

新幹線を活用したモーダルシフトPJT

協議会名:新幹線を活用したモーダルシフト推進協議会

協議会構成員

九州旅客鉄道株式会社(JR九州／幹事・物流事業者:新幹線での輸送・全体調整)
株式会社萌す(荷主:輸出業務・海外販路開拓)
垂水市漁業協同組合(生産者:産地での生産・加工・出荷)

【事業実施背景】トラックドライバーの時間外労働上限規制(2024年問題)により、鹿児島から福岡・大阪への長距離トラック輸送(片道300～900km)の持続可能性が低下。また、特に繁忙期には冷蔵トラック運賃が高騰、車両確保も難しくなりつつある。鹿児島県は農水産物の一大産地でありながら、大消費地・輸出拠点まで遠く、長距離冷蔵トラックに代わる手段が乏しい。一方、九州新幹線や、フェリー等の地域資源はすでに揃っている。これらを結びつけ、新幹線を核とした幹線輸送の選択肢を確立する必要がある。

事業内容

Point

トラックと価格競争にならない3領域に集中。①新幹線でしか高鮮度を保てない品目、②駅近の荷主と国際輸送を組み合わせる輸送費が下がるケース、③繁忙期・緊急時の代替需要。

実証	内容
1	活魚・生サバ・食用花・いちご・医療用検体等について、品目別の梱包仕様・温度管理・輸送手順を標準化する
2	垂水フェリー×新幹線による「省ドライバー集荷モデル」を確立する(長距離ドライバーを介さず産地から駅へ集荷)
3	UPS(国際宅配大手)と連携し、小ロット国際輸出を安定化する(経由地での積み替え遅延を低減)
4	鮮度の定量化(K値＝魚の鮮度を示す指標 等)を行い、「新幹線輸送品質証明書」を確立する

想定事業実施効果

【地域産業の目指す姿】

- 輸送手段の制約によって市場に出られなかった品目・産地がなくなる
- 「新幹線で運ばれた鹿児島産品」がブランドとして機能する
- トラック依存からの脱却が地域の物流リスクを下げる

【定量目標(KPI)】

- CO2排出削減量:基準0 → ▲15t/年
- ドライバー拘束時間削減:基準0 → ▲1,650時間/年
- 定常便化商流数:実証段階のみ → 週次定常便5商流
- 新規荷主参画数:基準0 → +5社
- 新品目輸送手順の確立数:基準0 → +3品目
- 国際輸送遅延発生率:約50% → 10%以下
- 鮮度測定データ蓄積数:散発的・非標準 → 3品目×10便分