

ESGやSDGsへの対応が企業経営の重要なテーマとなる中、環境負荷の低い鉄道コンテナ輸送に改めて注目が集まっている。ドライバーに時間外労働の上限規制が適用される「2024年問題」が目前に迫り、持続可能な物流の構築が求められる中、荷主企業は鉄道輸送の拡大にどのように取り組んでいくのか――。注目される荷主企業の最新事例をレポートした。

ミサワホームの物流子会社CSロジスティクス（本社・東京都杉並区、前澤克之社長）は、専用の20ftコンテナを用いて、関東・関西～北海道における建設資材輸送の大部分を鉄道で行っている。さらに、2021年からは関東～九州間の輸送も鉄道へ一部シフト。「2024年問題」や協力運送会社の負担軽減、CO₂排出削減に対応するとともに、輸送手段を多様化することによりBCP対策も強めている。

ミサワホームの物流子会社CSロジスティクス（本社・東京都杉並区、前澤克之社長）は、専用の20ftコンテナを用いて、

モジュールパレットに合わせたコンテナを活用

東京～福岡間で鉄道利用を開始

輸送手段の多様化でBCP対応

CSロジスティクス

「24年問題」見据え持続可能な物流構築へ

ESGやSDGsへの対応が企業経営の重要なテーマとなる中、環境負荷の低い鉄道コンテナ輸送に改めて注目が集まっている。ドライバーに時間外労働の上限規制が適用される「2024年問題」が目前に迫り、持続可能な物流の構築が求められる中、荷主企業は鉄道輸送の拡大にどのように取り組んでいくのか――。注目される荷主企業の最新事例をレポートした。

荷主レポート

荷主企業の鉄道モーダルシフト戦略

「24年問題」見据え持続可能な物流構築へ

基地、松本基地、高岡基地の6拠点を「中継基地」と位置づけ、建設現場などの納品業務に加えて、基地間の中継機能も付与。そのほかの16拠点は、納品のみを担当する「納品基地」となっている。



ミサワホームのロゴが入った20ftコンテナ

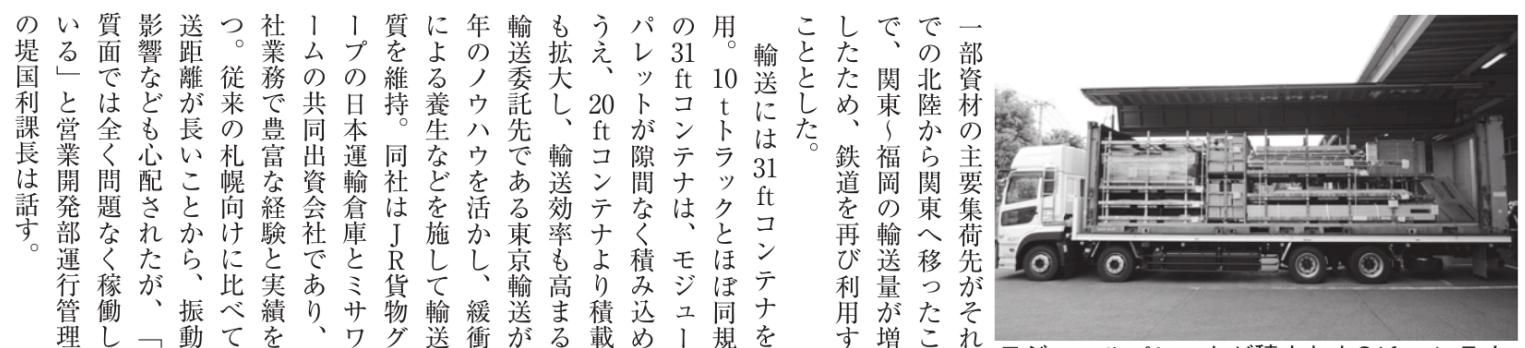
鉄道はこれまで、関東物流センター(千葉県野田市)および大阪基地(大阪府茨木市)から札幌基地(北海道石狩市)への建材輸送で利用。関東は越谷貨物ターミナル駅、大阪は大阪貨物ターミナル駅から発送し、いずれも札幌貨物ターミナル駅へ到着後、札幌基地へトラックで運ばれる。

使用される20 ftコンテナはCSロジスティクス専用に開発。同社では建材の効率的な輸送に向けて、10 tトラックの内寸に合わせて設計した独自の輸送資材「モジュールパレット」を開発・運用しており、専用コンテナはこのモジュールパレットが効率よく収まるよう、壁を薄くして内寸を広げるなど特殊な仕様としている。外装にはミサワホームのロゴもプリントされており、現在は約20基が稼働している。

輸送量は繁閑差こそあるものの、越谷タ駅発が平均週6本、大阪タ駅発が同4本程度。到着拠点が重複する、他のハウスメーカーやハウスビルダーの荷物もコンテナに混載する共同輸送も行い、物流効率化につなげてきた。

鉄道利用で繁忙期における中継拠点の負担が軽減

その上で21年から開始したのは、関東物流センター(福岡基地)間の鉄道輸送だ。同ルートも10年ごろまでは鉄道を使っていたが、住宅着工件数の低迷に伴う荷量の減少や輸送障害の発生を受けて利用を中止。今回、ミサワホームの調達先変更により



モジュールパレットが積まれた31ftコンテナ

一部資材の主要集荷先がそのままの北陸から関東へ移ったことで、関東→福岡の輸送量が増加したため、鉄道を再び利用することとした。

輸送には31 ftコンテナを使用。10 tトラックとほぼ同規格の31 ftコンテナは、モジュールパレットが隙間なく積み込めるうえ、20 ftコンテナより積載量も拡大し、輸送効率も高まる。輸送委託先である東京輸送が長年のノウハウを活かし、緩衝材による養生などを施して輸送品質を維持。同社はJR貨物グループの日本運輸倉庫とミサワホームの共同出資会社であり、両社業務で豊富な経験と実績を持つ。従来の札幌向けに比べて輸送距離が長いことから、振動の影響なども心配されたが、「品質面では全く問題なく稼働している」と営業開発部運行管理課の堤国利課長は話す。

鉄道輸送が主流の札幌向けに

対し、福岡向けは鉄道利用開始後も基本的にはトラックが輸送の中心で、鉄道利用量は全体の1割ほど。週末に発送する週跨ぎの便のみ31 ftコンテナで輸送し、これにより輸送障害による遅延や運休の影響を最小限に留めることにもつながっている。また、鉄道シフトによって積込時間を作業が集中する夕方から翌日午前に移すことができたことで、現場業務の生産性も改善した。



堤氏(左)と本間氏

載にして航送。週1本でも定期的に利用することで、列車輸送障害時に船便へ移行できるよう備えている。福岡向けも同様に、輸送障害への対応として、平常時からの船便利用を検討していく。

他の輸送ルートにおける鉄道利用については、「具体的な計

画こそないが、ドライバー不足や『2024年問題』への対応などから協力運送会社も負担が増えしており、『運べない』との声が少しでも寄せられたらすぐ鉄道やフェリーにシフトできるようになら」と本間氏は話す。

ただ、鉄道利用を増やすには

やはり輸送障害対策が最大の課題となる。同氏は続けて、「迅速な復旧が第一ではあるが、輸送障害時における最新の状況を我々やミサワホームの担当者などが即時に把握することができ、即時の開発は急務」と要望する。

