

# 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 (H25.11.20)

平成25年度第6回利用促進委員会では、次の2項目について審議された。

### 1. 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』

第5回委員会(H25.10.16)にて審議された年間テーマ『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(骨子案)』に対して、各委員から出された意見を反映し、事務局にて作成した「鉄道コンテナ輸送の利用促進に向けた新サービスの提案—提案骨子案—」についての実現可能性の検討—について審議された。その内容は次の通りである。

#### A. 運賃・料金制度に関して

(1) 他の輸送機関と競争できる運賃・料金水準の設定

- 鉄道事業者と利用運送事業者はお互い協力して、常に他モードの実勢運賃を勘案し、競争可能な運賃を提供しているほか、必要に応じて閑散期対応、往復運賃、小口貨物への対応なども個別に行っている。ただし、一般にはコンテナ運賃の他に集配料金が加算されるため、集配距離が長距離となる場合などは、トータル運賃がトラック輸送と比較して割高になるようなケースも起こり得る。
- 今後、燃料価格の高止まりやトラックドライバー不足の懸念など、トラック輸送を取り巻く環境は厳しくなることが予測される。言い換えれば、鉄道コンテナ輸送にとっては追い風になるものと考えられ、トラック事業者間や各輸送モード間における極端な運賃の引下げ競争は起こらなくなっていく可能性が高い。しかしながら、鉄道事業者と利用運送事業者が引き続き競争可能な運賃を提供し、かつ他モードと比較してサービスの向上を図ることができれば、荷主企業も納得できる可能性がある。

(2) 閑散期、空き枠の運賃・料金の値引き

- 鉄道事業者は、すでに個別に閑散期対応を実施している。一方、荷主企業は閑散期の運賃・料金に関する情報が得られないため、その開示を求めている。しかし、鉄道事業者が指摘しているように、個々の企業によって繁忙期、閑散期は異なるため、波動を事前に予測するのは難しく、直前にならなければ空き枠の有無は把握できないことも少なくないことから、当該情報の開示は行っていないのが現状である。
- 空き枠のある列車のコンテナ運賃を大幅に引き上げた場合、すでに利用している荷主企業が支払っている運賃についてさらなる引き下げが必要となるおそれがあり、その結果、当該区間における運賃の値崩れを引き起こす可能性も否定できない。
- したがって、荷主企業ごとに個別に折衝を行う必要があるため、情報の開示に関しては相応の工夫を要するものと考えられるが、引き続き要望していきたい。

#### B. 輸送障害への対応に関して

(1) 輸送障害時における代替輸送の実施

- 輸送障害発生時における代替輸送については、以前より多くの荷主企業が求めており、可及的速やかな対応が求められている。現在、代替輸送にかかる仕組みは出来ているものの、トラック等の車両やドライバーの確保等の課題もあるため、必ずしも常に実施できる状況にはない。
- できるだけ早く荷主企業の望む水準に到達すべく、鉄道事業者には対応をお願いしたいが、そのためには、平常時においても利用運送事業者の持つトラックとドライバーを有効活用できるように、利用運送事業者との協力関係を強化する必要があると考えられる。

(2) 復旧までの時間短縮

- 輸送障害発生時において求められる情報は、①貨物の現在位置、②輸送障害の発生原因、③復旧見込み、④到着見込みである。輸送障害の発生原因については、以前よりも詳細な情報が提供されるようになってきている。
  - 復旧見込みに関しては、障害の規模により見通し情報を出し難いケースも少なくないものと考えられるが、比較的規模の小さい障害の場合は、復旧見込み時間に数時間の幅をもたせるなどにより、情報提供を可能とする検討が必要と思われる。
- (3) 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

輸送障害発生時における貨物の現在位置の把握に関しては、理論上は現状のシステムで可能なはずであるが、規模の大きい障害の場合は、時に把握できないケースもあるという意見が聞かれる。鉄道事業者に対しては、早急に原因を究明するとともに、改良への取り組みを要望したい。

#### C. 荷物事故への対応に関して

(1) コンテナ台車のエアサス化、振動吸収の貨車の開発など、振動への対応

輸送品質の向上は極めて重要な課題であることから、鉄道事業者に対しては、防振コンテナの開発にとどまらず、エアサスタ車など振動吸収できる貨車の技術開発と実用化が可能か検討が必要と思われる。

(2) フォークリフトのティルト作業など、積卸作業時における荷物への負荷の軽減

本提案に関しては、多くの利用者が「実現は比較的容易」と判断している。鉄道事業者に対しては、今後もフォークリフトオペレータの教育等を継続するとともに、荷物事故が発生しないようにフォークリフト自体を改良していくことも可能か検討していくことが必要と思われる。フォークリフトオペレータに対する教育制度は、一昨年度のキャンペーンを機に、全国的に年間計画を立てて実施するように改められている。

(3) 養生材の改善、多様な養生材のラインナップ、養生材の効率的な返回送システムの構築

- 養生材の効率的な返回送システムの構築については、養生材の返回送が利用運送事業者にとって大きな負担になっている現状を受けたものであり、こうした要望は利用運送事業者などから多く聞かれた。
- 利用頻度の高い養生材を駅等にストックしておくことに対しては、その量が多くなること、あるいは紛失や破損が懸念されることなどから、鉄道事業者による管理は、現状では難しい。こうした課題に対しては、管理主体を検討するとともに養生材を貸し出す際に保証金を預かる(デポジット制)仕組みにすることなどにより、ある程度対応が可能になるものと考えられる。

(4) 養生材が装備されたコンテナの開発

- 本提案は、養生材の返回送が利用運送事業者にとって大きな負担になっている現状を受けたものである。こうした要望は利用運送事業者などから多く聞かれたが、一方で、コンテナ内に装備された養生材のために貨物の出し入れに支障が生じ、その結果、汎用性が失われ、かえって利便性が損なわれる可能性もある。
- 駅頭に養生材をストックすることが可能であれば、こうしたコンテナを作成する必要性は小さくなる。

(5) 荷擦れの少ない外装材の開発、汎用化

外装材の改善により全ての荷物事故が解消されるわけではないが、少しでも荷物事故を減らしていくためには、荷擦れの少

ない外装材の開発等も検討されるべきであると考えられる。

## D. コンテナに関して

- (1) コンテナの積載容量や重量の拡大、12ftコンテナの重量制限の緩和
  - a. 12ftコンテナに5トンを超える貨物量を積載することに関しては諸条件をクリアし、安全性を立証する必要があることから、運送約款の変更が必要であるほか、一朝一夕に重量規制の緩和を進めることは難しいものと考えられる。
  - b. しかし、上記の課題を克服しかつ法令等に関しても問題がないと判断された場合は、重量規制の緩和について可能か検討することも必要と思われる。

## 2. 来年度の「審議テーマ」の選定について

来年度の審議テーマについて、委員からの希望調査テーマを募り、次回第7回委員会で審議予定である。

## 輸送品質向上委員会 (H25.11.22)

平成25年度第6回輸送品質向上委員会では、次の2項目について審議された。

1. 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、「現地調査及びヒアリング調査の結果報告とまとめ 一2年間にわたる調査研究から一」について審議された。その内容は、次の通りである。

### A. 調査の経緯(同一テーマで2年間取り組んだ理由)

鉄道コンテナ輸送における荷擦れ・荷崩れ事故については、フォークリフト荷役時のティルト等、その発生原因がいくつか指摘され、これまでも数度にわたり調査研究が行われてきたが、十分な解決には至っておらず、鉄道モダリティの実現に向け、解決されるべき課題の一つとなっている。

このような状況を受け、平成24年度は、これまでの調査研究で未着手となっていた「コンテナ内装」及び「養生材」に焦点を当て、段ボール箱(カートンケース)輸送時の荷擦れ・荷崩れ事故に関し、先行研究分析、現地調査及びヒアリング調査により各種の分析を進めることとした。

特にヒアリング調査については、荷主・利用運送事業者12事業者を対象とし、種々の課題を抽出することで、一定の成果を得ることができた。

しかしながら、荷擦れ・荷崩れ事故に対しては、荷主・利用運送事業者から依然として多くの改善要望が寄せられており、根本的な解決には未だ至っていない状況となっている。荷擦れ・荷崩れ事故に関し、今以上に有効な対策を講じていくためには、当委員会においても、より精度が高く、実態に即した分析を進展させていくことが重要である。

具体的には、25年度も荷主・利用運送事業者に対するヒアリング調査を継続実施し、24年度及び25年度の2年分のデータを蓄積した上で精査・分析を加えていくことが、課題抽出と対策の検討に寄与するものと考え、同一テーマで2年間取り組むこととした。

また25年度は、新機軸の養生材について、荷擦れ・荷崩れ事故防止に向けた打開策となる可能性があり、研究の余地があると考え、調査を実施することとした。

### B. 平成24年度のヒアリング先の選定

調査1年目となる平成24年度は、平成23年度輸送品質向上委員会テーマ「コンテナの臭気対策と機能向上に関する調査研究と提案」におけるアンケート調査回答120件の中から、荷擦れ等に関する自由意見を記載していた荷主4事業者及び関連の利用運送事業者8事業者の計12事業者を選定した。

### C. 平成25年度のヒアリング先の選定

平成24年度のヒアリング先を踏まえ、調査2年目となる25年度は、公益社団法人鉄道貨物協会の本部委員会委員となっている大手荷主を対象として、飲料、食品、日用品等の業種別に調査を進めることとした。また、利用運送事業者については、「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事業者も選定に加えた。結果的に、荷主6事業者、利用運送事業者7事業者の計13事業者をヒアリング先として選定した。

## D. ヒアリング調査項目

平成24年度、25年度とも、下記の項目についてヒアリング調査を実施した。

- (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
- (2) コンテナの内装に対する意見(ベニヤ内張りの問題点等)
- (3) 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)
- (4) コンテナに施すべき装備(ラッシング以外)への意見
- (5) 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)
- (6) 養生材への要望事項(返送の手間の解消、管理の問題等)
- (7) 段ボール箱への意見(強度、サイズ、温湿度への耐性等)
- (8) 防振コンテナ、防振シートのニーズ
- (9) 自由意見

## E. ヒアリング調査結果

- (1) 当調査結果については、紙面に限りがあるため、マンスリーかもつ2012年11月号の7ページに掲載された調査結果及び2013年10月号の3ページに掲載された中間報告をご参照いただきたい。
- (2) 前(1)項以外での主なポイントは、次の通りである。

### a. 荷主と利用運送事業者との連携

- ① 荷擦れ・荷崩れ対策については、荷主からの運送申込を直接受託する立場にある利用運送事業者が取り組む事例が一般的であったが、平成25年度のヒアリング調査においては「利用運送事業者と共に対策に取り組んでおり、各種機材を用いて一通り輸送試験を実施し、効果を検証している」との話があった。このように、近年では荷主が利用運送事業者と連携し、荷擦れ・荷崩れ対策に積極的に関与する動きもみられる。

- ② アサヒ飲料株式会社及び日本通運株式会社の荷擦れ対策をまとめた論文「清涼飲料の鉄道貨物輸送によるカートン擦れの改善 ~汎用ストレッチフィルムの養生方法最適化による対策~」が、第14回鉄道貨物振興奨励賞の優秀賞に選定された(詳細については本誌22~23ページ参照)。従来の荷擦れ・荷崩れ対策としては、貨車や鉄道コンテナ側の改良、あるいは養生材の使用による改善が検討されてきたが、「養生材使用時の工夫」に着目した点で、非常に画期的であるといえる。

### b. 飲料メーカーによる荷擦れ防止対策

- ① 飲料大手であるキリンビバレッジ株式会社においては、荷主側の取組みとして、段ボール箱にノンスリップニスを塗布することで荷擦れを防止する対策を実施し、成果を得た。その情報を受けて、本年度輸送品質向上委員会の第3回委員会開催時に、キリンビバレッジ株式会社担当者の講演会を開催した。
- ② 「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。キリンビバレッジ株式会社では、段ボール側の改良として、(ア)擦れが頻繁に発生する箇所に印刷をしない対策、(イ)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。(ウ)このように、JR貨物や利用運送事業者の荷擦れ事故防止の取組みもさることながら、ユーザー側で積極的に荷擦れ事故対策を立案・実行し、成果を得たという点で、非常に画期的な取り組みであるといえる。
- ③ 一方、ノンスリップニスについて、「存在は認識しているものの、取用して使用していない」との意見もあった。理由は、自社工場だけではなく、協力工場も含めた生産体制の場合、製造ラインが異なることから、商品の仕様も若干ではあるが異なり、ノンスリップニスの品質を標準化することが困難であるとのことであった。今後の水平展開にあたり、「標準化」は一つの課題になるものと思われる。

## 2. 来年度の「審議テーマ」の選定について

委員からの希望調査テーマを募り、次回第7回委員会で審議予定である。