

J R 貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会 報告（案）

平成19年6月26日
J R 貨物 役割発揮懇談会幹事会
（国土交通省、JR 貨物、通運代表等）

**業種別荷主ヒアリングを踏まえた、
J R 貨物、通運業界、荷主業界等の連携による
更なる鉄道貨物輸送ニーズ実現に向けた取り組みについて（案）**

はじめに

環境負荷の小さい貨物鉄道輸送は、CO₂排出削減目標達成への貢献に加え、構造的な原油高構造や若年労働力減少下におけるモダルシフトや企業の環境・省エネ行動の担い手としての役割への期待など、その社会的使命は益々増大している。

そこで、荷主業界、通運業界の参画の下、荷主業界等との意見交換を通じ、J R 貨物による輸送品質改善と更なる役割発揮を図っていくことを目的に、本年3月5日に「J R 貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会」を立ち上げ、第1回懇談会を実施したところである。

その後、3月下旬から5月上旬にかけて、合計16業種を対象に第1回ヒアリングを実施した。ヒアリングは、国土交通省、J R 貨物、全国通運連盟、通運事業者代表企業（日通系：日本通運、全通系：丸和通運）、鉄道貨物協会からなる「J R 貨物役割発揮懇談会幹事会」のメンバーが16業種にわたる荷主企業の業界団体や主な企業の物流担当等の方々にご意見・ご指摘等を伺う場として実施した。16業種の業種別ヒアリングで出された主な意見等をまとめると資料1－3のとおりであった。

これらの業種別荷主ヒアリングで明らかになったニーズを踏まえ、幹事会において更なるニーズ実現に向けた取り組みについての検討を行って取り組みの方向性や具体的な改善策の案をまとめ、6月上旬から中旬にかけて第2回目の業種別ヒアリングを実施し、当該案についての意見交換を行った。（第2回ヒアリングにおける主なコメントは資料1－3参照）

第2回ヒアリングにおける意見等も踏まえて更なる修正を行い、今般、「業種別荷主ヒアリングを踏まえた、J R 貨物、通運業界、荷主業界等の連携による更なる鉄道貨物輸送ニーズ実現に向けた取り組みについて（案）」としてとりまとめ、J R 貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会報告（案）として提案するものである。

I. 鉄道貨物輸送をトータルで捉えたニーズ受け止め・実現体制整備

1) ニーズの受け止め体制の整備

従来以上に、企業・業種毎のニーズを反映したものにしていくため、J R 貨物及び通運が連携して、鉄道貨物輸送をトータルで捉えて、荷主企業と連携を密にする体制を構築し、ニーズの実現に向けた解決策の提案、実施、検証を図っていく。

① J R 貨物の窓口明確化と社内推進体制の整備

J R 貨物は、企業・業種毎のニーズを的確に受け止め、また、通運との連携をより一層図っていくため、顧客毎の窓口を明確化し、当該窓口が責任をもって、J R 貨物社内で密接な連携の上、そのニーズをスピーディに処理することとし、そのための体制や仕組みを整備する。

② 各企業・業種との定期的な意見交換の場の設置・継続

必要に応じて、通運とも連携し、定期的に企業・業種毎のニーズの収集、意見交換を行い、J R 貨物社内の推進体制と連動させて課題解決を図っていく。

2) ソリューションチームによる課題解決

① 荷主参加型のソリューションチームによる課題解決

J R 貨物は、より大きな課題を解決していく必要がある場合には、i) 業種別、ii) 業種横断的な課題別、iii) 企業別等(例参照)に、通運を交え、ニーズを持つ企業・業種とともに荷主参加型のソリューションチームを設け、課題解決を図っていく。

荷主参加型のソリューションチームは、②の輸送サイド連携型ソリューションチームにおける対策ツールを十分に活用して課題解決に向けた検討を行うとともに、解決策を講じた後においてその効果等を引き続き検証していくこととする。

(例)

- i) 業種別の課題：★業種特有の品質管理策(輸送時の振動対策等)、
★積載効率化策(特有の形態物の積み込み方策改善等)、等
- ii) 業種横断的課題：★大型私有コンテナの効率性向上によるコスト低減化策、
★温度管理コンテナの利用効率化促進策、
★複数業種での双方向のまとまった輸送ニーズの組合せ策、等
- iii) 企業別の課題：★具体的な増送計画に基づく幹線・地方路線の輸送力強化策、等

② 輸送サイド連携型ソリューションチームによる対策ツールの充実・強化

J R 貨物は、通運等とともに、輸送サイドの対策ツールの充実・強化のため、ソリューションチームを設け検討していく。

(例)

- ★弾力的な輸送システムの構築、
- ★輸送の平準化(オフピーク輸送の推進)、
- ★輸送障害時に受け手に情報をより分かりやすく伝えるための工夫、等

Ⅱ. ソリューションチーム等を通じて解決していくべき主な課題

業種別ヒアリングで明らかになった企業毎、業種毎、又は業種横断のニーズ（資料１－３参照）、すなわち、①増送計画への対応ニーズ、②輸送枠の取りにくさの改善ニーズ（フィーダー隘路区間、幹線区間、曜日別等）、③ロット大型化によるコスト削減ニーズ、④温度管理コンテナの利用改善ニーズ、⑤輸送品質向上・積載効率化のニーズ、⑥安全安定輸送へのニーズ（特に、輸送障害時の情報提供及び代行輸送等）等に的確に対応するため、それぞれの課題について、次のような考え方に基づいてソリューションチームの場等を通じて具体的に解決していく。

なお、⑦リードタイム改善のニーズ等のその他のニーズに対しては、ＪＲ貨物等において更なる検討を進めていく。

１） 荷主にとっての輸送枠のとりやすさの実現と、

既存インフラの最大活用及び積載効率の大幅な向上の実現

（ＪＲ貨物と通運等との連携による輸送サイドの対策ツールの充実・強化）

増送計画への対応ニーズ、輸送枠の取りにくさの改善ニーズ（フィーダー隘路区間、幹線区間、曜日別、ピーク時、長期連休時等）に的確に対応していくためには、①真のニーズの把握の努力、②真のニーズ情報を前提とした路線別・方面別・列車別分析の考え方の徹底、③ＪＲ貨物と通運等の連携による弾力的な輸送・予約システムの構築等の取り組みを進めていく必要がある。

①真のニーズの把握の努力

真のニーズを的確に収集し、把握するための努力をしていく必要がある。具体的には、幅広い業種に呼びかけての潜在的なニーズの掘り起こし、輸送の平準化のため前提となる配達日時の明確化、通運等に分散している「お断りした情報」「予約がとれない情報」の集約など、真のニーズを把握するための努力をしていく。

②路線別・方面別・列車別分析の考え方の徹底

従来の輸送結果データのみならず、①に述べた真のニーズ情報を前提とした路線別・方面別・列車別分析の考え方の徹底を図っていく必要がある。具体的には、個別企業や業界毎の、具体的な発着地、時期、数量等の増送意向や増発等の希望に係る情報、通運等からの路線別・列車別の予約がとれない状況の報告、特定の区間を選定した追跡・分析調査情報、等を路線別・列車別にデータベース化することを検討する。当該情報は分析の上、既存輸送力の最大活用と積載効率の大幅な向上の実現のための運用に反映していく。

③ＪＲ貨物と通運等との連携による弾力的な輸送・予約システムの構築

A) 基本的な考え方

●弾力的な輸送システムの構築の必要性

輸送障害時における、鉄道の代替輸送手段の確保の意味から、また、平常時においても、フィーダーの隘路区間や大都市圏における枠の逼迫を解消するための手立てとして、ＪＲ貨物は、通運等との連携により、鉄道貨物の提供輸送力に代行輸送による車両等の輸送力を組み合わせた、弾力的な輸送システムの構築を目指して、取り組み

を進めて行く必要がある。

●弾力的な予約システムの構築の必要性

予約の逼迫感のある区間においては、見込み予約とその後のキャンセルや急がない貨物の急送指定等が原因で、予約時には満杯感がありながら、実際の輸送時には空きがあるという状態となってしまう等の問題が生じている。このため、輸送枠の取りにくい輸送ニーズに対して輸送枠の柔軟な提供を行い、見込み予約の解消及び列車輸送力の有効活用を図っていく必要がある。

※特定列車の平均積載率が8割近くなると、結果的にはキャンセル等により空きが出るとしても、予約状態としては満杯感が強くなっていく意見があるが、これは列車出発前に見込み予約等の不確定な需要が含まれているためであり、現状を上回る予約を受付けるためには、実需に基いた予約申込み、着側での配達日時を明確にすることが不可欠である。これを荷主業界に対して協力の要請を行うとともに、さらに実際の輸送力を超えて輸送を受け付けるための課題、手法についての検討を行っていく必要がある。

なお、これらの構築に合せて、通運の集荷・配達体制の強化を行なっていく。

B) 具体的方策

i) 輸送枠の取りにくいフィーダー隘路区間の輸送ニーズへの対応

フィーダー隘路区間については、福岡～鳥栖の隘路区間代行実施のための条件整理をJR貨物・通運間で早急に実施するとともに、他駅についても、秋冬期における需要を基に必要性を個別に検証する（曜日別代行の実施を含む）。

ii) 幹線輸送のピーク時対策

幹線輸送のピーク時対策については、臨時列車運転などの実輸送力を繁忙期に拡大させる対策の他に、JR貨物、通運共同の取り組みとして、ITフ렌ズの仕組みを活用した輸送枠の有効活用とともに、「首都圏における近接駅間トラック代行輸送ルールの整備」を秋頃までに行い、コンテナ車両（自動車）による幹線輸送力の有効活用の検討を行っていく。

iii) 需要平準化及びオフピーク輸送の促進策

比較的輸送余力のある土日等へ輸送が分散する「オフピーク輸送」を促進するため、ITフ렌ズの機能の十分な活用を図るほか、曜日別輸送ルートの設定などの対応を行う。また、曜日別積載実績を踏まえて、各企業・業種への協力要請・交渉を行っていく。

iv) 弾力的な予約・輸送システムの構築に向けた分析調査の実施

弾力的な予約・輸送システムの構築を目指し、特定の区間を選定した追跡・分析調査を行う。

具体的には、予約の集中する一定の路線・区間・時間帯については、一定のキャンセルが起こることを見越して、一定のオーバー予約を受付け、結果として提供鉄道輸送力をオーバーする場合には、車両代行輸送を依頼するという仕組みの具体的手法の構築の検討を行うため、まず、増送ニーズのある一定の路線・区間等を選定し、当該区間においてデータの蓄積や課題等の整理を行うための追跡・分析調査を実施する。

さらに、東海道・山陽線等の実積載率を80%以上にするための実現方策に関する調査について検討していく。

④企業・業種を超えたニーズのマッチングによる輸送力増の実現

- i) 単独の企業・業種のニーズでは、その実現に至らなくても、他の企業・業種のニーズを組み合わせ、また、協力しあうことによって、両者各々のニーズの実現を図ることが可能となることもあるため、企業・業種を超えたニーズ・情報を、路線別・方面別に収集・集約・マッチング等を行い、単独の企業・業種のニーズではなしえなかった、増発や編成替え等を実現していく。
- ii) マッチングの結果、双方向のニーズが確認できた場合等への対応として、年1回のペースで行われるダイヤ改正、もしくは四半期毎に行う輸送計画に反映させ、輸送枠の確保を行う時期を明確化し、関係者と情報の共有化を行い、実際の輸送に結び付けていくというルールを確立していく。

(平日の定期列車の増発については、ダイヤ改正時のみ対応可能なため、年1回の実施であるが、臨時列車の運転、土日の列車増発《土日の運休枠がある場合》、停車駅や停車駅ごとの車数変更、隘路区間において日によってオーバーした場合の車両代行輸送用意等については、概ね四半期毎に反映していくというルールを確立する。)

2) 業種毎・業種横断のニーズへの対応

ロット大型化によるコスト削減ニーズ、温度管理コンテナの利用改善ニーズ、輸送品質向上・積載効率化のニーズ、等の業種毎又は業種横断のニーズに的確に対応するため、次のような考え方により、荷主参加型のソリューションチーム等を通じて、課題解決を図っていく。

①ロット大型化等によるコスト低減ニーズへの対応

ロット大型化（31ft、私有コンテナ）等によるコスト削減ニーズに応えるため、トップリフターの増配備、私有コンテナの帰り荷確保策等を講じる必要がある。

i) 大型コンテナ（31ft 等）ネットワークの拡大

J R 貨物において、31ft コンテナの利用や増送計画等企業のニーズを確認し、これらを反映しつつ、トップリフターの配置駅の拡大、ハブ基地を中継する配置駅相互間輸送ネットワークを整備・情報提供していく。

同時に、通運においては、更なる需要の高まりに合わせて、31ft コンテナ等の私有コンテナの必要台数の増備を進める。

ii) 私有コンテナ帰り荷確保のための方策等

31ft コンテナ等の私有コンテナによる輸送には、片荷のため、復路が空回送となり輸送力に無駄が生じているケースがある。このため、全国通運連盟のホームページを活用した、空コンテナに関する輸送区間、発車日、コンテナの大きさ等の情報の公表等復路の空回送区間にマッチする貨物を確保し、輸送力の有効活用を図るための方策や利用回転率を上げてリース料を低減するための方策について検討していく。

iii) 私有コンテナの登録期間の明示及び短縮

私有コンテナの登録に必要な期間を明示し、その短縮について検討する。

②温度管理コンテナ等による品質向上ニーズへの対応

温度管理コンテナの利用拡大等による品質向上ニーズに応えるため、温度管理コンテナのリース料低減等にも寄与しうるような、更なる効率的な利用促進策を講じる必要がある。

- ・温度管理コンテナの絶対数が少ないため、温度管理が必要である貨物を鉄道で運びたいとの荷主の潜在的なニーズに十分に答えられていない。このため、上記① ii) の 31ft コンテナ等の私有コンテナ帰り荷確保のための方策と同様、全国通運連盟のホームページを活用した、輸送力の有効活用を図るための方策や利用回転率を上げてリース料を低減するための方策について検討していく。また、業種横断的に、大都市圏から地方への輸送ニーズ及び地方から大都市圏への輸送ニーズをマッチングした、コンテナリース会社、荷主、通運業者等による実証実験の実施を検討していく。
- ・温度管理コンテナに係る技術開発の必要性について、関係者間で検討を進める。

③輸送品質向上・積載効率化のニーズ

- ・個別品目に対応した荷崩れ防止装置の開発等
養生方法について改善事例の水平展開を行うほか、業界のニーズ等を踏まえ全国通

運連盟、鉄道貨物協会が設置する委員会等と連携しながら、業界毎にＪＲ貨物、通運業界、荷主参加の輸送品質改善のための取り組みを検討する。

- ・積載効率化のための工夫・器具等の検討

業界のニーズ等を踏まえ、積載効率化のため、技術開発を含め、そのための工夫や器具等を検討していく。

3) 安全・安定輸送対策

ヒューマンエラー・車両故障原因の輸送障害削減の徹底とともに、輸送障害時の情報提供・代替輸送改善が重要である。

今後、情報提供が更に迅速に荷主企業にまでの確に届けられる仕組みの構築が必要となるとともに、通運等による代替輸送について、上記①の施策とも連動した形で充実を図っていく。

(JR貨物による輸送障害対策)

①老朽化した機関車・貨車の取替ピッチ加速等、②安全意識の徹底、グループ全体の安全教育、部内原因による輸送障害の大幅削減、③輸送障害時の遅延情報に関するホームページ・携帯サイト上での情報提供の実施については、既に説明があったところであるが、これに加え、以下の内容の対策を講じていく。

- ・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及び携帯サイトにより実施していた遅延情報に関する情報提供の内容について、利用者に分かりやすいものに改善していく。
- ・コンテナの位置情報の提供に関しては、JR貨物の列車運転支援システム（平成 20 年度導入予定）を活用した列車位置情報の精緻化に合わせ、輸送中のコンテナ所在情報、列車の復旧見通しに関する情報の提供を行なうシステムの構築などについて検討する。

4) その他の施策

エコレールマーク

エコレールマーク制度は、貨物鉄道を活用し、地球環境問題に積極的に取り組んでいる商品又は企業であることを、消費者等に対し表示し、商品を選択する上での目安を提供することを目的に、平成 17 年 4 月に発足したものの（現在、取組企業認定 32 件、商品認定 10 件）、商品自体にエコレールマークがついている例が少なく、消費者の目に触れる機会が乏しいため、消費者への浸透が不十分である。

このため、現在、商品と取組企業に分けて認定されているエコレールマークの運用を変更し、環境報告書等個別の企業のイメージを表象する媒体のみに表示を認めている取組企業に対するエコレールマークの表象媒体等を拡大し、個別商品への表示を認めるなど、エコレールマークの展開の促進策について検討していく。

また、オフピーク輸送に協力している企業・業種等を含め、鉄道貨物輸送に貢献している企業等の状況をアピールしていく方策がないか、今後検討していく。

