

平成20年6月27日  
国土交通省鉄道局

## 【問い合わせ先】

鉄道局JR参事官室 大島、佐藤、池田  
代表：03-5253-8111 内線：40242, 40223  
直通：03-5253-8529弾力的な鉄道貨物輸送システムのあり方について  
に関する調査報告書について

## 1. 調査目的

昨年3月に設立された「JR貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会」において、荷主の方々から「利用したいのに輸送枠が確保できない」「輸送を依頼しても断られる」といった意見が聞こえる反面、実際の鉄道貨物輸送の積載効率は平均して7割程度にとどまっている状況にあるため、状況をきちんと分析し、適切な対策を講じる必要があるという指摘がなされました。

これを踏まえ、輸送枠が一杯と言われている東海道線・山陽線等においても、従来以上に貨物の受付が可能となるような対策を講じ、通運事業者等の協力を得た予約の事前情報に基づいた輸送力・輸送枠の調整等により積載率の向上を図り、もって、潜在需要を踏まえた輸送力の更なる活用・増送、輸送枠の取りやすさの実現、荷主企業等への更なる信頼感の醸成を図ることを目指して、調査を実施することといたしました。

具体的には、実証実験(実証的データ収集・分析)を実施し、予約状況の推移と輸送実績のデータ等から輸送力のギャップ発生の原因等を抽出・分析することを通じて、輸送枠の取りやすさや積載率向上等を可能とする方策について検討しました。

【調査の狙い(イメージ)はP2、調査委員会名簿はP3の通り】

## 2. 調査内容

## ①基礎データ等の収集・整理

・平成19年9月1ヶ月分の東京～福岡の区間別積載率のデータ等を整理

## ②予備的実証実験(本格的な実証データ収集分析に備えるための事前の傾向把握等)

・平成19年11月30日輸送分で実施(東京ター福岡ター直行輸送枠分)

## ③本格的実証実験(本格的な実証データ収集・分析)

・平成20年3月5日(水)、6日(木)、7日(金)輸送分で実施(同上)

以上の分析結果等を踏まえて、課題と解決策について検討し、とりまとめを行いました。

## 3. 調査報告書のポイント

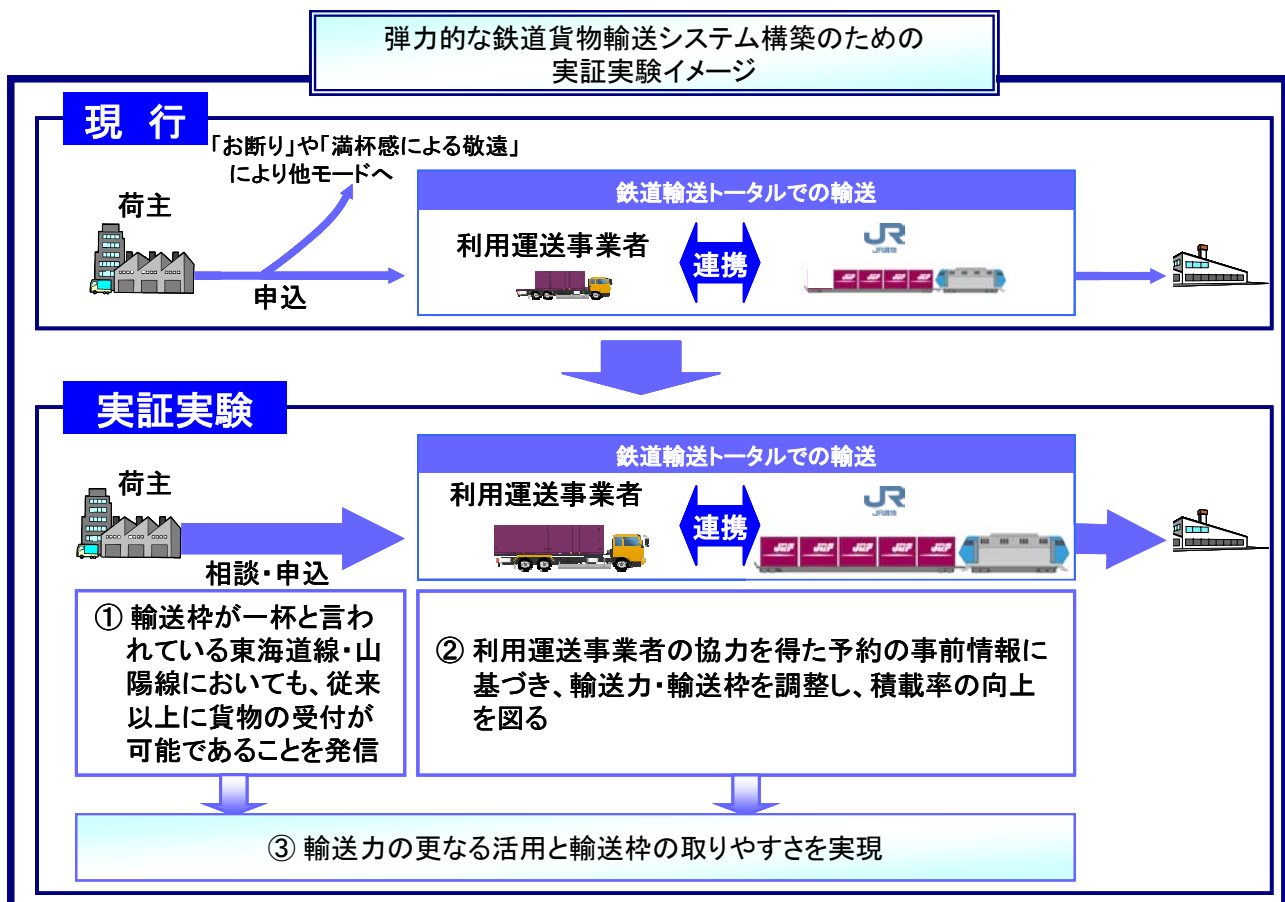
P4～P6の通り。

## 4. 別添資料:「調査の概要」

## 弾力的な鉄道貨物輸送システムのあり方に関する調査の狙い（イメージ）

弾力的な鉄道貨物輸送システムのあり方に関する調査（調査主体:国土交通省鉄道局。調査委員会座長:野尻俊明流通経済大学学長）は、鉄道貨物輸送をより弾力的なシステムにすることによって鉄道貨物輸送の更なる発展、荷主企業等への更なる信頼感の醸成を図り、地球温暖化対策への貢献に資することを目的としたものです。

具体的には、① 輸送枠が一杯と言われている東海道線・山陽線等においても、従来以上に貨物の受付が可能であることを発信し、② 通運等の協力を得た事前情報に基づく輸送力・輸送枠の調整などにより積載率の向上や増送を図り、③ 輸送力の更なる活用と輸送枠の取りやすさの実現を目指していきます。



## 弾力的な鉄道貨物輸送システムのあり方に関する調査委員会

### 委員名簿

<敬称略・順不同>

座長	野尻 俊明	流通経済大学学長
委員	矢野 裕児	流通経済大学流通情報学部教授
〃	高坂 彰	富士常葉大学総合経営学部准教授
〃	田中 文敏	キリンビバレッジ株式会社ロジスティクス本部物流部物流 企画担当主任
〃	桑原 俊成	郵便事業株式会社オペレーション本部輸送部係長
〃	中崎 俊一	社団法人全国通運連盟専務理事
〃	三浦 充男	日本通運株式会社通運部長
〃	菊池 邦明	株式会社丸和通運常務取締役
〃	村山 洋一	日本貨物鉄道株式会社取締役経営企画部長
〃	杉野 彰	日本貨物鉄道株式会社執行役員営業部長
〃	花岡 俊樹	日本貨物鉄道株式会社 I T 改革推進室長
〃	最勝寺 潔	国土交通省政策統括官付参事官（複合物流）
〃	篠部 武嗣	国土交通省鉄道局参事官（J R 担当）
〃	大野 達	国土交通省鉄道局総務課貨物鉄道政策室長
事務局	太野垣泰博	財団法人運輸政策研究機構調査室次長
〃	中野 泰雅	財団法人運輸政策研究機構調査室調査役
〃	深作 和久	財団法人運輸政策研究機構運輸政策研究所企画室副参事

## 弾力的な鉄道貨物輸送システムのあり方に関する調査報告書のポイント

### I 実験等の結果から把握された課題

#### <予約の逼迫感>

- ・ 鉄道輸送には荷主企業、利用運送事業者、JR貨物など多くの主体が関与
- ・ リスクを回避するために出来る限り輸送枠を押さえておこうとする傾向
- ・ 実験対象となった純平日の東京ターミナル～福岡ターミナル間直行の輸送枠は、1週間前の予約開始から早い段階で予約が満杯の状態となり、これが出線直前まで継続（図3.1～3.2）
- ・ 出線直前にキャンセルが多く発生。しかし直前であること等から生じた余席の利用困難

#### <輸送実績としての余力を残した積載率>

- ・ 東海道・山陽線全線（東京タ～福岡タ間）の全輸送力のうち、上記の東京タ～福岡タ間直行の輸送枠の設定は全輸送力の1～2割程度（図3.3）
- ・ 純平日以外は、より大きな輸送余力が発生
- ・ その結果、東京タ～福岡タ間全線の積載率は、下り・全日：6割程度、下り・純平日：7～8割程度、上り・全日：5割程度、上り・純平日：6割程度に留まる結果（平成19年9月実績）（図3.4～図3.5）

### II 弾力的な輸送システムを実現するための解決策に関する検討

#### <基本的な考え方>

- 予約開始から出線までの時間軸の中で、荷主、利用運送事業者から出来る限り精度の高い情報の迅速な入手体制の構築とJR貨物の予約情報等のフィードバック体制構築が必要
- 荷主毎や利用する駅毎、荷主の実情に応じたきめ細やかな情報を利用運送事業者及びJR貨物が連携して収集・蓄積し、今後の情報提供や輸送商品の開発に役立てていく必要

#### <直ちに着手する事項>

##### 1. I-TEM センター機能拡充

- ・ 商品としての「輸送ルート」の充実  
「北海道(金)発→東京(土日)中継→福岡着(月火)」等土日の輸送力を活用した輸送ルート等
- ・ 予約前の事前情報の収集等のための工夫  
確度の高い貨物を早期に受け付ける等、輸送力調整のための時間的余裕を作る仕組みの検討
- ・ 事前情報に基づく供給輸送力の柔軟な調整  
事前情報に基づき、E&S 駅での余席を他の輸送力が逼迫した方面に振替る等の柔軟な調整
- ・ 前広な輸送ルート調整  
不急品の予約を土日に振り替える等の調整を前広かつ柔軟に行う運用改善

##### 2. 事前の荷主別・駅別の台帳の整理・活用の仕組みづくり

まとまった増送の計画や毎月月末に増送が起こる等の個別の荷主毎の情報や、個別の駅毎の事前情報をJR貨物、利用運送事業者一体で収集整理し、確実に荷主ニーズに対応

##### 3. 利用運送事業者の機動的輸送力の向上（集配力向上の工夫）

鉄道コンテナの集配トラックは特殊な構造であり通常のトラックの転用はできず、一事業者だけでは一時的な需要の増加等への対応が困難。そこで、

- ・ 閑散期の集配車利用や代行輸送体制整備において利用運送事業者間で可能な限り共同利用
- ・ トラック（平ボディ）と共用できる緊締装置改良型集配車両の研究等を実施

図 3.1 実験対象の東京ターミナル・福岡ターミナル間直行輸送枠の予約の推移（6列車・3日間合計）

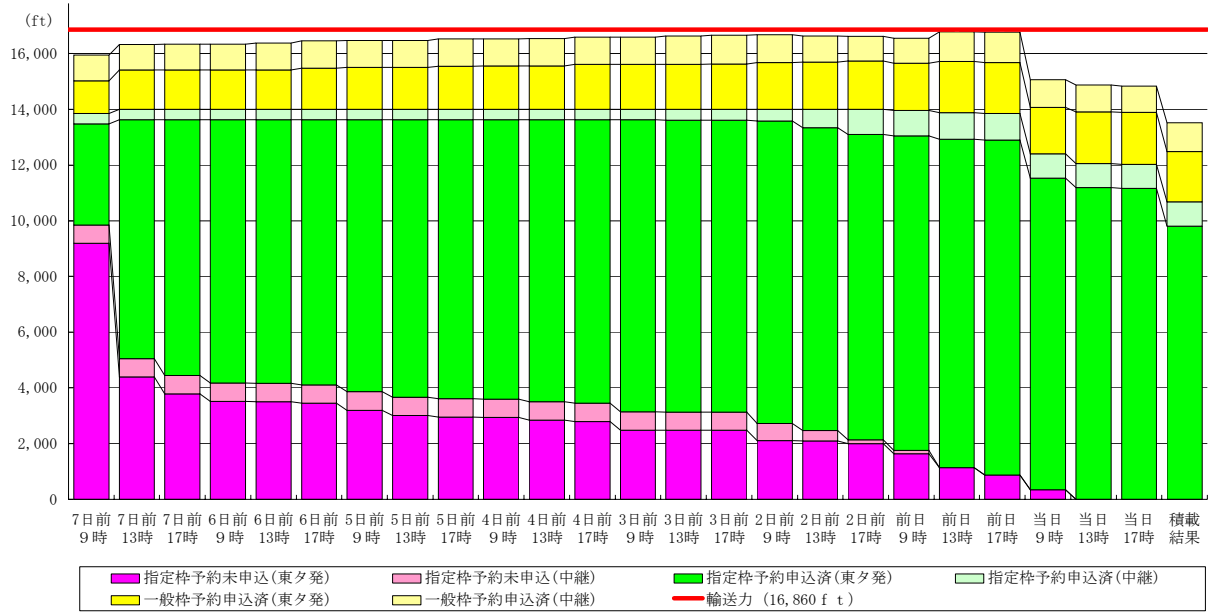


図 3.2 予約の開始(1週間前)からの推移のイメージ

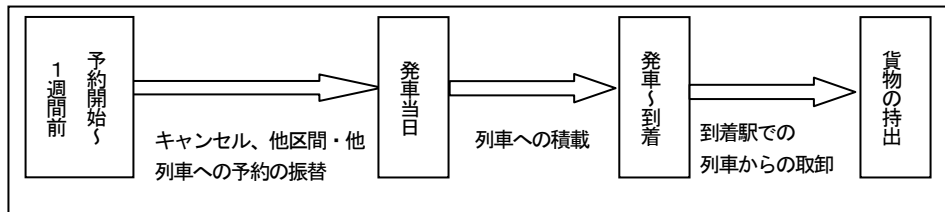
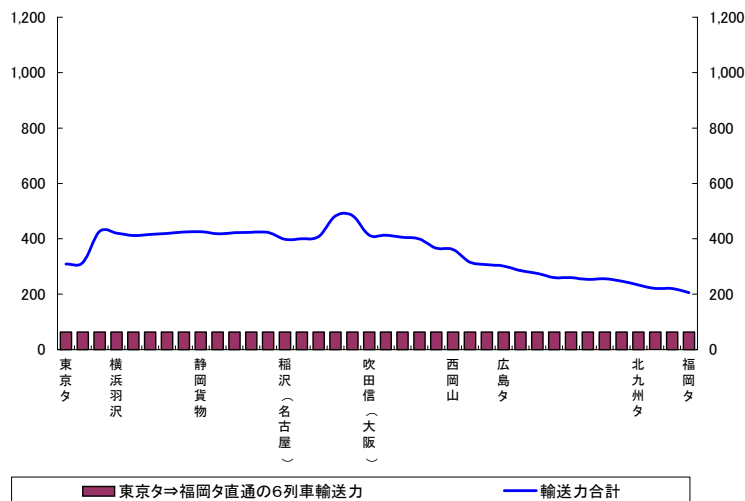


図 3.3 東京貨物ターミナル⇒福岡貨物ターミナル(下り)の区間別の輸送力合計、及び、そのうちの東京貨物ターミナル・福岡貨物ターミナル間直行輸送枠（平成 19 年 9 月、純平日）

(換算トン数:千ト)



注) 全列車の輸送力には、区間列車や途中で他線区との出入りのある列車の輸送力も含まれている。

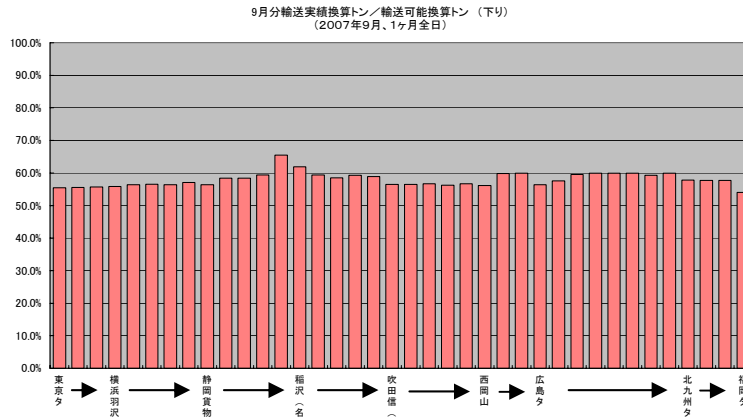
図 3.4~3.5 東京貨物ターミナル・福岡貨物ターミナル間の区間別積載率（平成 19 年 9 月）

注) 全列車の輸送力には、区間列車や途中で他線区との出入りのある列車の輸送力も含まれている。

注) 純平日とは火一金、全日とは月一日をいう。

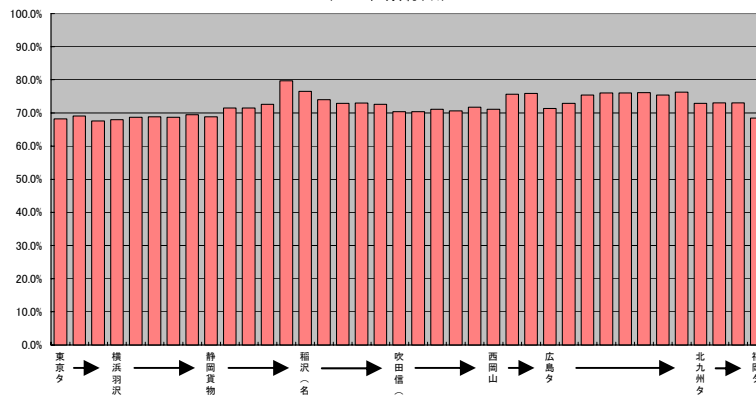
下り 全日

下り・全日の積載率  
： 6割程度



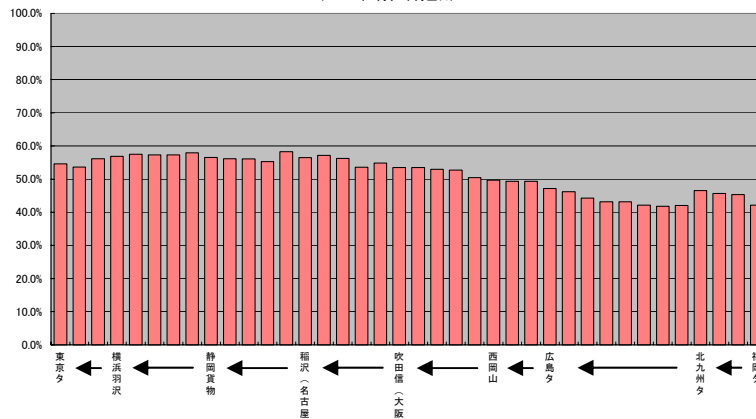
下り 純平日

下り・純平日の積載率  
： 7～8割程度



上り 全日

上り・全日の積載率  
： 5割程度



上り 純平日

上り・純平日の積載率  
： 6割程度

