

2022年10月12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の設定（2025年度目標）について

国土交通省の有識者会議「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」から、「変化し続ける社会の要請に応える貨物鉄道輸送の実現に向けて～検討会中間とりまとめ～」が7月28日に発表されました。中間とりまとめでは、貨物鉄道輸送量を伸ばすため3つの視点に基づき14の課題と今後の取り組みの方向性が提言されました。

このたび、当社は、この取り組み内容の具体化に向け、2025年度までに達成すべき目標を定め、KGI及びKPIとして別紙のとおり策定しましたので、お知らせします。なお、これらの目標については事業計画等に反映するとともに、達成状況を決算時期に合わせ半年に1回お知らせします。

これらの取り組みを着実に進め、貨物鉄道輸送がお客様から選択されるよう輸送サービスの向上、輸送量の増加を図ることにより、カーボンニュートラル、トラックドライバー不足などの社会課題の解決に貢献できるよう、今後も取り組んでまいります。

KGI: 2025年度コンテナ輸送量 チャレンジ目標209億トンキロ(総合物流施策大綱における目標値)

必達目標196億トンキロ(過去最高の2017年度積載率を目指した目標値)

2020年度 168億トンキロ

### 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(2025年度)	備考
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	・積載率 全日平均 81.2%(チャレンジ目標)	2020年度 69.6%
	・積載率 全日平均76.5%(必達目標)	
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: 2020年度比11.2%増	2020年度 35.7万トン
	・31ftコンテナ輸送: 2020年度比11.2%増	2020年度 415.1万トン
	・中距離帯(400~600km)の輸送: 2020年度比23.8%増	2020年度 632.6万トン
	・5トンに満たない小口貨物の混載・共同輸送の定期ルート設定 (関東⇔関西間)	
国際海上コンテナの海陸一貫輸送への対応	・積替ステーション設置駅: 22駅	2020年度 4駅
	・輸送ニーズ・事業性の確認 ・(事業性有判断の場合)低床貨車発注	
災害時をはじめとする輸送障害への対策強化	・災害時輸送障害に係るBCP対策会議(関係事業者、関係自治体、運輸局等参画)新設・対象範囲拡大。対象範囲目標: 5都道府県以上	
	・利用運送事業者等関係者と連携したうえで、山陽線における災害時のカバー率: 50%(2030年度目標) (カバー率: 代行設定輸送力/直近の実輸送量)	
	・偏積を防止するための輪重測定装置・トラックスケールの整備: 62駅竣工	2020年度 4駅
災害等輸送障害発生時の対応力強化	・輸送障害時のわかりやすい情報提供のためのホームページの改善	

課題	KPI(2025年度)	備考
公共インフラとしての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の実施	
新幹線による貨物輸送の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	
	・貨物専用新幹線車両の設計検討	

## 視点2: 貨物鉄道と他モードの連携に向けた課題

課題	KPI(2025年度)	備考
誰でもいつでも利用できる体制づくり	・物流MaaS(ワンストップ予約システム)基本計画案の策定、実証実験の実施	
パレチゼーションの推進	・集散機能を有するパレットデポ設置:22駅(大都市・地方主要都市)	現状設置なし
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実績 3%増/年	
	・貨物駅コンテナ3段積によるキャパシティ拡大: 12ft換算900個分増(@1箇所100個×9箇所(年3箇所))	現状3段積なし

## 視点3: 社会・荷主の意識改革に向けた課題

課題	KPI(2025年度)	備考
貨物鉄道輸送の特性に関する認知度の向上	・鉄道へシフトした場合のCO2概算排出量削減(ドアツードア)の情報提供サービス導入	
貨物鉄道の利用を促す新たな制度の必要性	・荷主に対する経済的インセンティブ案の確定 (例:より精緻なCO2排出量算定方式の構築による、省エネ法等に基づく報告への適用やJクレジット制度への申請・ESG金融に活用出来る仕組み)	