

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会第1回物流小委員会及び
交通政策審議会交通体系分科会物流部会第1回物流体系小委員会合同会議

参考資料2

各委員の追加質問事項及び各関係者の回答

①トヨタ自動車株式会社「貨物鉄道輸送活用状況と現状の課題」

資料の関連ページ	質問	回答
p.3	岩手向けは船からJRに切り替えたが、九州向けをJRに切り替える予定はあるか。切り替えないとすれば、何故か。	現時点で切替計画はありません。 定量、定性両面での経済性検討の結果、判断しております。
p.4	名古屋から盛岡、盛岡から名古屋へのダイヤはトヨタにとって好都合なダイヤか。制約がなければ、どのような時間を希望するか。到着までの時間が今より短縮できれば、運賃をもう少し払う用意はあるか。逆に運賃を安くしてくれるなら、もう1日、2日時間がかかって構わないか。	現在の名古屋-盛岡間のダイヤは適正と考えております。 1日2便を均等時間で発着していることにより、前後工程の作業、在庫の平準化が図られております。現在の運賃、時間が経済性の適正值と考えておりますので、運賃の上下、時間の長短の変更に対しては、条件ごとの検証、精査が必要と思います。

②イオングローバルSCM株式会社「イオンの鉄道輸送への取り組み」

資料の関連ページ	質問	回答
p.7	繁忙期に日曜臨時便を利用した輸送を行っているが、可能ならば平日も実施したいということか。	専用列車の運行は、当社のプライベートブランド商品の製造を委託している複数メーカーの商品を集約するために、事前の発注・在庫コントロールに多大な負荷がかかります。従って現時点では繁忙期のみで考えています。
p.10	多くの荷主の貨物が混載されているが、輸送責任はどこかのフォワーダーが担っているのか。もし、荷物が足りなくて貨車が余ったとき、多すぎて積みきれない時は誰が責任を取るのか。	輸送責任は当社が業務委託している運輸事業者が担っています。共同利用するメーカー各社との物量調整は、フル積載(12フィートコンテナ120基)となるよう当社がコントロールしております。万一物量が不足した場合は、JR貨物様の一般貨物を積載します。
p.12	いわゆるイオン号は、今後、定期的かつ頻度を上げて運行する予定はあるか。また、同業他社が同じ便を使う場合、何か問題はあるか。(例えば、出荷量についての守秘義務など)	年末、お盆、ゴールデンウィーク等の繁忙期直前に、今後も専用列車を継続して運行していく予定です。 同業他社が当社の専用列車を活用いただくことに関しては、現在は考えておりません。(小売業にとって、セールス情報や取引先政策は機密性の高い情報であるため共有することはできません)

③井本商運株式会社「ISO企画海上コンテナによる、次世代型の『国内海上コンテナ輸送網』構築に向けて」

資料の関連ページ	質問	回答
p.2	多くの港に寄っているため時間がかかっていると思われるが、例えば東京—苫小牧、神戸—博多などでは平均的にどれくらいの日数がかかっているか。	現在の所要日数は、例えば以下の通りです。逆区間も同様。 都内集荷(火AM)⇒京浜発(水)⇒苫小牧着(金)⇒札幌配達(土PM) 大阪集荷(木AM)⇒神戸発(金)⇒博多着(土) ⇒福岡配達(月PM)
p.18	新しいターミナルデザインが導入された場合、上記の東京—苫小牧、神戸—博多の所要日数はどの程度短縮可能か。	所要日数に変わりはありませんが、船舶の不効率な稼働状況が是正され、コスト競争力の強化が期待できます。例えば、京浜～苫小牧航路では、現在は複数バースに寄港するため京浜港に3日間滞在する必要があります。この為、船舶は当該航路を週1往復しかできませんが、京浜港のターミナルが集約・一体化され1バース・1日に出港できるようになれば、航海数が週1.5往復に増え、船舶稼働率が1.5倍にアップします。 【現在】京浜(月火水)⇒苫小牧(金)⇒京浜(月火水) 週1往復 【目標】京浜(月)⇒苫小牧(水)⇒京浜(金)⇒苫小牧(月) 週1.5往復

④味の素株式会社「内航船へのモーダルシフトについて」

資料の関連ページ	質問	回答
p.5	BCPの観点から複線化を推進する方針と理解したが、許容されるコストアップはどの程度か。BCPの観点で、どの程度までなら、安くない輸送方法も維持していきたいか。	・まず長期距離区間全体でトラック100%とモーダルシフトした場合のコスト費でコストアップかコストダウンにならなくてはなりません。また区間毎も基本的には同様の考えでコストアップになる場合には基本的にはモーダルシフトは行いません。現在、トラックや鉄道に比べ約30%高いRORO船を日当たり20tトレーラー1基を川崎物流センターから西日本物流センター行きに使用しているのは、この区間が弊社の最大のボリュームゾーンで毎日100トン前後の輸送需要があり、内航海運輸送導入によるBCP対策が必要と判断したからです。但し、現在のところ日当たり1基に止めていますのでこの区間だけ取ってみてもコストアップは3%程度で、全体としてみればコストダウンになっています。内航海運は今後、船舶の大型化、低燃費化が進み、コスト競争力が出てくると考えており、一方でトラックでの長距離輸送はどんどんコストが上昇していきますので、今後、内航海運がトラックに比べベターかそれ以下になり内航海運を増やす可能性はあると思います。

p.5	40フィートコンテナがJR、フェリーで使いやすくなった場合は31フィートから転換するか。RORO船より時間のかかる内航コンテナ船を利用するか。	・内航コンテナ船には興味はありますが、31ftコンテナからの転換は余程コスト競争力があれば別ですが基本的には行いません。理由は31ftコンテナはウイングタイプで作業性に優れており、40ftコンテナは後方からの荷役になりますので作業性が劣るといことが大きいです。RORO船より時間がかかっても集荷配達時間の工夫で弊社のリードタイムに収まれば問題ありません。仮にリードタイムが延びてしまっても僅かであれば、メインの箱物商品には使えませんが味液のような液体バルク品には使えると思います。
-----	---	--

⑤全国物流ネットワーク協会「全国物流ネットワーク協会会員企業の共同運行事例のご紹介」

資料の関連ページ	質問	回答
p.3,8	大小複数の企業が合併会社を作った場合、利益の分配はどのようになっているか。	出資会社は持ち株数による配当での分配です。
p.5	BeforeのN運輸の貸切輸送が、Afterで消えているが、これについては別途トラックを仕立てているということか。それとも幹線輸送に混載しているということか。	N運輸復路は空車が多くそれを補うために貸切業務を営業し、受注した時には貸切業務を行っていた。以降は貸切業務は受注に応じて別車を手配しています。
p.5	幹線運行では特車の許可の要らない20トン車、25トン車を用いているのか。規制緩和され、より大きなトラック(例えば総重量40トン)が許可なしで走れるようになったら、使うことになるか。	現在は特車の許可のいらない大型車両(10トン車と呼ばれる)が主流です。一部フルトレーラー、セミトレーラー車の導入も増えており、規制緩和されれば使われると思います。