

令和 5 年 1 月 1 8 日

相談窓口に寄せられた要請等の状況
(本省 大臣官房新事業・食品産業部)

○相談窓口に寄せられた要請等の状況

受付件数	1 件
主な課題の概要	○長野県東信地域の出荷団体（レタス、リーフレタス、白菜） ・ 物流コストやそのほか資材等コスト増加分を価格に反映できず、生産者の収入が減少する。 ・ 九州地域で 2 日目販売が可能だったが、3 日目販売になり、品質を懸念。（配送：関東 5 割、中京阪神 2 割、九州 3 割） ・ トラックドライバーの時間外労働規制の中で、荷待ちの多い出荷先の見直しが必要。 ・ 予冷庫で利用できるパレットサイズが T11 以外である一方で、トラックに使用することを求められるパレットが T11 であり、手荷役による積み替えが生じている。

令和 6 年 1 月 18 日

相談窓口に寄せられた要請等の状況 (北海道農政事務所)

1. 相談窓口に寄せられた要請等の状況

受付件数	1 件
主な課題の概要	【相談者の業種】卸売業（上川管内） 【品目】農産物（主に、玉ねぎ・人参） 【仕入れ先】管内生産者 【販売先】道外の市場（9 割が関東、関西） 【輸送形態】8 割がトラックとフェリーを利用した輸送。（到着港でドライバー交代）2 割は、全行程鉄道での輸送。 1. 現状 ・<u>集出荷野菜のトラックでの荷積み・荷下ろし、選果場内での手積み・手降ろし。</u> ・今後、野菜の取扱量を増やし、近隣農家の経営安定に貢献したいと思っている。 2. 課題 ・荷役作業が手作業なので時間がかかっている。野菜の取扱量を増やす場合、荷役作業の人員を他の作業に割きたいが、物流 2024 問題もあって、これからは人員確保が難しくなっている。 ・現状の選果場が狭く、新たな設備の設置が出来ない。 ・ドライバー、トラックの確保ができない等の問題や運送業者からの要望は特にない。 3. 改善策 ・<u>荷積み、荷降ろしを自動化する設備の導入。（パレタイザー、リフト等）</u> ・<u>パレット化に対応した選果場の新設又は大幅改修。</u> （自社で活用できそうな事業があれば紹介してほしい）

2. 上記以外に管轄区域の物流課題

北海道	北海道の食料の物流は、遠隔消費地への輸送距離が長大で、輸送手段も多く時間を要するため、迫る物流 2024 問題の影響は非常に大きいと認識している。 特に、道外への輸送量が多い農産物（玉ねぎ・馬れいしょ等）については、その多くを鉄道輸送が占めているが、北海道新幹線の札幌延伸に伴う並行在来線の存続が危ぶまれており、現在、行政や関係者間で諸課題解決に向け議論を行っている。 また、十勝港を活用した農産加工品の道外輸送も検討されているところ。 北海道農政事務所では、物流 2024 問題の対策として、令和 5 年 6 月から、荷主企業（農産物を取り扱う生産者団体・食品関連事業者等）に対し、物流の現状や課題、要望等のヒアリングを実施。北海道運輸局にも情報提供し、協力体制の構築を図っている。 今後も北海道運輸局と連携を図りつつ、ホクレンや卸売市場等、関係者への情報共有や働きかけを継続していく。 （北海道農政事務所は、平成 28 年から北海道運輸局が事務局となる物流効率化の協議会に参画し、定期的に意見交換や情報共有を図っている。） <u>○ 北海道の物流の現状・課題</u> 1. 物流体制 （1）モーダルシフト ・ 輸送が多い時期には鉄道とトラックの両方が必要。 ・ 長距離トラック輸送の運行時間削減のため、一部区間を J R 輸送にて対応。 ・ 関西圏へ輸送は近郊駅までトラックで運送し、鉄道に積み替えて輸送。 ・ 玉ねぎ列車（J R 貨物）で不足する輸送力はトラックコンテナ輸送も併用。 ・ J R と運送業者が連携する路線バスで宅急便輸送システムを活用し、マンパワーの確保を模索。
-----	---

(2) トラック運送

- ・ 道内のトラック運送は、パレット運送が普及しつつも、道外からの運送はバラ積みが多数。
- ・ 市場においては、荷待ち、荷積みや荷下ろし作業が長時間となる問題。

（ 運送会社（約 27 社）で構成されるパレット運輸協議会（札幌市中央卸売市場）が、1.1×1.1(m)のパレット規格の統一を目標に、道内輸送パレットの管理を行っている。

- ・ 共同配送について、各企業は独自で拠点をもち効率よく対応しており、参入は難しい。
- ・ 馬れいしょは毎日集配があり 9 割が道外向け。運送会社と提携し、中継ポイントでトレーラーのヘッドを交換、ドライバーを変えて対応。

2. 運転手の人員不足問題

- ・ 人手不足については、運送業者側がギリギリで対応している状況。
- ・ 荷主企業側に危機感が伝わっていない可能性。
- ・ 運転手の人手不足で運賃が高騰。
- ・ 運賃高騰の影響で荷物の到着が遅れれば、関東以南への運送が大幅に減少、荷物が関東に一極集中する可能性。

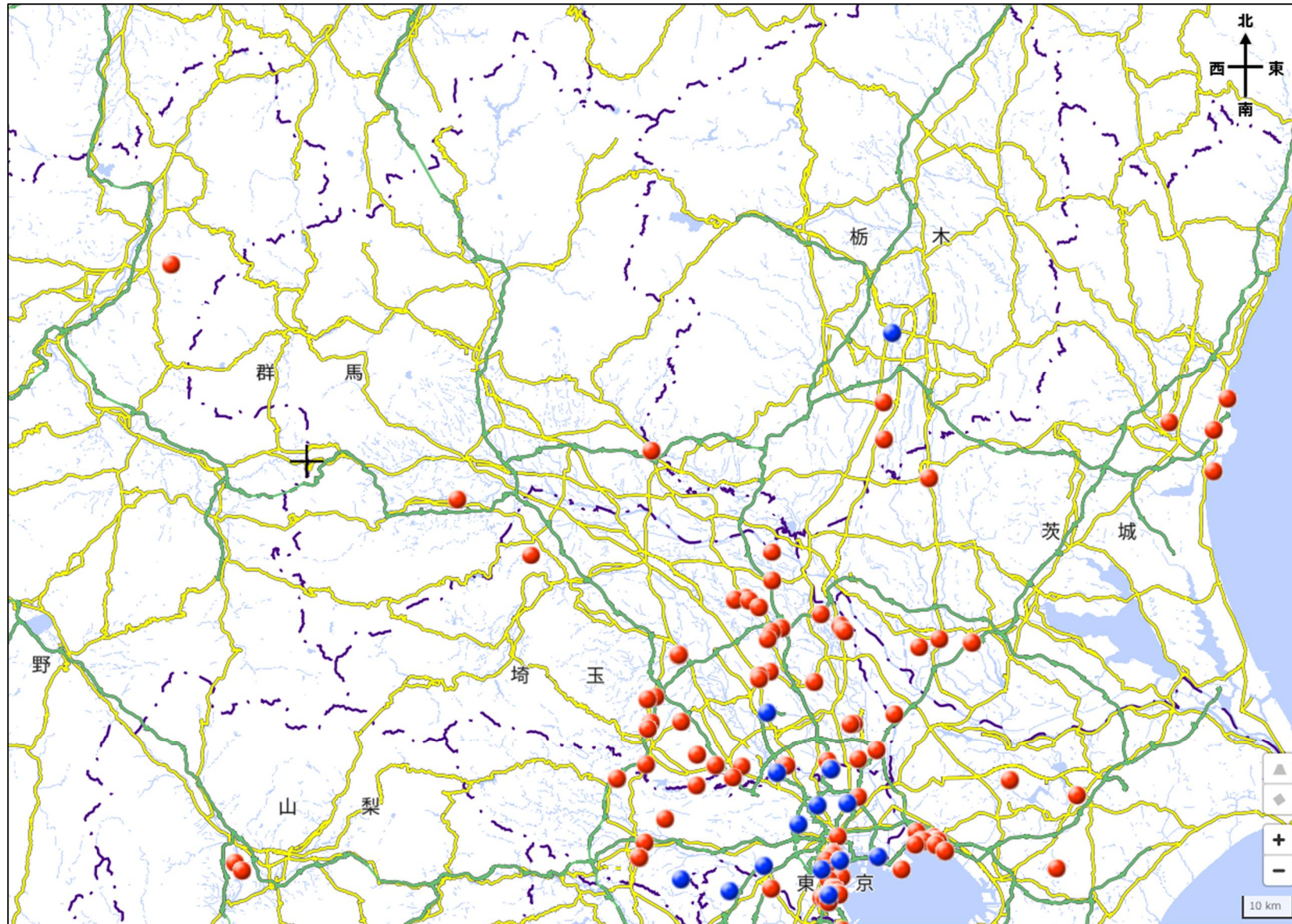
3. パレット標準化

- ・ 1.1×1.1(m)の標準パレットへの普及率を上げることが重要。
- ・ 規格の違いによる箱の潰れや、パレットの枚数管理も容易になる。
- ・ 標準パレットに変更した場合、現行の紙袋量目や箱（段ボール）サイズの変更、ライン変更に伴う機械導入など、大規模改修が必要。
- ・ パレット輸送は、荷積み、荷下ろしの時間が大幅に削減。（所要時間：パレット積み約 30 分、ベタ積み約 2～3 時間）
- ・ トラックコンテナにパレットを積み込む場合デッドスペースが発生（積載率 25%低下）、結果、個数が積めなくなり、車の台数が増加するデメリットが発生。（輸送費 25%上昇）。
- ・ 野菜の輸送には 1.1×1.1(m)の標準レンタルパレットを使用。パレットが返却されないため、現在は極力使用していない。
- ・ シートパレットに対応した市場もあり、9 割以上はシートパレットを使用。30 分程度で積めるため問題ない。

	4. 中継拠点 ・ ストックポイントの整備は、道内向け輸送であれば、旭川、帯広で利便性がある。問題となる地域は稚内や函館のエリア。 ・ 道内各地からの農産物の運送を考えると北海道の農産物の中継ポイントが必要。問題は誰が中継ポイントを作るか。 5. 要望について ・ 道内 J A の選果場等施設の多くがパレタイザー対応ではなく、大規模改修等が必要。 ・ トラック等の乗務員がリアルタイムで荷下ろし先の混雑状況・待ち時間の把握でき、受付も可能なイーパックスシステムの導入支援。 ・ 箱の破損を防ぎながら、スムーズな積み替え可能なパレットチェンジャーの導入支援。
--	--

関東農政局管内主要冷蔵倉庫及び中央卸売市場マップ

その 1



● 関東農政局管内の主要な冷蔵倉庫

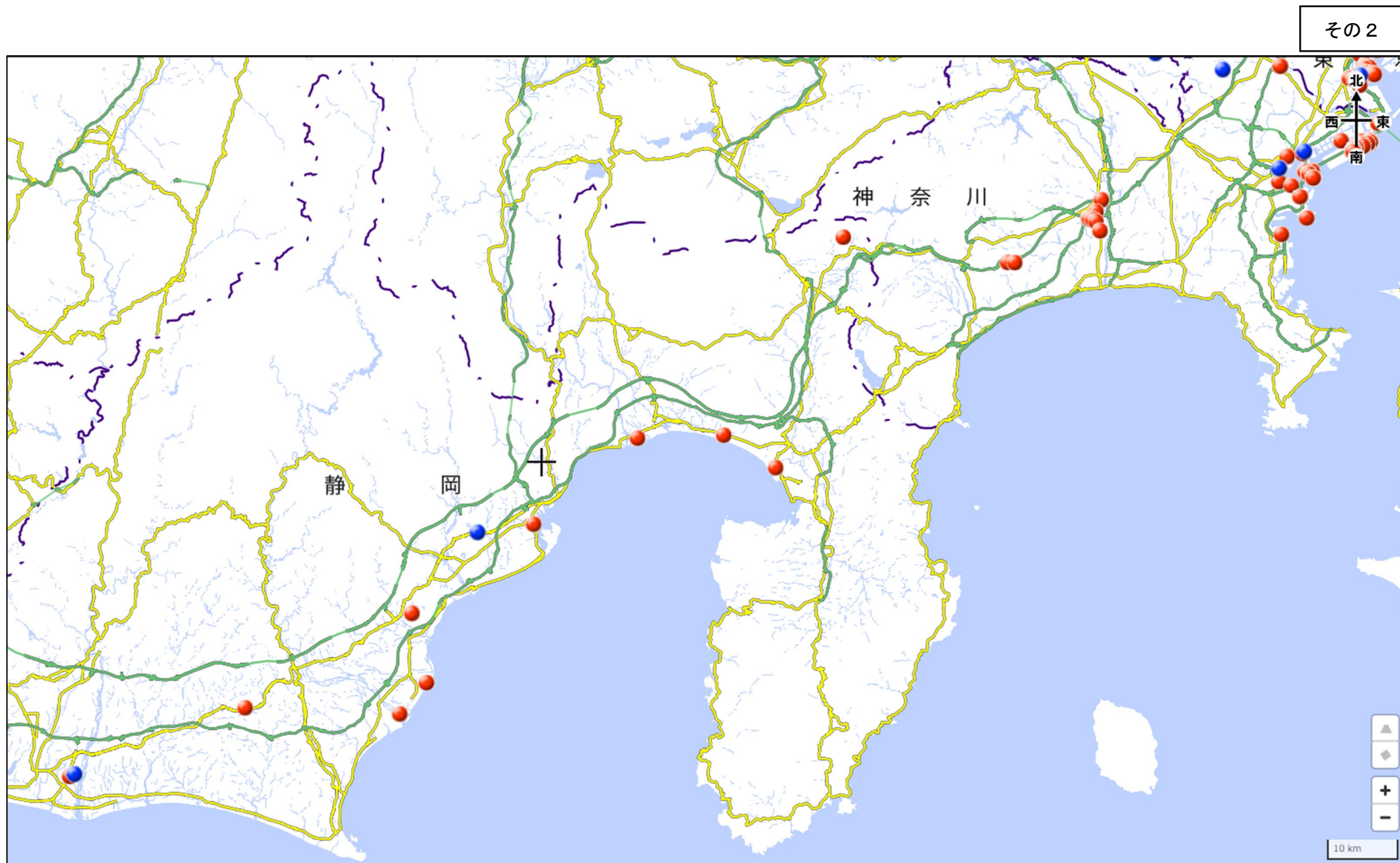
(① (一社) 日本冷蔵倉庫協会作成「冷蔵倉庫の諸統計令和 3 年版」掲載の営業冷蔵倉庫設備能力上位 20 社、②国土交通省統計「営業普通倉庫の実績」に掲載されている主要 21 社のうち、各社ホームページで冷蔵倉庫の所在地が公表されているものを掲載。)

● 関東農政局管内の中央卸売市場

— 高速道路

— 国道

【地理院地図 Vector (国土地理院) を加工して作成】



【地理院地図 Vector（国土地理院）を加工して作成】



○物流拠点情報提供イメージ

- ・ 右のようにポイントをクリックすると拠点情報を表示

○当該マップデータの活用イメージ

- ・ 関東圏内の主要物流拠点の現状把握
- ・ 既存の物流拠点活用を検討する際の基礎資料
- ・ 自社の物流イメージ作成 等

