

第六章 2009 年研究との比較

本研究のテーマ、貨物列車は 2009 年の一橋研究でも取り上げられた題材である。本章では当時の研究で触れられていた、①並行在来線問題 ②中長距離輸送 ③環境負荷、以上 3 つのトピックについて取り上げる。16 年経って、これらの問題はどうか変化したのだろうか。

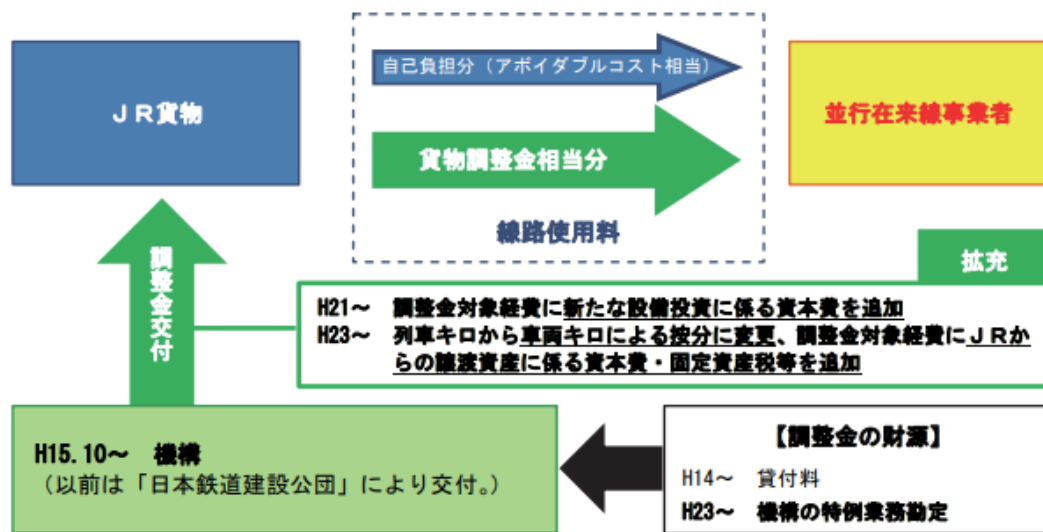
第一節 並行在来線問題

2009 年は新幹線開通直前の年であったため、その並行在来線問題を取り上げている。実際、2009 年以降以下の路線が開通し、貨物列車が少なからず影響を受けている。

名称	区間	開業日	並行する在来線を走る貨物列車
北海道新幹線	新青森～新函館北斗	2016 年 3 月 16 日	本州と北海道を結ぶ貨物列車が運行される。
東北新幹線	八戸～新青森	2010 年 12 月 4 日	日本海縦貫線を経由しない北海道発着と東青森駅発着便。
北陸新幹線	長野～金沢	2015 年 3 月 14 日	直江津駅以西で多数の運行がある。 直江津駅以南は臨時列車のみ。
北陸新幹線	金沢～敦賀	2024 年 3 月 16 日	日本海縦貫線を構成し、多数の運行がある。
九州新幹線	博多～新八代	2011 年 3 月 12 日	佐賀・熊本・鹿児島方面発着の貨物列車が多数運行される。
西九州新幹線	武雄温泉～長崎	2022 年 9 月 23 日	全便トラック便のため影響なし

(表) 2009 年以降開通した新幹線と並行する貨物

これら新幹線の開業によって経営分離された第三セクター会社の線路を走行する際は、貨物列車の走行が路線維持の負担にならないかつ、依然経営の厳しい JR 貨物の負担を避けるため、貨物調整金という公的な補助が導入されている。



(図) 貨物調整金の概要 大嶋(2020)より引用

現状、同制度の元で安定した運用が行われているが、今度については見通せない部分が多い。一つは貨物調整金制度そのものの見直しが検討されていることだ。JR貨物・第三セクターの経営基盤の安定化、整備新幹線路線の拡大による交付額の増大、貸付料徴収期間の終了といった問題に対応するためである(大嶋 2020)。経営基盤の安定化を含んでいることから、貨物の運行が危機になる方向での改正が行われるとは考えづらいが、どのようなスキームを構築するのかについては今後の議論を追う必要があるだろう。

加えてそもそも、貨物列車の運行枠組みが定まっていない路線もある。例えば、北海道庁HPによれば「北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する有識者検討会議」は2025年10月までに会議が6回ととりまとめが行われたものの、その成果は検討や議論の継続という表現にとどまっている。正式な決定事項についての報道は見られていないのが現状である。以下の表は今度延伸が予定されている4つの新幹線をまとめたものであるが、2025年10月現在いずれの路線も貨物列車の運行枠組みが決まっていない。上2つは実質的に貨物専用線と化すことによる路線維持の負担の分配の問題から、下2つはそもそも路線の着工が見通せないからである。一応、報道がないだけで政府や各社では同意が取れている可能性もあるが、その真偽の確認は一介の学生の研究では限界がある。

現在の所属	路線名	区間	事由
JR 北海道	函館本線	森～長万部	北海道新幹線延伸による
JR 東日本	津軽線	蟹田～中小国信号場	津軽線蟹田以北廃止による
JR 西日本	湖西線・北陸本線	敦賀～山科	北陸新幹線延伸による

JR 九州	長崎本線	鳥栖～鍋島	西九州新幹線延伸による
-------	------	-------	-------------

(表) 2025年10月時点で貨物輸送に対する枠組みが報道されていない路線

新幹線開業という華々しい出来事の裏に潜む貨物列車の存在。隠れた地味な存在だが、その運行のための貨物調整金や管理主体といった取り決めの問題が2009年よりも大きくかつ複雑な問題と化しているとまとめていいだろう。

第二節 中長距離輸送

2009年の研究では、「(運賃・価格の面で均衡が取れる)点は500~600km」であるとし、その距離のメリットが取れる路線の需要拡大を目指しているとしている。実際に①東海道・山陽線の輸送増強、②スーパーレールカーゴによる東京～大阪の需要拡大③日本海縦貫線のリダンダンシー確保に触れている。

2025年現在、この均衡点についてはおおきな変化は見られず、JR貨物の「JR貨物グループ 中期経営計画 2026」において「中距離帯におけるネットワーク強化」を掲げている。②スーパーレールカーゴのみ、それ以上の増備は見られないものの、設備投資は積極的に行っている。JR貨物は2011年3月11日に鹿児島本線福岡貨物ターミナル駅以東の輸送増強工事を竣工させ、翌日から同区間において2025年現在最長となるコンテナ26両(1300t列車)の運転を開始したほか、500km以上を走行する路線の速達化・増結・新設を相次いで行っている。また、内航船舶やトラックとのリダンダンシー確保も精力的に行っており、中長距離輸送の顧客拡大を継続的に進めている。

しかしながら、事実として2024年度の輸送実績は38,474,759t(2024年度鉄道輸送統計調査より)であり、2008年度の輸送実績である43,250,531t(2008年度鉄道輸送統計調査より)と比較して落ち込んでおり、厳しい状況にある。

第三節 環境負荷

2009年の研究では、鉄道の環境優位性を示したうえで、モーダルシフトへの取り組みがまとめられた。グリーン物流パートナーシップ会議という経済産業省と国土交通省のアク

ションプログラムが策定され、2025年現在でも補助は継続されている。たとえば、令和3年トラック輸送からのモーダル輸送が表彰されている。

令和3年度 グリーン物流パートナーシップ会議特別賞

「JR用ウイング式3温度帯混載コンテナ」のコールドチェーン輸送

事業者（◎：代表者）

- (株)西武建設運輸◎
- 日本フルハーフ(株)
- 菱重コールドチェーン(株)
- 札幌通運(株)
- (株)興和総合研究所

事業概要

鮮度保持機能を有する「JR用ウイング式鉄道チルド・冷蔵・常温の可変式混載コンテナ31f」開発導入による「トラック輸送⇒鉄道輸送」へとモーダルシフトを図り、「効率的輸送」「ドライバー不足問題の解消」「CO2排出量の削減」を図る。鮮度保持機能により高品質で高効率なコールドチェーンを構築。

(図) 令和3年度優良表彰事業（出典：国土交通省HPより）

注意しなければならないのは、環境負荷が少ないだけで鉄道貨物輸送が選ばれているわけではない。鉄道貨物輸送を利用しても不便にならない環境が整備された上で鉄道貨物輸送が選択され、表彰されていることだ。そのため、国からの支援やJR貨物の取り組みは、貨物駅の省人化やコンテナの往復利用など、一見環境とは関係ない文脈で支援が行われている。

さらに言えば、近年では貨物列車自体は環境によいが、貨物鉄道そのものが自然災害に対する脆弱性が高いことが大きな議論を呼んでいる。しかし、緊急時に使うからといって莫大な費用をかけて貨物列車が迂回運転する設備を維持することも非現実的である。この点が貨物鉄道の論点として俎上に上がる。加えて、2024年は検査不正を原因とした脱線事故を起こすなど、環境に優しい以前に輸送がままならないため使い物にならないと判断されかねない不祥事もおきている。1970年代、国鉄の労働争議により輸送が不安定になったことが顧客離れにつながった歴史的事実も踏まえて、平時と異常時に安定した輸送を構築する取り組みは引き続き求められるということであろう。

結論として、環境負荷をめぐる鉄道輸送の優位性は変わらないものの、市場環境は大きく変化しておりより慎重な系絵判断が求められているといえるだろう。

(院1年 稲垣)

参考文献

- 大嶋満,2020,“貨物調整金制度の見直しに向けて”,立法と調査, No.428:132-146,https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rippou_chousa/backnumber/2020pdf/20201001132.pdf,(2025年10月30日閲覧)
- 国土交通省 HP,“グリーン物流パートナーシップ会議”,<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001489174.pdf>,(2025年10月30日閲覧)
- JR 貨物ニュースリリース,“「鹿児島線(北九州・福岡間)鉄道貨物輸送力増強事業」竣工式 ”,2011年2月16日,<https://www.jrfreight.co.jp/info/2011/files/20110216.pdf>
- 政府統計の総合窓口(e-Stat),鉄道輸送統計調査(国土交通省)2024年度,3-2 貨物営業キロ及び貨物数量(2024年度分),(2025年10月30日閲覧)
- 政府統計の総合窓口(e-Stat),鉄道輸送統計調査(国土交通省)2008年度,3-2 貨物営業キロ及び貨物数量(2008年度分),(2025年10月30日閲覧)
- 北海道庁総合政策部交通政策局交通企画課,“北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する有識者検討会議について”,<https://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/stk/172368.html>,(2025年10月30日閲覧)