

地方送生

3

人口減少に悩む過疎地の多くは、農業、漁業などの第1次産業が中心となる。小規模生産者を地元物流企業が支えているものの、長いリードタイムやコスト高という難問を抱え、少子高齢化で生産そのものの存続が危ぶまれている。過疎地の物流が直面している課題と、解決に向けた取り組みを取材した。

(星野誠)

三重県熊野市の新鹿町は、頼っていた県内の運送会社に頼まれた浜辺に面した人が、採算が取れないため相次いで撤退したこともあった。エンズストアも無く、名古屋阪路を拡大しようにも、大手と大阪からはそれぞれ3時間スーパードライバーは小規模生産者を相以上かかる。魚作商店(竹内)手にしてくれない」と明かす。

で1920年に創業し、海産加工品の製造・販売を行ってきた老舗企業。サンマやイワシの丸干しなどの人気商品を数多くそろえているが、物流と販路拡大が長年のテーマだった。

竹内誠一専務(45)は、「インターネット通販では、宅配大手を利用しているが、市場向け出荷は運賃が高すぎに對し、通常の運賃ではなて使えない。以前、輸送を依り、売上高の一部を手数料と

三重県

地産地消 ネット活用



魚作商店の竹内専務(左)から荷物を
受け取る大王運輸ドライバーの西村氏

物流で生産者支える

して支払う。大王運輸は、トラック60台のうち30台以上が食品のルート配送で県内を網羅。「県内では、我が社がオ

管理や決済まで代行してくれるので助かっている」と強調。集荷を担当しているドライバーの西村剛比古氏(39)も、「生産者と運送会社、両方にとって良い形を確立できるように、一生懸命頑張りたい」と力を込める。

一方、急速に進む少子高齢化で、過疎地の農業は危機に瀕している。和歌山県境に近い三重県御浜町にある、東紀州ネットワーク協同組合(山口信也理事長)は、地元産みかんの共同配送に取り組んできた。例年、10、11両月の最盛期には1日50、55台の大型トラックを走らせていたが、近年はみかんの出荷量が大きく減り、ピーク時でもトラックは35台程度という。

山口理事長(70)は「農家の高齢化が進み、後継者もないため、生産量が10年間で半減した。みかんの木は水と肥料をやらずに放置すれば、ほとんど枯れてしまう。県外から若い後継者を呼ぶなどの対策が必要」と指摘。

その上で、「残った農家は頑張って生産を続けている。我々トラック事業者が物流でしっかり支えていかないと、地元のみかんが無くなりかねない」と言い切る。

三重県産の農産物や海産物は関東や関西でも評判が良く、県もキャンペーンなどを行いPRに努めている。ただ、生産者が廃業して物流が無くなれば、おいしい特産品も消費市場から消えてしまう。

全国・海外へ
販路を拡大

「たべねっと」を発案した百五経研究所(荒木康行社長、津市)の山本浩和主席研究員(64)は、「商品のブランド化を進め、販路を全国、海外へと拡大できれば、生産と物流が活性化される。たべねっとの成否はこれからだが、各県に同様のシステムを作り連携すれば、全国の小規模生産者とトラック事業者が元気になり、過疎地の振興にもつながる」と話している。