HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	パネルディスカッション・総括
Citation	フロンティア農業経済研究, 22(1), 54-61
Issue Date	2019-08-31
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/77106
Type	other
File Information	22(1)_06_discussions_summary.pdf

Hokkaido University Collection of Scholarly and Academic Papers : HUSCAP

〔フロンティア農業経済研究　第22巻第１号　2019.8〕

パネルディスカッション・シンポジウム総括

座　長　**阿　部　秀　明**（北海商科大学）

阿部：

今回の４報告につきまして、いくつかの視点に絞ってディスカッションを進めたいと思っております。

その前に、まずはご質問、あるいは報告内容でちょっと分からないところ等、確認も含めて、お受けしたいと思います。どなたからでも、どの報告からでも結構でございますので、ご質問をお願い致します。如何でしょうか。

黒柳：

黒柳と申します。

質問ということでございますので、最近、特に感じるのは、物流の問題を考えます者には、流通させる需要と供給の質と、それから量を想定しなければならないと思います。簡単に言いますと、需要としては人口の減少、それから高齢化。特に人口の減少の問題、さらに外国人の観光客の増加。それから供給の面では、ごく新しい問題と言えるかもしれませんが、北海道は特に、大きな地震・台風という自然変動、さらに、アメリカがＦＴＡで農産物の輸出を考えてくるんじゃないかというようなことに対しまして、確固たることはお話しして頂けないことは分りますが、そういうことに対して今日お話頂いた物流に係る様々な課題。それがさらに強調されなければならない点とか、あるいはこのことは加えて課題として考えなきゃならないんじゃないかというようなことも、もし教えて頂けるならば、どなたでも結構でございます。時間も限られていますので、手短に申し上げます。

阿部：

ご質問ありがとうございます。

非常に重要なポイントだと思います。物流面に絞って整理すると、需要は、すなわち“入り（移入）”というようなことになると思います。北海道の人口は、現在およそ540万人ですが、2025年度では500万人を切って、490万人になるという推計もございます。そうすると高齢化も加わり需要が減少する。逆に、“出し（移出）”の供給面では、北海道は食料基地ということですから、むしろ供給量を増やすことで、国内の食生活を支えることになる。そうした場合の物流量の需給バランス、中身の変化や偏りが当然出てくるということ。現在よりも一層偏り、片荷が顕著になることが予想されます。

この辺について、本日ご報告頂きました、どなたからでも結構ですので、お答えいただきたいと思います。

相浦：

黒柳先生、ご質問いただきありがとうございます。本年３月に、本会場で阿部先生と共に『シンポジウム　道民の生活を支える物流を語る in Sapporo』を北海商科大学協賛で開催いたしました。その際には「移入」を主テーマといたしました。人口538万人という市場規模、そして、北海道内の人口分布を鑑みると、「本州のメーカーが輸送コストの上昇分を負担してまで、我々北海道民にモノを供給してくれるのか？」という問題提起をいたしました。農産品を道外に移出する際に

は、農家の皆さんが運賃を負担することになる事態が想定されますが、その一方、538万人の市場のために本州のメーカーが非常に高額な運賃をまるまる負担することは想定しにくいという結論にいたりました。そのようなことが起こった場合には、北海道価格が設定されるのではないかと、我々は危惧しております。本日の話題の中でも、「食料基地として食料関連品を全国に供給するという使命を背負う北海道」から道外への輸送については、北海道だけ、農業だけ、消費者だけの問題ではなく、河田部長からもありましたように、国民的議論として展開すべきと考えます。さらには、この点を国民の皆様、道民の皆様に、強く、強く発信していくことが必要と考えます。

児玉：

今、先生のご指摘にあった、この片荷の解消っていうのは非常に重要な要素です。私、先ほど、30分という時間を強く言われたので、早口で説明させて頂いたので、ちょっと今回ゆっくりお話をさせて頂きたいと思います。

この片荷の問題、大きく分けると2つの要素があります。1つは、道央圏に人口が集中し過ぎている。しかしながら、生産圏はそうじゃなくて、河田部長がいらっしゃるオホーツク、そして生乳であれば根釧・十勝地区・道北。こういった生産圏で、生産と消費のアンマッチというのが1つ片荷を起こしている。これはきっと変えられないと思うのですね。生産地に人口を持っていくっていうのは難しいし、あるいは消費地に製造拠点を持っていくっていうのは非常に難しい。

もう1つの片荷を起こしている要素、これは先ほどもお話しさせて頂いたのですけれども、季節波動。

ここでまたちょっと強調させて頂きたいのは、季節波動には2つあるってことです。単純な話ではなくて、1つはですね、これは北海道の生産拡大にとって必要な季節波動。生乳は府県では搾れない。北海道は搾乳ロボットで機械化をどんどん進めて生産拡大して移出が増えている。9月に特に学校給食が始まって、4月に対して2倍以上のモノを求められる。これは、府県の求めに我々は食料基地として応えなきゃならない。あるいは、野菜もそうです。府県が夏場に野菜を作れない、北海道はそれを作っていく。ブロッコリーもトマトも、輸入のブロッコリーもそうですが、どんどん減っていって、北海道が代替わりで供給をしているという。これは否定してはいけないと思うのです。これは北海道の生産拡大を否定することになる。

紙の生産量が毎年3％ずつ減っている。魚も獲れなくなって減っている。北海道で何を移出していけるのか。

この変えられない季節波動に対してもう1つ、変えなくてはいけない季節波動があります。これは、タマネギ・バレイショ、特にタマネギですね。これはきたみらいさん、今年は1万tぐらいですね、冷蔵施設、貯蔵施設を拡大されましたけれども。それでもまだ豊凶があって、どうしても工業製品と違って。年次ごとに生産の話をして頂きました、たくさんとれた年には貯蔵庫に繁忙期、入りきらなくて、どうしても価格は取れないんだけれども道外に持っていかなきゃならない。これを可能な限り、収容力をこの時期増やして、なるべく繁忙期に季節波動が大きくならないように、そういった努力をしていかなきゃならない。ただ、完璧には無理です。なぜなら、豊凶の差があるからです。

もう1点、この季節波動を解決する対応策として重要なのは、繁忙期に南下が非常に増えます。それは当然、北海道の農畜産物です。この時期に南下の空車のものがあるのです。どういうものかと言いますと、特積みです。ヤマトさんとか佐川さんとかもあるのですけども、松満さんだとか福

山通運さん、こういう北海道の繁忙期の時に本州からの荷物がどんどん入ってくる。でも彼らは機材が足りないから、これを空車で返していかなきゃならない。本当はこの時に農畜産物を詰めればいいのです。この情報がない。空車の情報はどこが一番持っているか、これは船会社さんが本当は持っているのです。船会社さんが持ってるこの情報を上手く利用し、あるいはこれはフォワーダー・輸送会社さんに開示して、これを共有化できるような仕組みを持っていかなければならない。そうすることによって、少しでも季節波動は緩和するし、繁忙期に無駄な南下となる空車を埋めることができる。そうするとドライバー不足もそうですし、輸送力不足の解消の１つになる。それと先ほど、素晴らしい情報を頂いたのですけども、永吉専務からお話があったように、道内トラックで飼・肥料が運ばれる。これも片荷になっている中、特に道内のコンテナにつきましては遠距離逓減の逆です。短い距離はＪＲ貨物のコンテナは弱い。こういったものを、トラック輸送からコンテナに切り替える努力を通運さんと荷主、我々とＪＲ貨物も少しでも実入りのコンテナにして、カラで運ぶのだったら割引率を少しでも考えて頂く。こういった三者が一体となってやっていくことによって、先生がおっしゃった片荷の解消っていうのは少しずつ改善していくのかなと、そういうふうに考えております。

阿部：

パネリストの皆さん。ありがとうございました。

黒柳先生からのご質問に、お答えできましたでしょうか？

黒柳：

この議論だけに時間を取られては、申し訳ないので、ただ一言、付け加えたいと思います。今後、さらに重要なことはＦＴＡでアメリカが輸出してくる可能性があると、それでずいぶん困るということは課題として挙がっていますけれども、その際手放しでいるわけにいかないと思います。したがって、先ほどからも大変な、現在でも大変な課題があるということをお聞きしましたが、我々の態度としては、今まで食べるものばかり作ってきたわけですけども、農業は、そうでないものを含めて、とにかく高付加価値のものを作って、アメリカが輸出してくる農産物と競合しない状態を作り出すことが大事じゃないかと。そうすれば逆に、その高付加価値のものを日本で、あるいは北海道で作ることによって原料化することができる。外国から入ってくるものを。そうすれば、かえって安けりゃ安いほど良いんだと、そういうぐらいの考を持たないと、今の、先ほどからのたくさんのお話をうかがったらですね、このままだと先が見えなくなるというふうに思いましたので、まだ課題の段階ですけれども、そんなことをちょっと言いたかったんです。以上です。

阿部：

ありがとうございます。高付加価値化は、運ぶ上でも非常に重要なポイントと思います。他にどなたか、ご質問ありませんでしょうか。

はい、どうぞ。

岡村：

北海道立総合研究機構の岡村と申します。本日は貴重なご発表、まことにありがとうございます。手短に質問させていただきます。

今日、輸送に関する話題がたくさんでました。現在は、貨物と旅客が分けられて輸送されていますが、特に農業が主産業の市町村、人口５万人程

度の市町村においては、貨物と旅客を同時に輸送すべできはないかと考えます。特に農作物の輸送に関しては、旅客輸送との混載輸送も可能ではないか、そうした方が地域全体で考えると運輸ネットワークは物流に関しても人流に関しても利便性が高まるのではないかと考えています。この点についてどのようなお考えをお持ちか、教えて頂けませんでしょうか。

相浦：

ご質問に質問を返す形となり申し訳ございません。ご質問にありました「貨客混載」は、どの様な貨物と旅客との組み合わせを想定されておりますか。

岡村：

農作物を考えています。その中で少量多頻度の作物、特にトマトとかアスパラ等です。貯蔵施設から店舗まで少量ずつ毎日運んでいる類の作物であれば、可能ではないかと考えています。一方、お米とか小麦とか、ある時期に大量に一気に運ぶものだと難しいと考えております。

相浦：

冒頭でご指摘のありました旅客と貨物の両方を考えて交通ネットワークを構築すべきであるとの点、ご指摘の通りと思います。昨今の報道などからすると、まず、旅客車両に農産品を詰め込むイメージが沸きますが、その場合、車両の軸重制限を超えてしまう可能性があります。また、機関車トーマスのソドー島のように客車と貨車を同時に引っ張ることをイメージされると思いますが、現在の鉄道輸送（旅客、貨物）の設備を考えると難しいと思います。貨客混載は話題となりますが、宅配便を運ぶことを想定した貨客混載と、農産品を運ぶことを想定したものは、整理して考えるべきではないでしょうか。

阿部：

はい、どうもありがとうございます。

他、どなたかご質問ございますでしょうか。

はい、どうぞ。

不動：

すいません、時間もないので手短にお伺いします。今日はたいへん貴重なお話をありがとうございました。コカ・コーラの関連会社で幸楽輸送の不動といいます。

先ほどの、帰り荷ということで、実車率を上げることと理解しますと、我ら輸送業としては、実車率を上げるというのが大命題なので、その点について、お話を聞かせて頂きたいと思います。特に、パレチゼーションが、実はもう１つの大きな課題ではないかなと思います。

飲料は、古くからパレチゼーション方式で取組んでおり、ドライバーも手積み・手下ろしがないということで大変、有効な方法です。そういう意味では、農産物についても急務ではないかと思います。最近、パレットレンタルが導入され、随分と進んでるように聞いておりますので、そうしたパレチゼーションに関するご紹介など頂けたら、今後の参考になると思います。

簡単で結構でございますので、よろしくお願いします。

阿部：

はい、ありがとうございます。

ご質問のとおり、今日ホクレンの児玉部長からも、一貫パレチゼーションの輸送についてお話を頂きました。その際、課題の中にも触れられていたように、やはりレンタルの回収。これも含めて現状や課題について、児玉さんの方でお話し頂ければと思います。

児玉：

そうですね。まず、この一貫パレチゼーションにつきましては、先ほどの説明と重複するのですけども。お米・デンプン・砂糖、こういったものに関してはご承知のとおり、砂糖はお詳しいと思うのですけども、フレコン輸送が主体になっていますので、こういった問題は非常に少ないですけれども、特に青果物、バレイショ・タマネギ、それとニンジンとかダイコンとかハクサイとかキャベツ、こういったものについては段ボール・カートンになってまして、これまでのバラ積みが主体になっていたのを、パレット化を急いで進めていかなきゃならない。そうじゃないと、永吉専務の方からお話ありましたように、特に道外地区では配達して頂ける会社がどんどんなくなっている。

この解消に向けて、我々は平成27年度ぐらいから取り組みを強化しておりまして、ＪＰＲ（日本パレットレンタル株式会社）さんのレンタルパレットを利用致しまして、バレイショ・タマネギについては50万ｔ、32年度を目標に全量これに切り替えていく。ニンジンにつきましても、６万ｔのうちの約３万ｔを今年、道東地区オホーツク中心にパレット化に切り替えていきつつあります。ダイコンにつきましては、来年から後志でパレット化を行なっていく。

ただ、課題がやっぱりありまして、１つは今、阿部先生からも話あったように、パレットの回収率が非常に野菜については低かった。元々８割を切っていたのを、これは卸売市場の理解を頂いて、これはレンタルなので、きちっと回収してくださいよ、ということで回収率を上げていく。ただ、市場に着いた後、自分たちのパレットに積み替えていかなきゃならない、この手間が非常にかかる。クランプリフトっていう反転させるものを市場に導入して頂いて、来年平成31年度に、農水の方もこの辺に理解してくれてですね、クランプリフトのリースに助成をして頂けるという、こういった理解も頂いております。

この課題対応の他にも、今日も触れさせて頂きましたけれども、シャーシ輸送、海上に伴うトラック輸送はいいのですけども、多少まだ余裕はありますので。コンテナについては、パレットの重量分を10ケース落としていかなきゃならない。こういう課題があって、この課題解決に向けて、粘り強く農協さんの理解も得ながら、通運さんのご協力も頂きながら進めております。以上です。

阿部：

ありがとうございます。

では、永吉さんの方からもご意見頂ければと思います。

永吉：

一貫パレチゼーション化をより一層進めるには解決すべき課題がまだ残っています。例えば富良野の場合、私どもはパレットになった状態で集荷していますが、選果場自体はパレットに手作業で積込みしています。１枚当たり40ケースの段ボールを積み込んでいるのです。そういう意味ではパレットに段ボールを積みつける機械が必要だと思います。しかしながら、この機械化はかなりの投資になります。更に進めるには、こういった機械投資への補助を関係者の皆様にお願いしたいところです。

また、ＪＲコンテナは積載可能重量が決まっており、パレット化した場合、パレット６枚分に見合う積載数を落とさなくてはならない。また、パレットの使用料もあり、コスト負担を誰がどのような形で協力していくのかも検討すべき課題だと思っています。当社ではコスト負担の協力をしても、メリットの方が大きいということで進めています。

また、オーダーの関係ですが、どうしてもパレット単位ということになると、１パレット単位の40

ケースは全て規格がＬサイズ、Ｍサイズということになります。今までの状況でいくと、半端な数のオーダーもあったので、パレット単位の数でのオーダーを頂くよう納入先である各市場の皆様にご協力を頂かないといけないと思っています。

阿部：

ありがとうございます。

ときに、パレチゼーションの普及率といいますか、利用状況は、現状でどのぐらいの割合なのでしょうか。

永吉：

９月のみの数字ですと、発送個数に対するパレット個数の割合は42％となっています。但し、山陽線の不通などの影響もあり、現在はイレギュラーな時期ですので、長期的に見てみないとわからないのかなと思っています。

児玉：

我々はですね、32年度100％に目指して進めておりますけども、今現在では40％、４割のイモ・タマですね。ニンジンにつきましては約５割がパレット化になっております。

阿部：

こうした現状からみても、荷役の軽減や実車率を高める切り札になる取組であると思います。更なる普及に向けて、国なりの補助金を活用し、こうしたところに上手く充てていく、政策プッシュが必要ですし、そうした一貫した仕組みを各方面で構築していくことが不可欠であると思います。

よろしいでしょうか。

不動：

どうもありがとうございます。

今、ある選果場ではロボットパレタイザーも導入しているところがあって、ロボットパレタイザーで積んだパレットをフォークで持ってトラックに持っていく、そこで手積みをしています。ロボットパレタイザーで積む光景を見ながら、ドライバーが積んでいる悲しい状況もありますが。ＪＰＲ（日本パレットレンタル株式会社）さんのようなレンタルの仕組みも後押ししている感じがしますので、ぜひ推進に向けて、私たちも協力させて頂きたいと思います。端数の問題も、コカ・コーラでもだいぶ苦労して、取組んでますので、何かそんなことでもお役に立てればと思います。是非よろしくお願いします。

ありがとうございました。

阿部：

どうもありがとうございます。

与えられた時間が残り僅かとなっておりますが、もう一点重要な点として、運賃上昇の視点について、議論を進めたいと思います。

運賃上昇、それは道内産の農産物の競争力低下につながってくる、非常に懸念されることになると思います。それを例えば消費者に転嫁した場合、当然、北海道の農産物よりも他地域の農産物を求めることにもなりかねないこと。そうした点を含めて競争力保持の視点、これは非常に重要な視点であると思います。本日のご報告をお聞きすると、北海道の農産物は、期待するほどの競争力は無いのではと、思ってしまいます。

この点について、特に道外産との市場競争の問題、それから道内における市場競争力の問題。これは相浦先生の報告にもございました。これに加えて、ＪＲの営業線区の見直しというようなことが加わると、地元の負担の問題も発生するということ。この辺も含めて、お一人ずつご意見頂ければと思います。

児玉：

まず競争については、系統の農畜産物は３つの競争にさらされてるのです。

１つは先ほど先生のお話があったように、輸入ものとの競争。もう１つは府県産との競争。で、系統としては道内の商系との競争。この競争の中でいかに低コストで有利に販売して生産者所得の向上を上げていくかについて、我々取り組んでおります。

ここで、先ほどの議論で、どこに転嫁できるかという問題は基本的には、なかなか消費者には転嫁しづらい。もちろん、輸送会社さんや船会社さんやＪＲ貨物さんに対しても、基本的には転嫁しづらい。そうなってくると、生産者。生産者の負担っていうのは非常に負担がかかる場合が多いのですけども、ただ、これも需給なのですよ。

この需給で一番分かりやすいのは、野菜ですね。ある一定時期、府県の競争にも関わらない。輸入ものにも関わらない。このときには、北海道産の生産物で道外の各市場、納入先に供給していく。このとき需給がタイトであれば、品薄であれば、例えば今回のように山陽線で事故があって九州まで送りづらい。でも、九州ではどうしても北海道産が必要だ。このときには、多少高くても卸売市場は北海道の荷物を引っ張らなきゃならない。これは市場の価格形成の中で、それを反映してもらう。こういうときもあるということですね。だから、状況によって異なるっていうか一般的には非常に反映しづらいのですけども、場面によっては需給がタイトなときで、北海道の価格が主導権を握っている。こういうときは、販売価格に輸送コストが反映できることもあるということです。

河田：

先ほどの報告同様、物流というより生産費の関係でちょっとお話させてもらいます。

負担の関係でいくと、先ほど2015年で、生産者が市場まで届けるのにそこの売り立てが1,552円です。一方政府のデータでは、3,500円で17kgのタマネギを買ってもらっています。要は市場から消費者へ届くまでに倍以上になっております。

先ほど報告したように、平成25年からみると生産者負担は、タマネギの段ボールで約30円のコスト増になっているという現実です。

ですから、もし国民的議論にして頂けるとすれば、当然どういうふうに負担するかっていうのは、税金なのか、いろんな形がありますけれども。１世帯30円、１年間30円を、生産者の代わりに負担するのではなくて、いわゆる物流っていうライフラインの一助にして欲しい。それによって安定的に道産のものが食べられるんだっていう議論を、本州の消費者の方々にも、もう少し北海道の農業の位置付けだとか、価値をもう少し共有して頂きたい。自分たちの食を守るという視点で議論をして頂けることによって、１世帯30円で、なんとか１戸の平均の農家の100万円以上の今の負担増を少しでも減らせるのかなというところが、生産者サイドとしての切なる要望です。

永吉：

阿部先生の話とずれるかもしれません。が、これだけは話したくて。

産地としての競争力を維持出来なくて、農業がもたなくなったと仮定すると、どういうことが起こるかというと、富良野という地域は皆さまご存知の通り、一大観光地でもあります。広大な田園風景を魅力とした「ルーバン・フラノ」構想を基盤として、たくさんの観光客を誘致しています。そうした状況の中、鉄道がなくなって、農産品において他の産地との競争に負けてしまうと、そういう魅力すらもなくなってしまうのではないかと。

「観光立国北海道」を目指している中、富良野の農業も観光産業のためにとても重要な使命があり、両輪でやろうとしている中、崩れてしまう可

能性も無きにしも非ずです。

全国、いや世界の中で観光都市富良野は競争していますが、その基盤が崩壊してしまう。

鉄道がなくなるという意味を、このような視点から見ることも、忘れてはならないのかなと思っています。

すみません、外れてしまったかもしれませんが。

阿部：

ありがとうございます。

本当に議論は尽きないところですが、終了時間が大幅に過ぎております。

最後に、運賃上昇、価格負担の在り方について整理したいと思います。そこでの重要なポイントは、国民全体が共有する議論として展開すべきであり、国民的議論として物流の役割の重要性を認識することが不可欠である点だと思います。その意味では、応分の負担をということを、提起させて頂きたいと思います。これは農家の負担である、あるいは消費者だけの負担であるということではなくて、国民的議論の対象となるような視点で検討する必要があると思います。であれば、これを政府の交付金・補助金なり、そういった形で支援する対策も可能になってくるのではないかと思います。

本日のシンポジウムは、物流に係る様々な課題が提起されました。この意味で、今後も学会の中で、引き続き議論していきたいと思っております。

それでは、時間も押しておりますので、この辺でシンポジウムの方は終わりにさせて頂きたいと存じます。長時間に渡りお付き合いいただき有難うございました。最後に報告者の皆さまに今　一度大きな拍手をお願い致します。

会場：（拍手）