HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	物流の変革期における産地の実情と課題について
Author(s)	河田, 大輔
Citation	フロンティア農業経済研究, 22(1), 34-38
Issue Date	2019-08-31
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/77108
Type	journal article
File Information	22(1)_04_kawata.pdf

Hokkaido University Collection of Scholarly and Academic Papers : HUSCAP

〔フロンティア農業経済研究　第22巻第１号　2019.8〕

［招待講演］

物流の変革期における産地の実情と課題について

ＪＡきたみらい 営農振興部部長　**河　田　大　輔**

ただいま、ご紹介いただきました、ＪＡきたみらいの河田と申します。

報告の前に、この度の胆振東部地震の被害は全道的ではありますが、特に震源地を中心に被災された皆様、そのご家族にこころよりお見舞い申し上げます。

今回、このような報告の機会を与えていただきました、北海道農業経済学会の皆様に厚くお礼申し上げます。

さきほどらい、報告された方々の内容を拝聴し、物流業界の役割の重要性をあらためて認識させていただきましたし、我々の産地側が知らなかった業界のおかれている環境や取組内容等、物流の果たす役割が重要な事を勉強させていただきました。

これまでのように格調高い報告はできませんが、北海道の地域農業の抱えている現状と課題を報告させていただきます。

ＪＡきたみらいは、北海道オホーツク管内の中央部に位置し、西方には、大雪山国立公園旭岳、南方には、阿寒国立公園雄阿寒岳を主峰に仰ぐ、北見盆地の中にあって、大雪山系を源とする常呂川と、その支流無加川が横断する肥沃な大地を生産基盤としております。

行政は、北見市(常呂を除く)、訓子府町、置戸町であり、人口は13万人、耕作面積は25千haとなっております。

組合員の状況ですが、本年１月末現在で、正組合員戸数1,014戸、役員は、理事20名のうち常勤５名、監事６名のうち常勤１名、職員は370名であります。

当ＪＡ管内で生産される作物は、玉ねぎ、馬鈴しょ、小麦、ビート、豆類、酪農、水稲、野菜等、数多くの生産物があり、北海道の縮図ともいわれております。

中でも、玉ねぎは全国一の生産量があり、馬鈴しょとともに、北海道から九州、沖縄まで全国の消費者にお届けしております。

販売取扱高からみても、玉ねぎのウエイトが45％と高く、秋から春にかけて、国内で食べていただいている国産玉ねぎの３割から４割が当ＪＡ産の玉ねぎと言えると思います。(図１)

当ＪＡの生産物は、集荷率９割以上であり、ＪＡは全てホクレンを通じて流通・販売しております。

物流の視点からみてみると、農畜産物は姿を変

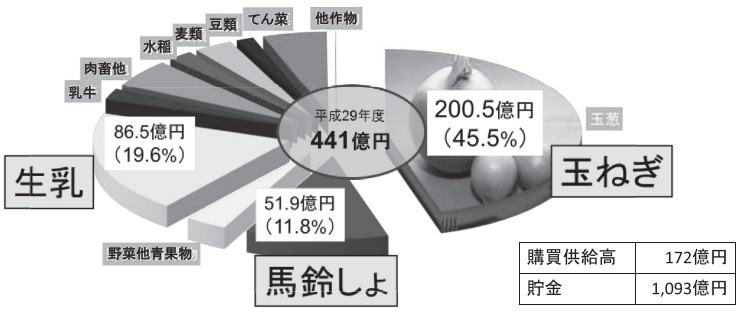


図１　ＪＡきたみらいの概要（販売取扱高）

輸送手段	23年産		24年産		25年産		26年産		27年産		28年産		29年産	
	ﾄﾝ数	%	ﾄﾝ数	%	ﾄﾝ数	%	ﾄﾝ数	%	ﾄﾝ数	%	ﾄﾝ数	%	ﾄﾝ数	%
JRｺﾝﾃﾅ	125,832	63	132,138	54	71,960	50	126,785	61	129,195	56	136,943	56	125,226	57
ﾄﾗｯｸ（道内）	21,079	10	20,356	8	16,759	12	16,878	8	16,617	7	20,628	8	15,029	7
ﾄﾗｯｸ（道外）	23,054	11	45,866	19	27,073	19	26,988	13	42,159	18	40,694	17	29,806	14
ﾎｸﾚﾝ丸	23,474	12	36,484	15	21,504	15	31,725	15	33,993	15	36,551	15	36,467	17
海上ｺﾝﾃﾅ	7,848	4	8,079	3	5,677	4	7,048	3	8,174	4	10,221	4	7,550	3
その他		0		0		0		0		0		0	4,302	2
合計	201,287	100	242,923	100	142,973	100	209,424	100	230,138	100	245,037	100	218,379	100

ホクレン北見支所輸送課調べ

図２　玉ねぎの輸送手段と輸送量の推移

えて北海道内はもとより全国的に消費されている訳でありますが、加工形態によっては、物流的に全てが把握できない事から、今回は、玉ねぎに焦点をあてて報告したいと考えております。

まずは、当ＪＡ産玉ねぎの過去７ケ年の輸送手段と輸送量について、会場にも来ていただいております、ホクレン北見支所物流課有城課長にまとめてもらいました。（図２）

年産により豊凶の差はありますが、ここ近年は、20万トン以上の生産量の９割が道外で消費されていることになります。

中でも、ＪＲコンテナによる輸送が５割から６割を占め、石北線の貨物列車は、玉ねぎ列車ともいわれております。

そのほか、トラック輸送は２割から３割で、道内、道外に輸送しております。ホクレン丸は、釧路から茨城日立港までの海運輸送ですが、15％程度あります。

ホクレン丸以外の海運輸送については、海上コンテナとその他をあわせて４％程度となっております。

輸送手段のシェア率についても、過去７年間大きな変化はありません。

全国各地に輸送していますので、基本的には、ＪＲコンテナを利用し、次にトラック、関東の一部をホクレン丸を利用している仕組みとなります。

玉ねぎ生産者からみてみる事にします。

玉ねぎを主体に作付している農家組合員においては、家族構成、土地条件等、様々な農業経営環境が異なりますし、特に天候の影響による豊凶の差が毎年異なることから、当ＪＡ地域農業の経営改善指針の中から玉ねぎ専業の営農類型として、当ＪＡ管内の平均的な玉ねぎ農家の規模で説明して参ります。

経営概要としては、経営面積12.5ha、収量、販売価格は計画樹立の平成25年の過去５ケ年間の平均＋αで設定しており、家族経営で労働力は2.5人を基準に、足りない労働力は雇用を前提に組み立てております。（図３）

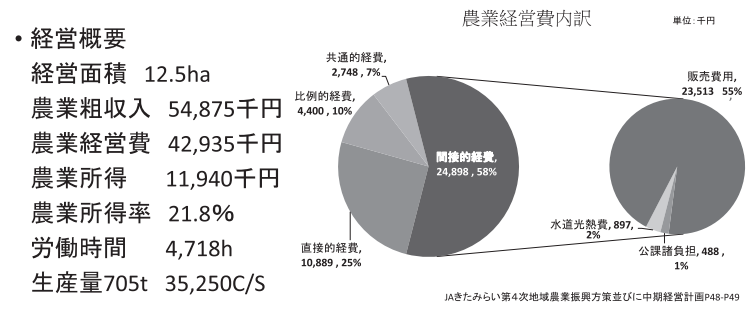


図３　営農類型（玉ねぎ専業）

農業所得目標は概ね12,000千円としております。

農業経営収支の内訳については、種苗・肥料・農薬等の直接的経費が10,889千円、販売費用・水道光熱費の間接的経費が24,898千円、減価償却費・修理費・雇用労賃の比例的経費が4,400千円、固定資産税・土地改良費の共通的経費が2,748千円の合計42,935千円となります。

間接的経費のうち、販売費用の23,513千円が共計の諸経費分であり、この内数として流通コストが含まれております。

従って、当ＪＡ管内の平均的な玉ねぎ農家における販売費用は農業経営費全体の55％程度を占めております。

販売経費、いわゆる共計の諸経費の内訳を年産別に示したグラフをご覧いただきたいと思います。（図４）

共計として負担している諸経費ですが、玉ねぎ生産者全体で負担している金額とご理解いただきたいと思います。

さきほど説明しましたように、天候の影響を受け豊凶の差があり、年産別についても、生産者のコスト負担が大きく変動します。

Ｈ22年産は干ばつ、Ｈ23年産は雹害、Ｈ24年産は平年作、Ｈ25年産は大干ばつ、Ｈ26年産は平年作、Ｈ27年産は豊作、Ｈ28年産は大豊作、台風被害があった年産でもあります。Ｈ29年産は豊作であります。

内訳の内容でありますが、ホクレン・市場手数料、農協手数料、販売価格に乗じた料金となります。

発送運賃は選果場から、市場に届くまでの運賃であり、生産者から選果場や倉庫までの運賃は含んでおりませんし、市場から卸、仲卸、店舗等の運賃も含んでおりません。

包装資材費は荷姿段ボール、選果作業料は選果作業の労務費用、その他作業料は横持等、修理費、施設管理費、その他費用となっております。

生産量と平均単価からみえてくるのは、市場手数料やホクレン手数料、農協手数料は取扱金額をもとに算出する事から、価格の影響を受け、そのほかのコスト、総体コストについては、取扱量に比例するという事であります。

発送運賃については、当然ながら取扱量と金額が比例していく状況にあります。

産地としての、生産者負担を見てもらいましたが、１C/Sあたりのコスト構造を見ていきます。

１C/Sは、20kgであり、皆さんがスーパーや冷蔵庫等にみる通常の玉ねぎの大きさＬ玉が200ｇ

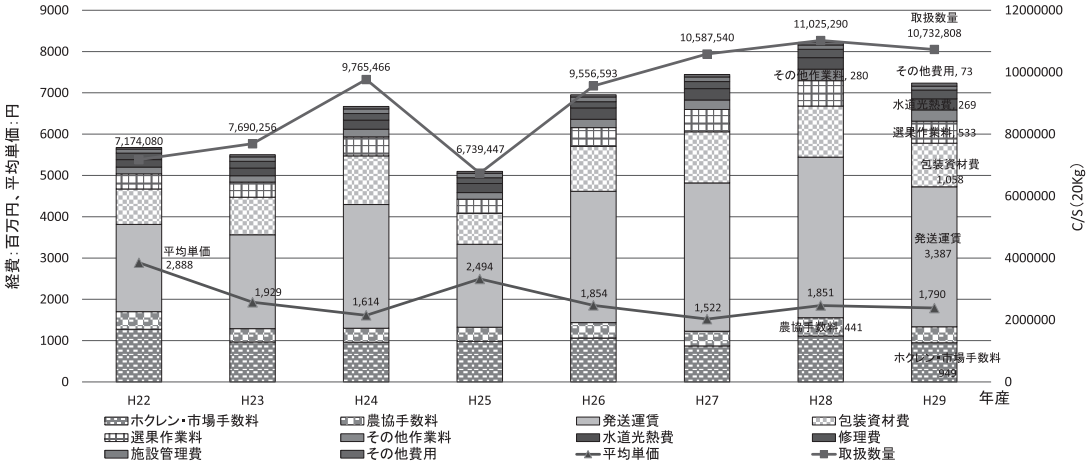


図４　販売経費（共計諸経費）と販売平均単価、取扱数量（一般共計）

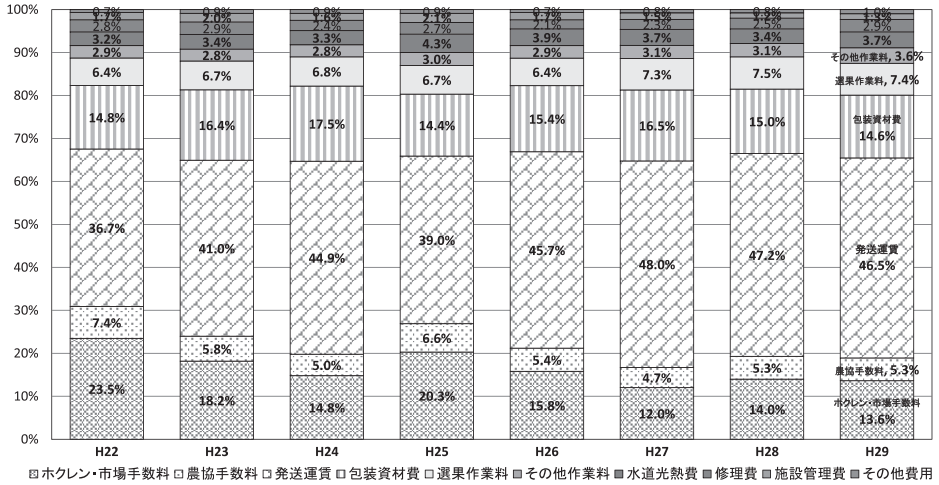


図５　玉ねぎ１Ｃ／Ｓ（20kg）当たりの諸経費構造（割合）

程度ですので、100球入っている荷姿段ボール単位のコスト構造です。（図５）

段ボール１C/S単位でみると、振れ幅が小さくなります。

運賃については、H25まで40％で推移しておりましたが、H26以降は47％程度で推移しております。金額としては、H22年産からH25年産まで240円から260円で推移していた運賃が、H26年産以降290円前後で推移しております。

特にH29年産では、生産者コスト負担を軽減するために、輸送コストと販売価格を考慮し、生産者の所得確保につなげるため、関西から西の方への輸送を抑制する対策を行いました。

これも苦渋の選択でしたが、ＪＡとしても生産者所得を優先せざるを得ない状況です。

ちなみに玉ねぎ１C/S発送運賃30円増と仮定すると、先ほどの12.5haの農家経営への影響は、30円×35,250C/S＝1,000千円強の負担増となっております。

これほどに、産地としては、物流に頼らなければならない宿命にあります。

物流無くしては、当ＪＡはもとより食料基地北海道と言えない状況と言っても過言ではありません。

特に、先日の胆振東部地震においても、玉ねぎ、馬鈴しょの出荷が滞りました。

停電で、選果が出来ない状況もありましたが、当ＪＡは毎日1,000ｔ規模で出荷しており、輸送中の滞留分を含めて、本州に届かない状況となりました。

ホクレンをはじめ、物流業界の努力もあり、短期間で解消されましたが、これが、中長期間物流が滞ると、おそらく、本州の食、日本の食自体が変化しかねない状況も想定され、物流は産地づくり、食文化を大きく支える機能であります。

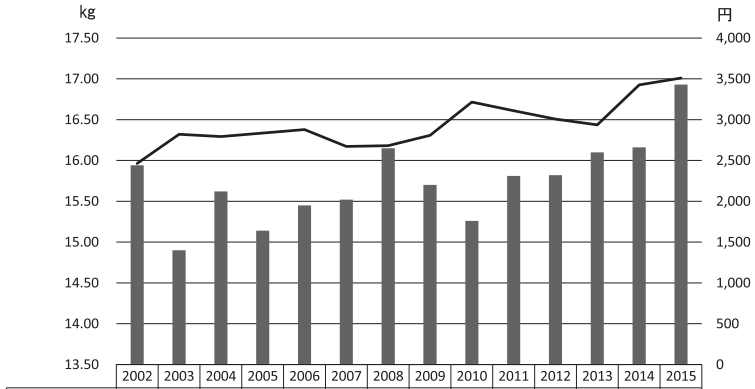
さて、生産者の話ばかりではなく、消費サイドも見ていきます。

政府のデータベースをもとに、一般家庭の玉ねぎ年間消費動向として、年間購入量と購入金額をまとめたグラフです。（図６）

2015年までしか表す事ができませんが、二人以上の世帯で年間で購入する玉ねぎは最近増加傾向にはあり17kg程度です。

20kg段ボール１C/S満たない程度ではありますが、食べてもらってます。

国産志向の中、購入量も増え、価値も理解いただいていると思いたいです。



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
年間購入量	15.94	14.90	15.62	15.14	15.45	15.52	16.15	15.70	15.26	15.81	15.82	16.10	16.16	16.93
購入金額	2,464	2,820	2,792	2,836	2,879	2,671	2,681	2,807	3,215	3,110	3,007	2,936	3,426	3,510

出展：政府の統計窓口
2015年-1世帯当たり年間の品目別支出金額、購入数量（二人以上の世帯）

図６　一般家庭の玉ねぎ年間消費動向

世帯での購入金額ですが、2015年3,500円となっておりますが、市場届の平均単価は、1,552円でした。

Ｈ27年産、2015年は豊作で平均価格が下がり1,552円でありました。

この差額の一部分である30円でも物流コストに仕向けられる事を願っております。

一方、産地の取り組みとして物流の効率化は何もやってないのか、作りっぱなしか、と言ったらそうではなく、当ＪＡとしては、早出し対策として８月から出荷、貯蔵産地として、翌年６月ぐらいまで販売期間を延長して、物流をなるべく平準化しておりますし、合併後、選果施設は大型施設に集約化して、なるべく１箇所から大量のものを出そうということに取り組んでおります。

また、選果場については、運送会社に集荷、選果作業を委託することによって計画性も立てやすいと思いますし、いろんな意味で物流に関しては物流業界に任しております。

段ボール仕入れの鉄路輸送ということで、児玉部長の紹介にもありましたけれども、なるべく片荷の部分を解消していくべく、取り組みを行なっているということでございます。

また、担い手の現状としては、物流業界もどこも変わりません。

農業の業界も、後継者不足・労働力不足が加速しておりますし、農業の規模拡大・機械化が進んでおりますけれども、結局労働時間は増えているというのも農業の現状であります。

最後のまとめとして、人口減少による地域の過疎化は、農業のみならず、あらゆる担い手が不足しております。

台風や豪雨、直近では地震の被害により物流が滞る場面も多く、産地として将来的な供給不安というものも抱えているのも現状であります。

特に北海道の農業というのは国民に安全・安心な食料を届ける義務がありますし、物流は欠かせない機能であります。

そのため、地域経済を発展させるためにも、次の必要性を感じているというところであります。

その上で、物流コストの負担のあり方というのを、生産者並びに物流業界だけでするのではなくて、国民的議論に発展させてほしいなとぜひ望むところであります。

我々、当然、ホクレンに頼らざるを得ません。

単位農協では物流という課題は解決できませんので、ホクレンには中長期的な将来構想の中、災害時の対応を含めて、安定的な輸送体制の構築・再編に取り組んでほしいという要望をお伝えし、報告とさせて頂きます。

ご静聴ありがとうございました。

（2019年２月26日受理）