

第1章 鉄道貨物輸送の問題点

鉄道貨物輸送の将来を考えるためには、まずその問題点を考えなければならない。本章では、国土交通省の調査報告に沿う形で、輸送サービスとしての鉄道貨物輸送の問題点を考える。

1. 国土交通省による調査とその結果

「線路使用料」の項で取り上げたように、JR貨物は一部区間を除いて第2種鉄道事業者であるため、旅客列車との兼ね合いで貨物列車の増発は困難であるといわれてきた。とりわけ日本の主要都市を貫通し大動脈と言われる、東海道本線や山陽本線での増発余力は乏しいとされていた。実際、鉄道貨物を利用する荷主の中には、輸送枠確保が困難であることから鉄道輸送を避ける動きがあり、貨物列車の増発が必要に思える。しかし、実際の積載率は約7割にとどまるなど、荷主の輸送需要と実績との間にギャップがあることが指摘されている。鉄道貨物が利用しにくい状況にあるのは貨物列車の運転本数だけでなく、効率的な輸送が行われていないことにも原因があると考えられる。

以上のような状況を踏まえ、国土交通省は調査を行い「弾力的な鉄道貨物輸送システムのあり方に関する調査の概要」という調査報告をまとめた。この調査では東京貨物ターミナル(東京夕) - 福岡貨物ターミナル(福岡夕)間を走る貨物列車(直行列車だけでなく途中駅発着も含む)に焦点をあて、2007年9月の1ヶ月間同区間の積載率と輸送力のデータを収集し、2007年11月の予備調査を経て、2008年3月に調査対象となった貨物列車の1週間の予約状況と輸送実績のデータを収集している。

この調査の結果、東京夕 - 福岡夕を結ぶ下り区間の積載率は平均して60%、純平日(火曜日～金曜日)で約70%という数値が出されている。これから、土曜日から月曜日の積載率が約50%と低い水準にとどまっていることがわかる。

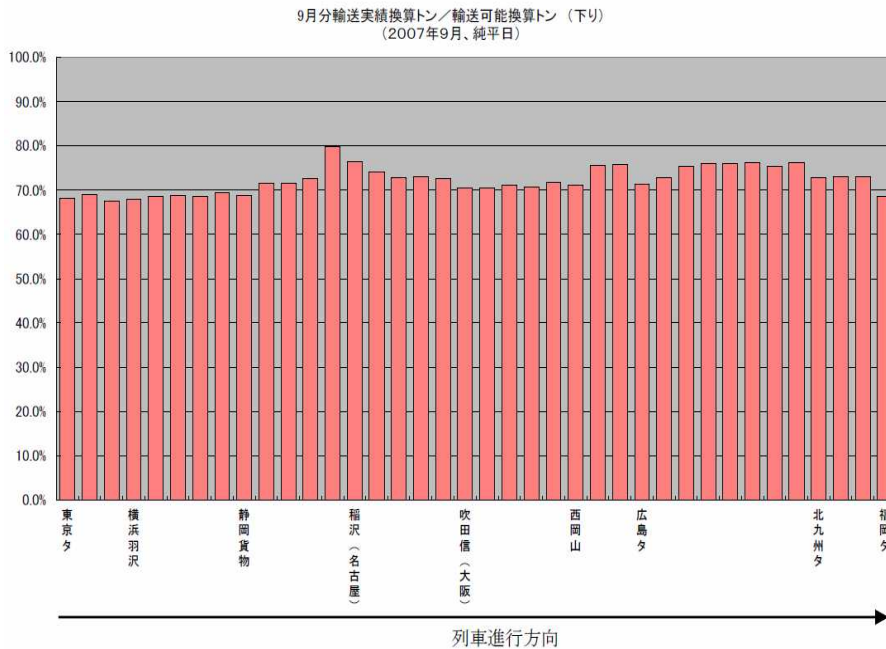
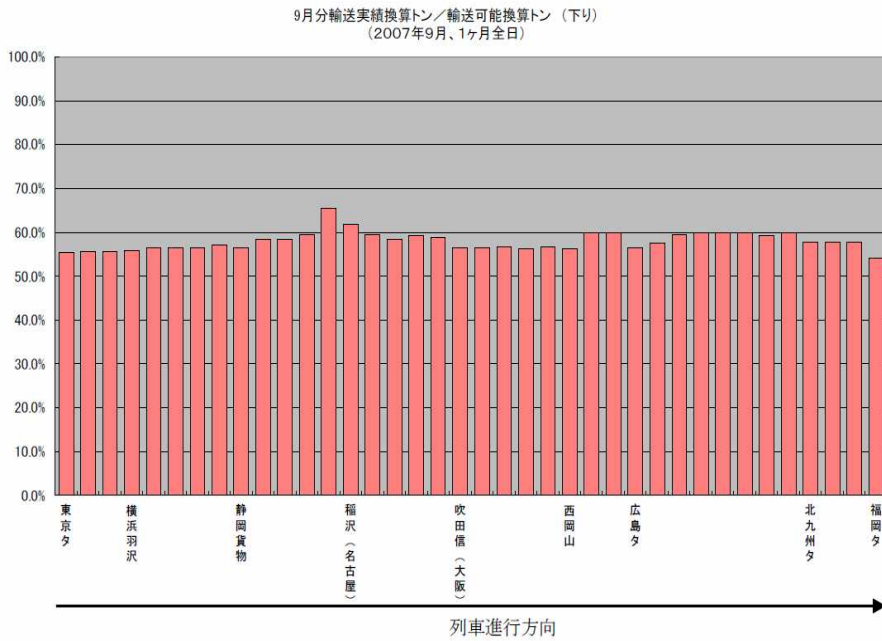


表 3-1-1 東京タ - 福岡タ間(下り)の区間別混載率(2007年9月)
(国土交通省『弾力的な鉄道貨物輸送システムのあり方に関する調査の概要』
P3の図より抜粋)

未積載列車の中には東京タ - 福岡タ直行列車だけでなく、途中駅発着や他線からの流入、流出列車のような低積載の列車も含まれており、このような列車の存在が積載率を下げていることも調査から明らかとなった。このような区間列車の輸送余力を活用することが必要となろう。

またこの調査では需給ギャップの原因として、鉄道貨物輸送そのものだけでなく、輸送枠の予約を担う予約システムの問題についても言及している。予約申し込みと輸送実績をみると、予約キャンセルの存在により輸送実績が減少していることが調査よりわかった。

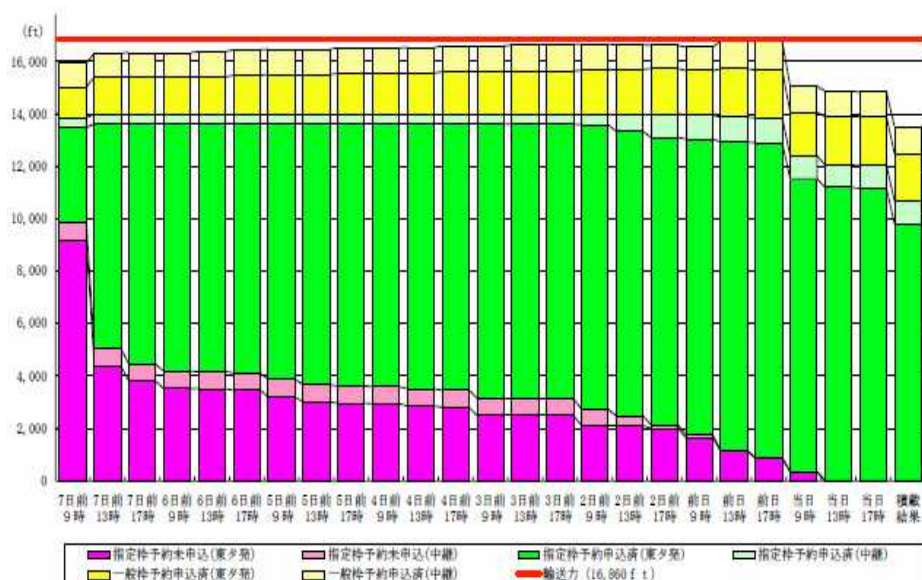


表 3-1-2 実験対象列車の予約の推移(同調査 P13 の図より抜粋)

上記の表は、ほぼ 1 週間前には枠が埋まり、予約のキャンセルは当日、とりわけ出線直前に集中していることを示している。このため代替貨物を載せる、空いた貨車を別列車に連結するなど供給輸送力の調整が困難となっており、効率的な運用が損なわれているといえよう。また、一旦キャンセルによって取り消されたコンテナのその後についても調査が行われている。

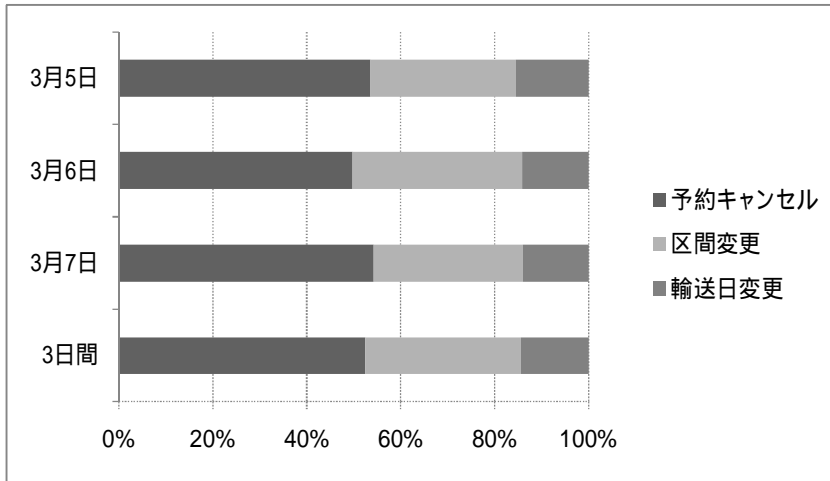


表 3-1-3 予約がキャンセルされたコンテナのその後
(表中の月日は調査日)(同調査 P10 の図より作成)

予約キャンセルそのもの(実際に輸送が行われなかったもの)が全体の約 5 割を占め、その他は区間の変更や輸送日の変更であった。これは荷主が、確定した輸送がなくてもとりあえず予約を行っている実態を示している。一方で予約が一杯である場合には、新規の予約を断ることになるため潜在的な需要を逃していることになる。この結果、予約が逼迫しているという印象を荷主に与え、できる限り輸送枠を押さえておこうという傾向が生じ、これがさらなる予約の逼迫感を与えるという悪循環が生まれている。さらに不急品であるにも関わらず急送指定されている貨物があり、急送貨物の輸送枠が有効活用されていないことも調査から明らかとなった。

2. 鉄道貨物輸送の改善策

(1) 輸送段階における改善策

この調査では、現状の設備やダイヤでも行うことができる輸送枠の柔軟運用や輸送力増強として以下の方法をあげている。

中継枠の柔軟運用

E&S 駅においては自駅からの発着枠を確保するために、他列車からの乗り

継ぎのために確保されている中継枠を設定していることが多い。この中継枠を固定していることで、当該区間を走る貨物列車全体の積載率が低下する場合がある。

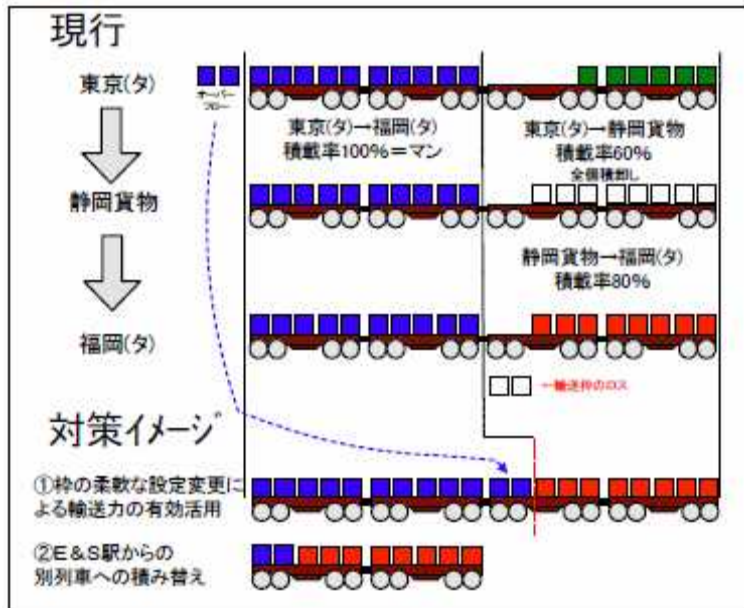


図 3-1-4 中継枠の柔軟活用のイメージ(同調査 P6 の図より抜粋)

上図の例では、東京夕 - 福岡夕を結ぶ直通列車に積み残しがあるにも関わらず、東京夕 - 静岡貨物駅と静岡貨物駅 - 福岡夕を結ぶ列車に中継機能がないため、積み残し分の輸送が行われていない。ここに中継枠を設定し、積み残された福岡夕までのコンテナを静岡貨物駅で移し替えることによって、東京夕 - 静岡貨物駅と静岡貨物駅 - 福岡夕両列車を使いリレー輸送が出来るようになる。また、中継枠が確保されている区間でもその枠を拡大することで、直通列車の積載率の緩和につなげることが可能である。

貨車の付け替え

輸送枠が不足することがある駅がある一方で、他駅の輸送枠に余剰が生じるというギャップが生じることもある。そこで以下のように貨車の付け替えを行うことで輸送力を有効活用できる。

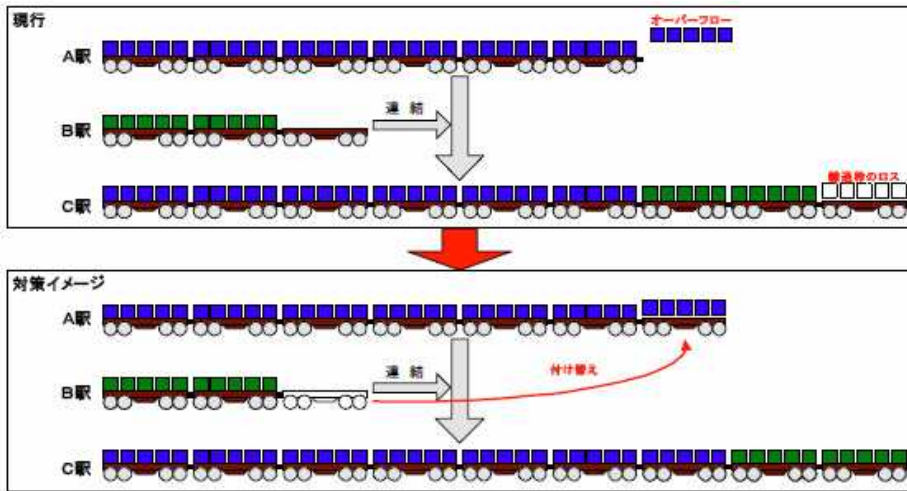


図 3-1-5 貨車の付け替えのイメージ(同調査 P7 の図より抜粋)

しかし現実的には B 駅の貨車を A 駅に回送することは困難であるので、A 駅に貨車を余分に留置しておく必要がある。この方法を行う場合、予約が一杯である駅とそうでない駅のギャップを適切に把握し、迅速に振り分けを行う高度な技術が必要となる。

トラックによる代行輸送

直行列車やフィーダー列車による輸送枠が最寄り駅で確保することが困難である場合、オーバーフロー分の貨車を輸送することができない。そこで輸送力に余力のある貨物駅へ振替を行うため、トラックによる代行輸送を行うことで輸送力の増強となる。また貨物列車の設定が少ない隘路区間がある場合、代行トラックで隘路を回避し、両端で空きのある列車の輸送枠を活用して輸送枠の確保することも考えられる。

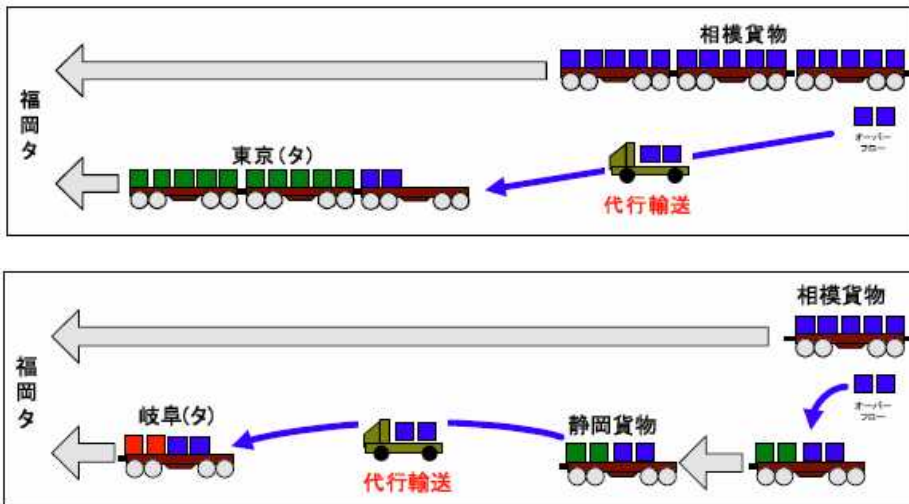


図 3-1-6 トラックによる代行輸送のイメージ(同調査 P8 の図より抜粋)

上図が輸送枠に余分がある貨物駅への振替を行うための代行輸送

下図が隘路区間を回避するための代行輸送

(2) 予約段階における改善策

以上のような輸送における工夫を行うためには、予約システムの弾力的な運用が不可欠である。同調査では解決策に関する検討の中で、「鉄道貨物輸送は多くの主体が存在しており、こうした多くの主体を巻き込んでいながら全体を最適に調整する必要がある」と述べた上で、JR 貨物、末端輸送や荷主からの輸送依頼を担う利用運送事業者(フォワーダー)、そして荷主 3 者の情報共有の必要性を説いている。いくら高度な予約システムや輸送体系を整備しても、現在のように土壇場におけるキャンセルの割合が多ければ意味がない。JR 貨物には個別の荷主の出荷情報を適切に把握し確度の高い情報を得て、荷主にとって最適な輸送枠を確保することが求められる。そのためには、JR 貨物側も確度の高い予約状況を、荷主やフォワーダーに積極的に開示していくことが求められる。

以上の点を踏まえて、様々な解決策を提案している。土日発列車を活用した輸送ルートの設定(北海道発金曜日 東京夕発土日中継 福岡着月・火曜日など)、不急品を優先的に土日に振り返るなど余裕のある土日発列車の輸送力活用が、まずあげられている。そして、各荷主の物流実態や需要動向に関する情報を整理・蓄積することがあげられている。具体的には「新規を含むま

とまった貨物の増送計画を持つ荷主の情報、毎月月末に一定の増送が起こる荷主の情報、特定の時期に季節波動が生じる荷主の情報、個別の駅毎に特に確実な輸送が求められる荷主の情報など、個別の荷主毎ないし、駅毎の事前情報を、JR 貨物、利用運送事業者一体となって収集・整理し、確実に荷主ニーズに対応する仕組みづくりを行う」と書かれており、踏み込んだ情報収集の必要性について述べられている。

3. 鉄道貨物輸送の弱点を克服するには

ここまで国土交通省の調査に沿う形で、鉄道貨物輸送の問題点とその解決策を記述した。鉄道貨物輸送の長所の1つとして定時性が高いことを、中長距離輸送の項で取り上げた。しかし逆の見方をすると、ダイヤ通りの運行に徹するが故に、鉄道貨物輸送の短所である柔軟性、機動性のなさにつながっていると指摘できる。調査結果に表れた「ドタキャン」によって積載効率の低さが引き起こされている。解決を図るためには、現在進められている鹿児島本線輸送力増強事業などハード面の改良も欠かせない。しかしこのような大きな資金を要する改良は、経営体力を考えるとJR 貨物単独で行うには難しいものがあり、国や地方自治体による補助も厳しい財政状況を考えると限界がある。また輸送力増強を行っても、それを活かした効率の良い輸送が行わなければ意味がない。トラック輸送との提携、ダイヤの工夫による輸送ルートの開拓、荷主との情報共有など比較的小金のかからない既存の設備でも対応できる改善策こそが、鉄道貨物の輸送サービスとしての商品価値を高め、荷主にも支持される要因になることをこの調査結果は示している。これを受けて、JR 貨物ではソリューションチームを設けて、個々の荷主からの情報収集や最適な輸送方法の提案につとめている。このような取り組みが効率的な輸送に寄与することに期待したい。