

自主調査研究報告 [継続報告]

北海道の農水産品の安定的な物流輸送確保
に関する調査研究 (継1A-2-③)

大分類	継1A
中分類	継1A-2

1. 目的

北海道産農水産品は国内においては高いブランド力があり、多くの農水産品が移出されている。また、東アジアにおいてもそのブランド力が認められてきており、今後 TPP の動きとともに国際競争力を持つ産品としての輸出の増加が期待される。

一方、道外に移出・輸出するための農水産品の生産地から港湾までの輸送や農産品が主要貨物となっている鉄道輸送などの道内物流については、それを阻害する以下のような問題が生じてきている。

- H 26.1 のトラックドライバーの長時間労働規制の罰則強化によりドライバーが不足している。
- 北海道新幹線の札幌開通時において、青函トンネルを共用している JR 貨物の輸送能力確保が課題となっている。
- 航空機の小型化により道内地方空港からの貨物輸送ができず、新千歳空港に航空貨物が集中してきている。
- 地球温暖化による異常気象等により交通災害が増えており、物流に大きな支障が出ている。

これらの問題に対応するため、新しい物流ルートの検討など、北海道の物流体系を見直すことが必要不可欠となってきた。本研究は、新しい北海道の物流体系を模索することにより、北海道農水産品の安定的、効率的に輸送を可能とし、北海道農水産品の国際競争力の向上にも資するものとする。

2. 実施内容

北海道大学の岸邦宏准教授を座長とした北海道物流政策研究会の第2回会議 (H 31.4.17) 及び第3回会議 (R 1.11.11) を実施した。第2回会議では「生産者と消費者にとって望ましい物流システムの構築に向けて」、「北海道新幹線札幌開業後の鉄道貨物輸送のあり方」、第3回会議では「道庁物流 WG の開催状況」を題材として情報収集及び意見交換を行った。

3. 主要な結論

上述した研究会は、インフラとして道路や港湾の整備や鉄道の維持はどうあるべきか、その流れで、各分野で取り組まれている事業は連動して動くことができないかといった観点で、北海道の持続可能な物流ネットワークを議論する場として設立しており、道内物流における現状や課題を共有した。

4. 今後の対応

北海道の物流体系のあり方については、行政の動きとも連動した検討が必要であるととともに、青函トンネル供用問題など慎重に取り扱う問題もあることから、引き続き研究会での情報共有や意見交換を図りながら、北海道における持続可能な物流体系を検討していく。