

愛媛県における産業と物流から見た貨物駅の活用に関する一考察

日本貨物鉄道株式会社 正会員 ○石川 尚承
日本貨物鉄道株式会社 正会員 角田 仁

1. はじめに

JR 貨物では、2019年3月現在全国で貨物駅を241駅営業しており、立地地域の産業や物流の特性と関わりながら物流インフラの一端を担っている。本稿では愛媛県を事例とし、貨物鉄道について概観した後、貨物流動データを用いて産業や物流の特性を分析、その結果をもとに貨物駅の今後の活用について考察する。

2. 四国における貨物鉄道輸送の変遷

四国初の鉄道は1888年に開業した愛媛県の伊予鉄道であり、以降四国各地に鉄道網が広がった。1921年には宇高連絡船で貨車航送が開始され、同時に四国初の貨物列車が運転を始めた。1927年には讃予線(現予讃線)松山駅が開業し、同時に貨物取扱(車扱)も開始された。四国内でのコンテナ取扱は1960年代に開始され、宇高連絡船と連携した急行貨物列車によって、松山～汐留間は約32時間で結ばれた。当時は車扱列車にコンテナ貨車を併結する輸送体系であり、松山駅発着の貨物列車は国鉄時代末期まで同様のスタイルであった。

分割民営化に合わせて四国管内の貨物駅は全廃の議論がなされたが、地元などからの強い要請により松山駅を含む6駅が残った。1987年4月にJR貨物が発足、翌年4月には瀬戸大橋が開通し、それまで四国対本州の輸送力におけるネックであった宇高連絡船から本四備讃線へとシフトすることでコンテナ輸送力の増強が可能となった。その後、1993年の予讃線高松～伊予市間の電化開業、2000年の高松貨物ターミナル駅(以下、高松タ駅)開業、また高速道路整備等に伴い輸送体系が整理されてきた。

特徴的な輸送としては、愛媛県特産のみかん輸送が挙げられる。1961年に宇和島～汐留間で専用列車が運転開始され、以降1992年冬季まで出荷最盛期に合わせて臨時列車が運転されていた。

3. 愛媛県における産業と物流

1) 産業について

愛媛県は東予、中予、南予の3地域から成り、2020年3月現在の人口は約1,334千人で減少傾向にある。2015年の労働力人口は約672千人であり、四国最大の人口を持つ松山市が位置する中予で約46%、東予で約35%、南予で約19%を占める。2014年の「経済センサス-基礎調査」によると、産業別の事業所数、従業者数は県全体で第一次産業が約1%、第二次産業が約20%、第三次産業が80%弱であり、地域別では東予が第二次(約27%)、中予が第三次(約83%)、南予が第一次(約3%)の各産業が、県全体と比較してそれぞれ比率が高い。

2) 物流について

四国全体における過去30年間の物流の傾向としては、総貨物輸送量が年間約3億トン、うち四国島内の輸送が約60～70%、四国島外が約30～40%で概ね推移している。「貨物地域流動調査」およびJR貨物資料によると、2015年度における愛媛県発着の総貨物量は発着とも年間約1.1億トンであり、化学工業品、軽工業品、特殊品の輸送量が多い(図-1)。各輸送機関のシェア(トンベース)を見ると、県発着全体では自動車約88%、海運が約12%で鉄道は1%未満だが、品目・OD別

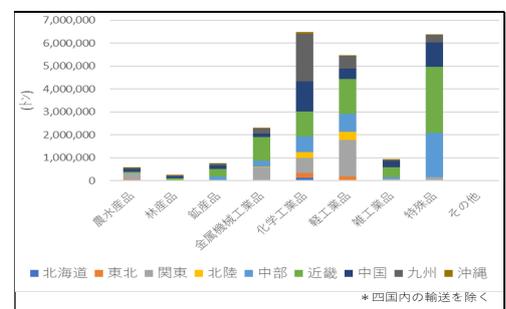


図-1 愛媛県発 品目・OD別輸送量(2015年度)

キーワード 四国, 愛媛県, 貨物鉄道, 貨物駅, 貨物流動, モーダルシフト

連絡先 〒151-0051 東京都渋谷区千駄ヶ谷5-33-8 日本貨物鉄道株式会社 インフラ整備推進部 TEL03-5367-7414

では長距離輸送となる北海道発の農水産品(約 15 千トン、シェア 100%)、東北着の軽工業品(約 67 千トン、シェア 43%)、また海運では迂回を要する北陸着の軽工業品(約 44 千トン、シェア 12%)で鉄道のシェアが高い。

海運は 2015 年度の愛媛～九州間でシェア 70%以上だが、本四架橋開通の影響等により航路数が減少してきた。四国地方整備局と四国運輸局では、2016 年に「四国におけるフェリー・RORO 船を活用した物流効率化推進協議会」を設置し、荷主、陸上・海上輸送事業者等が連携してモーダルシフト推進の動きが見られる。

2019 年 3 月現在の愛媛県内における貨物駅は、東予に伊予三島駅(四国中央市)と新居浜駅(新居浜市)、中予に松山駅(松山市)の計 3 駅である。いずれもコンテナ取扱のみで、主要取扱品目として伊予三島駅は紙製品、新居浜駅は化学工業品、松山駅は食料工業品等(ジュース、かつお節、みかん等)が挙げられる。3 駅合計の 2018 年度コンテナ取扱量は発 222 千トン、着 121 千トン、うち松山駅は発 50 千トン、着 48 千トンである。

4. 鉄道利用の拡大に関する可能性

貨物流動量および海運との役割分担を考慮し、愛媛県発の農水産品と軽工業品に着目して考察する。現状、農水産品では東北着の約 49 千トンのうち自動車が約 94%、鉄道は約 6%、関東着の約 272 千トンのうち自動車が約 97%、鉄道が約 3%を輸送している(図-2)。次に軽工業品では、東北着の約 154 千トンのうち自動車が約 56%、鉄道は約 44%、関東着の約 1,595 千トンのうち海運が約 50%、自動車が約 47%、鉄道が約 3%を輸送している(図-3)。このように、近年のト

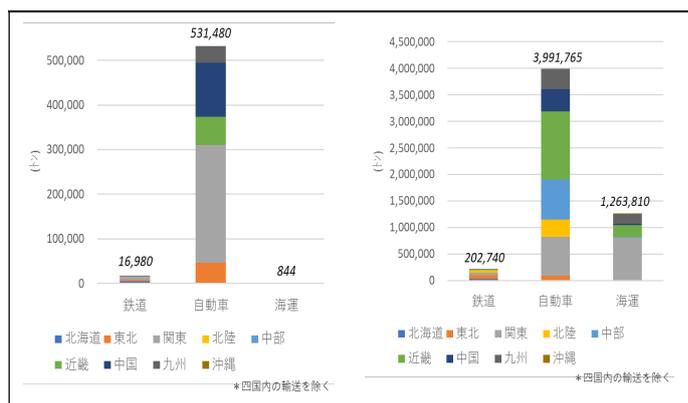


図-2 愛媛県発 農水産品 OD 別輸送量(2015 年度)

図-3 愛媛県発 軽工業品 OD 別輸送量(2015 年度)

ラックドライバー不足の状況であっても、愛媛県から東北、関東地方への長距離輸送で自動車のシェアが高いことが分かる。ここで、南予地域で第一次産業が盛んである点を踏まえ、現状自動車で輸送されている関東向けの農水産品の一部を、県の最西端に位置する松山駅からの鉄道輸送にシフトする場合を想定する。松山駅発の貨物列車の輸送力を考慮すると、年間約 30 千トンを鉄道へシフトすることが可能と考えられ、鉄道のシェアは約 14%となる。これにより、トラックドライバー不足への貢献や長距離運転によるドライバーの負担軽減、また CO₂ 排出量は年間約 6 千トン削減でき、環境負荷低減にもつながると考えられる。

5. 松山貨物駅の移転開業

愛媛県が事業主体である予讃線松山駅付近連続立体交差事業の一環として、JR 貨物の松山駅(以下、旧貨物駅)が南に約 5.9km 離れた北伊予～伊予横田間(伊予市、松前町)に、2020 年 3 月松山貨物駅として移転開業した(図-4)。輸送体系は旧貨物駅と変わらず、コンテナ列車 1 日 1 往復(高松夕駅発着)であるが、コンテナ貨車 13 両編成に対応した荷役線とコンテナホームを整備し、旧貨物駅と比較して入換作業を大幅に省力化できたこと



図-4 松山貨物駅

で、発貨物の締切を 1 時間繰り下げることが可能となった。また、積替ステーションの整備により、コンテナ緊締装置を備えた特殊トラックに限らず貨物の持込・取卸作業が可能となり、多様な荷姿、ロットの貨物に対応している。松山貨物駅は松山自動車道伊予 IC から約 10 分と至近距離であり、愛媛県によるアクセス道路(幹線道路～貨物駅)の整備と合わせて、特に南予地域からの利便性が向上すると考えられる。

6. おわりに

JR 貨物では、貨物駅等のインフラ整備に合わせ、地域の特性を踏まえながら、ご利用しやすいダイヤや輸送体系の構築といったソフト面の施策を組み合わせ、今後もモーダルシフトの推進に貢献していく。