

モーダルシフトの促進に向けて

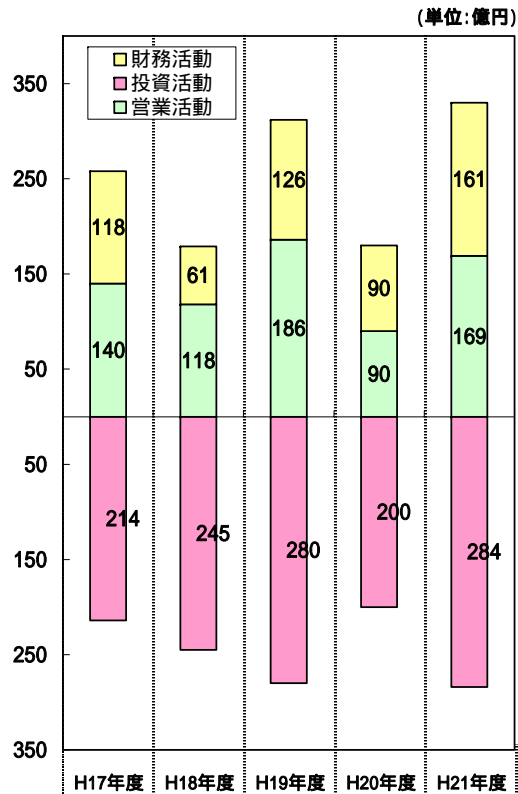
平成22年5月24日
日本貨物鉄道株式会社



老朽車両の早急取替え

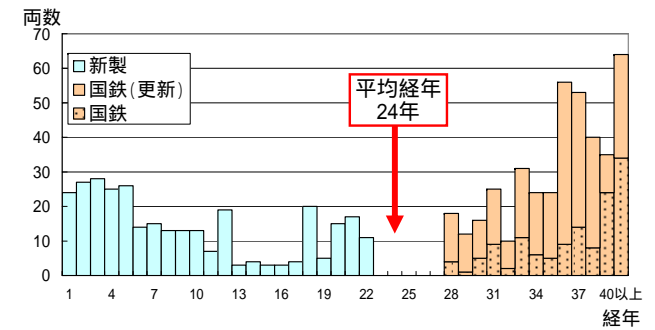
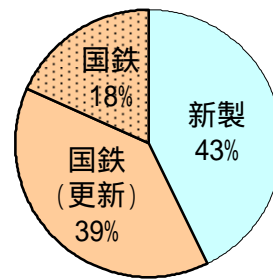
マーケットの信頼を勝ち取るため、安定輸送の確立が急務であり、老朽車両を早急に取替える必要があります。

キャッシュフローから見た財務構造
(負の遺産、内部留保不足)

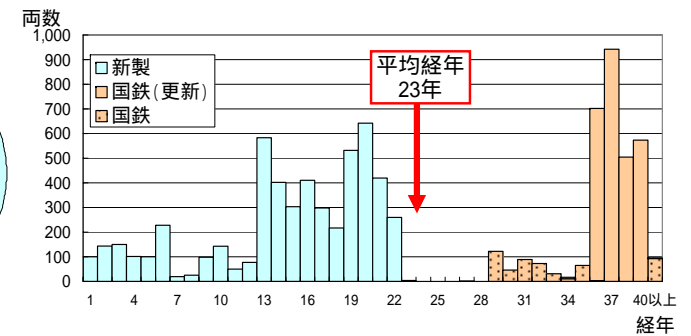
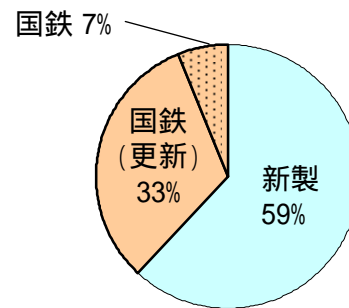


機関車新製	26	25	28	27	24	(両)
貨車新製	100	101	150	144	100	(両)
投資額	110	110	131	125	113	(億円)

機関車



貨車

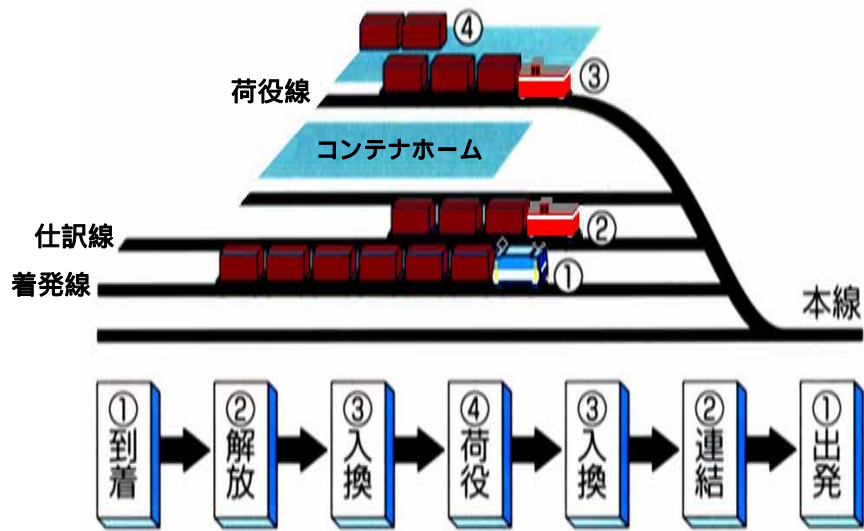


旧態依然とした駅設備の近代化

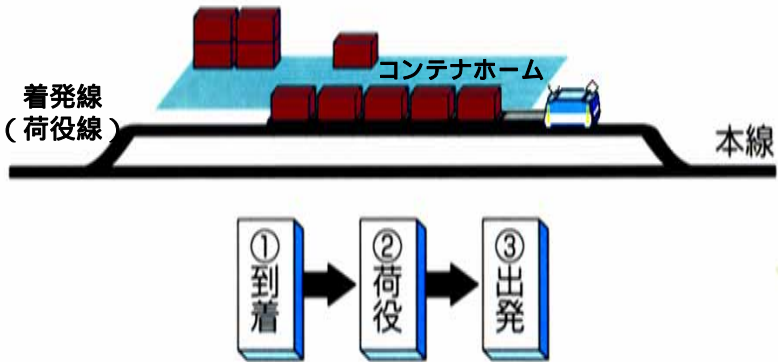
効率的な“E & S方式”（着発線荷役方式）の駅は27駅にすぎず、殆どの駅がコンテナ荷役に貨車入換を伴う非効率な構造となっています。

大幅なリードタイムの短縮、省力化を図るため、駅設備の近代化が緊急課題ですが、これには、多大な設備投資を伴います。

従来タイプの駅

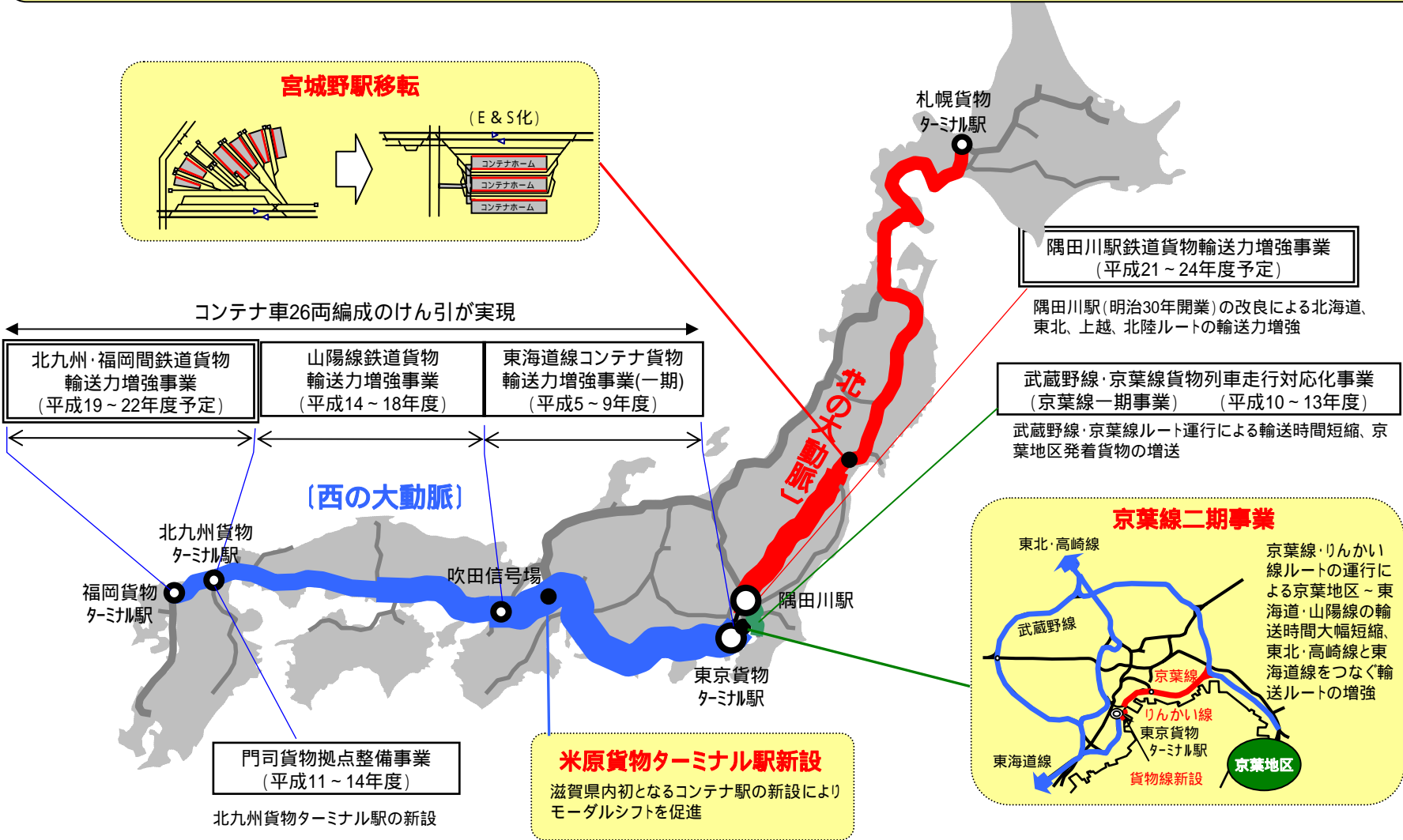


E&Sタイプの駅
(E&S = Effective & Speedy Container Handling System)



幹線輸送力の増強の必要性

国の支援事業により、東海道～山陽ルートは長大編成化により、“太い背骨”が通っています。一方、北海道～東北ルートは、殆ど未着手であり、今後とも幹線輸送力の増強が必要となります。



開かれた貨物駅への脱皮

(法規制の緩和)

現在、鉄道をご利用頂いている事業者は約900社です。一般のトラック事業者(約63,000社)が鉄道利用を開始するためには、「許可の取得」(3~4ヶ月)が必要となります。(「利用の利用」でも1ヶ月が必要です) 手軽に鉄道を利用していただくため、利用運送事業法の規制緩和が必要です。

(集配能力の強化) 緊締車の増備等

集荷・配達に必要なアンカーロック方式のトラック(緊締車)の保有数は、約5,000台にとどまっています。緊締装置の導入コストは多額であり、早急に「仕様の標準化」を図る必要があります。



緊締車



〔 改造(取付)工事費
トラック1台当たり約300万円 〕

(積替施設の整備等) 他モードとの結節機能の充実

- 駅頭で簡易に「バンニング、デバンニング」を行えるような積替スペースの確保が強く求められています。
- 海運との連携強化を図るため、港湾地区での積替設備の整備も課題です。



貨物駅でトラックからコンテナへの積み替え(バンニング)



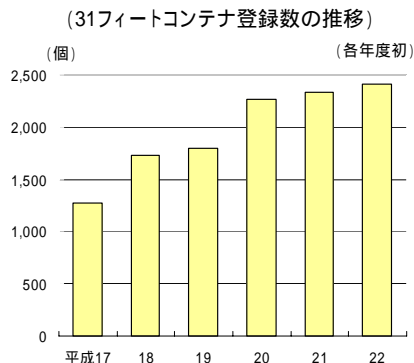
国際海上コンテナの積み込み(横浜本牧駅)

輸送方式の多様化・高度化

大型コンテナ輸送ネットワークの拡大

○ 積載効率・荷役性に優れた大型コンテナの輸送ネットワークを拡大

- ・ ニーズの高い31フィートコンテナの増備
- ・ トップリフター配置駅の拡大(現行60駅 90駅)



○ 国際物流への積極的進出

- ・ ISO規格(20フィート、40フィート)への対応が急務



「冷蔵・冷凍コンテナ」輸送の拡大

「食料自給率の向上」が重要な政策課題となっており、農産品の主要供給地である北海道・九州地区～首都圏・関西圏間の鉄道輸送ニーズは、今後、ますます大きくなってきます。

- 野菜の「鮮度保持」(3日目販売から4日目販売へ)のため、「予冷設備」が不可欠
- プロイラー等の鉄道シフトには、「エンジン付冷凍コンテナ」が不可欠



荷主・利用運送事業者へのインセンティブ支援

モーダルシフトの一層の推進には、荷主・利用運送事業者への「インセンティブ」が効果的

< 諸外国の事例 >

【イギリス】

- (目的) 鉄道はトラックに比べ運賃が割高であり、両者のコスト差相当分を補助金で補填し、鉄道利用を喚起。
(内容) 複合輸送事業者や顧客企業を対象に、鉄道シフトの実績、社会的便益を考慮し、補助額を決定。

【ドイツ】

- (目的) 環境問題、交通渋滞解決等を図るための貨物鉄道輸送の拡大。
(内容) 複合輸送の用に供するトラックの「車両税」を免税。

【フランス】

- (目的) トラック偏重を是正し、各輸送モード間の均衡を図る。
(内容) 鉄道輸送を扱う複合輸送事業者に対して、荷役作業1回につき10ユーロ(約1,200円)を補助。トラック直送料金との差額の補填により、鉄道利用を喚起するインセンティブ施策。

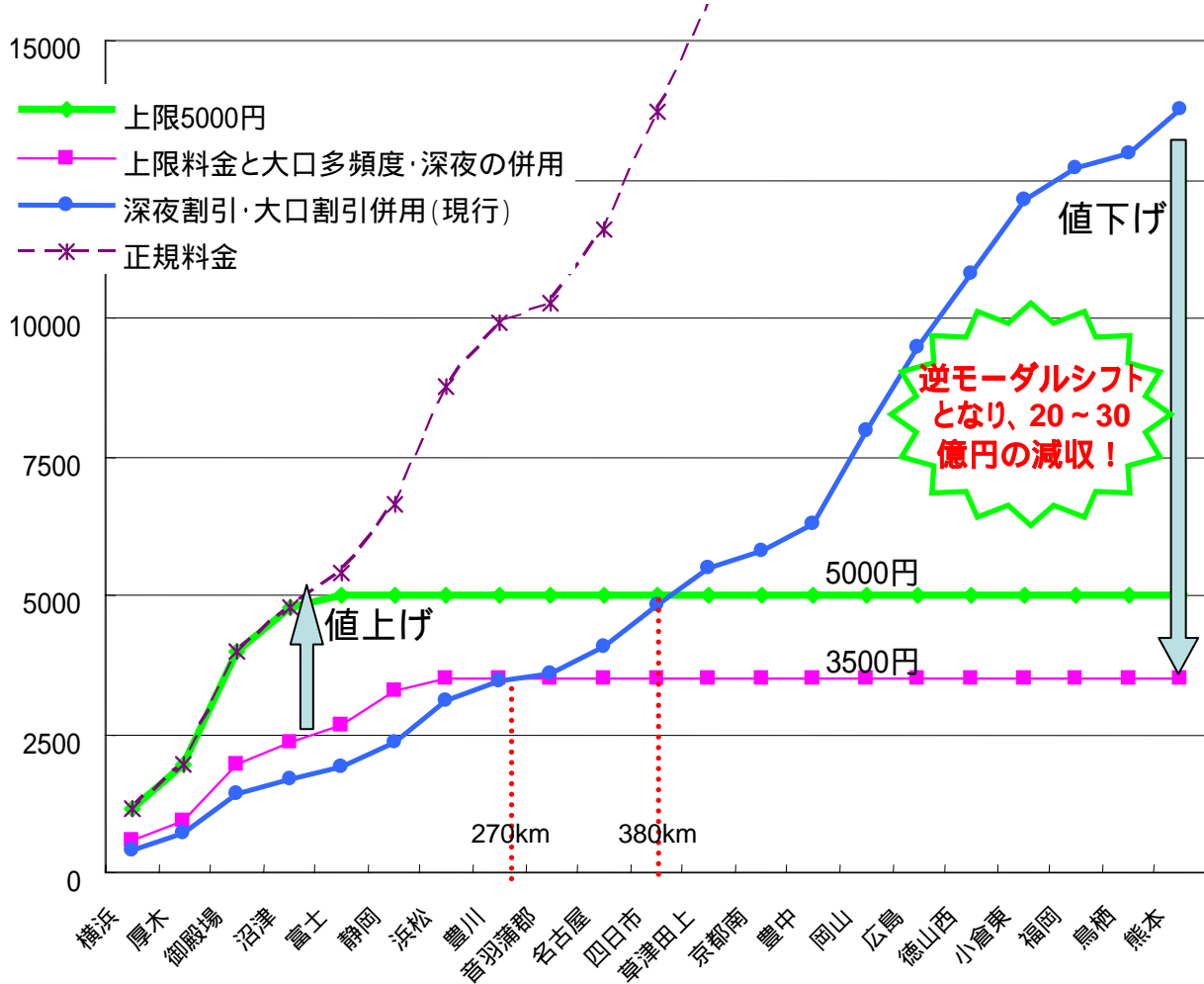
< 我が国の事例 >

下関市	鹿児島県	宮崎県
下関貨物駅から鉄道で発送されるコンテナ貨物(新規又はトラック等からのシフトした貨物に限る)の荷主に対して、コンテナ1個につき10,000円を補助。	鹿児島県内の港湾、鉄道貨物駅で発送されるコンテナ貨物(新規又はトラック等からのシフトした貨物に限る)の荷主・利用運送事業者に対してコンテナ1個につき3,000円を補助。	宮崎県内の港湾、鉄道貨物駅から発送されるコンテナ貨物(新規又はトラック等からのシフトした貨物に限る)の荷主に対して、コンテナ1個につき3,000円を補助。

高速道路料金のあり方

「上限制」では中長距離帯で大幅な値下げとなり、競争力が著しく低下します！

「**距離比例制**」に再構築して頂くことを要望します。



(現行)

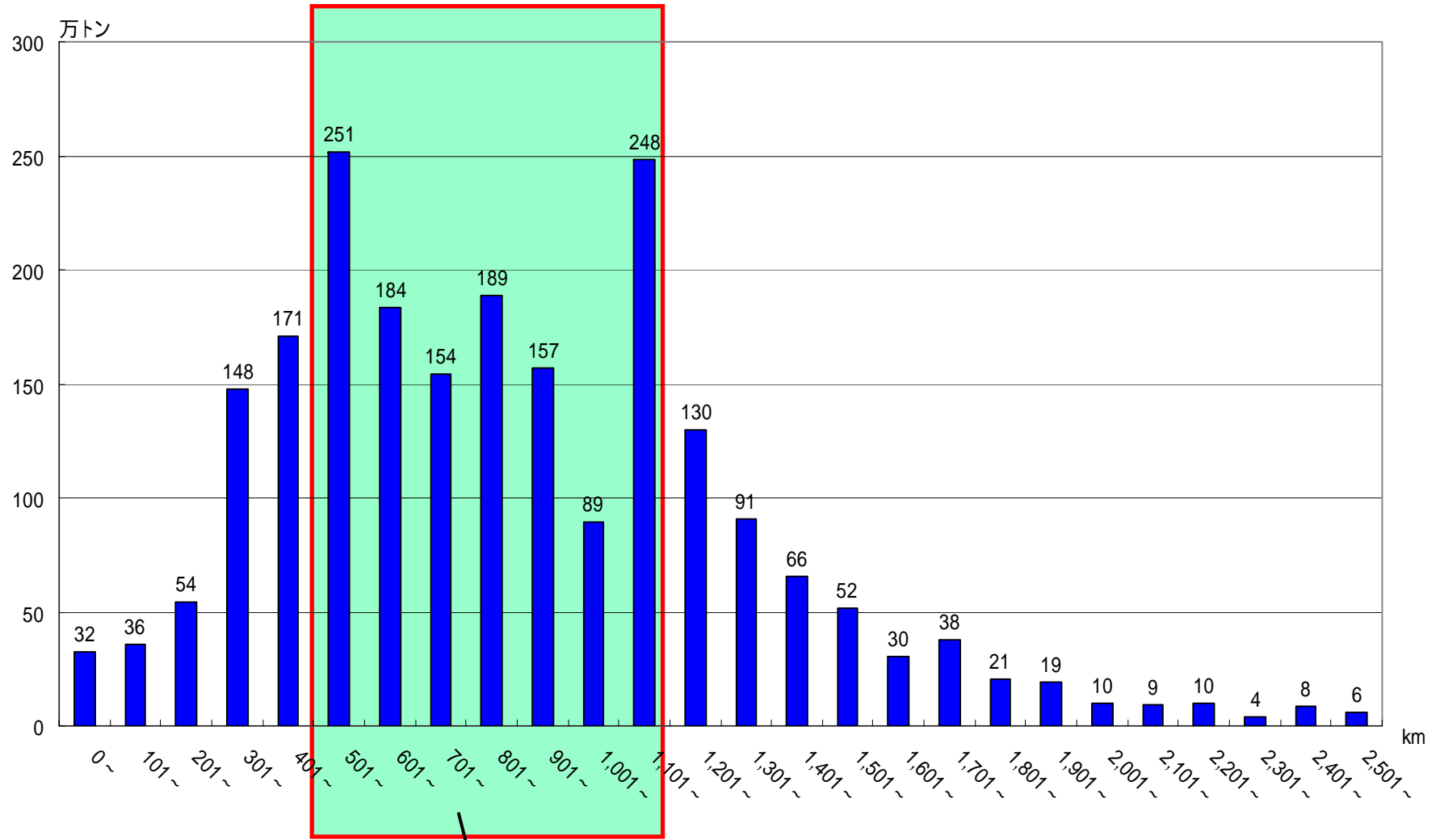
	距離 (km)	正規料金 (円)	深夜大口割引併用 (円)	上限5000 (円)	上限料金と大口割引併用
厚木	35	1950	700	1950	945
御殿場	84	4000	1400	4000	1960
富士	122	5400	1890	5000	2660
静岡	162	6650	2345	5000	3255
浜松	230	8750	3080	5000	3500
豊川	269	9900	3465	5000	3500
蒲郡	280	10250	3605	5000	3500
名古屋	326	11600	4060	5000	3500
四日市	364	13700	4830	5000	3500
草津	429	15650	5495	5000	3500
京都南	453	16450	5775	5000	3500
豊中	490	17800	6265	5000	3500
岡山	648	22650	7945	5000	3500
広島	797	27050	9485	5000	3500
徳山西	900	30800	10815	5000	3500
小倉東	1019	34550	12110	5000	3500
福岡	1074	36200	12705	5000	3500
熊本	1177	39250	13755	5000	3500

トラック輸送全体でみると500km以上の輸送は**3~5%**に過ぎません。

↻
65%割引

距離帯別輸送量（鉄道コンテナ）（平成20年度）

鉄道輸送量が多い距離帯



鉄道コンテナ収入の約60%