

本部委員会の審議内容

公益社団法人 鉄道貨物協会

第7回 輸送品質向上委員会 (H30.1.19)

平成29年度第7回輸送品質向上委員会では、次の3項目について審議された。

1. 平成29年度本部委員会報告書へのまとめについて

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」(案)については下記項目により構成されている。

- (1) 調査の概要
- (2) 各種研究開発内容の紹介及び現地調査による調査研究
- (3) ヒアリング調査
- (4) まとめ

ヒアリング調査の目的や調査の概要や、調査項目、教育、荷役作業確認等に関してはマンスリーかもつ11月号のP4に掲載したとおりであるが、今号においては結果のまとめについて一部抜粋紹介する。

B. 荷役作業にかかる課題について

(1) ハンドリング回数からの考察

ヒアリング調査を行った10駅の「1時間当たりの積コンテナハンドリング回数」に着目してみると、回数が60回(1回/分)を超える駅は、事故コンテナ取扱率が比較的高くなっていることが確認できる。このような駅においては、荷役機械によるコンテナの取卸・移送作業を常時行っているものと推察される。そのため、複雑な作業の対応に追われることによって、荷役機械の荒い操作を誘発する可能性があるような作業環境をいかにして解消していくかが課題となる。

(2) 荷役機械の走行距離からの考察

ヒアリング調査を行った10駅の「1年間における荷役業務従事員1人当たりの荷役機械走行距離」と「1日における荷役業務従事員1人当たりの荷役走行距離」に着目してみると、「1年間における荷役業務従事員1人当たりの荷役機械走行距離」が8,000km以上、もしくは「1日における荷役業務従事員1人当たりの荷役走行距離」が50km以上の駅においては、事故コンテナ取扱率が高くなっている傾向が見られる。このような駅においては、荷役機械によるコンテナの移送頻度・距離などが他駅と比較して多いと推察される。そのため、「破損」や「へこみ損」などの貨物事故を誘発する可能性があるコンテナの移送作業をいかにして改善していくかが課題となる。

(3) 荷役業務従事員に対する教育・訓練からの考察

荷役業務従事員の荷役業務に対する知識・技能の向上を図るための教育・訓練は、ヒアリング調査を行った全ての箇所で開催されており、安全・輸送品質向上に対して真摯に取り組んでいることが確認された。しかし、事業所ごとに教育・訓練内容や使用する教材、開催頻度などが異なっていたことから、荷役業務受託会社における教育・訓練体系は統一されていないといえ、荷役業務受託会社や事業所によって荷役業務従事員の知識・技能の差が今後拡大していく可能性がある。そのため、荷役業務受託会社や事業所によって差が生じないようにする教育・訓練の指針を構築していくことも必要であろう。

C. インフラ整備にかかる課題について

(1) 荷役ホームの路面の状況からの考察

ヒアリング調査を行ったところ、荷役ホームの路面凹凸や段差などが多く、修繕などの対応に苦慮している箇所が多く見られた。規模の小さい路面不良については、常温アスファルト混合物の使用による舗装で比較的迅速に対応することができるが、大規模な修繕が必要な箇所については、修繕要請から修繕工事の実施までに時間を要している。また、荷役ホーム側溝の排水機能が低下しているため、雨天時において荷役ホームに水溜りが発生する箇所も見られた。荷役ホームの路面などの悪化は、荷役機械で取り扱うコンテナ内の貨物にも影響を与える可能性があるため、荷役作業に適した状態に保全された荷役ホームの維持が課題として挙げられる。

(2) 荷役ホームの面積からの考察

近年における鉄道貨物輸送量の増加や貨物駅の改良工事などの影響により、荷役ホームに多数のコンテナが留置されている。今回のヒアリング調査においても、貨車やトラックに対してコンテナの積み卸しを行うスペースが狭隘となっている箇所が多く見られた。コンテナの塊の奥に留置されているコンテナを取り出すためにハンドリング回数が増えるだけでなく、留置コンテナによる死角や不安全作業も増加し、安全作業にも影響を及ぼしている。そのため、いかに効率的で安全な荷役ホームのスペースを確保していくかが課題となる。

(3) その他

ヒアリング調査において、駅出入口⇄荷役ホー

ムにおける集配トラックの連絡通路や駅外の周辺道路の整備状況が、コンテナ内の貨物に影響を与える可能性があると考えられる駅が見られた。「Uターン」をするような箇所やカーブの半径が小さい箇所については、荷崩れなどの貨物事故が発生する可能性があるため、今後駅構内における集配トラックの通路などの設置箇所についても課題となってくることが考えられる。

D. 貨物駅の荷役作業およびインフラ整備に関する提案 前項までの調査結果や抽出された課題などを踏まえ、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し、以下の提案を行う。

(1) ハンドリング回数・荷役機械の走行距離の減少に資する作業環境の構築

今回のヒアリング調査では、コンテナのハンドリング回数や荷役機械の走行距離の増加によって、貨物事故が発生する可能性が高まる傾向が見られた。そのため、業務量に見合った適正な荷役機械の稼働数や中継コンテナの先送・後送列車の作業箇所を考慮した作業計画の策定が望ましい。また、中継コンテナを荷役機械で移送する距離が長い、もしくは線路横断通路を走行して荷役機械で移送する事例が多い箇所については、中継コンテナ移送専用トラックの配備を検討していくことも必要である。また、輸送途中駅で中継を行う貨物については、貨物事故の占める割合が高い輸送ルートについては、コンテナ中継駅における作業や中継ルートの検証を行っていく必要がある。

(2) 荷役業務従事員に対する教育・訓練内容の統一

ヒアリング調査を行ったところ、荷役業務受託会社全体で荷役業務従事員の各事業所における指導員の指定や共通教材を作成するなど、荷役業務に対する教育体制を構築している箇所があった一方で、各事業所が独自に教材を作成している荷役業務受託会社もあり、荷役業務における教育体制の統一性に欠けている面が見られた。荷役業務従事員に対する教育教材の作成や訓練項目の策定に関して、荷役業務を委託している鉄道事業者側が関係受託会社と共同で取り組んでいくことが望ましい。

(3) 適正な荷役業務従事員の安定的な確保

荷役業務受託会社に対するヒアリング調査において、人材不足を懸念する声が多く聞かれた。管理者が荷役業務の勤務に入るなどの対応によって要員不足を補っているが、そのため、荷役業務従事員に対する適切な管理・教育が不十分となっている。また、慢性的な要員不足によって、荷役従事員の心身への負担が増し、荷役作業に悪影響を及ぼすことも考えられる。荷役業務の担務数の増加により、

荷役業務従事員の荷役業務に対するストレスが減少し、時間に追われて行う作業も減ったというヒアリング調査事例もあることから、荷役業務従事員の安定的な確保は急務であるといえる。

(4) 荷役ホームなど荷役機械が走行する路面の定期的な保全

荷役ホームを含めて駅構内の損傷した路面上を荷役機械による移送やコンテナを積載したトラックが通行すると、大きな衝撃などによりコンテナ内の貨物に荷崩れなどの貨物事故が発生する可能性が高まるため、損傷した路面の保全は重要であるといえる。今後については、常温アスファルト混合物の使用による舗装や駅が直接施工業者に発注ができる30m程度以下の小規模な舗裝修繕工事を継続して実施していくと同時に、上記での対応が困難な箇所については、事後対応だけではなく、予防保全として定期的に労働災害や貨物事故発生リスクが高い箇所を優先して舗装していくことが望ましい。

(5) 荷役ホームにおける留置・滞留コンテナの見直し

留置・滞留コンテナの増加によって、荷役ホームが狭隘となり、駅構内の安全確保だけではなく、適切な荷役作業の遂行にも悪影響が出ている事例もある。安全な荷役業務環境を保つことが可能な留置コンテナ個数とするためには、コンテナの運用効率を高め、留置・滞留コンテナを減少させる取り組みが必要である。

(6) その他

集配トラックの通行ルートによっては、貨物事故発生の可能性が高くなることも考えられるため、今後新たに貨物駅を整備する際、駅構内における集配トラックが通行する通路の設置箇所については、貨物事故防止の観点からも検討していくことが望ましい。

また、ヒアリング調査の対象となった駅における取り扱い事故コンテナの品目などを分析したところ、一部の駅では特定の品目や荷主企業の占める割合が高いことが判明した。今後は貨物事故に関する様々な種類のデータなどの活用により、このような貨物については、各貨物駅において駅の荷役作業およびインフラだけではなく、養生においても改善を図っていくなど、鉄道事業者だけでなく荷主企業・利用運送事業者とも協同して貨物事故防止に取り組んでいくことが必要である。

2. 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」の第3回輸送試験結果およびまとめ、また来年度の委員会テーマ(案)について審議がなされたが、その内容については、マンスリーかもつ4月号で紹介予定である。