

2009年6月16・17日
第18回定期大会
ホテルイースト 21 東京

モーダルシフト推進のための提言

ーJR連合モーダルシフト推進プロジェクトー

目 次

◎ はじめに	2
第 1 部 モーダルシフト推進のための提言	
I. 私たちが目指す目標	3
II. 提言にあたっての基本的認識	3
III. 基本的政策に関する提言	3
提言 1. 国家的物流戦略の確立：鉄道貨物を長距離陸上輸送の中核に据える	
提言 2. 輸送モード間の適切な役割分担：トラックとのパートナーシップ	
提言 3. 持続的な鉄道貨物ルート確保	
提言 4. 鉄道貨物輸送の「担い手」たる JR 貨物における環境整備	
IV. 具体的施策に関する提言	9
提言 5. インターモーダル施設の整備促進	
提言 6. 鉄道貨物輸送の高質化のための設備投資の促進	
提言 7. 隘路区間における貨物専用線の新設	
提言 8. 東海道物流新幹線の	
第 2 部 鉄道貨物輸送を取り巻く状況	
I. 物流業界の現状	12
II. 鉄道貨物輸送の現状と課題	12
1. 鉄道貨物輸送の現状	
2. 鉄道貨物輸送の社会的役割	
3. 既存サービスの現状と課題	
4. 既存インフラの現状と課題	
◎ おわりに	19

◎ はじめに

深刻化する地球温暖化に対応するため、各界での温室効果ガス削減が求められている。1997年に採択された「京都議定書」では、日本は2008年から2012年の間に、1990年比で6%の温室効果ガス排出削減を行うことが定められている。運輸部門は、日本全体のCO₂排出量のうち約2割を占めているが、その増加率は他部門に比べて大きく、その削減対策が重要な課題となっている。

こうした中、2001年には「新総合物流施策大綱」が策定され、物流分野における排出抑制策としてモーダルシフトの推進が掲げられた。中でも長距離輸送における鉄道・内航海運の分担率（モーダルシフト化率）を向上させ、2010年までに50%を超える水準とする、具体的な数値目標が盛り込まれた。しかしながら、CO₂排出量抑制が見込みどおり進まないことから、2005年には新たな大綱が策定され、いっそうのモーダルシフトの推進など、2009年を目標年次とする取り組みが求められている。

しかしながら近年の国内貨物輸送量をみると、鉄道輸送はトンベースで約1%、トンキロベースで約4%にすぎず、長距離輸送といった鉄道輸送の特性が発揮できる分野においてもモーダルシフトが十分に進んでいない

こうした状況を踏まえ、国土交通省は「モーダルシフト促進に向けたアクションプログラム」を策定し、荷主・物流事業者の意識向上など、モーダルシフト推進に取り組んでいる。また、2006年に省エネ法が改正されたことにより、貨物の輸送量が一定規模以上の荷主が特定荷主として指定され、輸送に係るエネルギー使用合理化に関する計画書定期報告書の提出が義務付けられた。これにより、特定荷主は省エネに対する取り組みを求められるため、モーダルシフトをはじめ、共同輸配送や営業用トラックへの転換など、輸送に係るCO₂排出量削減への取り組みが進むことが期待されている。

このように、モーダルシフトを促進するためには、海上輸送や鉄道輸送を積極的に活用できる環境整備を進めることが必要である。鉄道貨物輸送の利用促進にむけては、すでに国土交通省を中心に、既存輸送力の最大活用のために様々な取り組みが進められている。また、JR貨物が安全安定輸送の確保と信頼性の向上をはかること、荷主のニーズに応じた、きめ細かな輸送品質の向上を図っていくことなどが必要であることは言うまでもない。

しかし、鉄道貨物輸送が社会的に要請される輸送量の拡大のためには、既存インフラを基礎とするのでは限界があることは明らかである。昨年2月には、有識者などによる「東海道物流新幹線構想委員会」が設立され、基本構想の検討が進められているが、国の施策として、このような抜本的な輸送力の増強策も推進すべき課題である。

こうした問題意識に基づき、JR連合は「モーダルシフト推進プロジェクト」で検討を進め、鉄道貨物の発展、活用にむけた中期的な政策実現をはかるための政策提言を策定した。今後、関係各位の協力を頂きながら、この政策実現に向けて取り組むこととする。

第1部 モーダルシフト推進のための提言

I. 私達が目指す目標

1. 鉄道貨物輸送における機関別分担率および距離別シェアを次のとおり高め、結果として物流分野のCO₂排出量を削減する。

	目標年度	機関別 分担率	距離別シェア		CO ₂ 削減
			501～1,000 km	1,001 km以上	
中期目標	2012年度末	5.5%	10.0%	50.0%	100万トン
長期目標	2020年度末	7.0%	15.0%	60.0%	300万トン

2. 以下の4項目について、2012年度までに国による立案・着工を目指し、2020年度までの完成を目標とする。

- (1) 「東海道物流新幹線構想委員会」が提起している、最先端の技術を駆使した「物流専用鉄軌道」システムを東海道エリアで実現する。
- (2) 海上コンテナとの複合一貫輸送拡大のため、港湾と鉄道とを結節する貨物線や荷役設備（インターモーダル設備）を国の重点物流政策に位置づけ、整備を促進する。
- (3) 国際規格のコンテナ輸送に対応できるよう、トンネルの改修など、鉄道側のインフラ整備を実現する。
- (4) 列車ダイヤが乱れた際に荷物の積み下ろしができる補助荷役ターミナル（トラック輸送と結節するインターモーダル施設）を国の重点物流政策に位置づけ、整備を促進する。

II. 提言にあたっての基本認識

— 鉄道を活かしたモーダルシフト実現へ国の物流政策の転換を —

1. 鉄道貨物輸送が果たすべき役割と目標の考え方

政府の「地球温暖化対策推進本部」が2002年3月に定めた「地球温暖化対策推進大綱」

では、「京都議定書」において公約した温暖化効果ガスの削減目標を達成するために、内航海運・鉄道へのモーダルシフトによるCO₂排出削減の目標量は年間440万トンとされ、その内訳は、海運で370万トン分、鉄道で70万トン分を削減することとなっている。なお、70万トン分のCO₂を削減するためには、約28億トンキロ分の輸送量をトラックから鉄道に移すことが求められている。この輸送量は、JR貨物の輸送量(2007年度231億トンキロ)の約12%にあたる。

私たちは、環境問題をはじめ、トラックに過度に依存した物流体系がもたらす社会的コストの解消のために、鉄道貨物輸送は「大綱」が示す以上に役割を果たすべきであると考え。また、それを実現するために必要な潜在的な能力を有すると自負している。2012年度までの当面の目標を「大綱」にある70万トン分のCO₂削減(トンキロベースのシェア5.5%)に置くが、長期的には、300万トン分のCO₂削減(同シェア7%)を目指し、鉄道の特性を活かして社会に貢献するべきと考える。

しかし、鉄道貨物輸送が社会的に要請される輸送量の拡大のためには、既存インフラを基礎とするのでは限界がある。環境対策の推進とは逆に、世界同時不況の影響から、JR貨物の輸送量は2008年後半から大幅に減少している実態をみても、現在の枠組みを踏襲した施策のみでは、鉄道貨物の潜在的な能力を発揮することができず、この目標を達成することは不可能であると言わざるを得ない。

2. 国に戦略的な物流政策とインフラ整備の必要性

JR連合は、環境面に優れた持続可能な物流体系を構築するためには、国による戦略的な物流政策が不可欠であると考え。そして、物流におけるインフラ部分は、国・公共が責任を果たすべきだと考える。

鉄道貨物のインフラは、ターミナル等の貨物固有の設備はJR貨物が保有し、線路については、JR旅客会社が保有する設備を、JR貨物が会社間協定に基づき、「線路使用料」を支払い運行している。既存インフラのみでは、輸送量の拡大に限界があり、鉄道貨物の特性を十分に発揮できない状況にある。鉄道貨物輸送についても、港湾・道路・空港と同様に、国・公共が戦略的な物流政策に基づいて、インフラを整備すべきである。

具体的には後述するが、貨物専用線の建設、E&S(着発線荷役)方式などターミナル整備、海上コンテナとの複合一貫輸送を可能にする施設の改良、トラック輸送や海上輸送と結節するインターモーダル施設の整備、列車ダイヤが乱れた際に荷物の積み下ろしができる荷役ターミナルの建設などを行うべきである。なお、2008年2月には、有識者などによる「東海道物流新幹線構想委員会」が設立され、基本構想の検討が進められているが、国の施策として、このような抜本的な輸送力の増強策も推進すべき課題であると考え。※

このように、鉄道貨物が社会的に求められる役割を発揮するためには、従来の延長線上で

はなく、大胆な投資が必要であり、そのための社会的な合意形成を進めていく必要がある。なお、JR貨物の経営のあり方については、そうした鉄道貨物輸送の社会的役割を發揮できる体制を築くことを考慮し、慎重に検討すべき課題であるとする。

※ 「東海道物流新幹線構想」の効果の試算

粗い試算ではあるが、東海道物流新幹線が実現した場合、1日にトラック2万台分のモーダルシフトが実現でき、1日1万トン、年間365万トン分のCO₂を削減できるとみられ、政府目標を大幅に上回る効果が見込まれる。(東海道物流新幹線構想委員会報告における試算)「同委員会」では、東京・名古屋・大阪の三大都市圏の相互間の輸送力を1日約20万トンとみている。仮に、平均輸送距離を400キロとして計算すると、年間で292億トンキロの輸送が可能となるが、これは、現在のJR貨物の輸送量を上回る値であり、計算上は、現在はトンキロベースで約4%にすぎない鉄道貨物の輸送シェアを倍増させるものである。

政府は2008年5月、道路特定財源を2009年度より一般財源化することを閣議決定したが、国・地方を合わせて年間5.6兆円に上る財源の一部を活用すれば決して実現不可能なプロジェクトではない。「東海道物流新幹線」は、温暖化対策に加えて、エネルギー問題の改善、トラック運転手の人手不足対策や労働環境の向上、トラックの安全問題の改善など、高い社会的な意義を持ち、きわめて大きな効果をもたらすと見える。

Ⅲ. 基本的政策に関する提言

提言1. 国家的物流戦略の確立：鉄道貨物を長距離陸上輸送の中核に据える

これまで国が採ってきた物流政策は、海運、航空、トラックおよび鉄道とモードごとに個別に計画が立てられてきた。その結果が、モーダルシフトが遅々として進まない大きな原因となっていると考える。今後は「環境にやさしく、効率の良い物流システムの構築」という観点から、物流施設の共同利用、各モードの結節を考えた物流計画や、鉄道貨物へシフトしやすい方法、例えば、新たな需要を發掘するためにユーザーを惹起するようなインセンティブを制度化する等、国として立案すべきである。

(1) 貨物物流における総合交通政策の確立

すべての輸送モードがその特性を發揮し適切な役割分担を果たすことが、環境対策においても、また物流の効率化においても、肝要である。しかしながら、わが国の貨物物流政策は、意図せざるものであるとはいえ、トラック輸送を促進するものであったと言わざるを得ない。このような反省に立ち、モーダルシフトを推進するために、航空、海運、鉄道、

トラックの輸送手段を有機的に結節することを最優先課題とした総合交通政策を確立するべきである。

(2) 鉄道貨物のポテンシャルの確認とミッションの付与

貨物鉄道はトラックに比べて、エネルギー消費、労働生産性、地球環境への負荷、局地的環境への負荷等の面で優れた輸送機関であり、その社会的優位性を正しく認識すべきである。そして、その社会的優位性が十分に発揮されていない現状を直視し、鉄道貨物のポテンシャル（潜在的可能性）を発現することこそが、鉄道貨物に課せられたミッション（社会的使命）であることを、社会全体で確認しなければならない。

(3) 自動車貨物輸送から鉄道貨物輸送および内航海運輸送へのシフトの意義の明確化

地球温暖化をはじめとする地球環境問題が深刻化する中、我が国のCO₂排出量の約2割を占める運輸部門においても排出量削減が強く求められている。運輸部門におけるCO₂排出量の約9割が自動車に起因しており、低炭素社会の形成に向けて、自動車等に比べて遙かにエネルギー効率が良い鉄道貨物輸送や内航海運輸送へのモーダルシフトを政策的に推進しなければならない。

提言2. 輸送モード間の適切な役割分担：トラックとのパートナーシップ

トラック輸送は、荷主のニーズに柔軟かつ迅速に対応でき、積換えなしに輸送できるという輸送特性を有している。その一方で、トラック輸送は一回当たりの輸送量が少量であり、輸送量あたりのCO₂の排出量やエネルギー消費量も多いという欠点がある。さらに、交通安全の問題、渋滞に関する問題もある。

一方、鉄道貨物輸送は、運転士一人5トンコンテナ130個(10トントラック65台分)を輸送でき、大量貨物輸送に適しており、CO₂の排出量も少なくエネルギー効率に優れているが、積換えしないと目的地まで配達できないという欠点がある。また、内航海運についても鉄道貨物輸送と同様に目的地まで配達できないという欠点があり、いわゆるドア・ツー・ドアの輸送を行うにはフィーダー輸送が不可欠である。

したがって、今後はお互いの長所を活かしながら欠点を補完しあうような施策と、役割分担の整備が求められる。

(1) トラックと鉄道および内航海運との役割分担の明確化

今後の貨物輸送は、モード間毎の競争関係ではなく、共同利益を増加させるための協力関係が必要である。その結果として、荷主に対して、より高質の輸送サービス（高速、確実、安全、低コスト）を提供することが肝要である。協力関係を促進するためには、お互

いの役割分担を明確化、お互いがそれを正しく認識することが重要である。

(2) 少子高齢化による労働者不足への対応

少子高齢化による労働者不足は、トラック運転手の不足としてトラック業界においても強く懸念されている。長距離輸送を鉄道および内航海運が担い、短距離輸送をトラックが分担するのであれば、労働者不足に対応することになり、トラック業界にとっても大きなメリットがある。ひいては、荷主にとっての物流コストの低下につながる。トラック輸送と鉄道貨物輸送は、本来は競合関係にあるのではなく、補完関係にあることに留意すべきである。

(3) 補完機能の高度化：インターモーダル施設（載せ換え施設）の重要性の確認

トラック輸送との補完関係を確立するためには、トラック輸送との結節点において載せ換え施設（インターモーダル施設）の整備が不可欠である。インターモーダル施設の整備は、鉄道や海運のみではなく、トラック輸送にとってもメリットがあるため、公共施設として整備されるべきである。

提言 3. 持続的な鉄道貨物ルート確保

上述のとおり、鉄道貨物輸送は国家的物流戦略の立場から必要不可欠なものである。現状も、鉄道貨物輸送は地域経済の活性化や国民生活を支える生活関連物資の輸送において、重要な役割を果たしている。したがって、国家的物流戦略の立場から、鉄道貨物輸送のネットワーク機能の確認、将来に亘り持続的に維持すべき鉄道貨物ルート of 国家的コンセンサスを確立することが求められる。

現在進められている整備新幹線建設にあたり、関係する線区、即ち北海道・東北方面を結んでいる津軽海峡線や東北線、北海道地区と関西地区を結んでいる北陸線などは、国民生活と産業を支える重要なルートとなっている。政府・与党の申し合わせにより、今後、整備新幹線の開業に伴いこれらの線区がJRから経営分離されるが、その場合においても、鉄道貨物輸送の立場からは、全国ネットワークの中においていずれも欠くことのできない、重要な線区であることに違いはない。したがって、これらの線区が経営分離によって寸断されることがないように、言い換えれば、国家的な立場から鉄道貨物の「通行権の確立」を将来に亘り担保するよう、長期的な視点に立った交通政策を確立するべきである。

なお、北海道新幹線の建設にあたっては、新幹線と在来線（貨物列車を含む）の「共用走行」という新たな課題が生じるが、「絶対安全」が前提となることは言うまでもなく、その上で、技術面を含めた諸課題の解決に積極的に取り組むべきである。

整備新幹線の建設という高速旅客鉄道の推進の結果が、鉄道貨物の運行環境の悪化につな

がってはいない。JR連合は、内航海運やトラック輸送と共に総合交通政策の確立を目指す立場にあるが、前提として、鉄道分野において十分な相互調整が図られることが求められることは言うまでもない。鉄道政策においては、旅客輸送に限らず、物流輸送にもしっかりと着眼した、適切な政策調整がなされるべきことを強く主張する。

提言4. 鉄道貨物輸送の「担い手」たるJR貨物における環境整備

(1) JR貨物に求められる環境整備

上述の通り、日本の物流戦略において鉄道貨物輸送は重要な位置づけにあり、今後ますます期待が高まるものと考えられる。その「担い手」たるJR貨物には、国民の負託に応えるためにも、一層の経営基盤強化と、その環境整備を図ることが必要である。

1987年の国鉄改革によりJR各社が誕生し、中でも鉄道貨物輸送については唯一の存在としてJR貨物が発足した。以降、安全の確立を大前提に、国民の負託に応えうる鉄道貨物輸送の展開に努めてきた。言うまでもなく鉄道事業の根幹は安全の確立であり、これは長期的な人的、物的な資源の蓄積により担保されるものである。その意味で、JR貨物は日々経営基盤の強化に努めていると言える。

しかしながらJR貨物が、こうした経営を今後も健全に持続するためには、大きな課題が残されている。その一つは、鉄道線路を賃借して事業を行う、いわゆる第二種鉄道事業者としての、旅客各社に支払う線路使用料の問題である。JRが発足する際にJR貨物と旅客会社との間で締結されたルールは有期契約であり、これが将来に亘り維持されるのかどうか確定していない。この帰趨によってはJR貨物の経営に重大な影響を与えることになる。二つには、「整備新幹線に関する諸問題」である。北海道新幹線については、前記の通り「共用走行」のための安全確保やダイヤ調整は喫緊の課題である。また北陸新幹線では、経営分離区間が複数県にまたがり、またJRの支線区間もあることなど、貨物ルート確保の問題を解決する必要がある。さらに、JR貨物の保有する設備に老朽化がみられ、その更新が求められるが、財源確保も大きな課題である。これら諸課題については、JR貨物の経営権にのみ負うものではなく、国家的な戦略に基づき解決すべきものと考えられる。

(2) JR貨物の完全民営化をめざして

国鉄改革の主たる目的は、JR各社が健全で自立的な経営を確立することであり、その一つの帰結が「完全民営化」である。JR貨物も同様であるが、仮に利益率等の上場基準をクリアしたとしても、上場するからには株主を保証する成長戦略が求められる。すなわち、永続的に利益が確保できる体質になっているかどうかを検証されねばならない。現在、JR貨物に対しては、「承継特例」や「買換特例」をはじめとする税の減免措置、東京から九州までのモーダルシフト推進のための施策等が実施されてきたが、現実には貨物輸送

量は大きく伸びていない。その背景には「災害に弱い」、「機動性に欠ける」、「使い勝手のよいダイヤがない」等々の問題が指摘されているのも事実である。JR貨物が、国鉄改革の目標である「完全民営化」を目指していく上で、どうすればその展望が見えてくるのか、再度検討を深める必要がある。

IV. 具体的施策に関する提言

提言5. インターモーダル施設の整備促進

現在、モーダルシフト施策が推進されているが、なかなか進んでいないのが現実である。言葉だけをみると、トラック貨物を単に他輸送機関へ転換させるというイメージである。これでは、トラック事業者に大きな抵抗感をもたらすことになる。

インターモーダル輸送は、二つ以上の輸送機関を最適に統合して、荷主のニーズに合わせた輸送サービスを提供するものである。しかし、そのためには既存のインフラ整備はもとより、新たな施設の整備が必要となる。

(1) 公共施設として、インターモーダル施設を整備

インターモーダル施設（貨物専用線との結節施設、港湾施設やトラックターミナル、鉄道貨物駅における乗せ換え設備など）は、公共の施設として整備すべきである。なぜなら、インターモーダル施設は、単一の輸送モードもしくは単一の事業者のみが利用するのではなく、複数の輸送モードもしくは複数の事業者が共同で利用するものであるからである。

(2) 各モード間のネットワーク整備

鉄道と内航海運、鉄道とトラックのみではなく、トラックと内航海運との設備も拡充し、モードを超えた環境にやさしく、安全で効率的なナショナルネットワークを整備すべきである。

(3) E & S方式の拡充による安定輸送の促進

現在、主要幹線の輸送力を最大限活用するための「E & S 駅」の戦略的な整備がされ、徐々に拡大されている。このような戦略的な拠点整備をはかることが、貨物列車の速達化、利用促進につながるとともに異常時対策にもつながることから、さらに拡充すべきである。

※ E & S方式

「E & S (Effective & Speedy)方式」とは、コンテナを本線上の列車から積卸しする、『着発線荷役』方式のこと。

(4) 海上コンテナ輸送に対応できる設備の充実・整備

国際的にコンテナが大型化（40 フィート超）しているが、わが国の鉄道貨物輸送では、こうした大型の海上コンテナ輸送に対応する設備がきわめて不十分であり、大幅に輸送が制約されているのが実態である。この分野の輸送量の拡大は、鉄道貨物輸送の役割発揮のために非常に有効である。具体的には、港湾施設の整備のほか、大型コンテナが通過できるトンネルの整備、大型コンテナ輸送に対応した貨車の開発などを進める必要がある。その整備財源については、社会的な効果を勘案し、国・公共による積極的な助成を求めたい。

提言 6. 鉄道貨物輸送の高質化のための設備投資の促進

各JR旅客会社は、分割・民営化に備えて必要な投資を民営化前に実施した。しかし、JR貨物に対しては全くと言ってよいほど行われなかった。その結果、民営化後も多大な設備投資が必要となり、経営圧迫の大きな要因の一つである。特に深刻なのは、電気機関車・ディーゼル機関車や貨車の老朽化である。今後、鉄道貨物輸送の高質化を構築するためには、車両等への設備投資が不可欠である。

(1) 安定輸送促進のための車両等の更新に対する助成

現在、JR貨物会社の保有する機関車の67%、コンテナ貨車の38%が未だ国鉄時代からの車両となっている。老朽化が著しく、過去にも走行中に機関車故障が発生し、旅客会社や利用者にも多大な迷惑をかけたが、これらの取替は喫緊の課題である。

(2) 高速走行のための鉄道設備に対する助成

平成16年から最高速度130km/hで走行する新型車両が運転を開始したが、これは旅客会社とのダイヤ調整から見ても有効であり、これらの投資に対する助成が必要である。

(3) 補助的荷役ターミナルの整備

災害や事故等により列車の遅れや抑止が生じた場合、トラックへの積換えが迅速に行えるよう、既存の施設に補助的な荷役設備を整備する必要がある。

提言 7. 隘路区間における貨物専用線の新設

荷主・企業などの顧客ニーズに応えるためには、JR各旅客会社との間でのダイヤ設定や増発、また、輸送障害発生時における運行管理などの協力体制は不可欠であるが、特に旅客

輸送のニーズから列車密度の高くなっているいわゆる隘路区間において、簡単に貨物専用線を新設することは難しい問題である。ゆえに、東海道においては「物流新幹線構想」の実現こそが「隘路解消」につながるものであると考ええる。

提言 8. 東海道物流新幹線の整備

物流部門の大動脈であり、一大混雑区間である東京～大阪間の区域を設定し、世界に例を見ない画期的なモーダルシフト施策の実現を目指す提案がされている。具体的には第二東名神の高速道の中央分離帯や車線のゆとり部分などを最大限活用し、ここに鉄道軌道による最新鋭物流専用軌道の設定が想定されている。

この構想による主なメリットとして、①CO2発生量の大幅削減、②大型トラックの走行削減による渋滞解消、③重大交通事故の発生抑制、④トラック運転手の人手不足解消、などが上げられており、我々としても極めて有効な手段であると考ええる。

(1) CO2 排出量削減のメインプロジェクトとしての位置づけ

この構想は、鉄道の特性をベースにトラックの特性を取り入れた、「環境に優しい、利用者のニーズに対応できる新しい幹線物流システム」を構築するというものである。しかし、物流新幹線構想は、事業費が2兆円規模の巨大プロジェクトと言われており、現在、鉄道貨物輸送を担っているJR貨物が到底対応できる規模ではなく、「国の施策」として建設すべきである。

(2) トラック運転手不足への対応としての有効

トラック運転手の長距離、過酷な深夜労働や、深刻化する労働不足への対応の観点から、長距離輸送について、鉄道を活用したモーダルシフトを推進することが喫緊の課題である。

第2部 鉄道貨物輸送を取り巻く状況

I. 物流業界全体の現状

国内物流の動向は、トンベースでは1996年度の67億9,900万トンをピークに、2006年度では54億3,100万トンと減少し続けている。

日通総研が昨年末にまとめ発表した2009年度の貨物輸送見通し(国内貨物総輸送量)は10年連続の前年割れとなり、しかも40年ぶりに50億トンを割り込むことが予測されている。消費関連、生産関連、さらに建築関連の3品類すべてが減少することから前年度比4.0%減の49億3,700万トンとなる見通しである。トラック、内航海運、鉄道、航空など輸送機関別で見ても、全機関で前年割れの見通しとなっている。日通総研によると2009年度は景気が一段と低迷する見通しで、荷動きは一層低迷すし、消費関連貨物では日用品や食料工業品などを中心に3%台半ば、生産関連貨物でも一般機械、鉄鋼、化学製品などが減少して6%程度まで落ち込む見通しであるとしている。また建設関連貨物も、公共投資が小幅な減少に止まることから2%台半ばのマイナスになるとしている。

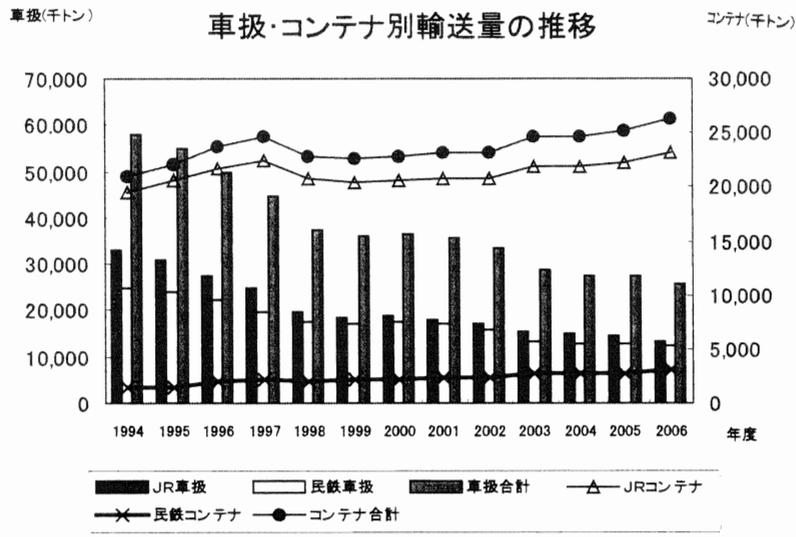
物流業界には業界秩序維持に関する問題が多く存在している。国交省は昨年7月、「軽油価格高騰に対処するためのトラック運送業に対する緊急措置」の一環として打ち出した具体的な施策で、社会保険などの未加入事業者への行政処分等の強化対策および新規許可時の法令試験制度を実施することとした。また、下請代金支払遅延等防止法(下請法)の運用状況によると、道路貨物輸送における下請法違反行為に対する勧告は7件で、過去最多となっている。下請法違反事件の措置件数2,753件(勧告および警告の合計)を業種別にみても、道路貨物輸送業の件数が最も多く368件(構成比13.4%)となっている。

II. 鉄道貨物輸送の現状と課題

1. 鉄道貨物輸送の現状

(1) 社扱・コンテナ別輸送量の推移

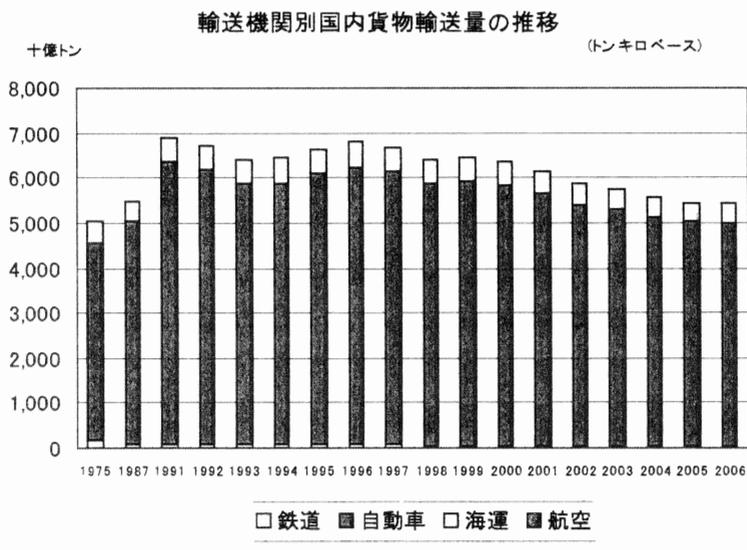
我が国の国内貨物輸送量がここ数年減少傾向にある中で、鉄道貨物輸送についても全般的には減少傾向となっており、特に石灰石、セメント等の車扱の減少が著しく、2006年度の輸送トン数(約2,563万トン)、輸送トンキロ(約231億トンキロ)が共に10年前の半分以下となる一方、コンテナについては、平成12年度以降は増加傾向となっている(2006年度、約2,624万トン、約206億トンキロ)。

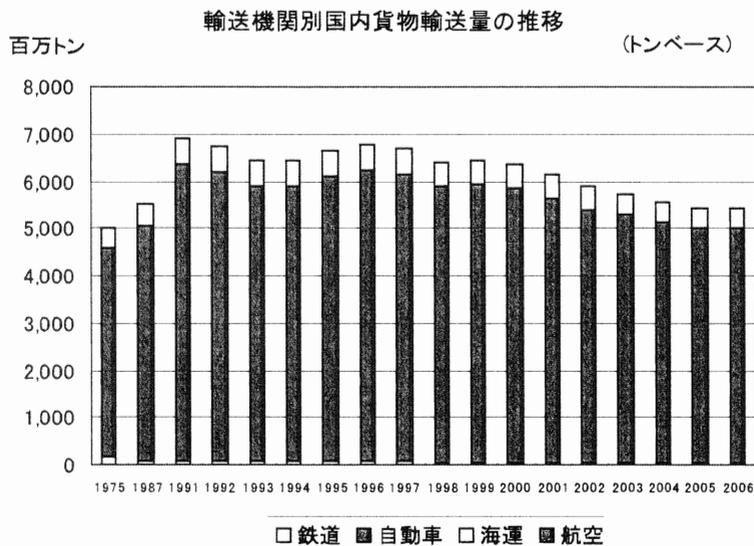


※ 「数字でみる鉄道2008」より

(2) 輸送機関別国内貨物輸送量の推移

1965年度には、鉄道貨物輸送は機関別分担率約31%（自動車は約26%）と大きな地位を占めていたが、その後のモータリゼーションの進展や、事故等による鉄道貨物輸送の信頼性の低下等により、大きくシェアを落とし、国鉄改革時の1987年度には5%（自動車は約50%）にまで減少した。以降、近年においては、約4~5%前後で推移している（トンキロベース）。

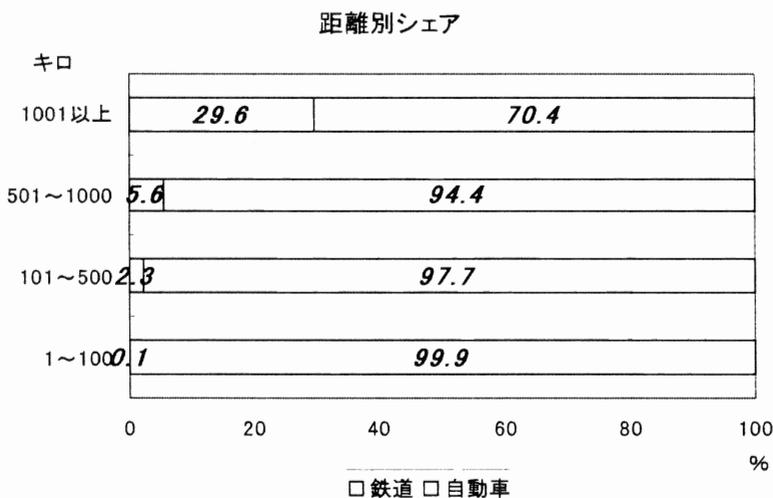




※ 「数字でみる鉄道2008」より

(3) 陸上貨物輸送における距離帯別シェア (トンベース)

陸上貨物輸送における距離帯別シェア(トンベース)でみると、1998年度に501～1,000kmで約9%、1,001km以上で約40%を占めていた鉄道貨物輸送は、その後、徐々に減少を続け、2003年度には501～1,000kmで約5%、1,001km以上でも3割を割り込む(約28%)に至ったが、2004年度には増加に転じ、2005年度には各々約7%、約33%となっている。環境問題等を背景としたモーダルシフトが進む中、中・長距離帯(概ね500km以上)において、今後更に鉄道機能特性が発揮されることが望まれる。



※ 「数字でみる鉄道2008」より

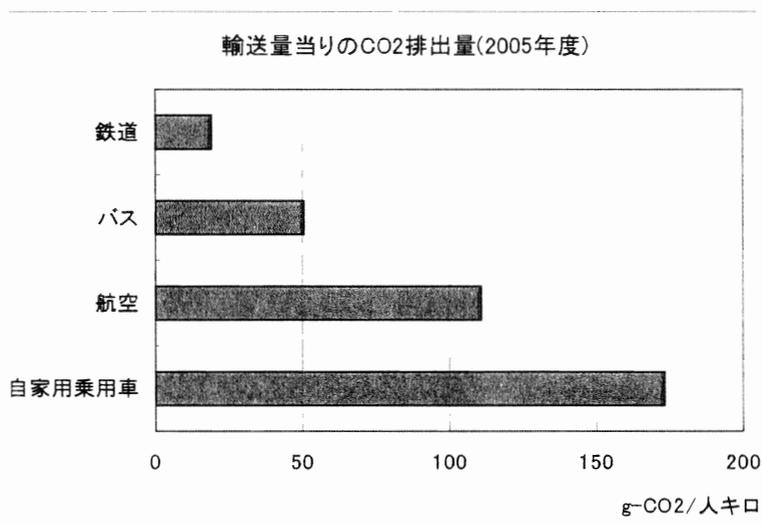
2. 鉄道貨物輸送の社会的役割

(1) 環境対策への貢献

鉄道貨物は、環境問題などで他機関輸送に比べて優位性を持つ。営業用トラックに比べてCO₂排出量は約1/7、エネルギー消費は1/6である。

「京都議定書」では、2008年から2012年までの間に、1990年比6%のCO₂削減が義務付けられている。また、NO_x・PM規制の強化など環境規制がさらに厳格化するなか、鉄道貨物輸送は環境対策へ大きく貢献できる。

また、交通渋滞や事故がもたらす社会的な「損失」を鑑みても、トラックに過度に依存した物流形態は限界があるので、鉄道を活用したモーダルシフトは交通安全社会にも貢献する。



※ 国土交通省資料より

(2) 労働人口減少社会への対応

少子高齢化の進展に伴って若年労働力が減少する中、輸送の省力化と労働力の観点から、運転士一人で10トントラック65台分の貨物を運ぶことができる鉄道貨物輸送の果すべき役割は大きい。

(3) 地域社会貢献への期待

鉄道貨物輸送は、地域経済を支える産業物資や地域の生活を支える生活物資等の輸送に大きな役割を果たしている。近年、大規模工場の地方進出等に際しての輸送手段として選択されるケースが出てきており、地域への企業立地等においてもその貢献が期待されている。また、こうした鉄道貨物輸送の地域への貢献に鑑み、地域の側においても、貨物鉄道ネットワークが十分機能するよう積極的に協力していくことが期待されている。

(4) 国際競争力の強化に向けて

東アジアとの国際複合一貫輸送の増大に対応して、鉄道貨物を活用し 2006 年 3 月より上海～門司港間で就航が開始された。物流の世界にあってもグローバル化が進んでいるなか、さらなる港湾と鉄道の結節にて国際競争力を強化しなければならない。しかし、海上コンテナは、国際規格で統一されており J R 貨物コンテナ規格とは異なり、J R 線の走行区間も限定されているのでコンテナ規格の統一が必要である。

海上コンテナ輸送の更なる拡大のために港湾と鉄道とを結節する貨物線や荷役設備の建設が海外輸送の拡大につながると思われる。

3. 既存サービスの現状と課題

(1) 「J R 貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会」によるサービスの向上

環境負荷の小さい輸送モードである貨物鉄道は、原油高構造、若年労働力減少化におけるモーダルシフト、企業の環境・省エネルギー行動の受け皿、CO₂ 排出削減目標達成への貢献など、その社会的使命は益々増大している。しかしながら、輸送障害時等における輸送手配や、輸送コストに対する要望・期待に十分な対応ができておらず、様々な方策が取り組まれてはいるものの「モーダルシフト」の担い手にふさわしい貨物鉄道事業とはなり得ていないのが実態である。社会に貢献し荷主ニーズに対応した物流サービスを提供するため、貨物鉄道事業を機軸とした「総合物流企業」を目指す必要がある。

こうした背景から、2007 年 3 月、国、J R 貨物、利用運送事業者及び荷主からなる「J R 貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会」が国土交通省に設置され、ユーザーの意見・要望を直接把握し、具体的な改善に取り組むための議論が行われ、鉄道貨物輸送に対する課題の抽出・解決策の検討が行われると共に内容の充実した実効性のあるものに後押しする国の体制が整った。

それを受けて J R 貨物では「J R 貨物による輸送品質改善アクションプラン」を策定し、具体的な取り組みを実行している最中であるが、問題は山積している。今後も利用運送事業者等をはじめ関係諸団体等との連携を強化し、貨物鉄道事業が物流業界はもとより社会的に認知を受け、シェア拡大がはかれるよう、独自の広報・販売戦略を実践することも強く望まれる。当面する課題として「ユーザーのニーズを反映するための取り組み」、「積載率の向上と輸送枠を取得しやすくする仕組み作り」、及び「安全・安定輸送の確保」等の諸課題を速やかに解決し、より一層、利用しやすい商品作り及び輸送品質の向上を目指すことが重要である。

(2) 安全・安定輸送の強化について

J R 貨物における 2007 年度の鉄道運転事故等の発生状況は、鉄道運転事故において、列車事故（列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故）の発生はないが、入換車両が異進路に進入して留置車両に激突する鉄道物損事故が発生している。また、インシデントは大幅に増加しており、8 月には居眠りによる列車退行事故も発生している。

ヒューマンエラーの発生件数も大幅に増加し、6 つの特定事故・車両故障も増加するなど、安全に対する取り組みに課題を残すものとなっている。

上記懇談会の中で改めて指摘されたとおり、「安全・安定輸送の確保」は、荷主に選択される輸送機関として最大の要件であり、運転事故等の撲滅を目指すと共に、「ヒューマンエラー」及び「車両故障」を原因とした輸送障害は、あらゆる努力を行い、根絶しなければならない。

また、輸送障害が発生した場合には、迅速・的確な情報連絡体制の強化、列車遅延拡大防止、適切な運転計画の手配、及び代替輸送等の対処を利用運送事業者と円滑に実施すると共に、旅客会社との適切な連携を図る等の取り組みにより、貨物鉄道事業への信頼性を向上させることが重要である。

4. 既存インフラの現状と課題

(1) 貨物専用線の必要性

実効あるモーダルシフトを実現していくためには、その為のインフラ整備を行っていくことが必要不可欠であり、J R 貨物はこの間、輸送能力の向上を目的に、貨物列車の長編成化（20 両から 26 両編成へ）を行うため、東海道（東京～大阪間 1998 年完成）・山陽線（大阪～北九州間 2007 年完成）では待避線の延長や変電所の増強工事など鉄道貨物輸送力増強事業を行ってきた。更に北九州～福岡間でも 2011 年の開業に向け、国庫補助を受けた工事が進められている。

一方で、荷主・企業などの顧客ニーズに応えるためには、J R 各旅客会社との間でのダイヤ設定や増発、また、輸送障害発生時における運行管理などの協力体制は不可欠であるが、特に列車密度の高くなっているいわゆる隘路区間においては、貨物専用線を新設することでその問題の解消が図られると考える。

(2) 輸送力増強や高速化への対応

J R 貨物は機関車を 813 両（EL・538 両、DL・233 両、EC・42 両）、貨車 8,900 両、そしてコンテナ車は 66,679 両（2008 年 4 月 1 日現在）を保有し、機関車については 1955 年代後半から 1960 年代前半に製作されたものが現在も運用されている。2008 年度初において、J R 新製は 34%に対し国鉄製が 66%となっており、老朽化による車両故障も懸念されて

いる。

NS2011※によると 2008 年度～2011 年度累計で、機関車は約 100 両、コンテナ車は約 600 両を新製する計画となっているが、これでも輸送力増強や高速化への対応には不十分である。したがって、修繕費の削減はもとより、何よりもダウンタイム※の減など輸送品質の向上を図る必要があると考える。

※ NS2011(ニューストリーム 2011)

J R 貨物の 2008 年度を初年度とする 4 ヶ年の中期経営計画

※ ダウンタイム

車両故障により輸送サービスが停止する時間

(3) 貨物ルートの確保

2002 年 10 月に「全国新幹線鉄道整備法施行令」が改正され、J R 貨物の線路使用料については、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が J R から受け取る新幹線貸付料の一部を活用し、使用量の増加による受損分を調整する仕組みが確立された。これによって東北・九州新幹線の並行在来線では、実質的に同水準での線路使用料が維持されている。

今後予定されている青函ルートや日本海ルートはいずれも J R 貨物の大動脈であり、現行ルートが確保されない事態になれば死活問題になりかねなく、永続的な貨物ルートの確保が求められる。

(4) E & S 方式の拡大と有効活用

J R 貨物には現在 28 の施設があり、NS2011 によると、それを 40 に拡大していく計画となっている。これは、本線上でコンテナの積み降ろし作業が出来る為、貨車の入れ換え作業による時間短縮が図られるうえ、その他のメリットとして輸送障害発生時においては鉄道からトラックへの積み替えが可能となり、荷主への素早い対応ができる。

また、港湾施設に近い箇所では大規模な自然災害が発生し鉄道での輸送ルートが遮断されてしまった場合など、船舶による大規模な迂回輸送を行う場合においてもその活用が期待できる。

そして何よりも施設の充実は、その地域の物流拠点として集約させることによってトラックから鉄道へとモーダルシフトが進んでいくと考える。

◎ おわりに

国鉄改革において、JR貨物は厳しい経営展望が想定されたにも関わらず、財政支援策が講じられなかったばかりか、旧国鉄の長期債務944億円を負担して会社が発足した。

当初数年間はバブル経済の影響で好決算を続けたが、景気後退とともに経営は急速に悪化し、93年度以降8期連続の赤字決算が続いた。その後はコスト削減により辛うじて黒字を5期連続で確保したものの、依然としてきわめて厳しい経営状況に置かれている。

また、JR貨物は他の物流事業者と比較して、一貫輸送体系に欠け、営業体制の脆弱さ、車両・設備等の老朽化問題、債務問題、年齢構成の偏りと高コスト体質などの、構造的課題も抱えている。

そのような中JR貨物は、今後、温室効果ガス削減にむけ、官民をあげた取り組みが本格化し、さらに、改正省エネ法の本格実施、長距離ドライバーの不足、交通事情等を勘案すれば、鉄道貨物輸送が果たす役割はこれまで以上に大きくなっていくものと想定されることから、平成20年度を初年度とする4ヵ年の中期経営計画「ニューストリーム」を策定したが、その後の米国発の金融危機をきっかけとした世界的な景気後退が深刻化し、とくに自動車業界での減産や工場閉鎖などは、鉄道貨物輸送に大きな影響を及ぼしている。

このままでは、JR貨物の存在さへ危ぶまれる状況に陥っている。今一度、国鉄改革の原点に立ち返り、今後、国の鉄道貨物輸送をどうするのか、国・地方、運輸業界、荷主等が一体となって真剣に議論する時期にきているのではないか。



日本鉄道労働組合連合会 (JR連合)

〒103-0022 東京都中央区日本橋室町1-8-10 東興ビル9階
電話 (NTT) 03-3270-4590 (JR) 057-7848
Eメール: honbu@jrtu.jtuc-rengo.jp
ホームページ: <http://homepage1.nifty.com/JR-RENGO>