

## 協議会で鉄道利用促進 アイスクリームも開始

2009年に明治製菓(株)と明治乳業(株)が経営統合し、2011年に明治ホールディングス(株)の食品事業を担う企業として(株)明治は誕生した。明治製菓の前身「東京菓子株式会社」は1916(大正5)年、明治乳業の前身「極東練乳株式会社」はその翌年に設立されており、アイスクリームの製造開始は1924(大正13)年のこと。「おいしくて質の高いアイス(excellent)、いつもみんなの真ん中にある正統派アイス(essential)」から名付けられた「明治 エッセル スーパーカップ」は、1994(平成6)年の発売以来人々に親しまれ、カップアイスのロングセラーブランドである。

明治グループのスローガンは「健康にアイデアを」。生産物流プロセス戦略本部 物流部の今田卓宏部長は、「明治の製品は、粉ミルク、牛乳・乳製品、菓子、スポーツ栄養、高齢者食など、赤ちゃんからお年寄りまで全ての年代の方にご愛用いただいています。幅広い製品ラインアップがCURE(なおす)・CARE(まもる)・SHARE(わかちあう)のサイクルとなり、ひとりの健康をみんなの笑顔につなげていく。これが「meijiらしい健康価値」をお届けすることになり、中長期的な企業価値の向上にもつながると考えています」と話す。

生産物流プロセス戦略本部 物流部は主に製品物流を統括し、物流の安全・品質を管理する他、モーダルシフトをはじめとする物流施策を検討・推進する。2019年12月に始まった

全国通運(株)所有の31ft冷凍コンテナによるチョコレート菓子輸送(大阪(夕)-札幌(夕))を皮切りに、明治グループの物流を担う明治ロジテック(株)・JR貨物・全国通運とともに



『明治 エッセル スーパーカップ』

に鉄道利用を進めてきた。現在は定例打ち合わせの名称を「明治グループモーダルシフト推進協議会」と改め、より効果の高い利用について検討・協議を重ねている。2021年に始まった全国通運所有の31ftオートフロア(床面可動)コンテナを用いたプロテイン粉末製品「ザパス」の輸送(岡山(夕)-越谷(夕))は、2023年2月に復路(東京(夕)-神戸(夕))に昭和産業(株)の商品を輸送する往復荷化も実現している。

2025年7月、熊谷(夕)-鳥栖(夕)でアイスクリームの輸送が始まった。群馬工場で製造する「明治 エッセル スーパーカップ」(6個入りマルチパックを含む)を九州の出荷拠点である鳥栖市の委託倉庫へ、31ft冷凍コンテナを週1便仕立てて商品を送り込む。アイスクリームを製造するのは、群馬工場と関西アイスクリーム工場の2カ所だが、扱う商品の違いや需給バランスを取るため一定の長距離輸送が発生する。

今田部長は「消費者のライフスタイルの変化や冷凍技術の進化などによりフローズン製品の需要が高まる中、アイスクリーム市場も伸びています。明治ロジテックは協力会社と連携していますが、長距離輸送、特にフローズン温度帯はトラックの確保が難しくなっている」と背景を説明する。

同部物流2グループの保坂賢グループ長は「アイスクリームの繁忙期である夏に向け、トラックの確保はさらに難しくな

る傾向にあります。鉄道コンテナは、常温・定温輸送の実績はあったもののフローズン温度帯で利用したことはなく、明治グループモーダルシフト推進協議会で冷凍コンテナを利用できる区間を抽出しました」と振り返る。

アイスクリームは、食品衛生法に基づく省令で成分規格や製造方法が細かく規定され、-18℃以下の保管が定められている。さらに明治では独自に「物流機能品質管理標準」を定め、物流において-25℃以下を保つルールとしている。31ft冷凍コンテナ(UF44A)は-30℃まで設定可能で、アイスクリーム輸送では-27℃に設定している。遠隔監視装置を備え、庫内状況のモニターや電源のオンオフが可能。トラブル発生時のアラート通知機能もある。



保坂グループ長



庫内は-27℃に設定

同グループの鈴木太寛さんは「アイスクリームは溶けると風味が変化してしまいます。試験輸送では、製品温度のモニターはもちろん、庫内にカメラを入れて荷姿・荷動き等を記録し、品質が担保できるかを慎重に確認しました。また明治ロジテックでは、トラック輸送中の冷凍機故障等に備え、協力会社とともに冷凍設備のある緊急避難先を複数設けています。貨物鉄道



鈴木さん

においても同様の対策を講じ、全国通運・JR貨物と密に連絡を取り合い、輸送障害が発生した場合にも製品ロスを最小限にとどめてリカバリーできるよう備えています」と各社の連携にも触れた。

## 主力商品を安定供給する

明治は多様な製品を製造している。「粉ミルクなど常温品の拠点間輸送には、12ftコンテナの余席も活用しています」と保坂グループ長。明治グループモーダルシフト推進協議会では、週末の空いている列車の輸送力を活用する、リードタイムを長めに確保して利用運送事業者の集配能力を柔軟に差配する、互いに融通し合う分コストを下げる等、協調してモーダルシフトに取り組んでいる。

31ft冷凍コンテナには11型パレットを14枚積載できるが、16枚積載のトラックより積載量は減る。鈴木さんは「若干コスト増となりますが、アイスクリームは冬の需要も伸びていて、当社の主力商品を安定的に市場へ供給するために、輸送モードの一つとして鉄道コンテナ輸送を育てたいと考えています」と話した。

今田部長は「ドライバー・トラック不足は構造的な問題なので、アイスクリームの別ルートでの鉄道利用も検討しています。牛乳などの日配品は難しいのですが、賞味期限のある程度長い、例えばチーズなどのチルド品も候補にしています」と展望した。



左から鈴木さん、今田部長、保坂グループ長



群馬工場のドックに接車した31ft冷凍コンテナ



冷凍倉庫から製品を出庫



低温に保たれた出荷パースでコンテナへ



養生材を入れながら奥へ送り込む



ラッシングベルトで固定する



積載を終え、出発する集配トラック