

# 日本の鉄道貨物輸送の現状と課題 (下)

李 容 相  
安 部 誠 治

## 目 次

はじめに

### I. J R貨物の経営の現状

1. 輸送の推移と現状
2. 経営の現状

### II. J R貨物の課題

1. 経営構造
2. 営業
3. 車両の老朽化と安全運行 (以上前号)

### III. 日本の鉄道貨物輸送の課題 (以下本号)

1. 輸送力の確保と輸送体系の改善
2. J R貨物の経営努力
3. 政府の鉄道貨物政策

### IV. 結びに代えて

## III. 日本の鉄道貨物輸送の課題

### 1. 輸送力の確保と輸送体系の改善

日本の鉄道貨物輸送が低迷を続けている大きな理由の一つは、貨物鉄道の輸送体系の貧弱さにある。すなわち、すでに繰り返して述べたように、日本の鉄道貨物輸送の中核組織であるJ R貨物は、J R旅客会社の線路を借用して列車運行を行っているために主要路線で容量不足となっており、加えてダイヤ設定に制約があることから、その競争力を殺がれている。し

たがって、鉄道貨物輸送を再生させようとするれば、専用線の増設や新ルートの開設など線路容量を増大させて J R 貨物の輸送力ならびにネットワーク機能を改善することが必要である。また、主要港湾への鉄道の乗り入れや通関機能をもつ内陸貨物ターミナルを建設することなどによって、輸出・輸入貨物と鉄道の一貫輸送が可能となるような輸送システムの構築が必要である。

西ヨーロッパの主要国では近年、地球環境問題の高まりの中で、鉄道貨物輸送重視の交通政策が展開されるようになり、インフラストラクチャー整備への助成など政府による鉄道貨物支援施策が拡充されてきている。そして、インフラストラクチャー整備の進捗に伴い鉄道貨物の輸送量も着実に増加してきている。とりわけ、1998年に新しい交通政策を打ち出した英国において、その傾向は顕著である。表21の通り、英国の鉄道貨物輸送量（トンキロベース）は英国国鉄の民営化以降、着実に増加を続け、2002/03年には1995/96年比で約40%増の187億トンキロとなっている。こうした西ヨーロッパ諸国の経験は、日本の鉄道貨物輸送の再生問題を考える上で示唆に富んでいる。

表21 英国の鉄道貨物輸送量の推移（単位：10億トンキロ）

	1992/ 93	1993/ 94	1994/ 95	1995/ 96	1996/ 97	1997/ 98	1998/ 99	1999/ 00	2000/ 01	2001/ 02	2002/ 03
石炭	5.4	3.9	3.3	3.6	3.9	4.4	4.5	4.8	4.8	6.2	5.7
金属	2.3	2.1	1.7	1.7	..	..	2.1	2.2	2.1	2.4	2.7
建設資材	2.5	2.3	2.5	2.3	..	..	2.1	2.0	2.4	2.8	2.6
原油・石油	2.0	1.9	1.8	1.8	..	..	1.6	1.5	1.4	1.2	1.1
その他	3.3	3.5	3.8	3.9	11.3	12.5	7.1	7.6	7.4	7.0	6.5
合計	15.5	13.8	13.0	13.3	15.1	16.9	17.3	18.2	18.1	19.4	18.7

（原注）民営化後、貨物輸送の概算方法が変更されたため、1996/97年以降の数値は厳密にはそれ以前の数値と比較できない。1998/99年にも大きな修正が行われ、1999/00年にも貨物事業者によって修正が加えられた。

（出所）The Office for National Statistics, *Annual Abstract of Statistics* (2004 edition), London, p.225.

次に、J R 貨物のフォワーダー機能の強化も大きな課題である。現在、J R 貨物のフォワーダー機能は脆弱で、そのため荷主ニーズを正確に把握

することが困難となっている。貨物受注の場合において生じている通運会社との運賃決定などの不明確な問題も、J R 鉄道が端末輸送手段を持っていないことに主たる原因がある。この問題を解消するための方策としては、次の二つの選択肢が考えられる。

第一は、J R 貨物と通運会社が共に成長するという選択肢である。すなわち、運賃と契約条件、あるいは列車単位の契約などについて相互発展が可能な方途を見出し、両者の間に対等平等な関係を再構築するという選択肢である。

第二は、J R 貨物自身がフォワーダー機能を強化するという選択肢である。その一つの方法として、輸送と販売との分離という方策がありうる。外国の事例をみると英国、ドイツ、フランスはオペレーターが貨車とターミナルを保有し、列車を販売（利用運送業）している。韓国の場合は鉄道ターミナル会社が鉄道ターミナルを保有して、鉄道運送の活性化のために協力している。このようなシステムをとると、オペレーター会社は収益を増大させようとすれば、鉄道輸送を増大させなければならないことになる。このため、鉄道事業者と相互協力関係が構築できるのである（表22参照）<sup>12)</sup>。

- 12) オペレーターは日本には見られない存在の事業者である。オペレーターと通運事業者と比較すると、オペレーターの顧客はトラック会社、船社、フォワーダー、製造業者の一部であるが、通運事業者の顧客は荷主（製造業者など）である。また、オペレーターは鉄道会社から機関車の使用権やダイヤを購入するが、通運事業者は輸送サービス全体を購入する。これらを整理すると次表の通りである。

	オペレーター	通運事業者
販売	実施	実施
顧客	トラック会社、船社、フォワーダー、一部の製造業者	荷主（製造業者など）
端末輸送	アウトソーシング実施	自社トラックで実施
鉄道会社から購入するサービス	機関車、ダイヤなど	鉄道輸送サービス全体

なお、ドイツにおける鉄道会社、オペレーター、フォワーダーの3者の態様については次を参照されたい。小澤茂樹「生産と販売から見た鉄道貨物輸送の一考察」377～379ページ。

表22 鉄道貨物輸送システムの比較

	日 本	英, 独, 仏	韓 国
鉄道事業者	機関車保有 (実運送業), 貨車保有, ターミナル保有	機関車保有 (実運送業)	機関車保有 (実運送業)
オペレーター	なし	貨車保有, ターミナル保有販売 (利用運送業)	ターミナル保有
通運事業者, トラック会社等	配送 (実運送業) 販売 (利用運送業)	配送 (実運送業)	配送 (実運送業) 販売 (利用運送業)

(出所) J R 貨物提供資料などをもとに作成。

## 2. J R 貨物の経営努力

J R 貨物は1987年の発足後、当初4年間は50～70億円程度の経常利益を計上するなど順調な経営を続けていたが、1991年度から経常利益を減少させはじめ、1993年度にはついに経常損失を計上してしまった。このため、J R 貨物は1994年11月に「フレイト21」と命名された10カ年の経営改善計画を策定し、経営改善に取り組んだ。しかし、経常損失の額はさらに増大して1996年度には100億円を突破してしまい、「フレイト21」計画は事実上破綻してしまった。

そこでJ R 貨物は、1996年11月に、「フレイト21」に代えて1997年度から2001年度までの5カ年を対象期間とする「新フレイト21」という新たな経営改善計画を打ち出した。「新フレイト21」は、輸送体系の再構築、コスト競争力の強化、計画的設備投資の推進、関連事業部門の拡大・強化などを進めることによって、計画最終年度の2001年度に輸送量4,700万トン、総売上高2,050億円、経常利益30億円を達成し、また社員1人当たりの売上高を1995年度比で1.4倍の2,300万円に増大させることを目標とするものであった。

「新フレイト21」は2001年度をもって終わったが、輸送量、売上高、経常利益、社員1人当たりの売上高のいずれも目標値を下回り、計画目標は

達成できなかった。ただし、「新フレイト21」計画が着手された時点では、営業損失及び経常損失とも巨額の損失を計上していたのが、営業損益は2000年度から、また経常損益は2001年度からそれぞれは黒字に転じるなど経営改善効果が認められたことから、「新フレイト21」計画は一定の成果があったと評価できる。J R貨物はさらに現在、2004年度を目標年度とする新中期経営計画である「ニューチャレンジ21」に着手している。

ところで、日本の鉄道貨物輸送を再生させるためには、以下のようなJ R貨物による一層の経営努力の展開が必要である。

第一は、費用節減と運賃引き下げの努力である。競争戦略上、運賃設定は極めて重要な要素である。競争力のある運賃を設定するために、長期契約運賃、季節・曜日別の弾力運賃の導入などもっと積極的な運賃割引制度の導入が必要である。また、設備の運用率を高めるためには運賃の需要弾力性を含めて精密な分析が必要であり、経費節減のための方策も工夫される必要がある。遠距離逓減制の拡大はトラックへの有力な対抗策となるが、そのためには、現在割高な端末輸送区間の運賃問題を解決していくことが重要である。

第二は、輸送サービスの向上である。速達性を高めるための高速コンテナ列車の開発、駅での荷役時間の短縮を図るためのE & S荷役（着発線荷役）システムの導入の推進、荷主のニーズに合うコンテナ開発、廃棄物輸送・危険物輸送の拡大、リアルタイムでコンテナの所在の確認が可能となる情報化<sup>13)</sup>、駅とターミナル内の倉庫の無料開放、輸送機能以外の加工、包装など貨物の付加価値を高める新機能の開発・導入などに取り組むことが必要である。また施設・倉庫などを改良することで、輸出・輸入貨物の誘致を進めることも必要である。

ここ数年間のJ R貨物の設備投資を見てみると、投資額全体の約70%が業務運営方式の改善や技術開発などの経営の体質改善のための投資に振り

---

13) J R貨物では現在、荷役のIT化を目的とした「IT-FRENSシステム」の構築を進めている。

向けられており、J R 貨物なりの競争力強化に向けた努力のあとがうかがえる。例えば、2000年3月の東京～梅田間のコンテナ列車の速達化（6時間38分で運転）の実現や、2002年3月の高速石油列車（時速95km）の拡大、同年12月の東北本線盛岡～八戸間の第三セクター化に伴う北海道発着コンテナ列車の速達化、大型コンテナ輸送システムの拡大などである。こうした取組みは今後ともさらに強化される必要がある。

第三は、組織の活性化である。国鉄の分割・民営化という大変動を経験したため、J R 貨物の社員構成は硬直化が進んでおり、2003年4月現在、51歳以上の社員が全体に占める割合は実に45%にも達している。組織を活性化させるために、急変している物流環境に対応できうる若い人材の採用を大胆に推進する必要がある。特に情報分野や経営企画分野に明るい人材の育成は急務である。

### 3. 政府の鉄道貨物政策

政府は2001年7月に、①コストを含めて国際的に競争力のある水準の物流市場の構築、②環境負荷を低減させる物流体系の構築と循環型社会への貢献などを目標とした「新総合物流施策大綱」を策定した。環境負荷の少ない物流体系を構築するためには、いわゆるモーダルシフトを推進していく必要があるが、大綱はこの点について、「環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送・内航海運の活用（モーダルシフト）を推進し、モーダルシフト化率（長距離雑貨輸送における鉄道・内航海運分担率）を向上させ、平成22年（2010年）までに50%を超える水準とすることを目指す」としている。大綱策定時点ではモーダルシフト化率は43%であったので、9年以内に7%ほど分担率を増大させるという目標を掲げたわけである。しかし、目標値は諸外国の鉄道貨物活性化計画と比較すると消極的である。しかも、それを可能とさせるための投資計画の具体化も不十分である。

英国では、鉄道貨物輸送の環境面での優位性を考慮して、1997年3月に「道路交通削減法」（The Road Traffic Reduction Act）が制定された。この法律は、地方自治体が管理する道路について、その交通量を抑制することによって自動車の社会的費用を減少させることを目指したもので、これにより、地方自治体はそれぞれ道路交通削減目標を策定し、それを報告書の形態で公表することが義務付けられた。また中央政府は2000年7月に10年間の交通投資計画である「Transport 2010」を発進させた。同計画は、2001年～2010年までの計画期間中に政府公共投資及び民間投資併せて180億ポンドの交通総投資を予定しているが、そのうちの約22%に当たる40億ポンドが貨物鉄道投資に回されることになっている。この投資によって貨物鉄道の輸送力を増強することで、2010年までに鉄道貨物輸送量を2001年比で80%増とし、貨物輸送市場における鉄道のシェアを現行の7%から10%に引き上げるという計画である<sup>14)</sup>。

ドイツの場合も「連邦交通網計画」（1992年-2012年）において、社会的、環境的便益が高い鉄道及び内陸水運を重視した投資計画が推進されている。例えば、1999年から2002年までの過去4年間の実績を見てみると、鉄道43%、道路48%、内陸海運9%の投資配分となっている<sup>15)</sup>。

韓国も1999年に今後20年の国の交通基本計画である「国家基幹交通網計画」を策定したが、それは鉄道をより重視した内容のものとなっている。すなわち、2000年から2019年までの予定総投資額335兆ウォンのうち、その28.1%に当たる94兆ウォンが鉄道に投資されることになっている。鉄道と道路の投資額を比較してみると、2002年では道路が鉄道の約2.5倍であったが、今後の投資計画によれば、その格差は約2倍に縮まって行くことになる。鉄道重視の姿勢が投資額の面でも顕著であるのである。

---

14) ジェイアール貨物・リサーチセンター「英国における貨物鉄道輸送システムに対する公的助成スキーム調査報告書」2004年3月、9ページ。

15) 西ヨーロッパ主要国における鉄道貨物支援策については次が参考になる。ジェイアール貨物リサーチセンター「欧州主要国における地球環境と鉄道への誘導策に関する調査」2000年9月。

表23 韓国・輸送機関別投資計画 (2000-2019年)

(単位: 億ウォン)

	2000-2009年	2010-2019年	合計 (割合)
道 路	936,907	925,610	1,862,517 (55.5%)
鉄 道	508,266	431,982	940,248 (28.1%)
船 舶	179,206	189,122	368,328 (11.0%)
航 空	42,276	94,414	136,690 (4.2%)
物 流	24,140	14,440	38,580 (1.2%)
合 計	1,690,795	1,655,568	3,346,363 (100%)

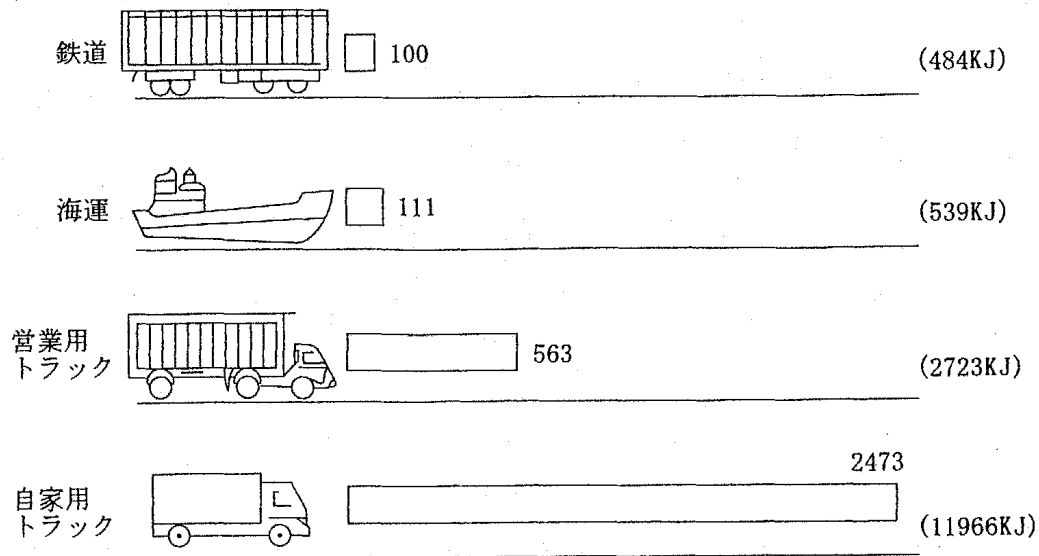
(出所) 한국건설교통부「국가기간교통망계획」(韓国建設交通部「国家基幹交通網計画」) 1999年。

J R貨物は、国鉄の分割・民営化という国策によって、「トラック輸送に対抗できるような施設・運転条件をもともと備えていなかった」状態で事業体としての歩みを開始した。それにもかかわらず、線路使用料にアボイダブルコスト・ルールが適用されたのみで、これといった特段の支援策もないままで今日に至っている。政府の出発の時点での方針では、経営が軌道に乗った時点で全株式を民間へ売却し、完全民間会社へ転換させるとされていたが、2004年3月現在、完全民営化の条件は整っておらず、その目処さえたっていない。

J R貨物ひいては鉄道貨物輸送に対して公的支援が許容される根拠、換言すれば政策的配慮の必要性の根拠の一つは、トラック輸送に比べて鉄道貨物輸送が環境負荷とエネルギー消費効率の点で優位性があり、また輸送の安全性の点でも優れている点に求められる。つまり、社会的費用の削減に貢献できる点にある。輸送トンキロ当たりの二酸化炭素排出量は鉄道は営業用トラックの約8分の1、またエネルギー消費原単位では約6分の1程度となっており、鉄道はいわゆる環境にやさしい輸送手段なのである(別図をも参照)。日本の鉄道貨物輸送の発展のためには、J R貨物自身のさらなる経営努力に加えて、とくに西ヨーロッパ諸国において顕著に認められる政府による鉄道貨物促進政策の策定と展開、そしてJ R貨物に対する支援措置の拡充が必要である。



別図 1 トンの荷物を 1 km 運ぶのに消費するエネルギーの比較(2002年度)



(鉄道=100とした場合)

(出所) 国土交通省総合政策局情報管理部監修『交通関係エネルギー要覧』（平成16年版），国立印刷局，2004年，52ページ。

#### IV. 結びに代えて

本稿では，1987年の国鉄の分割・民営化によって誕生したJR貨物を中心に日本の鉄道貨物輸送の現状と課題をフォローした。日本の鉄道貨物輸送は極めて厳しい現状にあり，JR貨物も多くの問題点を抱えている。前述したように，発行済み全株式の民間への売却による完全民営化も目処さえたっていない。分割・民営化方式による国鉄事業の再生は，貨物部門についていえば成功したとはいいがたいのである。

地球環境問題が深刻化するなか，トラックからより環境負荷の少ない鉄道貨物への輸送構造の転換は時代の要請でもある。JR貨物の経営改善問題を検討するために1996年10月に運輸省（当時）に設置された「JR貨物の完全民営化のための基本問題懇談会」の運輸大臣に対する意見書（「JR貨物の完全民営化のための基本問題懇談の意見」1997年6月）の中でも，

鉄道貨物輸送は今後とも長距離コンテナ輸送や車扱による大量定型輸送の分野に加え、都市圏における廃棄物輸送など新たなニーズに適合した分野において一定の役割が見込まれるとともに、環境問題や労働問題などの課題の克服に資する輸送モードとして期待されている<sup>16)</sup>、とJR貨物に対して期待が表明されていた。JR貨物を含む日本の貨物鉄道事業を再生させるためには、貨物鉄道事業者の一層の経営努力に加えて、政府による貨物鉄道支援策の展開が是非とも必要である。

【付記】本稿作成のための資料収集にあたって、JR貨物関西支社・総務部長の前田雅晴氏やジェイアール貨物・リサーチセンター調査部長の中村理史氏などJR貨物関係者のご協力を得た。とくに前田雅晴氏には貴重な助言までいただいた。ご協力いただいた方々に御礼申し上げたい。

#### 参考文献・資料

- 飯沼勇他「鉄道貨物の針路と課題」(座談会)『運輸と経済』1999年7月号。  
運輸省「JR貨物の完全民営化のための基本問題懇談会」報告書, 1997年。  
運輸施設整備事業団『主要先進国の鉄道整備とその助成制度』(平成14年度版), 2003年。  
岡田清「JR貨物の経営をめぐる諸問題」『運輸と経済』1999年9月号。  
小澤茂樹「生産と販売から見た鉄道貨物輸送の一考察」『経済研究』(成城大学)第158号, 2002年11月。  
交通エコロジー・モビリティ財団「『モーダルシフト事業(個別輸送モデル事業調査)』報告書」1999年。  
ジェイアール貨物・リサーチセンター「欧州主要国における地球環境と鉄道への誘導策に関する調査」2000年9月。  
ジェイアール貨物・リサーチセンター「英国における貨物鉄道輸送システムに対する公的助成スキーム調査報告書」2004年3月。  
JRFグループ経営者連合会『貨物鉄道の実務(続編)』交通新聞社, 1998年。  
「新総合物流施策大綱」(閣議決定) 2001年7月6日。  
総務庁行政監察局『JR貨物, 国鉄清算事業団の現状と課題』大蔵省印刷局, 1993年。  
富永憲治「イギリスにおける鉄道改革と2000年交通法」『運輸と経済』2000年10月号。

---

16) JRFグループ経営者連合会『貨物鉄道の実務(続編)』交通新聞社, 1998年, 45ページ。

日本貨物鉄道株式会社『2002 JR Freight』2003年。

日本貨物鉄道株式会社『JR貨物要覧 2003』2003年。

Commission of the European Communities, *Communication from the Commission to the Council and the European Parliament: Toward an integrated European railway area*, Brussels, COM (2002) 18, 2002.

Department for Transport, *Transport Ten Year Plan 2000*, London, July 2000.

Local Government Association, LGA briefing (<http://www.lga.gov.uk/lga/transport/10plan.PDF> = 2004年3月10日アクセス)

Mizutani Fumitoshi & Nakamura Kiyoshi, *Privatization and JR Freight*, 『公益事業研究』第47巻第1号 (1995年4月)

Road Traffic Reduction Act 1997 (<http://www.hmso.gov.uk/acts/acts1997/1997054.htm> = 2004年3月7日アクセス)

한국건설교통부「국가기간교통망계획」(韓国建設交通部「国家基幹交通網計画」) 1999年。