

# 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 (H29.2.15)

平成28年度第7回利用促進委員会では、各調査テーマのまとめと来年度の調査テーマ(案)について審議された。

### 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』

今後、トラックドライバー不足がますます深刻化すると予測されるなかで、モーダルシフト需要の受け皿として鉄道コンテナ輸送に対する期待はますます高まると考えられる。鉄道事業者には、利用者である荷主企業のニーズに適合したサービスの提供をお願いしたい。

鉄道事業者からは「積載率が高く枠が取りにくい区間もある」との見解が示されたが、そうした状況を踏まえながらも、積載率の向上に向け何点か提案を行いたい。

#### A. 積載率の低い線区の有効活用

リードタイムに比較的余裕のある貨物については、鉄道事業者の見解にあるように、土休日の輸送力活用、列車を限定しての引き受け等により、そうした貨物需要の取り込みを図る。

#### B. 積載率の低い線区に関する情報提供による利用の喚起

積載率の低い線区に関する情報(発着駅、発着時間帯、利用可能なコンテナの種類等)を提供することにより、当該線区の利用を喚起する。

#### C. 積載率の高い幹線区間におけるさらなる積載率の向上

積載率が高く、かつ列車の頻度が高い線区(例：東京貨物ターミナル駅⇒福岡貨物ターミナル駅)にある貨物駅(例：東京貨物ターミナル駅)のホームに、いわゆる「キャンセル待ちコーナー」を設置し、そこに到着時間の前倒しが可能なコンテナを置いておく。

例えば、当該線区の列車(例：1051列車、23時26分発)が余席なしの状態であったが、急きょキャンセルが発生した際に、翌日発送予定であったコンテナを積載し、前倒して発送することにより、積載率が高い列車の率をさらに高め、線区全体の積載率の向上にも資すると考えられる。

また、例えば東京貨物ターミナル駅⇒福岡貨物ターミナル駅中継⇒鳥栖貨物ターミナル駅間のコンテナにおいて、福岡貨物ターミナル駅⇒鳥栖貨物ターミナル駅の輸送枠が取得できない場合など、オーバーブッキングであっても、とりあえず福岡貨物ターミナル駅まで輸送し、福岡貨物ターミナル駅到着後、福岡貨物ターミナル駅⇒鳥栖貨物ターミナル駅間の輸送枠が空いた場合に当該コンテナを積載することにより、生じた空枠を有効に利用できるような仕組みの検討も行うべきである。

### 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』

少子高齢化の進展や若年労働者における就業意識などを勘案すると、トラックドライバーをはじめとした人手

不足の問題が一朝一夕に改善されるとは考えにくい。

また、人手不足問題は利用運送事業者においても同様に深刻な課題となっており、集配部分における供給力不足から、近い将来、鉄道コンテナ輸送がモーダルシフト需要の受け皿となりえなくなる事態すら想定される。

そうしたなかで、本調査は集配業務の効率化を進めるため、パレット輸送の利用実態や諸課題などの把握を行った。貨物によっては、パレット輸送を実施することにより、積載効率の大幅低下やコスト増を招くことから、推進が困難と考えられるケースも散見された。

その一方で、手積み・手卸しといった手荷役が伴う作業を断る向きも増えているようである。

荷主企業、物流事業者、行政が共同で、経済的インセンティブの付与などの新たな取り組みについても検討する必要がある。

### 3. 調査テーマ3『内航海上輸送の今後の動向に関する調査研究』

近年、主要線区における鉄道コンテナ輸送の供給余力が小さくなりつつあるなかで、荷主企業の中にはフェリーやRORO船といった内航海上輸送の利用を拡大する動きもみられる。

フェリーやRORO船の業界においては、燃料価格の高騰に伴う運航費の急上昇を受け、航路数・便数を減らす動きがみられたことなどもあって、しばらく輸送量の低迷が続いていたが、トラックドライバーにかかる労務管理の厳格化が求められるなかで、船舶需給が逼迫するとともに輸送量にも持ち直しの動きがみられるようになった。

そうした状況の下で、最近では船舶のリプレースの際に大型船に代替する船社が多くなっており、モーダルシフト需要の受け皿としての期待がますます高まるものと推測される。

ただし、海運業界においては小型船を中心に船員不足問題が深刻化しており、労働条件等の面で勝る大型のフェリーやRORO船の業界においても決して対岸の火事ではない模様だ。

トラックドライバー不足や労務管理の厳格化は今後ますます厳しさを増すと予測されるなかで、当面、モーダルシフト需要の増加が期待できると考えられる。

鉄道事業者は、輸送障害時のみならず、平常時においてもフェリーやRORO船の船社との連携を模索すべきではないだろうか。

### 4. 平成29年度調査テーマ(案)の選定について

#### A. 年間テーマ

「幹線輸送における共同化等効率化の実態調査と鉄道コンテナ輸送の利用促進に向けた課題・施策の検討」

#### B. サブテーマ

「食品輸送における定温(温度管理を必要とする)輸送の実態・課題および今後の意向等に関する調査研究」

平成28年度第8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「輸送品質の要求水準に応ずる荷擦れ・荷崩れ防止対策に関する養生材・養生方法の調査研究」

ヒアリング調査の目的や調査の概要、ヒアリング調査結果の一部については、MONTHLYかもつ11月号・2月号のP2～3に紹介したとおりであるが、今号においては「まとめ」について紹介する。

### A. 鉄道貨物事故発生の傾向

ヒアリング調査から鉄道貨物事故発生の事例をみると、輸送中の振動による段ボール箱の荷擦れによる貨物事故が最も多く発生している。事故の傾向としては、重心が高い製品に多く発生している。これは、重心が高い製品は一般的に段ボール箱の高さも高くなり、輸送中の振動を受けて横揺れが発生すると、振れ幅が大きくなるため、段ボール箱自体が歪んで、製品単位で横揺れが生じ、その結果隣り合う段ボール箱同士が擦れ合う状態が発生し、荷擦れ事故に至るものと考えられる。また、形状の異なる段ボール箱同士や段ボール箱と紙袋といった複数の製品の組合せの場合にも荷擦れが発生している頻度が高い。

逆に、小型で重量がある製品の場合には、ほとんど荷擦れは発生していない。これは、製品自体の重心が低く、段ボール箱の高さも低くなることで、段ボール箱の横揺れが小さくなり、また歪みも抑えられることで、荷擦れが発生する状態が抑制されているものと考えられる。

また、フォークリフト作業のティルト操作が原因の荷ズレにより発生する段ボール箱の破損事故や、コンテナ天井部の穴開き・防水ゴムの劣化により雨水が浸入して発生する濡損事故の事例もみられた。より丁寧なコンテナ荷役・検修が必要であるとともに、雨水等の浸入を防止するため、コンテナにおける防水ゴム等の改良も望まれる。

### B. 鉄道貨物事故防止の取り組みの現況

ヒアリング調査から鉄道貨物事故防止の取り組み事例をみると、段ボール箱やパレット間などの隙間埋め養生材として、「隙間充填ボード、養生用の段ボール、エアバッグ、プラスチック製ダンボールシート(ブラダン)、使用済みのストレッチフィルム、空パレット」などを使用する事業者が多いなか、折りたたみ式の隙間充填ボードや段ボール隙間ケース、発泡スチロールにビニールシートを巻き付けた発泡スチロール製のボードといった養生材を新たに使用する事業者もみられ、継続的に効果的な養生材を見出す取り組みが行われている。

なお、段ボール箱や紙袋の荷擦れ・汚損防止対策として、ストレッチフィルムによる養生やコンテナ内壁や床面にクラフト紙、巻き段ボール、包装紙、ビニールなどを貼り付けたり敷設したりする事業者が依然として多いこともわかった。

さらに、濡損防止対策として、結露を防止するシートを導入するなど、輸送中の結露に苦慮している荷主企業や利用運送事業者も多くみられた。また、保冷のためにドライアイスを使用して、濡損事故が発生する事例もあった。結露の発生は大きな温度変化が主要因であることから、結露防止という観点からも、定温コン

テナの更なる増設備が必要と考えられる。

養生材というハード面のほか、ソフト面での事故防止対策として、荷主企業と利用運送事業者が共同で貨物事故防止に取り組む事例が多くみられた。これまでは、それぞれの事業者が単独で取り組んでいる傾向が強かったが、両社で事故防止の勉強会や打合せを定期的で開催することで、最適な積み付け方法の策定や積み付け作業の技能・知識の維持向上に一定の効果が出ている。また、荷主企業が利用運送事業者の作業員に自社製品の特性を理解させる場を設けているなど、荷主企業も積極的に品質向上に取り組んでいることがわかる。

しかし、ヒアリング調査における意見にもある通り、これからは発側だけでなく、着側の事業者も交えての貨物事故防止の取り組みが望ましい。そのためには、関係者の様々な経験や知識・情報をいかにして最大限に活かしていくかが重要なポイントとなるであろう。

また、過去にヒアリング調査を行い、今回再度ヒアリング調査を行った荷主企業では、鉄道コンテナ輸送の利用当初における貨物事故率は高い数値であったが、現在では著しく減少していた。この荷主企業からは、貨物事故率の減少は養生の見直しなどによる輸送品質の改善に継続的に取り組んできた結果であるが、平成23年度から行われている「コンテナ輸送品質向上キャンペーン」などの効果も出てきているとの意見があった。鉄道事業者側にも輸送品質向上の継続的な取り組みが求められる。

### C. 鉄道輸送以外のモードにおける貨物事故防止対策

今回は、海上輸送の事業者にヒアリング調査を行ったが、鉄道輸送と大きく異なる点がいくつかみられた。

第一に、荷擦れの貨物事故の事例が少ない点である。これは、鉄道輸送時のような微振動が発生しないためと考えられる。

第二に、コンテナ内に隙間をつくらないように養生をする点である。鉄道輸送においても隙間埋めの養生材を使用している事例は多いが、海上輸送ではそれ以上の養生を行っている。鉄道輸送においても参考になるケースがあるものとみられる。

また、今回ヒアリングを行った事業者では、結露による貨物事故の事例が少ないのは、海上輸送は鉄道輸送と比較して、輸送中における温度変化が少ないことも一因であるとの見解が示されたが、一般消費財の輸送が主であった。一方で、車両部品のような鉄製品や工業用の脱脂粉乳のような粉体の輸送において、結露による貨物事故の事例が他で比較的多く認められている。このことから、海上輸送における結露による貨物事故は、一般消費財よりも原材料輸送において発生する頻度が高いと考えられる。

なお、貨物事故防止対策で使用する養生材の種類では、鉄道輸送と大きな相違点はなかった。

## 2. 平成29年度調査テーマ(案)の選定について

来年度の調査テーマについては下記のとおりである。

### A. 年間テーマ

「貨物事故低減に向けた貨物駅の荷役作業およびインフラ整備に関する調査研究と提案」

### B. サブテーマ

「防振装置搭載鉄道コンテナの有効性確認調査」