

2011年

本年もよろしくお願ひいたします

県産コシのブランド力に頼らずに、消費者の声に耳を傾け、更なるレベルアップを目指そう！

5日にJA全農日本部が「県産コシ卸値千円上げ」を発表して、「春から縁起が良い」ニュースになりました。県産コシの売れ行きが好調だったことと、作柄に伴う集荷量の低下を理由に決定し

互いに、旧年中は様々
な課題に直面して、その
解決策の見通しがついた
という訳ではないはずで
すが、年が改まるといつて、何
に一区切りがついて、何
とはなしに気持ちも清々
しく改まってしまうよう
な感じがしてしまいます
現実は何も変わった訳で
はないのに、年が変わつ
たというだけで気持ちを
ある程度はリセットでき
るのも不思議なことで、
ありがたいことです。

生産者通信

NPO法人
ミニケーションセンター
定価 100円(送料込)

たようです。何よりも小売り価格の値頃感が消費者の支持を得て県産コシの販売促進につながつたものと思われますので、卸価格の値上がり分が小売価格に転化されたときには消費者の皆さんがどんな反応をされるか、いさかの心配がないわけではありません。

一部の消費者ではあっても、各県で新潟産コシに追い付け追い越せと良好味の新品種を開発し、手頃な値段で売り込み合戦を開催している中で、新潟産コシを僅かな価格低下で関心を持ち買っていただけたことを、しつかり分析して評価する必要ではないでしょうか。

僅かな売れ行きの増加をとらえて、まだ新潟産コシのブランド力は残つてゐるから安心だと思われるのには、いささか早計ではないでしょうか。

これまで新潟産コシだけを食べ続けて下さつてゐる消費者の皆さんには、僅かな価格変動に関わらず今後も浮気をされる方

はじめに新潟産コシを食べられた方、或いは久しぶりに新潟産コシを食べていただいた方がどのよう評価されたかは重要です。「さすが新潟産コシ、価格以上の美味しさ」といってリピーターになつて下さる方がどれだけおられるのかということです。長い間、他県産の米の味に慣れ親しんだ方は、いつも食べている米の味の方が好きだと思われる方も多いです。人間の味覚は慣れさせてしましますから。

一方、店頭で販売されている米は同じ新潟産コシといつても食味に対する補償は何もないのが現状です。現在では全国的に米の食味は高いレベルで均質化が進み、一方で新潟産コシとはいっても食味はそれなりのバラツキがあるというのが実態です。JAでは蛋白数値が6・5以上の米は別扱

いするなどの取り組みを
おこなっていますが、店
頭に並べられた米の食味
まで保証するまでにはな
つていません。

一定のレベルをクリア
一さえしていれば、生産
する側が思つている程消
費者の皆さんが多くは米
の食味にそれほど強いこ
だわりを持つておられな
いのではないでしようか
否、米の食味に対する各
人の好みの巾が広いと言
うべきかも知れません。

決して良い食味の米の裁
培技術を追求することを
否定しているのではなく
むしろ更なる全体のレベ
ルアップはますます必要
だと考えます。

しかし、新潟産コシと
いうだけでは、もはや消
費者の皆さんにアピール
する力としては、どんどん
弱まつていることを自
覚しなければならないで
しょう。実際に食べてい
ただいても、さほどの説
得力はないと思わなければ
なりません。僅かでも
残っている新潟産コシの
名声を手がかりにしながら
消費者の求める、バラ



ツキのない品質と食味をキープして安定して供給できる生産体制を更に強めていく事は当然ですが、一方で作る側から消費者への多様で組織的なアピールを発信し続けることが必要なのではないでしょか。

販売されている新潟産コシに混じり物があるという事が問題にされていますが、県内の消費者でさえコシヒカリBLとは何かについてほとんど理解されていないことほうが余程問題ではないでしょうか。

わずか数パーセントの価格の昇降が消費者動向に微妙に現れ、販売数の増減に影響を及ぼしていたと思われますので、今後も県産コシの売れ行きをしっかりと見守らなければならぬでしょ。

Agri-s の



Vol. 13

正月明けの寒波にて県内も各地でかなりの積雪があるような状況と/orます。そこで活躍している除雪機について。人気のH社の十三馬力クラスハイブリッド型タイプが発売されたのが10年位前、当時、同馬力で1クラス以上の能力があり、メンテナンスもあまりからない、また、操作も簡単との事で、当時70万以超にも係わらず人気を博した。そんな機械が整備入庫してきた。ユーザー曰く毎年のオイル交換以外、本当にこれ

農機メンテの部屋

といったメンテもしなかつたが毎年調子よく稼働していたが、今回投雪が今までの様に遠くに飛ばない。また、以前に比較して燃料消費が多いとの事。早速、確認してみる。エンジン系は問題なし。作動駆動部の電磁クラッチを介し通常の2倍以上の耐久性を誇っていたベルトも摩耗していくエンジンパワーを100%伝達出来ない状態。これでは作業能率も低下し、燃費も悪くなつて当然。また、バッテリーチェックで不良に近い診断が出た。これも燃料低下の一因となる。これは、バッテリーの劣化で充電容量が低下すると発電頻度が多くなる。これは、バッテリーブリット車と同様で気付かない人が多い。ただ、車に搭載している高価なバッテリーは安価な物を搭載しているので、バッテリー交換はそれほど負担にならない。以上の不良個所の修理に補足して

こんな見出しを見たのは12月のある日。それは平成19年より、排ガス規制が農業機械も含めた特殊車両が対象で年々厳しくなり、各メーカーは対策をするためにモデルチェンジを行つているが、そんな対応の一つとして検討されているのが、その一つの試算のモデルとして発表されたのがトラクタのEV化。乗用トラクタのモデルで三十馬力程度クラスを検討した結果は、2時間程度の作業時間とした場合、普通バッテリーの場合、ユニット重量が900kg、リチウムバッテリーの場合、ユニット重量は280kgとなり、現在のエンジン車と比較してプラス50kgになり、重量的には実用範囲になる。ただ、農業

シャーボルト等の消耗品を交換。念のため、安全作業の確認説明をして納品。

環境対策において農機のEV化は？

昨年、高温による水稻の品質低下の一因として作土の浅さを指摘する声が出ていた。近年増えてるクローラトラクタに装着してブルウ耕により、深耕15cm以上行い、土づくりをしつかりと行つた圃場の米の一等米比率が他より高かつたようです。

これは、作土が深い場合、高温障害があるような場合でも稻の根の生育領域を広げ養分吸収を十分行える事が可能となることで、結果的に登熟が正常に進み、心白、腹白等になりにくくなつたのではないかとの見方です。

検証が必要ですが、もし、そうであつたならば機械の適正利用により、

機械として実働稼働時間(連続4~8時間稼働)を考慮すると、エンジン、モーター併用のハイブリット型の方がバッテリーも少なく済み長時間稼働も出来るので、こちらの可能性が高いとの事。



県認証申請 2月1日(火)まで

エコ・ライスへの出荷は認証が必要です

■無農薬→県の無農薬 無化学肥料の認証

■特 裁→県認証

※「JAS有機栽培」「他認証機関の特裁認証」を取得される方は除きます。

高温障害を防ぐ事の手助けに成り得ると思います。《Agri-s 記》