

全国物流ネットワーク協会会員企業の 共同運行事例のご紹介

平成27年5月29日

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会
第1回物流小委員会及び交通政策審議会交通体
系分科会物流部会第1回物流小委員会合同会議

一般社団法人 全国物流ネットワーク協会

目 次

1. 協会ご案内	2
2. 会員協調・幹線共同運行「2社提携 モデル」	3～7
3. 会員協調・幹線共同運行「3社提携 モデル」	8～14

一般社団法人 全国物流ネットワーク協会ご案内

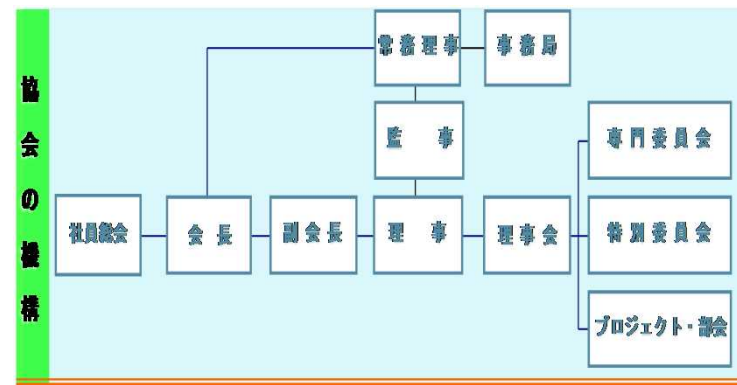
設立 昭和28年(1953)1月14日創設
 平成20年(2008)12月 3日 一般社団法人 東京路線トラック協会 名称変更
 平成24年(2012) 5月16日 一般社団法人 全国物流ネットワーク協会 名称変更

目的 会員事業の改善発達と経営の合理化を促進することで公共の福祉増進への寄与と事業の社会的、経済的地位の向上を図ることを目的とする。

会員 一般貨物運送事業者(特別積合せ貨物運送)及びそのグループ会社、並びに当協会の目的に賛同して入会した者 会員数 70社 (2015年 5月14日現在)

会長 瀬戸 薫 (ヤマトホールディングス株式会社 取締役相談役)
 副会長 原島 籐 壽 (カンダホールディングス株式会社 専務取締役)
 副会長 日比野 利 夫 (西濃運輸株式会社 取締役執行役員東京エリア統括)
 副会長 仲島 順 (第一貨物株式会社 取締役東京支社長)
 副会長 竹津 久 雄 (日本通運株式会社 取締役常務執行役員首都圏支店長)

専務理事 山内 信 幸 事務局長 斉藤 寛 人



専門委員会 業務安全委員会・環境対策委員会・物流開発委員会・総務委員会
 進行中PJ 「10年先の幹線運行を考えるプロジェクト」

正会員 (50音順)

愛知陸運(株) 阿知須運輸(株) 阿部運送(株) 安房運輸(株) 磐城通運(株) (株)エービーエクスプレス SBSフレイトサービス(株)
 (株)エスラインギフ 岡山県貨物運送(株) カンダホールディングス(株) 近物レックス(株) 久留米運送(株) 佐川急便(株) 札幌自動車
 運輸(株) 札幌通運(株) (株)山紀 山陽自動車運送(株) 四国名鉄運輸(株) 篠崎運輸(株) 信越定期自動車(株) 信州名鉄運輸(株)
 西濃運輸(株) セイノースーパーエクスプレス(株) 高塚運送(株) 第一貨物(株) 中越運送(株) 中央運輸(株) 手嶋梱包輸送(株)
 デリバリーサービス(株) 東京西濃運輸(株) 東京三八五流通(株) 東群運送(株) トールエクスプレスジャパン(株) トナミ運輸(株)
 南信貨物自動車(株) 新潟運輸(株) 西多摩運送(株) 日本通運(株) 日通トランスポート(株) 濃飛倉庫運輸(株) (株)日立物流 姫路合
 同貨物自動車(株) Bizex(株) 備後通運(株) 富岳通運(株) 福井貨物自動車(株) (株)豊興 (株)丸運 丸鳴運送(株) 丸点通運(株)
 武蔵貨物自動車(株) 名鉄運輸(株) 森吉通運(株) 山谷運送(株) ヤマト運輸(株) ヤマトホームコンビニエンス(株) ヤマトボックス
 チャーター(株) ヤマトロジスティクス(株) (株)ライフサポート・エガワ

会員協調・幹線共同運行「2社提携 モデル」

エコアライアンス(株)設立の趣旨 (2009年6月設立 セイノーホールディングス、福山通運出資)

1. 環境への対応

・環境保全投資最小化のために、重複したトラック輸送ネットワークの共同化を推進

2. エネルギー資源の有効活用

・社会的コスト抑制のために、各社既存の経営資源を最大限有効活用

3. 国家インフラの構築

・物流機能の高度化のために、特積業界の構造改革を推進



各社個々の部分最適から、特積業界全体の最適物流を実現

||

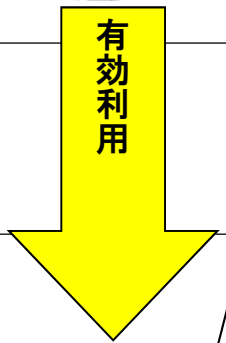
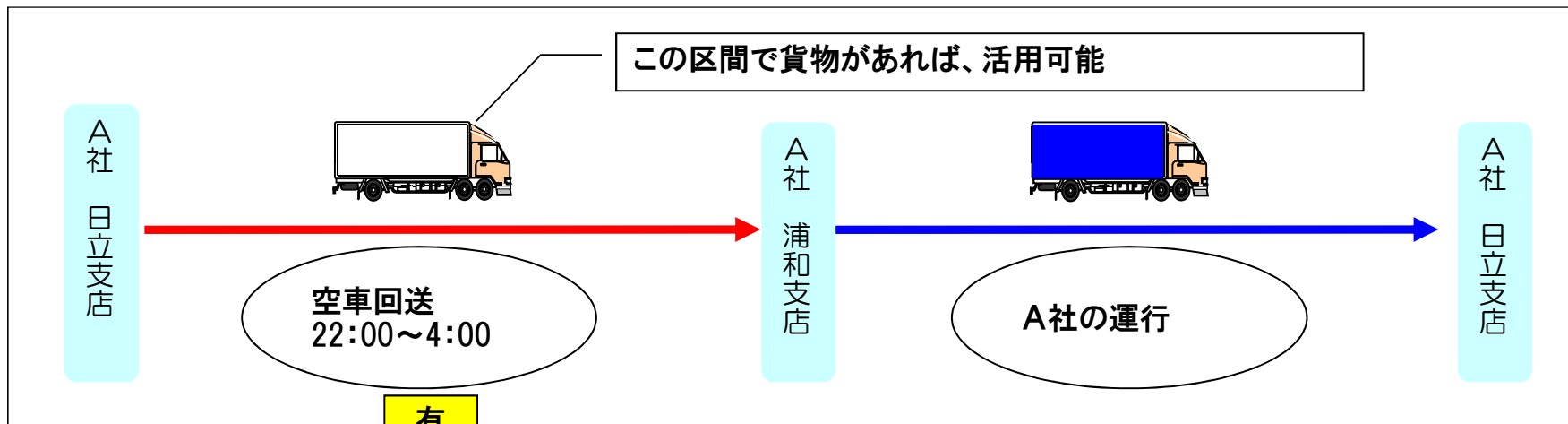
共同輸送(特積事業者のアライアンス)



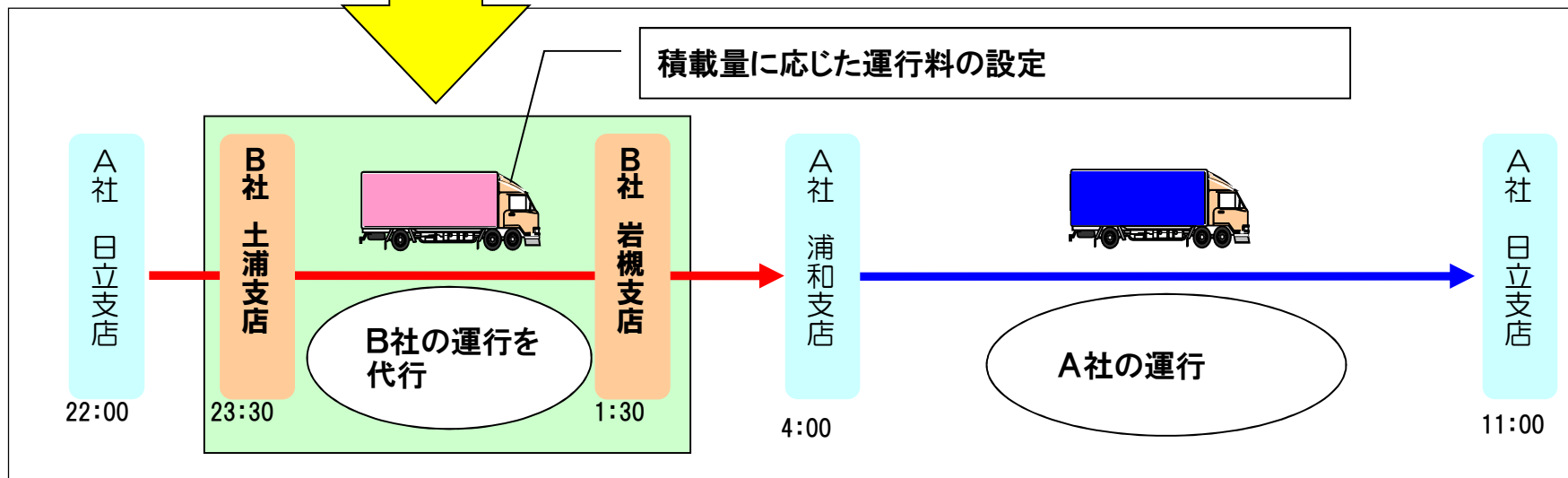
顧客	参加各社	国家社会
安定した輸送品質の提供 リードタイム短縮 倉庫機能の提供	庸車費用の削減 車両の積載率向上 乗務員の生産性向上 コストの削減 管理部門間接コストの削減 既存インフラの共同利用	排出CO2の削減 資源使用量の削減 物流機能の高度化

取り組みの事例 1 (共同運行:片荷・空荷の解消 途中立ち寄り)

Before

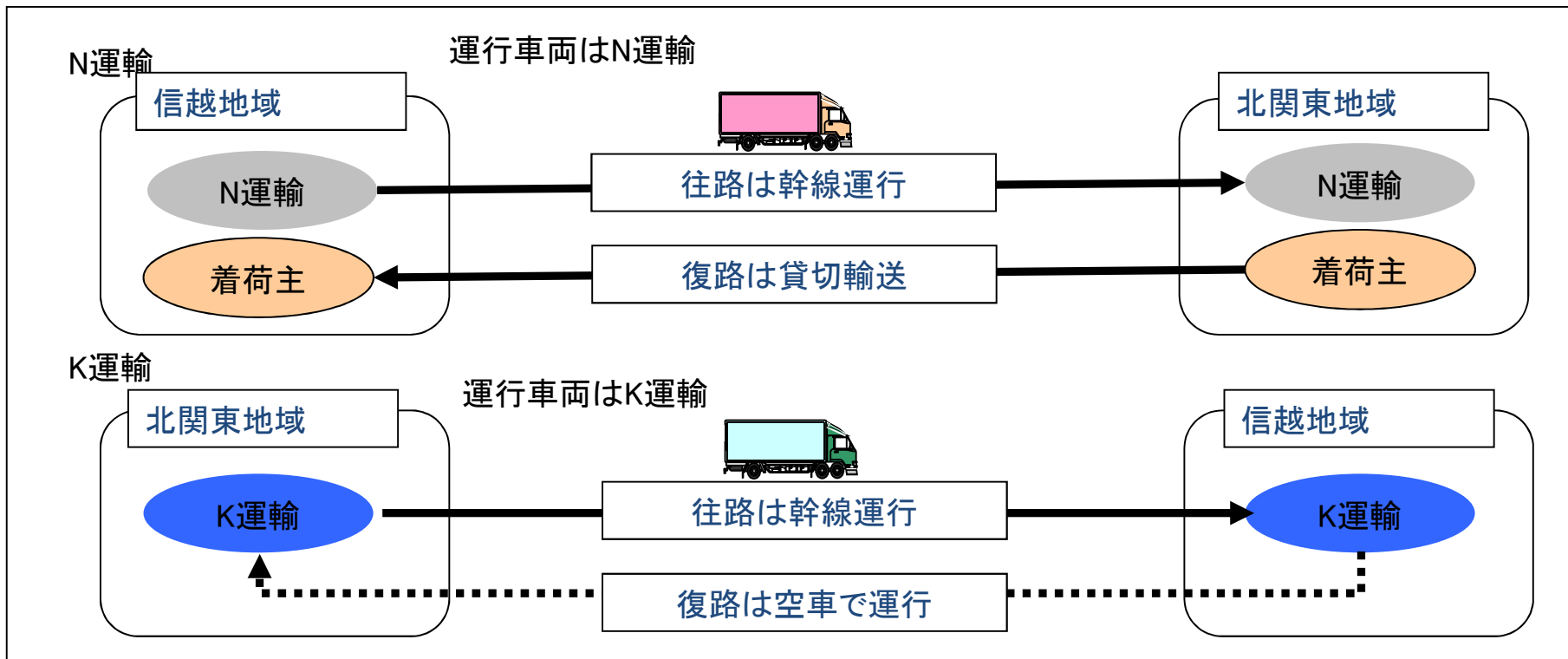


After

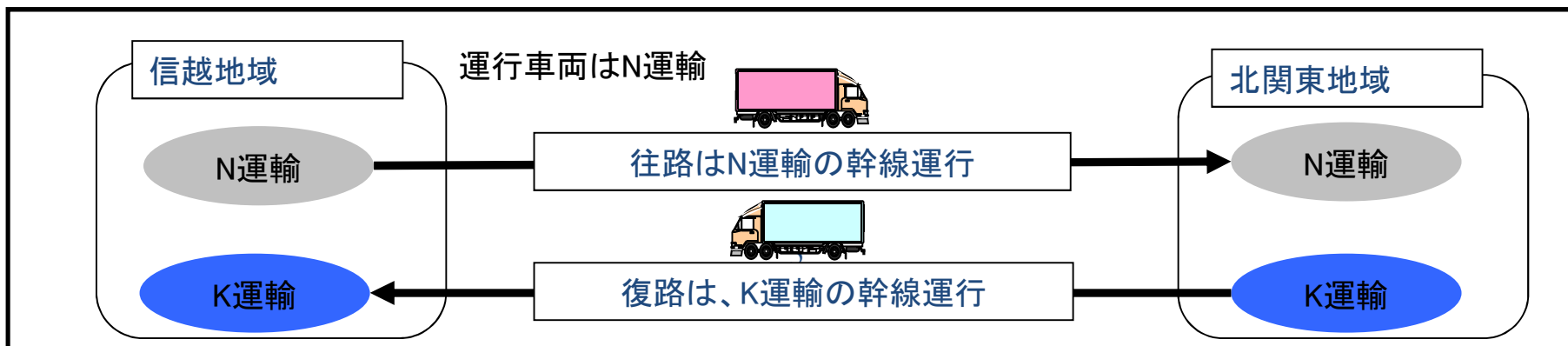


取り組みの事例 2 (共同運行:片荷・空荷の解消 往復マッチング)

Before



After



取り組みの事例 3(共同運行)

求貨求車システム(エコアライアンスシステム)+作業効率化(ユニットボックス)

ユニットボックス利用

(メリット)

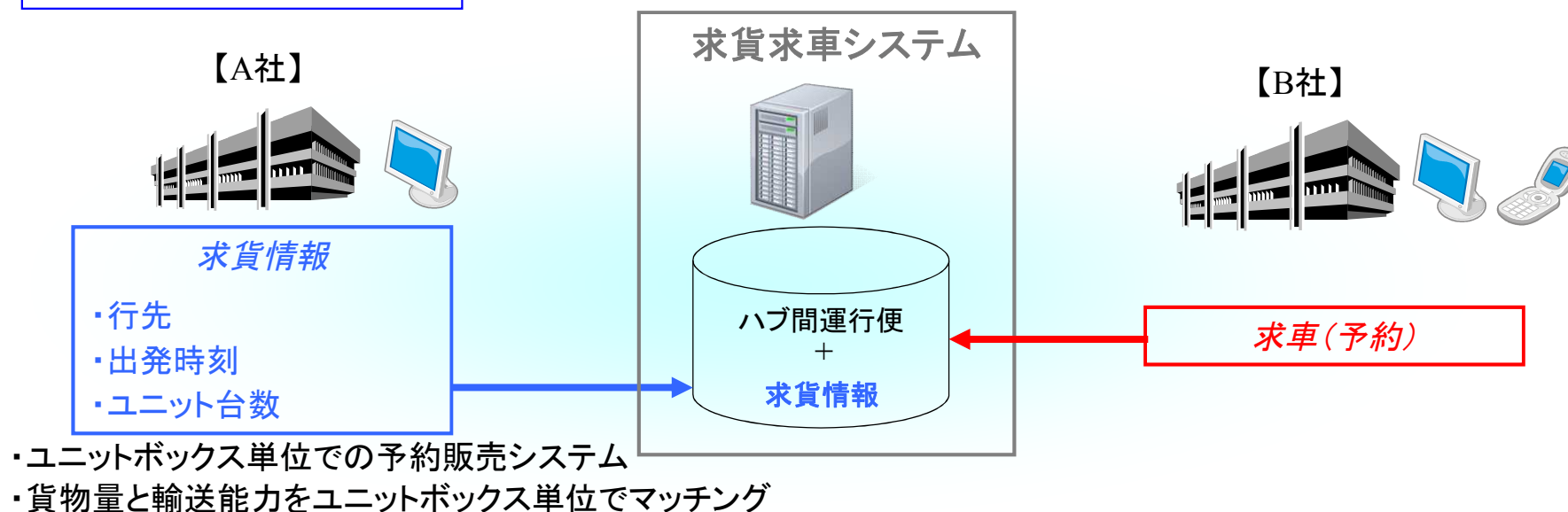
- ・作業形態・作業動線の統一化と効率化
- ・積替え無しのため、輸送中の荷物事故、口割れの心配が無い
- ・イチイチ(1.1m×1.1m)パレットのまま積載可能

(特徴)

- ・11t車にユニットを14台積載可能
- ・折りたたむことにより重ねての保管が可能

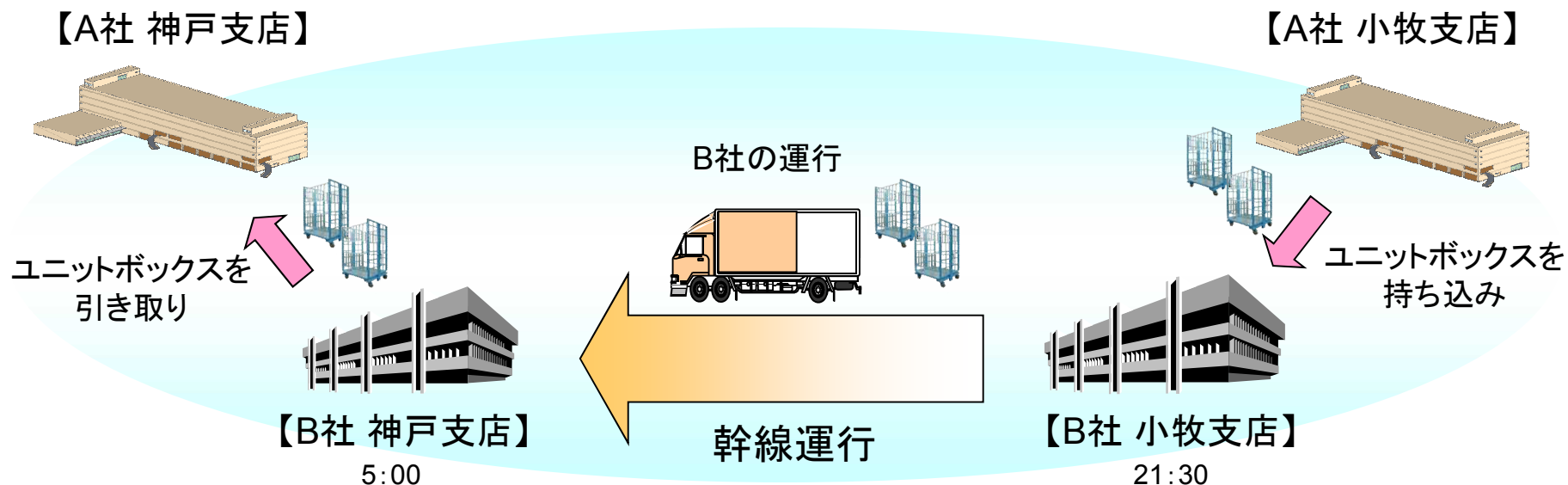


エコアライアンスシステム



運用事例

- ・ユニットボックスを利用した『貨物混載輸送』の事例
効率の高いオペレーションにて、時間と精度を提供



- ◎A社 幹線輸送を委託でき、増便しなくとも済む
- ◎B社 空いているスペースを有効活用、積載アップ

【エコアライアンスシステムのポイント】

- ・スペースの可視化(見える化)
- ・運行車の空いているスペースを利用し合うことができる。
- ・各社が同じ作業動線で作業(標準化)

会員協調・幹線共同運行「3社提携 モデル」

ジャパン・トランス・ライン(株)設立の経過 (2012年9月設立 第一貨物、トナミ運輸、久留米運送出資)

- 第一貨物(株)、トナミ運輸(株)久留米運送(株)は、従前より業務提携による輸送ネットワークを補完し、物流サービスの充実・強化に取り組んでいた。
- 今後、少子高齢化の進展に伴う労働力人口の減少等により、全産業で労働力確保が一層厳しくなるものと予想されており、運輸業界においても「ドライバー確保」は重要な経営課題の一つとなっている。(人手不足対策)
- 多様化する顧客ニーズへの対応面からも、「輸送能力の安定的確保」、「往路・復路の積載効率の向上」による「安全・良質な物流サービスの提供」が重要であるとの各社の認識があった。(顧客にニーズの多様化に対応、積載効率改善、品質向上)
- このような共通課題の解決の一助として、「一般貨物自動車運送事業」を運営する新会社を設立、さらに運行業務の改善に3社で協調して取り組んでいる。(外注の内製化、コスト削減)



現在稼働中の共同運行系統

1. 合弁会社『ジャパン・トランズ・ライン(株)以下JTL社』の利用(12台)及び相互立寄り便の関東⇔関西間の共同運行

2. 東北⇔九州間の相互乗継運行便

3. 東海⇔関東間の共同運行便

【関東⇔関西共同運行の検討内容】

- 実現性の高い運行系統を策定する。
- 必要戦力について(人員・車両・運行交番等)検証する。
- 積載に余力(ムダ)のある、関東→関西下り便の改善を図る。
- 近隣店所で同方面の積み合わせになるよう考慮する。
- 関西からの上り便については、積載に余力が少なく、共同運行化のメリットが見出せないため、既存の幹線輸送をJTLに委託する。

【関東⇔関西共同運行の具体的運用（1）】

① トナミ足立・久留米足立の北大阪トラックターミナル向け

	発店①	発店②		着店①	着店②	着店③
往路	T足立	K足立		TK北大阪		
復路	T北大阪			T東横浜	T川崎	T板橋

↳ これにより、K足立からの備車減便

車両拠出元 : トナミ運輸

② トナミ葛西・久留米江戸川の北大阪トラックターミナル向け

	発店①	発店②		着店①	着店②	着店③
往路	T葛西	K江戸川		TK北大阪		
復路	T京都			T横浜	T京浜	

車両拠出元 : トナミ運輸

【関東⇔関西共同運行の具体的運用（2）】

③ 第一千葉・久留米千葉の北大阪トラックターミナル向け

	発店①	発店②		着店①	着店②	着店③
往路	D千葉	K千葉		DK北大阪		
復路	D大阪	D南大阪		D千葉		

└ ②及び③により、久留米千葉からの備車減便

車両拠出元：第一貨物

④ トナミ京浜・第一京浜の北大阪トラックターミナル向け

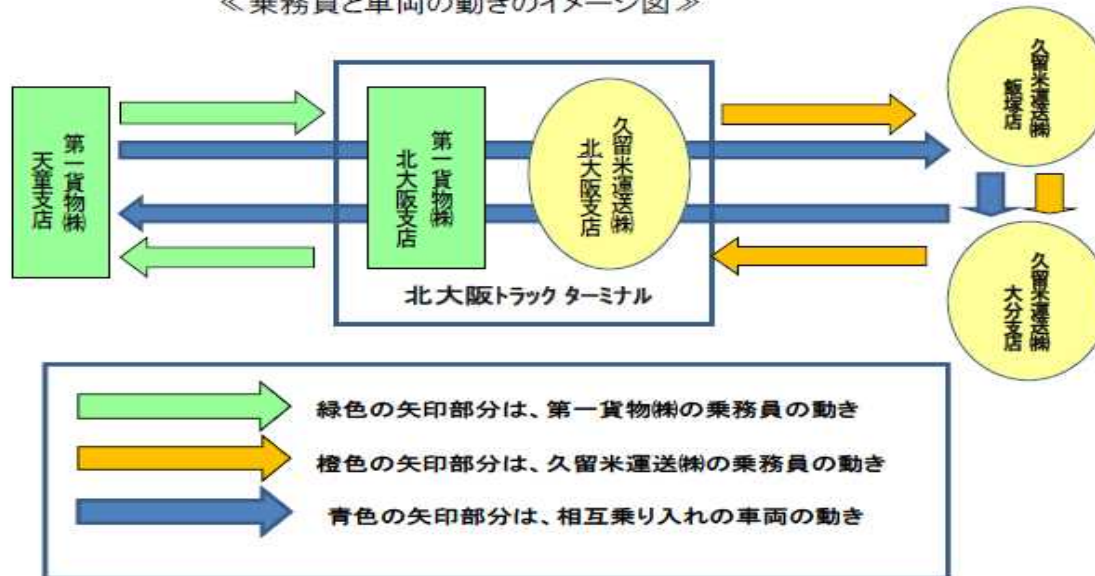
	発店①	発店②		着店①	着店②	着店③
往路	T京浜	D京浜		TD北大阪		
復路	D門真	D北大阪		D八潮		

└ これにより、トナミ都内からの備車減便

車両拠出元：第一貨物

【東北⇔九州間乗継運行便について】

《乗務員と車両の動きのイメージ図》



中継拠点である北大阪で、休息仮眠後、乗務員は相手車に乗換え復路運行する。

東北・九州間の乗継共同運行の実施について

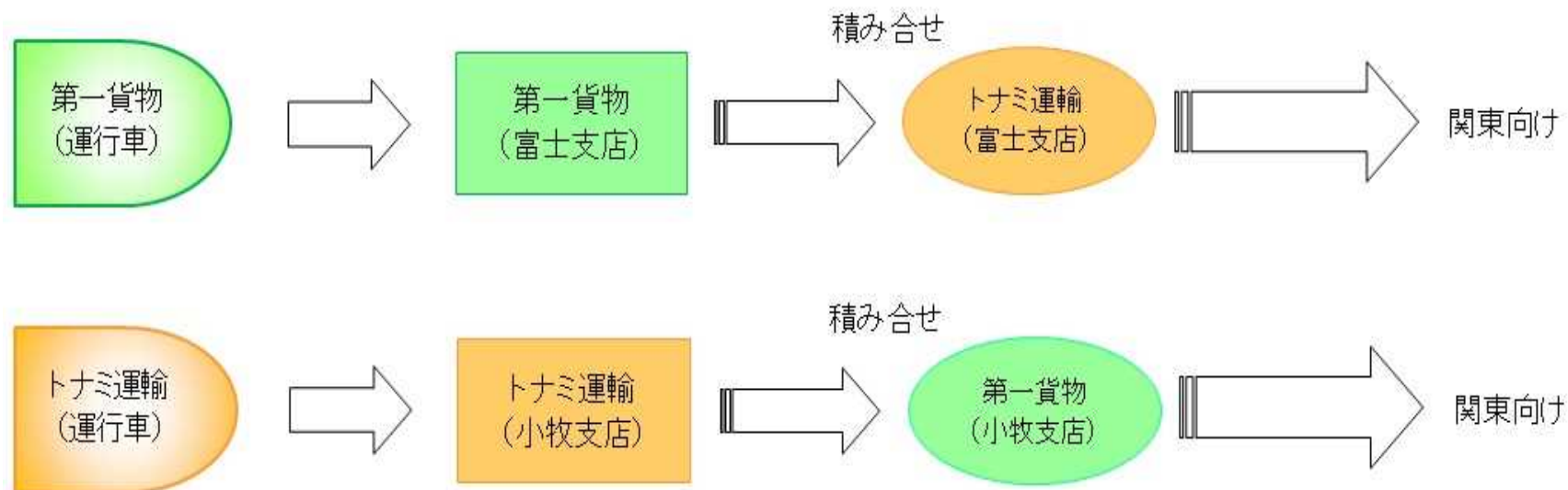
D社の天童支店(山形県)から、K社の飯塚店(福岡県)に、運行車両の相互使用による輸送を計画、大阪府茨木市の北大阪トラックターミナルにおいて、乗継運行として、平成25年10月1日より開始

※1.九州発便については大阪宛を積荷し、大阪で一旦空車にした後、大阪発東北宛を積荷して出発。

※2.運用に際して使用車輛や点呼執行に関する協定書を締結し、また使用する車輛も限定した中で運用している。(運行区間、交代場所、車両の配置営業所、対象車両数、自動車登録番号、運行・車両管理、事故処理責任、損害賠償等明記)

【東海⇔関東間共同運行便について】

平成27年1月開始



- ①1便はD社富士支店の自社便で、T社富士支店から5トンの関東向け貨物を積載。
 - ②もう1便は、T社小牧支店の自社便がD社小牧支店から5トンの関東向け貨物を積載。
- この系統については、JTLを使わず、T社、D社両社の運行便の余剰スペースを相互に提供し、共同運行とした。

ありがとうございました。



一般社団法人 全国物流ネットワーク協会

専務理事 山内 信幸