

TTA 一般社団法人
富山県トラック協会 御中

貨物鉄道輸送利用に関するご案内



日本貨物鉄道株式会社

鉄道における「旅客輸送」と「貨物輸送」の違い

◎運送する対象が「人」である輸送を**旅客輸送**、「モノ」である輸送が**貨物輸送**です。

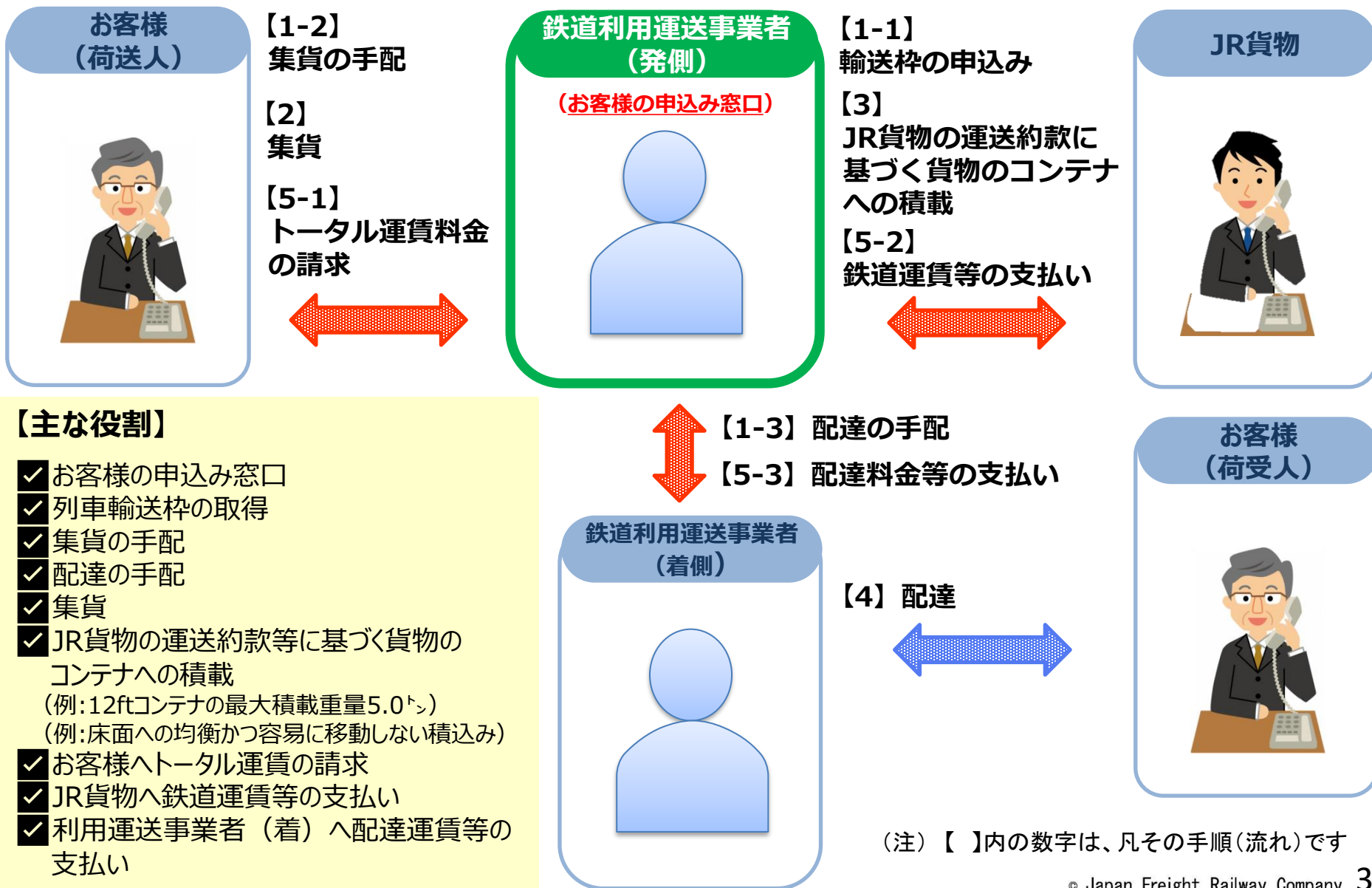
※トラック事業者: 一般のトラック事業者、又は鉄道利用運送事業者

※※鉄道利用運送事業者: 行政(運輸局)からの許可が必要

◀相違点は、主に以下の4つ▶

旅客輸送	項目	貨物輸送
<p>■ <u>自らが</u> 最寄駅(発駅)まで移動する</p>	<p>最寄駅(発駅) までの移動手段</p>	<p>■ <u>トラック事業者※が</u> お客様(荷送人)の庭先から最寄駅(発駅)まで運ぶ</p>
<p>■ <u>自らが</u> 切符を購入する</p>	<p>鉄道を利用する ための申込み</p>	<p>■ <u>鉄道利用運送事業者※※が</u> 列車申込み(輸送枠の購入)する</p> <p>鉄道利用運送事業者</p>
<p>■ <u>自らが</u> 歩いて電車に乗車・降車する</p>	<p>列車(電車)に 乗降車する手段</p>	<p>■ <u>JR貨物が</u> 貨物列車への積込み・取卸しする</p>
<p>■ <u>自らが</u> 最寄駅(着駅)から移動する</p>	<p>最寄駅(着駅) からの移動手段</p>	<p>■ <u>トラック事業者※が</u> 最寄駅(着駅)からお客様(荷受人)の庭先まで運ぶ</p>

鉄道利用運送事業者（発）の役割 ～お客様から依頼を受けた際の流れ（一例）～



鉄道利用運送事業者（発）の選定 ～トラック事業者としては2パターンが選択可能～

■パターン①

- ✓ トラック事業者自らが鉄道利用運送事業者となり、JR貨物を直接的に利用する場合



前述した業務を行います

■パターン②

- ✓ 既存の鉄道利用運送事業者を通じて、JR貨物を間接的に利用する場合



お客様との関係は従前通りであり、既存の鉄道利用運送事業者へ運送に係る業務全般を委託します!!



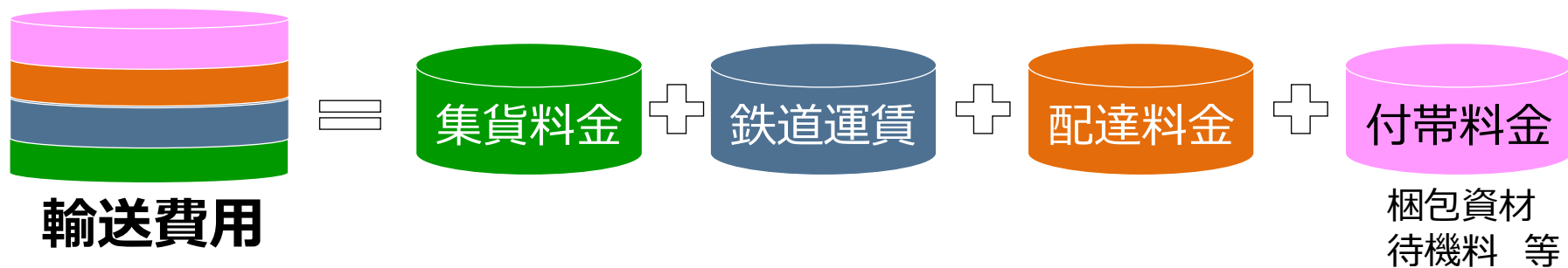
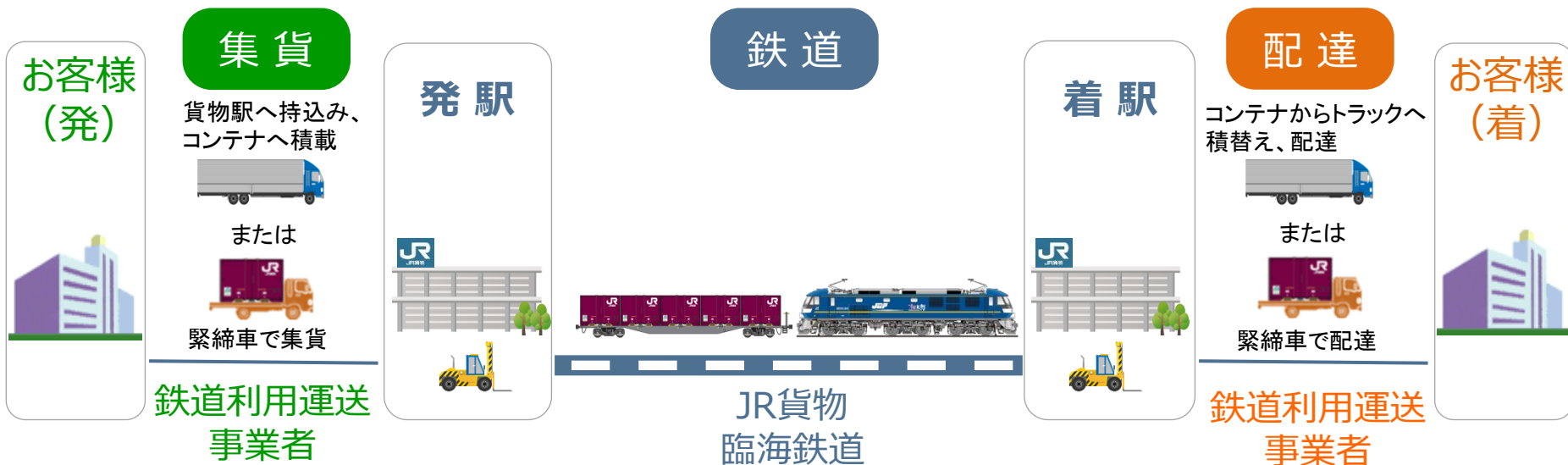
【主な役割】

- ✓ お客様の申込み窓口
- ✓ 利用運送事業者（発）へ輸送の依頼
- ✓ お客様へトータル運賃の請求
- ✓ 利用運送事業者（発）へ集貨運賃、鉄道運賃、配達運賃等の支払い
- ✓ トラック事業者にて集貨を行うことも可能（その際は、集貨運賃の支払いは不要）

(注) いずれのパターンも、トラック事業者は第二種貨物利用運送事業(鉄道)の許可が必要となります。

貨物鉄道輸送における運賃の仕組み（全体イメージ図）

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

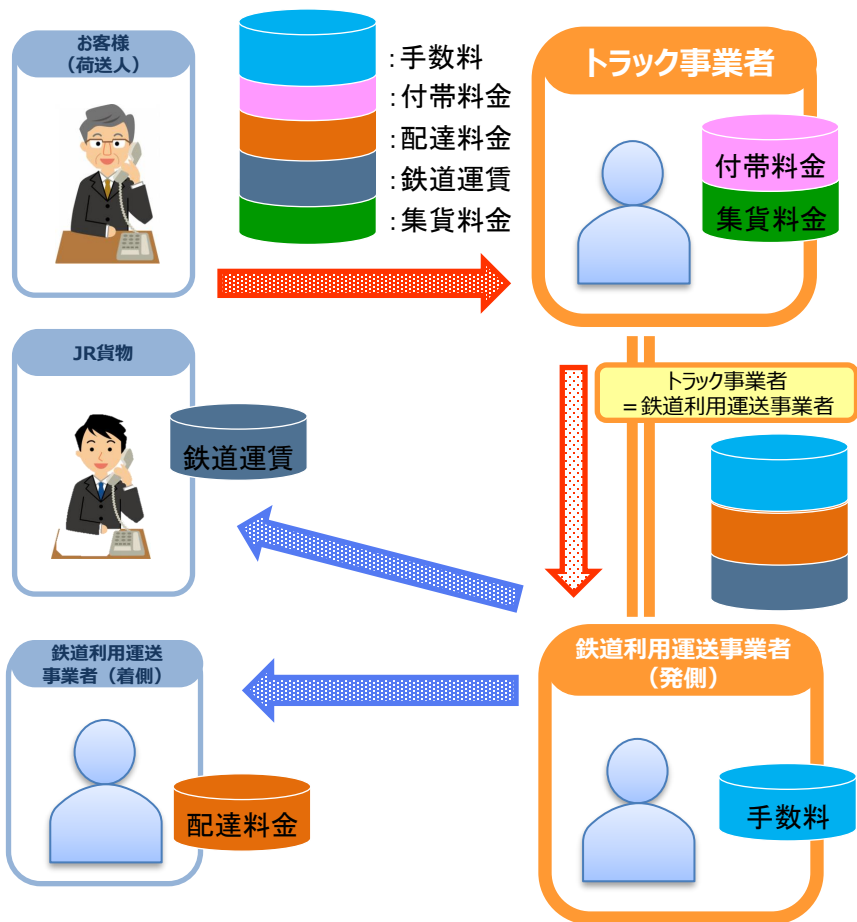


発側の「鉄道利用運送事業者」が輸送手配、輸送費用請求を一括で行います
 ※お客様と発側の利用運送事業者で契約(集貨・配達条件等含む)を行います。

貨物鉄道輸送における運賃の仕組み ～パターン毎のイメージ図～

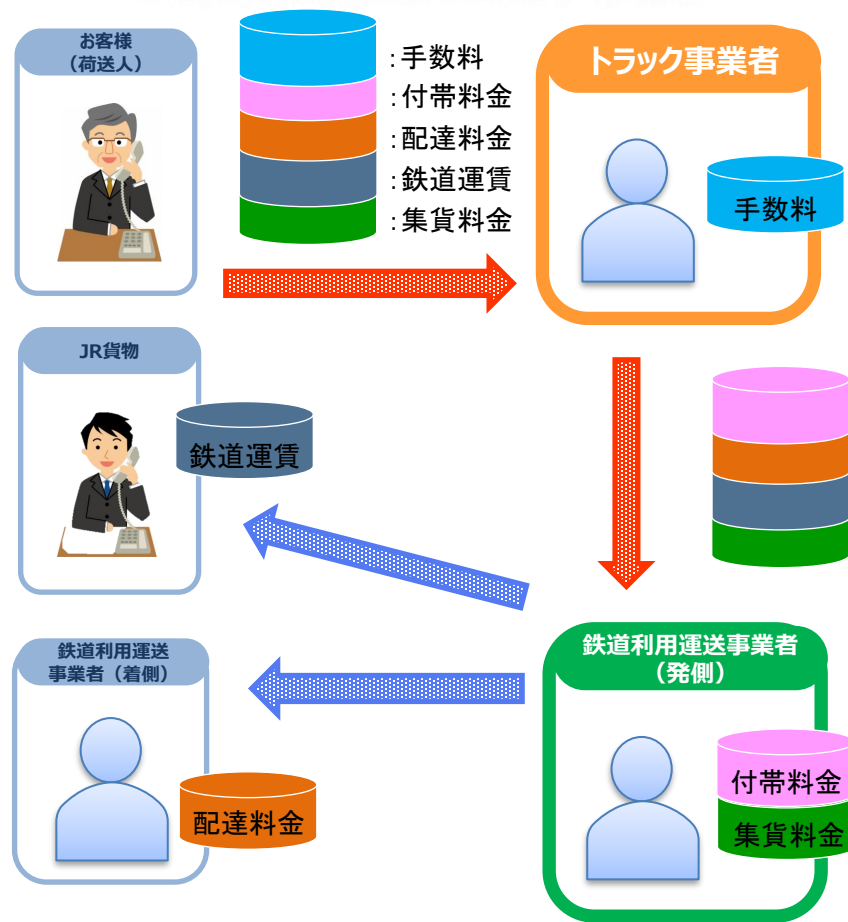
■パターン①

✓トラック事業者自らが鉄道利用運送事業者となり、JR貨物を直接的に利用する場合



■パターン②

✓既存の鉄道利用運送事業者を通じて、JR貨物を間接的に利用する場合



■ 現行と比較し、取扱収入が大きく減少することはありません。また、利益向上が図れる可能性がございます。(収入確保・利益向上)

運送業界における2024年問題①

<背景>

働き方改革関連法に基づく「時間外労働時間の上限規制（年960時間）」などの適用開始

拘束時間 (始業から終業まで)	1日 原則13時間以内 1か月 293時間以内 ※荷待ち荷役作業の時間も含む
休息期間 (勤務と次の勤務までの間の自由な時間)	連続8時間以上
運転時間	2日平均で、1日あたり9時間以内 2週間平均で、1週間あたり44時間以内
連続運転時間	4時間を超えないこと (30分以上の休息等の確保(1回10分以上で分割可))

- ・ 行政処分事業所の増加による輸送車両台数の減少
- ・ 残業時間の上限規制が原因で発生する輸送車両台数の減少
- ・ 大規模な料金改定

運べない危機 = 2024年問題

<対策として>

- ・ 鉄道輸送など、トラック以外での輸送を組み合わせる
- ・ 物流全体の見直し
- ・ トラック輸送を効率化

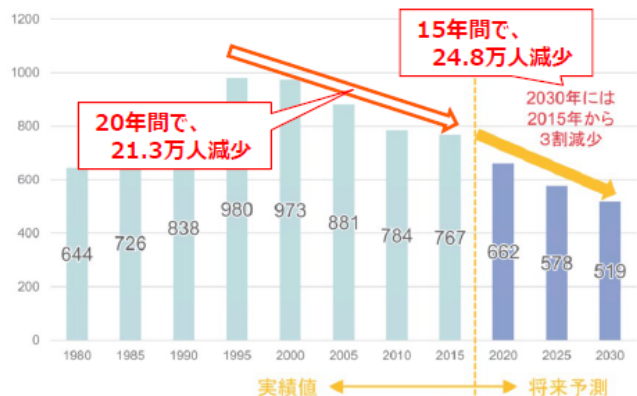
※1 2024年問題の詳細について（カーゴニュース 【行政レポート】 “運べない”危機を回避せよ！ <http://cargonews.co.jp/cargo-news-main/3139>)

運送業界における2024年問題②

供給：ドライバー数の大幅減、今後15年で約25万人が減少見通し

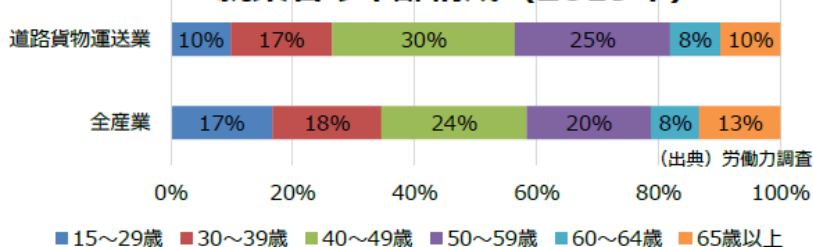
- 2000年以降減少傾向が続くドライバー数は、ここ数年で減少傾向が更に加速。2030年には約25万人が不足するとの見通し。
- 他産業と比較して、若手就業者の割合が低く、高齢化が進んでいる。
⇒ 2024年度からドライバーに時間外労働の上限規制（働き方改革）が適用され、ドライバー不足は更に深刻化。

道路貨物運送業の運転従事者数（千人）の推移



(出典) 日本ロジスティクスシステム協会 (JILS) 「ロジスティクスコンセプト2030」 2020年1月

就業者の年齢構成 (2019年)



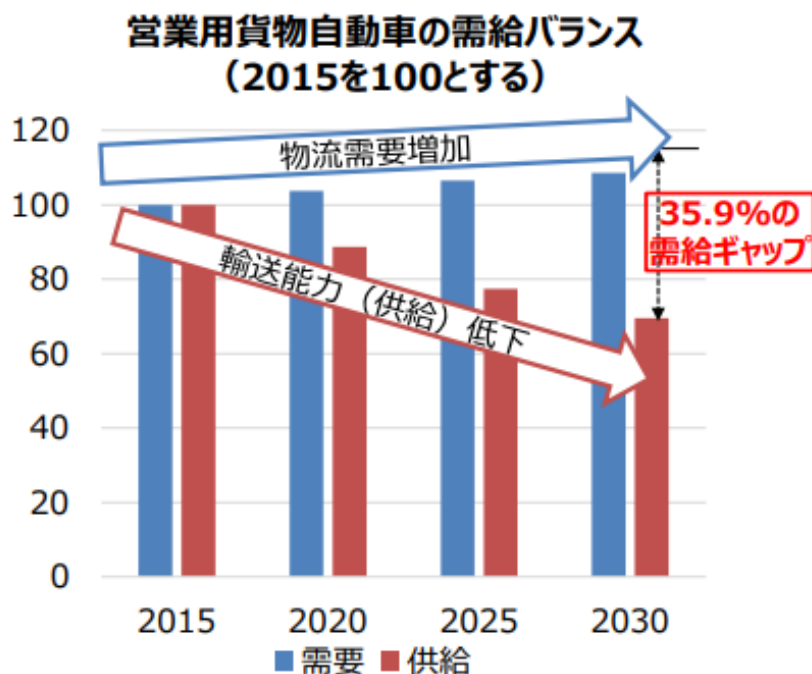
トラックドライバーの働き方改革 (時間外労働の上限規制)

法律・内容	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
時間外労働の上限規制 (年720時間) の適用【一般則】		大企業に適用	中小企業に適用	適用			
時間外労働の上限規制 (年960時間) の適用【自動車運転業務】							適用
年休5日取得義務化		適用	適用				
月60時間超の時間外割増賃金引き上げ (25%→50%) の中小企業への適用						適用	適用

運送業界における2024年問題③

物流需要 > 輸送能力（供給）の世界の到来

- 物流需要は増加する一方、輸送能力（供給）は低下。
 - 需給のバランスが崩れ、モノが運べない世界が到来する恐れ。
- ⇒ 荷主事業者は、これを回避するため、物流事業者と連携し、供給の拡大を図るべき。



(出典) 日本ロジスティクスシステム協会 (JILS) 「ロジスティクスコンセプト2030」2020年1月

物流需要

荷主事業者の求めに応じ、貨物の小口化・輸送の多頻度化が進み、**物流件数（運ぶ回数）は上昇**。

輸送能力（供給）

輸送能力の低下

- ① ドライバー数減少（高齢化 + 若手参入不足）
← 劣悪な労働環境、低収益構造
- ② ドライバーの働き方改革（残業上限規制）
- ③ 低い輸送効率（積載効率、回転率）

需給ギャップが発生 約3割強のモノが運べなくなる恐れ

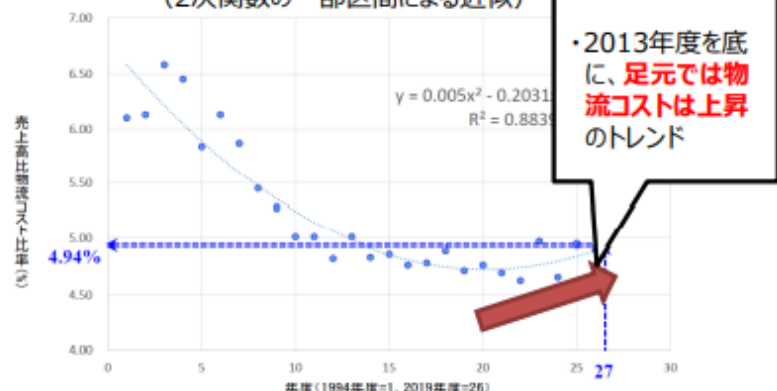
運送業界における2024年問題④

結果、需給バランスが崩れ、物流コストは上昇中

- 荷主から見た物流コスト比率や、ドライバーの運賃は近年上昇。
- 多くの荷主事業者が物流事業者の値上げ要請を経験し、それに応じている。

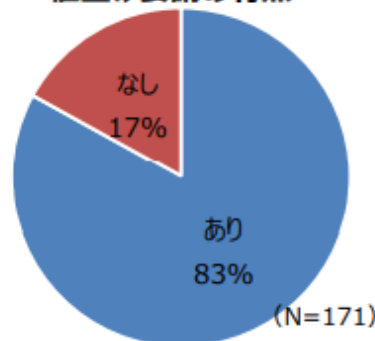
売上高物流コスト比率のトレンド

(2次関数の一部区間による近似)



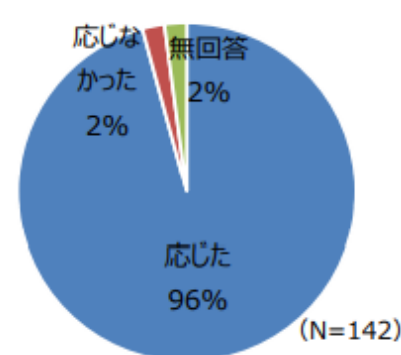
(出典) 2008年度物流コスト調査報告書 JILS 2009年3月 p.6、及び、2019年度物流コスト調査報告書 JILS 2020年3月 p.15 よりJILS作成

取引先の物流事業者からの値上げ要請の有無



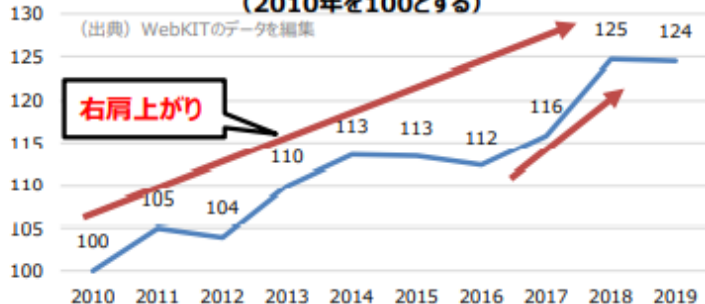
(出典) 2020年度物流コスト調査報告書JILS2021年3月

値上げ要請への対応



スポット輸送の運賃の変化

(2010年を100とする)



(出典) WebKITのデータを編集

値上げを要請されたコストの種類 (複数回答)

輸送費	131社
保管費	44社
包装費	18社
荷役費	71社
物流管理費	8社

値上げに応じたコストの種類 (複数回答)

輸送費	127社
保管費	41社
包装費	18社
荷役費	66社
物流管理費	8社

・特にドライバーに関係

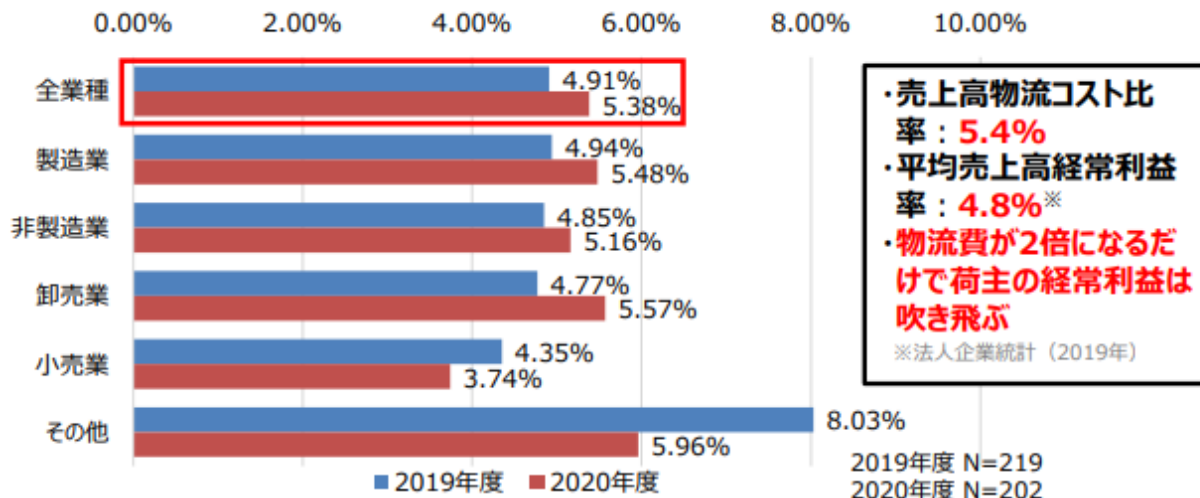
(出典) 2020年度物流コスト調査報告書JILS2021年3月

運送業界における2024年問題⑤

今後のリスクシナリオ（①運べない、②物流費高騰）

- ① 過酷で長時間労働のトラックドライバーは若年層に好まれず、多少運賃が上がっても人手は増えず、輸送能力（供給）は改善しない。輸送能力に限界が来ると、
 - モノが運べない事態が発生。どれだけ優れた製品を製造しても販売ができない。
 - 配送が遅延する事態が発生。生産計画が乱れ、サプライチェーン全体で、壊滅的な被害が発生する。等
- ② コストが上がり続け、海上コンテナの例のように、運賃が数倍になれば、荷主の利益は簡単に吹き飛ぶ。

業種別の売上高物流コスト比率（2020年）



（出典）2020年度物流コスト調査報告書JILS2021年3月



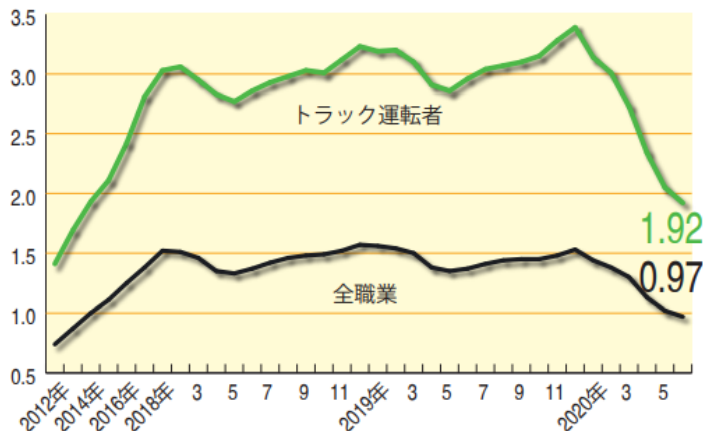
物流は荷主にとって経営上のリスク。物流事業者に丸投げせず、自分事として対応することが必要。

運送業界における2024年問題⑥

～トラック運転手にかかわるデータ～

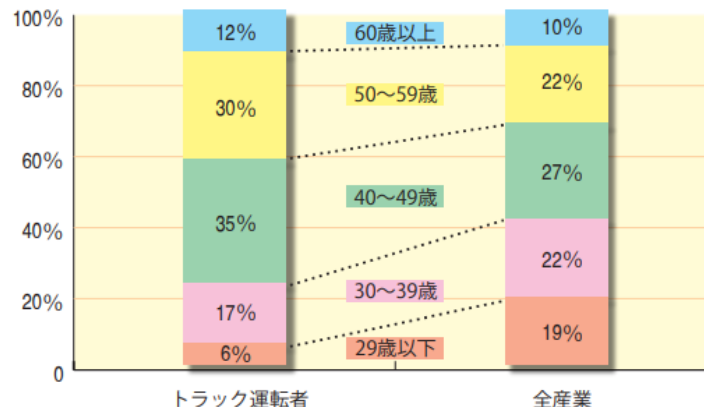
トラック運転者不足

有効求人倍率 全職業平均より約**2.0倍**高い



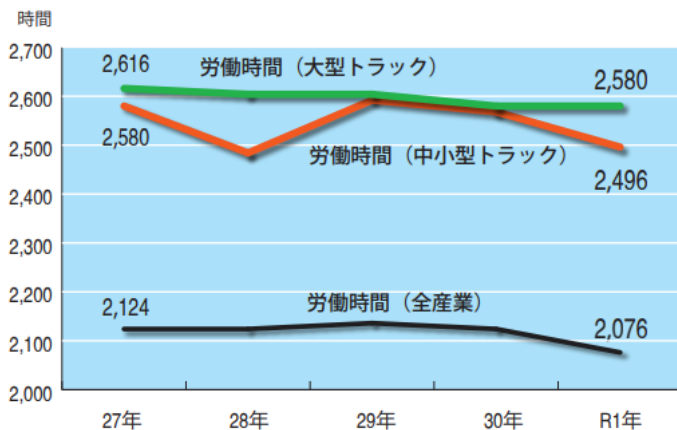
トラック運転者の高齢化

年齢構成 全産業平均より**若年層の割合が低く、高齢層の割合が高い**



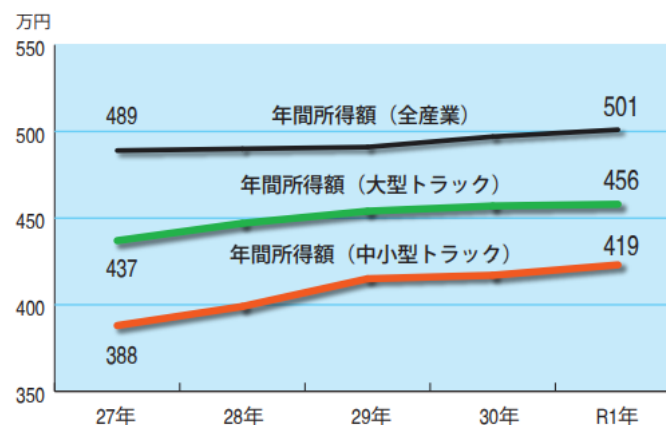
他産業と比べ長時間労働

年間労働時間 全産業平均より約**2割**長い



他産業と比べ低い賃金

年間所得額 全産業平均より約**1割～2割**低い



運送業界における2024年問題⑦ ～輸送距離にかかわるデータ～

長距離輸送における到達距離の変化

現在



発地



運転(60km/h)×10時間

積卸等2.5時間



着地



- ・時間外労働80時間÷22日/月=3.6時間/日
- ・労働時間8時間+3.6時間=11.6時間

2024年度以降



発地



運転(60km/h)×9.1時間

積卸等2.5時間



着地

100時間/月の超過勤務を80時間/月(960時間/年)とした場合、
約10%の到達距離減となる (…600km⇒546km(△54km))

※但し、2日平均での1日の運転時間は9時間⇒翌日は8.9時間以内の運転しかできない

富山県からの輸送距離



- 直線距離500km
- 陸送500km(※)
- 陸送600km(※)

(※)...富山市地帯間道直比平均(1.44)から算出

○陸送500km圏の主要都市
仙台、神栖、和歌山、岡山

○陸送600km圏の主要都市
秋田、盛岡、尾道、新居浜、出雲

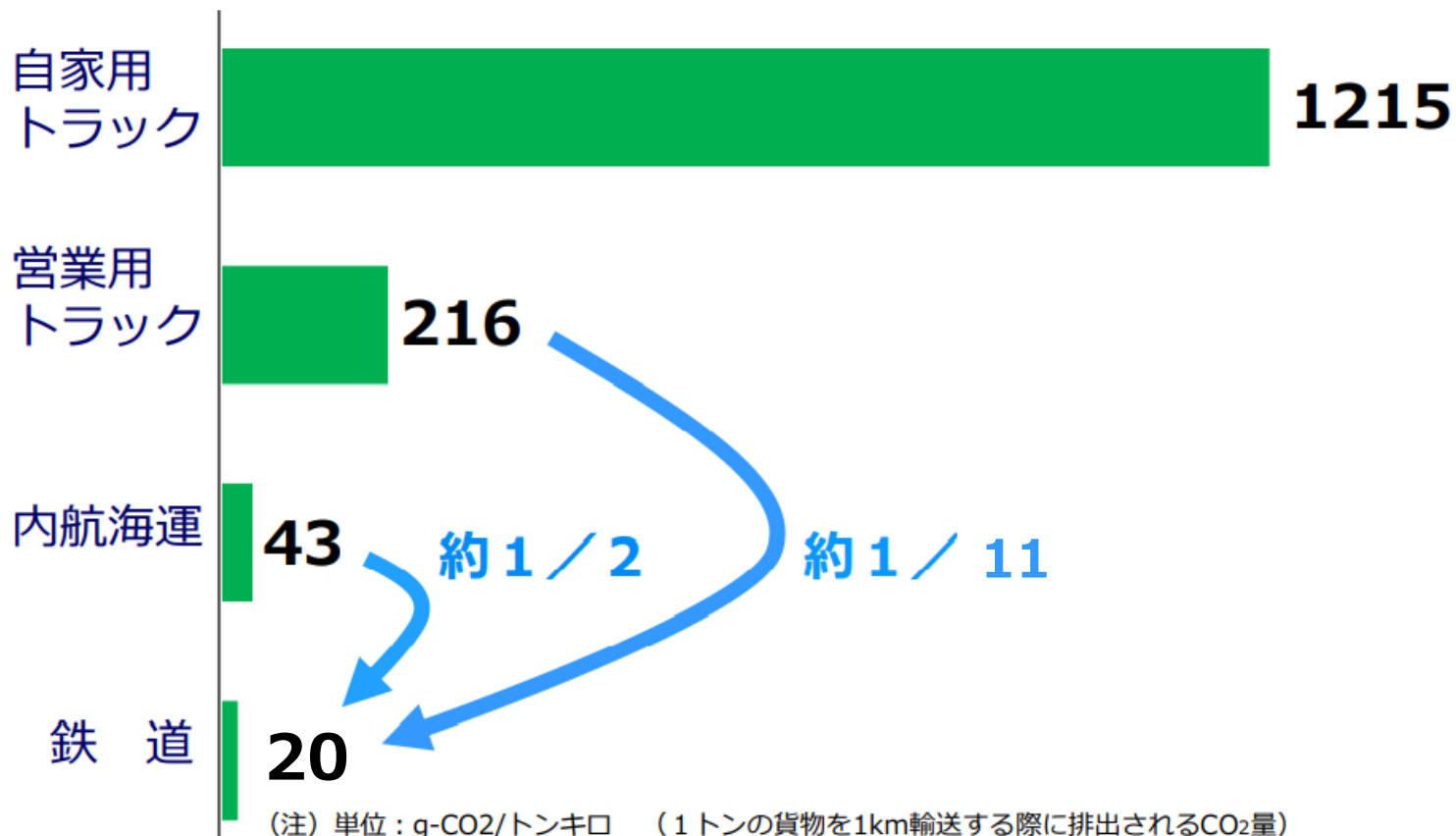
貨物鉄道輸送は長距離帯で優位性を発揮する輸送モードですが、2024年問題の観点から、中距離帯のモーダルシフトも注目されており、

現在は5%程度の輸送シェアですが、今後増えていくことが見込まれます。

環境にやさしい貨物鉄道輸送 ～カーボンニュートラル実現に向けて～

鉄道のCO₂排出量は、営業用トラックの約 1 / 10、内航海運の約 1 / 2 となっており、環境にやさしい輸送モード。

輸送機関別のCO₂排出原単位 (2020年度)



(注) 単位：g-CO₂/トンキロ (1トンの貨物を1km輸送する際に排出されるCO₂量)
 出典：国土交通省

富山貨物駅から主要都市までのリードタイム、及びCO₂削減効果

着駅 貨物駅所在	キロ程 (km)	リードタイム (引渡時刻)	概算料金 (円)	年間CO ₂ 排出量(t)		年間削減効果 (t)	CO ₂ 削減率	カーボンプライシング 換算
				トラック	鉄道			
札幌(夕) 札幌市白石区	1,158	翌々日 5 : 35	91,500	380.1	82.5	▲ 297.6	78.3%	2.9百万円/年
仙台(夕) 仙台市宮城野区	744	翌々日 7 : 32	70,000	246.5	55.3	▲ 191.2	77.6%	1.9百万円/年
新潟(夕) 新潟市東区	250	翌日 10 : 20	44,000	87.1	22.9	▲ 64.2	73.7%	0.6百万円/年
隅田川 荒川区南千住	451	翌日 6 : 37	57,000	152.0	36.1	▲ 115.9	76.3%	1.1百万円/年
名古屋(夕) 名古屋市中川区	323	翌日 6 : 50	48,000	110.7	27.7	▲ 153.4	78.2%	0.8百万円/年
大阪(夕) 摂津市安威川南町	330	翌日 12 : 53	50,500	112.9	28.1	▲ 84.8	75.1%	0.8百万円/年
岡山(夕) 岡山市北区	505	翌日 16 : 00	59,500	169.4	39.6	▲ 129.8	76.6%	1.3百万円/年
高松(夕) 高松市香西南町	569	翌日 22 : 02	61,500	190.1	43.8	▲ 146.3	77.0%	1.4百万円/年
広島(夕) 広島市南区	662	翌日 22 : 42	67,000	220.1	49.9	▲ 170.2	77.3%	1.7百万円/年
福岡(夕) 福岡市東区	961	翌日 16 : 04	82,000	316.2	69.6	▲ 246.6	78.0%	2.4百万円/年

(注):(夕)は「貨物ターミナル駅」の略

※CO₂削減量は年間3,650トン(=10トン/日)の貨物を貨物鉄道輸送へモーダルシフトした場合の換算

※概算料金は集貨・配達距離を10km圏内の場合

お問合せ先

富山県内の貨物駅のご利用を検討している場合

【富山貨物駅】

富山営業所

TEL : (076)441-0617

FAX : (076)441-9966

【高岡貨物駅】

高岡営業所

TEL : (0766)83-0581

FAX : (0766)83-0582

北陸地区のその他の貨物駅からのご利用を検討している場合

【金沢(夕)駅】

金沢支店 (販売G)

TEL : (050)2017-4161

FAX : (050)2017-2535

【南福井駅】

福井営業所

TEL : (0776)35-7886

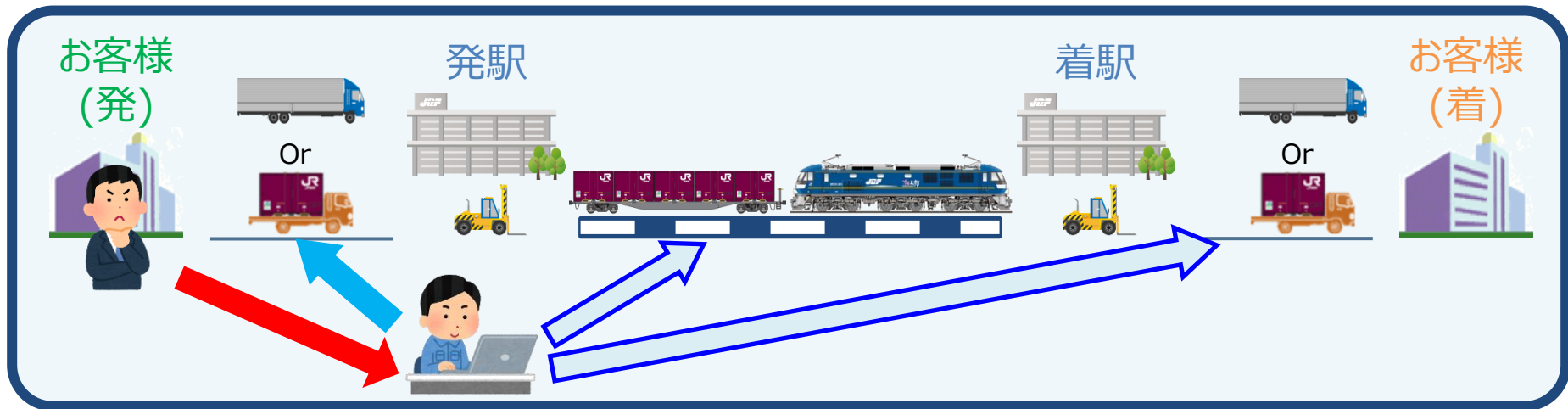
FAX : (0776)35-7886

お気軽にお問い合わせください

利用運送事業（申請）に関するQ&A

こういった場合はどういった許可が必要ですか？

スライド4【パターン①】に該当



【契約】 お客様 → トラック事業者

- トラック事業者の運送契約受託範囲
- トラック事業者が実際に運送をおこなう
- トラック事業者が鉄道利用・配達を委託する

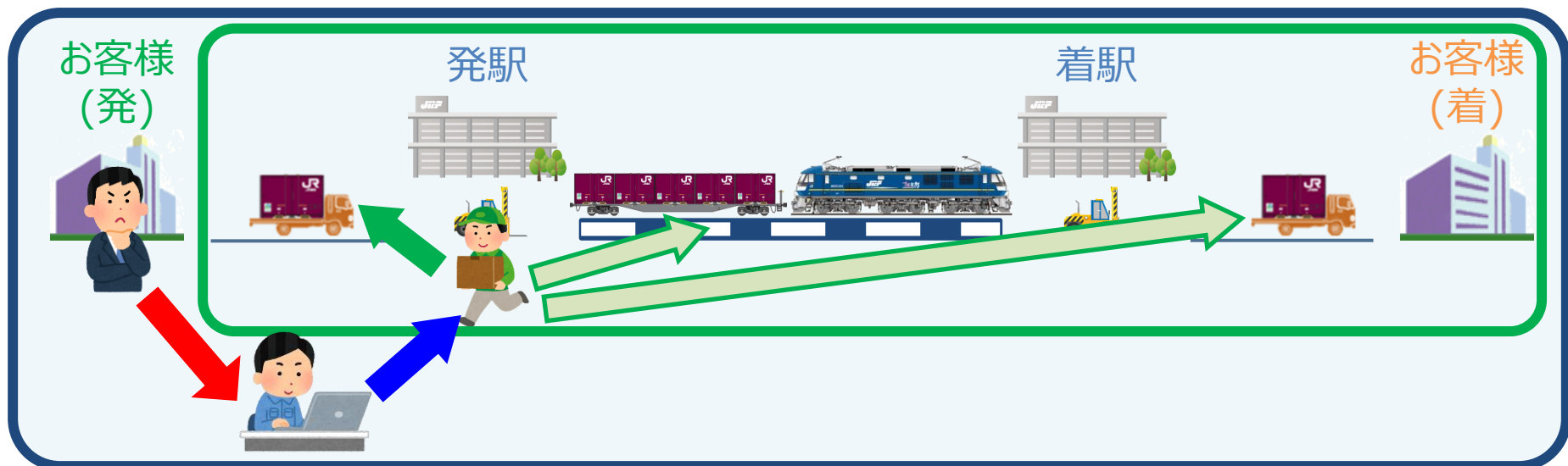
- ① **第二種利用運送事業(許可)**
 ② **JR貨物と直接利用の契約**

直接利用

利用運送事業（申請）に関するQ&A

こういった場合はどういった許可が必要ですか？

スライド4【パターン②】に該当(1)



【契約】 お客様 → トラック事業者 → 利用運送事業者

トラック事業者の運送契約受託範囲

利用運送事業者の運送契約受託範囲

利用運送事業者が実際に運送をおこなう

利用運送事業者が鉄道利用・配達を委託する



① **第二種利用運送事業(許可)**

② **利用運送事業者との利用運送契約**



① **第二種利用運送事業(許可)**

② **JR貨物と直接利用の契約**

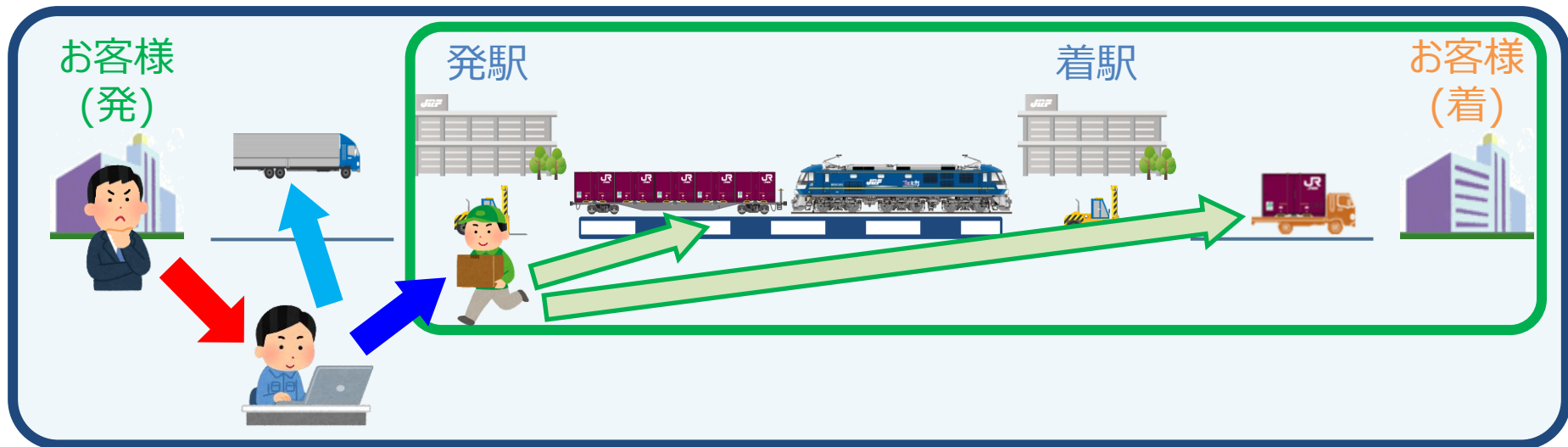
利用の利用(1)



利用運送事業（申請）に関するQ&A

こういった場合はどういった許可が必要ですか？

スライド4【パターン②】に該当(2)



【契約】 お客様 トラック事業者 利用運送事業者

トラック事業者の運送契約受託範囲

利用運送事業者の運送契約受託範囲

トラック事業者が実際に運送をおこなう

利用運送事業者が鉄道利用・配達を委託する



① 第二種利用運送事業(許可)

② 利用運送事業者との利用運送契約



① 第一種利用運送事業(登録)

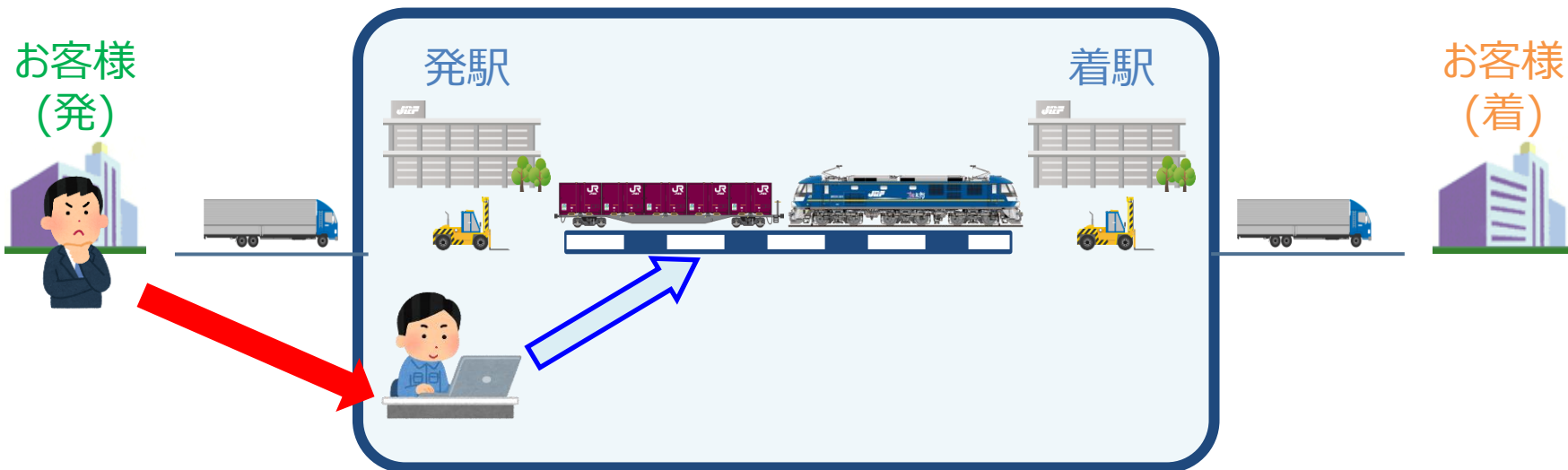
② JR貨物と直接利用の契約

利用の利用(2)



利用運送事業（申請）に関するQ&A

こういった場合はどういった許可が必要ですか？



【契約】 お客様 → トラック事業者

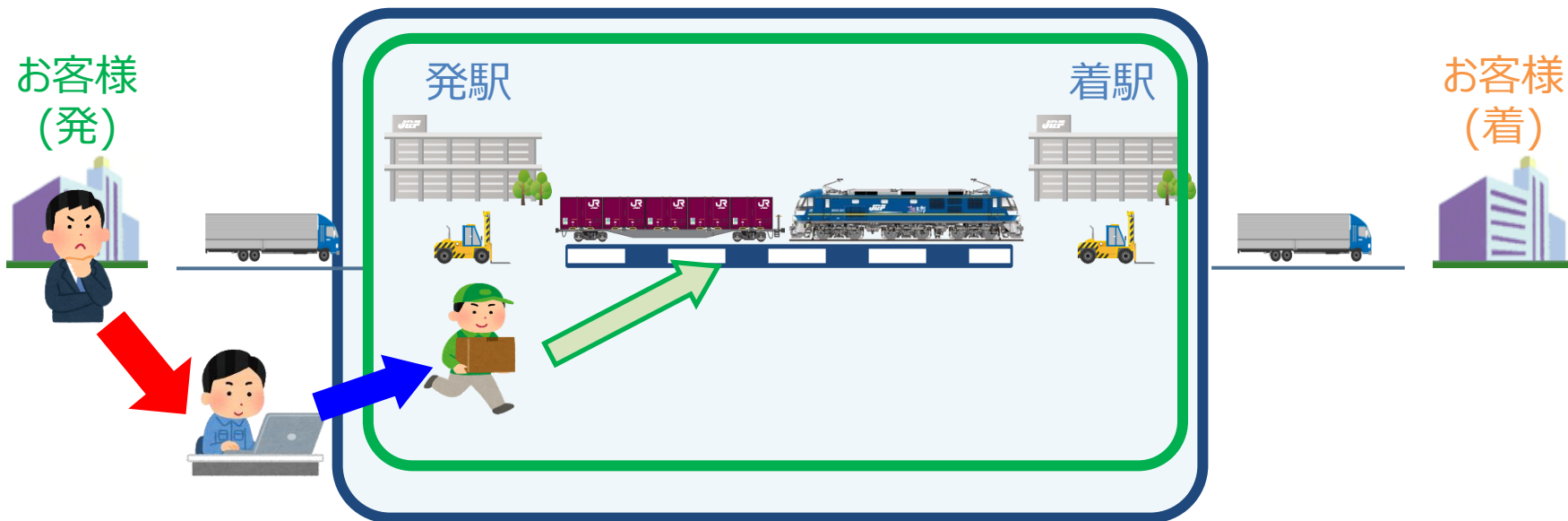
トラック事業者の運送契約受託範囲

トラック事業者が鉄道利用を委託する

- ① 第一種利用運送事業(許可)
② JR貨物と直接利用の契約

利用運送事業（申請）に関するQ&A

こういった場合はどういった許可が必要ですか？



【契約】 お客様 トラック事業者 利用運送事業者

トラック事業者の運送契約受託範囲

利用運送事業者の運送契約受託範囲

利用運送事業者が鉄道利用・配達を委託する



① **第一種利用運送事業(登録)**

② **利用運送事業者との利用運送契約**

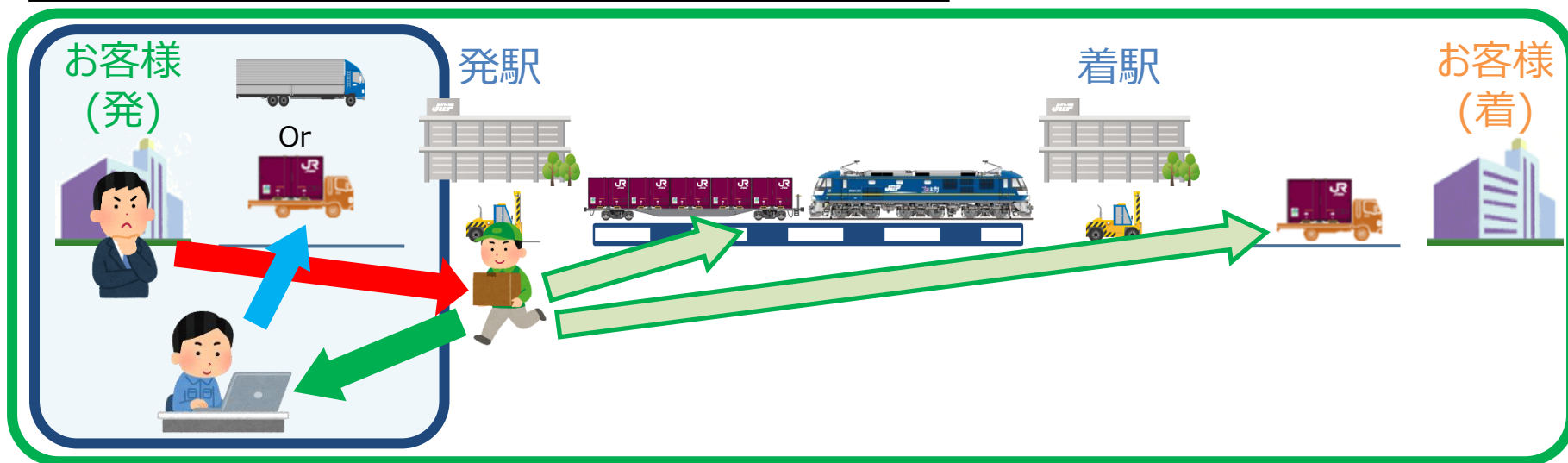


① **第一種利用運送事業(登録)**

② **JR貨物と直接利用の契約**

利用運送事業（申請）に関するQ&A

こういった場合はどういった許可が必要ですか？



【契約】 お客様 利用運送事業者 トラック事業者

トラック事業者の運送契約受託範囲

トラック事業者が実際に運送を行う

利用運送事業者の運送契約受託範囲

利用運送事業者が鉄道利用・配達を委託する



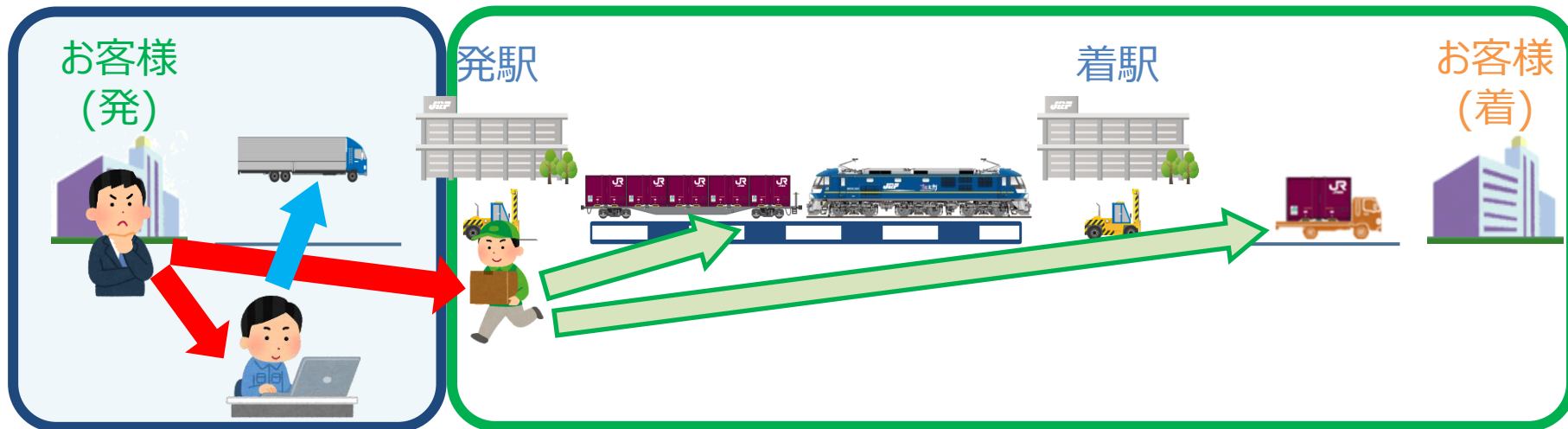
**利用運送事業に関する申請は不要
…一般貨物運送事業の範疇**



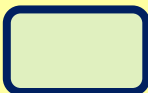
庸車、アンダー

利用運送事業（申請）に関するQ&A

こういった場合はどういった許可が必要ですか？



【契約】



トラック事業者の運送契約受託範囲



利用運送事業者の運送契約受託範囲



トラック事業者が実際に運送をおこなう



利用運送事業者が鉄道利用・配達を委託する



**利用運送事業に関する申請は不要
…一般貨物運送事業の範疇**



- ① 第一種利用運送事業(登録)**
- ② JR貨物と直接利用の契約**

利用運送事業（申請）に関するQ&A

Q1. 申請窓口はどこ？

→A1. 富山県で許可を受ける場合、
【北陸信越運輸局自動車交通部貨物課(新潟市)/025-285-9154】が窓口となります

Q2. 申請書類は何が必要？

→A2. 第二種許可の申請の場合、
申請書、事業計画、集配事業計画、宣誓書各種、保管施設概要、法人関連資料などが
必要です。

<https://www.mlit.go.jp/common/001123997.pdf>

Q3. 申請してからどのくらいの期間がかかる？

→A3. 書類到着後、第二種許可の場合は5～6か月程度、
第一種登録の場合は4～5か月程度が標準的な期間とされています

Q4. 申請にはどのくらいの費用がかかる？

→登録免許税として第二種許可には1件12万円、第一種登録には1件9万円が必要です。
(諸費用が別途必要となります)

また、変更の場合にも登録免許税として第二種(認可)には1件2万円、
第一種(登録)に1件1.5万円が必要な場合があります。

【参考】

物流：貨物利用運送事業に関する諸手続 - 国土交通省 (mlit.go.jp)

https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn3_000002.html

