長距離輸送の強い味方

トラック特集

泊付き運行の削減へ

物流の労働規制強化対応

工場で部材を積載する様子。コンテナサイズに合う部材設計を行い、鉄道輸送拡大を目指す

大成ユーレック

大成建設グループで集合住宅建築を手掛ける大成ユーレック（本社・東京、青木卓社長）は昨年6月から、中部と西日本向けの建設用コンクリート部材輸送で、鉄道を活用している。今春適用されるドライバーの残業上限規制に対応するため、協力会社のドライバーの泊付き運行削減を目指している。

大成ユーレックは部材を工場で製造し、協力会社が大型トラックやトレーラーで全国の建設現場に搬入している。一方、遠方の輸送では宿泊が発生していたほか、土曜・日曜の工場からの出荷もあり、工場の従業員やトラックドライバーの休日出勤があった。ドライバー不足により高騰する輸送費の見直しも目指し、鉄道輸送を導入することとした。

川越工場（埼玉県川越市）から現に向け、社内で施工方法や輸送について議論しながら建築計画を立て、コンテナサイズに合わせた部材設計も推進している。

加えて、工場と建設現場でフォークリフトを介さずに、クレーンで部材を積み降ろせるよう、ふたのない独自コンテナを開発。7月中旬をめどに完成する。今後もモーダルシフトの推進には積極的で、鉄道輸送では全国展開も検討。大成グループでの活用、船での輸送も計画している。

（熊田　安那）

コンテナに合う部材を設計

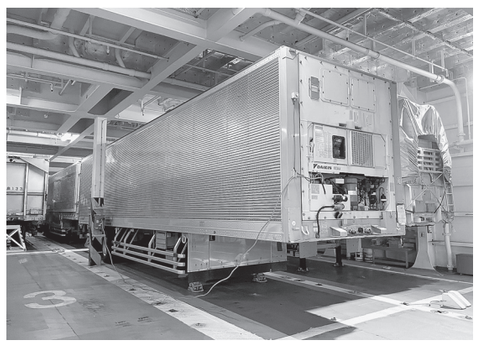
鉄道に転換したのは各建物に使う部材の10～15％のため、「物量を拡大したい」と長嶋担当部長兼室長。実産計画室長は「現場近くの貨物駅で部材を5日間蔵置できることが鉄道輸送の利点」と話す。これにより土日の工場出荷を減らし、工場従業員とドライバーの休日出勤の見直しができた。

鉄道に転換。工場から近いJR貨物の新座貨物ターミナル駅（同新座市）と現場の最寄りである名古屋タ（名古屋市）、広島タ（広島市）、京都貨物駅（京都市）間で行った。いずれも片道400～900キロメートルで、トラックを使う広島と滋賀向けでは泊付き運行を削減した。

経営企画部の長嶋秀雄担当部長兼PC営業部PC生産計画室長は「現場近くの貨物駅で部材を5日間蔵置できることが鉄道輸送の利点」と話す。これにより土日の工場出荷を減らし、工場従業員とドライバーの休日出勤の見直しができた。

西日本航路の活用推進

需要予測で高い積載実現



無人航送により、ドライバーの労働負荷軽減も進めている

ニチレイロジグループロジスティクス・ネットワーク

ニチレイロジグループ（本社・東京、梅沢一彦社長）のロジスティクス・ネットワークは顧客ニーズを踏まえ、海上モーダルシフトを進めている。2000年代に入り、取り組んできたのが西日本航路の活用だ。顧客と共同開発した需要予測システムや過去の輸送実績を参考にしながら、高い積載率を維持し、効率的な輸送を展開している。

04年に海上モーダルシフトの取り組みを開始した。それ以前も地理的な理由から、北海道と関東などを結ぶ北海航路を利用していたが、さらなる輸送中の環境負荷低減に向け、西日本航路の活用も始めた。

現在、陸送から海上輸送に転換した取り組みで主に活用しているのは、オーシャントランスの東京―徳島―新門司（北九州市）と、名門大洋フェリーの大阪南港―新門司の2航路。いずれも内航船社が手掛ける海陸一貫輸送サービスを利用しながら、フェリーによる無人航送を実施。月当たりの利用便数は70～80便ほどで、年間40フィートコンテナ約900本を輸送している。

温度管理も万全の体制整備

冷凍食品の東西拠点への輸送でフェリーを活用しており、SCM推進部の松下雄介専任部長は「いずれの便の積載率も満載に近い状態を維持できている」と話す。取り組みのポイントに挙げるのが、ネットワーク上で数週間先の出荷物量を予測する「需要予測システム」の活用で、04年から導入。さらに、過去の輸送実績を基に路線ごとの物量も参考にすることで、それぞれの輸送量に合わせた効率的なコンテナの手配と、高い積載率を実現している。

また品質管理のため、輸送中は冷凍機を内蔵し、内部を一定温度に保つリーファーコンテナを活用。港に到着後すぐに乗船できる運行スケジュールを組みつつ、MG（発電機）付きシャーシの活用で、電源設備のない港湾でも、適切な温度管理に対応している。

「これまで海上モーダルシフトを着実に拡大しており、今後も維持拡大する流れは変わらない」と松下専任部長。顧客ニーズと物流の効率性を踏まえ、実現可能なルートで転換を図る。

（小林　孝博）

鉄道　海上　モーダルシフト

ドライバーの労働環境改善と環境負荷低減を両立させる手段として、近年注目の集まるモーダルシフト。さまざまな工夫を講じて実現させた各社の事例を紹介する。

大型車340台分を変更

専用列車、積極的に利用

幹線輸送の多様化・効率化で利用拡大が進む「福山レールエクスプレス号」

福山通運

トラック業界でドライバー不足や環境問題への関心が高まる中、福山通運（本社・広島県福山市、小丸成洋社長）は、鉄道コンテナ輸送の専用ブロックトレイン「福山レールエクスプレス号」を運行している。全長25メートルダブル連結トラックの積極活用とともに、幹線輸送の多様化、効率化の重点施策として、取り組んでいるものだ。

現在、東京貨物ターミナル駅（タ）―吹田タ（大阪府吹田市・摂津市）、東京タ―広島タ（広島市）など4路線で運行中。トラックから鉄道輸送への切り替え分は、1日当たり大型トラック340台分（往復換算）にも及ぶ。特積み業界で、これだけの規模の専用列車を運行している企業は他に見当たらない。

長原永寿取締役兼専務執行役員は「長距離運行便に限れば、鉄道輸送抜きには到底考えられない。労働環境が改善され、集荷時間が前倒しされるなど利用メリットは大きい」と話す。その上で「安定・正確な輸送時間の確保では、従来にも増して努力してもらいたい」と注文をつける。

福通がJR貨物と提携し、東京タ―吹田タ間で福山レールエクスプレス号の運行を開始したのは2011年3月。その後、東京タ―広島タ（東福山駅から延伸）、名古屋タ（名古屋市）―北九州タ（北九州市）・福岡タ（福岡市）に広げ、21年3月には安治川口駅（大阪市）―盛岡タ（盛岡市）でもスタートした。

運転手不足で取り組み加速

中でも、安治川口駅―盛岡タの福山レールエクスプレス号は、輸送距離が1088キロメートルと長い。31フィートコンテナ40個を積載し、途中、郡山タ（福島県郡山市）、仙台タに立ち寄る。安治川口駅を午後10時5分に出発し、盛岡タに翌日午後2時33分に到着。往路は盛岡タを午後7時52分に出発し、安治川口に翌午後3時20分に到着する。

物流業界では4月から、残業上限規制が適用される。今後の運用について、小丸社長は「ドライバー不足が深刻化していくことは間違いない。鉄道、海運利用などモーダルシフトを以前にも増して加速させていく」と話す。

（高木　明）

関東―九州で海運拡充

2月から熊本発着も転換

JPロジスティクス

JPロジスティクス（本社・東京、長谷川実社長）は2021年から、関東―九州間の幹線輸送の一部をフェリーに転換し、拡充している。橋本陽一副社長は「将来的に安定した輸送体系の構築やドライバー不足への対応に有効な手段」とし、内航各航路のダイヤと合致すれば、モーダルシフトを加速させる方針だ。

東京九州フェリーの横須賀（神奈川県）―新門司（福岡県）航路が21年7月に開設され、約3カ月後の同年11月から利用を始めた。両港を午前0時前に出港し、午後9時前までに到着するダイヤが同航路の強みで、「幹線便との相性が良かった」と新谷勇一業務部長は話す。

4月からドライバーの残業上限規制が適用されることを見据え、長距離輸送のモーダルシフトは避けることのできない課題だった。これまで関東と九州を結ぶ他航路で実証実験を行ったが、集荷時間、幹線ダイヤと発着港までの距離、航路のダイヤがかみ合わず、試行錯誤を繰り返していた。

無人航走で1日上下各6便

このうち、障壁の一つだったトレーラーの乗船ではなく、単車での対応が後押しとなった。同時に、無人航走を実現し、必要なドライバーの人員と負担は大きく減った。まず、中九州支店（福岡県小郡市）と横浜支店（横浜市）を結ぶ1日上下1便を皮切りに、翌22年には北九州支店（北九州市）―東京支店（東京）、大牟田支店（福岡県大牟田市）―東京北支店（東京）、23年に中九州支店―埼玉支店（埼玉県狭山市）と広がっていった。

深夜に出発し翌夜に到着するダイヤが転換する決め手だった

今年2月から新たに熊本支店（熊本県益城町）と千葉支店（千葉県柏市）、相模原物流センター（相模原市）間も転換し、計1日上下6便ずつとなった。今回の導入では熊本支店から新門司まで約3時間かかるため、各顧客に約1時間半～2時間の前倒し出荷を要請した。

橋本副社長は「今後、貨物向けに考慮した航路ダイヤを期待したい」とする。現行のリードタイムでは高いハードルがあるものの荷主、船社を交えた3者の調整で環境を整え、長距離輸送のインフラを維持していく。

（遠藤　仁志）

豊かな暮らし支えます

カリツー株式会社
代表取締役社長　筒井重式
〒446-8540 愛知県安城市三河安城町1-4-4
☎0566-73-5600(代)　FAX 0566-73-5606
http://www.karitsu.co.jp

東山株式会社
代表取締役社長　青木　均
〒459-8001 名古屋市緑区大高町二番割23-1
☎052-625-0145(代)　FAX 052-625-0190
https://www.tozan.co.jp

大宝運輸株式会社
代表取締役社長　小笠原　忍
〒460-0022 名古屋市中区金山5-3-17
☎052-871-5831(代)　FAX 052-871-8274
https://www.taiho-gh.com

ダイセー倉庫運輸株式会社
代表取締役会長　吉田憲三
代表取締役社長　田中　毅
〒485-0084 愛知県小牧市大字入鹿出新田字新道900
☎0568-72-7221(代)　FAX 0568-73-7125
https://www.ddaisei.co.jp

東電運輸株式会社
代表取締役社長　石井栄二
〒510-0951 三重県四日市市小古曽東2-3-34
☎059-347-0515(代)　FAX 059-347-0528
https://www.tohden-unyu.co.jp

中部交通共済協同組合
理事長　鈴木基浩
〒460-0026 名古屋市中区伊勢山2-5-21
☎052-715-5000(代)　FAX 052-332-8500
https://www.chukokyo.jp

（順不同）