

イオンの道内鉄道・内航輸送報告



イオン北海道RDC（北広島市）

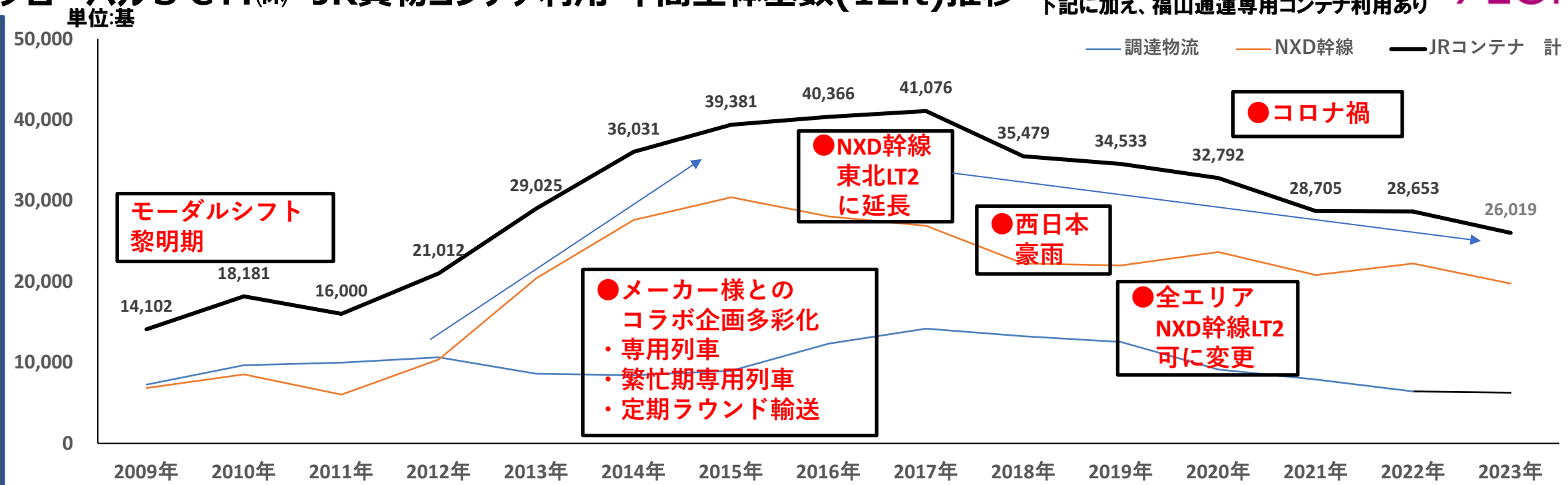
2024年11月6日(水)
イオン北海道(株)
イオングローバルSCM(株)

イオングローバル S C M(株) JR貨物コンテナ利用 年間全体基数(12ft)推移

出所:JR貨物社報告 イオン利用実績
下記に加え、福山通運専用コンテナ利用あり



モーダルシフト推移



拡大期のトピックス

- ① モーダルシフト推進機運の醸成・上昇（研究会発足）
- ② 利用コストもトラック陸送と比較して許容内
- ③ NXD幹線 東北エリア着LTを延長し、鉄道輸送拡大

シュリンク期のトピックス

- ① トラック輸送に再切替え（天災影響、輸送安定化）
- ② PB商品製造地分散化（一カ所製造から分散）
- ③ コロナ禍による衣料・住居余暇商品の出荷減少
- ④ DC調達物流 一部内航船へシフト

輸送の安定度、コスト、24年問題による有人長距離輸送難易度を鑑み、常に輸送モードの設計見直しを実施中

道内向け 鉄道・内航輸送ネットワーク図

＜AP NXD幹線 輸送モード＞

発/着	北海道RDC
関東NXD	鉄道・内航
中部NXD	鉄道・内航
関西NXD	内航・（鉄道僅か）

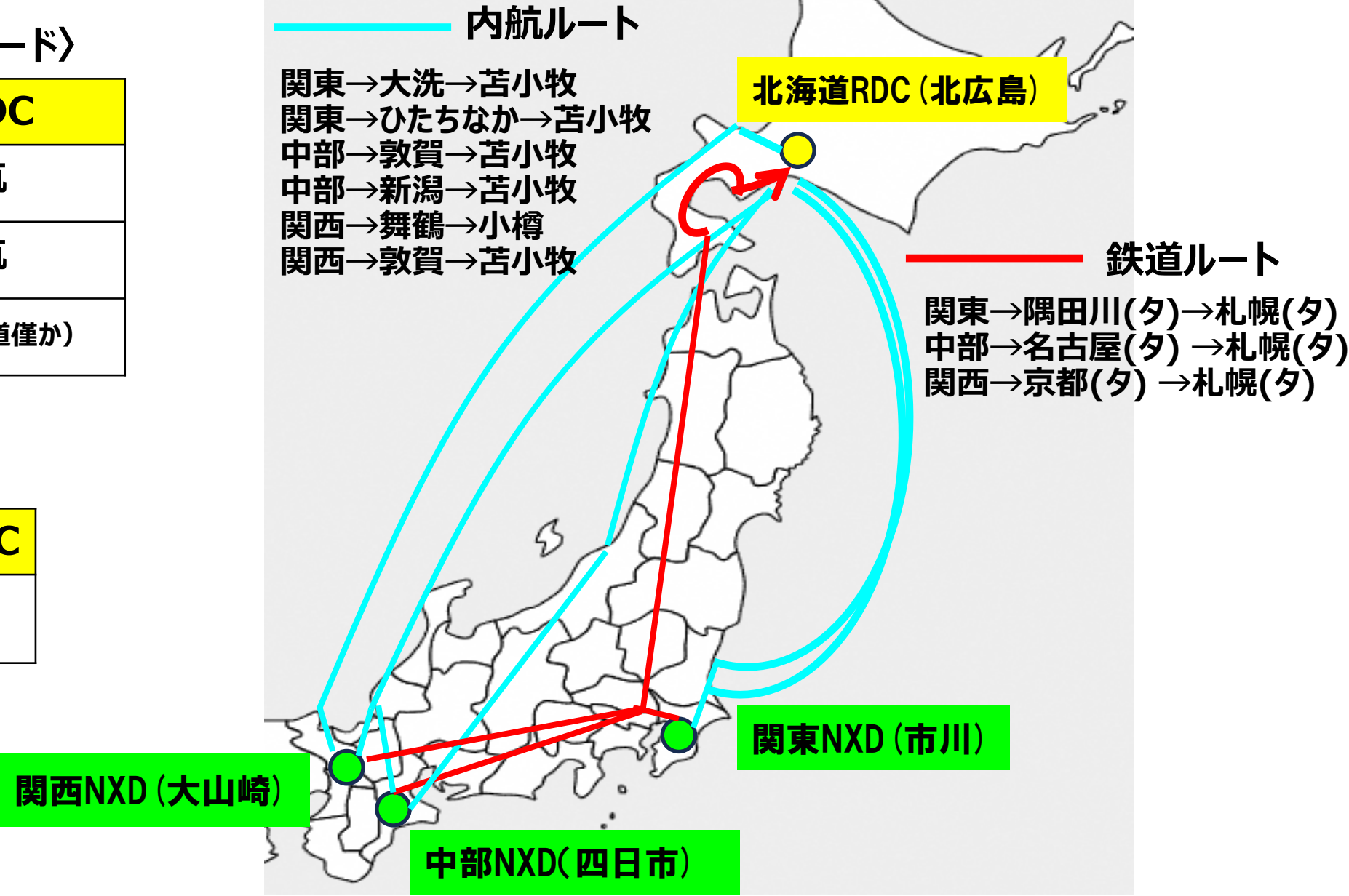
※ルートは右記参照

＜DC調達 輸送モード＞

発/着	北海道RDC
全国各地 製造委託先	鉄道・内航

※発地別物量を次頁に記載

＜AP NXD幹線 輸送ルート＞

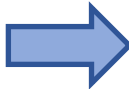


2023.3～2024.2期 北海道RDC向け輸送基数、台数実績(年間グロスで記載)

〈鉄道〉

単位:基(12ft)

輸送種類	年間輸送基数
関東発NXD幹線	1,175
中部発NXD幹線	400
関西発NXD幹線	16
調達物流輸送	2,288
年間計	3,879



調達物流 発県別基数

発県	基数
青森県	120
宮城県	62
山形県	3
茨城県	33
栃木県	144
群馬県	308
埼玉県	181
千葉県	144
神奈川県	58
新潟県	340
富山県	198
長野県	94
岐阜県	4

単位:基(12ft)

静岡県	65
愛知県	217
三重県	9
滋賀県	43
大阪府	57
兵庫県	35
奈良県	12
和歌山県	70
岡山県	2
広島県	13
山口県	3
香川県	60
愛媛県	1
高知県	10
福岡県	2
年計	2,288

〈内航〉

単位:台(14t、10t)

輸送種類	年間輸送台数
関東発NXD幹線	207
中部発NXD幹線	361
関西発NXD幹線	430
調達物流輸送	86
年間計	1,084



単位:台(14t、10t)

発県	台数
愛知県	86

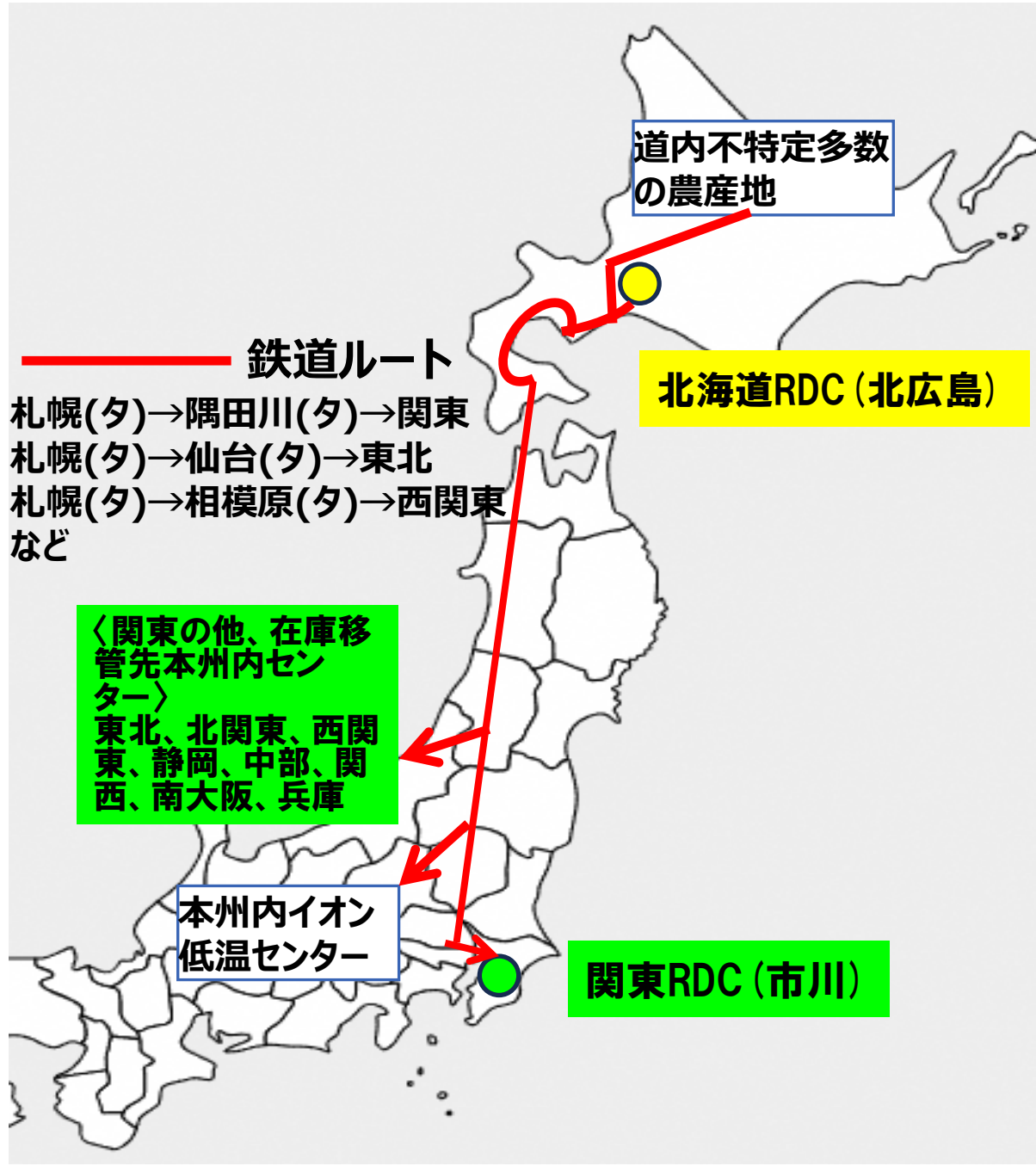
〈ご参考〉道内発 2023.3～2024.2期 鉄道輸送実績

〈常温商品・マテハン輸送〉 単位:基(12ft)

発:北海道 RDC/ ↓ 着	輸送内容	年間基数
本州内 イオンRDC 9センター	在庫品移管	71
関東RDC	オリコン返却	25

〈低温商品輸送〉

同じグループ内のイオンフードサプライが、直接・間接的に発注した農産物の輸送にて、一部鉄道を利用。
主に本州東日本のイオン低温センターに納品。
基数は、現時点では未把握。
主には、じゃがいも、たまねぎ等の季節によって常温輸送可能な商品が対象。



鉄道・内航輸送の課題と要望

〈現状実態〉

1. イオングローバル S C M(株)扱い 北海道向け利用鉄道(12ft)基数 ⇒ 3,879基/年
 2. イオングローバル S C M(株)扱い 北海道向け利用内航(14t、10t)台数 ⇒ 1,084台/年
- メーカー、卸、輸入業者のイオン向け倉庫入れを含めると、総数では上記より更に増加(数量不明)

〈課題と要望〉

1. 小売業の特性として、リードタイム遵守の要望度は他業界の荷主に比較し、高いと認識。
⇒ 鉄道輸送は地震のみならず大雨、強風その他、人身事故、信号故障、更には動物との衝突など、他の輸送モードに比べ、遅延発生する頻度が実感として非常に高。
2. 本州から道内に入ってからからの鉄道輸送ルートは、函館～道南海沿いルート～苫小牧～札幌(夕)と、旅客と同一の線路を長距離使用することから、前項の障害発生リスクも高。
3. 遠隔輸送を内航のみにシフトは可能ではあるが、荷主による更なるLTの緩和容認が条件。
4. CO2削減推進の条件下においては鉄道輸送は最も有利で、内航と両輪を担う不可欠の輸送モードと認識。荷主としては鉄道輸送利用推進には以下の内容を要望する。
 - (1) 貨物専用のルート、もしくはせめて旅客の影響を受けないルート体制構築を、長期的であっても検討願いたい。
 - (2) 障害発生の際の、①今どこにあるのか、②いつ復旧しそうなのか、の情報をいち早くタイムリーに荷主にアラート通知できる体制も構築願いたい。

北海道新幹線札幌延伸にかかる期待と、道内の店配送輸送における鉄道利用の可能性

北海道新幹線札幌延伸とともに、道内における鉄道輸送の長期的な進化も、小売り荷主側としては期待する。ただしコスト・期間の問題もあることは当然理解する。

現在の現実として、イオン北海道店舗は、最北＝名寄、最東＝根室、最南＝函館に展開。

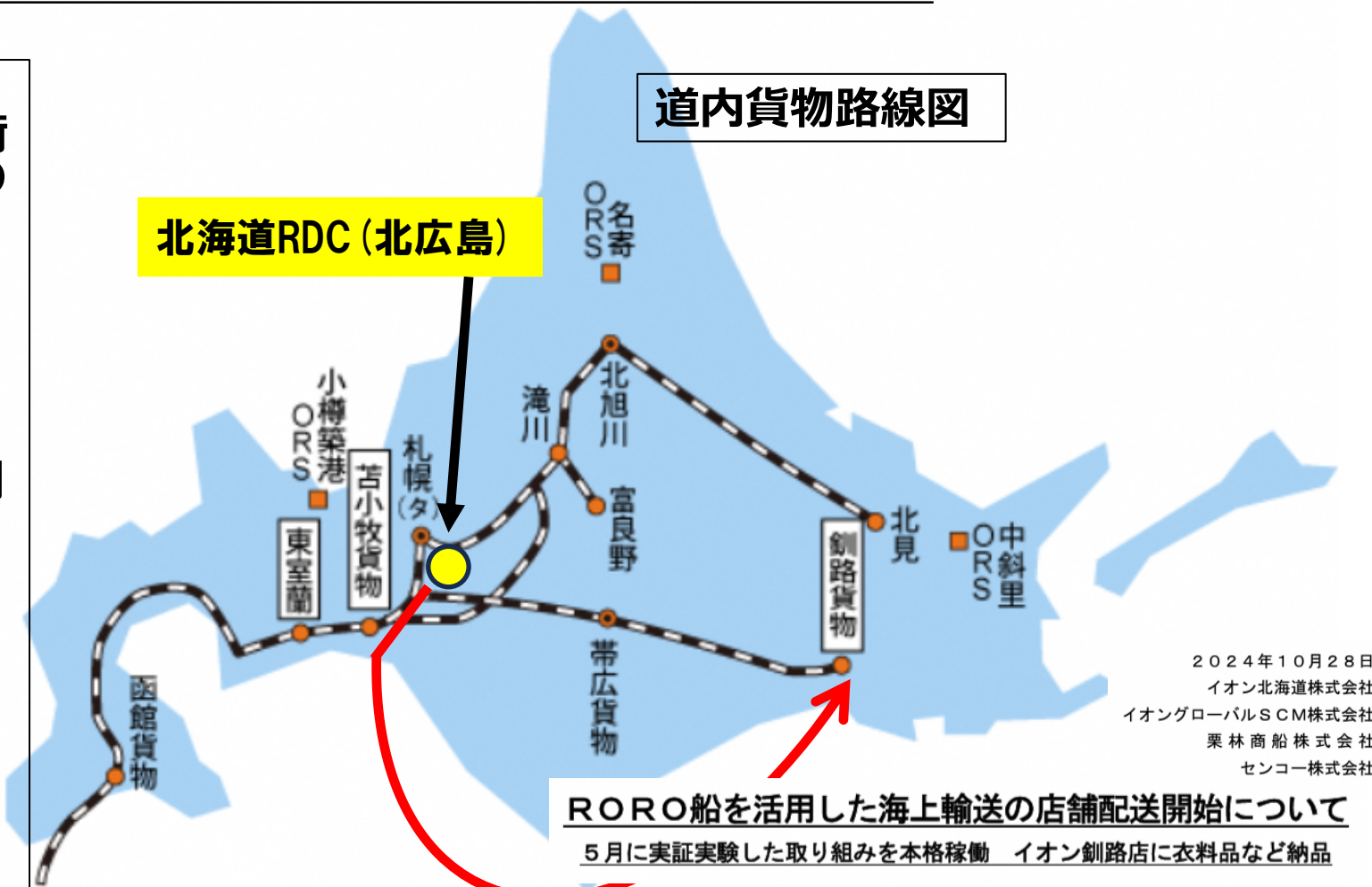
右記の路線図を見る限り、物流2024年問題環境下では、鉄道輸送での店配送の可能性も考えられる。ただし課題は以下のとおり。

1. リードタイムの延長、納品時間帯幅の拡大の容認不可欠
2. 12ftコンテナへの積載方法、トラックに比べての積載効率の課題のクリア

いずれにしろ、道内遠距離輸送は内航との組合せで今後は展開していくと予想。

※→赤線付記部分は先日10/28開始の道内内航利用の店配送輸送開始プレスリリース文抜粋より
(苫小牧→釧路 航路)

道内貨物路線図



- 【凡例】 ● コンテナ取扱駅 ● コンテナ・車扱の取扱駅
 ■ オフレールステーション(ORS)・新営業所(新営) ▲ コンテナ営業所
 ※: コンテナ取扱を行う連絡運輸会社線の駅
 □ E&S(Effective & Speedyの略: 着発線荷役方式)駅を表す
 (タ): 貨物ターミナル駅の略