

本部委員会の審議内容

第5回 利用促進委員会 (R1.11.20)

令和元年度第5回利用促進委員会を開催し、アンケート調査の最終報告について審議を行った。今回は最終報告の概要(一部抜粋)を紹介する。

1. 調査の概要

(1) モーダルミックスに対する考え方

回答企業・事業所におけるモーダルミックスに対する考え方についてみると、「BCPの観点から、すでにモーダルミックスを採用している」が36件(22.6%)、「とくにBCPの観点からではないが、コスト・リードタイム・定時性・輸送力などを勘案して、以前より複数の輸送モードを使い分けている」が63件(39.6%)で(うち、両者を選択した企業・事業所は13件)、過半がモーダルミックスを採用している。また、「現在はまだ採用していないが、今後はモーダルミックスについて検討したい(あるいは、必要に迫られている)」が15件(9.4%)となっている。

モーダルミックスを採用している(あるいは今後検討したい)と回答した企業・事業所が利用している(あるいは利用したい)モードについては、鉄道コンテナ(ISOコンテナを含む)の他、自動車(トラック、トレーラー、ローリー車)および船舶(コンテナ船、RORO船、フェリー、専用船)を利用しているケースが多いが、一部に航空を利用している企業・事業所もみられる。

一方、「利用できる輸送モードが限定されているため、モーダルミックスの検討は難しい」が27件(17.0%)、「モーダルミックスについての検討は考えていない」が8件(5.0%)で、2割強がモーダルミックスを実施する意向を有していない。

また、「分からない」が18件(11.3%)、その他が3件(1.9%)、無回答が4件(2.5%)となっている(表1参照)。

なお、その他の意見としては「鉄道運賃が上がるようであれば、行き先によっては海上輸送を考えたい」「函館地区では基本モーダルミックスを行っていないものの、自然災害発生時に対応する必要がある」「モーダルミックスをすると、熊谷としては近・中距離では割高なため、トラック輸送のみとされてしまう。また、出線時間も早いから、多少遅くても対応可能なトラック輸送へ流れてしまう」が挙げられている。

表1 モーダルミックスに対する考え方

モーダルミックスに対する考え方	件数、割合
BCPの観点から、すでにモーダルミックスを採用している	36件(22.6%)
とくにBCPの観点からではないが、コスト・リードタイム・定時性・輸送力などを勘案して、以前より複数の輸送モードを使い分けている	63件(39.6%)
現在はまだ採用していないが、今後はモーダルミックスについて検討したい(あるいは、必要に迫られている)	15件(9.4%)
モーダルミックスについての検討は考えていない	8件(5.0%)
利用できる輸送モードが限定されているため、モーダルミックスの検討は難しい	27件(17.0%)
分からない	18件(11.3%)
その他	3件(1.9%)
無回答	4件(2.5%)
合計	159件(100.0%)

注)複数回答

(2) 今後の鉄道コンテナ輸送の位置付け

モーダルミックスを実施している、あるいは今後モーダルミックスについて検討したいと考えている企業・事業所(合計101件)における今後の鉄道コンテナ輸送の位置付けについてみると、「長距離輸送においては、今後も鉄道コンテナ輸送の利用を続けたい(あるいはウエイトを増やしたい)」が74件(73.3%)と最も多い。次いで「中・短距離輸送でも、条

件が合えば鉄道コンテナ輸送のウエイトを増やしたい」(40件; 39.6%)が多く(うち、両者を選択した企業・事業所は28件)、8割強が長距離あるいは中・長距離輸送において鉄道コンテナ輸送の利用を続けたい、ウエイトを増やしたいと回答している。

一方、「今後は鉄道コンテナ輸送のウエイトを減らしたい」は2件(2.0%)にとどまっている。

また、「分からない」が9件(8.9%)、その他が6件(5.9%)となっている(表2参照)。

なお、その他の意見としては、「コストに限らず、リードタイム・輸送力・品質面においてメリットがあるなら積極的に増やしたい」「中・長距離に関係なく、低価格・品質面でよければウエイト増を検討したい」「距離を問わず、2,000kg以上の荷物については納入条件が合えば、コンテナ輸送を可能な限り実施しているため、ほぼ現状維持の見込み」「増やしたいが配送車が確保できず、増やせない。現状は断られている。毎週決まった曜日、ルート、配送先ならOKだが、単発はほとんど対応できていない」「値上げ要請が強く、コスト次第である」が挙げられている。

表2 今後の鉄道コンテナ輸送の位置付け

今後の鉄道コンテナ輸送の位置付け	件数、割合
長距離輸送においては、今後も鉄道コンテナ輸送の利用を続けたい(あるいはウエイトを増やしたい)	74件(73.3%)
中・短距離輸送でも、条件が合えば鉄道コンテナ輸送のウエイトを増やしたい	40件(39.6%)
今後は鉄道コンテナ輸送のウエイトを減らしたい	2件(2.0%)
分からない	9件(8.9%)
その他	6件(5.9%)
合計	101件(100.0%)

注)複数回答

なお、「長距離輸送においては、今後も鉄道コンテナ輸送の利用を続けたい(あるいはウエイトを増やしたい)」と回答した企業・事業所のうち、現状および今後における鉄道コンテナ輸送のウエイトを回答した件数は46件あった。46件の単純平均については、現在:24.2%、今後:28.8%となっており、4.6ポイントの上昇が見込まれる。

こうした意向を有する理由としては、「トラックドライバー不足」「環境問題」「(低コストなど)鉄道コンテナ輸送の利便性」「BCP」などが挙げられている。

また、「中・短距離輸送でも、条件が合えば鉄道コンテナ輸送のウエイトを増やしたい」と回答した企業・事業所のうち、現状および今後における鉄道コンテナ輸送のウエイトを回答した件数は23件あった。23件の単純平均については、現在:11.6%、今後:18.7%となっており、7.1ポイントの上昇が見込まれる。

こうした意向を有する理由としては、長距離輸送における鉄道コンテナ輸送の利用継続・拡大と同様に、「トラックドライバー不足」「環境問題」「(低コストなど)鉄道コンテナ輸送の利便性」「BCP」などが挙げられている。

一方、「今後は鉄道コンテナ輸送のウエイトを減らしたい」と回答した企業・事業所のうち、現状および今後における鉄道コンテナ輸送のウエイトを回答した件数は1件あり、現在:90.0%、今後:60.0%となっている。

こうした意向を有する理由としては、「鉄道コンテナ運賃の値上げによりトレーラー輸送の方が運賃が安い」「近年、天災に伴う陸送対応などが多く、また様々な要因による鉄道の不通なども顕著であり、ウエイトを減らすことが好ましいと感じている」が挙げられている。

第6回 輸送品質向上委員会 (R1.11.22)



報告を傾聴する委員



会議冒頭挨拶される
三吉野委員長



委員会で報告する
日通総研の中嶋主任研究員

令和元年度第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Ⅲ」について、日通総研の中嶋主任研究員より中間報告がなされた。

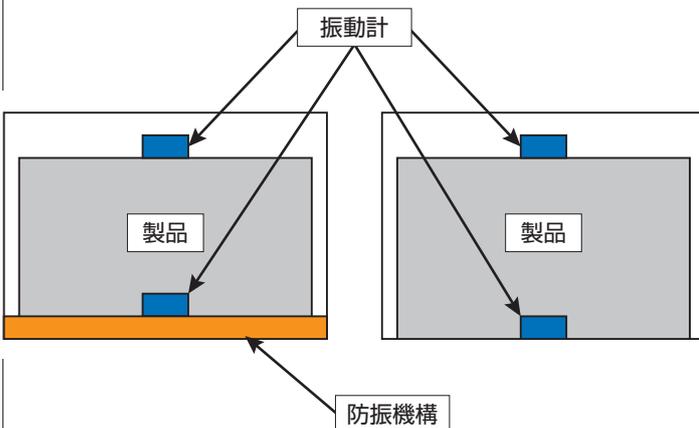
1. 本調査の目的

平成29・30年度実施した7品種(8件)において当協会製作の防振装置搭載鉄道コンテナ(以下防振コンテナと言う)を用いて、製品への防振コンテナの有効性評価と、防振コンテナは床面がある程度横揺れすることにより、上下振動を防振する構造が見えてきた。

本年度では更に、飲料など過去実施した製品や、紙類(巻取り、平判紙)においてもその有効性の確認が求められていることから、引き続き実輸送試験を実施し、飲料、紙類など検証サンプルを増やすことにより、より高い防振実効性と製品特性との関連性検証を行うことを目的とした。

2. 輸送試験の概要について

(1) 振動計2台の設置方法は、下図のとおりである。



3. 輸送試験の詳細

第1回輸送試験

- ①試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 伯耆大山駅 着駅 東京貨物ターミナル駅

③輸送した貨物

平判紙 質量 約4,500kg

④輸送環境(振動)計測及びコンテナ本数

防振コンテナ1基及び5tコンテナ1基

⑤試験の実施スケジュール

集荷 7月31日 9:30 集荷開始
計測器設置 7月31日10:00 全計測器設置完了
発駅 出発 8月 1日 5:43頃
岡山 着 8月 1日10:16頃(岡山(夕))
岡山 発 8月 1日11:16頃(岡山(夕))
到着駅到着 8月 2日 5:00頃(東京(夕))
到着駅出発 8月 2日11:00頃
配達・回収 8月 2日13:00頃

⑥試験にご協力いただいた利用運送事業者殿

発駅 B社殿 着駅 B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-34619

⑧集荷・配達に使用した車両

集荷:引き込み線より発送のためなし
配達:コンテナ2基積みエアサス車
参考に配達先の距離は約9km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)

第2回輸送試験

①試験にご協力いただいた荷主殿

発 C社殿 着 C社殿

②調査対象ルート

発駅 隅田川駅 着駅 札幌貨物ターミナル駅

③輸送した貨物

酒類 質量 約4,900kg

④輸送環境(振動)計測及びコンテナ本数

防振コンテナ1基及び5tコンテナ1基

⑤試験の実施スケジュール

集荷 9月10日10:00 集荷開始
工場 出発 9月10日11:00 集荷陸送
発駅 到着 9月10日12:00
発駅 出発 9月10日17:04頃
到着駅到着 9月11日10:00頃(札幌(夕))
到着駅出発 9月11日13:00頃
配達・回収 9月11日13:40頃

⑥試験にご協力いただいた利用運送事業者殿

発駅 B社殿 着駅 B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-22237

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3基積みエアサス車

(ただし配達時、コンテナは2基積み)

参考に集荷の距離は約38km程度。配達も横持ち程度で1km未満

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. 試験使用機材



振動計
(輸送環境記録計)

5. 試験結果

試験結果については、第3回、4回、5回の輸送試験終了後、第7・8回輸送品質向上委員会において、日通総研の中嶋主任研究員より解析・説明を受けた後、質疑応答を含め審議する予定。

試験結果については、第3回、4回、5回の輸送試験終了後、第7・8回輸送品質向上委員会において、日通総研の中嶋主任研究員より解析・説明を受けた後、質疑応答を含め審議する予定。

委員長・副委員長懇談会 (R1.12.5)



瀬山理事長より挨拶

協会本部では、令和元年12月5日(木)本部会議室において令和元年度本部委員会(利用促進委員会・輸送品質向上委員会)の委員長・副委員長懇談会を開催した。

冒頭の挨拶において瀬山理事長は、「今年も自然災害による輸送障害が発生した。昨年緊急要望書を国土交通省に提出したが、今年7月にも鉄道貨物輸送を支えるインフラの整備・強化の要請をしてきた」と述べた。また、両

委員会の委員長・副委員長に、平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の御礼を申し上げた。

引き続き懇談会に移行し、参加者からは、昨年7月の豪雨被害や今年の台風などの自然災害による輸送障害等における対応や対策、JR貨物への要望などについての意見交換を行った。

両委員会の審議内容については、今後とも当会誌にて報告する予定である。



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、利用促進委員会小泉委員長、同委員会福山副委員長