

おわりに

近年、当会の研究誌は旅客輸送を中心に取り上げていましたが、今年は鉄道の貨物輸送をテーマに研究誌を作成しました。これをお読みになり、読者の皆様はどのように感じられたでしょうか。

研究責任者として、今回の研究で最も気を配ったことは「鉄道の貨物輸送に焦点を絞るあまり、貨物輸送全体を取り巻く物流トレンドを見失ってはいけない」ということでした。貨物輸送量における鉄道のシェアはトンベースで約1%、トンキロベースでも約4%とごくわずかです。このわずかなシェアの鉄道貨物輸送のみに話を絞って議論を展開しても得られるものは少ないと考えました。そのため、鉄道貨物輸送の考察を行う前の第1部で、物流のトレンドの変化、国の物流政策、鉄道以外の輸送機関の動向を取り上げました。この前提知識があることによって、鉄道貨物輸送を取り上げた第2部以降において、鉄道貨物輸送をより客観的に見つめることが可能になったと思います。

鉄道貨物輸送に着目すると、国鉄時代はニーズを無視したダイヤ設定や、ストライキによって安定した運行が損なわれていましたが、民営化以降サービス水準は見違えるほど向上したといえます。現在ではその特性を活かすことによって、荷主のニーズに応えるべく様々なサービスが展開されています。また環境意識の高まりが、鉄道貨物輸送にとって大きな追い風となることは間違いありません。同じくモーダルシフトの担い手である船舶に比べると、その注目度は大きいように思われます。しかし環境優位性だけでは、荷主からの支持は得られません。荷主の要求水準に応えられる輸送サービスが展開されることで、初めて環境優位性をアピール出来ます。環境という追い風に頼らず、輸送サービスを向上することによって、自分自身で追い風を作る姿勢が、鉄道貨物事業者に求められています。

一方で、鉄道貨物輸送は様々な問題点を抱えています。小口輸送の流れは、大量一括輸送を得意とする鉄道の利用価値の減少を招いています。その中で

生き残るためには、トラックなど他の輸送機関との緊密な連携や、荷主との信頼関係を構築によって、鉄道貨物輸送の商品価値を高めることが必要です。また並行在来線の第三セクター化によって、JR貨物と三セク会社の間で線路使用料をはじめとする様々な問題が発生することも指摘しました。安定した鉄道貨物輸送や地域輸送が行われ、JR貨物と三セク会社がWin-Winの関係を築けるよう、両者の適切な負担割合を考える必要があります。

このように今回、私たちは鉄道貨物輸送を考察しましたが、盲目的に鉄道貨物輸送の利用拡大を望んでいるわけでは、もちろんありません。その特性を冷静に見極めた上で、鉄道貨物輸送が生き残れる最善の道を考えました。その結果、今後も鉄道貨物輸送を求めるニーズが一定程度残ると考えられ、その商品価値を高めることで新たなニーズを獲得することが出来ると結論づけました。この結論に対する皆様の忌憚ない意見をお待ちしております。

そして最後になりますが、鉄道貨物輸送が今後も日本の物流ネットワーク、ひいては日本経済の発展に寄与することを願っております。