

鉄道貨物輸送サービスの高度化に向けた取組み

社団法人 全国通運連盟



エコンくん



1 輸送障害時対応の取組みについて

1 - 1 輸送障害時対応の実証実験の実施

ねらい

予め障害発生時における臨時の輸送枠を設定し、24時間以上遅れることのない(延着しない)仕組みを作ること

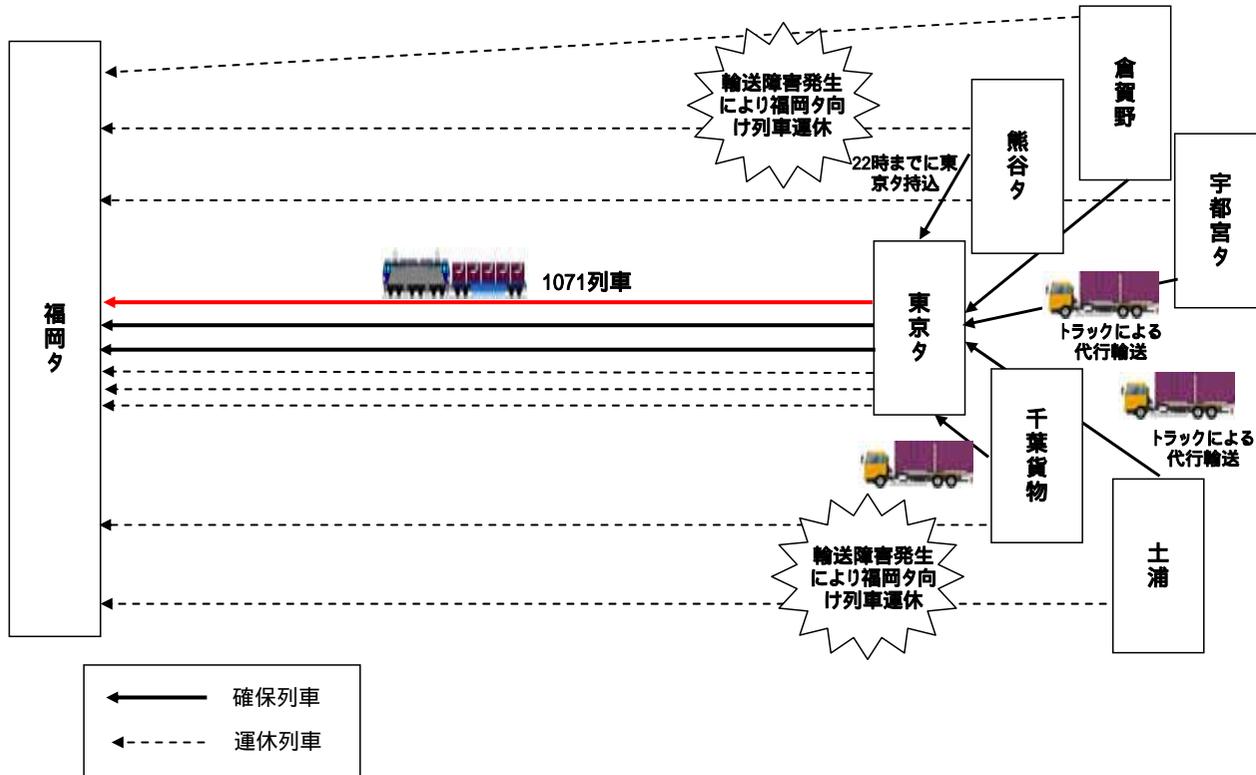
代行輸送のトラックは、極力近距離輸送に抑えて、回復時の集配等の影響を最小限にとどめることにより、トラックによる緊急対応力をつけること

輸送障害時における首都圏の鉄道ネットワークの確保
(フィーダー代行輸送)

東海道山陽線における輸送途中貨物に対する体制確保
(途中卸代行輸送)



1-2 フィーダー代行輸送の実証実験のイメージ



輸送障害時にフィーダー列車の運休が余儀なくされ、首都圏外周駅からの輸送が不可能となる場合に、拠点駅までトラック輸送を行い、拠点駅からの幹線列車に確実に継送する仕組みを構築。

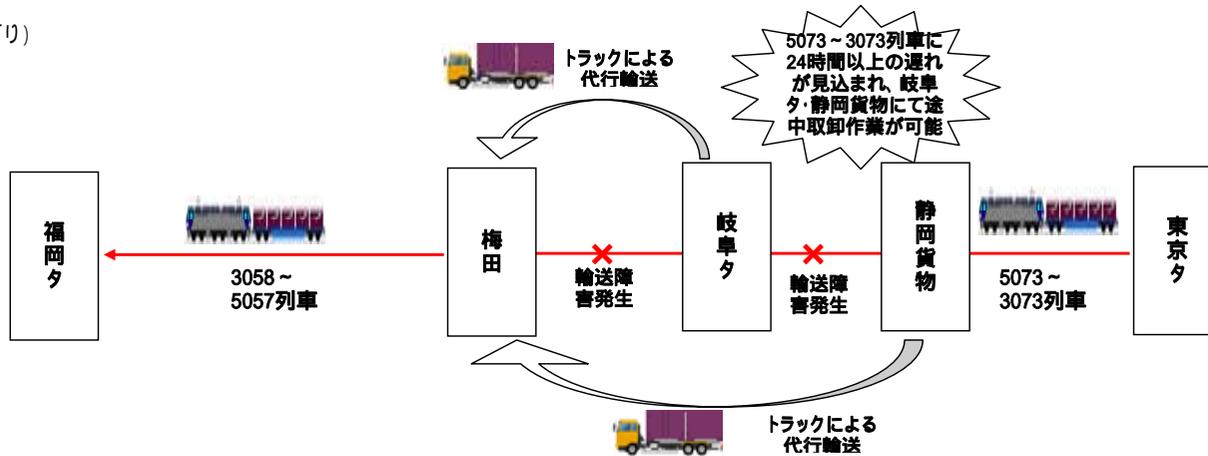
対象列車
第1071列車(東京貨物ターミナル駅～福岡貨物ターミナル駅)

輸送枠
12ftコンテナ14個(水戸・宇都宮・高崎地区各4個、千葉地区2個)

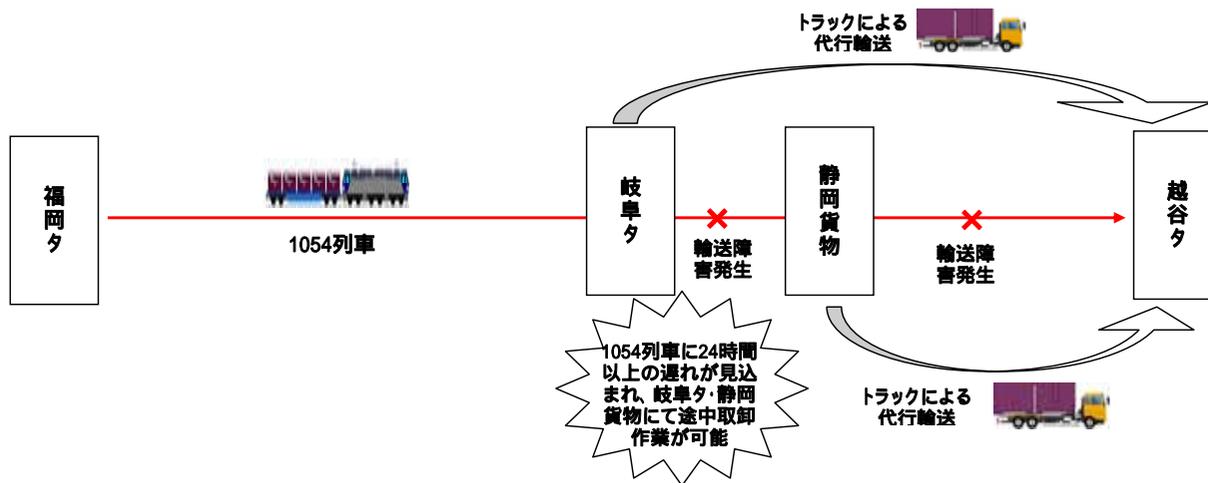


1 - 3 途中卸代行輸送の実証実験のイメージ

(下り)



(上り)



輸送障害時に途中駅で抑留となった列車に24時間以上の遅れが見込まれる場合、当該列車に積載されている貨物について、静岡貨物駅・岐阜貨物ターミナル駅のいずれかで途中卸を実施し、鉄道輸送が不可能な区間はトラック輸送を行い、鉄道輸送が可能な区間を列車で確実に継送する仕組みを構築。

対象列車

(東海道線下り)

第5073～3073列車(東京貨物ターミナル駅～福岡貨物ターミナル駅)

継走列車 第3058～5057列車(梅田～福岡貨物ターミナル駅)

(東海道線上り)

第1054列車(福岡貨物ターミナル駅～越谷貨物ターミナル駅)

輸送枠上り・下りともに12ftコンテナ6個



1 - 4 実証実験の発動と想定訓練

11月20日 東海道線の輸送障害に伴いフィーダー代行輸送の実証実験発動

計8個を東京タまで代行輸送し、1071列車にて福岡タへ鉄道輸送。同列車は48分遅れで福岡タに到着(定刻21:54着 22:42着)。

- ・水戸地区……2個 通常より27分早着
- ・千葉地区……2個 通常より27分早着
- ・宇都宮地区…4個 通常より6分延着

2月14日 想定訓練によりフィーダー代行輸送及び途中卸代行輸送の実証実験発動

【フィーダー代行】

計9個を東京タまで代行輸送し、1071列車にて福岡タへ鉄道輸送。同列車は定刻どおり福岡タに到着(定刻21:54着)。

- ・高崎地区……3個 通常より1時間02分延着
- ・水戸地区……2個 通常より1時間15分早着
- ・千葉地区……2個 通常より1時間15分早着
- ・宇都宮地区…2個 通常より42分早着

【途中卸代行輸送】

下りでは5073列車(定刻19:28発翌20:52着)積載予定の計5個を梅田駅まで代行輸送し、3058～5073列車にて福岡タへ鉄道輸送。同列車は定刻どおり福岡タに到着(定刻19:30発翌7:30着)。

- ・代行トラックA……2個 静岡貨物13:00発梅田19:50着で3058出線に間に合わず。
- ・代行トラックB……2個 静岡貨物13:00発梅田19:00着。福岡タには通常より10時間38分の延着。
- ・代行トラックC……1個 岐阜タ14:00発梅田17:00着。福岡タには通常より10時間38分の延着。

上りでは1054列車(定刻1:01発越谷タ翌0:15着)積載予定の計4個を越谷タまで代行輸送。

- ・代行トラックD……2個 静岡貨物翌7:40発越谷タ翌12:50着。12時間35分延着。
- ・代行トラックE……2個 岐阜タ21:15発越谷タ翌4:40着。4時間25分延着。



1 - 5 今後の検討課題と輸送障害時輸送サービスの今後の課題

検討課題

- 情報の迅速化・正確性のためのJR貨物との取組みの強化
- 途中卸代行トラックの確保
 - 外周駅からの代行トラックの協力体制の構築
 - フラットラック・コンテナによる海上コンテナ用トレーラの活用
- 緊急時輸送キャパシティ拡大に向けた方策
 - 確保列車のキャパシティ拡大(連結数増大等の技術的検討)
 - 海上輸送との連携による代行輸送の拡充
- 接続駅における輸送枠調整の方法
 - 個々の駅の事情に応じた調整方法の検討
- 新たな輸送ルートへの拡大
- コスト負担のあり方



2 お客様のニーズに応える31フィートコンテナ等の 私有コンテナの展開

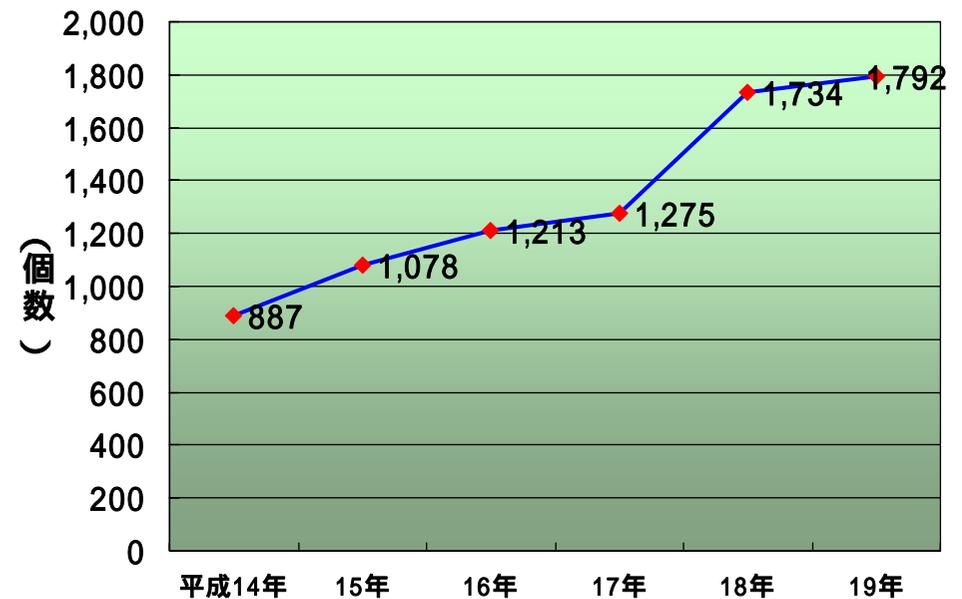
2 - 1 私有コンテナの保有状況

私有コンテナの種類と個数

(平成19年4月1日現在)

用途別	12フィート	20～24 フィート	30～31 フィート	計
有がい	1,073	1,716	1,160	3,949
無がい	851	1,200	40	2,091
通風	503	50	285	838
冷蔵	7,991	18	15	8,024
冷凍	1,044	76	219	1,339
タンク	592	1,271	73	1,936
ホッパ	216	830		1,046
計	12,270	5,161	1,792	19,223

31フィート級コンテナ個数の推移



各年4月1日の数値



2-2 グリーン物流推進事業支援

私有大型高規格コンテナ導入促進助成金制度(平成16年度・平成17年度)

- 大型コンテナの全国ネットワーク構築に向け会員事業者の設備・運用の促進を支援

グリーン物流推進事業支援制度(平成18年度・平成19年度)

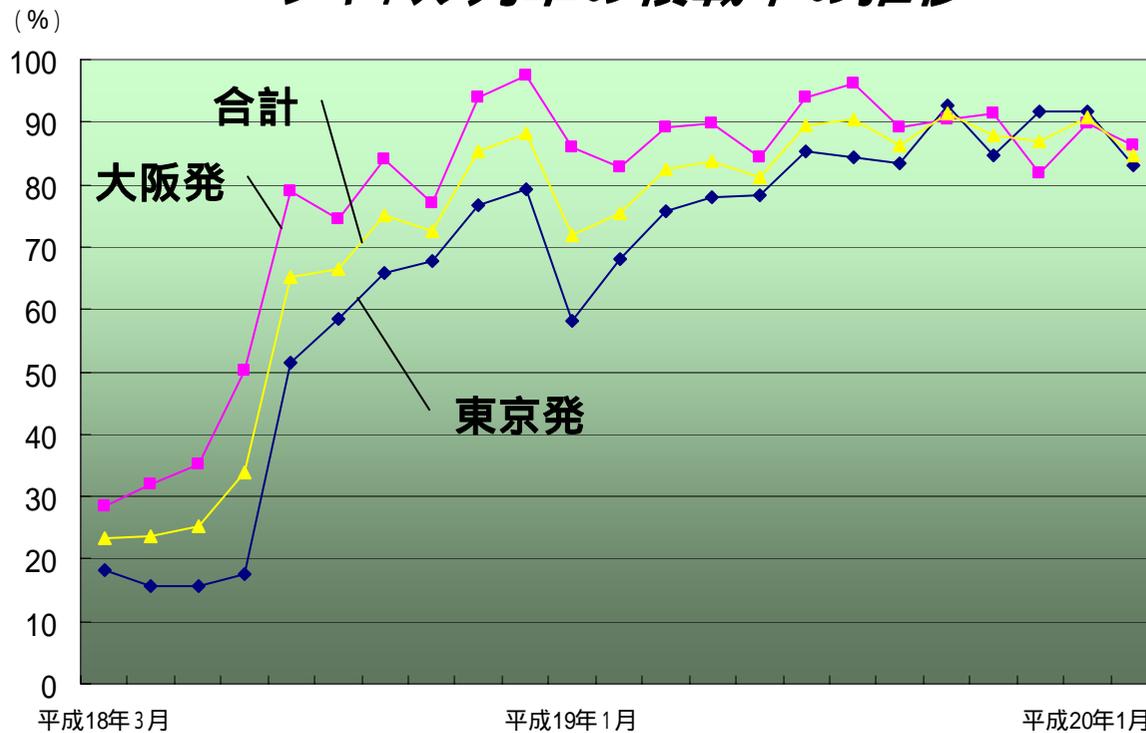
- グリーン物流の推進に資する31フィート・ウイングコンテナ等の設備・取得を支援
- 平成19年度からはソフト支援事業を追加

	16年度	17年度	18年度	19年度	合計
導入個数	175個	166個	145個	169個	655個
ご利用お客様数	約30社	約20社	約30社	約20社	約100社
主要な運用区間	25区間	28区間	22区間	26区間	101区間
利用会員事業者数	22社	25社	20社	20社	87社
CO2削減量(計画)	約24千トン	約23千トン	約27千トン	約16千トン	約90千トン



2-3 スーパーグリーン・シャトル列車の現況

シャトル列車の積載率の推移



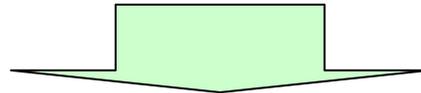
シャトル列車の積載個数

	稼働 日数	積載個数(個)		
		東京発	大阪発	計
H19年1月	18	210	309	519
2月	19	259	314	573
3月	21	318	374	692
4月	20	311	359	670
5月	21	329	354	683
6月	21	358	394	752
7月	20	338	385	723
8月	19	317	339	656
9月	17	315	307	622
10月	22	373	402	775
11月	21	385	343	728
12月	19	349	341	690
H20年1月	18	299	311	610



2 - 4 私有コンテナ運用上の課題

- 31フィートコンテナ等の私有コンテナを導入は、費用面で中小利用運送事業者単独での導入が難しい。
- 私有コンテナの運用は特定のお客様での片道利用となりやすく、汎用コンテナに比べて運用効率で劣る。
- 利用運送事業者一社だけでは、他のお客様との往復運用等のマッチングが難しい。



スーパーグリーン・シャトル列車

私有コンテナ掲示板



2 - 5 私有コンテナ掲示板

個別コンテナ情報

スポット的に復路使用者を探す・復路で使用する。

- 1回ごとの返回送費を削減できる。
- コンテナの長期留置を回避できる。

一般コンテナ情報

継続的な復路の使用者を探して、私有コンテナの往復運用化を図る。

- 輸送力を有効活用できる。
- 運用効率向上により荷主にメリットを還元できる。

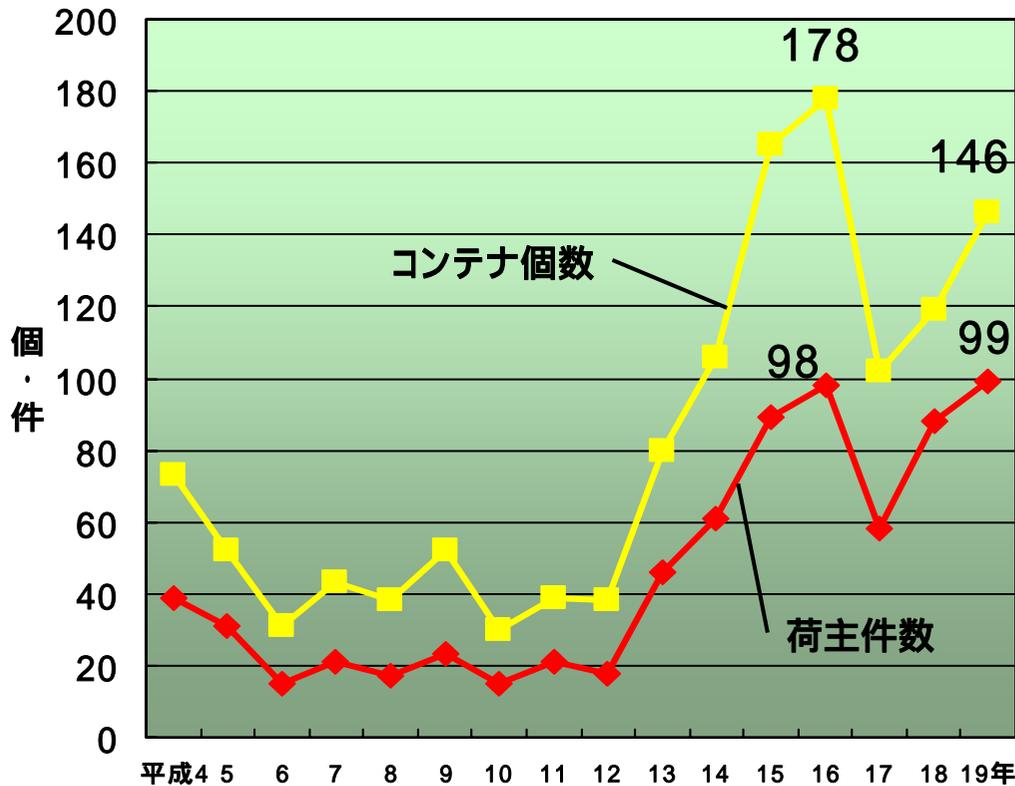
新たな需要の掘り起こし

第2のスーパーグリーン・
シャトル列車の可能性



3 鉄道コンテナ輸送お試しキャンペーンの実施

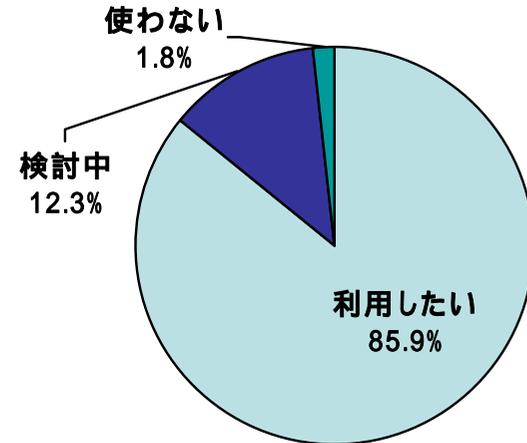
お試し輸送の発送個数推移



31ftコンテナを用いたお試し輸送が増加

平成18年度: 14個(全体の11.7%) 平成19年度33個(全体の22.6%)

今後の利用意向(平成17年度)



平成18年における利用実績

