

# 貨物鉄道の輸送障害時の 代替輸送に係わる諸課題

2015年2月25日(水)

パナソニック株式会社  
モノづくり本部 物流強化グループ

# パナソニックグループ貨物鉄道の利用状況（2013年度）

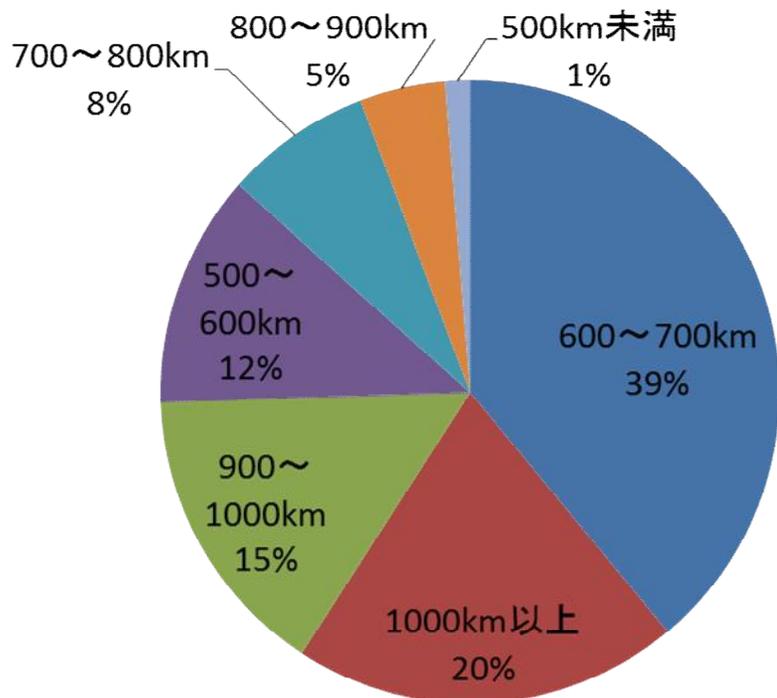
## ■輸送モード別輸送量内訳

（単位：千トン）

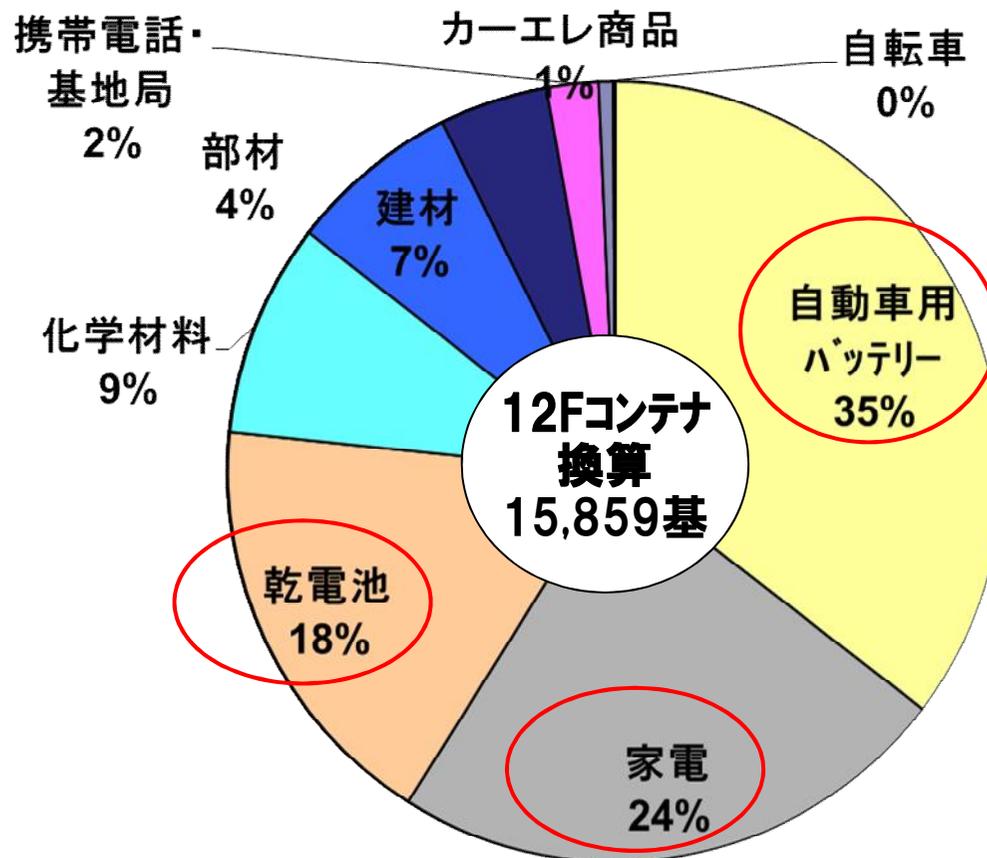
トラック	1,040,557	90.8%
内航	63,337	5.5%
<b>鉄道</b>	<b>41,042</b>	<b>3.6%</b>
航空	1,110	0.1%
合計	1,146,045	

※500kmを超える輸送の鉄道利用率は15%

## ■鉄道貨物輸送距離別内訳



## ■製品別内訳

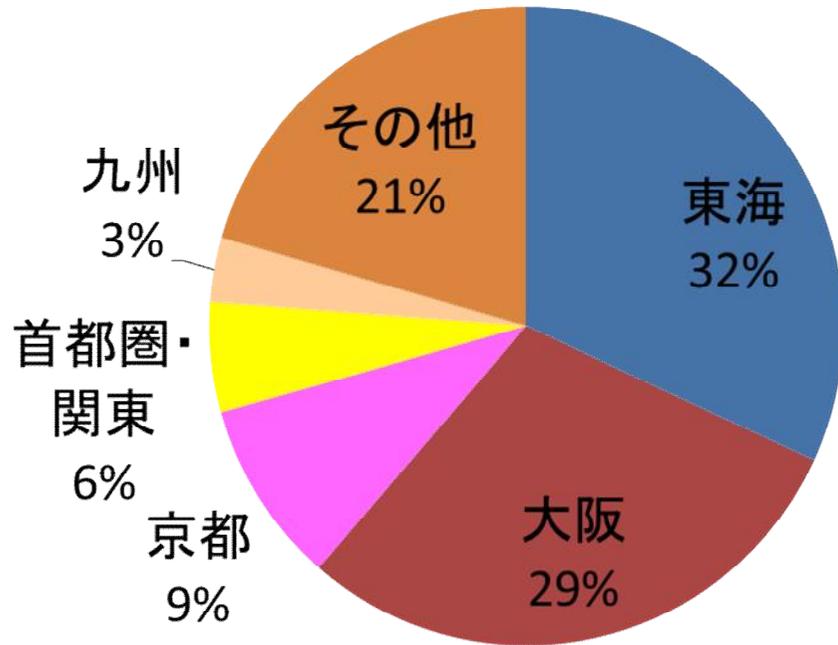


エコレール認定企業 4法人  
 エコレール製品認定 12製品  
 【製品内訳】

- ・自動車用バッテリー、乾電池 各5
- ・携帯電話、基地局 各1

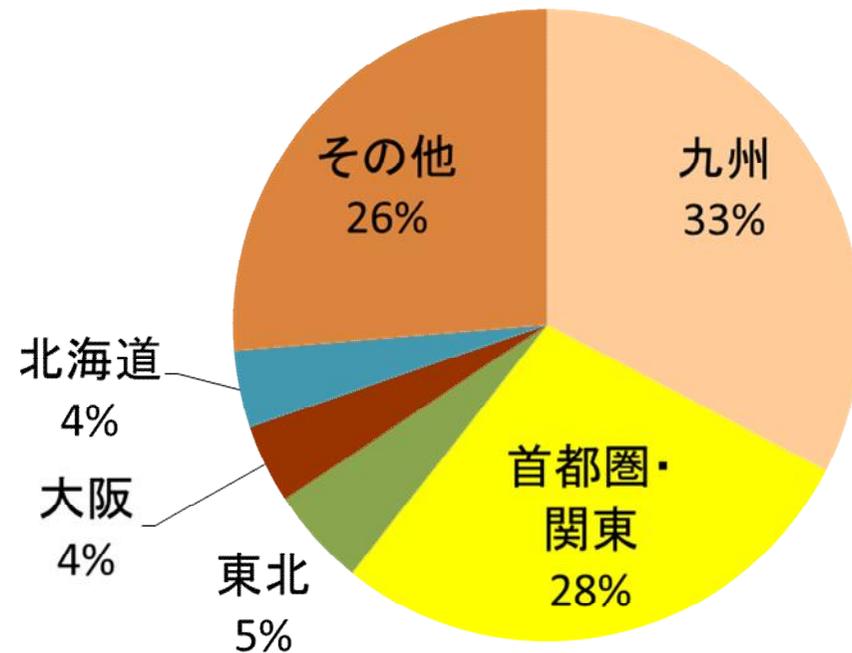
# 発・着地別コンテナ本数

## ◆発地



- 東海:西浜松、豊橋
- 大阪:大阪、百済、安治川口、吹田
- 京都:京都
- 首都圏・関東:隅田川、横浜羽沢、東京、相模

## ◆着地



- 九州:鳥栖、北九州、福岡、他
- 首都圏・関東:隅田川、東京、越谷、宇都宮
- 東北:仙台
- 大阪:大阪、吹田、百済
- 北海道:札幌、五稜郭、帯広

# 2014年10月 東海道不通時の代替輸送に係わる状況

製品・出荷拠点	不通の状況	影響度合い(コスト、リードタイム) 他
<p>自動車用バッテリー 静岡県湖西市</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・19基(10月度実績:90基) 月間の5% 【内訳】札幌 5基 仙台 1基 福岡 10基 鳥栖 3基</li> <li>・一部は不通区間を回避し、湖西市から富士貨物Tまでトラックでドレージし、富士貨物Tより鉄道で輸送</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送費のアップ(10月度:9%) 長距離輸送は貨物輸送を主としているため、緊急時のトラック確保が困難 料金交渉ができないまま確保を優先</li> <li>・貨物量に係わらず、確保された大型車(コスト)で輸送</li> <li>・特に新車対応の顧客直送は輸送を留めることはできないため事前にトラックを手配</li> </ul>
<p>乾電池 他 エナジー製品 大阪府守口市</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・65基(239基) 月間の27% 【内訳】仙台 13基 草加 7基 東京 42基 鳥栖 3基</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送費用のアップ</li> <li>・大阪は日常的にトラックの活用が多いため、湖西市に比較して若干、トラックは確保しやすい。</li> </ul>
<p>エアコン・冷蔵庫 滋賀県草津市</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・線路が不通の間、31Fコンテナについて3基/日が不通 【内訳】東京、越谷、鳥栖 各1基/日</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・31Fを代替の10t車に積み替えると積載率の違いから空きが発生し、コストアップ</li> <li>・前線配置日数が1日余裕のある拠点送りの貨物のみ鉄道輸送を実施しているため、遅延による大きな問題無し</li> <li>・事前に連絡がある場合は、初めからトラック輸送に切り替えを実施</li> <li>・代替輸送のトラックは何とか確保できているが関西から九州向けの確保は困難</li> </ul>
<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上記の区間(湖西、大阪、京都発)以外でも影響は発生</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送費用アップ</li> <li>・代替輸送時のトラックが確保しづらい</li> </ul> <p style="text-align: right;">4</p>

# 代替輸送に係わる諸課題・問題提起

## 1. 代替トラックの確保

- ①ドライバー不足の影響もあり、緊急時のトラック確保が困難。
- ②通運会社とは密に連携をとっているため、不通の情報は入るが、トラック確保が困難なため、ある程度早めに手配を行う。早めの開通で無駄になる場合もある。
- ③列車発車後の運休以外は補償の対象にならない。  
それ以外の代替トラック確保によるコストアップ分は荷主で負担。

## 2. リードタイム

- ①在庫拠点への輸送は1日遅れでも大きな問題にはならないが、顧客直送の貨物は迂回、代替輸送等にてコストより着時間優先で輸送を実施。
- ②昨年10月の不通時に係わらず、障害が多いルートは代替輸送の手配に工数がかかるため、多少コストアップになっても着時間優先でトラック輸送に逆行した場合有

## 3. その他意見

- ①自然災害・人身事故等による不通はある程度は仕方がないが、踏切の故障等、JR（JR貨物）側のハード面のメンテナンスをしっかりと行い、故障による不通は少なくともなくしてほしい。
- ②補助金等に頼らず、定常的に31Fコンテナが確保できるよう、きちんとした輸送インフラとして整備してほしい。
- ③利点としては、翌日の出荷量は当日の12時に決定するので、トラックより融通が利く。
- ④今後モーダルシフトが進んだ場合、コンテナ確保が難しくなる事のリスクが  
無いようにしてほしい。