

過疎地の物流調査 その2

ー産業活動を支える物流ー

Logistics survey 2 of depopulated areas
- Distribution to support industrial activity -



鈴木 道範：流通経済大学 物流科学研究所 研究員

略 歴

1978年日本大学工学部卒業。設計会社、産業調査会社、みずほ情報総研を経て、2019年10月から現職。技術士(建設部門)。

[要約] 本稿では、過疎地域の物流が果たす役割として、既に「物流問題研究 No.74」の「過疎地の物流調査 結果概要」¹で発表した「地域住民の買い物を中心とした生活を支える」ことに加えて、「過疎地域の産業活動を支える」といった役割に着目した調査結果とまとめた。

過疎地域における物流は、地域住民の生活のみならず産業活動も支えており、重要な「社会インフラ」としての役割を果たしている一端が明らかになった。しかし、その物流がドライバー不足や燃料価格の高騰、競合他社との過当競争などの課題を抱えている。特に、地域の雇用や産業活動を支えている中小企業・小規模事業者の経営は厳しく、経営改善により「社会インフラ」としての役割を果たしていかなければならない。しかし、事業者の自助努力だけでは限界があり、自治体や支援機関も含めて地域を構成する関係者が一体となって物流機能を維持していく必要がある。

はじめに

過疎地の物流調査については、「物流問題研究 No.74」の「過疎地の物流調査 結果概要」において、茨城県の過疎地域に住む住民を対象として買物実態を中心としたモニター調査の結果として発表した。

本稿では、過疎地域の物流が果たす役割として、地域住民の買い物を中心とした生活を

支えることに加えて、「過疎地域の産業活動を支える」といった役割に着目し、既存資料・文献調査と物流事業者を対象としたヒアリング調査を実施し、生活実態も含めた過疎地域の物流の問題点と課題としてとりまとめた。

1. 過疎地域における産業活動の現状

過疎地域の物流は、地域住民の買物を中

1 https://log-innovation.rku.ac.jp/laboratory/pdf/distribution74_E5.pdf

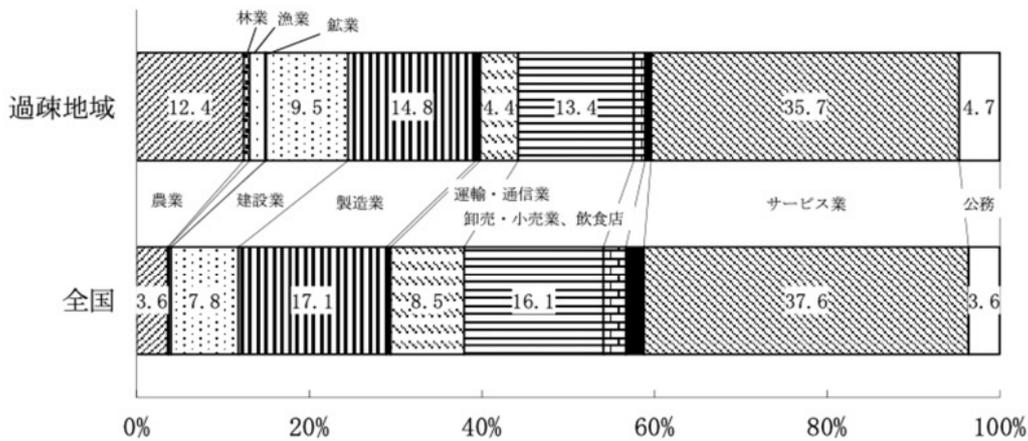
心とした生活を支えることに加えて、過疎地域の産業活動を支えるといった重要な役割を果たしていると考えられる。そこで、総務省が公表している令和2年度版「過疎地域の現状」により、過疎地域における産業活動の現状を概観する。

平成27年国勢調査による産業大分類別の就業人口割合をみると、過疎地域においては、サービス業35.7%、製造業14.8%、卸売・小売業、飲食店13.4%の順で、農業、林業、漁業、鉱業、建設業、公務については、全国より就

業人口割合が高い。

このような産業のうち、過疎地域の農業、製造業、観光業に関わる観光入込についてみる。農業について、農業センサスにより農家数の推移をみると、平成2～令和2年の過疎地域の農家数の減少率は57.9%であり、全国を3.5ポイント上回っている。また、製造業について、工業統計調査により昭和60年度から令和元年度までの事業所数、従業者数等をみると、過疎地域、全国ともに、事業所数、従業者数は減少傾向にある。しかし、過疎地

図表1 過疎地域における産業別就業人口割合



(備考) 1 平成27年国勢調査による。
2 過疎地域は、令和3年4月1日現在であり、一部過疎地域を含まない。

出所) 総務省 令和2年度版「過疎地域の現状」

図表2 過疎地域の農家数の推移

(単位: 千戸、%)

区分	平成2年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年	増減率					
							H12/H2	H17/H12	H22/H17	H27/H22	R2/H27	R2/H2
過疎地域	1,364	1,105	937	810	718	574	△ 19.0	△ 15.2	△ 13.6	△ 11.4	△ 20.1	△ 57.9
全国	3,835	3,120	2,848	2,528	2,155	1,747	△ 18.6	△ 8.7	△ 11.2	△ 14.8	△ 18.9	△ 54.4

(備考) 1 農林水産省「農林業センサス」による。
2 過疎地域は、令和3年4月1日現在。
3 農家とは経営耕地面積が10a以上の農業を営む世帯及び農産物販売金額が年間15万円以上あった世帯をいう。

出所) 総務省 令和2年度版「過疎地域の現状」

域における昭和60年度から令和元年度までの1事業所当たり製造品出荷額等の伸び率及び従業者1人当たり製造品出荷額等の伸び率等は全国を上回っている。入込観光客数は、昭和60年の271百万人から徐々に増加し、平成

28年では647百万人と過去最高となっている。

このように、過疎地域の産業は、人口減少の影響を大きく受けている産業(特に農業)がある一方で、観光面では自然資源を活かした観光が進められていると考えられる。

図表3 過疎地域の製造業の状況

項目	単位	区分	昭和60年度	平成2年度	平成7年度	平成12年度	平成17年度	平成22年度	平成27年度	令和元年度	R1/S60
事業所数	箇所	過疎	50,192	51,323	46,727	40,488	31,497	25,273	22,601	20,006	△ 60.1
		全国	438,518	435,997	387,726	341,421	276,715	224,403	217,601	179,999	△ 59.0
従業者数	人	過疎	1,074,161	1,148,230	1,047,810	913,729	746,012	666,157	587,914	614,193	△ 42.8
		全国	10,889,949	11,172,829	10,320,583	9,183,833	8,156,992	7,663,847	7,497,792	7,213,975	△ 33.8
製造品出荷額等	百万円	過疎	14,187,623	17,764,406	18,241,507	18,257,519	15,415,248	15,324,614	15,882,856	17,480,435	23.2
		全国	265,320,551	323,372,603	306,029,559	300,477,603	295,345,543	289,107,683	313,128,563	320,393,310	20.8
1事業所当たり従事者数	人	過疎	21.4 (86.3)	22.4 (87.5)	22.4 (84.2)	22.6 (84.0)	23.7 (80.3)	26.4 (77.2)	26.0 (75.4)	30.7 (76.6)	43.5
		全国	24.8	25.6	26.6	26.9	29.5	34.2	34.5	40.1	61.3
1事業所当たり製造品出荷額等	百万円	過疎	282.7 (46.7)	346.1 (46.7)	390.4 (49.5)	450.9 (51.2)	489.4 (45.9)	606.4 (47.1)	702.8 (48.8)	873.8 (49.1)	206.1
		全国	605.0	741.7	789.3	880.1	1,067.3	1,288.3	1,439.0	1,780.0	194.2
従業者1人当たり製造品出荷額等	百万円	過疎	13.2 (54.1)	15.5 (53.6)	17.4 (58.6)	20.0 (61.2)	20.7 (57.2)	23.0 (61.0)	27.0 (64.6)	28.5 (64.2)	115.9
		全国	24.4	28.9	29.7	32.7	36.2	37.7	41.8	44.4	82.0

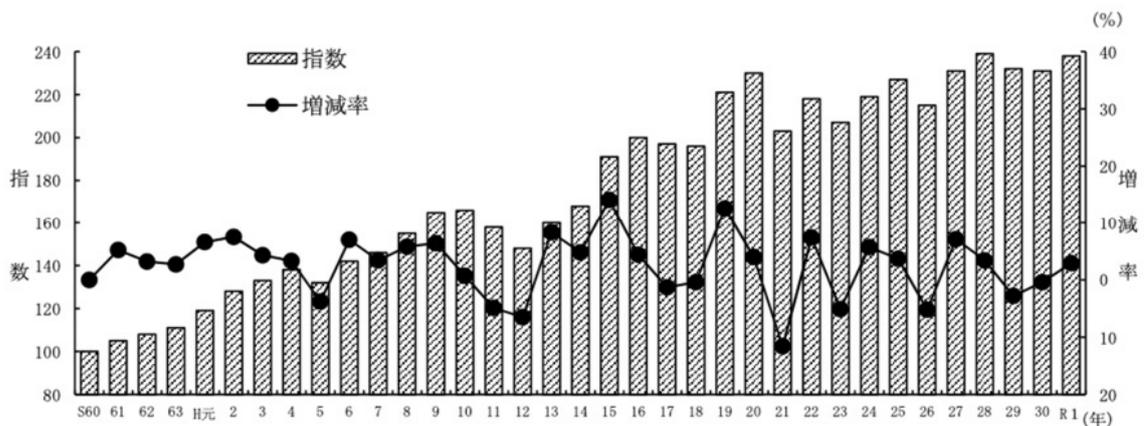
(備考) 1 経済産業省「工業統計調査」及び総務省・経済産業省「経済センサス」による。

2 従業員4人以上の事業所について集計。

3 () は対全国比 (%) である。

出所) 総務省 令和2年度版「過疎地域の現状」

図表4 過疎地域の入込観光客数の推移



(備考) 総務省調べ。平成21年については、岩手県、宮城県、福島県の3県分の数値を含まない。また、平成27年については、九州北部豪雨により被災した福岡県朝倉市、大分県日田市の数値は含まない。

出所) 総務省 令和2年度版「過疎地域の現状」

2. 過疎地域における産業活動を支える物流

過疎地域の産業活動を支える物流は、地域が置かれた状況(需要地への近接度や特色ある産業の存在など)によって大きく異なるものの、全国的な少子・高齢化の影響を強く受けている可能性がある。例えば、過疎地域の人口減少により買い物需要が減少すれば、商品の供給量は多くはないものの、物流量は減少し運送業の経営に影響を及ぼすことが予想される。また、過疎地域の中で主たる産業である一次産業においては、経営していくための労働力はもとより、経営に必要な資材(肥料や苗木、農業機械に使用する燃料など)の供給や、生産した製品の市場への供給に重要な役割を果たす運送業の経営に影響を及ぼすことが予想される。さらに、過疎地域にある製造業においても、生産に必要な原材料や製品の取引先への納入を担う運送業の経営に影響を及ぼすことが予想される。過疎地域の自然資源を活かした観光業においても、観光業を支える各種サービス業の人材不足や地域間競争の激化などにより経営が厳しくなっていくことも予想される。

ただし、こうした各種産業に関わる物流は、必ずしも過疎地域内の物流事業者だけが担う必要がある訳ではなく、過疎地域を配送・集荷範囲とする過疎地域に近接する事業者が担ってもよく、それらの事業者にとっては、経営効率は低下しても事業拡大の機会として捉えることもできる。一方で、過疎地域の物流事業者は、地域外の事業者に比べて顧客に対して、より顔の見える関係にあり、信頼関

係を築けば、大きく事業は拡大しないまでも、外部環境の大きな変化がなければ、一定程度、安定的な経営を継続できる可能性もある。

このように、地域の物流事業者は生活環境とともに、産業活動を支える「社会インフラ」としての役割を果たしていると言えよう。その場合、令和4年3月末現在で、全国のトラック運送事業者63,251のうち91.5%が一般貨物自動車運送事業であり、そのうちの99.6%が従業員300人以下の中小企業であることを考慮すると、中小企業は雇用の受け皿にもなっている。これらの中小企業は、オーナー経営企業が多いこともあり、一般的に大企業と比べて、経営に対する適度な緊張感を持ち、適切な経営判断ができる。また、きめ細やかな対応ができることや、小回りがきくこともメリットと認識されている。

ちなみに、中小企業庁の「2023年版 中小企業白書・小規模企業白書」では、総論として、中小企業・小規模事業者は、引き続き厳しい経営環境に置かれているものの、価格転嫁に加えて、「国内投資の拡大、イノベーションの加速、賃上げ・所得の向上の3つの好循環」を実現していくことが重要との認識を示している。また、「地域経済を下支えする小規模企業については、支援組織や自治体のサポートも得ながら、引き続き、地域の持続的発展を担っていただくことが重要」との認識を示している。

また、同白書によれば、人口密度が低い地域(必ずしも過疎地域ではない)では、全事業所に占める小規模事業所の割合が8割を超えている。また、全従業者数に占める小規模事

業所の割合が4割弱となっており、小規模事業所が少ない。
 業所が地域の経済や雇用に果たす役割は小さ

図表5 2023年版 中小企業白書・小規模企業白書の概要

総論

1. 足下の新型コロナや物価高騰、深刻な人手不足など、中小企業・小規模事業者は、引き続き厳しい状況にある。
2. こうしたマクロ経済環境が激変する時代を乗り越えるため、中小企業・小規模事業者が、価格転嫁に加えて、「国内投資の拡大、イノベーションの加速、賃上げ・所得の向上の3つの好循環」を実現していくことが重要であることを示す。

より具体的には、以下の内容を分析。

- (1) 賃上げを促進する上では、価格転嫁と生産性向上が重要であること
- (2) 物価高等のマクロ経済環境の変化を踏まえ、価格転嫁を取引慣行として定着させることが重要であること
- (3) 生産性向上に向けては、GXやDXといった構造変化も新たな挑戦の機会と捉えながら、投資の拡大やイノベーションの実現が重要であること

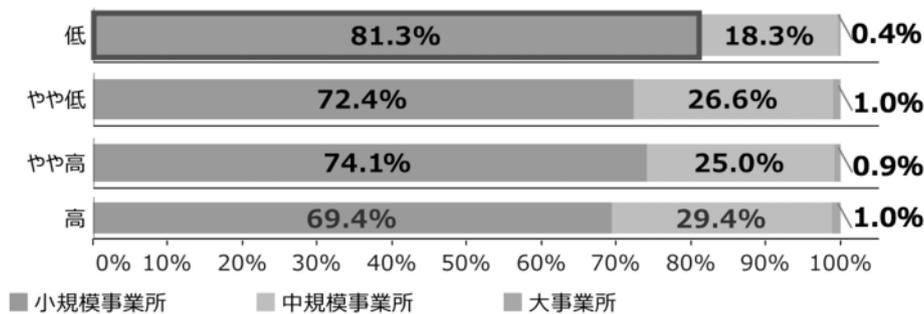
中小企業白書

3. 中小企業の成長を通じて日本経済や地域の発展につなげる観点から、中小企業白書では投資やイノベーション、賃上げの取組が期待される成長企業に焦点を当て、「競合他社が提供できない価値の創出により、価格決定力を持ち、持続的に利益を生み出す企業へ成長を遂げることが重要」であることを示す。

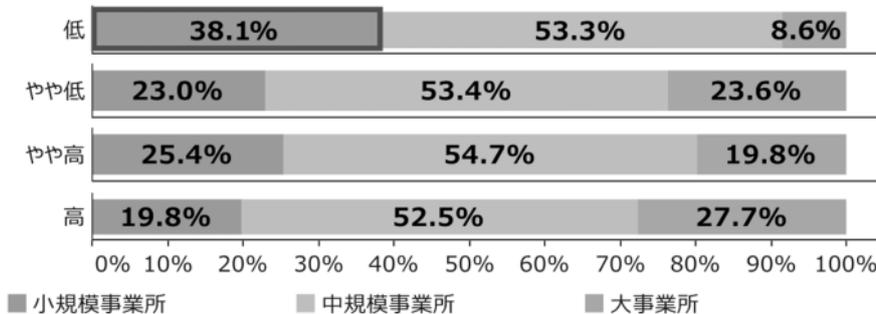
小規模企業白書

4. また、小規模企業白書では、少子高齢化・人口減少に伴い、地域の社会課題等が顕在化する中でも、小規模事業者の持続的な成長を促していくことが重要、との観点からソーシャルビジネスを通じた地域課題解決等を取り上げ、「地域経済を下支えする小規模事業者について、支援組織や自治体のサポートも得ながら、引き続き、地域の持続的発展を担っていただくことが重要」であることを示す。

図表6 人口密度別に見た、事業所数の構成割合(規模別)



図表7 人口密度別に見た、従業者数の構成割合(規模別)



資料：総務省・経済産業省「平成28年経済センサス活動調査」再編加工
 (注) 1.ここでは、各市町村を人口密度について、低い方から順に「低」、「やや低」、「やや高」、「高」の四つに区分している。
 2.「小規模事業所」とは、総従業者20人以下(卸売業、小売業、飲食業、サービス業は5人以下)の事業所をいう。
 「中規模事業所」とは、総従業者300人以下(卸売業、サービス業は100人以下、小売業、飲食業は50人以下、一部の政令指定業種を除く)の事業所のうち「小規模事業所」を除いたものをいう。
 「大企業所」とは、「小規模事業所」及び「中規模事業所」以外の事業所をいう。

(出所) 中小企業庁「2023年版 中小企業白書・小規模企業白書」

3. ケース・スタディ(茨城県)

(1)貨物の流動状況等

全国貨物純流動調査²により、品目別に茨城県発着貨物の流動状況をみると、2015年、2021年とも「砂利・砂・石材」の流動量が、それぞれ184,124トン、115,181トンと最も多く、茨城県着比率が、それぞれ62.2%、54.7%と半数を超えている。その他の品目では、「鉄鋼」、「雑穀・豆」、「セメント製品」、「その他の食料工業品」、「動植物性飼肥料」がいずれの年も10位以内に入っている。

「砂利・砂・石材」について、茨城県の岩石採取場、砂利採取場リストで採取地を確認すると、令和5年6月30日時点で、岩石採取場は61ヶ所掲載されており、地区別では、県央

地区19ヶ所、県北地区9ヶ所、日立地区10ヶ所、県南地区5ヶ所、県西地区18ヶ所となっている。また、砂利採取場は、105ヶ所掲載されており、地区別では、県央地区3ヶ所、県北地区25ヶ所、日立地区2ヶ所、鹿行地区69ヶ所、県南地区3ヶ所、県西地区3ヶ所と、岩石、砂利とも県内各地区で採取されている。

2021年から2025年にかけての茨城県発流動量と茨城県着比率の変化をみると、6年間の推移であるため大きな変化はないが、いくつかの品目は流動量と比率の変化の大きな品目も存在する。これを物流事業者の視点でみると、茨城県発流動量が増えることにより運送需要が大きくなる中で、茨城県発比率が増えることにより、県内で物流を担っている事業者の営業機会が増えるということもできる。

図表8 茨城県発流動量が多い品目順位と茨城県着比率

	2015年		2021年	
	茨城県発流動量	茨城県着比率	茨城県発流動量	茨城県着比率
1位	砂利・砂・石材	62.2%	砂利・砂・石材	54.7%
2位	重油	3.6%	鉄鋼	16.1%
3位	鉄鋼	37.5%	生コンクリート	100.0%
4位	雑穀・豆	93.6%	他の化学工業品	18.7%
5位	セメント製品	65.7%	セメント製品	42.0%
6位	化学薬品	58.7%	動植物性飼肥料	54.0%
7位	他の食料工業品	13.9%	揮発油	78.2%
8位	動植物性肥飼料	79.6%	他の食料工業品	34.0%
9位	紙	35.3%	合成樹脂	24.6%
10位	金属製品	22.6%	雑穀・豆	86.5%

(資料) 全国貨物純流動調査(第10回、第11回)より作成

(注) 流動量は重量(トン)ベース

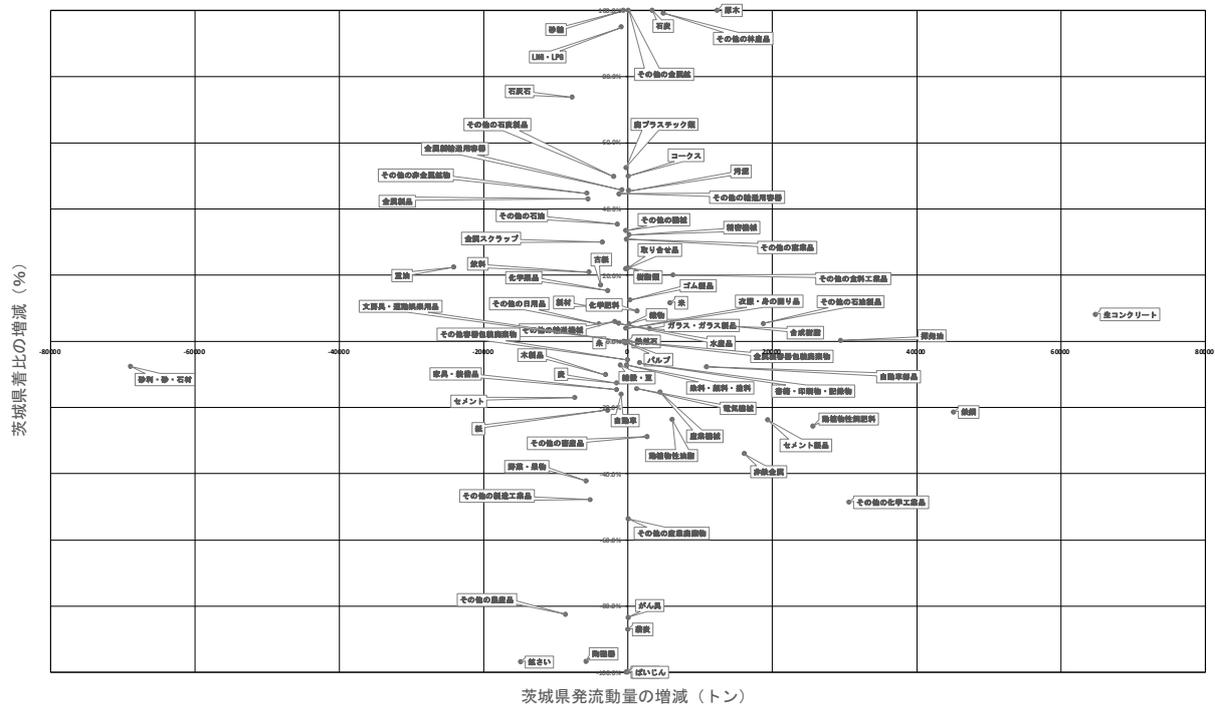
2 貨物そのものに着目し、出発点から到着点までの貨物の動きを捉えた『純流動調査』として、全国を対象に輸送手段を網羅的に把握する実態調査で、国土交通省が1970(昭和45年)以来5年毎に実施している。

図表9 茨城県発流動量と茨城県着比率の推移パターン(2015年～2021年)

推移パターン	特徴的な品目
県発流動量+、県着比率+	原木、その他の林産物、石炭、その他の食品工業品など
県発流動量+、県着比率-	鉄鋼、その他の化学工業品、動植物性飼肥料など
県発流動量-、県着比率+	石灰石、重油など
県発流動量-、県着比率-	鉱さい、その他の農産品、野菜・果物など

(資料) 全国貨物純流動調査 (第10回、第11回) より作成

図表10 茨城県発流動量と茨城県着比率の変化(2015年～2021年)



(資料) 全国貨物純流動調査 (第10回、第11回) より作成

ちなみに、茨城県は企業誘致に力を入れており、経済産業省が2023年5月に発表した2022年(1～12月)の工場立地動向調査では、工場立地面積と県外企業立地件数がともに全国1位となっている。県内の主な立地企業としては、非鉄金属大手のJX金属(東京)がひたちなか市内に23.6haを取得し、半導体や先端素材の供給拠点として新工場を建設している。オートバイ用ヘルメット大手のSHOEI

(同)は稲敷市の「江戸崎工業団地」に7.6ha、包装資材や精密塗工のトーイン(同)は県が約20年ぶりに造成した工業団地「圏央道インターパークつくばみらい」に4haを取得した。地域別の立地件数は、県西が25件、県南が18件で、両地域で全体の72%を占め、県北と県央がともに6件、鹿行が5件であった。茨城県では、茨城県や埼玉、千葉などを環状に結ぶ首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の4車線

図表11 自社が立地する地域で「同業種」の企業立地が進むことに対して期待する効果
(従業員規模別)

	20人以下 (n=1,187)	21~50人 (n=401)	51~100人 (n=164)	101~300人 (n=117)	301人以上 (n=37)
新たに立地した企業との取引増加 (直接的な受発注機会の増加)	38.6%	47.4%	37.8%	30.8%	32.4%
質の高い情報の入手・交換の促進	32.1%	27.2%	35.4%	28.2%	32.4%
企業同士の協業(研究開発) の促進	23.0%	29.9%	30.5%	34.2%	24.3%
物流の効率化	19.7%	25.9%	26.8%	35.0%	37.8%
原材料等の調達や製品・サービスの 販売における利便性向上	21.9%	24.9%	20.7%	23.9%	24.3%
既存企業との取引増加 (間接的な受発注機会の増加)	21.7%	25.2%	20.7%	22.2%	10.8%
域内における量的な労働力の確保	16.0%	18.2%	22.6%	19.7%	24.3%
域内における質の高い労働力 (経験者等)の確保	12.6%	15.5%	25.0%	17.9%	24.3%
バックオフィスの共有化	1.9%	1.0%	2.4%	2.6%	2.7%
その他	3.3%	2.0%	1.8%	0.9%	0.0%

資料：(株)野村総合研究所「地域における中小企業のデジタル化及び社会課題解決に向けた
取組等に関する調査」

(注)期待する効果は、複数回答のため、合計は必ずしも100%にはならない。

期待する効果は、期待の有無で「期待できない」とした企業を除いて集計している。

出所)中小企業庁「中小企業白書2023」

化による利便性の向上などから、今後も圏央
道沿線地域を中心とした立地需要を見込んで
いる。³

一方、中小企業庁が発表した「中小企業白
書2023」では、企業誘致が進展した際に期待
できる効果を分析している。期待を有する企
業の期待する効果の内容をみると、「新たに立
地した企業との取引増加」が最も高い他、「物
流の効率化」も4番目に高くなっている。

企業誘致が進むことにより、新たに立地し
た企業の物流需要が発生し、取引機会の増加
につながる可能性もある。この取引機会の中
には物流サービスを受託する機会も含まれ、
既存の物流事業者にとっては、複数の顧客獲
得による効率化も期待される。特に、2024年

問題によるドライバー不足が懸念される中
で、立地企業が求めるサービスを提供できれ
ば、互いにメリットを生むことも考えられる。

(2)茨城県内トラック事業者の取組み

茨城県トラック協会によると、茨城県のト
ラック運送事業者数は、令和3年3月現在、
2,429者で都道府県別では10番目に多くなっ
ている。全国では、62,844者で、平成16年以降、
6万者で推移している。車両規模別では、10
両以下が54.6%と小規模な事業者が過半数を
占めている。

茨城県では、昭和35年6月に茨城県トラッ
ク協会が設立され、令和4年10月1日現在、
会員数は1,614者(県内貨物自動車運送事業者

3 茨城新聞クロスアイ 2023年5月27日(土)版

約2,820者の約57%)、会員車両数は42,172台(非けん引車両を除く)(県内貨物自動車運送事業者車両数52,557台の約80%)となっている。同協会では、東日本大震災の教訓を踏まえて茨城県が「県央総合防災センター」を整備したのを契機に、平成24年6月に茨城県と「災害時の緊急救援輸送に関する協定」を締結し、災害時には同防災センターから市町村の物流拠点に支援物資を運び、迅速に被災地に届けられるよう取組みを進めている。また、会員

企業が物流業界インターンシップに協力しているなど、県内の物流に大きな役割を果たしている。

本調査では、茨城県トラック協会から県北地域で活動しているトラック事業者を紹介いただき、2023年7月から8月にかけてヒアリングを行った。その結果は、以下のとおりで、過疎地域における運送需要に応えることにより、地域産業の発展や雇用に寄与している姿が伺えた。また、廃棄物事業を展開している

有限会社奥久慈運輸（大子町）

～タクシー事業からトラック事業に参入し町内の製造業などの運送を担い、地域産業の活性化や雇用の維持などに寄与している～

○企業概要

- ・1957年滝運送店としてタクシー事業を始め、その後、1975年に有限会社奥久慈運輸として創業
- ・従業員数8名（うちトラックドライバー6名）
- ・保有車両は、大型4台、中型3台、小型3台



○事業内容

- ・荷主は町内に工場や営業所を構える製造業者を中心に、機械部品、金属製品、化学製品、食品原料などを東北地方から関西を中心としてトラック輸送している。

○経営課題

- ・現状の貨物量では、ドライバー不足にはなっていないが、高齢ドライバーはいずれ交代要員が必要になってくるため、募集しても集まるかどうかは不安。
- ・荷物を取りに行く物流拠点は、大子町から遠いため往復の労働時間を要してしまうため、過疎地のトラック業者は営業上、不利になってしまう。
- ・中小事業者は経営資源も乏しく、荷主に対して価格交渉できる状況にはない。

○今後の過疎地の物流

- ・大子町のトラック事業者として地元企業の運送を手掛けることにより、地域の産業や雇用に貢献している。
- ・タクシーやバス事業を手がけているグループ会社の有限会社滝交通では、大子町と連携して3年前から特例でタクシーを活用した「デリバリータクシー」を実施している。

事業者も、過疎地域の廃棄物需要に応えることで地域産業や住民生活を支えるとともに、行政に高齢者向けのごみ回収サービスを提案するなど、積極的な活動を展開している。

ちなみに、同協会では平成17年度と18年度に国土交通省自動車交通局貨物課が主催した「若手トラック経営者等によるトラック事業

の明るい未来を切り開く方策等を検討する研究会」に参画したメンバーが、その後、自主的に「NS研究会」を発足させ、物流市場の変化と将来予測、トラック運送業界を取り巻く環境の変化、トラック運送業界の現状と企業経営のあり方、その他、トラック運送企業の経営に関連する様々な研究をしている。

平塚運送有限会社（那珂町）

～地域の細かな需要に対応することにより、地域の産業や雇用に貢献している～

○企業概要

- ・昭和23年6月20日創業、昭和47年8月25日法人化
- ・従業員9名（ドライバー6名、事務員3名）
- ・保有車両は、石油製品用4台、生乳用2台



○事業内容

- ・石油製品と生乳の運送が主な事業。
- ・石油製品は、農業用トラクターや建設機械向けのエンジンオイルや作動油で、千葉の製油所から県内の顧客に配送。県内の配送先は、面積ベースで75%のエリア。
- ・生乳は、酪農が全国一と言われる小美玉市及びその周辺地域の酪農家から集められる生乳を県内、千葉、群馬などの乳製品の工場まで輸送している。

○経営課題

- ・過疎地への配送は、配送効率が悪い。例えば、農薬（20リットル缶）は10日に1回程度で、配送に2時間を要する。他にも配送効率の悪い配送は、荷主と相談して配送頻度を低くするなどの提案をしており、今後、商品や配送先によっては配送効率が改善される可能性がある。

○今後の過疎地の物流

- ・地域の細かな需要に対応することにより、地域の産業や雇用に貢献している。

株式会社栄光商事（常陸大宮市）

～廃棄物の収集運搬などを通して地域の産業や生活を支えるとともに、地域住民の困りごとに対応すべく積極的に行政に提案～

○企業概要

- ・昭和50年6月1日設立
- ・従業員23名（うちドライバー9名）
- ・保有車両12台
 - 7t強力吸引車 2台、4tローリー車 1台
 - 4tバキューム車 1台、3tバキューム車 1台
 - 7tアームロール車 1台、6tウイング車 1台
 - 4tユニック車 1台、3t塵芥車 1台
 - 3t平ボデー車 1台、2t塵芥車 2台



○事業内容

- ・高圧洗浄清掃及び排水管洗浄清掃・事業系環境インフラ設備清掃サービス・産業廃棄物収集運搬・一般廃棄物（し尿）収集運搬・一般廃棄物（事業系ごみ及び家庭ごみ）収集運搬・可燃ごみ収集業務委託・粗大ごみ仕分け作業業務委託
- ・売上構成は、業務委託が5割程度、他各廃棄物収集運搬事業及び清掃事業等が5割程度。

○経営課題

- ・近年、事業所からの産業廃棄物収集及び運搬事業は各企業のISOの導入等により廃棄物の減量化が進み、事業は縮小気味。今後は、排水管清掃等の高圧洗浄清掃業務を伸ばしていきたい。
- ・ドライバーは高齢化が進み、10年後、20年後が心配。
- ・各業務委託は契約期間がある為、雇用が不安定となり期間社員等に対応しなければならない。

○今後の過疎地の物流

- ・同社の事業は、地域の産業を支える事業であるが、住民生活の維持にも貢献している。
- ・地域住民と触れ合うなかで、家庭のごみ出しに困っている高齢者が少なくないとの感触を持ち、令和3年度に常陸大宮市に「ふれあい収集事業」を提案し、12月15日より収集を開始し、令和3年6月30日時点で24世帯の収集を行った。
- ・常陸大宮市では、これらの実績を踏まえて、「常陸大宮市ふれあい収集事業実施要綱」の見直しを行うとともに、大宮地域では、引き続き収集を行うことになっている。また、大宮地域以外でも、当該事業について情報提供を行った。

4. 過疎地域の物流の問題点・課題

本項では、過疎地域の物流について「過疎地域の産業活動を支える」役割に着目して、過疎地域の物流の問題点・課題を整理する。また、「物流問題研究 No.74」の「過疎地の物流調査 結果概要」において発表した地域住民の買い物実態の結果を踏まえて、買物に関する問題点・課題も整理する。

(1) 過疎地域の産業活動からみた問題点・課題

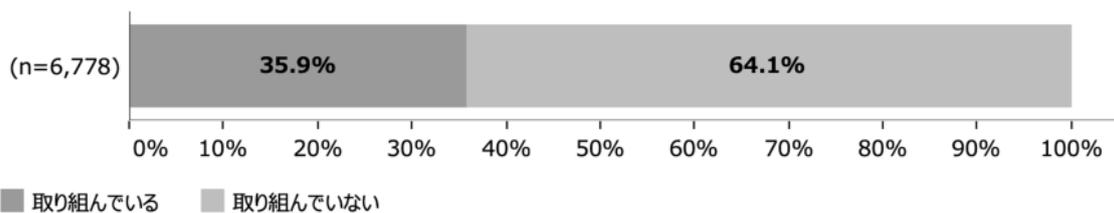
前述のように、物流事業者は、過疎地域では産業活動においても、重要な役割を果たしている一端が明らかになった。しかし、過疎地域における人口減少・高齢化による産業活動への影響は大きく、地域産業の担い手不足は地域住民の就業機会の減少や地域産業の衰

退を招き、地域経済全体に悪影響を及ぼす可能性がある。

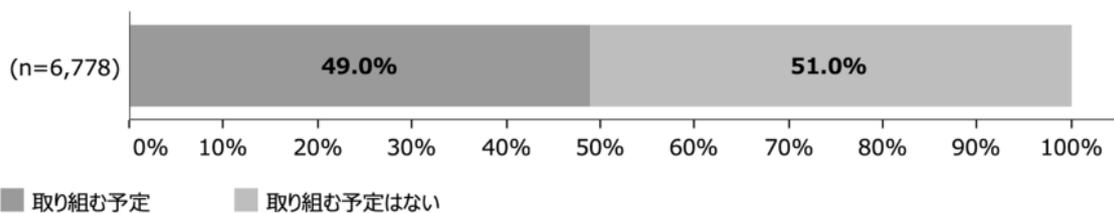
一方、中小企業庁「2023年版中小企業白書・小規模企業白書」によれば、地方における人口減少等の構造的な課題が顕在化する中、事業者による地域課題解決の取組が見られ、事業者による今後の地域課題解決への取組意向では、現在、「取組む予定」としている事業者が全体(6,778事業者)の35.9%に対して、今後、「取組む予定」としている事業者が全体の49.0%と増加している。また、自治体(支援機関)が感じる、事業者による地域課題解決の取組の必要性(直近4~5年での変化)は、「必要性がとても高まっている」が全体(571支援機関)の15.6%、「必要性が変わらない」が66.5%と、地域課題解決への期待が高まっている。

図表12 地域課題解決事業の取組状況と取組意向

(1) 現在の取組状況



(2) 今後の取組意向



資料：(株)野村総合研究所「地域における中小企業のデジタル化及び社会課題解決に向けた取組等に関する調査」
 (注)ここでいう地域課題解決事業とは、地域課題解決に向けて事業外の活動(慈善活動やCSR等)として取り組むことではなく、自社の事業の一環として取り組むことを指す。

出所) 中小企業庁「中小企業白書2023」

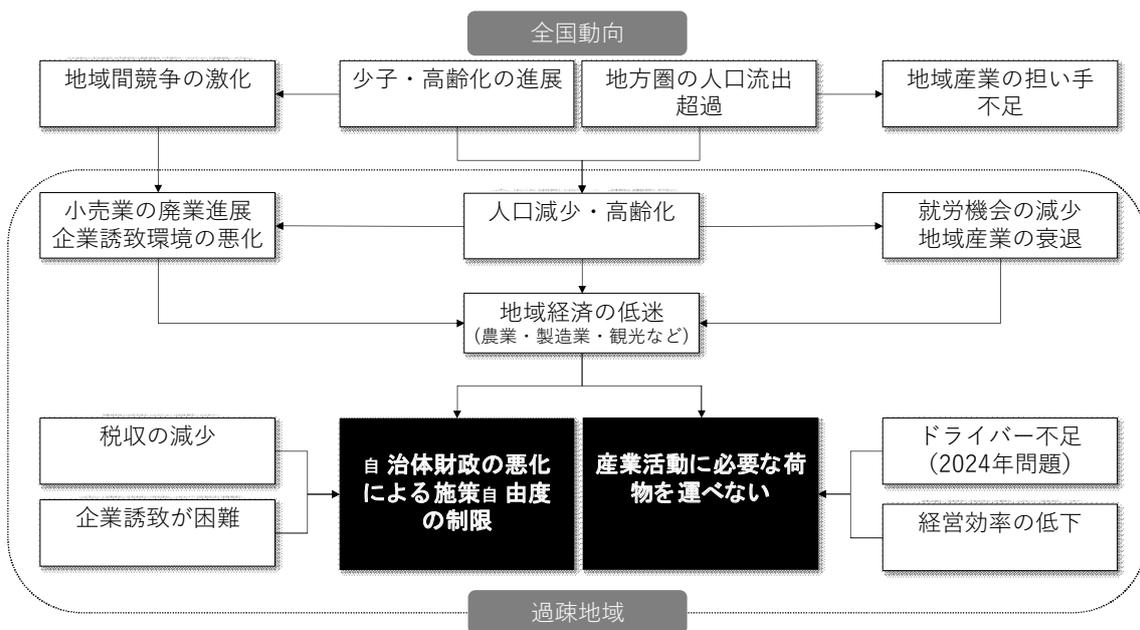
過疎地域における地域課題の解決に向けては、物流事業者も一定の役割を果たしていける可能性がある。ヒアリング調査で紹介したように、産業活動を支えることにより地域経済の維持に貢献するとともに、雇用を通して地域住民の生活を守るといった側面がある。また、「運ぶ」という事業を通して旅客事業への展開や、ゴミ処理の実績を生かした高齢者世帯のゴミ収集など、地域課題の解決に積極的に関わることも可能である。

ただ、こうした地域課題の解決に向けた取り組みに当たっては、過疎地域の自治体や都道府県等が地域住民の困り事を把握し、事業性が低い場合は資金提供も含めて積極的に支援していくことが求められる。

なお、前述のように、各種産業に関わる物

流は、必ずしも過疎地域内の物流事業者だけが担う必要がある訳ではなく、過疎地域を配送・集荷範囲とする過疎地域以外の事業者が担ってもよく、それらの事業者にとっては、経営効率は低下しても事業拡大の機会として捉えることもできる。一方で、過疎地域の物流事業者は、地域外の事業者に比べて顧客の顔が見える関係にあり、信頼関係を築けば、大きく事業は拡大しないまでも、外部環境の大きな変化がなければ、一定程度、安定的な経営を継続できる可能性もある。しかし、過疎地域内の物流に携わりながらも地域外へと取引を拡大するなど、積極的に事業を成長させることも重要であり、競合他社と差別化した価値創出を実現することにより、持続的な利益を生み出していくことが求められる。

図表13 過疎地域での産業活動に関する問題点



(2) 過疎地域での買物に関する問題点・課題

(「物流問題研究 No.74」の「過疎地の物流調査 結果概要」を踏まえて)

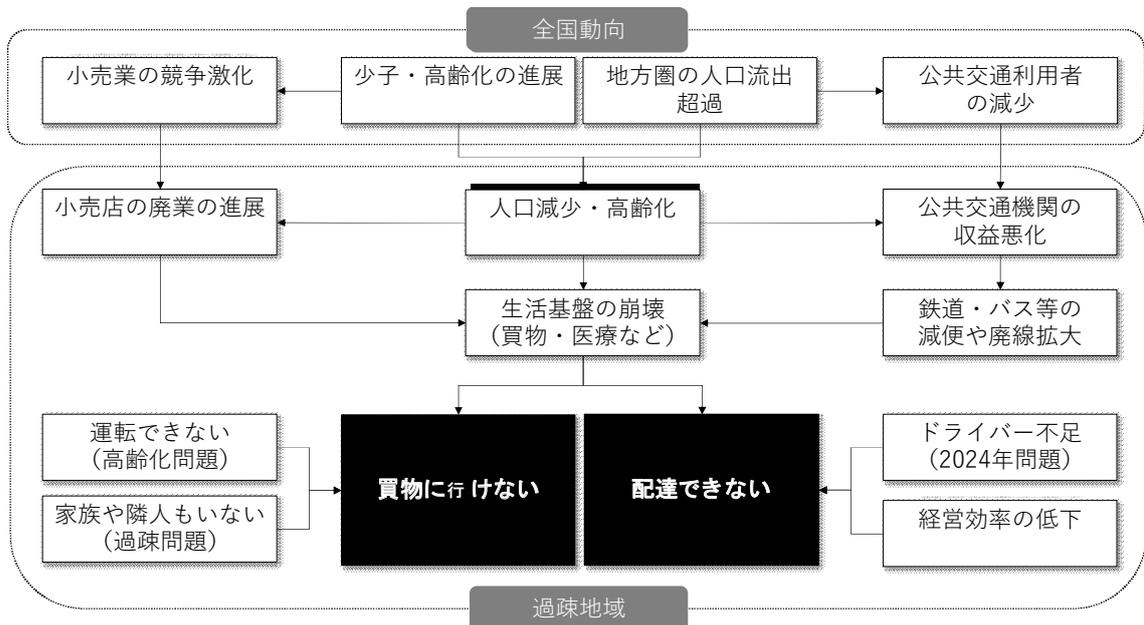
少子・高齢化の影響を強く受けている過疎地域での買物環境は、非常に厳しいものがある。特に、買物に関する不安について、過半数が現在、将来とも買い物にあまり不安を感じていないものの、現在に比べて将来の方が、多少不安が増している。年齢階層別では、70代以上でも同様である一方で、現状では50代が最も不安を感じ、将来では比較的若い世代(30代、40代、50代)の不安比率が3割を超えている。今回のアンケート対象がモニター会員であることを考慮すると、実態はより厳しい状況になっていくことが予想される。

それは、高齢化の進展により、自由に運転できる車があっても運転できなくなる、同居家族や隣人も縁遠くなり同乗させてもらえなくなるといった背景により、生活に必要な食

料品さえも「買いに行けなくなる」可能性が高い。一方、通信販売の急速な普及は、自宅に居ながらにして商品を選び配達を依頼することを可能とするが、そもそも依頼できるスキルを有しているかということに加えて、物流業界のドライバー不足(いわゆる2024年問題)が叫ばれているなかで、ドライバーがいなければ「配達できない」可能性が高い。特に、過疎地域は、配送効率が悪く物流事業者の経営を圧迫する要因にもなることを踏まえると、この問題は益々深刻である。

過疎地域の物流は、買物に関する問題点としての「配達できない」ことにより滞ることになる。これは、物流業界のドライバー不足(いわゆる2024年問題)に加えて、過疎地域では、人口密度が低く道路状況が良くないことに起因する配送効率の悪さが経営にも大きく影響することが背景にある。また、通信販売以外においても、一般店舗での配達も人手不足に

図表14 過疎地域での買物に関する問題点



加えて、配送効率が悪いことから「配達できない」状況に変わりはない。

この「配達できない」といった問題点は、事業者の経営上の問題として、配送効率の悪さやドライバー不足による人件費の高騰が経営を圧迫する要因になっている他、ドライバーの収入減少も指摘されている。働き方改革関連法によって、2024年4月1日から「自動車運転業務における時間外労働時間の上限規制」が適用されることで運送・物流業界に生じる諸問題(いわゆる2024年問題)が業界のみならず、広く社会に認知されつつある状況のなかで、諸問題を解決していくことが大きな課題と言える。

ちなみに、「物流問題研究No.74」の「過疎地の物流調査 結果概要」で紹介したモニターアンケート調査では、少子高齢化に伴う買い物対策について、「移動販売」(47.7%)、「通販」(32.9%)、「買い物代行」(30.9%)、「タクシー券配布」(22.8%)が有効な対策と考える住民が多く、「通販」を支える宅配については、「宅配は欠かせない」14.9%、「やや欠かせない」29.5%と8割を超える住民が必要性を認識している。さらに、この宅配に関するサービス水準は、「維持して欲しい」47.5%、「低下はやむを得ない」31.2%と、半数近くが維持を望んでいる。特に、最も維持を望むのは70代以上57.1%と高くなっている。

こうした過疎地住民の宅配に関する考え方をみると、運輸・物流事業者のみならず、自治体、小売・卸売事業者、さらには地域で配送を担っている関係者を“地域資源”として捉えて、関係者が連携して課題解決に向けた取

り組みを行うことが期待される。

まとめ

本稿では、過疎地域の物流が果たす役割として、既に「物流問題研究 No.74」の「過疎地の物流調査 結果概要」で発表した「地域住民の買い物を中心とした生活を支える」ことに加えて、「過疎地域の産業活動を支える」といった役割に着目した調査結果とまとめた。

過疎地域における物流は、地域住民の生活のみならず産業活動も支えており、重要な「社会インフラ」としての役割を果たしている一端が明らかになった。しかし、その物流がドライバー不足や燃料価格の高騰、競合他社との過当競争などの課題を抱えている。特に、地域の雇用や産業活動を支えている中小企業・小規模事業者の経営は厳しく、経営改善により「社会インフラ」としての役割を果たしていかなければならない。しかし、事業者の自助努力だけでは限界があり、自治体や支援機関も含めて地域を構成する関係者が一体となって物流機能を維持していく必要がある。

最後に、ヒアリング調査の実施にご協力いただいた茨城県トラック協会と企業の皆様に感謝申し上げます。