

環境+経営に貢献するCSR モーダルシフトでCO2削減と物流合理化へ

特集

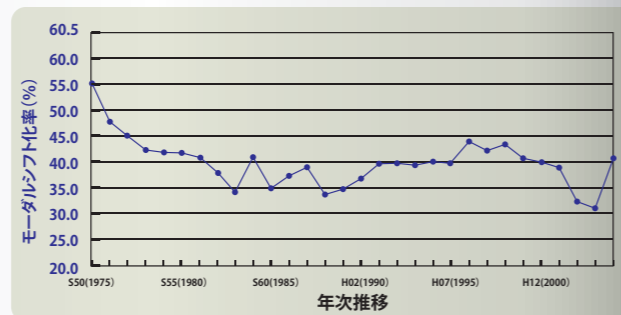


フジトランスが提案する、環境対策を超えるモーダルシフト新時代。

何十年に一度という大雨が降ったり日照りが起きたり、今、世界的に「異常気象」が頻発している。この急激な気候変動は地球環境全体の温暖化によるもので、その主原因は大気中のCO₂(二酸化炭素)の増加にあるというのが定説だ。大気中のCO₂は今もなお増え続けている。モーダルシフトはCO₂排出量削減につながる有力な手段であり、私たちが事業を通じて社会に貢献できる好例でもある。

■モーダルシフトでCO2削減へ

“modal”は英語で形態、“shift”は変更。しかし「モーダルシフト」は単に輸送手段の変更を意味するのではなく、それによって環境負荷が低減されること、具体的には温室効果ガスの代表格であるCO₂排出量の削減を狙いとする。CO₂の削減は、まさに「ちりも積もれば山となる」のことわざのとおり、「山」のようになった「ちり」を少しずつ減らしていくしかない。日本全体のCO₂排出量は、ざっと14億トン。世界中で最多の中国は100億トンを超えるから、経済規模にしては抑えられているという見方もできるが、それでも世界では5番目に多い。この14億トンの内訳は多い順に産業部門(35%)、業務部門(23%)、運輸部門(18%)で、運輸部門全体の約8割は自動車の排ガスによるものだ。「戸口から戸口へ」きめ細かく集荷・配達できるのはトラックならではの有用性だが、総計で約800万台を数えるとなると、CO₂やNO_x(窒素酸化物)による環境への悪影響や交通渋滞を増すことになりかねない。そこで近年では、より環境負荷が少なく大量輸送に適した輸送手段として、船舶や鉄道によるモーダルシフトが注目されるようになってきた。



■長距離輸送に強い船舶輸送

では、モーダルシフトはどのように進展しているのだろうか。上記グラフはかつて国土交通省がモーダルシフト化の推移を調べたものだ。これを見るとモーダルシフト化は年によってバラつきがあるうえに、必ずしも進展しているとは言えない。バラつきが生じる原因の一つは燃料価格で、高騰すればトラック輸送の割合が減少し、安値になるとトラック利用が増える。とはいえ、この30年間を見ても、内航海運も鉄道も取扱量を伸ばしているものの、トラックが貨物輸送の一番手である構造には変わりがない。

しかし、距離別の輸送割合を調べてみると、見方は少々変わってくる。輸送距離が500km未満はトラックの割合が半分以上を占めるが、500km以上の長距離輸送では船舶の比重が一気に高まるのだ。国内では100km未満の短距離輸送の需要が圧倒的に多いために船舶や鉄道の貢献はわかりにくい、長距離輸送の分野ではモーダルシフトが現実のものになっている。こうした現況について貨物営業部担当 今村取締役は次のように説明する。

「トラックも鉄道も、それぞれ特性があり生かし方があってあります。お互いにその強みを生かして補い合っていくのが、これからのモーダルシフトのイメージになるでしょう。自社の物流システムに合致しにくい分野は、他といかにタイアップするかが鍵になります。たとえば『小口輸送』は今後の課題の一つです。宅配便のような小口配送は受け渡しのネットワークを構築する



今村取締役

必要があり、システムも膨大になる。それを自社ですべてまかない、競争に打って出るのは無理な話だ。しかも小ロットであれば、常にハンドリング(作業)増によるコストアップの問題が付きまとう。そうした課題をいかに克服していくか。ただ、当社の船は一般貨物船のカテゴリになりますから、1トン単位、つまり1P/L(パレット)から貨物を扱えます。1トンは小口とは呼べないかもしれないが、海運業界ではミニマムロットなのです。だから挑戦できます」

■強みを生かしてコラボレーション

「環境に優しい」ことがすべてに優先するわけではないのが世の中だ。地球温暖化対策の切り札として位置付けられるモーダルシフトも、環境対策上のメリットだけでは広がりにくい現実がある。ネットワーク社会の発達で、より高度な利便性を求められて近年急増したのは、宅配サービスのためのトラックだった。

しかし今、モーダルシフトの新たな可能性が拓かれようとしている。昨年、新聞紙上に相次いで「トラック運賃値上げ」の文字が躍った。背景には燃料価格の高止まりとドライバーの不足傾向がある。為替と原油価格に左右される燃料価格はプラスにもマイナスにも振れるが、就労をめぐる規制強化や人材難は人件費増に直結し、対策は容易ではない。今後も続くだろうドライバー不足とそれに伴う運賃上昇を懸念した大手企業は、早速対策に動き出した。商品輸送を船舶や鉄道にシフトしようとする動きが起き始めたのだ。船舶、鉄道、トラック輸送の「いいとこ取り」は、為替や燃料コストのリスク回避に加えてCO₂排出量削減効果も大きい。モーダルシフトは単なる環境対策ではなく、今や経営戦略の一環に位置付けられる時代を迎えた。

■課題解決で広がる可能性

時代の変化を踏まえた競争優位の確立について次のように分析する。

「当社には陸送関連会社の(株)フジトランスライナーと一体でサービスを提供できる利点があるうえ、基幹航路は一般貨物船なので混載も直積みもでき、小回りの効く対応が可能です。出発地から最終荷主までのトレースはもちろん即時に対応できるのは鉄道には無い優位性です」

経済産業省は4年前、「モーダルシフト等推進官民協議会」による鉄道・船舶へのモーダルシフトの推進に向けたレポートをとりまとめた。その中で、なぜ船舶輸送を検討するのか、逆になぜ検討しないのか、それぞれ荷主側へアンケート調査した結果が公表されている。上位5番目までの意見を以下にまとめた。左側は船舶輸送ならではの長所、右側の意見はこれからの可能性と見ることもできるだろう。

船舶利用を(検討)する可能性がある理由	船舶利用する場合の課題
1 NOxやCO ₂ 等の環境負荷削減を行うため	輸送コストが高い
2 輸送先方面への輸送枠が確保できた	出荷量の急な増減に対応できない
3 幹線輸送における運賃水準が安い	5tや10t等の輸送ロットに適合しづらい
4 輸送スケジュールが組めるダイヤとなった	輸送力を確保しづらい
5 大型コンテナ等の輸送ロットに対応した	ターミナル間での輸送が遅い 輸送障害時における対応が悪い

同報告書では荷主は物流事業者に対して競争力のある料金体系、リードタイムの改善、荷役時間の短縮を求めているとして、海陸一体の複合一貫輸送ターミナルの整備や情報共有の必要性、荷姿の標準化などを提案している。「その点、海陸一体で取り組めるのはウチの強み。港を拠点とした輸送力が評価され、特に北九州や仙台、北海道からの引き合いが増えている。

陸運に比べて海運のコストは間違いなく安い。大口のお客様に対しては納期に合わせた確実な運航で信頼を培ってきました。今後は小口輸送や新規顧客の開拓へも注力していきます。経営戦略に生かしていただけるモーダルシフトを、ぜひ提案していきたいですね」

景気の変動に柔軟に対処しつつ、お客様本位のオーダーメイドに誠実に取り組んでいく——モーダルシフトの新しい息吹がここにある。



●地球環境温暖化のメカニズムとは—

地球の気温は、太陽からのエネルギー入射と地球からのエネルギー放射のバランスによって決定される。産業革命以降、大気中の温室効果ガス濃度が上昇し、地表からの放射熱を吸収する量が増え続けてきた。人類が毎年排出する量が約260億トンであるのに対し、自然界での吸収量は約110億トンにとどまるとされる。このアンバランスを速やかに是正するために、CO₂削減が急務となっている。温室効果ガスにはCO₂をはじめ、メタン(CH₄)や一酸化二窒素(N₂O)、フロン類などハロゲン元素を含む人工ガス類がある。

