

マルハニチロ

沖縄発水産品輸送を船・鉄道シフト

クールコンテナで東京まで一貫輸送

マルハニチロ（本社・東京都江東区、池見賢社長）は沖縄で水揚げされ、関東地域の量販店に納品されるソデイカ柵の輸送を、「2f tクーロンコンテナで船便と鉄道を利用して運ぶ」「レール&シップ」輸送へとモダルシフトする。従来は船とトラックを使用しており、レール&シップへの移行でCO2排出量は約7割の削減が見込まれるという。まずは2月に第1便を発送したところ、温度管理品質やリードタイムに問題がなかったことから、今後発生する関東向けのソデイカ柵輸送はレール&シップに切り替える方針。さらに、来期以降はソデイカ以外の水産商品へのレール&シップ導入も視野に入れ、環境負荷低減とドライバー不足への対応につなげる。

ソデイカ柵の輸送で レール&シップ採用

マルハニチロが利用したのは、丸和通運と西久大運輸倉庫、琉球通運が提供する、「2f tクーロンコンテナによる「レール&シップ」サービス。本土側の鉄道輸送と福岡〜沖縄間の海上輸送、沖縄でのトラック輸送を組み合わせたもので、CO2排出量の抑制に加え、積替えなしの一貫輸送による品質向上や積替作業に伴う人員・作業費の削減およびリードタイムの圧縮など物流効率化を実現する。さらに、丸和通運が開発した「2f tクーロンコンテナ「UF16A」」を使用することで低温輸送にも対応。3社では、

今回の輸送開始を前に、今年1月に同ルートの輸送試験を行い、温度品質管理やオペレーションの確認など準備を進めてきた。

ソデイカ柵輸送の第1便は2月24日〜3月1日に実施し、2kg×5合の商品が入った段ボールケース400個をUF16Aコンテナ1基に積載し、沖縄から東京へ輸送した。具体的には、マルハニチロ子会社の琉球大洋が那覇市に構える冷蔵倉庫から琉球通運がトラックで集荷して、那覇新港からRORO船で北九州港へ輸送。同港から北九州貨物ターミナル駅まで西久大運輸倉庫がトラックで運び、北九州々々東京の鉄道輸送を経て、東京々々からマルハニチロ物流の「大井第2物流センター」（東京都大田区）まで丸和通運が配送した。

コンテナ内は「マイナス20℃」に設定し、出荷から納品まで温度逸脱なく輸送が完了。輸送リードタイムも計画通りで、コストもトラック利用時より抑制できたことから、マルハニチロとして継続利用を決めたという。ソデイカの出荷はこれから最盛期を迎え、早くて今月中には第2便がレール&シップにて行われる見通しにあり、今期は3回ほど沖縄〜関東の輸送が見込まれている。

また、今後は沖縄〜福岡間の海上輸送の改良も計画。第1便はUF16Aコンテナが貨物船に積み込めなかったことからRORO船のみの利用となり、船便の運航スケジュールが限られていた。そこで、博多〜沖縄航路を運航する南日本汽船と琉球通運が連携し、専用の器具を用意することでUF16Aコンテナを貨物船でも運べる体制を構築。貨物船の豊富なダイヤから輸送スケジュールを組み立てられるようにする。

他の水産品への

水平展開も視野に

混載便への対応強化

マルハニチロの水産品物流は子会社のマルハニチロ物流への委託を基本としながらも、担当者ごと個別に輸送を手配しており、タコ・イカ課においてはトラックによる輸送が大部分を占めている。輸入商品が多い水産品は基本的に消費地の最寄港で荷揚げされることから、長距離輸送はそれほど発生しないが、「環境負荷低減や2024年問題への対応が迫られる中、現状はトラックしか長距離輸送手段を持っておらず、それを補助する狙いもあつて鉄道の利用を検討した」と水産商事ユニット水産第二部タコ・イカ課の中川優史課長補佐は話す。

同社ではソデイカ柵の輸送に先駆け、昨年7〜8月に紋甲イカの東京〜福岡間の輸送でも鉄道を利用。丸和通運のUFGSAコンテナに商品を積み込み、東京タ〜福岡タを鉄道輸送し、福岡市東区箱崎の冷蔵倉庫へ移送した。12ftコンテナによる輸送はこの時が初めてだが「全く問題なく運ぶことができた」（同）ことから、今後も同じルートで鉄道を利用する方針にあるという。

今回のレール&シップ輸送は、結果を取りまとめた上で、社内会議などを通じて、他の水産品担当者にも共有していく予定にある。中川氏は、「丸和通運は12ftコンテナの保有基数が最も多く、他の部署へ利用を広げる際にコンテナが不足する心配がない点も大きな魅力だった」と話す。経営企画部サステナビリティ推進グループの岩淵副主任も「当社の水産ビジネスは自然環境に直結しており、地球環境や気候変動問題への対応は事業の根幹に関わる喫緊の課題。SDGsのゴールに貢献しつつ、CO2削減に取り組みたい」と展望する。

レール&シップ拡大へ

12ftコンテナを用いたレール&シップサービスは、SDGsへの関心の高まりなどを背景に引き合いが増しており、とくに沖縄発の輸送では、県外への青果物や鮮魚の出荷などで注目が集まる。沖縄向けでは、太平洋側に比べて沖縄航路が少ない日本海側や、港へのドレッジ距離の長い群馬県、栃木県といった内陸地域で利用ニーズを想定。こうした地域を含め、全国各都道府県に張り巡らされる鉄道ネットワークの強みを活かしながら、コンテナ一貫輸送による品質向上と環境負荷低減を実現できる輸送サービスとして引き続き、提案していく考えだ。

さらに提案の幅を広げるため、混載便への対応も強める。今春には、常温倉庫でも低温環境下でクールコンテナ同士の荷物を移し替えでき、移動式のドックシェルターを開発。これにより、沖縄側で複数荷主の商品を混載した20ft・40ftリーファーコンテナを仕立てて船便に載せ、福岡側の常温倉庫で納品先別に12ftクールコンテナへ積み替えて鉄道で運ぶことなどが可能になる。逆に、福岡まで12ftクールコンテナで運ばれた荷物を20ft・40ftコンテナに混載して沖縄へ輸送することもでき、荷主企業のさらなる物流効率化に貢献する。

丸和通運の足立裕一・業務管理本部副本部長兼通運部長は「荷主企業のサステナビリティ活動の支えとなり、今後の食品輸送の一助となるよう、各社で協力して品質を高めたい」と意欲を示す。琉球通運の知念和也・営業本部営業部部长も「船会社側も今回のレール&シップおよび通運会社との連携を歓迎しており、期待を寄せている」と紹介し、西九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も「圧

倒的な強みを持つ2社と組めることを有難く思
っており、サービスの負担となるコンテナの空
回送をなくすためにも荷物を獲得していきたい
と話す。