

- 令和4年の改正離島振興法の附帯決議を踏まえ、離島の物価の実態把握や、実態に基づいた有効な取組について、令和5年度に調査を実施。令和6年度は、令和5年度の調査結果を受けて、離島の物流効率化に焦点を当てて調査を実施。

令和5年度調査結果

- 本土との価格差については、人口規模が1万人を超える離島を中心に、調査対象品目のうち、本土との価格差が1割未満の品目が約半数である等、必ずしもあらゆる品目が高いとは言い切れない。



- 大手小売店が立地する離島では、本土との価格差が小さい品目が多くみられる。大手小売店の立地は、離島全体の物価の引き下げに寄与しているものの、事業者からは離島の物流の非効率性も指摘され、その改善が必要。
- 小規模店舗における仕入れコストの引き下げには、共同仕入れが有効。

離島の物流効率化に焦点をあてる

令和6年度調査結果

<主な調査の内容>

離島の物流環境の実態把握のためのケーススタディでの調査

- 3地域を対象として県・市町、商工会、小売店、陸上・海上運送事業者等にヒアリング
- 長崎県五島列島福江島（ヒアリング13者）
 - 島根県隠岐島島後（ヒアリング9者）
 - 鹿児島県種子島（ヒアリング13者）

全国の共同輸配送等の先進事例の収集

- 離島の物流効率化にも資すると考えられる全国の共同輸配送等の先進事例に着目しヒアリング
- 例）過疎地でのラストワンマイル共同輸送（埼玉県秩父市）
荷主マッチングによる物流コスト削減（北海道）

<調査の結果>

【課題】

- 物流効率化には、大手小売業者から中小小売業者、運送事業者にいたる関係者との連携が不可欠だが、関係者が議論する場がない。
- 離島への移入量に対して、離島からの移出量が少ない。
- 陸運・海運事業者が個別に請け負う分については混載が進んでおり、これ以上の混載の余地は少ないが、大手小売店によるチャーター便のトラックやコンテナでは、離島への移入分は満載を志向しているものの、余剰スペースが生じることがある。
- 船便の発着時間に物流が集中し、平準化や分散化が難しい。
- 船便の欠航による物流の停止と再開時の物流の集中により、計画的な輸送が行きづらい。
- 物流効率化にはロットを大きくすることが必要。

【対応の方向】

- 物流効率化に向けて、関係者が議論する場が必要である。
- さらなる混載や往復マッチングには限界があるものの、大手小売店によるチャーター便のトラックやコンテナの余剰スペースについて、移出入の双方に活用の余地がある。
- 離島側に共同倉庫（在庫拠点）を整備することも有効である。
- 小規模店舗は、ボランタリーチェーン加入による共同仕入れが物流の観点でも有効である。