

貨物鉄道輸送の将来ビジョンに関する懇談会 報告書概要

第一章 国鉄改革の経緯とJR貨物の経営スキーム

国鉄改革により、JR貨物は全国を一元的に管理・運営する特殊会社として発足。JR貨物は、JR旅客会社が保有する線路施設を使用して貨物列車を運行。

第二章 社会経済動向とJR貨物の現状

一. 貨物輸送を取り巻く社会経済動向

1. 少子高齢化と労働力確保

- 2015年時点で、14万人のトラックドライバー不足が想定。
- 物流業務確保のため、長距離輸送に優れた鉄道への代替機能が必要。

2. 生産拠点の海外シフトによる国際物流の増加

- 原材料調達や製品輸出入に関わるサプライチェーンの海外移転が進行。

3. 安全問題

- 事業用自動車の重大事故のうちトラックは36%(2010年)。着実に減少しているが、長距離輸送における鉄道活用により、ドライバーの労働負担軽減が必要。

4. 地球環境問題や燃油価格上昇

- 「京都議定書」及び今後のCO₂排出削減努力として、モーダルシフトの推進が必要。

二. 貨物輸送とJR貨物の現状

1. 国内貨物輸送の状況

- 2000年以降、製造業の国内生産拠点統廃合等により、品目別平均（国内全機関）輸送距離が増加。

〈例〉化学工業品：124km(2000年)→145km(2009年)

2. 物流形態の変化

- ①小ロット化（多頻度少量輸送の進展、製品のコンパクト化）

〈例〉1件当たり輸送重量（全産業）：2.43ト（1990年）→0.95ト（2010年）

- ②出荷額当たり出荷量の減少（製品の高付加価値化）

〈例〉全産業計 75.8kg/万円(1995年) → 62.1kg/万円(2010年)

- ③平均輸送距離の拡大（産業界の国内事業所の集約再配置）

〈例〉製造業：240km(1995年)→309km(2010年)

- ④輸出入貨物の港湾後背地の広域化（港湾拠点重点化と内陸部ドレージによる物流戦略）

〈例〉京浜港を利用した北海道・東北からの輸血量 +2.9%(2003年→08年)

3.鉄道貨物輸送の状況

○地域ブロック間及び都道府県間、さらに品目別の陸上貨物輸送量(鉄道+トラック)における鉄道シェアを分析。輸送距離と鉄道シェアとの一般的な相関性を検証。

〈例〉軽工業品の距離帯別鉄道コンテナ分担率

：長距離帯で急増(600km台:4.3%→700km台:17.9%)

4.貨物鉄道インフラの状況

○機関車、貨車、施設の老朽化対策、着発線駅荷役方式の駅整備など関西エリアの貨物駅再配置等を推進。

第三章 貨物鉄道の輸送量増加に向けた分析

一. 物流サービスの選択要素と鉄道輸送の評価

- サプライチェーン・マネジメント(SCM)では、在庫適正化や物流リードタイム短縮等の目標に向けて、物流企業をはじめとしたサプライチェーン内各企業の役割発揮が重要。
- 荷主・物流事業者からみた鉄道貨物輸送サービスの評価、貨物鉄道の利用拡大に向けた提案等について、本懇談会での委員指摘や荷主ヒアリング実施により整理。

1. 鉄道貨物輸送サービスの評価

- (1) 輸送品質 <① スレの発生 ② 荷崩れの発生 >
- (2) 輸送力 <① 輸送枠の確保 ② 波動への対応 >
- (3) リードタイム <① 輸送時間・ダイヤ ② 発着時刻 >
- (4) 輸送障害 <① 障害の発生頻度、発生エリア ② 輸送障害時の対応 >
- (5) 運賃・利用料金 <① 運賃料金制度 ② 運賃料金水準 >

2. 鉄道貨物輸送の利用拡大に向けた意見

- (1) ニーズに応じたコンテナ利用
- (2) インフラ整備
- (3) 物流業務効率化としての鉄道活用

3. 国際物流の多様化に向けた提案

- (1) 多様な国内・国際複合一貫輸送方式
- (2) 貨物駅の利便性・効率性
- (3) 荷役機器

4. 物流に対する社会的要請への対応

- (1) 物流リダンダンシー
- (2) 企業の社会的責任(環境問題・安全対策)

二. 鉄道貨物輸送の利用拡大に向けた環境分析

1. 外部環境分析(鉄道輸送に対する潜在需要期待分野)

(1) 物流業務の効率化提案

- 31ft コンテナを活用することで、荷主側の工場の生産や物流体制に大きな変更を加えることなく鉄道へシフトすることが可能。
- 荷主企業の実情に応じた営業と提案で、物流システム全体の効率化を推進し、鉄道輸送を組み込んでいくことが重要。

(2) アジア戦略を中心とした国際物流形態の多様化

- 日中韓間で鉄道用 12ft コンテナを活用した国際一貫輸送(Sea&Rail)が本格化。
- 日本国内工場から海外製造拠点への調達や、海外からの輸入製品の日本国内販売拠点への物流戦略について、国際海上輸送コンテナを活用した国内一貫輸送や、12ft コンテナへの積み替えなどニーズが多様化。

(3) 企業の社会的責任(CSR)

- 企業の社会的責任(CSR)として、地球環境に配慮した物流業務構築への関心が増加。
- 少子高齢化に伴うトラックドライバーの不足に対し、荷主企業の物流子会社等でも長時間労働や交通事故の防止に向け、長距離輸送に適した鉄道輸送への関心が増加。

(4) 企業の業務継続計画(BCP)と災害時の物流確保(リダンダンシー)

- 自然災害等においてもサプライチェーンを途絶させないよう、「業務継続計画」策定に取り組む企業が増加。輸送手段の複線化(物流リダンダンシー)として、鉄道輸送を組み込み、物流業務の安定化と効率化を図る企業も現れている。

2. 内部環境分析(貨物鉄道事業の「セグメント分析」)

- 競争市場である物流分野では、貨物鉄道事業の競争優位領域をより具体的に分析し、事業戦略の策定と実行が鍵。
- 貨物鉄道輸送の「強み」「弱み」について、初期的な「事業セグメント分析」を試行。「食料工業品」等の品目につき、地域ブロック間の陸上貨物輸送量における鉄道シェアを分析。

(1) 分析結果

短中距離でも鉄道シェアが高い「強み」事象や、長距離でもシェアが低い「弱み」事象が顕在化。

発着地域	鉄道シェア(食料工業品)	鉄道分担率(陸上貨物全体)
新潟発関西着(578km) 関西発関東着(600km)	中低 (10%程度~20%未満)	5.4% (500km以上750km未満)
新潟発中国地方着 (911km)	中高 (40%程度~50%未満)	13.9% (750km以上1,000km未満)

地域間輸送距離(目安;km) 各地域の代表的な駅間距離

発着	北海道	東北	関東	新潟	北陸	東海	関西	中国	四国	九州
北海道		850	1,247	918	1,220	1,372	1,486	1,819	1,726	2,118
東北	850		350	314	599	721	865	1,198	1,105	1,497
関東	1,247	350		379	561	375	600	885	792	1,184
新潟	918	314	379		312	465	578	911	819	1,211
北陸	1,220	599	561	312		261	267	600	507	899
東海	1,372	721	375	465	261		193	526	434	826
関西	1,486	865	600	578	267	193		350	258	700
中国	1,819	1,198	885	911	600	526	350		227	300
四国	1,726	1,105	792	819	507	434	258	227		527
九州	2,118	1,497	1,184	1,211	899	826	700	300	527	



(2) 要因分析(新潟発の事例)

食品メーカーとJR貨物、利用運送事業者の三者間の協議により、改正省エネ法対応や荷主の物流施設や出荷計画に適合した鉄道利用提案業務(ソリューション活動)を実施し、長期信頼関係を構築。

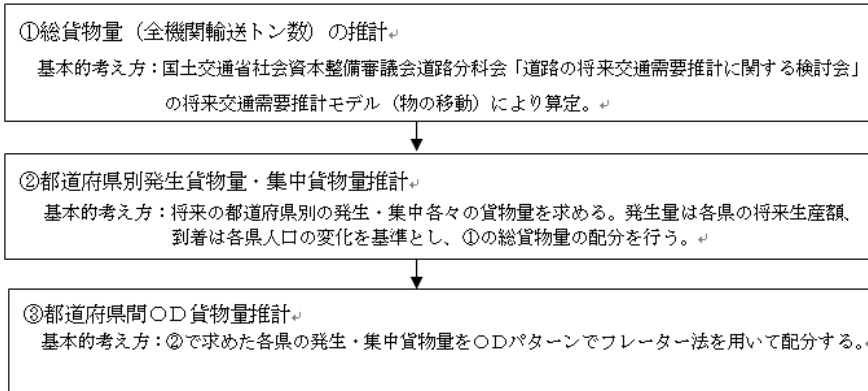


(3) 今後の課題

- ① 貨物鉄道事業者の経営改革を推進する上で、事業セグメント分析の精緻化が重要。
- ② 競争優位領域におけるシェア確保と、競争劣位領域の再構築に向けた戦略を検討実行。

三.貨物鉄道輸送需要の見通し

1. 推計手法



都道府県間OD推計結果（要約）

	2010年度 (トン数実績)	2030年度 (予測)	10→30 年平均 増減率(%/年)
輸送トン数(千トン)	5,105,080	3,824,709	-1.43
うち都道府県内	3,369,762	2,408,162	-1.67
うち都道府県間	1,735,318	1,416,547	-1.01
輸送トンキロ(百万トンキロ)	590,589	522,466	-0.61
うち都道府県内	63,352	45,273	-1.67
うち都道府県間	527,237	477,193	-0.50
平均輸送距離(km)	115.7	136.6	
うち都道府県内	18.8	18.8	
うち都道府県間	303.8	336.9	

2. 評価

- ①全体の貨物量が長期減少するなかで、県間輸送量の下げ幅は相対的に小さい。
- ②鉄道特性が発揮できる長距離輸送需要の確保に向け、貨物鉄道が対応すべき方向性を提言。

a.長距離での安定的な輸送の確保

- 輸送障害による遅延時の速やかな情報提供

b.荷主の物流体制に応じた営業提案

- トラックと鉄道とを併用する「物流の複線化」働きかけが有効。
- 国際貨物の取り込み、ソリューション活動を強化。

c.環境負荷や労働力不足など物流が直面する社会的要請への対応

- 持続可能な社会のための重要な輸送機関であることを強力に発信。
- 労働力不足に対応した大量輸送機関の特性を十分発揮する必要。

第四章 貨物鉄道輸送の将来ビジョン実現に向けた提言

経済活動及び社会システムの両面から物流の全体最適を実現する上で、鉄道貨物輸送の果たす役割を、「鉄道貨物輸送の将来ビジョン」として提案。

1. サプライチェーン・マネジメント最適化への物流パートナー

貨物鉄道事業者と利用運送事業者とが連携し、荷主に対する提案事業を強化。サプライチェーン・マネジメント(SCM)の全体最適を実現する物流パートナーとしての地位を確立。

2. 社会システムと調和した物流の実現

物流業務に対する社会的要請として、災害時の業務継続計画や、地球環境問題への配慮、トラック輸送の労働力不足に対応したコンプライアンスが強まる。鉄道へのモーダルシフト推進により、社会システムと調和した物流の実現を図る。

第五章 物流事業者や行政が一体となった施策の推進

貨物鉄道事業者、利用運送事業者、物流事業者団体のほか、国や行政が主体となり、当面実施すべき「解決策」「展開施策」を提言。

1. 鉄道輸送サービスの改善
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(環境問題・労働力不足)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」



○優先順位が高い施策(15項目)を選定し、取組主体と実現期間を整理<添付資料>

第六章 鉄道貨物輸送の利用促進に向けた連携推進

一. JR 貨物の経営改革推進

(1)経営自立計画・中期経営計画・事業計画の三位一体による改革

- 経営自立計画に基づき、収益力向上や業務効率化・成長戦略を着実に推進。
- 鉄道事業の黒字化実現に向け、現行・次期中期経営計画は重要な位置づけ。
- 平成 30 年度の経営自立を達成するため、各計画の個別施策について着実に実施。

(2)「経営のスピード感」と早期の改革成果

- 経営判断を客観的で明確な根拠に基づき行い、「判断の見える化」を徹底。
- 短期的施策・戦術について、全社間での情報共有と分析を徹底し、迅速な経営判断に反映。今後 1-2 年で一定の改革成果を出す。

(3)成長分野開拓への挑戦

- 荷主の SCM に対応した物流効率化(31ft コンテナ活用)や低温物流、国際物流(国際・国内一貫輸送)の需要開拓に向け、荷主の SCM ニーズへの対応が重要。
- 「ソリューション活動」を基礎に、新規分野のマーケティング機能を強化しながら、物流に関わる総合的な提案能力を強化。

二. 荷主や産業界の理解喚起

(1)モーダルシフト政策の推進に向けた新たな視点や手法

- 「カーボン・オフセット」を活用し、温室効果ガスの排出削減により企業の社会的責任(GSR)に取り組む荷主と連携した貨物鉄道の利用促進
- 企業の「業務継続計画」(BCP)と連動し、物流の「分散化・複線化」導入促進
災害等緊急時の物流機能確保とともに、平時の鉄道利用による物流効率化、トラック輸送力の波動性や将来的な労働力不足を補完

(2)企業取組事例<物流戦略に即した鉄道活用>

- 「地球環境問題への貢献」という社会的責務の側面にとどまらず、企業経営における物流戦略構築や CSR 推進の視点から、貨物鉄道の活用可能性を積極的に評価。

(3)施策の拡大展開

- 行政が中心となり、省庁間連携施策など様々な政策手法や制度を活用。
- 物流事業者団体とも連携しながら、荷主・産業界に対し、鉄道貨物輸送の意義を提起。

(添付資料) 鉄道貨物輸送の利用促進に向けて関係者が取り組むべき主な施策
(※は施策イメージ図を参照)

施策課題	取組主体	解決時期 短期(1-2年) 中期(5年以内) 長期(10年以内)
1.鉄道輸送サービスの改善 <輸送品質>		
(1)フォークリフトに設置したドライブ・レコーダーの画像データによる荷役品質の向上 ①荷役の品質保持、安全の向上につなげるとともに、事故時の画像情報を事故防止に活用 ②事故原因の特定や事故多発箇所の把握	・ JR 貨物	短期
(2)低温輸送コンテナ(温度管理コンテナ)の開発と導入 ①低温輸送コンテナ(温度管理コンテナ)の開発の推進 ②供用中の温度管理コンテナ(エンジン付)の維持更新 ③大型の温度管理コンテナの導入に向けた検討	・ JR 貨物 ・ コンテナ保有者 ・ 荷主	短期
(3)養生材の利用方法についてデータベース化や共通利用 ①貨物形状等に応じた利用方法のデータベース化 ②共同利用等に向けたビジネスモデルや実施主体等の検討	・ JR 貨物 ・ 業界団体 ・ 利用運送事業者 ・ 荷主	①短期 ~②中期
(4)「コンテナ輸送品質向上キャンペーン」(23年度~)を通じた継続的な輸送品質向上施策 ①緊急性や効果の大きいテーマの設定 ②成果の周知	・ JR 貨物 ・ 業界団体	短期 (~長期継続)
<輸送力・輸送障害>		
(5)IT-FRENSのデータ解析による輸送枠の有効活用 ①荷主毎の貨物特性についてデータ解析を強化し、更なる輸送枠の有効活用を図る	・ JR 貨物	短期
(6)中小トラック事業者を対象とした貨物駅構内の積み替え施設の整備 ①コンテナ緊締車両を持たない中小トラック事業者(利用運送事業者又は利用運送事業者の利用)が集荷した小口貨物を駅でコンテナに積み替えることを可能とすることで、鉄道利用を拡大	・ JR 貨物	短期
(7)輸送障害時の列車到着見込みに関する情報提供 ※ ①利用運送事業者に対し、IT-FRENS&PRANETSシステム上で、輸送障害時の到着予定時刻の見通しがたった列車について、遅延時間等を素早く情報提供する体制を構築 ②到着見込情報をもとに、スムーズに代行輸送を実施できる体制を構築	・ JR 貨物 (①②) ・ 利用運送事業者(②)	① 短期 ② 短期~長期継続

<p>(8)安全・安定及び効率的な鉄道輸送の推進</p> <p>①老朽機関車・貨車について無利子貸付等の支援措置を活用し取替</p> <p>②E&S化・輸送力増強・新たな拠点整備について、ニーズ及び投資効果を踏まえた導入及び支援の検討</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 貨物 ・ 国 	<p>短期～長期</p>
--	--	--------------

<p>施策課題</p>	<p>取組主体</p>	<p>解決時期 短期(1-2年) 中期(5年以内) 長期(10年以内)</p>
<p>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</p>		
<p>(9)「ソリューション活動」の強化 ※</p> <p>①JR 貨物と利用運送事業者とが連携した営業強化により、荷主ニーズを把握</p> <p>②「ソリューション活動」を通じて荷主との継続的関係を強化し、荷主にとって最適なサービスを提供し、JR 貨物の大きな柱に成長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 貨物 	<p>①短期 ～②中期</p>
<p>(10)31ft コンテナを用いた鉄道輸送の促進</p> <p>①「ソリューション活動」等により、31ft 導入に関心ある新規顧客の開拓や帰り荷マッチングによる往復輸送実現</p> <p>②31ft コンテナ購入に対する国支援制度を活用した導入促進とともに、需要を見極めつつトップリフター導入を推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 貨物 ・ 利用運送事業者 ・ 国 (②) 	<p>短期</p>
<p>3. 多様な国際・国内一貫輸送の提供 ※</p>		
<p>(11)12ft コンテナを活用した国内・国際複合一貫輸送の推進</p> <p>①利用運送事業者と連携した国際フォワーダーおよび国内荷主企業並びに海外現地企業へ営業強化</p> <p>②日中韓間の RORO 船・フェリー航路(Sea&Rail)や、韓国の鉄道会社と連携(Rail-Sea-Rail)し、複合一貫輸送ネットワークの拡大を図る</p> <p>③IT-FRENS と Colins(コンテナ物流情報サービスシステム)との接続による利便性向上を活かした営業強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 貨物 (①～③) ・ 利用運送事業者 (①) ・ 船会社② 	<p>短期</p>
<p>(12)国際海上コンテナから 12ft コンテナへの積み替え施設の整備 ※</p> <p>①需要を見極めつつ、貨物駅における 20/40ft コンテナ等から 12ft コンテナへの積替施設整備を図る。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 貨物 ・ 利用運送事業者 	<p>中期</p>

<p>(13)ISO海上コンテナ輸送の推進 ※</p> <p>①荷主へのソリューション活動を通じて、国際物流ニーズの開拓や、貨物駅でのインランドデポ活用など鉄道による効率的輸送の提案に取り組む。</p> <p>②ハイキューブコンテナについては、輸出入貨物に関する物流政策の動向、鉄道輸送需要の見通しを見極めた上で、対象となる区間について検討を行う。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 貨物 (①②) ・ 国(②) 	<ul style="list-style-type: none"> ①短期 ②中期
---	--	--

施策課題	取組主体	解決時期 短期(1-2年) 中期(5年以内) 長期(10年以内)
4.物流に対する社会的要請への対応		
<p>(14)企業の社会的責任(CSR)への取組と連携した鉄道利用促進</p> <p>①「エコレールマーク」の消費者への認知度向上のため様々なメディアを通じたPRを促進</p> <p>②カーボン・オフセットなどの環境対策の動向と連携したモーダルシフトの推進 ※</p> <p>③改正省エネ法(平成18年度)について、企業の削減取組計画に対する支援やインセンティブも含め、制度のあり方について議論を喚起する。</p> <p>④労働者不足に対応した人材育成の強化</p> <p>⑤地方公共団体による鉄道貨物利用の荷主等に対するインセンティブの構築</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 貨物 (①②④) ・ 業界団体 (①②) ・ 利用運送事業者 (①②) ・ 国(②③) ・ 地方自治体 (⑤) 	<ul style="list-style-type: none"> ①短期 ②③中期 ④長期 ⑤長期継続
5.企業の「業務継続計画」(BCP)と物流の「分散化・複線化」		
<p>(15)物流の「分散化・複線化」提案を通じた平時の物流効率化と物流リダンダンシーの実現</p> <p>①荷主の物流業務の「分散化・複線化」の観点から、ソリューション活動を通じた提案を行う ※</p> <p>②物流利用者団体を中心に荷主に対し「分散化・複線化」の検討を働きかける</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 貨物(①) ・ 業界団体 (②) 	<ul style="list-style-type: none"> 短期

<参考>主要施策のイメージ

輸送障害時の列車到着見込みに関する情報提供

IT-FRENS 提供情報の追加(画面イメージ)

操作コード 決定

YK0901S 新列車位置表示(列車)

メインメニュー 列車位置管理サブメニュー

エリア 列車番号 遅延事由

簡易表示の列車は黄色表示されます。始発日、始発列番、運転区間、遅延時分は表示されません
3時間以上測位されていない列車情報は灰色、6時間以上測位されていない列車情報は濃灰色になります

マップ | 検索 | クリア

NCM0007 49件、検索しました

選択	線区	列車番号	始発日 始発列番	運転区間	現在位置	測位 日時	測位箇所	遅延時分	記	遅延予定駅	遅延予定時刻
<input type="checkbox"/>	東北線	858	02/21 858	仙台夕 ~ 郡山夕	名取 ~ 岩沼	02/21 13:38	名取	+27			
<input type="checkbox"/>	東北線	3052	02/20 3052	北旭川 ~ 隅田川	東仙台信	02/21 14:40	東仙台信	+58		田端信 着	21:35 +0088
<input type="checkbox"/>	東北線	3054	02/20 3054	札幌夕 ~ 隅田川	矢吹	02/21 14:54	矢吹	+130		黒磯 着	15:30 +0137
<input type="checkbox"/>	東北線	3055	02/21 3055	隅田川 ~ 札幌夕	黒磯	02/21 14:57	黒磯	0			
<input type="checkbox"/>	東北線	3058	02/20 3058	帯広貨 ~ 隅田川	日詰 ~ 花巻空港	02/21 14:55	日詰	+151		黒磯 着	20:08 +0130
<input type="checkbox"/>	東北線	3060	02/20 3060	札幌夕 ~ 広島夕	日和田 ~ 郡山<福島	02/21 14:56	日和田	+29		郡山夕 発	14:51 +0000
<input type="checkbox"/>	東北線	3062	02/21 3062	札幌夕 ~ 越谷夕	盛岡夕	02/21 14:56	盛岡夕	+13		黒磯 着	20:18 +0010
<input type="checkbox"/>	東北線	3064	02/20 3064	札幌夕 ~ 東京夕	氏家 ~ 宝積寺	02/21 14:56	氏家	+815			
<input type="checkbox"/>	東北線	3075	02/21 12	北王子 ~ 仙台夕	古河 ~ 小山	02/21 14:55	古河	0			

主要駅(終着駅含む)への到着予定時刻の見通しがたった列車のみ、駅名と到着予定時刻、遅延時間(分)を表示する

- ・ 主要駅への列車の到着見込み時刻の表示を行う
→これにより
 - ・ 利用運送事業者より荷主へのアナウンスが具体的に可能となる。
 - ・ 代行輸送等が必要な際に、利用運送事業者が適宜対応準備できる。

ソリューション活動に期待される SCM ニーズ具体例(類型化)

類型	内容		事例
1. 31ftコンテナ活用	(1)共同物流	31ftコンテナへの複数荷主間での積み合わせ輸送を実施する。また、利用運送事業者と連携し、小口荷主の31ft積み合わせ利用を促進する。	
	(2)往復輸送へのコーディネート	同業種・異業種など、様々な組み合わせで帰り荷確保の荷主マッチング・交渉を行う。	前ページ「日本電線工業会の同業種間往復輸送」参照
2. 荷主の物流施設活用	(1)最寄り貨物駅までの集配計画	荷主の物流施設での作業時間に応じた集配車の納入・出荷タイミングを調整する。 コスト低減のために集配車が往復実車できるよう発着荷主の組み合わせを調整する。	
	(2)列車ダイヤの提案	荷主の物流施設の納入・出荷タイミングに合致したダイヤを提案する。	
	(3)荷役設備改良	鉄道コンテナ(特に12ftコンテナ)に合致した荷役設備を整備する。	イオンにおける物流施設での12ftコンテナ用に荷役設備の設置
3. 荷主のSCMに適合した輸送計画	(1)出荷・調達計画と物流リードタイムへの要請	荷主の物流施設での入出荷など生産・輸送・販売の全般の見直しによる列車ダイヤに適合した物流体制の提案を行う。	
	(2)輸送障害時における対策案	発代行なども含め、輸送障害時のJR貨物・利用運送事業者・荷主間の対応手順を整備する。	
4. 新しい物流戦略の提案	(1)国際物流	12ftコンテナによる国際複合一貫輸送を検討する。 12ftコンテナの国内輸送と海上コンテナとのクロスドッキングによる内陸輸送を図る。 海上コンテナの内陸輸送について、荷役機器や駅などの取扱のマッチングを行う。	
	(2)カーボン・オフセット	従来の単なるボランタリーなCO ₂ 排出量削減活動だけでなく、経済原則に即した企業の削減努力を促すカーボン・オフセットといった取り組みに対応した提案営業を行う。	
	(3)物流リダンダンシー(BCP)	物流の分散化・複線化を提案することにより、長距離輸送における鉄道特性を活かしコスト合理化を実現するとともに、災害時における物流機能の確保を図る。	



イオン(株)において整備した 12ft コンテナ用荷役設備

多様な国際・国内一貫輸送の提供

SCMに対応する多様な鉄道利用国際・国内一貫輸送

<コース1>小ロット貨物の一貫直送

- 鉄道12ftコンテナ利用
- 日中韓の高速RORO船・フェリー航路連携(Sea&Rail)
- 韓国鉄道会社との連携(Bail-Sea-Rail)

リードタイム短縮(4日程度)

貨物鉄道事業者の提案営業強化(ソリューション活動)

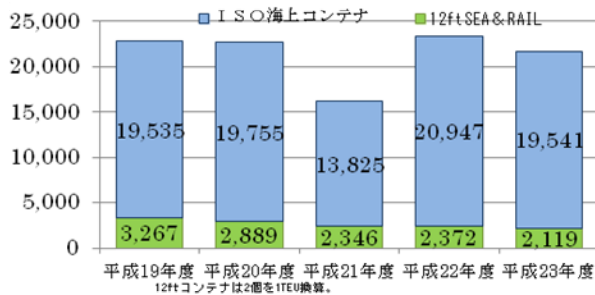
<コース2>輸入部品等を日本国内の各工場へ小口仕分発送

- ISOコンテナ(20/40ft)を利用
- 港頭地区の貨物駅で12ftコンテナへ積替(クロスドック)
- 鉄道のネットワーク特性(幹線+中継)

<コース3>大容積貨物の大型コンテナ一貫輸送(製品輸出や農産品輸入)

- ISOコンテナ・背高コンテナ利用
- 内陸部貨物駅のインランドデポ活用
- 貨物集配や空コン輸送の距離短縮
- 長距離輸送特性(コスト競争力)

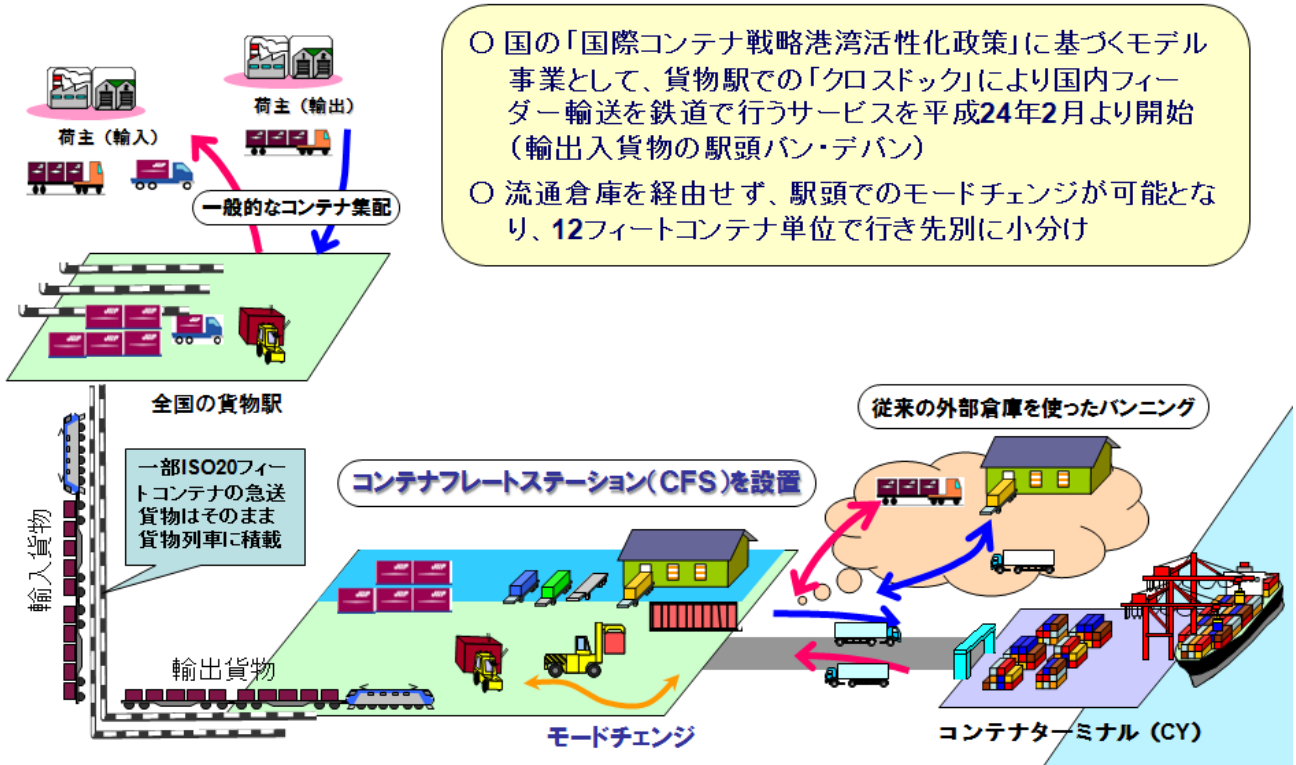
JR貨物のSEA&RAIL及びISOコンテナ輸送実績(TEU)



日中韓の主な国際・国内海合一貫輸送ネットワーク



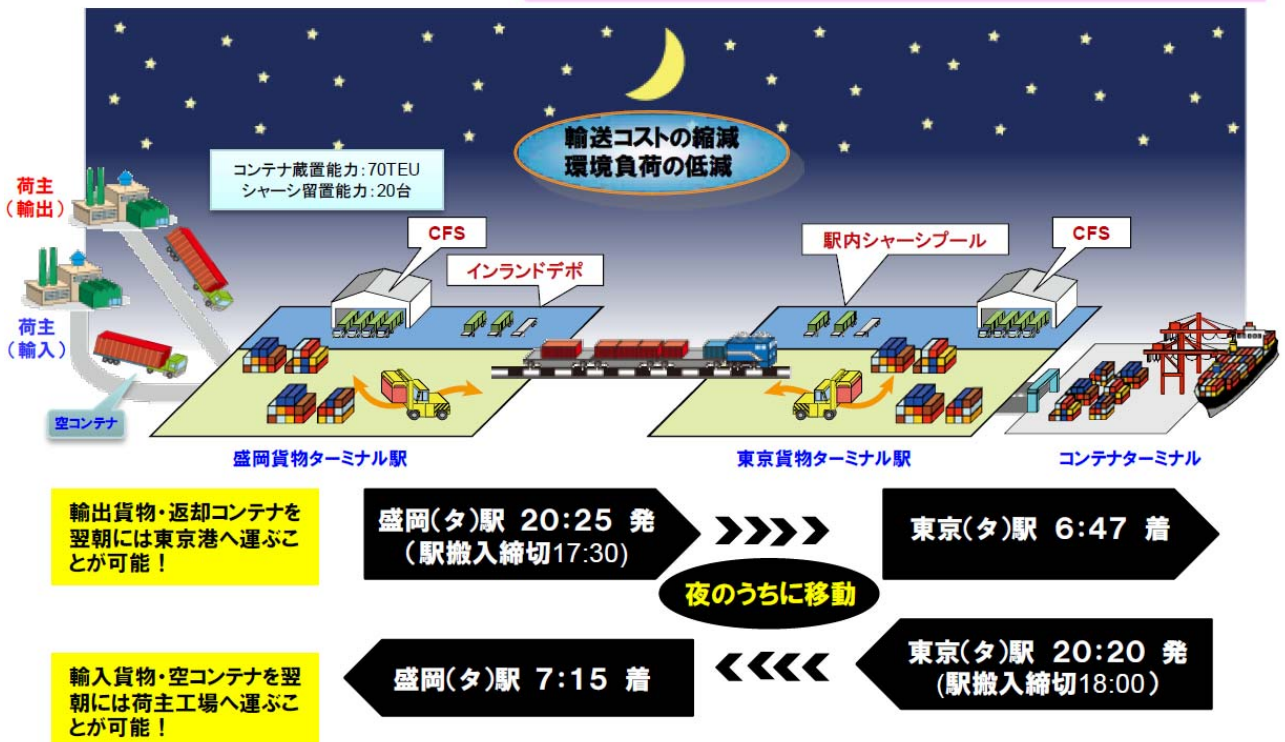
国際海上コンテナから 12ft コンテナへの駅積替施設の整備



ISO海上コンテナ輸送の推進

東京～盛岡間 542kmを20両編成で運行(1日1往復)

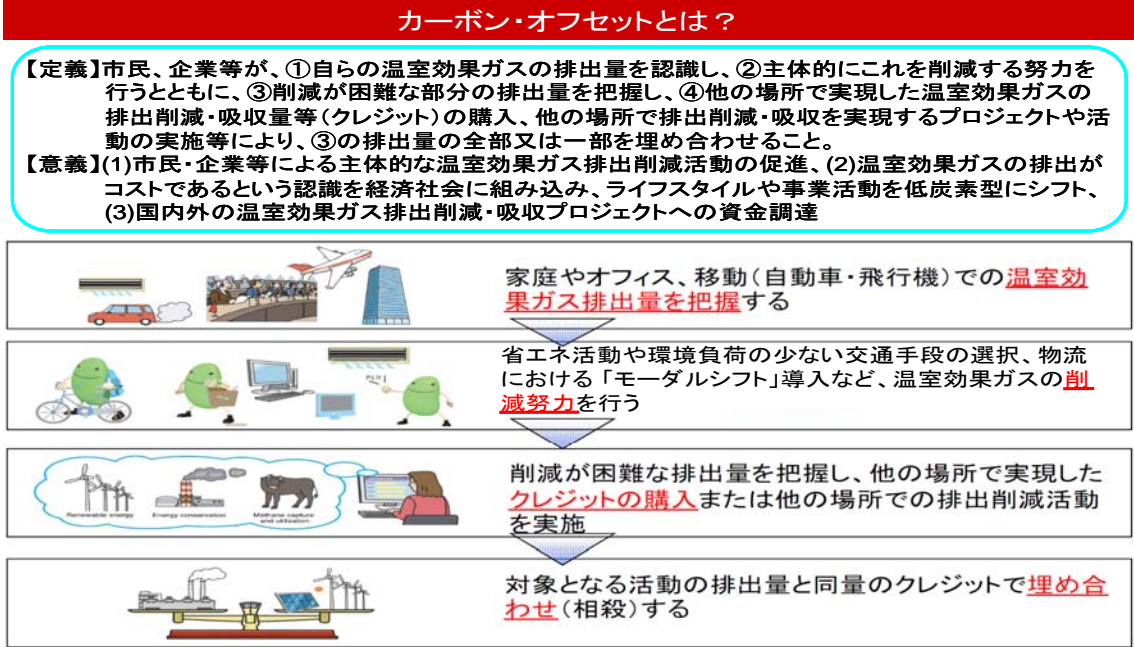
40ftコンテナを最大20個 20ftコンテナなら最大40個が積載可能



企業の社会的責任(CSR)への取組と連携した鉄道利用促進

「カーボン・オフセット」と連動したモーダルシフト推進

→オフセット主体となる荷主企業の物流 CO2 排出削減分として BtoB で活用



物流の「分散化・複線化」を通じた平時の物流効率化と物流リダンダンシーの実現

新潟市の食品メーカーにおける導入事例

「震災前」

新潟 → 仙台 → 東北各県

「震災後」

新潟 → 仙台 → 東北各県

新潟 → 秋田 → 青森・盛岡

