

令和 4 年 1 1 月 1 1 日
第 3 回持続可能な物流の実現に向けた 検 討 会 資 料

青果物物流の合理化に向けた本会の取組み

令和 4 年 9 月 14 日開催「総合物流施策大綱（2021 年度～2025 年度）フォローアップ会合」 本会発表資料加筆

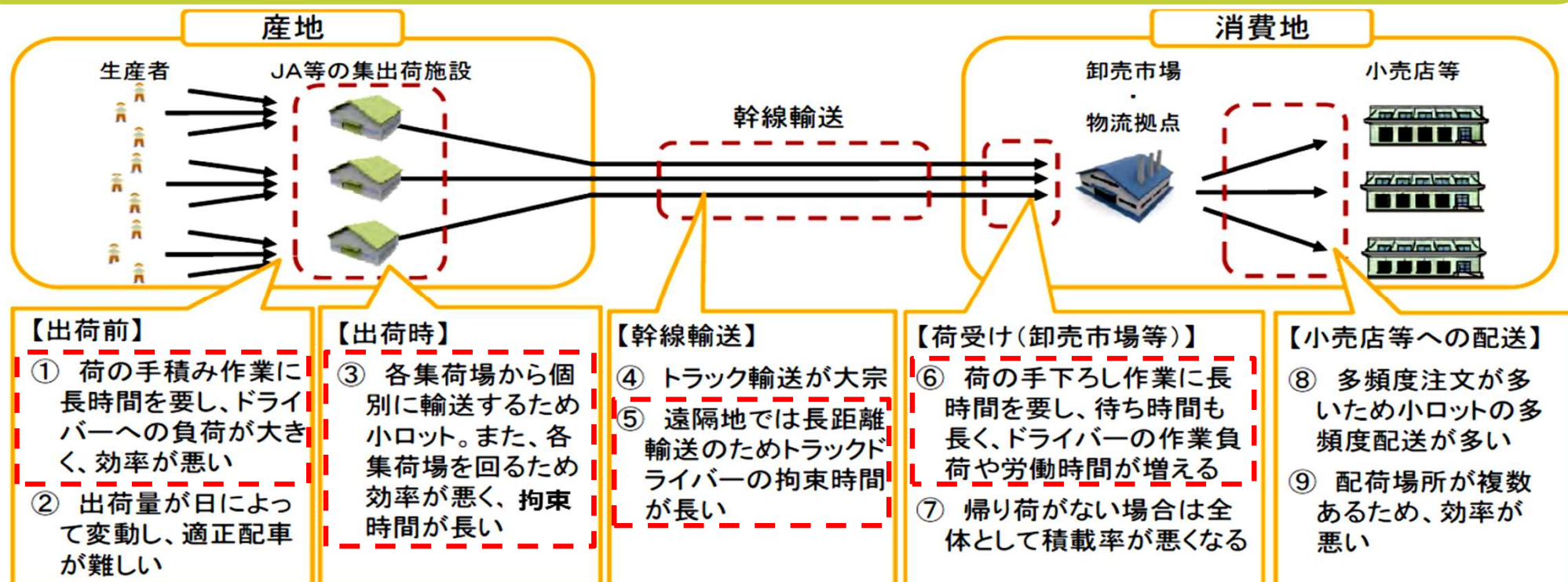


当資料には、全国農業協同組合連合会が保有する内部情報が含まれているため、利用・保管などの取り扱いは、十分にご注意ください。
なお、当資料に含まれる情報は、全国農業協同組合連合会の資産であり、著作権者等の許諾を得ていない著作物等が一部に含まれている可能性があります。本案件以外の目的に利用することはできません。

1. 青果物輸送の現状と課題

・青果物輸送では、各産地（JA）が地元運送会社へ配送手配し、遠隔産地を中心にベタ積みで輸送するケースが多いが、下記事項が課題となっている。

- 出荷端境期などにおけるトラック積載効率の低下
- 手作業での荷物の積み下ろしによるドライバーへの負担の増加
- 運送業界の「2024年問題」による走行距離の制限**



一部出典：農水省・経産省・国交省農産品物流の改善・効率化に向けて（平成29年3月）

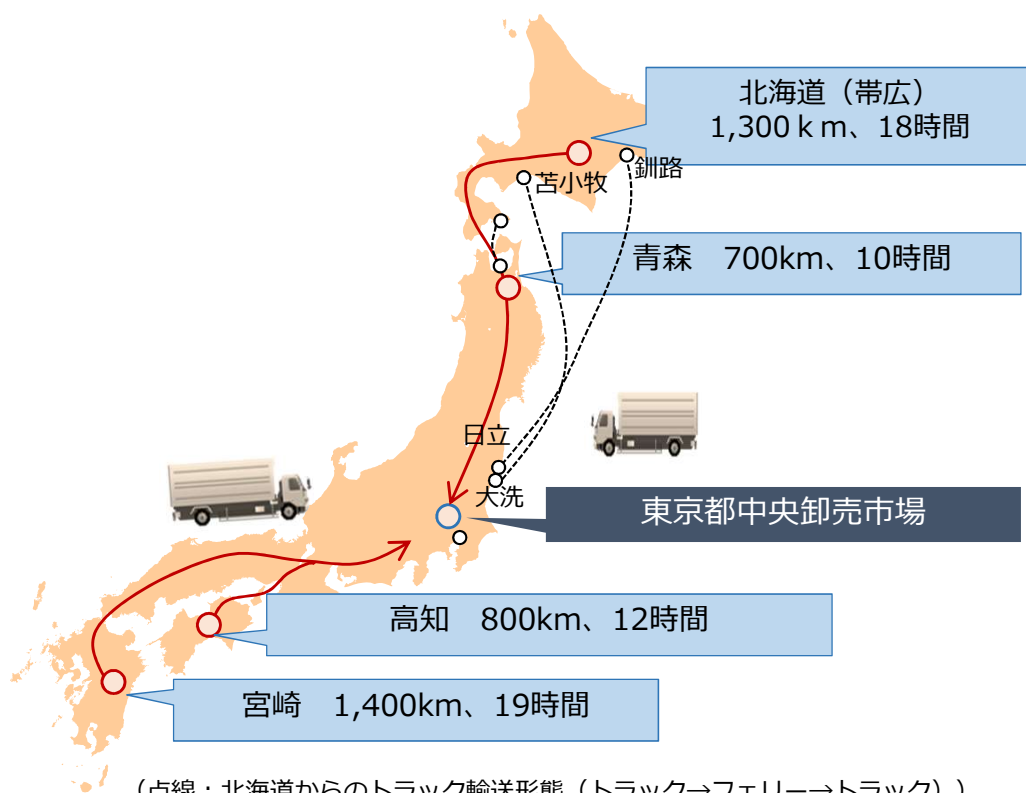
○ 青果物輸送において、「2024年問題」による走行距離の制限は大きな課題となる。
(特に消費地より遠隔地にある産地県において)

2. 遠隔産地における物流課題

2-1. 遠隔産地におけるトラック輸送の現状

- ・ 2024年以降、法令違反となった場合は、**運送事業者の事業停止・運行停止**など**行政処分が厳罰化**される。
- ・ 特に消費地までの輸送距離の長い産地においては、現在の輸送体制を維持できず、消費地への輸送が途絶えてしまう可能性が高い。
- ・ 今後とも、農産品の生産、出荷、流通、販売に携わる各関係者が、各々の事業の継続にとって不可欠な物流を安定的に確保するためには、**トラック輸送への負荷の軽減、物流の効率化・標準化を図ることが必要**。

各地から東京までの距離とトラック輸送時間



（点線：北海道からのトラック輸送形態（トラック→フェリー→トラック））

出典：農林水産省生産局「青果物流通をめぐる現状と取組事例」

改善基準告示の概要

項 目	概 要
拘束時間 （始業～終業の時間）	1日：原則13時間以内、最大16時間以内 （15時間超は1週間に2回以内） 1ヶ月：293時間以内
休息時間 （勤務と次の勤務の間の 自由な時間）	継続 8 時間以上
運転時間	2日平均で、1日あたり9時間以内 2週間平均で、1週間あたり44時間以内
連続運転時間	4 時間以内

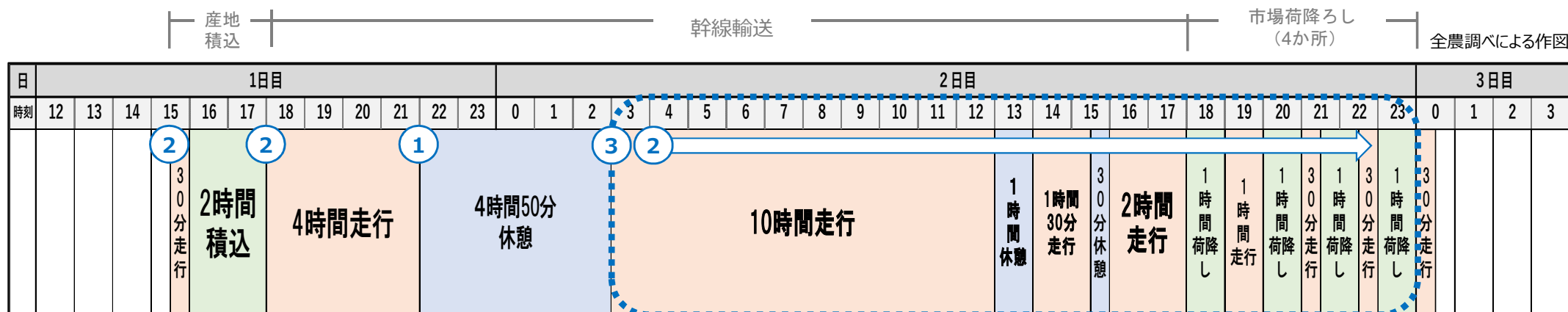
2. 遠隔産地における物流課題

2-2. 九州から関東市場向け輸送のシミュレーション ①

- 例えば、九州から東京への輸送距離・時間は、福岡～東京(片道1,100km、15時間)、鹿児島～東京(片道1,361km、18時間)であり、改善基準告示や2024年からの時間外労働の上限規制(年間960時間)の対応に苦慮する環境にある。

関東向け3日目販売・4か所下ろしの場合のシミュレーション

試算条件：①JA集荷時間は午後4時頃、②JA集荷日起算3日目販売、
③関東市場4か所荷降ろし、④走行距離1,360km(大型トラック走行)



① **休憩時間不足**：休憩時間は連続8時間以上必要

② **運転時間超過**：1日目 4時間30分
2日目 15時間30分
計 20時間(10時間/日/平均)
※1日の運転時間は2日平均で9時間以内

③ **拘束時間超過**：2日目 18時間30分
※1日の拘束時間は13時間まで(週2回16時間まで可)
拘束時間＝運転時間＋作業時間

結論：改善基準告示違反の運行となる可能性が高い

- ①休憩時間不足：1日目 4時間50分
- ②運転時間超過：2日合計 20時間運転→1日平均10時間
- ③拘束時間超過：2日目18時間30分拘束

改善基準告示の違反になる！

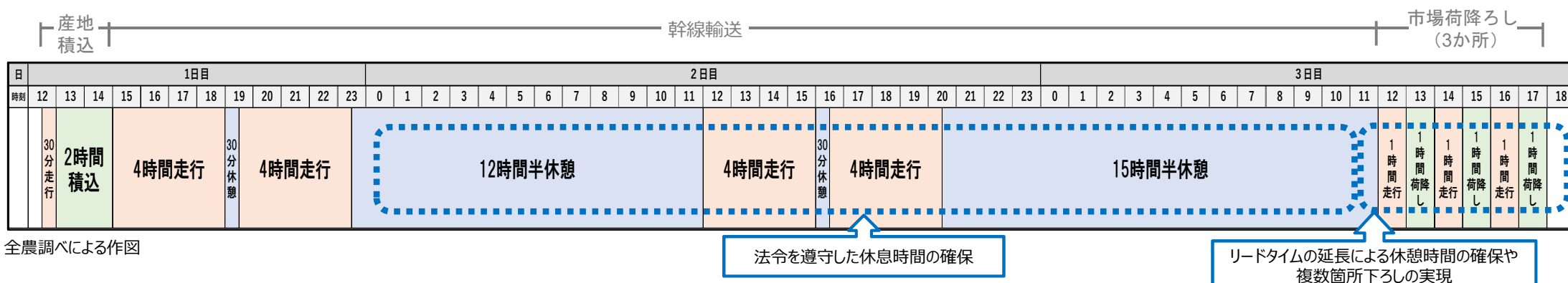
2. 遠隔産地における物流課題

2-3. 九州から関東市場向け輸送のシミュレーション ②

- 課題解決策として以下 2 つの視点がある。
 - (1) **リードタイムの延長** (JA集荷日 3 日目販売から 4 日目販売へ変更による運行負荷軽減)
 - (2) **モーダルシフトの活用** (フェリー、RORO船活用による運行負荷の軽減)

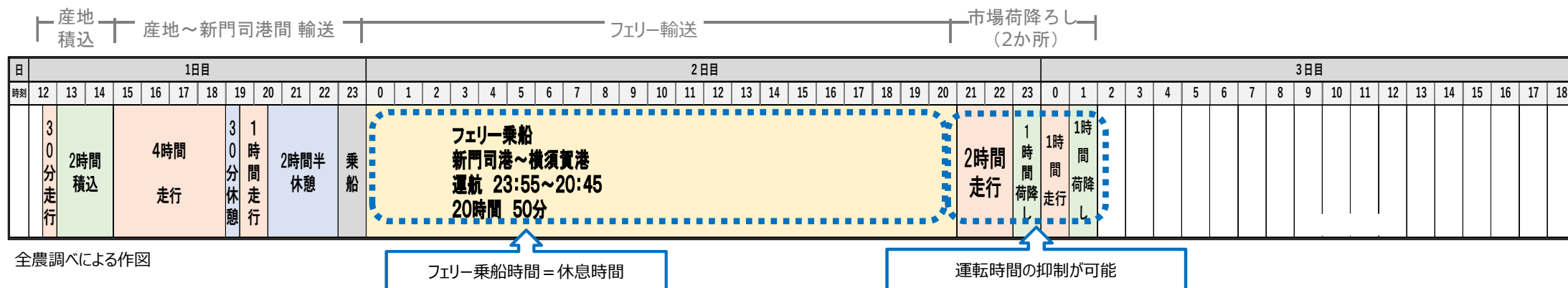
(1) JA集荷日起算3日目販売から4日目販売へリードタイムを延長した場合

→ 4 日目販売には、生産者・部会に加え卸売市場の理解を得ることが前提



（２）フェリー航走を利用した場合

→フェリー乗船枠の確保が前提



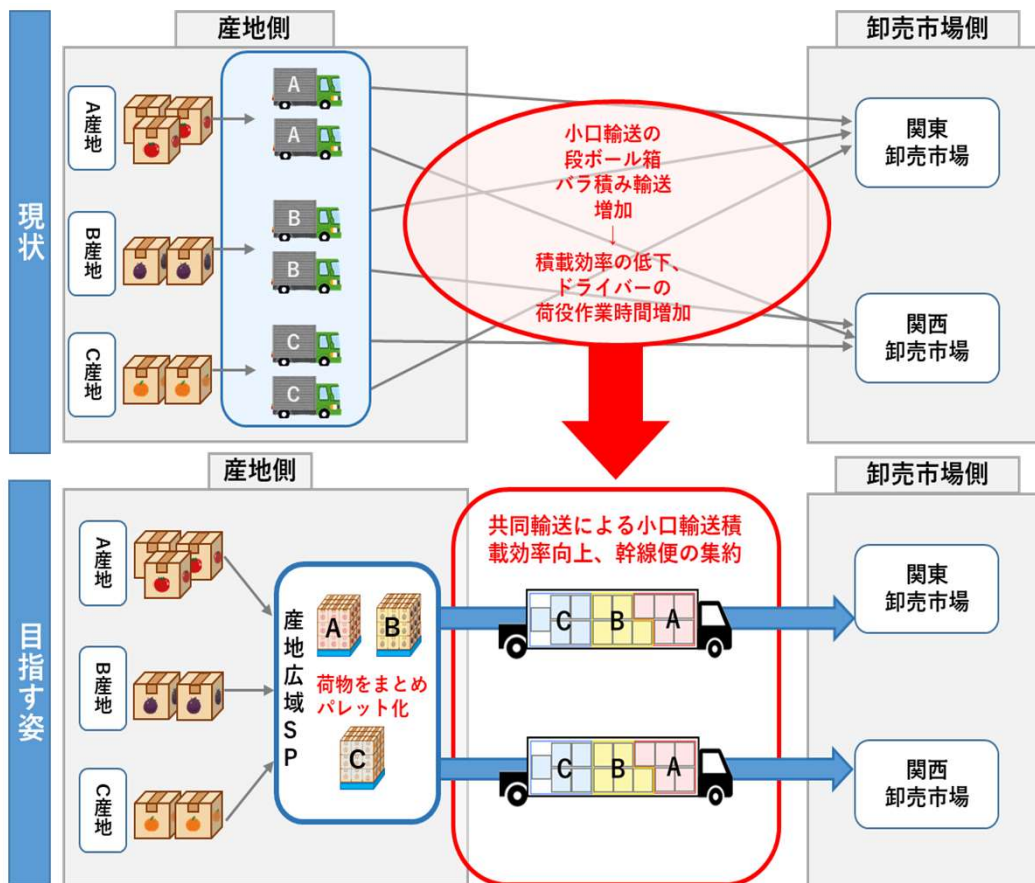
3. 本会の物流課題解決に向けた取組み

- ・ 遠隔産地における青果物輸送の課題解決のため、本会は以下の取組みをすすめている。

3-1. JA域や県域を越えた共同輸送

→ 貨物を集めて効率的な輸送体系を構築し、
ドライバーの運行時間削減をめざす。

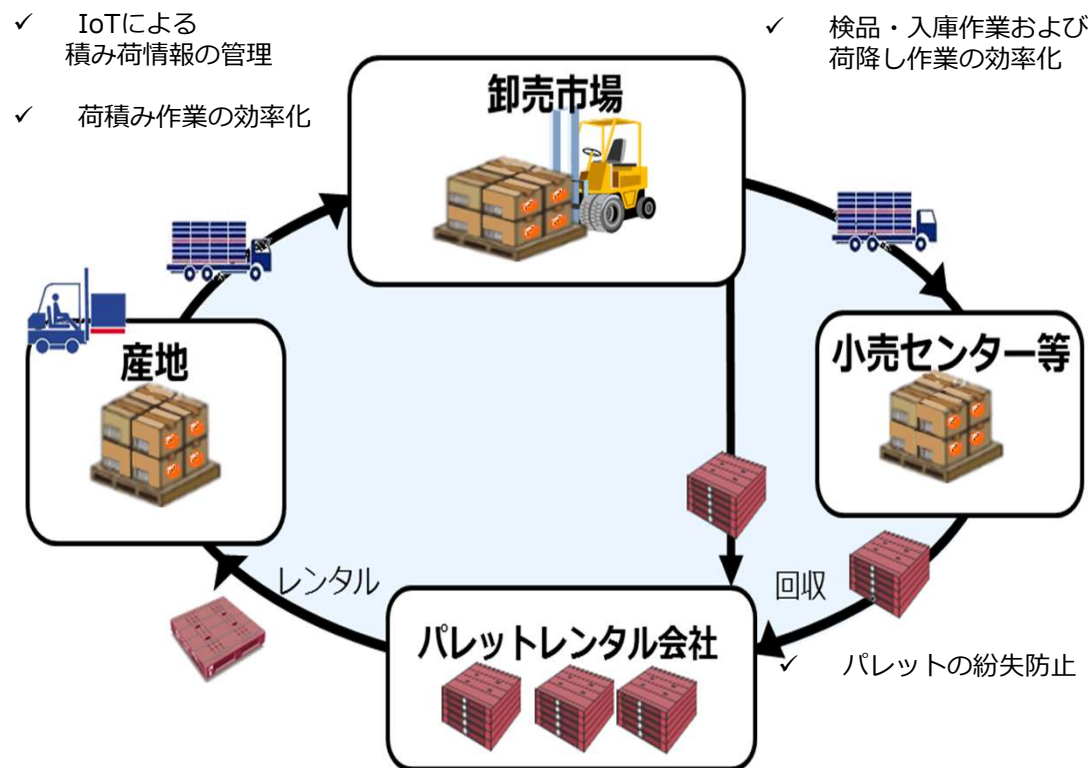
<目指す姿（イメージ）>



3-2. 青果物におけるパレット輸送の拡大

→ 循環パレット流通体制を構築し、ドライバーの荷役
作業時間短縮をめざす。

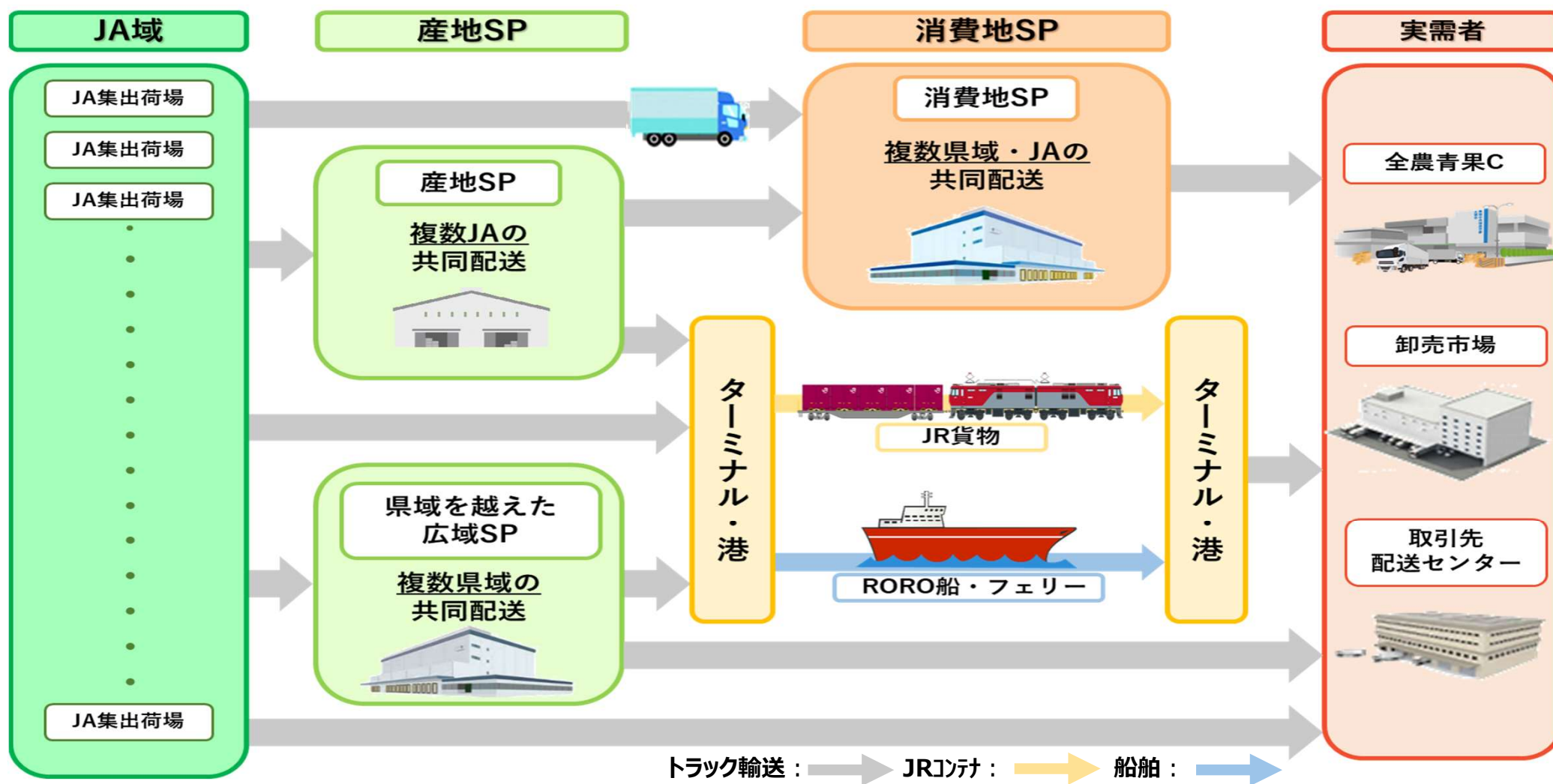
<目指す姿（イメージ）>



出典：食品流通合理化促進事業「農産物パレット推進協議会活動報告」APPC(2019年11月)

3-1. JA域や県域を越えた共同輸送（ストックポイント設置による荷物の集約）

- ・ 集出荷場で荷待ち時間解消、積載効率の向上をはかるため、JA域を越えた「**産地ストックポイント（SP）**」の設置や、物流業者などの施設を活用した**県域を越えた「広域SP」**設置に向けた検討をおこなっている。
- ・ また、卸売市場や実需者へ**複数県域の荷物を集配送する「消費地SP」**の設置もすすめている。



3-1. JA域や県域を越えた共同輸送（産地SPの取り組み）

〔全農おおいたの取り組み〕

- ・ 県内の青果物流通の合理化や市場到着時の品質劣化などに対応するため、2019年6月に全農おおいたは、県下JAグループ青果物の約35%の物量を扱う「大分青果センター」（以下、センター）を設置し、県内の一元配送を実施した。
- ・ 稼働以前は京阪神市場で産地出荷後2日目販売であったものを、予冷して3日目販売へリードタイムが延長したが、以前よりも品質クレームが激減し、市場への延着も解消するなど効果が表れている。
- ・ 生産者からの評価が高く、2021年度の取扱数量は当初計画の14,000トンに対し16,000トンと上回っている。

大分青果センターを経由した青果物の流れ

