

# 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 (H28.11.16)

平成28年度第5回利用促進委員会では、次の内容について審議を行った。

### 1. 調査テーマ1『荷主企業における鉄道コンテナ輸送の具体的な利用ニーズに関する調査研究と提案』

荷主企業に対するアンケート調査から抽出された、鉄道コンテナ輸送を新規に利用したい(既存線区で利用を増やしたい)区間、希望の到着日、発時間帯、配達時間帯、コンテナ基数、コンテナ形式、許容可能な運賃・料金水準に関する意見・要望について、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、荷主企業の要望についてはその一部を紹介する。

鉄道コンテナ輸送について利用の要望がある区間は、48事業所から123区間分の回答を得た。利用を増やしたい区間(地域間)別に、前述の内容について下記の表に調査結果の抜粋を表す。

発地域別にみると、全体で北海道発：5区間、東北発：10区間、関東発：18区間、中部(東海、北陸)発：36区間、近畿発：10区間、中国発：27区間、四国発：6区間、九州発：11区間となっている。

表 鉄道コンテナ輸送について利用の要望がある区間(一部抜粋)

区間(地域間)	件数	到着希望日	発時間帯	配達時間帯	コンテナ基数	許容可能な運賃・料金水準
東北⇒中国	1件	4日日以降	正午	午前中	31ft 15基/月	200,000円
関東⇒北海道	1件	翌々日	20時以降	8時頃	12ft 4基/月	80,000円
関東⇒東北	2件	翌日	16時まで	午前中	12ft 10基/月	40,000円
		翌日	15時	9時	12ft 100基/月	
中国⇒九州	1件	翌々日	16時	10時	12ft 4基/月	
四国⇒関東	2件	翌々日	20時以降	8時頃	12ft 4基/月	40,000円
		翌々日	15時	午前中	12ft 40基/月	50,000円
四国⇒九州	2件				12ft 50基/月	
		4日日以降	20時以降	8時頃	12ft 1基/月	45,000円
九州⇒東北	1件	4日日以降		午前	12ft 11基/月	69,000円
九州⇒関東	4件	翌日	13時頃	11時頃まで	31ft 8基/月	
		翌々日	21時以降	日中	12ft 4基/月	50,000円
		4日日以降		午前	12ft 12基/月	59,000円
		4日日以降		午前	12ft 15基/月	60,000円
九州⇒近畿	2件	翌日	午前	午前	12ft 6基/月	
		翌日	15時	10時	12ft 10基/月	45,000円

### 鉄道事業者からの回答

大変有効なデータであり、目の前にあるマーケットの生の声であり、次のダイヤ改正に向けた潜在需要データとして有効活用させていただく。ご要望として、リードタイムはほぼ問題なく対応させていただける内容である。通常の料金水準より踏み込んだものや、積載率が高く枠が取りにくい区間もあるが、土休日の輸送力活用、列車を限定してお引受等、鉄道貨物輸送のご利用拡大に向けご相談させていただきたい。

### 2. 調査テーマ2『鉄道コンテナ輸送における一貫パレチゼーション推進に向けた課題についての調査研究』

荷主企業に対するアンケート調査から抽出された、パレットをフル積載した場合の鉄道事業者による積載可能重量の緩和に関する意見について、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。

パレットをフル積載した場合の鉄道事業者による積載可能重量の緩和策に関して、55事業所から回答を得た。積載可能重量の緩和に対して「賛成」の事業者は39件、「とくに緩和する必要はない」という事業者は16件となっている。

賛成の事業者の意見についてはその内容の一部を以下のとお

り紹介する。

- パレットの重量分の荷物が運べなくなる事から、積載重量の緩和が必要と考える。
- 12ftコンテナにパレット付きで輸送しても、製品が5トン積載できるように、規定を見直してほしい。
- 通常、8パレット分を積載しているが、品目によって5トンを超える事があるため、8パレットを積載できない事があり、積載効率が悪くなっている。
- T11型パレットの場合、6パレット×2段積みのため、12枚分のパレット(1枚約30kg)分で360kg程度重くなる。5%~10%の緩和があればパレット出荷の割合が増える。
- 1トン/パレットの積載の製品が多く、パレットサイズによっては5枚/コンテナとなる。そのため空間が生じ、ラッシング等の必要がでてくるため、結果バラ積みを行う事が多い(コンテナサイズと積載可能重量がパレット出荷の場合、ミスマッチしている)。
- 積載重量の緩和は荷主から歓迎され、パレット導入に結び付けやすい。
- 最近では1トンパレットのみではなく、フレコンも大型化して1.05トン、1.1トン、1.2トンの場合も出そうなので「端数切捨て」の考え方を導入してほしい。

### 鉄道事業者からの回答

現在使われているコンテナ貨車のうち、コキ50000形式(最大積載荷重：37.0トン)が平成30年度末で代替され、コキ100形式(最大積載荷重：40.5~40.7トン)以降の新しい貨車で統一される。

機関車の牽引能力や、フォークリフトの取扱い能力による制限、輸送安全面など、留意すべき点は多々あるが、鉄道貨物輸送の競争力向上に向け、コンテナの最大積載重量をどこまで増やせるか検討を進めており、条件が整い次第ご案内させていただきます。ご検討いただいております。

### 3. 調査テーマ3『内航海陸輸送の現状と今後の動向に関する調査研究』

内航海陸輸送の船社に対するヒアリング調査から抽出された、各船社における鉄道貨物輸送との連携に関する見解等について、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。各船社の見解については一部について紹介するが、詳細については2016年11月号2ページを参照されたい。

- 他の船社で鉄道貨物輸送と連携を図っているという話を聞いているが、当社のRORO船航路ではお付き合いをした事は無い。今後については、そういう機会があれば連携の話をしていただく事も考えられる。現実には鉄道輸送が止まると、トラック輸送に貨物が流れてくる。逆に我々の船が止まった場合には、鉄道輸送にシフトしているのではないかと。
- 通常の場合、鉄道貨物輸送はライバルである。しかし、阪神・淡路大震災の際には、鉄道貨物を相当量輸送した事もあり、有事の際は連携できる。当時は、直接JR貨物からではないが、利用運送事業者を通して、線路がつながるまでの間の輸送を依頼され、コンテナをシャーシに載せた状態で輸送した。

### 鉄道事業者からの回答

自然災害等で鉄道網に重大な支障が生じた際、船舶による代行輸送を実施することがあるが、逆に船舶側の代行輸送を鉄道が担う頻度は相対的に低い。とは言え、昨年のフェリー火災事故による北海道⇄関東間の輸送力減少を、臨時列車を走らせ補完した事例もある。また、重大支障発生時のみに緊急避難策として船舶を使用する場合、コスト面で大きな負担とならざるを得ないが、鉄道貨物輸送の信頼度向上の面からも平常時から代替輸送路の確保を進める必要があり、北海道⇄関西(日本海側)ですでに取り組んでいる。今後、太平洋側での実施も検討を進めているところである。今回の道東地区台風災害の関連で、釧路⇄八戸・東京にて船舶代行を手配し、ご利用をいただいている。