

「今後の貨物鉄道事業に係る
規制のあり方について」
(報 告)

平成14年3月19日

貨物鉄道事業の規制緩和に関する懇談会

目次

- 1．はじめに
 - 物流をとりまく経済社会の状況 -
 - (1) 社会的背景
 - (2) 経済的背景
 - (3) 地球温暖化問題

- 2．物流事業をめぐる環境の変化
 - (1) 物流市場における競争の進展
 - (2) 多様化する物流サービス
 - (3) 物流分野における環境問題への配慮の要請

- 3．貨物鉄道事業の現状と課題
 - (1) 鉄道貨物輸送量の減少
 - 弾力的な営業施策の展開の必要性
 - (2) 輸送需要の変化に対応した列車体系再構築の遅れ
 - コスト重視の事業運営体制への転換の必要性
 - (3) 鉄道特性の高い分野における輸送の伸び悩み
 - 積極的な事業展開の必要性
 - (4) トラック輸送との所要時間の格差
 - 荷役効率アップの必要性
 - (5) 物流ニーズの変化に対応した設備投資の立ち遅れ
 - サービス高度化の必要性
 - (6) 厳しさを増す臨海鉄道等の経営環境
 - 事業分野再構築の必要性

- 4．貨物鉄道行政の基本的視点
 - (1) 事業者の機動的な事業展開の促進
 - (2) 貨物鉄道事業の競争促進による効率化・活性化
 - (3) 他の物流事業との競争条件の同一化

- 5．貨物鉄道事業施策の方向
 - (1) 貨物鉄道事業に対する規制緩和の推進
 - (2) 規制緩和の具体的な方向性
 - 貨物鉄道事業の許可基準の緩和
 - 貨物鉄道事業の休廃止手続の緩和
 - 運賃・料金規制の緩和
 - (3) 鉄道貨物輸送と利用者との間の円滑な一貫輸送の確保

- 6．終わりに

「今後の貨物鉄道事業に係る規制のあり方について」

1. はじめに

- 物流をとりまく経済社会の状況 -

(1) 社会的背景

(国民生活の価値観の多様化)

近年、情報通信技術を活用した電子商取引やオンラインショッピングの普及等、日々の暮らしに必要な物資の調達もより多様化・個性化が進展しつつある。その輸送を担う物流サービスも、従来の大量かつ定時配送から、消費者個々のニーズに即応した多様な形態が求められている。

(生活の豊かさを実感できる社会の実現の必要性)

我が国の経済が成熟しつつある現在、個人の視点に立った生活の豊かさを実感できる社会システムの構築が求められている。

物流分野においても、例えば宅配便に代表される消費者向けサービスの浸透は、個人のライフスタイルをより多様で快適なものとし、生活の上で不可欠の機能を果たしている。

(少子高齢化社会への対応)

本格的な少子高齢化社会が到来しつつある現在、企業活動や生活サービスのあらゆる分野において、高齢者の利用への配慮が要請されるとともに、高齢者の利用を想定した新たなサービスが成長分野として期待されている。

(環境意識の高まり)

近年、市民における地球環境問題への意識の高まりに伴い、個人の生活においても低公害自動車の購入といった取組みが本格化しつつあるほか、企業活動に対しても環境への貢献という評価指標が重視されつつある。

また、大気汚染に直面している大都市の幹線道路沿線においては、自動車交通への監視意識が高まっており、運輸事業者においても、環境負荷の低減に資する車両や輸送手段への転換が課題となっている。

(2) 経済的背景

(経済のグローバル化の進展)

現在、産業は国境を超えた競争に直面し、世界的規模での企業の合従連衡が進展しており、グローバルな生産拠点の立地や分業体制に対応して、物流業務も国境を超えて展開されている。製造業をはじめとする我が国企業の国際競争力確保を図る上で、物流コストの効率化が重要な要素となっている。

このため、政府の物流政策においても、港湾や空港等の国際物流インフラの効率化とともに、鉄道やトラック等の国内物流システムの効率化を一体的に推進していくことが不可欠の課題となっている。

(市場競争の促進)

我が国の経済が成熟しつつある現在、行政の役割についても、経済産業全般に対する規制を通じた業界の保護・育成という視点から、利用者の自己責任による事業者選択の拡大や、事業者の自由な経営戦略の展開を促進する方向へ転換し、事業者間の健全な競争に基づく経済の活性化を図ることが適切である。

(3) 地球温暖化問題

(国際的な環境対策の要請)

世界的に深刻化しつつある二酸化炭素排出問題の解決を図るため、「気候変動に関する国際連合枠組条約」第3回締約国会議において「京都議定書」が採択され、先進国の温室効果ガス排出削減目標が定められた(平成9年)。我が国全体の二酸化炭素排出量の2割に当たる運輸部門では、このうち約9割を占める自動車からの排出削減が最大の課題となっている。

このため、低公害車等自家用車対策に加えて、物流分野での環境負荷に優れた鉄道や海運の活用(モーダルシフト)や、公共交通機関の利用促進に向け、政府、地方公共団体、事業者及び国民が連携しつつ対策を推進していくことが急務の課題となっている。

2 . 物流事業をめぐる環境の変化

(1) 物流市場における競争の進展

(物流業務に対する高度化・合理化の要請)

近年、製造業等の企業は国際的競争に対応していくため、情報通信技術を活用し原料・部品の調達や製品出荷の効率化を図るサプライチェーンマネジメントの導入など、業務全般の効率化を進めており、物流事業者に対しても、高度な物流管理機能や厳格なコスト合理化への要請が強まっている。

(物流形態の多様化)

物流の形態も、従来のような大量かつ定時の輸送形態は伸び悩んでおり、むしろ、パレットやコンテナによる輸送形態の定型・規格化や、少量・多頻度輸送が拡大するなど多様化してきている。

一方、物流事業者側においても、道路網の整備、トラックの大型化・性能の向上や、長距離フェリーにおける高速船の投入等に伴い、輸送モードの多様性や選択性は飛躍的に向上している。

(モード間競争の激化)

このように、物流に対する需要の高度化や供給の多様化が進展するなかで、物流市場の構造も、従来のように、貨物の品目や輸送距離等に応じた鉄道・トラック・海運等各機関の輸送特性による役割分担を基本とする構造から、所要時間と価格を巡るモード間競争に移行しつつある。

特に、近年の景気低迷に伴う国内貨物輸送量の停滞の下で、これら全ての輸送モードを含めた運賃競争が一層厳しさを増している状況にある。

(2) 多様化する物流サービス

鉄道貨物輸送の対象である企業向け物流サービス分野における需要・供給や運賃は、利用者側の生産計画や物流市場の変動等を反映し、当事者間の交渉に基づき個々の輸送条件が決定されることを基本としている。

近年、荷主企業における物流ニーズの高度化に伴い、物流事業者の業務においても、顧客企業個々の物流形態に応じた、多様な物流システムの提案や設計が重要な役割を占めるようになってきている。

したがって、旅客鉄道のように不特定多数の一般消費者を利用者とするため公平性の確保がより重視される事業に比して、貨物鉄道においては、当事者間の多様な意思決定を尊重することが、利用者ニーズの実現や事業の活性化にも寄与するものと考えられる。

(3) 物流分野における環境問題への配慮の要請

地球温暖化等の環境問題に対応するため、物流分野においても、温室効果ガス排出抑制策の強化等の各種施策が求められている。昨年7月に閣議決定された「新総合物流施策大綱」では、地球温暖化問題等の社会的課題に対応した物流システムを構築するため、環境負荷の少ない鉄道、内航海運の活用（モーダルシフト）の推進に向けて、貨物鉄道や内航海運の質的向上に資する諸施策を着実に推進することとされている。

3. 貨物鉄道事業の現状と課題

(1) 鉄道貨物輸送量の減少

弾力的な営業施策の展開の必要性

近年の景気低迷に伴う国内貨物輸送量の停滞状況にあって、鉄道貨物輸送のシェアは年々低下している（平成11年度ではトンキロベースで約4%）。その原因として、近年の荷主業界における企業再編や輸送業務の効率化等により、鉄道輸送への依存度が高いセメント、石灰石、石油等基幹物資の輸送量が減少する一方で、トラックを中心とする宅配便取扱個数は年々増加していること、また、全ての輸送モードを含めた運賃競争が激化するなかで、特にトラックの運賃水準の低下が著しく、荷主が鉄道からトラックへ貨物をシフトしている動きも一部にあることが考えられる。

鉄道貨物輸送の競争力回復を図るためには、物流市場の動向に応じた弾力的な運賃設定や営業施策の展開が重要である。

(2) 輸送需要の変化に対応した列車体系再構築の遅れ

コスト重視の事業運営体制への転換の必要性

JR貨物においては、これまで中期経営計画に基づき、要員合理化を中心とした費用削減策を実施してきた。

一方、幹線・フィーダー路線を含めた全国的な路線網、コンテナ及び車扱の列車体系で構成される基本的な運営体制については、これまで列車本数の見直し等がなされてきたが、必ずしも抜本的な見直しはなされていない。

今後、物流市場の競争の下で鉄道輸送の競争力確保を図るためには、列車毎の収支管理を徹底し、不採算列車については廃止を含めた輸送効率の改善方策を講ずるなど、コストを重視した機動的な事業運営体制を構築していく必要がある。

(3) 鉄道特性の高い分野における輸送の伸び悩み

積極的な事業展開の必要性

鉄道貨物輸送のコスト競争力がトラックに比べて高い幹線長距離輸送は、鉄道貨物輸送の一層の活用が期待される分野である。しかしながら、この分野が運輸収入全体の減少傾向に歯止めをかける役割を果たすには至っていない。このため、今後の貨物鉄道の事業基盤として、これら鉄道特性の高い分野における輸送サービスの拡充・改善を図ることが重要である。

一方、鉄道需要を喚起していく上で、運賃・料金に対する規制制度の存在自体が、利用者に対する運賃設定の硬直性を招いているとの批判もある。

このため、例えば新規・大量輸送を行う利用者に対して思い切った割引運賃を提示していくなどの積極的な営業施策が望まれる。

また、リサイクル資源や建設廃材など大量定時輸送が可能な静脈物流分野は、今後、リサイクル拠点の本格的な整備に伴い、鉄道輸送の利用拡大が期待される分野である。新たな輸送商品の創出に向け、事業者自身の積極的な取組が期待される。

(4) トラック輸送との所要時間の格差

荷役効率アップの必要性

物流ニーズの重要な要素である所要時間に関しては、鉄道は定時運行性に優れている一方、駅荷役時間を含めた総所要時間ではトラックに比べて概ね長時間となる。なお、平成15年秋に予定されている大型トラックへの速度抑制装置の装備義務付けにより、その差は従来とは違ってくることが見込まれるが、いずれにしても鉄道がトラックに比べて所要時間において概ね不利な状況は今後とも変わらないものと思われる。

このような所要時間の短縮を図る上で、駅改良による着発線荷役方式は有効な施策であり、JR貨物においてはこれまで幹線主要駅での導入を進めてきた。本方式の導入には、多大な設備投資負担を要する点が課題となっているが、事業者において、経営状況や個々の設備投資に係る費用対効果も勘案しつつ着実に推進していく必要がある。

また、ダイヤ改正に併せた拠点間直行列車の増加による所要時間の短縮についても、引き続き取り組んでいく必要がある。

(5) 物流ニーズの変化に対応した設備投資の立ち遅れ

サービス高度化の必要性

JR貨物が国鉄から承継した機関車や貨車の更新については、その後の厳しい収支状況の下で設備投資が思うように進まなかったため、近年、車両やコンテナの老朽化が顕著になっている。このため、今後とも高性能車両の計画的な導入を図っていく必要がある。

また、例えば化成品物流では、国際規格に適合した大型タンクコンテナの導入による物流効率化への荷主ニーズが高まっている。このようなニーズに対応した大型荷役機械の導入等によるサービス革新に向けて、需要量も勘案しつつ計画的な投資を行っていく必要がある。

(6) 厳しさを増す臨海鉄道等の経営環境 事業分野再構築の必要性

上記のように、主に J R 貨物が抱えている課題と同様、臨海鉄道や民鉄貨物部門についても、物流市場の競争に直面し、事業分野の再構築が経営課題となっている。

(臨海鉄道会社)

臨海鉄道 (1 1 社) は、臨海部の石油コンビナート等における原料・製品の調達・出荷を主に担っているが、近年、これら荷主業界の企業再編や生産協力・統合が進展するなかで、需要そのものが減少したり、物流コスト削減への要請が一層強まっている状況にある。このため、ISO 大型コンテナの導入による物流効率化に向けた荷主ニーズに対応した輸送サービスの革新や、国際海上コンテナの鉄道フィーダー輸送など新分野への展開等による競争力強化を図る必要がある。

(民鉄貨物部門)

民鉄貨物部門 (1 7 社) は、石炭、石灰石、石油等特定の需要者の輸送を主に行っているが、荷主企業において、輸送量の減少や、輸送コスト削減のためのトラック輸送への転換等が顕在化しており、事業の再構築に取り組んでいく必要がある。

4 . 貨物鉄道行政の基本的視点

(1) 事業者の機動的な事業展開の促進

低成長経済の下で、今後も長期的な国内貨物輸送量の増加が見込めないことから、貨物鉄道事業者においては、他の輸送モードとの競争を念頭に置き、輸送体系の効率化とともに、競争力あるサービス分野の拡充など、物流市場の動向に即応した柔軟な事業展開が不可欠の課題となっている。

行政においては、事業者自らが迅速な経営判断に基づき機動的に施策を実行することができるよう、事業運営に対する関与については最小限とし事業者の柔軟な対応を促すことが適切である。

(2) 貨物鉄道事業の競争促進による効率化・活性化

多様化する物流市場において、鉄道貨物輸送についても、長距離輸送分野におけるコスト競争力の優位性や環境負荷において優れた特性を活かした創意工夫ある鉄道輸送サービスの実現が期待される。

鉄道事業が駅施設や車両等の莫大な設備投資を必要とする装置産業であるという特質から、制度変更が直ちに実際の新規参入に結びつくとは限ら

ないが、従来の発想にはない新たな鉄道貨物輸送サービスの創出や、既存事業者における積極的な事業展開の可能性が期待される。

例えば、鉄道貨物輸送の特性を活かした新たなサービスの提供や拡充が期待される分野としては、有毒性物質・高圧ガス・火薬類等の危険品輸送など安全面で鉄道輸送が優位にある分野や、ISO規格(20 / 40フィート)に基づくタンクコンテナやドライコンテナの導入など大型化による低コスト輸送の実現等が挙げられる。

(3) 他の物流事業との競争条件の同一化

現在、貨物運送取扱事業や貨物自動車運送事業等、他の物流事業についても、上述のような競争の進展や物流サービスの特性を踏まえ、参入規制や運賃・料金規制の緩和に向けた検討が行われているところである。

貨物鉄道事業は、既にトラック等の他の輸送モードとの競争下にあり、今後ますますこのような意味での競争力確保が重要な課題となる。

行政においては、物流業に係る競争条件の同一化を図る観点から、これら物流事業に係る規制緩和を一体的に推進していくことが適切である。

5 . 貨物鉄道事業施策の方向性

(1) 貨物鉄道事業に対する規制緩和の推進

(運輸事業に係る需給調整の廃止方針)

運輸事業に係る経済的規制については、競争を通じたコスト削減やサービス多様化等を図る見地から、各事業に係る需給調整規制を順次廃止しており、平成11年には、鉄道事業に係る需給調整規制の廃止等を内容とする貨物鉄道事業法の改正が行われた。

(貨物鉄道事業に係る特例措置)

その際、貨物鉄道事業については、同法附則により「当分の間」は需給調整規制を維持することとされたが、この特例措置が設けられた理由は、法改正当時、JR貨物の経営が極めて深刻な状況にあったため、新規参入による物流市場全体への混乱を回避する観点から、同社の経営改善が図られるまでの間、暫定的に需給調整規制を行うこととしたものである。

(規制緩和推進3か年計画)

平成12年3月31日に閣議決定された「規制緩和推進3か年計画」(改定)では、「貨物鉄道事業に係る需給調整規制については、国鉄改革の枠組みの中で日本貨物鉄道株式会社の完全民営化等経営の改善が図られた段階で廃止する。また、貨物鉄道運賃に係る規制については、その段階

で届出制へ移行する（概ね3年後目標）」との方針を明らかにしている。

（JR貨物の業務運営効率化）

JR貨物は、平成9年度から「新フレイト21」計画に基づき業務運営の効率化を推進しており、予想外の収入減により経常赤字が続いているものの、9年度以降、経常赤字額も毎年度縮小傾向にある（12年度決算では営業黒字に、また、13年度中間決算では経常黒字に転換）。

また、平成14年度からの次期中期経営計画（「ニューチャレンジ21」）では、低成長経済の下で運輸収入の減少を前提としつつ、要員合理化や賃金体系の見直し等によるコストダウンの徹底、輸送体系の再編等を実施することとし、安定的に黒字計上のできる企業体質に転換していくことを目標に掲げている。

このように、現時点でJR貨物の収支状況は相当程度改善しており、今後の企業努力の方向性及び具体策についても明確化されてきているところである。

（行政関与のあり方）

JR貨物の経営改善の進展を踏まえ、鉄道貨物輸送に対する行政の関与についても、需給調整を通じた既存の事業運営体制の維持・保護から転換し、競争力の高い鉄道輸送サービスの創出を促進することにより、事業の活性化を図る役割が期待される。

また、既存事業者の事業運営に対する行政関与についても、事業者自身の経営判断に基づく機動的な事業運営を促す視点へと転換することが、物流市場の競争に対応した合理的な事業運営体制の構築に寄与すると考えられる。

（事業規制の見直し）

このような観点を踏まえ、現時点において、貨物鉄道事業に係る規制制度の見直しを図ることが適切であり、以下に述べるような諸規制の緩和を行うべきである。

なお、「規制緩和推進3か年計画」においては、概ね3年後、すなわち平成14年度末までの実施を目標として、貨物鉄道事業に係る需給調整規制を廃止するとともに運賃・料金規制を緩和することとされており、現時点での規制見直しは、このようなスケジュールにも合致するものと思われる。

（2）規制緩和の具体的な方向性

貨物鉄道事業の許可基準の緩和

(事業許可に係る需給調整要件の廃止)

前述した通り、貨物運送への参入許可については、当分の間需給調整規制を維持する等の特例が設けられている(法附則第7条)。

現在までにJR貨物の経営改善は相当程度進展してきており、参入規制のあり方についても、新規参入に対する保護から、事業者の主体的な事業展開の促進へと転換することが、物流市場の競争下における企業体質の強化につながるものと考えられる。

したがって、貨物鉄道事業の運営体制について、国鉄改革時の基本的考え方を踏まえつつ、事業者間の競争による鉄道貨物輸送の効率化・活性化を図る観点から、上記特例措置を見直し、貨物鉄道事業の許可に係る需給調整要件を廃止することが適切である。

貨物鉄道事業の休廃止手続の緩和

(休廃止に係る許可制の廃止)

貨物鉄道事業への参入に係る需給調整要件の廃止に伴い、事業の休廃止手続についても、事業継続義務の実効性を担保する観点から維持されてきた許可制を廃止することが適切である。

(事前届出制の趣旨)

旅客鉄道においては、退出手続に関して、事業廃止予定日の1年前までの届出制とするとともに、国土交通大臣は、当該事業が廃止された場合の公衆利便の確保に関し、関係地方公共団体及び利害関係人より意見聴取を行うこととしている(法第28条の2)。

このような制度としたのは、鉄道輸送サービスが廃止される当該地域における通勤通学や買物等、住民の日常生活に必要な公共輸送サービスが中断することのないよう、廃止予定路線について、第三セクター会社等が鉄道を引き継ぐ場合の準備期間や、バス等の代替交通機関のあり方に関して地元との調整に必要な期間等を勘案したものである。

(貨物鉄道事業の廃止に当たっての利用者との調整)

一方、貨物鉄道事業者が営業路線を廃止しようとする場合には、利用者たる荷主や鉄道利用運送事業者がトラック・内航等の代替輸送機関の確保や新たな輸送設備の調達・整備等を行うための一定の準備期間が必要であるものの、不特定多数の利用者の意見を代弁する地方公共団体との調整は基本的に必要なく、プロである荷主や利用運送事業者等との当事者間の調整に委ねることが可能であると考えられる。

(事前届出期限の短縮)

このような物流業としての特性にかんがみ、事業者自らの経営判断に基づく弾力的な事業展開を可能とする観点から、貨物鉄道事業を休廃止しようとする場合には、従来の許可制を事前届出制に緩和するとともに、廃止する場合の届出期限に関しても、旅客鉄道より相当程度短縮することが適切である。

なお、当該事業の廃止によっても実態上、利用者利便を阻害しないと認められる場合、具体的には、

- ・ 鉄道貨物輸送が長期にわたり停止している場合
- ・ 他の貨物鉄道事業者が当該輸送を運営すると見込まれる場合
- ・ 代替輸送について当事者間で事前に調整がなされている場合等、鉄道以外の輸送機関によっても利用者の利便確保が可能である場合

といったケースにおいては、更なる届出期間の短縮を図ることが可能と考えられる。

運賃・料金規制の緩和

(現行規制の概要)

貨物鉄道の運賃(一部の料金を含む)は、旅客鉄道と同様、あらかじめその上限について国土交通大臣の認可を受けた上で、個別に事前に届け出なければならない。この運賃が「不当な差別的取扱い」や「不当な競争を引き起こすおそれ」に該当すると認められる場合は、国土交通大臣はその変更を命ずることができることとされている(法第16条)。

(貨物鉄道の特性)

旅客鉄道では、利用者が不特定多数の一般消費者であるため、事業者が予め定めた運賃・料金等に基づいて運送サービスが提供される(附合契約)ことから、行政が利用者の利益保護のため運賃・料金の適正性を担保すべき必要性は大きい。

これに対し、貨物鉄道は企業間の取引関係を本質とするため、企業間の交渉に基づく弾力的かつ多様な運賃・料金の設定を尊重する観点から、行政の関与は最小限とすることが適切である。

(運賃・料金規制の緩和)

したがって、鉄道貨物輸送の活性化を図る規制緩和の趣旨から、物流サービス選択の重要な要素である運賃・料金については、基本的には事業者間の健全な競争に委ねるべきであり、行政としては、物流業に係る競争条件の同一化を図ることが適切である。

なお、仮に過度の競争により、安定的かつ円滑な輸送に障害が発生し、安全性が損なわれるなどの事実が生じた場合には、国が事業改善命令を発動することにより、公益を確保することが可能であると考えられる。

(規制緩和による効果)

運賃・料金規制の緩和により、利用者にとっては、運賃規制による硬直性が解消され、貨物鉄道事業者との自由な交渉が可能となる。同時に、貨物鉄道事業者にとっても、事前届出に係る負担がなくなることにより、トラック等との競争を念頭に置き、利用者ニーズに即した機動的な運賃提示が可能となり、競争力向上につながることを期待される。

(3) 鉄道貨物輸送を利用した円滑な一貫輸送の確保

(効率的な複合一貫輸送システム構築の重要性)

貨物鉄道事業に対する規制緩和の実施により、貨物鉄道事業者は自らの経営判断に基づき柔軟な事業展開を行うことができるようになる。

一方で、地球温暖化問題等の社会的課題に対応した物流システムを確立する上で、環境負荷に優れた鉄道へのモーダルシフトが重要な課題となっている。このためには、鉄道貨物輸送との効率的な複合一貫輸送システムの構築が重要であり、特に、長距離幹線輸送において優位性を有する鉄道貨物輸送とその集配・接続輸送とを通じた円滑な一貫輸送が確保される必要がある。

(貨物の引継円滑化)

具体的には、鉄道事業者と利用運送事業者等との貨物の引継ぎが、施設改良等のハード面や情報共有等のソフト面において円滑に行われることが不可欠である。

しかし、このような引継ぎの円滑化措置には投資負担がかかるため、鉄道事業者の積極的な取組みが進まないおそれがある。

(引継円滑化に向けた取組状況及び課題)

例えば、JR貨物においては、駅のコンテナホーム改良による荷役効率化(E&Sコンテナ荷役方式)等を実施し、荷役時間の短縮等、鉄道利用運送事業者との間の貨物の引継ぎの円滑化が図られてきたところである。

このような事業は、多大な施設改良費用を要することから、個々の事業における費用対効果等も勘案しつつ、着実に取り組んで行く必要がある。

また、情報のシームレス化については、JR貨物のコンテナ貨物情報ネットワークシステム(FRENS)と鉄道利用運送事業者とのシステム接続により、列車予約や貨物位置情報等について統合的なシステム運用が可能となっているが、さらに、災害時における利用者への円滑な情報提供や、駅での荷役作業に係る情報システムの構築による業務効率化など、貨物に関する情報提供の更なる改善・充実が今後の課題となっている。

さらに、地域産業の鉄道輸送を担う臨海鉄道や民鉄貨物事業者と、全国的な貨物鉄道ネットワークを有するJR貨物との間で行われている連絡運輸は、鉄道による円滑な物資輸送を確保する上で不可欠の要素であり、貨

物鉄道事業者相互間の協力による円滑な輸送の接続が引き続き確保される必要がある。

(引継円滑化措置の実施促進)

このように、貨物鉄道事業の規制緩和の実施に当たっては、一方で、公益性を有するインフラである貨物鉄道に対する利用者側の円滑なアクセス可能性の確保にも配慮することが望まれる。このような観点から、貨物鉄道事業者相互間や利用運送事業者との間の貨物の引継円滑化を図るための措置については、公的な支援措置も活用しつつ、事業者における実施を促進していくことが適切である。

6 . 終わりに

本懇談会では、貨物鉄道事業に係る参入・退出規制及び運賃・料金規制の見直しに関わる論点について、さらに、公益性を有する鉄道貨物輸送と利用者等との円滑な接続を確保するための措置のあり方について、学識経験者、荷主、鉄道利用運送事業者、貨物鉄道事業者及び行政を交えた意見交換を行った結果、以上述べた通りの結論を得た。

但し、これは貨物鉄道事業に係る規制見直しについての大まかな方向を示したにとどまり、今後、その実施に向けてさらに検討を深めていく必要がある。

そもそも本懇談会において貨物鉄道事業に係る規制緩和の議論を開始した背景は、トラック等を含めた輸送モード間の競争が一層進展しつつある物流市場の中で、鉄道貨物輸送の規制のあり方について改めて見直そうとするものである。

本懇談会で示された規制緩和措置を実施に移すことにより、貨物鉄道事業者自身の経営判断に基づく事業展開が可能となるが、一方で、企業としての自助努力により、物流市場の変化に応じた柔軟な事業展開による運営体制の効率化や利用者ニーズに対応した多様なサービスの提供を図ることが一層重要となる。

本懇談会としても、今後、貨物鉄道事業者がその主体的な取組みにより自らの事業の活性化を図るとともに、より優れた鉄道輸送サービスの提供に向けて努力していくことを期待するものである。

地球環境問題に対応した物流システムの構築が社会的課題として重要性を増すなか、鉄道貨物輸送に期待される役割は益々大きくなるものと考えられる。そのためにも、今回の規制緩和が、物流市場で選択されうる鉄道輸送サービスの創出につながっていくことを念願するものである。