

「交通基本法」に関する意見

平成 22 年 5 月 24 日
日本貨物鉄道株式会社

1. 交通基本法における「物流」の位置づけについて

今般、検討されている「交通基本法」は、総合的な交通体系の確立を目指す観点から大変重要ですが、その策定に際しては、「物流の視点」に立脚した理念と政策立案が不可欠と考えます。

「物流事業」は、経済産業活動や地域の活性化に寄与するなど、国民生活に欠かすことのできない社会基盤そのものです。しかしながら、我が国では物流の位置づけが「人流」と比較して地味な存在であり、社会的に“等身大の評価”を受けていないという意見も一部にあります。その結果、経済原則に則った経営活動、人材の確保、公正な競争関係等の問題の一因となっていることは否めません。

さらに、今後の環境問題、労働力の確保、交通事情（渋滞、事故）等を勘案すれば、モーダルシフトを推進する観点から、国の責務として、実効性のある具体方策に取り組む方向性を打ち出すべきと考えます。

（参考）売上高は、物流産業 年間約 2.4 兆円、旅客産業（新幹線、私鉄、航空、タクシー、バス等すべて）年間約 1.3 兆円。

2. あるべき総合交通体系について

（1）我が国における、鉄道の物流シェアは僅か 4%（トンキロベース）にとどまっております、諸外国に比べ圧倒的に低くなっています。1,000km 以上でも 37% であり、鉄道の機能が十分に発揮しているとは言えません。

今後の環境対策への取組み、逼迫化する長距離ドライバー不足の問題等を考慮すれば、トラックに過度に依存する状況から脱し、可能な限り、「近距離輸送はトラックで、中長距離輸送は鉄道・船舶で行う分業体制を構築すること」が緊要と考えます。

あるべき交通体系として、少なくとも 1,000km 以上の鉄道のシェアを 50% 位まで引き上げる必要があると考えます。

（2）「高速道路料金」は長距離輸送のシェアを決定付ける重要なファクターとなりますが、仮に、「料金上限制」（トラック 5,000 円）に移行しますと、機関

特性である中長距離帯 500～1,100km（全輸送量のうち 60%を占める）を得意とする鉄道貨物の競争力が著しく低下し、「逆モーダルシフト」を惹起します。

料金政策の基本的考え方としては、「負担の公平性」、「受益者負担の原則」に基づくべきであり、「上限制」ではなく「距離比例制」としていただくよう要望いたします。

3．物流インフラの整備について

物流事業者にとりましては、「インフラ（設備・車両等）」の確保・整備は最大の経営要件となります。物流マーケットで十分な信頼を獲得できない要因として“安定輸送の欠如”があり、老朽化の著しい車両（機関車の約 60%、貨車の約 40%が国鉄時代のもの）を早急に取替える必要があります。また、鉄道利用のさらなる拡大を図るため、輸送力の増強、リードタイムの短縮、効率化が不可欠となります。このため、数多く残っている非効率な駅設備の近代化（＝E & S化）を早急に進める必要があります。（ただし、この場合、多額の設備投資が必要となります。）

なお、将来的には、十分かつ柔軟な輸送力を確保できるような輸送システムとして、「貨物専用鉄道（ハイウェイトレイン構想）」を確保することが理想と考えます。

4．モーダルシフトのより着実な推進に向けて

少しでも多くのお客様（トラック事業者）に、鉄道を利用していただくためには、“開かれた駅づくり”を行う必要があります。このためには、「モード間の連携強化」、「集配能力の向上」、「許可取得の迅速化」、「駅頭での積替施設の確保」等が不可欠の要件となります。

5．「荷主の責務」について

原案では、物流事業者に対してのみ、安全性の向上、環境負荷低減等の努力義務が規定されていますが、「荷主の責務」は明確な表現となっておりません。

モーダルシフトを促進するためには、荷主・利用運送事業者・物流事業者間の連携、協働が不可欠となりますが、輸送モードの“選択”は、“荷主の意向”で行うことが多く、「荷主の努力義務、責任」についても併せて明確にする必要があると考えます。