

## 第2回 モーダルシフト促進のための貨物鉄道の輸送障害時の代替輸送に係る 諸課題に関する検討会 議事概要

### 1. 日時

平成27年4月13日（月） 14：00～16：00

### 2. 場所

中央合同庁舎3号館4階特別会議室

### 3. 議事概要

1. 貨物鉄道利用者3社及び利用運送事業者より輸送障害への対応状況と課題について、その後事務局より輸送障害時の代替輸送に係る課題の整理について発表を行った。
2. 委員からは全体を通じ、以下のような発言があった。
  - 貨物鉄道利用者として、取り卸しができる駅は把握している。取り卸しができない駅が多ければ多いほどイレギュラーな事象には対応しやすい。
  - モーダルシフト率が上がれば上がるほど緊急事態のトラックの手配が難しいということもあると思う。
  - 鉄道輸送の利便性には優位性があるため拡大したいと思っているが、輸送障害に弱いと思っている。輸送障害対策について、JR貨物で優先順位を付けてリソース（検討要員）を配分して、やれるものから手を付けてほしい。
  - 海上輸送の比率を増やしていきたいが、コストの問題がある。また、海上輸送については、ここ数年は枠が埋まってきており、いざ使いたいとなっても使えない状況にもある。通常時から使っていないと難しいと感じている。
  - 輸送障害時に、代替輸送用車両をどこから調達するのが大きな問題である。さらに、特に大規模災害時には、駐車場の確保、ドライバーの宿泊場所の手配、燃料の補給方法等様々な問題があると思う。
  - 今回の東海道線での事故が起きた箇所は、以前から危険箇所として認識されていたと思うが、それ以外にも危険箇所はあるはず。それらに対する情報共

有と、輸送障害が起きたときに想定できる範囲でどうすべきか整理して、共通認識を持つべきではないか。今後もこれらの検討を続けるべきだと思う。

○輸送障害時の迂回ルートとして、今まで使用していないところを迂回しようとする線路が貨物輸送に非対応であったり、脱線防止ガード等の設備が必要であったりすると思うが、これらに対する国の補助が必要だと思う。

○トラックの遅延は遅れても1時間程度だが、列車の場合は遅れるとかなりの時間遅延することになる。鹿との衝突など細かいイレギュラーも防がないと、エンドユーザーには鉄道輸送における輸送障害の認識があまりないので、説明がつきにくい。

○鉄道と船を上手に組み合わせるかというのは国全体としても非常に重要。

○青函トンネルは危険物を運べない上にフェリーもなくなってしまった。なんらかの代替輸送を考えておいていただきたい。

○課題、対策は理解できたので、次回は検討状況を報告する（JR貨物）。

以上（文責 事務局）