

公益社団法人 鉄道貨物協会 本部委員会の審議内容

第3回 利用促進委員会 (2024.7.17)

令和6(2024)年度第3回利用促進委員会を通運会館で開催した。議題では、委員会テーマのヒアリング結果、アンケート項目案、DX化ツールの内容について審議を行った。

1. ヒアリング結果総括(6月中に利用運送事業者2社、荷主2社、鉄道事業者1社、計5社実施)

ヒアリング項目案	コメント総括	アンケートの対応方針	
2024年問題	宿泊を伴う輸送距離	• 短いものは、200km以下や300km前後との意見もある	100km程度から選択肢を含める
	2024年問題の影響	• キャリアに運賃値上げの動きはあるが、必ずしも荷主へ転嫁できていないようである • 輸送できない事態は起こっていないが、予約時間の前倒しはある • 残業時間が上限に達することから、年度後半に影響が出る可能性はある	把握した影響を選択肢に含める、現状と未来予測を確認する
	モーダルシフト検討の距離感	• 500~600kmが一般的であるが、短いものは300km程度との意見もある • 検討は長距離から進め、取組が進んでいる荷主は中距離検討に着手している	100km程度から選択肢を設定する
31ftコンテナ	ラウンド輸送	• 同一荷主の往復利用もごく一部あるが、多くの荷主は片道輸送である • 荷主のアライアンス等往復マッチング実例も少なくないようである(広義のラウンド輸送) • 荷主がマッチングしようとしても、輸送事業者にとって効率的とは限らないようである	選択肢に他荷主とマッチングの実態を含める
	利用・転換理由	• 主要な利用・転換理由は、大量輸送、(12ftコンテナに比べて)輸送品質が高い • 10tトラックと輸送単位が同一である(輸送単位を変える必要がない) • 12ftコンテナからの転換は少ないが、鉄道利用経験があるとスムーズに導入できる	把握した転換理由を選択肢に含める
	阻害要因	• 主要な阻害要因は、「対応駅が限られる」「ダイヤが合わない」「トレーラーには狭い」(センタースペース、近隣道路幅)、遅延時コンテナ手配困難などがある	把握した阻害要因を選択肢に含める
情報発信	災害時情報	• 通運事業者・荷主は、確度が低くても復旧見込み情報が欲しいとの意見がある • 一方でJR貨物からは、そのような荷主が全てではないとの意見がある	確度の低い情報へのニーズを設問化する
	空き枠情報	• グレー枠(予約未確定で予約)が実輸送に活用できていないとの意見がある • 一方でJR貨物の予約システムでは、未確定状態での予約は想定されていない	対荷主アンケートに適さないため、含めない

2. アンケート項目案

アンケート項目案	確認内容	
2024年問題	1. 輸送品目	輸送品目別で傾向の違いをみる
	2. モーダルシフトの実施状況	2024年問題対策としてのモーダルシフト実施・検討状況を把握する
	3. モーダルシフト実現の阻害要因	モーダルシフト実現の阻害要因を確認する
	4. モーダルシフトを実現できた理由	モーダルシフトを実現できた理由・克服した課題を確認する
	5. 宿泊を伴うトラック輸送の距離	宿泊を伴うトラック輸送の距離は一般的に知られている500kmなのか、モーダルシフトを検討する距離と一致するのかを確認する
	6. モーダルシフトを検討する距離	
	7. 2024年問題の影響	事前に予測していた影響/顕在化している影響の違い及び今後出そうな影響を確認する
	8. 2024年問題への不安・自由意見	自由回答で2024年問題に関して幅広く不安・意見を募る
情報発信	9. 災害時復旧見込情報への希望	復旧見込情報の提示について、確度の高さや迅速さの重視度を確認する
31ftコンテナ	10. 31ftコンテナ利用・検討実態	31ftコンテナ輸送利用実態(片道、狭義/広義ラウンド)・検討関心状況を把握する
	11. 以前の鉄道輸送利用経験	31ftコンテナ輸送開始前に鉄道輸送利用経験があったかを確認する
	12. 31ftコンテナ利用・転換理由	31ftコンテナ利用・転換理由及び転換前の輸送を確認する
	13. 31ftコンテナ利用阻害要因	31ftコンテナ利用阻害要因を確認する
	14. 大型トラック利用状況・転換可能性	大型トラックの利用状況と31ftコンテナへの転換可能性を確認する
	15. 31ftコンテナへの要望・自由意見	自由回答で31ftコンテナを用いた鉄道輸送に対して幅広く要望・意見を募る

3. 鉄道DX化ツール

JR貨物関連システム概要(一部抜粋)

ツール名称	概要
災害時の情報発信	48時間以上の運行見合わせ時にホームページ、メール、電話で遅延情報を通知する。IT-FRENSを通じて情報収集・発信し、顧客が知りたい貨物の詳細な復旧見込みは電話で個別対応するが、公開は難しい。顧客が必要な情報を得るには個別対応が基本である。
空き枠の情報発信	IT-FRENSで利用運送事業者に空き枠情報を提供し、予約管理やキャンセル対応を行っている。仮予約のキャンセルは問題となっており、通運事業者間のオンラインチャットなどでの情報交換が推奨される。IT-FRENSは発着駅間の予約システムで、到着時間に応じた列車設定が可能であるが、急ぎの貨物にはさらなる最適化が必要である。

第3回 輸送品質向上委員会 (R6.7.19)

令和6(2024)年度第3回輸送品質向上委員会は、通運会館において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講演会、第2部は委員会審議を行った。

1. 第1部 講演会



西出上席コンサルタント



会場の様子

A. 講師

SOMPOリスクマネジメント(株)
サイバーセキュリティ・コンサルティング部
コンサルティンググループ
西出三輝 上席コンサルタント

B. 演題

サイバーリスクの増大と対策の重要性

C. 講演の概要

(1)サイバー攻撃の始まりのパターン

「その日」は突然やってくる

a. 外部から

- ・ 悪意のある情報不正取得者等からの脅迫
- ・ 顧客等からの通報
- ・ 警察機関等の公的機関、サイバー専門業者等からの連絡
- ・ 海外のサイバー専門業者等による公表
- ・ 被害者と想定される企業・個人からのクレーム
- ・ 善意の第三者からの連絡
- ・ マスコミ記者の照会・取材申し込み
- ・ サイバー事故で情報を漏洩した旨の謝罪報告

b. 内部から

- ・ システム運用やセキュリティ監視の委託先等からの通報
- ・ セキュリティ機器やソフトからの種々のアラート
- ・ ネットワーク通信やパソコン操作等のログ点検
- ・ 脆弱性情報等からのログ点検
- ・ システムダウン・覚えのないシステム再起動からの点検
- ・ セキュリティ機能の設定もれ、設定ミスからのログ点検
- ・ 内部犯や関係者の不正に対する内部告発

(2)サイバー攻撃はもはや「ビジネスモデル」の時代に

サイバー攻撃の多くは金銭目的であり、非常に効率のよい「儲かるビジネスモデル」と言われており、効率的なビジネスのために狙いやすい相手(情報セキュリティ対策の弱い相手)をターゲットにする事例が増加している。サイバー攻撃は、より儲かりやすい攻撃へと進化を続けている。

(3)サイバー攻撃の手口

a. ランサムウェア

マルウェアに感染させPC端末をロックしたり、ファイルを暗号化したりすることによって使用不能にしたのち、元に戻すことと引き換えに身代金を要求する。

b. サプライチェーンの弱点を悪用

取引先や関連会社等を踏み台とした攻撃、ソフトウェアやソフトウェアの更新プログラム・ハードウェアのファームウェアを介した攻撃、重要情報を共有する委託先・再委託先に対する攻撃、テレワークの増加に起因する隙を狙った攻撃など、サプライチェーン上の「攻撃起点」がますます拡大している。

(4)サイバー攻撃に対応するために

サイバー攻撃は、企業規模や業種を問わず様々な組織に被害を与えている。国内の新規脆弱性情報だけでも、1就業日で約4件発生しており、完全な防御策はほぼ不可能である。これらに対応するためには、網羅性のある対策の実施が重要となる。

a. 事故発生確率の低減

平時のうちに体制整備やリスクに応じたセキュリティソリューションの購入による「防御」

b. 事故発生に気付く仕組み

攻撃に気付く、マルウェア感染に気付くといったサイバー攻撃の発生を「検知」する仕組み

c. 事故発生時の混乱からの早期復旧

事故時の混乱状態から復旧に向けたサイバーBCPの準備や緊急対応費用の確保といった「対応準備」

2. 第2部 委員会審議

A. 年間テーマ

「養生機能を施したコンテナの開発・検証Ⅲ」

(1)試験輸送

現在、3社のお客様に試験輸送への協力を依頼している。可能な限り多くの試験輸送を実施し、効果を検証していきたいので、協力いただけるお客様を紹介いただきたい。

(2)メンテナンスの実施

不具合が発生したわけではないが、今後の試験輸送を通して消耗部品のメンテナンスの発生頻度等を検証するため、可動式間仕切りで使用しているスプリングの交換を行った。スプリングの取り外し、取り付けともに約15秒を要した。

(3)鉄道貨物輸送における養生に関するアンケート調査の実施

(公社)全国通運連盟の会員事業者277社にアンケート調査を実施した。77社(70駅/延べ119拠点)から回答があった。現在、回答結果の解析を行っている。

B. サブテーマ

「鉄道コンテナの偏積を防止するための対策検討」

海上・航空貨物輸送における偏積防止に関する取り組みや指針等について把握するため、利用運送事業者(フォワーダー)に対しヒアリング調査を実施した。

(1)海上貨物輸送

フォワーダーA社 CFCセンター(LCL貨物)

フォワーダーC社(FCL貨物)

(2)航空貨物輸送

フォワーダーB社 成田物流センター(ULD貨物)