

本部委員会の審議内容

第6回 利用促進委員会 (R2.1.22)

令和元年度第6回利用促進委員会を開催し、アンケートおよびヒアリング調査のまとめ(案)について審議を行った。今回は年間テーマに関してのヒアリング調査の概要と鉄道事業者に対する提案(一部抜粋)を紹介する。

1. ヒアリング調査の概要

年間テーマ「モーダルミックスの現状把握および鉄道コンテナ輸送に求められる役割に関する調査研究」においては、鉄道コンテナ輸送の利用者(主に荷主企業)に対するアンケート調査を実施し、「近年における大規模輸送障害により被った影響」などについて把握している。

その一方で、アンケート調査の内容確認や深掘りを図ることを目的に、アンケート調査の回答者を中心に鉄道コンテナ輸送の利用者を訪問してヒアリング調査を実施した。(表1参照)

表1 調査スケジュール

	訪問日	業 種
1	11月14日(木)	製紙メーカー物流子会社A社
2	11月21日(木)	飲料メーカー物流子会社B社
3	11月27日(水)	家電メーカー物流子会社C社
4	12月 3日(火)	利用運送事業者D社
5	12月 3日(火)	利用運送事業者E社
6	12月13日(金)	利用運送事業者F社
7	12月18日(水)	菓子メーカーG社
8	12月25日(水)	鉄道事業者H社

2. ヒアリング項目

(1) 荷主企業

- ① 近年における大規模輸送障害により被った影響について(事後の輸送手配、出荷体制の変更、コストの増加等)
- ② 令和元年台風15号、19号上陸に伴う、生産・出荷・調達などに関する影響について
- ③ モーダルミックスについてどのように考えているか。また、実際にモーダルミックスを行っているか
- ④ 今後も大規模自然災害が頻発する可能性が高い中で、JR貨物に対する意見・希望(その他JR貨物全般への意見・希望について)

(2) 鉄道事業者

- ① 今後も大規模自然災害が頻発する可能性が高い中で、JR貨物としてはどのような対策を検討しているか
- ② 障害時の対応が必要なことは言うまでもなく、平常時においても備えが必要と考えるが、これに対する意見について(迂回ルートや代替輸送手段の確保、旅客鉄道会社との調整など)
- ③ 今後の輸送力・輸送形態や駅設備・インフラに関する考え方

3. 鉄道事業者に対する提案

荷主企業においては「BCPの観点から、すでにモーダルミックスを採用している」企業が2割強、「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」企業が4割弱となっており、過半の企業がモーダルミックスを採用している。

そうした中で、「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)」「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」という企業が多く、鉄道コンテナ輸送に対する期待の大きさがうかがえる。

しかしその一方で、鉄道コンテナ輸送のウエイトを高めて

いきたいものの、なかなか難しい面があると感じている向きも少なくない。その背景には、①鉄道コンテナ輸送の利用を増やしたくても、将来的に輸送力の増強が見込めない、②輸送障害に弱く、近年とくに復旧までに多大な時間を要するケースが増加している、③2018年10月における鉄道運賃の値上げに加え、新営業所への移行などにより鉄道コンテナ輸送の利用コストが上昇している等様々な要因があると考えられる。

もちろん、近年、大規模な自然災害が頻発するなど、鉄道事業者だけでは対応することが困難なケースも多々あることは否定できないものの、そうした中で、荷主企業が安心して鉄道コンテナ輸送を利用できる環境づくりが求められることは言うまでもない。

そこで、鉄道事業者に対し、以下の点について提案を行いたい。

(1) 輸送障害への対応

近年における大規模自然災害の頻発により、鉄道コンテナ輸送の災害に対する脆弱性が露呈している。そこで第一義的には、災害に強い体制づくりが求められる。例えば、過去に輸送障害が頻発している区間においては、旅客鉄道事業者や行政と連携の上で、土砂等の線路上への流出を防止するための防護柵の設置などをさらに推進することなどが考えられる。もっとも、鉄道事業者単独でできる部分が小さいため、自ずと限界がある。

むしろ、災害発生後の適切な対応がより重要である。荷主企業からは、①輸送障害にかかる迅速かつ正確な情報(運休予定や復旧見込みなど)の提供、②代行輸送や代替輸送手段などの確保、③途中駅でのコンテナの引き取りなど様々な要望が寄せられている。また、災害発生後に慌てないために、平常時より災害にかかるシミュレーションを行い、迂回ルートや代替輸送手段をあらかじめ用意してほしいという意見も聞かれた。

そのためには、利用運送事業者とのいっそう強固な連携を図る必要があるほか、競合する輸送モードである船舶(フェリー、RO-RO船、コンテナ船)との連携についても模索するべきではないか。

(2) 輸送力の拡充

とくに地方においては、片荷輸送になりがちなことなどから、トラック輸送が使い難く、そのため鉄道コンテナ輸送への依存が非常に大きいケースもみられる。

その一方で、近年、鉄道事業者においては、採算性を重視する傾向がより強まっており、その結果、ローカル線を中心とした輸送枠の削減、採算の取れない貨物駅・ORSの廃止や新営業所への転換などの施策が進められており、それに対する利用者側の不満は小さくない。

そうした中で、需要の大きい幹線の輸送力を高める一方、ローカル線においても輸送力の維持を図ることは難しい。幹線の有効時間帯においては、供給力の拡大を図ることは難しい状況にあることに加え、鉄道事業者においても運転士や機関車の不足という問題があるからだ。

そうした中で、国内全体における供給力の確保を図るためには、低積載の路線や曜日などの有効活用を図るのが得策であると考えられる。今一度、リードタイムに余裕のある貨物の洗い出しを行い、それら貨物を利用率の低い路線や曜日に誘導することにより、輸送力不足をカバーするよう検討していただきたい。

鉄道事業者としては、採算性を度外視することはできないことは理解できるが、利用者における一定の利便性確保や大規模輸送障害発生時における迂回輸送区間の確保などのためにも、ローカル区間の輸送力低下によるネットワークの寸断といった事態は回避していただきたい。

(3)他モードと競争できるサービスの提供

輸送障害が発生し、止むを得ず他の輸送モードを利用した荷主企業は、以前においては、一定期間を経た後、鉄道コンテナ輸送へ回帰するケースが多かったが、現在は必ずしもそうではないようである。

例えば、2018年度に発生した西日本豪雨に伴い、同年度における鉄道コンテナ輸送量は前年度比で1割近い減少となった。その後、山陽線など障害の大きかった路線が復旧したにもかかわらず、足元において、17年度の水準には戻せていない。トラックや船舶など、他の輸送モードにシフトしたまま、需要が戻っていない状況がうかがえる。

前述の通り、「自然災害に弱い」「輸送力増強のニーズに添えていただけない」ことに加え、鉄道コンテナ輸送の利用コストが上昇する中で、「トラックや船舶などに対する運賃・料金の優位性がみられなくなった」ことなどがその理由では

なかるうか。

他モードと競争できるサービスを提供する以外に、こうした状況は打破できないと考えられる。

4. まとめ

荷主企業においてはBCPの観点から、あるいは輸送条件等を勘案した上でモーダルミックスを推進している企業は多い。トラックドライバー不足が今後いっそう深刻化すると予測されるほか、環境問題への対応の必要性、さらには物流効率化の必要性などを背景に、環境負荷が小さく、大量輸送が可能な鉄道コンテナ輸送に対する期待は今後いっそう高まっていくと考えられる。

その一方で、再三繰り返すように、鉄道コンテナ輸送における課題がこのところ浮き彫りになってきている。

今後、輸送環境がいっそう厳しくなる中で、安定的な輸送を確保するため、荷主企業においてはモーダルミックスをいっそう推進するとともに、輸送力の困り込みを図ると考えられる。鉄道事業者は、モーダルミックスの一翼を担う輸送モードとして、今以上にサービス水準の向上を図らなければならず、そのためには、前述のような課題の克服が必要不可欠である。

第7回 輸送品質向上委員会 (R2.1.17)

令和元年度第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. 令和元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「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」(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

ヒアリング調査の概要や、調査駅の選定方法、各事業者向けのヒアリング項目、ヒアリング結果から自由意見等に関してはマンスリーかもつ12月号のP2~3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より改善に向けた提案について一部抜粋紹介する。

B. 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提案

(1)貨物事故防止対策の情報の共有化

今回のヒアリング調査のなかで、パレット積み紙製品の輸送にトラックボードを養生資材として使用した結果、多発していた荷崩れなどの貨物事故が大幅に減少し、非常に大きな効果が見られたという事例があったが、同様の積姿や製品における貨物事故の発生に苦慮している事業者は少なくないと考えられる。このため、貨物事故が減少した事例における養生資材や養生方法などについての情報を物流関係者間で共有化を図る取り組みが必要である。その際、利用運送事業者だけでなく、荷主企業や鉄道貨物輸送に関する団体とも連携して進めていくことが重要である。

(2)養生資材の共用化・共通化

養生資材における購入費や、ラッシングベルトやエアバッグなどの養生資材を返送する際に必要な費用は荷主企業や利用運送事業者にとって大きな負担となっている。解決策の一つとして、利用運送事業者と鉄道事業者が共同で、繰り返し使用が可能な養生資材を収納するスペースを設け、デポジット制度などの導入により養生資材の利用を促進する仕組みの構築が考えられる。適切に管理していくためのルール作りや事業採算性の検討など課題は多いが、荷主企業や利用運送事業者の負担が軽減される可能性があり、また、鉄道輸送の利用促進にもつながるものと考えられる。

(3)新しい機能を備えたコンテナの開発

利用運送事業者へのヒアリング調査において、養生資材を集配トラックの運転室内に配備することが困難であるため、配達後の空コンテナをそのまま集荷に使用する際、集荷先で養生することができず、利用運送事業者の事業所内にある作業スペースに戻ってから養生作業を行っている事例があった。このような事例は他の事業者においても生じていると考えられることから、集荷先での積み込み作業中に適宜養生を行うことができるよう、エアバッグなどの緩衝材やラッシングベルトといった養生資材を常備できるコンテナの検討が望まれる。

また、荷役作業中や列車走行中に生じる振動については、荷主企業や利用運送事業者の多くが懸念しているため、振動を抑制する資材などに対するニーズは高いと考えられる。また、2017年度からは輸送品質向上委員会サブテーマ「防振装置搭載鉄道コンテナの有効性調査」において、実輸送試験を実施し、防振実効性と製品特性との関連性検証を行っている。今後は、この調査結果も参考にして、防振資材だけでなく、防振機能を備えたコンテナの開発に向けた検討も必要と考えられる。

(4)荷役ホームなど荷役作業に関わる路面の定期的な保全

荷役ホームを含めた駅構内の損傷した路面の修繕について、鉄道事業者では従来から常温アスファルト混合物の使用による簡易舗装や、駅が直接施工業者に発注ができる小規模舗装修繕工事のほか、計画工事による大規模修繕を優先順位の高い箇所から順に継続的に実施してきている。特に大規模修繕が実施された箇所では、事故コンテナ取扱率が改善するなど、一定の効果が出ているように見える。上記の取り組みを絶え間なく継続していくことが必要である。

(5)コンテナを長期間留置・滞留しない荷役ホームの確立

留置・滞留コンテナが多い荷役ホームでは、コンテナの塊の奥にある特定のコンテナを荷役機械で取り扱う際、周辺のコンテナを複数回小移動させることになり、ハンドリング回数が増す非効率な荷役作業が発生する。このような作業は、貨物事故が発生する可能性が高まるだけでなく、集配トラックの待機時間の増加や列車に対する荷役作業時間の不足にもつながる。また、駅構内の安全を確保するうえでも悪影響を及ぼす可能性が高い。このような状態を解消し、安

全で適切な荷役スペースを確保するためには、汎用コンテナの運用効率を高めていくほか、私有コンテナの長期間滞留を解消する取り組みを推進していく必要がある。また、コンテナ用立体倉庫や荷役ホームとは別の駅構内の場所にコンテナを留置する場所などを設置して、荷役ホームの荷役スペースを確保するなどの検討をしていくことも必要である。

(6) 荷役機械によるコンテナ移動回数低減・距離短縮

荷役機械によるコンテナの移動回数が多い、または、移動距離が長くなるほど貨物事故が発生する可能性は高くなるものと考えられる。そのため、荷役機械によるコンテナの移動は必要最小限にする必要がある。特に、貨物事故が多発しているコンテナの輸送については、途中駅で荷役作業が発生しない輸送体系とするなど、鉄道輸送中における貨物駅での荷役機械によるハンドリング回数を減らすような取り組みが必要である。また、コンテナ移送専用トラックの活用も望まれる。

(7) 荷役業務従事員に対する教育・訓練の充実

ヒアリング調査では、荷役作業が以前より改善されているように見えるといった意見が出るなど、指導者の熱心な教育・訓練により丁寧な荷役を心掛ける意識が荷役業務従事員に根付いてきている。しかし、急ぎ作業や粗い、未熟な作業は未だに散見されるため、鉄道事業者は荷役業務における教育体制の強化を継続して行い、荷役業務従事員の技術・技能・意識を高いレベルに統一していくことが必要である。そのためには、荷役業務従事員に対する教育・養成システムの統一などについて、鉄道事業者側と各荷役業務受託会社が協調して取り組んでいくことが望ましい。また、荷役作業中における車両脱線などの大きな事故を防止するため、その危険性を体感するような実技訓練に必要な教材・機材などを準備しやすい環境を整備していくことも望まれる。

(8) 荷役業務従事員の安定的な確保

今回のヒアリング調査においても、荷役業務従事員の要員不足により勤務操配に苦慮している箇所があった。このような箇所においては、荷役業務従事員に対する職場管理や教育が不十分となるだけでなく、荷役業務においても列車に対する作業に追われ、集配トラックの待機時間が増加するなどの事態が発生することが考えられる。要員不足の常態化は、荷役業務従事員1人あたりの業務量や残業など労働時間の増加にもつながり、その結果、心身への負担が増し、荷役作業に悪影響を及ぼすことが懸念される。そのため、荷役業務従事員の安定的な確保のため、女性の雇用にも積極的に取り組んでいくことが必要である。荷役業務受託会社の取り組みだけでなく、荷役業務を委託している鉄道事業者と協同で荷役業務従事員の確保に努めることが重要である。

(9) その他

今回のヒアリング調査にあたり、貨物事故コンテナに関する様々なデータを分析したところ、特定の貨物や品目、輸送ルートにおいて貨物事故が発生している事例が多数あることが判明している。このような貨物については、荷役作業や貨物駅のインフラ設備、養生などあらゆる角度から貨物事故発生の原因について検証し、改善を図っていく必要がある。そのためには、貨物事故に関する様々なデータや情報などに基づいて、鉄道事業者・荷主企業・利用運送事業者が連携して貨物事故防止に向けた不断の取り組みを行っていくことが重要である。

- 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Ⅲ」の第3回輸送試験結果、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。