



コンテナの中間輸送の削減 Cutting out the middle man

【概要】

イギリスでは、内陸部の流通センターによる物流から港湾を中心とする物流にシフトすることで、商品の輸送にかかるコストの削減と環境負荷を低減させることで、サプライチェーンの効率化が実現した。

「港湾周辺を基礎とするロジスティクスセンターとコンテナヤードは、商品と消費者とを結びつける方法を変化させた。」とマーティン・ペリュースは、イギリスの展望を主張した。

コンテナ輸送の導入以来、イギリスの輸入業者はコンテナの陸上輸送にかかるコストや環境負荷を招くことになった。それは4トンを超えるコンテナを数百キロにわたり国土を横断することにあつた。

コンテナはイギリスの南側に位置する港湾から鉄道や道路によって、イギリスの中心部か北側に位置する全国流通センター(NDC)へ運ばれ、そこでコンテナは荷降ろされて、商品は小売店へと運ばれる。

一度、コンテナが降ろされると空になったコンテナは再び南部の港湾へと送り戻される。

このような復路における空コンテナ輸送にかかるコストの問題は航空による輸送に関

しても類似したことが起こる。

輸入された商品は全国流通センター(NDC)へ運ばれる途中に、目的地である小売店を通過する場合がある。そして、数日か数週間後に、それらの商品は同じ高速道路を通過して小売店まで運び戻されることになる。このような無駄な輸送は、非効率で、コストがかかり、そして環境に悪影響である。遠くにある全国流通センターでコンテナを降ろすより、むしろ出来るだけ埠頭地区に近い場所で商品を分配し、港湾区域内での物流活動に集中させるべきである。それは、港湾中心の物流は流通システムを単純化し合理化する。なぜならば、港湾には必要なもの全てがそろっているからである。

- ◆専門の港運業者によって港湾区域の中でコンテナの荷降ろしが行われる。
- ◆航行が予定されている港湾に空のコンテナを残しておく。
- ◆入荷された商品は保管のためパレットに積まれ、保存された後、輸送される。

サプライチェーンへの最初のアクセス点として、港湾のオペレーターは物流における問題を解決するには、理想的な立場に立っている。「効率を良くして、サプライチェーンを改善するために、何が出来るか」ということに対して、彼らは物流に関する問題の解決の一部として、港湾区域の中で活用できる施設とサービスを推進し始めた。

パウエル・ダフリン社はそのような改革企業の中の一つだった。それは、製品の最終目的地にできるだけ近い港湾でコンテナ輸送と関連したすべての処理を実施する。

商品を小売店へ輸送する前に、港湾区域内で商品をコンテナからの取り出し・保存・積み込みを行うことは、サプライチェーンにとって様々な面に関して直接的に利益となる。

小売業者は、イギリス南部での渋滞に巻き込まれることがなくなり、出荷の遅れが少なくなることになる。貨物へのアクセスのしやすさが増す場合は、更に利便性が向上する。

イギリスでは既に、より環境に優しい代替手段を支持することで、道路による内陸輸送を避ける動きが強くなっており、小売業者と物流業者は鉄道輸送や海運を支持するようになっている。

ノーザンゲートウェイコンテナターミナル(NGCT)が政府に承認された結果(イギリス北東部のティース港の建設が始まる前に)、港運業者と鉄道業者は東南アジアと北イングランドの間でサービスが向上することを期待している。

NGCT の建設計画の第一段階が3年間で完了する時、輸入されたコンテナはイギリス国内の最終目的地の近くに到着することになる。

多くの港運会社は南部の港湾からティース港までコンテナを輸送するためにすでにフィーダーサービスを利用しており、ティース港付近は小売業者の北部流通センターにとって良い場所と考えられており、イギリスの主要なオペレーター及び全世界の小

売業者は港湾中心のオペレーションによる物流施設に注目している。

イギリスのスーパーマーケットチェーンであるテスコは、最近、ティース港に112,000m³の輸入総合ビルを建設する計画を発表した。企業情勢主任であるジュリエット・ビショップ氏は港湾中心の物流の優位性を強調した。

「我々は輸入されるコンテナの増加に対処するため、保管容量を増やす必要がある。そして、港湾で保管施設を建設することは、商品が輸入される港湾から内陸部の保管施設までにかかるコストを削減することになる。」

このことは、輸入された商品の輸送量が減らされるだけでなく、商品が輸送される距離が減ることになる。これは環境にとっても良いことになる。

このアプローチはイギリススーパーマーケット・チェーンであるASDAにとって成功したとことは既に明らかだった。そして、イギリスがベースとなっているスーパーマーケットチェーンはアメリカのウォルマートグループによって買収されることになった。

2005年には、より柔軟で顧客ニーズに敏感になる目的で、ティース港の新しい33,000m³の輸入施設に約20M(3500万ドル)を投資した。

同社は、ティース港から食料品以外の輸入品の70%を北部の消費者に直接出荷することによって、1年間で約3,200kmの縮減になることができると分析した。

ASDAによって、イギリスの内陸部におけるコンテナ個数の減少は、輸送に係るコストを削減できただけでなく、物流からの環境影響の不可も削減できた。

テスコやASDAのような企業は、サプライチェーンの効率化のために港湾区域内における物流を推進している。イギリスの他の企業においてもこのような取り組みを受け入れて、より物流を効率よくするためにサプライチェーンの管理を実施できる。

小売業者は、東南アジアからNGCTやスコットランド、イギリス北部の消費者のすぐ近くへ直接輸入する可能性を含んでおり、イギリスの物流構造は変化に直面している。

港湾中心の物流による利点

- ◆ 港湾近隣値の使用料及び滞船による岸壁使用料の削減
- ◆ 貨物の明白な知識と動き
- ◆ 「DCバイパス」とクロスドッキングの増加(コンテナの保管期間の削減)
- ◆ 工場から小売店に係る物流コストの減少
- ◆ サプライチェーンの中での在庫の減少
- ◆ コンテナが港湾内に留まることによるCO₂の減少

(抄訳者:国土交通省港湾局 技術企画課 廣瀬 敦司)

(校閲:(社)海洋調査協会 高見 之孝)