

業種別ヒアリングの概要（合計 16 業種）

懇談会幹事会による業種別ヒアリング（合計 16 業種）で出された主な意見は、次ページ以下の通り

主な意見を分類すると、以下のようなニーズが多く出された。

- ①増送計画への対応ニーズ
- ②輸送枠の取りにくさの改善ニーズ
（フィーダー隘路区間、幹線区間、曜日別、ピーク時、長期連休時等）
- ③ロット大型化によるコスト削減ニーズ
- ④温度管理コンテナの利用改善ニーズ
- ⑤輸送品質向上・積載効率化のニーズ
- ⑥安全安定輸送へのニーズ（特に、輸送障害時の情報提供及び代行輸送等）
- ⑦リードタイム改善のニーズ、等

業種別ヒアリングを実施した 16 業種は、以下の通り。

- ・ 飲料業界
- ・ 自動車業界（日本自動車工業会）
- ・ 自動車部品業界（日本自動車部品工業会）
- ・ 事務機器業界（ビジネス機械・情報システム産業協会）
- ・ 重電業界（日本電機工業会）
- ・ 石油化学業界（石油化学工業協会）
- ・ 倉庫業界（日本倉庫協会）
- ・ 電気・電子機器業界（電子情報技術産業協会）
- ・ 電線業界（日本電線工業会）
- ・ 特積事業者団体（日本路線トラック連盟）
- ・ 日本郵政公社
- ・ 乳業業界
- ・ 農業団体（全国農業協同組合連合会）
- ・ 非鉄金属業界（日本鉱業協会）
- ・ 冷凍食品業界（日本冷凍食品協会）
- ・ コンテナメーカー

「J R 貨物更なる役割発揮懇談会」幹事会メンバー

○国土交通省鉄道局総務課

J R ・ 国鉄清算業務監理室長	篠部 武嗣
------------------	-------

貨物鉄道調整官	野澤 和行
---------	-------

○国土交通省総合政策局複合貨物流通課

貨物輸送モーダルシフト対策室長	内田 龍男
-----------------	-------

○日本貨物鉄道株式会社 取締役経営企画部長 村山 洋一

執行役員営業部長	杉野 彰
----------	------

○(社)全国通運連盟 専務理事 中崎 俊一

○日本通運株式会社 通運部長 三浦 充男

○株式会社丸和通運 常務取締役 菊池 邦明

○(社)鉄道貨物協会 総務部長 小里 英夫

第1回飲料業界ヒアリングにおける主な論点

1. ピーク時の輸送が逼迫。
(例) 最近では、出荷の波動に合わせて、輸送を依頼しても断られる頻度が増えてきた。
2. 駅を集配能力は足りているのか。
(例) 集配が遅れるケースが多い。
3. 水のきれいな地域に工場が集中しているため、地方での輸送力の強化ができないか。
(例) 現行の製造拠点は駅が遠く、なかなかコンテナを利用しづらい。
4. 拠点間輸送と得意先輸送があるが、特に拠点間輸送については、土日などオフピーク輸送に協力できる。
5. 微振動に耐えられるようなコンテナの品質管理をしていただきたい。
(例) 微振動により製品にキズが生じることが問題。コンテナの下部に緩衝材を置くことも考えているが緩衝材の回収方法が問題となる。
6. 温度管理コンテナが少なく、増備していただきたい。
7. 輸送障害時の運行可否の意思決定が遅い。
(例) 輸送できないなら、できない旨を早めにアナウンスしていただきたい。できるだけ輸送したい気持ちはわかるが、当方で代替手段を検討することができる。東北で勤務していた時に、いざ、輸送障害となり対応をお願いしたら、「列車に載っているから対応できない」「何時に着くかわからない」という対応であった。
(例) 輸送障害で途中抑止、持ち戻りとなった場合は、翌日は手配や処理等その対応に追われ、仕事にならない。

第2回ヒアリングにおける飲料業界の主なコメント

- ・ ピーク時輸送の逼迫度は、路線によって異なる。路線毎にどれ位輸送の逼迫感があるのか情報収集しているのか。
- ・ エコライナーが必要な場所がないので、荷主のニーズを十分踏まえた対応をして欲しい。
- ・ 夜間の集配に対する考え方はどうか。
- ・ 1パレットの積み込みを増やした結果、荷崩防止のためにもコンテナ8パレットの積載としたいが、集荷車両の積載重量をオーバーするため7パレットまでの積載となってしまうので、コンテナの軽量化をお願いしたい。
- ・ コンテナを物流センターまで事前の積み込みのため持ち出せないのか。
- ・ コンテナの通気性をよくして欲しい。食品は品質が絡むので通気性が重要である。
- ・ 養生方法として、ストレッチフィルム以外にないのか。ストレッチフィルムの廃棄は環境にやさしくないのか、ソリューションチームで対応策を一緒に検討したい。
- ・ コンテナの振動対策だけでなく、貨車に対しても振動対策ができないか。

第1回自動車業界ヒアリングにおける主な論点

1. トンネル等建築限界により車両の大きさにリミットがあるが、積載効率を上げられるように線区限定で、少し大きな車両で運べるようにできないか。
2. 二輪車輸送において、現在起点のない地域においても、輸送ニーズに応じた輸送経路の拡大はできないか。
3. 私有コンテナの登録に時間がかかりすぎる。
4. 出荷の期末繁忙期（3月、9月）における柔軟な輸送対応はできないか。
5. 両端の輸送はコストがかかるので、引込み線など整備できないか。
6. 完成車輸送については、輸送機材の開発が追いついていない。

第2回ヒアリングにおける自動車業界の主なコメント

- ・ 懇談会での対応の方向性については、一定の理解。
- ・ 列車単位でのコスト提示等、発想の転換が必要。
- ・ 完成車輸送特有の輸送機材開発も含めて、ソリューションチームを通じた検討が必要。

第1回自動車部品業界ヒアリングにおける主な論点

1. JR 貨物の利用は現状 1.5%(トンキロベース)だが、10数%まで利用したい希望はある。
2. 31ft コンテナを主として輸送したいと考えているが、31ft 対応駅が少なく、また対応駅であっても他の原因で対応不可能とされ、断念したケースあり。
3. 検討開始から実現までに時間がかかり過ぎる。
(例) 名古屋から九州向けの輸送の実現に、昨年5月から検討を開始し、本年3月まで10ヶ月かかった。
4. 同区間でも通運業者により提示運賃が異なるなど、コストが不透明である。
5. 東海→九州の列車の場合、夕方夜発・到着に集中しており、時間がばらけると良い。
6. 運休等異常時対応として、トラックを常時から利用すべき。
7. 輸送障害の情報が入ってくるのが非常に遅いため、リードタイムを犠牲にして、1日前につくようにしている。
8. 将来的にどのように東海道線の輸送枠を増やしていくのか。
9. トライアル輸送を行ったが、輸送障害があり、事故等の連絡も遅く、明確な復旧の見込みもわからないため、2月で打ち切ることとした。
10. JR貨物も通運事業者も営業に來たことがない。(2年半)
11. 代替輸送に切り替えるタイミングやトリガーを決めて取り組むことはできないか。
12. JR貨物は、福島・広島間で利用(毎日5t コンテナ 3~5個)しているが、リードタイム(中2日)かかるため、その分の在庫をもっている。
13. 環境、コスト面でJR貨物の利用を促進したいが、安全等の面でトラックを利用しているのが現実である。

第2回日本自動車部品業界の主なコメント

- ・ (JR貨物の回答について)東海道線の輸送力について余力があるとされているが、名古屋発着については輸送枠の確保に時間がかかると言われている。本当に輸送余力があるのか。
- ・ 課題への対応策については長期的な視点のほかに、現実として困っている荷主がいるということも含めて検討いただきたい。

第1回事務機器業界ヒアリングにおける主な論点

1. 40 f t コンテナの取扱駅を増やしていただきたい。
2. 荷物を混載で輸送できないか。
3. 帰り荷の確保できないか。
(例) 帰り荷は誰かに使って欲しいが、なかなかはまらない。
4. 静脈物流でも31 f t コンテナを利用できないか。
(例) 回収物流などがまさに帰り荷の確保につながると思う。
5. 温度管理コンテナが少ない。
(例) 輸送障害で止まったとき、品目によっては温度が上がり困っている。

第1回重電業界ヒアリングにおける主な論点

1. 集配がトラック輸送よりもサービスレベルが劣る。
(例) 指定時刻に集配されない

第2回ヒアリングにおける重電業会の主なコメント

- ・ ソリューションチームの設置については評価。
- ・ ソリューションチームの活動で、モデルケースや成功例がでてきたら情報をいただきたい。
- ・ 31ftコンテナに関するソリューションチームについては、重電のニーズに合致するので、興味を持っている。

第1回石油化学業界ヒアリングにおける主な要望事項

1. 全般

- ①顧客の事情をもう少し考慮して欲しい。
- ②待ちの姿勢から提案型の営業へ転換してほしい
- ③JR 貨物としての相談窓口を拡充して欲しい。

2. 輸送能力

- ①リードタイムの短縮をして欲しい。
- ②輸送枠の拡大をお願いしたい。
- ③年中無休の安定輸送サービスの実施をお願いしたい。
- ④大型化への対応をお願いしたい。
- ⑤空タンクコンテナの速やかな返送をして欲しい。

3. コスト競争力

- ①輸送料金について低廉化の工夫をお願いしたい。
- ②コンテナ留置料金及び置き場の見直しをお願いしたい。

4. 災害、事故時等の対応

- ①自然災害、人身事故、車両故障等に起因する輸送障害の発生が多く、復旧にも時間がかかっているので改善をお願いしたい。
- ②輸送障害時の早期かつ分かりやすい情報提供体制の整備をお願いしたい。
- ③輸送障害時の代替輸送手段の確保をお願いしたい。
- ④駅構内の安全・防犯対策を実施して欲しい。

5. サービスレベル

- ①駅機能の向上、特に24時間オープンゲート化の実現をお願いしたい。
- ②JR と通運の連携による新サービスの提供をお願いしたい。
- ③コンテナの改良をお願いしたい。
- ④規制緩和をお願いしたい。
 - 1)タンクコンテナ構造基準（とくに底部開口の基準）の緩和をして欲しい。
 - 2)新規私有タンクコンテナの手続簡素化と許可期間(1~2ヶ月)の短縮をして欲しい。
 - 3)青函トンネル経由の危険物等の輸送条件の緩和をして欲しい。
 - 4)青函フェリーの積込み申込期間(特殊品、1ヶ月前)の短縮をして欲しい。
- ⑤予約の変更・キャンセルに柔軟な対応(手数料発生条件緩和)をして欲しい。

第2回ヒアリングにおける石油化学業界のコメント

- ・ 協会会員企業とJR貨物、通運事業者とで具体的な議論をすすめていきたい。(企業別ソリューションチームについて評価)
- ・ 発通運は、到着まで責任を持って欲しい。

第1回倉庫業界ヒアリングにおける主な論点

1. 通運業者でないとターミナル駅に入れないとの制約があるようであるが、両端の集配輸送を通運業者でなくてもできるようにならないか。
2. トラックからのシフトの際にコストダウンできるのか見通せないと、シフトしにくい。

第2回ヒアリングにおける倉庫業界のコメント

- ・ 要望事項の回答は、予想通り。
- ・ 貨物鉄道について具体的な利点やサービスがあれば顧客に案内できる。
- ・ コンテナ輸送における小口混載のメニューを判りやすく示していただけたら、小口混載の需要はあるので鉄道利用も考えられる
- ・ 現時点では荷主企業からのコスト削減要求が厳しい。コストパフォーマンスがなければ、トラックから鉄道へのシフトは推進しにくい。

第1回電気・電子機器業界ヒアリングにおける主な論点

1. 波動輸送への対応に難がある。
2. 31ft コンテナの増備と回転の効率化をして欲しい。
(例) 冷蔵庫などは中の隙間が多く31ft コンテナの方が利便性が高い。
3. 31ft コンテナの取扱駅を増やせるようにトップリフターの増備をして欲しい。
4. 自動車部品などはジャストインタイムなので、輸送時間の短縮をしていただきたい。
5. 輸送障害時の対応・復旧の迅速化をして欲しい。
6. 両端のトラック輸送も含めたコストダウンをして欲しい。
7. 納期等の条件により料金に弾力性をつけられないのか。
8. リードタイムの短縮をして欲しい。
(例) 部品輸送の場合、少しでも早く生産できれば利益になる。
9. 子会社との連携が悪く、サービスレベルが異なる。
10. 廃棄物輸送の電子マニフェストに対応して欲しい。
11. トラックの集配部分に不便さを感じる。
12. 輸送料金面での優位性、ダメージ発生件数、定時到着率等について、数値を示して欲しい。
13. 輸送単位を細かくできる取り組みが必要と思われる。
14. 40ft コンテナの取扱駅を増やして欲しい。
15. 編成両数の増のみでなく、列車の増発が必要だと思う。
16. 遅延等の情報の記述はもう少し一般的なものにして欲しい。
17. オフピーク利用にあたってのインセンティブを提示していただきたい。
18. 引渡開始時間が遅い。AM5 時でも対応できるようにして欲しい。
19. 500km 未満の近距離でも鉄道が活用できるような検討をして欲しい。
20. 一層の環境負荷削減とコスト削減に取り組んで欲しい。

第2回ヒアリングにおける電気・電子機器業界のコメント

- ・ 今回の対応策について、いつまでにどこまで行うということを明確にしていきたい。
- ・ 各社から具体的にどこに問い合わせればいいのか、窓口を明示していただきたい。

第1回電線業界ヒアリングにおける主な論点

1. JR貨物保有で31ftコンテナの増備をしてほしい。
(例) 電線は容積を取るので12ftコンテナは運びにくい
2. 31ftコンテナの取り扱い駅を増やして欲しい。
(例) 出荷拠点から31FTコンテナの取扱駅が近くにないので、日立、千葉貨物等での取扱をお願いしたい。
3. コンテナ内に保定用フックを増やして欲しい。
4. 集配等を自由化し、コストダウンを図って欲しい。
(例) 試算では、20km~30kmの集配で、10t車利用より3割程度割高。
5. 集荷配達は通運業者しかできないのか。なにか規制があるのか。
6. ターミナルでコンテナデバンニング、保管等ができるようにインフラ整備をして欲しい。
7. 緊急時の代替輸送の整備をして欲しい。
8. 輸送障害時の状況と復旧見込みをインターネットでリアルタイムに知らせて欲しい。
9. 改正省エネ法の関係で鉄道を利用すると予想される特定荷主の取扱量を含めて、今後の貨物鉄道の輸送余力がどれくらいになるか知りたい。
(例) 将来、実際にモーダルシフトをしようとしたら「運べません」では話にならない。
10. 東海道の輸送力を増強して欲しい。

第2回ヒアリングにおける日本電線工業会の主なコメント

- ・ ソリューションチームの設置、窓口の明確化（連携）については評価。
- ・ 複数社の荷物をまとめて、東海道上で利用したいと考えており、業種毎のソリューションチームを設け検討していきたい。
- ・ 船舶用コンテナのリースの様に31ftコンテナを比較的自由に利用できるようならないか？

第1回特積事業者団体ヒアリングにおける主な論点

1. リードタイムを改善していただきたい。
2. 繁忙期でも輸送枠を確保できないか。
3. 輸送障害時に、抑止場所、荷役の可否、復旧見込みなど迅速な情報提供をしていただきたい。ターミナルは24時間営業なので、夜中でも情報提供していただきたい。
(例) 函館の同じ地区で何度も自然災害が発生した。
4. 荷役線に入れなくても、コンテナから直接取り出すことはできないか。
5. オフピーク輸送で、土日などの閑散日については運賃の割引が必要である。

第2回ヒアリングにおける特積事業者団体の主なコメント

- ・ 情報伝達の充実など輸送障害時の連絡体制が現場にまで浸透し切っていない。
- ・ 輸送障害時には、輸送障害の速報をJR貨物から頂くこととし、詳細についてはJR貨物の担当部署に問合せできるような体制にルール化できないか。

第1回日本郵政公社ヒアリングにおける主な論点

1. 高速貨物列車の導入により、リードタイムを航空輸送と同レベルを確保しつつ、航空よりコスト低減を実現できないか。
2. 利用しやすい貨物列車のダイヤ設定ができないか。
(例) 全国的に12時と17時引き受けというサービスとなっており、JRのダイヤと合わない。
3. 貨物ターミナルの貨物受付締切時刻の繰り下げができないか。
4. JR貨物保有の20ftコンテナの増備をしてほしい。
5. 長期連休時の運行本数を増やしてほしい。
(例) GW期間中の輸送について、越谷の通運が東京タ等へ輸送してくれないため、鉄道の利用ができなかった。
6. 輸送障害時の対応を改善していただきたい。

第2回ヒアリングにおける日本郵政公社の主なコメント

- ・ 鉄道貨物輸送をトータルで捉えて、荷主企業と連携を密にすることについては評価。
- ・ 今後、個別に議論をするとともに、必要に応じてソリューションチームでの検討に対応したい。

第1回乳業業界ヒアリングにおける主な論点

1. コンテナ不良や、荷崩れ、振動による商品の損傷があるので対応して欲しい。
(例) 濡損、破袋などの品質事故が他モードと比較して非常に多い。
2. 通運事業者は、発地と着地で一貫した対応を求めたい。
(例) 荷物事故の情報等が発地の通運事業者伝わっているか、不安
3. 輸送枠の関係で断られるので、枠を広げて利用できる体制を整えて頂きたい。
(例) 急な発注の際に枠がとれない。
4. リードタイムを短縮していただきたい。
5. 長期連休時の運転本数を増やして欲しい。
(例) 長期連休時に賞味期限がある商品が輸送できなくなる。
6. 31ft コンテナの輸送区間を増やして欲しい。
7. リードタイムに余裕のある品目については、土日の輸送の提案をいただければ、検討する。
8. コンテナ単位での荷物位置の情報が欲しい。

第2回ヒアリングにおける乳業業界の主なコメント

- ・ 31ft の温度管理コンテナの相互利用に興味がある。
- ・ 内航海運では 40ft コンテナが主流であり、内航海運との比較という意味では、31ft コンテナはロットが小さくロット大型化施策とは言えない。
- ・ 夏場、輸送障害などで列車が止まると、12ft タンクコンテナ内の温度が上昇する場合があるため、コスト増を招かずに、コンテナの使い勝手がよくならないか。
- ・ コンテナのビスが出ていたために、紙袋製品の輸送事故があった。点検時に、ビス等を含め事前のコンテナチェックをしっかりとっていただきたい。(コンテナチェックの作業標準・チェック表の整備と活用)
- ・ 品質事故等の具体的な情報を共有化し、再発防止に取り組んでいただきたい。
- ・ 北海道から関東へパレット輸送を行い、中の荷物がどれ位ずれるのか調査を行った結果、紙袋製品の荷崩れが懸念されたので、是非、荷崩れ防止対策に取り組んでいただきたい。パレットごと 1~2cm 移動しており、ダンボール製品も上方 5 段位から前方に荷ずれしていた。トラックのようなラッシングバーやラッシングベルト装備の養生策は私有コンテナでなければ無理なのか。
- ・ 長期連休時及び連休明けの平日に、輸送を申し込んでも断られたことがあった。
- ・ 夏場でも低温を保てるような 5 トンタンクコンテナを J R 貨物で、技術開発する予定はないのか。

第1回農業団体ヒアリングにおける主な論点

1. 輸送品質の向上

- ①輸送事故（破袋、濡損、荷崩れ）の発生原因の特定及び事故防止対策の策定と実行
 - ・ 輸送事故が多発しており、トラック輸送より頻度が高い。
- ②コンテナ点検の強化
 - ・ 不良コンテナ（ゴムパッキン破損）による濡損・破損事故の発生
- ③内装材の材質改善や振動軽減のための緩衝材の設置
 - ・ 内装材（ベニヤ板）が袋物やダンボール輸送に適していないため、貨物のすれ傷や印刷部分の磨耗による表示汚れ等商品価値の低下を招いている。
- ④冷蔵コンテナの導入拡大
 - ・ 温度管理が必要だが冷蔵コンテナが不足している。

2. 安定的な輸送力の確保

- ①台車の総積載量アップと増トンコンテナの開発
 - ・ コンテナ1基当たりの積載数量が限定され、端数調整に増便で対応するため効率が悪い。
- ②ある程度の荷量があり輸送期間が長い場合は、増便・枠増等の対応をお願いしたい。
 - ・ 時期的にある方面（特に地方路線着駅）に対し荷量が増える場合、輸送日程の長期化や輸送枠が取れないなどの障害がある。
- ③通運業者の着地駅からの輸送能力の向上
 - ・ 発地からのコンテナ利用数が増えても、着地通運会社の配送能力に限界があり、着駅の変更や貨物の滞留を余儀なくされる。

3. 事故災害発生時の対応

- ①輸送障害時の正確な情報連絡と連絡の迅速化について、関係通運会社を含めた包括的な対応が必要。
 - ・ 自然災害時の運休確定が遅い。
 - ・ 輸送障害時の列車到達見込が不確定で荷主に案内できない。
- ②発着双方のモラルの問題があり、JRとして通運会社に指導・点検等をお願いしたい。
 - ・ 事故処理で、発地では正袋で数量も問題なく積載しているが、着地で納品・開コン時に数量相違・破袋等の事故が発生した場合、原因がどこにあるか判断できない。

4. 物流コスト低減

- ①オフピーク輸送への振替に対する価格対策（メリット還元）の実施
 - ・ オフピークの活用ができていない。
- ②積み替えを行って小口対応も行って欲しい。
 - ・ 1基に満たない貨物量でも、1基分の運賃が必要となっている。
- ③通運を含めたトータルの輸送コストの削減をして欲しい。
 - ・ トラック輸送に比べ、輸送コストが割高

④運賃値上げは普及の阻害要因

5. その他

- ①ダイヤ改正の周知をもっと早くすべきである。
- ②帰り荷がなくても費用がかかるため、他の荷主とコラボできるように、情報提供なども含め協力いただきたい。
- ③畜産の関係も、こういう条件であれば、鉄道貨物輸送が可能という意見を幅広く報告したい。
- ④遠隔地から首都圏・近畿圏に安く大量に運びたい。

第2回ヒアリングにおける農業団体の主なコメント

- ・ 個別要望に対するＪＲ貨物の回答については一応理解。
- ・ 米の破袋事故の原因の特定及び再発防止に取り組んで欲しい。
- ・ 東北から首都圏への米の輸送について、トラック便より利便性が向上することを前提として鉄道利用を検討したい。
- ・ 園芸農産品については、多種多様のため、地域別・品目別で検討する必要がある。
- ・ 31ftコンテナの利用について検討していきたい。
- ・ ソリューションチームでの検討にあたっては、園芸農産品の地域別、品目別検討、31ftコンテナの利用について検討していく必要がある。

第1回非鉄金属業界ヒアリングにおける主な論点

1. 輸送障害時の対応を改善して欲しい。(代替輸送の実施、変更ルートに対応、迅速・正確な連絡等)
2. 地方駅でも5 t コンテナ以外のコンテナが扱えるようにして欲しい。
3. 列車の高速化等、リードタイムを改善して欲しい。
4. 結節機能の改善をしていただきたい。
5. エコレールマークは、民間のみ対象となっているが、自治体への拡大をお願いしたい。
6. 私有コンテナに対する補助制度の検討をお願いしたい。

第2回ヒアリングにおける非鉄金属業界の主なコメント

- ・ 改正省エネ法でモーダルシフトの気運が高まっており、これらの対応策で各企業が利用しやすくなることを期待する。

第1回冷凍食品業界ヒアリングにおける主な論点

1. 輸送障害後の運転整理が旅客優先となっていると聞いたことがあるが、改善できないか。
2. コストや輸送障害の問題により、鉄道貨物輸送の利用増に踏み切れない。
3. クールコンテナの帰り荷確保に取り組んで欲しい。
4. 荷崩れ防止のためにコンテナ改良をして欲しい。
←冷凍食品の種類が多いのでパッケージを何種類かにまとめるのが難しい
5. 温度管理コンテナの数が少ない。

第2回ヒアリングにおける冷凍食品業界の主なコメント

- ・ 全体としてわかりやすいと評価。
- ・ コンテナ提供者は台数拡大はニーズの顕在化が前提、荷主はトラック並みのコストとコンテナ供給拡大がニーズ顕在化の前提という現状のままでは、コンテナ拡大は難しい。ラウンド利用を行うことでコスト面の解決は期待できるが、ラウンド利用がすぐ成立するかは疑問である。
- ・ 温度管理など品質管理にしっかりと取り組んで欲しい。
- ・ 輸送障害時、現在の利用中のコンテナがどうなるかの情報は勿論必要だが、次の日の輸送がどうなるか迅速な決定をして欲しい。
- ・ 31ft温度管理コンテナに関するソリューションチームに興味がある。これまでに同業種間で帰り荷の確保のために、ニーズのマッチングを行ったが、同業種だと同一方向なので、是非他業種を紹介していただきたい。
- ・ ラウンド利用拡大は荷主間だけの努力では限界あり、全体の情報を管理する仕組みが必要。

第1回コンテナメーカーヒアリングにおける主な論点

1. 温度管理コンテナの帰り荷の確保ができないか。

(例) 農産品では、九州から北海道には荷はあるが、帰り荷がない。

温度管理コンテナの利用は、青果物輸送が多く、春から夏にかけての九州・四国から関東・北海道へ、夏から秋にかけての北海道・青森からの関東、関西、九州へのルートに対して、それぞれの帰り荷がほとんどない片道輸送となっている（空回送コストが発生）

2. 殺菌装置付与などの温度管理コンテナの品質管理ができないか。

(例) コンテナ内の殺菌、脱臭、鮮度保持を目的としたシステムを商品化した。宮崎県連には評価されたが、PR不足もあり、一般の顧客は関心を示さなかった。コンテナのレンタル料アップにもつながることから、引き続きコストダウンを進めている。

3. レンタルコンテナのコスト低減ができないか。

・ コンテナ稼働率の向上

(例) 貸出料が市場にマッチせず、稼働率も悪い。レンタル事業は、不採算である。原因のひとつは、温度管理コンテナの生産量が、年間100～120台であったり、青函トンネル通過の安全対策として、GPSによるエンジン停止装置が必要のため、製造コストの低減が非常に困難である。特に、31ftコンテナは、既に赤字状態で、黒字にするためには稼働率を上げることが必要。

・ 技術開発

(例) リチウム電池については、開発補助があるものの、新たな生産設備投資が必要のため、現状よりコンテナ価格が上がり、国内需要だけでは開発に踏み切れない。

4. 大型のレンタルコンテナの拡大ができないか。

・ 業界のニーズを確認し、ヤンマー（株）？と調整

(例) 貸出料が市場にマッチせず、稼働率も悪い。31ftコンテナだけでいえば、既に赤字である。

5. 私有コンテナ登録時間を改善していただきたい。

第2回コンテナメーカーヒアリングにおける主なコメント

- ・ コンテナの回転率向上につながる、31ftコンテナによる実証実験については、協力したい。
- ・ 実証実験に際しては、輸送障害時の対策やコスト、安定したパートナーの発掘、輸送品質の維持が重要。