

2024年問題対策として“米輸送専用の列車” 実証実験



3月6日 百済(夕)に到着した米輸送専用の列車

JA全農(全国農業協同組合連合会)・全農物流(株)とJR貨物は、米を東北・新潟・北陸の産地から西日本の消費地へ列車を貸し切りで運ぶ実証実験を行った。2月19日と3月5日、通常日曜日は運休する第4077~4076列車(八戸貨物一戸済(夕)間)を復活運転し、八戸貨物・東青森・秋田貨物・新潟(夕)・金沢(夕)で12ftコンテナを順次積載し、1回目は合計97個、2回目は100個を輸送した。発側の各駅には古川ORS・水沢駅・富山貨物駅はじめ近隣の貨物駅からも12ftコンテナで送り込み、着側の百済(夕)からは関西・中国・東海・九州地区の駅へと鉄道輸送された。ビール飲料など複数メーカーによる列車の貸し切りはあるが、貨物を米に絞ったケースは初めて。

国内で生産される米(ご飯として食べる主食用米)の3割に当たる約200万tが、産地の農協や全農県本部を通して集め



12ftコンテナにフレコンと紙袋を積載

出発する集配トラック



上田課長

廣瀬さん

須藤次長

星野さん

られ、JA全農を介して流通するという。

JA全農米穀部主食課の上田大介課長は「農家さんが大切に作った米を集め、お客さまである米穀卸売業者の倉庫や工場へお届けするため、販売契約を結び、輸送の仕組みを作り、品代金を回収してJAへお支払いするのがJA全農の役割です。実際のトラックやコンテナの手配は全農物流が行います」と説明する。

全農物流食料営業部の須藤禎次次長は「当社は、JA全農グループの物流会社として国産農産物の安定的な輸送力確保に取り組んでいます。物流の2024年問題を目前に、新しい対策が必要だと考えていました。全農物流はJR貨物と定期的な情報共有の場を設けており、昨年9月、米専用の列車ができないかと検討を始めました」と振り返る。

JR貨物営業部からの提案は、日曜日は運休している第4077~4076列車の復活運転だった。日本海側の米どころを回るルートだ。この列車の輸送力は12ftコンテナ100個。

最初の課題は、輸送力に見合う荷量が集まるか。JA全農はまず、日曜日に青森を出発し月曜日夕方に大阪へ到着する列車で、コンテナ100個分の納品のタイミングを整えられるか調整した。

「約10社の主要な取引先には、2024年問題をはじめ今後の物流に対する危機意識を共有することで、ご理解・賛同をいただきました」。

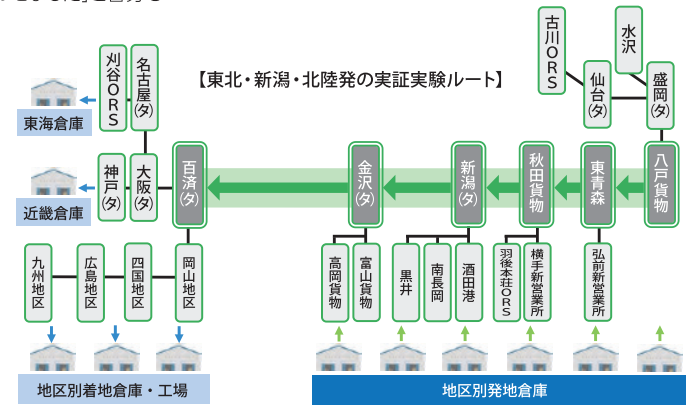
オーダーの見込みが立ち、発側である産地とも調整した。同様に丁寧な説明に努め、従来は別区間で鉄道コンテナを利用している産地、普段は利用していない産地からも同意を得たことから、計画が走り出した。

JA全農米穀部主食課の廣瀬雅則さんは「普段は産地から中1日のリードタイムでお客さまの工場へ納品している場合が多いのですが、今回は出荷の1週間前までにと期限を定めて注文していただきました。新潟・金沢〜大阪地区など、トラック輸送が主の区間でもコンテナを使ってもらえる手応えを感じました」と話した。

玄米の荷姿はフレコンまたは30kg紙袋。JA全農は物流改善による輸送合理化に取り組み、フレコン輸送拡大と紙袋輸送の一貫パレチゼーションを進めている。今回も紙袋は全てパレット荷役とした。取引先からの注文を取りまとめたJA全農の連絡を受け、全農物流は2週間前に貨物列車輸送枠の仮枠を、1週間前に本枠を確定させた。

全農物流食料営業部食料営業課の星野美和子さんによると「駅ごとにらせるコンテナの個数が決まっていたので、実際のオーダーを全農主食課および各県本部、全農物流各支店の輸送手配担当と連携して割り振りました。当初の計画と実際のオーダーが異なる産地が多くあり、バランスよく出荷するためパズルのように組み合わせました」と苦労もあつた。

JR貨物営業部は「今回のように休日に運休している列車を活用するなど、週末の輸送力を使用すれば安定的かつ大量の輸送力を提供可能となり、2024年問題の解決や食料の安定供給に貢献できると考えています。日曜日の列車を活用するため、リードタイムを延ばしていただくことで実現できました。暮らしを支えるライフラインとして、お客さまと協調しながら、貨物鉄道の特長を生かしたさまざまな提案を進めていきたい」とコメントした。



定期利用に向けて

農産物を集めて販売し、顧客に届け、JAを通じて生産者に代金を精算するのがJA全農の仕事だ。

「トラックの手配が滞れば遅べず、仕事が完結しません。米専用の列車は解決策の一つだと感じていますが、定期的な利用となると毎回出荷量を確保できるかが問われます。また、玄米の品質劣化を防ぐためには温度管理が必要。気温が上昇する夏季に向けた対策を検討しなくてはいけないと考えています」。

主食用の他、酒造用や米菓用、包装もち用など、米は古くから鉄道で運ばれている品目。じゃがいも・玉ねぎ・大根・長いもなど、さまざまな農産物も鉄道で運ばれている。

上田課長は「今般の実証実験を報道で知った他の事業部から問い合わせがありました。いずれ他の品物も積んだ“全農号”もあり得ますね。麦や大豆など水分が少なく常温で輸送できる穀物は可能性があります。少しずつステップを踏んで、定期運行となるようこの列車を育てたい。お客さまや産地関係者に貨物駅を視察してもらうなど、意識の醸成にも努めたいと思います」と展望した。



インタビューを終えて 左から星野さん、須藤次長、上田課長、廣瀬さん、JR貨物営業部の中村副部長、齋藤サブリーター