

第 1 回 「農産物輸送効率化のための懇談会」 概要報告

令和 4 年 3 月 14 日(月) 14:00 ～ 15:30

【懇談会概要】

1. JA さがにおける青果物物流の動向および取組状況について

○JA さがの現状

- ・都市部出荷が 64.2%を占める（関東向け 53.3%、関西向け 10.9%）
- ・青果物（野菜・果物等）にかかる運送費全体のうち、野菜が 80.3%を占める。
対策→ストックポイント等にある程度の野菜を集め、東京などの市場までの幹線輸送をチャーター便を活用し輸送することで積載率向上を図る。出荷市場の集約で輸送効率化を図る等。
※都市部ストックポイントの整備、全パレット化による輸送体系の確立が必要課題。

○JA グループの取組

背景：政府が R3.6.15「総合物流施策大綱（2021 年度-2025 年度）」が閣議決定。農林水産関係の具体的施策として①パレット輸送の普及 ②広域集荷・共同配送できる拠点整備などが挙げられている。

→「2024 年」を見据えた取組の推進

例：青果卸、青果等卸商企業との資本業務提携（物流合理化、共同配送、物流拠点の相互利用等）

例：JA 全農：県域を越えた共同輸送実証実験(九州 3 県(福岡、佐賀、長崎)の一括集荷、混載輸送)

※JA 全農ふくれん、JA さが、JA 全農ながさが参加。

○JA さがの取組等

- ・JA 中期計画に沿った施設再編(青果物の集出荷含む)の推進
- ・全農や青果卸と連携し、パレット輸送の推進や物流合理化に向けた試験輸送への積極的参画
- ・全農と連携した広域物流など枠を超えた対応を進めながら、以下等の取組を進める。
□積載率向上策 □パレット輸送推進・試験輸送 □荷受会社への待機時間短縮改善要請
※青果物の物流改善は、出荷調整や荷役など含めた総合的な物流見直し・改善が必要

2. 青果物輸送の現状と積載効率化について（県ト協食料品部会）

○業界の現状(特に直近の問題)

- ・改善基準告示等の遵守対策費用(高速道路料金)と原油価格高騰による原料費上昇
- ・コロナ禍による稼働率、積載率低下による収益悪化
- ・ドライバーの過酷な労働環境(長距離運転+長時間荷待ち+荷役作業)、高齢化

○青果物輸送効率化に関する現状・課題認識

- ・農産物も作物により状況が異なる。米穀大豆は日持ちするうえコンテナ輸送で効率化が進む。
- ・一方で、青果物は「いつどれだけ」採れるか分からず、集荷回数が多くなり輸送効率を上げることが難しい（例：集荷に 11 箇所回り 12 品目を取り扱う）。

○改善状況

- ・JA さがに、首都圏など大消費地への効率的な青果物出荷を目的とした青果物コントロールセンター(冷蔵保管施設 H30.7)ができ、タマネギが 3 日売りから 4 日売りになるなど改善。
- ・以前は集荷・選果が終わるまで運転手が出発できず長時間拘束されていたが、
JA さが様のお計らいで、部会へ参加し輸送効率化について「生産者へ直接説明」を行う機会を得た結果、関西便に関しては、集荷時間を調整し前日までに集荷・選果作業をすませ、翌日の朝にトラックに積み込むだけで出発できるようになった。2 日売りから 3 日売りへの変更についてご理解いただいたほか、選果場の協力で 18:00 までに集荷・選果を終わらせるなど、改善が進み感謝。

※これにより、関西便については労働時間面でも問題点が改善

3. 意見交換

○市場での拘束時間が長いこと

- ・着荷主である市場における附帯作業が多く拘束時間が長くなりがち。**青果物市場の荷卸し場の担当者も人手不足**であるため、トラックが重複して到着すると、1台ずつしか対応できないため運転手の待ち時間が発生し拘束時間が長くなっている。
- ・荷卸し場所の担当者には不慣れな外国の方もおり伝票のやりとりに時間がかかっている(かといって、荷物紛失などの可能性があるため、荷卸しの確認は運送会社もおろそかにできない)。

↓【食料品部会提案】

- ・この点は改善の余地が大きいので、**着荷主となる青果市場の担当者などの話し合いの場が欲しい。**
- ・**運送会社としても市場に対して協力できることがないか、話を伺いたい。**

↓【九州農政局コメント】

- ・待ち時間改善のため、東京の大田市場などで予約システムを導入したが、すでにパンク状態にあると聞いている。そのため、新たな予約システム「EPARK」を導入している。大阪の市場は駐車場が足りないほか、動線が考えられていないなどの問題がある。
- ・冬から大型連休にかけての時期は、**九州の野菜がなければ東京の市場に野菜が揃わないことになる**など、九州の青果物は重要。**市場関係者にもご理解とご協力を仰いでいきたい。**

○関東便も4日売りに

↓【食料品部会提案】

- ・市場での拘束時間の長さを考えると、関西便を2日売りから3日売りに変更したように、生産者からのご理解をいただき上で、**関東便も3日売りから4日売りに変更したい**(※葉物野菜などは鮮度維持等を考えると4日売りは困難であることは理解)

↓【九州農政局コメント】

- ・拘束時間や運転者の改善基準告示など考えると、関東便は4日売りが理想(現実的)。そのために、**中継輸送**のストックポイントを設けることなど想定している。
- ・上記の拘束時間の問題含め、農林水産省が取り組んでいる「農産物等の物流効率化とドライバーの労働環境改善・持続的なトラック輸送の確保に向けた懇談会」でも、市場関係者への声がけを考えたい。

○パレット化の推進等による積載効率化

- ・例として、トラックからJR貨物コンテナへの詰め替えは、パレットやフレキシブルコンテナでないと手作業での荷卸し・荷積みが大変。きつい作業を敬遠して東京のJR貨物駅では運転手が集まらず、多くの運転手は手作業がない海上コンテナ輸送に流れている。

↓【佐賀運輸支局より、今年度の鹿児島の実証実験結果を紹介】

↓【食料品部会提案】

- ・**費用負担・管理面でどこが責任を持つのかの議論が10年つづいている。**議論に時間がかかっていること、パレットのスペース分積載率が悪くなるなどの問題があることから、パレット化以外の方法で改善を目指している運送会社もある。
- ・しかしながら、**手積み減らし拘束時間を減らすために、パレット化推進は重要。**パレット化は全国規模の話なので、全農がもっと議論に関わって欲しい。
- ・積載効率を上げるために複数の場所で荷積み・荷卸しすると拘束時間が延びてしまう。チャーター便として、積載量にかかわらず運賃が同じくなるようにして欲しい。

上記の点を主な基本課題として共有認識し、具体的にどのようにすれば改善を進めていけるか、本懇談会において、建設的に意見交換等を継続していくことについて合意。