

## 論点の洗い出し

### 論点 1 「消席」と言う用語について

本 WG では、「消席」「消席率」という言葉を多用してきたが、今のところ利用運送事業の現場では、通常あまり使用されていない言葉であるとのこと指摘があった。

同様の表現として、一般的には「積載率」と言われることが多いとのことである。

#### 【事務局のコメント】

鉄道の輸送能力に対する輸送量を表す“指標”としては、少なくとも次の3つが考えられる。

- ①牽引定数に対する充足率（例えば、両数ベース）
- ②貨車1台に対する積載率（例えば、コンテナ個数ベース）
- ③コンテナ1基に対する積載率（例えば、重量ベース）

我々が使ってきた「消席率」という言葉を上記にあてはめれば、②（+①）に近いと考えられる。

“積載率”と言うと、上記の②または③の双方を惹起させられると思われること、また、「消席率」は上記①、②双方を包括する概念であると思われることの2つから、本 WG では、あらたに「消席」「消席率」という言葉を提起したらどうかと考えるがいかがか？

### 論点 2 料金要因や料金決定のメカニズムについて

この要望は、利用運送事業者も要望先になるのではないか？（とは言っても、提示は簡単なようで難しい）とのこと指摘があった。

理由は次の通り。

鉄道輸送については、主要な「鉄道輸送運賃」がある。

利用運送事業者が JR 貨物へ支払う鉄道輸送運賃には、各種の要因で割引があり、利用運送事業者はその割引を換算し、荷主企業に提示している。この JR 貨物の鉄道輸送運賃に両端の「トラック輸送料金+荷役料金」が加算されたものが、荷主企業へのトータル料金提示になる。

両端の「トラック輸送料金+荷役料金」は、荷主企業との取引条件（例えば、輸送量、頻度、配達時間、庭先条件、コンテナ1個積みか2個積みかなど）で大きく変動し、結果的にはトータルの料金に大きな差異が発生することとなる。

つまり、鉄道料金が同じ場合であっても、利用運送事業者相当分の料金設定が、結果として、荷主企業への提示料金を左右する一面もある。

#### 【事務局のコメント】

本 WG の要望は、「荷主及び利用運送事業者」から「JR 貨物及び行政」に対して行うものである。

この要望は、JR 貨物の「鉄道輸送運賃」が決まるメカニズムを荷主及び利用運送事業者

に教示してもらうことによって、荷主及び利用運送事業者が JR 貨物の「鉄道輸送運賃」を合理化するための“工夫”をしたいというのが趣旨である。

したがって、訂正の必要は無いと考えるがいかがか？（JR 貨物が荷主に直接「鉄道輸送運賃」が決まるメカニズムを教えることはマズイと言うのであれば話は別だが）

### 論点 3 海上輸送コンテナとの共通化について

JR 貨物に対する要望と言いついてしまっていて良いか？とのご指摘があった。

貨車の緊締装置は JR 貨物コンテナと海上コンテナでは異なり、車両サイドも異なる。現在、鉄道と海上共用の「R&C コンテナ」があるが、利用が限定されていることから、設備数も少ないのが現状である。

この共通化を推進する主導的役割については、JR 貨物に負わず以外に海上輸送事業者側に負わずという代替案もある。また、関係者共通の課題といえる面もある。

#### 【事務局のコメント】

JR 貨物が当事者のひとりであることには間違いがない。

「JR 貨物は、本件に関わる海上輸送事業者と協議し…」などとする案が考えられるがいかがか？

### 論点 4 鉄道輸送のエネルギー使用量（CO<sub>2</sub> 排出量）を正確に把握するための手法の開発及び告知

JR 貨物によれば、輸送障害の原因になっている老朽機関車を更新するための機関車の新製が優先順位の高い経営課題となっている現状では、エネルギー使用量を正確に把握するための投資は先送りしたいとする一方、荷主や利用運送事業者の改善努力が反映する新たな指標を準備することは可能とのことであった。

#### 【事務局のコメント】

JR 貨物の置かれている状況や他の輸送モードの算定方法の実情を勘案し、改善が反映される指標の導入を現時点の要望とし、正確性については将来的に向けての要望とした【原案からの変更】がいかがか？

以 上