

第三項 将来の展望

貨物鉄道は、労働力確保、BCP 対応、環境負荷低減という社会的な課題解決に貢献するインフラとして、その役割を増していくことが確実視されている。定時性の観点から見ると、AI や自動化技術を駆使したターミナル運営や運行管理の導入は、輸送品質を安定させ、突発的な輸送障害への対応力を高めます。これにより、荷主企業の「輸送障害への懸念」を払拭し、鉄道貨物への信頼を揺るぎないものにすることが期待される。

JR 貨物は、2024 年度から 2026 年度の 3 年間で「変革の期間」と位置づけ、コンテナの積載率回復と増強、既存アセットの最大限活用による輸送量の拡大を目指しており、これらの施策を通じて、より安定した定時輸送を提供する「選ばれる物流インフラ」として進化していくことが、将来像として描かれています。

(4 年 長谷田)

参考文献

JR 貨物グループ中期経営計画 2026 ～一人ひとりが決意を新たに さあ、走りだそう、次の 150 年へ～ (JR 貨物 2024)、

https://www.jrfreight.co.jp/info/2024/files/20240329_06.pdf

大型マルチテナント型物流施設「D P L 千葉レールゲート」竣工 (大和ハウス工業、JR 貨物 2025)、https://www.jrfreight.co.jp/info/2025/files/20250918_01.pdf

貨物鉄道輸送の将来ビジョンに関する懇談会 報告書概要 (国土交通省 2025)

<https://www.mlit.go.jp/common/000996032.pdf>

第二節 貨客混載に見る小規模輸送の可能性

第一項 はじめに

鉄道による貨物輸送というと貨物列車で一度に大量の貨物を運ぶ方式を思い浮かべる人が多いであろうが、近年貨客混載が注目されている。貨客混載は、貨物と旅客を同じ列車で運ぶことである。これは鉄道による小規模輸送を可能にする。国鉄時代には荷物車等を旅客列車に連結するかたちで鉄道による小規模輸送が行われた。そのような輸送方式は消えていったが、近年物流業界の人手不足が深刻化する中で貨客混載による小規模輸送が脚光を浴びている。本稿では、鉄道による小規模輸送を掘り下げながら貨客混載の未来について考察する。

第二項 鉄道による小規模輸送の歴史

現代の貨客混載と比較的關係がある戦後の小規模輸送の歴史を取り上げる。

① 国鉄時代の荷物車

旅客列車に荷物車が連結されていたり、旅客列車内に荷物室があったりしたため、駅で預けられたり旅客が預けたりした小荷物や新聞、郵便物を輸送していた。最盛期には有人駅の大半に小荷物の取り扱い窓口があった。しかし、宅配便の普及によって荷物取扱量は激減した。その結果、国鉄時代末期には新幹線と寝台列車を用いたサービス以外はすべて廃止された。



(出典：[国鉄スユニ 50 形郵便荷物車 \(国鉄 50 系客車改造\)](https://www.cafe-dragon.net/trip/train/suyuni50.html) <https://www.cafe-dragon.net/trip/train/suyuni50.html>)

② ドライバーと自動車などを同時に輸送

客車と貨車を連結して輸送するものとしては、カートレインもあげられる。これは寝台列車に貨車を連結することで、マイカーとドライバーを同時に運べるようにしたものである。1980年代に登場した当初は人気だったが、自動車の大型化に対応できなかったなどの理由で1990年代には衰退していった。二輪車とドライバーを同時に輸送するMOTOトレインやモトとレールも存在したが、こちらも1990年代に消滅した。



(出典：[なぜ「カートレイン」廃止された？ 夜行列車で愛車と移動出来た「カーフェリーの鉄道版」 衰退の一途辿った理由とは \(くるまのニュース\) | 自動車情報・ニュース - carview!](https://carview.yahoo.co.jp/news/detail/6b2a21e5239ddea4863cb45b9723e742fc3a036d/))

<https://carview.yahoo.co.jp/news/detail/6b2a21e5239ddea4863cb45b9723e742fc3a036d/>

)

③ 新幹線による小荷物輸送

1981年に新幹線レールゴー・サービスが始まった。これは新幹線の乗務室を利用して書類等の小口荷物を輸送するものである。寝台列車の一部スペースを使って小口荷物を輸送するブルートレイン便とともにJR発足後もサービスを続けたが、順次サービスを終了し、2021年に完全にサービスを終了した。ただJR東日本ではサービス終了とともに新サービスが開始するなど新幹線による貨客混載は盛り上がりを見せている。現在では全国各地で荷物の取り扱いが行われている。

④ 在来線、私鉄の貨客混載

2011年にヤマト運輸と京福電鉄が路面電車を活用した宅急便輸送を始めた。その後少しずつ広がっている。現在も各地で実証実験が行われるなど広がりを見せており、物流問題の解決策の1つとして注目されている。

第三項 貨客混載の事例

現在行われている貨客混載の事例を簡潔に2つ紹介する。

(1) はこビュン (JR 東日本)

新幹線や特急列車を用いて、食品や医療関係品、機械類・電子部品を輸送している。新青森・東京間では客室を使用した車両貸輸送が行われている。中央線では特急かいじを利用して、駅弁が運ばれている。また、はこビュン Quick という事前予約不要で個人でも利用できるサービスも行われている。

(2) ほくほく線

2017年に北越急行と佐川急便が協力し、列車で宅配貨物を輸送している。荷物台車（カーゴ）を車両に積み込み、車いすスペースを活用して輸送する。北越急行は北陸新幹線の開業による収入の減少を補うために輸送余力を有効活用でき、佐川急便は輸送ネットワークの効率化により配送品質の向上を図れる。

2. 貨客混載のメリット、デメリット

メリット

トラックで輸送していたものを鉄道によって輸送できるようになるため、深刻な人手不足の問題を解決できるとともに二酸化炭素の排出の削減になる。また、鉄道が走る周辺の道路のメンテナンスコストの削減にもつながる。

貨客混載は輸送の効率性を高める効果的な事業であり、将来的な旅客需要減が見込まれる中で貴重な収入源となる。近年、地方の人口減少が深刻化してローカル線の多くが赤字で苦しむ中で、貨客混載によって地域の足である旅客輸送網を維持できる。

新幹線を用いると、高速で輸送できるとともに低振動で輸送できる。高速輸送の実現により、生産地と消費地を結びつけることで地方の産業振興や地域の魅力発信による観光流動の創出につながる。

安定した運行を行える点もメリットである。天候に左右されずに輸送でき、定時性も高い。

デメリット

貨客混載を行うには、駅で荷物の積み下ろしを行う人が必要になる。しかし、貨客混載等の業務を通常業務に加えて追加的に行うことは、鉄道駅等において人材配置に省人化・無人化が進む中、リソース不足のため困難である。また、路線によっては過密ダイヤの中で運行が行われており、積み下ろしを行う時間の確保が課題となる。

安全に荷物を輸送するためには荷物を十分に固定する必要がある。そのため通常の車両のままでは貨客混載を行うのが難しいので、荷物スペースの整備、拡充をすすめなければならないことも課題として挙げられる。

第四項 将来の予測

小規模輸送はトラックが中心であり、特に 1990 年代からは鉄道はその役割をほとんど果たしてこなかった。しかし、近年貨客混載が広まりをみせており、この傾向は今後も続くと予想する。1 つめの理由は、トラックに輸送が抱える問題を解消できる可能性があるためである。燃料費や人件費が高騰してコスト増大を招いていたり、二酸化炭素を大量に排出して環境に負荷をかけていたり、ドライバーの長時間労働が規制されるなどして人手不足が深刻化したりと多くの問題を抱えているが、これらの問題の解決し得るのである。2 つ目の理由は、地方において貨客混載がより広まり得るからである。車両の空いているスペースを活用して荷物スペースを設置したり、積み下ろしにかかる時間を確保したりすることが比較的容易である。もちろん積み下ろしを行う人員など乗り越えなければならない課題もあるが、うまくいけば利用客が減る中でもローカル線の赤字を減らすことができる。一度に大量に輸送できることが鉄道輸送の大きな強みとされているが、小規模輸送においても鉄道は存在感を示せるのである。

(1 年 古角)

参考文献

国土交通政策研究 第 172 号 地域の輸送資源を活用した物流ネットワーク最適化に関する調査研究（最終報告）

持続可能な物流の実現に向けた貨物鉄道の輸送の可能性（下）—貨物鉄道輸送の現状と課題

関東運輸局報（1748）

旅客列車を使った貨物・荷物輸送盛ん ルーツは国鉄の合造車、さらには戦前のガソリンカーにあり（2020 11/21） <https://tetsudo-ch.com/10923599.html>

鉄道ネットワークを活用した荷物輸送サービス「はこビュン」を事業化し様々な社会課題解決に貢献します～新幹線荷物専用車両による高速・大口輸送を実現します～（2025

3/4） <https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000001086.000017557.html>

鉄道による貨客混載事業「荷もっシュッ！」(2025 7/31)

<https://www.westjr.co.jp/company/action/region/list/2023121106.html>

[日本大百科全書 \(ニッポニカ\)](#)

https://japanknowledge.com/contents/nipponica/sample_koumoku.html?entryid=2329

鉄道で自動車を運ばない理由は？ カートレインやピギーバック輸送が日本で復活しない理由 (2023 2/16) <https://www.google.com/url?q=https://tetsumo.net/blog/>

新幹線の小荷物輸送、40年の歴史に幕…東北・上越新幹線が最後 9月30日限り (2021 8/23) <https://s.response.jp/article/2021/08/23/348813.html>

[ロジスティクス・貿易・物流用語集](#) ブルートレイン便 (2023 4/5)

https://www.google.com/url?q=https://logiyougo.com/yougo/bluetrainbin/&sa=U&ved=2ahUKEwi_9IL4u8GQAxXfsFYBHfpNLJwQFnoECFoQAQ&usg=AOvVaw0QuZAt2efZKFKTtgS7891o

【2025年版】貨客混載とは？物流の効率化を実現する新しい輸送モデルを解説 (2025 5/15) https://aidiot.jp/media/logistics/post-8214/#outline__5_2

物流「2024年問題」切り札は鉄道の貨客混載か？労働問題だけにとどまらない「輸送のあり方」(2023 7/20) <https://toyokeizai.net/articles/-/687861?page=3>

[はこビュン | サービス - ジェイアール東日本物流](#)

<https://www.jrbutsuruyu.jregroup.ne.jp/business/hakobyun.html>

貨客混載輸送について <https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001314098.pdf>

物流業界の新トレンド、貨客混載とは？背景と現状をわかりやすく解説 (2024 4/11)

<https://logistics-tv.jp/tips/cargo-passengers/>

第三節 鉄道を用いた拠点間輸送の可能性

はじめに

これからの物流業界には、トラックドライバー不足の深刻化への対応や、より環境に配慮した輸送へのシフトが要求されている。そのような環境において、「効率的な大量輸送が可能」「輸送量当たりの環境負荷が低い」という強みを持つ鉄道貨物の役割はますます大きくなっていくものと考えられる。ここでは、鉄道貨物の強みを活かした、拠点間輸送の将来と拡大の可能性について考える。

第一項 現状の取り組み

2025年現在、鉄道を用いた拠点間輸送の具体例としては、第三章第五節で触れた「ブロックトレイン」が挙げられる。ブロックトレインとは「一編成の内、半分以上の車両を貸し切り、往復輸送する列車」である。具体例としては、佐川急便による「スーパーレールカーゴ」、西濃運輸による「カンガルーライナー」等が挙げられる。ブロックトレインの具体的