

## 第2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2月16日(月)13:00～15:00

### 2 場所

5東洋海事ビル1階 会議室D

### 3 議事概要

1. 事務局より、調査の進め方、第1回調査会意見と対応、鉄道輸送利用・機能の実態・課題、課題への対応方策の方向性について資料を説明。

2. 委員からは全体を通じ、以下のような発言があった。

○東京港、横浜港、名古屋港、神戸港などの主要港から鉄道輸送利用を進めてはどうか。

○アンケート結果から、鉄道利用の課題として、輸送コストやリードタイム(所要時間)が挙げられているが、実際に利用してみて課題としているのか、イメージで挙げているのか、分析が必要ではないか。なお、対応方策については短期的な方策が少ないため、今後、さらに検討が必要。

○アンケート結果を見ると、鉄道輸送がまだまだ知られていないのが実情ではないか。もう少し鉄道輸送について、認知して貰うべくPR活動が必要。

○鉄道輸送において、40ft(フィート)背高コンテナは、鉄道で利用できない区間がある等課題もある。積み替え作業等が発生すると、コストメリットが小さいが、距離があればメリットは出る。積み替えなしに運べるような対策をとって欲しい。また、荷役機器の配備強化など貨物駅機能の強化を「中長期」ではなく、短期的な方策として検討が必要。

○アンケート結果において、鉄道利用への「転換可能性あり」と回答している物流事業者については、条件面や問題の解決方策については、まずは輸出に着目し、深掘りして調査すると良いのではないか。

- アンケート結果において、荷主の関心度が低い傾向にあることから、鉄道輸送を認知して貰うべくPR活動が必要ではないか。例えば、短期的な取り組みとして、特定の港と貨物駅にて輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送モデルケースを設定し、荷主に鉄道輸送を利用して貰うような取り組みも考えられる。
- 荷主のトラック不足の認識は低く、トラック不足の情報提供が出来ていない。また、アンケート結果において、輸送コストにおいてメリットがありそう、という意見とともに、コスト競争力が小さい、という相反する意見が挙げられており、鉄道輸送に関して十分に理解されていない現状があるのではないか。
- 輸出入コンテナ貨物の輸送実態として、中距離の割合が高い傾向にあるが、その距離帯での鉄道シフトに着目したい。輸送コストの削減に向け、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)を絡めたモーダルシフトは重要な視点であるとともに、オンドック・レール(引き込み線)は最終目標だが、まずは港への優先入場へ取り組む等、段階的な仕組みの検討も必要。
- 長距離で貨物を輸送している荷主や物流事業者の実態把握も重要である。また、40ft(フィート)背高コンテナへの対応とともに、東京港の混雑回避の為、ゲートの予約入場等の検討が必要。
- 現在、500kmを超える盛岡・京浜港間の鉄道輸送において、年間1万数千TEU を超える鉄道輸送による輸出入コンテナ輸送が行われている。アンケート送付先は大都市圏が中心となり、東北地方内陸部エリアの青森県・秋田県などの事業者が含まれず、調査結果と実際のマーケット意識と乖離した結果が出ていると感じている。そして、既に荷主委員の企業では実際に500kmを超える輸送区間のご利用を頂いており、各社の意見も反映してもらいたい。
- 40ft(フィート)コンテナを扱う以前に、31ft(フィート)コンテナの保管場所や荷役場所すら十分に確保出来ない駅が多く、鉄道貨物事業者の環境が整っていない。空き列車の積載率向上のために随時積載可能な、リードタイムに余裕のある実入り12ft(フィート)コンテナすら駅構内での留置が難しいほど、駅構内はスペース不足である。

- 荷主及び物流事業者で、鉄道貨物輸送に対して関心の薄い層、転換可能性は少ないとしている層の現状把握と分析が必要である。鉄道貨物事業者の細やかな運賃設定が出来ればインセンティブにもなるのではないか。
- 輸出入コンテナの利用の有無、積み込み(バンニング)・取り出し(デバンニング)作業の場所、輸送距離等の調査項目で基準別にクロス集計を実施し、鉄道輸送利用への転換可能性を詳細に分析してはどうか。

以上  
(文責:事務局)