

営農支援情報

～営農にお役に立つ情報をお届けします～

平成30年10月1日

(第7号)

発行元:ホクレン北見支所 営農支援室
(アドレス: 11einousien@hokuren.jp)

今号のテーマ:『たまねぎについて』

平成30年産 玉ねぎの生産動向・販売方向性について

- 本年産は、8/上降雨にて中晩生の肥大が進み収量確保となるオホーツク地区と、7/末の高温により全倒伏し不作となる他地区との収量格差が極めて大きい状況が確実視されております。
- 平年作を上回る総体量につき、量販対策、豊作型需給調整を要する一方、低収量地区の再生産を意識した価格確保・小玉販売など、全道一丸となった戦略構築・実行が重要な年産となります。

1、生産動向 (8/20現在 → 最新9/10現在は10/2全道玉ねぎ取扱対策会議後に公表となります)

8/20調査結果	全道計	オホーツク	道央	空知	上川	十勝	その他
面積 (ha)	12,857.2	7,060.4	368.2	2,154.8	2,624.2	556.1	93.5
収量 (t/10a)	5,340	5,760	4,720	4,780	4,810	5,180	4,037
系統取扱量 (t)	546,506	367,912	7,156	51,371	93,859	23,542	2,666
(同 前年) (t)	570,821	372,909	7,921	51,800	109,006	26,364	2,821

9/10調査見込 (収量)	やや増	増	減	減	減	並～増	-

◆オホーツク管内は9/10調査 平均反収5,913kg(前回+約150kg、系統取扱+7,000t)の見込み

2、全道出荷フレーム (8/末現在 → 10/2全道玉ねぎ取扱対策会議にて修正)

区分	合計	生食	加工				用途未決数量	
			計	事前契約	一般契約	暫定契約		他
一般指標	518,472	390,000	111,306	70,000	10,000	25,000	6,306	17,166
加工業務指標	28,034	0	28,034	22,231	0	0	5,803	0
合計	546,506	390,000	139,340	92,231	10,000	25,000	12,109	17,166
			全道共計	127,231 t				
			同 H29	162,890	同 H28	186,060		

3、全道 取り進め方向性 (8/末現在 → 10/2全道玉ねぎ取扱対策会議にて修正)

- (1) 生食向けは、一定量の量販が必要と判断し、前年並みの39万トンを構え、各種需給調整対策を駆使しながら価格確保を行ってまいります(価格追及=数量圧縮とはしない)。
- (2) 倉入完了までの産地出荷促進⇔消費地環境整備のため【輸出】【消費地保管】を実施致します。全道共計数量が近年では少なく、国内加工ユーザーへの供給を考慮し、【輸出】につきましては「数量を抑える」「将来のための繋ぎ・ゼロにはしない」「販売価格を上げる」方向性と致します。
- (3) 北見地区7JAによる超遅出(5月以降生食出荷)の考え方を、本年より全道出荷フレームに反映させ、【出荷山崩し(倉入前出荷ピークの削減)】を将来に向けた体制構築を進めてまいります。

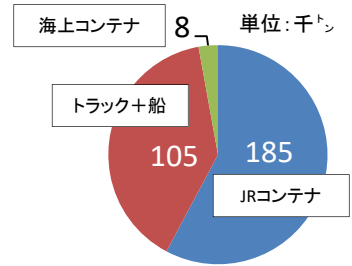
■ 日本国内の玉ねぎ相場を作るのが、当管内の出荷コントロール次第であることは例年以上に強く想定され、全道出荷フレームと並行し、【地区戦略】を綿密に構築・実行してまいります。

玉ねぎの道外向け輸送について

農畜産物の道外向け輸送について

■オホーツク地区玉ねぎは年間約300千トンを道外向けに移出
その輸送方法とは・・・

- ① JRを利用した**鉄道貨物輸送**
- ② **トラック・船舶(ほくれん丸など)**を利用した**海上輸送**



(図1 玉ねぎ輸送実績)

◆鉄道貨物輸送について

鉄道貨物輸送のメリットとは・・・

- ① 小ロット輸送(5トン単位)による利便性。
- ② 全国148の貨物駅を通じた近距離集配により、ドライバー負担が少なく、コスト面での優位性がある。

現状の課題

JR北海道が国や道と協議を続けている13線区存続問題や青函トンネルでの貨物列車・新幹線との共用走行や札幌延伸後の問題など、鉄道貨物輸送は大きな将来不安があります・・・

オホーツク地区は釧路・苫小牧など発着港からも遠隔地にあることから、ハンディを抱えており、輸送力・コスト面からも、地域として鉄道輸送は欠かせません！

ホクレンの取組み

鉄道貨物輸送力の維持に向けた国に対する中央要請の実施！

廃線による影響など鉄路の重要性を訴えた他、産地で使用する玉ねぎ梱包用ダンボールをトラックからJRに切り替えるなど、利用促進に向けた地域の取組みをPRしました。

◆海上輸送(トラック・船舶)について

トラック輸送のメリットとは・・・

- ① 大ロット輸送(20トン単位)によるコスト優位性。
- ② トレーラーシャーシを基本とした、無人航送によりドライバー負担が少なく、コスト面での優位性がある。

現状の課題

全国的な運転手不足の他、運転手の拘束時間が厳しく管理されるなど運行管理の厳格化など、特に手積み手下ろしが一般的な青果物輸送は、コスト増嵩だけではなく、輸送そのものが困難な状況に・・・

ドライバーの荷役作業省力化など、負担軽減が必要！

ホクレンの取組み

一貫パレチゼーション輸送の導入・拡大！

産地から消費地までパレットに載せたまま輸送を行う「一貫パレチゼーション輸送」の導入を進めており、高齢ドライバーや女性ドライバーでも対応できるように、将来的な輸送力確保に向けて取り組んでおります。



私だけの

My BB肥料

地域や生産者ニーズに合わせた「My BB肥料」の取扱いを開始しました！

My BB肥料のポイント

- ★ 圃場にに合わせて、**要望に沿った成分の設計が可能**です。
- ★ 最低ロット50ト以上で一括生産・一括引取をお願いします。

➡ **オーダーメイド肥料で適正施肥！**

My BB肥料 お届けまでの流れ

- ①作物へのこだわりや肥料成分の要望などの聞き取り
- ②土壌分析データの確認
- ③肥料設計と銘柄のご提案
- ④配合適正の確認と指定配合肥料届出
- ⑤My BB肥料の製造とお届け



※固結性・物理性など配合適性に問題がないことを確認できたものに限ります。

※肥料設計・配合適性・指定配合肥料届出等は時間を要します。

※土壌分析や北海道施肥ガイドに基づく銘柄の設計をお勧めします。

詳しくはJA、ホクレン生産資材課までお問い合わせください！

マイナビ就農FESTに出展!!!

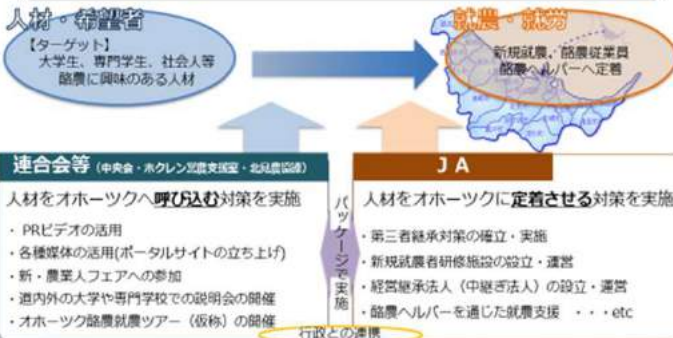
～JA北海道中央会 北見支所より～

平成29年2月14日のオホーツク農協組合長会において決定した「オホーツク農業の振興方策(期中改訂版)」に位置づけられている人材の確保対策の一環として、8月26日開催のマイナビ就農FEST（新宿ミライナタワー）に“オホーツクNEWライフ”、“オホーツク酪農ヘルパー利用組合連絡協議会”で各々ブース出展し、オホーツクに人を呼び込む働きかけを行いました。

3. オホーツク農業のめざす方向

(2) 生産基盤対策(人材確保対策～オホーツク乳ライフ～)

○酪農人材を確保するため、連合会等で実施することとJAで実施することを明確に役割分担を行い、パッケージで人材確保対策を実施する。



軌道に乗った段階でオホーツクの実態にあった広域的受入体制のあり方について検討を開始する。

【トピックスコーナー 1】 ～ ホクレン営農支援推進課

●「低コストRTKシステム」を来春から本格稼働

ホクレンでは、JAと協力し、生産者が安価で利用できるRTKの新システムの構築に取り組んでいます。このシステムではホクレンが一元管理するメインサーバーを新設するため、基地局ごとに必要だったサーバーが不要となるほか、諸費用を低減することで安価な利用料の設定を目指しています。現在は、各地での実証試験と新たな配信システムを開発中です。詳しくは10月1日発行のアグリポート15号をご覧ください。



「低コストRTKシステム」のイメージ図（アグリポート15号より）

【トピックスコーナー 2】 ～ ホクレン訓子府実証農場農産技術課

●厳寒地における冬野菜無加温栽培始まりました

訓子府実証農場では、厳寒地における冬季の野菜供給や労働力確保を目的に冬季無加温栽培を9月下旬からスタートしました。ほうれんそう、小松菜、リーフレタスを試験栽培し、後者2品目について販売モデルを作ります。加温栽培は11月からの予定です。ご興味のある方は、農産技術課まで。（Tel.0157-47-2130）



★内容に関してのお問い合わせやご意見・ご感想につきましては、ホクレン北見支所 営農支援室（担当：林田）まで、メールにてお願いいたします。（アドレス：11einousien@hokuren.jp）

～次号予告～

次号（平成30年度第8号）のテーマは『輸出』です。乞うご期待下さい！