

課題への対応方策の方向性

平成27年2月16日(月)

1. 輸出入貨物における鉄道利用課題への対応方策の方向性

■荷主、物流事業者アンケート結果

	輸 出		輸 入	
鉄道輸送への 転換について	荷 主	物流事業者	荷 主	物流事業者
転換の可能性は 少ない	◎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	◎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	◎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	◎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)	◎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	●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 ○近くの貨物駅は輸出入コンテ 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	◎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	○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。⇒鉄道輸送ネットワーク機能の強化、輸送コストへの対応
- 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。⇒啓発活動、輸送コストへの対応
- 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、「40ft背高コンテナ輸送ができない」、「近くの貨物駅で輸出入コンテナが取り扱えない」等、多数の懸念事項が指摘があった。⇒鉄道輸送ネットワーク機能の強化、貨物駅機能の強化

■鉄道輸送利用機能の実態調査結果(積載状況、保有シャーシ)

- 東京～福岡間の積載状況は、積載の工夫等を行えば、輸出入コンテナ貨物の輸送枠の調整の検討は可能。
- 外貿コンテナの取扱が多い上位30港に隣接した貨物駅の鉄道利用運送事業者は、ほぼ全ての港で対応シャーシの手配は可能。

1. 輸出入貨物における鉄道利用課題への対応方策の方向性（骨子）

○輸出入コンテナ貨物における鉄道利用の課題を対応方策、実現性を整理。

課題	対応方策	実現性
鉄道輸送ネットワーク機能の強化	鉄道輸送ネットワークの改善 ・輸送リードタイムの改善 ・40ft背高コンテナに対応した低床車両の検討 等	中長期
輸送コストへの対応	ショートドレージの効率化 ・弾力的な運賃設定の検討 ・オン・ドック・レールの可能性検討 等	中長期
貨物駅機能の強化	荷役機器の配備強化 ・40ft対応トップリフター、リーチスタッカーの大型荷役機器増備 コンテナラウンドユースの仕組みづくり ・貨物駅の活用可能性検討 等	中長期
鉄道輸送への関心喚起	海上コンテナの鉄道輸送の認知向上を図る啓発活動の積極的展開 ・サービス・メリットの周知、成功事例の蓄積 ・CSRへの取組み等と連携した利用促進 等	短期
輸送枠の有効活用・拡大	貨車空きスペース等の効率的利用 ・積載オペレーションの高度化 ・貨車増結 等	中長期