

31ft私有コンテナを新造 拠点間輸送を鉄道シフト

食品包装容器は社会インフラ

1943(昭和18)年創業の東罐興業(株)は、食品包装容器の製造・販売を手掛ける。紙コップでは飲料の他、弁当・ヨーグルト・アイスなどを入れる包装容器、樹脂容器ではコールド飲料の他、味噌やゼリーを入れるラミコンカップ、大容量の液体用バッグ・イン・ボックス(BIB)など、多種多様な包装容器を取り扱う。同社の木下雅也執行役員SCM本部長は「パリア機能を持たせたラミコンカップは食品保存性に優れているので、包装米飯(パックご飯)の容器として需要が伸びています。BIBは注ぎ口がついているので、居酒屋で使用されるシロップを入れたり、家庭用給水器の補充容器として利用されたりしています。また、当社は東洋製罐グループですので、アルミ加工の技術を生かしリサイクル可能なアルミカップ「Lumisus(ルミサス)」を開発しました。プロバスケットボールチーム名を印刷した飲料用アルミカップを、観戦後も自宅に持ち帰り使用できるグッズとして販売しています。環境に配慮した包装容器の開発にも力を入れています」と説明する。

東罐ロジテック(株)は1993(平成5)年に創業。食品包装容器に特化した物流サービスを提供し、東罐興業をはじめ東洋製罐グループの商品やその他企業の物流も担う。

東罐興業の国内生産拠点は、厚木(神奈川県)・静岡・小牧(愛知県)・福岡の4工場。昨年、東罐興業と東罐ロジテックは濃飛倉庫運輸(株)・筑後運送(株)・JR貨物と共に「東罐ロジテック モーダルシフト協議会」を立ち上げ、31ft私有コンテナを2個新造し、静岡・小牧・福岡間の拠点間輸送をトラックから鉄道へシフトした。静岡・小牧・福岡工場で生産した飲料メーカー・ファストフード・コンビニなど向けの飲料食品包装容器を年間840t輸送する。この取り組みは、国土交通省の「物流効率化法」に基づく事業認定を受け、令和6年度「モーダルシフト加速化緊急対策事業」に採択された。CO₂排出削減量は年間



紙コップ、樹脂容器、ラミコンカップ、BIB

拠点間輸送を鉄道シフト



左から東罐ロジテックの井出部長、川合社長、東罐興業の木下執行役員、池上部長

88.7t、削減率は79%となる。

東罐興業の紙コップの国内シェアは約60%を占める。コンビニカフェやコーヒーチェーン店の紙コップは同社が得意とする分野で、特にホットコーヒー用は持ったときに熱くならないよう特殊なエンボス加工を施すなど、独自の技術を持つ。「商品の需要は気温だけではなく帰省や旅行など人の動きとも連動しています。東罐興業では日常生活で使われる多くの食品包装容器を製造・販売していますので、社会インフラとして滞りなく供給していかなければなりません。震災時には食品包装容器を支援物資として被災地へ送り、喜んでいただけました」と社会的使命について触れた。

年間計画を立て31ft私有コンテナを活用

東罐ロジテックの川合秀治代表取締役社長は「東洋製罐グループの中長期環境目標「Eco Action Plan 2030」では、事業活動でのCO₂排出量を30%削減と掲げ、環境への配慮や持続可能な社会への貢献に積極的に取り組んでいます。環境負荷の低減が期待できることも、モーダルシフト推進の大きな要因となりました。物流でCO₂排出量を削減するのはなかなか難しいのです。輸送を委託するパートナー会社に対して、環境対策を実施している姿勢を示すこともできます。また、2024年問題への対策として、31ftコンテナは大型トラックとほぼ同サイズでトラックから鉄道へシフトがしやすいことも新造するきっかけとなりました」と振り返る。

食品包装容器の輸送では、においが付かないようにするなど衛生面には特に留意する。保管倉庫においては異物が混入しないよう保管状況の査察を行い、熱に弱い樹脂容器の保管・輸送の温度管理にも気を配る。「輸送する商品は人が口に



食品包装容器を積み付ける



ジョルダーレールでパレットを奥まで押し込む



緩衝材で養生しラッシングベルトで固定する。この後別倉庫でさらに食品包装容器を積載して名古屋(タ)へ

全体を管理しています」と川合社長。

「これまでも12ftコンテナは、各地から北海道向けなどに年間2,800個程度利用していましたが、拠点間輸送のために31ftコンテナを導入しました。食品包装容器は軽量、つまり容積勝ちです。新造コンテナは、妻側一方開きで背を高くし積載容量を確保しました。また、コンテナ全面に遮熱塗料を塗布してコンテナ内の温度上昇を防ぎ、さらにジョルダーレールを備え、奥までパレットを押し込めるようにしました。20~30アイテムで段ボール箱300~400個を積んでいます。年間計画を立て曜日固定で運用しているので、現場の配車担当者が毎回配車手配しなくてよくなり、心理的負担が軽くなったというメリットもありました」と東罐ロジテックの井出武史部長は話す。

現在、静岡~福岡間は往復輸送だが、小牧~福岡間は片道輸送(福岡から小牧へは空回送)である。においが付かない積み荷が望ましく、「東罐興業の納品先や東洋製罐グループを含め他社とマッチングしていきたい」という。

東罐興業SCM本部の池上輝真物流企画部長は「新造コンテナの試験輸送において、鉄道輸送特有の振動による荷擦れ・荷崩れはありませんでした。鉄道はダイヤ通りに輸送されるので計画的に利用することができます。今後、さらにトラック手配が難しくなっていくことが想定されるので、引き続き鉄道輸送枠の確保をお願いしたい。また、災害時の代替輸送で、12ftコンテナは扇望丸などによる船舶代行があるので、31ftコンテナについても同様に代行手段を考えていただければさらに利用しやすくなる」と展望した。



保管倉庫(愛知県小牧市)を出発する濃飛倉庫運輸の集配トラック