

2024年問題対策に滋賀～福岡・熊本で鉄道利用を開始

ネグロス電工(株)(本社:東京都江東区)は1947年創業の電気設備資材メーカーだ。主力商品のケーブルラックをはじめ、住宅やオフィスビル、駅などの施設の電気設備に関連する商品を約1万8000点取り扱っている。国内8工場で生産される商品は、船橋商品センター・滋賀商品センター・佐野商品センターから全国に展開する営業所や建設現場へ届けられる。

滋賀商品センター(東近江市)では2024年問題、中でも物流停滞リスクへの対策として鉄道コンテナの利用を開始した。



ケーブルラックと使用事例



パレット積みコンテナに振り分けトラックと併用

滋賀商品センターの若松紀行センター長は「当センターは8工場から受け入れた商品約5,000品目を在庫し、西日本エリアを中心に17営業所倉庫へ出荷しています」と説明する。営業所倉庫からのオーダーに合わせて車両を手配し、商品を納期までに届ける。トラック出荷台数は1日あたり約36台だという。

西川正洋係長は「きっかけは昨年9月に東京で開催された国際物流総展です。本社の製造本部がJR貨物のブースで話を聞き、早速その秋に試験輸送を実施しました」と鉄道利用の経緯を話す。



京都貨物駅へ向かう濃飛倉庫運輸の集配トラック



西川係長

若松センター長

同社がメインに扱う商品はケーブルラックのような3mを超える長物が多く、平ボディーのトラックにクレーンを使って積み下ろす。

「以前より鉄道へのモーダルシフトの話はありましたが、コンテナのサイズや積み下ろしにフォークリフトを使用することから、効率よく鉄道で運ぶイメージがありませんでした。実際は、トラックと同じようにクレーンで積み下ろせる無蓋コンテナを自社用に用意することもできるとわかり、可能性を感じました。まずは前段階として、一般的な12ftコンテナを使って運べる商品から始めました」と若松センター長は話す。

鉄道シフトの対象となったのは、従来フェリーを利用している鹿児島営業所を除く、九州の福岡営業所・熊本営業所向け。どちらも物量が多く、到着側の貨物駅との距離も短い。これまでトラック2～3台に長物とパレット積みの箱物を混載して、月～金曜日の毎日出荷していた。今年4月より福岡・熊本向けにそれぞれ12ftコンテナ1個を手配し、パレット積みの箱物はコンテナに集約してトラック1台分を鉄道輸送に置き換えた。

濃飛倉庫運輸(株)の2個積みトラックで集荷し、センターから約70kmの京都貨物駅で18時22分発の貨物列車に載せる。翌日7時前に福岡(夕)、21時過ぎに熊本(夕)に到着する。

西川係長は「トラックで月～木曜日に出荷した商品は翌日午前中、金曜日に出荷したものは月曜日の午前中に福岡・熊本営業所に納品します。トラックと同じ時間帯に確実に納品できるよう、現在鉄道は金曜日のみ利用しています。2024年4月以降、特に福岡・熊本向けは翌日の納品設定は難しくなると考えています。鉄道を利用しても納期に間に合う、逆にトラックより早く着く可能性も」と見通しを話す。

輸送品質を評価 利用拡大を検討

コンテナで運ぶのは、パイラックなど支持金物やエアコン等の吊り止め金具などの商品。樹脂製や重量のある金属製が多く、作業性に配慮して1箱20kg以下を目安に段ボール箱に梱包されている。仕向け地ごと



発売から65年を迎えたパイラック

にパレットに積み付け、ストレッチフィルムを巻き、すき間にボードを挟みながら1コンテナに6パレットを積載する。若松センター長は「営業所にはなるべくコンテナに満載になるよう、少ないときは在庫品を多めに発注してもらうなどの調整をお願いしています。積み付け方法はトラックと同じ。これまでに到着時荷崩れしていたという報告は1度もなく、輸送品質はトラックよりも良い印象です」と評価する。



コンテナの両側からフォークリフトで積み込む



ネグロス電工 滋賀商品センター

西川係長は「ここには毎日福岡・熊本のほか、長距離を運転するトラックが来ます。一方で鉄道コンテナの集配トラックは京都まで。ドライバーさんの負担の違いは明らかで、鉄道の利用は2024年問題の解決策の一つだと実感しています。8工場から毎日14～15台のトラックで商品が到着するので、こちらパレット積み商品では鉄道コンテナ輸送が活用できると考えています」と期待を寄せる。

ネグロス電工は2021年10月に策定した環境ビジョンの中で、2040年までのCO₂排出量50%削減(2020年度比)を目標に掲げている。滋賀商品センターでは、荷崩れ防止に繰り返し使えるネットを独自に製作し、ストレッチフィルムの使用量削減にも取り組んでいる。

「CO₂排出量がトラックの約11分の1の鉄道を使うことで環境負荷を低減する狙いもありました。高速道路の事故は読めませんが、鉄道は普段ほぼ定刻で運行しますし、気象予報の精度が上がっているのも、営業所と相談しながら今回はトラックで運搬する等、天候によるリスク回避に動けます。今後は無蓋コンテナによる長物の輸送も視野に、遠方の営業所への輸送や自社パレット返送の鉄道利用を検討していきます」と若松センター長は鉄道利用を広げる考えを明かした。

地域内を走るコンテナ集配トラックは、集荷に遅れることが少なく助かります。トラックは荷台に荷締め用具などを積んでいる場合、片付けなければなりません。コンテナは使用する養生資材だけを積んでくるので、すぐに作業を開始できるのもメリット。

入出荷担当の上田さん



荷崩れ防止にパレットの間にボードを挟み、ラッシングベルトで固定