

一般社団法人 北海道地域農業研究所

会 報

地域と農業

第 100 号

Jan.2016

Winter

特 集
平成27年度農業総合研修会
連 載
わがマチの自慢 江別市



エーコープ
くみあい 高度化成肥料

くみあい 粒状配合(BB)肥料



稔りある大地とともに
ホクレン肥料株式会社

代表取締役社長 松村 満

札幌市中央区北4条西1丁目1番地(北農ビル18F)

TEL 代表 (011)222-2444
FAX (011)232-3597

電子版でより早い情報を提供

北海協同組合通信

「解説的速報」と「重要データ」で北海道農業を強力にバックアップ！北海道庁、JA各連合会、関連会社、JAの動向など農政の動きから、農作物の需給状況まで、幅広く網羅します。

年間購読料 90,720円(税込)

北海協同組合通信

平成27年5月1日(金)第16188号

目次
1 北海道農業の現状と展望(松村 満)
2 北海道農業の課題と対策(松村 満)
3 北海道農業の未来と展望(松村 満)
4 北海道農業の現状と展望(松村 満)
5 北海道農業の課題と対策(松村 満)
6 北海道農業の未来と展望(松村 満)
7 北海道農業の現状と展望(松村 満)
8 北海道農業の課題と対策(松村 満)
9 北海道農業の未来と展望(松村 満)
10 北海道農業の現状と展望(松村 満)

あたらしいことへのパートナー

JA三井リース株式会社

農業をリードする
北海道の専門誌

ニューカントリー

農政や社会の動きを的確にとらえた「特集」、経営管理や技術を総合的に検証する「技術特集」で、経営発展・地域活性化に役立つ情報を提供します。活躍する農業者やグループを豊富なカラー写真で紹介。営農・生活に直結した企画も好評連載中。

平常号 926円(税込)／送料154円(税込)
新年号 1,183円(税込)／送料205円(税込)
夏増刊 1,440円(税込)／送料134円(税込)
秋増刊 3,909円(税込)／送料205円(税込)
年間購読料 18,956円(税込・増刊込)



ご購入申込・お問い合わせは下記へ

株式会社 **北海道協同組合通信社 管理部**
☎ 011(209)1003 FAX 011(209)0534

e-mail kanri@dairyman.co.jp

※ホームページからも雑誌・書籍の注文が可能です。
<http://www.dairyman.co.jp>

地域と農業 Vol. 100

——目 次——

-
- | | | |
|---|-----------------|----------------------------|
| 2 | 地域農研 NOW | 現在の研究所～各調査テーマのとりまとめ、研修会も開催 |
|---|-----------------|----------------------------|
-
- | | | |
|---|------------|---|
| 4 | みる観 | 「食料基地」北海道の今後によせてー強みと弱み、そして今後の方向
一般社団法人 北海道地域農業研究所 副理事長・所長 飯澤理一郎 |
|---|------------|---|
-
- | | | |
|----|-----------|--|
| 10 | 特集 | 平成27年度北海道地域農業研究所農業総合研修会
「物流をめぐる環境変化に伴う北海道農畜産物への影響と今後の展望」
株式会社 日通総合研究所 経済研究部研究主査 峯 猛 |
|----|-----------|--|
-
- | | | |
|----|--------------|--|
| 48 | Essay | 十勝清水町から
清水町担い手支援アドバイザー 上谷 明美 |
|----|--------------|--|
-
- | | | |
|----|-------------|--|
| 52 | 現地報告 | 酪農家は TPP「大筋合意」をどのように受け止めたか
札幌大谷大学 特任教授 中原 准一 |
|----|-------------|--|
-
- | | | |
|----|-------------|---|
| 60 | レポート | 食料の安定供給や農業・農村の多面的機能を発揮する「水」「土」「里」を次世代へ引き継ぐ
北海道土地改良事業団体連合会(水土里ネット北海道) 専務理事 前山 啓二 |
|----|-------------|---|
-
- | | | |
|----|-----------|--|
| 69 | 連載 | わがマチの自慢 No.8 江別市
一般社団法人 北海道地域農業研究所 特別研究員 西野 義隆 |
|----|-----------|--|
-
- | | | |
|----|-------------|---------------------------------------|
| 73 | 掲載記事 | 【提言】農業は北海道の“生命線”農業協同組合新聞 2015年10月5日より |
|----|-------------|---------------------------------------|
-
- | | | |
|----|---------------|--|
| 77 | 掲示板・DATA FILE | |
|----|---------------|--|
-



(表紙) 「春を待つ用水路(南幌町)」

(油彩: F10: 445×530mm)

2015年 大坂 雅博 画

視点を変えたリングを一つの作品に配する、女性の横顔と正面を併せて描くなど、複数の角度や前後の時間を並立させた作品がある。主義・会派とは別に、テーマによっては使いたい手法である。

南幌町は川に囲まれた田園地帯で、防風林や空も美しい。雪の中で濁った水を湛えている農業用水路に、青草が茂る河岸と夏雲を重ねてみた。暖かい春の出番までもう少しだ。

現在の研究所

各調査テーマのとりまとめ、研修会も開催

□ 第四回理事会の開催

(十二月一日)

農業総合研修会にさきがけ、会場となる札幌全日空ホテルで開催いたしました。新規会員の加入、平成二十七年年度の事業改善実施状況、調査研究事業の実施状況などについて報告しました。

□ 平成二十七年年度

農業総合研修会を開催

(十二月一日)

札幌全日空ホテル三階「鳳の間」において、十四時から「物流をめぐる環境変化に伴う北海道農畜産物への影響と今後の展望」と題して、(株)日通総合研究所 峯研究主査が講演を行いました。道など官公庁や農業団体、関係機関から約百四十名の参加があり、熱心に聴講されました。



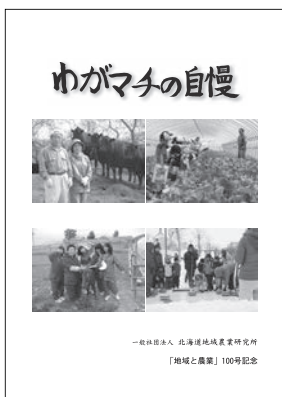
農業総合研修会 (12月1日・札幌全日空ホテル)

□平成二十七年 出版助成事業について

前号で記事を掲載しましたように、平成二十七年年度の出版助成事業の募集を行いました。期間内に応募がなかったことから今年度は中止とさせていただきます。なお、その後応募に関して問い合わせがあったことから、次年度は募集時期を早めて実施することを検討しています。

□「地域と農業」創刊から一〇〇号を記念して

当研究所の機関誌「地域と農業」は平成三年三月に創刊され、今号で一〇〇号の節目を迎えました。一〇〇号を記念して、過去五ヶ年の「わがマチの自慢」（旧「あのマチこのムラ地域おこし活躍中」）を単行本として編集いたしましたので、会員皆様は今号の配付に併せてお送りいたします。また、わずかですが余冊がありますので、ご希望の方は当研究所までお問い合わせください。



□第二回事業推進委員会

（地域農業農村戦略策定推進事業）の開催

（十二月一八日）

□運営委員会の開催

（十二月一八日）

□JAカレッジ事業中間検討会

（十二月二五日）

□年末年始の休暇について

年末は十二月三十日で業務を納め、新年は六日から業務を始めています。

□集落対策研究会議

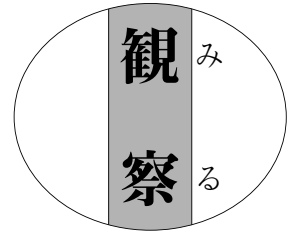
（一月二二日）

□その他

ここに掲載している会議等の予定は、一部未確定のものも含んでいます。



運営委員会（12月18日 TKP カンファレンスセンター）



「食料基地」 北海道の今後によせて ― 強みと弱み、そして今後の方向

一般社団法人 北海道地域農業研究所

副理事長
所 長

飯 澤 理 一 郎

一 はじめに

今を去る五〇年ほど前、私は山形県の片田舎、人口三万人ほどの街から札幌市にやって来た。田舎育ちの一八歳の少年にとって札幌市は活気あふれた、目を見張るばかりの「大都会」で、これからの人生に大きな夢と希望を抱かせるのに十分な街であった。

北海道にやって来て、まず驚いたのは食材の豊富さであり、その美味しさであった。育ちが奥地であったこともあり、魚と言えはせいぜいサンマや鯖、一ツシ、鮭などの塩干物（しっかり塩のきいた）・缶詰がいいところで、蟹やホタテ・ホッキ貝などももちろんホッケの一夜干しにすらお目にかかったことはほとんどなかった。

魚ばかりではない。農畜産物も同じである。今や大好きに

なった「じゃが・バター」を例に話を進めよう。「じゃが・バター」と言う言葉を初めて耳にした時、漠然と「じゃがいもとバターを使ったものなんだろう」とは想像したもの、「ただふかしたじゃがいもにバターを塗っただけ」とは全く思いも至らなかった。もちろん「じゃがいもは山形でも穫れるが、しかし「繊維質」がとても「豊富」で「ふかしてそのまま食べる」というわけにはいかなかったからである。その他の農畜産物も同じである。「米」（五〇年ほど前の米です）を除けば天下一品、素材そのままでも十分で、下手な「調理」など「いらぬ」と言わんばかりであった。北海道物産展と言えは「黒山の人集り」と言われるのも故なきことではない。如何に「量」だけあっても「美味しさ」を伴っていないければ人々は「集ら」ないからである。その意味で、北海道はまさに天来の「わが国の食料基地」なのである。

二・美味しさが支える「域内自給率二〇〇%」

北海道の耕地面積は一一五万ha。全国の四分の一を占める。そこに全国の二%ほどにしか過ぎない五万戸ほどの農家が営農しているから一戸当たり耕地面積は平均で二〇ha余。都府県と比較するのもおこがましいほどに、規模に恵まれている。「大規模・専門的」な「食料基地」なのであり、わが国の宝と言って良い。

さて周知のように、そこで全国収穫量の六一%の小麦(三五万トン)、八〇%弱の春植え馬鈴薯(一七五万トン)、八九%の小豆(五万トン)、五〇%の玉葱(五七万トン)、五〇%の南瓜(一二万トン)、四九%の長芋(六・八万トン弱)、五一%の生乳(三九〇万トン)、実に一〇〇%と言って良いほどの軽種馬などを産している。また、人口比を大幅に上回る七・一%、六〇万トンもの米も世に送り出している(表1参照)。それらは「稲作の空知・上川・道南、畑作の十勝・網走、酪農の根釧・天北」などと言われ、長芋の帯広川西、メークインの帯広大正・厚沢部、ニラの知内、トマトの平取、メロンの夕張などと言われるように、それぞれに地域分化を遂げ「主産地」を形成しながら生産されてきている。

表1 北海道の農産物の収穫(生産)量(2010年)(単位:千トン、%)

	北海道	全 国	注
米	602 (7.1%)	8,478	ただし、春植え
小麦	349 (61.1%)	571	
馬鈴薯	1,753 (78.4%)	2,237	
大豆	58 (26.0%)	223	
小豆	49 (88.7%)	55	
いんげん	21 (94.1%)	22	
甜菜	3,090 (100%)	3,090	
スイートコーン	107 (42.2%)	235	
牧草	18,376 (66.6%)	27,580	
生乳	3,902 (50.5%)	7,720	

注) ラウンドの関係で必ずしも一致しない場合もある。
資料: 北海道「北海道農業・農村統計表」。

北海道の人口は全国比四・三%、五四〇万人強にしか過ぎない。如上の生産量を誇れば大幅な「域内過剰」状態とならざるをえない。「域内自給率二〇〇%」とされること自体、それを明示し、域外(都府県)移出の必然性を示唆する。

表2は主要農畜産物の道外移出を示したものである。年によ

表2 主要農産物の域外移出の推移

(単位:千トン、千頭、万本、%)

年	米	小麦	澱粉	甜菜糖	馬鈴薯	野菜	生乳	牛乳	切花類
1980	316	222	237	333	580	468	61	84	63
85	485	345	257	467	603	570	42	144	333
90	471	408	201	534	681	820	250	183	3,677
95	466	292	223	537	628	879	473	190	7,320
2000	485	366	200	545	441	819	486	165	16,510
2005	382	472	191	677	433	898	476	258	11,414
2010	246	306	170	605	311	1,062	399	—	8,803
1980	62.0	89.2	88.4	62.2	68.0	43.4	3.0	28.0	2.5
85	68.6	89.1	96.3	81.4	63.4	46.3	1.7	40.6	9.9
90	69.2	83.1	85.2	82.5	63.1	49.8	8.1	46.8	43.4
95	70.6	88.5	85.1	82.5	48.7	54.3	13.6	44.9	52.2
2000	78.1	90.1	89.7	87.3	46.4	53.6	13.4	43.8	59.4
2005	73.0	87.3	82.5	90.7	49.2	61.9	12.5	54.1	65.6
2010	72.2	83.2	84.8	89.7	73.8	73.9	10.5	—	69.8

注1) 上段は数量、下段は出荷量に対する割合である。
2) 1985年以降の米には多用途利用米を含む。
3) 切花類の1980年欄の数値は1982年のものである。
資料: 北海道「北海道農業・農村統計表」。

り昇降しつつも、ほぼ六〇％超の農畜産物が移出されている。生乳だけ一〇％台と低いが七〇％を超える乳製品が移出されていることを考えれば、未処理・未加工の生乳ではなく少なくとも一次加工されたものが移出されていると見ても良い。その量は二〇一二年で米三二万トン余、小麦四〇万トン、澱粉一三万トン、甜菜糖四八万トン、馬鈴薯二九万トン、乳製品六三万トンなど。切り花は一億本に迫る勢いを見せ、野菜に至っては一〇二万トンを超えている。比率上はもちろん物量面から見ても「道外移出」需要」あつての北海道農業なのであり、それを支えるものこそ道産農畜産物の「美味しさ」に他ならない。古に「猫まだぎ米」の旨みはないがウマみのある米」などと揶揄された北海道米にもついに「特A」米が誕生するなど、美味しさに磨きがかかってきたのであり、その追求こそが北海道農業の一面を物語っていると言える。

三、しかし、弱さもー原料を移出し

製品を買う北海道

しかし、喜んでばかりいられない。農畜産物それ自体の美味しさが際だっていたこともあつてか「へたな加工は要らない」と言わんばかりに、食品加工への取り組みが些か立ち遅れてきたような気がしてならない。

いやそんなことはない。「三割産業」（事業所数・従業者数・製造品出荷額で北海道の工業の中でほぼ三割を超える）と言われるほどに北海道では食品工業は隆盛を極めている、この声が返って来そうである。確かにその通りである。

表3にあるように二〇一三年時点で、道内には二、一〇〇の工場が操業しており、八万人ほどの従業員を雇い、二・一五兆円余の出荷額をあげている。工場数こそ遠く農家数に及ばないものの、従業員では基幹的農業従事者とはほぼ並び、出荷額では農業産出額の二倍にも達しているの

表3 食品工業の業種別構成（2013年）

	事業所数	従業員数	製造品出荷額 (千万円)	事業所当 出荷(万円)	1人当 出荷(万円)
畜産食料品	220 (10.5)	11,434 (14.4)	59,899 (27.8)	272,268	5,239
水産食料品	913 (43.3)	26,948 (33.8)	65,702 (30.5)	71,963	2,438
野菜缶詰・農産保存	74 (3.5)	2,553 (3.2)	*3,512 (1.6)	47,459	1,376
調味料	40 (1.9)	1,500 (1.9)	*2,861 (1.3)	71,252	1,907
砂糖	11 (0.5)	1,064 (1.5)	8,521 (4.0)	774,636	8,008
精?・製粉	40 (1.9)	709 (0.9)	7,943 (3.7)	198,575	11,203
パン・菓子	221 (10.5)	12,892 (16.2)	19,475 (9.0)	88,122	1,511
動植物油脂	11 (0.5)	273 (0.3)	*279 (0.1)	25,364	1,022
その他	399 (18.6)	18,938 (23.8)	24,856 (11.5)	80,440	1,312
飲料	82 (3.9)	2,015 (2.5)	*12,058 (5.6)	147,049	5,984
たばこ	—	—	—	—	—
飼料・肥料	89 (4.2)	1,342 (1.7)	10,227 (4.7)	114,910	7,621
計	2,100	79,668	215,406		

注) 〇 内は計に対する％。
資料：北海道「北海道工業統計」より作成。

である。

しかし、問題はその内容である。製造品出荷額で見ると「水産食料品」（以下、業種分類が紛らわしいので「」を付す）を除けばトップは「畜産食料品」の六千億円弱であり、以下「その他の食料品」（二・五千億円）、「パン・菓子」（一・九千億円）、「飲料」（一・二千億円）などの順となっている。「畜産食料品」では原料立地・一次加工型の牛乳・乳製品（バター・脱粉・チーズ・クリームなど、菓子などの原料ものが多い）が多く、また「その他の食料品」では道内需要に対応したそつ菜、すし・弁当・調理パン、レトルト食品が大半で、「パン・菓子」も道内需要を中心とすると想定される。更に、「砂糖」「精穀・製粉」「野菜缶詰・農産保存」なども原料立地・一次加工型と推察でき、「三割産業」とされる道内の食品工業も一方では原料立地・一次加工型、他方では道内消費依存型の二極的構成を取り、例えば都府県のスーパー棚を常時飾るような「最終製品」を送りだす志向・力が些か弱いのではないかとも思われるのである。

「北海道産業連関表」（北海道開発局）から作成した表４がそれを傍証しているのではないだろうか。産業連関表は公表までに時間を要するため、一〇年も前の二〇〇五年表で我慢するしかないが、耕種農業・畜産・肉酪製品、そして水産食料では都府県への移出額が移入額を大幅に上回っている。しかし、道

表４ 食料品の道内生産額・需要・移出入など

（単位：億円、％）

	道内需要	移 出	需要合計	移入（控除）	道内生産額
耕種農業	1990 5,411	3,701 (56.6)	9,113	2,011 (30.7)	6,544
	1995 6,105	4,096 (52.7)	10,241	1,861 (23.9)	7,775
	2000 5,417	3,859 (57.7)	9,279	1,955 (29.2)	6,685
	2005 5,363	4,044 (56.8)	9,413	1,367 (19.2)	7,123
畜 産	1990 4,110	1,526 (28.0)	5,638	34 (0.6)	5,449
	1995 5,248	1,833 (26.9)	7,080	70 (1.0)	6,813
	2000 4,858	2,228 (32.7)	7,088	67 (1.0)	6,816
	2005 4,934	2,068 (30.4)	7,005	37 (0.5)	6,808
肉酪製品	1990 2,874	3,481 (62.4)	6,401	334 (6.0)	5,580
	1995 2,912	3,828 (68.1)	6,743	513 (9.1)	5,620
	2000 2,804	3,335 (70.4)	6,142	685 (14.5)	4,740
	2005 2,706	3,461 (74.5)	6,177	863 (18.6)	4,643
水産食料	1990 4,108	6,615 (72.0)	10,904	466 (5.1)	9,185
	1995 3,525	6,199 (79.3)	9,739	611 (7.8)	7,819
	2000 3,074	6,829 (90.7)	9,956	1,130 (15.0)	7,530
	2005 2,387	4,335 (83.8)	6,895	636 (12.3)	5,171
そ の 他	1990 11,746	3,708 (35.8)	15,438	4,350 (42.0)	10,348
	1995 15,396	3,079 (24.9)	18,478	5,242 (42.4)	12,352
	2000 15,599	3,691 (29.8)	19,296	5,895 (47.6)	12,374
	2005 15,989	3,431 (28.8)	19,434	6,085 (51.1)	11,917

注）〇 内は道内生産額に対する割合である。
資料：北海道開発局「北海道産業連関表」、33部門取引基本表より作成。

内需要額が一・六兆円弱にも達し圧倒的割合を占めるその他ではその関係が逆転し、移入額が移出額を大きく上回っている。三千億円台と停滞的な移出額に対して移入額は四千億円余から六千億円余へと増大し、今や道内生産額の過半を超え、道内需

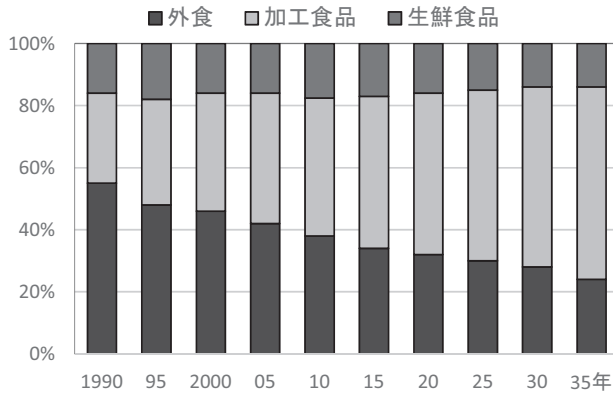


図 単独世帯の食料支出の推移 (%)

資料：「日本農業新聞」2015年10月31日号。現資料は農水省資料。

要額の三八%にも達しているのである。その他の主力は菓子類や冷凍調理・レトルト食品、総菜・すし・弁当などの最終製品であり、その原料として北海道産の乳製品やハム・ソーセージ、澱粉などが使われていても何ら不思議はない。

これから膨大な一次加工品を都府県に送り出し、それらを原料とした最終製品をせっせと買い戻している」と言っている。酷に過ぎであろうか。事実、スーパーの店頭を覗いても、菓子の棚の大方は都府県産で占められ、レトルト・冷凍調理食品棚も

事情は同じである。

今はやりの「デパ地下」も都府県の総菜屋や菓子メーカーなどが優勢を占め、北海道はその後塵を拝している感は否めない。

「原料に勝る製品なし」とは良く聞く言葉である。既に触れたように北海道の農畜産物は天下一品の品質と言って良い。

天下一品の素材から生まれる一次加工品はもちろん、高次加工品＝最終製品も天下一品、素晴らしいものに違いない。しかもそこには多くの仕事（雇用）が生まれ、また各種食資材や包装資材などを取り扱う様々な産業分野も必要とされる。まさに食産業クラスターの形成なのである。

スーパーの店頭や家計調査年報のデータ（世帯数で最も多く今後ますますその比重を高めると推定される単独世帯を図に掲げた）を見るまでもなく、今や「加工食品」の時代である。農畜産物＝食素材の良さをベースに北海道は加工への巨歩を歩み始める時ではないだろうか。

四．おわりにー巨大な歩みは小さな一歩から・農業の六次産業化・農商工連繋のすすめ

そんなことは百も承知とお叱りを受けそうである。

しかし、問題は如何に第一歩を踏み出すか、である。「巨歩」と言ったからといって、「最新鋭の大型工場を建て今すぐにも大量の最終商品を全国に送り出そう、」などと言うつもりは全くない。確かに、毎日のように企業の大規模化・効率化などの報に接していると、食産業とそうあらねばならないの思いに駆られてしまう。しかし、私にはその逆の道にこそ未来があるのではないかと思えてならないのである。NHKの朝ドラ

「マッサン」や米菓の亀田製菓、ゆずの馬路村などの例を持ち出すまでもなく、スタートは実に小さなところ、地場・地域市場に立脚するしかないようなところからなのである。少額の投資で小さく始めたが故に逆に安堵感を持つことができ、またじっくり時間をかけ、思い切った挑戦・試行・冒険に打って出ることができたのではないだろうか。そして、それらが土台ともバネともなり、今日の隆盛へと連なっていたのではないだろうか。北海道内でも六次産業化や農商工連繫に成功したところはそのことを雄弁に物語っているような気がしてならない。巨大な歩みも実に「小さな一歩」からスタートしているのである。

「小さなところからじっくり時間をかけて進む」とする六次産業化・農商工連繫は挑戦心や冒険心、そして夢を育み、大きく花開かせる可能性を秘めているとも言える。それは、今話題の「下町ロケット」物語とも通底しているとも言える。ただ単に「金」を稼ぐために取り組むのではない。まさに、その逆である。「わが故郷・地域、そして食料は共に守り、作る」との志向を、それは色濃く宿しているのである。賛同・共感の輪すなわち、それを通じて生まれた食品等に対する愛着の輪が地域住民を始め、さまざまな団体・組織にじわじわと広がり、やがて大きなうねりになっていくだろうことは疑いない。

地域と、住民と共に創り、進む「最終商品供給・移出基地」

北海道」の出現である。それへ向けての小さいが偉大な槌音が北海道の隅々から聞こえてくることを大いに期待したい。



平成27年度 北海道地域農業研究所農業総合研修会

日 時…平成27年12月1日
場 所…札幌市 全日空ホテル

挨拶

一般社団法人北海道地域農業研究所

理事長 内 田 和 幸

本日は、時節柄何かとお忙しい中、当北海道地域農業研究所が主催する農業総合研修会にご参集いただき、ありがとうございます。当研究所もこの十二月でちょうど二五周年を迎えました。その記念ともなります研修会に、北海道庁、開発局の皆様方をはじめ、農業団体・各関係機関・関係業界の方々、このように多数のご出席をいただき厚くお礼申し上げます。

さて、本年も残すところあとひと月となりました。今年は羊どしであり、穏やかな年を願っていましたが、農業界にとりましては、激動の年となっています。六〇年ぶりの改正となった農協法がその一つであります。施行日は来年四月であります。

その法改正の目的と内容、効果については今もって多くの疑問や懸念が解消されてはいません。そして次にTPP交渉の大筋合意であります。これまでの政府が、厳しい交渉の末守ってきた我が国における農畜産物の国内生産が、今後そこなわれるような大転換であります。国会決議があるなか、品目ごとの国内影響が十分に把握できていないうちに、何故合意できたのか不思議でなりません。

農業に従事するものには大きな不安が渦巻いています。北海道は、農畜産物の生産量の半分以上を道外に供給している大生産地でもあります。北海道の農業や地域経済を維持するためにも、将来不安のない抜本的な国内対策を強く求めるものであります。

一方で、北海道の地域社会・経済を支える基幹産業としての農業が、今後さらに力強さや魅力あふれるものとしていくには、担い手の継続的確保や、生産から販売に至るコスト削減、生産



性・付加価値の向上など、所得確保に向けた自らの努力の積み重ねも重要であります。特に、広い北海道の様々な地域で生産される農畜産物の多くを、関東をはじめ道外へ安定的に供給販売するには、迅速かつ効率的な物流体制の確立や合理化が求められます。

本日の研修会には、この物流の諸問題について専門である株式会社日通総合研究所の峯研究主査をお招きしております。峯様には、環境が大きく変化してきている物流事情と、北海道の農畜産物への影響や今後の展望等について貴重な話をいただけるものと期待しております。この研修会のため、東京からご来道いただいた峯様には、あらためてお礼申し上げます。

今後の北海道の持続的な成長のため、農業が引き続き重要なけん引役を果たしていくこと、そして国民・道民の豊かな食生活に貢献し続けるため、次の世代に安心して引き継いでいくこ

とが、現在ある私たちの使命と考えております。本日の研修会で得られるものが、ご参会いただいた皆様方に稔りあるものとなることを祈念し、開会の挨拶いたします。



次に本日の講師をご紹介します。株式会社日通総合研究所 経済研究部 峯研究主査でございます。峯様におかれましては、お手元のプロフィールにございますように和歌山県出身で、大学、大学院をご卒業後、平成五年に株式会社日通総合研究所に入社されております。これまで陸上輸送を中心に物流全般の調査研究業務に従事されております。農産物流通の技術史ならびに国際物流のシームレス化や物流業界の人手不足対策など、数多くの研究成果ならびに実績を上げられております。本日は「物流をめぐる環境変化に伴う北海道農畜産物への影響と今後の展望」と題しまして、ご講演をいただきます。それではよろしく願いいたします。

講演

物流をめぐる環境変化に伴う 北海道農畜産物への影響と今後の展望

株式会社日通総合研究所 経済研究部 研究主査 峯

猛

初めまして、日通総合研究所の峯と申します。おかげさまで今年初めての雪をこちらに来て見せていただきました。本州から来るとやはり北の方の雪は趣のあるものでございます。本日、このような時期にお招きいただきましてありがとうございます。

さて十二月に入りこれから年末であります。農繁期の出荷最盛期は過ぎたかもしれませんが、年末での貨物事情について、また、今年の北海道の物流をめぐるいろいろなありました。今日の私の話でもそういう点に触れたいと思います。どれだけの役に立てるかわかりませんが、私の見解、それと最近の全体の動きといったものを説明させていただきながら、何かの役に立

てればと思います。

なお、お断わりしておきますが、これは研究員という立場の私の意見であり、日通総合研究所の見解ではないことをお含み置きください。

国内貨物輸送の動向

大きく三つです。まず全体の貨物輸送の動向に少し触れた後に、一つ目は陸上輸送の中心となりますトラック。この部分の輸送力が足りなくなってきたという実態についてお話します。その中で今後どうしていくべきか、これは出荷者である

峯 猛（みね たけし）氏



株式会社日通総合研究所 経済研究部 研究主査

1967年 和歌山県生まれ
岡山大学文学部卒、立正大学大学院文学研究科修了。地理学専攻。
1993年 株式会社日通総合研究所入社
以後、陸上輸送を中心に、物流全般の調査研究業務に従事
現在、同社経済研究部研究主査

【主な論文等】

- ・「物流業界における人手不足と対策への私案」日本工業出版(株)『流通ネットワークキング』2015年5・6月号(2015年)
- ・「国際物流シームレス化を目指す日本の取組～大型背高コンテナ輸送支える道路インフラの整備急務に～」公益社団法人日本道路協会『道路』(2014年11月)
- ・「東日本大震災における救援物資供給停滞の発生とその要因」流通経済大学『物流問題研究』No57(2011年)
- ・「農産物流通技術史 陸上輸送」流通システム研究センター『フレッシュフードシステム』No34(4)～35(1)(2005～2006年)
 - ・「長距離コンテナ輸送における荷主企業の取組みから見た物流事業者の課題－食料品、紙・パルプを事例として－(共著)」公益社団法人土木学会『第31回土木計画学研究発表会・講演集』(2005年) 他

【主な講演等】

- ・「鉄道による貨物輸送の過去・現在・未来」明治大学リバティアカデミー『物流戦略を考えるサロン』(2015年)
- ・「物流業の動向」一般財団法人日本立地センター『第27回産業立地実務研修会』(2015年)
- ・「東日本大震災がもたらした物流・サプライチェーンへの影響と今後について」(株)ロジスティクス・パートナー『物流・サプライチェーン復興フォーラム』(2011年)
- ・流通経済大学非常勤講師(災害ロジスティクス論) 等

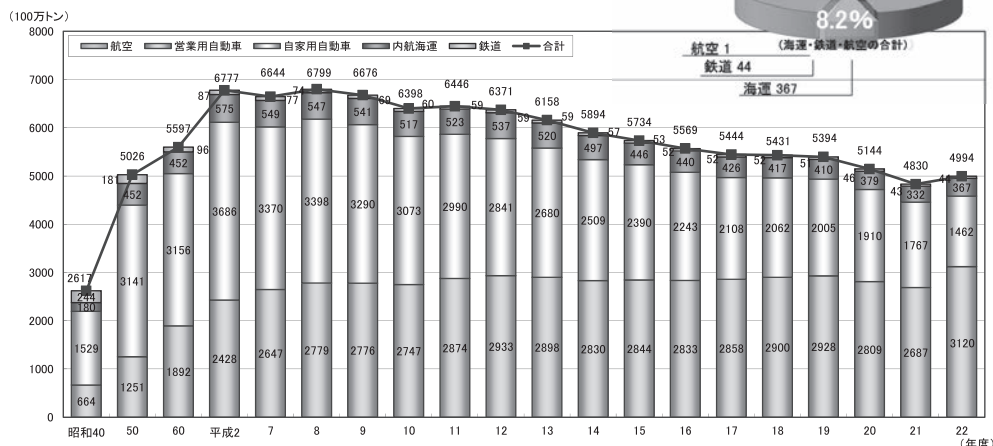
皆様、あるいはトラックを采配する元請けの立場、それぞれの立場から対策を講じなければいけないものが多数ございます。

二つ目には先ほど内田理事長からも道外への出荷が非常に多いというお話がありました。この北海道という場所からしますと鉄道・船とどうしても切り離せません。そういうものをめぐる問題。今年夏にありましたフェリー火災等を含めて、今後の対応について私案を含めながらお話しします。

最後に農産物の輸出。これは政府がこれからどんどん進めていきたいというものです。多分みなさんのほうが充分認知され、あまり申し上げることはないかと思いますが、いくつか触れておきたいと思います。最後のところを期待して来ていただいた方には大変申し訳ないのですが、それぐらいだと思ってください。

それでは初めに国内の貨物輸送の動向についてです。日本全国でどうなっているかを貨物輸送の傾向のグラフで描いてあります。

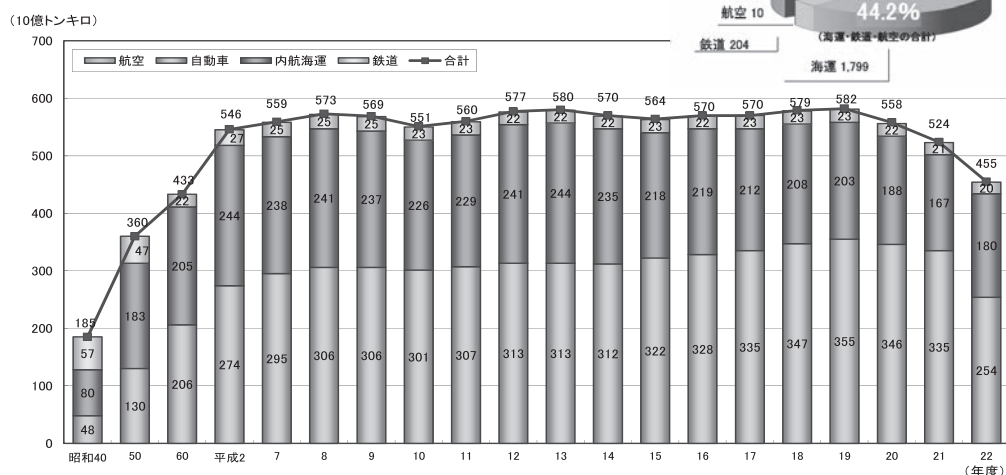
国内貨物輸送量の推移(トンベース)



資料: 国土交通省各種統計(軽自動車を含む、百万トン未満は四捨五入)

注: トラックは平成22年10月より、調査方法および集計方法を変更したため、22年9月以前の数値とは連続性が担保されない。22年3月の北海道・東北運輸局管内の数値は自家用軽自動車を含まない。

国内貨物輸送量の推移(トンキロベース)



資料: 国土交通省各種統計(軽自動車を含む、百万トン未満は四捨五入)

注: トラックは平成22年10月より、調査方法および集計方法を変更したため、22年9月以前の数値とは連続性が担保されない。22年3月の北海道・東北運輸局管内の数値は自家用軽自動車を含まない。

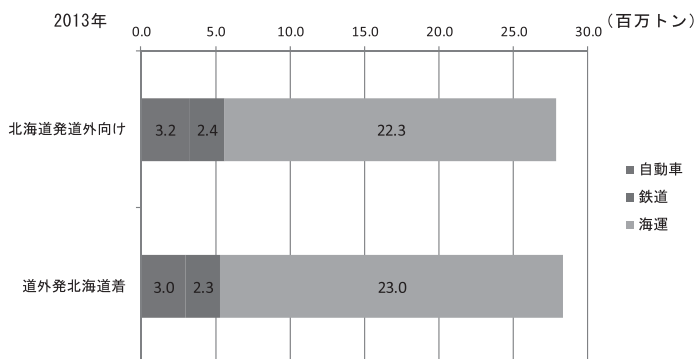
す。平成二三年に統計の取り方が少し変わりましたが、繋げて書くイメージがかわってしまうので昔のままで切っています。トン数、物の重さでは、実はずっと減ってきています。これは全体の物資の軽薄短小化が進んでいるという事です。昔であればテレビでも非常に重かったのが、今や小型化・軽量化したトラックにいくつも入ります。農産物の場合はなかなかそうありませんが、全体の輸送事情としてはトン数ベース、重さベースではどんどん減ってきています。あと内航海運の部分がかなり減ってきている。これに関しましても省エネとか

あるいは直接苫小牧港などに輸入されるといったことによって、国内での利用がだんだん減ってきているという傾向があります。次にトンキ口ベースというのがあります。ご存じの方々もいらっしゃると思いますが、さつき重さでしたが、重さに対してそれに距離をかけます。何年か前からフードマイレージという言い方、農産物の海外とのやりとりをフードマイレージがどうだということで畜産業界でも話題になっていると思います。それと同じような考え方で重さ×距離をみています。これはずっと横ばいになっている。先ほどトンベースで見ると下がっているのにこれが横ばいということは、平均輸送距離が長くなっている。すなわち全体的な輸送距離が長くなる傾向が、この十年間続いているという状況でした。すなわち同じ重量に対して、ある特定のところから遠くへ出荷される。つまり北海道からそれまでは関東だけだったのが、いまは北海道の商品が九州や関西とかへも多数行く。そのようにお互い市場が広くなり、輸送距離が長くなるという傾向がずっと続いていました。つまり長距離輸送化というものが行われ、特に下の線で描いている自動車の部分で長距離輸送化するのを支えてきたという状況を生んでいます。

直近の北海道の出入りの貨物量ですが、ほぼ同じくらいの量のイメージになりますが、海運が多い。これには、北海道に

入ってくるものではなく、燃料や原材料というものが海運で相当数入ってきています。左側の自動車、これは何かというとフェリーが担っている部分です。北海道からの出荷が三・二百万ト、入ってくる方が三百万トというのが昨年度の実績です。そんなに変わってはいないと思いますが、自動車、フェリーの部分だけを見ると、出る方が多い。鉄道についてはほぼトントンで、二・四百万トと二・三百万トという実績です。全体では北海道は入超が多いのですが、鉄道・自動車だけ見ると比較的に出て行く量もあります。これは北海道が大生産地、農業もそうですけれども、紙もそうです。これらの出荷、非常に重量の持った物が出ているということです。この部分の輸送がどうなっていくかということが非常に重要になってくると思います。

北海道発着貨物量の状況



それとあとでも触れますが、それと同量だけ物も入ってきているということも大切なところであります。

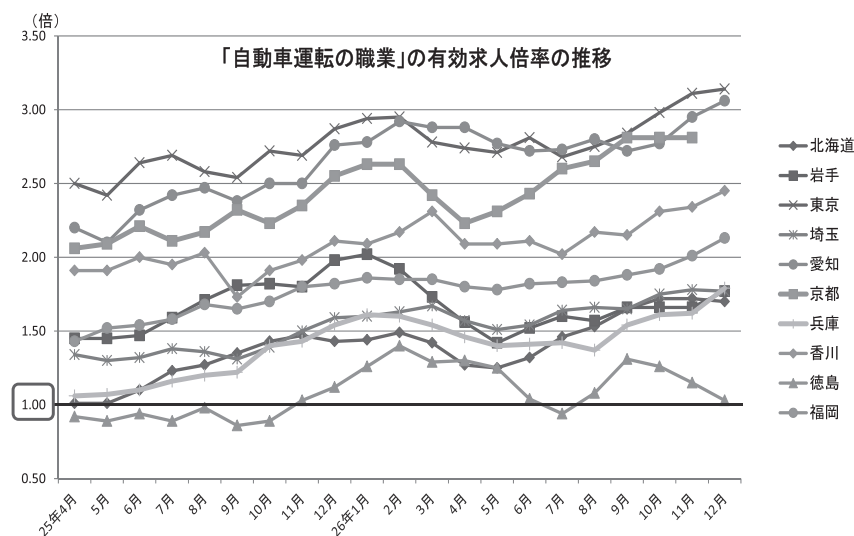
トラック輸送力の逼迫と、輸送力確保に

向けた出荷者と運送事業者との連携策

さて、全体的にトラックで長距離輸送が増えてくる。日本全体の物流とその管理もトラック中心に変わってきています。そういうなかで企業ベース、これは農家の方も一緒だと思いますが、企業ベースで見ますと非常に物流を合理化しなければいけない。さきほど内田理事長から効率的な物流という話がありました。そういったことが起こってくる背景というものもいろいろあります。景気の低迷による競争激化、安い物売る、そのために物流の運賃料金等の下げ圧力が掛かる。効率化の更なる取り組み。当然それには金もかかる。しかしローコストで行かなければいけない。安全問題、環境問題こういったものの規制が強化してきてコストアップの要因が増加してくる。コンプライアンスコストの上昇、これはまたあとで触れたいと思います。環境コスト、NOXの排気ガスの悪い車を代替えしなければいけない。そういったことも起きました。もう一つ燃料コスト、これはいま落ち着いていますが、直近三年くらい前の大きな要

因としてこういったものが構造変化を起こしてきました。多くの問題が出荷者の方にとっても戦わなきゃいけない内容になっていました。そういった中で物流事業者もそれに応えるかのうにに対応しなければいけないというところで、

収益性が低下してマネジメント、そういった面でも非常に進化しているし、変わって来ている。このように進んできたわけですが、それでも問題がここへ



注1：「自動車運転の職業」には、貨物自動車以外にバスやタクシーも含まれている。

注2：北海道、岩手県、埼玉県、愛知県、香川県、福岡県には、パートを含む。

資料：各労働局ホームページより日通総研作成

きて発生してきました。それは顕在化してきた人手不足、ドライバーの不足ということです。図では北海道の線が下に埋もれてしまっただけですが、スタートが一・〇〇で始まっている線です。

二〇一三（平成二五年）四月からの自動車運転の職業についての有効求人倍率です。バスやタクシーも含むのですが、いわゆるドライバーの職業に対する求人倍率を見たものです。一・〇ということとは求人求職トントンの状態です。北海道は二年前の二五年四月の段階でトントンでした。それが次第に上がってきて、今は一・五倍を少し超えて一・七倍ぐらいまで上がってきています。北海道は比較的ドライバー不足というかこの需給関係でいくと、この倍率が上がるのが少し早かったのですが、全国的にみて二五年四月ではかなりのところで高い状態になっていました。著しいのは特に東京で、この早い段階でも二・五倍と明らかにドライバー不足の状態になっていました。トラックだけでみれば東京でドライバーが足りなくても、これまで地方から東京に上ってくるトラックを使うことで物流が維持されている面がありました。しかしここへきて、どの地方もドライバー不足になってしまった。それによって地場のトラックだけではなく長距離トラックも、上り下りとも人手不足という事態が顕在化してきたのがこの一、二年の話であります。

そういう中で物流の将来像として貨物輸送の動向では、先ほどトン数がずっと減っていると言いました。経済が低成長、それらを踏まえて、且ついろいろな公共投資、いまオリンピックの関係で増えたりしていますが、将来はそういうものも人口減に伴って下がってくる。そうすると全体の貨物量が減ってくる。貨物が減ってくると人手も足りるのではないかと思われるかもしれませんが、予測ではどうもそうならないのではと考えられています。

次がドライバー需給の将来予測です。昨年度弊社の方で受託して検討した結果です。二〇二〇年度がピークになって約一〇万人ドライバーが不足するだろうという計算です。ただ二〇一〇年度時点でも三万人不足しているということが計算上出ています。これは何かといいますと、この三万人分を今ある現在の人員で何とか回しているというのが実態であります。ですから、一人のドライバーの方にかかっている負担は大きくなって

トラックドライバー需給の将来予測

	2010年度	2020年度	2030年度
需要量	993,765人	1,030,413人	958,443人
供給量	964,647人	924,202人	872,497人
過不足	▲29,118人	▲106,211人	▲85,946人

出所：公益社団法人鉄道貨物協会の「平成25年度本部委員会報告書」平成26年5月
注：実質GDP2011～2020年度において1.0%、2021～2030年度において0.7%と想定

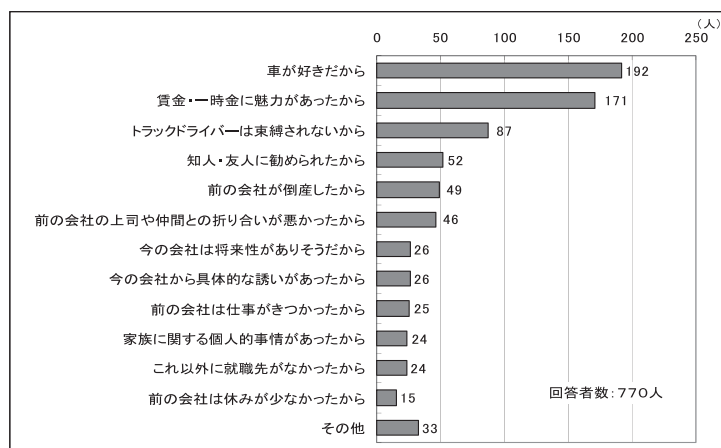
いますし、さきほど申しました物流業界のマネジメントそれ自体も進化しながら何とかやりくりをしているというのが、今の状況です。それを超えて二〇年ぐらいこれから先には大きな人手不足が来る。その後は全体的な需要減の中で落ち着いてはきますが、決してこの業界に人手が足りているのかというと、足りていないだろうという状態になると思います。なにせ若い子が入ってこないという事が大きな要因となっています。

それはまた後でみますが、全体の人数が減る中で問題なのは、今長距離トラックのドライバーというのは非常に高齢の方、五〇代あるいは六〇代の方がメインで大型トラックがかなり動かされている。その方がリタイア時期を迎えてき始めている。この足りない人数の多くがそういう大型トラック、そしてそれが長距離トラック、そういうところからの人手不足が顕在化してきています。その大型トラックのドライバー、高齢者が引退すると同時に若い子が入って来る事に関して、中型免許というのが免許改正の中で出来ました。それに伴って大型車、取得年齢が二歳後回しになるという事態になっています。高校を卒業しやすく免許を取り、そして大型取るというのが非常に難しくなりました。二〇歳を過ぎないと取れないことになり、それがまずまずドライバー供給の方の時期を遅らせる。あるいは場合によっては中型で終わってしまうこともある。そういう状況から

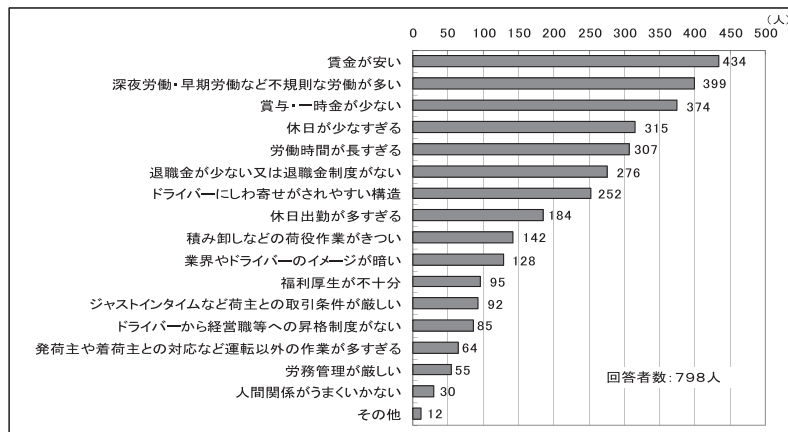
大型に乗る子が育たないという事が出てきています。そういったこともあり、少子化による担い手不足以上に、ドライバー不足というものが膨らんできているというのが現状であります。こういう状況がこれからも続くだろうとみられています。

それでは、ドライバーにどうやってたならなってくれるのかということが議論になると思います。転職してドライバーになられた方、あるいは他の会社から移られた方、そういった方がどうしてトラックドライバーになったかという理由について、全日本トラック協会

でアンケート調査をした結果がこのグラフです。理由のトップが「車が好きだから」という回答でありました。地方に行



出所: (社) 全日本トラック協会 『トラック運送事業における労働力実態調査』 平成19年3月



出所: (社)全日本トラック協会『トラック運送事業における労働力実態調査』平成19年3月

きますと、車と若い人の関係はかなり密接かと思いますが、人口の多い東京、あるいは大阪へ行きますと、車を持つこと自体非常に金がかかることという認識が高い。車が好きという環境になる機会がやっぱり少ない。今ドライバーになっている方は、

車好きな方が多いのですが、そうした中で若者の車離れが、ドライバーになりたいといった今までの意向からすると、かなり弱くなっているということが懸念されます。あとは賃金面、それからトラックドライバーは束縛されないからといったことが挙げられており、それが挙げられておらず、次にドライバーに「なぜトラック業界に今ドライバーが集まりづらくなっているのか」ということについて聞いたアンケートが上段あります。その結果のトップが「賃金が安い」、それと「深夜労働、単純労働といった不規則な労働が多い」ということが挙げられています。「給与・一時金が少ない、休日が少なすぎる、労働時間が長すぎる」といったことで、お金の面と労働条件の面、この二点が多く挙げられています。お金の面につきましては当然トラック会社、あるいは元請け、そういう所がちゃんとドライバーさんに支払われるようにマネジメントしては行けません。また、労働環境、賃金環境の改善というのは行っていない、行っていないし、行っていないと思います。

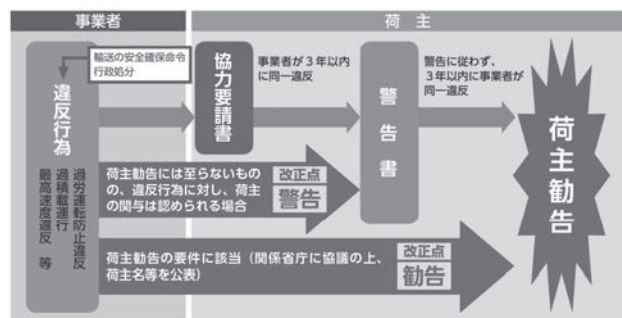
就職・転職した理由のアンケートで「賃金・一時金に魅力があったから」と言っている世代と今のこれとは違うところがあります。他地域での又聞きなのですが、昔は、走ってなんぼの世界もありました。長距離トラックのドライバーになって頑張ればお金が稼げる。あのなにかと話題になっているワタミの元社長も、昔佐川急便で頑張って（長距離ではありませんが）セールスドライバーで運転し、会社を興せたと言っています。しかし今トラックドライバーで無理して働いて金を稼ぐという事は出来ません。出来ませんというか本当はやってはいけない話なんです。トラック関係のものは公の皆様と一緒に使う道路というものを使って商売する以上、これは他の通行の人、ある

いは地域に対して絶対迷惑をかけてはいけない。やはりここはコンプライアンスだと思っています。法律を守ればいいというだけではなく、公道を使って商売をする上での遵守精神では、昔のようにトラック野郎で吹っ飛ばせばいいといったこと、そういった昔を経験した方もまだまだいらっしゃるわけですが、もうそれは通用しないし、そのような会社運営はすることが出来ません。そういう旨み、裸一貫やり直すぞと言ってやり直せる世界でなくなっています。マネジメントの問題と同時に、かつてあったような稼ぎ方は出来ないし、してはいけない。そのため賃金の面で非常に集まりづらくなって来ています。かつての旨みがなくなった中でこれからも続けるのには、もう一つ労働条件をどうしていくかというのが大きなキーになってくると思います。

トラックドライバーの労働条件が悪化したまま運転させる、これは当然トラック会社に責任がありますし、元請けにも責任があります。それで、そのような運び方をさせた荷主に対しては罰則が出ます。多分皆様もかつて経験があると思いますが、過積載の問題で荷主の名前を出しますよということで、実際荷主勧告がされています。農産物よりも林産物の方が多かったと思います。木は乾いている時と湿っている時と重さが違うということがあり、難しい面もありますが、過積みをさせた場合に

は、悪質な場合、荷主名が出されることがあります。今後、過労運転に対してもこれが荷主によるオーダーであれば、当然荷主に対しても勧告が出る可能性があると思ってください。トラックドライバーの無理な労働というものが一時的にトラック業者にあるにしても、その背景を作っている荷主に對しても罰則が来る。つまり出荷者の皆様も適切にトラックが運行出来るように調整していく、あるいはそういうオーダーにならないように協力して頂く必要があるという事になります。

そういう事をしていけないとトラックドライバーも集まらないし、出荷者にとっても大きな負担だとかイメージダウンにつながっていくことになると思われます。そのような中でいかに輸送力を確保するかということがあげられます。さきほどの賃金の問題というものをひとつ置くとすると、まず重要なのはトラックドライバーになりたがらない、非常に過重な労働、あるいは不規則な労働にならない、且つ効率



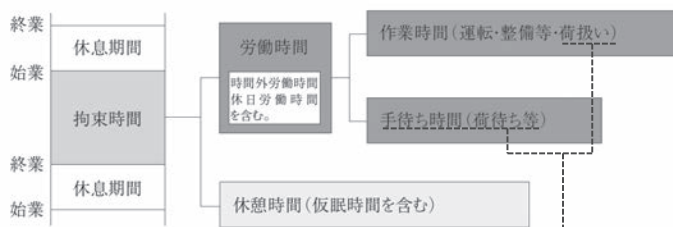
的な輸送体制が必要となります。

ではそういうものにはどういうものがあるか見て行きます。その前に今トラックドライバーがどういうルールで仕事をしているかという事を説明したいと思います。これは厚生労働省でトラック運転者の労働時間の改善基準のポイント、「改善基準告示」と呼んでいますけれども、その構成であります。労働者としての拘束時間の前後に休息期間があり、その拘束時間の中で休憩と働く時間、労働時間があるということになります。これはいろいろ細々決まっております、休息期間これは必ず連続八時間以上取るようにということになっています。且つこの休息期間は、原則運転者の住所、住んでいるところで休みが取れるようにしなさいという事が言われています。その間にあります拘束される時間、ここにつきましては一日原則一三時間以内、最大でも一六時間までにしなさいと決まっています。かつ一カ月は二九三時間とか、一日だけで無く期間延ばしてトータルでもこれだけという上限で拘束時間というのが決まっています。ですからトラック会社のマネジメントする方、運行管理の方は、どれだけ拘束しているか休息取っているかを踏まえた上で車を出せるか出せないかという事を決めてやります。それをちゃんとやらなければ問題のある業者となります。その次にあるのが休憩時間と労働時間になります。休憩時間につきまし

ては仮眠時間等も含んでいます。労働時間の中に当然ハンドルを持って運転する時間があります。連続して運転していい時間は四時間まで。四時間ごとに三〇分休憩を取る。もちろんこれはバラバラでもいいのですけれども、連続で一〇分以上ハンドルの離すという決まりで、率にしますと四時間あたり三〇分の休憩を取っていくことが決まっています。ですから、一〇時間も何時間も連続してハンドルを持つてはいけないということになっていきます。その中でさらに運転と共に作業時間、場合によってはその整備といったことなども含めて拘束時間となっています。

重要なのは、そうすると輸送力がない。あるいは運ぶ車がないといったときに何をすべきなのかということ、この拘束時間・労働時間の決まっている中で最大限運転に時間を割けるようにしていくこと。それが輸送力の確保に

トラックドライバーの拘束時間・労働時間の構成



厚生労働省『トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント』より

限られた拘束時間・労働時間をいかに運転に振り向けられるか

重要になってきます。

では何が問題になってくるかというと、図にあります労働時間の中の荷扱いの時間、それと手待ち時間です。これをいかにして、ドライバークの運転時間を長くするかということが大切になってきます。

それではどうやってその時間を稼いでいくかということですが、一つは荷役の省力化ということがあります。関東辺りの小さい産地、あるいは軟弱野菜を扱っている土地があります。北海道の場合比較的農業現場の機械化が進んでいると思いますが、荷役という点では多くの所でそんなに問題ないのかもしれませんが。ただ品目によってはやはり力作業、そういったものがかかりかかってくるかと思います。そういう中でドライバークが協力する場面に技術的に手を加える方法があります。最近テレビでもよく出ていますが、パワーアシストスーツです。農業現場でも、もしかしたら試されている方がいらっしゃるかもしれませんが。そういうものも含めて荷役の省力化をどうしていくか。この時間を短縮させて、ドライバークの時間を稼ぐ。

あるいは、これはもともとスーパーなどにありますがロールボックス化、パレット化。これらは農業現場でもかなり進んできていると思います。そういうものを使えるかどうか。という点で荷役を省力化して負担を軽減していく事が必要になると思

います。

二つ目に手待ち時間の短縮化。メーカー関係の労働時間を守るためにメーカーと話していると、これは結構大きな問題になっていきます。これは納める方の問題になってくるのですが、トラックが納め先の工場が開くまで待つ。当然、道路渋滞等で遅れることを考えれば早く着きたいということで、トラックを早めに出して相手の庭先で時間を待つ。待つて時間通りに入ればいいのですが、多数のトラックがそこに着いたままになって自分の番が来るまで待つ、門が開いてからも更にまだ待つといったことで拘束されてしまうという問題もあります。着の方が多いのですけれども発でもありまして、工場などで出荷物、これを出すのに何時間も待たされる。それは出荷の際の作業の見込みが高いという場合もありますし、あるいはトラックのオーダーする方が早く台数を固めたいということで入れてきてしまうものもあります。先ほどの拘束時間が限られるなか、労働時間を守らないと過重労働になってしまうということで、この手待ち時間をどう短縮するかということを考える必要があるかと思われま

す。これはいかがでしょうか。出荷の方でもトラックをつけるタイミング、あるいは市場に入れる時に市場の方の状況をどう聞かれているか。もし相対ですんでいるのであれば、ダイレクト

で持つて行くとか手待ちを減らす工夫というのはもしかしたらまだあるかもしれません。この手待ちしているだけ、ハンドルを握らずに輸送能力を無駄にしているといったことはメーカーの方では多々見られましたので、ぜひ農業の方でもそういう状況があるかどうか見直していただきたいと思います。的確な出荷時刻あるいは荷受けの時刻、こういうものを整理することによって、ハンドル時間を生み出せる可能性がある。あるいは拘束時間を短くすることによって休息がしっかり取れ、安全に且つ安定的な輸送が出来るよう検討していただきたいと思います。

三つ目です。これは苛酷な労働条件といったことを踏まえ、適正な運転時間にできるように随所に休憩できる場所が必要だということです。適正な運転時間というのは先ほど申しました四時間につき三〇分の休憩を取らなければなりません。大型トラックが停まれる場所がどこにあるのかということも問題になります。広い北海道ですが、多分道内の輸送では一回休憩すればかなりのところまで行けます。本州側の問題の方が大きいかなと思います。ただ、雪をはじめ苛酷な自然環境があるので、ドライバーが疲れたら休める所をどれだけ地域として整備しているか。あるいは農業地域として支援出来ているかを考えていただきたい。特に問題になるのはトレーラーです。牽引車の長い

トレーラーが停まれる所は非常に少ないです。道の駅は、大型トラックを入れてもトレーラーがなかなか入れない。これは高速道路のサービスエリアもそうで、牽引車の休める場所は非常に少なくなっています。吹雪の中、あるいは最近は強い雨なども降りますが、そういう場合に適切に休み事故を起こさないようにする。そして、商品・農産物の輸送を的確に行う。休憩場所の整備を契機として、人身事故や様々な社会事故を起こさないようにする。そのために、休憩場所の整備は、地域一緒になつてやっていただきたいものだと思います。

安全について厳しく問われるようになったのは、二〇一二年の関越道のバスの事故です。あの時にバスのドライバーが本来あるべきでない運転の仕方、つまり休憩の取り方等が管理されていないものでした。管理されていないというか、あの場合は、ほぼ一人親方状態でした。そのため一生懸命稼ごうとしてしまった。そうして居眠り運転した上に、多くの人の命を犠牲にすることになってしまいました。トラックは人を乗せていないかもしれませんが、そのトラックで回りの車に突っ込んだり、あるいは街に突っ込んだりすれば多くの犠牲者が出ます。休めない、苛酷な締めきり、納品、限られた時間で無理に走らなければならいとなると大きな問題になります。先ほど述べました荷主勧告というのは、トラック業者の怠慢だけでなく、荷主



さん自体が無理なものを要求し事故になる場合もあります。あのバスの時の問題も、旅行会社へ問題提起がされたように、これからトラックで事故があった場合は、荷主さんへも大きな問題提起があると考えてください。それは大企業だけでなく、出荷者それから地域のブランドにも傷がつくという可能性も含めて考えていただければと思います。以前飲酒運転で四国のトラックが事故を起こした時は、全国放送で「高知のキャベツ」と書かれたトラックが流れました。非常に高知というブランドに傷がつく事態になりました。もちろん飲酒したドライバーが悪い、それを管理しないトラック業者が悪いのですが、そういうことに繋がらないよう、ぜひ産地のブランドと輸送、これを一体化して出荷地域への顔が物流であるということも認識し、連携して対策していただきたいと思います。

一人ひとりのドライバーと事業者の対応と同時に、そもそも長距離輸送をどう変えていこうかと考える必要があると思います。道外へ出ていくので長距離というのはあまり無いのかもしれませんが。北見から出て苫小牧までは、一回休めば行けるかと思えます。稚内など遠い所もありますが、そこから本州に渡りさらにハンドルを持つという場合どういふことがあるのかと言いますと、日帰り出来ないという事態が多々発生します。先ほど申しましたとおり、本来休憩時間とすべきところは、家に帰

りちゃんと休んで下さいというルールになっています。長距離トラックのドライバーさんはこれまでもそうですが、トラックの後ろの寝台で寝る。北海道から本州に渡る方の場合、労働時間のルールを守るといっても、帰りに北海道まで持っていく荷物、あるいは途中の青森まで持っていく荷物を積んで帰らなければなりません。荷待ちをするといったこともありました。けっして良い環境ではありません。昔から慣れている方はいいのですが、やはり若い子が入ってこないという事態になります。先ほども車好きかどうかというのもありましたが、車に泊まり込んでも「そういうの好きだよ」という若い子が多ければいいのですが、だんだんそういう所から離れてきている。自分の地元で生活するといったことが非常に多くなっていますので、長距離ドライバーの荷物をどうするのかということになります。であれば、一人で全部運ぶのではなく、間を中継することを考えるべきところにあると思います。もちろんヤマト運輸さんとか日通さんの路線便（特別積合せ運送事業）などもあるのですが、あのような仕組みで動かしているところも多々ありますが、農産物を積んで運んでいるトラックをどうするのか、これまでは違う取り組みが必要になってきているかと思えます。

中継の方法は、大きく三つくらい考えられます。

まず一つ目は、トレーラー輸送のヘッドを交換する方法です。トレーラーは北海道でもよくありますフェリーで頭を外して、後ろのシャシー、荷台だけフェリーに積み込んで送るという無人航送もやっています。シャシーの部分を切り替えて途中の中継地点まで持って行き、二つの車がそれぞれヘッドを変えて持っていくと考えられます。

二つ目はドライバーがトラックを乗り換えていく方式。それぞれの車が荷物を積んだまま中継地点に入り、そこでドライバーが乗り替わり、違うトラック運転して輸送を行う方法です。荷物は荷台に積んだまま動いて行きますがドライバーは自分の地元へ帰ることが出来るという体制です。

三つ目は、荷物の積み替えをするといったものであります。これであればドライバーさんは地元に戻って生活出来る。外に出たままにならないようにすることで、安全と労働環境の改善が考えられます。言つのは易いですが、実際は結構難しいです。双方の中継地点に入ってくるタイミングが合わないとなかなか難しい。それこそ手待ちになってしまう場合があります。ドライバーさんにとっては休憩時間とカウントできるかもしれませんが、そこを上手くマッチングしないと効果がありません。また、トレーラーですが、引っ張っていくヘッドと繋いでいる後ろのシャシーを接続する部分をカプラーと言いますが、こ

れがメーカーにより微妙に違ってきます。このあたりを上手く共通化できるかどうかは、トラックメーカーさんにも協力いただかないといけない話になります。そういう技術的な課題もあります。あと、ドライバーの交換になりますと出発前の点呼を誰がやるのだ、あるいは運送責任をどうするのだということをしっかりと決めなければいけない。積み替えの場合ですが、これはたぶん農家の方にとってはあまり喜ばしくないだろうと思っています。

北海道では確認していませんが、他地域では、貨物事故の原因になるということであまり積み替えは好まれません。あるとすれば手荷役ではなくてパレットで運ぶ、あるいはボックス化であるとか、そうした簡易な荷役で省力化すると共に、かつ品質保全出来る体制で積み替えといったものが行われる必要があると思います。いろいろ申し上げたように中継体制も品質、有効性といったものについていろいろ課題あります。課題はありますが、やはり一人のドライバーによって長距離ということが労働環境上厳しくなっている以上、こうした取り組みがこれから進んでいくだろうと思います。逆に言えば、こういったことのマッチングに対して非協力的な出荷者・荷主というものがトラックを確保出来ないという可能性が出てきます。これは先ほどマッチングを上手くできなければロスになると言いましたが、

このマッチングを協力してくれる、つまり荷主さん自体が相手の荷主さんと交渉してくれる。あるいは送り先と交渉してくれる時間調整する。そういったマッチングに対して協力的な方ではないと、これからトラックが集まってこなくなるであろうと言えます。もちろん、これは元請けの責任であつたり、トラック業者が一時的に自分で仲間を見つけるといった努力は必要ですが、それ以上に出荷者の方がいるいる誘導する。あるいは相手を見つめる。それは売り先の商売の相手を通じてネットワークを作っていく。そういったことで協力していく必要があると思います。「自分のものだけ運ぶことが出来ればいいや」「自分のところのルールだけ作ればいいや」ということでは多分これから物を運ぶのは立ち行かなくなるでしょう。川下側に向かっての確かな連携を元に、ぜひこの中継輸送やあるいは労働環境改善に取り組んでいただきたい。

これは私が直接聞いたのでは無いですが、九州の枕崎の方の話です。枕崎にトラックが下って来ないというのです。あの辺もカツオや生鮮魚があるのですが、それが出荷出来ない状態になっている。もちろんこちら北海道のイモ・タマ類、人参など日持ちのする商品とは状況が違いますが。水産の生鮮品などでトラックが下りてこないから運べないという事態が始めている。これは決してトラックが無いという事態が間違いではない

くて、やはり片方しか荷物がない、あるいは上手く調整がつかない場合は後回しになる、あるいは出すことが出来ない。そういったことが起きうる状況になっています。変な話ですが、トラック輸送の供給者の方が力が強い場合もあります。元請けよりも現場のドライバーさんの方が強くなるかもしれません。そうならないよう元に戻すのではないかと思われるかもしれませんが、いずれにしてもトラックがやっとなという事態もあり得ます。トラックがやっとな状況をつくる、そのための提案も必要です。トラック業者自身が考えなきゃいけないと同時に、ぜひ仕組み作りについても協力してほしいし、マッチングについてはぜひ考えていただきたいと思います。それ以外にモーダルシフトの促進ということが挙げられます。トラック以外のモードを使おうということです。

以上のようにトラックについて人手不足になる。労働条件から人は来ない。じゃあ労働条件を改善するにはどうすればいいか。そのための中継システムであったり、待ち時間を削減することやぜひ検討いただいて確かな輸送力の確保というものに繋げて欲しいということでお話しました。

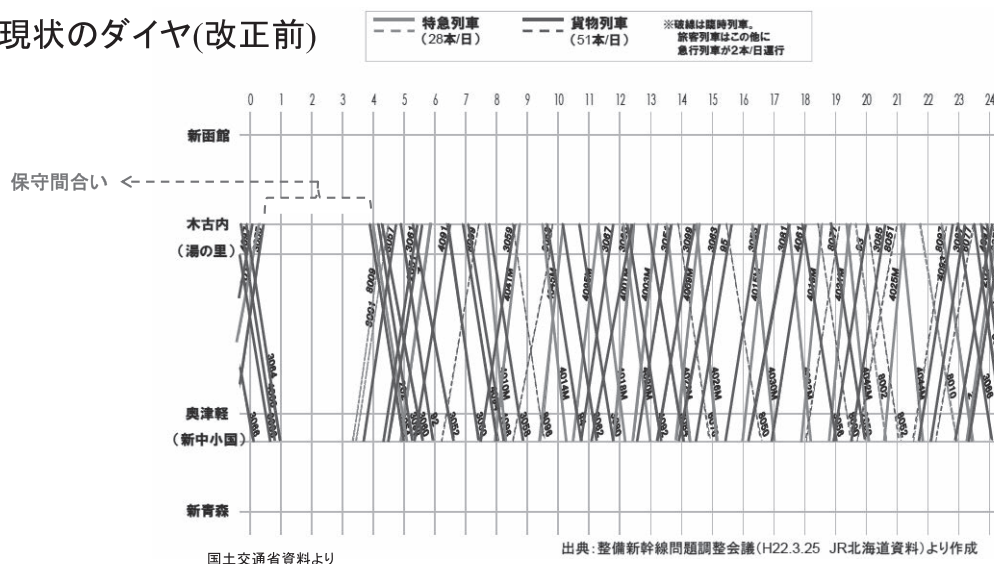
道外への幹線輸送である鉄道・

海運をめぐる最近の状況と今後の留意点

次にこのモーダルシフトに関してであります。モーダルシフトというのは耳にされたことがあるかもしれませんがモードをシフトする、つまりトラックから鉄道に変えるように輸送をシフトしようという話であります。広く言われていたのはトラックのドライバーの長距離輸送を削減しよう、省力化のために使おう、道路の事故を削減しようというものです。特に化学薬品の事故が道路で起きるとひどい事になるので、輸送手段をより安全な鉄道に変えようというものです。あるいは省エネルギー、最近のように燃料コストが問題になる場合は、燃費のかからない大量輸送機関を使い、かつCO₂を削減する。何かあるたびに出来るのがモーダルシフトであります。ただ北海道の場合、全然状況が違います。本州で言われるような代替ではなく、まさにこの鉄道・海運をどう守るか、これが非常に重要な課題になっています。これは出荷者の皆さんも普段からどうやって確実に出荷しようかと考えながら使っていると思います。そういう面ではいわゆるモーダルシフトと言われるような代替策ではなく、本丸の輸送に関する問題かと思っています。

そこで問題になるのが鉄道貨物輸送ということになります。

現状のダイヤ(改正前)



鉄道につきましては青函トンネルが出来て以降、北海道から本州への一貫した輸送ということで頻繁に使われています。先ほど輸送量でも見ましたとおりフェリーと鉄道、どっこいどっこいぐらい動いています。北海道新幹線は東北から延長し新函館北斗まで暫定開業するということが今佳境に入っております。

現在のところ貨物列車と新幹線の関係につきましては、二本の上り下りのレールに三線軌条式(三つのレールを敷いて共用しながら運行していく方式)で進めていくことになっています。その後に見直しすることになっていますが、当面この方式で動きまです併用区間が八〇kmくらいあり、トンネルの中をずっと通ります。その区間が貨物列車と新幹線の併用になるということでもあります。現在の青函トンネルは特急列車と貨物列車しか走っており、貨物列車の方が多いという状況です。そんなに密と言えるかどうかもありますが、図で表すとひっきりなしに列車が走っているのがわかります。走っていない時間は線路の保守のためにこの時間が空きます。絶対に空けなければならぬ時間があり、その前後に集中する。この図の右側のところ、その部分が保守間合い前になるわけです。その前になると貨物列車三本が非常に密にほとんどトンネルを渡り、夜中通れない時間の前になるとか本州に渡るというダイヤになっています。これからは、新幹線と貨物列車がこれを併用して行うことに

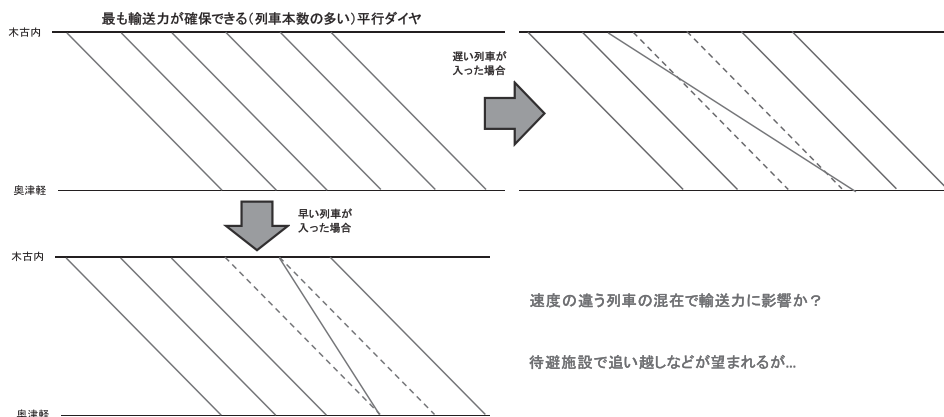
なっています。

工事は、新幹線在来線共用のレールを設け、それから上の架線を引く。この架線中心の位置は、列車によって違ってきます。どの列車でもかかるように調整する必要があります。多分地元ではご存じでしょうが、最大の問題は新幹線の最高速度です。予定通りの速度でトンネル内の貨物列車とすれ違いがあった時に風圧で事故になり得るのではないか。そのため現在検討されている話としては、新幹線を減速し、事故防止を図る考えです。検討内容には、たとえば間に仕切りを設け風の影響のないよう安定運行するという話も出ています。現在のところ、こちらに入っている情報の中では、新幹線の開通により輸送力が減少するということは表明されておりません。ただ今後の懸念材料として、新幹線により貨物列車の運行に支障が出てくるであろうということは考えられます。新幹線が速くなっても貨物列車の増便が難しい。退避施設の無い長距離区間では押し出される。これはこのあと申し上げます。それともひとつ、保守の複雑化による影響が出てくるのではないかと私は考えています。これは全くの私見です。

保守の複雑化ということですが、架線の擦れ方が貨物列車と新幹線で違うため、減り方が一様でなく、その保守が複雑になる。それとレールです、三本のレールがあるわけですが一つの

レールには新幹線も貨物も両方の重量がかかって減る。でも内側の方は、新幹線だけ貨物だけになるので減り方が遅い。これまで左右両方取り替えていたレールの保守というものが、この外側の新幹線も貨物も重量がかかる方だけ減り方が早く、交換しなければならぬ。保守の手間は三線になると大きくなってしまいます。三線になると駅のホームはどうするのかという問題もあるのですが、今回の場合それは問題ありません。やはり保守では、レール・架線、そういうものの扱いが難しくなってきます。ということは、先ほどの保守間合いが、あれで済むのかどうか。そういうことが今後の懸念材料だと私は考えています。

また、輸送力という問題では新幹線と貨物列車の共存は非常に難しいだろうと思っています。いまでも特急列車と貨物列車で速度の違うものが混在しています。速度の速いものと遅いものとが一つの区間にある場合どうなるのか。この特定の区間内は追い越しが出来ないという前提で考えています。会場に食品工場の方がいらっしゃれば分かると思いますが、ベルトコンベアの速度を一定に回し作業していく方が生産効率がよくなります。それと一緒に鉄道も、同じ速度の列車を運行する方が、列車数は多くなります。これは平行ダイヤと言つのですが、そのようなダイヤを描くことができます。これがすごく有効な例が



東京の山手線ですが、そこまで求められなくとも、同じ速度で走っていけば同じように列車をどんどん詰めることができます。遅い列車が入って来ると、当然それまでであった普通の速度の列車が走れなくなってしまうという事が起きます。

では、速い列車が入って来るとどうなるのか。木古内から奥津軽の上下の区間は前の列車との間隔をギリギリまで詰め、間隔を今以上詰めてはいけないということになると、速い列車が今まであった普通の速度の列車より

り後から出発しても、結局その前の列車を追い越せない以上、列車は一本死にます。へたをすれば、今ある列車も間隔が詰まりすぎて動けないということになってしまいます。平行であれば輸送力、つまり旅客であれ貨物列車であれ、たくさんの輸送本数を入れる事ができますが、速いものと遅いものとを混在させると、輸送能力は発揮できないということになります。多分この新幹線は、今は特にインバウンドのお客さんが増えており、旅客、観光客、そういうスケジュールを守るため、今まで以上に人の方のダイヤを優先すると考えられます。そうすると、何かある度に前に進めないという事態がおきかねないと思います。速い列車が混在する中で、今までの特急列車以上に厄介な事になるのではないかと懸念しています。ですから、輸送力はあまり増えないということです。よく、速い列車が入って来たら、待ち時間が増え列車が増えるだろうと思われるがちです。けれども鉄道は、一つの区間で追い越せない場合はそこに規定されるといった特徴があるので、輸送上の問題は出るという事を考えて頂きたいと思います。

もう一つ、北海道からの出荷で、輸送上の問題として出そうな事を挙げておきます。それは平行在来線問題です。新幹線ができると、それに平行している在来線という部分が、JRの経営から切り離されるということが起きます。今まででもそ

うスキームで行われてきました。

東北新幹線で盛岡以降が開通した際に、「IGRいわて銀河鉄道」、それから「青い森鉄道」という、二つの第三セクター鉄道に移行され、それぞれの県内の区間を担っています。「北斗星」それから「カシオペア」という寝台特急が、新幹線工事に合わせて廃止になり、今年で最終運転となりました。ここで一番痛手を受けたのが、このJRから切り離された第三セクター会社です。この寝台特急の線路使用料がJR旅客会社から入る事によって、かなりの収入を得ていましたが、旅客列車が廃止になる事によって、経営上非常に厳しくなつたと聞いています。貨物につきましては、国鉄解体後の民営化以降の線路使用料ルールがあります。これはアボイダブルコストと言いますが、実はJR貨物の線路への支払いというのは、いわゆる線路使用料そのものではなく、かりに貨物列車が走らなくても、旅客会社で整備しなければいけない施設等の料金については払わないというルールで行われています。つまり電気代などの、絶対に貨物列車が払わなければいけない部分だけ払って、あとは免除するというのが国鉄解体時の手打ちの条件になっています。明確な額はわかりませんが、線路の使用料として本来丸々払うよりもずっと安い額で、JR貨物の線路使用料というのは成り立っています。現在の鉄道貨物輸送の運賃というのは、その

ようなコストを基に組み立てられています。

この分離した第三セクターに関しては、JR貨物の支払額はそのルールになっています。ただ、夜行列車廃止、あるいは第三セクターになる場合、貨物の線路使用料はどうなるのかと揉めました。現在は

国鉄解体時と同じルールでJR貨物が支払い第三セクターに対する追加支援は、国・自治体によって行われるということ、今のところはJR貨物の新たなコスト増が避けられた運賃スキームにあります。ただ、この「青い森鉄道」や「いわて銀河鉄道」、それからこの北陸新幹線の開

・並行在来線問題

⇒JR貨物はJR旅客会社時と同額の線路使用料で済むスキーム

⇒しかし、第三セクター鉄道の収支が悪化。

今後の本州側の三セク区間の動向にも北海道側は注視を。



通によって、石川県・富山県・新潟県、ここもそれぞれ全部第三セクター鉄道になりました。そこでも「トワイライトエクスプレス」と「日本海」が廃止され、夜行列車収入がない状態になっており、貨物への線路使用料が求められる事態になっています。「いつまで国鉄解体時のコストルールが守られるか」ということが、大変微妙になってきている状態です。北海道側の「いさりび鉄道」もそうですが、本州側の第三セクター鉄道に対しても、どういう状況になるのか、それが北海道経済にどう影響を与えるかという事を、北海道の皆さんにもぜひ注目して頂ければと思います。

旅客の流れでは、青森県と岩手県の会社が二社ありますが、第三セクター会社にとっては県境は要らない部分です。そこは人の流入がほとんどない所です。でも山間は保守に一番お金がかかる所です。旅客事業を相手にしている第三セクター会社にとって、一番いらないうちに一番お金がかかるわけで、そこをJR貨物が使うという状態になっています。そういう点で彼らにとっては、その部分を担って欲しい、即ち貨物の収入からそういうものを見て欲しいという立場にあることが非常によくわかると思います。ですが、全国ネットワークを切られてしまうと、もう鉄道というのは動きがとれません。北海道と本州を結ぶ重要な輸送手段であり、この第三セクター鉄道等の関係に

つきましては、ぜひ注目する必要があると思っています。

もう一方で海運であります。海運につきまして、いろいろな来船があります。日本通運ではRORO船（ローローせん）と言いまして、これはフェリーと同じように、車がそのまま船倉に入って行ける船もあります。コンテナ船もございます。今回問題にしますのは、フェリー火災によって大洗航路が減便になったという事態であります。フェリーというのは旅客船かつトラックや自動車を運ぶ船です。今回トラックの中に積んであった冷凍機らしき物から火が噴き、「さんふらわあ だいせつ」が運休に追い込まれるということが起きました。二八年一月中には復旧して一日四便体制になりますが、どうもこの年末はまだ難しそうで逼迫した状態が続くことになります。当然船というものには事故がないわけではございません。ですから予備あるいは応援というものがあれば良いのですが、フェリー航路というのは全国的に非常に縮小しました。モーターシフト等と言われていましたが、高い建造費、また高速道路の整備進展により、なかなかフェリーの商売というのは成り立たなくなってきています。北海道においても、函館に本社があった東日本フェリーが撤退し、室蘭からの航路が無くなっています。そのため代替の航路が減っています。帰りの船の確保も難しい状況になっています。「だいせつ」の替わりの船が調達できず、

今は三船体制になっています。そういう点で、非常にバツファアがない状態のまま、今のフェリー会社・フェリー航路は運行されていると思うてください。

また、その船がかなり大型化してきた中で、一隻一便欠けると非常に大きな影響が出てきます。北海道は今、そういう輸送に支えられているという状況であります。何とか対応する輸送手段の確保が求められているのですが、さてどうしたものかという事になります。ちなみに今、商船三井の「さんふらわあ」は、「だいせつ」と「しれとこ」の二隻で一組です。これが深夜に動かしていたグループで、その他に「さっぽろ」「ふらの」というのは夕方に動かしていたグループです。このように同型船を二隻配置して動かす、これによって船の速度差もない。それから、積む容積も安定して供給できるということで、フェリー会社としては同型船を揃えながら、且つ性能を備えることで確実なダイヤ運行とロスの無い就航、これを目指して動かしています。ところが、これが一隻止まってしまいました。最も、普段でもドック入りした時に船を調達して、型が違ってても動かすということをやっていますが、急に同型の船を当てるのは難しい状態になっています。今回JRは、かなり増便したということです。今年はとても豊作で、全体の需要が増えた中で、且つこの船が止まったことは、増便だけでは追いつかなく、輸

送力不足というのが出て来ると思われます。また、急に増えるコンテナ自体が足りなくなったり、車自体が足りなくなるということもあります。一概に鉄道・船だけの問題ではないのですが、輸送力の不足というのは深刻になりました。今も苦労されていると思います。

じゃあフェリーの事故は起きないかというと、無事故に越したことはないのですが、不測の事態は当然あります。一方で、先ほど申しましたように、新幹線開通後の鉄道の増便は難しいのではないかと思います。じゃあトラックで出来るだけ走ると言っても、その長距離トラックの運転手がいるかどうか、急に走れる状態ではなくなるといったことが起きてきます。今回のフェリー事故の出口の原因は何か、私が今聞いている範囲ではわからないのですが、メンテナンスなどで対応できることがあると思います。不測の事態もあり得る中で、何が出来るかということを考えなければなりません。先ほども申しましたが、北海道は海運と鉄道に支えられていますので、トラックで補完が出来ないとなると、何かあるのか。いろいろ考えたのですが、アイデアがあるのかと聞かれたら、私にもありません。ただ、こういうことを北海道の中で検討されたらどうかということで例を挙げてみました。

一つは国際海上コンテナです。四〇フィートや二〇フィート、

をめぐる環境変化に伴う
北海道農畜産物への影響と今後の展望
株式会社北海道総合研究所 経済研究部研究主査 峯 猛氏



この空きコンテナの利用というのがあります。国際海上コンテナは輸入の場合、箱を持っているその船会社が降ろした港からお客さんのところへ持って行きます。

それをまた港に返すわけですが、その帰りの時に、国

内貨物を積んでもいいというルールがあります。例えば、苫小牧にあります栗林や日通の船等を使って、京浜港から来たコンテナの返送の空いたもの、これを輸送力として確保できる事、そういうことも検討されてはいいかかと思っています。これは一応ルールとして、外国の船を使って輸出用の船に載せると、カボタージュの問題で駄目なのですが、内航で国際コンテナを使っているところなら大丈夫です。ただ、手間がかかります。この積み下ろしを誰がやるのか、そのコストを誰が持つのかということ。あるいは普段使っているパレットと上手く合うのかどう

か。いろいろ検討しなければならないところがあります。しかし、北海道に寄っている船の活用という点では、こういうものの活用も考えてください。それから、コンテナの返却先というのが横浜港になる場合が多々あります。今、北海道から横浜までの繋がりはありませんが、非常時に向けての活用も含めて、ぜひ北海道と横浜の間でこの国内輸送といった面で勉強などされておくべきかと思っています。これを普段からやるのは難しいかも知れませんが、一つの解決策として考えてはいいかかと思っています。

二つ目は、シーアンドレールについて提案したい。今の北海道と大阪方面の間を結ぶ貨物列車に影響があった場合、小樽から新日本海フェリーによる代替輸送ルートができています。太平洋側、特に関東側については、もし、大洗航路、仙台航路等に何かあった場合、もう少し短距離の苫小牧―八戸航路が活用されています。ドライバーを長距離としない前提で考えた場合、苫小牧からのフェリーにコンテナあるいはシャシーを乗せ、八戸の貨物駅から鉄道というルート、フェリーと鉄道との複合ルートを考えることができます。これは、すぐというわけにはいきませんが、新たなルートとして、シーアンドレールルート（複合輸送ルート）を、普段からある程度使ってみる。今、出荷者の皆さんはフェリーと鉄道の使い分けをしながら全部を活

かすようにしていると思いますが、繁忙期に二、三個ずつでも載せて、八戸側との繋がりをつくっておき、いざという時のために枠を取ってもらう。船でも鉄道でも、輸送枠はどうしても限りがあり、一見さんではなかなか載せにくいところがあります。そのため、新たな八戸結節のルートも検討してはと思います。すでに思案・検討されているかもしれませんが、私の考えではそういった輸送力の確保を図りながら、北海道からの出荷を確実にしていくことが望まれます。

もう一つ、これは輸送力そのものではないのですが、輸送力確保に向けた地域社会との合意というものもぜひ農業関係者、農協、ホクレンにやっていただきたい。初めに、北海道からのトラックや鉄道での出荷と、入荷がトントンであるという話をしました。先ほど枕崎では、トラックが来ないという話をしましたが、輸送力というのは、普段から出荷力・輸送力のあるところでは、物が出て行くわけです。出て行って、また出荷しようと思ったら、輸送力は上り下りで必ず返ってくるわけです。

北海道においては、出荷者の皆様がいるからこそ、ある程度大規模な輸送施設・輸送業というのが維持されている。維持されているからこそ、北海道に住んでいる人の物資の供給が安く済む側面があると思います。私はこれを計算したわけではありませんが、原原則ではそうなります。大きな輸送力を持ってい

るところは、できるだけ物を埋めてしまいたいわけですから、北海道へ帰って来る下り貨物、これは札幌を中心とした消費物資で、それなりの量はあります。そこに対して大きな輸送力を維持しているということは、札幌市民、消費者にとっては、ローコストな物資供給ができることになります。この物資の流入がなければ、市民生活は成り立ちません。別途話を聞いたところでは、北海道の小売業者や卸売業者は、正直そんなに在庫を持っているわけではありません。もしフェリーや鉄道が一週間、二週間途絶えると、多分きついでしょう。コンビニ業界では、多分三日ほどの在庫です。本州から物資が安定的に入ってくるからこそ成り立っている市民生活です。輸送力を守り、確実に物が入るためには、農協側、輸送力を支える出荷者の方と、荷を受ける側、札幌を中心とした消費生活者として、ぜひ連携を取った上で、お互いの生活の成り立ちを守るための輸送力確保というものについて合意してほしい。これは要するに、鉄道やフェリーの支援に対する公的資金の出資、お金の負担に関して、合意を取っていかないといけない。そうでなければ、維持できないということになります。目先のコストだけではなく、やはり維持というものに向けても考えていただきたいと思います。

函館本線の渡島の森町辺りだと思いますが、今年の春先に大雨の後、路盤が崩れて流されました。あの辺りはJR北海道の

農林水産物輸出の国別実績(2015年9月)

単位:億円、%

	9月					累 計(1月～9月)				
	農林水産物	前年同月 との比較(%)	農産物	林産物	水産物	農林水産物	前年同月 との比較(%)	農産物	林産物	水産物
香港	185.7	40.1	79.0	0.4	106.3	1,275.6	36.3	666.9	2.7	606.0
アメリカ合衆国	89.4	11.7	49.4	1.9	38.1	795.8	18.5	484.9	15.8	295.1
台湾	85.7	42.4	62.7	1.3	21.8	645.3	14.0	495.8	16.5	133.0
中華人民共和国	58.5	55.3	31.2	7.5	19.8	600.4	39.8	241.3	66.4	292.7
大韓民国	36.5	12.5	23.4	2.5	10.6	365.1	24.2	233.7	34.2	97.2
タイ	26.6	△ 11.7	13.0	0.1	13.5	279.7	4.6	122.3	2.6	154.9
ベトナム	23.8	4.8	9.6	0.3	13.9	254.8	14.4	77.7	3.6	173.5
シンガポール	19.0	13.2	15.3	0.2	3.5	155.8	20.6	125.4	1.7	28.7
オーストラリア	10.3	4.8	8.8	0.1	1.4	83.8	27.3	72.8	0.7	10.4
ドイツ	8.4	86.9	6.4	1.5	0.5	49.3	16.9	39.5	4.6	5.2
フィリピン	8.3	13.9	2.8	3.7	1.8	68.8	35.0	24.9	24.1	19.8
アラブ首長国連邦	8.2	114.4	8.0	0.0	0.2	62.4	44.5	58.2	0.8	3.5
マレーシア	7.4	55.1	4.3	0.1	3.0	62.0	34.5	38.3	1.4	22.2
フランス	5.7	24.6	5.4	0.1	0.3	43.7	18.9	37.9	1.0	4.7
カナダ	5.6	△ 18.7	4.0	0.0	1.6	57.1	11.4	43.6	0.2	13.2
参考:EU(28)	33.3	20.3	24.0	2.6	6.8	278.7	19.0	223.2	11.1	44.4

資料:財務省「貿易統計」

北海道農畜産物の海外輸出に関する

動向と今後の展望

最後に、もつ一つの出荷先、海外輸出について触れたいと思います。直近の農林水産物の国別実績の前年度対比では、いろいろな国へ農産物・水産物も含めて輸出が増えていきます。国の日本再興計画が出され、去年改正もされましたが、二〇二〇年に一兆円の目標です。もしかするといくかもしれないと思っています。しかし、二〇三〇年に五倍の五兆円は、かなり大変かと思っています。でも、北海道の農産品について、外に打って

保線の点検が悪いという話もありますが、最近の異常気象化、特に北海道は夏に雨が多くなり、保線が非常に大変になっているのは間違いないと思います。そういった中で、今後の貨物ルート、特に一般の特急列車が走らなくなってしまう区間、第三セクター化される区間、そのようなところの維持をどうするかについては、やはり道民の皆様の総意が重要です。上り下りの貨物があってこそその生活ですので、お互いのコンセンサスを図るということに関して、ぜひ道内社会で合意を得ていくべきではないかと思われます。以上のようなことから、鉄道・海運の維持という点で考えて頂ければというのが私からの報告です

出るということは大切でありますし、そういう活路も必要だと思えます。では、物流はどうかということにもなってきますが、私の方でコメントしたいのは、物流というよりも実は、北海道では、これからどのように農産物を売って行くかを決めてくださいということをお願いしたいと思います。勿論、ホクレンも各農協も多分考えていらっしゃると思います。私が言うのもおこがましいと思いますが、どのように売りたいから、どのように運ぼうかということが物流上、大切だと思います。インフラがあれば飛ばした方がいいと、かつて農道空港を造りましたが、そうはならなかったはずですよ。まずどのように物を売っていくか決めた上で、今あるインフラを使って、さらにそこから投資してもいいのかどうかを考える事が必要だと思えます。まずどう売っていくかということです。対中国、対韓国、その他の地域もある程度手を出しています。またロシアであったりしますが、非常に人気のあるのは、東南アジアです。北海道は東南アジアの方々から大変人気がありますので、そのような方面になるかと思えます。

その時に、今の日本国内で売る時のように大量生産した物を原価で売るのか、そうではなく限られた量でもいいから高く売るのが。その戦略を決めてもらう必要があると思います。私としては、北海道というブランドの高さから、そのブランドを維

持できるように物を出荷することを重要視すべきではないかと思えます。そうしますと、品質の劣化防止が重要だということになります。後でも触れますが、耐震などのコンテナの検討や、横持ち料金がかかってもサービス重視で、リードタイム、要するに相手の時間に合わせた供給をしてはどうか。あと、小ロット供給です。四〇フィートコンテナをナホトカあたりに送っても、丸々は売り切れません。やはり量を小さくして、売り惜しみじゃないですが、確実に売り切っていくことが必要かと思えます。

そうすると、混載をどうしていくか。もちろん、混載というのは混載業者が考えることですが、ぜひ出荷者でも他の荷物とのマッチングを図っていくことも考えながら、混載させて安くするように誘導していく。もっと出荷者はイニシアティブを取るといふ事を含めて、コンテナ混載を考えていく必要があります。

あるいは五tコンテナですが、これ自体は国際的に通用する物ではないのですが、西日本では、下関港から韓国と中国に向けて、その五tコンテナが輸送容器として認められるルートを実はつくっています。例えばロシア側に対して、税関で輸送と認めて流通させてもらうことは不可能ではないと思います。ロシアはいろいろな難しい国ではありますが、ローカルにそのよ

うな事もできます。JR貨物と共同して、例えば帯広から5tコンテナに詰め、船に載せてナホトカへ出し、ハバロフスクに持って行くというようなルートです。5tならば圏域人口の中で売り切る事が出来る。ならばそれで出し、価格を落とさない。売れ残ることと買い叩かれることを防ぎながら出来る物流といったものを考えるべきだと思います。

あとは場合によって輸出先ロシアでの保管庫確保や輸送の品質保持対策です。コンテナ船に載せると、中での揺れがひどいので、精密機械などでは避けられていたのですが、日本通運とうちの会社の技術部門で防振コンテナをつくりました。このような防振装置を使って、品質が落ちないようにしています。技術的にこういったことが可能にはなっていますし、選択肢としてあると思います。北海道の産品の何がこれに相当するよなものかを戦略的に考えて頂く必要があります、これならさすがに高すぎるからやめようといったことも考えなければなりません。高価な物流の仕組みを提案するつもりはございません。ただ、どう売っていききたいかというのを大切にしてください。

余談ではございますが、先ほど紹介の中で、私は和歌山県出身とありましたが、その後父親の転勤で栃木県に移りました。和歌山にいる頃は、納豆というのを見たことがありませんでした。栃木県に移り、給食に納豆が出て来まして、これは一体

どうやって食べる物なのか。見たこともなかったので、同級生がお醤油をかけて食べるのを見て、「こうやって食べるのか」とまねして食べてみたら、おいしかったのです。納豆は、今は大阪でも売っているそうです。これはマーケティングの話で出てきますが、最初に大阪で納豆を売ろうとした人は、高級食材のようなパッケージで売ったそうです。お酒のつまみの様なパッケージです。要はちよつとハイグレードにして、「面白そうな物卖っているよ」という感じです。そういう提案をしていくことによって、納豆を大阪である程度売るようになったと聞いたことがあります。

北海道のジャガイモや玉葱をロシアで売る時どう売ればいいのか。ロシアに普段ある様な同じような料理向けでいいのか、全く新しい料理をロシアに提案していくのか。或いは東南アジアに提案していくのか、そういう戦略全体の中の支えとして物流ロジスティクスというものがあります。ぜひ物の運びを考えると同時にマーケティングを考えて頂いて地域の物流業者と共に確実な供給体制を作っていただければと思います。

もうひとつは、先ほど東南アジアの話をしました。イスラムも無視できないという時代になってきたと思います。もちろんテロの脅威とかではなく、一般のイスラム圏の方々がもっと我々と身近な地域に増えています。また東南アジアのインドネ

シアはイスラム圏でも大きな国です。マレーシアもそうです。そのような国に人気のある北海道から出荷して行く事も考える必要があります。

特に畜産関係の方はご存じかもしれませんが、いわゆるハラール対応 ハラール対応と言うのが正しいようですが、ハラールの対応が必要になってくると思われます。ハラールとは何かというと、イスラム法上において合法なもの、この祈りとか、そういうものを正しく行った食品でなくてはいけないということです。日本ハラール協会というのがありホームページを見ただけだと思いますが、このような認証等が出ています。

ハラールを守ることはイスラムを守ることと同時に食品の安全を守る事だのとっています。ハラール協会だけが認証機関かどうか、私はわかりませんが、この例をとりますと、「イスラムに物を出荷する時のハラールに申請するにあたって」ということがあります。三番目にハラールサプライチェーンを順守することあります。つまりハラールに基づいて作った祈り等も含めて処理したものを、作れば良いだけではなくサプライチェーンをちゃんと作って下さいということが求められています。これが適正な肉、羊なり何なり出荷している肉、作ったら運ぶのも同時に全てハラールによって守られたものにして下さいと言っています。四番目に協会が提供する管理者トレーニング

を取得してくださいとあります。そして二年以内にイスラム教徒を雇用すること。なかなか難しいことが出てありますが、何れにしても相手方にとっては、このハラールを守ることによって自分の信心と相違ない物が食べられるという事が重要になっていきます。

北海道の方々が輸出するにあたっては是非、そういう相手に輸出する場合に何をしなければいけないか、工場の中だけではなく、運ぶ人触れる人全てが対象になります。五番目にあります通り、製造ライン品質管理があります。荷物の昇降や、倉庫・配送に到る一連を対象にして、しかもハラールという、祈っただけではなく、その手順もです。食品の方はご存じだと思いますがHACCPやISO9000に準拠したものを作りなさいという単純な話ではなく、品質保証の為にルールも作って出さなければなりません。ハラール協会ではそういう物がハラールによる食品提供だとしています。今まで、北海道の食品関係の皆さまもいろいろな安全基準・手順を作りながら安全な物を納めて来られているでしょうが、そういう経験はこういうところにも生きてくると思います。同時に彼らの祈りと、そういう書面として定義出来る仕組みまで含めて供給する。その中に物流も組み込んでいく。そうするとどういう業者を選ぶか。あるいはこの業者にどうしてもらうか。国内輸送をどうするのか。

そのあたりも含めてハラル対応を考えていく必要があると思います。ロシアにしてもイスラムにしても、もう決して遠い世界の話ではなく、そういう方々が買い手となってくる中で、それぞれの購買能力、それと求める品質や条件といったものを整理しながらマーケティングをし、それにあった物流といったものを考えて頂きたいと思います。

最後ですけれど、今申し上げました相手国側事情に応じてどう販売戦略を立てるか。物流の基本とは、物を運ぶ・車両を作る・航路をひく・空港を造る。そういうことの前に、やはり出す人にとってはどういう戦略で物を供給したいか。その方法があれば、どういう経路を使うか。今はないけれど、これで運んでみようか。やってみてから皆欲しいとなれば港の整備も出来る、倉庫の整備も出来る、そういう事になると思います。過剰な地域の設備投資、過剰なインフラへの期待というものは非常に危険ですし、今の時代大変なことになると思います。まず、ソフト面としての売り方をぜひ立てていただき、同時に物流サービスをどう作っていくのかということも、物流業種として話し合いたいし、我々の様なコンサルなどもそういったことを踏まえながら適切なコストに納まるような物の供給というものを作っていく必要があるのかと考えております。

あちこち話がいつてしまったかもしれませんが。今の物の出荷

物を動かすためのトラック、鉄道、海運、それから輸出といったことなど、問題になりそうなこと、想定されるリスク、そういったものに対して触れさせて頂きました。もうご存じのことでも多々あったかも知れませんが、皆さまの生産それから販売の役に立てばと思います。ありがとうございました。

質疑応答

飯澤 どうも峯さん、長い時間大変ありがとうございました。物流という、大変興味つきないテーマから問題提起、ご教示を頂きました。

これから若干時間がございますので、ご参会の皆さま方からご意見ご質問を受けさせて頂きます。記録を作成する関係上、ご発言の冒頭にご所属とお名前をお願い致します。それでは、どこからでも結構ですのでご質問ご意見をお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

最初に口火を切るのはなかなか勇氣がいることだと思います。ホクレンの物流部の方が何人かお見えになっていますが、こちらからご指名させていただきます。長内課長いかがでしょうか。よろしくお願いします。

長 内 大変貴重なお話を聞かせて頂きまして、非常にうなずくところの多かった中身だったと思いますが、いろいろ話題ありましたが、労働力不足問題のお話は、私も物流の仕事をしていた非常に肌で今それを感じているところです。

数年前までは特に道外で、トレーラーで運んで行く時、向うで牽引する車がなかなか見つからないということはありませんでした。しかし今年位から、もう道内でもそういった状況が起きています。やはりドライバー不足というのは深刻な問題だなと認識しています。半分冗談みたいな話で、手配をして車がなかなか見つからない時に「車はあるのだけと乗務員をホクレンさんが見つけてくれたら運べるよ」なんていうやり取りも実際に起こっているような状況です。そのような中で先ほど峯様のお話にもありました、立場というかそういう状況も変わってきています。今までやっていただけたサービスが出来なくなってきています。無理してやっていただいた事が出来なくなっているということも実際に起きています。そういった中で荷主が物流会社を選ぶ時代から、荷主が選ばれる時代になったのだなと意識を変えていかなければならないことを強く認識をしています。



私もホクレンとしては、今日のお話の中にも出てまいりましたが、荷主に出来ることは何かということで、労働環境を改善していくことに何か協力できないか鋭意取り組んでいます。今日の資料の中にも手待ち時間の短縮化というのがありますが、実際にこの一年間に具体的に取り組んだ例があります。午前中とにかくトラックをつけてくださいと言うお客さんがいました。でも実際には三〇分、一時間で降ろしていただける場面もあれば、六時間七時間も待たされる場面もある。要はお客さんの都合で、とにかく朝に車を用意してくれと。その日その日で状況が変わるが、五時にとにかくトラックは四台付けて下さいと。しかし行ってみると一度に一台しか降ろせなく、どんなに早くても最後は九時なのに、とにかく五時には揃えてくれないと困ると言われていました。こういう所も販売担当の方から先方に話をしていただき、現在の厳しい状況ではそういう要望はいつまでも受けられないと見直していただきました。お客様は神様と言っても受け入れられる内容には限界がある事もご理解をいただくとよう取り組んでいます。荷役の省力化では、特に砂糖とかお米はフレコンバックに切り換えてきています。人の手のかからない形に変わってきてはいるのですが、それでもまだ三〇kgの紙袋があり、青果物については一〇kgや二〇kgの段ボールを手で積んで手で降ろすというような作業が引き続き

います。その中で、一貫パレット輸送を改めて今年実施し、来年以降さらに拡大に向け取り組んでいく考えにあります。

元々この一貫パレット輸送は、コスト低減を目的に二〇年以上前に取り組まれましたが、実際場面で積載効率の低下やパレット購入・レンタル費やパレット返送費がかかるなど、なかなか進みませんでした。しかし今では、パレットじゃないと運んで頂けないという危機的な状況であり、各産地ともこういう方式にまたとり組んで行こうという気運が高まっています。

あと潜在的郵送力の引き出しです。輸送力に限りがある中で、いかに引き出して行くか大切なポイントだと思っています。先ほど外航のコンテナの活用のご提案も峰様の話で聞かせていただきました。そういう方法もありますし、北海道と本州を行き来する中で、荷物はほぼ同等ですが、実際はこの中に空のトラックがかなりの部分含まれています。季節によってもかなり違いがあると思いますが、そのような無駄なく活用させていただくような方法も考えていかなければならないと思っております。

何れにしてもいろいろ北海道は季節波動が大きく、年の三分の一は冬道となり物流事情も悪くなります。また消費地から離れて陸続きではないというハンディを抱えています。いろいろな工夫次第で、そこにメリットを産ませるということも一方で

出来ないか考えています。引き続きこういうお話も参考にさせて頂きながら物流の効率化に取り組んでまいりたいと思っています。

飯澤 はいありがとうございます。

峯 今もご指摘があった通り、

課題は往復実車です。行き帰りの空の車を無くす。空荷を無くすというのが非常に重要だと思います。農産物の出荷がどうしても季節波動がありますし、その年によって凶作・豊



作が読めないところもありますが、出来るだけ農産物の平準化出荷とトラックのマッチングが必要です。空いている車があるかどうかということに対しては、道内を中心に、道内業者さん或いは関連業者さんのスペースを融通し合えるような、そういう関係というものは、トラック業界でも望むことです。有力な荷主さんを中心にそういう取りまとめをしながらやっていただくことが必要になっていると思います。

荷役の中では、やはりパレット化ですが、ロールボックス、フレコンというものもあります。確かにそういったものの維持の

費用というのは、管理費用というのも確かにかかるので大変だと思えます。特にホクレンさんあたりになると膨大な量で大変だと思えますが、省力化に向け、そのような道具を使っていく必要があるかと思えます。

それと待ち時間等に関しては、これはすぐ出来るかもわかりませんが、やはりＩＴ化、到着時間とか、バースの状態といったものも、見込みではなく適時に出来るように、どう連絡体制あるいは現状動いている体制、トラックがもつすぐ着きそつだよというのを踏まえながらバランスさせる。極端な話、同じ手待ちであっても、公道上に並んでハンドルが離せないというより、どこか休憩場所で休憩を取る。高速から離れてあるいは運転から離れて、ハンドル外にしまって時間を有効にする。そういう事だけでもドライバーへの負担軽減になり、法令順守で休憩を取れるということになります。そういう点での、トラック現在地情報等、できるレベルまで進んでいくべきだと思います。

これからのＩＴ化が、もっと安く出来るようになれば導入出来る方も増えていきます。私の話の中では入っていませんでしたが、お話のあった待ち時間、着くタイミングのサインに関しましては、ぜひ検討頂ければと思います。

飯澤 他にいかがでしょうか。出席者名簿を見ますと、ホクレン運輸の方も多数ご参加いただいております。それではホクレン運輸の重成室長さん、いかがでしょうか。

重成 ホクレン運輸の重成と申します。貴重な意見を聞かせて頂きまして誠にありがとうございます。

私どもは直接やってはいないのですがＪＲ貨物さんのコンテナについて、新幹線の影響のお話がありました。



た。ＪＲ貨物の輸送力が、今がMAXかどうかわかりませんが、すれ違いの時の速度の違いですとか、線路が三本ですから、その減り具合とか、いろんな話がありました。日通総研さんの中でも研究されていると思いますが、今後のＪＲ貨物さんの輸送力の確保状況や輸送力がどのような方向に変わっていくのか、もし、わかっている点があればお伺いしたい。

峯 正直、わかっていることはございません。ただ言える事は、ＪＲ貨物さんの大きな収益の三本柱は、東京から福岡、東京から北海道、北海道から大阪です。この三つです。

そうすると、この青函トンネル自体に関してＪＡ貨物さんが、

もし輸送力を落とすと、輸送出来ないとなると死活問題になります。JR貨物さんも必死でこの輸送力、輸送枠を守りたいと思っていると私は思っています。ですから、そう簡単には減らないでしょう。ギリギリの調整をしてくるだろうとは思いますが、増やせるのかどうかというところは非常に難しくなってくると思います。列車の輸送力を増やすのは、今日お話しした本数の問題です。何本の列車を走らせられるかという問題と、何本連結できるかという事があります。

今は確か基本二〇両だったと思いますが、二〇両の列車を走らせるのに重要なのは、二〇両編成の列車を退避させる。つまり何かあった時に、横に寄せる駅がどれだけあるかという事が重要になってきます。特急列車は走れないにしても、この移行された三セクの区間、これからさらに長万部にかけて移行されていきますが、そういう所で、いわゆる列車の交換設備を廃止させないで維持しなければいけない。逆に言えば、交換施設が増えれば、かなりまだ入るところがあるかもしれません。単線区間はかなり少ないと思いますので、複線区間では、技術的にはかなりまだ入ると思います。

そういう点で、JR貨物さんは絶対このレベルを落とさないようにと思いますが、増便するのも難しい。私もここは情報がないのですが、もうひとつの要因は電気です。新幹線に

よって、交流の非常に強い電力の架線になります。そこに対して高出力の新幹線車両、これが急勾配を登って行く力を持つて上って行きますので、速度は落としますが、そういう電力需要に対してどこまでがMAXで、貨物が入った時に貨物にどれだけの負担が来るのか。この影響を受けなければ、今のままいくのですが、そういったことが増便によって起きうる可能性がある。そこがネックになってしまいかもわかりません。

私の方も今情報はないのですが、今の輸送枠は、恐らくがんばって守るのが前提となり、増便というのは非常に難しい状況と考えています。お答えになっていないかもしれませんが、そういった感想を持っています。

飯澤 はい、ありがとうございました。今のよう話でよろしいでしょうか。

重成 はい、ありがとうございました。

飯澤 他にいかがでしょうか。

吉村 私、北海道国際交流総合センターで研究員をしております吉村と申します。今日は貴重な話をありがとうございました

した。未来の話になるのですが、トラックの自動運転についてです。既にダイムラーがアメリカで実験用の自動運転のトラックを公開しています。これが実用化されれば、業者ではドライバー不足が相当解消される



のではないかと期待されます。日本で実際に実用化される可能性があるかどうか。正直あまり詳しい話がわからないものですから、もし何か情報があればよろしくお願いします。

飯澤 峯さん、よろしくお願いします。

峯 トラックの自動化運転につきましては、既に実験段階で、筑波にありますJMR日本自動車研究所などで技術的には出来ております。これが今後どう展開するのかという問題ですが、ひとつは自動運転というものをどう見るかというのがあります。

どう見るかとは、人工知能を持ったロボットのように自立的に動くものと見るのか、それとも外部からの制御によってできるものなのかという事であります。例えば、実現がありそうなのは、新東名高速道路。東京から名古屋へ向けて新しい道路が

出来ました。そういう所で、道路の周りから信号を送る。あるいは道路の情報をある程度車が持っている。その相互によって安全な運転が出来るという、要するに軌道系に近いものです。列車に近いような、外の道路情報も持った上で判断していくというものであれば、たぶん出来ると思います。

ただそれは、今言ったような外からの支援がある所に対しては可能性が高いと思います。どうしてもトラックの場合は、慣性重量が大きいですから、ブレーキがかかるのに時間がかかります。今のムーブアイとか乗用車ほど瞬時に止めるようにはやはりいかないでしょう。ですから、外部からの情報も含めて制御していく物という事であれば、近いうちにどこかの主な区間でやると思います。

じゃあ北海道に来るかという、たぶん難しいでしょう。というのは、それに対する費用対効果です。自立的に人工ロボットのよりに動くことはないという前提で考えますと、北海道の道路にそれだけの制御をする為の機能を入れてまで投資して元は取れるのか。ローカル線の鉄道と同じ問題です。過剰投資になってしまう可能性がある。という点で、私の私見では、そうは簡単には入ってこないと思います。

今、世界中で競争をしているのは、実は地図会社なのです。グーグルとか、ああいう所が、都市内の細かい地図を作り、乗

用車用もかなり外の条件を与えておいて制御しています。それが自動運転の早道になっていまして、□ボットのようにあれを見たから判断するというのではなく、ここにはこういうリスクがある。こういうふうになっているからこうやるのだと入っているのです。じゃあその調査とか、地図のインフラ整備を北海道の隅々までやるかというところ、たぶんないと思います。札幌の市内程度ぐらいかもしれません。例えば路面電車代わりのように使つとか、配送用のトラックとか、あるいはルーチンで、例えば都市部のこの周りだけ回るとかというもので、車の少ない時間はあるかもしれませんが。もしかしたら朝のゴミの収集車などは、ポイント、ポイントを結びますから出来るかもしれない。高速道路や幹線道路への投資、それから地図などの所与的なインテリジェンスを整備するだけのものを北海道全部でやるという事は、たぶんないと思います。という点では、北海道では非常に導入しにくい。大都市部を中心にそういうのは発達しますが、他の地域ではなかなか難しいのではないかと私は判断しています。

飯澤 あと時間の関係でもうお一人、どうしてもという方があらわれましたらお受けしますけれど、どうでしょうか。

吉田 ホクレン農業総合研究所の吉田と申します。本日は貴重なお話ありがとうございます。国内の物流の話ですが、もう間もなく東京五輪に合わせて、豊洲の方でコールドチェーンがかなりしっかりした市場が出来ます。そこへ太田市場からどんどんシフトしていくというような状況になると思います。それにより青果物の流通がどのように変化していくのか、イメージでもいいので教えてください。



飯澤 よろしくお願いします。

峯 やはり取扱いに関しては最新鋭の方が良いでしょう。豊洲も当初は、元々の土地が汚染土であるなど話題になりましたが、そういう危惧が改めて顕在化しない限りはやはり最新鋭の施設へと移って行く可能性があります。卸さんの方では手数料に関しては一定のまま、たぶんまだ維持されると思いますので、投資した額をどうやって回収していくのか。ちょっと見物だということ怒られますが、最新鋭の物になって維持するのは大変だと思います。場合によっては、それが跳ね返ってくると、

元の大田に戻る可能性もあるのかなと思いますが、今のところ豊洲にこれからシフトしていく。

開場してすべはオリンピックの準備の最盛期になるので、その辺り、もしかしたら嫌われるかもしれませんが、豊洲へ移って行くのは間違いないと思います。

ただ、大田が空いて来れば、再整備等で改めて機能追加がされるかもしれません。東京あたりでは、いろいろな倉庫も相当やっています。高付加価値化に向けた対応というもので、非常に大きな倉庫が工場跡地で買える。大田自体も今の方たちからまだ多層階とか、温度管理帯というのが出ると思います。

しかし、厄介なのは、いも玉を中心に、大宗貨物についてどこへ置くのか。豊洲に移っても、大宗貨物は逆に置けないのではないかと思っています。

そういう点では、避難地、つまり商取引は豊洲で行うが、物自体は従来の市場で、供給物流拠点としての市場と、商取引の市場というように分かれてくる可能性もあると見ております。

今の市場というのはそのような役割になっていませんが、実際はもうかなり、そういう仕分け場と商取引場が分かれてきていますので、この辺りがもっと顕在化して来る。その時に、高機能な豊洲というものが、商取引になるのか、現物になってくるのか。この辺りはまだちょっとこれからの流れだと思っています。

たぶん高機能所有のしつかりとした食材の取引場として、価格機能・値付け機能の場所として豊洲が発展する。ただ物流量の多いものは別の場所になるかもしれないという予想です。特にイモ・玉、白菜、キャベツ。葉物などは痛みの点からトラックから降ろしたくないので、商物分離というのが卸売市場でも進むのではないかと私は見えています。

飯澤 はい、ありがとうございます。私も物流に対して大変興味を持ちましたが、特にお話の中で、JAとか農産物が物流を確保するという事が、帰り荷を通して、市民生活に非常に関係があるということとを改めて認識しました。

「JAの」あるいは「農業の」と言いますが、「五五〇万道民と共に」というのが、これからのひとつの大きなスローガンになります。それは物流も含めて、五五〇万道民と共に作っていくものであると思います。ちょうど時間になりましたので、この辺で今日の研修会を終わらせて頂きたいと思います。

最後に、峯さんへの感謝の拍手を頂ければ有難いと思います。どうもありがとうございます。



十勝清水町から

清水町担い手支援アドバイザー

上 谷 明 美

こんにちは 今年の十勝は根雪が早く、
あたり一面真っ白です。

ただ十二月だというのに雨が降ったり、
日中の気温が高かったりといつもの冬と
は違います。暖かいのはありがたいです
がやはり冬らしくないと一年の天候が心
配でなりません。

私も冬眠生活に入りのんびり「□□□
…といきたいところですが子供の少年団
の送り迎えやら、地域の婦人部の集まり
やら毎日忙しくすごしております。子供
達の通う小学校も今年創立一〇〇年を迎
え、記念式典などの準備などにも参加し
ています。

一〇〇〇といえば「地域と農業」も今号
が一〇〇号の節目となりました。おめで
とついでいます。

今回も書きためておいたエッセーを。

◆「成長期」

「おはよう、大きくなっているか体重
量ってくる」これが長男の毎朝の挨拶だ。
保育所の年中になった彼の一番の関心
ごとは どうすれば体が大きくなるか。
食事の時も「ほうれん草って体にい
い?」「春雨食べたらおあきくなる?」
とやたらと聞いてくる。ほうれん草はわ
かるが春雨はいまいち効果がわからない。
「なるなる!たんばく質だからめちゃうく
ちゃ体にいいよ。」といかにもありがた
そうに答えておく。そうすると彼は本当
に綺麗に残さず食べて



上 谷 明 美 (かみや あけみ) さん



農業 (十勝清水町)

昭和43年生まれ 福島県出身

14年前、憧れの北海道に嫁ぐべく婚活。

見事に射止めた(?) 夫と夫の両親と子供3人の7人家族で小麦、ビート、小豆、金時豆、かぼちゃ、にんにく、スイートコーンなど36haを耕作しています。

趣味：刈払い機での草刈り…ホームセンターに行くと刈り払い機が気になって仕方ありません。

「なんか大きくなった気がする」とまた体重計に向かうことになる。

もりもり食べると本当に四百グラムくらいは体重が増えている。残念ながらその後トイレに行つて二百グラムくらいはすぐに減つてしまふのだが…。

体重計の読み方も最初はいちいち

「お母さん、何キロになつたか見てー。」だつた。今ではすっかり

「にじゅつてんさん」などとちゃんと読めるようになっていた。

すっかりしているとお風呂の時に私の体重まで大きな声で読み上げられるので今はこっそり体重を測っている。

今日ももりもり食べて体重計に乗る彼のつしろ姿を見ながら「あれくらいこまめに体重計に乗ればお母さんのダイエットも成功するのになえ…」と小学生の娘にきつい一言もいただいた。成長期がうらやましい。

◆「餅つき」

わが家は昔ながらの臼と杵で餅をつく。結婚して初めての年の暮れ、テレビで見えたことの無い本物の臼と杵での餅つきに何を手伝えばよいかわからずにオロオロしてばかりでちつとも役に立たなかった。

あれから十数年。すこしずつ出来ることが増えて今は夫と二人で餅をつきあげる。



毎年やっていてもその年の気温やもち米の種類、炊き方、水加減などで上手く出来たり出来なかったりとなかなか難しい。

特に気温は重要だ。わが家の曰は石なのでかなり重い。移動が大変なのと室内だと床が抜ける心配もあるので外で餅をつく。十二月、氷点下での餅つきはまさに時間との勝負。石臼がどんどん冷えていくので手早く作業しなければならぬのだが蒸しあがったばかりのもち米はとにかく熱い。沢山の水をつけて手返ししたいのだが冷ましすぎると硬くなるのであるべく我慢だ。初めは「はいよ」と元氣よく入れていた合の手が「アチッ」「アチッ」と悲鳴にかわっていく。私の手のひらが赤くなり夫の額に汗がにじむ頃、白くつややかな餅がつきあがる。

もち米は福島の実家から送られてきたものだ。震災のあった年から数年は放射能の影響を心配して米を送ってもらえなかったが今年は安心して食べられる

から…とまた送ってくれるようになった。

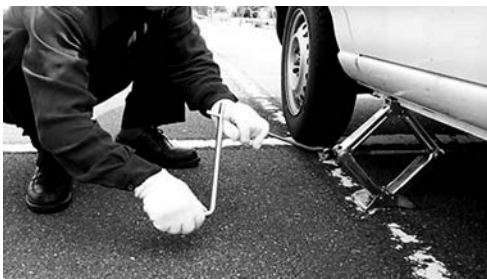
少しずつではあるが穏やかになりつつある故郷の景色を思いつつ食べたつきたての餅はいつもより何倍もおいしかった。

◆「油断大敵」

「ガタン」大きな音がして車が左に傾いた。「まずい、パンクだ」スピードを落として、なんとかコンビニの駐車場に車を止めた。とりあえず事故にならない

かった事にホッとした。車から降りて大きな音のしたあたりを見るとパンクではなくボルトが三本も折れてタイヤが斜めに外れかけていた。

何日も前から症状はあった。走る度に助手席のあたりでコンコンと音がしていた。タイヤを蹴飛ばしてみても空気はある。夫に「何か変な音がするんだわ」と相談すると「タイヤのシャフトに雪でもつい



てんだべ」との返事。そう言われて疑いもせずに毎日のんきに車を乗り回していた。その日の午前中も買い物に出かけたのだが前より音が大きくなっているのが気になり、また夫に相談すると「今年は寒いからくっついた雪もなかなかかたけないんだな…」それならばと日に当てる雪を溶かそうと車を車庫にしまわず庭で日光浴をさせてみた。夕方、子供のお迎えに出かけると、ゆるんだボルトが限界を

むかえ冒頭の出来事となった。夫にSOSの電話を入れると罪悪感もあつてか、えらく神妙な顔で駆けつけてくれた。

最近も別の車で出かけた時に何やらガタガタと嫌な振動を感じた。家に帰り夫に報告すると「雪でもついて…」と言いかけたが慌ててやめてすぐにタイヤの点検をしてくれた。油断大敵である。

◆「節分今昔物語」

「子供ら、小屋に魚さしてこい」母親にそう言われて、まだ温かく香ばしい匂いのする鰯の頭を竹串に挿す。私の故郷では節分に鰯などの生臭い魚を母屋や小屋などの軒下に挿して鬼の魔よけにする風習があった。薄暗くなったら外に行くのは普段でも怖いが今日は節分、「鬼が来るかも」と思うといつも何十倍も恐ろしくて、兄のジャンパーの袖をギュッと掴んで離さなかった。家の玄関、外にある何箇所かの納屋などに鰯を挿して回るのは子供の仕事だった。一番遠くの納屋に魚を挿し終えると、兄が走りだすので泣きながら後を追った。家に戻ると、煎った大豆を一升マスに入れて父親が神棚の前で丁寧に頭を下げる。次の瞬間「鬼は外、福は内」と威勢よく豆をまく。バラツ、バラツと音を立てて降ってくる豆を兄と競いながら夢中で拾った。



時代は進み、平成のわが家。バラバラと降ってくるのは ミニチョコレートに

飴やガム。

去年までは落花生もまいていたが子供たちが見向きもしないので今年はお菓子だけになった。スーパードでも（豆まきコーナー）には小さな個装のお菓子がならんでいるから我が家だけの新習慣ではないらしい。甘いお菓子では鬼も逃げない…と外にだけは煎った大豆を撒きに行く。

私が教えなければわが子は節分の煎り大豆や落花生も知らずに大きくなるだろう。

子供達がお菓子に見向きもしなくなったら、鰯の頭を挿し、煎った大豆をまく昭和の豆まきをしてみよう。

◆「あとがき」

一年間のお付き合いありがとうございました。

何の地位も特技も持たない私がふとした縁でこのような機会をいただいたことに感謝しております。私の日常のつづきや文章になり冊子にのせていただいたものを 遠く離れて暮らす両親に送るととても喜んでくれ親孝行もできました。これからも笑顔をやさず、楽しく農業を続けます。

後継者となった息子といつかこのエッセーを読む日を夢見て…。

上谷さん、一年間にわたり微笑ましい話題を提供していただき、ありがとうございました。

二〇一五年一〇月五日、米国南部ジョージア州アトランタで開かれていた環太平洋連携協定（TPP）交渉閣僚会合は、再三日程を延長して「大筋合意」に達した。

筆者は、北海道酪農の本拠地根室管内の中標津町と標津町に赴き酪農家からTPP「大筋合意」について聞き取り調査を行なった（二〇一五年十一月）。本稿は、その時の聞き取りにもとづく。

北海道酪農の拠点・根釧地域

根釧地域は十勝やオホーツク（網走）とともに北海道を代表する酪農地帯だ。北海道の地図を見ると、道東で北方領土と連なり人間の背骨のような格好の知床半島が伸びている。その知床半島の付け根に広大な根釧台地が広がる。

根釧地域は、冷涼な気象条件と火山灰や泥炭、湿地、さらに冬の土壌凍結といった劣悪な土地条件下に苦しめられていたが、第二次世界大戦後、世界銀行が

現地報告

酪農家はTPP「大筋合意」を どのように受け止めたか

札幌大谷大学

特任教授 中 原 准 一

中 原 准 一（なかはら じゅんいち）氏

- 1946年 1月 北海道空知郡富良野町（現富良野市）生まれ
- 1974年 6月 北海道大学大学院農学研究科博士課程（農業経済学専攻）単位取得退学
- 1974年 7月 酪農学園大学酪農学部農業経済学科講師
その後、助教授、教授
- 2011年 3月 同大学定年退職
その後同大学嘱託教授、特任教授を歴任（2013年 3月まで）
- 2011年 4月 酪農学園大学名誉教授
- 2014年 4月 札幌大谷大学社会学部地域社会学科特任教授現在に至る
- 1987年 3月 農学博士（北海道大学）
- 1992年 4月 海外留学（デンマーク王立獣医農業大学客員教授 1年間）

らの借款を含む、旺盛で大規模な国家プロジェクトによる開発が進められた地域である。国家的プロジェクトとは、一九五〇年代半ばの「根釧パイロットファーム開拓事業」や一九七〇年代の「新酪農村建設事業」などを指す。

根釧地域は、北海道農業のフロンティアであるが、戦後入植を起点にしても七〇年が経過した。今日この地域の酪農家の大半はその三世、四世代に移行しつつある。

全国の生乳生産量は七三三万tであるが、北海道はその五二・一％の三八二万t強を占める（二〇一四年度 農林水産省「牛乳製品統計」）。

今日、全国の酪農家戸数は一万八六〇〇戸、北海道のそれは六、九〇〇戸ほど（農林水産省「畜産統計」二〇一四年）。日本の酪農は、少数の専業大規模経営に担われている点で米国、オセアニアやEUと並ぶ先進国型酪農に位置する。

ただ日本の場合、一九九六年度の生乳生産量は約八六六万tと過去最高を記録

したが、その後漸減を繰り返し先述したように今日七三三万tである。米国やEUは、日本と同様に酪農家戸数を減らしつつも全国あるいは域内の生乳生産量は維持ないし漸増を示しており、日本は特異な「先進国型」なのかもしれない。

根釧地域の産業構成を産出額で比較すると、農業は七・一％を占めている。北海道全域の農業産出額の構成比は四・二％である。根釧地域の二、一八〇戸の酪農家の生乳生産量は、北海道の生乳生産量の三分の一強（三五・一％）に当たる一三五万八五三tほどを生産している。同様に乳牛飼養頭数では、全道の三七・〇％が根釧に集中している（表1参照）。

根釧酪農は、地域の基幹産業であり生乳生産量、乳牛飼養頭数、酪農家戸数において、いずれも全道の三分の一強を占める、北海道最大の酪農地帯なのである。

ところでTPP「大筋合意」は、二〇一三年四月の衆参両院農林水産委員会による重要五農産物（コメ、麦、牛・豚肉、乳製品、甘味資源作物）を「聖域」とし

関税撤廃などを認めないとした決議との整合性が問われるところだ。

TPP「大筋合意」において、重要五農産物は、関税撤廃を免れたもののコメのように無関税で最終的に七万八四〇〇t、脱脂粉乳や

バターを低関税で最終的に七万tの輸入枠をそれぞれ設定された。重要五農産物は、北海道農業の主産物に他ならない。

筆者は、先述したように北海道酪農の最先端を行く根室中標津町と標津町に赴き、農協青年部に結集する若手経営者や就農後一〇年以上経

表1 根釧地域の酪農家戸数

年 度	2009	2010	2011	2012	2013
酪 農 家 戸 数	2,384	2,347	2,299	2,248	2,180
生乳出荷停止戸数	43	56	65	72	69
新規生乳出荷戸数	6	8	13	4	9

資料：北海道釧路振興局、同根室振興局調べ

注1）釧路振興局管内市町村：釧路市、釧路町、厚岸町、浜中町、標茶町、弟子屈町、鶴居村、白糠町の1市6町1村

根室振興局管内市町村：根室市、別海町、中標津町、標津町、羅臼町の1市4町

過した中堅経営者、規模拡大を達成した高齢経営者、経営基盤固めに注力する新規就農者などに聞き取りを行なった。また、農協組合長から地域農業を擁護発展させる対策を聞いた。

若手経営者の怒り

中標津空港に近い中標津町^{まねおち}侯落地区で、中標津町農協青年部の若手経営者が乳牛の除角を行なったため集合するという。そ



J A 中標津青年部の皆さん【左から遠藤洋志さん、原建治さん、小田将志さん、小林佳紀さん】



左は中標津町の家畜商 (株)マイスターファーム 伊藤畜産 社長 伊藤英幸さんと筆者

のうちの一人が、原 建治さん(三三歳)。同農協青年部副部長を務める。「TPP には元々反対だった。(大筋合意と聞いて) 失望したし何やってんだ」と思った。

原さんは、二〇一五年一月、父から経営譲渡を受け、この秋に結婚したばかり。乳牛飼養頭数は八〇頭、うち経産牛は五〇頭(搾乳牛四六頭)、耕地の殆どが採草地で五四haほど。二〇一四年度の生乳出荷量は三五〇t。町平均は、一戸当たり七〇〇tあるから、原さんの経営規模は小規模層に入る。将来は常時八〇頭搾乳を目指し、草地もあと最低三〇haは必

要と考える。後継者が他出している高齢酪農家が近くにいるので、その跡地を購入して規模拡大を図ろうと考えている。

新妻の里恵さん(三一歳)は兵庫県神戸市出身。子供の頃、家族旅行で根釧地域を訪れており、広々とした牧場風景がすっかり気に入っていた。彼女は神戸市内で図書館司書の傍ら中標津で酪農実習するなど元氣印の女性。原さんは、町や農協の肝いりで開催される、地元独身青年と都会の女性との交流会で里恵さんと知り合った。二人は、天体観測の共通の趣味があり、中標津の満天の夜空に瞬く星を眺めることでも意気投合しているという。

原さんは経営規模拡大の途上だけに、TPP 発効後の酪農に与えるであろう影響に強い警戒心を持たざるを得ない。「政府は『攻めの農業』とか、輸出できる農業とか華々しくいうが、企業の農業を優先し、われわれのような家族農業は念頭にないのではないか」「輸入牛肉の関税は、将来九%台になる。果たして競

争に持ち堪えられるだろうか」原さんの同僚・遠藤洋志さん（三三歳、同農協青年部副部長）は「TPP発効後、（酪農家は）海外との競争よりも国内での競争が激化する」と懸念する。北海道産生乳の八〇％は乳製品などの加工向けに処理されているが、飲用乳市場に進出することにより、とくに府県酪農との競合が激化するとの見立てだ。「政府は、TPP対策として資金を用意するだろうが、酪農家にきちっと回ってくるだろうか」と疑問視している。

高値が続く家畜市場

酪農家は搾乳（生乳販売）が本業だが、副産物としてのオス子牛（又し子といい、生後一週間程度で家畜市場に出荷する。又し子は肉牛資源）や初妊牛（胎に子牛を宿している）、オスの黒毛和種と交配した初妊牛の子であるF1、搾乳を終えた廃用牛などを家畜市場に出荷して補完的な収入にしている。北海道の平均的な

酪農家は、生乳販売と後者の個体販売の二者で粗収入としており、個体販売は粗収入の二〇％程度を占める。

乳用種雄は、黒毛和牛種と並ぶわが国の重要な牛肉資源である。又し子は、育成農家、肥育農家（育成・肥育一貫経営もある）へと出荷され、さらに東京（芝浦）の食肉中央卸売市場や各地の食肉センターで枝肉や部分肉に解体・加工され量販店等で消費者の手に渡される。乳用種雄の牛肉は、米国や豪州産の冷蔵（チルド）肉と品質的に競合する。

廃用牛は道内の家畜市場から府県の肥育農家に引き取られ、短期の肥育仕上げを経て食肉中央卸売市場や食肉センターを経由し、主としてハンバーグ用原料として食卓に上る。廃用牛の牛肉は、豪州や米国等からの冷凍（フローズン）肉と品質的に競合する。

今回のTPP「大筋合意」で、酪農部門はダブル・パンチを受けた。低関税率による乳製品輸入枠（生乳換算七万t）設定と牛肉の輸入関税率の最終的に9％

台への引き下げである。TPP発効後、牛肉市場の値動きはどうなるのであろうか。

原さん、遠藤さんと同僚の小林佳紀さん（三三歳）はいう。「家畜市場では異常な高値が続いています。通常なら一頭当たり三〜五万円の又し子が八万円、和牛交配のF1メスは七〜八万円が一七〜一八万円、F1オスは二〜一三万円のものが一〇万円を超え、廃用も八万円台のものが一三〜一五万円と軒並み高値が続いているんです」

小林さんから親しい友人の家畜商の伊藤英幸さん（四三歳）を紹介していただく。「いま高値続きですが、なかなか先が読み切れない。黒毛和牛、乳用種雄、F1子牛価格高騰は、五年前の宮崎県で発生した口蹄疫の被害、東日本大震災による東北の肉牛農家の被災などで肉牛農家戸数が減少したのが影響している。また、酪農家が『メス種』とよぶ判別精液を使い、生まれる子牛の確率が高く八割がメスで雄子牛（又し子）の数が激減し

ているんです」伊藤さんは、生体取引の他、経産牛に和牛の受精卵移植を行ない、限られた肉資源を少しでも有効に利用しようとしている。

酪農家は個体販売を農協を通じて行なうが、家畜商とも取引をする。

「組勸」といって、北海道の農協では、傘下組合員個々の営農と家計両面で資金運用を円滑に行なうように「組合員勸定」制度を取り入れている。農協は、「組勸」を通じて農家の経済状態を掌握しており、組合員指導の一助にしている。酪農家のなかには家畜商に個体販売をして「組勸」以外に所得を確保する人もいるという。また、年度末に「組勸」の赤字補填のため家畜商に個体販売するのが増えるという。こういう時は、「買い手市場」となり、牛の価格は値下がりする。

中堅経営者の合理化努力

井上^{かずひろ}一洋さん（三九歳）は、中標津の隣町、標津町北標津地区で経産牛一〇〇

頭（搾乳牛九〇頭）を飼養する大規模経営主である。耕地七五haの殆どは採草地であるが、これを井上さんら六戸で経営する合同会社「北標津究^{きょうしつ}飼舎^{しやう}U S I X^{スィックス}」に全面積提供している。同社の利用する草地は四五〇ha。乳牛飼養総頭数は約一千頭（うち経産牛は約六五〇頭）、年間出荷乳量は約五、五〇〇t（二〇一四年度実績）を誇る。

同社はTMRセンターである。TMRセンターは、乳牛向け粗飼料と濃厚飼料（購入とうもろこし）を適切な割合で混合し、必要な養分を十分に供給できるように調製する施設である。従来、粗飼料の収穫・調製や乳牛の飼料給餌は、個別



標津町北標津の酪農家・
井上一洋さん

の経営で行なわれていた。井上さんたち六戸の経営者は、TMRセンターを核にして粗飼料収穫・調製と飼料調製（粗飼料と濃厚飼料の混合）を共同化して経営合理化を図るもの。

U S I X が稼働して今年で六年目。TMRセンター稼働により、粗飼料の収穫・調製作業や飼料給餌作業から女性労働を解放するなど労働軽減（省力化）の成果を上げている。経産牛一頭・一日当たりTMR単価は一、〇八〇円と、従来の個



左からTMRセンター・合同会社北標津究飼舎U S I X
事務長 井上辰美さん、同社社長 高橋勇吉さん、筆者

表2 搾乳牛1頭当たり生乳生産費と同所得の推移（北海道）

（単位：1,000円）

年 度	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012
生乳生産費	436	508	557	595	646	654	664
うち飼料費	274	196	223	256	296	305	313
所 得	287	243	216	168	128	134	157

資料：農林水産省「畜産物生産費統計」

別経営での飼料費負担より一〇〜一七％節減されているからだ（二〇一四年度）。井上さんは、T P P「大筋合意」について次のように述べた。「急激な乳価値下がりにはならないだろう。ホクレンのプール乳価も生乳1kg当たり九五円台で比較的高値だし、個体販売価格も高値安定している。自分たちの周りでは『やばいよね』といった考えはない。経営に役に立つ政策を打ち出してくればよいだけだ。（T P Pに反対といっても）国の政策が変わると思えない」。

「いまのT M R

センターを核にする経営では一戸当たり出荷乳量は九〇〇〜一、〇〇〇tが限界だ。自分の経営はピークに近い。いま、臨時雇用を一人（中標津の食品工場勤務の男子。一日三〜四時間のアルバイト形態。時給一、五〇〇円、一日当たり五、〇〇〇円の支払い）入れている。収益の現状が常雇か臨時雇用のギリギリのところだからだ」

「T P P発効後、乳価が下がってくると、経産牛飼養頭数を現状の一・五倍にする必要がある。現在のフリーストール牛舎は九四頭収容の型式なので経産牛一〇〇頭は、他の古い建物も利用している。一・五倍の規模拡大は四〜五戸共同で第二牛舎を建設し、そこに計二〇〇〜三〇〇頭収容する。現在の牛舎の収容力を超えている一〇頭分は第二牛舎に回す」

表2は、搾乳牛一頭当たりの生乳生産費と同所得の推移を一九九〇年度から二〇一二年度の二〇年余にわたってみたものの。この期間一貫して生乳生産費の上昇が続き、搾乳牛一頭当たりの所得が二八

万円台から一五万円台とほぼ半減している。二〇〇八年のリーマンショック以降、飼料費（とくに輸入とうもろこし価格）の上昇・高止まりが続いた。酪農家の交易条件が悪い状況のなかで戸数減少が続き、残存経営は乳牛飼養頭数の増頭で所得減に全力を挙げて対応してきた。井上一洋さんら若手中堅酪農家は最前線に位置している。

井上さんが経営に参入して一三年、今年父の辰美さん（六五歳）から経営移譲を受けた。井上辰美さんは、U S I X設立などに尽力してきた地域リーダーである。辰美さんは昨年まで同社の社長であったが、経営移譲にともない社長を退任した。二〇一五年から社長には高橋勇吉さん（六一歳）が就き、井上辰美さんは同社室長として引き続きT M Rセンターをサポートしている。

高年齢経営者のリーダーシップ

高橋勇吉さんは、経産牛一三五頭飼養

（搾乳牛一〇頭、乾乳牛二五頭）、生乳生産量一、三〇〇t（二〇一五年見込み）の大規模経営を営む。TMRセンター（USX）の中心メンバーの一人。高橋さんは経営の規模拡大を達成したと考える。

高橋さんは、TPP「大筋合意」について「交渉自体、透明性に欠けていて目隠し状態のなかで決められた」感がある。「仕方のないことなのかと思うつつも、しかし国会決議は重視してもらいたい」と相矛盾する感想を持った。政府やマスメディアは（TPP）のいい面ばかりを強調しているが、悪い面も出してほしい。この二〇年間で、町内の酪農家戸数は一四〇戸台とほぼ半減した。すっかりした支援政策を立てないと、地域が崩壊しかない」と危惧する。

北海道では、ここ毎年約二〇〇戸の酪農家が離農する。飼料費の高止まりが酪農家の意欲を削いでいる。離農は、負債による経営破綻ではなく交易条件の悪さが影響している。

TPP「大筋合意」により、将来の見通しが立たないとして離農がさらに増えるのではないかと、高橋さんは懸念する。

新規就農者の戸惑い

新井光国（みつくに）（四三歳）さんは、二〇〇七年北標津に新規入植した。今年は営農開始九年目。府県の農業大学卒業後、インキメーカーに就職したが、体調を崩して二年ちよつとで退職し、群馬県安中市で新聞販売店に勤務した。その後北海道に移り、中標津町計根別、別海町中春別で計六年近く酪農実習をした。さらに別海町研修牧場で新規就農の準備をした。別海町内に就農先も決まっていたが、急遽、後継者がUターンすることになり、同町での就農を断念した。標津町で高齢農家（育成牛飼育に専門化していた）があり就農することができた。

新井さんは、現在経産牛七〇頭飼養（搾乳牛五五頭、乾乳牛一五頭）、採草地六〇haの経営規模である。あと二年か

けて経産牛を一五頭増やす予定だ。

「（TPP「大筋合意」の中身が出る前からダメだろうと思っていた。大筋合意の報道に『やっぱり』と思った。自分は新規就農で規模拡大の途上だ。正直就農前にTPPが出ていればとも考えた」「長男（中学三年）に後を継いでくれとは、とてもいえない」

新井さんは規模拡大途上のため、TPP発効後の影響がよく見えないためどういつ対策をといわれても判断しづらい事情にある。これは、中標津町農協青年部の皆さんの胸中とも重複するところだ。

今井和善標津町農協 組合長に聞く

今井和善組合長（六〇歳）は、TPP「大筋合意」の報に「単に農業だけでなく、医療、保険、金融など主権国家の根幹に関わるところの罪が開けられようとしている」との危機感を持った。「強いもの（多国籍企業）が一国の経済全般を



牧草収穫調製作業【北標津究飼舎
USIX(TMRセンター)提供】



乗っ取ろうとしているのではないか、戦後営々と築いてきた日本のよさをむざむざと奪われてよいのかと思う」「防衛、エネルギー、食料の三つは、独立国家の

存続に関わる死活的分野だ。(今回の日本政府の交渉対応は)とても毅然とした対応とはいえない」

今井組合長は、地域農業の核としての農協事業の重点について次のように指摘した。『農協経営五カ年計画』(二〇一二年六月)を策定したが、その際、経営主の意向だけでなく、経営主妻や後継者などへのアンケート調査を徹底して行なった」

アンケートの結果、乳牛の哺育・育成段階で経営主妻などの労働負担の重いことが明らかとなった。そこで、一、〇〇〇頭収容規模の農協営「哺育・育成センター」設置を立案した。個別農家は規模拡大で経産牛を多頭飼養しており、哺育・育成部門を抱えると、それだけ経営主妻など女性労働に負荷がかかる。女性から農協で哺育・育成をやって欲しいという意向が強く出されたのである。

農協営「哺育・育成センター」は、酪農家の搾乳後継牛(メス子牛)を引き取り一六カ月間一貫して飼養する施設であ

る。センター飼養中に交配して初妊牛として農家に戻す仕組みも組み込んでいる。同農協は、「哺育・育成センター」が二〇一五年度の補助事業枠に入ると期待している。

先述のTMRセンターの運営に当たる井上辰美さんや高橋勇吉さんが、やはりTMRセンターにより、飼料生産・調製作業からの女性労働の解放という効果を指摘しており、同農協の「哺育・育成センター」構想と軌を一にする動きである。標津町農協の取り組みは、専業大規模酪農地帯の経営基盤強化策として合理性を持っており、今後の発展に期待したい。

今回、私がお会いした根室の酪農家の人びとは、厳しい酪農の交易条件下、残るべくして残ってきた経営者たちである。北海道の酪農家は、政府にTTP交渉入りを要望した訳ではない。このような場合、政府はTTP協定の全容に関する情報を全面的に開示し、生産者の不安や懸念に真摯に向き合って有効な対策を講じる必要があると、強く指摘しておきたい。

Report

食料の安定供給や農業・農村の

多面的機能を発揮する

「水」「土」「里」を次世代へ引き継ぐ

北海道土地改良事業団体連合会（水土里^{みどり}ネット北海道）

専務理事 前山 啓二

はじめに

土地改良事業（農業農村整備事業等）は、「水と土」、すなわち、農地や農業用水、農業水利施設等の生産基盤を整備し、農業生産性の向上や営農条件の改善等を通じて、国民に安全・安

心な食料を供給するとともに、農家所得の確保や広く国民の暮らしを支える多面的機能の発揮に大きく貢献しています。

土地改良事業で整備した農地や農業水利施設等の機能は、月日の経過とともに低下、劣化し、その機能維持のためには継続的な管理が必要となります。

また、農業政策は社会の変化に対応し

て適宜見直され、その方向に沿った営農形態の変化や農作業機械の開発、新たな技術の導入などに伴い、農業者が求める

土地改良の整備水準も多様化、高度化して「整備」、「管理」、「再整備（更新）」を繰り返すことから、土地改良はエンドレスと言われる所以であります。

北海道土地改良事業団体連合会（以下「本会」という。）は、会員や国及び道が行う土地改良事業に対する技術的な援助や協力業務等を行い、事業の円滑な推進に支援をしています。

設立経過

本会は、食糧増産という戦中・戦後の国策に沿って、北海道における土地改良事業の推進に参画した北海道土地改良区連合会をはじめとする北海道営事業推進協議会や北海道補助事業推進協議会、

軌道客土推進協議会等の六団体が、昭和二七年に事業促進のための統合組織として結成した北海道土地改良協会を前身としています。

昭和三年の土地改良法の改正で「土地改良事業団体連合会」に関する規定が盛り込まれ、解散、再編という変遷を経て、昭和三年三月一五日に設立の認可（農林省指令第一〇八五号）を得、同年四月一日に北海道土地改良事業団体連合会が創設され、今日に至っています。

目的と性格

土地改良法では、「土地改良事業団体連合会（以下「連合会」という。）は、土地改良事業を行う者（国、道及び土地改良法第九条第一項の規定により土地改良事業を行う同法第二条に規定する資格を有する者を除く）の協同組織により、

土地改良事業の適切かつ効率的な運営を確保し、及びその共同の利益を増進することを目的とする」（本会定款第一条、土地改良法第一一条の二）と定めています。

また、本会は、特別法である土地改良法に基づき設立された団体で、「連合会は、法人とする」（土地改良法第一一条の三）と規定されています。その法律的性格は、目的、事業内容、設立手続き等に見られるように公益的色彩を強く有する団体であり、土地改良法に定めるところにより設立が認められた公法人（社団法人）です。また、「営利を目的としないこと」（土地改良法第一一条の四）と定めた非営利法人で、税法上（法人税法、所得税法、印紙税法）は公益法人等と規定されています。

構成と組織機構

本会は、土地改良区及び土地改良区連合（七六団体）、市町村（二六四団体）、農業協同組合（八九団体）の計三二九団体で構成されています（図1参照）。

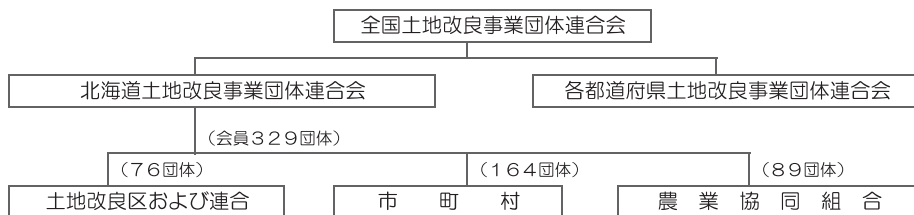
事業概要

本会が行う事業は定款第四条で次のように定められています。

- ① 会員の行う土地改良事業（土地改良事業に附帯する事業を含む。以下同じ。）に関する技術的な指導その他の援助
- ② 土地改良事業に関する教育及び情報の提供
- ③ 土地改良事業に関する調査及び研究
- ④ 国又は道が行う土地改良事業に対する協力

構 成

本会は、土地改良区および土地改良区連合（76団体）、市町村（164団体）、農業協同組合（89団体）の計329会員で構成されています。（平成27年4月1日現在）



組織機構

運営組織は次のとおりです。

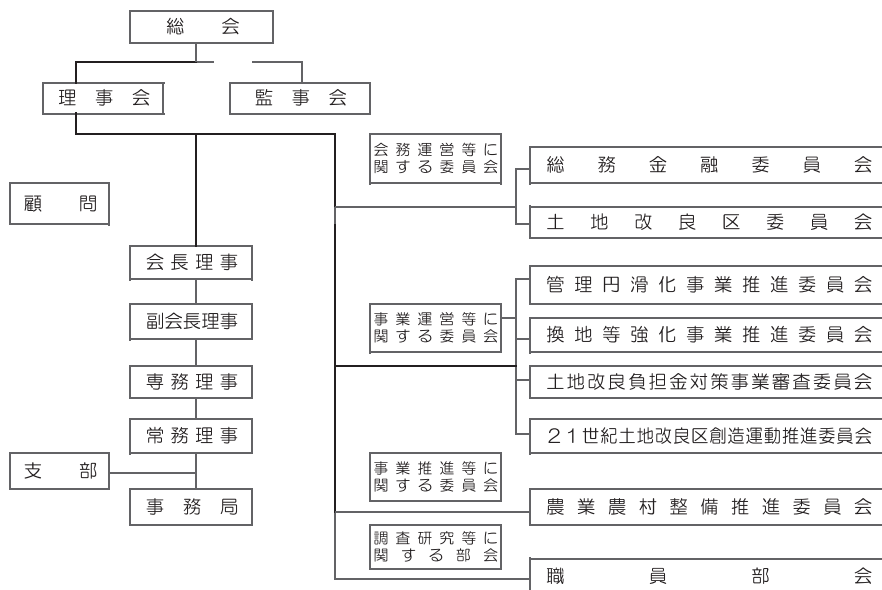


図1 構成・組織機構

⑤会員の行う土地改良関係事業の金融改善

⑥前各号に掲げる事業のほか、第一条の目的を達成するために必要なその他の事業

本会が行っている代表的な事業について紹介します。

一・土地改良事業に関する技術的な指導その他の援助及び協力

（前記①・④）

（一）技術援助及び技術協力事業

会員及び国や道が行う土地改良事業は、農地や農業水利施設などの生産基盤を長期間に亘って整備する事業です。整備に当たっては、各段階（計画樹立や実施設計、工事施工）で受益者（農業者）や管理者（土地改良区等）の意向を十分に確認して、多くの受益者の合意の下で進める必要があります。そのため、土地改良

表 1 技術職員の有資格者数

博士（学術）	1名	土地改良換地士	4名
技術士（総合技術管理）	2名	土地改良専門技術者	18名
〃（農業）	9名	ダム管理主任技術者	6名
技術士補	41名	二級管工事施工管理技士	1名
RCCM	1名	一級建築士	1名
一級土木施工管理技士	62名	二級建築士	2名
二級土木施工管理技士	5名	基本情報技術者	2名
測量士	27名	情報セキュリティアドミニストレータ	2名
測量士補	19名	初級アドミニストレータ	4名
浄化槽技術管理者	7名	農業農村地理情報システム	1名
浄化槽管理者	14名	その他	若干名
浄化槽設備士	1名		

事業を効率的・効果的に実施するためには、農業土木技術を有し、土地改良事業に精通した本会技術者（表1参照）による技術援助や技術協力が求められています。

主な事業としては、会員の行う土地改良事業の実施計画策定業務などの技術援助や、国や道の行う土地改良事業に係る計画樹立や調査設計業務などの技術協力、そして会員及び国や道が行う土地改良事業の施工管理業務の技術援助・技術協力等です。

また、会員からの要請に基づき、技術者を出向させる技術援助も行っています。

（二）北海道日本型直接支払

推進協議会事務局業務

本会は、本道における日本型直接支払制度の円滑かつ着実な推進を図るため、その推進母体である北海道日本型直接支払

払推進協議会の事務局として、本道農業の多面的機能の維持・発揮を図るために取り組む、地域共同による農用地、水路、農道等の地域資源及び農村環境の保全活動並びに農業用排水路等の施設の長寿命化のための活動や、中山間地域等の条件不利地域における農業生産活動の継続的な実施のための活動の推進・指導等の業務を行っています。

また、本年度からは、多面的機能支払及び中山間地域等直接支払に取組む活動組織等が行う施設の維持管理等の保全情報を蓄積することで、申請・確認・報告等の事務、活動計画の見直し、地域資源保全管理構想の策定及び事業評価等を支援することを目的に、関係市町村等と連携を図りながら、農地や施設等の資源情報データベースの構築に向け、北海道地域資源保全情報のデータ蓄積・整備を進めています。

北海道における活動事例（多面的機能支払）



地域共同による水路の土砂上げ



地域共同による水路の草刈り



地域共同による水路の目地補修



子供たちとの生き物調査

今後、農業者の高齢化や農村人口の減少などにより、地域の共同活動によって支えられてきた農業・農村の多面的機能の発揮に支障が生じつつあることから、その対応のための地域支援策である多面的機能支払と中山間地域等直接支払の活用により、道内のより多くの地域において、地域の農業・農村の振興が図られるよう、積極的な普及推進に取り組んで行くこととしています。

（三）水土里情報センター事業

■水土里情報システム運用事業

水土里情報システムは、農地や水利施設等に関する地図情報（「水土里情報」）を地域単位で共有化し相互利用を図るための仕組み（地図情報システム「GIS」）です。

水土里情報は、形状や位置等の図形の情報の他、農地では所有や耕作、基盤整

備の履歴等の文字の情報を、水利施設等では名称や構造諸元、整備や補修の履歴等の文字の情報を一体的に、地図上に展開し管理運用するための電子情報であり、図形情報と一部の基本的文字情報のほか背景用の航空写真画像や地図画像と一緒にデータベース（電子情報の集合体）化されています。

本会では、水土里情報システムの運用管理を実施し、この地図情報データベースを、農地や施設の管理の他多面的機能支払への取組み等、幅広くまた有効に活用するための支援を行っています。

水土里情報システムは、インターネットを介してクラウドセンターに構築したGISと地図情報データベースを利用する仕組みのため、インターネット接続が可能なPCがあれば水土里情報の利活用を開始出来ます。また、個別のPCやタブレット端末での利活用を図るための

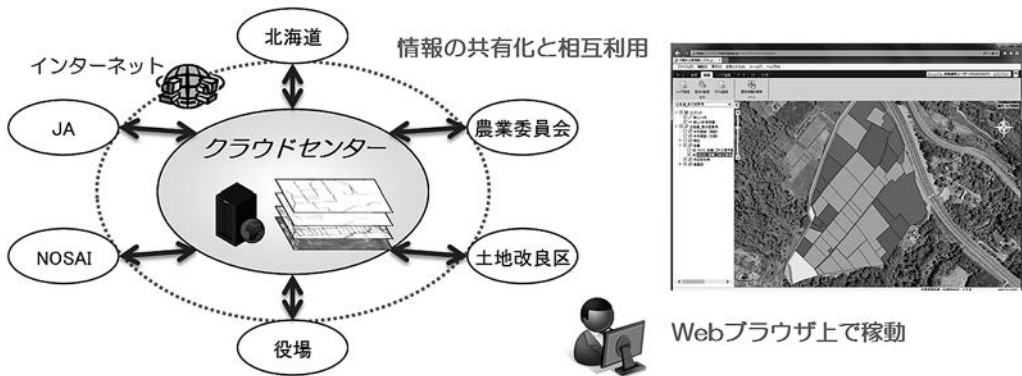


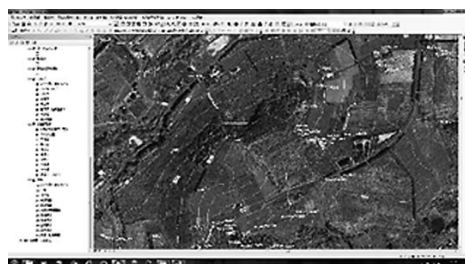
図2 水土里情報システム

サブシステムのほか、各種台帳の管理や賦課金処理など、特定の業務に特化した支援ツールの提供も行っています。

なお、『水土里情報システム』は、八道県の土地連で共同運用していますが、機器設備の耐用年限やライセンスの有効期限を迎えたため、今年度、新たなシステムへ全面更新し、操作性や処理速度の改善と向上を図っています。

■水土里情報活用支援事業

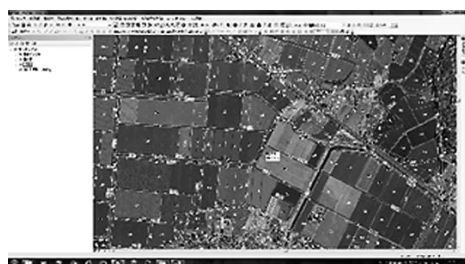
地域農業の競争力強化や農地・施設等の適正な保全管理等に向け、水土里情報を活用した農業水利施設等の管理システムの構築や更新、維持管理計画に係る関係書類等の策定、水利権の更新、地域資源の保全対策等への支援を行っています。



樹園地内パイプラインの管理



用水系統（水掛かり）の管理



耕作者（受益者）の管理

二．土地改良事業に関する教育及び情報の提供

■農業土木技術者技術向上支援

近年、会員においては、厳しい組織運営の下で土地改良に精通した技術者が不足し土地改良事業の現場に他分野の技術者や未経験職員を配置するなど、限られた人的資源の中で技術者確保に苦慮しています。このため、本会では会員の技術

者ニーズや目標とする技術レベルなどを把握し体系的な研修のあり方を検証し、技術者育成に取り組むことにしました。

そして、平成二六年度に会員等の農業土木技術者の資質及び技術力の向上を目的とした「農業土木技術者育成講座（以下「育成講座」という。）」を開設しました。育成講座では農業土木の基礎的な技術や知識を体系的に学ぶとともに、土地改良事業に求められる実践的な技術を習得す

るカリキュラムとしております。なお、

受講者には年齢や経験に応じて講義を選択できる仕組みとしており、毎月二日間の講義を七回（九月から翌三月）、計一四日間の講義を受けることが出来ます。

受講者は二六年度二名、本年度は二二名が受講していますが、二八年度までの三年間で約七〇名程度の技術者を育成する計画です。受講者には、本育成講座で身に付けた農業土木技術を活かして、将来は会員の中心的な技術者として、土地改良事業の現場で活躍されることを期待しております。

三．土地改良事業に関する調査研究

■農業水利施設を活用した小水力発電の調査研究

農業水利施設（ダムや頭首工、水路など）を活用した小水力発電は、昭和五八年に土地改良事業の一工種として整備が

可能となりました。本道においては農業水利権の期間が短いことや導入実績がないことなどから、投資に見合う売電収入が得られるかが課題となっていました。

こうした中、平成二四年に再生可能エネルギーの固定価格買取制度が導入されたのを契機に、平成二五年三月に情報の収集や共有、課題の検討などを目的として、土地改良施設を管理する土地改良区、市町村、北海道及び本会で構成する「北海道農業水利施設小水力発電推進協議会」を設立し、北海道と本会が事務局を担当しています。協議会では地方研修の指導者育成のために事務局職員を中央研修（主催：全国土地改良事業団体連合会）に派遣するとともに、現地視察を組み合わせた地方研修会を年二回実施しています。

四．土地改良事業関係の金融改善

■土地改良負担金対策事業

土地改良事業の多くは、受益農家や市町村が事業の一部を負担する制度となっていますが、こうした土地改良負担金を円滑に償還するために、国は負担軽減対策として、以下の「農家負担金軽減支援対策事業」を行っています。

ピーク時の年償還額が一定以上の地区について償還の平準化を図るために借り入れた資金に対し、利子補給する「土地改良負担金償還平準化事業（利子補給）」や、担い手への農地利用集積等の事業要件を達成できると見込まれる地区に対して、農家負担額の六分の五を限度に無利子資金を貸し付ける「水田・畑作経営所得安定対策等支援事業（無利子資金貸付）」、負担金等の償還利息相当額を助成する「経営安定対策基盤整備緊急支援事

業（利子助成）」等、農家の負担軽減に対する各種対策が講じられています。

本会として申請主体である市町村や土地改良区の申請に基づき、道や国、全国土地改良事業団体連合会と連携しながら支援計画の認定協議や借入申請などの手続きを行っております

五．本会の事業目的を達成するため必要なその他の事業

TPP交渉の大筋合意を踏まえ、国は「総合的なTPP関連政策大綱」を取りまとめ、「攻めの農林水産業への転換（体質強化策）」を打ち出しました。そして次世代を担う経営感覚に優れた担い手を育成するため、農地の大区画化・汎用化を促進することとしています。大規模で専門的な農業が展開されている北海道農業が今後とも持続的に発展し、地域の活力を支えながら国民への食料の安定供

給を通じて我が国の食料自給率向上に貢献していくためには、土地改良事業を計画的かつ着実に実施する必要があります。

一方、土地改良事業予算は、平成二二年の大幅削減以来、着実に回復傾向にあるものの地域の整備要望に十分に応える規模には至っておらず、毎年度、補正予算に頼っているのが実情です。土地改良事業は長期に亘って実施されることから、事前に受益者間で整備計画（年度別整備箇所や全体工期など）について綿密な打ち合わせを行い、その計画に基づいて毎年、営農計画を立て営農を行っています。しかしながら、補正予算は毎年の経済状況などが反映されるため、その動向は予想し難く、不安定な予算規模によっては整備計画の変更を余儀なくされることになります。その結果、受益者が予定していた整備計画も営農計画も変更することになります。こうした計画の変更は受益

者の整備意欲にも影響を与えることになります。受益者が整備意欲を失うことなく、安心して営農を続けるためには、土地改良事業を計画的に進めるための安定した事業予算の確保が不可欠であります。このため、本会としては土地改良予算が安定的に確保され、農業者が望む地域の特性に応じた生産基盤の整備が計画的に実施されるよう、会員はもとより関係機関・団体と連携しながら、国等に対して必要な財源確保を要請をして参ります。

おわりに

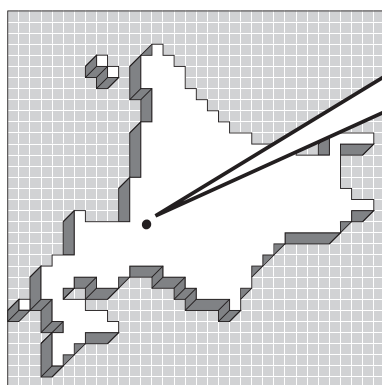
世界の食料需給は世界的な人口増加や経済発展に伴う生活水準の向上、バイオガス燃料への需要増加などにより需要が拡大する一方で、多発する異常気象や水資源の制約などによる供給量の低下などから逼迫化することが懸念されています。

世界の食料需給のバランスの下、日本の食料安全保障の観点から、国民に安全・安心な食料を安定的に供給するためには、不測の事態に備えて一定の生産力を将来に亘って確保することが重要であります。

また、農業生産を通じて農業の持つ多面的機能の維持・発揮を図ることは、自然豊かな環境を保全し、安らぎの場の提供や文化の伝承など、地方の活力を生み出す「地方創生の取組み」の施策と連携して豊かな農村を構築することが期待されています。

土地改良事業の実施を契機として北海道農業の競争力の強化とともに、地域の共同活動を支援する日本型直接支払制度の活用などにより北海道農業・農村が持続的に発展するよう支援して参ります。

連載 わがマチの自慢 No. 8



江別市

— 健康都市えべっ —

わがマチの自慢第八回は、江別市を取り上げ、ランドマークをテーマに紹介する。

1. 江別市のランドマーク

石狩平野のただ中にある江別市を東西に国道一二号が貫いている。東端（岩見沢市側）から西端（札幌市側）へ向かう道すがら、石狩川、国道三三七号を渡す巨大な吊り橋美原大橋、王子エフテックス江別工場の煙突、市民会館、交差する道央自動車道、酪農学園、道立図書館、道立自然公園野幌森林公園内にある北海道百年記念塔（札幌市）など、通過者が頼りにする標識代わりに、これ



（石狩川に架かる美原大橋）



（道立図書館）



（王子エフテックス江別工場の遠景）

らのランドマークが平坦なマチを特徴づ

けている。そしてその南北に江別市の面積の四割を占める農地が広がり、札幌などの都会では見られない様々な景観を提供し、市民に潤いを与えてくれている。

2. 記憶のランドマーク

明治以降の江別の歴史を顧みると、明治一年八月に江別太（現在の王子地区周辺）に屯田兵村が置かれ、同年一月に江別村が誕生した。明治一五年、官営幌内鉄道が開業し江別駅が設けられると、石狩川水運と鉄道輸送の結節点として市



（野幌森林公園）

街地が形成された。その後あらためて江別兵村、野幌兵村が設けられ、明治一七年以降三年間にわたり屯田兵四三三戸が入植し開拓事業にあたった。屯田兵以外の開拓も多くあり、中でも新潟県人による北越殖民社は明治一九年に江別太へ一七戸、明治二三年には野幌南部へ二〇四戸の入植を果たし、稲作を成功させるなど大きな成果を挙げたことである。明治の中ごろに工業が芽生え始め、明治二四年に江別太で煉瓦工場が操業し、ほどなく北海道炭礦鉄道による野幌煉瓦工場が作られ、鉄道資材の生産も行われたとのこと。明治三〇年には市街地の大半を失う大火に見舞われたが復興をとげ、明治四一年

富士製紙北海道工場
（現王子工
フテックス
江別工場）
が操業を開始し、労働者も集まり、大正五年に



（煉瓦工場）



（やきもの市）

は町制を施行することとなった。煉瓦工場は現在も三つの工場が稼働しており、平成一六年一〇月に「北海道遺産」第二回選定分として「江別のれんが」が認定された。市内には小学校やサイロ、民家など四〇〇棟以上のれんが建築物が美しい姿で現存している。

また、江別市は陶器の町としても有名で、北海道の陶芸の中心地的存在となっており、毎年七月第二土・日曜日にJR江別駅前周辺と江別市セラミックアートセンター（江別市西野幌二一四一五）で

「えべつやきもの市」を開き、三〇〇以上の出店がある大規模なものとなっている。江別の窯業は小森忍氏に負うところ大で、氏は日本における釉薬研究の第一人者で、より良いやきものを求めて流転し、昭和三五年、六〇歳の時に江別にたどりつき、以後七二歳で没するまで、北海道の窯業と陶芸の発展に貢献したとのことである。セラミックアートセンターでは、江別のれんがの歴史を紹介するコーナーや小森忍氏の功績を作品とともに紹介するコーナーなどがある。



(セラミックアートセンター)

農業においては、近年、栽培の難しいハルユタカという麦の品種を初冬まきという技術で克服し、全道の生産量の半分以上を占めている。高タンパクで品質が高いハルユタカはラーメン、うどん、パンなどの加工品の評価が高く、ラーメンは江別小麦めんとして商品化され、市内の食堂、レストラン等の飲食店で提供されている。この初冬まき技術の開発もやがて記憶に留められることとなるだろう。

3. 活動のランドマーク

江別市は、都市型農業を推進しているという。そのため、市民と生産者との顔の見える関係を築いていくことは重要なことであり、市民に農業への関心を深めてもらう機会を提供する場を設け、産地直売所や貸し農園（観光農園）などを通じて「まち」と「むら」のふれあい交流・体験活動を行っていくと平成一七年五月に『江別市「まち」と「むら」の交流推進協議会』が設立された。

産地直売所は市内に一三か所、貸し農園は八か所あり、直売所マップおよび貸

し農園マップという立派なパンフレットを作成し、紹介に努めているし、各直売所はそれぞれ独自の商品構成で、新鮮な野菜を揃え、人気を博している。また、平成一七年一二月には市内農業者による加工品の部会が設けられ、交流推進協議会の活動が部会間のネットワークを活かした通年の取り組みへと広がった。

他方、生活様式の多様化や食料の消費及び供給構造が大きく変化する中で、「食」の安全・安心に対する関心が非常



(まちとむら (土曜市))



(小麦圃場での食育活動)

に高まっている。こうした「食」に関する情報を正しく理解し、望ましい食行動を実践するためには、「食育」をさらに推し進めることが重要である。「食育」関係者が連携して食育推進ボランティアを育成し、地産地消の推進、「食」の体験学習など地域の特性を活かした食育活動を支援するため、平成一七年五月に農業生産者、食品事業者、消費者、行政・教育関係者から構成される「江別市食育推進協議会」が設立された。平成二三年

一二月には「食育推進計画」が策定され、食育推進活動がより活発化し、例年、関係機関の協力のもと、小学生を対象とした農業体験学習などを通じた食育活動が市内各地で実施され、近年はその対象を中学生、高齢者にまで拡げている。

江別市は、これらの活動を軸に食育推進の基本理念に掲げる『市民一人ひとりが、いつまでも健康で、豊かに暮らす「健康都市えべつ」の実現』をめざしている。

4. 未来へのランドマーク

江別市は、風土、歴史、生活において北海道を象徴するまちである。市民に尋ねると、「山や崖のない平坦な土地柄で、自然災害も少なく、生活する上でのストレスがなく、生活圏として不自由のない住み良い町」だという。それは今後も次世代が安心して暮らせるまちであることを意味する。

他方、課題として、少子高齢化の波は江別市も例外ではないこと、札幌のベッドタウンとしての性格から雇用や都市機能などの求心力が伸びず、現在では昼夜

間人口比率が北海道三五市で下から三位、一七九市町村全てでも下から九位と極めて低いことが挙げられる。市としては、雇用の受け皿を作り、四つある大学の卒業生を定住化させていきたいとしている。

「健康都市えべつ」とは、人・まち・社会すべてが健康なまちであることをめざしているという。「人の健康」とは生涯を通じ、心身ともに健康で安心した暮らし、「まちの健康」とは市内経済が活性化、雇用の確保で、安定した社会制度と支える確かな財政基盤、「社会の健康」とは美しい自然やまち並み、安全な住環境、道路などのインフラ整備を意味するという。(写真提供：江別市)

〈取材後記〉

記者の江別に対する記憶の中に、国鉄があつた当時、汽車が江別駅に停車すると、車窓から煉化もちを売る売り子さんの姿があつた。「健康都市えべつ」の市民たちは将来どのような思い出を胸に刻んでいるのだろう。

一般社団法人 北海道地域農業研究所
特別研究員 西野義隆

農業は北海道の「生命線」

(一社)北海道地域農業研究所 特別顧問 (前・北海道農政部長) 竹林 孝氏



暮らし易い農村づくり J A 大会を機に再確認

今、地方自治体にとつての最大の課題は、人口減少時代への対応と「地方創生」である。昨年5月に日本創成会議が、2040年までに日本の半分の市町村が消滅の恐れがあるとした、いわゆる「増田レポート」を公表した。この衝撃的な報告を一つの契機に、国は昨年11月に「まち・ひと・しごと創生法」を制定し、2060年までに1億人程度の人口を確保し、将来にわたり活力ある日本社会を維持するため、人口減少の克服と地方創生に本腰を入れることになった。

◇地方創生は農業で

地方はこれまでも過疎化が最大の悩みであったが、直面している人口減少はより構造的で深刻であり、このままでは地域社会の維持が困難となる。人口減少の

状況や原因は地域によって異なっており、国は、地域特性に応じた処方箋づくりを求めたことから、都道府県や市町村では地方版総合戦略づくりが進められている。私もこの5月まで北海道庁でその策定に係わってきたが、ある首長が「これま

でも一人でも多く住んでもらうために必死にやってきた」と言うように新たな即効薬は難しいが、北海道では、農業が基幹産業であるだけに農業振興による雇用の創出、暮らしやすい農村づくりは不可欠なものであることは間違いない。そし



北海道は日本の食料基地

て、総合戦略の策定・実践に向けては、農業・農村で総合事業を展開しているJAに対して積極的な関与が期待されている。

そうした中で、第27回JA全国大会の組織協議において、地方創生への積極参画を提起していることは正鵠を得たものである。この取組みを通じて、JAがこれまで以上に行政や住民等との関係を深めるとともに、地方版総合戦略の中に地

域農業の課題や将来方向が適切に位置付けられるよう働きかけていくことが大切である。

◆多様な夢の実現を

地方創生を目指す農業施策のあり方は、地域の条件や状況によって様々であろうが、「所得向上」は共通した大きな柱である。このたびの農協法改正ではJAの事業目的に明記され、JA全国大会でも最重点課題の一つに位置付けられている。

国の総合戦略では所得向上に向けて、輸出の拡大や6次産業化の推進を重点施策として掲げており、こうした「付加価値」を生み出す取組みは脚光を浴びやすいが、そのベースとなる農畜産物生産という農業本来の「基本価値」もしっかりと重視して欲しい。

また、効率と競争を優先し規制緩和や市場経済を重視するという最近の潮流が強まることによって、地方の疲弊がさらに加速するのではないかと私は危惧して

いる。

もうこれ以上、農家の仲間を減らしたくない、若い人が残って欲しいという地域の思いに対して、提示される将来像が効率的な農業経営体ばかりでは夢がない。北海道の地方創生関連事業では、放牧酪農など小規模経営に農場リース方式での参入を支援する事業を創設した。誰かの一人勝ちでなく、等身大の夢を自己実現できる懐の深い地域農業を築くためには、協同組合の価値と倫理を、JA全国大会を契機にもう一度再確認することが大切と考える。

◆地域社会の担い手

地域の方々のJAに対する期待の一つに、地域社会を守る担い手としての役割がある。北海道は平成9年に「農業・農村振興条例」を制定した。国の基本法見直しに先んじたものであり、農業と並んで「農村」の振興を加えたのは、生活の場である農村地域が成り立たなければ、



オール北海道で農業を守る

農業自体も維持できなくなるという危機感からであった。

道の調べでは、25年時点で65歳以上の高齢者が過半を占めるいわゆる「限界集落」が道内の地域集落の16%に達しており、10年後には66%になると推計している。過疎化に伴い、商店がなくなり、路線バスが廃止され、さらには高齢者介護福祉の担い手も見つからない中で、地方

自治体にとってJAの存在は大変大きなものである。このたびの農協法改正では准組合員の利用規制が論点の一つになったが、金融窓口や生活店舗、ガソリンスタンド、さらには病院事業などJAの事業は、本道の農村社会を支える貴重な地域資源ともいふべきものである。

地方創生の取組みの中で、住民交流や福祉、買い物などの住民サービスを集約した「小さな拠点」の形成が提起されている。北海道では、JA生活店舗が核となり、商工会や自治体、福祉介護事業者などが連携して、コンパクトな形で生活を支える多機能型施設を整備する動きが出てきている。JAが地域社会と切り離すことができない存在であることを、地方行政からも発信していかなければならない。

◆外へ発信・連携を

北海道にとって農業は、地域の最大の強みであり財産であることは、道民のこ

ンセンサスとなっており、農業の維持・発展に向けてはいつも「オール北海道」で取り組んできた。TPP問題では、一次産業団体や地方自治体、地方議会はもとより、道経連、道商連といった経済界、消費者団体、労働界なども参画し農業を守る運動が進められてきた。

また、北海道米の需要を拡大するため、道外産米から北海道米に変える「米チエーン」が道民運動として展開された結果、道内における北海道米のシェアは20年前の30%台から現在は約9割にまで高まった。住民がこれだけ農業を大切に思い、応援するのが北海道の特質である。

一方で、「農業」を大切に思う気持ちと「農協」に対するイメージに温度差があることを感じる。今日の北海道農業が形作られるに当たって、JAの果たした役割が極めて大きかったことを知っている者として、残念に思う。

食料自給率の向上や食の安全・安心に関する国民的な理解は深まっているが、



北海道に憧れ就農する若者たちも（浜中町で）

J Aに対しては今般の農協改革の議論に見られるような「いわれなき批判」が起るのは、J Aの発信力や組織外との連携に課題があるのではないだろうか。六次産業化、輸出促進や地域の活性化などは、J A組織だけのノウハウでは達成できない課題も多い。原点となる目的達成のためには、自己完結型にとどまらない

様々な組織との積極的な連携が、J Aに対する理解の促進、ひいては農家の利益に資することになると考える。

◆ 自信と誇り持つて

北海道は開拓の歴史の中で、石炭産業など様々な産業の盛衰があつたが、農業については一貫して基幹産業であり、将来に向けても生存の基本である「食」を担う農業がなくなることはいえない。

そして世界的にみても、農業を担う主体は家族経営であり、これを束ねて発展させてきたのは協同組合組織である。ニュージーランドの世界第4位の乳業・フオンテラは約1万戸の酪農家に所有されている協同組合であり、また、世界45カ国以上で約600種類の果物と果汁飲料を製造販売しているサンキストも6000名の組合員を抱えるカリフォルニア青果協同組合で、利益は組合員に還元される非営利団体である。海外の例ばかりでなく、北海道においても協同の力によ

る成功例が数多くあり、自信と誇りを持つて然るべきである。

地方創生は、何か大きな経済が生まれお金がドツと落とされるのを期待するのではなく、一人一人が地域で等身大の営みを実現することにある。

第27回 J A全国大会が、協同によるパワーをもう一度再認識し、自らの改革を進める中で、地に足をつけた真の地方創生に寄与するキックオフとなることを念願している。

* * *

この記事は農業協同組合新聞第二七一号（二〇一五年一〇月五日）に掲載されました。

発刊元のご厚意により、本会報に転載する許可をいただきました。

この場を借りて厚くお礼申し上げます。



研究会・研修会等への
報告者・講師の派遣
(平成27年10月～12月)

講演 竹林 孝

(当研究所・特別顧問)

○「平成27年度「新規就農優良農業経営者表彰式」

主催 公益財団法人北海道農業公社

とき 平成27年11月18日

テーマ 選考経過について

講演 黒澤 不二男

(当研究所・顧問所長)

地域の活性化

講演 竹林 孝

(当研究所・特別顧問)

○「第23回大阪府J A大会」

主催 大阪府J A中央会

とき 平成27年12月2日

テーマ これからの大阪府J Aのあり方

講演 太田原 高昭

(当研究所・顧問)

○「第26回佐賀県J A大会」

主催 佐賀県J A中央会

とき 平成27年12月3日

テーマ 農協改革をふまえたJ A 自己改革のあり方

講演 太田原 高昭

(当研究所・顧問)

○「バイオマスセミナー当別Jミの活用を考える」

主催 当別町バイオマス地域循環創造勉強会

とき 平成27年12月22日

テーマ 廃棄物を利用した農業の取り組みについて

講演 飯澤 理一郎

(当研究所・所長)

○「開発研究所特別講義」

主催 北海学園大学

とき 平成27年10月1日

テーマ 北海道の歴史ー司馬遼太郎の北海道論

講演 太田原 高昭

(当研究所・顧問)

○「第26回福岡県J A大会」

主催 福岡県J A中央会

とき 平成27年11月19日

テーマ 農協改革をふまえたJ A 自己改革を考える

講演 太田原 高昭

(当研究所・顧問)

○「日本土壤肥料学会北海道支部秋季大会」

主催 日本土壤肥料学会

とき 平成27年12月2日

テーマ テンサイのカリウム施肥及び栽植密度の変動が収量・品質に及ぼす影響の場所間差と土壌分析値との関連について

講演 鷹田 秀一

(当研究所・研究次長)

○「農村集落問題第10回研究班会議」

主催 北海道地域農業研究所

とき 平成27年11月9日

テーマ 人口減少時代に農業・農村の活性化

農村の活性化

○「長沼町議会・長沼町農業委員会合同研修会」

主催 長沼町議会・長沼町農業委員会

とき 平成27年11月25日

テーマ 人口減少時代に農業と

編集後記

●平成二七年度の農業総合研修会は、物流をテーマに実施した。どの業界も人手不足が深刻化している。これまで、輸送手段や技術の革新により、スピードアップ・省力化が進められてきたが、現状維持すら厳しくなりつつあるようだ。担い手が好循環するような環境・風土の革新が求められる。安心してくださ。はこびます。と引き続き言ってもらいたい。

●昨年は、農業界にとって激動の年であった。六〇年ぶりの農協法の改正、そしてTPP交渉の大筋合意である。目的や進むべき姿、影響を目隠しのまま、物事を進めるのはいかななものか。

か。年末恒例の一年を表す漢字は「安」であった。国民のイメージは決して安らかを意図したものでなく、軽々しい、安っぽい方であろう。

●明けて今年は夏季五輪の年だ。ブラジルのリオを目指し続々と出場者も選考されている。ラグビーは、ワールドカップの興奮

冷めやらず、七人制の新種目で男女そろって出場だ。四年後の東京につながるよう大いなる成果（聖火）を期待したい。

●テレビドラマは不遇の時代と言われてきたが、NHKの連ドラや、下町口ケツトは高視聴率だ。男性上位の明治初期に女性

場である小が大に挑み逆襲を果す展開は、閉塞感ある現在、スカッとさわやかな気分となる。一億総活躍などというスローガンもあるようだ、何かひとつでも仕事や実生活で胸のすくような出来事がある年になつてもらいたいものだ。

(片岡 省二)

DATA FILE

関連事項／DATA

株式会社日通総合研究所
〒105-8322
東京都港区東新橋 1 丁目 9 番 3 号
☎ 03 (6251) 6446
Fax 03 (6251) 6450

北海道土地改良事業団体連合会
(水土里ネット北海道)
〒060-0005
札幌市中央区北 5 条西 6 丁目 1-23
☎ 011 (221) 2292
Fax 011 (221) 2258

札幌大谷大学
〒065-8567
札幌市東区北 6 条東 9 丁目 1 番 1 号
☎ 011 (742) 1651 (代)

江別市役所
〒067-8674
江別市高砂町 6 番地
☎ 011 (381) 1025
Fax 011 (381) 1072

一般社団法人 北海道地域農業研究所
〒060-0806
札幌市北区北 6 条西 1 丁目 4 番地 2
ファーストプラザビル 7 階
☎ 011 (757) 0022
Fax 011 (757) 3111
HP: <http://www.chiikinouken.or.jp>
E-mail: office47@chiikinouken.or.jp



株式
会社

ホクレン商事

代表取締役社長 松浦 祥文

本 社

〒060-8550

札幌市北区北7条西1丁目2-6

TEL 011-756-3211(代) FAX 011-709-5640

**Meat
Packer
Incorporation**

安全・安心な食肉を
真心こめて
全道6工場から
全国の皆様へ
お届けします。



株式会社 **北海道畜産公社**

代表取締役社長 山内 啓二

本社 〒060-0004 札幌市中央区北4条西1丁目 共済ビル3階

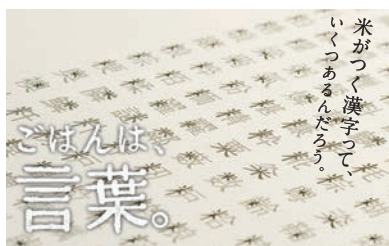
T E L (011) 242-4129 F A X (011) 242-2929



北海道米LOVE×Greeeen
CM公開中!
 北海道米CMソング
 Greeeen
 「メシ I GOT IT ↑↑」
www.hokkaido-kome.gr.jp
 北海道米 検索

ごはんは、
 おなかを満たすもの。
 でも、それだけじゃありません。
 みんなそろって楽しく過ごすとき。
 日本人で良かったと思うとき。
 お母さんのお弁当を残さず食べるとき。
 そのまんなかにあるごはんは、
 おいしいだけじゃない。
 そこにある気持ちこそが、嬉しかったりする。
 なにげないけれど、
 かけがえのない存在だと思う。

**大切な毎日を
 ささえるもの。**



たべよう

北海道米



北海道米 || ゆめぴりか ふっくりんこ おぼろつき ななつぼし
 ほしのゆめ きたくりん
 もち米 || はくちょうもち 風の子もち きたゆきもち きたふくもち
 北海道米販売拡大委員会 北海道米食率向上戦略会議