

産地型物流拠点と 道路ネットワークのこれから

日本の農産物の一大産地となっている十勝エリア。そのほぼ中心に位置する芽室町に道内最大級の物流拠点、横浜冷凍株式会社の十勝物流センターがある。なぜこの地に拠点を置いたのか。その取り組みや役割、そして道路ネットワークとの関係について、センターの塩澤輝明所長にお話を伺った。



横浜冷凍株式会社 十勝物流センター
所長 塩澤 輝明氏

道内最大級の低温物流基地

1948年創業の横浜冷凍株式会社(以下「ヨコレイ」)は、冷蔵倉庫事業と食品販売事業を営む食品流通のエキスパート企業である。現在国内第2位の冷蔵倉庫設備能力を誇っており、日本各地、そして海外にも物流拠点を置き、低温物流ネットワーク(コールドチェーン)体制を構築している。北海道では物流の拠点として1994年に石狩物流センターが稼働。そして北海道の次の物流拠点として選ばれたのがこの十勝地区・芽室町である。芽室東工業団地に2001年、十勝物流センターが稼働。その7年後の2008年には十勝第二物流センターが併設され、さらに2016年、十勝第三物流センターが新設。わずか15年の間で3つの物流センターが備わり、3センター合計の収容能力は6万トン以上。道内最大級の低温物流基地となっている(図1)。

芽室帯広インターチェンジまで車で5分と至近にあり、帯広・広尾自動車道や道東自動車道、国道38号など、交通アクセスに非常に優れた立地にある。

「当社では石狩物流センターが道内で最初の冷蔵倉庫として稼働していましたが、北海道には水産・畜産・農産物を含め取り扱える食物が膨大にあり、低温物流のニーズも年々高まっている。そういう中で『次の拠点を』という話があり、道内各地をリサーチしました。その中で、この十勝地区というのは日本でも最大級の食料供給拠点であり、当社のような営業冷蔵倉庫というのが皆無の土地だった。そこに大きなビジネスの可能性やチャンスがあるだろうということで決めたと聞いています」と塩澤所長は話す。



図1 ヨコレイの物流センター位置図

物流拠点立地の条件

物流拠点を立地するにはどのような条件があるのか。ヨコレイでは冷蔵倉庫拠点として大きく3つのタイプに分けている。外国航路のある主要港に位置するコンテナヤードとしての「港湾型」。主要幹線道路やインターチェンジの至近に位置し、コンビニエンスストアや外食チェーン等の製品のデポ(配送拠点)機能を持つ「物流型」。そして、主要漁港や農産地に位置し、取扱品を適切な温度帯で保管する「産地型」である。

農産物のストックヤードとしての役割

では、インターチェンジ至近にあり、農作物生産地の真ん中にある十勝物流センターではどのような役割を担っているのだろうか。

「実は、一つ目の十勝物流センターができた当初は、まだインターチェンジもなく(*芽室帯広IC開通は2003年)、道東自動車道の阿寒への延伸もまだ。工業団地や周辺道路も今のような整備された状態ではなかったと聞いています」

塩澤所長自身は、十勝第二物流センターが完成した時に実務者として着任し3年ほど勤務。その後別の事業所を経て、4年前に所長として再び赴任してきた経歴を持つ。

「ですからこちらに戻ってきた時は交通アクセスが非常に良くなって、とても便利になったなという印象でした。ただ、ここの物流センターに関していうと、道路ネットワークをフルに活用した『物流型』というよりも、現状では地元で獲れた農作物を良い状態で保管する『産地型』と言えます。

今は日本中、どんな食材も四季を問わず一年を通して食べられるのが当たり前前時代。そうした消費者ニーズに応じて通年で安定供給するために、年に一度しか収穫できない農作物を一次原料や加工品などのストックヤードとして、いかに翌年の収穫まで保たせるか。あるいは生鮮品としてチルドで採れたてに近い良い状態でいかに長く保たせるか。その機能を提供するのが当物流センターの大きな役割になっています。

センター稼働当初は、畜産の肉類や野菜、雑穀類など、少量の冷凍保管から始まりましたが、徐々に需要も増え、冷凍だけでなく農産物を生鮮品としてチルドで保管するものもどんどん増えていきました。今は、スイートコーンやイモ類、西洋わさびなどを中心に、取り扱い全体のほ

「全国的な話で言えば、道路ネットワークを活用した物流網というのが大きな要素の一つではありますが、実際当社もそういう物流機能を持つ拠点を増強しています。ただそれ以外にも、クライアントの状況や取り扱う商材、消費地や生産地などの移送地との関係、敷地の広さや工業団地・周辺道路の整備状況等々、様々な条件を複合的に考慮した上で立地場所は決められていきます」

ば8割が畑で採れた農作物になっています(写真1)。お客様としては地元の農業関係者が多いのですが、十勝管内は規模がとて大きくとこが多く、取り扱いが数パーセント増えただけで膨大なボリュームになり、年々取扱量や保管品目が伸びている状態です。

それまでは各々自前の倉庫で保管・管理していたわけですが、少しずつその部分をアウトソーシングとして任せてもらえるようになってきた。私たちもそうしたニーズに応えようと、お客様から農産物の取り扱いの情報や意見をいただきながら温度や湿度、風周りをはじめ保管設備や技術のスペックを上げてきた。そういう工夫を積み重ねてきたことで、この地区で『ヨコレイに預けておけば大丈夫』といった認知や評価、信頼などをいただけるようになってきたのかなと思っています」



写真1 農産物ごとに最適な環境で保管し品質を保つことができるヨコレイの倉庫

最新設備を備えた十勝第三物流センター

2016年にオープンした十勝第三物流センター(写真2)は、まさにそんな地域の高まる低温保管ニーズにハイレベルで応える最新鋭の設備となっている。

冷凍設備には温度の変化が極めて少なく、貨物の品質維持に最適な自然対流方式「リターンダクト」を導入。また、収穫期・冬期の冷却に外気を取り入れて庫内温度を調節する「外気導入システム」をはじめ、荷捌きのための「陽圧式低温プラットホーム」や「農産物専用保管庫」、農産物用の大型コンテナにも対応した「垂直搬送機」な

どのほか、消費電力の「見える化」「最適化」を実現する「BEMS(Building Energy Management System)」も導入するなど、環境にも優しい最新の冷蔵倉庫となっている。

「『食』そのものを担っているという意識のもと、農産物をはじめとするお客様の大切な品をお預かりして、いかに良い状態で長く保管し安定供給していくか。その地域のニーズにしっかりと応えていくのが当物流センターの使命だと思っています」



写真2 十勝第三物流センター(手前)、十勝第二物流センター(左)、十勝物流センター(左奥)



◎十勝第三物流センターの概要

名称：十勝第三物流センター 所在地：北海道河西郡芽室町東芽室北1線13-1
 構造・規模：①鉄筋コンクリート造3階建 敷地面積/12,286㎡ 延床面積/20,465㎡
 ②冷蔵収容能力 F級/12,567t C&F級/4,602t C級/4,670t 合計/21,839t 定温庫/32㎡
 凍結/20t/日

道東エリアへの高速延伸が今後のカギに

十勝地区の冷蔵倉庫として高い品質でニーズに応えている十勝物流センターだが、インターチェンジ至近のこの好立地を生かした道路ネットワークとの関わりはどのようなものだろうか。

「原料としてお預かりしているものが中心なので、この十勝エリア内での運送がほとんどです。エリアから本州の消費地に出ていくものについては苫小牧港からトレーラー輸送されていますが、本当の意味でこの立地を生かし、道路ネットワークを活用していくのは、これからの物流や消費動向の変化次第になってくると思います」と塩澤所長。そのカギとなりうるのが『道東エリアへの延伸』だと言う。

「現在、道東自動車道は足寄までですが、それが北見や網走といったオホーツクエリアまでつながってくると、この拠点の需要、あるいは価値はもっと高まってくるのでは

ないか。そういう認識はあります(図2)。

今は札幌に一極集中化し、そこから道内各地に配送するというのがベースになっていますが、商圏の広がりや運送事情などにより、次の物流拠点を考える動きは当然出てくると思います。その時に、ここは道東エリアを結ぶ中継地点となり、新しいビジネスチャンスの可能性が出てくる。釧路方面も含めて道東エリア、そして道北エリアまでがつながり、北海道の新しい時代の高規格幹線道路網が確立された時、ビジネス戦略も大きく変わってくるでしょうし、我々の物流センターも次のステージに入っていくのではないかと考えています。それに向けた動きはもちろん考えていますし、その時はインターチェンジ至近のこの物流拠点が新しい大きな役割を担っていくことになるのではないかと考えています」

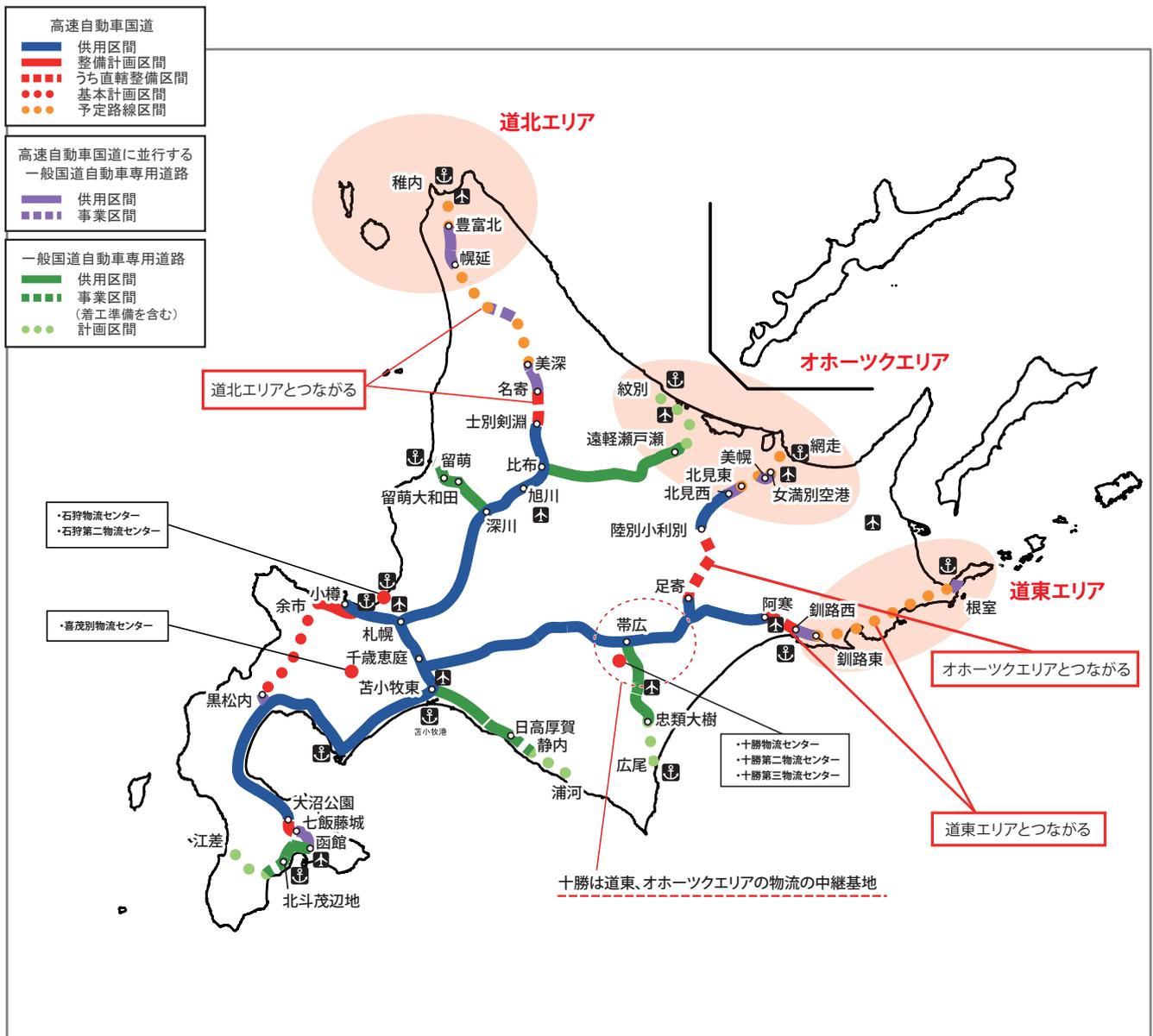


図2 北海道内に立地するヨコレイの物流センターと高規格新幹線道路の整備状況

いつでも通れる高速道路ネットワークに期待

最後に、北海道の物流における高速道路や幹線道路網整備の影響、そしてこれから果たすべき役割はどのようなものかを聞いてみた。

「北海道においては、冬期の物流をどうスムーズに行えるかは大きな課題の一つです。例えばもし高速道路がなかったら、十勝エリアから札幌や苫小牧方面に何かを運ぶためには日勝峠や狩勝峠など峠を越えるしかない。当然、通行止めなどに遭うことも多いわけです。高速道路も通行止めにはなりますが、復旧は早い。一昨年、台風災害の際は、高速道路も通行止めにはなりましたが、復旧は早かった。日勝峠は復旧まで一年ぐらいかかりましたが、早期に高速道路が通行できるようになったので、物流はなんとか維持することができた。そういう非常時や緊

急時のことも考えると、北海道の物流における高速道路の役割は極めて大きいと思います。

今後について期待したいのは、道東エリアを含めた高速道路ネットワークの構築とともに、いかに止まらない道路網を整備していただくか。北海道は雪の問題とともに事故なども多い。現状の片側一車線の高速道路では、何かあったときに双方向がストップしてしまう。一般道を使って迂回するとなると、やはり弊害は大きいです。それを片側二車線化することで、一車線は通行できるようになる。あるいはたとえ通行止めになっても復旧がより迅速に行われる。そういう『いつでも通れる高速道路ネットワーク』をこれからどんどん進めていっていただければ、とてもありがたいと思います」塩澤所長は期待を込めて、そう語ってくれた。