



原油高構造・若年労働者減少構造下の物流における JR貨物による輸送品質改善及び更なる役割発揮のための懇談会

～ 企業の環境行動やモーダルシフトの担い手として ～

第1回 懇談会

平成19年 3月 5日

国土交通省 鉄道局
JR・国鉄清算業務監理室

懇談会の趣旨・背景

ポイント1

環境・省エネに係る早急な対応の必要性

- ①2008年が京都議定書目標達成計画の第1約束期間初年度(2008年度～2012年度)＝あと2年
- ②平成19年9月までに改正省エネ法に基づく、特定荷主による省エネ計画等の提出期限＝あと半年(19年度から対前年比平均1%減の取組開始)
- JR貨物による取組強化の必要性
企業の省エネ行動の高まりとJR貨物に対する担い手としての期待

ポイント2

中長期的な社会的・構造的背景

- 構造的な原油高と若年労働力減少傾向
- 鉄道貨物輸送の社会的使命増大(省エネルギーと労働力省力化に大きく貢献(労働力面では貨物列車1編成で10トラック65台分輸送に相当))

ポイント3

鉄道貨物輸送の現状と今後の可能性

- 500km以上の中長距離帯は、運賃等の優位性からみれば、さらなるシェア拡大が図られてしかるべき(現状では、500km以上で7%、1000km以上で34%のシェア)。モーダルシフト化率の指標でみると、近年、鉄道貨物輸送の伸びは、トラック、内航海運の伸びに対して低い伸びにとどまり、現在シェアは10%を切っているが、過去の実績等から少なくとも十数%以上のポテンシャルがあるはず。

ポイント4

JR貨物が更なる役割を発揮していくために(1)

既存輸送力内での輸送余力の生み出し

- 東海道・山陽線の全日平均積載率を年間で現行70%から80%にすることができれば、それだけで、京都議定書目標達成が可能な数量に相当(まだ、活用できていない輸送余力が十分ある。)
- 東海道・山陽線の平日の貨物の約15%が土日輸送でも大丈夫な貨物であったとの調査結果。
→安定輸送の信頼醸成に一層努力しつつ、オフピーク輸送への理解・協力を求め、通運業界と一体となって、輸送枠のとりやすさや輸送量増に取り組んでいくことが重要。

ポイント4

JR貨物が更なる役割を発揮していくために(2)

安全安定輸送の実現

- 輸送障害件数について、18年度は対策を講じ減少傾向にあるが、さらに、運転事故等の撲滅及びヒューマンエラー・車両故障に起因する輸送障害防止に向けた具体的な取組を強力に推進していく必要がある。
- 輸送障害発生時において、顧客に信頼感・安心感を持っていただくために、迅速、的確な情報収集や顧客への連絡体制、代替輸送体制等の整備等を図る。

ポイント4

JR貨物が更なる役割を発揮していくために(3)

きめ細かな対応・体制の整備

- 既存輸送力を最大活用した荷主ニーズへのきめ細かな対応と積載率最大化の実現のために、
- 業種毎のきめ細かなニーズの把握と業種毎の事情に応じた対応強化、
- 現場を含む営業・輸送・計画間の連携体制強化
- 窓口の明確化・一元化
- 戦略の前提となる路線別・荷物別動向の分析と対策の強化、
- 等が必要ではないか。

第1回懇談会

「JR貨物による輸送品質改善・アクションプラン(骨子)」案の提示

3月5日

業種毎にヒアリングを2回開催

第1回ヒアリング(課題の抽出)

結果概要の集約・配布

第2回ヒアリング(解決策の提案・協議)

反映

3月～5月

第2回懇談会

「JR貨物による輸送品質改善・アクションプラン」の策定

6月

懇談会 = JR貨物自らの努力表明 + 荷主業界・通運業界の意見反映 + 理解・協力働きかけの場

JR貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会の開催について

JR貨物の社会的使命

環境負荷の小さい輸送モードである貨物鉄道は、原油高構造、若年労働力減少下におけるモーダルシフト、企業の環境・省エネルギー行動の受け皿、CO2排出削減目標達成への貢献など、その社会的使命は益々増大

JR貨物自らの輸送品質改善・努力

JR貨物は、様々な改善に取り組んでいるが、安全安定輸送や顧客のニーズへの対応等の面での課題が指摘され、輸送実績も計画よりショートするなど、まだまだ更なる努力をしていく必要がある。
このため、JR貨物は、6月を目標に、安全安定輸送のための具体的方策や、ITの活用等により顧客ニーズの高い時間帯の輸送枠を有効活用する方策、顧客業種別のきめ細かなサービスの展開等を盛り込んだ「JR貨物による輸送品質改善アクションプラン」を策定していく。

荷主業界・通運業界
の意見反映

改善案提案・協力
要請

荷主業界や通運業界への理解・協力要請

他方、限られた輸送力を最大活用して更なる貢献をしていくためには、鉄道貨物利用になじみの少なかった業界への呼びかけを行っていくとともに、急がない荷物の土日を含めた「オフピーク」輸送促進や見込み予約等抑制への協力など、荷主業界や通運業界にも協力を求めていく必要がある。

「JR貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会」の設置

JR貨物

「JR貨物による輸送品質改善アクションプラン」案の作成

国土交通省鉄道局

「JR貨物による輸送品質改善アクションプラン」案をもとに、意見交換、改善要望等の議論をし、プランに反映

荷主業界

通運業界

6月を目標 JR貨物が「JR貨物による輸送品質改善アクションプラン」を策定・実施

JR貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会の進め方

3月5日

第1回「JR貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会」

- ①趣旨説明(国土交通省)
- ②「JR貨物による輸送品質改善アクションプラン」(骨子)の説明(JR貨物)
- ③意見交換 など

懇談会出席荷主業種

- ・日本鉱業協会
- ・(社)電子情報技術産業協会
- ・石油化学工業協会
- ・日本路線トラック連盟
- ・(社)日本電線工業会
- ・全国農業協同組合連合会
- ・(社)日本倉庫協会
- ・(社)日本自動車部品工業会
- ・(社)日本冷凍食品協会

3月～5月

業種毎にヒアリングを各2回実施

ヒアリングを2回開催し、「JR貨物による輸送品質改善アクションプラン」案を基にした意見交換、改善要望、協力要請等を含む議論を行う。

第1回ヒアリング
(課題の抽出)

結果概要の
集約・配布

第2回ヒアリング
(解決策の提案・協議)

主たるテーマ・議論の方向性の例

- ①顧客ニーズ対応強化、輸送品質向上
- ②限られた輸送力を最大活用して輸送余力を生み出す方法(オフピークへの協力)
- ③安定輸送確立の具体方策

業種毎ヒアリング出席予定業種 (各業種毎に荷主代表数社)

- ・リサイクル関連物資(日本鉱業協会)
- ・電気機器((社)電子情報技術産業協会)
- ・化学薬品(石油化学工業協会)
- ・積み合わせ貨物(日本路線トラック連盟)
- ・電線工業品((社)日本電線工業会)
- ・農産品(全国農業協同組合連合会)
- ・倉庫((社)日本倉庫協会)
- ・自動車部品((社)日本自動車部品工業会)
- ・食料工業品((社)日本冷凍食品協会)
- ・自動車輸送・部品((社)日本自動車工業会)(予定)
- ・重電機器(重電機器メーカー)(予定)
- ・飲料業(飲料メーカー)(予定)
- ・乳業(乳業メーカー)(予定)

各業種毎のヒアリング メンバーのイメージ(案)

実務にも詳しく業界の意見を述べていただける方(数名)

- ・国土交通省 鉄道局
- ・JR貨物
- ・通運業界代表
- ・(社)全国通運連盟
- ・日本通運株式会社
- ・株式会社丸和通運
- ・(社)鉄道貨物協会

6月

第2回「JR貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会」

- ①ヒアリングでの結果報告(国土交通省)
- ②ヒアリングの結果・改善を踏まえて、「JR貨物による輸送品質改善アクション」の説明について(JR貨物)(修正事項等) など

6月を目標

JR貨物が「JR貨物による輸送品質改善アクションプラン」を策定・実施

ポイント1

環境・省エネに係る早急な対応の必要性

- ①2008年が京都議定書目標達成計画の第1約束期間初年度(2008年度~2012年度)＝あと2年
- ②平成19年9月までに改正省エネ法に基づく、特定荷主による省エネ計画等の提出期限＝あと半年(19年度から対前年比平均1%減の取組開始)

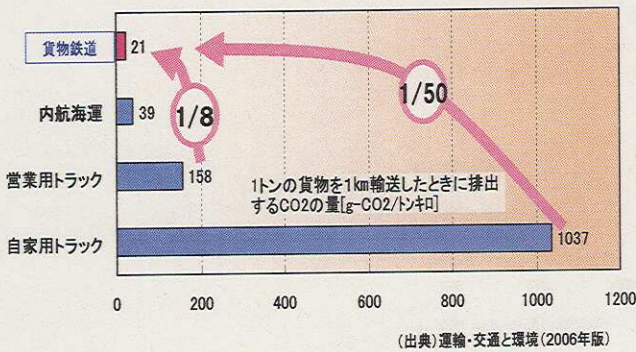
→ JR貨物による取組強化の必要性
企業の省エネ行動の高まりとJR貨物に対する担い手としての期待

①京都議定書目標達成計画に基づく確実なCO2削減達成に向けて

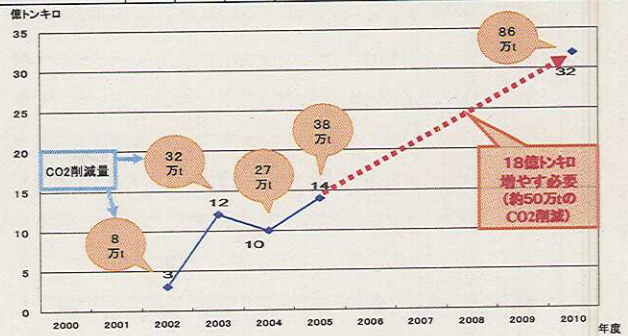
- 鉄道貨物輸送は、CO2排出量が営業用トラックの約1/8であり、環境に一番やさしい輸送モード。
- 京都議定書目標達成計画上、2010年までに、貨物鉄道において、削減を求められているCO2排出量は、約90万t。
- CO2排出量(約90万t)削減するためには、鉄道コンテナ輸送トンキロを32億トンキロ増やす必要がある(2000年度比)。
- 2005年度までに14億トンキロ増を達成。今後、18億トンキロ増やす必要がある。

○京都議定書目標達成計画における対策評価指標<2010年度見込み>
トラックから鉄道コンテナにシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ<32億トンキロ>

輸送機関別のCO2排出原単位

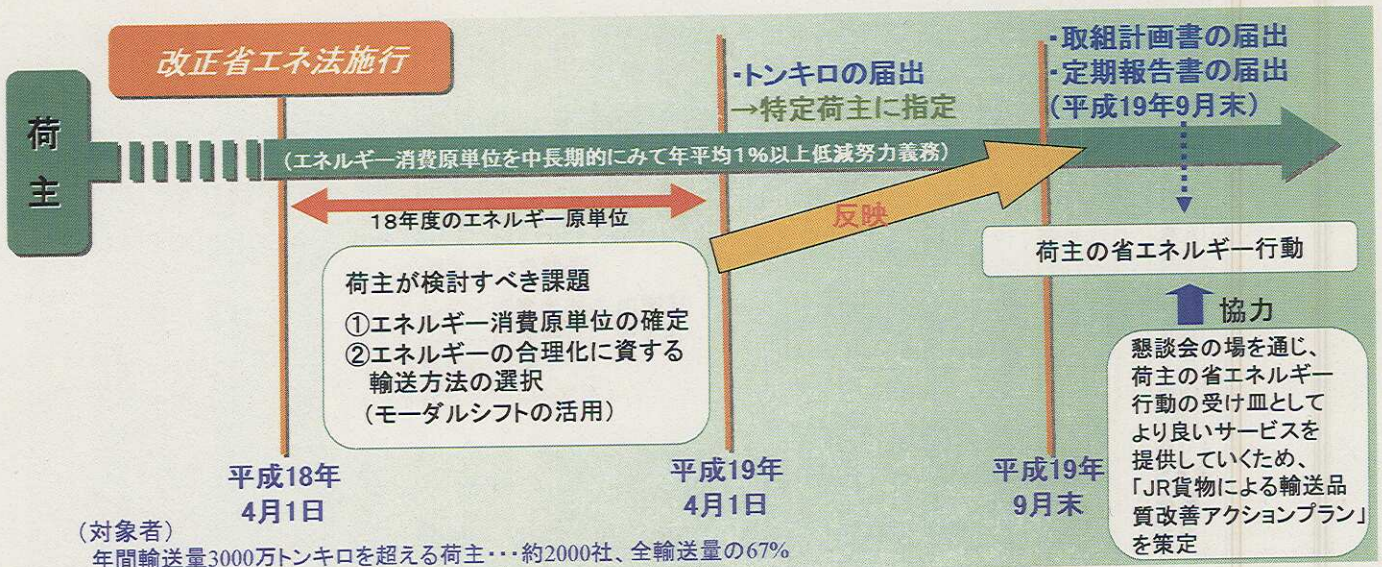


	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
輸送トンキロ数 (2000年度からの増分)	-	3	12	10	14					32
輸送トンキロ数	185	188	197	195	199					217



②改正省エネ法本格施行等に伴う荷主の省エネルギー行動の担い手として

- 京都議定書の発効を踏まえ、17年8月省エネ法が改正され、エネルギー使用の合理化(省エネ)を一層進めるため、エネルギー消費量の伸びの著しい物流分野における対策を導入。
- 一定規模の荷主を対象にエネルギー消費原単位を中長期的にみて年平均1%以上低減させることを目標とした努力義務が課せられるとともに(18年4月1日~)、省エネの取組計画書及び定期報告書の届出が義務付け(19年9月末まで)。
- 貨物鉄道はトラックと比べてエネルギー消費の面で優れた輸送機関であり、トラックから貨物鉄道へのモーダルシフトを通じ、JR貨物は荷主の省エネルギー行動の受け皿として、貢献していく必要がある。
- このため、JR貨物は、荷主の省エネルギー行動の受け皿としてより良いサービスを提供していくため、「JR貨物による輸送品質改善アクションプラン」を策定し、強力に改善に取り組んでいく。



ポイント2

中長期的な社会的・構造的背景

構造的な原油高と若年労働力減少傾向

→ 鉄道貨物輸送の社会的使命増大

(省エネルギーと労働力省力化に大きく貢献(労働力面では貨物列車1編成で10トラック65台分輸送に相当))

①構造的な原油高傾向

■最近の原油価格は、若干の落ち着きをみせているものの、再び上昇傾向にある。近年の原油高の要因は、中国をはじめとする世界の石油需要の急増等構造的な要因であるため、中長期的に続くものと見込まれている。

※2003年度平均と、原油高が若干の落ち着きをみせた2007年2月時点とを比較しても、約2倍の価格になっている。

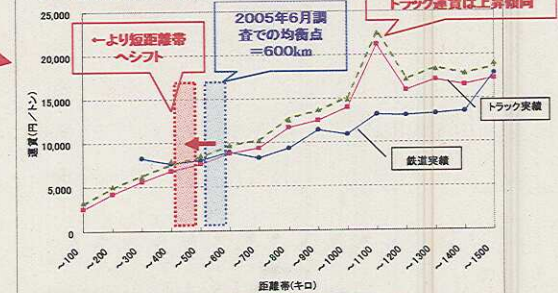
■2005年6月時点の調査では、トラックと鉄道の運賃の均衡点は600km付近であったが、今後とも原油価格が高騰すれば均衡点は、より短距離帯にシフトすることとなる。

■近年の高油価の背景【構造的要因】

- (1) 中国をはじめとする世界の石油需要の急増
- (2) OPECの余剰生産能力の低下
- (3) 供給面のリスク (イラン、イラク、ナイジェリア等産油国の地政学的不安定要因、テロ懸念等)
- (4) 投機資金



■トン当たり運賃比較(カーゴニュース作成)



1. 「主要産油国の産量・在庫割合の変動(平成17年4月調査)」(カーゴニュース)により作成
2. 鉄道は集配料金を含む、トラックは中心産油国トラックの場合の運賃
3. 各距離帯の平均運賃である
4. シェア34%は、輸上貨物輸送における鉄道貨物輸送のシェア(平成16年度)

	2003年度平均価格	史上最高値	現在
WTI	31.35ドル/バレル	77.03ドル/バレル (2006年7月14日)	58.00ドル/バレル (2007年2月14日終値)
ドバイ (日経)	27.02ドル/バレル	72.30ドル/バレル (2006年8月8日)	55.45ドル/バレル

(出典: 資源エネルギー庁資料及び国土交通省総合政策局資料)

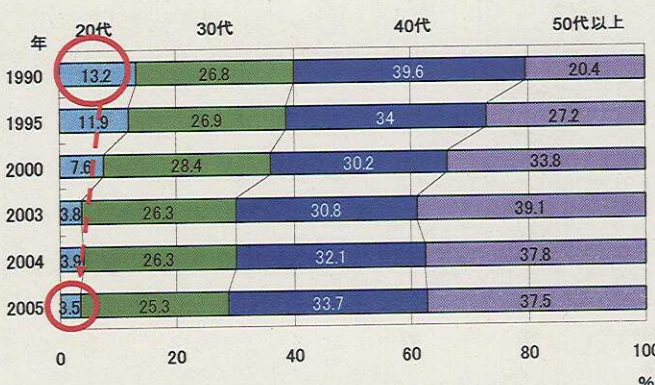
②物流業界における若年労働力の減少傾向

■トラック運転手の年齢構成については、1990年に約60%であった40代、50代以上の比率が、2005年には約70%と増加している。また、1990年に13.2%であった20代の比率が2005年には3.5%となり、トラック運転手の高齢化がみられる(図1参照)。

■また、少子高齢化により、我が国の労働力人口は減少に転じており、2000年に1,557万人であった15~29歳の労働力人口は、2025年には1,071万人と約31%減少すると推計されている(図2参照)ことから、トラック業界においても、今後、さらに若年労働者が減少していくものと考えられる。

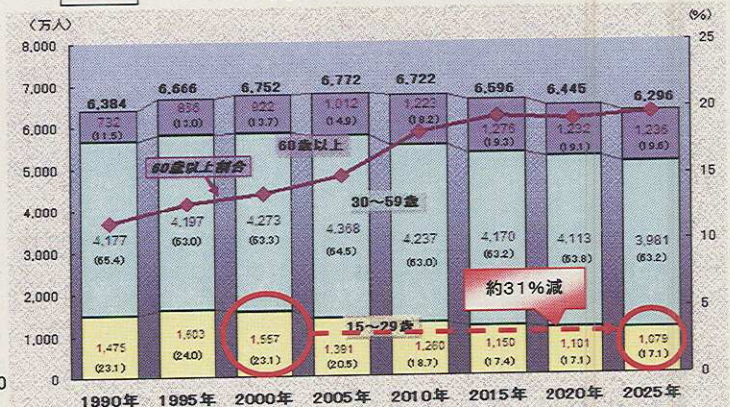
■貨物列車の平均的な輸送能力は1編成あたり650トンであり、貨物列車1編成で、10トラック65台分の輸送に相当。貨物鉄道を利用してドライバーを省力化することにより、物流業界における若年労働者の減少に対応することが可能であり、適切な連携が求められている。

図1 トラック運転手の年齢構成の推移



(出典): (社)全日本トラック協会「トラック運送事業の賃金実態」各年度

図2 労働力人口の推移



注: グラフ上の数字は労働力人口(万人)、()内は構成割合(%)

(出典): 国立社会保障・人口問題研究所HPより作成

ポイント3

鉄道貨物輸送の現状と今後の可能性

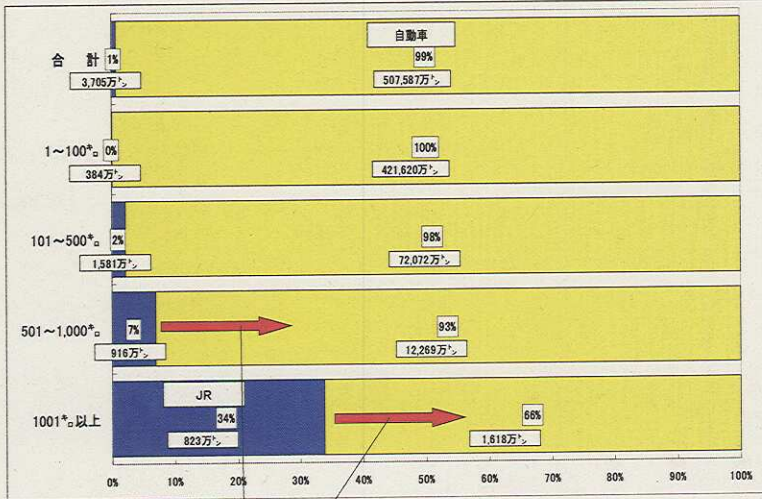
→500km以上の中長距離帯は、運賃等の優位性からみれば、さらなるシェア拡大が図られてしかるべき
(現状では、500km以上で7%、1000km以上で34%のシェア)。

モーダルシフト化率の指標でみると、近年、鉄道貨物輸送の伸びは、トラック、内航海運の伸びに対して低い伸びにとどまり、現在シェアは10%を切っているが、過去の実績等から少なくとも十数%以上のポテンシャルがあるはず。

距離帯別運賃及びシェアからみたトラックとの比較

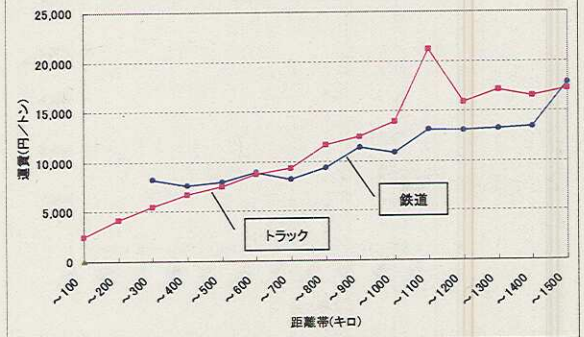
■実勢運賃の比較によれば、輸送距離が概ね600kmを超えると鉄道がトラックよりも低廉となるとの調査結果があるが、現状の距離帯別のシェアを比較すると、現状では、500km以上で7%、1000km以上で34%のシェアに留まっており、中長距離帯における運賃上の優位性からすれば、安定輸送、きめ細かなニーズへの対応等にさらに努力することにより、さらなるシェアの拡大が図られてしかるべきと考える。

陸上貨物輸送における距離帯別シェア(平成16年度・含む地域内流動)



モーダルシフトによりシェアの拡大を目指す

トン当たり運賃比較(カーゴニュース作成)



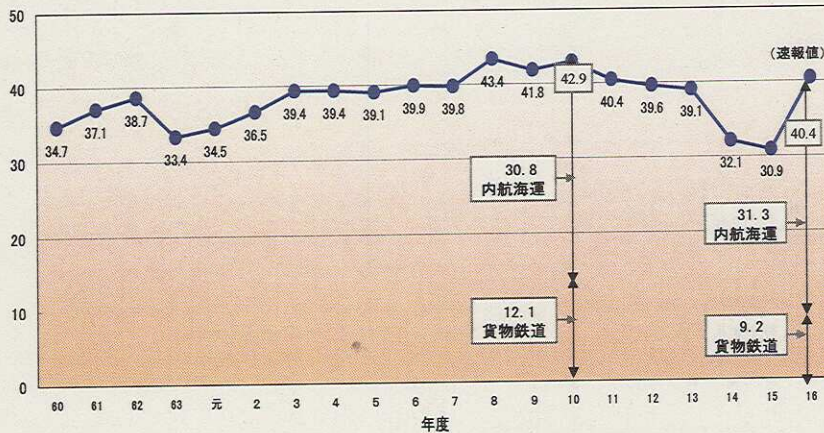
1. 「主要荷主の運賃・倉庫料金の実態(平成17年6月調査)」(カーゴニュース)により作成。
2. 鉄道は、集配料金を含む。トラックは10トン普通トラックの場合の運賃。
3. 確距離帯の平均運賃である。
4. シェア34%は、陸上貨物輸送における鉄道貨物輸送のシェア(平成16年度)。

モーダルシフト化率の指標からの分析

■モーダルシフト化率をベースとした指標(輸送距離500km以上の産業基礎物資以外の雑貨輸送量)でみると、16年度の貨物鉄道のシェアは若干回復したものの(要因等詳細は分析中)、10%を切った状態。平成10年度にはシェアは約12%を占めていた。

■平成16年度の10年度に対する貨物輸送量増加率は、トラックが48.7%、内航海運が44.6%に対し、貨物鉄道は8.1%と少ない。

→JR貨物が更なる役割を發揮していくための輸送品質改善等に強力に取り組んでいく必要があるのではないか。



目標： 初期値：40.4% (H11年度)
目標値：50.0% (H22年度)
実績： 速報値：40.4% (H16年度)

○モーダルシフト化率算定対象貨物の輸送量

	H10年度	H16年度	増加率
貨物鉄道	1,600万t	1,730万t	+ 8.1%
内航海運	4,080万t	5,900万t	+44.6%
トラック	7,560万t	11,240万t	+48.7%

貨物鉄道 +130万t (増加率8.1%)

内航海運 +1,820万t (増加率44.6%)

トラック +3,680万t (増加率48.7%)

※ モーダルシフト化率

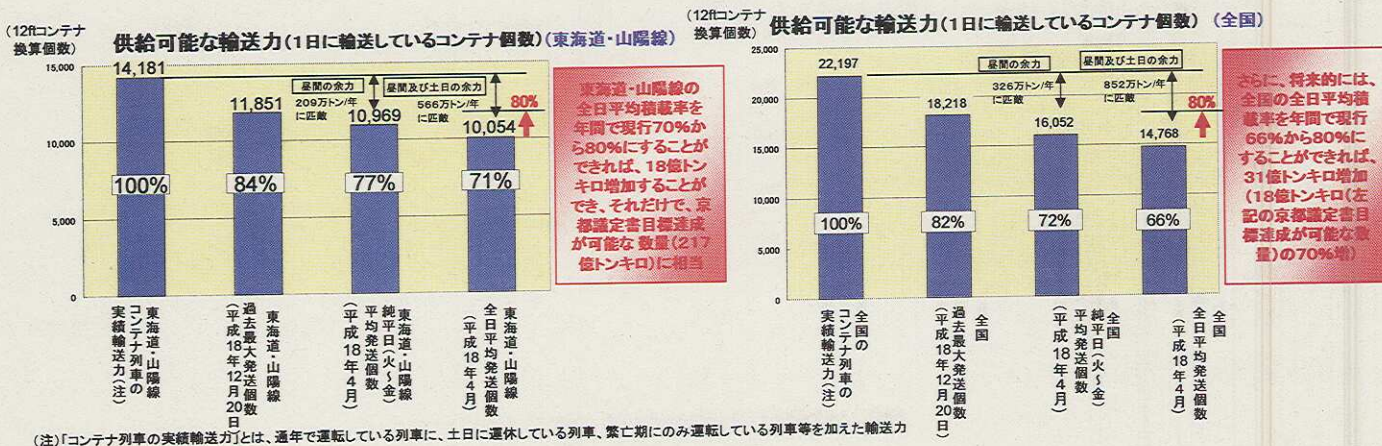
輸送距離500km以上の産業基礎物資以外の雑貨輸送量のうち、鉄道または海運(フェリーを含む)により運ばれている輸送量の割合

ポイント4 JR貨物が更なる役割を發揮していくために(1) 既存輸送力内での輸送余力の生み出し

- 東海道・山陽線の全日平均積載率を年間で現行70%から80%にすることができれば、それだけで、京都議定書目標達成が可能な数量に相当(まだ、活用できていない輸送余力が十分ある。)
- 東海道・山陽線の平日の貨物の約15%が土日輸送でも大丈夫な貨物であったとの調査結果。
→安定輸送の信頼醸成に一層努力しつつ、オフピーク輸送への理解・協力を求め、通運業界と一体となって、輸送枠のとりやすさや輸送量増に取り組んでいくことが重要。

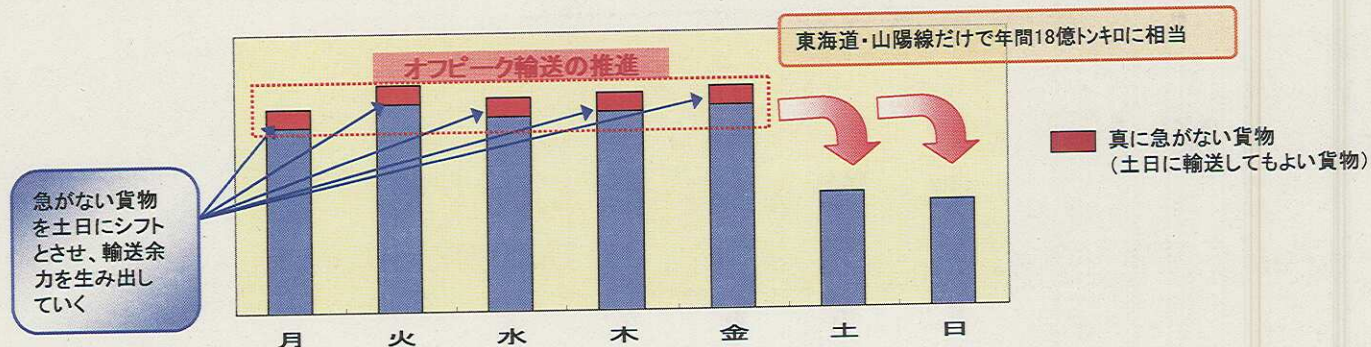
①輸送余力はあるのか？

- 最も輸送枠の困難とされる東海道・山陽線の場合でも、昼間などの閑散時間帯を含めると、使用可能な輸送余力として、平日で約23%(約3千個)、さらに、土日を含めると約29%(約4千個)の輸送余力が存在。
- 全国で見ると、使用可能な輸送余力として、平日で約28%(約6千個)、さらに、土日を含めると約34%(約7千個)の輸送余力が存在。



②輸送枠を確保しやすくする仕組み作り(オフピーク輸送への取組み)

- 東海道線や山陽線等の早朝・深夜の売れ筋時間帯の列車を中心に輸送枠を確保しにくいとの声があるが、東海道・山陽線を利用している平日の貨物の輸送状況を調べたところ、約15%の貨物が輸送余力のある土日に運んでも大丈夫であったものとの結果が得られた。仮にこれらの真に急がない貨物が土日にシフトした場合、東海道・山陽線の平日に年間約18億トンキロのコンテナの輸送力が生み出されることとなる。
- また、見込み予約などにより、利用可能な輸送枠が最大限有効活用されていない。
- このため、真に急がない貨物の土日へのシフトを促す取組み(オフピーク輸送の推進)について、荷主業界、通運業界の理解と協力が得られれば、東海道線や山陽線等の早朝・深夜の売れ筋時間帯に新しい輸送枠を生むことが可能となる。
- また、JR貨物は、真に急がない貨物の土日へのシフトを促すよう、貨物列車の予約やコンテナの所在管理の電子化を図る「IT-FRENS & TRACE」のシステムをより高度化したものに充実していく。



ポイント4 JR貨物が更なる役割を發揮していくために(2)

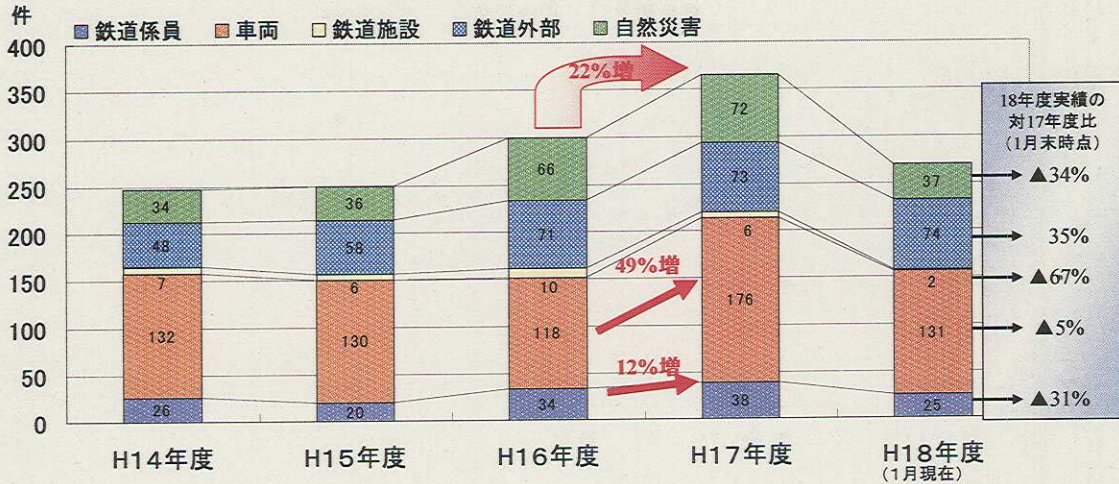
安全安定輸送の実現

- 輸送障害件数について、18年度は対策を講じ減少傾向にあるが、さらに、運転事故等の撲滅及びヒューマンエラー・車両故障に起因する輸送障害防止に向けた具体的な取組を強力に推進していく必要がある。
- 輸送障害発生時において、顧客に信頼感・安心感を持っていただくために、迅速、的確な情報収集や顧客への連絡体制、代替輸送体制等の整備等を図る。

安定輸送確立の具体方策

- ここ数年、JR貨物による輸送障害が増加傾向にあり、平成17年度において、輸送障害が対前年度22%(66件)増加している。
- この内、鉄道係員に起因する輸送障害が12%(4件)増加し、特に、車両に起因する輸送障害が対前年度49%(58件)と大きく増加しているため、一部、荷主離れが生じた懸念がある。18年度は対策を講じ減少傾向にあるが、さらに、運転事故等の撲滅及びヒューマンエラー・車両故障に起因する輸送障害防止に向けた具体的な取組を強力に推進していく必要がある。
- 真に急がない貨物にシフトしてもらう前提としても、安全輸送の信頼感が必要。

原因別JR貨物輸送障害件数



ポイント4 JR貨物が更なる役割を發揮していくために(3)

きめ細かな対応・体制の整備

既存輸送力を最大活用した荷主ニーズへのきめ細かな対応と積載率最大化の実現のために、

- 業種毎のきめ細かなニーズの把握と業種毎の事情に応じた対応強化、
- 現場を含む営業・輸送・計画間の連携体制強化
- 窓口の明確化・一元化、
- 戦略の前提となる路線別・荷物別動向の分析と対策の強化等が必要ではないか。

新たなニーズへの対応を含むきめ細かな対応・体制整備の必要性の例

○ 鉄道貨物の顧客業種分野毎のきめ細やかな対応の必要性の例

① 新商品(ヒット商品等)

定番商品が全国の工場で生産されることに比べ、新商品の場合、特定の工場で生産されるのが一般的である。また、商品の需要に応じた波動性のある出荷量とならざるをえない。

したがって、このような新商品の輸送に当たっては、当該特定の工場に応じた輸送体制を新たに構築する必要があるとともに、波動のあるオーダーに対応する輸送余力を生み出しと枠取りの連携が必要であり、営業・輸送・計画間の連携強化が必要である。

② 成長分野としてのSea & Railサービス

九州の北部地区の港を経由した貨物が増加しつつあるが、国内の貨物列車の輸送枠を安定的に確保していくためには、国内・国際部門間の連携が必要

Sea & Railサービス

- 「Sea & Railサービス」は、中国を始めとする東アジアとの国際物流の増大を背景に、国際フェリーやRORO船と、国内はJR貨物とを組み合わせる新しいサービス。コンテナ船より速く(所要日数約2/3)、小ロットの輸送に対応(従来の1/2~1/4)、航空より安いという特性から、輸送量が大幅に増加。*東京-上海間
- 東北・関東・近畿地区等から自動車、電子機器、家電製品等の部品を輸出し、日本全国への家電、パレル等の製品を輸入。東アジアとの物流を通じ企業活動に貢献。

