

## 花き流通標準化検討会（第3回）概要

### 1. 日時：

令和5年1月16日(月) 15:30～17:40

### 2. 場所：

農林水産省 第2特別会議室（一部、オンライン参加）

### 3. 出席者：

#### <委員>

|       |                  |         |
|-------|------------------|---------|
| 福永 哲也 | 豊明花き（株）          | 代表取締役社長 |
| 田嶋 久嗣 | 札幌花き園芸（株）        | 代表取締役社長 |
| 赤上 信弥 | 公益社団法人全日本トラック協会  | 常任理事    |
| 小島 直康 | 全国農業協同組合連合会埼玉県本部 | 花植木事務所長 |
| 北川 真光 | 愛知県経済農業協同組合連合会   | 園芸部花き課長 |

#### <行政>

|       |       |                              |
|-------|-------|------------------------------|
| 武田 祐紀 | 農林水産省 | 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課長          |
| 丹菊 直子 | 農林水産省 | 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課<br>卸売市場室長 |
| 小宮 英稔 | 農林水産省 | 農産局園芸作物課花き産業・施設園芸振興室長        |
| 吉田健一郎 | 農林水産省 | 農産局園芸作物課花き産業・施設園芸振興室<br>課長補佐 |

#### <オブザーバー>

|       |                       |          |
|-------|-----------------------|----------|
| 中嶋 強  | (株) 仙花                | 代表取締役社長  |
| 大西 常裕 | (株) なにわ花いちば           | 代表取締役社長  |
| 真鍋 光裕 | 一般社団法人日本花き生産協会        | 流通委員会委員長 |
| 小河 義徳 | 全国農業協同組合連合会 園芸部       | 次長       |
| 前田 安正 | 一般社団法人日本花き卸売市場協会      | 常務理事     |
| 桐生 進  | 株式会社大田花き花の生活研究所       | 所長       |
| 小野 和洋 | 国土交通省総合政策局物流政策課       | 主査       |
| 福島 慎也 | 経済産業省商務・サービスグループ物流企画室 | 係長       |

### 4. 議事概要：

<行政から、花き流通標準化について（資料3）及びパレット及び台車利用状況のパターン（資料4）、花き流通標準化ガイドラインの検討に向けた実態調査（アンケート）概要（資料5）について説明後、花きの流通標準化に向けた今後の取組について意見交換>

#### 【各構成員からの主な意見】

○以下、構成員からの主な発言。

## 1. 台車及びパレット

- ・ 積載効率を気にして台車を使用しない運送会社がいる。手荷役解消や積み込み等の待ち時間の短縮は業界の課題でもあるので、ガイドラインは台車を推奨するという記載でよいのではないか。
- ・ パレット又は台車は、運送会社や卸売業者等のどの者が準備して管理するべきか、あるべき姿としてガイドラインに記載してもらうとよい。
- ・ 生産コストが上昇する中で、生産者からは物流費を下げたいという要請がある。積み込みや荷役の料金が可視化されておらず、現行では、段ボールケース1箱の運賃の中に積込料、運搬料、荷下ろし料が混ざっていて個別コストが分からなくなっている。物流経費が上昇している昨今、産地に対して標準化の取組をしないと、流通経費がさらに上昇するという話をする必要はある。
- ・ 個選の生産者は出荷ロットが小さく、パレットや台車を自ら用意するのが難しい。例えば、生産者から流通センターまではバラ積みで、流通センターから卸売市場までをパレットや台車で運搬することがよいのではないか。生産者にとっては運搬費の負担感が大きいので、物流の効率化でコストを下げることは重要。
- ・ アルブロック台車については、オーナーであるイワタニアグリグリーン株式会社から利用者が借りる形をとっており、台車の台数は2・<sup>5</sup>万台程度である。繁忙期や閑散期に台車が増減するので、その変動に対応できるようなバッファがストックヤードにプールされており、ストックヤードは拠点となる市場が役割を担っている。そのストックヤードから生産者、市場、買参人がそれぞれ借りていく形になっている。  
ストックヤードは専用の契約があり、そこから台車を借りたらイワタニにレンタル料を支払うようになっている。豊明花きはオリジナルの台車を持っており仕組み的にはイワタニと一緒にいる。台車が壊れた場合等のメンテナンスは、イワタニの台車であればイワタニが行い、豊明花きの台車であれば豊明花きが行っており、台車の物流は出来上がっていると考えている。パレットはトータルで管理するところがないのでパレット回収という話がでてくる。
- ・ ELF バケットを台車に乗せる場合には、段ボールとバケットの混載は難しいと感じているが、花き流通全体で物流のコストを下げるためには台車の導入は必要。トラックの積載効率はパレットや台車を積むと下がるかもしれないが、今後は料金体系がどんぶり勘定でなく、積み込み、荷待ち、積み下ろしがそれぞれの料金が可視化される場合には、コストを下げるためにもパレットや台車の導入は必要。
- ・ ELF バケットも本州から持ち込まれるが、道内では使用しないので溜まるだけになってしまい、1年に1回程度回収に来ている。隣の市場では本州から台車が場内に溜まって1～2か月に1回のペースで台車を折りたたんで本州に返却しており、日常の中で台車を使いこなせないのが北海道の事情と感じている。
- ・ フォークリフトがないためにパレットを導入できないと言う事業者もいると聞いているが、今後はパレットに限らず、市場で新たな設備投資も必要になることが考えられる。
- ・ 台車を使用しておりそれなりに管理はしていても紛失が多いと感じている。現状は、産地から市場に持ち込まれた台車を市場の台車に積み替えてから動かしている。また、産地からパレットで持ち込まれた場合には、荷物は台車に積み替えて、空きパレットは持ち帰ってもらっている。理由は市場にはパレット置き場がないため。
- ・ 共同荷受けを行っており、パレットへの積み込みをお願いした場合、ト

トラックの積載率が落ちるため、その分の別の料金を求められるのではないかと感じている。

- ・ パレットや台車を使用している産地は、通常は8～10%の割合、物日で多い時でも20%程度である。これらの台車やパレットは運送業者のものであり、運送業者が産地で手積みでパレットや台車に乗せている。トラックの積み込みも積載効率があまり落ちないように工夫していると感じている。市場に到着後は台車を取り回しており、台車は作業効率が上がると感じている。買参人には市場の台車を貸し出しているが、破損したり紛失したりしているのが現状。
- ・ 秋田県では、県が主体になって「秋田未来物流協議会」を立ち上げた。物流の合理化を図っていくという取り組みをしている。昨年と一昨年に実証実験を農水省、国交省等の支援を得て行った。有意義だと感じたのは、生産者から着荷主までの一堂に会して課題を共有してコスト負担の話をした。これまでの運送コストはどんぶり勘定であったが、これからは積み込みや、積み下ろし等は可視化しなければならなくなると考えており、それに向けて、特定の取引での議論であれば関係者も限定されたものとなるのではないかと感じている。例えば愛知県とある市場の取引の中で関係する人が課題を共有するというイメージ。この検討会から関係者間で共有を図るよう提案をしていただければありがたいと考えている。

## 2. 外装サイズ

- ・ 外装サイズは4パターンを基本にするのでよいと感じているが、大きいサイズの箱を使用すると物流費が下がるのでメリットがあるとも感じている。品目別に落とし込んで卸売業者が産地に働きかけていくのかなと感じた。
- ・ 切り花の長さにしても本当にそこまで細かいサイズが必要なのかと考えてしまうものがあり、自分の生産物に合わせて箱を作ってしまうから細かいサイズになっているのが理由ではないかと感じる。統一の長さにしてしまうことも必要だと考えている。今後実需者と実際の使用に対し、物流費との兼ね合いで必要な長さを検討することが必要ではないか。
- ・ 現状でのトラックの荷積みはドライバーによって相当に工夫されており、ある意味職人技と言える。今後のドライバー不足、2024年問題を考えると、標準化を進めていく必要があると感じている。T11パレットに適合しないダンボールは多いが、将来的には青果、花き、加工食品等を含めて統一した段ボールサイズを集約化していけば効率化を図れるのではないかと感じている。
- ・ 先般、福岡の運送会社に効率的にトラックに積み込める段ボールサイズについて聞いたところ94cmとの返答であった。段ボールサイズは様々だが、すべてを標準化すればコストが下がると考えている。

## 3. コード・情報

- ・ 仕切りの方は、インボイス対応をするためにフロリスのデータの改修をしているが、個選でのフロリスの導入が難しいという現実はあるものの、標準化としては、将来的な理想を掲げつつ推奨するという文言を入れるべきだと感じている。
- ・ データ照合のところで、現状では産地から出荷情報をFAXで市場に流し

て、市場はその出荷情報を基にデータ入力する作業がまだ多いが、これを今後数年以内にフロリスネットによって、産地からもデータで出荷情報を出してもらい、市場からもデータで返すということに移行したいと考えている。その際に課題となるのが、商品コード等が JA 毎に異なることであり、市場でも様々な商品コードを持っているので、産地のコードと市場のコードをどのようにして照合していくのかということが課題。

そこで行番号を利用することを考えている。例えば、いろいろな品種がある中で1行目が「バラ サムライ」であれば、市場からデータで返すときも同様に1行目を「バラ サムライ」にすることを予めお願いすれば、それだけでも照合率を上げられると考えている。

JA の職員数は増やせないなので、照合作業の効率化を図れるようにしたい。

- ・ 小規模の花き市場では、フロリスネットを導入できていないところもあると聞いているが、システムを導入する費用対効果をなかなか見いだせないということが理由のひとつにあると思う。標準化・DX化を見据えた場合には、業界全体で進めていかないといけないと考えている。
- ・ データについては、品名の中に規格を織り込んでいるものがある。例えば、「シクラメン 5号鉢」、「5号ポトス」など、過去には品名のつけ方がバラバラであったものを整理したのが JF コードであると認識している。品名の持ち方のルールが統一されていないので、様々な品名が飛び出してきた照合が難しくなっていると認識しているが、どのような要素をもとに項目を立てるのか整理しないと統一は難しいと感じている。ガイドライン（案）の送り状・売買仕切り書の標準項目のなかには、「品名・品種名」はあるが、荷姿・等階級など切り花も鉢物も様々な規格を表現していかないと商品が類別できない。オランダでも切り花・鉢物と売っているが、どこの項目に規格を充てるのか等を整理してマスターを作っている。表記の仕方大きい「つ」だったり、小さい「つ」だったりそれだけでも文字列的には変わってしまうので、そういう意味では JF コードのような形でも統一は可能と考えている。文字列で統一しなくても、データがどんぶりにならないように何処の項目にフラグを立てるのか、そこを統一できるのであれば、処理できると考えている。
- ・ 北海道の花き生産は6月から10月中旬までがピークで、システムの利用期間が短いため各産地のシステム導入が遅れている。
- ・ 小さい市場はシステム導入費用の捻出が難しく効率の良い事務処理が出来ていない。地域の市場は何社か共同で事務の集中管理を行うことでシステム費用の低減が図られるのではないかな。
- ・ 行の管理をしていかないと、分かれて販売をされた場合にそれを一つの仕切りにまとめるためには、行番号は持っていることが必要である。
- ・ 四国の市場から台車に乗せて花きを仕入れている。当該市場の売上は10億円と小規模のためシステム化は考えておらず CSV データによるやり取りを行っている。統一コードの話は実現が難しいので、変換テーブルを活用するなどのやり方で進めた方が現実的ではないかと感じている。

(以上)