

【特別賞】

鉄道貨物輸送の大切さを伝えるために、私にできること
～「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」中間とりまとめの提言を踏まえて～

貨物ジャーナル

小林 貴憲 様

1. はじめに

私は「貨物ジャーナル」という名前で、「鉄道貨物輸送の重要性を世の中に広める」を理念として Twitter¹ や YouTube² に情報を配信している。幼少のころから鉄道が好きで、旅客列車の写真を撮影したり列車に乗ったりすることを趣味としてきた。父が長距離トラックのドライバーをしていたことで、物流＝トラック輸送という考えをずっと持っていた。しかし、かつて私が製造業の企業で勤務していた（以下、「元勤務先」と記す）時、鉄道貨物輸送に携わった経験から貨物列車が好きになり、その重要性を世の中に広めたいと考えるようになった。在職中に Twitter と YouTube を始めたが、本格的に活動を行うことを決意し 2021 年末に退職、2022 年から個人事業主として起業、現在に至っている。

元勤務先において 2018 年北陸豪雪を経験し、その後物流のリダンダンシーを検討することになり、鉄道貨物輸送に携わることとなった。輸入貨物の長距離ドレージを廃止し鉄道輸送に切替えた。業務を行う中で物流の現状を学んだ。トラックドライバー不足と 2024 年問題³ を認識したことから、遠方の客先への製品輸送をトラックから鉄道に切替えるため準備と交渉を行った。私有コンテナを導入し、企業イメージ向上とモーダルシフトの推進を行おうとした。しかし周囲は全く関心を示さなかった。社内では「現状のトラック輸送で問題がないからこれで良い」、お客様は「運賃が安くなり製品価格が安くなるのであれば良い」、そして共通しているのは「鉄道貨物輸送ってよく分からない」、そのような認識であり、近い将来迫って来る物流危機についての認識は誰も持っていなかった。そのことから、鉄道貨物輸送の重要性を世の中に広めたいと考えるようになり、現在の活動を始めることになった。

国土交通省主催で開催された「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」⁴（以下、「検討会」と記す）では、「JR 貨物を中心に、他の物流事業者、荷主等、幅広い関係者が一丸となって政府目標の達成を目指す必要がある」と提言されている。まさにその通りである。しかし、それだけでいいのだろうかという思いがある。物流は全ての人の生活において必要なものである。ということは、全ての人が現状を認識しておく必要があるのではないか。これからの物流の仕組みづくりや運用は JR 貨物及び物流事業者、荷主等で行っていただくこととして、私は多くの人に鉄道貨物輸送の大切さを認識してほしいと思い、そのためには今後どのような活動を展開していかなければならないかを考え、論文にまとめることにした。

¹ <https://twitter.com/cargojournal20>

² <https://www.youtube.com/c/cargojournal>

³ 働き方改革関連法によって 2024 年 4 月 1 日以降、自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限が 960 時間に制限されることによって発生する問題の総称。

⁴ https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000016.html

2. 検討会中間とりまとめの提言と、私の経験

検討会の中間とりまとめにおいて、14の課題が提言されている。それらを一つ一つ見ていきながら、これまで私が経験してきたことと照らし合わせてみたい。なお、中間とりまとめの詳細は、国土交通省 HP⁵を参照いただきたい。

課題1 既存の輸送力を徹底的に活用した潜在的な輸送ニーズの取り込み

荷主は一般的に、夕方に出荷したいと考えており、配達先企業は午前中に配達ほしいと考えている。そうすると、積載率が高い列車と低い列車が出てしまう。しかし元勤務先では、少し事情が異なっていた。製品の出荷において、事務方は夕方出荷を希望していたが、現場の都合で早朝の出荷となっていた。納入先の最寄り駅に向かう列車は夜遅くに発車するため、半日以上駅に留置させることになっている。その為には生産を1日分前倒す必要があり、繁忙期の対応が大変であった。納入先においては、午前中の混雑回避のために、夕方配達を指定されていた。列車は最寄り駅に午前中到着するので、ちょうど良かった。元勤務先の場合、列車の選択肢が無かったのでこのような対応になっているが、選択肢がある地域の場合、荷主企業の協力で積載率の均等化、もしくは荷量の増量を図ることができると思われる。検討会の取りまとめにおいても運賃の柔軟性について書かれているが、荷主と利用運送事業者の関係性も重要であるとする。

課題2 これまで限定的な扱いとなってきた貨物への対応

貨物列車や道路を走る緊締車を見ると、積載されているほとんどのコンテナは12ftコンテナである。かつてコンテナ専用列車「たから号」用として開発された10ft 5ton積コンテナが荷主にとって扱いやすいサイズであったことから⁶、今日では12ftサイズのコンテナが採用されている。一方で中間とりまとめでは、モーダルシフトに対応するためには31ftコンテナに対応する必要があると提言されている。

元勤務先で製品の出荷に用いていたのは20ftコンテナであった。製品の形状が特殊であったため、12ftコンテナでは荷物の乗らない空間が多くなり非効率であった。また、31ftコンテナは使用可能なコンテナが無く、製品1台当たりの運賃が割高になることが分かった。そしてコンテナホームのスペースの関係で対応不可であった。それらのことから、最も運送効率が高く運賃が安くなる20ftコンテナを使用していたのである。但し、20ftコンテナは数量が限られていたため、製品の増産等で輸送量が増えた際には12ftコンテナを使用するしかなかった。貨車への積載効率やコンテナの共通化を考えると12ftに統一することが一番良いと考えるが、荷主によっては20ftコンテナを必要とする場合もあることを念頭にコンテナを増備していただきたいと思う。

⁵ <https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001493161.pdf>

⁶ <https://ja.wikipedia.org/wiki/日本のコンテナ輸送#鉄道コンテナ>

課題3 国際海上コンテナの海陸一貫輸送への対応

2019年ごろ、五大港（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の各港）において輸入された海上コンテナを運ぶトレーラー（いわゆるドレージ）が問題になった。台風の影響やトラックドライバー不足により大幅な待ち時間が発生し、ドレージが回らなくなったのである。地方にもコンテナ船が入港する港はあるが、大型のコンテナ船が直接入港することではなく、釜山やシンガポール等で小さな船に積み替えられることからリードタイムが五大港よりも余計に掛かるのである。それにより、五大港から地方へ長距離ドレージが行われ、さらにドレージ不足が深刻化した。その為、元勤務先では輸入貨物の長距離ドレージを廃止し鉄道輸送に切替えた。しかし輸入貨物は40ftハイキューブ(背高)に乗ってきていたため、そのままでは貨物列車に載せることはできなかった。貿易相手に20ftコンテナでの出荷を依頼したり、40ftコンテナを港近くの倉庫でデバンしJRコンテナに積み替えるという作業を行った。40ft背高コンテナがそのまま運べたらいいのに・・・、といつも思っていた。

当時お世話になっていたフォワダー(国際輸送を取扱う業者)はドレージ不足に対する危機感を非常にお持ちで、近年利用運送事業者(鉄道)の免許も取得され、鉄道貨物輸送を積極的に利用されている。今後輸入に携わる業務を行うことがあるならば、ぜひお願いしたいと思うフォワダーである。

課題4 災害時をはじめとする輸送障害への対策強化

近年日本のあちこちで自然災害が発生しており、その度に大規模な輸送障害が発生している。この論文を執筆している時点でも奥羽本線と日豊本線で不通箇所が発生している。自然災害が発生することを止めることはできないが、手立てを考える必要があると思った。

2018年と2021年に発生した日本海側の大雪により、在来線の列車に影響が出たが、その際には道路網も寸断されたため、完全に物流が止まり、スーパーやコンビニから商品が消える事態が発生した。当時の勤務先でも部品が入庫せず、製品も出荷できない日が続いた。また、2018年の山陽本線不通時には、鉄道輸送していた九州向けの製品の出荷が止まった。遠方のためにトラックでの輸送に切り替えることもままならず、運賃もかなり割高になった。2021年の山陽本線不通時には、すぐにトラック代行輸送の手配をしていただけたので、お客様に迷惑をかけずに済んだ。

最近ではトラック代行輸送や船舶代行が迅速に行われているという認識であるが、トラックで運ぶことができる量にも限界があるので、抜本的な対策が必要であると思う。

課題5 災害等輸送障害発生時の対応力強化

災害が発生した際に情報が供給されないということも経験した。前述の山陽本線不通

時において、荷主の私は納入先であるお客様に連絡する必要があった。お客様にはどれだけの被害が発生していていつ復旧するのか、そして復旧まではどういう対応をするかということ相談する必要があったが、当面運べないという情報しかない中でお客様と打ち合わせを行うしかなかった。旅客会社が線路を管理している以上、JR 貨物としても旅客会社から情報が来ないと分からないということは理解できる。JR 貨物が情報を持っていないければ利用運送事業者も分からないので、当然荷主はもっと分からないということになる。前広に情報展開をお願いしたい。

課題6 公共インフラとしての新たな社会的要請への対応

内陸部への石油輸送や、有事の際の自衛隊物資輸送について記載されている。私はこの項目に絡む業務を行ったことは無いが、長野で多数のタンク車を連ねた貨物列車を見た際には、内陸部の方の生活に欠かせない列車なのだと純粹に感じた。

課題7 全国一元的な貨物鉄道輸送サービスの維持・発展に係る費用負担の在り方 鉄道を維持していくには多大なる費用が掛かる。

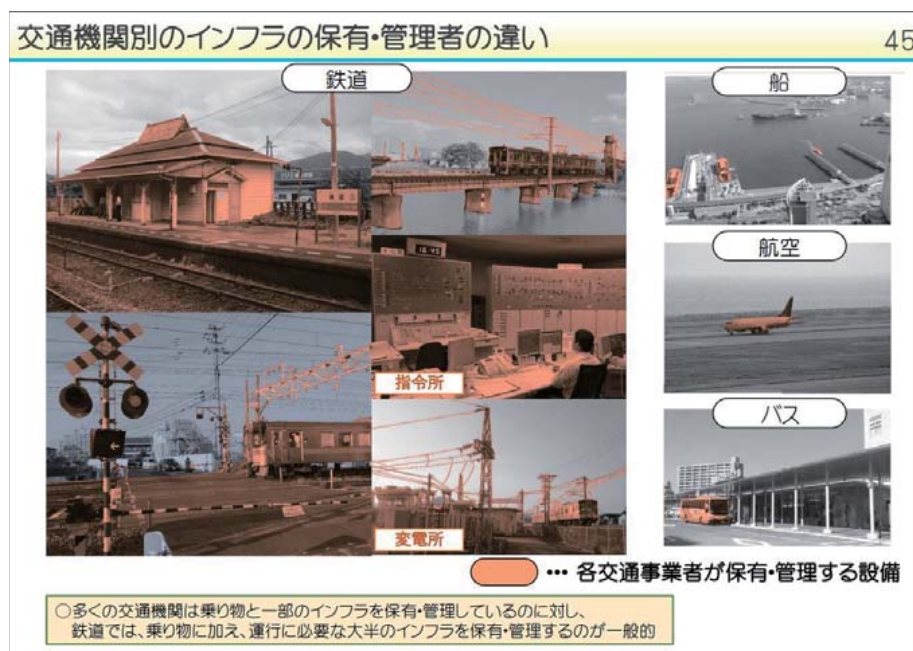


図1. 交通機関別のインフラの保有・管理者の違い

図1は、JR 四国主催「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会 II」で提示された資料である⁷。海運、航空、バス事業者が保有するものはそれぞれ船、航空機、バスのみである。JR 貨物は旅客会社の線路を借りて自社の車両を運行されているので、これらに近いものがある。しかし、第一種鉄道事業者鉄道である旅客会社においては、車両だけでなく線路や駅、踏切、鉄橋、指令所、変電所等、ありとあらゆるイ

⁷ https://www.jr-shikoku.co.jp/04_company/information/shikoku_trainnetwork/2-3.pdf

ンフラを保有・管理しており、それにかかるコストは莫大なものになっている。これでは旅客会社の負担が増え、他の交通機関と比べて平等とは言えない。しかし、コスト負担を公平にすると鉄道貨物運賃が上がることになり、モーダルシフトの足かせになってしまうだけでなく、既存の鉄道利用者が離れていくことになる可能性があり、それでは本末転倒である。一方で他の公共機関とのインフラの差があることも明白である。モーダルシフトを進めるのであれば、この点を対策する必要がある。

課題8 新幹線による貨物輸送の拡大に向けた検討の具体化

新幹線の路線に貨物列車が走る。何とも夢のある話である。現在の最高速度は、東京タと安治川口を結ぶスーパーレールカーゴで、最高速度 130km/h であるが、貨物新幹線が実現されるとその倍の速度で走行可能になるのであろう。もし実現するとなれば、リードタイム短縮につながるだけでなく、北海道の並行在来線問題⁸の解決につながるかもしれない。但し、車両の開発や新たな貨物駅整備が必要で、新幹線と在来線の間で積み替え作業が発生となり、莫大なコストを掛けるほどリードタイム短縮のメリットがあるのかは疑問である。何より旅客列車とのダイヤ調整が必要になることには変わらない。一長一短の振れ幅がかなり大きい課題である。

課題9 誰でもいつでも利用できる体制づくり

旅客列車に乗る際には駅に行き券売機上の料金表を確認したうえで切符を買えばよい。最近では、乗車券は Suica 等の IC カード乗車券に代わり、特急券や指定席券はインターネットで予約及び決済を行い、スマートフォン画面で提示するのである。使用方法は各旅客会社の HP に記載されているだけでなく、それ以外の様々な HP やブログ等で紹介されている。誰でも容易に自宅で切符が買える時代になった。

その一方、貨物列車で荷物を運ぶ方法を知っている人はほぼいない。私自身、鉄道貨物輸送に携わる業務を行うまで知らなかった。JR 貨物公式 HP には「値段の仕組み」についての記載はあるが、利用方法や価格は記載されていない。ではどうやって確認するかというと、電話かメールでの問い合わせることになる。聞いてみなければわからないというのが現状である。なぜそうなっているかというと、何を、どこからどこまで、どれだけの量運ぶかによって価格が変わってくるからである。旅客列車を見てみると、列車に乗るのは「人」、乗車する駅までは自らやってきて、到着した駅から目的地までは自ら向かって行く。つまり運賃が掛かるのは出発駅から到着駅までであることから、距離に応じて決められた価格を支払えばよいので運賃は容易に算出できる。一方、貨物列車の場合、列車に乗るのは、野菜であったり鉄であったり紙であったり自動車であったりする。固体だけでなく粉末も液体もあり、ガソリンや硫酸などの危険物や毒劇物が

⁸ 朝日新聞デジタル 記事

<https://www.asahi.com/articles/ASQ9D5RDWQ9DIPE002.html>

あり、水に濡れると爆発するようなものもある。人は駅まで自ら動くことができるが、荷物は駅まで持っていかなければならず、駅に到着したら目的地まで運ばなければならない。旅客列車の運賃は、距離以外では大人料金と子供料金、普通車とグリーン車等の違いで変わってくるが、荷物は距離だけでなくコンテナの大きさや種類によって変わってくる。人は座席に座ればいいが、荷物は直接固定するか、専用ラックを用いる必要がある。固定具やラックは出発地点に戻す必要があるためその費用も掛かる。このように、容易に運賃を算出することができないのである。JR貨物 HP から問い合わせをするのでJR貨物が全ての費用を算出すると思われるかもしれないが、実際には出発側の利用運送事業者がその金額を算出することになる。この論文をご覧になれる方は当然のことと思うだろうが、世間の人はそのことすら知らないのである。私は会社員時代、鉄道貨物輸送の業務以外にも部品調達や営業を担当していたため、「見積の怖さ」を痛いほどよく理解している。仮に¥100,000の見積書を提出した後¥120,000必要だと分かっていても、一度提出した見積価格は覆らない。見積を慎重に提出する必要があることはよく分かる。しかし、そのことが鉄道貨物輸送に切り替えるハードルを上げているのではないだろうか。

課題10 パレチゼーションの推進

幼いころ長距離トラックのドライバーだった父の助手席に座り、働く姿をよく見ていた。積み荷は青果物が多く、10トントラックに野菜や果物を手積みで満載にし、夜中の道路をひた走り、セリが始まる前に市場で荷下ろしすることを生業としていた。鉄道においても有蓋貨車ワムの時代からバラ積みが基本であった。コンテナ化された今でも手積み手下ろしは行われているようだが、時代の流れでパレット化が進められている。パレットに乗った荷物をフォークリフトでコンテナに積み込むことでドライバーの負担低減になっており、大変良いことである。しかし、バラ積みと比べて、コンテナと荷物との間に隙間ができてしまうことから、荷崩れの原因となってしまうことがある。エアバッグを詰め込む等の対策はなされているが、それにも費用が掛かることになる。最大の問題は、荷主もしくは利用運送事業者がパレットを準備しても、納入先で転用され自社に戻ってこないということである。モラルの問題であるが、鉄道貨物輸送に限らず多くの企業でその問題が発生している。

課題11 貨物駅の高度利用・貨物鉄道のスマート化の推進

元勤務先で祝日に出勤していた時、列車の遅れが発生しお客様への納入が遅れることが分かった。しかし利用運送事業者が休みで連絡がつかず、配達時間の目途が分からないということがあった。また、勤務先では私有コンテナを所有していたが、自社のコンテナが今どこにあり、どの列車でどこに向かっているのか、知るすべがなかった。荷主はIT-FRENSを見ることができないので、列車の遅れが発生した際の対応やコンテナの

運用を検討する際に苦労した。その後 IT-FRENS の閲覧機能のみ利用できることになり、非常に便利になった。

旅客列車においては各企業の HP 等で列車走行位置を知ることができるようになったが、JR 貨物においてもそれが可能になると助かる人が増えるのではないかと思う。

(私にとっても、今後の活動にあたり非常に知りたい情報である)

課題 1 2 貨物鉄道輸送の特性に関する認知度の向上

鉄道貨物輸送はトラック輸送に比べて温室効果ガス排出量が格段に少ない。これは、環境を学んでいる方であれば知られていることである。また、トラックドライバー不足や、前述の 2024 年問題については、物流を担当している人や学んでいる人なら知っていることである。しかし、それ以外の方はこれらのことを知らず、最優先なのはコストとリードタイムである。このことは検討会でも提言されている。しかしながら、これらを TV で見る機会はほとんどない。新聞やインターネットでは見かけるが、興味のない人はその記事を見ないので、認知度が上がっていかないのである。

課題 1 3 エコレールマークの価値向上・改善

エコレールマーク認定企業及び商品の選定は 2005 年に始まった。私自身はその存在を知っていたが、実際に認定商品を進んで購入すると言われるとそうではなかった。残念ながら、消費者にとって、トラックで運んだのか鉄道で運んだのかは興味が無い事項である。というのも、鉄道雑誌や鉄道関係の HP 以外でエコレールマークの記事を目にすることがなく、スーパーでも目にすることはほとんどない。私は以前「スーパーでエコレールマークを探す」という企画を考え近所のスーパーに行ってみたが、広い店内で見つけることができたエコレールマークは、たった 1 点のみだった。もちろん認定商品は多数あるのだが、商品にマークが付いていないのは非常に残念である。インターネットで検索したが、鉄道貨物協会の HP に商品名を文字で紹介されているが、それを映像化して紹介する取り組みが必要であると考え。費用は掛かるが、実際に購入して動画を撮影し紹介することは私にも出来ることである。

課題 1 4 鉄道輸送の利用を促す新たな制度の必要性

元勤務先は省エネ法に基づく特定事業者であったため、エネルギー使用量の低減と報告が必要であった。その為、提言案としてモーダルシフトによる化石燃料使用量低減を提案してきたのだが、担当者は鉄道貨物輸送になじみがないため取り入れられなかった。元勤務先だけでなくお客様の中でも、CO2 低減よりもコスト低減のほうが重要であると考えていることから、モーダルシフトが進まなかった。

エネルギー使用量の低減という面では、電力使用量や化石燃料の使用量低減などはなじみがあり、効果が大きく、見える化しやすい等のイメージがあるが、物を運ぶという

重要な要素の中にもエネルギー使用量の低減につながる可能性があるということを、多くの方に知ってほしいと思う。

3. 広く一般国民に理解されるために私にできること

検討会の中間とりまとめは、この文章で締められている。

貨物鉄道輸送が、我が国の経済活動や国民の日常活動に不可欠なものであり、我が国が直面する社会課題の解決にとって極めて重要な存在であることから、これを維持し、発展させていくべき、との認識が、物流関係者や荷主のみならず、広く一般国民に理解されることが必要であり、本提言がそのきっかけとなることを願うものである。⁹

私は、アンダーバーを引いたこの部分こそが最も重要であると考えている。物流は物流関係者や荷主だけの問題ではなく、国民全員の問題である。そのことを広く国民に伝えるにはどうすればいいのか。国が、自治体が、物流業者が、荷主がそれぞれ活動するのはもちろんだが、それらが共に協力し合って活動することも大切である。加えて私のように、国でも自治体でも物流業者でも荷主でもないが物流の現状に危機感を持って活動している者たちにも出来ることがあるのではないかと思う。YouTube 及び Twitter で情報発信している私が出来ることは何かを洗い出し、課題ごとに記す。

課題1 既存の輸送力を徹底的に活用した潜在的な輸送ニーズの取り込み

東海道・山陽本線を走る貨物列車は多数運転されているが、どの列車もコンテナ満載となっている。一方で日本海縦貫線を走る貨物列車は本数もそれほど多くなく、空車もかなり見受けられる。空いている日本海縦貫線を利用し、走行距離は増えるが迂回させることで均等化を図るということもいいのではないかと思う。私は「金沢を駆け抜ける貨物列車」というタイトルで日本海縦貫線を走る貨物列車を撮影し公開しているが、今後もその現状をお伝えしていきたい。

課題2 これまで限定的な扱いとなってきた貨物への対応

前章では、JR 貨物において 12ft コンテナだけでなく 20ft や 31ft コンテナの増備も必要なのではないかという提案を行った。一方でそれを必要としている荷主においても自社で私有コンテナを所有することも必要であると考えている。大手利用運送事業者は自社でコンテナを所有し荷主からの依頼の荷物を運んでいるが、荷主自体がコンテナを持つのである。私は元勤務先で私有コンテナ所有を経験してきたことにより、必要性を非常に感じている。しかし、私有コンテナを所有するにはどうすればいいかわからない

⁹ 中間とりまとめ p39 22~26 行目

という面がある。私の経験を動画にして公開していきたい。

課題3 国際海上コンテナの海陸一貫輸送への対応

海上コンテナと鉄道の組み合わせは、輸出入に携わる荷主の中でほとんど考えられることのない手段である。だからこそ、それを積極的に行っているフォワダーと手を組み、この手段を広める活動を行うことができると考えている。但し、現状は海上 20ft コンテナのみの対応になり、40ft コンテナは JR コンテナに積み替える必要があるので、コキ 73 形貨車の実用化や 40ft コンテナに対応したトップリフターの導入と駅ホームのスペース確保を進めていただく必要がある。

また、かつては日本全国の港に貨物駅があり、水揚げされた荷物が貨物列車で運ばれていた。多くの廃線跡は道路になったり施設ができたりしているが、例えば敦賀港や伏木港にはまだ線路が残っている場所があり、今こそそれを復活させて海上コンテナを輸送することを考えてのいいのではないかと思っている。私の動画でも敦賀港や七尾港、伏木港や舞鶴港を取材したものがあり、一定の注目を集めているので、今後も取材を続けていきたい。

課題4 災害時をはじめとする輸送障害への対策強化

この課題については、課題 8 に関係してくる内容の為、そちらで記載することとする。

課題5 災害等輸送障害発生時の対応力強化

奥羽本線糠沢早口間の不通において、トラック及び船舶での代行輸送が実施されている。その様子や現状の復旧状況を知りたいと思っている人が多数いると思われるが、復旧工事の進捗状況や現在の様子をうかがい知ることができない。私は秋田を訪問し、作業の邪魔にならない範囲で取材を行うことを検討していたが、諸事情により実現できていない。今後はそのような取材も視野に置いた活動を行っていきたいと考えている。

課題6 公共インフラとしての新たな社会的要請への対応

本年 6 月に、南松本及び篠ノ井線を走るタンク列車を撮影し YouTube に公開したところ、かなり多くの方にご覧いただいている。走るパイプラインということで、多くの方が関心を持たれていると考えている。今後も生活と密に繋がる輸送に関しての取材を続けていき、一人でも多くの方に鉄道貨物輸送を知っていただきたいと思う。

課題7 全国一元的な貨物鉄道輸送サービスの維持・発展に係る費用負担の在り方

多くの方にとって、アボイダブルコストルールは未知のものである。そのルールに則って貨物列車が運行され、我々の生活に欠かせない荷物が運ばれている。まずはそのことを多くの方に知っていただくことが重要と考えている。そのような動画を作成し配信

していくことが私の役割である。

課題 8 新幹線による貨物輸送の拡大に向けた検討の具体化

検討会の中間とりまとめが公開され、ネットニュース等の報道に載った中で、最も多く書かれていたのが、この「貨物新幹線」の話題であった。確かに輸送そのもののスピードが上がればリードタイムの短縮につながるのかもしれない。しかし前章で記載したように、その短縮時間は僅かであり費用対効果を考えると本当に必要なのかは疑問である。

私は、貨物新幹線の施設を作ることに費用を掛けるよりも、既存の在来線の改良を行うほうが良いと考えている。今ある設備や現存するかつての設備を整備し直し、線形の悪い部分やがけ崩れ等の障害発生した場所は新線を作り、障害を回避することのほうが安定した輸送を行うことができると考えている。鉄道貨物輸送とは関係ないが、整備新幹線開業で並行在来線の第三セクター化による運賃値上げやサービス低下が見受けられる。在来線を改良することで、在来線特急のスピードアップを図ることができ、地元の鉄道利用者の利便性は変わらない。私はこれを「鉄道施設の 3R(Reduce、Reuse、Recycle)」と称している。

課題 9 誰でもいつでも利用できる体制づくり

運賃がいくら掛かるのか分からない、ということで、算出方法を具体的に説明する動画を製作したのだが、公開していない。なぜなら、私は利用運送事業者の業務を行ったことがなく、元勤務先で運賃を算出したり見積を取得したりした経験でしか言うことができないからである。前述のとおり、「見積の怖さ」を痛いほどよく理解しているからである。これについては運賃を制度化して誰もが分かるように公開していただきたい。

課題 10 パレチゼーションの推進

私が荷主として鉄道貨物輸送に携わる中で経験したことが無い項目であり、今後どのような動画を作っていくことができるのかが今後の課題になる。取材させていただける運送会社や利用運送事業者ができるよう、人脈の形成に努めていきたい。

課題 11 貨物駅の高度利用・貨物鉄道のスマート化の推進

荷主及び利用運送事業者が着駅の状況を知る機会はほとんどないのではないかとと思われる。内部事情についてはうかがい知ることができないが、駅や周辺の様子は敷地外から見ることはできる。私は金沢夕、富山貨物、高岡貨物、南福井の各駅周辺を撮影し、YouTube に公開している。これらを遠方の方に見ていただき、それぞれの駅のことを知っていただければと考えている。今後は他の駅についても同様の撮影を行い、公開していきたい。

課題 1 2 貨物鉄道輸送の特性に関する認知度の向上

トラックドライバー不足については既に動画を公開している。今後も撮影を続け、新動画を公開することで、多くの方に知っていただけるように努めていきたい。

課題 1 3 エコレールマークの価値向上・改善

私は現在荷主ではないので鉄道貨物輸送を利用する立場になく、商品や企業として認定していただくことはできない。しかし、私の活動を通じて認定商品や認定企業が増えることを願っており、私自身が協賛企業に認定されるように頑張っていきたい。

課題 1 4 鉄道輸送の利用を促す新たな制度の必要性

カーボンニュートラルについては、企業ではその取り組みが盛んになってきているが、一般家庭ではまだなじみが薄いと感じている。これについては私もまだ勉強不足であり、どのような動画を作っていけばいいのかわかっている。今後の課題とする。

4. 結論

国土交通省をはじめ各省庁、そして参加された各企業は、検討会の中間とりまとめを基に今後の政策や事業を展開されると考えている。私自身が今後どのような活動をしていくか考えるにあたり、この中間とりまとめをベースにすることが適切であろうと考え、今回の論文を作成した。荷主でも利用運送事業者でもない一個人が出来ることは限られている。しかし、だから諦めるというのは違うと思っている。影響力は微小であるが、鉄道貨物輸送や今後の物流に多少でも興味を持っている人が、同じ方向を向いて声を上げていくことで、多くの方にその思いが届くと思っている。

物流は会議室で起きているのではない、現場で起きているのだ。私にできることは、その現場で働く、鉄道貨物輸送に携わる多くの皆様の様子を多くの方に知っていただき、この方々のおかげで物流が成り立っていて、自分たちの手元にモノが届くのだということに気付いてもらうことである。政治が悪い、行政が悪い、JRが悪い、トラック業界が悪いと口々に不満を言っても何の解決にもならない。私は今後も自分自身ができることで世の中に貢献していきたいと思っている。

最後に、いつも撮影させていただいている JR 貨物の現場で働く皆様、利用運送事業者や旅客会社の皆様、そして私の動画をいつも見ていただいて応援していただいている皆様に心より感謝申し上げます。

以上

参考文献

- 国土交通省 HP https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000016.html
- Wikipedia <https://ja.wikipedia.org/wiki/日本のコンテナ輸送#鉄道コンテナ>
- JR 四国 HP
https://www.jr-shikoku.co.jp/04_company/information/shikoku_trainnetwork/2-3.pdf
- 朝日新聞デジタル 記事
<https://www.asahi.com/articles/ASQ9D5RDWQ9DIPE002.html>
- 貨物ジャーナル Twitter <https://twitter.com/cargojournal20>
- 貨物ジャーナル YouTube <https://www.youtube.com/c/cargojournal>