

# 鉄道貨物輸送における課題と改善方向(提言案)

平成12年11月12日 運輸政策研究機構 大会議室

1. 講師	厲 国権 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員
2. コメンテーター	大森寿明 日本貨物鉄道株式会社執行役員 東海支社支社長
3. 司会	中村英夫 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所長

## 講演の概要

### 1 はじめに

鉄道貨物輸送に関しては、これまでいろいろな議論がされてきたが、環境問題、エネルギー、交通安全などを抱える社会問題の対応や社会経済の安全性による危機管理のための非常時対応によって、鉄道貨物輸送が社会への役割を果たすことができるとも、物流システムでの労働力と物流効率化などの問題の解消に寄与できるとも考えられる。従って、貨物の輸送手段の一つとしての鉄道輸送の必要性を再認識することが、国にとっては重要な意味を持っている。

しかし、モータリゼーションの進展により貨物輸送の状況が激しく変化している。70年代以来、アメリカ以外の諸先進国での鉄道貨物輸送量が減っており、特に、日本とイギリスでの輸送量が激しく減少し、両国の変動パターンも似ている。1995年の鉄道輸送量をみると、日本とイギリスでは、70年の輸送量の

50%以下になった。また、1995年の各国貨物輸送における鉄道の分担率は、アメリカが約40%、ドイツとフランスが20%前後、日本が4.5%以下、イギリスが6%であった。一方、自動車の分担率は、アメリカ以外の各国が50%以上であった。

そのような輸送状況に対して、近年各国では、鉄道を有効的に利用するために、様々な改善施策が打ち出されてきている。日本においては、環境問題への対応と物流効率化のために、モーダルシフトなどの施策が策定されているが、その陸上幹線輸送の受け皿としての鉄道に関する認識が明確ではなく、国鉄時代の延長線になっている状態だといえる。

また、鉄道の影響要因は、国によって違うものがあるが、複合輸送機関のインターモーダル輸送システムの形成が、鉄道貨物輸送の未来方向になることは間違いない。それを踏まえて、各国鉄道と対比すると共に、鉄道貨物輸

送に関する問題点を明らかにするべきであり、それぞれの改善の方向性を分析することが必要となる。

### 2 鉄道貨物輸送の影響要因と経営実態の比較分析

鉄道貨物輸送の影響要因に、地理条件・国際市場の関連性・工業地帯と資源の分布・鉄道軌道技術状況・競争者と輸送市場の条件などがある。島国の日本とイギリスでは、人口密度が高い。日本の鉄道は国際市場との関連性が薄い。イギリスの鉄道は、ドイツ、フランス、アメリカなどの鉄道のように国際市場に関連しており、国際貨物輸送の割合が増加している。また、工業地帯と資源の分布は、イギリス、ドイツ、フランス、アメリカでは、比較的分散であるが、日本では、原材料供給地が内陸・主に海外であるため、工業地帯が港湾の後背圏に集中している。

これは、各国の鉄道が輸送する貨物品目の相違で現れる。日本の鉄道貨物輸送における主な貨物品目は、コンテナ・石油・石灰石・セメントなどがある。他の国と比較すると、コンテナ輸送の割合が特に高く、トンベースで50%以上になっている。他国では、コンテナ以外に大きなシェアの品目の輸送もあり、特に国際輸送が増加している。そして主な輸送形態をコンテナ・ピギーバック・車扱い・列車扱い・Unit trainsに5種類大別すると、アメリカの鉄道には、すべてがあり、他国では3~4種類



コメンテーター: 大森寿明



講師: 厲 国権

がある。日本ではメインとしてコンテナと車扱いの2種類しかない。

また、日本の鉄道貨物輸送は、営業キロ数・貨車数・職員数がイギリスと似ているが、他の国に比べて経営規模が小さい。しかし資本生産性としての営業1キロあたりの年間輸送量と貨車1両あたりの年間輸送量は、アメリカの鉄道と比較できないものの、ドイツ、フランス、イギリスより高い。しかも、職員1人当たりの年間輸送量と運賃収入もドイツより高い。従って、日本鉄道貨物輸送の資本生産性と労働生産性はある程度評価ができる。

### 3 鉄道貨物輸送システムの改革

近年、各国で鉄道貨物輸送に関する経営改革が行われている。改革の基本的な考え方は、ヨーロッパの各国と日本では、上下分離といえる。

日本では、旅客会社が幹線インフラ等施設を所有して旅客1種・貨物2種であり、ダイヤ調整の際、貨物輸送の主張が通りにくくなる。またオープンアクセスなどの難点もある。

ヨーロッパの各国では、第三者がインフラなどの施設を所有する。第3種形態である。その特徴は、貨物輸送と旅客輸送が同等の地位に置いており、ダイヤ調整の際、第三者が鉄道輸送の状況を全体的に判断するため、貨物輸送のダイヤ取得が比較的容易である。またオープンアクセスが可能で他の輸送事業者が進入できる。

アメリカ鉄道の改革というのは、ネットワークの統合と鉄道事業者間の合併などの再編成が行われている。

各国鉄道の経営形態については、フランスでは、公企業体の性質が残っているが、日本とドイツでは、特殊法人としての株式会社となっている。また、イギリスでは、インフラ部門と分離された民有民営で、アメリカでは、完全に民有民営である。

また、鉄道輸送経営に関する予算、決算、運賃、資金調達などについて各国の状況をみると、大臣の承認と認可・大臣に提出と届出・自主決定・自由決定などの違いがあるが、他の国に比べて日本の鉄道貨物輸送に対する国の関与が多い。

## 4 鉄道貨物の改善施策事例と効果

### 4.1 アメリカの施策

アメリカの鉄道については、国の全体から見ると、主な施策は運賃決定の自由化と会社の合併によるネットワークの拡大である。鉄道輸送経営が厳しい状態におちいった70年代に、貨物輸送に営業一体化の方策があり、1976年のコンレールの組成がその1例である。また、政府による輸送近代化投資のための資金援助や運賃改定の弾力化や経営の合理化と効率化のための鉄道会社間の合併促進策も取られた。特に、1980年の鉄道規制緩和以降、運賃決定の自由化は拡大され、合併手続きも迅速化した。それによって、鉄道事業者の再編成が加速された。アメリカの鉄道復権の中に、輸送体制の改善が大きく役立っているといえる。

また、鉄道事業者が新輸送技術の投入と共に輸送システム構造の改良を行った。例えば、ダブルスタックカーの導入によって、トラックと密接的な連携をつなぐために鉄道のターミナルの統廃合が行われ、ハブターミナルシステム方式が採用された。貨物量の比較的小さい都市はハブからのトラック輸送でカバーされており、トラック事業者との関係も改善された。

そして、アメリカ貨物鉄道の顧客は、大宗貨物である石炭、穀物、化学品等の場合は、製鉄、電力、食品、薬品会社など多数にわたるが、インターモーダル輸送の場合は、混載業者、船会社、トラック会社、小口混載業者などであり、この場合は、原則として鉄道会社と

真荷主との直接接点がない。

### 4.2 英国の施策

英国の鉄道輸送では、民間の投資と経営能力を導入することと輸送サービス質と効率の改善を最重要な目標として、94年に民営化の新体制が発足した。今の鉄道貨物では、米国のWCT社を中心とした国際業者に所有するEWS社と、コンテナ輸送に専業するFL社の2社の運営体制になっている。

環境的利益の考慮により、政府から鉄道貨物輸送の促進のための設備更新や線路使用料への補助金計画などの財政措置がある。また、鉄道のインフラ施設などをもっているレールトラックが貨物輸送に対する支援措置として、顧客との連携ネットワークの開発や貨物ターミナル・貨物ルート改良などを行っている。

鉄道貨物輸送事業者としてのEWS社は、鉄道貨物オペレーターとして、不特定の多数の顧客に輸送サービスを提供しており、年間輸送量は、約1億トン(98年)であった。また、FL社については、職員全員が株主になる鉄道ロジスティクスサービスの提供者と定義されたが、実体は、コンテナに関する各種サービスの提供者である。FL社の顧客は、船会社、Agents、ロジスティクス事業者、道路輸送事業者などである。年間輸送量は20ftコンテナ換算で、約百万個である。

### 4.3 施策の効果(米、英)

アメリカで鉄道の改革と改善施策の効果について、1980年と1996年の状況を比較すると、年間輸送量が、22,598千両(コ:2,130千両)から24,159千両(コ:6,141千両)まで増加し、特にコンテナの輸送量が3倍弱増加した。従業員は半減したが、職員の平均賃金は倍増した。また、鉄道輸送の分担率も80年の38%から96年の約40%に伸びた。

英国の鉄道では、まだいろいろな問題が残っているが、鉄道貨物の施策効果といえば、1999年の鉄道輸送量が、民営化直後の1995年に比べて大幅に増加した。全国の貨物輸送量は横ばい状態になっているが、鉄道の分担率は95年の6%から、99年は8%に伸びた。

#### 4.4 ドイツの施策

ドイツの貨物輸送に関する改善施策に、外国輸送事業者の参入がある。また、輸送効率性を向上させるため、貨物輸送に属する従来の子会社の吸収合併によって、鉄道が荷主に対する直接的な窓口を作ろうと努力している。そして環境への考慮による適用運賃(複合輸送)がある。

#### 4.5 日本の施策

日本の鉄道貨物輸送の経営諸元をみると、営業キロ数・駅数・貨車数・職員数の削減、即ち経営の効率化と合理化のための経営規模の縮小が行われてきた。しかし駅間の輸送に対する内部改造にとどまっておらず、経営規模の新たな合理化に努力する段階であるといえる。

#### 4.6 施策の比較

鉄道貨物輸送に関する施策に、各国の相違が見られる。一般に、政策からの公的支援策・輸送システム構造の改善・他の物流事業者との関係・資本活用などから各国の状況を比較できる。

公的支援については、英国・ドイツでは、明確な政策がある。米国では、70年代にコンレール再編成の際、政府が鉄道輸送に対する支援策を打ち出した。日本では、ある程度で支援策があるが、他の国と比較すると明確ではない。

輸送システム構造の改善というのは、キャリアとしてサービス改善とトラックと有機的に結合しているかどうかというインターモーダル輸送への指向である。鉄道をキャリアとするサービスの改善に

ついては、米国が大きな改善で、他の国は若干改善したといえる。しかし、トラックと有効的に結合するインターモーダル輸送への指向については、日本はかなり遅れている。

資本の活用について、英国・ドイツでは外国資本も利用している。アメリカでは、子会社などの資産売却によって鉄道輸送サービスの改善が行われた。日本では、固定資産の売却などの段階である。

以上の比較をみると、日本の鉄道貨物輸送の施策に、幾つの欠如が存在しているが、特に、インターモーダルシステムに力を入れていないところは、大きなポイントだといえる。

### 5 鉄道貨物輸送事業展開の問題点

鉄道が顧客のニーズに対応できるサービスを提供することは、重要な課題である。

日本の鉄道貨物輸送に、ハードとソフト面で主な三つ問題点を取り上げられる。

#### 5.1 鉄道貨物における歴史的な重圧

- ・国鉄から継承した車両の老朽化
- ・直行型輸送に合わない駅システム

鉄道で使っている車両の平均経年数は、貨車が18年、機関車が25年である。車両が、そんなひどい老朽化に陥っている原因の一つは、民営化前の十数年間の国鉄が、車両の更新を行わなかったことがあげられる。民営化してから、車両の更新が進んでいるが、大部分の老朽車両の更新や高速車両の導入が必要である。

また、1985年に輸送体系がヤード集結型から拠点直行型に転換されたが、駅システムはヤード集結型の対応のまま残っており、また荷役施設も、大部分の駅が12ftコンテナしか対応できない。従って、現輸送体制は、実際国鉄時代の延長線であり、顧客ニーズに対応で

きていない。

#### 5.2 インフラ利用のダイヤの制約

インフラ利用におけるダイヤの制約について、すべて複線である東京～福岡間の鉄道路線を例として説明する。この路線での殆ど区間に、毎日往復350本以上の列車が走っており、特に、名古屋と大阪周辺の区間は、線路容量とほぼ同じくらいの列車が運転されている。しかし貨物列車の本数は、全列車本数の15%～30%にすぎない。

#### 5.3 鉄道貨物経営体系の課題

現状の鉄道貨物経営体系は、独立している鉄道と運送取扱事業者で構成されている。本来荷主に直接提供すべき一括輸送サービスが個別に行われている。

鉄道事業者の提供する輸送商品は、コンテナ及び車扱輸送であり、情報システムなどのサービスは、オンレールの駅間に限定される。つまり、輸送市場へのアクセスできるのは真荷主ではなく、運送取扱事業者である。両者間の関係が鉄道輸送経営を左右する。鉄道輸送柔軟性欠如の克服や、ドアツードア輸送の実現に対する両者の連携関係を構築することが必要である。現実の鉄道に対する顧客と競争者が同一であるような状況となっているため、物流規制緩和による取扱・取次事業者が増加しても、鉄道の輸送量が増加することはなかった。

### 6 改善方向 - 提言案について

鉄道貨物輸送を抜本的に改善するための手段には次のようなものが挙げられる。

- ・都市部の鉄道貨物バイパス線の整備
- ・ボトルネックの解消のための鉄道貨物新線の建設
- ・低速・老朽車両群と機関車の全般的な改良
- ・直行型輸送に対応できる駅の整備

- ・ドアツードア輸送システムの形成
- ・鉄道貨物情報システムの開発

ここでは、鉄道貨物輸送に関する意識の変革、輸送システム構造の適正化、ドアツードアサービスの経営体制などを、改善方向案として提言する。

### 6.1 意識の変革

鉄道貨物輸送に関する意識の変革とは、行政の意識・サービスの改善と創出のための鉄道事業者の意識変革から、鉄道が社会の中にもどのように位置づけられるかを明確にすることである。

百年以上の歴史を持っている鉄道には、国鉄末に貨物輸送が鉄道赤字の元凶と認識され、それに加えて労働問題の発生により荷主の信頼が低下した。そして安楽死の認識により、施設・設備への投資が停止された。また民営化以降は前章で述べたようにいろいろな問題を抱える特殊法人として会社組織でスタートしたが、国鉄時代の延長線になっている。

1990年以降、社会の問題(環境・労働力問題・物流効率化・物流コスト)から、モーダルシフトという認識があるが、陸上輸送の受け皿となる鉄道は、様々な制約条件によって荷主ニーズに合ったサービスの提供ができない。これらを整理すると、鉄道輸送に関する重点改善すべき目標と、システムの確定が必要である。

行政の意識に関しては、総合物流施策大綱の施策が策定された。そのうちに、鉄道に関する6項目があげられているものの、具体性のある措置が少ない。それに比らべ、英国では1996/97年度の鉄道貨物促進のための10ポイント計画があり、また運輸2010 - 10年計画でも鉄道関係の10ポイントの半分が貨物輸送に係るものである。しかも何れも具体性のある措置である。

次に、鉄道事業者の意識変革に関しては、単にモーダルシフトの受け皿と

するものでなく、顧客を中心とする積極的な経営を明確することが不可欠で、まず輸送に関するサービスの改善と創出を目標とするものである。つまり、顧客また荷主の状況によって、鉄道が幾つかの利用容易でしかも安いサービスルートを提供するべきである。

顧客を中心とする鉄道貨物輸送システムの形成が、これからの鉄道の改善方向であるといえる。

### 6.2 輸送システム構造の適正化

「鉄道貨物輸送システム構造の適正化」は、意識変革を踏まえた新しいコンセプトである。

歴史的な経営規模合理化は、駅の廃止によるシステムの縮小であり、それと同時に鉄道の営業窓口も少なくなった。それに伴い、鉄道輸送量が激しく減少した。

鉄道貨物輸送システム構造の適正化とは、単に取扱駅の廃止でなく、顧客を中心として利便性とダイヤの効率性を高めるとともに、輸送に関連するサービスの改善と創出によるトラックとの連携を円滑化することによりロジスティクスの一部として鉄道の大量幹線輸送能力を最大に発揮する有効なシステムである。

その中に、直行型輸送に対応できる設置条件に基づく駅の分類により、トラックと有機的に連携できる重点駅の整備が必要である。

ここで、駅をレベルA, B, C, Dで概念的に分析してみる。レベルAの駅は、総合機能を持つ複合物流ターミナルとしての拠点駅である。設置条件は、物流拠点のカバー能力・荷役能力・地理条件・列車発・着能力が十分ある。レベルBの駅は、一般取扱駅として鉄道の窓口機能を持っている。設置条件は、作業を行わなければならない駅、例えば、旅客列車を待避するためなどの運行上の作業が必要なところである。レベルCの駅は、荷主への窓口機能を持

っているが、列車の停車・作業は行わない。貨物は、最も近い物流拠点へ集配する。レベルDは、オフレール駅であり、大部分は、物流事業者や荷主の物流拠点、即ち駅への集配地域である。

システム構造の適正化の目的関数としては、荷主の輸送費用の最小化と事業者の利益の最大化または営業費用の最小化と考えられる。直接の効果は、鉄道営業コストの削減・貨物の輸送時間の減少・ダイヤの有効性向上とトラックとの連携等がある。また、社会の環境問題の解決や物流効率化に寄与できると考えられる。

また、鉄道輸送システム構造の適正化において、貨物集中・発散の物流拠点を含むことが必要で、特に主な国際海上輸送を鉄道につなげることが重要である。

### 6.3 ドアツードアを一括する輸送経営体制

輸送システム構造の適正化は、ハード面でトラックとの有機的な関係を結ぶことである。しかし、ソフト面でも、鉄道事業者がドアツードアサービス指向の経営体制を目指すべきである。物流システムとして、ドアツードアのトータルコストの削減によるサービス質の向上と、サービスネットワークの拡大による輸送市場での競争力の増強などが求められている。

実情では、鉄道と道路輸送システムの間には補完性が多い。両者の結合により既存の経営資源を集中できる。例えば、貨物駅と物流センターは、合併・廃止または再編による物流拠点の合理化に、集配輸送モード・集配範囲が統合的に利用・拡大や営業資源がシステムの統合によって有効的に使えると考えられ、情報システムの利用範囲も拡大できる。また、荷主に応じるドアツードア輸送費用が決められる。

ドアツードアを指向する統合輸送システムの主体は

鉄道事業者がシステムの中心  
運送事業者がシステムの中心  
等があるが、トラックと有機的に結合する  
インターモーダル輸送の選択肢が可能か  
どうかから判断するべきである。

統合の手法については、全面的に  
運送事業者と統合、一括営業、地域、  
路線単位の統合、一括営業、ダイヤ  
単位の一括営業、列車単位の一括営業、  
貨車数両単位の一括営業などが  
考えられる。また、鉄道貨物輸送の改  
善施策には、外部資本の吸収或いは経  
営権売却も重要な内容である。加えて、  
社会の環境問題面から、このシステムの  
形成のために、公的機関等の第三者の  
介入についての検討が必要である。

## コメントの概要

### 1 顧客の判断基準

鉄道貨物輸送を伸ばすためには、顧  
客判断基準に適合するサービスを提供  
することが必要である。顧客の判断基  
準としては、具体的には コスト 環境  
への配慮 数量化の難しい良質なサー  
ビスが考えられる。

### 2 コストについて

コストは次の3つに分類して考えられ  
る。契約上の鉄道運賃と通運料金  
輸送途上の商品を在庫と見た在庫コス  
ト 事故の際の各種手配代、手間代等

#### 2.1 表面上の運賃料金

コストについてはまず鉄道運賃と通運  
料金を併せたトータルの金額として競争  
力を考えなくてはならず、JR貨物として  
は、資材調達方法の改善、業務の進め  
方の改善等を通じてコストの低減をより  
一層努めている他、通運事業において  
も集配車の共同化に取り組んでいくこと  
が必要であり、更にJR貨物も通運事業  
者も営業部隊の提案能力、交渉能力の  
向上を高めていくことも必要である。

#### 2.2 輸送時間の短縮

在庫コストの低下に向けた輸送時間  
の短縮化のためには、列車の発着時間  
に合わせた集配トラックの配車運用、  
駅構内における入れ替え作業、ダイヤ  
の見直しといったソフト対策、門司貨物  
ターミナルのような、駅の設備、構造の  
改善による入れ替え作業が不要な駅へ  
の改良、機関車の性能向上等に伴う  
列車のスピードの向上等のハード対策  
を併せて講じる必要がある。

また、今後導入予定の大型トラックの  
スピードリミッターをも視野に入れる等、  
他の輸送機関の将来動向をにらんでど  
のくらいのスピードアップを目指すのか  
検討する必要がある。

#### 2.3 品質管理、異常時対応

作業区分を細かくして、積み込み担  
当者、集配ドライバー、フォーク作業者、  
列車運転手など作業担当者の特定、駅  
構内のコンテナホームの段差の解消等  
の環境改善、競技会開催による作業効  
率の向上への動機付け、新コンテナの  
投入等品質管理の一層の徹底により、  
事故の減少を図っていく。

また、不幸にして事故災害が発生した  
場合には、事故情報の確迅速な伝達、  
代行輸送手段の確保、運転の休止、再  
開の判断の更なる迅速化の必要がある。

### 3 環境への配慮

ISO14000シリーズ(環境への配慮が  
適正に行われるための基準)取得企業  
等を中心にして、鉄道貨物輸送が環境  
への負荷が少ないことや私有コンテナ  
の広告媒体としてのメリットをPRし、更  
に、JR貨物及び関連の通運事業者自体  
も環境問題に積極的に取り組むことが  
必要である。また、将来的には、集配  
トラックについても、環境負荷の少ない  
車種、燃料を採用することを検討する  
必要がある。

### 4 数量化できないサービスの向上

輸送サービスの提供者として、荷主  
企業に信頼されるサービス内容、企業  
行動になっているか。具体的には、顧  
客への接遇態度、荷扱い態度等をJR貨  
物と通運事業者が一体となって改善す  
る必要がある。駅社員、トラックライ  
パー等日々お客様に接する社員やフォ  
ーク作業員、列車運転手等荷物事故に  
つながる作業担当者にまでお客様への  
サービス意識を持たせるよう教育する  
必要がある。

### 5 国土交通省への注文

運輸省と建設省の一体化により、国  
土交通省が全輸送モードを所管し、物  
流をインフラ整備を含めて一体として所  
管する中で、21世紀の日本の物流とい  
う経済基盤、ライフラインについて国と  
してどのような姿を描くのか、そのなか  
で、鉄道貨物輸送(単にJR貨物という  
一企業の業態ではなく)をどう位置付け  
るかを明確にする必要がある。これか  
らは役所といえども厳しい競争にさら  
されるので、物流政策に腰を据えて取  
り組むことをいわばビジネスチャンスと  
捉えて欲しい。

今後の長期的な(20年程度)物流の  
在るべき姿を描くためには、ユーザー  
たる荷主企業や、サービス提供者たる  
物流企業と十分に意見交換する必要が  
ある。その上で、鉄道に何を期待する  
のか、その期待と比べて、現状の輸送  
能力、輸送の質を正確に把握した上で、  
期待のレベルに引き上げるためにどの  
ような対策を講じていくか検討すべきで  
はないか。更に、物流全体では競争が  
厳しいが、鉄道に関しては独占となっ  
ているJR貨物の経営形態に問題ありと  
いうことなら、競争原理をどのように導  
入するのかなども検討課題として考えら  
れる。

ジャストインタイムシステムを始めとす  
る荷主企業のいわば工場内をきれいに

するがそのしわ寄せを外に放置する企業行動や本質とかけ離れた過剰な品質管理要求が、物流コストを高め、更には道路混雑等の社会問題まで誘発しているがこうした現状を政策当局としてどのように考えるか。

#### 質疑応答(コメント)

C1 鉄道貨物輸送に対する総論的な期待は高く、インフラを整備しろという意見が経済界には多いが、インフラの整備だけでは問題が解決せず、ソフト(特に営業力)の強化が必要である。

Q1 営業体制の問題については、国鉄改革の時の考え方は、営業はJR貨物自体はしない(運び屋に徹する)という整理であった。発足当初はまだバブルの時期で、2年間程度は黒字であったが、その後恒常的な赤字体制になって、JR貨物自体の営業力が問われることになったが、営業面の強化で成功例はあるのか？

A1 (大森)1,500億円の収入を上げるために、30億円の営業マンの人件費を払っているが、それを過剰とみるかどうか。また営業マンを増やそうとしても簡単には育成できない。したがって、通運の営業力に頼らざるを得ない状況にあるが、通運事業者自体、鉄道貨物営業自体に人材を余り投入していない現状も在る。しかし、日通は、最近通運全体の中のシェア一低下に危機感を持ち、コンテナ専門の支店を設置するなど変化の兆しがある。

Q2 鉄道貨物のあり方についても論をもう一度やる必要があるのではないか？

A2 そのとおり。

Q3 日本の貨物輸送のシェアが激減した要因として、日本の貨物輸送は、狭軌を前提とする以上大量輸送の規模のメリットは諦めざるを得ないのではないか？

A3 (大森)長編成化に当たっては、電気容量といった制約要因のほか、緊

急時には列車を退避させる必要で、スペースの確保等も考えると現在の26両編成程度が限界。

Q4 鉄道ターミナルの中に、物流事業者のターミナルをもっと作らせたなら、良いのではないか。

A4 (大森)名古屋では成功例があるが一挙には難しい。

C2 営業に係る人件費の比率を増やしたほうが良い。貨物駅等も港湾等の対比で言えば、公共事業として整備されてもおかしくない。

Q5 英国では最近鉄道輸送が増えているが、日本で英国のように伸びないのはなぜか？

A5 鉄道に関して言えば、新幹線のトンネルを始め鉄道インフラに関する不信感があるのではないか。

C3 英国の鉄道貨物輸送の実態をもっと調査したらどうか？

C4 日本の鉄道では、国際コンテナの輸送等についてはトンネル等インフラ上の隘路がある。

(とりまとめ：運輸政策研究所 長谷部正道，依田育也)