

# 公益社団法人 鉄道貨物協会 本部委員会の審議内容

## 第4回 利用促進委員会 (2025.9.16)

令和7(2025)年度第4回利用促進委員会を連合会館で開催した。議題では、アンケート結果速報等の中間報告について審議を行った。今回は利用運送事業者に実施したアンケート結果の概要(一部抜粋)を紹介する。

〈注〉グラフ内の%表示は小数点以下第二位で四捨五入しているため、合計が必ずしも100%になるとは限らない。その他合算計についても同様である。

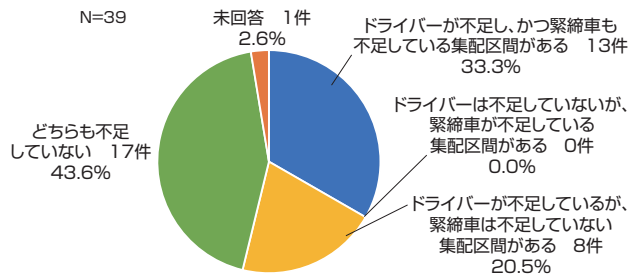
### 1. アンケート調査実施概要

- A. 一般トラック貨物事業者(全日本トラック協会HP等掲載) 回答数0件
- B. 利用運送事業者(全国通運連盟会員事業者272社へFAX配布) 回答数39件(WEB30件、FAX9件)、回答率14.3%
- C. 荷主事業者(鉄道貨物協会会員246件へ郵送配布) 回答数109件(WEB69件、郵送39件、メール1件)、回答率44.3%

### 2. 利用運送事業者アンケート結果

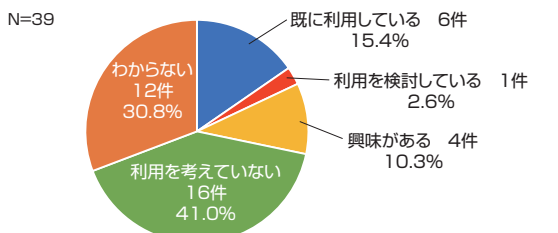
#### A. 鉄道集配で、ドライバーまたは緊締車が不足している集配区間の有無

- (1) 鉄道集配で、ドライバーまたは緊締車が不足している集配区間の有無については、「ドライバーが不足し、かつ緊締車も不足している集配区間がある」(33.3%)、「ドライバーが不足しているが、緊締車は不足していない集配区間がある」(20.5%)であった。
- (2) 「ドライバーは不足していないが、緊締車が不足している集配区間がある」の回答はなかった。



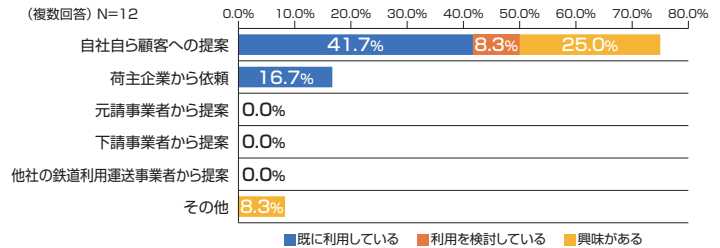
#### B. 積替ステーションを活用した鉄道輸送の利用または検討の意向

積替ステーションを活用した鉄道輸送の利用または検討の意向については、「既に利用している」(15.4%)、「利用を検討している」(2.6%)、「興味がある」(10.3%)で、3つの合計は28.2%であった。一方で「利用を考えていない」が41.0%を占めている。



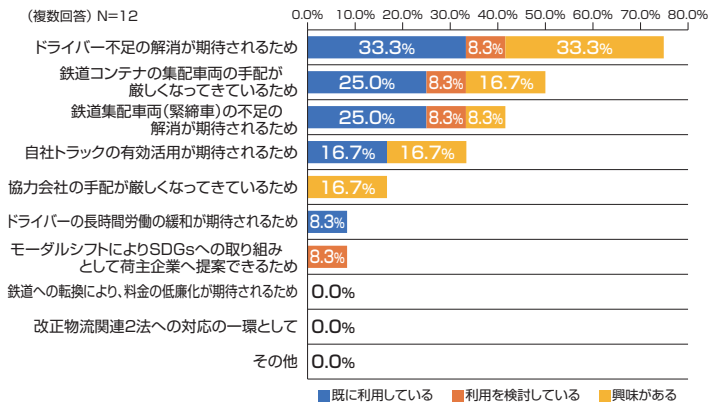
#### C. 積替ステーションを活用した鉄道輸送を利用している、または検討されることになったきっかけ

- (1) 積替ステーションを利用・検討しているきっかけについては、「自社自ら顧客への提案」(75.0%)、「荷主企業からの提案」(16.7%)の回答が多くなっている。
- (2) そのうち既に利用している事業者は、「自社自ら顧客への提案」が41.7%、「荷主企業からの提案」が16.7%を占めている。



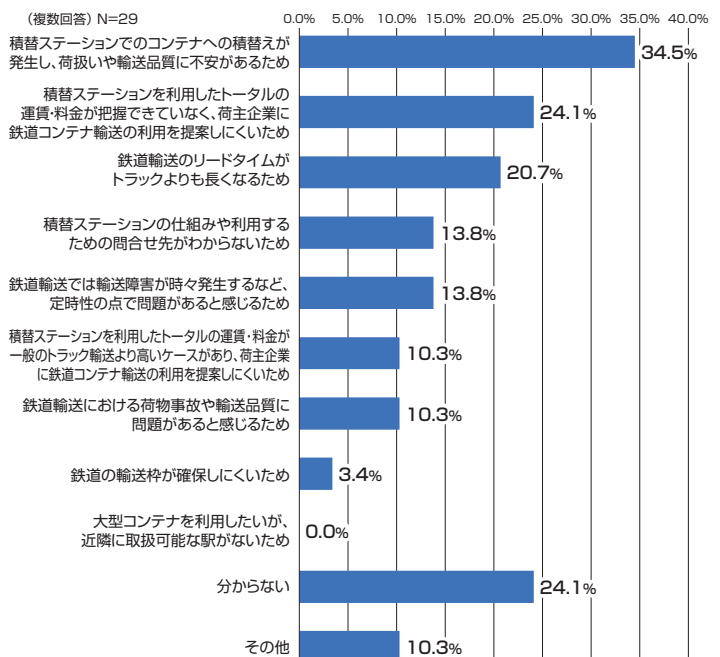
#### D. 積替ステーションを利用(既に利用されている事業者は利用拡大)したい理由

積替ステーションを活用したい理由として、最も多いのが「ドライバー不足の解消が期待されるため」(75.0%)、次いで「鉄道コンテナの集配車両の手配が厳しくなってきたため」(50.0%)、「鉄道集配車両(緊締車)の不足の解消が期待されるため」(41.7%)となっている。



#### E. 積替ステーションの利用を阻害している要因

積替ステーションの「利用を考えていない」事業者について、利用を阻害している要因としては、「積替ステーションでのコンテナへの積替えが発生し、荷扱いや輸送品質に不安があるため」(34.5%)が最も多く、次いで「積替ステーションを利用したトータル運賃・料金が把握できていない、荷主企業に鉄道コンテナ輸送の利用を提案しにくい」(24.1%)、「鉄道輸送のリードタイムがトラックよりも長くなるため」(20.7%)の回答が多くなっている。



# 第4回 輸送品質向上委員会 (2025.9.19)

令和7(2025)年度第4回輸送品質向上委員会は、連合会館で開催された。

## 1. 年間テーマ

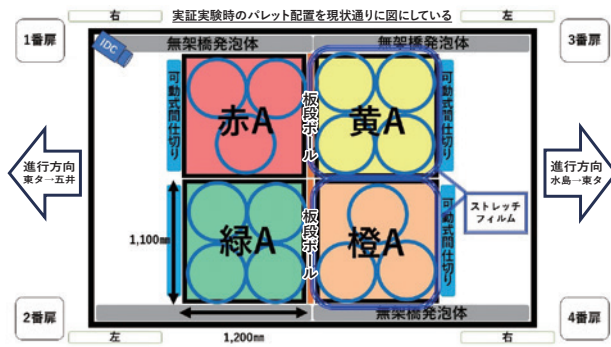
「養生機能を施したコンテナの開発・検証Ⅳ ～ 実用化に向けた提言 ～」

### A. 第7回実証実験について

#### (1) 概要

養生機能を施したコンテナ1基で、W1,100mm×D1,200mmのパレットを4枚積載し実証実験を行った。パレット4枚の内、2枚にドラム缶を4本積載し、残りの2枚にドラム缶を3本積載した。またそれぞれストレッチフィルムを巻いたものと巻いていないものに分けた。この実証実験で使用した養生材は、ストレッチフィルム(2パレット分)と、パレット間の隙間を埋める板段ボール2枚である。

- a. 調査区間：水島付近倉庫～五井付近倉庫
- b. 調査日：2025年6月30日～7月4日
- c. 調査貨物：水入りのドラム缶  
(外径585mm×高さ890mm) 14本
- d. 重量：約3,164kg
- e. 使用コンテナ：養生機能を施したコンテナ (U20A-5001)
- f. 使用養生材：ストレッチフィルム(2パレット分)、板段ボール(1,100mm×1,100mm)×2枚
- g. パレットサイズ：W1,100mm×D1,200mm
- h. 特記事項：東水島駅から東京貨物ターミナル駅間を走行中、コンテナ内に取り付けたIDC(カメラ)のライトが消灯したため、東京(夕)で交換作業を行った。また、水島付近倉庫から東京(夕)、東京(夕)から五井付近倉庫で進行方向が変わった。



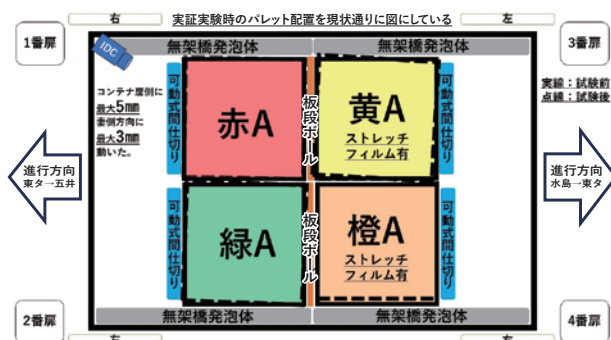
※黄A及び橙Aは、ストレッチフィルムで養生されており、黄Aが16巻、橙Aが24巻であった。黄Aの養生時間は約2分(1名)、橙Aの養生時間は約3分(1名)であった。



#### (2) 実証実験結果

##### a. パレットのズレについて

全てのパレットで、0mm～5mm程度、1番扉・3番



扉側で発生した。映像で解析をしたが、動きが軽微であることから、場所の特定は難しかった。全てのパレットが同じ方向に動いていることから、荷役作業によって動いたと思われる。

##### b. ドラム缶のズレについて

パレット上の荷物のズレについては、14本のドラム缶の内13本で、約1mm～70mm発生し、内1本は発生しなかった。またズレによって、隣接するパレットに乗り上げたり、ドラム缶に接触したりすることはなかった。映像で解析をしたところ、東水島駅での構内作業で、2・4番扉方向にドラム缶が大きく動いたことが判明した。その原因は、フォークリフトが2・4番扉方向にコンテナを抱えて走行中、急ブレーキを掛けたことだと思われる。他の駅での構内作業で動いている様子は見受けられなかった。また列車走行中も動いている様子は捉えられなかったものの、微振動が原因と思われるズレも発生していた。

ズレが特に発生した赤Aのドラム缶は、ストレッチフィルムをしておらず、また無架橋発泡体による支えもほぼなかった。一方、最も少なかった橙Aのドラム缶は、ストレッチフィルムを24巻しており、無架橋発泡体でもおさえられていた。緑A及び黄Aのドラム缶は、ストレッチフィルムの有無によらず同程度のズレがあり、共に無架橋発泡体に跡が残るほどおさえられていた。

##### c. 実験結果からの検証

パレットやドラム缶にズレはあったものの、荷物事故に関わる事象やドラム缶が隣接するパレットに乗り上げることはなかった。積み込み時に均等に養生機能を施したコンテナで積載することができれば(無架橋発泡体でおさえることができれば)、ストレッチフィルムや段ボールがなくても輸送でき、養生に関わる費用や作業負担を削減できる可能性がある。仮に、同一の輸送であれば、約153.2mのストレッチフィルムを削減することができ、併せてその養生作業時間を計約5分削減することができる。また板段ボールは2枚、設置する作業時間にして約2分削減することができる。

ただし、ストレッチフィルムの必要性については、パレットに積載するドラム缶の本数や重量によってズレの生じ方が変わる可能性もあるので、検証して確かめる必要がある。実際に、今回の実証実験では、ストレッチフィルムをしていない赤A(ドラム缶3本)が最大で60mm動き、向きによっては隣接するパレットへ乗り上げた可能性もあった。それを考慮すれば、ドラム缶3本積載したパレットにはストレッチフィルムで養生し、ストレッチの有無で動きに大差のなかったドラム缶4本積載したパレットには養生しない方法も考えられる。

今回、ドラム缶の輸送をバラ積みからパレット化へ転換することを検討されているお客様にご協力をいただき試験を行った。パレット化は、現状ドラム缶を固縛する養生材や、コンテナの隙間を埋めるための養生材が必要になることに伴う負担の増大や、積載率が下がるパレットの管理などの様々な課題がある。本コンテナの使用によって、負担を軽減できる見込みがあることから、パレチゼーション化をする上での課題解決の一助になるといえる。

##### B. 第8回実証実験について

8月24日から9月4日の日程で、養生機能を施したコンテナと、JR貨物汎用コンテナを使用した試験輸送を実施したことが報告された。