

JR東日本における列車荷物輸送の取り組み等について

東日本旅客鉄道株式会社
2022年 4月 28日

- ・列車荷物輸送の取り組みについて P3~P6
- ・鉄道工事(線路保守)の課題について P7、P8
- ・貨物新幹線構想における課題について P9

○これまでの取り組み

- ・2017年7月 **新幹線による荷物輸送サービス開始**
→ 新潟駅・山形駅・郡山駅・那須塩原駅・長野駅から野菜や果物を輸送し、
東京駅で「朝採れ新幹線マルシェ」を実施
- ・2018年11月 **日本郵便(JP)との連携**
→ 仙台駅から東京駅へ「いちご」を輸送
- ・2020年2月 **JR西日本との連携**
→ 金沢駅から東京駅へ富山県産鮮魚類を輸送
- ・2020年8月 **JR北海道との連携**
→ 新函館北斗駅から東京駅へ函館エリアの活魚を輸送
- ・2021年4月 **エキソト向けへの輸送を開始**
→ JR北海道と連携し、新函館北斗駅から東京駅を經由し、
市中飲食店舗等へ鮮魚類の定期輸送を開始
- ・2021年10月 サービス名称を「**はこビュン**」と決定



■ 荷主のお客さまからの声

- 他にはない物流手段として、**取引先への新規提案に活用**でき、メリットを感じている。**これからも輸送規模を拡大したい。**(食品卸売業)
- 市場流通より**2~3日早く店舗納品**ができ、**メリット**を感じている。新幹線で輸送をした花の**売上が好調**で、他の花の**購入にもつながっている。**(花き小売業)

○2021年10月、列車による荷物輸送サービスの名称を「はこビュン」に決定。
新たなビジネスとして本格的に展開。

○荷物のイメージである「箱」と「運ぶ」をかけて「はこ」、そして新幹線や在来線特急列車などでスピーディに「ビュン」とお届けするイメージを、名称とロゴデザインに込めている。

名称 「はこビュン」

※「はこビュン」は東日本旅客鉄道株式会社に商標登録出願中です。

＜ロゴデザイン＞



即日お届け列車便

＜ロゴマークの展開＞

○ポスター



○店頭宣伝物



○商品シール



○取り組み事例のご紹介

■客室を活用した輸送

車販準備室だけでなく客室を活用することでの多くの荷物の輸送が可能に。



(新潟駅、新青森駅ほか)

■新鮮な商品の輸送

鮮度が重要な朝どれとうもろこし、朝しほり日本酒など貴重な商品をエキナカなどにて展開。



(新青森駅ほか)

■上りだけでなく下り列車の活用

商品が集中する首都圏から地方都市へ商品を輸送することが可能に。地方都市にて大規模催事を実施。



■エキナカからエキソト輸送へ

新鮮朝どれ商品が夕方にはエキソトの小売店や飲食店へ。



(市中のスーパー 鮮魚売り場)

■在来線特急の活用

在来線特急でそれぞれエリアの地産品を首都圏のエキナカへ。



(特急「踊り子」「あずさ」「ひたち」ほか)

■JR他社との連携

JR北海道やJR西日本との連携により函館や金沢から新鮮な商品の輸送が可能に。



(新函館北斗駅、金沢駅)

■「すぐに運んでほしい」ニーズへの対応

(はこビュンQuickの展開) 発車30分前までの荷物受付で輸送。精密機械部品や医療品の輸送でも活用。



(東京駅、仙台駅、新潟駅)

■大宮駅の物流拠点化

東北・北海道新幹線の一部で停車時分を拡大。利用頻度の低いホームを活用し、輸送ニーズの強い大宮駅へ輸送が可能に。



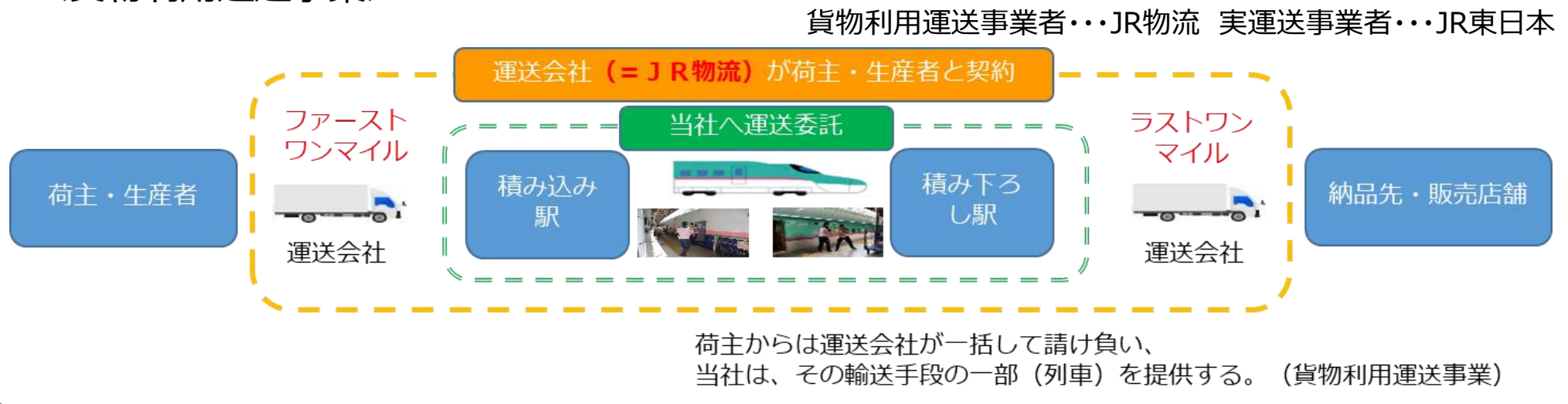
(大宮駅)



○エキソト輸送の展開

2021年4月から、グループ会社である(株)ジェイアール東日本物流(以下、JR物流)と連携して、エキソトへの輸送を開始。現在、対象駅を増やして(2022年4月1日現在:73駅)輸送を拡大中。

<貨物利用運送事業>



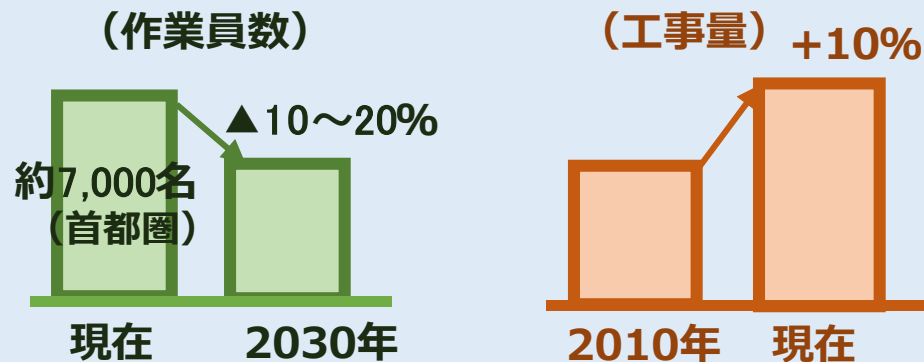
○今後の展開

- ・これまで実施してきた取り組みを検証しながら、ビジネスとして本格的に展開。
- ・ヒトとモノとで地域をつなぎ、**当社だからこそできる「地域創生」と「人々の豊かなくらしづくり」を進めていく。**

- 《具体的な取り組み案》
- ・在来線での輸送拡大
 - ・食品以外への取り扱い品目、取り扱い商品の拡大
 - ・スーパーマーケットなどの食品小売店や飲食店、百貨店に向けた定期輸送
 - ・地方駅などへ商品を輸送する下り列車の活用

- 人口減少に伴い、過去10年で建設業就業者数は約1割、**当社管内の線路保守作業員は約2割減少**。今後10年も**1～2割の作業員の減少**が続くと想定、人材確保に向けた**働き方改革が急務**。
- 一方で、設備の老朽化と新規設備の増加により**工事量は過去10年で約1割増加**。また、**ホームドアやバリアフリー設備等の安全やサービス向上**を目的とした工事も**増加傾向**。
- ホームドアや駅改良など、鉄道設備の改良・保守に関わる工事は、多くの作業が**終電から初電までの短い時間での工事**となるため、一つの作業を複数日に渡り分割して実施するなど作業効率が悪く、工事に時間を要す。そのため、これまで以上に**効率的な作業体制の確保が課題**。

鉄道工事の課題



安全やサービス向上を目的とした工事



ホームドア整備



バリアフリー設備整備 (エレベータ)

- 持続して安定した作業環境確保のため、地方路線を中心に2020年よりお客さまのご理解をいただきながら**昼間帯の列車運休により保守工事を実施**。(2021年度も11路線で実施)
- 主要幹線では、**JR貨物さまと列車時刻の調整や運休などを調整**をさせていただき、東海道線や東北線、中央線などで**作業時間の確保**にご協力いただいている。
- 新幹線については、**0時～6時を保守・工事を実施する時間として設定**。



今後の議論でご配慮いただきたいこと

- 安全・安定輸送の前提となる保守作業を持続的に実施していくことが必要であり、地上設備の保有・維持を行っている鉄道事業者の課題**についてもご理解をいただきつつ、**双方の課題解決となる方策**についてご議論をお願いしたい。

《社会的な課題》

→作業員の減少、**働き方改革**(労働環境の改善)

《経済的な課題》

→アボイダブルコストルール

大容量貨物新幹線構想については、新幹線の安全・安定輸送を前提として、以下の点を課題として認識しております。

- 弊社の新幹線については**高速化を進めているため**、大容量貨物新幹線については、その**車両性能などについて、列車ダイヤなどへの影響を十分考慮していただく必要があります**。
- 加えて、弊社の新幹線ネットワークは5方面から乗入れるネットワークとなっており、列車ダイヤの調整には制約事項も多いことから、**乗り入れ可能な区間は限定的となる**ことが想定されます。
- また、大容量貨物新幹線では旅客ホームでの荷捌きは困難であることから、**専用の貨物ターミナル整備(既存新幹線とのアプローチ線を含む)が必須**であると考えています。
- 以上のとおり、大容量貨物新幹線構想については車両開発のみではなく、乗入れ区間や貨物ターミナルの整備など、**ハード・ソフト両面で様々な課題整理が必要**と考えています。
このため、**整備スキームなどの整理も含め、国が主体となってご検討いただきたい**と考えています。