

ライバルのビール2社が

鉄道輸送で共闘

アサヒビール
麒麟ビール
日本通運
J R 貨物

空荷のコンテナの有効活用

我が国物流業界の各団体が加盟する「ロジスティックスの総本山」・日本物流団体連合会。この組織が



競争から協業へ。アサヒ、麒麟が鉄道貨物による共同輸送で握手

毎年選ぶ「物流環境大賞」に、今年度はアサヒビール、麒麟ビール、日通、J R 貨物の4社が選ばれた。彼らががっちりと握手、これまでトラック輸送に依存していたビール輸送の一部を、今年1月から鉄道貨物に切り替えたからだ。

世に言うモーターシフトだが、ただ、これだけでは受賞の決め手に欠ける。最大のポイントは、日頃熾烈な販売競争を繰り広げているアサヒ、麒麟の「ビールの二強」が、共同配送で、共闘した点だ。

概要はこうだ。これまで北陸の石川、富山両県へのビール配送には、アサヒ、麒麟両社とも大型トラックによるピストン輸送で対応。ただし、両社のビール工場のは大半は太平洋側に位置し、アサヒは名古屋、麒麟は名古屋と滋賀の工場から出荷。その走行距離は200〜300 kmに達した。だが、CO2削減が

叫ばれる中、環境負荷の低減は今や企業の責務。加えて、昨今のドライバード不足を考慮すれば、この輸送体制の抜本的見直しは、両社にとって「待ったなし」。

一方、J R 貨物は関西（大阪・吹田）と石川・富山両県を結ぶ鉄道コンテナ輸送を定期で走らせる。ただし、北陸発に比べ、関西初の貨物量は少なくなりがち。このため、コンテナに満載して吹田から石川・富山に向かう貨物列車は、空のコンテナをいくつか載せて北陸に向かわざるを得なかった。実にもったいない話だ。

ビール供給工場変更の機転

こうして各社の利害が一致、貨物駅（ターミナル）と工場・ビール配送センターとの輸送に長ける日通を巻き込み、大胆な共同配送に挑む。まず、ビール2社は石川・富山への

ビール供給工場を、吹田（アサヒ、神戸（麒麟））に変更することで、J R 貨物の吹田ターミナルまでのトラック輸送距離を短縮。ビール2社の荷物は、コンテナ収納の状態で吹田に運ばれ、同じ貨物列車に載せて金沢ターミナルへ。到着後は新設の共同配送センターへと輸送、ここから各地に小分け配送、という仕組みだ。

この共同輸送で、CO2排出量は年2700t削減（現行比56%減）、トラック平均走行距離は160 km／台・運行（同70%減）、ドライバード運転時間省力化も2万時間／年（同35%減）、さらにモーターシフト量（長距離輸送経路でのトラックから鉄道コンテナへの切り替え量）は2100万トンキロ／年（トラック1万台に相当）の圧縮を達成している。

今後は、吹田ターミナル上屋でのコンテナ積み替え作業の効率化をさらに追及する他、コンテナへの収納方法や製品に対する養生の改良などにも注力すると言う。

炭酸ガスの抜けたビールは頂けないが、輸送時のCO2削減の取り組みは大いに参考にすべきだろう。