

2024年5月13日

「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」中間とりまとめに対する KGI/KPIの達成状況について

標題のKGI/KPIについては2022年10月に策定し、その達成状況を決算時期に合わせ半年に1回公表することとしておりましたが、このたび、2023年度実績及び2024年度の取組みについて別紙のとおりとりまとめましたのでお知らせします。

別紙

KGI/KPIの達成状況について

【2023年度実績・2024年度取組み】

2024年5月13日
日本貨物鉄道株式会社

KGI（重要目標達成指標）

2025年度コンテナ輸送トンキロ 目標	2023年度コンテナ輸送トンキロ目標/ 実績	2024年度コンテナ輸送トンキロ 目標
・チャレンジ目標 209億トン ・必達目標 196億トン	目標175.8億トン/実績162.8億トン 対目標92% （2022年度実績）164.6億トン	175.0億トン

○品目別では、食料工業品が、外食やインバウンド需要の増加等を受け、ビール類を中心に前年を上回ったほか、積合せ貨物がドライバー不足に伴う鉄道シフトが徐々に拡大し増送となり、自動車部品も半導体不足の解消が進み自動車生産が回復し増送となった。○一方、化学薬品・化学工業品が、一部顧客の輸送終了や需要低迷に伴う生産減の影響により荷動きは低調となったほか、紙・パルプは、ペーパーレス化の進展に伴う紙の需要減が続き減送となったことなどにより、全体では目標に達しなかった。○2024年度は、速達化による利用拡大、2024年問題・ドライバー不足への対応、中距離帯の販売促進、環境問題に伴うシフト、大型コンテナ案件等により目標達成を目指す。

視点1：貨物鉄道の輸送モードとしての競争力強化に向けた課題

課題	KPI（重要業績評価指標）					
	2025年度 目標	2023年度			2024年度 目標	記事欄
		目標	実績	達成度		
既存の輸送力を徹底的に活用した潜在的な輸送ニーズの取り込み	・チャレンジ目標 積載率 全日平均 81.2% ・必達目標 積載率 全日平均 76.5%	積載率 全日平均 72.3%	積載率 全日平均 70.0% （2022年度実績） 70.1%	未達成	積載率 全日平均 72.0%	【2023年度目標未達成の主な理由】 ● 原材料・燃料等の価格高騰、需要低迷による生産活動の停滞が響いた 【2024年度主な取組内容】 ● マーケット分析とターゲティング・セールス進展の仕組み作りによる鉄道利用のニーズ把握・掘り起こし ● アクション・輸送力活用運動の深度化
これまで限定的な扱いとなってきた貨物への対応	・定温コンテナ 輸送 11.2%増 （対2020年度比）	+3.7% （対2020年度比）	+0.1% （対2020年度比） （2022年度実績） △1.1%	未達成	+5.3% （対2020年度比）	【2023年度目標未達成の主な理由】 ● 輸送障害に伴う顧客の輸送モード変更による減送のほか、農産品等における利用減があった 【2024年度主な取組内容】 ● 保有事業者側でのコンテナ増備の働きかけ ● コンテナのラウンドユース、異業種マッチングへの取組み

視点1：貨物鉄道の輸送モードとしての競争力強化に向けた課題

課題	KPI（重要業績評価指標）					
	2025年度 目標	2023年度			2024年度 目標	記事欄
		目標	実績	達成度		
これまで限定的な扱いとなってきた貨物への対応	・31ftコンテナ輸送 11.2%増 ↓ ※17.4%増 (対2020年度比) 上方修正	+7.3% (対2020年度比)	+5.8% (対2020年度比) (2022年度実績) +5.3%	未達成	+9.4% (対2020年度比)	【2023年度目標未達成の主な理由】 ● 輸送障害に伴う顧客の輸送モード変更による減 【2024年度主な取組内容】 ● 需要の多い幹線区間の6大都市各駅を中心に31ftコンテナ共同利用の事業者（コンソーシアム）を結成し、輸送体制を強化 ● ブロケットレインの利用拡大 ● 3PL事業者等のマッチングサービスと連携したコンテナのラウンドマッチング
	・中距離帯輸送 23.8%増 (対2020年度比)	+3.9% (対2020年度比)	+4.3% (対2020年度比) (2022年度実績) +2.9%	達成	+7.8% (対2020年度比)	【2024年度主な取組内容】 ● 2025年春ダイヤ改正に向けた需要把握と商品づくり ● 2024年春ダイヤ改正で増やした輸送力の有効活用
	・5tに満たない小口貨物混載・共同輸送の定期ルート設定	—	—	—	・新しいサービスの展開	【2024年度主な取組内容】 ● レールゲートテナントの荷役機能と3PLのトラック調達を組み合わせた集配複合サービスの展開
	・積替ステーション設置 22駅	6駅	6駅 (対2025年度目標) 22駅中10駅完了	達成	6駅	【2024年度主な取組内容】 ● グループ会社等と連携した既存施設活用による積替ステーション設置

※物流革新緊急パッケージのモダルシフト支援策等を踏まえ、31ftコンテナ輸送拡大を見込み、2025年度目標を上方修正

視点1：貨物鉄道の輸送モードとしての競争力強化に向けた課題

課題	KPI（重要業績評価指標）					
	2025年度 目標	2023年度			2024年度 目標	記事欄
		目標	実績	達成度		
国際海上コンテナの海陸一貫輸送の対応	<ul style="list-style-type: none"> 輸送ニーズ、事業性の確認 事業性判断後低床貨車発注 	<ul style="list-style-type: none"> 輸送ニーズ、事業性の確認 	<ul style="list-style-type: none"> 横浜本牧・東京(夕)～新潟(夕)・大館間で40ftHQコンテナ輸送の実証事業を実施 	達成	<ul style="list-style-type: none"> 年間40ftコンテナ900個/18,000tの輸送を実施 東北線経由で試験輸送実施 	【2024年度主な取組内容】 <ul style="list-style-type: none"> 横浜本牧～宇都宮(夕)間、大阪(夕)～金沢(夕)間で40ftコンテナ輸送力を設定 京浜港～大館間で東北線経由での40ftHQコンテナの輸送を計画
災害時をはじめとする輸送障害への対策強化	<ul style="list-style-type: none"> BCP対策会議新設 5都道府県以上 	<ul style="list-style-type: none"> BCP対策会議新設 1自治体以上 	<ul style="list-style-type: none"> 山陽線のBCP対策とし、官民一体の策定会議を山口県を中心に開催 	達成	<ul style="list-style-type: none"> BCP対策会議新設 2自治体以上 	【2024年度主な取組内容】 <ul style="list-style-type: none"> 山陽線における官民一体となった検討の場の設置
	<ul style="list-style-type: none"> 災害時山陽線カバー率 50% (2030年度) 	—	<ul style="list-style-type: none"> 新南陽駅改良に着手 (測量・不要建物の撤去等) 	—	<ul style="list-style-type: none"> 新南陽駅のコンテナホームの拡幅、駅本屋の新設工事に着手 	【2024年度主な取組内容】 <ul style="list-style-type: none"> 山陽線新南陽駅における災害時代行力カバー率向上に向けた駅改良工事の施工・協議
	<ul style="list-style-type: none"> 輪重測定装置・トラックスケールの整備 94駅整備 	23駅	20駅 (対2025年度目標) 94駅中28駅完了	未達成	33駅	【2023年度目標未達成の主な理由】 <ul style="list-style-type: none"> 施工会社を適時に確保することが難しくなっていることに加え、年度後半に部材の調達難が顕在化。能登半島地震も影響した 【2024年度主な取組内容】 <ul style="list-style-type: none"> 輪重測定装置・トラックスケール等の設置

視点1：貨物鉄道の輸送モードとしての競争力強化に向けた課題

課題	KPI（重要業績評価指標）					記事欄
	2025年度 目標	2023年度			2024年度 目標	
		目標	実績	達成度		
災害等輸送障害発生時の対応力強化	・ホームページの改善	・改善した内容の試行開始	●大規模災害発生時に貨物列車の運行状況について、NHKの番組テロップで表示するように案内方法を改善	達成	・ホームページ改善の具現化とさらなる改善の検討	【2024年度主な取組内容】 ● 列車の運休情報について日本地図上で地帯別に列車運休本数を表示 ● 列車の運行状況のビジュアル化や伝票番号等によるコンテナ単位での検索機能について検討を進める
新たな社会的要請への対応	・自衛隊との定期的な意見交換	・定期的な意見交換（4回実施）	●意見交換4回実施	達成	・定期的な意見交換（4回実施）	【2024年度主な取組内容】 ● 貨物鉄道輸送におけるPFI事業導入に向けた打合せ ● 2024年度に実施予定の大規模演習における貨物鉄道利用に向けた打合せ
新幹線による貨物輸送拡大に向けた検討の具体化	・国が中心となった検討会への参画 ・貨物新幹線車両の設計検討	・大容量貨物新幹線車両の基本仕様検討	●車両内への荷役を含む、自動荷役システムの検討を実施 ●国の調査事業（新幹線による貨物輸送拡大の可能性に関する調査）に協力	未達成	・自動荷役システムの基本仕様決定	【2023年度目標未達成の主な理由】 ● 車両の基本仕様の検討を行う前に自動荷役技術の検討を行う必要があるため 【2024年度主な取組内容】 ● 自動荷役システムの基本的な仕様をまとめ、システム要件を決定する

視点2：貨物鉄道と他モードの連携に向けた課題

課題	KPI（重要業績評価指標）					
	2025年度 目標	2023年度			2024年度 目標	記事欄
		目標	実績	達成度		
誰でもいつでも利用できる体制づくり	・物流MaaS（ワストップ予約システム）基本計画の策定	・ホームページ等の案内方法改善	<ul style="list-style-type: none"> ● ホームページ上で貨物列車の空き状況を表示する機能を開発 ● ホームページ等の案内方法改善項目・内容を決定 	達成	・新しいサービス展開を支援するシステム開発	【2024年度主な取組内容】 <ul style="list-style-type: none"> ● 発着地等条件入力により、輸送ルート、リードタイム、輸送余力やCO2効果も検索できる画面の提供 ● 積替ステーションの予約を管理するシステムの開発 ● レールゲートテナントの荷役機能と3PLのトラック調達を組み合わせた集配複合サービスの展開
パレチゼーションの推進	・パレットデポ設置22駅	10駅	13駅 (対2025年度目標) 22駅中13駅完了	達成	5駅	【2024年度主な取組内容】 <ul style="list-style-type: none"> ● グループ会社等と連携した既存施設活用によるパレットデポ設置
貨物駅の高度利用・貨物鉄道のスマート化の推進	・レールゲートからの発送3%増/年	3%増 (2022年度比)	3%減 (2022年度比)	未達成	3%増 (2022年度比)	【2023年度目標未達成の主な理由】 <ul style="list-style-type: none"> ● 顧客の輸送体系見直しによる利用減（自社空きスペースを活用した輸送体系へ変更） 【2024年度主な取組内容】 <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道用クロスドック機能の推進 ● 鉄道未利用テナントへの提案営業 ● 鉄道利用顧客へのテナントリーシング
	・コンテナ3段積みによるキャパシティ拡大 ↓ コンテナ留置レイアウトの見直しによるキャパシティ拡大 ※年/300個分	・コンテナ3段積みによるキャパシティ拡大 ↓ 見直し※	—	—	—	・コンテナ留置レイアウトの見直しによるキャパシティ拡大 ※300個分

※「コンテナ3段積によるキャパシティ拡大」は、設備上安全性を確保することができないことが判明、2025年度、2023年度目標を変更

視点3：社会・荷主の意識改革に向けた課題

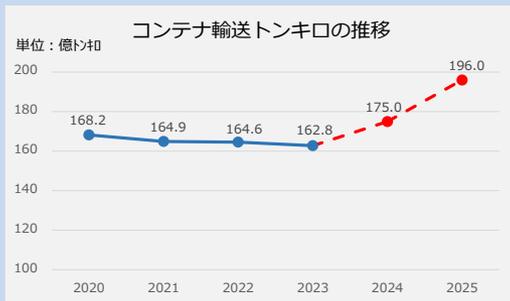
課題	KPI（重要業績評価指標）					
	2025年度 目標	2023年度			2024年度 目標	記事欄
		目標	実績	達成度		
貨物鉄道 輸送の 特性に関する 認知度向上	<ul style="list-style-type: none"> CO2概算排出量削減情報提供サービス導入 	<ul style="list-style-type: none"> ホームページ等の案内方法改善 	<ul style="list-style-type: none"> ●ホームページ等の案内方法改善項目・内容を決定 ●認知度向上に向けJRグループ及び民鉄協と連携したロゴマーク・スローガンの制定 	未達成	<ul style="list-style-type: none"> ホームページ等の案内方法改善 	<p>【2023年度目標未達成の主な理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CO2効果については、改善項目・内容を決定するにとどまり、案内方法を改善し提供するには至らなかった <p>【2024年度主な取組内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 発着地等条件入力により、輸送ルート、リードタイム、輸送余力等とあわせてCO2効果も検索できる画面の提供
貨物鉄道利用 促進の 制度設定	<ul style="list-style-type: none"> 荷主に対するインセンティブ案の確定 	<ul style="list-style-type: none"> 貨物鉄道のCO2排出量の精緻化 	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道総研と調査を実施 ●国交省調査事業への協力 	未達成	<ul style="list-style-type: none"> 線区別条件を反映した原単位の検討推進 インセンティブの提供 	<p>【2023年度目標未達成の主な理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 一部線区において諸条件を勘案した算定式を策定したが、他線区に水平展開するまでには至らなかった <p>【2024年度主な取組内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 調査結果を踏まえた線区別の諸条件を反映した原単位の検討を推進（精緻化） ● 貨物鉄道利用によるCO2削減効果を明示した証書の発行

KGI/KPI 主要項目の達成状況の推移

KGI/KPIは2023年度より設定（青実線：実績値 赤破線：目標値）

KGI（重要目標達成指標）

コンテナ輸送トンキロ

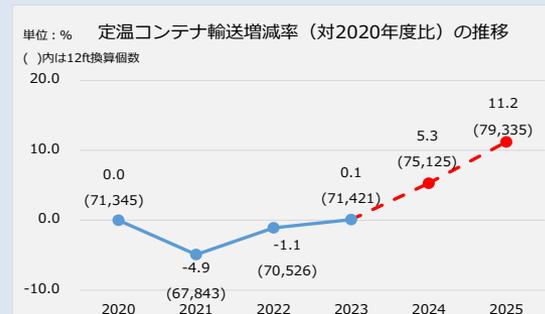


KPI（重要業績評価指標）

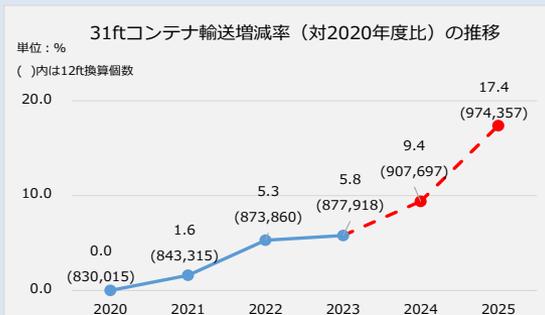
積載率



定温コンテナ輸送



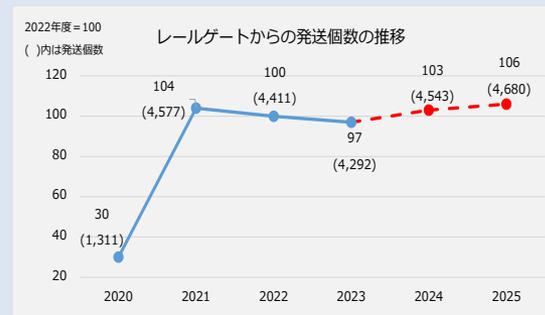
31ftコンテナ輸送



中距離帯輸送



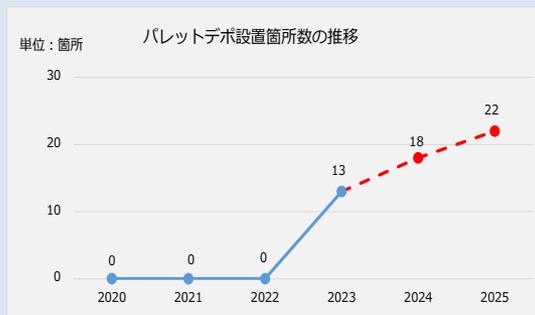
レールゲートからの発送



積替ステーションの設置



パレットデポの設置



輪重測定装置・トラックスケール等の整備

