

運送会社の2024年問題と 農産・食品輸送について



株式会社藤城運輸
代表取締役社長 藤城啓丞



株式会社藤城運輸

所在地

愛知県田原市加治町恩中59番地2

設立

1966年4月

藤城正行(現・代表取締役会長)により設立 車両4台からスタート
設立から農産物輸送に携わる

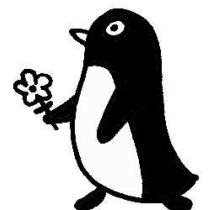
その後、セメント関連 造船関係の輸送にも従事

夏場の農産物の出荷がない時期の事を考え、冷凍車を導入

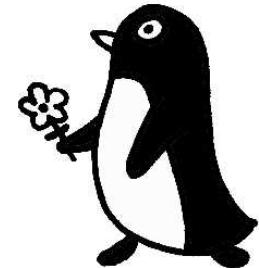
旧田原町の臨海部に最初の倉庫を建設

豊橋市明海町に一般倉庫・冷蔵庫を建設

現在は食品を中心に・建材・工業品など、様々な物を保管・輸送しています



株式会社藤城運輸



従業員数 154名 その他グループ会社 約150名

車両台数 156台 フォークリフト48台

冷凍車 大型 60台 4t 25台 2t 10台

大型ウイング車 30台

飼料運搬車・粉粒体運搬車・ダンプ・トレーラー等

倉 庫 8拠点(愛知県豊橋市・田原市)

一般倉庫 7300坪 (約24,000m²)

冷蔵倉庫 770坪 (約2,520m²)

取扱い品目

農産物 食品(加工食品・冷凍食品・アイスクリーム)・飼料・肥料・生花・薬品
フィルム原料・ダンボール・バラセメント・ベントナイト・コイル等

株式会社藤城運輸

ペンギンマーク



First Penguin

農産物輸送の改善事例

- 1) 九州の市場への配送事例
- 2) 集荷便を活用しての拘束時間削減事例



取組1:協力会社による中継輸送(農産物の九州4市場輸送)

広島にある**協力会社の物流拠点を中継地点**として活用することで、運行時間を削減することができました。

豊橋 → 九州 約850km

運行(拘束)時間**16時間**

中継による輸送

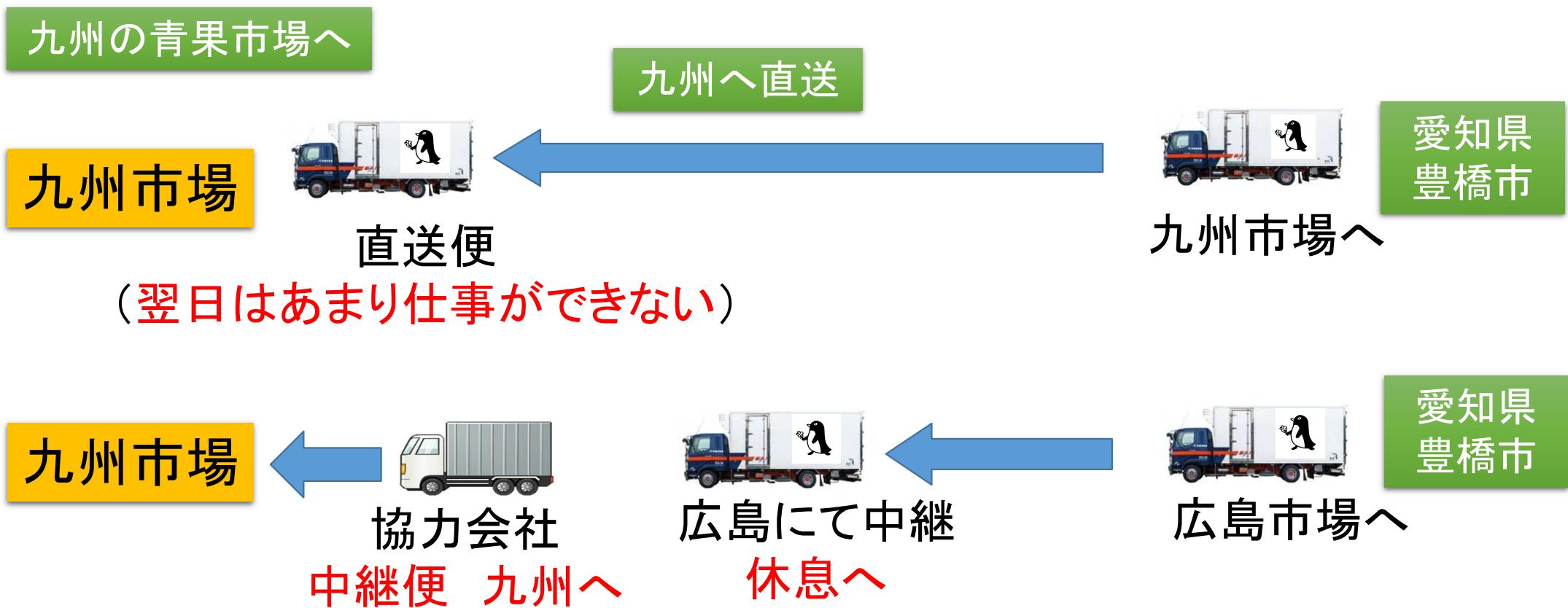
豊橋 → 広島(約560km) → 九州

運行(拘束)時間**11時間**(広島まで) + 5時間(九州まで)
(積替え作業等発生する時間は別途)



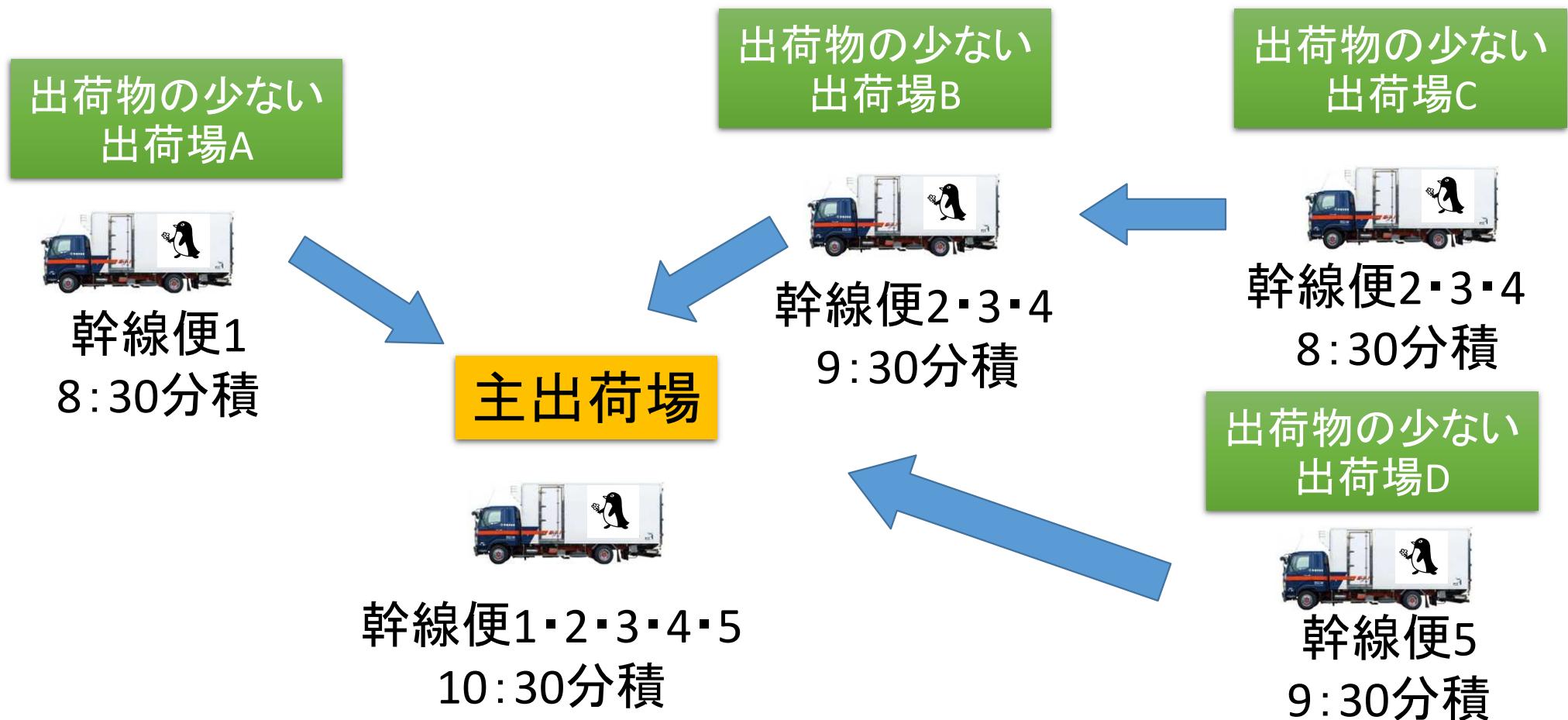
取組1:協力会社による中継輸送(農産物の九州4市場輸送)

今までの運行: 九州まで直送



取組2:出荷場間の横持集荷便の活用による幹線便産地滞在時間の短縮

今までの運行:5台の幹線便がそれぞれ自分の荷物を集荷



幹線便1:

8:30頃出 荷物が少ない出荷場Aに入り、自分の荷物を積込、そして他の幹線便の荷物を集荷して、10:30頃主出荷場に入り、集荷した荷物を荷卸して、自分の荷物を積込する。 14:30頃出発

幹線便2・3・4:

8:30頃出荷物少ない出荷場Bに入り、自分の荷物を積込、そして他の幹線便の荷物を集荷する。

9:30頃出荷物少ない出荷場Cに入り、自分の荷物を積込、他の幹線便の荷物を集荷して、10:30頃主出荷場に入り、集荷した荷物の荷卸して、自分の荷物を積込する。 14:30頃出発

幹線便5:

9:30頃出荷物少ない出荷場Dに入り、自分の荷物を積込、そして他の幹線便の荷物を集荷して、

10:30頃主出荷場に入り、集荷した荷物の荷卸して、自分の荷物を積込する。 14:30頃出発

問題点:

産地滞在時間が長い(6時間)

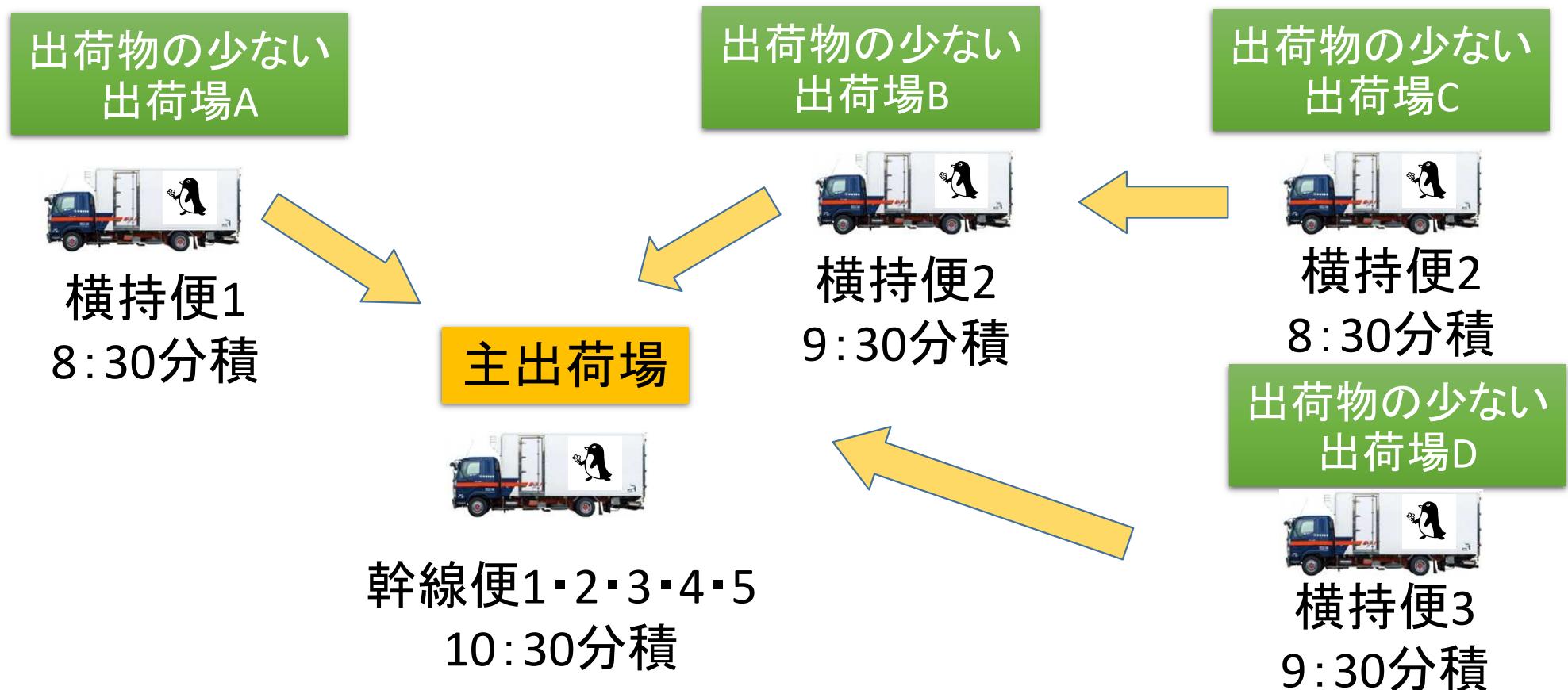
原因:

①1台当たりの積地数が多い

②**当日昼荷受けの荷物**の一部当日発送(前日荷受け分だけでは物量が足りない)のため、
荷待ち時間発生

取組2:出荷場間横持集荷便の活用による幹線便産地滞在時間の短縮

改善後の運行: **横持便3台で集荷**して幹線便にのせる



2024年以降はドライバーの拘束時間が厳しくなり、現在のような長時間運行ができなくなります。

幹線便の**産地滞在時間を短縮**するために横持便1、2、3を新たに作り、各出荷物の少ない出荷場の出荷物を**主出荷場に横持**をする。

各幹線便：

10:30頃主出荷場に入り、自分の荷物を積込する。 14:30頃出発

幹線便の産地滞在時間：**6時間 → 4時間** (約2時間の削減)



問題点：

①物流経費の増加

物流費の増加について



* 広島での中継

中継料金がかかるので、**中継可能な料金設定**で荷主様にお願いし、了承頂きました。

* 集荷について

集荷だけでは運賃にならないのが課題。

集荷の仕事の前後に短時間の仕事(定期便)を入れることで、1日の日当が出るように調整しました。都合の良い仕事が見つかるかどうか、時間の調整がカギです。

問題点

②産地滞在時間を更に短縮するために荷受け時間の変更や、荷待ち時間の短縮

荷受け時間については、荷主様も2024年問題について、ご理解いただいている、今後12:00～13:00の間の**当日発送分の荷受け時間調整**がどの程度まで可能かが時間短縮のカギとなります。

農産物については、**生産者さん**が多いので、皆さんのが**理解**が得られるかがポイントとなります。



農産物輸送における運送会社が考える問題点

積込について

積込時間が決まっていない(多品種の農産物の運送)

当日の生産者さんの出荷状況で大幅に荷物が増えたり減ったりするので、配荷がでないと車両が何台必要なのか確定できない。品目により最もおいしくなる収穫時間帯がバラバラであるため、生産者さんが出荷場に持ってくる時間が品目により異なり、同じ市場の荷物を積み合わせるには待機しなくてはならず、時間が長くなってしまう。

配荷が出たら一斉に積み込みが始まるので、積み込み場所に行ってもフォークリフトの台数が十分でなく、出荷場のスペースや積み込み作業員の人数も限られているので一度に何台も積込みができず、時間がかかる。

積み込み場所が数ヶ所の拠点に分かれており、移動しながら積み込みをしなくてはならない。協力会社では対応が難しい。

納品先について

納品先が混んでいて荷降ろしするのに待機時間がある。行先を決めるときは混雑する納品先をできるだけ2つ以上組まないようにしているが、納品先が3ヶ所、4ヶ所ある場合は拘束時間が増えていく。納品先によっては時間にもよるが、2~3時間待つ時もある。

納品先で専用のパレットに積み替えたり、パレットで積んで行っても納品先の都合で高さを抑えるために、パレットに積まれた商品の上部を崩して低くしたり、専用のカゴ台車に積み替えたりする作業があるので、作業時間が増えてしまう。



運送会社からの一方的な勝手な希望

- ・積込先から納品先までの道(距離)は決まっているため、高速道路を使う以外、運転の時間を減らすことはできません。また現状、高速道路は使っており、新たな高速道路やバイパスがなければ運転時間は減らせません。そうなると運転以外の時間となりますので積込作業時間と納品作業時間を削るしかありません。
- ・積込作業時間・納品作業時間の削減は運送会社だけで進めていくのは無理がありますので、荷主様と納品先様のお力が必要です。
- ・前日に必要な車両の台数が決まっており、予め決った時間に何を積んで出発するか分かっていて、積込みから2時間程度で出発できるような運行になれば、乗務員の時間管理も可能になってくると考えます。
- ・積込場所での商品の納品先仕分けや積込み補助 パレットへの積み付けのご協力等、納品先様での積み替えなどの作業の見直し等。

その他の要因による運送会社が直面する問題

- ・**軽油の値段の高止まり**。以前は軽油1リットルあたり90円や100円の時代でしたが現在はスタンドで150円、160円の時代です。自社タンク所有で店頭価格より多少安く仕入れができる企業もあるが、それでも設定している運賃が90円や100円の時代なので経営を圧迫している。運賃の値上げも進んでいない様に感じる。
- ・**トラックの値上がり**。環境問題の対応ため、トラックの排ガス規制の法律が毎年更新されていく。メーカーは法律に則したトラックを作る必要があるのでトラックの値段も上がっている。**メーカーは4月から5%値上げします、の一言で値上げができるが、買う方はかなり厳しい。**トラックについては納期が長くなり1年半～2年待ちとなるなど、必要な時に3ヶ月で納車されていた時代ではない。ほしい時にトラックが入らない。1年6か月後の経済状態がどうなっているのか分からぬ。農産物用のトラックは冷蔵車仕様になっていますので、1台ウイング車で2,100万～、さらに冷凍車となると2,200万～です。

- ・**人件費や最低賃金の上昇** かつては運転手の給料は高い部類ということでしたが、今は時間あたりの賃金は低いという調査が出ている。もちろん40～50年前は無茶苦茶で2～3倍の重量を積んだり、寝ないで走ったりと何でもありだったと聞いております。しかし全てが当てはまるわけではないが、**運賃が上がらない**状況では経費が上がっている状況の中、会社としても賃金を上げられず、**乗務員が他の業種と比べられたときに退職の原因となる**
- ・**跡継ぎ問題** 2024年問題を含めて**運送業界に関する法律は増え厳しく**なっている。もちろん今までの運送会社が絡んできた事故や病気などが原因であるが、昔の法律が比較的緩く、経営が成り立っていた時代を懐かしむ経営者が多い。**代表者の高齢化**もあり自分が食べていくに困らず、雇用している従業員を引き受けてくれる会社があれば辞められるなら辞めたいと感じている方や、**大変な思いをして経営してた状況を子供に引継ぎする**ことが**正解**なのかと悩む方も多い。流行りのM&Aという道もあるが創業者の思いを考えると…。

農産物の値段について

- 農産物の値段について。先日東京の市場に見学に行き、市場関係者の方とお話しする機会がありました。市場の方も消費者が高く買ってくれないから、農産物を高く売ることができないと話していました。メーカー等は自分の決めた希望小売価格で売ることができるが、農産物については相場になっており、値段が一定していない。そのため現在の様に資材・肥料・農薬・燃料等必要経費が上がっている中で生産者さんに入るお金も目減りしている。作物1つ作るのにも経費がかかります。素人考で申し訳ないですが最低限経費が払え、利益を得られるような最低値段の設定が必要と思います。生産者さんが潤わなければ、運賃値上げもままならないし、農業をやめてしまう生産者さんも出てきてしまい、仕事もなくなります。

ご静聴ありがとうございました。



First Penguin