



山崎取締役

きをターゲットにパレット納品を模索する。

中距離で「中継輸送」の導入検討

日清食品では2014年以降、安定した輸送力の確保に向け、800km以上の長距離輸送の90%で海上・鉄道輸送へのモーターシフトを実現。500km前後以上の中距離トラック輸送についても、ドライバーの日帰り運行を実現する「中継輸送」

の導入を検討している。また、物量の波動の大きい2次配送の距離を短くするために、倉庫の分散化を模索している。

今年6月中旬からは、北海道帯広エリアへの商品配送で、日清食品の即席めんとサントリーの飲料を同じトラックに積み合わせる共同配送をスタート。このほか、使用するトラック台数を削減し、構内混雑を緩和するため、資材調達のトラックを製品輸送に活用するなど資材調達のパレット化にも取り組む。

アイカ工業 「東京品川ベイデポ」開設 首都圏で配送拠点の再編を加速

建築資材メーカーのアイカ工業(本社・愛知県清須市、小野勇治社長)は11日、塗料などの危険物輸送に強みを持つ小野運送店(本社・東京都品川区、小野正彦社長)の城南島センター(大田区城南島)に「東京品川ベイデポ」を開設し、建材の23区向け配送を開始した。都心の好立地を活かしたTC拠点として集配業務の効率化やドライバーの労務時間削減につながる考え。さらに、首都圏全域におけるデポネットワークの大幅な見直しも行き、来年3月までには八王子市周辺で西東京デポの新設もめざす。

都心の渋滞回避で 拘束時間を短縮

従来、都内への配送は土地代

の安い郊外の配送拠点から行っていたが、早朝配達が基本となる建築現場への納品では都心部の交通渋滞による影響が大きく、慢性的に乗務員の拘束時間が長時間化していた。そこで、2015年4月から城南島センターで都内5区(品川・港・目黒・大田・世田谷)向けの配送を開始。車両の回転率向上や時短効果から1台あたりのドライバー拘束時間が2時間短縮できたことを受け、今回、配送エリアを23区全域に拡大した。

東京品川デポの本格稼働に当たっては、小野運送店が城南島センターの設備を強化し、大型仕分け作業場を整備するとと



開所式の様子(左から安川部長、小野社長)

もに一般品および危険物倉庫も備えて商品の一時保管ニーズにも対応。配送車両も従来の3台体制から7台体制に増強した。城南島は首都圏道路網の「扇の要」に位置し、効率的な配車計画を組めることが特徴。都心部では2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催を控えた開発の活発化が見込まれており、「都心近くにデポを持つことは利便性で競合他社との差

風

別化に繋がり、優位性を発揮できる」(アイカ工業)という。今後は同社の「首都圏ゲートウェイ」として他のデポや工場との輸送を有機的につなげて積載率と実車率を向上させ、輸送の合理化のみならず実輸送会社の収益力強化も荷主企業として支援する。たとえば、アイカ工業の地方工場および委託先工場

からの幹線便の積み替えや補充在庫の積み合せ、関東で集荷した荷物の東北・中部・関西向け輸送などを検討。配送面でも、車両の空時間となる午後に当日配送荷物や800kmを超える遠隔地から乗り入れる荷物を配送したり、関東地域の各工場からの集荷を行ったりできないか検証していく。

首都圏デポ機能を再編、西東京に新拠点

アイカ工業では東京品川デポを皮切りに、首都圏の配送拠点再編も加速。現在、品川を含めて7カ所(群馬、埼玉・白岡、埼玉・岩槻、埼玉・八潮、千葉、品川、瀬谷)に配送デポを構えるが、10月には八潮デポ

中距離でも鉄道輸送を

○:「パレット化によりモーターシフトはもっと拡大できる」と話すのは、ライオンの平岡真一郎執行役員SCM本部長。「現在は500km以上の長距離輸送を対象にモーターシフトを進めているが、パレット化により発着地での荷役時間が短縮し、リードタイムが短くなれば、中距離輸送でも鉄道を使えるようになる。スムーズに荷卸しができる。卸店様の物流センターにJRCコンテナで直接、配達できる可能性も出てくる」と指摘する。パレット化すれば積載率が落ちるデメリットがあるが、「JRCコンテナの集配を行うトラックの回転率が飛躍的に向上する」メリットに着目し、JRH貨物、通運業者からの「提案」に期待している。



平岡 真一郎 さん

○:「比叡山を開いた伝教大師・最澄の『一隅を照らす、これすなわち国宝なり』という言葉を長い間勘違いしていた」と話すのは、日本危険物倉庫協会の瀬戸口仁三郎会長。6日に開催された、協会創立20周年記念パーティーの挨拶でのひと言。「日の当たらない人を照らすのが国の宝だ」と自分は理解していたが、それは間違いだった。日の当たらないところでも、背一杯努力して輝く人は国の宝だ」というのが本当の意味だった。危険物業界は物流全体からすると小さな業界だが、1社1社がそれぞれの地域で輝き、それをサポートできるような危倉協でありたい」と語った。

「一隅を照らす」



瀬戸口 仁三郎さん

4年で黒字化、増設も

○:「設立から4年で黒字化できた」と話すのは、鹿島タンクターミナルの野口三郎社長。鹿島臨海工業地帯のパブリックなケミカルタンクターミナルとして2012年に営業開始し、現在、タンク10基はフル稼働。当初計画では1000klタンク28基程度を想定しており、「リクエストがあれば増設したい」という。ISOタンクコンテナ40基の保管施設も順調で、エンドユーザーの近くで加温できるように、「温度を上げ過ぎず、製品の品質を保てる」と好評だ。ドラム充てん設備や危険物倉庫も備えており、「ドラムへの荷姿変更などの作業も積極的に手掛けていきたい」と意欲を見せる。



野口 三郎さん

(埼玉県)を廃止して岩槻デポへ集約。同月には白岡デポの危険品倉庫活用を開始するとともにグループ会社の物流拠点を再編、統合する。また、岩槻デポでは仕分け場所を拡充して東北4デポ(盛岡・仙台・山形・福島)向け幹線車両の中継拠点とする。

さらに、来年3月までに小野運送店と共同で西東京デポを新設し、現在一部路線便で対応している三多摩地区全域と山梨県内一部地域の配送を担当。西東京エリアの顧客利便性向上と集配車両の走行距離短縮、労働時間削減を図る。白岡、品川、西東京の3デポは広域配送拠点と位置付け、早朝・夜間の拠点間転送便を設置し、幹線運行の中継機能を追加する。

これらに合わせて、小野運送

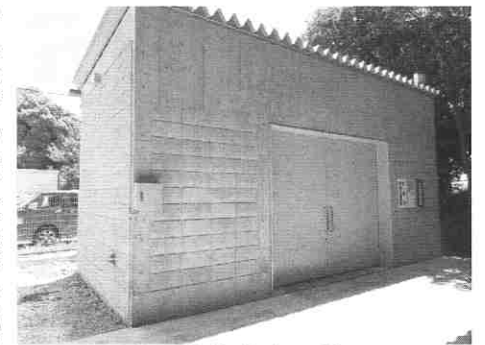
店の栃木営業所(宇都宮市)を活用した栃木県エリアの配送網再構築なども視野に入れる。同地域は群馬デポから配送しているが、特定顧客向けのみの配送であることから現場配送ができておらず、デポの新設で工事物件配送の対応力強化と配送車両の走行時間短縮を目指す。

小野運送店では

「都内で2、3拠点新設」

11日早朝には、10t車の幹線便で運ばれてきた製品が中型車へ積み替えられ、23区内の納品先に向けた第1便として出発した。同日には「東京品川ベイデポ」の開所式も開催され、両社の関係者が出席した。

開所式では、アイカ工業物流部長物産企画グループ長の安川

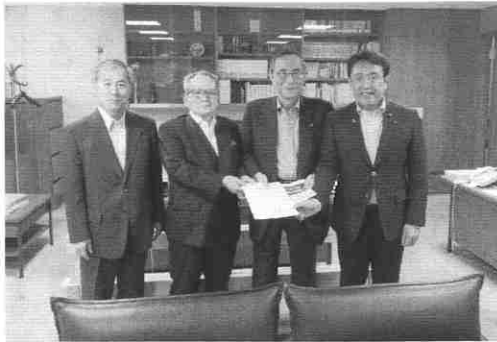


少量危険物保管庫も備える

浩保氏が「小野運送店の協力があつて23区向けの配送を無事に開始することができた。引き続き、物流戦略に取り組みたい」と挨拶。小野運送店の小野社長も「都心への人口の一極集中が進む中、今後も都内に2、3拠点を新設し、物流からアイカ工業の発展に貢献したい」と抱負を述べた。

協 議連に税制改正・予算の要望 働き方改革対応で補助・助成充実を

全日本トラック協会(坂本克己会長)は10日、自民党トラック輸送振興議員連盟の細田博之



左から榊野氏、坂本氏、細田氏、赤澤氏

会長、赤澤亮正事務局長に対して、2018年度税制改正・予算に関する要望を行った。坂本会長、榊野龍二理事長がトラック運送業界の現状とともに、働き方改革実現のための諸対策に係る補助・助成や高速道路料金の大口・多頻度割引最大50%の継続などの最重要事項について説明した。

3月に取りまとめられた「働き方改革実行計画」では、自動車運転業務の時間外労働について年720時間以内とする一般則が適用される5年後に、年9

60時間以内とする上限規制が適用されることとなった。長時間労働抑制がさらに促進されるよう、中小企業に対する労働時間短縮を支援する助成金の創設・拡充やトラック予約受付システムへの導入、荷役作業の機械化など諸対策にかかる補助・助成の充実を要望した。

高速道路料金についても要望。輸送時間の短縮および定時性の確保等生産性の向上やドライバーの拘束時間短縮等労務負担の軽減、一般道における交通事故の削減や環境改善に高速道路の利用が大きな効果をもたらすとし、ETC2・0搭載車を対象に18年3月末までとなつている大口・多頻度割引の最大割引率50%の措置の継続を求め