

# 本部委員会の審議内容

公益社団法人 鉄道貨物協会

## 第8回 利用促進委員会 (H30.2.21)

平成29年度第8回利用促進委員会では、平成29年度本部委員会報告書について審議された。各テーマにおける調査の目的、調査項目および調査の方法については、マンスリーかもつ6月号のP7に詳細を掲載している。今号は報告書のまとめについて一部抜粋して紹介する。

### 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』

#### (1) 調査結果の概要

本調査においては、荷主企業(一部、物流事業者を含む)に対するアンケート、ヒアリング調査を実施し、とくに幹線輸送において実施している物流共同化の実態に関する事例を収集するとともに、共同化の推進に向けてのニーズや課題などについて把握した。

改めて調査結果の概要を示すと、アンケート調査では、現在共同化を実施している事業所は全体の2割強に及ぶ。また、「現在は共同化を実施していないが、検討または検討を予定している」あるいは「条件が整えば検討する可能性がある」が38件(26.6%)となっており、約3分の1の事業所が共同化を検討する余地を残しているという結果になった。

現在実施している共同化の種類をみると、幹線共同運行が食品メーカー(注:物流子会社を含む、以下同様)や農産品出荷団体などを中心に32件(うち、鉄道コンテナ輸送の利用は3件)、他社との共同利用による輸送モードの往復利用が食品メーカーを中心に14件(うち、鉄道コンテナ輸送の利用は7件と半数を占める)、リレー輸送は食品メーカーを中心に7件となっているほか、共同化を検討する余地を残している事例も多く挙げられている。

共同化を実施、あるいは検討する余地を残している事例をみると、業種別では比較的貨物の形状が近く、比較的輸送頻度の高い食品メーカーや農産品出荷団体などにおいて事例が多い。一方、出荷ロットの大きい荷主企業では共同化(とくに幹線共同運行)に対するニーズは小さいという特徴がある。

また共同化の目的やメリットとしては、「トラックドライバー不足への対応」「物流コストの削減」「輸送効率の向上」などが多く挙げられている。共同化の課題としては約3分の2の事業所が「共同化する相手先企業の確保」を挙げている。

ヒアリング調査でも、「共同化する相手先企業がみつからない」「近隣に同業他社がおり共同化の可能性はあるものの、当該企業における物流の実態が分からないため、提案できない」「提携できる相手先企業はいるものの、当該企業における出荷・入荷場所の関

係等により、コスト削減につながらないため実現できない」等の意見が聞かれた。その一方で、先導してくれる企業がいたため、共同化が実現し、大きなメリットを得られた荷主企業もいる。

したがって、幹線輸送における物流共同化を推進するためには、「共同化を希望する企業同士をマッチングさせるシステム作り」が最大の課題であるといえよう。

#### (2) 鉄道コンテナ輸送における物流共同化の推進に向けた提案

とくに鉄道コンテナ輸送において共同化を希望する企業同士をマッチングさせる主体としては、各荷主企業の物流実態を把握している鉄道事業者や利用運送事業者が考えられる。ただし、利用運送事業者の場合、あくまでも自社の顧客情報(ニーズ等)しか持っていないため、それを鉄道事業者が集約する必要がある。

また、ヒアリング調査によると「過去に荷主企業の団体がマッチングの場を設けたことがある」「グリーン物流パートナーシップ会議で相手先企業を探したが、みつからなかった」という意見も聞かれた。こうした利害関係のない第三者機関がマッチング機関となる方が望ましいと考える向きもあるかもしれないが、定期的に情報を収集したり提供することは難しいため、あくまでも補完的な機関とならざるをえないのではないかと。

今後、長距離トラックドライバーの確保難がいつそう進展すると考えられるなかで、物流共同化に対するニーズはいつそう高まるのは間違いない。平成28年10月に施行された改正物流総合効率化法は、「2以上の者の連携」による流通業務の省力化および物資の流通に伴う環境負荷の低減を図るための物流効率化の取組みを支援することとしている。こうした行政による支援も視野に入れながら、鉄道事業者や利用運送事業者を中心に、共同化を希望する企業同士をマッチングさせる仕組みづくりや構築されたシステムの周知方法についても必要と考えられる。

具体的なイメージとしては、31ftコンテナの往復利用や2トン・3トンといった小ロット貨物を1コンテナに積み合せて輸送するシステムを構築するものであり、例えばIT-FRENS&TRACEシステムや全国通運連盟が以前構築していた私有コンテナ掲示板などの中に、31ftコンテナの空き情報(コンテナの種類、利用可能な線区など)や小ロット貨物の輸送ニーズ情報(コンテナの種類、希望量、希望する線区)などを入れ、鉄道事業者、利用運送事業者、荷主企業がそれぞれ情報の開示を受けるとともに、その情報を活用できるようにすることなどが考えられる。

## 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』

### (1) 調査結果の概要

当協会は平成27年度に「定温(温度管理を必要とする)コンテナ輸送需要およびインフラ整備に関する調査研究」を実施し、農産品、加工食品、化学薬品などを対象に定温コンテナ輸送の利用状況、利用意向、利用のための条件・ニーズ等について調査した。今年度においては、当該調査の深掘りを図るため、アンケート調査の対象事業所を拡大し、農産品、加工食品を対象を限定した上で、改めて定温コンテナ輸送の利用状況、利用意向、利用のための条件・ニーズ等について調査を実施した。

アンケート調査結果によると、現在、食品の定温輸送においては、その大半をトラックが担っており、鉄道コンテナによる輸送割合は全体の1割にも満たない。また、「現在は(鉄道コンテナによる定温輸送を)利用していないが、今後利用してみたい」との回答が17.2%、「利用してみたいが、様々な制約により(鉄道コンテナによる定温輸送を)利用できずにいる」との回答が10.3%ある。

言い換えれば、鉄道コンテナ輸送が可能な潜在需要は多く、かつ今後、トラック輸送が利用し難くなると予想されるなかで、制約を取り除き、鉄道コンテナが利用しやすくなれば、まだ利用を拡大する余地は十分にあると考えられる。

それでは何が制約になっているかであるが、「貨物の輸送品質を確実に維持できるコンテナや輸送システム」「運賃料金水準がトラック並みであること」「十分な定温コンテナ数の提供(大型コンテナあるいは逆に、小ロット輸送が可能な手段)」などを挙げる向きが多く、こうした制約の除去・緩和が、鉄道コンテナによる定温輸送を推進するために必要と考えられる。

### (2) 鉄道コンテナ輸送による定温輸送の推進に向けた提案

そこで、鉄道コンテナ輸送による定温輸送の推進に向け、以下の施策について提案したい。

#### ① コンテナの整備に関して

冷蔵・冷凍コンテナに対する給電方式は「集中型」と「分散型」に大別される。前者は、列車に専用の電源コンテナを搭載し、そこから冷蔵・冷凍コンテナに給電する方式であり、後者は、個々の冷蔵・冷凍コンテナに発電機を備える方式である。両者にはそれぞれメリット・デメリットがあり、後者は機動性の面で優位である一方、個々のコンテナに発電機を備えるため、コンテナ内における利用可能な容積が制限される。これに対して前者は、コンテナ内に広いキャパシティを有する一方で、電源を確保する必要がある。

現在、利用運送事業者など数社が分散型冷蔵・冷凍コンテナによる冷蔵・冷凍輸送サービスを提供しているが、鉄道事業者においても同様に冷蔵・冷凍コンテナを提供する、あるいはすでに保有している電源コンテナを活用した集中型の冷蔵・冷凍輸送

サービスを提供する等の施策が求められる。

また、アンケート、ヒアリング調査によると、31ftタイプの定温コンテナを希望する意見が聞かれる一方、2トン程度の小ロット貨物を輸送できる定温コンテナを希望する向きもある。このように大ロット輸送、小ロット輸送に対応した定温コンテナの開発、供給が望まれる。それに併せて、31ftコンテナへの対応が可能な駅の拡大も求められる。

また、2トン程度の小ロット輸送を混載できるシステムの設計も必要と考えられる。

#### ② 二温度帯の輸送が可能なコンテナの供給

定温輸送を利用している一部の荷主企業から、「二温度帯(例えばチルド帯と常温度帯)の輸送が可能なコンテナは無いか」という意見が聞かれた。

出荷ロットの関係で、低温度帯で輸送すべき貨物と常温度帯で輸送すべき貨物を積み合わせなければならない場合、既存のコンテナを低温度帯に設定して使用することになるが、その際、常温度帯の貨物に結露が生じ、品質の低下を招く可能性が指摘される。

トラックで実施されているように、仕切りなどの設置により、二温度帯の輸送が可能なコンテナが供給できればニーズは高いと考えられる。

#### ③ 貨物駅における給電設備の設置

アンケート調査、ヒアリング調査結果によると、鉄道コンテナによる定温輸送を利用するための条件、ニーズ等として、「貨物の品質を確実に保持できること」「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」「輸送環境のトレースが可能になること」を挙げた荷主企業が多い。何らかのトラブルによりコンテナ内の温度が上昇し、貨物の品質が低下することを懸念していると考えられる。

冷蔵設備の不具合に伴う温度変化は論外であるが、その一方で、輸送障害等に伴う長時間の停車も全く想定できないわけではない。

そうした不測の事態を想定し、少なくとも主要な貨物駅においては、列車停車時に冷蔵・冷凍コンテナに対して給電を行う設備の設置は必要と考えられる。また、トラックによる集配の際に、給電設備の設置が必要となるが、現行のシステムでは対応できない場合があるため、その対策が望まれる。

#### ④ 輸送コストの低減

例えば、年間テーマの提案にもあるように求車・求貨等の情報を一元管理できるシステムの構築等により冷蔵・冷凍コンテナの往復利用を推進し、定温輸送にかかる潜在需要を掘り起こすことが求められる。また、冷蔵・冷凍コンテナの絶対数を増やすことで荷主側が利用し易い環境を整備することも必要である。更に国や行政の補助・支援策を活用することで経費を抑えることも可能である。これらに伴い、コストの低下→需要の増加→新規コンテナの増量→コストの低下といった好循環が生まれると考えられる。