

J R 貨物の 21 年

その苦闘と課題

はじめに

国鉄改革からすでに 21 年余が経過した。

環境だ！省エネだ！ホローの風だ！と騒いでいるうちに、画期的であった京都議定書に於ける温暖化ガス排出規制に関する国際ルールの制定からもすでに 10 年も経過している。

我々にとって、改革からの 21 年は = J R 貨物の 21 年でもある。現在新計画「NS2011」がスタートしている。これに関しては、すでに労使間における論議を通じて、問題点が明らかにされているので、ここでは繰り返さない。

この 75 号での問題意識は、およそ以下のような事柄についてである。

すなわち 21 年を数えたわが J R 貨物の現実（輸送量などの推移）などは、一体何によってもたらされているのか？という事を考えてみたいのである。

把握された現実から、我々の主観や願望では決して打開できないという問題に気が付くはずである。

これは我々が、国鉄崩壊と国鉄改革から学んだ貴重な教訓でもあるのだ。

さて我々は、日本の物流における鉄道貨物輸送の占める位置、とりわけ貨物輸送を担っている交通機関（鉄道、トラック、内航海運、航空の 4 者）による分担率、シェアなどを、四つの統計からとらえて、日本の物流における鉄道貨物輸送の占める位置を改めて確認するということから始める。

この地道な作業を基礎として、自らの課題を考察するのである。

現実とは、a 輸送トン数 b 輸送トンキロ数 c 平均輸送距離 d 距離別輸送トン数 分担率等であり、この指標について着目する。これは日本の物流に占める鉄道貨物輸送の現実、及びその位置を確かめることである。我々はこうした現実から出発しなければならない。

鉄道貨物輸送の位置

国内の貨物輸送を主に担っている交通機関は、a 鉄道 b 自動車 c 内航海運 d 航

空である。

この四つのモードによって担われる貨物輸送の現状（分担率、シェア）を先に述べたように、統計からとらえて見る。

着目点は貨物輸送機関全体に占める鉄道貨物輸送の現実を数値として、捉えて見ることである。

貨物輸送モードとしての、鉄道、トラック、内航は、それぞれの特性に見合った輸送分担状況となって現れるが、その現実の把握を通じて、はじめて鉄道貨物輸送が自動車や内航に比べて、著しく輸送量が低いことを具体的に知ることが出来る。そこから、一体何故そうなるのか？という事を改めてとらえてみる必要があるのである。

以下それを見よう

a 輸送ト数

	87年	97年	07年
鉄 道	5600万ト	4730万ト	3619万ト
トラック	52億4000万ト	60億6500万ト	49億9650万ト
内航海運	4億6300万ト	5億4100万ト	4億2600万ト
航 空	70万ト	100万ト	108万ト
総 計	57億5100万ト	66億7700万ト	54億4600万ト

（数字でみる物流07年度版 日本物流協会）

ここで総輸送量に占める各輸送モードの割合を見ると、鉄道の場合、JR貨物発足の87年度では、およそ1%、10年後の97年では約0.8%、20年後の今日では約0.7%程度となっている事が判明する。つまり年々減じているのである。

総物流量は91年(平成3年)をピーク(69億2000万ト)として以降減少に転じている。かかる総物流の減少の度合いより、JR貨物の輸送量が減少するピッチが速いようである。

とくに注意して見るべき点は、鉄道貨物はこの20年で2000万ト近く輸送量が減っているということである。

一般的には経済活動と物流は比例関係にあるが、しかし実際には経済活動の波動と物流量の増減には時間差が生じる。

とりわけて日本の場合、外需主導による成長期や、非製造業あるいは組立型産業の成長期においては、物流量は直ちに比例して増えるわけではない。

あるいは、逆の場合も生じる。経済活動と物流量には時間差、遅効性がある。

実際にバブル絶頂期と後に言われた91年頃、ある駅長さんが、「最近の荷動きがおかしい」と陰りを感じて、これを上に報告したのであるが、誰も関心を持ってくれなかったそうである。そしてどっと荷物が減って慌てる、という事態が現実にあったのである。経済と物流量の状況は、まずはリアルに現場に現象するという事である。

b 輸送トッキロ (単位億トッキロ)

	87年	97年	07年
鉄 道	201.0	243.0	231.0
トラック	2264.0	3062.6	3349.8 (05年)
内航海運	2014.0	2370.2	2115.7 (05年)
航 空	6.0	9.2	10.7 (05年)
総 計	4490.0	5688.8	5734.0 (05年)

昭和59年(1984年)までトッキロに於いては内航海運が首位の位置をしめていた。だが1985年には自動車も逆転し、以降自動車、内航の両機関は拮抗しつつ、輸送量を増加させている。

総物流量は減少傾向にあるにもかかわらず自動車は依然としてトッキロでは増やしている。特にトッキロでの分担率を見ると、最近(06年)では58.7%にまで伸びているのである。

これは明らかに、国の道路行政優先の反映でもあろう。他方内航海運はバブル崩壊の1991年をピークに以降減少に転じ、鉄道の場合は1年早く1990年をピーク(272.0)に以後減少している。

鉄道のトッキロ分担率は97年度では約4.3%程度である。

このようにトッキロの推移に見る特徴は、内航のピークが1991年、鉄道のピークが1990年であり、自動車は依然として今日まで増加傾向にあることが最大の特徴である。

c 平均輸送距離 (1トッキロ平均輸送距離、単位km)

	87年	97年	07年
鉄 道	357.5 km	508.8 km	609.7 km
	コンテナ 877.5 km	コンテナ 894.3 km	コンテナ 839.1 km
	車扱 188.2 km	車扱 165.0 km	車扱 180.5 km
トラック	43.5 km	49.0 km	65.0 km
内航海運	435.4 km	442.0 km	500.0 km
航 空	908.3 km	961.1 km	

この数値を見れば、鉄道貨物輸送の傾向がさらに判明する。

コンテナ、車扱を含めた足の長さの平均は、発足時の357.5 kmから最近では600 km超、となっている。コンテナのみを見ると当初の877 kmからやや減っているようである。

ところで、我々は鉄道貨物輸送について、よく中・長距離の分野における「特性」などと述べる時があるが、「特性」と「優位性」は別の事柄である。

例えば、トラック輸送は短距離では当然にも独占的な位置を持つが、距離が伸びるに従って、そのシェアは急激に低下する。これは、次のdに示す地帯別シェアにも見るように、長距離は経済的には、コスト増によって利益が薄いという事である。

この分野で鉄道コンテナ輸送が一定のシェアを有しているのであるが、これは統計的な「特性」であって、決して鉄道貨物輸送が「優位」であるわけではない。長距離輸に見る鉄道貨物輸送のシェアは、絶対量ではなく、あくまでも見かけの相対量なのである。

従って相対的な比率の多いさから特性や優位性を言うのではなく、我々はあくまでも絶対量を確保することが重要なのである。

また平均輸送距離に見るように、日本の物流総体は、国土の地形や生産地と消費地の立地条件などに規定されて、輸送距離は比較的短い。故に圧倒的にトラックによって輸送が賄われている事をリアルにつかむ事が出来るであろう。

d 輸送距離帯別シェア 02年(平成14年)の場合

	鉄道	海運	トラック
100 [*] 未満	0.2%	3.2%	96.6%
100～300 [*] 未満	1.6%	20.1%	78.2%
300～500 [*] 未満	1.8%	37.2%	61.0%
500～750 [*] 未満	2.4%	38.9%	58.7%
750～1000 [*] 未満	3.9%	58.9%	37.2%
1000 [*] 以上	6.2%	72.4%	21.4%

cで触れた事柄が、ここで数字的にも更に判明するであろう。鉄道輸送における輸送量の距離帯別分布を見れば、我々が力を注ぐべき分野は、中距離(とくに東・名・大)や、長距離における絶対量の確保こそ重要であることが判明する。

仕事量の推移と各中期計画

すでに見てきた事柄は鉄道貨物輸送の現実の一端である。

だがJR貨物は、国の計画によって、民営化を目的に設立された会社である。

ここで、民営を目指しているわがJR貨物の推移を別の角度から見ておこう。

ここでは、仕事量という観点からそれを見よう。

「仕事量」とは、さしあたり設定された列車本数や列車^{*}、としてまず計ることが出来る。

仕事量

	87年	97年	07年
駅数	364	351	303
列車本数	836	798	633
列車 [※]	22万2千	24万2千	22万1千

となっている。この「仕事量」に見合う社員数の推移は以下の通りである。

社員数

87年	12005	
97年	11269	
07年	7182	NC2011では6400人

この仕事量に対応する社員数などの推移は会社の「経営計画」によって決められている。JR貨物においては、主な経営計画（経営改善・リストラ計画）はすでに四次にわたって策定、実行されている。すなわち

各合理化計画

フレイト21	(94年～03年)
新フレイト21	(97年～00年)
NS2007	(05～07年)
NS2011	(08～11年)

これらの諸問題についてはここでは触れない。銘記すべき事柄は計画の実行によって、何がどのように打開されたのか！ということをはっきりとさせるべきである。

目的を定めて計画は立案され、実行されたはずである。その計画がどうであったのか？が問題となるのである。

国鉄時代の教訓を思い浮かべれば、国鉄時代はまるで再建のための計画が、目的化されてしまっていたようである。

目的が達成できなくても、それが出来ない条件のみが強調されるのであった。かくして再建計画は総て破産し、やがて倒産という悲劇的事態となるのである。我々はこの教訓から学んでいるのである。

我々はつくった計画に対して責任を持たなくてはならないのである。

結びとして

さて、以上のように四つの統計数値などから、JR貨物20年の現実を見てきた。我々は単にこれを傾向としてのみ見るのではない。その意味するものを考えるのである。

特にはっきりしている事は次のような事柄である。

鉄道貨物輸送の趨勢は歴史的には国鉄時代の1950年のトッキョシエア50%をピークとして、以降は下降の一途をたどる。その傾向は今も続いているということである。

従って国鉄時代及びJRに於いても、この減少に歯止めをかける、ということが最大の課題とされたのであった。つまり、“輸送量の減少”という負の領域で、もっぱらそれに歯止めをかけるための貨物政策(計画)であった。しかし問題は計画によっても、歯止めが不十分であれば、黒字にするためには、相当の無理が強いられるのである。それが我々にとっては、ますます拡大された“負の領域”として感覚されるのである。

しかし我々は、環境・省エネ・少子化、とか、最近唱えられ始めた「鉄道貨物輸送のためのインフラ整備の必要性」などの、“正の領域”における鉄道貨物輸送のための政策、という大きな視野をもって、いわば国の政策レベルの問題として望むべきなのである。

あくまでも“正の領域”での視点から鉄道貨物輸送の政策は構築されていくべきである。

いうまでもないが、今日までの貨物経営の結果が現在を規定している。故に我々は今を変革することを通じて、我々が働くJR貨物の未来を切り拓くことが出来るのである。

貨物の統計データはそれを教えているようである。