昭和26年3月12日第3種郵便物認可　平成26年11月1日発行（毎月1日発行）第64巻 第11号
ISSN 0913-9850

2014 Vol.64
11月号

MONTHLY かもつ

Lake Town Act Green ECO WEEK 2014に参加

2拠点体制でBCP型ネットワークを構築
味の素株式会社　味の素物流株式会社

公益社団法人 鉄道貨物協会
日本貨物鉄道株式会社

公益社団法人 鉄道貨物協会

我が国の貨物輸送の分野について、物資の安定・供給及び地球環境負荷（輸送量当りのCO_2排出量）の観点から、輸送方法の研究及び研究成果の普及啓発活動を行い、以って国民の生活に不可欠な物資の安定供給及び地球環境の保全に資することを目的とする。

JR貨物

価値を運ぶネットワーク

私達は鉄道貨物輸送を基軸としてその未来における新しい役割を認識するとともにより総合的な物・価値・情報の交流を創造しお客様の信頼に応え豊かな社会の実現に貢献します。

Index

表2 土木・建築遺産

1 Lake Town Act Green ECO WEEK 2014に参加
3 本部委員会の審議内容
5 平成26年度利用促進会議開催　北海道支部
8 利用促進会議・上中下越地区輸送協議会を開催　新潟支部
魅力いっぱい!交通フェスタ2014に参加　東北支部
9 利用促進会議・企業見学会を実施　九州支部
「講演会」及び「歌曲の夕べ」へのご招待
10 貨物時刻表取扱い書店訪問記Vol.3
11 支部自慢　東北支部

12 FREIGHT EYE

14 会員企業紹介　日通ハートフル株式会社
15 協会ニュース／リフレッシュクイズ

16 モーダルシフト
味の素株式会社　味の素物流株式会社
20 貨物駅の仕事ガイド　帯広貨物駅
22 SPOTLIGHT
24 トピックス
荷役機械のトップオペレータ
表3 今月号の「表紙写真」　今月号の「FREIGHT EYE」
JR貨物輸送概況

Lake Town Act Green ECO WEEK 2014に参加

主催：（公社）鉄道貨物協会　共催：JR貨物、日本通運（株）、全国通運（株）、日本フレートライナー（株）

●期日：平成26年10月18日（土）・19日（日）　●場所：イオンレイクタウン（埼玉県越谷市）

越谷貨物ターミナル駅に程近い越谷レイクタウンにおいて、企業・行政・市民・来街者が一体となってエコライフを志向する参加型環境イベント「Act Green ECO WEEK 2014」が開催されました。

このイベントは、環境共生を先導する日本一のエコ・環境・安心タウンを目指す越谷レイクタウンの地域イベントとして、「エコ・環境・安心」の意識啓蒙を図ることを目的に平成20年から毎年開催されているもので、今年で7回目の開催を迎えました。18日のオープニングセレモニーでは、越谷市長の開会あいさつや越谷市出身タレント及び作家のC.W.ニコル実行委員長による環境やエコライフについてのトークショーが行われ、「みどりと水とエネルギー 毎日がエコライフ」というテーマに沿って、各出展団体が趣向を凝らしたさまざまな体験型プログラムが用意され、2日間を通し子どもから大人までたくさんの来場者が参加しました。

当協会は、一般消費者に対するエコレールマーク及び鉄道貨物輸送の認知度向上を図るために、スーパーや商業施設等で開催されるイベントへの出展に特に力を入れて取り組んでいることから、JR貨物及び鉄道貨物輸送のパートナーである日本通運（株）、全国通運（株）、日本フレートライナー（株）各社のご協力のもと当イベントに初出展することを決め、「エコレールマークで、あなたも今日から、エコライフ。」というブースステーマでイオンレイクタウン mori 1階 花の広場に出展しました。

―エコレールマークで、あなたも今日から、エコライフ。―

出展は、当協会によるエコレールマークPR、JR貨物による鉄道貨物輸送PR、共催各社のPRのコーナーで構成され、当協会のPRコーナーでは、エコレールマーク認定商品の実物展示やパネルの掲出によりエコレールマークの意味・仕組みを紹介するとともに、完成したエコレールマークの図柄を覚えてもらうことをねらいとした参加型アトラクションのジグソーパズルや子供向けにわかりやすく解説したエコレールマークハンドブックの配布、「エコレールマークちゃん」による着ぐるみパフォーマンス等を行いました。また、貨物時刻表の販売も行い、当地が貨物列車にゆかりの深い武蔵野線沿線であることが功を奏し、たくさんのお客様にお買い上げいただききました。

JR貨物のコーナーでは、タオルやストラップ等のJR貨物オリジナルグッズの販売や貨物列車運転士に扮しての機関車パネル前での記念撮影、JR貨物北海道支社所有の大型鉄道模型ジオラマの展示を行い、来場者に楽しんでいただきながら環境にやさしい鉄道貨物輸送のPRができました。また、屋外では「エコ&グリーン・スタンプラリー」をクリアした小学生以下の子どもを対象として、東北支社所有のミニEH500（金太郎）とミニSLの運転会を行い、約2千人の方に楽しんでいただきました。

共催各社のコーナーでは、日本通運（株）は同社が展開する環境配慮に関する社会貢献活動や物流におけるモーダルシフトの取組みについて説明したパネルの展示、全国通運（株）はイオン専用列車記念ヘッドマークとパネルの展示、日本フレートライナー（株）はイオンの鉄道貨物輸送を紹介したパネルの展示と粗品の配布を行い、いずれも環境意識の高い来場者に熱心にご覧いただきました。

主催者によると、イオンレイクタウンは休日平均数十万人が来場する日本最大級のショッピングセンターとのことで、当協会がこれまで出展したイベントの中では最大の取組みとなりました。当協会は、このような一般消費者に直接PRできる機会を絶好のチャンスととらえ、今後もエコレールマーク及び鉄道貨物輸送の認知度向上に努めていきたいと思います。

パズル参加者にエコレールマークハンドブックを説明しながら配布

貨物時刻表を実演販売

エコレールマーク認定商品の展示

「エコレールマークちゃん」もPR

大型鉄道模型ジオラマの展示

ジグソーパズルにチャレンジ

運転士の気分で記念撮影

JR貨物オリジナルグッズを販売

ミニEH500（金太郎）運転会

本格的なミニSLも登場

日本通運（株）のパネル展示

全国通運（株）のヘッドマーク等の展示

日本フレートライナー（株）のパネル展示

本部委員会の審議内容

公益社団法人 鉄道貨物協会

利用促進委員会(H26.10.15)

平成26年度第5回利用促進委員会では、次の項目について審議を行った。

年間テーマ『鉄道コンテナ輸送の利用促進に向けた業種別の利用実態把握・課題の抽出と提案』

【審議内容】

「鉄道コンテナ輸送量の中期見通しに関する推計方法について」

1. 日本経済の中期(5年程度先まで)見通しについて

アベノミクスの功奏などもあって、わが国経済は永らく続いたデフレ状態からようやく脱しつつあり、当面の間は、概ね巡航速度である年率1%台前半、あるいはそれを若干上回る成長が続くものとみられる。

今後5年程度先の見通しに関しては、①2015年10月における消費税率の再引き上げの有無、②アベノミクスにおける成長戦略の効果、③東京五輪の経済効果、④国際経済の動向、など様々な不確定要因があり、見方も分かれるところである。例えば、7月以降に発表された主要調査機関3社による日本経済の中期見通しをみると、概ね1%台前半から1%台後半の実質経済成長を見込んでいる(表1)。

表1　主要調査機関における日本経済の中期見通し

調査機関名	実質経済成長率の予測結果	出所
三菱総合研究所	・2011～15年度：1.1%増 ・2016～20年度：1.1%増	「MRIマンスリーレビュー」(2014年7月号)
大和総研	・2014～18年度：1.3%増	「今後10年の日本経済を読む10の勘所」(2014年8月)
みずほ総合研究所	2014年度：0.5%増、15年度：1.5%増、16年度：1.7%増、17年度：2.0%増、18年度：2.7%増	「内外経済の中期見通しと人口・地域の課題　～みずほ総研が描く2020年の世界～」(2014年10月)

2. 国内貨物総輸送量の中期(5年程度先まで)見通しについて

表1で示した、調査機関3社による2014~18年度までの実質経済成長率の予測結果の中間値は、年率1.4%程度である。仮にこの成長率が実現するものと想定すると、2018年度における実質GDPは567.4兆円となる。

また、鉄道貨物協会「平成25年度本部委員会報告書」において推計したモデルを用いて2018年度における「原単位」(=実質GDP100万円当たりの総輸送トン数)を推計すると、8.324(トン/百万円)であり、それに上記の実質GDPを乗じると、2018年度の国内貨物総輸送量(47.3億トン)が得られる。

直近である2013年度の総輸送量は47.7億トンであることから、今後、微減傾向で推移していくものとみられる(表2)。

表2　2018年度における実質GDPおよび国内貨物総輸送量の見通し

	2013年度	2018年度	年平均伸び率(%)
実質GDP(10億円)	529,252	567,351	1.4
国内貨物総輸送量(百万トン)	4,769.3	4,732.8	△0.2

3. 鉄道コンテナ輸送量の中期(5年程度先まで)見通しについて

A. 推計に関する考え方

需要面に関するアプローチにより、5年程度先における鉄道コンテナ輸送量の見通しについて推計を行う。

本調査においては、調査機関による主要業界における中期的な国内生産・需要の見通しについて把握するとともに、各業界における主要企業に対してヒアリング調査を実施し、鉄道コンテナ輸送へのシフト可能量およびシフトのための、中期的な国内生産・出荷の見通し、輸送モードの中期的な利用見通しなどについて把握している。こうしたデータを勘案し、中期的な鉄道コンテナ輸送量について幅(上限値・下限値)をもたせて推計を行うこととする。

ただし、鉄道コンテナ輸送量に関しては供給力の制約があるためおのずと上限がある。供給力に関して細かなデータが公表されていないことから、過去最高水準であった2007年度の2,339万トン(注：2013年度実績の2,148万トンと比較して8.9%高い水準)を上限と想定する。

B. 推計手法

推計手法は以下の通りである。ある荷主企業を仮にBとし、荷主企業Bから出荷される品目をAとする(以下品目A、荷主企業Bとする)。

(1)品目Aを国内向けに出荷している業界における中期的な国内生産量・出荷量の見通しについて把握する。

(2)品目Aを国内向けに出荷している荷主企業Bにおける中期的な国内生産量・出荷量の見通しについて把握する。

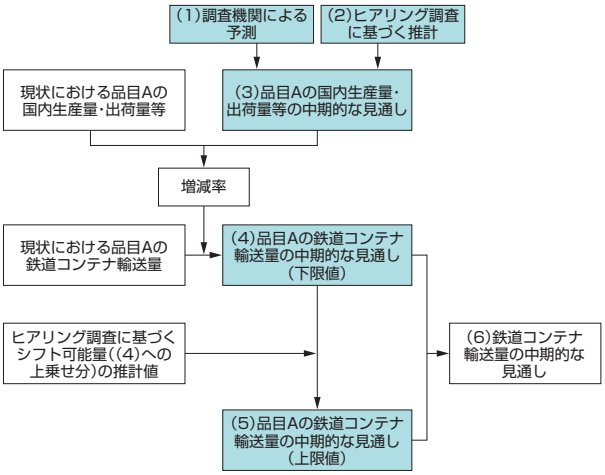
(3)(1)と(2)の結果より、品目Aの中期的な国内出荷量の見通しについて推計する。

(4)現状と比較した(3)(中期的な国内出荷量)の増減率を、品目Aにおける鉄道コンテナ輸送量の増減率と想定し、中期的な品目Aの鉄道コンテナ輸送量(下限値)とする。

(5)ヒアリングに基づく荷主企業Bにおける鉄道コンテナ輸送へのシフト可能量から、品目Aの鉄道コンテナ輸送量の上限値を想定する。

(6)各主要品目について同様の作業を行い、中期的な鉄道コンテナ輸送量(合計；上限値および下限値)について推計する。

図　鉄道コンテナ輸送量の中期見通し推計フロー



輸送品質向上委員会(H26.10.17)

平成26年度第5回輸送品質向上委員会では、年間テーマ「鉄道コンテナ輸送の輸送品質向上に向けた荷擦れ・荷崩れ対策に関する調査研究と提案」に基づき実施したヒアリング調査の結果報告とまとめについて審議された。

1. ヒアリング調査の目的

前年度調査に引き続き、JR12ft汎用コンテナ(以下、「JRコンテナ」という)の輸送品質向上を目的として、荷主及び利用運送事業者における養生材の現在の導入事例や要望事項等をとりまとめ、提案につなげることを目的とした。

なお、本年度については、特に段ボール箱以外の荷姿である板紙、巻取紙、紙袋及び一斗缶等について、重点的にヒアリングを実施した。また、委員からの希望により、他の輸送機関の養生についてもヒアリングできるところは実施した。

2. ヒアリングの対象　　荷主及び利用運送事業者　計12社

3. ヒアリング項目

A. 鉄道荷物事故(荷擦れ・荷崩れ)の発生頻度と発生内容、対策(養生)内容と効果

B. コンテナの内装に対する意見(ベニヤ内張りの問題点等)

C. コンテナ内に設置されるべきラッシング装備の内容(位置、仕様等)

D. コンテナに施すべき装備(ラッシング以外)への意見

E. 養生材を使用している理由(選択基準：効果、コスト、取扱い易さ等)

F. 養生材への要望事項(返回送の手間の解消、管理の問題等)

G. 防振コンテナ、防振シートのニーズ

H. 自由意見

4. ヒアリング調査のまとめ

調査結果報告資料が多く、また誌面が限られているため、前「3. ヒアリング項目」のうち、A、E、Fの3項目について記載する。

A. 鉄道荷物事故（荷擦れ・荷崩れ）の発生頻度と発生内容、対策（養生）内容と効果

（1）品目：製紙

a. 板紙の荷姿はパレット積みで、養生としてはストレッチフィルム、エアバッグ、ポリエチレンシート、PETバンド、角当て、発泡角材が用いられていた。

b. 巻取紙についてはワンプ（用紙を包装する紙）が巻かれており、上段と下段を糊付けすることで安定が図られていた。養生としては発泡角材や防滑紙が用いられていた。

c. PETバンド+角当ての養生方法については、荷主グループの研究技術部と一体となって改善に取り組んだとのことであった。また、PETバンドの圧力（締める強さ）についても同様に同研究技術部の指導を受けて取り組んでいるとのことで、荷主と利用運送事業者が一体となった取り組みも進展していることがうかがわれる。

（2）品目：化学製品

a. 一斗缶の養生としては段ボールや発泡角材、巻き段ボール、PP紐。現在、ダンネージを用いた養生についても試験輸送中である。ダンネージについては荷主が主導して開発されたものであり、費用についても荷主が負担している。

b. ドラム缶についてはバンドでの固縛が、フレコンバッグについてはラッシングベルトでの固縛が行われている事例もあった。

c. フレコンバッグについて、通常は巻き段ボールでの養生を施しているが、中身がPET樹脂のフレコンバッグの場合、PET樹脂はペットボトルの原料で食品用途ということから、臭気対策としてビニール養生が施されていた。

（3）品目：金属製品

a. 小型のコイル状の電線（クラフト紙包装）の荷姿はバラ積み。養生としては電線一山ずつビニール養生を施す他、床面及びコンテナ壁面にはビニールを埋め込んだクラフト紙を貼付する。濡損事故対策としては、扉部上部からビニールを垂らす養生が行われていた。

b. 大型の電線の荷姿は鉄ボビン（電線を巻くための鉄製の筒）。養生としては直積みした鉄ボビンに対し、角材で固定した後、鉄ボビンの中心部にワイヤを貫通させ、ワイヤ荷締機で固定する方法。

c. 大型のアルミ製コイルの荷姿は木製架台。養生としては、ラッシングベルト及び木製パレットを用いた固縛。

（4）品目：自動車部品

a. 荷姿はパレット積み。船舶輸送で使用されている鉄製パレットが流用されていた。養生としては、a）防振資材、b）ゴムバンド、c）隙間充填ボード、d）防振材であった。防振資材導入後の荷物事故発生率は年1～2回程度と成果が得られている。防振材を貼付したベニヤ板をコンテナ床面に敷きつめることから、内容積確保のため20型コンテナ（背高タイプ）を限定使用している。

b. ある程度の初期費用がかかることから、一定の出荷量が確保できる荷主に使用が限られる面がある。

（5）品目：食品

荷姿は一斗缶。養生としては天面部にポリ縄を大きく引っ掛けながら、15～20缶毎に固定する方式で成果を得ていた。また、コンテナ床面及び内壁との直接的な接触を防止する目的で、巻き段ボールで覆う養生も施されていた。

（6）コンクリート製品

荷姿はパレット積み。養生としてはラッシングベルトと角当てを使用した固縛、段ボールを使用した隙間埋めであった。従来はフォークリフトのチルトによる左右方向の荷崩れ防止を目的として2パレット当たりラッシングベルト1本で固定していた。しかしながら、左右方向の荷崩れは防止できたものの、前後方向（進行方向）の製品飛び出しは収束しなかったことから、2パレット当たりラッシングベルト2本で固定する養生を施したところ、製品の飛び出しが抑えられた。

（7）他輸送機関

a. 他輸送機関における養生については、輸送機関毎に養生方法を定めているということではなく、物流事業者の判断に任せているとの話があった。

b. 巻取紙について、トラックでは俵積み（巻取紙を横倒しにした積み方）が主流であり、コンパネやプラスチック状のシート、発泡スチロール等で養生が施されていた。RORO船では基本的にトラックと同様の養生であり、縦積みの場合はコンパネや発泡角材による養生が施されていた。海上コンテナ（輸出用）では縦積みの場合、床面には段ボール、壁面中段には発泡角材による養生が行われていた。また、コンテナ後部の積込口については、木片を床面に釘打ちし固定するとともに、角材を立てて固定する養生が行われていた。

（8）受入先の要求水準

a. 「以前から厳しい」との意見がある一方、「ここ数年で徐々に厳しくなってきた」との意見も聞かれた。納品の形態については「顧客への直納」と「倉庫やSP（ストックポイント）への納品」の2パターンが主流だが、「倉庫やSPへの納品の方が厳しい」との声が多かった。これについては、「商品を転売する場合、倉庫やSPが商品に責任を持たなければならないため」との話があった。

b. 同程度の荷物事故事例でも受入先によって基準が異なっており、「北海道では受入可、九州では受入不可」という事態も生じている。

E. 養生材を使用している理由（選択基準：効果、コスト、取扱い易さ等）

（1）過去のヒアリング調査においては、養生方法の決定者、養生費用の負担者とも利用運送事業者である事例が多かったが、本年度のヒアリング調査では、荷主が費用負担している場合の他、養生方法について荷主が利用運送事業者と連携して改善に取り組んでいる事例も幾つかみられた。荷主からは、「受入先の要求水準が高まる中、荷主として協力できるところは協力する」との話があった。

（2）養生材の選択基準については、「なるべくコストを抑えて、最大限有効性があるものが良い」ということで、費用対効果が重視されていた。

（3）養生マニュアルについて、主要荷主については作成されている事例もあるが、多くの場合で作成されていなかった。これについては、「ある程度決まったトラックドライバーが対応しており、養生方法も熟知しているため問題ない」との意見だった。また、養生マニュアルの形で集約されていない場合でも、情報システム上の顧客情報に登録する形で、必要な養生材が集荷伝票に出力される方式を採用している事業者もあった。

F. 養生材への要望事項（返回送の手間の解消、管理の問題等）

（1）養生材の返回送を課題として指摘する事業者が多かった。着側からの返送を促すべく、着払いの宅配便伝票を納品書入れに入れて発送しているが、着払いの宅配便代も月5～6万円ほどかかっており、費用面で負担となっている。

（2）養生材返送時に、返送方法が様々になっており、対応に苦慮している。例えば、着払いの宅配便で返送しようとしたところ、「自社便があるので、宅配便ではなく自社便で返送してほしい」という事業者もいる。

（3）「養生すれば確実に荷物事故は減少するが、養生が厳重過ぎると着地側で嫌がられることから養生簡素化の方向に向かい、結果的に荷物事故が再発するという繰り返しになっている」との指摘があった。

（4）「使用後のポリエチレンシートについて、業者に有価で引き取ってもらっている。廃棄であれば逆に産業廃棄物として処理費用を支払うことになることから、JR貨物としても何処かの業者と契約して、使用後のポリエチレンシートをまとめて引き取ってもらえれば、コストの発生なく、収入とすることができるのではないか」との提案があった。

（5）「養生材の回転率を上げる仕組みがあると良い。具体的には、養生材の返送に関する輸送枠の取得を容易にしてほしい」との意見があった。

（6）貨物積付用品の割引率（現状7割）について、さらなる割引率の拡大を求める声もあった。返回送運賃がもう少し安価であれば、荷主も鉄道輸送への興味を示してくるとのことであった。「隙間充填ボード等、大型の資材は返回送費用も嵩むことから、荷主に対し見積りに含めるとなると、トラック運賃に対する鉄道運賃の競争力も低下してしまう。

（7）養生材の返回送について、「何処かが仕切って、養生材を共同使用できる仕組みを作らないと解決しないのではないか」、「養生材の返回送用として、空コンテナを無料に近い形で使用させていただきたい」等の意見もあった。

（8）「他駅から到着するラッシングベルトにも油性ペンで会社名が記入されている場合が多いが、ラッシングベルトに会社の住所が記入されていない場合、返送したくても返送できない」との話もあった。また、会社名しか記入されておらず、住所が記載されていない場合は、インターネットで当該事業者の住所を調べるような手間も生じている。

公益社団法人 鉄道貨物協会　北海道支部

平成26年度 利用促進会議開催

●期日：平成26年10月9日(木)
●場所：札幌すみれホテル会議室
●出席者：21名

議題：「北海道の物流をめぐる環境変化と鉄道貨物輸送のとるべき道」

基調講演

講演：「北海道の物流をめぐる環境変化と鉄道貨物輸送のとるべき道」

講演者：北海商科大学
教授 相浦 宣徳氏

北海商科大学
教授 阿部 秀明氏

■講演要旨

1. 北海道物流は大きく変わろうとしている。既存の課題(地理的条件･産業構造)に加え、新しい課題(トラックドライバー不足･長時間労働に関する規制強化等のトラックが抱える課題の顕在化･青函共用走行問題)が発生している。手をこまねいてはじり貧になる可能性もあるが、この課題は改めて北海道の物流を見つめ直す良い機会である。
2. 鉄道貨物輸送による移出に伴う北海道経済への効果は「1兆円」を超え、北海道農政部が試算したTPPによる関税撤廃の影響額の2/3に相当する。特に基幹産業であり他の産業に大きな波及効果を持つ「農業部門」に、大きく寄与している。
3. 今回の会議では、以下の点について皆様方の御意見を伺いたい。
   (1)青函共用走行問題への対応
   (2)トラック輸送力が低下する道内間輸送への対応
   (3)北海道物流体系の再構築

意見交換（以下詳細）

1. 青函共用走行問題への対応

北海道西濃運輸株式会社
田中執行役員運輸部長

○当社は、特積み貨物で対本州間の7割が到着を占めている。そのうち鉄道利用分は年間約4万トンになっている。
○鉄道での到着貨物は札幌にて仕分け後、道内各拠点へ再輸送する。新幹線開業により、貨物列車の到着が遅くなった場合、一部トラック輸送へ転化しなければならない便も出てくる。ただ、ドライバー不足や船枠の確保に課題があり、簡単には移行出来ない。

キリングループ
ロジスティクス株式会社
北海道支社 紺野支社長

○当社では、本州からの到着が圧倒的に多い。到着貨物の約35%は鉄道を利用している。
○鉄道輸送の枠がないのであれば、他の手段で運ばざるをえない。輸送モードを再検討する必要がある。今後の情報次第で、様々な手段を検討していく。

士幌町農業協同組合
久保農工部長

○新幹線開業による空白の時間により、輸送力が減るのであれば別の手をうたなくてはならない。フェリーの増便も期待出来なく、まさに我々の死活問題である。
○情報があまりにも無く、新幹線の開通のみがクローズアップされ、不安感を更にあおり、荷主及び利用運送事業者は非常に「不安」に感じている。鉄道事業者から「我々が北海道の貨物は守る」という力強い言葉を頂きたいのだが、残念ながら無い。鉄道貨物に対する期待感は高く、物流を支えるという使命を感じて欲しい。
○空白の時間による輸送力減少を回避するため、長編成列車（26両）を北海道に走らすことは出来ないのか。連結出来る両数を増やすのも一つの解決策ではないか。
○トラック業界ではドライバー不足という問題の中で、増トン化を進めている。最少の人数で最大の積載量を運ぶのが一番効率的であり、低コストでもある。1コンテナの最大積載量の6トン化への取組みを進めるべきではないか。

ホクレン農業協同組合連合会
管理本部物流部 溝渕課長

○北海道経済における鉄道貨物輸送の経済効果が高いのは理解しており、例えば20年かけて計画的に縮小していくというならまだしも、来年ばっさり無くなるとなると、とんでもないことになってしまう。
○鉄道貨物輸送は、国からの影響が強いので、国が方向性を決めてしまえば、“明日”は言い過ぎでも“来年”からでも事業が終わってしまうのではないだろうかという「不透明感」がある。運行継続について将来的な「不透明感」がある限り、安心して使おうという気持ちにならない。既に新幹線との共用走行の検討を始めて数年経つが、具体策が見えてこない。青函共用走行問題が検討したが「だめでした」という結論になるとも限らないといった感もある。このような「不透明感」が鉄道貨物利用促進の大きな問題点ではないだろうか。

王子物流株式会社
苫小牧事業所 宮野所長

○新幹線開業後、輸送力低下によるサービス水準低下があっても、斬新な発想で新たなサービスを提供するのも方策の一つでは。コンテナ積載トン数の増といった荷主に合った輸送形態の提供や、31ftコンテナの対応能力を強化するのはどうだろうか。現状、大消費地でも大きな駅でしか、大型コンテナは扱えない。横だけでなく上から開閉出来るコンテナも方策の一つだ。

日本通運株式会社
札幌支店 多田業務次長

○北海道は、本州との間に海があり、輸送手段は青函トンネルと船しかない。人も“貨物”も重要性が高いという認識をどう世間に広めていくか、お客様も含めて検討すべき重要なテーマである。

全国通運株式会社
北海道支社
菊地執行役員支社長

○この問題は、物流に携わっている人が声を上げないと理解されない。今後、物流に携わる方をメンバーとした会を立ち上げたいと考えているので、ぜひ協力頂きたい。

JR貨物
北海道支社 犬飼支社長

○新幹線問題については、鉄道事業者として力強く「大丈夫」と言いたいが、現状では「大丈夫」なように、社内外で働きかけをして、北海道の世論を高めないといけないと考えている。列車が無くなると輸送力がなくなるので、鉄道事業者としては断固抵抗して今の輸送力を確保していきたい。
○長編成化は一つの良い方策であるが、今は20両編成が限度である。インフラ整備が必要で、社内をはじめ国や旅客会社への働きかけ及び理解が必要。
○増トン化は検討案があがっているが、強度の問題や路線によっては勾配の問題があり、20両編成を維持出来ないという技術的な問題があり、検討事項として進めていきたい。

JR貨物
営業統括部 柏井担当部長

○鉄道貨物輸送の「使命」を感じた。鉄道貨物輸送が御期待に応えられるよう対応進める。

2. 道内間輸送への対応

札幌通運株式会社
札幌貨物ターミナル支店
石黒支店長

○今年に入り、道内間トラック輸送の運賃が上昇しており、道内間物流において鉄道輸送シフトの問合せがある。道内輸送は、トレーラー輸送や10トン車が大半であり、オーダーロットでは31ftコンテナへの切替えが望ましい。しかしながら、復路（空回送）コスト負担の問題・荷役機械・リードタイムの制約がありトラックと同

程度のサービス水準維持が難しくなかなか進まない。
○31ftコンテナの三角運用（関東⇒札幌⇒道内各地⇒関東）も理想のモデルではないかと考えており、お客様と共に検討を進めている。工夫を重ね、道内輸送を拡大していきたいが、リードタイムの改善が鍵となるので協力をお願いしたい。

北海道西濃運輸株式会社
田中執行役員運輸部長

○道内輸送の観点では、札幌⇒函館間は取り組んでいるが、札幌⇒帯広・釧路はリードタイムが悪く、なかなか利用出来ないのが実態であり、改善頂きたい。
○ドライバー不足は全国的に影響が出ている。ドライバーの総数は変わらなくて、業者間でドライバーが動いているだけ。いかに1回で運べる量を多くするか、無人航送とか長距離については人が掛からないような仕組みを構築したい。

日本通運株式会社
札幌支店 多田業務次長

○ドライバーの不足は、瞬間的なものではなく、継続していくものと考えている。起点により変わるが、苫小牧港からの場合、必ず拘束時間や連続ハンドル時間がオーバーするエリアがある。今後は中継ポイントの活用や、共同配送化が解決策になると考える。
○女性、高齢者が物流の担い手になってきている。物流現場の魅力化が必要。

日本フレートライナー株式会社
北海道支店 荒戸支店長

○道内間輸送のシフトの場合、12ftコンテナは手間がかかり、お客様は20ft、31ftコンテナを希望される。札幌を21時~22時に出発し道内各地に早朝着くダイヤが必要。

3. 北海道物流体系の再構築

北海商科大学
阿部教授

○これまで北海道は生産物を作り、物流網を活用し移出することで経済を成り立たせてきた。しかし、今後の北海道人口の減少に伴い、移入が減り、移出入のバランスが崩れた際に、凄まじい季節変動にも耐えてきた物流が果たして本当に今後も耐えうるのだろうか。
○地域経済は生産することに意義があるが、実際は移入がなければ生産も成り立たない。
移出よりも移入が滞った場合、大きな影響があるのではないか。今後は移入にも焦点をあて検証する必要が感じられる。

全国通運株式会社
北海道支社 菊地執行役員支社長

○北海道の移入において、生活物資はほとんど札幌に入ってくる。札幌からの二次配送においては、小ロットになってしまい、鉄道で扱えない貨物がほとんど。逆に、道北・道東からは一次産品やその加工品の移出が鉄道も含めて相当量ある。地域間の移出入のギャップの解消も課題の一つではないか。

札幌通運株式会社
札幌貨物ターミナル支店 石黒支店長

○10月6日発生の東海道線土砂流出での対応では、この出荷ピーク期にはフェリー・トラック・鉄道全ての輸送モードをフルに使い切らないと北海道の物量には対応出来ないと改めて実感した。鉄道輸送モードが8%しかないというのは年間トータルであり、季節波動のピーク期である9月に限定したらどうなのかという検証も必要ではないだろうか。

ホクレン農業協同組合連合会
管理本部物流部 溝渕課長

○農業の世界では、実は移出と移入が均衡して同程度の量が行き来している。移出は農畜産物だが、移入は飼肥料原料が多い。飼肥料原料は一般貨物船の利用が大半で、鉄道輸送ではコストが全く合わない。将来的にどちらかに合わせようという視点になると、船に行くのが自然な流れとなってしまう。もちろん倉庫保管や二次配送を考えると簡単ではないが、鉄道輸送には大いに脅威になる。
○農畜産物の中にも、鉄道輸送されていない品目も多い。これらの品目が利用できないのは、やはり輸送障害がネックとなっている。何も対策が打てないと、新規の利用は増えてこない。

北海道庁
総合政策部 別所参事

○北海道庁に物流という名のつく部署が出来て5年が経過した。今後とも出来ることがあれば要望を頂きたい。

土幌町農業協同組合
久保農工部長

○今後馬鈴薯の輸送については、「土砂の除去」「規格外の除去」などを作業工程に組み込み、無駄なものは一切送らないという輸送形態（輸送の減量化）に変えるとか、現在スチールコンテナを使用している出荷容器も、重量的にも重く返送運賃が掛かるといった問題点もあるため、プラスチック化やリース・レンタルも検討できる時代でもあり、新しい時代に向け現状満足することなく、あらゆる可能性にチャレンジして行きたいと思っている。
○人手不足は農業分野でも課題である。当組合では平成15年に生食用馬鈴薯の手積み手降ろしをレンタルパレット化した。現状はトラックドライバーの拘束時間問題の解消や運賃抑制を考えた場合、特に北海道農産物に於いては一環パレチゼーション化を本格的に推し進めて行かなくてはならない時期に来ている。しかし、レンタル会社においては「回収率の低さ」が大きな問題となっており、最悪の場合、パレットの低回収率を理由に事業継続を断念されるとかレンタル料値上げなど利用者としては大きな問題となることを危惧している。今後の物流を考えた時、この一環パレチゼーション化への取り組みは「荷主」だけでなく、「運送業者」、「消費者・ユーザー」など係わる全ての者がその利益を享受できる（シナジー効果が期待できる）方法であるので、行政としても回収制度の構築に向けた後押しを是非お願いしたい。

国土交通省
北海道運輸局 深尾課長

○使える統計データの提供や、次世代モーダルシフトのマッチングでお手伝い出来るかと思うので宜しくお願いしたい。

北海道通運業連盟
竹谷事務局長

○物流が止まった場合について、道民の皆様にどうしたら理解頂けるか今後議論を進めたい。

利用促進会議・上中下越地区輸送協議会を開催

新潟支部　●期日：平成26年9月10日（水）　●場所：新潟テルサ（新潟市）

当支部は、9月10日に新潟テルサ3階会議室において、平成26年度利用促進会議・上中下越地区輸送協議会を協会会員40名の出席をいただき開催しました。

初めに今回の議長である下越地区輸送協議会 古泉会長（亀田製菓（株）物流部長）より、「協会活動の原点は地域に密着した具体的かつ実務的な活動である。この利用促進会議・輸送協議会において、ご出席の皆様には荷主・利用運送事業者・JR貨物の三者が互いにメリットとなるような意見・要望等をご発言いただき、有意義な会議にしたい。」と挨拶があり、古泉会長の議事進行により会議が進められました。

会議は「輸送協議会」と「利用促進会議」の二部構成で行われ、輸送協議会の冒頭にJR貨物菊池新潟支店長より、平成26年度8月までのJR貨物全体の動向について、6月に発生した江差線脱線事故に対するお詫びと安全対策の取組みについて、盆休明けに発生した空コンテナ不足及び今後の輸送品質・サービス向上への取組みを引続き継続していくこと等についてお話をいただきました。続いて新潟支店より、上中下越地区別の8月までの輸送実績報告と、平成26年度秋冬期貨物輸送対策及び次期ダイヤ改正についての説明が行われました。

その後利用促進会議へ移行し、会員の皆様から繁忙期の空コンテナ対策や輸送力の増強等について多くのご意見ご要望が出され、これに対しJR貨物新潟支店より、この会議で伺った意見要望を踏まえ、今後の鉄道貨物輸送の利便性向上に努めていきたいとの回答が行われました。

最後に当支部より今後の行事予定を報告し、会議を終了しました。

冒頭挨拶された古泉議長

会議の様子

魅力いっぱい! 交通フェスタ2014に参加

東北支部　●期日：平成26年9月20日（土）　●場所：仙台市役所前庭

9月20日に仙台市の主催により、公共交通を中心とした過度にクルマに依存しない持続可能な都市の形成に向けた環境意識の高揚等を目的としたイベント「魅力いっぱい!交通フェスタ2014」が開催されました。

当支部は、交通分野における環境対策を紹介する東北運輸局のブースに出展協力し、当協会パンフレットの配布や貨物時刻表の展示・販売を行い、環境にやさしい鉄道貨物輸送のPRを行いました。いつも人気の「エコレールマークちゃん」もPR活動に参加し、来場者との記念撮影や握手に応じて、たくさんの人々にエコレールマークを知っていただけるよう周知活動を行いました。

地球温暖化問題について対話する「エコレールマークちゃん」

貨物時刻表を展示・販売

利用促進会議・企業見学会を開催

九州支部 ●期日：平成26年9月16日（火）　●場所：JR西日本博多総合車両所・アサヒビール（株）博多工場（筑紫郡那珂川町・福岡市）

九州支部では9月16日に会員である荷主企業、利用運送事業者等から38名のご参加をいただき、企業見学会としてJR西日本博多総合車両所とアサヒビール（株）博多工場を訪問しました。

博多駅から南へ約9kmの位置にあるJR西日本博多総合車両所は、昭和49年に開設された新幹線用の車両基地で、新幹線の検査・修繕拠点として重要な役割を担っています。広い車両所内を見学させていただき、ひとつひとつの作業により新幹線の安全が守られていることを改めて気づかされました。質疑応答時には、運転士の方と検修担当の方に同席していただき、参加者より出されたたくさんの質問に答えていただきました。

次に、アサヒビール（株）博多工場を訪問しました。大型スクリーンの映像で同社の取組み等の説明を受けた後、工場見学となりました。最初にビールの原料の展示があり、麦芽やホップに実際に触れることができました。その後、製造過程を見学させていただき、各工程で「うまさ」への取組み、また環境問題への取組みについて説明を受けました。最後に出来たてのビールを試飲させていただき、見学会を終了しました。

今後も、このような行事を通じて会員相互の理解を深めるとともに、鉄道貨物輸送の利用促進に繋げていきたいと思います。

本部屋上から見た風景

JR西日本博多総合車両所にて

アサヒビール（株）博多工場にて映像鑑賞

お知らせ

「講演会」及び「歌曲の夕べ」へのご招待

平成26年度の当協会事業活動の一環として、物流問題に精通しておられる神奈川大学名誉教授 中田信哉氏を講師にお迎えしての「講演会」及び世界的な声楽家による「歌曲の夕べ」を開催します。一般の方も無料でご参加いただけますので、皆様お誘い合わせの上ご来場ください。

■ **日　　時**：平成26年11月17日（月）15:00～17:10
■ **場　　所**：如水会館 2階「スターホール」
東京都千代田区一ツ橋2-1-1
■ **内　　容**：●講演会　15:00～16:00
演　題：「変革期を迎えた物流とこれからの方向」
～今度こそ、レールウェイシフトの流れを定着させたい
講演者：神奈川大学名誉教授 中田信哉氏
●演奏会　16:10～17:10
テーマ：「歌曲の夕べ」
出演者：ソプラノ歌手　西野　薫氏
バリトン歌手　安保克則氏
ピアノ奏者　喜嶋麻実氏

如水会館案内図

■ **申込方法**：参加申込み用紙（当協会ホームページからダウンロードできます）にご記入の上、当協会あてにファクス送信してください。ファクス送信が困難な場合は、お電話にて参加者の氏名・電話番号をご連絡ください。
●TEL 03-5256-0577　●FAX 03-5256-9220
担当：（公社）鉄道貨物協会 総務部 加久保、大野、菊地
■ **申込締切**：平成26年11月10日（月）

貨物時刻表取扱い書店訪問記

Vol.3

富山での鉄道博編

今号の「貨物時刻表取扱い書店訪問記」は、特別に富山市で行われた鉄道イベントの様子をお伝えします。

来年3月に開業する北陸新幹線記念イベントの「わくわく鉄道博2014inとやま」が、8月13日～17日にテクノホール（富山産業展示館）で行われました。16日と17日には当協会とJR貨物金沢支店が共同出展し、貨物時刻表や貨物列車のタオル、Tシャツ、クリアファイル等の鉄道グッズを販売しました。北陸地区での共同出展は初めてのことでした。

会場では北陸新幹線の実物大写真や地元企業が制作した実物大の新幹線用のレールや車両部品の他、走る機関車トーマス、鉄道模型、手漕ぎトロッコがあり、期間中約19,000人が来場しました。

主催者の富山テレビ放送 事業部 部長 四津谷 裕昭さんにお話を伺いました。

インタビューに答える
四津谷事業部長

ー富山テレビ放送のことと、四津谷さんの日常業務を教えてください。

当社はフジテレビ系列で、富山では民放として2番目に開局し今年で45周年となります。私は、富山県域のニュースなどの報道、芸術活動、コンサート、スポーツ（ナイター）などのイベントの企画・誘致を行っています。

ーなぜ、この「わくわく鉄道博」のイベントを行ったのですか?

来春の北陸新幹線の開業に伴い、富山県のみなさんは「東京まで2時間7分で行ける!」という期待感に満ち溢れています。また、私自身もともと行いたかった企画でもあります。

ーこのイベントを行って良かったこと・うれしかったこと、またご苦労されたことは?

夏休みを利用して、たくさんのお子さんがおじいちゃん・おばあちゃんと一緒に来てくれて、良い思い出を作っていただけたのかと思うとうれしくなりました。苦労したことではないかもしれませんが、新幹線の写真はアマチュア写真家の方に、レールや窓ガラスなどは地元の企業にご協力いただいてイベント開催に至ったことです。

ー貨物時刻表についての感想を教えてください。

このイベントで「貨物列車の時刻表」を初めて見ました。内容は運転時刻表だけでなく、巻頭カラーページに鉄道貨物輸送の仕組みや案内が記載してあり、とても面白いと思いました。

ー鉄道貨物輸送に対するご意見等教えてください。

富山県は富山市のライトレール・路面電車、富山地方鉄道、黒部峡谷鉄道など「鉄道王国」とも言われています。その一員でもある鉄道貨物輸送は、トラックに比較してCO_2排出量が少なく、環境にやさしいので頑張ってほしいです。

時刻表の販売ブースで僕も一冊

将来のお客さまも興味津々

ブースで「貨物時刻表」をご案内すると「鉄道貨物輸送の仕組みはこうなっているのか。」「アイスクリームも鉄道コンテナで運んでいるんだ。」「機関車と貨車、コンテナのカタログが面白い。」とのお話をお客様からいただきました。

鉄道グッズもたくさん売れました。「EH500形式機関車牽引の貨物列車バスタオル」の最後の一枚を買っていただいた加藤さんご一家は、「家族全員がこの鉄道博に行くのを楽しみにしていました。」と話され、長男の立暉（たつき）君から「力強く、頼りになる貨物列車が好き。」という心強いメッセージをいただきました。

加藤さんご一家。前列左から直子さん、立暉君、侑里（ゆうり）ちゃん、行志さん

2日間でしたが、鉄道貨物輸送を多くの方に知ってもらうことができて良かったです。

富山市には…

現在富山城跡公園となっている富山城があります。16世紀中ごろ神保長職により築城されたと言われ、主な改修者には佐々成政がいます。神通川の流れを城の防御としたため水に浮いたように見え、「浮城」とも言われました。鉄道イベント中も雨が降り、城との調和が素晴らしかったです。

支部自慢（しぶじまん）

東北支部　〒980-0022 宮城県仙台市青葉区五橋1-1-1　JR貨物東北支社内
TEL：022-227-2482　FAX：022-266-4050

東北支部は、東北の中心仙台市の駅前JRビルのJR貨物東北支社内に事務局があり、東北6県のそれぞれの県部会とともに活発な活動を展開・発信しています。

東北表玄関口の郡山貨物ターミナル駅

快走金太郎

総面積16.5ヘクタールにおよぶ仙台貨物ターミナル駅

広い東北の出口東青森駅より北海道へ

東北地方と全国とをネットワーク化する結節点です。

東北六魂祭

“明日の東北・新しい東北への想いを宿し六祭の魂が交わり、復興へと立ち上がる 東北人の不屈の魂”

東北真夏の祭典を5月に開催

北より囃子とハネトが爆発の青森ねぶた祭、鬼の退散という伝説に由来の盛岡さんさ踊り、真夏の病魔や邪気を払うねぶり流し行事として秋田竿燈まつり、伊達公からつづく仙台七夕まつり、「ヤッショ、マカショ」の山形花笠まつり、健脚を願う福島わらじまつりが一堂に会しひとつになりました。
（写真提供：仙台七夕まつり協賛会）

日通ハートフル株式会社

〒105-8322 東京都港区東新橋1-9-3 日通本社ビル17階　TEL03-6251-6500
http://www.nittsu-heartful.co.jp/

障害者雇用と事業活動を通して従業員の幸福と企業の社会的責任を果たす

事務所入口

1 日通ハートフル(株)と障害者雇用

日通ハートフル(株)は、1997年親会社日本通運(株)の子会社として設立され、その後特例子会社として認可を受けました。特例子会社とは、障害者雇用で一定の要件を満たしたうえで厚生労働大臣の認可を受けると、障害者雇用率の算定において親会社の一事業所とみなされる子会社です。すなわち親会社と特例子会社の障害者雇用率が通算され、まさに障害者雇用によって日通グループに貢献し、且つ企業の社会的責任を果たすことを目指しています。2014年5月末現在全国に391の特例子会社がありますが、当社は認可順で全国85番目と古株に属す特例子会社です。

従業員数は日通からの出向者を含め約70名で、そのうち半数以上が障害者です。日通本社ビルで仕事をする事務職にはもちろんのこと、東京近郊の日通各支店にも当社から派遣されている障害をもった多くの従業員がいます。彼らは日通の陸上輸送･警備輸送･海上輸送･重機建設など各部門の現場や管理店所に派遣され、軽作業、作業立会、建物清掃、事務処理等に従事しています。彼らの働きぶりを写真でご覧ください。

障害者の働きぶり

この派遣従業員は東京近郊の各現場に分散して働いていますが、日通浅草ビルに拠点をもつ「ビジネスサポート事業部」の3名が、職場への定着支援業務を担当しています。定着支援業務とは、採用時実習の手配、採用･雇用契約更改事務、職場巡回･ヒアリング(毎月最低2回)による派遣従業員ケア、日通支店との調整、地元障害者支援機関との連携等多岐にわたっています。

2 日通ハートフル(株)の経営方針

当社では、標題に掲げた「従業員の幸福と企業の社会的責任」に加え、日通グループへの良質なサービス提供を通じて、グループの発展に寄与することを経営方針にあげています。その具体的な推進項目としては、①障害者の雇用促進と定着支援、②安定経営のための業績確保、③社員教育の充実、④CSR(企業の社会的責任)経営の推進、⑤健康経営の推進の5項目です。単に日通に障害者を派遣するだけではなく、日通のCSR方針や企業動向などに社員教育等を通して随時触れることで、親会社と歩調を合わせた経営を推進しています。なかでも「健康経営」については「従業員の健康は重要な経営資源」との観点から、前述の派遣従業員への巡回訪問、従業員のメンタル面を含む健康に資する教育や健康グッズの支給、年間安全衛生スケジュールに合わせた取り組みなどを推進してきました。これらの活動が評価され、本年10月に港区を管轄する三田労働基準監督署から安全衛生管理優良事業場として表彰されました。

3 法定障害者雇用率の動向

ところで、民間企業に課せられている障害者の法定雇用率は2.0%(2013年4月に従来の1.8%から引き上げられました)です。すなわち各企業では、常時雇用している労働者数の2.0%以上の障害者を雇用しなければなりません。この法定雇用率を未達成の企業は、法定雇用障害者数に不足する障害者数に応じて1名につき月額50,000円の「障害者雇用納付金」を納付しなければなりません。例えばある年度1年間、毎月法定雇用障害者に1名ずつ足りないとすると、5万円×1名×12か月=60万円の障害者雇用納付金を納付しなければならないことになります。逆に法定雇用障害者数を超えて障害者を雇用している場合は、その超えて雇用している障害者数に応じて1名につき月額27,000円の「障害者雇用調整金」が支給されます。

上記の「障害者雇用納付金制度」は、これまでは常時雇用している労働者数が200人を超える企業に適用されていましたが、来年2015年4月1日から100人を超える企業に適用が拡大されることが決まっています。

協会ニュース

平成26年11～12月 行事等の予定

本　部

11月　5日(水)／会誌編集委員会(本部会議室)
11月17日(月)／理事会及び評議員・支部長合同会議(如水会館)
11月19日(水)／第6回利用促進委員会(本部会議室)
11月26日(水)／第6回輸送品質向上委員会(本部会議室)
12月　3日(水)／会誌編集委員会(本部会議室)
12月11日(木)～13日(土)／エコプロダクツ2014(東京ビッグサイト)

第21回鉄道技術・政策連合シンポジウムのお知らせ

土木工学・機械工学・電気工学・交通の研究者および技術者が一堂に会して、最近の鉄道一般技術及び鉄道政策に関する研究成果を発表するシンポジウムが開催されます。

●開催日：12月16日(火)～18日(木)
●会　場：新潟コンベンションセンター 朱鷺メッセ(新潟市中央区万代島6-1)
●主　催：公益社団法人土木学会　TEL03-3355-3559
●協　賛：(公社)鉄道貨物協会 他

支　部

●北海道支部
11月6日(木)・7日(金)／ビジネスEXPO2014
(札幌市・アクセスサッポロ)
11月17日(月)～19日(水)／業務視察研修旅行
(沖縄地区物流施設視察)

●東北支部
11月13日(木)／宮城・山形県部会利用促進会議
(仙台市・仙台ガーデンパレス)
11月19日(水)／秋田県部会利用促進会議(秋田市)
11月20日(木)／福島県部会利用促進会議(郡山市)

●水戸支部
11月19日(水)／利用促進会議・東京貨物ターミナル駅見学会
(東京貨物ターミナル駅、中央研修センター)

●静岡支部
11月13日(木)／企業見学会(袋井市・ハウス食品(株)、浜松市・花の舞酒造(株))

●名古屋支部
11月12日(水)／豊橋地区利用促進会議(豊橋市・豊橋商工会議所)
12月　5日(金)／企業見学会(海部郡飛島村・飛島コンテナ埠頭(株)、名古屋市・アサヒビール(株))

●北陸支部
11月21日(金)／高岡地区利用促進会議
(高岡市・サッポロビアレストラン デュオ)

●近畿支部
11月20日(木)／神戸分会利用促進会議(神戸市)
11月21日(金)／吹田分会利用促進会議(大阪市)
12月13日(土)・14日(日)／京都環境フェスティバル
(京都市・京都府総合見本市会館)

●広島支部
11月14日(金)／下関地区環境・輸送協議会 利用促進会議
(下関市・下関東急イン)
11月18日(火)／宇部地区環境・輸送協議会 利用促進会議
(宇部市・宇部興産ビル)
11月21日(金)／広島地区環境・輸送協議会 利用促進会議
(広島市・ホテルチューリッヒ東方2001)
11月28日(金)／大竹地区環境・輸送協議会 利用促進会議
(大竹市・大竹商工会議所)
12月　8日(月)／周南地区環境・輸送協議会 利用促進会議
(周南市・ザ・グラマシー)

●九州支部
11月13日(木)／北九州地区利用促進会議
(北九州市・小倉リーセントホテル)
11月20日(木)／福岡・佐賀地区利用促進会議
(福岡市・博多都ホテル)
12月　5日(金)／長崎地区利用促進会議(長崎市・ホテルニュー長崎)
12月15日(月)／大分地区利用促進会議
(大分市・大分センチュリーホテル)

訂 正

本誌10月号5ページ「エコレールマークハンドブックが改訂されました」の記事で紹介しました、エコレールマークハンドブックに記載されている「1トンの貨物を1km輸送した時のCO_2排出量」の数値に誤りがありましたので、以下のとおり訂正します。

トラック輸送(営業用)：誤 134→正 205　鉄道貨物輸送：誤 17→正 25

MONTHLY かもつ・11月号　第64巻・第11号　2014年（平成26年）11月1日発行（毎月1日発行）

発行／公益社団法人 鉄道貨物協会
〒101-0048 東京都千代田区神田司町2-8-4 吹田屋ビル4階
☎03-5256-0577　FAX03-5256-9220
鉄道貨物協会インターネットホームページアドレス http://www.rfa.or.jp

編集／公益社団法人 鉄道貨物協会・日本貨物鉄道株式会社
（株）ジェイアール貨物・リサーチセンター
印刷／（株）恒陽社印刷所活版事業部