

あいの風とやま鉄道の
今とこれからを考えるシンポジウム



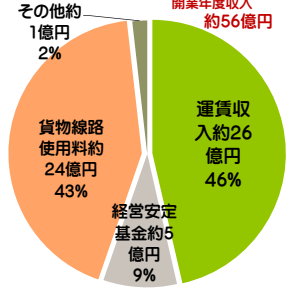
JR貨物利用企業等 アンケート結果から

公共交通をよくする富山の会・世話人、地域経済研究家 渡邊真一

2016年4月16日

鉄道貨物輸送アンケートを実施した3つの理由

① 経営安定のカナメ



● 開業年度収支は ▲約3億円
支出 約59億円 (経常経費約51億円+減価償却等約8億円)

② 安全のカナメ

- 「鉄道施設の老朽化も進み、多大な設備投資が見込まれる」
(12道県国への「要望書」
2015年11月11日より)
- 「高規格な線区、またトンネル、橋梁等は耐用年数を超えて延命策を施行しているのが現状」
(第3セクター協議会「第3セクター鉄道存続への取り組み」2009年7月より)
- 荷主は、どう見ているか...


● 開業年度収入 約56億円
● 運賃収入 約26億円 (46%)
● 貨物線路使用料 約24億円 (43%)
● 経営安定基金 約5億円 (9%)
● その他 約1億円 (2%)

(富山県並行在来線経営計画H25.3.28)
(JR貨物「鉄道貨物輸送の現状と課題」より)

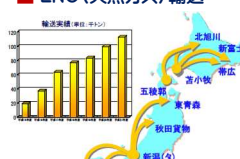
③ 鉄道貨物は経済活動のライフライン

■ 断面輸送量

(平成21年度平日平均)



■ LNG (天然ガス) 輸送



■ 輸送機関別CO2排出量原単位

自家用トラック	980
営業用トラック	145
鉄道	22
内航	38
海運	38

注: 鉄道はCO2排出量は、営業用トラックの1/7と圧倒的に少ない

■ JR貨物「鉄道貨物の現状」と課題

(2011年6月14日)より

JR貨物利用企業等アンケート実施対象は

調査は 2016年2月

■ アンケート送付企業 問1

送付企業	回答数	構成比
JR貨物	47	18 47.4%
鉄道外	53	20 52.6%
合計	100	38 100.0%

■ 輸送製品・材料 (鉄道利用企業のみ) 問3

製品・材料	割合
食品	14.3
木材・木製品	3.6
パルプ・紙	14.3
化学工業品	32.1
非鉄金属	10.7
金属製品	3.6
その他	17.9
無回答	3.7

■ 鉄道貨物の利用割合 問2

利用割合	割合
2割未満	23.7
3割未満	15.8
6割未満	2.6
7割未満	2.6
鉄道のみ	2.6
トラックのみ	50.0
無回答	2.6

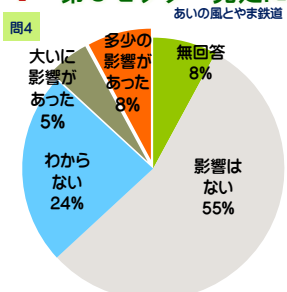
■ 業種別・鉄道貨物利用企業 問11

業種	割合
製造業	55.5%
運輸・倉庫業	38.8%
無回答	5.55%

I 第3セクター発足による鉄道貨物への影響は?

あいの風とやま鉄道

問4



■ 貨物の定時性への影響は? (2012年)

大いにある	20.0%
わからない	67.5%
ない	5.0%
無回答	7.5%

問5

■ どの「影響があった?」 (鉄道利用企業のみ)

定時性が守られない	0%
運賃が上がった	14.29%
荷役が不便になった	28.57%
運行本数が減った	57.14%

- ◆ 危惧をした「定時性」への影響や障害はあらわれなかった
- ◆ その意味では、順調な滑り出し
- ◆ 運行本数の減少、荷役が不便は三セク経営に **新たな問題が...**

II 施設・設備の保守・修理などの心配は?

問6

心配なことがある

心配なことがある	7.9%
とくに問題はない	76.3%
無回答	15.8%

- 自然災害時の復旧のスピード
- 運行状況が把握しにくい

「問題はない」方から「あいの風」へ

- 天候に左右されない鉄道
- 雪に対して弱く想われます
- これまで通り、事故のないようメンテナンスの維持、運転手の安全管理継続を

◎ 2005年度運輸統計年表(※)

会社	人件費	経費	内修繕費	内動力費
大手私鉄	49.65	50.35	13.10	7.22
中小私鉄	59.48	40.52	13.83	5.79
JR西日本	46.58	53.42	17.60	2.67
JR全平均	42.69	57.31	21.03	5.07
いわて銀河	25.84	74.16	47.18	2.19
青い森+県	20.92	79.08	36.36	2.65
しなの鉄道	47.05	52.95	25.94	1.71
肥薩おれんじ	35.27	64.73	32.96	6.36
在3セク平均	30.48	69.52	32.12	4.31
県試算	31.50	68.50		

(第3セクター協議会「第3セクター鉄道存続への取り組み」2009年7月)

※「高規格な線区、またトンネル、橋梁等は耐用年数を超えて延命策を施行しているのが現状で、最高速度の見直しやディーゼル化による経費削減など各社とも改善の努力はしているものの設備保守による経費はかさんでいます」

III 県ごとの運転指令と鉄道貨物輸送への影響は？ 問8

(開業2年後に各第三セク会社・県別の運転指令になることについて) (複数回答/単位%)

	鉄道	未利用	全体
① 複雑になり、大いに影響がある	17.2	6.9	12.1
② 複雑になるが、問題ない		3.5	1.7
③ 複雑になるが、やむを得ない	6.9	10.3	8.6
④ どのような問題が発生するか、わからない	20.7	37.9	29.3
⑤ 事故や災害が発生したときの対応が心配	27.6	13.8	20.7
⑥ これまで通り金沢一カ所の指令にする	17.2	13.8	13.8
⑦ 県別指令はやむを得ないが、県間の運行などの調整機関を設置する	10.3	10.3	10.3
⑧ 無回答		6.9	3.4

- 運転指令が複雑になることへの「不安」は、①⑤⑥⑦で鉄道貨物利用企業の72.3%、未利用企業は約5割
- 「問題ない」「やむを得ない」は、約1割
- これまで通り金沢一カ所は17.2%と13.8%であるが...
- ◆ JR貨物は、当面一本化されているが、「貨物列車が安定して運行し、円滑な輸送障害の対応が可能となるよう関係者と協議」(※27事業計画)

不安大きく、とりわけ災害・事故の対応の心配...県別「指令」の再検討を

IV 国・県の貨物鉄道への対策は... 問7-A・B

A 国に対して (複数回答/%)

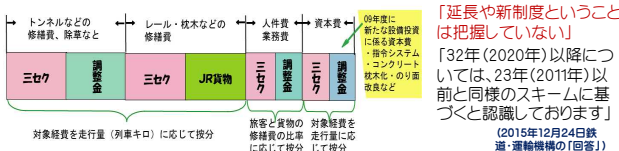
	鉄道	未利用	全体
① 国の責任として日本海縦貫鉄道を維持する	32.4	32.3	32.3
② 貨物線路使用料への補助金増、レール・架線充実	32.4	25.8	29.2
③ 東日本大震災を生かし鉄道貨物をもっと奨励する	17.6	19.4	18.5
④ モーダルシフト政策を推進する	17.6	32.3	15.4
⑤ その他	0	0	0
無回答	0	9.7	4.6

B 県に対して (複数回答/%)

	鉄道	未利用	全体
① 港湾への鉄道乗り入れなどで鉄道貨物輸送量増やす	24.0	20.8	26.9
② 貨物専用線の施設改善、ネットワーク機能の支援	40.0	26.9	32.7
③ 貨物鉄道が三セク鉄道に重要であることを周知徹底	16.0	23.0	19.2
④ 県は市町村と協力して貨物鉄道輸送を奨励する	20.0	7.7	15.4
⑤ その他	0	0	0
無回答	0	11.5	5.8

■ 貨物線路使用料(貨物調整金)は?? 年約24億円(43%)

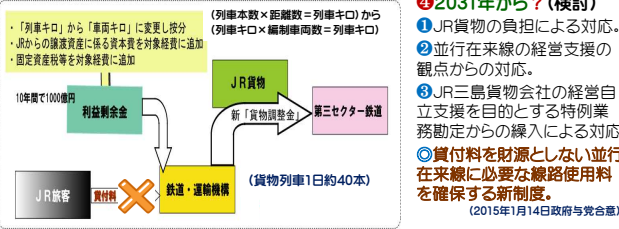
① 2011年以前の線路使用料(貨物調整金)



② 2021年から?

「延長や新制度ということ把握していない」
「32年(2020年)以降については、23年(2011年)以前と同様のスキームに基づくと認識しております」
(2015年12月24日鉄道・運輸機構の「回答」)

② 2011年から2020年の線路使用料(貨物調整金)



④ 2031年から?(検討)

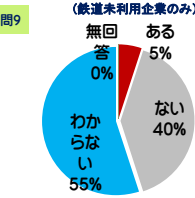
- ① JR貨物の負担による対応。
- ② 並行在来線の経営支援の観点からの対応。
- ③ JR三島貨物会社の経営自立支援を目的とする特別業務助定からの繰入による対応。
- ④ 貨付料を財源としない並行在来線に必要な線路使用料を確保する新制度。
(2015年1月14日政府与党合意)

V JR貨物に望まれることは 問7-C

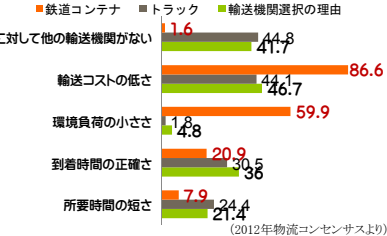
(複数回答/%)

	鉄道	未利用	全体
① 輸送力とネットワーク機能を改善する	37.0	12.5	25.5
② トータル物流コスト(運賃など)を削減する	25.9	41.7	33.3
③ トータル輸送時間の短縮をはかる	33.3	33.3	33.3
④ その他	0	4.1	3.9
無回答	0	12.5	5.9

■ 鉄道利用の可能性



■ 荷主企業から見た鉄道貨物選択の理由



■ JR貨物は、今後どのようにすすむのか

- モーダルシフト・YKK AP
 - ◆ 2016年度までに国内の全拠点で出荷重量トンあたりエネルギーを2010年比で15%削減
 - ◆ 500km以上はトラックから鉄道輸送に切り換え
 - ◆ 500km以上の陸上貨物輸送の30%以上を鉄道に
 - ◆ 500km以上の陸上貨物輸送のうち15%以上を鉄道を利用する、数量で1万5千t以上、数量×距離で年間1500万トン以上
- 中バ・二塚貨物休止
 - ◆ JR城端線二塚駅と中バを結ぶ貨物線(1.4km)昨年9月末で休止に。高岡貨物までトラック輸送に
 - ◆ 今回のアンケートで「影響あり」の声
 - ◆ 中バ高岡の鉄道シェアは37.6%(09年)
- 魚津ORC問題
 - ◆ JR貨物のコンテナ取り扱い廃止広がる全国10カ所廃止検討
 - ◆ 魚津ORCの存続は、継続協議に一魚津ORCは年5万5千トンが発着(2014年)
- JR貨物 - その重点の取り組みは - 2015年事業計画より
 - ◆ マーケティングセンター設置
 - 「需要予測や列車別収支に基づき、収益性の低い列車の輸送体系を見直し、ニーズの高い輸送区間の輸送力増強」
(「交通新聞」2016.3.1)
 - ◆ 電力価格、線路使用料の大幅な上昇、設備及び車両の老朽化に伴う設備投資増加
 - ・マーケティングによる営業収益拡大
 - ・鉄道輸送の利益向上へ輸送力再編
 - ・海外の鉄道貨物輸送の調査...収益事業へ

■ 第三セクター鉄道は国土政策から検討を

■ 第三セクター二重の役割

- 生活支援の基幹鉄道
- 日本海縦貫 - 貨物の動脈

国土政策から三セクをとらえる

■ 当面する課題は...

- 県別「運転指令」の再検討
- 第三セクターの安定と役割が生かされる線路使用料(制度)
- 鉄道貨物の利用促進
- 重大災害・事故への保障制度

■ 将来も維持可能な鉄道へ

- 「上下分離方式」で将来も経営が成り立つ法制度を
- 総合交通特別会計を

■ 東日本大震災 - 石油輸送

東北線 不通期間中(3/18-4/20)

根岸1号(10-11-40~45分) 東青森

根岸2号(10-11-22分)

根岸 - 盛岡 間 約1,030km R-1-1900台 37691kl

根岸 - 盛岡 間 約570km R-1-1900台 19892kl

約560km 約1900台

約160km

JR貨物「東日本大震災への対応」より