

事業者団体等（物流事業者関係）ヒアリングについて

日時：平成24年12月17日（月） 14：00～16：00

場所：総合政策局局議室(中央合同庁舎3号館4階)

【出席委員】

苦瀬 委員長代理 青山 委員 坂本 委員

【ヒアリングを実施した団体】

日本貨物鉄道株式会社 田村 社長 他3名

全国トラックターミナル協会 石井 専務理事 他2名

(一社)日本港運協会 鈴木 理事長 他3名

【各団体の説明及び意見交換の概要】

《日本貨物鉄道株式会社》

【主な説明事項】

- 全国をカバーする鉄道ネットワークを使って、鉄道の特性である安全、安定、大量定型輸送の機能を最大限に発揮し、環境負荷の少ない物流を実現することや、グローバルサプライチェーンを支える国内の効率的な物流を担うことに貢献したい。また、特に災害対応等にみられる安全・確実な物流の確保に貢献したいと考えている。
- モーダルシフト推進の旗印の下事業活動を行ってきたが、この点においては必ずしも大きな成果を得られていないので、その反省を踏まえて今後も取り組んでいきたい。
- レールを旅客会社と共有しているため、異常時には必ずしも融通が利かない。そのため、利用運送事業者とどのような迂回路や代替輸送手段を用意するかについて平素から様々な提携を実施している。
- 吹田貨物ターミナル駅や隅田川駅などの大規模インフラの完成に合わせ、輸送力の増強やダイヤ改正（平成25年春）を実施する予定。これによって、利便性の向上やリードタイムの改善等輸送サービスの充実強化を図る。
- 国鉄時代から使っている老朽化した機関車が2分の1程度、貨車が3割程度残っているので、政府から無利子貸付の支援を受ける7年の間に、貨車については全面的に新しいものに取り替える予定。
- マーケットニーズに対応するため、ダイヤ改正・ネットワークの再編に加え、10トントラックと同等の31フィートコンテナを汎用コンテナとして25個導入した。今後も拡大していく予定。また、冷蔵・冷凍コンテナ輸送も拡大していきたい。12フィートのエンジン付き冷凍コンテナを作れないか模索している。
- トラックとの積替施設の整備など、駅頭でバンニング・デバンニングできる施設への要望が強く、東京貨物ターミナル駅に簡易用倉庫を造り試験的に運用を始めたいと思っている。
- 国際物流への取組としては、中韓をターゲットにSEA&RAILサービスを実施している。上海・博多間の上海スーパーエクスプレスの取扱が多い。日本の鉄道と、下関・釜山間のフェリー、釜山鎮と儀旺ICDを結ぶRAIL-SEA-RAILも育てていきたい。

- 東京・盛岡間の国際海上コンテナ専用列車について、モデル事業に引き続き試験的運行を実施している。また、貨物駅でのクロスドッグにより国内フィーダー輸送を鉄道で行うサービスを本牧ふ頭と東京貨物ターミナル駅で実施している。
- 青函トンネルの整備新幹線との共用については、北海道の農産物等を本州へ輸送するのに鉄道は大きな役割を担っている（北海道～本州・四国・九州間の陸上貨物輸送において鉄道は4割のシェア）、安全面の完全な担保や、貨物輸送が阻害されないようにしてほしい。
- モーダルシフトの一層の推進には、荷主や利用運送事業者への運行経費の補助などのインセンティブの付与といった実効性のある対策が必要。
- 逆モーダルシフトを促進する高速道路料金の割引施策は見直すべき。高速道路料金は受益者負担の原則によった距離比例制であるべきではないか。

[委員からの主な御意見と応答内容]

- モーダルシフトについて必ずしも大きな成果を上げていないということだが、なぜか。コストの問題なのか、それとも体制に原因があるのか。長期的にみて、うまくいく可能性はあるのか。どれ位の投資とどれ位の経営努力をすればうまくいくという長期的ビジョンはあるのか。
 - まず値段の問題がある。トラックから鉄道に転換して輸送料金が下がることが大前提。JR貨物としてコストを下げる努力が必要。線路が旅客会社と共用であることを前提に、これまで列車編成の長大化や主要ターミナルの近代化等を行ってきた。これからは単にトラックから鉄道へ転換ということではなく、トラック、鉄道、船など色々なモードの良いところをうまく組み合わせるという方向性。その中で、どのような付加価値を付けていくことができるかが重要と考える。
- 無利子貸付の支援がある間にインフラ整備を行うということだったが、その先、支援が無くなった後はどうやって黒字にしていくのか。ベストモーダルミックスの中身をどう考えているのか。
 - 大きな拠点間をいかに効率的に、お客様が満足する到着時間や低コスト、貨物事故が無い等のサービスレベルを実現するために、資源を集中していく。ベストモーダルミックスに関しては、トラックとの組み合わせをもっとオープンな形で事業者と話し合っていくしかないと考えている。

- 北海道の整備新幹線、青函トンネルについて、北海道からの大量の生産品を鉄道で運んでいるということは、災害が起こった際は命綱になるくらいの重要性があると思われる。その点で、整備新幹線が整備されると、緊急時の災害物資輸送に支障が出る可能性があるため何らかの対策が必要であるとか、なにか危機感があるのか。ベストモーダルミックスに関しては交通機関同士の接続が非常に重要だが、貨物ターミナルが港から離れていてよいのか、車で積み替えればうまくいくのか等モーダルミックスにあたってのネックがあるのか。
 - 異常時に鉄道事業者とどうダイヤを分け合うか、優先順位をきちんと整理しておかないと物流機能が阻害される。得てして人流が優先される傾向があるので、物流の重要性について国にサポートしてほしい。北陸は県毎に第三セクター化されるので、貨物列車に何かあった時に本当に通れるのか懸念している。交通機関同士の結節については、希望としてはインターチェンジのそばのトラック事業者が集まっている所に結節できないかとの思いはある。
- モーダルミックスについて、なぜできないのか。国土交通省が音頭を取ればいいのか、JR 貨物とトラック業界が話し合いをすればいいのか。ずっと同じ課題が残っており、解決策があるのかどうか分からないが、どうすればいいのか。
 - 利益を出すことが基本であり、商売ベースに乗らない話は事業者としてはできない。お客様の要望も多様化している。お客様の要望に沿いつつ利益の出る仕組みを提案することが一番のポイント。実感としては利用は伸びている。ただ、手の内を明かしたくないというお客様もあり、成果を上手く宣伝できないという面がある。

《全国トラックターミナル協会》

[主な説明事項]

- トラックターミナルとは、大型トラックに全国各地の貨物を積み合わせ輸送をする際の積み替え・荷捌き拠点のことで、多数の事業者が利用する公共的な一般ターミナルと、運送事業者が自社保有している専用ターミナルがある。トラックターミナル業はあまり知られていないが、物流拠点の一つとして役割を担っていると自負している。
- 我が国経済社会の活力ある運営にとって、物流が果たす役割が極めて重要であること、その担い手である物流産業の健全な発展を担保し、後押しする施策の積極展開が国家戦略上重要であることを、新しい大綱では改めて政府の基本認識として明示してほしい。東日本大震災時に短期間だが物流が途絶え、人々の生活に大きな支障を与えた。その記憶が強いうちに是非強調してほしい。
- 物流産業は規制緩和等で疲弊が進んでおり、収益率も下がり、労働条件も悪化している。関係者には沈滞した気分が広がっており、それを元気づけることを大綱で書いて欲しい。
- 経営状況や労働条件が悪化している中で、若年層の人材が入ってこない。国として支援してほしい。
- トラックターミナルだけでなく、交通インフラの老朽化は避けがたい。物流にとってインフラは極めて重要なので、その議論が進むよう大綱では問題提起をしてほしい。
- 物流分野はエネルギーの消費構造が非常に偏っており、全て石油に依存している。日本ターミナル株式会社では平成14年、15年に国の補助をもらってCNGスタンドを整備したが、CNG車の普及が十分でなく、運営は苦しい。シェールガス革命など世界のエネルギー事情も大きな変化の時期を迎えているので、国が、物流サイドからのエネルギー多様化対策や天然ガスの利用促進など提言すべき。
- 災害に強いトラックターミナルづくりを進めている。東京都から広域輸送基地の指定を受け、協定も結んだ。国交省からは非常用電源、非常用通信設備について補助をもらい整備したが、息の長い取組が必要となる分野なので、しばらくこのような支援を続けてもらいたい。
- 物流コストの削減問題について、物流事業者は、何らかの技術革新による収益性の向上もないままに、ただ荷主から言われるまま料金を下げ、その結果労働条件に反映され、どんどん事業基盤が弱体化してしまっ

いる。コストについて提言する際には、是非データを精査した上で、合理的なものをまとめてほしい。参考資料につけたグラフは、JILSが毎年作成しているもので、1997年を発射台にして物流コスト比率はかなり下がっている。実際、製造業の売上高に占める物流コスト比率は、1997年の7.02%に対し、2011年には4.86%と大幅に低下している。この物流コストの内訳は、輸送費57.7%、保管15.1%、その他27.3%となっており、輸送、保管、中継など全ての輸送工程が含まれている。今でも物流コストが高すぎるので何とかしないといけない、という議論はマクロ的にはおかしいのではないか。また、国際比較でも、そもそもアメリカと比較しても生産コスト全体に占める物流コスト比率は相当に低い。数字のベースでみて、精査して考えて欲しい。

[委員からの主な御意見と応答内容]

- 若年層の人材不足について、トラックターミナル協会としては、どこに問題があり、若い人たちが入ってくるようなインセンティブはどのようなものが必要と考えているのか。
 - 若年労働力の確保の問題は、トラックターミナル業自身の差し迫った課題ではなく、主にパートナーであるトラック運送業界を意識してのこと。トラック業界が衰退すると我々も衰退するので、言わせてもらった。20代のドライバーが激減している実情を聞いている。免許制度の改正で、高卒の人がすぐに中型免許を取得できない制度になってしまい、高卒の人を採用したくてもできない。全ト協は安全面のデータも示しながら免許制度の見直しを主張している。国の施策としても、こういったネックを解消するといった工夫の余地もあるのではないか。
- 大型トラックが首都圏中心部に入ってくることは、交通渋滞を引き起こす等、運転者としても生活者としてもやっかいなこと。それを整理している一般トラックターミナルの仕組みが非常に面白い。各社が独自でやっている積み替えや荷捌きを、一般トラックターミナルのような枠組みで共同化できないのか。その可能性はあるのか。
 - 現状では専用トラックターミナルも統合・集約が進んでいる。また、圏央道やその周辺に主に外資系の事業者が、マルチテナント型のトラックターミナル施設の建設をここ2、3年で急ピッチで進めている。政策的に統合・集約を誘導しなくても、使い勝手や施設の保有リスク、

環境面や交通安全面を含めた社会的メリットの観点から、経済原則の中でそのような流れになる可能性はあると思う。

- 日本の物流コストの見方に関するご意見について、同感である。アメリカと短い距離で比較したら日本のほうが全然安い。荷主側が物流コストを叩けば儲かるという発想をしていることが大きな問題であり、世間に誤って伝わっている。郊外にトラックターミナルを作ることについて、大きな建物だと1日何万人の出入り、その分の荷物の出入りがあるので、郊外に立地してかえってトラックの台数が増えるのではないかという議論もあり、難しい問題だと感じている。インフラの老朽化対策に関連して、耐震強化だけでなく、業態や業務自体の変化に応じたリニューアルも必要と思うが、そういった考えはあるか。

→ そういった需要はかねてから強いものがあり、既に4ターミナルで物流ニーズの変化に対応した利便性の高い施設整備を実施してきた。引き続き需要は旺盛なので、地の利を活かせるよう、高機能型ターミナル施設への切り替えを着々と進めているところ。

- 東日本大震災時に買いためが起きたが、そういった際物の流れが消費者に見え、あと何日で東京に着く等が分かれば、そのようなことは起きないと思う。そういった物の流れの見える化に取り組んでもらえれば。

→ 商品の情報管理は、実際にはトラックターミナルに入っているテナントが実施しており、全てトレースできるようになっている。それぞれがトレースを行っていると思うが、トラックターミナル事業者が一元的に管理するところまではいっていないが、今後必要があれば検討する。

《日本港運協会》

[主な説明事項]

- 大綱は我が国の物流の根幹を政府全体で閣議決定するというもので、その点は評価している。ただ、大綱を実行していくことが大切。評価できない点は、産業空洞化の点と、長距離基幹航路において日本が抜港されている実態問題の点である。
- 港湾運送事業は、これまで需給調整を撤廃するなどの規制緩和や機械化・情報化等の近代化、日曜荷役の恒久的実施など、できる限りのことは実施してきた。その結果、平成20年時点で、リードタイム1日を達成し、港湾コストも2割弱の低減を実施するなど、スーパー中枢港湾政策の目標をほぼ達成するという評価を頂いている。しかし、産業空洞化は進む一方であり、本当の原因は何であるかを議論して頂きたい。配布資料の「海外流出が加速する要因」で、原因の上位は「円高」、「人件費が高い」、「電力などのエネルギー供給問題」、「税制」などが並んでおり、物流コストは、9番目の「原材料費などの調達費用が高い」の一部である。物流コストが高いことが産業空洞化の要因であるとの認識を大綱に記載しないでもらいたい。
- さらに、有識者検討委員会の委員のプレゼンテーション資料によれば、韓国・台湾に比べ日本は、人件費が約2倍以上、法人税は2倍、電気料金は約3~4倍等とされており、メーカーは海外に脱出している。機械化・効率化のために港湾施設利用料の減免や荷役機械購入費助成等の支援は更に必要だが、荷主側からいうコストカットとは、港湾運送事業者や物流事業者はASEAN並みの給料で働けと言っているとしかとれない。ユニクロのように海外で作って日本に輸入している企業からは、物流コストが高いことが輸入障壁になっていると問題になっている話は聞いたことはない。15年以上にわたり総合物流施策大綱に基づく施策を実行しても産業の海外立地、空洞化が進む真の要因について議論して頂きたい。
- 長距離基幹航路の減少について、なぜ改善しないのか、是非議論して頂きたい。他のアジア諸国が国費で主要港湾を整備したように、主要港の京浜港、阪神港に絞って整備すべきということをずっと訴えてきた。ソフト、ハードの両面を国費で重点的に整備することにより両港に輸出入貨物を集中することが重要であると訴えてきたが、未だに不十分なことが原因と考えている。釜山港のように、後背地にフリートレードゾーンを設け、産業、流通の集積を図ること等を大綱で書いて欲しい。

- 平成9年、平成13年の大綱のように、具体的施策を閣議決定文書の中に入れ込んでほしい。
- 物流コストについて、適正な議論を期待している。有識者検討委員会の委員のプレゼンテーション資料において、「10年間で売値は10分の1、一方で公共物流コストは横ばいで、企業の利益を圧迫」という記載があったが、それは極論。物流費が高いのかどうかを適切に判断してほしい。
- コンテナヤードの24時間化について、現在は8時半から16時半までの運用となっているが、その後も船内への積み込み作業はずっと行われている状況。その経費は誰が負担するのか、昼間使っている人からも徴収するのか、サービスを受けている人から徴収するのか、それとも一切便宜を図らないか、これまでこういった様々な議論の結果、現在の形になっている。そういった経緯をご理解いただきたい。
- 国際基幹航路が国際コンテナ戦略港湾である京浜港と阪神港の2港に寄港するような施策を大綱に明記し、一層推進してほしい。また、京浜港、阪神港への集荷体制を強化するための内航フィーダー輸送の充実強化に強力な支援をお願いしたい。鉄道輸送との接続改善、鉄道輸送サービスの改善、船社や港湾運送事業者等が港湾施設を借りる際の貸付料の低減化策の実施をお願いしたい。地方港での外航誘致のための各種優遇措置は撤廃すべき。
- 国際バルク戦略港湾の施策を推進し、広域的・効率的なバルク輸送ネットワークを構築して欲しい。
- 重要性の増している情報システムの整備について、日本は韓国に比べ遅れている感触。日韓物流は重要であり、国内物流と同等のものとするため、本年11月に韓国港湾物流協会と第1回物流会議を開催し、共通の情報化やRORO船の導入の議論を一緒に進めようとしている。
- 港湾の低炭素化について、努力はしたいが、港湾運送業の88%が中小企業で設備投資が難しい状況。現在も助成をもらっているが、支援の拡充をお願いしたい。
- 東日本大震災の際は、仲間を失い、荷役機器も流された。業界内部で色々な対策や支援も行ったが、港湾地域で働く者のための避難設備建設への助成をお願いしたい。津波情報伝達の高度化、標識設置等避難が迅速にできるような初動体制の整備もお願いしたい。
- 竹島問題や日中関係など、国で議論するなら、安全保障という観点からも、物流に関する議論が必要なのではないか。

[委員からの主な御意見と応答内容]

- 大綱の意味合いについて、大綱では課題等々を挙げているが、どこまで具体的にやるのか、そのつもりがあるのかを考えてきた。実行が大切というのは非常に重要な意見だと思う。

国際コンテナ戦略港湾の京浜港と阪神港に港湾業務を集中すべきとのことだが、現在はそのような施策はあまり行われていないのか。

→ 内航フィーダーに対する助成措置は現在もあるが、引き続き実施して欲しい。鉄道については、昔港湾地域にあった引き込み線は随分はがしてしまったこともあり、新たに敷くとなると、JR貨物にはこちら側で負担して欲しいと言われる場合もあると聞いている。ダイヤに関しても、上手くコーディネートしてくれる者が現れて話し合いのテーブルに載せてくれることになればいいと考えている。
- 物流コストに関し、協会の主張も理解するし、荷主側が物流コストの高さを指摘していることも承知しているが、一方で、コンテナヤードなどの港湾の使い勝手の面で協会が改善していかなければならない点はどう認識しているのか。

→ 全く無いとは言えないが、少しでも経費を安くするために機械化している。しかし、荷役機械は1台当たり7億円、小さいものでも1.5億円程度かかり、一般的には機械化したくても事業者の経営基盤的に不可能。支援措置があるとありがたい。
- 物流コストについて、一括りにするのではなく、輸送費、保管費、荷役費、電力費など、分けて考える必要があるのではないか。港の施設使用料が高いと言われているが、分解していくと、ガソリン代も含め、荷役料金、賃料、人件費など、どこが高いと考えているのか。

→ 港湾運送事業は一般的には人件費が7割、あとは施設使用料。その他に土地代。港湾施設を借りる場合、年間で億単位になる。土地使用料やガントリークレーンなどの施設使用料を補助するような施策があれば、構成比から見ればさらに1割位削減できるのではないか。
- 船内荷役と船外荷役について、コストパフォーマンスは諸外国と比べてどうなっているのか。諸外国と比べ倍処理できるなら人件費が倍でも良いわけで、そういったデータをご教示頂きたい。
- 港湾の選択と集中について、京浜港、阪神港に集中すべきとのことだが、他の港湾は港運協会としては我慢するという理解でよいのか。選択

と集中という議論は常に、選択するが他も頑張れということになり、結局選択していないことになっている。

→ 例えば、八戸港から東京港へ運ぶ場合、その送り出し側としての八戸港の整備は必要だけれども、八戸港が国際港湾になる必要はないという趣旨。地方港については、2大港に集中するための送り出し港としての整備は必要。

○ 情報システムについて、十数年前にも、大きな港で情報システムを入れる際に、船、港、港の陸引き、道路も全て一気通貫で情報システムを構築すべきではないかという議論があったが、実現しなかった。実現方策について何か示唆はないか。

→ 情報化に関しては、一気通貫のシステムが望ましいと同意するが、国交省でも何度かトライして挫折してきている。国交省で Colins の整備に取り組む一方で、NACCS という税関で取り組んでいるシステムがあるが、皆で共有してもいい情報と、価格など共有したくない情報とを上手く使い分けるシステムが構築できない限り、難しいのではないかと考えている。韓国との情報共有化についても、その点が問題なのではないかと考えている。また、現状として、各港で独自のシステムがある。博多港では、非常にコストがかかったものの、国からの助成を受け、一気通貫の効率的なシステムができています。Sea-NACCS については、事業者負担となっており、各ターミナルに相当の額の使用料を支払わなければならない。無料にしてほしいという、あとは自分たちで開発せよと言われる状況で、何をどう使えばよいのか掴めていないというのが現状。

○ 災害対策について、確かに港湾地域で働く人たちへの避難場所等は必要。災害の際の緊急の荷役について、協会として何らかのプランニングや手続き等の考えはあるか。港湾の場合は色々議論があると思うので、是非早く取り組んで、早めに準備しておくのがよいと思う。

→ 東日本大震災の際、国土交通省からも、各港の状況や荷役機器、人員の確保状況等について照会が来たが、上手く対応できなかった。現在色々検討をしているところ。

(事務局にて作成)

鉄道貨物輸送の役割及び日本貨物鉄道株式会社の取組状況

平成 24 年 12 月 17 日

日本貨物鉄道株式会社

＜基本的な考え方＞

鉄道の有する全国ネットワーク、安全性・安定性・大量定型輸送等の優れた特性を最大限発揮すること等により、環境負荷の少ない物流の実現、グローバルサプライチェーンを支える効率的な物流の実現（国際競争力の確保）、安全・確実な物流の確保（特に災害対応）に貢献

1 モーダルシフトの推進に向けて

- 官民挙げての温暖化対策の取り組みの深度化、長距離トラックドライバー不足等を踏まえ、環境負荷の少ない鉄道貨物輸送へのモーダルシフト促進が重要（P1~3）

（1）安全・安定輸送の確立

（2）輸送力の拡大・輸送サービスの充実強化

- 吹田貨物ターミナル駅、隅田川駅などの大規模インフラの完成に合わせ輸送力増強等を実施。荷主ニーズ及び投資効果を勘案し輸送力の拡大を検討。（P4~6）
- 幹線区間に重点を置いた鉄道貨物駅の E & S 化（Effective & Speedy Container Handling System）のペースアップ（P7）

（3）老朽化した機関車・貨車の取替促進など

- 老朽化した機関車・貨車・施設の取替促進（P8）
- 入換の効率化

（4）輸送方式の多様化・高度化（P9）

- 輸送機材強化・更新等による新たなニーズの発掘（汎用 31ft コンテナの導入等）（P10）
- コールドチェーン（低温物流）ニーズへの対応（冷蔵・冷凍コンテナ輸送の拡大）
- 鉄道貨物駅における他モードとの結節機能の充実（トラックとの積替施設の整備等）
- お客様に選択される魅力ある商品づくり（オーダーメイド専用列車等）

（5）国際物流への取組み（P11）

- JR12ft コンテナによる SEA & Rail サービス等の推進（P12）
- 国際海上コンテナのフィーダー輸送サービスの推進（国際港湾と貨物鉄道との結節機能の充実等）（P13・14）

(6) その他

- 北海道と本州等を結ぶ物流の大動脈としての鉄道貨物輸送の重要性を踏まえた青函トンネルの共用 (P15~17)
- モーダルシフトの一層の推進に向けて、実効性のある対策 (例えば、荷主・利用運送事業者への「インセンティブ」) を講じていくことが必要 (P18)
- 機関車の省エネ化を推進 (HD300 の導入など) (P19)、エコレールマークの活用 (P20)
- 低炭素社会実現への方向性に沿った高速道路料金割引の見直し (P21・22)

2 大規模災害時における鉄道貨物輸送の位置づけの明確化

- 大規模災害時における物流のリダンダンシーを鉄道ネットワークと他モードとが連携して確保していくことが重要 (企業の BCP に対応した輸送手段の分散など)
- 東日本大震災における緊急輸送、復旧・復興に貢献 (緊急石油輸送、災害廃棄物輸送) (P23・24)

以上

鉄道貨物輸送の現状と方向性について

～モーダルシフトの進展に向けて～

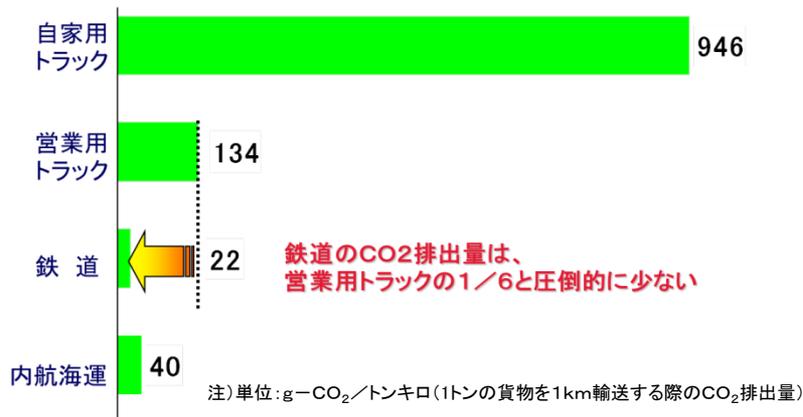
平成24年12月17日
日本貨物鉄道株式会社



エコレールマーク

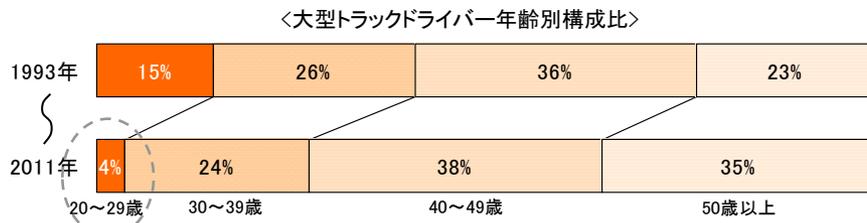
モーダルシフトの必要性

輸送機関別のCO₂排出量原単位



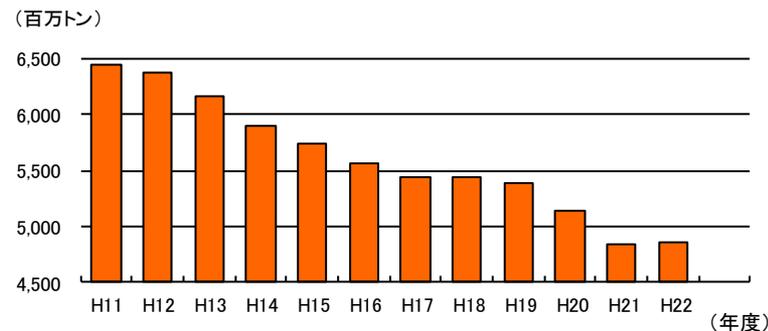
恒常的な長距離ドライバー不足

- 新規の大型免許取得者が従前の3分の1に激減
- 高齢化が進行 (いわゆる3K職場で若手が著しく減少)

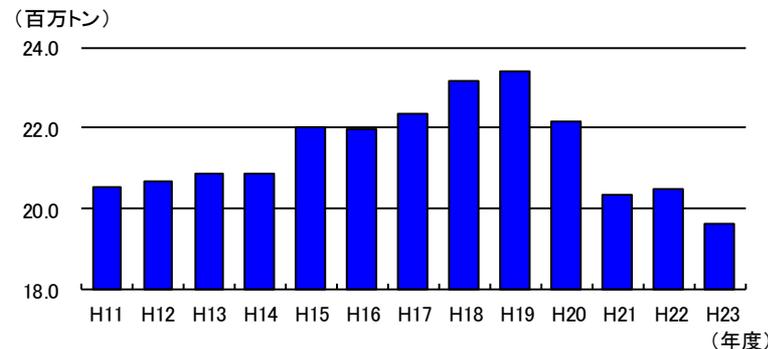


出典: 「企業物流とトラック輸送2012」(全日本トラック協会)

国内総貨物輸送量



鉄道コンテナ輸送量



モーダルシフトの進展に向けて

① 安全・安定輸送の確立

ハード・ソフト両面から安全の確立

異常時における途中駅での取卸しや代行輸送体制の整備

② 輸送力の拡大・輸送サービスの充実強化

主要幹線の輸送力増強、鉄道駅のE&S化など

③ 老朽化した機関車・貨車の取替促進など

新型機関車の新製への投資

④ 輸送方式の多様化・高度化

輸送機材強化・更新等による新たなニーズ発掘、
駅積替施設の整備など

⑤ 国際物流への取組み

国際物流への取り組みの強化

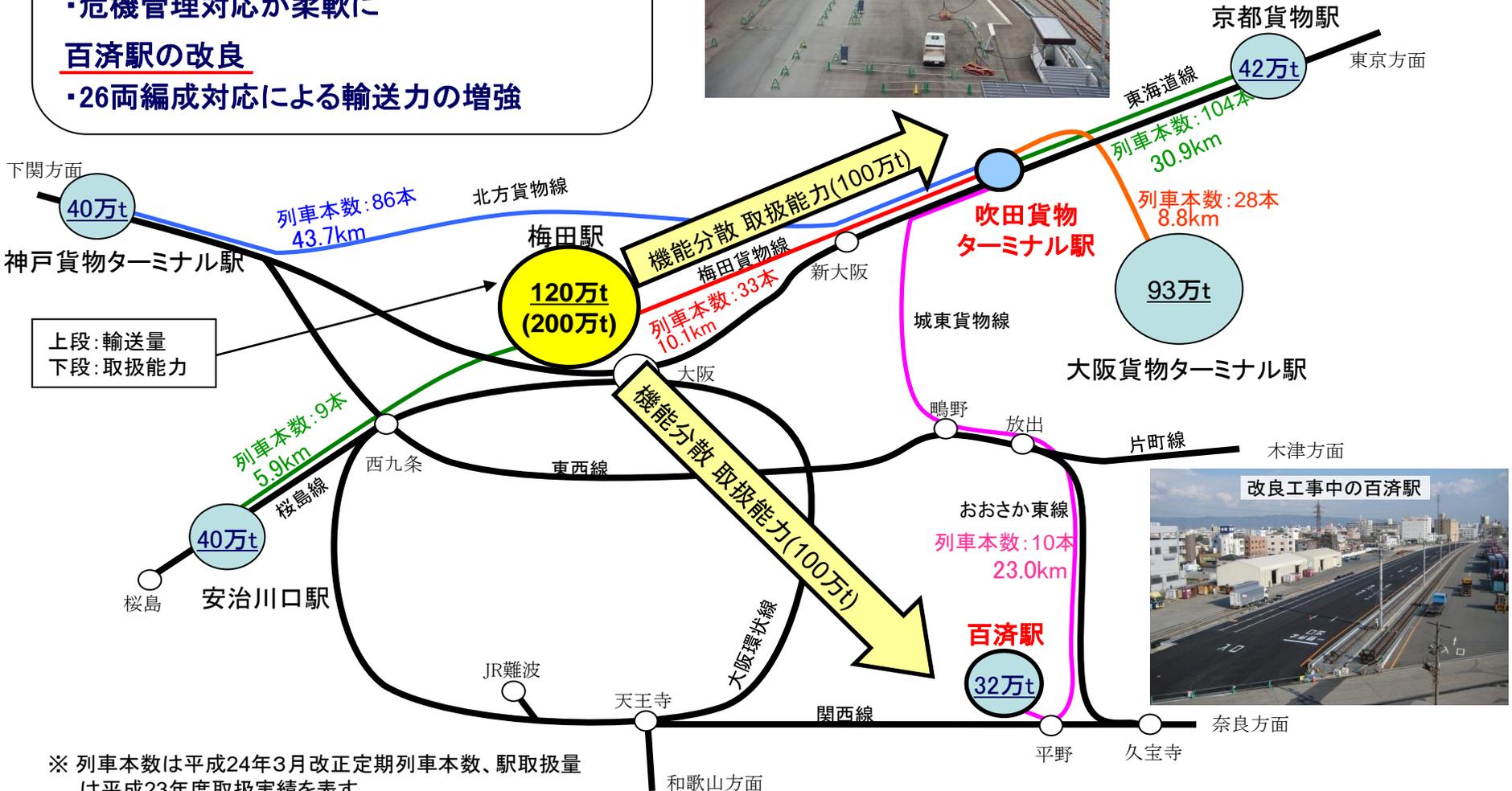
平成25年春ダイヤ改正・① 吹田貨物ターミナル駅新設と百済駅改良

吹田貨物ターミナル駅の新設

- ・東海道本線上の交通の要衝にE&S駅を設置しリードタイムを改善
- ・中継機能の活用による輸送ルートの特長
- ・危機管理対応が柔軟に

百済駅の改良

- ・26両編成対応による輸送力の増強



※ 列車本数は平成24年3月改正定期列車本数、駅取扱量は平成23年度取扱実績を表す。

平成25年春 ダイヤ改正・②「隅田川駅」改良計画

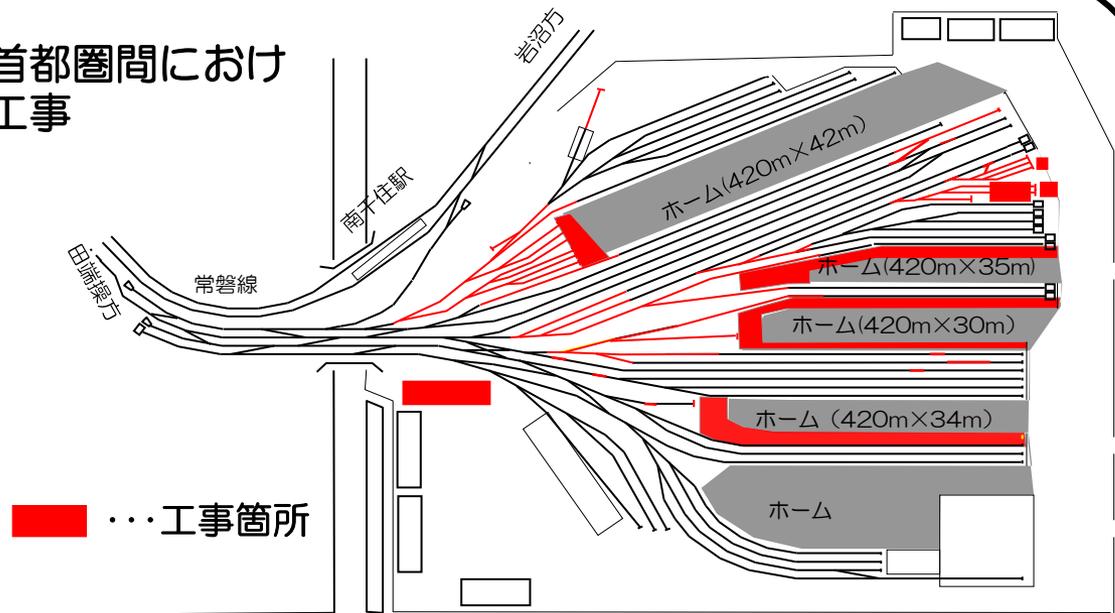
北海道・東北・北陸地区～首都圏間における輸送力増強のための改良工事

【工事内容】

- ① 着発線、荷役線の延伸
- ② コンテナホームの拡幅
- ③ 機関車留置機能の整備 等

【工事期間】

平成21年度～24年度



総工事費 46億円

幹線鉄道等活性化事業(補助事業)として、
総工事費の30%の国庫補助

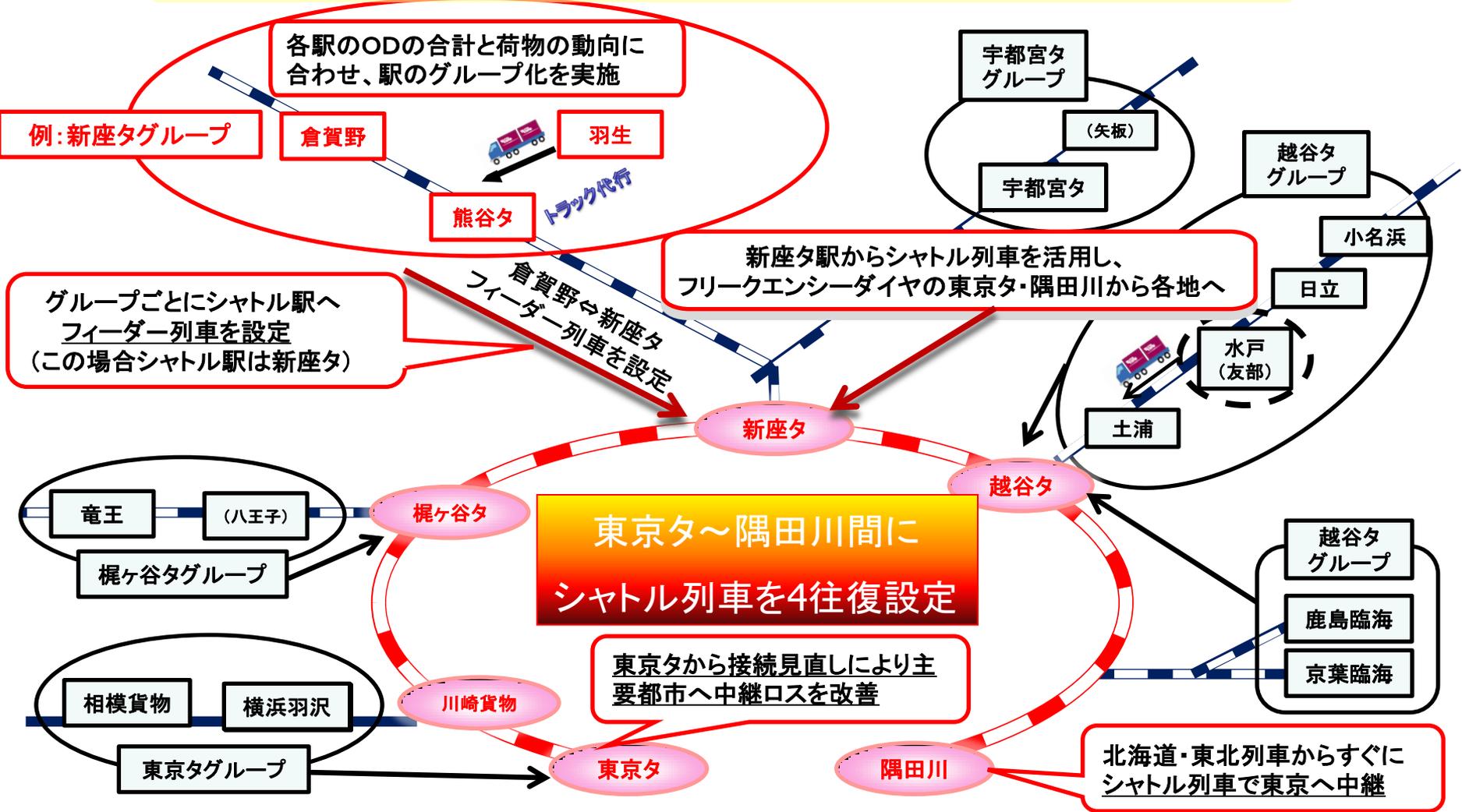


事業効果

- 隅田川⇄札幌夕 1往復増発
- 主要荷役ホームは全て20両編成対応に改良

平成25年春ダイヤ改正・③首都圏シャトル列車の設定

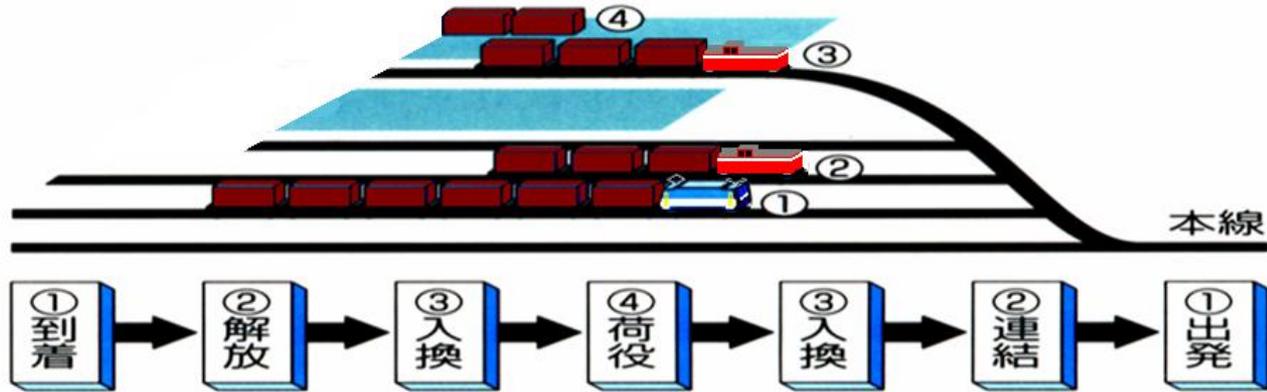
シャトル列車の設定により首都圏を經由する中継荷物の利便性を高めます



東京タでは九州方面の列車、隅田川では北海道方面の列車を中心にフリークエンシードイヤにより中継ロスを軽減、また列車の停車パターン(特急・急行・普通タイプに分類)見直しにより主要都市間輸送力の多様化を実現

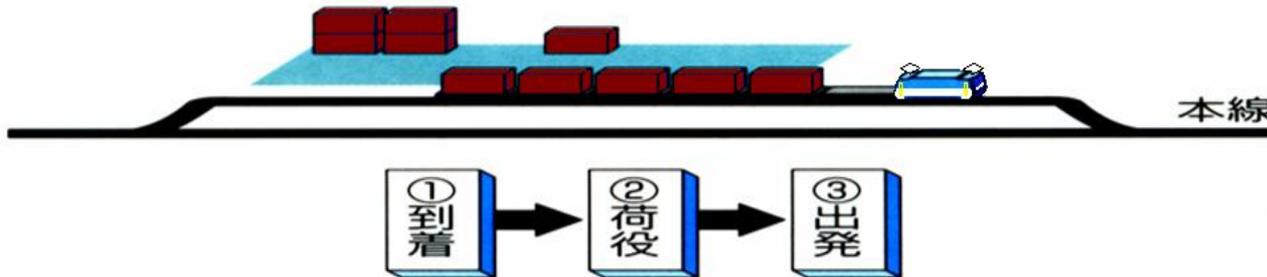
効率的な着発線荷役方式（E & S方式）の拡大

従来のコンテナ荷役方式（車扱輸送に対応した非効率な駅構造）



102駅

E&Sコンテナ荷役方式（E&S = Effective & Speedy Container Handling System）



27駅

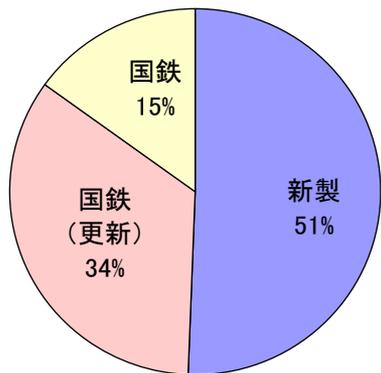


40駅に拡大

入換・荷役に要するコスト・時間が大幅に縮減でき、リードタイムも大幅に減少し、商品力アップ（ただし、これには莫大な投資が必要）

老朽車両の取替進捗状況 (H24.4現在)

機関車

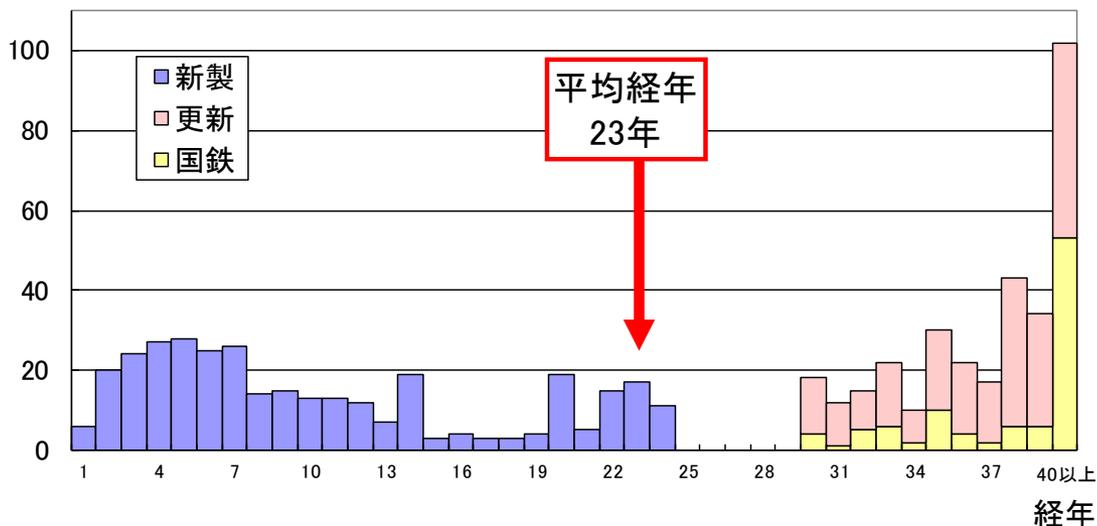


(単位:両)

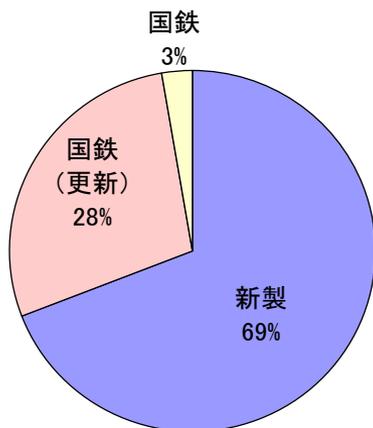
	新製	国鉄 (更新)	国鉄	保有数
機関車	333 (51%)	226 (34%)	99 (15%)	658 (100%)

※更新とは、台車・モーター・制御装置等を取替えたもの

両数 経年分布



貨車



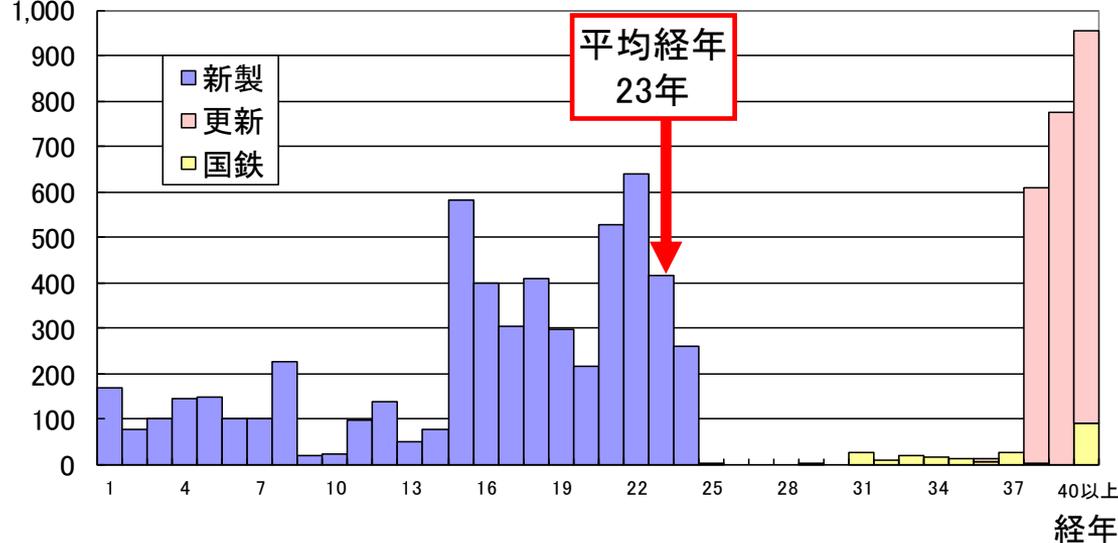
(単位:両)

	新製	国鉄 (更新)	国鉄	保有数
貨車	5,533 (69%)	2,255 (28%)	216 (3%)	8,004 (100%)

※コンテナ車の新製・更新率は、ほぼ100%

※更新とは、台車枠を取替えたもの

両数 経年分布



輸送方式の多様化・高度化

大型コンテナ輸送ネットワークの拡大

- 積載効率・荷役性に優れた大型コンテナの輸送ネットワークを拡大
 - ・ ニーズの高い31フィートコンテナの増備
 - ・ トップリフター配置駅の拡大

(JR31フィートコンテナとトップリフター)



コールドチェーン(低温物流)ニーズへの対応 ~「冷蔵・冷凍コンテナ」輸送の拡大

- 冷凍食品、乳製品など低温物流を必要とする貨物のモーダルシフトには「冷蔵・冷凍コンテナ」の充実が必要
- また、「食料自給率の向上」が重要な政策課題となっており、農産品の主要供給地である北海道・九州地区～首都圏・関西圏間の鉄道輸送ニーズは、今後、ますます大きくなっている。
 - ・ 野菜の「鮮度保持」(3日目販売から4日目販売へ)のため、「予冷設備」が不可欠
 - ・ ブロイラー等の鉄道シフトには、「エンジン付冷凍コンテナ」が不可欠



(キャベツの予冷)



(エンジン付冷凍コンテナ)

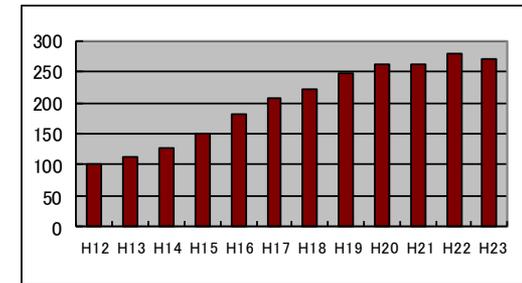
積替施設の整備等 —トラック&レール—

- 駅頭で簡易に「バンニング、デバンニング」を行えるような積替スペースの確保が強く求められている。

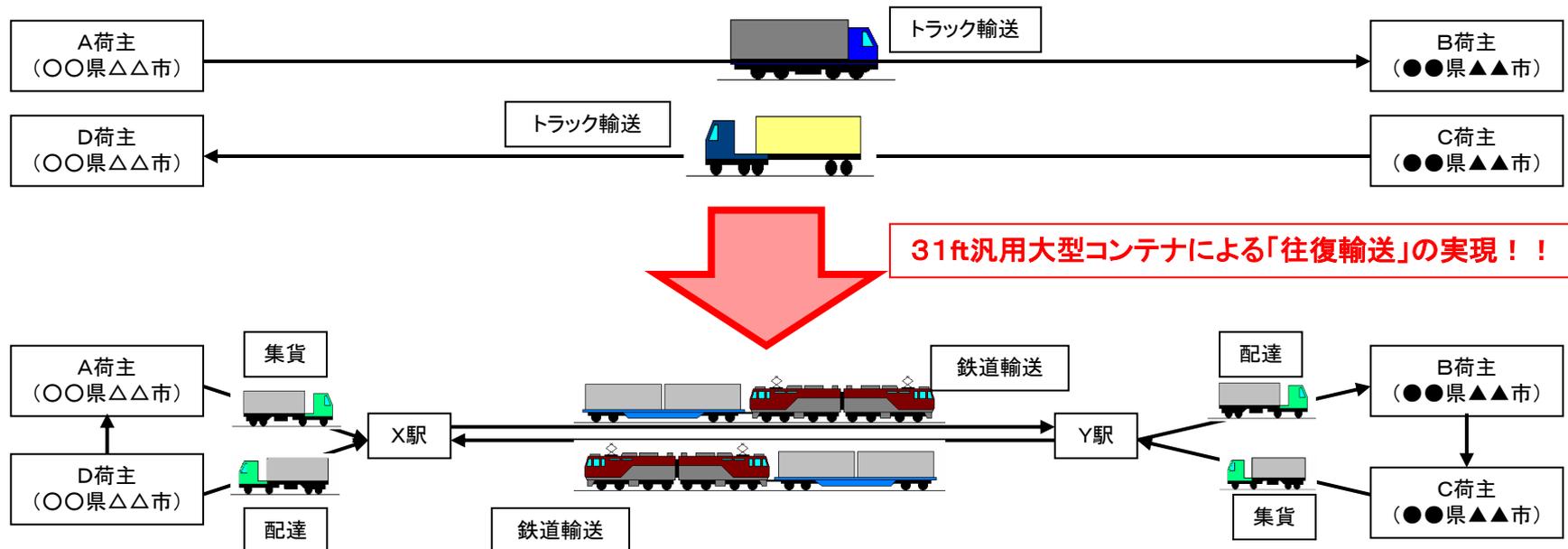
31ft汎用大型コンテナの投入

- 近年の大型コンテナに対する需要の高まりにお応えするため、環境省と国土交通省の連携による「物流の低炭素化促進事業」により、10tトラック単位で鉄道シフトが容易な31ft汎用大型コンテナを投入します。(平成24年度下期予定 約25個)
- 大型コンテナ輸送のネックとなっている「片道輸送」をJR貨物のマッチングにより、「往復輸送」が見込める幹線区間に投入します。

大型コンテナの取扱個数の推移
(単位:千個)



31ft汎用大型コンテナのマッチング(イメージ図)



国際物流への取組みについて

○SEA & RAILサービス ～エアーより安く、船よりはやく～

- ・ 中国・韓国を中心とした東アジア圏と日本を結ぶ最短の動線を考慮し、梅田・大阪(夕)、福岡(夕)、北九州(夕)、下関駅など西日本を接続拠点としたサービスを展開
- ・ 鉄道と高速船を組み合わせ、JRコンテナ(12ft)による、“多頻度”、“少量(小ロット)”、“定時性”の高い、国際版SCM(サプライチェーンマネジメントに対応するサービスを実現

※課題

12ftコンテナの通い容器としての通関手続きの簡素化

○国際海上コンテナのフィーダー輸送サービス

- ・ 日本国内において鉄道による20ft・40ft国際海上コンテナのフィーダー輸送サービスを展開
- ・ 京浜港と東北内陸部との間で海上コンテナ専用列車を平日毎日1往復運行(高速・フリークエントサービス)
※盛岡(夕)には通関機能有
- ・ 今後の海上コンテナフィーダー輸送への対応
上記SEA & RAIL輸送の発展形として、博多・北九州等の北部九州ゲートで大陸とを結ぶ海上コンテナの高速大量輸送サービス提供を船社連携で展開
～ 中国(中国内鉄道輸送で内陸・東南アジアとのゲート) ⇄ 【海上高速輸送】 ⇄ 北部九州ゲートポート
⇄ 【国内鉄道(JR): 高速・フリークエントサービス】 ⇄ 関西・中京・関東 ～

○駅頭CFS(東京(夕)・横浜本牧駅)でのクロスドック

- ・ 海上コンテナとJRコンテナ間の積替機能(クロスドック)、通関機能(保税蔵置場)等を有する駅頭コンテナプレートステーション(CFS)を東京(夕)及び横浜本牧駅に持たせる。
→ 迅速な積み替えで、全国の貨物駅へ鉄道輸送が可能に。

国際物流への取組み ・ ・ ①SEA & RAILサービス

- 国際物流の外部環境は経済成長が著しい東アジアを中心に一変しており、大きな飛躍が見込める成長分野
- 国が推進する「アジア・ゲートウェイ構想」(東アジアとの高速国際一貫輸送の展開)にも貢献

国際航路の例



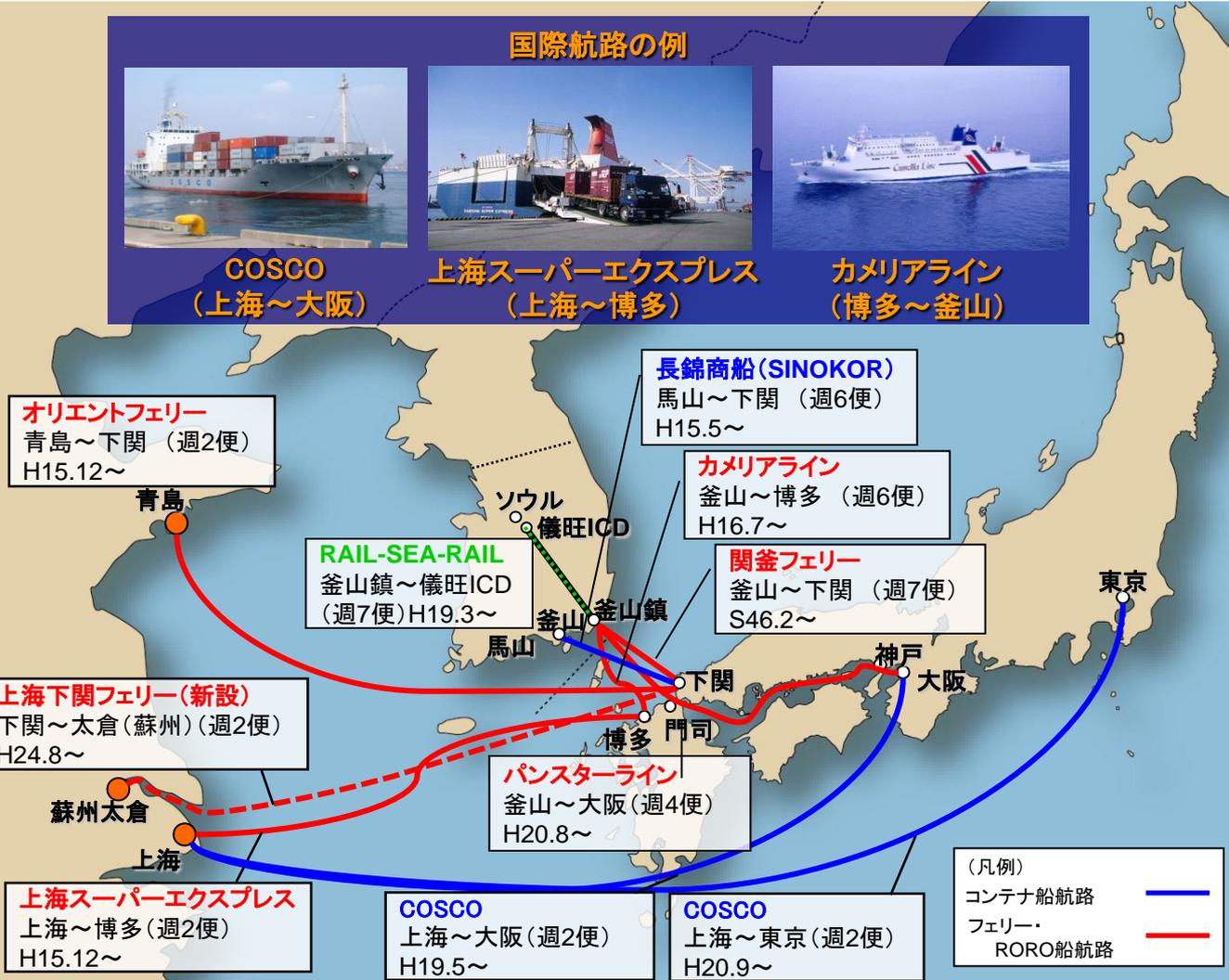
COSCO
(上海～大阪)



上海スーパーエクスプレス
(上海～博多)



カメラライン
(博多～釜山)



12フィートコンテナによるSEA & RAILサービス

特性

小ロット

定時性

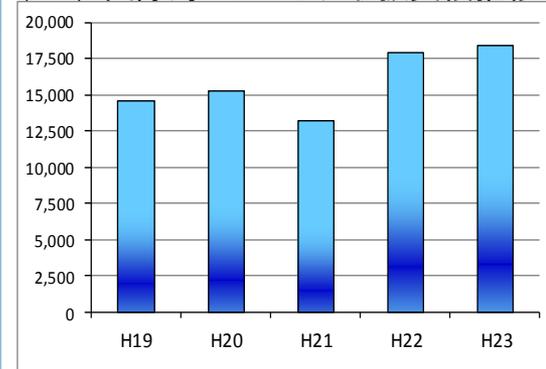
内容積 約19m³
積載荷重 5トン

高速性



フレキシブル

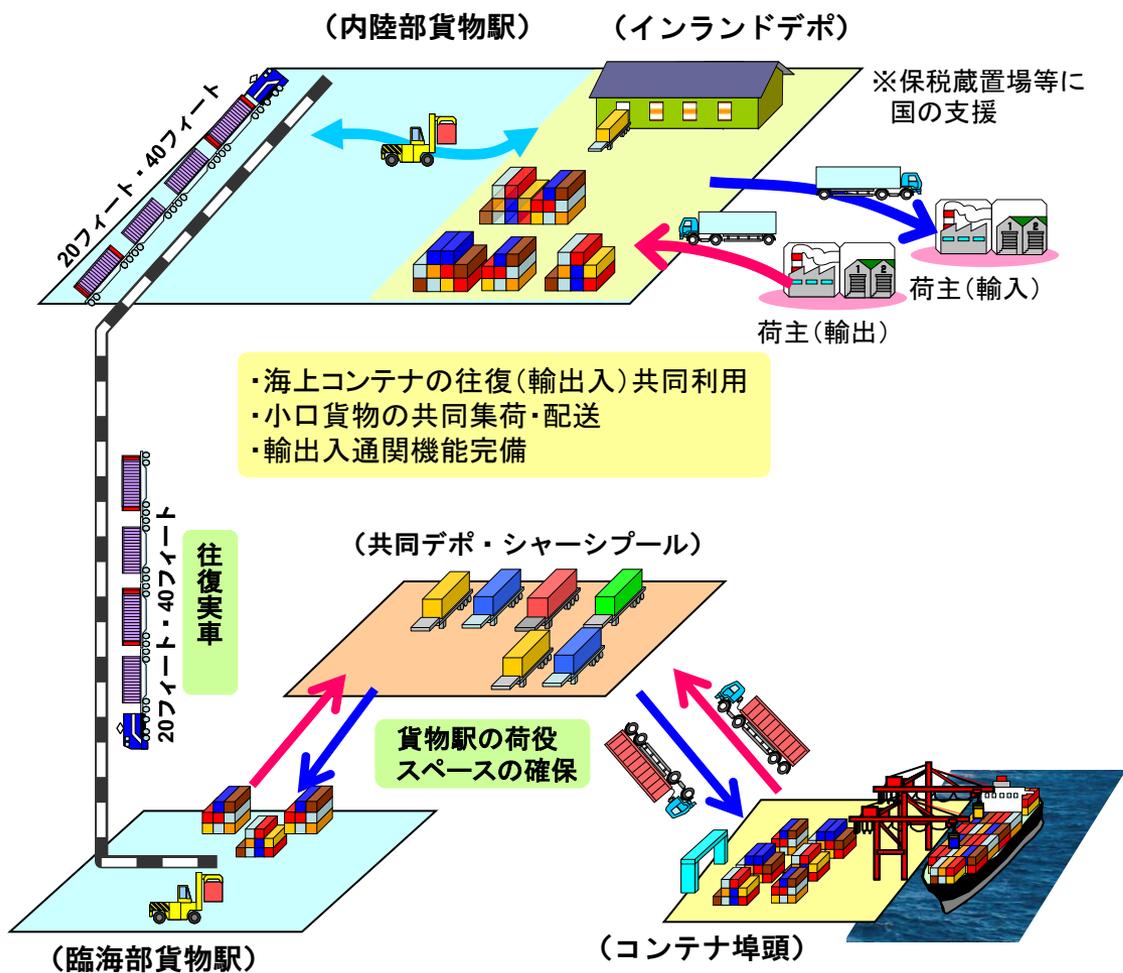
(TEU) 国際海上コンテナ取扱実績推移



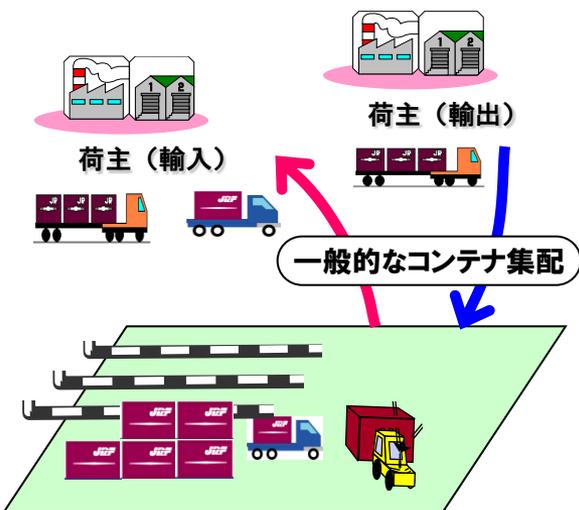
※ 「SEA & RAILサービス」から一歩進めて、COSCO、韓国鉄道公社との「RAIL-SEA-RAILサービス」を開始。

国際物流への取組み・・・②「国際海上コンテナ専用列車」の運行

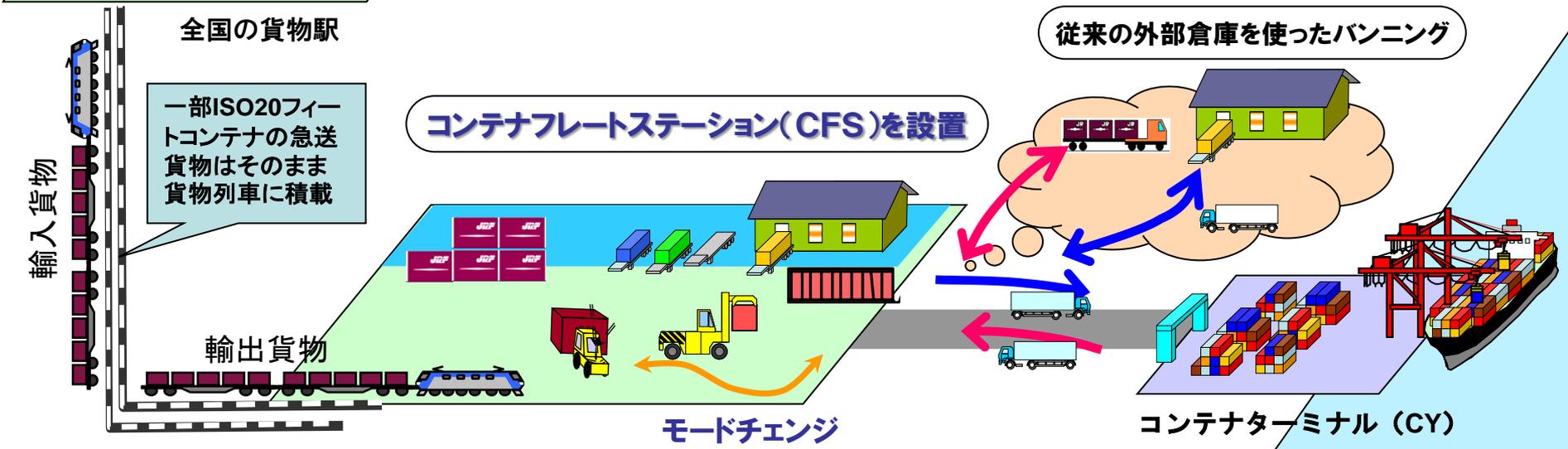
- 「スーパー中枢港湾政策」を背景に、国のモデル事業として、東京～盛岡間で国際海上コンテナ専用列車を平成22年3月より運行開始。保税機能を具備した「インランドデポ」を貨物駅に併設
- 定時性・大量性が着目され、内陸部へのフィーダー輸送に鉄道利用の気運の高まり(3PL事業者も関心大)
- “成長分野”として期待



国際物流への取組み ・ ・ ③ 駅頭CFSでのクロスドック



- 国の「国際コンテナ戦略港湾活性化政策」に基づくモデル事業として、貨物駅での「クロスドック」により国内フィーダー輸送を鉄道で行うサービスを平成24年2月より開始（輸出入貨物の駅頭バン・デバン）
- 流通倉庫を経由せず、駅頭でのモードチェンジが可能となり、12フィートコンテナ単位で行き先別に小分け



整備新幹線と貨物鉄道輸送

北陸新幹線(長野～金沢)

経営分離 長野～金沢 252.2km
平成26年度末・経営分離予定

北陸線は九州、広島、関西と北海道、新潟、山形、秋田とを結ぶ生活関連物資、農産品輸送の大動脈であり、石川県、富山県及び新潟県の各地に立地している工場から紙製品、化学薬品等を全国に向けて発送するための重要な輸送手段である。

また、近年ではLNG輸送を通じ、地元住民の生活を支える基幹輸送機関ともなっている。

○輸送量(H23年度) 253万トン
○列車本数(H23年度) 48本

九州新幹線(博多～鹿児島中央)
新八代～鹿児島中央 H16.3開業
博多～新八代 H23.3開業

経営分離 八代～川内 116.9km
【八代～川内:肥薩おれんじ鉄道が運営】
H16.3開業

○輸送量(H23年度) 46万トン
○列車本数(H23年度) 10本
○陸上貨物輸送に占める鉄道のシェア(H20年度)
南九州～関東間(首都圏) 20%

北海道新幹線(新青森～新函館)

経営分離 木古内～五稜郭 37.8km
平成27年度末・経営分離予定

北海道発の輸送品目は玉葱、馬鈴薯等の農産品、乳製品、砂糖等の食料工業品、紙・パルプなどが多く、北海道に向けた輸送品目は、清涼飲料水等の食料工業品、雑誌等の紙製品、路線貨物が多い。

○輸送量(H23年度) 449万トン
○列車本数(H23年度) 51本

東北新幹線(盛岡～新青森)
盛岡～八戸 H14.12開業
八戸～新青森 H22.12開業

経営分離 盛岡～青森 203.9km
【盛岡～目時:IGRいわて銀河鉄道が運営】
H14.12開業
【目時～八戸:青森県、青い森鉄道が運営】
H14.12開業
【八戸～青森:青森県、青い森鉄道が運営】
H22.12開業

○輸送量(H23年度) 352万トン
○列車本数(H23年度) 65本
○陸上貨物輸送に占める鉄道のシェア(H20年度)
北海道～関東(首都圏)間 41%

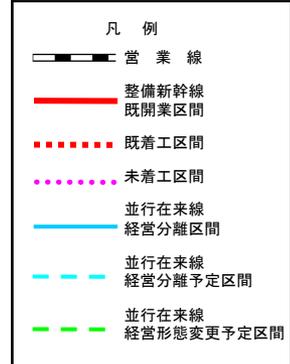
北陸新幹線(高崎～長野)
高崎～長野 H9.10開業

経営分離 軽井沢～篠ノ井 65.1km
【軽井沢～篠ノ井:しなの鉄道が運営】
H9.10開業

○輸送量(H23年度) 50万トン
○列車本数(H23年度) 6本

※H24.6.29 未着工3区間の着工認可

北海道新幹線 新函館～札幌 (211km・平成47年度末完成予定)
北陸新幹線 金沢～敦賀 (113km・平成37年度末完成予定)
九州新幹線 諫早～長崎 (21km・既着工区間と一体整備、平成34年度末完成予定)



青函トンネルの現状

北海道～本州・四国・九州間における
陸上貨物輸送での鉄道のシェア

北海道～本州・四国・九州間・・・**約4割**

※貨物地域流動調査(平成21年度・除く地域内流動)より

青函トンネルの旅客列車と貨物列車の本数比

旅客列車

(青森～函館間の特急列車)

1日あたり 24本
本数比 **32%**

貨物列車

1日あたり 51本
本数比 **68%**

新幹線と
貨物列車が
共用走行する区間
約82km



青函地区における貨物輸送の経緯

国鉄時代: 青函連絡船 8隻(17往復/1日)
最大航送能力 815両(ワム車換算)/1日
(1.2万トン/1日)

昭和63年3月: 青函トンネル開業

全天候型の輸送機関として、対北海道物流の
主力となる。

開業前 昭和60年、61年 2カ年平均
対北海道輸送367万トン

開業前後比較**45%増**

開業後 平成元年、2年 2カ年平均
対北海道輸送533万トン

平成24年3月現在

コンテナ列車(51本/1日)
最大輸送能力(12ftコンテナ換算5100個/1日)
(2.6万トン/1日)

青函トンネル新幹線共用走行機関車(EH800形式)の開発

- 信頼性の高い実績のある技術の採用
(現行EH500形式交直流機関車をベース)
- 新幹線仕様保安装置(DS-ATC)に対応
- 環境負荷低減を考慮した回生ブレーキの採用



荷主・利用運送事業者に対するインセンティブ施策等

- モーダルシフトの一層の推進に向けて、荷主・利用運送事業者への「インセンティブ」など実効性のある対策を講じていくことが必要

< 我が国の事例(地方公共団体) >

【下関市】	下関貨物駅から鉄道で発送される貨物(新規又はトラックからシフト)の荷主に対して、コンテナ1個につき2,000~25,000円を補助。輸送距離や鉄道利用実績に応じてきめ細かいインセンティブを設定。(例えば、今まで鉄道利用実績ない荷主の貨物で1,000km以上の貨物については、1個につき25,000円など)
【宮崎県】	宮崎県内の港湾、鉄道貨物駅を経由する貨物(新規又はトラックからシフト)の荷主等に対して、コンテナ1個につき3,000円を補助。
【大阪市】	大阪港を経由する貨物(新規又はトラックからシフト)の国内輸送に鉄道や船舶を利用する場合、荷主等に対して、1TEUにつき2,000円等を補助(12フィートコンテナは5個で3TEU換算)。
【北九州市】	北九州港を経由する貨物(新規又はトラックからシフト)の国内輸送に鉄道や船舶を利用する場合、荷主等に対して、コンテナ1個につき1,000円を補助。
【横浜市】	横浜港から貨物を輸出入する際に、鉄道により横浜本牧駅、本牧埠頭駅、東京貨物ターミナル駅のいずれかを利用する場合、荷主等に対して、コンテナ1個につき1,500円を補助。

国ではモーダルシフト等推進事業を推進

- 荷主企業と物流事業者が協力して行うモーダルシフトの取組に対し、初年度の運行経費等の一部を補助

HD300形式 ハイブリッド入換機関車の開発

- 老朽化の著しいDE10等の入換用ディーゼル機関車の後継として今後の主役となる、環境に優しいクリーンなハイブリッド方式の新型機関車を開発（H24.4現在 2機）
- 最新の蓄電池技術を応用し、ディーゼルエンジンの小型化により環境負荷を低減

排出ガスがクリーンな小型エンジンをモジュール化

NOx 62%低減 ※1
騒音 22dB低減 ※2
燃費 36%改善 ※1

※1: 東京タ 700tけん引走行試験測定値
※2: エンジン高速回転時

運転士異常時列車停止装置の開発

リチウムイオン電池でブレーキエネルギー回収



永久磁石同期(PMSM)電動機を採用し、効率向上

台車はコイルバネで簡素化
入換時は 25km/h
回送時は110km/h

操車担当者の安全のため
広いステップを確保

エコレールマーク ～環境意識の向上を図るための普及啓蒙活動～

環境にやさしい鉄道貨物輸送を利用した企業の環境への取組みについて、商品・カタログ等へのマークの表示により、一般消費者に広くアピール（平成17年度 日本鉄道賞受賞）

今後、一層の消費者への訴求を図るとともに、認定商品や認定企業に対するインセンティブ施策等の検討も重要



認定商品86件(140品目)

(商品の30%以上の輸送に鉄道利用)

「サランラップ」	旭化成ケミカルズ(株)
「キリン生茶」等	キリンビバレッジ(株)
「携帯電話」	シャープ(株)
「液晶テレビ ピエラ」	パナソニック(株)
「ダイナミック(乾電池)」等	日立マクセル(株)
「十六茶」等	アサヒ飲料(株)
「スズラン印グラニュー糖」	日本甜菜製糖(株)
「通販生活、ピカイチ辞典」	(株)カタログハウス
「ポッキーシリーズ」	江崎グリコ(株)
「オーマイ天ぷら粉」等	日本製粉(株)
「かつぱえびせん」等	カルビー(株)
「液晶テレビ ブラビア」等	ソニー(株)
	ほか

認定企業 75社

(年間1.5万トン以上、1,500万トンキロ以上又は15%以上の輸送に鉄道利用)

花王(株)
(株)ブルボン
ハウス食品(株)
カゴメ(株)
ライオン(株)
キヤノン(株)
ダイキン工業(株)
ホクレン農業協同組合連合会
(株)クレハ
トヨタ自動車株
(株)GSユアサ
日本たばこ産業(株)
三菱製紙(株)

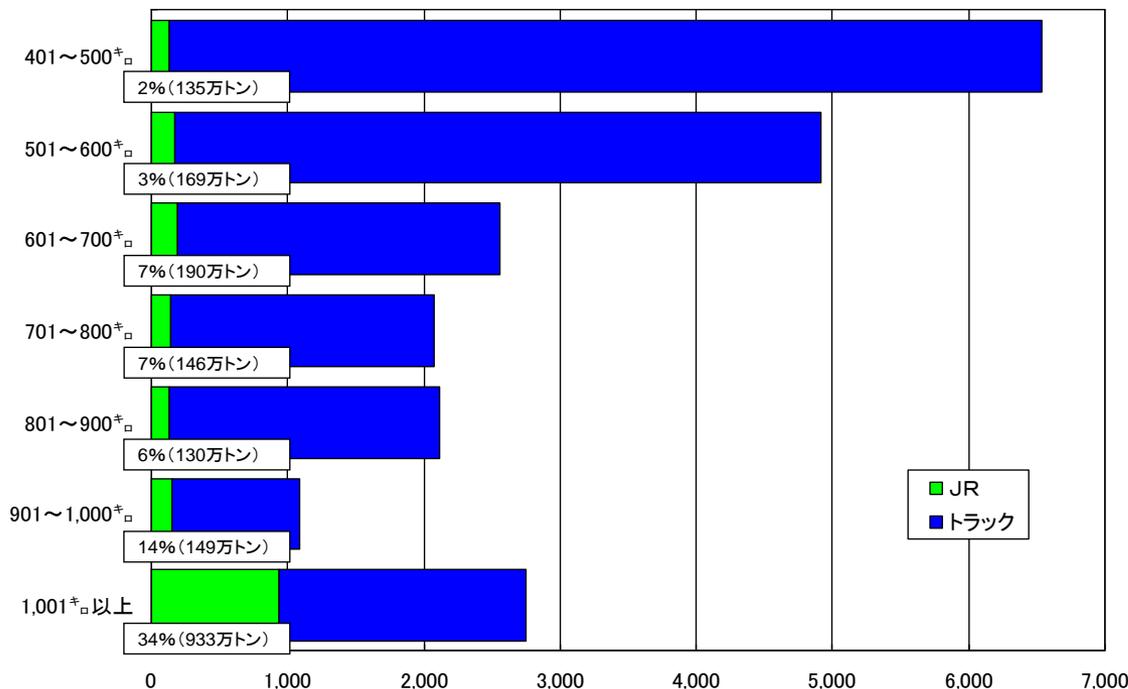
ほか

今後の高速道路料金のあり方について

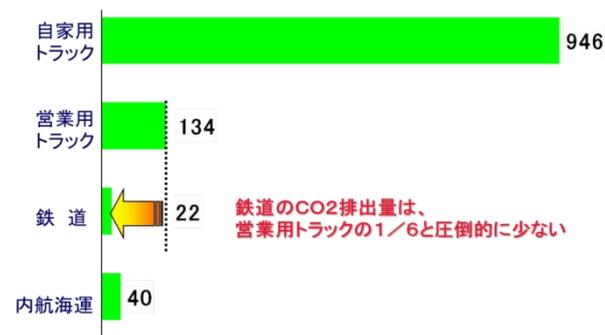
- 鉄道のCO2排出量はトラックの1/6であること、恒常的に長距離トラックドライバーが不足すると見込まれること等を踏まえ、あるべき総合交通体系を構築していくためには、機関特性に応じて、「近距離はトラックで、中長距離は鉄道で行うのが望ましい」と考えます。
- 高速道路料金は、「公平性の原則」を基本とすべきであり、「受益者の負担による距離比例制」を採用すべきと考えます。
- 従って、低炭素社会において、国民・国の負担により逆モーダルシフトを促進する料金の割引施策を採るべきでなく、リーマンショック時に拡大され現在も継続している「深夜割引」、「平日夜間割引」について、早期に見直して頂きたいと考えます。

陸上貨物輸送の距離帯別シェア(平成21年度)

単位:万トン



輸送機関別のCO2排出量原単位



鉄道のCO2排出量は、営業用トラックの1/6と圧倒的に少ない

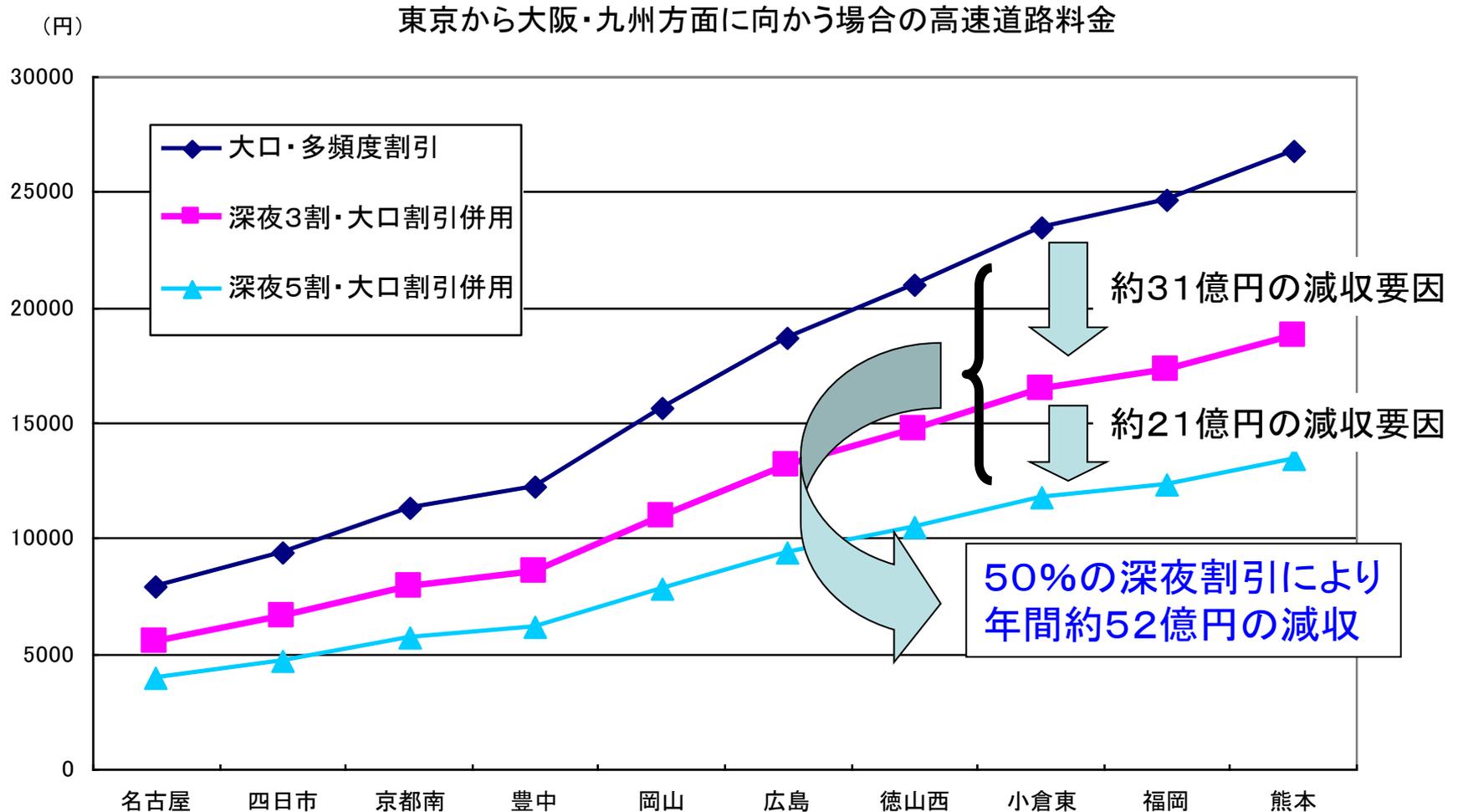
(機関特性)

- 全国ネットワークの強み (いつでも、どこでも、誰でも)
- 中長距離輸送 コンテナの平均輸送距離 約900km
- 定時大量輸送 貨物列車1編成(26両)で650ト積載

(参考) 各国の物流における鉄道のシェア (トンキロベース)
 米国40% ドイツ21% フランス16% イギリス9%
 日本4%

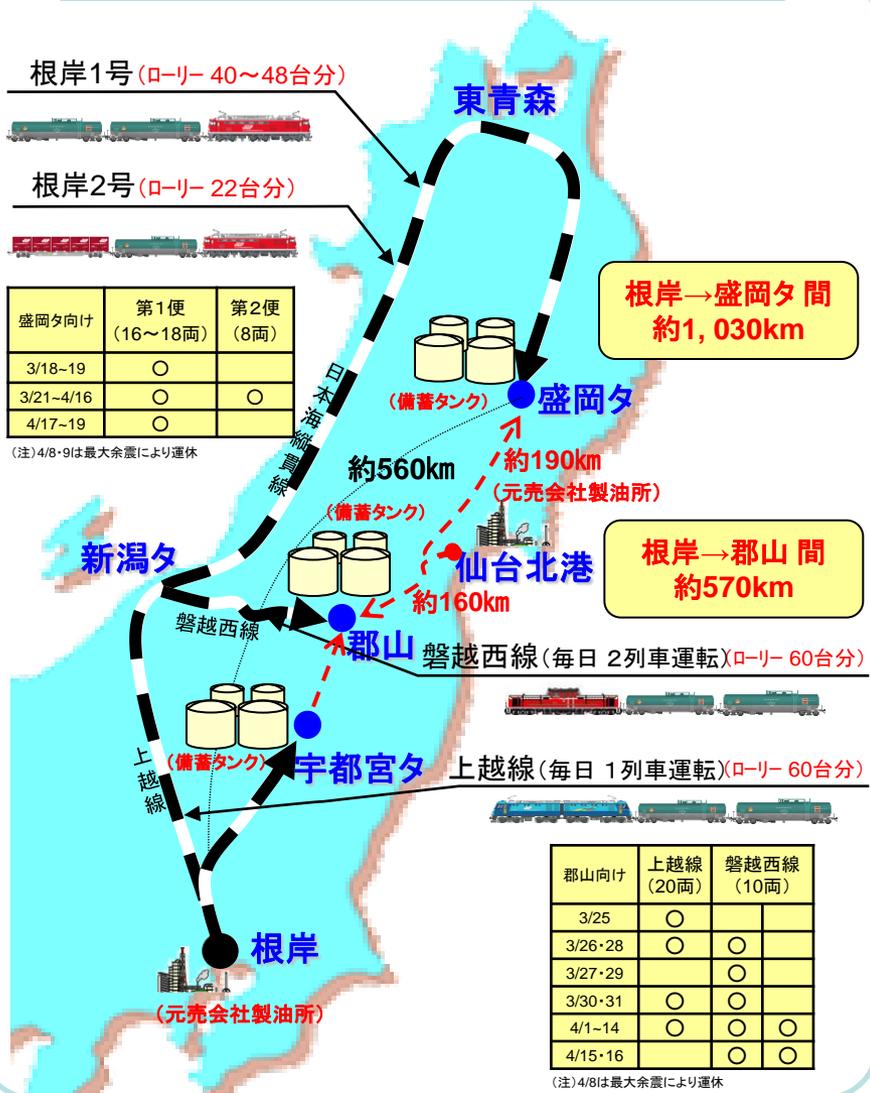
(参考) 高速道路料金の深夜割引の影響(推計)

高速道路料金は、「深夜割引」と「大口・多頻度割引」の併用により、現在約65%の割引になっています。平成16年に開始された深夜割引(平成20年10月から5割引に拡充)により、鉄道貨物の輸送量は、約5.1%減少し、年間約52億円(推計)の減収となっています。



被災地向けの石油輸送(ライフライン確保)

東北線 不通期間中(H23 3/18~4/20)



東北線 開通後(H23 4/21~H24 9/7)



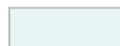
この取組みにより、「緊急石油列車が被災地の燃料不足解消に貢献」が日本鉄道賞表彰選考委員会特別賞を受賞

災害廃棄物輸送での復興支援

平成23年11月から、岩手県、宮城県から東京地区等に向けた「災害廃棄物輸送」を開始し、「がれき」の「広域処理」に貢献しています。

- 岩手県宮古市、大槌町の災害廃棄物(東京都、群馬県中之条町、桐生市向け)
…盛岡貨物(夕)駅～東京(夕)、熊谷(夕)駅間で輸送開始(23年11月～)
- 宮城県女川町、石巻市の災害廃棄物(東京都向け)
…仙台(夕)駅～東京(夕)駅間で輸送開始(24年3月～)
- 岩手県山田町の災害廃棄物(静岡県島田市、静岡市、浜松市、裾野市向け)
…盛岡(夕)駅～静岡貨物駅間で輸送開始(24年5月～)
- 岩手県野田村の災害廃棄物(埼玉県3セメント工場向け)
…盛岡(夕)駅～熊谷(夕)駅間で輸送開始(24年9月～)

現在、他の自治体と本格輸送開始に向け打合せを行っています。

-  受入れをしている自治体
-  鉄道輸送で受入れしている自治体
-  受入れ調整中、検討中の自治体

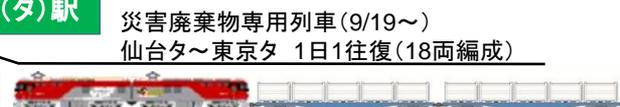
24.9.28 環境省発表資料 参照



(夕): 貨物ターミナルの略



被災地から発送される災害廃棄物(女川町)



災害廃棄物専用列車(9/19～)
仙台夕～東京夕 1日1往復(18両編成)



女川町から到着した災害廃棄物(東京大田清掃工場)

・使用するコンテナは、鉄道利用運送事業者が保有するオーパントップダンプコンテナです。

日本貨物鉄道株式会社の概要

平成24年12月17日
日本貨物鉄道株式会社



J R貨物の発足と経営状況

国鉄改革で、全国を一元管理で鉄道貨物輸送を行う我が国唯一の事業体として発足

会社概要

発 足	昭和62年 4月
資 本 金	190億円
株 主	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設 整備支援機構 (100%出資)
営 業 キ ロ	77線区 8,337km (基本的に第二種鉄道事業者であり、 6旅客会社の線路を借りて運行)
貨 物 駅	<u>157駅 (ORS 37箇所、営業所 3箇所、 連絡会社線 21駅 を含む)</u>
列 車 本 数	<u>514本 (コンテナ418本 車扱96本) / 日</u>
列 車 キ ロ	<u>210,000km / 日</u>
車 両 数	機関車658両 貨物電車42両 貨車8,004両
コ ン テ ナ	61,804個
社 員 数	<u>6,240人 (発足時12,005人)</u>

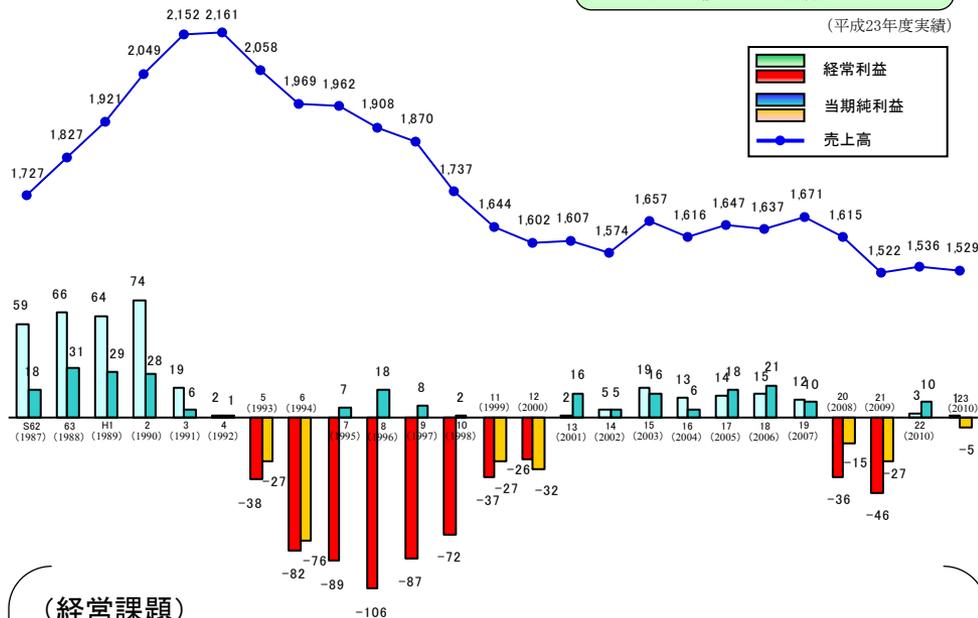
(平成24年4月現在)

売上高と利益の推移

(単位:億円)

輸 送 量 198億トンキロ
コンテナ 180億トンキロ
車 扱 18億トンキロ

(平成23年度実績)



(経営課題)

- ・ 景気変動の影響を受けやすい …… スリムで強靱な経営体質に
- ・ トラック、船と熾烈な競争をしている …… 商品力・価格競争力の強化
- ・ 安定輸送の確立 (自然災害、人身障害、鹿との衝突事故) と品質の向上
- ・ 車両の老朽化が著しく進行 …… 早急な取替が必要

国鉄改革とJR貨物の発足（昭和62年4月）

- 国鉄改革により、全国を一元的に管理・運営する特殊会社として発足
- 承継債務 944億円
- 老朽化した機関車・貨車・コンテナ・駅設備を承継

（主な法的枠組み）

- 鉄道事業法(昭和62年施行) … すべての鉄道事業者を対象に事業規制
- JR会社法(昭和62年施行)
JR7社を対象に、それぞれの事業の目的・範囲、政府による認可事項(毎年度の事業計画、代表取締役の選任、長期借入金、重要な財産の譲渡など)等を規定

（民営化に際しての重要スキーム）

三島会社 = 経営安定基金 + 承継特例 + 三島特例
JR貨物 = インクリメンタルコスト・ルール※ + 承継特例

※ 線路使用料ルール(インクリメンタルコスト・ルール) … 「貨物列車走行によって追加的に発生する費用」にインセンティブ(1%)を加算したものを旅客会社に支払うルール(固定費や資本費等は負担しない)。
JR貨物が支払う線路使用料は約153億円で経費の約1割を占める。

（客貨分離の仕組み）

旅客会社 … 線路設備を保有し管理する機能と旅客列車を運行する機能を併せ持つ
JR貨物 … 旅客会社が保有する線路設備を借りて貨物列車を運行

※ ダイヤ設定の優先度に関する協定 …………… 列車の優先度を5段階に区分し、基本ダイヤ設定に際しての列車の優先順位を規定

※ 直通旅客列車及び貨物列車の運転整理及び運転手配に関する協定
…………… 使命等に応じて列車を5段階に区分し、異常時の運転整理時における優先順位を規定

(参考) 特例業務勘定の利益剰余金等を活用した支援策

- 平成23年度より、(独)鉄道建設・運輸施設支援整備機構 特例業務勘定の利益剰余金等を活用し、JR三島・貨物会社の経営自立のための支援措置が開始された。
- 支援を最大限活用し、老朽化した車両・駅設備の更新を進め、平成30年度における「経営の自立」を目指す。

JR貨物への支援内容

1. 老朽車両・設備等への投資に対し、7年間(平成23～29年度)で、総計700億円の無利子貸付
2. 青函トンネル用機関車等への投資に対し、上限190億円の助成金(1/2)及び無利子貸付(1/2)

並行在来線への支援(貨物調整金)

1. 並行在来線の貨物調整金に要する費用として、10年間(平成23～32年度)で、総計1,000億円を特例業務勘定から建設勘定に繰り入れ

※ 貨物調整金 平成22年度 21億円 ⇒ 平成23年度 53億円 に増額

(ただし、平成22年度の青い森鉄道(八戸～青森間)については、開業後(12月～)の実績のみ計上)

新物流施策大綱策定に関する意見及び要望

平成24年12月17日（月）

全国トラックターミナル協会

1. 総論として

わが国経済社会の活力ある運営にとって、物流が果たすべき役割が極めて重要であること、そのためにその担い手である物流産業の健全な発展を担保し、後押しする施策の積極的展開が国家戦略上重要であること等を、政府の基本認識としてあらためて明らかにしていただきたい。

(理由)

- ・ 3. 11の東日本大震災の痛ましい経験を通じて、人々の生活や産業にとって、物流がこれを横断的に支える基幹サービスとしてどれほど大切な役割を担っているかがあらためて明らかになったと思われれますので、この時期の大綱策定にあたっては、上記の点を十分明確にさせていただき、規制緩和等で疲弊の進む物流産業関係者を強力にエンカレッジしていただきたいと思えます。

2. 各論について

将来にわたって持続可能な、健全な事業基盤の確保のために、当面、大きく5つの政策上の課題があると考えております。これらについて、新大綱では、可能な限り明確な施策の方向性をお示しいただくことを希望します。

(1) 少子化時代の労働力確保

物流産業は既に色々な分野で若年層をはじめとする労働力確保の困難に直面していると認識しております。特に、実運送を支える中小企業においてその傾向は顕著であります。その背景にはやはり労働条件の悪化が大きく影響しているとみております。この辺の実情を客観的なデータに基づいて精査、分析し、当事者の自助努力は当然のこととして、国としてどのような後押しのための施策の実施が可能かを検討し、お示しいただくことを要望します。

(2) インフラ老朽化等対策

物流産業の円滑な運営のためには、安心して利用できる便利なインフラの維持確保は極めて重要な課題です。道路やターミナルなど、東

京オリンピック前後から精力的に整備された公共インフラも既に50年の歳月を経ており、先日の中日本高速の事故を例にとりあげるまでもなく、計画的な老朽化対策の確立が求められる時期を迎えております。厳しい財政難のもとで色々困難があると思いますが、「選択と集中」の考え方を基礎に、ある程度優先順位を明確にして、インフラの投資不足の面から物流サービスの衰退を招くことのないよう、実行可能な検討をいただくこと、ないしはその方向性をお示しいただくことを要望します。

(3) エネルギー多様化対策

物流産業はエネルギーの消費構造に問題を抱えています。例えば、我が国の国内物流の太宗を支えるトラックの分野でも、ほぼ100%は軽油燃料に依存する状態が続いています。「脱石油」や「代替エネルギーの利用促進」は、掛け声はあっても、乗用車におけるEVなどの施策は別として、商用車の分野では明確な政策はうちだされていないのが現状です。私どもはこれまでも燃料多様化による物流サービスの安定化やクリーンエネルギーの本格導入による一層の環境改善に向けて、天然ガスの利用促進（CNG車の普及促進）のための施策の強化を訴えてまいりましたが、残念ながらまだまだ具体的な成果に結びついておりません。折しも海外の「シェールガス革命」の動きなどにより、世界のエネルギー事情は大きな変化の時期を迎えております。政府は「エネルギー基本計画」の見直し作業に取り組んでいると聞いておりますが、この際、新大綱ではこの問題について明確な方向性を打ち出していただき、物流分野におけるエネルギー消費構造の改革を、必要な支援措置の強化を含め、主導していただくことを要望します。

(4) 災害対策

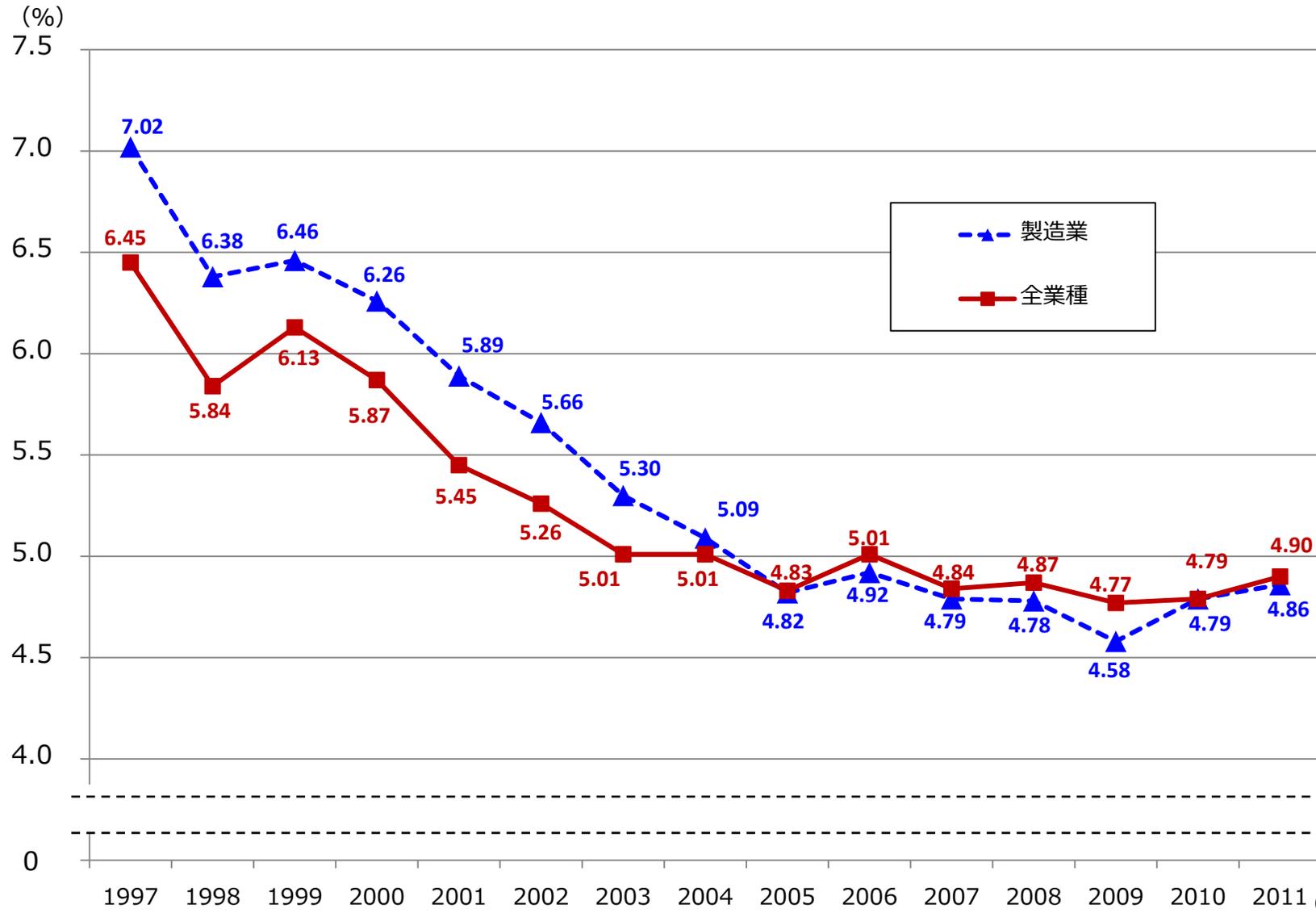
災害によりサプライチェーンがストップすることの怖さは、3.11の経験を経てあらためて明らかとなりました。私どもはその教訓を踏まえ、国のご指導、ご支援をいただきながら、現在「災害に強いトラックターミナルづくり」に真剣に取り組みつづけています。しかしながら、この課題には息の長い取り組みが必要であるとも考えており、新物流大綱では、この課題への関係事業者の取り組みに対し、税制上の措置等を含め、国としてとりうる支援措置についても、可能な限りお取り上げいただくことを要望します。

(5) 物流コストの削減問題

この問題はかなり以前から、主に荷主、産業界の声として、「我が国の物流の高コスト構造の是正が必要」として大々的に喧伝され、過去の大綱でも一部その趣旨が反映された経緯があると思います。しかしながら、客観的なデータの裏付けについては、必ずしも明確ではないままに推進されたところに、大きな問題を残したと認識しております。物流産業側の実感としては、長きにわたる運賃、料金下落等により、既に経営はかなり傷んでおり、労働条件も悪化が進んでおりますので、従前と同じパターンでの「キャンペーン」では問題の解決には全くなりませんし、むしろ状況のさらなる悪化を招くことになると感じております。この問題は産業相互間で利害の対立するテーマでもありますので、委員会におかれましては是非公正な客観的なデータを精査頂いて、適切な評価をしてくださるようお願いいたしたく、少なくとも大綱の記述が物流産業に対する荒削りな「優越的地位の乱用」を後押しするような結果にならないように、慎重なご検討をお願いします。なお、ご参考までにひとつの関連データとして産業の売上高に占める物流コスト比率や国際比較の資料を添付させていただきます。

以上

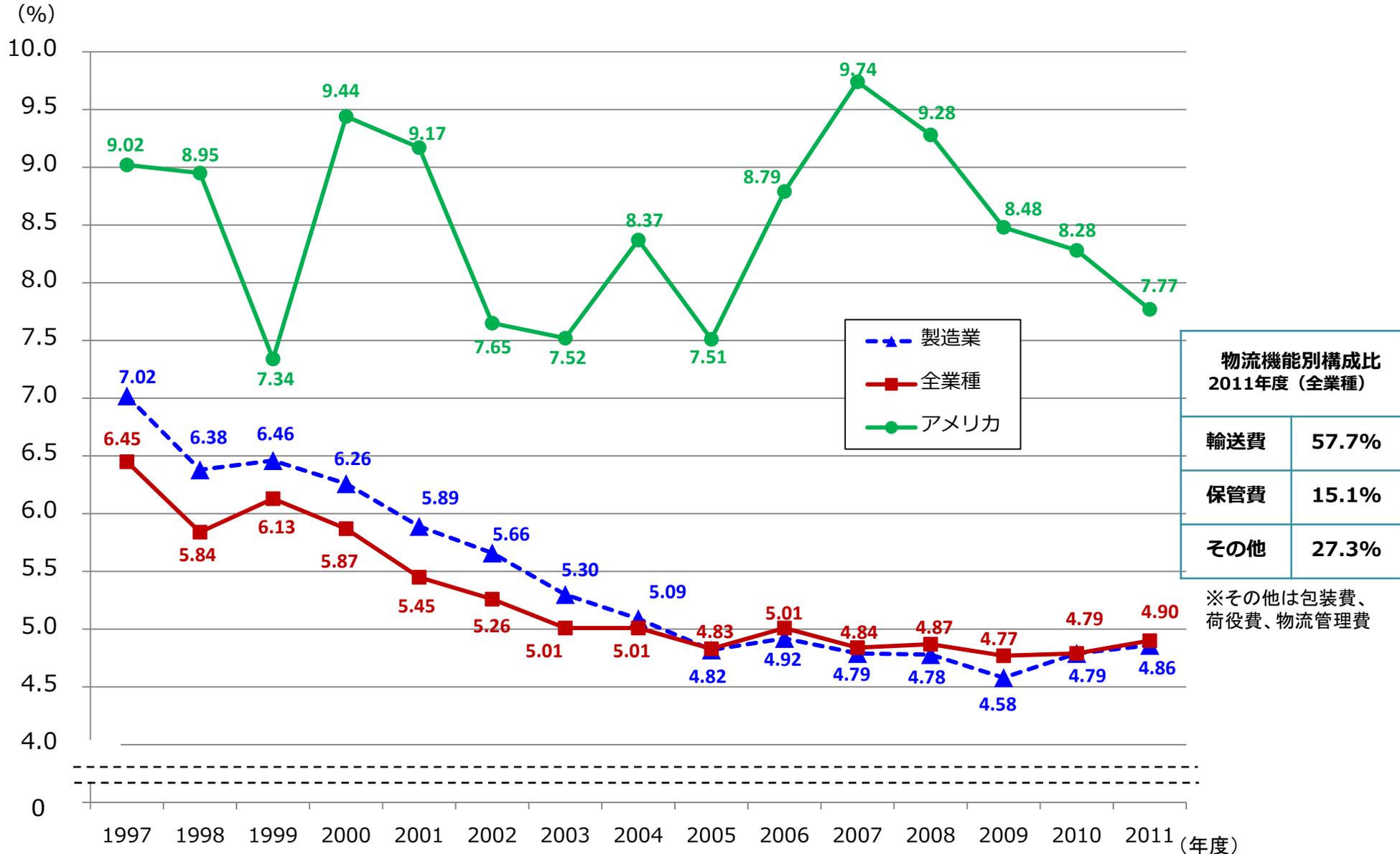
荷主企業は各分野におけるコスト削減に努力しており、その中でも特に物流コストの低減が著しい。このため、トラックの運賃は特に製造業において削減されている。



輸送費	57.7%
保管費	15.1%
その他	27.3%

資料：(公社)日本ロジスティクスシステム協会「2011年度物流コスト調査報告書」

日米における売上高物流コスト比率の推移



資料：(公社)日本ロジスティクスシステム協会「2011年度物流コスト調査報告書」



総合物流施策大綱について

平成 24 年 12 月 17 日
一般社団法人 日本港運協会

I 総合物流施策大綱（以下「大綱」と記述する。）について

① 大綱は、国の物流施策の根本を示すものとして評価している。

大綱は、有識者の真剣な議論を基に、中期的な我が国の物流のあり方をまとめて頂き、更に、閣議決定することにより、政府全体が物流施策を推進して頂けるものとして大変評価している。

② 大綱の実行が大事である。

大綱の内容については、評価することの方が多いのであるが、評価できない点を例示させていただきます。

● 産業空洞化

- ・当初の平成 9 年大綱の基本的な考え方の書き出しは、下記の通りである。

「我が国の物流は大きな転換点を迎えている。世界経済のグローバル化が進展する中、**企業が立地する国を自由に選ぶという国際的な大競争時代が到来**しており、我が国経済の新たな発展の可能性を拓いていくためには、高コスト構造を是正し、消費者利益を確保すると同時に、我が国の**産業立地競争力を強化する必要がある**。このような状況下で、**物流のあり方は、国や地域における産業競争力の重要な要素のひとつとして認識**されるに至っている。」

以来 15 年が経過しており、大綱に基づく施策が展開されているにも拘らず、**産業の空洞化が進んでいる。このことの分析をお願いしたい。**

私ども港湾運送事業としては、需給調整を撤廃するなどの規制緩和を含む港湾運送事業法の改正を受け入れ、事業の機械化・情報化等の近代化、日曜荷役の恒久的実施、364 日 24 時間荷役事業の実施等、できる限りのことは実施してきたつもりである。その結果、「平成 20 年時点で、リードタイム 1 日を達成し、港湾コストも 2 割弱の低減を実施するなど、スーパー中核港湾政策の目標はほぼ達成」するに至りました。

それにも拘らず、産業の空洞化が進展するのは、有識者検討会議の資料(別紙 上段)にもある通り、「円高」、「人件費が高い」、「電力などのエネルギー供給問題」、「税制(法人税や優遇税制など)」などが**主要因**であり、要因の9番目に「原材料費などの調達費用が高いため」の項目に物流効率化が関係しているだけのことである。この大綱は、国土交通省及び経済産業省が共同して作成しているものであるため、**上記主要因の是正を建議するなどの記述を盛り込んで頂きたい**。また、9番目の要因のそのまた一部である「物流費が高い」ことが**産業空洞化の要因であるとの認識を記載しないでもらいたい**。

有識者検討会議の資料によれば、韓国・台湾に比べ日本は、人件費は約2倍以上、法人税は2倍、電気料金は約3～4倍等とされている。これを避けるために、メーカーは海外展開して産業空洞化が進んでいる。日本の港湾で荷役を行う港湾運送事業は海外展開ができない事業である。港湾運送事業者としては可能な限りの合理化、機械化等効率的事業運営をしてきている。更に必要なのは、港湾施設利用料の減免、荷役機械購入費助成等の支援である。**このような事業に対して、コストカットを閣議決定までして求める前に、政府はやるべきことがあるのではないか**。

また、海外で立地・製造し日本に逆輸入しているメーカーから、日本の物流費が高いため日本への輸入障壁になっているという話は聞いたことがない。

●欧米との長距離基幹航路の減少

平成17年の大綱の「13年大綱に掲げた目標の達成状況」の中に下記の記述がある。

「我が国の港湾は、コスト・サービス面でアジア諸国の主要港湾に後れをとっていることから、**従来我が国主要港湾を発着し、または経由していた国際基幹航路は、貨物量の多いアジアの主要港湾と欧米の主要港湾を直接結ぶ傾向を強めている**。そのため、我が国主要港湾においては、アジア主要港湾へのトランシップ貨物の増加等の現象を招き、港湾間競争の中で相対的地位が低下してきている。」

以来7年が経過しているが、**国際基幹航路が減少している**。このこと**の分析をお願いしたい**。

私ども港湾運送事業者としては、日本発着の貨物が、不景気と人口減少による消費の減退及び産業空洞化による輸出品の減少が主要原因ではないかと考えている。

また、他のアジア諸国が国費で主要港湾を整備したように、日本の主要港である京浜港、阪神港をソフト面、ハード面共に国費で重点的に整備することにより、両港に輸出入貨物を集中することが重要であると訴えてきたが、未だ不十分なことが原因と考えている。

更に、両港の後背地に釜山港のようにフリートレードゾーンを設け、産業・流通の集積を図るなど国を挙げた施策も必要と考える。

なお、上記記述の「コスト・サービス面でアジア主要港湾に後れをとっていることから」とのみ記述されているが、適切な表現とは考えない。

③ 閣議決定文書である大綱の充実化

17年大綱及び21年大綱は、9年大綱及び13年大綱に比べて薄くなっており、「第二部 具体的施策」が記載されていない。折角有識者が集まり、議論しているものであるから、関係各省を含めた政府全体を方向付ける閣議決定文書に具体的施策を記述して頂ければ、今後の政府の方針が明確になるものと思う。

④ 大綱策定過程での適正な議論を期待

有識者検討会議の資料(別紙 下段)を拝見すると「10年間で売値は10分の1(半導体)、一方で公共物流コストは横ばいで、企業の利益を圧迫」との記述を含む資料も存在した。また、議論の中で「テレビ価格は2分の1」のような発言をあったと仄聞している。発言者のお気持ちはわかるが、その場で議論を適正にする運営を心掛けてもらいたい。「10年間でセブンスター(タバコの銘柄)は250円から440円へ1.76倍、一方で公共物流コストは横ばい」との発言を期待するわけではないが、**例えば、ガソリン価格、灯油価格等適正な指標を示し、適切に判断できるようにしてもらいたい。**

また、「コンテナヤードの延長時間の無料化(無料運営時間 9:00-16:30)」に関しては、運営時間は08:30-16:30である。

「コンテナヤードの延長時間の無料化」、「コンテナゲートのオープン時間の延長」等の問題については、時間外荷役(時間外ゲートオープン)を利用したい人の要望に応じて時間外オープンするに当たって、①時間外の電気代等の施設費、時間外割増手当等の人件費等の諸経費を時間内利用者も含めて利用者皆で均一に負担するか、②時間外荷役を利用したい者から利用に

応じて付加的利用料を頂くか、③時間外荷役を実施しないか、の三択から選ぶことになる。過去において色々検討した結果、現在の形となったと捉えている。

II グローバル・サプライチェーンの変化と物流の構造変化

国際基幹航路が国際コンテナ戦略港湾である京浜港及び阪神港に寄港するような施策を大綱に明記したうえで、一層推進してもらいたい。

① 両港のハード面及びソフト面の整備に国家予算を重点的に配分してもらいたい。

(ハード面)

・港湾整備

(ソフト面)

- ・国内各地からの集荷体制を強化するための内航フィーダ輸送の充実強化
- ・鉄道輸送との接続改善及び鉄道輸送サービスの改善
- ・船社、港湾運送事業者等が港湾施設を借りる場合の貸付料の低減化策の実施
- ・地方港で見られる外航誘致のための各種インセンティブ等の優遇措置を撤廃

② 国内産業の空洞化については、物流と言うよりはむしろIで示したように国内産業立地政策が適切に行われることを、この大綱で記述してもらいたい。

③ 鉄鉱石、石炭等我が国基幹産業の輸送については、現在、**国際バルク戦略港湾が指定されているが、この施策を推進し、広域的・効率的なバルク輸送ネットワークを構築してもらいたい。**

④ グローバル化の進展に伴い**情報システムの整備は一層重要性を増している。**国際コンテナ戦略港湾である阪神港と京浜港の情報システムは釜山港に比べ著しく遅れている。これらの情報システムを早急に構築してもらいたい。更に、これらの情報システムをアジア地域全体に拡大するようにしてもらいたい。

⑤ アジアの中でも、特に地理的に近い韓国との関係を重視する必要がある。**日韓物流を、国内物流と同等なもののようにする施策を提案してもらいたい。**

当協会では、韓国物流協会と第1回物流会議を開催し、共通の問題に共に対応しようと議論を始めたところである。この議論を深めて参りたい。

III 低炭素・循環型社会の実現

地球温暖化防止に向けては、近年「低炭素社会の実現」が求められており、港湾運送事業者としても努力していくこととしている。しかしながら、港湾運送事業者の88%が中小企業で極めて経営基盤が脆弱な企業で、燃料効率や効率の高い荷役機械の導入は難しい状況にある。**港湾の低炭素化を実現するためにも、現在国土交通省で実施されている支援事業の拡充をお願いしたい。**

IV 安全・安心な物流の確保

東日本大震災では港湾地域で働く港湾運送事業者は、多大な生命、荷役機械、上屋、事務所等莫大な被害を被った。そのため、協会内部に対策本部を設置し、被災会社の状況把握と支援斡旋を行った。具体的には、救援物資を延べ3回にわたり送るとともに、「東日本大地震復興対策基金」を設置し、財政的支援を行ったほか、各種荷役機械を傘下事業者の協力の下無償で被災地へ送り届けるなどの支援活動を行ったところである。この反省を踏まえ、更なる議論と対策が必要である。

具体的には、**港湾地域で働く者のための避難設備建設に対する助成をお願いしたい。また、津波情報伝達の高度化、標識設置等避難が迅速にできるような初動体制の整備もお願いしたい。**

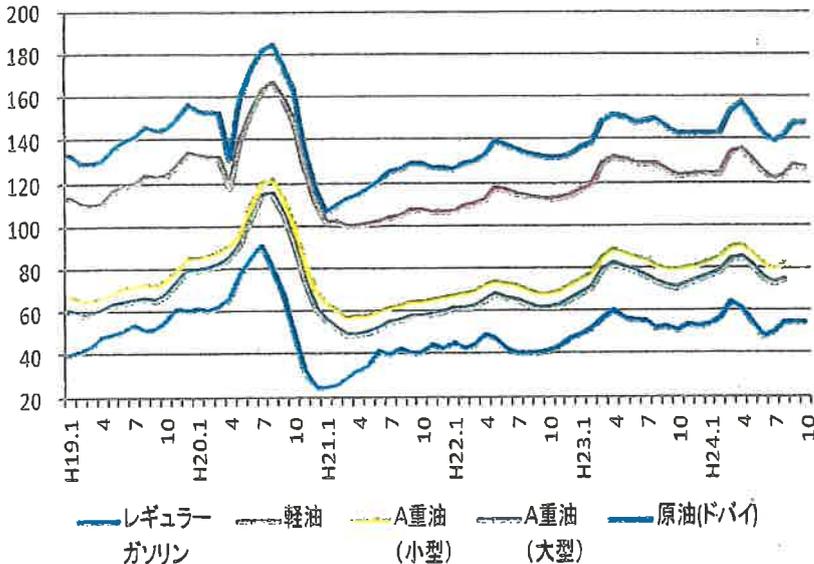
V その他

日韓物流を国内物流のようにする工夫など、相協力して物流の円滑化に努めることはもちろん必要であるが、昨今の竹島問題、尖閣問題等を見ていると、**安全保障の観点からの物流についても検討する必要があるのではないかと考えている。**

(4-2) 事業所の海外移転、産業空洞化の要因等

- 原油・石油製品価格は、長期的に上昇傾向にあり、物流コストを押し上げる方向。
- 海外流出の要因としては、円高や人件費のほか、物流効率化とも関係する「原材料費の調達費用」なども要因として挙げられている。

原油・石油製品価格の推移



(出所) 経済産業省石油製品価格モニタリング調査

海外流出が加速する要因
(上位10項目・複数回答)

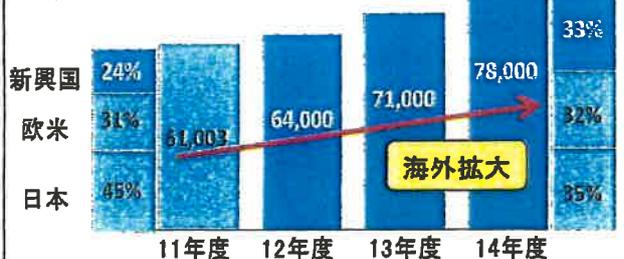
順位	要因	構成比 (%)	回答社数
1	円高	49.2	5,414
2	人件費が高いため	39.5	4,351
3	電力などのエネルギーの供給問題	37.9	4,174
4	税制(法人税や優遇税制など)	28.3	3,111
5	取引先企業の海外移転	26.5	2,913
6	人口の減少	23.4	2,574
7	新興国など海外市場の成長性	22.4	2,461
8	経済のグローバル化	21.4	2,357
9	原材料などの調達費用が高いため	12.9	1,420
10	為替のリスクヘッジ	12	1,322

有効回答企業：11,006社
(出所) 帝国データバンク・産業空洞化に対する企業の意識調査 (平成23年8月)

ロジスティクス視点での政府への要望

1. 10年間で売価は10分の1(半導体)、一方で公共物流コストは横ばいで、企業の利益を圧迫
2. 電力料金、法人税等と同様のインフラコストとしての公共物流費が他国に比べ高い

《東芝12中計(売上高)》



- グローバルの物流プロセスが更に延びる傾向
- 日本発着の貨物が更に増加する傾向

・空港、港湾、鉄道、トラックの
インフラコスト低減および効率化が望まれる