

多様な輸送モードでタイヤを全国各地へ

ブリヂストン物流(株)は、ブリヂストングループの物流を担う企業として1995年に設立された。世界各地に生産拠点を持つ(株)ブリヂストンは乗用車用、小型トラック用、トラック・バス用をはじめ航空機用、鉱山・建設車両用、農業機械用など幅広いタイヤを世界中に供給する企業だ。国内で多くのタイヤ工場を運営するブリヂストンの生産体制に合わせ、ブリヂストン物流は16の工場倉庫、11の地区倉庫を構える。同社のパートナーである輸送協力会社と連携し、トラック・鉄道・内航船でブリヂスタントイヤを全国各地へ届ける物流ネットワークを構築している。

ブリヂストン物流の三好由浩代表取締役社長は「国内工場で生産されたタイヤの物流は、主に、輸出、国内の地区倉庫を経由して販売会社・販売店へ届ける、自動車会社へ直接届ける、の3つのルートがあります。長距離またはリードタイムの長い輸送は、トラックをメインに鉄道・内航船のほか、中継輸送(中継基地でドライバーがトラックを乗り換えるドライバー交代方式)、2両連結車両を用いたトレーラを活用しています。鉄道利用は輸送距離900kmが目安です」と話す。

31ftコンテナを保有 12ftコンテナと併用

物流事業統括の杉山鋼児執行役員は「鉄道利用は主に関東地区～九州筑後地区、栃木から岡山・広島、防府から東北の3ルートです。特に多く利用するのは関東～九州。リードタイムが長く物量も安定しているため、2004年から当社の31ftコンテナが往復しています。今年から、栃木から岡山で31ftコンテナ輸送を新規に開始しました。栃木から広島、防府から東北は12ftコンテナを片道で利用しています」と説明



ブリヂストン物流保有の31ftコンテナ



ブリヂストン防府工場



鉄道コンテナ専用出荷バースに横付けした防府通運の集配トラック



(左から)杉山執行役員 三好社長 副島室長

する。

三好社長は「もちろん2024年問題もありますが、元々トラックを確保しにくいルートはあり、当社は以前からモーダルシフトを推進しています。モーダルシフトの目的は、輸送力の確保と輸送手段の多様化です。鉄道は天候等による輸送障害のリスクがありますので、トラックと内航船をバランス良く併用しています」という。

鉄道利用は輸送全体の約4%。31ftコンテナは現在8個所有し、往復運用している。往復共にタイヤ製品の輸送だ。

タイヤ事業企画本部輸送コントロール室の副島正志室長は「当社は、全国で生産されたタイヤの国内幹線輸送の調整を本社で集中管理しています。輸送コントロール室で情報を集約し、倉庫ごとの配車ではなく、本社で全倉庫の配車をしているので、効率の良い輸送手配や往復輸送を組みやすい体制となっています」と説明する。



大型タイヤをラムフォークリフトで積み込む



あて布をしながらベルトで固定

鉄道コンテナ専用出荷バースで効率アップ

ブリヂストン防府工場にある防府倉庫を訪れた。この日は乗用車用タイヤを12ftコンテナ3個(約215本/個)、建設機械用タイヤ12ftコンテナ1個(8本)を出荷。10kmほど離れた防府貨物新営業所経由、新南陽駅からレールに載せ仙台(タ)へ送る。

両側開きタイプのコンテナに、乗用車用タイヤの場合180～300本を積み込む。数本しか載らない大型タイヤは、重心がコンテナ中央から動かないようベルトで保持し、偏積を防ぐ。

防府倉庫は8年前、5カ所ある乗用車用タイヤの出荷バースのうち、1カ所を12ftコンテナ専用に改修した。それまでコンテナ1個ずつ妻側から積載して出荷していたが、横側から積むための架台を設置し、現在はコンテナ3個積みを集配トラックを横付けして一気に作業できるようになっている。

乗用車用タイヤは手荷役でコンテナに積み上げていく。バンド(伸縮ベルトコンベヤに昇降装置などを組み合わせ



乗用車用タイヤ積み込み作業 フォークリフトでトラックごとタイヤをバンド近くに移動させ、ローラーに載せる



出荷指示と照合し、商品ラベルを貼る



コンテナに積み上げる

た積み装置)を利用し、1コンテナ当たりの荷役時間は20分ほど。コンテナに入れる直前に製品のバーコードを読み取り、品番や数量が出荷指示に適合しているかチェックし、商品ラベルを貼り付ける。

防府倉庫の積み込み作業はブリヂストン物流が行う。2015年まで利用運送事業者の防府通運(株)のドライバーと作業員が行っていたが、ドライバーの負担を減らし効率を上げ、鉄道利用を増やすためにJR貨物を含めた3社で取り決めた。トラックへの積み込みもドライバーではなくブリヂストン物流で行うため、輸送協力会社からも好評だという。

副島室長は「製品に汚れが付着しないよう、以前は集貨前にドライバーがコンテナ内にビニールシートを貼り付けていました。環境に配慮し、繰り返し使えるプラダンシート(右写真)を採用し、荷役時に壁面に立てかけて使用しています。これによりさらにドライバーの手間と作業時間を削減できました」と話す。



「専用バースは他に栃木・九州工場など鉄道を利用する工場倉庫に設置しています。さらなる利用増を目指すなら防府倉庫も31ftコンテナを利用したいが、新南陽駅は同コンテナに対応していない。利用できる貨物駅が近くにあるといいのですが」と杉山執行役員は要望した。

最後に三好社長は「いよいよ4月になり、今後2024年問題がどう動いていくのか。今、われわれは対策を立てて対応していますが、課題に対応しきれない運送事業者さんも出てくるのが予想されます。例えばその方面は運ばせません。そうした動きをしっかりと捉えながら、トラックとモーダルシフトの3つの選択肢、内航船・鉄道・中継輸送を組み合わせ、輸送能力をしっかりと確保していきます」と結んだ。