

立 憲 民 主 党
代 表 泉 健 太 殿

日本鉄道労働組合連合会（J R 連 合）
会 長 荻 山 市 朗



物流クライシスにおける貨物鉄道の活用に関する要請

日頃より J R 連合の運動にご支援を賜り感謝申し上げます。

自動車運転業務の時間外労働の上限規制を契機に、物流クライシスといわれる‘2024年問題’への対応が社会的な重要課題となっています。J R 連合はこれを奇貨として、貨物鉄道が鉄道特性を発揮できる「中長距離の大量輸送」の分野を中心に社会に貢献すべきであると考えます。半面、貨物鉄道の輸送シェアはトンキロベースで国内貨物輸送量の5%にすぎず、課題が多くあります。日本の貨物鉄道輸送は、2023年9月に開業150年の節目を迎えますが、強くしなやかに持続可能な物流ネットワークを構築するため、この機会に貨物鉄道に係る課題を段階的に解決しつつ、貨物鉄道の利用を拡大していけるよう、下記の通り、短期と中長期に分けて必要な政策の推進を要請しますので、積極的なご支援をいただきますようお願い申し上げます。

記

1. 社会政策として貨物鉄道の利活用を段階的に進める理解促進と政策誘導

(1) 現状や課題と貨物鉄道利活用の必要性にかかるすべての関係者の理解促進

貨物鉄道へのモーダルシフトが遅々として進まない理由に、輸送障害時の列車の遅れ、長期の不通、代替輸送の弱さなどに起因する信頼性の低さ、ダイヤ設定上の制約等が挙げられるが、J R 貨物は政府等の支援を受けながら鋭意改善に向けた取り組みを段階的に推進している。貨物鉄道の利用拡大は社会的な要請であり、国が進める重要な社会政策として、現状についてすべての関係者に理解を浸透させ、貨物鉄道の利用拡大にむけた政策誘導を図ることを求める。

(2) 貨物鉄道を利用する荷主に対するインセンティブ政策等の推進

J R 貨物は現在、貨物鉄道利用時のCO2排出量算定手法の精緻化に取り組んでおり、こうした“見える化”を受け、環境負荷軽減の観点から荷主側企業が貨物鉄道を選択した場合に、これを評価する政策の推進を求める。

また、トラック輸送を軸としたロジスティクス体制を組んでいる荷主側企業が、後述の通り貨物鉄道の輸送余力に着目したモーダルシフトを行うためには、オペレーションの変更など一定の負担が生じることから、国が行う「モーダルシフト等推進事業」に基づく助成措置の拡充を図るなど、荷主の企業経営にインセンティブを付与する政策を推進することを求める。併せて、当該制度について、物流事業者のみならず荷主側企業における認知度向上を図るとともに、事業募集期間を長期化することでの申請に係る負担軽減を求める。

2. 「2024年問題」への対処という観点からも優先的に進めるべき政策

(1) 積載率が低く増発も可能な昼間や休日の列車への利用の誘導、拡大

JR貨物の貨物列車の平均積載率は約70%（2020年度）であり、輸送量の拡大が物理的には可能である。深夜発・早朝着で都市間を結ぶ列車はニーズが多く積載率は高く、夜間に実施する線路等の保守作業との兼ね合いから増発は困難である。一方、昼間や土休日の列車の積載率は低く有効活用できる余地がある。従って、既存ストックを活用した方策として、積載率が低く増発も可能な昼間や土休日の列車への利用の誘導、拡大を積極的に進めることを求める。

(2) リードタイムに余裕を持ち貨物鉄道を利用いただく理解と協力の促進

貨物鉄道のさらなる利活用には、リードタイムの延伸が許容される環境の整備が必要である。荷主側、ひいては社会全体として、品目などに応じて、リードタイムに余裕を持たせて貨物鉄道を活用することの意義や取り組みに対する理解が浸透するよう、国をあげて取り組むこと。また、これに伴いより多くのコンテナが貨物ターミナル駅等の拠点に滞留すると想定されるため、安全・円滑に処理できるよう駅の拡張や機能強化が必要であり、加えて運送業者の倉庫等も含めすべての運送モードのアセットの有効活用が求められる。こうした運送の実務面における課題の解決についても併せて、理解と協力を促進する政策の推進を求める。

(3) 列車遅延のリスク回避、自然災害発生時の迅速な代替輸送の確保の支援

日常的に発生する列車の遅延や自然災害に伴う長期の運行不能に対しては、荷主や利用者に対する適切な情報提供、リダンダンシーを高めるための輸送障害発生時の代替輸送の迅速な立ち上げが求められる。一方で、こうした課題認識はエリアや事業者により差異があることから、地方自治体や関係企業との協力によるトラック、駐車場、船舶の確保、積み替え施設・設備や港湾の整備などについて、国や地方自治体が主導しJR貨物と連携の下、可能な対策から順次取り組みを加速すること。

また、他輸送モードとの結節点強化に向けた施設や設備の改善、整備のほか、防災・減災のための治山治水対策や軌道の強靱化を図るべく、国の予算を投入し施策を推進すること。とりわけ、輸送能力の大幅な減少が予想される中国・九州エリアに照準を合わせ、迂回ルートのない山陽本線の強化を優先して取り組むよう求める。

(4) モード間連携のシームレス化のための結節点等の強化

貨物鉄道とトラック、船舶とのモード間連携を強化するために、拠点を選定し、積替ステーション・パレットデポの整備、倉庫機能の強化、パレット化に対応したコンテナの標準化、10tトラックと互換性の高い31ftコンテナの増強、大型海上コンテナの運搬が可能となる低床貨車の実用化や荷役設備の拡充等の対策について、JR貨物との連携の下、国が積極的に主導して進められたい。

3. 中期的な重要課題と推進するべき政策

(1) 北海道新幹線札幌延伸やJR北海道「単独維持困難線区」に係る課題解決

(2) JR貨物の線路使用料に係る課題の解決

(3) 「貨物調整金制度」の維持、拡充

参考

<中期的な重要課題と推進すべき政策（補足）>

◆北海道新幹線札幌延伸やＪＲ北海道「単独維持困難線区」に係る課題解決

- ・2030年度末に予定される北海道新幹線の札幌延伸に伴い、函館本線（函館～長万部間）の存廃や青函トンネルの新幹線・貨物列車の共用走行の問題が焦点化されている。
- ・斉藤国土交通大臣は「基幹的なネットワークとして重要である」との認識を示していることを踏まえ、国が主導して本州～北海道間の重要な物流ルートとして貨物鉄道を活用していくための対策を講じることを求める。
- ・また、ＪＲ北海道が「単独では維持することが困難な線区」に位置付ける中で貨物列車が走行する線区についても、地域の実情に応じた関係者間の建設的な検討を通じた持続的な対策を講じることを求める。

◆国の物流政策の視点からのＪＲ貨物の線路使用料に係る課題の解決

- ・ＪＲ貨物がＪＲ旅客会社に支払う「アボイダブル・コストルール」に基づく線路使用料は、2026年度末にＪＲ会社間の協定が更新時期を迎える。
- ・同ルールは国鉄改革のスキームの一部であるルールであり、これに基づき、貨物列車が走行することで発生するコストの大半を旅客会社が負担しているのが実態である。旅客会社が実質的に財政支援している構造には大きな問題があるものの、ＪＲ貨物の経営には欠かせないルールとなっており、持続可能な貨物鉄道ネットワークの維持、活用のために、この機会に問題を解決する必要がある。
- ・モーダルシフトが求められるわが国の持続的な物流政策の観点から、ＪＲ貨物の負担増とならないよう現行水準を維持するとともに、ＪＲ旅客会社には実際のコストに見合った負担軽減が図られるよう、国による財政支援を求める。

◆「貨物調整金制度」の維持、拡充

- ・整備新幹線の建設に伴いＪＲから経営分離された並行在来線（第三セクター会社）には、貨物列車が走行することで発生するコストの全額を賄うために国から「貨物調整金」が措置されている。
- ・これは並行在来線およびＪＲ貨物の事業継続のためにきわめて重要な制度であるが、財源は2030年度までしか確保されておらず、先の見通しが立っていない。
- ・ついては、中長期的な視点から安定した財源を確保し持続可能な支援制度を構築するよう求める。