

貨物鉄道のサービス向上・ 利用促進に向けた課題と取組み

2022年3月17日
日本貨物鉄道株式会社

目次

貨物鉄道のサービス向上・利用促進に向けた課題と取組み

1. JR貨物の概要	4
2. 「貨物鉄道輸送の将来ビジョンに関する懇談会」で示された施策課題に対するこれまでの主な取組み	
(1) 鉄道輸送サービスの改善<輸送品質> <輸送力> <輸送障害>	10
(2) SCM（サプライチェーン・マネジメント）に対応した物流業務効率化の提案	13
(3) 多様な国際・国内一貫輸送の提供	14
(4) 物流に対する社会的要請への対応	14
(5) 企業の「業務継続計画」（BCP）と物流の「分散化・複線化」	14
3. 貨物鉄道輸送量が伸び悩んでいる要因と今後の取組み	
◎ 貨物鉄道輸送量が伸び悩んでいる要因	16
(1) 安定性	17
(2) 商品性	18
(3) 他モードとの結節性	19
(4) 輸送力	20
(5) カーボンニュートラル化等の対応への理解	21

1. J R 貨物の概要

J R貨物の概要

全国ネットワークで貨物鉄道輸送を行っている唯一の事業体。全国約140カ所にコンテナ取扱い拠点を設置。

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 75 線区 7,954.6 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 241 駅
 列車本数 414 本 (コンテナ 338 本 車扱 76 本) / 日
 列車キロ 18.7 万km / 日
 車両数 機関車 566 両 貨物電車 42 両 貨車 7,193 両
 コンテナ 61,395 個
 社員数 5,472 人 (発足時 12,005人)

経営成績 (2020年度・連結)
 営業収益 1,873 億円 経常利益 14 億円
 輸送量 2,699万トン
 (コンテナ 1,883 万トン
 車扱 815 万トン)
 輸送トコ 180 億トンキロ



主な取扱駅と全国輸送ネットワーク

・貨物流動

首都圏と関西・九州・東北・北海道間を結ぶ東海道線・山陽線・東北線等の幹線が貨物鉄道輸送の大動脈。

【断面輸送量】（2020年度平日平均）

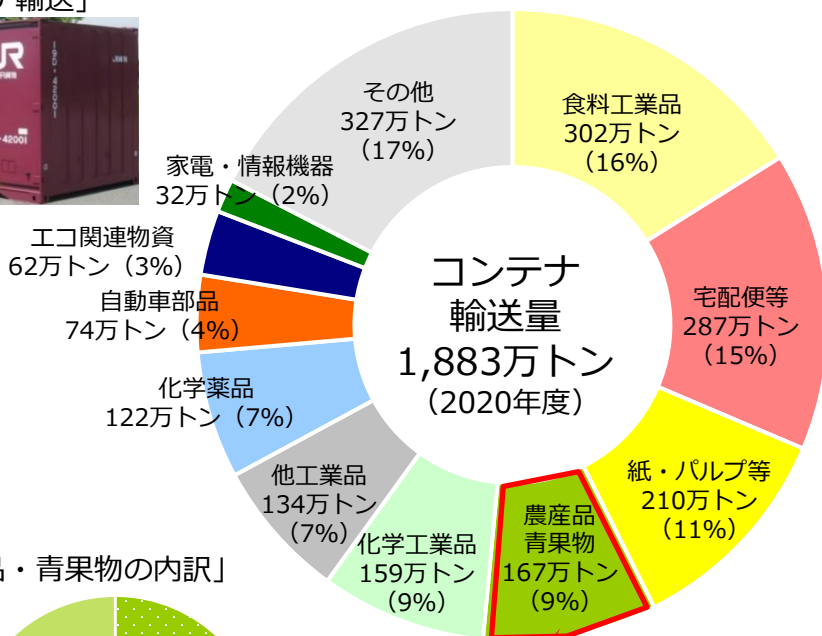


主な取扱い貨物

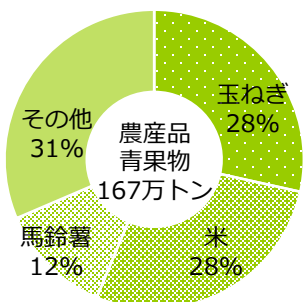
貨物鉄道輸送は「コンテナ輸送」と「車扱輸送」の2輸送形態で輸送サービスを提供。コンテナ輸送が大幅に伸長し、石油やセメントなどの車扱輸送は減少。コンテナ輸送では食料工業品や宅配便等の生活関連物資を始め、様々な品目を輸送。

【品目輸送量内訳（2020年度）】

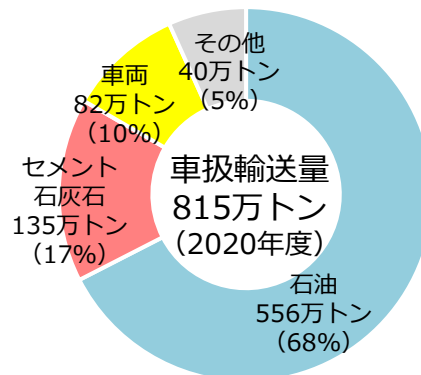
「コンテナ輸送」



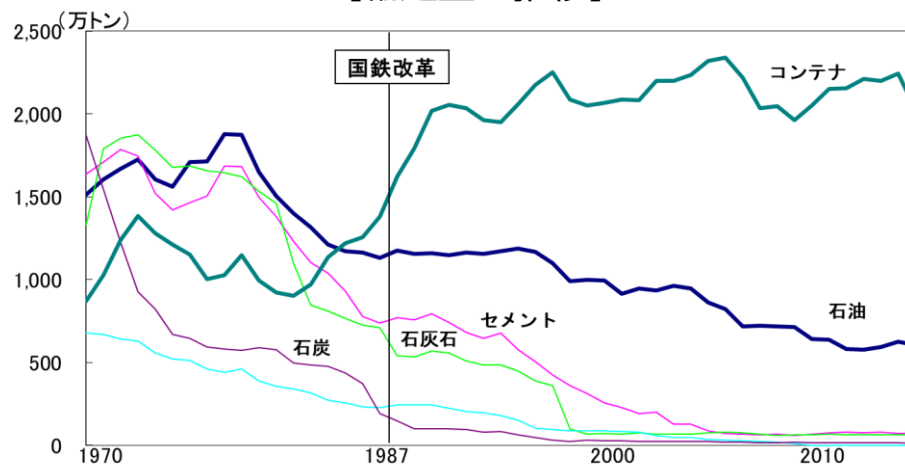
「農産品・青果物の内訳」



「車扱輸送」



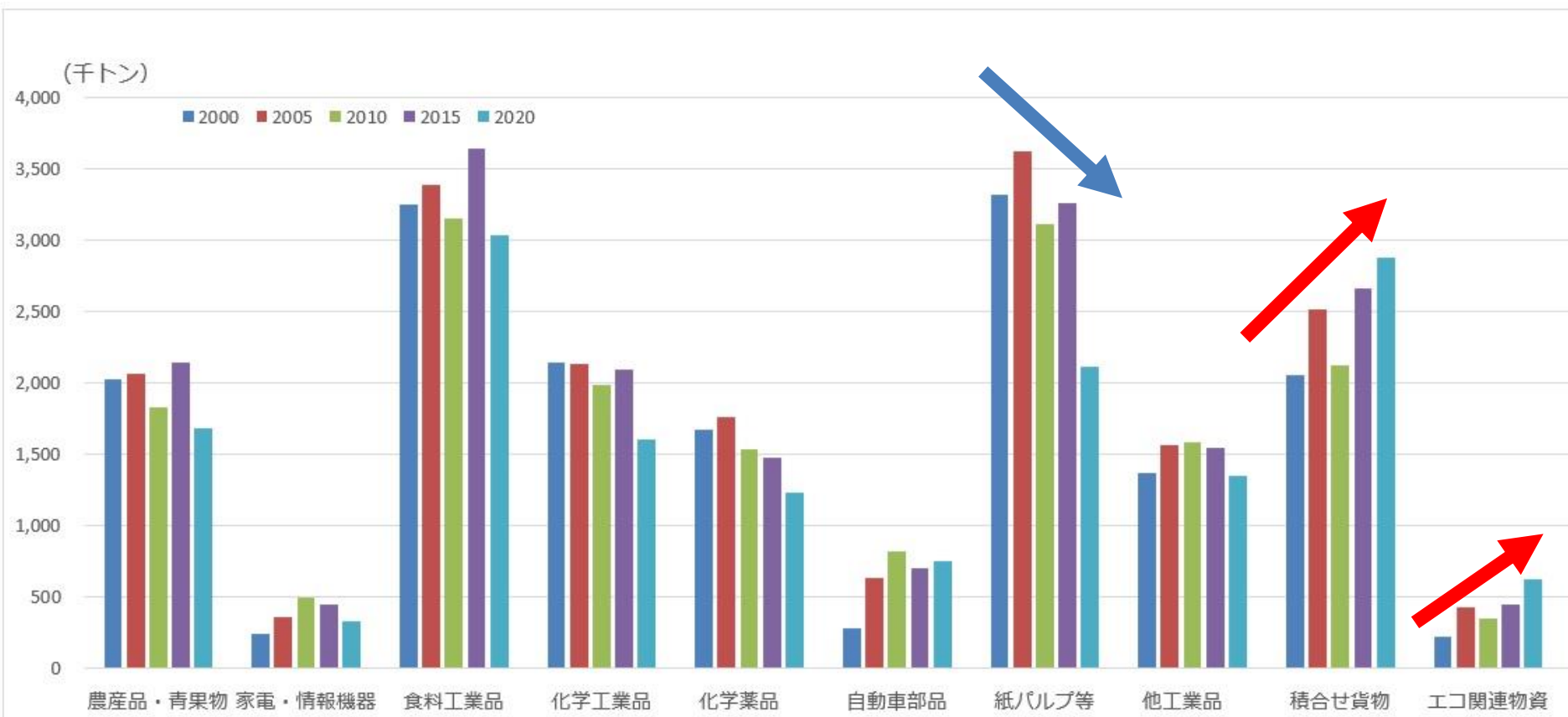
【輸送量の推移】



品目別輸送量の推移（コンテナ）

コンテナ輸送における品目別輸送量では、EC需要等により宅配便等を中心とする積合せ貨物や、サーキュラーエコノミー需要によるエコ関連物資は堅調に推移する一方、需要減により紙パルプ等は大きく減少傾向。

【品目別輸送量の推移（2000年度以降、5年毎）】

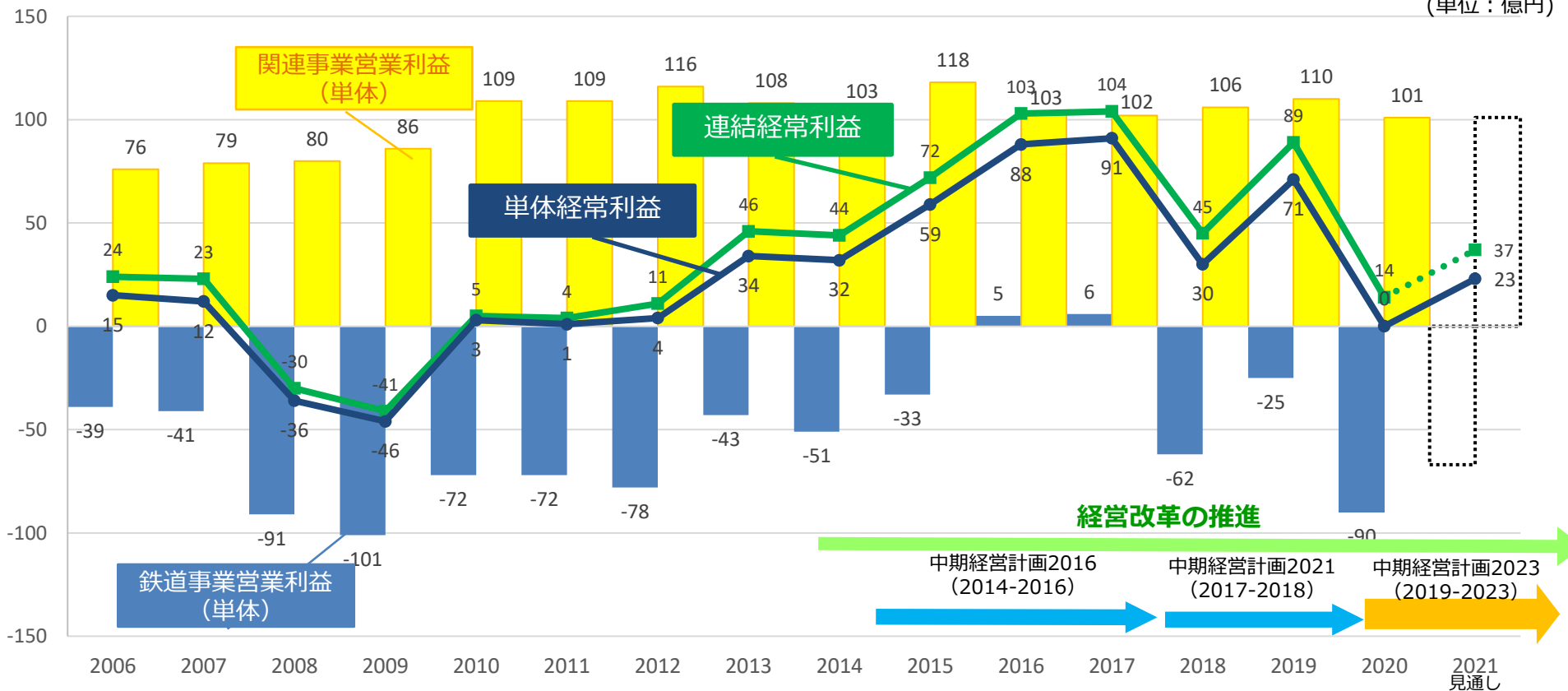


・ 2021年度の見通し

経営改革の推進により、2016、2017年度は、2年連続で鉄道事業黒字化と連結経常利益100億円以上を達成。2018、2019年度は災害の影響、2020年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響を大きく受け、鉄道事業は赤字転落したものの、単体・連結ともに経常利益は確保。2021年度も、上期は、新型コロナウイルス感染拡大の影響を大きく受け、連結経常赤字のもの、生産活動の回復に伴う需要増加を取り込み、通期では経常利益確保を目指す。

【経営成績の推移】

(単位：億円)



貨物鉄道のサービス向上・利用促進に向けた課題と取組み

2. 「貨物鉄道輸送の将来ビジョンに関する懇談会」で示された施策課題に対するこれまでの主な取組み

「貨物鉄道輸送の将来ビジョンに関する懇談会」（2012年6月～12月）

2012年、経済情勢の悪化や東日本大震災の影響により、貨物鉄道の輸送量は伸び悩んでいる状況にあるとの認識を踏まえ、国土交通省鉄道局と鉄道建設・運輸施設整備支援機構が事務局となり、学識経験者、荷主、物流事業者、業界団体等を委員とし開催。

関係者が取り組むべき施策として、大きく5つの施策課題を提示。

・「貨物鉄道輸送の将来ビジョンに関する懇談会」で示された施策課題

- (1) 鉄道輸送サービスの改善 <輸送品質> <輸送力> <輸送障害>
- (2) SCM（サプライチェーン・マネジメント）に対応した物流業務効率化の提案
- (3) 多様な国際・国内一貫輸送の提供
- (4) 物流に対する社会的要請への対応
- (5) 企業の「業務継続計画」（BCP）と物流の「分散化・複線化」

(1) 鉄道輸送サービスの改善<輸送品質>

○フォークリフト安全機能の拡充

- ・フォークリフトへのドライブレコーダー設置。
(2014.3 全台搭載完了)
- ・事故画像情報の教育活用による荷役品質の向上。
- ・新車置き換え時に全方位モニター等の安全機能を順次追加中。

フォークリフト安全装備 (全方位モニター等)



○20形式コンテナの拡充

一般のJRコンテナより100mm背高の12ftコンテナを新製。
保有数・・・8,918個。2022年度は4,100個新製。



○定温コンテナ輸送への対応

様々な温度に適合した機材や
コンテナラインナップを展開。

<p>加温・保温</p> <p>10℃～20℃ 断熱材使用 ドライアイス併用</p>	<p>(保冷) 5℃～20℃ 断熱材使用 ドライアイス併用</p>
<p>クール(+7℃～)</p>	<p>(蓄冷) 5℃帯で48時間保冷 ※蓄冷剤をコンテナ上部に設置</p>
<p>チルド温度帯(Δ5～+6℃)</p>	<p>エンジン付きコンテナ ▲25℃～+25℃ 発電機により温度調節</p>
<p>フローズン温度帯(～Δ6℃)</p>	<p>海上リフター+給電コンテナ ▲25℃～+25℃ ISO20ft・40ftにJRの給電コンテナを接続、電源を供給</p>

○「輸送品質向上委員会」への参画

(公社) 鉄道貨物協会が設置している専門的WG「輸送品質向上委員会」に参画。養生材の活用等による荷擦れ・荷崩れ対策等の輸送品質の技術的課題の調査・研究を実施。

○コンテナ輸送品質向上キャンペーン

毎年11月～12月に、荷主・利用運送事業者・JR貨物が参加し、荷役作業・作業環境・養生等の改善に重点的に取り組み、輸送品質の向上を図る。

コンテナ輸送品質向上キャンペーン実施中！！
2021年11月1日(月)～12月31日(金)

●鉄道コンテナ輸送は、お客様からお預りした大切な荷物を、JR貨物と利用運送事業者が一体となって運ぶ、ドア・ツードアの真輸送です。
●お客様に鉄道コンテナ輸送を安心してご利用いただくため、関係者が一体となったコンテナ輸送品質向上キャンペーンを2011年度より実施しており、本年度で11回目となります。
●今回のキャンペーンでは、以下の取り組みを全て実施します。

キャンペーン期間中の取り組み

①貨物事故防止に焦点を当てた取り組みを展開します
貨物事故防止に向けた新たな養生資材の導入を支援します。結果についてはHPに公表して展開し、養生改善に役立ちます。JR貨物、利用運送事業者、荷役作業社が一体となって貨物事故防止に取り組めます。

②コンテナホームの整備を進めます

<p>常置アスファルト貨物による整備</p> <p>貨物事故の原因となる積重ねの凹凸や亀裂の劣化状態に対応が可能なものに対して、常置アスファルト貨物を活用した換装工事</p>	<p>小規模舗装修繕工事による整備</p> <p>コンテナホームの通行部分において30m幅までの範囲における凹凸の解消、区間舗装工事を実施します。</p>
---	---

その他の取り組み

●フォークリフト作業において、基本動作の定着を目的とした教育用DVDを制作し、フォークリフトオペレーターの荷役事故防止の意識向上、スキルアップに役立ちます。
●キャンペーン期間中は優先のため、のぼりを設置します。

(1) 鉄道輸送サービスの改善<輸送力>

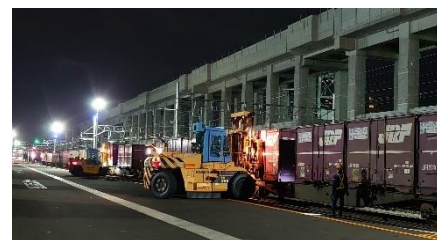
○貨物駅のリニューアル・E&S化（現在、31駅）

- ・コンテナホームの拡幅・整備（松山貨物駅、横浜羽沢駅、東福山駅）により、長大編成・専用編成に対応するとともに、貨物駅構内の安全作業を実現。
- ・E&S方式の導入（横浜羽沢駅、南福井駅）により、利便性向上（リードタイム短縮）、輸送障害対応能力の向上に寄与。



(横浜羽沢駅)

コンテナホームを拡幅、最大14両から、最大26両の荷役に対応



(南福井駅)

E&S方式を導入し、着発線上で荷役作業を実施

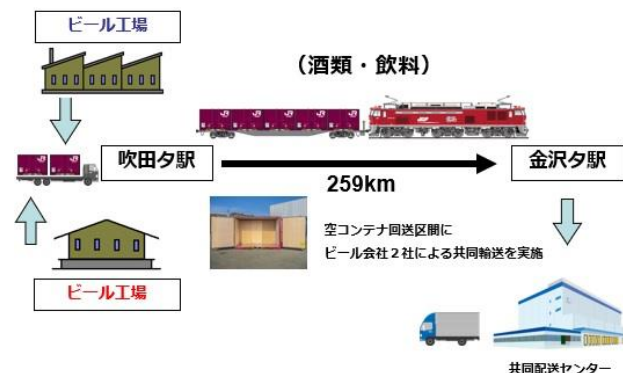
○輸送力の有効活用

各列車の積載率、列車別・駅別の収支等の各種データ解析に基づき、現行輸送力の最大活用を図るとともに、最適な輸送体系の構築を推進。

(例) 空コンテナ回送区間の輸送力を活用した共同輸送をアレンジ。

ビール会社2社の北陸向けの輸送において、吹田貨物ターミナル駅→金沢貨物ターミナル駅（空コンテナ回送区間）の輸送力を活用した共同輸送を実現。（2017年1月輸送開始）
⇒北海道においてもビール会社4社共同輸送が実現。

(2017年11月輸送開始)



(例) 31ft温度管理コンテナを活用した鉄道によるラウンド輸送をアレンジ。

食品メーカー2社が各々行っていた「東京→福岡の31ft温度管理コンテナを使った鉄道輸送」と「佐賀→埼玉のトラック輸送」を、31ft温度管理コンテナの回送を活用して、鉄道によるラウンド輸送（東京貨物ターミナル駅・越谷貨物ターミナル駅⇔福岡貨物ターミナル駅間）に切替え。

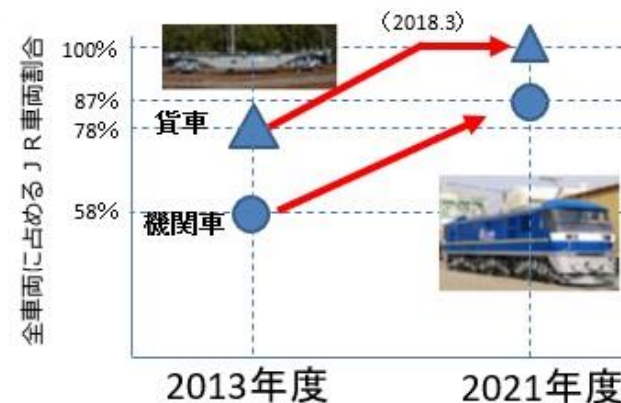
(2018年12月輸送開始)

(1) 鉄道輸送サービスの改善<輸送障害>

○国鉄車両の更新

国鉄時代の老朽した機関車・貨車の置換えを推進し、車両故障による、列車遅延防止を強化。

※全車両に占めるJR車の割合は、
貨車100%(2018年3月完了)、機関車約87%



○安全性・安定性向上のためのハード対策

- ・コンテナのバランス不良（偏積）による脱線対策として、「ポータブル重量計」や「輪重測定装置」を導入。
- ・手ブレーキ緩解失念対策として、「手ブレーキ検知装置」を全コンテナ車に展開中。
- ・機関車故障予測等の精度向上のため、「リモートモニタリングサービス」を導入。（EH800形式電気機関車に導入）
- ・第4次排出ガス規制対応フォークリフトの導入。
(燃費削減効果：15%以上低減 81台導入 2022年3月現在)



ポータブル重量計

○BCP対応体制（長期寸断時の対応）の改善

- ・発災時の初動体制およびお客様への情報提供体制の改善、
- ・2018年度より「災害リスク検討会」を設置。主要幹線の寸断を想定した災害シミュレーションを実施し、輸送機材の準備や社外企業・自治体との連携体制を構築。

○トラック・船舶による代行輸送力の増強

代行輸送品目拡大の検討や、代行トラックの運行に必要な夜間駐車場の事前確保の取組み、BCP拠点となる貨物駅の強靱化、定期船・チャーター船の利用拡大。



代行トラック用臨時駐車場

(2) SCM (サプライチェーン・マネジメント) に対応した物流業務効率化の提案

○グループ会社等の物流機能をつなぎ合わせ、最適な総合物流ソリューションを提案

「総合物流企業」として、倉庫や一般トラックなどグループ会社のアセットや輸送力を組み合わせた複合サービスをソリューション提案。

(貨物の一時保管と鉄道輸送の組み合わせを拡充：日本運輸倉庫 + 日本FL)

○大型JRコンテナ (48A、49A) の開発

2012年より、大型トラックと同等の積載容量を持つ31フィートウイングコンテナを製造。お客様の輸送単位、荷役作業を変更することなく、モーダルシフトを実現できるため、普及が進む。

所有数：140個 (2022年3月1日時点)



○ブロックトレイン (貸切列車) の新設

列車1編成のうち半数以上の輸送力をブロック (区画) で貸切、往復輸送するコンテナ列車 (ブロックトレイン) を運行し、お客様に安定的な輸送力を提供。オーダーメイドでの列車設定も可能。

宅配便			自動車部品
			
スーパーレールカーゴ	福山レールエクスプレス	カンガルーライナー	トヨタロングバスエクスプレス
<ul style="list-style-type: none"> ●2004年運行開始 ●東京～大阪間を毎日1往復、最高速度130km/h・6時間11分で運行。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) ●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約1万4000トンのCO₂削減 	<ul style="list-style-type: none"> ●2013年運行開始 ●2013年の東京～大阪間を皮切りに、2015年に東京～岡山・福山間、2017年に名古屋～福岡間、2021年に大阪～郡山・仙台・盛岡間で運行を開始、現在毎日4往復を運転 ●10トントラック330台分を輸送し、鉄道へのモーダルシフトで年間約8万3000トンのCO₂削減 	<ul style="list-style-type: none"> ●2018年運行開始 ●2018年の大阪～郡山・仙台間を皮切りに、2021年に名古屋～福岡間、東京～岡山・福山間で運行を開始、現在毎日3往復を運転 ●10トントラック184台分を輸送し、鉄道へのモーダルシフトで年間約3万1000トンのCO₂削減 	<ul style="list-style-type: none"> ●2006年運行開始 ●名古屋～盛岡間を運行、2017年より増便し、現在毎日2往復を運転。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 ●10トントラック160台分を輸送し、鉄道へのモーダルシフトで年間約1万4000トンのCO₂削減

(3) 多様な国際・国内一貫輸送の提供

○海上コンテナ輸送対応の取組み

40ft海上背高コンテナに対応可能なコキ73形式コンテナ車（低床貨車）を、2021年9月から営業使用開始。貨物駅における海上コンテナから鉄道コンテナへの積替施設を整備。（東京貨物ターミナル駅・盛岡貨物ターミナル駅）



海上コンテナ輸送用
低床貨車（コキ73形式）

○国外のRORO船・フェリー航路と連携した複合一貫輸送の提供

(4) 物流に対する社会的要請への対応

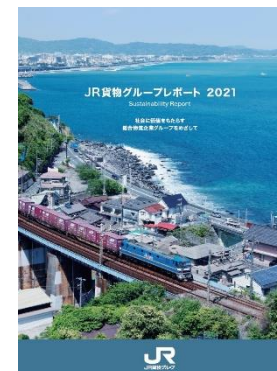
○「エコレールマーク」の消費者への認知度向上PRの促進

○JR貨物グループの認知度向上の取組み

JR貨物グループレポート発刊、ブランドイメージ広告展開、地域での情報発信 等

○グリーン社会の実現への対応

- ・「カーボンニュートラル・地域貢献推進プロジェクト」設立（2021年10月）
- ・「グリーンボンド」の発行（2022年3月）・次世代バイオディーゼル燃料の使用開始（2021年10月）



(5) 企業の「業務継続計画」(BCP)と物流の「分散化・複線化」

○レールゲート

貨物鉄道の全国ネットワークとの相乗効果を創出し、EC・定温物流・3PL等、様々なお客様のニーズに対応可能な汎用性の高いマルチテナント型の駅ナカ物流施設。集貨・配達・保管・荷役・梱包・流通加工等を提供することで「ワンストップ営業」の実現が可能な物流結節拠点。

東京レールゲートWEST（2020年2月）、東京レールゲートEAST（2022年7月予定）
DPL札幌レールゲート（2022年5月予定）

○積替ステーションの設置

- ・トラックで持ち込んだ荷物を鉄道コンテナに積替え可能な施設として、全国4駅に展開。（東京夕、松山貨物、新座夕、水沢駅）
- ・鉄道コンテナ専用トラックに制約されず鉄道利用が可能。
- ・この他、貨物駅構内既存設備を活用した積替場所の提供を推進。（全国66駅）



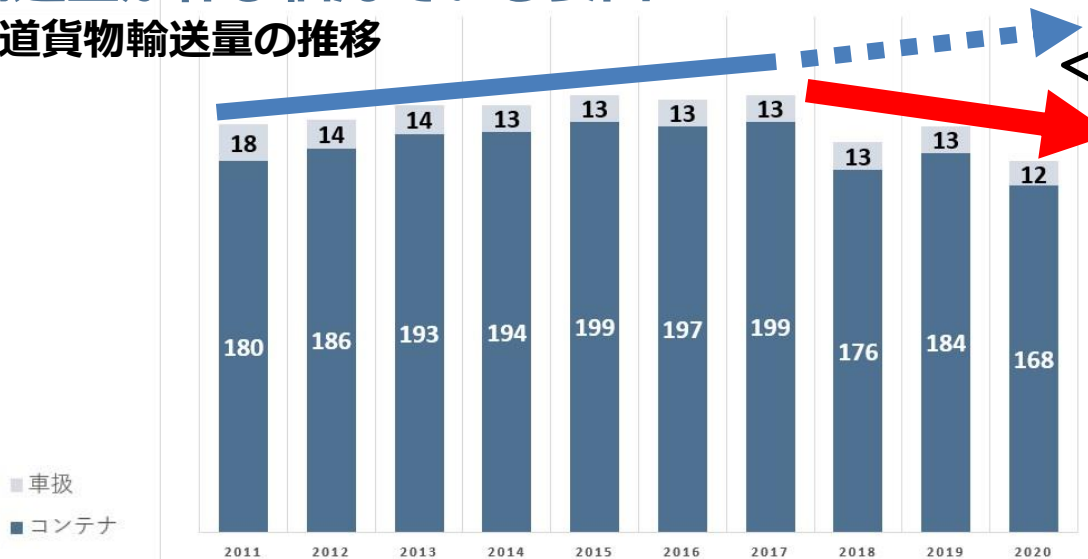
貨物鉄道のサービス向上・利用促進に向けた課題と取組み

3. 貨物鉄道輸送量が伸び悩んでいる要因と今後の取組み

◎ 貨物鉄道輸送量が伸び悩んでいる要因

直近10年間の鉄道貨物輸送量の推移

(単位：億トンキロ)



環境意識の高まりや、トラックドライバー不足等の要因により、鉄道輸送への期待感が高まっているが、**鉄道輸送量は2018年度以降微減傾向。**

考えられる理由

(1) 安定性

① 自然災害等による運転阻害の増加

⇒ 山陽線100日間不通など
激甚化する自然災害により
毎年のようにネットワークが寸断

② 災害時における対応、信頼性

⇒ 低い代行輸送率

⇒ 貨物鉄道ネットワークの信頼性の低下

(2) 商品性

- ・ 激化する運賃競争
- ・ 限定的な定温輸送
- ・ 課題の多い海上コンテナ輸送

(3) 他モードとの結節

- ・ 専用集配車の供給力
- ・ 鉄道利用の高い敷居 (見えない空き情報、予約方法)

(4) 輸送力

- ・ 鉄道ダイヤの硬直性
- ・ 駅のキャパシティ

(5)

- CN化等への理解**
- ・ 社会意識は醸成途上

(1) 安定性

考えられる理由

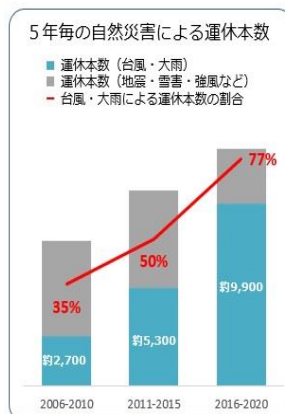
① 自然災害等による運転阻害の増加

- ・ 災害の多発化・激甚化により鉄道ネットワークが毎年のように寸断。「平成30年7月豪雨」では**山陽線が100日間不通**。近年は特に、台風・大雨による影響が顕著。

災害	台風18号	台風10号	平成30年7月豪雨	令和元年東日本台風	令和2年7月豪雨	令和3年前線による大雨
発生～運転再開	2014.10.5～10.16	2016.8.30～12.22	2018.7.5～10.13	2019.10.12～10.29	2020.7.3～11.1	2021.8.12～9.5
影響日数	12日間	115日間	100日間	17日間	121日間	24日間
運休本数	858本	173本	4,421本	1,196本	368本	900本
影響線区	東海道線	根室線 石北線	山陽線他	東北線、 中央線、他	鹿児島線 他	山陽線 中央線

② 災害時における対応、信頼性

- ・ 2018年「平成30年7月豪雨」において災害発生翌日から代行輸送力の確保を実施したものの、**代行輸送率は通常時の輸送力の約4分の1にとどまった**。
- ・ 鉄道は災害時に駅間停車した場合の貨物取卸が困難。
- ・ 荒天や災害等の多発化により、**貨物鉄道ネットワークの信頼性の構築が不十分**。



直近5年間の台風・大雨による運休本数は約9,900本、10年前の約3.7倍

今後の取組むべき課題

◎ BCP対応強化

- ・ 有効なBCP策の策定・強化。
- ・ 荷役ホームの拡張等によるBCP対応能力の拡大。
- ・ 災害多発地区における特車申請事前準備や駅取付け道路の重さ指定道路化の働きかけの検討。
- ・ 迂回運転に備えた対応。
- ・ 災害時の迅速な情報提供、等。

(例) コンテナホームの拡張



拡張可能性用地

既存のコンテナホーム

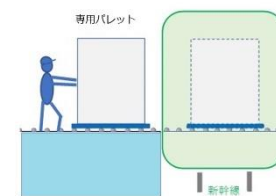


東北線寸断時の日本海側迂回を想定した機関車運用訓練

◎ 貨物鉄道ネットワークの強靱化

- ・ 山の法面や河川等に係る災害対策の中で沿線の**鉄道の強靱化を図る方策等の検討**。
- ・ 災害に強く、EC需要等に対応可能な**大容量貨物新幹線の技術開発の検討**、等。

イメージ



(2) 商品性

考えられる理由

①お客様ニーズへの対応

- 品質・リードタイムのほか、**激化する運賃競争**による他モードの選択。

②温度管理コンテナ対応

- 新製コストやランニングコスト、コンテナリース料の負担（私有コンテナ）、**提供コンテナ数が限定的**。
- 列車遅延時のコンテナへの燃料補給、駅構内でのコンテナ置場の確保、大型コンテナの場合は取扱駅が限定的等の運用面での課題。
- 温度管理のための給電用電源の確保が課題。

③海上コンテナ輸送への対応

- 海上コンテナ輸送が可能な貨車の新製コスト及びランニングコストが高額**のため、技術開発上の制約や事業採算性が課題。
- 荷役機器や、駅構内（路盤や作業スペース）等の追加設備投資が必要。



海上コンテナ輸送用
低床貨車（コキ73形式）

④車扱輸送量の減少

- エネルギー転換や、メンテナンス費用の所有者負担、片道輸送による非効率性から、輸送量が年々減少。（輸送効率向上の観点から、車扱からコンテナへ輸送形態の転換を行ってきたため、減少量のうち一部は車扱いからコンテナへ転換。）

今後の取組むべき課題

◎お客様に選択されるための商品づくり

- お客様ニーズに合わせた列車設定**。（ブロックトレイン・需要旺盛区間への列車拡充、定温貨物列車の新設等）

- 温度管理コンテナ**の給電用コンテナ、給電用貨車につき、**採算性を確保した上での検討**。

- 海上コンテナ輸送**が可能な輸送機材や、駅設備への投資、低床貨車の増産につき、**採算性を確保した上での検討**。

- コロナ禍によるEC・化学薬品需要増による各業界の構造変化や、EV化等の技術革新による生産品目の変動に対応した、営業活動の実施。

- 新たに施行されるプラスチック資源循環促進法等による新たなサーキュラーエコノミー需要の取り込み。

◎車扱輸送のあり方検討

- 次世代エネルギー（水素・アンモニア等）輸送の対応を検討。

(3) 他モード（トラック・船舶等）との結節

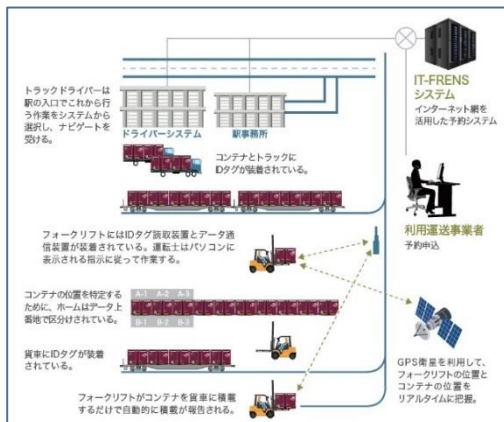
考えられる理由

- ① **緊締車(鉄道コンテナ集配車)の制約**
- ・ **鉄道コンテナの配送には緊締装置を備えた専用のトラックが必要**。緊締車の供給力が現状の鉄道輸送キャパシティを限定。



- ② **予約・手配等の敷居の高さ**
- ・ 貨物列車の利用の予約システムを扱えるのは利用運送事業者※に限定されている。**荷主やトラック事業者はWEB等で空き状況の確認・ワンストップでの予約等ができないことにより利用を敬遠**。

※他者からの運送依頼に応じるため、自らが運送責任を負って、運賃及び料金を収受し、他の実運送事業者（トラック、船舶、航空、鉄道）を利用して行う貨物運送事業者。



IT-FRENS & TRACEシステム

利用運送事業者に対するインターネット予約とGPSによるコンテナ位置情報等を連動させたシステム。

利用運送事業者以外の荷主やトラック事業者は、空き状況の確認や予約はできない。

今後の取組むべき課題

- ◎ **レールゲート・積替ステーションの更なる拡大**
- ・ 一般トラックで貨物駅に持ち込みできる**積替ステーション**や物流結節点としての**レールゲートの更なる拡大**。マテハン技術等、新技術の活用により、シンプルでスムーズな積替え・列車荷役システムの検討。
 - ・ 総合物流企業グループとして、レールゲートを活用した3PL等のソリューション提案を推進。
- ◎ **物流MaaSの実現、フィジカルインターネットへの対応**
- ・ 鉄道システムデータとトラックマッチングシステム等、**他モードと連携させた予約システム**を構築。
 - ・ 荷主・トラック事業者等への空き状況の見える化、弾力的運賃設定、貨物新幹線・在来線の組合せ・輸送モード間結節の選択肢の見える化、小口輸送対応等の実現に向けた検討。



(4) 輸送力

考えられる理由

① 鉄道ダイヤの硬直性

- ・ 設定されたダイヤに基づく運行のため機動的変更・追加等の自由度は小さく、柔軟性(フレキシビリティ)は限定的。

② ダイヤ調整

- ・ 輸送需要の高い時間帯はすでに貨物列車が集中し、増発余地は限定的。
- ・ 列車の増発や時刻変更には、旅客会社などとの調整が必要。(当社は基本的に第二種鉄道事業者※)

※他人の需要に応じ、自らが敷設する鉄道線路以外の鉄道線路を使用して鉄道による旅客又は貨物の輸送を行う事業。旅客会社は基本的に第一種鉄道事業者(他人の需要に応じ、鉄道による旅客又は貨物の輸送を行う事業であって第二種鉄道事業以外のもの)

③ 貨物駅のキャパシティ

- ・ 貨物駅の列車収容能力・コンテナ取扱能力に一定の限界。(着発線・荷役線本数、コンテナホーム広さ等)

④ 輸送機材への投資

- ・ 設備投資(機関車・貨車・コンテナ・荷役機器)に多額の費用を要す。



九州向けEF510形式交直流電気機関車
(老朽化したED76形式・EF81形式の置換用に開発)

今後の取組むべき課題

◎ 貨物駅高度利用を通じた輸送サービス拡充

- ・ レールゲートやコンテナ立体倉庫などの保管機能の活用による、輸送需要のピークスライド。
- ・ 貨物駅移転やリニューアル工事に合わせたコンテナホームの拡幅による取扱可能量の拡大。
- ・ 積替ステーション設置による貨物鉄道輸送の利用機会の拡大。



新座貨物ターミナル駅
積替ステーション

◎ 輸送余力の更なる活用のための工夫

- ・ 輸送ニーズが高い区間への輸送力配置。(貨物駅利用高度化含む)
- ・ 休日の利用促進、戦略的運賃強化。
- ・ 物流MaaS(後述)等による予約等の利便性向上。
- ・ 共同輸送やラウンド輸送取込みなどによる積載率向上。
- ・ 災害に強く、EC需要増等に対応可能な貨物新幹線との組合せによる在来線の安定性・信頼性向上、利用促進。

(2020年度の積載率：純平日(火～金)	76.2%)
	休日	48.7%	
	全日(全ての日)	69.6%	

積載率の推移(純平日平均)

	2016	2017	2018	2019	2020
純平日平均	80.7%	82.8%	81.8%	80.0%	76.2%

(5) カーボンニュートラル化等の対応への理解

考えられる理由

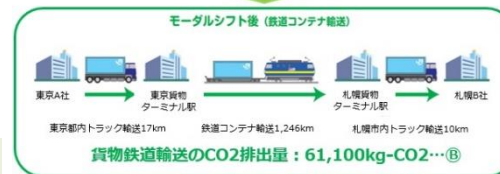
- ・コスト重視の社会意識
- ・荷主や事業者にとって**コストとリードタイムを重視した輸送モード選択が前提**。
- ・環境にやさしい輸送等についての社会の意識は醸成途上。

今後の取組むべき課題

◎ CO2削減見える化への取組みによる消費者への働きかけ

- ・ J R 貨物ホームページより、他モードから鉄道へモーダルシフトした場合のエネルギー使用量・CO2排出量の試算が可能。
- ・ **CO2削減による金額価値の試算提示など、より消費者へ訴えかけるようなPR方法を検討。**

東京→札幌間で10トンの貨物を輸送する場合（年間250日 片道輸送）



CO2排出量を**76%削減**
(①-② = 196,500kg-CO2)

イメージ

◎ エコレールマークの更なる発展への取組みによる消費者への働きかけ

- ・ 「エコレールマーク」は、環境にやさしい貨物鉄道輸送を積極的に利用して、地球環境問題に取り組んでいる企業や商品を一般の消費者にアピールすることを目的に、2005年4月に国土交通省で制定。JR貨物はエコレールマーク事業に協賛しており、公益社団法人鉄道貨物協会と連携してエコレールマーク及び環境にやさしい貨物鉄道輸送のPRを実施。
- ・ エシカルライフスタイルの提案として、消費者が商品を選ぶ**確実な基準とするべく、弊社HPによるCO2削減の見える化の取組みと連携した更なるPR方法を検討。**

エコレールマーク認定基準

認定商品

500km以上の陸上貨物輸送のうち、数量または数量×距離の30%以上、鉄道を利用している商品。



エコレールマーク

認定企業

500km以上の陸上貨物輸送のうち、数量または数量×距離の15%以上、鉄道を利用している企業。もしくは数量で年間1万5千トン以上、または数量×距離で年間1500万トンキロ以上、鉄道を利用している企業。

【参考】 貨物鉄道輸送に関する動画等のサイトのご紹介

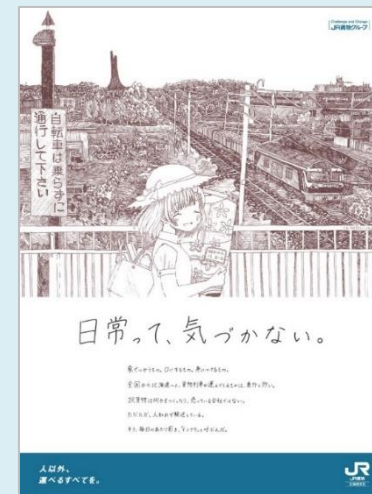
● 企業広告「鉄の使命。」を発表

2021年8月全国主要駅・新聞に掲示・掲載



● 北海道支社新聞広告シリーズ

北海道における貨物鉄道輸送の役割を伝えるため
2016年から地方紙に掲載



● SDGsへの取組みPR

アニメーション動画も作成し、公式YouTubeチャンネルに公開。

● JR貨物ブランドターミナル

JR貨物の“いま”につながるターミナル。鉄道輸送を楽しく知ってもらおう無料コンテンツなどをまとめてご紹介。（弊社HP内コンテンツ）

JR-FREIGHT BRAND TERMINAL

JR貨物ブランドターミナル

