

平成 16 年 12 月 15 日

物流連ニュースリリース

「 モーダルシフトフォーラム 2004 」

～ 私達はこうしてモーダルシフトを行った ～ を開催

当連合会は、平成 16 年 12 月 13 日(月)、東京千代田区の経団連会館 国際会議場において、国土交通省と共催で、「モーダルシフトフォーラム 2004 」を開催致しました。

いうまでもなく物流分野においても地球温暖化対策が喫緊の課題となっています。このため「グリーン物流総合プログラム」の推進が期待されていますが、中でも鉄道や海運を積極活用するモーダルシフトは有効な施策です。

当連合会は、平成 5 年より毎年各地の運輸局と共催でモーダルシフトフォーラムを開催して参りましたが、昨年の四国(高松市)での開催をもちまして全国一巡したところです。

そこで、今年度は内容を一新し「モーダルシフト・ケーススタディ」をテーマに国土交通省の「環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験」に認定された成功事例の実際について講演を伺い、その後パネルディスカッションにより様々な角度からモーダルシフトの促進について検証していくこととし、栗林貞一会長や田村和男副会長(三井倉庫(株)社長)、川合正矩モーダルシフト・物流拠点委員会委員長(日本通運(株)副社長)をはじめ、会員企業、物流事業者、荷主企業、行政関係者等、約 200 名という多勢の聴衆が参加されました。

まず開会にあたり、国土交通省 春田謙 政策統括官から、「京都議定書が来年 2 月に発効する。この削減目標達成のため、物流分野においてはモーダルシフトや物流効率化の取組みを全体として強力に進めていく必要がある。モーダルシフトの促進については、業界の環境保全に対する数々の意識向上策を推進してきた。中でも実証実験支援制度は 74 件の事業が実施され、これらは成功事例として多くの企業の参考となり、物流の環境対策の推進に大きく貢献することが期待される。一方、目標達成に向けて更なる取組みが必要なため、国交省では『グリーン物流パートナーシップ会議』を提唱し、第 1 回会議を今週末に開催することになっている。こうした中で本フォーラムは時宜を得た企画であり、これを契機に物流の温暖化対策により一層取組んでいただき、環境負荷の小さい物流体系の構築にご支援、ご協力いただくようお願いしたい。」旨のあいさつがありました。

続いて第一部・事例発表(1)として、アサヒ飲料(株)SCM部SCM企画グループ グループリーダー 藤原慎二氏より、「温度上昇防止機能付ウィングコンテナによるモーダルシフト実証実験」の事例発表がありました。

その要旨は次の通りです。

SCM を推進する上で自社の最適製造計画を立案した結果、自社工場での生産量が増加したため拠点間輸送の数量が増加した。この距離延長による運搬費増嵩を抑制するとともに、環境面での配慮、さらには複数輸送手段の確保によるリスク回避、の3つの狙いから500km以上の輸送についてコンテナシフトを行うこととした。全体計画と状況把握は本社部門が行うものの、実際のオペレートは各地区需給担当者が行うため、本社の意向を反映し、かつ状況を把握できる業務フローを構築した。その結果、昨年度は月別のコンテナ比率に凹凸があったものが本年度はほぼ平準化することができた。今回の実証実験は、特に夏期の個内温度上昇を抑え品質の維持を図る、5トンコンテナより単価の安い31ftコンテナを使用してコスト削減、環境負荷軽減の3つの効果を狙ったもので、検証した結果、効果が認められたので来年度も継続使用を行うことにした。来年度以降は、コンテナシフトも限界に近づいていることから、既存施策の着実な実施とともに新たな施策としてトレーラー(海上輸送)への転換も行い、車両台数自体の削減も進めていく計画である。

また事例発表(2)として、日鐵物流(株)広畑支店 物流部長 村上三保氏より、「ユニット方式による姫路(広畑)～大阪間海上輸送切替え実証実験」の事例発表がありました。

その要旨は次の通りです。

今回のモーダルシフトを実施するきっかけは、輸送機関のCO₂削減対応、トレーラーの積載量規制の問題、更なる輸送効率の追求によるものです。実施するための課題としてコストと品質の問題があり、コスト面では構内物流費と中継費が加算されて不利な点、品質面ではハンドリング回数が多し(海運6回対トラック3回)で不利な状況にあった。この問題をクリアするため、従来型ユニットと新方案の組合せで成立させることにした。新方案では、積む向きを変えたユニットを作成して製品の外径制約や重量制約をなくした結果、従来方式との組合せで輸送できる製品の対象量が増加し、コスト問題をクリアできた。また品質面でもハンドリング回数を陸上輸送に匹敵する回数に削減できた。以上のような方策により、58.3%のCO₂削減、トレーラーの積載量規制によるコストアップ問題の改善、輸送効率の追求を実現できた。今後、更なる拡大を図るためには、補助制度の充実とともに、クレーン・倉庫等へのインフラ対応、荷役体制の確立などが求められる。

第2部として、事例発表の2名に加え、日本通運、JR貨物のパネリストを交えたパネルディスカッションが行われました。

アサヒ飲料 藤原氏からは、固定観念をなくしてコスト削減に取り組む中、ニーズにあったコンテナを現地で探していたときに31ftコンテナを見つけたことや、鉄道を利用する際にダイヤの見方やコンテナ番号による照合などの点で苦労したこと、今後さらに推進する上でグループ関連会社の存在も無視できずトレーラー輸送もその施策の1つ、などといった発言がありました。

日鐵物流 村上氏からは、運賃改定が厳しく船の回転効率を上げてコスト削減を狙ったこと、積地や着地の荷役効率の向上と着地の荷役方法の説得に苦労したこと、製鉄所構内の動きに併せており物流改善には投資が必要でその意味でも実証実験は有効、などといった発言がありました。

日本通運(株) 通運部長 宮原敏氏からは、「エコライナー31」の製作にあたって一方開きやウイングの手動開きなどを試作したが荷役上の問題点があって今の形になったこと、利用運送事業者として単に荷主とキャリアの間に入っているだけではなく提案する力が必要であること、大型コンテナが鉄道やRORO船で動き回る環境にまだまだなっていない、などの発言がありました。

日本貨物鉄道(株) 執行役員営業部長 杉野 彰氏からは、藤原氏からのダイヤの見方などに関する発言を受けた形で荷主企業と個別の勉強会を20社程度で実施していること、大型コンテナの需要に合わせたコンテナ車の開発を実施していること、鉄道コンテナを知らない方がまだ多く、代々の担当者が「鉄道は使うな」と引継ぎでいた荷主企業もあったという苦労話、などの発言がありました。

これらのディスカッションを受けて最後にコーディネーターの東京海洋大学の高橋洋二教授は、「モーダルシフトとはいいいながらも、経済活動である以上コストとの両立が欠かせない。とはいえ、モーダルシフトも輸送・保管・荷役など全体を含めたコストで考えてみるとまだまだチャンスがあることを実例をもって示されたように思う。しかし問題点も多く、ハード、ソフトの問題によるモーダルシフトの推進を阻害する要因もまだまだ存在する。このようなことをもっと声を大きくしていく必要があるように感じた。また、推進していく上でいろいろなニーズのミスマッチが存在することも分かった。一方、この分野でのCO₂削減目標の達成は厳しく、他の産業と比べて遅れており、待ったままでは大きな義務が課せられる心配がある。積極的に取り組みができるための補助制度の拡大も必要だろう。皆さんも積極的に取り組んでいただきたい。」と締めくくりました。

なお、パネリスト、コーディネーターは次の通りです。

(パネリスト) ・ アサヒ飲料(株) SCM部 SCM企画グループ グループリーダー 藤原 慎二 氏

・ 日鐵物流(株) 広畑支店 物流部長 村上 三保 氏

・ 日本通運(株) 通運部長 宮原 敏 氏

・ 日本貨物鉄道(株) 執行役員営業部長 杉野 彰 氏

(コーディネーター)

・ 東京海洋大学 教授 高橋 洋二 氏

以 上