

県内ＪＡによる物流改善の 2025 年度の取組状況

食育消費流通課

2024 年 4 月からトラックドライバーの時間外労働の上限が 960 時間となったことを踏まえ、県内ＪＡでは、積載効率の向上やドライバーの拘束時間削減等に取り組んでいます。各ＪＡにおける取組や県内ＪＡの農産物の輸送を担う東海ローディング㈱における関東向けの輸送試験結果について聞き取りを行いましたので紹介します。

1 各ＪＡの取組状況

(1) 積載効率の向上

ＪＡあいち三河では、いちごにおいて出荷量が少ない日には集荷場を集約することや、筆柿では長野の出荷日を限定することにより積載効率を向上させています。

(2) 荷待ち時間の短縮

ＪＡあいち海部では、冷蔵庫を活用してトマトの収穫から販売までの期間を 1 日遅らせる取組を始め、ドライバーの待ち時間を 1 時間短縮することができました。

ＪＡ豊橋では、荷待ち時間の短縮を目指して、なす選果場の集荷時間を早める取組を始め、今後、出荷量の多い時期（5～6 月）にその効果を確認します。

(3) 荷役等時間の短縮

ＪＡひまわりでは、ぶどうにおいて輸送パレットを活用した集荷を実施し、荷積み等の効率化を図りました。

2 東海ローディング㈱の輸送試験

(1) 知多・西三河地域から京浜への輸送

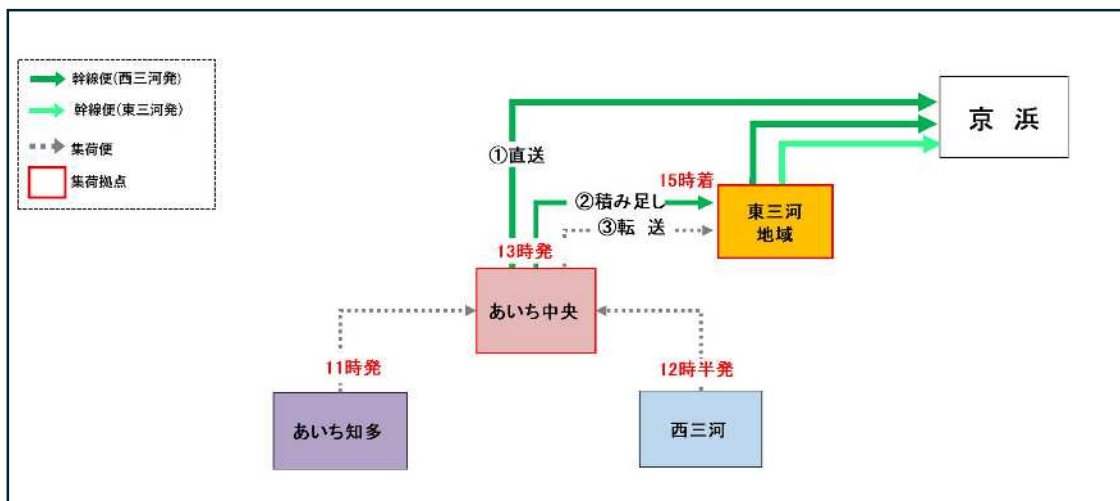
京浜向け輸送への対応として、幹線便*¹のドライバー拘束時間削減と積載率向上を目標に、集荷便*²導入による効果を検証しました。

2024 年 12 月から 2025 年 1 月にかけて、知多、西三河地域から京浜への試験的輸送を実施しました。

その結果、両地域からの出荷量が少なく、コストの増加を補うだけの積載率の向上が見込めず、単独の農協での輸送は困難であることがわかりました。

このため、知多、西三河地域で集荷した荷をあいち中央に集約し、そこからさらに東三河地域を経由して出荷量を確保した上で関東へ輸送する下図②や③の地域間連携輸送体制が効率的であると想定されました。

図 知多・西三河地域と東三河地域の地域間連携輸送



*1 幹線便：集荷拠点から市場への輸送便

*2 集荷便：J A集荷場所から集荷拠点への輸送便

(2) 東三河地域から関東への輸送

集荷便と幹線便の切り離しによりドライバーの拘束時間を削減し、車両台数の確保を目的に輸送試験を実施しました。

取組目標は、幹線便の①ドライバー拘束時間削減、②積載率の向上、③稼働台数削減です。

2024年12月から2025年2月にJ A愛知東、J Aひまわり、J A蒲郡市、J A豊橋の幹線便のうち集荷率が低い（キャベツ段ボール換算 100 ケース未満）と見込まれる場合、集荷便で豊橋（予冷センター）に集約しました。

その結果、幹線便のトラック台数は14日間で合計88台削減、積載率は4.7%増加となり、コストの低減につながる効果がありました。一方でドライバー拘束時間は13時間を超えてしまったため、ドライバーの附帯業務の効率化に向けた改善が必要であることが分かりました。

3 J A及び東海ローディング(株)による配車計画の精度向上の取組

これまでは、東海ローディング(株)の担当者が経験と勘で品目毎に配送先別の輸送量を予測し、集荷・幹線便の配車を計画していました。輸送量が多く、配車計画に誤差が生じやすい秋冬期は多くの傭車*を手配して不足を補っていました。しかし、傭車は、コストの増加となることに加え、ドライバー不足が深刻となっていることから手配が難しくなっています。そのため、配車計画の精度を高めるため、前日午後3時までに各J Aから東海ローディング(株)に配荷数を報告する取組を始めています。

*傭車：運送業で自社のトラックやドライバーが不足したときに、他の運送業者に配送を依頼すること