

**「JR貨物による輸送品質改善アクションプラン」の骨子（案）**

地球環境問題等を背景に、CO<sub>2</sub>の排出量が営業用トラックの約8分の1と環境負荷の最も小さい輸送モードである鉄道貨物輸送への期待が高まっています。

このような中、弊社は「お客様に選択される輸送サービスの提供」を目指し、安全・安定輸送の確保を基軸に、輸送品質の改善を図ってきました。

しかしながら、これまでは災害等の多発による安定輸送の欠如やお客様のニーズに必ずしも対応しきれなかったことにより、その期待に十分にお応え出来ているとは言い難い状況です。

改正省エネ法が2年目を迎え本格実施されるとともに、原油高構造や少子高齢化に伴う労働力問題等もあり、更なる役割発揮が求められていることから、これまでの課題を具体的な対策、行動により解決すべく、以下の内容による「JR貨物による輸送品質改善アクションプラン」を策定します。

当該アクションプランの実現により、「お客様のニーズへの対応強化」、「輸送力の確保」及びその前提条件となる「安全・安定輸送の確保」といった課題の解決を図り、お客様のニーズにマッチした輸送サービスの提供を目指してまいります。

**1. お客様のニーズへの対応強化**

一般的に約600km以上の距離帯（駅からの距離等により様々に変わるため、一概には言えないものの）が鉄道輸送の特性発揮分野と言われていますが、国内陸上貨物輸送に占める鉄道のシェアは501～1000kmにおいてわずか7%と低い水準にとどまっており、役割を十分に果たしている状況に至っていません。（1001km以上は34%）

今後、中長距離帯における役割発揮のために、これまで各お客様から頂戴している様々な輸送ニーズに対して、課題の整理及び解決に向けた以下の取り組みを行います。

**(1) 基本的な輸送ニーズについての課題と取り組み****① リードタイム面における改善**

現在、拠点間直行列車は、トラック輸送と同等のリードタイムを提供していますが、中間駅及びフィーダー区間の駅を発着する場合、複数の列車を利用する関係から、リードタイムが長くなってしまいうケースがあります。このため、中間駅においてはE&S駅（着発線荷役駅）の整備・活用による実質的なリードタイムの短縮を計るとともに、フィーダー区間の駅においては幹線列車とフ

オーダー列車の接続改善等により翌日配送圏のエリアの拡大を進めます。

また、事故・災害発生時における遅延の影響を最小限とするため、事故の未然防止、情報連絡体制の充実、代替輸送手段の確保をはじめとする、安全・安定輸送対策の整備に努めてまいります。

## ② 輸送チャンスの拡大

輸送ニーズの高い東海道・山陽線においては、列車増発にダイヤ上の制約があることから、貨物列車の長編成化（26両化）を行うため、東京～大阪間（平成10年完成）、大阪～北九州間（平成19年3月完成）において輸送力増強工事を行ってまいりました。

平成19年3月ダイヤ改正では、東京～北九州間を走行する列車19本の長編成化により、輸送力が年間約25万トン拡大します。引き続き、平成19年度より、北九州～福岡間の輸送力増強工事に着手します。

また、列車予約システム「IT-FRENS&TRACE」を平成17年より導入し、自動枠調整機能の活用による列車指定でない、持出予定日時に基づく輸送を開始しました。これにより、納期に余裕のある貨物を調整し、時間帯・曜日による波動需要を平準化することで、ニーズの高い列車の輸送チャンスを拡大します

## ③ その他

輸送途中における貨物の濡損・破損等を防止するため、新製コンテナの計画的な投入を行うほか、コンテナハンドリング作業の改善を進めます。

また、温度管理コンテナ等の高機能コンテナは、輸送品質上、高い評価をお客様からいただいておりますが、コストの低減による更なる活用策についても検討してまいります。

## (2) 大型コンテナ全国ネットワーク網の整備

鉄道輸送の効率性向上及びモーダルシフトを促進する観点から、大型トラックと同等の容積を持ち、荷役の利便性に優れた31ftコンテナ及びISO規格20ft24tコンテナの輸送を拡大するための条件整備を行います。

具体的には、駅の改良及びトップリフターの導入（現行53駅→目標70駅）、ハブ機能を持つ主要駅での中継作業・体制整備を進めるとともに、輸送可能ルート・輸送日数をわかりやすくご案内できるよう準備を進めております。

また、化学薬品等のコンテナでの輸送が増えていることから鉄道における安全性向上の取り組みを併せて行います。

## (3) 列車単位にまとまる輸送需要への対応

大手荷主企業、物流事業者、利用運送事業者による本格的な鉄道貨物輸送の需要に対しては、オーダーメイドによる列車の運転の検討を行い、ご要望にお応えしてまいります。

#### (4) 国際物流への取り組み強化

近年、東アジア地域は急速に発展しており、日系企業の国内からの製造拠点移転及び将来有望な巨大な市場という位置付けから、今後も貿易量の拡大が見込まれています。とくに、日中韓の3国間においては、国際物流と国内物流を一体的に捉えたスピーディでシームレスな物流システムを構築するため、鉄道用12ftコンテナを使用したSea&Railサービスを展開し、JR貨物の国内輸送ネットワークと結節し、航空よりも安く、コンテナ船よりも早い利点をアピールし、取扱量の増大を目指します。

#### (5) エコ関連物資への取り組み強化

廃棄物の適正処理は循環型社会の形成に不可欠であり、遠隔地にある再資源化施設や適正処理施設への輸送を法令に基づいて安全・確実に一貫輸送を行う利点があります。今後の需要の増大に向け、排出事業者に対して最終処理事業者と共同でアピールを行います。

## 2. 輸送ニーズの高い東海道・山陽線等の輸送余力生み出し

### (1) 「山陽線鉄道貨物輸送力増強事業」の完成に伴う長編成列車の増強

「東海道線コンテナ貨物輸送力増強事業」（平成 10 年完成）に続き、本年 3 月の同事業の完成に伴い、物流の大動脈である関東～九州間（従来は関東～関西間）において長編成（26 両）列車の運転が可能となります。3 月 18 日のダイヤ改正においては、新たに 19 本の長編成列車を運転し、同区間における輸送力の拡大（約 25 万トン）を実現します。

### (2) 「IT-FRENS & TRACE」システムによる既存輸送力の有効活用

同線区の平日の輸送状況を調べたところ、約 10%強の貨物が直後の土日の列車による輸送でも支障のないものであるとの結果が得られました。また、利用運送事業者の皆様との協議により、いわゆる見込み予約や直前キャンセルなどは、改善されてきておりますが、依然として利用可能な輸送枠が最大限有効活用されていない一因となっております。

こうした実態を是正するため、弊社が構築した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」のシステムによる「自動枠調整機能」を完全に稼働させる（時間的に余裕のある貨物を土日等の列車にシフトさせる機能や輸送申込みの直前のキャンセルを最小化する機能の充実等を含むもの）ことで、既存輸送力の最大化、とくに、有効時間帯の列車に対する更なる輸送ニーズに対応してまいります。

これらの分析により東海道・山陽線の輸送力を約 10%強引き上げることも理論上は可能であることから、今後さらに精査していきますが、こうした措置を講じることで、いわゆる売筋列車の予約がとれない状況を緩和していくことを目指します。

さらにこの取組みを輸送力の逼迫している他の線区にも広げていくことを通じ、需要が多い区間の輸送力の増強に取り組んでまいります。

### 3. 安全・安定輸送確立の具体的方策

安全・安定輸送の実現を図るため、運転事故等の撲滅を目指すとともに、「ヒューマンエラー」及び「車両故障」を原因とした輸送障害については、数値管理による早期の大幅減と対外的アピールを行っていきます。自然災害、人身事故等その他の要因による輸送障害については、運転再開後における列車遅延拡大の防止、情報の正確な把握・連絡体制の改善及び代替輸送体制の整備を図り、安全・安定輸送を目に見える形で実現いたします。

#### (1) 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の低減

ここ数年、運転事故等については、全般的に減少傾向にあります。

一方、平成 17 年度は鉄道係員に起因する輸送障害の発生件数が増加しました。(38 件、対前年 4 件増) また、車両故障に起因する輸送障害も大きく増加しました。(176 件、対前年 58 件増)

これらについては、以下の対策により、目標値に向けて絶滅または低減を目指します。

#### ① 運転事故等及びヒューマンエラーに起因する輸送障害の防止に向けた具体的な取り組み

- 安全意識の徹底、知識・技能の継承のための社員教育等の充実
- 個別対策の実施
- システムの高度化等
  - ・ATS-PF 車上装置の装備
  - ・運転支援システムの開発

#### ② 車両故障の防止に向けた具体的な取り組み

- 新製機関車・貨車への取替ピッチ加速、機関車の更新工事の実施  
平成 17 年度以降、高性能機関車を約 25 両/年（以前の両数の約 2 倍）新製。平成 19 年度は新製両数を 28 両とし、取り組みを強化
- 平成 18 年 6 月に本社に「車両検修部」を設置し、車両故障の防止に向けた取り組みを強化
  - ・個別の対策、社員教育の充実
  - ・本社-支社-現場一体となった車両故障防止検討会の実施

#### (目標値)

- 列車事故や 6 つの特定事故（居眠り運転、停止信号冒進、手ブレーキ扱い不良、軸受発熱、コンテナ開扉、化成品漏洩）等の絶滅
- 車両故障・・ダウンタイム(車両故障により輸送サービスが停止する時間)  
平成 17～19 年度の 3 年間で 30%減

## (2) 自然災害等による輸送障害時の対応の改善

輸送障害発生時の影響を最小限に留めるためには、

- ・迅速、的確な情報収集、社内伝達及び顧客への連絡体制整備
- ・運転再開後における列車遅延拡大の防止
- ・鉄道輸送不能の場合の代替輸送体制の整備

が、それぞれ必要です。上記の車両故障、ヒューマンエラーによる事故を防ぐ他、自然災害や自殺による人身事故など、当社にとって不可抗力となる輸送障害の発生に備え、以下の体制を整備します。

### ① 迅速、的確な情報収集、社内伝達及び顧客への連絡体制整備

#### (ア) 組織の強化

情報の一元管理と迅速な対応を行うため、「輸送情報統括責任者」の指定ならびに「異常時業務支援グループ」を設置しました。(平成 19 年 2 月 1 日実施)

#### (イ) 列車位置検知システムの更新

貨物の所在情報をより正確に早くお伝えするために、現在開発中の運転支援システム(機関車に搭載するナビゲーションシステム)に、リアルタイムで列車位置の所在確認ができる機能を追加します。

#### (ウ) 顧客への連絡体制

従来よりインターネットメールで配信していた輸送情報について、連絡手段の多様化という観点から、平成 18 年 11 月に携帯サイトによる提供を開始しました。今後、双方向の連絡ができる体制の充実を図るため、主要顧客や利用運送事業者に対する 24 時間対応窓口設置を行う等の検討を行ってまいります。

### ② 運転再開後における列車遅延拡大の防止

#### (ア) 列車運行の早期回復

列車の運休判断を明確化して、正常ダイヤへの早期復帰のための手配を迅速に行います。また、ダイヤの乱れが他の線区に拡大することを防止するため、特定線区において弾力的な運転士・機関車運用を行います。

#### (イ) 予備の輸送機材の配置による異常時対応能力向上

大幅なダイヤ乱れの際、速達の使命を持つ列車の折返し遅延を防止するため、主要基地に予備の機関車・コンテナ車の配置を検討します。

### ③ 鉄道輸送不能の場合の代替輸送体制の整備

#### (ア) トラックを利用した代替輸送体制整備の検討

鉄道の長期不通時に加え、短期（半日から1日程度）不通の場合の代替輸送について、利用運送事業者の業界団体とルール化の検討をすすめる他、代行能力の拡大を図るためコンテナ集配車以外のトラック・シャーシを活用した代替輸送の検討をあわせて行ってまいります。

#### (イ) 高速フェリーを利用した輸送の実施

一昨年来から輸送障害が頻発している日本海縦貫ルートで、高速フェリー（舞鶴～小樽間、新日本海フェリー）を利用した輸送を平成19年度より開始します。