

# 「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」 の進め方

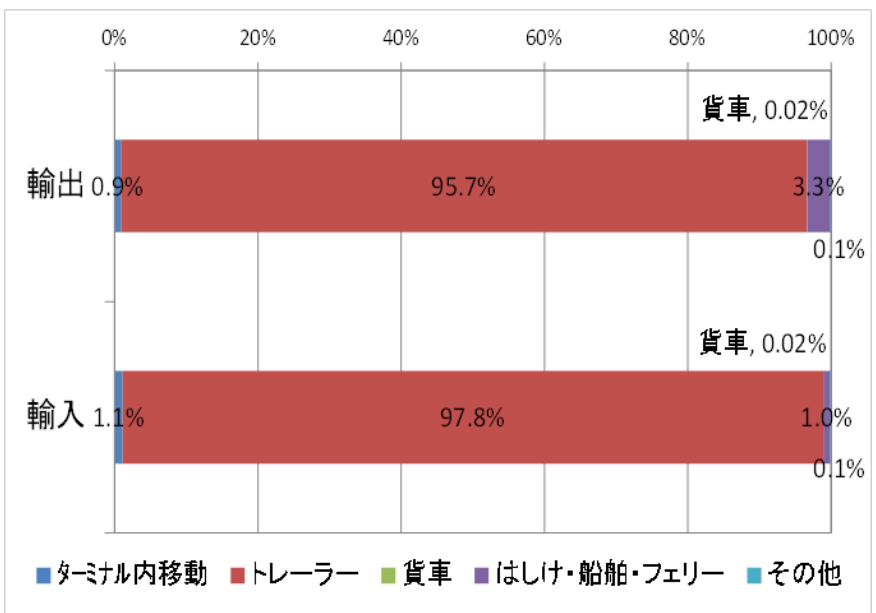
平成26年12月5日(金)

# 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の進め方

## 背景

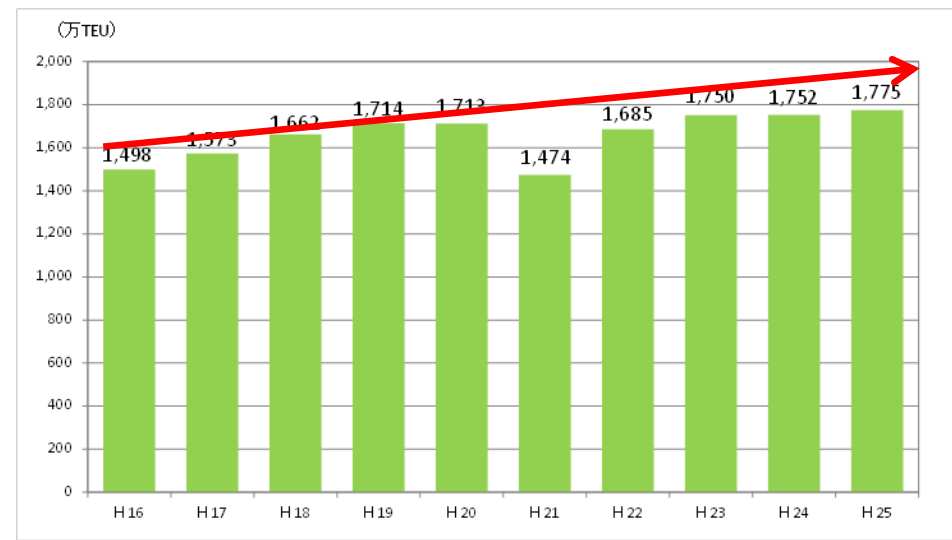
- 日本の港湾における輸出入コンテナ貨物の国内輸送は9割以上がトレーラー輸送となっており、また輸出入コンテナ貨物量は増加傾向にあり10年間で約1.2倍増加。
- CO2排出量の少ない鉄道輸送に着目すると、輸出入コンテナは国内の鉄道コンテナ（JIS規格）とは異なる規格（ISO規格）のコンテナが使われており、トンネルの高さ制限などハード面の課題等により、輸出入コンテナの鉄道輸送は、わずかにしか行われていない現状。
- 一方で、環境対策や労働力不足対策の観点、更には大井埠頭におけるゲート前渋滞への対応の観点から、輸出入コンテナ輸送のモーダルシフト推進は重要な政策課題。

### ドレージ輸送手段別利用状況



資料：平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果  
(各年10月、11月に実施した調査(1ヶ月間調査))

### 輸出入コンテナ貨物の輸送量の推移



資料：港湾統計  
(平成25年のその他の取扱量は国土交通省港湾局資料「2013年のコンテナ取扱貨物量(速報値)について」より)

# 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の進め方

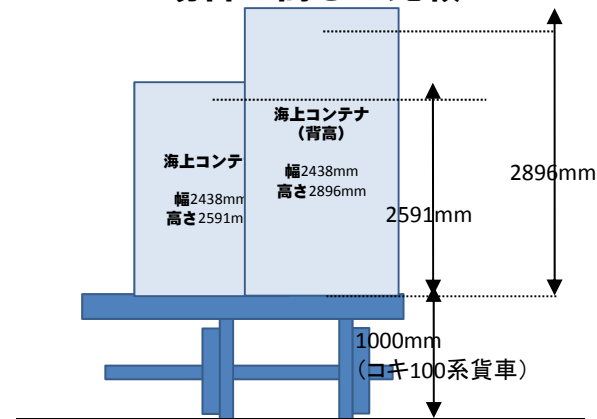
40ft背高コンテナを輸送する場合、山陽線・東海道線・上越線等において、トンネルの高さ制限や運行面での安全確保等課題に対する対応が必要。



〈左〉20/40ftドライコンテナ  
 (高さ8フィート6インチ)  
 〈右〉20/40ftハイキューブコンテナ  
 (高さ9フィート6インチ)



## 海上コンテナを汎用貨車に積載した場合の高さの比較



## 目的

荷主へのヒアリング等を通じて輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送に対するニーズ、課題を明らかにし、輸出入コンテナの鉄道輸送を促進する具体的方策を明らかにすることで、更なるモーダルシフトの促進を図る。

# 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の進め方

