

鉄道貨物輸送促進のための意識調査

Analyses for Promoting the Use of Railway System for Freight Transportation

今井昭夫、西村悦子、岡山正人

IMAI, Akio, NISHIMURA, Etsuko, and OKAYAMA, Masato

1. はじめに

地球環境の保全のために、モーダルシフトの推進が必要であることは論を待たない。本研究では鉄道へのモーダルシフトを取り扱うが、自動車から鉄道への転換は、モーダルシフトどころか逆モーダルシフト現象すら起こるぐらいに、危機的な状況にある。従来から重厚長大な貨物は船や鉄道を利用しており、自動車の利便性を享受している貨物をシフトしてこそモーダルシフトが達成できる。しかしジャストインタイム物流が進む現在、旧来の鉄道サービスではモーダルシフトが期待できないのは当然である。

現在、日本貨物鉄道株式会社（以下、JR貨物と呼ぶ）は日本におけるほとんど唯一の貨物輸送鉄道会社である（旧来からの民営鉄道にも貨物輸送を行っているところは若干ある）。JR貨物は各都道府県に少なくとも一カ所は貨物駅を持っているが、滋賀県には未だに貨物駅がない。米原駅周辺の土地区画整備事業にあわせてJR西日本は駅構内の配線を変更したが、そのとき生じた構内遊休地をJR貨物が買収した。同社は将来この土地を用いて貨物駅（以下、米原貨物駅と仮称する）を開設する予定である。

現在、滋賀県のJR貨物荷主のほとんどは京都府の梅小路駅ならびに岐阜県の岐阜貨物ターミナル駅を利用している。米原貨物駅ができるとこれら荷主の利便性は向上するが、もし新規の荷主が現れなければ、単に新駅を作って取り扱い貨物を分散させるだけになる。これは結局、JR貨物の経費負担を増すだけで同社に直接には何の貢献もしない。

そこで、本研究では米原貨物駅への新規顧客を創

出するために、滋賀県企業に対して2回にわたるアンケート調査を実施し、鉄道へのモーダルシフトの意向と進捗状況、さらに鉄道へのニーズや、それへのシフト促進策について分析する。

2. アンケート調査の概要

第1回のアンケート調査は平成10年8月に実施した。対象企業は図1に示すような滋賀県の湖東南部地域ならびに北部地域、さらに湖西地域の一部の企業であり、資本金一千万円以上を有する企業の上位千社である。このアンケートでは、①貨物輸送に対する意識、②現在の輸送機関の選択理由、③鉄道輸送の利用促進策、④米原貨物駅利用可能性、を質問した。回収率は31.5%であった。

第2回の調査は平成11年1月に実施した。対象は前回とほぼ同じ地域の企業で、

・第1回の調査で鉄道をすでに利用しているか、または将来の鉄道利用に関心があると回答した企業

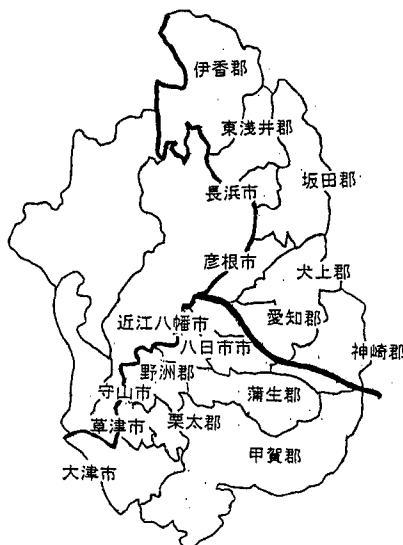


図1 アンケート対象地域

*キーワード：物資流動、ターミナル計画

**正会員、工博、神戸商船大学 輸送システム工学講座
E-mail: imai@bun.ti.kshosen.ac.jp

***正会員、工修、神戸商船大学 輸送システム工学講座
E-mail: e-nisi@bun.ti.kshosen.ac.jp

****正会員、商船修、広島商船高等専門学校 流通情報工学科
E-mail: okayama@hiroshima-cmt.ac.jp

・資本金一千万円以上の企業で前回調査しなかったところ

の2種類の企業であり、合計千社に対してアンケート票を送付した。この調査では①貨物輸送に対する意識、②鉄道輸送を利用する条件、を質問したが、回収率は23.8%であった。両調査でのアンケート回答企業の業種内訳は表1のとおりである。

3. 第1回調査の結果

第1回の調査では以下の点を分析した。

(1)貨物輸送に対する意識：モーダルシフトを行っている状況を、鉄道利用荷主と利用していない荷主別に調べた。図2に示すように、モーダルシフトの重要性は、当然ながら鉄道利用荷主の方が高い。環境に対する配慮は、意外にも鉄道非利用荷主の方が高い結果となっている。また他の要素は両荷主とも概ね同じ傾向がみられる。モーダルシフトの推進は主に自然環境の保護が目的である。しかし両荷主とも環境を重視してモーダルシフトを検討することは、ほとんど期待できない結果となっている。

(2)現在の輸送機関の選択理由：鉄道を使っている、または使わない、場合の理由を質問した。図3のように鉄道利用者は運賃の安さを、非利用者は荷主の輸送距離の短さと戸口間輸送の困難さを挙げている。

(3)鉄道輸送の利用促進策：図4に輸送距離別の促進策の結果を示すが、中長距離になるほど企業は鉄道利用時に輸送全般を担当するいわゆるフォワーダの設置を望む意見が多い。しかし鉄道利用時では実際、いわゆる通運会社がその機能を果たしており、結局鉄道会社のPR不足の

結果がこのような意見になっていると考えられる。さらに運賃の低廉化、時間短縮、列車本数増加も希望が多いが、これは当然の結果と考えられる。

(4)米原貨物駅利用可能性：当駅ができたと仮定して、これを利用する割合を調べた。図5は現在

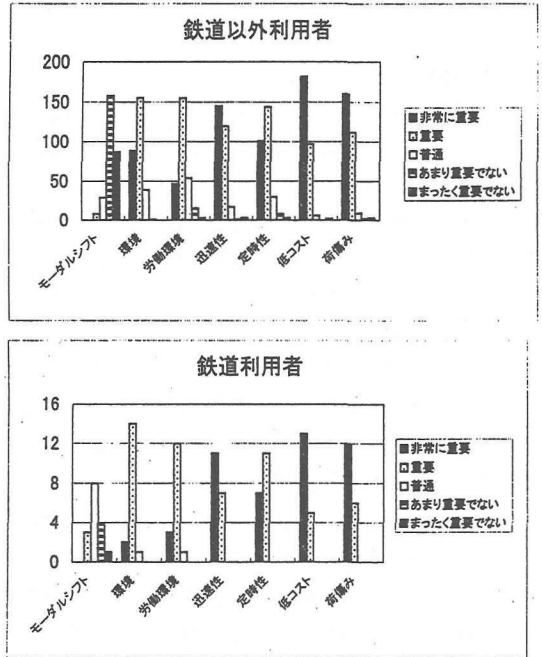


図2 輸送に対する意識

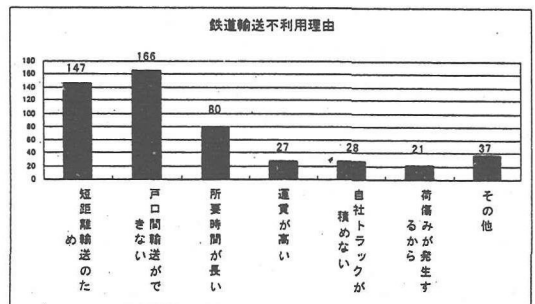
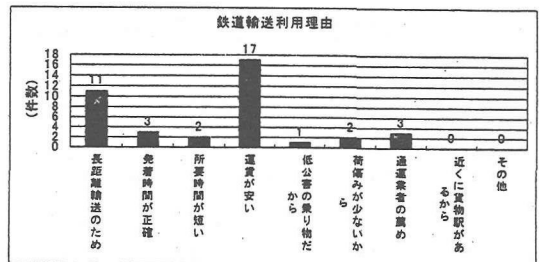


図3 輸送機関選択理由

表1 アンケート回答企業業種

	第1回	第2回
製造業	179 (57)	171 (82)
建設業	39 (12)	4 (2)
卸売業	36 (11)	9 (4)
小売業	34 (11)	9 (4)
倉庫・トラック業	5 (2)	4 (2)
その他	22 (7)	12 (6)
合計	315 (100%)	209 (100%)

の輸送手段別と、輸送距離別の回答結果である。これによると輸送手段別では、鉄道非利用荷主の2割程度の企業が同駅を利用すると回答しているにすぎない。一方、当然ながら鉄道利用荷主は6割の荷主が米原駅の利用を考えている。距離別にみた場合、長距離荷主の利用意向が高いことが分かる。

4. 第2回調査の結果

第2回の調査では、鉄道利用荷主ならびにモーダルシフトを前向きに検討している荷主を中心に調査を行った。そして以下のように、より具体的な鉄道サービス改善のための意見を分析した。

(1) モーダルシフトの認知度：ここではモーダルシフトそのものに対する理解度を調べた。その結果、図6のように全体の3割しかモーダルシフトを認知していない。政府が声高に叫んでい

る割には、実際は極めてさめた意識しか持っていない現状が明らかになった。またモーダルシフトへの取り組み状況は、図7のように9割の荷主が全く計画していない。

(2) 貨物輸送に対する意識：第1回調査と同様に輸送における重視する点を質問した。図8のように前回調査に比べて、荷痛みを重視する回答が多かったのが、他は概ね前回と同様である。しかし環境対策としてモーダルシフトを重視している回答は第1回の調査よりも多い。これは鉄道利用を前向きに考えている荷主が多く含ま

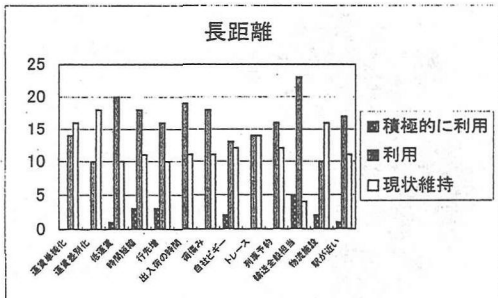
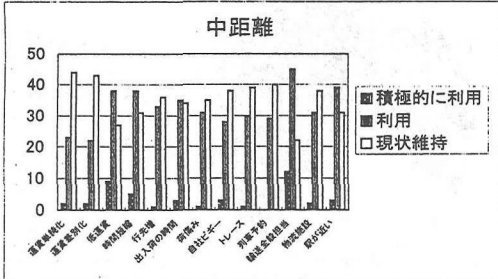
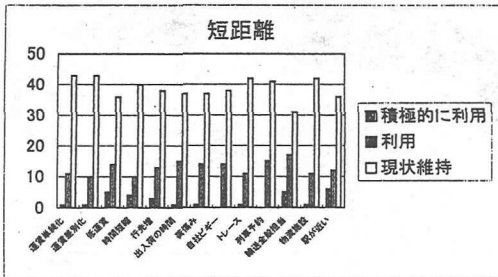


図4 鉄道利用促進策

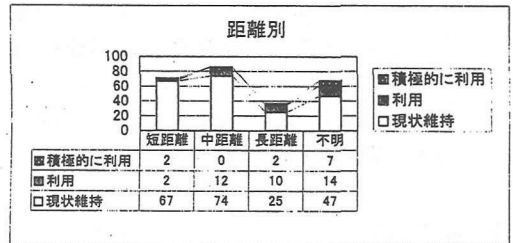
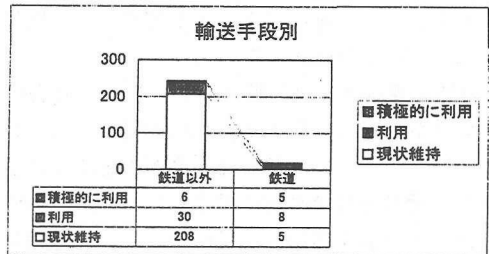


図5 米原駅利用意向

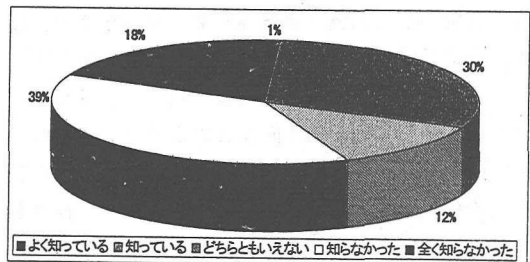


図6 モーダルシフトの認知度

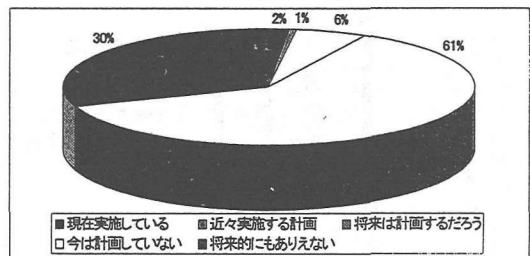


図7 モーダルシフトの計画進捗度

ていることが原因と考えられる。

(3)現在の鉄道輸送運賃と時間：鉄道は一般に長距離でトラックに対してコスト競争力がある。その点、日本のように国土の狭大な地域での輸送では鉄道のコストの利点が発揮されにくい。さらに輸送距離の短さは輸送時間に関してもトラックに対して競争力を発揮しない。そこで、いくつかの距離帯の輸送における5トンコンテナでの現在の運賃と時間（通運輸送も含む）を提示し、荷主の鉄道に対する意見を調べた。図9と10に示すように、コンテナ輸送は運賃が高く、また所要時間が長いと感じている回答がそれぞれ3割を占めている。

(4)鉄道輸送運賃と時間の改善：次に、現在の鉄道所要時間と運賃をどの程度改善すれば、鉄道へシフトするかを調べた。図11と12のように、それぞれ20%削減すれば、鉄道利用するという意見が多い。運賃はともかく、輸送時間を2割短縮することは実行可能性があるか疑問である。しかし近年、JR貨物は新鋭機関車を続々と投入して、高速旅客列車と平行ダイヤを組むことで貨物列車の高速化を図っており、ある程度の時間短縮は可能であろう。

5. おわりに

今回の調査対象地域は滋賀県であった。その理由は米原貨物駅の開業の可能性を検討するためであった。滋賀県は日本最大の湖である琵琶湖を擁しており、一般には環境に対する意識が高い県と言われている。しかし今回の第1回調査のように、物流において環境対策の視点はあまり高くなく、企業のモラルに依存した環境改善やそのためのモーダルシフトの可能性はあまり高くないことが明らかになった。

最近、貨物鉄道のインフラへの政府の投資が行われている。しかし今後の貨物鉄道利用のさらなる推進のためには、これ以外に、貨物鉄道会社の自助努力や、行政サイドから荷主への強いインセンティブが必要であろう。

最後に、本調査において多大の協力をしていただいた、JR貨物本社企画部の山本一雄氏に感謝の意を表します。

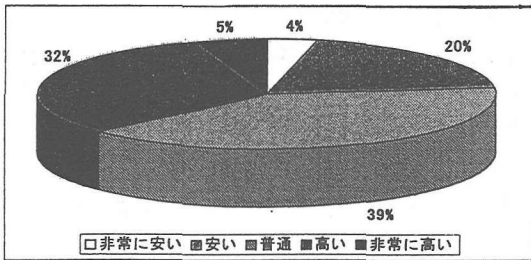


図9 5トンコンテナ輸送運賃への感想

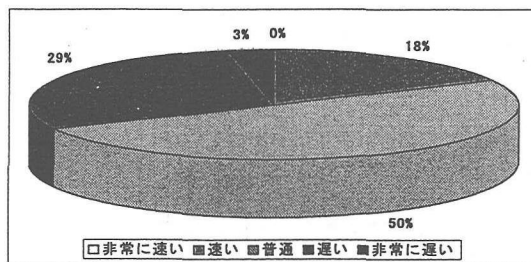


図10 5トンコンテナ輸送時間への感想

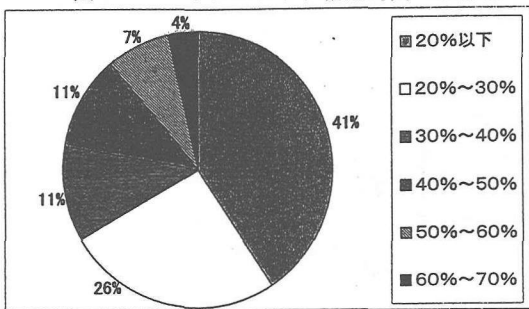


図11 運賃の改善による効果

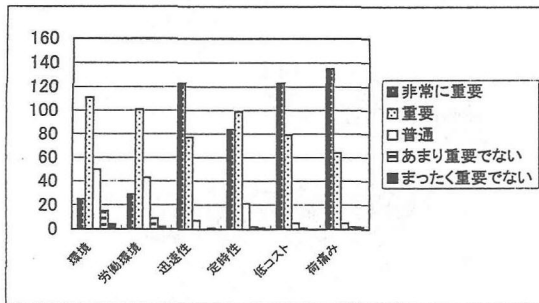


図8 輸送に対する意識 (第2回)

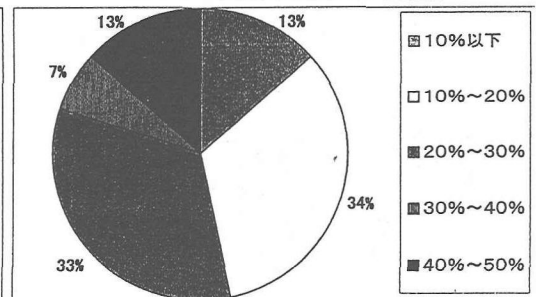


図12 時間の改善による効果