

# 有人国境離島地域における施策の 効果等実態調査

隠岐地域における物価・物流に関する  
実態調査報告書

令和元年 6 月

島 根 県

## 隠岐地域における物価・物流に関する実態調査

### 【概要】

有人国境離島法に基づき策定した県計画に基づく施策の効果や課題等を把握するため、小売事業者および卸売事業者・運送事業者を対象に聞き取り調査等を行った。

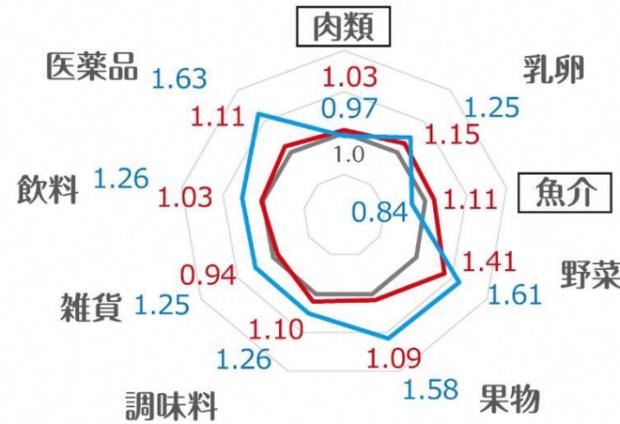
調査範囲	隠岐地区4町村〔海士町、西ノ島町、知夫村、隠岐の島町〕および 松江市	
調査項目	物価・物流調査に関する調査	
	物価調査・小売店ヒアリング調査	物流調査
調査方法	店頭表示価格の確認、小売事業者へのヒアリング	卸売・運送事業者へのヒアリング
調査対象	隠岐地区4町村の小売店（中型・小型店）26店舗 本土（松江市）の小売店（大型・中型店）5店舗	卸売事業者8社、運送事業者3社
日 程	平成30年9月12日～14日	平成31年1月～3月上旬
調査内容	<p>総務省「小売物価統計調査」の調査品目及び基本銘柄のうち、次の条件を満たす82品目を抜粋</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 消費者が主として居住地区近辺で購入する品目で、地区間で価格差が見られる品目</li> <li>2 主として各市町村の代表的な商業集積地、大型店舗等で購入する品目で、店舗間で価格差が見られる品目</li> <li>3 地区間または店舗間での価格差が比較的小さい品目</li> </ol> <p>※雑貨については消費者庁「雑貨工業品一覧表」を参考に品目抜粋 ※なお季節もの、店舗での取扱がないものは除く</p>	<p>主な聞き取り項目は下記のとおり。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 取扱商品、取引先</li> <li>2 商品輸送の卸値の水準</li> <li>3 本土との卸値比較</li> <li>4 小売店までの輸送形態（混載、単独など）</li> <li>5 課題など</li> </ol>

	物価調査・小売店ヒアリング調査	物流調査
調査結果	<p>1 本土5店舗における各品目の物価平均値を1とした場合、隠岐地区の中型店では0.94～1.41、小型店では0.84～1.63の開きがある。(カラー図表A3版)</p> <p>2 保存が効く調味料などは比較的価格差が小さいが、本土に比べ隠岐地区の中型店全体で約1～2割程度、小型店全体で約3割程度の高価格となっている。品目毎にバラツキはあるものの、総じて隠岐地区の店舗は平均して2割程度高い水準となっている。(カラー図表A3版)</p> <p>3 運送費の高コストに加え、少量仕入や様々な商習慣に伴う仕入値の高さも店頭価格に反映されている(小型店の仕入先は、概ね小規模の卸売事業者が中心となり、大量仕入による割引の恩恵を受けることが困難)。</p> <p>4 限られた市場規模や個々の店舗が概ね小規模であることも、物価高の解消が難しい要因となっている。</p> <p>5 地元隠岐産の商品を取り扱う店舗が少なく、また取り扱う場合でも、全体構成に占める隠岐産商品の割合はわずかという結果であった。</p> <p>6 また、既存の概念にとらわれない実験・実証的な取組も今後検討の余地がある。その際、ノウハウを有する他地区の事業者との連携も視野に広く可能性を探る必要がある。</p>	<p>■隠岐地区の中型店における物流構造 一部の中型店では、卸業者との契約により全国一律の価格で販売</p> <p>■隠岐地区の小型店における物流構造 海上輸送にかかる経費の負担は、以下の3つに分類される。 (間接的な場合も含め、海上輸送費を価格に上乗せせざるを得ない状況)</p> <p>1 間接的な店舗負担 (箱単位で混載便に載せる) 卸業者との契約で「注文を受け箱単位で店舗まで届けること」を条件にしているが、仕入れ値が高く店舗側に間接的な負担が発生</p> <p>2 間接的な店舗負担 (中型トラックごと船に載せる) 卸業者との契約で「ほぼ毎日トラックごと船に載せ店舗まで届けること」を条件にしているが、仕入れ値が高く店舗側に間接的な負担が発生</p> <p>3 店舗負担 宅配便などの着払いによる店舗負担</p>

# 隠岐諸島の物価・物流に関する構造分析

## 物価調査・店舗へのヒアリング調査結果

隠岐諸島の物価は、平均すると松江の店舗と比べ約2割ほど高い。(本土と同じ金額のところから約1.5倍のところまである)



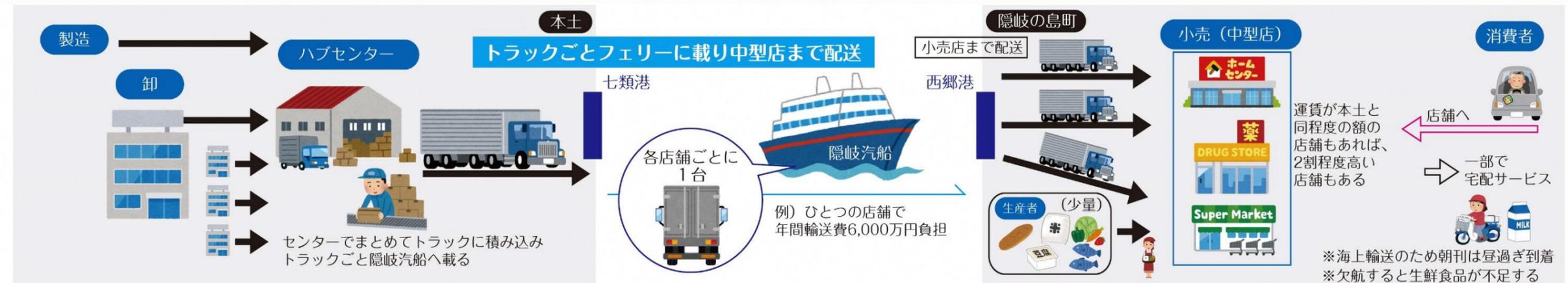
● 松江市 (5) ● 中型店 (4) ● 小型店 (20)

— 松江市1.0 — 中型店1.11 — 小型店1.29

## 【物価構造】

- 隠岐諸島の物価は平均すると松江の店舗に比べ約2割高い。ただし、全国組織のグループ傘下店は「離島で販売しても本土と同額」のところもある。海上輸送費を各店舗で負担している店舗では海上輸送費が商品価格に反映し割高になっている。また、小型店は仕入れ量が少ないため、大量購入による割引が受けられず、さらに価格上昇につながっている。(海上輸送費は毎日のように搬入する中型店では年間6,000万円、トラックのサイズが小さい小型店では年間1,800万円、箱単位で時々注文する小型店でも年間数十万円から数百万円単位でかかっている)
- 生鮮食品のうち「肉、魚」は小型店が本土より安くなっているが、これはパックごと冷凍された状態で店頭と並んでいるためであり、単純に価格比較できない。(生の状態の肉が手に入りにくい状態)
- 「肉、魚」を除く生鮮食品は日持ちがしないため輸送頻度が高く、海上輸送費が価格に反映し、松江市1.0に対し、中型店1.09~1.41、小型店1.25~1.61。(海上輸送が止まると食品が棚から消える状態)
- 生鮮食品以外の「調味料、雑貨、飲料、医薬品」も本土に比べ高値となっている。
- 中型店の一部では生産者へ呼びかけながら食品の地産地消を進めている(生産量は少量)

## 中型店<物流の構造分析> 海上輸送はほぼ毎日。ひとつの店舗専用の大型トラックごとフェリーに乗り空便で日帰り。



## 小型店<物流の構造分析> 海上輸送のパターンは複数。(単独でトラックごとフェリーに載る、混載便として宅配や隠岐汽船貨物を利用、隠岐汽船以外の海運会社を利用など)

