

本部委員会の審議内容

第6回 利用促進委員会 (R4.11.16)

令和4年度第6回利用促進委員会は、新型コロナウイルス感染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、アンケート調査の中間報告と営業用トラックドライバー需要の見直しについて意見交換を行った。今回はアンケート調査の中間報告の概要(一部抜粋)を紹介する。

1. 調査結果の概要(物流事業者)

(1) 物流事業者が2024年問題に伴い想定している影響

2024年問題に伴い物流事業者が想定している影響について見ると、「長距離トラックドライバーの確保が困難になる」が24件(109点)、「中・短距離トラックドライバーの確保が困難になる」が20件(73点)とスコアが高く、物流事業者は特にトラックドライバーの確保が困難になることを懸念していることが分かる。

以下、「トラックドライバーなどの賃金が上昇する」が24件(69点)、「トラックの確保難を受け、鉄道輸送の枠の確保が困難になる」が21件(53点)、「集配トラックのドライバーの確保が困難になる」16件(53点)、「鉄道・船舶などの運賃が上昇する」が17件(36点)、「トラックの確保難を受け、船舶輸送の枠の確保が困難になる」が10件(25点)の順となっている。(表1参照)。

(2) 物流事業者が2024年問題に伴う影響に対する対応策

物流事業者が実施・検討している対応策として挙げているものを見ると、「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」(20件:62.5%)が最も多い。次いで、「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」(18件:56.3%)、「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」および「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」(16件:50.0%)などが多く、半数以上の事業者が挙げている。

以下、「トラック以外の輸送モードの利用を拡大する」(8件:25.0%)、「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」(7件:21.9%)、「自動運転や隊列走行など新技術の発展に期待している」(4件:12.5%)、「その他」(2件:6.3%)、「分からない」(1件:3.1%)の順となっている(表2参照)。

(3) 対応策の実施時期、今後の方針

物流事業者が(2)で挙げた対応策の実施時期について見ると、すでに対応済となっているものについては、「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」および「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」がそれぞれ4件(14.3%)、「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」が2件(7.1%)、「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」「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」「トラック以外の輸送モードの利用を拡大する」がそれぞれ1件(3.6%)となっている。

次に、進行中となっているものについては、「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」が13件(46.4%)、「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」が12件(42.9%)、「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」および「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」がそれぞれ8件(28.6%)と多い。

表1 物流事業者が2024年問題に伴い想定している影響

2024年問題に伴い想定している影響	各項目の件数					合計件数 スコア
	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位	
ア. 長距離トラックのドライバーの確保が困難になる	18件	3件	2件	-	1件	24件 109点
イ. 中短距離トラックのドライバーの確保が困難になる	3件	10件	5件	1件	1件	20件 73点
ウ. 集配トラックのドライバーの確保が困難になる	4件	1件	8件	2件	1件	16件 53点
エ. トラックの確保難を受け、鉄道輸送の枠の確保が困難になる	1件	4件	3件	10件	3件	21件 53点
オ. トラックの確保難を受け、船舶輸送の枠の確保が困難になる	-	2件	3件	3件	2件	10件 25点
カ. トラックドライバーなどの賃金などが上昇する	1件	9件	3件	8件	3件	24件 69点
キ. 鉄道・船舶などの運賃が上昇する	1件	1件	5件	2件	8件	17件 36点
ク. 特に大きな影響はないと考えている	1件	-	-	-	-	1件 5点
ケ. その他	3件	-	-	-	1件	4件 16点
コ. 分からない	-	-	-	-	-	0件 0点

注)スコアは、第1位の項目:5点、第2位:4点、第3位:3点、第4位:2点、第5位:1点の重みをつけて集計したもの

表2 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

2024年問題に伴う影響に対する対応策	件数、割合
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	16件(50.0%)
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	20件(62.5%)
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	7件(21.9%)
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	18件(56.3%)
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	16件(50.0%)
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	4件(12.5%)
キ. トラック以外の輸送モードの利用を拡大する	8件(25.0%)
ク. その他	2件(6.3%)
ケ. 分からない	1件(3.1%)
合計	32件(100.0%)

注)複数回答

第6回 輸送品質向上委員会 (R4.11.18)

令和4年度第6回輸送品質向上委員会は、場所を通運会館に変更し、2部構成で開催された。

第1部は、利用促進委員会をオブザーバー参加とした研究発表、第2部は委員会審議を行った。

1. 第1部 研究発表

例年、11月の研究発表はサブテーマについての発表が行われてきたが、今年度は、年間テーマの発表も実施した。



和田委員長挨拶



会場の様子

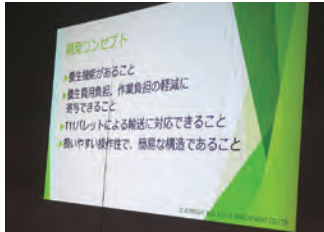
A. 年間テーマ

「養生機能を施したコンテナの開発・検証」

発表者：(株)ジェイアール貨物・不動産開発 原課長代理



原課長代理



発表スクリーン

(1) 開発経緯・目的

標準化されたパレットによるパレチゼーションの推進を目的とし、鉄道貨物輸送の効率化に寄与するものとする。また、昨年度の年間テーマの調査・研究で明らかになった、お客様や利用運送事業者の養生にかかわる費用や作業の負担軽減を実現し、より利用しやすい鉄道貨物輸送を目指す。

(2) 19E型コンテナ

参考として、養生機能を内蔵した19E型コンテナについて、その構造や作業性についての動画が紹介された。

(3) 改造について

これまでに実施した3回の改造についての説明がされた。

第1回改造は、「まずは作ってみる」ということで実施された。作られたものを実際に動かして、構造や機能性、作業性などについての細かい問題点が確認され、第2回改造に向けての詳細な検討が行われた。

第2回改造では、大幅な改造が行われ、基本的な構造については問題ない程度までに改善できた。

第3回改造は、第2回改造の検証で確認した問題に対しての微調整を行った。

(4) 今後の取り組み

多くの方々に、実際に見て、触っていただき、意見、アイデアを頂戴して実用性を高めていきたい。

また、貨物事故の発生が多いと言われるティルト方向への養生機能についても、早急に改造を進め、実際の輸送試験を行い、検証をしていきたい。

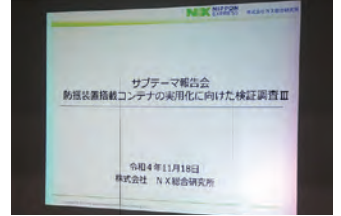
B. サブテーマ

「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」

発表者：(株)NX総合研究所 中嶋主任研究員



中嶋主任研究員



発表スクリーン

(1) 第1回試験輸送

発駅：松山貨物駅

着駅：札幌貨物ターミナル駅

貨物：食品 約2,000kg

昨年度、積載質量424kg(コンテナ最大積載質量5tに対し、10%弱の超軽量負荷)での試験輸送を行った。今回は約2,000kgと積載比率40%での試験であった。その結果、加速度では数値に防振効果が見られたが、PSDでは通常コンテナ床面、防振コンテナ床面に防振が見られる振動数帯、見られない振動数帯と別れる結果となった。従って、防振効果は認められるものの、効果は弱いという結果であった。

(2) 第2回試験輸送

発駅：越谷貨物ターミナル駅

着駅：百済貨物ターミナル駅

貨物：電子部品(ダミー) 約3,620kg

積載質量が3,620kgとコンテナ最大積載質量5tに対し、72%程と軽負荷という状況ではないが、4t以下の積載質量という状況下で、床面の対比として防振効果は確認された。製品上は、計測したダミーの状況と特性もあり、通常、防振コンテナで異なる振動状況が確認され、左右方向への揺れ方が大きいという特性もあり、防振効果としては判断が難しい結果となった。

(3) 第3回試験輸送

発駅：酒田港駅

着駅：福岡貨物ターミナル駅

貨物：飲料 約5,000kg

到着時、製品外観に異常は確認されなかった。本試験では、2回、列車障害が発生し、度々ブレーキをかけられ停止している。その影響として、製品には前後方向の加速度が高くなる状況が見られたが、加速度、PSDとも製品には影響が表れていなかった。防振効果としては良好であったと判断でき、積載最大質量の積載だと、防振効果は良好である。

(4) 第4回試験輸送

予定していた試験輸送がキャンセルとなったため、2tのウエイトを使用した輸送での検証を計画している。

(5) まとめ

これまで、25回の試験輸送を実施した。その検証結果から、使用した防振装置の応用範囲は広いと考察される。ただし、搭載質量が適正でも、製品の固有特性によっては防振効果がない場合もあるので、オールマイティとはならないと評価する。製品と固有特性、例えば重心位置が高い、防振装置の固有振動が製品と一致し共振するといった製品では、防振効果がないことが確認できている。

防振装置は、既存コンテナの床面に載せているだけの構造であり、脱着が可能となっている。従って、本防振装置を既存コンテナに搭載することによって、防振コンテナとしての汎用性が確保できると考える。その際には、床面材の短手方向寸法を120mmほど大きくし、扉側にある防振資材を除くようにする。長手方向は現行どおりで、隙間に防振資材を入れる仕様が良いと考える。

2. 第2部 輸送品質向上委員会

協会本部活動状況、最近の輸送動向などについて報告がされた後、年間テーマおよびサブテーマに関する補足説明があり、審議された。