品等の流通の核としての機能の高度化、防災・減災への対応、農林水産物の輸出拡大、食料安全保障に対応した生鮮食料品等の流通を実現するため、

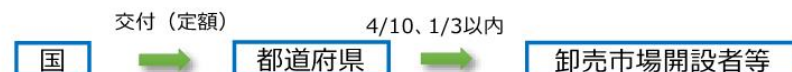
- ① 品質・衛生管理の強化
- ② 物流業務の効率化、省力化
- ③ 保管調整機能の強化
- ④ 輸出先国までの一貫したコールドチェーンシステムの確保
- ⑤ 輸出先国が求める衛生基準の確保

等に資する卸売市場施設の整備を支援します。

2. 共同物流拠点施設整備

物流効率化やCO2排出削減に資する共同配送・モーダルシフトのためのストックポイント等の共同物流拠点施設の整備を支援します。

<事業の流れ>



<事業イメージ>

1. 卸売市場施設整備

【温度管理、貯蔵保管機能の強化】



需要に対応した大小の定温施設



大規模流通に対応した保管施設

【効率・衛生的な荷下し・荷積み環境】



全天候型で、左右どちらにも荷下ろし可能な中央通路



外気の影響を受けないドックシェルター

【場内物流の効率化】



効率的な施設配置とレイアウトの自由度が高い売場

場内作業の自動化



多段移動台車

棚上搬送ロボット

【買受人、実需者の利便性の向上】



温度管理に対応し、効率的に作業できる買荷保管積込所

【防災機能の強化】

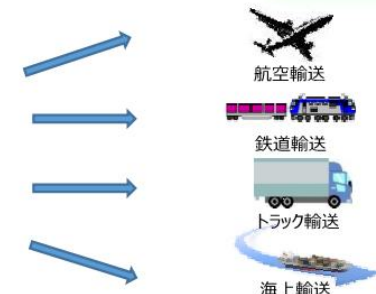


非常用電源

2. 共同物流拠点施設整備



共同物流拠点



【お問い合わせ先】 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課（03-6744-2059）

丸北物流拠点 Marukita Logistics Base とは

建設の経緯

農林水産省は、トラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用されることに伴う、いわゆる「2024 年問題」による物流への影響が懸念される中、共同物流拠点の整備を予算化していました。

そこで、卸売業者である北九州青果(株)は 2024 年以降に地元福岡県産をはじめ幅広く九州産の青果物を関東地区に輸送するための中継施設として、共同物流拠点施設の補助金の申請を行い、北九州市中央卸売市場内に建設する事と致しました。

北九州青果(株)は既存の青果売り場に隣接した用地（約 7,000 m²）を北九州市に借り受け共同物流拠点施設を建設し、令和 5 年 10 月より運用を開始いたします。

その施設は、九州の各産地から出荷される青果物を大型トレーラーに積み替え、フェリー（新門司～横須賀）を利用したモーダルシフトによって関東地区へ効率的に輸送する機能と北九州市中央卸売市場の品質管理機能を有した卸売場とを時間帯別に区別して利用することができます。

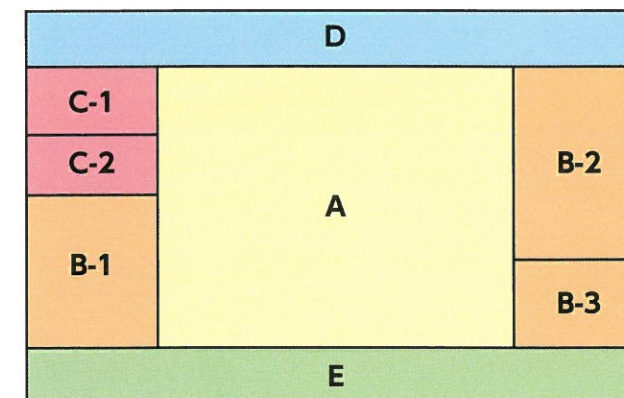
共同物流拠点施設は「**Marukita Logistics Base**」（丸北物流拠点）と命名し、日常的な呼称を「ロジ・ベース」として今後、その機能を大きく発揮してまいります。

ストックポイント機能と品質管理機能を有する 画期的な施設



※ストックポイントとは…配送のための一時保管を主とする物流の中継基地。

< 既存セリ場 >



施設規模

鉄骨造平屋建て、延床面積 7,029 m²

- Ⓐ 15℃荷捌場…………… 3,480 m²
- Ⓑ 5℃冷蔵庫…………… 1,248 m²
- Ⓒ 2℃冷蔵庫…………… 266 m²
- Ⓓ 入庫バス…………… 1,155 m²
- Ⓔ 出庫バス…………… 880 m²

※品目特性に合わせた温度管理を行います。



九州の玄関口
「北九州市」に立地する
物流拠点施設

Marukita Logistics Base

22:00 発

新門司港
23:55 発

東京九州フェリー
(所要時間 21 時間)

関東市場

横須賀港

20:45 着 (2 日目)
トラック輸送で関東市場へ

北九州青果は「丸北物流拠点」を通して皆様方を支援していきます

お客様への貢献

新鮮で安全な青果物をお届けする使命を果たすために、「品質管理機能」を活用することにより、産地からのコールドチェーンを途切れることなく供給出来る体制を整えることで、お客様の経営拡大に貢献するだけでなく、食品ロスの削減にも貢献します。



生産者様への支援

直面する物流問題（2024 年問題）に対し、「ストックポイント機能」を活用して頂くことにより、九州各県から関東地区等への出荷や本州、北海道等からの九州向けへの出荷に対して、福岡県を起点とした効率的な輸送を実現することで、生産者様の収益増を支援すると共に、CO²の削減にも貢献します。



北九州市中央
卸売市場への寄与

北九州市中央卸売市場としての青果物の安定供給義務を果たすために、「ストックポイント機能」及び「品質管理機能」を発揮し、既存取引産地の取扱増や新たな産地を開拓することで市場の活性化（取扱数量の増大）を図り、市場再整備事業と併せ北九州市が目指す「物流拠点構想」に寄与します。



北九州市中央卸売市場

丸北物流拠点

Marukita Logistics Base



 北九州青果株式会社

■ 問い合わせ先

北九州青果株式会社 丸北物流拠点担当室まで

電話：093-583-2126 E-mail: logibase@marukita-seika.co.jp

2024年4月から自動車運送事業に時間外労働の上限規制が適用されます

◎現在のトラックドライバーを取り巻く環境

農産物物流に欠かせないトラックドライバーの労働環境は、現在下記のようになっており、ドライバーの確保も厳しい状況となっている。

項目	現状
①労働時間	<u>全職業平均より約2割長い</u>
②所定外労働時間	<u>全職業平均より約2～3割長い</u>
③労働収入	<u>全職業平均より約1割低い</u>

※厚労省「賃金構造基本統計調査」ほかより国交省作成



◎2024年4月から何が変わるのか？

- ・トラックドライバーの長時間労働是正のため、2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限規制（年960時間）が適用される。
- ・対策を取らなかった場合、コロナ前の2019年比で最大14.2%（4.0億トン）の輸送能力不足※が起これと試算されている（2024年問題）
- ・さらに、2030年には、34.1%（9.4億トン）の輸送能力不足※が懸念される。

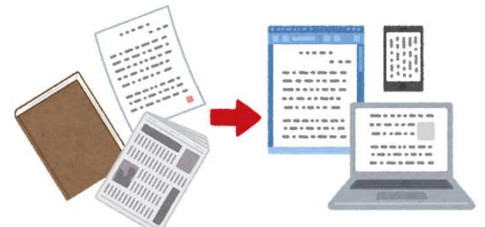
※株式会社NX総合研究所試算

◎政府の対応について

トラックドライバーに働き方改革による時間外労働の上限規制が適用されるため、2024年4月以降の輸送能力不足が懸念される。このため、政府は令和5年6月2日に「物流革新に向けた政策パッケージ」として、下記の通り、指針を示した。

1. 商慣行の見直し

- ①賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化
- ②荷主・物流事業者間における荷待ち・荷役時間の削減等
- ③トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底 など



手続きの電子化

2. 物流の効率化

- ①物流GX、DX、標準化（モーダルシフト、自動運転、パレット化）
- ②物流拠点に係る機能強化（集出荷施設・卸売市場・中継拠点）
- ③トラック速度規制の引上げ、高速道路料金の見直し など



3. 荷主・消費者の行動変容

- ①荷主の経営者層の意識改革
- ②消費者の意識改革・行動変容を促す取組
- ③物流に係る広報の推進 など



モーダルシフトの活用



生産者から消費者まで流通に関わる全ての人が協力して対応していく必要がある

持続可能な物流のためにできること

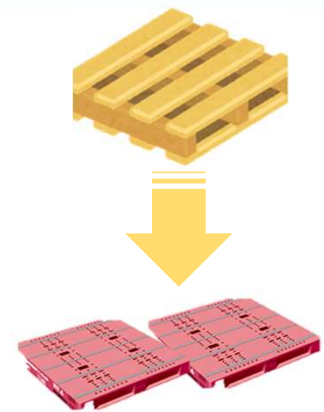
◎2024年問題が農産物物流および九州に与える影響

2024年問題で不足する輸送能力の割合で、農産・水産物出荷団体は32.5%とダントツに影響があり、九州は中国地方の20%に次いで19.1%と影響の大きい地域となっている。

◎問題解決に向け、これから取り組むべきこととは？

2024年問題解決に向け、**荷待ち・荷役時間の削減など物流効率化、モーダルシフト、中継輸送**が重要となっている。また、対応策として、ストックポイントや保冷倉庫、予約システムやパレット輸送を利用した集約システムの構築、また、それらを活用した4日目販売への移行等が求められている。

	(+ 1日)	1日目	2日目	3日目
旧 3日目販売		生産者搬入 ★13時前後、搬入数量が確定し、積み込み作業を開始。 ※時間的余裕のない状況での荷役作業。 ※フェリーに乗り遅れたら陸送（度々発生）。		卸売市場等 関東・中京方面
新 4日目販売	生産者搬入 ★搬入時に数量を確認し、データを入力。（17時確定） 低溫倉庫で保管 品質劣化を防止	朝から積み込み作業を開始 ※運行への余裕が生まれ、誤配・商品破損等が減少。 ※フェリーの乗り遅れが減り、陸路輸送割合が減少。 ※ドライバーの休息も取りやすい。		卸売市場等 ※低溫保管による品質管理について消費地の理解が必要。

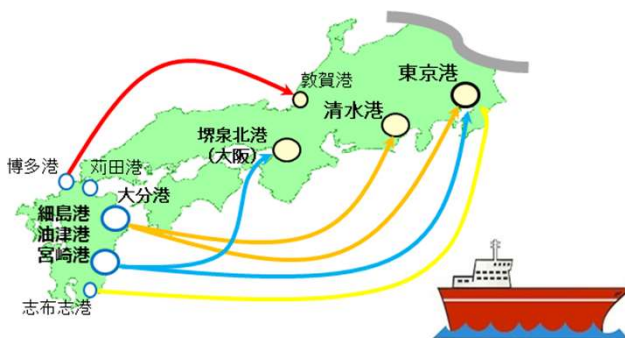


プラスチックパレットの利用

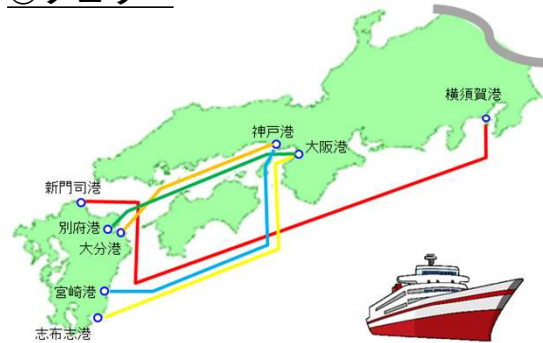
◎モーダルシフトについて

トラック等の貨物輸送から環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換（モーダルシフト）すること。九州から関西・関東方面に**RORO船、フェリー、JR貨物**が就航等している。

◎RORO船



◎フェリー



◎2024年に向けた九州農政局管内で整備され各物流業者が利用可能な施設

1. 丸北物流拠点「Marukita Logistics Base」

北九州SP（ストックポイント）として、令和5年9月30日に施設整備が完了。11月には稼働予定。

2. 全農大分青果センター

コールドチェーンに対応するとともに、隣接する用地を国が主導でRORO船ターミナルとして整備中でモーダルシフトに対応。



写真：Marukita Logistics Base外観