

株式会社水郷物流サービス

代表取締役会長 飯田 重 氏
代表取締役社長 飯田 克重 氏



株式会社水郷物流サービス
代表取締役社長 飯田克重氏

株式会社水郷物流サービス
代表取締役会長 飯田重氏

筑波総研株式会社
代表取締役社長 木村伊知郎

株式会社筑波銀行
美浦支店長 浅井毅

環境に配慮した車両で 温度管理にこだわった配送

本 社：茨城県稲敷郡阿見町塙 266
創 業：1971年8月
従業員数：95名（2022年10月末現在）
事業概要：生鮮・野菜・生花配送、
一般貸切貨物・航空貨物・食品物・倉庫保管業

インタビュー日：2022年10月20日
〔聞き手：筑波総研(株) 代表取締役社長 木村伊知郎〕
取引支店：(株)筑波銀行 美浦支店

近隣農家の野菜を配送するため トラック1台でスタート

貴社の歴史と事業内容についてお聞かせください。

当社は、1971年8月、近隣農家の野菜を配送する業者としてトラック1台からスタートしました。当初は農家や農協との取引だけでしたが、その後、近隣業者との取引を開始すると順調に積荷が増加し、トラックの台数も増えたため、1975年に水郷急送を引継ぎました。その後も順調に事業は拡大し続けましたが、1991年のバブル崩壊により不況になると、近隣業者との取引は全て切られてしまいました。

当社は苦境を乗り越えるべく、新たな取引先を探していました。ちょうどその頃、成田空港の空港貨物が増加していたため、海外から成田空港に空輸された野菜や生花等の配送業務に活路を見出しました。

冷凍車約100台 温度管理にこだわる運送会社へ成長

当時、成田空港に空輸される野菜や生花は、昼夜寝ずに配送しても配送しきれないほどの勢いで増加していました。参入当初7~8台だった当社のトラックは、たった数年で16台に増加しました。そこで、1996年、社名を現在の(株)水郷物流サービスに変更し、成田空港の仕事に一極集中する方向へ舵を切りました。

その後、同業者からは「水郷物流と言えば空港貨物」と言われるまでになりましたが、輸入野菜が輸送費の安い船便へと移行していくと、空港貨物への一極集中が災いし、年商は半分以下に落ち込みました。そのため、農協との取引を再開、船便での輸入品の配送も開始するなど、請負先の分散を行いました。

分散が功を奏し業績を回復したため、2017年に稲敷市に高田低温倉庫、2019年に千葉県銚子市に営業所を開設、さらに同年、栃木県宇都宮市に子会社、菊地商事(株)を設立しました。現在は、トラック98台全車を保有する、温度管理にこだわった運送会社に成長しています。



稲敷市に所在する高田低温倉庫



これまでの歴史を語る飯田会長



会社の細部まで把握している飯田社長



取材時の様子

ある人物との出会いが 同社の運命を変える

空港関連の仕事は、簡単には受けられなかったのではないですか。

ある方と出会い、その方に「これから空港は忙しくなる。一緒にやろう」と誘われました。その方も運送会社を起業した方です。全国ネットを作ろうと協力会社を集めていたので、その方にとってもタイミングがよかったのだと思いますが、私自身も非常に感謝しています。この出会いがなければ、輸入野菜配送への参入はなかったかもしれません。

冷凍車があまりなかった時代に 先行投資で規模を拡大

貴社の強みについてお聞かせください。

当社の強みは温度管理に優れていることです。冷凍車を保有する運送会社があまりなかった時代から、ずっと温度管理が必要なものを中心に切り抜けてきたため、温度管理においては当社の右に出るものはいないと自負しています。現在では、多くの運送会社が当たり前のように冷凍車を保有していますが、冷凍車を98台も保有する運送会社はそう多くはありません。また、高田低温倉庫には2019年に第二倉庫を増設していますが、第一、第二両倉庫とも名称どおり温度管理が可能な作りとなっています。

コロナ禍において重要な役割を果たす ワクチンの配送も請け負う

新型コロナウイルス感染症のワクチンを配送していると伺いました。大変ではないですか。

ワクチンは冷凍されているため、配送時は温度管理が大変だと思われがちですが、ワクチンを保管するボックス自体がドライアイスで固められているため、実はそれほど大変ではありません。配送量に関しては、一時期は寝るのが惜しいほど忙しかったのですが、現在はだいぶ落ち着いており、1日にトラック1台分の配送で済んでいます。当社が感染防止に協力することができたことを、誇らしく感じているとともに、頑張ってくれたドライバー達には、本当に感謝しています。



低温倉庫内

若手ドライバーが 魅力を感じられる給与体系

人手不足が問題になっていますが、何か対策を行っていますか。

トラックは、1人1台しか動かせず、仕事を分け合うことができません。また、ベテランでも新人でも運賃は一緒ですが、以前は歩合制で、運賃の高い仕事をするほどドライバーの給料が上がる仕組みになっていました。そのため、どうしても運賃の高い仕事はベテラン、安い仕事は若手ということになっていました。そして、若手の離職が多くなり、ドライバーの年齢層が高くなっていきました。

若手ドライバーを増やすためには、若手が魅力を感じられる環境にしなければなりません。そこで、運賃が高い仕事を若手にも任せたり、若手の給料を上げたりしました。その分、ベテランの給料は下がってしまいましたが、そこは話し合い、納得してもらいました。

今は、若手も増え、人手不足もなくなり、みんな仲良く仕事をしているため、安心しています。



第二倉庫外観

高齢ドライバーが 定年後も働ける環境を整備する

ベテランドライバーに対しても、何らかの人事面の配慮はありますか。

ベテランドライバー達も、当初は20代で入社してきましたが、気付けばみんな50~60代です。当社の定年は65歳ですが、私（飯田会長）自身が73歳でまだトラックに乗るので、「会長が乗っているんだから、自分達もまだ大丈夫」と言って定年を過ぎても頑張るドライバーがほとんどです。もちろん、中には「もう遠くへ行くのは無理。身体がきつい」と言って辞めていくドライバーもいます。

私も社長もドライバーでもあるため、ドライバーの気持ちはよく分かります。そのため、これまで一生懸命働いてきたドライバー達を、65歳くらいでバツサリと切るようなことはできません。そこで、高齢でも続けられるような仕事を作ることになりました。倉庫の仕事がその1つです。

ドライバーは体力のいる仕事です。また、自分では大丈夫と以为っていても、そうでない人もいます。一方、倉庫の仕事は高齢でもできます。そのため、ドライバー達には「65歳過ぎたらこの仕事だよ」と伝えています。給料はこれまでの金額から下がってしましますが、年金を20万円くらい受給しながら、給料を30万円くらいもらい、合計50万円くらいで生活をする。そういうスタイルで70歳くらいまで続けられないかと考えて倉庫業を始めました。そのほか、空港内だけを運転するといった仕事もあります。

当社は大きな会社ではないため、多額の退職金は支払えません。代わりに、健康であれば10年くらいで2,000~3,000万円稼げる仕事を会社全体で作っています。

最近では、この年代が一番いい時ではないかと感じています。自由に休んで旅行に行ったり、遊びに行ったりして、みんな若い時よりも定年を過ぎてからの方が高級車に乗っていますし、生き生きしています。若い時に一生懸命働いて、高齢になったら自由なことをして暮らす。それが一番幸せではないでしょうか。私と同じ73歳が4人いますが、みんな絶好調です。



紫紺色が特徴の(株)水郷物流サービスのトラック

2024年問題に向け、 取引先と真摯に話し合いを続ける

労働時間等の規制が強化される2024年問題について対応をお聞かせください。

拘束時間が13時間で、運転時間を8時間と考えると、大阪、名古屋、金沢等の長距離の場合は、到着したらすぐ寝て、泊ってくれば10~12時間くらいの休息が取れるため、条件はクリアできると思います。どちらかという、これまで日帰りだった場所、例えば、到着まで4時間かかるところは、帰りも4時間かかるため、こういうところが一番難しいと考えています。ちょうど、沼津、浜松、長野辺りでしょうか。この中距離をどのようにするか、今後もう少し検討する必要があります。

いずれにしても、今までどおりとはいきません。そのため、規制強化が発表されて以降、取引先と話し合いを続け、現在、約8割の皆様とお互い納得のいく形で合意しました。まだ2割の皆様と合意できていませんが、今後も合意に向けて話し合いを継続していきます。



倉庫に荷物を運び込む様子

CO₂削減に向け 新しい車両へ切り替える

SDGsやカーボンニュートラルに向けて何か対応していますか。

計画的に新しい車両に入れ替えしているため、保有している車両は全て二酸化炭素の排出量が少ないものとなっています。また、以前は冷凍機能の関係で、大型の冷凍車は通常のエンジンのほかに冷凍機を冷やすためのエンジンもついた「サブエンジン式」の車両を使用していましたが、現在はエンジンを直結にして冷凍機も冷やす「直結式」の冷凍機能が向上しているため、当社の車両は直結式に切り替えています。排ガス規制では、サブエンジンの排ガスは該当しませんが、サブエンジンの排ガスも規制しないと本当の意味でのCO₂削減になりません。そのため、直結式を採用している当社は、その部分でも削減に努めています。

電気自動車化については、荷物を積んだ場合にどのくらいの距離を走れるのか、実際に乗ってみたいとわかりません。しかし、既に倉庫で使用するフォークリフトは電気に切り替わっていることから、トラックに関しても早い段階で切り替わると考えています。大手の宅配車は、間もなくというように聞かれていますし、クリーンなものが求められる時代ですから、大手がけん引する形で、私達中小企業も追隨していく形になると思います。

新しい車両で事故発生率を下げる

法律も厳しくなっていますが、それ以上にトラックの性能が良くなってきていると感じています。例えばデジタコ（デジタルタコグラフの略。デジタル式運行記録計を指す）ですが、当社は既に2回切り替えを行っており、最近のものは、速度・時間・距離だけでなく、温度管理までできます。

また、当社の車両は全て三菱ふそうのものですが、三菱ふそうの車両にはGPS機能が付いているため、エラーのランプが点くと、三菱ふそうから何番の車両がどこで故障していますという連絡があります。さらに、オートマ化が進み、だいぶ運転しやすくなっており、性能も向上しているため、新しいトラックに切り替えることで、事故発生率が低下します。



農協でれんこんを積み込み、都内へ運ぶ

運行教育を行い、安全管理を徹底

安全面でこだわっていることはありますか。

どんなに車両の性能が良くなっても、トラックは人間が運転するものですから、まず一番にドライバーの教育が大切だと考えています。そこで、当社では10年ほど前から第2週目の土、日、月曜日に運行教育を行っています。

空港貨物が増加していた時代は、やはり、稼げ、稼げという感じで、会社のイメージが低下したこともありました。それを反省し、その後、運行教育を始めました。最初はドライバー達も乗り気ではなく、出席者もあまりいませんでした。そのため、年間2,500万円の予算を作り、出席者には手当を出すようにしました。

現在ではすっかり定着し、3日間のうちにはほぼ全員が参加するようになっています。仕事や用事でどうしても参加できない人は、個人的に、今回の内容はどうでした？と自分から聞いてくるようになっています。会社のイメージアップも大切ですが、私としては、周りに迷惑をかけないこと、そして何よりもドライバーの命を守ることが大切だと考えていますので、これからも続けていきたいと思っています。



高田低温倉庫の事務員の皆さん

社員の命を一番大切に考え 健康管理にこだわる

健康面でこだわっていることはありますか。

ドライバーは偏った食生活になりがちです。特に深夜配送などではコンビニラーメン屋くらいしかないので、どうしても偏った食事になってしまいます。また、当社のドライバーは責任感が強いので、具合が悪くなっても迷惑をかけたくないと病院にいきません。そのせいか、癌で4人を亡くしました。家族のように思っていたので、本当に寂しくて、今でも悲しみがこみ上げてきます。

このままではいけないと、15年ほど前から産業医に協力をお願いしています。月に1回は当社を訪れ、2か月に1回は講義を行い、社員に対していろいろと指示やアドバイスをしてくれます。もちろん、具合が悪い社員には紹介状も書いてくれます。

さらに、半年ごとに行う健康診断を、バスでの健康診断から阿見の東京医科大学茨城医療センターに変更しました。阿見医大の健康診断は、悪いところが見つかりと病院が運転手に直接電話をかけてくれて、さらに、ドライバーの仕事に合わせて予定も組んでくれます。私や社長がいくら病院に行くように言っても聞かなかった人でも、病院から電話があるとやはり大変だと思うのか、病院へ行くようになりました。そのため、早期治療ができるようになり、命を落とすことはなくなりました。

また、どれだけ健康に注意していても、突然脳梗塞が発生するというようなこともあります。そのため、運行ルートに大きな病院を見つけておくように平日頃から話しています。具合が悪くなったら荷物はそのままにして病院へ行くように、それも難しければ、どこかにトラックを停めて救急車を呼ぶようにと。それで助かった命もあります。元気な姿で退院し、「辞めないから」と言われたときは、涙が出ました。

そのほか、インフルエンザのワクチン接種も、当社が全額負担する形で行っています。ワクチン接種を行う前は、年末年始の忙しい時に風邪等で休むドライバーが多かったのですが、それがほとんどなくなりました。導入時、ワクチン代は社員の健康維持に必要なコストなどと考えていましたが、会社にとっての収益はむしろプラスになっています。



銚子営業所の皆さん

社員のため、会社のため、倉庫を増設、 来年4月からは新体制でスタート

近隣の交通網が充実してきましたが、インターの近くに倉庫を建てるような計画はありますか。

例えば、2,000坪くらいの倉庫を作ったとしても、その物量が入るくらいの自信はありますが、このコロナ禍の状況ではどうなるかわからないため、今すぐの予定はありません。ただ、倉庫はまだ伸びしろがあると思いますし、高齢の社員や長期の需要を考えれば、もう少し倉庫を増やして一部門を作りたいと思います。その場合は、当然、温度管理にこだわる運送会社として、低温倉庫を作るつもりです。

今後についてお聞かせください。

宇都宮に子会社を設立して2年が経過しました。必要な施設が全て出来上がったため、来年3月で私は当社を引退し、4月から宇都宮に行き、2年で子会社をしっかりと仕上げるつもりです。私は人と会うことが好きなので、また新たな出会いがあると楽しみにしています。当社の事業承継は既に済んでいるため、今後は社長が盛り上げてくれると信じています。



ずらりと並ぶ(株)水郷物流サービスの冷凍機付きトラック