

肥料の物流について

全国農業協同組合連合会
肥料農薬部総合課長

吉見康宏

1. 流通環境の変化

昭和50年は、日本経済の歴史的な転換の年であり、昭和48年に端を発したその混乱の規模は、経済面では第2次大戦をも上回ると云われている。

このような国内経済の高度成長から低成長への転換の過程において、流通環境にもまた大きな変化が現れるのは当然のことであり、この変化に対応して、肥料の物流についても、従来とられてきた施策や手段について、改めてその前提条件を再点検し、仮りに結論方向は変わらないとしても、再構成を試みる必要がある。

2. 国鉄の貨物輸送

国鉄の貨物輸送の型態を大きく類別すると、高速直行輸送19%（特急・急行）、大県直行輸送10%（専用）、広域輸送71%に区分されるが、高度成長下において、GNPと物流の弾性値が1~1.2でスライドしていた物流環境の下では、当然その施策の方向も、増大する需要に対応して供給力を拡大することが最大の課題であった。

しかし、現実的には、国鉄の輸送力は需要に追いつくことが出来ず、このため、その施策もキロトン数で約30%にしか過ぎない高速・大県直行輸送に改善の中心がおかれ、広域輸送（肥料の輸送は主としてこの区分に入る。）にまでは手が回らず、放置されてきたのが事実であろう。

ところが、国内経済の転換は、国鉄の貨物輸送にも大きな影響を与え、50事業年度第3・4半期末（50.4~50.12）における国鉄の貨物営業実績は、前年同期比88%と大きな落込みを見せている品目別には、木材（同69%）、鉄鋼（75%）、肥料（78%）の後退が目立っている。

このような現象は、主として不況による物流量の減少によるものと思われるが、当然他の輸送手段への転換も予想されよう。

因みに肥料を例にとると、従来、鉄道輸送とトラック輸送の損益分岐点は100km前後と云われてきたが、需給の緩和によるトラック運賃の値下がり等により、現状ではこの限界は200km~250kmにまで拡大していると云われている。

このような状況の中で、更に国鉄は1月7日、50%を超える大巾な運賃の値上げを申請したが、国鉄運賃法の廃止問題とも関連して、今後の国内における物流体系の再構成への動機となることが予想される。

もちろん、国鉄運賃の改訂にスライドして、他の輸送手段の運賃も当然値上げされることゝ思うが、肥料の物流合理化の方向も、これらの流れを充分に分析しながら、的確に対応してゆかねばならないであろう。

3. 国鉄貨物駅の集約化

肥料は流通費の負担力が弱く、国鉄貨車輸送への依存度が高いことは、今更云うまでもないことである。

49肥料年度の高度化成を例にとってみても、その約60%が鉄道輸送に依存している。そのうえ、肥料の需要は極めて季節性が強く、その消費はローカルに分散しているため、国鉄貨物駅の集約化の影響を直接的に受けてきた。

国鉄は、45年度から49年度の5年間に843駅での貨物取扱を廃止し、49年度末における貨物取扱駅数を1,684駅にまで集約し、当面の目標と思われる1,000駅へと大きく近づけた。

この間に廃止された駅は、主として年間貨物取扱量が10千屯から15千屯以下の駅が多く、その方法も切捨て集約であったと云えよう。

しかし、不況による貨物輸送の大巾な減退と競争の激化により、今後の国鉄貨物駅の集約化のスピードは、大きな壁に直面するものと思われる。

経済の安定成長への移行に伴い、GNPと物流は乖離する方向に向うとの意見もあるなかで、国鉄の輸送に対する新しいビジョンがまだ打ち出されていないようであるが、貨物駅の集約化を更に押しすすめるとすれば、今後の集約化は当然年間貨物取扱量30千屯クラスの中駅から中の大駅に向うところから、切捨て集約は不可能であり、ビルド先行型のビルドアンドスクラップを基本としたターミナル方式が、導入されるのではないだろうか。

また、地域住民のコンセンサスを得る方法として、新しい輸送技術の開発、普及（一貫パレチゼーションなど）による荷捌量のロット化・効率化などと平行して、自然誘導的な集約化が図られるのではないだろうか。

4. 肥料物流合理化の方向

全農の50年度事業方針は、肥料の流通合理化の推進について、次のような目標を掲げている。

「新価格体系への移行に対応して、月別出荷計画を策定し、年間平均出荷につとめるとともに、肥料の一貫した流通型態についての新しい物流体系図を作成し、的確な段階別機能分担による物流の直線化を目指した肥料の流通合理化を促進するとくに流通合理化の促進にあたっては、農協の消費地保管の計画化、県連の流通拠点の計画的整備を促進する。また、輸送型態の改善のため、バラ輸送、パレット輸送等、新物流技術の開発を推進する。」

この中で、新価格体系については、金利・保管料を基準に算出した限月価格により、商流面から肥料需要の季節性と輸送の跛行性を改善し、平均出荷を誘導することを目標に50肥料年度から導入された。しかしタイミング的には、流通の混乱期と重なったことから、まだ十分な理解を得るまでには至っていないようではあるが、その成果を判断するにはなお数年の歳月を要しよう。

また、流通拠点の計画的整備については、その規模によっては多額の投資を必要とする事業であり、国内経済のかつてない混乱の中で、その構想は棚上げ状態になっているのが実情である。

5. 一貫パレチゼーション

物流環境の変化に対応して、系統農協の物流合理化のテンポが大きくスピードダウンしている中で、新しい物流技術の開発・普及、とくに一貫パレチゼーションの実用化の試みについては、全農の各支所が各方面の協力を得て積極的にすすめており、パレット方式については、主として東京支所が、パレットレスについては名古屋支所が、それぞれ分担しながらデータの収集を急いでいる。

現在、一貫パレチゼーション方式の選択については、パレット方式の可能性が強いもののまだ結論を得るに至っていないが、仮りに、パレット方式が採用されるとしても、更に荷崩れ防止方法について、改良袋とのり付方式の比較検討など幾つかの問題点が残されている。全農としては、これらの点につき引続きテストを実施し、出来れば2月頃までに一応の結論を得るとともに、その線に沿って4月から6月にかけて大型ロットの実用化テストを実施し、一貫パレチゼーションへの段階的前進を図りたいと考えている。

従来、物流の合理化は、輸送業者や倉庫業者或いはメーカーが、限定された区域内で実施してきたため、ユーザーは直接的にはこの将外に存在する傾向が強く、その認識も必ずしも充分であったとは云えない。

肥料の物流合理化の推進についても、今後、とくにこの点に対する配慮が必要であると思われるこのためには県連において単協を含めた物流合理化プロジェクトなど編成し、物流合理化に対する認識を深めるとともに、その方向に対する意思統一を図ることが必要であろう。

また、メーカーにおいても、物流合理化に当たっては、全国的な視野に立つシステムの標準化・統一化の方向を指向すべきであり、例えば、パライザーの導入にしても、肥料のパレチゼーションが1100m×1100mmパレットの採用の可能性が強いとすれば、当然その線に沿った検討が必要であろう。