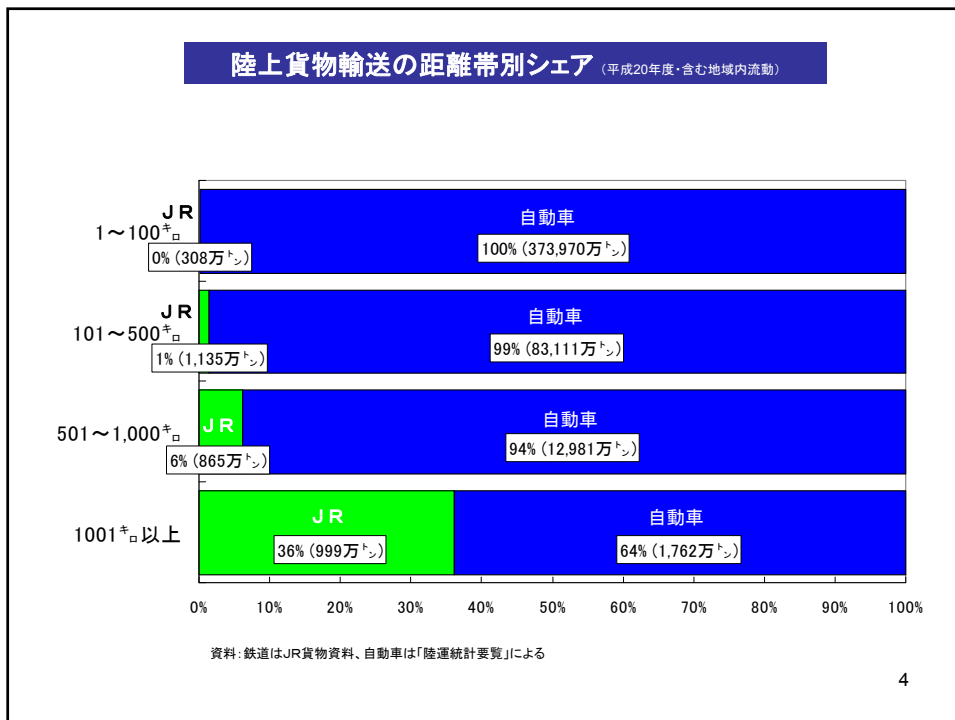
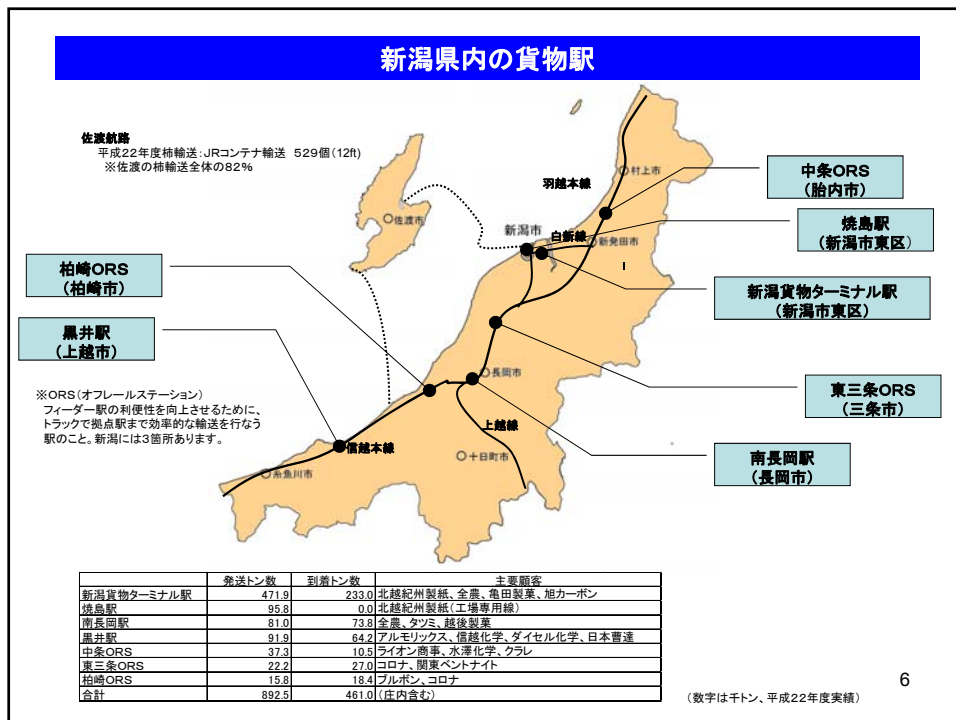
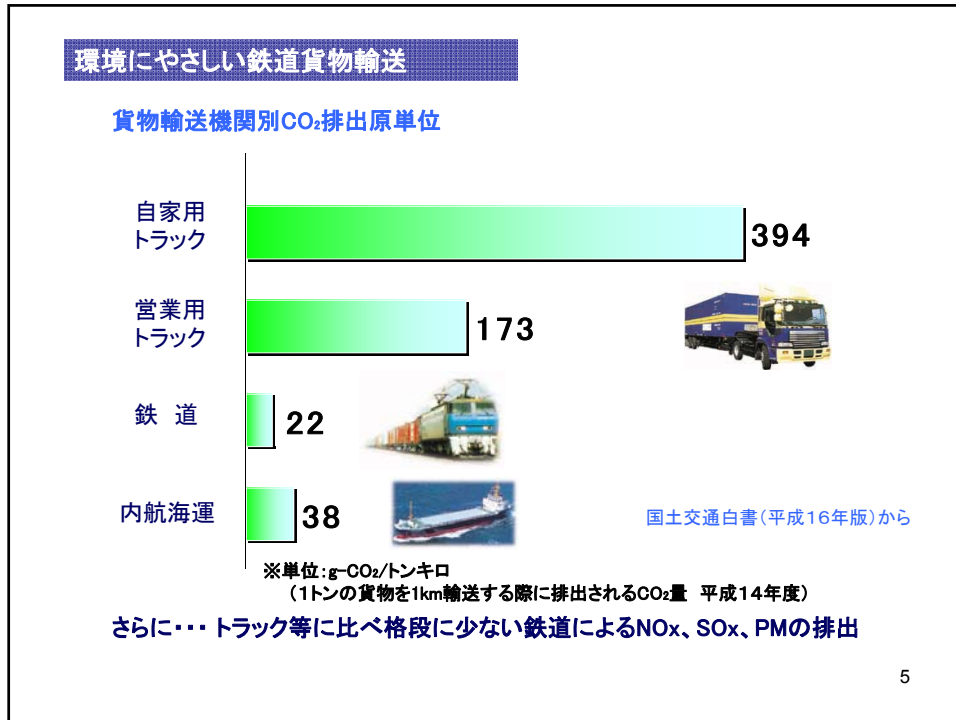


JR貨物の概要		経営諸元	
名称	日本貨物鉄道株式会社 Japan Freight Railway Company	輸送量	3,098 万トン (平成22年度)
設立	昭和62年4月1日	コンテナ	2,047 万トン
本社	東京都千代田区飯田橋3丁目13番1号	車扱	1,051 万トン
資本金	190億円	輸送トンキロ	204 億トンキロ (平成21年度)
株主	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設 整備支援機構国鉄清算事業本部	営業線区	77 線区
事業内容	(1)貨物鉄道事業 (2)貨物鉄道に附帯する事業 (3)国土交通大臣の認可を受けて行う その他の事業	営業キロ	8,337.5 km
社員数	6,661人(平成22年4月1日)	貨物駅	253 駅
		列車本数/日	576本 (平成22年3月現在)
		コンテナ列車	440本
		車扱列車	136本
		車両数	
		機関車	717 両
		貨物電車	42 両
		貨車	8,566 両
		コンテナ	62,592 個
※平成22年度決算 営業収益 1,536億円 営業利益 37億円 経常利益 3億円 当期純利益 10億円			





モーダルシフトの事例

1. トヨタ自動車、佐川急便の事例
2. 新潟発モーダルシフトの事例
3. モーダルシフトからモーダルミックスへ



7

主要企業のモーダルシフト

自動車の部品輸送も鉄道を利用するモーダルシフトが進んでいます。

- ・2005年4月 西浜松～盛岡夕間輸送開始
- ・2006年11月 20両編成専用列車運転開始
- ・2007年10月 2往復化

※CO₂削減量(年間)

	2005年4月～	2006年～
海上輸送に比べて	約200t	約2,000t
トラック輸送に比べて	約1,000t	約10,000t



盛岡貨物ターミナル駅



トヨタ自動車 三河地区立地各工場
(写真は衣浦工場)



名古屋南貨物駅



関東自動車工業 岩手工場

8

新型車両(スーパーレールカーゴ)の登場



- 世界初の電車型特急コンテナ列車
- 最高速度 130 km/h・東京～大阪間 6時間11分
- 1往復で、トラック56台分の輸送をモーダルシフト
- 年間1万4千トンの CO₂ 削減を実現



9

平成19年度グリーン物流パートナーシップ推進事業

亀田製菓

新潟市から岡山県及び中部圏向け亀田製菓(株)商品の幹線輸送を鉄道用コンテナ専用車(14トン)1台(JR12ftコンテナ2個積)を導入し、トラック輸送から鉄道輸送にモーダルシフトし、環境負荷の低減を図る。



旭カーボン

旭カーボン(株)の新潟工場で生産したタイヤ原料のカーボンブラックを、ブリヂストンの彦根工場へトラックを使用して輸送しているが、専用私有ホッパーコンテナを使用して新潟貨物ターミナル駅から岐阜貨物ターミナル駅まで鉄道輸送にモーダルシフトすることにより環境負荷の軽減を図る。



10

モーダルシフトからモーダルミックスへ

モーダルシフトの実例

- ・ トヨタ自動車部品輸送(名古屋ー盛岡)
- ・ 佐川急便スーパーレールカーゴ(東京ー大阪)
- ・ 亀田製菓製品輸送(新潟ー名古屋、岡山)
- ・ 旭カーボンバルク輸送(新潟ー岐阜)

モーダルシフトのねらいと効果

トラックから鉄道へシフト
CO2削減

環境面では効果があったがモーダルシフトの限界も示した。

最近のモーダルシフトの動き(特に震災後の動き)

継続的な企業活動を保証するために、陸(トラック、鉄道)、海のベストミックス(モーダルミックス)を提案する動きに。

11

継続的な企業活動を保証するための事例(短距離モーダルシフトの事例)

新潟市A社様の事例

「震災前」

新潟 → 仙台 → 東北各県

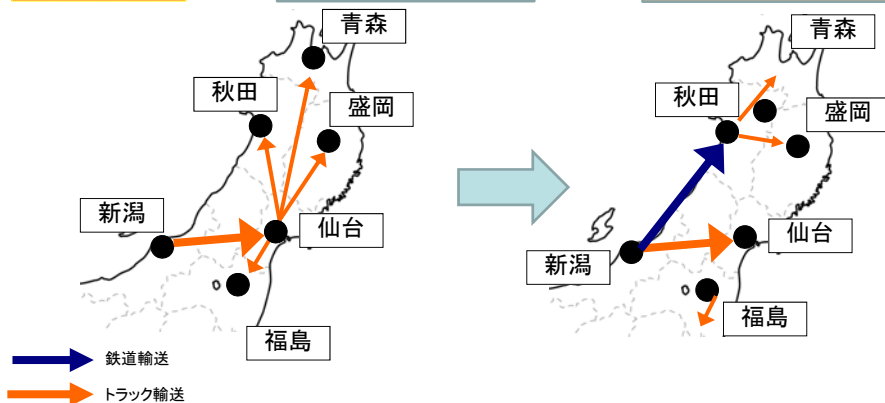
「震災後」

新潟 → 仙台 → 福島
新潟 → 秋田 → 青森・盛岡

震災で仙台の拠点が被災

東北への物流が機能しなくなる。

鉄道による代替輸送ルートを構築



行政の動き・・・物流各モードの連携を強化する取り組み

参考

大阪市モーダルシフト補助制度

阪神港が国際コンテナ戦略港湾に選定されたことを契機として、さらなる集荷機能の向上を図るとともに、効率的な物流体系の構築と地球環境負荷の低減を旨とし、輸送手段をより環境への負荷が小さい船舶や鉄道に転換する「モーダルシフト補助制度」を実施し、平成23年6月6日(月)から募集を開始。

◎補助制度の内容

・海上モーダルシフト事業

コンテナ貨物を大阪港に寄港する内航船・フェリー等を用いた海上輸送への転換、新規輸送もしくは既存貨物の増加のいずれかを行う事業

・鉄道モーダルシフト事業

海上輸送に供するコンテナ貨物の陸上輸送において、鉄道を利用した新規輸送もしくは既存貨物の増加のいずれかを行う事業

・陸上輸送距離短縮事業

海上輸送に供するコンテナ貨物の陸上輸送において、大阪港を利用することにより陸上輸送距離が短縮される事業

・コンテナラウンドユース事業

海上輸送に供するコンテナ貨物の海上あるいは陸上輸送において、コンテナの実入での往復利用にかかる新規輸送もしくは既存貨物の増加のいずれかを行う事業

13

新潟の拠点性を発揮させるために

1. エネルギー輸送(LNG)
2. 新潟東港と鉄道
3. 「組み合わせ物流」の提案



14

新潟東港・・・日本海側拠点港に

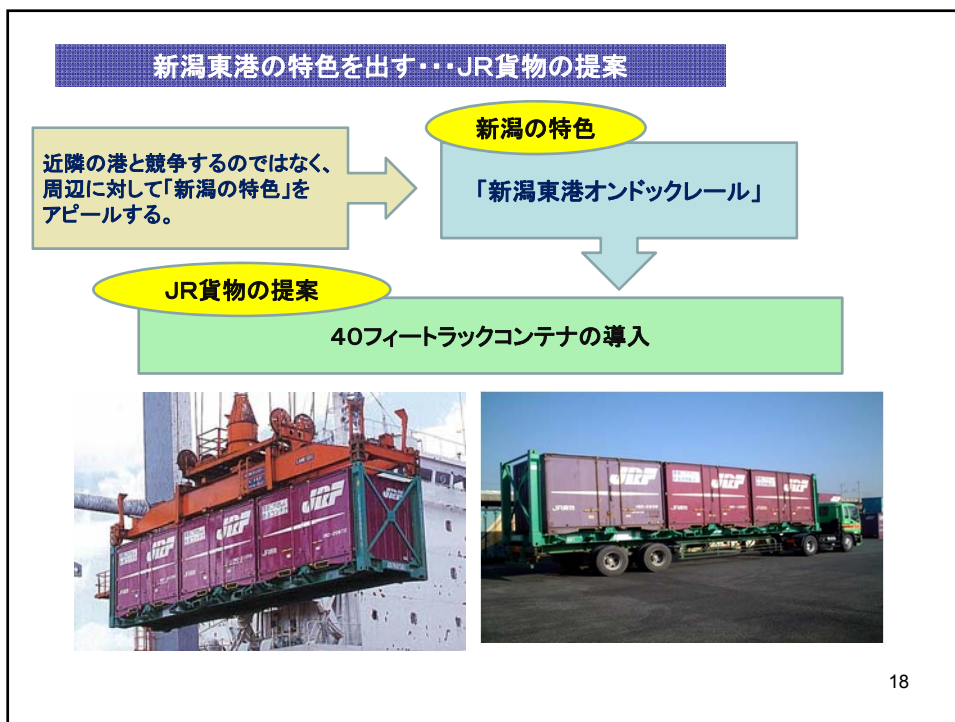
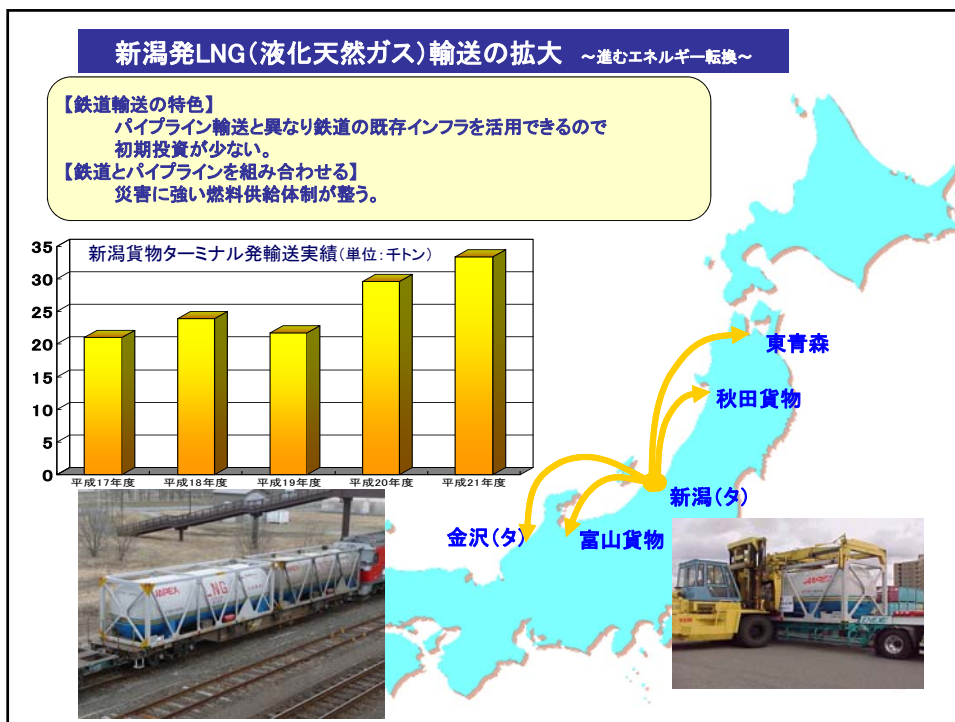
総合的拠点港
新潟、伏木富山、下関、北九州、博多

分野別機能別拠点港
国際海上コンテナ
秋田、伊万里、舞鶴
リサイクル貨物
酒田
LNG
直江津、新潟

陸路の物流ネットワーク構築が必要

新潟東港港湾計画の変更(平成23年10月18日)

新潟東港鉄道⇒新潟東港西埠頭コンテナヤードまで延伸





新潟東港と鉄道の連携

廃車となった中古鉄道車両を「貨物列車」として港まで輸送

新潟東港近くの線路からクレーンで荷役して船に積載→輸出

2011年(平成23年)5月18日(水曜日)

中古鉄道車両を初輸出

新潟東港からインドネシアへ 鉄路連動も初めて

JR貨物新潟支店

来月にも「京浜港の混雑避ける」

新潟東港からインドネシアへ中古鉄道車両を初輸出する。JR貨物新潟支店が、新潟東港からインドネシアへ中古鉄道車両を初輸出する。これは、新潟東港からインドネシアへの中古鉄道車両の輸出が初めて。また、新潟東港からインドネシアへの中古鉄道車両の輸出は、新潟東港からインドネシアへの中古鉄道車両の輸出が初めて。また、新潟東港からインドネシアへの中古鉄道車両の輸出は、新潟東港からインドネシアへの中古鉄道車両の輸出が初めて。

平成23年5月18日 新潟日報

新潟の拠点性を発揮させるには？

↓

具体的なニーズ発掘が必要

↓

探してみれば色々・・・

日本海縦貫ルートは 鉄道貨物輸送のメインルート

1. 信越線、北陸線は日本海縦貫ルートの一部
2. 日本海縦貫ルートは鉄道貨物のメインルート。



21

日本海縦貫ルートは鉄道貨物輸送のメインルート

- 信越線(直江津～長岡)を經由する高速コンテナ列車 (定期列車)

1日あたり

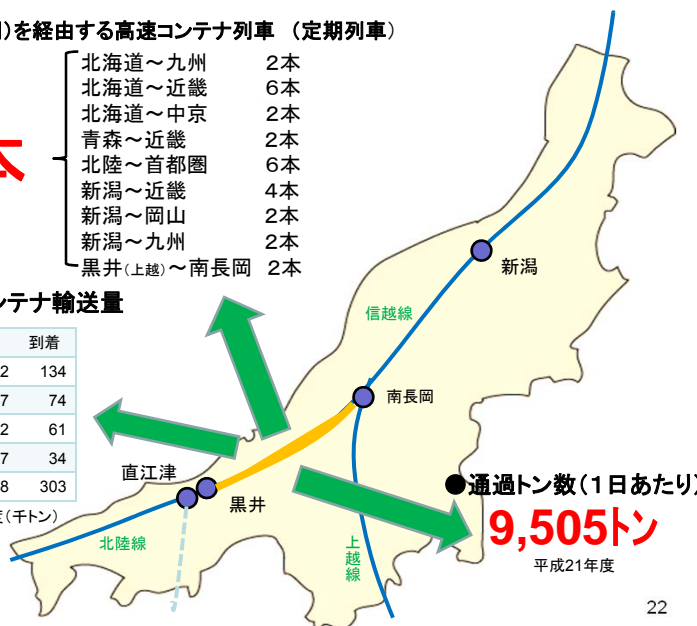
28本

- 北海道～九州 2本
- 北海道～近畿 6本
- 北海道～中京 2本
- 青森～近畿 2本
- 北陸～首都圏 6本
- 新潟～近畿 4本
- 新潟～岡山 2本
- 新潟～九州 2本
- 黒井(上越)～南長岡 2本

- 新潟発着の年間コンテナ輸送量

	発送	到着
新潟～中部	112	134
新潟～近畿	147	74
新潟～中四国	92	61
新潟～九州	97	34
4区間計	448	303

平成20年度(千トン)



●通過トン数(1日あたり)
9,505トン
平成21年度

22

東日本大震災対応 全国ネットワークにより被災地をバックアップ

東北本線が寸断されたが、日本海縦貫ルートを活かして、新潟を中継して被災地をバックアップする輸送体系を速やかに構築。

【石油製品輸送】

ルート	路線	便数(1日)	両編成	輸送量(キロリットル)
① 横浜(根岸駅) ⇒ 新潟 ⇒ 盛岡	上越線 信越線 羽越線	2便	20両編成	1日 約1,200~1,400 輸送総量 36,000(3/18~4/18)
② 横浜(根岸駅) ⇒ 新潟 ⇒ 郡山	上越線 信越線 磐越西線	2便	根岸-新潟を20両で運行、新潟-郡山の磐越西線は10両編成のディーゼル機関車で運行	1日 約1,200 輸送総量 20,000(3/26~4/16)

【支援物資輸送】 3/17~4/17
 ◎被災地向け支援物資輸送・無償輸送300コンテナ

【本州-北海道ルートを日本海縦貫ルートで確保】
 ◎3/16~4/20・延べ24,000コンテナを輸送

震災ガレキの鉄道コンテナ輸送

2011年11月より、岩手県の要請に応じて、宮古市から1,000トン分のガレキを東京都の処理施設まで輸送。

1日あたり、6コンテナ(40t~50t)

安全性や効率を検証

本格実施へ

貨物列車に積載

専用の密閉式ホッパーコンテナ

東京貨物ターミナル駅

盛岡貨物ターミナル 宮古市

トラック輸送

鉄道輸送

日本海縦貫ルートにおける鉄道貨物輸送の課題

◆冬期間における輸送障害対応

対応策

- ・新日本海フェリー(新潟～北海道航路)との連携を開始(23年冬期から)
- ・日本海東北道の全線開通はJR貨物にとって歓迎…**代替手段の提案が可能に**

JR貨物 新潟支店の課題

◆新潟東港との連携(日本海拠点港指定後のテーマ)

- ・輸出入貨物の国内ドレージ(40フィートトラックコンテナ)
- ・LNG輸送(パイプラインと鉄道ネットワークの組み合わせ)

◆ポートセールスは一朝一夕では成り立たない

- ・伝統的な「インバランス」は簡単に解消しない。
…輸入10:輸出3で、大半が新潟周辺の貨物
- ・新潟の特色を出しつつ、他の港湾との連携体制を構築すべき。

◆新潟の拠点性を活かした物流プランづくり

- ・航路、道路、鉄道、倉庫 → **「組み合わせ物流」の提案**

東日本大震災後のバックアップ輸送の経験を活かす

25



26