

## 第1回 輸出入コンテナ貨物における鉄道輸送促進に関する調査会 議事概要

### 1 日時

平成26年12月5日(金)13:00～15:00

### 2 場所

スタンダード会議室 虎ノ門 SQUARE 4 階会議室

### 3 議事概要

1. 事務局より、調査の主旨・進め方、輸出入コンテナ貨物の現状、今後の検討について資料を説明。

2. 委員からは全体を通じ、以下のような発言があった。

○現状、輸出入コンテナ輸送はトレーラー輸送のみだが、長距離の輸送区間では、鉄道輸送の可能性はある。

○鉄道輸送はリードタイムにおける安定性、輸送コスト等の点から区間によってはメリットがある。トラックドライバー不足の観点からも鉄道利用の促進は重要。

○鉄道利用に関する課題で、その対応方法がいろいろある中で、重要なのは欧州や韓国の例からも分かるように、ISO コンテナのショートドレイジ(短距離をトレーラーにて行う横持ち)を行わずに直接鉄道シャーシに積み込むにはどうすれば良いかを調査・研究することが近道であり、またトラック&トレース(追跡)の情報を確実に顧客へ提供することで利用するメリットが増す。

○利用運送事業者が保有する 31ft(フィート)ウイング(両側面開閉式)コンテナや低床貨車の活用による 40ft(フィート)背高コンテナ輸送の全国展開等、出来るところから進めてはどうか。12ft(フィート)や 31ft コンテナは、ISO コンテナと同様に、TIR 条約(コンテナに関する通関条約及び国際道路運送手帳による担保の下で行なう貨物の国際運送に関する通関条約)の対象となるように検討し、輸出入時の通関手続きを簡素化することも必要ではないか。韓国や中国では ISO コンテナと同様の扱いを受けている。

○鉄道輸送は、年間を通し遅延等のロスが少ないため、輸送の読みがしやすく、環境面でも負担が少ないので、必須の輸送手段ではないか。

- 鉄道輸送は、一定程度の輸送距離がないとコストメリットが出ない。また、荷主においては、貨物鉄道が認知されていない状況であり、特に輸出入コンテナの鉄道利用については、認知されていない。鉄道のように遅延の少ない輸送手段は、今後もっと利用されるのではないか。
- 鉄道輸送の場合、その両端にショートドレイジがあり、そのコストも存在することを認識しておかなければならない。長距離のドレイジ輸送の実態と理由は知りたい。
- 月～金曜日まで安定した荷量のある荷主には、鉄道利用を提案しやすい。荷主の鉄道利用への理解は必要。
- 鉄道貨物輸送の輸出入貨物の取組みとして、Sea&Rail(海上輸送と鉄道輸送を組み合わせた国際一貫輸送方式)、ISO 海上コンテナ輸送、CFS(コンテナ貨物積替施設)利用、貨物駅と港湾の結節強化の4つの柱を推進している。
- 輸出入コンテナの鉄道利用促進のためには、オンシャーシ(車上受け、車上渡し)での利用だけではなく、鉄道駅をインランドコンテナデポ(港湾、空港以外の内陸部にある貿易貨物輸送基地)として活用する施策が必要ではないか。
- 鉄道の人気路線の輸送枠を取得するのは、非常に難しい現状であり、40ftコンテナであれば、さらに輸送枠の確保が難しい。また、40ftコンテナ取扱可能駅が少なく、インフラ面での改善や特に輸入コンテナの偏積についての対応方策も必要である。
- 輸出入コンテナ貨物で鉄道輸送に対する関心が薄い荷主への働きかけや鉄道の積載可能スペースの存在は重要。輸出入コンテナ貨物における鉄道輸送促進に関する課題に対し、着実に取り組んでいくことが重要である。
- 鉄道輸送において、荷主が求めるサービスレベルを分けて、見合ったコストを変動させる仕組みがあれば、鉄道利用が促進されるのではないか。
- アンケートについて、設問が多いように感じるため、回答回収率を高める工夫が必要である。また、鉄道輸送を活用しにくい理由とともに、運賃面でどの程度高いと感じているのか等設問の工夫も併せて必要である。更に、回答者

に興味を持ってもらえる内容にするため、アンケートの冒頭、趣旨説明も必要である。

以上

(文責 事務局)