

陸運事業者としての コンテナマッチングの取り組み

＜第2回京浜港物流高度化シンポジウム講演＞

2015年2月6日

日本コンテナ輸送株式会社
常務取締役 土屋 廣明

目次

- I 日本コンテナ輸送のプロファイル
- II 京浜港揚積コンテナの陸上輸送に係わる
現場の問題点整理と問題解決
- III コンテナマッチングの取り組み事例紹介
- IV 真の問題解決を目指して

I 日本コンテナ輸送のプロファイル

- 日本郵船が北米西岸航路のフルコン化に乗り出す時に、コンテナの陸上輸送を担うキャリアとして、陸運のプロの日本通運さんと手を組んで設立。2017年に50周年。
- 5大港に拠点。海コン専門に年間21万本の扱い。
- 京浜支店の扱いは約半数。
- 日本郵船専属として扱う Carrier's Haulageの割合は13% 荷主手配のMerchant's Haulageの扱いが大半。
- 自車と固定傭車が作業の中核を担い、作業量の波動は同業他社とスポットベースの貨物・作業のやりとりで調整。
- 一般貨物のコンテナ物流に不可避のイレギュラーな事態への対応スキルは長けているが、傭車戦力減少で顧客の輸送需要に応えられない状況が深刻。

Ⅱ 京浜港揚積の海コン・ドレージに係わる 現場の問題点整理と問題解決

＜荷主の問題＞

- 車両不足で海コン・ドレージの手配が困難
 - ⇒ 繁忙時に輸出入貨物の物流が滞る
 - ⇒ バンニング・デバンニング作業に合わせて
コンテナが手配できず、手待ちのムダが発生
 - ⇒ ドレージ手配の事務工数が嵩む
 - ⇒ 港内作業などのショート・ドレージで運賃が嵩む

Ⅱ 京浜港揚積の海コン・ドレージに係わる 現場の問題点整理と問題解決

＜輸送事業者の問題 - なぜなぜの深掘り＞

- 作業負荷の波動の山で、荷主の輸送需要に応えられない
- 運転手の離職や事業者の海コン撤退加速で車両台数減少
- 海コンでは運転手は稼げず、事業者は収支悪化で疲弊
- 運転手・車両の稼働日当たりの回転＝生産性が悪化
- 運転手・車両の生産性を損ねるムダ・ムラ・ムリの問題
 - ⇒ 港でのコンテナ搬出入に要す長時間待機（手待ちのムダ）
 - ⇒ 輸入や空コンテナの扱い増でターミナル山側の機能不全
 - ⇒ ターミナルゲート・オープン時間 08:30 - 16:30 の制約
 - ⇒ 繁閑波動とコンテナ物流チェーンの歪による作業負荷のムラ
 - ⇒ 運転手長時間労働のムリと労働時間のコンプライアンス
 - ⇒ 配送先での手待ちのムダ（荷揃いの遅れ、デバン順番待ちなど）

Ⅱ 京浜港揚積の海コン・ドレージに係わる 現場の問題点整理と問題解決

<作業の3要素と海コン・ドレージ>

- 正味作業：付加価値を生む貨物(実入りコンテナ)の輸送
- 付随作業：正味作業に付随して行われる空コンテナの輸送
- ムダ：ターミナルゲート受付待ちや荷主庭先での待機など

* かつては、空コンテナの輸送も正味作業

昭和58年認可料金は主要港と内陸地点との往復距離程に基づく

- **改善の教え：ムダは早急に削減、付随作業は限りなくゼロに**

<海コン・ドレージ現場の問題解決>

- ◆ まずは、作業のムダ・ムラ・ムリ解消
- ◆ 空コンテナの輸送(付随作業)を付加価値を生む正味作業に代える

輸送事業者にとってのコンテナマッチングの意義

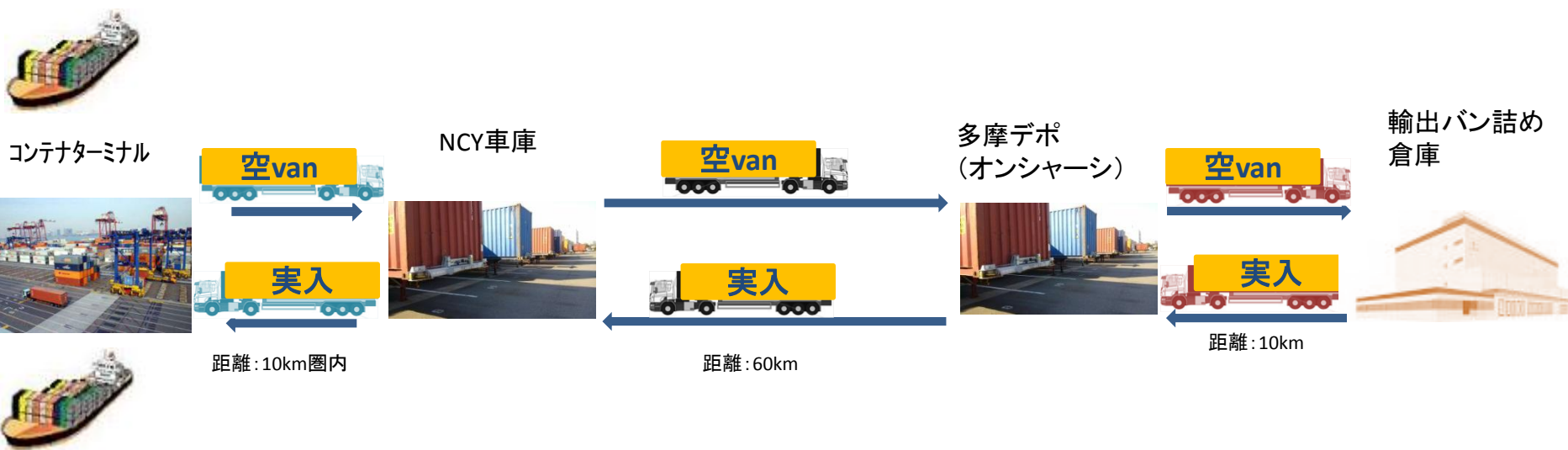


単に輸入と輸出のコンテナをマッチングさせるだけでなく、
正味作業による運転手と車両の稼働を上げること

Ⅲ 実例1 自動車関連部品輸出の台切回収方式

コンテナマッチングの原型としての台切り回収方式

コンテナターミナル ↔ NCY車庫
 NCY車庫 ↔ 多摩テ`ホ°（オンシャーシ）
 多摩テ`ホ°（オンシャーシ） ↔ 輸出VAN詰め倉庫



Ⅲ 実例2 大竹運送/NCYのWIN-WINコラボによるコンテナマッチング

内陸拠点を持つ大竹運送さんとの提携

課題：デポに降ろした余剰空コンテナ返却
→内貨の国内配送への活用

大竹運送(株)
白河デポ
福島県白河市



距離：5km



輸出バン詰め倉庫
福島県西白河郡



距離：220km

バン詰め終了後、速やかにCY搬入

輸入デバンのみ →京浜港へ速やかに空バン返却



コンテナターミナル

輸入デバン倉庫



ストックしていた空VAN
とリーチスタッカー
で載替え作業



NCY輸出オーダーマッチング！
大竹運送(株)白河デポ(白河市)
へ向かいコンテナを降す

Ⅲ 実例3 自動車関連部品の輸出をベースとしたコンテナマッチング

台切り回収方式

コンテナターミナル ↔ NCY車庫

NCY車庫 ↔ 多摩デポ(オンシャーシ)

多摩デポ(オンシャーシ) ↔ 輸出VAN詰め倉庫

輸入デバン
倉庫: 多摩市



コンテナターミナル



NCY車庫



多摩デポ
(オンシャーシ)



輸出バン詰め
倉庫



距離: 10km圏内

距離: 60km

距離: 10km



問題点: 同じカラー(船社)でなければコンテナマッチングできない。
→現在はラウンドユース実績無し。
→輸入コンテナのカラー(船社)が変わった為。

Ⅲ 実例4 港の自社車庫に台切したコンテナのリユース

空コンテナ搬出入の待機ムダ回避



コンテナターミナル



距離: 10km圏内

NCY車庫



輸入デバン倉庫



デバン終了後、NCY車庫に持帰り、NCY事務職員が、ダメージが無いかコンテナ内を確認。異常が無ければバンプールに返却せずに、車庫に台切り一時保管。コンテナマッチング



距離: 5km



距離: 10km圏内

大井埠頭内 (株)日成CFS 郵船ロジスティクス混載輸出貨物バン詰め





輸出バン詰め指定場所へ到着した際に、CFS担当者が、コンテナにダメージが無いかを最終チェック。異常が無ければ、VAN詰め開始。(異常無しとの裏づけとして写真撮影あり)




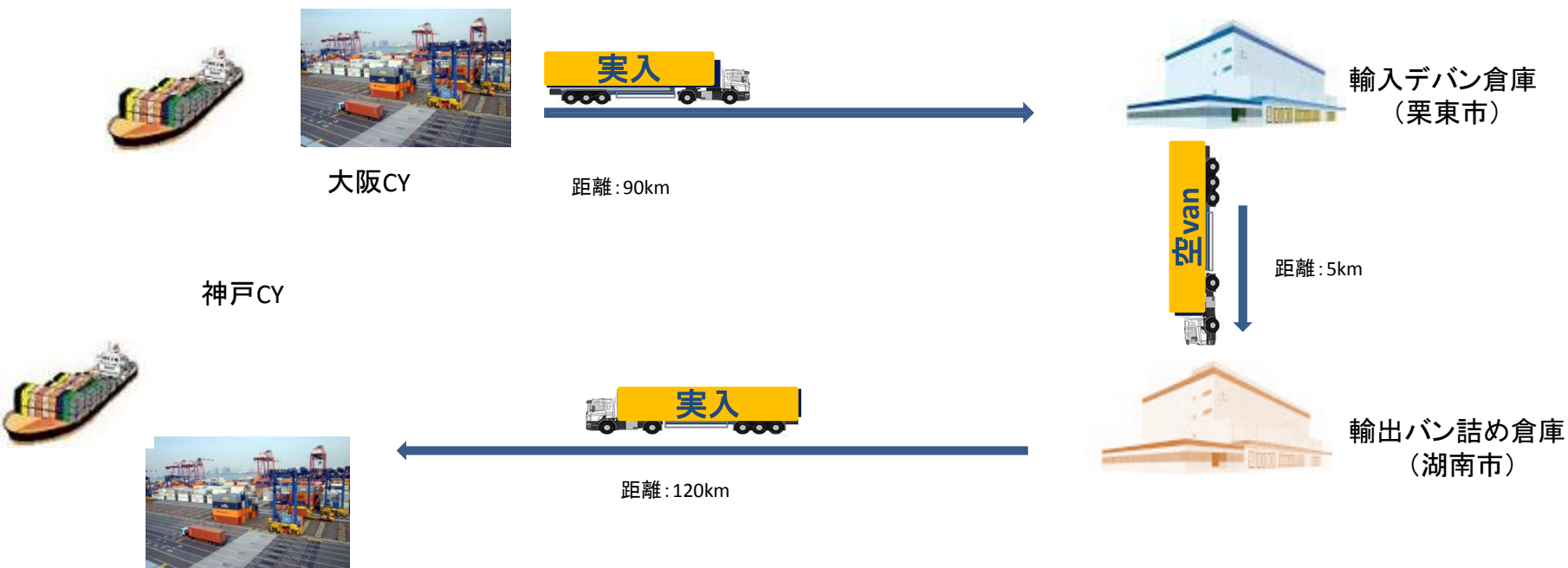
コンテナターミナル





Ⅲ 実例5 阪神港／滋賀間コンテナマッチング(当日CY搬入)


 輸入実入りコンテナをターミナルから搬出した際、
 ドライバー若しくは事務職員が、
 EIRを確認。
 OR

 EIRに記載事項が無ければSOUND
 バンとして判断し
 輸出転用の候補となる。


 デバン作業終了後、
 ドライバーが、
 光漏れなどのコンテナダメージが無いかコンテナ内をチェック。
 異常が無ければ輸出転用ラウンドユースに。




 輸出バン詰め終了後、
 ドライバーは速やかにCY搬入。


 輸出バン詰め指定場所に到着した際に、
 現地にて、コンテナ内をダメージが無いか最終チェック。
 異常が無ければ、ラウンドユース決定し、VAN詰め開始。

Ⅲ 実例6 日本通運-野洲インランドデポ利用のコンテナマッチング



輸入実入りコンテナ搬出時、
運転手 or 事務職員がEIRを確認。
no remark ならSOUNDバンと判断し
輸出転用の候補となる。



デバン作業終了後、運転手が、光漏れなどの
ダメージが無いかコンテナ内をチェック。
異常が無ければ輸出用に野洲デポ持ち込み



神戸CY



距離: 140km



輸入デバン倉庫
東近江市



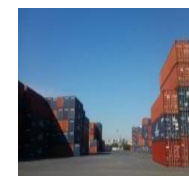
距離: 20km

野洲デポ
日本通運

輸出バン詰め倉庫
滋賀工場



距離: 20km



デポ契約船社
OOCL
MOL
SITC



輸出バン詰め指定場所に到着した際に、
現地にて輸出荷主が、コンテナ内をダメージが無
いか最終チェック。
異常が無ければ、ラウンドユース決定し、VAN詰
め開始。



距離: 120km

神戸CY



距離: 140km



輸出バン詰め倉庫
甲賀市



距離: 25km



輸出バン詰め終了実入り分は、
ドライバーは速やかにCY搬入。



IV 真の問題解決を目指して

◆ 輸送力回復 = 荷主・輸送事業者共通の問題解決

- 車両減少に対する問題解決は、ドレージ作業の生産性改善
- ドレージ作業の生産性改善＝ムダ・ムラ・ムリの解消
- コンテナマッチングは港の空コンテナ搬出入作業を内陸に分散させ車両のターミナルゲートでの待機のムダを減らす優れた取り組み
- 車両不足の弊社京浜支店は、連日のオーダーストップで元請顧客の対応に追われ、個別に業務工数を要するマッチングの量産が困難
- 作業のムダ・ムラ・ムリ解消にとって緊急性・重要度のより高い課題
 - 京浜港ターミナル山側の機能不全の改善
 - コンテナ搬出入に要する車両の長時間待機の解決
- 関東トラック協会海コン部会は、長時間待機の問題解決のため、混雑するターミナルのゲートオープン時間延長を求めている。
- 港のコンテナ搬出入作業の効率改善はまた、輸送事業者によるコンテナマッチングの取り組みを促す。