

今後の鉄道物流のあり方に関する検討会（第5回）

令和4年7月28日

国土交通省（中央合同庁舎3号館）10階共用会議室

○事務局（鉄道局貨物鉄道政策室 益本室長）

定刻となりましたので、ただ今から、第5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の益本でございます。

開会に先立ちまして、ご案内いたします。

本日は対面とオンラインによる開催となります。また、すでにご連絡のとおり今回の検討会議事は全て公開といたします。本日の資料につきましては、お手元に配付しておりますが、不足等がある場合は事務局までご連絡くださいますようお願いいたします。

また、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、発言時には挙手くださいますようお願いいたします。カメラにつきましては、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くようご協力をお願いいたします。

本検討会の構成員及び本日の出席者のご紹介は、お手元の名簿で代えさせていただきます。

議事に入ります前に、まず、鉄道局技術審議官の奥田よりご挨拶を申し上げます。

○大臣官房 奥田技術審議官（鉄道）

本日はご多忙の中、今後の鉄道物流のあり方に関する検討会にご参加をいただきまして、誠にありがとうございます。技術審議官の奥田でございます。開催にあたりまして一言ご挨拶を申し上げたいと思います。

本年3月にこの検討会を立ち上げて以降、これまで4回にわたり議論を行ってまいりました。特に第2回以降、実際に貨物鉄道を利用されている利用運送事業者様、あるいは荷主様をはじめ、旅客鉄道事業者、あるいは商社、金融関係の皆様などから様々なお話をうかがい、これまでにない幅広い視点から議論を深めることができたのではないかと考えているところです。

こういった議論を踏まえまして、今回は中間とりまとめに向け、事務局から鉄道物流に関する諸課題、その課題に対する対応の方向性について、案として提示したいと考えて

おります。委員の皆さまにおかれましては、改めて、貨物鉄道が物流における諸課題の解決を図る1つの重要なモードとして、その特性を十分に生かした役割を発揮できるよう、多様な観点から忌憚のないご議論をいただきたいと思っております。

これをもちましてご挨拶といたします。よろしくお願いいたします。

○事務局（鉄道局貨物鉄道政策室 益本室長）

ありがとうございました。奥田技術審議官におきましては、業務の都合によりここで退出させていただきます。

これから議事に入りますので、撮影されているプレスの方はご退出願います。議事の最後については、再び撮影が可能となりますのでご案内いたします。

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。座長、よろしくお願いいたします。

○根本座長

皆様、本日もよろしくお願いいたします。それでは議事を進めてまいります。

本検討会として提言をとりまとめていくにあたり、まず事務局より、中間とりまとめ（案）について説明していただき、その後意見交換を行います。それでは、説明をお願いします。

○事務局（鉄道局鉄道事業課 田口課長）

「検討会中間とりまとめ（案）」について説明。

○根本座長

ありがとうございました。

それでは、中間とりまとめ（案）の内容について、コメントや質問等がございましたらよろしくお願いいたします。

私からの提案ですが、本日は一区切りの検討会ということで、有識者委員、関係団体委員から、時間も限られていますけれども、一言ずつコメントをいただければ幸いです。当日出席者一覧の上の方から、有識者、関係団体の方、ご指名しますので、よろしくお願いいたします。

それでは、最初に高岡先生よろしいでしょうか。

○高岡委員

冒頭に奥田審議官からありましたように、3月から4回開催された検討会の中で、2回目以降、荷主様、通運事業者様、格付機関様等、多くの方から率直なご意見を頂戴し、それをもとに充実した中間とりまとめが出来たのではないかと考えております。我が国の鉄道物流が今後目指すべき姿について、14の課題と方向性がしっかりと整理されたのではないかと思います。

次は、示された方向性をいかに実行していくかというフェーズに移ると考えています。まずはJR貨物が、2030年の鉄道事業単独黒字化を目指して、貨物鉄道の使い勝手を良くする、積載率向上や取扱輸送量の拡大を実現するために努力することが必要かと思えます。ただそれらが達成できた暁には、貨物鉄道を利用する荷主の要望が大きな時間帯の貨物列車の運行本数等の調整、あるいは他の輸送モードとの連携、荷主へのインセンティブの制度設計などは、国交省をはじめ関係省庁が関与しないと、民間の一企業ではできない部分もあると思います。それらについては、今後進めていただきたいと思えます。5年後、10年後に、また同じような議論を繰り返さないようにするべきではないかなと思えます。

個人的には課題12、13、14の新制度について、特に課題14の積載率や通行区間に応じたCO2排出量を現在よりも詳細に算出し、それを荷主がJクレジットやESG金融に活用できる形で使えるのであれば、荷主は貨物鉄道をさらに積極的に用いるのではないかと考えるので、その点をぜひとも進めていただければと思っております。

○矢野委員

短期間で多面的な視点に基づき、課題と基本的な方向性が取りまとめられたと思っております。高岡先生からありましたが、これをいかに早期に実現させていくかが重要かと思えます。それぞれの課題に対する対応策については、ぜひ具体的に引き続き検討いただければと思えます。また、ここで指摘された課題は、地域ごとに差異が若干あるかと思えます。例えば輸送障害対応については、例えば地域ごと、あるいはもう少し狭い範囲かもしれませんが、その単位でどのように対応するか。事業者だけでは難しいため、行政がある程度音頭を取って、関係者が連携しながら輸送障害対応を作っていくための体制づくりを進めることが重要と考えています。

また、鉄道貨物輸送のトンキロ目標が目標値として示されていますが、特に荷主企業にとって、何らかのベンチマーキングのような指標があってもよいかもしれない、と思いました。例えば積極的に鉄道を利用している荷主企業について、輸送距離が何キロ以上の貨物における鉄道利用率を指標として整理するとともに、鉄道利用の拡大に向けた取組を整理し、それ以外の企業が取組を参照しながら鉄道利用を促進できるとよいかと思いました。

そして、環境問題をキーとすることは非常に重要かと思います。鉄道貨物輸送が環境問題に対して非常に有効という事実は、物流の関係者はよく知っているものの、なかなか他の関係者に伝わりづらい。環境問題は多くの企業で全社的に取り組まれているものの、物流の諸課題は他部門の認知が低い、という現状があります。鉄道貨物輸送が環境問題への対応も含めて、非常に有効であると他部門に訴えていくことが非常に重要だと思います。鉄道貨物輸送に限った話ではありませんが、物流の諸課題を訴えるときに環境問題を上手に活用できると、認知度向上につながりますし、そのような展開が重要かと思います。

○二村委員

まずこちらの部会ではありませんが、地方鉄道の委員会で貨物への配慮が文言として入ったことはネットワーク維持の観点から、一つの安心材料となるものと思います。今回の検討会では充実したとりまとめが作成されましたが、まずは、利用者にとって使いやすいサービスを貨物鉄道が追求することに尽きると思います。また、新幹線による輸送がとりまとめに盛り込まれたことがネットニュースの見出しにもなっていますが、旅客会社が既にある程度取り組んでいるとも多々聞きますので、旅客各社が本格的に取り組まれる前に交渉を早めに始めることが大事なのではないかと思いました。

最後に、トラックドライバー不足や気候変動対策等の観点から、鉄道による輸送が非常に重要であり、その価値を改めて評価することが必要だと考えております。それを踏まえて、鉄道輸送をバックアップする公的な仕組みを作ることが重要ではないかと考えております。

○全国農業協同組合連合会（経営企画部 藤原次長）

大変よくまとまった中間とりまとめだと思います。この検討会に関連する私どもの状況としては、ホクレンから話もありましたが、日持ちのする食糧輸送については鉄道を既に

ずっと使ってきています。また、先ほど二村先生が発言され、ホクレンの資料にも掲載されていましたが、地方の物流でも貨物鉄道輸送がかなり貢献しています。

農作物の輸送は現在、特に園芸品などは効率がかかなり悪いため、農水省などの支援も受けながら、T11パレットなどの利用促進を目指しています。また今回の取りまとめでは、BCP対策やコンテナ規格、定温輸送などが取り上げられており、示された方向性に沿って種々の取組がなされれば、概ね500kmを超えるような輸送については鉄道にシフトしていくことも考えられます。具体策は今後詰めていくことになるかと思いますが、我々も協力できるところは協力させていただきたいと思っております。

○公益社団法人 全国通運連盟（吉橋専務理事）

これまでの議論を踏まえ、今後の取り組みの方向性について多岐にわたる事項をおまとめいただきまして、本当にありがとうございました。この提言を踏まえて、JR貨物や会員各社と連携し、輸送量の拡大と鉄道貨物輸送の発展に努力していきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

1つ質問をさせていただきます。ローカル線に関する検討会の取りまとめでは、「貨物列車が現に走行しており、全国一元的な貨物鉄道輸送サービスの一部として重要な役割を果たしている線区」等の「基幹的鉄道ネットワークを形成する線区については引き続きJR各社による維持を強く期待」とまとめられていました。その上で、地域の旅客の公共交通の在り方を関係者で検討するスキームとして、特に輸送密度が千人未満等の要件を満たす線区については、国が特定線区再構築協議会を設置することが提言されていますが、貨物鉄道の走行線区について、存廃が問題となる場合の検討スキームというのはどうなるのでしょうか。今後の存廃に関わる議論が顕在化した段階で、個々に判断していくということでしょうか。今回の検討会でも取り上げられていましたが、北海道新幹線の並行在来線、いわゆる海線の取り扱いは鉄道輸送に関する甚大な問題であり、懸念しております。

○公益社団法人 鉄道貨物協会（中村常務理事 業務部長）

この度は参加させていただきまして、ありがとうございました。取りまとめを受けて、2030年度の256億トンキロを目指すことになると思いますが、この256億トンキロが達成された場合に、鉄道貨物輸送の輸送分担率はどの程度になるのでしょうか。達成された場合に、どのような将来像が描けるのでしょうか。逆に言うと、2030年度における、他の

輸送モードとの相対的な鉄道貨物輸送のあるべき分担率を考えることが重要であり、それを検討することで、鉄道貨物輸送の進むべき方向や、他モードとの連携のあり方も見えてくるのではないかと思います。

エコレールマークについて、提言として入れていただいたことを大変ありがたく思っております。先生方にもご意見いただきましたが、エコレールマークのあり方を再度見直して、インセンティブのあるものにしていく必要があるのだろうと思います。インセンティブの付与により、エコレールマークの利用希望者が増え、鉄道貨物輸送量の拡大に結びついていくと思っていますので、制度設計などにぜひ積極的に取り組んでいただきたいと思います。

もう1点、鉄道貨物協会は輸送品質向上委員会という委員会を設け、毎年テーマを決めて研究活動をしております。今年度は12フィートコンテナに養生機能を施したコンテナを製作し、検証をおこなうことにしております。7月初旬に第一弾を検証し、使い勝手の改善を進めているところです。本検討会ではパレットを用いた場合の隙間の発生や養生材の必要性について指摘がありましたが、それも含めて研究していきたいと思っております。成果については機関誌等でも発表して参りますが、素材や養生の仕組みなどについて、皆さまからのいろいろなご指導をいただければと思っております。

○公益社団法人 全日本トラック協会（星野企画部長）

とりまとめ資料については、課題や方向性が非常によく整理されているという感想を持ちました。全日本トラック協会の事務局としては、鉄道貨物を増やそうとは普段考えませんが、とりまとめを拝見し、いろいろなことを考えるきっかけになったかなと思っています。

この中で気になりましたのは、パレット化です。鉄道とトラックというのは切っても切り離せない関係にあります。今、パレット化については様々な省庁や検討会で推進方策が検討されていますが、古くからあるものの非常に難しい問題で、有効な解決策がまだないと思っています。ただ、パレット化を進めないと手荷役がなくなり、ドライバー不足が解消されない、悪化してしまうのではないかと非常に強く懸念しています。さらに、時間外労働の上限を960時間とする規制が2024年度、令和6年度から始まりますので、この対応のためにもパレット化をぜひ進めていかなければならないと思っております。トラック業界だけでは進められず、荷主等との連携によってぜひ進めていきたいと考えており

ます。よろしくお願いいたします。

○日本内航海運組合総連合会（楠氏）

取りまとめ資料にもある通り、内航海運が鉄道輸送の代替手段として用いられた代表例としては、平成30年7月豪雨と北海道胆振東部地震が挙げられます。平成30年7月豪雨の時は関西・九州間の内航輸送に振り替え、北海道胆振東部地震の時は釧路・八戸間の内航船を活用していたかと思えます。その当時は、12フィートコンテナを用いておりました。そしてその時に、短いリードタイムを求める生鮮品などの荷主が、JR貨物ではなく定期船を配船している船会社に輸送を依頼していたこともありました。これを踏まえると、フェリーやRORO船を用いた、短いリードタイムを求める荷主向けの代行輸送も事前に検討する必要があるかと思えます。

また、フェリーやRORO船を利用する場合は、12フィートコンテナを載せるシャーシが必要になります。シャーシの管理などについては、船会社も含めた事前協議の場で検討を進めるべきだろうと思えます。

○一般社団法人 日本港運協会（名村理事）

検討会におきまして、港運の立場からコンテナターミナル内へのレール引き込みというような意見を述べさせていただきましたが、鉄道局より「今回は実施主体などが明らかでない、実現性の高いものをまとめる」と伺い、その方針について承知しております。従いまして、とりまとめの記載内容に関する意見は特段ございませんが、将来的にターミナル内へのレール引き込みというようなことになれば、改めてよろしくお願いいたします。

中間とりまとめを短期間で整理していただいたと思っております。検討会で実施されたヒアリングでは、いろいろな課題や厳しい意見も示されましたが、それは貨物鉄道輸送への期待の表れと感じております。整理された課題と方向性にに基づき、今後の取組の詳細化と、優先順位を付けながら、課題解決に取り組んでいただきたいと思っております。

○根本座長

それでは、事務局より、いただいた2つの質問への回答をお願いします。貨物列車が走行する線区は維持するという方針をどのように捉えればよいのか、また、256億トンキロという地球温暖化対策計画の目標値を実現した場合の絵姿について、お答えください。

○事務局（鉄道局鉄道事業課 田口課長）

ご質問に対する回答に加えて、ご意見に対するコメントもいくつか申し上げます。

まず吉橋様からいただいたご質問について、J R旅客会社が管理する路線については、J R会社法という法律に基づく大臣指針が示されており、この中で輸送需要の動向等を踏まえて、現に営業する路線を適切に維持するというルールがございます。ローカル線の検討会も鉄道局でまとめてまいりましたが、先日公表された取りまとめでは、この指針の解釈を少し具体化いたしました。J R旅客会社は他の民鉄事業者と、全国的なネットワークを国鉄から引き継いで営業しているという点で異なります。都道府県境をまたぐ特急列車や、先ほど冒頭でご紹介した、長距離輸送を担っている貨物列車が走っている線区を、全国的なネットワークの代表例として例示させていただきました。

ただし、貨物列車が走行しているという記載ではなくて、先ほどご紹介いただいたように、全国ネットワークの一部として重要な役割を果たしている、としております。例えば、東海道本線や山陽本線、鹿児島本線、東北本線、旧北陸本線、信越本線、羽越線などが該当するかと思います。他方で、貨物列車が極めてまれに、臨時に走行している線区もございます。貨物列車が走行している線区がすべて、全国ネットワークの一部として重要な役割を果たしているか、という点は議論の余地があると思っています。ただし、ローカル線の検討会ではそこまで踏み込んだ検討はしておりません。基本的な考え方として、全国ネットワークの一部を構成する線区の場合は、国鉄改革時の経緯も踏まえて、旅客会社も力を合わせて維持することを期待している、ということです。

仮にそのような線区に関する存廃が議論の対象となった場合にどうするのか、輸送密度が1,000人を切った場合にどうするのか。とりまとめ資料にあるように、当面の措置として、J R線区については先ほどの考え方に基いて国による協議会の対象とはしない、としております。したがって、沿線自治体を中心に、地元住民の利用促進などに取り組むことは求めています。当面の間、国が議論に直接介入することはない、当面は維持が前提となっています。

他方で、並行在来線に転換された線区はどうか、というご質問もございました。並行在来線会社はJ Rと異なり大臣指針の対象となっていないため、形式上は鉄道事業法に基づく1年前の届出で廃線できることとなります。ただし、そのような事例はこれまでございません。また並行在来線は、整備新幹線の整備にあたり地元自治体が経営分離に同

意し、地元自治体が第三セクターを立ち上げていることが一般的です。したがって、北海道で現在議論されているように、鉄道をどのように守っていくかまず地元が検討していただくことになります。そして仮に、国の基幹的な鉄道ネットワークの一部を構成しているような並行在来線であれば、地元の意思だけでネットワークが寸断されることがあってはなりません。JR旅客会社に対するスタンスとはまた別の形で、並行在来線をどのようにしていくのか、われわれも関与して、個別具体的に検討しなければならない。地方任せで済む話ではないと思っております。

輸送分担率に関するご質問について、現在の日本全体の輸送トンキロを前提とすれば、鉄道貨物輸送 256 億トンキロを実現すると、およそ 6% から 7% 程度となり、現在の 4% 台から当然増えます。その世界を前提として、バックキャストで何をすべきか考えるべきというご指摘については、まさに K P I 設定時に考慮すべきことです。この部分については、今後も先生方のご意見を賜りながら、どのような K P I が目標達成のために設定されるべきか検討したいと考えております。

関連したポイントとして、トラック協会の星野様からパレット化に関するコメントをいただきました。とりまとめ資料の 32 ページに、貨物駅をパレットデポにできないかという話を記載しております。貨物列車の空きスペースに返送パレットを積載するなど、貨物駅のパレットデポ化とパレット回収の仕組みの構築が実現できれば、貨物鉄道がパレット化の推進にさらに貢献できるのではないかと考えております。

港湾への引込線について、課題として各種インフラの対応に課題があることについてはとりまとめに盛り込ませていただきました。現状ではまだ低床貨車の台数も限定的ですが、海上コンテナ輸送が増えてくれば、港湾局とも協議しながら必要なインフラ整備を進める必要があると認識しております。海外では船舶から貨物列車へ直接コンテナを積み込むことがよく行われていますが、日本では残念ながら、港湾内の線路を撤去してきたという経緯がありますので、今後のあり方については、ニーズが確保できれば、とりまとめに記載したように対応してまいりたいと思います。

ヒアリングのコメントの厳しさについてご意見がありましたが、この検討会で貨物鉄道に対する厳しい意見が遠慮なく出ているというオンライン記事を興味深く読ませて頂きました。これは貨物鉄道という我が国の重要な資源に対する期待の現れと捉え、それらの意見も、今回のとりまとめに反映いたしました。

○根本座長

ご質問された方、今の回答でよろしいでしょうか。

J R 貨物には最後にコメントをいただきますが、鉄道事業者や関係省庁の皆様で、コメントがありましたらお願いできますでしょうか。

○東日本旅客鉄道株式会社（常務取締役 渡利グループ経営戦略本部長）

J R 東日本の渡利でございます。この検討会に旅客鉄道会社として参加させていただき、また4月にはヒアリングの場も設けていただき、ありがとうございました。貨物鉄道が旅客会社の線路を使って走行しているという構造を前提とした様々な事情についてお伝えしましたが、それをとりまとめに織り込んでいただき、ありがとうございます。

特に、課題7で、アポイダブルコストルールの概要に関する非常に分かりやすい図も使っていただき、ありがとうございます。また18ページには、お客様の安全を守る観点から線路の保守時間をきちんと確保することが重要というコメントも入れていただいております。

また課題8につきまして、新幹線による貨物輸送についても大事な論点だと思います。検討にあたっての諸課題を29ページに入れていただき、ありがとうございます。弊社としても、貨物鉄道の発展という観点から可能な限り今後ともご協力していきたいと考えておりますので、このような課題は数多くありますが、弊社としても検討してまいりたいと思います。どうぞよろしく申し上げます。

○根本座長

ありがとうございました。それでは最後になりますが、皆様からのコメントを受けて、J R 貨物よりコメントをお願いできればと思います。

○日本貨物鉄道株式会社（取締役兼常務執行役員 篠部経営統括本部長）

本日このような形で大変有意義なとりまとめをいただき、誠にありがとうございます。多大なご尽力を賜りました根本座長をはじめとする有識者の皆さま、関係団体、関係鉄道事業者、関係省庁の構成メンバーの皆さま、そして何よりも事務局としてとりまとめいただいた鉄道局田口課長をはじめとする皆さま、本当にありがとうございます。またヒアリングに応じていただいた皆さまにも、貴重なご意見いただきまして感謝申し上げます。

この中間とりまとめは大変大きな意義を持っていると認識しております。

第一に、今般の検討会におきます議論、あるいは中間とりまとめを通じまして、貨物鉄道輸送の社会的意義やその役割、全国一元的な貨物輸送サービスの維持の重要性について、改めてご認識、ご確認をいただけたと考えております。例えば 26 ページ周辺に、カーボンニュートラルの実現、トラックドライバー不足への対応手段として今後も貨物鉄道輸送の責任と役割が大きくなっていくこと、また食糧安全保障、エネルギー安全保障、有事対応等の公共政策的な観点からも全国一元的な貨物輸送サービスの維持、発展は重要性を増していると明記していただいています。同時に、全国一元的な貨物輸送サービスを持続可能とするための費用負担のあり方に関する問題提起がなされ、関係省庁も含めて多角的に検討していく必要があると記述されております。大変難しい課題であります、全国ネットワークの貨物鉄道輸送なしには、今申し上げたような課題は乗り越えられないという共通認識のもと、私どもの努力を最優先として、幅広い関係者のご理解、ご支援によりその役割をしっかりと果たしてまいりたいと考えております。

第二に、検討会では災害被害、脆弱性、使い勝手の悪さなど、貨物輸送の至らない点を改めて浮き彫りにしていただくとともに、今後の取り組むべき方向性について大変示唆に富むご意見を頂戴し、今回取りまとめていただいたところです。大変厳しいご指摘ももちろんありますけれども、より良いものにしていくために真摯に取り組んでいきたいと思っております。JR 貨物グループが輸送サービスの改善、向上のために取り組むべきことが明確になり、また関係者のご理解、ご協力をいただきながら進めるということが明確に共有されたと考えております。よろしく願いいたします。

他にも意義として、環境に関するご指摘をいただいております。貨物輸送の利用促進のために、社会重視の意識改革を促す取組の必要性、荷主にご理解をいただくような働きかけ、あるいはそのためのインセンティブ等について取り上げていただいたことは重要な視点と思っております。さらに、新たな社会的要請に対応するための国による措置や支援策も盛り込んでいただき、感謝申し上げます。

今後の取組として、1つ1つの対策について、「おわりに」にもある通り、JR 貨物が主体的に取り組むべきことに計画的に取り組んでまいりたいと思っております。それを通じまして、「はじめに」のところに書いていただいています通り、完全民営化のための鉄道部門の収支改善による収益性の確保と、輸送量や輸送機関別分担率拡大による社会貢献という2つの目標を同時に達成したいと考えております。

自然災害への予防保全や災害発生時の物資輸送への対応、貨物新幹線の開発など、関係の皆さまのご理解、ご協力なしには実現できないものも多々ございます。今後ともご協力、ご支援いただきたいと思っております。行政におかれても、先ほど申し上げた支援など、引き続きよろしくごお願い申し上げます。

弊社の決意につきましては以上でございます。

時間の関係で個別の施策に触れることは控えますが、大きな項目として、災害対応については、予防保全とBCP対策によって、揺らいでおります貨物鉄道輸送の安定性と信頼性の回復が最重要と考えておりますので、関係者と共にしっかりと取り組んでいきたいと思っております。輸送力の有効活用による輸送量の増加や積載率の向上、商品力の強化や使い勝手の改善など多岐にわたってご指摘いただいております。しっかりと取り組んでまいりたいと思っております。

貨物新幹線につきまして触れていただきましたが、国による検討会を立ち上げていただきますとともに、弊社が中心となって貨物専用車両の導入可能性の検討をすべきというご指摘を踏まえて、覚悟を持って前へ進められるように努力し、記述していただいております通り、イノベーションによる物流クライシスへの対応を進めていきたいと思っております。

多岐にわたるご指摘をありがとうございます。提示された方向性につきまして、しっかりと取り組んでまいりたいと思っております。どうぞよろしくご願いいいたします。ありがとうございました。

○根本座長

皆様ありがとうございました。

本日は多くのご意見をいただきましたが、中間取りまとめ（案）そのものに対する修正意見はなかったものと考えております。本検討会として、原案を「中間取りまとめ」として公表することについてご異議ございませんでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、本日の議事は以上ですので、進行を事務局にお戻しいたします。

○事務局（鉄道局貨物鉄道政策室 益本室長）

根本座長、ありがとうございました。

これからカメラ撮り可能となりますので、写真を撮られる方はご準備をお願いいたし

ます。

それでは、根本座長より一言ご挨拶をお願いいたします。

○根本座長

この検討会は3月に設置されましたが、その後、4月、5月、6月と精力的にご議論いただき、本日中間とりまとめを行うことができました。この間の皆さまのご貢献に感謝したいと思います。

さて、中間とりまとめの中で、私がポイントと思う点を述べるならば、第一に検討の背景として脱炭素、それからドライバー不足への対応という社会的要請があり、さらにコロナ禍で旅客会社の収入も伸び悩む中で、アボイダブルコストルールでJR貨物を支援する仕組みそのものの再構築が求められているということがあると思います。まさに貨物鉄道は正念場を迎えているというところかと思います。

第二に、これまでの検討の過程で今日も繰り返し指摘されましたけれども、全国一元的な貨物鉄道サービスの維持が重要なこと、そしてそのことに関して国民に理解してもらうことが不可欠だということが確認できました。

第三にどのような課題の解決が短期的にも有効かということですが、私としては宅配貨物などをトラックと相性のいい31フィートコンテナに積載し、ブロックトレインを仕立てて、効率良く輸送する等のニーズがあると思いました。また、JR貨物や通運事業者等が協力し、国も支援してBCPを策定し、災害時に代行輸送が行えるよう準備しておく。そして、荷主が安心して利用できる環境にしておくということも重要だと思いました。また、貨物鉄道輸送を利用した場合に、荷役を含めてドアトゥドアで削減できるCO2の排出量を簡単に計算できるモデルを開発し、「見える化」することも重要ではないでしょうか。荷主の努力を消費者が評価して、そのための負担を進んで受け入れることになれば、貨物鉄道輸送の持続可能性は高まっていきます。

以上、雑駁なまとめでありますけれども、皆さまにはこの中間とりまとめで提案したさまざまな取組に関して、今後ともご協力いただきたいと思います。ありがとうございました。

○事務局（鉄道局貨物鉄道政策室 益本室長）

根本座長、ありがとうございました。

続きまして、鉄道局田口鉄道事業課長よりご挨拶を申し上げます。

○事務局（鉄道局鉄道事業課 田口課長）

事務局を代表して一言申し上げます。

本年3月から5回にわたって精力的にご議論を進めていただきまして、本日よりまとめていただきまして、改めて根本先生をはじめ、委員の方々、それから関係団体、省庁の方々、鉄道事業者の皆さま、心より感謝申し上げます。

JR発足から35年、今年で36年目になりますけれども、かつて国鉄時代に貨物部門の収益がなかなか上がらない中で、分割時に貨物部門の取り扱いに関する喧々諤々の議論を経て、その結果が現在の形となっています。当時の極論として、貨物鉄道は本当にこの国に必要なのかという議論すらあったと聞いておりますけれども、これからカーボンニュートラルの実現やトラックドライバー不足という社会的な課題の解決が求められている中で、やはりこの国には貨物鉄道を残しておいてよかったということにしていかなければいけないと思っております。

この検討会でも議論になっていますように、いろいろな関係者による支えによってこの全国ネットワークが守られているということが今回改めて整理できました。根本座長のおっしゃるように、まずは貨物鉄道がこの国にとってあって良かった、必要なものとして残していかなければいけないという世論を形成し、その上で、いろいろなことをやっていかなければいけないと思っております。

この報告書は中間とりまとめという位置づけとしております。具体化すべき部分がまだまだございます。JR貨物が経営課題として取り組むべきものもありますが、国が取り組むべきこともあり、来年度の予算要求につなげていかなければいけないこともあると思っております。例えば災害対応につきましては本検討会で繰り返し議論されており、本日も地域ごとの会議を官民で立ち上げる必要性も指摘いただきましたが、これは早急に取り組んでまいりたいと思っております。また脆弱性に関するインフラ面の対応は、JR貨物や関係する旅客会社とも相談しながら、必要な対策を整理していきたいと思っております。

貨物新幹線や、CO₂削減量の簡易な計算方法の確立、低床貨車を活用した海上コンテナ輸送などのテーマについては、専門的見地から少し掘り下げる必要があると思っております。どのような形になるかは分かりませんが、改めて検討の場を設定し、国として詳細な検討にしっかり関わっていききたいと思っております。

K P I のお話が冒頭でございましたが、将来目標からバックキャストしたときに、設定すべき適切な K P I とはなにか。とりまとめではあまり触れておらず、今後の検討事項となっております。経営への過剰な介入になってはいけません。正しい方向に導き、そして J R 貨物が頑張っていると国民の皆さまに認めていただくために適切な K P I を設定できるよう、引き続き先生方のご指導を仰ぎたいと思っております。また機を見て、この検討会の開催を調整してまいりたいと思っております。先生方のみならず、関係する団体、企業、関係省庁の皆様にも、その際にはまた引き続きご協力をお願いしたいと思います。

以上をもちまして、事務局からのあいさつに代えさせていただきます。ありがとうございました。

○事務局（鉄道局貨物鉄道政策室 益本室長）

委員の皆様方、本日は貴重なご意見をいただき大変ありがとうございました。また、約半年にわたり、熱心なご議論をいただき誠にありがとうございました。

事務局からは2点、連絡事項がございます。

中間取りまとめ（案）につきましては、特に修正のご意見はございませんでしたので、後日、国土交通省のホームページにて公表する運びとさせていただきます。

また、本日の議事録につきましては、後日、各委員の皆様へ送付させていただき、ご了解をいただいた上で公開する予定でございます。ご協力をよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、本日の検討会はすべて終了でございます。改めまして、約半年にわたる皆様のご尽力に対して感謝申し上げます。ありがとうございました。

— 了 —