

ストックポイントによる物流改善への取り組み

トラック運転手の残業時間に上限を設ける「物流の2024年問題」が産業界を揺さぶっている。農産物を扱う企業も他の分野と同様、大きな影響を受ける。新たな制度の下でどうやって円滑に農産物を流通させればいいのか。運送会社と卸売市場の先進事例からその答えを探ってみた。



日本経済新聞社 編集委員

吉田 忠則 YOSHIDA Tadanori

よしだ ただのり
1964年千葉県生まれ。89年に日本経済新聞社入社。日経電子版で連載「食の進化論」、マイナビ農業で連載「農業経営のヒント」、雑誌「農業協同組合経営実務」（全国共同出版）で連載「農業の可能性を探る」を執筆。著書に「農業崩壊」「逆転の農業」「不連続と闘う農」（以上、日本経済新聞出版）など。

飼料メーカーと運送会社が連携

2024年4月から、トラック運転手の残業時間の上限規制が始まった。働き方関連法の適用が5年間猶予されていたが、この月を境に年960時間の上限が設けられた。業界にとって劇的な環境変化になる。

まずは労働時間の上限規制の対象となる物流会社が、この問題にどう対応しようとしているのかを探ってみよう。紹介するのは、北海道で飼料の配送と保管を手がける幸和運輸株式会社（北海道小樽市）の取り組みだ。

幸和運輸は設立が1956年。北海道は日本を代表する畜産・酪農の基地であり、飼料の輸送はその根幹を支えている。とりわけ重要なトウモロコシは米国などから輸入され、苦小牧や

釧路などの港の近くにある工場で飼料に加工された後、道内各地へと運ばれていく。

それを担う幸和運輸にとって、転機になったのが2009年の「北海道飼料物流株式会社（以下、飼料物流）」の設立だ。幸和運輸がメインの株主になり、飼料メーカーが3社と飼料の販売代理店1社が出資している。

飼料物流が設立された当時、 Etaノール向けなどの需要拡大に伴い、原材料となるトウモロコシの値段が上昇し、酪農・畜産経営を圧迫していた。ウクライナ戦争による飼料価格の高騰と同様の事態が、十数年前に起きていたのだ。

これを受け、飼料メーカーはお互いに製造を委託し合って協業化に取り組んだ。だが販売競争は引き続き激しく、同じ工場で作られた複数のメーカーの飼料が別々のトラックに積み入れ、

同じ牧場や隣り合わせの牧場に運ばれるといった非効率な物流が残っていた。

こうした事態を打開しようと、幸和運輸が飼料メーカーに呼びかけて、輸送を共同化するために設立したのが飼料物流だ。荷主である飼料メーカーと運送会社が連携し、物流の効率化をめざした画期的な試みだった。

飼料物流の設立は複数のメーカーの飼料の共同輸送を可能にしただけでなく、2024年問題への対応にもつながる取り組みのスタートとなった。北海道の北部にある名寄市に「ストックポイント」を設けたのだ。飼料の輸送から保管、配送にいたる共同物流を管理するための拠点だ。

幸和運輸はそれまで、太平洋側の港湾から道央に位置する旭川市の周辺まで飼料を届けていたが、その北側に運ぶのは、配送人員の確保な



新花の倉庫に台車が並ぶ。台車の棚は鉢物の高さにより調整可能。そのままトラックへ積載する

箱に入れて運べるが、特定の品目に絞って輸送することは少ない。その結果、さまざまな品目を入れた箱をばら積みすることになる。鉢物になると、幅も高さも品目によってまったく異なる。ものによっては、人の背丈を超えることさえある。箱に入れることができないので、パレットに積むのはそもそもなじまず、やはり荷台へのばら積みになる。

そこで問題になるのが、トラックへの積み上げと積み下ろしの手荷役だ。担うのは往々にして運転手。この積年の課題を解決しようと、農林水産省は2022年に「花き流通標準化検討会」を設け、関係者を集めて対応策を協議。その成果として、ガイドラインを策定した。

目標に掲げたのは台車の導入。荷物の大きさ

に合わせて棚の上下の間隔を変えられることができるので、切り花を入れた段ボール箱と鉢物の輸送のどちらにも対応が可能。これを補完する人たちで、パレットの活用も推奨した。

これらも念頭に置きつつ、新花はまず新潟をストックポイントにする実験に参加した。実施したのは23年10月。産地である福島県会津若松市から、卸売会社の株式会社なにわ花いちば（大阪市）に、かすみ草やユウカリなどを新花の施設を経由して運んでみた。

2024年問題の最大の課題は、運転手の残業時間が制限されることで長距離輸送が難しくなる点にある。この実験を通して、新花やなにわ花いちばなどの関係者は、新潟を中継拠点にした物流の構築に手応えを得た。

次のテーマは、この物流を双方向にすることだ。一定の輸送量に対応しようと思えば、温度管理のできる保管庫などの設置が必要になる。そのためには、投資に見合う輸送量を双方向で確保する必要があるからだ。

これを視野に入れ、なにわ花いちばや卸売会社の株式会社仙花（仙台市）、新潟の輸送会社や新潟県なども参加して、「新潟花き中継拠点化検討協議会」を24年1月に発足させた。協議会の代表を務めるのは新花だ。

輸送実験は、1月末から2月半ばにかけて実施した。今回の花の産地は沖縄。切り花を段ボールに入れてまず大阪のなにわ花いちばに船で運び、そこで新潟向けと仙台向けの台車に積み分けてトラックに載せ、陸路で運ぶ。それを中継地点である新潟の新花に届けて、新潟で販売

する分の台車を降ろし、残りはトラックで仙台の仙花へと向かった。

ここで重要なのは、台車を使った点だ。もしトラックにばら積みにして運んで来れば、新潟と仙台でそれぞれ必要なものに分けて積み替える作業が新潟で発生する。それは新花の今の人員の配置では難しいからだ。

そのために、荷台の後部に「パワーゲート」を取り付けたトラックを活用した。金属製の大きな板を上下させて、荷台に台車を載せたり、荷台から降ろしたりすることができる。台車を使う際に必要になる設備だ。

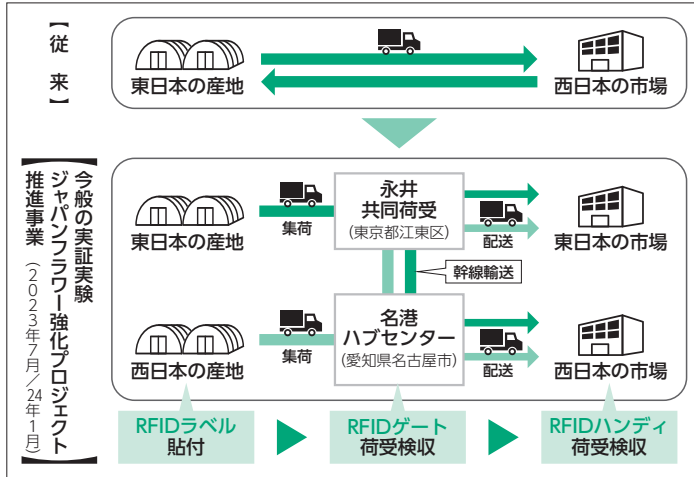
ストックポイントと物流のデータ化

ここまででわかるように、2024年問題は広域で対処すべき課題であり、卸売市場の場合には連携すべきエリアが全国に及ぶ。そこで新花や仙花、なにわ花いちばが加盟する一般社団法人日本花き卸売市場協会の取り組みへと話を進めよう。

日本花き卸売市場協会は23年7月と24年1月の2回に分けて、「ジャパンフラワー強化プロジェクト推進事業」を実施した。効率的な輸送体制を構築するための実証実験だ（図2）。

具体的には、愛知県名古屋市と東京都江東区にストックポイントを設けて、東西で双方向に荷物を運ぶ取り組みを試行した。愛知県港花き地方卸売市場にある「名港ハブセンター」と、物流会社の永井株式会社（東京都江東区）が運営し、花きの生産者団体や卸売市場が利用している「永井共同荷受所」がその拠点になった。

図2 東日本と西日本の花の産地と市場をつなぐ中継共同輸送



資料：日本花き卸売市場協会の物流生産性向上に向けた取り組み事例を参考に編集部作成

例えば、西日本の商品を名港ハブセンターを経由して永井荷受所に送り、東日本の市場に分配した。実証実験では逆の流れの輸送も実施。ストックポイントで商品を集約して効率を高め、長距離輸送も可能にした。輸送には台車やパレットを使用。台車用にはやはりパワーゲートの付いたトラックを使った。

特筆すべきなのは、「RFID」を活用した検品や商品管理システムだ。出荷時にラベルを商品に貼り、名港ハブセンターや永井共同荷受所に専用のゲートを設置して輸送情報を可視化した。バーコードを個別に読み取るのと違い、電波を用いて情報を一括してスキャンできる点に強みがある。

これにより、目視による検品と比べて51%作業時間を削減できることを確認した。今後は東北や北陸、関西などにもストックポイントを設置する方針。日本花き卸売市場協会の福永哲也会長は「ストックポイントで全国の市場をつなぎ、物流のデータ化を推進する」と強調する。

輸送コストをだれが負担するのか

先進事例の取材を通して、共通して浮かび上がってきた課題がある。2024年問題をソフトランディングさせて、持続可能な物流の仕組みをつくるには、それぞれの業界が連携して全体として変わる必要があるという点だ。一部の努力だけでそれを実現するのは難しい。

例えば、残業時間を制限する新たなルールに反し、こっそりドライバーの長時間労働を続ける企業があったらどうなるか。幸和運輸の場合、コストアップを覚悟で新たなルールに適応し、荷主側は輸送料のアップでそれに応えた。2024年問題への対応では理想的なケースとあっていいだろう。ところが現時点で、すべての物流会社と同様の措置をとっているとは限らない。もし水面下でそうした事態が起きていて、荷主の側がそれを黙認すれば、運送料には引き続き下方圧力がかかる懸念がある。これまでと同じようなやり方を続けられれば、ルールを守る企業より安い輸送料を提示できるからだ。

業界内にそうした疑念が少しでもくすぶっているだけで、前向きな努力の足を引っ張りかねない。当局が輸送の実態を厳しく監視するとともに、荷主のほうも法令の順守を前提に荷物を

預けるべきだろう。そうでなければ業界の体質改善は進まず、長時間労働が深刻な事故を招くことにもなりかねない。

一方、花きの卸売市場で課題になるのは、いかに業界を挙げて設備投資を進めるかだ。重要なのは、パレットなどと比べて高価な台車のスムーズな循環。新花などが手がけた実証実験では、なにわ花市場に確実に台車が戻るようにするため、帰りは空のままトラックで運んだ。だがこれは実証実験だからできたことであって、空の台車をトラックに載せて走るのは経済的には合わない。台車を日常的に活用して作業を効率化しようと思えば、多くの卸売市場が台車を導入して、荷物を載せてスムーズに循環する仕組みがある。もちろんそれにはコストがかかる。どの台車がどこにあるかをデジタルの技術を使って常時把握できるようにすることも必要だろう。

しかも設備投資はこれにとどまらない。台車をトラックの荷台へ上げたり下ろしたりするには、専用の設備を市場が導入することが欠かせない。そうでなければ新花や日本花き卸売市場協会の実証実験で使ったように、パワーゲート付きのトラックを走らせる。

改めて確認しておくべきなのは、日本の物流が往々にして運転手の過酷な労働のもとで成り立ってきた面があるという点だ。スマートフォンやパソコンで手軽に商品を売買できる便利な経済の陰に、他産業では考えにくいドライバーの働き方がある。それを改めるためのコストを産業界を挙げて負担することは、この国の経済にとって当然の課題ではないだろうか。