

## 「サステナブルな食品輸送の実現へ」議事録

---

(開催要領)

1. 開催日時：令和2年11月30日(月)15:00~17:00
2. 場 所：TKP ガーデンシティ PREMIUM 札幌大通
3. 登壇者：  
農林水産省 大臣官房輸出促進審議官(兼食料産業局) 池山成俊  
農林水産省 食料産業局食品流通課 課長 武田裕紀  
ホクレン農業協同組合連合会 代表理事常務 今成貴人  
ホクレン農業協同組合連合会 物流部 物流一課 課長 鎌田隆行  
きたみらい農業協同組合 販売企画部 部長 中谷幸雄  
JA ぶらの 販売部長 東藤学  
士幌町農業協同組合 農工部 部長 久保武美  
北海商科大学 教授 相浦宣徳  
東京青果 経営戦略室課長 中村岩生  
札幌みらい中央青果 常務取締役 菊地一弘

(プログラム)

1. 講演① 「食品流通合理化の必要性と対応について」 池山成俊
2. 講演② 「北海道産農畜産物の抱える物流課題と今後の対応について」 今成貴人
3. パネルディスカッション「パレット一貫管理体制の構築の推進に向けて」  
ファシリテーター 武田裕紀  
パネリスト 鎌田隆行／中谷幸雄／東藤学／久保武美／相浦宣徳／中村岩生／菊地一弘
4. 閉会

\* 敬称略・順不同

---

司会：

皆様、こんにちは。「未来に向けて 知る・変わる・守る チーム NEXT ステップ」シンポジウムをご視聴いただき、ありがとうございます。この時間は、「サステナブルな食品輸送の実現へ」と題しまして、北海道札幌市 TKP ガーデンシティ PREMIUM 札幌大通から、インターネット配信による食品流通合理化に関するオンラインシンポジウムをライブでお送りしていきます。私は本日司会進行のお手伝いをさせていただきます和久井薫と申します。どうぞよろしくお願いたします。

なお、新型コロナウイルス感染症防止の対策から、一部の出演者の方にはリモートでご登壇をいただきます。どうぞご了承ください。さて今日は北海道で行われているパレット化構想に

関する取り組み内容や優良事例をご紹介します。また各サプライチェーンの皆様により  
ますパネルディスカッションを行い、産地と全国各地の市場が連携した産地主導のパレット一  
貫管理体制に向けた、これからの食品流通合理化を探っていききたいと思います。

それでは本日のプログラムをご紹介します。まずは開会のご挨拶と「食品流通の合理化  
の必要性と対応」につきまして、農林水産省大臣官房輸出促進審議官、池山成俊よりご説明い  
たします。その後、「北海道農畜産物の抱える物流課題と今後の対応」につきまして、ホクレ  
ン農業協同組合連合会代表理事常務、今成貴人様よりご紹介をいただきます。その後、各サプ  
ライチェーンの皆様によります「パレット一貫体制の構築の推進に向けて」のパネルディスカ  
ッションを行います。それぞれのお立場からの視点でお話をいただきます。ぜひ最後までご視  
聴ください。

それでは初めに、今回のオンラインシンポジウムのテーマであります食品流通の合理化につ  
いて、映像でご紹介いたします。どうぞご覧ください。

食品流通において様々な取り組みが行われております。その模様を映像でご覧いただきまし  
た。

それでは初めに、開会のご挨拶と「食品流通の合理化の必要性と対応」につきまして、農林  
水産省大臣官房輸出促進審議官、池山成俊より説明いたします。なお、池山審議官は、本日は  
東京からリモートでのご登壇となります。それでは池山審議官、よろしくお願いいたします。

## 1. 講演①

池山：

農林水産省輸出促進審議官の池山でございます。まず初めに、本日ご参集いただきました皆  
様方、そして食品流通にたずさわる全国の関係者の皆様方におかれましては、新型コロナ感染  
症拡大以降も、まさにエッセンシャルワーカーとして国民への食料の安定供給に重要な役割を  
担っていただき、生産及び流通の現場での感染予防を行いながら、事業継続にご尽力いただ  
いていることに深く感謝申し上げます。一方で食品流通の現場におきましては、現在人手不足へ  
の対応、さらには新型コロナ感染症への対応といった様々な課題を抱えておりまして、今後と  
も食料の安定供給を確保するためにも、サステナブルな食品流通体制の構築が求められており  
ます。

本日のシンポジウムでは、古くて新しい課題ではありますが、食品流通の合理化を進める上  
で、導入が不可欠であるパレット化を中心に取り上げたいと考えております。本日はパレット  
化が進む北海道、そして消費地である東京の関係者の皆様方にご参加いただくことになってお  
ります。どうぞよろしくお願いいたします。

本日はまず私のほうから食品流通の合理化に向けた取り組みについてご説明させていただ  
き、その後、ホクレンの今成様からご講演をいただき、その後にパネルディスカッションを行

いたいと考えております。

では早速ですが、「食品流通の合理化の必要性と対応について」、私のほうからお話をさせていただきます。本日私から説明させていただきたいのは4点です。まず一つ、物流を巡る現状。これは我が国全体を巡る状況ですが、それを説明させていただきました上で、その中での農産物物流の今後の見通しについて、お話をさせていただきます。それらを踏まえて、今後食品流通の取り組みをどう進めていくかという、農林水産省としてのお話をさせていただきます。さらに本日の議題であるパレット化による手荷役削減等について、ご議論をいただくことになっております。

まず早速ですが、物流の現状とトラック運転手の働き方改革について、ご説明させていただきます。この図は現在行われている2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会で示された絵です。ここ5年ほどの世の中の大きな趨勢を表したもので、総合物流施策大綱というのは、社会状況の変化や新しい課題に対応できる総合的な物流施策パッケージを閣議決定するもので、これまで6次にわたって策定をしてきております。ちょうど今年が見直しのタイミングで、今後5年を見据えた検討を現在行っているところです。国交省を中心に作業が行われておりますが、農林水産省としてもこの議論に参画をさせていただいております。

まず現在のわが国の物流を巡る背景あるいは課題ですが、この図の中の緑色の部分にそういったものが書かれております。まず技術革新ですが、昨今AIやIoTによるイノベーションが進んでおり、わが国としても国全体としてデジタル化を進めることが必要となってきております。またSDGsや社会への対応ということで、2015年には国連におきましてSDGsが定められておりますし、同じ2015年にはパリ協定が結ばれて、気候変動への対応が求められるということ。また人口減少は我が国が直面する大きな課題ですが、わが国は2008年をピークに人口が減少しておりまして、これに伴いまして、生産年齢人口も減少します。その中でトラックドライバーの不足という課題にも直面しております。

また災害の激甚化、頻発化ということで、2018年には西日本豪雨、あるいは台風で物流にも大きな影響が発生しましたし、また昨年2019年には台風豪雨、今年2020年におきましても豪雨といった状況がありました。このような状況の中で、今年には新型コロナウイルス感染症の拡大が起きており、新たな動きも出てきているところです。

具体的にはオレンジの部分ですが、EC市場の急成長。これは人々の行動変容が行われ、例えば家庭向けの宅配が増えるといった動きも出てきております。また新たな生活様式への対応ということで、非対面・非接触というものが広がっています。さらに物流に対する社会の認識ということでお話しさせていただきますと、新型コロナウイルス感染症の中におきましても、物流あるいは食品流通というものは事業継続をしていただく分野であるということで、エッセンシャルワーカーであるという認識が世の中にも広がってきているのではないかと考えております。

新型コロナウイルス感染症のこういった変化も相まって、わが国の物流が直面する課題は、先鋭化、鮮明化してきているのではないかと考えており、こういったものに今後対応していく方向として、一番下、青の部分ですが、まずは物流DX、物流標準化によって、サプライチェーンを最適

化していくという取り組みが今後求められるのではないかと、一つの大きな柱です。

二つ目は労働力不足、先ほどドライバー不足という話がありましたが、労働力不足に対応した改革の推進ということで、当然これはトラックドライバーの労働環境を改善していくことが重要ですが、これは事業者だけではなく、荷主も含めた対応が必要になってくると考えております。特に食品流通はこういったことが強く求められる分野であると考えております。

最後、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築ということで、災害への対応もありますし、さらには SDGs あるいは環境への対応といった新しい対応も求められております。さらには今後の日本を考えますと、地方創生ということも重要ですし、私どもが進めている農林水産物の輸出、このための物流も今後整備していく必要があるのではないかと考えております。

こういったものが物流を巡る全体像ですが、今日の主要なテーマである食品流通の合理化においては、主に生産年齢人口の減少に伴うドライバー不足、そしてこれを踏まえた労働力不足と物流構造改革の推進ということが主なテーマになりますので、ここについてもう少し説明をさせていただきます。

まずトラック運転手の働き方を巡る状況ですが、近年トラックドライバーにおいては、長時間に及ぶ労働環境、さらには低賃金といったことを背景とし、人手不足が深刻化しております。安定的な物流の確保にとっては、これは非常に厳しい状況です。具体的にこの数字を見ますと、まず労働時間ですが、全業種の平均より約2割長い。さらに手荷役等もあって、非常に厳しい環境です。また有効求人倍率を見ても、全業種平均よりも約2倍高い。人手不足が顕著であります。さらには高齢化も進んでいるということです。こうしたトラック運転手の人手不足は、トラックの調達が困難になるということで、コスト上昇にもつながるということではないかと思っております。このままでは物流が不安定化するということや、コストが上昇していく、さらには在庫が増えたり、販売機会の損失が発生するということが、各企業にとっても好ましくない影響が生じる可能性があるのではないかと考えております。

こういった労働力、運転手不足を解消するために重要なのは、労働条件を改善していくということで、このため2017年3月には総理、関係閣僚、有識者から構成される働き方改革実現会議が開催されました。ここで働き方改革に向けた実行計画が策定されまして、2018年には働き方改革の関連法により、労働基準法の改正が行われました。2019年4月以降、時間外労働の罰則付きの上限規制が導入されることになりました。トラック等の自動車運送業については、この規制に関しては5年間の猶予期間が設けられており、具体的には2024年4月以降、ドライバーの時間外労働時間が年960時間を超えると、罰則の適用が開始することになっております。

また表の下、改善基準告示ですが、トラック事業者が順守すべき運転手の拘束時間等のルールを定めたもので、1日の拘束時間は原則13時間以内と定められております。これも違反した場合には行政処分の対象になることになっており、2018年にはこの違反に対する処分量定が引き上げられます。

こういった働き方改革が行われる中で、従来以上に食品流通の分野においても、法令遵守が求められるという状況になってきております。また働き方改革については、抜本的な労働力不足の対策を進めるということで、2018年には貨物自動車運送事業法の改正も行われ、荷主対策の深度化ということも盛り込まれております。これは運送事業者だけでは対応できないという部分もあるということで、こういう方向での改正が行われています。また今後、従来手積みや手下ろしなどの作業については、ドライバーが無償で行っている場合が多かったと思いますが、こういったところにも料金を請求すべきことを明確化しました。こういった運送以外のサービスをいかに効率的に行うかということも、今後の重要な視点となってきております。

その上での農産物物流の現状ですが、まず農産物物流については、食品流通ではトラック輸送が97%超を占めております。その中でトラック輸送に関して、食品の状況を見てみますと、農産物の大産地である北海道あるいは九州について、東京といった消費地から非常に遠い地域にあるということで、農産物輸送については、長距離輸送を強いられるドライバーの長時間労働が問題になっています。

さらに詳しく見てみますと、農産物物流に関係するドライバーのトータルの拘束時間ですが、ご覧いただくと分かりますように、他の産品に比べまして農産物がトップで、12時間半に及ぶ拘束時間が平均となっております。これは先ほどお話ししました13時間という現行の基準から言いかけても、ぎりぎりの状況ですし、また現在荷待ち、荷役、付帯作業を含めて4時間程度の拘束が行われていますので、ここについては今後、相応の料金を負担する必要があるかもしれないということです。

さらに農産物物流の特性を見てみますと、現在食品流通にたずさわっていただいている皆様のおかげで、我々豊かな生活が実現していますが、消費者ニーズとしては鮮度、味を重視する、あるいは多様な豊富な品揃えを求める一方で、先ほどお話ししました農産物については、生産地が消費地から離れたところにあり、長距離輸送が必要となってまいりますし、また品目も多種多様、さらには温度管理が求められるといったことがあります。さらには生産量が天候によって左右されますので、物流にかかる負担は大きくなっています。

さらに農産物物流については、新たなニーズも出てきており、現在政府では、農林水産物・食品の輸出促進に政府全体となって取り組んでいます。今年の3月、今後の輸出促進に向けて新たな目標を設定しており、2030年には5兆円を目指すことになっております。輸出のための物流、こういった基盤を今後国内に整備していく必要があります。

以上のような状況をまとめますと、このようになります。トラック運転手の人材不足において、すでに輸送が断られるケースも発生してきている状況です。また労働関連の規制も強化されてくる中、わが国としては農林水産物の輸出促進に向けた基盤も強化していく必要があります。さらに今後2024年には、労働基準法の罰則付きの規制が適用されてくるということで、我々としては今すぐ食品流通合理化に取り組む必要があるのではないかと考えております。

こういった状況を受けまして、私ども農林水産省では、食品流通に関わる関係者の皆様方にご参加いただきまして、2019年から食品流通合理化検討会を開催してきました。本日までご参加

のホクレン様、あるいは東京青果様にも検討会にご参加いただいておりますし、さらには自治体、知事の皆様や市長の皆様にもご参加いただいております。さらには物流業界もご参加いただいております。本年の4月に中間とりまとめを公表いたしました。この中で八つの具体的な取り組みを掲げて、国の予算も活用して取り組みを推進していくこととなります。

八つの具体的な取り組みですが、特に今日の議論に深く関わる部分として、一番上のパレット化等による手荷役の軽減というところです。具体的にこの検討会での議論において出てきた対応方策としては、一つはパレット等の輸送資材の規格の統一、管理回収体制の構築、さらにはそのためのパレタイザーの導入や選果施設の改修。さらにこのパレットに使われる段ボール、あるいはそういったものの規格の検討が示されており、今後国の予算を活用しながら、取り組みを進めていくことにしております。

八つのテーマにつきまして、様々なものを議論しておりますが、今日のテーマに一番深く関わるのはパレット化のところですので、その部分を取り上げてさらにもう少し詳しくご説明をさせていただきます。

ここからは今日の本題のパレット化です。簡単にこの図をご説明ですが、パレットを活用することにより、積み替え作業の時間を短縮でき、ドライバーの負担軽減にもつながりますし、また荷役時の作業者の接触の低減も図られるという、コロナ禍においては必要な取り組みが進むというものです。また市場におけるスペースの効率的な利用にもつながりますし、またパレットで輸送が行われるようになれば、海外に農林水産物を輸出する場合には、HACCP 対応の施設を整備する必要がありますが、こういったところでの輸送も行いやすくなるということです。一方でこのパレット化については、積載率の低下や、あるいは費用負担をどうするか、さらにはそれをどういうふう回収するかという課題もあり、この解決のためには産地や輸送業者、あるいは卸売市場といったサプライチェーン、各段階での関係者の連携なくしてはこれは実現しません。関係者がこういった協力を行って、持続可能な流通体制を構築するかが大きなテーマですが、そういった取り組みがすでに始まっております。これは 2018 年に新たに立ち上がりました農産物パレット推進協議会です。この協議会には、生産者、流通関係者、あるいはパレット関係事業者に参加をいただき、パレットの共同利用、あるいは循環利用の基本的なルールづくりに取り組んでいただいております。

特に大きなテーマがパレットの散逸防止で、このパレットが荷主から着荷主側に到達した段階で、パレット管理が必要ですが、それに役立つものとして RFID という IT を使った技術が注目されております。パレットが RFID の装備により回収が行われるようになりますと、散逸を防ぐという大きな課題の解決にも貢献されるのではないかと考えております。

またパレットの回収等に加え、パレットを普及させる上で重要となる段ボール箱などの規格の統一についても現在検討が進められており、特に加工食品の分野においてはこれが進んできていますが、こういった動きが今後広がってくるのではないかと考えております。

またパレットの活用で手荷役軽減につなげるためには、荷受・分荷・出荷業務の自動化・効率化が不可欠であり、RFID とパレタイザーの導入、こういったもののセットで、今後取り組

を進めることが必要ですが、すでにこういう動きが進んできています。特に花きの分野においては、無人搬送機を活用したような実証も始まっています。

これからいろいろな関係者の方にご議論いただきます北海道のパレット化です。後ほど細かい点をご議論いただけたと思いますが、北海道の取り組みにおいても、パレットの散逸というものが非常に大きな課題です。こういった課題を解決するために、われわれ農林水産省としてもご支援をさせていただき、すでに私ども、北海道の青果物を受ける15の荷受の事業者の方々に、クランプリフト導入の支援をしてきております。こういった支援などもあり、さらには北海道の方々が精力的に取り組んでいただいていることから、北海道はパレチゼーションが最も進んでいる地域となっております。

産地主導で取り組まれている北海道の取り組み、卸市場と連携し、さらに卸売市場でもパレット積み替え用の機会を導入し、さらにはパレットの管理・回収も一緒に行うような体制の構築をしてきていただいております。本日、パレット化の先進地であります北海道における、産地主導のパレット化に対しての構築を素材として、普遍的な課題や有効的な手段を洗い出し、視聴される皆様と共有できたらと考えております。私からの説明は以上です。ありがとうございました。

司会：

池山審議官よりお話をいただきました。ありがとうございました。

それでは続きまして、ホクレン農業協同組合連合会代表理事常務でいらっしゃいます今成貴人様より、「北海道産農畜産物の抱える物流課題と今後の対応について」、ご講演をいただきます。それではよろしく願いいたします。

## 2. 講演②

今成：

ご紹介いただきましたホクレン農業協同組合連合会の今成でございます。本日のテーマである食品流通の合理化について、私は「北海道産農畜産物の抱える物流課題と今後の対応」について、ご紹介させていただきたいと思います。

まずスライドに入る前に、少しお話をさせていただきたいと思います。北海道の農畜産物はその多くを大消費地である関東・関西である本州、並びに四国、九州に運ばなければなりません。ではどれぐらいのものを運ばなければならないのか。その規模感について、少しお話をさせていただきます。

北海道農畜産物の金額ベースの規模感です。農業総産出額ベースでは、直近の数字で全国の農業総産出額9兆3,000億円、このうち北海道が1兆3,000億円。比率で約14%が北海道の農畜産物になります。では1日どのぐらいの量の農畜産物を本州に運ばなければならないのか。農畜産物は年間でおおよそ350万トン、1日おおよそ1万トン、10トントラックで1,000台が毎日本州にものを運んでいるというイメージになります。

このような中で池山審議官からお話がございましたとおり、近年のトラックドライバーの不足、働き方改革をはじめとする物流課題への対応が、北海道農業の大きなテーマです。その解決策の一つの手段として、一貫パレチゼーション輸送に、近年積極的に取り組んでいます。

それではスライドをご覧くださいと思います。本日、四つの観点でお話しさせていただきます。一つは、北海道農畜産物の道外への移出実績。そして現在抱えている、また今後予想される物流課題とその対応。そして最後に、一貫パレチゼーション輸送の取り組みについて、お話をさせていただきます。

資料の2ページ、この表は北海道農畜産物の道外への移出実態とその手段についてご説明いたします。まず左側の表、北海道農畜産物、年間約350万トン移出しています。このうち私もホクレンが取り扱っている量が257万8,000トン、比率で74%です。北海道農畜産物の輸送手段です。輸送手段を主に決めるものは何なのか。まず一つは農畜産物の鮮度、ロットと量、輸送先と距離、コストなどを勘案して決めております。右上の表、JR貨物でおよそ81万4,000トン、比率にして32%。主なものは玉ねぎや馬鈴薯、米などをJR貨物で運んでおります。その下、フェリー・RORO船、船舶・不定期船、海上コンテナ。船舶で運んでいる部分が年間176万2,000トン、比率にして68%。航空で運んでいる部分は、2,000トン程度です。

ここにトラックという表現が出てきませんが、JR貨物にしても、フェリー・RORO船にしても、畑から、または倉庫から貨物駅まではトラックで運んでおります。また到着した貨物駅からお客様のところに運ぶのもトラックです。それからフェリー・RORO船など、これはトラックがそのままフェリーに乗って本州に渡っていくということで、輸送手段の裏側には常にトラック輸送が付随していると考えていただきたいと思います。

次に移ります。これは北海道から年間に移出されている全体量ということで、農畜産物以外のもの。上のほうですが、2,570万トン、そのうち先ほどお話しした350万トンが農畜産物、2,220万トンが農畜産物以外ということで、北海道から全ての品目では7万トン程度が毎日道外に運ばれており、そのうちの1万程度が農畜産物という形になります。

続きまして、先ほどの350万トン、これは1日当たり1万トンということで、それぞれの輸送手段別に概念図として書いているものになります。

大きなテーマの二つ目として、現在抱えている、また今後予想される物流課題について、お話しさせていただきます。まず私どもが抱えている物流課題、大きく3点になります。まずJR問題。そして物流会社の事業撤退と縮小。そしてドライバー不足です。詳細については、後ほどまた説明させていただきますので2に移りますが、10年後の北海道農畜産物の物流を考えたときに、鉄道貨物協会にて大型トラックドライバー需給の中、長期見通しに関する研究調査が行われています。10年後の2030年度は、2020年度対比でトラックドライバーが18%全国で減少すると言われております。私ども北海道の人口減少は、日本全体から比べると大きく、20%程度減少するものと捉えております。今後物流改革を実施して、将来に向けた物流体制を構築しなければ、運賃の高騰もしくは運賃値上げでは解決できなくなり、北海道農畜産物に関する物流は破綻するという危機感を大きく持っております。



先ほどお話しいたしました課題の一つ、JR 問題についてお話しさせていただきます。JR 問題につきましては、大きく三つの課題があります。4 年前に JR 北海道さんが発表いたしました、JR 北海道さん単独で維持困難な 8 線区問題。これには貨物列車が走行する 3 線区が含まれています。ここが廃止されると、貨物が運べなくなる恐れがあります。続きまして二つ目、青函トンネルの共用走行問題。2030 年、北海道札幌まで新幹線が通ってきます。新幹線高速化に伴い、貨物列車が青函トンネルとの共用区間を通過できなくなる恐れがあるということで、この問題については、2030 年時点では、共用は可能ではないかというお話になっていますが、その詳細についてはまだ明らかになっておりません。

続きまして、並行在来線問題です。2030 年に札幌まで北海道新幹線が開通すると、JR 北海道から経営分離される並行在来線があり、これは下に書いている函館～長万部間の 147.6Km、これが JR 北海道の経営から分離され、並行在来線となり存続が危ぶまれている部分です。

続きまして、7 ページ、JR 問題です。弊会是先ほどご説明したとおり、年間 260 万トン程度の農畜産物を道外に移出していますが、JR 貨物が使えなくなると全て海上輸送に変えないといけない。こうなったときには、産地から港までトラックで全て運ばないといけないという問題が出てきます。これはさらなるドライバー不足、コスト増などの懸念があり、線路が維持されなければものが運べなくなる可能性があります。私どものこれまでの対応として、右に行きますが、平成 30 年より国、北海道など、行政への要請、そして弊社独自の対応として、一番下に書いてあります貨物列車使用区間の利用促進として、段ボール資材やパレットなどの到着貨物を、一部トラック輸送から鉄道輸送に切り替え、利用促進に取り組んでいます。

続きまして、もし JR 貨物が道内から撤退した場合に、全て船で運ばないといけないという部分ですが、現在北海道からの主なフェリー、貨物の路線を書いています。まずは小樽から舞鶴、苫小牧から敦賀、日本海側です。それから太平洋側、苫小牧から日立、苫小牧から仙台港、函館から青森、釧路から日立。これは私どもの生乳を運んでいるほくれん丸が、釧路から日立に通っています。この主な路線で、全ての農畜産物を運ぶというのは現実的にはなかなか難しい問題だと思っています。

続きまして、JR 貨物がなぜ効率的かつ有効なのかという部分を、地図でご説明させていただきます。青果市場を黄色の四角で、JR 貨物駅を赤で表していますが、この地図を見ていただきますと、青果物市場は JR 貨物駅の付近に多くが集まっています。JR 貨物駅に着くと、JR 貨物駅からトラックに積み替えて市場に持ち込みますが、極めて短い距離で運べるという利点があります。

続きまして、二つ目の課題です。物流会社の事業撤退と縮小について、ご説明させていただきます。この問題の要因は三つです。一つは後継者不足。一つはドライバーの高齢化。一つは車両更新費用の増高です。それぞれに記載がありますが、やはり地方の物流会社は零細企業が多く、同族経営が多い傾向にあります。経営者の高齢化に伴い、後継者がいない場合、事業撤退の可能性があり、直近でも数件起きています。またドライバーの高齢化です。総務省の調査によりますと、運送業の 40 歳未満の就業者構成比は、平成 19 年度は 40%に対して、10 年後

の平成 29 年度は 29%に減少しており、若年層のドライバーの減少が顕著です。

また車両の更新費用の増高は、近年に材料費の高騰、労働力不足から車両更新費用が増高しており、トラックの更新がやはり輸送会社の経営の足かせになっているという可能性があります。

さらに地方の物流のお話をさせていただきます。特に地方の物流は、弊会の取り扱い貨物だけではなく、各地の JA の皆さんが手配する集乳車、これは絞った生乳を酪農家の牛舎から乳業会社へ持ち込む集乳車、それから農集トラック、これは畑でできたものを倉庫または選果場に運ぶトラック、これらも地場の輸送会社に支えられている面が多く、これからの対応としては、新規輸送会社の導入。またわれわれのホクレンのトラック事業による輸送。それから車両の大型化やルート改善など、いろいろなことに取り組みないといけないわけですが、それぞれ一つ一つがすぐに解決する課題ではありません。やはり関係者との協議などを進めながら、時間のかかる課題です。

続きまして、三つ目の課題であるドライバー不足について説明させていただきます。ドライバー不足の原因については、先ほど池山審議官のお話にも出ておりましたので簡単にいたしますが、一つは拘束時間・労働時間の制限、ドライバー数の減少、長時間労働、そして低賃金。下の黄色のところですが、ドライバー数が不足するだけでなく、働き方改革で労働時間も削減されていくことで、今後の労働力不足に拍車がかかることが想定されます。

ドライバー不足の中で、農産物輸送は手積み手下ろしが一般的であり、これがドライバー不足に襲われている輸送会社が、農畜産物を運ぶときに敬遠してしまう原因の一つです。これまでの対応として、一つは一貫パレチゼーション。これは後ほどご説明させていただきます。それから下に移りまして、他企業との往復物流。他企業と連携して南北の往復輸送の拡充を図っています。一つの例として、関東向けの米穀の輸送について、これは往復物流で効率化しているという取り組みを、今しております。また輸送機材の大型化。大型機材や増トン車両の活用による輸送の効率化を図っています。さらに南北連携として、北海道発九州向け、九州発関西向けの物流の連携を、九州の経済連とともに今、取り組んでおります。

それでは最後に、一貫パレチゼーションの取り組みについて、ご説明させていただきます。まず私どもの取り組みの経過です。平成 27 年、玉ねぎ・馬鈴薯を中心に、一貫パレチゼーション輸送取り組みを開始いたしました。このとき青果物市場でのレンタルパレット紛失が大きな問題となり、パレットサプライヤーの事業撤退を回避するため、弊社種苗園芸部の協力のもと、各地区ホクレン会、これは私どもの道外の支店、仙台、東京、名古屋、大阪、福岡のそれぞれの地区の青果物市場の皆さんとの協議会ですが、こことまた回収率の低い青果市場への個別要請などを実施してまいりました。平成 29 年、ニンジンの一貫パレチゼーション輸送を開始しました。これは特別な規格である 1,000×1,200 プラスチックパレットを使用して、この部分については、私ども自主回収体制を引いて、行っております。29 年度、一貫パレチゼーション輸送の実績は 10 万トン。平成 30 年、レンタルパレットによる一貫パレチゼーション輸送の多い地域と連携して、青果物市場へのお願い、それから回収率向上の要請を行っています。

これらを行った結果、回収率も上がり、一貫パレチゼーションの輸送実績も 15 万トンを超えました。令和元年、輸送実績 20 万トン突破。今年度は 25 万トン为目标に今取り組んでいます。

拡大に向けての課題と対応ということで、5 点ほど挙げさせていただきます。まず 1 点目、青果物市場でのレンタルパレット管理。パレット回収率の向上への取り組みです。弊会が窓口となり、先ほどもお話がありましたが、農水省の補助事業を受け、全国 9 市場に対してレンタルパレットから市場パレットへ積み替えるクランプフォークリフトの導入を図りました。2020 年 3 月、全国 9 市場。今年度末には 4 市場増えて 13 市場への導入を目標としております。

パレット回収率、この表を見ていただきたいのですが、平成 30 年、回収率は 95%まで行きましたが、令和元年は 85%まで落ちました。これは市場が広がったことにより、回収の協力のお願いが、私どもの手がなかなか回らなかったということもあり、今年は 30 年と同じように 95%程度の回収に向けて取り組んでいます。

続きまして二つ目、産地における出荷施設のパレチゼーション対応ということで、北海道中央会と連携し、選果施設回収に向けて、国からの支援要請をしております。また三つ目として、一貫パレチゼーション輸送に伴う積載効率減少による輸送コストのアップという課題があります。パレット輸送をすると、今までより数量が積めなくなるということで、JR 貨物に対して、パレット輸送時のパレット重量の免除、輸送料金の割引率の拡大について、現在要請しております。

四つ目、段ボールサイズの変更ということで、単純にパレタイズできるサイズに変更できないもの、販売の規格への影響があるもの、例えば長芋や玉ねぎなどは、販売部門も含めて協議が必要なため、全農またはお客様との連携を図っていくところです。

最後にレンタルパレットの供給不足です。全国的なパレチゼーション輸送の増大により、加工食品業界での仕分け作業人員不足などから、パレットの需要が一気に高まっています。このことによって、パレットの供給不足が発生しておりますので、われわれとしてもパレット供給体制の強化を図りながら、市場からの回収に向けて取り組んでいくことを、今協議しているところです。

このように食品流通における合理化を図る上において、パレット輸送は大きな力となります。今ご説明したように、取り組みを始めて 6 年目ですが、まだまだ多くの課題を抱えています。今後も一つ一つ、関係者の皆様と協議を重ねながら、解決に向けて取り組んでいきたいと思っています。この後のパネルディスカッションでは、北海道の中でもパレット化に積極的に取り組んでいただいている JA の皆さん、青果物市場の皆さんがパネラーとして参加されております。パレット化の現状について、私の話とはまた別な切り口でお話が聞けるとお思いますので、私も大変楽しみにしております。それでは長時間にわたり、ご清聴ありがとうございました。

司会：

今成様、ありがとうございました。食料王国北海道です。食料の安定供給に向けて、また輸送への取り組みについてお話をいただきました。ありがとうございました。

それではこの後は、各サプライチェーンの皆様によります「パレット一貫管理体制の構築の推進に向けて」のパネルディスカッションを行います。それでは準備が整いますまで、本日の開催地、北海道について映像でご紹介いたします。どうぞご覧ください。

それではここからは各サプライチェーンの皆様によりますパネルディスカッションです。パネリストをご紹介します。まずはこちら札幌会場には、ホクレン農業協同組合連合会、物流部物流1課、鎌田隆行様。北海商科大学教授、相浦宣徳様。札幌みらい中央青果常務取締役、菊地一弘様。旭川会場には、きたみらい農業協同組合販売企画部部長、中谷幸雄様。JAふらの販売部長、東藤学様。士幌町農業協同組合農工部部長、久保武美様。そして東京会場には、東京青果経営戦略室課長、中村岩生様。そしてファシリテーターは、農林水産省の食料産業局食品流通課長、武田裕紀に務めていただきます。それでは皆様、よろしくお願いいたします。

### 3. パネルディスカッション

武田：

よろしくお願いいたします。今日ファシリテーターを務めさせていただきます食品流通課長の武田でございます。パネリストの皆さん、よろしくお願いいたします。

先ほどホクレンの今成常務からご講演いただきましたように、北海道においては、関係者の皆さんの協力のもと、パレチゼーションについての連携構築のために、ホクレンを中心として地道な取り組みを行っていただいているということです。本日は本取り組みの産地、そして市場の関係者の皆様や、専門家の先生方とディスカッションを通じまして、産地から消費地までの関係者の状況や、さらなるパレット化推進に向けた課題解決の糸口、そういったものを議論していきたいと思っております。皆様、よろしくお願いいたします。

まず産地でのパレット化の状況について、道内の主な産地である十勝、オホーツク、上川、三つのJAの皆様にお話をお伺いしたいと思います。まず初めに、JAきたみらいの中谷様、お願いしたいと思います。

中谷：

当組合のパレットの導入状況について、お知らせします。当組合は平成27年、一貫パレチゼーション輸送を本格的に運用しており、パレット化が必要とされる段ボール品、23万トンのうち、約4万トンを導入しました。導入可能となっているのは、トラック輸送のみです。理由としては、トラック輸送は近年、基準緩和車両を利用した増トントラックの導入もあり、パレット自重を勘案せず、現行の積載数量を維持した状態で、産地のコスト負担なくパレット輸送の導入が図られております。

一方、JR 輸送では過去の脱線事故や空転事故の経過もあり、コンテナ重量が厳しく見られており、パレット重量そのものを積載重量として勘案しなければならないことから、レンタルパレット導入費用のほか、積載数量の減少による輸送コスト増を含むと、産地の運賃負担が大きく増すことにつながっております。また課題として、北見地区の地理的な環境は、道内の中でも特に遠いということから、釧路、苫小牧、小樽という港となりますが、北海道の中でも特に遠隔地にあたることから、地理的にも大きなハンディを抱えています。

また JR 輸送については、近くに貨物駅、拠点ということもあり、ドライバーの負担が少なく、輸送力、コスト的にも有利であることから、当組合でも利用率は約3分の2ほど高く、管内では欠かせない輸送手段となっております。よって、パレチゼーション化に向かいたいのですが、やはり積載数量減少による輸送コスト増については、相当大きくなると考えています。また要望としましては、JR 輸送のパレット導入によって、積載数量の減少が必要となるのであれば、やはり JR 発送個数の増加につながる。これに対する鉄道輸送力の提供、また運賃抑制や、現状の積載数量を維持できるよう、JR 貨物様にはご検討やご協力をお願いしたいと思っております。以上でございます。

武田：

ありがとうございました。続きまして、JA ぶらの、東藤様、お願いしたいと思います。

東藤：

ぶらの農協の東藤です。JA ぶらので収穫された野菜の 85%にあたる 11 万トンが本州に出荷され、そのうち 60%にあたる 6 万トンが JR 貨物のコンテナによって運ばれております。一貫パレチゼーション輸送の導入経過として、輸送業界の人手不足、JA の人手不足、将来の安定出荷、安定輸送に対する危機感、できるところから少しでも早く、省力化に取り組むことが必要と感じ、平成 30 年より試験的に導入しております。現行、玉ねぎ 4 選果場がございますが、そのうち 2 工場でパレットを導入しております。2 工場となった理由としては、パレタイザーの工場では機械更新に莫大な費用がかかるということで、今、人の手によって手積みしている 2 工場となっております。実績としましては、昨年で 3 万 6,000 トン、約 40%をパレット輸送へ切り替えており、市場からもパレット輸送の要望が増えております。

今後については、まず次年度、ニンジン選果場の選別機を入れ替えます。これを機に、パレット輸送に対応できるように改修いたします。また 3 年後には、玉ねぎ選果場 4 工場を 1 工場に集約した選果場を予定しております。それもパレットに輸送に合わせた設計として、さらなるパレット輸送の拡充を進める考えです。また今まで 4 工場分が 1 カ所に集中することから、トラックも短時間で積み込みをさせるにも、このパレット化でスムーズな出荷となりますので、必要不可欠なシステムと考えます。

当 JA では、改修、新設の一部として投資していきますが、単純にパレット輸送のためのライン改修となれば、数千万単位の費用となるため、なかなかパレット化に踏み切れない産地も

あると聞いています。この部分への支援があれば、非常に助かるかと思えます。

別の課題として、現在レンタルパレットの回収範囲の都合で、市場と一部のユーザーだけが対象になっておりますが、さらなる拡充に向けては、パレット輸送可能な納品先を広げていくことが不可欠となりますので、先ほどの池山審議官のプレゼンにもあった農産物パレット推進協議会での協議に期待しているところであります。

最後になりますが、このシステムの根底には鉄道、海上、両面での安定的なインフラ整備が大前提でありますので、併せてご理解を願います。以上でございます。

武田：

ありがとうございました。最後に JA 士幌町の久保様、お願いしたいと思えます。

久保：

よろしく願いいたします。まず当協議会の馬鈴薯の取り扱いの状況を、ご説明させていただきたいと思えます。

当組合では、生食加工用馬鈴薯で年間 17 万トン、澁原馬鈴薯 8 万トン、合計すると年間 25 万トンの馬鈴薯を取り扱っております。今回の一貫パレチゼーションということになりますと、生食馬鈴薯で道外向け、約 4 万トン、これが対象となります。当農協の馬鈴薯の特性として、品種が非常に多い状況です。男爵、メークイン、きたあかり等々併せて 6 品種、出荷期間は 8 月から翌年の 4 月末まで 9 カ月間連続となります。出荷先も遠くは九州、鹿児島まで約 100 市場ということになります。そして 1 日当たりの生食馬鈴薯の製品出来高ですが、10 キロ箱で 2 万 5,000 箱、250 トンが毎日毎日できるというような施設です。

JR コンテナとトレーラー輸送、両方でこれらを輸送していますが、現状では JR コンテナが約 7 割、残り 3 割がトレーラー輸送ということになっておりまして、台数的には JR コンテナで日々若干の前後はありますが、40 コンテナ程度、トレーラーでは 3 台から 4 台。集荷車両台数としては、毎日 20 台前後の車種が集荷に来ているという状況です。

私どものパレット化については、平成 15 年 2003 年からスタートしました。平成 15 年、人事異動に伴いまして、今の部署に来ましたが、われわれ年間 400 万ケースの馬鈴薯を取り扱っています。そのときに JR 貨物の発車時間、またトレーラー、船の出港時間等々に間に合わせるために、農協側で多額の費用を要して、人材確保して、積み込み時間の短縮を図りながら、出発、出港時間に間に合わせていたという報告を受け、改めてこの生食馬鈴薯の出荷体制の再構築を本格的に手掛けました。当然検討にあたりましては、当農協だけではなく、着側の市場の方々にもしっかりとメリットが享受できるような形ということをコンセプトに考えました。

またレンタルパレットの使用にあたりましては、当初は全く違う方法を考えていたわけですが、ある輸送会社の方から、こういった資材もあるよというご紹介をいただいて、交渉をしてみました。実際、レンタル会社については、本州側から北海道に消費財、または雑貨等々を多く積んで持ってきてはいるんだが、本州に返す手立てがないということを大きな課題として持

っていた。一方でわれわれとしては、一向に手積み手下ろしということで、大変手間がかかっていた。このお互いの弱い部分が一緒にやることによって、パートナーとしてなり得るのではないかということで、今現在の一貫パレチゼーション体制が構築されました。

また平成 15 年 4 月から、検討をスタートしたわけですが、実際に市場に転換への案内をかけたのは 15 年 7 月。そして併せてレンタルパレット会社のほうから、市場に周知を図る等々をやりながら、今現在、平成元年産の生食馬鈴薯では、約 4 万 4,000 枚、パレット出荷率については 98.5%まで達しています。

また 15 年 8 月については、実際にパレット出荷がスタートし、それまで JR コンテナへの積み込みは 30 分かかっていたものが 5 分、20 トントレーラーについては、2 時間かかっていたものが 20 分、約 85%の時間削減が可能になりました。

それでは今回シンポジウム開催にあたりまして、当農協の生食馬鈴薯の選果場のビデオを作成しましたので、そちらをご覧くださいと思います。これは土幌の馬鈴薯コンビナートの映像になります。すでに選果場の図面が出ておりますが、大きくは選果機、ケース自動倉庫、パレタイズロボット、そして自動倉庫等で構成されています。これら施設については、平成 23 年に構築しました。その構築にあたりましては、農林水産省の補助支援をいただき実施しています。

平成 15 年ですから、なかなか前例もないという中で、色々取り組みをスタートしましたが、今現状見られている選果機等々については、他の農協さんとほとんど変わらない選果機ですが、これ以降の部分については、農協独自で構築をしました。

実際、女性も多く働いていただいております、重労働はできないということで、働き方改革、そういったところも含めて構築しました。映像については、自動出荷システムの最たる部分です。4 台のロボットタイザー、ケース自動倉庫等々が、今見られたかと思いますが、実際内容としましては、主要製品、直接的にパレタイズされるもの、併せて少量発生規格等と、一度ケース自動倉庫のほうにものを流して、予定数量がたまったらパレタイズし、そして全てパレット自動倉庫に入っていくというような流れです。映像はサーフィンソーター、全てバーコードで管理をし、この段階でどこの市場に、どのトラックのどの位置に、そういったところも全て紐づけがされているため、仕分けについてはスムーズに行われております。

これら選別施設については、10 キロ段ボールだけではなくて、3 キロ、5 キロ、また 20 キロの紙袋等々も汎用できるようなシステムになります。今見えているのがソーティングビークル、できあがったものは自動で自動倉庫に入っていくシステムです。昔はこの部分はフォークリフトでしたが、現在は無人でやっております。そして自動倉庫。建屋を改造しないで、自動倉庫を作ったということもあり、4 台のクレーン等々を利用しながら、約 500 棚の中に約 2 日分の製品を滞留させながら出荷をしています。全て出荷するときには紐づけがされているため、フォークリフトマンは出てきた順番に積むだけ。ドライバーについては、その作業を監視するだけ。そういうふうに非常に安易に、また短時間に出荷作業が行われるという状況です。

今度は PDF の資料ですが、平成 15 年からこのような一貫パレチゼーション化をしなが

ら、また 23 年には選果場の再構築をしましたが、当初から順風満帆ではありませんでした。写真左側にあるように、最初は特に JR コンテナ輸送においては荷崩れがひどく、いろいろな調査、試験をした中で、やはり段ボールの寸法、また馬鈴薯の水分等がいろいろ悪影響を起しているということが分かり、その結果を持って、右側にあるように、段ボールの寸法をしっかりとパレットに合わせるといった対応、さらに荷崩れ防止のために、エアバッグを投入したことによって、輸送品質を担保しました。

先ほどきたみらいの中谷部長からもお話ありましたが、規制緩和車両の導入も積極的に進めています。通常であれば左側にあるような 20 トントレーラーで、JR5 トンコンテナ 3 基積みで運ばれるのが普通ですが、我々は 4 基積みの JR コンテナを運べるトレーラーも開発・運用をしていますし、さらにドライバーの負荷を軽減するために、出発地を変更する、そんなことも実施しております。またさらに 14 メートル、24 トントレーラー等々も運用しながら、増トン輸送をしっかりとやりながら環境配慮もしております。

今回は生食馬鈴薯のお話ではございますが、加工馬鈴薯についても、対応を今進めています。洗浄して貨物の減量化、新しいコンテナを開発して、輸送力を確保。さらにこういった輸送力の高い増トントレーラーを活用しながら、馬鈴薯をしっかりと消費者の皆さんのところに届けるというような取り組みをしております。先ほど池山審議官のほうからも話がありましたが、昨年実施した事業ですが、青果物流通技術実証等の取り組み事業を実施しまして、食品等流通合理化計画に申請し、承認もいただいているという状況です。

また直近では、今まで加工用として紙袋 20 キロ製品、約 2,000 トンを毎年出荷していましたが、全てこれらについては、今年 10 キロ段ボール化を図りました。それにより今年のパレット出荷率については、これまでの 98.5%から 99.5%になります。

色々働き方改革ということもありますので、選果場の構築にあたっては、見える化を図っています。さらに構内に監視カメラを導入しながら、トラック、またドライバー、また担当職員の待ち時間等々も改善できるように見える化をしています。さらには貯蔵庫の見える化等々も図っています。

澱粉馬鈴薯の関係です。澱粉馬鈴薯も年間全道で 18 万トン程度生産されて、全国に出荷されております。これらについては、全道でプロジェクトを立ち上げ、物流改善を図っていこうということになり、令和 4 年産から一斉にパレット輸送化を図るという合意形成がされました。またこれらについてさらに推進するために、農林水産省の配慮もいただきながら、令和元年度補正予算で事業を創生していただきまして、今現在取り組んでいます。

最後に一貫パレチゼーション化に向けてですが、先ほど申し上げたとおり、とにかくパレットの種類は国際基準、絶対的流通量の多い 11 パレットが基本であるということ。さらに段ボールについては、パレットからオーバーハングしないこと、これが基本中の基本だと思います。

さらに今後の課題として、今急速に木製からプラスチック化したパレットに転換が図られてこようとしております。今現在木製を使っておりますが、プラスチック化に向けて色々改善



をしていかなければならないと思っています。これも先ほどきたみらい中谷部長からお話がありました。輸送力の関係です。パレットが積まれるということになれば、積載効率が落ちる、積み込み数を減載しなければいけないということもありますので、特に JR コンテナについては増トン輸送、さらには長編成列車の仕立て、こういったこともしっかり考えていただければと思います。一方で我々は玉ねぎ、馬鈴薯ともに重量野菜です。農産物には軽量野菜も数多くあり、パレットを使うことによって容積が足りなくなるということもありますので、トレーラ一等々についても、高さ規制緩和など規制の緩和もいろいろと考えていただければと思います。以上でございます。

武田：

ありがとうございました。今三つの JA の皆さんからお話がありました。パレット化の効果というものは確実にある。それぞれの産地で着実に進めているという中には、様々な苦労あるいは負担が生まれている。それに対して支援策なり、あるいは関係者の協力・理解が必要だというお話をいただきました。それでは今度は、受け手側の、卸売市場の側の皆さんのお話を聞きたいと思います。まずは札幌市中央卸売市場の、札幌みらい中央青果の菊地さん、お願いしたいと思います。

菊地：

札幌みらい中央青果株式会社の菊地でございます。私のほうから、札幌市場におけるパレットの導入についてということでお話をさせていただきます。

私ども札幌中央卸売市場では、実は使用しているパレットは、自前のパレットを自ら作成をしております。これの作成、そして管理、運営を行う札幌市中央卸売市場青果部パレット運用協議会という、各青果の団体で構成されている協議会があります。ここで現在使用しているパレットを、自前でつくって自前で管理するというやり方を、従前からやってきております。ご承知の方もいらっしゃるかと思いますが、私ども札幌中央卸売市場では、全国的にも珍しい縦 1.9 メートル、横 2 メートルの大型木パレットをもう 40 年以上にわたりまして使用している経過にありますが、先ほど来からもいろいろお話がありました。昨今の物流事情の変化、あるいは産地の要望に対応するために、協議会において昨年度から 3 年計画を作成し、T11 型パレットへ転換を図っている、まさにその最中です。

現在段階的に転換を進めておりまして、令和 4 年の 7 月からは、到着物品における取り卸しについては、全面的に 11 型パレットへ切り替えを行うという計画です。これによりまして、産地から運ばれてくるレンタルパレットについては、国の補助をたまりまして導入したクランプリフトを使用して、私ども札幌市場の自前のパレットに積み替えるということで進めており、ドライバーの労力の削減、さらには荷下ろし時間の短縮につなげております。

また最盛期には道内各地から多種多様な農産物が出荷されますが、レンタルパレットを使用していない産地がまだまだ多数あり、協議会に加盟する特定運送会社と連携をしまして、札幌

市場オリジナルパレットを産地に持ち込み、集荷する体制も現在整えつつあります。この場合でも、ドライバーは積み込むときには手積みになるので労力というものはかかりますが、市場に到着した時点で、そのままパレットで下ろすことができるので、従前の労力からすれば2分の1に削減することにつながってきます。

またこれに合わせた市場内物流施設における立体ラック化も現在進めております。当市場における年間取扱数量は約24万トン前後ですが、先ほども申し上げましたが、令和4年4月までにはT11型パレットを約2万5,000枚ほど、協議会のほうで用意をしまして、それを使用して進めていきます。市場内にはもちろん輸入青果物を積んでくる12型輸入パレットというものも数多く存在しますので、それも同時使用していきたいと考えております。以上でございます。

武田：

ありがとうございました。続きまして、こちら東京市場のほうですが、日本で一番大きい青果物の市場、東京都中央卸売市場大田市場からは、東京青果の中村さんがお越しになっております。中村さん、お願いします。

中村：

東京青果の中村です。よろしく申し上げます。東京におけるパレットの取り組み、特に弊社におけるパレットの取り組みを中心に、物流合理化の取り組みを説明させていただきたいと思っております。

まず物流合理化の背景ですが、このグラフは過去30年の全国の生産量、出荷量の比率、この点線のところと、あと東京中央卸売市場の取扱数量を表したものです。両方とも過去30年で70%ぐらいまで落ちていっているところが特徴としてありますが、一番下の斜線になっている部分が大田市場の取扱量で、過去30年で10万トン、特に弊社におきましては、皆様のご協力をいただいた中で、プラス20万トンの数量を増やすことができています。

そういった中で、課題も物流面で大きく発生しておりまして、場内渋滞が発生してしまったり、産地のトラックの長時間待機という問題が発生している現状です。これを着荷主としても放っておくわけにはいきませんので、これに対して様々な取り組みを始めていますが、今回はパレット推進、特に回収促進のところと、荷下ろし予約システムを導入しておりますので、その2点についてご紹介させていただきたいと思っております。

まずパレット推進協議会の取り組みを紹介させていただきます。池山審議官も冒頭でご説明していましたが、まず2018年8月にJA全農、日本パレットレンタル、あと弊社が中心となって設立の手続きをして、おととしと去年で併せて14産地で約3万枚のパレット輸送実証試験を実施しております。目指すところはこの下の絵に描いておりますとおり、統一規格のパレット、T11型のプラスチックパレットを循環利用していくことで、流通過程でできるだけRFIDなどの固体管理をしながら、みんなで一貫パレチゼーションを目指していく取り組みを始めてお

ります。

各卸を中心に取り組みの説明をさせていただきまして、また産地でもパレット化を考えていらっしゃる場所にも実証試験の提案などをいたしまして、10月末時点ですが、産地会員が6社、レンタル業者が5社、卸会員が22社、その他賛助会員等も含めまして56社の会員が登録いただいている状況です。

パレット協議会で実証実験を繰り返す中で表れてきた課題を、まとめました。まず1番目に、産地さんから卸までのところで課題となっておりますのが、前段からも話が出ていますとおり、積載効率と積みつけの問題です。やはりT11型のパレットに合わないような箱サイズのものかなり現状多く出回っている状況で、それに対してパレットが合わなくて積載効率が落ちる、ないしはオーバーハングして無理して積むことで、箱つぶれ等の発生が生じているような問題がありました。

次に同様の問題ですが、そもそもが産地の選果場レベルの話です。そこでT11型の運用に合わないような選果場がまだまだ非常に多くあるという状況で、例えばレンタルパレットを導入するとしても、選果場内ではちょっと大きめのT14型パレットを使って、真空予冷にそのまま入れて、それを出してからT11型に積み替えるという運用をされている産地も、試験的な段階では見られまして、ここの作業負荷はかなり大きなものであるといった課題が見られました。

2番目は卸に着いてからです。パレット回収体制がまだまだ課題となっております、現状の卸売市場では、先ほども輸入パレットという話がありましたが、流れてくるパレットを無償で使わせていただく形で出回っているのが実際でして、パレットに対する費用意識が卸では非常にないという中で、レンタルパレットに対する認識がまだまだ低い現状です。これに対して、やはりトラックドライバーの働き方改革等、パレット推進をしていかざるを得ない現状を感じている卸もたくさんあるといった状況で、この一貫パレチゼーションの取り組みについて、様々な卸に声掛けしていったところ、最初は行先を開示していくのは面倒くさいとか、別立てで管理するのは面倒くさいとか、あとパレットの保管場所がそもそもないとか、いろいろな課題が卸でも発生しておりましたが、産地とレンタル業者さんと一緒になって説明していくことで、中央卸売市場の方々にはご理解いただいた中で、賛同して進めさせていただいている現状です。

あと、RFIDの管理をしようという問題については、卸の各置場で、受け手のときに読み取ったり、さらに出すときの読み取りは、運用上なかなか難しいというところもあり、これについてはまた別の管理の仕方が必要ではないかということで、試験的に検討を続けている状況です。

最後にルールです。全体のルールがなかなか成り立っていなかったり、それを簡便化するようなシステム、パレットを管理するような全体のシステムがまだできていない状況でして、ルールについては共通ルールが昨年年末にできまして、必要最低限パレットの行先は開示していきましょうということが、卸とレンタルサプライヤーと産地の皆さんの承認のもと、成り立った状況です。ただ、これを実現していくには、各市場で私たちの買い手側にも説明していかな

いといけない話ですし、仲卸さん等をはじめとした買い手の方々のレンタルパレットに対する意識が薄いのも現状でして、これには地べたを這いながら説明していくといった活動が必要であるという現状です。

そんな中で、パレット回収率を上げるための取り組みとして、先段からも出ているクランプ型フォークリフトを、弊社もいち早く導入しまして、実際どんなものかを皆さんにご説明したくて動画を用意しました。右側から現れてきたのがクランプフォークリフトで、実際弊社の置き場でやっているような作業をご案内したいと思います。今、玉ねぎが11型のパレットに積まれていまして、爪つきのクランプで荷物を捕捉した状況です。いったんこれをひっくり返します。赤いパレットがレンタルパレットで、ひっくり返ったところから一度レンタルパレットを上げまして、その間に自社のパレットを差し込みます。実際1人でも作業できなくもないですが、作業の効率化を図るために、2人でワンペアのように、差し込んで、今、差し込み方がずれたりしていると、またもう一度ひっくり返すので、ちょっと微調整、確認をいたします。そして挟み込む。これをもう一度回転して、そして上の荷物だけをどけるといった状況になります。空いた下のレンタルパレットを回収するといったことを、順次繰り返していくといった形になります。ここまででおよそ2分30秒、2人でそれだけの作業がかかるといった状況ですが、これを人で積み替えると相当な作業負荷がかかりますので、こういった形でパレット回収率を少しでも上げようということを取り組ませていただいています。

ただ問題点がありまして、どの品目でもひっくり返すことができないというところと、やはりフォークマンが2人空いている時間ではないと取り組めないといったところがありまして、本当は夜中に着いた荷物をどんどんひっくり返して交換できるといいのですが、なかなか夜間の荷受体制は暇がない状況でして、結局空いた時間を使って2人の作業をかけながら、実際は回収率を上げるような取り組みをしているという現実です。

最後になりますが、パレット回収とはまた別の話ですが、ドライバーさんの働き方改革の一環として、荷下ろし時間予約システムを導入させていただいています。皆さんもお聞き及びかもしれないですが、EPARKというレストランの予約サイト、これを使って荷下ろし時間をドライバーさんに予約していただくというシステムを2018年から導入させていただいています。

まず場内渋滞が緩和できるといったところ、また事前に何台来るかということが、予約していただいているので、最適レイアウトを弊社としても計画できるということ。またドライバーさんにとっても、休憩時間を時間まで休んでおいていただけるのでしっかり取れるというメリットがあると考えております。システムの特徴としては、皆さんレストラン予約されているような方は慣れているような形で、UIが非常に分かりやすい。一度登録していただいたら、他のレストラン等で使っていても、東京青果で再度登録する必要はないというところ。あと多くのトラックドライバーさんが使用される中で、予約される方には課金されない料金体系となっておりますので、1対多で使いやすいというメリットがあります。それが特徴で、2018年から続けて、現在登録者が3,100名となっております。1日当たり73台ほど、当日入荷量の40、50%程度の予約は現状いただいているというところ。こういったいろいろなシステムを導

入しながら、少しでも物流改革を進めていきまして、産地さんにも待たせないような、そしてお客さんにもどんどん引き取ってもらえるような仕組みを、大田市場から変えていけたらと考えております。以上になります。

武田：

ありがとうございました。卸売市場の側でも青果物のパレチゼーションに向けて、体制づくりの取り組みがスタートとしているというお話、あるいは大田市場では予約システム導入を行っているというお話をいただきました。

JA の皆さん、あるいは卸売市場の皆さんからお話をお伺いしてきたわけですが、この間のつないでいる役割というのを、今回の北海道の取り組みにおいては、ホクレンさんが主体的にされているということです。北海道におけるパレット回収の体制構築などについて、ホクレンの鎌田さん、よろしく願いいたします。

鎌田：

ホクレンの鎌田です。よろしく願いいたします。弊社としまして、平成 27 年度から玉ねぎ、馬鈴薯を中心とした青果物の一貫パレチゼーション輸送を推進しています。現在パレット化できる青果物、われわれは約 80 万トン取り扱っていますが、そのうちの約 3 割程度まで、一貫パレチゼーション化が進んでいます。その中でいろいろな課題が見えてきました。産地側の課題としては、選果施設の改修や物流コストの問題、そういった部分については、先ほど各農協さんのほうからお話があったと思いますが、一貫パレチゼーション輸送に必要なレンタルパレットの運用に関する課題も見えてきました。

私どもは卸売市場でのパレットの回収体制構築に向けた取り組みを進めています。まず左側のサプライヤーさん、レンタルパレットメーカー側から見ると、青果市場においてレンタルパレットの紛失が多い、回収率が低いという課題があります。これについては、産地側においても、パレットレンタル料の値上げや、回収率が大幅に低いと、レンタルパレットのサプライヤーさんが事業からの撤退という、産地側にも大きな影響が出てしまう問題です。

そしてドライバー不足の中、レンタルパレットを回収する効率的なトラックの手配がだんだん難しくなっているという課題です。一般的に 10 トントラックで、レンタルパレットを約 200 枚ぐらい積載できると聞いております。それを 200 枚満載といわず、ある程度の枚数を回収しないと、効率が悪いというのが実態だと聞いております。

その次に、右側の青果市場においては、レンタルパレットを回収するまで保管管理しておかなければならず、そのスペースが足りないという課題があります。回収までレンタルパレットが持ち出されないように、しっかり管理する労力が非常にかかっていると伺っております。

そこでそれらの課題を改善できるような取り組みができないかと、私どもは考えまして、先ほどの弊会、今成の基調講演の中にもありますとおり、青果市場と貨物駅が近接している点に着目しました。表にありますとおり、貨物駅と市場は概ね 30 キロ圏内に位置している場合が

非常に多いです。

こちらは私どもが今検討している回収スキームのイメージ図になります。左上の貨物駅から近接する青果市場へは、弊社取扱貨物だけではなく、全国の農産物が毎日のように配達されています。配達する鉄道コンテナは1個5トン程度の貨物が入るものですが、それがトラックに大体2個積載されている場合が主流となります。配達されたコンテナは配達完了後、貨物駅の近くにあり車両基地に戻って、コンテナの中を清掃して、次の新たな仕事に戻っていくというのが一般的です。

現在検討しているスキームでは、その市場で配送が終わった後、その市場にあるレンタルパレットを回収してくるというものです。この仕組みの利点としては、一つ目に、まずほぼ毎日のように配達がありますので、こまめな回収が可能であるということ。回収頻度が高まることによって、パレットの保管スペースの少ない市場での、滞留パレットの解消が期待できる。青果物市場でのパレットの管理の労力軽減を目指しているということです。

鉄道コンテナ1個に約90枚のレンタルパレットを積載することができますが、現在のトラックによる回収よりも少ない枚数で成立するような体制を、今目指しています。また図にありますとおり、市場から回収したパレットは貨物駅に戻る途中に、サプライヤーさんのデポに戻されます。これによって、効率的な回収が実現でき、安定的かつ安価な回収コストの実現をできる体制を目指しています。

また副次的な効果としましては、今まで空で回送していた区間、市場から車両基地に戻るまでの間にパレットの回収を行いますので、貨物コンテナの配達業者様の収益性向上も期待できる。ただ、今述べたような効果が出るといえるかどうかというのは、対象となる青果市場とサプライヤー様のデポ、貨物駅の位置関係によって大きく変わってきます。

想定される位置関係としては、この図にあるとおり3パターンに分かれます。Aパターン、Bパターンは非常に効率的なパターンで、貨物駅を中心にデポと市場が30キロ圏内にあるパターン。Cパターンはあまり効率的なパターンではなくて、デポが遠く離れてしまっているパターンです。私どもは少なくともA、Bの両パターンにおいて、コストやサービスといった条件が成立していなければ、この体制はできないと考えております。そしていかにAとBの両パターンで、余裕ができる体制とすることで、Cのようなちょっと効率の悪い位置関係の場合でも、回収できるスキーム体制を目指して、関係各所と協議しているところです。

実際に北海道のある農協さんの取引先市場52社を調査したところ、Aパターンに当てはまる市場が27市場ございました。Bパターンは24、Cパターンに至っては一つの市場となりました。なので私どもは、なんとかこのスキームが成立するのではないかと期待しているところです。

現在は関係者、サプライヤーさんと、通運会社さんと検討会を立ち上げて、対象市場を絞って、トライアルを進めているところでございます。その中で実際に課題の洗い出しをしていきたいと考えております。デポの数は実際には少ないものですから、Cパターンよりもはるかに厳しい条件が出てくる可能性もあります。そのようなパターンには、例えば輸送会社さんの車

両基地をデポ化することなども検討しながら、令和3年産から本格的な実施を目論んでおりません。

最後になりますが、農産物の一貫パレチゼーション輸送については、まだまだ様々な課題があります。産地や輸送会社、このスキームにつきましても、輸送会社だけではなく、JR コンテナを使用しますので、JR 貨物様の大きな協力も鍵になってきますが、あとサプライヤーさん、あと着荷主である青果市場様や加工ユーザー様、その他行政機関からの後押しが必要になってきますので、各関係者がしっかり連携を取って進めていきたいと考えているところです。以上です。

武田：

ありがとうございました。回収スキームについての提案と、今後の課題についてお話をお伺いしました。これまで産地側、そして卸売市場側、そして回収スキームについて、お話を伺ってきましたが、このような話を含めまして、北海道における食品輸送の持続性を確保していくために、こういった施策が必要なのかについて、北海商科大学の相浦教授にお伺いしたいと思います。相浦教授、お願いいたします。

相浦：

こんにちは。北海商科大学の相浦です。よろしく申し上げます。私からはこれまでの皆さんの議論をマッピングする形で、資料を作成してまいりましたので、それをもとに連携というものに焦点を当ててお話ししていきたいと思っております。発言の流れとしましては、パレットをつなぐ縦の連携、共通の道具とする横の連携、各々について、それらによって得られる効果、課題を検討した後、得られた知見をまとめてまいります。

まずは大前提として、①のこれまでの方法では運べなくなるという点、②のパレット化推進における産地間や JA 様間の格差が拡大する可能性があるという点を、認識していただきたいと思っております。

②の格差についてですが、例えば本日ご登壇されている JA の皆様は、パレット化が進んでいる地域で、かつ各々の地域の中でも突出している JA の皆さんです。その他の地域では、俱知安地域を除いて、パレット化がほとんど進んでいない状態にあります。審議官から「北海道はパレット化の先進地域である」というお言葉をいただきましたが、北海道内でもすでに大きな格差が存在しております。

では、パレットをつなぐ縦の連携についてお話しします。ご承知のとおり、農産物は産地から市場・ユーザー・消費地へと、様々なプレーヤー・チャネルを経て供給されています。スライドの右上をご覧ください。国内消費向けの食用農林水産物の産出額、これは輸入も含まれます。この約 11 兆円が飲食料の国内消費に至るまでに、約 8 倍に波及していることが分かります。ですから本日のパレットを介して、食品流通の合理化を図るという議論は、単に北海道からの出荷や、東京の市場での受けの話ではなくて、末に広がるサプライチェーンの入り口や通り道

の整備に関する議論にほかなりません。

さらにはパレット化の推進は、平時においてはわが国の産業基盤の整備、有事においては輸送モードの迅速なつなぎ替えなど、レジリエンスの強化にも及ぶ話でもあります。こういった状況と、これまでの皆様のご発言を聞いて感じた疑問が一つあります。そもそもトラックドライバーさんの人材不足などで、パレット化を進めていかないと産地側では供給できません。物流側では手積みでは運びたくないです。消費側では受け取れません。さあ、どうしようかという議論の中で、パレット利用に伴う費用負担や、所有責任が産側の産地と物流事業者にここまで偏重してよいのだろうかという疑問です。この疑問については後ほど言及しますので、まずは前に進みます。

こちらは生産者から消費者までのフローの図に、パレット化の推進を阻害するであろう各プレイヤー間の思惑の対峙や新旧の考え方や方法の対峙を JA 士幌町の久保部長、共同研究者との議論を踏まえて、プロットしたものです。時間の制約もあるので詳しい説明は省きますが、今日も何人かの皆さんからご発言があった②のパレット利用による作業の効率化と、積載効率の関係という話もあれば、今後大きな課題となるであろう⑧の小ロット流通に対応した回収拠点や回収システムの構築などの話もあります。

ご覧のとおり、調整しなければならない対峙は、サプライチェーンの全ての領域に、主に縦方向に存在していて、調整は全プレイヤーの縦の連携が必要です。本日、北海道のトップランナーとして登壇されている皆さんは、早い段階から各々のサプライチェーンに関係する物流事業者、市場などのプレイヤーに働きかけて、一生懸命危機意識を共有して、対峙をもみほぐしながら縦の連携を図って、パレット化が可能な貨物、市場、ユーザーを拡大してきた皆さんです。こういった問題を解決する定石としては、トップランナーのやり方を一般化して、他の地域に展開する方法が考えられますが、パレット化が進んでいる各地のキーとなる皆さんと議論させた結果を踏まえると、恐らく一般化することは非常に難しいと思います。そしてその一般化を難しくしている理由の一つが、先ほどの負担が産地側に偏重している点であり、もう少し汎用性のある言葉を使うと、プレイヤー各々が享受するメリットと負担を認識できていない点にあるように思います。そしてこの点が恐らく縦の連携における今後の大きな課題と言えます。

続いて、パレットを共通の道具とする横の連携についてお話しします。向かって左側が、東京都の中央卸売市場における産地別、月別の取扱量を示しています。こちらのように、市場などの受け入れ側から見ると、各産地から供給される農産物は、各々が季節的なスポット貨物です。秋から翌年の春までに大量に流通する北海道の農産物も例外ではありません。受け手からすると、いち産地、例えば北海道のみがパレット化をしたところで、それはイレギュラーな輸送にすぎず、産地側が想定するパレット化の効果が最大限発揮する形で対応されることは難しいでしょう。

そして向かって右側は、北海道から出荷される青果物の主要消費地における月別の取扱量を示しています。仕向け先によって、パレットの受け入れ体制に大きな差がある場合、産地側で



は仕向け先ごとに輸送時の荷姿やロットサイズを変更する必要があります。作業ラインの複数化、煩雑化を招き、集出荷施設に負担がかかることとなります。

まとめます。左の産地側、産地間、農協間の横の連携、右の市場間、ユーザー間の横の連携によって、パレット輸送の増加、パレット回収拠点として登録される市場やユーザーの増加、貨物駅などの回収拠点登録による産地側でのパレット供給の効率化が図れると思います。そして集出荷施設機能のシンプル化なども期待できます。

では最後に、北海道の成功事例をもとに考察した結論、パレット化に向けたフレームとしては、縦の連携によって個々のサプライチェーンをつなぎつつ、パレット化可能な貨物・産地・市場・ユーザーを拡大し、横の連携によってパレット輸送を消費側にとっても産地側にとっても、そして物流側にとっても、レギュラーな輸送として、増えたパレット流動量をベースに、パレットの流れを合理化・効率化しようとするのが大きなフレームになろうかと思います。

縦の連携については、この後 JA 士幌町の久保部長から提案される予定の所有管理責任の共有やコンソーシアム設立等によって、各プレイヤーのメリットに基づいた適切な負担を調整することが非常に重要です。またパレットの流れの合理化・効率化については、先ほどのホクレンの鎌田課長からの発言が非常に参考になると思います。

いずれにしても、残された時間はほとんどありません。全国的な視点から見ると、物流環境に恵まれている地域もあれば、ひっ迫している地域もあるでしょう。全国の全ての産地・消費地を取り残さないためにもパレット輸送がごくごく一般的な輸送になることが必要とされます。以上です。ありがとうございます。

武田：

相浦教授、ありがとうございました。只今、費用と負担、そして受益の問題。縦と横の連携でこの問題を乗り越えていくべきではないか。縦の連携と横の連携が非常に大事だというご提言でありました。

今日は実務家同士のパネルディスカッションでございますので、今までパレット化について、かなりいろいろな挑戦を重ねてきた報告を先ほどいただきました、JA 士幌町の久保様より、もう少し今の縦と横の連携を具体化したようなボールを、我々に投げてくださいと思います。久保さん、お願いしたいと思います。

久保：

よろしく申し上げます。今、相浦教授が「そんなに時間がないんだ」ということをおっしゃっていました。先ほど池山審議官からも、2024 年から全産業が働き方改革推進法の傘下に入る。さらに 960 時間ではなくて、360 時間が基準になっていくことを目標にするというような資料、また発言がありました。24 年ということになりますと、あと 3 年しかないということ。これが大きなファクターになってくるかと思っております。そのためにはやはり実効力のある手法が求められるのだらうと思います。

それでは資料の2ページをお開きください。今日も市場の方の発言等々もありましたが、我々も大きく市場の販売網の中でお世話になっているという状況ですが、これまでパレットを多く使わせていただいておりますが、やはりその中での移動情報、そういう情報共有がなかなかかされていないというのが、漏れ伝わってきている状況です。先ほどの報告の中にも、パレットの回収率は93%程度、頑張って95%を目指していきたいという話もあったかもしれませんが、実際国土交通省の物流大綱でも発表されておりますが、その中のワードの一つに「つなげる」。事業者間の情報の標準化という記載があります。ということで行くと、実際パレットレンタル会社から市場さんのほうに、その転送先等々の情報が欲しいという要請・要求をされているようですが、なかなか企業情報等々というところもありまして、しっかり情報が流れていないという実態があると聞いております。パレットは回収するということが使命でございますから、その回収率向上のために、売り先や品種、品目、規格、そういったことは一切関係ない、あくまでもパレットの移動先、位置情報の共有化をぜひお願いしたいと思っております。その中で秘密保持契約の締結も、一つの手法としてはあるのではないかと思いますので、ぜひ市場さんにおかれましては、こういった情報の共有をお願いしたいと思っております。

3ページをお開きください。先ほど東京青果の中村課長さんから「意識がだいぶ上がってきたけども」という発言があったかと思っております。実際われわれも、10何年前からこのパレットを使っておりますが、当初から見れば、相当意識的には上がってきていると感じております。ただ実際、パレットの回収率は93%、悪ければ85%という実態があるわけですから、さらにもう一歩進めるような具体的な手法を導入してはどうかということで整理をしております。

実際このレンタルパレットの契約として行われているのは、あくまでも農協とパレットレンタル会社だけ。でもそれを利用しているのは市場さん、物流業者、実需、仲卸、いろいろな方が使われていますが、一切契約というものが発生していない。やはり同じパレットを活用しながら恩恵をあずかっている者同士がしっかり管理をしていくという契約行為も、一つの手法になるのではないかと考えております。先ほどホクレンさんからもお話がありました回収率。契約という概念を持ち込むことによって、回収率が上がるかと思えますし、そうなれば訳の分からないところに行ってしまうようなパレットが減るわけですから、レンタル料の抑制にもなるでしょう。さらには管理が可能ということであれば、データの付け替え等々も色々できる。いろいろな方々がお使いになっている状況の中で、現状のパレット利用料の負担は、全て産地側が行っているということ。それらを正確に把握することによって、適正なるパレット利用料の負担もできるのではないかと考えています。

さらに、今、我々の農産物のパレットレンタルについては、ほぼ1社で行われているのが現状ですが、管理が充実されると他の競合他社も参入が可能となり、これから農産物のパレット化がどんどん推進していくということになれば、絶対的な枚数が必要になります。1社では無理です。複数の会社が参入していただければ、パレットの安定供給にもつながる。そうなれば、共同回収、共同配送といったCO2、環境対策にもつながりながら、回収率が向上されて、さらに好転していくことにつながるのではないかと考えております。ぜひそういった契約という概

念の導入についても、ご検討いただけないかと思います。

続いて4ページ。我々の出荷している農産品については、市場さんだけではありません。言い換えれば、大企業、中小、零細、また個人商店まで様々です。どれもが大切なお客様です。レンタルパレットはあくまでも回収を前提にしています。ただ、それは大量な枚数を扱うところだから回収ができる。でも少ない量しか扱わない送り先については、回収拠点にないからレンタルパレットのシステムが使えない。これは大きな問題です。我々としては、全方向に対してしっかりパレット輸送化ができるようなシステムを考える必要があるのではないかと思います。

そんな中ではレンタルは環境的にもやさしいですが、そういった中小、零細、個人商店等々、小さいロットしか扱っていただけていないところにも対応できるようなワンウェイ化、こういったものをしっかり並行して考えていかなければいけないのではないかと。もう一つは回収ということができれば問題はないのですが、全てがそういうことにならないのであれば、一方通行であるワンウェイ化の並行検討も必要であろうと考えておりますので、しっかり技術的なところも含めながら、われわれ考えていかなければいけないと思います。

5ページをお開きください。最後にまとめです。技術的な問題、政策的な問題、課題ということで整理をさせていただきました。先ほど言ったレンタルパレットは11型。段ボールの寸法をしっかりとパレットに合わせる。また移動情報を確保できるような協力を願いたい。また政策的な課題としては、今申し上げた契約という概念を持ち込んで、しっかりみんなが意識を持って、管理して、みんなで共有できる恩恵をあずかれるような仕組みを、ぜひつくってほしい。そこはやはりわれわれ民間の力だけではないと思っています。今日主催している農水省、国のお力もいただきながら、しっかり早急に、短時間になんとか形づくりをしていただきたいと考えております。契約という概念の導入をぜひ検討していただきたいのが、私の案でございます。以上です。

武田：

ありがとうございました。非常に具体的なボールを投げていただいたわけですが、受け止めるほうの卸売市場の側から、東京青果の中村さん、お願いします。

中村：

東京青果の中村です。久保部長のおっしゃったアイデアですが、まさしくパレット協議会でも2年間ずっと話されてきた内容でして、費用負担のルールや、管理責任をどうするかというのは、レンタルサプライヤー、ないし産地の皆様から話されてきたことです。

一つご理解いただきたいところがありますが、卸側についても、費用負担をしていない部分はありますが、パレットを返すための見えない費用負担と言いますか、人手をかけて、ない場所を用意しながら保管する手間というのは必ず発生してしまっていて、これは仲卸さんへ協力依頼するときにも、やはりプラスアルファの手間が実際発生しているということをご理解いただい

た中で、この先の議論をしていくことが必要かと思いますが、そういった中では、最後におっしゃっていただいたワンウェイ。積み替えるのではなくて、現状目の前の回収率を上げるためにクランプフォークリフト等を導入していますが、やはり目指すべきところは、卸間の、ないしはそこから先の横展開です。荷物が下りるところからの回収体制づくりが非常に大切だと考えていまして、そこで例えばオリコンのレンタル業者と一緒にあって、プラスチックパレットが併せて回収できないかとか、そもそもが卸の意識がないところに対して、今後産地さんから荷物が安定供給できなくなってくるからという話をしながら、ご理解いただいた中で、とにかくパレット協議会で共通ルールとして、行き先を開示していこうと。プラスアルファ、回収率を定期的にパレット協議会のホームページで公表していますが、それを見せながら目標を持って取り組んでいく。これは卸だけの取り組みだと、必ずしも進まない部分もあります。産地さんも見ていただきながら、仲卸さんのところに一緒に回っていただいている産地もありますし、レンタル業者さんにも、末端から回収していただく体制をつくっていただく必要はありますので、これはみんなが一緒になってやっけないと進まないことだと感じています。とにかく物流事情、これから厳しくなることは、卸のみならずよく分かっていることだと感じておりますので、少しでも広い横展開を図っていきたくて、まずはこのように考えている次第です。よろしくをお願いします。

武田：

ありがとうございました。時間も経過してまいりました。今、産地側、あるいは受け止める市場側、それぞれから連携をやっけいこうという発言があったわけですが、まとめということではないですが、今一度、縦と横の連携、私ども国のほうがお手伝いすることも含めて、北海商科大学の相浦先生にもう一度、縦と横の連携を進めていくために、どういったことが必要なのかというコメントをいただければと思います。

相浦：

縦の連携につきましては、久保部長様、中村様がおっしゃられたように、農産物パレット推進協議会のフレームワークをベースとするのが良いと思っています。ただし、本日の発表にもありました危機感の共有、そして全員がメリットを享受する側であるし、同時に負担者でもなくてはならないという合意形成が、これから縦の連携では必要になってくると思います。

縦の連携はメリットと負担の話で済んでいますが、横の連携については、言葉は悪いかもしれませんが、縄張りの関係があつて、それが物事をより難しくしていると思っています。横の連携を図ると、今日出なかった話としては、パレットに農産物を載せて送り出す産地側としても、選果場とパレット回収拠点との位置関係はすごく問題になります。北見からは札幌へ約300キロかけて、パレットを引き取りに行っていますし、富良野からは札幌、士幌からは苫小牧まで、時間と距離、お金をかけてパレットを引き取りに行っています。産地側で横の連携が進み、使用するパレット数が増えることによって、より産地に近いところに回収拠点ができま

す。審議官がおっしゃったように、物流を取り巻く環境はこれから良くはならないと思います。共存か廃業かを、地域や農協の皆さんが迫られる前に、そういった連携、合意形成を図ることが必要かと思います。

例えば土幌農協様は、馬鈴薯の物流が得意です。そういったところに、その周辺の農協様が馬鈴薯をあずけるとか、逆に土幌農協様が苦手な野菜については、他の農協様の得意な物流ルートに乗せるとか、そういった産地間の協働や、品目間の協働があってもよいと思います。以上です。

武田：

ありがとうございました。パネリストの皆さん、今日は長い間、ありがとうございました。今日の議論を通じて出ましたことは、やはり物流の問題、ドライバーの皆さんの働き方改革の問題というのは、時間待たないということで、関係者が危機感を持って取り組むべきである。その手法としての、今日はパレット化ということについて、皆さんとディスカッションをしましたが、その展開にあたっては、縦そして横の中で、費用負担と受益の問題、課題を洗い出しながら、関係者間の理解、そして私ども農水省も後押しをしながら解決していくのだということが、今日の共通認識なのかと考えております。

今日はパレチゼーション化ということで、議論を進めてきたわけですが、物流の問題については、もう一段上の標準化といったことにも、これから取り組んでいかなければならないと考えております。私ども農林水産省も、産地の皆さん、あるいは卸売市場の皆さん、あるいは卸売市場の先の従事者の皆さん、あるいは物流事業者の皆さんと協調しながら、色々なことに取り組んでいきまして、食品流通の持続性を確保していきたいと考えております。今日は長い間、ありがとうございました。それでは進行の方にお返しします。

#### 4. 閉会

司会：

ご講演の皆様、本当にありがとうございました。以上をもちまして、「サステナブルな食品輸送の実現へ」と題して行いました、食品流通の合理化に関するオンラインシンポジウムを終了させていただきます。本日のシンポジウムが、今後の事業での参考になりましたら、大変幸いです。

以上