

物流センター探訪

川崎陸送「京都営業所久御山倉庫」
荷主自社物流施設として国内最大規模の物流センター

川崎陸送（本社・東京都港区、樋口恵一社長）の京都営業所久御山倉庫（京都府久御山町）では昨年より、トラックの受付予約の仕組みを導入し、待機時間を7割削減した。倉庫側では事前に荷ぞろえができるなど作業の生産性が向上し、作業員の残業時間の削減にもつながっている。昨年末にまとまった2016年度の税制改正大綱では、物流総合効率化法（物効法）の特例措置に新たな枠組みが創設され、倉庫に輸送拠点を併設した輸送連携型倉庫を整備する場合やトラック予約システムを導入して空車や手待ち時間を解消する取り組みを行った場合、倉庫施設および付属設備などに対し新たな税制上の特例を講じることが決まった。今通常国会では税制改正の内容を踏まえた物効法の改正法案の成立を目指していると決まっていますが、久御山倉庫の取り組みは「トラックにやさしい倉庫」の先行的モデルケースとして注目されそうだ。

●1日に2つのピークの時間帯

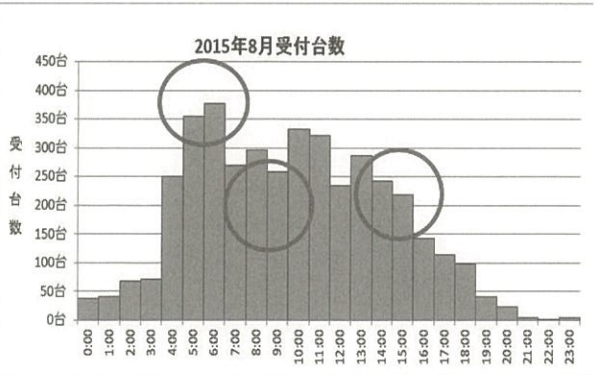
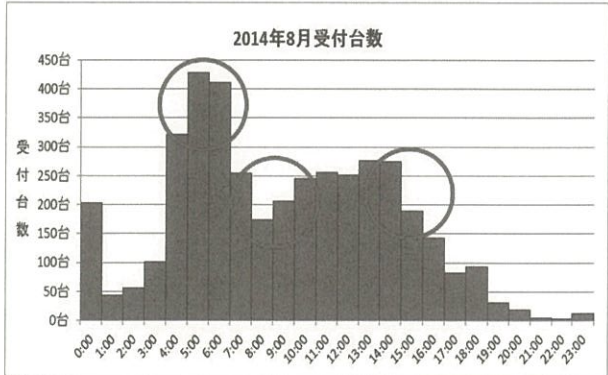


「トラックにやさしい倉庫」の先行的モデルケース

久御山倉庫は2006年に竣工した延床面積約1万9800平方メートルの常温倉庫で、中央倉庫からの賃借物件。24時間稼働で主に飲料製品を扱う。一般的には入庫と出庫の時間帯を分けている倉庫が多いが、久御山倉庫は荷主と納品先との要望により入庫と出庫が同時進行で行われ、バースも分かれていない。従来、「4時～6時」と「11時～14時」と1日に2回、ピーク時間帯があり、車両の集中が待機ロスを生んでいた。ピークの「山」をならし、車両の分散化を図る目的

の倉庫で、非常時でも倉庫機能がストップしないよう、自家発電機（60キロワット）を設置。大型車両による工場間輸送が主体で、飲料製品の出荷がピークとなる夏場は1日に約150台、閑散期でも約80台のトラックの入出庫がある。川崎陸送では「受付システム」により、ドライバーの受付から作業完了までを記録し、受付から作業開始までの「待機時間」、作業開始から作業終了までの「作業時間」、「待機時間」と「作業時間」を合計した「所要時間」を把握。2014年8月のトラック待機時間をみると、平均待機時間は1時間程度だが、5時間以上の車両が10%弱あり、最大待機時間は13時間となった。

一般的には入庫と出庫の時間帯を分けている倉庫が多いが、久御山倉庫は荷主と納品先との要望により入庫と出庫が同時進行で行われ、バースも分かれていない。従来、「4時～6時」と「11時～14時」と1日に2回、ピーク時間帯があり、車両の集中が待機ロスを生んでいた。ピークの「山」をならし、車両の分散化を図る目的



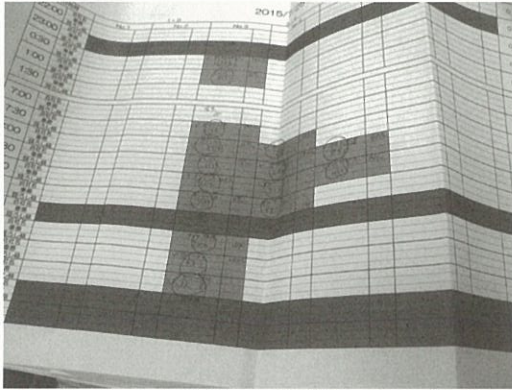
受付台数の極端な「山」や「谷」がなくなり、スムーズなラインに

で、昨年4月末からテスト導入を開始したのが、受付予約の仕組みだ。

●手作業による「アナログ」な仕組み

受付予約は事務員の手作業による「アナログ」な仕組みで、現状は入庫のみ対象。受付予約専用のフリーダイヤルを2回線設置し、受付時間は「前日14時～18時」と「当日9時から」。ドライバーが積地を出発する時に久御山倉庫に電話で予約申し込みし、倉庫事務員が予約内容をシートに記入、作業現場に連絡する。なお、完全予約制ではないため、希望時間帯が予約で埋まっていれば「予約なし」で対応する。

従来は早朝の入庫の「順番取り」のため、午前0時頃から受付し、作業開始まで待機している車両があった。予約により



受付予約は事務員の手作業による「アナログ」な仕組みで、予約内容をシートに記入

「予約時間から30分圏内で作業が開始される」と分かるようにになり、無駄に早く到着する必要がなくなった。また、倉庫側は「どの車両が何時に来るか」が分かるため、事前に荷ぞろえの準備ができるなど作業

が効率化。受付から作業終了までの所要時間の短縮につながっている。

受付予約導入後の15年8月は、全車両の9割以上が待機時間1時間以内におさまっており、平均待機時間は21分、最大待機時間は4時間30分と1年前の同時期と比べ7割減を実現。「順番取り」で0時頃から入庫受付していた車両をシフトでき、7時～9時のピークの「谷」も緩和。15時以降の「谷」の時間帯に予約した車両へのインセンティブとしてスタンプカードとクオカードを配布し、1日3～4台を誘導できた。

●作業能力の範囲で予約枠を設ける

昨秋のドライバーアンケートでは、受付予約について「今後も必要」が82%、「待機時間が短くなった」が62%とおおむね好評。一方で、「便利である」は44%、「満足している」は35%とやや厳しい評価だ。これは、予約専用のフリーダイヤルからの電話がなかなかつかないことが理由と考えられ、今後、LINE@やスマートフォン機能を活用した受付予約の仕組みも検討する。

なお、受付予約を「完全予約制」としない理由は、倉庫側の作業能力のキャパシティを超えて予約を取り、予約が機能せず信頼性を失うのを防ぐため。あくまでも倉庫側の作業能力の範囲で予約枠を設けるスタンスだ。現在は入庫のみで、出荷台数が多く2運行目が不確定であったり、近距離で戻りが早い出庫車両に対しては受付予約を導入できていないが、水平展開の可能性を探る。



「谷」の時間帯に予約した車両にインセンティブも

Eメールでご意見、情報をお寄せ下さい

info@cargo-news.co.jp