



Title	道産農畜産物の道外輸送の実態および課題とホクレンの取組みについて
Author(s)	児玉, 卓哉
Citation	フロンティア農業経済研究, 22(1), 25-33
Issue Date	2019-08-31
Doc URL	http://hdl.handle.net/2115/77109
Type	article
File Information	22(1)_03_kodama.pdf



[Instructions for use](#)

[招待講演]

道産農畜産物の道外輸送の実態および 課題とホクレンの取組みについて

ホクレン管理本部 物流部部长 児玉卓哉

ただいまご案内頂きました、ホクレンの児玉でございます。

今日は、このようなテーマで報告の機会を与えて頂いたことに感謝申し上げます。私はホクレンに35年間、勤務しております、主に農畜産物の集荷・販売、そして物流に携わる業務を、道内の各産地、そして道外、東京・名古屋・福岡で勤務させて頂き、その経験に基づき、本日のタイトルにありますように、「道産農畜産物の道外輸送の実態および課題とホクレンの取組」についてご報告させて頂きたいと思っております。

最初に、道外輸送の実態につきまして、ご報告をさせていただきます。ここに示した通り(図1)、北海道は我が国の食料基地であり、生産された農産物の約7割を道外に輸送しております。350万t、約1日1万tと言われておりますが、我々ホクレンが取り扱っているのは、その内の約7割の約260万tです。我々以外では、例えば日甜さん、北糖さん、それから雪印さん、明治さん、それ以外の商系のお取引先、こういったところが集荷をしております、この260万tの輸送の内訳が、このような輸送手段となっております。

まず全体ですが、北海道から本州に輸送される手段につきましては、先ほどから阿部先生と相浦先生のお話にあったとおり、陸上では持っていないので、大きく、海上輸送・鉄道輸送、そして航空便ということになります。

道産農畜産物の道外輸送実態										別紙No. 1	
我が国の食料基地である北海道は生産された農産物の約7割を道外に輸送											
コスト・輸送力・輸送品質・利便性などの面で最適な輸送モード・銘柄を選択											
【北海道産農畜産物の移出状況】										【ホクレン取扱いの輸送手段別状況】	
区分	取量	シェア	輸送手段	取量	シェア	主要品目	輸送機材	輸送手段特性			
北海道計	350万t	—	フェリー・RORO船	123.7万t	47%	生乳・野菜・果物	生乳：保冷タンク 野菜：魔法瓶・冷蔵コンテナ	道内各産地から集荷・出荷後の高速・低温輸送が可能で、道内各産地からのコスト削減に有利な輸送手段に集荷している。			
うち、ホクレン扱い	257.4万t	74%	JR	81.4万t	32%	玉ねぎ・味噌・じゃがいも・果物	玉葱：平積み専用コンテナ 味噌：平積み専用コンテナ じゃがいも：平積み専用コンテナ	小口輸送・集荷先までの距離が短いことが、道外輸送コスト削減に有利。			
			バラ積み不定期船	48.4万t	19%	小麦・米・豆	小麦：バラ積み専用コンテナ 米：マシックス 豆：マシックス	小口輸送だが一度に大量輸送できるため、集荷が可能。			
			フェリー	4.1万t	2%	砂糖		海とは本コンテナ			
			航空機	0.7万t	0.08%	花き・野菜		航空コンテナ(LD3)	高コストだが小口輸送・集荷に有利な輸送手段に集荷している。		
			合計	257.4万t	—						

図1 道産農畜産物の道外輸送実態

海上輸送は大きく、フェリー・RORO船、そしてバラ積み不定期船、海上コンテナ船です。フェリー・RORO船につきましては、全体の5割を占めます。主要品目は、生乳です。生乳は17tの保冷タンク、魔法瓶という状態になって、保冷しながら道外に運んでおります。野菜は、イモ・タマとは別に、主にニンジンだとカダイコンとかハクサイ、要は冷蔵しながら低温輸送で運ぶため、冷蔵機材を利用しながら運んでおります。それとお米です。お米につきましては、鉄道貨物輸送でも運んでおりますが、ここに示したとおり、フェリー・RORO船を使うのは関東・関西港への高速20時間運航が可能で、ほくれん丸が平成5年に就航しております、このとき概ね、北海道⇄本州間は30時間かかりましたけども、これを高速で

運んでいくということで、北海道⇄本州の運航時間が20時間、そして作業時間が4時間、1日毎日2船で往復という運航が始まっております。この両方の港に近い納入先へのコスト優位性、20t単位で運んでいける。それと、先ほどのニンジン・ダイコンのように、鮮度保持輸送に優位性があります。JR貨物につきましては、後程ご説明をさせていただきます。バラ積み不定期船、これは相浦先生からご説明がありまして重複となりますけれども、不定期船ということでチャーター船、これ以外のものにつきましては定期船ということで定期的に運航しており、主に小麦、そしてお米です。お米につきましては、先ほど相浦先生からもご説明がありましたけれども、このバラ積み不定期船は、一度に1,500t程度バラで運んでいきまして、非常に速度は遅い。だいたいフェリー・RORO船の半分程度、12ノットぐらいでゆっくり走りますが、大量に持っていき、しかも遠隔地に優位性があるということで、沖縄向けにお米をバラで、年間1万t程度を運んでます。沖縄の人口は140万人、約8万tほど消費しますので、北海道のお米を非常に多く食べる。こういったことから、このような輸送手段で低コストで運んでおります。あと、種芋です。種バレイショは、北海道に次ぐバレイショの生産地の長崎とか鹿児島、徳之島や沖永良部、こういったところと同じようにバラ積みで運んでおります。それと海上コンテナ船です。これは発着港が非常に少ないのですが、関西とか関東に近い納入先へ、小口の優位性から、鉄道貨物輸送に次いで12フィート、5t単位で運べる輸送手段です。最後、航空便です。これは先ほど話がありましたように、高コストながら小ロットで翌日販売が可能ということで、花卉だとか、絹さやインゲンなど、軽くて値段の取れるものを航空で運んでいます。こうした輸送形態となっているのは、北海道から本州は、どんな輸送手段でも何でもいから運ぶというのではなくて、コスト・

輸送力・輸送品質・利便性、こういったことで最適な輸送モード・機材を選択した結果がこの350万tだということを、まずご理解頂きたいと思えます。

続きまして、鉄道貨物輸送の優位性について、説明させていただきます。なぜ鉄道貨物輸送かということですが、昨今、非常に危機的な問題がありまして、要は輸送力の縮減懸念です。1つはまず、13線区JR北海道の経営難の問題、もう1つは北海道新幹線の高速化と札幌延伸の問題です。こういった縮減懸念が理解されず、何でも運べられればいいのだから海上輸送でいいのでは、と思われがちですが、海上輸送にはない優れた優位性があります(図2)。

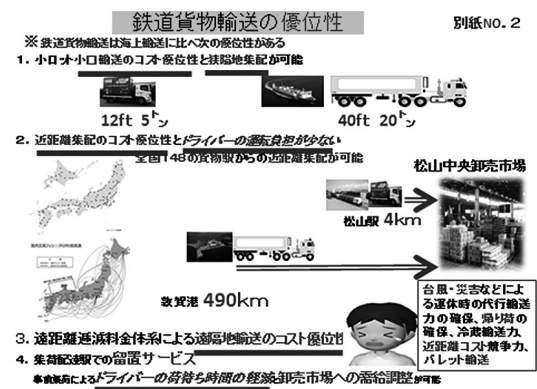


図2 鉄道貨物輸送の優位性

まず、小ロット小口輸送のコスト優位性と狭隔地集配が可能で、非常に狭い場所・狭い納入先へ長い13mのシャーシでは運べないところにも運んでいける。あるいは橋梁が弱いところ、そういったところは12フィートの5t単位で運んでいける。こういった優位性がまず1つにあります。それと、近距離集配のコスト優位性です。これは相浦先生もお話しされましたが、道内14・道外134、全国148の貨物駅からの近距離集配が可能です。端的な例を上げますと、まず松山の中央卸売市場、丸温松山という系統系の大きな市場が四国の松山に

ありますが、着駅の松山駅から僅か4kmで運んでいけます。しかしながら、海上輸送で運ぶと、これは輸送力がある敦賀港からの輸送です。(舞鶴を使う場合や四国に行く東京⇄徳島航路もあるが、輸送力があるのは敦賀港からの輸送)しかし、松山市場までは、陸路で490kmということで100倍以上の距離があります。ドライバーの負担を考えると、鉄道貨物の優位性があります。3つ目は、遠距離通減料金体系による、遠距離輸送のコスト優位性、それと4つ目は、集荷配達駅での留置サービスです。5日間の留め置きサービスが可能で、農協さんの倉庫で事前集荷によるドライバーの荷待ち時間の軽減。あらかじめ農協さんの選果場で積み込みをしておいて頂いて、ドライバーが行ったらすぐ積んでもらう。あと卸売市場では、着駅から、卸売市場の販売事情に合った需給調整が可能で、バレイショとかタマネギとか、一時的には大変販売に苦慮する場面がありますが、市場在庫が多いときにはこのような機能が発揮できます。他方で、非常にweakな部分(泣き顔ボンチ絵)もあります。weakな部分とは、鉄道貨物輸送はフェリー・RORO船に比べると、台風・災害などによる運休時の代行輸送力を確保しなければならず、要は天変地異に弱いということです。フェリー・RORO船は、例えば、表日本がダメなら裏日本。裏日本と言うと新日本海フェリーさんに御叱りを受けたことがあります。日本海側がダメでも太平洋側が走れる、あるいは長距離がダメでも最後は青函フェリーがある。それと、帰り荷の確保が非常に難しい。それと、冷蔵輸送力が脆弱である。昔は、UF冷凍コンテナというのありましたが、日本石油輸送さんとヤンマーさんがこの事業から撤退されて、この冷蔵輸送能力が非常に劣っている。ということから、先ほどお話ししたように、一般野菜につきましてはフェリー・RORO船の箱車が主体となっております。それと、近距離コストは逆に遠距離通減に対し、道内

間輸送のように近距離は非常に競争力が弱い。それと、パレット輸送がちょっとしづらい、こういったことがあります。

続いて、このような海上輸送と鉄道輸送の優位性を上手く活用した結果の輸送実績が図3です。赤線・朱文字(左側→)で示した東北地区(7.9万t)、そして中国地区(5.5万t)・四国地区(3.1万t)・九州地区(9.3万t)は、鉄道貨物輸送のウェイトの高いところ。以外(黒字)の関東・近畿・中部は、鉄道貨物輸送に比べ、海上輸送のメリットの高いところ。東北地方はなぜ鉄道輸送のメリットが高いかというのは、東北地方のお客さまは、規模が小さくてお客さんの間の距離も遠いことから鉄道輸送で運ばざるを得ないということです。それと、中国・四国につきましては、先ほどお話ししましたように、敦賀・舞鶴港、到着港からの距離があるので、鉄道貨物で運ばざるを得ない。九州地区につきましては、船を乗り継いで行かなければならない。それと、遠距離通減という料金体系もあって、九州地区も鉄道貨物輸送のウェイトが高くなっています。こういった形で使い分けを行っております。

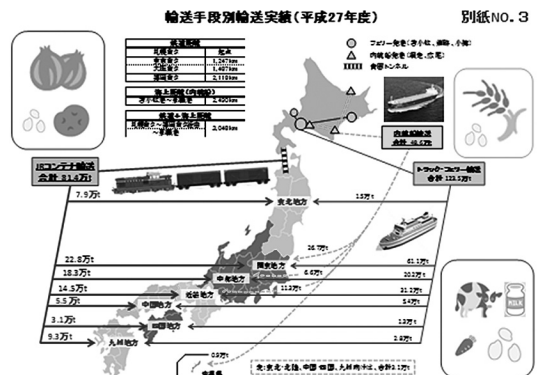


図3 輸送手段別輸送実績(平成27年度)

次は、こういった実態の中で、道外輸送における課題とその背景について指摘します。課題はざっくり大きく2つです。輸送力の確保、輸送力を確

保しないといけない。確保した上で物流コストを抑制していかなければならない。この大きな2つが課題となっております。課題というのは解決しなければならぬということで、この原因・背景につきましては8点、指摘します。

1つ目は、繰り返しになりますがドライバー不足の深刻化です。ネット通販の拡大、運行管理法令の厳格化、急速な高齢化などで、特にネット通販（アマゾンとか楽天とか）、それに加えて最近では、CtoCです。CtoCというとメルカリなど、こういった形態をどんどん若者たちが利用してまして、小口の輸送が増えている。

2つ目は、都府県の生産減による生乳・野菜などの繁忙期の道外への輸送需要増です。3点目は、産地収容力不足を担うための倉入れ前の道外への出荷集中です。この2つは、両方とも先ほどから話している季節変動によるものです。北海道の季節変動は非常に物流の効率化を損なうということで、本日の、阿部先生も相浦先生もこの季節変動については非常に寛容なのですが、私はこの季節変動が起きているのは、農畜産物のせいだということで、いろんな会議で責められておりますが、季節変動の背景は、北海道の生産拡大にはどうしても必要なもので、府県が生乳を搾れない、そして府県が暑くて野菜が栽培できない（例えば、トマトだとかブロッコリーだとか）、そういったときに、北海道が供給して、このことで北海道の生産拡大に伴う輸送の需要増によるものです。

3つ目は、倉入れ前に倉庫の収容力がなくて、どうしても道外に運ばざるを得ない。これはやっぱり北海道として、JAグループ北海道として、この問題に対しては対応していかなければならないと思っております。

4つ目は、道央圏への人口一極集中による、道内航路の苫小牧港への偏在化と生産地への片荷輸送ということです。人口が道央圏に6割も集中していることで、航路が苫小牧に集中している。釧

路からの航路がどんどんなくなっていった、このように遍在化が起きている。これによって、生産地の片荷輸送が生じている。

5つ目は、台風や低気圧、地震など天変地異などの災害時の船舶・列車の運休です。特に最近では非常に気候がおかしくなっておりまして、それとコンプライアンスの問題もあって、運休が割と簡単にされてしまう、といったことがあります。

6つ目は、JR北海道の経営難と新幹線の高速化、札幌延伸に伴う鉄道貨物輸送力の縮減懸念ということで、先ほど相浦先生が詳しく説明してくれました。

7つ目は、原油価格の高止まりの中で、いかに生産者の所得の向上を図っていかなければならないか、こういった課題があります。

8つ目は先ほどありました、SOx規制の導入です。

これら課題に対するホクレンの取組みについて、11点ほど示しておりますが、それぞれ、8つの要因に対応する内容でございます。それと、weakな部分（泣き顔ポンチ絵）ですが、取組みはしているが、この取組みにも問題・課題があるということで、解決しなければならぬ点です。この点につきまして説明させていただきます。

まず1つ目は、一貫パレチゼーションの拡大です。手積み・手下ろしにかかっている時間を、リフトを使って軽減している取組です(図4)。

これは、例えばコメだとか砂糖だとかデンプン、こういったものにつきましては、フレコンと違って1t単位で、リフトを使って作業することが可能でございます。あと、生乳は当然タンクで液状なので、作業は発生しない。一番問題なのは、やはり青果物です。青果物は段ボールの輸送が多いので、これが手積み・手下ろしを引き起こして、この改善が必要だということです。我々は、イモ・タマにつきましては、50万t、32年度までに全量パレット化するという方向で進めてございます。今

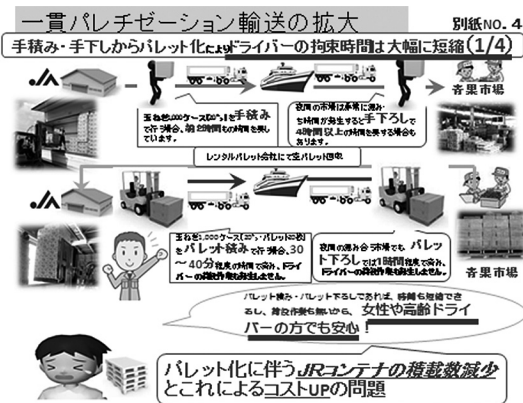


図4 一貫パレチゼーション輸送の拡大

年の計画は、20万t、約4割やっていこうということです。こうした取組によって、時間を短縮でき荷役作業もないことから、女性ドライバーや高齢ドライバーの方でも対応できるということです。ただし、課題もございます。問題なのは、パレット化に伴って、JRコンテナの場合はパレットの重量がありまして、全体で必要量が200kgです。これによって、10ケース下ろさなければならずコストアップが生じるといった問題も抱えております。こうした問題を解決しながら、イモ・タマについては全量、そしてニンジンも今4割程度は、パレット化になっております。ダイコンも来年から、大きな農協さんでパレット化することが決まっております。

次の取組は、輸送力確保とコストの低減、両方解決する取組ということを示します(図5)。

どのような取組みかといいますと、元々、苫小牧まで戻っていく車両の9割は帰り荷が付いております。しかしながら、これはあくまでも、我々荷主が輸送業者さんに丸投げをしている往復輸送であって、結果的な往復輸送では、空シャーシがヤードに置かれてから、荷物を見つけ船に載せて北海道に持って行く。こういったことをなくして、荷主間で連携を取り合う取組です。現在、飲料メーカーさん、これはキリンの生茶ですが、サントリー

さんとかキリンさんとかと組んで、直接連携を取り合って、コスト低減とドライバーの負担軽減を行う取組みです。同一輸送会社・同一車両による納入・集荷を同時に行うもので、例えば、午前中に農産物を納品した後に、午後から、飲料を集荷する。移動範囲は、50kmぐらい(近いところは30km)です。その日のうちに同一車両・同一ドライバーが納入・集荷をする取組みを進めております。これが28年度は2,000tだったものが、今年の見込みは6,000t、次期中期には1万t以上ということで、取組みを強化しております。特にキリンさんの場合は、CSV、Creating Shared Value創造的企業価値の共有ということ掲げておられて、北海道農業に貢献したいということで、取組みを強化して頂いております。

しかし、課題もございます。weakな部分(泣き顔ポンチ絵)ですが、人口が道央圏に集中しているの、この取組みは、現在、道央地区・苫小牧からの航路に限られています。なんとか道東地区でもこういう往復輸送をやっていきいたいということで考えております。

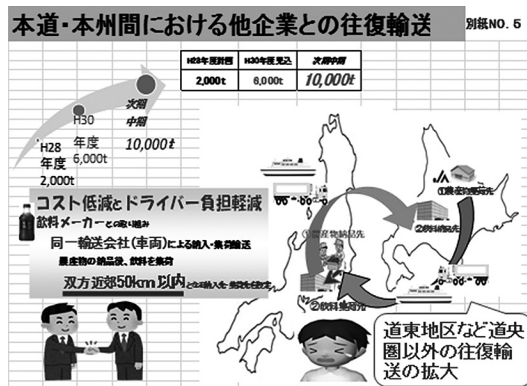


図5 本道・本州間における他企業との往復輸送

次に、道内間での往復輸送、片荷の解消の取組です。これも非常に重要な事業でございまして、背景としては、消費圏と生産圏のアンマッチ、それと鉄道貨物輸送による道内間の近距離輸送は、

高コストになってしまうことによる対応です(図6)。

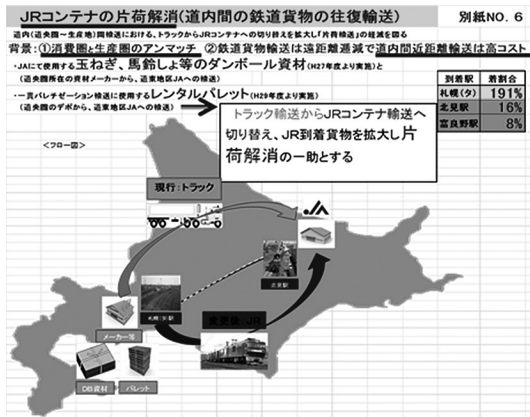


図6 JRコンテナの片荷解消
(道内間の鉄道貨物輸送の往復輸送)

農協で使用するタマネギ・バレイショ等の取り組みで、これは、きたみらいさんでやって頂いておりまして、ふらの農協さんでも今年から始まっておりますけれども、レンタルパレットについてはそういった対応を行っております。それから段ボール資材につきましても、きたみらいさんでは27年度より実施しております。要は、ワンウェイのトラックから鉄道貨物輸送に切り換えていく。こういったことから、JRコンテナへの輸送に切り換えて到着貨物を拡大し、片荷の解消を図っていくということです。つまり、鉄道貨物輸送の産地のコスト負担を軽減していく対応です。到着割合によれば、札タ(札幌ターミナル)発に対して、札タ到着の割合が約200%、北見駅は16%、富良野駅は8%で、これが非常に各産地駅からのコスト増になっているということで、ここの改善を進めております。これについては、weakな部分もありますが、我々も取り組んでおりますが、他の荷主さん、今日ご参加の通運会社さん、それとJR貨物さんとの協力が非常に必要です。鉄道貨物輸送以外でもトラック輸送は、各フォワーダー・通運さんもやっていますので、なんとか道内のトラッ

クから鉄道輸送に、道央圏から産地に行く分については振り替えてもらうように、協力を頂きたいと思います。

次に、中継拠点の活用という取り組みがございます(図7)。

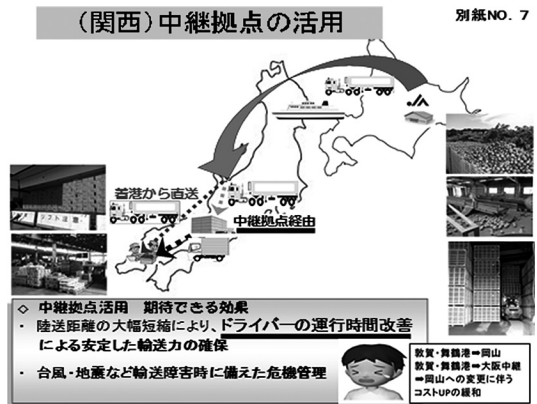


図7 (関西) 中継拠点の活用

これはどういうことかということ、先ほど道外、敦賀港の例を取上げましたが、敦賀・舞鶴から中国・四国へ走らざるを得ないケースもあります。コンテナで持っていけばいいのでは、と思われるかもしれませんが、冒頭お話ししたように、冷蔵野菜について、鉄道貨物輸送は冷蔵輸送能力がちょっと脆弱なので、フェリー・RORO船の、無人航送で運ばざるを得ないのです。その際、陸送距離が非常に長くなるので、これを改善するための運行管理の問題があって、中継拠点を經由することで、こうした輸送距離・運行管理の問題を解決する取り組みが期待できます。その効果としては、ドライバーの運行時間の改善、それと台風・地震など輸送障害時に中継拠点に在庫があれば対応ができる点です。しかし、weakな部分もあります。これは、結局コストアップになってしまうなど、課題もあります。

一方、輸送力確保とコスト低減、両方とも対応できる取り組みをご紹介します(図8)。

我々は(私が入会する前)、40年前から取組んで

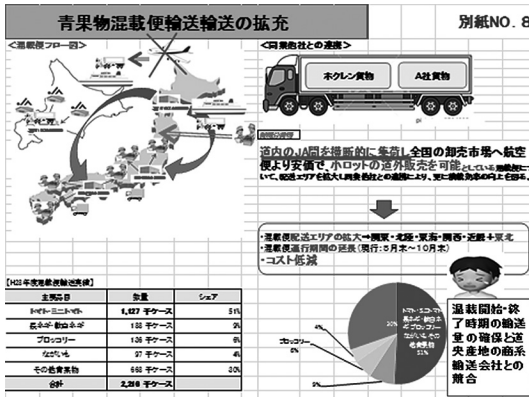


図8 青果物混載便輸送の拡充

いる事例です。これは道内の各産地から、各農協さんから、横断的にコンテナやトラック単位にならない小ロットの野菜やこれ以外にも色々な品目がありますが、要はケース単位の小ロットの野菜を集荷し、それを船に載せて各港から分荷場を経由して、そこで積み直し、小型の冷蔵車に載せて運んでいく取り組みです。

これは、東北から九州まで、道内各地域で集荷し、そして道外ある意味全域の卸売市場への対応を進めております。本日まで参加の幸楽輸送さんには、道東地区の混載便の対応をして頂いております。図に示したとおり、全国の卸売市場へ、航空便より安価で、小ロットの道外販売を可能にしています。これがなければ、道内市場に運ぶ、しかし道内市場ではお金が取れない、かといって航空便で運べるコスト負担能力がない、ということで野菜の再生産を可能にしている取り組みでもございます。

このように配送エリアを拡大して運行期間も延長していきたい、といった取り組みを進めております。しかし、weakな部分もあり、混載開始・終了時期の輸送量に関して、どうしても始めと終わりで輸送量が薄いため、ここを確保しなければならない。先程、ホクレンの取り扱いが7割と、述べましたが、商系さんとの競合、特に道央圏に

については帰りの荷物が非常に多く、商系さんとの競合が激しい現状にあります。そこで、根本的に発想を変え同業他者とも連携していこうということで、現在、一部ですが進めております。

さらにもう一点、「ほくれん丸を活用した船舶代行体制の強化」がございます。「ほくれん丸」は、皆さんも聞き覚えがあると思います。釧路から日立を20時間かけて、18時に出て14時に到着する、これを毎日、釧路⇄日立間を2隻でピストン輸送している船舶です。一昨年、根室線が台風によって長期間不通になりました。この鉄道貨物輸送が不通になった場合の対応というのは、トラック代行で違う駅に持っていか、或いは、船舶代行かの方法があります。船舶代行を強化していくために、ほくれん丸を利用しようというのが取り組みでございます(図9)。

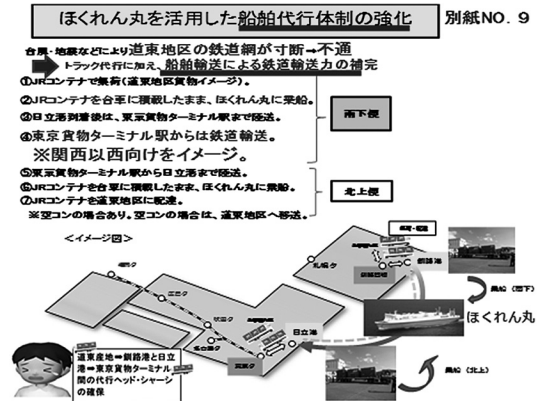


図9 ほくれん丸を活用した船舶代行体制の強化

これは、JRコンテナを台車に積載してほくれん丸に乗船させて、日立港に到着したあとは、東京貨物ターミナルまで陸送して、東京貨物ターミナル駅からは、鉄道輸送を行っています。遠距離運送なので、関西以西向けをイメージしています。これも課題がありまして、このヘッドとシャーシを確保しなければなりません。この点で、現在、船舶輸送体制の構築と合わせて検討しております。

最後に、我々が進めている残り3つの取り組み

を紹介します。

まず1つは、輸送機材の大型化に向けた取り組みです。当然、機材が大きくなると、コストも低減できるし輸送力も確保できます。生乳については17tを20tへ、それとイモ・タマについては20tから24tへ拡大。道内では、これは販売品目ではないですけども、石油のローリーを大型化していく、こういった大型化を進めております。ただ、これも問題がありまして、まずは、納入先が受けられるかどうか？橋梁も含めて、大型車を受けられる処でなければなりません。それと、これをするためには、ヘッドも第5輪荷重が11.5t分必要ですし、それとシャーシも変えなければなりません。そうした投資が必要になってきます。とはいえ、これは何とか進めていかなければなりませんので、子会社を中心に協会社さんをお願いしております。

それに加えて、北海道クールロジスティクスプレイス（苫小牧埠頭さんが2018年8月に着手した苫小牧の道内最大級の温度管理型冷凍・冷蔵施設：2万200t）が建設に着手しました。これはCA貯蔵も含めて、冷蔵保管と冷凍保管が可能なので、我々はバレイショやタマネギの豊作時に、ここを自前の倉庫のように使わせて頂く予定です。また、「よくねたいも」って、皆さんもご存じではと思いますが、こういった製品を保管して付加価値を付けていくなどの対応を進めていきます。

二つ目は、先ほどからも議論のあった、鉄道貨物輸送力の維持・存続に向けた国・道・関係機関への働きかけということで、我々は他の荷主さんや通運さん、それとJR貨物さんと共に、「鉄道貨物輸送協議会、北海道の鉄道輸送を支える会」を設立しております。本日会場には松井会長も参加されております。これまでの同会の活動では、北海道運輸局に要請したり、あるいは国交省に行って鉄道貨物輸送事業の重要性を説明したり、あるいは、道庁に働きかけをお願いするなどの啓蒙活

動に取り組んでおります。JAグループ北海道としても、今年は13線区の問題がありましたので、新聞にも取り上げられましたが、全与党の北海道選出の国会議員、自民党とそれから公明党の国会議員に、鉄道貨物輸送の重要性を一人一人に、我々の会長と中央会の会長、それと各、北見地区、上川地区、十勝地区の代表の方と共に説明をして参りました。

他方、輸送技術の進展に向けた働きかけとしては、隊列走行・連結トラック等新技術の研究がございます。これも輸送力確保とコスト低減につながる部分でございます。2022年の実用化に向けた計画ですが、ある意味大変ハードルが高い取り組みと思いますが、これは一般道では難しく、要は、陸を走る船のような感覚で、高速の間を隊列で3台、無人で運んで、当然先頭はドライバーがいますが、それ以外は無人です。乗るときと降りるときの高速インターでは、集荷のヘッドが待ち構えて、これをつないでいく仕組みです。したがって高速道路の延長が必要です。現在の実証実験では、隊列走行によって（2台目・3台目が風圧の関係）15%程度の燃費節約となるようです。燃費も改善され、ドライバー不足も解決できるということで、実用化に向けたハードルは沢山あるようですが、この技術研究に期待したい。我々として可能な部分について、道や国に要請していきたいと思ます。

三つ目は、大型化する船舶や新航路の活用でございます。これも、輸送力確保とコスト低減が可能です。特に、新航路につきましては来年、苫小牧⇔敦賀から延長して、敦賀⇔博多という新しい九州向けの航路が開設されます。開設されるとはいえ新航路ではなく、かつて室蘭⇔直江津（新潟）⇔博多という九越フェリー航路がありました。平成19年に原油が高騰したときに採算が合わなくて廃止になりました。これが再度、敦賀経由で復活するので、航路開設に期待したいと思ます。

ただ、新航路の維持については、多くの課題もあると思いますので、航路が少しでも長く続くこと、これをうまく活用して九州向けに輸送対応を計りたい。一般に九州の経済規模は「1割経済」と言われるように、面積や人口、輸出額、域内総生産額等でも、全国の約10%を占めているので、特に冷蔵・冷凍輸送に関してフェリー・RORO船で運んでいきたいと思っております。

最後になりますが、タマネギの早出し・遅出し対策による輸送力確保ということで、様々な取り組みもございますので、この後の報告者である河田部長の方で補足して頂ければ幸いです。

以上のように、道外への輸送は非常に重要でございます。北海道は我が国の食料基地で200%の自給率、生産された農畜産物の約7割を道外に送り出しております。それは単純ではなくて、それぞれの品目特性、そして利便性・コスト優位性、こういったものを考えながら輸送を行っています。だから、簡単に鉄道は廃止させるわけにはいかない。海上輸送もそうです。そういったことをご理解頂ければ、非常にありがたいと思います。

どうも、ご清聴頂きありがとうございました。

(2019年2月26日受理)