農産物の物流波動への貨物運送事業者の取組み

――オイシックス・ラ・大地とヤマト運輸の事例――

取締役食農リサーチ部長　北原克彦

農産物物流の大部分はトラックによる輸送によって担われている。そのなかでも露地物を中心とした青果物は、作柄・出荷量が天候に左右され、季節変動も大きいという特徴がある（第１表）。

一般的な加工食品は、量販店の特売や曜日セールに応じた、川下サイドからの物流波動（物量増減の波）が生じる。それに対し、青果物は産地からの物流波動が生じることによって、運送効率が低下する。近年のドライバー不足から青果物物流機能はひっ迫しており、その課題解決に向けた貨物運送事業者からの取組みを紹介する。

１　農産物物流の課題

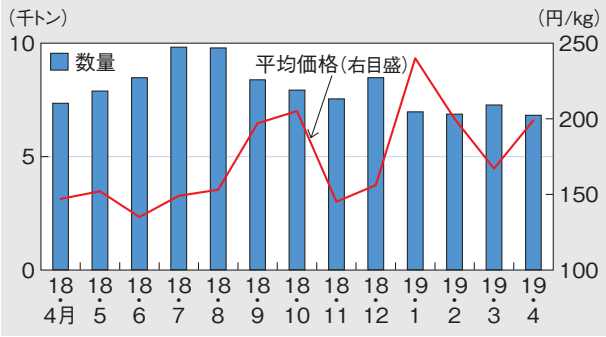
(1)　産地側

青果物の出荷量は天候に左右され、出荷時刻・出荷量を事前に確定できないケースが多い。また、品目が多く梱包するダンボールの大きさも多様であり、各集荷場から集まるロットも小さい場合が多いことから、パレット化（貨物を置き、フォークリフト等で荷役等が可能な構造）が遅れている。出荷１件あたりの貨物量も小ロット化が進行しており（第２表）トラックへ積み込みの際は、バラ積み・手積みの手荷役が多く、重労働からドライバーに敬遠される傾向だ。人手不足の深刻化から、今後、円滑な青果物物流が立ち行かなくなる可能性もあるというのが物流関係者の見方だ。

(2)　幹線輸送（物流拠点間の大量輸送）

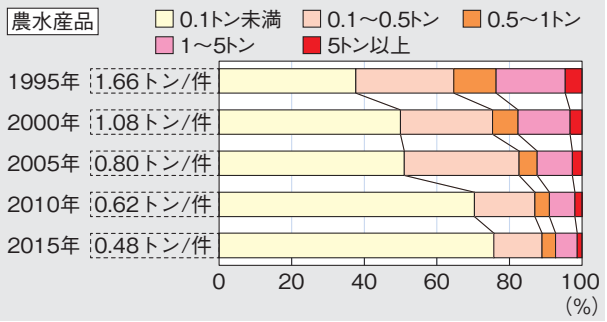
産地と消費地は離れており長距離輸送が必要だが、トラックの手配が困難になりつつある。長時間の入庫待機や手作業の荷下ろしに

第1表　東京都中央卸売市場のレタス入荷量、平均価格推移（18年4月～19年4月）



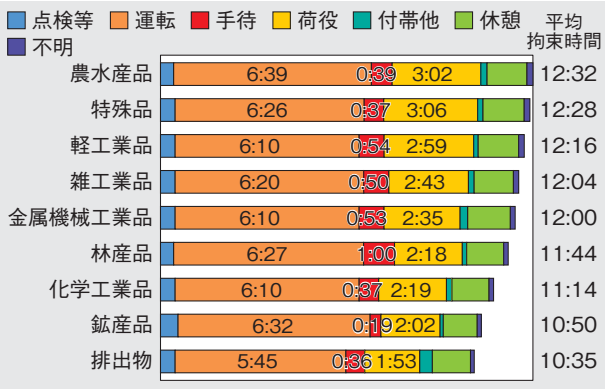
資料　東京都中央卸売市場「市場統計情報」を基に作成

第2表　出荷1件あたりの貨物量



出典　国土交通省（2017）

第3表　1運行当たりの拘束時間とその内訳



出典　国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（全体版）結果概要」

農林中金総合研究所
https://www.nochuri.co.jp/

より、ドライバーが長時間拘束されるためだ(第３表)。さらに、帰り荷が無い場合も多く、積載率が低下してしまう。

(3)　消費地側

産地や市場からのトラックが小売業の物流センターに納品する場合、生鮮品は午前中の時間指定が多い。物流センターの倉庫内の作業員不足も深刻化しており、荷物の積み下ろしスペース狭小化と入庫集中による混雑から、指定時間通りに進まないケースが多いのが貨物運送事業者の悩みだ。

2　物流の改善・効率化に向けた取組み

農産物物流の合理化・高度化に向けた取組みは、３つのポイントがあり、①産地側の集荷施設と消費地側の物流拠点(中継地点も含む)の集約・整備、②幹線輸送の輸送力強化・輸送方法多角化に向けた、トラックから貨物鉄道や船舶を利用したモーダルシフトの推進、トラックの共同輸送、③労働負荷軽減と運送付帯作業時間の短縮に向けた、パレット一貫輸送体制構築だ。

既に北海道や九州から貨物船、貨物鉄道利用は広がり始めている。パレット化については負担者と受益者が分かれており、パレット規格統一や紛失時の賠償責任など、課題が見えてきた。

3　オイシックス・ラ・大地とヤマト運輸の「ベジネコ®」プロジェクト

2017年10月からオイシックス・ラ・大地とヤマト運輸は、生産者と物流ネットワークを活用して農産物物流課題解決を目指す「ベジネコ®」プロジェクトに取り組んでいる。このプロジェクトの方向性は、「輸送の効率化」と「効率化に向けたICT活用」であるが、まず、受注業務と帳票作成を効率化するシステムを生産者へ提供し、受注情報をデータ化したうえで、どれだけの物量が動いているかを把握して、輸送の効率化を図ろうとしている。

ヤマト運輸は、全国に大型物流ターミナル70か所、宅急便センター４千か所のネットワークを保有しており、集荷機能・幹線輸送・顧客へ届けるラストワンマイル機能を高い品質で維持している。そこへ、物流波動であふれた荷物の受注処理と輸送を提供する。例えば、幹線物流は従来の物流会社が担い、物流波動によって積載しきれない分をヤマト運輸が宅配便トラックで輸送することによって、産地のスポット庸車を減らし、物流コストを削減できる。ヤマト運輸にとっても、集荷余力のある時間帯を活用して積載効率向上を図る取組みだ。

4　農産物サプライチェーンの維持に向けて

消費者の多頻度少量購入という消費スタイルが、量販店等の品ぞろえニーズや、卸売市場の集荷・荷姿に影響しており、このような物流の課題は１社だけでは解決できない。加工業務用の需要者や小売業、卸売業、運送業、生産者を全て巻き込んでボトルネック解消に取り組まないと、ひずみが生じてしまう。したがって「負担と受益の共有が必要」というのが関係者の共通認識だ。このような認識が一層深まって、取引条件や物流慣行が見直され、物流データ共有化や共同輸送が進展していくであろう。

＜参考文献＞

・国土交通省(2017)「第10回2015年調査物流センサス　全国貨物純流動調査の結果概要」
・農林水産省・経済産業省・国土交通省(2017)「農産品物流の改善・効率化に向けて」
・野菜流通カット協議会(2018)「平成29年度青果物流通システム高度化事業(全国推進事業)事業成果発表会資料」

(きたはら　かつひこ)

農林中金総合研究所
https://www.nochuri.co.jp/