

第2章 鉄道貨物輸送の将来

前章では輸送サービスとしての鉄道貨物輸送の問題点を考えたが、本章では、最初に鉄道貨物を取り巻く外の環境変化が将来の鉄道貨物輸送にもたらす影響を考える。その上で、鉄道貨物輸送の将来を考察する。

1. 鉄道貨物輸送の不安要因

(1) 輸送量の先細り

経済産業省が毎月発表する鉱工業指数における在庫指数¹、及び在庫率指数²の動きを見ると、在庫調整が進み、在庫数や在庫率が下落傾向にあることがわかる。しかし依然として在庫率は高い水準に位置しており、企業の生産の回復には時間がかかると予想される。これより貨物輸送量も当面停滞することが予想される。

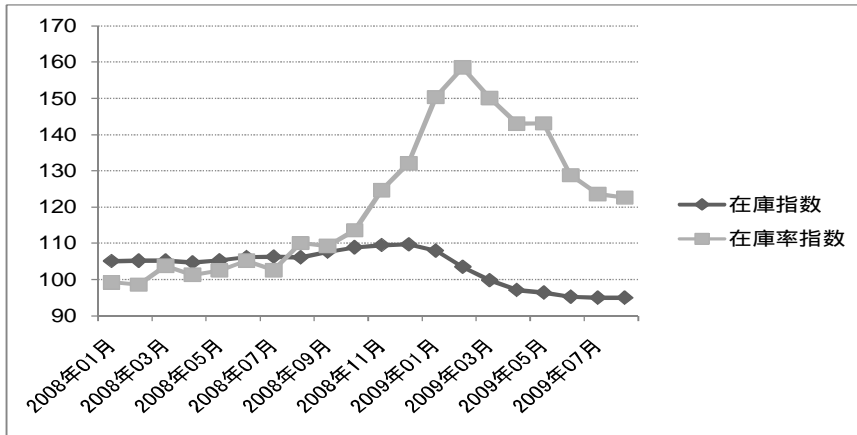


図 3-2-1 在庫指数と在庫率指数の推移(経済産業省『鉱工業指数』
季節調整済み月次データより作成 09年8月は速報値)

¹ 生産活動によって産出された製品が出荷されずに生産者の段階に残っている在庫の動きを示すもの。

² 在庫とその出荷の比率(在庫量÷出荷量)の推移をみることにより、生産活動により産出された製品の需給状況を示すもの。

中長期的な貨物輸送量は、企業の国内工場立地の動向によって左右され、その動向も2つのシナリオが考えられる。

1つ目は今回の未曾有の不況が起こる以前のトレンドであった、デジタル家電関連産業や自動車関連産業を中心とした生産拠点の国内回帰の流れである。これらの産業では、世界的な競争激化や技術革新の短縮化に伴い、最新技術の開発や製品の量産を技術蓄積が豊富な国内へ求める傾向が強い。2つ目は生産拠点の海外移転が加速していく流れである。製造業を中心に、価格競争力を高める観点や、企業業績の改善を図る観点から、生産コストが高くつく国内ではなく海外に生産拠点を移す傾向が強まっている。

これらの2つの相反した流れが、中長期的にどうなるかということに関しては、一学生が予測することが困難であり、今回の研究の主旨とは異なるためこれ以上の言及を避けておく。ただ、人口減少のトレンドから国内市場が飛躍的に拡大するとは考えにくく、国内での生産は必然性のあるものだけという形にシフトしていく可能性が高いということ、ここでは指摘しておきたい。そのため、鉄道に限らず全体の貨物輸送量が中長期的には減少していくと考えられる。

(2) 高速道路情勢の変化

2009年の4月から政府の経済対策の一環として、高速道路料金が平日は3割引、土休日は1,000円という施策が行われている。物流情報の専門誌カーゴニュースが今年3月に行ったアンケート調査によると、現在鉄道へのモーダルシフトを推進している企業の多くは、今後も鉄道輸送を増やすと回答し、その影響は限定的であるとみられていた。しかし、先の衆院選で勝利した民主党は、「高速道路料金の原則無料化」を段階的に実施していくと掲げている。民主党高速道路政策大綱の中では、その目的として「物流コストの低下」が述べられている。物流コストの見直しを進めている企業の中には、鉄道からトラック輸送への転換を行う逆モーダルシフトを検討するところがあるのである。他方、無料化によって高速道路の混雑が増し、定時性を求めるニーズが鉄道輸送に向かうとも考えられる。

(3) 新幹線の延伸

「線路使用料」の項で述べたように、並行在来線を運営する第三セクターとの関係が、JR貨物の経営や鉄道貨物輸送そのものに大きな影響を与えるこ

とは間違いないだろう。2014 年度末に予定されている北陸新幹線(長野 - 金沢(白山総合車両基地))の開業に伴い、同区間の並行在来線(信越本線長野 - 直江津間、北陸本線直江津 - 金沢間)は JR から経営分離されることが決定している。2009 年 10 月現在で、経営分離後の第三セクターがどのような経営主体になるのか決定しておらず、同区間を走る貨物列車について三セク会社と JR 貨物がどのような取り決めを行うのか正式にはわかっていない。ただ、同区間が日本海縦貫ルートを形成する重要な区間であり、通過貨物列車の本数も少なくないことから、JR 貨物が支払う線路使用料について何らかの調整が行われると推測される。その調整方法も、すでに経営分離された IGR いわて銀河鉄道線、青い森鉄道線、肥薩おれんじ鉄道線に適用されているルール、すなわち JR 貨物が支払う線路使用料のうち、JR 貨物は経営分離以前同様アボイダブルコスト相当額のみを負担し、三セク化による増額部分は、鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの補助によって賄われることになろう。また同区間にある貨物駅などの貨物設備は、引き続き JR 貨物が所有する形になると考えるのが自然である。

このようにみると、三セク移行以前と実質的な負担が変わらないように思える。しかし他の並行在来線同様、北陸本線部分を担う第三セクターも経営が厳しいものになると予想されており³、線路使用料とは別に JR 貨物が三セク会社に対する出資や補助などの形で、追加負担を求められる可能性が高い。

JR 貨物が出資した肥薩おれんじ鉄道では、経費削減の観点から旅客列車は気動車を用いて運行しているが、貨物列車走行のため電化設備が JR 貨物の管理で維持されている。また IGR いわて銀河鉄道では、2010 年度の東北新幹線新青森延伸開業に伴う運行システムの整備費 16 億 7064 万円のうち JR 貨物が 44.5%を負担する見通しである。貨物列車運行の安全や貨物列車ネットワーク維持の観点から、JR 貨物が一定の負担をすることは理にかなっているといえるが、同社の経営も厳しいこともまた事実である。この問題は JR 貨物と第三セクター間で解決することが望ましいが、両者ともに経営が厳しいことを考えると、国がモーダルシフトの促進という観点から、一定の支援を行うこと

³ 富山県並行在来線対策協議会の試算によると、第三セクターが車両などの初期投資を全額負担した場合、開業が予定されている 2014 年度は 22 億円 3000 万円、10 年後の 23 年度には 27 億 1000 万円の収支赤字になるとされている。JR から資産を無償譲渡され初期投資がなくなった場合でも、14 年度は 12 億 7000 万円、23 年度には 20 億 6000 万円と試算されている。

が求められる。

一方で新幹線の開業は、鉄道貨物輸送に正の効果をもたらすとも考えられる。将来北海道新幹線(新青森 - 札幌)を抱えることになる JR 北海道では、「トレイン・オン・トレイン」と呼ばれる輸送システムの開発を進めている。北海道新幹線が開業すると、青函トンネルでは高速で走行する新幹線と現在最高 110km/h で走行する貨物列車が同一の線路を走行することになり、これがダイヤ上の制約となることが予想される。狭軌の貨物列車を標準軌の専用列車に載せてそのまま積載して、高速で輸送することでこの問題の解決を図っている。これによって貨物列車の速達性が増すことになり、競争力の向上につながると考えられる。

2. 鉄道貨物輸送とロジスティクス

「国鉄貨物安楽死論」が叫ばれていた国鉄時代に比べると、第 2 部でみた JR 貨物発足後の一連の輸送品質の改善によって、現在の鉄道貨物輸送は当時では考えられなかったサービス水準に達しているといえよう。しかしながら、荷主のニーズはその進化を上回るスピードで高度化したのもまた事実である。本研究誌冒頭で述べたように昨今の物流のトレンドとして、ロジスティクスやサプライチェーンマネジメントの考え方があげられる。これらの背景には、無在庫管理の徹底や多頻度少量輸送を求める荷主のニーズが拡大したことがある。このような高度な物流システムには、機動性が必要であり、鉄道貨物輸送の特性は発揮しがたいといえよう。さらに鉄道貨物輸送の将来を考察すると、上記のように様々な問題がある。

鉄道貨物輸送のロジスティクスへの現実的な対応としては、他の輸送モードとの連携を密にした上で、トラックが主流の輸送商品の中で、鉄道輸送が補完的にでも扱われるように努力することである。ロジスティクスやサプライチェーンマネジメントでは、トラック輸送が前面に出てくることは当然の流れである。しかし同時に、ニーズの高度化によってトラック単体や鉄道単体で完結する輸送だけでなく、両者のメリットをうまく組み合わせた輸送形態が求められつつある。中長距離輸送や環境面での優位性を訴えることで、トラック中心の輸送に鉄道貨物輸送が組み合わせて使われるよう、荷主にアピールすることが大切である。そのためには物流拠点の設置を通して、他の輸送モードとのシームレスな輸送を行わなければならない。

現在 2011 年度の完成を目指して、米原貨物ターミナルの新設が計画されて

いる。これと連動して米原駅南口には物流総合拠点「滋賀総合物流センター」の建設も予定されており、地域の物流拠点と鉄道貨物ターミナルの連携が見込まれている。さらに米原貨物ターミナルの開業にあわせて、滋賀運送では全国の運送会社と提携して、鉄道線路と道路双方で走行可能なデュアルモードトレーラー(DMT)の実用化を検討している。DMTは道路上ではトレーラーとして走行し、駅で台車を取り付け機関車と連結し貨車として走る。積み替えのためのフォークリフトやヤードなどの設備が必要とならないため、効率的な輸送が可能となる。物流網は米原貨物ターミナルなどJR貨物の全国14駅を拠点とし、荷物は駅間(500km以上)をJRが運び、運送会社がターミナル周辺の半径150km圏の集荷・配達を担当する予定となっている。

このような新たな物流拠点の設置には、自治体や地元企業など幅広いステークホルダー⁴からの協力が必要となる。環境意識の高まりや利便性の向上のみならず、他の輸送モードとの積極的な連携や、物流拠点を通じた地域社会との共生という視野を取り入れることが、今後の鉄道貨物輸送の利用促進に必要不可欠である。

⁴ 企業と直接的、間接的に利害関係を有するもの。株主、顧客、従業員、行政などがある。日本語では利害関係者。