

本部委員会の審議内容

第6回 利用促進委員会 (R4.1.19~28)

令和3年度第6回利用促進委員会は、新型コロナウイルス感染症拡大による、まん延防止等重点措置の適用を受けて書面による開催となった。今回はアンケート調査結果の概要(一部抜粋)を紹介する。

1. 調査結果の概要

(1)31ftコンテナを利用している(あるいは利用したい)理由

31ftコンテナを「定期的あるいは不定期で利用している」と回答した荷主企業並びに「これまで利用したことはないが、条件等が合えば利用したい」と回答した荷主企業(合計63件)における、31ftコンテナを利用している(あるいは利用したい)理由について見ると、過半数が「安定的な輸送手段の確保などのため複数モードを利用しており、その一環として」(35件：55.6%)と回答しており、次いで「改正省エネ法などへの対応のため、大型トラックの代替輸送手段として」(29件：46.0%)、「大型トラックより運賃が安いため、大型トラックの代替輸送手段として」(15件：23.8%)が多い。

それ以外では、「他の鉄道コンテナより運賃が安いため」(6件：9.5%)、「近隣に31ftコンテナの取扱駅があるなど利便性が高いため」(2件：3.2%)、「取引先の意向による」および「分からない」(各1件：1.6%)、その他(5件：7.9%)、無回答(4件：6.3%)となっている(表1参照)。

その他の具体的内容を見ると、「現状よりも運賃が安価で運用が可能であれば利用を検討」「コスト削減を期待」「繁忙期における空コンテナ回送の円滑化のため」「発駅構内のコンテナ留置スペースを確保するため」「繁忙期における北海道内の12ftコンテナ確保への寄与などを目的として、利用拡大を図っている」「災害時のコンテナ不足などによる一時的な対応として」「12ftコンテナよりも積卸しやすく、利用運送事業者や倉庫業者の負担が少ないため」などとなっている。

表1 荷主企業における31ftコンテナを利用している(利用したい)理由

31ftコンテナを利用している(あるいは利用したい)理由	件数、割合
ア. 大型トラックより運賃が安いため、大型トラックの代替輸送手段として	15件(23.8%)
イ. 改正省エネ法などへの対応のため、大型トラックの代替輸送手段として	29件(46.0%)
ウ. 他の鉄道コンテナより運賃が安いため	6件(9.5%)
エ. 安定的な輸送手段の確保などのため複数モードを利用しており、その一環として	35件(55.6%)
オ. 近隣に31ftコンテナの取扱駅があるなど利便性が高いため	2件(3.2%)
カ. 取引先の意向による	1件(1.6%)
キ. その他	5件(7.9%)
ク. 分からない	1件(1.6%)
無回答	4件(6.3%)
合計	63件(100.0%)

注)複数回答

次に物流事業者(合計12件)の回答を見ると、「改正省エネ法などへの対応のため、大型トラックの代替輸送手段として」が9件(75.0%)と最も多く、次いで「安定的な輸送手段の確保などのため複数モードを利用しており、その一環として」(7件：58.3%)が多くなっている。

それ以外では、「大型トラックより運賃が安いため、大型トラックの代替輸送手段として」(4件：33.3%)、「近隣に31ftコンテナの取扱駅があるなど利便性が高いため」(2件：16.7%)、「他の鉄道コンテナより運賃が安いため」および「取引先の意向による」(各1件：8.3%)、その他(2件：

16.7%)となっている(表2参照)。

その他の具体的内容を見ると、「現在のトラック輸送と変わらずに利用できるため」「安定的な輸送手段の確保」となっている。

表2 物流事業者における31ftコンテナを利用している(利用したい)理由

31ftコンテナを利用している(あるいは利用したい)理由	件数、割合
ア. 大型トラックより運賃が安いため、大型トラックの代替輸送手段として	4件(33.3%)
イ. 改正省エネ法などへの対応のため、大型トラックの代替輸送手段として	9件(75.0%)
ウ. 他の鉄道コンテナより運賃が安いため	1件(8.3%)
エ. 安定的な輸送手段の確保などのため複数モードを利用しており、その一環として	7件(58.3%)
オ. 近隣に31ftコンテナの取扱駅があるなど利便性が高いため	2件(16.7%)
カ. 取引先の意向による	1件(8.3%)
キ. その他	2件(16.7%)
ク. 分からない	0件(0.0%)
合計	12件(100.0%)

注)複数回答

(2)近隣に積替ステーションが設置された場合の利用ニーズ
物流事業者における近隣に積替ステーションが設置された場合の利用ニーズについて見ると、6割以上が「トータルコストが低下するのであれば利用したい」(14件：60.9%)を挙げている。

以下、「物流事業者の負担軽減につながるので利用したい」(5件：21.7%)、「トータルコストが上昇する懸念があるので利用したくない」および「現在の輸送システムを変更したくないので利用したくない」(各4件：17.4%)、「リードタイムが長くなりそうなので利用したくない」および「その他」(各2件：8.7%)、「分からない」(1件：4.3%)となっている(表3参照)。

その他の具体的内容を見ると、「積み替え時間が短い」「終了時間が早すぎる」「ニーズが無いので利用は考えていない」となっている。

なお、「利用したい」と回答(注：表3の「ア」「イ」の選択肢を単独または複数選択)した事業所は13件、「利用したくない」と回答(注：表3の「ウ」「エ」「オ」「カ」の選択肢を単独または複数選択)した事業所は7件である。また、「利用したい」「利用したくない」の両方を選択した事業所が2件あり、積替ステーションの利用に関して、メリットとデメリットの両方を認識している。

表3 物流事業者における近隣に積替ステーションが設置された場合の利用ニーズ

近隣に積替ステーションが設置された場合の利用ニーズ	件数、割合
ア. トータルコストが低下するのであれば利用したい	14件(60.9%)
イ. 物流事業者の負担軽減につながるので利用したい	5件(21.7%)
ウ. リードタイムが長くなりそうなので利用したくない	2件(8.7%)
エ. トータルコストが上昇する懸念があるので利用したくない	4件(17.4%)
オ. 現在の輸送システムを変更したくないので利用したくない	4件(17.4%)
カ. その他	2件(8.7%)
キ. 分からない	1件(4.3%)
合計	23件(100.0%)

注)複数回答

第6回 輸送品質向上委員会 (R4.1.21~28)

令和3年度第6回輸送品質向上委員会は、新型コロナウイルス感染拡大による、まん延防止等重点措置の適用を受け書面にて開催し、令和3年度委員会テーマの調査内容について審議された。

1. 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Ⅲ」

A. ヒアリング調査結果の報告

第4回に続き、ヒアリング対象5件について、調査結果が報告された。ヒアリング調査の方法・ヒアリング項目等は、本誌12月号P4に記載のとおりである。

(1) 利用運送事業者

パレット積みの商品の輸送において、列車輸送中の振動及びフォークリフトのティルトが影響と考えられる荷崩れが発生していた。隙間を埋めるに十分な量のエアバッグを入れ、また荷擦れ防止のため、コンテナ床面及び壁面に紙を貼り付けるようにしたところ、事故は発生しなくなった。作業時間と養生資材がコスト増となっている。

(2) 利用運送事業者

2段積みでストレッチフィルム、テープ貼付、糊付、もしくはエアバッグ等、製品・地域毎に養生を変えているが、製品自体の荷ズレ幅が大きく、エアバッグだけでは対応できなくなったこともあり、コンテナ進行方向と逆側の壁及び各隙間に発泡緩衝ボードの設置を導入したところ、荷ズレを含めた事故は改善したが特定の場所での事故が増加したため、全体の事故件数は減っていない。作業時間と養生資材がコスト増となっている。

(3) 利用運送事業者

バラ積みの商品の輸送において、荷崩れ、荷ズレの事故が発生していたが、これらは発送自体も少なく、事故がほぼない年もあり、特別苦慮はしていない。荷主業者から養生方法及び養生資材の指定があり、トラックボード及びコンパネを導入した。養生資材のコスト増と保管場所に苦慮している。

(4) 利用運送事業者

パレット積みの商品の輸送において、フォークリフトのティルトが原因と考えられる。コンテナ側扉面にパレットが寄りかかるような荷ズレ、破損が発生していた。トラックボードの追加、従来よりも強度がありサイズの大きいスペース導入、さらにはパレット壁面及びコンテナ壁面を覆うための段ボールシートの導入により、荷ズレが年間1~2件に減少した。作業時間と養生資材がコスト増となっている。

(5) 駅構内荷役業務受託会社

荷役作業が集中する時間帯があり、コロナ禍前は通運事業者の待機時間が発生していた。大型コンテナの留置が多く、適切な荷役作業スペースを確保するうえでの妨げとなっている。吊り上げ脱線防止訓練のため、事故体験ができる施設のようなものがあればよいと思う。コロナ禍で業務量が減り、教育やコミュニケーションに割く時間が増え、結果新人の上達具合が早まるなどよい面もあった。

B. 自由意見(一部抜粋)

(1) 防振コンテナ、防振資材の必要性について

- ・効果が出れば、振動に弱い精密機器等を運ぶことができ、営業を拡大することができる。
- ・防振資材の必要性を感じるが、資材の保管先や返送等のコストがネック。
- ・荷ズレ対策をするのに、防振コンテナが対策の一助となると考える。
- ・必要性がかなり高い。

(2) 輸送品質向上に向けた独自の取り組みについて

- ・バラ積みで発生した貨物事故についてはパレット化を提案。

- ・ドライバーへの安全講習・教育の実施(安全ミーティング)。
- ・顧客との事故防止に対する意見交換(物流安全会議)。
- ・臭気コンテナの消臭作業の実施。

C. まとめ

以上の調査結果を踏まえ、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し、以下の提案を行う。

(1) 養生資材の共用化・共通化

今回のヒアリング調査のなかで、バラ積みよりも比較的事故が少なく、また作業時間も少ないパレット積みへ転換したいという意見が多くあった。しかし、積載率が下がる、パレットや養生資材の返送・廃棄・保管などにコストがかかる(多くは利用運送事業者の負担となっている)などの理由で、パレット化を推し進めることが難しい面も見られた。そこで、養生資材に関する費用の負担を軽減する一つの方法として、利用運送事業者と鉄道事業者が共同で、繰り返しの使用が可能な養生資材やパレット等を集約するスペースを設け、シェアできる仕組みを導入することが考えられる。適切な管理方法やルール作り、採算性、用地確保等の課題は多いが、荷主企業や利用運送事業者の負担が軽減される可能性や鉄道貨物輸送の利用促進につながるものと考えられる。

(2) 新しい機能を備えたコンテナの開発

当委員会のサブテーマでは、2020年度に「防振装置搭載鉄道コンテナの実用化に向けた検証調査」を実施していることから、防振コンテナや防振資材の必要性についてヒアリング調査を行ったところ、荷ズレや擦れ等の事故防止対策の一助になるといった意見が多くあった。一方、防振資材の必要性は感じられるが、費用や保管先、廃棄場所などを懸念しているという意見もあった。今後は、サブテーマにおける調査結果も参考にして、コスト面も考慮した防振資材や防振機能を備えたコンテナの開発に向けた検討も必要であると考えられる。

(3) 荷役業務従事員に対する教育・訓練の統一化

荷役業務受託会社のヒアリング調査では、荷役業務従事員の事故防止に対する意識や運転技量を統一することが重要であり、そのためには、教育だけでなくコミュニケーションの時間が必要であるとの意見があった。また利用運送事業者からも、フォークリフトオペレーターの技術向上を望む意見も多くあった。昨今は新型コロナウイルス感染症により、輸送が減少した結果、一時的に教育に時間を割くことができる会社もある一方、要員の少なさ故、難しい会社もあった。事故防止意識及び運転技量の統一化をすすめる一つの方法として、全国に荷役業務の訓練施設を何箇所か作り、鉄道事業者と荷役業務受託会社が一体となり、運転操作や事故防止に対する意識の統一化などの教育ができる仕組みを導入することが考えられる。

(4) その他

今回のヒアリング調査において、養生資材購入支援を活用することで、事故防止のための養生資材の購入や、事故防止効果検証のための試験的な使用ができるといった意見が聞かれた。このように、利用運送事業者が事故防止に取り組める機会を提供することは非常に重要であると考えられる。一方購入だけの支援だけでなく、エアサス機能のある貨車の製造やIT-FRENSの表示の改良、ホームの改修など、養生だけでなく環境の整備も強く求められている。鉄道貨物輸送の品質向上には、鉄道事業者、利用運送事業者、荷役業務受託会社などが一体となり、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実用化に向けた検証Ⅱ」

第3回及び第4回輸送試験の結果について報告された。