

常陸那珂港区活用による コスト削減効果及び利便性について

2024年2月14日

日本ミシュランタイヤ株式会社
カスタマーサービス本部 物流部
輸出入・OEチームリーダー 中軽米真帆

日本ミシュランタイヤ株式会社 会社概要



会社概要

日本ミシュランタイヤ

- 会社名 日本ミシュランタイヤ株式会社
- 代表取締役社長 須藤 元
- 資本金 1億円
- 従業員数 約500名
- 設立 1975年6月
- 所在地 〒373-8668
群馬県太田市植木野町880



日本ミシュランタイヤ 新宿オフィス

- 所在地 〒163-1073
東京都新宿区西新宿3-7-1
新宿パークタワー13F



事業内容

タイヤ製品事業 - With Tires (タイヤとともに)

市販ならびに直需市場向けタイヤ製品の関連事業

- 乗用車用タイヤ (ブランド: ミシュラン、BFグッドリッチ)
- 二輪車用タイヤ (ブランド: ミシュラン)
- トラック・バスタイヤ及びモノレール用タイヤ (ブランド: ミシュラン)
- 建設機械用、産業用、鉱山用タイヤ (ブランド: ミシュラン、カムソ)
- 農耕機用タイヤ (ブランド: ミシュラン)
- 航空機用タイヤ (ブランド: ミシュラン)
- 日本・アジア、及び世界に向けたタイヤの研究・開発

乗用車用タイヤ



二輪車用タイヤ



トラック・バス用タイヤ



建設機械用タイヤ



事業内容

タイヤに付随するサービス - Around Tires (タイヤに関連して)

- MICHELIN Tire Care
- MRN GO(エムアールエヌ ゴー)
- 運送事業者様向けドライバー診断パッケージ

MRN GO

ダウンタイム※1削減による
生産性の向上

※1 ダウンタイム:トラブルによる車両の稼働停止時間



MRN: ミシュラン レスキュー ネットワーク (Michelin Rescue Network)



事業内容

タイヤ以外の事業 - Beyond Tires (タイヤを超越して)

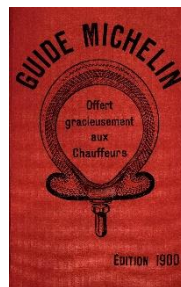
- ミシュランガイド
- 金属積層造形
- 水素燃料電池
- MRP (高性能微粒子ゴム粉末)
- ミシュラングッズ



造形物：軽量化と剛性を両立した航空機用部品(手前：縮小スケール)



造形物：人工衛星のソーラーパネル展開用ヒンジ(一体成型により軽量化と耐久性を向上)



MICHELIN

日本でのミシュランタイヤの歩み

1964: 東京オリンピックの際に東京モノレールにミシュランのタイヤが採用される

1975: 日本エックスタイヤ販売株式会社（日本ミシュランタイヤ前身）設立

1978: 日本ミシュランタイヤを設立

日本の自動車メーカー向け新車用タイヤの販売を開始

三菱ミラージュ、日産スカイライン、フェアレディZに採用される

1980: 建設機械用タイヤ日本デビュー

1982: スタッドレスタイヤを日本で初めて販売

2007: 「ミシュランガイド東京2008」発行

2011: 日本ミシュランタイヤとミシュラン・リサーチ・アジアが合併し日本ミシュランタイヤ株式会社1社へ統一

2019: “雪も走れる夏タイヤ”「ミシュラン クロスクライメート」発売

2021: 産官学連携による「群馬積層造形プラットフォーム」を設立

運輸事業者向けデジタルソリューション「MRN GO」、 「MICHELIN TIRE CARE」の提供開始

2022: ミシュランAMアトリエ開設

2023: 本社を群馬県太田市へ移転



日本ミシュランタイヤの物流 ～常陸那珂港区の活用～



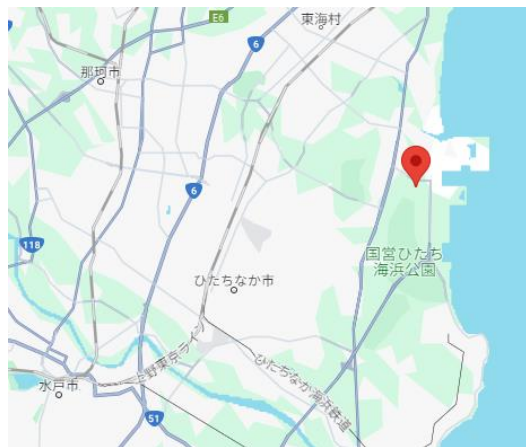
日本ミシュランタイヤの物流

主要倉庫は以下の5拠点



常陸那珂倉庫

- ミシュランの常陸那珂倉庫は以下の場所に位置しています
- 常陸那珂倉庫では、大型建設機械用のタイヤを取り扱っています



常陸那珂港区を利用するコストメリット

- 東京港を使用するのと比較し、常陸那珂港区を利用するコスト的なメリットを享受しています
- また、モーダルシフトにより環境負荷を低減できています

コンテナタイプ	出発港	到着港	倉庫	海上輸入コスト	ドレージコスト	合計コスト	陸送距離
オープン トップ	ブラジル	東京港	常陸那珂倉庫	78	38	116	138.0km
		常陸那珂港区		95	5	100	3.5km

コンテナタイプ	出発港	到着港	倉庫	海上輸入コスト	ドレージコスト	合計コスト	陸送距離
40HC	フランス	東京港	常陸那珂倉庫	86	61	147	138.0km
		常陸那珂港区		86	14	100	3.5km

常陸那珂港区を利用するコストメリット

- 東京港を使用するのと比較し、常陸那珂港区を利用した際のリードタイムは+15日程度でした（2023年実績）

常陸那珂港区（ブラジル製OT調達実績）		
B/L	コンテナ数 / BL	リードタイム
B/L No. 1	1	50
B/L No. 2	7	64
B/L No. 3	3	64
B/L No. 4	5	71
B/L No. 5	10	59
B/L No. 6	8	62.5
B/L No. 7	2	59
B/L 件数7件	コンテナ合計：36	LT平均：63日

常陸那珂港区（スペイン製40HC調達実績）		
B/L 件数	コンテナ合計	LT平均
5件	14	60日

常陸那珂港区（フランス製40HC調達実績）		
B/L 件数	コンテナ合計	LT平均
7件	30	52.9日

東京港（ブラジル製OT調達実績）		
B/L	コンテナ数 / BL	リードタイム
B/L No. 1	6	47
B/L No. 2	6	50
B/L No. 3	6	50
B/L No. 4	9	48
B/L No. 5	9	43
B/L 件数5件	コンテナ合計：36	LT平均：47日

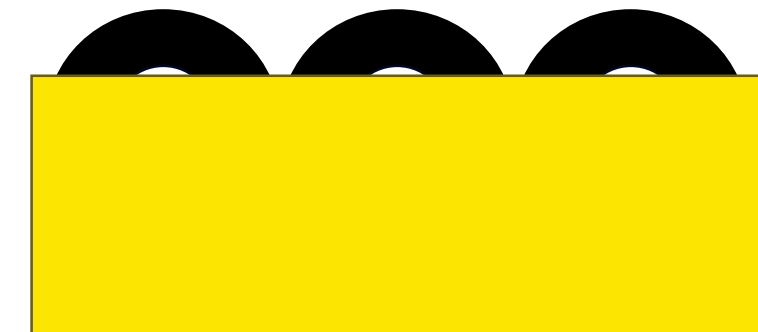
東京港（スペイン製40HC調達実績）		
B/L 件数	コンテナ合計	LT平均
18件	76	45.5日

東京港（フランス製40HC調達実績）		
B/L 件数	コンテナ合計	LT平均
23件	30	41日

オープントップコンテナ

- 39inch以上のタイヤはオープントップコンテナで調達をしています
- 常陸那珂港区にてオープントップコンテナを荷揚げするメリットを2点紹介します

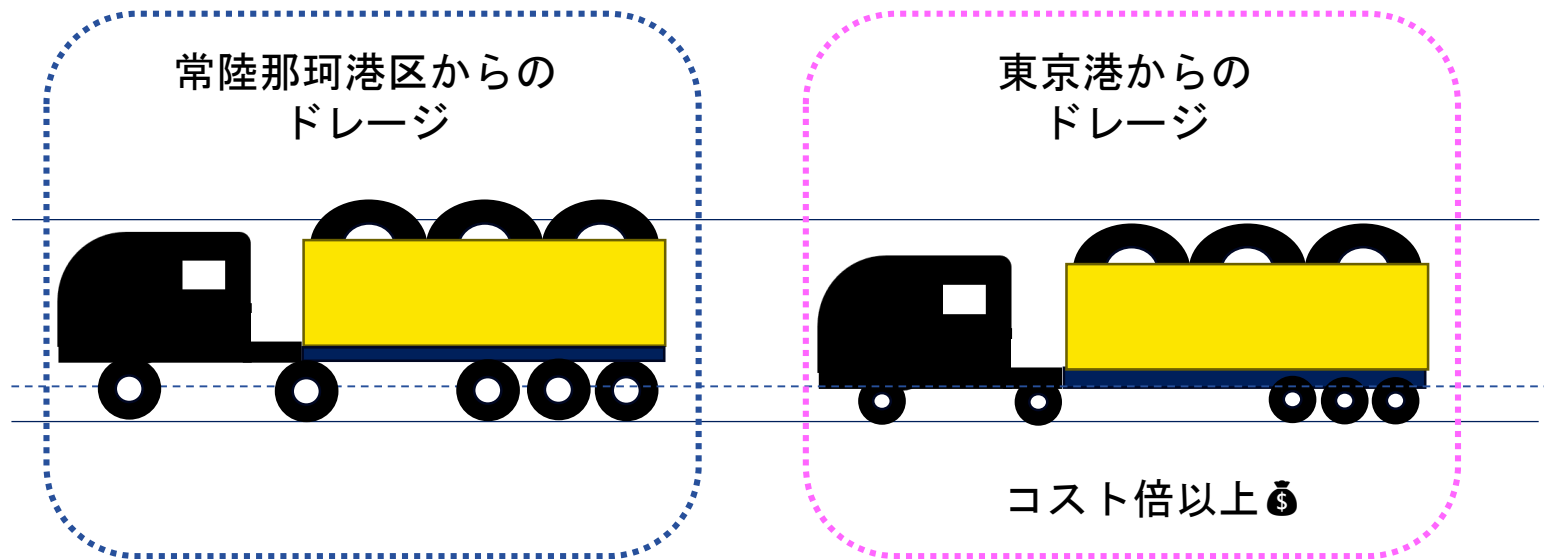
- ① 通常シャーシでドレージが可能（港湾エリアに限る）
- ② オーバーハイトアジャスターが常設されていることでコンテナが引き取りやすい



常陸那珂港区でOTコンテナを荷揚げするメリット

① 通常シャーシでドレージが可能（常陸那珂港区湾エリアに限る）

- 東京港から常陸那珂倉庫までOTコンテナをドレージをする場合、通常は低床シャーシでのドレージが必要となります（一般道の高さ制限に抵触しないようにするため）
- 低床シャーシを使用する場合、通常のドレージよりも費用が高額になります（2倍程度）
- 常陸那珂港区湾エリアにおいては、OTコンテナを通常のシャーシでドレージ可能です



常陸那珂港区でOTコンテナを荷揚げするメリット

②オーバーハイトアジャスターが常設されていることによりコンテナが引き取りやすい

- 常陸那珂港区には、オープントップコンテナを持ち上げるためのオーバーハイトアジャスターが常設されています
- この設備が無いと、一度コンテナ船から降ろして地面に置いてしまったOTコンテナを移動させたり、シャーシへ積み込むことが容易には出来なくなります
- 通常、OTコンテナの引き取りを行う際、コンテナ船の荷役中にコンテナの引き取りを行わなければならない、待機時間が多くかかったり、深夜の作業になってしまう場合があります
- 一方、常陸那珂港区ではオーバーハイトアジャスターが常設されているので、通常のコンテナと同様にコンテナピック予定日を自由に選択することが可能です
- 荷主としても、物流2024年問題への貢献が可能です



まとめ

常陸那珂港区を利用することにより、日本ミシュランタイヤとしては

- 輸入調達上のコスト的メリット

を感じています

また、ドレージの運用上も、

- 混雑が少なく、スケジュールが読みやすい
- オーバーハイトアジャスターが常設されていることにより、OTコンテナの引き取りスケジュールが立てられる。ドライバーの拘束時間を削減

ことが挙げられ、荷主にとっても物流2024年問題への貢献を感じます

THANK YOU