

高速道路料金のあり方について

平成25年2月8日
日本貨物鉄道株式会社



エコレールマーク

1. 鉄道貨物輸送の現状について

JR貨物の発足と経営状況

国鉄改革で、全国を一元管理で鉄道貨物輸送を行う我が国唯一の事業体として発足

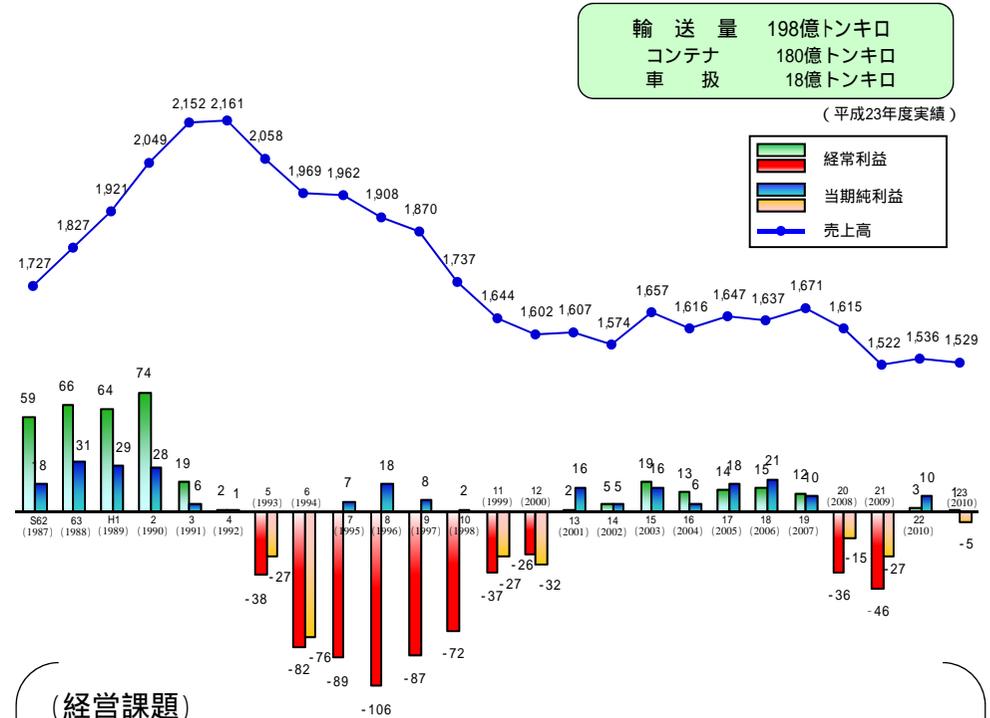
会社概要

発 足	昭和62年 4月
資 本 金	190億円
株 主	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設 整備支援機構 (100%出資)
営業キロ	77線区 8,337km (基本的に第二種鉄道事業者であり、 6旅客会社の線路を借りて運行)
貨 物 駅	<u>157駅 (ORS 37箇所、営業所 3箇所、 連絡会社線 21駅 を含む)</u>
列車本数	<u>514本 (コンテナ418本 車扱96本) / 日</u>
列車キロ	<u>210,000km / 日</u>
車 両 数	機関車658両 貨物電車42両 貨車8,004両
コンテナ	61,804個
社 員 数	<u>6,240人 (発足時12,005人)</u>

(平成24年4月現在)

売上高と利益の推移

(単位:億円)



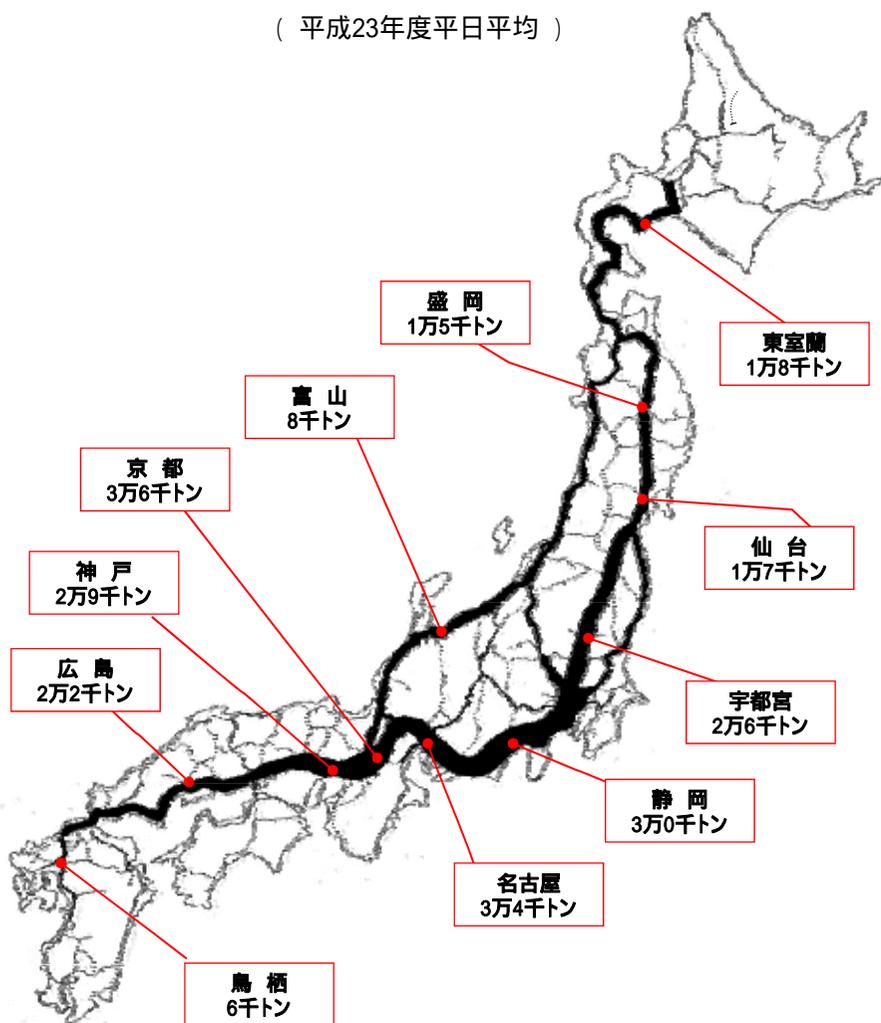
(経営課題)

- ・ 景気変動の影響を受けやすい…………… スリムで強靱な経営体質に
- ・ トラック、船と熾烈な競争をしている…………… 商品力・価格競争力の強化
- ・ 安定輸送の確立 (自然災害、人身障害、鹿との衝突事故) と品質の向上
- ・ 車両の老朽化が著しく進行…………… 早急な取替が必要

鉄道貨物輸送の機関特性(全国ネットワーク、中長距離での大量・定時輸送)

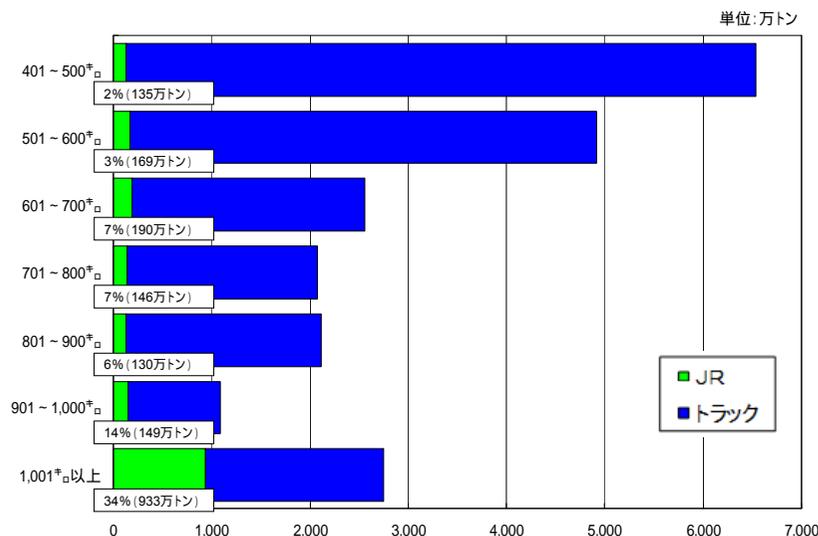
断面輸送量

(平成23年度平日平均)



陸上貨物輸送の距離帯別シェア

(平成21年度・含む地域内流動)



(機関特性)

全国ネットワークの強み(いつでも、どこでも、誰でも)

中長距離輸送 コンテナの平均輸送距離 約920km

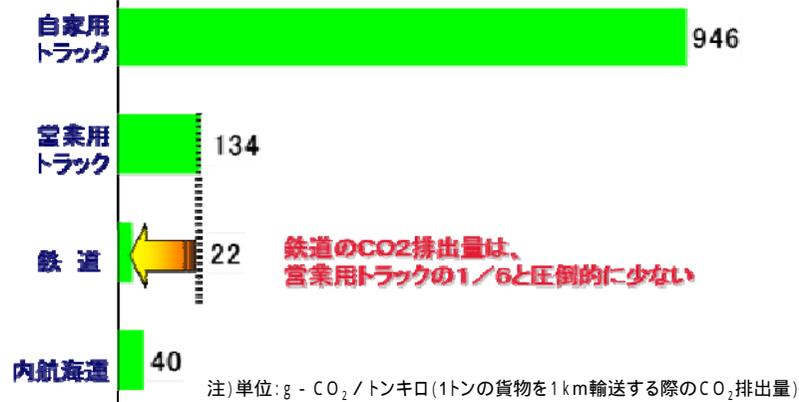
定時大量輸送 貨物列車1編成(26両)で650トン積載
(10tトラック65台分)

(参考) 各国の物流における鉄道のシェア(トキベース)

米国40% ドイツ21% フランス16% イギリス9%
日本4%

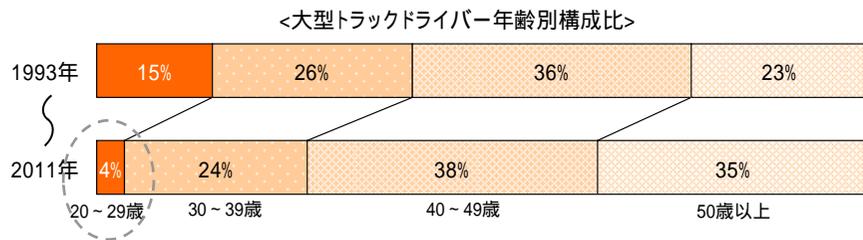
環境問題、長距離ドライバー不足等を背景にモーダルシフトが進展

輸送機関別のCO₂排出量原単位



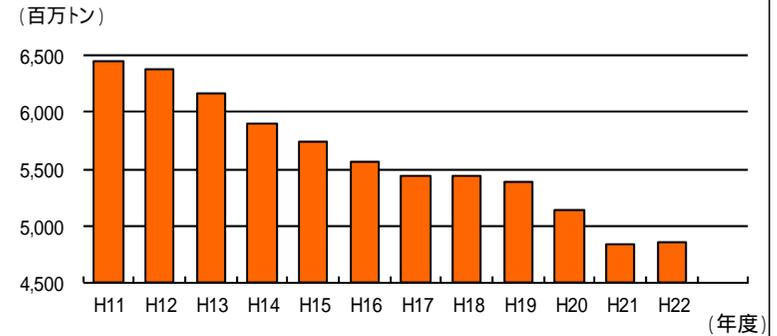
恒常的な長距離ドライバー不足

新規の大型免許取得者が従前の3分の1に激減
 高齢化が進行(いわゆる3K職場で若手が著しく減少)

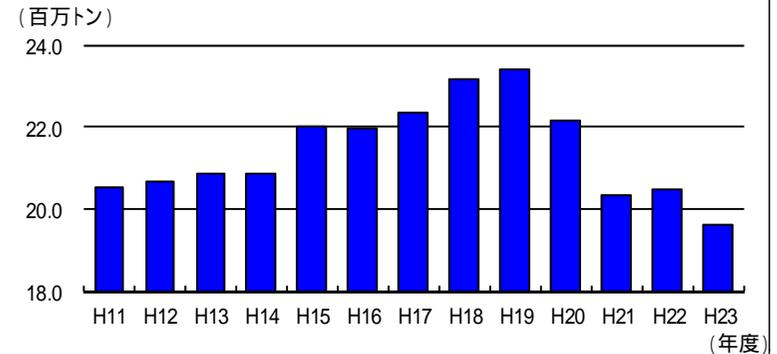


出典: 「企業物流とトラック輸送2012」(全日本トラック協会)

国内総貨物輸送量



鉄道コンテナ輸送量



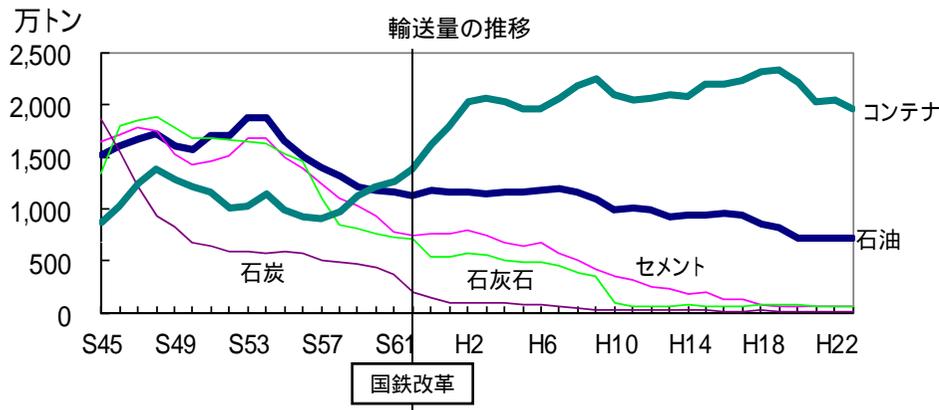
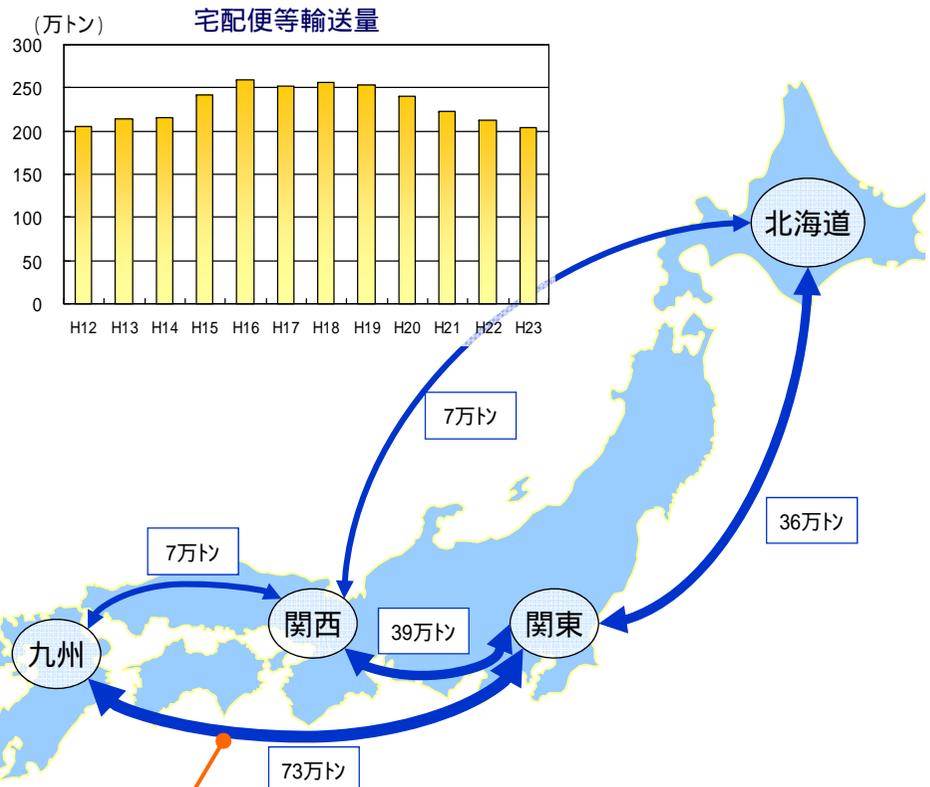
全国各地に重要な物資を大量に輸送しており、暮らしと経済に大きく貢献

コンテナ



“宅配便”にも鉄道輸送が利用されています

定時性やリードタイムが評価され、宅配便、郵便、路線貨物等の中長距離の幹線輸送の相当部分に鉄道が利用されています。

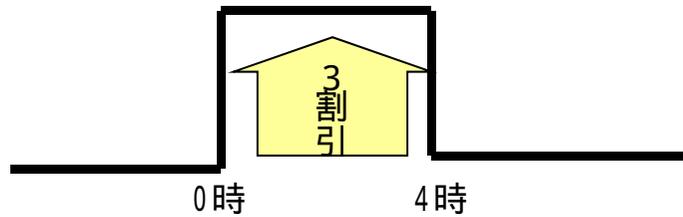


東京～福岡間をノンストップ約18時間で結ぶ列車

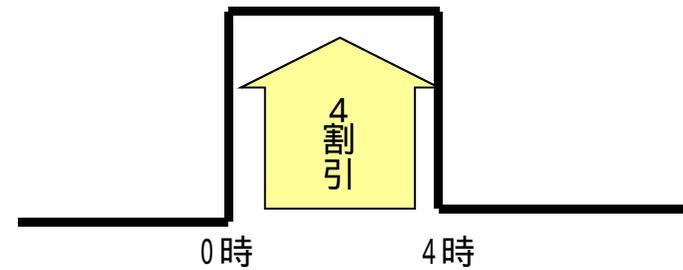
2. 高速道路料金施策による影響とあり方について

高速道路料金の深夜割引の経緯

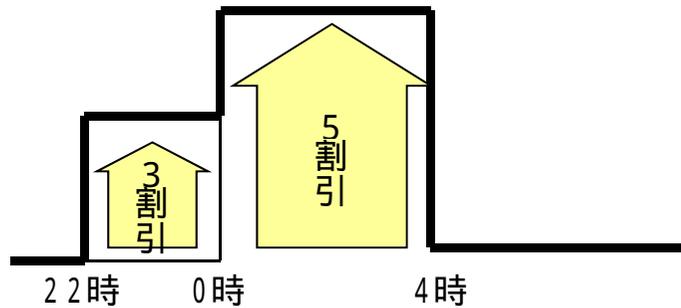
平成16年11月開始
道路関係4公団の民営化に関する政府・与党
申し合わせに掲げた「平均1割程度の引き下げ」
のための措置



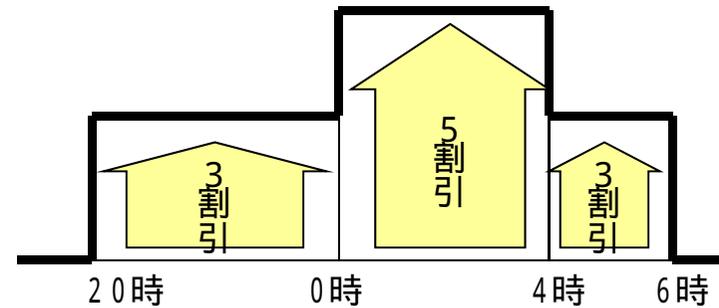
平成20年2月開始
原油価格高騰による緊急対策



平成20年10月開始
安心実現のための緊急総合対策

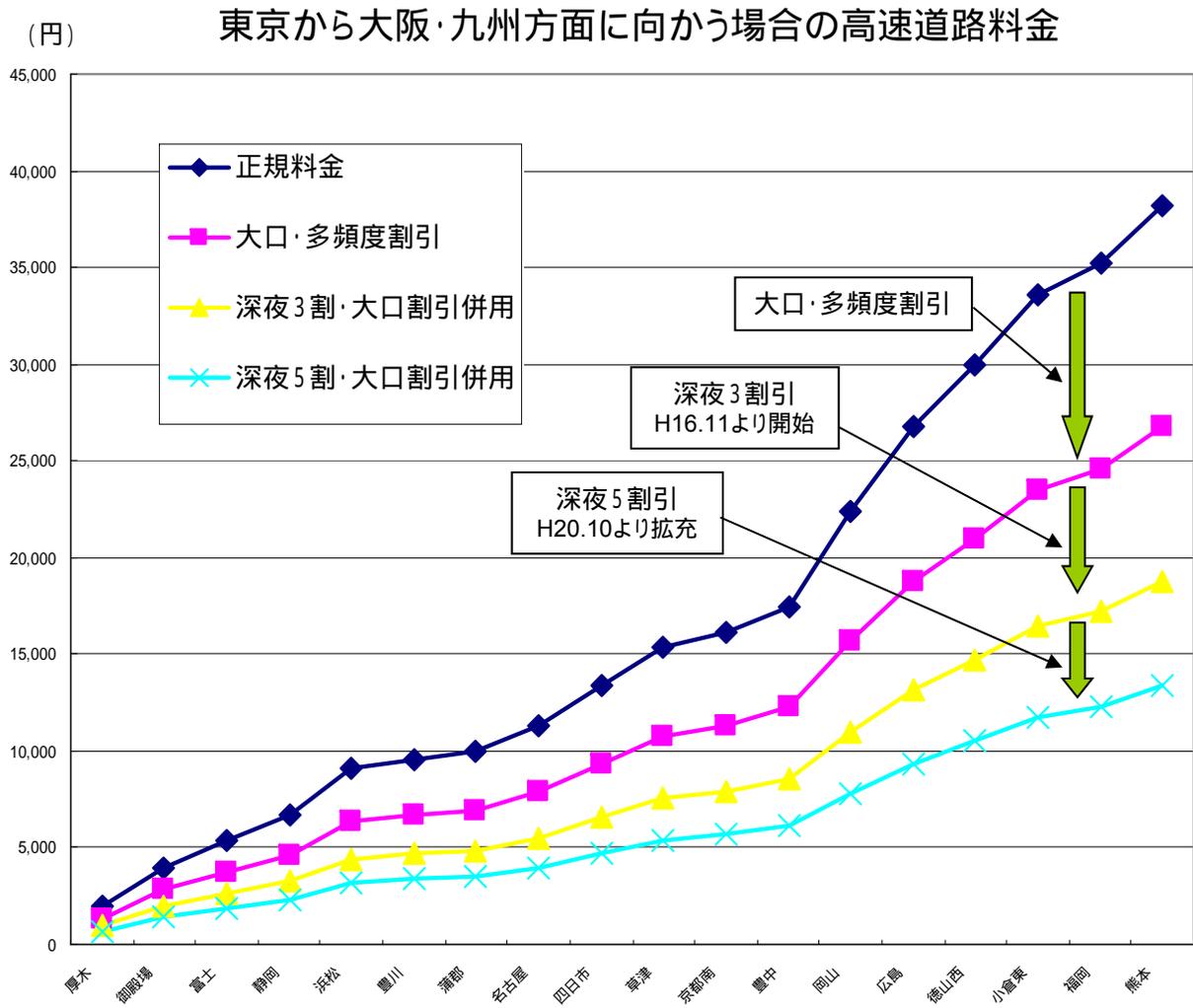


平成21年3月開始
平成20年度第2次補正予算



高速道路料金の割引状況

営業用トラックの多くは、従前より大口・多頻度割引(約3割引)を利用しています。大口・多頻度割引に加えて、平成16年11月から深夜割引(3割引)が導入されました。深夜割引は、平成20年2月から4割引に、平成20年10月からは5割引に拡充されています。



	距離 (km)	正規料金 (円)	大口割引 (円)	深夜3割大口割引併用 (円)	深夜5割大口割引併用 (円)
厚木	35	1,950	1,365	945	700
御殿場	84	4,000	2,800	1,960	1,400
富士	122	5,400	3,780	2,660	1,890
静岡	162	6,650	4,655	3,255	2,345
浜松	230	9,100	6,370	4,445	3,185
豊川	259	9,600	6,720	4,690	3,360
蒲郡	270	9,950	6,965	4,865	3,500
名古屋	315	11,300	7,910	5,530	3,955
四日市	354	13,400	9,380	6,580	4,690
草津	419	15,350	10,745	7,525	5,390
京都南	443	16,150	11,305	7,910	5,670
豊中	480	17,500	12,250	8,575	6,125
岡山	638	22,350	15,645	10,955	7,840
広島	787	26,750	18,725	13,125	9,380
徳山西	890	30,000	21,000	14,700	10,500
小倉東	1,019	33,550	23,485	16,450	11,760
福岡	1,074	35,200	24,640	17,255	12,320
熊本	1,177	38,250	26,775	18,760	13,405

高速道路料金割引の影響について

コンテナ取扱量の減少を、回帰分析の手法を用いて、
景気によるもの等と、**高速道路料金の割引**によるものに、要因を分解。

これまでの3回にわたる**深夜割引の導入・拡大**により、
合わせて**約5.1%**コンテナの取扱量が減少していると推計しています。

→ **年間約52億円の収入減少**に相当します。
(平成22年度コンテナ取扱収入:約1,025億円)

平成16年11月	深夜割引導入 3割引	コンテナ輸送量 約3.06%減少	約31.4億円に相当
平成20年 2月	深夜割引拡大 3割引 4割引	コンテナ輸送量 約1.02%減少	約10.5億円に相当
平成20年10月	深夜割引拡大 4割引 5割引	コンテナ輸送量 約1.02%減少	約10.5億円に相当
合 計		コンテナ輸送量 約5.10%減少	約52.3億円に相当

今後の高速道路料金のあり方について

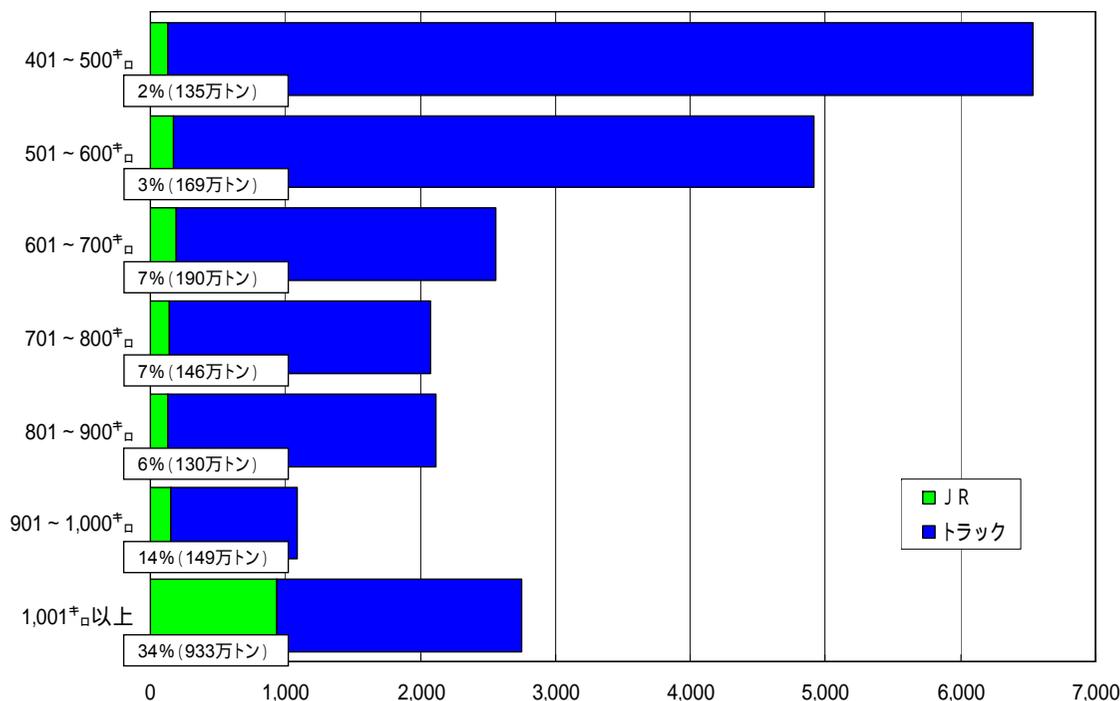
鉄道のCO2排出量はトラックの1/6であること、恒常的に長距離トラックドライバーが不足すると見込まれること等を踏まえ、あるべき総合交通体系を構築していくためには、機関特性に応じて、「近距離はトラックで、中長距離は鉄道で行うのが望ましい」と考えます。

高速道路料金は、「公平性の原則」を基本とすべきであり、「受益者の負担による距離比例制」を採用すべきと考えます。

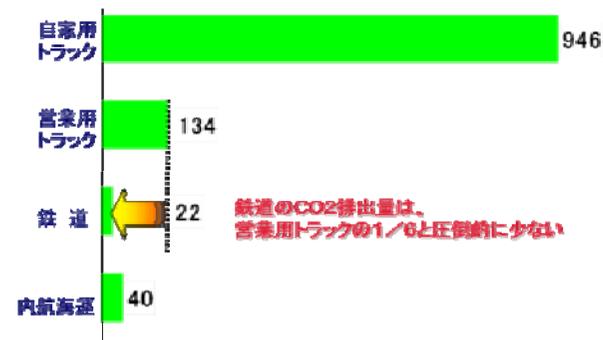
従って、低炭素社会において、国民・国の負担により逆モーダルシフトを促進する料金の割引施策を採るべきでなく、リーマンショック時に拡大され現在も継続している「深夜割引」、「平日夜間割引」について、早期に見直して頂きたいと考えます。

陸上貨物輸送の距離帯別シェア(平成21年度)

単位: 万トン



輸送機関別のCO2排出量原単位



鉄道のCO2排出量は、営業用トラックの1/6と圧倒的に少ない

(機関特性)

- 全国ネットワークの強み (いつでも、どこでも、誰でも)
- 中長距離輸送 コンテナの平均輸送距離 約920km
- 定時大量輸送 貨物列車1編成(26両)で650ト積載

(参考) 各国の物流における鉄道のシェア (トクパース)
 米国40% ドイツ21% フランス16% イギリス9%
 日本4%