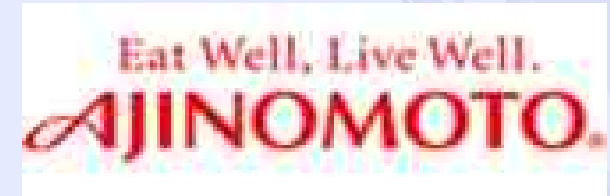


2015年5月29日



内航船へのモーダルシフトについて



味の素株式会社
物流企画部
魚住 和宏

◇味の素(株)は2014年6月以降、BCP型物流ネットワーク導入に合わせ、500km以上の幹線輸送区間を内航海運と鉄道輸送で100%カバーする

「スーパーグリーンロジスティクス構想」

に基づき、内航海運輸送を初めて本格導入し、またJR31ftコンテナの利用を拡大し、大胆なモーダルシフトを推進中です。

◇2015年4月時点でのモーダルシフト率は、

約70% 内 鉄道 35%、船舶 35%

(500km以上区間)²



★ BCP対応型東西2拠点体制

●ドライ商品物流センター（10拠点）

●久喜BC

●札幌BC

●仙台BC

●川崎BC

●東日本BC(横浜市)*佐賀BC

●西日本BC(西宮市)

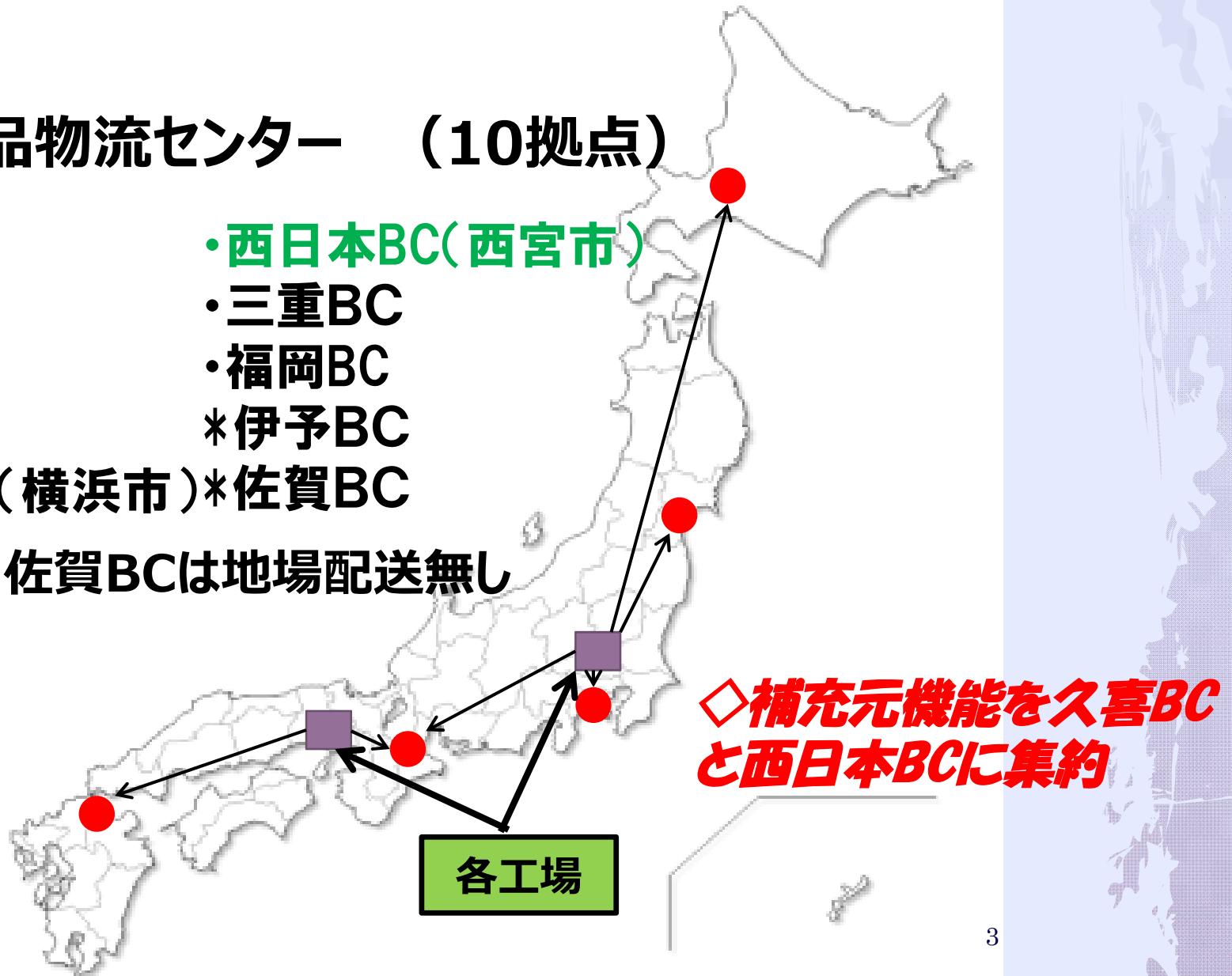
●三重BC

●福岡BC

*伊予BC

*佐賀BC

*伊予BC、佐賀BCは地場配送無し



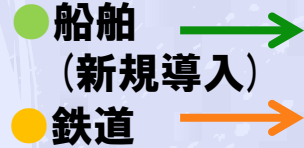
◆ 本取組の目的

(1)BCP対策： 鉄道輸送、トラック輸送に加えて内航海運輸送を本格導入することにより、有事の際の対応力を向上させる。

(2) 輸送力強化： 長距離トラック“ドライバー”不足に対応し、一度に大量輸送が可能で輸送効率の良い鉄道輸送と内航海運輸送を長距離輸送の“メインモード”とすることで輸送力を強化する。鉄道輸送はトラック並みの容積・積載可能重量を持つ31ftウィングコンテナ、内航海運輸送では無人航送用のセミトレー-ウィングタイプシャーシ（積載可能重量：20t）を活用する。

(3) 環境負荷低減： モーダルシフト率向上によるCO2排出量削減。

船舶と鉄道の複線化を実施した区間



※500km以上を対象とした
(1) モーダルシフト率: 87% (導入前46%)

① 船舶: 33% (導入前: 0%)

② 鉄道: 54% (導入前: 46%)

★全輸送対象で45% (導入前33%)

(2) CO₂排出量: 2,400t
(従来トンキロ法換算)
(導入前: 4,700t)

★全輸送対象で1,794t (11%) 削減相当



◆ 弊社の区間別輸送モード一覧 (500km以上) **船舶導入区間**

	区分	FROM	TO	距離	主要輸送モード
1	在庫移動	札幌BC	福岡BC	2,140	JR12FTコンテナ
2	在庫移動	札幌BC	西日本BC	1,573	JR12FTコンテナ
3	在庫移動	札幌BC	三重BC	1,473	JR12FTコンテナ
4	在庫移動	札幌BC	久喜BC	1,250	JR12FTコンテナ/31FTコンテナ
5	在庫移動	札幌BC	東日本BC	1,301	JR12FTコンテナ
6	在庫移動	久喜BC	札幌BC	1,250	フェリー (商船三井フェリー) JR31FTコンテナ
7	在庫移動	久喜BC	福岡BC	1,120	フェリー (オーシャン東九フェリー)
8	在庫移動	伊予BC	久喜BC	904	JR12FTコンテナ
9	在庫移動	西日本BC	福岡BC	579	フェリー (名門大洋フェリー) JR31FTコンテナ
10	在庫移動	久喜BC	西日本BC	543	トラック
11	生産移動	クノール川崎工場	西日本BC	539	JR31FTコンテナ (SGS) トラック
12	在庫移動	三重BC	福岡BC	710	フェリー (名門大洋フェリー) JR12ftコンテナ
13	生産移動	APAC関西工場	久喜BC	526	トラック
14	在庫移動	川崎BC	福岡BC	1,100	JR31ftコンテナ
15	生産移動	川崎生産基地	西日本BC	511	RORO船 (商船三井フェリー) JR31FTコンテナ トラック
500km以上					

■ 2013年10月：日本ロジスティクスシステム協会（JILS）食品ロジスティクス研究会（L研）のイベントで商船三井フェリー様所有のRORO船を見学。これが“味の素(株)スーパーグリーンロジスティクス構想”のきっかけとなった。



■ 学んだこと；

- ・乗客やトレーの乗務員を乗せない効率性。
- ・意外に天災に強く欠航が少ない。
- ・「スタビライザー」、「バラストコントロール」等で揺れを制御し、輸送品質が高い。



◆内航船を使ってみての感想；

1. 高い定時性（運行時間、集荷・配達時間）
2. 少ない欠航・輸送障害
3. 高い物流品質（**輸送中破損：ゼロ**）
4. 比較的柔軟な運行基数
5. リードタイムの長い区間も夜間集荷対応して頂き克服



川崎地区 ⇒ 西日本BCのケース				
	N日 データ送信 (16:00)	N+1	N+2	N+3
トラック		PM 集荷	AM 着荷	
鉄道		PM 集荷 (23:00 東夕発)	AM 着荷 (5:30 安治川口着)	
内航船（当初案）		PM 集荷	(12:00 千葉中央港発)	AM 着荷 (8:30 泉大津港着)
内航船（現行）	夜間 (21:00) 集荷	(12:00 千葉中央港発)	AM 着荷 (8:30 泉大津港着)	

◆内航船へのモーダルシフトへの課題・要望

1. 荷主へのPR不足；

- ・輸送品質、欠航の少なさ以外にも「省人的輸送手段」であり、長距離トラックドライバー不足への有効な対処法であることをもっとPRすべき。

◇RORO船（「さんふらわ とうきょう」の例）；
・トラック160台、商品乗用車251台等
約6,200トンの貨物を12名の乗員で運ぶ。

・フェリー・貨物専用船の航路一覧をもっとPRしては。

2. 荷主と内航海運会社のより緊密なパートナーシップ構築

3. 輸送単位のバラエティ化： 小口混載、無人航送トラック

4. 京浜港 ⇒ 関西行きのRORO船の増便

5. 船員不足対策が急務： シフトの見直し、外国人採用

＜参考＞

◆RORO船ランプウェイ & 入出庫風景





〈参考〉

◆船内作業風景

速い・・・





ご静聴ありがとうございました。

