

ホクレンにおける 物流への取り組みについて

令和5年10月20日 物流業界の「2024年問題」対策セミナー 講演資料

つくる人を幸せに、食べる人を笑顔に



1.ホクレン農業協同組合連合会とは

つくる人を幸せに、食べる人を笑顔に



【経営理念】

わたしたちは生産者のための協同組合として、会員JAと連携した事業を通じ、共生の大地 北海道から「農」と「食」の未来を担います。



- ホクレン農業協同組合連合会（通称：ホクレン）は、北海道内のJAが出資し、JAの経済事業を担うことを目的として設立された組織。
- その大きな役割は、生産者の営農活動を支える「生産者支援」と、消費者への「食の安定供給」。

・ 名称	ホクレン農業協同組合連合会
・ 設立年	1919年（大正8年）
・ 会員数	120（令和5年6月1日現在）
・ 出資金	201億円
・ 取扱高	16,016億円（令和4年度）
・ 職員数	1,826名（令和5年3月31日現在）
・ 事業所・施設	62カ所

【JAグループ組織図】



2.ホクレン農業協同組合連合会の物流

つくる人を幸せに、食べる人を笑顔に



●物流部取扱数量：640万トン（令和4年度）

※道内向け・道外向けの合算値及び、一次輸送・二次輸送の合算値

●物流部取扱道外移出数量（令和4年度）

輸送手段	数量	シェア	主要品目（万ト）	輸送手段特性
フェリー・RORO船	123 万t	63 %	生乳(34) 青果物※ (14) 米 (19)、でん粉 (9)	道内発港から関東・関西港へ最速20時間運航 ⇒両港に近くかつ大ロット（20ト単位）の納入先への コスト優位性及び、鮮度保持輸送に優位性
貨物鉄道	66 万t	34 %	玉ねぎ (30) 馬鈴しょ (9) 米 (8)、でん粉 (4)	小口輸送（5ト単位）及び、近距離集配輸送（約140駅）が 可能、発着地間が遠距離ほどコスト優位性
海上コンテナ	3 万t	2 %	砂糖 他	発着港少ないが、関東・関西港に近い納入先への小口輸送 でのコスト優位性（5ト単位）
その他	1 万t	1 %	花き、米穀 他	航空、不定期船
合計	193 万t	—		



※青果物：玉ねぎ・馬鈴しょを除いた、人参、大根、スイートコーン、長いも、切り花等の野菜・花き

農畜産物の輸送においては、

- ①品質管理（温度、荷傷み）②ロット・物量 ③距離（発着地間の純粋な距離のほか、発着地と最寄りの物流結節点間の距離も）
④所要時間 ⑤定時制・確実性 ⑥コストを

「販売上の要件」と「輸送手段特性」から勘案し、**最適な輸送手段を選択しています。**

3.北海道における物流環境（課題）

つくる人を幸せに、食べる人を笑顔に



地理的な問題

- ・道内～道外、道内～道内の距離が長い
- ・海による隔絶（陸で続いてない）
- ・道内における「生産地」と「消費地」のズレ（片荷問題）

デジタル化への対応

- ・トラックやフォークリフトの自動運転

環境問題への対応

- ・SDGs
- ・脱炭素

貨物鉄道輸送の問題

- ・青函トンネルにおける新幹線と貨物列車の共用走行問題
- ・JR北海道が単独では維持困難としている線区の問題
- ・北海道新幹線の札幌延伸に伴う並行在来線存続問題

トラック運転手不足

- ・少子高齢化による労働人口の減少
- ・他産業と比較して、長時間労働及び、低い給与水準

物流の2024年問題

- ・物流事業者の売上、利益減少
- ・事業規模縮小、撤退
- ・トラック運転手の収入減少、離職増加
- ・荷主側における運賃上昇

ネット通販の増加

- ・小口輸送増加
- ・再配達増加

船舶の問題

- ・船員、港湾荷役作業員の不足
- ・船舶用燃料油価格の高騰、高止まり
- ・環境配慮型燃料への転換による運航費用の増加

持続可能な物流体制を維持・構築するためには、
産地並びに消費地の協力を得て全体で進める必要があるため、関係者の理解と協力を得て進めるとともに、荷主側も積極的に物流事業者が運びやすい環境を作っていく必要がある
と考えています。

⇒ 次ページ以降「物流効率化」に向けた取組事例を紹介します。

4. 「物流効率化」に向けた取組事例①

つくる人を幸せに、食べる人を笑顔に



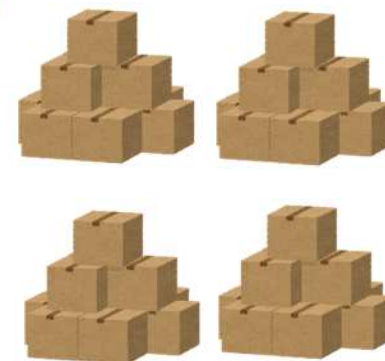
●一貫パレチゼーション輸送



【課題】

農畜産物の輸送は手荷役が多い...

- ・重労働
- ・長時間労働（拘束時間が長い）
- ・手荷役の敬遠や拒絶



例えば、

トレーラーへ、手荷役で玉ねぎ（20kg）を1,000ケース積載する場合は（運転手1名）「約2時間」もの時間を要します。



【効果】

重労働及び、長時間労働の解消！！

- ・荷役作業の省力化
- ・拘束時間の短縮
- ・輸送力を確保しやすくなる



パレットでの荷役となるため、運転手の荷役作業は発生しません。上記の例と同様の積み込み作業は「約30分」で終了します。

4. 「物流効率化」に向けた取組事例①

つくる人を幸せに、食べる人を笑顔に



【一貫パレチゼーション輸送写真】



〔玉ねぎ〕



〔馬鈴しょ〕



〔人参〕

【さらなる導入の拡大】

青果物の輸送において、平成27年から本格的に導入を開始し、当時の導入数量は「約70,000トン」でしたが、令和4年では「約220,000トン」まで拡大しています。また、他品目（米穀、でん粉、砂糖等）においても輸送試験を実施し、導入を検討しています。



〔でん粉輸送試験〕

5. 「物流効率化」に向けた取組事例②

つくる人を幸せに、食べる人を笑顔に



● 輸送手段の切り替え（飼料の道内間輸送）

～トラック輸送から貨物鉄道輸送へ～



【課題】

運転時間が長い（苫小牧⇒幌延町）...

- ・長時間労働（拘束時間が長い）
- ・長時間運転の敬遠や拒絶



苫小牧から幌延町まで、トラックで輸送する場合は、「長時間」の運転を要します。



【効果】

運転時間の短縮！！

- ・拘束時間の短縮
- ・輸送力が確保しやすくなる



令和5年1月から取組を開始しています。

運転区間が「集荷先～苫小牧駅、名寄ORS～納品先」のみとなり、合計での運転は、片道で「約5時間（約30%短縮）」となります。

6. 「物流効率化」に向けた取組事例③

つくる人を幸せに、食べる人を笑顔に



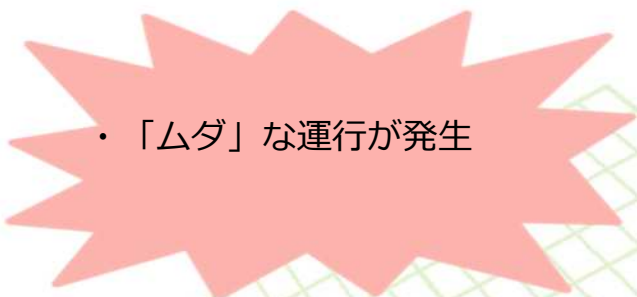
● 往復物流（米穀の道内から道外向け輸送）

～荷主同士の連携による貨物のマッチング～



【課題】

空車回送が発生している...



- ・「ムダ」な運行が発生

荷主A



荷主B



各荷主が輸送手配を行っているため、各輸送が終了した後は、「空車での回送」が多くなっています。



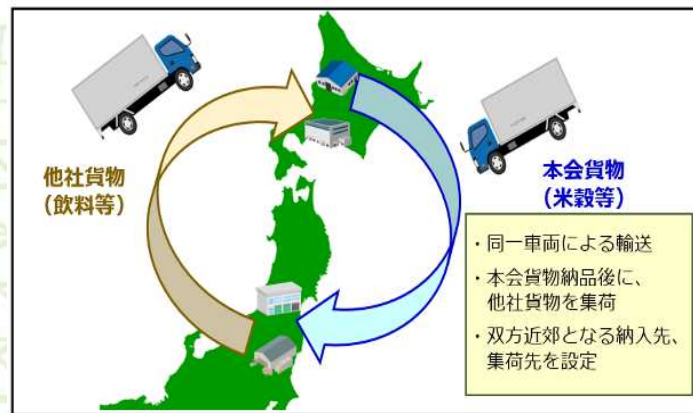
【効果】

往復で実車輸送となる！！

- ・空車回送が減少
- ・輸送機材や運転手の有効活用



令和4年度では、「約20,000トン」の輸送を実施しています。
(南下・北上貨物の合計)



〔往復物流イメージ〕

消費地（関東地区）への本会貨物の南下輸送（米穀等）と、北海道への他企業（飲料メーカー等）の北上輸送を、荷主同士の連携によりマッチングさせ「効率的な実車輸送」を行っています。

7. 「物流効率化」に向けた取組事例④

つくる人を幸せに、食べる人を笑顔に



● 中継輸送（原料ビート輸送）

～圃場と製糖工場間に中継拠点を設置～



【課題】

輸送距離が長く車両回転率が悪い...
輸送量の繁閑差が大きい...

- ・繁忙期に合わせて、
輸送に必要な車両台数が増加



原料ビートの輸送は、**輸送時期が集中し輸送量も多く**、かつ特殊車両（ダンプ）を使用する特性があります。また、トラック運転手不足や公共工事等の影響から、ダンプの確保も年々厳しいものとなっています。



【効果】

車両回転率の向上、繁閑差の平準化！！

- ・輸送条件の改善により、
輸送力を確保しやすくなる
輸送に必要な車両台数が減少

必要な車両台数が
「約12%」減少
しています。



〔中継拠点〕

令和2年 圃場と製糖工場間である「女満別町」に中継拠点を設置しました。原料ビート輸送の一部で、この中継拠点を使用することにより、**車両回転率の向上及び、繁閑差の平準化**を図ることで、**必要な車両台数が減少**しています。

ご清聴いただき、ありがとうございました。