

# 官民物流標準化懇談会 モーダルシフト推進・標準化分科会

## 貨物鉄道輸送の現状と 「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」 中間とりまとめへの対応状況

2023年7月26日

日本貨物鉄道株式会社（JR貨物）  
鉄道ロジスティクス本部 営業部 遠藤 元

## 目次

1. 貨物鉄道輸送の現状 (P3-14)
  - (1) J R 貨物のご紹介 ～会社概要～
  - (2) J R 貨物のご紹介 ～主な取扱い貨物～
  - (3) J R 貨物のご紹介 ～貨物鉄道輸送の特徴～
  - (4) J R 貨物のご紹介 ～列車積載率～
  - (5) J R 貨物のご紹介 ～主な輸送区間のリードタイム～
  - (6) J R 貨物のご紹介 ～定時運行率～
  - (7) J R 貨物のご紹介 ～コンテナのラインナップ～
  - (8) J R 貨物のご紹介 ～モーダルシフト説明会等の実施状況～
  
2. 「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめ (P15-21)
  
3. 「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめへの対応状況 (P22-29)
  - (1) 大型コンテナ輸送への対応状況 (トップリフター、低床貨車)
  - (2) コンテナ積替施設の導入状況 (総合物流への取組み、積替ステーションの設置)
  - (3) パレチゼーションの推進
    - (12ftコンテナの例、31ftコンテナの例、「駅パレ」サービスの展開、番外編)

# 1. JR貨物のご紹介 ～会社概要～

全国ネットワークで貨物鉄道輸送を行っている唯一の事業体。全国約120カ所にコンテナ取扱拠点を設置。

名称 日本貨物鉄道株式会社 (Japan Freight Railway Company)  
 設立 昭和62年4月1日  
 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

営業キロ 74 線区 7,829.1 km (基本的に第二種鉄道事業者 6旅客会社の線路を借りて運行)  
 貨物駅 239 駅  
 列車本数 412 本 (コンテナ 345 本 車扱 67 本) / 日  
 列車キロ 18.6 万km / 日  
 車両数 機関車 534 両 貨物電車 42 両 貨車 7,106両  
 コンテナ 62,945個  
 社員数 5,701 人 (発足時 12,005人)

経営成績 (2022年度・連結)

営業収益 1,876 億円 経常損失 43億円  
 輸送量 (2,660万トン  
 コンテナ 1,833 万トン  
 車扱 827 万トン)  
 輸送トコ 177 億トンキロ



# 1. JR貨物のご紹介 ～主な取扱い貨物～

貨物鉄道輸送は「コンテナ輸送」と「車扱輸送」の2つの輸送形態で輸送サービスを提供。コンテナ輸送が大幅に伸長し、石油やセメントなどの輸送は減少。コンテナ輸送では食料工業品や宅配便等の生活関連物資を始め、様々な品目を輸送。

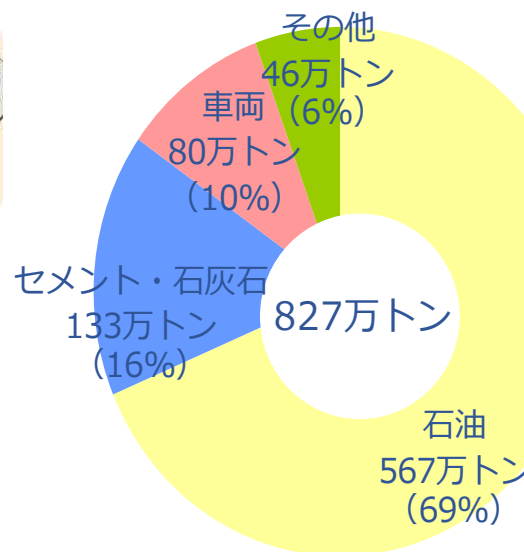
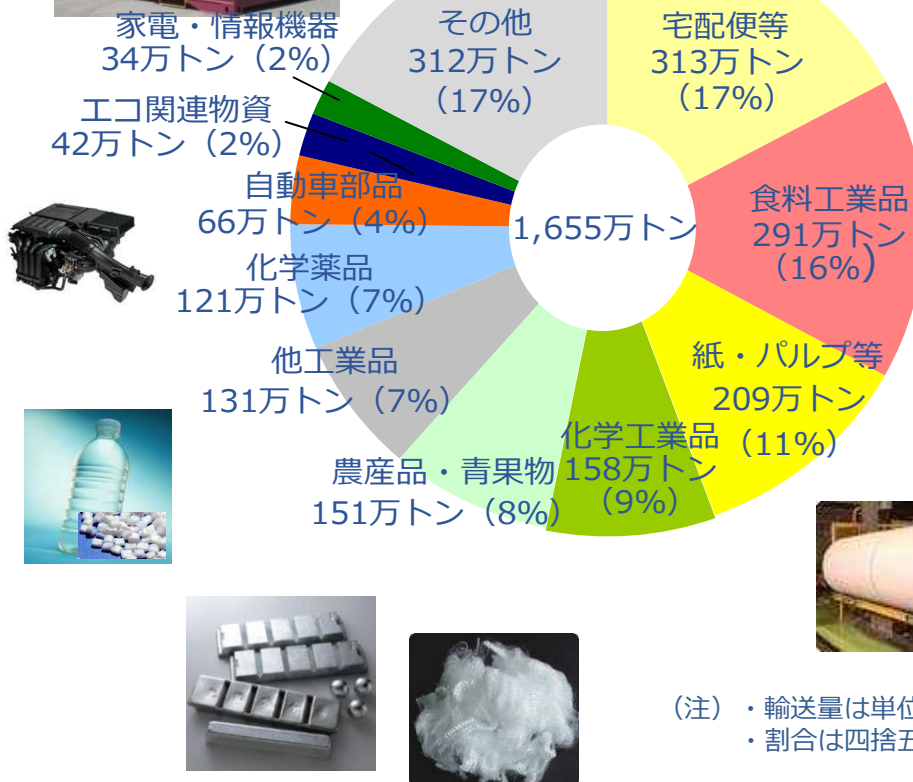
## 「コンテナ輸送」



【品目別輸送量内訳（2022年度）】



## 「車扱輸送」

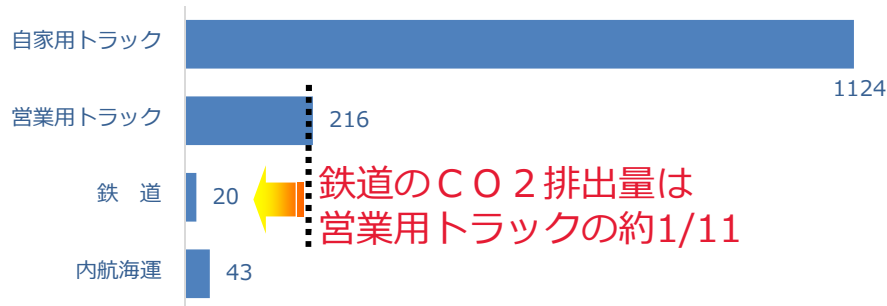


(注) ・輸送量は単位未満切り捨てのため、合計値とは異なる。  
 ・割合は四捨五入で表記している。

# 1. JR貨物のご紹介 ～貨物鉄道輸送の特徴～

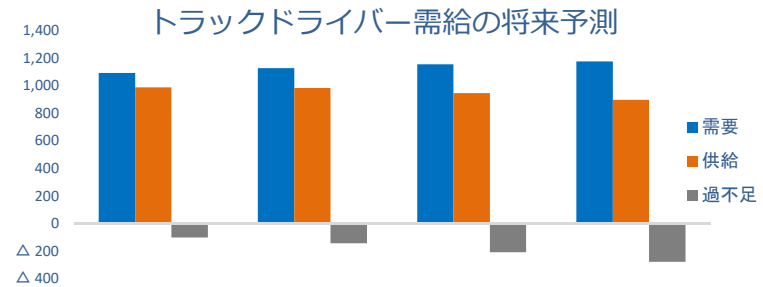
貨物鉄道のCO<sub>2</sub>排出量はトラックの1/11、内航海運の1/2。貨物列車1編成（最大26両）の輸送能力は、10トントラック65台分に相当。  
優れた環境特性を持つとともに、幹線・中長距離輸送を担う大量輸送機関として労働力不足にも対応。

【輸送機関別のCO<sub>2</sub>排出量原単位（2021年度）】



鉄道のCO<sub>2</sub>排出量は  
営業用トラックの約1/11

(注) 単位：g-CO<sub>2</sub>/トンキロ（1トンの貨物を1km輸送する際に排出されるCO<sub>2</sub>量）  
出典：国土交通省



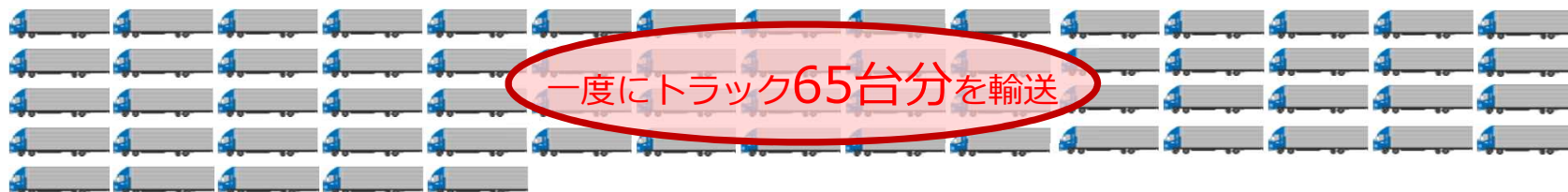
	2017年度	2020年度	2025年度	2028年度
需要	109.1万人	112.7万人	115.4万人	117.5万人
供給	98.7万人	98.3万人	94.6万人	89.6万人
過不足	△10.3万人 (全体の約9%)	△14.4万人 (全体の約13%)	△20.8万人 (全体の約18%)	△27.8万人 (全体の約24%)

出典：公益社団法人鉄道貨物協会「平成30年度末本部委員会報告書」

【貨物列車1編成の輸送能力】



(26両編成列車（長さ約520m）)

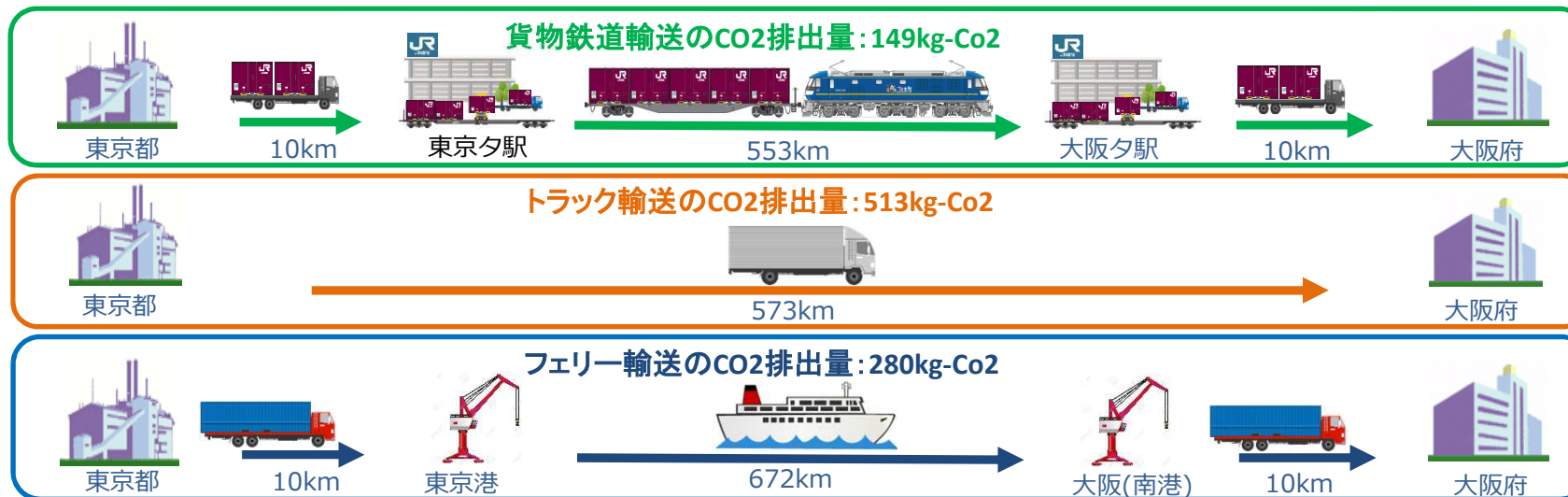


一度にトラック65台分を輸送

# 1. JR貨物のご紹介 ～貨物鉄道輸送の特徴～

貨物鉄道輸送の場合、東京→大阪・福岡間の輸送で、CO2排出量対トラック輸送では70%以上の削減を実現。対フェリー輸送でも、約40%の削減が可能。

ご提案例：東京→大阪間で10トンの貨物を輸送する場合



ご提案例：東京→福岡間で10トンの貨物を輸送する場合

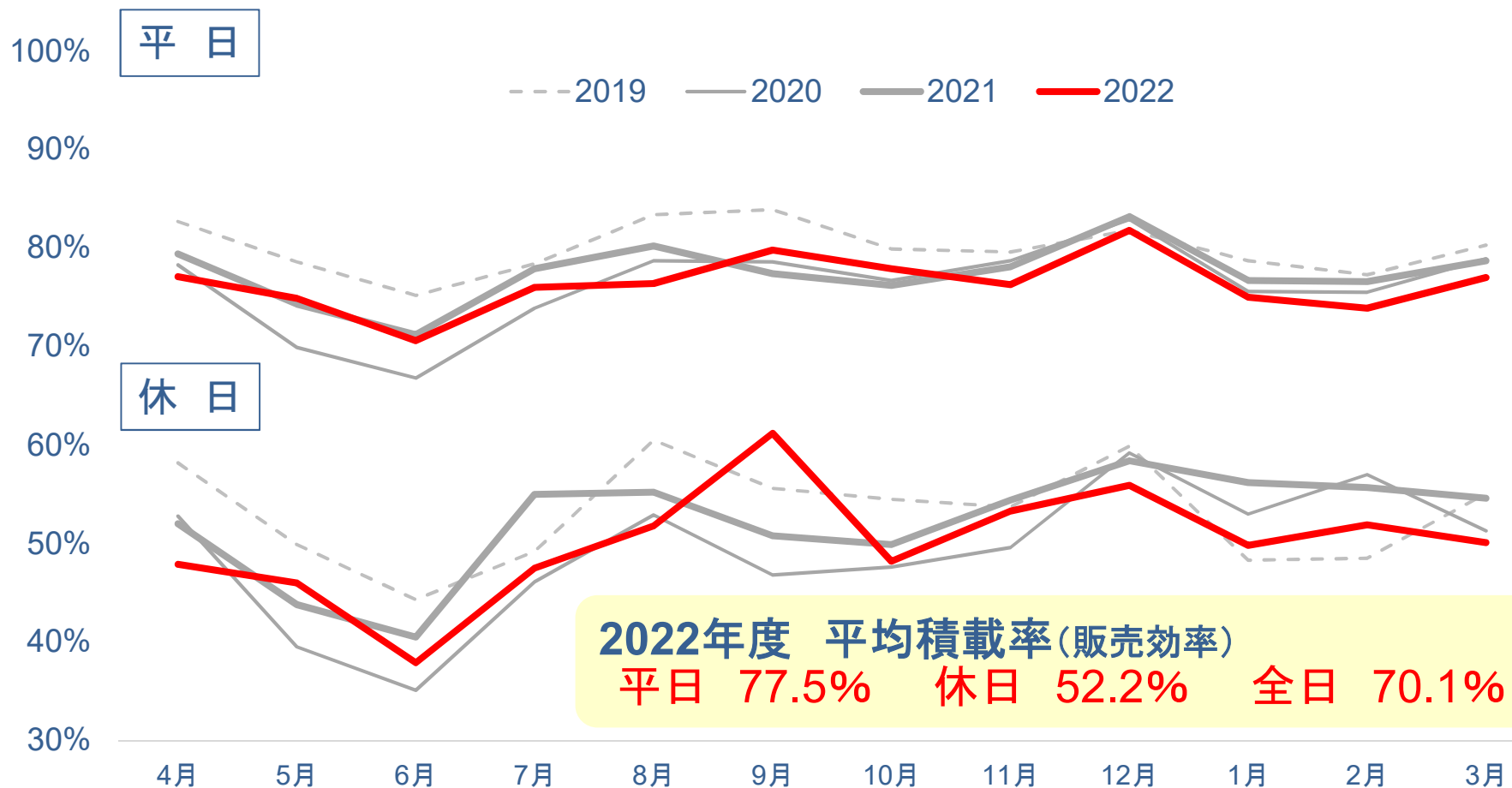


<算出方法> 鉄道・フェリー区間：「従来トンキロ法」      トラック区間：「改良トンキロ法」

# 1. JR貨物のご紹介 ～列車積載率～

列車ダイヤ見直し、IT-FRENS\*システムによる自動枠調整機能等により積載率の向上を図っているほか、休日の輸送余力を有効活用しピーク需要を平準化。

\*IT-FRENSシステム…鉄道コンテナ輸送の管理システム



2020年度以降はコロナ禍による景気低迷の影響あり

(注)全コンテナ列車積載率 = 販売個数 / 列車輸送力 (JR空コンテナの積載個数は含まず)

# 1. JR貨物のご紹介 ～主な輸送区間のリードタイム～

全国ネットワークを活かし、各方面⇒各方向向けの列車を運行。最長区間の列車は、札幌夕～福岡夕(※)の2,118km

## 東京地区発 (入出線基準)

区間	リードタイム
隅田川⇒札幌夕	19h10m
隅田川⇒仙台夕	6h26m
東京夕⇒吹田夕	9h47m
東京夕⇒広島夕	12h44m
東京夕⇒福岡夕	18h21m

## 名古屋地区発 (入出線基準)

区間	リードタイム
名古屋夕⇒札幌夕	30h15m
名古屋夕⇒仙台夕	15h45m
名古屋夕⇒東京夕	10h03m
名古屋夕⇒広島夕	11h18m
名古屋夕⇒福岡夕	13h51m

## 大阪地区発 (入出線基準)

区間	リードタイム
吹田夕⇒札幌夕	30h25m
吹田夕⇒仙台夕	15h10m
吹田夕⇒東京夕	8h27m
吹田夕⇒広島夕	8h26m
吹田夕⇒福岡夕	13h57m

## 福岡地区発 (入出線基準)

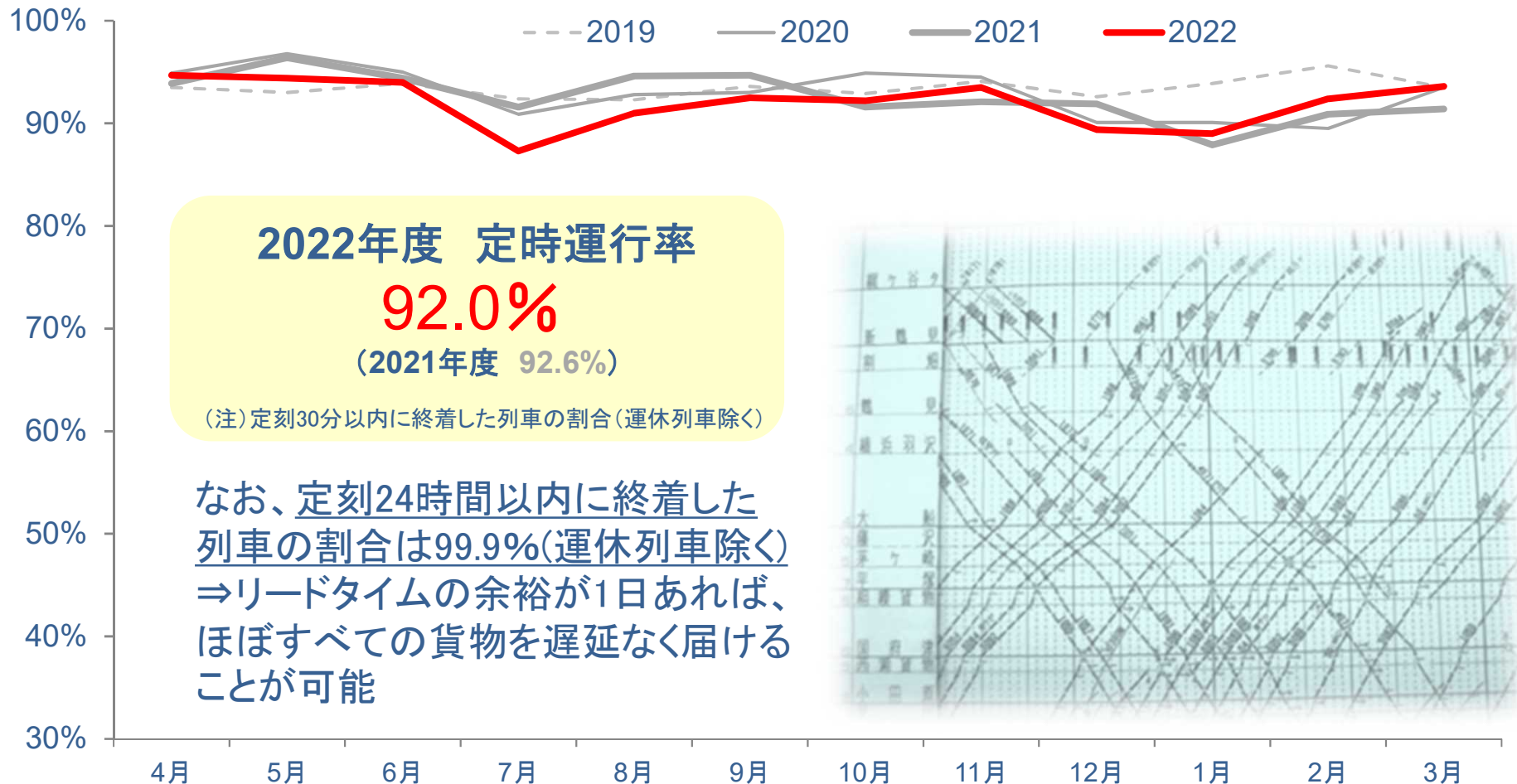
区間	リードタイム
福岡夕⇒札幌夕	43h49m
福岡夕⇒仙台夕	30h43m
福岡夕⇒東京夕	21h02m
福岡夕⇒名古屋夕	16h14m
福岡夕⇒吹田夕	13h29m

※



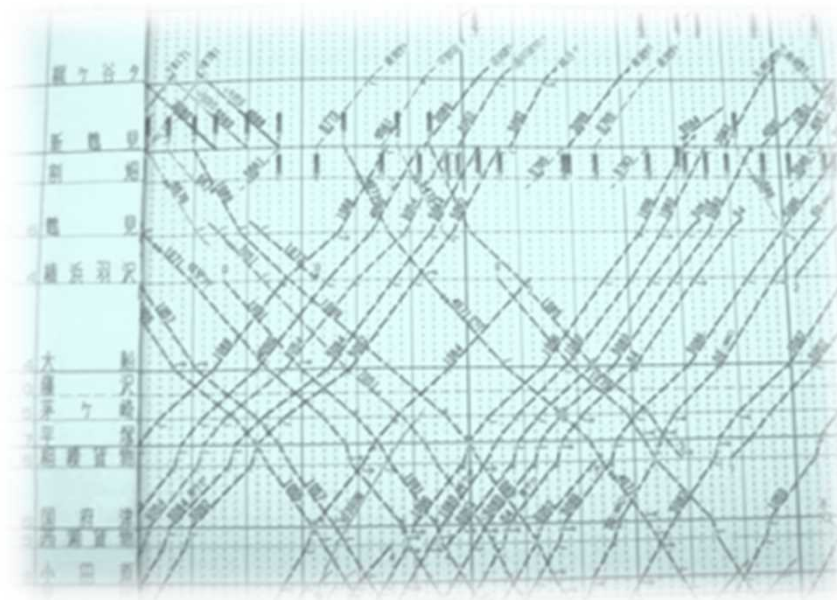
# 1. JR貨物のご紹介 ～定時運行率～

定時運行率(全コンテナ列車)は高水準を維持



**2022年度 定時運行率**  
**92.0%**  
 (2021年度 92.6%)  
 (注) 定刻30分以内に終着した列車の割合(運休列車除く)

なお、定刻24時間以内に終着した列車の割合は99.9%(運休列車除く)  
 ⇒リードタイムの余裕が1日あれば、  
 ほぼすべての貨物を遅延なく届ける  
 ことが可能



# 1. JR貨物のご紹介 ～コンテナのラインナップ～

JR貨物では、最も汎用性のある12ft汎用コンテナ(ドライ)を中心にコンテナを保有  
 12ftドライ以外のコンテナは、私有コンテナとして、顧客・利用運送事業者・リース事業者  
 が保有 (ISOコンテナの輸送も可能)

## JR貨物保有コンテナ

### 12ft汎用(ドライ)



(外寸)  
 高さ2,500-2,600mm  
 幅 2,450mm  
 長さ3,715mm  
 保有個数62,164個

### 20ft



(外寸)  
 高さ2,500mm  
 幅 2,490mm  
 長さ6,150mm  
 保有個数357個

### 31ft



(外寸)  
 高さ2,605mm  
 幅 2,490mm  
 長さ9,410mm  
 保有個数139個

## 私有コンテナ (登録個数合計16,762個)

### 31ft(特積、食品等)



### 31ft冷凍(食品等)



### タンク(液もの)



### 無がい(焼却灰等)

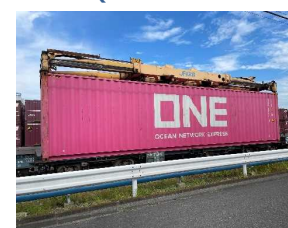


## ISOコンテナ

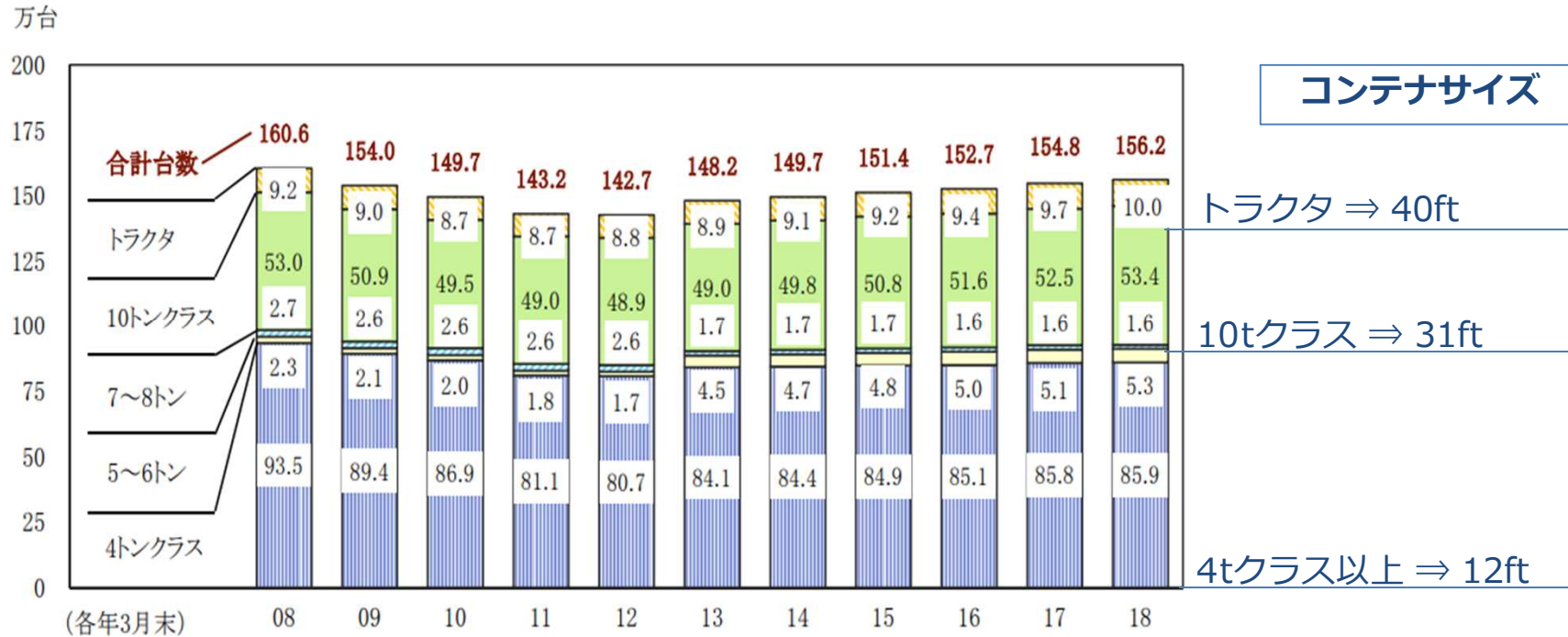
### タンク(液もの)



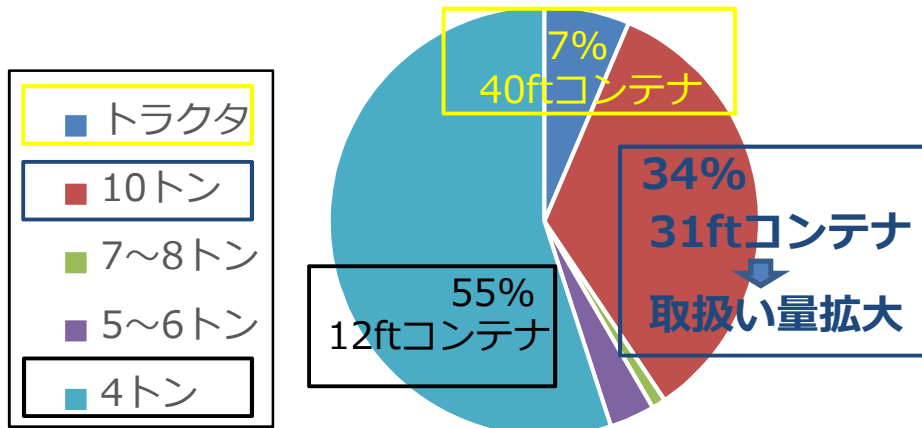
### 40ft(輸出入貨物)



# 普通トラック保有台数推移 ～日本自動車販売協会連合会調査より～



【 2018年度 普通トラック種別割合 (台数 : 156万台) 】



- 全体の34% (重量48%) が10トントラックであり、10トントラックから鉄道コンテナへの置換えは31ftコンテナが適当
- 全体の55% (重量31%) を占める4トントラックから鉄道コンテナへの置換えは12ftコンテナが適当
- 複数個の12ftコンテナを使用することにより、全てのトラックから鉄道コンテナへの置換えが可能 (1個積み～3個積みトラックまで対応可)

# 12ftコンテナの有用性 ~北海道経済連合会 2021物流プロジェクトチーム報告書より~

農産品輸送において、集貨・配達先の設備的な制約やロットサイズの適切さから、多くのお客様が12ftコンテナの利用を希望

- 設備的制約による接車制限で、12ftコンテナでしか配達のできない配達先が分析データの6割存在
- それをトラック・シャーシ輸送に転換するには、途中での積替えが必要となるが、積替えの人員確保の観点や採算性から困難

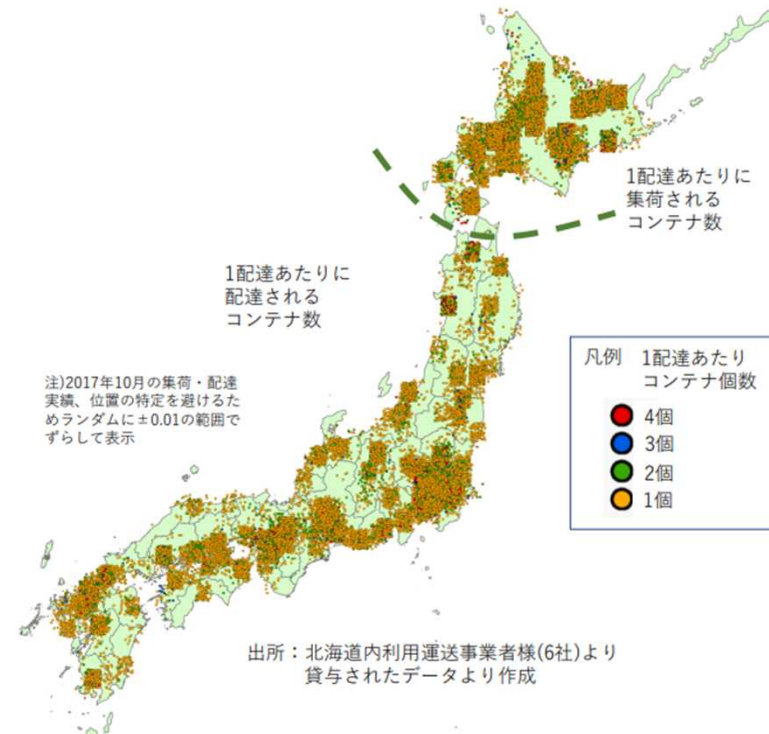
- 12ftコンテナ1個での配達(オレンジ) 79.5%
- 12ftコンテナ2個での配達(緑) 15.2%
- ⇒1個・2個単位での配達割合は、94.7%
- 1個・2個単位で配達する主な理由
- ⇒需要規模、集貨・配達先の事業規模、保管スペースの制約、左記の接車制限

## 4.1.2 集荷元・配達先での接車制限

集荷元・配達先施設の構造や周辺交通環境などに起因する制約から、配達に使用する車両に制限がかかる場合が多い。本項では、集荷元・配達先での接車制限を記録している複数社のデータ約22万件(分析対象データの約8割)を用いて、分析した。

コンテナ1個積み・コンテナ2個積みの緊締車<sup>30</sup>でのみ配達できるトリップ(配達)が全体の約60.3%存在した。その内、コンテナ1個積みの緊締車でしか配達できないトリップ(配達)は26.8%を占めた。

この約6割の配達を貨物鉄道輸送からトラック・シャーシ輸送に転換する際の方策としては、集荷元と港湾の間に集荷拠点、港湾と配達先の間に分荷拠点を整備し、集荷元・集荷拠点間の輸送、分荷拠点・配達先間の輸送を接車制限に抵触しない車両により行う方法が考えられる(方策1)。課題としては、集荷元・港湾間輸送、港湾・配達先間輸送の、双方または一方が二段階輸送(e.g. 集荷元・集荷拠点間+集荷拠点・港湾間)となる点、拠点の整備・運用が必要となる点、輸送トリップの増加と拠点での作業発生に伴うドライバー・作業員の確保などがあげられる。運送費の増嵩、拠点費用、作業料などの発生による採算性の低下、昨今のドライバー不足などを鑑みると、この約6割の配達は、貨物鉄道以外で行うことは非常に困難である。

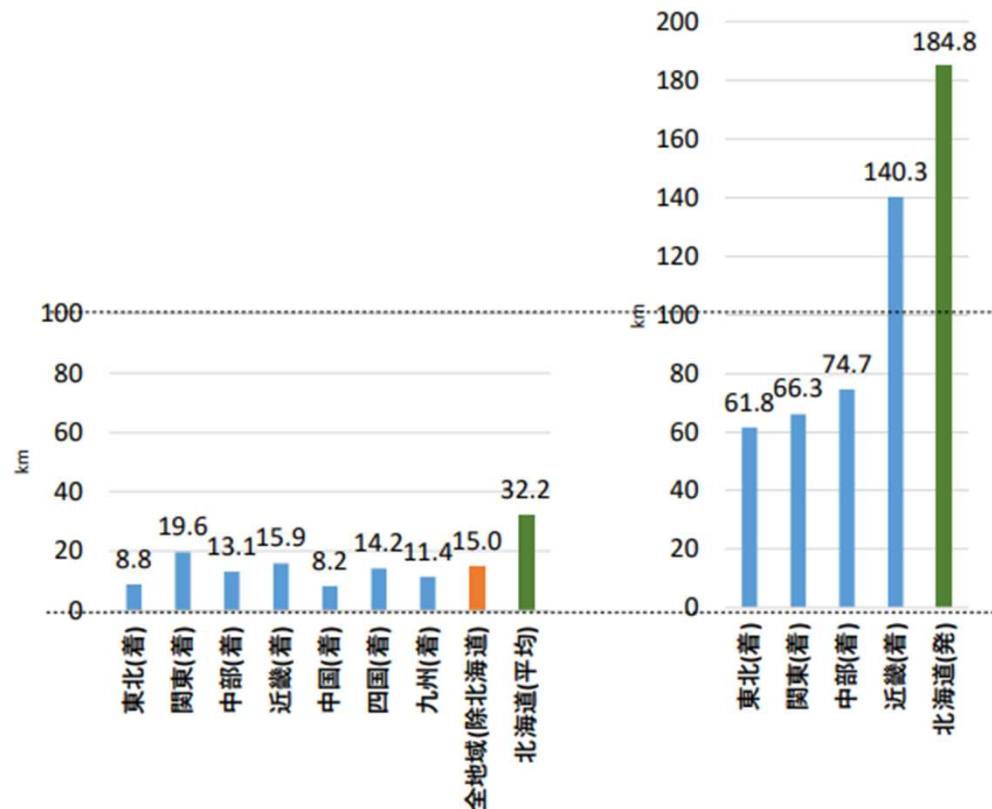


# 12ftコンテナの有用性 ~北海道経済連合会 2021物流プロジェクトチーム報告書より~

農産品輸送において、港湾よりも貨物駅の方が市場等への距離が近く、12ftコンテナは陸上輸送(ドレージ)のドライバー不足問題の解決に寄与

○貨物鉄道輸送における  
ドレージ距離：平均32.2km  
船舶輸送における  
ドレージ距離：平均184.8km  
⇒約150kmの差

○各港湾からのドレージのための  
ドライバー確保は困難になりつつ  
ある。各地に貨物駅を設置してい  
る貨物鉄道輸送を利用すれば、ド  
レージ距離の大幅な短縮が可能で  
あり、2024年問題に起因するドラ  
イバー不足問題の解決に、一定の  
効果があると想定される。



貨物鉄道輸送に伴う陸上輸送距離  
(1運行当たりの平均輸送距離)

RORO船・フェリー輸送に伴う陸上輸  
送距離(1運行当たりの平均輸送距離)

# 1. JR貨物のご紹介 ～モーダルシフト説明会等の実施状況～

貨物鉄道輸送の認知度向上のため、モーダルシフト説明会を全国各地で実施するほか、3PL事業者が主催するWebセミナーに参加している。「利用の仕方が分からない」「敷居が高そう」等の理由で鉄道利用に至っていないお客様に対し、鉄道のご利用を積極的に案内。

## モーダルシフト説明会

全国各地の貨物駅で「モーダルシフト説明会」を実施。近隣に所在する企業のご担当者に、様々なタイプのコンテナ等を実際にご覧いただき、実際の商談へとつなげている。

**神栖駅モーダルシフト見学会**

- BCP対策として他の輸送手段を検討したい
- 2024年問題の対策として
- 運賃負担軽減の手段として

是非この機会に鉄道コンテナ輸送をご検討ください

開催日時: 2023年5月19日(金) 13時30分～15時00分  
 会場: 高島臨海鉄道株式会社 神栖駅 神栖市東原芝22-1  
 募集定員: 20人  
 応募締切: 2023年5月18日(火)  
 申込方法: FAX、メール、申し込みフォーム  
 ※申込用紙に必要事項をご記入のうえ、FAXまたはメールでご送付いただき、以下のリンクから申し込みください。  
<https://forms.office.com/r/n0GrvRmS>

※ 企業の担当者様を対象とした内容となります。  
 ※ 応募者多数の場合は、応募受付を締め切ることがございます。ご了承ください。

**見学会スケジュール**

時間	予定
13:30～14:06	第一部 セミナー ○ 『鉄道コンテナ輸送について』 鉄道輸送の特長・仕組み・その他
14:06～14:20	休憩
14:20～16:00	第二部 コンテナ実物見学 ○ JR12ft・31ftコンテナ

会場地図

主催 高島臨海鉄道株式会社・日本貨物鉄道株式会社

【お問い合わせ・お申込み先】  
 高島臨海鉄道株式会社 担当: 田畑、島崎  
 TEL 0299-92-0774  
 FAX 0299-93-8225  
 Mail: [takahara@rintetsu.co.jp](mailto:takahara@rintetsu.co.jp)  
 ホームページ <http://www.rintetsu.co.jp/>

説明会の様子  
(お客様17名、  
プレス4名が参加)



## Webセミナー参加

主催する3PL事業者の顧客ネットワークを活用して告知・集客活動が行われるため、当社が接点を持たない企業も多数参加(197名)。セミナー参加者のうち約30名から(約16%)、貨物鉄道輸送に対する強い関心を頂いたことから、今後、個別アプローチを実施。関心が高かったことから、2か月後に第2回を実施(約200名参加)。

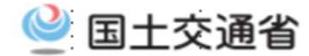


2024年問題への解決策  
 JR貨物・日本フレートライナーに聞く  
 「鉄道輸送のはじめかた」



セミナーの様子

## 2. 「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめ



### 「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」中間とりまとめの概要①

#### 貨物鉄道輸送を取り巻く現状

社会課題の解決に貢献する公的輸送手段として、期待が高まる

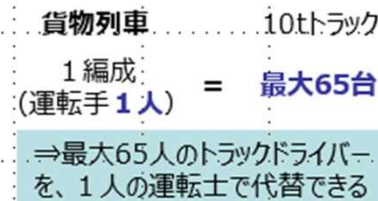
##### ① カーボンニュートラル実現に貢献

- ✓ 2050年のカーボンニュートラル実現が目指されている
- ✓ CN実現の重要な手段として、CO<sub>2</sub>排出量原単位が小さい貨物鉄道輸送への期待は大きい



##### ② トラックドライバー不足への対応

- ✓ 2024年4月からトラックドライバーの時間外労働規制が適用されることに伴う諸課題、いわゆる「物流の2024年問題」
- ✓ 一度に大量の荷物を輸送できる貨物鉄道輸送は、ドライバー不足に対応する重要な手段として期待されている



##### ③ 公的ミッションを背負う唯一無二の存在としての期待

- ✓ 平時の内陸部へのエネルギー輸送や、災害時・有事の物資輸送などを担う公的インフラとしての期待も背負っている

輸送トンキロは横ばいまたは減少傾向、期待に応えられていない

##### ① 伸び悩む輸送トンキロ・分担率

- ✓ 2013年度以降、JR貨物の輸送トンキロは横ばい
- ✓ 自然災害等の影響も相まって、近年は減少傾向
- ✓ 輸送機関別分担率も、約5%で変化がない

貨物鉄道輸送	2015	2016	2017	2018	2019
輸送トンキロ (億トンキロ)	200	197	200	177	184
分担率(%)	5.3	5.1	5.2	4.7	4.9

鉄道輸送に影響を与えた主要な災害	影響日数	運休本数	減送量
平成30年7月豪雨	100	4,421本	163万t
令和元年東日本台風	17	1,196本	39万t
令和3年前線による大雨	24	900本	34万t

##### ② 脆弱さが解消されない経営基盤

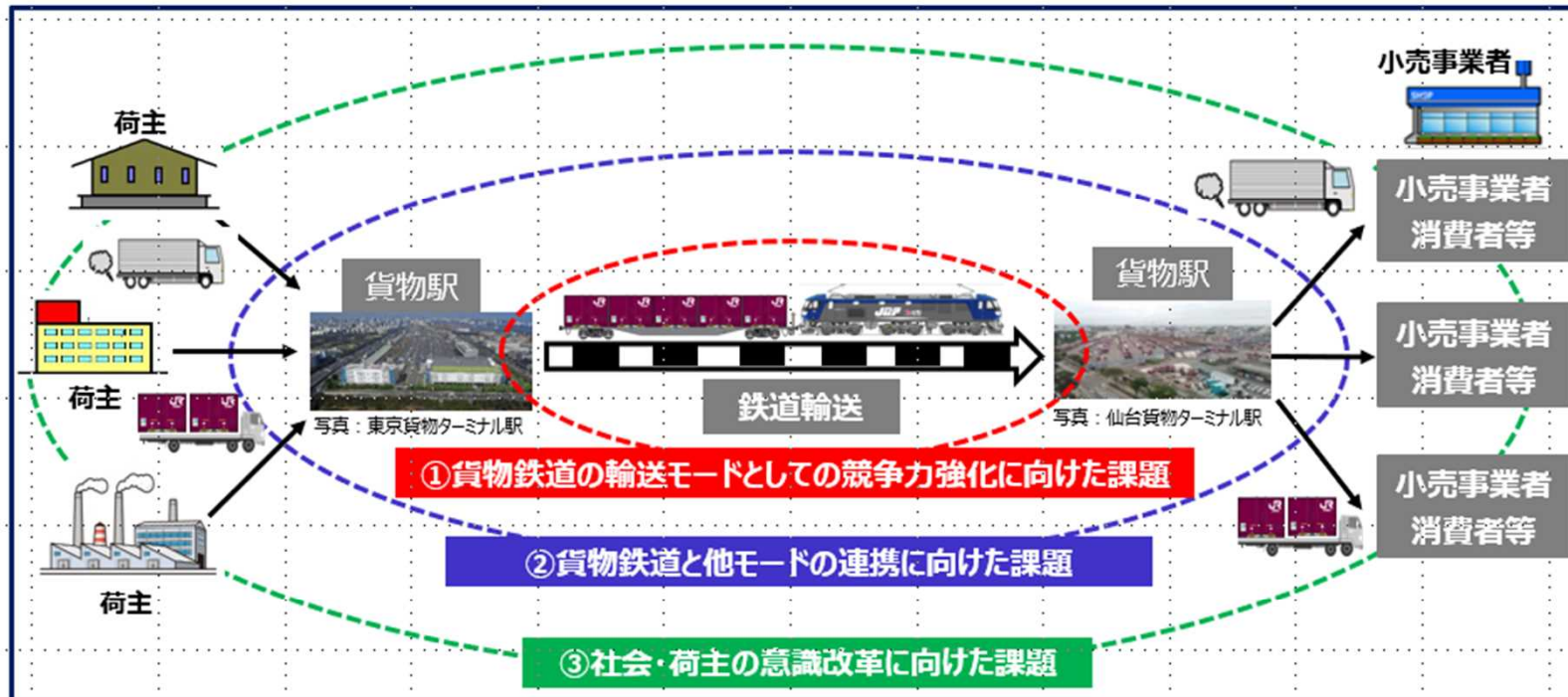
- ✓ 追い風が強まっているにもかかわらず、JR貨物の鉄道事業は赤字
- ✓ 脆弱な経営基盤の強化を目的とし、国鉄長期債務等処理法に基づく支援が、2030年度まで講じられている

- ✓ JR貨物を中心に、他の物流事業者、荷主等、幅広い関係者が一丸となって政府目標の達成を目指す必要がある
- ✓ JR貨物は、「経営自立化のための鉄道部門の収支改善」と「輸送量・輸送機関別分担率の拡大による社会貢献」が必須
- ✓ 今後、JR貨物においてKGI/KPIを設定し、国と共に達成状況を確認、公表  
(参考) 政府目標：2025年度に209億トンキロ (総合物流施策大綱)、2030年度に256.4億トンキロ (地球温暖化対策計画)

## 2. 「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめ

### 「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」中間とりまとめの概要②

✓ 3つの視点に沿って、14の課題と今後の取組の方向性を整理



- 課題1 既存の輸送力を徹底的に活用した潜在的な輸送ニーズの取り込み
- 課題2 これまで限定的な扱いとなってきた貨物への対応
- 課題3 国際海上コンテナの海陸一貫輸送への対応
- 課題4 災害時をはじめとする輸送障害への対策強化
- 課題5 災害等輸送障害発生時の対応力強化
- 課題6 公共インフラとしての新たな社会的要請への対応
- 課題7 全国一元的な貨物鉄道輸送サービスの維持・発展に係る費用負担のあり方
- 課題8 新幹線による貨物輸送の拡大に向けた検討の具体化

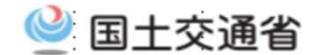
- 課題9 誰でもいつでも利用できる体制づくり
- 課題10 パレチゼーションの推進
- 課題11 貨物駅の高度利用・貨物鉄道のスマート化の推進

- 課題12 貨物鉄道輸送の特性に関する認知度の向上
- 課題13 エコレールマークの価値向上・改善
- 課題14 貨物鉄道輸送の利用を促す新たな制度の必要性



## 2. 「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめ

### 「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」中間とりまとめの概要③



#### 視点① 貨物鉄道の輸送モードとしての競争力強化に向けた課題

##### 課題① 既存の輸送力を徹底的に活用した潜在的な輸送ニーズの取り込み

- ✓ ブロケットレインの設定を増やし、積載率の向上・安定化を図るとともに、リードタイムの延長など荷主の理解と協力を得て、企業内物流などの取り込みや、ダイナミックプライシングの導入により、積載率の低い列車の輸送力を活用する
- ✓ 新たな列車の設定や列車の長編成化が可能な場合は、必要となる貨物駅のコンテナ留置能力を拡充し、輸送力を拡充する
- ✓ 上記の取り組みの実施後に、更なる輸送力の増強の必要性が認められれば、線路保守時間を確保しつつ、JR貨物・JR旅客会社との間で協議の上、必要に応じて国を交えて、対応方策を検討する

##### 課題② これまで限定的な扱いとなってきた貨物への対応

- ✓ 従前からの12ftコンテナ以外の輸送ニーズへ対応するため、定温コンテナの導入拡大、積替施設における冷蔵施設の整備、標準パレット単位での少ロット貨物輸送サービスの提供、31ftなど大型コンテナの対応充実に必要な機器・緊締車の導入、中距離輸送のニーズ把握など、貨物鉄道輸送が対応できる幅を広げるための諸施策を進める

##### 課題③ 国際海上コンテナの海陸一貫輸送への対応

- ✓ 低床貨車を活用し、国際海上コンテナ（40ft背高）の海陸一貫輸送ニーズを有する荷主の開拓及びニーズの大きな時間帯・線区について見極めるとともに、太平洋側の拠点港と日本海側の都市との運行に関し、持続可能な輸送のあり方も含めた具体的な検討・実証実験を進める



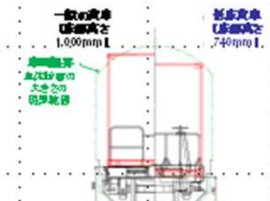
12ftコンテナ



31ftコンテナ



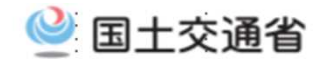
40ft背高コンテナ



低床貨車

## 2. 「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめ

### 「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」中間とりまとめの概要④



#### 課題④ 災害時をはじめとする輸送障害への対策強化

##### 輸送障害の発生抑制・影響の低減

- ✓ 輸送障害の発生可能性が高い線区の特  
定・予防保全の仕組みを検討する
- ✓ 災害時に積み替えが困難な区間の走行を  
早期に抑制
- ✓ J R貨物の基本的な安全対策を徹底する

##### 迂回輸送・代行輸送の拠点駅強化

- ✓ 迂回輸送に必要な機関車の増備・改良等  
や入線確認を実施する
- ✓ 代行輸送の拠点となる貨物駅における、列  
車の折返施設の整備や大型コンテナ対応・  
積替施設の整備など機能の強化を進める

##### トラック・内航海運による代行輸送の強化

- ✓ 駐車場・運行管理場所・宿泊施設を駅周辺  
で確保する
- ✓ 高さ・重さ指定道路とすべき道路を洗い出す
- ✓ 特殊車両通行許可の申請を円滑化する
- ✓ 内航海運による輸送を平時から実施する

##### 関係者の連携促進

- ✓ J R貨物、荷主、利用運送事業者、関係  
団体等によるBCPの策定
- ✓ 輸送障害の発生可能性が高い線区において、  
運輸局、自治体等も加わった官民一体と  
なった検討の場を設ける

#### 課題⑥ 公共インフラとしての新たな社会的要請への対応

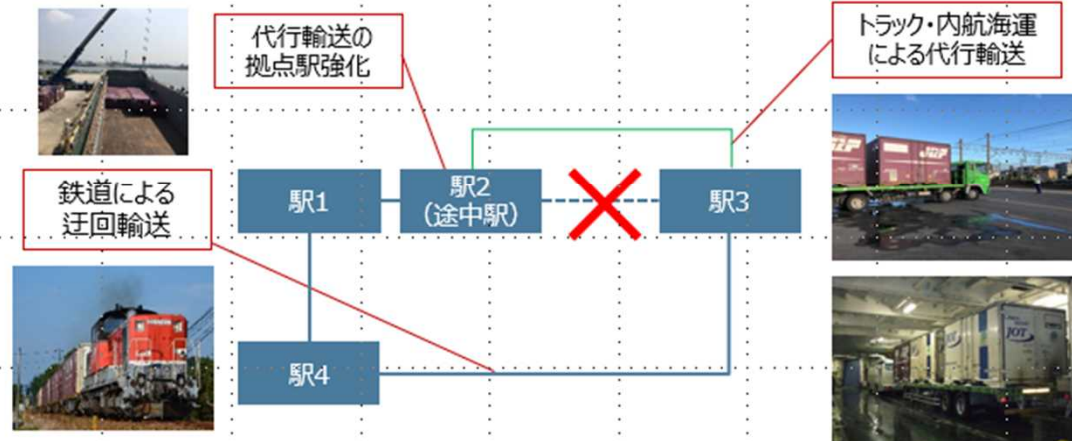
- ✓ 内陸部への石油輸送を今後も安定的に実施する  
ため、老朽化が著しい機関車の代替方策に関し  
て協議を進める
- ✓ 新エネルギー輸送に関する実証事業の実施や、  
自衛隊物資輸送に関する輸送シミュレーションなど  
を通して、技術的課題の整理などを進める

#### 課題⑦ 全国一元的な貨物鉄道輸送サービスの維持・発展に係る費用負担の在り方

- ✓ 全国一元的な貨物鉄道輸送サービスが、様々な  
費用負担の仕組みにより支えられている実態を踏  
まえ、今後、貨物鉄道輸送サービスの維持・発展  
に必要な費用を持続可能な形で負担するための  
方策を、多角的に検討する必要がある

#### 課題⑧ 新幹線による貨物輸送の拡大に向けた検討の具体化

- ✓ リードタイムや輸送品質の面で、鉄道が他の輸送  
モードに対して十分な競争力を有するようになるた  
めに、新幹線による貨物輸送の拡大に向けて、  
国・JR貨物・JR旅客会社などによる各種検討に  
着手する必要がある

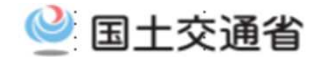


#### 課題⑤ 災害等輸送障害発生時の対応力強化

- ✓ コンテナの現在地、代行輸送や復旧状況、開通見込みを、迅速、正確かつわかりやすく伝達する
- ✓ 利用運送事業者等との事前協議結果に基づき、代行輸送の迅速な立ち上げを図る

## 2. 「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめ

### 「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」中間とりまとめの概要⑤



#### 視点② 貨物鉄道と他モードの連携に向けた課題

##### 課題⑨ 誰でもいつでも利用できる体制づくり

- ✓ 幅広い荷主や物流事業者に対し積極的な広報活動を展開し、貨物鉄道輸送を選択肢として認知してもらう
- ✓ 鉄道輸送と緊締車を一括で手配できる予約システムを構築する
- ✓ 物流MaaSやフィジカルインターネット実現に向けた取組に積極的に参画する

##### 課題⑩ パレチゼーションの推進

- ✓ 物流効率化や働き方改革の実現のために進められているパレット化に対応するため、貨物駅のパレットデポ化、養生材の貸出を推進する
- ✓ 標準パレット単位でのサービス提供、デッドスペースを減らせる31ftコンテナの積極的な運用などにより、標準パレット（T1 1パレット）を使いやすい仕組みづくりを進める



12ftコンテナにパレットを積載すると、貨物とコンテナの間にデッドスペースが発生

##### 課題⑪ 貨物駅の高度利用・貨物鉄道のスマート化の推進

- ✓ 貨物駅の敷地・空間の有効活用として、ニーズの大きな駅を中心に、E&S方式の導入、コンテナホーム拡幅、大型コンテナ対応やレールゲート整備など駅機能の強化を進める
- ✓ トラックドライバーアプリの機能拡充、使いやすさ向上により、ドライバーの生産性向上を実現する

#### 視点③ 社会・荷主の意識改革に向けた課題

##### 課題⑫ 貨物鉄道輸送の特性に関する認知度の向上

- ✓ 排出量原単位の小ささや1編成あたり輸送力の大きさといった貨物鉄道輸送の特徴や、リードタイムの延長を許容する意義について、社会・荷主への周知・広報を進める
- ✓ 鉄道輸送への移行による排出削減量の概算値の算出・提供など、荷主の努力を見える化する

「見える化」の流れ（イメージ図）

インプット情報 → 排出削減量算出ツール → 排出削減量レポート

- ✓ 輸送量
- ✓ 発着地



荷主がCSRレポートで活用

##### 課題⑬ エコレールマークの価値向上・改善

- ✓ エコレールマークの認知度向上に向けた取り組みの推進に加え、表彰制度や認定負担の軽減方策など、取得のインセンティブ向上に資する取り組みを検討する



##### 課題⑭ 貨物鉄道輸送の利用を促す新たな制度の必要性

- ✓ 貨物鉄道輸送を利用するインセンティブをさらに強化するため、CO2排出量をより正確に算定できる仕組みを構築し、温対法で規定された報告への活用や、Jクレジット制度への申請、ESG金融への活用につけられるようにする

## 2. 「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」 中間とりまとめ

KGI: 2025年度コンテナ輸送量 チャレンジ目標209億トンキロ(総合物流施策大綱における目標値)

必達目標196億トンキロ(過去最高の2017年度積載率を目指した目標値)

2020年度 168億トンキロ

### 視点1: 貨物鉄道の輸送モードとしての競争力強化に向けた課題

課題	KPI(2025年度)	備考
既存の輸送力を徹底的に活用した潜在的な輸送ニーズの取り込み	・積載率 全日平均 81.2%(チャレンジ目標)	2020年度 69.6%
	・積載率 全日平均76.5%(必達目標)	
これまで限定的な扱いとなってきた貨物への対応	・定温コンテナ輸送: 2020年度比11.2%増	2020年度 35.7万トン
	・31ftコンテナ輸送: 2020年度比11.2%増	2020年度 415.1万トン
	・中距離帯(400~600km)の輸送: 2020年度比23.8%増	2020年度 632.6万トン
	・5トンに満たない小口貨物の混載・共同輸送の定期ルート設定 (関東⇄関西間)	
国際海上コンテナの海陸一貫輸送への対応	・輸送ニーズ・事業性の確認	
	・(事業性有判断の場合)低床貨車発注	
災害時をはじめとする輸送障害への対策強化	・災害時輸送障害に係るBCP対策会議(関係事業者、関係自治体、運輸局等参画)新設・対象範囲拡大。対象範囲目標: 5都道府県以上	
	・利用運送事業者等関係者と連携したうえで、山陽線における災害時のカバー率: 50%(2030年度目標) (カバー率: 代行設定輸送力/直近の実輸送量)	
災害等輸送障害発生時の対応力強化	・偏積を防止するための輪重測定装置・トラックスケールの整備: 62駅竣工	2020年度 4駅
	・輸送障害時のわかりやすい情報提供のためのホームページの改善	

## 2. 「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」中間とりまとめ

課題	KPI(2025年度)	備考
公共インフラとしての新たな社会的要請への対応	・自衛隊との定期的な意見交換の実施	
新幹線による貨物輸送の拡大に向けた検討の具体化	・国が中心となった検討会への参画	
	・貨物専用新幹線車両の設計検討	

### 視点2: 貨物鉄道と他モードの連携に向けた課題

課題	KPI(2025年度)	備考
誰でもいつでも利用できる体制づくり	・物流MaaS(ワンストップ予約システム)基本計画案の策定、実証実験の実施	
パレチゼーションの推進	・集散機能を有するパレットデポ設置:22駅(大都市・地方主要都市)	現状設置なし
貨物駅の高度利用・貨物鉄道のスマート化の推進	・レールゲートからの発送実績 3%増/年	
	・貨物駅コンテナ3段積によるキャパシティ拡大: 12ft換算900個分増(@1箇所100個×9箇所(年3箇所))	現状3段積なし

### 視点3: 社会・荷主の意識改革に向けた課題

課題	KPI(2025年度)	備考
貨物鉄道輸送の特性に関する認知度の向上	・鉄道へシフトした場合のCO2概算排出量削減(ドアツードア)の情報提供サービス導入	
貨物鉄道の利用を促す新たな制度の必要性	・荷主に対する経済的インセンティブ案の確定 (例:より精緻なCO2排出量算定方式の構築による、省エネ法等に基づく報告への適用やJクレジット制度への申請・ESG金融に活用出来る仕組み)	

### 3. 「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめへの対応状況

#### (1) 大型コンテナ輸送への対応状況 ~トップリフター~

大型コンテナの輸送ネットワークを拡大し、トラック輸送、海上輸送との連携を強化。大型トラックで輸送していた貨物のモーダルシフトに適した、ISO規格コンテナや31フィートウィングコンテナなどの大型鉄道コンテナを提案、利便性向上のために大型荷役機械「トップリフター」を配置。

年	JR貨物発足	コンテナ形式 等
1987		C35形式 等
1988	18形式	容積17.2⇒18m <sup>3</sup> 通風装置付き
1991	30形式	20ft級コンテナ登場
		
1992	19形式	容積18m <sup>3</sup> ⇒19m <sup>3</sup>
1995	19D	船舶対応の上下隅金具付 クレーン等で上吊り可能
		
1998	20形式	かさ高貨物に対応
		
2012	40形式	31ft級ウィングコンテナ 大型トラックとほぼ同等の 内容積、積載重量
		



- ★ トップリフター配置駅
  - その他のコンテナ取扱駅
  - ▲ オフレールステーション(ORS)・新営業所(新営)  
※トラック便により、拠点駅とも効率的に結ぶコンテナ駅
  - 取扱いが専用線等のみの駅
  - その他のコンテナ輸送ネットワーク
- ※(★)は貨物ターミナルの隣接です。



### 3. 「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめへの対応状況

#### (1) 大型コンテナ輸送への対応状況 ～低床貨車～

##### ○ 海上コンテナ輸送 低床貨車4両化(2022)

- ①既存サービス区間での利便性向上  
(東北EXPを利用した定温ニーズ拡大等)
- ②輸送区間を定めた需要調査
- ③有望区間の事業採算性評価  
(低床貨車導入・運用費用の検討含む)



実証実験区間…上越線経由を予定(赤線)  
(東京夕～日本海側拠点間)

##### ○ 実証実験の実施 低床貨車を活用 (2023)

東京夕－日本海側拠点間 40ft国際海上コンテナ輸送 (実証実験)

R5 鉄道整備等基礎調査委託費

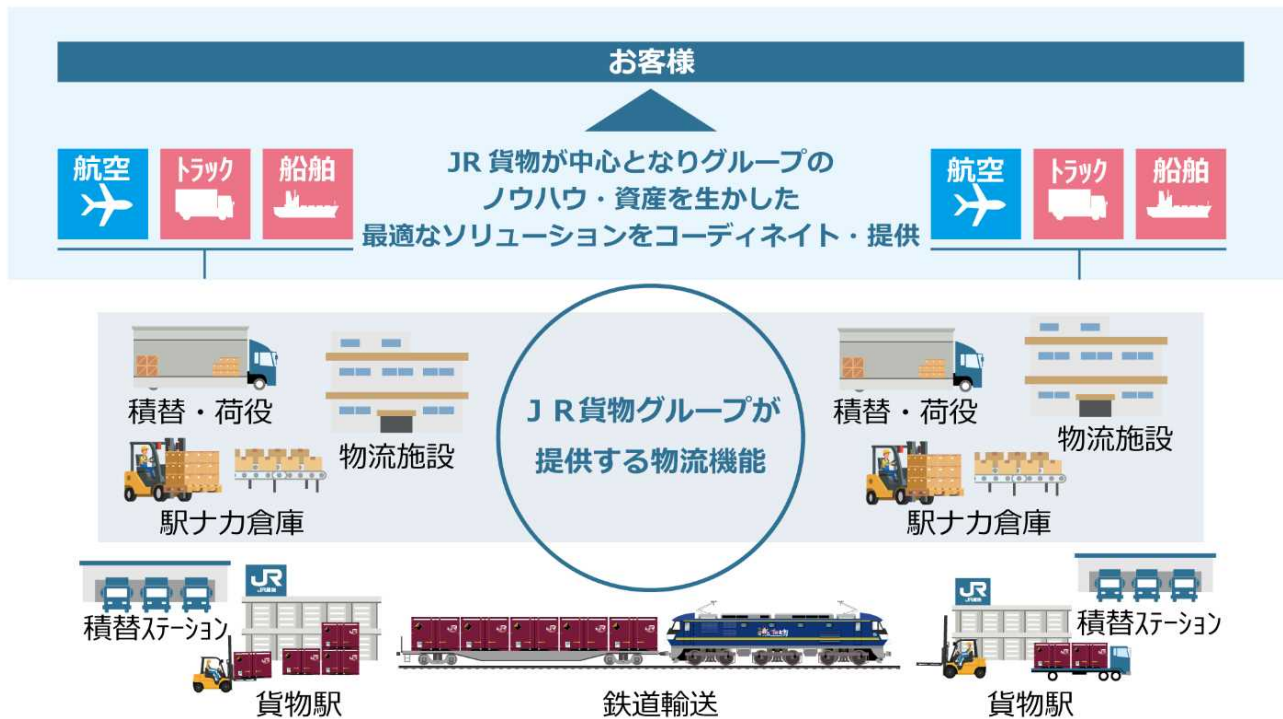
「国際海上コンテナの鉄道輸送拡大に関する調査」を活用

### 3. 「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめへの対応状況

#### (2) コンテナ積替施設の導入状況 ～総合物流への取組み～

##### ■ 総合物流事業への取組み方針

JR貨物グループの保有する機能（物流施設や物流アセット、保管・荷役・物流加工等のノウハウ）を生かし、お客様の物流改善ニーズに最適なソリューションを提供します。



##### ● 積替ステーションの利用拡大

大都市駅では引越し荷物などで着実にご利用いただいています。今後、主要駅へ拡充します。



【積替ステーション】  
新座貨物ターミナル駅

##### ● レールゲートの建設推進

・東京レールゲートWEST・EAST、DPL札幌レールゲートが完成 ・ 今後は、仙台・名古屋・大阪・福岡等の全国主要都市への展開します。



【東京レールゲートWEST】  
(2021年2月営業開始)



【東京レールゲートEAST】  
(2022年7月営業開始)



【DPL札幌レールゲート】  
(2022年5月営業開始)



## 3. 「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめへの対応状況

### (2) コンテナ積替施設の導入状況 ～積替ステーションの設置～

積替ステーション（駅ナカ型）：東京夕、新座夕、水沢、松山貨物、郡山夕  
 （駅チカ型）：岐阜夕（濃飛倉庫運輸岐阜総合センター 1F）  
 （この他、貨物駅構内上屋で積替が可能な駅が各所あります。）

2023年3月23日

 日本貨物鉄道株式会社東海支社  
 濃飛倉庫運輸株式会社

- ・長距離でトラック運行していた運送事業者様は、長距離区間を貨物鉄道輸送に振り替えることでトラック運転手の長時間労働の緩和、働き方改革の推進につながります。
- ・貨物輸送量（トラックの積載率）に合わせて、コンテナ利用個数を柔軟に選択可能です。
- ・積替えだけでなく、貨物の仮預け、保管が可能です。また輸出入貨物の相談も可能です。

#### 岐阜貨物ターミナル駅「積替ステーション」の開設について

このたび、日本貨物鉄道株式会社東海支社（支社：名古屋市 以下「JR貨物東海支社」）と濃飛倉庫運輸株式会社（本社：岐阜市 以下「濃飛倉庫運輸」）は、鉄道コンテナをご利用いただきやすくするための施設「積替ステーション」を、岐阜貨物ターミナル駅に隣接する濃飛倉庫運輸岐阜総合輸送センター1階に開設致します。「積替ステーション」では、通常の駅頭荷役作業の他、保税施設機能を備えるため輸出入貨物のお取扱いを特徴とする施設となります。なお、濃飛倉庫運輸以外の利用運送事業者もご利用できます。

#### 1. 「積替ステーション」とは

「積替ステーション」は、貨物駅構内あるいはその近隣に位置する貨物上屋・倉庫において、一般のトラックと鉄道コンテナの間で貨物の積替えを行う目的で、場所及びコンテナ移送等の付帯サービスを提供する施設です。当施設により鉄道コンテナをよりご利用いただきやすくなり、鉄道輸送と組み合わせることで、地域の幅広い物流ニーズにお応えできます。



#### 2. 「積替ステーション」ご利用のメリット

- ・従来は、お客様施設にて鉄道コンテナに積み込みし、鉄道コンテナ専用トラックで貨物駅に持込いただく必要がありましたが、「積替ステーション」はお客様の自社トラックで直接持込いただくことができるため、自社車両の有効活用が可能です。

#### 3. 岐阜貨物ターミナル駅「積替ステーション」の概要

- (1) 所在地 濃飛倉庫運輸岐阜支店（JR貨物岐阜貨物ターミナル駅近接）  
岐阜県岐阜市今嶺 4-17-1
- (2) 利用時間 8:30～17:30
- (3) 利用開始 2023年4月1日から
- (4) 利用者 荷主、物流事業者、利用運送事業者（濃飛倉庫運輸以外でも利用可）



#### 4. 問合せ先

- ご利用方法・料金は下記へお問い合わせください
- |                     |                  |
|---------------------|------------------|
| 日本貨物鉄道株式会社中京支店岐阜営業所 | TEL058-276-0571  |
| 東海支社営業部             | TEL050-2017-4015 |
| 濃飛倉庫運輸株式会社岐阜支店      |                  |
| 岐阜貨物ターミナル営業所        | TEL058-276-2111  |

### 3. 「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめへの対応状況

#### (3) パレチゼーションの推進 ～12ftコンテナの例～

##### 両側面が開くコンテナ (19D)



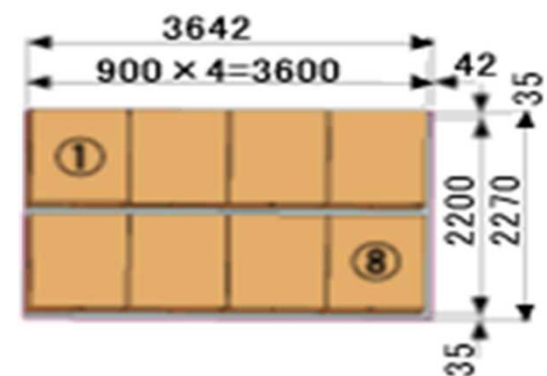
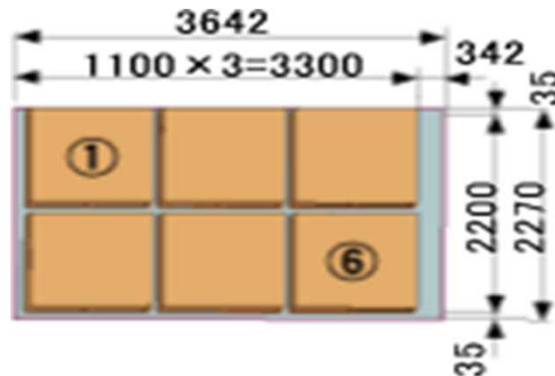
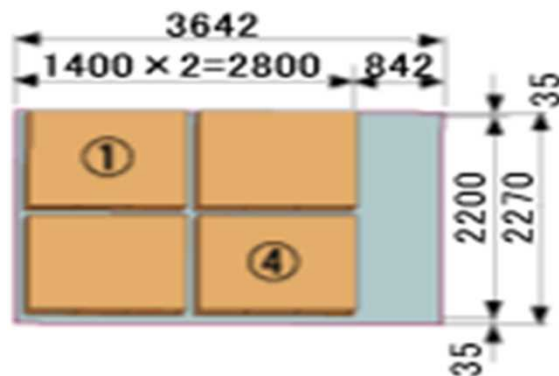
##### 側面と妻面が開くコンテナ (19G)



形式	外法寸法(mm)			内法寸法(mm)			妻入口(mm)		側入口(mm)		床面積 (m <sup>2</sup> )	容積 (m <sup>3</sup> )	積載 重量(t)	扉位置		
	高さ	幅	長さ	高さ	幅	長さ	高さ	幅	高さ	幅				片妻	片側	両側
19D	2,500	2,450	3,715	2,254	2,275	3,647	—	—	2,187	3,635	8.3	18.7	5.0	—	—	○
19G	2,500	2,450	3,715	2,232	2,323	3,587	2,158	2,307	2,187	3,525	8.3	18.7	5.0	○	○	—

11型パレット (1,100mm×1,100mm)

最大積載枚数6枚



### 3. 「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」 中間とりまとめへの対応状況

#### (3) パレチゼーションの推進 ~31ftコンテナの例~

大型トラックと同じサイズで、フォークリフト荷役に適したウィング機能のため、出荷ロットや荷姿を変更せずに鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトが可能。



形式	外法寸法(mm)			内法寸法(mm)			妻入口(mm)		側入口(mm)		床面積 (m <sup>2</sup> )	容積 (m <sup>3</sup> )	積載 重量(t)	扉位置		
	高さ	幅	長さ	高さ	幅	長さ	高さ	幅	高さ	幅				片妻	片側	両側
48A	2,605	2,490	9,410	2,210	2,350	9,240	2,210	2,310	2,822	8,503	21.7	48.0	13.8	○	—	○
49A	2,605	2,490	9,410	2,210	2,350	9,240	2,210	2,310	2,822	8,503	21.7	48.5	13.8	○	—	○

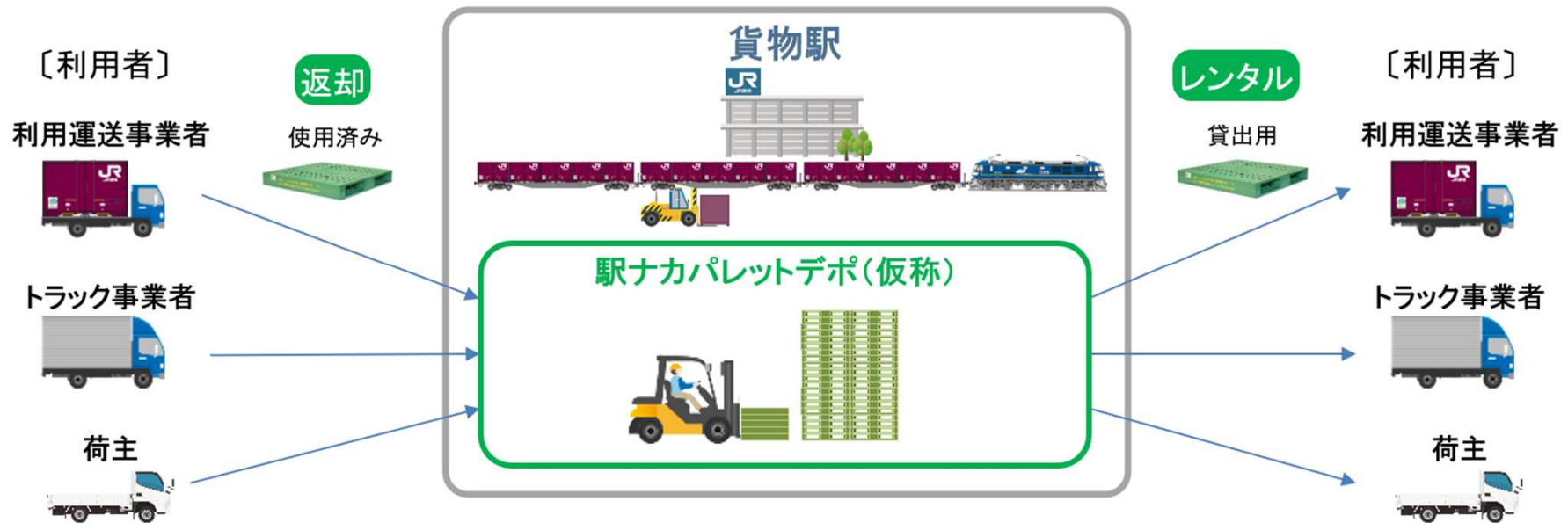
**31ftコンテナ**  
**T11型パレット (1,100mm×1,100mm) 最大積載枚数16枚**

### 3. 「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめへの対応状況

#### (3) パレチゼーションの推進 ～「駅パレ」サービスの展開～

貨物駅構内等に設置するパレットデポにおいて、パレットのレンタル・返却ができるレンタルパレットサービス「駅パレ」を開始。

集貨・配達にあわせてレンタル・返却⇒パレット利用に係る負担の軽減！



運営主体：日本パレットプール株式会社（JR貨物出資会社）

「駅パレ」設置の貨物駅：13拠点

（帯広貨物、札幌夕、仙台夕、郡山夕、宇都宮夕、岐阜夕、京都貨物、吹田夕、百済夕、岡山夕、東福山、湖山ORS、熊本）

（作業は、各拠点の利用運送事業者に委託）

取扱いパレット：11型パレット

### 3. 「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめへの対応状況

#### (3) パレチゼーションの推進 ~番外編~

#### コンテナ内（12ft、31ft両方可能）**2段積み機材の活用による効率輸送のご提案**



鉄道コンテナの積載効率上昇と貨物事故（荷崩れ等）防止のため、フォールドデッキの利用促進を目指しています。  
**第21回 物流連 物流環境啓蒙賞 受賞**

#### －機材概要－

12ftや31ftコンテナに合わせた2段積み用機材の貸し出しが可能（フォールドデッキ）

→コンテナ上段の無駄な空間の解消が可能

→コンテナや輸送機材に合わせて独自設計の対応も可能

J R 貨物出資会社の日本パレットプールからのご提案が可能です！

