

丸和通運／西久大運輸倉庫／琉球通運

「レール&シップ」低温輸送を強化 貨物船積載で輸送スケジュール拡大



UF16Aを載せたスライディングコンテナ

丸和通運（本社・東京都荒川区、河田和美社長）、西久大運輸倉庫（本社・福岡市東区、伊東健太郎社長）、琉球通運（本

社・沖縄県那覇市、喜納秀智社長）は、本土と沖縄間の複合一貫輸送サービス「レール&シップ」において、12ftクールコンテナを用いた低温輸送を強化する。12ftクールコンテナはこれまで、福岡と沖縄間をフェリー・RORO船でしか運べなかったが、専用のコンテナを用意することで貨物船への積載が可能とし、より豊富な運航スケジュールから柔軟な輸送計画を組み立てられるようにする。

「スライディングコンテナ」 を貨物船積載用に開発

レール&シップは、本土側の鉄道輸送と福岡と沖縄間の海上輸送、沖縄側のトラック輸送を組み合わせた複合一貫輸送サービス。12ftコンテナで積み替え

なくドアトードア輸送できることから、輸送品質の向上と、鉄道・船舶利用による環境負荷低減に貢献する。琉球通運と西久大運輸倉庫が3年ほど前より常温貨物を対象にサービスを拡大してきたが、今年5月からは、丸和通運が開発した12ftクールコンテナ「UF16A」を用いた低温輸送も本格化。一方でUF16Aは構造上、上隅金具を付けられないことから貨物船に積み込めず、福岡と沖縄間をフェリー・RORO船でしか運べていなかった。

そこで、那覇航路を持つ南日本汽船と琉球通運が連携し、上隅金具のない12ftコンテナを貨物船に積載するための専用コンテナ「スライディングコンテナ」を開発。同コンテナは、20ftフラットトラックコンテナの底面に12ftコンテナを固定できるツイストロックを取り付けたもの。ツイストロックは脱着可能なスライド式で、12ftコンテナ以外の荷物を運ぶ際には取り外して通常のフラットトラックコンテナとして使用できることが特徴となっている。スライディングコンテナに12ftクールコンテナを載せることで、南日本汽船が博多と沖縄航路に就航する週6便の貨物船が利用可能となり、顧客利便性が大幅に向上する。

スライディングコンテナは、まずは2基製造し、今年5月

に、第1便を輸送した。福岡で琉球通運のチルド貨物を積み込み、博多と那覇港間を貨物船で輸送し、沖縄側の物流センターへ納品。沖縄からは関東向けの水産品を積載して、那覇と博多港を貨物船で運んだ上で、福岡貨物ターミナルから東京タへ鉄道輸送し、東京都大田区の物流センターに届けた。その後、6月には2基を使った輸送案件があり、8月にも沖縄発の水産品輸送を予定。当面は2基体制で運用するが、今後の需要拡大に併せて増基も検討するとともに、12ftクールコンテナ単体で貨物船に積み込む方法も、引き続き検証していく。

12ftクールコンテナ、 5月に50基を新造

12ftクールコンテナによるレール&シップサービスは、丸和通運がUF16Aに下隅金具を装着した新型タイプを開発し、内航船への積載が可能となったことからスタートした。同コンテナを用いて、水産大手マルハニチロでは今年2月より、沖縄発関東向けのソデイカ柵輸送を開始。さらに、5月には丸和通運



脱着可能なツイストロックを設置

が新型タイプのUF16Aを50基増産したことで、本格稼働に至った。丸和通運では現在、12ftクールコンテナを計152基運用するが、今後は下隅金具付の仕様を標準とする方針。また、早期に300台体制を構築し、SDGsやトラックドライバー不足への対応として見込まれる輸送需要に応えたい考えだ。

具体的には、沖縄発の水産品や電照菊、青果物などの輸送が想定されるとともに、沖縄向けには本土からの青果物輸送のほか、アイスクリーム輸送でも利用が期待される。地域別に見ると、北海道から沖縄向けの畜産品や関東および北陸の内陸地域からの発送でもレール&シップの優位性を発揮できるとい

常温品の取り扱いも拡大しており、当初は月に1〜2本ほどだった取扱量が、直近では20本以上に増加。とくに、那覇航路の運輸が週1便の経由便しかない名古屋港周辺地域からは安定的な需要があり、店舗什器や食料

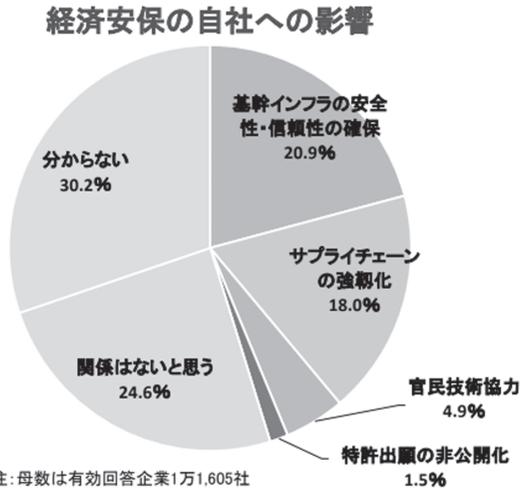


貨物船への積み込みの様子

「基幹インフラの安全性・信頼性の確保」に関心

経済安保法に対する企業の意識調査で

帝国データバンクはこのほど、経済安全保障に対する企業の意識調査の結果を公表した。経済安保法で取り組むべき分野として提示された「サプライチェーン（SC）の強靱化」「基幹インフラの安全性・信頼性の確保」「官民技術協力」「特許出願の非公開化」のうち、自社の



企業活動にとつて最も関係があると思う項目はどれかを尋ねたところ、「基幹インフラの安全性・信頼性の確保」（20.9%）がトップとなり、次いで「SCの強靱化」（18.0%）が続いた。

「官民技術協力」「特許出願の非公開化」はいずれも5%未満となり、自社に関係するとみている企業は少なかった。全体の半分以上である54.8%が「関係はないと思う」「分からない」と認識していた。特に「小規模企業」は、「関係はないと思う」「分からない」の合計が63.2%と6割にのぼった。

業界別では、「基幹インフラの安全性・信頼性の確保」の割合が最も高かったのは「金融」の28.4%。以下、「サービス」（26.1%）、「建設」（25.7%）、「運輸・倉庫」（22.4%）が20%を超えていた。「SCの強靱化」の割合が最も高かったのは「製造」で27.1%。次いで「卸売」（22.0%）、「農・林・水産」（18.7%）が続いた。

品などをレール&シップで輸送している。
こうした地域からの荷物は営業活動の成果でもあり、「今後とも全国の通運会社へ提案して

きたい」と西久大運輸倉庫の中野清志・執行役員通運部長兼うきは支店長は話す。琉球通運の知念知也・営業本部営業部部长も「沖縄発着の貨物をできるだ

けバランスよく多く作りたい」とし、丸和通運の神木淳・通運部副課長も「まずはデイリー運航の実現が目標」と意欲を示す。

製・配・販連携協議会

スーパーの行動計画に45社が賛同

フィジカル実現へ、取り組みを具体化

サプライチェーンの効率化に向けてメーカー(製)、卸(配)、小売(販)などが参画する製・配・販連携協議会は8日、総会とフォーラムを開催し、加盟企業45社が「フィジカ

ルインターネット実現に向けたスーパーマーケット等アクションプラン」への賛同宣言を行ったことを公表した。同アクションプランは今年3月に経済産業省と国土交通省が策定した「フ

ィジカルインターネット実現ロードマップ」の具体化方針として策定された。賛同した45社は同アクションプランに盛り込まれた方策を具体的に実施し、2040年をメドにフィジカルインターネット実現を目指す。経産省の関係者は「今後さらに多くの企業に賛同していただき、フィジカルインターネットを実現する取り組みが広がっていくことを期待する」としている。

「サプライチェーン大賞2022」

加食業界の取り組みが大賞受賞

製・配・販連携協議会は8日に開催した総会とフォーラムで「サプライチェーンイノベーション大賞2022」の表彰を行った。同賞はサプライチェーン全体の最適化に向け、製・配・販各層の協力により優れた取り組みを行った企業の功績を表彰するもの。

22年度の大賞は、食品物流未来推進会議(SBM)、日本加工食品卸協会(日食協)の物流問題研究会、製・配・販連携協議会の納品リードタイム延長問題WGの3者連名による「納品リードタイム延長の取り組みとフードサプライチェーン全体におけるサステナビリティの追求」が受賞。味の素、カゴメ、キッコーマン食品、キューピー、日清オイログループ、日清製粉ウエルナ、ハウス食品、Mizkanらメーカー8社が参加するSBMと、日食協に加盟する伊藤忠食品、加藤産業、国分グループ本

社、日本アクセス、三井食品、三菱食品ら卸6社は、加工食品流通のリードタイム延長により安定的なサプライチェーンを構築する取り組みを幅広く検討し、具体的方策につなげたことが評価された。
大賞に次ぐ優秀賞は、日本アクセスと東急ストアによる「サプライチェーン全体最適化への取り組み」と、PALTAC、薬王堂を中心としたメーカー・ベンダー連携による「返品削減および在庫偏重解消による販売機会ロスの削減」が受賞した。
日本アクセスと東急ストアの取り組みは、庫内での作業効率化と夜間作業の削減を実施したほか、ドライバーの作業時間の削減や低温品の配送便に常温品を混載することで配送業務も効率化した。PALTAC、薬王堂らの取り組みは店舗間の商品移動システムを開発・運用することで大幅な返品削減と各店舗での在庫最適化を実現した。