

鉄道貨物輸送によるモーダルシフトの推進

平成27年6月19日
日本貨物鉄道株式会社



エコレールマーク

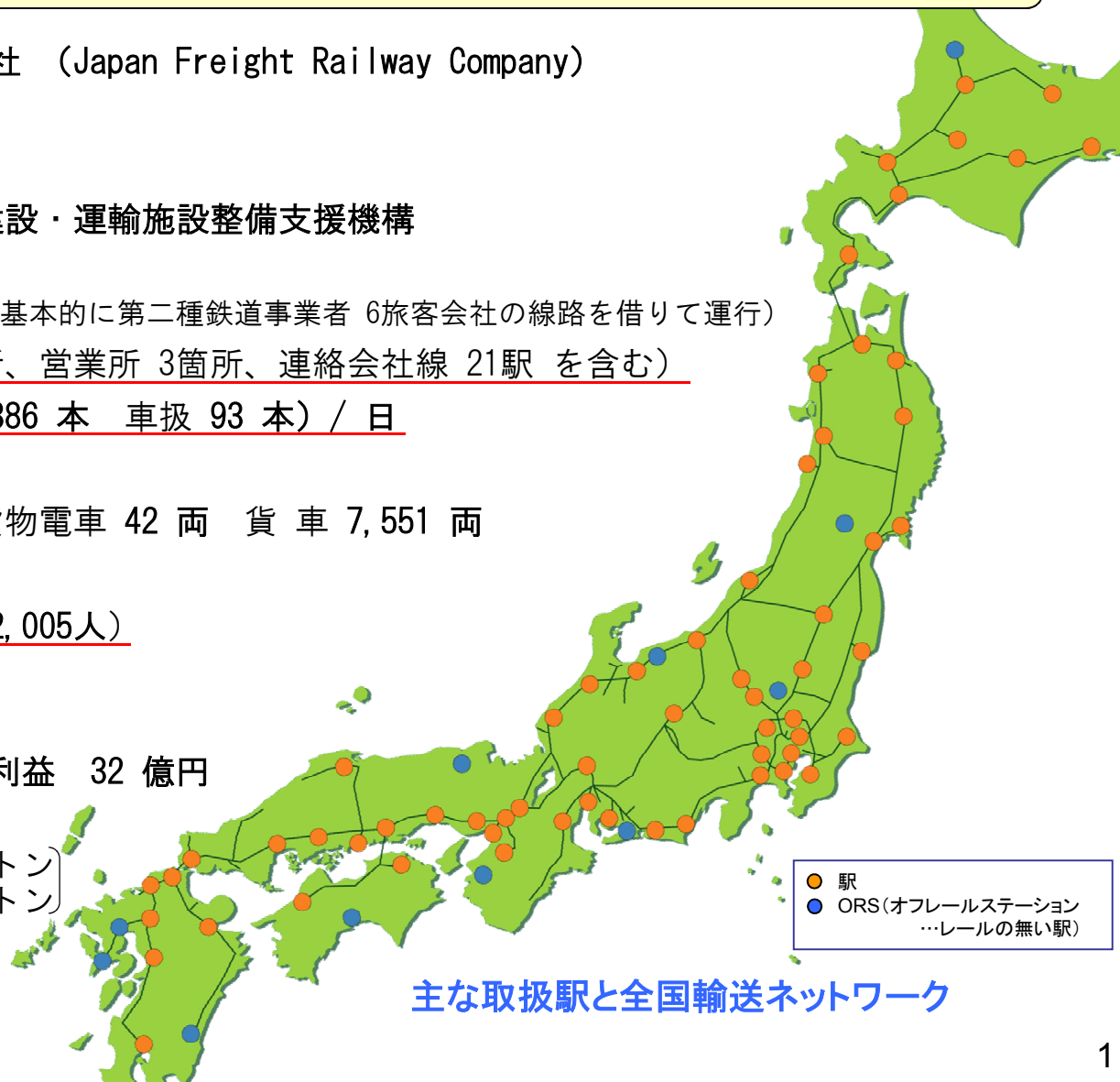
会社概要 (平成27年4月1日現在)

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 (Japan Freight Railway Company)
設立 昭和62年4月1日
資本金 190 億円
株主 独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

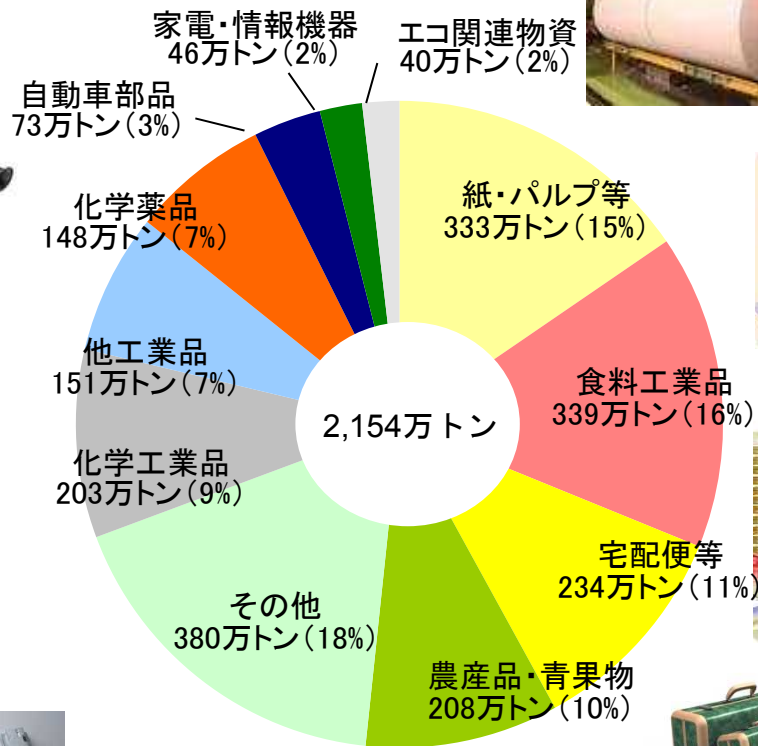
営業キロ 78 線区 8,166 km (基本的に第二種鉄道事業者 6旅客会社の線路を借りて運行)
貨物駅 153 駅 (ORS 37箇所、営業所 3箇所、連絡会社線 21駅 を含む)
列車本数 479 本 (コンテナ 386 本 車扱 93 本) / 日
列車キロ 19.3 万km / 日
車両数 機関車 617 両 貨物電車 42 両 貨車 7,551 両
コンテナ 66,900 個
社員数 5,725 人 (発足時 12,005人)

経営成績 (平成26年度)
営業収益 1,518 億円 経常利益 32 億円
輸送量 3,031 万トン
(コンテナ 2,154 万トン)
(車扱 876 万トン)
輸送トンキロ 207 億トンキロ

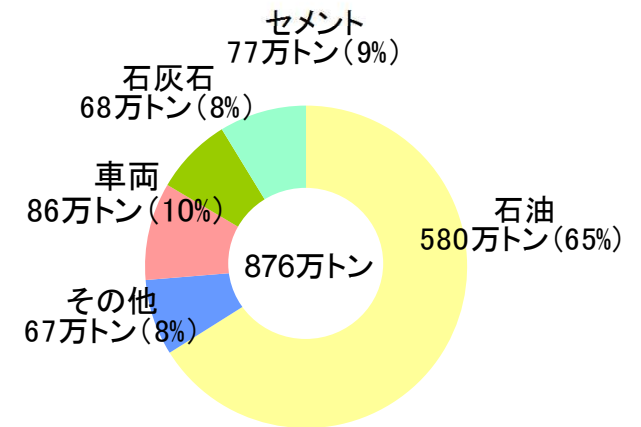


JR貨物が全国に運んでいる物資 (平成26年度)

コンテナ



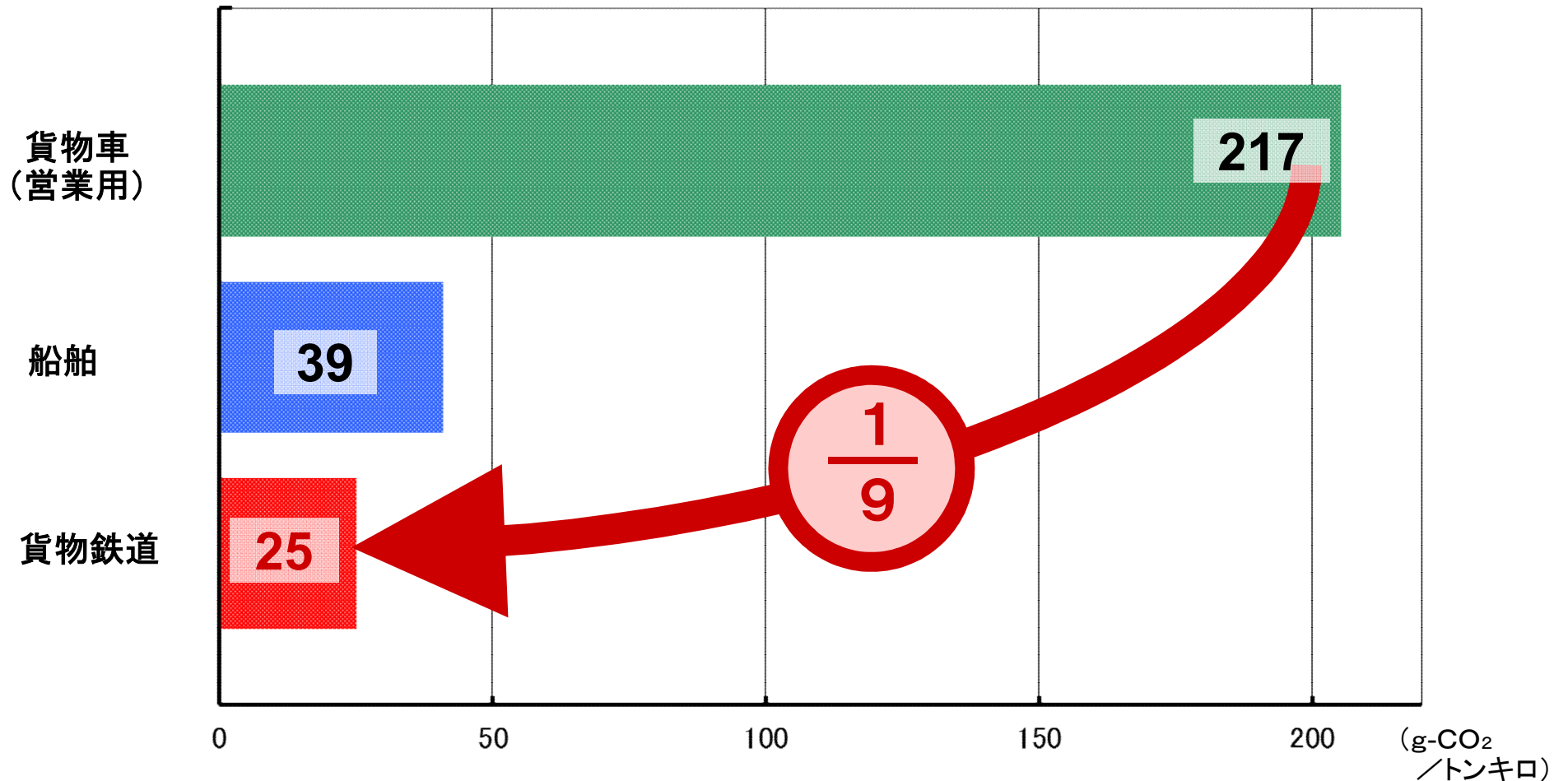
車扱



モーダルシフトの効果～環境にやさしい鉄道貨物輸送～

鉄道貨物輸送は、様々な輸送機関の中でもCO2排出量が最も少ない輸送手段

輸送機関別のCO2排出量原単位(1トンの貨物を1km輸送した時のCO2排出量)
:2013(平成25)年度実績より

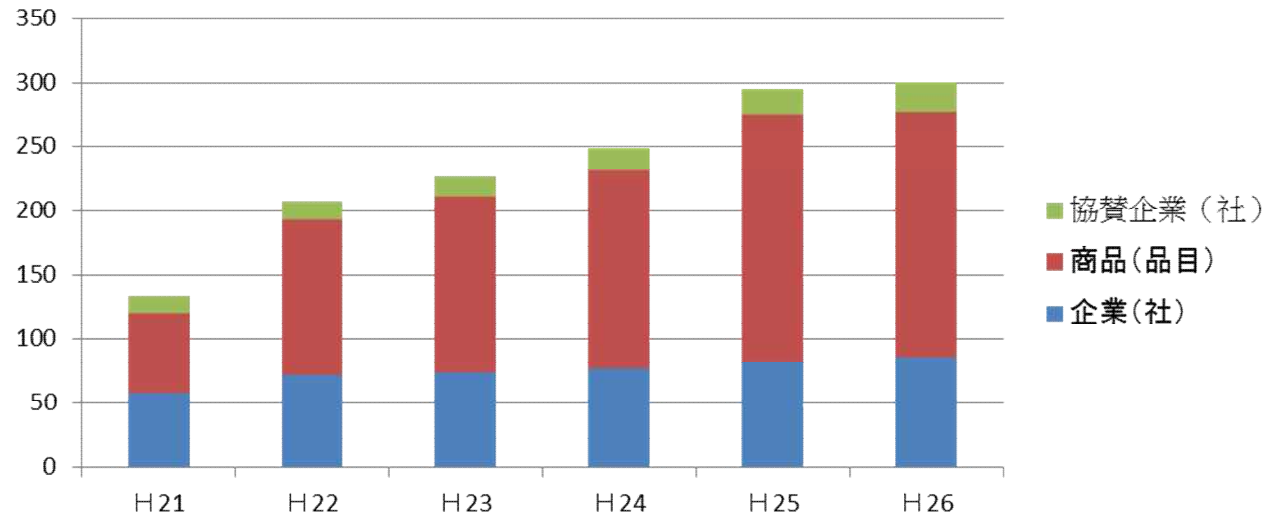




エコレールマーク

※ 平成27年3月現在

エコレールマーク認定件数の推移(各年度末)



認定企業 87社

(15%以上の輸送に鉄道利用、もしくは、年間1.5万トン以上又は1,500万トンキロ以上で鉄道利用)

- ハウス食品(株)
- カゴメ(株)
- キッコーマン(株)
- 日清オイリオグループ(株)
- サッポロビール(株)
- キリンビール(株)
- ライオン(株)
- キャノン(株)
- ホクレン農業協同組合連合会
- トヨタ自動車(株)
- 日本たばこ産業(株)
- 三菱製紙(株)

ほか

認定商品 190品目

(商品の30%以上の輸送に鉄道利用)

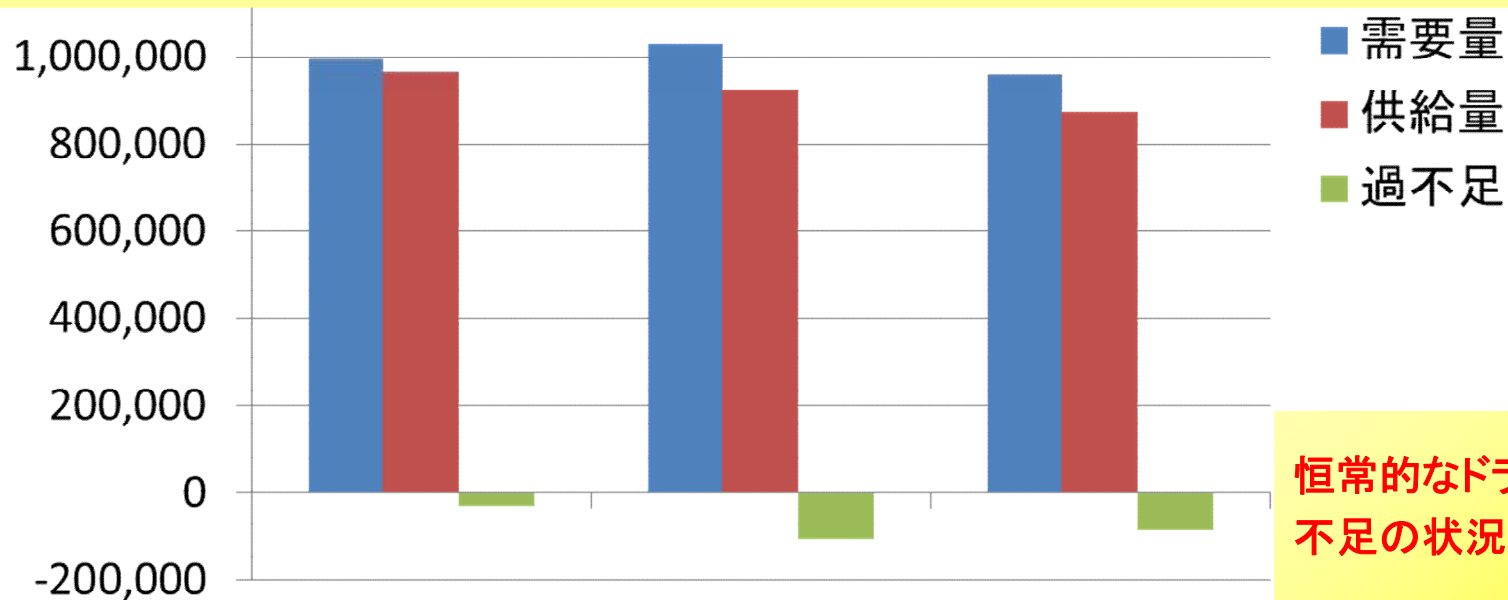
- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 「キリン生茶」等 「ボルテージ(乾電池)」 「あかふじ あきたこまち」 「サランラップ」 「十六茶」 「ポッキーシリーズ」 「クレラップ」 「かっぱえびせん」等 「液晶テレビ ビエラ」 「液晶テレビ プラビア」 「いいちこ」 「ブルボン プチ」等 | <ul style="list-style-type: none"> キリンビバレッジ(株) 日立マクセル(株) (株)神明 旭化成ケミカルズ(株) アサヒ飲料(株) 江崎グリコ(株) (株)クレハ カルビー(株) パナソニック(株) ソニー(株) 三和酒類(株) (株)ブルボン ほか |
|--|--|

環境にやさしい鉄道貨物輸送を利用した企業の環境への取組みについて、商品・カタログ等へのマークの表示により、一般消費者に広くアピール

(平成17年度 日本鉄道賞受賞)

トラックドライバー需給の将来予測

2007年の免許制度改正以降、大型免許取得者の激減とドライバーの高齢化が進行、給与水準の低迷も加わって長距離トラックドライバー不足が顕在化



恒常的なドライバー不足の状況に！

	2010年度	2020年度	2030年度
需要量	993,765人	1,030,413人	958,443人
供給量	964,647人	924,202人	872,497人
過不足	▲29,118人 (全体の約3%)	▲106,211人 (全体の約10%)	▲85,946人 (全体の約9%)

モーダルシフトの本格的胎動 ～専用列車の誕生～

「環境意識の高まり」、「構造的な長距離ドライバー不足」、「都市部の交通事情」に加え、鉄道の輸送品質、定時性への評価が定着。

国鉄時代には考えられなかったような、お客様や利用運送事業者の買い切りによる「専用列車」が**続々と誕生**するなど、“鉄道復権”という新しい流れが出てきています。



宅配便専用列車
(スーパーレールカーゴ)

- 平成16年運行開始
- 世界初の電車型特急コンテナ列車(16両編成、動力分散方式を採用)
- 東京～大阪間を最高速度 130 km/h・6時間11分で走行(毎日1往復)
- 10トントラック56台分を輸送し、鉄道へのモーダルシフトで年間14,000トンのCO2削減



自動車部品専用列車
(トヨタロングパスエクスプレス号)

- 平成18年運行開始
- 名古屋南貨物駅～盛岡貨物ターミナル駅(約900km)を鉄道輸送
- 名古屋→盛岡は自動車生産用部品を、盛岡→名古屋は部品積用空容器を輸送
- 1列車に31フィートコンテナ40個を積載
- 年間約7,000トンのCO2削減



利用運送事業者による専用列車
(スーパーグリーンシャトル号)

- 平成18年運行開始
- 物流量の圧倒的に多い東京～大阪間で、これまで鉄道利用のない顧客の誘致を図る
- 荷役性に優れ、使い勝手のよい31フィートウィングコンテナを業界団体が共同で購入、運用
- いつでも誰でも、手軽にご利用いただけるオープン参加型のシステム
- 年間約8,000トンのCO2削減

鉄道補完・附帯事業強化への取組み

(1) 東京貨物ターミナル駅用地高度利用化の推進

陸、海、空の結節点という立地を活かし、海上コンテナ及びトラックと鉄道との相互積み替え、保管、荷裁き機能の拡大を図るため、東京貨物ターミナル駅において土地の高度利用を推進し、総合物流施設を建設します。この開発プロジェクトについては、当社が総合物流企業として発展するための布石と位置づけ、取組みを一層強化していきます。



(東京貨物ターミナル駅の現状)

これまでの
「オーダーメイド型」から
「マルチテナント型」へ

エフ・プラザ東京M棟
(仮称:平成30年竣工予定)
延床面積 約61,000㎡

エフ・プラザ東京N棟
(仮称:平成33年竣工予定)
延床面積 約162,000㎡



(高度化完成イメージ)

(2) 鉄道輸送とのシナジー効果を生かした総合物流事業の強化

鉄道利用のインセンティブによる賃料スキームの導入、駅頭におけるコンテナ積み替え施設の整備を推進します。

(3) 貨物駅と港湾の結節強化による陸海一体の物流システムづくりの検討

今後の物流における国際化の一層の進展と港湾地区における物流効率化の必要性に鑑み、貨物駅と港湾の結節強化による陸海一体の物流システムの検討を進めます。

※東京港海上コンテナ鉄道輸送活性化検討会を設置(25年12月)

(メンバー:東京都、国土交通省、日本貨物鉄道株)等)



安全の確立

「安全」は、JR貨物グループがお客様の荷物を無事お届けすることを使命とする鉄道事業を継続・発展させ、社会に貢献していく上で最大の基盤となるものです。

《理念》「安全」は、鉄道事業の最大の基盤である

江差線列車脱線事故に対する具体的対策の実施について

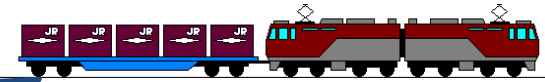
(昨年6月発生 江差線 泉沢～札苅間)

平成24年4月の事故原因として積荷の偏積が指摘されたことも踏まえ、平成26年6月の事故の原因の如何によらず、同種要因による事故の再発防止に万全を期す観点から、積付けに関わる安全対策を強化しています。

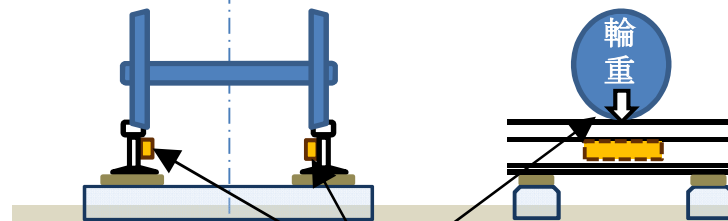
【具体的対策】

- ①当該曲線区間における45km/hの徐行運転
- ②重量計・トップリフターによるコンテナの重量バランス測定
- ③輪重測定装置の導入の検討
- ④ガイドライン提示や積載状況確認の立会等による利用運送事業者の均衡の取れた積付けの徹底

輪重測定装置の導入の検討



輪重を測定することにより貨車の偏積状態をチェック



輪重測定器（ロードセル、ひずみゲージ等）

- ・一定速度で走行しながら測定することの信頼性の検証
- ・測定地点の路盤などの改良の必要性 等

輪重測定の原理

1. 車輪が通過すると、レールが僅かにたわむ（歪む）。
2. レールの歪み量は、車輪の重量（輪重）に比例する。
3. レールの歪み量を輪重測定器で電気的に取り出し、輪重に換算する。

安定輸送の確保

お客様の信頼獲得のために

定時性の向上

- ・ 正しい作業の実行

安定輸送の確保

輸送障害を未然に防止する取り組み

- ・ 車両故障の削減
- ・ 老朽車両の取替

輸送障害発生時の対応力強化

- ・ 輸送障害からの早期復旧
- ・ 輸送障害時の連絡体制整備
- ・ トラック、船舶代行の強化

昨年10月、東海道線由比～興津間で土砂流入が発生し、大動脈である東海道線が寸断

【概要】

1. 発生日時 平成26年10月6日 午前8時59分頃
2. 発生箇所 東海道線 由比～興津間
3. 運転再開日時 平成26年10月16日 午前5時36分
4. 延べ運休本数 858本
5. 当該区間を通過する貨物列車の概要
 - (1) 1日当り貨物列車本数 約90本(全国計 約490本)
 - (2) 1日当り提供輸送力 約5万5千t(全国計 約11万t)

東海道線不通時の対策を検討(抜粋)

1. 輸送力確保及び輸送計画策定(迂回・折返し列車含む)
代替輸送力・輸送手配シミュレーション、船舶輸送の検討ほか
2. 輸送機材・要員
輸送機材のリタンダンシー、危機管理上の予備機関車・貨車
配置の検討ほか
3. トラック代行輸送
グループ会社によるトラック代行輸送の拡充ほか
4. 沿線の防災強化の要請
5. 鹿など動物との衝突事故対策の要請

『モーダルシフト促進のための貨物鉄道の輸送障害時の代替輸送に係る諸課題に関する検討会』
(国土交通省)の開催へ