

## 第4回 物流政策アドバイザー一会議 議事概要

### 1. 日時

平成26年9月30日（火）16:30~18:00

### 2. 場所

中央合同庁舎第2号館 低層棟1階共用会議室1

### 3. 議事概要

国際海上コンテナ等の鉄道輸送の取組状況等について、アドバイザー等からは主に以下のような意見があった。

○鉄道輸送は環境への影響やコスト面でいいアイデアだが、技術面での解決が求められる割合が非常に大きい。現状、海上コンテナ輸送に占める鉄道のシェアが0.12%であるのを0.2%、0.3%にするのはそれなりにやり方があると思うが、CFSの強化などを行っても、全体のシェア向上にはそんなに影響はない。システムのしっかり貨物鉄道輸送に取り組みられるようになるには5%、10%になっていかないといけないが、そうなるにはブレイクスルーが必要なのではないか。その際、大量輸送という鉄道輸送の強みを活かすことが必要。そのためには、海上コンテナをそのまま輸送するということが可能にならないといけない。

○鉄道輸送を進める上ではキャパシティの問題も出てくるのではないか。どれくらい今までのキャパシティで対応できるのか、あるいは技術改革によりここまではできるとか、目指すのはどのくらいなのか目標を立てることも考えるべきではないか。

○Sea&Rail サービスの取組について、改めて5トンコンテナに一旦積み替えて鉄道輸送していると理解した。5トンコンテナというサイズはある意味国内の荷主さんから評価されているということもあると思う。そういったことを考えると、中国で作った物を、5トンコンテナにあらかじめ詰めて海上輸送して持ってくるというのも考えられると思うが、5トンコンテナの海上輸送を進めるというのはいけないのか。

- 現状において5トンコンテナをフルコンテナ船で運ぼうとすると、40 f t コンテナのサイズのラックに5トンコンテナを3個積むという運用になり、なかなかオペレーションとして難しい。必ずしもうまく3個5トンコンテナが集まらなかったりして、採算性の問題もある。その点RORO船は12フィート単独でも大丈夫なので、Sea&Rail はRORO船を主流としたサービスになっている。このため、新規航路の開拓でもRORO船が走っている航路が中心となってくる。
- 日本標準をアジア標準にする、というとき、12 f tあるいは31 f tではアジアの国はついてこないだろう。20 f t、40 f tコンテナでないといけない。12 f tコンテナは、日本国内では横に開いたりして便利などころがあるが、アジア標準にしていくという観点では限界がある。
- CFSにおける積み替えについて、たとえば、アジアで仕入れた、買い手がついていない荷物をとりあえず博多に持って行ってしまおうという動きもある。そこでこのCFSを使って、急いで別の場所に輸送すべきものは航空で運ぶ、次に急ぐようなものはトラック輸送で運ぶ、その他鉄道輸送や内航輸送でも運べるというように、博多に着いてから最終仕向先を決められる、ということにメリットがある。今までの海上コンテナ輸送だと、どうしても、一旦東京に持ってきたものでもやはりかなりの部分は関西に戻すことになるなど手間がかかる。この点、博多に着いてから散弾銃のようにばらまけるということにメリットがあると思う。
- JR貨物の輸送のキャパシティについてはどうか。JR貨物もある意味、線路は別会社が持っているという点で利用運送であるといえるが、旅客との兼ね合いで、貨物が増えていったときに鉄道貨物の輸送はどこまでできるかという問題がある。旅客の運行スケジュールに影響することになるかもしれない。そのときは新しく線路を引けばいいのかもしれないが、貨物量全体が増えないだろうという中では、うまく使い分けの中で考えていく必要があるのではないか。
- 20 f t、40 f tが国際標準になっていく中で、それをあえて12 f tコンテナに積み替えるのはいかがなものか。コンテナはドアトゥードア輸送が基本であるので、前回の会議であったようなコンテナマッチングをして内陸まで持って行くというのが良いのではないか。コンテナマッチングについては船

会社・荷主など基本的に民間同士のやりとりであり、それに対してどのような公共的な支援ができるのかということもあるが、空コンテナが不足する外国の港に戻すことも含めてマッチングの概念を広げると相当な可能性が出てくるということもあるので、コンテナをそのままの形で使うことを考えるのが基本ではないか。

○多くの問題を考えたときに、既往のシステムをどこまで活かすのか、それを超えて新しい構造に転換していくのかということが問題。長いスパンで考えるなら、海外の標準に合わせていくということもあわせて考えていかないといけないというのが当然。一方で、当面、どのくらい進めていくのかという見通しが必要。

○技術的な問題の中には、インフラの問題も当然入ってくる。そうすると、これまでできあがっているシステムをどこまで活かして、この先どうするのか、という問題が基本にあるのではないかと思う。

○JR貨物の経営問題なのか政策の議論なのかというスタンスをはっきりさせるべきと感じる。今後のアドバイザリー会議では、どこまでが制約でどこから検討したいのか議論の前提を意識的にはっきりさせるべきなのではないか。

○CFSについて、混載を進めることが利用促進のキーポイントになる。混載する場合のシステム、仕組について鉄道会社が提示して、このプランで使えばこのくらいのメリットがあるよということをきちんと提示していくとよいのではないか。混載の促進は、JR貨物にとってのみならず全体にとって非常に重要であるので、使ってみようという気持ちをくすぐるような仕掛けが考えられればよい。

以上（文責 事務局）