

業種別荷主ヒアリングを踏まえた、JR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)

鉄道貨物輸送トータルで捉えて、荷主企業と連携を密にする体制

1) ニーズの受け止め体制の整備

ポイント

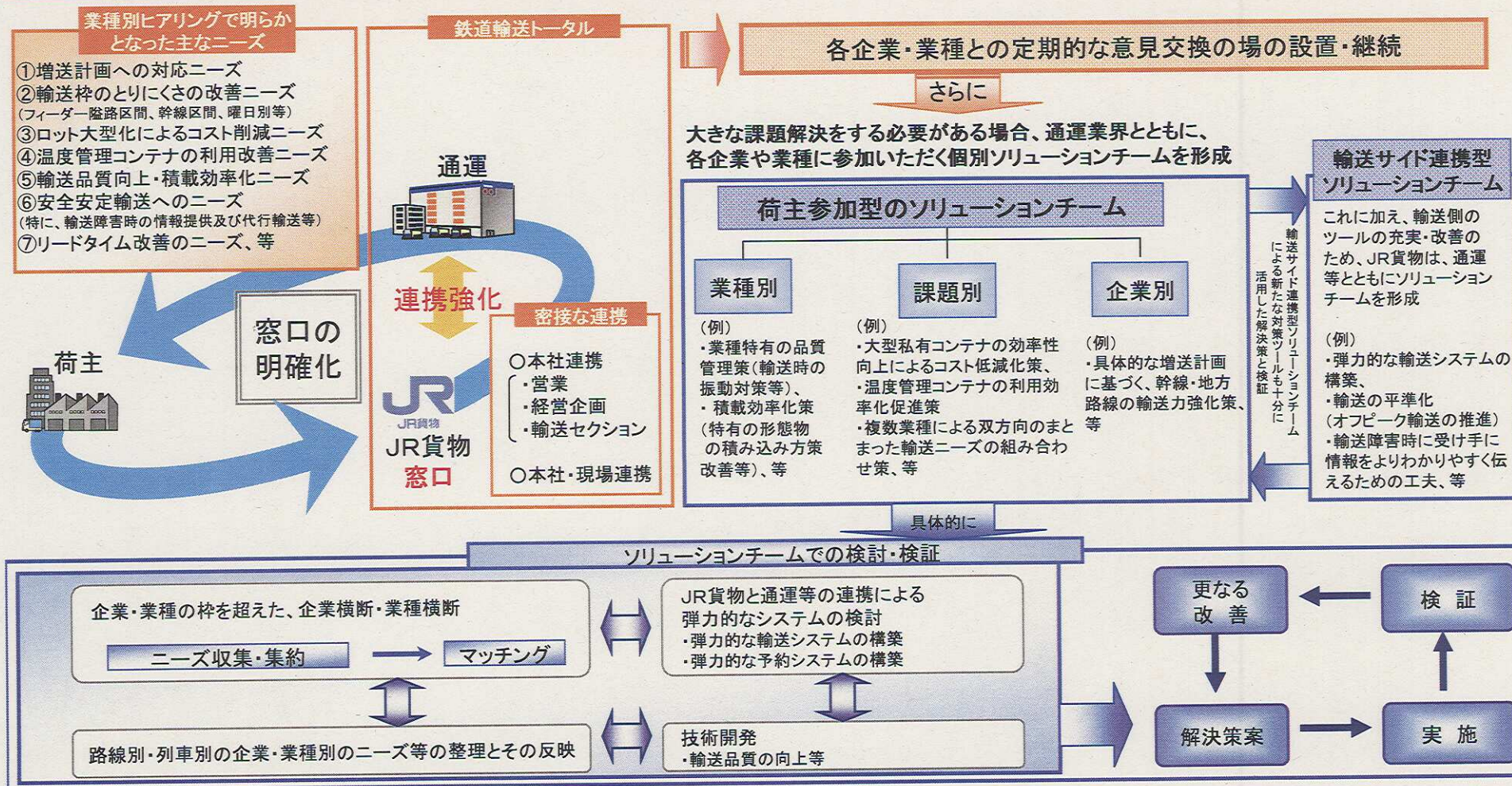
①企業・業種毎のニーズを受け止め・処理のためのJR貨物の窓口を明確化及び社内推進体制の整備

②JR貨物は通運と連携し、鉄道貨物輸送をトータルなものとして捉え、対策を講じる(定期的な意見交換の場の継続等)

2) ソリューションチームによる課題解決

③JR貨物は大きな課題を解決していく必要がある場合に、荷主参加型のソリューションチームを設置し、課題解決を図る(業種別・課題別・企業別)。
(輸送サイド連携型ソリューションチームによる新たな対策ツールも十分に活用した解決策と検証)

④これに加え、JR貨物は、通運等とともに、輸送サイド連携型ソリューションチームを設置し、輸送サイドの対策ツールの充実・強化を図る。



荷主にとっての輸送枠のとりやすさの実現

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

の両立に向けた取り組みの考え方

真のニーズの把握の努力

(潜在的なニーズの掘り起こし、配達日時の明確化、「お断りした情報」の集約等)

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

JR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

I 弾力的な輸送システムの基本的な考え方

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、弾力的な輸送システムの構築を目指して、取り組みを進めていく。

現行の鉄道輸送システム

平常時

一部の予約が集中する隘路区間が存在することにより、全体として、輸送枠がとりにくい。



輸送障害時

輸送障害が発生すると、鉄道だけでは輸送できない。



より弾力的な輸送システムの構築

平常時

平常時から輸送代行を組み合わせることにより、全体としての輸送枠のとりやすさを解消。



輸送障害時

鉄道の輸送障害時における、トラック・船舶の代行手段を確保。

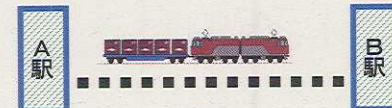


弾力的なシステムの構築のための検討

具体的手法の構築を検討するため、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。

予約の集中する一定の路線・区間の追跡・分析調査の実施 (19年度貨物鉄道活性化基礎調査(予定))

- ・企業等の増送意向等を踏まえ、対象となる一定の路線・区間等を選定



- ・当該路線・区間における予約データ及びお断りデータの蓄積

- ・鉄道輸送力をオーバーする需要に対する課題等の整理

- ・鉄道輸送力をオーバーする予約に対応するための具体的手法の構築の検討

さらに、東海道・山陽線等の実績載率を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。

II 弾力的な予約システムの基本的な考え方

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になってしまう等の問題が生じている。このため、輸送枠のとりやすさへの改善対策として、弾力的な予約システムの構築を目指して、取り組みを進めていく。

現状の問題点

キャンセル等により、実際に空きが生じる

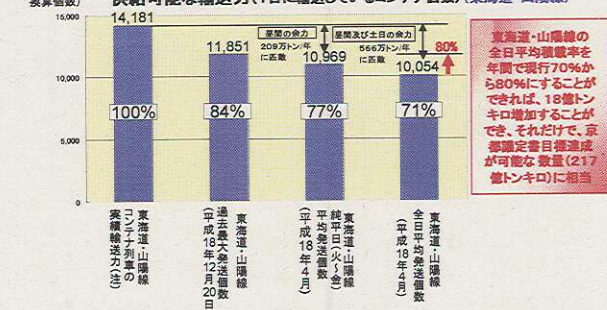


より弾力的な予約システムのための検討

- ・実需に基づいた予約申込み
- ・配達日時の明確化等

設定輸送力を超えて予約を受け付けるための課題・手法の検討

(12ヶ月コンテナ換算値) 供給可能な輸送力(1日に輸送しているコンテナ数)(東海道・山陽線)



(注)「コンテナ列車の実績輸送力」とは、通年で運転している列車に、土日に運休している列車、繁忙期にのみ運転している列車等を加えた輸送力

業種毎・業種横断のニーズへの対応

①ロット大型化等によるコスト低減ニーズへの対応、②温度管理コンテナ等による品質向上ニーズへの対応

①31ft等の大型コンテナ(私有コンテナ)による輸送は、片荷のため、復路の空回送の輸送力に無駄が生じている場合が多い。

そこで、復路の空回送コンテナに係る情報提供・マッチングの試行を行うとともに、**コンテナ保有者、荷主等が参加したソリューションチームを形成し**、ニーズのマッチングを図ることで、復路の輸送力の有効活用を進めてはどうか。

②温度管理コンテナの絶対数が少なく、また、荷主側の潜在的なニーズが顕在化していない。

このため、**コンテナレンタル会社と荷主とのタイアップによる実証実験等**を通じて、温度管理コンテナの利用拡大を図り、リース料の低減とコンテナの数量増加を図ってはどうか。

①ロット大型化等によるコスト低減ニーズへの対応

現状

片荷のため、復路の空回送の輸送力に無駄が生じている。

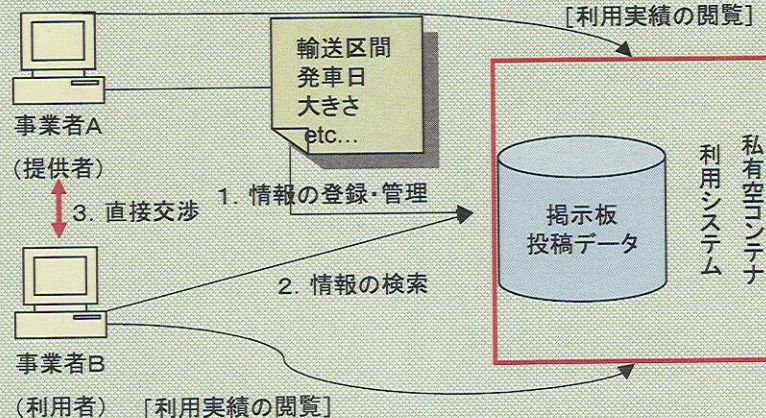


対策

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。



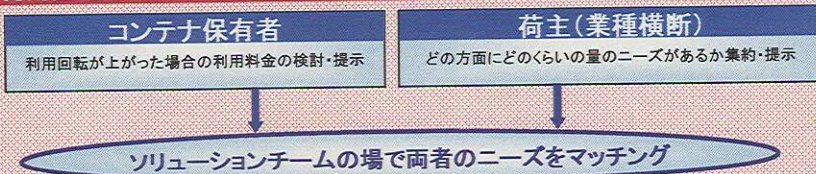
私有コンテナ求貨システムのイメージ



※30・31ft級の大型私有コンテナ及び温度管理コンテナを対象とする。
 ※連盟会員ページから、利用できる仕組みとする。
 ※利用交渉はシステムを介さず、直接連絡を取り、行う。

さらに

利用回転率を上げてリース料を低減させる取組



②温度管理コンテナ等による品質向上ニーズへの対応

現状 (ヒアリング意見より)

- コンテナレンタル会社：大型の温度管理コンテナはほとんど保有していない。現在は利用が少ないためペイしていない。12ftの温度管理コンテナについても、利用の回転を上げることでまだ単価を下げる余地はある。
- 冷凍食品業界：大都市圏から地方拠点への輸送が多く、業界内での往復利用は難しい。大型コンテナの供給増と料金低下が進めば、ニーズは顕在化する。
- 乳業業界：地方から大都市圏への輸送。脱脂粉乳のみ鉄道輸送。温度管理が安定すればクリーム等への拡大も。
- JA(農協)：地方から大都市圏への輸送。安く確実な温度管理コンテナがあれば活用したい。ただし、季節変動リスクへの留意が必要。

コンテナレンタル会社・荷主の協力による実証実験

温度管理コンテナ



①安価でリース

(1) コンテナレンタル会社は、利用回数を増やすことによる1回あたりの利用料を低減

(2) 荷主側の輸送共同化

- 冷凍食品業界は、大都市圏から地方へのコンテナを借り上げて貨物を輸送。
- 乳業業界やJA(農協)は、同じコンテナで地方から大都市圏へ貨物を輸送。

②大都市圏から地方へ輸送



③地方から大都市圏へ輸送

当初は2者間で実験を行い、効果が見えた場合は、より多くの荷主に参加いただいて更なる検証を進める。

→利用促進・コスト削減の実現

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。(現在、認定企業32件、認定商品10件)
- しかしながら、消費者が認定企業であることを知る機会が極めて少なく、そ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。このため、現在、商品用と企業用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企業用のエコレールマークの用途を拡大し、商品・段ボール等への表示を認め、消費者の目にふれる機会の拡大について検討(エコレールマーク運営審査委員会(委員長 苦瀬東京海洋大学教授)にて規程化を含め具体化を検討)
- 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について検討

エコレールマーク 個別商品用



(認定基準)

当該商品について、数量又は数量×距離の比率で30%以上の輸送(500km以上の陸上貨物輸送)に鉄道を利用していること。
(表示対象)商品、段ボール等

企業イメージ用と区別し、当該商品が高い水準で鉄道貨物輸送されていることを際立たせる。

(例)ゴールドの輪をつけたマークとする。



エコレールマーク 企業イメージ用



(認定基準)

当該企業について、数量又は数量×距離の比率で15%以上の輸送(500km以上の陸上貨物輸送)に鉄道を利用していること。
(表示対象)ウェブサイト、ポスター、環境報告書等

消費者への
浸透を図る

認定企業である旨を商品や段ボール等において消費者にアピールすることを認めていく。

(例)「〇〇社はエコレールマーク認定企業です」と積極的に表記。



ポイント1

環境・省エネに係る早急な対応の必要性

- ①2008年が京都議定書目標達成計画の第1約束期間初年度(2008年度～2012年度)＝あと2年
 ②平成19年9月までに改正省エネ法に基づく、特定荷主による省エネ計画等の提出期限＝あと半年
 (19年度から対前年比平均1%減の取組開始)

→ JR貨物による取組強化の必要性
 企業の省エネ行動の高まりとJR貨物に対する担い手としての期待

ポイント2

中長期的な社会的・構造的背景

構造的な原油高と若年労働力減少傾向

→ 鉄道貨物輸送の社会的使命増大(省エネルギーと労働力省力化に大きく貢献
 (労働力面では貨物列車1編成で10tトラック65台分輸送に相当))

ポイント3

鉄道貨物輸送の現状と今後の可能性

→ 500km以上の中長距離帯は、運賃等の優位性からみれば、さらなるシェア拡大が図られてしかるべき(現状では、500km以上で7%、1000km以上で34%のシェア)。
 モーダルシフト化率の指標でみると、近年、鉄道貨物輸送の伸びは、トラック、内航海運の伸びに対して低い伸びにとどまり、現在シェアは10%を切っているが、過去の実績等から少なくとも十数%以上のポテンシャルがあるはず。

ポイント4

JR貨物が更なる役割を発揮していくために(1)

既存輸送力内での輸送余力の生み出し

- 東海道・山陽線の全日平均積載率を年間で現行70%から80%にすることができれば、それだけで、京都議定書目標達成が可能な数量に相当(まだ、活用できていない輸送余力が十分ある。)
- 東海道・山陽線の平日の貨物の約15%が土日輸送でも大丈夫な貨物であったとの調査結果。
 →安定輸送の信頼醸成に一層努力しつつ、オフピーク輸送への理解・協力を求め、通運業界と一体となって、輸送枠のとりやすさや輸送量増に取り組んでいくことが重要。

ポイント4

JR貨物が更なる役割を発揮していくために(2)

安全安定輸送の実現

- 輸送障害件数について、18年度は対策を講じ減少傾向にあるが、さらに、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防止に向けた具体的な取組を強力に推進していく必要がある。
- 輸送障害発生時において、顧客に信頼感・安心感を持ていただくために、迅速、的確な情報収集や顧客への連絡体制、代替輸送体制等の整備等を図る。

ポイント4

JR貨物が更なる役割を発揮していくために(3)

きめ細かな対応・体制の整備

- 既存輸送力を最大活用した荷主ニーズへのきめ細かな対応と積載率最大化の実現のために、
- 業種毎のきめ細かなニーズの把握と業種毎の事情に応じた対応強化、
 - 現場を含む営業・輸送・計画間の連携体制強化
 - 窓口の明確化・一元化
 - 戦略の前提となる路線別・荷物別動向の分析と対策の強化、
 等が必要ではないか。

第1回懇談会

「JR貨物による
輸送品質改善・
アクションプラン
(骨子)」案
の提示

3月5日

業種毎にヒアリングを2回開催

第1回ヒアリング
(課題の抽出)

結果概要の
集約・配布

第2回ヒアリング
(解決策の提案・協議)

反映

3月～5月

第2回懇談会

「JR貨物による
輸送品質改善・
アクションプラン」
の策定

6月

懇談会 = JR貨物自らの努力表明 + 荷主業界・通運業界の意見反映 + 理解・協力働きかけの場