

本部委員会の審議内容

公益社団法人 鉄道貨物協会

輸送品質向上委員会 (H27.1.23)

平成26年度第7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. 「平成26年度本部委員会報告書」へのまとめについて

本部委員会報告(案)の主なポイントは次のとおりである。

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」調査報告書(案)

(1) 調査の概要

誌面に限りがあるため、マンスリーかもつ2014年11月号3～4ページの掲載記事をご参照いただきたい。

(2) コンテナの内装及び養生材に関する現地調査

a. マンスリーかもつ2014年9月号3～5ページの掲載記事(本部委員会「航空貨物施設・防振パレット現地調査」：日本通運(株)成田第三物流センター)をご参照いただきたい。

b. マンスリーかもつ2014年10月号2～3ページの掲載記事(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)をご参照いただきたい。

(3) コンテナの内装及び養生材に関するヒアリング調査

「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」調査報告書(案)より、実際の養生事例について、誌面に限りがあるため、一部抜粋して紹介する。

ただし、「平成26年度本部委員会報告書」の内容は、2月20日開催予定の第8回輸送品質向上委員会において、最終決定されるので、今回紹介する内容が、同報告書の最終版において変更となる可能性があることをご理解いただきたい。

a. 金属製品

① 電線(小型のコイル状)

小型のコイル状の電線(クラフト紙包装)についてはバラ積みされていた。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。



図1 電線の養生例(全体①)



図2 電線の養生例(全体②)



図3 電線の養生例(床面)



図4 電線の養生例(壁面)



図5 電線の養生例(扉部①)



図6 電線の養生例(扉部②)

② 電線(大型)

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)で、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していた。



図7 鉄ボビンの養生例(対策前)



図8 ワンプ紙に生じた皺(対策前)



図9 鉄ボビンの養生例(対策後)

b. 食品

荷姿は一斗缶である。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。

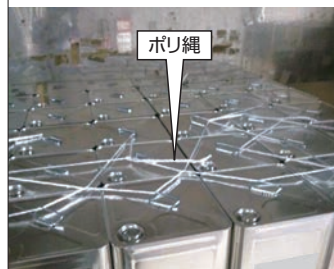


図10 一斗缶の養生①



図11 一斗缶の養生②



図12 一斗缶の養生③



図13 一斗缶養生用の巻き段ボール

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」について

マンスリーかもつ2015年1月号4～5ページの掲載記事をご参照いただきたい。

2. 来年度の調査テーマ(案)の選定について

調査テーマ(案)が選定されたが、その内容については、マンスリーかもつ3月号で紹介予定である。

利用促進委員会 (H27.1.21)

平成26年度第7回利用促進委員会では、次の項目について審議を行った。

1. 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】

「鉄道コンテナ輸送利用促進策の提案」

A. 輸送枠の拡大、ダイヤの変更等に関して

鉄道コンテナ輸送に対する利用ニーズが高まっていることもあって、とくに九州方面や東北方面などを中心に鉄道コンテナの輸送力増強を求める意見がこのところ多くなっている。

鉄道事業者においては需要の大きさや波動などを勘案して、ダイヤの設定、輸送力の増強、臨時列車の運行などを行っており、今後も供給力不足の区間においては輸送力の増強をお願いしたい。しかしその一方で、第二種鉄道事業者という制約もあって、全国万遍なく輸送力を大幅に増強することは困難であり、とくに片荷輸送となりがちな地方の線区においては、潜在需要に対して輸送力が過小となっているケースがあるものとみられる。

そこで幹線より支線へ中継する駅から、あるいは支線の駅から幹線駅へのトラック代行を充実させることにより、輸送力の増強を図ることなどが方策として考えられる。これにより、年末年始等の長期休業期間における輸送力不足などにも対応が可能となるのではないかと。

B. 31ftコンテナの需要拡大に対する対応に関して

31ftコンテナの利用に関しては、保有基数が少ないため、基本的に往復とも輸送が見込める区間での運用が原則となっている。そのため、たとえば「東北地方の北部などには31ftコンテナが回ってこないため、利用したくてもできない」「返送コストが上乗せされ、コストが割高になるため利用できない」などの意見が聞かれる。あるいは、「コンテナ基数自体が不足していて、利用したくてもできない」「利用している貨物駅で31ftコンテナの取扱いができない、あるいは制限がある」などの意見もある。

往復とも輸送が見込まれる区間での運用とのしぼりはあるものの、鉄道事業者では少しずつではあるが汎用的利用が可能な31ftコンテナの保有基数を増やしている。今後も需要拡大に併せて保有基数の増加をお願いしたい。

今後も大型トラックからのモーダルシフトが容易な31ftコンテナの需要は拡大が見込まれるなかで、荷主間での往復共同利用に関していくぶんマッチングしやすくなるものの、より多くのマッチングを成立させるためのシステム構築に向けた一層の取り組みが必要であると考えられる。

その一方で、上記のように返送コストがワンウェイの利用を抑制する要因となっていることから、鉄道事業者には返送コストの低減をお願いしたい。

また、鉄道事業者においては、トップリフターの設置や駅基盤の強化など、これから需要の拡大が予測される31ftコンテナなど大型コンテナの利用可能な貨物駅の拡大を、時間をかけながらも実現していただくようお願いしたい。

C. 駅施設等の改良に関して

上屋等の老朽化が指摘されている貨物駅については改装を、屋根の無い上屋等については作業しやすい環境づくりをお願いしたい。また狭隘化のため多くの潜在需要があるにもかかわらず処理できずにいる貨物駅に関しては、スペースの拡張余地の有無にもよるが、長期的には移転等も含めて整備を検討していただきたい。

貨物駅の移転ともなると多額な設備投資費用や長い期間を要するものの、屋根の設置やふきかえであれば、比較的短期間で可能であると考えられる。できることから実施してほしい。

D. 輸送障害への対応等に関して

平成25年度調査の報告書でも書かれているように、復旧

までに中・長期間を要すると想定される輸送障害発生時における代替輸送については、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するが、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、利用運送事業者との協力関係を強化する必要がある。また、フェリーなどへの代替輸送ルートをあらかじめ設定しておく、有事に備えることも必要と考えられる。

また、そもそも「自然災害等に強い仕組みづくりを目指してほしい」という要望も多く聞かれている。あるいは、「大規模自然災害に伴う輸送障害の発生予想を速やかに行い、途中で列車がストップするような事態を事前に防いでほしい」「輸送障害にかかる情報(障害の程度、原因、復旧見込みなど)を速やかに提供してほしい」といった意見も聞かれることから、鉄道事業者には対応をお願いしたい。

E. コンテナ、貨車など輸送機材関連に関して

コンテナに関する意見としては「とくに繁忙期などに12ftコンテナが不足する場合がある」「冷凍コンテナを増強してほしい」「12ftコンテナの積載重量を増やしてほしい」「12ftコンテナの積載容量を拡大してほしい」「養生材が装備されたコンテナがほしい」など多岐にわたっている。

コンテナがスムーズに返送されず、発送ができないという事態は全く論外であり、鉄道事業者にはそのようなことが起こらぬよう、需要量をしっかりと見極めた対応をお願いしたい。

12ftコンテナの積載重量の増加については、農産品出荷団体など重量勝ち貨物を出荷している荷主企業からの要望が多い。この点に関しては、安全基準が完全に満たされることが必要条件となり、かつ鉄道事業者における規定の変更が必要となる。さらには機関車のけん引能力の問題があり、早急な実現は困難と考えられる。ただし、上記の条件が満たされた場合は、鉄道事業者には検討をお願いしたい。

また、コンテナの積載容量の拡大といった仕様の変更に関しては、背の高いコンテナが積載可能な新形式貨車への早期置換えをお願いするとともに、冷凍コンテナについても需要を把握した上で、コンテナの供給事業者と協議の上で対応をお願いしたい。

なお、養生材が装備されたコンテナに対するニーズは時折聞かれるものの、利用する荷主が限定されてしまうこともあって、現状において対応は難しいと考えられる。

F. 輸送環境の改善に関して

鉄道コンテナ輸送の利用を促進するためには、上記のような利用促進策の推進が求められる一方で、このところ利用運送事業者の集配車両およびトラックドライバーの不足が顕著になっている。すなわち、オフレーン部分における輸送能力が不足しつつあり、その結果、「貨物駅に到着しているにもかかわらず配達できない」といった事態が生じている旨の意見が出されている。

集配ドライバーの不足問題は一朝一夕には解決できないものと考えられることから、当面は、集配作業効率の向上を図る必要がある。例えば、庭先において手待ち時間が非常に長い荷主企業やバラ積みを要求する荷主企業も少なからずあり、その結果、集配ドライバーにおいては作業効率が低下するとともに長時間労働を強いられるケースもある。

荷主企業には、庭先における手待ち時間の短縮や荷物のパレタイズ化など、輸送環境の改善に向けた協力が求められる。

2. 来年度の調査テーマ(案)の選定について

調査テーマ(案)について審議されたが、その内容についてはマンスリーかもつ3月号で紹介予定である。