



# 本部委員会の審議内容

## 利用促進委員会 (H21.11.11)

### 審議内容

平成21年度第6回利用促進委員会を開催し、年間テーマ「大型コンテナの活用と利用促進に関する調査研究と提案」についての審議を行いました。

#### 1. 31フィートコンテナの利用促進にかかる課題・要望点に対する「現状における取り組み」、「対策・提案」(案)の検討

今回の委員会では、前回の委員会で抽出された課題要望点等に対する現状の取り組みを確認いたしました。更に、31フィートコンテナの利用促進へつなぐことが期待される事項の絞り込みを行ない、対策、提言、提案等に向けた審議を行いました。課題・要望点に対する現状の取り組みについての審議内容(抜粋)は、下記の通りです。

##### A. コンテナの保有・維持等に関して

- 私有コンテナの利用申請に時間を要する課題について、新しい型のコンテナに対しては、安全面等を考慮してコンテナ強度の調査、限界調査(トンネル限界や建築限界に支障をきたさないか)などの綿密な審査を行うため、約3ヶ月の時間を要する。その一方で、すでに使用されている型についての審査は簡素化(約1ヶ月)されている。

##### B. コンテナの運用に関して

- 利用荷主企業として、返路貨物が無いため、空コンの返送費用が発生する。未利用荷主企業より、利用したい時に利用できないなど汎用性に欠ける。コンテナ保有、往復利用などの制約があり、コストメリットを打ち出しにくい。オーダー数に対して柔軟にコンテナ数を確保することが困難な場合もあると云われている。利用運送事業者からは、返路貨物の確保が容易でない。コンテナの回転率が低い。コンテナの安定的な確保が難しい。

- これらの課題に対して、ソリューションチームによるラウンド輸送に向けた取り組みを行っている。利用運送事業者からは、ラウンド輸送が可能な荷主を対象に営業を行っているものの、発着が異なる利用運送事業者の場合、ラウンド輸送の営業が難しい場合が多い。複数荷主企業を組み合わせさせて実質的な往復輸送をするよう努めている。

##### C. 集配車両の保有・運用等に関して

- 利用荷主企業としては、集配車両が大型となるため、積み卸し時に広い場所が必要。未利用荷主企業からは、相手先

や利用運送事業者の対応(荷役設備や集配トラック対応等への設備投資。スペースの確保など)が発生する。利用運送事業者としては、集配用トレーラを保有する必要がある。保有車両数が少なく集配面で制約がある。運転手の確保が大変。車両運用が非効率などの課題があげられている。

- 利用運送事業者より、集配車両を31フィートコンテナ以外の集配への活用により車輛運用の効率化に努めていた。

##### D. 31フィートコンテナの取扱駅に関して

- 荷主企業からは、取扱駅が限定される。(含む、輸送ルートが限定される)未利用荷主企業からも、近隣に31ftコンテナ取扱駅がない。更に、利用運送事業者より、相手先駅において31フィートコンテナを取扱える駅が限定されるなどの課題要望等あがっており、それに対して、取扱駅は徐々に拡大しているところであった。

##### E. 輸送品質に関して

- 利用荷主企業からは、トラックに比べてリードタイムが長い。列車のダイヤと集配時間など希望に一致しない。トラック輸送に比べて輸送品質が見劣りする。災害時など輸送障害が発生した時の対応が心配等の課題があげられている。また、未利用荷主企業からは、トラックに比べてリードタイムが長い。集配時間が希望と一致しない。輸送品質の向上を望む。12フィートコンテナと同様に輸送障害時の対応が悪いと思われるとのことである。更に、利用運送事業者からは、荷主企業からの背高コンテナのニーズに対応しづらい。(路線が限定されている)駅と配達先の輸送距離により配達時間(リードタイム)や運賃面についてトラックと比較されている。輸送障害時の対応が難しいなどの課題要望等があげられている。

- それに対しては、直行列車の拡充等によるレール輸送時間の短縮や低床貨車増備への検討を行っている。

##### F. その他

- 利用荷主企業としては、フォーク作業時にウイングにフォークのマストが当たる。養生作業が発生(トラックに比較して)などあげられている。未利用荷主企業からは、トラックに比べて運賃が高い。運賃がよく分からない。仕組み等がよく分からない。物量の不足。出荷ロットの不適合。多品種少量物流に対応できない。利用運送事業者からは、養生材の返送が大変。輸送枠を確保しにくいなどの課題があげられている。

- それに対しては、列車の長編成化等の輸送力の拡大を

行っている。コンテナ営業ガイドでタリフ運賃を公開している。広報、PR活動の推進の強化。31フィートコンテナの改良などの現状の取り組み等が報告された。

当委員会では、これらを踏まえた中で各委員の意見交換がされました。次回委員会では、このような審議経過のもと、対策・提案に向けた審議を図る予定です。

## 輸送品質向上委員会 (H21.11.13)

### 審議内容

平成21年度第6回輸送品質向上委員会を開催し、年間テーマ「コンテナの機能向上と主要貨物駅における荷役作業等の調査研究と提案」とサブテーマ「コンテナ輸送途上における品質管理面の課題と検証」についての審議を行いました。

#### 1. 年間テーマ審議事項「荷崩れ、荷擦れへの対応策についての提案」に向けて

今回の委員会では、前回の委員会で抽出された課題要望点等に対する現状の取り組みを確認いたしました。更に、コンテナの荷崩れ、荷擦れ防止へつなぐことが期待される事項の絞り込みを行ない、コンテナの機能に対する多様なニーズと今後在るべき荷役作業等の両面における対策、提言、提案等に向けた審議を行いました。

#### A. コンテナの機能向上における現状の取り組み(抜粋)

##### (1) コンテナの大きさ

- 需要にあわせた大きさのバリエーションについては、12フィートコンテナは有蓋だけでも裏開きや三方開きを含めて19タイプあり、加えて通風タイプ等もある。

- パレットを利用した場合、隙間ができ荷崩れの要因になる問題への対応については、トラックと同様、若しくは適切な養生をお願いしたい。

##### (2) コンテナの内張り、床形状

- ベニヤは臭いを吸収するため臭いがつくことがあり、アルミ材など使用して欲しい点については、木製の内張りで好評のお客様も多く、現状では私有コンテナを検討していただくことも考慮する必要あり。

- コンテナ内の清掃は以前よりお願いをしている。汚れていた場合は、発見し次第、連絡していただくようお願いしている。現状、システム上でコンテナの使用履歴は分かるが、汚したのが誰かということまでは掴めない。

- 異変のあるコンテナを発見した場合は、使用せずに駅へ連絡することになっている。

##### (3) 荷崩れ防止方法

- 19C・19E等の形式にはラッシングベルトの機能が備わっている。

- 防振コンテナやエアサス貨車、貨車へのマット敷の設置等が必要とする点について、防振コンテナは試作の段階。エアサス貨車はエアコンプレッサーの配置が必要となり車輛運用含めての検討が必要。

#### (4) コンテナの強度

- コンテナのゆがみによる扉からの濡損や扉の開閉の指摘についてコンテナ強度の増強やパッキンの強化が必要との意見がある。この点については、検修機能や検修作業の標準化も検討していきたい。

#### B. 主要貨物駅における荷役作業実態調査結果における現状の取り組み(抜粋)

##### (1) コンテナホームの状況

- コンテナホームにひび割れがあり、フォークリフトで長距離輸送を行うと荷崩れが生じる可能性があることに対しては、ホームにひび割れはなくとも長距離移動すれば荷物が崩れる危険はある。トラックによる構内移送等を推進。

##### (2) フォークリフトの荷崩れ防止対策の取り組み

- 一時期「ディフェンダーローラー」をつけたが、コンテナに傷をつけてしまうため現在は使用していない。

- ストッパーのついていないものにはスクーター用タイヤを使用している。

- マストの後傾角度の仕様は10°となっている。

- 平成19年度フォークリフトの納車分よりリフトと後傾を同時に行かせない仕様になっている。

などの事項以外の取り組みについても報告され、課題や要望点に対する現状認識をいたしました。

更に委員会では、委員からの意見が積極的に出され、最終段階となる対策や提言提案に向けた論議がされました。とりわけ、委員から強く望まれた意見としましては、対策や提案は「できるだけ早急に対応できることや具現化できること」、「実現のためには長期間になるものや費用がかかるもの」などを必ず提案しようという方向性の確認をいたしました。次回委員会では、このような方向性をベースとして対策や提案等の審議を図る予定です。

#### 2. サブテーマ審議事項「鉄道コンテナ輸送時に発生する振動等の調査・解析」

当委員会では、サブテーマとして鉄道コンテナ輸送時に発生する振動等の実験及び解析調査として、高松から札幌間における12フィートコンテナの振動計測実験を行いました。しかしながら、実験データの解析は時間を要するため委員会での中間報告につきましては簡易的なものとなり、復路の実験結果を含めて次回以降での委員会にて報告することとなりました。

## JR貨物の最近の輸送概況

[10月分]

10月は、上旬に非常に強い勢力の台風18号が上陸したほか、下旬に東海道線において人身事故による輸送障害が発生し、月全体では高速貨210本、専貨14本が運休した。

荷動きについては、昨年秋口以降の世界同時不況から一年が経過し一部の業種には底打ち感が出てきているものの、需要不足に伴う生産調整の影響が続いており、月全体では低調に推移した。

コンテナ貨物は、自動車部品、積合せ貨物、紙・パルプなどの品目が生産調整の影響および上記の輸送障害に伴う運休、遅延の発生により減送となり、全体では前年

比88.8%となった。

車扱貨物は、石油等が前年を上回ったものの、セメント・石灰石などが前年を下回り、全体では前年比99.4%となった。石油は、昨年の価格高騰に伴い消費が大幅に減少した反動により増送となった。一方、セメント・石灰石は、工場の生産設備の不具合および一部顧客の輸送中止により大きく減送となった。

#### 10月分

コンテナ	1,890千トン	対前年	88.7%
車 扱	861千トン	対前年	99.4%