

# LIFE TIMES

三菱化学物流株式会社  
<http://www.mclc.co.jp/>



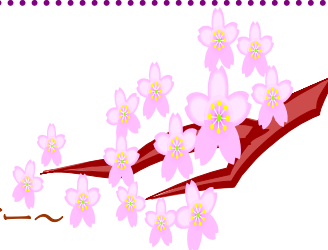
平成22年3月1日(月)発行 【隔月(年6回)発行】

発行部署 : 陸運事業本部ソリューション部  
住所 : 東京都港区芝大門一丁目1番30号  
電話番号 : 03-5408-4620  
発行責任者 : 中島 英男  
お問合せ窓口 : 古田 泰幸

## 第86号

### 【目次】

1. 新造船“SKY DREAM”運航開始
2. コンテナ野菜工場について
3. ハイブリッドフォークリフト
4. ケミカルEDIイニシアチヴ(CEDI=セディ)について
5. 衛星場所自慢 Part2 ~第18回 首都圏物流センター~
6. 「物流アウトソーシング最適化」セミナー
7. 「キャッシュフローを改善する生産革新事例」セミナー



## 1. 新造船“SKY DREAM”運航開始

平成22年2月9日朝10時、外航ケミカル新造船“SKY DREAM”が福岡造船社(福岡県福岡市)より当社へ引き渡され、初荷となるタイ・バンコク向けの硫酸の積み込みのため韓国オンサン港に向けて無事初航海の途につきました。本船は、当社が船主である進徳海運社より、5年間保証にて定期用船したものです。本船の運航海域は、最大でペルシヤ湾～極東となる予定です。今年5月には、さらに1隻外航汎用ケミカルタンカーが竣工予定であり、これをもって当社の当面の船隊整備計画が完了いたします。

本船の大きさは載貨重量19,807トン、全長146メートル、幅24.2メートル、タンク容量約22,100<sup>m</sup>³であり、最大15,000～16,000トンの貨物が輸送できます。航海中は、1日当たり約29トンの燃料を消費しますが、現在の高止まりしている燃料価格では、1日の航海で約120万円の燃料費が掛かる計算になります。本船は、これまでに当社が運航してきたケミカル船の最大サイズである載貨重量12,222トンの船に比べて、約1.5倍の貨物積み込み能力を有しております。

厳しい市況環境の中、当社として最大規模となる船舶を運航することは容易ではありませんが、「外航部一丸となって突き進む」という当部の想いと一致する船名に勇気を貰い、新たなチャレンジへの気持ちが高まっています。このチャレンジが今後の外航船事業の新たな展開の礎となるよう、お客様のニーズである安全且つ安定した輸送にお応えする事はもちろん、営業・運航の両面で全力で努力して参ります。



【新造船 “SKY DREAM”】

## 2. コンテナ野菜工場について

三菱化学社では、野菜工場のシステムを40フィートコンテナにパッケージ化した「コンテナ野菜工場」を開発し、本格的に発売を開始しました。この「コンテナ野菜工場」は、1月7日にNHKで特集されるなど、新しい農業のスタイルとして大変注目を集めています。

「コンテナ野菜工場」は、空調設備や水処理設備、照明設備などを完備しており、①気候・天候の影響を受けない ②多段式の棚を使い空間を最大限に活用できる ③砂漠や寒冷地など多様な空間に設置できる、といった特長があります。さらに、太陽電池とリチウムイオン二次電池のシステムも備え付けることができ、商用電源とのハイブリッド稼働による省エネルギーも実現可能です。

第1号機は中東・カタール国への販売が決まっており、4月上旬に輸出される予定です。当社では国際輸送事業部が窓口となり、三菱化学エンジニアリング社と共にその準備を行うことになりました。

「コンテナ野菜工場」は全く新しいスタイルの商品であるため、輸出にあたっては予期せぬ事態も起こりえます。例えば、コンテナ自体を一つの商品として輸出することは前例がなく、各関係省庁への確認が必要になりました。

この「コンテナ野菜工場」が問題なく輸出できるように、関係者一丸となって引き続き準備を進めて参ります。



【コンテナ野菜工場外観】

## 3. ハイブリッドフォークリフト

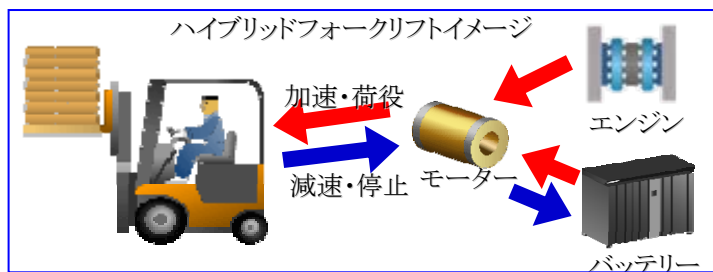
自動車メーカーがハイブリッドカーの生産・販売に力を入れる中、産業用車両にも「省エネ」「経済性」を競うハイブリッド化の波が押し寄せています。

まず、三菱重工業社（業界3位）が昨年10月に荷役能力4.0t 4.5t 5.0tのハイブリッドフォークリフトを発売し、同12月に豊田自動織機社（業界最大手）がこれに続きました。さらに、他メーカーからも、今年から来年にかけて発売される模様です。（※なお、三菱重工業社は自社開発の大容量リチウムイオン電池、豊田自動織機社はニッケル水素電池を使用）

国内では二酸化炭素を全く排出しない電気式フォークリフトのシェアが半分以上を占めていますが、取扱い荷物の重さが3.0tを超える場合はパワーが足りず、エンジン式が主流でした。

フォークリフトもハイブリッドカー同様、減速する際に発生するエネルギーをモーターで電気に変換し、蓄電して荷役・加速時に放電します。長時間の作業の中で、発進・停止を繰り返すフォークリフトは自動車よりも回収エネルギーが多く、あるメーカーの実用実験ではエンジンだけの車種に比べ、燃費が約40%向上したという結果も発表されています。なお、発売価格は各メーカーとも1台700万円程度で、現状のエンジン式フォークリフトの2倍以上です。

産業用車両のフォークリフトだけでなく、各社はバスやトラックなどの商用車にもハイブリッド化を進める動きがあり、「省エネ」「経済性」の動きと共にCO2削減のひとつの方法としても注目を集めています。



## 4. ケミカルEDIイニシアチヴ(CEDI=セディ)について

CEDIとは、2002年に石油化学工業協会内に設置されたCEDI小委員会が、欧米の大手化学企業が組織した化学業界のXML/EDI標準化団体であるCIDX (Chemical Industry Data Exchange)と協力し、CIDXの策定する「Chem eStandards (化学業界標準EDI)」を日本語で利用できるようにした仕組みです。

(※CIDXは2008年末に解散し、機能はOAGi (Open Applications Group)に移管) また、化学品取引EDI唯一のグローバルスタンダードとして、日本国内外の化学企業間や他産業との取引において、容易性の向上、スピードの改善、コストの低減を目的として開発されたものです。

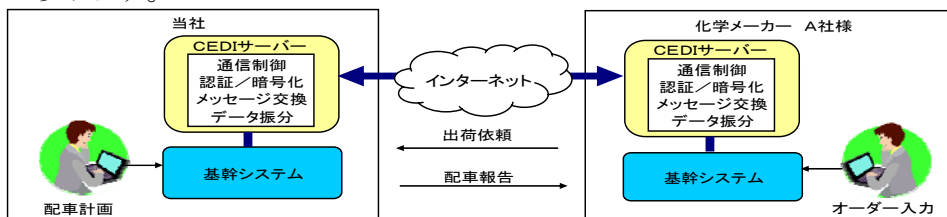
2009年11月現在で化学企業17社が参加しています。当社も、荷主であるCEDI参加企業のA社と、CEDIによる出荷データ交換を2005年より開始しております。(下図参照)

CEDI導入の主なメリットは次の2点が挙げられます。

- ①多数の標準的なメッセージが用意されており、その中で両社間で必要なメッセージを選んで使用できるため、取引先毎に新たなメッセージを作成する必要が無く、データ連携が短期間で実現できる。
- ②通信回線はインターネットを利用するので、既存のインフラで高速な送受信が実現できる。

普及・推進を担う石油化学工業協会CEDI小委員会では、他産業との取引にもCEDIを展開すべく取り組んでいる模様です。当社は、CEDI導入5年目を迎え、今後さらに活用機会が増えていくよう取引先企業と協力して参ります。

石油化学工業協会HP <http://www.jpca.or.jp/cedi/>



## 5. 衛星場所自慢 Part2 ~第18回 首都圏物流センター~

首都圏物流センター(埼玉県加須市)は、昭和63年6月に当時の三菱化成グループの関東地区における中核ストックポイントとして設立されました。関東1都6県のまさに中央に位置し、関越・東北・常磐の各自動車道へも好アクセスなため、北関東・東北エリア向けの配送拠点としても重要な役割を果たしています。

当センターは、総面積約7,000坪の敷地の中に3棟の倉庫があり、三菱化学グループ以外の製品も含め、常時10,000tの製品を保管しています。現在の主要業務としては、自社倉庫での流通加工、トラック・ローリーによる関東一円への配送業務、北関東・東北地区計14箇所の外部倉庫管理等を約50名体制で行っています。

次に当センターが所在する加須市をご紹介します。加須市の名産品としては、鯉のぼりや手打ちうどんなどがあり、特に鯉のぼりは、生産量日本一を誇っています。加須における鯉のぼり生産の歴史は古く、明治の初めに傘や提灯を作っていた職人が、材料の和紙で作ったのが始まりです。現在はナイロン繊維にシルクスクリーン印刷したものがほとんどですが、加須では今も昔ながらの「手書き」の鯉のぼりが作られています。手書きの鯉のぼりは木綿と顔料だけを使い、職人が精魂こめて描いていくもので、12の色彩を縦横に使い、18もの工程を費やして出来上がります。熟練の職人が1ヶ月以上かけて作り上げた「手書き鯉のぼり」は、今にも龍になりそうな勢いをもちながらも美しく、そして可憐です。

また、毎年5月3日にはジャンボこいのぼり(全長100m、重量350kg、目玉の直径10m)が利根川河川敷で遊泳され数万人の観光客の目を楽しませています。一度その時期に合わせ、この雄大な鯉のぼりの泳ぎを見にいらしてみても如何でしょうか？

《注意:風がないときは泳がず、巨大な鯉の滝登り状態です。》



【ジャンボ鯉のぼり】

## 6. 「物流アウトソーシング最適化」セミナー (1月15日開催)

「物流アウトソーシング最適化セミナー」と称し、物流アウトソーシングの最新動向と成功のポイントについて紹介するセミナーが開催されました。(主催:富士通ビジネスシステム社)

現在、物流業務をアウトソーシングし、企画・製造などの本業へ集中することで「リスク回避」「変化への対応に注力」する企業が増えています。しかし、同時に「アウトソーシングに踏み切れない(右図)」、「アウトソーシングがうまくいかない」という声もよく耳にするようになりました。

本セミナーによると、最近では、荷主企業と物流事業者との「情報共有」「目標の共同作成」「達成度評価」などが成功のポイントとなっているようです。

当社におきましても、お客様との協調体制を一層強化し、お客様の立場に立ったアウトソーシングを今後ともご提案・実行し続けて参ります。

### アウトソーシングに踏み切れない企業の声

- ・うちの商品は特殊だから、よその人には無理だよ!
- ・顧客の声が届かなくなるから…
- ・メリットがあるか判断できないね



### ポイント



- ・物流プロの仕事に信用する!
- ・アウトソースしてはいけない管理面は責任もって自社で!
- ・現状コストを正しく把握できればメリットは一目瞭然!

## 7. 「キャッシュフローを改善する生産革新事例」セミナー (2月10日開催)

本セミナーは製造業向けの内容で、一見物流とは関係ないように思えますが、製造業各社の生産革新による在庫削減への取り組み事例は、物流における在庫管理の観点からも大変参考となる内容でしたので、ここで概要をご紹介します。

本セミナーの内容は、一言で言えば、製造業各社が市場や変動に対応するために大切なことは、移動のムダ・探すムダ・管理のムダを極限まで少なくした「1日モノづくりの実現」だということです。そのためには、整流化生産と在庫の整流化が必要となります。具体的には、製造については標準作業の見直しや、切替時間の短縮・工程間の在庫削減などにより手持ち率を下げ、在庫については販売・入荷・出荷の動向と在庫バランスを常に把握し、基準在庫の設定・見直しを行います。これの繰り返しにより、現金→購買→製造→梱包→在庫→販売→輸送→入金の流れのうち、製造～輸送の間をより速くすることができ、整流化生産と在庫の整流化が実現されるわけです。

セミナーの中で、「在庫があると現場がますます弱くなる」という非常に印象的な言葉がありました。生産革新を達成するためには、①売れた商品の素早い生産②モノづくりコストの飽くなき低減活動の実施は必至であると思われます。当社が物流業とりわけ倉庫業という分野でいかに迅速に対応していくか、荷主の皆様との現場力の強化にいかに関与していくかを考えていきたいと思っております。今後も、幅広い分野の知見を物流でも活かし、荷主の皆様に関与していきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

### 芝のそよ風

ソリューション部 芝 啓彦

今回のLIFE TIMESでは、「コンテナ野菜工場」(コンテナ型野菜プラント)を紹介しています。

このコンテナ型野菜プラントについては、特に砂漠地帯で地下水も石油と同じ地下資源であり、掘り尽くせば枯渇してしまう大切な資源という事で中近東で注目を浴びているようです。

一部では費用が高いという声もある一方で、40年前に車の排気ガス問題に日本だけが前向きに取り組んだ結果、日本の自動車メーカーの世界的な優位を勝ち得たとする意見もあります。

技術立国:日本が環境先進国となることを期待させられたニュースでした。