

本部委員会の審議内容

第5回 輸送品質向上委員会 (R1.10.18)

令和元年度第5回輸送品質向上委員会では、年間テーマ「鉄道コンテナの輸送品質向上に向けた貨物事故防止対策に関する調査研究と提案」—ヒアリング調査の結果報告—について審議された。調査目的に関しては本誌6月号P8に記載のとおりであり、ここでは調査の概要、詳細等と、合わせてヒアリング結果から自由意見を一部抜粋し紹介する。

1. ヒアリング調査の概要

(1) ヒアリング調査箇所

荷主企業	3箇所
利用運送事業者	5箇所
JR貨物コンテナ取扱貨物駅	2箇所
JR貨物コンテナ取扱貨物駅における荷役業務受託会社	2箇所

(2) ヒアリング調査駅の選定方法

- ①貨物事故件数が大きく変化している輸送品目を取り扱っている荷主企業・利用運送事業者
- ②事故コンテナ取扱率が大きく変化している駅
- ③事故コンテナ取扱率の高い状態が継続している駅
- ④近年荷役ホームの不陸整正などの大規模な改修を実施した駅

⑤上記②・③・④の駅を拠点にしている利用運送事業者

(3) 鉄道事業者および荷役業務受託会社ヒアリング項目

- ①貨物駅概要(荷役線本数、荷役ホーム面数、駅構内の路面の舗装・整備状況など)
- ②荷役業務概要(荷役業務従事員数、荷役機械の稼働時間など)
- ③荷役業務従事員への教育・訓練概要(教育・訓練方法、教育・訓練資料など)

④自由意見

※本誌平成30年12月号P3「ヒアリング調査項目一覧表」参照

(4) 荷主企業および利用運送事業者へのヒアリング項目

①荷主企業

- ・過去3年の鉄道利用輸送量の推移、輸送機関(鉄道・船舶・トラック)別の比率
- ・鉄道利用貨物(製品)の種類(PPC原紙<巻取紙>・段ボール紙等)
- ・近年における生産製品の著変な変化の有無
- ・主要仕向け地
- ・主要仕向け地別貨物(製品)の種類
- ・貨物別の積み込み方(パレット積・バラ積等)
- ・パレット積貨物の種類と比率
- ・バラ積貨物の種類と比率
- ・貨物別の養生・養生資材
- ・貨物事故の状況(仕向け地、事故種別<荷崩れ・荷擦れ等>、件数等)
- ・鉄道以外の輸送機関における貨物事故の状況(事故種別<荷崩れ・荷擦れ等>、件数等)
- ・過去・現在の貨物事故対策と課題
- ・JR貨物への(輸送品質に関する)ご意見

②利用運送事業者

- ・現在事故対策でどの様なことを実施しているか(品目、事故種別、養生方法等、また特に注意している点)
- ・対策でネックとなっている事象
- ・現在対策で苦慮している貨物の有無

- ・駅荷役等での問題点
- ・駅構内インフラの問題点
- ・駅・荷役作業に対する要望
- ・鉄道輸送に対する要望(特に輸送品質に関して)

(5) ヒアリング調査箇所一覧

	調査箇所	調査日	備考
1	★JR貨物A駅	6月11日	
2	★荷役業務受託会社B社	6月11日	A駅拠点
3	★利用運送事業者C社	7月4日	A駅拠点
4	★利用運送事業者D社	7月4日	A駅拠点
5	★JR貨物E駅	6月27~28日	
6	★荷役業務受託会社F社	6月27~28日	E駅拠点
7	製紙メーカーG社(H工場)	6月24日	全コンテナE駅中継
8	利用運送事業者I社	7月10日	E駅拠点
9	★飼料メーカーJ社	7月10~11日	
10	★利用運送事業者K社	7月10~11日	J社貨物輸送請負
11	★製紙メーカー物流子会社L社	7月30~31日	
12	★利用運送事業者M社	7月30~31日	L社貨物輸送請負

(注)表における「★」は、実地調査を行った箇所を示す。

2. 自由意見

(1) コンテナについて

- ・空コンテナ不足が生じないようにしてほしい。(4件)(荷主企業・利用運送事業者)
- ・貨物とコンテナ内壁との擦れによる貨物事故防止を目的とした新素材による内張りを開発してほしい。(荷主企業)
- ・製造工場内で湿気の影響により外装の段ボールなどが湿った状態で出荷されるため、乾燥を促進する機能があるコンテナがあってもよいのではないかと。(荷主企業)
- ・汎用タイプの12ft三方開きコンテナを量産してほしい。(利用運送事業者)
- ・荷役機械でコンテナを保持した際、一部のコンテナにおいてコンテナ内で貨物が若干ずれるような感じがすることがある。コンテナの形式によって床面の材質などが異なっているのではないかと。荷ずれによるコンテナ開扉や偏積・積載コンテナの発生を懸念している。(荷役業務受託会社)

(2) 防振対策について

- ・防振機能を備えたコンテナの普及に期待している。(荷主企業)
- ・列車走行中に生じる微振動を抑制することができれば、荷擦れ事故を懸念している貨物が鉄道へシフトする可能性が高まるのではないかと。(利用運送事業者)

(3) 輸送力について

- ・2019年春時刻改正から発駅からの輸送力が減った。改正前の輸送力に戻ることを望む。(荷主企業)
- ・東海地区から関東・関西地区への輸送力が年々減少している影響で輸送枠の確保も困難となっている。輸送枠を確保するのに1週間を要する事例もあるなど、顧客への納期日の案内には非常に苦慮している。(利用運送事業者)

(4) リードタイムについて

- ・東海地区から西日本方面、特に、現在は3日目の午前に着している九州北部地区向けのリードタイムの改善を望

む。改善が図られれば、鉄道コンテナの販売手法も変わると思われる。(利用運送事業者)

(5) 輸送障害について

- ・ 鉄道輸送の利用比率が極めて高く、列車の運休が発生した場合、納品先の倉庫の稼働にも大きな影響が生じるほか、列車の輸送力を毎日最大限に利用して発送しているため、運休のカバーが簡単にできない状況となっている。そのため、台風などの自然災害による運休の判断は、影響が出ない、もしくは最小限で済むように適切なタイミングで行うとともに、ヒューマンエラーによる運休は絶対に発生させないようにしてほしい。(荷主企業)

(6) 安全の確保について

- ・ 貨物事故防止だけでなく、過積載・偏積載防止にも細心の注意を払ってコンテナへの積み込みを行っている。注意を要する貨物については、積み込み作業員への注意喚起を行っているほか、事務員も積み込み状態を確認することがある。(2件)(利用運送事業者)
- ・ 一部のコンテナの注意書き票挿しには、荷役作業時における「ティルト禁止」といった作業指示票が挿入されている。鉄道事業者は荷役作業時において、コンテナ落下事故防止のため、荷役機械のマストをティルトすることを指導していることから、このような票は挿入しないようにしてほしい。(駅)

(7) 連絡体制について

- ・ 事故発生時、鉄道事業者からの報告・連絡が遅く、指摘されるまで連絡がない場合もある。(荷主企業)
- ・ 貨物駅構内の上屋施設でのパニング作業で翌日に使用するコンテナの手配について、前日に鉄道事業者へ必要個数などを連絡しているが、鉄道事業者側の過失によりコンテナの手配が適切に行われず、作業遅延が発生する場合がある。(利用運送事業者)

(8) 荷役作業について

- ・ 利用する貨物駅において、トップリフターの使用制限があるため、31ft級の大型コンテナの運用が制限されている。(利用運送事業者)

(9) 荷役業務従事員について

- ・ 現在は要員不足であり、要員の確保に苦慮している。また、これからは、女性も積極的に採用すればよいと考えている。更衣室や夜勤帯の勤務に対応できる施設の整備など課題はあるが、これらの課題解決に向けて、鉄道事業者側が主体となって取り組んでほしい。(2件)(荷役業務受託会社)
- ・ 近年、荷役業務従事員の定着率が良くなってきている。職場内では積極的な「声かけ」により、経験の浅い荷役業務従事員のフォローを行う体制を構築しているほか、人事制度の見直しによる賃金体系の変更も寄与しているものと思われる。(荷役業務受託会社)
- ・ 鉄道事業者からの表彰や事業所での様々な取り組みによって、荷役業務従事員の業務に対する安全意識も確実に向上してきており、品質の向上にはやはり一人ひとりの意識改革が必要不可欠であることを実感している。(荷役業務受託会社)

(10) 荷役機械について

- ・ 現在、新入社員の養成を行っているが、荷役機械の予備機が配備されていないため、基本動作を定着させる教育・指導時間の確保に苦慮している。荷役業務従事員の早期養成のためにも、予備機を配備してほしい。(荷役業務受託会社)

(11) 荷役ホームについて

- ・ 荷役ホームの路面舗装はアスファルトよりも耐久性が高く、耐熱性があるコンクリートにしてほしい。(荷役業務受託会社)

※10月の利用促進委員会は、台風19号の影響により中止しました