

調査出張報告書〔商工農林水産委員会〕

調査年月日	令和5年8月29日（火）	調査時間	13:00～13:42
調査先	宮崎県庁	実施場所	議会棟 1階 第1委員会室
説明者	宮崎県農政水産部家畜防疫対策課 主幹 片山貴志	現地視察等	—
調 査 概 要			
<p>1 調査目的</p> <p>ブロイラーでは全国有数の羽数を飼養する宮崎県において、令和4年度に高病原性鳥インフルエンザが発生している。その際の対応や、宮崎県の防疫措置などについてお話を伺い、本県の今後の参考とするため調査を行った。</p> <p>2 説明内容</p> <p>昨シーズン（令和4年から5年にかけて）は、令和5年5月6日0時時点で26道県84事例の高病原性インフルエンザが発生。これは農場における過去最多の発生で、約1,771万羽が殺処分の対象となっている。昨シーズンの特徴として、これまでの発生は11月からであったが、昨シーズンは10月下旬から農場での発生が確認されている。あわせて、野鳥でも9月にはウイルスが確認されている。これは日本に飛来してくる渡り鳥のうち、ウイルスを持っている割合が増えているのだろうと考えている。宮崎県では、平成18年度以降35事例が発生している。</p> <p>カモなどの渡り鳥の繁殖地はシベリアであるが、越冬のため世界各地に飛来する渡り鳥の中にウイルスを持ったものがあるため、全世界に高病原性鳥インフルエンザが伝播する。</p> <p>宮崎県は、農業ため池が多く、すみかにすることから渡り鳥が飛来しやすいため、発生率が高い。ため池の水を抜こうとしたことがあるが、農業ため池は横から水を抜く形になるため水が抜けきらず、かえって渡り鳥を集める結果となり対策に苦慮している。</p> <p>令和4年度は、令和4年11月20日に1例目が発生、その後12月、翌年1月にも発生し、合計3例の発生で約41万羽の鶏を殺処分したほか、延べ14か所の消毒ポイントを設置した。</p> <p>3 質疑の概要</p> <p>○発生と鶏舎の構造の因果関係について</p> <p>これまで発生した35事例の鶏舎の飼養形態はバラバラで、最新式の鶏舎もあれば昭和40年代のものもある。同じ鶏舎での複数発生はない。</p> <p>○発生の明確な原因について</p> <p>国の疫学調査チームが現場に入った後の報告書においても、最終的には原因は分</p>			

からないということで、県の独自調査においても明確な原因をつきとめることは困難であった。

○県民の皆様にご協力いただき靴底消毒について

県内で鳥インフルエンザが発生した場合、JRの駅や路線バスのタラップ等に消毒マットを敷いている。そうした県民の方が多く利用する公共交通機関のほか、ホテルやゴルフ場などで消毒をお願いしている。

○殺処分後の財政的支援について

殺処分された鶏については、国の基準に定められた評価をし、その評価に基づいて国から手当金が支払われることになっている。経営再開についても、家畜防疫互助基金支援事業というものがあり、加入しておけば経営再開時に保険金のような形で支払われるようになっているが、全ての農場が入っているわけではない。

○殺処分に従事する職員の人選方法について

年度初めに全庁的に約900名の職員を防疫作業従事予定者として各部局でリストアップしてもらっているが、その際に従事が難しいと思われる方は外してもらっている。その後、実際に発生すると、各部局何名という形で依頼し部局のほうで人選して出している。女性や年配の方もリストの中に入っているが、従事に当たっては作業内容で調整している。

○殺処分に従事する職員のメンタルケアについて

福祉保健部の保健師が窓口になっているが、今のところ、そういったケアが必要な職員については聞いていない。

4 調査の成果・委員会としての意見等

○鶏舎に出入りする人間や動物を想定し、徹底的な防疫体制を整えている。ネズミなどの出入りが想定される経路に消石灰を散布しているが、やはり人間に対する対策が重要であるとのことで、手が触れるドアノブ等を意識した手指消毒の徹底がなされている。全数殺処分となると、経営や環境に大きな打撃を与え、作業に当たる人員への負担も大きい。宮崎県の防疫体制を本県も学ばねばならないと思った。

○ホテルの入り口や感染拡大につながるおそれがある場所等に消毒マットが敷かれていて、水際防疫が徹底されていると感じた。

調査出張報告書〔商工農林水産委員会〕

調査年月日	令和5年8月29日（火）	調査時間	13:46～14:25
調査先	宮崎県庁	実施場所	議会棟 1階 第1委員会室
説明者	宮崎県農政水産部農業流通ブランド課 主幹 松宮哲夫 宮崎県環境森林部山村・木材振興課 みやざきスギ活用推進室 主幹 上村政弘	現地視察等	—
調 査 概 要			
<p>1 調査目的</p> <p>「宮崎県交通・物流ネットワーク戦略」を策定し、物流の課題に対して取り組まれている宮崎県において、農林水産分野における物流に関する取組についてお話を伺い、本県の参考とするため調査を行った。</p> <p>2 説明内容</p> <p>【農産物関係】</p> <p>宮崎県から首都圏まで全て陸送で運ぶ場合、1,000キロメートル以上、約19時間かかる。国の調査によると、農水産品を運ぶドライバーの拘束時間は、平均12時間と他の品目と比べて長く、特に荷役時間が3時間超と長い傾向にある。</p> <p>トラックドライバーの働き方改革について、労働基準法などの改正が行われ、2024年4月からトラックドライバーへの時間外労働の上限規制が適用され生じる諸問題、いわゆる2024年問題が迫っている。</p> <p>2024年を迎える中、宮崎県が今後も日本の食料供給県としての役割を果たしていくためには、持続可能な輸送体制の構築が必要である。</p> <p>働き方改革に合わせた輸送の改善には、運送会社だけではなく、産地においても連携した体制が必要である。そのため、県では、令和2年度に「みやざき農の物流DX推進協議会」（以下「DX推進協会」という。）を立ち上げ、持続可能で効率的な農産物の物流体制の構築を図るため、現状把握、問題点の整理、課題解決に向けた施策の推進に取り組んでいる。構成員は、農業、運送、行政の県域団体である。</p> <p>令和4年度に同協議会は、①荷下ろし箇所数の削減、②荷待ちの縮減に向けたトラック予約システムの実証、③積み下ろし時間を短縮できるパレット輸送の実証、④パレット輸送の効率化に向けた箱規格の検討、⑤物流効率化に向けた施設整備の支援、⑥ドライバーの休息時間を確保できるフェリーの利用推進などの取組を行ったところである。</p> <p>【林業関係】</p> <p>令和3年次の製材品の出荷量は、100万6,000立方メートルで都道府県別では全国第2位となっている。出荷先別の割合は、県外が72.6%と県外の出荷が多くを占め</p>			

ている。

県外への輸送形態は、トレーラー1台を満車にし、目的地に輸送する大口の輸送と、1社当たりの出荷量が少ない場合、数社詰め合わせて目的地に輸送する小口の輸送がある。輸送方法は、九州内は陸送であるが、首都圏・中京圏・関西圏は海上輸送と陸送の組み合わせ、または陸送となっている。製材メーカーは目的地を指定し、輸送方法を指定することは少ないため、物流事業者が輸送方法を決定していることが多い。

トラックドライバーの不足や高齢化、改善基準告示の遵守により、遠隔地への輸送が困難となっており、時間外労働の上限規制が適用されることによりさらに厳しい状態になるのではないかと危惧している。利便性や輸送コスト、航路の観点から県外港も多く利用されている。円滑で効率的な輸送を図るため、物流事業者における相互連携や荷主間での協力が必要であると考えている。

遠方への輸送ほど経費がかかることから、より付加価値の高い製品の開発や販路の拡大を図る必要がある。

3 質疑の概要

○荷主の意識改革に向けた啓発活動について

D X推進協議会で研修会を年1回実施している。今年度も8月上旬に、国の物流の会で委員をされている大学の先生や研究所の方、物流コンサルタント、物流改革に取り組んでいる物流会社の方などを講師に迎えて実施。オンライン開催になったが、当初は100名近くの参加を予定していた。荷主であるJ Aグループ、農業法人の団体が入っているため、荷主の方たちに対して物流問題の啓発を続けている。

○パレット輸送の課題について

パレット化が実現すると荷役作業が軽減されてスピーディーに荷下ろしができるが、パレットが返ってこないという課題がある。また、パレットのサイズを、11(イチイチ)型に統一したときに、全ての野菜の箱がピッタリ合うかは微妙で、ピッタリ合うように最適化すると、箱に入れる数が変わってきて売り方が変わってくる。他の県の主産地と連携して箱の見直しをしていくことも一つの方法であると考えている。このことについては、J Aグループが全農を中心に検討を進めていると聞いている。単県でできることには限度があるが、複数のJ Aグループ、行政により全国的な働きかけにつなげていきたいと考えている。

○フェリーの利用推進のための新船導入の際の財政的支援について

新船を導入する際に、県がフェリー会社に出資をするという形で経営に参画している。また、資金を貸し付けるといった支援も行っている。

○海上輸送と陸送の費用比較について

陸送のほうがフェリー運賃が発生しないので安いですが、これからは陸送の場合、よほど休憩時間を取らせるか、2人ドライバー体制でないとできないため、積極的にフェリーを使っていくことが重要であると考えている。また、モーダルシフトといって、トラックで運んでいるものをまとめてフェリーで運ぶことでCO₂の排出を削

減できるという観点からも船の利用を進めている。

○DX推進協議会における輸送手段の将来的な割合の検討について

フェリーの利用は伸ばしていきたいと考えている。運賃補助は難しいと考えており、フェリーの時間に間に合うような作業の省力化など、利用しやすくするための環境づくりに取り組んでいる。

4 調査の成果・委員会としての意見等

○ドライバーの休憩確保とCO₂の排出削減につながるフェリーの利用推進は、宮崎県の条件に合った取組であると思った。ただし、陸路に比べて運賃が別にかかるが、県からの補助金はないとのこと。この点にどう関わるのかが今後の課題になると思われる。

○2024年問題に対して、物流のネットワークをどう再構築するかが、宮崎県でも大きな課題であることが確認できた。新船を2隻導入したという話には驚かされたが、あらゆる角度から対処方法を検討していることがうかがえた。

調査出張報告書〔商工農林水産委員会〕

調査年月日	令和5年8月29日（火）	調査時間	15:23～16:11
調査先	株式会社ジェイエイフーズみやざき	実施場所	1階 会議室
説明者	株式会社ジェイエイフーズみやざき 取締役常務 岩切一紀	現地視察等	2階見学通路から 工場内を見学

調 査 概 要

1 調査目的

株式会社ジェイエイフーズみやざきでは、農地での野菜栽培から工場での加工、販売までの一貫した取組の中で、無人トラクターを活用した圃場整備や、ドローンを使った肥料散布、クラウド型生産管理システムを活用した社内での情報共有など、スマートな農業を行っている。先進的な取組についてお話を伺い、本県の今後の参考とするため調査を行った。

2 説明内容

平成22年4月に会社設立。事業内容は、冷凍野菜製造販売と自社農場運営で、自社農場運営はもうすぐ4年目に入る。今年の3月31日まで、カット野菜事業を行っていたが撤退した。

ハウレンソウの作付けについては、令和4年度（令和4年10月～令和5年9月）産で生産者56名、作付面積125ヘクタール、そのうち約20ヘクタールが自社農場の作付けとなっている。

栽培地域は、工場周辺20キロメートル圏内で行っている。そうすることで、収穫後30分以内に工場に持ち込みができ、鮮度を重視した原料栽培を行っている。収穫は3名1組の2班体制で行い、1日約26トン収穫している。

ハウレンソウは加工用ということで、約80日～140日間栽培、これは青果用の2倍～3.5倍の生育期間である。生産管理工程のイメージとしては、土作り、播種、防除①、中耕、除草、防除②、追肥、収穫といった工程があるが、生産者は、土作り、除草、追肥のみ対応し、播種、防除①、中耕、防除②は地域のJAの出資型法人が作業を受託、収穫についても当社が受託した後に、JAの出資型法人に再委託するというので、大きな機械を持たなくてもハウレンソウの契約栽培に取り組める。そういった分業化が会社できて2～3年後には約100町のハウレンソウを作付けできる結果につながったのではないかと考えている。

栽培を工程管理する手法として、栽培工程をマニュアル化し、それに賛同してくれる生産者を募って取組を進めている。圃場の位置情報や面積等をデジタル化して、クラウド型の「生産管理システム」に落とし込んでいっている。そのシステムを活用し、現在2名いるフィールドコーディネーター（JAの営農指導員のような方）が圃場を週1回は巡回し、決められた時期に決められたことを行っているかや、生育状況を確認し、それを情報としてクラウドに入力して、情報を蓄積しながら圃場

管理をする仕組みを用いている。巡回の中で、ホウレンソウの生育状況を「高さ」と「見た目」で把握しシステムにアップすることで、収穫日を予測し、収穫量や製造量を決めていっている。

また、ホウレンソウに含まれる、紫外線から目を保護する成分を表示販売することで「機能性表示食品」としての届け出をし受理されて販売するまでに至っている。

コロナ禍の中、冷凍野菜の売上げは堅調に推移しており、販売先については、生協・量販店・コンビニ等の小売りが伸びている。

3 質疑の概要

○肥料や農薬等が高騰した場合の契約について

去年は肥料等が上がったので、高騰分については、単価を変えるのではなくて、栽培面積に応じて反当たりいくらかで別途支払っている。

○カット野菜からの撤退の理由について

一つは、運賃上昇で荷役の回収が厳しくなったということ、もう一つは、朝早くからの作業になるので、早朝から来てもらう者を集めることが厳しかったこともある。そのため、1～2年かけて段階的に撤退した。

○機能性表示食品としての表示販売に至るまでの苦労について

手続上の資料作りが大変であったようである。ただ、ホウレンソウは参考データがその時あったらしいので、他の品目に比べると、進めやすかったようである。

4 調査の成果・委員会としての意見等

○ホウレンソウは機能性表示食品である商品もあり、販売の面で有利になると思われた。そうして商品価値を高めていることに感心した。

○生産については、56戸の契約農家関わっているとのことで、肥料や農薬などが値上がりしている中、商品への価格転嫁、契約農家との契約金額などが気になった。

調査出張報告書〔商工農林水産委員会〕

調査年月日	令和5年8月30日（水）	調査時間	9:59～11:01
調査先	木脇産業株式会社	実施場所	会議室
説明者	木脇産業株式会社 代表取締役 木脇桂太郎	現地視察等	製材工場
調 査 概 要			
<p>1 調査目的</p> <p>林業・木材産業の先進地である宮崎県において、グループで植林から伐採、素材生産、製材、高次加工、プレカット加工、全国発送を一貫体制で行っている中で、国産材製材・販売、素材販売、住宅建材・設備販売などの事業を行っている会社において、それらの事業の現状や今後の展開などについてお話を伺い、本県の今後の参考とするため調査を行った。</p>			
<p>2 説明内容</p> <p>昔は住宅資材にしておけば売れていたが、今は外材との競争や原木の海外輸出、バイオマスチップ販売において、製品を売ることに苦戦している。ウッドショックがあり国産材の見直しがあつたけれども、外材の単価、量、質にはなかなかかなわない。</p> <p>そうした現状がありながら、伐採と運搬、製材において、運搬のトラックが現在70台ほどあり、それが当社が一番の強みになっていると思う。山からの丸太の運搬が他県においてはうまくいっていない現状があるのではないかと考えている。</p> <p>宮崎県は、県の支援に恵まれている。乾燥機250機を一般の製材所でも支援していただけるような仕組みをつくっていただいたり、林道の整備にしっかりと支援していただいているため林道網が整備されており、トラックが山に入り丸太が容易に搬出できることが強みになっている。高性能機械の支援も県の補助がある。</p> <p>原木の取扱量は、木脇産業グループで20万立方メートル、1日にトラック50台くらい、1年間で1万3,800台くらいになっている。原木は、A材、B材、C材と分かれる。住宅用になる直材のA材、輸出用などに使われる少し曲がったB材、バイオマスチップになるC材を選別機で選別していく。一山を伐採して、A材、B材、C材の割合は、A材、B材が8割、C材が2割で山から出てくる。現在、バイオマス工場で燃やすチップが足りない状況である。チップの値がどんどん上がって、B材とC材の値段が一緒くらいになってきている。もしかしたらA材まで燃やされるのではないかと懸念している。</p> <p>宮崎県は畜産が盛んであり、おが粉も敷料になることからトンいくらという形で販売している。バーク（皮）についても、堆肥などになるのでトンいくらで取りに来てもらっている。</p> <p>当社はこれから、住宅資材としての販売を強化していきたいと考えている。住宅</p>			

資材には500種類くらいアイテムがあり、大小全ての丸太を消費するためには、住宅資材が一番よいと思っている。

また、木材に付加価値をつけて販売している。例えば、沖縄県などでコンクリートの型枠材になっている木材に緑の液を注入し、シロアリを防止している。プレカットについても、家一棟分、集成材を使わずにすべて杉材でそろえられることも当社の強みである。

ウッドショックで、確かに2年前は外材が入らない、円安ということもあり、国産材は非常に見直され、製品も原木も値上がりしたが、現在、住宅着工数は落ち込んでおり、ウッドショックの前のような状況である。製品の値段は下がっているが、チップ、C材の値段が上がっている関係で、丸太はそれほど下がっていない。その結果、原木高の製品安で製材所は厳しい状況に追い込まれている。そういった中、住宅資材に取り組んでいかなければ、山の維持もそうであるが、成り立っていかないとと思う。

3 質疑の概要

○CLTに対する所見

CLTは特殊な材料になるので、作りだめができない。ビル等の大きな建物にはいいだろうが、一般住宅ではなかなか使えない。そういった大型の建物が年間どれだけ建つのかという話である。

○物流の2024年問題について

県内の丸太を運ぶトラックのみで、製品を運ぶトラックはないが、運賃を上げるしかないのではないかと思います。ツーマンで東京都や新潟県に運ぶ場合、その運賃で栃木県や茨城県の製材所と競争にならないと思う。

○林業作業者の人手不足の状況について

素材業者においては人手不足で、若い方を雇用して育てていこうとしているが、高所作業など死亡事故の多い業種なのでなかなか続かないようである。高齢化が進んでいるため若手の育成をするために宮崎県では林業大学校を造っている。

○再造林の状況について

県北では9割、県南では半分程度という状況である。森林所有者が植えたがらないということがあるため、県と企業と森林所有者が協定を結んで、森林所有者の代わりに企業がお金を出して植林するという取組をしている。当社も協定を結んで参画し、約4ヘクタールの森林を植林した。

○売ることの仕組みづくりについて

当社は工務店や大工から注文を受けて製材をする形が基本である。当社の製品を取り扱ってもらっている工務店は30~40社あるが、客の声を聞いて邸別出荷している。

○林道使用後の崩壊対策について

できるだけ原状回復するようにしている。また災害にならないように、森林管理署の指導の下、作業している。

○木造の仮設住宅建設に対応できる準備について

当社ではいろんなニーズに応えられるようにしている。

4 調査の成果・委員会としての意見等

○畜産県であるため、おが粉も畜舎の敷料としてニーズが高い。この製材工場は木材を余すところなく使っており、本県の製材工場にもこのコンセプトは大いに参考になると思った。

○CLTは需要が一定しないことから取り組んでいないという話は、一本の木へのこだわりとの対比で考えさせられた。

○住宅建築において、杉にこだわって営業していく姿勢は森林県日本一の高知県として見習う点である。

○伐採期を迎えている木材を利用促進し、伐採、再造林する60～70年の循環システムを構築すべきであると改めて感じた。

調査出張報告書〔商工農林水産委員会〕

調査年月日	令和5年8月30日（水）	調査時間	13:33～14:25
調査先	鹿屋市漁業協同組合	実施場所	大会議室
説明者	鹿屋市漁業協同組合 統括部長 吉松正信	現地視察等	加工場
調 査 概 要			
<p>1 調査目的</p> <p>カンパチの水揚げが全国有数の漁業協同組合であり、こちらのカンパチは鹿児島県ブランド魚「かのやカンパチ」として全国の市場や量販店に流通している。そうした漁業協同組合で、養殖、加工、出荷等の現状や今後の展開などについてお話を伺い、本県の今後の参考とするため調査を行った。</p> <p>2 説明内容</p> <p>当漁業協同組合は、正組合員、準組合員合わせて約200名で構成している。全体約45億円の取扱いで、主に養殖を行っている。カンパチ養殖漁協と考えていただけたらと思う。</p> <p>昨年（令和4年）9月に新しい加工場が完成し、10月から稼働している。手狭で非効率であったため、今後は加工の需要が増えるであろうと見込して整備した。輸出にも対応できるものとなっている。</p> <p>生けす432台で年間約100万尾の生産体制を取っている。養殖業者9業者で、カンパチは周年出荷体制を取っており、年間約75～80万尾を販売している。ブリは9月から翌3月頃までの販売で約12万5,000尾、ヒラマサは4月から9月までの販売で約12万5,000尾生産している。</p> <p>水深40メートルから110メートルの深いところで養殖をしているので、赤潮の発生もなく養殖に最適な環境である。</p> <p>また、おいしさを追求するため餌に工夫しており、「かのやカンパチ」にバラのエキスを配合した飼料を給餌している。</p> <p>鮮度を重視し加工場を併設しており、水揚げから加工まで2～3時間で終わらせている。</p> <p>輸出に対応できるように、MEL（マリンエコラベル）という世界基準を取っている。</p> <p>3 質疑の概要</p> <p>○養殖を行うに当たって懸念する点について</p> <p>夏場の高水温対策が課題である。高水温になると魚が餌を食べないため餌をやらないことから、それが続くと魚の免疫力が落ちて病気になりやすくなる。たまたま沈下式の生けすになっているので2～3メートル沈下させるか、夏場だけでも低水</p>			

温の場所に避難させることも考えていかななくてはならないかと考えているところである。

○物流の2024年問題への対策について

現在加工場からは、飛行機便と陸送便で出荷している。関東方面に、飛行機便は翌日、陸送便は翌々日に着く。急ぎは飛行機便、そうでないものは陸送便といった形で、分けて出荷している。

○地元でのカンパチの売り出し方について

カンパチをPRする一環として、漁協直営の店を2店舗構えて、カンパチに特化した商品を提供している。

○加工場で働いている方について

七、八年前からベトナム人の技能実習生を受け入れている。現在8名の技能実習生がいて、全体30名程度の従業員で作業をしている。

○加工に回る割合について

年間25万尾～30万尾を加工場で加工している。新しい加工場もできたので、今後は年間40万尾～50万尾を目指していきたいと考えている。

○輸出でターゲットに考えている国について

ブリはアメリカ、カンパチはタイ、台湾を考えている。

○中国に輸出していた水産物が中国に行かず国内で流通することによる値崩れの懸念について

ブリが余り安くなって、安いブリがふんだんにある中でカンパチが売れなくなるのではないかという危惧をしている。

○コスト削減で工夫されていることについて

市からコスト削減の補助金をもらっている。飼料は商社まかせで言い値になってしまう。競争させる部分がないと飼料の価格を下げることは難しい。餌についても市で補助金の補正予算を組んでもらった。

4 調査の成果・委員会としての意見等

○薩摩半島と大隅半島に挟まれた湾内であるため、本県のように津波などの被害を恐れることも少ないことや、赤潮の発生がない養殖漁場として恵まれていること、花のバラのエキスを配合した餌を与えるなど、ブランド化にも取り組んでいることなどが印象的であった。

○物流の2024年問題に対する取組について、空路の活用にも取り組むとのことであったが、高価格帯でも販売できるといった自信の表れであろうと思った。

調査出張報告書〔商工農林水産委員会〕

調査年月日	令和5年8月30日（水）	調査時間	16:03～17:02
調査先	鹿児島県庁	実施場所	議会庁舎 6階 議会運営委員会室
説明者	鹿児島県農政部畜産課 技術補佐 長野京子	現地視察等	—

調 査 概 要

1 調査目的

令和2年の畜産の産出額が3,120億円に上り、全国第2位で、農業産出額の約6割を占めているが、さらなる畜産振興のため、生産基盤の強化、畜産物の品質向上や畜産農家の生産性の向上、畜産経営安定の取組、飼料自給率の向上などに向けた施策を推進している鹿児島県で、畜産振興の取組についてお話を伺い、本県の今後の参考とするため調査を行った。

2 説明内容

○肉用牛生産基盤強化対策

令和12年の本県酪農及び肉用牛生産の望ましい姿を見据えて、その実現に向けた県畜産振興の指針となる「県酪農・肉用牛生産近代化計画」を策定した。計画的な振興に向けた対応として、「酪農及び肉用牛生産の競争力強化」、「畜産経営安定」、「畜産環境対策」、「家畜衛生対策」、「需要に応じた生産・供給、消費者への理解醸成」の5項目の取組について記載している。

増頭推進のための各種施策として、優良な和牛繁殖雌牛を増頭する場合に、増頭実績に応じた奨励金を交付する事業や、市町村が繁殖雌牛を導入し農家に貸し付ける事業などが措置されている。

規模拡大推進のための施策として、中心的経営体の収益性の向上等に必要な施設、機械の整備を支援する事業などが措置されている。

小規模・高齢農家の経営継続のための支援策として、労働負担軽減のため、肉用牛ヘルパーやコントラクター、キャトルセンター（子牛預託施設）等の活用の推進や、繁殖雌牛の増頭のため低コストの簡易牛舎の整備の支援が措置されている。

省力化・スマート農業の推進による生産基盤強化対策としては、「鹿児島県スマート農業推進方針」を策定し、本県が目指すスマート農業の将来像の5本柱として「超省力・高生産畜産経営の実現」を位置づけ、省力化とデータ活用による生産性向上で畜産経営の規模拡大と所得向上を図っている。

○養豚・養鶏振興対策

本物のかごしま黒豚を確実に消費者まで届けるシステムとして、かごしま黒豚認証制度を構築し、銘柄確立を図っている。

また、かごしま黒豚販売指定店制度を実施、かごしま黒豚を取り扱う精肉店、飲食店を指定しブランド力の強化を進めている。

かごしま地鶏は、全て父方に「薩摩鶏」を用いて開発している。認知度向上や販路拡大の取組として、地鶏の特徴やおいしさを説明する商談用パンフレットの作成などを行っている。

○配合飼料価格高騰対策

国内の配合飼料価格が高騰し、配合飼料価格安定制度における補填金の交付が続く、国は基金へ積み増しを行い、令和4年度に生産者積立金も増額となったことから、生産者積立金の一部の助成を行い、畜産経営に及ぼす影響を緩和している。

飼料価格の高騰が続く中、飼料自給率の向上を図るため、自給飼料の増産に向けた取組を支援する地域資源フル活用飼料増産対策事業を実施している。

3 質疑の概要

○地域資源フル活用飼料増産対策事業における農業者が飼料作物を作ろうとするインセンティブについて

新たなものを地域の協議会で一体となって実施する事業であるので、普及指導員の方などに指導をもらいながらスタートが切れる事業になっていると思う。

○かごしま黒豚の輸出に向けての動きについて

かごしま黒豚の輸出は確実に伸びている。輸出する地域の食べ方を考えていかなければいけないということが食肉センターの命題となっている。そのためカットの技術に力を入れている。

○配合飼料価格高騰対策緊急支援事業の支援内容に対する自己評価と生産者の声について

できる精一杯のところであったと考えている。生産者からは、生産者積立金の増額分を助成していた令和4年度の支援内容を維持してほしいという声があった。

○家畜保健衛生所の獣医師の確保について

不足している状況である。奨学金など、獣医師確保の支援をしている。

4 調査の成果・委員会としての意見等

○輸入飼料の高騰に対して国産飼料の自給率を高めることが課題であるが、農業者にインセンティブを与えることにより県産飼料自給率を上げる事業に取り組んでいる。このような事業は、本県においても早急に取り組まなければならない。国頼みではなく県自体が積極的に取り組むべきである。

○高齢化による畜産農家の戸数の減少に対して、省力化を図るため「鹿児島県スマート農業推進方針」を策定し、生産性を上げる取組を展開している。本県にも応用するとともに、事業成果等、鹿児島県の今後の取組に注目したい。

調査出張報告書〔商工農林水産委員会〕

調査年月日	令和5年8月31日（木）	調査時間	9:19～9:59	
調査先	株式会社JA物流かごしま	実施場所	肥料事業部 2階 会議室	
説明者	株式会社JA物流かごしま 幹線事業部 部長 早稲田一剣	現地視察等	—	
調 査 概 要				
<p>1 調査目的</p> <p>鹿児島島の農産物・畜産物を新鮮でおいしいまま、日本各地の市場へと運ぶ物流ネットワークを構築されている会社において、物流の現状や課題、その対策などについてお話を伺い、本県の今後の参考とするため調査を行った。</p> <p>2 説明内容</p> <p>トラックドライバーは、全産業と比較して、2割長い労働時間で、中高年齢層への依存度が高く、2割低い賃金になっている。その結果、人手不足が発生しており、将来的には農畜産物だけでなく、工業製品等いろんなものが運べなくなるのではないかと懸念されている。</p> <p>そのため、労働基準法の改正により、2024年4月から自動車運転業務に罰則付きの時間外労働の上限規制（年960時間まで）が適用されることから、これに対応するために、(1)ドライバーの労働時間の削減、(2)輸送体制の整備、(3)適正な運賃・料金の収受が必要になってくる。</p> <p>ドライバーの労働時間の削減のため、積み込み・荷下ろし時の荷主・着荷主の補助・立会いや、パレット輸送への切替え、荷待ち時間の削減が効果的である。荷待ち時間は、特に荷下ろし時が課題で、荷下ろし先に着いているにもかかわらず2時間も3時間も待たされている。現在、事前予約制が導入され始めているが、まだ東京都の2市場しか入っていない。</p> <p>小ロットの輸送が課題であり、ロット拡大・積載率向上のため、県内の集約拠点に集めなければいけない。現在県内3か所の集約拠点に集め幹線輸送している。ただ、集約のためのコストがかかることになる。</p> <p>配達先が50～60か所に及ぶ輸送オーダーであるので、到底幹線便1台では配れないため、各消費地に中継会社がありそこに下ろせばその地区の輸送をすることになっている。</p> <p>食肉については、すべて直送しており、1台が7～8か所配っているが、4月以降は違反運行になる。そのため、関東と関西に中継拠点を設けて、労働時間の削減を図ろうとしている。</p> <p>2024年4月規制開始に向けて、運行時間は削減しなければいけない。その結果、運収が減少、運送業の廃業につながり、物が運べなくなるという負の連鎖を避けるために、運賃・料金の整理又は値上げが必要である。</p>				

2024年問題は、2024年4月がゴールではなくスタートになる。荷主・着荷主・運送会社の各関係者が互いに協力して準備する努力を惜しまないことが大事である。この2024年問題を放置すると、運べない事態になるので、適切な改善をお互いに行い、こうした事態を避けなければいけないと考えている。

3 質疑の概要

○パレットの回収と効率的なサイズへの見直しについて

販売方法を経済連やJAが考え直さないとパレット輸送は進まない。パレットに入る量の単位で販売していく体制をつくる必要があると思う。

また、市場に下ろした後パレットの紛失が多いので、鹿児島の場合はレンタルパレットを使っている。産地がパレットを持ってきたときには産地に責任を持たせる。運送中は運送会社の責任、市場に着いたら市場の責任という3つの契約を交わして責任の所在を明確にし賠償を行わすことにしている。ただ、レンタルパレットを使えば費用がかかる。ジャガイモの場合は生産者がその費用を負担しているが、生産者、運送会社、市場で3分割すべきであると考えている。

○事前予約制について

16時くらいに着くと予約すればすぐに受け取ってくれるが、20時くらいになると全国からトラックが集まってきて予約が入らない状況になる。台数制限があってそれを過ぎると予約すらできない。結局並んで待つ形になる。

○ドライバーの2人制について

考えていない。給料を2倍払わなければいけなくなり運賃値上げにつながっていくため、生産者にその分を負担させることはできない。

○鹿児島県独自でフェリーを構えることについて

上りは100%載っているが、下りは、消費地の人数が少ないので志布志港や宮崎港行きはガラガラである。そのため、なかなか鹿児島県には就航しない。

○中継拠点について

実際に見に行き、適切な冷蔵庫、輸送トラックを持っているかなどを確かめて、契約を結び提携している。

○全国的な取組の状況について

全農が音頭をとって、経済連がつくった運送会社、全国二十数社が一同に集まりこうした問題を解決していこうと先月発足会が開かれた。また、鹿児島県はその前に、宮崎県と熊本県の南九州3県で輸送に関する会をしている。

4 調査の成果・委員会としての意見等

○物流の2024年問題を単に運送業者の問題として捉えてはならないと感じた。荷主、着荷主の意識改革を徹底しなければこの問題の解決は程遠い。物流コストが上昇すれば、生産者はもとより、消費者に大きなツケが回ってくることは間違いない。ひいては、生産者の減少、消費の低迷につながるため、生活の利便性や経済面への影響は計り知れない。本県においてもこの問題にしっかりと対応していかなければな

らない。

○物流の2024年問題を踏まえて、農畜産物の輸送システムの再編に取り組んでおり、鹿児島県も宮崎県や本県と共通する課題を抱えていることが分かった。各県が課題解決のために協働できるのではないかと考えた。

○パレットでの輸送は市場等の管理システムが必要であると感じた。