

# 鉄道貨物輸送の現状について

平成23年6月14日  
日本貨物鉄道株式会社



# JR貨物の発足と経営状況

国鉄改革で、全国を一元管理で鉄道貨物輸送を行う我が国唯一の事業体として発足

## 会社概要

発 足	昭和62年 4月
資 本 金	190億円
株 主	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設 整備支援機構 (100%出資)
営業キロ	77線区 8,337km (第2種鉄道事業者である 6旅客会社の線路を借りて運行)
貨物 駅	138駅(うちORS 36箇所)
列車本数	563本(コンテナ435本 車扱128本)／日
列車キロ	216,000km／日
車 両 数	機関車691両 貨物電車42両 貨車8,300両
コンテナ	61,900個
社 員 数	6,418人(発足時12,005人)

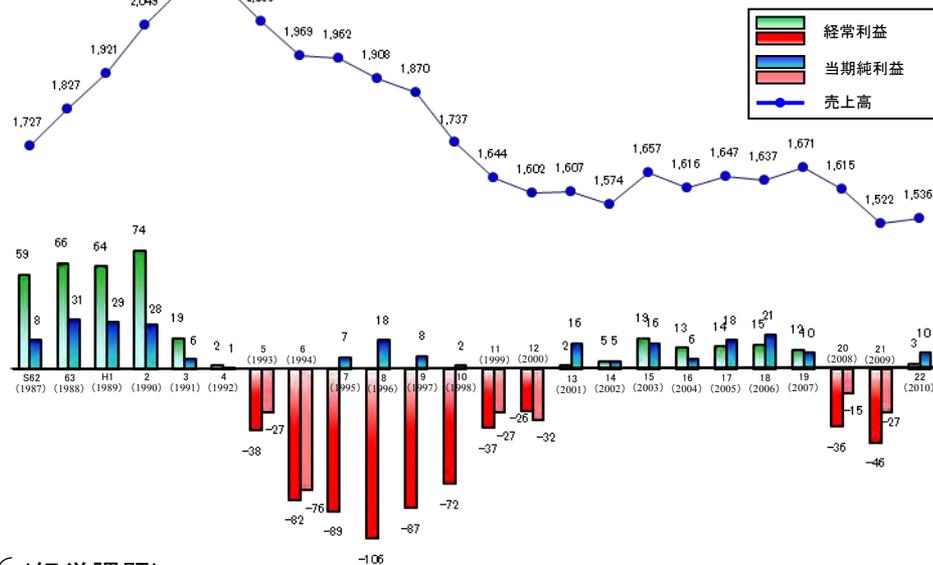
(平成23年4月現在)

## 売上高と利益の推移

(単位:億円)

輸 送 量 202億トンキロ  
コンテナ 184億トンキロ  
車 扱 17億トンキロ

(平成22年実績)



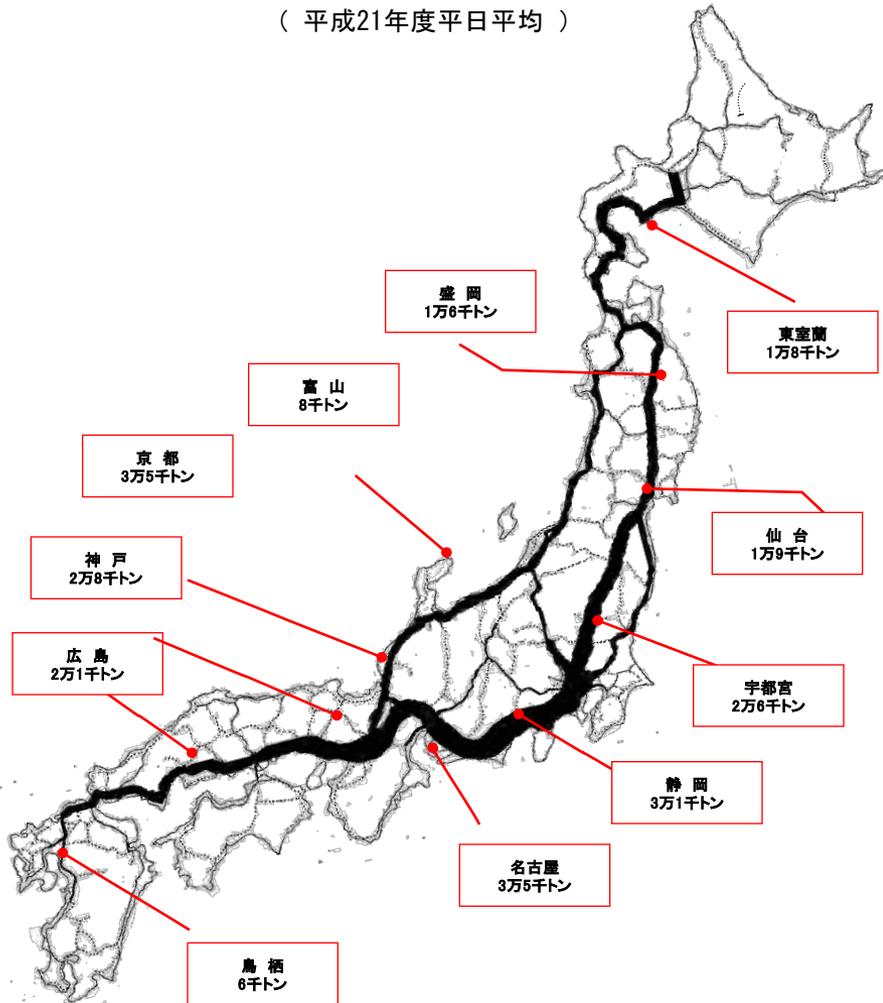
(経営課題)

- ・景気変動の影響を受けやすい
- ・トラック、船と熾烈な競争をしている
- ・安定輸送の確立(自然災害、人身障害、鹿との衝突事故)が不可欠

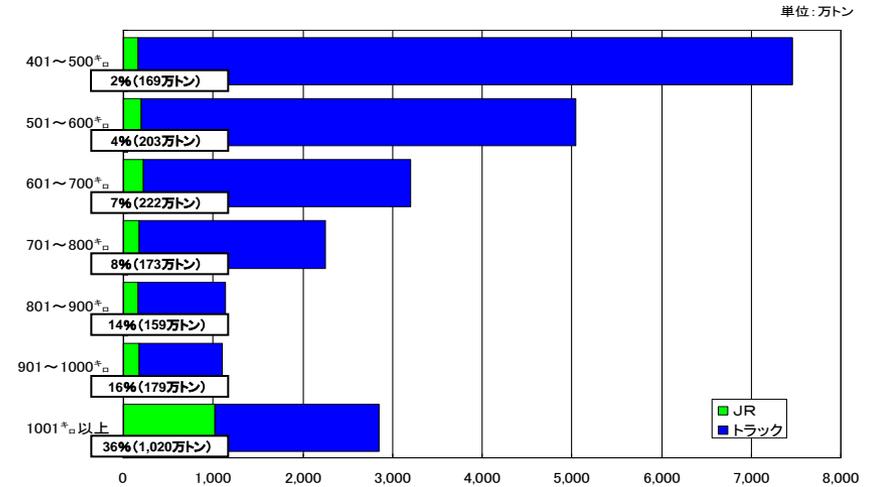
# 鉄道貨物輸送の機関特性（全国ネットワーク、中長距離での大量・定時輸送）

## 断面輸送量

（平成21年度平日平均）



## 陸上貨物輸送の距離帯別シェア



### （機関特性）

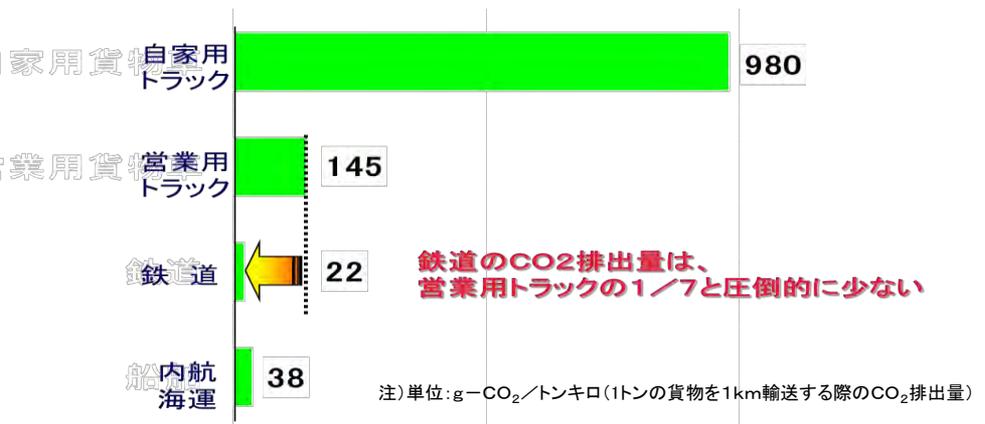
- 全国ネットワークの強み（いつでも、どこでも、誰でも）
- 中長距離輸送 コンテナの平均輸送距離 約900km
- 定時大量輸送 貨物列車1編成（26両）で650トン積載（10トラック65台分）

（各国の鉄道の物流シェア〔トンキロベース〕）

米国40% ドイツ21% フランス16% イギリス9% 日本4%

# 環境問題、長距離ドライバー不足等を背景にモーダルシフトが進展

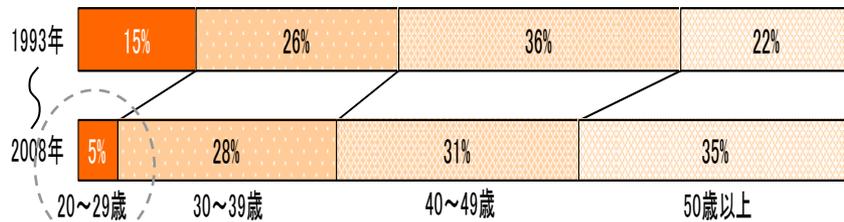
① 輸送機関別のCO<sub>2</sub>排出量原単位 1500



## 恒常的な長距離ドライバー不足

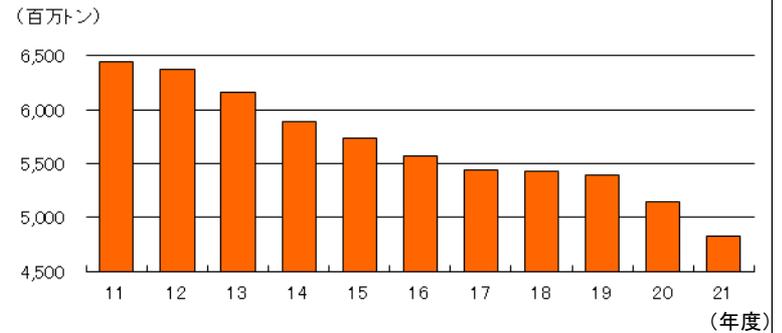
- 新規の大型免許取得者が従前の3分の1に激減
- 高齢化が進行 (いわゆる3K職場で若手が著しく減少)

〈大型トラックドライバー年齢別構成比〉

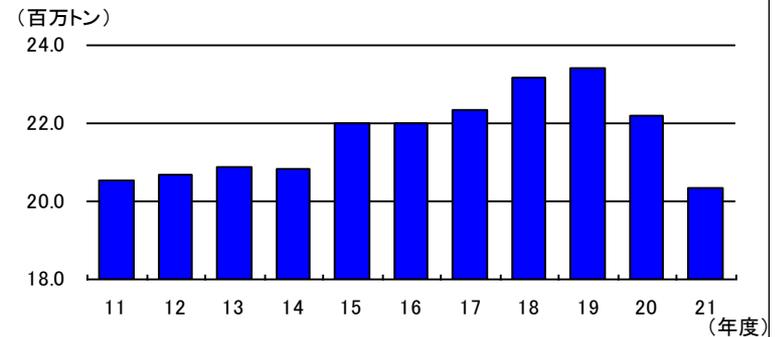


出典: 「企業物流とトラック輸送2009」(全日本トラック協会)

## 国内総貨物輸送量



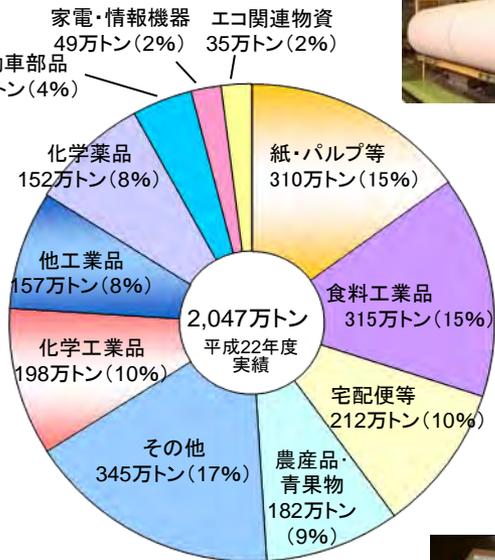
## 鉄道コンテナ輸送量



全国各地に重要な物資を大量に輸送しており、暮らしと経済に大きく貢献しています



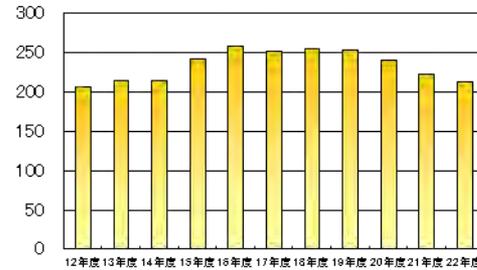
## コンテナ



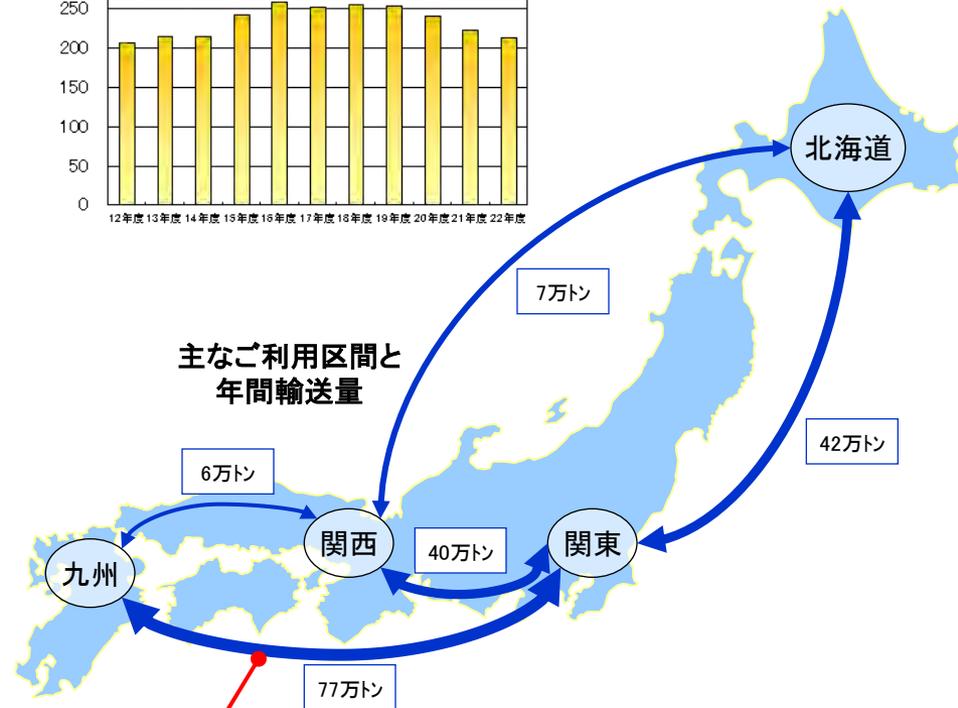
## 宅配便にも鉄道輸送が利用されています

定時性やリードタイムが評価され、宅配便、郵便、路線貨物等の中長距離の幹線輸送の相当部分に鉄道が利用されています。

輸送実績(単位: 万トン)



## 主なご利用区間と年間輸送量



東京～福岡間をノンストップ 約18時間で結ぶ列車

# 地域のライフラインとして大きく貢献する石油輸送・LNG輸送

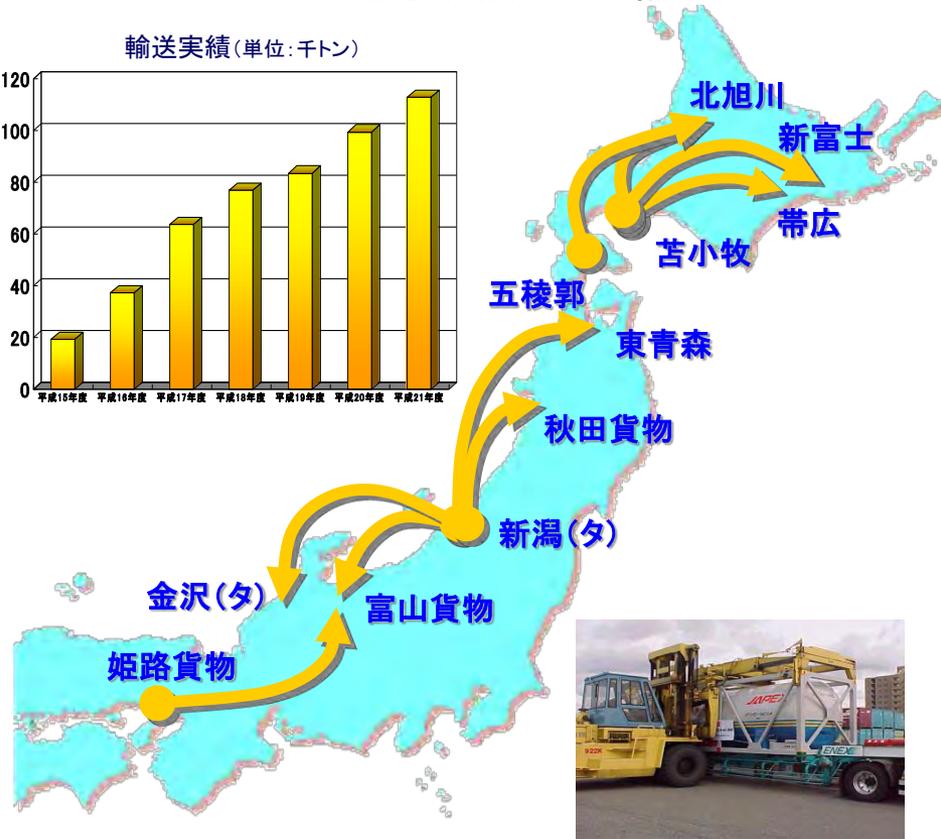
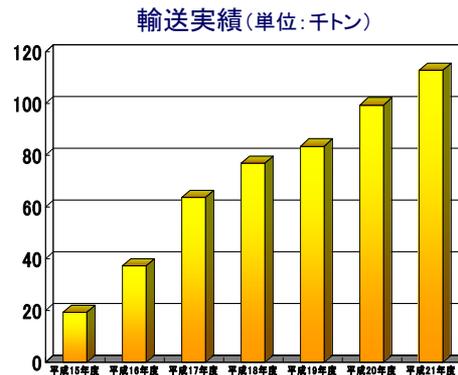
## 石油輸送



### 鉄道の輸送量(シェア) (平成21年度)

長野県… 216万kℓ (83.3%)  
 群馬県… 182万kℓ (75.6%)  
 栃木県… 164万kℓ (67.8%)  
 山梨県… 35万kℓ (42.0%)

## LNG(液化天然ガス)輸送



- 200km以上でローリーに優る競争力 (価格、労働力、交通事情等)
- とくに安全面での高い信頼性
- 地域のライフラインとして大きく貢献

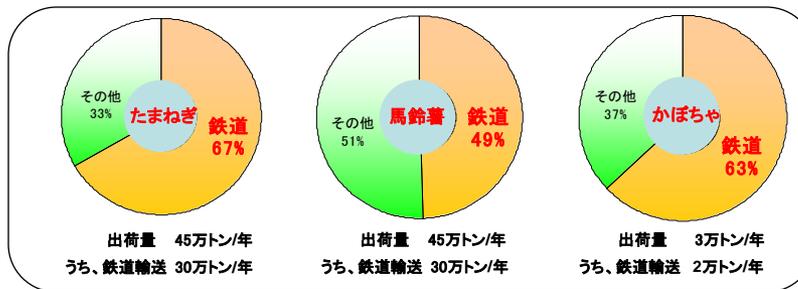
# 北海道の暮らしと経済を支えるとともに、大都市への生鮮食料品の安定供給に不可欠です

- 北海道からは、農産品・乳製品・紙製品等の多岐にわたる大量の物資が全国の消費地に発送されています。とりわけ、北海道から関東・関西地区に発送される農産品の鉄道シェアは大変高く、安定的に生鮮食料品を供給するライフラインとして重要な役割を果たしています。
- 全国各地から、宅配貨物・食料工業品・書籍等の生活必需品が北海道に到着しています。

陸上貨物輸送の鉄道シェア（平成21年度実績）



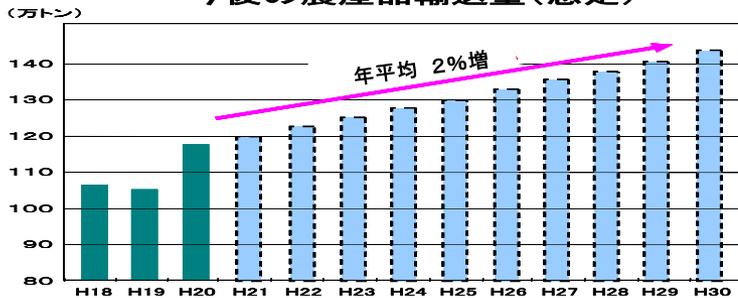
北海道発の主要農産品の輸送シェア



青函トンネル



今後の農産品輸送量（想定）



注1) 対象は穀物、野菜果物、畜産品、農水産品  
注2) 平成21年度以降の伸び率(2%/年)は、北海道農政部資料より

青函トンネルを通る列車本数

貨物 51本/日 (68%)  
旅客 24本/日 (32%)



今後とも、「食料自給率向上」・「農業振興」等の観点から、北海道地区一本州間の鉄道貨物輸送の重要性は、ますます高まります。

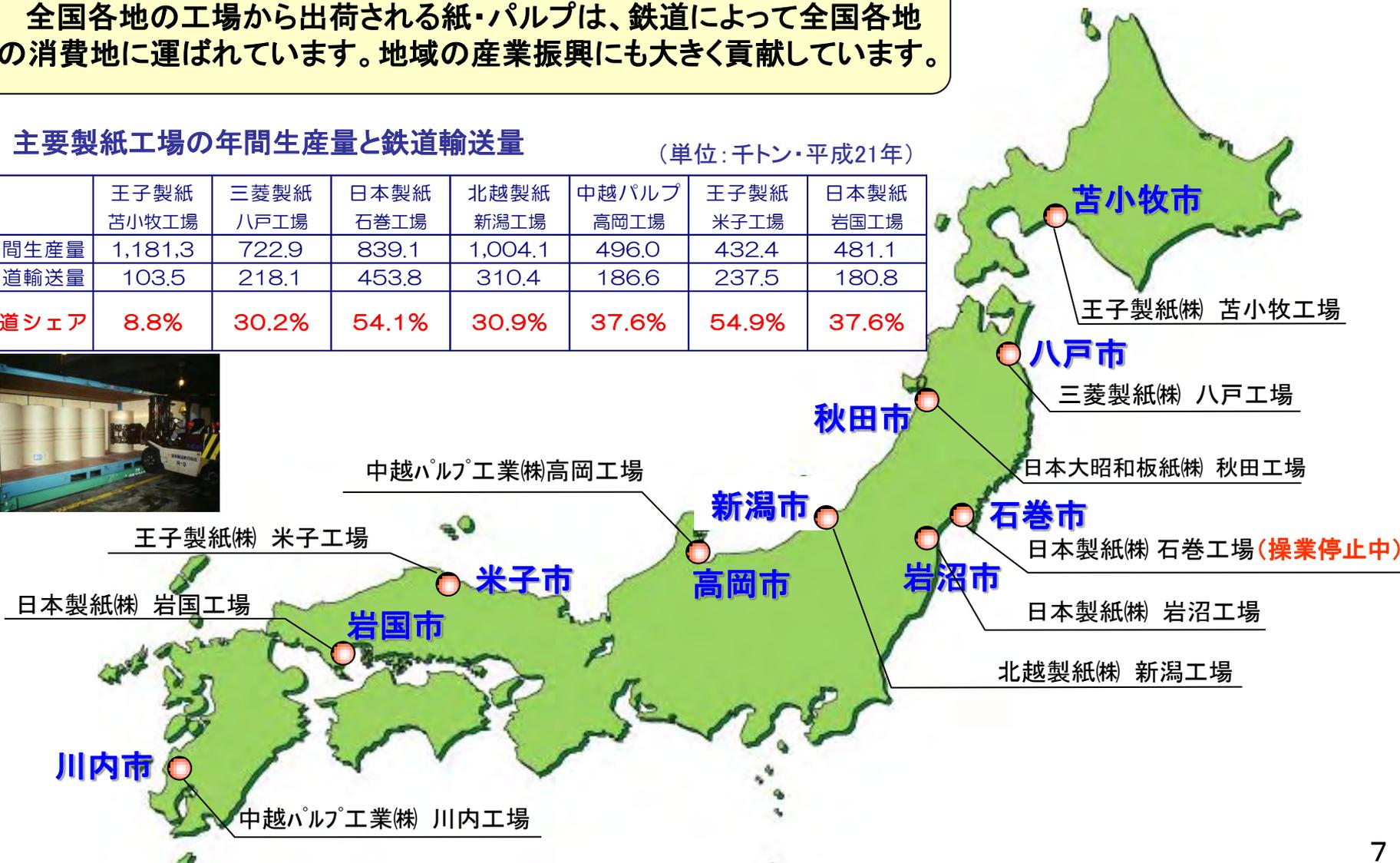
# 紙製品を全国の消費地に安定的に供給

全国各地の工場から出荷される紙・パルプは、鉄道によって全国各地の消費地に運ばれています。地域の産業振興にも大きく貢献しています。

## 主要製紙工場の年間生産量と鉄道輸送量

(単位:千トン・平成21年)

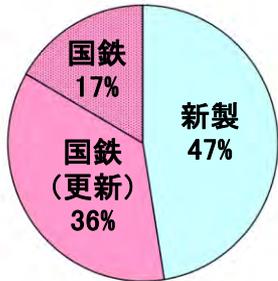
	王子製紙 苫小牧工場	三菱製紙 八戸工場	日本製紙 石巻工場	北越製紙 新潟工場	中越パルプ 高岡工場	王子製紙 米子工場	日本製紙 岩国工場
年間生産量	1,181.3	722.9	839.1	1,004.1	496.0	432.4	481.1
鉄道輸送量	103.5	218.1	453.8	310.4	186.6	237.5	180.8
鉄道シェア	8.8%	30.2%	54.1%	30.9%	37.6%	54.9%	37.6%



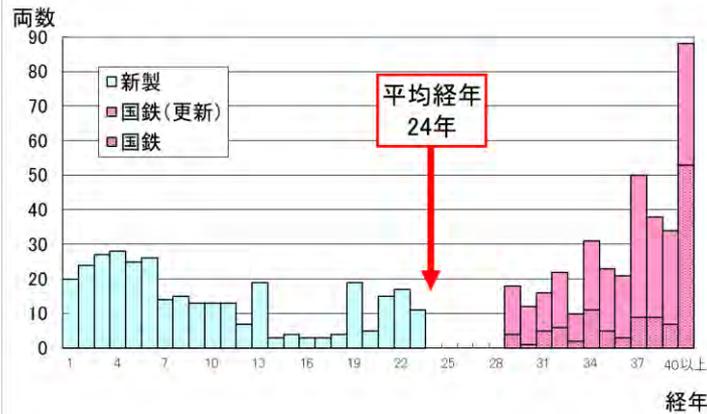
# 安定輸送の確立のために、老朽車両の早期取替が急務となっています

## 機関車の約5割、貨車の約4割が国鉄時代の車両

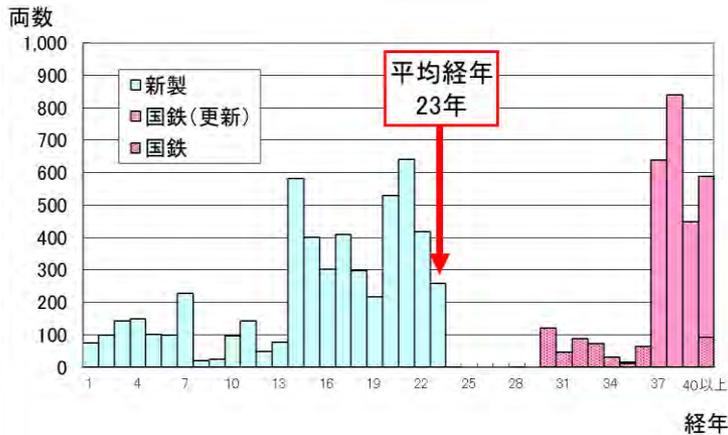
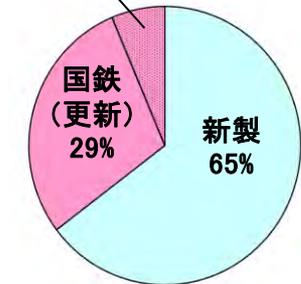
### 機関車



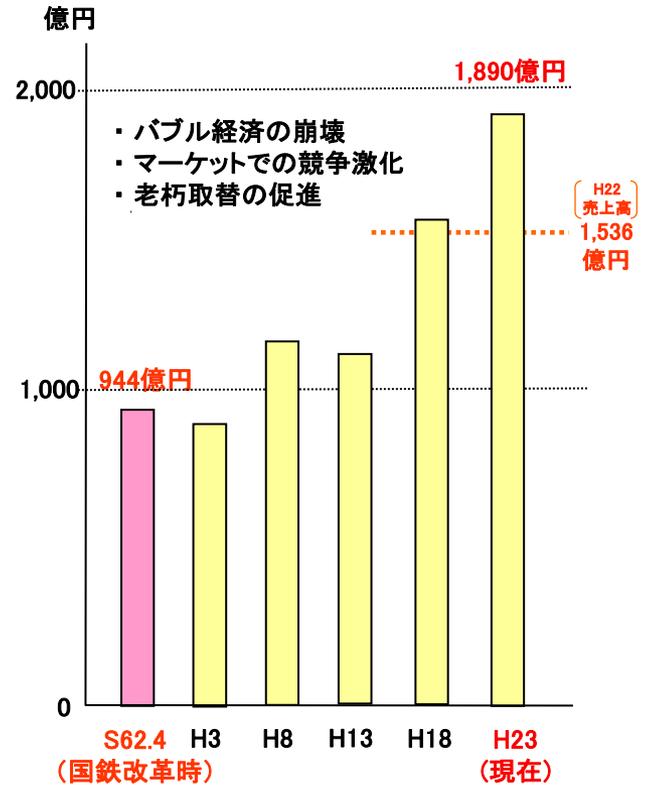
平成23年4月現在



### 貨車



## 増大する長期債務



※上記には、無利子借入金319億円を含む