

四国(高松)における最近の 鉄道貨物輸送動向

2020年1月22日



瀬戸大橋（本四備讃線）



予讃線を走行する貨物列車

日本貨物鉄道株式会社(JR貨物) 関西支社四国支店

会社概要(2019年4月現在)

国鉄改革で誕生した全国ネットワークで鉄道貨物輸送を行っている唯一の事業者です

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 75 線区 7,959 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 241 駅
 列車本数 429 本 (コンテナ 353 本 車扱 76 本) / 日
 列車キロ 18.7 万km / 日 (地球5周分)

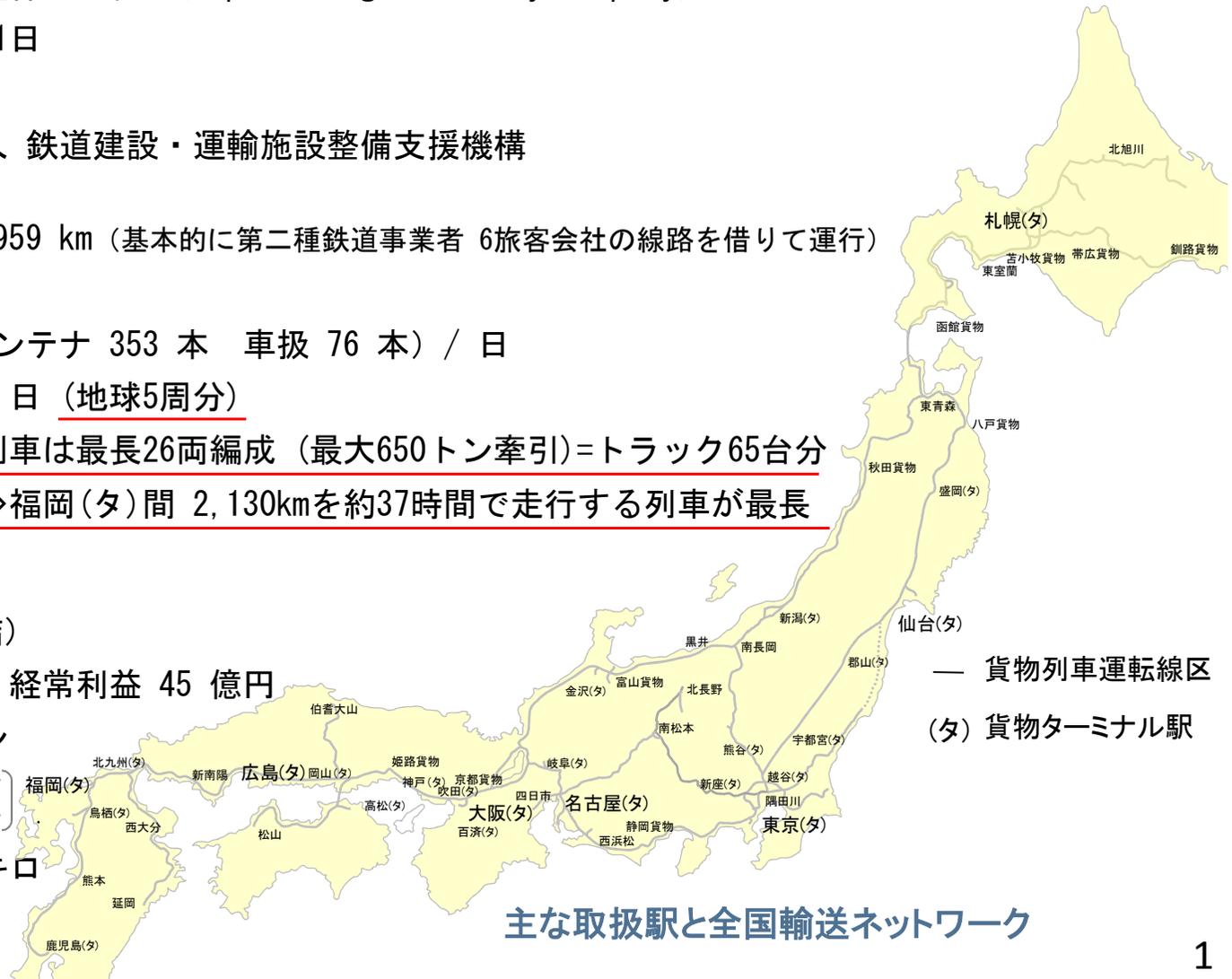
- ・ コンテナ列車は最長26両編成 (最大650トン牽引)=トラック65台分
- ・ 札幌(夕)⇄福岡(夕)間 2,130kmを約37時間で走行する列車が最長

社員数 約 5,500 名

経営成績 (2018年度・連結)
 営業収益 1,916 億円 経常利益 45 億円
 輸送量 2,922 万トン

〔コンテナ 2,027 万トン〕
 〔車扱 895 万トン〕

輸送トンキロ 189 億トンキロ



主な取扱駅と全国輸送ネットワーク

JR貨物グループ 中期経営計画2023

～さらなる成長に向けた挑戦、そして変革～

策定の背景

お客様からの期待

- ・労働力不足と環境問題を背景とした、鉄道貨物輸送に対する期待の高まり
- ・鉄道輸送だけに留まらない総合物流サービスへのニーズの高まり
- ・鉄道強靱化と長期寸断時における対応強化の強い要請

社会の動向

- ・新技術の急速な発展・普及による事業環境の急激な変化
- ・持続可能な社会の形成に向けた取組みの加速化

当社グループ内の動き

- ・中期経営計画2021利益目標の達成
- ・変革に向けた取組み本格化

<マーケットからの期待に

応えるために私たちが目指す姿>

人口減少や環境問題の深刻化等を受け、持続可能な社会の構築が求められる中、鉄道輸送を基軸とした総合物流企業グループとして、コーポレート・ガバナンスと安全を基盤に、お客様への最適なソリューションと、時代に即した新しいサービスの提供を通じ成長していく企業グループ

利益目標

連結経常利益140億円以上の達成

<重点戦略>

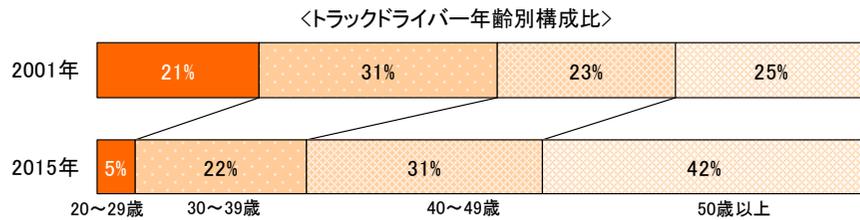
- ① 総合物流企業への進化
- ② 新規事業・新技術へのチャレンジ
- ③ 鉄道貨物輸送の役割発揮とさらなる収益性の向上
- ④ 新たな成長へ向かう不動産事業の展開
- ⑤ 経営基盤の強化

モーダルシフト ～環境意識向上とドライバー不足の時代に～

国内総貨物輸送量は減少傾向ですが、**鉄道コンテナ輸送量は増加しています**

恒常的なドライバー不足

- 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)

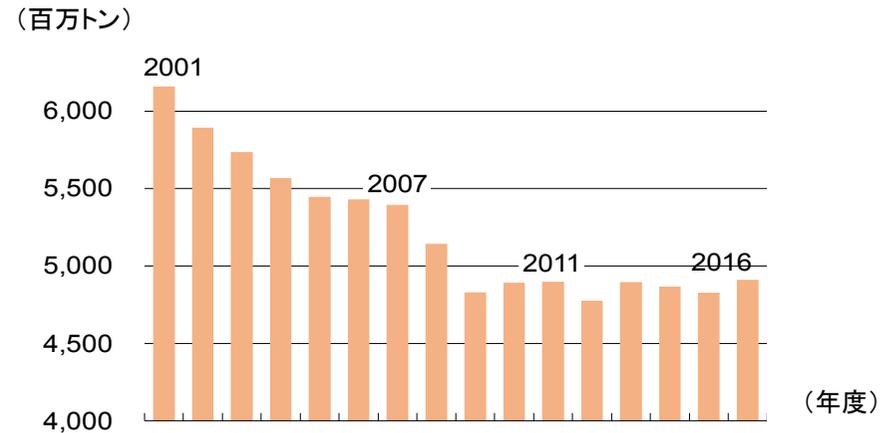


出典:「景気押し上げで再燃するトラックドライバー不足」(損保ジャパン日本興和株)

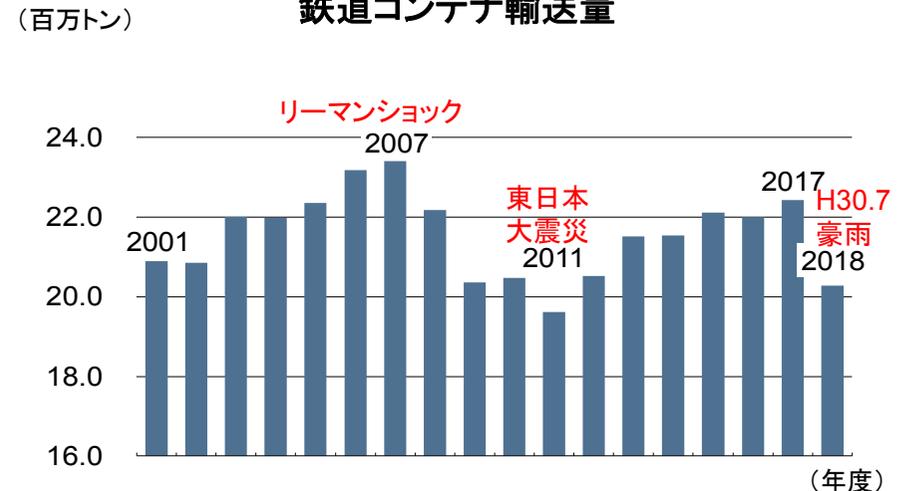
働き方改革に伴う規制強化

- 平成29年3月に「働き方改革実行計画」が決定
 - ⇒ 罰則付き時間外労働の上限規制
 - ⇒ トラック運送業界は、改正労働基準法施行期日の5年後から年960時間以内の規制が適用される
- 労働時間の短縮、長時間労働是正が求められている

国内総貨物輸送量

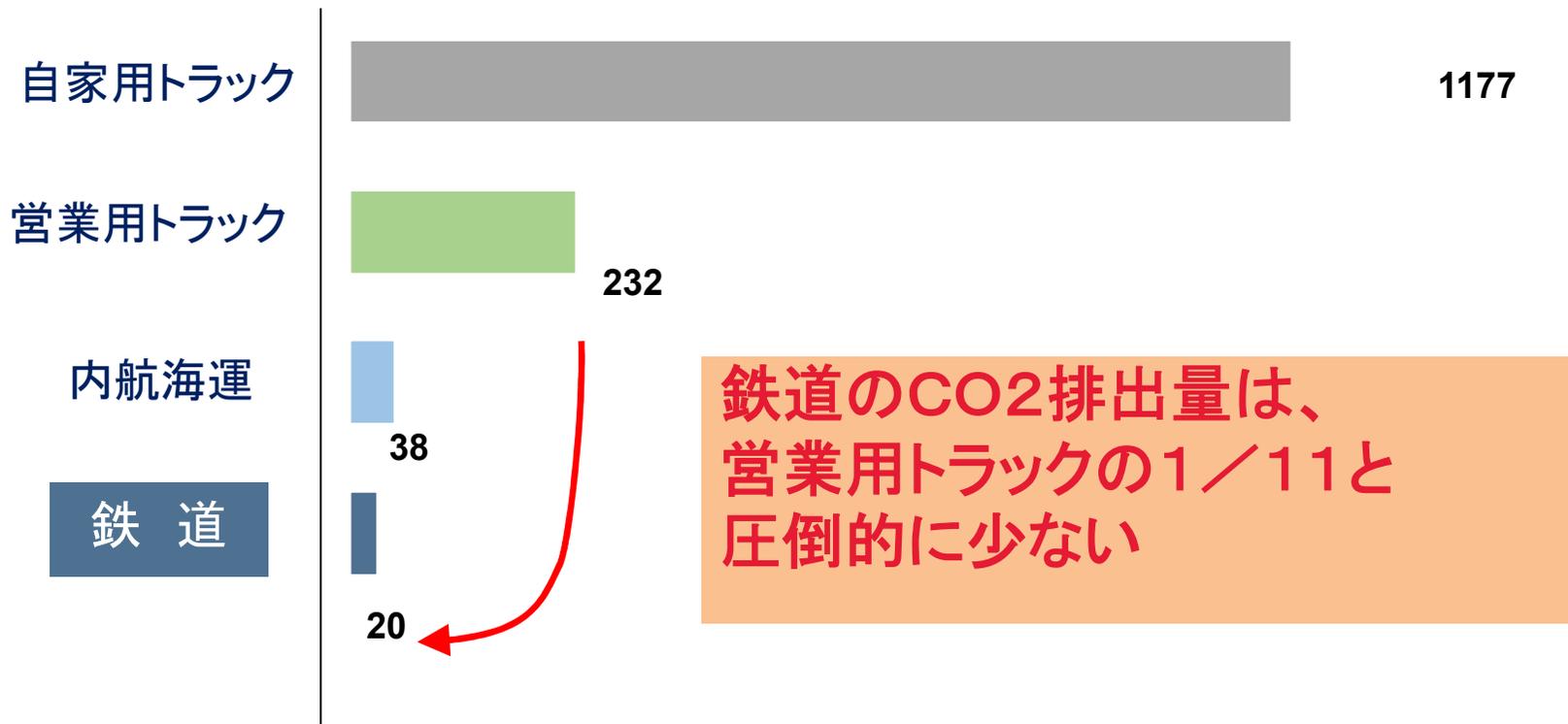


鉄道コンテナ輸送量



【環境性】 鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトで環境負荷を削減

輸送機関別のCO2排出量原単位

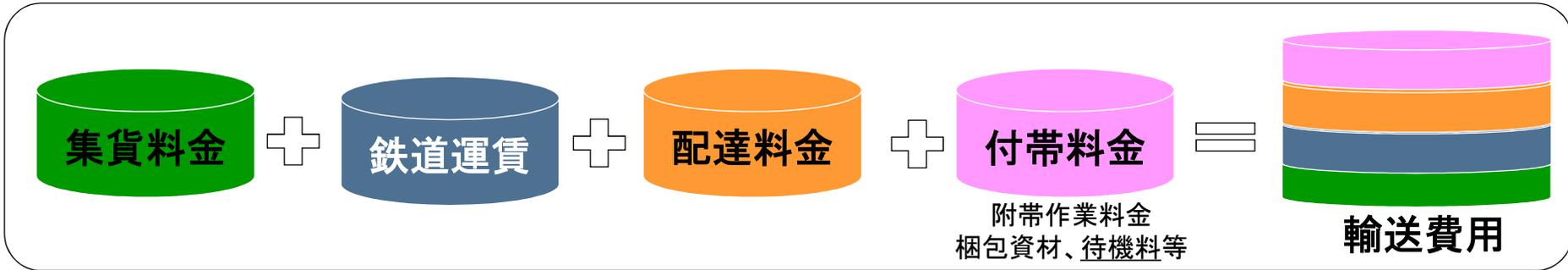
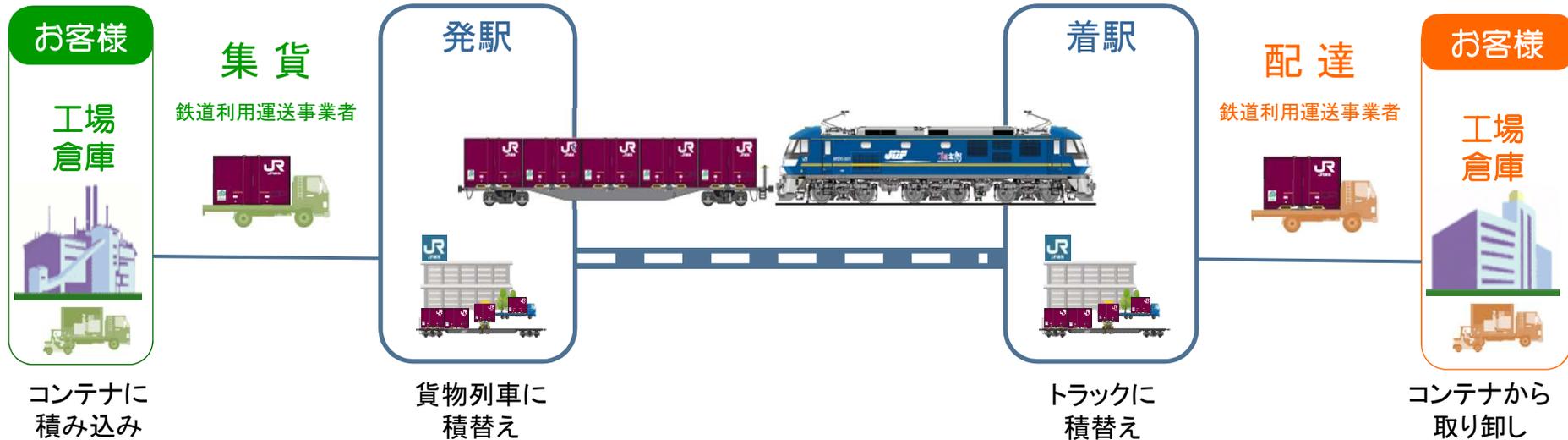


注) 単位: g-CO₂/トンキロ (1トンの貨物を1km輸送する際のCO₂排出量)

出典: 国土交通省 運輸部門における二酸化炭素排出量 (2017年度)

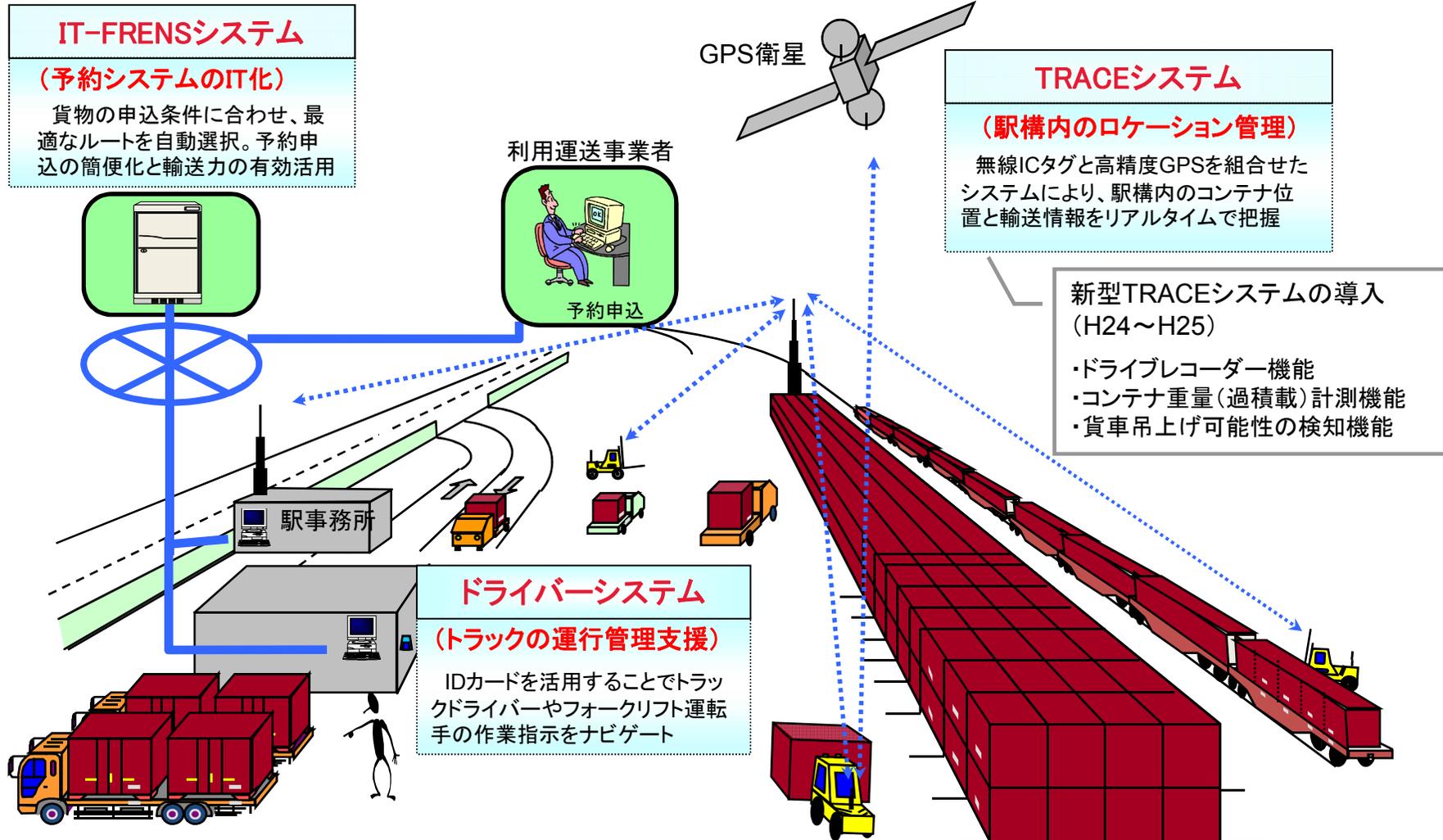
【経済性】 長距離のご利用になればよりお得に

コンテナ1個ごとの「貸切り」、「複合一貫輸送サービス」を提供しています



- 鉄道運賃とトラック集貨・配達料金（付帯料金含む）を合算します
- 発側の「**鉄道利用運送事業者**」から輸送費用を一括請求します

【確実性】ITを駆使したシステム制御によるコンテナ管理



【柔軟性】コンテナラインナップ (JR貨物の提供する12ftコンテナ)

12フィートコンテナは、T11型パレット (1,100mm×1,100mm) を**最大6枚積載**できます。

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)			最小内法寸法(mm)			妻入口		側入口		床面積 (m ²)	内容積 (m ³)	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
19G	2,500	2,450	3,715	2,232	2,325	3,587	2,158	2,315	2,187	3,525	8.3	18.6	5.0	○	○	
19F	2,500	2,450	3,715	2,232	2,330	3,588	2,200	2,315	2,200	3,525	8.4	18.6	5.0	○	○	
19D	2,500	2,450	3,715	2,252	2,275	3,647	—	—	2,187	3,635	8.3	18.7	5.0			○

【2tトラック】
積載重量 約 2.0 t

【4tトラックロング】
積載重量 約 2.5 t

【JRコンテナ12ft】
積載重量 5.0 t

【2tトラック】
容積 約 11.7 m³

【JRコンテナ12ft】
容積 約 18.6 m³

【4tトラックロング】
容積 約 32.7 m³

四国内の鉄道コンテナネットワーク と 輸送実績

本州～四国間(瀬戸大橋)

1日あたり3往復64両運転

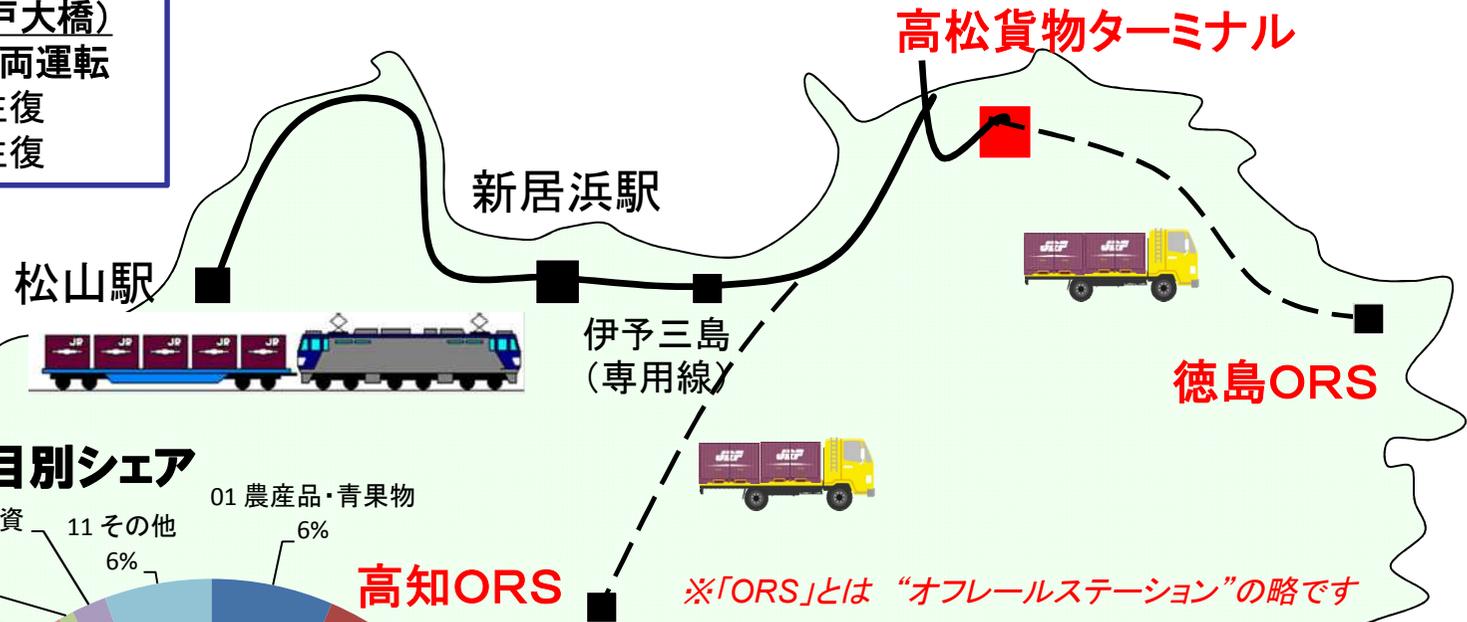
- ①東京行き1往復
- ②大阪行き2往復

高松貨物ターミナル

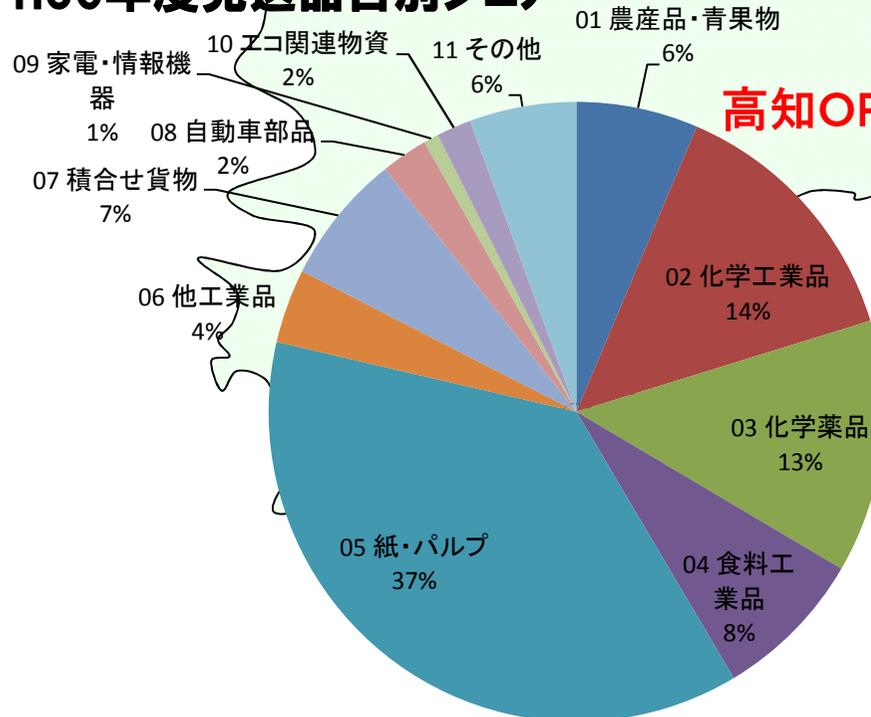
1日あたり3往復

32両

(東京・大阪行き)



H30年度発送品目別シェア



駅名	H30年度 輸送実績		【千トン】	
	発		着	
高松タ	138	30%	148	43%
徳島ORS	61	13%	46	13%
高知ORS	39	9%	28	8%
伊予三島	81	17%	19	6%
新居浜	91	20%	54	16%
松山	51	11%	48	14%
四国計	461	100%	343	100%

四国(高松)地区からのリードタイム

<メインルート>

・四国(高松)

⇒関東・東北・北海道・北陸向け

福岡夕
A. 2日目 21:14
 B. 2日目 21:14
 C. 2日目 22:47

金沢夕
A. 2日目 20:03
 B. 2日目 20:03
 C. 3日目 3:30

札幌夕
A. 4日目 1:05
 B. 4日目 1:05
 C. 4日目 1:05

盛岡夕
A. 3日目 7:50
 B. 4日目 6:20
 C. 4日目 6:20

仙台夕
A. 3日目 11:04
 B. 3日目 11:04
 C. 3日目 6:55

宇都宮夕
A. 2日目 19:05
 B. 2日目 19:05
 C. 4日目 8:50

東京夕
A. 2日目 8:00
 B. 2日目 8:00
 C. 3日目 6:25

【四国エリア】
A. 高松夕(徳島・高知ORS) 1日目 18:00~23:00発
 B. 新居浜駅 1日目 15:00~17:00発
 C. 松山駅 1日目 18:00発

高松貨物ターミナル駅の概要(1)

所在地

高松市香西南町347番2号
(JR予讃線 鬼無駅～香西駅間)



明治43年7月 高松駅開業
昭和63年4月 瀬戸大橋(本四備讃線)開業
平成12年8月 高松貨物ターミナル駅移転開業

- ・面積7.6ha(甲子園球場の約2倍)
- ・全長430m×幅45mのE&Sコンテナホーム
22両編成の貨物列車が入線可能

高松貨物ターミナル駅の概要(2)

利用運送事業者

<高松タ>

- 日本通運(株)
- 丸点通運(株)
- 四国名鉄運輸(株)
- 水島臨海通運(株)
- 日本フレートライナー(株)
- 中讃通運(株)
- 住化ロジスティクス(株)
- 全国通運(株)



<高知ORS>

- 高知通運(株)
- 日本通運(株)
- 四国名鉄運輸(株)

<徳島ORS>

- 徳島通運(株)
- 阿波合同通運(株)
- 四国名鉄運輸(株)
- 牟岐線通運(株)
- 阿波池田通運(株)



高松貨物ターミナル駅の概要(3)

荷役機器

- ・フォークリフト
 - 12フィート用・・・3台
 - 20フィート用・・・1台

- ・トップリフター
 - 31フィート用・・・1台

<徳島ORS/高知ORS>

- ・フォークリフト
 - 12フィート用・・・1台



12ft用



20ft用

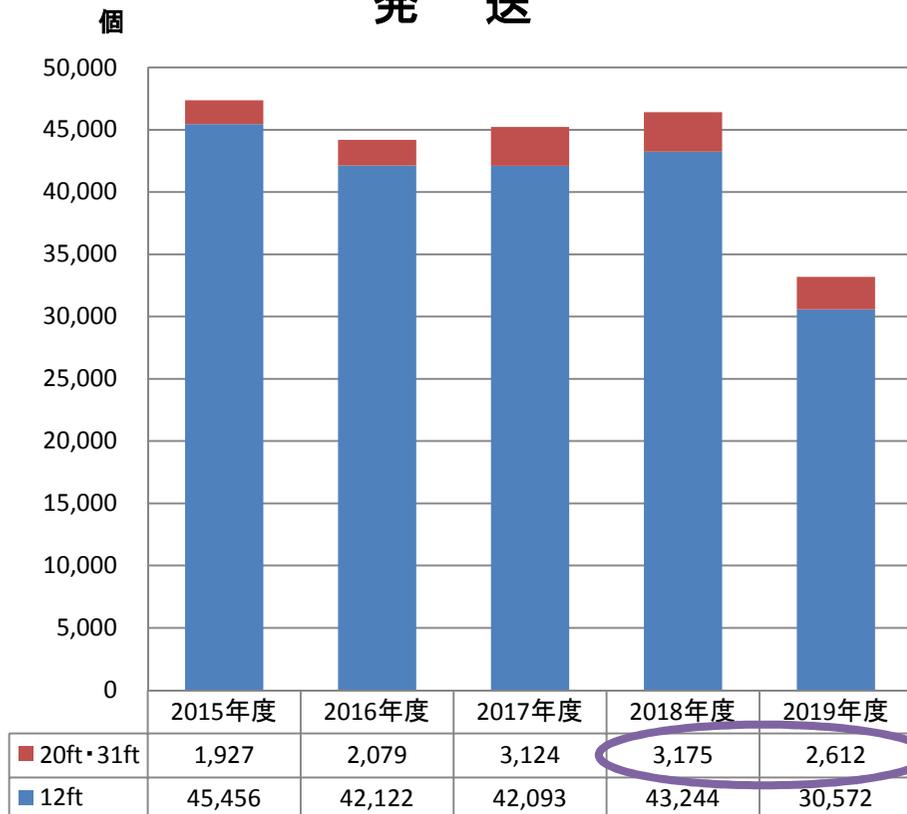


31ft用

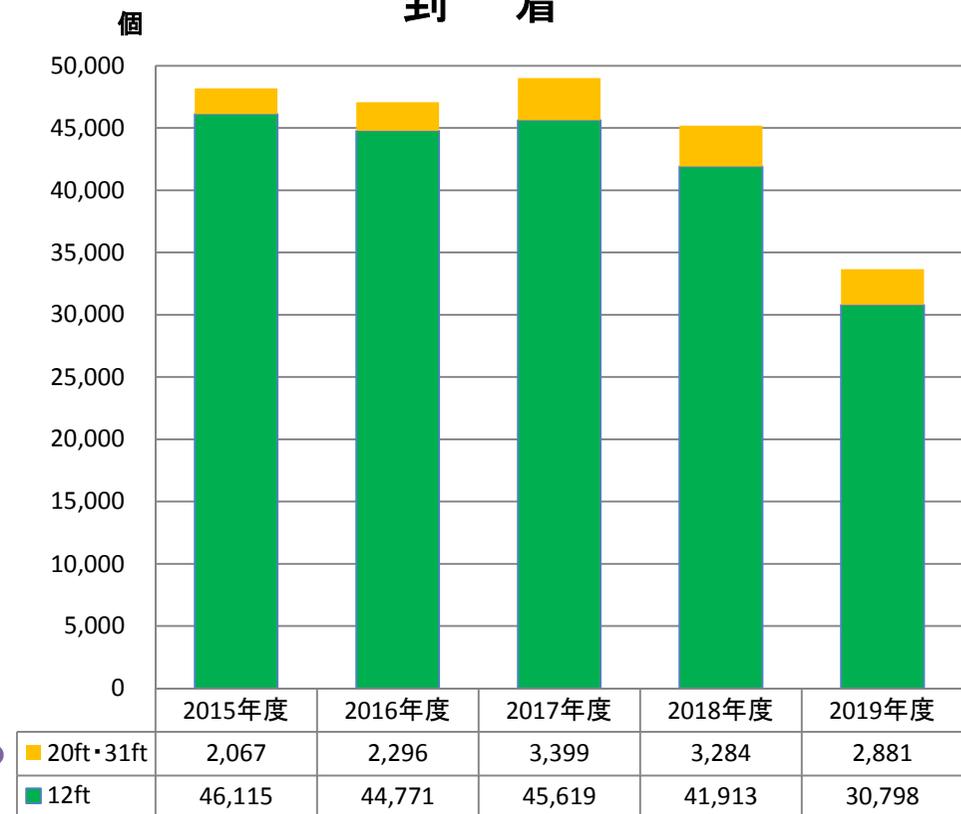
高松貨物ターミナル駅の最近の輸送動向(1)

高松夕(徳島ORS・高知ORS含む)駅のコンテナ取扱い個数の推移

発 送



到 着

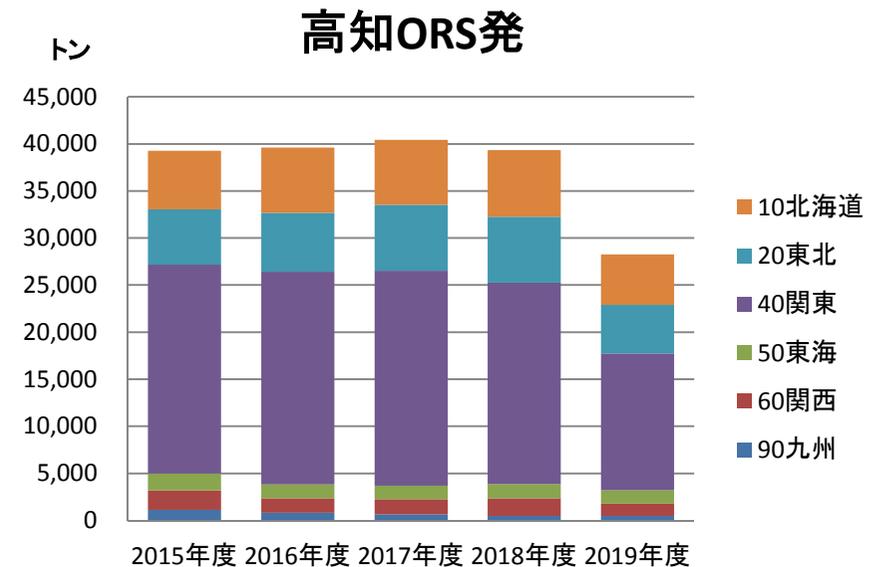
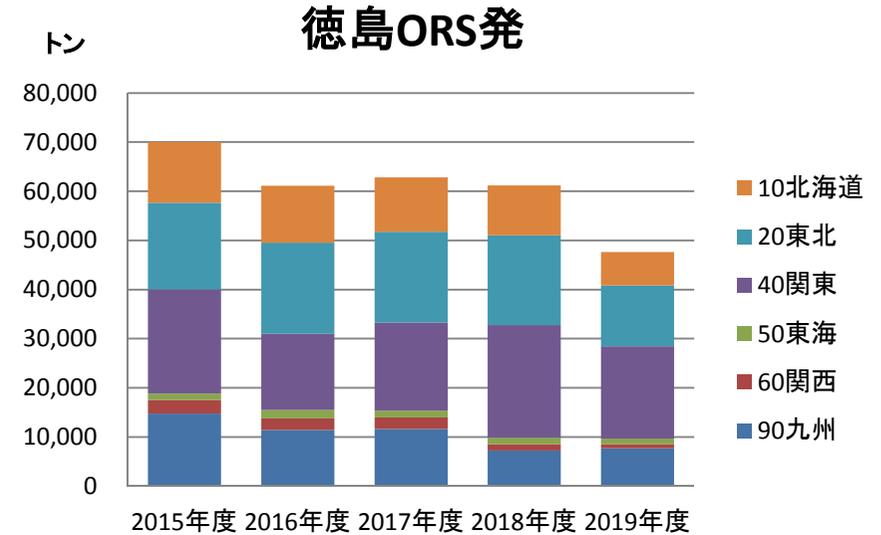
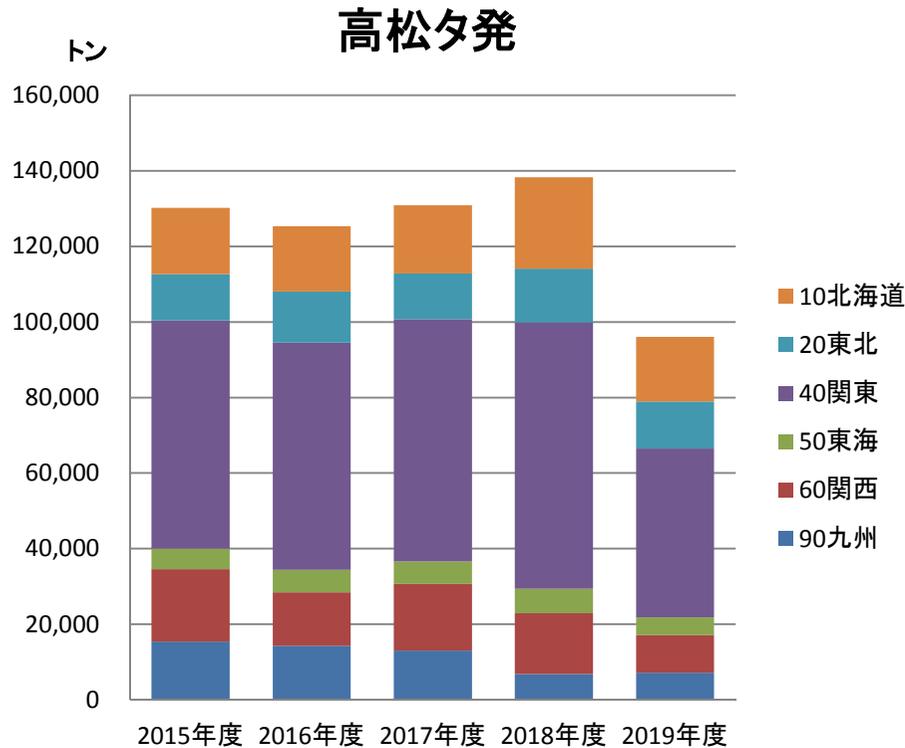


・大型コンテナ(31ft)の取扱いがここ数年で増加しています。

注)2019年度は4~12月までの累計個数です。

高松貨物ターミナル駅の最近の輸送動向(2)

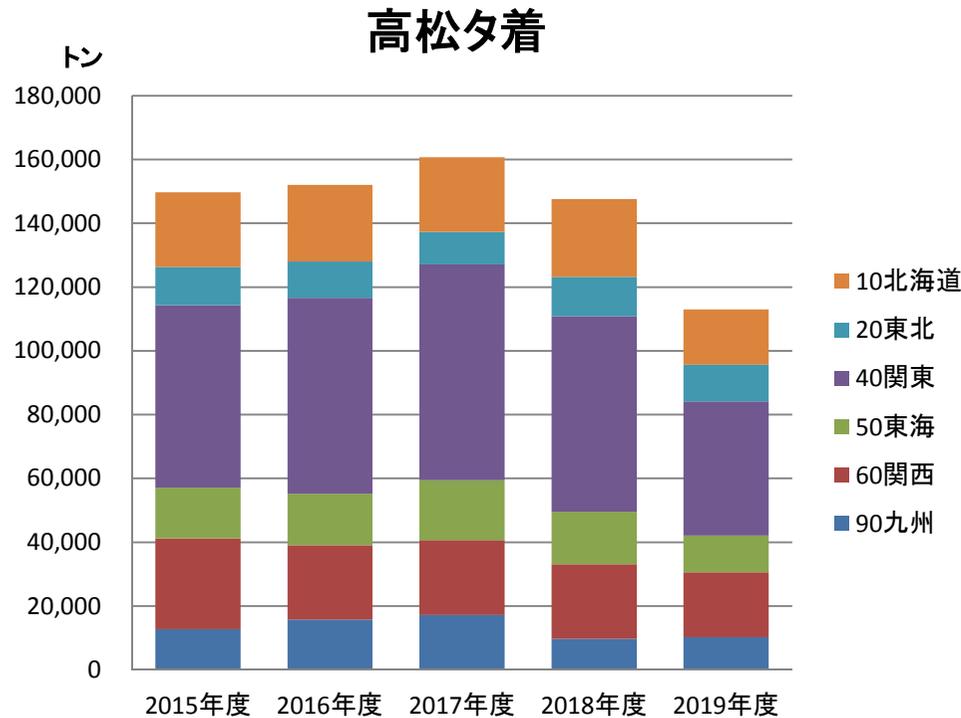
方面別 発送トン数



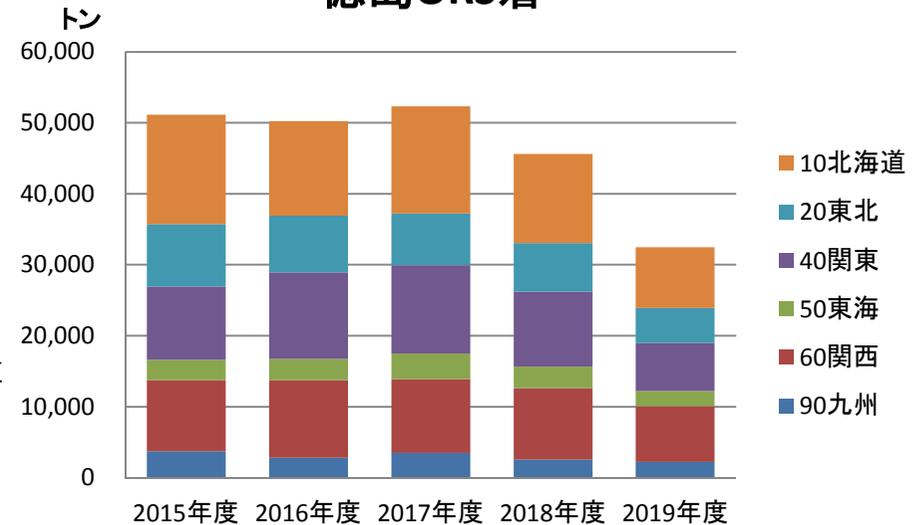
関東・東北・北海道方面のご利用がメインです。

高松貨物ターミナル駅の最近の輸送動向(3)

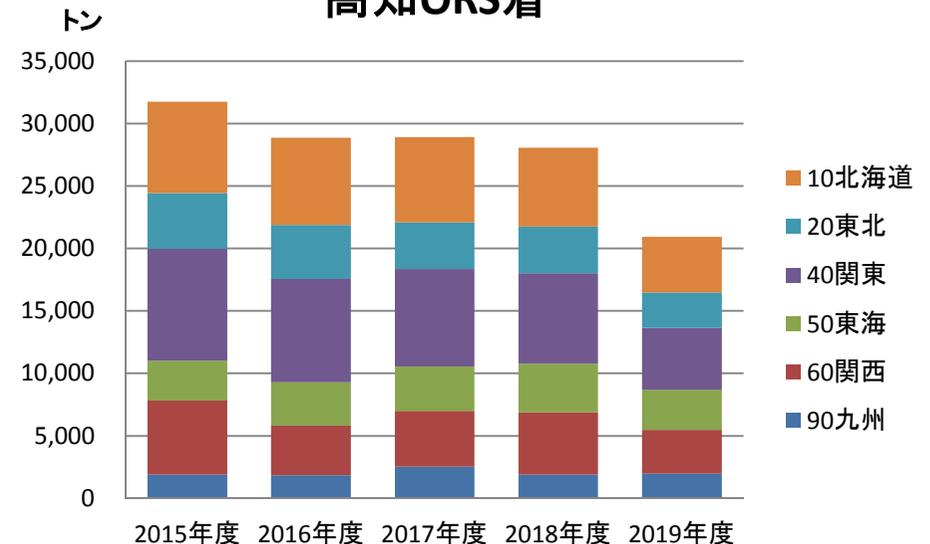
方面別 到着トン数



徳島ORS着



高知ORS着



**北海道・関東方面を中心に
満遍なく到着しています。**

増加する高松地区の31ftコンテナ利用



福山通運様



2016年6月～ 31ft取扱い(1個/日)開始
 ……徐々に取扱個数を増…
 2020年10月～ 6個/日

サントリーロジスティクス様



2018年12月～ 12ftの取扱い開始(往復)
 2019年2月～ 31ftの取扱い開始(往復)1個/日
 2019年11月～ 31ft×2個/日(往復)に増
 2020年3月～ 31ft 増予定(往復)宇都宮々行き



高松・徳島・高知地区の12ftコンテナ利用 事例



A社(香川県に拠点)



2019年6月～ 新規取扱い開始(1個/週)
2019年11月～ 2個/週に増

温度管理コンテナ



例年 10月～翌年6月までUFコンテナ等をご利用



高知通運(株)所有 UF型クールコンテナ (-25℃～+25℃まで設定可能)

徳島ORS



2017年9月～ 50個/月⇒100個/月に増

2018年7月～ 新規取扱い開始 70個/月
2019年7月～ 100個/月に増

新しい仕組みの提案（積替え・保管を含めた付加価値商品の検討）

駅ナカ・駅チカの物流施設活用による集貨・配送効率の向上

現在の
物流施設



貨物駅

Before

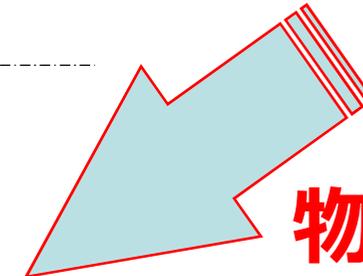
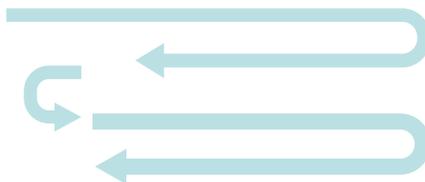


距離10km 30分/片道、渋滞時は1時間/片道



After

駅チカ倉庫
駅ナカ倉庫



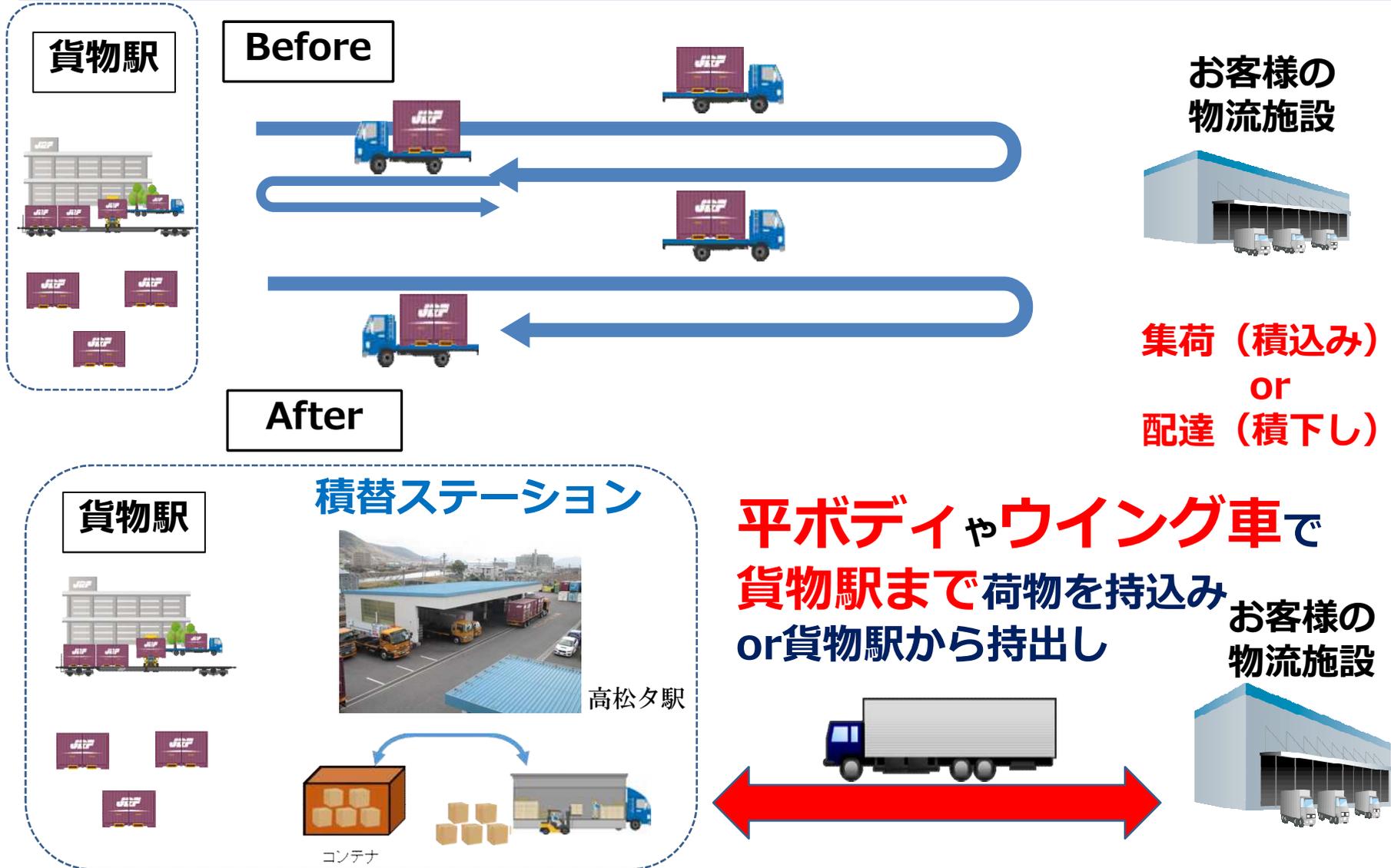
物流拠点
の移転



**距離1km 5分/片道、
同時間内に複数回集貨・配送が可能に！**

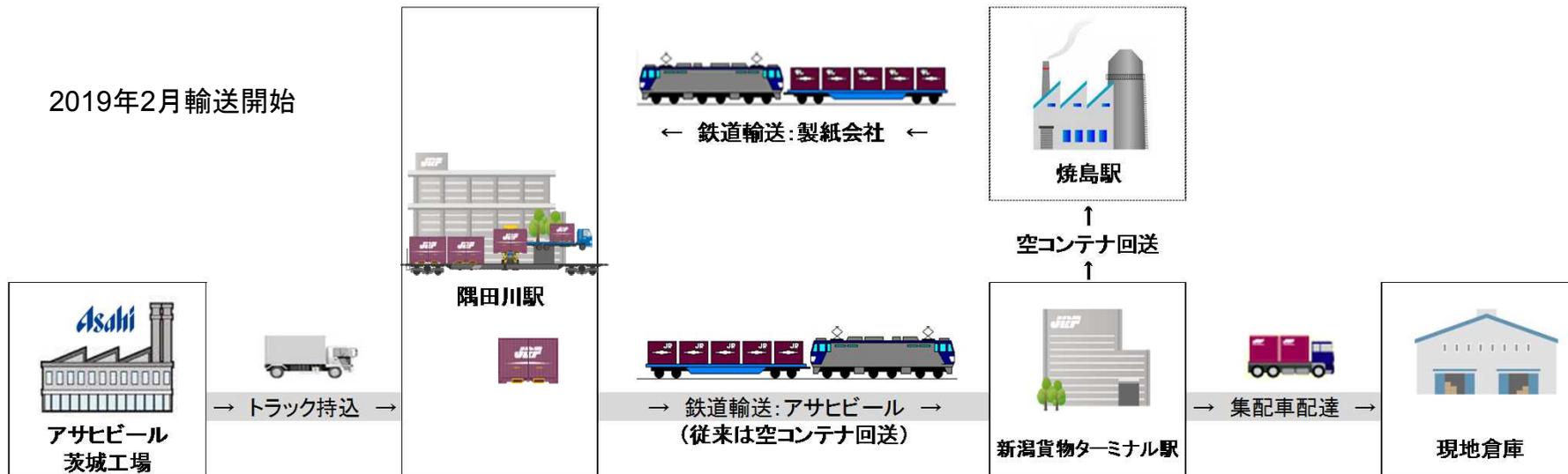
新しい仕組みの提案（積替ステーションの検討）

貨物駅構内に設置した積替ステーションの活用による集荷・配送効率の向上



【参考1】「駅ナカ倉庫」を活用した「アサヒビール様」飲料輸送

○駅構内の弊社グループ企業倉庫を活用した保管と輸送の一貫サービスを提供し、
関東→新潟に回送する空コンテナを積荷化



▼隅田川駅構内作業イメージ

↑ 車上荷役
↑ トラック移送なし

隅田川IPC(日本運輸倉庫)積替え箇所

～ポイント～
トラックにて持込み後倉庫へ保管、発送時貨車上コンテナへ直接積込⇒作業効率UP、コスト削減

〔年間削減効果〕
長距離トラック
△2,500台
CO2排出量
△ 800トン(△32%)

【参考2】 貨物駅の高度化利用の取り組み

東京レールゲート（東京貨物ターミナル駅直結 大型物流施設）

品川区八潮3丁目



東京レールゲートWEST (2020年2月竣工 予定)
 東京レールゲートEAST (2022年8月竣工 予定)

テナント募集中です

エコレールマーク ～環境意識の向上を図るための啓蒙活動～

エコレールマークとは、地球環境に優しい鉄道貨物輸送を一定以上利用している商品又は企業に対し、事務局が審査のうえ認定するマーク。「企業が環境への取り組みを行っていることを消費者の皆様にも伝えることを目的」とする。

エコレールマーク導入のメリットは、商品を運ぶ際に鉄道貨物輸送を利用した企業が、『CO2排出量削減などの環境対策を能動的に推進している』と消費者に広くアピールすることや「マークの存在を認知されることで、消費者から積極的に選択される目安を提供すること」。

(例) 東洋テックス、ユニ・チャーム、花王、住化ポリカーボネート 等



エコレールマーク

エコレールマーク使用例
個別商品用 企業イメージ用



認定商品・企業数 ※2019年7月26日現在

認定商品 209 品目

・500km以上の陸上貨物輸送のうち30%以上鉄道を
利用している商品

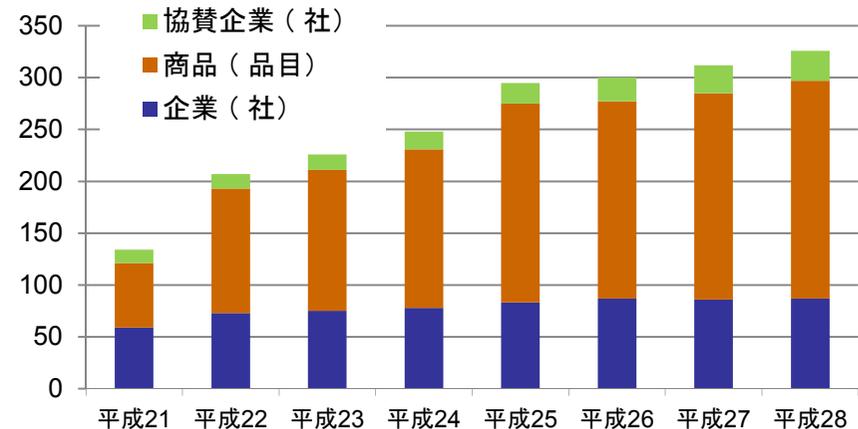
認定企業 92社

・500km以上の陸上貨物輸送のうち15%以上鉄道を
利用している企業

・数量で年間1万5千トン以上、または数量×距離で
年間 1,500 万トンキロ以上の 輸送に鉄道を利用
している企業

(注)パーセントは数量または数量×距離のいずれかの比率による。

エコレールマーク認定件数の推移(各年度末)



※出典：国土交通省鉄道局「エコレールマークの普及」

お試し鉄道コンテナ輸送キャンペーン(公益社団法人全国通運連盟)

輸送手段の多様化に鉄道コンテナを試してみませんか？



【助成内容】 運賃の80%を助成

(基本となる運賃・集配料金・コンテナ使用量の8割を全国通運連盟が負担)

【対象期間】 2019年4月1日～2020年2月29日 ※2020年度も同内容で実施予定です

【対象貨物】 鉄道コンテナのお試し輸送

- ① 新規荷主様 ⇒ 一製品につき申請1回、コンテナ2個まで
- ② 既存荷主様 ⇒ パレット化推進
一製品につき申請1回、一駅につき申請2回、コンテナ2個まで
- ③ 新規・既存荷主様 ⇒ ラウンドユース推進
一製品で一区間につき申請1回でコンテナ4個まで
- ④ 既存荷主様 ⇒ 輸送品質改善(養生資材変更等)に向けた試験輸送
一製品、一区間、申請1回でコンテナ2個まで

3/14 JR貨物 松山駅が 生まれ変わります！



- ・伊予市、松前町や南予地区からの
アクセスが良くなります！
- ・上屋がリニューアルし、ウイング車が
オープンしても高さは支障なく、駅での
持込作業、取卸作業も可能となります！





— ブランドメッセージ —
挑戦、そして変革 Challenge & Change

ご清聴ありがとうございました。