

さがしん（相模原新都市農業推進協議会）では、地元農業の振興をはかるとともに、地産地消の取り組みを行なっております。

現在、全国各地から青果が届く便利で安定した供給網が作られていますが、流通面での課題もあり、地産地消の取り組みが、その問題解決の一部を担えるのではないかと調査を進めています。

農産物の流通における物流拠点や輸送の状況に関する実態

1、食品の流通構造の変化：農林水産省「卸売市場を含めた流通構造について」2017年10月

平成20年

- ① 生産者
- ↓
- ② 農協等
- ↓
- ③ 卸売業者
- ↓
- ④ 仲卸業者・買参人
- ↓
- ⑤ (食品製造業者)
- ↓
- ⑥ 食品小売業者等
- ↓
- ⑦ 国内消費者

2、青果物の地域間流通の状況

野菜・果物の地域間貨物流通（千トン/年）

資料）国土交通省「貨物地域流通調査（2016年度）」より

三菱UFリサーチ&コンサルティング 作成

発着	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国・四国	九州・沖縄	全国
関東	96	297	12,917	929	146	45	52	14,482

3、トラック輸送に関する状況

① トラック運転手の労務管理上の制約

1) 一連の物流の中で、1日16時間の拘束時間等の制約が大きなネックに

トラック運転手の労務時間等について、拘束時間は1日あたり原則13時間、最大16時間、運転時間は1日あたり9時間、運転連続時間は4時間（30分休憩）、勤務後の休憩期間8時間といった基準があるが、遠隔産地から大都市圏への出荷時等、長距離輸送が求められる場合大きな制約要因となっている。

拘束時間 (始業から終業までの時間)	<ul style="list-style-type: none"> ・1日 原則13時間 最大16時間以内（15時間超えは週2回以内） ・1ヶ月 293時間以内 ※ 荷待ち時間や荷役作業の時間も拘束時間に含まれる。
-----------------------	---

休憩期間 (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時間を越えないこと (30分以上の休憩等の確保(1回10分以上で分割可))

資料) 国土交通省「トラック運送業の現状等について

4、卸売業者・小売業者等による消費地内の配送

卸売業者等による量販店・加工業者等への配送

量販店等の小売業者や加工業者等への配送は、生産者団体から直送される形態と、卸売市場を経由して配送される形態がある。卸売市場を経由する場合、卸売庁舎が配送を手配するケース・仲卸業者が配送を手配するケース、小売り業者等が手配して引き取りに来るケースがある。

運送事業者の労働状況も厳しくなる中、小売業者側が卸売市場への「取りに行く物流」を強化する動きが見られる。

<ヒアリング調査結果>

・量販店向け出荷分の物流は当社が担う。輸送手配は当社が直接手配するケースと、量販店側で手配し経費(輸送費と調整に係る人件費分)が請求されるケースがある。

1日あたり4トン車で3-4代分である。産地からの直送も週に10トン車または4トン車で1-2代あるがこれらの輸送手配は産地側で行う。(卸売業者-大都市圏中央市場)

・仲卸向けよりも、量販店に直接販売していることの方が多い。店舗納入、センター納入のいずれにも対応している。量販店等への輸送が少量の場合、赤帽を利用している。(仲卸業者-大都市圏地方市場)

・青果は9割以上がセンター経由で、仕入先から店舗への直接配送は一部にとどまる。

地域以外の産地からの仕入れは、青果専門の運送事業者が集約してセンターまで輸送する。

遠隔地からは市場経由の仕入れが基本であり、遠隔地からセンターに直接搬入することは少ない。

取り扱いの35%が太田市場経由だが、運送事業者の労働状況も厳しくなっており、当社の協力企業が取りに行く取り組みも始めたところである。一方、グループ企業で市場からの仕入れはほぼ店舗へ直接配送しているスーパーチェーンもある。(小売業者等)

5、農産物物流の課題とその具体的な状況

産地から消費地に至る一連の農産物物流の実態把握の結果を踏まえ、農産物物流の課題とその具体的な状況について整理

まず、生産者団体のアンケート調査の結果をみると、農産物物流の課題として、「物流コストの削減や抑制」を挙げている団体が8割以上を占めるとともに、「輸送手段の安定的な確保」も7割が課題としている。

次いで、「輸送時の品質劣化防止」が5割、「輸送時間の短縮」と「輸送の定時制の向上」がそれぞれ2割前後となっている。

青果物の物流に関する課題(3つまで回答)

物流コストの削減・抑制		85.3%
輸送時間の短縮		23.5%

輸送の定時制の向上	17.6%
輸送手段の安定的な確保 (トラック運転手の人手確保)	73.5%
輸送時の品質劣化防止 (温度管理・鮮度保持・荷傷み防止)	50.0%
その他	14.7%

6.消費地における荷受け体制に関する課題

卸売り市場での待ち時間の発生

1) 一部の卸売り市場では狭隘化が課題

大都市圏の主要な卸売市場を中心に狭隘化の問題が生じている。

具体的には、トラックの荷下ろしを行うスペースや、仲卸業者の在庫スペースが狭いことが課題とされている。後者については、場内に残った青果物がスペースをふさぎ、市場のオペレーションにも影響しているとされる。また気付という形で商流を通さない積み替えが場内で行われており、これもオペレーションに影響を及ぼす要因となっている。

2) 待ち時間はリードタイム増加に加え、青果輸送、複数箇所下ろしが敬遠される要因

産地の生産者団体から、卸売り市場における荷下ろしの待機時間の問題が指摘されている。

例えば、東京の卸売市場では2～3時間の待機が一般的という指摘があるほか市場に到着しているのに待ち時間のために延着となった事例や、21時から翌5時まで待たされた事例もある。

生産者団体からは、パレット化を推進しても、パレット化されていない、他の産地の荷役時間が長いことが、待ち時間の原因となることへの不満、待ち時間が生じる原因の一つである冷蔵施設の不足への対策が不十分であることへの不満も示されている。

こうした待ち時間の発生は、リードタイムの増加の要因となるだけでなく、運送事業者から複数箇所での荷下ろしを敬遠される要因となっている。

3) 生産者団体の物流コストが上昇する一方、価格への転嫁や生産者の運賃値上げが進まない状況

生産者団体においては、運送事業者に支払う運賃が上昇傾向にある一方、青果物の価格に対して物流コストの上昇分を転嫁することが難しい状況にある。またJAの広域合併が進んだことにより、JAが徴収する手数料は下げるべきであるとの認識を生産者側は持っており、運賃の値上げが難しいのが実情である。

運送事業者においては、各かな系主体が応分の物流コストを負担すべく、トラック運賃を見える化し、運賃と付帯作業料金に明確化する取り組みが進んだとしても、荷主側は両社の総額を変更しない範囲でという前提に立つので、収受額は変わらないという見方もある。

<ヒアリング調査結果>

・運賃を上げ策を得ないと思うが、農産物の単価が上がらないため、生産者が負担しなければならぬと考えると難しい。(生産者団体-遠隔産地・単協)

・物流効率化にかかる財源を出荷元の農家に求めようと考え、出荷段階では値段を付けていないため、販売価格への転嫁ができない。農林水産省には、その点を理解した上で効率化にかかる事業を実施して欲しい。(生産者団体-遠隔産地・全県組織)

・JAが物流に関して積極的に取り組み、サービス向上を図るために、生産者に課す手数料を上げることも考えられるが、実際には広域合併したことにより手数料は下げるべきであるとの認識を生産者側は持っており、難しいのが実情である。(生産者団体-遠隔産地・全県組織)

・集荷か仕向先への納品まで包括料金で受けているので、物流の制約が厳しくなるほど その対応にかかるコストは当社の内部で受け止めており、コストが増える一方である。下請け側からは運賃アップを要請されるが、元請けとしては、荷主に大幅アップを要請することが難しい。JRコンテナも10%値上げされており、負担できる部分とできない部分が出ている。国交省の通達があったように、運賃と附帯作業料金に分けてお願いしても、荷受け側は総額を変更しない範囲でという前提に立つので、収受額は変わらない。（運送事業者-物流子会社）

4、 参考：青果物の集出荷団体の出荷運送料

7) 青果物の集出荷団体の出荷運送料

農産物の物流コストに関するデータとして、農林水産省「食品流通段階別価格形成調査」において集出荷団体ごとに青果物100kg当たりの品目（野菜14品目、果実2品目）別の出荷運送料が把握可能である。また、同調査においては集出荷団体1団体あたりの品目別の販売収入が確認できるため、販売収入に対する出荷運送料の比率が把握できる。

まず、集出荷団体における、青果物100kg当たりの平均出荷運送料は1,382円/100kgである。この規模の対象を票がするため、品目別に集出荷団体の販売収入あたりの出荷運送料の比率（以後、出荷運送料比率と表記）を確認すると、青果物平均は8.7%、最も大きい品目はだいこんで16.1%、最も小さい品目はピーマンで3.9%である。

これにより、まず出荷運送料比率は、単位重量当たりの販売収入が小さいだいこんや人参といった根菜類等で高く、単位重量当たりの販売収入が大きいピーマンやほうれんそうといった果菜類や葉菜類等で低くなっている。さらに、単位重量当たりの販売収入が比較的大きいものの傷みやすく梱包時に嵩張りりんごやトマト等は、出荷運送料比率が5%を超えており、品目別の特性が影響していることがわかる。他にも、出荷運送料比率の過多には、産地・消費置間の距離が影響すると考えられる。

青果物品目別の集出荷団体の出荷運送料比率

出荷運送料比率

だいこん	16.1 %
にんじん	14.4 %
はくさい	13.9 %
たまねぎ	13.0 %
ねぎ	6.5 %
きゅうり	4.6 %
ほうれんそう	4.0 %

資料) 農林水産省「2014年度 食品流通段階別価格形成調査」

2016年11月より三菱UFリサーチ&コンサルティング 作成

出典

<https://www.maff.go.jp/j/shokusan/ryutu/attach/pdf/buturyu-108.pdf>

日経研月報 2022年4月より抜粋

1、 卸売市場流通の動向

全国の卸売市場の数は、政府の卸売市場再編の方針もあり、1998年度に中央卸売市場が87ヶ所、地方卸売市場が1465カ所であったのが、2019年度には、それぞれ64ヶ所、1009ヶ所にまで減少している。そして大きな問題となっているのが、卸売市場経由率の低下であり、卸売市場経由の流通が崩壊しつつあるという指摘さえある。野菜の卸売市場経由率は1985年度が88%であったが、2000年度には78.4%、2010年度には73.0%、2018年度にはさらに減って、64.8%となっている。

一方、国産青果物の卸売市場経由率は、高い傾向にある。2002年度は93%であり、2000年代に入り減少傾向となり、2010年度は87.4%、2018年度には79.2%となっている。このように、**国産青果物については、減少傾向にはあるものの、以前として8割弱が卸売市場経由である。**

2、 物流が直面する課題

近年、物流においては、ドライバー不足が深刻であり物流危機といわれる状況が続いている。

3、 農産物が抱える課題

農産物は、非常に多品目であり、かつ季節、天候等によって取扱量が大きく変動する。小ロットの輸送の場合が多く、出荷元である生産地が季節等によって移動していく等、平準化が難しい。さらに、鮮度が求められ、迅速な輸送も要求される。特に長距離輸送において、今後運べなくなるという問題が発生する可能性が高い。東京都中央卸売市場が取り扱っている野菜の輸送距離は500～1000 kmが重量ベースで16.9%、1000 km以上が22.9%と両方で4割弱を占めている。

農産物物流は、拘束時間が長く、荷待ち時間が長く、されに手積み手卸しの場合が多く、ドライバーからみると、最も敬遠されるものとなっている。農産物物流はドライバー不足の深刻化等の影響を特に受けやすい特徴があり、このことが単に物流の問題といつだけでなく、農産物流通の構造そのものを変えていく可能性が高い。

4、 農産物のロジスティクス改革に向けて

農産物流通において、物流がボトルネックとなりつつあり卸売市場が円滑に機能しなくなることも予想される。また従来のように運ぶことができないという問題は、全国から首都圏等の大消費地に向けての輸送の問題としてのみ認識されることが多い。

東京都中央卸売市場は、輸送距離500km以上が4割弱を占めており、影響が大きいことは事実である。

記事紹介等

農業総合研究所 新しいプラットフォーム 農家の直売所

<https://nousouken.co.jp/service/farmers-direct-sales-office/>

日本で流通している野菜・果物の70%がスーパーマーケットで購入・消費されていることから
生産者がJA・卸売市場等を経由せず、自ら、販売価格を決める自由出荷による流通プラットフォーム

市場流通と産直流通のどちらが良いのか！

青果流通の仕組み

https://note.com/bando_seika/n/n3393a88e8ec5

農業流通特化型SaaS“nimaru”の開発、運営、 ばんどう青果 上村聖季