

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 (H27.11.18)

平成27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Ⅱ』

【審議内容】

荷主企業および利用運送事業者に対するアンケート調査から抽出された意見・要望に関して、鉄道事業者ヒアリング調査を実施し、その回答について審議した。誌面に限りがあるので、内容の一部について紹介する。

A. 輸送障害発生時における対応に関する意見・要望について

(1) 代行手配およびその拡充についての意見・要望

- ・輸送障害発生時に代行輸送能力を迅速に確保して頂きたい。
- ・代行輸送システムの強化充実と代行能力を高めて頂きたい。
- ・輸送障害時における代替輸送をお願いしたい。利用運送事業者が車両を出せる台数は限られており、鉄道事業者のグループにおいて代行輸送に対応できる事業者(会社)を設立して頂きたい。

鉄道事業者からの回答

トラック代行は、当社に運送責任がある場合で途中区間の不通、遅れが生じた際に、お客様・利用運送事業者様とご相談のうえ実施しております。代行輸送力の拡充については、JR貨物グループ会社にトラックを保有させ、異常時に代行する仕組みを昨年度より実施しておりますが、輸送力は甚だ不十分であり、引き続き利用運送事業者様の代行トラック供出へのご協力をお願いいたします。

(2) 迅速・正確な情報発信、運休の判断、HPの工夫についての意見・要望

- ・遅延情報、列車位置情報、運行再開見通しなどに関する正確な情報を提供して頂きたい。
- ・遅延か運休かの決定が遅く、荷主へ的確な情報を伝えられない事がある。
- ・正確な情報をより早く提供して頂きたい。
- ・度重なる列車障害時に我々利用運送事業者が荷主の信頼を失わないためにできる事は、即時状況を説明し、最良の対応を行う事である。その際にまずは正確な位置情報および遅延時間情報の提供を頂き、短期か長期か等の運休情報をいち早く頂く事が求められている。これまでとくに列車障害時にIT-FRENS上の位置情報が全く異なる事が多々あり、荷主の信頼を損なう事となっている。

鉄道事業者からの回答

機関車へのGPS搭載等により情報の正確性の向上を図っておりますが、今後も更なる迅速・正確な情報発信に努めてまいります。また運休の判断については、運休の決定が遅いというご意見を頂戴する一方、可能な限りの運転確保をご要望いただくケースも多々あります。今後もお客様の声を拝聴しながら、運休判断の迅速化に努めてまいります。HPの遅れ情報掲載については、お客様にとってわかりやすい掲載方法の検討を行ってまいります。

(3) リカバリーまでの時間短縮についての意見・要望

- ・人身事故や車両故障による輸送障害の速やかな復旧。
- ・届け先での賞味期限管理が厳しく、延着が発生した場合に、賞味期限逆転発生の可能性が起る。この事により届け先で受取拒否の発生が懸念される。早い復旧と代行手配が必要である。

鉄道事業者からの回答

運転再開後の速やかな運転整理については、引き続き旅客会社と調整のうえ努めてまいります。

(4) 危険品の代行輸送についての意見・要望

- ・危険物については代行輸送発生時に優先利用ができず、結果、利用できない状況が多いため、代行輸送量を増やす等により、利用枠の拡大を希望する。
- ・危険物かつ高圧ガスものを鉄道コンテナ輸送しているが、昨年度の東海道線の土砂崩れの際、代行輸送の対応をとって頂けなかった。そのため、ある顧客に対する弊社の信頼を失ってしまった。今後、危険品や高圧ガスの移送に関しても代行輸送の対応をとって頂きたい。
- ・危険物タンクの代行輸送体制を整備して頂きたい。

鉄道事業者からの回答

危険品の代行輸送については、安全輸送の実施に対する様々な制約条件があり、一般貨物に対し輸送力が限られることが予想されますが、危険品を輸送されているお客様が安定的に鉄道貨物輸送をご利用いただけるよう、対応方を検討してまいります。

B. その他、利用促進に関する意見・要望について

(1) 駅施設等の改良、拡充についての意見・要望

- ・主要駅(名古屋(夕)駅、四日市駅等)の拡充。
- ・貨物駅構内設備の拡充とメンテナンス、構内段差等の安全環境の整備。
- ・積替施設の設備をお願いしたい。

鉄道事業者からの回答

一部の貨物駅においては、コンテナ取扱量の増加に伴い駅構内のスペースが狭隘となっているほか、設備の老朽化も目立ってまいりました。今般ご要望を頂いた(四日市・名古屋(夕))駅も含め、マーケットのニーズや今後の輸送量の見通し、さらには設備更新時期も踏まえ、荷役ホームの拡幅やより使い勝手の良いレイアウトへの改良に取り組んでまいります。

(2) 大型コンテナの取扱駅の拡充、マッチング、汎用コンテナの拡充についての意見・要望

- ・31ftコンテナを使用できる駅が限定的である。
- ・31ftコンテナ扱駅の拡充とトップリフター・駅設備の拡充。
- ・31ftコンテナの基数拡大、貨物マッチングの充実。

鉄道事業者からの回答

31ftコンテナは汎用コンテナとしての利用ニーズが強く、モーダルシフト推進のための切り札として非常に有効なツールとなっています。マーケットリサーチに基づき、コンテナの増備、取扱区間の拡大に必須となる大型コンテナ取扱用の輸送機材(貨車)や荷役機器(トップリフター)の配備、コンテナ置き場の拡充等の設備投資を積極的に推進してまいります。併せて、往復実車化に向けた顧客マッチングの取組みを強化し、ご利用いただきやすい仕組みづくりを進めます。

(3) コンテナ不足への対応についての意見・要望

- ・空コン不足を解消して頂きたい。
- ・コンテナ形式の偏りや不足による不具合・不都合が生じている。
- ・繁忙期における空コンテナの確保、コンテナ不足の解消。

鉄道事業者からの回答

繁忙期には一部地域において需要が増大するため、空コンテナの不足が発生するケースがあります。コンテナの最適な配送を実現するため、事前の需要予測の精度向上や、日々の貨物流動のリアルタイムでの把握、回送手配と指示の適正化等に取組み、コンテナ不足を発生させないよう取り組んでまいります。繁忙期における到着コンテナの早期引取りには是非ご協力をお願いいたします。

2. サブテーマ『定温(温度管理を必要とする)コンテナ輸送需要およびインフラ整備に関する調査研究』

定温コンテナ輸送に関する調査のとりまとめについて、審議された。次回は報告書(案)について審議する予定である。

平成27年度 鉄道貨物協会北海道支部 利用促進会議

●期日：平成27年10月8日(木) ●場所：札幌すみれホテル会議室 ●出席者：22名



講演

北海道新幹線と貨物列車の 青函トンネル共用走行時における 特殊コンテナ輸送について

講演者：日本貨物鉄道株式会社 コンテナ品質管理部 部長 小林 重聡

講演要旨

【定温コンテナ輸送】

1. 現在、青函トンネルを通過する定温コンテナ輸送はトンネル手前の座標を通過したことをコンテナ搭載のGPSが感知しエンジンを停止させる。不停止の場合はバックアップ機能搭載コンテナであれば、その先に設置されている強制OFF局にて停止する。
2. それでもエンジンが不停止の場合、列車を緊急停止し本線上にて処置。共用走行時は新たな待避線を設け処置する予定である。ただし、運転再開まで時間を要した場合には2時間タイマー(再起動システム)によりエンジンが再稼働する可能性がある。
3. バックアップ機能のないコンテナは平成28年3月以降通過禁止とする。新幹線の高速走行時には現行地上設備は風圧による影響が懸念され、移設が必要となる可能性がある。

【無蓋コンテナ輸送】

1. 走行中に天蓋が開く、シートがまくれるなどの事故が発生している。無蓋コンテナに使用するシート・ゴム(紐)に関する積付基準を策定する。
2. 共用走行時の対策として、シートなどがコンテナの外側に出ることがなく、走行中の振動・風圧に対してめくれ・剥がれ等が起こりえない構造にする必要がある。

【その他】

1. 新幹線との共用走行では、従前よりも厳しい安全対策が求められる。偏積防止の取組みでは輪重測定装置の設置など更なる対策をとる。
2. 偏積防止・コンテナ開扉等の防止のため、引き続き託送前点検の徹底をお願いしたい。

1. 定温輸送コンテナ関連について



東札幌日通輸送株式会社
コンテナ事業所 調査役 野 廣司様

● 共用走行時の課題として強制OFFが可能なバックアップ機能とエンジンが切れてから再稼働する2時間タイマーの問題がある。コンテナGPS基盤の2時間タイマーを切れば、遠隔操作をしなければならない。今現在の搭載基盤を調査したところ、後付けは不可能となっていることが判明した。搭載変更とするのであれば、プログラムの変更が必要となる。この状況では、費用もさることながら、時間的にも間に合わない。

● 当社ではGPS制御検査機を所有しており、点検時にログ履歴を全て抽出し、必要に応じてコンテナ品質管理部へ送付している。このように対策を立ててきた段階で、新幹線の共用走行に伴い諸問題が出た状況である。所有者のみで共用走行問題を解決するには、かなりの経費がかかる。



JR貨物
コンテナ品質管理部長 小林 重聡様

● バックアップ機能のないものについては、不具合が非常に多いことから、共用走行時には使用できないと考えている。

バックアップ機能搭載としているものについては、相当の安全を確保できると考えている。

● 警告灯が点灯した場合や前方で列車に異常が発生した場合、列車は退避させなければならない。この場合2時間タイマーの存在が問題となり、これをどう対処するのが今後の課題となる。万が一青函トンネル内でエンジンが稼働することのないよう協力体制の検討をお願いしたい。

● 鉄道事業者としても定温輸送については拡大していきたい。異常時の対応なども検討していく。



日本石油輸送株式会社
北海道支店マネージャー 佐々 重信様

● 当社は12ft冷凍コンテナを111個所有し運用している。

● お客様へは昨年度より、来年以降さらに運用個数が減少することを説明し、平成27年度北海道新幹線開業前を以てレンタル営業を終了することをご案内しているが、当社もGPSの問題があることと、エンジンの故障等により計画よりも前倒しで減少している。そのため、北海道発場面でのご提供は今年の12月末を持って終了させていただく。若干数残るコンテナについては、一部限定でリースする。

● 当社では12ft冷凍コンテナを111個所有し運用している。



北見通運株式会社
札幌貨物ターミナル支店長 永島 明信様

● 当社は31ftを東札幌日通輸送様からレンタルして輸送しており、7月~9月の約3カ月間夏場、野菜発送のために使用している。

● クールコンテナが利用できなくなるのであれば、代替輸送などを検討しなければならない状況となり、次年度の夏場の輸送に問題が生じてくる。



札幌通運株式会社
札幌コンテナ統括支店長 石黒 幹様

● 当社も少数であるが、5台所有しており、その他日本石油輸送様などからもレンタルしており、年間110個程度の輸送

を行っている。

● 鉄道事業者としてクールコンテナを所有する見込みはあるのか。何か営業的施策があるのかを教えてください。



JR貨物
マーケティングセンター所長 柏井 省吾様

● 鉄道輸送メニューの充実として取り組む内容の一部が定温輸送である。保冷剤を利用した輸送、コンプレッサーを使用した輸送など本社で検討している。

● クールコンテナの輸送については整備していかなければならない輸送である。しかし、青函トンネルの課題が残り、運行も共用走行により制約など厳しくなる。

● 鉄道事業者としてコンテナを所有することを全く否定しているわけではない。現在は何のような形態がいいのか、鉄道事業者として持つのか、利用運送事業者様とタイアップして持つのがいいか、それぞれメリット、デメリットの検証を進めている。



日本通運株式会社
札幌コンテナ支店長 三部 剛史様

● 定温輸送については、このような問題がでることが想定された。当社としては、冷凍輸送に限らず、これから新幹線共用

走行後の輸送体制について、様々な輸送形態について検討している。



日本フレートライナー株式会社
北海道支店長 平野 太樹様

● 当社も東札幌日通輸送様のクールコンテナを輸送させていただいている。昨今のドライバー不足・拘束時間の問題から他業者からのクールコンテナ輸送の問い合わせが多くなることが想定される。

● クールコンテナ輸送の始まりは札幌~東京間でもあり、この輸送が危機に立たされている状況である。船舶輸送ではしっかりとした整備、基盤があることから、リーファーコンテナと鉄道コンテナの連携なども是非検討をお願いしたい。



北海道ジェイアール物流株式会社
調査役 丸橋 昭雄様

● 新幹線共用走行の課題の中で、待避線を設けるとあるが、クールコンテナ1個のトラブルの影響により何時間も止められてしまうと、他の荷物にも影響がでるのではないかと。



ホクレン農業協同組合連合会
課長補佐 岡田 拓也様

● ホクレンとしては、日本石油輸送様所有分のクールコンテナを中心に利用していた。現在も必要最低限な個数を利用しているが、これは輸送の逃げ道がない必要最低限の部分である。これらの輸送をトラックやその他の輸送に変えるとな

ると非常に時間がかかる。

●結論を早く出してほしい。できれば「無理」の結論は出してほしくないが、早めの情報提供と対策を打つ時間を設けていただきたい。



全国通運株式会社
北海道支社長 菊地 政司様

●全国通運ではクールコンテナを所有していないため、利用するのは利用運送事業者の所有するコンテナとなる。北海道新幹線共用走行には様々な問題があるということは承知している。ハード面では、所有者がやらざるを得ないとしているが、①営業的な場面での解決方②JR貨物での技術開発③投資額の資金回収する仕組み等を考えていくことを提案させていただきたい。

●所有者のみでクールコンテナの改修費用の負担には無理がある。厳しい現状が北海道にあることは皆様同意見である。鉄道事業者はモーダルシフトの責任もある中、この輸送を捨てることになるのではないかと。ハード面では所有者にしっかり対応してもらうこととし、ソフト面でしっかりとした対応が必要である。

JR貨物

マーケティングセンター所長 柏井 省吾様

●鉄道事業者としてどうやって進めていくのか。定温輸送を進めるとした以上はしっかりと方向性を出さなければならぬと感じている。利用者にはしっかりとアナウンスすることが大前提と認識し、可能な限り技術部門ともしっかり調整を図っていく。



北海道運輸局
課長 深尾 尚司様

●国土交通省の概算要求の中で、青函共用走行の調査費用を挙げている。

●参議院予算委員会(8月開催)で青函共用走行の質疑が行われた。質問の趣旨は、貨物列車の運行本数は確保できるのかどうか、北海道に限らず全国的な問題であるとされている。



北海道庁
物流港湾室 参事 別所 博幸様

●クールコンテナに限らず、共用走行には様々な問題があるということを感じた。いろいろな方への影響度が高いので、万全な形で準備を進めていただきたい。

2. 無蓋コンテナ関連について



丸吉運輸機工株式会社
社長 吉谷 隆昭様

●当社は、鉄製品の輸送を中心に輸送する業務を行っており、日本中の物流に対応しているところである。その中で、昨年より製造した20ft無蓋コンテナが4月に16基納品となり、様々な物を運搬している。鉄製品の荷扱いの90数%はクレーンとなるので、蓋のあるもの、箱型であったりすると、業界にコンテナが定着しないので無蓋コンテナを導入した。

●北海道は元々鉄を生産する場所ではなく、本州で作られたものを消費・加工する土地柄である。本州から鉄製品を

北海道へ運び、北海道で加工した後にまた本州へ発送するようになっている。

●何とか導入したコンテナで輸送できないか、当社としても営業力を挙げて取り組んでいるため、共用走行での利用をお願いしたい。積み付け方については、無蓋コンテナは輸送時に蓋などを設置とされているが、コンテナメーカーに確認したところ設置は不可と回答が来ている。また、真ん中をシートで被せることについては、鉄製品は結露などで錆の原因になる。

●今後トラック不足などにより鉄鋼輸送も厳しい状況となってくる。鉄道貨物輸送は無敵大の可能性を秘めているので、ぜひご協力をいただきたい。



日本通運株式会社
札幌支店 次長 江田 幸司様

●偏積の関係で青函共用走行時において輪重測定装置を設置して対応しようとしているが、貨車の1車ごとの対応になるということか。また、輪重測定装置は青函の前後に設置されるのか。

JR貨物

コンテナ品質管理部長 小林 重聡様

●輪重測定装置では貨車1車ごとに測定を行い、規定値を超えた場合は解放することになり、荷物の対応はコンテナ1個単位ではなく貨車ごとの対応となる。設置個所は北海道内では東室蘭、函館貨物両駅に設置する予定となっている。

JR貨物

マーケティングセンター所長 柏井 省吾様

●鉄鋼輸送は、インフラ設備でどこまで対応可能なのか、また利用運送事業者様とのタイアップでどこまでできるのか、考えうる方策を検討させていただく。

●青函トンネル内で貨物輸送を起因としたトラブルがあった場合に、世間の注目を集めてしまう。荷物を守り、リスクを減らし、残る半年を如何に有効に活用していくかが重要となる。

日本フレートライナー株式会社

北海道支店長 平野 太樹様

●青函トンネルを走行できない危険品などは船舶との連絡運輸で輸送している。リードタイムなどの問題もあるが、暫定的な処置として検討してみてもどうか。

東札幌日通輸送株式会社

コンテナ事業所 調査役 野 廣司様

●以前、集中電源方式を検討されたが現状はどうなのか。

JR貨物

マーケティングセンター所長 柏井 省吾様

●連絡運輸も一つの方法ではないかと思うが、現在の危険品輸送を見ても現行比較でコスト増となると思われるので、しっかりと勉強しながら進めていきたい。集中電源方式については、現段階では、万が一電源供給でトラブルが生じた場合に、複数の荷物に影響がでる恐れがあるということが懸念されるため、個別の電源を回してコンプレッサーを運転させた方が、万一のリスクの場合に最少減に留められる。また、電源スペースの是非もあり、個別方式で模索している状況である。