

食料・農業・農村政策審議会企画部会の議題に関する意見について

臨時委員 水戸部 裕（北海道農政部長）

■議 題：国民一人一人の食料安全保障・持続可能な食料システム

◇物流の2024問題について

- 北海道は、日本の最北端に位置し、首都圏などの大消費地に遠く、加えて、東京―大阪間を超える広大な面積を有することから、道内においても、生産現場から農協等の集出荷拠点までの輸送距離が長く、ラストワンマイルならぬ、ファーストワンマイル（畑→最寄りの集荷ポイント）なども大きな課題となっています。
- さらに、多くの農畜産物で生産量全国一位を誇り、うち8割を大消費地に向けて出荷（輸送量は334万t/年と莫大）し、その輸送モードは2024問題を抱えるトラックに大きく依存しています。
- このように、北海道は2024問題の影響をより強く受ける地域であり、これまでも、農産物の出荷時期の調整やストックポイントの設置、道公共事業の発注時期の平準化など、トラックの効率的な利用に向けた対応をしてきたところではありますが、今後、北海道が日本の食料の安定供給に貢献すべく、更なる生産拡大に努力しても、輸送面が隘路となることを懸念しています。
- このため、トラックドライバーが関わる作業の省力化や合理化などをめざし、北海道に限らず、全国的な対応として、
 - ・ 一時的なストックポイントや貯蔵施設の整備
 - ・ 長距離輸送に対応するためのリレー輸送を可能とする中継ポイントの整備
 - ・ パレット化や共同輸送の推進
 - ・ 環境負荷軽減にも寄与するモーダルシフトの推進など、国土交通省をはじめ関係省庁との連携による幅広い施策の展開が必要と考えています。

◇合理的な価格形成について

- 専門的な経営体にとって、生産コストの上昇分が農産物の価格（農家の手取）に反映されることは、経営の安定に大きく寄与することから、このたびの価格形成の仕組みづくりに対し、生産現場からは大きな期待が寄せられています。
- 需要に応じて生産された農産物の価格が、合理的な費用が考慮され、当事者間の合意の下で決定されるためには、それが適切に機能するような担保措置を含め、国における仕組みづくりとともに、消費者を始めとする関係者の理解醸成が重要と考えています。

持続可能な食料システムの構築〔北海道の特徴〕

参考資料

■北海道の地理的な特徴

鉄路：約 1,530 km
(札幌―大阪)

鉄路：約 1,250 km
(札幌―東京)



■道内においても集出荷拠点や加工施設までの距離（ファーストワンマイル）、港やJR貨物駅ターミナルまでの距離が長い

■たまねぎ（例）

生産者→〔トラック〕→集出荷拠点（北見市）→貯蔵庫→〔トラック〕→港（苫小牧市）
北見市～苫小牧港：約 320 km（5時間40分、高速利用 4時間30分）

■馬鈴しょ（例）

生産者→〔トラック〕→集出荷拠点（士幌町）→貯蔵庫→〔トラック〕→港（苫小牧市）
士幌町～苫小牧港：約 190 km（3時間30分、高速利用 2時間30分）

■てん菜

生産者→〔トラック〕→ストック・イント→〔トラック〕→製糖工場→貯蔵庫→〔トラック〕→港など

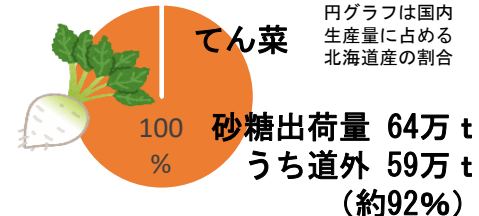
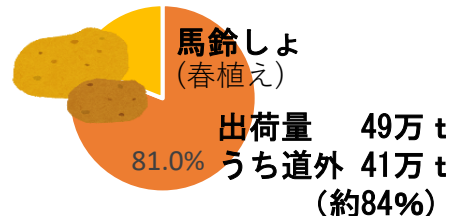
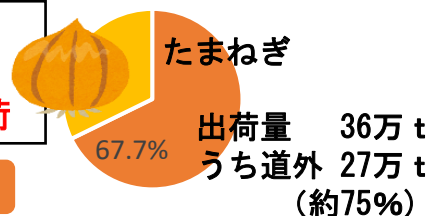
※参考：トラックドライバー連続運転制限時間：4時間以内（2日平均で1日9時間以内）



■国内生産量に占める北海道産のシェアは高く、約8割が複数の輸送モードを利用し道外に出荷

主な農産物等（生乳除く）
426万 t のうち
334万 t（約78%）を道外に出荷

10 t トラックで 33万4,000台



円グラフは国内
生産量に占める
北海道産の割合