

① 貨物鉄道の改善に主眼を置いた視点

①-1 荷主ニーズへの対応・災害時対応の強化

● 輸送キャパシティの拡充および輸送量・積載率の向上

- ✓ すでに積載率が高い時間帯・路線については、輸送キャパシティ増加が課題であるが、働き方改革も踏まえつつ、線路を保有する旅客会社による線路保守作業に留意が必要であり、ダイヤの調整などが問題となりうる。まずは既存アセットを最大限に有効活用していく必要。
 - ✓ 荷物量を増やすための方策として、輸送余力に応じたダイナミックプライシングの導入も検討すべき。
 - ✓ 輸送量を増やすためには、貨物輸送に適した条件を満たす貨物を有する荷主への継続的なアプローチを継続しつつ、輸送距離やリードタイム、商品特性が鉄道輸送に適するとは限らない貨物をも取り込むためのサービス提供を模索することが必要である。
 - ✓ 空き枠情報がわかりにくく、輸送を依頼できるか不明。
 - ✓ 食料やエネルギー等の国民生活に必要な物資を一定程度輸送している状況や、有事に備えた自衛隊の輸送ニーズに鑑み、老朽化した貨車の更新も含めて、必要な設備投資や全国的な貨物鉄道ネットワークを支えるためのコストについては、国民や受益者などに幅広く費用負担を求めることも考えられる。
- #### ● 輸送品質の改善
- ✓ 他の輸送モードと比較して、商品事故が多いという印象がある。
- #### ● 輸送品目の拡大
- ✓ 水素等の新エネルギーや自衛隊の輸送ニーズなど、新たなニーズに貨物鉄道が対応していくことを期待。

これまでの検討会での主な指摘事項

① 貨物鉄道の改善に主眼を置いた視点

①-1 荷主ニーズへの対応・災害時対応の強化

● 防災・災害対応等の強化

- ✓ 他の輸送モードと比較して、事故、遅延、運休などの運行トラブルが多い。
- ✓ 災害の激甚化(多頻度化、復旧の長期化)により、輸送障害の発生頻度の増加、不通期間の長期化などの影響が見られる。
- ✓ 代行輸送率の低さゆえに鉄道から荷主が離れていっているという懸念がある。輸送障害の予防および代替輸送体制のスムーズな整備が求められる。
- ✓ 災害等による鉄道不通時における振替輸送の対応に改善が必要。運休および再開見込みの早期連絡および、駅のバックアップ機能および代行車両の業務環境の整備といったセーフティネットの確立が期待される。
- ✓ 災害対応は進めつつも、貨物鉄道は他の輸送モードと比較すると災害に少し弱いことを前提とした仕組みも必要。
- ✓ 現在は、JR貨物と利用運送事業者・荷主が、災害時の対応について事前協議出来ていないのではないかと。BCPのような輸送障害発生時の対応方針や現場でのオペレーションについて、平時より、JR貨物、利用運送事業者、荷主企業が連携して検討し、準備しておく必要がある。その際、中小の事業者も含めることが肝要。災害時の連携協定をJR貨物と各地のトラック事業者が結ぶことも考えられる。
- ✓ 平常時からトラック代行輸送力を少量でも保持し、有事に迅速に大量の代行輸送を実施できる体制が必要だが、平時から代行用シャーシを確保する荷主の負担が重い。
- ✓ 輸送障害の原因が明記されない、現在の走行位置が共有されない、一般的な荷主に伝わらない専門用語が用いられているなど、発信する情報についても改善を早急に求めたい。
- ✓ 旅客輸送量は多くないが貨物輸送にとっての要所については、旅客会社にとって対策の優先度は上がりにくい、食料やエネルギー等の国民生活に必要な物資を一定程度輸送している状況や、有事に備えた自衛隊の輸送ニーズに鑑み、公的な支援を含めて何らかの措置が必要ではないか。

これまでの検討会での主な指摘事項

① 貨物鉄道の改善に主眼を置いた視点

①-1 荷主ニーズへの対応・災害時対応の強化

● 防災・災害対応等の強化

- ✓ 事前運休の実施も検討すべきではあり、関係者にできるだけ早期に情報共有を実施すべき。
- ✓ 長期不通時の迂回・応援輸送ルートの確認やパターン化が必要。これには迂回輸送ルートになりうる線区の入線確認や運転士の確保も含まれる。

①-2 鉄道による海上コンテナ輸送の拡充

- ✓ 現在海運で輸送されている20tロット貨物を貨物鉄道輸送に取り込んでいくことは、海運との連携を進めるうえで重要。
- ✓ コンテナターミナル内に引込線が整備されていない。このため、港湾側・背後地側の両端でトレーラーへの積替えを要し、輸送コストがかさむという課題がある。
- ✓ 低床貨車の拡充やそれに対応する荷役機械の追加、オンドックレールの整備については、投資のためのコストおよび今後の需要の伸びも検討する必要がある。
- ✓ 低床貨車は利用条件を整えば早急に利用拡大を推進しうる。需要の伸び次第では、低床貨車の早期投入やトップリフターの拡充、優遇施策を含む運賃競争力の向上、海上コンテナ列車の拡大や海上貨物積替施設の拡張・共用化に加え、港湾と鉄道輸送の接続が必要。

①-3 新幹線を利用した物流の拡充

- ✓ 新幹線を利用した貨客混載輸送が開始されているが、旅客利用を想定したダイヤや車両、駅構造であり、積み込み・積み下ろしの効率化や場所の確保が課題。
- ✓ 新幹線で大容量の貨物を輸送する場合は、車両開発に加えて、旅客新幹線ダイヤの件、乗り入れ区間（アプローチ線含む）、安全確保方策、積み込み、積み下ろし施設の整備などの検討が必要である。

これまでの検討会での主な指摘事項

②貨物鉄道と他モードの連携に主眼を置いた視点

②-1 鉄道を誰でも・いつでも利用できる体制づくり

- ✓ 貨物鉄道は仕組みや依頼方法、依頼先、料金体系がわかりにくいという印象を一般的な荷主から持たれている。
- ✓ 2024年問題への対応のためには、荷役作業の効率化も必要であり、パレットの標準化および鉄道コンテナ内のパレット化推進が必要である。
- ✓ パレタイズの進展は十分とはいえない。パレットの高さに対応した背高の鉄道コンテナ向けの低床の緊締車の普及や、パレット化による積載効率の低下などが課題となっている。
- ✓ 軽量コンテナ開発または最大積載重量の一部緩和などパレタイズ推進に資する施策の実施が期待される。
- ✓ 積替トラックと鉄道のスムーズな積替えを実現するための積替ステーションの整備など、物流結節点としての貨物駅の機能強化が必要。
- ✓ パレットサプライヤーとの連携による貨物駅のパレットデポ化が出来れば、パレチゼーションの推進に資する。
- ✓ パレチゼーションの効率化が実現されれば、5tに満たない荷物も輸送しやすくなる。

②-2 貨物駅の徹底した高度利用

- ✓ 貨物駅への自動化設備導入やスペース確保、駅構内の待機時間の緩和等によるオペレーション効率化により、要求リードタイムが厳しい品目も鉄道輸送に適するようになると考えられる。
- ✓ 海上コンテナ輸送量の拡大に向けては、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も期待される。

これまでの検討会での主な指摘事項

③社会・荷主に主眼を置いた視点

③-1 鉄道物流を利用するインセンティブの強化

- ✓ 貨物鉄道が環境にやさしい輸送手段であるとの認知が一般的になされていない可能性がある。もっとPRすべき。
- ✓ 荷主は、温室効果ガス排出量削減やトラックドライバー不足(2024年問題)への対応に取り組む必要性を意識しているものの、取組状況には差がある。
- ✓ エコルールマークは利用者の登録料の負担を求める一方で、大臣や局長などによる表彰がなく、改善を期待したい。
- ✓ エコルールマーク取得のメリットが現時点では大きくないため、ESG投資への活用などのメリット拡大が必要である。
- ✓ 温室効果ガス排出量削減のために鉄道利用を進める荷主について、その取り組みを評価する仕組みが重要である。
- ✓ コスト、輸送品質やリードタイムが現在は大きな影響を与えているが、貨物鉄道輸送がこれらの荷主のニーズを満たしつつ、温室効果ガス排出量の削減にも資するという点を示せば、荷主にとって鉄道が魅力的な選択肢になるのではないか。
- ✓ 鉄道輸送を選択した荷主に対して、輸送費の補助やCO2排出削減量に応じたポイント付与などのメリットを提供することも考えられる。
- ✓ 2024年問題を踏まえると、400km程度の輸送距離でもモーダルシフトを進める必要が出てくると考えており、これまでのダイヤ設定の考え方はこのような距離帯のニーズに対応していないため、そのような荷主のニーズに対応したダイヤの設定が必要。

これまでの検討会での主な指摘事項

③社会・荷主に主眼を置いた視点

③-2 QCD(Quality, Cost, Delivery)以外を重視する機運の醸成

- ✓ コロナ禍を機に、物流部門が営業部門や製造部門と連携し、リードタイムの変更などを進める事例も見られる。
- ✓ リードタイム延長を荷主に求めれば、輸送余力がある列車などで輸送出来るようになるが、そのような輸送を円滑に実施するには、駅構内積み替え施設や保管施設の拡大と整備が必要。