サプライチェーンに貢献

鉄道・物流

つくろう！日本

東日本大震災では運輸部門も深刻な被害を受けた。鉄道や道路などのインフラ自体の損壊もさることながら、震災後の自粛ムードや工場の稼働停止による旅客や物流の需要の減退に悩まされている。これをどう盛り返していくかが運輸業界の課題だ。希望の光は差している。鉄道では次世代新幹線とも言えるリニア中央新幹線が、建設の障害だったルート問題が解決し、実現に向けて大きく前進した。震災で甚大な被害を受けたJR東日本の復旧も進み、需要喚起策に乗り出している。物流に目を転じると、国際的に輪が広がるサプライチェーンへの対応を着々と進める企業の姿がある。震災を乗り越え、次代へ成長に向けて走り出した運輸業界の取り組みを追った。

羽田クロノゲートの完成予想図（ヤマトHD提供）

ルート問題決着 商用化へ

リニア中央新幹線

「答申をしっかり受け止めて、最大限尊重しないといけない。ぜひ実現に向けて努力していきたい」―。

東海旅客鉄道（JR東海）のリニア中央新幹線の建設計画について審議をしていた交通政策審議会小委員会。5月12日に家田仁委員長から答申書を受け取った池口修次国土交通副大臣はこう述べて、リニア建設への意欲を示した。南アルプスを直進する「Cルート」を望むJR東海と、南アルプスを迂回する「Bルート」を主張する長野県が対立をしていたリニアのルート問題。家田委員長が池口副大臣に手渡した答申書が明記した結論は「Cルート」。リニア建設の障害となってきたルート問題が決着した瞬間だった。これにより、リニア中央新幹線がいよいよ商用化への軌道に乗り出す。

東日本大震災によって耐震対策の妥当性も問われたが、東北新幹線に致命的な被害が生じなかったこともあり、耐震性についての追加処置は盛り込まれなかった。震災を受けて、東海道新幹線とリニアで日本の大動脈を2重化してリスクに備える「重要性が高まった」と言及。また、34年後となる東京―大阪間の開業時期を「できる限り早く実現させることがきわめて重要」と指摘し、リスク回避、経済の両面からリニアの重要性を強調して、早期開業を促している。

強力な磁界を発生する超電導磁石を使い、地上から浮上して走行するリニアがたたき出す速度は時速500キロ。東京―名古屋間を40分、東京―大阪間を67分で結ぶ。

計画では2014年度に着工、27年にまず東京―名古屋間を開業。東京―大阪間の全面開業は45年の見込みだ。関東、中部、関西と国の主要地域間の移動時間を大幅に短縮するリニアは、日本経済の枠組みを根幹から変えるかもしれない。

国交省が外部のシンクタンクに委託した試算では、45年に東京―大阪間で開業した場合の沿線企業への経済効果は年間8700億円にのぼる。ただ、計画通りの開業には課題も残る。リニアはJR東海が自己資金で建設する予定だが、東京―名古屋間で5兆4300億円、東京―大阪間では9兆300億円に達する見通し。

南アルプスを通るルートには豊かな自然環境が残り、環境保全に配慮しながら、山岳トンネルなど難度の高い工事をこなさねばならず、建設費が膨らむ要素はある。震災で同社の旅客数も落ち込んでおり、これが長期化してJR東海の経営を圧迫すれば、建設資金の手当に影響がでる可能性も否定できない。

また、東京、名古屋、大阪以外で沿線各県に1駅ずつ設ける中間駅の設置も大きな焦点だ。JR東海は中間駅の建設は沿線自治体に全額負担を求めている。一方、自治体はこれに反発し、負担軽減を主張。答申は両者の協議が難航する場合、国が調整役になるよう記しているが、中間駅の建設費がどう決着するかは不透明だ。この負担もJR東海が負うことになれば、建設費の増加で開業の延期に追い込まれることも考えられる。

東北新幹線の「はやぶさ」（JR東日本提供）

東北新幹線 復旧

一方で、リニアにかかる期待は一般市民の間でも高まっている。3月14日にJR東海が名古屋市にオープンした「リニア・鉄道館」には、ゴールデンウイーク中、約7万2000人が詰めかけた。リニアの技術を体験したり、新幹線の実物車両を見学できたりと、日本の経済、技術の発展を支えた高速鉄道の足跡をたどれるこの博物館を、リニア建設を控えるJR東海は満を持してオープンさせた。

開設日が震災直後で、開館セレモニーは中止という地味な幕開けとなったにもかかわらず、想定の3倍近い「ハイペースで人が来ている」（JR東海）人気ぶりだ。

日本の夢を背負って走り出したリニア計画。震災という減速要因を乗り越えて、事業化に向けて加速していくことを期待したいところだ。

一方、東北新幹線「はやぶさ」のデビュー直後に震災で深刻な打撃を受けたJR東日本。東北地方の大動脈である東北新幹線は4月29日に全面開通を果たし、在来線も臨海部を除けば、復旧は終わりつつある。遠のいた旅客の足を鉄道にどう引き戻すかが当面の課題だ。

その一環として、大人1万円でJR東管内の新幹線・特急列車の自由席が1日乗り降り自由となる「JR東日本パス」を発売した。利用できる期間は6月11日―20日、7月9日―18日。東日本地域の観光地や復興支援やお見舞いなどをする人への支援が目的だ。

傘下のJR東日本ホテルズでは、震災後に仙台、盛岡を中心にホテルの営業を中止したが、現在までに全ホテルが営業を再開。東北新幹線の全線再開にあわせて、6月末まで予約サイトで特別宿泊プランを提供する。

例えば、ホテルメトロポリタン仙台では、1人1室の正規料金が1万2705円からのものを、特別宿泊プランでは7800円にする。また、夏に向けて、鉄道利用と組み合わせたプランも検討中。こうしたキャンペーンを展開していき、復旧した鉄道との相乗効果で、東北地方への誘客を進めていく考えだ。

アジア市場と一体化

羽田に大規模物流拠点

経済のグローバル化に向けて、物の流れも国内と国外の境目が薄れている。これまでは国内だけでサプライチェーンが完結していた製品でも、日本とアジア間でのやりとりがより活発になる。

こうした流れに対応するため、大規模なインフラ整備を決断したのがヤマトホールディングス（HD）。羽田空港の隣接地に延べ床面積約20万平方メートルというグループ最大規模の物流ターミナル「クロノゲート」を総工費1400億円をかけて新設。稼働開始は12年10月の予定だ。中核の物流棟は6階建て延べ床面積約17万平方メートル。最新鋭の自動仕分け機を設置させ、従来より作業効率は50%向上し、人件費は44%削減できるという。

羽田空港のそばに立地し、大井埠頭や首都高速とのアクセスもしやすい。これにより、輸入商品を国内の倉庫でいったん保管する手間を省き、通関から流通までを即座に行える。ギリシャ神話の時間の神「クロノス」と玄関口を意味する「ゲートウェイ」を名前の由来にもつこのターミナルを巨額の資金を使ってでも作る狙いは、陸運、海運、航空とシームレスな国際一貫物流を担う拠点とすることにある。

日本のほとんどの産業において、世界市場、ひいては経済の伸長が特に著しいアジアの市場をどう取り込むかが、これからの成長のカギを握る。当然、日本とアジアでの荷動きも活発になり、企業はアジア域内をも自社のサプライチェーンに組み込む流れが加速する。

それに対応していく戦略拠点がクロノゲートという位置付け。施設内には輸送の機能のみならず、情報や金融、流通加工を担うグループ企業も集い、物流のほか、製品加工やなどのサービスも付加することを想定している。例えば、輸入品の仕様を日本に合わせて変えたり、日本語の説明書を添付したりといったことも可能だ。

木川真ヤマトHD社長はクロノゲートについて「新しいヤマトの成長力の基盤となる事業」と、大きな期待を寄せる。アジア市場との一体化で活力を生みだそうとしている日本市場。それに対応するための布石を、物流業界は着々と打っている。

つくろう日本　支えるインフラ

I'm ニッポン！
紙の未来へ―日本製紙のバイオ技術。

いろんな苗を増殖する。
じつは、そんなワザも
もってます。

大きく育つ木を選び、その苗をたくさんつくって植林するために、日本製紙は独自の
バイオテクノロジーを培ってきました。その中のひとつ、紙の原料となる木の苗を、
より早く均一に育てるために開発した「光独立栄養培養」。これを応用し、「挿し木苗事業」にも
取り組んでおり、お茶、果樹、園芸用植物など、さまざまな植物の苗を生産しています。

NIPPON PAPER INDUSTRIES
日本製紙株式会社
東京都千代田区一ツ橋1-2-2 〒100-0003　TEL.03-6665-1111　www.np-g.com/