

(6) 生鮮食料品

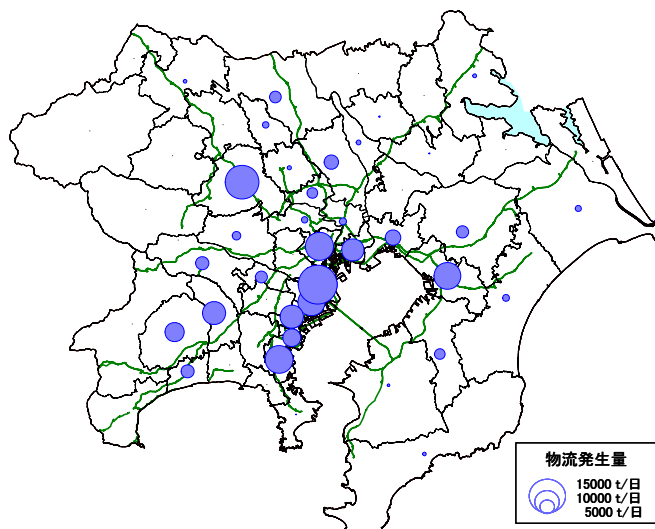
東京は多数の人口を抱えた大消費地であることから、生鮮食料品が全国の生産地や海外から都区部など消費地に届くまでの流れを示す。

◆ 生鮮食料品の流れの概要

都内には、築地市場、大田市場といった大規模な市場が立地し、全国各地から出荷された生鮮食料品がこれらの市場に輸送されるものが多い。市場でのせりの時間など時間的な制約により、高速道路を利用して輸送される傾向にあるが、都内では時間帯や混雑等の状況により一般道路を走行する場合も多い。

また、輸入の増加に伴い、東京港や成田空港から港湾エリアや区部周辺などに立地する物流拠点に輸送される場合も多い。

市場やこれらの物流拠点から、各地の消費地に配送されていくが、中小卸売事業者や運送事業者等による小口の取扱いや自家用車による細かな配送なども多い。



物流施設からの施設間流動ベースの発生量を図化
資料 東京都市圏交通計画協議会「第4回東京都市圏物資流動調査」
(平成15年度)データより東京都で集計・加工

図 生鮮食料品の地域別物流発生量



農水産品(常温、定温)の純流動 OD。施設種類は全施設計
資料 東京都市圏交通計画協議会「第4回東京都市圏物資流動調査」
(平成15年度)より作成

図 臨海部への生鮮食料品の搬入元

◆ 生鮮食料品の輸送における問題点

高速道路、港湾・空港、市場での機能や利便性等に関する問題点のほか、多頻度・小口の配送に伴う問題点が挙げられた。

・ 高速道路の未整備及び料金の負担

遠方から市場に輸送する際には高速道路利用が多いが、都内では外環道や中央環状線が未完成であるとともに、料金負担による経費増を避けて、一般道路を走行するケースも見受けられる。そのため、一般道路の渋滞による輸送の非効率化とともに、環境悪化の一因ともなっている。

・ 港湾・空港でのリードタイム*

生鮮食料品の輸送では時間指定などが厳しいことも多く、港湾・空港での手続などを含めた一層のリードタイム*短縮が求められている。

・ 市場での効率化の遅れ

市場に関連する業者間の取引やそれに応じた商品輸送などにおける情報化などの遅れが、効率的な保管・輸送や、安全面などでのより高度なサービス展開を阻害している。

・ 多数の納品車両による繁華街の混雑

多くの納品業者は、自家用車で小売店やレストランなどに多頻度・小口で配送しており、輸送コストが高くなるとともに、繁華街などの混雑を誘発している。



図 生鮮食料品の流れにおける問題点