

ロジスティックス 東西南北

あるようではなかった

「船」と「鉄道」の国内複合一貫輸送

「NEX-NET: Sea&Rail 東京ランドブリッジWB」
日本通運

8月21日、日本通運は、これまで「あるようではなかった」コンテナ輸送の新サービスを売り出した。「NEX-NET: Sea&Rail 東京ランドブリッジWB」だ。

北海道から東京まではコンテナ船で運び、ここでJR貨物のコンテナ貨物列車にバトンタッチ、西日本に向かうというもの。特定の企業が自社専用便として同種の輸送体系を構築することはあるが、コンテナを使った一貫国内物流ソリューションとして商品化した例は過去にない。

具体的には——北海道・苫小牧港へ東京港は、日通の100%子会社・日本海運が保有する内航コンテナ船「ひまわり1/2」で海上輸送。東京港に到着したら、コンテナをトレーラーに積み替え、最寄りの東京貨物ターミナル駅まで運び、ここでJR貨物が定期運行する西日本向けのコンテナ貨物列車に載せ替えて、名古屋、大阪、広島、福岡

などへと輸送する。

現在のところ輸送する荷物の大半は、ジャガイモとタマネギ、いわゆる「イモ・タマ」だ。

この輸送ルートとしては、以前からJR貨物のコンテナ貨物列車、世に言う「イモ・タマ列車」が大半を担っている。ちなみに北海道から本州以西の「内地」へと運ばれる「イモ・タマ」の実に6割は、鉄道貨物によるもの。保存が効き、重くて嵩張り、しかも単価が安い農産物、加えて1000km以上の長距離輸送となるため、コスト面でも「鉄道」がうつつけ。

だが、北海道新幹線の開通で青函トンネルを通るダイヤがタイトになったこと、さらには最近深刻化する長距離トラック・ドライバーの高齢化に伴う人手不足や、環境問題への配慮などから、荷主側が鉄道コンテナ輸送とシフト。その結果、「列車が足りない」という事態さえ懸

念されつつあるのだ。

こうした背景を捉えて登場したのが、今回の「船と鉄道の複合輸送」と言っていいたいだろう。既存の鉄道貨物より若干リードタイムは遅くなるものの、その分輸送コストの軽減が可能で、人手不足にも対応でき、もちろんトラック輸送に比べ、遙かに地球にも優しい。

北海道へ本州物流がより強靱

さらに、この輸送ルートの出現は、大袈裟な話、日本の安全保障にもプラスになる。これまでのように北海道へ本州以西の輸送手段の主軸が「鉄道」一本のままだと（もちろんトレーラーごと運ぶフェリーもあるが）、天変地異でこれが不通となった場合、他に主たる代替手段がないため、産業や国民生活に多大な影響が出る。現に東日本大震災ではこれが現実化。しかも長期に及び、国民の食卓や食品加工業、飲食業に不可欠な基礎食料「イモ・タマ」の供給に支障が出たのだ。

なお、日通は今回のサービス開始に当たり、専用の「ハイブリッドコンテナ」を用意。サイズはJR貨物が扱う、一般的な5tコンテナ（ゴト



コンテナ船「ひまわり1号」(上)と「ハイブリッドコンテナ」

(日本通運/日本海運)

コン。12フィート・コンテナ)と同じだが、コンテナ船に素早く積載できるよう、専用の固定装置(ツイストロック緊縮装置)を装着、また農産物の輸送を考え、回転ダイヤル式のベンチレーター(排気口)を設けた通風型としている。

環境に優しく、人手不足対策や、安全保障にも有効な新物流サービス、「NEX-NET: Sea&Rail」東京ランドブリッジWB。日通はこれを「第1弾」と謳っていることから、今後第2、第3のルートが誕生するのは確実だろう。