

第3回北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する有識者検討会議 議事概要

日 時：令和6年8月8日（木） 10:00～12:00

場 所：TKP 札幌ビジネスセンター赤レンガ前 ホール 5H

1. 開会

2. 議事

(1) 関係者ヒアリング

(ホクレン農業協同組合連合会)

- ・（資料 P. 4）北海道の農畜産物の生産量と道外移出量について、北海道の広大な大地を活かした大規模農業が営われており、生産された多くは北海道外に移出され、全国の食卓を支えている。
- ・（資料 P. 5）北海道農畜産物の輸送状況について、弊会の取り扱い分のみの実績となっているのでご留意願う。利用している輸送手段は、概ねフェリー・RORO 船で6割、貨物鉄道で3割。その使い分けについては、品質、ロット、物量、距離、所要時間、定時制・確実性、コストといった販売上求められている条件・要件と輸送手段の特性から勘案して最適な手段を選択し、輸送している。
- ・（資料 P. 6）輸送手段の特性について、輸送ロット、輸送日数、強み弱みを簡単にまとめている。それぞれの輸送手段に特徴や得手不得手はあるが、輸送手段をいかにして使い分けるかがポイント。主な利用品目を記載しているが、いろいろな輸送手段を使いながら運んでいる。
- ・（資料 P. 7）道外移出数量を品目ごとに整理した資料であるが、ほとんどの品目で船、貨物鉄道を併用している状況。例えば、弊会ではほくれん丸という船を釧路から日立港へ運航しており、主に生乳の輸送を目的としているが、船を自前で用意している生乳であっても、ドライバー不足も踏まえて貨物鉄道を併用しており、少しずつ輸送量も増えている状況。輸送が発生する都度、最適な輸送手段を選択して、積み重ねてきた結果、こうした実態になっている。
- ・（資料 P. 8）発着の視点で地域別の輸送手段割合をまとめた資料。発については長距離航路が運航している港に近い地域は船の割合が高く、内陸地は貨物鉄道の割合が高い。しかし、どの地域も両方の輸送手段を併用している。
- ・（資料 P. 9）着についても港に近い地域は船の割合が高く、港から遠い地域は貨物鉄道の割合が高い状況で、どの地域も両方の輸送手段を併用している状況が北海道農畜産物の物流の現状となっている。
- ・（資料 P. 11）北海道農畜産物の物流が直面している課題について大きく4つあげている。地理的な課題、トラックドライバー不足、フェリー・RORO 船の課題と、貨物鉄道に関する課題、これは3つ課題がある。貨物鉄道が使えなくなったらという視点で話をさせていただく。
- ・（資料 P. 12）1つ目は単純に今の輸送量をこなせなくなる、運び切れなくなるといったことである。船にはまだ余剰スペースがあるから船で運べば良いといった意見も耳にしているが、船に乗るまでと船を降りてからの陸送部分は、トラックで運ばなければならない。現在のトラックの物量をどのように運び続けるかに頭を悩ませている中、新たにトラックで本当に運べるのかということである。2つ目は、最適な輸送手段を選択できなくなるということである。船から

トラックに切り替えた場合、輸送最適が失われてしまうということである。

- ・（資料 P. 13）モデルケースとして、仮に 4 つの JA からそれぞれ農産物を JR コンテナで運ぶと仮定すると、JA でコンテナにバンニングし、1 コンテナ貸し切りの状態で最後まで運ばれることになる。この輸送を船に切り替えた場合、鉄道と比べて工程が複雑化していくと思っている。小さい車で集荷し、どこかでトレーラーロットに積み合わせて海を渡り、また本州で荷物をばらして、小さい車に積み替えて運ぶといった流れになるが、貨物鉄道に比べて様々なデメリットが生じてしまう。貨物鉄道から海上輸送に転換するということは、船が空いているか否かだけではなく、多くのハードルやリスクが生じてくる。
- ・（資料 P. 14）その他、貨物鉄道が使えなくなった場合、脱炭素社会の実現や国土強靱化に逆行するほか、鉄道のネットワークが維持できなくなるということも考えられる。
- ・（資料 P. 16）物流に関する弊会の取組について、取引先である輸送会社実際にアンケートを実施して現状把握を行った結果、労働環境の改善、効率的な運行体制への改善、必要に応じた運賃改定が必要であるといったご意見をいただいた。そうしたことも一助にしながら、品目ごとの対策案を考えているが、まだまだ道半ばであり、全てが完了している状況ではないが、今回はその中から貨物鉄道に関する取組を紹介させていただく。
- ・（資料 P. 17）ほくれん丸の活用について、この船は川崎近海汽船が所有している釧路一日立間を運航している 2 隻の RORO 船であるが、積載スペースの 7 割を弊会がチャーターしている。毎日大量に生産されかつ日持ちのしない生乳といった、出ていく荷物は農畜産物でそれなりにあるが、入ってくる荷物が少ない道東地区から安定して運ぶためにはどうしたら良いのかといったことからこの輸送がスタートしている。平成 5 年から運航を開始し、釧路と日立を 20 時間という高速で毎日運航している。貨物鉄道の BCP 対策の一環として、ほくれん丸を利用して JR コンテナを運ぶ取組を行っている。量的には微々たるものであるが、これを先行事例として、今後 JR 貨物の取組に活かしていただければという思いもある。また、到着貨物誘致として、貨物鉄道を支えるという意味で、北海道内での輸送や本州から北海道に到着する輸送についてトラック輸送から鉄道に切り替える取組も行っている。
- ・（資料 P. 18）トラックの補完と片荷輸送緩和に向けた貨物鉄道利用について、北海道の北部、稚内は酪農の一大産地であるが、その牛の餌の一部は、苫小牧や釧路の工場で作られており、苫小牧を事例に出すと、稚内の南側の幌延という地域に餌の配送拠点があり、毎日トラックで運び、年間数万トン単位の量になる。将来トラックのみでは運び切れなくなる可能性が高いため、先んじて、一部を鉄道の輸送に切り替えている。また、この切り替えには鉄道の片荷問題の緩和の意図もあり、そこも考えながら取り進めている。
- ・（資料 P. 19）繁忙期に関する取組について、北海道は秋に収穫期を迎えるため、大体 8 月から 11 月頃に荷物が集中し、冬から春にかけて徐々に荷物が減っていく状況である。この季節の繁忙期差は、収穫という自然によるものがゆえ、非常に難しい問題という認識でいるが、繁忙期に運ぶ予定のものを、前倒して、運べるものは閑散期に運び、消費地の近くに置いておくといった取組を試験的に行っている。この取組は前送（ぜんそう）と呼んでいるが、前倒しする時点では、最終的な販売先が不明な部分もあるので、消費地に置いてから横持ち輸送をしたり、消費地近くの倉庫を借りたりしながら取り組んでいる。
- ・（資料 P. 20）前回の会議で産地リレーや平準化に関するご意見をいただいたので、それに関するご説明をさせていただく。北海道から出ていく貨物鉄道の令和 4 年度の月別データであり、

JR 貨物の全体取扱量、弊会取扱分ともに、収穫期を迎える 8 月から増加し、11 月ぐらいから徐々に減少し、玉ねぎの年産繰越品の出荷が終わる 5 月に最も少なくなる状況である。

- ・（資料 P. 21）消費地の目線で、玉ねぎと馬鈴しょの東京都の中央卸売市場の月別の入荷状況を示しており、東京での受け入れ量が増える繁忙期は秋ではなく、本州側の産地の収穫期により、全国的に見ると春先が一番多くなっている。また、秋冬の期間は北海道産が占めており、この時期は北海道の入荷量が支えているような構図になっている。さらに年間の入荷量を俯瞰すると、入荷量は年間を通じて一定の水準以上には保たれているという見方ができ、まさに産地リレーの賜物であると考えている。
- ・（資料 P. 22）産地が切り替わるタイミングは 7 月から 4 月で荷が薄くなりがちな状況であり、また収穫期の価格安定の観点からも、産地でも出荷期間の拡大に取り組んでおり、これが物流の平準化にもつながっている。一方で、平準化の取組については、栽培リスクや保管コストといった課題もあるほか、産地のみの目線に偏って平準化していくと消費地での供給量が大幅に減少してしまい、消費者への安定供給がどうなのかと思う。そのため、食料安全保障の観点として、食料・農業・農村基本法改正法では、良質な食料が合理的な価格で安定的に供給され、かつ、国民一人ひとりがこれを手に入れる状態を指すと定義されており、そうした観点からも、産地、消費地双方にとっての全体最適に向けた取組が必要ではないかと考えている。
- ・（資料 P. 24）まとめとして、私どもの目指すべき姿として、食料・農業・農村基本法改正法が 5 月末に成立し、食料安全保障が定義されている。私どもは農業団体であり、改正法の関係は最重要としており、そのためには鉄道の維持を基本とした流通体制の構築のうえ、その他のフェリー・RORO 船も含めた輸送手段の強化も併せた万全な輸送体制を構築することを、JA グループ北海道全体で目指している。このことは、カーボンニュートラルや物流革新、北海道総合開発計画など含め、様々な面で国が目指す方向と一致しているのではないかという認識である。
- ・（資料 P. 25）これから先、我が国が目指す姿の実現に向けて、北海道の物流の幹線を担う貨物鉄道と海上輸送において重要なポイントになる項目として、貨物鉄道については、本会議の結論がどのような内容でまとめられるのかということとを当然ながら気にしている。海上輸送について、船の世界も労働力不足が深刻であり、また、船も陸上ではトラックに依存しており、運転手不足は海上輸送にも影響している。船員、港の作業員、ドックの技術者、作業員含めて影響が出ていることも危惧している。また、燃料問題もあり、昨今航空機の燃料が手当てできないといった報道も目にしているが、船の燃料も値上がりしており、どのように調達していけるのかということもある。世界的に船の脱炭素化も進められているので、国内の航路にどのような影響を及ぼすのかも注視していかなければならないといった点を考えると、貨物鉄道だけではなく、船の方も安泰ではない状況と思っている。
- ・（資料 P. 26）我が国の目指すべき姿の実現に向けて、貨物鉄道をはじめとする物流の問題に取り組んでいくに当たっては、裾野が非常に広く多種多様である現在の物流の現状と課題を正確に知ることがポイントである。また、特定の立場や知見によらず、様々な観点から対策を議論する必要がある。この 2 つの点にもとづくことによって、より全体最適に近い解決策を導き出すことができるのではないかと考えている。

（日本甜菜製糖株式会社）

- ・（資料 P. 2）弊社事業の特徴について、日本では、甜菜は寒冷地である北海道のみで栽培され、

日本の砂糖の20%以上の消費量を賄っている。特に道東の十勝地区が最大の産地となっており、農業の輪作体系の維持など北海道の農業に大きく寄与している。砂糖の他に甜菜の繊維分を使った飼料、てん菜などの作物の生育を助ける農業資材などを中心とした事業を広く展開している。北海道の甜菜耕作者が栽培した甜菜から北海道内の3工場（芽室町、美幌町、士別市）で砂糖を製造し、北海道内はもちろん、本州以南の全国各地の事業者には供給している。砂糖の生産量は、7年中の5年平均で、一番大きな芽室製糖所では年間16万4千tの砂糖を作っており、美幌で6万1千t、士別で4万2千t、合計26.6万tの砂糖を生産している。なお、今年の日本の年間砂糖消費量は176万tと見込まれている。

- ・（資料P.3）弊社のパーパスについて、昨年9月、「畑から、食卓へ。てん菜から広がる可能性を見だし、人と環境にやさしいものづくりで、北海道、そして日本の未来に貢献します。」というパーパスを策定した。これにもとづいて現在、取り組んでいる。
- ・（資料P.4）日甜アグリ戦略について、弊社は通称日甜（にってん）と呼ばれており、アグリはアグリカルチャーとグリーンの造語で、当社の事業の将来、今、現在の甜菜糖業から甜菜産業への飛躍を図ること、成長事業を図る戦略を昨年より始めている。
- ・（資料P.5）弊社の甜菜糖の半数はJR貨物のコンテナで輸送している。道内で使われる砂糖もあるが、約90%は道外、本州、九州、四国に輸送し使ってもらっており、北海道新幹線の延伸により海線と言われている部分が使えなくなってしまうとJR貨物コンテナで輸送できなくなり大打撃を負ってしまう。
- ・（資料P.6）弊社のJR貨物コンテナの使用数量について、2014年から2023年度までの10年間を見ると、大体、年間1万6千個から2万個弱のコンテナを利用している。甜菜は農産物のため豊作凶作の場合もあるが、1万6千個から2万個ぐらいの間で動いており、安定的にコンテナを利用させていただいている。
- ・（資料P.7）弊社の月別輸送量について、甜菜は大体10月初めに収穫され、それから砂糖の生産に入り、工場によって1月、2月で終わる工場、4月、5月まで砂糖の生産を続けている工場があり、月によって少ない多いはあるが、比較的安定的に年間通してコンテナを利用している。
- ・（資料P.8）多くのユーザーにとって5t単位が経済的なロットであり、工場の倉庫や近隣の営業倉庫から本州のユーザーなどへ直接運んでおり、JRコンテナを利用すれば5tで運べるため非常に経済的なロットでユーザーにも受け入れられやすい。フェリーなどを使ってもっと大型でできないのかというお客様も一部いるため使っているが、やはり20tになると量の問題やトレーラーが大きすぎてユーザーへ入れないといった問題もあり、やはり5tが一番やりやすい。また、5t以下になってしまうと今度はコストがかかってくる。本州に大量に輸送して、消費地に近い営業倉庫に入れて、そこから配送ということもあるが、CO2の増大にもつながり、経費もかかってくるためJRコンテナが非常に使いやすい。
- ・（資料P.9）海なし県への砂糖の輸送について、埼玉、長野などに大きな飲料メーカーや菓子メーカーがあり、ここへ海上輸送で大量に運ぶとなると、港からユーザーまでの距離が長くなるが、JRコンテナを使えば、最寄りの貨物ターミナルからユーザーへ届けると距離は短くなるため、ここでもCO2の発生はJRコンテナを使えば少ないと言える。
- ・（資料P.10）弊社の砂糖輸送においては、約半数が海線の函館―長万部間を経由して本州の消費者に安定的に納入されている。JR貨物のコンテナのほとんどは、多くのユーザーにとって最適・経済的な数量単位で、本州で再配送用の営業倉庫に入れるのではなく、直接配送できるた

め再配送を少なくするメリットがある。JR 貨物のターミナルは津々浦々で、線路もありターミナルもあり、海上コンテナを使用するよりも CO2 の削減には効果がある。弊社にとって JR 貨物による輸送はかけがえのない輸送であり、JR 貨物による輸送がなければ弊社だけではなく、消費者にとっても不利益になることは多いのではないかと想定している。

(雪印メグミルク株式会社)

- ・ (資料 P. 3) 北海道の工場について、弊社の北海道の工場は全部で 7 つあり、札幌工場はチルド品を製造している工場である。一番の消費地の札幌に近く、鮮度が短いチルド品をできるだけ消費地に近い場所で製造するということで、牛乳、ヨーグルトを製造している。その他の 6 工場は乳製品と呼ばれるバター、チーズ、脱脂粉乳を製造している。北から幌延工場、興部工場、なかしべつ工場、別海工場、磯分内工場、大樹工場となっている。
- ・ (資料 P. 4) 代表的な製品について、道内の工場の生産品をマトリックスにしている。弊社では温度帯で分かれており、チルドと呼ばれる冷蔵・冷凍品、それから常温品で、縦軸は家庭用と業務用で、一般消費者の皆様には家庭用をお届けしており、業務用はお店へお届けしているものになる。家庭用のチルドと言われるものは、さけるチーズ、カマンベール、北海道バター、牛乳。業務用は、20kg タイプのバター、1kg サイズのクリームチーズである。今回の鉄道貨物輸送の対象製品は常温品の製品である。家庭用の北海道練乳のチューブタイプの 400g 製品。LL の牛乳。業務用であれば袋ものの 25kg タイプの脱脂粉乳、一斗缶の練乳である。
- ・ (資料 P. 6) 製品をどのように北海道から本州へ運んでいるかという実態については 2 パターンあり、冷蔵・冷凍品は、道内工場、道内倉庫をそれぞれ持っており、そこからトレーラー、トラックで、道内の港へ行き、関東行きと関西行きに別れて、苫小牧港と釧路港から出ている。本州へ向けてフェリーで渡り、関東は日立港と大洗港、関西は大阪の南港、敦賀港、舞鶴港といった拠点に降ろし、そこからトレーラー、トラックで本州の倉庫へ運び、ユーザーからご要望のあった日、数量に応じてトラック輸送でユーザーへ運んでいる。
- ・ (資料 P. 7) 常温品は鉄道に絡む部分があり、大きく 2 つにパターンが分かれている。道内工場を出て、まず、道内の倉庫に一旦入れる。その際、直接コンテナをトラックで運ぶ場合と、貨物駅を経由して運ぶ場合の 2 つがある。貨物駅まではコンテナをトラックで運び、それから鉄道で運び、また鉄道貨物駅からトラックで道内倉庫へ運んでいる。道内倉庫から出て、本州にも倉庫があるため、本州の倉庫に運ぶ鉄道輸送と直接ユーザーにお届けするパターン、この 2 つがある。貨物駅については、代表的なところになるが、道内であれば札幌、釧路、帯広、函館、北旭川、名寄を利用している。
- ・ (資料 P. 8) 鉄道で常温品の製品がどのような形でエリア別に運ばれているかについて、2023 年度の道外移出地の物量比で示している。北海道から一番近い東北エリアが約 5.7%、一番の大消費地である関東は 45.5%、中部が 11.7%、関西が 28.2%、九州が 8.9%といった構成で運んでいる。
- ・ (資料 P. 9) 常温品が鉄道貨物輸送でどれぐらいの割合を占めているのかについて、2023 年度の温度帯別の割合では、北海道からの要冷品は約 56%、常温品が 44%とほぼ半分という見方になる。常温品の輸送形態は鉄道が 94%と常温品は大半を鉄道で、それ以外は海上輸送である。鉄道コンテナは、年間 9,000 基以上を使用させていただいており、2019 年度から 2023 年度までは年々数量が増えている。突出して 2022 年に大きく 1 万基以上出ているが、コロナの影響で

在庫がかなり過剰になってしまったことによるもので、特に原料の乳製品、脱脂粉乳が多く在庫として残った影響で関東の自社工場を使用したことと、海外への輸出を拡大し、使用を強化したことでこの年は大きく出ている。平均すると大体 9,000 基ぐらいが現状と見ていただければと思う。

- ・（資料 P. 11）鉄道に依存している弊社常温品について、鉄道が無くなってしまった場合の 5 つ課題を挙げている。もしも無くなってしまった場合、全てトラックに切り替えなければいけないので、常温品の年間輸送量をトラック 1 車 18t と積算して割り返すと年間約 2,500 台を用意しなければいけない。積載を満載で見ているので、積載が少なくなればなるほど、台数が増えていくことになる。フェリーの枠も必要になり、2,500 台分をそれぞれ関東と関西で割り振る形になると想定している。また、港まで行くトラックの輸送、港に着いてからのトラック輸送が増える。代表的な納品先の輸送距離を算出しているが、1 回あたり 540km 増えるため、昨今言われている 2024 年問題に関するトラックの不足、ドライバーの不足にさらに拍車をかけることになると思っている。CO2 の排出量もトラック輸送になれば増えてくる。国土交通省のホームページから積算して約 11 倍に増えてしまうと見ている。最後に輸送費が大きく増加する。費用が増えると当社の経営にも大きく影響するので、製品価格への転嫁は否めないと思っており、なんとしても回避したいということが課題として上がっている。以上のことから、トラック輸送への切り替えは現実的には難しいと思っており、鉄道輸送は不可欠だと思っている。
- ・（資料 P. 12）弊社が鉄道貨物輸送に期待することとして 3 つある。弊社では輸送労務の軽減に向けてパレット輸送を推進するように努めている。T11 型という標準サイズのパレットを使って「ゴトコン」と呼ばれる 12ft コンテナに積むと、36cm の隙間ができてしまうと輸送テストで確認をしている。その際、何らかの養生をして製品が傾かないように傷つけないようにするなどの取組を進めている。この費用が大きくかかるので、コンテナの固定装置の導入を検討いただきたい。冷蔵輸送に対しての期待として、常温品はコンテナで運んでいるが、冷蔵品もコンテナで運べるようになると良いと思っている。冷蔵コンテナの基数が少ないため、安定的には運べないため期待したい。その際に課題になるのが、青函トンネル内での冷凍機の電源オフで、どうしても品質、温度の部分に懸念があると聞いており、課題として認識していかなければいけないと思っている。リードタイムについては、常温品を JR コンテナで運んでおり、大体 D+4 から 7 ということで 4 日から 5 日間かかっている。チルド製品は鮮度基準が短く、できるだけ早く運びたいため、チルド製品は現在トラックで D+2 から D+4 という状況である。これに近いような状態で運べる輸送体制ができればと思っている。
- ・（資料 P. 14）まとめとして、当社の輸送の現状は、常温輸送の 9 割以上を鉄道貨物で担っており、特に鉄道貨物は環境負荷低減、物流費低減に大きく貢献している。全てのユーザーに共通することだと思っているが、是非、鉄道貨物が必須だということで、考えていただければと思っている。

（F－LINE株式会社）

- ・（資料 P. 1）当社は 2019 年 4 月に味の素、ハウス、カゴメ、日清ウェルナ、日清オイリオの 5 社の出資を受け、当時の物流子会社であった 3 社を統合して発足した会社である。F はフューチャーの意味である。物流は一緒にやっていき、商品は店頭で勝負するという理念のもとで物流を統合してできあがった会社である。

- ・ 私たちが所属している、東日本マルチモーダルサービスセンターは、全国の鉄道および船舶の輸送に関して川崎にある事業所で全てコントロールしている。鉄道、船舶は天候に非常に影響されやすい部分はあるが、いろいろな情報を駆使しながら、どのモードが最適かをお客様に提供をしていくのが私たちのモットーである。
- ・ 昨日札幌に鉄路で青函トンネルを抜けて、道南いさりび鉄道を抜けて、海線を通してやってきた。その感想として海線を通っているとすれ違う列車は貨物列車と旅客列車が半々であった。貨物列車にとって非常に重要な路線だと感じた。また、北海道はこんなに暑かったかというのが率直な感想で、これはひとえに言うと、地球温暖化による影響と思っている。荷主は環境配慮、CO2 排出量削減が非常に大きなポイントと考えており、私たちができること、やらなければいけないことを強く感じたのが、昨日の鉄道に乗った感想である。
- ・ （資料 P.3）私たちが得意としている加工食品物流の食料品の動向について、食料品製造業の位置付けがわかる令和 4 年 9 月に総務省、経済産業省から発表された資料である。事業所数が最も多い金属製品製造業、2 番目が食料品製造業という順番になっている。従業者数が最も多いのは食料品製造業であり、事業所数で第 2 位、従業者数で第 1 位と食料品製造業が私たちの生活の中で最も重要な位置づけであるということがわかる。
- ・ （資料 P.4）食料品製造業の北海道の状況について、令和 6 年 12 月に北海道経済部食関連産業局食産業振興課で発表された北海道の食品工業の現状であるが、全国での食料品および飲料、たばこ、飼料の食品工業割合が 12%あることが示されている一方、北海道では食料品および飲料、たばこ、飼料が 42%を占めている。日本の豊かな食文化は、この北海道に支えられていると私たちは考えている。
- ・ （資料 P.5）輸送モード別の特性を加工食品メーカーの視点で評価したものについて、各輸送モードでメリットとデメリットがあり、この中で特筆して見てほしいのが、鉄道貨物輸送の CO2 排出量である。他と比較して優れていることが、鉄道貨物輸送の大きなメリットとなっている。一方、鉄道貨物輸送のデメリットもあり、一番気になるのが品質面で、12ft コンテナと加工食品物流の相性が悪く品質面で不安を抱えている。加工食品物流では T11 型というパレットを使っており、どうしてもコンテナ内にスペースが開いてしまい、そこから荷崩れを起こすことがあり、品質面で少し使いづらいとメーカーからよく言われる。また、加工食品は商品のアイテムがかなり多く細かいこともあり、手荷役のバラ積みも多いため、鉄道貨物輸送へのマッチングが難しい部分も抱えている。資料ではトラックに優位性があると見えるが、今後はドライバー不足が加速してくるとトラックで運べないことが出てくるので、この評価自体も変わってくると考えている。
- ・ （資料 P.6）近年は、激甚化、頻発化する気象災害が多く発生しており、各輸送モードの運休の目安を一覧にしているが、鉄道貨物輸送は天候に最も左右されるモードで、必要な情報がとてもわかりづらい。メーカーに運休情報をお伝えするときになかなか迅速に正しい情報が伝えられず、少し使いづらさを感じている部分もある。
- ・ （資料 P.7）鉄道貨物輸送は環境への優位性が最も高いモードとなっており、鉄道貨物輸送の CO2 排出量はトラックの 1/10、船舶の約半分であり、環境に一番配慮した輸送モードであると言える。鉄道貨物輸送の主要な貨物駅のネットワークでも、鉄道貨物輸送の優位性があると考えている。鉄道に関しては日本国内を毛細血管のように走っており、日本のライフラインを支えている重要な位置づけであることがわかる。各輸送モードの特性や運休の目安でわかる通り、

メリットとデメリットを理解した上で、複数の輸送モードを持つということが、今後の持続可能な輸送サービスの提供につながると考えている。

- ・（資料 P. 8）私たちは、様々な運び方を模索してきており、その結果、F－L I N E として利用している港湾と 31ft コンテナに限定した貨物駅について、船舶輸送では 24 の港で 26 の航路を使用しており、鉄道の 31ft コンテナに関しては、14 の貨物駅として、北海道から九州まで使用している。これ以外に当然 12ft コンテナも利用しているところである。
- ・当社の北海道発着の実績は、船舶で 9 航路を使用しており、鉄道貨物輸送は札幌貨物ターミナルを利用している。2023 年 4 月から 2024 年 3 月までの 1 年間の北海道発着の実績では凡そ鉄道で 4,500 基、船舶トレーラーで 2,500 台を利用させていただいている。
- ・もし鉄道貨物輸送ができない状況になった場合、代替輸送として船舶輸送になると思う。複数の航路を使いながら駆使するということはできるが、CO2 排出量、環境面で考えると鉄道貨物輸送を船舶に切り替えた場合は、CO2 排出量が現行比として 258%で、環境の負荷が多くなってしまう。鉄道貨物輸送は環境への優位性が最も高いものであると言える。
- ・（資料 P. 9）メーカーが環境をどう考えているのか、カーボンニュートラルに向けてとして、環境省、経産省、農水省が合同で脱炭素経営に向けたグリーン・バリューチェーンプラットフォームというものを立ち上げた際の資料である。「SBT (Science Based Targets)」というものがあるが、脱炭素経営をするにあたり SBT に認定されることで企業価値が高まるとされており、この SBT に参加する企業が年々増加している。メーカーは環境への意識が高く、CO2 排出量を減らそうとしていることがわかり、鉄道貨物輸送の重要性が更に高まってくるところである。
- ・（資料 P. 10）物流クライシスと言われるものへの国の対応である。鉄道のあり方研究会や、物流革新緊急パッケージが発表されて、鉄道貨物輸送の重要性がこちらで表されている。
- ・（資料 P. 11）今までのまとめになるが、荷主は、1 つ目として、環境、脱炭素経営で CO2 排出量を減らそうとしており、2 つ目として、持続可能な物流ネットワークの構築で加速するドライバー不足への対応や、複々線化による多様な運び方の構築を、3 つ目として、競争力あるコスト、寡占的でなく競争原理が働く複数の輸送モードの選択ということをメーカーが考えている。このことから、鉄道貨物輸送は、物流の重要なインフラであり、存続は不可欠であると考えている。

(2) 意見交換

- ・鉄道輸送の必要性について、それぞれの立場でご説明いただいた点は十分踏まえなければいけないと思う。基本的には各輸送モードを上手に分担して使っている状況だと思うが、JR 貨物の現状の価格面の評価について、差し障りのない程度で他社などとの関係でどう考えているのか。また、今回の議論は新幹線延伸後、いわば制約条件が生じる中でコスト負担をどうするのかを含めて考えていかないといけないが、料金が仮に一定程度上がることを想定した場合において、それでも鉄道貨物の価格の優位性という点について、お話をお伺いできればと思う。
- 価格面では、品目や出荷地区も様々あり、それごとに各輸送手段の料金が決まっているが、品目によっては、トラック・シャーシ輸送の方が安価な品目もあれば、JR 貨物で運ぶ料金が安い品目もある。当然、届ける場所にもよるため、どちらがということもないが、お客様の販売するロットなどによって使い分けしている部分もあるため、どちらが有利かということはないが、引き続き、最適な輸送手段を選択して日本の食を支えていきたいと考えている。

- 着地やユーザーによって料金や数量の問題などがあり、その中で JR 貨物を使うのか、船舶を使うのかと振り分けて使用している。その中で、今は JR 貨物が 50% くらいあるという形になっているので、船が良いのか JR 貨物が良いのか、簡単に料金比べるのは難しい。
- 常温の製品を扱っているので、価格的には鉄道輸送を評価している。先々のコストということでは、やはりモードの状況を考えて、ケースバイケースとなる。
- JR 貨物の価格面の評価としては、皆様と一緒に運ぶ単位によって変わってくる。5t 単位、10t 単位、トレーラー単位によって変わってくる。かつ、駅から配達先、港から配達先、この納品の距離によってかなり価格が変わってくるので、一概にどちらが良いかの評価がしづらい。コストが一定程度上がっても利用するのかという点に関しては、これは利用します。環境という面、CO2 排出量の優位性がある限り、やはり鉄道貨物輸送が環境という面では一番最初に考えなければいけない輸送モードと私達は考えている。
- ・ 季節性の繁閑の大きな荷物に関してはいかがか。
- 繁閑は当然あるので、前走という取組を使わせてもらっている。比較的に荷物が薄い 5 月～7 月に繁忙期である 9 月、10 月に動かすであろうものをターゲットとして、実際には米やでん粉といったものを消費地に持っていき、繁忙期の 9 月、10 月の貨物量を少しでも下げようという取組を行っている。玉ねぎは 9 月、10 月が収穫月で、ものは 6 月、7 月にないため、玉ねぎを前送するということは無理なので、通年動かしているものを、そのような取組で対応している状況である。最終的にどのような形がいろいろな側面から見て良いのかはあろうかと思うが、我々なりに考えて少しずつ対応している。
- ・ 今の 2 つの質問についてだが、トラックの輸送運賃は今後確実に上がっていくと思われる。まだ、運賃は標準的な運賃よりも低い水準にとどまっている。労働力不足が今後さらに逼迫すると、運賃は上がっていくだろう。そのため、船にしても鉄道にしても、どちらも使っていかなくてはならないモードであると思う。
- ・ 価格変動要素はあるがそれよりも環境配慮の方が今後優先すべき事項だとの発言があり、消費者団体としてはそういう選択肢もあると思った。相手側が、個人なのか、加工的な消費者なのか、流通に関わる側であるのか、相手によって変わらと思う。今後、コスト変動の中で環境配慮事項はかなり優先する事項なのか、あるいはそれも含めた総合的な最適化を求めていくのかお聞かせ願う。
- 極端に偏ることは考えておらず、買っていただく消費者の方々のコストとともに、環境配慮も引き続きやっていかなければいけないので、総合的な判断で取り進めていく考えである。
- 非常に難しいが、コストと環境を総合的に考えていきながら進めていく形になる。カーボンニュートラルについて、お客様から少しずつデータの提供依頼がきているので、これから先はそういったデータが求められてくると思っている。どちらかというと難しいが、環境には間違いなく配慮しなければならないと思っている。
- もちろん環境は十分重視していかなければならないと思っている。コストによる制限、影響は出てくると思うが、その部分も十分考えてケースバイケースで対応できていると思っている。

- ・ 先ほど SBT (Science Based Target) の話が出たが、サプライチェーン全体の CO2 排出量に関連して、国際認証が取れるとその企業は環境面で持続可能であると認定されることで、資金調達が相当楽になると言われている。現在、各企業がこぞって手を上げているが、実際に認証が取れるかどうか、結構厳しいと聞いている。そのため、今後は消費者の関心、というよりも取引先から関連データを求められることも多くなってくるだろう。
 - ・ 輸送体系について、食料・農業・農村基本計画に対してオール北海道として要望するひとつとして、物流における鉄道貨物の維持があったが、食料基地である北海道の責務を果たしていくには、大量輸送をできるだけ安価に、安全性を高めるべきとの趣旨だったと思う。国家的な観点からも鉄道貨物を維持した方が良いのではないかと主張に対するご意見、ご感想があれば聞かせていただきたい。
- 法改正があったとおり食料安全保障について話をさせていただいたが、当然、北海道は食料基地と認識している。そうした中で、なかなかコスト転嫁できない部分も多々あり、現在、農水省でもいろいろと検討していると認識しているが、どう日本の食を支えていくのか、総合的な判断で安定供給は間違いなくやっていかななくてはならないので、そのためには JR 貨物をはじめとした全ての輸送モードを駆使しながら、取り進めていかなければと思っている。
- こうした内容は会社でも話はしていないが、やはり鉄道が無くなり、輸送手段が少なくなると安定供給がなかなか難しくなるのではないかと思います。海がダメになれば鉄道を使い、逆に鉄道がダメなら船舶を利用させていただいているので、鉄道は間違いなく必要ではないかと思っている。
- 私どもも鉄道貨物は必要だと判断している。
- 鉄道が維持できなくなる、鉄道が無くなるという点で言うと、皆様と同じ回答になるが、まずは安定供給ができなくなり、持続可能な物流ネットワークの構築が難しくなってくると考えている。鉄道貨物輸送が無くなった場合に心配なのは、寡占的に船舶のみになってしまうことで輸送コスト面の競争力がなくなり、必然的に価格は上がると考えている。輸送モードを複数持つことによって価格が抑えられているという競争原理が働いていると考えているので、様々なところから見た視点でも鉄道貨物輸送は大切な輸送手段のひとつであると考えている。

(3) その他

- ・ 有識者検討会議では、前回と今回は関係者ヒアリングを行っている中で、中間とりまとめについてのスケジュール感、手順について、次回はどのような形で進めるのか、具体的な議論にどういった形で入っていくのか、北海道新幹線札幌延伸が遅れていくという環境の中で、議論が遅れるということがないようにしていただけるのかどうかを含めて、スケジュール感についてお伺いしたい。
- 今後のスケジュールについては、第 1 回検討会議でお示ししている、来年 3 月の中間とりまとめを考えており、今後もヒアリングを重ね、ある程度皆様から鉄道貨物の利用実態を確認し、中間とりまとめを行う。それを受けて、来年度以降、どういった形で鉄道貨物を維持するのかの議論を進めていきたいと考えている。
- ・ 中間とりまとめということなので、もう少し論点整理をした部分を含め議論した上でかと思えていた。ヒアリングの中で中間とりまとめという形に持っていけるのかと（疑問に）思った。

- これからの目途としては当初の予定通りで、令和 7 年 3 月までに中間取りまとめということだが、2 回目と 3 回目、皆様からいろいろなヒアリングを行い、これから 3 月までの進め方として、ヒアリングはまた違う業界とかいろいろなところから行うのか、それとも今回の有識者検討会議が始まる時に、その前段の 4 者協議（情報連絡会）の中でいろいろと課題整理がされて、それに向けて有識者検討会議の中で改めて議論をしていこうということで、4 者協議で出てきたペーパーの中にはいろいろな問題が書かれていたが、その辺りの議論は中間取りまとめまでに議論されるのか、それとも中間取りまとめが終わって最終の再来年の 3 月までで議論されるのか、その辺りについて目途があるなら教えていただきたい。
- 現時点では、今年度中に何回かヒアリングを予定している。ヒアリング結果を受けて、どのような形で進むのかはまだ、現時点ではお示しできませんが、当初の予定どおり中間とりまとめということで進めることを考えており、まずはヒアリングが終わって、その後でいろいろな課題等を整理した中で、当初予定していた鉄道貨物の関係も含めて併せて検討していきたいと考えている。
- 来年度になるのでしょうけれど、中間取りまとめが終わって、海線をどう残していくか具体的な課題を整理するところで、おそらく今からやっておかなければいけない話があるのではないかと今日の話聞いて思った。今日のプレゼンを聞いて思ったのが、受益者負担といった話があったときに、決して国が費用負担しろとか北海道が費用負担しろという話では収まらない話で、そのような話ではなくて、やはり全国的な問題なのだろうと思っている。ものがいろいろと運ばれていくと、例えば、東京とか関西とかも受益者になってくる。では、その人達に負担してもらうかというところでは、おそらく今の制度がそもそも無いので、どのようにやっていくかというときに、鉄道・運輸機構の特例業務勘定の貨物調整金の話で何とかまとまるものではなくて、やはり持続可能なところで抜本的にどういう制度が必要なのかというところは、そろそろ準備しておいても良いのかなと、今日、改めて感じたのが感想である。この先どういったヒアリングをするのか、ヒアリングする先が我々はわからなくて、事務局が次にこの方に話を聞きますと決めているが、もっと他に聞くべき人がいるのではと思いながら参加しているが、ヒアリングではなくて他にやることがあるのではないかなと思う。
- 意見交換の時間があるということは、それを語りたいとなるような、問題を整理した図でも表でも良いですが、A4、1 枚でも良いので、毎回共有して、今回のヒアリングでこの場所は十分な情報を得たとか、この辺りはまだ議論が揃ってないとか、そういったことを皆様で問題を共有したりできる、そのような資料があれば良いかなと思う。
- ご指摘に関しては確かにそのとおりだと思うし、それほど大変な作業ではないと思うので事務局にお願いしたい。

3. 閉会

(以上)