館内物流 初めて受託

ジェイアール東日本物流 駅ビル、搬出入一括

買い物客に配慮するため、ネクタイ柄をデザインした専用ユニホームを着用

ジェイアール東日本物流（市川東太郎社長、東京都墨田区）は20日から、初の館内物流事業をスタートさせる。東日本旅客鉄道（JR東日本）グループの駅ビルがリニューアルオープンするのに合わせて受託し、同社が一括して搬出入業務を手掛けることで、1日に210台の車両が出入りする駐車場の混雑問題を解消。これを皮切りに館内物流事業の拡大に弾みを付ける。（沢田顕嗣）

駐車場混雑を解消

JR東日本グループの湘南ステーションビル（栗田勝社長、神奈川県平塚市）が運営する商業施設、ラスカ茅ヶ崎（茅ヶ崎市）に商品などを搬出入する業務を受託。アパレルや雑貨、スイーツなど1～6階に入居する店舗・テナント向けの商品を、地下（一部は1階）の駐車場で受け取り、チーム「ドルフィン」を構成する20人前後のスタッフが専用台車と手運びで届ける。

宅配を含む1日当たりの貨物量は2700個に上り、このうち魚、肉、野菜の生鮮3品を除く8割を取り扱う。買い物客に配慮するため、ネクタイ柄をデザインしたシャツや帽子など専用ユニホームを作製、女性スタッフを中心にデリバリーする。また、駐車場での荷受けに自社開発の専用ハンディーターミナルを活用するほか、店舗・テナントから派生する貨物を宅配事業者などに引き渡す業務も手掛ける。

従来は午前10時の開店を目指して納品車両が集中するため、駐車場の混雑解消が課題となっていた。同社が一括してデリバリーすることで、滞留時間の緩和による混雑解消を実現。荷下ろし時間は5～10分で完了するため、業務の効率化と環境負荷軽減に加え、店舗・テナントへのリードタイムも短縮できる。更には、売り場のセキュリティーにも寄与するとしている。

市川社長は「JR東日本の請け負い仕事を中心に事業を展開してきたが、今後は自分たちで考えて業容を発展させていきたい。今回の仕事は、変わっていくための一つの基盤と位置付けている。JR東日本の駅回りは同じ課題を抱えている。まずはきちんとしたサービスを提供し、その上で付加価値をどう高められるかを勉強していく。グループ外への貢献も考えていきたい」と話している。

NVOCC CLUB

海上保険付きB／L発行

来月 簡単利用、リスク低減

外航利用運送事業者倶楽部（NVOCC CLUB、鵜沢敬一理事長）は12月をメドに、会員事業者向けに海上保険の付いた船荷証券（B／L）を発行する。事業者は任意で簡単に保険を利用できるほか、トラブルの未然防止やリスク低減にもつながる。鵜沢理事長は「保険未加入により発生するトラブルは多い。国際物流を行う中小事業者を手助けしたい」と説明する。

同倶楽部は9月にNPO（非営利組織）法人として設立。鵜沢氏は、長年にわたって海上保険業務に携わり、物流事業者との関わりが深かった。「NPOは、一般社団法人などに比べ運営コストを抑えられ、会費が少額で済む」として、中小事業者をメーンに事業展開していく考え。これまでのノウハウを生かし、中小の外航運送事業者のリスク管理を支援する。

鵜沢理事長

事業の主軸となるのは、国際輸送に関する情報提供やB／Lの発行だ。独自の約款を準備し、国土交通省から使用認可を取得。国際複合輸送に対応したもので、会員事業者は手軽に利用できる。

また、12月にも外港貨物海上保険を簡単に手配できるシステムの提供を開始する。B／L発行時に自動的に保険加入する仕組み。手続きが簡素化され、事業者は手軽にリスク予防を講じることができる。中小事業者の人的資源や経済的資源は限られており、「保険に加入していないことで、法的な争いが発生したり、解決が長引いてしまう懸念がある」と指摘する。

物流最前線

トラ事業者と課題共有

運転者 待機時間改善

大手ガス器具メーカーのパロマ（小林弘明社長、名古屋市瑞穂区）は、モーダルシフトによる環境対策と輸送効率化を進めている。長時間労働や人手不足、ドライバーの高齢化など、トラック事業者が抱える課題を共有して真摯に向き合い、解決に努める。（星野誠）

パロマの生産拠点は全国8カ所で、北海道と福岡県を除く6工場は全て中部3県（愛知、岐阜、三重）に集中。主力商品のガスコンロなどを全国に出荷し、中部地区がサプライチェーン（供給網）の中心となっている。

生産管理部の青木健司氏（33）は「以前は、愛知県内の運送会社1社に任せていたが、品質向上に対応できなくなったため、12年前から多治見通運（武藤利樹社長、岐阜県多治見市）に入ってもらった。最初は恵那工場（恵那市）のみだったが、対応能力が素晴らしく、商品の養生もしっかりしているので、中部地区を全てお願いすることになった」と説明する。

5トンコンテナは、10トントラックより細かいオーダーに対応でき、繁忙期でも輸送手段を確保しやすい。また、「保管による納期の調整ができる。必要に応じた早出しも可能になる」（青木氏）といったメリットもある。当初500トンだった鉄道輸送は、10年間で1万トン以上に増加。8月にエコレールマーク認定企業となり、テーブルコンロやふろ給湯器など9種類が認定商品に選ばれた。一方、輸送を手掛ける多治見通運は協賛企業となった。

パロマ生産管理部の蟹江直樹課長（52）は「モーダルシフトの本格化は3年前で、他社に先駆けてスタートできたのが大きい。もともと、我が社の製品はクリーンエネルギーを有効活用するもの。商品と輸送の二本柱で、二酸化炭素（CO_2）排出量削減の取り組みをアピールできる」と強調。

パロマ

多治見通運の西尾秀起通運部長（43）も「鉄道輸送の優位性を十分に理解していただいているため、とても良好な関係を構築できている」と胸を張る。

一方、トラック事業者に共通の課題、長時間労働とガス器具のコンテナ積み作業などで時間を短縮ドライバーの高齢化についても、荷主として対策に着手。ガスコンロの荷役作業ではバラ積みをやめ、共通化したパレット積みに切り替えた。バラ積みで2、3時間かかっていた作業を30分に短縮したことで、ドライバーの待機時間が大幅に改善された。

更に、普通のタイプで重さ10キロ、ビルトイン式は30キロあるコンロの手積み・手下ろしが無くなったため、高齢ドライバーの身体的負担も大きく低減された。

「労働環境が改善されたのは良かったが、パレット積みは積載効率が下がるデメリットもある。輸送コストに関わる問題なので、良い解決方法を探っていきたい」（青木氏）

現場改善に向けたパロマの一連の取り組みについて、武藤社長（59）は「荷主企業と物流事業者が協力してコンプライアンス（法令順守）に努めないと、両者とも生き残れない時代。我々、事業者の課題を的確に把握した上で、輸送形態の見直しを含め、柔軟に対応していただいている。我が社も効率化を進めるとともに、積極的な提案営業で期待に応えたい」と力を込める。

また、蟹江氏は「労働時間、ドライバー不足など、物流事業者が抱える課題はメーカーにとっても大きな問題。時には、我々が納品先の顧客に改善提案することも必要になる。サプライチェーンに関わる全ての企業が問題意識を共有し、より良い輸送現場をつくれたら」と話している。

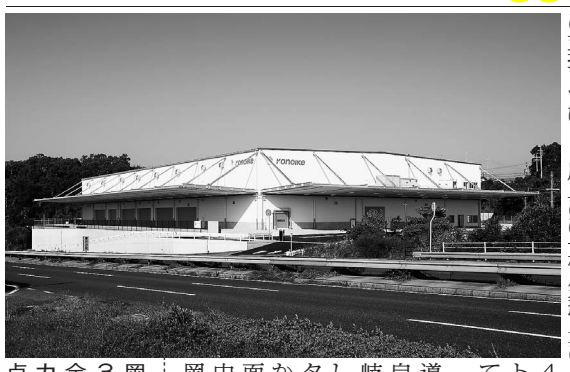
鴻池運輸／早島配送センター竣工

中四国、中核拠点に

鴻池運輸は13日、2日から稼働している岡山早島配送センター（岡山市南区）の竣工式を現地で開催した。辻卓史会長や鴻池忠彦社長らが出席して初荷式を行い、中国・四国地方の中核拠点となる同センターの役割に期待を込めた。岡山県内で3カ所目、全国では50カ所目の拠点となる。

延べ床面積1万1千平方メートルで、センター内には営業所を併設している。垂直搬送機3基、貨物用エレベーター1基を備えているほか、フォークリフト15台を配備。3方向に10バース（最大15バース）設けており、全ての出入り口をモニターで管理することができる。

物流総合効率化法を活用した倉庫で、高台の頑強な地盤で豪雨による浸水は無いという。また、地震が少ない地域のため液状化する危険性も低く、荷主の事業継続計画（BCP）を強力に支援していく。屋上には太陽光発電パネル1800枚（発電量は1時間当たり450キロワット）を敷設している。



山陽自動車道と瀬戸中央自動車道の分岐点に位置し、早島インターチェンジから3キロ。当面は食料品を中心に扱い、岡山県のほか、広島県東部、山陰2県、四国に配送するが、新規荷主を開拓し、中四国の物流ネットワークを拡充していく。（江藤和博）

岡山県内で3カ所目、全国では50カ所目の拠点に

コンベヤー設備破損事故が発生

トランシティ

日本トランスシティは10日、輸入原料の荷揚げ用ベルトコンベヤー設備を一部破損する事故が、10月16日に発生したことを明らかにした。

三重県四日市市の四日市港霞ヶ浦ふ頭内公道で、事故原因は運搬作業車両の接触。総務部では、荷揚げ作業能力が低下したことを謝罪した上で、「11月20日をメドに復旧する見込みとなった。今後は、なお一層作業管理に万全を期すとともに、安心、安定した作業を目指していきたい」としている。（星野誠）

ニチレイロジグループ本社

荷主との連携事例紹介

LLP加え改善推む

ニチレイロジグループ本社（松田浩社長、東京都中央区）は12日、ロジスティクス・ソリューションセミナーを開催した。荷主とのパートナーシップを紹介する恒例の企画で、取引先の物流責任者や協力会社の担当者らが熱心に受講した。

松田社長が、推進中の中期経営計画における主要な投資案件を説明するとともに、「このセミナーを物流改善や環境対応、設備面に役立てていただきたい」とあいさつ。

ロジスティクス・プランナー（石川善三社長、同）の中山英臣常務執行役員は、食品企業2社（北海道フーズ、ニチレイフーズ）の連携をアレンジしたサプライチェーン・マネジメント（SCM）の構築について説明し、「公平中立なLLP（リード・ロジスティクス・プロバイダー）を加えることで、改善は飛躍的に進む」と強調した。

一方、北海道フーズの加藤興次管理部長は「配車業務をアウトソースしたことで、生産管理や販売管理の精度が向上したのに加え、輸送の品質と効率のレベルも上がった。非常に感謝している」とコメント。また、ニチレイフーズの松尾哲哉物流部長も「まだまだ満足していない。SCMの取り組みをよりスピードアップしてもらいたい」とエールを送った。

ニチレイ・ロジスティクスエンジニアリング（鈴木一央社長、同）の桑原博企画・開発部マネジャーは「低温物流を支えるエンジニアリング3PL（サードパーティー・ロジスティクス）の取り組み」について報告。この発表を受け、顧客であるシャトレーゼ（斉藤誠社長、山梨県甲府市）の原晃彦物流部長が「防熱扉を上下式扉から観音扉に変えた。シンプルな改善が高いコストパフォーマンスを実現し、電気料金が月額で30万円下がった」などと述べた。

このほか、一橋大学大学院国際企業戦略研究科の楠木建教授が「ストーリーとしての競争戦略」と題して講演した。（沢田顕嗣）

西山氏が社長昇格

ヨコレイ

西山新社長

ヨコレイは13日の取締役会で、西山敏彦・取締役九州ブロック長（62）の社長昇格を内定した。12月22日の取締役会で正式に決める。西山氏は2003年10月に入社。取締役執行役員九州水産事業部長などを経て、13年12月から現職。（土屋太朗）

佐藤 幸夫氏（三協物流＝大阪市西区＝社長）14日死去、79歳。告別式は18日、同市大正区の大正大阪祭典。喪主は長男、俊彦氏。

トラック「時価」査定

運送業界 埋蔵金3兆円

ABL、資金調達手段に

債務超過で金融機関から融資を断られた運送会社が、実は黒字の優良企業だった――。保有するトラックを市場価格に基づき時価査定したところ、決算書に計上されている「車両運搬具」の金額をはるかに上回り、財務諸表が大幅に改善したケースがある。日本中古トラック査定協会の大野弘人理事長（68）は「全国6万3千の運送事業者が持つ全車両の価値を正しく評価すれば、運送業界には3兆円規模の埋蔵金が存在することになる」と話す。

運送会社が赤字決算となる主な原因として、資産の大部分を占めるトラックの価値が帳簿上、適正に評価されていないことが挙げられる。トラックの減価償却は通常5年で、5年後には税務上の簿価が1円になってしまうのだ。

しかし、トラックを時価査定すると実勢価格ははるかに高く、これを有形固定資産評価益として決算書に反映させると、黒字の優良企業となる場合がある。大野氏によると、「4千万円の債務超過で銀行から融資見合わせを通告された運送会社が全保有車両を時価査定したところ、決算書上の『車両運搬具』は500万円弱だったのに対し、実勢価格は20倍以上の1億1千万円にもなった。それを決算書に反映させると、6千万円の黒字だったことが判明した」。

「実勢価格で正しく評価することで、日本の運送業全体を元気にできる」と日本中古トラック査定協会の大野理事長

スコープ

つまり、金融機関から「要注意先」「実質破たん」などとレッテルを貼られても、実は優良企業である可能性があるのだ。更に、運送会社の企業価値アップにより資金調達が容易になれば、運送業界だけでなく周辺への経済効果も大きい。

金融庁は2013年2月、動産担保融資（ABL）の積極的活用を促す方針を打ち出した。東京都では14年5月からABLを開始し、中小企業の新たな資金調達手段を提供。15年7月には千葉県もABLの取り扱いを始めている。

大野氏は「税務上の簿価が資産価値と思われているが、実際の価値はもっと高い。簿価ではなく、『時価』査定による実勢価格で正しく評価するというアクションによって、運送業界の埋蔵金を発掘でき、日本の運送業全体を元気にできる」と時価会計導入のメリットを強調する。（吉田英行）

鴻池運輸／早島配送センター竣工

中四国、中核拠点に

荷主との連携事例紹介

LLP加え改善推む

西山氏が社長昇格

運送業界 埋蔵金3兆円

ABL、資金調達手段に

（面担 黒須晃）