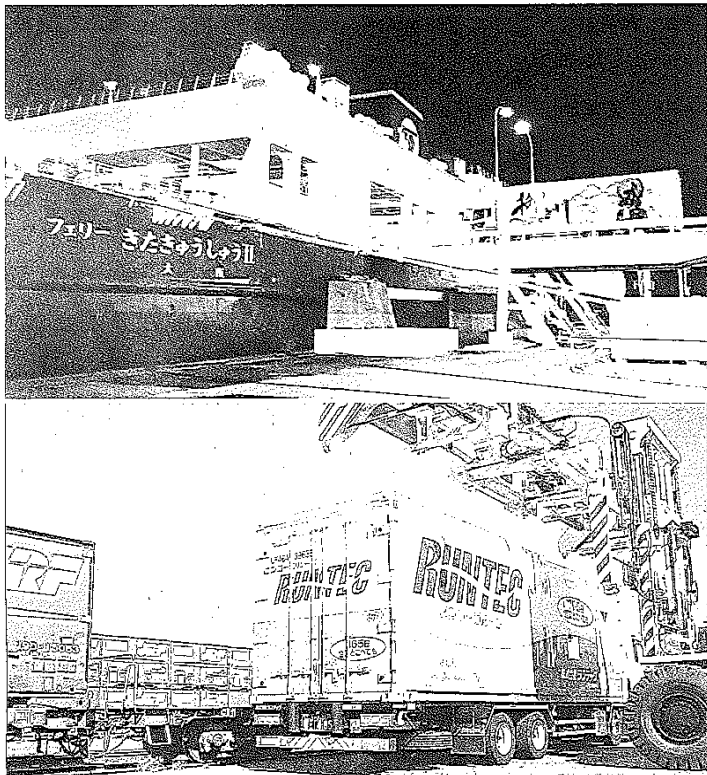


# 輸送をトラックから鉄道、フェリーに



# モーダルシフト加速

輸送手段をトラックから鉄道やフェリーに切り替える「モーダルシフト」が九州でも進んでいる。多くの運送会社でドライバー不足が深刻化し、一部では荷受けを断念せざるを得ない状況の中、より少ない人員で輸送し、物流の効率化を進めようという狙いだ。一方で災害時の対応やフェリーの不足など、物流基盤を安定して担うための課題も浮かび上がっている。(下村ゆかり)

## 背景にドライバー不足

地場大手のランテック(福岡市)は専用の冷蔵冷凍コンテナを開発し、1988年から福岡―東京間で、トラックからJR貨物に積み替えるコンテナ輸送を行っている。トラックの運転

時間は72%、二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量は69%削減できたという。冷蔵機器の故障や列車ダイヤの大規模な乱れが生じると、コンテナ内の荷物が駄目になりか

後も伸び続けるだろう」と予測する。同社は現在170台のコンテナを、21年3月末までに200台に増やす計画だ。

ねないことなどが課題だったが、2002年にコンテナに衛星利用測位システム(GPS)を搭載したほか、遠隔で冷凍冷蔵を操作できる機能を開発、弱点を克服した。JR貨物が輸送する31℃冷凍冷蔵コンテナの約8割を同社が占め、17年度は18万トンの荷物を輸送している。山中一裕社長は「共働き世帯の増加などで冷蔵、冷凍品の輸送需要は年々増加しており、今

④大阪行きフェリーに乗り込む柳川合同のトラック(同社提供)  
⑤ランテックでは、トラックから貨物列車にコンテナを積み替えて東京―福岡間を輸送している(同社提供)

フェリー代年間2400万円のコスト増となるが「労働環境の改善で人材の定着率が上がるなどメリットも大きく、必要経費と判断。一部の値上げやその他のコスト削減などで費用を賄っている。今後はフェリー発

## 物流効率化 天候や災害リスクの課題も

着所周辺に営業所を開設してドライバーを現地雇用するなど、取り組みを加速させる計画だ。

モーダルシフトの拡大には課題もある。その一つが天候や災害リスクの大きさだ。7月の西日本豪雨の影響で広島県では鉄道網が約3カ月にわたり寸断、JRでの輸送ができなくなった。ランテックは被災地域にドライバーを送り込み、トラック輸送で物流網をつないだが、大幅なコスト増に見舞われた。フェリーの収容台数不足も難

問。九州運輸局によると、農作物などを関西方面に向けて輸送する宮崎港では、キャンセル待ちのトラックが増加。解決策となる大型フェリーの導入や便数の増加は容易ではない。

貨物列車やフェリーで運んだ後の、関東や関西でのドライバー確保も難題だ。貨物自動車運送事業法では、営業所開設には、その営業所にトラックを最低5台保有しないとといけないなど、中小企業にはハードルが高い部分も多い。柳川合同の荒巻西也社長は「同業他社と共同で事務所をつくれるようにするなど、モーダルシフトを後押しする施策を進めてほしい」と訴えている。