

NPO法人 科学技術者フォーラム 令和元年7月度見学会報告
「ヤマトグループ羽田クロノゲート見学コース 見学会報告」

1. 見学日: 令和元年7月31日(水) 14:00~15:45
2. 見学先: ヤマトグループ 羽田クロノゲート見学コース
3. 見学者: 37名
4. 見学の概要

羽田クロノゲートは、京浜急行・空港線「穴守稲荷駅」より徒歩5分のところにあるヤマトグループの巨大な物流ターミナルである。

「クロノゲート」という名称はクロネコとゲートウェイを組み合わせた造語かと思ったが、説明によればギリシャ神話の時間の神「クロノス」と「ゲートウェイ」を組み合わせた造語とのことである。

ヤマト運輸と言えば「宅急便」だが「宅急便」はヤマト運輸の登録商標であり普通名詞としては「宅配便」となる。これに近いもので「ホッチキス」が登録商標に対し「ステープラー」が普通名詞の関係か。

宅急便は1976年(昭和51年)に関東地域からサービス開始したが、サービス開始日の取扱個数はわずか11個だったとのことだが、現在の年間取扱個数は約18億個であり、文字通り社会インフラに成長している。

筆者も宅急便ができる前の学生時代に、郷里から東京まで荷物を運ぶのに大変苦労したことをよく覚えている。郵便小包では段ボール箱は受け付けてくれないため、東京までの鉄道切符を持っていれば、国鉄の駅に手荷物として段ボール箱を持ち込めば受け付けてくれた。しかし東京地区で手荷物を扱っている国鉄駅にその手荷物を引き取りに行く必要があり、下宿まで重い段ボール箱を持って帰らなければならないという状況だった。このため宅急便ができた時には何と便利なサービスができたものかと驚いたものである。尤も、宅急便ができた時には学校を卒業して会社に入った後だったので、あまりその恩恵は受けなかった。

宅急便は一般個人から全国約22万店のコンビニ等の窓口で荷物を受け、全国約4000ヶ所のセンターに収集し、そこから全国約70ヶ所のベースと呼ぶ仕分け拠点に運び、そこで行き先別に仕分けする形で行なわれる。

今回見学した羽田クロノゲートも「ベース」の一つだが、他にも神奈川、愛知、大阪の3ヶ所にゲートウェイと呼ばれる拠点がある。

羽田クロノゲートにおける仕分けの仕組みは次の通りである。

1階にトラックを付けて荷下ろし、積み込みする窓口が104か所あり、24時間トラックが出入りしている。1階でトラックから下ろした荷物はベルトコンベアで2階に運び、荷物に貼られたバーコードを上部、前、両側面の4ヶ所から読み取るスキャナを通して行き先を読み取り、コンピュータで荷物の行き先を管理している。行き先を読み込んだ荷物は横幅58センチ、縦1.4メートルのセル(ベルトの付いた板)に一つずつ載せてゆくが、133枚のセルが繋がってかなりの高速(時速9.7キロメートル)で廻っている。これをクロスベルトソーターというが、空いたセルに次々と荷物が載せられる様子を見ていと面白い。

クロスベルトソーターに載せた荷物はどこかのタイミングで、48か所ある行き先別のシューターに振り分けられ、ベルトコンベアで再び1階に降ろされる。

スキャナ読み取りやクロスベルトソーターへの合流、2階の仕分けエリアは完全自動だが、1階でのトラックからベルトコンベアへの積み替えや、仕分け後の荷物の確認やトラックへの積み込みは人手作業である。

その他に付加価値サービスとして、手術器械のメンテナンス、洗浄、保管、発送のサービス、家電製品のメンテナンス、修理、パソコン製品の設定・保管、出荷サービスを羽田クロノゲートの上層階で行なっている。

このような社会インフラを担う様子を間近に見学できたことは大変有意義であった。

なお以前、宅急便を始めたヤマト運輸元社長の小倉昌男氏の逸話というのを聞いたことがある。
宅急便を始める際、社内でも反対の声が強かったが、小倉氏はやりようによっては儲かる商売だとの確信があったので必死で説得してまわり、とにかく最初の1年に全てを懸け、メチャクチャ頑張ったとのこと。
また監督官庁(当時の運輸省)とよく喧嘩したのは、父親からの江戸っ子の町人気質を受け継いだせいか、「二本差しが怖くておでんが食えるか」という侍への反発心がそうさせたとの言葉が印象に残っている。

以上
(作成:角野)