

総合交通・流通対策特別委員会会議録

平成18年7月27日

場 所 第3委員会室

平成18年7月27日（木曜日）

午前10時2分開会

会議に付した案件

○概要説明

農政水産部

1. 本県農畜水産物流通の現状と京浜航路・貝塚航路休止の影響について
2. 宮崎中央卸売市場における青果物の入荷先別入荷量について

○協議事項

1. 次回の委員会について
2. 県外調査について
3. その他

出席委員（12人）

委員	長	河野哲也
副委員	長	十屋幸平
委員		川添睦身
委員		緒嶋雅晃
委員		外山三博
委員		永友一美
委員		萩原耕三
委員		中野一則
委員		外山衛
委員		宮原義久
委員		外山良治
委員		山口哲雄

欠席委員（なし）

委員外議員（なし）

説明のため出席した者

農政水産部

農政水産部長 長友育生

農政水産部次長（農政） 黒岩一夫

農政水産部次長（水産） 森末保治

部参事兼農政企画課長 宮脇和寛

農産園芸課長 村田壽夫

畜産課長 井好利郎

水産政策課長 藤田仁司

農水産物ブランド対策監 小八重雅裕

事務局職員出席者

政策調査課主事 近田暁洋

議事課主査 永田清文

○河野委員長 それでは、ただいまから総合交通・流通対策特別委員会を開会いたします。

先日は、県南及び県北調査に御参加いただき、大変お疲れさまでした。

早速ですが、本日の委員会の日程についてありますが、お手元に配付の日程案をごらんください。

本日は、まず、農政水産部により、本県農畜水産物流通の現状と京浜航路・貝塚航路、宮崎中央卸売市場における青果物の入荷先別につきまして、概要説明をいただいた後に、今後の委員会活動計画及び県外調査についての御協議をいただきたいと考えておりますが、このように取り進めてよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○河野委員長 それでは、そのように決定いたします。

では、執行部入室のため、暫時休憩いたします。

午前10時3分休憩

午前10時4分再開

○河野委員長 おはようございます。農政水産部においでいただきました。早速概要説明をお願いしたいと思います。

○長友農政水産部長 おはようございます。農政水産部でございます。よろしくお願いたします。

まず最初に、先月の特別委員会におきまして、私ども農政水産部が提出いたしました委員会資料並びに説明、不十分な点がございまして、誤解を招いてしまいましたことに対しまして、委員長初め、各委員の皆様方に大変な御迷惑をおかけいたしました。ここでおわび申し上げたいと思います。申しわけございませんでした。

また、本日は、永野総括次長が都合によりまして欠席をいたしておりますので、御了承いただきたいと思います。

本日は、改めまして、本県の農畜水産物の流通の現状、あるいは京浜航路並びに貝塚航路休止の影響等につきまして、経済連ですとかあるいは食肉業者等の荷主側の意見等も再調査いたしまして、それをもとに資料を提出しておりますので、後ほど御説明をしたいと思います。よろしくお願いたします。

なお、委員の皆様方には、今月2回にわたります、ミヤチクの高崎工場、それから児湯食鳥の現地調査を行っていただきました。ありがとうございました。

それでは、座って御説明申し上げます。

お手元の総合交通・流通対策特別委員会資料を1枚開いていただきたいと思います。

左側に目次がございまして、時計文字のⅡでございまして、本県の農畜水産物流通の現状と京浜航路・貝塚航路休止の影響につきまして、1番の本県農畜産物流通の変遷から5番

の参考資料までございます。さらに、前回の特別委員会で委員の方から御依頼がございました宮崎市中央卸売市場における青果物の入荷先別入荷量につきまして、一番最後の時計文字のⅢに掲げておりますので、後ほど御説明を申し上げます。

それでは、早速ですが、資料の2ページをお開きいただきたいと思います。

本県の農畜水産物流通の現状と京浜航路・貝塚航路休止の影響につきましてでございますけれども、まず、流通の変遷につきまして、京浜航路休止あるいは貝塚航路が休止されまして流通がどのように変わっていったのかということの説明を申し上げます。

2ページは青果物でございまして、表は京浜向けと中京・阪神向けと分けてございます。

まず、1番目の京浜向けの中の海上コンテナを利用いたしまして宮崎・細島から川崎に直接運んでおりましたものは、京浜航路が休止されまして、一部は大分一横須賀航路、一部は大阪南港を利用して東京まで陸送、また一部は大阪貝塚航路を利用しましてその後東京まで陸送というふうに変わりました。また、その後、貝塚航路が休止されましたことに伴いまして、それぞれ大阪南港と貝塚航路を利用しておりました青果物は、部分的にトラック全線陸送の一部移行しましたし、JRの方にも一部移行しております。そういう流れになっております。

それから、同じく、宮崎・細島から川崎に向けましてトラックで海上輸送しておりました青果物につきましては、同じように、一部は大分一横須賀航路に移行しましたし、一部は大阪南港経由で東京までの陸送、それから大阪貝塚まで海上でその後東京まで陸送と、それから、トラック全線陸送にもシフトをしております。な

お、貝塚航路が休止されましたことによりまして、その分はトラック全線陸送に移行しております。

それから、下の中京・阪神向けでございますけれども、貝塚航路が平成17年の3月から同じく6月まで休止しておりましたので、その間、大阪南港向けさらには全線陸送に分かれたんでございますけれども、貝塚航路が再開されました。しかし、ことしの4月に貝塚航路が休止されましたので、また南港航路と全線トラックの陸送というふうに分かれてきております。

青果物につきましてはそのようなルートの変遷がございます。

3ページが牛肉と豚肉でございますけれども、コンテナはございませんで、京浜向けはトラックによる海上輸送が宮崎・細島から川崎まで行われておりましたけれども、京浜航路の休止に伴いまして、一部は大阪南港経由で東京まで陸送、一部は貝塚航路利用で東京まで陸送というふうに分かれました。貝塚航路が休止されましたことによりまして、そのうちの一部は大阪南港の方に回りましたし、一部はその他のフェリー、これは志布志から大阪南港あるいは大分から神戸、そのフェリーに移っておりますし、ごくわずかですけれども、全線トラック陸送にも移っております。なお、貝塚を利用しておりましたものにつきましても、当然、貝塚航路が再開された後は貝塚航路を利用しておりましたけれども、なくなりましたので、また南港経由等にシフトしております。

中京・阪神向けでございますけれども、これも貝塚航路の休止に伴いまして、南港利用あるいはその他のフェリー利用、さらにトラック全線陸送というふうにご利用の形態が変わってきて

おります。

それから、4ページが鶏肉でございます。鶏肉につきましても、トラックによる海上輸送で川崎まで運んでおりましたけれども、京浜航路の休止に伴いまして、南港経由で東京まで陸送、さらには貝塚航路利用で東京まで陸送、それからトラックによる全線陸送、さらにJR利用等に分かれてきましたけれども、これも貝塚航路がまた休止されましたので、一部はその他のフェリーに行きましたし、ほとんどは南港経由ということに移っております。

中京・阪神向けの鶏肉につきましては、貝塚航路が休止されて南港利用とその他のフェリーに分かれております。

5ページが鶏卵でございますけれども、これは宮崎から川崎までトラックによる海上輸送をしておりましたけれども、既に京浜向けはすべてなくなっております。これは、京浜といえますか、東京向けに出荷しておりましたのは都城の一養鶏業者でございますけれども、10年ほど前から全農を通じまして東京に出荷しておりましたけれども、5年ほど前、平成13年ぐらいから、大阪市場と東京市場の価格差が少なくなりましたして東京に出荷するメリットがなくなったということで、東京への出荷はやめております。これは業者に聞きますと、京浜航路が休止になったので京浜への出荷を取りやめたわけではないと、あくまでも価格差によるものだというふうに伺っております。

それから、中京・阪神向けで貝塚航路を一部利用しておりましたけれども、貝塚航路が休止になりまして南港航路を利用というふうに変わってきております。

以上がそれぞれの品目ごとの流通の変遷でございます。

次に、6ページでございますけれども、それでは、京浜あるいは貝塚航路の休止に伴ってどのような影響が出てきたかということをもとめております。

まず、1)が京浜航路休止になったときの影響でございまして、(1)が生産者あるいはJA段階の影響でございます。

まず、青果物につきましては、大分一横須賀航路に海上コンテナの航路が変更になりましたので、横持ち運賃、キロ当たり約2円発生をしております。それから、②でございまして、貝塚航路を利用するようになりましたので、JA宮崎中央で集出荷場での受け入れ時間を早めたために、結果的に生産者あるいはJAの出荷調整作業が早くなったという影響が出ております。それから、③でございまして、JA都城では、貝塚航路、これはトラックでございまして、利用が変わったために出荷調整作業の終了時間を早めたという影響が出ております。

それから、畜産物につきましては、輸送コストが若干増加しましたので、一部ではブローラーの取扱会社が負担をしておりますし、また、その他は運送会社が負担をしているというふう聞いております。それから、食肉取扱業者につきましては、運送業者から輸送コストが増加した分について運賃値上げの要請を受けておるといふふう聞いております。

それから、(2)がトラック業者でございまして、貝塚航路を利用することに伴いまして出港時間等が変わってききましたので、積み込み作業開始時間が早くなったという影響が出ております。

さらに、(3)が市場、いわゆる量販店とかそういう市場側の影響でございまして、青

果物では、川崎港に直行の場合は18時ごろ着いておりましたけれども、大分一横須賀航路を利用しますと21時ごろの着港になりますので、市場側が希望する、零時まで市場に入ってくれという要求に対しまして延着が発生をしておるといふ状況でございまして。

それから、2)が貝塚航路が休止されたための影響でございまして、生産者・JA段階といたしましては、大阪南港に集中してきましたので、秋以降の大量出荷の時期になったときに輸送枠の確保が課題になってくると。それから、トラック業者も同じことでございまして、やっぱり輸送枠の確保が心配をされると。いずれも南港航路でございまして、それから、市場につきましては、青果物ではやはり市場延着のおそれがあるということがございまして、畜産物につきましても、着時間が2時間30分ほどおくれるということになりますので、店頭で並ぶのが1日遅くなるということで、そういう影響が出てきております。

そういう影響に対しまして、県なり農業団体がこれまでとってまいりました対応が7ページでございまして。

まず、平成17年度は、①でございまして、新しい物流システムを構築するために支援をしております。経済連がやっております一元分荷販売・一元配車体制の実施に向けた検討ですとか、海上輸送における鮮度保持輸送試験等を、1,100万円強をかけまして17年度から3カ年間の予定で実施をいたしております。

さらに、②ですけれども、川崎市に県有地がございまして、これを株式会社JA物流みやぎに昨年の9月から貸し付けをいたしております。JA物流みやぎは、冷蔵コンテナとかトラックの待機地あるいは荷さばき用地として活

用しておるといふ状況でございます。

さらに、③ですけれども、専用シャーシを導入しております、これは大分―横須賀航路を利用しますと輸送経費が高くなりますので、それを下げたいということで、国の補助金を活用いたしまして、J A物流みやざきがコンテナを効率的に搬送するための専用シャーシ20台を導入いたしまして輸送経費のダウンを図っております。

それから、④ですけれども、農業団体等と各種の協議・調査を重ねております。

それから、今年度平成18年度でございますけれども、①でございますが、一元分荷・一元配車がいよいよことしの秋から始まりますけれども、それに対する園芸情報システムの整備ということで、これも国の補助金を活用いたしまして、県下13 J Aのそれぞれの集出荷場あるいは経済連等にパソコンですとかプリンターなどの整備を進めることにしております。

それから、②ですけれども、J A物流みやざきに貸し付けております県有地の中に古い倉庫がございますので、その解体ですとかあるいは敷地の整地、その予算をいただいております。

さらに、③でございますように、一元分荷販売・一元配車体制を実施するための各 J A との調整を J A グループが行っております。

それから、④でございますが、J R コンテナの枠の拡大をお願いをしまして、ことしの4月から、今まで10基あったものを15基に拡大をされております。これは、ピーマンの冷蔵コンテナを使いますと1基当たり3.7トン、保冷コンテナを使いますと4.1トンを輸送することができるということでございます。

以上がこれまでの県なり農業団体の対応でござ

います。

それから、8ページは水産物流通でございますけれども、水産物の場合はカーフェリーを利用することはございません。

まず、上に表がございますが、海面の漁業生産量が10万1,500トンございまして、このうち4万5,700トンにつきましては県外の港に陸揚げをしております。県内には5万5,800トンが陸揚げされております。県内には県外からの船の陸揚げが200トンほどございまして、約5万6,000トンが県内で陸揚げをされております。その5万6,000トンのうち、県外に行きますのが8,500トン、県内に行きますのが4万7,500トンという数字になります。

それから、海面の養殖業の生産量が9,500トンほどございまして、これは県内の仕向けが500トン、残りはほとんど県外仕向けでございます、運搬船をいけすに横づけいたしましてそのまま県外に持っていくという状況でございます。

それから、右側の表はかつお一本釣り漁船の陸揚げ状況でございます、参考までに掲げておりますけれども、例えば日南市、南郷町のかつお一本釣り漁船の陸揚げは、東北の港に直接陸揚げする分が1万9,519トン、あるいはよその港で陸揚げされまして東北に陸送されるものが25トンということでございまして、合計しまして1万9,544トンが東北方面に上がっておることになります。そういうふうにごらんをいただきたいと思っております。

それから、9ページ、10ページにつきましては参考資料でございますけれども、輸送手段別輸送量の推移でございます。9ページの左側の表が青果物でございます、16年度と17年度を比較しておりますけれども、当然宮崎―川崎間

のフェリー利用が落ちてきておりますし、それにかわりまして大分―横須賀の利用が17年度は上がっておりますし、それから、南港利用、貝塚利用が出てきたということになります。それから、右側が牛肉と豚肉でございますけれども、これもほとんど同様でございますけれども、宮崎―川崎が減りまして、南港、それから貝塚がふえております。

それから、10ページが鶏肉と鶏卵でございます。これもほぼ同様の傾向にございまして、ただ、鶏卵の場合は、先ほど申し上げましたように、川崎に向かう量がなくなりまして、その分、中京・阪神向けがふえてきたということでございます。

それから、最後になりますけど、12ページでございますけれども、委員から御依頼がありました資料でございますが、宮崎市の中央卸売市場におきます青果物の入荷先別入荷量でございます。

まず1番が、近年の入荷量の推移でございます。平成11年度から17年度まで掲げておりますけれども、大体約60%が宮崎県産、残りの4割が県外産あるいは外国産ということになっております。

その中の主要な品目につきまして、13ページで入荷状況、これは平成17年度の数字を取り上げておりますけれども、例えばピーマンですと、平成17年度は宮崎県産は99.2%を占めておりまして、ほぼ宮崎県産で占めておる。さらにキュウリにつきましても、98.1%年間通しまして宮崎県産で占めておるとい状況にございまして、月別に見ましてもほとんど宮崎県産が多数を占めておるとい状況にございます。

一方、県外産の多い品目につきまして、まずキャベツでございますけれども、宮崎県産は1

年を通しまして59.3%ですから、約6割が宮崎県産、あとの4割が県外産ということになっております。宮崎県産が過半数を占めますのは11月から6月まででございます、あと7月から10月、いわゆる夏、秋の時季につきましては県外産が多いという状況にございます。県外産は主として群馬県あるいは北海道から入ってくるキャベツでございます。さらに白菜でございますけれども、白菜は宮崎県産極端に少のうございまして約4割でございます。県産が多いのは1月、2月と5月でございます、6割以上を占めておりますけれども、逆に6月から10月までは県外産が大多数を占めております。県外産は主として長野県あるいは熊本県から入ってくる白菜でございます。

説明は以上でございますけれども、農政水産部といたしましては、農家が安定して農業経営に取り組みますように、輸送体系の確立を初めといたしまして、農畜産業の持続的な発展のために関係部局あるいは関係団体等と連携を図って諸施策の推進に努めてまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。以上でございます。

○河野委員長 執行部の説明が終わりました。御意見、質疑がございましたら、お願いいたします。

○川添委員 9ページの輸送手段別の話ですが、特に、この前質疑をして、その継続の議論になるんですが、JRその他ですね、これが品目別はともかくとして、17年度で2.3が4.4と伸んだ。18年度の傾向ですね、トータルはわかりませんよ。この係数でいくと、4月、5月、6月、7月、こう来ていますから、3～4カ月たっています、この傾向は変わらないものか、それとも、その後これが6%とか7%というように

ふえる傾向にあるのか。その辺は推定でもいいですが、わかりませんか。その辺は調査はないんですか。

○村田農産園芸課長 今までのJ Rコンテナにつきましては、この間もお話ししましたように、現在ターミナルが延岡にございまして、それが7時ごろ出発ということで、佐土原までは持ってきて、あと佐土原から延岡まではJ R側が陸送するんですが、佐土原が16時、4時半ごろに着ということで、各J Aが出すのに早過ぎるということで余り利用がなかったということでございまして、最初2%程度で、指摘ございましたように、昨年4%ということで若干伸びてきております。J Rにつきましては非常に単価も安いということもございまして、それから、一度に大量に運べるという利点もございまして、経済連の方の話聞きますと、もうちょっと伸ばしたいというような話は聞いております。その中で、できたらターミナルをなるべく宮崎に近い方に持ってこれないだろうかというようなことも内部では検討されているという話はお聞きしております。以上でございます。

○川添委員 今、課長がおっしゃった最後のところですね、集荷駅を宮崎県流に、J R九州なりと相談をして便利のいいところ、例えば佐土原なら佐土原を拠点に、一時なっておったんですね、佐土原は、そういうふうにもう一遍復元するというか、話をJ Rと詰める。佐土原の施設そのものがどうなっているのかわかりませんが、そういう運動も、運動というか陳情もあわせてやらないと、時間がだめだといってあきらめておいたら改善にならないんですよね。しいて言えば、宮崎を何時に出発すれば東京に何時着くとか大阪でも何時に着く。極端に言えばそういうダイヤをつくってでも宮崎のものを低コ

ストで輸送する手段としてはJ Rだと思うんです。それと、J Rそのもののコンテナについては、畜産物あたりは、この前もミヤチクに行つて話が出ていましたが、1時間を争う品物じゃないわけですね。鶏卵は別としましても。そういう意味では、J Rの利用の仕方、不便だからだめだじゃなくて、宮崎の農産物だけじゃないんでしょうが、拠点輸送基地をつくるといいですか、そういう方向づけにする、その辺の運動も展開しないと、J Rに苦情事言ったってしょうがないですよ。それを何とかしてもらって、その辺は感じておられるんでしょうから、もう少し一歩前進をしてほしいんですが、どうですか。

○長友農政水産部長 J Rのターミナル駅を移すとか、あるいは発着時間の問題とか、そういうことにつきましては、先般、J A物流みやざき株式会社から相談がありまして、県と一緒にJ Rの方に働きかけをしようという相談がありましたので、一緒にやりましょうということになっています。働きかけいたします。

○緒嶋委員 京浜、貝塚が休止になって秋以降の輸送枠の確保が課題であると。これは当然そうなるだろうと予想したんですけれども、その課題解決の手法というか、全部南港に積み込めればいいんですけれども、それができないおそれがある。対策というのは今から考えておられるわけですか。

○長友農政水産部長 単純にいけますと大阪南港に集中してきますので、南港航路がパンクするんじゃないかという話もございましてけれども、1つは、今、経済連で検討されておりますのは、経済連が一元分荷・一元配車をここの秋からやりますので、その結果として、例えば、1つのコンテナに2つ以上の品目を混載するという方法が出てきたりしますので、かなり効率的に

なりますので、幾らぐらいそれによってトラック台数とかコンテナ台数が減るのかというのがまだはっきりしておりません。それと経済連内部では、もし大阪南港に全部持っていったときに、輸送できないという状況にあれば、ほかの航路の利用も検討しないといけないのかなという話は伺っております。

○緒嶋委員 直前になって対策というのも容易じゃないと思うんですけど、これは一つの危機管理にもなると思うんですけど、あらゆることを想定しながら十分な対策をしないと、青果物というのは1日おくれとかで価格的にも変動が大きいわけですので、このあたりは県の方でも経済連とも十分相談しながら万全を期していかにかいのかんではないかなというふうに思います。

それと、やはりますますもって燃料が高騰するというような情報が流れておりますね。こうなりますと、運賃がいろいろな意味でますます高くなる。そのことがどういう影響になるのかと。今後においては、ピーマンなんかも冬場の燃料が高くなると生産量がどうなるのかとか、燃料代が高くなるから生産はやめるといような人も出てくるおそれもあるというような懸念もあるんじゃないか。逆に言えば、茨城とか千葉あたりで燃料が高くなりや向こうでも生産をやめるといことで、こちらが生き残る意味合いも出てくるのかなと、産地間競争がですね。そういうこともいろいろ考えながらやっていかんと、農業が我が県のやはり主力の産業であるわけですので、そこ辺を含めながら総合的な流通を含めた生産体制を整えていかにかいのかんではないかという気もするんですけど、そのあたりはどう考えておられますか。

○村田農産園芸課長 おっしゃるとおり、油代

が今から安くなるという見込みが余りないというようなことですので、現在のままで推移するのか、もうちょっと上がるのかというような状況でございまして、おっしゃるとおり懸念が非常にされるわけでございます。そのため、油代だけじゃなくてといいますか、省エネルギー対策という形で全体的な生産コストを下げっていく努力というのは、当然今までもやってきましたし、これからもやっていかにかいのかんし、インシアルコストといいますか、最初のハウスを建てる段階での低コスト化とかそういうことについても現在取り組んでおるところでございます。あとは、経営試算等しまして、どこまでいけるのか、または油をなるべくたかないような努力をすとか、油をたかなくていいような品目にシフトするとかいうことも当然考えていかざるを得ないのかなというふうには思っております。以上でございます。

○緒嶋委員 やはりできるだけそういう総合的なことを想定しながら対策を立てていかなければ、農業生産そのものが先行き不透明というか、継続できないという事態も私は想定されると思いますので、十分そこ辺を、万全な対策、総合的な対策を立てていただきますよう要望しておきます。以上です。

○河野委員長 ほかございませんか。

○萩原委員 秋以降、南港の場合、大分の今までの南港の活用利用状況というのは把握されていらっしゃるわけですか。

○村田農産園芸課長 活用利用状況と申しますと、大分一横須賀ラインでございますか。これは先ほど数字を示しましたように、現在2,000トン程度ですか、1,800トン弱の量が大分の方から東京の方に出荷されていると。ちょうどコンテナの数が今シャーシで10基の分が載れる量とい

うことになっております。

○萩原委員 大分も農業県ですからね、こちらが生産が一番出るときは向こうも恐らく出るだろうと思うんですね。それでここに輸送枠の確保が課題になっているということなんでしょう。先般この委員会で、八興運輸がやっているRORO船というんですか、その活用、八興運輸との折衝はされていらっしゃるわけですか。

○村田農産園芸課長 一応、総合交通課の方を通して、RORO船のどこに何があるかというようなお話は情報としては入れておりますし、あと、農業団体の方としましても、その活用について、さっき出ました志布志港を利用するだとか、大分近郊から関西方面に行く船便だとか、いろんな手だてを模索は現在しておるところでございまして、その一つとしてRORO船ももちろんあるわけでございますが、現在の運航状況、青果物といいますのは毎日出荷をするものですから、週に一遍とかまた不定期のやつでは今のままでは使いにくいかなというような話。でも、日もちのいい野菜類、例えば里芋だとか芋類だとかそういうものについては使えるんじゃないかと。そういう可能性につきましては今後県も一緒に検討していきたいというふうに考えております。

○萩原委員 たしか週に4回ぐらい出港しているんじゃないかな。週1回じゃないと思うんですね。ですから、週に4回ということはあと3日ということですから、その辺は具体的にJAなり関係団体と一回県が正式に八興運輸とのテーブルに着いていろいろ検討する必要があるんじゃないかなと、こう思います。

それと、これはよぎんなことかもしれないけれども、陸送になったということで、この前トラック協会に行ったんですけど、燃料が上がっ

たということもでしょうけれども、トラックのドライバーの皆さんの過重労働で悲鳴を上げていらっしゃるような状況ですね。これは悲鳴を上げている程度で終わればいいけれども、実際に協会の話等を聞きますと、長距離ドライバーを若手がなかなかしたがないそうですよ。人材確保に非常に困っていると。ということは、おのずと先行き見通しが非常に暗いわけですね。ですから、その辺をやっぱり、真摯に受けとめていらっしゃるでしょうけれども、もうちょっと速やかな対応が必要じゃないかなと、こう私は思うんですよ。何というんですかね、早急な対応、関係者はみんな集まってやっていく必要があるんじゃないかなと、こう私は思うんですが、その辺どう思われますか。

○長友農政水産部長 トラック協会の方には特別委員会の方でも行かれましたし、私どもも調査に行きました。今、委員がおっしゃったように、ドライバーの健康管理の問題も当然でございますけれども、燃油価格の高騰で、価格が1円上がると年間1億4,000万ぐらいの負担増が出てくるとかいろんな課題を抱えていらっしゃいますし、それから、さらにスピードリミッターの装着規制とかいうのも出てきておりますので、非常にトラック運送業界も厳しいということは重々承知しております。最終的には、今のところ、荷主側とトラック運送業者との契約に基づきまして運送をお願いをしておるわけですが、いろいろ課題も出てきておりますので、その辺につきましては、そこを指導管轄する関係部局とも十分連携を図りながら相談をしてみたいというふうに思います。

○外山三博委員 さっき川添委員がお聞きになったことと関連するんですが、JRを使うというのはこれから私、非常に大事な点じゃない

かと思うんですね。それでちょっとお聞きをしたいんですが、J Rに載せた場合、阪神・京浜に時間的にはトラック輸送とどんな差異があるんですか。

○村田農産園芸課長 現在出ておりますのは延岡駅を19時46分発でございます、北九州の貨物ターミナル駅に着きますのが、東京向けにつきましては0時48分発で、東京の貨物ターミナル、大井にございますが、翌日の20時52分ということで、大体丸一日ですか、ちょうど25時間ぐらいで着いておるようでございます。

○外山三博委員 大阪は。

○村田農産園芸課長 大阪は、北九州ターミナルを1時28分発で、翌日の15時10分、夕方の3時10分に着くようでございます。

○外山三博委員 陸送のトラックと比べるとどうなんですか、時間的に。

○村田農産園芸課長 陸送の場合、宮崎を16時ごろ出るんですが、21時ごろまでに県内のインターチェンジに入りまして、翌日の午前中に広島、岡山で、大阪に大体9時か10時ごろ着くようございますので、J Rコンテナは午後15時ですから、トラックの方が若干大阪までは早いかと。東京は次の日の21時ごろですので、東京に着きますのはJ Rと一緒にいるような状況でございます。

○外山三博委員 コンテナで貨車に載せると思うんですが、このコンテナというのは温度管理がきちっとできるコンテナなんですか。どうなんですか。

○村田農産園芸課長 保冷用と冷蔵用とございまして、ですから、温度管理は十分できると思います。

○外山三博委員 これはJ Rが所有をしているんですね。

○村田農産園芸課長 そうです。

○外山三博委員 J Rが持っているコンテナの数ですね、今お聞きしますと、陸送のトラックと余り時間が変わらないということ、そして、温度管理がきちっとできるということになれば、品物がばっと集まってきたとき、コンテナの確保がJ Rはきちっとできる状態かどうかということはどうでしょう。J Rが荷物がばっとふえたときにコンテナがあるかどうか。

○村田農産園芸課長 先ほど部長の方からも話がありましたように、一応コンテナの枠というのがございますので、ことしの4月から、J Aが一日に使えるコンテナの枠、10基だったんですけれども、それを15基ということで、5台コンテナの数をふやしたということでございます。ですから、一応それぞれ枠があるんじゃないかと思っておりますが。

○外山三博委員 その枠というのは、J Rの中で日豊本線に使えるコンテナの数という意味ですか。

○村田農産園芸課長 私はそういうふうに思っておりますけど。

○外山三博委員 先ほど川添委員が言われたように、このJ Rルートというのを県の方ももう少し、今も接触はしておられるようですが、経済連の方に任すということだけじゃなくて、一緒になってというか、相当積極的にそこ辺の可能性、大量輸送ということを考える。それから、今、萩原委員が言われたように、長距離の陸送の運転手が非常に確保が難しいというようなことを考えたときに、J Rの使い方というのが非常に大事になってくると思うんですよ。積極的なそこ辺の折衝というか、それを要望しておきます。

○河野委員長 ほかございませんか。

○宮原委員 やはりJRコンテナのことで聞かせてほしいんですが、トラック輸送にかわり、そしてフェリーにかわってきて、JRの集荷するターミナルとかそういったのがなくなってきているんだろうというふうに思うんですが、都市部では再開発とかでそういった荷を着けるところがなくなっているような感じをよく週刊誌やらで見たりするんですけど、どんどんこうやってJRでコンテナ輸送をすると、向こうにそういった場所というのはそれなりに確保されているんですかね。

○村田農産園芸課長 申しわけございません、そこまでまだ十分把握いたしておりません。

○萩原委員 まあ、トラックが便利なんですよ。集荷して市場まで直接持って行って、倉庫に搬入搬出もめんどくさくないから、それは確かにトラック輸送は便利だけれども、しかし、従事している人たちは過重労働で、僕の友達も運転をやっていますけど、これを長期間続けるというのは困難だと思うんですね。確かにJRを利用することがいいんだけど、それに頭を切りかえながらやっていかないと、それか新しいフェリーを、採算合うかどうかわからんけれども、するか、どちらかですから、フェリーの確保をするか、JRを活用する方向にある程度シフトしていくという方に頭を切りかえながらやっていかないと、食糧基地宮崎県と言ってみたところで、その方法を真剣に、会議をしちゃ折衝するんじゃないかと、すばらしいメンバーがおるから、1人か2人エキスパートでそういうところに出向いて行って、常に折衝し、交渉してやっていくようなメンバーを選抜で出していきたいなとは私と思いますが、そんなのはどうですか、部長。

○長友農政水産部長 私どもが荷物を持って私

どもが荷物を販売するのであれば、おっしゃるとおりやりたいと思いますけれども、あくまでも荷主は経済連ですとかあるいはJAですとかいらっしゃるわけですから、まず、荷主側がどういう販売体制を考えるのかということが基礎になると思います。その中で、先ほど来ありますように、確かにトラック輸送に比べてJRコンテナの方が安いわけですので、将来の農業経営を考えますと、JRコンテナ輸送にシフトした方が農家のためにもなるわけですから、その辺は十分荷主側と、いわゆる経済連ですとかJAと話をさせていただきたいと思っております。

○萩原委員 あのね、部長、そういうことはわかるとるのよ、荷主がだれだということぐらいは。僕もそこまでばかじゃないから。県なら県の優秀な職員がJAならJAに行ってそういうことを折衝しなさいということ僕は言っているわけ。あなたの答弁は、この前もそうだったけれども、そういう物言いはよくないよ、やっぱり。そういうのはわかっておって言うわけだから。いろんな人たちが常に会議して会議してじゃなくて、特権じゃないけれども、ある程度権限を、部長名でもいいから、JAと一緒になってそういう出先の皆さんと常に、帰ってきちゃ会議し帰ってきちゃ会議じゃなかなか話は進まんでしょう。民間だったらそうしますよ。その辺は頭の規制緩和しなさいと僕は言うわけ。

○長友農政水産部長 よくわかりました。おっしゃるとおりでございますので。なお、県の職員が今、経済連にも出向しておりますので、その辺も十分活用しまして、JA物流みやざきと話をしながら積極的に進めていきたいと思ます。

○山口委員 私どもの県北視察・県南視察、調

査の結果、私自身ちょっとわからなくなった部分もあるんですね。それは、例えば、ミヤチクを初め、トラック協会を初め、原油の値上がりからきた燃費の高騰が死活問題になっているとか、あるいは全国一斉の駐車禁止の問題もあって、新たな人員の確保なんていったらとても経営として成り立たないという、まさに悲鳴に近い声が聞こえる反面、都城の流通センターや、あるいは同じ食肉でも児湯食鳥なんかの場合には、フレッシュやチルドという商品の違いの差はあっても、そんなに1日1時間を争わなきゃいかんという品物でもないんだと。確かに燃費の高騰は我々もこたえてはいますが、少なくとも現時点では一応社内の経費の中で収容できる状態であります。こうしてくると、我々はそこらを深刻にとらえて大変だろうなと思った反面、そんな大変でないところもあったりして、あるいは先ほどの萩原委員のRORO船ではありませんけれども、新しい交通手段ができたというところで、みんなが飛びつくようにその説明を求めたりしてきているのかといたら、必ずしもそうじゃなくって、こういう手段がありましたから考えてみませんかぐらいの感じというので、ちょっとわからなくなった部分があります。

その結果というわけではないんですが、この資料の12、13ページに宮崎市中央卸売市場における青果物の入荷先別入荷量というのがございまして、13ページの下段の方には、ある意味では本県が苦手としているキャベツ、白菜の県外がございました。特に暑い今の時期は、説明ありましたように、長野とかあるいは北海道からの品物がここ南国九州の宮崎まで届くと。これは逆にどんなルートで来ているんですかね。あくまで市場の出入りをチェックしただけで輸送

手段までは確認されていないんですか。

○村田農産園芸課長 中央市場の方にもある程度聞き取りをさせていただきました。どういう形で来ているんですかという話を聞いたんですけども、それぞれの産地から、例えば長野なら長野県の運送業者が宮崎まで持ってくるというのが主体だそうでございます。例えば宮崎の中央市場が群馬のキャベツが欲しいといったときには、こちらから何トン送ってくれと要望は出すそうなんですけど、そのときの輸送費は宮崎側で持つんですけれども、リスク等もございしますので、あくまでも輸送は地元のトラックが来るというふう聞いております。

○山口委員 ということは、市場側の要望に応じてその都度その都度搬送するのであって、毎日出ているトラック便に宮崎分を載つけるという感じじゃないんですね。

○村田農産園芸課長 JA物流みやざきでもそういう帰り荷といいますか、宮崎市場向けの帰り荷はないかということで、毎日コンテナ10台ずつ東京にありますので、それに載ってこないかということで実験をやったことがあるんですけども、雑貨とか入れましても1トン弱ぐらいの帰り荷しかないというようなことで、帰ってくるやつも、大きな市場ではございませんので、宮崎だけじゃなくて、途中で大分におろし、鹿児島におろしというような形で戻ってくるというようなことで、フェリーで直行というのはなかなか難しいというような話も聞いております。

○山口委員 質問が先回りされてしまいましたけど、何も経済連やJAばかりが自分で一人頭を悩ますことなくって、我々が不得手とするキャベツ、白菜の帰り便を、逆にピーマン、キュウリというのを載つけたらいいじゃないかとい

う感じがしたんですが、じゃ、そういうのは幾つかのテストケースをやってみて、量の問題あるいは搬送先の問題でちょっと現実的に使い勝手としては難しいという既に結論が出ているという理解でよろしいんですね。

○村田農産園芸課長 今までの経緯の中ではそういうことですが、結論を出したというわけではございませんで、もっと幅広く荷を集めるとかそういう努力は今からもする必要があろうかというふうに思いますが、今の現状のままではちょっと無理かなというような状況でございます。

○河野委員長 ほかに質疑はございませんか。

○川添委員 今の話に関連があるんですが、欲しいところに品物が流れていくんですね。よって、宮崎の主力、ピーマン、キュウリ、畜産物ですね、畜産物は1時間を争うことはないとも思っています。そうすると、相対取引というのがどういうふうに宮崎の品物と市場との関係、あるいは主な大きなマーケット、そういうところとどういうふうになるのかによっては輸送形態が変わってくると思うんですよ。市場に荷物をどんと積んでもいいわけですからね。その辺の実態はどうなんですか。

○村田農産園芸課長 系統物につきましては、市場に出して毎日の量の多い少ないによりまして価格変動があるというリスクがございますので、安定した価格といいますか、契約価格に基づく取引というのは非常に重要だということで、JA県全体の系統としましては、野菜は30%を契約取引に持っていきたいということで、20%ぐらいまではいったんですが、昨年、おとし台風が来まして、ちょうど秋口で出荷時期がおくれたとかありまして、現在15%から10%台ですけれども、目標は、一応30%をそういう契約、

あとの7割を市場出荷という形で持っていきたいというふうに思っております。

○川添委員 ですから、一般論で議論するときは、市場を通じて品物が流れていくという前提で私たちは議論をしておりますよね。しかし、現実には、さっき長野のものがとんと入ってくるというのと同じで、長野のキャベツを送ってくれというから送ってくるわけですね。向こうが買うてくれというわけじゃない。だから、こっちのものも、主力青果物、それから畜産物、鶏卵あたりはどうか知りませんが、そういうものが今後私は、これだけ輸送費並びに輸送時間が議論されるということは、やはりもっと高度な販売作戦を立てて、ただ、それはさっきも出ているように、主力商品で、宮崎のピーマンだといって売れるものがないとだめだと思いますよ、基本的に。しかし、それはあるんですよね、ある時期には。そういうときの輸送形態は強気でこっちが押し込んでいくというか、荷物を届けると、何時までに届けばいいんだろというやり方をすれば、2割や3割は、5割でもいいと思うんですよ、そうすると輸送形態が変わってくる。何かその辺をもう少しJAあたりと研究せんと、いつまでも昔のしがらみで、時間が何時だとか、トラックがどうのこうのとか、いかなのじゃないかという気がするんですがね、ここまで来たら。どうですか。

○村田農産園芸課長 おっしゃるとおりで、先ほどからいろいろ話に出ておりますように、何でもかんでもこればかりというのじゃなくて、いろいろな流通手段、チャネルもいっぱい持ちながら、海も陸もJRも持ちながら、それをいかに効率的に使っていくかと。それから、100%市場に出すんじゃないで、そういう契約取引の形で、決められた時間に何時までに持ってくれ

ばいいよというような取引量もふやしながら、全体的に総合的な物流をするということで宮崎県の品物を全国に送っていく必要があるんじゃないかというふうに考えております。

○河野委員長 よろしいでしょうか。

それでは、ないようですので、これで終わりたいと思います。執行部の皆様、御苦労さまでした。

暫時休憩いたします。

午前10時57分休憩

午前11時6分再開

○河野委員長 委員会を再開いたします。

まず、今後の委員会の活動計画について御協議をお願いいたします。お手元に配付の資料1をごらんください。

今後の委員会の活動予定ですが、ごらんのとおり、次回委員会は9月定例会中となり、委員から御意見のありました9月中の執行部への提言、早期の意見交換会の開催は難しい状況となっております。そこで、8月に委員会を開催することも考えておりましたが、現時点で意見を取りまとめるのではなく、さらに調査活動を継続し、委員長報告の中で委員会の意見を集約するという御意見もございました。また、意見交換会につきましても、9月以降の委員会で開催できると考えております。

そこで、まず、8月に委員会を開催することについて委員の皆様にお諮りしたいと思います。8月に委員会は開催せず、活動計画のとおり、調査活動を行うとしたいと考えておりますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○河野委員長 それでは、そのように決定いたします。

それでは、次回の委員会、9月ということになります。次回の委員会で説明、意見交換会、それから資料要求等について何か御意見はございませんか。

○外山良治委員 例えばトラック協会、JA青年部、生産をなさっておられる方々、こういった方々と意見交換会をぜひお願いしたいと思います。

○河野委員長 では、まず、意見交換会の開催についてお諮りしたいと思います。今、外山委員の御意見にあったように、開催の方向で、あと3回事情聴取計画できると思うんですが、そういう場を設けることについて御意見をお伺いしたいと思うんですが、いかがでしょうか。

○永友委員 大事なことでもありますし、今おっしゃったようなことでやりましたが、私はいろいろ別な角度で中身に触れているんですけど、県は経済連に対してある程度支援体制をとっていますよね。そうしますと、受ける系統団体としては極力意見は出ないというふうに踏まえている。そういう嫌が多々あるんですよ。ですから、調査項目の中でやっていらっしゃるのは私はいいいとしても、改めて呼んで事情聴取するというような形をとっても、果たして効果的かどうか。あるいはまた、今後我々が根本的に進めていかなきゃならない輸送体系というのは宮崎県の基本的な問題だと思うんです。それであれば、やはり内部の意識改革をどうさせていくかというのが私、非常に大事なことだなというふうに今感じております。

○河野委員長 意見交換会という形をとると今のような問題が生じるのではないかという御意見があるんですが、ただ、やっぱり事情聴取については今後続けていかなきゃいけないという

ことは、まだ生産者側の聴取も不十分な部分があると思いますので、そういう形でやっていくということで、意見交換という形はとらないという考え方はいかがでしょうか。

○萩原委員 さっき部長がJ Aにも2人出向していると言うたけれども、2人出向しているなら何をしているのか、仕事を。こういう問題を真摯に受けとめて一生懸命取り組んでいるのかどうか、そういうことも論議する調査の方がいような気がして。出向しておりますと、じゃ、出向しておるのにどの程度の権限まで、どのような活動を県の職員として、人ごとじゃなくて自分のこととして受けとめて仕事をしているのかどうか。ちょっと越権行為かな。

○緒嶋委員 当事者といっても、生産者とか何とかいうそういう立場にないと、何か傍観者的な発言になってきているんですね。危機意識というか、現状がはっきりわかっているのかなというように気がする。言われたとおり。内部改革をやらにやいかんとじゃけど、しからばどういう方法でやるかというのが一番頭の痛いところですね。やらにやいかんと。

それと、意見交換会も本当に本音が出るような意見交換会じゃないと、形だけの意見交換会では意味がないんじゃないかなと思うんです。そこ辺、手法をいろいろ研究していただくといんですけど。

○山口委員 関連ではありませんが、今後の事情聴取の中で考慮いただきたいんですが、せんだって我々がミヤチクに伺いましたときに、社長たる会長が出てきていただいたというのは、我々県議会に対する敬意を込めてということがあるかもしれませんが、もう一方では、それぐらい流通コストがかさんできて、よい品を安くというなかなかそんな状況ではないという深刻

な部分があったからこそ私は出てきたんだと思うんですね。あの中で一言気になった発言があるんですが、かつて宮崎県は広大な土地があって安い労働力があってということだったけれども、せんだって宮崎県工業倶楽部との各事業体の経営者と議論したときに、今や宮崎県に工場を持ってくるメリットなんてほとんど少なくなつたと。それは、大量消費をする首都圏、関西圏から遠くなってこれだけ輸送コストがかかってくるようになれば、生産拠点を地方に持ってくる意味がないというのが県工業倶楽部の方々の意見でもありましたというのを御披露されました。ですから、総合交通・流通対策特別委員会という立場から見れば、農林水産業の出荷状況も大事であります、もう一方では、宮崎県に工場誘致を図り、地元の雇用を高めてという商工観光労働部の意見がある中で、現実的にメーカーである企業側が宮崎県に出てくるメリットが少なくなつたなんてという話を聞くと非常に寂しい部分がありますから、できれば県工業倶楽部のようなところも次回事情聴取の中にひとつ入れていただくと助かると思います。正しい表現かどうか、宮崎県工業倶楽部……、工業会になったんですかね。

○河野委員長 一堂に会しての意見交換会はさまざまな問題をはらむということで、意見交換という形も一考しながら、あと、事情聴取する企業・団体関係も検討するというので、今後正副委員長の方に一任させていただいて進めるということによろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○河野委員長 ありがとうございます。そのような形で準備させていただきたいと思います。資料については何かございませんか。

○外山良治委員 まず、例えばコンテナがあり

ますよね、物流方法として。例えばフェリーであれば、1トン大阪、東京に運ぶのに幾らかかるのかと。それと量の問題。1トンを運ぶのにどのくらいコストがかかるのかという定時性の問題、こういったものをもっとわかりやすく。そういった資料がないのかなと思うんですよ。その資料をお願いしたいということです。

○河野委員長 執行部に当たって準備させたいと思います。

次に、県外調査についてであります。日程では10月の30日から11月1日で実施することになっております。具体的なものはまだ提示できませんが、県外調査の調査先について御意見等ございましたら、お願いいたします。

○緒嶋委員 我々は出荷先の市場なんかにも一回行って見て、こちらの荷物のいろいろな流通の問題、向こう側から見た課題というか、そういうものを勉強した方がいいんじゃないかという気もするんですが。送ったものが着いた段階での向こう側としての宮崎県の農産物なんかについての対応とかどうという問題があるか。フェリーがないことで荷がおくれて着くとかいろいろあるわけですね。フェリーがないことでの影響というのが出てきておるわけですので、東京とか大田市場とかどこか、全員が行くのは大変かもしれんけど、やっぱり現状を見るということは勉強になるんじゃないかなという気はします。

○河野委員長 ちょっと休憩させていただきます。

午前11時17分休憩

午前11時19分再開

○河野委員長 再開いたします。

詳細につきましては、いろいろと調整が必要

になってきますので、正副委員長に御一任いただきたいと存じますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○河野委員長 それでは、そのような形で進めさせていただきたいと存じます。

協議事項の3、その他でございますが、委員の皆様から何か。

○山口委員 先ほどの調査資料の中につけ加えていただきたいんですが、JRを利用した輸送形態の中で、延岡発何時、そのために佐土原に何時に集荷し、北九州では0時48分発、東京に翌日20時52分とかメモをしましたが、いま一度系統立ててお示しをくださいませんか。

いま一つは、トラックと競争して、大阪が一緒ぐらいで、東京がちょっと早いというのはよくわからないんですね。ですから、各駅停車に近い形をとっているのか、それともJRカーゴみたいなのがあってそれで一直線で持つていくのか、そこらあたりもよくわからないものから、可能ならば停車状況をあわせて確認してください。

そして、いま一つ、これは外山良治委員から指摘があって私もなるほどと思ったんですが、JAがコンテナを契約したというのがあるそうですから、コンテナに宣伝を書いてみたらどうだろうか、宮崎野菜とか宮崎牛とか。そういうのは果たしてJAとしては許してくれるかどうかということも、可能ならば確認をしていただけませんか。ただ単に外から見てわからないコンテナだけで送るよりも、なるほどそれは宣伝ができるなら宮崎はそういうことについて先鞭をつけてもいいのかなと思ったものですから、あわせ調査に加えていただけませんか。

○河野委員長 山口委員、資料請求としては1つで、調査項目の中に宣伝ということによろし

いでしょうか。

○山口委員 資料請求の中に織り込んでください。

○緒嶋委員 それと、資料の書き方、これは外山良治委員からも出たんですが、横持ち運賃でキログラム当たり2円上昇したと。もともとが幾らかわからんわけよね。もともとを書いて、それが幾ら上がったじゃないと、たった2円かと思う。資料が親切さがない。これを見ればわかるようなものじゃないといかん。

○河野委員長 それと、先ほどの時刻の中でもコストも一つ入れてください。

よろしいでしょうか。

では、最後に、先日の神話高千穂トロッコ鉄道株式会社での調査時に要求がございましたTR沿線の学生の通学手段についての資料が高千穂町から提出されましたので、配付をいたします。

この資料は、今後のバス路線の利便性向上を目的に作成したとのこと。先日集計結果が出たばかりで、詳細な分析は今後ということでもありますので、今回参考資料として御確認ください。また、外山委員の方から負担ということ御質問が前回ありましたが、分析後しっかりとやっていくということで、またこちらの方で請求・確認していきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

○外山良治委員 特別委員会で委員が現状について報告をしていただきたいと。そのときには資料が整っておりませんと。次の日になると朝日新聞に出ていると。特別委員会で言ったときにはなくて次の日には出る。いかなものかなというのを正直感じました。以上です。

○河野委員長 町の方の事情があったみたいで、まさにその日だったそうです。段取りの悪さと

いうよりも、タイミングというんでしょうか、だったそうですので、前日も御意見としてありましたので、今後しっかりととらえて、資料、質問に対して対応できるように働きかけをしていきたいと思います。御了解ください。

次回の委員会は、9月下旬、事務局案では9月の25日月曜日、午前10時からを予定しておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

以上で本日の委員会を閉会いたします。ありがとうございました。

午前11時27分閉会