

# JR貨物の国際物流輸送について



平成27年3月12日  
日本貨物鉄道株式会社

# 会社概要 (平成26年4月1日現在)

国鉄改革で誕生した全国ネットワークで鉄道貨物輸送を行っている唯一の事業体

名称	日本貨物鉄道株式会社 (JR貨物)
設立	昭和 62 年 4 月 1 日
資本金	190 億円
営業キロ	74 線区 8,198 km
貨物駅	246 駅 (うちコンテナ取扱駅は 154 駅)
列車本数	490 本 (コンテナ 399 本 車扱 91 本) / 日
列車キロ	約 20 万km / 日 (地球を約 5 周)
車両数	機関車 631 両 貨物電車 42 両 貨車 7,781 両
コンテナ	約64,000 個
社員数	約 6,000 名 (グループ関連会社含め、合計約11,400名)

経営成績	(平成25年度)
営業収益	1,524 億円 経常利益 34 億円
輸送量	3,100 万トン (コンテナ 2,151 万トン 車扱 949 万トン)
輸送トンキロ	207 億トンキロ



# 国際物流開発部が進める国際複合一貫輸送の4つの柱



12ftコンテナで、鉄道網と外航フェリー・RORO船とを接続した複合一貫輸送

I .Sea&Rail サービス



II .海上コンテナ  
ダイレクト輸送

海上コンテナの  
鉄道輸送への切替

IV .港湾との結節

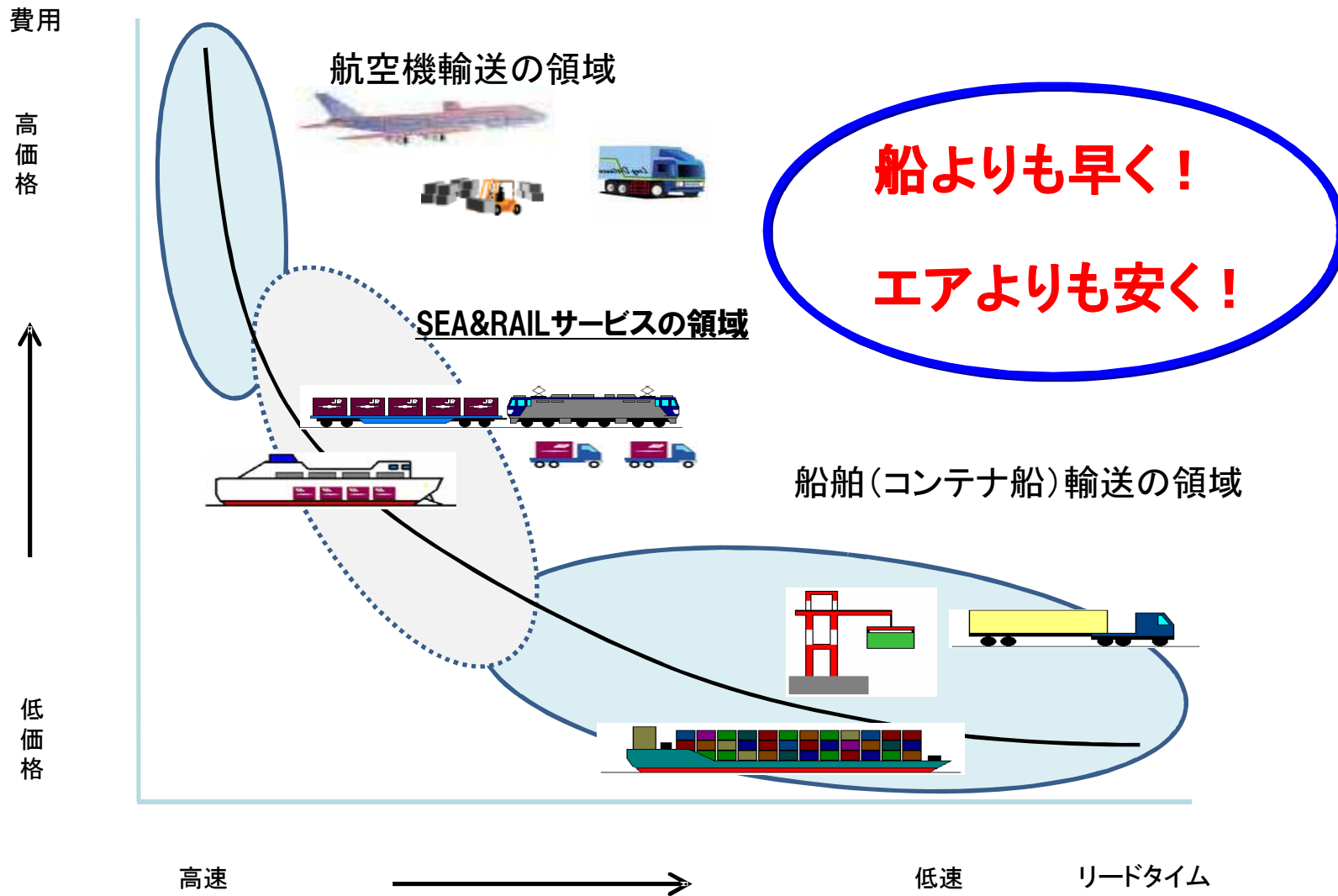
主要港と主要貨物駅のオンドック  
レール化の検討推進  
大井ふ頭においては、国、東京都  
と一体となり、実現に向け検討

III .海コン⇔JR12ft  
積替輸送



駅構内での海上コン  
テナとJR12ftコンテナ  
との積替機能の整備

# Sea&Railサービスの特徴 I



# Sea&Rail商品 日本・中国／韓国間接続航路紹介

- 国際物流の外部環境は経済成長が著しい東アジアを中心に一変しており、大きな飛躍が見込める成長分野
- 国が推進する「アジア・ゲートウェイ構想」(東アジアとの高速国際一貫輸送の展開)にも貢献



**RAIL-SEA-RAIL**  
釜山鎮～儀旺ICD  
(週7便)H19.3～

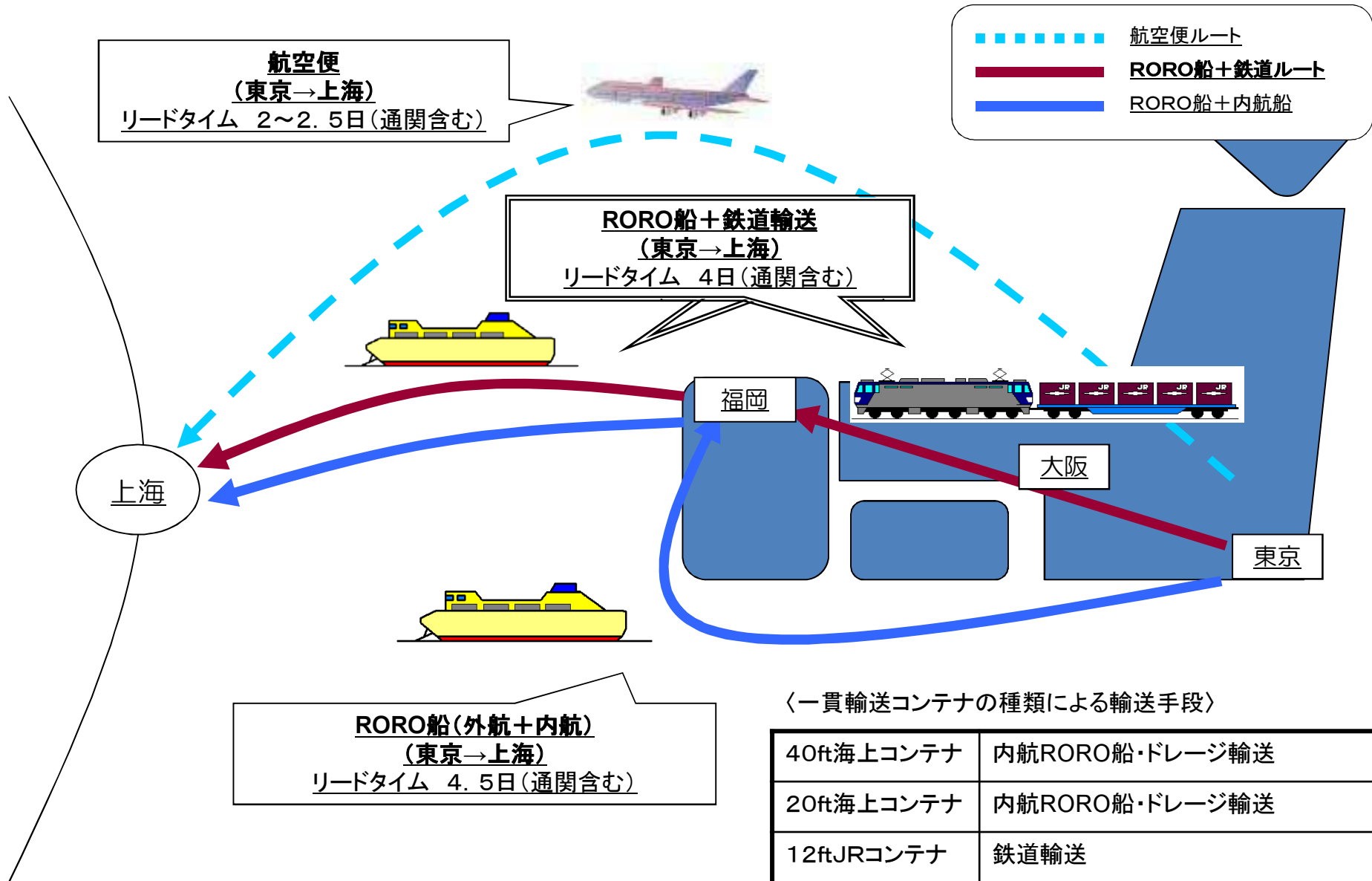
**カメリアライン**  
釜山～博多 (週6便)  
H16.7～

**上海スーパーエクスプレス**  
上海～博多(週2便)  
H15.12～

輸送実績 (単位: TEU)

船社	H21	H22	H23	H24	H25
SSE	1,528	1,464	1,195	993	1,134
カメリアライン	237	88	55	55	27

# 東京→上海間の鉄道とRORO船(SSE)による一貫輸送のイメージ



# SEA&RAILグローバル化取り組み事例Ⅰ

## 韓国鉄道公社 R-S-Rを通じた業務提携について

SEA&RAILサービスを発展させ、韓国鉄道を活用しソウル近郊へ輸送が可能

Uiwang ICD  
ソウル近郊30km



出発地	日本側鉄道		韓国側鉄道		備考
東京	東京夕	福岡夕	釜山鎮	ソウル近郊	
	17:37発	翌12:47着	3日目21:20発	4日目10:00頃	
名古屋	名古屋夕				
	19:41発	翌9:20着	3日目21:20発	4日目10:00頃	
大阪	吹田夕				
	20:29発	翌7:14着	3日目21:20発	4日目10:00頃	
※【共通】カメラライン 博多港 3日目12:30⇄釜山港 3日目18:30					

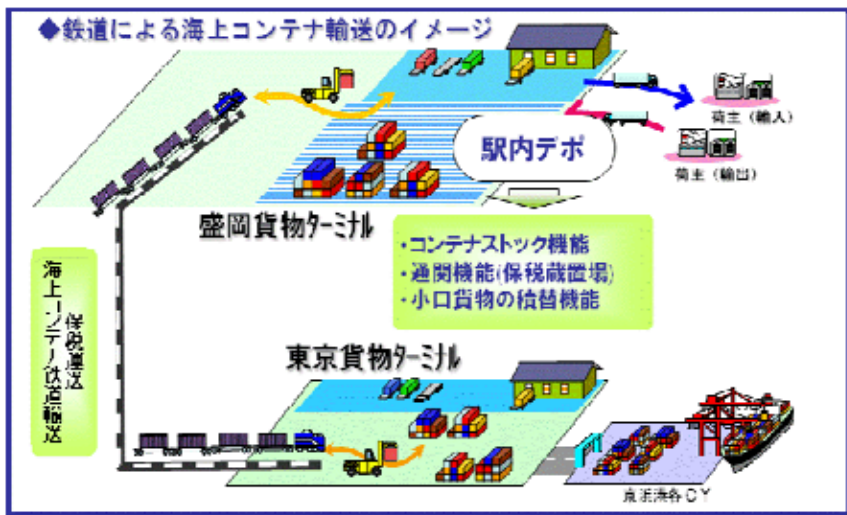
＜KORAIL LOGISブロックトレイン＞  
Uiwang ICD⇄釜山鎮駅(週5便)



＜カメラライン＞  
博多港⇄釜山港(週6便)

# 海上コンテナ輸送への取組み事例 盛岡モデル事業

- ・国際戦略港湾である京浜港の背後地となっている東北地方内陸部への輸送をモーダルシフト（国土交通省のモデル事業としてH21年3月から国費支援を受けて実施。H24年度から自立事業）
- ・国際規格である海上コンテナ（20ft、40ftGP、40ftHQ）をダイレクトに鉄道輸送へ転換



○運行ダイヤ(平日 月～金 締切、引渡時間)

東京夕		仙台夕		盛岡夕
17:00	→→→	7:00	→→→	7:30
10:30	←←←	16:00	←←←	16:30

輸送実績	実入り(TEU)			空回送(TEU)		
	H23	H24	H25	H23	H24	H25
下り8075列車	3,540	4,876	5,068	1,442	1,050	1,164
上り8074列車	2,186	1,774	1,441	2,806	3,911	4,098





# 大型コンテナ輸送ネットワーク(トプリフター配置図)H26.3

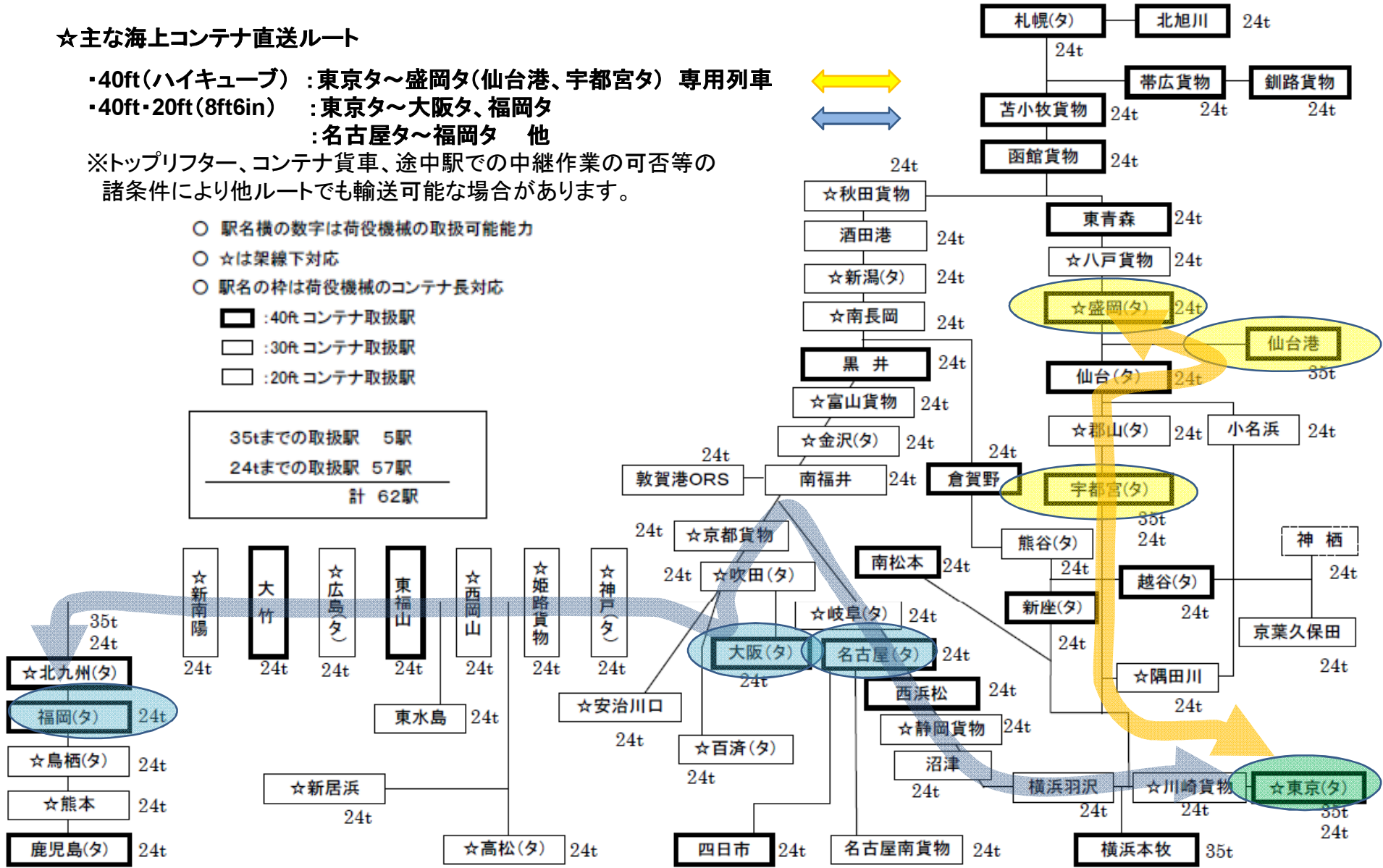
## ★主な海上コンテナ直送ルート

- 40ft(ハイキューブ) : 東京夕~盛岡夕(仙台港、宇都宮夕) 専用列車
- 40ft・20ft(8ft6in) : 東京夕~大阪夕、福岡夕  
: 名古屋夕~福岡夕 他

※トプリフター、コンテナ貨車、途中駅での中継作業の可否等の諸条件により他ルートでも輸送可能な場合があります。

- 駅名横の数字は荷役機械の取扱可能能力
- ☆は架線下対応
- 駅名の枠は荷役機械のコンテナ長対応
- : 40ft コンテナ取扱駅
- : 30ft コンテナ取扱駅
- : 20ft コンテナ取扱駅

35tまでの取扱駅	5駅
24tまでの取扱駅	57駅
計 62駅	



# CFS積替え輸送への取組み 東京CFS積替え施設のご案内

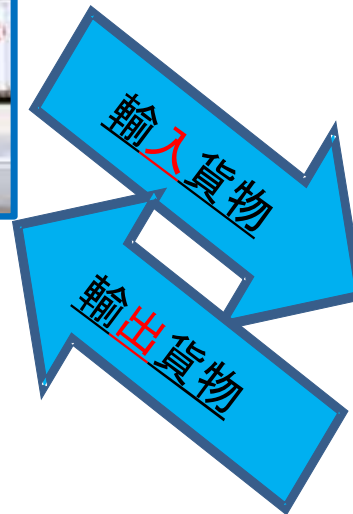


海上コンテナ バン/デバン

駅内の迅速な積  
替えで輸出入貨  
物と鉄道輸送を  
シームレスに接続。



倉庫内

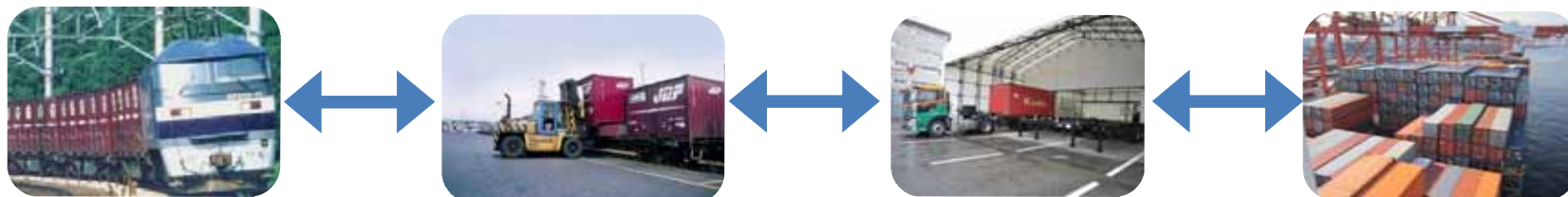


外観

東京⇄釜山間の混  
載貨物CFSとしても  
稼働中



JR12ftコンテナ バン/デバン



# 東京CFSの詳細

住所 : 東京都品川区八潮3丁目3番22号

JR貨物東京貨物ターミナル内

株式会社ジェイアール貨物・インターナショナル 東京ICD事業所



東京CFS

# 北東北3県の京浜港への窓口 盛岡ICD事業所

■鉄道を利用することにより輸送の定時制を確保。

⇒ 貨物の入出荷のスケジュールを特定できるので、効率的な物流が構築できます。

■盛岡貨物ターミナル構内にはインランドコンテナデポを設置しています。

⇒ 貨物駅内に設置したデポで、コンテナのピックアップ・返却が可能です。

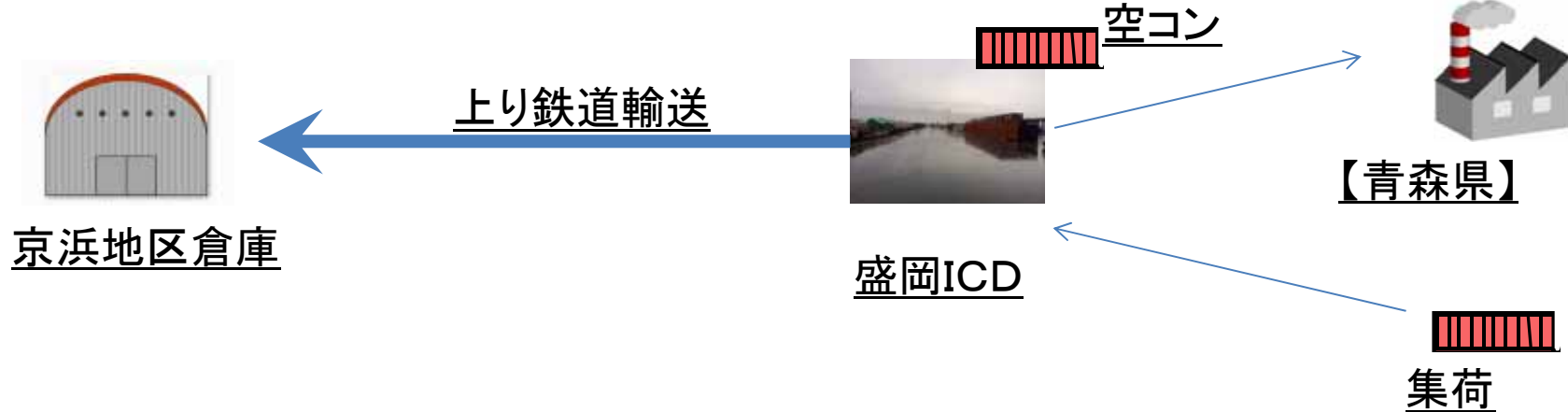
■貨物ターミナル駅に通関・保税機能を持たせました。

⇒ 盛岡貨物ターミナル駅構内に保税蔵置場を設置しましたので、国内輸送を保税輸送とすることができます。

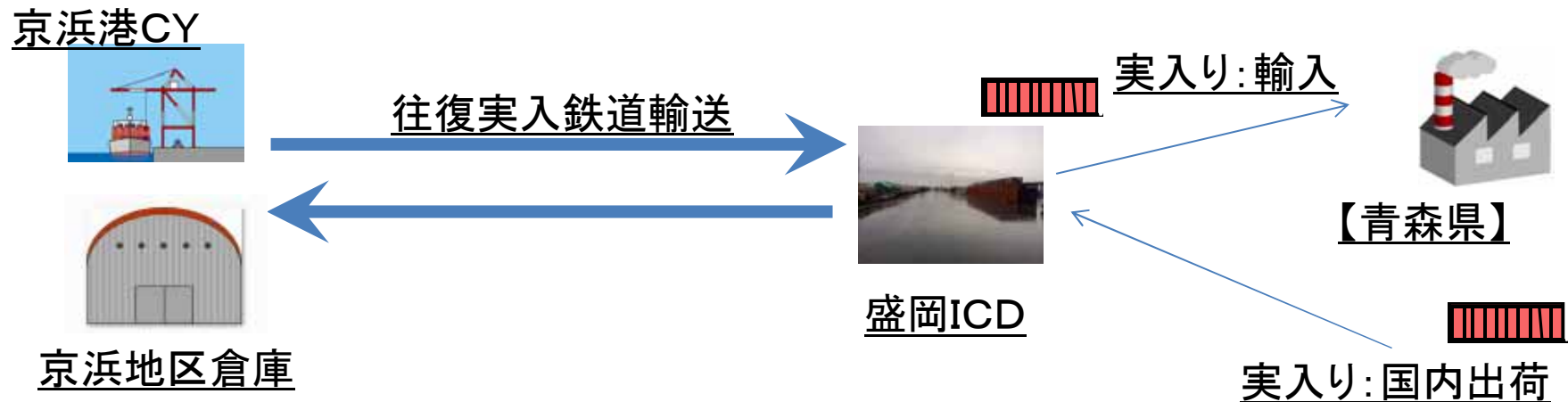


# コンテナラウンドユースの例： 輸入コンテナの国内出荷転用による往復実入鉄道輸送

★**現行**：盛岡ICD蔵置の空コンテナを利用した国内貨物の出荷（片道）



★**新規**：輸入コンテナ納品後、すぐ国内貨物をバン詰めし、出荷（往復利用）





ご清聴、ありがとうございました。