

平成29年度 北海道支部利用促進会議開催

●期日：平成29年10月11日(水) ●場所：札幌すみれホテル(札幌市) ●出席者：24名



テーマ

「トラック&レールの可能性について」

① 昨年の土幌農協の馬鈴薯輸送の苫小牧貨物駅折り返しにおける事例諸課題

- 台風の影響により橋梁が流出し根室線が長期に亘り不通となった
 - ・ 昨年8月末に相次いで北海道へ上陸した台風により河川が増水し、4箇所の区間で橋梁が流出し、札幌圏・本州方面と道東地区の鉄路が寸断された。
- 船舶代行・トラック代行・トラック輸送による代替輸送を検討
 - ・ 道東地区のトラック輸送力を確保するため、JR貨物本社と連携して本州からの代行トラックの応援を要請し代替輸送体系を構築。
 - ・ 日本通運様、全国通運様の協力により499船チャーターによる船舶代替輸送力を確保。
- 臨時貨物列車の運転を確保
 - ・ 例年であれば道東地区は帯広貨物駅から熊谷貨物ターミナル駅間までの臨時貨物列車を設定していたが、道東地区から苫小牧貨物駅まで荷物をトラック輸送し、苫小牧貨物駅にてコンテナへの積替えを行うことにより、苫小牧貨物駅から熊谷(夕)間で臨時貨物列車の運転を確保。
- 積替場所・トラック待機場所の確保
 - ・ 苫小牧貨物駅でコンテナ留置箇所を工夫することにより、積替場所を確保すると共に、以前利用していた土地をトラック待機場所として確保することでスムーズな輸送が可能となった。

② 東京貨物ターミナル駅の積替施設の紹介

- 立地・アクセス・大きさについて
 - ・ 東京貨物ターミナル駅構内に上屋付きの簡易積替施設を設置し、一度に6コンテナ分の積替えを平行して行うことができる。
- 使用料金・利用時間について
 - ・ 積替施設を使用するにあたり、12フィート×1個の基本料金を説明し特別な作業が必要な場合は別途相談となることや利用時間等について紹介。
- 取扱実績について
 - ・ 主に利用運送事業者による引越荷物や雑貨など積替えで利用されており、定期利用している顧客もいる。北海道発着や東京(夕)発着の荷物を誘致していただくよう要請。

まとめ

今回、1つの代替輸送としてトラック&レールも行ったが、今後BCP(事業継続計画)の対応を検討していかなければならない。

近年のトラックドライバー不足にも対応していく

ため、貨物駅の積替施設を利用する上で考えられる諸課題や条件等について、会員との意見交換を以下の通り実施した。

トラック&レールの課題について意見交換



札幌通運(株)

通運統括支店長 中島 淳一様

コンテナ車は限られた車両のため、繁忙期で一番荷物が多い時にスポット的に探すのは難しい。そのため10トン車等の大型車を使用しながら集荷をして弊社の土場に持込み、コンテナへの積替えを行っている状況である。

積替えの問題点としては、雨・雪によりお客様から預かっている荷物へダメージを与える懸念があることや作業が中断することがある。他にも高い所から低い所へ積み替えるので、同じ高さで作業できることが必要となってくるのではと考える。



日本通運(株)

札幌コンテナ支店長 宮田 光揮様

札幌通運様と同様に、繁忙期は集配トラックが不足する事態が発生している。引越荷物の繁忙期はコンテナ車以外で集荷を行い、駅構内でコンテナへ積替えを行っている。年末繁忙期等、大量の配達がある場合は、お客様にご理解いただき大型車に積み替えている。

課題については屋根の問題もあるが、バラ積み物を積み替えるとなると時間と手間がかかるので、お客様の理解を得たうえでパレット化をすることにより有効になるのではないかと考える。



札幌町農業協同組合

農工部長 久保 武美様

パレット化については平成15年から実施している。年間4万トンの生食用の馬鈴薯を九州鹿児島まで、100を超える市場への出荷を全面的に切り替えている経過にある。ホクレン様を中心に農産物のパレット化を推進しているが、市場からの回収が問題点となっている。先般、農林水産省の農産部署が来られた際にも話したが、積極的な後押しをお願いしている。トラックドライバーの問題を考えると、農産物のパレット化を推進していくべきと考える。

昨年の輸送については、あくまで結果論である。資料の最後にBCPという言葉があり、我々も非常に重く受け止めている。いろいろな事業を継続するために、どういうことが危惧されるのかいろいろなパターンを想定して対策を考えていかなければならない段階にきている。

具体的には、レジリエンス認証とかを手掛けていこうと考えている。今回は高速道路が通行できていたからトラックが使用できたが、高速道路が通行できなかった場合も考え十勝港・釧路港を活用したフェリーチャーターも検討した。ただ、実際にトラックが通行できなかった場合には、トラックでの近距離輸送・フェリーでの近距離輸送とJR輸送のトラック&Sea&トレインの三位がよいところを持ち寄れる仕組みを行政主導のもと考えていかなければならない。

今後、自然災害はいつ起きてもおかしくない。災いは対策しても来るが、害は抑えることはできる。そのためにしっかりと準備を行っていく必要がある。将来的にも期待されている3PLに大きく貢献していくことができるであろうと思う。今後とも利用促進会議を活用し、意見交換・情報交

換をさせていただきたい。そして、統制のとれた物流を構築し、異常時であっても淡々とした輸送ができるようお願いしたい。



北海道通運(株)

取締役部長 稲童丸 譲様

日本通運様と同様な部分が多い。また、地域によってはコンテナ車の手配が難しい場所もあるため、他車両にて集荷を行い札幌(夕)で積替えを行っている。このことから、上屋の問題が考えられる。



旭川通運(株)

札幌支店長 田中 賢治様

駅構内で引越荷物・機械物については積替えを行っている。扱いの多い米についてもウイング車で持ち込んだものをコンテナへ積み替えることもあるが、その時に雨が降ると違う場所で行わなければならない。

札幌(夕)の特性として、駅構内で積み替えたものを発送する際に、自分たちでホームまで持ち込む必要がある。東京(夕)や他道内駅ではフォークリフトが取りに来てくれるので、札幌(夕)での仕組みについては戸惑っている。この問題点としては、繁忙期は気にしていないが、閑散期に1つの荷物を発送するのにも社員を出動させる必要が出てくる。人手不足・労働時間の問題と言っている中で課題だと思っている。



北見通運(株)

札幌支店 次長 菅 尚久様

積替作業については、旭川通運様同様に到着荷物の機械類をユニック車に積み替えたり、引越荷物を駅構内で積替えを行っている。今後は、弊社札幌支店の事務所・倉庫が駅に隣接しているので、農産物等をトラックで持ち込み、そこでコンテナに積み替えて輸送することも想定し、輸送拡大に繋がればと思っています。



サッポログループ物流(株)

北海道支社物流業務部長 諸岡 知尚様

先月からビール4社による釧路方面の共同配送がスタートし、コンテナを活用した輸送を進めているが、まだ開始して1か月と短いので、今後どのように物量を拡大していくかを含め、関係者と詰めていく必要があると考えている。



キリングroupプロジスティクス(株)

執行役員北海道支社長 野寄 豊文様

サッポログループ物流様にもあったように9月から釧路方面の輸送が始まっており、共配という意味でみると市場のニーズに合わせた形でロットが小さくなるのではと思われるので、このような複合貨物の取組みは今後重要なものになっていくものと考えている。

弊社の関東では、拠点までコンテナを持って来て積み込むか、商品をヤードまで持って行き積み替えるかの2パターンがある。集配トラック不足等を考えると、拠点だけの出荷では難しくなるのではと感じている。今後4社共配の枠を広げていくのかは決まっていないが、1つの足掛かりになってスタートしたので、これをきっかけにより取組みが拡大できればと考えている。



日本通運(株)
札幌支店北海道営業開発部長 前田 明様

ビール4社様の共配の実輸送をさせていただいているが、積替えについては引越荷物も含め弊社の施設で行っている。ビール4社共配についてはスモールスタートと物量は少ないが、年末になると貨物も増えてくる。そうなると車両の制限があるのと列車の出発時間に間に合わせるという部分もあり、トラック等で横持ちしなければならぬと想定している。

今後は現在流通センターで積み替えしている施設が狭くなる可能性もあるため、雪・雨の季節にもなることから、施設の充実が必要となってくる。今後は道内の長距離輸送においても他の業種も合体し、需要が増えていくと思われるため、トラックもレールを上手く使用した輸送を考えていかなければならないと考える。



ホクレン農業協同組合連合会
管理本部物流三課 課長 浦野 功徳様

現在は、駅構内の積替作業は基本的には行っていない。ただし、青果物等の日々変動の多い商品やオーダーが計画的に発送されていない農協等から日々集荷車両が足りていないということで、ケースバイケースによりトラック集荷を行いコンテナへの積替えを行うことがある。トラック&レールについては、施設が必要とのことで冬場を考えると凍結対策、コストアップへの対策、それと貨物駅の存続を考えていきたい。例えば札幌(夕)にトラック&レールの活用で持込みが増え他駅の発送個数が減った時に、トラックが潤沢に回るので他駅がなくなってもよいとの判断となる可能性があるため、バランスを考えなければならない。他にはJR貨物北海道支社と共に、「ほくれん丸」にコンテナ車両を積み込んで輸送実験を6日連続で行った。結果はスムーズな輸送が可能であり、コスト的に合うのか通年で動かすための条件など検討していきたい。増送を前提に置いたSea&レール、トラック&レールを考えていかなければならない。



北海道フーズ輸送(株)
執行役員経営企画部長 近江 大輔様

弊社は食品配送を行っている。特に今後の課題は、パレチゼーション化が必要と考える。設備等についても、道・国からその費用を賄ってもらえるよう1つ1つの企業が言うのではなく、会合を通して訴えていくことが必要である。その他の問題としては、リードタイム。今のJRコンテナ輸送では、決められた納入時間には間に合わない。鉄道側が合わせるのか、消費者を含めた店舗側が合わせるのか、折衷案がない限り今の道内トラック事業者の利用は難しいのではないかと考える。



北海道通運業連合会
事務局長 菊地 政司様

昨年、道内の問題をどうしようかと水産関係を含め訪問したが、幅が広く難しいということがわかった。その中で北海道フーズ様や稚内通運様のご協力をいただき、各地区のスーパーへの納入品等に鉄道を使うことで運転手の荷役の効率性を高められるのかを勉強したいことから、旭川向けで試験輸送をスタートした。その中で気づいた一番の問題点はリードタイムであ

る。札幌(夕)で積み替えて発送する際は、列車が出線するまでの限られた時間の中で行うため余裕がなかった。このため、利用運送事業者や荷主様に合わせた列車のダイヤ構成を検討することとバンニング場などの荷役関係で、JRとしてできることを検討する必要がある。あわせて道内には「利用の利用」を持っているトラック事業者が約110社程度おり、取得年数にもよるが約半数程度しか貨物駅の構内に入留していない。鉄道を利用していない理由が何かを考える必要がある。



岩見沢通運(株)
札幌支店長 小林 和成様

集荷に時間がかかる荷主様もいるため、改善できないか要請しているものもある。また、他の車で集荷してコンテナへ積み替える話もしたが、荷物事故の観点なのか積卸回数を増やしたくないとのこともあり、荷主様の理解を得ることが難しいという現状もある。



(株)ジェイアール貨物・北海道物流
次長 後藤 健司様

到着荷物で機械が到着した際に、現在は自社の土場でユニック車へ積み替えを行っているが、今後の需要拡大等により荷役場所があれば助かる。

北海道フーズ輸送(株)
執行役員経営企画部長 近江 大輔様

問題点はあるものの全道的に統一

した見解が有識者の間ではあってもデータはなく、北海商科大学の相浦教授と他7社で問題点を抽出するアンケート案を作成している。その中でトラック協会・通運業界を通じアンケートを行う予定のため、是非協力していただき北海道全体の問題点を抽出して、それをクリアするために業界団体への動きができればと思う。

北海道通運業連合会
事務局長 菊地 政司様

イレギュラー時のルール化をお願い

したい。トラックドライバー労働時間の厳格化「293時間」の問題があり、要請を受けても違反をして罰せられるのはトラック事業者であり、「はいわかりました」と受けづらいのでルール化をお願いしたい。



北海道運輸局
交通政策部 計画調整官 篠崎 光様

総合物流施策大綱(2017年度~2020年度)が本年7月に閣議決定され、強い物流を構築するために6つの視点からの取組みを推進するということで、その中の1つ「繋がる」というキーワードで共同物流・モーダルシフトを推進しているところである。国土交通省からも、モーダルシフト案件については環境面からも強く発掘を求められている。物流の効率化の計画を立てる認定を受けた場合は補助もあるので、ご活用いただければと思う。あと、人手不足という面からも物流の効率化でモーダルシフト、さらにJR貨物の協力もあり大学生に現場を見せ周知させる取組みも進めており、皆様方にもご協力をお願いしたい。北海道フーズ輸送 近江部長がお話した先ほどのアンケート調査についても運輸局としてご協力させていただくので、調査依頼があったらよろしくをお願いしたい。