

ネットワークを活用した 新しいビジネスモデルの構築を



優れた環境特性を持つ鉄道貨物輸送の現状と将来への課題について、物流全般に造詣が深く、「エコレールマーク運営・審査委員会」の委員長を務めている東京海洋大学の苦瀬博仁先生にお話を伺いました。

(インタビュー:2009年9月11日、東京海洋大学品川キャンパスにて)

東京海洋大学 理事・副学長
苦瀬 博仁氏

鉄道の役割

— 物流市場の中で鉄道の占める役割にはそれぞれの国、地域、時代ごとの特徴があると思います。主な国々における特徴と、それらと比較した日本の特性についてお伺いしたいと思います。

ある国の交通体系を考える場合、まず地形を考慮する必要があります。アジア諸国の場合、フィリピンやインドネシアは多くの島々から成りますから、フェリーや内航海運が主力です。タイをはじめとしたインドシナ半島の諸国になると、鉄道が一定の役割を果たすようになります。中国やインドのような大陸国家になれば、物流の根幹を鉄道が担っています。これらの国々の鉄道はいずれも国営ですが、欧米では、国ごとの特徴を反映した経営形態が取られています。例えばアメリカでは、鉄道が貨物輸送の根幹を担うことから、線路などのインフラを貨物鉄道会社が保有し、旅客鉄道会社がその設備を使用して列車を運行しています。ヨーロッパでは、公共性の強い機関がインフラを所有しています。

その点で言えば、日本も島国ですから、本来内航海運が発達する要素が強い訳ですが、「定刻発車」に代表されるような正確なダイヤに加えて、線路の保守や車両の整備などを含めたサービスレベルの高い鉄道が重要な輸送機関となっています。貨物鉄道も、中・長距離輸送を中心に活躍しており、諸外国と比べても充分健闘していると思います。

環境問題と鉄道の特性

— 現在、ポスト京都の議論が進められるなど環境に対する関心が世界的に高まる中で、日本でも鉄道の特性が注目されています。

環境に対する関心の高まりを受け、アメリカでもオバマ大統領が高速鉄道網を整備する政策を打ち出すなど、鉄道にとっては追い風状況にあります。このような追い風を生かして、鉄道を整備し、利用しやすいサービスを構築するために、2つの課題があると思います。1つは、定時性の確保、予約システムの整備、振動防止などの

輸送品質向上を含み、主として事業者を交えて検討すべきソフト面の課題です。

もう一つは、貨物鉄道のインフラ整備ですね。日本では、諸外国のように、国レベルの議論が正面きって行われていないのが実情ではないでしょうか。もう少し抜本的な対策が議論されなければ、現在トンキロベースで4%の鉄道シェアをこれ以上大幅に拡大させることはできないでしょう。

日本でも、歴史的に見ると、そもそも鉄道は貨物用として建設されてきたわけですね。人口の大都市集中と、通勤通学の遠距離化により、客貨の役割が変わる中でやむをえない面もあったのかも知れませんが、利用の実態なども勘案しながら、今後は貨物用のネットワークを考えていくことも必要ではないかと思えます。その際、ネットワークだけでなく、荷役設備であるとか、船舶との連携のような観点から、貨物駅のあり方について考えていくことも必要です。

企業の社会的責任

— 企業の社会的責任を果たす観点から、安全・安定輸送の確保、地域社会とのコミュニケーション強化が課題となっています。

荷主へのサービス面では、JR貨物の業務もIT化されて、以前に比べて利用しやすくなったことは事実です。でも、まだまだ課題があるという声も聞きますので、改善を進めて欲しいと思えます。それから、温度や時間管理などの輸送品質の向上にも取り組んで欲しいと思えます。

安全・安定輸送を確保するためには、貴重なノウハウが失われることのないよう、保守・復旧を確実にできる技術の継承が大切だと思います。システム化と併せ、国鉄100年の歴史を踏まえ、伝統に培われた技術の伝承を是非大切にしてほしいと思えます。

地域社会とのかかわりということであれば、鉄道は地域とともに発展してきました。日本の歴史の中では、港や河川に隣接した都市が発展し、江戸時代までは川沿いに町ができていました。それが明治になって駅前都市に変わっていくわけです。鉄道が地域の中心になり、地域を育てていく役目があったと思えます。現在の都市は道路中心になって、自動車による移動が中心となっていますが、それが果たして環境にやさしいのかという議論があります。環境のためには、もう一度、「駅前都市」に戻す必要があるでしょう。同時に、駅も地域と共生しなければならないと考えています。貨物駅についても、地元事業者と一緒に地域の物流拠点として、地域の物流に貢献することが求められるのではないのでしょうか。



将来の発展に向けて

— 我が国の物流市場においてこれからも鉄道が積極的な役割を果たすため、企業としてのJR貨物グループが対処すべき課題について、お聞かせ下さい。

交通計画の研究者は、道路・鉄道など、輸送ネットワークなどの「リンク」中心に発想します。しかし私は、物流は「リンク」だけでなく、実は物流拠点・荷捌き施設などの「ノード」がとても大事だと考えています。JRの貨物駅は、依然としてコンテナを積み替えるだけの場所ではありません。今の状況のままでは、JR貨物の輸送サービスには、新しい付加価値を付けることができません。

例えば、貨物駅の上にビルを建てて加工工場にできないでしょうか。そこで製造された商品を、消費者のお宅に配達するとか、そういう発想があってもいいと思います。夢のような話かもしれませんが、北海道からコンテナで玉ねぎを運んできたなら、貨物駅の上の工場でサラダに加工して配達するとか、そのぐらいの発想をして将来像を考えなければならないと思います。この30年間でコンビニエンスストアが急成長したように、これからの時代、ネットワークを活用した新しいビジネスはますます発達するでしょう。そのような動きに対処できるよう、日本全国に存在する貨物ターミナル駅を有効に活用し、きめ細かなニーズにも対応できるビジネスモデルを構築することが求められると思います。

— どうもありがとうございました。

苦瀬 博仁 (くせ ひろひと) 氏 略歴

1951年東京生まれ。73年早稲田大学理工学部土木工学科卒業。81年、同大学大学院博士課程修了後、日本国土開発に入社。86年東京商船大学助教授、94年から同大学教授。2003年大学統合により東京海洋大学教授、副学部長、評議員、流通情報工学科長を経て、09年4月に現職。94年8月から95年8月までフィリピン大学客員教授。04年6月から09年5月まで東京大学大学院医学系研究科客員教授(併任)。主な著書に『付加価値創造のロジスティクス』(税務経理協会)、『都市交通—都市交通計画・都市物流計画』(丸善)、『マニラ・エンジョイ・トラブル』(論創社)、『明日の都市交通政策』(成文堂)、『都市の物流マネジメント』(勁草書房)、『病院のロジスティクス』(白桃書房)がある。
<http://www2.kaiyodai.ac.jp/~kuse/>