

## 今後の鉄道物流のあり方に関する検討会（第2回）

令和4年4月28日（木）

国土交通省3号館11階特別会議室

### ○事務局（野口JR室長）

それでは、定刻となりましたので、ただいまから第2回今後の鉄道物流のあり方に関する検討会を開催いたします。冒頭の進行をしばらく務めさせていただきます、鉄道局貨物鉄道政策室長の野口でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

では、開会に先立ちまして御案内いたします。本日は、対面とオンラインによる開催となっております。また、既に御連絡してございますとおり、今回の検討会の議事につきましては非公開といたします。また、本日もタブレットを使用したペーパーレス会議となっております。対面でお越しいただいている委員の皆様におかれましては、お手元のタブレットにて資料を御確認ください。お手元にタブレット端末の使い方もお配りしてございますので、適宜御参照いただければと思います。また、本日の資料につきましては、事前に事務局より送付させていただいております。議事進行中はモニター上に映します。送付漏れ等がございましたら、事務局まで御連絡くださいますようお願いいたします。

議事進行中、マイクにつきましてはミュートにさせていただきまして、発言時には挙手くださいますようお願いいたします。オンライン参加の皆様、よろしくお願いいたします。画像につきましてはスムーズに進行を進める観点から、常時オンとしていただければと思います。

本検討会の構成員及び本日の出席者の御紹介につきましては、お手元の構成員名簿、それから出席者名簿、配席図をお配りしてございますけれども、こちらにて代えさせていただきます。

それでは、議事に入ります前に、まず鉄道局審議官の石原より御挨拶を申し上げます。

### ○石原審議官

ただいま紹介いただきました鉄道局審議官の石原でございます。

本日は、また大変御多忙の中、皆様には本検討会に御参加いただきまして、誠にありがとうございます。検討会の開催に当たりまして、一言、簡単に御挨拶を申し上げます。

この検討会は先月の17日に第1回を開催いたしまして、1か月半ほどたってしまいましたけれども、今後の鉄道物流のあり方に関する検討ということで、初回はJR貨物の皆様から、鉄道貨物の現状、利用促進に向けた取組などについてお話しいただき、御議論いただいたところでございます。今日の第2回目は、その鉄道貨物をユーザーというお立場で御利用されています物流事業者の皆様、商社の皆様、そして鉄道貨物の安定輸送を下から支えていると申しましょうか、線路の維持・メンテナンスなどを毎日されております旅客会社の皆様、それぞれのお立場から今後の鉄道貨物に向けての期待とか、それから、こういうふうにしたらもっといいのではないかというような御提案とか、様々な観点からお話を頂戴できればと考えております。

ぜひ委員の皆様、忌憚のない様々な、また広範囲な観点から御議論いただければと思いますので、よろしく願いいたします。

○事務局（野口JR室長）

ありがとうございます。それでは、これから議事に入りますので、プレスの方は御退出をお願いいたします。

（プレス退出）

○事務局（野口JR室長）

それでは、これ以降の議事進行を検討会座長の根本先生にお願いしたいと存じます。根本先生、よろしく願いいたします。

○根本座長

それでは、早速、議事を進めてまいります。第1回検討会では、事務局より鉄道物流の現状を説明いただいた上で、JR貨物よりヒアリングを行いました。今回は通運事業者、商社、旅客鉄道会社からのヒアリングを行います。なお、意見交換は全てのプレゼンテーションが終わってから行いたいと思います。

初めに、ヤマト運輸株式会社、畠山和生様よりお願いいたします。

○ヤマト運輸（畠山シニアマネージャー）

ヤマト運輸の畠山でございます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。それでは、事務局に投映していただいている資料に基づいて、発表をさせていただきたいと思っております。

ので、よろしくお願いいたします。

私は、ヤマト運輸で今年4月から組織改正しました新しい部署になりますけれども、輸配送統括の輸送オペレーション部に所属しております。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、1つめくっていただいて、アジェンダになります。以下1から5で本日の資料はまとめてみました。最初に宅配市場の動向、そして当社における貨物鉄道輸送の推移、3番目として貨物鉄道輸送の、我々、ユーザーから見た課題、そしてこれは我々の取組にもなりますけれども、物流クライシスへの対応、最後に具体的な取組といたしまして、最先端技術の活用状況ということでもまとめさせていただきましたので、順番に説明させていただきます。

それでは、2つめくっていただきまして、1、宅配市場の動向になります。御覧になっていただいている表は2010年度、2011年3月から2020年3月までということと比較したものでございます。宅配に関しましては、この10年で134.4%という伸び方しております。これに関しましては皆さん御承知でしょうけれども、ネット通販をはじめとしましたECの伸長が背景でございます。

ECの物流の特徴でありますけれども、フルフィルメントセンターと呼ばれているかつてのDC、それから大小のベンダー、ここから宅配便の伝票が貼られて、我々の輸送・配送に乗ってくるのですが、こちらは都市部の外縁、関東で言えば23区の外縁がかつてのベッドタウンのさらにそのもう一つ外縁のところにFC（フルフィルメントセンター）、それからベンダーが集積しているような配置になっております。ここ10年で30%増えた中身は、ECの荷物がほぼほぼですので、日本地図全体を俯瞰しますと、発送がある地域に関してはかなり偏在が著しくなってきたというような特徴となります。それともう一つは、24時間稼働がフルフィルメントセンターの基本に少しずつなっておりますので、一日という枠の中で言えば、発送の時間が平準化してきているという、先ほどの地域で言う偏在と、それから一日の荷物の動きはちょうど逆の傾向になっているということが言えると思います。

それでは、また2つ飛ばしていただきまして、一方で、当社における貨物鉄道輸送の推移につきましては、直近、2021年度に関しましては、夏に冬にかなりの天候不良があったことも影響しまして、トラック輸送に関しましては105.4%、これは台数を基に比較しております。フェリーとJRに関しましてはコンテナですけれども、JRさんは93.

4%ということで、下の表の構成比につきましても0.2ポイント下げているということで、実数にしまして、今現在は全体の輸送量の1.5%がJRさんの利用でございます。

それでは、また2つ飛ばしていただきまして、ただいま申し上げた構成比に何でなってしまうのかということにつきまして書いたものがこのスライドになります。「ダイヤとニーズのアンマッチ」というタイトルをつけておりますけれども、先ほどのECの荷物をはじめ、翌日配達というところが、宅配のお客様から荷物等を受ける一つのサービスレベルになっております。また、さらにECの荷物に関しましては、当日便というのも年々構成比を高めております。、当日お預かりした荷物に関しましては、当日の21時を基点に、夜中の高速道路を使って幹線輸送しているのですが、我々の時間軸、ダイヤにJR貨物さんのダイヤを利用しようとすると、どうしてもある特定の便しか使えないようなことが今現在起きております。

一番下のボックスに結論を書かせていただいておりますけれども、22時から23時というダイヤで列車、コンテナの枠を増やしていただけると、我々としましても利用の促進が図れるということになります。ただ、今現在も利用させていただいておりますけれども、そんな中で始発駅の集荷能力、到着駅の配達能力をコンテナの確保とともに確保していただかないと、多分、実現は難しいかというような、今現在利用している中では感想を持っています。

次のページになります。もう一つといたしましては、天候に対する脆弱性、イレギュラー一時のタイムリーな代替輸送対応というところが、我々が望むものよりは少し不足しているかなということで書かせていただいております。表にまとめましたのは、2011年4月から22年3月までに我々が利用した列車の中で、遅延が発生したというものの率になっております。上が関東・北海道、下が関東・九州ということで、利用の区間としては一番多い2つを並べてみました。我々としましては関東から北海道、関東から九州といたしますと、先ほど21時の時間軸という説明をさせていただきましたけれども、この2か所の行き先は、翌々日というサービスでお客様からお荷物を預かりしていますので、輸送時間といたしましては、ほかの本州内の行き先に比べて少し余裕を持っております。ですので、JR貨物さんの利用も一番多い行き先になっているところでございますが、例えば北海道の12月の遅延率34.1%であったり、九州で言えば中国地方の雨、九州地方の雨ということで、昨年6月、7月は25.3%、33.2%という高い遅延率で、そのリカバリーを一生懸命やっただけでいるんですけども、実際、止まった列車の位置から取り

卸しの駅までの時間でしたり、取り卸せる駅へ到着した後のトラックに積み替える時間とか、我々が望んでいるものに少し不足しているようなところが現在の感想でございます。

それでは、2つめくっていただきまして、こちらはもう釈迦に説法ですので、簡単に飛ばしていきますけれども、我々といたしましても、こういった事実を真正面にちゃんと見据えて取組をしていっているような状況でございます。ここからは具体的な取組ということで、以前からやっているものも含めまして少しお話しさせていただきたいと思っております。

次のページはダブル連結トラックといたしまして、通常10トンのトラックですと、我々が使用していますロールボックス・パレットに関しましては、16パレットから18パレットの積載が可能ですけれども、このダブル連結トラックに関しましては、1ヘッドで2つの荷台を引っ張っていきます。羽田クロノゲート、厚木ゲートウェイ、中部ゲートウェイ、関西ゲートウェイという東名大に配置しました拠点間をこの特車で走らせているというのが一つ。この取り組みでドライバーさん、それから積載の効率で効果を示してきております。こちらは2017年から運行を始めております。

今度は将来の話になりますけれども、先日、リリースさせていただきましたフレイター運航というのを今、企画して、実行に向けて準備しております。タイミングといたしましては2024年の運航を目指しているということで、こちらに関しましても、既存の羽田・北海道、羽田・九州、同じく成田で、新千歳、那覇、北九州というようなところに既存、既に運んでいる荷物で計算してこちらのフレイターを飛ばそうということになっておりますので、このフレイターが飛んでから荷物を増やすということではないことを理解いただければと思います。ただし、リードタイムの短縮ということがありますので、北海道から、九州・沖縄から、関東の大都市圏に第一製品の輸配送を、これが飛んだきっかけにより増やしていければというような思惑も併せ持っています。

それでは、次のページをお願いします。3つ目の取組といたしましては、今現在、一日に幹線輸送で約5,000台、今度はターミナルと町場の営業所を結ぶ車が約6,000台、全部で1万1,000台の大型トラックを走らせて輸送を担っているんです。こちら1万1,000台の車を運転されるドライバーさんには、アプリを入れたタブレット等をお配りしまして、今現在、パートナーさんでしたら御自分の会社で点呼を打ってから、駐車場を出てヤマトのターミナルに入って、そこからヤマトの業務を開始ということで、運転中、休憩中、積卸し中といったステータスをタブレットに入れまして、その情報を見える化することによって、これまでは今どこにいるのかといったリアルな情報は我々も把握できて

いなかったのですが、昨年度、2021年度の10月までに全ての車、ドライバーさんにタブレットを持たせることができました、今現在このような取組をしております。

2つめくっていただきますと、ちょうど今、御説明しましたタブレットの画面を参考程度に用意しております。一番左の画面でいきますと、ドライバーさんがやっている作業のステータスを入れるようになっていきます。また、ヤマト運輸で全ての荷物の輸配送に使っているロールボックスを車とひもづけまして、どのボックスがどこに輸送されたということ把握することもできるようになっております。まだ実現できておりませんが、1つ1つの荷物が積載されるロールボックスとひもづくると、一台の車の中にどなたからどなたへ送られる荷物が積んであるというところまでひもづけられるように、さらに検証を重ねていくといった状況でございます。

最後に何でタブレットの話をしましたかといいますと、我々ヤマト運輸は、小規模ながらも通運事業部を持っておりまして、そちらで通運事業をJR貨物さんにやらせていただいているところがあるのですが、その中で貨物駅の集中とか混雑の緩和というのが1つ課題としてありまして、このようなタブレットを使って、ターミナルの中の通運業者さんの効率を図るとか、どの列車が今現在どこにいて、それをどのターミナルで取り出してというところが、我々のコミュニケーションの中でデジタルチェックができるようになってくると、先ほど申し上げた、仮に遅延した場合でも迅速な対応ができるのではないかと考えまして、まだ挑戦段階ですけれども、我々がしている別の取組を最後に少し紹介させていただいた次第でございます。

我々は以上になります。御清聴ありがとうございました。

○根本座長

ありがとうございました。それでは、続きまして日本通運株式会社、高橋啓様よりお願いいたします。

○日本通運（高橋通運部長）

日本通運の高橋でございます。聞こえておりますか。私は声が大きいので、大き過ぎたら言っていただきたいんですけども、通運部に昨年10月に着任しておりまして、担当しております。それ以前は当社の中でロジスティクスエンジニアリング戦略室に在籍しておりまして、こちらにいらっしゃる根本先生、矢野先生、二村先生には大変お世話なり

ました。ありがとうございます。

今日はネタを替えまして、鉄道輸送ということで、通運業者の立場からお話しさせていただきますと思います。

それでは、スライドの2ページ目をお願いいたします。本日の発表内容ということで冒頭、当社から見て、鉄道は基本的なインフラとして必要であります。そのために長期的な視野に立って改善して、利用しやすい環境を整備していただきたいと。ある意味、ここが当社の結論でございます。本日はこの趣旨に沿って、スライドに書いてあるとおり1番から6番までの内容を、15分ということでございますので、足早、口早になりますけれども御容赦いただいて、説明させていただきたいと思っております。

1つは、当社の2024年問題への対応状況、鉄道輸送への影響。それから2番目、ここがポイントかと思っております。災害時における鉄道不通時における振替輸送の在り方ということで、ここが我々、本当にポイントかと思っております。お客様からの声も一番強いところでございます。続いて3番目が、20フィート、40フィート、国際海上コンテナの取扱い状況。それから物流標準化への対応、先端技術の活用状況、これは当社ということになります。5番目としてJR貨物さんへの要望、6番目としてその他、全体的な要望、御支援のお願いというようなくくりで説明させていただきます。

次のページ、3ページをお願いいたします。最初に当社の2024年問題への対応状況、鉄道輸送への影響ということで、Aに書かせていただいておりますとおり、我々としては、デジタコとドライバー用のスマートフォンで勤怠と運行データを組み合わせたオペレーション管理システムを導入して、引き続きでございますが、拘束時間や運転時間の適正管理ということで推進しております。それから取引先とともに、待機時間やパレット化の推進、モーダルシフトや共同輸送のお客さんへの提案、引越し時期の分散化提案、ドライバーの待遇改善を推進しております。引越しにおいては、当社は水曜日を定休日にしておりますけれども、こういうことを進めております。それから、働きやすい職場認証制度の一つ星認証を頂戴しております。グループの中ではトラック輸送を鉄道輸送へ替えていこうということで取組をしております。

続いてB項として鉄道輸送への影響ですけれども、集配車両一台当たりの能力が、通運事業者のほうも当然、2024年問題で落ちると考えております。単純に規制を受けることによって、一日当たり0.46個分コンテナの集配能力が落ちるかを見ております。約6%弱ほど集配能力が落ちるのではないかとということで懸念しております。それから当然、

パレット化と積卸し作業の省力化、待機時間の削減など、改善が急務かと考えております。

次のページ、お願いいたします。続いて災害時ということで、先ほどここが肝ですというお話をいたしました。右下を見ていただきたいと思います。当社がお取引様に行ったアンケートでございます。災害発生時の対応が、鉄道コンテナ輸送が劣っているということで、お客様が1番目に挙げられているということでございます。ここがポイントで、Aの(1)から(3)書いておりますけれども、運休の予報とセーフティーネット、これは臨時駐車場や積替え施設になりますけれども、これをしっかりと確立すると。ポイントは3番目に書いておりますけれども、ほかの輸送モードとの連携の強化、1つはトラック、それから1つは船舶ということで、これを平時から使っていて、災害の発生時に備えようというような考えで進めております。

次のページをお願いいたします。その在り方の中で運休予報ということで、どういうことかということ予報を早期に連絡すると。ここは振替輸送への準備期間にもイコールとなります。それから、再開見込み情報の早期提供ということで、これも非常に重要なポイント。セーフティーネットの確立ということで、駅のバックアップ機能の強化ということで、コンテナのトラック、船に積み替えたり、車両の乗換え施設も必要だろうと。それから、代行車両等の駐車場、宿泊施設、通勤手段、点呼等の運行管理体制の確保に時間を要するというので、この辺の整備をしていかなければならないということが挙げられると思います。

次のページ、6ページをお願いいたします。これがトラックとのモードを連携強化することによる考え方でございます。上が平時の輸送で、鹿児島、福岡、広島、大阪の間で平時も一部トラックの運行を行うと。いざ災害時発生ということで下になりますけれども、そこで御担当いただいていたトラックを災害が発生している区間に投入するという考え方でございます。

7ページでございます。今度は船でございます。当社は「ひまわり」という船も持っておりますけれども、内航です。これを平時も併用して、一部使っていこうと。災害時に拡大利用しようということで、右下に書いてありますが、関東を中心に九州・中国方面、北海道方面ということで利用していく。トラックも船も平時に使っていないと、いざというときは拡大利用がなかなか難しい。ここがポイントになってくるかと思えます。

次のページをお願いいたします。角度を変えて、災害時に全体的なこととしてやっていかなければならないというのを3点挙げさせていただいております。1つは、山陽線や東



北線、主要線区の強靱化を図ることが必要かと思えます。2番目として代行輸送体制の支援で、緊急車両の通行許可ということで、これは特車の申請です。簡素化、迅速化をきちんとしていただきたい。それから、重さ指定道路の拡大ということで、駅から高速インターまたは主要道路まで、先ほど少し挙げましたけれども、駅のバックアップ機能や代行車両の業務環境整備に関する支援ということです。3点目は、発生したときに一時的な費用を支援していただくことも不可欠かと考えております。

次のページをお願いいたします。海上コンテナの観点でございます。正直、当社の現状は、鉄道輸送の利用は一部利用にとどまっております。ただし、利用条件を整えば早急に利用拡大を推進していく考えで、組織的に対応する準備を今進めております。B項で、要望としては、ハード・ソフト面ということで、低床貨車の早期投入とトップリフターの拡充、それから運賃競争力の向上、空コン回送における運賃優遇施策等もソフト的に必要ではないかと。それから、20フィートよりは40フィートの海上コンテナ列車の拡大、主要駅における海上コンテナ積替え施設の拡充と共用化。3番目は国家的な話になりますが、欧米と同じような形ですけれども、コンテナヤードなど主要港湾への貨物引込線を敷設するといいいのではないかと考えております。

次のページ、お願いいたします。当社の物流標準化への対応、先端技術の活用状況でございますが、現行、先生や皆様にお世話になっている官民物流標準化懇談会の委員ということで活動しておりました。そのほかにも隊列自動走行運転のビジネス検討会とか、SIP等でも、私も前職で参画しております。当初は足元ではAIを使った画像認識、ケースマークを写真に撮りましてテキスト化する技術や、そういうものを進めております。AFG、AGVの導入等を進めているところでございます。特にマテハンの倉庫部分の業務効率化・省人化に力を入れております。トラックの自動運転については、北海道でホクレンさんの御協力をいただきまして、公道も含めて運用モデルをもう既に確立済みでございます。

次のページをお願いいたします。参考でございますけれども、物流標準化への対応ということで、主にサプライチェーンを考えた場合、調達物流、販売物流、リバース物流がございまして、その核となるのがロジスティクス、倉庫でございます。そこについての積卸しの関係、それから中での庫内荷役ということで、下に書いてあるような取組をしております。コンテナからの積出し、自動フォークの利用、それからAGV、人と協働するロボットも含めて投入しております。

次のページ、お願いいたします。J R 貨物さんへの要望でございます。右下を見ていただきたいと思います。先ほどと同じアンケートでございますけれども、物流事業者の選定に当たって重視されている項目で運賃等がございますが、輸送品質、それから手配のしやすさとありますので、これは鉄道貨物もイコールと思います。A 項から G 項ということで、お客様目線、利用運送者目線に基づくサービスづくりを推進してもらいたい。それから、貨物事故への対応です。振動、衝撃をできる限り小さくしていただく。それからネットワークや鉄道輸送力、特に D 項に書いてありますけれども、中短距離をターゲットとする商品、もうサプライチェーンが変わってきております。長距離の幹線輸送よりは、サプライチェーンが中短距離のほうに変わりつつある状況でございます。先ほど言いました輸送モードとしてのレール、他輸送モードの連携ということで駅の施設の強化、それから標準化の観点で、パレット化の導入促進、駅構内の待機時間の緩和。これをお互い協力しながら、J R 貨物さんと進めていきたいと思っております。

次のページ、お願いいたします。当社で作りました表でございますけれども、この 10 年ほど取扱数量が年々減ってきているというグラフでございます。2017 年をピークに 10 年間で 17% 減少しております、その中で増えているのは積合せ貨物が 147%、エコ関連物資が 109% ということで、自動車部品や家電・情報機器は 30% 超落ち込んでいる。これは日本を代表する製造でございます、サプライチェーンの一翼を担うということが非常に厳しい傾向に出ているのではないかと考えております。

最後でございます。その他ということで、先ほど申し上げたとおり、サプライチェーンが変わりつつあるということで、マーケット調査が必要であろうと。特に事業者側からとしては、J R 貨物さんで検討されている貨物新幹線の出現があれば、鉄道の輸送もかなり盛り上がるのではないかと考えております。鉄道貨物輸送利用のインセンティブ、パレット化に向けた施策推進、それから安定輸送、災害時に関わる各種支援、最後に北海道ということで、鉄道貨物は重要な幹線物流と思っております。そういう中で、青函共用走行を堅持して、存続することが重要であるかと考えております。

日本通運からは以上でございます。御清聴ありがとうございました。

○根本座長

ありがとうございました。それでは、続きまして三菱商事株式会社、砂田重文様よりお願いいたします。

○三菱商事（砂田物流開発部長）

三菱商事物流開発部長の砂田と申します。本日はお時間を頂戴いたしまして、誠にありがとうございます。

私自身は穀物や食肉事業が長く、今年の4月1日より物流開発部長を拝命いたしております。国土交通省さんとは、令和3年6月に閣議決定されました総物流施策大綱に関しまして、昨年9月に共同でセミナーを開催させていただくなどの御縁をいただいておりますが、そういった御縁などもございましてか、今般、国土交通省さんから、鉄道輸送のさらなる活用について、本日の協議会での提言につき御依頼いただいた次第でございます。

1点お断りさせていただきますと、我々は総合商社ということで、どちらかというと海外との取引や、それに関わる国際輸送と深い接点を持たせていただいているのですが、国内鉄道の細かなオペレーションにはそれほど深い知見があるわけでは正直ございません。本日は弊社なりの視点で鉄道輸送を捉えて、提言させていただくものでございます。日々、鉄道輸送に関わられている本日御出席の関係各社様におかれましては、多少的外れな点などあるかと思いますが、御容赦いただければと存じます。

それでは、中西より詳細を説明させていただきます。

○三菱商事（中西マネージャー）

三菱商事の中西と申します。それでは、資料を説明させていただきます。目次ですけれども、初めに輸配送を取り巻く環境、鉄道輸送の現状、鉄道輸送に適した条件に関する考察、国際物流の結節点強化、最後に東北地方の米輸出インフラとしての活用可能性ということで説明させていただきます。

次のページ、お願いいたします。全体のお話ですので詳しくは説明いたしません、国交省様の内容にも記載のとおり、2024年問題、脱炭素化という背景の中で、運べない、配送キャパシティが不足しているところ。潜在的な配送コスト増の懸念とございまして、結果として、トラック以外のほかの輸送モードの活用に焦点が当たっているところで、今後、ますます鉄道輸送の重要性が増していくと理解しております。

次、お願いいたします。鉄道物流の現状ということで、現状は全体の5%程度で推移しているところで、なかなか伸びていないという状況を認識しております。一方で物流の件数は着実に伸びておりまして、こちらについてはほとんどトラックに吸収されてい

るという状況でございます、この件数というのは、主にECの増加等々が背景にあるのではないかと認識しております。一方で、CO<sub>2</sub>の排出量についてはトラックに比べて13分の1ということで、今後ますます鉄道を活用するにはどうしたらいいかということで、何らかの施策が必要ではないかと考えております。

次のページ、お願いいたします。鉄道輸送に適した条件に関する考察で、我々がユーザーの方々から幾つかヒアリングをして、こういった面があるのではないかとということでまとめさせていただきました。鉄道輸送については、得意とするスコープと不得意とするスコープがあるのではないかとということで、青い点々で囲んだところ、例えば貨物とか商品の特性で言うと、振動に強くて、比較的重量物であったり、そういったものを得意とするスコープであると考えております。輸送距離については長距離、もちろん鉄道のほうがメリットが出るという話ですけれども、その前後のトラックのスコープも、駅からの距離が短いほうが経済的にはメリットがあるということで、鉄道のほうが有利ということでございます。あと、要求リードタイムについては、こちらも定刻の輸送ですので、余裕のあるほうが鉄道のオペレーションにはまりやすいところでございます。ですので大ざっぱに捉えると、点線のところに適した貨物を持っている荷主さんへの継続的なアプローチが必要ではないかと考えてございます。

もう一つは、この点線を右側に広げていくような取組が必要なのではないかと考えておりました、例えば右側の軽量物とか繊細な貨物で使うにはどうしたらいいのかということで、右側に記載してございますように、品質的な問題につながるような、こちらへの解決なんかも検討していくというのが1つあるかと思っております。また、次の輸送距離のところを右に広げるためには、例えば何らかのインセンティブなんかも検討できるのではないかと考えております。

その点を次のページに記載してございますので、御覧ください。今の施策についての例ということで簡単にまとめたものですが、輸送品質の向上、一番上については、2ndステップに記載しているように、アセットの物理的な改善、何らかの振動を吸収する技術については研究する余地があるのではないかと、我々、素人ながら考えております。ユーザーと連携して、固縛とかラッシングの仕組み等々の改善も検討の余地があるのではと考えております。輸送距離については、一定条件下における経済的補助なんかもあれば、ユーザーさんはますます鉄道に目が向くのではないかと考えております。あと、要求リードタイムはポイントが2つあると思っております、可視性の向上、もう一つはオペレー

ションの効率化です。オペレーションの効率化については自動化の設備を導入するとか、オペレーション計画のデジタル化みたいな観点での検討があると思いますけれども、オペレーションを効率化させるため、サービス力の向上のために、例えばコンテナの位置情報を集荷場以外のところに行った場合でも見えるようにするとか、開示情報をもうちょっと広く検討するとかいった可能性があるのではないかと考えております。

次、お願いいたします。国際物流との結節点の強化の点でございます。先ほどまさにお話がありましたとおり、国際貨物との連結性ということで、かなり大きな課題、中長期的な目線でのお話だとは思いますが、こちらを強化することによって結節点を強め、40フィートか20フィートのコンテナの運用をもっと増やしていけないかということでございます。現状は東京・東北間、特に盛岡駅への使用が中心だとお聞きしております、西のほうにはなかなかメリットが出ないところもあって、西へ行くにはトンネルの問題で低床車両が必要だとか、そもそも西のほうには神戸港や大阪港、名古屋港等々がございますので、鉄道のメリットが出るところにフォーカスを絞ってこういったインフラ整備をしていくべきではないかと考えておまして、例えば東北に絞って、鉄道の利用を促進するようなインフラ整備なんかも必要ではないかと考えております。

引込線の話は先ほどもありましたけれども、入港から始発駅までの一気通貫での仕組みをつくることは非常に重要です、低床車両の導入も現在は数が限られているとお聞きしていますが、そちらの問題。あと到着駅のキャパシティー、インフラの問題、海外ですとインランドコンテナデポということで、駅というよりも、コンテナを保管して運用するところに特化したインフラがございますけれども、そういった保税のインフラを整備する等々の打ち手があるのではないかと考えております。

その上で、次のページをお願いいたします。東北地方のお話でしたけれども、東北は御存じのとおり米の産地ということで、こちらのインフラとして活用できるのではないかと目線でございます。農林水産省さんのデータ等々を拝見していると、今後、我が国の米の年間需要量がどんどん減っていくと、海外に輸出していかないといけないということで、官民を挙げてオールジャパンで、米を海外に持っていきこうという動きがあるやに認識しております。例えばこういったインフラを整備することで季節限定ではあるんですけれども、関東の主要港に一気通貫で東北地方から持っていけるような仕組みづくりをすることで、こういった動きを下支えするというのが1つ挙げられるかと思っております。

あと、弊社も関与しておりますけれども、東北で例えば洋上風力の発電のインフラ等々も

整備して行くこととなりますが、そういったメンテナンスとパーツ等々が直接東北のほう、秋田とかに行けばこういったインフラもすごく利用しやすい環境になるのではないかと考えております。また、先ほどインランドコンテナデポに触れさせていただきましたけれども、秋田県の大館市でプロジェクトが動き出しそうだという話もお聞きしております、こういったことでインフラ整備がどんどん進んでいけば、米、農産物等々のインフラとしてどんどん使えるような環境になるのではないかとということで提言させていただきました。弊社からは以上でございます。

○根本座長

ありがとうございました。それでは、続きまして東日本旅客鉄道株式会社、坂井究様よりお願いいたします。

○J R 東日本（坂井常務）

J R 東日本の坂井でございます。よろしく申し上げます。本日は御説明の時間をいただきまして、ありがとうございます。J R の3社から順に御説明申し上げたいと思います。

まず東日本の資料でございますが、2ページ目に項目が記載してございます。早速、3ページ目で列車荷物輸送ということで、今の新幹線での荷物輸送の概要を御説明したいと思います。もともと私ども新幹線で「レールゴー・サービス」という、書類とかいったものを東北新幹線、上越新幹線で運ばせていただいていたのですが、2017年ぐらいから車内販売の部屋を使いまして、荷物をさらに運ぼうということを始めしております。車内販売はなかなか売行きが伸びずに車内販売を中止させていただくような列車も増えてきたということもあり、そのスペースを有効活用しようというものでございました。

その後、まさに2020年ぐらいからコロナウイルス感染症の影響、直撃を受けまして、各運輸業、特に旅客に関わる場所は非常に苦しんでおるところでございます。弊社も昨日、決算を発表いたしました。2期連続赤字でございまして、今期は何とか黒字転換を目指しますが、テレワークとかウェブ会議の進捗で旅客のほうはなかなか100に戻らないという前提でございまして、何とか新幹線を中心とした荷物で少し収益の柱をつくっていかうと。ポイントは新幹線、速達性、あるいは定時性というところでございます。

3ページの下にございますように、鮮魚といったものを中心に、今、定期輸送等も始めさせていただいているところでございます。記載はしてございませんが、その他精密部品

とか、あるいは赤十字様から献血で頂いた血液を運ぶといったようなことも取り組ませていただいているところでございます。

4 ページは、改めて昨年、荷物輸送について「はこビュン」というネーミングをつけまして、今、PR させていただいているものでございます。

5 ページは細かな事例でございますが、先ほど申し上げたように原則、今は社販の控室とか準備室でございますけれども、左上にございますように、試験的には一部客室なども使った荷物の輸送というようなこともやっております。ただし、新幹線の中に運び込む、あるいは卸すといったことに非常に時間がかかるところが大きな課題となっております。あるいはその下に、首都圏のほうに上りで持ってくるニーズはかなりあるのですが、一方、地方に運ぶニーズが少ないということで、その辺りのアンバランスをどうしていくかというところも課題かと考えてございます。

併せて5 ページの右下に大宮駅と書いてございますが、先ほども荷物の積込み、あるいは卸しに時間がかかると少し申し上げました。大宮駅は新幹線のホームが、大宮で暫定開業をしたということも大昔にありまして、一部利用頻度の低いホームを持っておりますので、そこに停車時分を拡大して止めて、取り卸すというようなことも今始めているところでございます。

当然のことながら鉄道だけで完結いたしませんので、まさにファースト・ワンマイル、ラスト・ワンマイルをセットで、私どものグループ会社の東日本物流が貨物利用運送事業ということで登録させていただいて、セットでこういう形で商売させていただいているというのが6 ページでございます。以上が新幹線を中心とした荷物輸送でございます。

7 ページ以降は、これも第1回で少し口頭でお話しさせていただいた、私どもの鉄道においても働き方改革、作業員の方が減っていて夜間作業がなかなか厳しいという辺り、これはまた次の西日本さんも御説明されると思いますので、7 ページ、8 ページ、簡単に見ただければと思います。

1 点だけ、今、地方路線などは昼間、一定期間列車を止めさせていただいて、それでまとめて保守をやるということもやっておりますが、当然ながらJR 貨物様が運行される本線系、東海道線とか東北線はそういったことができませんので、昼もお客様が多いものですから、そういった意味では、夜間どれぐらい時間を確保させていただけるかが大きな課題と。そして3 つ目の丸にありますように、新幹線についても今、原則として0時から6時まで、夜間は騒音のこともありまして新幹線を運行しておりません。その時間を活用し

て、新幹線の保守工事をしているようなことで記載させていただいてございます。そういった特に夜間についてはなかなか課題も多いということで、8ページに記載してあるところでございます。

最後に9ページで、また新幹線輸送に戻って恐縮ですが、貨物様で今いろいろ御検討されております貨物新幹線、これは私どものような細々としたものではなくて、貨物専用の大容量の新幹線でございます。これについて、もちろん安全・安定輸送が一番の前提でございますので、そうした技術面の詰めはしっかりやっていかなければいけないという前提でございますが、その上でも列車ダイヤ、どれぐらいのスピードを貨物新幹線が出すのか、我々、旅客のほうは今320キロ運転をしております、高速の列車と、二百数十キロというような列車のその辺りのダイヤ調整なども課題になってくるということ。そして2つ目の丸にありますように、これも御案内のとおり、私どもは5方面からの新幹線ネットワークということで、首都圏に近づくにつれてダイヤが稠密になってくるような課題もあるということでございます。さらに貨物専用のターミナル設備の整備も課題で、最後に書いてございますが、そうした様々な課題を整理した上で、先ほど日本通運様からもあった青函トンネルの問題、三線軌の問題も大きな課題と認識しておりますが、併せて我々も一緒にになりながら、こうした課題を検討していく必要があるということでございます。以上でございます。

#### ○根本座長

ありがとうございました。それでは、続きまして西日本旅客鉄道株式会社、倉坂昇治様、お願いいたします。

#### ○JR西日本（倉坂副社長）

JR西日本の倉坂でございます。ウェブで失礼いたします。また、このような機会を与えていただきまして、本当にありがとうございます。物流各社の皆様には大変お世話になります。この場をお借りしてお礼申し上げたいと思います。

私からは御覧の3点について、お話ししたいと思います。

まず1点目、2ページをお願いいたします。こちらは当社の経営状況でございます。コロナの影響の長期化によりまして、昨年度、今年度、2020年度から2021年度にかけて大変厳しい経営状況、大赤字を計上している状況でございます。主に右側の円グラフ



にありますように、運輸収入が大きく減少していることが主要因でございますが、これらはコロナが収束後も、社会行動変容によりまして元には戻らないという前提で、コスト削減などの取組に力を入れているところでございます。

次のページ、お願いいたします。赤線の部分、当社の管内で貨物列車が走行されている線区をお示ししております。兵庫県の姫路より西側、山陽本線では旅客列車よりも貨物列車の換算車両キロが大きいというような状況にもなっております。

次、お願いいたします。こちらからは当社としての貨客混載輸送の取組でございます。概要として、目的が2点ございまして、地域・他企業との競争価値を実現していくこと、2つ目が地域活性化に貢献することです。下に赤いハッチをかけているところが、まず①の地域・他企業との共創価値実現ということで、グループのネットワークを活かしたり、CO<sub>2</sub>の削減、労働力問題の解決、また右側に行きまして、輸送時間の短縮、取扱商品の増加といった価値を提供したいと考えております。また、緑色のハッチでかけておりますように、新たな地産品の発掘・発信とか、右下にありますように、商品の新規訴求点の創出、それから旅行需要の喚起などにも努めてまいりたいという目的で取り組んでいるところでございます。

次、お願いいたします。実施区間と品目、右上の北陸新幹線、これは東日本さんと協力して、2021年5月から御覧のような物品を運んでおります。左側に行きまして、この伯備線は在来線でございますけれども、備中高梁なり米子から、農産物、松葉ガニのようなものを輸送しております。右下、山陽新幹線、九州新幹線も含めまして、御覧のような品目の拡大に順次努めているところでございます。

次、お願いいたします。事例紹介ということで、まず地域・他企業との共創価値実現ということで、地方の「道の駅」などでしか出回らないような農産物を駅ナカで販売するというので、食品ロスの低減、モーダルシフト、新鮮な農産物の販路拡大などを、御覧のように地元のJAさん、ヤマト運輸さんに協力いただきまして、岡山駅の構内などで販売するような取組でございます。2つ目の地域活性化への貢献として、これは山陰で仕入れた松葉ガニなどを九州方面も含めまして、お運びして販売するような取組でございます。

次、お願いいたします。貨客混載輸送の今後の展開としまして、さらにいろいろな各社さんとの協力によりまして、地域課題の解決ということで、潜在ニーズをさらに開拓していきたいということ。また社会情勢の変化で、昨今、航空便の減便とか、機材が小さくなって運びたいものが運べないようなこともあるとお聞きしております。また、環境負荷の

低減、労働力不足へ対応していくということでございます。他企業との連携、DXによって新たなビジネスを創出したいということでございます。高頻度、高品質、即日速達輸送なども考えていきたいと思っております。

ということで下にありますように、新たな線区・駅における事業を検討してまいりたいということで、様々な課題もございますけれども、実証実験などを重ねた上で実現してまいりたいと考えております。

次のページからは話が変わりまして、鉄道貨物輸送を推進されるに当たって御理解いただきたい事柄を3項目記載しております。まず課題認識として、国の物流にとって、ドライバー不足、カーボンニュートラルは非常に重要な喫緊の課題であると認識しております。次に御理解いただきたい事柄でございますが、在来線では貨物会社が旅客会社の線路を使用しているということで、使用に当たって両者には以下のような課題があります。災害の激甚化、安全対策、コストの負担、保守作業に従事する働き手が減っていることに対する対応でございますが、国の政策として、貨物鉄道の拡大を推進されるに当たりましては、このように様々な課題があることを御理解いただいた上で、御議論、御検討をお願いしたいと考えております。最後に貨物新幹線については、貨物を大量に輸送される場合のケースかと思っておりますけれども、御検討に当たりましては、既存の新幹線におきましては、線路の保守を中心とした安全確保の問題、それからダイヤの編成の問題、積卸しの基地など様々な課題があると認識しております。これは東日本さんが先ほど発表されたような内容でございます。

次、お願いいたします。災害の激甚化でございます。国交省様のホームページで、鉄道の災害被害額がこのように二、三年おきに大きなものがあり、激甚化していることが全国的にもあると思っております。下に年表のようなものがございまして、当社管内で地震、豪雨災害がかなり多発いたしております。赤い文字で記しているところが、貨物走行線区にも関わる部分でございます。昨今では2018年7月の西日本豪雨、これは貨物走行線区の部分では3か月程度、大変御迷惑をおかけいたしました。精いっぱい復旧に努めましたが長期間にわたって運休させてしまいまして、大変恐縮でございます。

ということで、下に記載のように災害の激甚化により被害規模が拡大しており、復旧作業が長期化していること。また頻度も上がっておりますので、線路不通も度重なり発生し、大変恐縮な状況でございます。

次、お願いいたします。当社の安全対策として、主にこちらでは防災面での対策、地震

に対する構造物の耐震補強、また豪雨に対する対策として、斜面防災工事をさせていただいたり、連続的、面的に観測できるレーダー雨量の活用などで、早期に把握するようなことも含めて対応しております。矢印で記載のとおり、インフラ設備を保有する当社の責務として、安全安定輸送のためにこれからも様々な対策を講じてまいりたいと思いますが、貨物会社様におきましても、鉄道事業者として安全安定輸送に主体的に取り組んでいただくことが重要だと考えております。

また、コスト負担の観点でございますけれども、現状は線路の維持・管理に関わる様々なコストのうち、貨物輸送により傷んだレール、枕木などの修繕費のみを貨物会社が負担するルールとなっております。こういうことを踏まえまして、本検討会ではこれらの課題を踏まえた議論をお願いさせていただくとともに、課題解決に向けて御支援を、例えばカーボンニュートラルなどの財源措置がございましたら、それらを旅客会社の負担軽減や、防災対策などにも活用させていただくようなことができれば、大変ありがたく存じます。

最後、11ページでございます。私どもの線路の保守についても、働き手が急速に減少してございます。深夜作業が大変多くございまして、近畿圏で毎日1,400人ぐらいの作業員の方にお仕事をしていただいておりますが、休みが取りにくい労働環境もあり、作業員の方が非常に減少してきてございます。こういう中で下に記載のとおり、機械化・省人化など生産性向上に取り組むとともに、終電時間の繰上げによりまして、深夜の保守作業の間合いを確保するなど、働き手が急減している中でも、確実に線路補修を行っていく努力を工夫しながら行っております。貨物列車の走行に当たりましても、保守間合いの確保に引き続き御理解と御協力をお願いしたいと考えております。

以上でございます。ありがとうございました。

○根本座長

ありがとうございました。それでは、最後に東海旅客鉄道株式会社、丹羽俊介様、お願いいたします。

○JR東海（丹羽常務）

丹羽でございます。本日はこのような機会を与えていただき、ありがとうございます。

貨物鉄道の特性を発揮するための政策に関して議論するという本検討会の趣旨について理解しておりますが、一方で、先ほど来お話に出ていますとおり、貨物列車の運行は様々

な点で旅客会社と密接に関係しており、旅客会社の経営にも大きな影響があることを御理解いただきたいと思います。JR東日本、JR西日本と多少重複する部分がありますが、この3点について説明させていただきます。

まず1点目は、線路設備の維持・更新についてです。線路設備の維持・更新については旅客会社側が責任を負っており、主に夜間の限られた時間帯で保守作業を行っています。2枚目のスライドは東海道本線の深夜の時間帯のダイヤのイメージを表したものです。見方としては、左から右に時間の経過を、上から下に東京方面から大阪方面に列車が運行していることを表しています。青い帯の部分は非常に多くの貨物列車が走っていることを表しており、この時間帯では保守作業ができません。弊社は、貨物列車が走らない前後の黄色の部分で保守作業を行っていますが、確保できる作業時間は100分から130分、150分と、この時間帯は限定的となっています。このため、JR貨物と協議し、例えば列車本数の少ない日曜日に、貨物列車のダイヤを調整していただく等することで、ようやく最低限の保守の時間帯を確保しているのが現状です。

また、JR西日本の発表にもありましたが、今後、労働力不足等の課題への対応が必要となります。このようなことを見据えると、保守作業の大幅な機械化も検討していく必要がありますが、機械の搬入等の準備時間が非常にかかります。これを含めると、一般的には240分以上の保守時間帯が必要となります。前回の検討会でも、例えば土日における貨物列車の本数を増加すべきといった議論もなされていましたが、まずは本数を議論する前に積載率を向上するといった方策を検討する余地があるのではないかと考えていますし、そもそも貨物列車の安全運行のためには、保守の時間帯を確保、あるいは拡大することが必須であるということをお理解いただきたいと思います。

続きまして、安全・安定輸送の確保についてです。3枚目のスライドのグラフは、JR各社の列車の遅れのうち、例えば鉄道係員や車両原因といった部内の要因で発生した列車の遅れの、列車100万キロ当たりの発生割合を示したものです。JR本州3社と比べて、JR貨物の起因による列車の遅れが従前から多く発生しています。

さらに、先ほどもお話がありましたが、昨年、山陽本線で貨物列車が脱線する事故が発生しています。原因は調査中と聞いていますが、基準を超える積荷の偏りがあったと公表されているところです。当然、JR貨物で対策を検討されているとは思いますが、例えば荷扱い作業を行っている下請の作業員まで、十分な教育がされていないのではないかと聞いており、現時点では、十分な対策が打たれているという状況にないのではな

いかと認識しています。貨物列車の本数増といった議論の前に、J R 貨物には一段と安全運行に向けた業務体制の構築、あるいは設備投資を進めていただく必要があると考えています。

3点目は線路使用料についてです。これは国鉄改革の際に、J R 貨物が独立採算可能な事業体となるように、経費負担のルールが定められています。具体的には4枚目のスライドに示したとおり、線路設備の維持・更新に係る経費には、修繕費、人件費、業務費、資本費等といった費目があります。なお、これは概念図なので、この幅が金額の多寡を示しているわけではありません。

このうち旅客会社がJ R 貨物から収受しているのは、修繕費のみであり、しかもその一部のみとなります。貨物列車が走れば走るほど、線路はそれに応じて傷み、それを維持・更新するコストは増加しますが、旅客会社側ではこのコストを十分に回収できない仕組みになっています。コロナウイルスの影響もあり、旅客各社は軒並み赤字になっている一方、このルールは依然として継続して適用されているという状態です。

以上、3点申し上げました。貨物列車の運行は様々な点で旅客会社の経営に密接に関係します。したがって、仮にJ R 貨物でいろいろ拡大されるということになると、私ども旅客会社にも大変大きな影響が及んでくるといったことについても、御議論においては十分に踏まえていただきますよう、改めてお願いしたいと考えています。以上です。

#### ○根本座長

どうもありがとうございました。それでは、これから意見交換に移らせていただきます。最初に、今日のプレゼンテーションの前半部分で、ヤマト様、日本通運様、三菱商事様からJ R 貨物に対する要望とか提案がございましたので、まずJ R 貨物の犬飼様に口火を切っていただきたいと思います。

#### ○J R 貨物（犬飼常務）

J R 貨物の犬飼でございます。本日は発表いただきました皆様方、本当にお忙しい中、御対応いただきまして誠にありがとうございます。また、旅客各社様もいろいろな観点から発表いただきまして、誠にありがとうございます。

それでは、今、根本座長より御案内のありました前半部分の御要望につきまして、私からお答えできる部分でお答えしたいと思います。

最初に、ヤマト運輸様の課題解決に向けた要望事項等の第1点目が22時から23時台のダイヤの拡充、それから発駅の集荷、着駅の配達力確保といったことをごさいますけれども、先ほど旅客各社様の御説明にもありましたように、貨物列車は旅客会社様の線を走っているところで、そこはダイヤを調整していただきながら走ってごさいます。ちょうど22時、23時台は非常に御要望の多い時間帯でございまして、この部分につきましては最大限御協力をいただいて、今、列車を運行させていただいていると。さらに増やすことになると、先ほどいろいろと出た課題を旅客会社様との協議の上で解決することが当然求められますので、需要の多い方面とか時間帯につきましては、また改めて御要望をお聞きして、可能かどうかを検討してまいりたいと思います。発着の集荷、配達力につきましては、利用運送事業者の御協力をいただきながら詰めていきたいと思います。

ヤマト様の2点目、イレギュラー発生時における情報コントロールという部分でございします。対応窓口の一本化ですけれども、これにつきましては当社、本社の営業部がまず一義的には窓口でございまして、関係するお客様の窓口との情報提供ということで対応はしてございしますが、ただ、ちょっと足の長い列車もございまして、情報が一見ばらばらに、断片的に伝わる場合がございますので、極力窓口を一本化というところで、クリアな対応でやってまいりたいと思います。ただ、ホームページの活用とか、列車位置の把握はかなり進んでございしますので、伝達の仕方の工夫をしっかりとやってまいりたいということと、代替輸送関係、後ほど日通様のところでもお答えしようかと思っていたんですけども、利用運送事業者様の御協力もいただきながら、しっかり対応させていただきたいということでございします。

次に日本通運様の、最初に国際海上コンテナにつきまして御要望、3ポツのところでしょうか。ハード、ソフト面というところで1つ、低床貨車の開発と早期投入、あとトップリフターという荷役機器ですね。この点につきましては、低床貨車はコキ73という新しい貨車の開発を一応終えていまして、今は1両だけですけども営業運転を、東京から盛岡方面、東北方面で運用してございします。ただ、この貨車は今後の需要を見ながら、どう投入していくかということは慎重に検討していきたいと思ひますし、需要が多いということでございしたら、当然、併せて荷役機械を対応していきたいということでございします。

あとは三菱商事さんにも関わりますけれども、(3)に「国家的プロジェクトとして」と記載がございしますが、オンドックにつきましては、費用面、ランニングコストも含めてなかなか大きな課題と認識しておりまして、引込線、オンドックレールにつきましては、

現状、東京港と非常に近い東京貨物ターミナル駅でも検討はしたんですけれども、費用面、需要を考えますと、まだなかなかその実施に踏み切れていないところと、その下に書いていただいているように、港湾事業者の皆様方との協業も1つ大きな課題かという認識を持ってございます。

それからもう一つ、5番目にNX様からいただいている当社への要望で、AからGまで、お客様目線、利用運送事業者目線ということで、これにつきましてはしっかりと御要望にお応えできるように、営業のみならず、駅、もしくは運転士を含めた意識改革をしっかりとやってまいりたいところです。

それから、輸送振動、荷役衝撃につきましても、約10年前からコンテナ品質向上キャンペーンもやりながら、荷役をやるフォークリフトのオペレーターさんの教育も今しっかりやっているところで、荷物事故も随分と減少しているということでございますが、まだまだのところもございますので、しっかり取組を続けてまいりたいと思います。

それから、ネットワークや輸送力の維持、先ほどヤマト様からの御要望もありましたように、御要望にはお応えしてまいりたいと思います。ただ、ダイヤの構成上の課題もございますので、しっかりと需要をお聞きして対応してまいりたいと。また中短距離で、これもダイヤのところになりますので、トラックとの競争との価格面、コスト面といった課題がありますけれども、いろいろと御要望をお聞きしながら進めていきたいと。トラック&レールを強化する駅施設、今、レールゲートという物流施設を駅ナカに造っておりますので、それに加えて積替えステーションというハード面での設備を整えていくということで、トラックとレールの結節をスムーズにやっていきたいと考えてございます。

パレット化につきましてはコンテナの軽量化はできていないのですが、背高コンテナと呼んでおりますけれども、容積を19立米から20立米にして、10センチだけ高さを取りまして、今、パレットの高さを吸収できるというコンテナの新製を鋭意進めておりまして、当社のJRコンテナのうち2割までは行っていないかもしれませんが、数は増やしているといったところでございます。

最後に駅構内の待機時間の緩和につきましては、当社でもトラックドライバーアプリというアプリをトラックの運転手さん、集荷・配達の運転手さんにアプリをダウンロードしていただいて、駅の混雑状況が伝わるようなアプリの開発ということで、今、全国6駅で試運用を始めたところでございます。

先ほどとだぶりますけれども、三菱商事様は東北地方の米の輸出インフラというお話も

ございました。これは8ページでしょうか。東北、東京・横浜港間のお米の輸出インフラというような御提案もいただきまして、先ほど言いましたように、当社は東京から盛岡までの海上コンテナ列車も運行しておりますし、また、東北では仙台臨海鉄道という港につながっている、当初のグループ会社の臨海鉄道、横浜方面は神奈川臨海鉄道という第三セクターの鉄道会社もございます。本牧とかとつながっていますので、こういったところとの連携を取ってサービスを提供できればと思っております。

雑駁なお答えでございますが、よろしく願いいたします。

○根本座長

ありがとうございました。それでは、委員の皆様からコメント、御意見、御質問をいただきたいと思っております。いかがでしょうか。矢野先生、どうぞ。

○矢野委員

全体として物流事業者さん、荷主企業さんにお聞きしたいのですが、今後、鉄道貨物輸送の需要がどういうふうに展開して、どれだけ拡大していく可能性があるのかということでお聞きしたいと思います。中長距離輸送については2024年問題の関係で非常に厳しく、トラック輸送に制約があるだろうと。そういう中でモーダルシフトがすごく期待されているわけですが、実際にそれぞれの各企業さんが本当に、まずは2024年問題をどれぐらい意識しているかというのは当然ありますし、そして鉄道貨物輸送を選択肢としてどれぐらい意識しているのかと、その辺をお聞きしたいと思っております。

まずヤマト運輸さんで、私が聞き逃したかもしれないのですが、関東・九州、あるいは関東・北海道などで使っていると、これは比率的に鉄道貨物輸送をどれぐらい使っているのでしょうか。それを拡大していくような方向性があるのか、さらには例えば関東・九州とまでいかない、もう少し短い距離のところで鉄道輸送を使うという可能性はないのかと、この辺を少しお聞きしたいと思います。

それから、日本通運さんにおいても、あるいは三菱商事さんにおいても、2024年問題で各企業、荷主企業がどれぐらいそれを意識していて、そしてそういう中で鉄道貨物輸送を選択肢として本当に、荷主企業が相当考えているのか。確かに一般的には2024年問題対応しなくてはいけないよね、鉄道へのモーダルシフトと言われるけれども、実際問題、各企業さん、荷主企業さんがどれぐらいそれを意識しているのかと。その辺を日本通



運さん、三菱商事さんにお聞きしたい。

それからもう1点、先ほど国際海上コンテナということで、三菱商事さんから関東・東北のこういうところでも可能性があるというふうにあったのですが、日本通運さんで、国際海上コンテナ輸送でほかにもこの辺だと結構可能性があるのではないかとこのところがありましたら教えていただきたい。

以上でございます。よろしくお願いいたします。

○根本座長

それでは、今、ヤマトさんと日本通運さん、三菱商事さんに質問があったわけですが、短くお答えしてもらってよろしいでしょうか。それでは、ヤマトさん、お願いします。

○ヤマト運輸（畠山シニアマネージャー）

それでは、お答えしたいと思います。まず、JR貨物さんのダイヤとニーズのアンマッチの項のときにお話ししましたが、今現在、私たちの輸送の1.5%という構成比の中で、この構成比を変えていくに当たっては、ECの荷物が24時間、フルフィルメントセンターから出ていきますので、こうした荷物を夕方の早い時間のダイヤから持っていくということを2017年、18年ぐらいから始めていたのですが、これもお話の中で出ましたけれども、都市部の外縁部にベンダー、フルフィルメントセンターを集積させてという再配置が進みまして遠距離の輸送ができたところがありまして、それも相まって、あとはDMVの問題、信書の問題等々もありまして、今現在のJRさんの利用量になっているということで、今、なかなか明るい兆しがないというのが実情でございます。

○根本座長

ありがとうございます。日通さん、いかがでしょうか。

○日本通運（高橋通運部長）

御質問2点、1つは2024年問題を含めて今後の鉄道貨物輸送はどうなるのか、それから20フィート、40フィートの関係ということで。まず鉄道については、冒頭に申し上げたとおり、基幹的な幹線輸送になり得ると思っております、各お客様からの期待

も高いと感じております。特に環境問題の関係で、CO<sub>2</sub>の削減効果があるということでの評価は、アンケートを取っても非常に高くございます。ただ、私も昨年10月に着任したというお話を差し上げましたけれども、各地方の当社の営業担当者、あるいはお客様から聞くと、環境問題、CO<sub>2</sub>削減については評価するものの、災害発生時の代替輸送というか、そこでサプライチェーンがもう止まってしまうというところが不安というか懸念が、先ほどのアンケート結果のとおりでございます。ただ、これはJR貨物さんとしっかり協力して、代替輸送をサプライチェーンで安定輸送するという観点できちっと構築していけば、カバーできるかと思っておりますので、まずもって足元、旅客の各会社さんからも御指摘がありましたけれども、激甚化している中で代替輸送をしっかりとすることによって、この辺の評価はもっと高まるのではないかと考えています。

加えて2024年問題については、当社のような通運事業者も同じでございますけれども、これについても各お客様の認識が高いと感じております。ただ、具体的な施策まで踏み込まれているかどうかについては、私の個人的な感想ですけれども、まだまだらかと思っております。よって、まずもって災害輸送、災害のときの代替輸送がポイントで、今後伸ばしていかなければならないと、この対策いかんという認識を持っております。

それから20フィート、40フィートについては、当社は当然ワールドワイドにネットワークを張っておりますので、当社だけでもニーズがあるとお客様から聞いて感じております。特にエリアで言うと、輸出も輸入も東北方面に月間結構な、うちは31フィートというコンテナを持っているんですけども、それで言うと日々1本ぐらい出るとか、ただ、ある意味ネットワークというか、サプライチェーンが寸断されて積替えが必要になったりということで、商機を逸するような一面もある反面、潜在的なニーズはあるのではないかと感じております。あとは長野とか、大阪起点で言うともうちょっと離れたところの製造拠点、この辺は中短距離の中でニーズがあるのではないかと考えておりますので、今後、国の支援があるかどうかは別にして、JR貨物さんと十分具体的に検討しながらしっかりとレールに載せて、安定輸送という観点で進めていけば結構大きなニーズがあると思っております。ただしヨーロッパ、あるいはアメリカのように港湾と密接につながっている、先ほど三菱商事さんからも出ていましたけれども、引込線が主要のところにあると、これはこれでまた大分違ってくるのではないかと感じております。

○根本座長

ありがとうございました。三菱商事さん、いかがでしょうか。

○三菱商事（中西マネージャー）

2024年問題につきましては、荷主さんが受ける現在の状況、我々も感じているのは非常にまだら模様かあるのではないかと。要は危機意識が物すごく高い方々と、取りあえず今は回っているから直視しない、問題が起こったら何か考えようといった方々に分けられるのではないかと思います。意識の高い方々の中には、もともと輸送会社さんにいつも丸投げしている場合、まずは何が起きているかを見える化しようということで、例えば可視化できるソフトウェアを入れたりとか、もっと言うと、ルート最適化するようなソフトウェアを入れてみたり、あとは共同配送したり少しでも物流コストを削減したりという取組をしようとされている会社さんもおられます。

一方で、輸送会社さんからは値上げを含めた圧力もあるということで、今後どうしようかとなったときに、今の輸送が回らないというときに、トラックからほかの方法に切り替えるとなると、一定の判断を伴うのかと考えていまして、まず、恐らくはトラックを使われている方はトラックを集めようとするのではないかとこのところが印象としてございます。ただ、今日の発表資料に入れさせていただいたのですが、そういった中でも鉄道に合う条件がございますので、鉄道を使っても全く問題ないですよということをうまく荷主企業にアピールできれば、鉄道に一部流れていくことも十分考えられるのではないかと個人的には考えております。以上でございます。

○根本座長

環境問題に非常に関心のある荷主さんが、鉄道をぜひ選びたいというふうなことを三菱商事さんの立場でお感じになられていますか。

○三菱商事（中西マネージャー）

意識の高い企業さんは環境問題も含めて、脱炭素も会社のテーマとして掲げられており、鉄道輸送、カーボンニュートラルというのを意識されるんですけども、実際は恐らく8割、9割、もっとでしょうか、コスト削減、コストが高いのか、低いのかという目線で判断されるところが非常に大きいのかと思います。コストだけではなくてクオリティ、リードタイムも含めてだと思えますけれども、その辺で判断されるところが今の時点では

まだ多いとは思いますが、そういった面とCO<sub>2</sub>、両方ともメリットがあるということで、かつトラックがもう手配できないという状況になったときに、鉄道のオプションがかなり前面に台頭してくるのではないかと考えています。

○根本座長

ありがとうございました。今、どういう荷主さんに選んでもらえるかというふうなお話をずっとしてきたわけですが、この点に関してもし御発言のある方があればお願いしたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

農協さんとかJILSさん、どちらかというとな荷主さん寄りのお立場でしょうか。後でまた御発言いただくとして、二村先生は考えておいていただきましたよね。どうぞ。

○二村委員

東京女子大学の二村でございます。あまり大した質問はできませんけれども、まず雑駁な感想としまして、これだけカーボンニュートラルが言われている中で、鉄道貨物の利用は減少傾向というのがショックを受けたところでありまして、皆様のお話を伺っていた所思いましたのは、トラブルが起こったときにどれだけ迅速に対応できるかということなのであろうと、そう思いました。それで今日、御報告いただいた皆様は非常に意識が高い企業で、自力でいろいろなことができる企業でいらっしゃるの、自前で結構いろいろ備えていらっしゃるという感覚を持ちました。そんな中、そうではない企業さんにとっては、運べなくなったらもうそのままという状況になることが怖いので、リスクヘッジのためにほかの手段を使うのであれば、JR貨物さんとして、代替的な手段の確保の道筋を立てるというのが大事なのではないかと思ひながら聞いた次第でございます。

それで、質問は先ほど根本先生が三菱商事の方に聞かれた話に極めて似てしまうんですけども、最近、国連がサイエンス・ベースド・ターゲットですか、SBTとかSBTiとか、スコープ3を念頭に置いた形で各企業さんが努力を重ねていらっしゃると思うのですが、そのターゲットを意識しながら、鉄道とか船舶とか、要はローカーボンの輸送手段にしてほしいというような指定がある場合がありますか。これは対企業さんですけども、そのようなことが言われているというのがありまかというのが質問でございます。以上です。

○根本座長

ありがとうございます。二村先生から2つあって、災害時の対応をもっとうまくできないかという話と、先ほどから議論になっている環境意識の高い荷主をどういうふうの開拓していくかという話です。まず前者ですけれども、私の理解だと、通運事業者が荷主から荷物を預かって、ある意味責任を持って輸送すると約束しているわけなので、小さい荷主であっても、依頼された通運事業者がいろいろな形で非常時の手配をするという理解でいいのでしょうか。小さい荷主は災害対応が難しいので怖くて頼めないというような、今、そういう認識だということだったんですけれども、いかがでしょうか。

○日本通運（高橋通運部長）

御質問については、そうですねという話になります。災害時の輸送については、例えば山陽線が豪雨で大変で運べなくなりましたというときに、動けなくなってしまうので、それでお客様が自ら代替手段を考えられるようなところもございますし、お荷物をお預かりした以上、当社がやる範囲と2つカテゴリー分けをしておかなければならないかと思えます。発生時にお預かりしている荷物については、そのまま動かなくなりましたというのを何とか運び切らなければならないところがありますので、その対策は非常に必要かと。そういうときに近くのコンテナ基地まで何とか持って行って、そこで積替えをして、トラックなり近くの港から船舶に切り替えるというのがあると思います。

それから、ずっと鉄道を御利用いただいでいて、使えなくなっていますということで、お客様のサプライチェーンを変えずに、輸送モードを一時的に鉄道から他の方法に変更する必要も出てくるということで、この2通りで考えなければいけないかと思っております。よって先ほど私から説明差し上げた、トラックを平時から使って、船舶も平時から使うという方法については、2つの観点からしたというよりは、備えの観点でお話したというようなことで御理解いただけるとありがたいと思っております。

それから、お客様からカーボンニュートラルというか、CO<sub>2</sub>削減で実際に要望があるのかというと、これはございます。非常に強いです。ただ、今、お客様は鉄道輸送については、災害が起きるたびに切断されてしまいますので、サプライチェーンが船に移ってしまうと。なので、今回、雪害で止まったときも、例えば緊急性がある荷物を積んでいるコンテナなんかをこれから鉄道で運ぼうとしたけれども止まっているということで、船に切り替えた、あるいはトラックに切り替えたような事例がございます。これはあくまでオン

レールではなくて、止まってしまったので運べないからという事例にはなりますけれども。ということで、鉄道から船に移るケースもありながら、何が言いたいかというと、非常に意識は強いんですけども、お客様は一応複線化をされていて、トラックもあれば鉄道もある、それから船もありますという中で、今、鉄道の位置づけが横の違うモードのほうに少し評価が変わりつつある。ここのポイントは災害時の対応をしっかりやっておけば、一つ大きな幹線輸送としてもう一度復活してくるという言い方は変ですけども、御利用いただけるのではないかと感じております。以上でございます。

○根本座長

よく分かりました。ありがとうございます。北條さん、お願いできるでしょうか。JILSさんには荷主さんが結構入っておられますよね。北條さんは、荷主さんのカーボンニュートラルに対する取組はどういうふうにお感じになっていますか。

○北條理事（日本ロジスティクスシステム協会）

御指名いただきましたので、お答えします。カーボンニュートラルというか、もう少し広めに言うとSDGsとかESGと言っていいかと思うんですけども、これらを意識した事業活動を行っているのは海外の機関投資家の株主が多い企業ですね。地球環境、特にCO<sub>2</sub>排出量の削減は気にしているところです。

我々はSDGsとロジスティクスというテーマで昨年法人会員企業を対象に調査をしたのですが、総合的にゴールを目指すというよりも、過去のグリーン物流の延長線を取り組まれている企業が多いと思っております。荷主に関する動きとしては以上のようなことが目立つと思います。以上です。

○根本座長

ありがとうございました。それでは、ほかにいかがでしょうか。私からヤマトさんにお伺いしてよろしいですか。まず、今日のヤマトさんの資料で鉄道のシェアが1.5%というお話でした。しかし、矢野先生が御指摘のように、方面別で見れば、例えば翌々日配達の九州辺りは15%、あるいは20%ぐらいは鉄道で運んでいたのではないのでしょうか。いずれにしても、日本全国で1.5%しか利用していないと言うとミスリーディングというか、ヤマトさんはもう鉄道を使う気がないみたいだというメッセージになってしまうと

思うのです。時間の余裕があるところは、できるだけダイヤとかいろいろなものを工夫して、使っていきたいというスタンスでいいのかというのが1つの確認です。

それから、航空機で運ぶというお話があったわけですがけれども、翌々日配達のところを北海道にしても、九州にしても翌日に配達することになるわけですから、これはより付加価値の高いサービスになると思います。今でもヤマトさんは一部の宅配便を飛行機で運んでいて、例えば福岡は翌々日だと2,000円ですがけれども、翌日だと3,000円ぐらいの運賃だったと思うんです。ただ、これはもっと取れるのではないかと思うのです。鮮魚などいろいろ期待できるものがあります。ちなみに、アメリカのフェデラルエクスプレスでは、翌々日を翌日にすると2倍以上運賃を取っていると思うんです。ですから飛行機を大々的に導入することになって、あるいは貨物新幹線が本格運用されたときに、そのスピードに合った運賃の設定がとても大事になるのではないかと思うんです。

○ヤマト運輸（畠山シニアマネージャー）

おっしゃるとおりで、全体の構成比と、関東から翌々日エリアの北海道、九州というところだけの線便別で見た、方面別で見た割合は違います。

○根本座長

それが分かるように、翌々日で時間の余裕があるのだからこれだけ使っている、役に立っているという見せ方もあっていいのかと思いました。私の感じですけどね。

○ヤマト運輸（畠山シニアマネージャー）

かしこまりました。

○根本座長

翌日の値段を高くする話はいかがでしょうか。

○ヤマト運輸（畠山シニアマネージャー）

参考にさせていただきたいと思います。

○根本座長

ありがとうございます。今、JR東で鮮魚とかを運んでいますよね。これは例えば北海道から、北海道新幹線、東北新幹線を使って東京に来ると結構早く来ますけれども、宅配便より値段が高いんですか。

○JR東日本（坂井常務）

宅配便でお幾らぐらいかというのはあれですけども、かなりの分量というか、段ボール何箱か分をまとめてそういう鮮魚を扱うお店、あるいは飲食店といったところに運んでおりますので、それなりに頂戴しているとは思いますが、旅客と比べてどうかという点またこれは非常に難しい問題で、その辺りの価格は私どもも始めたばかりですので、旅客の運賃はもちろん規制がございますのでその中でということですが、新幹線の荷物輸送の料金等については、先生がおっしゃるように、ほかのところもにらみながら、今後どうアジャストしていくかということだと思います。

○根本座長

ありがとうございました。

○二村委員

ヤマト運輸さんに伺いたいんですけども、これからフレイターを飛ばされるということですけども、その位置づけはどういうふうにと考えたらよろしいでしょうか。基本的には特別な貨物を特定の荷主さんのものに限って運んで、空いたスペースにそのほかの荷物を積めるというような感覚なのか、そうではなくて、一応、自前でコントロールできる形で不特定の貨物を積んでいく感覚であるのかという、その位置づけについて教えていただければと思います。

○根本座長

いかがでしょうか。私は全て宅配便が載るのかと思っていましたけれども、どういうふうな使い方をされるのでしょうか。

○ヤマト運輸（畠山シニアマネージャー）

今現在、宅急便で運んでいる北海道向け、九州向け、沖縄向けの荷物をフレイターに



積んでいくという方針の下でやっております。運航の開始が2024年で、時期がぴったり重なりましたが、長距離の輸送力の確保ということで、この後一番弱くなってしまふ、確保しづらくなってしまふところのトラックの長距離輸送の代替というようなことで考えています。

○根本座長

よろしいですか。

○二村委員

おおよそのシェアとかはどの程度にお考えですか。位置づけという意味では、おおよその数字として何割ぐらいまでは運びたいとか、最低限この程度とか、もし目安があれば教えていただきたいところです。

○ヤマト運輸（畠山シニアマネージャー）

それぞれの方面別の輸送モードの割合ですか。

○二村委員

要はどのぐらいのものを運べるような計画をお立てになりたいのかという部分を。先ほど貨物1.5%というのを伺ってしまったものですから、そんな中、その航空機はどのぐらいのウェートを考えていらっしゃるかと、つまりは想定ですね。

○ヤマト運輸（畠山シニアマネージャー）

今、JRの貨物コンテナ、31フィートがトラックで言う大型10トン車の1台分でございます。このフレイターには、10トン車貨物の大体6台分が1基に載せられることになります。今、3機を使ってぐるぐる回していこうという試算をしているのですが、現在試算中です。

○二村委員

ありがとうございました。

○根本座長

大体予定した時間になってしまいました。本日は特別に、検討会のメンバーではない皆様にもお越しいただいて意見交換ができ、有意義だったと思いますけれども、最後に事務局から何かコメントはございますか。いかがでしょうか。

○田口鉄道事業課長

今日もいろいろと貴重な御意見を賜りまして、ありがとうございます。4点ほどご示唆があったかと思うんですけれども、1点目は40フィート、20フィートを含めた海陸の一貫輸送ということで、JR貨物も低床式貨車の開発のめどが立っているということでございますので、これからの取扱いの拡大を探っていくきっかけになっていると思います。港湾局もこの会議に参加していただいていますので、これからの具体的方策についてもよく相談していきたいと思っています。

2点目は新幹線物流です。可能性とともにいろいろな課題も御指摘があったところだと思います。こちらも、そもそも今は車両もなければ、マテハンの技術もないということですので、どのようなところから着手していくかも含めて、JR貨物さん、JR旅客さんともよく相談しながら、絵を描いていきたいと思っています。JR東さんからやるのであれば、国がしっかり音頭を取ってやれという御指摘もあり、そこは御指摘のとおりだと思いますので、どういう体制で、どういう時間軸でやっていくのかを整理していきたいと思っています。

3点目、非常に重要なご示唆だと思いましたが、災害時の対応です。これがないと、安定してお客さんを育ていくのはなかなか難しいかと思っています。JR貨物からも、大規模な災害が起きて、途絶の期間が長くなれば長くなるほどそこでお客さんが離れて行って、帰ってこないというお話を過去に何度も聞いております。にもかかわらず、しっかりその間も含めて、代行輸送の手段が取れているかと。去っていった顧客は去っていったままという形になっていますので、それでもなお鉄道を使っていただくためにどんな対応があるのか。日通さんからも非常に興味深い御提案をいただきましたし、物理的にも、積替え施設の確保とか代替輸送手段の確保というのが当然取り得るべき選択肢だと思いますので、ここもJR貨物と国でよく相談して、いずれまた検討会の中で対応策に関する見解を整理してお示ししていきたいと思っています。

最後、4点目として、ヤマトさんの御指摘が一番典型的ですけれども、利用者視点に立

っていないのではないかという部分があるんだと思います。使っていただく側にとって、もっと使いやすくしていくという、そこを前回の検討会の中でも一つの重要な論点としてお示しさせていただきましたけれども、現状ではまだまだ努力が足りないのかと思われました。ブロックト레인について前回もJR貨物から御紹介があって、福山さんとか西濃さんなど、うまくやれているところもある一方で、今日のヤマトさんみたいに1.5%しか御活用いただけていないところがあると思いますので、どういう企業にはお使いいただけていて、どういう企業にはお使いいただけていないのか、そこはもう少し突っ込んでお話をお伺いして整理する必要があると思われましたので、改めて、今日はたまたまヤマトさんに御登板いただきましたけれども、他企業の見解を含めて一回整理する必要あるのかと思われました。

今回はまた少し幅広い業種の方々、農業系、製造業系、エネルギー輸送、それから安全保障ということで防衛省さんも含めてお話を伺う計画にしておりますので、更に議論を深めていただければと思います。よろしく願いいたします。

#### ○根本座長

ありがとうございます。よろしいですか。それでは、ちょうど時間になりましたので、本日の議事は以上としたいと思います。進行を事務局にお戻しします。

#### ○野口JR室長

ありがとうございます。委員の皆様方、それからプレゼンターの皆様方、貴重な御意見をいただき、大変ありがとうございました。事務局から2点、連絡事項がございます。まず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。今回は議事が非公開でございましたことを踏まえまして、資料、議事録ともに、各委員、プレゼンターの皆様方から御了解をいただいた上で公開する予定でございます。それから、次回の第3回検討会の日程につきましては、5月19日木曜日、10時を予定してございます。また、第4回以降につきましては早急に日程調整をさせていただきたいと考えておりますので、御協力をよろしく願いいたします。

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

— 了 —