

# 本部委員会の審議内容

公益社団法人 鉄道貨物協会

## 第4回 利用促進委員会 (H29.9.20)

平成29年度第4回利用促進委員会を開催し、前回に引続きアンケートおよびヒアリング調査の中間報告について審議を行った。

### 1. アンケート調査の実施状況について(中間報告)

#### 【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」

#### 【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」

#### A. 調査結果の概要(一部抜粋)

ここでは年間テーマの内、他社との共同利用による輸送モードの往復利用に関する項目についてご紹介する。

##### ①実施中の事例

他社との共同利用による輸送モードの往復利用(以下、「往復利用」)を実施している事例は、輸送モード別に、鉄道コンテナ輸送において7件、トラック輸送において5件、海運において2件(合計14件)となっている。

業種別にみると、食品メーカーが5件、化学メーカーが3件、鉄鋼メーカーが2件、飲料・酒類メーカー、木材メーカー、製紙メーカー、金属製品メーカーが各1件となっており、食品および化学関連の業種において往復利用の実施事例が多い。

中・長距離の区間における往復利用の事例が多く、また同業者との往復利用の事例が多くなっている。一方、頻度についてはまちまちであるが、食品ではやや頻度が高い一方、鉄鋼や木材など出荷ロットの大きい業種においては、頻度が低い傾向がみられる。

共同化の目的としては、片荷輸送の解消並びにそれに伴う物流コストの削減などが挙げられている。

##### ②過去に実施した事例

幹線共同運行を過去に実施した事例は、輸送モード別に、鉄道コンテナ(31ft)輸送において2件、トラック輸送において2件となっている。業種別にみると、食品メーカーが2件、繊維メーカーおよび自動車メーカーが各1件となっている。

往復利用を止めた理由としては、「最終的に金額面で折り合いがつかず、取り組みを終了した」(食品)、「当社が積極的に動いたわけではなく、その後の動向等、詳細については不明」(食品)、「着日のタイミングが合わず、量が減少した。また手間もかかり、先方より中止要請があった」(繊維)、「出荷用容器を共同使用しており、トラックを往復輸送することで輸送コストの低減を図ったが、その後輸送コストがより低い業者があり、共同輸送を中止した」(自動車)が挙げられている。

##### ③検討中の事例

往復利用の実施を検討している事例は、輸送モード別に、鉄道コンテナ輸送において6件、鉄道輸送およびトラック輸送において2件、トラック輸送において2件(合計10件)となっている。

業種別にみると、飲料・酒類メーカーが4件、食品メーカーが3件、農産品出荷団体、自動車メーカー、物流事業者が各1件となっており、農産品、食品、飲料・酒類において往復利用の実施を検討している事例が多い。

共同化の目的としては、「大型コンテナの返送が課題となっており、その解消のため」(農産品出荷団体)、「鉄道輸送によるモーダルシフトの推進を検討していたが、31ftコンテナの場合、返送費用が発生してコスト高になるため、その解消を目指した」(食品)、「鉄道事業者と契約したコンテナ数に対し、荷量が下振れして空車が発生してしまう期間の荷を埋めるため」(自動車)などが挙げられている。一方、「輸送運賃体系の整理・契約関係の整理」が課題として挙げられている。

表1 他社との共同利用による輸送モードの往復利用の事例(一部抜粋)

#### ①鉄道コンテナの利用【実施中】

業種	輸送区間	輸送モード	品目	相手先の業種	相手先の輸送区間	頻度	共同化実施時期	共同化を実施した経緯	共同化の実態
食品	関東 ↓ 近畿	鉄道31ft コンテナ	加工食品	食品	近畿 ↓ 関東	週 2,3回	平成24年	31ftコンテナのラウンド運行に際し、関東発荷に対し近畿発荷が少ないため、ラウンド制に課題があったが、輸送ニーズのある他社を物流事業者で紹介して頂き、往復実車輸送が実現できた。	相手先企業は、東京貨物ターミナル駅から関東の自社工場へ荷物を卸し、空になった状態で東京の弊社工場へ集荷に来ている。
食品・物流 子会社	関東 ↓ 近畿	鉄道31ft コンテナ	加工食品	食品	近畿 ↓ 関東	週4回	平成 27年度	当社の発地所と相手先の着地の距離間の問題があったが、自社便を使用しターミナルまで荷物を持ち込むことで、集荷料金と時間を短縮させることができた。	自社便の運行行程とターミナルへの持ち込み輸送がうまくかみ合ったこと。また、他社との共同によるラウンド定期運行でコスト面の問題もクリアでき実現できた。
木材	北海道 ↓ 関東	鉄道20ft コンテナ	合板	物流 事業者	関東 ↓ 北海道	週2回 程度	平成18年	モーダルシフトを進めるため、従来はトラック輸送が主体であったが、その一部を共同化することで、コンテナ輸送にシフトし、グリーン物流パートナーシップ推進事業として補助を受けている。	
化学	関東 ↓ 九州	鉄道31ft コンテナ	日用品、 アパレル	流通業	福岡県 ↓ 千葉県	週1回	平成 26年度	九州からの帰り荷が無かった当社と、九州から首都圏への貨物の輸送手段を検討していた先方のニーズが一致。31ftコンテナのラウンド輸送が実現した。	31ftコンテナのラウンドコース。 当社 東京 → 北九州 先方 福岡 → 東京
化学	中国 ↓ 関東	鉄道31ft コンテナ	不織布	食品	関東 ↓ 九州	週 4,5回	平成 26年度	トラックでの遠距離輸送に限界を感じ、輸送モードの変更を検討していた時に物流事業者から逆方向の輸送ニーズのある他社を紹介いただき、往復実車輸送を実現した。	相手先企業は関東から九州、当社は中国から関東で31ftコンテナを使用することにより、岡山県～茨城県間での往復利用を実施している。
化学	関東 ↓ 中部	鉄道31ft コンテナ	人工皮革	食品	中部 ↓ 中国	週2回	平成 28年度	トラックでの輸送にとくに問題はなかったが、常に輸送の安定化、効率化を目指し、最適な輸送モードを検討しているため、物流事業者から逆方向の輸送ニーズのある他社を紹介いただいた時に、即往復実車輸送を決定、実施した。	相手先企業は新潟県から岡山県、当社は岡山県から茨城県で31ftコンテナを使用することにより、岡山県～新潟県間での往復利用を実施している。
金属製品	近畿 ↓ 九州	鉄道31ft コンテナ	非鉄金属 製品	電線	九州 ↓ 近畿	週 2,3回	平成 20年度	グリーン物流および輸送コスト削減等の観点より実施。	

【過去に実施】

業種	輸送区間	輸送モード	品目	相手先の業種	相手先の輸送区間	頻度	共同化実施時期	共同化を実施した経緯、止めた経緯	共同化の実態
食品	関東 ↓ 九州	鉄道31ft コンテナ	加工 食品	物流 事業者	福岡県 ↓ 東京都	週2回	平成 21年3月	グリーン物流パートナーシップで、相手企業を応募していたが、見つからず、既存の取引業者にも声をかけていたところヒットし、往復輸送が実現した。ただし、最終的に金額面で折り合いがつかず、平成26年に取り組みを終了することになった。	弊社：東京～神戸経由～福岡 (東京(夕)～安治川口～梅田～箱崎) 相手先企業：福岡～東京(埼玉・川崎)
食品	関東 ↓ 近畿	鉄道31ft コンテナ	加工 食品	流通業	近畿 ↓ 関東	不明	平成 24年度	大手流通業者より31ftコンテナの帰り荷利用の打診を受けた。当時は当社の帰り荷の使用がなく、利用運送事業者・鉄道事業者合意の下、開始した。当社が積極的に動いたわけではなく、その後の動向等、詳細については不明である。	当社は越谷⇒姫路間を使用し、荷卸後、相手先企業のPBメーカーにて積込、姫路⇒越谷へ積載の上返送。

【検討中】

業種	輸送区間	輸送モード	品目	相手先の業種	相手先の輸送区間	頻度	共同化実施時期	共同化を検討したきっかけ、共同化の目的など	希望する形態、相手先に求める条件など
農産品 出荷	九州 ↓ 中部	鉄道20ft コンテナ	小麦		中部 ↓ 九州	月2回 程度		平成29年より、協力会社において20ftコンテナを使用し、新潟(夕)～鳥栖(夕)間における新規輸送案件が開始されることから、コンテナ返送が課題となっていた。そこで従来5トンコンテナを利用していた鳥栖(夕)～新潟(夕)間の輸送を20ftコンテナを使用することで、20ftコンテナでの往復輸送が可能となる(ただし、輸送数量が10トンの場合に限る)。	求める条件等は とくになし
食品	関東 ↓ 北海道	鉄道31ft コンテナ (冷蔵)	菓子	宅配業者	北海道 ↓ 関東	週2回	平成 29年度	以前から定温帯でのモーダルシフトを進めたかったが、31ftコンテナ利用に関して、とくに片道では料金が合わないため、相手先を紹介していただいた。	
食品	関東 ↓ 九州	鉄道31ft コンテナ (冷蔵)	菓子	宅配業者	九州 ↓ 関東	週2回	平成 29年度	以前から定温帯でのモーダルシフトを進めたかったが、31ftコンテナ利用に関して、とくに片道では料金が合わないため、相手先を紹介していただいた。	
飲料・物流 子会社	北海道(道央) ↓ 北海道(道東)	鉄道5トン コンテナ	飲料	飲料	北海道(道東) ↓ 北海道(道央)	毎日	平成 29年 予定		
自動車	中部 ↓ 東北	鉄道 コンテナ	自動車 部品	自動車部品、 自動車	東北 ↓ 中部	毎日	平成 29年度 予定	鉄道事業者と契約したコンテナ数に対し、荷量が下振れして空車が発生してしまう期間の荷を埋めるため。	既存集約拠点への 持ち込み
物流	北海道 ↓ 関東(東京)	鉄道31ft コンテナ	雑貨	衣類	関東(東京) ↓ 関東(埼玉)	週1回			

2. ヒアリング調査の実施状況について(中間報告)  
アンケート調査結果を踏まえて、8月～9月にかけて荷主企業の6社に対して年間テーマおよびサブテーマに関してのヒアリング

調査を実施した。調査内容については次回以降の委員会での報告とした。

## 第4回 輸送品質向上委員会 (H29.9.14)

平成29年度第4回輸送品質向上委員会では、現地調査として「合同企画見学会」と「委員会審議」を行った。

今回の企画は、神奈川臨海鉄道(株)横浜本牧駅村井駅長のお骨折りで、横浜本牧駅において12ftコンテナのバンニング作業や海上コンテナの積卸し作業の見学、及び三菱倉庫(株)横浜支店南本牧第一営業所の萩原所長、服部所長代行のお骨折りで横浜南本牧コンテナターミナルの見学を実施した。

見学においては、利用促進委員会の吉橋委員長をはじめ13名の参加を頂き総勢33名での見学となった。

1. 横浜本牧駅の見学においては、バスにて最初に三吉野委員長にご挨拶いただいた後、村井駅長より、駅の沿革として昭和44年10月1日に根岸駅に接続する本牧線の建設に伴い本牧操駅で鉄道貨物の営業を開始し、その後専用線での貨物の取扱いや、海上コンテナの取扱い、平成2年3月10日にJR貨物コンテナ貨物営業を開始し駅名も現在の横浜本牧駅に改称され、また貨物駅として初めて保税蔵置場の免許を取得、カーパックとして輸送用完成車輸送に取組んできた等の説明を受けたのち、駅構内で、トラックからの貨物の取扱い、貨物のストレッチ包装機による養生作業、12ftコンテナへの積込み作業等を見学し、構内を移動し貨車の入換え作業や海上コンテナの荷役作業を見学した。



駅概要等を説明する村井駅長



トラックからの取卸し風景



養生風景



コンテナ積み込み風景



荷役作業を見学する委員



海上コンテナ荷役を見学する委員



コンテナ貨車入換え風景

2. 横浜南本牧コンテナターミナルは、外貿コンテナ貨物の増加や船舶の大型化に対応し、アジアの拠点港になるべく整備された最新鋭、かつ日本で最大級のコンテナターミナルであり2001年に供用を開始した。

見学においては、始めにターミナルの運営管理をされている、三菱倉庫(株)横浜支店南本牧第一営業所の萩原

所長より、ターミナルの東京湾におけるロケーションやスペック、また取扱いの現状等の説明がなされた。

その後テラスより服部所長代行からターミナルの設備や運用等の説明を受けながら荷役風景を見学したのち、質疑応答がなされ見学会を終了した。

### 3. 委員会審議

委員会審議においては、年間テーマである「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」のヒアリングの中間報告を、またサブテーマの「防振装置搭載鉄道コンテナの有効性確認調査」においては1回目の輸送試験実施の中間報告や、2回目の輸送試験の概要が報告され、活発な質疑がなされ終了した。



委員会審議風景