

本部委員会の審議内容

公益社団法人 鉄道貨物協会

第6回 利用促進委員会 (H29.11.15)

平成29年度第6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. 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』

今回は荷主企業に対しておこなったアンケート調査から、鉄道コンテナ輸送を利用した物流共同化を実施する上での課題についてみると、6割前後の事業所が「共同化する相手先企業の確保」(87件;60.8%)、「相手先との発着時間帯がマッチすること」(85件;59.4%)を挙げている。次いで、「事故が発生した際の責任の明確化」が44件(30.8%)となっている。

一方、「物流コストの按分方法」は35件(24.5%)、「相談できる窓口(鉄道事業者、利用運送事業者)の確保」は26件(18.2%)、「共同化のための施設が必要」は23件(16.1%)、「自社情報の他社への漏えいの防止」は22件(15.4%)にとどまった。

また、「その他」(12件;8.4%)として、「需要期のタイミング。現在、往復輸送を実施しているが、相手先が1社のためタイミングが合わず、片方にコンテナが溜まってしまい、やむなく空回送している場合もある」「食品を扱うため、製品特性(配送温度・取扱い・臭気等)の合致が必要」「製品の取扱い、衛生面、臭いが移る等」「レール部分が機能しなくなった時のカバー策」「鉄道コンテナの運行が不安定」「輸送におけるリードタイム」「輸送枠が少ない」「利用運送事業者からは、相手先企業および発着時間帯を踏まえた提案を積極的にしてもらいたい」「集荷場所が複数ある」「鋼材という重量物であるため、コンテナ輸送上制約がある(重量、サイズ、ラッシング方法)」「専用コンテナ使用につき、共同化はできない」「現状、鉄道コンテナ輸送を利用した物流共同化に取り組んでいないので、課題が明確に分からない」という回答がみられた(表1参照)。

表1 鉄道コンテナを利用した物流共同化を実施する上での課題

| 物流共同化を実施する上での課題 | 件数、割合 |
|------------------------------|--------------|
| ア. 共同化する相手先企業の確保 | 87件(60.8%) |
| イ. 共同化のための施設が必要 | 23件(16.1%) |
| ウ. 相手先との発着時間帯がマッチすること | 85件(59.4%) |
| エ. 自社情報の他社への漏えいの防止 | 22件(15.4%) |
| オ. 相談できる窓口(鉄道事業者、利用運送事業者)の確保 | 26件(18.2%) |
| カ. 事故が発生した際の責任の明確化 | 44件(30.8%) |
| キ. 物流コストの按分方法 | 35件(24.5%) |
| ク. その他 | 12件(8.4%) |
| 無回答 | 17件(11.9%) |
| 合計 | 143件(100.0%) |

注)複数回答

2. 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』

加工食品メーカーや農産品出荷団体等へのアンケート

調査から、鉄道コンテナによる定温輸送を利用する(または利用を増加する)ための条件やニーズ等についてみると、過半数の事業所が「貨物の品質を確実に保持できること」(17件;58.6%)、「運賃料金の水準がトラック(冷凍冷蔵車)並みの水準であること」および「輸送障害が発生した際に適切な対応(優先的な取卸しなど)がとられること」(それぞれ15件;51.7%)を挙げている。

以下、「定温コンテナの供給数が増加し、必要な時に確実に確保できること」(13件;44.8%)、「コンテナ内の温度推移など、性能にかかる情報が開示されること」(7件;24.1%)、「コンテナの発着時間帯が自社(または相手先)にとって適切であること」(6件;20.7%)の順となっている(表2参照)。

表2 鉄道コンテナによる定温輸送を利用する(または利用を増加する)ための条件、ニーズ等

| 条件、ニーズ等 | 件数、割合 |
|---------------------------------------|-------------|
| ア. 運賃料金の水準がトラック(冷凍冷蔵車)並みの水準であること | 15件(51.7%) |
| イ. 定温コンテナの供給数が増加し、必要な時に確実に確保できること | 13件(44.8%) |
| ウ. 貨物の品質を確実に保持できること | 17件(58.6%) |
| エ. コンテナ内の温度推移など、性能にかかる情報が開示されること | 7件(24.1%) |
| オ. 輸送障害が発生した際に適切な対応(優先的な取卸しなど)がとられること | 15件(51.7%) |
| カ. コンテナの発着時間帯が自社(または相手先)にとって適切であること | 6件(20.7%) |
| キ. その他 | 0件(0.0%) |
| 無回答 | 3件(10.3%) |
| 合計 | 29件(100.0%) |

注)複数回答

続いて、鉄道の定温コンテナに対する希望等については以下の通りである。

【12ft型の定温コンテナに関して】

- ・ 新型の12ftエンジン付コンテナ
- ・ 保冷式コンテナ(マイナス保管の必要なし)で一般貨物12ftと同程度の大きさがあればよい
- ・ 12ftの定温コンテナ数自体が少ないため、安定的に手配できるかも課題になる

【大型(31ft、40ft)の定温コンテナに関して】

- ・ 31ftや40ftなどの大型コンテナ。またターミナル側でトップリフターを有し、発着の制約を大きく受けにくいこと
- ・ 31ftエンジン付コンテナもしくは40ftリーファコンテナ
- ・ 31ftエンジン付のコンテナはコスト次第で利用してみたい
- ・ 31ftスーパーUR(乳製品の場合は、エンジン付タイプも選択肢となる)
- ・ 大型トラックと同じ積載、ジョルダー付、動態管理でき

ること

- ・最低でも増トン車と同等の積載能力を求める。「31ftタイプ」「定温」「パレット輸送」が可能なタイプを希望する
- ・作業性では31ftコンテナを希望するが、貨物量によっては5トンコンテナになるかと思う

【小ロット輸送への対応が可能なコンテナに関して】

- ・小口輸送が可能なコンテナ。現時点では1回のアイテム数、輸送量ともに小さく、コンテナ輸送は厳しいため、小ロットに対応した小型な物が使用の条件になる

【その他コンテナの大きさに関して】

- ・積載量がドライコンテナにより近い量確保されること
- ・容積が大きいコンテナがあると便利である

【温度管理に関して】

- ・品質保持が第一である
- ・設定温度+5℃が可能であること

- ・発着時の温度が維持されること(輸送障害時にも温度が維持されること)
 - ・鮮度が維持される性能が確保されること(温度+αの機能)
 - ・現在、UF、UR、スーパーURを使用しているが、温度計が設置されていないので困っている
 - ・輸送温度チャート付(日々の記録がトレースできる)のコンテナ
 - ・URコンテナでの温度履歴の取得を希望
- 【その他】
- ・定温輸送に関する詳細について聞きたい
 - ・31ftの冷凍冷蔵コンテナ(エンジン式)を2基保有しており、要望はとくにない
 - ・定温貨物の取扱いがほとんどなく、都度用途に合わせたコンテナを希望する形になる

第6回 輸送品質向上委員会 (H29.11.24)



委員会で報告する日通総研の中嶋PC



質問するキョーモーン食品(株)の三宅委員

平成29年度第6回輸送品質向上委員会では、今年度のサブテーマである『防振装置搭載鉄道コンテナの有効性確認調査』について、日通総研の中嶋PCより中間報告がなされた。

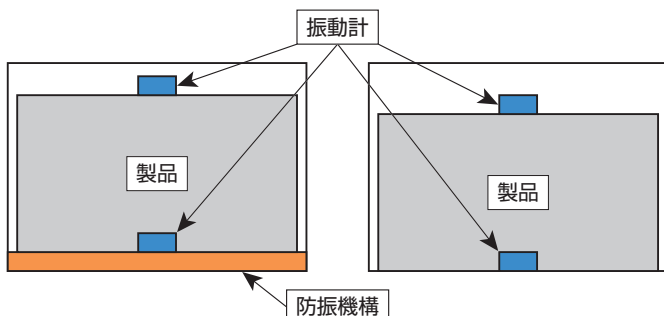
1. 本調査の目的

平成27年度、28年度の調査結果から、防振資材の積載面強度が問題であり、汎用性を考慮すれば防振機能を備えた防振コンテナのほうが良いとまとめられた。

しかしながら防振コンテナの製作には多大な時間やコストを要し、かつコンテナ諸元等制約が大きいため、昨年度末に積載面強度を担保出来る防振装置を当協会で開発し、それを搭載した12ftコンテナを製作購入した。本年度はこの防振装置搭載鉄道コンテナを活用し、防振効果の確認調査を実施することを目的とした。

2. 輸送実験の概要について

(1) 振動計2台の設置方法は、下記図のとおりである。



3. 実験の詳細

〈第1回輸送試験〉

- ①実験にご協力いただいた荷主殿
発 A社殿 着 A社殿
 - ②調査対象ルート
発駅 隅田川駅 着駅 帯広貨物駅
 - ③輸送した貨物
輸送する貨物 書籍 質量 バラ積みのため詳細不明
 - ④輸送環境(振動)計測およびコンテナ本数
防振コンテナ1基及び5tコンテナ1基
 - ⑤実験の実施スケジュール

| | |
|--------|--------------------|
| 機材設置 | 8月19日10:00~14:00板橋 |
| 集荷 | 8月19日14:30~ |
| | コンテナ積み込み終了 |
| コンテナ荷役 | 8月19日16:09(隅田川駅) |
| 発駅出発 | 8月19日20:58(隅田川駅) |
| 中継駅到着 | 8月20日14:40(札幌(夕)) |
| 中継駅出発 | 8月21日00:14(札幌(夕)) |
| 到着駅到着 | 8月21日07:50(帯広貨物駅) |
| 到着駅荷役 | 8月21日14:12(帯広貨物駅) |
| 配達・回収 | 8月21日15:30 |
 - ⑥実験にご協力いただける利用運送事業者殿
発着駅とも A社殿
 - ⑦使用コンテナ
本輸送での通常コンテナは以下のコンテナ番号のコンテナを使用した。
19D-48933
 - ⑧集荷・配達に使用した車両
集荷:コンテナ2基積みリーフサス車
配達:コンテナ1基積みリーフサス車
(但し、駅と配達先は隣接しているため距離はなし)
 - ⑨コキ台車へのコンテナ積載位置(防振コンテナのみ)
東京~札幌間5基積み台車の端部(車軸上)
札幌~帯広間5基積み台車の中央
- 〈第2回輸送試験〉
- ①実験にご協力いただいた荷主殿
発 B社殿 着 A社殿

②調査対象ルート

発駅 百済貨物ターミナル駅
着駅 北九州貨物ターミナル駅

③輸送した貨物

輸送する貨物 自動車部品
質量 ダミーウエイト2,000kg製品350kg

④輸送環境(振動)計測およびコンテナ本数

防振コンテナ1基及び5tコンテナ1基

⑤実験の実施スケジュール

| | | |
|---------|---------------------|------------|
| 機材設置 | 11月9日14:00~15:20 | 奈良県橿原市 |
| 集荷 | 11月9日15:20~ | コンテナ積み込み終了 |
| コンテナ荷役 | 11月9日17:30頃(百済(夕)) | |
| 発駅出発 | 11月9日19:29(百済(夕)) | |
| 到着駅到着荷役 | 11月10日05:51(北九州(夕)) | |
| 到着駅出発 | 11月10日07:15(北九州(夕)) | |
| 配達・回収 | 11月10日11:30 | |

⑥実験にご協力いただける利用運送事業者殿

発着駅とも A社殿

⑦使用コンテナ

本輸送での通常コンテナは以下のコンテナ番号のコンテナを使用した。
19D-23516

⑧集荷・配達に使用した車両

集荷:コンテナ2基積みリーフサス車

配達:コンテナ2基積みリーフサス車

(配達はダミーで試験実施のため福岡県宮若市から北九州に持ち戻りする)

⑨コキ台車へのコンテナ積載位置

5基積み台車の端部(車軸上)

4. 実験使用機材



防振コンテナ外観



JRコンテナ外観



振動計(輸送環境記録計)

5. 実験結果

実験結果については、第3回の輸送試験終了後、第7回輸送品質向上委員会において、日通総研の中嶋PCより解析・説明を受けた後、質疑応答を含め審議する予定。

委員長・副委員長会議(H29.12.7)

協会本部では、平成29年12月7日(木)本部会議室において平成29年度本部委員会(利用促進委員会・輸送品質向上委員会)の委員長・副委員長会議を開催した。

冒頭の挨拶において瀬山理事長は、協会活動の原点のひとつには本部委員会活動があり、当協会の18の支部においても、本部委員会の様々な活動に期待していると述べたうえで、両委員会の委員長・副委員長が、常日頃より委員

会活動の運営に尽力されていることに対して、御礼を申し上げた。

引き続き、利用促進委員会の吉橋委員長、川邊副委員長、輸送品質向上委員会の三吉野委員長、三宅副委員長より、本年度の調査研究について、現時点までの取り組み経過と今後の方向性について報告された。

今後とも、両委員会の審議内容については、当会誌にて報告する予定である。



瀬山理事長より挨拶



左より
輸送品質向上委員会三宅副委員長、
同委員会三吉野委員長、
利用促進委員会吉橋委員長、
同委員会川邊副委員長