

モーダルシフト WG の目標及び着地点

2007. 9. 6
JILS/北條 英

- ①モーダルシフトの拡大¹⁾に向けて、何か具体的な成果を出したい。
- ②モーダルシフトを拡大²⁾するための課題（多数意見、具体的意見など）を J R 貨物、フォワーダー、場合により行政に提言し、解決を要望したい。
- 註 1) 既に実施している企業においては、モーダルシフト率向上策。まだ実施していない企業においては、始めるための手引き。☞ 例えば、『事例集』
- 註 2) 既に実施している企業におけるモーダルシフト率向上のための（主に社外に存在する）ボトルネックの洗い出しと対策の検討。☞ 例えば、『〇〇への提言』

◆事例集の内容（案）

- ・コスト低減策
- ・リードタイム対応策 など

なお、

- ・枠の融通の仕組みづくり
- ・共同物流の仕組みづくり など

に係わる記述が追加されれば、「ガイド」的な機能を持つ成果物になるか？

◆提言の内容（案）

- ・具体的な事例に基づく課題の明確化（路線開設、増便、増両、料金見直し、リードタイム短縮、陸上輸送のシャトル便、ターミナル拠点開設、リターナブル容器開発…）
- ・それぞれを検討 o r 解決しようとした場合のもう少しブレークダウンした問題点

◇付 記（活動項目の案）

- ・ J R 貨物との意見交換会
- ・往復輸送のパートナー探し など

事例集編（骨子案）

鉄道輸送を始めるにあたって、どのような条件をクリアしなければならないか？
ここでは次の7つの条件を設定し、条件ごとに対応事例を整理した。

1. **輸送枠**を確保すること
2. **コスト**をトラックと同等かそれ以下に下げること
3. **リードタイム**は与件と考えること（仮題）
4. **輸送品質**を確保すること
5. **トラック**の輸送単位(ロット)の**代替性**を担保すること
6. **不通時**の対応ができること
7. **改善活動**を**評価**できること

1. 輸送枠を確保すること

◆輸送枠確保の方法（C社の事例）

- ◇鉄道は生産/販売の波で輸送枠に過不足が生じ、モーダルシフト率向上を目標にする場合の障害となる。枠取りとその消化がコストにも影響する。
- ◇年間を通して1日の固定枠を設定しているので、日々の出荷量の波動で、空き易い場合と足りなくなり易い場合が常に存在する。
- ◇日々の変動については出荷日前日の午前中に確定するので、その時点で使用本数を連絡する。従って日々の枠が消化しきれない場合はその時点で手放すことになる。
- ◇前倒し可能なもので枠を埋められるものは埋める。

Notes :

- ・社内でどの部署と何を調整したか？
配車を担当する物流部門に対し、（積載効率を上げるための）納期を前倒しした出荷を検討するよう依頼した。
- ・着荷主とどのような調整をしたか？
着荷主は販売関連会社なので1～2日程度の納期の前倒しに理解を得た。
- ◇それでも消席率が悪い場合は、止むを得ず枠を手放す。
 - ☞ このようなキャンセル枠の有効利用はできないものだろうか？【事務局】
 - ☞ JR貨物の動き [アクションプラン_スライド14](#)
- ◇消席率が落ちた翌年は、事業者との調整が見つからない場合、年間を通して手放す。

表 輸送枠の確保と輸送実績の例

企業名	業種	出発地	出発駅	出発時刻	到着駅	到着時刻	目的地
C 社		関東地方の物流 C	東京貨物T	20:00	梅田	翌 6:00	大阪物流C
					梅田		大阪物流C
					梅田	翌 7:30	大阪物流C
				22:30	名古屋貨物T	翌 5:30	名古屋物流C
M 社		静岡工場	静岡貨物	19:43	鳥栖貨物T	翌 6:52	配送C

表 輸送枠の確保と輸送実績の例（続き）

企業名	予約日	希望枠	獲得枠	輸送量(消席率)	輸送頻度
C 社	年間で枠取り。輸送量は出発日前日の午前中に確定	31ft×12	31ft×12 ¹⁾	枠の 40-80%/月 平均 50% ²⁾	月-金
		31ft×4	31ft×4	枠の 50-120% ³⁾ /月 平均 70%	月-金
M 社	3または6ヶ月単位で枠取り	31ft×3	31ft×2 ⁴⁾	100%	月-金

表註1) どの列車でいくつ運ぶかの内訳は事業者の裁量に任せている（スーパーグリーンシャトルも利用していると思われる）。

- 2) 消席率が悪いと、枠の返却、料金見直しの要請がある。
- 3) 列車に空きがあれば枠を超えて鉄道輸送を行っている。
- 4) 残りの荷物は5t コンテナやトラックで輸送している。

参考情報 JR貨物の枠調整（N社からのヒアリングによる）

JR貨物では、次のような手法で枠の調整を行っている。これらはJR貨物の現場（駅）で判断・実施される。

- ①急がない荷物を後発の列車に載せ替え
- ②貨車の行き先区分を変更（例：大阪行き6両+名古屋行き4両⇒大阪行き8両+名古屋行き2両）
- ③フォワーダーの枠同士で調整
 - ・全てのフォワーダーの荷物情報を持っているのはJR貨物だけ。
 - ・以前は、貨物駅の事務所の黒板等で、どの通運事業者がコンテナ何個を運ぶといった情報が見ることができたが、IT化で、他の通運事業者の情報は分からなくなった。

◆専用列車の導入（T社の事例）

- ①ねらい：定時定量輸送の実現
- ②特 徴：船舶から鉄道へのモーダルシフト
- ②出発地：上郷物流センター（豊田市）
- ③出発時刻：6時から27時の間に毎時2便出発。出発駅までの所用時間は約1時間
- ④出発駅：名古屋南駅（22:40）
- ⑤到着駅：盛岡貨物ターミナル（翌14:30）
- ⑥目的地：工場。搬出は工場の稼動に合わせて、毎時31ftコンテナ2、3本
- ⑦1回の輸送量：31ft40本（20両編成）
- ⑧輸送頻度：月曜から金曜まで毎日
- ⑨コスト削減
 - 目 標：競合輸送手段（船+トラック）と同等もしくはそれ以下
 - 対 策
 - ・コンテナ改善（容量アップ）
 - 油圧ユニットを外付けに変更することで、コンテナ内寸の高さを90mm大きくした。
 - 容積アップ：+10%
 - ・積み下し作業改善（工数短縮）
 - 工数短縮を4社（T社、T社の物流子会社、JR貨物、利用運送事業者）共同で立案
 - ・コンテナ置場、作業手順の設定
 - コンテナ置場を指定している
 - 作業手順は上記4社で立案
 - ・トラック輸送距離の短縮（発駅変更）
 - 浜松西駅→名古屋南駅（輸送距離：80km→36km）

⑩リードタイム短縮

- 目 標：競合輸送手段（船+トラック）と同等もしくはそれ以下
 - 海 上 輸 送 = **3日（但し港在庫なし）**
 - 鉄道+トラック輸送 = 1.5日
 - ターミナル在庫 = 1日
 - 合 計 = **2.5日（オーダーから納入までのLT = 3日）**

対 策

- ・輸送LT短縮 = トラック輸送距離の短縮
 - 工場近接発着駅の利用、開設
 - 発駅：浜松西駅→名古屋南駅（輸送距離：80km→36km）
 - 着駅：盛岡貨物ターミナル→近接貨物駅の検討

付記1

T社の場合、専用列車を導入するという結論を出すにあたり、JR貨物の定期列車の利用拡大は輸送量が多すぎるため比較検討の対象にならなかった。

付記2

当該区間の全輸送量の1/3が鉄道、残り2/3は海上輸送である。鉄道輸送と海上輸送が補完関係にあるが、鉄道は専用で枠固定のため、まず鉄道の枠を埋めてから、残りが船に充てられている。

付記 3

今後、鉄道輸送を増やしたいが具体的には未定、また課題もあるとしている。

Second Opinion

鉄道輸送はトラック輸送を**代替**するものではない。**補完**するものである。

~~モーダルシフト~~ モーダルミックス

2. コストをトラックと同等かそれ以下に下げること

対策1 「定量発注」による値引き価格の適用（F社の事例）

- ◇「定量発注」により約5%のディスカウント。
 - ・月間輸送量で契約
 - ・福島県伊達市→東京都品川区（翌々日着）
 - ・利用駅、列車、路線についてはJR貨物側が選択
 - ・発注量は5tコンテナ4個/日を週4回
 - ・前月の20日頃までに当月1ヶ月分を確定
 - ・季節や曜日による定量の基準の変動はない

対策2 発地側の物流センターが鉄道駅の近隣になるように在庫配置を見直し

（C社の事例）

◇概要

C社は関東地方に数ヶ所の物流センターを構えている。これらの中で港頭地区（大井）の物流センターは主に輸出商品の取り扱いをしているが、集配部分のコストを下げることを狙い、大井の東京貨物ターミナルを睨んで一部国内商品の扱いを港頭地区の物流センターにシフトした。

対策3 31ft コンテナの共同利用（M社の事例）

- ◇同業D社と、〇〇～〇〇間で、31ftコンテナを共同で利用中。
 - ☞ 詳細情報が欲しい。【事務局】
 - ☞ 共同利用の相手をシステマティックに見つけ出す場やシステムは無いのか？（“偶然”に期待??）【事務局】
- 付記 その他の共同運航の例
 - ・東芝・ソニー（フォワーダーはセンコー）
 - ・ヤマト運輸・ハウス食品

対策4 復荷の確保（S社で検討中の事例）

- ◇31ftコンテナで往復輸送貨物の確保。
- ◇自社では復荷確保ができないため、同業他社が片道の荷物を確保する前提で検討中。

【背景】

- ・トレーラー輸送からJR貨物への切替を検討しているが、輸送距離が700km以上でも

コスト競争力がない。

- ・現状のトレーラー輸送を 100 とすると、タリフベースで 130 から 150、見積書ベースで 110 から 120（いずれも概算値）。
- ・輸送区間は大阪～宇都宮。
- ・1 回の輸送量は 10 トン。
- ・月曜から金曜まで毎日輸送。
- ・鉄道輸送運賃が高い要因は、通運が担当している両端の陸送部分の運賃。
- ・特に駅との距離が 20 km を超える場合は、乖離が大きい。
- ・なお、復荷の確保とは別に、J R 貨物、通運事業者、当社でトレーラー運賃に近づけるための対策を共同で検討中。

対策 5 往復輸送、定期輸送（F 社で検討中の事例）

◇往きは自社工場（茨城）の製品を大阪まで輸送、帰りは運送事業者の荷物で往復輸送。

◇週 2、3 便を曜日指定で定期化。

◇1 回の輸送量は 12 トン（月間輸送量 100 トン）。

◇あわせて、積載量のアップを行う。

【背景】

- ・現状のトラック輸送を鉄道輸送に代替した場合の見積額が、トラック輸送と同額であった。

コラム N 社の声

31ft コンテナの利用が増えた結果、回送費用も増えている（地域間での往復輸送の確保は難しい）。ただし、この費用まで荷主に請求することはできない。

通運事業者としても往復運用はありがたい。

なお、J R コンテナの回送費用は J R 貨物が負担している。

表 31ft コンテナの回送料金

キロ程(kmまで)	料金(円)	キロ程(kmまで)	料金(円)	キロ程(kmまで)	料金(円)
50	5,154	500	18,102	950	29,751
100	7,410	550	19,440	1,000	30,993
150	8,748	600	20,775	1,500	43,428
200	10,083	650	22,086	2,000	55,863
250	11,421	700	23,397	2,500	68,298
300	12,756	750	24,708	3,000	80,733
350	14,094	800	26,019	以上 100 km を 増すごとに	2,487
400	15,429	850	27,264		
450	16,767	900	28,506		

表註) 『J R 貨物要覧 2004』 「コンテナ貨物の運賃・料金(抜粋)」(p. 27) および「返回送私有コンテナの運賃計算トン数」(p. 27) より作成。なお、31ft コンテナ(10 t コンテナ)の回送運賃は 1 基につき 3 トンに設定されている。

対策 6 積載効率の向上：背高コンテナの導入（C社の事例）

- ◇トラックの低床車は内寸高さ 2600mm 程度が確保できており、貨物の段積み等効率が良いが、鉄道コンテナは高さが足りないため効率が悪い。
- ◇鉄道に関し主要路線に背高コンテナを導入した。今後もギリギリの高さを検討して行きたい。

写 真！**対策 7 積載効率の向上：コンテナ内寸の拡大（T社の事例）**

- ◇油圧ユニットを外付けに変更することで、コンテナ内寸の高さを 90mm大きくした。
- ◇容積アップ：+10%

写 真！**対策 8 積載効率の向上：シートパレットの活用（C社の事例）**

- ◇集合商品に関してはパレタイズでの 2 段積みを輸送の原則としているが、輸入商品等で海上コンテナ内で 2 段積みされているものをそのまま鉄道コンテナで段積み出来ない場合、上段のパレットをシートパレットにする等で高さを下げている。

写 真！**対策 9 積載効率の向上：コンテナ輸送専用パレットの作成（F社の事例）**

- ◇5 t（12ft）コンテナを利用した場合、標準パレット（1.1×1.1）での積載効率が悪い
ため、コンテナ輸送専用のパレットを作成した。
 - ・パレットサイズ：0.85m×1.1m
 - ・通常 6 パレット積載に対して 8 パレット積載可能（約 33%向上）
（専用パレットと標準パレットの積載数が同じとなる製品に適用）
 - ・トラック輸送、倉庫保管についても特に問題なし。

写 真！**コラム トラックと比較して 1パレットあたりの輸送費が高くなっているルート****（F社の事例）**

福 島	→	名古屋	：対 10 t 車+17%、	5 トンコンテナ 3 個／日
		大 阪	：対 10 t 車+12%、	5 トンコンテナ 3 個／日
兵 庫	→	福 島	：対 10 t 車+30%、	5 トンコンテナ 2 個／日
		東 京	：対 10 t 車+ 6%、	5 トンコンテナ 3 個／日
栃 木	→	福 岡	：対 10 t 車+39%、	5 トンコンテナ 8 個／週

注）物量は最大量の場合、コストは調査段階の価格を含む。

3. リードタイムは与件と考えること（仮題）

対策1 トラックと同程度のリードタイムが得られる輸送区間を使う

（M社の事例）

◇輸送の実態（長距離＋端末輸送距離短 が特徴）

①商品：エアコン、冷蔵庫

②輸送ルート

静岡工場（駅まで15分で到着）⇒静岡貨物駅（19:43発）⇒鳥栖貨物ターミナル（翌6:52）⇒M社の物流子会社の配送センター（駅から15分で到着）

③1回の輸送量：31ft コンテナ2個

④輸送頻度：月曜から金曜まで毎日

対策2 納期に余裕のあるオーダーを運ぶ（F社の事例）

◇前提

・F社ではリードタイムを1日単位で設定しており、鉄道輸送については北海道向け、九州向けを除く全ての基幹輸送ルートにおいてトラック＋1日のリードタイムとなっている。

・トラック（通常）：N日夕方出荷→N＋1日中継ターミナル着→N＋2日顧客着

・JR貨物：N日夕方出荷→N＋2日中継ターミナル着→N＋3日顧客着

◇鉄道輸送の実態

①製品：パソコン

②輸送ルート、輸送量及び頻度

- ・福島 →北海道 5トンコンテナ1個/日
- ・福島 →東京 5トンコンテナ4個/日
- ・福島 →大阪 5トンコンテナ1個/週
- ・福島 →福岡 5トンコンテナ1個/日
- ・島根 →東京 5トンコンテナ1個/週
- ・兵庫 →東京 5トンコンテナ1個/週

③その他

定量発注を行っている福島東京間以外は、出荷の前々日に空き状況を確認、空きが無い場合はトラックで輸送。

対策3 納期面で余裕のある製品（主要都市間で集配短距離）に限定して鉄道輸送

（S社の事例）

◇輸送の実態

①製品：小口商品の混載

②輸送ルート

大阪市此花区（N）⇒安治川口駅（N）⇒東京貨物ターミナル駅（N＋1）

⇒都内（N＋1）

・スパーグリーンシャトル(SGS)を利用

・大阪発東京都内向けの都内配送網は元々持っており、これまで幹線をトラック輸

送していた。

- ③ 1回の輸送量：6～8トン
- ④ 輸送頻度：1コンテナ/日
- ⑤ その他：鉄道駅でのフリータイムは使っていない（当日出荷～翌日納入のため不要）。

対策4 通常夕方に工場から出荷する製品を午前中に出荷

（F社で検討中の事例）

◇輸送の実態

- ① 製品：携帯電話
- ② 輸送ルート
 - 栃木県大田原市（12:00 発）⇒宇都宮駅（21:00 発）
 - ⇒福岡貨物駅（翌 22:30 着）⇒福岡市内顧客（翌々9:00 着）
- ③ 1回の輸送量：平均5トンコンテナ8個
 - ☞ 何故、31ft コンテナ4個ではないのだろうか？【事務局】
- ④ 輸送頻度：週1回
- ⑤ 社内の調整対象
 - ・携帯電話の事業部（コスト、リードタイムについて）
 - ・営業部門（顧客（着荷主）との調整内容について）→今後調整
 - ・製造工場（出荷時間の変更について）→今後調整
- ⑥ その他
 - ・着荷主との調整は今後実施
 - ・着時間の変更はないため、コンテナで輸送する場合の搬入条件の確認を想定

対策5 フリータイムの活用（M社の関連会社の事例）

◇輸送の実態

- ① 製品：洗濯機
- ② 輸送ルート
 - 船橋市（金曜日出荷*）⇒東京貨物ターミナルもしくは隅田川（フリータイム土曜日 1日、土曜日発）⇒鳥栖貨物ターミナル（日曜日着、フリータイム日曜日 1日、月曜日朝目的地に輸送）
- *）工場における出荷時間の見直しを実施
- ③ 1回の輸送量：31ft コンテナ 1個（←要確認）

表 コンテナ貨物保管料などの料金

種別	料金のかからない期間	料金率(1個1日)
貨物保管料	貨物が到着した日とその翌日	5トン—1,000円
		10トン—2,000円
貨物留置料	貨物を留置した日とその翌日から5日間	5トン—1,000円
		10トン—2,000円
使用量	コンテナの持ち出しをした日とその翌日	5トン—1,100円
		10トン—2,200円

出典)『JR貨物要覧 2004』 「コンテナ貨物保管料などの料金」(p.28)

4. 輸送品質を確保すること

対策1 振動対策など（T社の事例）

- ◇振動による部品損傷防止対策
- ◇部品容器、パレットの改善
 - ・プレス品のパレット収納方法の変更
 - ・部品同士の干渉防止 など

対策2 積み付け方法の工夫など（N社の事例）

- ◇コンテナ容器点検・清掃の励行
- ◇積み付け方法の工夫
 - コンテナの天井部分に取り付けられたジャッキによる荷物の上下移動の抑制（ライオン用）
- ◇緩衝材の使用
 - ベニヤ板、コンパネ、発泡剤、エアバッグ、ラッシングによる固定
- ◇振動防止資材の検討
 - ラックによる2段積みの検討

対策3 ストレッチ巻き、養生（C社の事例）

- ◇包装仕様には十分気を配っている。
- ◇国際船舶輸送、現地での鉄道輸送等に対応可能な梱包を施しているので特に問題なし。ただし、一部振動による化粧箱のこすれ等が発生する事がある。

対策4 積付事例集の作成（M社で検討中の事例）

- ◇鉄道輸送が主流であった頃には、フォワーダーや鉄道貨物会社に包装や輸送に係わるノウハウがあったはず。復活させることが望ましい。
- ◇現場の属人的なノウハウがある。ドキュメント化することが望ましい。
- ◇次のような“古典”がある。
 - ・「コンテナ積み付け実務」山下新日本汽船←国際コンテナ
 - ・「セキュアリング」ランドブリッジ（米）←鉄道コンテナ

対策5 輸送品質の検証（F社の事例）

- ◇精密機器の鉄道輸送について、品質面での検証を行う（検証されるまでは鉄道輸送を行わない）。
 - ・免振仕様のコンテナを利用した場合の輸送時におけるGの測定を行っている。
 - ・JR貨物の協力を得て、F社とフォワーダーでの実施を想定している。

Words of Wisdom

鉄道輸送は国際輸送のようなものである。バンニングは荷主がしっかりと行う必要がある。

5. トラックの輸送単位(ロット)の代替性を担保すること

31ft コンテナのはなし

J R 貨物所有の 31ft は無い

利用可能駅の制限

トップリフター配置駅の制限

☞ J R 貨物への要望とするか？

対策 1 31ft コンテナの中継駅の工夫 (N社の事例)

◇福岡から八戸への輸送の際に名古屋駅で中継を行っている

◇名古屋駅で中継を行う理由は次の通り

- ・福岡から八戸への直行列車がないこと
- ・八戸方面の列車が出発する墨田ターミナルで中継を行いたいところだが、同駅では 31ft コンテナの荷扱いができないこと

◇名古屋駅構内ではN社がトラックを持ち込み、構内で 31ft コンテナを横持ち

◇物量は 31ft コンテナ 1 本を週 2 便

6. 不通時の対応ができること

対策 1 地震、風水害等による輸送中止対応 (T社の事例)

◇到着駅である盛岡貨物ターミナルに 1 日分の**ターミナル在庫**を設定している。

◇最寄駅からトラック輸送へ切り替える際の**対応マニュアル**がある。

- ・部品オーダールートである 4 社 (T社取引先、自社物流子会社、利用運送事業者、J R 貨物) 共同で作成。
- ・2006 年 10 月の鉄道輸送開始以来現在まで 2 回の輸送中止 (強風による)。

対策 2 代行輸送 (N社の事例)

◇急送品については途中駅での取り卸しトラック代行輸送を実施する場合がある。

- ・全ての荷主、全ての荷物に対して途中駅での取り卸しを行うわけではない。
- ・特に、31ft コンテナは取り扱い駅が限られているので、取り卸しは難しい。
- ・列車を途中駅に止めると、ダイヤの遅れが増大する場合もある。
- ・列車が出発する前であれば、代行輸送はより容易に行える。
- ・代行輸送に係わる費用は、天災→荷主、機関車故障→J R 貨物、その他→協議の上となっている。
- ・途中駅での取り卸し、トラック代行輸送の実施に係わるN社、代行輸送業者、J R 貨物、荷主間の手順については、次のようになっている。

フロー図 作成中

- ・なお、荷主に代替品の別送を依頼する場合もある。

7. 改善活動を評価できること

対策 1 複数の輸送モードの二酸化炭素排出量の算定（C社の事例）

- ◇C社では従来 95%の使用率であった 11 t チャータートラックのCO₂排出量を計算の基本としてきた。
 - ・開始当初は、社団法人プラスチック処理促進協会の係数の中の直接係数 (kg - CO₂/km) を使用してきたが、途中から燃費を使用し、みなし軽油使用量からの換算に切替えた。
- ◇11 t 以外のチャータートラックに関しては、車格別に、社団法人プラスチック処理促進協会の燃費を使用して、計算してきた。
- ◇路線便、混載便に関しては、幹線輸送の代表車種である 11 t 車に換算（C社製品の平均積載容積 30m³を使用し、区間別配送容積を 30m³で割って 11 t 車に換算）。
- ◇鉄道、船舶に関しては輸送機材毎に積載可能容積により 11 t トラックに換算。
 - ・例えば、12m ウイングトレーラーであれば 9.4m のウイングトラックの 1.28 台分、31 フィートであれば 9.4m なので 1 台分とみなす、12 フィートであれば 3 個で 11 t トラック 1 台分とみなす、など、積載効率の実態を反映させた形でトラック台数に換算。
- ◇トラック台数に換算した上で、鉄道、船舶の夫々の輸送区間におけるCO₂排出量をトラックの排出量に対してそれぞれ 1/8、1/4 として算出。

要望/提言編（骨子案）

要望 1 31ft（10t）コンテナを JR 所有として汎用化して欲しい。（S 社）

背景

容積品が多い業界であり、コンテナ活用メリットを出すため業界ベースで 31ft コンテナの相互利用を検討しているが、双方の荷量バランスが合いにくい。

- ・相互利用は双方が毎日 1 基か 2 基発送することが前提であるが、対象製品が双方とも受注生産品のため、出荷量の平準化ができず、積載効率が確保できない。
- ・発着通運会社が受け皿となって、コンテナの混載対応*をすることもひとつの代替案になり得ると考える。

*）類似事例⇒スーパーグリーンライナー（日本通運）、スーパーエコライナー（佐川急便）
考慮すべき異見⇒「鉄道輸送は輸出物流と同じ（荷主がバンニング!）」

表 30/31ft コンテナが全コンテナに占める割合

所有区分	30/31ftコンテナ	非 30/31ft コンテナ	計
JR 貨物	13	67588	67601
横構成比(%)	0.02	99.98	100
私有	1213	20532	21745
横構成比(%)	5.58	94.42	100
計	1226	88120	89346
横構成比(%)	1.37	98.63	100

表註 1) 『JR 貨物要覧 2004』 「コンテナの種類と個数（JR 貨物所有）」(pp. 34-35)、
「コンテナの種類と個数」(p. 36) より作成。

表註 2) JR 貨物所有の 30ft、31ft コンテナの内訳は次の通り。

- ・30ft コンテナ：ウイング試作 1 基
- ・30ft コンテナ：事業用 2 基
- ・31ft コンテナ：事業用 10 基

要望 2 5t コンテナの取扱駅で 31ft コンテナが取り扱えるようにして欲しい。（F 社）

背景

31ft コンテナの取り扱い駅が少ない*ため、遠い駅からトラックで運ぶ等、不合理が発生している。

- ・最寄り駅の土浦駅で 31ft コンテナが扱えないために、東京貨物ターミナルまでトラック輸送している（30 km の輸送距離が 120 km まで増大）。

*）31ft コンテナの取り扱い駅は 306 駅中 74 駅（24%）

コラム 二酸化炭素排出量の差の試算（作成中）

☞ JR 貨物の動き アクションプラン_スライド 6

付記1 31ft コンテナの利用が要望されている駅（及び区間）（C社）

- ①弘前 or 東青森⇄土浦
- ②弘前 or 東青森⇒東京ターミナル or 隅田川
- ③東福島⇒東京ターミナル or 隅田川
- ④土浦⇄西大分
- ⑤敦賀 or 米原⇒東京ターミナル
- ⑥西大分⇒東京ターミナル

付記2 40ft コンテナの利用が要望されている駅（及び区間）（C社）

- ①弘前 or 東青森⇒東京ターミナル or 本牧
- ②郡山 or 東福島⇄東京ターミナル or 隅田川
- ③四日市 or 名古屋⇒東京ターミナル or 本牧

付記3 31ft や 40ft のコンテナの利用が要望されている駅（F社）

宮城野駅、郡山貨物駅、東福島ORS、隅田川貨物駅

要望3 31ft 等の大型コンテナの荷役環境の整備（N社）

背景

貨物駅の規模によっては、狭隘でコンテナの留置場所の確保や大型コンテナの積み卸し作業の運用に支障をきたしているところがある。

- ・大型コンテナの積み卸し作業に支障がある貨物駅は次の通り。
 - 隅田川（地盤が弱くトップリフターが使用できない区域有）【←隅田川では、そもそも、31ft コンテナの荷役が出来ないという情報もあり。要・確認】、宮城野（線路が曲がっていて荷役エリアが限られる）、新座、静岡
- ・トップリフター設置駅となっても、番線が指定されていて、その番線以外を使用する列車では31ft が使えないことがある。
- ・ホームに屋根がついていて荷役が出来ない駅もある。ただし仮保管、積み替えのスペースとして利用しているので、無駄なスペースとは言いにくい。

☞ JR貨物の動き アクションプラン_スライド6

要望4 中継ダイヤの改善（C社）

背景

中継駅で乗り継ぎ列車の接続が悪くリードタイムが長くなる列車がある。現在検討中の東福島ー西大分の路線で福岡にて接続のため20時間待ちがあり、懸念材料となっている。

☞ JR貨物の動き アクションプラン_スライド8

要望5 CO₂排出量算定方法の統一（T社）

背景

T社の場合、トラックと船は燃料法だが鉄道はトンキロ法のため、算定精度に問題がある。

トラックの場合、燃料法の算定結果とトンキロ法の算定結果は、積載率のパラメータが反映されることもあり、差は少ない。一方、船の場合は、両者の差がかなり大きくなっている。

同様に、鉄道も、同じ算出方法に拠らないと、モーダルシフトの正確な効果が測定出来ない
と考える。

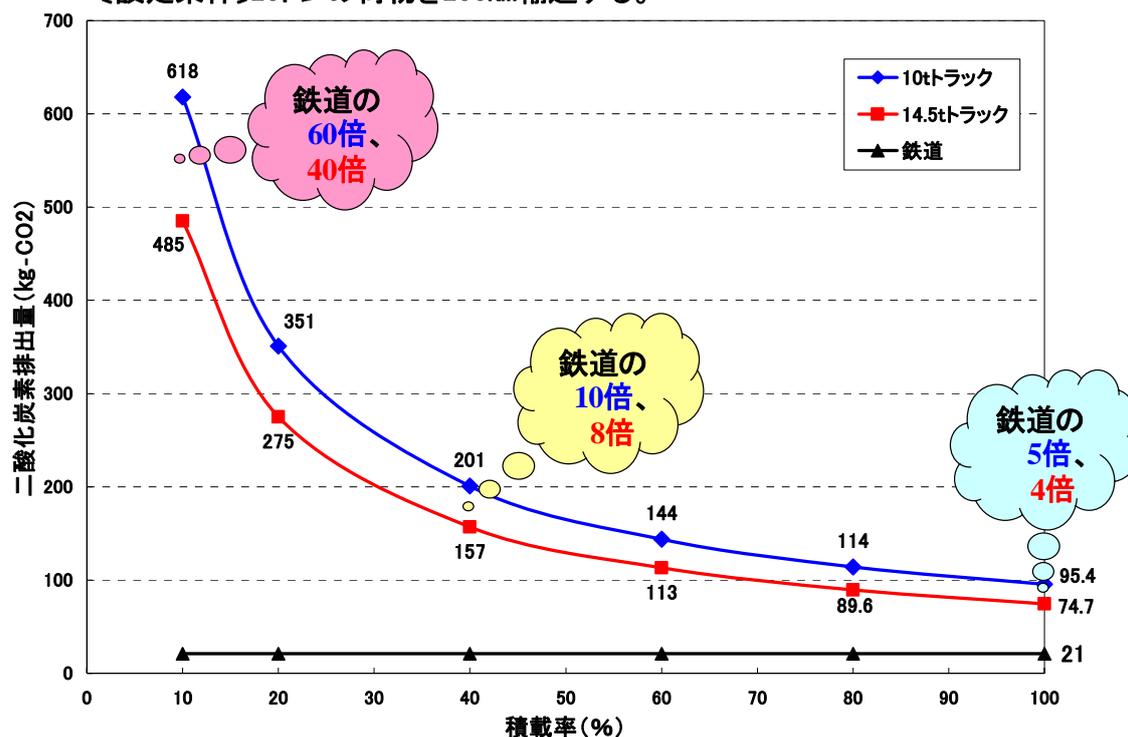
要望 6 積載率向上等による削減効果の算定（C社）

背景

従来トンキロ法では効果が計りきれない。1/4、1/8の信頼性が疑われている。

コラム トラックと鉄道の二酸化炭素排出量の比較

[設定条件]10トンの荷物を100km輸送する。



要望 7 モーダルシフトの効果が現れる手法の開発（S社）

背景

鉄道の場合、輸送トンキロを削減するための「輸送距離の短縮」も改善施策として考える
るが、輸送トンキロ一定の場合には改善効果が算定結果にあらわれない。

例えば、長距離大型トレーラー輸送を鉄道輸送にした場合、CO₂削減効果は小さい。

【作成中】

コラム コンテナ1基あたりの二酸化炭素排出量の比較 (31ft コンテナ vs 5t コンテナ)

例えば、コンテナ貨車1両あたりのコンテナ搭載数は、31ft コンテナ 2基=
貨物重量 20t、5t コンテナ 5基=貨物重量 25t。

この場合、5t コンテナの方が“積載率”が良いが、輸送重量とコンテナ重量の
比率は、31ft コンテナ対5t コンテナでどうなっているか？

要望 8 物流品質面でのクレーム発生時の責任区分の明確化（M社）

背景

クレームが発生した場合の責任の所在が荷主なのか輸送事業者なのか分からない場合が発生している（輸送契約上、鉄道輸送（JR貨物）の場合、搬入したトラック運転手が製品積付を実施している）。

- ・金銭面について、現状では運送保険等で一括して対応しているが、保険料の割合（通運、鉄道）は不明。通運業者から一括して支払いを受けている。
- ・なお、保険の対象になるのはあくまでも“事故”。化粧箱のコスレなどの輸送品質に係わるものは保険の対象にならない。化粧箱の交換などに係わる費用はすべて荷主負担。

要望 9 事故・天災時の荷主対応の改善（F社）

背景

天災時の貨物の代替輸送対応が遅いため、予定が立てられず、対策が後手に回る。

☞ JR貨物の動き アクションプラン_スライド 16、17、18

要望 10 ラッシング機材付きコンテナの整備（M社）

背景

製品が固定できないため、コスレ等の物流品質問題になっている。

その他

◇最近の情報としてJR貨物が大幅な料金値上げを言ってきており、その会社は再度、船舶輸送に戻すというような話を聞いた。

JR貨物の方針として、勿論収支第1とは思いますが、公共輸送という面から考えるとCO₂削減も大きなミッションだと思う。

国の政策も含めて、その辺をどのように考えているか知りたい。

◇（上に関連して、）JR貨物のコスト構造がどのようなものか、なぜ値上げしてくるのかも分かると、問題点が浮き彫りにされると思う。

コラム 値上げの理由として伝えられていること

（N社からのヒアリングによる）

JR貨物側の説明では、次のとおり。

- ①完全民営化に向けて鉄道事業での黒字化を目指すため（現状は、鉄道事業以外の事業で黒字を出している）
- ②設備（機関車、貨車の置き換え等）への投資が必要なため

◇モーダルシフトは会社の評価になっても、必ずしも実質的な利益に繋がっていない。勿論、環境対応は利潤追求のためでなく企業責任として進めているのだが、やはり取り組みを認めてもらった上で、消費者の理解を頂いて売上貢献UPに繋げていきたいという本音もあ

るが、実態はそうになっていない。

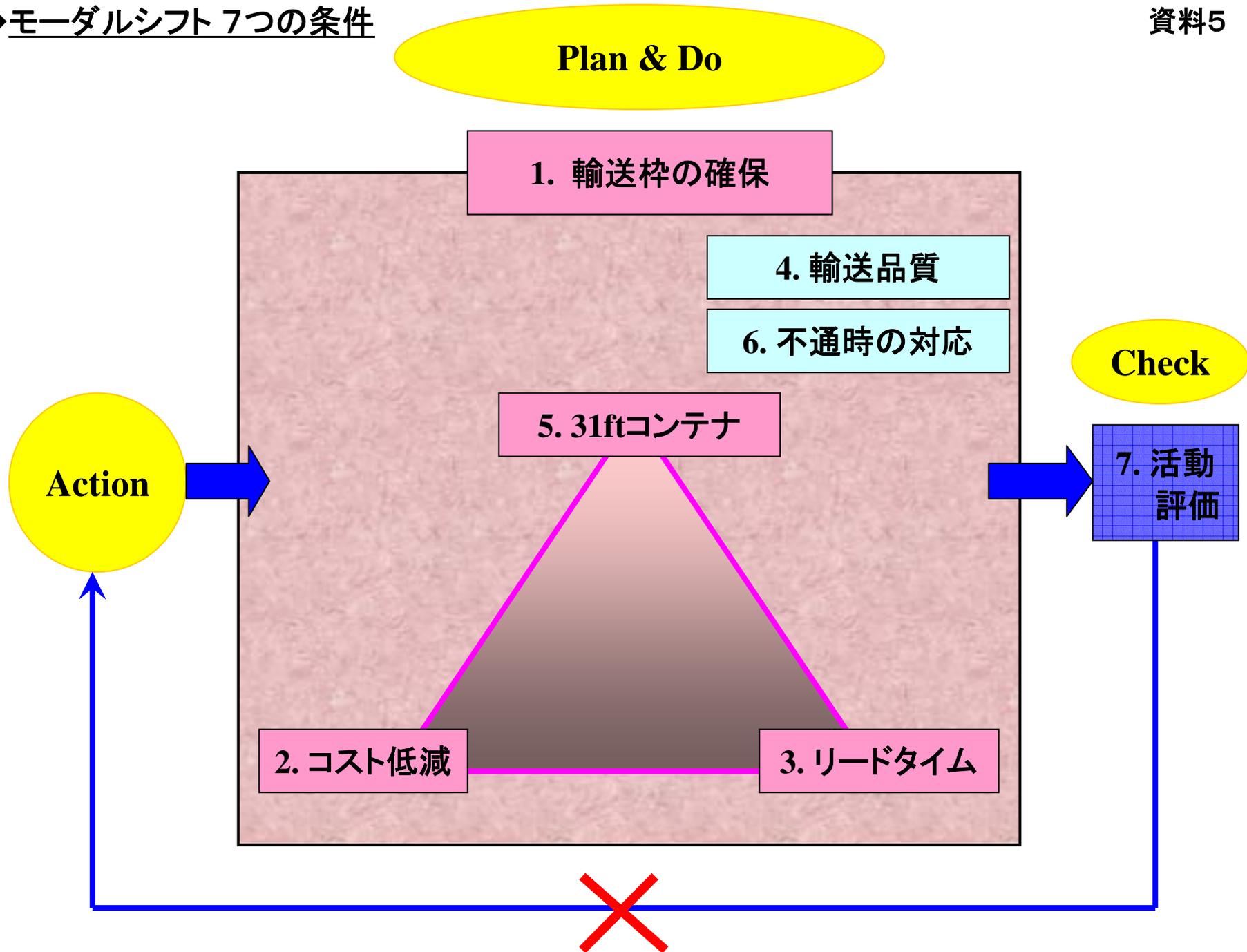
サステナビリティ報告書や環境展参加により、輸送環境対応の取り組みを訴え、企業価値を上げることで、消費者にももっとPRする。

◇温暖化とは離れるが、一方で一般的に環境指標として管理しているNO_x、PMに関する議論があまりなされていない。

以 上

◆モーダルシフト 7つの条件

資料5



**J R 貨物による
輸送品質改善アクションプラン**

平成 19 年 7 月 12 日

J R 貨物

I. アクションプラン策定の趣旨・背景

地球環境問題等を背景に、CO₂排出量が営業用トラックの約8分の1と環境負荷の最も小さい輸送モードである鉄道貨物輸送への期待が高まっています。こうした中、私たちJR貨物は「お客様に選択される輸送サービスの提供」を目指し、安全・安定輸送の確保を基軸に、輸送品質の改善を図ってまいりました。

改正省エネ法が2年目に入り本格実施の段階を迎えるとともに、原油高構造や少子高齢化に伴う労働力問題等もあり、鉄道貨物輸送が果たすべき役割はこれまで以上に重くなってきています。

しかしながら、これまでは自然災害等の発生時における安定輸送対策や、お客様のニーズに対応する体制が不十分であったこと等から、その期待に十分にお応えできていませんでした。

こうした背景のもとに、平成19年3月、国土交通省に「JR貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会」が設置され、お客様、利用運送事業者からのご意見を頂きながら、鉄道貨物輸送をご利用頂くにあたっての課題の抽出・解決策の検討を行なってまいりました。

これを受け、以下のとおり「JR貨物による輸送品質改善アクションプラン」を策定し、利用運送事業者との連携を強化しながら、「お客様のニーズを反映するための取り組み」、「輸送枠を取得しやすくする仕組み作り」及び「安全・安定輸送の実現」等の分野における諸課題を速やかに解決し、より一層、お客様のニーズにマッチした輸送品質の改善を目指してまいります。

II. 具体的な取り組み

1. お客様のニーズを反映するための取り組み

今後、鉄道貨物輸送をより一層ご利用しやすくするために、お客様のご意見やご要望をしっかりと受け止めるとともに、対応力・解決力の強化を図ってまいります。

また、お客様から頂いた個別の様々な輸送ニーズに対しては、具体的な取り組みを推し進め、ご利用しやすい商品づくり及び輸送品質の向上を目指してまいります。

(1) お客様対応体制の強化

① 対応窓口の明確化

お客様のニーズを的確に受け止め、課題の整理・解決に結びつけるため、本社においては、荷主業界別の対応窓口として営業担当各部に業種別専任グループを設置し、ご相談をお受けします。また、各地方においては、支社、支店、営業支店等が同様に窓口として対応いたします。

なお、お客様対応にあたっては、利用運送事業者と連携し、お客様との定期的な意見交換に参画するなど、直接、コミュニケーションを行なう頻度を高めます。

② ニーズの集約と課題解決

対応窓口に寄せられながら、その場で解決できないお客様のニーズ等は、社内の関係部門により構成される「モーダルシフト推進委員会」を新たに設置して、情報の共有化を図るとともに、ニーズの実現に必要な課題の解決をスピーディーに図ります。

③ 課題解決過程及び結果のフィードバック

ニーズを寄せられたお客様に対して、「モーダルシフト推進委員会」における課題解決の過程を明らかにする観点から、増送ニーズについては、輸送開始までの検討スケジュールを明確にするなど、課題の整理状況、結果をお客様にフィードバックする仕組みを作ります。

④ 「ソリューションチーム」による課題解決

当社単独では解決し得ないより大きな課題を解決する必要がある場合は、その都度、関係するお客様、利用運送事業者等とともに「ソリューションチーム」を設け、課題の解決、対策の実施、効果の検証を行なってまいります。検討に際しては、内容に応じて予め課題解決のスケジュールを設定し、関係の皆様にも明示します。

これに加え、輸送枠が取り難いと言われる状況の改善、輸送障害時の対応の改善等の課題については、当社と利用運送事業者等で別途チームを設け、検討を進めてまいります。

(2) お客様の輸送ニーズへの取り組み

① 大型コンテナネットワークの拡大

鉄道輸送の効率性向上及びモーダルシフトを推進する観点から、大型トラックからのシフトが容易で、荷役の効率性に優れた 31ft コンテナ等の輸送を拡大するための条件整備を行ないます。

具体的には、お客様のニーズを踏まえつつ、駅の改良及びトップリフターの導入（現行 53 駅→目標 70 駅）、ハブ機能を持つ主要駅での中継作業等の体制整備を進めるとともに、輸送可能ルート・輸送日数をパンフレット等でわかりやすくご案内します。

また、利用運送事業者等との連携により、31ft 私有コンテナ等の増備及び運用効率を高めるための取り組みを行ないます。

② 温度管理コンテナなどによる品質向上ニーズへの対応

食品関係を中心に冷凍コンテナ等のニーズが最近とみに高まっています。 帰り荷を確保し往復の運用効率を高める観点から、(社)全国通運連盟が検討を進める「帰り荷情報登録システム(仮称)」の構築について、当社においても積極的に参画してまいります。

また、ニーズにマッチした円滑なコンテナ供給のため、コンテナリース会社等との連携体制を強化してまいります。

③ リードタイム等の改善

お客様のニーズを踏まえ、「翌日配送圏の拡大」など、使いやすいダイヤの設定に向けた取り組みを強化してまいります。

拠点駅を結ぶ幹線列車は、トラック輸送と概ね同等のリードタイムを提供していますが、フィーダー区間の駅を発着する場合は複数の列車を利用することから、リードタイムが長くなってしまいうケースがあります。これについては、幹線列車とフィーダー列車の接続を改善することにより、翌日配送圏のエリアの拡大を進めます。

④ 濡損、破損、荷崩れなど荷物事故の防止

荷物事故の防止に向けては、利用運送事業者とともに原因究明の徹底を図ってまいります。

抜本的な対策として、新製コンテナの計画的な投入、老朽コンテナのリニューアル・内張り板の交換を、引き続き、実施するほか、積載方法・養生方法の改善などに向け、関係団体等を通じて、お客様・利用運送事業者との共同の取り組みを行ないます。

⑤ その他

(7) 私有コンテナの登録期間短縮

申込から登録までの時間がかかり過ぎるとのご批判を受けている私有コンテナの登録について、登録期間の短縮を図るとともに、その過程における進捗状況のご案内を徹底します。

(イ) エコレールマークの普及

「エコレールマーク」制度は、環境にやさしい輸送手段である鉄道貨物輸送について、消費者に直接アピールできる取り組みです。制度が発足して2年が経過しましたが、現時点では十分な普及が図られていないため、(社)鉄道貨物協会等と連携しながら、一層の普及・啓発運動を展開してまいります。

2. 輸送枠を取得しやすくする仕組み作り

お客様のニーズに沿った輸送サービスをスピーディーに提供するため、需要動向に合わせた輸送力の配置やピーク時の需要に合わせた臨時列車の運転等を適時・的

確に行ないます。

また、輸送枠を取得しやすくするため、利用運送事業者と連携しながら、ITやトラック代行等を活用した仕組み作りを行なってまいります。

(1) ニーズを反映した輸送力計画の実施

「モーダルシフト推進委員会」、または「ソリューションチーム」等での検討結果を受け、ダイヤ改正毎に、列車の増発・増結や時刻の調整を行なうなど、使いやすいダイヤの設定に努めてまいります。

また、年に一度のダイヤ改正のほか、お客様のニーズに速やかにお応えするため、四半期毎の輸送手配により、臨時列車の運転及び通常は休日運休としている列車の復活運転を行ないます。その他、定期列車の臨時停車、停車駅ごとの車数変更等も実施します。

長期連休時（ゴールデンウィーク、盆休、年末年始）及び四半期毎の運転計画につきましては、1ヶ月前を目途にご案内させていただきます。また、ご案内後の追加手配につきましては、旅客会社とのダイヤ調整等を経て、可能な限り対応してまいります。

(2) 弾力的な輸送システム・予約システムの構築

① 「IT-FRENS & TRACE」システムによる既存輸送力の有効活用

土休日列車の輸送力を有効活用するため、「IT-FRENS & TRACE」システムの自動枠調整機能の十分な活用を図ります。当該機能を十分に発揮させるため、お客様からの情報提供に基づいた正確な着駅での持ち出し予定日時の入力を徹底してまいります。

また、「曜日限定ルート」、とくに休日等運休列車の前後の列車を活用する中継ネットの柔軟な設定等を行なうとともに、曜日別積載実績を踏まえたお客様へのご案内を的確に行なうことにより輸送の平準化を図り、平日においても輸送枠を取得しやすい環境を構築します。

② トラック代行を活用したフィーダー隘路区間の解消

フィーダー列車の予約が取り難いことが、幹線列車の輸送力の有効活用を妨げている一因となっているため、フィーダー隘路区間の解消に向け、代行トラックを活用した弾力性のある輸送体制の構築を図ります。具体的には、今秋を目途に福岡～鳥栖間におけるトラック代行実施の検討を進めてまいります。また、その他の区間においても、季節に応じて変動する需要動向等を精査して、個別に判断してまいります。

③ ピーク時における幹線区間の輸送力生み出し

幹線区間の輸送力確保に向けて、機動的な臨時列車の運転を行なうほか、いわゆる「見込み予約」の解消あるいは、土日輸送力の有効活用等を推進し、実質的な輸送力の拡大の取り組みを強化してまいります。

また、首都圏の近接した主要駅間においてトラックによる代行輸送等を柔軟に活用することにより、幹線列車の輸送力の有効活用を図る仕組みを構築してまいります。

④ 潜在的な輸送ニーズの把握とその対応策の検討

一定の区間において潜在的な輸送ニーズを把握し、それが既存輸送力を超える場合の対応策（輸送体制、予約の仕組み）を検討する国土交通省の基礎調査に、積極的に協力してまいります。

(3) 路線別・列車別ニーズの整理と反映

利用運送事業者等の協力のもと、路線別・列車別に、お客様の増産・増送等の情報、輸送枠が取れずに他輸送モードへ流れた潜在ニーズに関する情報などの収集・整理を行なってまいります。情報については、データベース化を検討するとともに、今後のダイヤ改正等における輸送力増強及び既存輸送力の有効活用の実現に的確に反映させてまいります。

3. 安全・安定輸送の実現

「安全はすべてに優先する」という考え方のもと、運転事故等の絶滅を目指すとともに、「ヒューマンエラー」及び「車両故障」を原因とした輸送障害の更なる低減を図っていきます。

一旦輸送障害が発生した場合には、迅速・的確な情報連絡体制の整備、運転再開後における列車遅延拡大の防止、及び代替輸送体制の整備を図り、お客様のご迷惑を最小限にとどめるよう努めます。

(1) 迅速、的確な情報連絡体制の整備

① 情報伝達の迅速化と組織の強化

平成 18 年度に発生した武蔵野線における輸送障害の反省を踏まえ、情報の一元管理及び迅速かつ的確な伝達を行なうため、平成 19 年 2 月に「輸送情報統括責任者」の指定を行ないました。また、組織を横断して輸送障害対策を行なうため、「異常時業務支援グループ」を設置いたしました。

今後は、これらの仕組みを活用し、お客様への影響の最小化に取り組んでまいり

ます。

② 「コンテナの現在位置情報」の提供方法の改善

現在開発中の運転支援システムでは、機関車にナビゲーションシステムを搭載して、リアルタイムで列車位置の所在確認をすることとしています。

当該システムの稼動後は、ホームページ（及び携帯サイト）で列車及びコンテナ単位で現在位置情報が参照できる機能の提供開始を検討してまいります。（平成 20 年度内に提供予定）

③ お客様への連絡体制

従来よりホームページやインターネットメールで配信していた輸送情報について、連絡手段の多様化という観点から、平成 18 年度に携帯サイトによる提供を開始しました。改めて、これらの手段のご案内の徹底を図ります。

また、今後、お客様及び利用運送事業者に対する 24 時間対応の双方向連絡窓口（営業指令）の設置に向けた準備を進めるとともに、お客様毎に適時・適切な情報提供を行なうための方策を検討してまいります。

(2) 運転再開後における列車遅延拡大の防止

① 列車運行の早期回復

列車の運休判断を明確化して、正常ダイヤへの早期復帰のための手配を迅速に行ないます。また、ダイヤの乱れが他の線区に拡大することを防止するため、特定線区において弾力的な運転士・機関車運用を行ないます。

② 旅客会社との連携強化及び指令体制の強化

異常時の運転整理については、旅客鉄道会社との密接な連携により、鋭意、調整を行なってまいります。加えて、運転再開後の列車影響を最小限とするため、全国に管理職の「指令室長」を配置するなど指令体制の強化を図ってまいります。

③ 予備車両の配置による異常時対応能力向上

大幅なダイヤ乱れの際、速達性の使命を持つ列車の折返し遅延を防止するため、主要駅に予備の車両を配置します。

(3) 鉄道輸送不能の場合における代替輸送体制の整備

① トラックを利用した代替輸送体制の整備

鉄道の長期不通時に加え、短期（半日から 1 日程度）不通の場合の代替輸送について、利用運送事業者とルール化の検討を進めてまいります。具体的には、今年

度、(社)全国通運連盟と共同で、輸送障害時対策ワーキンググループを設置し、首都圏における衛星駅から拠点駅までの代行輸送、東海道線における途中駅取卸し及び代行輸送についての実証実験を今秋から実施します。

また、代行能力の拡大を図るため、コンテナ集配車以外のトレーラー・シャーシを活用した代替輸送の検討を進めてまいります。

② 高速フェリーを利用した輸送の実施

一昨年来から輸送障害が頻発している日本海縦貫ルートで、高速フェリー（舞鶴～小樽間、新日本海フェリー）を利用した輸送を今秋から開始します。

Ⅲ. むすび

物流業界を取り巻く環境の変化は目まぐるしく、お客様のニーズはますます高度化しています。このような中、私たちJR貨物は、鉄道貨物輸送をお客様の物流システムに組み込んで頂くべく、様々な取り組みを行ってまいります。

そのため、安全・安定輸送の徹底を図るとともに、利用運送事業者との連携を強化しながら、これまで以上にお客様の声を反映した商品作りに努めるなど、モーダルシフトの担い手にふさわしい輸送システムの構築を目指します。

これにより、確固とした信頼を獲得し、省エネルギー・CO₂排出量削減といった地球環境問題への対応や物流効率化などの要請にしっかりとお応えしてまいります。

「JR貨物による輸送品質改善アクションプラン」について

平成19年 7月12日
日本貨物鉄道株式会社



アクションプラン策定の趣旨・背景

地球環境問題等を背景に、環境負荷の最も小さい輸送モードである鉄道貨物輸送への期待が高まっています。こうした中、私たちJR貨物は「お客様に選択される輸送サービスの提供」を目指し、安全・安定輸送の確保を基軸に、輸送品質の改善を図ってまいりました。

しかしながら、これまでは自然災害等の発生時における安定輸送対策や、お客様のニーズに対応する体制が不十分であったこと等から、その期待に十分にお応えできていませんでした。

こうした背景のもとに、平成19年3月、国土交通省に「JR貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会」が設置され、お客様、利用運送事業者からのご意見を頂きながら、鉄道貨物輸送をご利用頂くにあたっての課題の抽出・解決策の検討を行なってまいりました。



「JR貨物による輸送品質改善アクションプラン」を策定

アクションプラン策定の前提となる課題

本アクションプランにおいては、「JR貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会」におけるヒアリング結果を踏まえ、お客様の主なニーズを抽出し、具体的な解決策を検討しました。

- ・お客様のニーズを受け止めるための体制整備
- ・大型コンテナ及び温度管理コンテナ利用拡大のニーズ
- ・リードタイム改善のニーズ
- ・輸送力、輸送枠に対するニーズ
- ・輸送障害時の情報提供及び対応に関するニーズ

会社全体でしっかりと受け止めます

責任体制を明確にします

お客様・利用運送事業者・JR貨物の三者が一体となって課題の解決に取り組みます

お客様のニーズを
反映するための
取り組み

- ・お客様対応体制の強化
- ・お客様の輸送ニーズへの取り組み

輸送枠を
取得しやすくする
仕組み作り

- ・ニーズを反映した輸送力計画の実施
- ・弾力的な輸送システム・予約システムの構築

安全・安定輸送の
実現

- (輸送障害時における対策)
- ・迅速、的確な情報連絡体制の整備
 - ・運転再開後における列車遅延拡大の防止
 - ・鉄道輸送不能の場合における代替輸送体制の整備

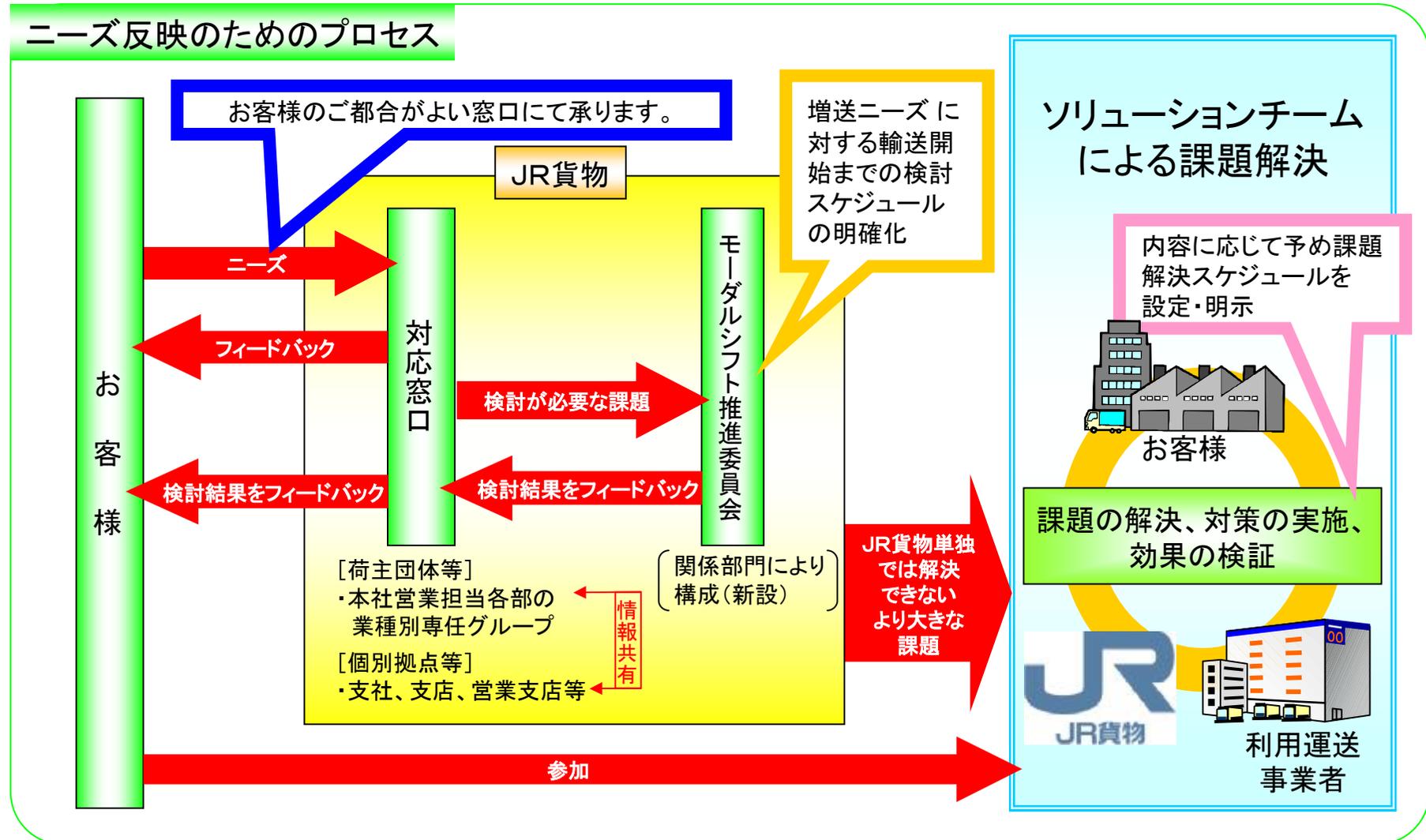
1. お客様のニーズを反映するための取り組み



1. お客様対応の強化①

お客様のニーズをしっかりと受け止め、課題を解決するための仕組みを構築します。

ニーズ反映のためのプロセス

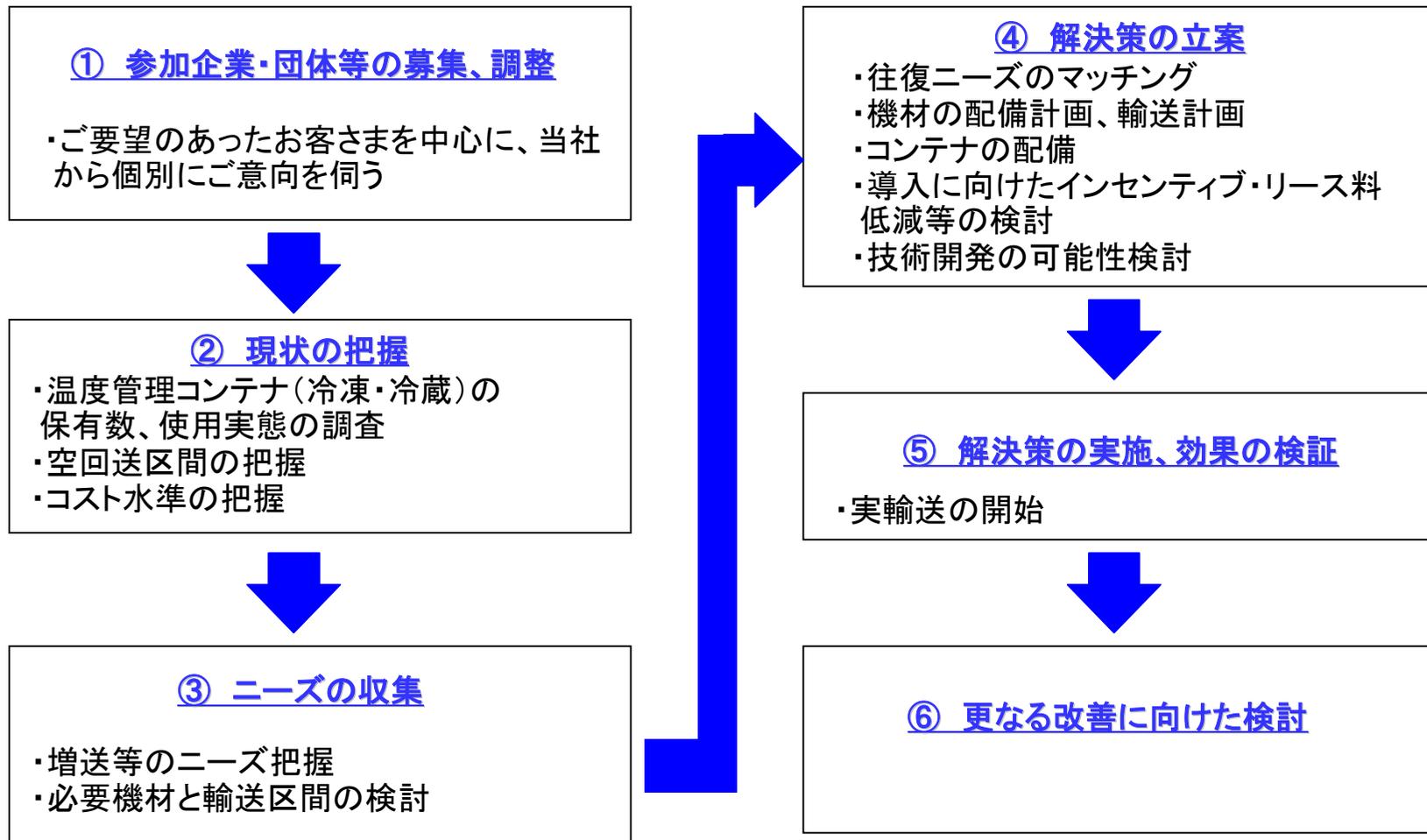


1. お客様対応の強化②

ソリューションチームのイメージ(例: 温度管理コンテナの利便性向上)

※ 想定する参加企業・団体等

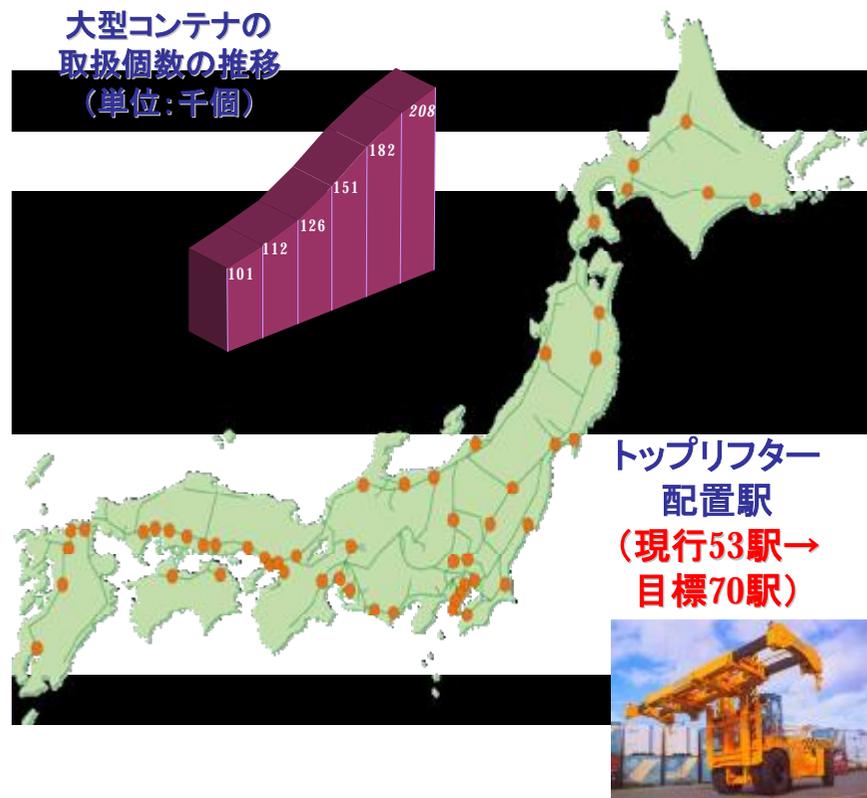
冷凍食品、乳製品、農産品関係の各企業・団体



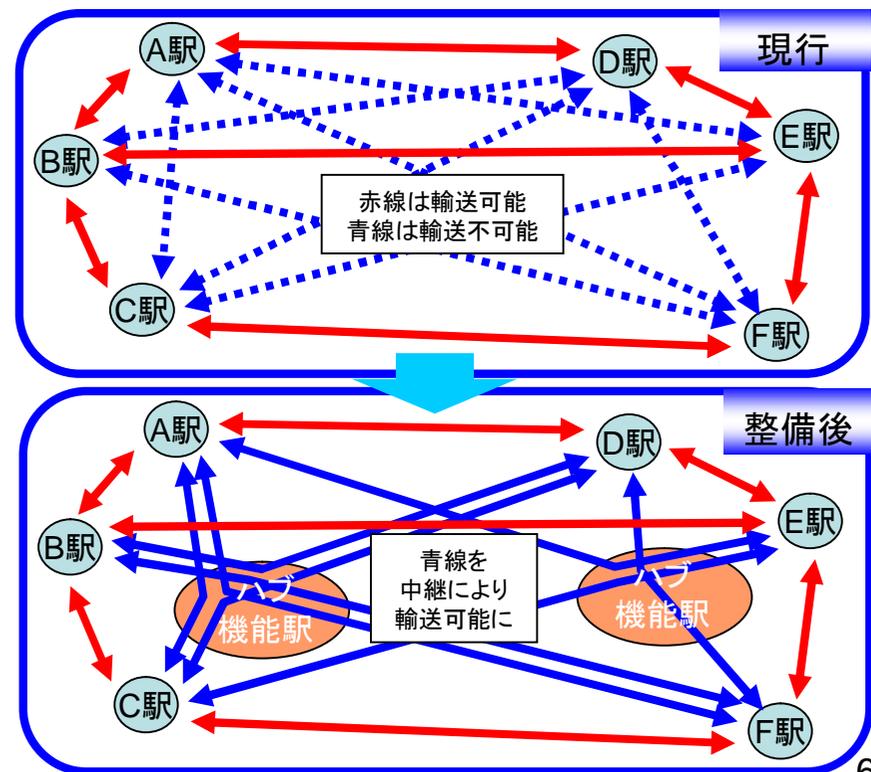
2. 大型コンテナネットワークの拡大

積載効率・荷役性に優れ、大型トラックからの鉄道シフトが容易なため、時代の潮流に乗りつつある大型コンテナ(31ftコンテナ等)の輸送ネットワークの充実・拡大を図ります。

- ① トップリフターの配置駅拡大を図ります。
- ② 直通列車の運行区間に限定されていた大型コンテナの輸送区間が、ハブ機能を有する主要駅での中継により大幅に拡大されます。
⇒輸送可能ルート・輸送日数は、パンフレット等で分かりやすくご案内します。
- ③ 利用運送事業者等との連携により、31ft私有コンテナの増備及び運用効率を高めるための取り組みを行ないます。



ハブ機能を持つ主要駅での中継作業・体制整備

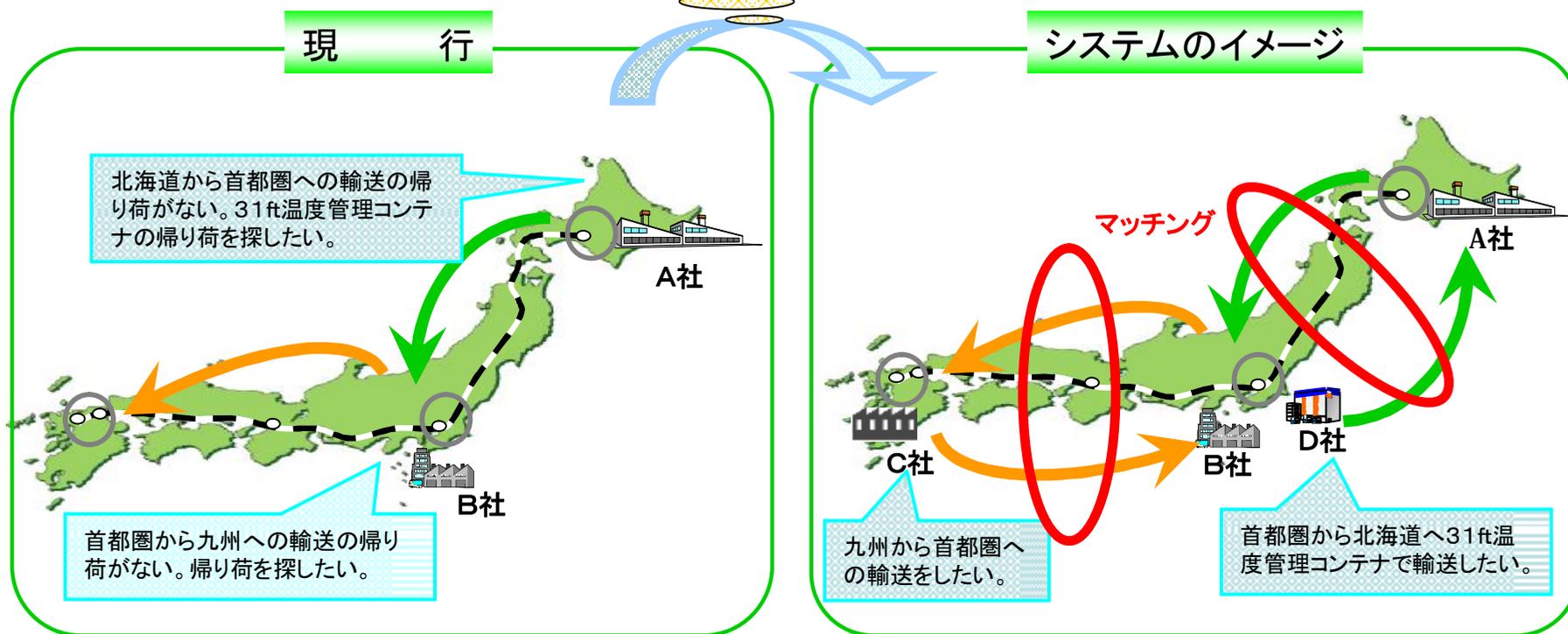


3. 温度管理コンテナなどによる品質向上ニーズへの対応

利用運送事業者等との連携により、温度管理コンテナ等の帰り荷確保による運用効率の向上に取り組んでまいります。

「帰り荷情報登録システム(仮称)」の構築
＜空回送情報の提供＞

(※)(社)全国通運連盟の検討に積極的に参画してまいります。

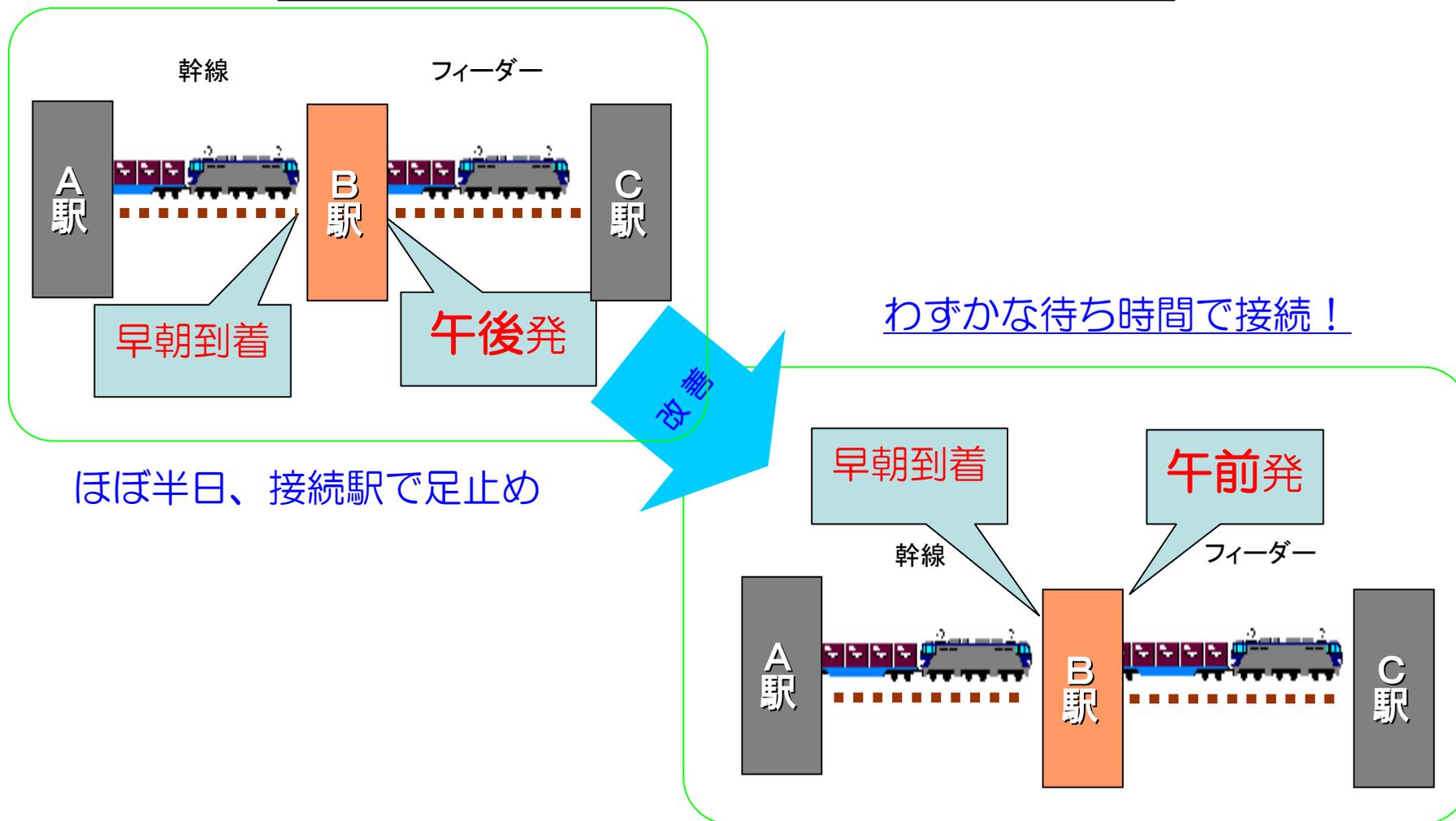


・大型コンテナの空回送情報も、帰り荷情報登録システムで取扱うことを検討

4. リードタイム等の改善

幹線列車とフィーダー列車の接続改善により、「翌日配送圏」エリアの拡大を図ります。

お客様のニーズに合わせた接続改善により、リードタイムを短縮



5. コンテナ輸送品質の改善 等

濡損、破損、荷崩れなど荷物事故の防止に向けた取り組みを実施します。

- ・利用運送事業者とともに原因究明の徹底
- ・新製コンテナの計画投入(5,000個/年)
- ・老朽コンテナのリニューアル、内張り板の交換
- ・コンテナへの積載方法・養生改善などを検討する委員会の充実
(パレタイズ、ラッシングなどの荷崩れ防止装置、振動緩衝材など)

私有コンテナ登録の改善を行ないます。

- ・登録に必要な期間の短縮
- ・登録過程における進捗状況のご案内を徹底

エコレールマークの普及に努めます。

- ・(社)鉄道貨物協会等と連携し、普及・啓発を目的とした運動の積極的展開

取組企業認定32件、商品認定10件(平成19年7月現在)

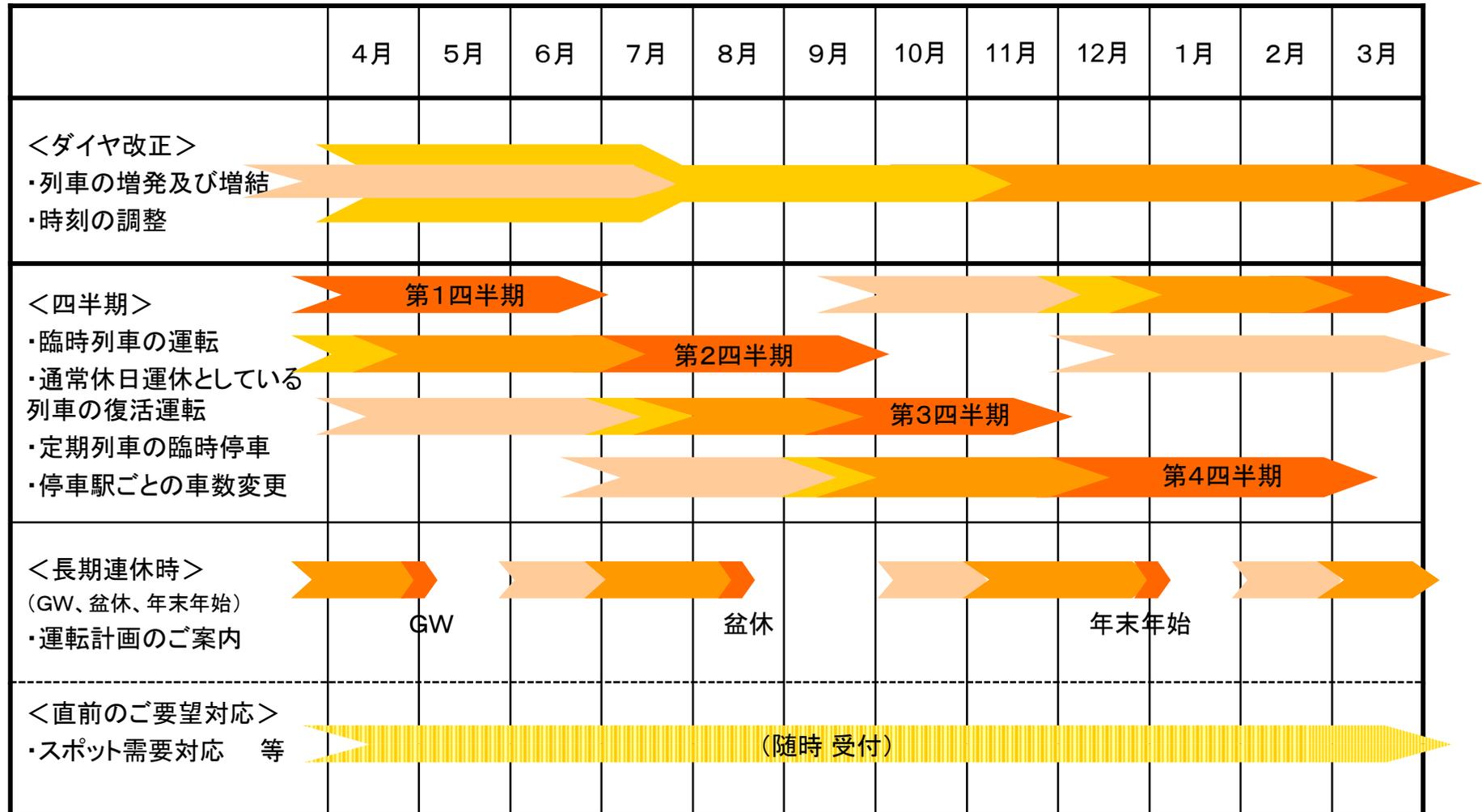


2. 輸送枠を取得しやすくする仕組み作り



1. ニーズを反映した輸送力計画の実施

ニーズの反映は、概ね次のスケジュールにより実施します。

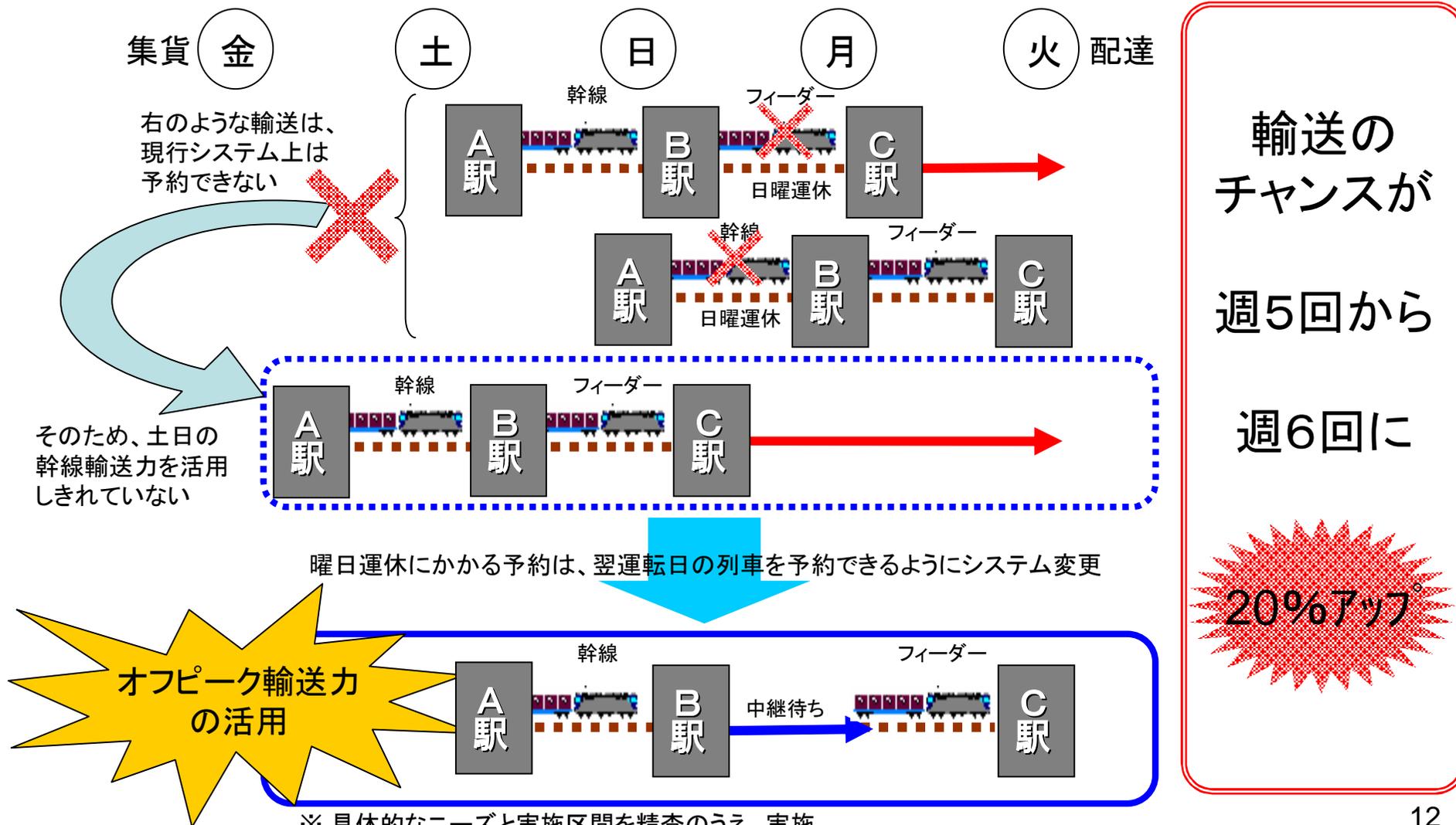


(凡例) お客様からのニーズ調査 検討・調整 お客様へのご案内 実施

2. IT-FRENS&TRACEシステムによる既存輸送力の有効活用

土休日列車の輸送力を有効活用するため、「IT-FRENS&TRACE」システムの自動枠調整機能の十分な活用等により、輸送の平準化を図り、平日においても輸送枠を取得しやすい環境を構築します。

「曜日限定ルート」の設定



※ 具体的なニーズと実施区間を精査のうえ、実施

3. トラックを活用したフィーダー隘路区間の解消

フィーダー隘路区間の解消に向けて、トラックを活用した弾力性のあるシステムの構築を図ります。

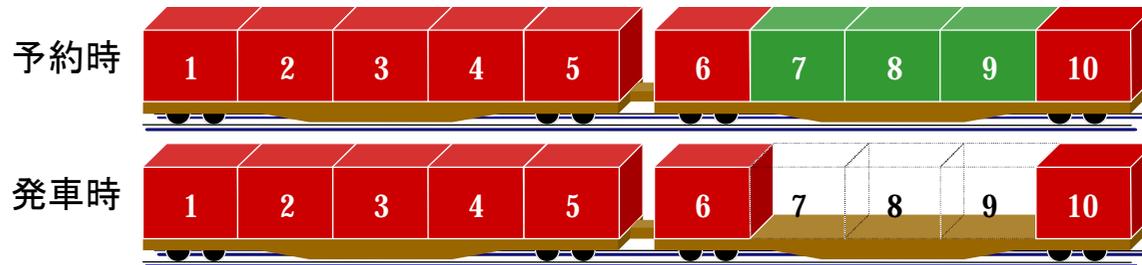
今秋から、福岡貨物ターミナル駅～鳥栖貨物ターミナル駅間で実施します。

なお、他の区間においても需要動向に応じて、弾力的に対応してまいります。



4. ピーク時の幹線区間の輸送力生み出し

見込み予約解消による輸送力の実質的な拡大に取り組んでまいります。



見込み予約、未使用指定枠による直前キャンセルの解消に取り組みます。

首都圏の主要ターミナル相互間におけるトラック代行輸送体制の構築を行ないます。

(一例)

新座(夕) 福岡(夕)行き 5個オーバー

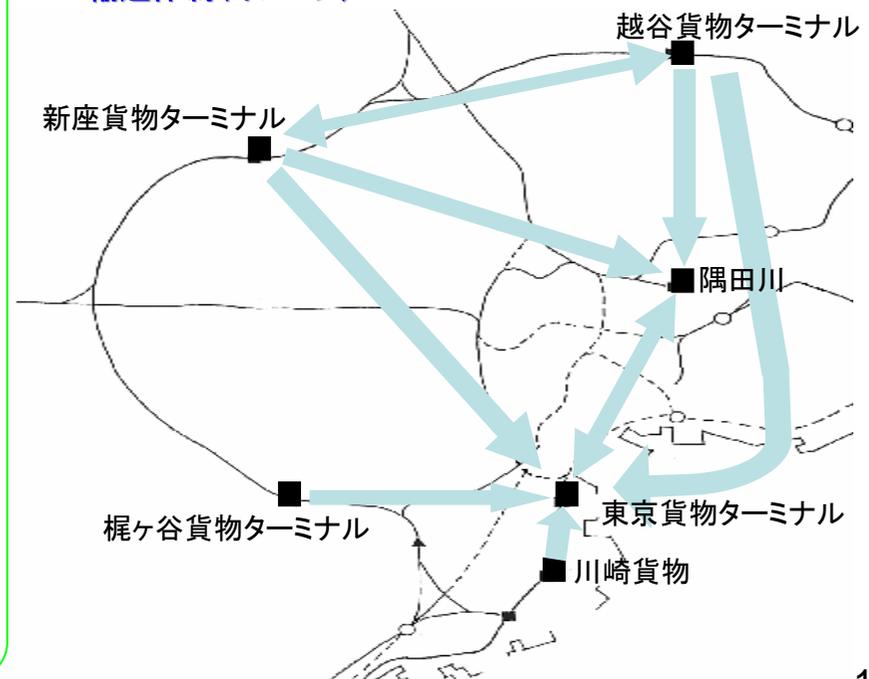


東京(夕) 福岡(夕)行き 5個空きあり



新座(夕)駅で福岡(夕)駅行き輸送力が不足していても東京(夕)駅では福岡(夕)駅行きの輸送力に余裕がある場合、トラック代行輸送を行なって、東京(夕)駅からの鉄道輸送を行います。

首都圏の主要ターミナル相互間におけるトラック代行輸送体制(イメージ)



3. 安全・安定輸送の実現 (輸送障害時における対策)

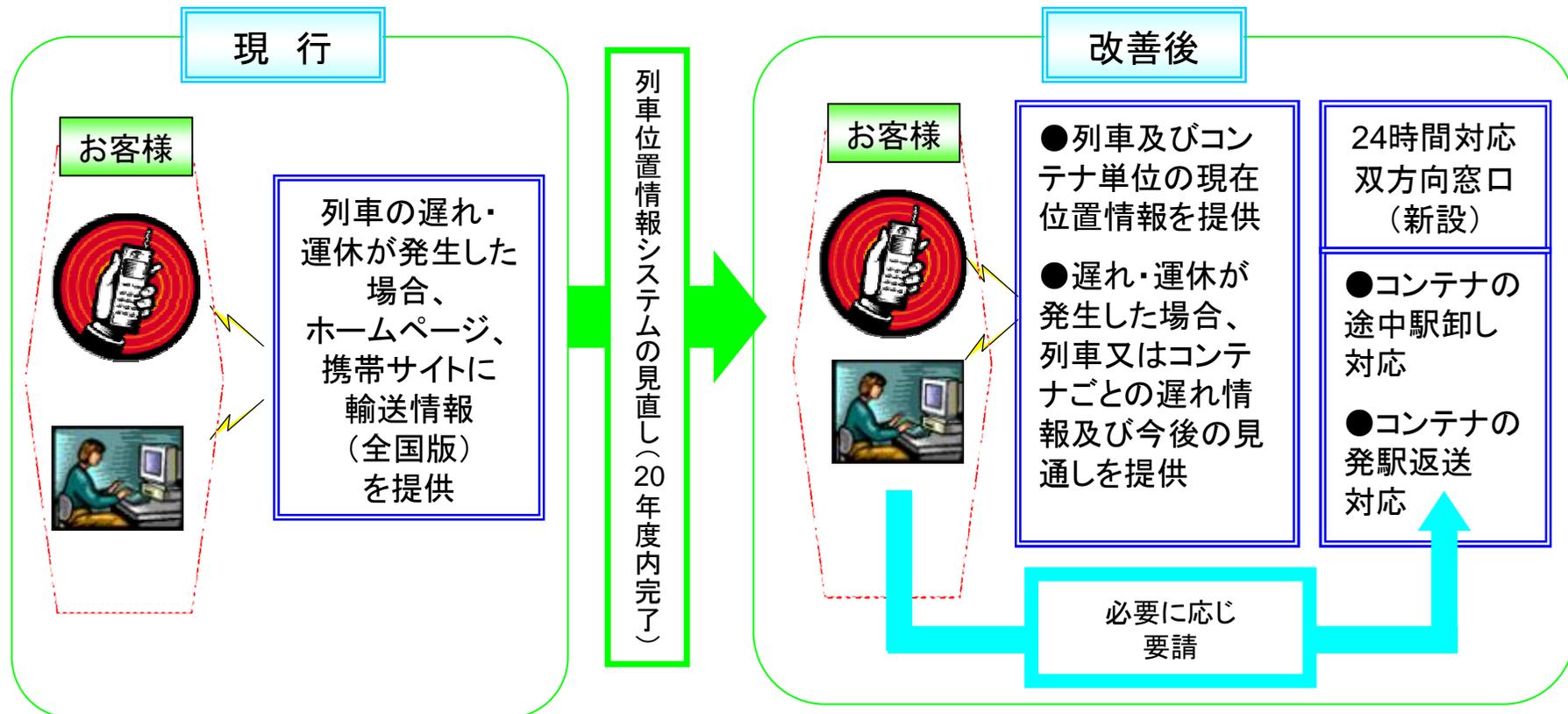


1. 迅速、的確な情報連絡体制の整備

情報伝達の迅速化と組織の強化を行なっています。

- ・ 輸送情報統括責任者の指定
- ・ 異常時業務支援グループの設置

お客様への情報提供方法を改善します。



2. 運転再開後における列車遅延拡大の防止

旅客会社との連携を強化するとともに、指令体制を強化します。

- ・旅客鉄道会社とのより緊密な連携体制の確立による列車遅延の最小化
- ・列車ダイヤの早期正常化に向けた指令体制強化

列車本数(1日) 622本
(内訳)コンテナ 432本
車扱 190本
(平成19年度首データ)



主要駅に予備車両を配置します。

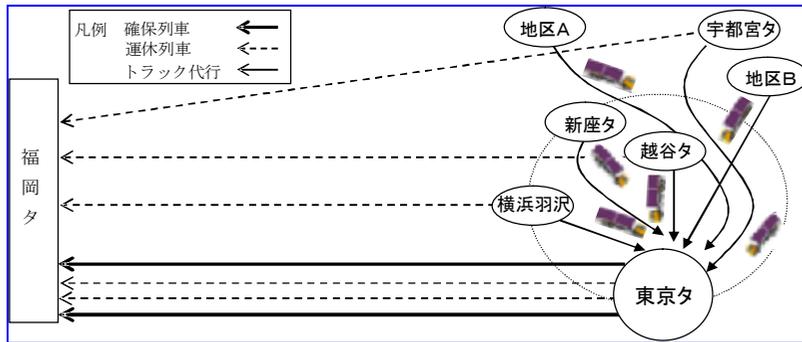
- ・速達の使命を有する列車の定時運転の確保



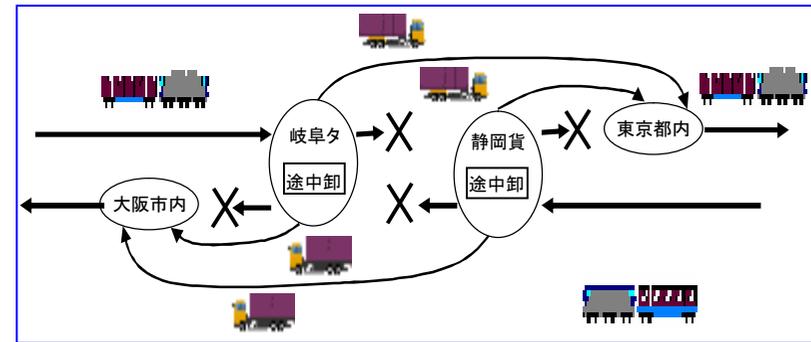
3. 鉄道輸送不能の場合における代替輸送体制の整備

トラックを利用した代替輸送体制を確立するため、(社)全国通運連盟と共同で実証実験を行ないます。

首都圏における衛星駅から拠点駅までの代行輸送(イメージ)



東海道線における途中駅取卸し及び代行輸送(イメージ)



コンテナ集配車以外のトレーラー・シャーシを活用した代替輸送の検討を進めてまいります。



高速フェリー(舞鶴~小樽)を利用した輸送を実施します。(本年秋~)

イメージ



「JR貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会」について

1. 出席者

国土交通省 鉄道局 大口次長(座長) 篠部JR監理室長
総合政策局 最勝寺複合貨物流通課長

荷主団体等 日本鉱業協会、(社)電子情報技術産業協会、石油化学工業協会、
日本路線トラック連盟、(社)日本電線工業会、(社)日本倉庫協会、
(社)日本自動車部品工業会、(社)日本冷凍食品協会、全国農業協
同組合連合会、日本郵政公社、(社)日本乳業協会、(社)日本電機
工業会、(社)ビジネス機械・情報システム産業協会、(社)日本自動
車工業会、飲料メーカー各社 以上15団体

(社)鉄道貨物協会

利用運送事業者 (社)全国通運連盟 日本通運(株) (株)丸和通運

JR貨物 小林社長、田村副社長、浅井専務

2. スケジュール

3月 5日(月) JR貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会(第1回)
3月29日(木)～5月 9日(水) 第1回業界ヒアリング(15団体)
6月 6日(水)～6月15日(金) 第2回業界ヒアリング(14団体)
6月26日(火) JR貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会(第2回)

<参考>

対応窓口

別紙2

[本社]

業種	対応窓口 (営業部専任チーム)	電話番号
農産品	販売G	03-3239-9331
紙・パルプ		
鉱業	環境事業部	03-3239-9323
食品・飲料・乳業	開発行動G	03-3239-9167
電気・情報機器		
機械・重電		
石油・化学	石油・化成品G	03-3239-9331
非鉄金属(電線)		
自動車・自部品	自動車G	03-3239-9331
倉庫・陸運・郵政	複合輸送G	03-3239-9331

[北海道支社]

	郵便番号	住所	電話番号
北海道支社 営業	060-0011	札幌市中央区北11条西15丁目1-1	(011)737-2717
帯広営業支店	080-2470	帯広市西20条南1丁目	(0155)33-3220
釧路営業所	084-0904	釧路市新富士町3丁目1	(0154)51-0212
旭川営業支店	079-8441	旭川市流通団地1条5丁目	(0166)48-4420
北見営業所	090-0020	北見市大通東1丁目	(0157)23-4210
札幌営業支店	003-0030	札幌市白石区流通センター3丁目1-48	(011)865-2490
苫小牧営業支店	053-0007	苫小牧市船見町1丁目10	(0144)34-7688
室蘭営業所	050-0081	室蘭市日の出町1丁目無番地	(0143)44-5715
函館営業支店	041-0821	函館市港町1丁目35	(0138)41-1186

[東北支社]

	郵便番号	住所	電話番号
東北支社 営業	980-0022	仙台市青葉区五橋1丁目1-1	(022)227-2482
青森営業支店	030-0946	青森市大字古館字安田14-3	(0177)41-8388
八戸営業所	039-1103	八戸市大字長苗代字亀子谷地20-1	(0178)28-1752
盛岡営業支店	020-0034	盛岡市盛岡駅前通1-41	(019)651-9662
仙台営業支店	983-0045	仙台市宮城野区宮城野3丁目2-1	(022)295-9353
石巻営業所	986-0836	石巻市南光町2丁目222	(0225)95-2763
山形営業所	990-2161	山形市大字漆山字ニツ段2111-6	(023)687-5855
秋田営業支店	010-0817	秋田市泉菅野1丁目19-1	(018)866-5957
郡山営業支店	963-0111	郡山市安積町大字荒井字猫田1-2	(024)943-1082

[東海支社]

	郵便番号	住所	電話番号
東海支社 営業課	492-8143	稲沢市駅前1丁目9-3	(0587)24-3528
静岡支店	422-8005	静岡市駿河区池田字大黒坪346	(054)264-2865
富士営業所	416-0914	富士市本町1-7	(0545)61-7611
浜松営業支店	432-8048	浜松市中区森田町306-2	(053)453-2505
名古屋営業支店	454-0865	名古屋市中川区掛入町3丁目4	(052)354-7082
岐阜営業支店	500-8388	岐阜市今嶺4丁目18-1	(058)276-0571
四日市営業支店	510-0093	四日市市本町3-85	(0593)53-6806

[関東支社]

	郵便番号	住所	電話番号
関東支社 営業部	102-0072	千代田区飯田橋3丁目13-1	(03)3239-9045
高崎営業支店	370-0841	高崎市栄町6-26	(027)324-0062
熊谷営業所	360-0831	熊谷市大字久保島字宮田1080	(048)533-3196
水戸営業支店	310-0011	水戸市三の丸1丁目4-47	(029)227-2113
千葉営業支店	260-0031	千葉市中央区新千葉1丁目3-24	(043)225-9106
宇都宮営業支店	329-0524	栃木県河内郡上三川町大字多功字上の原2970	(0285)53-1709
東京営業支店	140-0003	品川区八潮3丁目3-22	(03)3790-0621
神奈川営業支店	221-0863	横浜市神奈川区羽沢町83-1	(045)371-3681
武蔵野営業支店	352-0004	新座市大和田2丁目1-9	(048)479-4061
長野営業支店	380-0927	長野市栗田源田窪992-6	(026)266-7230
松本営業所	390-0826	松本市出川町1丁目2	(0263)25-0653
新潟支店	950-0086	新潟市中央区花園1丁目1-1	(025)248-5151
長岡営業所	940-1106	長岡市宮内8丁目11-1	(0258)32-0075

[関西支社]

	郵便番号	住所	電話番号
関西支社 営業部	530-0012	大阪市北区芝田2丁目4-24	(06)6372-1773
金沢支店	920-0005	金沢市高柳町10-1-4	(076)251-7164
福井営業所	918-8012	福井市花堂北1丁目1-25	(0776)35-7886
富山営業支店	930-0838	富山市下赤江中摺15	(076)441-0617
高岡営業所	933-0002	高岡市吉久1丁目1-120	(0766)83-0581
京都営業支店	600-8851	京都市下京区梅小路頭町10-1	(075)314-6566
大阪営業支店	530-0011	大阪市北区大深町2丁目25	(06)6375-5569
兵庫営業支店	654-0026	神戸市須磨区大池町5丁目1-21	(078)735-1370
姫路営業所	671-0221	姫路市別所町別所1934番地	(0792)52-6982
米子営業支店	683-0027	米子市陰田町331-2	(0859)34-2610
岡山支店	700-0023	岡山市駅前町2丁目1-7	(086)225-1181
福山営業所	721-0942	福山市引野町4丁目50-1	(084)941-3816
四国支店	761-8014	高松市香西南町347-2	(087)882-6931
松山営業所	790-0003	松山市三番町8-326	(089)943-5003
広島支店	732-0057	広島市東区二葉の里3丁目8-21	(082)262-9239
大竹営業支店	739-0605	大竹市立戸1丁目1	(0827)52-4809
山口営業支店	746-0015	周南市清水2丁目16-1	(0834)62-3941
宇部営業所	759-0207	宇部市大字際波小張田1614-1	(0836)41-8840
下関営業所	750-0066	下関市東大和町2丁目7-7	(0832)66-1244

[九州支社]

	郵便番号	住所	電話番号
九州支社 営業	803-0812	北九州市小倉北区室町3-2-57	(093)583-6245
北九州営業支店	800-0057	北九州市門司区大里新町11-3	(093)372-3147
福岡営業支店	812-0051	福岡市東区箱崎埠頭2丁目3-2	(092)632-8254
鳥栖営業所	841-0024	鳥栖市原町字大野1370-4	(0942)87-3581
佐賀営業所	840-0857	佐賀市鍋島町八戸大字上深町3010	(0952)33-4394
大分営業支店	870-0002	大分市浜の市1丁目1	(097)537-3564
延岡営業所	882-0053	延岡市幸町3丁目4301-2	(0982)33-2533
宮崎営業所	880-0211	宮崎県佐土原町大字下田島9895-1	(0985)72-0713
熊本営業支店	860-0055	熊本市蓮台寺4丁目1-15	(096)354-6624
八代営業所	866-0823	八代市十条町420	(0965)34-1807
鹿児島営業支店	892-0812	鹿児島市浜町2丁目6	(099)222-6966