

建設工事用のレンタル資機材を鉄道輸送

大阪心斎橋に本社を置く西尾レントオール(株)は、建設工事用機械や工場のメンテナンス機材から、イベント・展示会関係の資機材まで、多岐にわたる商品を扱う総合レンタル大手だ。海外製品やオリジナル商品の開発も積極的に進め、取り扱う商品は数十万点に及び、最近では大型テントのように移



西尾社長

設が可能なか・大規模の仮設構造物『木造モジュール』を開発し、BCP策定に取り組む企業・自治体に向け提案している。代表取締役の西尾公志社長は「人口減少や災害対応、感染症対策など、状況の変化に柔軟に対応できる施設の必要性が高まっている」と背景を説明する。

BCPの実証実験として、2020年10月、当社が提供する大型テントや通信機器を使い、西尾レントオールの本社機能を屋外に移した「Midorioオフィス」を展示。12日間にわたり、仮設の環境の下で普段通りの業務ができるか検証を行った。

「この取り組みを通じてわれわれが目指したのが鉄道の12ftコンテナです。過去の災害で一部の線路は早期に復旧し、被災地を支援しました。輸送性に優れたコンテナを仮設建物としても利用できないかと考えたのです。ちょうど新規事業として『被災者支援コンテナ』開発を検討していたJR貨物協力の下、12ftコンテナを使った事務所と店舗を試作しました(西尾社長)。この2個のコンテナは東京(夕)から吹田(夕)へ鉄道輸送され、2021年3月に大阪市北区の「うめきた外庭 SQUARE」で行われたイベントで展示された。



事務所に改造した12ftコンテナ



新製20ftコンテナ

千葉～神戸間で鉄道コンテナを利用 支店間でレンタル商品融通 稼働率向上

2021年4月、主力事業のレンタル建設機材の鉄道コンテナ輸送がスタートした。

西尾社長は「鉄道利用はSDGsに貢献でき、輸送モードの多様化、輸送コストの削減も実現できる。しかし建設機材は種類が多く、形状が複雑。搬入先の工事現場にもさまざまな制約があり、現状鉄道コンテナでの配達は難しい。また、燃料が入った機械類は鉄道で運ぶには制限があり、燃料を抜いた状態で現場への搬入はできません。解決すべき課題は多いのですが、JR貨物と連携することで少しずつ乗り越えていけると考えました」と利用に踏み切った経緯を説明する。

工場等のメンテナンス機材を取り扱うプラント機工部が中心となり、同部が管理する関東プラントセンター(千葉県市原市)と関西プラントセンター(兵庫県神戸市)の間で鉄道コンテナ利用を進めている。千葉貨物～神戸(夕)間を鉄道輸送し、集貨・配達は鉄道利用運送事業者の日本フレートライナー(株)が請け負う。

プラント機工部の若城勝博部長は「当社ではレンタル商品を支店・営業部ごとに管理しており、担当地域内には商品が近隣の同業他社から借りて対応することも多く、これまで長距離を運ぶことはあまりありませんでした。鉄道を使った遠方への物流体制が構築できれば、支店間でレンタル商品を融通でき自社保有機の稼働率も上がる。案件もまとめやすくなります。お客様には自信を持って自社機をご提供できますし、社員のモチベーション



輸送の様子や内装を西尾レントオールYouTubeチャンネルで紹介している▶



荷姿のさまざまな資機材を12ftコンテナで



若城部長

アップにもつながります」と鉄道利用に期待を寄せる。

プラントセンター内で積み込みテストを重ね、12ftコンテナに積載できる溶接機類・発電機各種・室内系高所作業車など各種商品をこれまでに70回ほど鉄道で運んだ。チェーンブロックなど細かい器具はメッシュパレットを使用し、積載率を上げるためコンテナラックも独自に製作している。

コンテナラック

さらに、鉄道コンテナ利用を社内へ浸透させるため、関東・関西、両プラントセンターの配車担当者が各地の営業所で利用方法を説明している。

若城部長は「実際に使ってみた営業所から鉄道利用が広がりはつづあり、この度、関東と中四国の営業所間で利用が始まりました。担当地域を巡回する従来のトラック便と長距離を走る鉄道をうまく組み合わせ運用していきたい」と展望を示す。今後はグループ会社への展開も目指す考えだ。

20ftコンテナ2個新製

2021年10月にはコーポレートカラーの「西尾ブルー」を基調とした両側開き20ftコンテナ2個を新製した。背高2,600mm、床材に2.4mmの縞鋼板を用い、床面と上梁に各8個のラッシングリングを備えている。大型発電機・小型フォー

20ftコンテナ積み込みテスト



高所作業車 (6台)

発電機

ミニクローラークレーン (カニクレーン)



プラント機工部の皆さん

クリフト・ミニクローラークレーン(カニクレーン)・道路工事で使われる振動ローラーなど12ftコンテナに収まらない機械の積載を見込んでいます。

若城部長は「本州の降雪の少ない地域は、1～3月は工事が増えて重機が不足します。その期間、北海道等の積雪の多い地域では道路工事が減少します。大型現場案件で多量に機械が必要な時は船舶輸送などで移送して対応してきましたが、今後は重量9.7t以下であれば小型重機1台からでも20ftコンテナで取り寄せられる」と説明する。現在は本格使用開始に向け、大きさ・形状・重量が異なるさまざまな商品や機材のコンテナ積み込みテストを行っている。並行して、フォークリフトがない場所でもコンテナをラフタークレーン等で取り降ろすための専用吊り具の製作を進めており、同社が手掛けるイベント会場で倉庫としても活用していく計画だ。

西尾社長は「昨今、建設工事の高度化が進み、特殊機械を長距離運んで利用するケースが増えていきます。一方で工事現場に今すぐに持ってきてほしいというオーダーも多い。トラックと比較しリードタイムの長い鉄道輸送を活用していくためには、より計画的な手配が必要になります。物流業界同様、建設業界も2024年問題を抱え、業務改善に向けたアクションが求められています。鉄道利用が業務全体の流れを見直す契機の一つになれば」と期待を寄せる。

さらに鉄道の12ftコンテナについて「現在の規格では輸送以外の用途は想定されていないため、仮設構造物としての基準を満たしていませんが、多くの数を安全に運べる輸送網がある。非常時にも社会で活用しうる資産だと考えています。JR貨物と協力して鉄道コンテナの可能性を探っていきたい」と展望を明かした。