

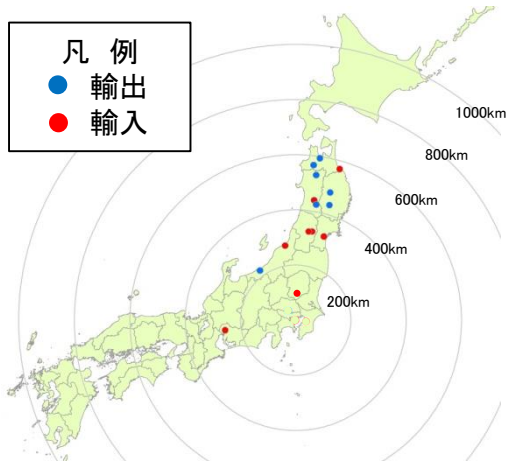
鉄道利用が期待される貨物需要

平成27年3月16日(月)

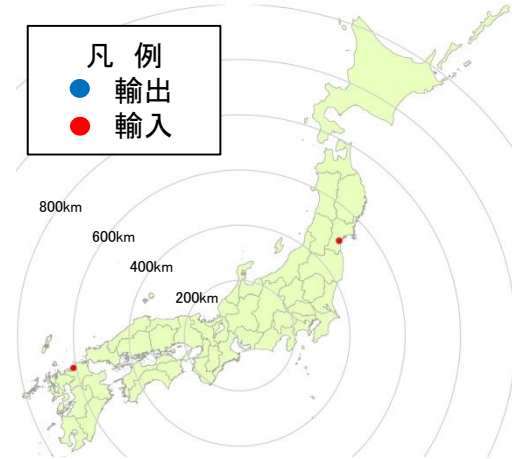
1. 鉄道輸送事例の整理

○荷主・物流事業者へのヒアリング及びアンケートを通じて得られた、海上コンテナ貨物の鉄道を利用した輸送事例について、積込・積卸港別に生産地（引受地）・納入先地（引渡地）をプロットすると、概ね200km以上となっている。

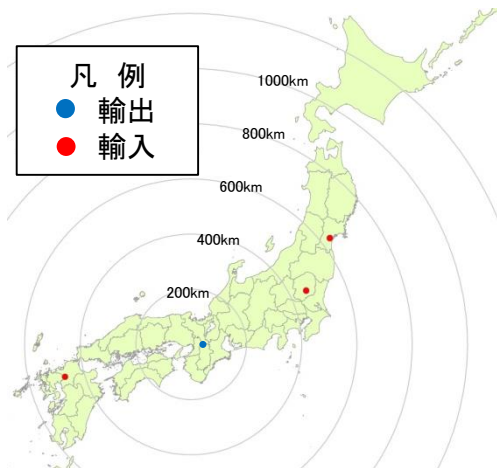
【東京港・横浜港】



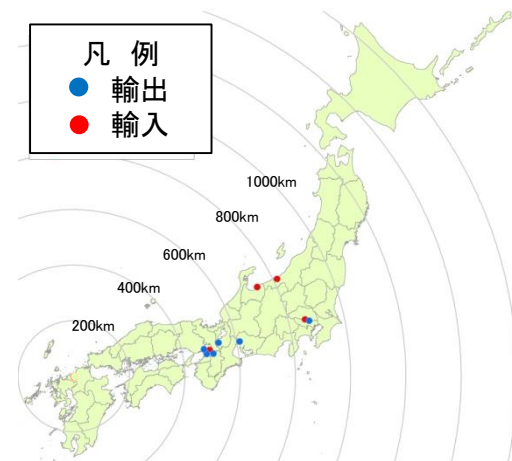
【名古屋港】



【大阪港・神戸港】



【博多港】

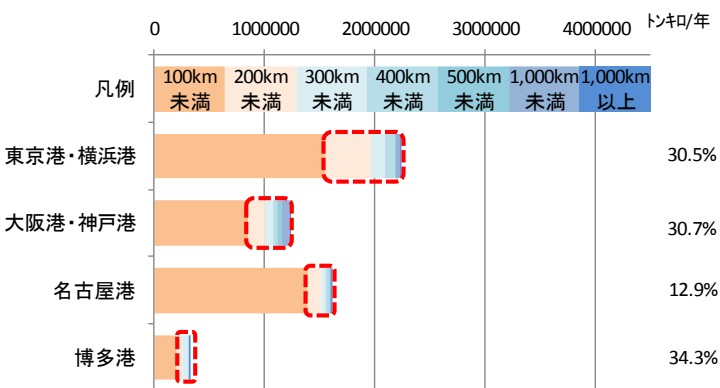


2. 鉄道利用が期待される貨物需要の考え方

○事例の整理を踏まえ、現状トレーラー輸送されている港から100km以上の貨物を鉄道利用が期待される貨物需要と考え、港別に現状トレーラー輸送されている貨物量の11～34%、6港計で年間80.0億トンキロと試算され、その量は現状のJR貨物の全輸送実績約201億トンキロ（平成24年度）に対し39.8%の量となる。

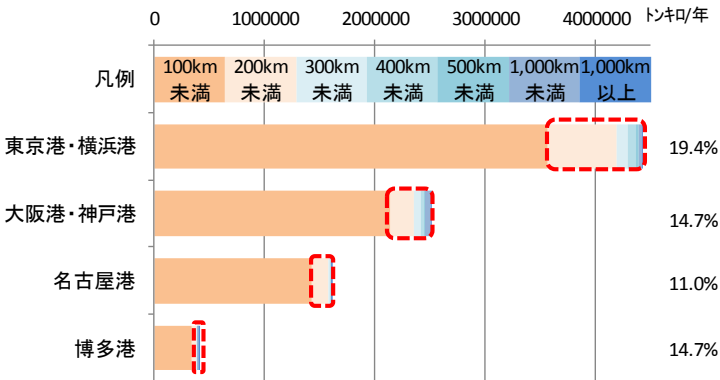
【港別輸出・輸入別輸送距離帯別貨物量構成】【鉄道利用が期待される貨物需要の算出条件】【港別鉄道利用が期待される貨物需要】

【輸出】



- ① 年間値への換算
※1ヶ月間調査×12ヶ月
- ② トンへの換算
※1フレートンを1トンとした
- ③ 距離の換算
※距離帯の中央値で代表した
- 200～300kmの場合250km
- 1,000km以上は1,000km
※トレーラー輸送されている距離と同じ距離鉄道輸送するものとした

【輸入】



区分	港	億トンキロ/年
輸出	東京港・横浜港	19.3
	大阪港・神戸港	14.0
	名古屋港	5.5
	博多港	3.0
	上記港計	41.8
輸入	東京港・横浜港	21.4
	大阪港・神戸港	11.1
	名古屋港	3.9
	博多港	1.7
	上記港計	38.2
輸出 輸入 合計	東京港・横浜港	40.8
	大阪港・神戸港	25.1
	名古屋港	9.4
	博多港	4.7
	上記港計	80.0

※フレートン構成比

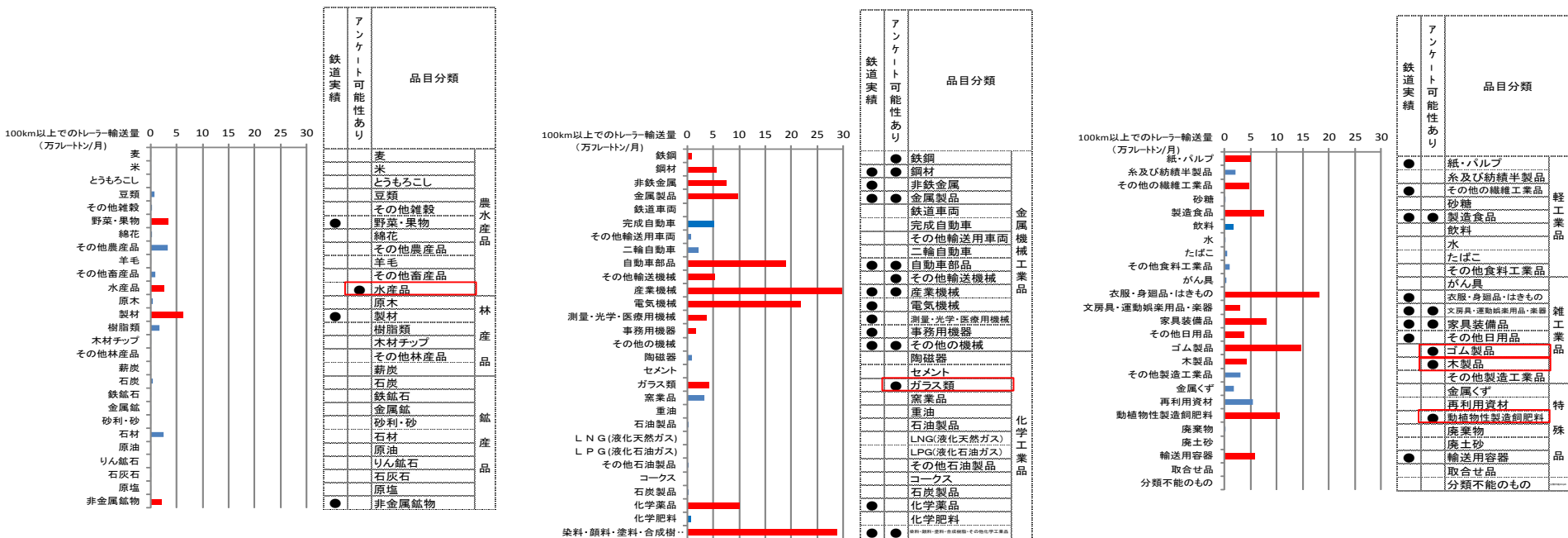
※距離は、各港から生活圏の中心都市、もしくは代表的な都市までの距離を設定し集計

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

(参考) 鉄道輸送の品目

- 既存統計及び荷主・物流事業者へのヒアリングを通じて得られた、鉄道を利用した輸送品目、またはアンケートで転換可能性ありと回答のあった品目を整理すると、多くの品目での取扱事例・可能性のあることがうかがえ、鉄道輸送への品目的な制約は少ないといえる。
- 81品目分類中、100km以上のトレーラー輸送品目は75品目。
うち、輸送量上位をはじめ29品目（輸送量シェア85.3%）で鉄道輸送の実績または可能性ありとなっている。
- ゴム製品、木製品、動植物性製造飼育肥料等は、本調査では、鉄道で運ばれている実績は無いが、アンケートで「転換可能性あり」と回答があったことから、今後、鉄道輸送への転換する可能性が見込まれる品目と考えられる。

【品目別にみたトレーラー輸送貨物量(100km以上:月間)と鉄道輸送の実績・可能性】



※東京港・横浜港・大阪港・神戸港・名古屋港・博多港を対象

※グラフは、コンテナ流動調査での100km以上のトレーラー輸送貨物量(万フレートン/月)

※鉄道実績は、コンテナ流動調査で、輸送手段「貨車」がある品目

荷主・物流事業者ヒアリングで把握した品目

荷主・物流事業者アンケートで、「現在すでに鉄道輸送を行っている」と回答のあった品目

※アンケート可能性ありは、同アンケートで、「現状は鉄道輸送を行っていないが、現在の鉄道輸送の条件でも転換の可能性はある」

「今後、鉄道のダイヤ等の条件や荷役作業等の制約等の問題が解決すれば、可能性はある」と回答のあった品目