

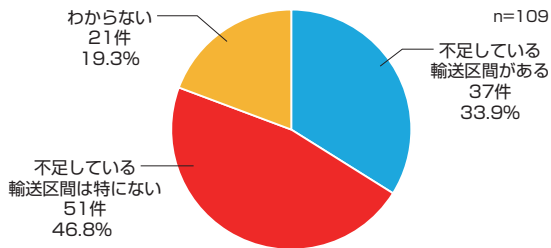
本部委員会の審議内容

第6回 利用促進委員会 (2025.11.19)

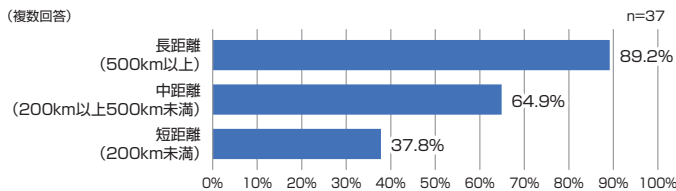
令和7(2025)年度第6回利用促進委員会を連合会館で開催した。議題では、アンケート調査及びヒアリング調査結果等の報告について審議を行った。今回は荷主事業者に行ったアンケート調査結果の概要(一部抜粋)を紹介する。

1. 現在利用するトラック輸送で、ドライバーが不足している(トラックの確保が厳しい)輸送区間の有無

A. 現在利用するトラック輸送で、ドライバーが不足している(トラックの確保が厳しい)輸送区間の有無について確認すると、「不足している輸送区間がある」が33.9%であった。一方で、「不足している輸送区間は特にない」が46.8%を占めた。



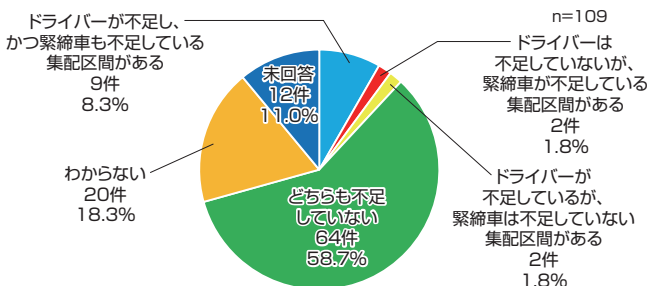
B. ドライバーが不足する輸送距離帯については、「長距離(500km以上)」が89.2%と最も多く、次いで「中距離(200km以上500km未満)」(64.9%)、「短距離(200km未満)」(37.8%)となっている。



2. 利用する鉄道貨物のコンテナ集配で、ドライバーが不足(トラックの確保が厳しい)または緊締車が不足している集配区間の有無

A. 現在利用する鉄道輸送のコンテナ集配で、ドライバーが不足(トラックの確保が厳しい)、または緊締車が不足している集配区間の有無について確認すると、「①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」が8.3%、「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」が1.8%、「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」が1.8%で、ドライバーまたは緊締車が不足する場合(①~③)の合計は11.9%を占めた。

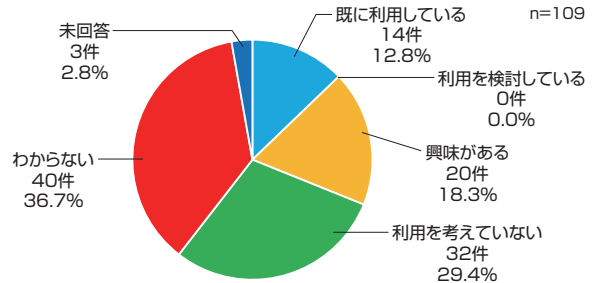
B. 一方で「どちらも不足していない」が58.7%と大部分を占めた。



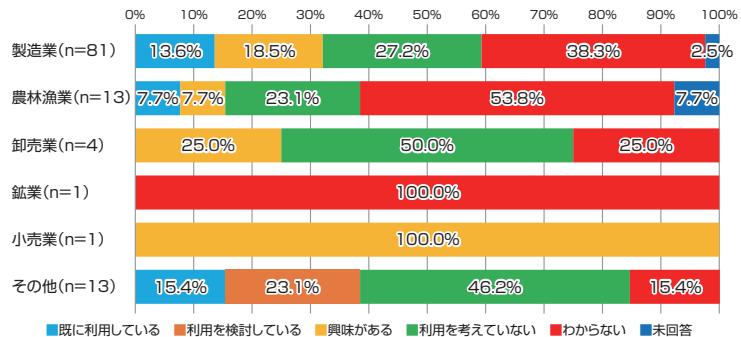
3. 積替ステーションを活用した鉄道輸送の利用状況または検討の意向

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」(12.8%)、「利用を検討している」(0.0%)、「興味がある」(18.3%)で3つの合計は31.1%であった。一方で「利用を考えていない」が29.4%を占めている。

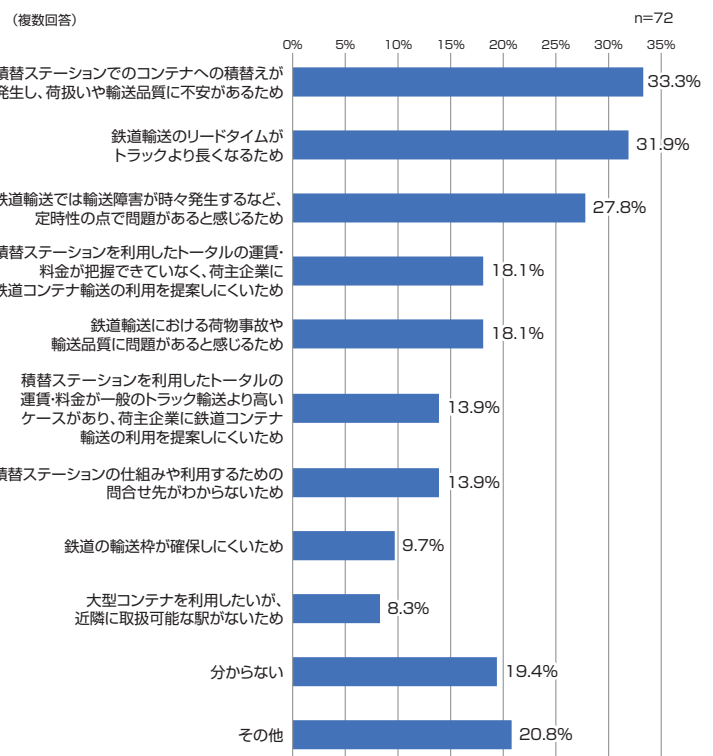


業種別事業者数(複数回答)



4. 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」(33.3%)が最も多く、次いで「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」(31.9%)、「鉄道輸送では輸送障害が時々発生するなど、定時性の点で問題があると感じるため」(27.8%)の回答率が高くなっている。



第6回 輸送品質向上委員会 (2025.11.21)

令和7(2025)年度第6回輸送品質向上委員会は、全電通労働会館において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中間報告、第2部は委員会審議を行った。

1. 第1部 中間報告



辻村副委員長挨拶



会場の様子

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～」

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



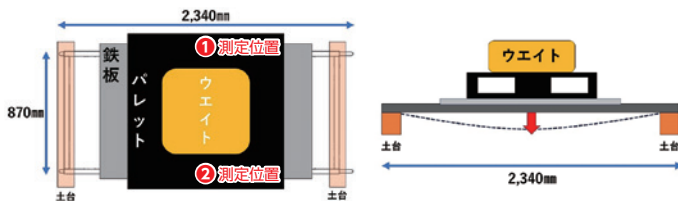
発表スクリーン

これまでの取り組みの構造に関わる開発・検証を中心に報告がされた。

(1) 可動式間仕切り構造の耐久試験

a. 可動式間仕切り枠の荷重試験

コンテナの進行方向に荷重(負荷)がかかった場合を想定し、可動式間仕切り枠を水平状態に置き、垂直方向に負荷をかけ試験を実施した。試験は、個別の重量を負荷し、「たわみ」を測定し、負荷前と負荷除去後でのたわみ幅と鋼材(材料)の永久変形の発生状況を測定した(永久変化10mm未満なら支障なし)。



b. 可動式間仕切り構造の耐久試験

試験① A負荷+B負荷

試験方法・荷重	下方向たわみ量 (単位: mm)	測定位置	
		①	②
無負荷	0kg	0	0
A負荷時	70kg	-9.5	-9.5
A-B負荷時	148kg	-17.5	-17.5
B除去後(A負荷時)	70kg	-9.5	-9.5
全ての負荷除去後(残留たわみ)		0	0

試験② A負荷+B負荷+C負荷+D負荷

試験方法・荷重	下方向たわみ量 (単位: mm)	測定位置	
		①	②
A負荷時	70kg	-9.5	-9.5
A-B-C負荷時	223kg	-28.5	-28.5
A-B-C-D負荷時	261kg	-37.5	-37.5
B-C-D除去後(A負荷時)	70kg	-9.5	-9.5
全ての負荷除去後(残留たわみ)		-2	-2

試験③ A負荷+E負荷

試験方法・荷重	下方向たわみ量 (単位: mm)	測定位置	
		①	②
無負荷	0kg	-2	-2
A-E負荷時	370kg	-70.5	-70.5
E除去後(A負荷時)	70kg	-28	-28
全ての負荷除去後(残留たわみ)		-22	-22

A負荷: 70kg B負荷: 78kg C負荷: 75kg
D負荷: 37.5kg E負荷: 300kg

試験の結果、負荷時は全てたわみが発生したが、ある程度の負荷がかかっても戻ることがわかった。これは可動式間仕切り枠の材質(スチール)の特性によるものである。試験②で永久変形が2mm、試験③で永久変形が22mm発生したことから、およそ300kg程度までは耐えられると推測される。今回は実際の走行を想定したものではないが、通常使用による負荷においては概ね問題ないと思われる。材料の強度として、永久変化2mmは全く問題がなく、運用時においても使用可能と判断されており、300kg超程度までは同様の結果と推測された。

(参考)コンパネ厚さ12mmに300kgの負荷→破損(割れ)
(2)可動式間仕切り構造(スプリングの劣化)

a. 検証前の状況について

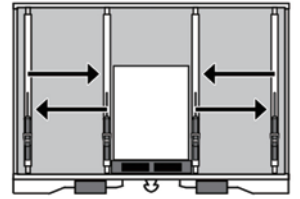
2024年度、使用した期間(約7か月半 229日間、輸送9回)上部に取り付けていたスプリングは0mm、下部に取り付けた全てのスプリングが1mm~4mm伸びていたことがわかった。この伸びの原因は、スプリングを固定するデフォルトの長さがパネの自由長よりも長いことや、輸送振動による影響が考えられた。なお、全てのスプリングに固定・解除の不具合や反り・傷・破損などの劣化は見受けられなかった。

→スプリングの伸長は、15mmまで固定・解除操作に影響がなかった。

b. 耐久試験について

2025年1月27日~28日にかけて300輸送分の固定・解除操作(固定操作600回、解除操作600回)を、パレット1枚挟み込む距離(約1.2m)を移動させて行った。

※輸送頻度の平均が約60輸送(6日に1回)、多いときは約150輸送(2.5日に1回)であった。



固定・解除 固定・解除 固定・解除 固定・解除

(3) 無架橋発泡体の耐久性と劣化状況

a. 無架橋発泡体について

温度変化による素材の反りや収縮が見受けられたが、反りについては、固定位置を端にすることで防ぐことができると考えられる。反りが発生した箇所は、端から40cm内側にあるコンテナの梁に固定しているため、動きやすい状態であった。そのため、新造の際、考慮すればよいと考える。収縮については、1枚につき2mm程度と軽微なため、養生機能に影響があるとは考えにくい。厚さに関しては、1mm、またパレットが接触した箇所では2mm凹んでいた。現状、2023年8月~2025年の2月までの約1年半は使用できている。

b. 無架橋発泡体の耐久試験

約2.54トンの荷物(T11パレット×6枚 紙製品など)を積載した養生機能を施したコンテナを、フォークリフトで貨車に積載、取り出し、90度旋回、地面留置する動作を200輸送分行う。コンテナを抱える向きは、1番・3番扉側、2番・4番扉側それぞれ100輸送分行き、100輸送分連続で行った。

また、無架橋発泡体の耐久試験ではあるが、この耐久試験に伴う可動式間仕切り枠の耐久性やスプリングの伸びも同時に検証した。

- ・可動式間仕切り→変形や破損などなし
- ・スプリング→16個中4個に1mmの伸びが発生

c. 無架橋発泡体の耐久試験結果

試験前の予想では、無架橋発泡体の厚みに大きな影響があると思われていたが、結果としてほぼ限定的であった。反りについて、1番扉側のみに数値の変動があり、ティルトをした際に荷物があたり、一時的に戻ったと考えられる現象が発生した。凹みについては、2番扉及び4番扉の下部に、パレット上の荷物の一部が出っ張っていたことによる凹みができていた。特に4番扉側の下部は、段ボールの角が鋭くあたったことにより、最大で5mmの凹みができた。これに伴う破損(ちぎれや粉塵など)は発生しなかった。→13日後、「厚み」は元通りになった。

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、来年度審議テーマの選定に関する補足説明があり、審議された。