

農産品物流が直面する課題と今後の展開

流通経済大学 流通情報学部大学院 物流情報学研究科 教授 矢野裕児

今後の農産品流通の展開を考える時、物流が鍵を握っているともいえる。これまで、商取引を中心として流通を考え、物流はあくまで派生需要であるという認識が強かった。さらに、短いリードタイムなど相当無理な物流条件でも、安い運賃で運ぶことができるのが当たり前であった。しかしながら、最近の物流危機ともいえる状況において、ドライバー不足が深刻化し、これまでの当たり前が大きく崩れつつある。運賃の上昇、さらに運べないといった事態が発生し、物流がボトルネックとなってきた。

物流危機と一口に言うが、その状況、発生する背景は複雑である。物流は、輸送、荷役、保管、流通加工、包装、情報といった機能で構成され、それらが連動している。物流危機というと輸送面だけが注目されるが、他の機能も含めて検討する必要がある。

農産品関連の物流は、他の品目に比べても物流危機の影響を受けやすく、深刻化する可能性が高い。輸送面からみると、中長距離輸送で運べないという事態が多く聞かれるようになってきている。東京都中央卸売市場の野菜の生産地別重量割合をみると、関東地方は約4割で、約6割が全国から集まってきた。一方で、ドライバー不足が特に深刻なのは大型貨物車であり、現状でも高齢化が極端に進行している。数日にわたって自宅に帰れ

ないなど労働環境が厳しく、かつ年間所得額も低いことから、若い人にとって魅力的な仕事ではなく20代のドライバーはほとんどいないのが現状である。鉄道貨物協会の推計によると、大型貨物車のドライバー数(推計値)は2017年度が33.4万人で、20年度が32.7万人、25年度が31.1万人、28年度が29.3万人に減少するとしている。さらに、改善基準告示によってドライバーの1日の拘束時間は13時間以内、1日の運転時間は平均で9時間が限度運転時間と定められている。しかしながらこれまでは、規定が遵守されていない事も多かった。働き方改革のなかで、取り締まりが厳格になっており、大手運送事業者を中心として、中長距離輸送業務自体の見直しも図られている。

このような状況のなかで、特に中長距離輸送を中心として、ドライバー確保が難しく、かつ運賃も上昇している。そのため、生産地側では荷物がまとまる大消費地の特定の卸売市場にしか出荷しないという状況が加速している。出荷先を絞り込み、それ以外の市場においては、別途転送のための費用がかかるといったことも発生し、大消費地以外の卸売市場における集荷力が弱まる傾向にある。このような問題の解決方策としては、生産地側の出荷拠点の集約化、消費地側の仕分け拠点の設置がある。各出荷団体が個別に消費地に向けて輸送するのではなく、集約するものであ

る。複数の出荷地を巡回するなどして荷物を集約する方策も考えられるが、生産地側の選果場における人手不足も深刻であり、それと併せて出荷拠点自体の集約化が考えられる。消費地に向けての幹線輸送部分を混載し、積載効率を高める。さらに、消費地側に拠点を新たに設置し、そこから各卸売市場に仕分け、輸送するといった、新たなネットワークを構築することが考えられる。

また、北海道、九州等からの長距離輸送については、フェリー輸送の活用が考えられる。現状では、フェリーの方が運賃が割高であるが、今後貨物車運賃の上昇により、逆転することもありうる。ただし、フェリー利用の方が輸送日数がかかることも多く、鮮度の問題があるが、実証実験では温度管理を徹底すれば、この問題は解決するとされている。

また、貨物車が卸売市場などの施設に到着してから荷積み、荷卸しが終了するまでの長い荷待ち時間も大きな課題となっている。荷待ち時間が発生している運行において、1時間を超えているのが55.1%、2時間を超えているのが28.7%となっており、加工食品、建設資材、紙・パルプ、そして農産品などの生鮮食品において特に長いことが指摘されている。卸売市場などにおいて、車両が集中し、荷役をするための車両が長く待たされることが多くなっている。加工食品の物流センターでは、その対応として計画的な納品時間帯の設定、事前予約受付システムの導入が進められている。さらに、手積み手卸しといった手荷役によって、納品に時間がかかるという問題もあ

る。10トントラックで手積み手卸しした場合、2時間程度かかるのに対して、パレット利用の場合は15分程度とされている。また、重労働である手荷役をドライバーが嫌うことが多く、ドライバー確保をますます困難とさせている。その解決策として最も注目されるのがパレット利用である。これまでも検討はされてきたものの、回収率が低いこと、複数サイズのパレットが一部利用されており、物流施設内の保管から輸送までの一貫したパレット利用が難しいという問題などにより普及してこなかった。現在、政府はパレット推進のための協議会を立ち上げ、統一規格のプラスチック製パレットの共同利用・管理の検討を進めている。さらに、折りたたみ式コンテナ、段ボール箱のサイズがばらばらで、かつパレットのサイズと合っていないという問題があり、解決する必要がある。

物流危機の問題は、今後の農産品流通に大きな影響を与えることが予想され、特に地方においては、生産地、消費地の両面から深刻な問題となる。農産品物流が抱える問題は、物流事業者だけで解決できるわけではなく、出荷団体、卸売市場、さらに小売店などが連携して取り組むことが必要であり、サプライチェーン全体での生産性向上という視点が欠かせない。同時に、生産地側、消費地側の拠点整備、フェリーなどの輸送手段といった物流ネットワークの再構築も併せて検討していく必要がある。このように、農産品物流は、抜本的な改革が必要な時機を迎えている。

(やの ゆうじ)