



物流から考える
とちぎの未来

section 17

企画・制作/下野新聞社ビジネス局

佐野市が整備し、吉田運送株式会社（茨城県坂東市）が指定管理者として運営する「佐野インランドポート」は、海上コンテナ輸送の効率化に寄与する内陸港です。同社の吉田孝美社長に、その役割について伺いました。

ハコブトチギ
特設Webサイト



過去の連載は
こちらから
ご覧いただけます



世界とつながる内陸の港

インランドポートとは、「輸出入貨物の内陸輸送ルートに設けられた輸送基地」のことです。港と直通の道路網に「内陸の港」を作ること、輸送を効率化し、港湾の混雑を緩和するなど、物流全体の効率化が図れます。佐野市は東京港や横浜港に近く地理的に交通の要衝であり、物流拠点として非常に高いポテンシャルを持っています。

■コンテナを有効利用

海上コンテナは通常、海外から荷物を運んだ後、空になったコンテナを港まで返却しなければなりません。この「空コンテナの返却」には多大なコストと時間がかかります。そこで当社が提案したのが、内陸で空コンテナを回収・保管し、それを近隣の輸送業者にそのまま提供して再利用する「ラウンドユース」という仕組みです。内陸にコンテナを留めておく場所があれば、港まで往復する無駄が省けます。これが佐野市の目指す「内陸の港」という構想と合致し、運営に携わることになりました。現在は車両の提供からドライバーの配置、配車管理なども行っています。

物流業界は「2024年問題」という大きな転換期にあります。ドライバーの労働時間を守るためには、港から遠方へ直接荷物を運ぶこれまでのやり方だけでは通用しません。しかし、佐野インランドポートを「ハブ（中継拠点）」として活用し、長距離輸送



佐野インランドポートについて説明する吉田社長



海外から運ばれたコンテナを効率良く利用する

を内陸で区切って分業すれば、輸送効率は劇的に向上します。また、空のコンテナを走らせないことは、二酸化炭素の削減や物流コストの抑制にも直結します。実際、茨城県で取引のある大手量販店は、内陸拠点を活用することで、港の混雑を避けながら効率的に商品を流通させる成果を出しています。

■地域活性化にも一役

一方でインランドポートの有用性が認識されるにつれ、「敷地不足」が課題になってきました。佐野の拠点は現在40フィートのコンテナで100程度の容量しかなく、拡大する需要に対して明らかに手狭です。より大規模な展開をするためには、拠点の拡張が不可欠です。

栃木県民の皆さんにお伝えしたいのは、この佐野の地にある施設は、単なる倉庫ではなく「世界とつながっている港」ということです。歴史を振り返れば、横浜や神戸のように港がある街は、必ず物や情報、人が集まり栄えてきました。佐野もこの「内陸の港」を核として、地域を活性化させることができるはずです。

私たちは「企業としての利益だけでなく、この施設が持つ「公共性」を重視しています。栃木、そして北関東全体を支えるインフラとして、皆さんと共にこの新しい物流の形を育てていきたいと考えています。

私たちはハコブトチギを応援しています

