

2024年11月11日 デイリー版3面

物流/港運

## 関光汽船、輸入アパレル混載強化。24年問題対応・環境負荷低減、国内フェリー活用

SHKライングループの中核物流企業である関光汽船（山口県下関市、入谷一成社長）は、物流の「2024年問題」への対応の一環で、輸入アパレル貨物をターゲットに中国発関東向け貨物のフェリー混載輸送を強化している。同社は21年から同グループのフェリーを用いてサービスを展開しているが、利用量を当初の3倍近くにまで伸ばした商社もあり、24年後半にかけて活用が加速している。



横須賀—新門司に就航している東京九州フェリーの「はまゆう」

中国からの関東向け輸入貨物フェリー混載輸送では、豊島（名古屋市）、MNインターファッション（東京都）、ヤギ（大阪市）といった業界を代表する商社が活用を推進している。

関光汽船は21年11月から、SHKライングループの東京九州フェリー（横須賀—新門司）を用い、24年問題対応やCO<sub>2</sub>（二酸化炭素）排出量削減を念頭にした持続可能な輸送サービスとして、関東向け輸入貨物フェリー混載輸送を提供している。

中国・山東省エリアや蘇州・太倉から同グループの国際フェリー・RORO船などを介して下関港に運び、近隣の新門司港から東京九州フェリーで横須賀港まで無人航走する。横須賀到着後に仕分けし、関東圏への配送を行っている。

### ■CO<sub>2</sub>を7割削減

下関港から関東圏への長距離配送で、国内フェリーでの無人航走は24年問題の解決策の一つと捉える。またCO<sub>2</sub>排出削減でも、共に関東圏向けで下関からのトラック陸送比で約70%、大阪港揚げトラック陸送比でも約40%削減できるという。

同サービスをいち早く利用した豊島の利用量は、開始当初に比べて2・75倍に増え、下関港に入港した関東納品貨物での同サービスの利用割合は7割近くにまで達した。

トラック陸送時に比べCO<sub>2</sub>排出量を22年度は57トン、23年度は70トン削減した計算となり、24年問題に対し3年前から先駆的に取り組んできた関光汽船と豊島の成果が表れた形だ。

MNインターファッションは下関揚げ貨物のフェリー輸送割合は約4割を確保。24年に入ってから7割近い利用率となっており、こちらもCO<sub>2</sub>削減による環境負荷低減を積極的に取り組んでいる事がうかがえる。

ヤギもこれまで大阪港から陸送で関東に納品していたものを、輸送時に発生するCO<sub>2</sub>削減の取り組みとして下関港利用へ変更した。環境負荷低減を求める荷主にとっては有効な手段となる。

さらに同社は輸送効率の向上を目指し、商社間での共同配送も開始する。共通の顧客・納品先を持つ各商社の貨物を同じトレーラーに集約し、納品先まで一括配送ができれば、物流コスト削減と環境負荷低減を両立することが可能となる。