

前回ヒアリング時（2024年10月）以降の管轄地域の物流状況

【道内 J A 等を対象とした「北海道農産物・物流アンケート」を実施】

- 北海道内の農産物を取り扱う集出荷事業者（JA等）に対して現状と課題に関するアンケート調査を実施。
本調査では、JA本部（98箇所）のほか、JA支所を含めた計131箇所にアンケートを実施（回答数34件）

<アンケートから抜粋>

- 設 問：これまでの約1年の間に、物流関連で直面した問題はどのようなことですか？（選択式複数回答）

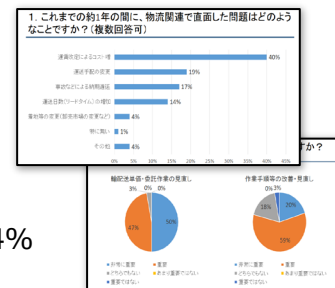
上位回答：運賃改定によるコスト増＞40% 運送手配の変更＞19% 事故などによる納期遅延＞17%

- 設 問：これまで、「効率化・省力化」「物流改善」について、どのような工夫や取組を行いましたか？（選択式複数回答）

上位回答：パレット輸送到に切り替えた＞24% 他の事業者と共同輸送・混載輸送を行った＞14% 特に行っていない＞14%

- 設 問：パレット輸送を行う上で、課題があれば教えてください（選択式複数回答）

上位回答：初期導入コストの負担＞19% 管理体制（集荷・保管・出荷）の見直し＞18% パレットに収まる段ボールのリサイズ＞18%



2024年10月以降で生じた・想定された問題

【地域の声】

- 北海道における農産物輸送の生命線となるJR貨物の利用を阻害する気象災害や老朽化が顕著。
- 青果物輸送に不可欠な保冷シャーシ、保冷10 t 車やリーファーコンテナの数が十分ではない。

【鉄道の事故・障害】

- ・11/16 JR函館線 貨物列車脱線（11/19復旧）
- ・1/7～9 大雪による青森県内JR線2線区不通（1/10復旧）

その後の対応・結果、物流の工夫等

【JA等の今後の物流のビジョンについて】（「北海道農産物・物流アンケート」結果から抜粋）

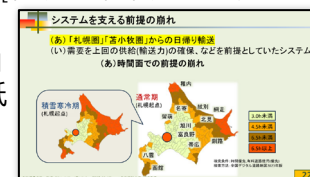
- ・ホクレン等の関係機関や輸送業者と連携、協力し実需者も満足するような物流体制の構築を検討していきたい。
- ・府県への運送は十勝管内での混載の拡大、販売先の集約を行い、1か所の販売先への物量を増やす。販売先と運送業者が協力して帰り荷物を確保する。
- ・各JAの選果場の集約に伴う、原料輸送体制の構築。
- ・生産資材においては、パレット輸送の増加等による配送労力軽減や500kgフレコン（肥料）を推進し、配送効率の向上や各品目の銘柄集約を進めることで配送ミスの減少を目指したい。

2024年度総括（管轄の地域特性（立地・品目）を踏まえ、この1年を通して把握した課題等）

【有機的な連携の継続・強化】

物流問題は、再配達削減、共同運送・中継運送、モーダルシフトの拡大や荷主の物流効率化など多種多様な取組が必要。道内では「物流行政機関五者会議（開発局、運輸局、経産局、北海道、農政事務所）」を構成。2月には、札幌市をはじめ、北見市、稚内市で【北海道物流WEEK 2025 ～「届く」と「運ぶ」続けるをみんなで考える～】として計8種類のイベントを開催（2/17～21）し、地元紙にも掲載され、物流業界関係者はもとより、消費者等を含めた幅広い層への機運醸成に寄与。また、道商工連、経済連合会、経済同友会、JR貨物、道トラック協会、消費者協会やJAグループ北海道など、様々な協力・連携体制を図ることができた。

[北海道農産物・物流バランスアップセミナー]



管轄地域の物流状況について(2025年2月現在)

前回ヒアリング時（2024年10月）以降の管轄地域の物流状況

- ・10月以降は、りんご・花きなど多くの品目で出荷最盛期が過ぎ、物流に大きな課題はなく出荷されている状況である。
- ・全農あおもりでは、りんごについて、ばら積みからパレット積みへの移行を進めているが、当面は専用パレット（114×89cm）の導入により円滑な出荷を進める。
また、一部JAでは、JRコンテナの利用を拡大する予定。
- ・長いも・ごぼうは、ばら積みからパレット積みへの移行を進めているが、当面は12型パレットを使用。
- ・一部JAでは、運送事業者から12型パレットでの運送を求められている。

2024年10月以降で生じた・想定された問題

- ・花きの輸送にあたり、運送事業者から宮城から北海道向けへの長距離輸送を断られた。
- ・各産地では、運送運賃が上昇している。
- ・青森県内では、12型パレットが不足している。
- ・岩手県内のJAでは、閑散期に複数JAによる合積みを行って効率化しているが、東京方面向けは、北部のJAから順に積むため、最後に積み込むJAの荷が計画通りに出荷できない場合がある。
- ・岩手県内の花き（りんどう）の出荷は、ばら積みで行えている状況。

その後の対応・結果、物流の工夫等

- ・コスト増となるが、複数の運送事業者を中継することにより引き続き出荷を続けることになった。
- ・宮城県内のJAでは、運賃を抑制するため、東京方面の市場から県内の市場への出荷先の変更を検討。
- ・一部JAでは、当面の方法として、12型パレットの代わりにワンウェイ段ボール等のパレットを試験的に導入し、コスト面の検証を実施。
- ・JAから全農いわてに対して各JAの出荷量の調整を依頼し、複数JAによる合積みでの配送を維持できるよう取り組んでいる。
- ・岩手県内の花き産地のJAでは、運送事業者からのパレット化の要請に備えて、検討を進めている。

2024年度総括（管轄の地域特性（立地・品目）を踏まえ、この1年を通して把握した課題等）

東北地方の青果物物流においては、消費地市場から離れていることもあり、荷物自体の長距離輸送は避けられない。
トラックでの長距離輸送からJR貨物や中継輸送などへのシフトは広がりを見せており、引き続き物流効率化を推進していく必要がある。
青森県内で、主な品目であるりんご、長いも、ごぼうの出荷にあたっては、ばら積みからパレット積みに移行し始めている一方、当面、専用パレットや12型のパレットを使用。
一部JAでは、繁忙期に、運送事業者が撤退し、トラックの確保に苦労があったが、全農が代わってトラックを手配するなどにより、産地で荷を廃棄することはなく、出荷が継続的に行われている。
運賃は、令和6年度で一定の上昇を伴ったが、更なる上昇が心配されている。

管轄地域の物流状況について(2025年2月現在)

前回ヒアリング時（2024年10月）以降の管轄地域の物流状況

品目
…
青果
物

- 運賃 ・トラック輸送が値上げが続いており前回よりもコスト的に厳しい状況。（茨城県）・運賃交渉は受けざるを得ない状況。（千葉県）
- 運送時間 ・中京方面への輸送は、市場による手配で岐阜への毎日の出荷が可能となった。（群馬県）
- ・方法 ・トラック業界は、待機時間が長く、荷物の量が安定しない青果業界から安定している工業製品運送にシフトしている。（茨城県）
- パレット ・標準パレットのサイズに対し、出荷容器があわない商品規格が多数（長野県）

2024年10月以降で生じた・想定された問題

- 茨城県
 - ・関西方面は一度に複数箇所運送が可能だったが、1箇所対応しかできない。
- 群馬県
 - ・令和6年度の運賃は、10%程度増加した。
- 神奈川県
 - ・運送業者から遠方への運送拒否、労働時間規制内での就業要請。
- 長野県
 - ・様々な規格のパレットがあるため、物流コストは上がり、生産者の手取りが減る。
 - ・出荷閑散期は出荷調整してもトラックが満積載にならない場合、最低保証賃金のしわ寄せが生産者に向く。
- 静岡県
 - ・集荷配送できなくなった運送業者の代替業者探しに苦勞。代替配送によりJA職員に負担。
 - ・値上げした運送賃をどのようにして商品の価格に転嫁していくかが今後の課題。

その後の対応・結果、物流の工夫等

- 茨城県
 - ・京浜地区への出荷量の増加・安定を図った。さらに拡大の方向。
 - ・レンコン出荷時にT12パレットにあわせ、梱包箱のサイズとデザイン変更による積込時間の削減。
- 栃木県
 - ・園芸作物を出荷する市場を3カ所から1カ所に絞り、運送コスト削減を検討。
- 群馬県
 - ・運送業者の荷待ち時間を少なくするため、11月より生産者からJAへの収穫物の持込時間を早めた結果、荷受け開始時間も14:00から10:00へと前倒し。
- 千葉県
 - ・旧JAごと、部会ごとに運んでいるものを、1JAでまとめて出荷することができな
いか検討。場合によって、JA間での混載も検討。
- 神奈川県
 - ・遠方への出荷期間を限定し、翌日分を前日から積込可能として解消。運送業者側では出荷に合わせて出社時間を遅くし、荷役作業の人員増で対応。
- 静岡県
 - ・4ヶ所の集荷場の集約や、出荷量が少ない場合は他の集荷場に持って行ってもらうことも検討。

2024年度総括（管轄の地域特性（立地・品目）を踏まえ、この1年を通して把握した課題等）

県域や関東区域の物流については大きな状況変化はないが、遠隔地への出荷等物流については、運賃の値上がり、運送拒否等問題が生じている。このため、各県単位において、ドライバー作業負担軽減や運送コスト削減のため、集荷場の集約、積込・積降時間の変更、混載による積載率向上、パレットや梱包箱等のサイズ統一等を行い問題に対応しているところ。

なお、パレットについては、集荷施設、出荷先の規格が11型に対応していない場合もあり、11型だけに替えていくことは困難との声もある。このため、例えば、品目に応じて全国的に調整して3種類程度の規格に対応しつつ、今後の施設改修のタイミング等を逃さずに11型に対応していくなど、段階的に11型に集約していくことも必要なのではないかな。

また、運送賃への値上げに対応せざるを得ない状況にあることから、値上げされた運送賃を含む合理的な費用を考慮した適正な価格形成の実現を促していく必要がある。

これらは、25年度以降も継続する課題であることから引き続き管内の物流の状況把握に努めるとともに、支援策等の積極的な活用を促すよう周知したい。

管轄地域の物流状況について(2025年2月現在)

前回ヒアリング時(2024年10月)以降の管轄地域の物流状況

【産地】

青果物全般…生産コスト及び運賃コストの価格転嫁は一部の取引先で了承、多くは協議継続中。他県への複数品目の混載について協議継続中。

【卸売市場】

水産…夏場は高温で中継の荷の鮮度劣化が見られたが、産地に改善を求め解消傾向。冬場は低温で活魚運搬車の中で魚が弱ることがあった。

花き…遠隔地からの直送の廃止や小ロットでの集荷が難しくなった。また運賃負担・価格転嫁が難しい状況。

【食品製造事業者】

加工食品等…集荷回数の減少や集荷時間の早期化。納品日数の増加や到着時間の遅れ。運賃コストが上昇。

2024年10月以降で生じた・想定された問題

【卸売市場】

・運送業者や深夜の時間帯における卸売業者の人手不足を懸念。

・水産(塩干)は、遠隔地からの便数が減少。

【食品製造事業者】

・スーパーマーケットの物流センターへの納品時間を自社の始業時間前に指定され、従業員の負担となっていた。

その後の対応・結果、物流の工夫等

【卸売市場】

・物流効率化と人手不足解消を目的に無人搬送車の導入を実証実験。

・水産(塩干)は、発注のタイミングを調整し対応。

【食品製造事業者】

・余裕を持って早めの出荷や納品、注文日の翌日納品には対応できないことを先方に伝えて対応。

【食品卸売事業者】

・異なる営業所から、同じクライアント向けに入荷、保管、集品、出荷していたため、物流業務、輸送網を一箇所に集約。

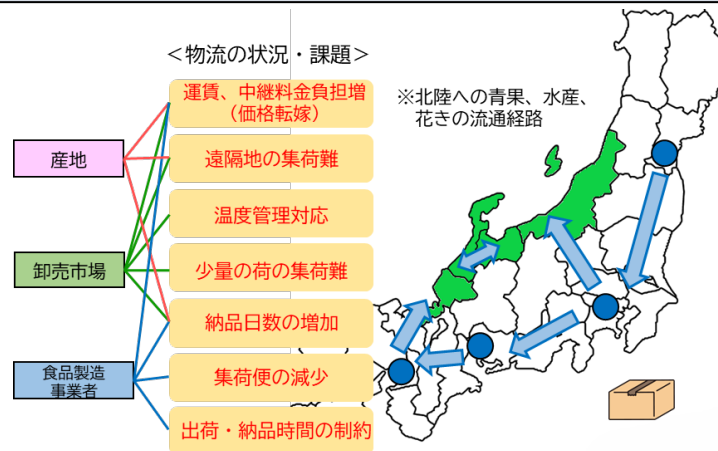
2024年度総括(管轄の地域特性(立地・品目)を踏まえ、この1年を通して把握した課題等)

【物流の状況・課題】

・北陸の卸売市場は、他県産を扱う割合が多く、地理的条件として主要な産地や消費地から遠距離であり、「運賃、中継料金負担増」「遠隔地の集荷難」「温度管理対応」「少量の荷の集荷難」「納品日数の増加」が見られた。産地、卸売市場、食品製造事業者に見られた物流の状況・課題は右図のとおり。

【物流問題に対応するための取組事例】

・産地、卸売市場における出荷情報、販売情報の電子化による業務効率化。
・隣接県の卸売業者同士の資本業務提携による集荷力強化。



東海農政局 管轄地域の物流状況について(2025年2月現在)	
前回ヒアリング時（2024年10月）以降の物流状況	
青果 ● 集荷から出荷までの作業工程を軽減するためパレットを使用しているが、積載率や産地の保冷庫の事情から、独自サイズのパレットを利用〔岐阜〕 ● JA間の横持便と、産地と消費地を結ぶ幹線便を切り分けた実証試験を継続実施〔愛知〕 ● 県内の運送会社ごとの得意な地域、集荷・納品場所の融通度等を把握し、運送会社を使い分け〔三重〕※いずれも10月以前から大きな変化なし	加工食品 ● 大きな変化はなく、トラックを確保できている[A,B,C社] ● 年末年始はGWやお盆以上にトラック確保が難しく、特に年末の最終納品日は想定を超える発注があり、トラック確保できず一部は納品日を変更せざるを得なかった。配送費用も通常より割高となった[D社] ● 運送会社から、関東向け配送におけるトラック確保が難しいことを理由に、運賃値上げ及びリードタイム延長の要請があった[E社]
2024年10月以降で生じた・想定された問題	その後の対応策・結果、物流の工夫等
青果 ● 今シーズン通じて、パレットの約3割が紛失〔岐阜〕 ● 幹線便と横持便の切り分けにより、幹線便ではドライバーの減、積載率の向上などコスト削減効果がみられたが、横持便では集荷場での荷物の積み直しの発生などで当初の想定より時間がかかった〔愛知〕 ● 繁忙期に集荷拠点のキャパシティ不足、フォークリフト不足が見られた〔愛知〕 加工食品 ● 暦の関係で年末年始の休みが長く、運送会社のトラック稼働日が減少〔E社〕 ● 受注日翌日の納品が慣例化しているが、九州など販売先が遠い場合は翌日納品ができず翌々日納品となっていた〔E社〕 ● 納品予約システムを導入する企業が増えたが、その弊害も生じている。他社と納品希望時間が重なったり、発注量が予約システムの受入れ枠を上回ってしまっている等、予約が困難なケースが増えており、このような場合でも納期を守るためには予約がないまま発送せざるを得ず、トラックは長時間待機となり、荷主の費用負担も増加。また、希望通りの時間に納品できないため、1台で複数の販売先を回ることが困難になり、積載率が低下。[D社]	青果 ● パレットを市場外に持ち出さないよう、近隣市場の仲卸等を対象に啓発を行っているが、遠方の市場での紛失への対応が課題〔岐阜〕 ● 主として横持便について、混載ノウハウ（積載方法・集荷順序・タイムスケジュール等）の蓄積に取り組む。[愛知] ● 繁忙期でも安定して出荷が行えるよう、集荷拠点の拡大が必要。整備に向けて調整。[愛知] 加工食品 ● 年末の繁忙期に備えて予め運送会社にトラック確保を依頼[A,B,C,D社] ● 年末年始の納品可能日を販売先と調整[E社] ● 九州の貸倉庫に予め商品を発送することで翌日納品に対応。さらに、現在は本社をメインの保管拠点としているが、物流網の利便性が高い地域に保管拠点を増やすことを検討[E社]
2024年度総括（管轄の地域特性（立地・品目）を踏まえ、この1年を通して把握した課題等）	
● 名古屋圏という大消費地を抱えさらに首都圏や近畿圏へのアクセスも容易という立地にあること、また農産物では多様な品目が生産され、全国に商圈を確保しなくても売り切れる品目も多いこと等から、東海地域の青果・加工食品の配送は近・中距離が中心。 ● 上記の地域特性に加え、物流2024問題に備え運送会社や販売先との調整等生産者・事業者の取組が進められてきた結果、一部で年末など繁忙期等にトラック確保が難しくなったとの声はあるものの、管内で生産される青果・加工食品の物流について切迫した事態は生じていないと認識。上記のとおり各県の課題が明らかになってきており、引き続き関係者の取組状況を注視するとともに、必要に応じ補助事業の相談にも対応していく。	

管轄地域の物流状況について(2025年2月現在)

前回ヒアリング時（2024年10月）以降の管轄地域の物流状況

- 引き続き、運送業者からの値上げ要請や、物量確保への対応が続いている産地がある一方で、近郊市場への出荷をしている産地では特段の影響はない。（個別の事例）
- ・前回ヒアリング時以降も、運送業者からの値上げ要請が続いている。（滋賀、京都、兵庫）
 - ・契約している運送業者の中で、トラックドライバーが確保出来ずに廃業した業者があり、代わりの業者と契約したが、運賃交渉の余地はなく、高い単価での契約となった。（京都）
 - ・少量品目の輸送において、物量の多い他品目と一緒に共同輸送した。しかし、10トントラックによる配送のため、物量を確保出来ずに経費倒れとなり、配送できない地域が発生した。（和歌山）
 - ・主な出荷先が関西圏の市場で当日中の輸送が可能であるため、特段の影響は出ていない。（奈良）

2024年10月以降で生じた・想定された問題

- ・花き、野菜、果実において、集荷場所の集約、荷物の横持を行うといった対策を講じていたが、運賃の更なる値上げの提示があった。（滋賀）
- ・みず菜において、出荷日が1日減るため、欠品等に悪影響が出る可能性が想定された。（京都）
- ・青果において、経費減のため冬季の配送便を3便から1便へ減少することを運送業者に提案したが、「その場合は現行価格では走れない」と言われた。（京都）
- ・青果において、以前は運んだ量による個別単価契約であったが、1便当たりの単価契約となった。（京都）
- ・ねぎにおいて、運送業者から運賃の値上げ要請があった。（兵庫）
- ・野菜において、運賃を含め生産コストが全体的に上昇していることについて、取引先の市場や量販店の一定の理解を得たが、再生産可能な価格での取引は行っていない。（兵庫）
- ・柿・みかんにおいて、関東（東京）市場への輸送の場合、出荷量が少なく輸送コストの問題から、出荷出来ない場合があった。（和歌山）

その後の対応・結果、物流の工夫等

- ・当該運送業者と価格折衝し取引を継続することと併せ、他の同業者からの情報収集をしている。（滋賀）
- ・集荷日が減少した分、産地拠点において、冷蔵庫で在庫を持ちながら出荷調整を行った。（京都）
- ・運送業者と交渉した結果、お互いが歩み寄る形で、1便当たりの量を増やすことにより1便減らし、コスト削減を実施した。（京都）
- ・運賃の値上げ要請があったが、配送日及び配送先を集約することで合意し、運賃は据え置きとなった。（兵庫）
- ・引き続き、再生産可能な価格での取引を求め、運賃含め生産コストの上昇分の吸収に努めたい。（兵庫）
- ・取引先と相談した結果、荷下ろし先を関東から関西へ変更して対応した。（和歌山）

2024年度総括（管轄の地域特性（立地・品目）を踏まえ、この1年を通して把握した課題等）

- ・近畿においては、とくに青果で産地と市場・消費地が比較的近いこともあり、年度当初懸念された輸送に要する日数の延長、また品質の低下といった喫緊の問題は生じていない。
- ・引き続き運送業者から値上げ要請がある産品がみられるが、産地（JA等）と運送業者の折衝により、双方が歩み寄った価格に落ち着いた例もみられる。運賃値上げにより生産者からの集荷回数が減るなどの例もあるが、産地での保冷により調整するなど工夫がみられる。また、販売先との交渉により、運賃の上昇を販売価格に反映できた事例も見受けられた。
- ・運送業務の効率化やドライバーの労働時間削減のため、出荷先の集約や出荷作業の前倒しを図る事例も見受けられた。
- ・米については、本年度から本格的に全農統一フレコンにより物流改善を図るなど、物流コストの上昇に応じた取組がみられる。

管轄地域の物流状況について(2025年2月現在)

前回ヒアリング時（2024年10月）以降の管轄地域の物流状況

トラックドライバーの時間外労働時間の上限規制により長距離輸送が継続できないとの産地側の懸念もあったが、集荷・選果・荷待ち時間の短縮や、リードタイムの延長、荷着場所の変更による荷降ろし時間の短縮が行われ、長距離輸送が継続されている。

また、燃料費高騰、人件費上昇等に伴う物流コスト増加への運賃増の増加への対応として、積載率向上の取組や、広域選果体制をとることにより物流効率化の取組も進められており、大きな問題は生じていない。

2024年10月以降で生じた・想定された問題

- **トラックドライバーの時間外労働時間上限規制により、長距離輸送が継続できないとの懸念**
(島根：花き、広島：青果、徳島：青果、香川：青果、愛媛：柑橘)
- **燃料費高騰・人件費上昇等に伴う物流コストの増加**
(鳥取：梨・柿、岡山：青果、花き、広島：青果、山口：青果、徳島：青果・水産、愛媛：青果)
- **モーダルシフト導入による追加的な輸送経費の発生※**
(※九州からの花き輸送については、これまでは関西へのトラック運送の途中で荷を降ろしてもらっていたが、モーダルシフト(トラック→船舶)により関西に荷を取りに行くことになった。)
(岡山：花き)

その後の対応・結果、物流の工夫等

- **以下の取組により、トラックドライバーの拘束時間を削減**
 - ・ 標準パレット導入や選果前倒し・作り置き出荷等による集荷・選果・荷待ち時間の短縮(徳島：青果、香川：青果、愛媛：柑橘)
 - ・ リードタイムの延長(島根：花き、徳島：果樹)
 - ・ 物流上効率的な場所に荷着場所を変更することにより、荷降ろし時間を短縮(広島：青果)
- **以下の取組により、物流効率化を推進**
 - ・ 集荷先数を増やすことによるトラックの積載率向上、広域選果体制の整備(鳥取：梨・柿、広島：青果、山口：青果、愛媛：青果)
 - ・ 青果と花き・水産の部門を超えた共同輸送(検討中)や、配送箇所の削減(岡山：青果、花き、徳島・青果、水産)
- **発生した横持ち経費の価格転嫁を検討**
(岡山：花き)

2024年度総括（管轄の地域特性（立地・品目）を踏まえ、この1年を通して把握した課題等）

中国四国地方の青果物については、地域内や、関西地域への出荷が比較的に多いものの、かんきつを始め、一部品目については、関東地域などへの遠距離への出荷が多く、物流2024年問題の影響が懸念されていたところ。

しかし、産地側におけるパレット化、集荷時間・選果時間・荷待ち時間の短縮、中継輸送などの取組により、長距離輸送が継続されているほか、積載率の向上や広域選果体制等により物流効率化に向けた取組も進められている。

いずれにしても、今後もトラックドライバー不足による運送能力の低下が見込まれていることから、引き続き、発荷主・着荷主双方に物流効率化の取組を働きかけていく必要がある。

管轄地域の物流状況について(2025年2月現在)

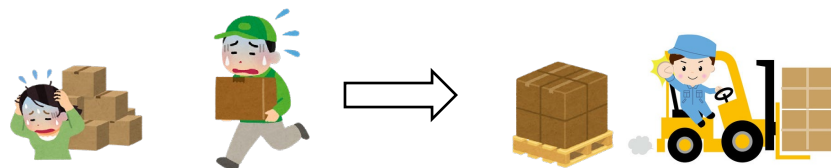
前回ヒアリング時（2024年10月）以降の管轄地域の物流状況

- ・ 前回ヒアリング時以降も、農産物物流に大きな問題はなし。
- ・ 生産者の高齢化や作付面積の縮小により青果物の出荷量が減少傾向にある中で、昨年の夏秋の高温や冬季の低温少雨が出荷量の更なる減少に繋がっている。これにより、トラックの積載率の向上が課題になりつつある。

2024年10月以降で生じた・想定された問題

その後の対応・結果、物流の工夫等

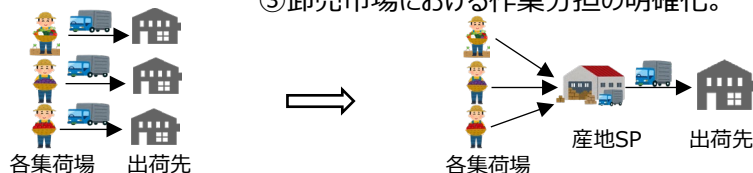
2024年10月以降に生じた新たな問題は聞かれないが、これまで課題になっていて10月以降に対応、工夫された取組を下記に示す。

パレット化 未実施品目、産地でのパレット導入促進。

- ①いちご、きゅうり、ジャガイモ等において、レンタルパレットを活用した輸送試験を実施中。（福岡県、宮崎県、鹿児島県）
レンタルパレットの導入が遅れている産地に対して、導入に向けた働きかけを促進。（鹿児島県）
温州ミカンなどの柑橘類が先行しているが、中晩柑についてもパレット化に向けて、段ボールサイズ、内容量の見直しを検討。（熊本県）
- ②パレットを回収しやすい近隣の出荷量の多い市場への出荷は、ばら積みからパレットによる輸送に転換。（運送業者）

**産地集荷場
・出荷先市場の対応**

- ①ロットの確保や積載率の向上に向けて、更なる産地集荷場の集約。
- ②少量多品目で多出荷先の冬春作の豆類について、積載率の向上。
- ③卸売市場における作業分担の明確化。



- ①来年度をめどに集荷場の集約計画を作成、2028年度には集約化。（福岡県）
補助事業を活用し、分散していた集荷場を集約化するよう各JAに周知。（宮崎県）
- ②各産地集荷場から産地ストックポイントに集約し、出荷先までの共同輸送や混載化を進め、積載率を向上。（鹿児島県）
- ③市場での荷下ろし作業について、運送会社から相談があった際には、その都度産地が各市場と協議の場を設置。（長崎県、熊本県）

2024年度総括（管轄の地域特性（立地・品目）を踏まえ、この1年を通して把握した課題等）

- ・産地、運送業者、市場が連携を密にし、課題解決に向けて取り組んでいる。
- ・ストックポイント、パレット化やモーダルシフト（フェリーやJ R貨物）の活用により産地が安定的に出荷できる体制の整備に取り組んでいる。（福岡県、鹿児島県）
- ・運賃やパレット化による経費等が上昇している中で、販売価格への価格転嫁が課題となっている。（福岡県、長崎県、熊本県）
- ・現状、各市場に出荷できているが、今後、積載率の向上や運賃で採算がとれるよう、出荷先市場の集約化が必要となっている。（佐賀県）

管轄地域の物流状況について(2025年2月現在)

前回ヒアリング時（2024年10月）以降の管轄地域の物流状況

- コロナ禍からの経済回復に伴い沖縄管内の全産業において人手不足が顕在化しているが、運送業に関しては、現在のところ物流が滞るほどの大きな影響は出ていない。
- 管内の農林水産物の生産基盤が小さいことから、生産できる農産物は種類・量とも限られている。その多くは県外からの移入に依存しており、物流2024年問題の影響が大きいのは、県外における物流であることから、昨年10月以降も大きな影響は出ていない。
- 花きについては、現在出荷シーズンに入っているが、これまで各団体等において進めてきた、新たな輸送ルートの開拓や輸送事業者の確保などの取組の結果、大きな問題は生じていない。
- 青果については、県外出荷できる品目が限られていることもあり大きな影響はみられない。

2024年10月以降で生じた・想定された問題

- 出荷シーズンに入る花きについて、これまで新たな輸送ルートの開拓・輸送事業者の確保対策を講じてきたが、さらなる対策を講じる必要があるか懸念された。
- 県外産が端境期（冬春期）の青果（野菜）の出荷について、これまで講じてきた対策で十分な対応ができるかが懸念された。
- 管内では長距離陸送はないことから、物流の停滞は生じなかったものの、人手不足が顕在化しているため、集荷体制の維持ができるかが懸念された。

その後の対応・結果、物流の工夫等

- 花き及び青果の出荷について、これまで講じてきた対策が功を奏し、追加の対策は現時点で必要ない。
- 花卉については、出荷のピークが終わるまで動向を注視していく必要。
- 集荷体制について混乱はない。人手不足に注視しつつ、これまで以上にきめ細やかな調整をしていく。

2024年度総括（管轄の地域特性（立地・品目）を踏まえ、この1年を通して把握した課題等）

- 沖縄は、国内物流の末端であることから、パレットの最終地点となっている上、移入過多により入ってくるパレット数が多く、県内の一部地域ではパレットが滞留している状況にある。特に離島の離島（竹富町黒島等）については、パレットの滞留が地域行政の課題の一つとなっており、自治体が処分費用を支出せざるを得ない状況となっている。パレットが滞留しない仕組み作り（パレットの適正管理）が今後の重要課題。
- 管内では、人手不足が顕在化しているが、これまで講じてきた各種の対策により、現在のところ大きな影響は生じていないが、管外での輸送において影響が生じる場合、管内の事業者等は何らかの対応を行う必要があることから、管外における2024年問題の状況・動向を注視するとともに、きめ細やかな調整、先を見越した準備を整えておく必要。
- 島嶼県であるためモーダルシフトは進んでいる。他方、輸送効率向上のため大ロットで輸送できる海上輸送をより一層進めていく必要。また、リードタイムの長い海上輸送に耐えられる品目の選定、同業他社による共同輸送、他業種多品目の共同輸送等の可能性、鮮度が長期保持できる資材等の使用などについて検討を進めていく必要がある。
- 一方、鮮度が優先される品目（空輸に適性のある品目）を明確にする等メリハリをつけた輸送を進めていくことで、沖縄全体としてのモーダルシフトの最適解を導き出す検討・調整を進めていく必要もある。
- 島嶼県という地理的特性から、県外と比較して流通コストの掛り増し経費が負担となっており、競争条件不利地域。昨今の燃料費の高騰等による物流コスト上昇が続けば、消費者・生産者ともに、これまで以上の物価上昇などの影響が懸念される。そのような状況下で、持続可能な産地としての維持・発展ができるかが課題。