

Report

系統物流子会社の役割と課題・ その対応について

ホクレン運輸株式会社

常務取締役 児玉卓哉



ホクレン運輸株式会社

資本金：5,400万円

【株主】ホクレン農業協同組合連合会

全国農業協同組合連合会

所在地：札幌市中央区北4条西1丁目1番地

北農ビル16階

売上高：183億3,200万円(平成30年度実績)

従業員数：171名(令和元年6月現在)

営業用車両数：205台(令和元年6月現在)

一 ホクレン運輸株式会社の 成り立ち

ホクレンは一九八〇年代後半から急速に伸びてきた道外移向け生乳輸送について、安定且つ迅速な輸送力の確保とコスト低減を目指し船会社である川崎近海汽船(株)の協力を受け、平成五年八月より、

釧路港と日立港を結ぶ高速で大型の生乳専用船「ほくれん丸」を就航させた。

これに先立ち、弊社はこの船の運航管理と生乳の配送を担うホクレンの協同会社として、ホクレンの飼料および燃料などを専門に扱っていた旭川中央トラック(株)(昭和四一年創業)の経営を譲り受け、平成四年五月に札幌市東区北五条東七丁目のホクレンホームセンターの二階を本社として、ホクレン運輸(株)への社名変更により設立された。

二 事業内容と役割

弊社は系統の物流子会社として生乳および燃料を中心とした北海道の農畜産物・資材等の貨物輸送業務を行っており、ホクレンと連携し、陸上・海上・鉄道の効率的なネットワークの活用による安全・安定輸送と物流の合理化・効率化に向けた取り組みを目指している。

事業にあたっては苫小牧・旭川・留萌・帯広に道内の支店・営業所・石油事業所を、日立・東京に道外営業所を構え、輸送コストの把握と安全運行・輸送品質向上面での協力会社への模範として、六四名の乗務員と大型タンクローリーなどの輸送機材による自社輸送力を持ちながら、主に次の事業内容のとおり北海道の農畜産物の市場拡大と営業コスト低減に寄与すべく取り組んでいる。



1. 主な事業内容

(1) 生乳輸送事業について

生乳輸送については一部自社輸送力を用いて、北海道で生産される生乳および乳業メーカーが製造する液状乳製品（濃縮乳・生クリーム等）を専用のタンクローリーで道内・道外の乳業工場へ配送する元請け管理業務を行っているが、高い衛生管理を求められる生乳輸送においては約一、〇〇〇台の生乳専用タンクを一元管理し生乳や液状乳製品の安全・安定輸送と効率的稼働に努めるとともに、苫小牧・旭川支店での専用洗浄施設ではマニュアルに沿った適正なタンク洗浄の徹底を図っている。

また短い納期の中で自社車両も含めピーク時には道内で概ね六〇台、道外へは一三〇台を超える輸送力確保に取り組んでいるが、特に台風などの輸送障害時には

ホクレンおよび協力会社との連絡を密にし、航路の変更や輸送内容の変更などの柔軟な対応に努めている。

(2) 燃料輸送事業について

石油輸送は元売による給油所や流通施設への持ち届けが原則であったが、系統石油事業への集約が進む中、徐々にホクレンマーク車による「自主配送（油槽所直取り）」が増えていた。その後ホクレンの物流体制の見直しにともない、弊社は一九九七（平成九）年より配車支援システムによる一元管理を行う元請け管理会社となり、ホクレンの石油貯蔵施設から全道のホクレン給油所（農協給油所）ならびに石油広域流通施設（中継基地）への大型石油ローリーによる石油製品の輸送を、現在自社輸送を含めた七社で行っている。

また一九九八（平成一〇）年より農協

広域石油宅配センター（JAOC）のシステム運営管理等の元請け管理会社として、道内農協の顧客に対し灯油・軽油等の石油製品の宅配（ホームタンク等への配送）を、小型ローリーによる配送会社一八社の元請けとして生産現場や家庭用暖房への支障が生じぬよう安全安心を第一とした供給に努めている。

苫小牧石油貯蔵施設に付随する作業については港湾作業関連の会社に委託されていたが、委託会社の将来的人材確保の不安から、二〇一五（平成二七）年に業務移管を受け作業を請け負っている。

(3) 首都圏での二次配送、道外トレージ輸送事業と営業倉庫事業について

北海道からの農畜産物の道外への輸送には、物流コスト抑制と輸送機能の発達によるリードタイムの縮小、産地収容力の増強などにより産地からの直送が基本と

なっているが、小ロット輸送品および天変地異などによる輸送災害時の緊急対応を含め一部は消費地倉庫から二次配送されている。

弊社も二〇〇九（平成二一）年に埼玉県（株）三愛実業の事業を譲り受け、砂糖、加工食品、米穀、豆類などの首都圏の二次配送業務を行っており、特に異常気象などにより道外への輸送網が寸断されることの多い近年、ホクレン東京食品流通センターからの緊急対応によるホクレンの供給義務に寄与している。

また、本道以上に乗務員不足が深刻な首都圏において、青果物を中心とした日立港からのドレー輸送（港を起点としたシャーシ輸送）を手掛けるとともに、二〇一三（平成二五）年よりホクレン東京食品流通センターでの倉庫業を開始している。

(4) 飼料配送事業について

前身である旭川中央トラック(株)より引き継いだ飼料輸送については、ホクレンくみあい飼料(株)苫小牧工場・旭川倉庫で荷積みした飼料を大型バルク車・フルトラレーラー車などの専用車で、石狩・空知・上川・留萌管内の酪農畜産生産者へ配送を行っている。

(5) ほくれん丸の受付業務について

大型貨物船「ほくれん丸」(釧路港⇄日立港)を利用する乗船貨物(車両)の受付・調整業務(ブッキング)と営業推進を行っているが、このほくれん丸については初代「ほくれん丸」から今にいたるまで、次の表に示す通り大型化とともに燃費の向上が進み、極めて効率的な船舶として、生乳のみならず玉葱などの青果物や砂糖、でん粉などの農畜産物を最

	初代	二代目	現在(三代目)
			
就 航 年	1993(平成5)年 1船 1997(平成9)年 1船	2006(平成18)年 2船	2019(令和元)年 2船
車両乗船台数	100台(12m換算)	130台(12m換算)	160台(12m換算)
燃 費 性 能	—	初代より2割向上	更に1割向上
特 徴	首都圏への生乳輸送日数が1日短縮	フィンスタビライザーを新たに装備し横揺れ防止	前方丸みを帯び船尾部背高で内部スペース拡大

優先で積載し、本道農業への貢献を果たしている。

以上のように進化を続けている「ほくれん丸」であるが、この間、二〇一一(平成二三)年三月十一日の東日本大震災の際には、被災地沖で漂流物に進路を塞がれたり原発事故の影響で大幅な迂回を迫られるなど厳しい条件の運航であったが、震災から僅か六日後に、本道と関東を結ぶ航路の中で最も早く東京港品川埠頭を代替港として運航を再開し、震災後の関東の生乳需給調整にも大きな役割を果たした。

2. 協力会社の模範としての

貨物自動車運送事業

従業員数五〇名以下、車両台数三〇台以下の小規模事業者が約九割を占める貨物運送業界の中で、弊社は比較的規模の大きい運送事業者であるが、ホクレン

ループの一員として法令遵守の徹底と輸送の安全性の向上に向け取り組んでいる。

具体的な取り組みとしては、運行状況をデジタルで記録しデータの解析と管理を行う機器としての『ドライブレコーダー機能付デジタルタコグラフ』を全車両に装備し交通事故防止に取り組むとともに、各事業所における安全認証「安全性優良事業所（Gマーク事業所）」認定のもと、経営トップから現場にいたるまで全社員が一丸となった安全性向上の取り組みである「運輸安全マネジメント」を基軸とした乗務・作業・車両等各面での対策を実施し、協力会社の模範となるよう安全管理強化と輸送品質の向上に努めている。

石油輸送は危険物のため特に安全が強く求められる輸送であり二〇〇〇（平成一二）年からハイテクローリーを導入している。

またホクレン作成の『荷積み／荷卸し安全マニュアル』に基づき、二〇〇四

（平成一六）年より苫小牧・旭川・釧路において協力を会社を含めた全乗務員を対象に石油ローリー単独荷卸し資格更新試験を毎年実施し、指差し呼称を含めた安全作業の徹底を図っている。

小口石油配送については、ホクレン各支所・各協力会社との毎月巡回による定例打合せを実施し事故防止等に関する課題・問題点の早期抽出と迅速な対応に努めるとともに、協力会社自らのハンドブックに基づく乗務員教育と事故発生状況に応じた弊社主導の乗務員教育により安全輸送の向上に努めている。

三 事業推進上の課題と

対応について

1. 事業推進上の課題

北海道農業が物流面で抱える最大の課題は、「輸送力確保」と「コスト抑制」

であるが、弊社の事業推進上の課題も大きく次の三つが挙げられる。

最初に、特に近年ヤマトショックや引越難民などが話題となったドライバー不足が上げられるが、これはネット通販の拡大や運行管理法令の厳格化、そして急速な高齢化によるものである。

次に食料基地北海道が抱える農畜産物の季節波動の問題であるが、今後さらに府県の農畜産物の生産規模が縮小することが予測される中、生乳の道外移出の拡大が見込まれ、これに伴い最繁忙期の九月の輸送力の確保は元請け管理会社である弊社の最も重要な課題である。

最後は乗務員不足や燃料油価格の高止まり、そして船舶燃料へのSOx（硫黄酸化物）規制の導入などによるコスト増高への対応である。

2. 課題への対応

課題への対応に向けた様々な取り組みの中で、輸送機材の大型化については「輸送力確保」と「コスト抑制」への対応が可能となるが、生乳輸送については一七tタンクから二〇tタンクへのシフト（現在約二割まで拡大）、特に道内転送について二四tタンクの導入など集荷先および納入先との連携を図りながら、輸送機材の大型化による効率化を進めており、更に資材コストの低減に向け石油ローリーの大形化にも取り組んでいる。

また、令和六年度からは運送業界にも年九六〇時間の時間外労働の上限規制が適用されることから、特に根拠地区から中京・関西向けは主要航路が苫小牧港などの長距離輸送となり、輸送力の確保が一層厳しくなることが懸念されるため、現在の道東営業所の移転拡大に合わせ道東に新たな中継拠点を設け自社輸送力の

強化に努める一方、同様に道北からの輸送についても、道内港までの陸送距離が長いことと輸送力増強の一環として、JR貨物を活用した輸送への切り替えを進めている。

一方、季節波動への対応としては、貨物の特性上ピーク時期が異なる生乳と燃料輸送を効率良く組み合わせた自社乗務員への効率的な配車管理の徹底を図るとともに、既存協力会社の庸車先についても、繁忙時期の異なる業種を対象に、新規輸送会社の活用を進めている。

船舶燃料に対するSOx規制の対応については、今年度大型化し燃費の向上が図られた「ほくれん丸」の最大限の活用と北上貨物を含めた一般貨物の拡大に向け取り組んでいく。

石油輸送についても計画配送（自動発注）の導入拡大により効率化を進めている。

四 おわりに

弊社の成り立ちから事業内容と役割、そして推進上の課題と対応方向については以上のとおりであるが、今後、少子高齢化の更なる進行や運行管理規制の強化に加え、全国的な需要減により比較的季节波動の少ない紙など通年貨物の道外移出量の減少にともない、特に繁忙期の輸送力不足が一層懸念されるため、ホクレン、全農、JA、協力会社との役割分担の下これまで以上の連携強化を図り、輸送力確保とコスト抑制に努め、系統物流子会社としての役割を果たしていきたい。