

第1章 鉄道貨物輸送の歴史

貨物鉄道史と一口に言っても百三十有余年の歴史が存在する。しかしながら、黎明期の貨物鉄道史はすなわち鉄道史、あるいは明治史を一跨ぎするものであり、長大かつ我々が指向すべき今後の鉄道貨物輸送には本筋で影響しないと考えられたので、現状にも大きく影響する第二次世界大戦後の貨物鉄道史に限ってこの項を著述する。なお、日本貨物鉄道時代については設立の経緯・黎明期までの叙述にとどめている。

1. 国鉄復興時代の鉄道貨物輸送（1945～55年）

(1) 国土復興と貨物輸送

1945年8月、アジア太平洋戦争が終結した。日本はこの戦争によって疲弊し、国土も空襲などによって多大な被害を受けたが日本人は復興に向けて努力を始めた。国鉄（現段階では運輸省鉄道総局）による貨物輸送はこの日本の復興に多大な貢献を果たした。1947年には1億トンもの輸送を行い翌1948年も約1億3000万トンを送り日本経済の生産規模を国鉄が下支えしていると言っても過言ではなかった。

(2) 国鉄の誕生、朝鮮特需

明治時代の工部省、明治・大正時代の鉄道院、大正・昭和時代の鉄道省を経て1943年から1945年までの運輸通信省鉄道総局、1945年から1949年までは運輸省鉄道総局が担ってきた日本の国有鉄道は1949年6月1日を以て公共企業体として改組され日本国有鉄道（以下、国鉄）の名称で発足した。こうした公営企業体としての発足は、単なる名称変更程度の意味合いではなく、鉄道開業以来官設官営の方式を採ってきた国有鉄道にとっては抜本的な改革であった。国鉄が公営企業体に移管した背景には連合国軍総司令部（略称：GHQ）指導の占領政策が少なからず影響しているが、占領体制下の非常に不安定な時期を国家が鉄道を直接に指揮監督することに対して、世論が官庁組織のあり方を巡って強い非難を行ったことも関係している。

新しい国有鉄道の組織と機能を巡っては国鉄とGHQ傘下の民間運輸局（CTS）の間で難しい交渉が行われたが、最終的には日本側が押し切られる形で米国式の機構組織・原則が当てはめられる形となった。

こうして、日本国有鉄道誕生以降は従来の地方組織を根本的に改造するといった効率化政策が積極的に進められ新しい組織として「鉄道管理局¹」などが組織された。

こうした新体制下で、急速に復興する日本経済を支える鉄道貨物輸送だったが1949年にはGHQ指導下で導入された経済9原則に基づくドッジラインの実施が行われ経済界は縮小し、当年の輸送量は計画比88%に留まった。以降もこうした減少傾向が続くとみられたため、国鉄では1950年から小口貨物²輸送サービス改善のため小口急送貨物列車の運転を再開し速達化をはかった。

ところが、1950年には、同年に勃発した朝鮮戦争を受けた特需景気により日本経済は急速な復興を遂げたが国鉄の輸送力はこれを補いきれなかった。国鉄は貨物列車の牽引力向上や貨車の回転効率向上、東海道本線直通貨物列車の輸送力を一列車あたり1200トンに引き上げるなどを掲げあらゆる効率向上手段を用いて量の確保に努めたが輸送力不足の完全なる解消は行われなかった。

(3) 鉄道貨物輸送の復興と次代へ

1950年代は朝鮮戦争の軍需輸送、朝鮮特需で国鉄は大わらわであったが一方で将来の自動車輸送の台頭を見据え小口貨物サービスの拡充を図った。その一環として1952年から全国的に急行小口貨物列車網の整備を行い、1954年には汐留(現:廃止) - 梅田間には小口急送貨物列車を増発し最速列車は同区間を14時間15分で走破した。また、同年には下関 - 大阪市場間に鮮魚輸送用の急送品列車を運転開始している。

更に戦前にも存在したコンテナシステムの、今後の自動車輸送拡大に対応するために、新しいコンテナの試作を行った。そして、1950年には3トンコンテナを試作、翌年には試験運転を開始した。これは後述する特急「たから」号として実を結ぶことになる。

¹ 東京北、大阪など全国27カ所に設けられた客貨輸送、車輛・施設の保守管理を担当し所管の鉄道などの健全な運営をはかり、これにかかる経費の責任を取る部署。国鉄における経営単位の一つ。現在、大阪鉄道管理局がJR西日本大阪支社になるなど依然として鉄道管理局単位の線引きが行われている地域も存在する。

² 企業単位で大量の貨物を輸送するのではなく、個人単位で少量の貨物を輸送すること。鉄道では1927年から宅扱輸送と称される小口輸送が導入され15km以内の荷物は個人宅から個人宅へ直接輸送されるサービスが、戦争が激しくなる1942年まで行われていた。

こうした間の輸送量は朝鮮特需を考慮からのぞいても逐年増加し、1956年には1億7289万トン記録した。この当時は車扱輸送が98%超を占めていた。

(4) 幹線電化の促進・車輛の近代化への道のり

敗戦直後の非常に悪い石炭事情の中で国鉄は運転を再開するが、石炭の不足・品質の低下は輸送力に大きな影響を及ぼした。一方で、輸送力増強とサービスの向上と経営の合理化を可能にする電化(無煙化)を推進することにし、1946年には5カ年計画を策定し5年間で500kmを電化する目算を立てた。しかしながら、疲弊した戦後の状況から直後の実行は困難を極めた。そこで、勾配とトンネルが連続する上越線高崎 - 水上間、石打 - 長岡間、奥羽本線福島 - 米沢間、そして大幹線の東海道本線沼津 - 浜松間、常磐線松戸 - 取手間の電化工事を実行した(当時の電化区間は東海道本線東京 - 沼津などに限られていた)。これらは1949年には完成したが、更に同年に東海道・山陽・東北本線など主要幹線4319.6kmの電化計画を運輸大臣に答申した。しかしながら、GHQが民需の圧迫を指摘したため本格的な電化が進展するのはサンフランシスコ講和条約が結ばれた1951年以降のことであった。そうして、1952年以降も電化は漸進的に進み1956年には米原 - 京都間の電化完成をもって東海道本線は全線電化が完成した。この年、東京 - 大阪間を結んでいた特急「つばめ」は全区間で電気機関車の牽引に転じ、1958年には151系電車特急「こだま」の登場につながった。

また、国鉄は1949年時点では営業キロ1万9760km、軌道延長本線2万2472km、側線1万699kmの線路、12万8446輛の車輛と4000以上の停車場(3800の貨物取扱駅)、その他多くの設備を所有していた。こうした設備は戦中戦後を通じての被災と酷使で老朽・疲弊していたため、その急速な復旧は重要な課題であった。しかし、先述のドッジラインの下で工事は採算上有利な試作と荒廃施設の取り替えに限られ、軌道保守面ではレールの取り替えを主要幹線で行えな過ぎなかった。このためレール折損が急激に増加した。そのため、1952年からは積極的に設備の更新が行われた。

他に、1951年には電気機関車23輛、貨車5657輛、客車221輛、電車・気動車291輛の新造および客車改造550輛を実施した。貨物用機関車の改良・整備工事を行い出力向上した電気機関車を新製した。また、貨車は制作費の安価な2軸貨車を中心に増備を行ったが、速度向上を目指して2段リンク式

ばね吊り装置(ばね構造を利用して高速段階でより安定した走行を行える装置)を実用化している。

先述の通り、電化区間が進展するのに伴って性能を向上した電気機関車が多数必要になり、1947年には旅客用のEF58型と貨物用のEF15型を製作した。これらは従来のEF10型以降の形式を踏襲しているが新機軸も数多く投入され長距離運転にも耐えられる機関車となった。EF15型は1200トン牽引の輸送列車として、以降東海道本線・高崎線で使用された。また、東海道本線全線電化を控えた1955年には米原電化の際、大垣 - 米原間には10%勾配が連続する関ヶ原越え区間が存在するため、同区間を1200トン牽引で運転するにはEF15型では出力不足になるため2000kw以上の出力を持つ機関車が必要になった。そこで当時の最新技術を投入して1954年に8動軸、2車体連接式、総重量116トン、出力2350kwのEH10型(図2-1-1)を試作、翌年から64輛を量産し東海道本線の急行貨物列車などに投入、速度向上と輸送力増強に高性能を発揮した。また、1955年には仙台 - 作並間で日本初の交流電化試験(東海道本線など日本の主立った幹線は直流電化)が始まり、様々なテストの上でED45型電気機関車が以降の交流電機の標準となった。

1945～55年頃のこうした動きは以降の鉄道貨物輸送に大きな影響を及ぼしたのである。



図 2-1-1 1954年に空前絶後の強力機として登場したEH10型

2. 輸送近代化時代の鉄道貨物輸送(1955～69年)

(1) 高度経済成長期への日本

この時代は、戦災からの復興「神武景気」から始まり「なべぞこ不況」を経

て1960年を核とする「岩戸景気」、さらには「いざなぎ景気」が勃興するまでの、いわゆる高度経済成長直前の時代にあたる。この頃、経済成長率は年平均9.8%に達したが、この成長の中心を担ったのが重化学工業である。重化学工業の発展は、大量の石油・鉍石を輸入し、鉄鋼や工業製品を輸出する形態を取っており、このモデルは「石炭から石油へ」というエネルギー革命に見事に対応したものであった。ちなみに、1962年の第一次エネルギー供給比率は石油(46.1%)、石炭(36.0%)で逆転している。これ以降、重工業分野での輸出が飛躍的に増加し1965年以降の「いざなぎ景気」を現出する。

また、こうした高度成長を支える農業部門でも著しい生産性の向上が進んだが貿易自由化の下での「開放体制」によってアメリカから安価な食糧が輸入されたため食料自給率は急速に低下した。

(2)第一次5カ年計画

1956年、国鉄では政府の樹立した経済自立5カ年計画に従って、今後5年間の事業計画を策定した。

この当時の国鉄は先述の通り、戦中戦後の被災と酷使によって疲弊した施設・車輛を以て輸送に臨んでいたため相対的に輸送力は不足し、国有鉄道として国家の根幹輸送を十分に果たしているとは言えない状態にあった。そこで、今後の人口増加と産業の伸張、生活水準の向上を考慮して国鉄輸送力の改善強化を図ることになった。内容に関しては以下の通りである。

～第一次5カ年計画 骨子～

老朽施設・車輛を更新して資産の健全化を図り、輸送の安全を確保する。
現在の輸送の行き詰まりの打開と無理な輸送の緩和をはかるとともに、増大する輸送需要に応じられるよう輸送力を増強する。
サービス改善と経費節減のため輸送方式、動力及び設備の近代化を推進する。

設備投資の費用は5020億円、うち資産維持費用2512億円で輸送力増強・近代化には2508億円が投じられることになった。しかしながら、冒頭で述べたとおり1956年は「神武景気」のまっただ中において、輸送需要は急増、1956年秋には国鉄の輸送力は限界に達した。また、これは各新聞によって日本経済発展の隘路と指摘された。

翌、1957年度の『経済白書』には以下のように述べられている。

国鉄貨物は昭和31年9月頃から、出荷量が輸送量を超え駅頭在貨が急激に増加し、平年の二倍を超える状況となった。～中略～ また、東海道本線においても西日本地区からの輸送需要が増大し、1日約2000輛の輸送力に対し秋冬期には2万両を超える申し込みがあり、著しい逼迫状況にあった。このほか東北・上越・北九州等の諸地域においても線路容量の不足が著しく、国鉄の貨物輸送は全国的に困難の様相を呈した。

一方、貨車数の不足も著しかった。国鉄の貨車は戦後毎年2000両から、5000両程度を新造によって補充していたが、在来のものが戦中戦後の酷使のため老朽化がはなはだしかったので、毎年おおむね、新造数と同程度の廃車を必要とし、貨車数は増加するまでにはならなかった。このため年々の輸送需要の増大に対しては、貨車の回転能力の向上によって応じていたが、昭和31年度にはこれも限界に達し、操車場の能力不足とともに、各地に滞貨を残す大きな原因の一つとなった。

昭和32年度『経済白書』より

こうした輸送力不足による経済的隘路の増加は各種工場の一時操業停止などを招く深刻な事態となっていた。

この事態に対処するため、国鉄は貨車の緊急増備・延命化、増積みを行うことで輸送力の増強を図った。一方で運輸省は「緊急輸送対策連絡会議」を組織し、トラック・内航海運へ転移可能な貨物を極力転移するように努めた。

更に、国鉄は1957年に5カ年計画を修正し、輸送力増強資金として950億円を追加、保安対策を重点に置いて工事費の軽減に努め浮いた額を電化・車輛増備に繰り越した。

(3)第二次5カ年計画

第一次5カ年計画からの経験

前述の第一次5カ年計画は、1957年から1961年に至る5カ年計画とし、策定された、老朽施設・車輛など資産の取り替え、輸送力の増強、動力の近代化の3本柱を持つ根本体型構築的計画であった。

この間、日本の経済成長は政府が示した経済自立5カ年計画上回る伸びを示し、政府は高度経済成長を維持するため、この年の12月に池田勇人首相は

「国民所得倍増計画」を公表、さらなる経済の成長を希求した。

こうした経済成長下で、輸送需要は急激に増大、輸送力の恒常的不足状態が、更なる伸びを見せる経済発展の重大な障害となることが予測された。しかも、そうした状態にあるにもかかわらず国鉄の経営状態は年々悪化の一途をたどった(1964年に赤字転落)。

1960年、国鉄総裁は日本国有鉄道諮問委員会に対して「いかに国鉄経営を改善すべきか」について諮問した。同委員会は慎重に検討を重ね「国鉄の経営改善方法に関する意見書」を答申した。

この意見書では「国鉄の現状」を「驚くべき危機の状態にある」と形容し、その原因を輸送能力の恒常的不足、経理状態の破綻的推移にあるとした。これら原因は、第一次5カ年計画の規模過小によるものとされた。また、これとは別に、根本原因として収入に対しての公共的負担の加重、公共性を念頭に置きすぎたために採算割れが明白な新線の建設を迫られたこと、国会の承認手続きを経て初めて運賃改定が可能になるという柔軟性のない現行運賃制度によって企業的機動性が封殺されていること、結果的に有利な客貨を他の輸送機関に奪われてしまっていること、更に人件費が急速に増大していることを指摘している。

以上の理由に基づき「勧告」では、第一次5カ年計画から新しい計画を立ち上げ、それに軸足を移すこと、高度な公共性を有する国鉄の負担を政府が肩代わりすること、現行運賃制度の合理的制度への置き換えなどを指摘した。国鉄はそれに基づき1961年を初年度とする第二次5カ年計画を策定したのである。

第二次5カ年計画の内容

第二次5カ年計画は日本の経済発展の隘路とも指摘された国鉄輸送の増強と国鉄経営の長期安定化を図るために策定されたものである。計画の骨子は主に主要幹線の線増、輸送近代化、経営合理化にあった。

計画の内容は、東海道本線の広軌新線(現:東海道新幹線)を建設すること、主要幹線の複線化を推進すること、電化率を高めること、動力近代化を進めることなどであった。これらに対する設備投資は総額9750億円であった。しかしながら、第二次5カ年計画実行中の1962年常磐線三河島駅構内で貨物列車の脱線事故に端を発する電車列車の二重事故が発生した。これは死者160人、負傷者296人の被害者を出す大惨事となったため、国鉄では三河島事故

特別対策委員会を発足させ事故対策に取り組んだ。この事故を踏まえて保安対策にも重点を置くことになったため、第二次5カ年計画の最終投資額は1兆3491億円となった。

(4)動力近代化と電化の推進

先述の第一次5カ年計画・第二次5カ年計画でも触れられていることだが、国鉄にとって動力近代化、すなわちより効率よい動力機関への移行、具体的に言えば蒸気機関車などで運行されている旅客列車の電車化・気動車化、貨物列車の電気機関車牽引化・ディーゼル機関車牽引化を推進することは有用であると判断していた。そのためこれらの長期経営計画でも積極的に動力近代化が推進されていたが、貨物輸送でもこれは大きな課題であった。一般的にみて、旅客列車よりも重量のかさむ貨物列車は、より大きな牽引力を必要とするが、エネルギー効率が悪く、人件費も多大にかかる蒸気機関車による列車牽引は国鉄経営を圧迫する一つの要因でもあったのだ。

国鉄は1958年に「動力近代化調査委員会」を設置し、動力近代化の計画を審議し、翌年に報告書を提出した。この報告書では1960年度から5000kmを電化、残りの線区をディーゼル化することを、昭和50年度で蒸気運転の全廃といった計画が答申されていた。

この計画は先述の第二次5カ年計画、後述の第三次長期計画、財政再建10カ年計画に組み入れられ電化の積極的推進、国鉄経営の合理化・近代化を図った。

結果として、在来線の電化キロは1960年度2699km、1965年4228km、1970年6020km、1975年度、7628kmと着実に進展し国鉄の近代化、輸送サービスおよび経営の改善に大きな成果を上げた。そして、1975年に国鉄線上から定期蒸気機関車運転列車は消滅、動力近代化はひとまず終了した。



図2-1-2 貨物列車の三重連牽引で知られた伯備線も1973年に無煙化された

(5) 貨物輸送と安全対策、三河島事件と鶴見事件

1960年に国鉄では貨物列車による重大な運転事故が2件発生している。一つ目は1962年5月3日夜に常磐線三河島駅構内で発生した三河島事故、二つ目は翌1963年11月9日夜に東海道本線鶴見 - 新子安間で発生した鶴見事故である。いずれの事件も貨物列車の脱線に電車が突っ込み、二重脱線が生じたケースで双方ともに160名以上の死者を出す深刻な事故であり、国鉄は強い衝撃を受けるとともに社会から激しい非難を浴びた。

いずれの事故の内容も詳しくは著述しないが原因及び対策を示し、その後の列車安全運転にいかなる影響を与えたかを簡略に述べる。

三河島事故

() 事故の経緯

常磐線三河島駅構内の停止信号を貨物列車が冒進、機関車および次位の貨車一両が脱線、下り本線を防ぐ。ここに下り電車が突入、上り本線を防いで脱線。更に上り電車が接触、大破脱線。

()事故原因

貨物列車機関士・機関助士の信号無視、電車突入後適切な措置を施して更なる電車の侵入を防げなかったこと。

()事後対策

- ・人命尊重精神の徹底
- ・指導訓練強化
- ・自動列車停止装置(ATS)を重点とする保安装置の強化
- ・列車防護確実化

この中で最も画期的と言えるのが保安装置の強化である。この三河島事故以前にも車内警報装置は開発されていたが、これを機に全国的に自動列車停止装置を導入することにし、1966年から全国で一斉導入が行われた。

鶴見事故

()事故の経緯

東海道本線鶴見 - 新子安間で貨物列車後部三両が脱線、隣接する旅客線に進入、そこへ横須賀線電車が二列車突入、脱線大破。

()事故原因

ワラ1型貨物車輛が競合脱線³を起こし軌道に乗り上げたため。

()事後対策

根室本線旧線、通称：狩勝実験線において脱線現象を研究・解明し、それに基づいて貨車の機構を改良しより脱線しにくい構造へ改造、新造した。また、曲線区間にはガードレールを設けるなど脱線対策を強化。

これら二つの事故は、合わせて300名以上の死者を出す大惨事であったが、結果的に現代にも通じる自動列車停止装置の設置や貨車の改良など、安全な輸送サービスの提供には後々非常に有用な結果を残すことになった。これはもちろん脱線が生じやすかった貨物列車の安全運行化にも多大な効果を発揮

³ 単一の要因では無く、種々の要素が複合的に重なることで生じた脱線。この場合、貨車の構造・重量・速度・線路状態などが要因として考えられるが、それぞれ単一としては安全性に問題は無く、通常では脱線が生じるとは考えにくい状態にあった。

したのである。

(6)第三次長期計画

第一次5カ年計画による輸送力不足を補うために策定された第二次5カ年計画ではあるが、計画策定3年後の1963年時点での資金面における進捗率は、完成が間近に迫っていた東海道新幹線を除くとわずか41%であった。この状況に対して国鉄は現有施設をフル稼働させることで輸送需要に応えたが、解決への根本策はやはり交通投資の充実にあった。1964年度版『経済白書』には次のように述べられている。

最近経済的にも社会的にも輸送力の整備充実が緊急かつ重要な課題とされ政府予算でも社会資本とりわけ交通資本の充実が重要施策として取り上げられ数年来毎年前年度を大幅に上回る交通投資が行われてきた。しかし、戦中・戦後にかけて投資不足の累積を加えるに、昭和30年以降の民間設備投資を中心とする経済の高度成長が予想以上の交通需要の拡大を招いたため、相対的に輸送力の輸送需要に対する隔たりはますます大きくなっており、ここ数年間問題となっている国鉄における幹線及び連絡航路の輸送難、大都市における通学通勤輸送難、幹線道路及び都市内街路における道路交通混雑は、38年度においても改善されぬばかりか一部においては更に激化し、～中略～、輸送力不足が経済成長を阻む隘路となる可能性がいっそう強まるものと懸念される。

さらに今ひとつ需要のアンバランスがもたらす重大問題として、鶴見事故を契機として社会的にも大きくクローズアップされてきた交通安全に及ぼす悪影響がある。

～中略～

国鉄監査委員会は事故発生の直接の技術的原因は別として、このような大事故発生の背景に輸送施設の不足をまかなうため、列車編成の長大化・列車回数増大・列車のスピードアップを図り、線路を要領の極限まで利用し尽くし、ダイヤが稠密化したため列車運転の安全度を低下させている事実が存在することを指摘し、輸送力の不足と事故の発生は一体不可分にあるので、稠密化した列車ダイヤを緩和して輸送に弾力性を付与することが根本的な対策である。

昭和39年度『経済白書』より

この白書において、鶴見事故が甚大な被害を出した原因の一つを過密ダイ

やに帰せ、それでもなお第一次・第二次5カ年計画を通じて実施してきた輸送力の増強・近代化が不十分であることを指摘されていた。

こうした指摘を受けて国鉄では、すでに輸送実態にそぐわなくなった第二次5カ年計画の破棄と新しい構想下での主要幹線線増や主要幹線における客貨線分離を推進し過密ダイヤの解消を図り、安全の確保と輸送の弾力性を十分に保持することが求められた新しい計画を策定することになった。

第三次長期計画の内容

第三次長期計画は、従前の第一次・第二次5カ年計画とは異なり国鉄の施策ではなく国の施策として実行された。というのも、先述の通り国鉄の公共性に対する過度な負担が国鉄経営を圧迫しているという点を問題視し、国鉄経営の更なる悪化が輸送需要対応を鈍らせる可能性を鑑み公共負担の是正を試みたためである。

投資総額2兆9720億円に上る1965年度からの第三次長期計画の重点は、次の通り極度に混雑している通勤輸送の改善、過密ダイヤ緩和のための幹線輸送増強、保安設備強化の三点にあった。

次に具体的な内容について分野ごとに述べる。

通勤輸送の改善に関して、詳しくは省略するが東海道本線新鶴見 - 小田原間3複線化・中央本線中野 - 三鷹間複々線化など東京近郊11線区、東海道本線草津～京都間複々線化、大阪環状線今宮 - 天王寺間複々線化など大阪近郊8線区について線増を行った。

幹線輸送力の増強では、過密ダイヤ緩和を実行するため3500kmにわたる線増を行い東北本線・常磐線・上越線・信越本線・北陸本線・中央本線など14線区を完全複線化、奥羽本線・関西本線・山陰本線などを部分的線増した。

貨物駅については、重点的に地域の拠点駅の増強・コンテナ取扱駅の整備を実施し北長野、東静岡、百済駅などの開設と小樽・汐留・梅田・新札幌駅などの改良を行い物資別輸送基地駅の整備として、横須賀、厚木、川西池田駅などを自動車輸送基地とし、西上田、倉賀野、新札幌、郡山駅を石油中継基地としてその整備を行う。

貨物操車場については、苫小牧、秋田、東静岡、広島などの各操車場の開設、あるいは改良を行っていく。他には、客車3800輛を増備、貨車6万7000輛を増備の実施、電化の促進、電化率の向上もあげられた。

保安設備の強化では1965年度中の自動列車停止装置全線区装備と700km

にわたる自動信号化と踏切解消のための立体交差化事業の推進を行うほか雪害対策や一般防災対策も線区の重要度に応じて行うことになった。

(7)長期計画における貨物営業

戦後の貨物輸送は高速輸送体系の整備を中心として協同一貫輸送の推進・物資別適合輸送⁴の拡大・地域間急行貨物輸送の導入などが行われた。

こうした新しい輸送方式は戸口から戸口までの一貫した責任輸送体制の強化、貨物の速達化、到着日時の明確化、物流費用の低減など、輸送需要構造の変化に即応するための近代化施策であった。

戦後の日本経済は昭和 20 年代末に復興を完了したが国鉄はその大動脈としての役割を果たしてきた。しかしながら、再三著述したように国鉄の輸送力不足とそれに対する対応の遅れは日本経済にとっても成長の隘路と指摘されるものであった。昭和 30 年代の、いわゆる高度成長期にも国内貨物の総輸送力は急激に増加したが、国鉄貨物輸送量は 1964 年度にピークに達し、それ以降は伸び悩んでいた。

1965 年度、国鉄監査委員会は、旅客に比して不振であった貨物事業を改善することは経営上の重要な課題であると指摘した。

すなわち、貨物輸送は、従来、輸送需要の変化に対応することが難しく適切な営業施策にかけるだけでなく国鉄と通運事業者が一体となって貨物輸送の改善に対する努力が薄く、物流の円滑化や費用の低減といった要望には十分対応することができていなかった。

こうした情勢を踏まえ、物資別適合輸送強化、貨物輸送の拠点駅間高速輸送体系の整備、コンテナ輸送⁵の拡充、一貫パレチゼーション⁶の推進等による輸送体系の改善を行うとともに、荷役・通運・保管等の流通各分野におけ

⁴ 物資別にその形状、特質に適合した貨車を開発し、合理的な荷役・保安設備に備えた機知を整備して、高速・大量の合理的・経済的な集約輸送を行う輸送方式である。国鉄では、石灰石・石油などの原料や、自動車・オートバイなどの工業製品の輸送もこの物資別適合輸送で行っていた。

⁵ 国鉄のコンテナ輸送は 1931 年に欧米に習って開発された 1 トン積み「イ号コンテナ」に始まるが当時は小口輸送における有用性が低く戦中の金属供出に伴って全廃された。戦後は急速に広がるトラック輸送に対抗すべく 1955 年に汎用 5 トンコンテナの開発が進められ 1959 年から汐留～梅田間でチキ 5000 型コンテナ専用貨車を使用したコンテナ輸送列車の運転が開始された。そして、同年には同区間でコンテナ専用列車「たから」号の運転が開始され、以降その勢力を拡大した。

⁶ 荷物を出発地から目的地まで同一のパレット(梱包・単位)で輸送すること。

る近代化・合理化を試みた。

その中で特に成果を上げた輸送形式は、物資別適合輸送・コンテナ輸送である。物資別適合輸送では特に石油輸送が置かれ、1968年には越中島・札幌・郡山の各駅で石油輸送基地を設け、石油専用列車による集約輸送を推進した。

コンテナ輸送は、荷造費の軽減・貨物積み替えの際に生じる手間と荷痛みを防ぐ画期的な輸送方式として着目された。1959年に汐留 - 梅田間で始められた専用特急貨物列車「たから」号の運転開始は、従前の鉄道ありきの輸送から脱却し鉄道と自動車の協業によって戸口から戸口への直接輸送を可能にした。また、コンテナ輸送は駅間を直行で結ぶため到着日時の明確化、輸送の迅速化を可能にした。ちなみに1960年度の発送個数6万4407個にたいし1968年度における発送個数は119万4002個と、実に18倍もの伸びを示している。その後もコンテナは増加傾向を示し1968年度には取扱駅を144駅、取り扱い区間1257区間に増加させ種類も従来のコンテナから通風・冷蔵・タンクなどバリエーションを増やし需要を取り込んだ。

物資別適合輸送・コンテナ輸送は出発地と目的地をダイレクトに結ぶ輸送形態が取られ好評を博したが、裏を返せばその他の輸送形式では出発地と目的地を直接に結ぶ輸送形態が新鮮なものであったということである。現に、1960年代当時の貨物は80%が集結輸送方式と呼ばれる方式によって輸送されていたが、この輸送方式では輸送行程の40%が駅での列車連結・解結作業に費やされ、ほかの40%が操車場での仕訳作業と待ち合わせに費やされ、運転時間は全行程のたった20%であり、貨物列車の平均輸送速度はわずか6km/hであった。

これら多くの貨物の速達化をはかり、物流機構の近代化に対応した輸送方式に改善することをもくろみ1967年に地域間急行貨物列車の運転を開始した。これは同一方向行きの分散貨物を地域単位にまとめ地域内中心駅から他の地域中心駅まで急行列車で運び、地域内各駅に発着する貨物は地域内ローカル列車によって中心間駅輸送を行うというものである。これは1968年に増発され、一部ではコンピューターによる貨車予約システムを取り入れた。

3. 鉄道貨物輸送の再建、改革時代（1969～87年）

(1) いざなぎ景気とオイルショック、そして自由競争へ

「いざなぎ景気」の終盤から始まるこの時代、日本経済はあいかわらず重化学工業化路線を歩んでいた。海外輸出、とりわけ機械機器部門の国際競争

力を維持し世界経済においても世界最大の債権国として歩んでいたが、この時期は欧米諸国から高まる対日批判と圧力に抗しながらの約 20 年であった。

しかしながら、1971 年には米ニクソン大統領による金ドル交換停止を含む「新経済政策」発表と 1973 年の変動為替相場制への完全移行、さらには同年秋に端を発する第一次石油危機を迎え日本経済は戦後最大の冷え込みを示している。こうして、高度経済成長の時代はあっけなく終焉し、それに対応するために輸出の拡大や積極財政・金融緩和政策の導入が行われた。こうした施策は大量の赤字国債発行の下に成り立っており現在にも禍根を残す赤字財政体質を作り出した。しかし、これらの施策は功を奏し日本経済は再び蘇った。

同時に、1970 年台から 80 年代にかけての日本経済は円高の進展と国際経済摩擦の拡張、国債累積によって誘発された財政危機、産業のソフト化・高度化による産業再編成が引き起こした空洞化など課題に直面した。そこで財政危機に対応するため政府内組織では自主性、自立・自助、自由競争という形への経済社会の転換が最大の課題とされ、そうした一環から専売・電電・国鉄の三公社の民営化が検討された。

(2)国鉄再建計画

国鉄は 1964 年、あろうことか東海道新幹線開業のその年に、単年度決算で赤字に転落した。これ以降、国鉄経営は赤字を記録し続け 1987 年の分割民営化を迎えることとなる。

国鉄の貨物輸送は、先述のごとく貨車集結輸送という操車場経由の輸送方式を採用し続けてきたが、この方式では到着日時が不明瞭なうえに輸送時間が異常にかかる。さらには輸送コストも嵩む。そして、昭和 30 年代には道路網・港湾施設の整備が急速に進んだ結果、国鉄の貨物輸送におけるシェアは対応の遅れもあって低下の一途をたどった。

また、戦前・戦中の戦時輸送体系、戦後復興期と朝鮮特需時、さらには高度成長下における重厚長大型輸送は国鉄が得意とする分野であったが、日本経済における中心産業が重化学工業から電子・化学工業に転換し小回り輸送へ重きを置くようになったため、少量輸送に力点を置くトラック輸送に対抗しきれなくなりつつあった。また、「親方日の丸」と揶揄される体質の中で 1970 年代から運賃値上げの散発とストライキ続発による輸送不安、販売戦略と経営力の不足と次々に国鉄離れを引き起こす要因が募った。

具体的な数値を示すと 1965 年度の輸送量は 2 億トン(分担率 7.6%)、輸送トンキロ 564 億 800 万トンキロ(同 30.3%)、一方 1975 年度は輸送トンキロ 465 億 7700 万トン、1986 年度の輸送量は 6200 万トン(同 1.1%)、輸送トンキロ 201 億 1300 万トン(同 4.6%)であった。

この間、国鉄は指をくわえて貨物輸送が減少しているのを眺めていたわけではなく、種々の抜本的改革を行っている。1984 年には従来の操車場中継方式の廃止と拠点間直行輸送形式に全面転換したが減少に歯止めがかかったに過ぎず増加に転じたわけでもない。

1986 年における繰越欠損額は 15.5 兆円、長期債務残高は 25.1 兆円に上っている。

こうした国鉄の経営状態の悪化に対応するため国・国鉄は 1969 年以降四次にわたる再建計画を実行した。しかし、結果的にはこの経営再建計画も事業経営の改善には至らず抜本的改革が求められることになった。

(3)貨物輸送方式の改善、コンテナ輸送の拡大

昭和 40 年代に入って、内航海運・トラック輸送網はめざましい整備を遂げ大型・専用化が進んだ。そして、国内物流の圧倒的なシェアを握っていた国鉄に対する脅威として立ちはだかった。再三述べているように、この時期の国鉄は輸送力不足、輸送需要の質的变化への対応の立ち遅れによって、鉄道貨物輸送がもつ特性を活かせず 1969 年度のシェアは 1960 年度に対して 50% マイナスの厳しい数字が出た。ちなみに旅客輸送は 1969 年度が 1960 年比 30% マイナスであった。経営的には第三次長期計画に入った頃に赤字転落、1968 年度は 1361 億円という巨額の損失を生じさせている。これは運賃収入の減と設備投資費用の利子負担によるところが大きく、結果的に第三次長期計画は打ち切れ財政再建計画に移行した。1969 年、「日本国有鉄道財政再建促進特別措置法」に基づき同年度から国鉄財政再建計画がスタートした。この計画は十年目標で内容は収入確保のためにてこ入れする諸政策、業務運営の能率化、安全確保などを中心とするもの。

貨物輸送量の目標は 1973 年度 740 億トンキロ、1978 年度 960 億トンキロであった。そして、この目標達成への切り札とされたのが物資別適合輸送、そしてフレートライナーであった。

コンテナ輸送自体は 1959 年から行われており、徐々にその輸送量を増やしてきたが、この 1969 年から「フレートライナー」と称する、直行系自動車・

海運との協同一貫輸送列車の運転を本格的に行うこととした。

コンテナ輸送とフレートライナー

フレートライナーは、英国国鉄が 1965 年から開始した定期・高速・直行のコンテナ輸送である。日本国有鉄道ではこれを模範とし、急激な落ち込みを見せていた鉄道貨物輸送のシェアを挽回するためにその最もネックであるところの不安定・低速・非直行を改めるべく日本にも同様の列車を登場させた。

コンテナ専用列車は東京(汐留・田端操車場) - 大阪(梅田・百済)間 5 往復の運転、運行時間 9 - 11 時間、運行時間帯は夜間のみ。これらは当時画期的輸送サービスとされた。

コンテナ集配は拠点駅と戸口間において国鉄の責任で行い、自動車運送業者が直接行う列車も用意し、自動車運送業者との協業姿勢を示した。

1971 年には新型のコキ 50000 型と新しい 5 トンコンテナを導入、さらには運行区間を拡大、東北・上越・北海道方面へも運行された。また、この年の輸送量は 377 万トン、利用率は 21% に増加した。ちなみにこの年のフレートライナーを含む全コンテナ輸送量は 1029 万トンであり、はじめて 1000 万トンの大台を超えている。

以降、年を追うごとに拡大したフレートライナー輸送(コンテナ輸送)ではあったが 1973 年の石油危機による国内貨物量の大幅な減少、国労をはじめとする労組によって引き起こされた労働争議の頻発は列車ダイヤの混乱を引き起こし利用者の信頼を失った。そして、これは貨物輸送量にも影響し、フレートライナーの輸送量は 1973 年度の 735 万トンを最高に、1970 年代は 600 - 500 万トン台を推移した。

なお、フレートライナーは 1980 年に廃止され、運行速度 95km/h 以上の列車を高速貨物列車、85km/h の列車を直行貨物列車に二分する制度に再編成された。

また、国鉄末期の 1985・86 年にはコンテナ列車の増発、高速化、1200 トン化など質・量の向上が行われ、コンテナ輸送量はゆるやかに回復した。そして、1986 年には東京貨物ターミナル - 梅田間で 1000 トン牽引・最高時速 100km/h、6 時間 59 分で結ぶ高速コンテナ列車、「スーパーライナー」が登場した。こうしたコンテナ列車は JR にも引き継がれ、現在運行される貨物列車の大半がそうした高速貨物になっている。



図 2-1-3 スーパーライナーの流れをくむ高速貨物列車
(東海道本線島本 - 山崎間)

直行系輸送体制への転換

貨物輸送量は 1970 年にピークを迎えたが、この年の全貨物輸送量のうち 65% を集結輸送が占めていた。この輸送方式の長所は大量の分散貨物を能率良く輸送できる点であったが、貨車の仕訳・組成を行う貨車操車場経由になり停留時間が長く輸送時間時代を長くし、手間もかかることでコストもトラック輸送にたいして大幅にかかった。そこで、1967 年に地域間急行貨物列車の導入などが行われたがいかんせん集結輸送⁷であるため顧客が求める高速化などは実現できなかった。一方で貨車操車をコンピューター化することで作業の迅速化とコストの軽減をもくろんだ自動操車場の導入を図ったが、自動操車場は一部に留まった上に根本的な解決には至らず結局自動操車場も廃止された。

貨物部門の収支は、貨物のみで 287 億円の単年度赤字を出した 1972 年度から恒常的な赤字体質となり 1974 年には 1100 億円もの損失を計上、この後もいっこうに状況は改善されなかった。こうした状態を踏まえ貨物固有経費での収支均衡を図るために 1976 年「今後の国鉄貨物経営について」を公表、列車体系の再編成とヤード配置の再検討、構内作業の自動化・省力化を図り効率的輸送体系の形成を試み、1980 年の収支均衡を目指した。やはり、集結輸

⁷ 貨物を一両ごとに仕立て、それを地方操車場で一本の編成にまとめ次の操車場に行き、次の行き先ごとに列車を編成する。こうしたことを繰り返し多くの操車場を経由させることで貨物を輸送する方法。詳しくは別項「車扱とコンテナ輸送」を参照のこと

送には限界があり 1980 年には 2000 億円超の損失を出していた。

1980 年、「国鉄経営再建推進特別措置法」が成立、同法を下に従業員を削減する経営改善計画を策定、1981 年から新しくスタートした。貨物部門でもこの法律に基づいた合理化策の推進が行われ、集結列車の削減が行われた。だが、状況は更なる悪化を遂げた。これを受け、1982 年、政府の第二次臨時行政調査会が発表した第 3 次答申において国鉄が早急に取り組むべき対策の一つとして「貨物営業は、鉄道特性を発揮できる拠点間直行輸送を中心とし、業務のあり方を抜本的に再検討し、固有経費における収支の均衡を図る」という意見を示した。

国鉄ではこの答申をうけて 1983 年「新しい貨物営業について 拠点間直行輸送体制への転換」という新しい方針を発表、集結輸送(ヤード系輸送)全廃と直行輸送への全面転換を初めて明確に示した。

数字で示すと、1983 年時点でのヤード：直行比率は 49:51、人件費は直行系のほぼ倍、営業係数⁸は直行系 85 に対してヤード系 200。この数値で明らかとなり、ヤード系輸送こそが国鉄貨物輸送のガンであった。

1984 年から改革は一気に進み組成駅、操車場は廃止、貨物駅の縮小、列車本数の大幅な削減が行われた。完全な廃止は国鉄最期の改正となった 1986 年 11 月を経てからであった。

ヤード系輸送は国鉄とともに息を引き取ったのである。

(4)日本貨物鉄道の誕生へ

国鉄の分割民営化は 1982 年に政府の第二次臨時行政調査会(土光敏夫会長)が提出した第 3 次基本答申にその源流をみることできる。国鉄の経営形態について「国鉄を分割し、これを民営化すること」とあり、国鉄の公社形態を変更し、私鉄並みの生産力を上げることが狙いで、分割は 5 年以内に行うとする方針が出された。

政府は、「分割・民営」による再建を図るための推進体制として「国鉄再建関係閣僚会議」と「日本国有鉄道再建監理委員会」の設置を打ち出した。政

⁸ 100 円稼ぐのに対してかかる経費を単純に数値化したもの。例えば営業係数 80 は 100 円売り上げるのに対し 80 円の経費がかかるということ。この場合 80 円の経費に対して 20 円の儲けが出る計算になる。逆に営業係数 500 だと 100 円売り上げるのにたいし 500 円の経費がかかり 400 円の赤字となる。蛇足だが、1978 年時点、国鉄で最も営業係数の悪い添田線(現：廃止)は係数 3855、良い山手線は 56 であった(日本国有鉄道広報部『数字でみる国鉄』1979)。

府はこの基本答申を受けて 1983 年、「国鉄の経営する事業の推進に関する臨時措置法」を制定、「日本国有鉄道再建監理委員会」を発足させ国鉄再建の具体策を策定することを試み二次にわたる緊急提言を行った。最終的に「公社制度と全国一元的運営から脱却し、新しい効率的な経営形態に移行することが必要」との基本認識に立ち、初めて公式に分割・民営化の方針を打ち出した。そして、1985 年、最終答申として「国鉄改革に関する意見 鉄道の未来を拓くために」を中曽根康弘総理大臣(当時)に提出した。答申の結論は「国鉄事業の分割・民営化は 1987 年 4 月 1 日に実行する」とした。

分割方式は旅客会社を本州三社と三島会社に分割、全国一社で貨物輸送を担い他に整理会社や新幹線保有会社などとする。

政府は閣議決定を下し正式に発表、以降分割民営化にむけて一散に走り出すことになる。

以降は貨物鉄道会社設立の経緯について記す。

先述の「国鉄改革に関する意見」の中で、貨物部門と旅客部門の分離し全国一元的に運営することとし、事業として成立させるため独立採算制の確立、運営コストの低減、安定収入の確保、旅客鉄道会社との円滑なコストの低減を指摘している。

運輸省(当時)ではこれを受けて、1985 年「新しい貨物鉄道のあり方について」を監理委員会に提出した。これには事業範囲・内容から販売方式、出資のあり方、経営の見通しなどが記されている。

旅客鉄道会社との関係において、「レール等基礎施設の使用、列車ダイヤの調整、経費分担のあり方等については貨物鉄道会社と旅客鉄道会社との協議によることを基本とするが、両者の円滑な事業運営を確保するため、事前に適切なルールを設定するとともに、必要に応じ、法的措置を含めた所要の担保措置を講じることにする。」とし、「貨物鉄道会社が負担すべき経費は、貨物輸送がなければその発生が回避されると認められる経費(回避可能経費)とする。」としている。

これに基づき、国鉄は線路使用料について「旅客鉄道会社と日本貨物鉄道会社との間における鉄道線路の使用に関する協定」を定め、線路使用料の認可は運輸大臣(現:国土交通大臣)によるものとした。

この他に旅客鉄道会社との間に運輸に関する基本協定を始めとして 7 つの基本協定及び部門別に多くの協定、実施細目を作成し、いずれも 1987 年 4 月 1 日に締結した。

こうして、無事に日本貨物鉄道（JR 貨物）は発足した。



図 2-1-4 EF66 型（更新車輛）JR 貨物では多くの車輛を引き継いだが、
現在も段階的に新型に置き換えている。

4. 日本貨物鉄道時代、新時代へ（1987 年～）

バブル経済の終焉

JR 貨物が発足した 1987 年からの時代は、いわゆる「バブル景気」が頂点を迎え、そののち失われた 10 年とよばれる長期の不況に陥る明暗混在する時代であった。

プラザ合意後の急激な円高の中で、政府は 1986 年に総合経済対策を実施、公共事業の拡大と所得税の減税による内需拡大を図った。金融政策では緩和政策の強力な推進により 1987 年には公定歩合が 2.5% という低水準になった。この拡張財政と低金利の下で金余りの現象が顕著に表れ「平成バブル景気」を現出した。

しかし、1989 年に景気引き締め策が取られたことでこのバブル景気は崩壊した。そして、これ以降は「失われた 10 年」と呼ばれる戦後最大の不況を迎える。山一証券・北海道拓殖銀行・日本長期信用銀行などの破綻・廃業・国有化などが行われるなど金融業界にも激震が走った。

一方で円高は留まるところを知らず一時は 1 ドル 79 円 75 銭(1994 年)を記録した。

こうした状況下で、発足したばかりの JR 貨物は大きな波に立ち向かうことになったのである。

新しい企業、国鉄からの脱却

JR 貨物では新会社としての企業イメージを確立するため 1990 年から CI 活動を開始した。結果的に F21 推進委員会で「企業理念」と「コーポレートデ

ザイン」を決定し 1991 年発表した。



図 2-1-5 端っこの JRF マークは現在もコンテナに使用されている

発足から数年は平成バブル景気の追い風もあって利益を計上することができたが 1993 年には初めて損失を計上した。この際に策定されたのが「フレイト 21」である。この「フレイト 21」は車輛、施設など経年設備取り替えの増加、社員の高齢化、非効率な輸送体系の転換など早急に対策すべき経営課題の顕在化に道筋を示そうと試みた。これは 1994 年から 2003 年に向けての 10 年を計画したものだが 1995 年に発生した兵庫県南部地震の影響もあって業績は酷く悪化し新しい経営計画が必要とされた。そこで「新フレイト 21」が 1996 年に新しい 5 カ年計画として発表された。これは 1997 年～2001 年の間実行されそれ相応の成果を収めたためつぎの 3 カ年計画として「ニューチャレンジ 21」(2002 年～2004 年)・「ニューストリーム 2007」(2005～2008 年)などが次々に実行されそのたびに種々の軽量化、経営改善を行ってきた。現在は、「ニューストリーム 2011」として、地球環境問題が真剣に議論されるようになった現代に即応できるよう地球環境に優しい鉄道貨物輸送の長所を生かした経営計画が実行されている。

鉄道事業法の制定と改定

民営化時に、貨物運賃を規制していた「国有鉄道運賃法」が廃止され、新たに「鉄道事業法」が制定され、以降、この法律に基づき貨物鉄道事業を行うこととした。

鉄道事業法は、国有鉄道運賃法と営業制度、運賃制度は大して変わらず、貨物事業を行う制度は事業路線として免許制となり、事業路線の新設・休廃止を実行する場合は運輸省(現：国土交通省)への所要の手続きが必要になった。運賃制度も車扱、コンテナの賃率あるいは割り引き・割り増し等も認可制になっている。

2003 年には、経済活動活性化のために「規制緩和推進計画」に基づき明治

以来の民間経済活動を定めている認可等の規制を緩和ないし撤廃する方針を打ち出し、運輸部門においても各部門で規制緩和が実行された。この政策で鉄道事業における需給調整規制を路線ごとの免許制が廃止されるとともに、路線ごとの許可制に変更され、線区廃止は届出制に移行された。運賃制度も認可対象事項から規制が完全撤廃された。

この変更によって制度的に閑散期・混雑期を見極めコストに考慮して他交通機関との競争の中で適切な運賃体系を設定できるようになった。