

本部委員会の審議内容

第6回 利用促進委員会 (H30.11.21)

平成30年度第6回利用促進委員会を開催し、アンケート調査の中間報告について審議を行った。今回は中間報告の概要(一部抜粋)を紹介する。

1. 調査結果の概要(物流事業者からの回答)

(1) 年齢階級別・車種別のトラックドライバー数

回答のあった物流事業者148事業所における年齢階級別・車種別のドライバー数をみると、大型車のドライバーについては合計で4,330人であり、年齢階級別では「40歳代」が39.2%、「50歳代」が33.6%と多く、両者で全体の7割強を占めている。以下、「30歳代」(15.2%)、「60歳以上」(8.0%)、「20歳代」(3.9%)の順となっている。

一方、中型車・普通車のドライバーについては合計で2,298人であり、年齢階級別では「40歳代」が39.8%、「50歳代」が25.9%と多い。以下、「30歳代」(18.1%)、「20歳代」(10.2%)、「60歳以上」(6.0%)の順となっている(表1)。

表1 年齢階級別・車種別のトラックドライバー数

	大型	中型・普通	合計
20歳代	169人 (3.9%)	234人 (10.2%)	403人 (6.1%)
30歳代	659人 (15.2%)	416人 (18.1%)	1,075人 (16.2%)
40歳代	1,698人 (39.2%)	914人 (39.8%)	2,612人 (39.4%)
50歳代	1,457人 (33.6%)	596人 (25.9%)	2,053人 (31.0%)
60歳以上	347人 (8.0%)	138人 (6.0%)	485人 (7.3%)
合計	4,330人 (100.0%)	2,298人 (100.0%)	6,628人 (100.0%)

注)大型とは免許区分と同様に、車両総重量11.0トン以上・最大積載量6.5トン以上の車両のドライバー、中型・普通とは大型より小さい車両のドライバーを指す。

(2) 5年前と比較した年齢階級別・車種別のトラックドライバーの増減数

物流事業者における、5年前と比較した年齢階級別・車種別のドライバーの増減数(回答事業者の平均値)についてみると、大型車のドライバーについては、30歳代で1.9人減となったが、その他の年齢階級では増加しており、とくに50歳代では2.8人増となっている。

一方、中型車・普通車のドライバーについては、20歳代で1.3人増、40歳代で1.9人増と増加したのに対し、30歳代で7.8人減、50歳代で6.0人減、60歳以上で0.3人減と減少している(表2)。

中型車・普通車のドライバーに関して年齢階級別にややバラツキがみられるが、これはサンプル数が少ない中で、ドライバー数の多い事業所の実績(30歳代および50歳代が大幅減となる一方、40歳代が大幅増となっている)に大きく左右された結果であることに留意されたい。

表2 5年前と比較した年齢階級別・車種別のトラックドライバーの増減数(平均値)

	大型	中型・普通
20歳代	0.1人増	1.3人増
30歳代	1.9人減	7.8人減
40歳代	0.5人増	1.9人増
50歳代	2.8人増	6.0人減
60歳以上	0.5人増	0.3人減

注)大型とは免許区分と同様に、車両総重量11.0トン以上・最大積載量6.5トン以上の車両のドライバー、中型・普通とは大型より小さい車両のドライバーを指す。

(3) 年齢階級別のトラックドライバーの平均勤務年数および5年前との比較

物流事業者における年齢階級別のドライバーの平均勤務年数(=回答企業で勤務している年数の平均値)についてみると、20歳代が3.2年、30歳代が7.7年、40歳代が14.2年、50歳代が20.2年、60歳以上が26.1年となっている。

5年前との比較についてみると、いずれの年齢階級においても「あまり変わらない」が7~8割を占めている。また、「20歳代」および「30歳代」においては「短くなっている」の割合が「長くなっている」の割合を上回っている。その一方で、「40歳代」以上においては「長くなっている」の割合が「短くなっている」の割合を上回っている。

5年前と比較した平均勤務年数をみると、「40歳代」では1.2年、「60歳以上」では1.3年長くなった。一方、「20歳代」では0.8年、「30歳代」では3.5年、「50歳代」では6.8年短くなっている(表3)。

表3 年齢階級別のトラックドライバーの平均勤務年数(平均値)、5年前との比較

	平均勤務年数	5年前との比較		平均
		割合		
20歳代	3.2年	ア.短くなっている イ.あまり変わらない ウ.長くなっている	9件(14.1%) 49件(76.6%) 6件(9.4%)	0.8年 短縮
30歳代	7.7年	ア.短くなっている イ.あまり変わらない ウ.長くなっている	18件(16.1%) 83件(74.1%) 11件(9.8%)	3.5年 短縮
40歳代	14.2年	ア.短くなっている イ.あまり変わらない ウ.長くなっている	9件(7.2%) 100件(80.0%) 16件(12.8%)	1.2年 延長
50歳代	20.2年	ア.短くなっている イ.あまり変わらない ウ.長くなっている	16件(12.5%) 91件(71.1%) 21件(16.4%)	6.8年 短縮
60歳以上	26.1年	ア.短くなっている イ.あまり変わらない ウ.長くなっている	5件(5.9%) 66件(77.6%) 14件(16.5%)	1.3年 延長

(4) 駅構内の物流施設に付加を希望する機能

物流事業者が駅構内の物流施設に付加を希望する機能については、大きく「荷捌き・積替え施設」「保管・留置施設」「コンテナ置き場」「養生資材置き場」「駐車スペース」「荷役機械、重量測定機器」の設置・拡充などが挙げられている。

その他、「老朽化・狭隘化している駅施設の改修」「駅構内の構造の改修」「雨濡れ防止のための屋根や軒の設置」を求める意見も散見される。



会議冒頭挨拶される
三吉野委員長



委員会で報告する
日通総研の中嶋PC



報告を傾聴する委員

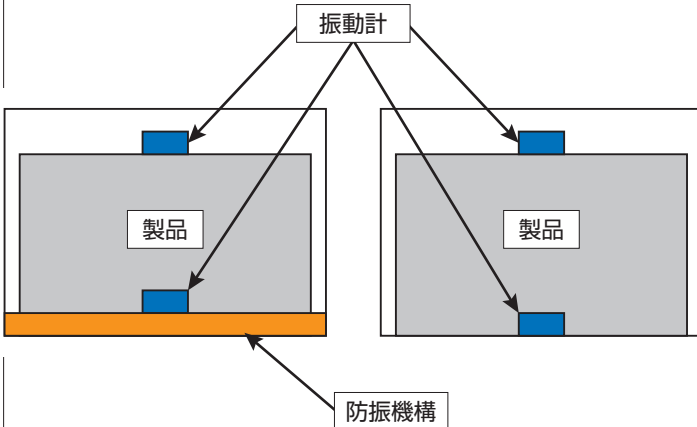
平成30年度第6回輸送品質向上委員会では、今年度のサブテーマである『防振装置搭載鉄道コンテナの有効性確認調査II』について、日通総研の中嶋PCより中間報告がなされた。

1. 本調査の目的

平成29年度実施した3品種において公益社団法人鉄道貨物協会製作の防振コンテナを用いて、防振効果の有効性を確認する調査を実施したが、飲料やパレタイズ貨物など過去実施した製品においてもその有効性の確認が求められている。そのため平成30年度においても引き続き実輸送試験を実施し、検証サンプルを増やすことにより、より高い有効性検証を行うことを目的とした。

2. 輸送実験の概要について

(1) 振動計2台の設置方法は、下図のとおりである。



3. 実験の詳細

第1回輸送試験(昨年度実施した追加試験)

- 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 西浜松駅 着駅 札幌貨物ターミナル駅
- ③輸送した貨物
段ボール箱(食品) 質量 約4,000kg
- 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	2月 8日 13:00~	愛知県豊川市
集荷	2月 8日 15:00頃	コンテナ積み込み終了
コンテナ荷役	2月 8日 17:30頃	(西浜松駅)
発駅出発	2月 8日 20:28	(西浜松駅)
到着駅到着	2月10日 0:06	

到着駅出発 2月13日 10:50

配達・回収 2月13日 11:30

⑥実験にご協力いただける利用運送事業者殿

発駅 B社殿 着駅 C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-33494

⑧集荷・配達に使用した車両

集荷:コンテナ2基積みエアサス車

配達:コンテナ2基積みリーフサス車

なお、集荷は53kmの距離があるが、配達先は貨物ターミナル隣接であるため陸送はない。

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)

第2回輸送試験

①実験にご協力いただいた荷主殿

発 D社殿 着 D社殿

②調査対象ルート

発駅 横浜本牧駅 着駅 福岡貨物ターミナル駅

③輸送した貨物

一斗缶(食品) 質量 約5,000kg

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保冷コンテナ1基

⑤実験の実施スケジュール

集荷 5月23日 10:30 集荷車到着

計測器設置 5月23日 11:30

コンテナ積み込み終了、計測器設置

コンテナ荷役 5月23日 12:00頃(横浜本牧駅)

発駅出発 5月23日 17:30頃(横浜本牧駅)

到着駅到着荷役 5月24日 19:11頃(福岡(夕))

到着駅出発 5月25日 11:00

配達・回収 5月25日 11:15

⑥実験にご協力いただける利用運送事業者殿

発駅 E社殿 着駅 F社殿

⑦使用コンテナ

本輸送での保冷コンテナは以下のコンテナ番号のコンテナを使用した。

UR19A-15543

- 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3基積みリーフサス車
 なお、集荷先は2~3km程度距離があるが、配達先は貨物ターミナル隣接しており、陸送距離はない。
- 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)

第3回輸送試験

- ①実験にご協力いただいた荷主殿
 発 G社殿 着 G社殿
- ②調査対象ルート
 発駅 越谷貨物ターミナル駅
 中継駅 吹田貨物ターミナル駅 着駅 姫路貨物駅
- ③輸送した貨物
 段ボール箱(食品) 質量 4,360kg
- 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
- | | | |
|---------|--------------------|------------|
| 集荷 | 10月1日10:30 | 集荷(積み込み完了) |
| 計測器設置 | 10月1日10:40 | 全計測器設置完了 |
| 発駅到着 | 10月1日12:00頃 | |
| 発駅出発 | 10月1日19:47頃 | |
| 中継駅到着 | 10月2日 4:37頃(吹田(夕)) | |
| 中継駅出発 | 10月2日16:36頃(吹田(夕)) | |
| 到着駅到着荷役 | 10月2日18:45頃(姫路貨物駅) | |
| 到着駅出発 | 10月4日 8:50頃 | |
| 配達・回収 | 10月4日 9:30頃 | |

- ⑥実験にご協力いただける利用運送事業者殿
 発駅 H社殿 着駅 H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-32713
- ⑧集荷・配達に使用した車両
 集荷:コンテナ3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
 参考に集荷及び配達先の距離は7~13km程度。
- 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



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4回、5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(H30.12.10)



瀨山理事長より挨拶



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

協会本部では、平成30年12月10日(月)本部会議室において平成30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瀨山理事長は、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。