農と暮らしの新たな視点を探る

産直コペル

sanchoku coper

2018.3 Vol.28

特集 農家の冬

論説 何のための「農泊」か？

農家を訪ねて VOL.25 原点回帰 磯沼ミルクファーム

「やさいバス」が走る

――東京農工大学　野見山敏雄――

いま、我が国ではあらゆる業種で人手不足が深刻な問題になっている。特に物流に関わる自動車運転手の不足感は高まっている。直近の統計で確認しておこう。2017年11月現在の有効求人倍率（全職業計・季節調整値）は、1・56倍である。これはハローワークで求職する人1名に対して1・56人の求人があることを示している。一方、自動車運転の職業では2・92倍（パート含む）であり、自動車運転の労働力不足が他の職業と比べて深刻なことが分かる。

このような状況を反映して宅配便の料金は値上げされ、少量小口販売を行う産直流通は苦慮している。そこに登場したのが「やさいバス」である。バスという名前はついているが、冷蔵トラック（2トン車）が日曜日を除く毎日、定められたルートを巡回集荷し、「バス停」で荷を下ろす共同配送システムである。

これを開発したのは、静岡県菊川市に本社を置く（株）エムスクエア・ラボ（以下、M2ラボ）という農業ベンチャーである。M2ラボの資本金は3900万円、社員7名、パート職員4名が働いている。「やさいバス」以外に、農業シンクタンク、ベジプロバイダー®（青果卸）、ベジラボ（農業生産）など多面的な事業展開を行っている。

「やさいバス」の仕組みを説明しよう。流通圏は主に浜松市から富士宮市をエリアとして、農家や飲食店や中食業者等の買い手が共同配送網を持ち合いで構築することで、物流コストを下げることを目的としている。例えば、冷蔵宅配便が一箱1200円するのが350円で済んでしまう。

「やさいバス」は従業員2名と運転手2名で運営し、出荷者は65名、品目はトマト、レタス、ねぎ、パクチー、ケールなどの野菜である。買い手は60社で、日量約60ケースを取り扱っている。路線は固定しており、利用者は事前に連絡を行い、運転手が荷捌きを把握する。現在2台のトラックが運航し、月6500ケースの配送で採算が取れる試算だという。物流を担当するのは大手輸送会社の鈴与（株）であり、トラックも鈴与（株）の所有である。販路開拓や調達方法の改善にも結びついているという。

M2ラボは、初期のシステム開発や備品購入のために国から約5000万円の補助金を得て、受発注業務のシステム化とGPSでトラックの運行状況を利用者が把握できるように利便性を高めている。

課題は「バス停」から買い手までのラストワンマイルをつなげることである。「やさいバス」は宅配便と違って戸口から戸口までの物流では無い。現在、牛乳販売店と連携して、戸口までの配送を試験的に行っている。

この共同配送システムは全国でも普及する可能性があり、地域流通システムの担い手になると考えられる。

図1　トラックドライバーの人手不足感の推移

出典：国土交通省「自動車運送事業の働き方改革に向けた現状と課題」2017年より転載

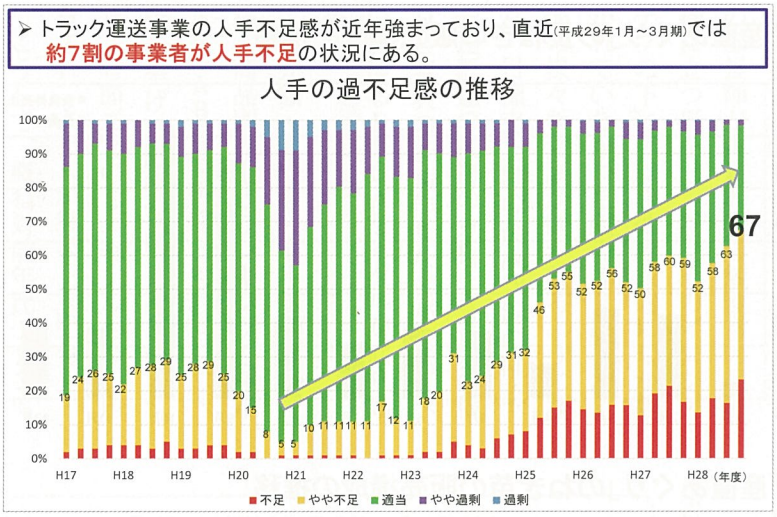
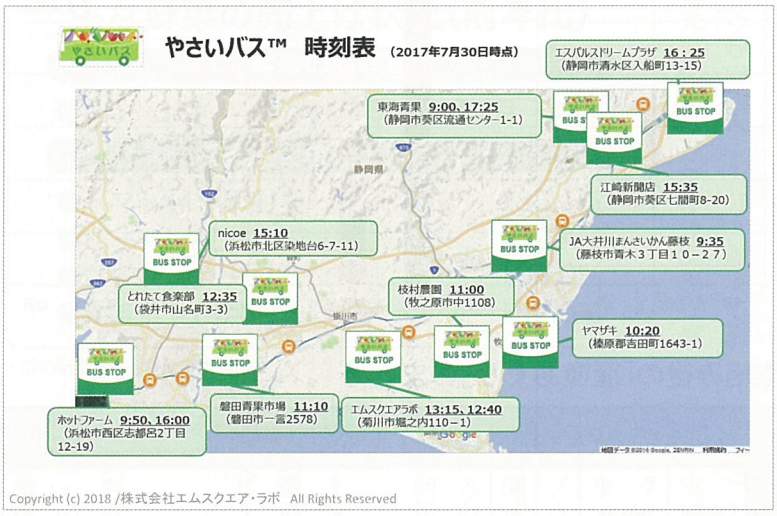


図2　「やさいバス」の巡回ルートと時刻　出典：M2ラボの提供資料を転載



野見山敏雄さん

東京農工大学大学院農学研究院教授

東京農工大学で教鞭をとっており、最近の研究テーマは、半商品経済を組み込んだ農林産物の生産と流通に関する総合的研究である。主な著書には、産直商品の使用価値と流通機構（日本経済評論社）や食料・農業市場研究の到達点と展望（筑波書房，共著）など多数。2012年より地産地消優良活動表彰審査委員会・委員、17年から委員長を務めている。