
Chap1

新幹線等を利用した貨客混載の状況に関する調査

JR各社の状況

JR北海道

- ✓ JR北海道における貨客混載事業は、佐川急便と共同で「宅配便輸送事業」を実施
- ✓ JR東日本グループと連携して「生鮮品等輸送事業」を実施

佐川急便との「宅配便輸送事業」

- JR北海道は2019年4月から佐川急便と共同で道内在来線を活用した貨客混載事業を展開。2021年3月には北海道新幹線も対象

19年4月

背景

- ✓ 旅客列車(在来線)で荷物輸送する貨客混載事業を開始
- ✓ 人口動態変化による物流/人流サービスの維持困難
- ✓ かけもち輸送に係る規制緩和

狙い

- ✓ 地域物流への貢献
- ✓ 列車の有効活用による収入の確保

20年2月

- ✓ 北海道新幹線を用いた貨客混載事業の検討状況を公表
 - ✓ 北海道・本州間の輸送効率向上と新幹線の有効活用
 - ✓ 新函館北斗・新青森間で客室内へ専用ボックスを積載

20年12月

- ✓ 実車検証の公開と事業化スケジュールを公表
 - ✓ 2021年1月 実車検証(新函館北斗駅)を実施
 - ✓ 2021年3月 新函館北斗・新青森間で事業開始

21年3月

- ✓ 2021年3月より、北海道新幹線を活用した宅配便荷物の輸送事業をスタート

JR東日本グループとの「生鮮品等輸送事業」

- 2021年4月にJR東日本グループと連携して生鮮品等輸送の定期輸送化を公表

事業内容

- ✓ 北海道産の生鮮品や駅弁等を北海道・東北新幹線を用いて東京駅まで輸送する

業務フロー

- ✓ 新函館北斗駅に持込まれた商品を業務用室内空きスペースに積込、東京駅へ輸送
- ✓ 東京駅で取り下した商品は、東京駅構内の店舗や首都圏の飲食店舗等へ輸送し納品

棲分

	宅配便	生鮮品等
利用事業者	佐川急便	JR東日本物流
区 間	新函館北斗・新青森	新函館北斗・東京 他
積 載 場 所	客室(座席)	業務用室内空きスペース
荷 主	宅配便利用者	特定法人

JR東日本

- ✓ JR東日本は新幹線の速達性、定時性を活かした輸送事業の確立を目指し、実証での仮説検証、解決策検討を通じて本事業に係る市場の創成、拡大を狙う

事業戦略

- JR東日本は2020年9月に新幹線物流に係る事業戦略を公表
- 本件事業では速達性、定時性を活かした地域産品等のスピーディな消費者への提供、地域事業者の販路拡大の実現を目指す

従前

- ✓ 地域の情報発信やPRのためにイベントを実施

情報発信



PR手段



不定期実施

爾後

- ✓ 2020年9月に新幹線物流の事業化方針を発表、コロナ禍での保有資産の有効活用、収益化を目指して新規事業化

輸送事業の
確立

- ✓ 2020年9月より新幹線/特急物流を定期実施、販路拡大や即日輸送等のニーズに対応

定期輸送の
拡大

- ✓ ニーズに応じて利用可能列車を増やしつつ、定期輸送を実現。輸送量拡大に向けた検討、PoCの実施

新規荷主の
獲得

- ✓ JRグループの枠を越えた物流サービス拡大
- ✓ 速達性を活かした取扱品目の拡大

顧客の手元
まで物流

- ✓ JR東日本物流によるお客様の自宅、指定箇所(ラストワンマイル)での受取を実現

Web、リアル
の融合

- ✓ 野菜、果物、鮮魚等を注文に応じて新鮮な状態でスピーディに届ける仕組みを構築

Beyond Stations構想

- JR東日本は2021年7月にBeyond Stations構想の詳細を公表
- ヒトの生活の豊かさを起点として、リアル交流拠点である駅の強みを活かして新しいサービス、ビジネスの開発拠点への変革を目指す

事業
構造

- ✓ JR東日本物流が荷主から輸送発注を受け、新幹線を活用した輸送調整、手配
- ✓ JR東日本は輸送を担い、定時、速達輸送を実現



大宮
Trial

- <目的>
- ✓ 朝採れ等の新鮮な商品をより多く広い地域への即日輸送の実現に向け市場把握、課題抽出、課題解決への情報を集める
- <概要>
- ✓ 大宮駅を終点とする上越・東北新幹線を臨時に設定し輸送トライアルを実施、一部客室を利用して100箱/回にて地域産品輸送を検証
- <今後の展望>
- ✓ 検証を通じ、新幹線客室を活用した大宮駅までの荷物輸送の課題を整理、今後の事業化を目指す
- ✓ 引続き、生鮮食品などの定期輸送化や輸送品目の拡大などを実施

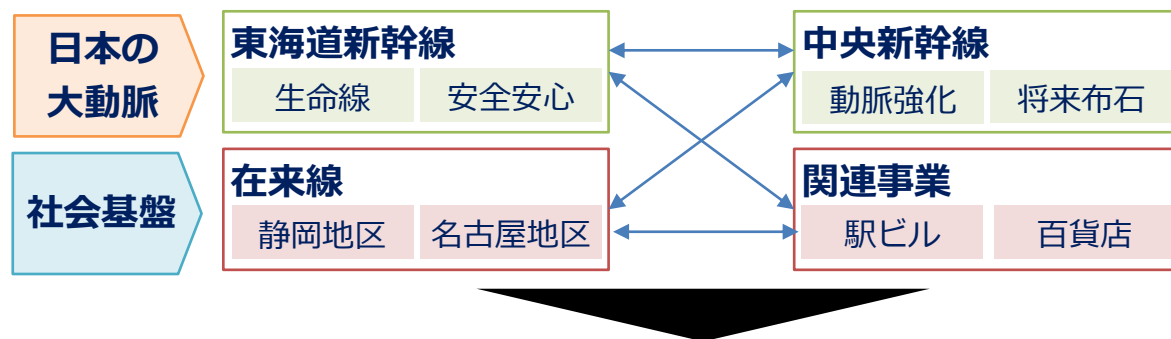
JR東海

- ✓ JR東海は新幹線物流について事業戦略、方針等で触れていないが、在来線特急を活用した貨客混載での地域活性化には資源投下を実施。関連会社での新幹線活用の模索が動きとしてある

事業戦略

<事業戦略>

- JR東海は東海道新幹線=日本の大動脈として事業展開。旅客輸送に重きを置き、物流分野は地域創生等の絡みで触れるにとどまる状況



1

<大動脈輸送の発展>

- ✓ [のぞみ]を主体とする輸送改善
- ✓ ネット予約の拡大
- ✓ 新型新幹線車両 N700Sの投入

2

<地域の社会基盤維持/発展>

- ✓ 在来線サービスの向上
- ✓ 地域と連携した施策拡大
- ✓ 関連事業による地域活性化

3

<インフラ提供>

- ✓ バリアフリー
- ✓ インバウンド対応
- ✓ 駅、車内の安心安全
- ✓ 地域環境へ貢献

貨客混載の事例

<東海道新幹線[のぞみ]でのみたらし団子輸送>

- ✓ 2021年7月に、大阪名物、地方発送不可、消費期限1日の喜八洲そう本舗みたらし団子を新大阪・東京間で輸送、販売を実施
- ✓ JR東海キヨスクの新幹線を利用した荷物輸送二ーズ探索の一環



<特急ひだでの貨客混載輸送>

- ✓ 2021年8月開催JR東海 いいもの探訪フェア(名古屋)に向け、飛騨高山の朝採野菜、有名駅弁を特急ひだで毎朝輸送、販売
- ✓ 地域活性化文脈での施策であり、販路拡大を通じた支援



JR西日本

- ✓ JR西日本は大消費地と特徴的な産品を有する地方部、新幹線を通じた良好なアクセス環境を保持。自社内に加えてJR他社と連携した新幹線物流を実施して事業化を目指す

事業戦略

<中期経営計画での取扱い>

- JR西日本は事業圏を越えた広範囲を対象とする貨客混載を志向、既存アセットの有効活用(収益化、稼働率アップ)を目指す

目的

企業/地域との共創価値実現

- ✓ 既存資源、沿線地域との関係と他社連携、共創から価値を提供
- ✓ モーダルシフトによるCO2削減、労働力シェア、貨物受取の定時化等によるLT短縮

地域活性化への貢献

- ✓ JR西日本の情報発信力と地域情報から新たな旅客流動の創出
- ✓ 地産品発掘、発信に加え、商品開発、旅行喚起等を実施

施策の方向性

北陸新幹線

- ✓ JR東日本と連携、事業者を跨いで北陸エリアの特産品を首都圏に輸送する事業を拡大
- ✓ 従前のキャンペーン連動から継続提供へ発展

山陽新幹線

- ✓ JR九州と連携、九州新幹線と直通して九州エリアの特産品を関西へ輸送する事業を試行
- ✓ 新大阪から在来線活用してのフィーダー輸送

在来線特急

- ✓ 地元生産者、運送事業者と連携、伯備線普通列車で岡山駅までの地域の農産品輸送を試行

会社跨ぎの事業推進

<JR九州との協業>

- ✓ 2021年2月にJR西日本はJR九州と協業し、新幹線を用いた生鮮品物流(鹿児島中央・大阪、京都間)の実証を実施
- ✓ 従来20時間以上かかる工程を6時間弱に短縮化



<JR東日本との協業>

- ✓ 2020年2月以降、北陸新幹線を用いて事業者横断型の貨客混載を催事に合わせJR東日本と実施。
- ✓ 金沢・東京間は定期的な物流便としての事業展開を開始



JR九州

- ✓ JR九州は佐川急便HDと組み新幹線物流の事業化に向けた実証実験を早くから実施
- ✓ 新幹線物流を新規事業として新しい収益機会、事業と捉え事業資源の投入を行う

事業戦略

<中期経営計画での取扱い>

- 2021年からの新しい中期経営計画では新幹線物流を自社事業、佐川急便協業の二方向で推進する計画

課題 (全)

<従前>

- ✓ 九州は全国を上回るペースで人口減少
- ✓ 激甚災害への対応

<コロナ影響>

- ✓ 安全安心な商品、サービスの需要
- ✓ 密を回避した働き方
- ✓ 外出を伴わない消費行動

課題 (JR)

<JR九州にとっての課題>

1. 鉄道利用者の駅への流れに依存したビジネスモデル
2. 固定費割合の高い事業へのダメージ
3. 九州全体の持続的な発展がグループの業績に直結

方向性

<事業モデル>

- ✓ 人の流れに依らない事業

未活用スペース

速達性/定時性

✓ 自社事業



✓ 佐川急便と連携した事業



新幹線等物流の事例

<自社事業はやっ!便>

- ✓ 九州新幹線の未活用スペース(旧車販準備室)を活用した荷物輸送サービス、博多駅～鹿児島中央駅間の2駅間が対象
- ✓ 荷物の受付、引渡しは、駅みどりの窓口で実施(900円~/個)



<佐川急便と連携>

- ✓ 2021年5月より連携事業を本格稼働
- ✓ 指定場所から宅配便荷物を集荷、九州新幹線の業務用室へ宅配便荷物を積載。輸送、指定場所まで配達を行う

