

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 (H25.9.18)

平成25年度第4回利用促進委員会では、年間テーマ『鉄道コンテナ輸送の利用促進に向けた新サービスの検討と提案』およびサブテーマ『大型トラックドライバー需給の中・長期見通しに関する調査研究』に関連したアンケート調査結果の中間報告について審議を行いました。

I.年間テーマ『鉄道コンテナ輸送の利用促進に向けた新サービスの検討と提案』

【審議内容】

「アンケート、ヒアリング調査結果の中間報告」

平成25年度の年間テーマは、平成24年度の調査をさらに深堀りすることを目的として策定しました。

したがって、今回のアンケート・ヒアリング調査にあたっては、昨年実施した調査内容をさらに深堀りし、荷主企業が欲する新サービスについてより細かく検討し、新サービスの提供による鉄道コンテナ輸送の利用促進に向けた提案を行うことを念頭に調査しております。

さらに、前回(第3回)の委員会で審議した中間報告に加えて、8月に荷主企業や利用運送事業者へ実施したヒアリング調査(合計12事業所を訪問)の結果を反映させております。

調査結果の概要(抜粋)については以下のとおりです。

1. 鉄道コンテナ輸送の利用拡大に資する改善点、新サービスに対する評価
 昨年度の調査報告でまとめた、利用促進委員会の委員の多くが必要と考えている鉄道コンテナ輸送の利用促進に向けた新サービスについて、荷主企業や利用運送事業者から、項目ごとに優先度、難易度を1～10点(高得点ほど優先される、もしくは難易度が高い)で評価していただいた。

A. 優先度について平均点の高かった項目をあげると、

- (1)「輸送障害時における的確な情報提供、貨物の正確な現在地情報の提供」(平均点:9.45点、回答数:97件)
- (2)「復旧までの時間短縮」(平均点:9.15点、回答数:96件)
- (3)「輸送障害時における代替輸送の実施」(平均点:9.09点、回答数:96件)

の3項目が平均で9点超となっており、とくに輸送障害の対応に関する改善が強く望まれていることがうかがえる。

B. 難易度に関する評価をみると、

- (1) 輸送障害の対応に関する3項目については、それぞれ7点台もしくは7点弱と「やや難しい」という評価になっている。
- (2) 「他の輸送機関と競争できる運賃・料金水準の設定」についても平均で8.52点(回答数:83件)と、「難しい」という評価になっている。
- (3) 一方、「フォークリフトのチルト作業など、積卸作業時における荷物への負荷の軽減」については平均で5.06点(回答数:79件)と、全項目のなかで最も低く、改善は比較的容易であると考えられている(詳細は表1のとおり)。

表1 鉄道コンテナ輸送の利用拡大に資する改善点、新サービスに対する評価
 (平成25年9月18日現在)

	回答例		優先度		難易度	
	優先度	難易度	平均	回答数	平均	回答数
運賃・料金に関するもの						
他の輸送機関と競争できる運賃・料金水準の設定	8	10	8.89	93	8.52	83
閑散期、空き枠の運賃・料金の値引き	7	5	7.26	88	6.06	79
輸送障害の対応に関するもの						
輸送障害時における代替輸送の実施	10	8	9.09	96	7.77	84
復旧までの時間短縮	10	8	9.15	96	7.93	82
輸送障害時における的確な情報提供、貨物の正確な現在地情報の提供	10	8	9.45	97	6.85	85
荷物事故対策に関するもの						
コンテナ台車のエアサス化、震動吸引の貨車の開発など、振動への対応	8	5	8.02	93	6.60	81
フォークリフトのチルト作業など、積卸作業時における荷物への負荷の軽減	10	3	8.64	91	5.06	79
養生材の改善、多様な養生材のラインナップ	10	3	8.35	91	5.14	79
コンテナに関するもの						
大型コンテナの拡充	8	6	7.15	87	6.32	75
コンテナの積載容量や重量の拡大	7	5	7.47	89	6.12	78
12ftコンテナの重量制限の緩和	7	5	7.18	85	5.94	77
31ftコンテナのワンウェイでの利用	7	5	6.67	79	5.64	69
その他						
養生材の効率的な返送システム	7	5	7.14	78	5.52	71
大型コンテナ対応の台車の増加	8	5	6.68	75	5.77	70

(注)表内の「回答例」とは平成24年度の利用促進委員会のアンケート調査において、複数の利用者が挙げ、かつ重要性が高いと考えられる項目について利用促進委員会の委員に評価していただいたものである。

2. 自由意見として出された前A項以外の改善点、新サービス

- (1)「輸送障害の対応に関するもの」
 - (2)「コンテナに関するもの」
 - (3)「運賃・料金に関するもの」
 - (4)「荷物事故対策に関するもの」
 - (5)「養生資材、パレット、容器に関するもの」
 - (6)「輸送能力、施設・設備の整備などに関するもの」
 - (7)「留置期間の延長に関するもの」
 - (8)「情報システムの改善に関するもの」
- などの幅広い意見が寄せられた。

今後の調査研究については、アンケートやヒアリングで得たご意見から利用促進に資する新サービスの絞り込みを行い、利用促進委員会の委員による評価を経て、鉄道事業者側からの意見をヒアリングする予定です。

II. サブテーマ『大型トラックドライバー需給の中・長期見通しに関する調査研究』

若手トラックドライバーの確保難が予想される要因として、次の3つの項目が考えられます。

1. 少子高齢化の進展

わが国では、少子高齢化の進展に伴い、若年人口の減少が続いており、将来においては若年労働者の確保難という状況が発生するとの見方が強くあります。労働集約産業であるトラック運送事業は、その影響を最も強く受ける産業のひとつと考えられ、若年層を中心に長距離トラックドライバーの確保難が指摘される。

2. 若年層の「クルマ離れ」現象

さらに、若年層の「クルマ離れ」現象が起きていることが指摘されている。専門家によると、その背景には、経済的な問題(雇用不安、可処分所得の低下、車両価格や維持費が高額なことなど)、趣味の多様化等に伴うクルマ以外の物への関心の高まり、都市部においてクルマを所有することのメリットが必ずしも大きくないこと、などの要因があるらしいが、その結果、若年層において、大型免許はもとより普通免許すら保有していない人が増加している。

3. 平成19年の免許制度改正の影響

A. 平成19年6月2日、制度改正に伴い中型免許が新設された。
 B. 大型免許の受験資格が従来「20歳以上で免許期間(注:普通免許および大特免許を受けていた期間)が2年以上」から、「21歳以上で免許期間が3年以上」に変更された。
 そのような状況のなかで、平成25年度第2回～3回に引き続き、第4回の利用促進委員会においては、ドライバーの需給量に関する予測について、以下のとおりのプロセスで審議を進めました。

4. 審議内容

(1) 国内貨物総輸送量の予測

実質GDPを説明変数とした回帰式を推計し、これを用いて将来における総輸送量を予測する。なお、実質GDPの将来値については、公表されている調査機関等の数値を利用する。

(2) 営業用トラック輸送量の予測

将来における営業用トラックの分担率を過去のトレンドなどをベースに想定し、(1)で求めた総輸送量に乗じて、将来における営業用トラック輸送量を予測する。

(3) 営業用トラックドライバー需要量の予測

(2)で求めた営業用トラック輸送量をベースに、将来における必要ドライバー数(需要量)を予測する。
 なお同需要量の予測には、国土交通省「交通関連企業景気動向調査」における「人手不足感のDI」を参考にした。「DI」とは、Diffusion Index(ディフュージョン・インデックス)の略で、企業の業況感や設備、雇用人員の過不足などの判断を指数化したもの。

(4) 営業用トラックドライバー供給量の予測

営業用トラックドライバーの供給量については、足元におけるトラックドライバー数(年齢構成別)をベースにコーホート法(注)により予測を行う。

なお、予測については以下のデータ等を用いて推計する。

- (a) 厚生労働省「賃金センサス」(賃金構造基本統計調査)(平成13年～平成20年)
- (b) 国土交通省貨物課「トラック運送事業従業員数の推移」(平成13年～平成20年)
- (c) 総務省統計局「産業小分類別全事業所及び男女別従業員数」(平成13、16、18年)

(5) トラックドライバーの需給量に関する予測

(3)および(4)の結果から、将来におけるトラックドライバーの需給量に関する予測を行う。

(注)コーホート(cohort)法とは、コーホートを用いて、将来人口等を予測する方法のことである。本推計においては、各コーホートにつ

いて、過去における実績人口の動勢から「変化率」を求め、それに基づき将来人口を推計する方法(コーホート変化率法)を用いている。

なお、コーホートとは、「共通した因子を持ち、観察対象となる集団」のことであり、ここでは同年に出生した集団を指す。

輸送品質向上委員会 (H25.9.20)

平成25年度第4回輸送品質向上委員会では、年間テーマ『荷擦れ・荷崩れ対策としてのコンテナの内装及び養生材に関する調査研究と提案Ⅱ』に基づき、前年度調査に引き続き、JR12ft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等を取りまとめ、提案につなげることをヒアリング調査の目的とした。

ヒアリング調査の対象は、荷主企業及び「平成24年度コンテナ輸送品質向上キャンペーン」において養生資材購入支援を受けた利用運送事業者の計11社である。

ヒアリングについては、次の通り1~8の8項目について行い、その結果について、「中間報告」として項目別にまとめ審議した。

1. 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

A. パレット積みの場合

- (1)パレット積みの場合には、ストレッチフィルムによるラッピング養生が行われていた。
- (2)ラッピング作業については手巻きの場合が多かったが、中には機械による自動巻きを行っている利用運送事業者もあった。機械による自動巻きについては、「人間による手巻きの場合ではどうしても巻く厚みや圧力がマチマチになってしまうが、自動巻きは均一の圧力で巻くことが出来、品質を一定に保つことが出来る」と評価する声が聞かれた。
- (3)パレット積み貨物用養生材として「荷ロックベルト」を使用している荷主もあった。荷崩れ防止や反復利用によるコスト低減、ストレッチフィルム代替としての環境配慮等のメリットを挙げる意見があった。一方、「装着にはある程度の慣れが必要な点」や「到着後の管理方法」等が課題として挙げられた。
- (4)コンテナ内壁への養生としては、ビニールやクラフト紙の貼付が行われていた。

B. バラ積みの場合

- (1)飲料以外の比較的軽量の貨物については、積載効率向上の観点からバラ積みとしている事例が多かった。バラ積みでは、生じた隙間にビニールを挿入したり、ハイを組む(交互積みや風車積み、レンガ積みのような、「棒積み」とは異なる積み方)を指す。)ことで荷物事故を防止する取り組みがみられた。
- (2)コンテナ内壁への養生としては、パレット積みと同様、ビニールやクラフト紙が用いられていた。

C. 受入先の要求水準

- (1)品目別の差異はあるにせよ、「近年、厳しくなっている」との声が多く聞かれた。
- (2)発側の荷主や利用運送事業者で苦慮しているのは、「受倉庫の判断によって要求水準が異なる」点である。「ある受入先では受取可であったのに、別の受入先では同程度の破損でも受取拒否になる」とのことであり、一定の基準作りを求める声もあった。

2. JRコンテナの内装に対する意見(ベニヤ内張りの問題点等)

A. ベニヤ内張りの場合

- (1)ささくれやビスの緩みに関する指摘があった。特に経年コンテナにおける「コンテナ内装の傷み」につき指摘があった。「ベニヤ内張りの表面を平滑面にすれば、荷擦れ防止になるのではないか」との意見もあった。一方で、「最近ではベニヤ内張りでの荷物事故事例は無い」との意見も複数寄せられた。
- (2)ベニヤ内張りにおいて、新製時のニスによる臭気に対する指摘が多かった。特に食品では、新製コンテナを使用不可としている荷主・利用運送事業者が多かった。この他、食品業界においては、コンテナの使用履歴をチェックし、臭気に移る可能性があると思われるコンテナについては使用しない等の対策を講じていた。

B. ステンレス内張りの場合

評価するポイントとして、「防錆や湿気防止をはじめとした濡損対策に効果的」との意見が幾つかあった。

3. コンテナ内に設置されるべきラッシング装備の内容

- A. 「JRコンテナ床面の『荷崩れ防止金具』に水やゴミが溜まっている場合がある」との指摘があった。対策として、「ビニールで覆うように養生している」との話があった。
- B. 「荷物の形状に応じて柔軟に対応できるコンテナ」へのニーズが複数あった。特に「コンテナ内部へのエアバッグ装備」や「エアバッグ技術を応用した、壁面に貼り付くような仕様」、「コンテナ内部へのクッション装備」等、振動を吸収する構造を取り入れるためのアイデアも寄せられた。また、「コンテナ内装に

ビニール製のクッションがあれば、現在のビニール養生は必要なくなるかもしれない」、「JRコンテナもトラックと同様、内装のグレードアップに取り組んでいただきたい」、「スタンションはパレット荷役にかなり有効である」との意見もあった。

C. 「コンテナ内部に荷留め(ラッシングベルト等)が装備されていれば良い」との意見があった。

4. コンテナに施すべき装備(ラッシング以外)への意見

- A. コンテナ内壁に設置されている「送り入れ」については、「概ね問題ない」との意見が多かった。「それほどコストを掛ける装備でもなく、破損していれば封筒に入れてコンテナ内壁に貼り付ける」との意見もあった。一方で、「華奢な印象」、「破損して製品に傷を付けるおそれがある」との指摘もあった。
- B. 仕様については、「強風時の対策として蓋があると良い」、「ベニヤの内側に入れる構造が良いのではないか」との意見が寄せられた。

5. 養生材使用の理由(選択基準:効果、コスト、取扱い易さ等)

- A. 「効果面が大きく、安価でも効果がなければ意味がない」との意見があった。
- B. 「ストレッチフィルムについて、必ずしも厚い物、グレードの高い物が効果的であるとは限らない」との意見があった。当該ヒアリング先においては、一番リーズナブルなストレッチフィルムの方が効果的とのことだった。

6. 養生材への要望事項

- A. 「荷ロックベルト」では、ベルト毎に番号を付すことで管理されていたが、反復利用される養生材のほとんどは総数のみの管理となっていた。
- B. エアバッグについては、管理にかかる手間の他、コンプレッサーやコンセント等、一定の装備が必要になる手間も生じることから、段ボールでの養生に戻した事例もあった。
- C. 養生材の返送や管理にかかる手間の解消を求める声が多かった。JR貨物が養生材を所有・管理し、必要の都度貸し出す方式を求める声もあった。

7. 段ボール箱への意見(強度、サイズ、温湿度への耐性等)

- A. 「以前と比べカートンケースの強度が低下してきている」との意見が多かった。特に、破損よりも「擦れ」に対する指摘が多かった。
- B. 店頭販売を目的に、カートンケースにミシン目が施してあることが多くなっており、破損し易い要因となっている。
- C. 詰替用のパウチ製品の増加によるカートンケースの強度低下を指摘する声もあった。「ボトル製品であれば、それ自体が支えとなりカートンケースの強度を維持することが可能だが、パウチ製品ではカートンケースの支えとなることが期待できない」との意見があった。
- D. なお、昨年のヒアリング調査において、段ボール箱の強度に関する意見が数多く寄せられたことを受け、本年度第2回輸送品質向上委員会において、段ボールメーカーのご担当を招いて講演会を開催した。講師からは、「段ボールの含水率11%が分岐点となっており、11%超で段ボール物性が変化する」との話があった。
- E. 第3回同委員会における飲料A社ご担当の講演では、「鉄道輸送時の荷擦れに苦慮していたところ、鉄道側に改善を求めることも可能だが、スピードとコストを考え、段ボール側の改良による対策に取り組むこととした」との話があった。
飲料A社では、仮説をたて、試行錯誤を繰り返しながらも、段ボール側の改良として、①擦れが頻繁に発生する箇所に印刷をしない対策、②ノンスリップニス塗布による擦れ対策、の2点に取り組み、成果を得たのである。

※飲料A社の講演内容は、「マンスリーかもつ2013年8月号P.2~P.5」に掲載されている。

8. 自由意見

A. 矢印表示について

コンテナの進行方向を示す「矢印表示」については、実際に行い、効果を実感しているとの声が多かった。また、「鉄道輸送時の対策というよりは、トラック集配時の進行方向を注意喚起する意味合いで付している」との意見もあった。

B. フォークリフト作業について

- (1)貨物駅でのフォークリフトによるコンテナ荷役作業について、「作業が荒い」とする意見があった。一方で、当該駅の利用運送事業者がフォークリフト作業を担当している場合は、利用運送事業者からの教育・指導も行き届いている他、「自社発送の荷物が入ったコンテナを丁寧に扱おう」とする意識が働き、荷物事故の発生抑制につながっていると推測される。
- (2)フォークリフトのチルトについては、「角度がキツく、荷物事故の発生要因になっている」との意見が複数寄せられた。

C. 濡損対策について

- (1)濡損対策として、コンテナ内壁にビニールを貼付する事例が幾つかみられた。コンテナ上部の「ラッシングリング」にビニールを引っ掛けることで養生する方法もあった。
- (2)本来は塗装時のマスキング用として使用される「コロナ・マスキング」を、濡損対策として使用している例もあった。