

平成24年6月6日  
国土交通省鉄道局

「貨物鉄道輸送の将来ビジョンに関する懇談会」（第2回）の開催結果について

標記懇談会を下記のとおり開催しましたので、その概要をお知らせします。

記

1. 日時 平成24年5月30日（水） 15:30~17:30
2. 場所 三田共用会議所
3. 出席者 別紙参照
4. 懇談会の結果

キヤノン株式会社、東芝ロジスティクス株式会社、トヨタ自動車株式会社及び三井物産株式会社（五十音順）から、荷主の立場から見た貨物鉄道政策についての提言を受けた上で、意見交換を行った。主な提言及び意見は、以下の通り。

（貨物鉄道輸送の利用拡大のための荷主からの提言）

- ・海上コンテナや31ftコンテナといった大型コンテナについて、利用可能範囲を拡大させるなどの利便性の向上
- ・他輸送モードに対抗しうる価格競争力の実現（発地から着地までの単純な一貫距離制運賃の導入、稼働率・積載率向上によるコストダウン 等）
- ・輸送障害時のリスク対応、適切な情報提供
- ・国際物流との連携促進
- ・施設、設備の改善等による輸送品質の確保

（意見交換）

- ・鉄道へのモーダルシフトを進めるためには、荷主に対し、発地から着地までの全体としての輸送の中で、鉄道輸送が最適となるような提案がなされることが必要。
- ・効率的な積載を考えた場合、既存の12ft（5トン）コンテナサイズでは高さが足りないケースがある。より背の高いコンテナであれば、運べる荷物の種類が増えるはず。
- ・モーダルシフトを進めるためには、現状よりもコストが上がらないことが前提であり、他の要因（クオリティ、リードタイム等）で勝ったとしても、コストが上がるのであれば経営レベルで容認されない。
- ・例えば、社内での輸送について、リードタイムに1日余裕を持たせれば鉄道を利用する余地が増えるのではないか。
- ・社内でも在庫は可能な限り圧縮を進めており、鉄道へのモーダルシフトを行うために

リードタイムを延ばすことは困難。

- ・ 鉄道貨物の輸送障害発生時、復旧の正確なタイミングわからないと代替輸送の手配等の調整が出来ないので、目安程度で良いから具体的な情報を提示してほしい。
- ・ 主要港湾とインランドデポとの間の海上コンテナ輸送について国が主体となって早急に制度化すべき。
- ・ 現在、トラックドライバーは若手になり手がいなくなり年々大幅に減少している。将来は長距離ドライバーが確実に不足すると考えられ、500kmといわず200～300kmについても鉄道での輸送へのシフトを考えていくのが有意義。

以上

連絡先

国土交通省鉄道局

鉄道事業課 JR担当室 小林、岡部、宮田

電話 03-5253-8111（内線 40242、40223）

03-5253-8529（直通）

FAX 03-5253-1635

出席者一覧

(1) 学識経験者等

山内弘隆（一橋大学大学院商学研究科 教授）

秋池玲子（ボストンコンサルティング パートナー&マネージング・ディレクター）

中田信哉（神奈川大学 名誉教授）

湯浅和夫（株式会社湯浅コンサルティング 代表取締役社長）

(2) 民間事業者

・荷主

トヨタ自動車株式会社 渉外部第1 渉外室 担当部長、同社物流管理部 部長

キヤノン株式会社 ロジスティクス統括部 部長

三井物産株式会社 西日本物流部 九州物流統括

東芝ロジスティクス株式会社 物流改革推進部企画担当 参与

・物流事業者

日本貨物鉄道株式会社 常務取締役（総合企画本部長）

日本通運株式会社 通運部長

株式会社丸運 理事（東京総括支店長）

(3) 業界団体

社団法人全国通運連盟 理事長

(4) 行政関係者

田端 浩（国土交通省大臣官房審議官（鉄道局担当））

金井昭彦（国土交通省大臣官房参事官（物流産業担当））

高原修司（国土交通省鉄道局鉄道事業課長）

加藤隆司（独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構経営自立推進統括役）