

二輪車部品輸送用31ftコンテナで環境対応と省人化両立

ニッコンホールディングス(株)の中核企業である日本梱包運輸倉庫(株)は、1953(昭和28)年に創業し、運送・倉庫・梱包など総合的な物流サービスを提供している。1960年には積載効率を高めた二輪車(オートバイ)の「二段積載車」を開発するなど、四輪・二輪完成車輸送を多く手掛け貨物の特性や物流に合わせた特殊車両開発を行う。

同社は2025年3月、鈴鹿センター営業所(三重県鈴鹿市)から大津営業所(熊本県菊池郡)までの二輪車部品輸送に31ftウイングコンテナを新製し、運用を開始した。日本梱包運輸倉庫第一営業本部物品物流営業部の佐々木直人部長、村田涼係長、朝雛香世さん、輸送営業部 複合輸送課の平野晃章課長、伊東宏明係長、久保田真衣さんに聞いた。

部品の輸送について

佐々木 当社は自動車部品の輸送および納入代行業務を行っています。完成車メーカー工場近くに拠点を構え、在庫管理・ピッキング・組み立て・検査・梱包など幅広い業務を請け負っています。

当部が担当している自動車部品物流領域において、九州地区向けの輸送導線については、全て鈴鹿センター営業所に貨物を集約して大津営業所へ送り込みます。主要納品先である本田技研工業(株)熊本製作所さまへ供給するルートは物量の多いルートであり、大型トラックによる陸送モード、フェリーを活用した輸送モード、ダブル連結トラックによる乗継・中継輸送の3本柱で行っていました。このルートは、長距離輸送になることから、乗務員の労働時間規制対応やCO₂排出量抑制効果も考慮し、鉄道輸送化の検討をスタートさせました。



左から平野課長、久保田さん、佐々木部長、村田係長、朝雛さん、伊東係長



日本梱包運輸倉庫の31ftウイングコンテナ

31ftコンテナを新製するきっかけは

佐々木 2024年問題や少子高齢化の対策として、あらゆる輸送モードを複合的に活用しながら、環境対応と省人化を両立させる必要があります。当社の主なお客さまはカーボンニュートラルに関心が高い自動車業界です。より一層の環境負荷低減への要望や課題意識をお持ちです。トラックで運行していた陸送区間を鉄道へシフトすれば、CO₂排出量削減に取り組むお客さまへ、物流サービスの一環としても提供できると思い、コンテナの新製と鉄道輸送能力の増強に取り組みました。

平野 1989(平成元)年以降、中段の床と屋根が油圧で昇降し、二輪完成車を2段積みできる鉄道用31ftコンテナを運用しています。かつては四輪完成車輸送用コンテナ等を開発した経験もあります。当社はモーダルシフトにいち早く取り組んできた歴史があり、自前の車両やコンテナを独自に開発して、お客さまの物流課題を解決しながら、環境問題や労働時間短縮へ積極的に取り組んでおり、今回も同様の観点でさらに貨物鉄道を活用する方策を探りました。

久保田 今回は助成金の適用を念頭に、コンテナ製作の検討に入りました。二輪完成車輸送用のコンテナは必要数保有していますので、新たなステップとして部品を輸送するためのコンテナ製作をスタートさせました。部品はさまざまありますが、容積勝ちのものが多く、輸送には31ftコンテナが適している。自社で私有コンテナとして持つことで、効率良く運用できると考えました。

伊東 二輪完成車輸送用は背高コンテナです。将来的な汎用性を考慮して、通常の高さ、部品輸送に適したフルウイングタイプで製作することとしました。

久保田 2024年、当社とJR貨物、日本フレートライナー(株)(日本FL)の3社で「鈴鹿～熊本モーダルシフト推進協議会」を立ち上げ、モーダルシフト加速化緊急対策補助事業の補助金交付を受けました。運用開始期限が定められていますので、間に合わせるため、申請やコンテナ製造の手続きに追われました。当社のシステムに合わせるのにも苦労しました。

輸送概要を

村田 名古屋(タ)ー熊本駅で、往路は(株)ティラドさまをはじめとする各サプライヤーさまの二輪用部品、復路はその空容器を積載しています。週に平日の5日間で5個のコンテナを回転させます。

朝雛 もともと鈴鹿センター営業所に複数のお客さまの荷物を集めて混載し、大津営業所へ運ぶネットワークが構築されています。その中の陸送対応領域を鉄道輸送に切り替えるにあたり、要件が適合するサプライヤーさまに声を掛けました。

どのような要件ですか

朝雛 第一にリードタイムに余裕があるお客さまです。リードタイムが大きく変わるわけではありませんが、大津営業所に到着後、すぐに納品するような貨物ではなく、当社が輸送に必要とするリードタイムに対して、余力を持って荷物のご準備をいただけるサプライヤーさまの貨物を積載要件とし、リスク対応として、最終納品先である本田技研工業さまの生産ラインに影響が出ない範囲であることを条件としました。

村田 第二にパレット積みのもので。もともとトラックでも複数荷主の荷物を混載でパレット単位に積み合わせていますので、コンテナでも同様に積み合わせしやすいものを候補としました。

佐々木 調達物流には2系統あります。本田技研工業さまが荷主となって調達物流を管理するものと、取引先であるサプライヤーさまが荷主となって納品までを管理するもの。今回は後者のものを対象として選定し、サプライヤーさまに声を掛けていただきました。

鉄道シフトのポイントを

朝雛 サプライヤーさまも環境負荷低減に積極的に取り組



31ftコンテナを積載した集配トラック

まれていますから、カーボンニュートラル推進につながる、と鉄道シフトに賛同いただきました。

当社内でも鉄道利用に馴染みのない部署があり、入線時間など貨物鉄道特有の制約の中で、どうタイミングを合わせて輸送全体を組み立てるか、どのくらいバッファが必要か、など調整に時間をかけました。

伊東 31ftコンテナの運用についてもJR貨物さんに調整していただけたので、本格稼働にこぎつけることができました。

村田 集配トラックも自前で運用しています。鈴鹿センター営業所から名古屋(タ)の集貨は利用運送事業者として、熊本駅から大津営業所の配達についても、利用運送事業者は日本FLさんですが、実輸送を当社で賄っています。集配トラックの取り回しや荷役設備の微調整、集配の時間変更、サプライヤーさまへの説明など、各方面の調整も必要でした。

佐々木 列車の遅延や貨物量の波動など、実務運用のことを考慮し、当社の自社設備を優先的に活用することとしました。

今回の取り組みは、複数の関連企業間での協力体制の重要性はもちろんのこと、鉄道輸送の環境負荷低減効果や、当社の考えや取り組みについても知っていただく良い機会になったと思っています。まずはこの実績をお客さまに知っていただき、さらなる拡大をしていけるような環境を作りたいと考えています。

今後も貨物量の増減や天候リスクなど総合的に鑑みて、複数の輸送モードをフレキシブルに運用し、物流サービスを安定的に、かつ必要な時に必要な量をお客さまに提供できる物流企業を目指したいと思います。



鈴鹿センター営業所に到着したコンテナ



容器入りの部品をフォークリフトで荷役する



複数社のパレット積み貨物を混載