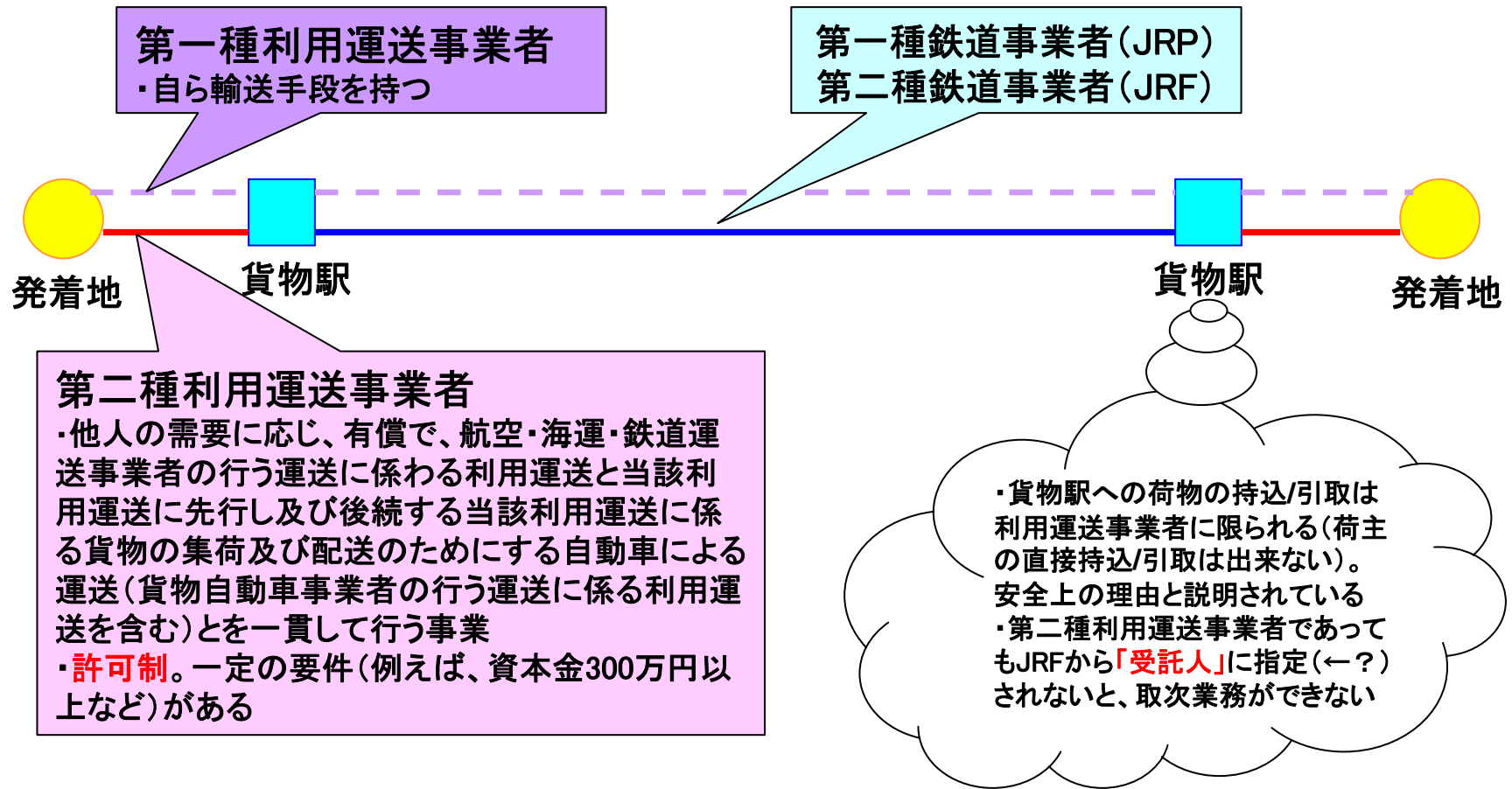


表 モーダルシフト推進のために関係主体が出来ること

	輸送枠拡大のために出来る事項	コスト削減のために出来る事項	リードタイム短縮のために出来る事項	輸送品質向上のために出来る事項	包装資材の利便性向上のために出来る事項	その他モーダルシフト推進のために出来る事項
荷主 関連法規	◇事例集に加えて、 ・土日の比較的空いているJRコンテナ活用すべく、生産調整に努める。 ・ 急ぐ貨物と急がない貨物を明確に区分して、フォワーダーに依頼する。 急がない貨物は日本海廻り等の空いているルートを使用して貰う。	◇事例集に加えて、 ・同左 ・同左 輸出入の40ft海上コンテナの国内ドレイ費用が高い。JRコンテナで 輸送すれば安くなる場合がある。 (現在、宇都宮方面のみ使用可能とのこと) ・ コンテナの積載率向上	◇事例集参照	◇事例集に加えて、 ・運送側に全て任せるのではなく、荷主としても積極的かつ具体的に改善に取り組んでいくことが必要。自らの商品にあった 包装資材の選択や、JR・通運に対する品質管理の現場ベースでの指示 を行うべきではないか。	◇事例集参照	◇事例集に加えて、 ・一定レベルまでの輸送障害等を確率的に発生するリスクと見なし、 バッファとしての在庫を増やす ことがあってもよいのではないか。トラックと同じ条件で代替経路を確保しようというのはそもそも無理。荷主側でも リスクヘッジ対策 を検討すべきだと思う。
フォワーダー 関連法規	◇事例集に加えて、 ・荷主は、年間で出荷量に波があるのは仕方がないことであり、 フォワーダーの横の連絡 により、空きのコンテナ輸送を少なくする。	◇事例集に加えて、 ・ 31ftコンテナの共同活用	◇事例集に加えて、 ・着荷主が急ぐ場合でも、着貨物駅への引き取りは不可能。その駅に店を持っている通運会社しか貨物の取扱いができない。駅構内の事故防止や混雑対策等の目的もあるが、やはり閉鎖的である。 通運会社は駅で荷卸しや積み込みをして、荷主が引き取りや持ち込みをすれば、リードタイム短縮やコストダウン になる場合もある。	◇事例集に加えて、 ・顧客獲得のため、 汎用的な養生材や防振パレットの開発等 にもっと力を入れるべき。また、そこで付加価値を高めた輸送サービス商品を提供すればよい。	◇事例集に加えて、 ・31ftコンテナの整備	◇事例集に加えて、 ・輸送障害や輸送事故のリスクを見込んで、 保険会社等と協力して損失補償付の輸送サービス商品 を提供する。荷主からのクレームを処理するだけでなく、 リスクを価格評価 すればよいのではないか。
JR貨物(JRF) 関連法規	・JRPから借りる路線枠の拡大 ・増発 ・列車の長編成化 ・既存枠の有効利用 ・輸送障害や輸送事故のリスクを見込んで、保険会社等と協力して損失補償付の輸送サービス商品を提供する。荷主からのクレームを処理するだけでなく、 リスクを価格評価 すればよいのではないか。	・牽引定数に対する充足率向上 ・貨車に対する積載率向上 ・機関車の省エネ化	・ダイヤ(特に接続ダイヤ)の工夫 ・列車の高速化 ・ 荷役時間の短縮	・貨車のグレードアップ(ダンパーの装着など) ・通運や荷主に対して、 鉄道での輸送環境に関する情報を公開 していくべきではないか。そうすれば、対応も取りやすくなる。	・ 長期的には、20.40ftコンテナを標準規格とし、JRIはコンテナ保有を減らして輸送サービスに特化する。 12ftのロットは通運で混載として対応すればよい。国際標準規格に対応できなければ、 インターモーダルの利便性が失われ、いつまでたってもマーケットを拡大することはできない。	◇アクションプラン21参照
JR旅客(JRP) 関連法規	・JRFへの路線枠拡大 ・ 鉄道法	・線路利用料の低減 ・ 鉄道法	・スジの配慮(貨物列車の待避時間の削減)	・線路保守		
行政 関連法規	・ インフラ整備(路線、駅など) ・地方では、道路整備が悪い(トンネル、カーブ、重量制限等)ため、 コンテナ集配送トラックが、2ヶのコンテナを積んで運べないところが多い。インフラ整備や規制緩和が必要。 ・モーダルシフトを積極的に進めようという気合が足りない！！	・輸出入の40ft海上コンテナの国内ドレイ費用が高い。JRコンテナで輸送すれば安くなる場合がある。(現在、宇都宮方面のみ使用可能とのこと) <港灣業者対策等で規制緩和が進んでいない> ・ 31ftコンテナ・プールシステムの推進				

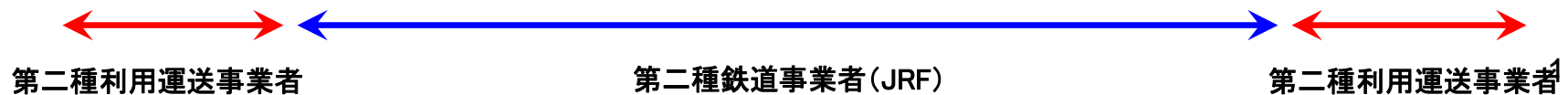
◆鉄道輸送の構造【現状】

資料5



☆現状の鉄道輸送は**二種二種連合**

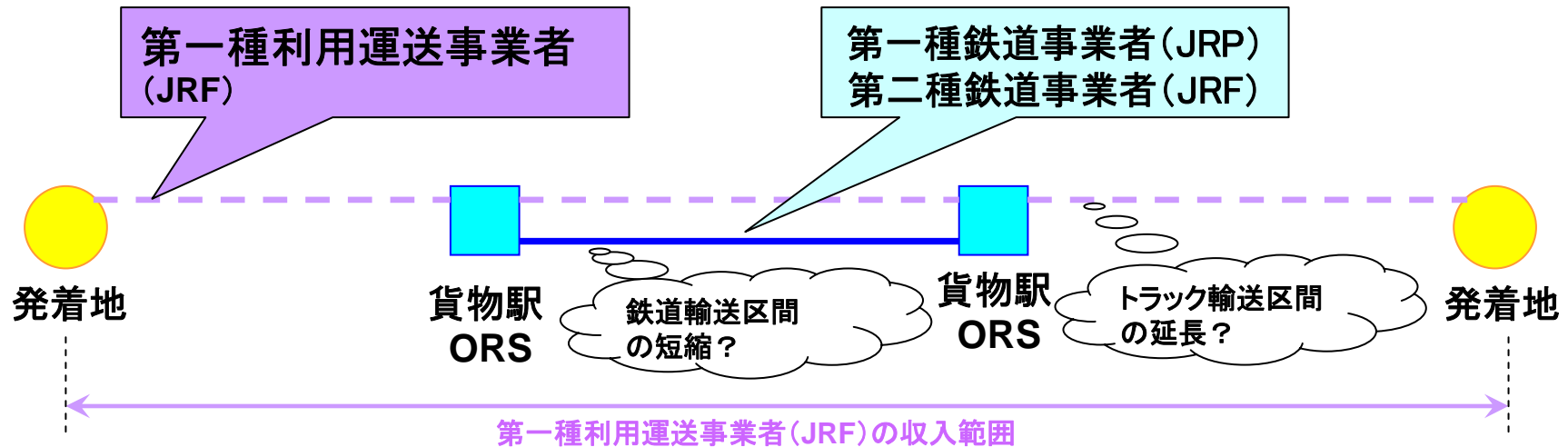
☆料金収入の構成は次の通り



◆JR貨物の経営環境

- ・鉄道部門の黒字経営化
←国からの強い要請？
- ・2006年度は、収入1,290億円に対し支出1,329億円。39億円の赤字
- ・収入を増やし、支出を減らす必要
- ・考える収入増大策【例示】
 - 運賃値上げ
 - 鉄道用地の有効利用
 - 私有コンテナの留置料徴収
 - 利用運送事業への進出
 - 第一種利用運送事業者へ転換？
- ・考える支出削減策【例示】
 - 人手・手間のかかる作業の廃止
 - 入れ替え作業の廃止
 - 鉄道貨物駅の廃止
 - ☞ オフレールステーション(ORS)の設置

◆今後の鉄道輸送の姿【想像】①



☆JRFは、第一種利用運送事業者になる、もしくは、グループ企業の第二種利用運送事業者を増やすことで、Door to Doorでの収入を目指す。

(ただし、JRFグループの営業力が課題)

☞ 兆しの事例: 福岡貨物T~鳥栖貨物T間のトラック輸送

☆料金収入の構成は上のように変化する。

☆なお、「コンテナ問題」は収入と支出のバランス次第か？

・収入の要素: 31ftコンテナ提供によるプラス料金 など

・支出の要素: 購入費、メンテ費、回送費 など

◆今後の鉄道輸送の姿【想像】②

☆トラック輸送区間が増えることによる **Door to Door** でのCO₂排出量の増大が懸念される。

☆他方、第一種利用運送事業者となったJRFとトラック輸送事業者の間で **Door to Door** での価格競争が発生。鉄道を含む一貫輸送のコスト競争力が改善される可能性も。

表 今後の鉄道輸送の姿

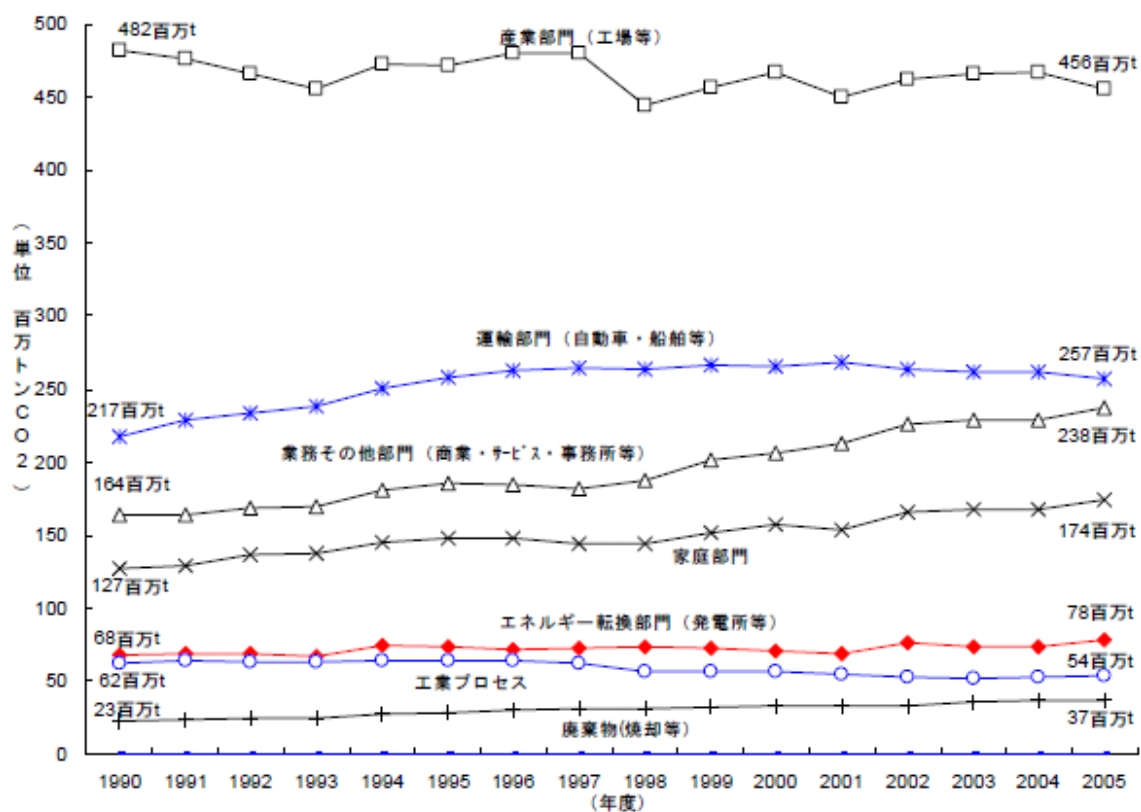
	二種二種連合		JRFの第一種利用 運送事業者化
	現 状	JRF値上げ	
CO ₂	基 準	→	↗
コスト	基 準	↗	↘

提 言（修正案）

◆はじめに

我が国から排出される温暖化ガスの中でも最大量を占める二酸化炭素の排出量は増加傾向が続き、2005年度の排出量は12億9,300万トンに達した。京都議定書で示された削減目標量の基準年である1990年度と比べて13.0%増加したことになる。

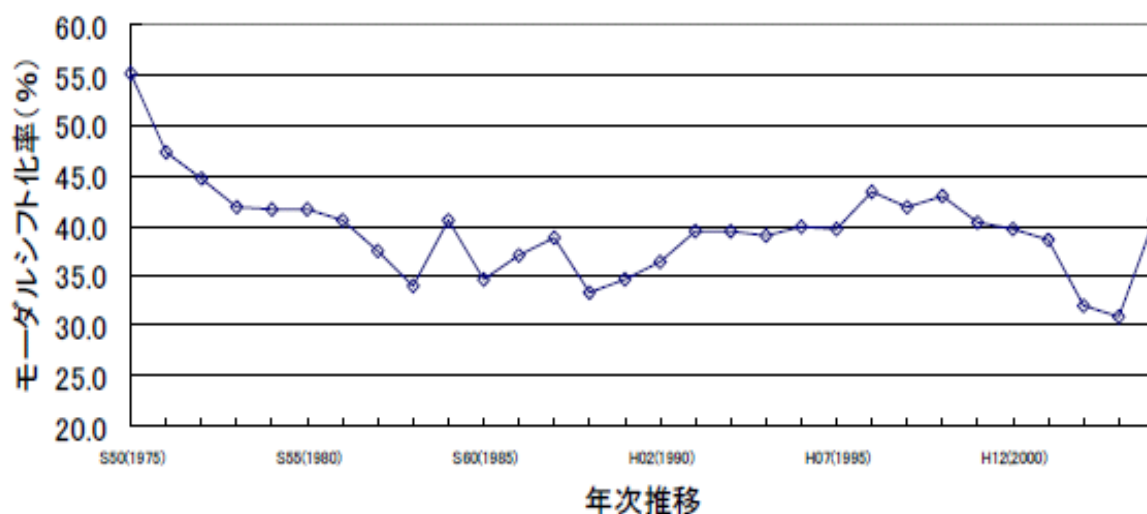
2005年度の部門別の排出量を見ると、運輸部門は2億5,700万トンで、工場等の産業部門に次ぐ第2位、総排出量に占めるシェアは19.9%であり、1990年度と比べて18.1%の大幅増となった。



出典) 日本国温室効果ガスインベントリ報告書 2007年5月 (独)国立環境研究所 p.3-4

図 各部門のCO₂排出量の推移

運輸部門からの二酸化炭素排出量を削減するための方策として、従来から、モーダルシフトに期待が寄せられてきた。しかしながら、モーダルシフトの普及度合いの指標である「モーダルシフト率」を見ると、期待とは裏腹に、漸減傾向が続いている。



図註：モーダルシフト化率とは、輸送距離 500 km 以上における産業基礎物資以外の一般輸送量のうち、鉄道または海運（フェリーを含む）により運ばれている輸送量の割合とされている。

出典）モーダルシフト化率の同行分析 2007 年 5 月 モーダルシフト促進のための要因分析調査委員会 p. 1

図 モーダルシフト率（船舶+鉄道）の推移

荷主企業や利用運送事業者などの鉄道輸送の関係者の間では、これまで、トラック輸送と比べて制約条件が多いと言われる鉄道輸送を行うために様々な工夫がなされてきた*が、前述のように、鉄道へのモーダルシフトが期待通りに進んでいる訳ではない。

この文書は、モーダルシフトのより一層の普及を図るために、利用運送事業者、JR 貨物、また行政（国）に対して、鉄道輸送利用者の立場から提言を行ったものである。

*）『事例集編』参照

◆提言骨子

事例集編の対策から問題点を抽出し、JR 貨物に対して要望すべきと考えた事項を列挙する。
(前回の案では、対策ではなく要望から提言を作成していた)

1. 輸送枠の拡大について

【事例集編の対策】

- 対策1 1日当りの輸送枠を年間で確保する
日々の確定は前日の午前中に確定、不足の場合は前日おしするも最悪手放す
- 対策2 輸送量の半分程度の輸送枠を確保する
- 対策3 JR貨物に空きがあれば鉄道輸送する
出発の前々日に空き状況を確認、空きがない場合はトラックで輸送
- 対策4 専用列車を導入、定時定量輸送の実現
全ての物量ではない。1/3程度、船舶と併用

□問題点□

各社全てを鉄道に頼っているわけではない

鉄道の能力、時間、輸送先等に問題あり

- ・一般的に言われるのは枠を確保できないという声が多い
- ・また枠をコントロールしているのは結局JR貨物であり、フォワーダーとの分担が分りにくい

実際の営業(集荷)はフォワーダーがしており、無駄な需給のミスマッチが発生しているのではないか?(実は枠あり¹⁾)

■要 望■

- ①関係者への輸送枠空き状況のオープン化²(→消席率アップ)
- ②年間契約だけでなく短期間での枠設定³
- ③フォワーダーとの役割分担の明確化⁴
- ④今後の増便
- ⑤新規路線設定←対行政か?

1) 東海道本線でもマクロに見ると30%の残席があるという情報(国土交通省物流政策統括官付き)がある。この情報は、情報時点がやや古い(2003年)が、ローディングファクタ(貨物車1両あたりの充足率)の全国平均値を61.9%(ちなみに、関東⇄関西は62.8%)とする資料の数字と比較的近い値である。また、現状の在来線の幹線輸送力を増やすことは、競合する旅客の通勤列車を現状通りと仮定し、信号システムや列車最高速度を現在のままとした場合、困難であるとする資料がある(☞参考資料)。

2) 以前は「黒板会議」と言って、貨物駅の事務所に掲示された黒板に記されたフォワーダー各社の消席情報を見ながら、フォワーダーの担当者が枠を融通しあうことができた。消席情報が電子化された今、このようなことが出来なくなっている。

3) 「長期連休時及び4半期毎の運転計画については、1ヶ月前を目途に案内する」という記述が「アクションプラン」にある。

4) 資料5参照

2. コストについて

【事例集編の対策】

- 対策1 「定量発注」による値引き価格の適用
- 対策2 31ft コンテナの共同利用
- 対策3 復荷の確保
輸送距離が700kmでもメリットがない
- 対策4 往復輸送、定期輸送
- 対策5 積載率の向上

□問題点□

- ・ 価格情報がない
- ・ トラック輸送業者がフォワーダーをしているケースが多いと思われ、結局トラックとの競争はあまり起きない構造になっていると思われる。
なお、JR貨物が独自にトラック輸送をやれば、競争関係が出てくるとも思われる。
(資料5)
- ・ 31ft コンテナについては、
 - 5t コンテナの方が利益率が高いため、普及が進まない⁵⁾。
 - 回送のための余分な料金が掛かっている(5t コンテナは無料)。
 - (上と逆だが、)線路利用はJR貨物の独占のため、トラックとの競争がおきない。

■要 望■

- ①料金のオープン化
- ②31ft コンテナ問題
 - ・ 利用拡大策の検討
 - ・ 思い切って海上輸送コンテナと共通化することにより、日本の物流の国際競争力は格段に向上すると思われる。今後の重要な課題

3. リードタイムについて

【事例集編の対策】

- 対策1 トラックと同程度のリードタイムが得られる区間を使う
- 対策2 納期に余裕のあるオーダーを選ぶ
- 対策3 納期面で余裕のある製品に限定する

□問題点□

- ・ 上記の対策は、リードタイムを与件とする場合は適切な処置であるが、リードタイムの短縮には別の対策が必要。
- ・ 中継地での待ち時間、出発時間が遅いことなど、数々あると思われる。

5) 1台の貨車の上に5t コンテナは5個、31ft コンテナは2個搭載できる。前者は25t、後者は20tの輸送重量になり、運賃収入が輸送重量に比例するとすれば、5t コンテナの方が31ft コンテナより貨車1台につき25%売り上げが大きくなる。

■要 望■

①定時、短時間輸送⁶の確立

なお、これまで述べてきた、輸送枠、コスト、リードタイムに関しては、JR 貨物は各 JR 旅客会社から線路等施設を貸借しているため、自由に対策ができないという根本的な問題があるが、ここではこの問題については酌量しないことにする（→各 JR 旅客会社に対しても提言??）。

4. 品 質

必要な事項は無いかな？

5. 31ft コンテナ取扱駅の増設

【事例集編の対策】

対策 31ft コンテナを取り扱える駅を利用して構内で列車から列車へ横持ち

□問題点□

中継時間、コストの増大

■要 望■

①輸送効率をあげるため 31ft コンテナの取り扱いターミナルの増設が必要⁷

②E&S 方式実施駅の拡大⁸

付記1 31ft コンテナの利用が要望されている駅（及び区間）（精密機器製造業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）（精密機器製造業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 及び 40ft のコンテナの利用が要望されている駅（情報機器製造業F社）

宮城野駅、**郡山貨物駅**、**東福島ORS**、**隅田川貨物駅**

以 上

6) 「アクションプラン」では、「拠点駅を結ぶ幹線列車は、トラック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ふケースがあります」という記述がある。

7) 「アクションプラン」に記述はある（53 駅→70 駅）が、具体的な時期は不明。

8) 参考資料

以下は、旧提言。参考まで。

◆提 言

1. 国及び JR 貨物は、鉄道輸送のエネルギー使用量（二酸化炭素排出量）を正確に把握するための手法を開発し、広く告知すること。
また、輸送の効率化などの工夫が、鉄道輸送のエネルギー使用量（二酸化炭素排出量）に反映される手法を開発し、広く告知すること。

【ポイント】

- ・ モーダルシフトの妥当性の科学的前提
- ・ モーダルシフトは目的ではない。輸送に伴う二酸化炭素排出量を削減するための一手段
- ・ 改正省エネ法 経済省告示第六十六号 別表第4

◇「提言1」の背景◇

要望5 CO₂排出量算定方法の統一（輸送機器製造業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（精密機器製造業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。

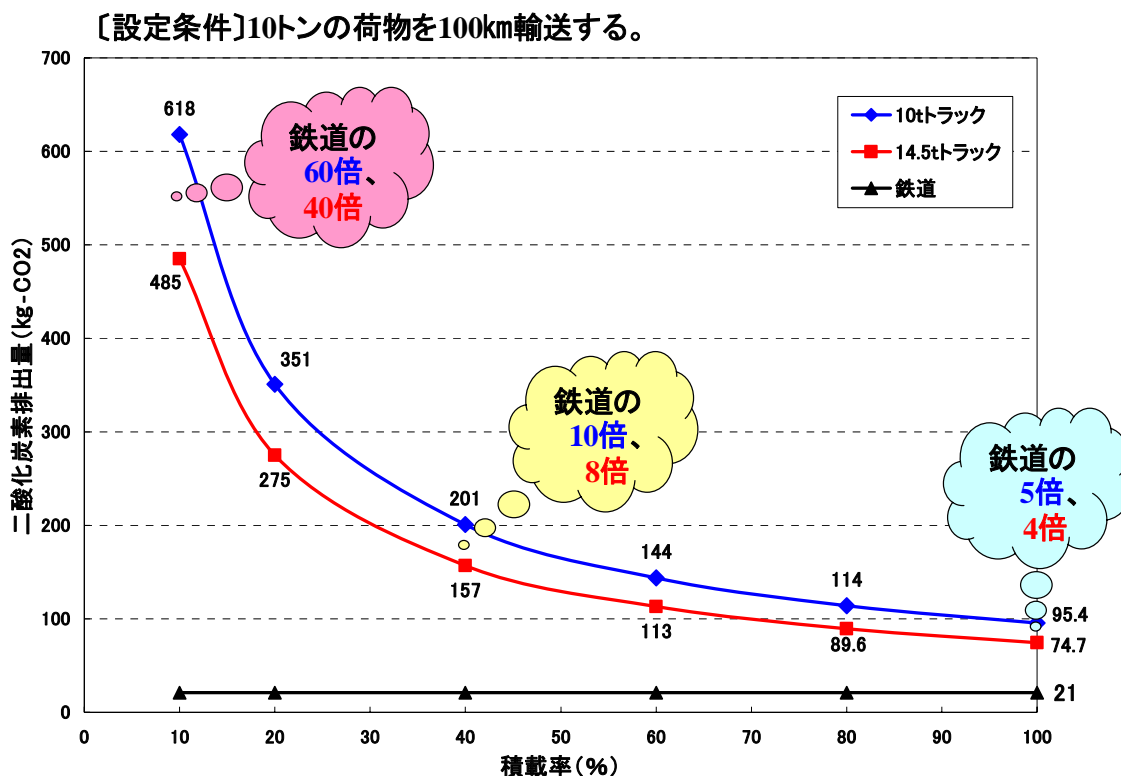
要望7 モーダルシフトの効果が現れる手法の開発（電気部品製造業S社）

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うるが、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。

コラム トラックと鉄道の二酸化炭素排出量の比較



~~【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？~~

2. JR貨物は安全で正確、また、利便性の高い鉄道輸送を行うことを最大の使命とすること。

【ポイント】

- ・将来的には 40ft コンテナの鉄道輸送の実施

◇「提言2」の背景◇

要望9 事故・天災時の荷主対応の改善 (油脂製造業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4 中継ダイヤの改善 (精密機器製造業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

3. 鉄道利用運送事業者は、(一般に) 波動性のある輸送需要を持つ荷主と、一列車あたりの輸送量(供給量)と運行ダイヤが固定的なJR貨物との仲介機能の強化を最大の使命とすること。

【ポイント】

- ・輸送枠の確保
- ・輸送枠の(他の利用運送事業者との)調整

◇「提言3」の背景◇

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(電気機器製造業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1 31ft(10t)コンテナをJR貨物所有として汎用化して欲しい。(電気部品製造業S社)

☞ 今回の提言方針を鑑み、JR貨物を利用運送事業者に変更して、ここに分類した。

【事務局】

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☞スーパーグリーンシャトル(日本通運、カリッー)、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10 ラッシング機材付きコンテナの整備 (電気機器製造業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。

4. 国は、鉄道貨物需要量と鉄道貨物供給量のバランスの崩れなどで、既に現状において慢性的な輸送枠の不足が発生している東海道線などの区間については、輸送枠増大のための抜本的な対策を図ること。

【ポイント】

- ・鉄道の上下分離
 - JR貨物は第三種鉄道輸送事業者ゆえ、旅客会社から線路を借りる立場。
⇒スジ (増発、ダイヤ変更) の自由度小
 - 例えば、国などの第三者機関が路線を所有し (旅客会社から買い戻し?)、旅客会社、貨物会社に “平等に” 線路の利用権を与える方法が考えられる。
- ・貨物専用路線の新設 (??)

【提言を行うにあたっての課題 =背景が弱い! =】

- ・需給バランスの崩れの定量的、マクロ的なデータの入手 (皆さんからの声を聴くと、確かに、東海道、山陽線で枠不足が発生しているように思われるが、全体で見た場合でも本当にそうか?)。
 - 鉄道貨物の供給量については、現状のダイヤなどから、概算で推計できると思う。が、鉄道貨物の総需要量 (荷主が運びたいと考えている物量の総計) は把握できるか?
 - 物流センサスの品目別 (←モーダルシフトの対象と見做せる品目を設定してしまう) 地域間流動量から、潜在的需要量を推定することはできるかも知れない。

5. JR 貨物（及び国？）は、モーダルシフトの要である結節点（コンテナターミナル等）の整備充実を図ること。

【ポイント】

- ・既存施設のグレードアップ
- ・コンテナターミナル等の鉄道貨物駅は JR 貨物にとって極めて重要なアセット。
- ・鉄道事業部門の赤字を短期的に解消するための“切り売り”は厳に慎むべき。

◇「提言5」の背景◇

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。（油脂製造業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%）

☞ JR貨物の動き アクションプラン_スライド6

コラム 二酸化炭素排出量の差の試算（作成中）

付記1 31ft コンテナの利用が要望されている駅（及び区間）（精密機器製造業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）（精密機器製造業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 及び 40ft のコンテナの利用が要望されている駅（情報機器製造業F社）

宮城野駅、郡山貨物駅、東福島ORS、隅田川貨物駅

↑付記1から3は、地図で表現したい。

要望3 31ft 等の大型コンテナの荷役環境の整備（通運事業者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言う情報もあり。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

その他

◇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に関しての議論があまりなされていない。

以上