

2025 年 7 月 1 日

森永乳業株式会社

日本通運株式会社

日本貨物鉄道株式会社

日本石油輸送株式会社

森永乳業 × 日本通運 × 日本貨物鉄道 × 日本石油輸送 盛岡・仙台～神戸の流動食^{※1} 輸送のモーダルシフト化

31 フィートスーパーUR コンテナ^{※2}を活用したラウンド輸送^{※3}開始

森永乳業株式会社(東京都港区、代表取締役社長:大貫 陽一、以下「森永乳業」)、日本通運株式会社(東京都千代田区、代表取締役社長:竹添 進二郎、以下「日本通運」)、日本貨物鉄道株式会社(東京都港区、代表取締役社長兼社長執行役員:犬飼 新、以下「JR貨物」)、日本石油輸送株式会社(東京都品川区、代表取締役社長 社長執行役員:原 昌一郎、以下「日本石油輸送」)は、流動食モーダルシフト推進協議会を結成し、31 フィートスーパーUR コンテナ^{※2}を活用した鉄道によるラウンド輸送^{※3}を7月1日より開始しました。なお、往路復路ともに同じ荷主(森永乳業)による 31 フィートスーパーUR コンテナ^{※2}を活用したラウンド輸送は日本初^{※4}の取組みになります。

※1:対象は、盛岡工場製造の栄養補助飲料「エンジョイクリーム」シリーズ等と、神戸工場製造の流動食 CZ-Hi、エコフローアクア等。

※2:スーパーURコンテナとは、日本石油輸送が所有する真空断熱パネルを採用したコンテナです。冷蔵コンテナよりも高い断熱性能を備えているため、より一層の温度維持が必要な品物を運ぶのに最適です。

※3:ラウンド輸送とは、貨物を目的地で下ろした後、空で回送することなく、貨物を積み、出発地まで戻ることにより、往路と復路の車両の積載率を高め、ドレージングコストの低減を可能とする輸送方式のことです。

※4:日本石油輸送調べ

< 導入の背景 >

2024 年 4 月からトラックドライバーの時間外労働の上限規制(物流 2024 年問題)によって、輸送力不足、ドライバー不足、コストの増加など物流業界が抱えている課題は、2025 年以降も続くことが想定されます。森永乳業の物流においては特に東北地区発着の広域輸送ルートにおいてトラックドライバー不足が顕著であり「運べないリスク」が高まっていました。

一方で、現行の鉄道コンテナを活用したラウンド輸送については、往復荷の確保が難しく、往路と復路で異なる荷主を探すことも労力を費やしていました。

このたび、4 社でコンソーシアムを結成し、森永乳業専用の 31 フィートスーパーUR コンテナを導入し、神戸と盛岡・仙台の間のうち、百済・大阪貨物ターミナル駅(大阪府大阪市)から仙台貨物ターミナル駅(宮城県仙台市)の固定ルートで往復利用することで、これまでの課題を解決することができました。また、環境面でも CO₂排出量を約 72%削減、年間排出量約 184t の抑制^{※5}を見込んでいます。

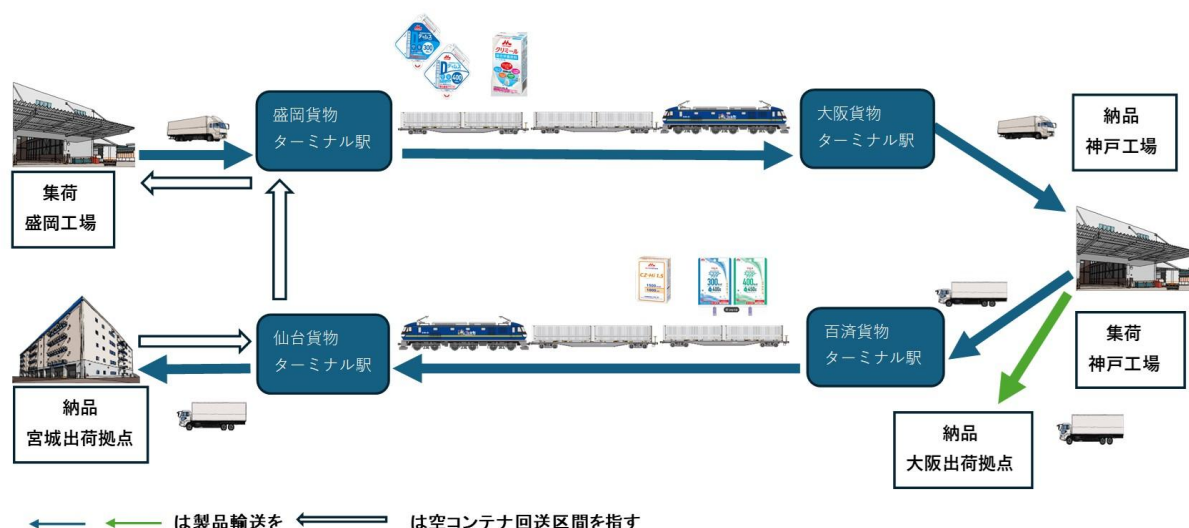
なお、この取り組みは、流通業務の効率化を図る事業として国土交通省の「物流総合効率化法」に基づく総合効率化計画に認定されており、「モーダルシフト加速化緊急対策事業」に採択されています。

※5:森永乳業調べ、2024 年度比

<コンソーシアムスキーム>

森永乳業盛岡工場および神戸工場で生産している流動食を日本通運が運送委託を受け、日本石油輸送が提供する31フィートスーパーURコンテナを使用し、JR貨物の鉄道輸送を利用した往復輸送を実施します。

特に今回の取り組みでは、仙台と盛岡という異なるエリアを結ぶため、日本通運とJR貨物が連携し、従来は空のまま回送されていたコンテナを効率的に移動させることで、「線」であった輸送ルートを「円（ラウンド）」として繋ぐことを実現しました。これにより、往路・復路ともに積載率を高め、安定的かつ効率的なラウンド輸送を可能としています。



31 フィートスーパーUR コンテナ



当コンソーシアムは安定的な輸送手段の確保、輸送距離が短縮されることによるトラック運転手の負荷軽減およびCO₂排出量の削減を目的として取り組みを開始しました。今後も持続可能な物流体制の構築とあわせサステナブルな物流を目指してまいります。