

鉄道輸送利用・機能の実態・課題

平成27年2月16日(月)

1. 輸出入コンテナ貨物の 輸送実態・鉄道輸送に対するニーズ

- (1) アンケート調査の概要
- (2) 輸出入コンテナ貨物の輸送実態
- (3) 鉄道輸送に対するニーズ
- (4) 鉄道輸送に対する懸念等
- (5) 輸出入貨物における鉄道利用の課題(課題整理)

(1) アンケート調査の概要

○荷主、物流事業者に対し、鉄道利用促進に向けたニーズ、課題等を把握するアンケート調査を実施。

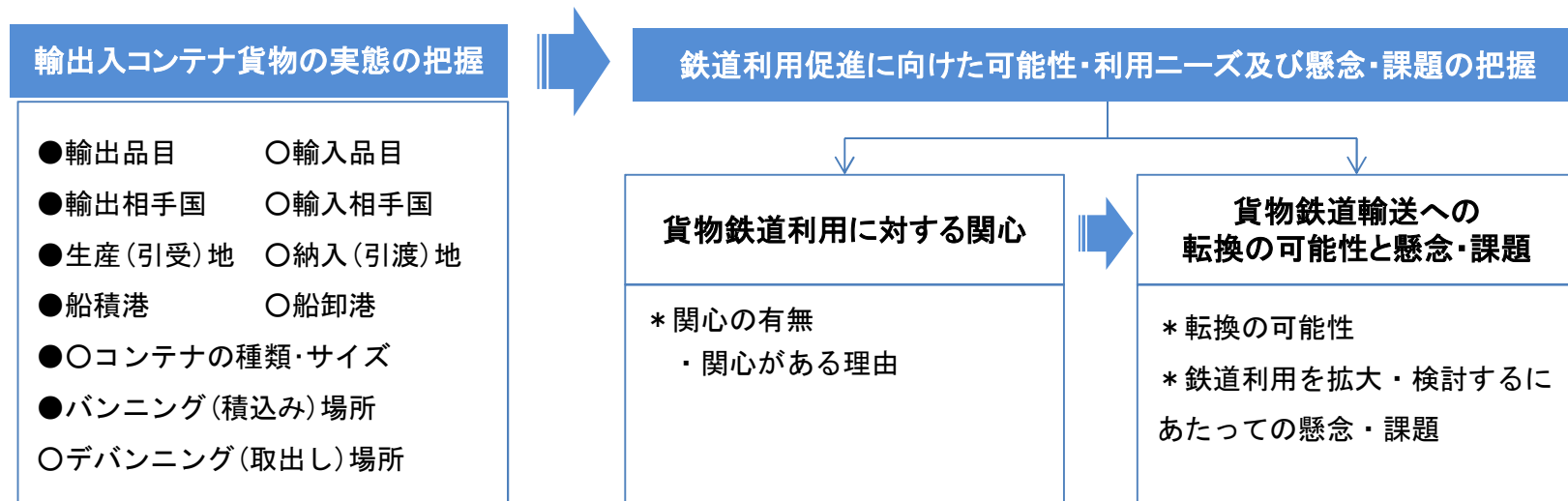
■ アンケート調査の概要

	荷主アンケート	物流事業者アンケート
調査対象者	○ 港湾からの距離及び品目等からみて、鉄道利用が見込まれる品目を取り扱っている全国の輸出・輸入荷主企業（事業所）	○ 全国の物流事業者 （一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会会員）
調査規模	配布数 700社 回収数 223社（回収率 31.9%）	配布数 457社 回収数 98社（回収率 21.4%）
調査方法	郵送配布・郵送回収 （一部ヒアリング）	電子メールでの配布・回収 （一部ヒアリング）
調査時期	平成27年1月19日～30日	平成27年1月19日～30日
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ○ 輸出入コンテナでの輸出入状況 ○ 輸出入コンテナでの輸出入上位3品目、相手国、生産・納入先地、船積・船卸港、コンテナの種類、バン・デバン場所等 ○ 鉄道利用に対する関心とその理由 ○ 鉄道輸送への転換の可能性（上位3品目） ○ 鉄道利用の拡大・検討する上での懸念等 ○ 鉄道駅での空コン返却・引取への関心等 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 輸出入コンテナ貨物の取扱状況 ○ 輸出入コンテナ貨物の上位3品目、相手国、引受・引渡地、船積・船卸港、コンテナの種類、バン・デバン場所等 ○ 鉄道利用に対する関心とその理由 ○ 鉄道輸送への転換の可能性（上位3品目） ○ 鉄道利用の拡大・検討する上での懸念等 ○ 鉄道駅での空コン返却・引取への関心等

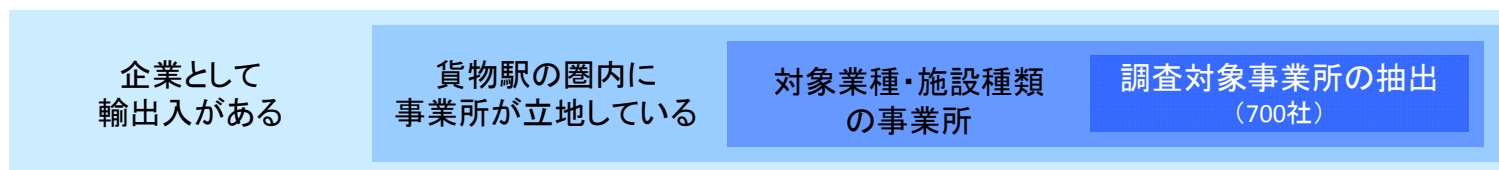
(1) アンケート調査の概要

- 荷主事業所は、輸出入のある企業の事業所で、大型コンテナ取扱駅(79駅)から市町村面積中心まで50km圏内の区市町村に所在する、製造業の工場、卸売・小売業の物流施設を対象とした。
- 発送総数は、第1回調査会資料における輸出入コンテナの取扱上位5品目を網羅した上で、回収率を約30%と想定して計700事業所を対象とした。

■ アンケート調査の考え方フロー



■ 荷主事業所選定の考え方フロー



※荷主配布先は、事業所単位送付のため、輸出入コンテナの取り扱いがない場合含む。

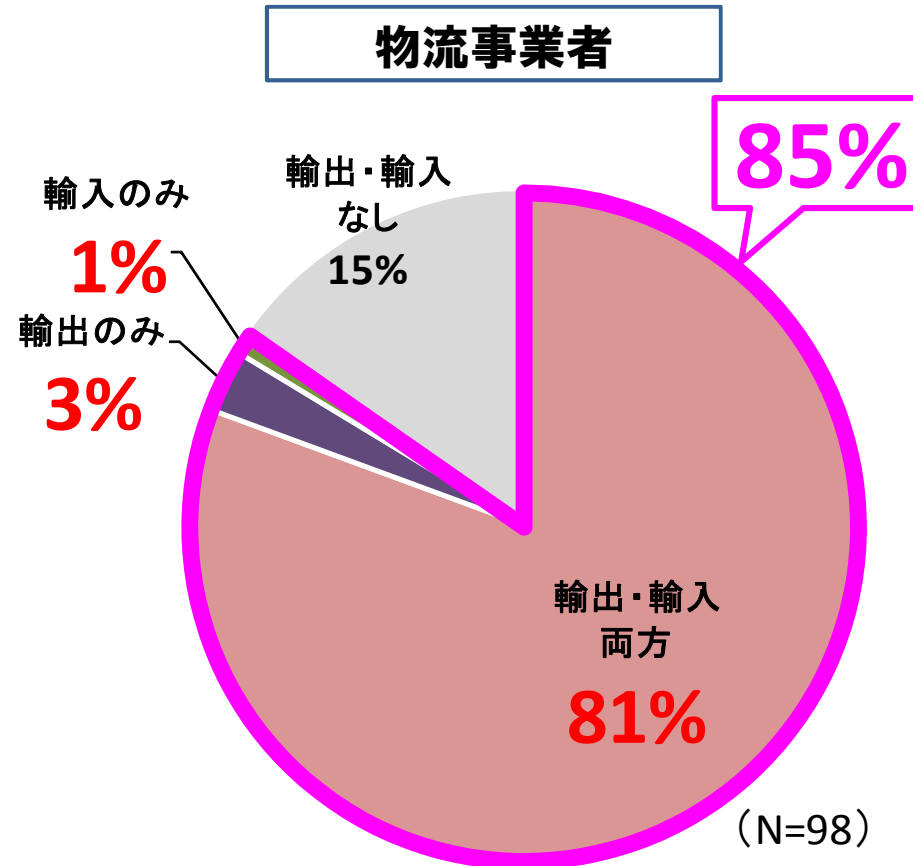
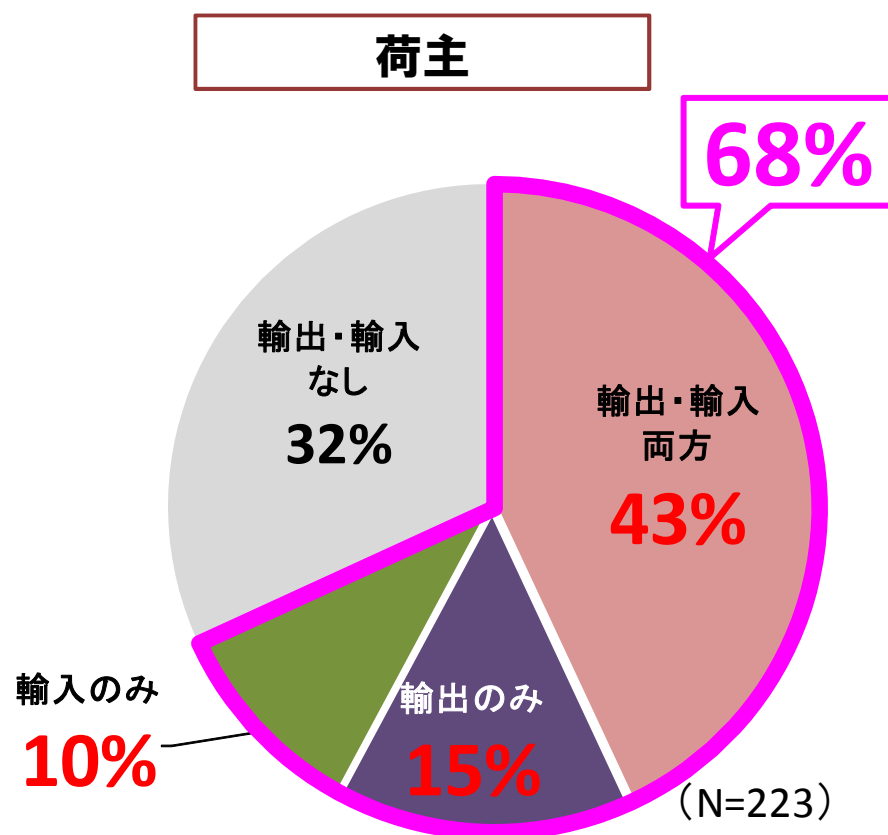
(2) 輸出入コンテナ貨物の輸送実態

【輸出、輸入コンテナ貨物の取り扱い状況：過去1年間の海運を利用した海上コンテナの輸出・入の有無】

○荷主は、「輸出・輸入両方43%」、「輸出のみ15%」、「輸入のみ10%」で全体で68%が輸出、輸入のいずれかで取り扱いがある。

○物流事業者は、「輸出・輸入両方81%」、「輸出のみ3%」、「輸入のみ1%」で全体で85%が輸出、輸入のいずれかで取り扱いがある。

■輸出、輸入コンテナ貨物の取り扱い状況



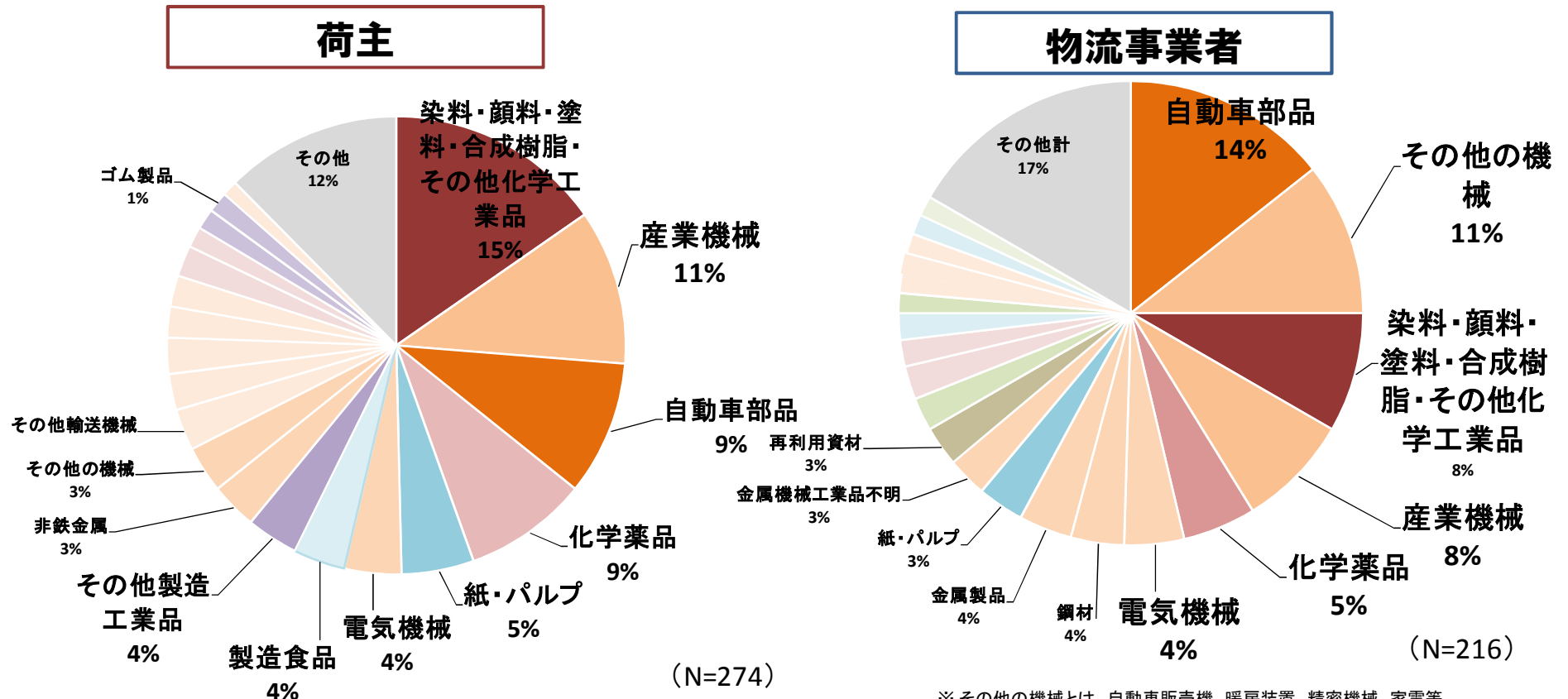
(2) 輸出入コンテナ貨物の輸送実態

【輸出品目：海上コンテナ輸送している年間の取扱量（トン数）の上位3品目】

○荷主は、染料・顔料・塗料・合成樹脂等や化学薬品等の化学工業品、産業機械や自動車部品等の金属機械工業品、が多く、次に紙・パルプ等の軽工業品の取り扱いが多い。

○物流事業者においては、自動車部品やその他の機械、産業機械等の金属機械工業品、染料・顔料・塗料・合成樹脂等や化学薬品等の化学工業品の取り扱いが多い。

■ 輸出（取り扱い上位10品目）



※ その他の機械とは、自動車販売機、暖房装置、精密機械、家電等

(注) グラフは、回答のあった品目の件数の構成比であり、品目の重量等による構成比ではない。

(2) 輸出入コンテナ貨物の輸送実態

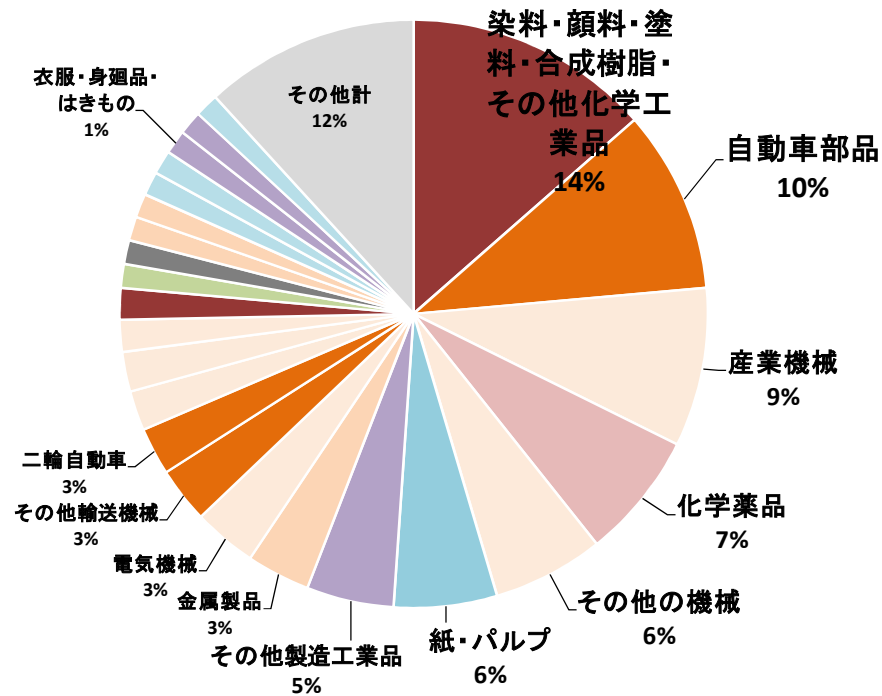
【輸入品目：海上コンテナ輸送している年間の取扱量（トン数）の上位3品目】

○荷主は、染料・顔料・塗料・合成樹脂等や化学薬品等の化学工業品産業機械、自動車部品や産業機械等の金属機械工業品、が多く、次に紙・パルプ等の軽工業品の取り扱いが多い。

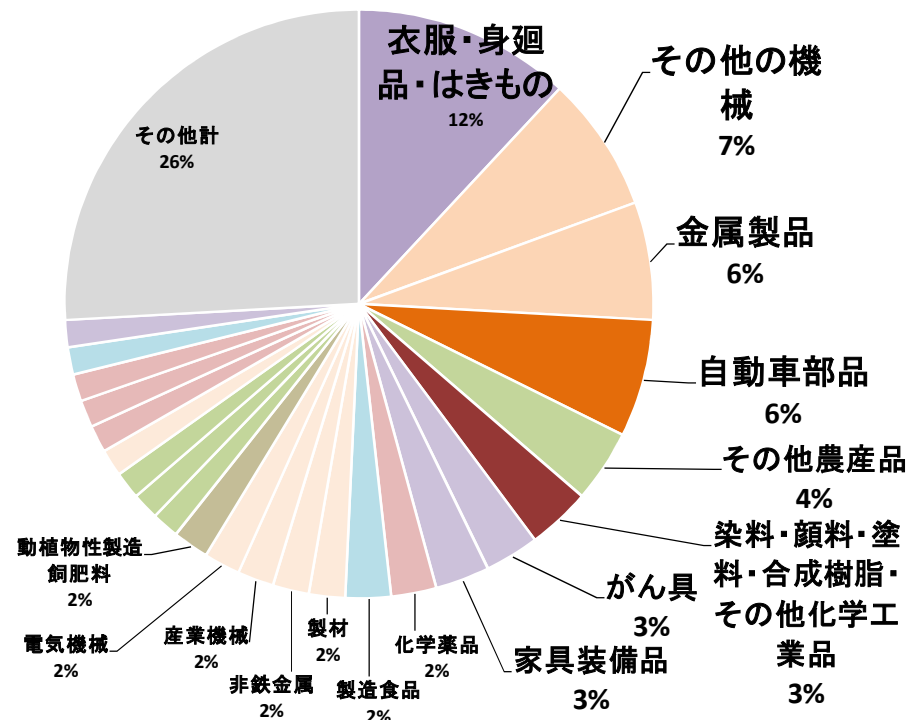
○物流事業者は、衣類・身廻品・はきものが多く、次にその他の機械や金属製品、自動車部品等の金属機械工業品、染料・顔料・塗料・合成樹脂等や化学薬品等の化学工業品の取り扱いが多い。

■ 輸入（取り扱い上位10品目）

荷主



物流事業者



(N=229)

(注) グラフは、回答のあった品目の件数の構成比であり、品目の重量等による構成比ではない。

(N=201)

(2) 輸出入コンテナ貨物の輸送実態

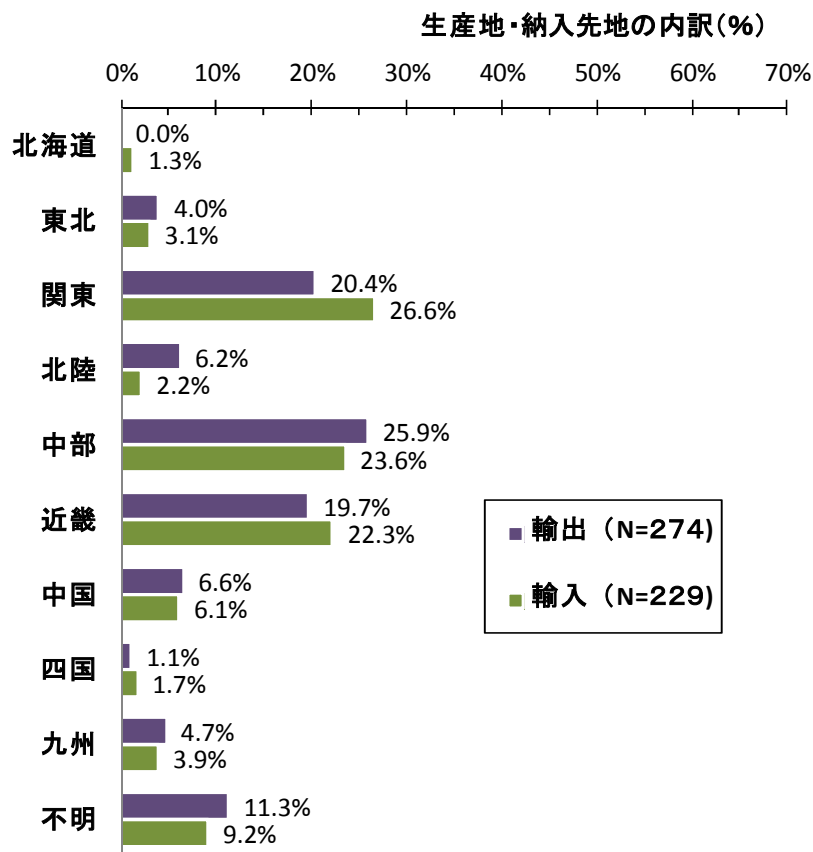
【取り扱い生産地（引受地）・納入先地（引渡地）：年間の取扱量（トン数）の上位3品目の引受地・引渡地】

○荷主は、輸出、輸入ともに、関東地方、中部地方が多く、次に近畿地方の取り扱いが多い。

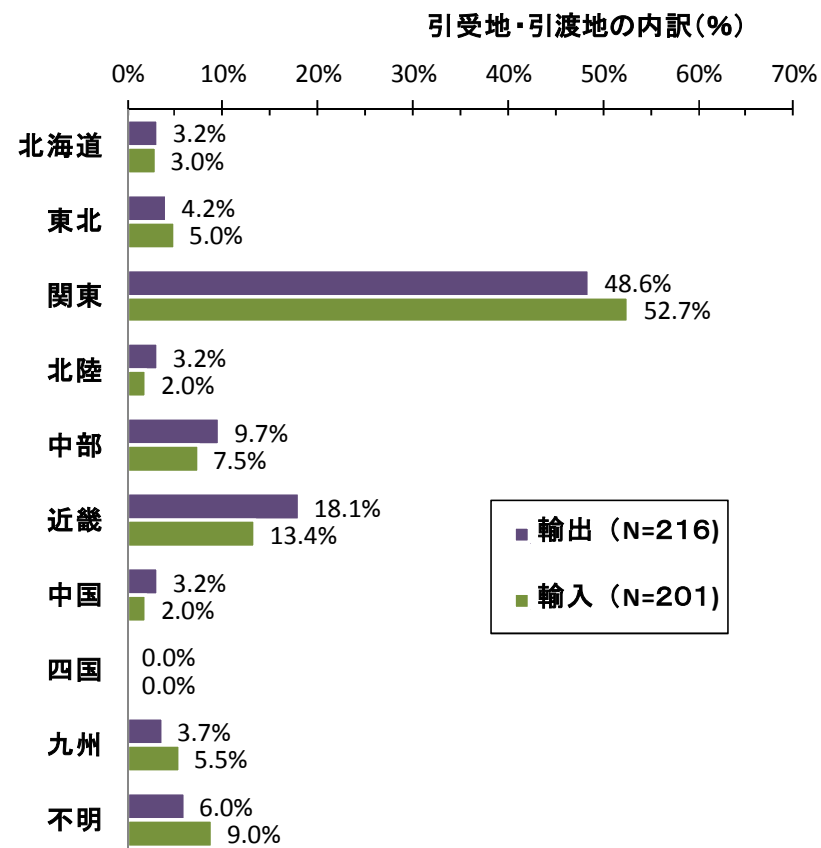
○物流事業者は、輸出、輸入ともに、関東地方が多く、次に近畿地方の取り扱いが多い。

<参考>

荷主



物流事業者



(注) グラフは、回答のあった品目の件数の構成比であり、品目の重量等による構成比ではない。

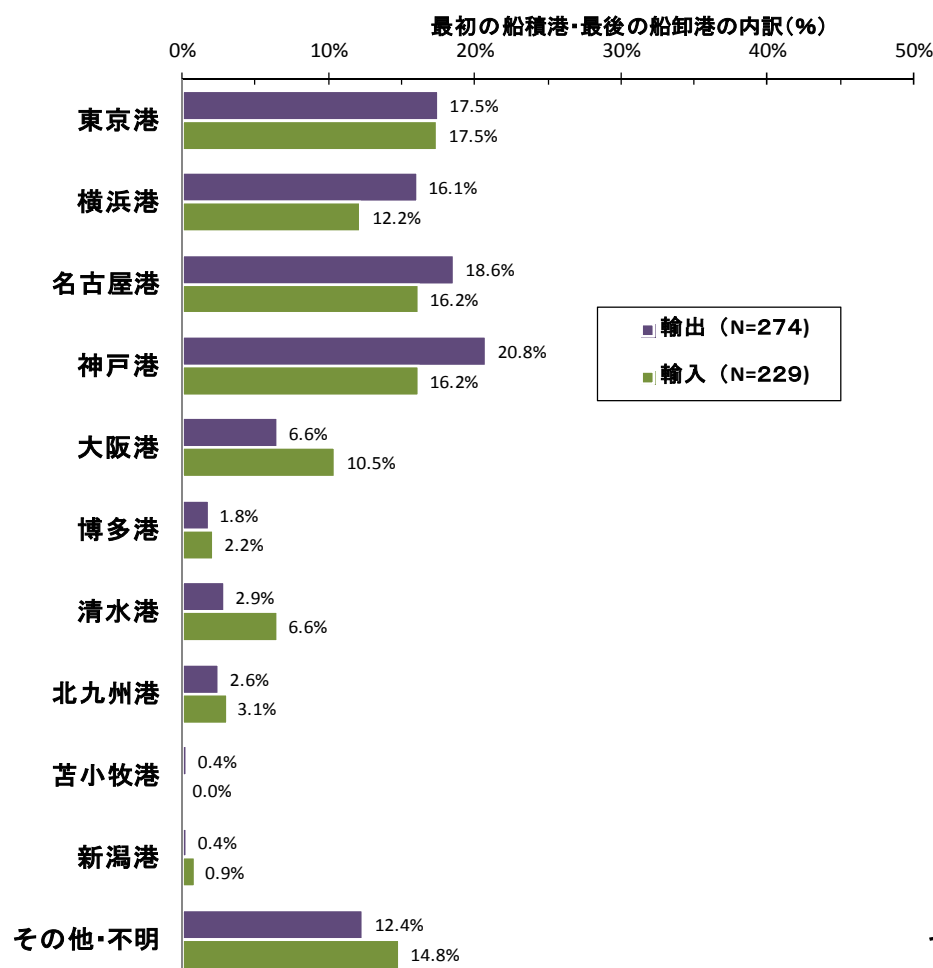
(2) 輸出入コンテナ貨物の輸送実態

【船積港・船卸港：年間の取扱量（トン数）の上位3品目の船積港・船卸港】

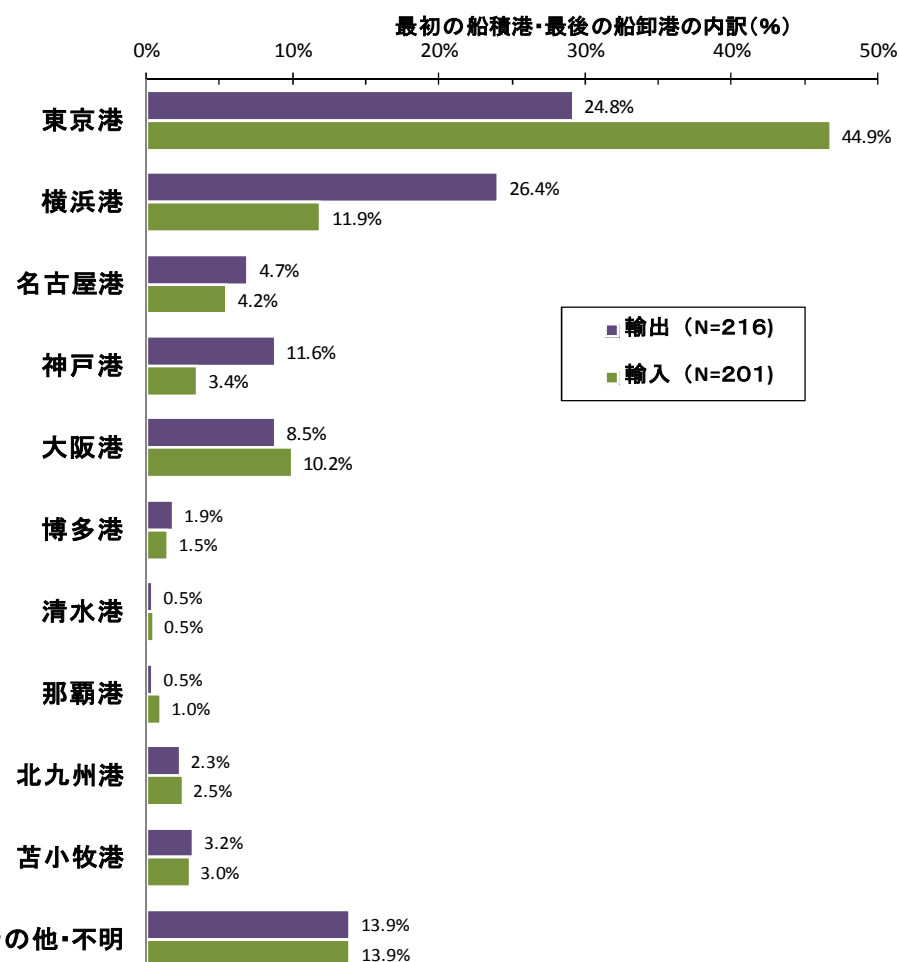
○荷主は、輸出、輸入ともに、神戸港、名古屋港、東京港、横浜港における取り扱いが多い。

○物流事業者は、輸出、輸入ともに、東京港、横浜港が多く、次に大阪港、神戸港における取り扱いが多い。

荷主



物流事業者

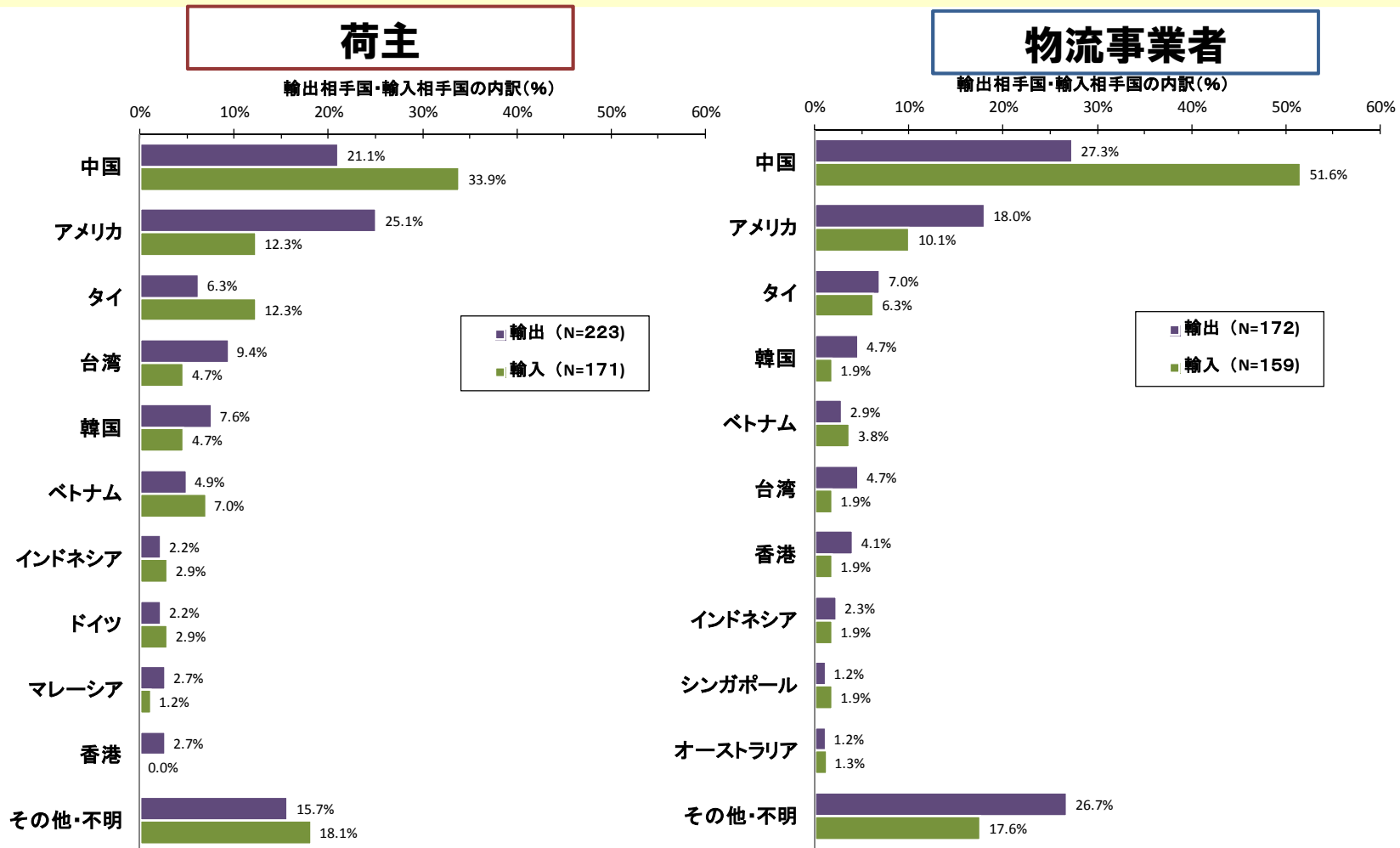


(注) グラフは、回答のあった品目の件数の構成比であり、品目の重量やコンテナ個数等による構成比ではない。

(2) 輸出入コンテナ貨物の輸送実態

【輸出相手国・輸入相手国：年間の取扱量（トン数）の上位3品目の輸出相手国・輸入相手国】

- 東京港、横浜港、名古屋港、神戸港、大阪港、博多港を船積港・船卸港とする相手国は、荷主は、輸出、輸入とも、中国、アメリカ、タイ、台湾、韓国、ベトナムが多い。物流事業者においても輸出、輸入ともに、荷主とほぼ同じ傾向となっているが、輸入における中国に占める割合が高い傾向にある。



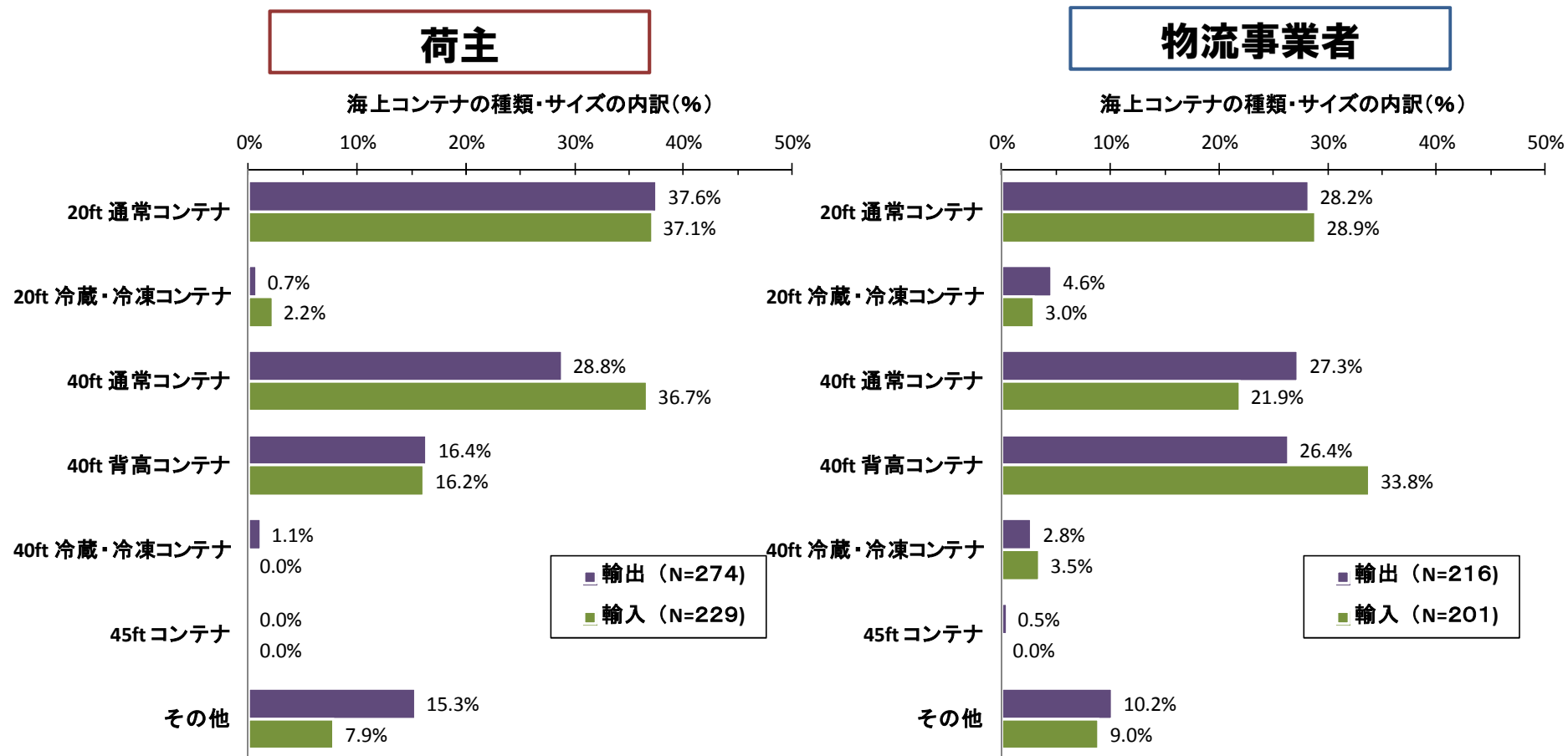
(注) グラフは、回答のあった品目の件数の構成比であり、品目の重量やコンテナ個数等による構成比ではない。

(2) 輸出入コンテナ貨物の輸送実態

【コンテナ種類・サイズ：年間の取扱量（トン数）の上位3品目で利用する主な海上コンテナの種類・サイズ】

○荷主は、輸出、輸入ともに、20ft、40ft通常コンテナの利用が多く、次に40ft背高コンテナの利用が多い。

○物流事業者は、輸出は、20ft、40ft通常コンテナ、40ft背高コンテナの利用が多い。輸入では40ft背高コンテナが多く、次に20ft、40ft通常コンテナの利用が多い。



(注) グラフは、回答のあった品目の件数の構成比であり、品目の重量やコンテナ個数等による構成比ではない。

(2) 輸出入コンテナ貨物の輸送実態

【積み込み（バンニング）・取り出し（デバンニング）①

：年間の取扱量（トン数）の上位3品目の海上コンテナに積み込む場所、海上コンテナから取り出す場所】

○荷主は、積み込み（バンニング）・取り出し（デバンニング）における作業は、輸出は生産地で53.3%、輸入は納入先地で67.7%で、多くは輸出入コンテナのまま輸送されている傾向にある。

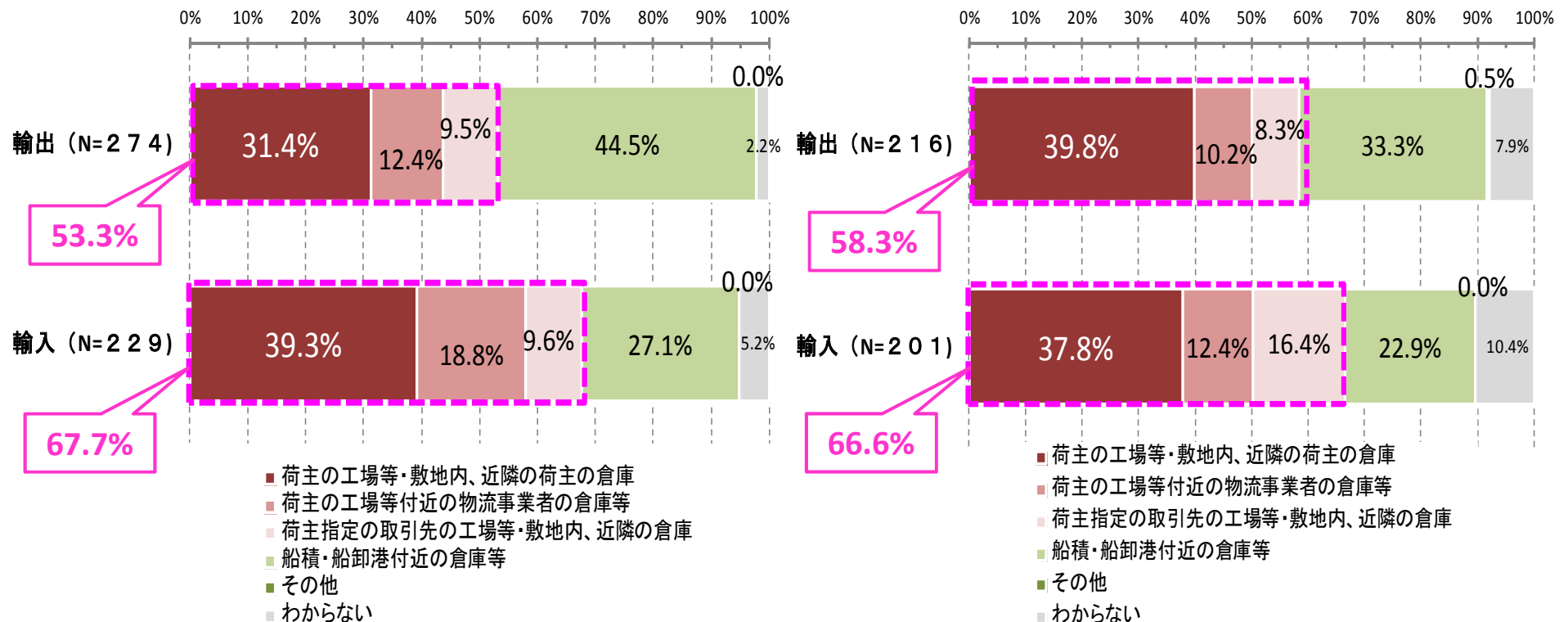
○物流事業者においても、輸出は引受地で58.3%、輸入は引渡地で66.6%で、多くは輸出入コンテナのまま輸送されている傾向にある。

荷主

物流事業者

バンニング・デバンニング場所の内訳(%)

バンニング・デバンニング場所の内訳(%)



(注) グラフは、回答のあった品目の件数の構成比であり、品目の重量等による構成比ではない。

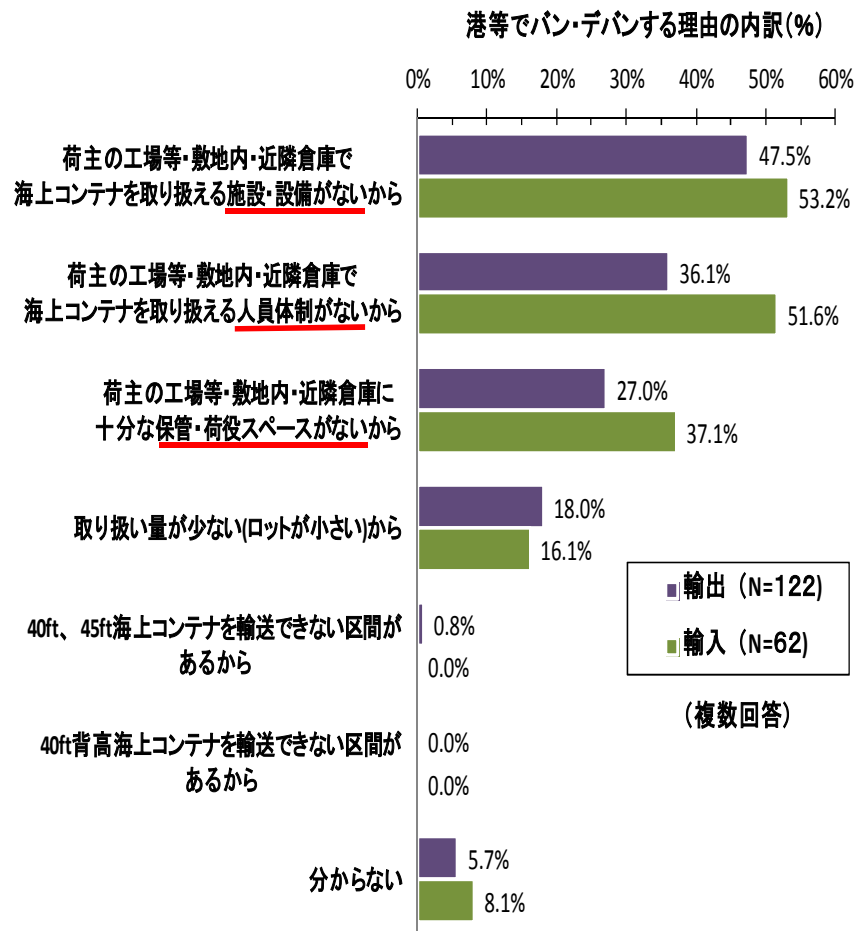
(2) 輸出入コンテナ貨物の輸送実態

【積み込み（バンニング）・取り出し（デバンニング）②

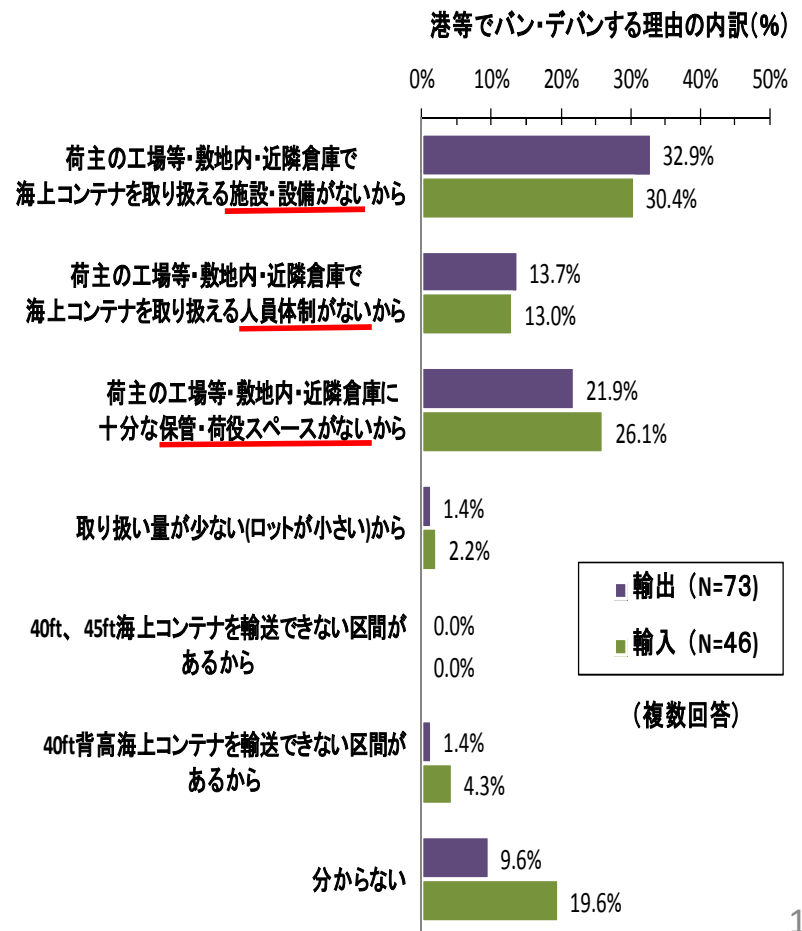
：年間の取扱量（トン数）の上位3品目の海上コンテナに積み込む場所、海上コンテナから取り出す場所】

○荷主、物流事業者ともに、荷主の工場等・敷地内・近隣倉庫ではなく、船積港、船卸港付近の倉庫で積み込み（バンニング）、取り出し（デバンニング）を行う理由は、輸出入コンテナを取り扱える施設・設備、人員体制、保管・荷役スペースが不十分であるため、という理由が多い傾向にある。

荷主



物流事業者



(2) 輸出入コンテナ貨物の輸送実態

【生産地～船積港、納入先～船卸港の距離①】

：年間の取扱量（トン数）の上位3品目の生産地と船積港、納入先と船卸港の距離】

○荷主は、50km未満、100km未満、200km未満の合計で、輸出は95.2%、輸入は96.3%となっている。

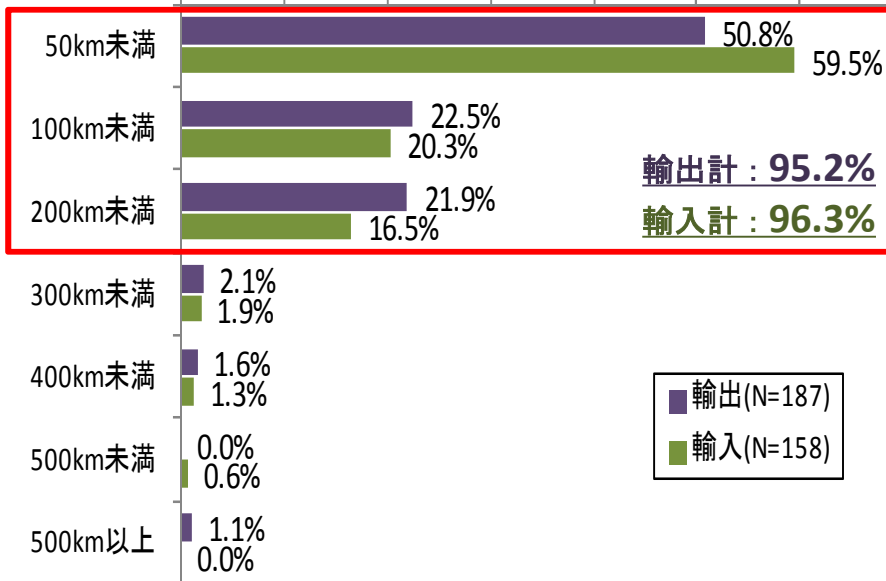
○物流事業者は、同様に輸出は91.5%、輸入は94.8%で、50km未満+100km未満+200km未満の全体に占める割合が高い。

<参考>

荷主

生産地～船積港及び納入先～船卸港までの距離帯別構成

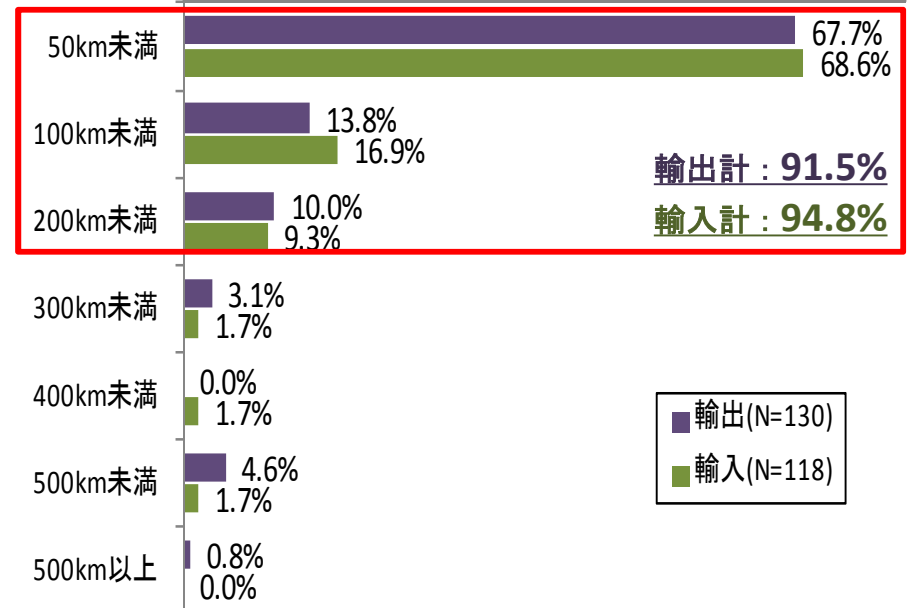
0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70%



物流事業者

生産地～船積港及び納入先～船卸港までの距離帯別構成

0% 20% 40% 60% 80%



※ 船積・船卸港は、東京港・横浜港・名古屋港・大阪港・神戸港・博多港を対象、
出発地・到着地は、生産地・納入先市町村とし、
距離は、生産地・納入先市町村の面積中心座標までの直線距離として試算

(注) グラフは、回答のあった品目の件数の構成比であり、品目の重量やコンテナ個数等による構成比ではない。

(2) 輸出入コンテナ貨物の輸送実態

【生産地～船積港、納入先～船卸港の距離②】

：年間の取扱量（トン数）の上位3品目の生産地と船積港、納入先と船卸港の距離】

○ 200km以上の中長距離輸送については着目すると、

荷主は、輸出で4.8%、輸入は3.8%、物流事業者は、輸出で8.5%、輸入は5.1%となっている。

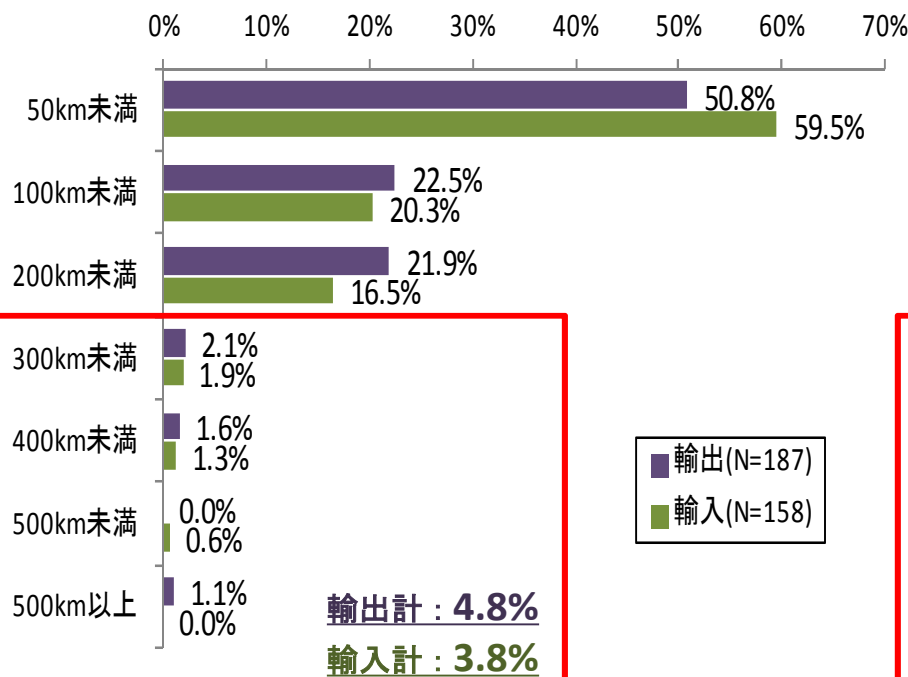
＜参考＞

200km以上

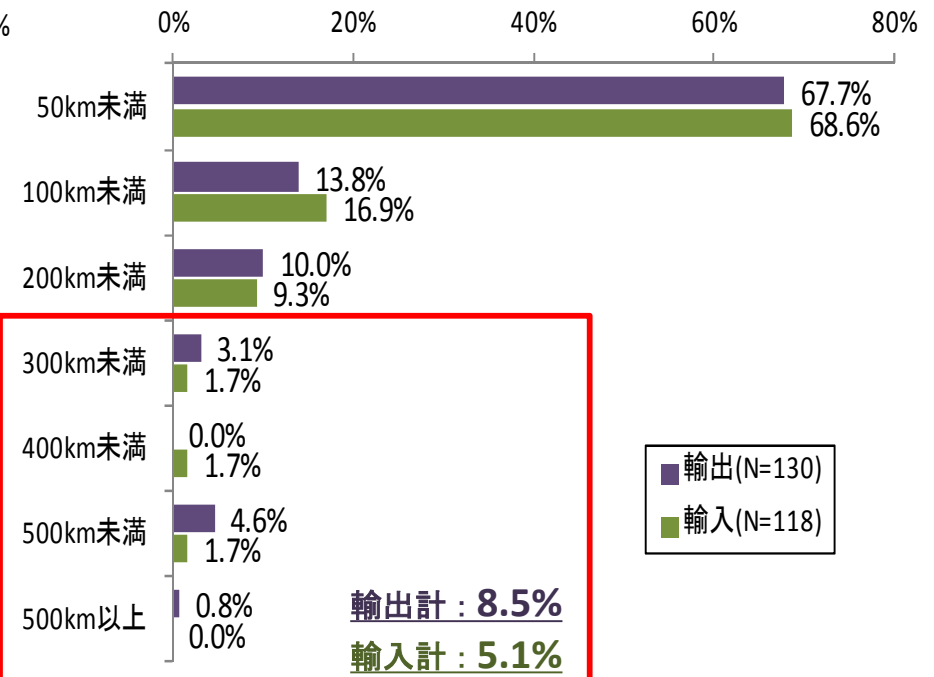
荷主

物流事業者

生産地～船積港及び納入先～船卸港までの距離帯別構成



生産地～船積港及び納入先～船卸港までの距離帯別構成



※ 船積・船卸港は、東京港・横浜港・名古屋港・大阪港・神戸港・博多港を対象、
 出発地・到着地は、生産地・納入先市町村とし、
 距離は、生産地・納入先市町村の面積中心座標までの直線距離として試算

(注) グラフは、回答のあった品目の件数の構成比であり、品目の重量やコンテナ個数等による構成比ではない。

(2) 輸出入コンテナ貨物の輸送実態

【生産地（引受地）～船積港、納入先地（引渡地）～船卸港の距離

：年間の取扱量（トン数）の上位3品目の生産地（引受地）と船積港、納入先地（引渡地）と船卸港の距離】

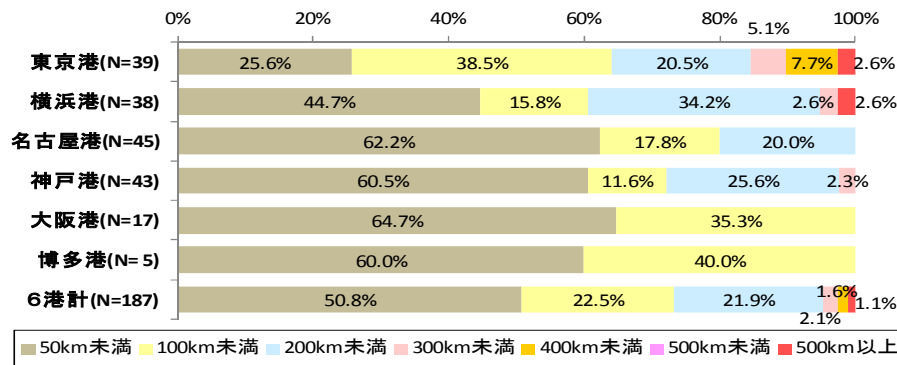
○輸出（生産地（引受地）～船積港）は、東京港、横浜港、名古屋港、神戸港において、中長距離輸送の取り扱いが多い傾向にある。

○輸入（納入先地（引渡地）～船卸港）は、東京港、横浜港、神戸港、大阪港において、中長距離輸送の取り扱いがある。

<参考>

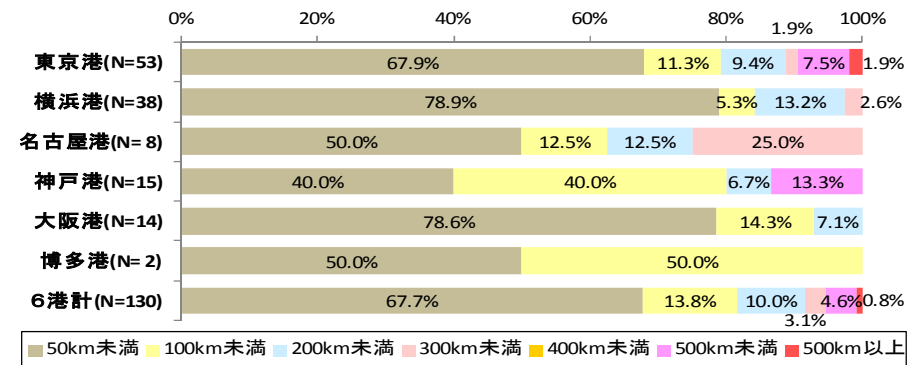
荷主

生産地～船積港までの距離帯別構成

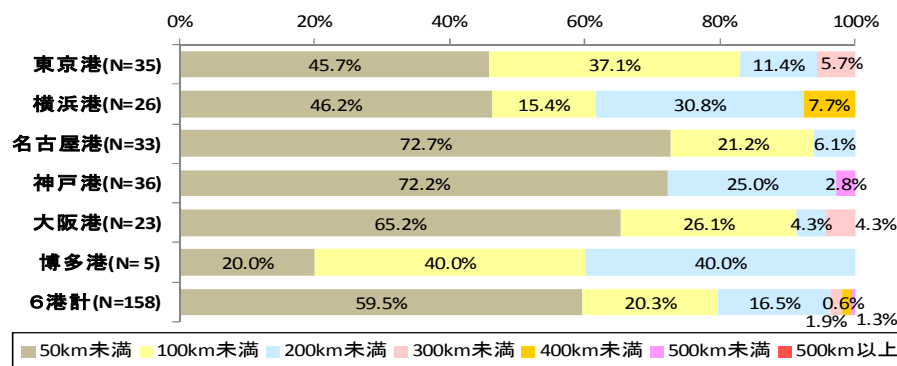


物流事業者

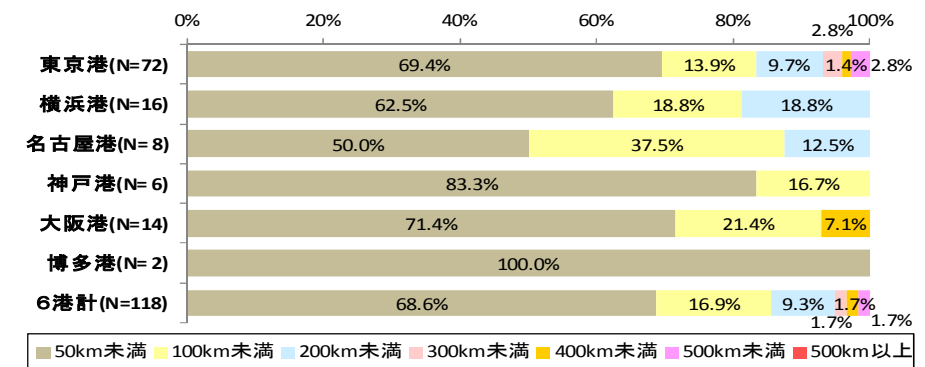
引受地～船積港までの距離帯別構成



納入先～船卸港までの距離帯別構成



引渡地～船卸港までの距離帯別構成



※ 船積・船卸港は、東京港・横浜港・名古屋港・大阪港・神戸港・博多港を対象、

出発地・到着地は、生産地・納入先市町村とし、距離は、生産地・納入先市町村の面積中心座標までの直線距離として試算

(注) グラフは、回答のあった品目の件数の構成比であり、品目の重量やコンテナ個数等による構成比ではない。

(2) 輸出入コンテナ貨物の輸送実態

【輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送事例：鉄道による海上コンテナの輸送がある企業へのヒアリング結果】

○輸出入品目は、金属製品等の機械金属工業品、染料・顔料・塗料・合成樹脂等、衣服・身廻品・はきものなどとなっている。

○聞き取り情報による輸送距離は、400km以上での輸送が多い傾向にあるが、100km帯の輸送も行われている。

○荷主側の生産拠点や自社倉庫の立地箇所と船積港及び船卸港の就航航路等により、陸送距離も変わってくる。

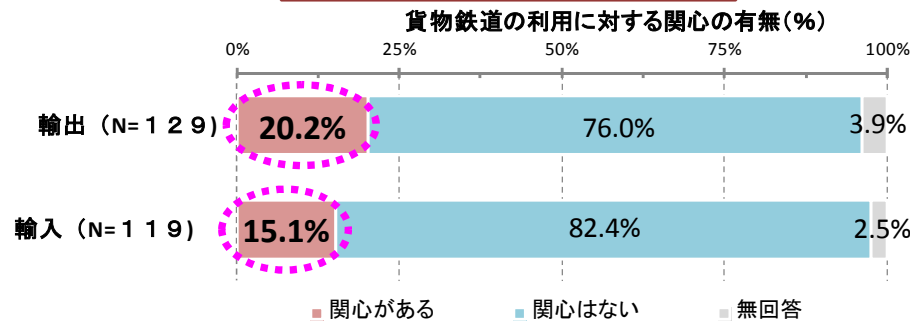
<輸出>	輸出品目	生産地	バンニング場所	コンテナサイズ	船積港	船積港までの距離
A社	染料・顔料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	岩手県	生産地	40ft	東京港	480km
B社	衣服・身廻品・はきもの	大阪府	生産地	20ft	博多港	530km
C社	機械金属工業品	岩手県	生産地	40ft背高	東京港	530km
<輸入>	輸入品目	船卸港	デバンニング場所	コンテナサイズ	納入先地	船卸港からの距離
D社	金属製品	東京港	納入先地	40ft、20ft 20ft	秋田県 新潟県	490km 340km
E社	家具装備品	名古屋港	納入地先	40ft背高 → 40ft (積み替え)	福岡県 宮城県	660km 640km
F社	衣服・身廻品・はきもの	大阪港	船卸港付近	40ft背高 → 12ft (積み替え)	宮城県 栃木県 佐賀県	780km 570km 540km
G社	金属製品	横浜港	納入先地	20ft	栃木県	120km

(3) 鉄道輸送に対するニーズ

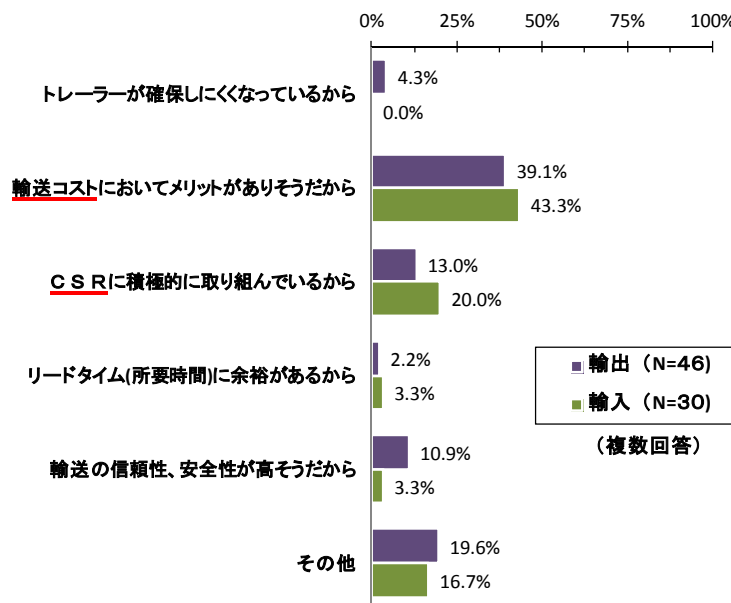
【貨物鉄道利用への関心①：海上コンテナを国内輸送する場合の手段として貨物鉄道利用の関心の有無】

- 荷主において「貨物鉄道利用に関心あり」と回答したのは、輸出で20.2%、輸入で15.1%となっており、主に輸送コストやCSR対応面に関する内容となっている。
- 物流事業者で「貨物鉄道利用に関心あり」と回答したのは、輸出で48.8%、輸入で46.3%となっており、多くはトレーラー確保や輸送コスト面に関心が高い傾向にある。

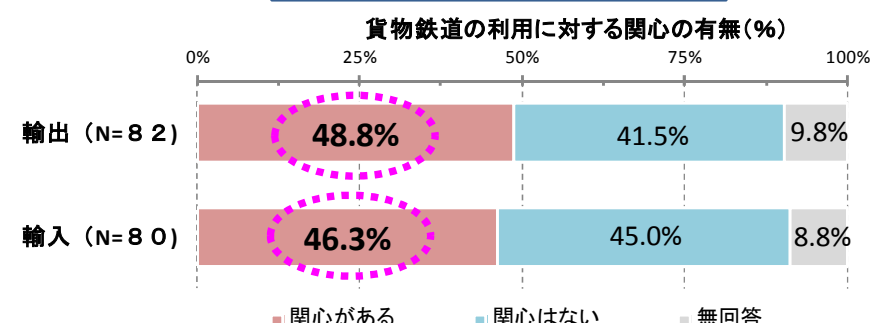
荷主



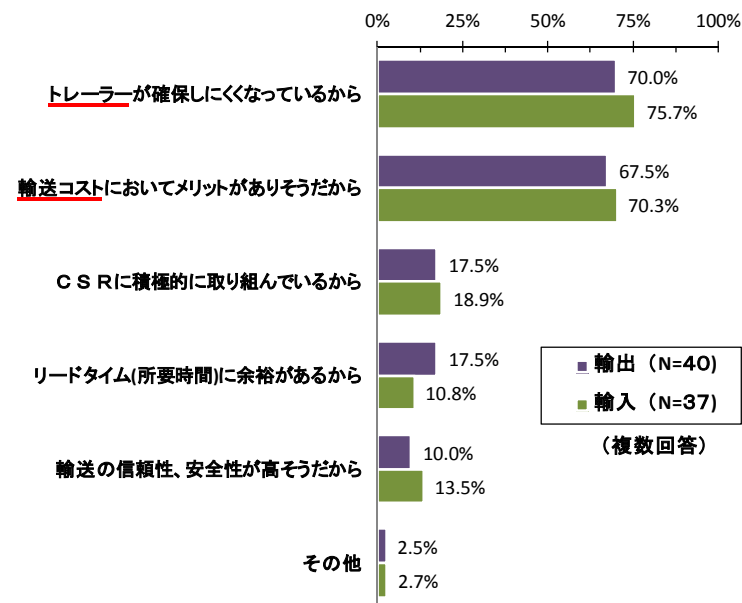
関心がある理由の内訳(%)



物流事業者



関心がある理由の内訳(%)



(3) 鉄道輸送に対するニーズ

【貨物鉄道利用への関心：海上コンテナを国内輸送する場合の手段として貨物鉄道利用の関心の有無】

○荷主は、輸出、輸入ともに自動車部品、産業機械、塗料・顔料・塗料・合成樹脂等の取り扱いにおいて、鉄道輸送に関心があると回答。

○物流事業者は、輸出ではその他の機械、自動車部品、塗料・顔料・塗料・合成樹脂等、産業機械、輸入では衣類・身廻品・はきもの、その他の機械、金属製品、自動車部品等の取り扱いにおいて関心があると回答。

<参考>

荷主

業種	回答事業所数			
	輸出のある事業所		輸入のある事業所	
	関心あり	関心率	関心あり	関心率
1 農業・林業	1			
2 漁業				
3 鉱業・採石業・砂利採取業				
4 建設業				
5 食料品製造業	17	7	2	29%
6 繊維工業	4	2	1	50%
7 衣服・その他の繊維製品製造業	2		1	
8 木材・木製品・家具・装備品製造業	7	2	4	1 25%
9 パルプ・紙・紙加工品製造業	9	8	3	38%
10 化学工業	25	21	2	10%
11 石油製品・石炭製品製造業	2			
12 プラスチック製品製造業	5	3	1	33%
13 ゴム製品製造業	4	2		
14 鉄鋼業	16	10	3	30%
15 非鉄金属製造業	9	6	1	17%
16 金属製品製造業	15	8	1	13%
17 はん用・生産用・業務用機械器具製造業	4	4	3	
18 電子部品・デバイス・電子回路製造業	6	4	4	
19 電気機械器具製造業	14	8	1	13%
20 情報通信機械器具製造業	2	2	2	
21 輸送用機械器具製造業	24	16	7	44%
22 その他の製造業	31	20	4	20%
23 電気・ガス・熱供給・水道業				
24 卸売業	12	2		
25 小売業	4		1	
26 その他	10	4	3	
合計	223	129	26	20%

【関心のある事業所での取扱品目上位】

輸出品目	数	輸入品目	数
自動車部品	13	自動車部品	8
化学薬品	6	産業機械	5
染料・顔料・塗料・合成樹脂・その他の化学工業品	5	染料・顔料・塗料・合成樹脂・その他の化学工業品	4
製造食品	5	非鉄金属	3
産業機械	4	その他の機械	3
非鉄金属	3	紙・パルプ	2
紙・パルプ	3	金属製品	2
鋼材	3	木製品	2
測量・光学・医療用機械	3	家具装備品	1
金属機械工業品（不明）	2	その他の繊維工業品	1
その他	5	その他	3
合計	52	合計	34

物流事業者

業種	該当社数						
	(MA)	輸出あり		輸入あり			
		関心あり	関心率	関心あり	関心率		
1 一般貨物自動車運送	42	34	13	38%	34	12	35%
2 特定貨物自動車運送	5	4			4		
3 貨物軽自動車運送	3	2	1	50%	2		
4 貨物自動車利用運送	56	49	24	49%	48	21	44%
5 鉄道利用運送	29	26	16	62%	26	14	54%
6 外航海運利用運送	79	70	34	49%	68	33	49%
7 内航海運利用運送	29	26	16	62%	25	12	48%
8 国際航空貨物利用運送	29	27	14	52%	26	15	58%
9 国内航空貨物利用運送	7	6	2	33%	5	2	40%
10 一般港湾運送事業	33	31	11	35%	31	11	35%
11 港湾荷役事業	12	10	4	40%	10	4	40%
12 倉庫事業	62	52	24	46%	52	23	44%
13 通関業務（海貨事業）	60	54	24	44%	54	25	46%
14 3PL	24	22	11	50%	22	11	50%
15 その他	6	6	4	67%	6	4	67%
合計	476	419	198	47%	413	187	45%

(100社) (82社)

(80社)

【関心のある事業所での取扱品目上位】

輸出品目	数	輸入品目	数
その他の機械	15	衣類・見廻品・はきもの	13
自動車部品	15	その他の機械	11
染料・顔料・塗料・合成樹脂・その他の化学工業品	10	金属製品	5
産業機械	7	自動車部品	4
化学工業品（不明）	6	染料・顔料・塗料・合成樹脂・その他の化学工業品	4
化学薬品	5	その他農産品	4
電気機械	5	がん具	4
水産品	5	その他畜産品	4
紙・パルプ	4	家具装備品	4
金属機械工業品（不明）	3	動植物性製造飼肥料	4
その他	26	その他	39
合計	101	合計	96

※ その他の機械とは、自動車販売機、暖房装置、精密機械、家電等

(3) 鉄道輸送に対するニーズ

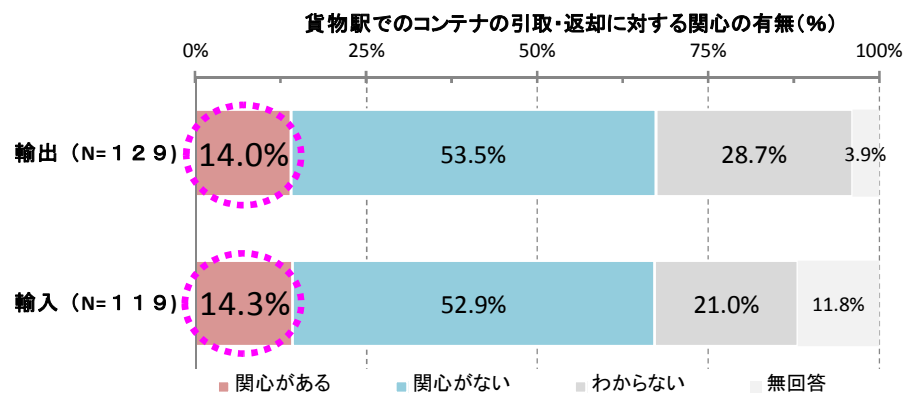
【貨物駅への空コンテナ返却・引き取り

：空になった海上コンテナの鉄道貨物駅への返却・引き取りができる仕組みがある場合の越道輸送への関心】

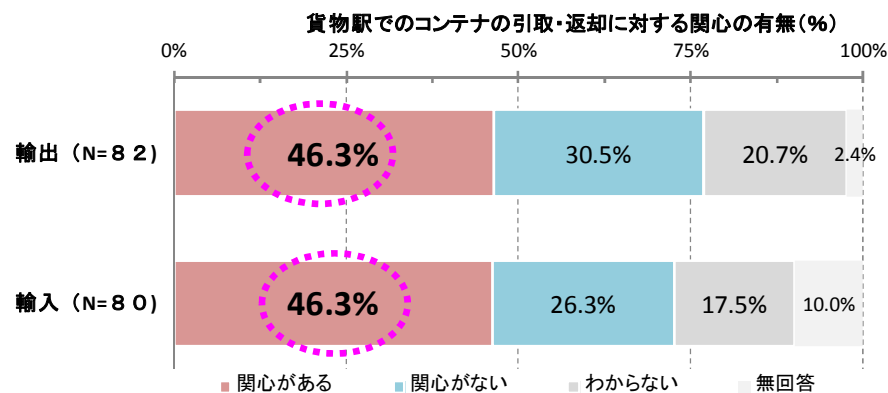
○荷主は、空コンを貨物鉄道駅に返却・引取できる仕組みについては、約1割強程度、関心を持っている。

○物流事業者では、約4割超が関心を持っている。

荷主



物流事業者



■ 荷主、物流事業者への聞き取りより（一部抜粋）

H社	貨物駅を活用し、コンテナラウンドユースによる輸送コストの削減によって、鉄道を利用した輸送が実現している。
I社	貨物鉄道事業者、荷主、運輸事業者それぞれの立場から、輸出入コンテナの鉄道輸送には往路・復路とも実入コンテナの輸送ができるかが重要なポイント。
J社	輸送コストの削減に向け、ラウンドユースを絡めたモーダルシフトを模索している。

(3) 鉄道輸送に対するニーズ

【鉄道輸送への転換可能性

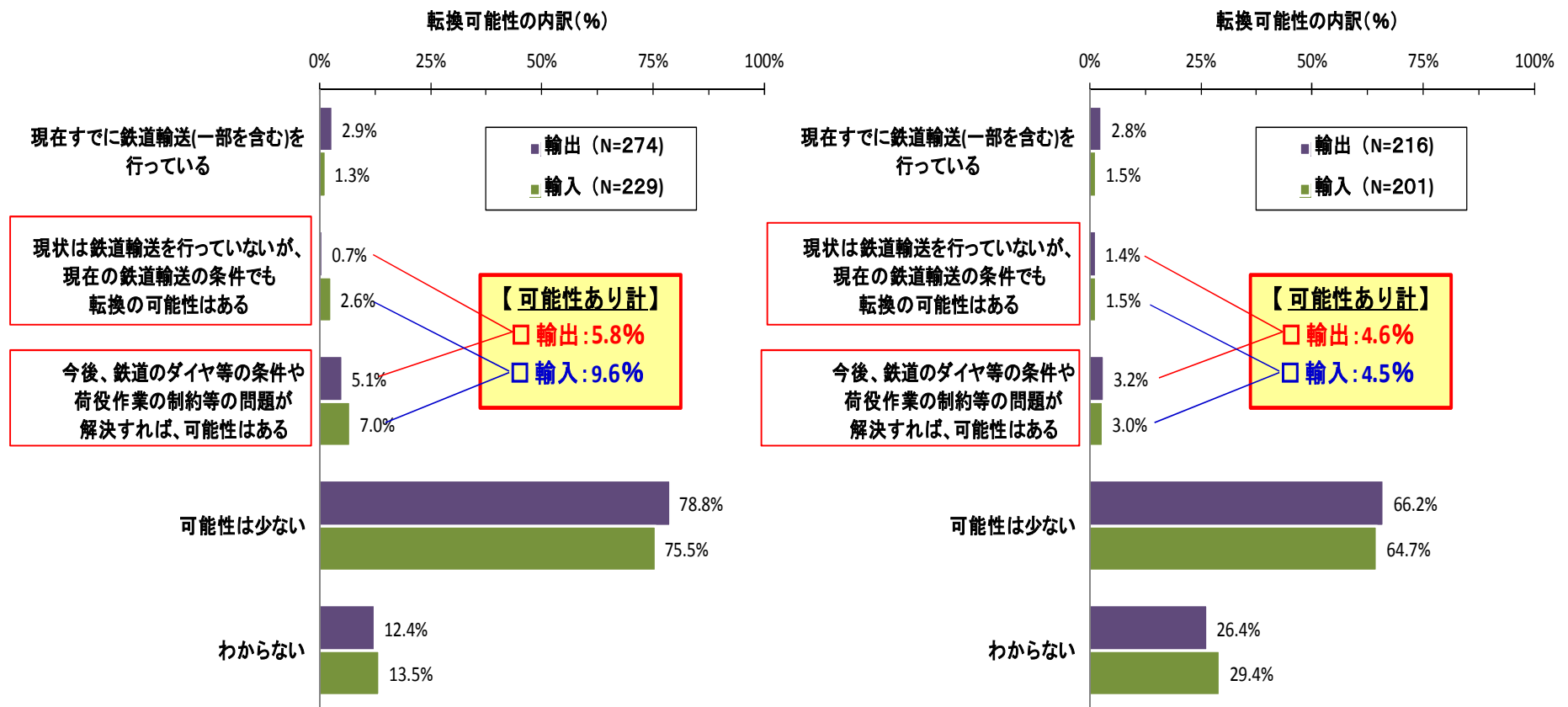
：海上コンテナのままあるいは鉄道コンテナに積み替えて鉄道輸送に転換できる可能性

○荷主は、取り扱い品目の内、輸出で78.8%、輸入で75.5%がトレーラー輸送から鉄道輸送への転換可能性は少ない、という状況であるが、輸出の5.8%、輸入の9.6%は鉄道輸送への転換の可能性があると回答。

○物流事業者は、輸出で66.2%、輸入で64.7%がトレーラー輸送から鉄道輸送への転換可能性は少ない、という状況であるが、輸出の4.6%、輸入の4.5%は鉄道輸送への転換の可能性があると回答。

荷主

物流事業者



(注) グラフは、回答のあった品目の件数の構成比であり、品目の重量やコンテナ個数等による構成比ではない。

(4) 鉄道輸送に対する懸念等

【貨物鉄道利用への懸念等①

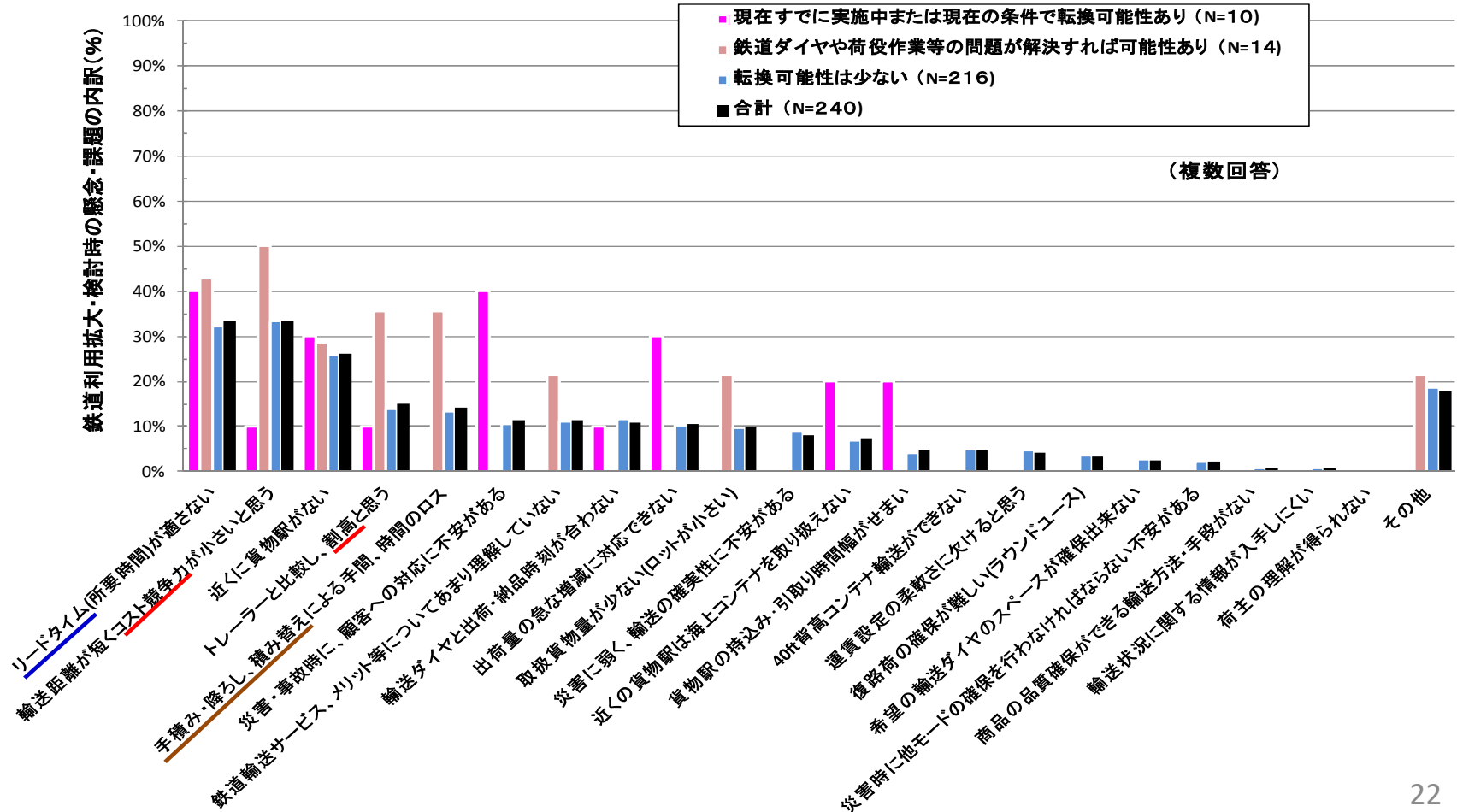
：年間の取扱量（トン数）の上位3品目の鉄道利用の拡大・検討を行うにあたっての懸念・課題】

○荷主は、鉄道を検討するにあたり、コスト、リードタイム、近くに貨物駅がない等に関することが主な懸念。

<参考>

■ 輸出

荷主



(4) 鉄道輸送に対する懸念等

【貨物鉄道利用への懸念等②

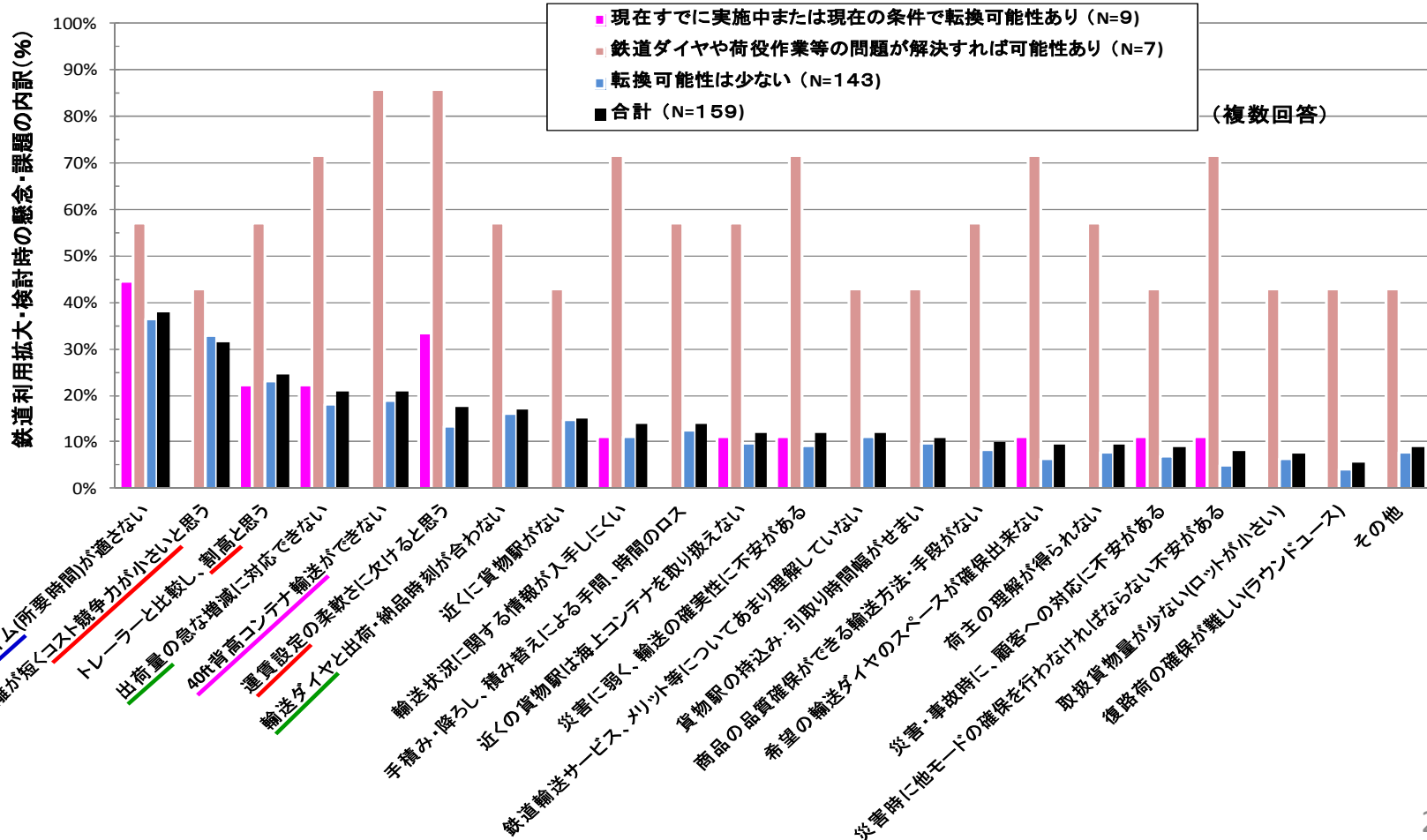
：年間の取扱量（トン数）の上位3品目の鉄道利用の拡大・検討を行うにあたっての懸念・課題】

○物流事業者は、鉄道を検討するにあたり、リードタイム、コストに加え、40ft背高コンテナに関することも主な懸念。

<参考>

■ 輸出

物流事業者



(4) 鉄道輸送に対する懸念等

【貨物鉄道利用への懸念等③】

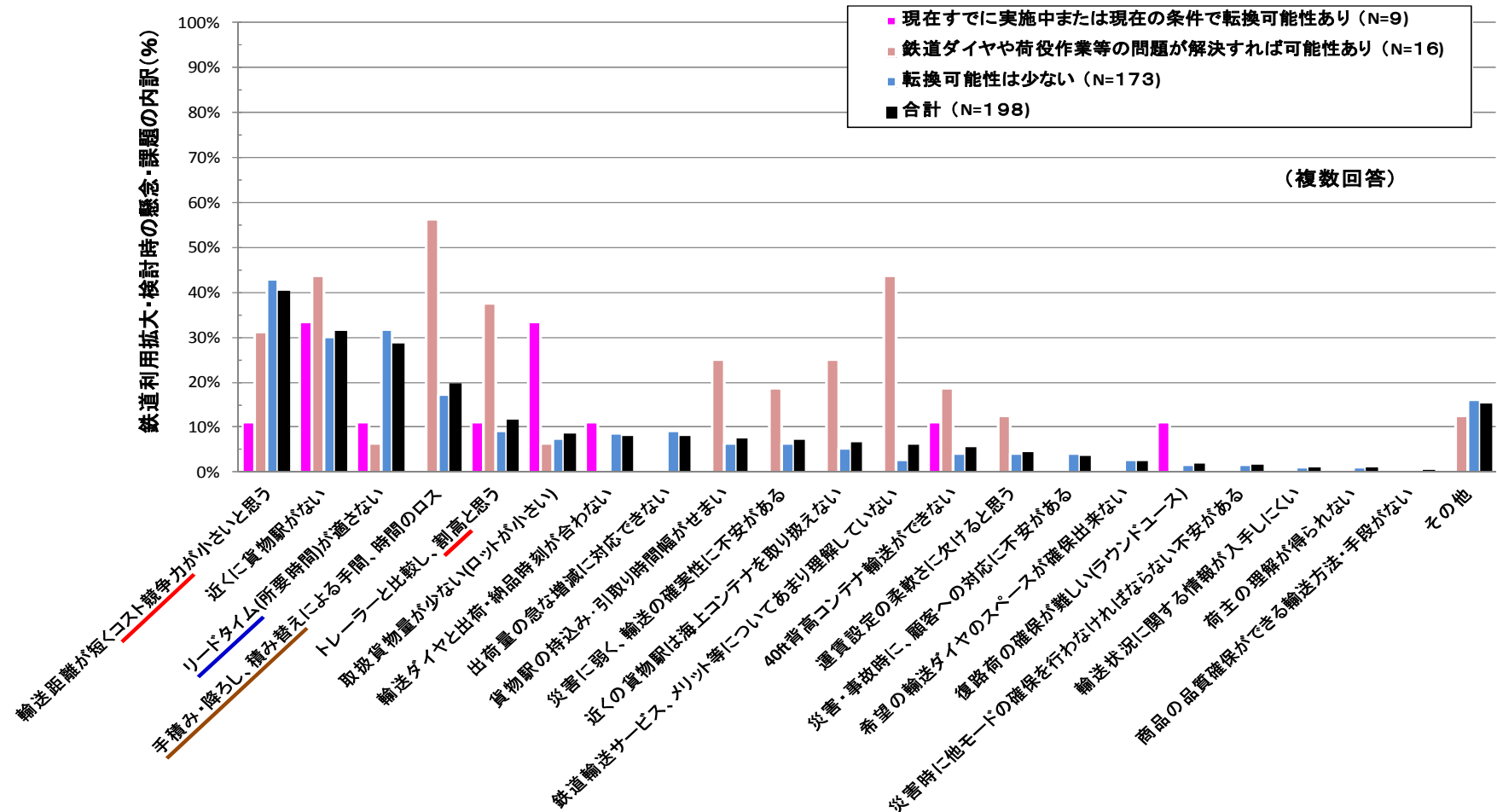
：年間の取扱量（トン数）の上位3品目の鉄道利用の拡大・検討を行うにあたっての懸念・課題】

○荷主は、コスト、リードタイム、近くに貨物駅がない等に関することが主な懸念。

<参考>

■ 輸入

荷主



(4) 鉄道輸送に対する懸念等

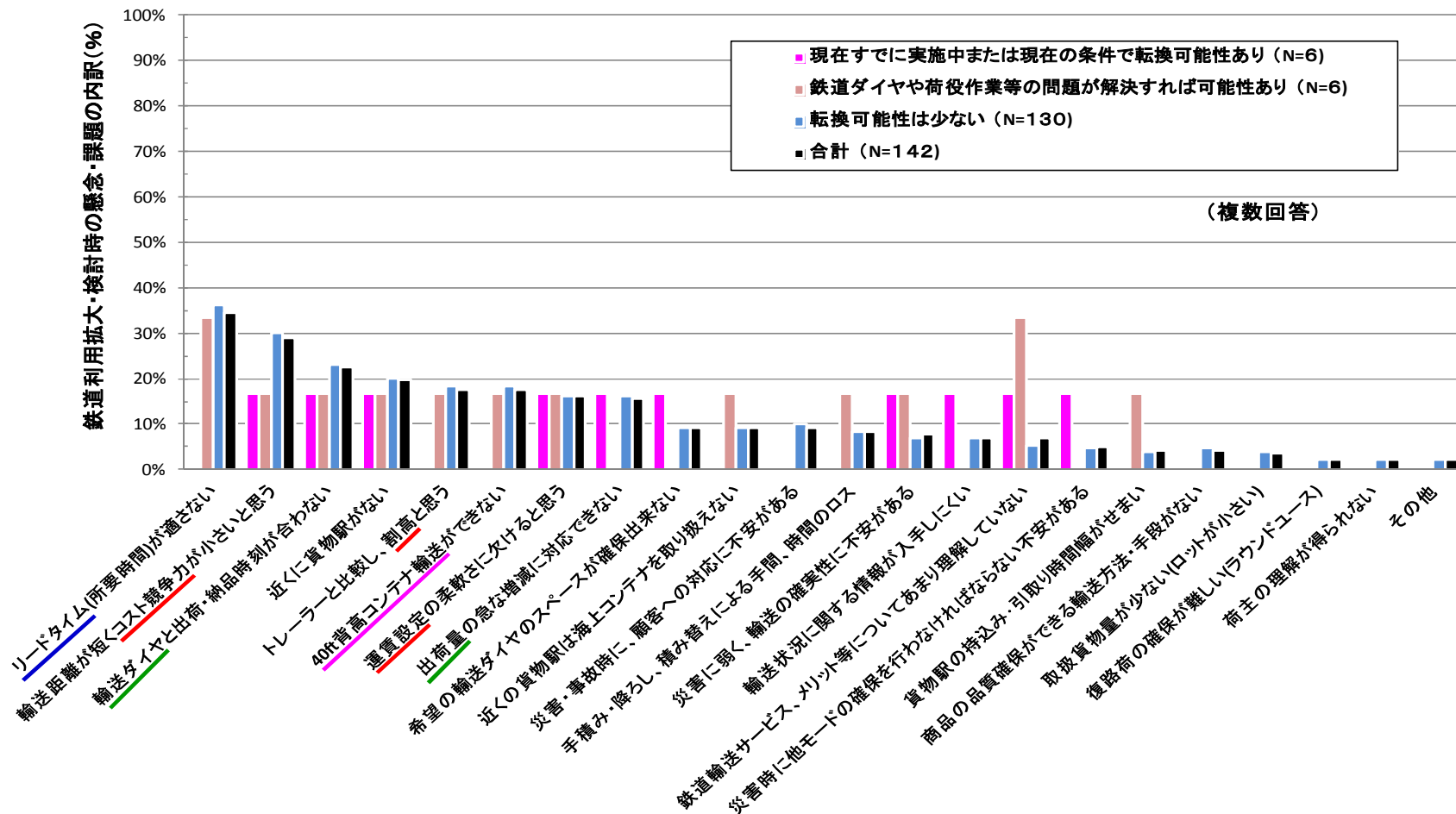
【貨物鉄道利用への懸念等

：年間の取扱量（トン数）の上位3品目の鉄道利用の拡大・検討を行うにあたっての懸念・課題】 ○物流事業者は、輸出と同じく、リードタイム、コストに加え、40ft背高コンテナに関することが主な懸念。

<参考>

■ 輸入

物流事業者



(5) 輸出入貨物における鉄道利用の課題（課題の整理）

	輸 出		輸 入	
鉄道輸送への転換可能性について	荷 主	物流事業者	荷 主	物流事業者
転換の可能性は少ない	<ul style="list-style-type: none"> ◎ 輸送距離が短くコスト競争力が小さいと思う ○ リードタイム(所要時間)が適さない ○ 近くに貨物駅がない 	<ul style="list-style-type: none"> ◎ リードタイム(所要時間)が適さない ○ 輸送距離が短くコスト競争力が小さいと思う 	<ul style="list-style-type: none"> ◎ 輸送距離が短くコスト競争力が小さいと思う ○ リードタイム(所要時間)が適さない ○ 近くに貨物駅がない 	<ul style="list-style-type: none"> ◎ リードタイム(所要時間)が適さない ○ 輸送距離が短くコスト競争力が小さいと思う
現在の条件で可能性あり、問題が解決すれば可能性あり (現在、実施中含む)	<ul style="list-style-type: none"> ◎ リードタイム(所要時間)が適さない ◎ 輸送距離が短くコスト競争力が小さいと思う ○ 近くに貨物駅がない ○ トレーラーと比較し、割高と思う 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運賃設定の柔軟さに欠けると思う ● リードタイム(所要時間)が適さない ◎ 出荷量の急な増減に対応できない ◎ 希望の輸送ダイヤのスペースが確保出来ない ◎ トレーラーと比較し、割高と思う ◎ 40ft背高コンテナ輸送ができない ◎ 災害に弱く、輸送の確実性に不安がある ◎ 災害時に他モードの確保を行わなければならない不安がある ◎ 輸送状況に関する情報が入手しにくい ○ 近くの貨物駅は海上コンテナを取り扱えない ○ 輸送ダイヤと出荷・納品時刻が合わない ○ 商品の品質確保ができる輸送方法・手段がない ○ 災害・事故時に、顧客への対応に不安がある ○ 手積み・降ろし、積み替えによる手間、時間のロス ○ 荷主の理解が得られない 	<ul style="list-style-type: none"> ◎ 近くに貨物駅がない ◎ 手積み・降ろし、積み替えによる手間、時間のロス ○ トレーラーと比較し、割高と思う ○ 鉄道輸送サービス、メリット等についてあまり理解していない 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道輸送サービス、メリット等についてあまり理解していない

注) 課題前の記号は、
 ● 指摘率50%以上
 ◎ 同 33.3%以上
 ○ 同 25%以上

○ 鉄道輸送への転換の可能性が少ないと回答とした荷主、物流事業者の懸念事項として、「リードタイム(所要時間)が適さない」「輸送距離が短くコスト競争力が小さいと思う」が共通している。

○ 鉄道輸送への転換の可能性があると回答した荷主、物流事業者においては、「鉄道輸送サービス、メリット等についてあまり理解していない」「トレーラーと比較し、割高と思う」懸念が輸入において、共通した指摘。

○ 鉄道輸送への転換の可能性があると回答した物流事業者からは、「運賃設定の柔軟さに欠ける」「出荷量の急な増減に対応できない」「希望の輸送ダイヤのスペースが確保出来ない」「40ft背高コンテナ輸送ができない」など、多数の懸念事項が指摘があった。

3. 集荷・配達の輸送力と シャーシの配置状況

- (1)調査の概要
- (2)集荷・配達圏域
- (3)シャーシの配置状況

(1) 調査の概要

鉄道輸送機能を把握するアンケート調査

貨物駅の集配エリアや荷役器機等の配置状況を把握するアンケートを実施。

■ アンケート調査の概要

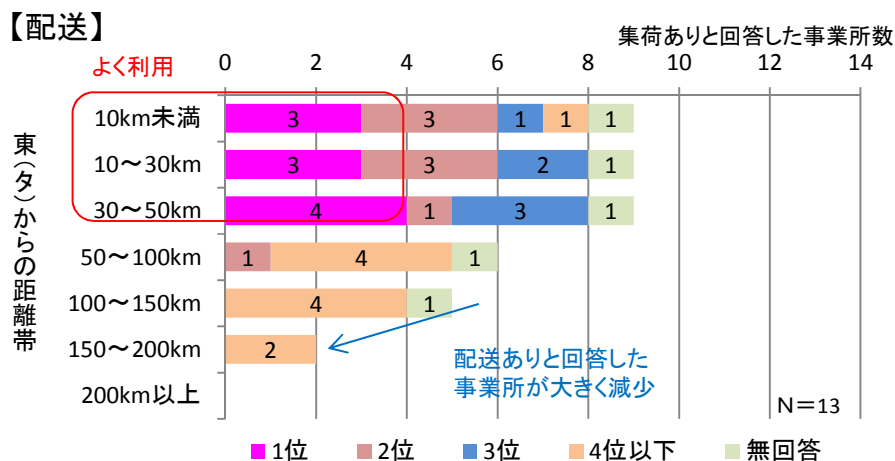
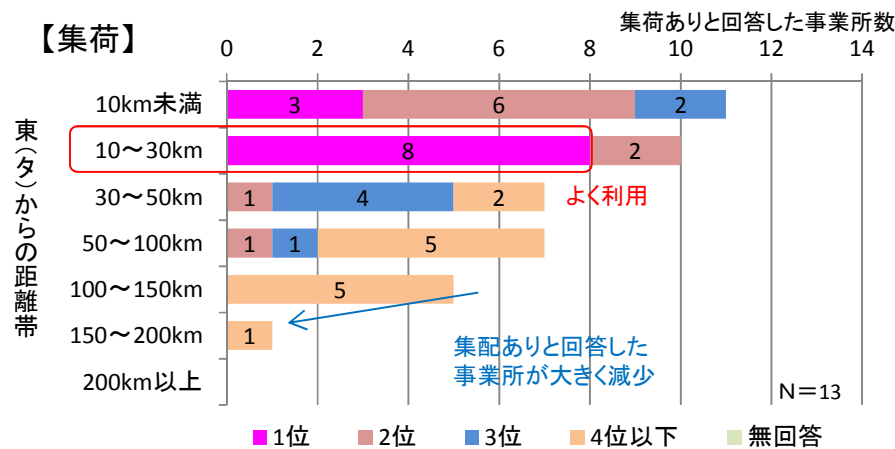
	貨物駅の集配エリア調査	海上コンテナ集配車両調査
調査対象者	○東京貨物ターミナル駅利用通運事業者 (公益社団法人全国通運連盟会員)	○全国通運事業者 (公益社団法人全国通運連盟会員)
調査規模	配布数 25社 回収数 13社 (回収率 52%)	配布数 296社 回収数 134社 (回収率 45%)
調査方法	郵送配布・郵送回収 (電子メールでの依頼・回収を併用)	郵送配布・郵送回収 (電子メールでの依頼・回収を併用)
調査時期	平成27年1月19日～30日	平成27年1月19日～30日
調査項目	・距離帯別の集配の有無 ・集配しない理由 など	・海上コンテナ向けシャーシの 保有状況(自社、協力会社)

(2) 集荷・配達圏域

- 東京貨物ターミナル駅の集荷エリアは30km未満が多く、最大では概ね150kmとなっている。
- 配送エリアは50km未満が多く、最大では概ね150kmとなっている。

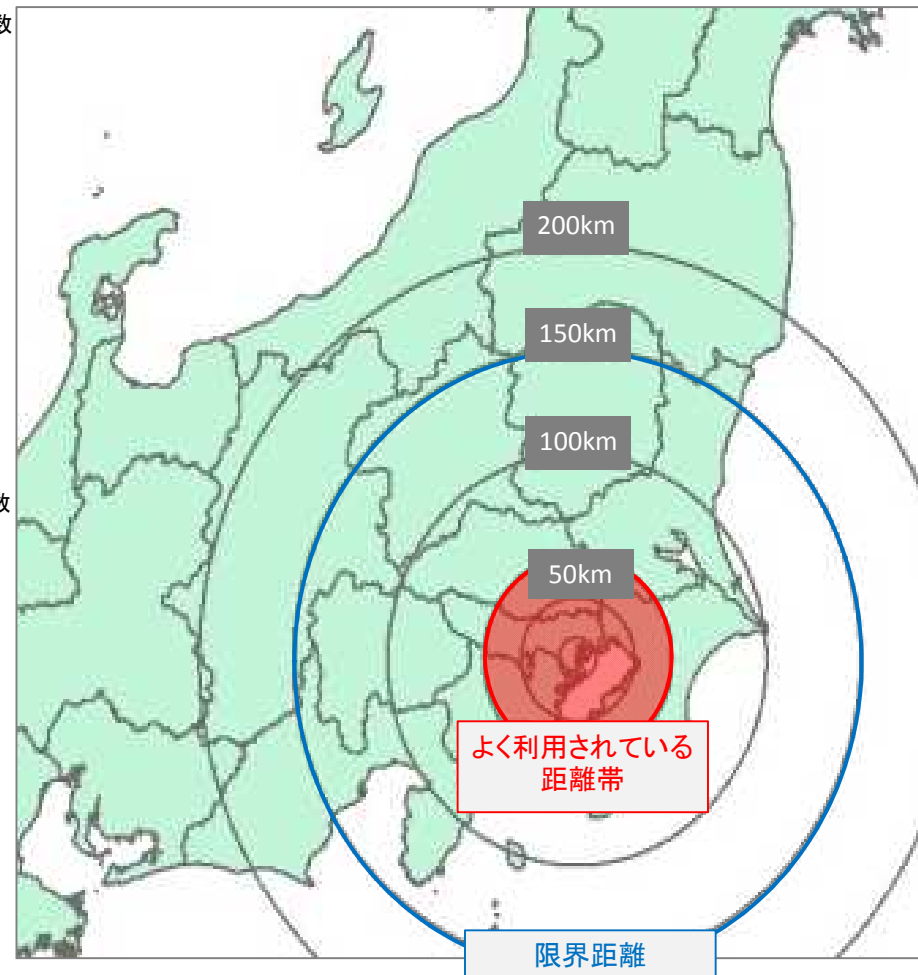
<参考>

■集荷エリア（上位3エリア）



※回答があった15事業所中、いずれかの距離帯で集配ありと回答した事業所は13事業所
 グラフ中の内訳は集配が多い距離帯の順位(※1位=最も集配が多い距離帯)

■東京貨物ターミナル駅を中心とした圏域



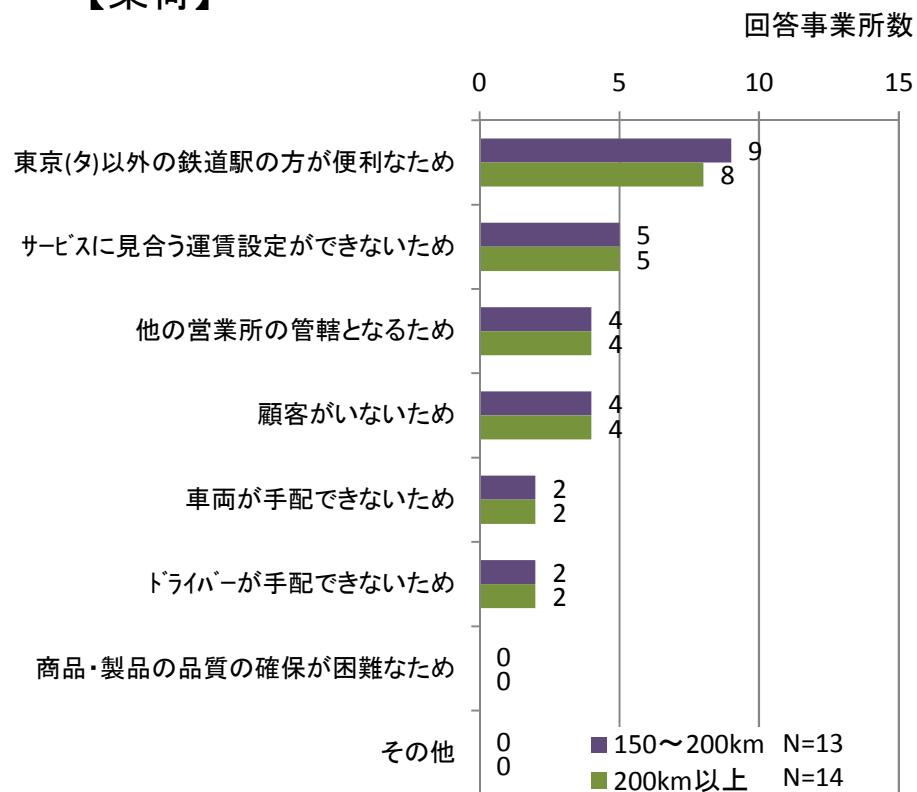
(2) 集荷・配達圏域

○ 東京貨物ターミナル駅から150km以上のエリアで集配しない理由は、「他の貨物駅の方が便利のため」が最も多く、次いで「サービスに見合う運賃設定ができないため」「他の営業所の管轄となるため」「顧客がないため」となっている。

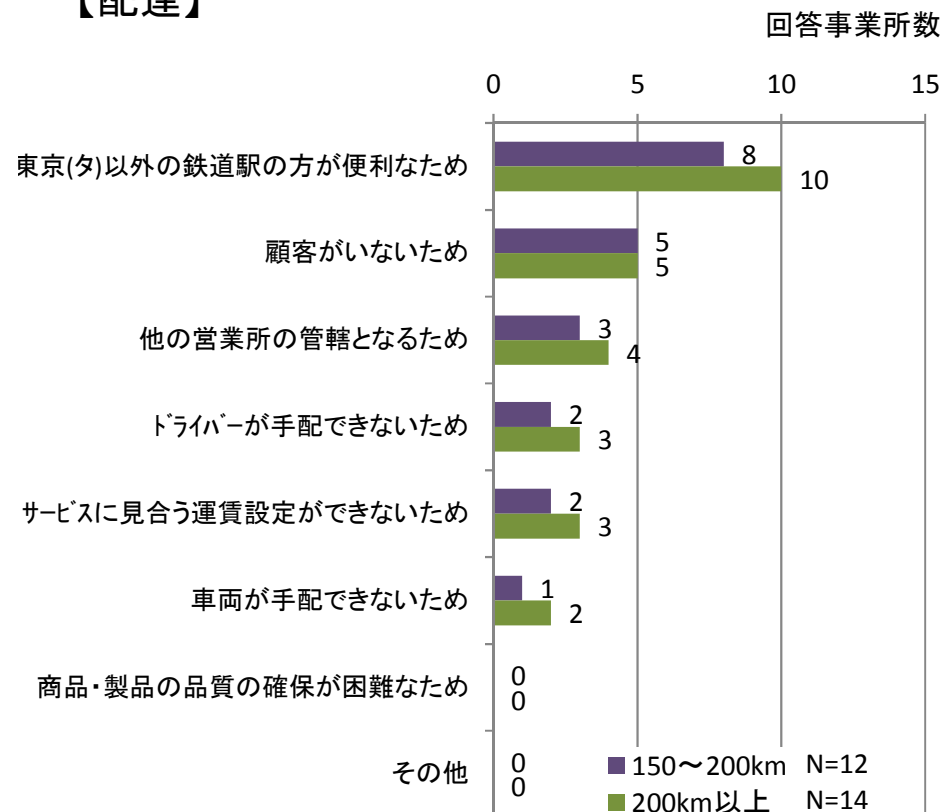
<参考>

■ 150km以上のエリアで集配しない理由

【集荷】



【配達】



(3) シャーシの配置状況

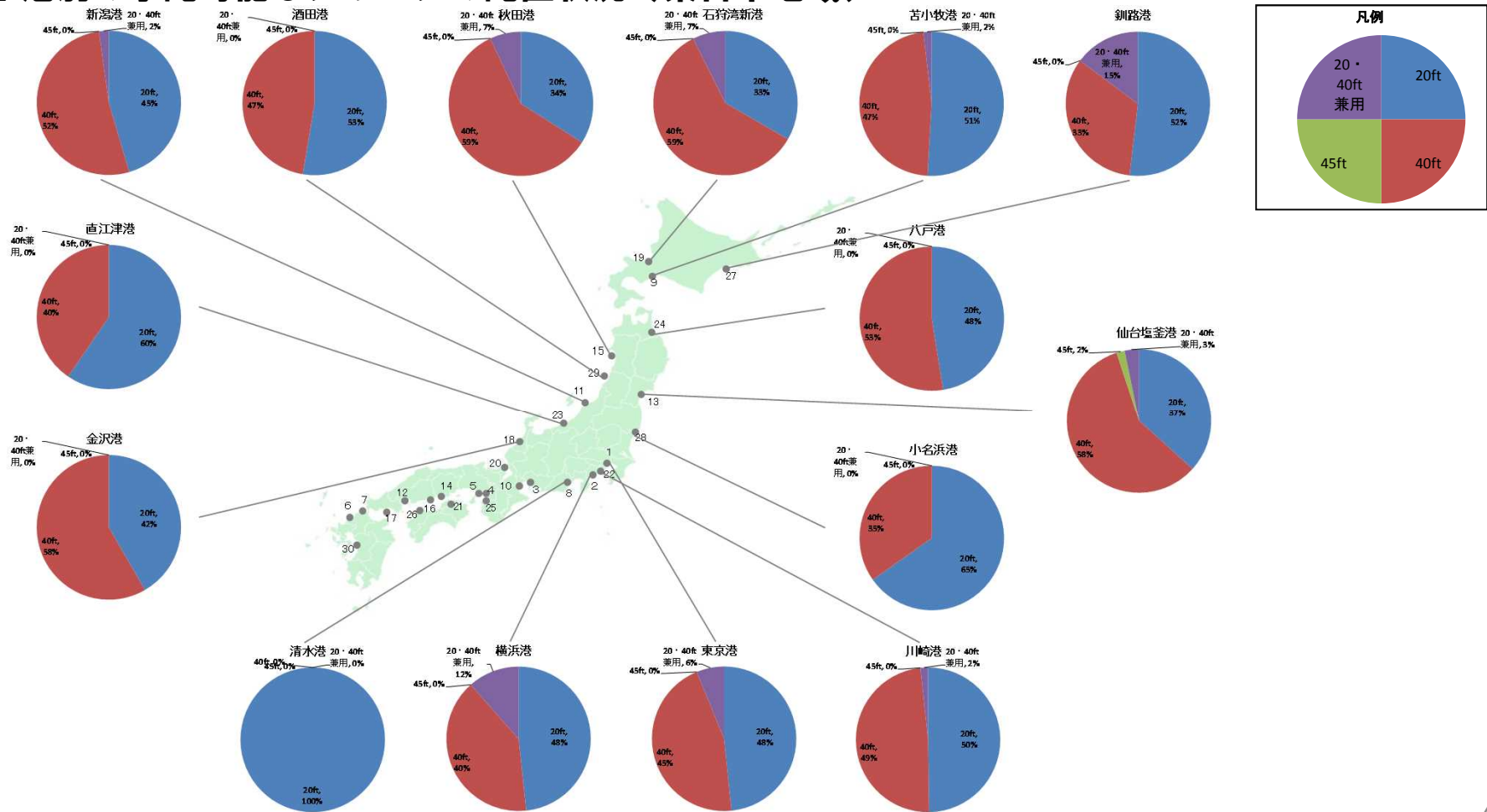
○ 外貿コンテナの取扱が多い上位30港※では、ほぼ全ての港で40ft対応のシャーシ等が手配可能な状況となっている。

⇒ 沿岸部でのショートドレイジへの対応は、ほぼ全国的に対応できる状況にあると見られる。

※外貿コンテナの取扱量が多く、最寄りの鉄道貨物駅に20ft、40ftコンテナを取扱う荷役機器がある鉄道貨物駅上位30駅

<参考>

■ 港別の手配可能なシャーシの配置状況（東日本地域）



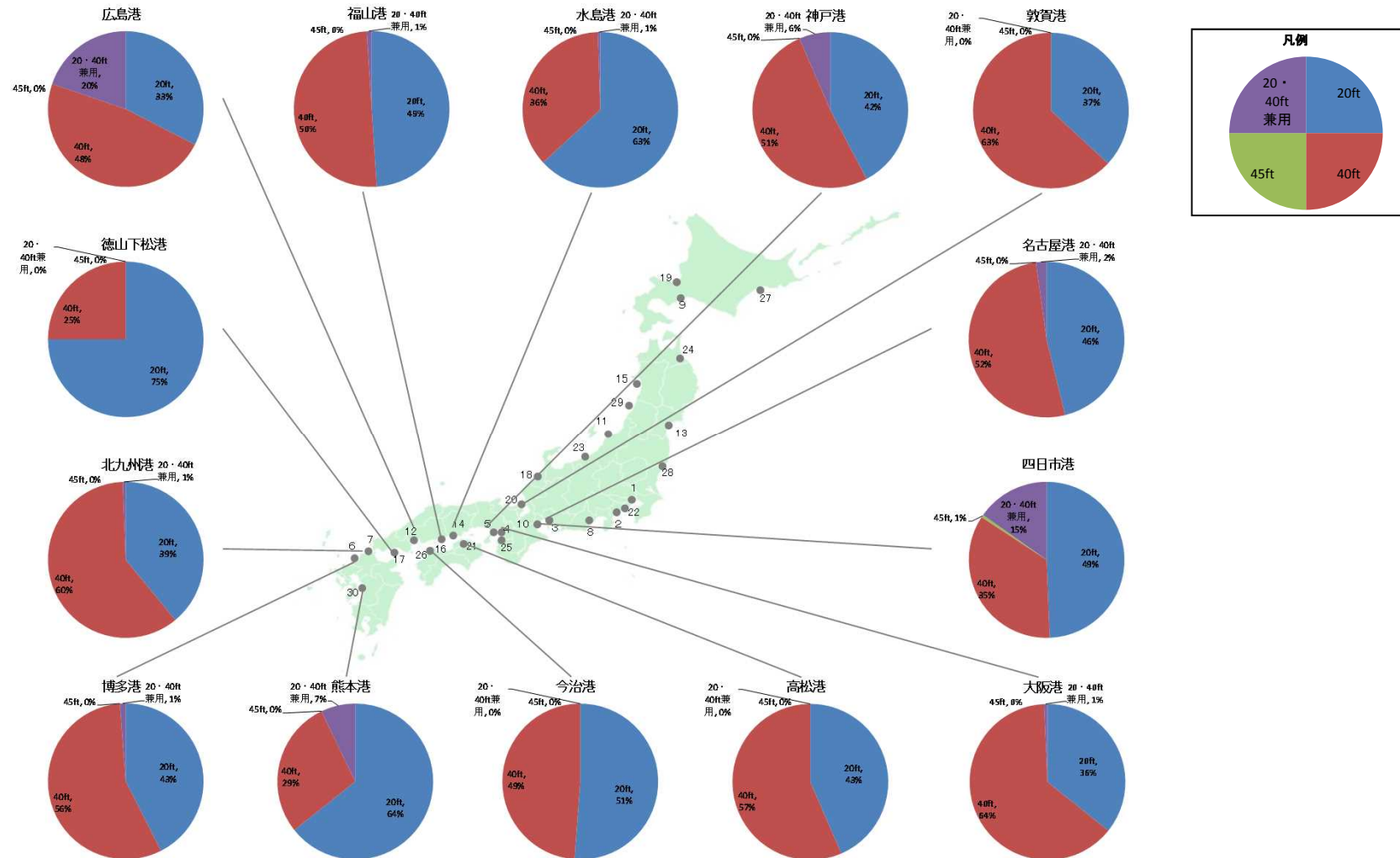
※公益社団法人全国通運連盟会員企業296社中134社の回答、自社の保有車両、協力会社の手配可能な車両の構成比

(3) シャーシの配置状況

海上コンテナ対応シャーシの配置状況

<参考>

■ 港別の手配可能なシャーシの配置状況（西日本地域）



※公益社団法人全国通運連盟会員企業296社中132社の回答、自社の保有車両、協力会社の手配可能な車両の構成比