

第3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27年3月16日(月)14:00~16:00

2 場所

スタンダード会議室 虎ノ門 HILLS 2階ホール

3 議事概要

1. 事務局より、調査の進め方、第2回調査会意見と対応、アンケート結果を踏まえた輸出入コンテナ貨物における鉄道利用促進への対応のあり方について、最終報告書について資料を説明。併せて、アンケート結果に関連して関係者から説明。
2. 委員からは全体を通じ、以下のような発言があった。

○CO2 削減量のハイケースの場合、鉄道輸送事業者の輸送能力の検証を行うべき。輸出入コンテナは多くの場合船社の保有物であることから、空コンテナの内貨転用による輸送の効率を考える際には、船会社の意見も踏まえながら検討を行う必要がある。

○ラウンドユース(往路及び復路のいずれかが空となる輸出入コンテナのトラック輸送において、内陸コンテナターミナルの活用等によりコンテナの往復利用を行うこと)の取り組みの一つとして、SOC(他船社保有の空コンテナを活用し、契約船社に船積みを行うこと)を、過去にトライアルを行ったことがあり、輸出入者間の手配において手間が掛かった。プロセスを改善し、利用しやすくするためには船会社を入れるのがよい。

○空コンテナの内貨転用を実施する場合、40ft(フィート)コンテナに手積みとなることもあるので、荷役作業について併せて考える必要がある。また、IT-FRENS(鉄道事業者における輸送枠申し込み端末)における1ヶ月前予約の事前申し込みにおいては、列車を指定する必要があり、船が遅延した場合には、輸送枠を消化できず、取消料がかかるため、輸出入コンテナ利用には適さない。OB申し込み(オーバーブッキング申し込み:鉄道輸送事業者が設定している IT-FRENS における輸送申し込み方法の一つ。納期に余裕があり、列車に空きが出た時点で、積載する申し込み方法)を活用すべきであるが、貨物駅構内に40ftコンテナを留置できるスペースの整備を行うこと

が必要となる。

- 「鉄道コンテナお試しキャンペーン」について、物流事業者より提案を受けた。4月より、輸入20ft(フィート)コンテナにて、東京から新潟間で鉄道輸送利用を予定しており、今後も他区間での検討も考えたい。
- コンテナラウンドユースを実施する上で、船会社にコンテナを返却する際、6日間はフリーであるが、それを超過すると費用負担が発生する。鉄道で長距離を運ぶと日数がかかるが、貨物駅をデポとして活用し、保税機能も備えた返却の仕組みがあると良い。
- 貨物駅における保税機能も備えたデポは、東京～盛岡間で既に行われている。また、ラウンドユースを行うにあたり、船会社との調整や独占禁止法の関係等もあり調整が難しいが、このような提案が出たこと、さらに、以前よりお願いしていた40ft(フィート)背高コンテナ輸送の促進に向けた低床貨車の実証事業が予算案に計上されていることは嬉しい。
- 国内において鉄道、船舶を利用し課題等もあるが、弊社グループ全体において、CO2削減を念頭に置いて輸送を行っており、現在、弊社が鉄道、船舶にて輸送していることが、弊社本社に対してPRになっているのは事実。現在、名古屋から九州まで鉄道輸送を一部で利用しており、将来的には、100%鉄道利用を目指している。また、インランドデポ(港湾、空港以外の内陸部にある貿易貨物輸送基地)が実現すれば活用するかもしれない。
- 鉄道貨物駅にデポの機能を整備し、将来的には、内陸の貨物駅宛てにスルーでB/L(船荷証券)を切ることができれば、鉄道貨物駅の価値もさらに高まるのではないか。
- オフレールステーションは(鉄道貨物における駅区分の一つで、線路の敷設は無いが、親駅までトラックにてコンテナを輸送)、現時点、一部の駅にて20ft(フィート)コンテナの荷役の対応は行っているようだが、12ftコンテナの取り扱い限定の駅がほとんどで、トップリフターと敷地拡大等の整備が必要なため時間と費用を要するが、オフレールステーションとインランドデポが一体となれば、物流インフラとして有効であると考えられる。また低床車両の実証区間の候補として、東京～福岡間では、阪神港、名古屋港など多くの主要港が

ありドレージの距離も短いため、これら以外でドレージ距離の長い港を選定すればどうか。

- 最終的にオンドックレール(引き込み線)が整備されることが望ましい。鉄道輸送事業者は、輸出入コンテナを想定した予約や留置の仕組みが必要である。また、船会社と連携することで、インランドデポでのラウンドユースが可能となるので、船会社を交えた検討が必要である。
- オンドックレールは、中長期的課題であり、これに対するニーズや意見を国の協力も得つつ、引き続き調査できると良い。
- 本調査の鉄道輸送を促進する具体的な方策の方向性に関して、実施主体について不明瞭な点は明確にしておく必要がある。
- インランドデポでのラウンドユースの仕組みづくりに期待したい。また、オフレールステーションのような既存の物流インフラを活用し、40ftコンテナにも対応した整備が必要。

以上
(文責 事務局)