

令和6年5月31日

第2回農林水産品・食品の物流に関する
官民合同タスクフォース資料



【資料2-1】

物流効率化に向けた全農グループの取り組みについて

令和6年5月 JA全農

全農は、「農業生産者への肥料・飼料・生産資材・生活物資等の提供」「農畜産物の食品加工・小売事業者等への販売」を主業としており、安定物流は事業の重要事項です。

令和5年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ・ガイドライン」が公表され、全農も改めて「荷主」としての立ち位置を再確認し「自主行動計画」を作成しました。

物流は、農村と都市を結ぶ重要な国のインフラであり、物流事業者のみなさまはJAグループの重要なパートナーです。共存共栄できるように、物流の効率化・適正化に取り組み、「農業」と「食」の安定に努めます。



物流の2024年問題への取り組み状況

1. 自主行動計画の作成および政策パッケージ・ガイドラインの組織内周知

- (1) 全農の「自主行動計画」の作成・公表
- (2) JA向けの政策パッケージ・ガイドラインの説明会を実施と「JAグループ向け手引書」の作成

2. 全農グループの物流効率化の取り組み事例

手荷役負担軽減に向けたパレット活用の推進、物流の2024年問題を想定した中継輸送・共同配送、モーダルシフトの取り組みを進めています。

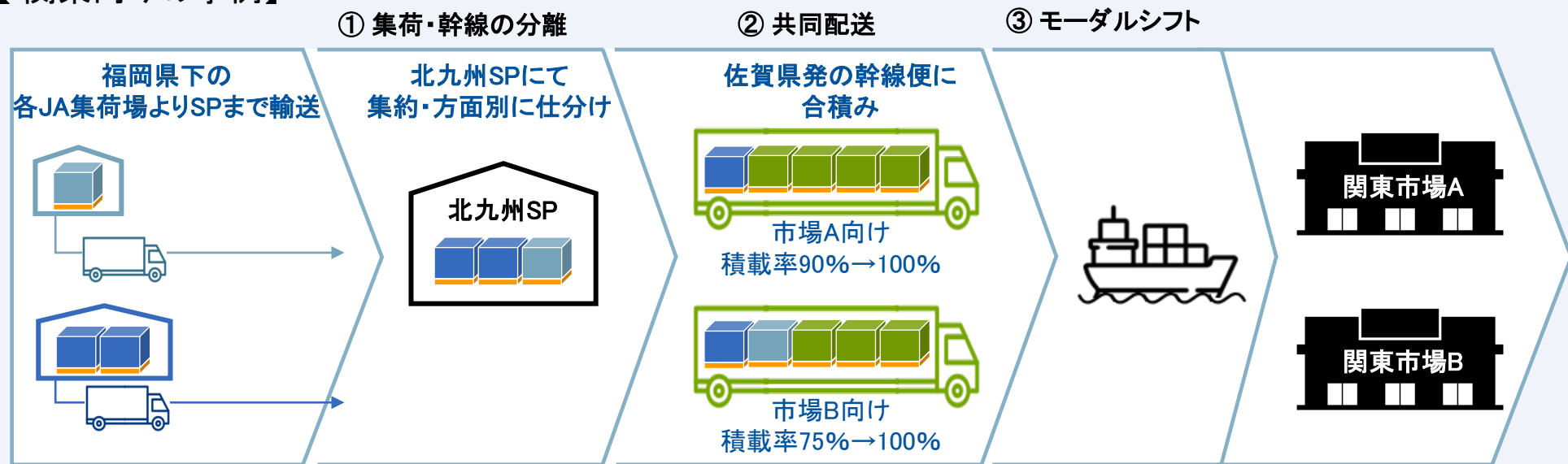
- (1) 青果物輸送における取り組み
 - ① 県域間での共同輸送および中継拠点の整備
 - ② 県内JA間での共同輸送
- (2) 米穀輸送における取り組み
 - ① 全農パレチゼーションシステム・全農統一フレコン輸送の拡大
 - ② JR貨物と連携した全農号の運行開始
 - ③ 日清食品と連携した共同配送の開始
- (3) 東北地区における肥料パレット輸送の取り組み

青果物輸送の取り組み(県域間での共同輸送および中継拠点の整備) 1/2

(1) 北九州ストックポイントの事例

- ・全農本所では、消費地までの輸送距離が長い九州産地における物流対策として、令和5年12月より中継拠点となる北九州ストックポイント(以下、北九州SP)の運営を開始しました。
- ・下記3点の取り組みを行うことで、トラックドライバーの時間外労働規制等の法制化(2024年問題)に対応した長距離輸送を実現しています。
 - ① 九州島内の集荷と幹線輸送の分離
 - ② 関東・関西方面別に貨物を集約することによる積載率の向上
 - ③ 新門司港～横須賀港間フェリーを利用したモーダルシフトの実施(関東方面の輸送)

【 関東向けの事例】

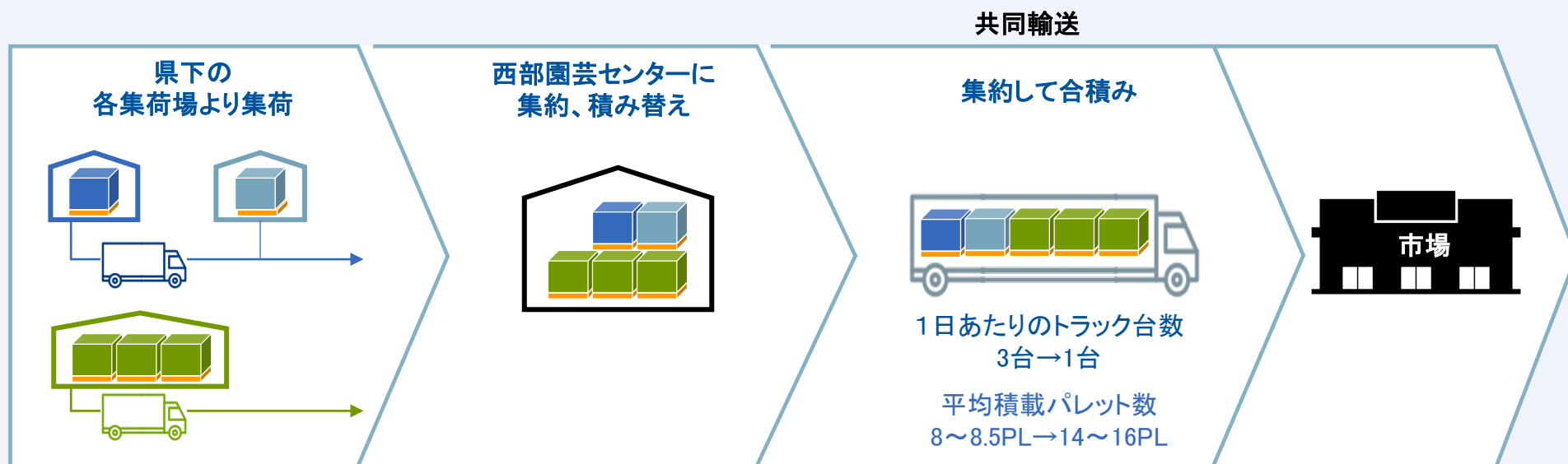


青果物輸送の取り組み(県内JA間での共同輸送) 2/2

(2) 岩手県本部の取り組み事例

- ・岩手県本部では、1集荷場で荷量がまとまらない農閑期における物流対策として、令和6年1～2月に**県内既存拠点(西部園芸センター)**を活用した**共同輸送**の実証を行いました。
- ・内陸エリアの各集荷場から西部園芸センターに集約し、消費地まで輸送することで、**トラック台数の削減**および**トラック1台あたりの積載効率の向上**につながります。しかし、輸送品質の面では、リードタイムの延長による荷傷みや荷潰れが発生する課題も見つかりました。
- ・今後は、本取り組みの継続および品質面の課題を対応しながら、対象エリアの拡大を推進する予定です。

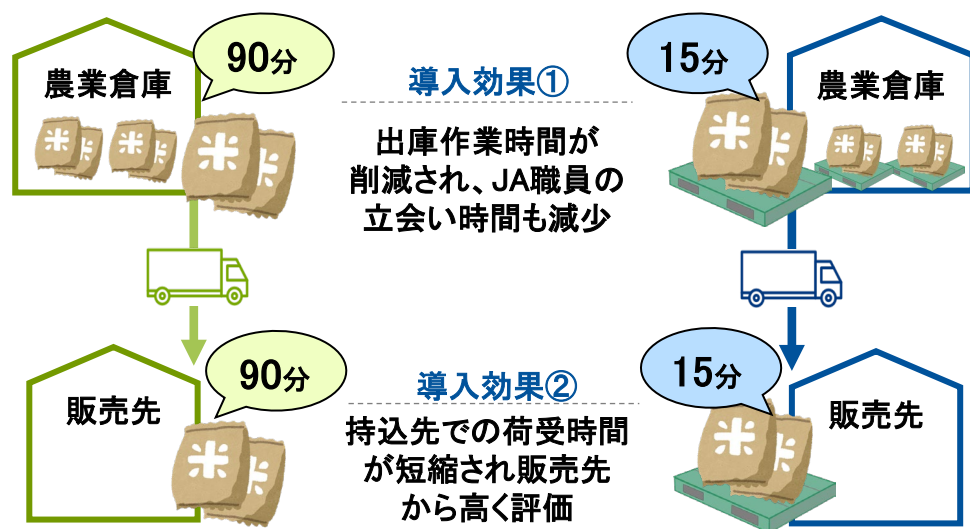
【 運行事例 】



米穀輸送の取り組み(全農パレチゼーションシステムおよび全農統一フレコンの拡大) 1/3

- ・米穀輸送においては生産者からお取引先までの手荷役のない安定供給を実現するため、全農パレチゼーションシステムの導入、全農統一フレコンへの規格統一をすすめています。
- ・紙袋輸送は、パレットによる一貫流通をおこなう全農パレチゼーションシステムの導入・拡大により、**手荷役発生によるコスト増加抑制と持込先での荷待時間削減**をはかります。
- ・フレコン輸送は、全農統一フレコンへの規格統一をおこなうことで、**産地配布から販売先への回収まで一貫した流通サイクルを確立し、コスト上昇抑制による生産者所得の確保**をはかります。

(1) 全農パレチゼーションシステムの導入



本会持込渡分での全農パレチゼーション実施率は、令和4年度で42%、令和5年度で57%と年々拡大しており、今後は実施率80%をめざします。

(2) 全農統一フレコンの規格統一

- 導入効果①** ・紙袋のベタ積み輸送と比較すると、ドライバーの手荷役作業時間の大きな削減につながる。



- 導入効果②** ・貸与形式のため、生産者・JAでのコストが発生しない



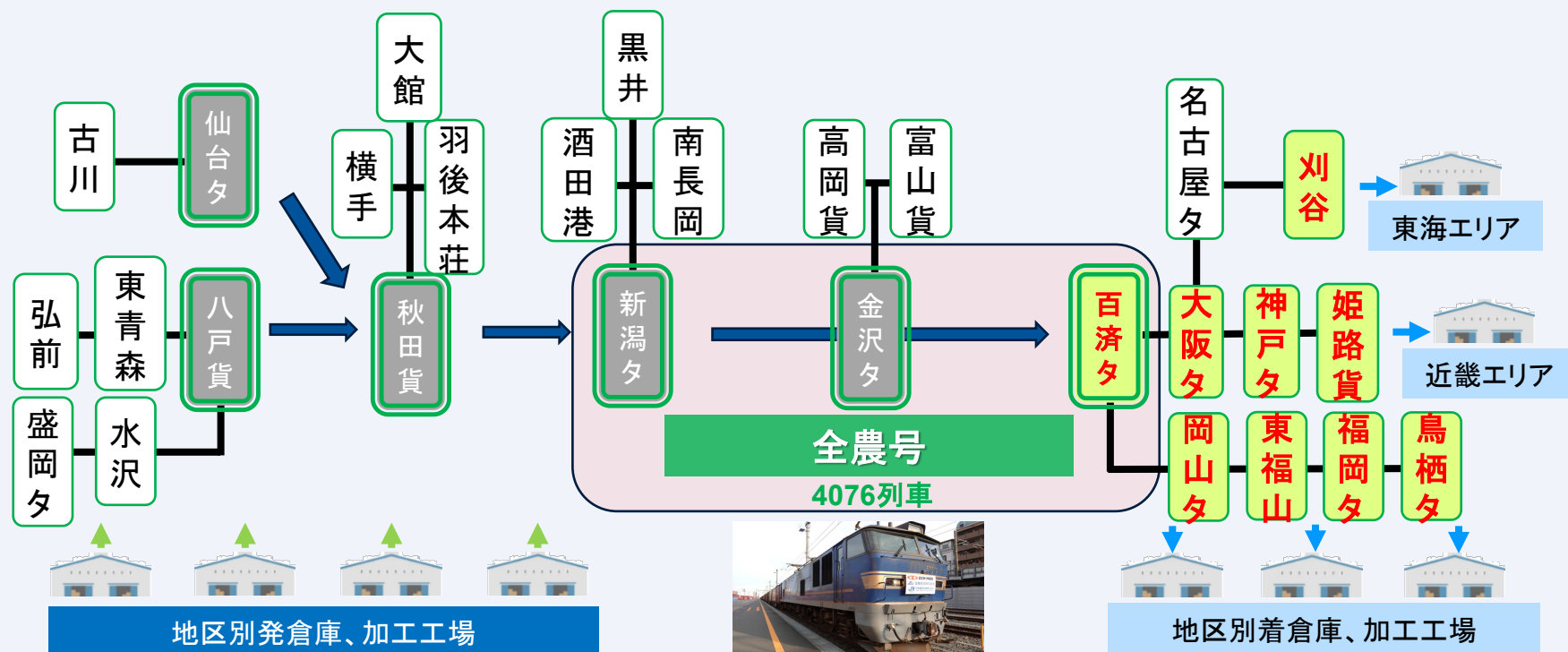
令和5年産45万枚、6年産58万枚と年々拡大しており、令和6年産は35道府県での導入を予定しています。令和12年産までに導入率を100%をめざします。

米穀輸送の取り組み(全農号の定期運行化によるモーダルシフトの拡大) 2/3

- ・長距離輸送への対応および環境配慮の観点から、JR貨物列車の利用拡大に取り組んでいます。
- ・令和5年11月より東北・新潟・北陸地方から東海・西日本の消費地への定期運行を開始しました。

【全農号運行ルート・概要】

- 青森～大阪の日本海ルートにて日曜～月曜日の週末ダイヤを活用し、専用列車を運行しております。
- 令和5年11月から定期運行を開始し、年末年始を除き、原則として月2回の運行です。1運行でコンテナ100基(約500t、トラック約50台分)の米穀を輸送します。
- 対象産地は青森、岩手、宮城、秋田、山形、新潟、富山、石川です。最終着地は、東海、近畿、中国、四国エリアです。対象貨物は、玄米を中心に精米や大豆等も積載しております。



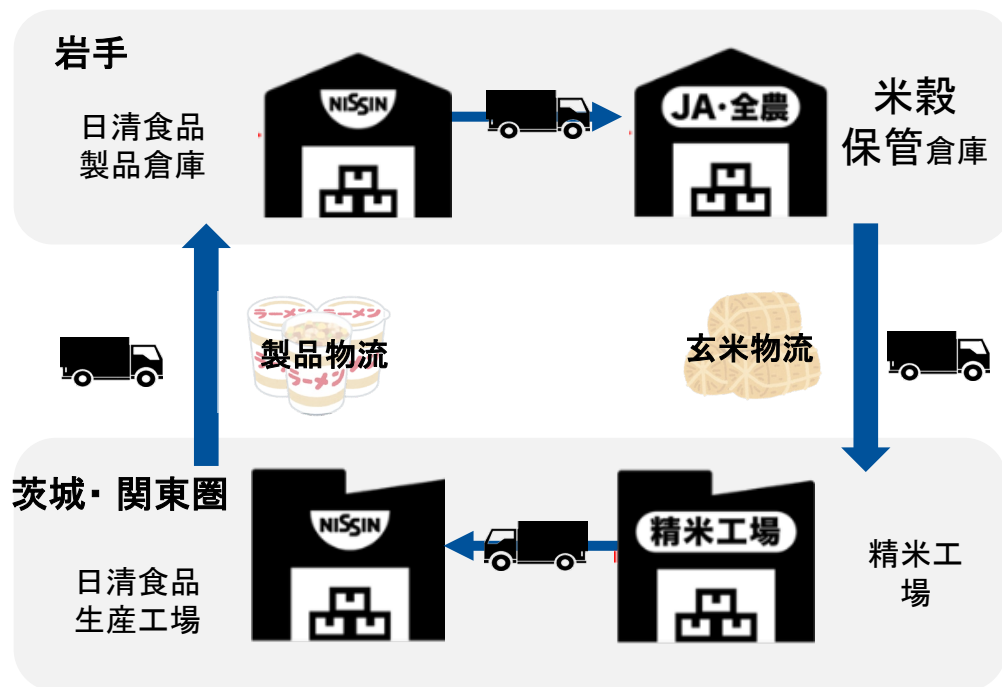
米穀輸送の取り組み(他社と連携した共同配送) 3/3

- ・全農の原料米と日清食品のカップライス製品等の共同輸送を令和5年11月に開始しました。
- ・全農と日清食品という異なる荷主事業者間における「ラウンド輸送*1」を実施することで、従来に比べてトラック1台当たりの実車率*2が約12%高まります。

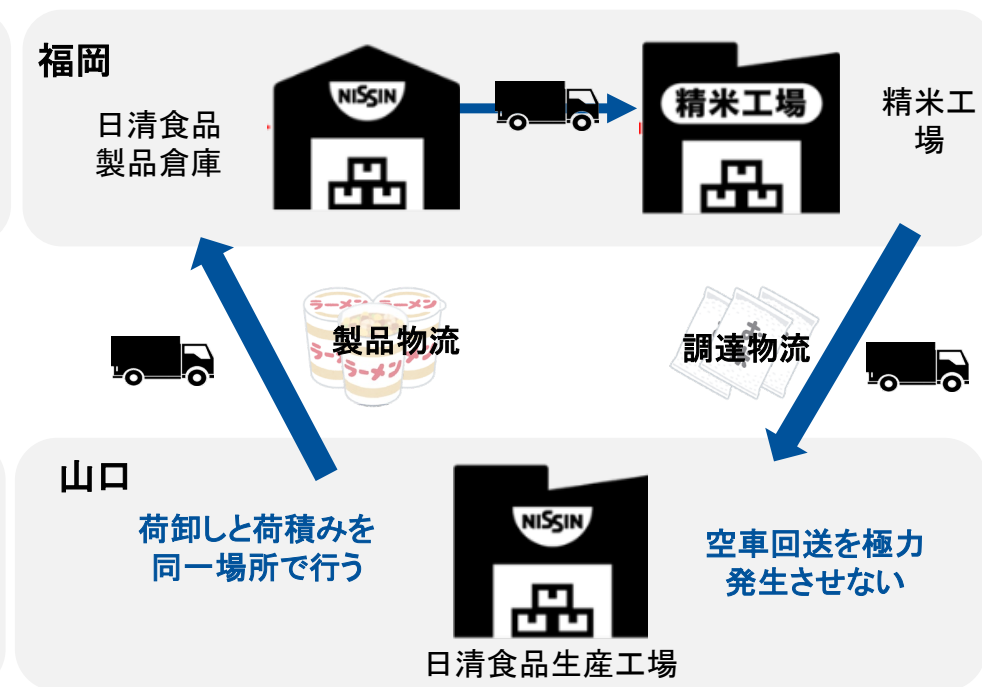
*1 ラウンド輸送：トラックに積み込んだ貨物を目的地で降ろした後、別の貨物を積み込んで出発地までもどることにより、空車回送区間をなくし、トラックの配送効率を高める輸送形態のこと。

*2 実車率：輸送効率の指標の1つで、トラックが走行した距離のうち実際に貨物を積載して走行した距離の比率のこと。

(1) 岩手～茨城間のラウンド輸送



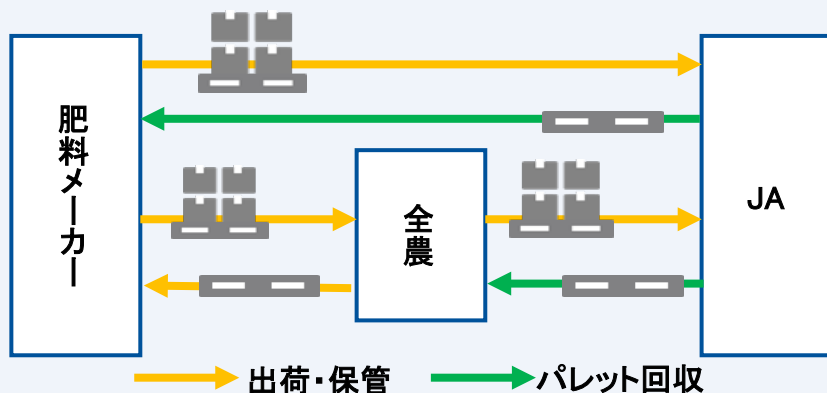
(2) 福岡～山口間のラウンド輸送



東北地区における肥料パレット輸送の取り組み(共通パレットを用いた一貫パレチゼーション)

- ・肥料は使用時期が限定されることから保管期間が長く、パレットの載せ替えの課題もあり、手積み・手卸しが多く発生していました。
- ・全農と農協で協議しルールづくりを行ったうえで、共通パレットを活用することにより、課題解決と物流合理化を図っています。

【パレット物流の運用方式】



【共通パレット(T11型)】



【トラックへの積込の様子】



(1) 取り組み経過

- ・東北6県(青森・秋田・岩手・宮城・山形・福島)管内の全農県本部、JA、および肥料メーカー15社が共通パレットを用いたパレット物流に参画しています。
 - ・共通パレットの取り組みは、令和元年6月よりスタートし今年で6年目を迎え、年々共通パレットを用いた輸送割合は増加しています。
 - 令和1肥料年度: 約18%
 - 令和4肥料年度: 約34%(16%増加)
- ※肥料年度とは6月～翌年5月のことを指す

(2) 今後の取り組み

- ①パレット輸送対象品目の拡充
→化成肥料等の主要品目はパレット対象品目となっていますが、更なる拡充のため協議を進めます。
- ②更なる輸送効率の向上
→大型車、パレット単位での引き取り促進など、更なる効率化の取り組みを進めます。

最後に

全農は、「持続可能な物流」を構築するとともに、「農業」と「食」の安定に向けた取り組みを継続します。引き続き国のご指導・ご支援をお願いします。

○物流効率化に向けた「農業施設」「輸送機器」の整備支援

- ・パレット規格変更に伴う農業施設改修
- ・青果予冷施設、中継輸送施設、集約保管倉庫等の整備
- ・定温・低振動コンテナ導入等によるモーダルシフトの促進

○パレット導入・施設整備費等の負担が生産者に偏らない対応への支援

- ・物流標準化検討会等による公平な指標づくり
- ・物流コスト上昇等に伴う農畜産物の適正な価格実現



ZEN-NOH