

第1回 今後の鉄道物流のあり方に関する検討会 議事録

令和4年3月17日（木）

国土交通省3号館11階特別会議室

○事務局

開会

○鉄道局 石原審議官

開会の挨拶

○鉄道局 田口鉄道事業課長

「鉄道物流を取り巻く現状及び検討会の設置」について説明

○JR貨物

「貨物鉄道のサービス向上・利用促進に向けた課題と取組み」について説明

○根本座長

ありがとうございました。それでは委員の皆様からご挨拶を含め意見交換に移らせて頂ければと思います。まず、矢野委員よろしく申し上げます。

○矢野委員

流通経済大学の矢野でございます。よろしく申し上げます。ご説明ありがとうございます。私自身も鉄道貨物輸送にいろんな形で関わらせて頂いております。そういうなかです、先ほどからご説明ありましたように、ドライバー不足の話あるいは環境問題に対する要請ということで、非常に鉄道貨物輸送は追い風が吹いているということになっているわけでございます。更に、今後です、特に中長距離輸送については、トラック運賃があがることは間違いないわけでございます。そういうなかです、先ほどから競争力の話がありますけど、そういう意味でも今まで以上に安定輸送の競争力と言いますか、そういうふうなことが出てくるのかなと思っております。で、ドライバー不足ということで、2024年度問題というのがあるわけですが、たまたまこの間、農産物の長距離輸送のドライバーの拘束時間の図を見ていたわけですが、特に農産物は拘束時間が長いです。現状としてです、もし2024年の基準でいったら、半分以上がこの拘束時間では規定超えなのです。そういう意味では、逆に言えば、農産物の半分がトラックで運べない、今まで運べたものが運べない、こういう状況になるということになります。まあ、そういう意味でも、いかに鉄道輸送だけではないですが、モーダルシフトを全体に、中長期的な輸送の確保をどう取り組んでいくか、こういう議論は非常に重要かと思っております。更に、省エネ法についても、省エネ法の改正で荷主判断基準のところについてもいろいろ関わらせて頂いております。今回、カーボンニュートラルのこともあって、非常に貨物部門についても従来以上に、高い、厳しい目標をクリアしていかな

ちゃいけないというなかで、いろんな施策はあると思うのですが、もちろん積載率を上げるのはとても重要なのですが、モーダルシフトというのは非常にそういう意味ではですね、CO2 排出量を削減していくときに非常に効くということで重要な施策だと思います。そのなかでですね、今回、荷主判断基準のところに省エネ法を改正しましたが、今回は出ていませんが、将来的にはそれぞれの企業、荷主企業がですね、どれくらいきちんと CO2 を削減したか、こういうことを定量的に評価したものを、ランク分け評価制度というのを数年後に設けるといこういう流れになっています。そういうなかでですね、やはりいかに鉄道をどう利用してもらうということが、その荷主企業にとってのある意味では評価に結び付くような仕組み、こういうことも非常に重要なことと思っています。そして具体的にという施策でもいろいろと出てきていて、いかにキャパを増やしていくかと、当然、東京・九州の純平日なんて相当いっぱいはいっぱいですので、このへんのキャパを増やしていくことも必要でしょうし、積載率をいかに上げていくかと、こういうことも当然重要かと思うのです。そのなかで積載率のところですね上げていくときに、トラックと鉄道の分担関係をどういう形で考えていくか、中長期議論の場合にやはりある程度計画化・平準化された荷物については鉄道を使ってもらうというような形にしていく、そういう意味ではですね、今からやはり物流全体ですね今まで以上に平準化・計画化を進めていく必要が出ているなかでですね、平準化・計画化された荷物を優先的に鉄道が運んでいくと、こういう形にいかに誘導していくか、こういうことがある意味ベースなところは鉄道が運ぶと、こういう形の考え方も必要かなと思います。

さらに 31 フィートコンテナ、これをいかにもっと使い易くしていくか、こういうことも重要なことだと思います。ただ、当然ですね、今のゴトコンのほうがロットからみて、31 フィートではそこまで集まらないよというような場合も非常に多いと聞いていますけど、その辺はですね、31 フィートコンテナでも混載するとか、こういうようなことで全体としてロットを大きくして、31 フィートコンテナにどんどんシフトしていくこと、こういうことも重要なことだと思います。更にはやはり先ほどドライバー不足との関連で言えば、やはりパレット化というのは欠かせないわけですね。この間もたまたま大田市場に朝 6 時から夕方 6 時までずっと見ておりました、大田市場に貨物ターミナルから鉄道コンテナが入ってくるわけですが、全部パレットを利用していないですね。全部そこでドライバーがですね、手おろしをしているとこういう状況なわけですが、やはり今後の流れとしてパレット化というのが重要で、そのためには先ほどの背高コンテナ、こういったことも含めてやっていく必要があるかなと思っています。それから、国際海上コンテナ、これは確か 5～6 年前だったかと思いますが、国交省さんの委員会があります、その時たまたま座長をやらさして頂いたのですが、結構国際海上コンテナについては、特に外資系企業のニーズが高く、そういう意味ではですね外資系企業からいうと、いかに国際海上コンテナを鉄道で輸送できるか、そのへんが結構興味があるというか、そのところニーズが高いのかなというふうに思っております。ちょっといろんなバラバラとお話しさせて頂きましたけれども、私からは以上です。

○根本座長

はい、ありがとうございました。それでは続きまして二村委員よろしく申し上げます。

○二村委員

東京女子大学 二村でございます。よろしくお願い申し上げます。今回、この検討会の名称が鉄道物流になったとのこと、今までは貨物鉄道ですとか、鉄道貨物といていたものが物流になったかということで、少し、もうちょっと高度なことをこれから考えていくのだというような意気込みが表れた名称なのだと思いつつ、まず拝見したところでございます。私の鉄道貨物の関わり方としましては、エコレールマークの運営審査会ですか、あちらに所属させて頂いております、見守ってききましたが、なかなか育ちきらないなというところで、少々歯がゆい思いをしているところでもございます。また、余計なことを申しますと、私一度鉄道貨物のコンテナの荷主になったことがございまして、名古屋から東京の大学に移ります時に、引越しの業者さんを決めずに3月になりまして、結果、JR貨物の方にお任せすることになって、鉄道コンテナ2トンコンテナという単身用のもので帰って参りました。荷主でございましたけれどほとんど何もやることなく、非常に快適でございましたというのをぜひ世の中に言いたいものだと思います。

現在、気候変動問題も非常にクローズアップされておりますし、カーボンニュートラルという言葉が聞かない日はないというような状況でございまして、やはり排出原単位の大きいトラックから、小さいモードへの転換というのは急務の課題というふうに考えております。そのなかで、鉄道貨物と海上コンテナを考えたときに、恐らく手軽なのは鉄道貨物なのだろうと思うのですが、それにも関わらずなかなか比較をすると伸びきれてないというところで、やはりこれは何か課題があって、そこを何とか解消していくのが大事なだろうと思っております。

先ほどエコレールマークに関して申しましたけれども、要は名誉を与えて、鉄道貨物を積極的に使ってくださっている荷主さんたちに、お墨付きを差し上げることなのですが、今は何とかですね、荷主さん達はエコレールマークの取得を努力して維持して下さっていたり、新たに入ってきて下さったりという状況にはあるのですけれども、残念ながらこのような状況であるにも関わらず抜けていかれる荷主さんもいらっしゃる。抜けていかれる方たちのご意見というのが、すぐに利益に結び付かないですとか、その効果を感じられないということをお辞めになっていられるわけですね。で、考えてみますとそんなにすぐに利益に結びつくはずもないのですけれども、そうは言ってもなかなかこれが育っていかないというのは大変悲しいことでございます。まだ一般の認知度がかなり低いということでもございますので、認知度向上というものをまず行っていかなければいけないだろうと思っております。さらにですね、エコレールマークを金融業界でポジティブスクリーニングに使っていただく等々、ESG投資を集められるような、今エコレールマークを取得すればこういうような利益が目に見えて得られるというようなことが、少しでもそのような動きがあれば一気に動いていくのかなという気もいたします。また、エコレールマークを見ておりますと、業界のなかのある企業さんが取得されますと、他の企業も負けじと取るようなこともありますので、まだ取得していない業界の、環境に興味がありそうな、しかもその経営に余裕がありそうなところにお話しをもつて、1社お願いすると複数社、私は委員会ですつづる式にと申し上げたのですが、そのような感じで数社一気にくださるようなこともあるので、エコレールマークのレベルアップを何とか図りたいというふうに思っているところです。あわよくば大臣表彰という言葉をいろんな所で最近口にするようにはしているのですが、何とかですねうまく使っていきたいものというふうに考えております。

矢野先生のほうから既に出たお話しではありますけれども、国際コンテナですね、国際コンテナの戦略港湾のほうの議論においてもですね、海外からカーボンニュートラルと言わないまでも、ローカーボンで運んできた荷物が陸揚げしたとたんにトラックで運ばれるようになると、これは何とももつたいないので何とか鉄道で運べないものかというような議論が出ております。出ているのですが、先方はですね、タイトな部分があるとか知らないようなのです。要は頼めば全て運んでもらえるという発想をどこかに持っているようなのですね、ですからサービスを提供するサイドとしては余力あるのだけれども非常に厳しいところもあるのだということを示す必要があるでしょう。要は空きがどこにあって厳しいところはどこかというようなことが、聞かれたときに適切に示せるということも大事なのではないのかなというふうに思ったところです。

それで低床貨車の問題ですね、背高コンテナの課題がありますので、低床貨車、もうそろそろ実用化ができそうだというお話しでございましたので、これは早い導入が待たれるところと考えております。低床貨車は1両がお高いということも聞いておりますので、こんなこと言ってよいかわからないですけども、何とかエネ特あたりですね、財源があそこにあるようでございますので、そういうところも上手く協力して頂きながら、導入を早く進めていけば海上コンテナと上手く連携ができるのではないかと思います。イメージとしましては、例えば中国から北九州に運んだものを、北九州発でもって東京方面へ流してくると、そして先ほどご説明にありましたけれども、土日は空いているらしいということでしたら、土日とその貨物を集中させてもらうようにすれば、週末の上りの貨物というものそこで確保できるのかなとも思います。ドライバーさんもそうすれば土日お休みになることもできますし、これ一挙両得かなと。で、そちらの先方の業界にとっても得になるようなことをこちらからオファーすれば、きつとうまくいくと思うので、今の状況ですと鉄道貨物と船舶のほうですね、国際海上コンテナ輸送とそれからドライバーさんと三方良しになるかなというふうに思うところです。それから先ほどご説明のなかに、どうしても積替えがあるそれが宿命というようなお話しもありましたけれども、必ずノードがあるわけでございまして、以前そこを物流拠点として付加価値を、というようなことを申し上げたこともあるのですが、レールゲート等でそれを随分積極的に行われているということを拝見して大変素晴らしいなというふうに思ったところでございます。それからこれも非常に大きい問題でございまして、こちらで収束する問題でもないのですけれども、地方鉄道路線の維持問題、これも別の委員会がありそうでございますので、そちらの維持の会議でもって地方路線の問題は考えられると思うのですが、特に北海道ですよ、北海道からの農産物、本州に向かっての移出というのは非常に数量も多く、恐らく大きな収入源になっているというふうに思われるのですが、今後のネットワークが更に細ることになりますと、これはまた鉄道貨物を増やすどころか減ってしまうのではないかと思います。ネットワーク問題は大変心配でございまして、そちらの議論を待ちたいと思います。最後になります、適切な補助と、もちろんJR貨物の自助努力というのもございますけれども、その努力をサポートするような補助を使いながら上手く物流量を増やして頂きたいと思いました。以上です。

○根本座長

ありがとうございました。それでは続きまして高岡委員よろしく申し上げます。

○高岡委員

根本座長ありがとうございます。それでは自己紹介も兼ねて意見を述べさせていただきます。私は物流の中でもトラック輸送を専門としておりますが、2050年カーボンニュートラルの国際的なコミットメントや、2024年のドライバー不足、特に幹線でのドライバーが不足する可能性を踏まえると、JR貨物を中心とした貨物輸送に切り替えるというのは非常に先行的であり、今までライバル関係にあったトラックを中心とした輸送との協力関係を築き上げ、お互いメリットのある形で進めていこうとする今回の検討会の趣旨には賛成です。ぜひ産官学が一緒になって前に進められればと思います。重要なのは荷主や荷物を増やすことですが、宅配で届ける小口荷物が増えており、今後も増える見込みであることから、これをどう取り込むかがポイントです。荷物量が少ないためコンテナでは運べないと思っている荷主がいます。混載での荷物輸送をやられていると思いますが、それ自体を知らない荷主もいますので、しっかりアピールをして知らしめていくことが重要です。また、トラックの手配や、どうやって荷物を運べば良いのか、コンテナを乗せたトレーラーが入れないような細い道だからなどと諦める人も多いと思います。トラックに載せて積替えステーションで積み替え、混載でコンテナに入れるやり方をされていると思いますが、JR貨物が整備している積替えステーションは、貨物駅の中に作っておいた方が効率的だと思います。例えば、スーパーレールカーゴのような貸し切り列車について、多めに荷物を預かりギリギリまで積載率を上げて載せていくということを考えると、貨物駅のそばに積替えステーションを設けて、コンテナに満載するのがリーズナブルで良いと思います。また、荷主的には宅配は翌日か翌々日には届けたいことを考えると、電車だと遅いというイメージがあるようです。ご存知の通り、22時や23時、0時、1時あたりで走行できれば翌日の早朝に到着してトラックに積み替えれば、十分にトラックの幹線輸送と遜色なく輸送ができます。この辺りのダイヤは混んでいると思いますので調整も必要になるでしょう。

また別の論点として、ダイナミックプライシングが最後には必要ではと考えています。平日の空き時間帯や、割と空いている休日は、運賃をある程度値下げして荷物量を増やすやり方もあるのではないのでしょうか。将来的には、数時間後の空きコンテナの量が判明した場合に、それによって料金が変わるというようなダイナミックプライシングができれば積載量を上げることが可能ではと考えております。また、トラック同様に往路と復路で積載率が大きく変わる路線もあると思います。おそらく北海道などは行きと帰りの荷物の量が離れているのではと思いますが、そういう路線はダイナミックプライシングにすれば、トラック輸送との差、コンテナ当たりの送料の差が大きいことを荷主側から見えるようにすれば良いのではないのでしょうか。一方で、料金的なメリットを感じづらい荷主には、プライス調整だけでなく、コストダウン自体が出来ないかJR貨物において検討して頂くことも重要と思います。積替えステーションの位置や、そこで働いている方たちの賃金をリーズナブルにするにはどうすれば良いか、あるいは、どこと組めばオペレーションが最適になり、それによってトータルのコストが下がるのか、パートナーシップを組んだ上でJR貨物が実施することにより、最終的な料金のメリットが生まれると思います。

最後に、当面CO2の削減が、プライム市場では企業がTCFDなどで義務付けられており、スコープ3を今後減らしていくこととなります。JR貨物のホームページには、どこからどこまで運んだ場合のCO2排出量の計算が可能なページがありますが、これは素晴らしいと思います。スコープ3を減らすために輸送手段を荷主が選ぶ時代がやってくると思いますが、今は単体で計算できるだけです

が、トラック輸送との差分が出ると更に良いのではと考えております。

荷物が少なくても運んでもらえること、料金が安いということ、CO2削減のメリットなどを、きちんと認識してもらえれば、必ず切り替えが進むと思いますので、一つ一つ丁寧にやっていくべきと考えております。現在、JR貨物には決まったフォワーダーがいて、いくつかの運送事業者と組んでいるとは思いますが、パートナーシップを組み立てることで、今後の貨物輸送量が増やせるのではないかと考えております。

○根本座長

ありがとうございました。本日2点の説明を伺いましたのでコメントしたいと思います。まず一つは標準コンテナ普及の話、もう一つはJR貨物の資料にあった貨物新幹線についてです。

これまでも指摘されているように、標準コンテナの普及は、モード横断的に使えるということで非常に重要であり、外航と鉄道では40フィート海上コンテナ、内航と鉄道では12フィートコンテナが利用されてきたと思いますが、海運が強いところはコンテナも活用しながら鉄道と補完関係が生まれると聞きます。31フィートウイングコンテナは、トラックとの相性が非常に良いと言われており、特にウイング型で横に開くタイプのコンテナは、パレットやロールボックスパレットを出したり入れたりする際に非常に利活用できるため喜ばれております。

そうすると、今度はそのコンテナとパレットとの相性がとても重要になってきます。ご存知かと思いますが、昨年に官民標準化懇談会が発足し、標準化の一丁目一番地がパレットのT11やT12を日本で更に普及させられないかということで動いております。こうしたプロジェクトを横目で見ながら、トラック輸送などで普及した際には、鉄道側でも、こういうコンテナを、こういう風に見えるようにしてほしいと、対応が求められるのではないかと思います。

また、あまり説明はなかったのですが、大容量貨物新幹線と言う構想については素晴らしいと思いました。この検討会の目標時期は2030年としており、それまでの実現は難しいかもしれませんが、実験が開始できる位の勢いで進めていただきたいと思います。ヤマト運輸が一ヶ月か二ヶ月くらい前に航空機を三機リース導入し、北海道発着の宅配の3割程度を航空機で運ぶというような報道がありました。この新幹線での輸送が実現すれば、飛行機とも競争できるのではないかと思います。宅配貨物は需要も運賃負担力もあるため、この貨物新幹線は机上の空論ではなく実現可能性はあると思いますので、ぜひ検討を進めてほしいと考えております。

○全日本トラック協会 鳥居氏

私、全日本トラック協会から是非とも行ってくれということで、西武通運の鳥居と申します。よろしく願いいたします。まず私の会社、とにかく今はJRコンテナを利用して北海道、それからまた九州から新座と越谷につけていただき、またそこから発送しているというのをやっております。最初に、JRコンテナの量が減ってきているという部分の中で、一言しゃべらしていただきたいと思います。平成30年、ここでは、7月にもすごい豪雨がありました。これは山陽本線が止まったわけです、100日も止まったわけです。それから一年毎にこういう台風だとか豪雨がありまして、荷主が何を考えたかということ、鉄道貨物もやるよ、しかしながら、鉄道貨物だけじゃリスク大きいと、そこでRORO船だとか、また逆にトラックを使いながら、今やっている状況です。ある私の仲間は、ほ

とんど鉄道に戻ってこないという荷主がいます。この辺のところは、国がこういう災害があった時に鉄道は強いのだということをやるように予算づけして頂きたい。一つはアメリカのアムトラック、ロサンゼルスからシカゴまでダブルスタックトレインで、40フィートのものを輸送するのにロッキー山脈をトンネルで結んでいるわけです。アメリカの方は、最初はそういう鉄道ではなかった、国が全てを変えてったところなんです。まずは今、JRがこうやって分子化されて、昔の国鉄が分社化されて、今、JR貨物は全てのもののレールを借りていると、そうすると、JR貨物の荷物というのは後回しです、旅客が先です。こういう状況を踏まえた上で将来のビジョンを語っていかないと、やはり問題があるのかなというのが、僕は一つ問題があると思います。コンテナ内のパレット化、まだまだパレット化されておられません。この辺のところはパレット化をしていかないとドライバーに全て負担がかかってくる、重労働になる、ということが業界内で、また、いろんな業界の方々とは協力しながら、パレット化を進めていただきたいというのが一つです。

それと青函トンネル、今問題になっている、新幹線を早く札幌までいかすために、スピードをあげようとしている。しかしながら、JR貨物の荷物はそこで交差できない、いわゆるJR貨物がどっかで止まったとしても、その新幹線のスピードでコンテナが煽られてしまう。この辺のところをしっかりと、国なりその業界の方々が一歩しっかりと話し合いながらやっていかないと、この新幹線問題というのは問題になってくる。本当だったら、もう1本青函トンネル作っていただきたいというのが、本音ですが、逆に言うと、北海道の芋・玉葱この辺のところはJR貨物がほとんど運んでいるのです。船だとか飛行機もありますけれどもJR貨物の車両がですね、ある程度運んでいる、また北見に行っていただくと、北見の駅に旭川から入る車両が1編成しか入りません、そうすると、とにかくその日に積みたいものは4個積みフルトレーラー、前2個、後ろに2個、約13メートル、とにかくあの峠を越えていくのです、もうすさまじい、日通さんなり北見通運さんだとか、いろんな車両が重なって、旭川に持っていくわけです。これだったら逆に言うと、トラックが途中まで運んで、あとは鉄道でエコしていますよっていうなんか逆に言うとどこがエコなのかというのがわかりません。とにかく、そういう部分もあります。また、高知に行けば鉄道はないです、高知からJR貨物に運ぼうとすると4時間かけて、香川の高松まで持って行くわけです。これを行ったり来たりやっている業者もあります、こういうものをどういう風に整理して行って、しっかりとした鉄道の物流というものをやってくるのだということは基本的に作っていかないと、いくら、環境問題だとか、労働問題だとか言いながらも、ここのところをしっかりと把握して行かないと、我々は問題があるのではないかなと思います。以上でございます。

○根本座長

ありがとうございました。他いかがでしょうか。それではJR東の方から声が上がっているようですね。

○JR東日本 坂井常務

JR東日本の坂井でございます。発言の機会を頂きましてありがとうございます。冒頭ですが、昨日の地震で東北新幹線、あるいは東北本線、常磐線、まだ不通になってございまして、お客さま、そしてまた東北本線を使っているJR貨物様にもご迷惑をかけてございまして、大変申し

訳ございません。新幹線は少し時間がかかりそうですが、復旧に向けて頑張っているところでございます。

本日の趣旨でございます、モーダルシフトについては、私ども異論ございません。私ども自身もカーボンニュートラルに一生懸命取り組んでいるところでございますので、そうした観点でいろいろとJR貨物様とも連携して取り組んでいければと思います。もちろん、その連携の一番大事なところは安全安定輸送だと思います。先ほども「災害に弱い」という話でしたが、何と云っても安全安定輸送を一緒になってしっかり維持していくというのは、最大の課題と考えてございます。

そして、貨物様から輸送力の問題やダイヤ調整上の課題ということがありました。まさに、旅客も同じ悩みを抱えており、お客さまのご利用に波動がございます。高岡先生からダイナミックプライシングなどもお話がございましたが、旅客運賃についても、こうしたお願いを申し上げているところでございます。いずれにしても、運行ダイヤをお互いのために全体最適という観点から、どのように組んでいくのかについて、日々貨物様と協議をさせていただいているところでございます。もちろん「経済的な課題」として、国交省様の資料にもあるアポイダブルコストというルールがあります。また「社会的な課題」として、私ども「働き方改革」の観点がございます。夜間の作業で線路のメンテナンスを行っておるわけでございますが、昨今の3K労働が敬遠されるというような中で、夜間作業で労働力が集まらないという問題がありまして、首都圏では終電を繰り上げさせていただき、お客さまにご迷惑をおかけしているところですので。そうした社会的な課題である働き方改革のためにも、夜間の列車の間合いを、少しでも長く確保させて頂くというような協議も貨物様にお願いしながらやらせていただいているところでございます。そしてまた、土休日なども毎週とは言わないまでも貨物様に貨物列車を休んでいただいて、まとめてその日にメンテナンスを行う取り組みもしているところですので。こうした現実的な調整をどうしていくのかという点は、これからの課題であると思っているところでございます。

そして最後に、根本先生からもお話がございました新幹線の荷物輸送でございます。本日の国交省様の資料にも取り上げていただいておりますので、機会がございましたらご紹介させていただきたいと考えております。私どももコロナによる大打撃で経営も厳しい中で、細々ではありますが、新幹線の車内販売のスペースなどを使って、少量で高付加価値な商品、例えば生鮮品ですとか精密機械などの荷物輸送をやっているところでございます。これを大容量の荷物を貨物専用の新幹線とすると、貨物様の資料にもありました技術的な課題なども出てまいりますし、繰り返しになって恐縮ですが、新幹線のダイヤ調整の問題なども出てくるということでもあります。このあたりも課題と考えてございますので、あらためて私どもの取り組みなどもご紹介させていただきながら、先生方からもいろいろ知恵を頂ければありがたいと思います。以上でございます。

○根本座長

ありがとうございます。他に如何でしょうか、どうぞ。

○JR東海 丹羽常務

JR東海常務の丹羽でございます。ご発言の機会をいただきましてありがとうございます。今、JR東日本の坂井常務からお話頂きました内容と重なる部分がありますが、私どもはJR貨物とは、特

にダイヤについて、日頃からいろいろと調整させて頂いております。当社の在来線ですと、JR東日本が発言された保守間合いに関するお話に加え、愛知県・静岡県という貨物専用線がほとんどない地域ということもございますので、そのような状況も踏まえながら議論して頂きたいと考えております。

もう1点、これもJR東日本のお話と重なりますが、新幹線での貨物輸送についてです。JR東日本、JR西日本などが、現在、新幹線の空きスペースを活用した荷物輸送に取り組まれています。大容量の貨物専用新幹線ということになりますと、新幹線にも線区ごとに特性があります。私どもが運営している東海道新幹線は、非常にダイヤが過密であり、車両については、すべて285キロで走れる車両に統一して運営しており、速度の遅い列車があるとうまくダイヤが組めなくなります。一方、大容量の貨物新幹線については、おそらく高速で運行することは難しいと考えます。将来に向けての課題というお話ではありますが、例えばこのような点を踏まえても、大容量の貨物専用の新幹線は、東海道新幹線では、大変難しいのではないかと実感しています。以上になります。

○日本港運協会 名村理事

日本港運協会名村と申します。よろしくお願いたします。本日の議事について、港湾という視点からお話をさせて頂ければと思います。

国内における海上コンテナの鉄道輸送につきましては、皆様方から課題等々のご発言がございましたので重複するところもあるかもしれませんが、なかなか普及しませんのは、根本的な理由として日本のコンテナターミナル内には引き込み線が未整備なため、港湾側と背後地側の両端でトレーラーへの積み替えを要するコスト面の問題があるのではないかと認識してございます。また、先ほど話題にありました、背高コンテナを支障無く輸送できる低床貨車の普及も、現状ではコスト面を含め中々課題が多いのかなとも思います。

そのような中、現在、港湾におきましては、阪神港、京浜港が国際コンテナ戦略港湾に指定され、官民連携の下で、国策として機能強化に取り組んでいるところでございます。同政策におきましては、コンテナ貨物の「集貨」のため、内航船を利用した国際フィーダー航路の拡充が進んでいるところでございます。

トラックドライバー不足が今後さらに顕在化し、海上コンテナを輸出入する荷主企業の事業継続を図る観点からも、海上コンテナの国内輸送に鉄道輸送を活用することは、非常に時宜にかなった取組と思うところでございますが、同時に、取り組む際には先行する内航輸送との競合関係との調和、すみ分けに留意する必要があるとも考えます。

今後、港湾と鉄道輸送との連携を進めるにあたっては、国、港湾管理者、港湾運営会社等々も関係していますので、港運事業者、鉄道事業者も含む官民の関係者間による連携を基礎的なところから進めていくべきと考えております。簡単ですが、以上でございます。

○根本座長

ありがとうございました。JR西日本から手が挙がっております。どうぞ。

○JR西日本 小田総合企画本部担当部長

ありがとうございます。各社から山陽線の長期の輸送断絶があったという話があったので、

山陽線を担当している私どもの方から申し上げたいと思います。災害復旧につきましては、鉄道局以外にも河川局や道路局など国土交通省の各部局から多大なご協力をいただきながら復旧しております。ただ、先ほどの議論にもございましたけれども、近年、災害が激甚化しているということは事実でございます。山陽線でいうと、姫路よりも西については貨物の列車本数の方が多いのですが、日々、きちんと維持管理しながら、貨物列車にもしっかりと使っていただけるように努力しているところでございます。そうした中で、JR貨物とは安全・安定輸送に対する意識というものを我々と共有いただきたいということがございます。また、できれば、西日本の鉄道貨物のインフラを維持管理している我々の意見をまとめて聞きたいいただける場があれば助かると考えております。以上でございます。

○根本座長

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。はいどうぞ。

○全国通運連盟 川勝理事長

ありがとうございます。全国通運連盟の川勝と申します。本日はこのような機会をいただきまして誠にありがとうございます。私どもは、JR貨物と連携させていただいて、お客様との関係でドアトゥドアの一貫輸送責任を負い、駅から先の集配を行っている、いわゆる通運事業者の団体であります。脱炭素化、CO2の削減、あるいはドライバー不足、様々な課題に対応して鉄道輸送の利用促進に向けた努力をしているところでございます。

そうした中、資料のご説明の中に輸送量が伸び悩んでいるとありましたが、1割を超える大きな減少をしているということで大きなインパクト、危機感を感じております。その意味では、本日検討会を設けていただいたことは大変ありがたいと思っております。そういった中で、先ほどJR貨物から資料のご説明をいただいた中で、気づいた点について、少し話をさせていただきたいと思っております。

16ページのところで、輸送量が伸び悩んでいる要因として5点ほどご説明がございました。まさにこういうことなのだろうと思っておりますけれども、まず、需要の面で言うと、他のモードを含めた輸送量全体が、景気の変動等を踏まえてどうなっているのかを見ながら、鉄道輸送がどう推移しているかを見る必要があるかと思っております。そういった点でも、やはり2018年以降の3年で全体が若干減中で鉄道が大きく減っているのはなぜかということかと思っておりますが、やはり、これまでのご発言の中にもございましたが、相次ぐ大規模な自然災害を受けて、お客様の輸送の複線化、先ほど鳥居社長からもお話ございましたけれども、複線化が進んでいるということ。それから、この2年間でコロナの影響というのを大変大きく受けているということが大きいかと思っております。

私ども、お客様に鉄道利用のメリットを感じていただくためにトライアルで輸送する場合の助成もさせていただいておりますが、その後フォローアップの調査をしております。鉄道を利用される理由としてどういうものがございませうかと伺っておりますが、圧倒的に多いのが「他の輸送手段よりコストが安い」ということでございます。もちろん、「12フィートコンテナがロットとして適切」だとか、「ドライバー不足への対応」などの答えもございませうけれども、圧倒的に「コストが安い」ということが選択理由になっております。そういう意味では、特にトラックの運賃との関係を見ながら、どうして鉄道が落ちているのかを見る必要があると思っております。

それから、供給面の問題について申し上げますと、これはなかなか申し上げにくいところもございますけれども、JR貨物の事業展開のあり方、あるいは経営のスタンスというものが、輸送量にどう影響を与えているかについても考えた方が良くはないかと思えます。一つは、コロナで変わっているかもしれませんが、ここ10年くらいJR貨物は列車本数や列車キロとか供給をかなり絞ってきていると思えます。それをどう見るのか。もちろん、積載率の向上を目指してそういうことをやられているのだと思えますし、積載率が上がっていることによって全て吸収できているのであれば、輸送量の減少に影響を与えていないということになるかと思えますが、そう言い切れるのかどうかは見ていく必要があるのかなと思えます。

それから運賃の関係、先ほど少し触れさせていただきましたけれども、近年、経営自立ということで利用者負担を求めるような施策を進めてられています。それは例えば平成30年から基本運賃を10%値上げしておりますし、それ以前から、駅とかORSの収支改善と称して実質的な運賃の値上げを進めていると思えます。

それから災害時の代行輸送率が低いという話も先ほどございました。代行輸送の区間はJR貨物が設定され、どのように設定するかについては、JR貨物の経営的なインパクトが大きいので、経営的な判断もあろうかと思えますが、対象区間が絞られ、お客様の逆モーダルシフトみたいなことにつながっていないだろうかという問題意識はあります。

冒頭、田口課長からご説明ございましたけれども、要は収益性の確保と公益性をどうバランスを取っていくのかという点について、JR貨物の経営陣も難しい舵取りを日々やられていることを十分承知しておりますけれども、ややもすると、これまで少し、収益性とか経営自立という方向に軸足を置かれ、結果としてそのことでお客様離れを招いていないだろうかというような点も気になるところでございます。要因としては以上です。

また、緊締車やIT-FRENSの話もございました。ちょっと細かい話で恐縮ですが、緊締車については繁忙期に一時的に足りなくなるというのはあるかもしれないと思っておりますが、それは普通の一般トラックでも同じことが起こっておりますので、それを輸送量が伸び悩んでいる、減っている要因として挙げることはちょっと誇張しすぎているのかなという気もいたします。近年、コンテナ輸送量が大きく減少している中で、むしろ、緊締車が稼働できない状態が発生しているとも聞いています。もう一点は、先ほど安定輸送・安全輸送の話もございましたけれども、トラック輸送を活用した場合に、安全性の問題、特に現在、偏積防止が大きな問題となっておりますが、そういったことを桁違いに多いトラック事業者の方々に対してどのように対応していくのかというのが課題になるのではないかと思っております。

それから、IT-FRENSの点については、JR貨物が作られたシステムなので中身をよく承知しているわけではございませんが、資料を拝見する限りで、現在、通運事業者が実質的にJR貨物に代わって債権を回収する機能を果たしている、そしてまた債権の貸し倒れのリスクを負担しているという視点が抜けているようにも感じております。通運事業者は、荷主から鉄道運賃を含むドアトゥドアの運賃を収受いたしまして、JR貨物には鉄道運賃の部分をお支払いするということとなります。また、同時にJR貨物の債権回収を確実にするために、大手の通運事業者であれば担保を直接JR貨物に提供する、それが難しい中小の事業者は保証料をJR貨物グループの保証会社にお支払いするという仕組みになっております。多額の商取引の場合はクレジットカードで決済というわけにはいきませんの

で、荷主やトラック事業者と直接取引する場合は、その点も課題になるのではないかと思います。

少し細かい点を述べさせていただきましたけれども、基本的にはこの検討会で輸送量の拡大に向けて議論を重ねるということで、大変ありがたいと思っております。引き続きどうぞよろしくお願いいたします。以上でございます。

○根本座長

ありがとうございました。他いかがでしょうか？本日は委員の皆様から様々な課題、議論が必要な論点、それを提起いただきました。意義深い会議だったと思います。本日はそれぞれの論点について議論を深めるということは時間的にもできませんでしたが、せっかくいらしておりますので、関係団体の方、一言で良いのですけれども何かご感想をいただきたい。森山様、北條様、楠様に一言お願いして、それから最後に犬飼さん、あるいは田口課長や石原審議官からもし更に何かあれば一言。では順番にお願いしてよろしいでしょうか。

○全農 森山経営企画部次長

全農の登山でございます。よろしくお願いいたします。先ほど矢野先生から青果物の物流についてお話がありましたので、若干触れさせていただきますが、青果物物流については、一部北海道または九州など遠隔産地で鉄道輸送というのはあるのですが、ただ、この青果物輸送についてはトラック輸送が太宗を占めているということですので、今日の課題であるカーボンニュートラルの実現、または2024年問題を踏まえて、やはり遅れていると言われている青果物の物流についても鉄道輸送等の切り替え等を早急に検討すべきということで考えております。

しかしながら青果物物流につきましても温度管理の問題、または市場への夜間納品など古い商慣習への対応というものが多く、そのような大きな課題というのがありますので、このような課題を皆様方のご意見を参考にしながら解消し、青果物物流のモーダルシフトにに取り組んでいきたいということで考えておりますので、よろしくお願いいたします。

○根本座長

ありがとうございます。それでは、北條さんよろしいでしょうか。

○（公社）日本ロジスティクスシステム協会 北條理事

日本ロジスティクスシステム協会の北條と申します。僕らの団体は業界団体ではなくて、物流、ロジスティクス、サプライチェーンに関心のある荷主企業、物流企業の皆さんから成り立っている団体です。

荷主の話をしておくと、我々が毎年やっている「物流コスト調査」というのがあるのですが、昨年度の調査では売上高物流コスト比率が5.70%になりました。過去20年間で最大です。一時5%を切るような時代がしばらく続いたのですが、ここ数年でどんどん上がってきている状況です。なぜ上がってきているのかというと、荷主の皆さんが値上げ要請を受けてそれに応じているからです。以前は輸送費だけだったのですが、最近の傾向は保管費や荷役費に値上げ要請が来ている。物流コストの内訳を見ると、荷主の方が物流企業にお支払いしている輸送費、保管費、荷役費の割合を足し合

わせると全体の8割くらいになります。これに値上げ要請が来ていて応じざるをえないような状況があるので、物流コストは上がってくるでしょう。

今まで荷主の物流部門というのは、物流コストはとにかく唯一絶対のKPIだったわけです。とにかくこれを下げて下げてとやってきたわけですが、分析の結果、非常に残念なことがわかっていて、道路貨物運送事業者の賃金水準と荷主企業の売上高物流コスト比率の間に非常に強い正の相関があるのです。物流コストが下がれば下がるほど道路貨物運送事業者の皆様の年間賃金水準が下がってくる。これが上がり始めたので皆さんの給与に反映されるかどうかというのが私たちの最大の関心事です。

そういった中で荷主企業の経営者の方々の物流を見る目というのが変わってきているのです。現場に行くと相変わらずコストコストと言うのですけど。アンケート調査を行ったところ、経営者の方々が物流に期待していることの第1位は他社との連携をしていくことで第2位は社内で部門間連携することでした。ですから、物流の問題を解くにあたっては、物流部門だけで考えるのではなくて、製造部門と連携したりあるいは営業部門と連携したりする。実際に、リードタイムを一日延ばしてN+2にするというようなことが、コロナをきっかけに多く取り組まれるようになってきている状況です。

そういった中で鉄道というのはいくら注目されて良いはずなのですが、久しぶりにデータをしげしげと見て驚いたのですけれども、鉄道貨物の輸送量の下がり方が顕著です。本来であれば、これだけドライバーが大変だと言われているなかで、どんどん鉄道に流れ込んでこなければいけない荷物がなぜか知らないですがそうならない。

そのような中で増えている品目を見ると宅配便だと思われま。積み合わせの輸送が増えているということで、これはやはり価格負担力のある大手の事業者の皆さんがドライバーの対策として鉄道を選ばれていることが背景に見て取れるかなと思います。

このような状況の中で、この鉄道物流のあり方を考えた時に何考えなければいけないかと思っているのですけれども、やはり鉄道だけを考えていたのではいけないな、と。あと物流機能で言うと、輸送だけを考えていてはいけないと強く思います。

今回の検討会でどなたかの資料で出て来るかどうか今後ちょっと楽しみなのですけど、2年前でしたか、グリーン物流パートナーシップ会議で国土交通大臣表彰を受賞した事例がありまして、何をやったかという、佐川急便とJR北海道とそれから地元のタクシー会社の手塩ハイヤーが3者で連携した取組みでした。佐川急便のハブが稚内にあるので、手前の町に配送する荷物も一回稚内まで行っていたのですね。そこから佐川のドライバーさんがずっと南下して配送していたわけですが、それをやめるといって何をやったかという、JR北海道の旅客列車プラス手塩ハイヤーによるリレー配送なのです。旅客列車の中に規格化されたコンテナを載せて、佐川のトラックの代わりにJR北海道のディーゼルカーが運び、手塩という町に着くと今度は手塩ハイヤーが佐川のトラックに代わって配送する。この事例は輸送体系で見たときに非常に良いことだと思っています。

鉄道輸送の問題を鉄道輸送だけ考えていてもダメだと思います。旅客会社も含めた形で、残念ながら三島の方々は呼ばれていないようなのですけれども、大きな体系的なところから俯瞰的にこの議論をしていかないと、何かこうちまちまとした議論で終わってしまって、あれから10年経ったけどまたまた減ってしまいましたね、ということにもなりかねないなという感じはいたしました。検討会の目標年次は2030年ということなので、長期的なスパンで議論ができるといいなと思います。

○根本座長

はい、ありがとうございます。それでは内航海運総連の楠さん。

○内航海運総連 楠氏

本日、内航海運の代表として参加させていただきました。災害時は逆にJRさんの応援で、内航船で、西日本ですと関西から九州とか、東ですと釧路から八戸とか、内航船をご利用いただいている部分はあります。で、ちょっと個人的に一つ思うのは、JRさんと船、RORO船とかいうのは、いずれにしても海上の輸送と、レールのターミナルからターミナルの輸送ということで、その両端というのはトラックに負わなければいけない部分がある、ということが一つあります。で、その辺はお互い共通の課題として持っているのですが、で、一番はやはりあのそれぞれ船には船の良いところ、JRにはJRの良いところというのがあって、それをどうやってコラボしていくのか、というのが今までなかなかできていなかったところがあった、という風には思います。こういう話も直接JR貨物さんとやるのが今までなかったというのがあるのですが。

私の過去の話なのですが、JR貨物さんに変なお世話になったことがありまして、それは当時やっていた仕事が福岡の博多から上海までRORO船を走らせていまして、そのとき当時のJR貨物さんのコンテナをお借りして、それをそのまま上海まで輸出するというルートがですね、そのときにレールと船の組合せというのをいろいろお世話になってやらせていただいたことはあって、ですから、国内でも逆に何かそういうものができるかできないかわからないのですが、場所によっていろいろ違うかもしれないんですけど、そのようなこともお互いに考えていかないといけないということになると、トラックもそうですし、JRさんもそうだし、船もそうだし、もっと物流のあり方というのを、それぞれがお互いに競争するのではなくて、もっと合理的に動かせるものを将来的に考えていかないと。特に日本の貨物というのは大きな伸びが期待できるわけではないので、そこで無理な競争をするのではなくて、確実にモノを運ぶシステムというのを、2030年はちょっと無理かもしれないんですけど、将来的な目標とした中で考えていく必要があるのかな、という風に思いました。

あと、現状の中でいきますと、やはりどの輸送モードを選ぶかというのはお客さんが最終的に選ぶわけで、それに対して我々の業界もそうですけど魅力ある商品というものを作らない限りは選んでいただけないという状況にあるのかな、という風に思いますので、いろんな形でどこかで一緒にできれば。で、先ほど名村さんが仰っていたんですけど、我々海上というのはやはり港を使わないといけないので。例えば、レールがターミナルに入っているとか、港に来ているというのは非常に重要なことだと思うのですよね。これが例えば海外のコンテナターミナルを見ると、ほとんどレールが中に入っていて、コンテナ船が荷役を降ろしたら、本来そのターミナルの構内だけで完結して貨車に積んでいる、というような状況が、韓国なんかもそうですし、そういうような状況になっているところが多い中で日本はちょっと場所が離れているというところがあるので、そういう貨物の接続のロケーションなんていうのも将来的には考えていくべきなのかな、と思います。

○根本座長

はい、ありがとうございます。それではあの犬飼さんの方から。論点があまり多いので、今日は手短かにお願いしたいと思います。

○JR貨物 犬飼常務

今日は皆様方、本当に大変貴重なご意見をいただきまして、誠にありがとうございます。一つ一つお答えするというわけではございませんけど、例えばパレット化がなかなか進んでいないということで、5tコンテナやパレットをちょっと説明申し上げましたけれども、パレットを積んでも耐えられる高さ、約10cmですけれども、増やしはしたのですけれども、いろいろと使い勝手の面、それから積載効率という面からするとその10cmで吸収できても、なかなかその中身、パレットの重さをどうするのだ、とかもしくは先ほど緊締車の話もあったのですけれども、高さ制限で低床の緊締車でないと吸収できないとかですね、いろいろと配達の場合での規制等もございまして、まだまだパレタイズ化が進んでいないという現状がございまして。

パレタイズ化の問題、当然、働き方の問題、それから二村先生からご指摘いただいた、これは川勝理事長のお話にも共通しますけれども、ネットワークというところを将来どう考えていくのか、と。確かにあの先ほど発表で申し上げたとおり、当社の鉄道事業の経営というのは厳しいものがございます。ただ、当然、採算とか収支、収益性というところを重視してまいります。ただ、一方で公益性という観点からのバランスを取っていくことは非常に大きな問題でございまして、そこをしっかりと果たすという段階に来ているなと思っております。

また、根本先生の方からお話を挙げていただきまして、旅客会社さんからもいろいろなアドバイスというかご発言いただいた新幹線の関係、これはまだまだ本当に弊社全く知見がございませんので、またお話をさせていただくということでダイヤの関係ですとか、そもそも車両の開発ですとか、当社単独でできる話ではございませんので、また改めてご相談させていただきながらやってまいりたいと思っております。

まだまだお答えしたい点、多々ございますけれども、4月の回でいろいろお答え申し上げたいと思います。どうぞよろしく願い申し上げます。

○根本座長

ありがとうございました。それでは事務局の方から何かありましたら。

○国土交通省 田口鉄道事業課長

たくさんの論点をご提起頂きましたので、今、私がここで長々とコメントしますと時間をオーバーしますので、2、3点、大きなところだけ申し上げたいと思います。

通運連盟さんからご提起のあった収益性と公益性の相克といいますか、これはかなり本質的な問題でございまして。JR貨物さんは、今はまだ鉄道・運輸機構が100%株式を持っている非上場の会社であります。会社にとっては完全民営化という悲願を達成するためには収益性を確保しないといけない。一方で不動産は非常に調子が良いが、鉄道は基本的には不採算になっている。したがって、鉄道貨物の量的拡大を図るとその赤字が膨らむ可能性があるというジレンマを抱えてきたというところはあると思います。ただ、今回の検討会においては今のいわゆる追い風をうまく活かして、この収益性と公益性が対抗関係にない形で、しっかり量的拡大も図り、世の中に貢献し、そして最終的には完全民営化を目指す収益体力の強化を図っていく。これをなんとか実現する方法がないのかというのが大きなテーマでございまして、収益性が高く、かつ量的拡大を図れる、そういう方向性がありまし

たら、そんな都合が良い話があるか、というご指摘もあるかもしれませんが、一つ、活発にご議論頂きたいと思っております。

それから、もう一点は国際海上コンテナの話がたくさん出ましたけれども、まさにエネ特のお金を頂いて、低床式の貨車を開発してまいりまして、かなりいろんな技術的な課題があったのですが、JR貨物さんからお聞きしているのは、ある程度解決のメドが立ったと。ただご指摘があったように車両価格が非常に高く、かつメンテナンスのコストも高いというのもあって、これを普及するためには、少なくとも初期段階ではそれなりの公的支援がないとなかなかビジネス的にはペイしないというお話も頂いています。そのため、そもそもそういうニーズが世の中にあるのかということも見極めないと、会社としてもあるいは国としてもなかなか踏み込むことができませんので。本当にニーズがあるのかどうか、そこは港湾当局も省内ですからいろいろと議論をしながらその可能性を探りたいと思います。

最後に、JR旅客3社からご意見がございましたが、今はまさに一つの線路の上を共有しながら使っていますので、ある意味、JR貨物とはゼロサムの関係にあるのだと思います。したがって、次回検討会の会合の中でJR旅客さんからもしっかりとご意見をいただいて、その前提の中で我々として何ができるかということのをいろいろと考えていかなければいけないと思います。どうしても鉄道の世界というのは不器用な部分がありますので、先ほどむしろベース電源的なことは貨物でないといけないのではないかとご指摘がございましたが、鉄道というのはフレキシブルに対応できませんので本来は安定的な部分を鉄道が担って、フレキシブルな対応ができる他モードの方がその部分を担っていただくというのが望ましい物流体系だとは思いますが。一方で現実を見ると若干逆になっていて、鉄道が農産物の季節波動などを吸収しているところもありますし、一番安定であるはずの鉄道がなぜか自然災害の影響もあって安定でないというその矛盾が根底的にあるというところがあります。トラック協会からもご指摘のあったとおり、災害というのはどうしても起きてしまいますから、代替輸送のことも含めていかに安定しているか、これはかなり大きなテーマだと思いますので物理的に様々な対策を講じられる部分というのはこの検討会でも議論を深めていって、最終的には鉄道は安定的に必ずお約束したものを運べますので荷主さん戻ってきてください、ということ为国としても申し上げられるような、そこを目指して議論を進めていきたいなと思っております。

私からは以上です。

○国土交通省 石原審議官

最後に一言だけですけれども。本当に今日はたくさんの観点からご意見ご指摘ありがとうございました。10年後ですね、「あ、今度は変わったな」という姿を是非目指していきたいと思っておりますので次回以降も皆様のご協力をぜひよろしくお願いいたします。

○根本座長

どうもありがとうございました。論点はかなりはっきりしてきたと思いますので、次回以降ヒアリングを積み重ねて7月にとりまとめということで進めていきたいと思っております。

どうもありがとうございました。本日の議事は以上ですので、進行を事務局にお返しいたします。

○国土交通省 野口室長

ありがとうございます。皆様方貴重な意見をいただきまして大変ありがとうございました。

事務局からは2点連絡事項がございます。本日の資料及び議事録につきましては、近日中に国土交通省のホームページにて公表したいと考えてございます。

議事録については後日各委員の皆様へ送付させていただきまして、ご了解をいただいた上で公開する予定でございます。

次回の検討会につきまして4月中の開催を予定しておりますので、明日以降早急に日程調整をさせていただきたいと思っておりますのでご協力のほどどうぞよろしくお願いいたします。

以上をもちまして本日の検討会は終了でございます。本日は誠にありがとうございました。