

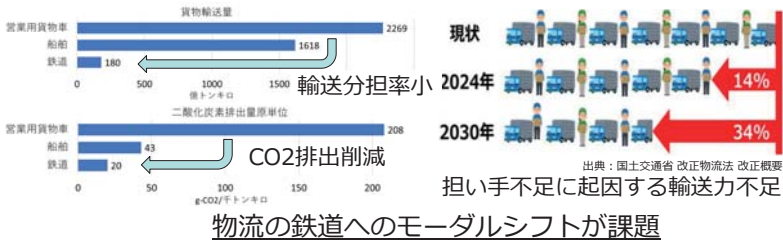
# 鉄道と物流双方の持続可能性検討のための 旅客鉄道を用いた物流の動向分析

交通システム研究部

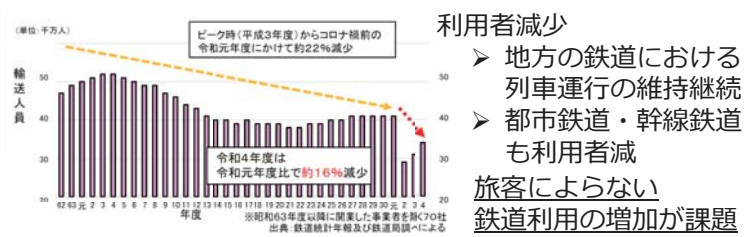
※三好 正太

## 背景

### 物流業界の抱える課題



### 鉄道業界の抱える課題



### 貨客混載・荷物列車からなる旅客鉄道を用いた物流により、

- 省エネルギーな輸送機関である鉄道を利用した物流の実施範囲拡大による地球温暖化対策・担い手不足対策
- 地域鉄道における貨客混載の利用拡大による鉄道の維持

に貢献する可能性があり、**鉄道を用いた物流を増加する基礎検討のため調査中**

## 旅客鉄道事業者による物流の実施状況調査

2024年6月～7月に、web上で鉄道事業者及び物流事業者のプレスリリース及び関連するニュース記事を調査した

### 全鉄軌道事業者

※同一事業者が複数の取組を実施している事例もあり、サービスの実施形態の総和と事業者数は一致しない

|        | 物流を実施している<br>鉄道事業者 | 荷物輸送の実施形態 |        | サービスの実施形態 |          |            |
|--------|--------------------|-----------|--------|-----------|----------|------------|
|        |                    | 貨客混載      | 荷物専用列車 | 自社サービス    | 物流事業者と連携 | 物流事業者以外と連携 |
| 事業化    | 19                 | 18        | 3      | 6         | 11       | 7          |
| 実証試験のみ | 12                 | 11        | 1      | 0         | 3        | 9          |
| 合計     | 31                 | 29        | 4      | 6         | 14       | 16         |

- 約90%が**貨客混載**
- 約80%が**他事業者と連携による実施**
- 物流事業者とその他事業者連携の実施数は同程度
- 事業化率は物流事業者との連携程高い傾向
- 自社以外の事業者・特に物流事業者との連携が有効

### 地域鉄道事業者以外（JR、大手民鉄、公営鉄道）

|        | 物流を実施している<br>鉄道事業者 | 荷物輸送の実施形態 |        | サービスの実施形態 |          |            |
|--------|--------------------|-----------|--------|-----------|----------|------------|
|        |                    | 貨客混載      | 荷物専用列車 | 自社サービス    | 物流事業者と連携 | 物流事業者以外と連携 |
| 事業化    | 9                  | 9         | 2      | 4         | 5        | 4          |
| 実証試験のみ | 9                  | 9         | 0      | 0         | 3        | 6          |
| 合計     | 18                 | 18        | 2      | 4         | 8        | 10         |

鉄道事業者の種類別では・・・

地域鉄道事業者以外では、**事業化率が50%程度**

自社サービスの実施は新幹線のみ

実証試験を行い、**コストが利益に見合わない**と判断された事例も有

列車ダイヤや駅のスペース等の余裕が少ない可能性

### 地域鉄道事業者（地方の鉄道）

|        | 物流を実施している<br>鉄道事業者 | 荷物輸送の実施形態 |        | サービスの実施形態 |          |            |
|--------|--------------------|-----------|--------|-----------|----------|------------|
|        |                    | 貨客混載      | 荷物専用列車 | 自社サービス    | 物流事業者と連携 | 物流事業者以外と連携 |
| 事業化    | 10                 | 9         | 1      | 2         | 6        | 3          |
| 実証試験のみ | 3                  | 2         | 1      | 0         | 0        | 3          |
| 合計     | 13                 | 11        | 2      | 2         | 6        | 6          |

地域鉄道事業者では、**事業化率が80%程度**

自社サービスも他事業者との連携も事業化に到達

物流事業者とその他事業者連携の事業化率は同程度

**鉄道利用の増加が特に課題であるため、事業化に至る見込みがある場合のみ実証試験を行っている可能性有**

### 実施形態の例

- 貨客混載
  - 自社サービス：旅行者の荷物を預かり輸送するサービスを沿線農家等の出荷に用いる
  - 物流事業者等との連携：連携先事業者の荷物を旅客列車に積載荷物専用列車
  - 自社サービス：なし（新幹線で試験を行っているのみ）
  - 物流事業者等との連携：貨客混載と同様・輸送量は多くなるが多くと配送トラック1台分程度
- 輸送頻度
  - 自社サービス：時間帯を限定して複数列車で実施
  - 物流事業者等との連携：1日1～数回 多くは片道（往復も有）

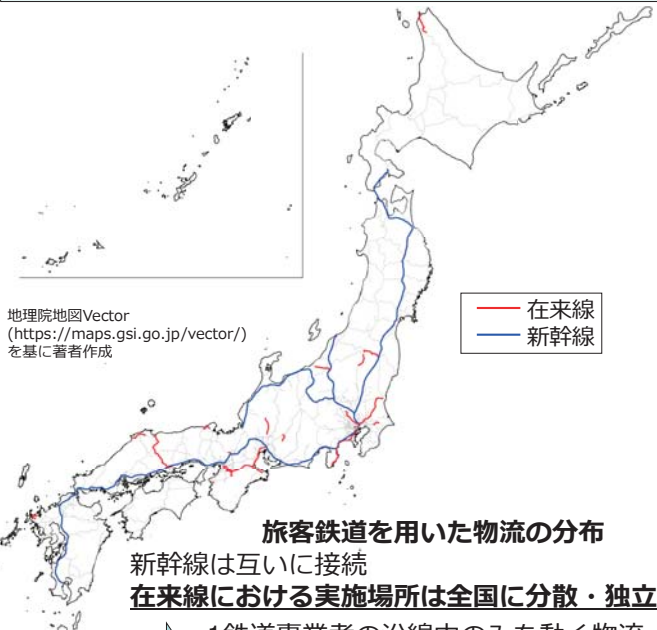
### 荷物扱い方法

- 箱を手で扱う事例が多い
- 物流事業者との連携では**物流事業者の台車**を乗せる事例も有
- 輸送量増加の課題となりえる



出典：  
<https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000190.000016751.html>

出典：[https://www.yamato-hd.co.jp/news/h23/h23\\_14\\_01news.html](https://www.yamato-hd.co.jp/news/h23/h23_14_01news.html)



1鉄道事業者の沿線内のみを動く物流  
に対する取組に留まる

## まとめ・今後の展望

- 旅客鉄道を用いた物流の継続実施には、**物流事業者を鉄道に取り込むような施策が有効**
- 自社サービスも継続実施可能性あるが、1鉄道事業者の沿線内のみを動く物流では対象となる物流の範囲が狭く限定
- 多くの事例に見られる1日数回、配送トラック1台分程度の荷物輸送による採算可能性の検討も必要

地域鉄道と地方における物流の持続可能性に寄与しうる鉄道物流の方策を検討していく