

第3節 JR貨物の評価

第3部第1章において、JR貨物の経営状態について検討したが、さらに詳しく多角的な面から再び検討してゆきたい。

1. JR貨物の意義

第1部第3章第1節にもあるように、高度成長期以降、高速道路が整備されるにつれて、国内貨物輸送の主役はトラックに移った。それからというもの、ごく最近まで鉄道貨物の輸送量は減り続けてきた。(表4-3-1)

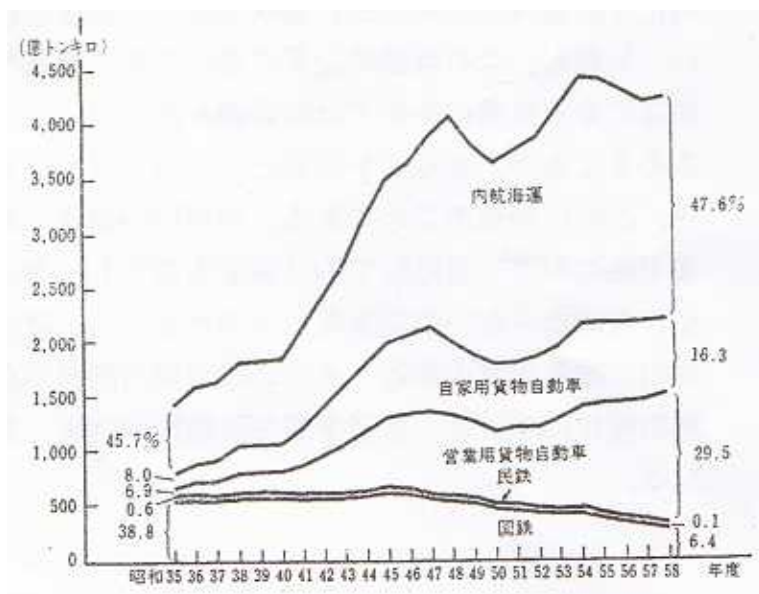


表4-3-1 国内貨物輸送の推移 (『昭和59年度運輸白書』より転載)

しかしながら、経済発展が続き、それによってその後の貨物輸送量は増え続け、トラックではカバーしきれないほどになった。バブル期には人手不足でトラックの運転手も不足する事態が発生した。これが改善するとしても、道路の方がパンク状態で、高速道・一般道共に深刻で慢性的な渋滞が発生している。その例として混雑の具体例を挙げよう。

高速道路	東名		名神	
	昭和 48	平成元	昭和 48	平成元
平均混雑度 (p)	0.89	1.40	0.86	1.39
p>1 の区間	19.6%	100%	43.5%	100%

$$\text{注) 混雑度} = \frac{12\text{時間の交通量}}{12\text{時間の交通容量}}$$

表 4-3-2 高速道路の混雑度

(1994 年度 一橋大学商学通論第一講義より作成)

上記の表のとおり、東名高速道路では平均混雑度が、1973 年には、0.89 であったのに対し、1989 年には 1.40 と交通容量を超えている。さらに、平均混雑度が 1 を越える区間の割合は、1973 年には 19.6%、1989 年には 100%、つまり全区間となっており、このデータからも道路の混雑具合が良くわかる。

また、トラック輸送には、二酸化炭素・窒素酸化物・硫黄酸化物・すす等を含む排ガスによる大気汚染問題がつきまとい社会問題となっている。

このような中、貨物輸送における鉄道の再評価が行われるようになってきた。鉄道はもともと大量かつ長距離の輸送に適している。このため最近では、幹線貨物輸送をトラックから大量輸送機関の鉄道等へ移し、トラックとの共同一貫輸送を目指す「モーダルシフト」が推進されつつある。これによって上記の人手不足や道路混雑、環境問題等の解決を図ろうとしている。この「モーダルシフト」の担い手として JR 貨物は物流分野において重要な位置を占めてゆくだろう。とくに環境問題について、鉄道の単位輸送量あたりの CO 排出量は、自家用貨物車（トラック）の 36 分の 1 である。CO 排出規制が叫ばれている現在、政府は鉄道貨物輸送をさらに促進させる政策をとってもいいのではなかろうか。

2. 顧客に対する取り組み

国鉄時代から、貨物部門に関しても改善を行ってきた。たとえばヤード中継方式から、拠点間直行方式への転換、特急貨物の増発、特殊車両の開発等である。しかし、国鉄の貨物輸送量の減少は止まらなかった。(表 4-3-1 参照) 分割・民営化の直前、貨物部門の大規模なダイヤ改正が行われた。このとき列車本数を大幅に減らし、採算がとれるところと、将来見込みがある分野に

絞り込みを行った。この状態からJR貨物は出発したのである。

JR貨物では、分割・民営化以後、コンテナ輸送を主力と位置づけ、この分野に特に力を入れている。たとえばコンテナ車、コンテナの増備、コンテナ列車の増発・高速化・長編成化、ターミナル間の列車の新設によるネットワークの強化、着発線荷役化などである。このような積極的な努力により、コンテナ輸送量は確実に増えている。(表4-3-3参照)ネットワークの強化・時間短縮については、1988(昭63)年の青函トンネル、瀬戸大橋の開通の効果も大きい。

区分	月改正年月	昭和61年	昭和63年	平成元年	平成2年	平成3年
	列車種別	11月	3月	3月	3月	3月
列車本数 (本)	コンテナ	182	222	262	302	316
	スーパーライナー	6	12	30	32	32
	長編成列車	8	14	13	38	48
	車扱	664	614	602	603	594
	計	846	836	864	905	910
列車キロ (千キロ)	コンテナ	117	132	148	169	175
	車扱	92	90	86	84	78
	計	209	222	234	253	253

表4-3-3 JR貨物の列車本数等の推移(『JR貨物会社、国鉄清算事業団の現状と課題』(総務庁行政監察局)より転載)

新型コンテナも導入されている。たとえば、クールコンテナ・パレット輸送を重視した汎用コンテナ・二段床コンテナ・特別大型コンテナ等、挙げればきりが無いほどである。コンテナ以外の分野においても新しい輸送技術の開発が進んでいる。トラックをそのまま貨車に積んでしまうピギーバック輸送、このピギーバック輸送には、トレーラー型の大型タンクローリーのトレーラー部分だけを貨車に積み込むものも登場した。また、スライド・バンボディ・システムというトラックのバン・ボディをフォークリフトを使うことなくそのまま貨車に積み込む方式も開発された。

これらのシステムは、鉄道からトラックへの積み替えの手間を省き、また互いの長所を生かすことで、トラックとの共存共栄を目指すものである。

顧客のニーズに応える上記のものは、JR貨物になったからこそできたと言える。

	昭和 62	昭和 63	平成元	平成 2	平成 3	平成 4
車扱	79	81	82	82	78	74
コンテナ	121	149	165	185	189	189
計	200	230	247	267	267	262

表 4-3-4 J R 貨物の輸送量の推移（単位：億トンキロ）

（『平成 4・5 年度運輸白書』より作成）

3. J R 貨物の問題点

J R 化以後の積極的な努力により、一見順調に見える J R 貨物であるが、第 3 部第 1 章で見てきた通り、経営は苦しい状況にある。その他にもさまざまな問題が存在する。

まず、国鉄時代の末期、安全関連を除いたあらゆる設備投資が抑制されたため、車両及び地上設備の老朽化が進んでいる。これら設備投資は、鉄道の場合かなりの金額が必要となるのだが、それを今後継続してゆかなければならない。電気機関車などは所有数の約 6 割が標準使用年数を越えている。これら電気機関車も含め、車両の延命工事費もバカにならない。また、古い車両はそれだけ最高速度等の性能が落ちるわけで、タイヤを圧迫している。

J R 貨物会社が運行している貨車の中には、荷主が特殊な貨物を運ぶために荷主自ら所有する貨車がある。タンク車、セメント運搬車などがこれに相当し、荷主にとっては専用貨車による輸送の効率化や、運賃割引の適用等のメリットがあり、J R 貨物にとっては安定的な荷主の確保ができる。これら私有貨車は J R 貨物保有者数の 4 割弱存在するが、ほとんどの車両が老朽化していて、制限速度も低く、更新を進めてゆく必要がある。

また、J R 貨物は大部分の区間、J R 旅客会社の線路を利用して営業をしている。具体的には、約 1 万 100 km の営業区間のうち、自ら所有している線路は 76 km ほどである。このことは全国一社製の貨物専門会社としてネットワークを構築するためにどうしても必要なことであった。ちなみに、J R 貨物が J R 旅客会社に支払う線路使用料は、貨物輸送がなければ発生が回避されると認められる経費（必要回避経費）によっている。しかしながら、この線路使用料が一昨年度引き上げら営に負担をかけ始めてきている。

種別	年度	昭和62	63	平成元	2	
附帯事業	不動産賃貸業	1,898 (100)	2,893 (152)	3,897 (205)	4,520 (238)	[82.9]
	駐車場業	290 (100)	381 (131)	351 (121)	352 (121)	[6.5]
	広告業	44 (100)	90 (205)	115 (261)	131 (298)	[2.4]
	自動車整備業(洗車)	0	8 (100)	38 (475)	74 (925)	[1.4]
	小計	2,232 (100)	3,372 (151)	4,401 (197)	5,077 (227)	[93.1]
附帯事業以外の関連事業	旅行業	12 (100)	76 (633)	134 (1,117)	161 (1,342)	[3.0]
	保険媒介代理業	30 (100)	63 (210)	90 (300)	112 (373)	[2.1]
	自動車整備業(車検)	30 (100)	25 (83)	36 (120)	31 (103)	[0.6]
	普通倉庫業	8 (100)	6 (75)	6 (75)	10 (125)	[0.2]
	飲食料品小売業	18 (100)	29 (161)	38 (211)	43 (239)	[0.8]
	その他	—	—	5 (100)	20 (400)	[0.4]
	小計	98 (100)	199 (203)	309 (315)	377 (385)	[6.9]
合計	2,330 (100)	3,571 (153)	4,710 (202)	5,454 (234)	[100]	

(注) 1 JR貨物会社の資料に基づき当庁が作成した。

2 ()内の数値は、昭和62年度を100とする指数である。ただし、「自動車整備業(洗車)」欄は昭和63年度、「その他」欄は平成元年度を100とする指数である。

3 []内の数値は、合計に対する構成比(%)である。

表 4-3-5 関連事業の事業別収入の推移(単位:百万円)(『JR貨物会社、国鉄清算事業団の現状と課題』(総務庁行政監察局)より転載)

4. 関連事業

JR貨物は発足後、貨物鉄道事業の他に不動産賃貸業・駐車場業・広告業等の付帯事業、そして旅行業・保険代理業・倉庫業等の関連事業を行っている。これらの関連事業は、事業の拡大・展開及び社員の活用を目的として始

められた。この関連事業収入は、本業を含めた全営業収入の数%に過ぎない。中でも不動産賃貸業が関連事業収入の8割ほどを占め、(表4-3-5参照)その他はまだ小規模であり赤字の傾向が強い。このためJR貨物では一部事業の整理を行った。

関連事業に進出することは、経営の安定という観点からJR各社にとって共通の重要課題である。旅客会社の場合は、駅という人々の集まる拠点を持つ分、関連事業進出においては有利であり実際に旅行業等で成果を上げている。しかし、JR貨物の場合この駅(旅客用)というものがない。したがってJR貨物としては、物流関連業に活路をみだし、総合物流会社として発展してゆく方向しかないのではないか。

5. 今後の課題

「3. JR貨物の問題点」に関連してくるが、貨物列車と旅客列車のスピードの違い、JR化以後の各旅客会社の列車の増発のために、JR貨物は思うように列車の増発ができなくなっている。ダイヤ改正時に、JR貨物は既得権を維持するので手一杯という区間もある。確かにJR旅客会社側にとってみれば、速度が遅く、旅客列車増発のさまたげになり、しかも利益にならない貨物列車は、邪魔者以外の何者でもない。しかし各旅客会社は鉄道貨物輸送の役割を認識し、できる限り協調する必要があるのではなからうか。また、貨物会社は今後、旅客列車に影響の出にくい列車を増やしてゆく必要がある。

この件に関して、主要幹線やダイヤ過密のため大幅増発ができない場合、現在のところは、列車の長編成化で対応している。長編成化に伴って必要となる貨物ターミナルの拡張、変電所の増設工事は鉄道建設公団が行い、その費用の一部については鉄道整備基金からの無利子貸し付けが行われている。また、大出力型の機関車の導入についても税制上の特例措置が適用されている。

次に、国鉄継承債務問題である。第3部第1章にもある通りJR貨物の経営が苦しいことを考えると、果たしてJR貨物に国鉄債務を継承させて良かったのかどうか疑問を感じる。第3部第1章で、継承債務は減ってきているが、その分新規債務が増加していると指摘した。実はその新規債務の最大の原因が、国鉄末期に抑制されていた設備投資なのである。機関車・貨車・その他設備の老朽化と、その更新の必要性はあらかじめ予見できたはずである。

J R貨物は、継承債務がなければ現在の経営状態はいくぶん楽になる。しかし現状のままだと、第二の国鉄になりかねない。これは政府の判断ミスといえるのだから、政府は更なる補助策を講じるべきであろう。