

令和5年度 県産農産物等の流通実態調査・分析 報告書

令和6年3月

公益財団法人 流通経済研究所

〒102-0074 東京都千代田区九段南4-8-21 山脇ビル10階

Tel : 03-5213-4531(代) Fax : 03-5276-5457

目次

1. 事業の実施目的
2. 実施内容
 - (1) 本調査の実施フロー
 - (2) 現状把握調査
 - (3) 実証実験結果
 - (4) 新潟県食品流通合理化検討会
 - (5) 本事業のまとめ
3. 来年度に向けたご提案

1. 事業の実施目的

1. 事業の実施目的

■ 事業の目的

- 物流業界では、厳しい取引環境・雇用環境等から人材不足が深刻化しているにもかかわらず、令和6年度から適用されるトラックドライバーへの時間外労働の上限規制等の働き方改革や脱炭素化に向けた取組等、多岐にわたる対応が必要となっている。
- また、荷主等のニーズに合わせたサービスの提供や、ライフスタイルの変化等を背景とした宅配需要の増加など、物流業界への負担は増大しており、“持続可能な物流の実現に向けた検討会 中間とりまとめ（持続可能な物流の実現に向けた検討会、令和5年2月）”では、「荷待ち時間減少等の対策を行わなかった場合に不足する輸送能力について、新型コロナウイルス感染症の感染拡大以前の2019年度の貨物輸送量等と比較して、輸送能力の14.2%が不足することが見込まれる」と述べられている。
- しかしながら、令和4年度に新潟県が行ったアンケート調査や国の報告書によると、荷主等の物流に対する危機意識は低い傾向にあり、このまま荷主等の理解の醸成が進まず、必要な対策がなされなかった場合、今後農林水産物の取扱をやめる業者が増えたり、輸送コストが上昇したりするなど、影響が懸念される。
- そこで本業務では、**物流の危機的状況に対し積極的な取組を行う意向をもつ県内事業者の現場担当者の声を聞き、委託事業者と県内事業者が協働して課題の洗い出しや具体的な取組を検討した上で先進地視察や実証実験等を行い、新潟県における今後の食品流通合理化に向けた方向性の検討、他事業者への危機意識の共有を目的**としている。

2. 実施内容

(1)本調査の実施フロー

(2)現状把握調査

(2)現状把握調査

県内農産物等の流通における現場の現状の課題を把握するために、現状把握調査を実施。ヒアリング調査から、分析及び課題抽出、課題解決手法について検討を実施。

- 過去にヒアリング調査を実施していたが、現場の担当者が感じている課題との齟齬が多かったため、現場の声を収集する目的で実施。
- 最終的な調査手法、対象者及び項目等については、新潟県と相談の上、確定した。

現状把握調査フロー



①ヒアリング調査の実施

- 物流フィールド事業者にヒアリング調査を行い、現状における現場の課題（現場の声）を把握。
- 現場の担当者の稼働時間に合わせて、1泊2日の合宿スタイルで実施。
- 仕事の合間に現場の担当者の課題を聞き取り。

②課題抽出

- ①のヒアリング対象者（現場の担当者）からおおよそ課題は聞き取っているが、物流効率化の観点から明らかになった課題を抽出。

③課題解決手法の検討

- 課題解決手法のヒントを得るため、先進地視察を実施。
- 今後の方向性を見極めるため、実証実験を実施。

(2)現状把握調査:物流フィールド事業者の決定

物流フィールドを、以下の3社とした。

- 新潟中央青果(株)及び長岡中央青果(株)：いずれも新潟を代表する市場であり、多くの生鮮野菜の集積機能を持つため、物流課題も多いと想定。
- (株)新花：新潟を代表する花き市場であり、今後、中継拠点化の可能性があるため。
- 新潟県と相談の上で確定した。

ご協力いただいた事業者と実施した内容



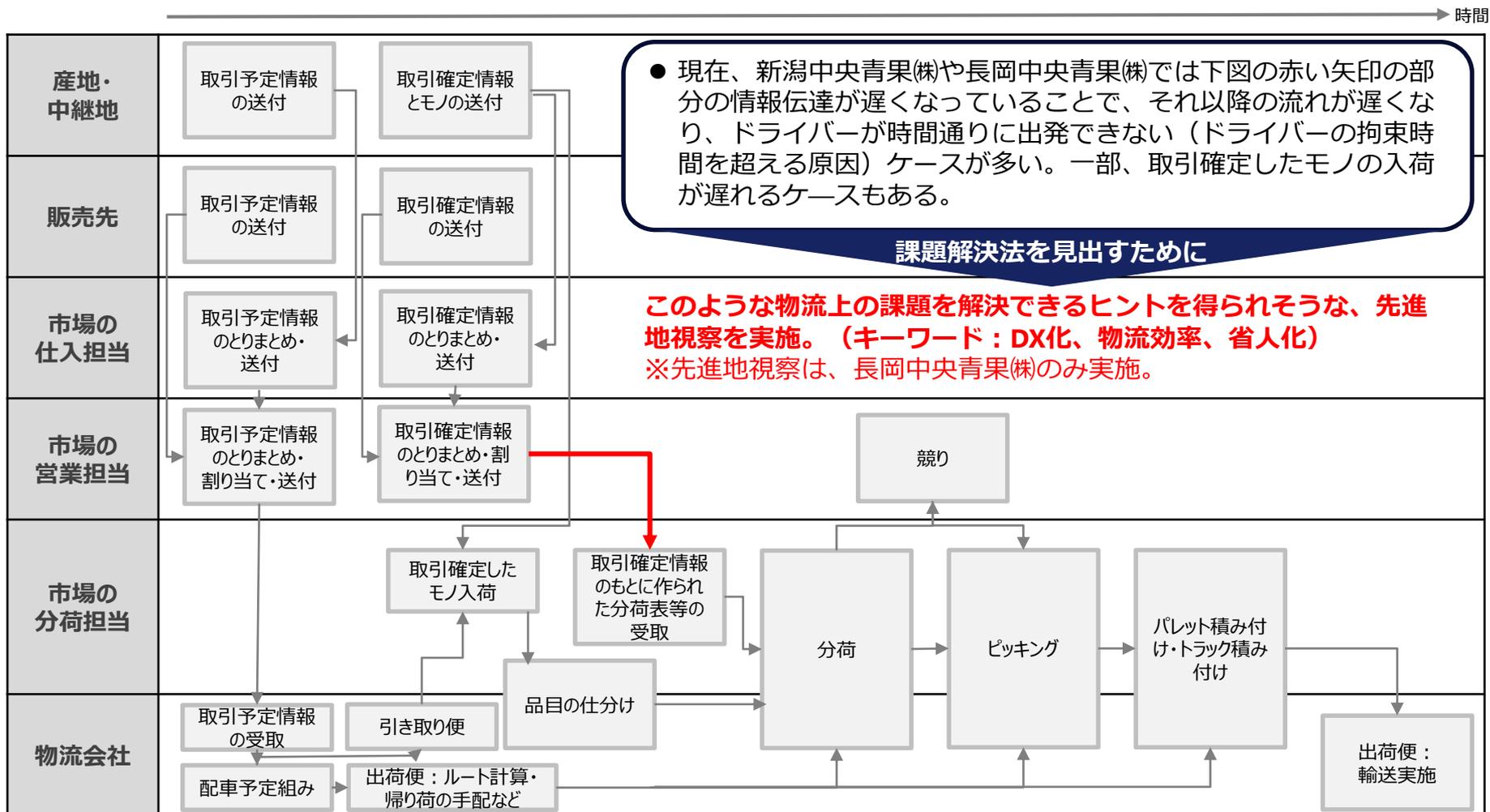
(2)現状把握調査:ヒアリング調査

- 物流フィールド事業者でのヒアリング調査実施は以下の通り。（※課題の詳細は次項に記載）
- (株)新花での現場調査については、諸事情により実証の終了後に実施している。

	青果		花き
	新潟中央青果(株)	長岡中央青果(株)	(株)新花
実施時期	2023年6月11日(日)～13日(火) 11日：19時半～AM2時 12日：15時～18時 13日：AM3時～6時半	2023年6月18日(日)～19日(月) 18日：20時～23時、 19日：6時～7時半/16時～20時	2023年12月20日(水) AM4時～7時、9時～10時 ヒアリング：8時～9時
主な課題等	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 分荷のシステムは導入されているものの、部分的にはアナログで実施している。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 入荷情報は基本的にFAXまたはメール等で届くが、中には手書き形式もあり、それを事務員がインプット。 ・ 各社からの注文書は各担当者が手作業で集計している。 ・ 分荷は営業担当の頭の中で、入荷情報に基づいて各注文に振り分けている。 ◆ 分荷指示書の作成が遅くなることで、トラックを待たせている（ドライバーの拘束時間拡大への起因となりうる）。 		<ul style="list-style-type: none"> ◆ 2024年問題を抱え、関西以西の市場と東北の市場を結ぶルートを保持するため、その中継拠点ニーズがある。（東京は過度に一極集中化されてしまい、物流に弊害が出ている） ◆ 夏場に集荷が集中することがあり、冷蔵スペースが狭い。
様子			

(2)現状把握調査:課題抽出と解決法の検討(青果)

現状把握調査にて、青果の新潟中央青果(株)及び長岡中央青果(株)の2社ともに、明らかになった課題のうちの一つとして、以下の赤矢印の部分が遅くなってしまうことがわかった。



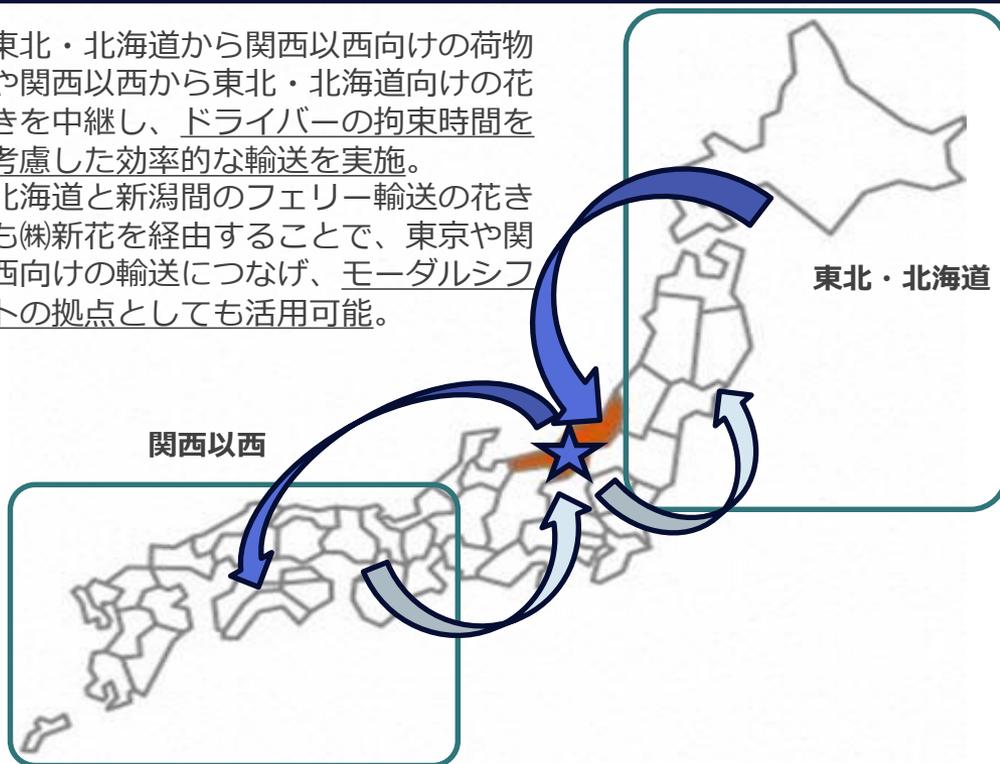
※ヒアリング調査結果については、聞き取り調査や現場への立ち合いからまとめている。

(2)現状把握調査:課題抽出と解決法の検討(花き)

現状把握調査にて、新潟を中継拠点とする関西以西及び東北の市場からの需要があることが分かったが、過去に中継拠点としての稼働実績がない。

(株)新花を中継拠点とした地方市場間の物流網構築案

- ◆ 東北・北海道から関西以西向けの荷物や関西以西から東北・北海道向けの花きを中継し、ドライバーの拘束時間を考慮した効率的な輸送を実施。
- ◆ 北海道と新潟間のフェリー輸送の花きも(株)新花を経由することで、東京や関西向けの輸送につなげ、モーダルシフトの拠点としても活用可能。



- ◆ 将来的には、フェリーのみならず、航空機輸送や貨車も視野に入れたモーダルシフトや、輸出も視野に入れる。

物流2024年問題を見据えて、花きの地方市場流通を維持・継続させるために
新潟に中継拠点を置き、東北地域と関西以西の物流を滞りなくつなげる役目を目指す。

**東北の産地と関西の市場をつなぐ
実証実験を実施。**

(2)現状把握調査:先進地視察

- 物流フィールド事業者：長岡中央青果(株)
- 先進地視察の目的
 - 物流効率化でどんなことができるか、効率化することで、どんなメリットがあるなどを実際に他市場の取組をみて把握するため。
- 視察日程：
 - 12月10日（日）～12日（火）の2泊3日
- 視察エリア：熊本・茨城

先進地視察行程

視察先は全2箇所（熊本1箇所、茨城1箇所）の行程。



1日目 視察① & 意見交換
<熊本県内の市場>
6時～セリ・市場視察
7時半～意見交換
～9時終了
午後～夕方に移動（水戸まで）

2日目 視察② & 意見交換
<茨城県内の市場>
5時半～場内視察
7時半～意見交換
～9時半終了

長岡中央青果(株)が抱える課題

- 現状、長岡中央青果(株)が抱えている課題と、2023年6月18日(日)～19日(月)に実施した現状把握調査で弊所が長岡中央青果(株)の現場や担当者へのヒアリングを通じて課題だと感じたことは以下の通り。
- 抱えている課題を踏まえ、他市場の先進地視察を実施し、長岡中央青果(株)が自社にどう活用できるかを検討した。

長岡中央青果(株)自身が認識している課題

- ◆ 入荷情報と注文情報はどちらも、FAX・電話・メール等方法がばらばらで、時間もまちまちになっている。
- ◆ 営業業務は属人的で、人材育成が難しい。
 - ・ 営業は品目別に担当を持ち、集荷販売を行っている。
 - ・ 業務時間は変則的で離職率も高く、人手不足。
- ◆ 分荷システムを導入しているが、運用にはアナログな部分も多く、効率的でないところも多い。
⇒DX化を導入することで、業務の効率化と標準化を図り、人手不足解消と継続的な流通の維持が期待できる。

流通経済研究所が感じた長岡中央青果(株)の課題

- ◆ 分荷のシステムは導入されているものの、部分的にはアナログで実施している。
 - ・ 入荷情報は基本的にFAXまたはメール等で届くが、中には手書き形式もあり、それを事務員がインプットしている。
 - ・ 各社からの注文書は各担当者が手作業で集計している。
 - ・ 分荷は営業担当の頭の中で、入荷情報に基づいて各注文に振り分けている。
- ◆ 分荷指示書の作成が遅くなることで、トラックを待たせている（ドライバーの拘束時間拡大への起因となりうる）。
⇒DX化を導入することで、人為的ミス回避や省力化（時間短縮）などの効率化を図れる可能性があると思定される。

視察先①熊本県内の市場

長岡中央青果(株)の課題

- ◆ 営業業務は属人的で、人材育成が難しい。営業は品目別に担当を持ち、集荷販売を行っている。
- ◆ 分荷システムを導入しているが、運用にはアナログな部分も多く、効率的でないところも多い。
- ◆ 業務時間は変則的で離職率も高く、人手不足。

熊本県内の市場への訪問目的

セリや相対取引の情報をリアルタイムに取り込める販売管理システムや、量販店との受発注システムに関して、取組内容や導入効果等を説明頂き、自社への展開可能性含め、意見交換を行う。

長岡中央青果(株)が気付きを得られたポイント

- ・ 出荷者の大半は個選や組合で、農協系統が少ない部分は自社と異なる。
- ・ セリ中心の販売で帳票はすべて、その場でタブレットによる入力を行い、社内システムで処理を行っているなどDX化が進んでいる部分もある。
- ・ 受発注はオンラインを基本として行い、FAXによる受注がない点は自社と異なる（参考にしたい）。
- ・ 特定の販売先（量販店）とは、店舗チーフとアプリによる受発注システムを用いて第三者販売を行っているなど、自社では実施していない取組を実施しており、参考にしたい。
- ・ 選果場、パッケージセンター、加工場を運営しており、特に加工場は今後参考になるかもしれない。

活用できそうなポイント

- ・ アプリによる第三者販売の拡充。
- ・ アプリケーション等による、受発注業務の効率化。（距離に関係なく提案・販売がしやすい）
- ・ 省人化や環境配慮に向けた帳票のペーパーレス化。
- ・ 自社加工による付加価値の付与。

視察先①熊本県内の市場

その他

- ・ 福利厚生が充実（出産一時金、託児所併設等）されていて、離職率も低い。
- ・ バックオフィスのIT化も積極的。

長岡中央青果(株)の訪問感想

- ・ セリ中心の販売で活気があり、産地市場としての利点を活かした販売スタイルだと感じた。
- ・ 売り場も広くて商品管理しやすく、デジタル化により帳票の管理もスマートに見えた。

長岡中央青果(株)によるまとめ

- ・ 「産地市場の流通」のモデルケースとして、帳票のデジタル化やアプリによる販売は、今後新潟県産の青果物販売にも取り入れていきたい。特に、アプリによる提案・販売は流通の効率化となる。
- ・ 市場業務は時間が変則的な部分もあるが、福利厚生の充実により離職率の低下や、人材確保に繋げていく必要があるため、視察先の福利厚生については、参考にしていく。

視察先情報②茨城県内の市場

課題

- ◆ 入荷情報と注文情報はどちらも、FAX、電話、メールなど方法がばらばらで、時間もまちまちになっている。
- ◆ 業務時間は変則的で離職率も高く、人手不足。

茨城県内の市場への訪問目的

受注FAXとチャットツールの連携によるペーパーレス化や顧客とのコミュニケーションにタブレットシートを活用する等、社内業務を中心にデジタル化に積極的に取り組んでいる。導入背景や導入にあたっての課題等に関して意見交換を行う。

長岡中央青果(株)が気付きを得られたポイント

- セリでの販売がなく、相対販売のみであるところは自社と販売状況が近い。
- 営業担当にタブレットを支給し、DX化に注力している部分は見習いたい。
- チャットツールを利用して、社内の業務連絡を行い、さらにアプリケーションと連動させて業務効率化している点は今後自社でも検討する可能性がある。
- チャットツールにより販売先への産地情報・商品提案を効率化しており、この点も自社で今後検討する可能性がある。
- 仲卸棟には小売店が充実しており、鮮魚店と共に集客力があることから、観光地化を進めている。この点については、長期的な目線で自社でも考えていくべき課題かもしれない。

活用できそうなポイント

- チャットツールを導入して、社内外との情報共有を行う。これによって、営業の効率化が見込める。
- タブレットを支給し、社員がオンラインでの商談・会議を積極的に行える環境を整える。
- 集客力がある直売店舗を開設し、新たな顧客の開拓を検討する。

視察先情報②茨城県内の市場

その他

- ・ オフィスをリノベーションし、旧体質なイメージを一新。
- ・ 人事評価を標準化し、社員モチベーションを向上。
- ・ 定期的なIT勉強会を実施し、社内ITリテラシーを向上。
- ・ WEBを積極的に利用した求人活動。

長岡中央青果(株)の訪問感想

- ・ 建物は歴史を感じる場所も多かったが、オフィスはリフォームされていてクリーンなイメージ。
- ・ 青果業界はIT化に対して遅れているところが多いなか、積極的な取り組みを行っている。
- ・ 従業員は若手が多い反面、改革を進めるにあたり、中堅従業員の離職もある。

長岡中央青果(株)によるまとめ

- ・ 近距離に消費地があり、首都圏への販売も多い。また、チャットツールにより販売先への産地情報・商品提案の効率化を図っている。

<長岡中央青果(株)への活用ポイント>

- ・ 新潟県内の企業へもチャットツール等による商談や情報発信を行うことで、営業業務の効率化が可能となる。
- ・ DX化に積極的で、特にバックオフィスに関しては先進的な取り組みが多く、若い人材の確保に繋がっている。

まとめ

先進地視察を踏まえ、長岡中央青果(株)では来年度以降の展開を以下の通り検討している。

再掲

先進地視察まとめ

<熊本県内の市場>

- ・ 「産地市場の流通」のモデルケースとして、帳票のデジタル化やアプリによる販売は、新潟県産の青果物販売にも取り入れていきたい。特に、アプリによる提案・販売は流通の効率化となる。
- ・ 市場業務は時間が変則的な部分もあるが、福利厚生充実により離職率の低下や、人材確保に繋がる。

<茨城県内の市場>

- ・ 近距離に消費地があり、首都圏への販売も多い。また、チャットツールにより販売先への産地情報・商品提案の効率化を図っている。
- ・ DX化に積極的で、特にバックオフィスに関しては先進的な取り組みが多く、若い人材の確保に繋がっている。

長岡中央青果(株)の来年度以降の展開について

- 産地市場として新潟県産の販路拡大を図るため、アプリやチャットツールによる提案・販売を検討し、業務の効率化と販売量拡大を目指していく。
- 物流効率化には、分荷作業等の現場改善と受発注作業やバックオフィスのDX化の2つのアプローチが考えられる。分荷作業等の現場改善については、どこの市場も同じレベルで悩んでいる。バックオフィスのDX化は茨城県内の市場を参考に従業員にヒアリング等を行いながら、自社のDX化を積極的に進めていく。

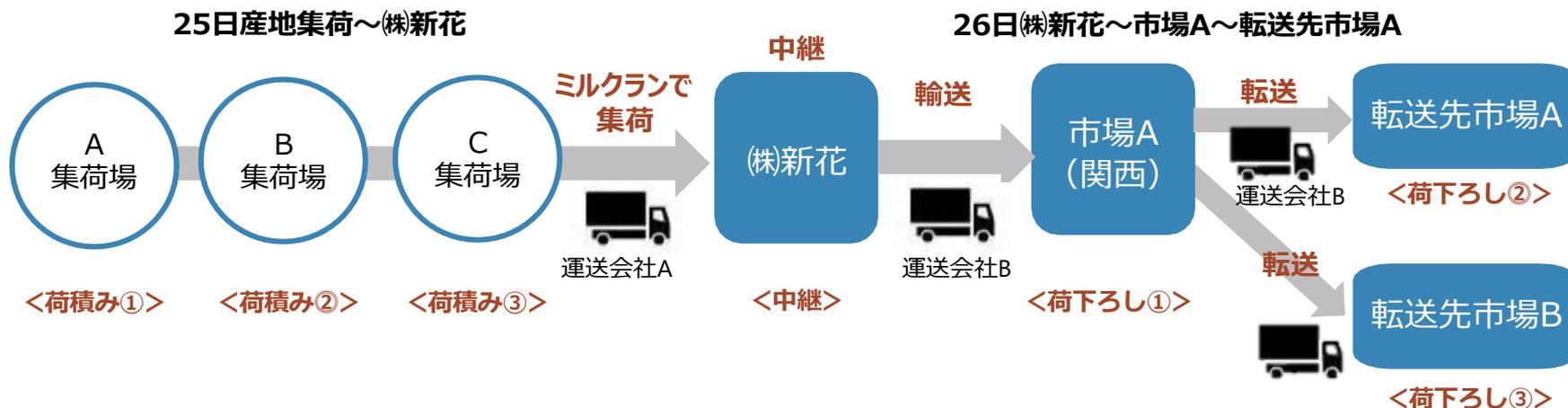
(3)実証実験結果

(3) 実証実験結果

実証実験の実施内容 概要

今回の実証実験では、福島から(株)新花を中継した関西向けの花き輸送を行った。

- 日時：令和5年10月25日(水)・26日(木)
- 出荷市場：市場A（関西）、その他転送2箇所（転送先市場A、転送先市場B）
- 中継市場：(株)新花
- 産地：福島
- 目的：働き方改革により、ドライバーの拘束時間の上限が施行され、関西から陸路で運べる最北が新潟にあたる。
(株)新花にて中継することで、ドライバーの拘束時間を考慮した効率的な輸送を実現できるかを検証する。
- 実証当日の流れ：10月25日(水)に産地の3集荷場で集荷したものを(株)新花に輸送。25日夜に新潟を出発し、26日午前中に市場Aに到着。市場Aより関西の転送先2箇所に輸送を実施した。

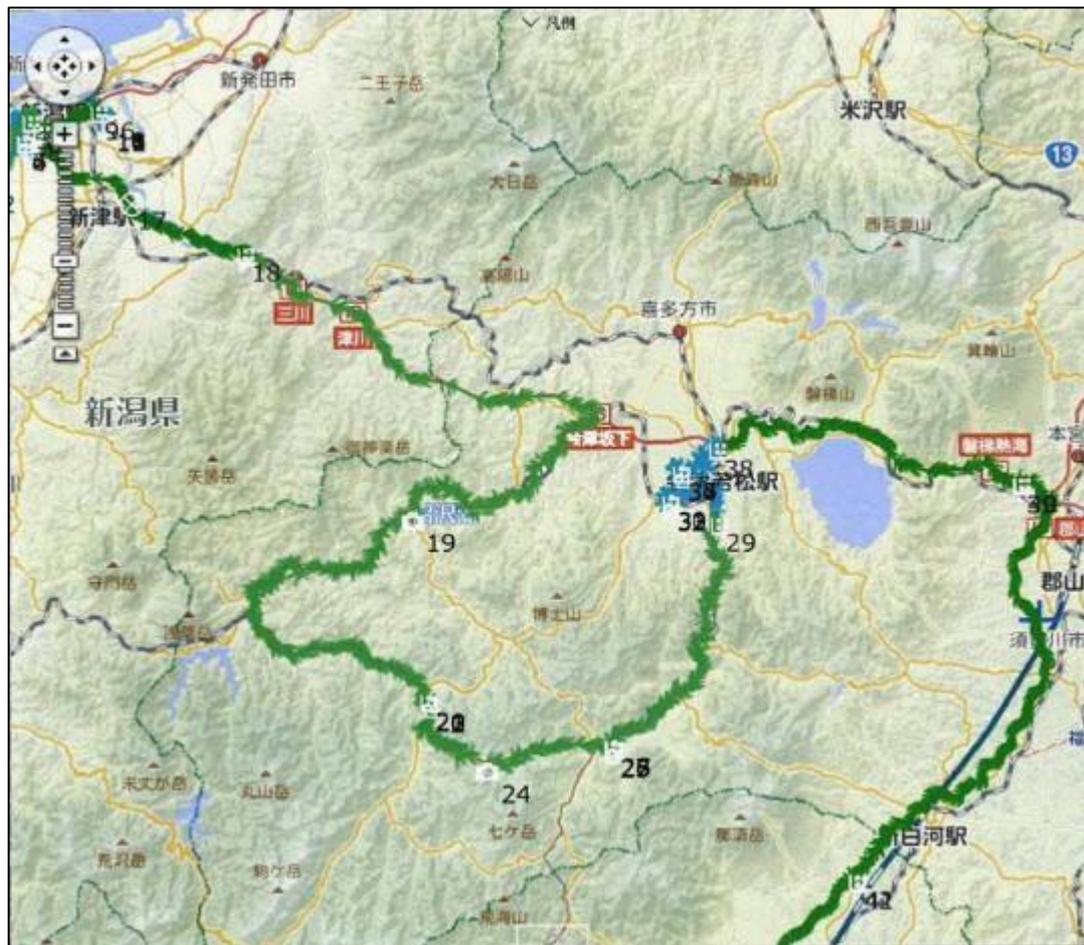


(3) 実証実験結果

実証実験の実施内容 ルート(福島～(株)新花)

産地の集荷場3箇所から(株)新花までの輸送ルート詳細は以下の通り。

<輸送ルート>



<輸送スケジュール>

■ 輸送距離計：271.1km

■ 所要時間：7時間

※休憩時間と荷積み/荷下ろしの時間を含む

🕒 出発10:06

📍 A集荷場

↓5.5km

🕒 到着10:15 / 出発10:41

📍 B集荷場

↓78.3km

(休憩) 11:51-12:14

🕒 到着12:52 / 出発13:15

📍 C集荷場

↓187.3km

🕒 到着16:28 / 出発17:01

📍 (株)新花

<集荷車両情報>

4tの冷蔵冷凍車

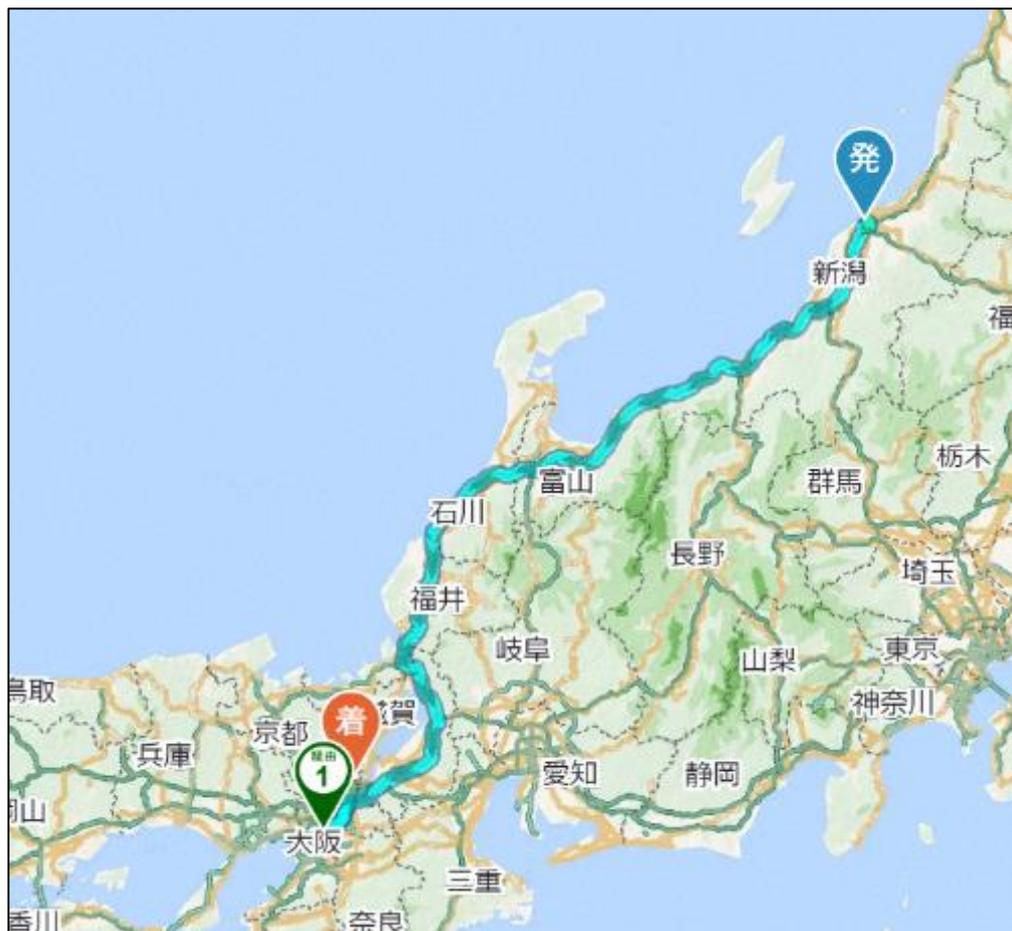
(最大積載量2,000kg)

(3) 実証実験結果

実証実験の実施内容 ルート(株)新花～市場A～転送先市場A)

- (株)新花から市場A、および転送先市場Aまでの輸送ルート詳細は以下の通り。
- 転送先市場Bへの転送に関しては、市場Aにて一度荷物を下し、転送先市場B行の他荷物と併せて輸送を実施した。

<輸送ルート>



<輸送スケジュール>

■ 輸送距離計：427.3km

■ 所要時間：18時間

※休憩時間と荷積み/荷下ろしの時間を含む

🕒 出発20:57

📍 運送会社A

↓295.6km

(休憩) 9:09-10:02

🕒 到着10:58 / 出発11:26

📍 市場A

↓.39.9km

🕒 到着13:22 / 出発13:57

📍 転送先市場B

<輸送車両情報>

大型冷蔵車

(最大積載量12,000kg)

(3) 実証実験結果

実証実験の実施内容 当日の様子

実証実験当日の様子。

産地での集荷の様子



中継拠点の(株)新花にて
〈産地からの到着の様子〉



〈(株)新花から出発する様子〉



市場Aにて



転送先市場Aにて荷下ろししている様子



転送先市場Bに向けて荷積みしている様子



(3) 実証実験結果

実証実験の分析

- 本実証実験はドライバーの拘束時間削減を目的としている。
- 今回の1人あたりの拘束時間は以下の通り。併せて積載率は容積ベース（目視含む）で算出。

	ドライバー1人あたりの拘束時間	輸送品目	積載率
産地—(株)新花	7時間	<ul style="list-style-type: none">・ユーカリ17ELF・かすみ草1ELF・ストック1ELF・きく20cs・りんどう118cs 合計： 138cs/19ELF	約 20% （容積ベース） 
(株)新花—市場A— 転送先市場A	18時間	上記に加えて、関西市場行きの以下品目を積み合わせて輸送を実施した。 <ul style="list-style-type: none">・カーネーション3cs・紫式部7cs・トウガラシ5cs・ユリ233cs →248cs+産地集荷分 138cs/19ELF 合計： 386cs/19ELF	約 90% （容積ベース） 〈市場A到着時のトラック〉 

- (株)新花—市場A間は、産地集荷分に加えて、市場A・転送先市場A・転送先市場B向けの荷物と積み合わせて積載率を高めて輸送を行った。

(3) 実証実験結果

実証実験実施後のフィードバック

- 実証実験実施後、実証関係者へのヒアリングを実施した。
- フィードバックの内容は、以下の通り。

(株)新花

- ◆ 本実証では中継拠点として実施できる見込みがたった。ただし、中継料をどう設定するのか（産地の負担増）、中継時の荷捌きの時間短縮、そのための省人化の必要性などは課題になると想定できる。
- ◆ 現状、関西の市場と東北の産地には既に(株)新花が中継拠点として実施する需要があったが、中継拠点としての更なる需要の開拓が必要になる。また中継拠点化を実施することで生まれる新たな需要には期待したい。

市場Aで商品管理・輸送手配を行っている事業者

- ◆ 関西以西の市場は2024年問題の影響で主にトラック長距離輸送されている東北・北陸の出荷物が集荷できなくなる恐れがあると認識。
- ◆ 現状のまま放置すると関東（特に東京）に出荷物が集中する可能性が高いため、北陸に中継拠点が欲しい。
- ◆ 今回の実証で(株)新花を中継拠点とすることが可能だとわかり、積極的な活用を目指す。
- ◆ ただし、中継拠点としての機能や必要な条件などについては、継続で検討が必要だと想定。

産地から(株)新花までの輸送を実施した輸送事業者

- ◆ 実証では、特段問題は発生しなかった。
- ◆ 今回の実証では、トラック1台で3箇所の集荷場を回ったが、繁忙期で物量が増えても同様のスキームで実施出来るか不明。物量増に伴い積み込みに時間を要すると、着時間の遅延に繋がってしまうため中継をする時間が取れない可能性がある。（通常）物量は7月～9月がピークとなり、10t車が満載。
- ◆ ドライバー1人当たりの拘束時間削減のためには新潟中継をした方が良いが、中継料の増加が産地のJA側では課題となる。

- 今回の実証実験にて、効率的な輸送の実現は、『可能』ということが判明。
- また実証関係者間では、2024年問題を踏まえ、ドライバー1人当たりの拘束時間削減のために新潟を中継拠点とすることには必要性を感じている。

実証実験の実施内容 課題の抽出

実証を実施したことで明らかになった課題を抽出する。

中継に伴う価格の負担増

- 発荷主側の産地では、中継料の負担増が今後の課題。
- 荷量がピークになる時期に、今回の実証同様にスムーズに集荷できるかが懸念点となっている。
- 積込時間や荷下ろし時間を削減できるようパレットや台車輸送による輸送効率化を図る必要がある。

中継拠点としての環境整備

- 今回は、中継拠点である(株)新花に従業員がいる時間帯に実証を実施したが、他地域によっては(株)新花に従業員がいない時間に荷物が入る可能性がある。中継拠点としての役割を果たすのであれば、荷物の受け入れの体制を再度検討する必要がある。
- 人員配置の見直しに加えて、省人化のための設備導入の検討も必要。

中継拠点の需要が不明

- 今後、新潟県を中継拠点として本格的に検討を進める場合、今回実証を実施したエリア以外にも需要があるかを把握する必要がある。
- ヒアリング調査等から、新潟が中継拠点化を実施した際の需要予測を行い、想定需要を算出する必要がある。

中継拠点としての環境整備

- ◆ 現状、(株)新花が稼働していない時間帯においても荷物を受け入れられる体制を整備する必要がある。また将来的には、省人化を想定した場合内の効率化を図るため、積極的にICTなどを駆使したDX化の導入も検討が必要。

パレットや台車を利用した輸送効率化

- ◆ 荷積み荷下ろしの時間もドライバーの拘束時間に影響を与えることから、パレットや花き輸送専用の台車を活用した輸送を積極的に実施していく。

国の補助金を活用した実証実験を実施

(4)新潟県食品流通合理化検討会

(4)新潟県食品流通合理化検討会：開催概要

- 令和5年度食品流通合理化検討会の開催概要は以下の通り。
 - 日時：令和6年2月9日（金）13:30～15:30
 - 開催場所：新潟県自治会館別館ゆきつばき及びオンライン（Zoom）

【議事】

1. 県の取組の概要（新潟県より）
2. 令和5年度の食品流通実態調査の概要説明
（(公財)流通経済研究所より）
3. 先進地視察による成果（長岡中央青果(株)より）
4. 中継拠点設置の検討（(株)新花より）
5. 全体討議



（写真：検討会の様子）

(4)新潟県食品流通合理化検討会：議論内容

当日出席者の意見は以下の通り（※要点抜粋）。

全体討議①

物流事業者の対応・実態・課題等

- 深刻なのはドライバーの不足。中小の業者の中には、行政から指摘されるまで現状のまま業務を行うところもかなり多いのではないかと。
- 荷待ちや手荷役の課題が厳しく、**省力化を進めていかないと運び手がなくなる可能性がある。**
- 大阪、北陸、新潟をドッキングする方法は有効だと考えている。
- **中継輸送は必要。**それと併せて積み下ろし等の**作業時間削減に向けたパレット化やフレコン化を進める必要がある。**
- DX化については、プラットフォームを使う側のリテラシーが不足していると十分な効果が得られないため、インターフェースの簡素化等、使う側の利便性にも目を向ける必要がある。
- **中継輸送やIT化はコスト増の要因**になるため、生産者等の負担にならないように、**適正な販売価格について、消費者の理解が必要。**
- 中継輸送は、車を2回手配する手間があるため、コスト面だけではなく、**車両手配の情報をどのように共有化して効率化するかが課題**となる。
- 事業を進めていく上で、DX化が第一段階。その次に荷役作業のロボティクス化がある。後者の方にかかなりお金がかかる。行政の支援も大きく必要なのではないか。

全体討議②

荷主の対応・実態・課題等

- 農産物の価格が上がってこない中で、物流コストの上昇が生産者にどう影響するかを気にしている。
- 米については、紙袋の手荷役が非常に大変なため、**フレコン化やパレット輸送、一貫パレットの取組みを進めていく必要がある。**モーダルシフトということで、鉄道を活用した輸送についても、**東北から関西まで日本海側を各産地で米を積み合わせて持っていく**という取組みを始めている。
- 市場の効率を上げるために、支社の方で、従来の荷受業務の職員並びに子会社である運送部門を一緒にして、**配車やルート**の効率を上げる方法を4月から試験的に行う。うまくいけば本社やグループ会社でシステムを導入したい。
- 新潟県は12月から4月中旬くらいまでキノコ以外ほとんど青果物がなく、県外依存しているため、コンスタントに入荷させるのが青果市場の役割だと考えている。
- 県内の青果物の集荷については、昨年度全農の協力を得て**県内の集荷物の基準仕様を作成し県内の集荷体制を整えている**ところ。
- 荷待ち等についてのDX化は時間がかかると考えている。運送については運賃を改定し、ドライバーの確保に努めている。

全体討議③

その他

- 花については産地によっても同じ品目でも**箱のサイズが全く違う上、品目が多く、効率化できていない。**花の輸送のための箱も統一できておらず、なんとかしたいと考えているが、市場内を全部変えていかないと難しいのではないかと考えている。
- 貨物運送事業者のほとんどが中小規模の事業者である中、**DX化の取組がどこまで浸透できるかが課題**だと考えている。
- 国交省の中でもパレット標準化については中間のとりまとめが出ており、そこでは標準化したパレットを推奨しているところだが、それぞれの現場で様々な事情があるということも課題。
- 2024年問題は4月になったら解決というわけではない。現在の取組を継続していただき、色々な形で支援できればと考えている。
- **物流問題については、関係団体ばかりではなく、消費者も含め、いかに理解してもらうか**というところを、行政と一緒に取り組んでいけるとよい。

(5)本事業のまとめ

(5)本事業のまとめ

本年度の事業をまとめると以下の通り。新潟県内の青果と花きは状況が異なるため、2つに分けてまとめている。尚、2024年4月以降すぐに物流が止まるなどという状況はないと想定されるが、青果の場合は特に、「モノが集められない」、「モノが送れない」という状況に陥る可能性はある。

青果（卸売市場）

物流問題 に対する 現状

- 物流の2024年問題に対する認識はあるものの、他地域と比べて危機感はそこまで高くない。
- 働き方改革による人員不足の問題が加速する可能性を懸念しているが、ソリューションは人海戦術だと認識している。ただし、人材採用で集められているわけではない。（課題の認識と解決方法の乖離）
- 一部の事業者は省人化または組織戦略が必要だと認識し、DX化に近いソリューションを検討し始めている。

花き

- 基本的に県内の物流が主となるため、そこに対する危機感は高くない。また基本的には着値取引となっているため、自社に届く荷物に関する物流についても危機感はない。
- ただし、関西以西と東北（特に秋田、山形）を結ぶ物流が確実に今まで通りの運送ではいかにないことに気づき、関西の事業者が中心となって声を上げたことで新潟を中継拠点とする方法について、検討を始めている。
- ただし、中継拠点としてどこまでのキャパシティを設けるかなどの規模感はイメージができていない。

働き方改革 施行以降 (2024年4月から施行)

来年度 検討が 必要な 内容

- DX化はいきなり開始できないため、少しずつ事業者のDX化に関する認識・知識を深めていく。
- DX化を少しずつ開始している事業者をロールモデルとし、優良事例を公表していく（事業者が許可した場合のみ）。

- 中継拠点化に必要な機能、環境の洗い出し。（台車輸送に必要な機能・環境を含む）
- 省人化に必要な技術導入の検討など。
- 中継拠点化本格始動に向けた規模感のイメージ作り。

3. 来年度に向けたご提案

3. 来年度に向けたご提案

花きの中継拠点化について(花き)

現在、2024年問題を抱え、花き業界としての中継拠点化が必要となるが、次年度は(株)新花が実施する意義、需要を見極める必要がある。

令和5年度農林水産省の
予算で実施 (24年1~3月)

①実証実験と 需要調査

- (株)新花の中継拠点化に向けた実証実験及び需要の調査を実施した。
- 10月下旬に福島から新潟を中継した関西向けの花きで実証実験済み(本事業にて)。
- 2024年1月~2月にかけて、関西以西の花きを東北・北海道への地方市場に向けた実証実験を実施し、中継拠点化の可否を検証。
- 実証実験を通じて、新潟に中継拠点があるなら、花きが欲しいという需要をヒアリング調査などから把握し、(株)新花が中継拠点化を実施した際の需要予測を行い、想定需要を算出した。

(株)新花が中継拠点化を目指す場合 必要なこと

中継拠点としての環境整備

- ◆ 現状、(株)新花が稼働していない時間帯においても荷物を受け入れられる体制を整備する必要がある。また将来的には、省人化を想定した場内の効率化を図るため、積極的にICTなどを駆使したDX化の導入も検討が必要。

パレットや台車を利用した輸送効率化

- ◆ 荷積み荷下ろしの時間もドライバーの拘束時間に影響を与えることから、パレットや花き輸送専用の台車を活用した輸送を積極的に実施していく。

国の補助金を活用し、DX化など環境整備を目的とした実証実験を実施(予定)

di 公益財団法人 **流通經濟研究所**