

# 本部委員会

## 東京貨物ターミナル駅の 視察・委員会審議

JR貨物東京貨物ターミナル駅本屋 屋上での集合写真



平成26年度 第4回輸送品質向上委員会は、9月19日、次の内容にて開催された。

### 1. 内容

#### A. 視察

- (1) 日本運輸倉庫(株)大井ニッソウセンター支店  
RMSセンター営業所
- (2) JR貨物中央研修センター
- (3) JR貨物関東支社東京貨物ターミナル駅
- (4) (株)ジェイアール貨物・インターナショナル(JRFI)  
東京貨物ターミナルICD事業所

#### B. 委員会審議

### 2. 目的

平成26年度輸送品質向上委員会の年間テーマ『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』に基づく現地調査として、東京貨物ターミナル駅を見学し、荷擦れ・荷崩れ事故に対し、荷役作業や駅構内の路面状況がどのような影響を与えているのかについて現状を把握し、併せて、ITを活用したコンテナ管理システムや国際輸出入貨物の鉄道誘致に向けた取り組みの把握等、貨物駅における業務の実態を把握し、今後の調査研究に資する。

また、本委員会は、利用促進委員会より希望委員が参加する「本部委員会合同企画」である。

### 3. 『日本運輸倉庫(株)RMSセンター営業所』の概要

- 同センターは、東京貨物ターミナル駅構内に立地しており、丸の内から車で約30分の至便な地理条件である。
- 施設は、文書保管専用の倉庫(2棟)であり、文書保管に関する総合マネジメントサービスを提供し、保管文書の整理・デリバリー・廃棄等のトータルサービスを行っている。倉庫内は定湿機能を完備しており、IDカードによる入退室管理や防犯モニターシステムの設置などセキュリティシステムも充実しているので、安心して利用できる。

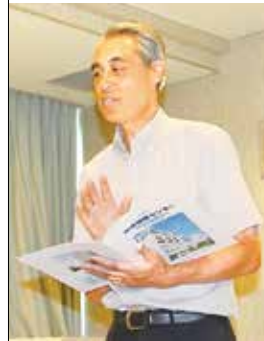


日本運輸倉庫(株)RMSセンター営業所の外観

### 4. JR貨物中央研修センター(動力車操縦者養成所)の概要

#### A. 中央研修センター本館

- (1) 視聴覚教室は最大60人までの集合研修を行うことができ、プロジェクター等の機器を使用して効率的な研修を行うことができる。



①概要を説明される渡辺  
中央研修センター所長



②概要を聴講する委員

\*①②とも中央研修センター視聴覚教室

- (2) 教材室は、信号の原理をパノラマ的に理解できるよう、鉄道模型と実物の信号機を連動させ、知識を習得する。



教材室を視察し、講師より説明を受ける委員

#### B. 実習棟

機関車のシミュレーターでは、大型スクリーンを見ながら走行訓練ができ、各機器の動作状態が現物で確認できるため、機器の構造の学習や技術訓練が効果的に行える。



機関車(実車)の運転室に乗車して講師より指導を受け、実際の機器を操作する実走行訓練を体験する委員



機関車の構造について質問する委員

### C. 車両技術研修所

実際の工具を使い機関車や貨車に触れながら研修する。コンピューターを導入した教室では、自分のペースで学べるCAI教材を中心に授業が進められ、溶接訓練室、ブレーキ部品実習室などでは高度な検修作業を習得する。

### D. 屋外実習線

コンテナ貨車、踏み切り、線路、信号機等の各種設備があり、機能と操作を習得する。

### 5. 東京貨物ターミナル駅の概要

#### A. 駅の所在地と立地の特徴

(1)所在地 東京都品川区八潮三丁目3番22号

#### (2)立地の特徴

a. 東京駅南方10kmの場所に位置、b. 東京湾に面し、首都圏の物流拠点の中心、c. 東京港・横浜港に近接、d. 羽田空港に近接、e. 東京の幹線道路である「環状7号道路」「東京湾岸道路」が交差する位置



駅概要を説明される  
舟橋東京貨物ターミナル駅長

#### B. 駅の使命

(1)首都圏と中部・西日本・四国・九州方面を結ぶコンテナ輸送拠点  
(2)首都圏各駅へのコンテナ中継拠点  
(3)北海道・東北・日本海各都市と首都圏各駅及び西日本方面の中継拠点

#### C. 各種データ

(1)開業 1973年10月1日  
(2)総面積 750,000㎡(最大延長 南北 3.6km 東西 0.6km)  
(3)社員数 74名(管理9名、事務1名、積付検査23名、入換業務41名)  
(4)1日平均コンテナ取扱個数 約5,300個  
(5)年間取扱輸送量(自駅発着) 295万トン  
(6)鉄道設備 着発線10線、荷役線10線、荷役ホーム5面、留置線12線、検修線10線



舟橋駅長の案内で貨車の入換作業を視察する委員



舟橋駅長からの説明を受けコンテナ荷役作業を視察する委員

### 6. (株)ジェイアール貨物・インターナショナル(JRFI)東京貨物ターミナルICD事業所の概要

#### A. 海上コンテナ輸送の東京方操配

(1)盛岡・仙台発着輸送における、東京港⇄東京貨物ターミナル間のドレイジ輸送の計画・実行  
\*輸出入貨物の通関状況・港湾の作業スケジュール等に合わせた対応を行っている。  
(2)船社・リース会社等からのコンテナポジショニング輸送の手配全般(ドレイジ・鉄道輸送)

#### B. 海上コンテナ⇄JRコンテナ(モードチェンジ)輸送の全体操配

(1)港湾⇄駅ドレイジ作業の計画・実行  
(2)上屋でのバンニング・デバンニング作業の計画・実行  
(3)JR12ftコンテナの輸送手配

#### C. SEA & RAIL 混載輸送CFS業務

SEA & RAIL 輸送ルート(釜山、上海)での混載輸送サービスでのCFS業務



概要を説明される  
五島JRFI常務



東京タICD事業所を視察する委員

### 7. 第4回輸送品質向上委員会は、東夕駅本屋会議室において開催され、次のテーマが審議された。

A. 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」の取組み状況について

B. サブテーマ「鉄道コンテナ輸送の輸送品質向上に向けた防振資材の最適化検証調査」の取組み状況について



平成26年度第4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】

年間テーマの取組みに基づき、業種別に9社の荷主企業に対してヒアリングを実施し、中間報告として取りまとめた課題、改善点、要望を次のとおり審議した。

### 「業種別の鉄道コンテナ輸送利用拡大に向けた課題、改善点、要望(中間報告)」

## ■ 1. 各業種の鉄道コンテナ輸送利用拡大に向けた具体的な課題、改善点、要望

### A. 食品および酒類飲料製造業

- (1) 31ftコンテナの基数増加とそれに伴うインフラ整備(四日市貨物駅拡充、31ftコンテナの往復利用を図るための鉄道版車求貨システムなど)が求められる。
- (2) 物流品質向上の取組みを行っても、発店の対応のみでは解消しないケースが大半である(駅におけるコンテナの荷役や配達時の衝撃など)。
- (3) 波動対応・物流品質・輸送障害時における機動力など、安定輸送に関してトラック輸送の水準を超えられず、常に制約に直面するため、鉄道輸送の利用拡大につながらない。
- (4) 自然災害に強い鉄道コンテナ輸送の基盤構築をして頂きたい(最近では天気予報の精度が上がってきている。列車を動かして、コンテナを取り寄せない駅で止めるくらいならば、取卸し可能な駅で止めて、代替輸送をして欲しい)。
- (5) 輸送障害時の代替輸送を実施して欲しい。毎年、冬季の雪の影響で、福島→青森・秋田向け配送が止まり、困っている。社内拠点間の輸送であれば何とかリカバリーできるが、顧客への配送は止まってしまうと厳しい。
- (6) もう少しフレキシブルに鉄道コンテナを利用できないか。例えば、今日お願いして、明日すぐ使えるようにならないか。最近では、あらかじめ枠を固定的に押さえておかなければ、利用できなくなっているように思われる。
- (7) 鉄道事業者と利用運送事業者との間で輸送枠の調整・需給のマッチングをもっと早くお願いしたい。それにより空き枠が生み出され、利用したい荷主がより利用できるようになる。

### B. 製紙業

- (1) 荷傷みが発生した場合、発生箇所の把握が困難であるため、過剰な養生を行っている。貨物事故が起こっても、鉄道事業者からは「どうして起きたかわからない」という回答しか得られないため、1か月に一度起こるか起こらないかの事故のために、しっかり養生せざるを得ない。
- (2) 車両編成をより柔軟に実施して欲しい。例えば毎日10両編成で発駅を出発している場合、日によって、新座(夕)駅と隅田川駅に向ける車両の両数を変更したい場合があっても、変更できない。

### C. 化学薬品および化学工業品製造業

- (1) 早期あるいは直前空き枠の割引運賃を実現して欲しい。
- (2) コンテナ予約状況が外部からでも分かる仕組みを構築して欲しい。
- (3) 輸送トラブルについてeメール等を用いて通知する仕組みはできないか。
- (4) 祝日、連休における鉄道事業者の運休をできるだけ短期間にして欲しい。
- (5) 利用運送事業者の配達能力を向上していただきたい。駅に届いても、運行時間の制約等により当日配達してもらえないことがある。

(6) 駅でコンテナからトラックに積替えする際に、屋根付きの場所が無かったり、積替えの場所を貸してもらえない事がある。

(7) 工場からの出荷の際、駅に集約して養生し、コンテナに積載するが、酒田港駅のように老朽化して損傷の激しい上屋であると、雨や吹雪の際には、作業に支障が出ることもある。

(8) 12ftコンテナの高さが約2,200mmであるが、最近の商品は高さをちょうど2,200mmで設計することが多いため、誤差により積めないということがある。もう少し背高タイプを要望したい。

(9) トラック運賃と比較して同程度以下でなければ、なかなかシフトし難い。

(10) 鉄道を利用する際に、コンテナの空き状況を荷主はインターネットで見ることができず、利用運送事業者に毎回確認しなければならない。

### D. 特別積合せ輸送業

(1) ハード面では輸送枠の拡大、遅延問題の解消。また、ソフト面(運用上の話)では、12ftコンテナの取卸しの際にティルトが発生し、コンテナが斜めになるが、その時に衝撃がかなりあるようだ。また線路を走行中に小刻みな振動があり、これにより一斗缶などが割れるケースがある。荷物事故の防止に関する研究をして欲しい。

(2) 列車トラブルが多く、困っている。毎日のように、東京～九州間において2～3時間あるいは5～6時間の遅れが発生している。5～6時間遅れると、顧客への配達に半日遅れとなってしまふ。

(3) 正月などの長期休暇期間に鉄道は運休するが、特積み事業者は365日営業しており、荷物を発送しなければならないため、鉄道事業者は配慮して欲しい。

(4) 特積み事業者側でトップリフターを購入しようかと考えている。大型トラックに荷物を載せて駅まで運ぶよりも、集配用トラックがあるならば、鉄道コンテナに積んだ方が効率的である。

(5) 鉄道コンテナ基地と路線貨物のターミナルの複合的な施設があれば、コンテナ集配車両の台数確保を気にせずにもっと利用できる。

(6) 特積み事業者の発送時間帯に適した列車のダイヤを編成して欲しい。

(7) 輸送障害が発生した際の、代替輸送を含めた迅速な対応を望む。

(8) 輸送障害を未然に防ぐ対策(山間部での鹿などの小動物衝突による障害への対策)を望む。

(9) 31ftコンテナ使用時の運賃の割引(今は20ftをメインで利用しており、31ftはまだ使っていない)を望む。

## ■ 2. 課題、改善点、要望の意見集約

前項1の「各業種の鉄道コンテナ輸送利用拡大に向けた具体的な課題、改善点、要望」を集約すると下記の3点になる。

A. トラックドライバー不足の深刻化に伴い、トラックの確保難やトラック運賃の高騰などが発生している。その一方で、鉄道コンテナ輸送においても集配能力の不足などから輸送できないケースもあり、利用運送事業者に対して対応を求めている意見がある。

B. 鉄道輸送の利用を拡大するための条件として、トラックと同等の運賃水準、輸送品質、リードタイム等が挙げられている。そのほか、輸送障害等に伴う遅延の削減や輸送障害への適切な対応(代替輸送の実施など)を求める意見が多い。

C. 31ftコンテナの利用拡大を図りたいという意見も聞かれるが、その一方で、コンテナ数の拡大、利用駅等インフラの増強、運賃の引き下げ等が求められている。また往復運用の必要性なども利用を抑制する要因となっている。