

# 競争的環境下における鉄道貨物輸送の変遷

岡 田 清

## 1. 貨物輸送制度の変遷

わが国の交通体系において鉄道輸送は、自動車輸送が増大するようになった1960年代までは陸上輸送において独占的な地位を占めていた。鉄道貨物輸送は、少量物品輸送から大量輸送に至るまであらゆる輸送需要に対応する能力を備えていた<sup>1)</sup>。あらゆる輸送需要に対応するという意味で、貨物輸送は「百貨店」的な多面性を備えていたのである。それはいくつかの扱種別（取扱制度）に分けられていた<sup>2)</sup>。少量物品輸送のための制度としては、(1)旅客列車に併結されて輸送される手荷物・小荷物<sup>3)</sup>、(2)小口扱（鉄道の直扱）、(3)小口混載扱（車扱CLであるが、通運業者による少量物品の利用運送）の3種類があった。そのうち旅客列車によって輸送されるものは荷物と呼ばれ、貨物輸送に比べて速達性があり、駅留扱以外は鉄道荷物会社や通運会社はその端末集配を担当する取扱形態である。家庭貨物の多くは手・小荷物扱として輸送されていた。このように旅客列車に併結して輸送するものを荷物（旅客局扱）と呼び、貨物列車（貨物局扱）によって輸送されるものを貨物と呼んで区別されていた。

貨物輸送は、小口扱と車扱（一般車扱と車扱混載の2つに分けられるが、一般車扱は荷主と鉄道間の運送契約による輸送であり、車扱混載は通運事業者が少量物品輸送のために鉄道から車両を借りて自らが荷主となって輸送する「利用運送」である）の2種類の扱形態に分けられていた。利用される車両は10トン車からはほぼ5トンきざみで30トン車まで5種類の車両に分けられ、ムラサキという記号で呼ばれてきた。ワゴン車であればワ（10トン車）、ワム（15トン

車)、ワラ (20トン車)、ワサ (25トン車)、ワキ (30トン車) というように、車両の種類と大きさを片仮名の2字で表現するのが古くからの慣わしである<sup>4)</sup>。ワゴン車のような汎用車であれば5種類の車両があるが、専用貨車であれば、タンク車(「タキ」という石油や化学薬品などの専用車)やホッパー車(「ホキ」車という小麦やセメントなどの粉粒体の専用車)のような貨車は30トン車に限定される。

長い間行われてきた古典的な鉄道貨物の輸送システムは、ヤード(操車場)経由の輸送システムであった。すなわち、全国に散らばる2千駅を越える貨物駅(ほとんどの場合、旅客駅との併用駅であった)で積み込みが行われてから一旦ヤードに集結され、集結された貨車はヤードで行先別に仕分けされて列車に編成され、こうして編成された列車は、機関車の牽引可能トン数(満トン牽引、あるいは略して満牽と呼ばれる。)に達すると本線(Trunk line)輸送されるという方式である。行先に応じて中継駅を経由することもある。到着ヤードで仕向地別に解結される。大貨物駅では列車がまず着発線に入り、さらに着発線から荷役線に入って取卸される。このような輸送システムが「集結輸送方式」(発集結と着集結)と呼ばれるものである。各駅からヤードに集結するまでに要する時間は不規則である。なぜならば、発駅からの輸送需要の繁閑によってどれだけの時間がかかるか予測できないからである。したがって、集結輸送は時間が不規則な「不定型輸送」である。それに対して決まった時間通りに発車する列車は規則的であり、これを「定型輸送」という。セメント工場からセメント・ターミナルまで時間通りに輸送されるような輸送形態は「大量定型輸送」と呼ばれる。集結輸送や一部の大量定型輸送は満トン牽引で輸送されることから、いずれも効率的輸送システムである<sup>5)</sup>。アメリカの大量輸送の最大牽引トン数は1万トンにも及ぶといわれ、ヨーロッパでも3千トンから4千トンの輸送が可能であるといわれる。それに対してわが国では、1,200トンが満トンであり、大量輸送といっても決して大きな輸送力とはいえない。これが古く

から行われてきた鉄道貨物輸送システムである。

このような貨物輸送の端末集配を担当してきたのが通運事業者である<sup>8)</sup>。通運事業者の機能は、取扱（取次）、託送（荷主代行）、集貨・配達、積込・取卸、利用の5つの事業内容に分けられており、そのすべての免許を有する事業者が「一般通運事業者」と呼ばれる事業者である。そのうち荷主や品目の限定された免許を有する事業者は「限定通運事業者」と呼ばれた。古くは馬車、大八車、荷車などを利用して荷主の庭先と駅間の輸送を行っていたが、自動車時代になってからはトラック輸送に転換した。大正年間に導入された制度は、一部の事業者のみに駅頭業務の許可を与える「指定店」制度であった。その後、戦前昭和期に戦時統制色が強くなるにつれて合同の機運が盛り上がり、合同会社として日本通運株式会社（昭和12年）が誕生した。その時に、合同に反対した事業者は現在「地区通運業者」として営業を続けている。当時の小運送事業の免許を取得できなかった運送事業は、いわゆる地場運送業者（昭和6年の自動車運送事業法の制定によって免許制施行）として自動車運送に従事していた。この間に、小運送事業の免許取得ができなかった事業者は戦後になって通運事業法（昭和25年制定）が制定されたのを機に、一部の事業者が新たに通運事業の免許を取得できるようになった。この時に新たに通運事業の免許を取得した事業者が「新免業者」と呼ばれる事業者である。したがって、通運事業者は歴史的経緯から、全国規模で事業展開をしている日本通運と統合に反対した地区通運の両者が旧免業者と呼ばれ、通運事業法に拠って新たに免許をえた事業者は新免業者と呼ばれる。それ以外の地場業者は、文字通り狭域の地場を市場とする事業であり、通運事業に参入できた事業者との間には画然たる格差（規模、信用）があった。しかし、地場トラック事業者は昭和30年代以後の経済成長の波に乗って急速な成長をするようになった。それだけでなく道路整備が進むにつれてトラック輸送の配送圏が拡大していった。当初は道路の舗装状態も悪く、かつ自動車の性能も悪かったため、鉄道を脅かすような

ものではなかったが、昭和30年代の後半になると道路整備も進み、自動車の性能も向上したため、長距離化が一層進むようになり、トラック輸送は徐々に鉄道輸送に対して競争者となっていった。その先駆者となったのが、大都市間幹線の積合せ輸送をおこなった路線トラック事業者（現在の特別積み合せ事業者）であった。

日本経済が成長軌道に乗ったのは1959年以後（岩戸景気）のことであるが、その頃には鉄道、自動車、内航海運のいずれも慢性的な輸送力の不足状態が続いていた。そのため、交通施設の不足を懸念する声が強くなり、1960年前後にはいわゆる輸送力の「ボトルネック論」が声高に叫ばれた。1960年代前半から第1次エネルギー危機に至るまではすべての交通機関がほぼフル稼働の状態であった。貨物輸送を鉄道だけに依存することに対する危機感も強くなり、道路整備の必要性が強調された。やがて鉄道投資を初め道路、港湾への積極的な公共投資が進行したことによって、輸送力が経済成長の障害になることは全体的には回避された。とはいえ経済成長を背景に輸送需要が増大する過程で、60年代の前半から後半にかけて、徐々に輸送構造も変化の兆しを示すようになった。鉄道と自動車の競争時代の到来に危機感を覚えた国鉄は1960年代の前半から輸送システムの近代化に着手し、第1次エネルギー危機に至る頃まで国鉄も積極的な戦略展開を試みたが、不運にもその頃から国鉄財政の赤字化と労使関係の悪化が進み、そのことが大きな原因となって鉄道貨物輸送は衰退へと向かっていった。1987年（昭和62年）に国鉄の分割・民営化が実行に移される頃には貨物輸送が国鉄財政悪化の元凶のようになされた。鉄道輸送の衰退はトラック輸送との競争の激化といった外生的要因と、国鉄財政の赤字化と労使関係の悪化という内生的要因が重なったことが主たる原因ではあるが、本稿は、このような国鉄貨物輸送の衰退過程を明らかにするのが狙いである。

- 1) 鉄道貨物輸送は、1987年に国鉄が民営化されるまでは国鉄貨物と民鉄貨物

輸送に分けられるが、ここでは国鉄貨物輸送のみを対象とする。

- 2) 主として国鉄時代の扱制度であり、1974年4月に手・小荷物輸送と小口扱が統合され（「荷貨一元化」という）、さらにコンテナ扱と統合され、現在ではコンテナ扱と車扱の2種類に区分されている。
- 3) 手荷物は俗称「チッキ」と呼ばれたが、やがて手・小荷物全体をチッキというようになった。小口貨物を小荷物扱と小口扱に区分したのは1942年4月からである。その際、小荷物扱は原則として10キログラム以下と定めた。
- 4) ワ車（10トン有蓋車）はかつては全車両数の20%に及んだが輸送単位が大きくなるにつれて減少し、いまではほとんど消滅した。
- 5) 国鉄の満トン牽引トン数はおよそ1,200トンといわれるが蒸気機関車時代には線路勾配、路盤の強度などからそれほどの牽引はできなかった。
- 6) 古くは鉄道輸送を「大運送」と呼んだのに対応して、「小運送」と呼んだ。平成元年12月に公布された「物流二法」によって法律上は通運事業者という呼称は消滅した。

## 2. 1965年までの投資政策

1950年代から1960年代前半までの鉄道（貨物輸送）政策は、2つの課題を抱えていた。その1つは、第2次世界大戦以降老朽化が進んだ鉄道設備の近代化を進めることであった。電化・電車化、ディーゼル化、あるいは老朽車両の更新などが課題であった。もう1つは、急激な経済成長によって増大する輸送需要に対処するための輸送力増強であった。そのため3回にわたる投資計画を策定した<sup>1)</sup>。第1次5カ年計画（1957年—1961年）では、輸送力を増強することよりも老朽化した設備の近代化に重点が置かれたが、計画の途中で一層の規模の拡大が必要になり、計画の途中で改定されることとなった。第2次計画（1960年—1964年）においては、経済成長とのバランスを取るための輸送力の拡大に重点が置かれた。しかし、この計画も十分な成果をあげることができずに、再度新しい計画が策定されることとなった。十分な成果を上げえなかった理由は、投資計画が過大であったというより国家予算（国鉄予算を含む）の制約が大きかったことと東海道新

幹線に対する投資が重視されたことによって貨物施設への投資が後回しにされたことによるものである。そのため、1965年からは第3次長期計画（1965年—1971年）へ移行した<sup>2)</sup>。この計画においても大都市圏の通勤輸送など旅客輸送の増強に重点が置かれたため、貨物輸送の輸送力増強が需要の増大に追いつかなかった。そのため、年々増大する輸送需要には既存の施設を限界まで活用することによって対処せざるをえなかった<sup>3)</sup>。

限られた範囲内で行われた投資は、旅客駅から貨物駅を分離して新しい貨物駅の新設、大規模な操車場（ヤード）の建設など、既存施設の改良と新設駅、操車場の新設のための投資であった。このような投資は1970年代まで全国的規模で続いたが、それにもかかわらず高度成長期には慢性的輸送力不足が長い間続いた。その一方で、新しい輸送システムの導入への試みも行われた。自動車と鉄道の連絡輸送を促進するための「協同一貫輸送システム」（Co-ordinated transport system）を確立する試みである。コンテナ化、パレット化によって戸口から戸口まで鉄道と自動車が協同して一貫輸送を行うことの重要性が広く認識されるようになったのは1960年前後のことである。アメリカで大規模な協同一貫輸送（ビギーバック輸送やトレーラー輸送など）が行われていたことに驚嘆する一方、やがて訪れる自動車時代に対処するためにも緊急に新しい輸送システムに転換する必要があるという認識が日増しに強まっていった。ユニタイゼーション（コンテナ化、パレット化）の時代への移行を急ぐ必要があった。

このような試みの最初のものは、1956年11月19日に初めて試験的に運転されたコンテナ列車であるが、大型コンテナ列車「たから号」（汐留（東京）—梅田（大阪））が運転されたのは1959年11月5日のことである。最初のパレット専用貨車が製作されたのは、1960年10月22日である。しかし、このような新しい輸送システムは1960年代には試行的導入にとどまり、それが専用高速列車として本格的に導入されたのは1969年になってからである。したがって、1960年から69年にいたる期間は新しいコンテナ時代への移行

を模索する過渡期であったといえるが、他方で駅改良やヤードの新設も平行して進められていた。苫小牧操車場（1961年—62年）、郡山操車場（64年—68年）、幡生操車場などの新設・改良などが60年代の前半から後半にかけて推進されていったのはその例である<sup>4)</sup>。

- 1) この時期の投資政策は、道路整備計画、港湾整備計画などの諸計画（社会資本整備計画）の一環であった。社会資本という用語が政府計画の中に登場するようになったのは1959年頃である。
- 2) 鉄道貨物近代化研究会編、鉄道貨物の変遷，一公共企業体から国鉄改革まで，運輸情報センター，平成5年3月，pp. 8-10.
- 3) 国鉄財政は1964年から赤字に転落し，1969年から再建計画に移行した。第1次再建計画（1969年—78年度）が策定された。貨物近代化史編集委員会編，鉄道貨物輸送近代化の歩み，平成5年（1993年）10月，pp. 71-2.
- 4) 鉄道貨物近代化研究会，op. cit., pp. 100-106.

### 3. 1965年以後の積極的経営戦略(1)

1960年代には経済成長と歩調を合わせるようにトラック輸送が急成長するようになった。特に東京—大阪間のような大都市間輸送が急成長した。国道1号線（いわゆる東名大路線）を利用する路線トラック輸送が年々増加するようになった。東京—大阪間を14時間で正確に運転される路線トラックは徐々に荷主の信頼を獲得していった。路線トラックが主に輸送したのは電器製品、医薬・化粧品、日用品などの雑貨類であり、運賃負担力の高いLTL（Less-than-truck load）貨物であった。その頃までの雑貨輸送はほとんどが鉄道の車扱混載輸送に依存していたが、鉄道貨物の運賃は等級制度（クラス制）によって雑貨類には比較的高い運賃が設定されていたため、路線トラックは鉄道運賃と同額かそれ以下でも十分に競争することができたのである。かくして1960年代前半には既に鉄道のLCL（Less-than-car load）輸送とトラックのLTL輸送の間の競争が激化する兆しが見られるようになった。

このような競争に対処するため国鉄は新しい積極的な戦略を展開した<sup>1)</sup>。まず1965年10月1日から大幅なダイヤ改正の実行に踏み切った。その特色は次の3つに集約される。①コンテナ輸送の拡大を図り、全国ネットの輸送ダイヤ網の確立、②パレット貨車（パワム、パワキ）の本格的な使用、③高速貨車の投入の3つがそれである。そのため、全国を90ブロックに分け、160の輸送基地を設置し、東海道、山陽線で38駅を選定してその間を直行輸送をする都市間快速列車の運転（指定貨車のみを運転する列車）を始めた。これはヤード系集結輸送と直行輸送との分離を行おうとするものであったが、停車駅が増えただけでなく連絡駅での貨車入換作業に長時間を要したため、かえって非効率なものになった。同時に実施された「小口貨物輸送改善」では、すでに減少に転じていた小口扱の対策が中心であった。もともと小口扱は手・小荷物輸送と車扱混載輸送の中間の性格をもった市場を対象にした扱形態であり、市場規模としては決して大きくはなかった。トラック輸送が増大すれば減少が避けられない貨物であった。1960年代の前半には手・小荷物輸送も車扱混載も共に隆盛を誇っていたが、小口扱貨物は減少に転じており、経営上も赤字状態に陥っていた。その改善を目標にしたのが「小口貨物輸送改善」であった。小口扱と車扱混載を抱き合わせ、急行貨物列車から集結貨物列車に転換したため、車扱混載までも一挙に減少させる結果を招いたのである。その受け皿となって混載貨物を吸収したのは路線トラックであった。それと裏腹に、小口貨物輸送改善は、通運事業の主力事業であった混載貨物輸送に壊滅的な打撃を与える結果になった。その意味で、1965年10月の制度改正は、失敗であったといわねばならない。これを契機に鉄道のLCL輸送（small shipment）は鉄道輸送からトラック輸送へと急速な転換が進み、その後の路線トラック輸送の急成長を助ける結果となった。新しいコンテナ化という輸送システムの転換戦略は近代的なコンテナ輸送を推進することによって古くから続けられてきたLCL輸送（車扱混載）も一挙にコンテナ輸送に転換することを意図したも

のであったとしても、鉄道の混載輸送（LCL 市場）とコンテナ輸送は異なる市場であり、輸送ロットと集配システムの違いから、混載輸送がコンテナ輸送に吸収されることはなかった。なぜならば、5 トン・コンテナによる輸送は荷主の庭先から出荷される 1 ないし数品のドア・ツー・ドア輸送であるのに対し、混載輸送は多数の荷主から出荷される少量物品の集約輸送であるから、大きな輸送ロットにまとまる必要があるからである。5 トン・コンテナは混載差益が発生するような輸送単位（輸送ロット）ではなく、混載輸送による混載差益を主要な収益源としていた通運事業者にとっては、コンテナ輸送はメリットの乏しい（差益の小さい）輸送システムであった。もともと混載輸送が活況を呈し、少量物品が鉄道輸送に群がるように集まった背後には、30 トン程度のロット・サイズ（ワキ混載）にまとまってはじめて大きな混載差益が生まれたのである。通運業者が荷主から受け取る運賃と国鉄に対して支払う（貨車利用）運賃との差が混載差益であるが、混載差益が大きければさらに集荷業者（集荷専門の業者を「水屋」と呼んだ）を経由して集荷することが可能であり、混載貨物の多くはこれらの集荷業者に依存して集荷するのが普通であった。その混載差益が制度改正によって大きく減少してしまったため、集荷業者は通運事業者に託送していた貨物を路線トラック業者に託送するようになったのである。混載輸送から発生していた通運事業者の収益の減少はコンテナ市場への転換によって埋め合わせることができずに、通運業者は窮地に陥った。そのため通運業者は鉄道の混載輸送から撤退し、トラック輸送に経営の重点を移していった。こうして結果的には、国鉄は少量物品市場を放棄する結果となったのである<sup>2)</sup>。

しかしながら、新しい輸送システムとしてのコンテナ輸送はコンテナ列車の拡充と共に急増していった。表 1 は、1964 年以後のコンテナ輸送の推移を示したものである。表に明らかなように、貨物輸送におけるコンテナの輸送は年々著しい伸びを示した。最初の急増期は 1965 年から 67 年にかけて

てである。この2年間だけで実に2.67倍（トンキロ・ベース）に増加した。それをさらに加速するため68年10月（「43・10時刻改正」）には戦後最大規模の輸送力増強（列車本数340本、設定キロ31,300キロの追加）を実行に移し、それに対応するため直行貨物列車の増発を行った。翌年には、コンテナ専用高速列車「フレート・ライナー」（Freight Liner）が導入（1969年4月25日）され、コンテナ輸送の飛躍的増大に貢献した。こうしてコンテナ輸送は年々増加し、1972年3月23日には、遂に1,000万トンに達した。このようにコンテナ輸送が急増した大きな理由は、日本経済が未曾有の好況期にあったという外生的な理由に加えて、積極的な輸送力増強政策と高速・確実な輸送サービスへの転換というコンテナ化効果によるものであろう。特に、1969年におけるフレート・ライナーの導入は列車体系の高速化によって、それまでの輸送システムには見られなかった需要を開拓した。その意味ではコンテナ化政策は画期的なシステム転換であったとあってよからう。しかし、コンテナ化は新しい市場を開拓したというより既存の鉄道輸送が転換したに過ぎない面も少なくはなかった。かつての混載輸送はすでに路線トラック輸送にほとんど吸収されており、コンテナ化は少量物品輸送にとっては無力であった。

一方、路線トラック輸送は電器、機械類、繊維、医薬品などの工業生産の拡大と共に成長した。これらの工業生産がLTL市場の拡大—輸送需要の急増—を促したのを契機に、路線トラック輸送は、1966年から1973年にかけて急成長を達成し、1960年代の後半にはLTL市場で不動の地位を確立した。路線トラック輸送は、1969年に東名高速道路と名神高速道路が連絡し、東京と大阪間の大都市間輸送で高速輸送（4時間から6時間の時間短縮）が可能になったことと、トラックの大型化が進んだことによって再び急成長が可能になったのである。これに対して国鉄は東京—大阪間の高速道路が全通する前に、それに対抗する試みとしてコンテナ専用高速列車「フレート・ライナー」を導入したのである。翌1970年には、私有コンテ

ナ制度（10トン・コンテナ）を導入し、鉄道からトラック輸送に転換した LTL を鉄道に再び呼び戻すために、72年3月には路線トラック業者にも鉄道利用の道を開いた。それは協同一貫輸送に新しい時代を切り開くための、鉄道とトラックの「幸福な結婚」であると歓迎された<sup>3)</sup>。

表1. コンテナ貨物の輸送実績（1964年—72年）

年 度	輸送トン数 (1,000トン)	指 数	輸送トンキロ (百万トンキロ)	指 数
64	1,145	100	672	100
65	1,906	166	1,197	178
66	2,964	259	1,944	289
67	4,673	408	3,183	474
68	5,970	521	4,170	621
69	7,314	638	5,229	778
70	8,715	761	6,301	938
71	10,292	899	7,626	1,135
71	12,394	1,082	9,419	1,402

〔出所〕 日本国有鉄道監査委員会，監査報告書，1964—74。

しかし、コンテナ輸送が急増したのとは反対に、1970年頃には車扱 CL (Car load) 輸送や荷主の予約によって設定する「地域間急行貨物列車」による輸送は伸び悩むようになっていた。このことはコンテナ輸送の増大の陰で、車扱貨物輸送が内航海運や区域トラック輸送に蚕食されつつあることを意味していた。1972年の国鉄監査報告書は、国鉄貨物輸送が増加しない理由を次の3点に要約している。(1) 国鉄貨物輸送が産業構造や産業立地の変化に適応しなかったこと、(2) 輸送の近代化に遅れたこと、(3) 荷主の物流革新への要請に即応する積極性が欠けていたことの3つである。やがて、それ以上の大きな衝撃が国鉄貨物輸送を襲った。その一つは労使関係の悪化による列車運転本数の減少である。1972年には、延べ90日余りに及ぶ連休によって1,000万トンの減送となり、それはやがてコンテナ輸送にまで波及し、73年以後はコンテナ輸送までも減送となった。もう一つ

衝撃は、国鉄財政再建のために大幅な運賃引き上げを行ったことである。1974年10月には、コンテナ輸送の賃率を23.5%引き上げた。76年11月には、さらに58.6%の賃率引き上げを実施した。ストライキと運賃引き上げの2つの衝撃から鉄道貨物輸送は壊滅的な打撃を受ける結果となった。この頃は、第1次石油危機後の不況期であり、輸送量の減少に拍車をかけた。こうしてコンテナ輸送における「幸福な結婚」の期待は地に落ちた。

- 1) 急行車扱列車の新設、小口貨物・小口混載貨物の輸送改善（1959年9月22日）、特急貨物列車の運転時刻改正（61年3月13日）、特急急行列車の増発（64年10月1日）などの政策を次々に導入した。
- 2) 車扱混載は利用運送であるのに対して、コンテナ扱は利用運送ではなく、混載輸送のような集荷に伴う差益は発生しない。
- 3) 通運事業法15条の規定によって通運事業免許を取得していない路線トラック事業者でもフレート・ライナー株式会社を経由することによってコンテナ列車の利用ができるようにした。鉄道貨物近代化研究会, op. cit., p. 143.

#### 4. 1965年以後の積極的経営戦略(2)

コンテナ化と併行して推進されたもう一つの戦略は、物資別専用貨車の導入と専用列車化政策である。1965年度以降、セメント、自動車、鉄鋼、石油、液体化学薬品、粉粒体物資などの専用貨車を開発する一方、輸送基地の開設という新しい戦略を展開するようになった<sup>1)</sup>。物資別適合貨車としては、石炭車、冷蔵車、通風車、陶器車などが古くから使用されていたが、1965年以降には小麦や飼料輸送のためのホッパー車、石灰石や自動車輸送のための新しい貨車が導入された。鉄道の大量輸送という長所を発揮するための戦略である。その成果は、1965年以後日本経済の成長を反映して主要物資の輸送需要の急増となって現れた。石灰石、米、鉄鋼、化学肥料、石油、自動車、紙などが輸送量の増大した貨物である。中でも、自動車の鉄道輸送は1965年から1970年代にかけておよそ18倍にまで急成長した。

紙と石油もこの間に60%の増加となった。1972年には、鉄道輸送の主要物資は石炭(1,236百万トン・キロ、以下 mtk)、木材類(2,177mtk)、米(2,391 mtk)、鉄鋼・鋼材(2,150mtk)、化学肥料(2,876mtk)、石油(2,624mtk)、セメント(2,626mtk)、自動車類(1,110mtk)、紙(3,290mtk)、石灰石(846mtk)などであった。

これらの主要物資の輸送のために、1965年以後倉庫、臨海鉄道あるいは物資別ターミナル会社の設立が相次いだ。臨海鉄道会社は、古くからあったがその数はわずかに数社程度であり、京葉臨海鉄道会社や神奈川臨海鉄道などは1960年代の初めに設立された。しかし、大半は1965年以後になって設立されたものである。名古屋臨海鉄道(1965年設立)、鹿島臨海(1969年設立)、新潟臨海(1969年設立)が先行し、1970年には、水島臨海、秋田臨海、八戸臨海、仙台臨海の4社が設立されている。これらの臨海鉄道は1960年代の前半における臨海工業地帯の開発によって工業立地が臨海部に展開されたのに対処するためであり、臨海部から発生する原材料などの大量輸送を行うための戦略であった。

それと同時に、物資別ターミナル会社として、東京液体化成品センター(1967年設立)、東京食品ターミナル(1965年)、北海道農産品ターミナル(1965年)、関西化成品輸送(1965年)、日本オイルターミナル会社(1966年)、飯田町紙流通センター(1966年)、セメントターミナル会社(1972年)などが相次いで設立された。しかし、これらのターミナルを経由する貨物輸送は1970年代に初めには減少に転じ、石炭、セメント、石灰石、石油の主要4品目(4セ)だけが主要貨物となった。その後、石炭輸送も減少し、残りの3品目(3セ)が鉄道輸送の主要貨物となった。労使関係の悪化によるストライキと国鉄財政悪化による大幅な運賃値上げから、鉄道輸送に対する信頼性が低下したことが原因である。1960年代の初めに減少に転じたのは、石炭、木材、鮮魚などの一部の貨物であったが、1970年代になると砂利、鉄鋼、化学肥料、化学薬品、自動車などが鉄道から離れていった。

1980年代になると石油、石灰石、セメントまでも減少するようになった。石油輸送は1978年(18,802千トン)をピークに、石灰石輸送は1976年(1,6841千トン)をピークに減少に転じた。しかし、その後も石油、石灰石、セメントが鉄道輸送の主要3品目であることには変わりはない。

これらの貨物は工場から出荷され、物資別ターミナルに輸送されるのが普通であり、工場の専用側線から大量にかつ定期的に出荷されてきた。専用側線は1956年までは請願側線として荷主の要請と負担によって建設されてきたが、専用線貨物の重要性が認識されるようになり、積極的に導入されるようになった。1965年には全国で専用側線は、3,116線に上り70年には3,075線であった。その扱トン数(発着トン数)は一時は2億557万トン(国鉄発着トン数の57.95%)にまで及んだが、相次ぐ労使紛争から1980年代には急激に萎んでいった。それは輸送日時の不確実性によるところが大きく、列車単位の発着貨物以外はトラック輸送に転換していった。残った貨物が専用線から物資別基地にとって代わったのである<sup>2)</sup>。いずれにせよ、これらの物資別専用貨車・列車政策は、コンテナ化政策と共に、従来の集結輸送体制から脱皮するための戦略であり、列車単位の大量・高速輸送を目指した戦略であった。特に臨海部から内陸部に向かう専用貨物列車によって輸送される大宗貨物にはいまでも鉄道輸送が大きな役割を果たしている。おそらく将来も鉄道輸送の重要な輸送市場であり続けるものと思われる。

- 1) 鉄道輸送における物資別専用貨車化政策は、産業構造の転換に応じて貨物の種類が多様化しただけでなく、大量輸送の必要性も高まったことに対処するための政策であった。同様な「専用輸送」は1960年代以後海運やトラックなど他の輸送機関でも積極的に推進された。外航海運におけるタンカーはもちろん鉱石専用船、内航海運におけるセメント専用船など、またトラックでもミキサー車など特殊車両の導入がそれである。
- 2) 鉄道貨物近代化研究会, op. cit., 155.

## 5. 鉄道貨物輸送の衰退過程

以上の2つの経営戦略は、鉄道輸送が陸上輸送の独占時代からトラック輸送との競争時代に転換する過程で採られてきた積極的な経営戦略であった。その戦略は、列車体系の高速化・到着日時の明確化などを中心にした輸送システムの再構築であり、戦略的コア市場の確保を目的とするものであった。それは集結輸送の全面的否定であり、新しい高速直行体系を確立するための歴史的転換でもあった。その不可避的な結果は輸送量の大幅な減少であった。

表2. 鉄道貨物輸送量の推移 (1960年—91年)

年 度	輸送トン数 (1,000トン)	指 数	輸送トンキロ (百万トンキロ)	指 数
60	186,953	100	52,992	100
65	191,061	102	55,788	105
70	193,106	103	62,043	117
75	141,691	76	46,577	87
80	117,896	63	36,688	69
85	65,497	35	21,411	40
86	59,072	32	19,974	37
87	55,294	30	20,026	38
88	55,695	30	23,031	43
89	55,782	30	24,675	47
90	58,400	31	26,728	50
91	57,390	31	26,698	50

注：1. 有償輸送量 (revenue ton/ton-km)

2. 1986年までは国鉄, 1987年以後は貨物鉄道株式会社。

【出所】 国鉄監査報告書, 1969年版—1979年版, 数字でみる鉄道, 93年版から作成。

表2は、1960年度からおよそ30年間の輸送量（トン数とトンキロ）の推移を示したものである。1965年から70年にかけて輸送量が増加しているのは、コンテナ輸送が増加したことの反映である。しかし、コンテナ輸送の増加にもかかわらず、1970年代にはトン数、トンキロ共に減少に転じてい

る。これは前述のように石油や石灰石など一部の拠点間直行輸送が増加したにもかかわらず、その他の車扱輸送が低下したことによるものである。

鉄道輸送の典型的な輸送システムは、前述のように多数の発駅からヤードに集結して列車に編成し、列車単位で幹線を輸送（Trunk line）し、到着駅で解結して配達するものである。鉄道が陸上輸送において独占的地位を占めていた時には、輸送需要が多いためヤードへの集結が早く、したがって発着に要する時間も比較的早かった。しかし、輸送需要の一部がトラック輸送に転換すると、ヤードへの集結に時間がかかり、したがって列車編成に要する時間が遅延するようになる。そのため列車が遅延してしまうことになる。その結果、需要はさらに低下するという悪循環に陥ってしまうのである。その悪循環を断ち切るために到着時間の遅延を少なくしようとするれば、連結車両数を少なくして運転することを余儀なくされる。前述のように、1965年以後、コンテナ化が進み、物資別輸送が増加するにつれてヤードの利用効率が低下し、貨車の運用効率（稼働率）の低下、1列車当たりの牽引車両数の低下が避けられなかった。フレート・ライナーの運転が始まった1969年には在籍車両数は169千両にまで増加したが、その運用効率はわずかに17.9%にまで落ちていた。1列車の牽引車両数も1960年には平均34.7両であったものが、1965年には32.0両に、1969年には27.7両にまで低下した。いわゆる「軽引列車」が多くなったのである。このように鉄道とトラックの競争が激化するにつれて鉄道輸送に適する貨物とトラック輸送に転換する貨物が分離されるようになり、ヤード経由の貨物は減少していった。鉄道輸送政策においてコンテナ化と物資別輸送が重視されたため、そのこと自体がヤード集結輸送の減少に拍車をかける結果になったことも無視できない。高速直行列車が重視された結果、1970年代の前半には、ヤード経由列車の比率が48%まで低下した。いずれにせよヤード集結輸送は、年々非効率な輸送システムになってしまった。そのためヤード集結輸送を廃止しなければ貨物輸送の経営収支の改善は期待できないという

見方が強くなっていった。こうして1978年10月のダイヤ改正（「53・10のダイヤ改正」）において貨物駅集約，ヤードの削減計画（基幹ヤード（47），準基幹ヤード（47），補助ヤード（129），計196にする計画）が打ち出された<sup>1)</sup>。最終的に，ヤードの全廃方針が明確になったのは，1984年2月のダイヤ改正の時である。ヤード集約方式の廃止を巡っては反対意見もあったが，遂に全廃することとなった。貨物輸送の収益性が極度に低下していたからである。

民営化直前の1986年11月のダイヤ改正では，民営化後の輸送計画を次のように立案した。貨物駅数約300駅（1971年対比14%），貨車数約2万両（同14%），充当人員約1万人によって輸送トン数6,300万トン（同33%），219億トンキロ（同36%）の輸送を行うという計画である。現在では，概略車扱貨物が4,400万トン，コンテナ貨物がおよそ2,000万トンの輸送量であり，コンテナ輸送は2,000万トンにまで増加したとはいえ，車扱輸送は減少傾向を脱していない。

- 1) 53・10時刻改正は，輸送力の抜本的削減を打ち出した最初の政策であった。
  - 1.輸送力と輸送量の乖離の解消，2.固有経費で収支均衡を達成する，という2つの目標を掲げたのである。この際の削減計画は，55・10時刻改正，57・11時刻改正において促進された。57・11時刻改正では，はっきりとヤードの廃止，拠点間直行への特化が打ち出された。

## 6. 鉄道貨物輸送の課題

国鉄民営化以後の鉄道貨物輸送は，旅客輸送が6社に分割されたのとは違い，全国1社体制で経営されている。旅客会社から線路の賃借契約に基づいて経営が行われている点が貨物会社の特徴である。このことは，列車運転について旅客会社と貨物会社の間で線路利用の按分に問題が発生しやすいことを意味する。事実，1987年から91年にかけて輸送需要が急増した時に，列車の増発が困難な事態が発生した。

鉄道のコンテナ輸送がトラック輸送と互角に競争できるのは，輸送距離

が800キロ以上の都市間輸送においてである。東京－札幌（北海道）、東京－福岡（九州）などの区間ではコンテナ輸送がコスト競争力に優れており、時間的にも競争上不利だとはいえない。その意味で、北海道や九州と大都市を結ぶ区間は鉄道輸送が強い競争力をもつ市場である。同様に、石油やセメントのような大量輸送貨物においては臨海部から内陸向け輸送に鉄道が広く活用されている。しかし、これらの市場は貨物輸送全体から見れば微々たるものであり、それ以外の市場の開拓がなければ、近い将来輸送量が増加することは期待できない。

近年、日本の貨物輸送システムはトラック輸送に依存し過ぎているという意見が多くなってきた。道路混雑、トラック輸送につきまとう環境問題、あるいはエネルギー効率などからみて、過度にトラック輸送に依存することは長期的に望ましくないという意見が多くなってきた。加えて、若年労働力の減少のため長距離トラック・ドライバーの不足も心配されている。中でも環境問題については社会的センシビティが年々高まっている。そのため鉄道輸送のさらなる再構築が必要だという意見が強くなってきた。しかし、それを実現するためのシナリオはまだ用意されていない。