

食品流通合理化検討会の地方自治体メンバーによる意見交換会  
議事概要

1 日時

令和2年12月24日（木）13:00～15:10

2 場所

農林水産省共用第一会議室

3 出席者

＜講師＞

ヤマトホールディングス(株) 下築アシスタントマネージャー  
(有)漂流岡山 阿部代表取締役社長

＜地方自治体＞

青森県 県土整備部 港湾航空課 木村総括主幹

青森県 農林水産部 農林水産政策課 佐藤総括主幹

新潟県 農林水産部食品・流通課 阿部参事

三重県 農林水産部 フードイノベーション課 福島課長、牧田班長

秋田県仙北市 総務部 地方創生・総合戦略室 明平係長

福井県小浜市 農林水産課 領家課長補佐

愛媛県 八幡浜市 産業建設部農林課 二宮課長補佐

＜関係省庁＞

農林水産省 食料産業局食品流通課 武田課長

経済産業省 物流企画室 西野室長

国土交通省 総合政策局物流政策課 阿部課長

国土交通省 自動車局貨物課 長瀬課長補佐

4 議事概要

農林水産省 中間取りまとめ以降の取組

- 令和2年4月公表の中間取りまとめ以降、8つの論点に対応して工程表に記載されているような取組を進めてきた。PR 活動としては、政府広報として北海道と九州において食品流通合理化をテーマとして開催。
- その他、食料品アクセス問題に対応して民間事業者へのヒアリングを実施してきた。
- 今後の取組として、輸出拡大実行戦略、概算決定段階ではあるが令和2年度第三次補正と令和3年度当初予算が公表されたところ。
- 次期総合物流施策大綱についても有識者で構成される検討会において議論を行い、令和2年12月23日に提言が公表された。

ヤマトホールディングスの取組

- 新型コロナウイルスの影響もあり、例年以上に食料品のEC需要が増加。12月は全体としても120%で推移している。従来のECは衣類等が中心であり、都市圏からの出荷が中心であったのが、食料品の流通量が増加しているため、特に地方から都市圏の消費者に

向けた出荷が増加している。

- 日本からの輸出、海外からの輸入も増加しておりボーダレス化が今後も進んでいくと考える。EC化の進展により海外でも同様に宅配便が増加している。
- 受け取る側である顧客の利便性があがれば宅配便のニーズが高まると考えており、受け取り方、受け取り場所を増やしている。
- ITを活用して手書き伝票の電子化や社内業務効率化を進めている。
- PUDOステーションという宅配ロッカーを設置。オープン型であり他の事業者も使用できるようにしている。コロナ禍において使用が増加しており、今後も増設予定。
- 500万個/日の荷物を発送しており、1,000万人の方との接点が1日である。接点の多さを活かして、地域住民や企業とともに持続的に実施できる、社会課題解決に向けた取組を進めている。現在では全国で1,000程度の地域と連携協定を結んでいる。
- 都市型支援として団地に生活支援型の拠点を設けて宅配便以外も含めた生活全般のサポートを行っている。
- 地方型支援として見守り、お買い物便配達、客貨混載による地域交通の維持支援（共同輸送によりトラック台数の削減にも貢献）、地域の方と連携しながら、必ずしも自社で対応するのではなく、競合する企業とも協業領域として取り組んでいる。
- 新潟での国土交通省の実証事業により、生産者から市場までの農作物を宅配便のトラックの帰りの空いたスペース等を活用して新潟の集約拠点へ運んでいる。今まで生産者自身で配送していた業務負担がなくなるため喜ばれている。
- 大型ドローンでの輸送実験も行っている。将来的には1t程度の荷物を輸送することが目標。小型ドローンも瀬戸内海の離島にて実証予定。
- 国際基準の小口保冷輸送規格を活用して農水産物の流通拡大。
- 物流だけでなく商流の拡大に対して取組を強化している。海外の展示会へ出展し、アンテナショップを作り商品を紹介している。販売する国ごとに紹介方法の工夫を行っている。
- 売り方そのものも工夫が必要。ライブコマースを提供するSHOW ROOM社と連携して時代に合わせた販路を構築している。

### 漂流岡山の取組

- 昭和の時代では北海道、長野で大ロット生産し輸送することが合理的であったが、道路状況も改善している今では域内流通で近距離輸送することが合理的であると考えられる。
- 既存の生産者向けの支援は様々あるが、県外からの新規就農者向けの支援が脆弱である。中山間地域の経済は農業が中心であり、なくなると地域が存続できなくなる。地方に人を呼ぶためには、新規就農の方が安定的に収入を得ることができる仕組みを作ることが重要。
- コンソーシアム型の地域商社は上手くいかない。理由としては、儲かるための事業の柱がないまま進めていってしまうため。
- 中山間地域は農業が衰退すると、地域が維持されなくなる。3K産業だから田舎に人が集まらないのではない。きちんと計画的に買い取れるシステムができれば生産者リスクが減る。漂流岡山が物流、梱包を行うことで、リスクとコストを分散すれば、農家は良い野菜を安定的に供給することに専念できる。
- 東京では難しいが、200万人ほどの岡山の人口であれば需要予測は可能。データ化を進めており、今後水平展開も考えている。

- 長距離輸送を前提とすると、強度が必要となるため資材価格が高くなるが、域内流通であれば資材コストを下げるのが可能（一般的に市場流通に使用される段ボール価格の半額ほど）。また川上、川下が近いことから、買い手の顔が見えるためあらゆる面で規格が緩くても問題が起こりにくい。現在の規格が必要以上に厳しいのは都市圏に流通すると顧客が見えないからであり、余分なコストとなっているように思う。
- 耕作放棄地は、その土地でどれだけ売上げが見込めるかを計算できれば解消されると考える。
- 生産者は2010年の3人から、2019年には70名まで増加。
- 弱点としては現在のシステムを拡大させることが難しい（生産量を増やし全国での販売を計画すると既存の流通と差別化できないため）。地域ごとに水平展開で同様の地域商社を増やしていくことが必要。

### 質疑応答

- 青森県
  - ①客貨混載の取組は有効であると考えているが、ヤマトの取組がバス路線の維持に必要な収益向上に繋がっているか。今後の拡大予定や地方鉄道や高速船への展開について。
    - （ヤマト）バス会社からすれば、荷物を運ぶことで従来の顧客数にプラスした収益となるので貢献はしている。ヤマトとしても物流の効率化に繋がるため、燃料代や人件費の削減や輸送時間が減ることで事故リスクも低減することはメリットがある。今後も拡大を予定しており、鉄道であれば嵐山鉄道でも行っている。しかしながら、実施するにあたり大前提として地域にメリットがある必要があり、時期や客数によって積載できなくなるのでは困る。安定的な輸送が可能であることは重要な要素で、条件に見合わない場合は撤退した事例もある。
  - ②実証しているドローンの輸送に関しての状況
    - （ヤマト）中型ドローンで片道30km、往復60km程度で実証している。開始時期は航空運送に関する免許等の兼ね合いもあるが、法整備が出来次第早く導入できるようにしたい。機体については委託しているが、荷物を取り付ける貨物用ポッドの部分をやマトが開発している。
- 仙北市
  - ドローン輸送を実証から実装にするステージであると考えているので、仙北市は特区であることから協力できることがあれば一緒に進めていきたい。
  - （経産省）実証から実装に向けきちんとしたビジネスモデルを作ることが重要であると経産省としても認識している。担当課は次世代空モビリティ政策室にて行っているが長野県の伊那市ではケーブルテレビの事業者と提携して、利用者からドローン輸送の月額費の徴収によりランニングコストを低減できるような取組を進めているところ。事務局へ連絡いただけたら伊那市担当者とおつなぎすることも可能。物流企画室としては自動配送ロボットに関してR2年度補正予算を活用し、12社が参画して10カ所の地域で実証をおこなっているが、同じく実装へ向けてビジネスモデルをどう作るかは重要である。制度改正も踏まえて進めていく。
- 鮭川村
  - ① 耕作放棄地を解消する上での取組
    - （漂流岡山）農地に関しては、新規就農者であっても、経験を積むことにより、色々

な人から若手就農者へ話が集まってきている。農地が荒廃すると戻すには大変な労力がかかるが、耕作放棄地になる前に水田を収益の高い青果物等へ転作することは比較的簡単。持続性をもたせるためには、転作への支援をすると同時に販路を作ることが重要である。

販売価格が担保されて、土地当たりの売上金額が計算できればおのずと耕作放棄地の問題も解決されていくのではないかと考える。

② ヤマトの見守り支援に関して、他の自治体へ波及するための課題

→（ヤマト）地域によって課題が様々であるため、まずはこういった点に課題をもっているか把握することをスタート地点として考えていくことが大切。

○ 新潟県

①新潟県も同様に中山間地域が多くある。地域商社の立ち上げに当たり行政からの支援があったか、どういった支援があれば良いか。

→（漂流岡山）元々初期事業としてインターネットでの果物屋を 20 年前に始めた。岡山県と岡山産業振興財団がつくっているインキュベーションに入ったことで地元で注目してもらい、新聞等へ取り上げもらう機会があり、知名度の向上や人脈が広がったことが役に立った。直接的な費用補助はないがその他の面で助けられたと感じる。

②大手企業のシステム等を行政として活用していくために、地域としてどういった動きをすれば、連携しやすいか。

→（ヤマト）デジタル技術はあくまでツールであり、重要なのは仕組みをどう作るかである。ニーズの把握をし、その上で解決に向けた仕組みを作ることが重要。社会実装しない原因としては、担当の変更（最初に関わった方の異動等）により進まなくなることがある。成功させるためには、一人に任せるのではなく皆が汗をかいて実行することが長く続く秘訣である。

○デジタル化のためには標準化が重要であるため物流政策課より説明

→（国交省物流政策課）荷姿の標準化が重要であると考え。食品は荷姿がバラバラで標準化がうまく進んでいない状況。まずは他産業と比べて遅れているパレット化を進めていく。食品の中でも加工食品メーカーは危機感をもって標準化にも取り組み始めている。

○ 三重県

客貨混載による地域交通に関して、バスの荷物の荷下ろし等は誰が行っているのか。生産者からバス停留所までの物流はどこが担っているのか。

→（ヤマト）生産者からバスの停留所までは、ヤマト運輸が受け持っている。バスには備え付けの大きな箱を設置し、格納・搬出が大きな手間にならないよう工夫している。地域によっても違うが、例えばバスの中まではヤマトが行い、その後はバス会社が受け持つ等協力しながら進めている。

○ 小浜市

北陸新幹線の車両 1 台を貨物車両にする等の考え方は可能なのか。地方からすると、

人を運ぶだけでなく荷物を運ぶツールとして期待している。

→（国交省物流政策課）ビジネスのため事業として成り立つかが重要である。ニーズを抽出し、コストと釣り合うかどうか検討した上で、どう制度を作っていくかの議論となっていく。

○ 八幡浜市

海外での商談会等について、依頼側の費用負担はどうなっているか。

→（ヤマト）費用面はケースバイケースになるが、現地での場所代については基本的にはヤマトが負担している。将来的に海外での販路ができれば、結果としてヤマト運輸としての仕事に結びつくため先々をみて取組んでいる。

○ その他

岡山以外にも地域商社が広がってきているが、事業主体として共通する点はあるか。

→（漂流岡山）香川県の F-farm は青ネギ農家、自身が生産者であるため周辺の仲間を集って、小売店舗への販売を行っている。京都府の地域商社京丹波の担当者はもともと地域興し協力隊。京丹波町と話し、国の補助と町予算で京丹波町観光協会内に「地域商社プロジェクト」として発足・活動しており、2021 年度の法人化を目指している。兵庫県では中山間地域である佐用町の町議である千種氏が、地域の活性化のため、佐用町を中心とした中山間地域に住む高齢者が生産した農産物を都市部である神戸元町のアンテナショップで販売している。しかし単体では事業としての黒字化が難しいため、中山間地域の若手生産者を中心に農産物を安定的に供給する地域商社事業も始めようと検討をしている。共通している点は中山間地域をどうにかしたい、新規就農者が辞めずに農業を続けていける環境を作りたいという思いがある。地場の野菜を安定供給することができれば、スーパーでも地産地消コーナーという枠ではなく、元売り場での販売することは可能である。

以 上