

開催年月日 令和3年6月28日(月)  
 質問者 日本共産党 宮川 潤 委員  
 答弁者 食の安全推進監 横田喜美子  
 食の安全推進局長 山口 和海  
 食品政策課長 丸子 剛史

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>一 農産物の輸送等について</b>  <b>(一) 本道から本州への農畜産物物流割合について</b>                      現在、北海道から本州方面に輸送されているすべての物品のうちで、農産物がその中で占める割合は、まず、どの程度になるのか、この点伺います。</p> <p><b>(二) 農畜産物の輸送状況について</b>                      全体の13%ということですが、その13%の農産物の輸送の方法なんですけれども、どういう交通手段、輸送手段になっているのか。それぞれの方法ごとの物流の量についても伺います。</p> <p><b>(三) フェリー・トラックとJR貨物輸送の特徴について</b>                      トラック・フェリーとJR貨物とで8割になるとのこと、大半がトラック・フェリーとJRにより運ばれているということですが、これらについて、それぞれにどういう特徴があり、どういうメリットがあるのか、伺います。</p>	<p><b>(食品政策課長)</b>                      農産物の輸送割合についてであります。我が国最大の食料供給地域である本道は、安全・安心で品質の高い農産物の供給を通じて、道民のみならず全国の消費者の生活に大きく寄与しており、多くの農産物が道外に輸送されているところです。                      このような中、平成30年度における道外への輸送量は2,650万トンあり、このうち農産物は350万トンで、約13%を占めているところです。</p> <p><b>(食品政策課長)</b>                      農産物の輸送手段などについてであります。道外への農産物輸送はトラック・フェリーやJR貨物、内航船、航空機で行われており、目的地や販売ロット、コスト、農産物の特性など、様々な要因を勘案して、選択されているところです。                      道外への農産物輸送のうち、約7割、240万トンの輸送を担っているホクレン農業協同組合連合会によりますと、輸送手段別では、トラック・フェリーが128万トンで全体の5割を占め、次いで、JR貨物が69万トンで3割、内航船が41万トンで2割、航空機は0.2万トン、2,000トンということになっております。</p> <p><b>(食品政策課長)</b>                      輸送手段ごとの特徴とメリットについてであります。トラック・フェリー輸送は、主に20トントレーラーで行われており、メリットとしては、温度管理が容易で一度に大量の輸送が可能であることをはじめ、荷台であるシャーシ部分のみをフェリーに乗せることから、海上航行の間、ドライバーが不要であること、また、輸送経路が柔軟に選択できること、集配地とフェリー発着港が近いほどコストが抑えられることなどが挙げられます。                      また、JR貨物輸送は、主に5トンコンテナで行われており、メリットとしては、小ロットのニーズに対応しやすいこと、また、全国各地の主要な卸売市場や物流センターなどの近いところに貨物駅があることから、トラックによるコンテナ輸送の距離が短くて済むこと、定時性があること、距離が遠くなるほどコストが安価になることなどが挙げられます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>(四) JR路線見直しによる農畜産物輸送への影響等について</b></p> <p>JR貨物の方が小ロットで5トンコンテナが5個ずつ乗ることになるのでしょうか。小ロットに対応できることと、距離長くなるほどコストが安くなるということがありました。</p> <p>ところが、新幹線が今後札幌まで延伸することになりますと、並行在来線の存廃について、どうなるかわからないところがあります。私自身は、並行在来線は残すべきだと考えていますけれども、現在地元協議を進められているというところでもあります。</p> <p>今後、JR貨物による運行が制限される場合、農業団体にとっては様々な懸念があると思いますけれども、どのような懸念が出されているのか、農畜産物輸送についてどのような懸念が出されているのか、明らかにしてください。</p> <p><b>(五) JR便とトラック便との比較</b></p> <p>トレーラーは運転手が不足している現実があります。これ以上増やすというのは、容易な課題ではないと思います。</p> <p>JR便の輸送をすべてトラック便に置き換えた場合、何台必要で、運転手が何人必要となるのか。コストはどうなるのか、試算があるなら伺います。</p> <p><b>(六) 今後の取組について</b></p> <p>比較が困難とのことでありますけれども、安定した物流のためには、現在の輸送体制が維持されるということが重要だと考えております。</p> <p>JR路線の維持存続ということは必要不可欠なことだと考えています。</p> <p>農政部として、今後も安定的に農産物を輸送するために、どう取り組んでいくのか、お考えを伺います。</p> <p><b>(指摘)</b></p> <p>私は、新幹線が延伸がされたとしても並行在来線を残すべきだと考えますけれども、現実としては存廃は不明ということでありまして、その他の赤字の大きな路線もあります。</p> <p>万一、廃線になった場合の影響は甚大です。農業団体が代替輸送手段や輸送コストについて懸念するのは当然のことだと思います。</p> <p>私は、この鉄道の問題は単なる赤字かどうかというだけではなくて、食料の問題にも関わることだと考えます。</p> <p>ただ今、農業団体等の懸念を受け止める旨、答弁がございましたが、今後とも農産物の輸送と本道農業を守るために、役割を果たしていくことを指摘して質問を終わります。</p>	<p><b>(食品政策課長)</b></p> <p>農産物輸送に係る農業団体の懸念についてであります。現在、ホクレンがJR貨物により道外へ輸送している農産物は、馬鈴しょや玉ねぎなどを中心に69万トンあり、JR貨物の運行が制限される場合、代替輸送手段の確保や輸送コストの上昇、顧客に応じた輸送ロットの選択が困難となることなどについて懸念していると聞いています。</p> <p><b>(食の安全推進局長)</b></p> <p>輸送手段の置き換えについてでございますが、道内の各産地で生産される農産物を全国に輸送するに当たりましては、農産物の特性をはじめ、発着地やロット、納品までのリードタイム、コストなどの条件がそれぞれ異なる中、その時点で最も効率的な輸送手段が選択されているものと承知しております。</p> <p>JR貨物では、農産物のみならず、宅配荷物や書籍、食料品といった生活必需品などが輸送されるとともに、季節的な輸送量の変動に加え、出荷の平準化や鮮度保持のための貯蔵施設の整備、パレットを用いた積み下ろし作業の効率化が進められている中、JR貨物で輸送している道産農産物について、トラック・フェリーに置き換えた場合の台数や人数、コストなどを比較することは、困難であると考えております。</p> <p><b>(食の安全推進監)</b></p> <p>今後の取組についてでございますが、我が国最大の食料供給地域として、全国各地に安全・安心品質の高い農産物を低コストで安定的に輸送することは、本道農業・農村の持続的な発展にとって極めて重要であります。</p> <p>こうしたことから、道といたしましては、本道農業や道民の暮らしを支えている鉄道貨物輸送の役割を、多くの道民や国民の皆様にご理解をいただきながら、農業団体の懸念も受け止め、今後とも関係者と連携をして、パレット化の推進など、農産物の効率的かつ安定的な輸送体制の確保について、国などに必要な対策を求めてまいります。</p>