

2023年12月28日

物流革新に向けた政策パッケージを受けた自主行動計画策定について

このたび、当社は、2023年6月に政府が公表した「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」に基づき、自主行動計画を策定しました。

「物流の2024年問題」「カーボンニュートラル」などの社会課題に対応すべく、関係機関と連携し、モーダルシフト、モーダルコンビネーション促進のための取組みを実施して参ります。

別紙 「貨物鉄道における物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」

貨物鉄道における物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画

2023年12月
日本貨物鉄道株式会社

日本貨物鉄道株式会社においては、物流の適正化・生産性向上を図るべく、次に掲げる事項に徹底的に取り組んでまいります。

なお、各取組のスケジュールは次図の通りです。

取組事項		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	…
ガイドラインに基づく取組	業務時間の把握・分析	業務時間の把握・分析の継続							
	長時間労働の抑制	長時間労働の抑制の継続							
	運送契約の書面化	電子化された運送契約の継続							
	運賃と料金の別建て契約	運賃と料金の別建て契約の継続							
	コスト上昇分や荷役作業等に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組	コスト上昇分や荷役作業等に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組の実施							
	契約内容の見直し	契約内容の随時見直し							
業界独自の取組	関係機関と連携したモーダルシフトの促進	関係機関と連携したモーダルシフトの促進の実施							

(1) ガイドラインに基づく取組

■ 物流業務の効率化・合理化

① 業務時間の把握・分析

トラックドライバーの貨物駅構内での荷役時間に関して、データにて把握・分析をしております。なお、当社における荷役作業時間は、トラックドライバーが発荷主先にて集貨した或いは着荷主先へ配達するコンテナを駅構内のドライバーシステムに登録してから、フォークリフトにて取卸し或いは積込むまでに要する時間を指します（トラックドライバーの荷役作業はありません）。

■労働環境改善に資する措置

②長時間労働の抑制

当社の貨物列車は、全てのダイヤが秒単位（15秒単位）で決まっております。列車ダイヤに基づいて、作業ダイヤも決められており、労働基準法は遵守しております。また、輸送障害時の列車遅延の対応等に際しても労働基準法36条「36協定」の範囲内としております。

■運賃の適正収受に資する措置

③運送契約の書面化

当社は、原則として4半期毎に、全ての運送契約を更新し、利用運送事業者と協定を結んでおります。協定に関しては2021年度よりそれまでの紙媒体の契約から電子媒体へと移行（2023年度より完全移行）しております。

④運賃と料金の別建て契約

運送契約を締結する場合には、「運賃」と「料金」を別建てで契約することを原則としており、「貨物運送約款」及び「貨物運賃料金表」にてそれぞれ公告しております。

⑤コスト上昇分や荷役作業等に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組

企業努力では補うことの出来ない、原価上昇分等に関しては、お客様のご理解、利用運送事業者のご協力を頂きながら、適切に運賃収受できるようにいたします。

⑥契約内容の見直し

当社は、原則として4半期毎に、全ての運送契約を更新し、利用運送事業者と協定を結んでおり、出貨状況と協定内容が整合していない場合、契約内容の見直しを実施しております。

（2）業界独自の取組

■モーダルシフトの強力な推進

①関係機関と連携した強力なモーダルシフトの促進

関係機関と連携しつつ、モーダルシフト促進のための取組を実施します。

以上