

本部委員会の審議内容

第4回 利用促進委員会 (R4.9.14)

令和4年度第4回利用促進委員会は、新型コロナウイルス感染症防止対策に万全を期すため、今回も開催場所を通運会館に変更して開催した。今回は第3回に続き、当協会の法人会員である物流事業者(発送件数：59件、回収件数：32件、回収率：54.2%)を対象に実施した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) 対応策の実施時期、未着手の理由や今後の方針
物流事業者が2024年問題に伴う影響に対して実施・検討

している対応策の実施時期について見ると、「すでに対応済」「進行中」と「現在未着手」になっている理由については下表1に示したとおりであるが、「費用増となるため、荷主や社内との調整が必要である」「対応できる人手が確保できない」「荷主が対応に積極的でない」などが挙げられた。その一方で、「検討段階(他社事例を調査中)」や「今年度前半からトライアルを実施する計画」など、今後推進していく意向を有する事業所もある。

表1 対応策の実施時期、未着手の理由や今後の方針

	対応策	件数、割合	未着手の理由、今後の方針
すでに対応済	ア.トラックドライバーの待遇向上などにより、トラックドライバーの確保を図る	4件(14.3%)	
	イ.社内の他部署や他の事業者との連携を強化し、各種共同化の推進などの物流効率化を図る	4件(14.3%)	
	ウ.荷主企業に返品物流など無駄な物流を極力削減するように依頼する	1件(3.6%)	
	エ.荷主企業にパレット化や機械化の推進などを依頼し、トラックの荷役時間短縮やトラックドライバーの労働環境の改善を図る	1件(3.6%)	
	オ.荷主企業にトラックの入構時間管理などを依頼し、トラックの待機時間などの削減を図る	2件(7.1%)	
	カ.トラック以外の輸送モードの利用を拡大する	1件(3.6%)	
進行中	ア.トラックドライバーの待遇向上などにより、トラックドライバーの確保を図る	8件(28.6%)	
	イ.社内の他部署や他の事業者との連携を強化し、各種共同化の推進などの物流効率化を図る	13件(46.4%)	
	ウ.荷主企業に返品物流など無駄な物流を極力削減するように依頼する	1件(3.6%)	
	エ.荷主企業にパレット化や機械化の推進などを依頼し、トラックの荷役時間短縮やトラックドライバーの労働環境の改善を図る	12件(42.9%)	
	オ.荷主企業にトラックの入構時間管理などを依頼し、トラックの待機時間などの削減を図る	8件(28.6%)	
	カ.自動運転や隊列走行など新技術の発展に期待している	1件(3.6%)	
	キ.トラック以外の輸送モードの利用を拡大する	4件(14.3%)	
ク.その他(長距離運行の乗継化)	1件(3.6%)		
現時点では未着手	ア.トラックドライバーの待遇向上などにより、トラックドライバーの確保を図る	3件(10.7%)	・料金改定が図れない ・社内調整が必要なため
	イ.社内の他部署や他の事業者との連携を強化し、各種共同化の推進などの物流効率化を図る	2件(7.1%)	・共同化推進を図る人手、費用がない
	ウ.荷主企業に返品物流など無駄な物流を極力削減するように依頼する	1件(3.6%)	・荷主が対応に積極的でない
	エ.荷主企業にパレット化や機械化の推進などを依頼し、トラックの荷役時間短縮やトラックドライバーの労働環境の改善を図る	3件(10.7%)	・検討段階(他社事例を調査中)
	オ.荷主企業にトラックの入構時間管理などを依頼し、トラックの待機時間などの削減を図る	6件(21.4%)	・検討段階(他社事例を調査中) ・専用システム構築に人手確保しようとするが採用が難しいため
	カ.自動運転や隊列走行など新技術の発展に期待している	1件(3.6%)	
	キ.トラック以外の輸送モードの利用を拡大する	2件(7.1%)	・今年度前半からトライアルを実施する計画
ク.その他(中継輸送、二次配送などのインフラ整備を行う)	1件(3.6%)	・配送コストアップ要因となるため、社内的に予算化が進んでいない。コストアップ分を販売単価に乗せられないと、実施に必要な予算が確保できない。中継輸送については、インフラ整備が十分ではないため、輸送の一部しかできない状況。	

(2) 現状および2024年4月以降に想定(希望)される輸送機関別分担率

現状における輸送機関別分担率について、物流事業者から27件の回答を得た。それを単純平均したところ、「他事業者へ委託」：47.2%、「自社輸送」：26.4%、「鉄道コンテナ」：13.1%、「船舶」：11.6%、「航空」：1.7%となった。

また、現状および24年4月以降の想定値の両方を回答した事業者は24件あった。24社分について、現状および24年4月以降における増減を見ると、「他事業者へ委託」が4.1%ポイント(以下、%P)低下する一方、「自社輸送」は0.3%P、「鉄道コンテナ」は1.9%P、「船舶」は1.5%P、「航空」は0.3%P上昇した(表2参照)。

切り替えまでの期間が短いにもかかわらず、鉄道コンテナや船舶へのシフトを想定または希望する動きがうかがえる。

表2 物流事業者が現状および2024年4月以降に想定している輸送機関別分担率

	自社輸送	他事業者へ委託	鉄道コンテナ	船舶(含フェリー)	航空
現状(27社分)	26.4%	47.2%	13.1%	11.6%	1.7%
現状(24社分)(a)	29.6%	45.9%	13.0%	9.7%	1.9%
24年以降(24社分)(b)	29.9%	41.8%	14.9%	11.2%	2.2%
増減(b)-(a)	+0.3%P	-4.1%P	+1.9%P	+1.5%P	+0.3%P

注)端数の関係で合計が100、または0にならない場合がある

第4回 輸送品質向上委員会 (R4.9.16)

令和4年度第4回輸送品質向上委員会は、利用促進委員会との「本部委員会合同企画」として、東京都府中市の日通NECロジスティクス(株)、東京都小平市のブリヂストン・イノベーション・ギャラリーを訪問した。また、委員会審議は、東京都府中市のクロス・ウェブ府中にて行った。

1. 本部委員会合同企画

A. 日通NECロジスティクス(株)

品質評価センターを見学した。商品を梱包するダンボールケースの設計や切り出し、その性能に関する様々な試験・検証について、実演を交えながら詳細な説明をしていただいた。



B. ブリヂストン・イノベーション・ギャラリー

貨物輸送にも欠かせないタイヤについて、過去から現在、未来にわたる説明を、種々の展示とともに見学した。

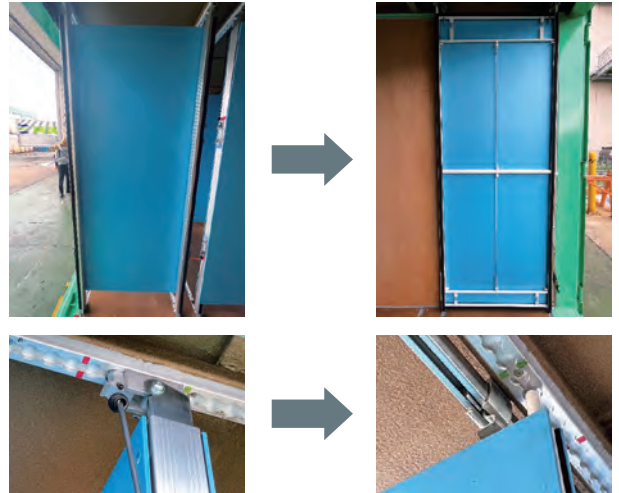


2. 輸送品質向上委員会

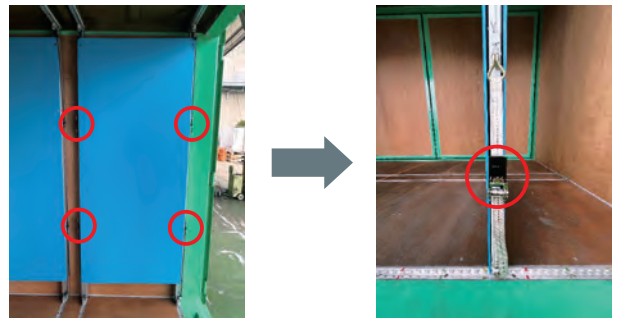
A. 年間テーマ「養生機能を施したコンテナの開発・検証」

前回の委員会で報告された第1回目の改造に対して、不具合や問題点を改善するための第2回改造を実施した。

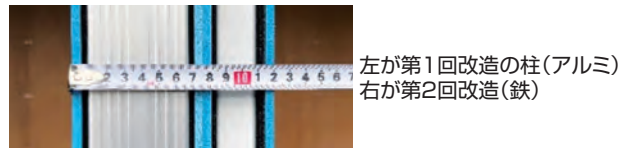
(1) 間仕切りの操作性改善のため、柱と柱の間に支えを加え、間仕切りが面で動くようにした。また、柱を移動させるためのレールを新たに設置し、第1回改造のレールはロック用とした。



(2) 間仕切りのロックについて、第1回改造では4箇所での操作が必要であったが、1箇所のみで操作できるように改良した。

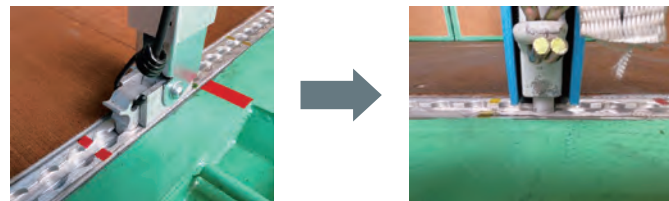


(3) 柱の厚さを6cmから2.4cmまで薄くした。強度を保つため、素材をアルミから鉄に変更した。



左が第1回改造の柱(アルミ)
右が第2回改造(鉄)

(4) ロックの構造を変更し、第2回改造では柱の中に内蔵した鉄棒でロックする方式にした。



(5) 第1回改造の資材の重量は約88.5kgであったが、第2回改造では約119.58kgとなった。

B. 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調査Ⅲ」

6月に松山貨物駅～札幌貨物ターミナル駅、8月に越谷貨物ターミナル駅～百済貨物ターミナル駅、9月に酒田港駅～福岡貨物ターミナル駅で試験輸送が実施されたことが報告され、その概要説明がされた。