

2025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、2024年度実績及び2025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

【2024年度実績・2025年度取組み】

2025年5月13日
日本貨物鉄道株式会社

1. KGI(重要目標達成指標)

KGI (重要目標達成指標)

2025年度コンテナ輸送トンキロ目標	2024年度コンテナ輸送トンキロ目標/ 実績	2025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175.0億トン/実績163.6億トン 対目標93.5% (2023年度実績) 162.8億トン	196.0億トン

- 2024年度は、2024年問題に伴う鉄道シフトの動きが顕著にみられ、清涼飲料水及びビール類等の食料工業品、紙・パルプ、特積貨物等多くの品目で輸送量(トン)が前年度を超え、自然災害(台風、大雨、大雪)、輪軸組立作業不正行為、列車脱線等に伴う運休の影響もあったものの、輸送量(トン)は前年度比2.8%増となった。一方、中距離を狙った営業活動や、北海道発着輸送量の減少、長距離の一部航空・船舶シフトにより平均輸送距離が縮小(899km⇒879km)したため、輸送トンキロは前年度比0.5%増にとどまり、目標達成には至らなかった。
- 2025年度は、グループ一体となって総合力による輸送力拡大を目指す。特に、グループ会社の持つ倉庫機能を結節点としてあらゆる輸送モード、輸送サービスをトータルで提案・提供する「ロジスティクスソリューションプロバイダー」を目指した体制の構築と稼働を図るとともに、貨物駅の物流結節点機能強化のため、レールゲート、積替ステーション、パレットデポの展開を図る。また、データ分析を踏まえた戦略的営業活動の展開、ニーズの高い大型コンテナ、定温コンテナ、中距離帯輸送の増送、発着バランスが偏っている区間・低積載区間への弾力的運賃設定等による増送を図り、目標達成を目指す。

2. KPI(重要業績評価指標)

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

KPI (重要業績評価指標)

課題	2025年度 目標	2024年度		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 73.4%(※) (2023年度実績) 70.0%	-	【2025年度主な取組内容】 (1) グループ会社と協働する新たな総合物流体制の構築と稼働 ● 貨物駅の物流結節点機能強化 (2) 既存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 ● データ分析を踏まえた戦略的営業活動の展開 ● 31ftコンテナ輸送の拡大 ● 定温コンテナ輸送の拡大 ● 流通業務総合効率化法の施行を受けた「物流統括管理者」(CLO)への働きかけ推進 等の実施により目標達成を目指す

※災害及び輪軸不正等で輸送力が減少した影響を除くと71.2%

KPI（重要業績評価指標）

課題	2025年度 目標	2024年度			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	・ 定温コンテナ 輸送 11.2%増 (対2020年度比)	+5.3% (対2020年度比)	+1.1% (対2020年度比) (2023年度実績) +0.1%	未達成	【2024年度目標未達成の主な理由】 <ul style="list-style-type: none"> ● 前年からの伸長は見られるものの、食品関係を中心に災害忌避による他モード転換が継続。その他自然災害、輪軸組立作業における不正行為、列車脱線等の影響により、目標を下回る結果となった 【2025年度主な取組内容】 <ul style="list-style-type: none"> ● 片道輸送の解消、ラウンドマッチング提案の強化 ● お客様、利用運送事業者様等との連携の下、国の支援策などを活用し新規導入をバックアップ ● 先行事例のある冷凍食品や医薬品について、これまでにご利用のないお客様や3PL事業者へ提案営業を推進
	・ 31ftコンテナ 輸送 17.4%増 (対2020年度比)	+9.4% (対2020年度比)	+7.2% (対2020年度比) (2023年度実績) +5.8%	未達成	【2024年度目標未達成の主な理由】 <ul style="list-style-type: none"> ● 2024年問題により前年からの伸長は見られるものの、災害、輪軸組立作業における不正行為等の影響や一部事業者の輸送体系変更等により目標達成には至らなかった 【2025年度主な取組内容】 <ul style="list-style-type: none"> ● 補助金事業で製作した31ftコンテナを活用し輸送を拡大 ● 利用運送事業者、荷主、3PL事業者と連携しラウンドマッチングのパッケージサービスを提供
	・ 中距離帯輸送 23.8%増 (対2020年度比)	+7.8% (対2020年度比)	+8.1% (対2020年度比) (2023年度実績) +4.3%	達成	【2025年度主な取組内容】 <ul style="list-style-type: none"> ● ご利用が増えている区間の輸送力を増強する等、お客様のニーズに基づく弾力的な輸送力配置に取り組む ● 輸送余力の比較的多い区間（九州→関西、関西→新潟）については、返送私有コンテナの往復実装化等により、輸送量の拡大を図る ● リードタイム緩和や物流量の変化を把握・分析し、ターゲット区間を見極めながらお客様をリスト化しアプローチを行う ● 引き続き、既存のアセットを最大限活用し中距離帯におけるネットワークの整備を図る

課題	KPI（重要業績評価指標）				記事欄
	2025年度 目標	2024年度			
		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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 小口混載のプラットフォームを進める事業者との協業に向けた勉強会を開催 Rail To Naritaのスキームに基づき、関西～関東間で小口航空貨物の試験輸送を実施 	達成	【2025年度主な取組内容】 <ul style="list-style-type: none"> 小口混載のプラットフォームを進める事業者と連携し、新たな商品を実現、関東～関西間等の区間において定期ルートを設定する JR貨物ロジ・ソリューションズを元請とした、小口航空貨物（輸入）の輸送サービス展開
	<ul style="list-style-type: none"> 積替ステーション設置 対象全駅への設置を完了 (22駅)	6 駅	5 駅 (百済(夕)、相模貨物、盛岡(夕)、吹田(夕)、西浜松) (対2025年度目標) 22駅中15駅完了	未達成	【2024年度目標未達成の主な理由】 <ul style="list-style-type: none"> 5駅のほか、駅チカ型の積替ステーションの設置を検討していたが、コンテナの移送等の課題があり実現には至らなかった 【2025年度主な取組内容】 <ul style="list-style-type: none"> 7駅に設置し、22駅への設置を完了する 従来型の駅ナカタイプの積替ステーションのほか、駅チカの協力会社の物流施設を、コンテナ積替サービスに特化した「積替ステーションに準ずる施設」として位置づけ、全国に展開し鉄道利用の拡大を図る

KPI（重要業績評価指標）

課題	2025年度 目標	2024年度			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 官民一体となった持続可能なスキームの構築 事業性判断後低床貨車発注 	<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 	<ul style="list-style-type: none"> 379個/4,305tの輸送を実施（大阪(夕)～金沢(夕)間及び横浜本牧～宇都宮(夕)間） 東北線経由で試験輸送実施（東京(夕)・横浜本牧～大館間） 	未達成	<p>【2024年度目標未達成の主な理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 金沢事業：貨物駅～港湾間のドレージ運賃が高価であり顧客の収益性を確保できなかった 宇都宮事業：ドライバー不足の深刻化等の影響がまだ顕在化しておらず運賃競争力を確保できず、顧客の収益性を確保できなかったこと、主要荷主の業績低迷により発送個数が大幅に減少したことなどから輸送実績が低迷した <p>【2025年度主な取組内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 港湾運営会社の補助金を活用し相場に近い運賃を提示、商品としての魅力を高める 荷主等への直接セールスの機会を増加させることにより積載率の向上、往復マッチングの実現、輸送力の適正な配置による収益性の向上を図り、輸送ニーズ・事業性を確認 官民一体の持続可能なスキームを構築し、事業性を判断
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2都道府県以上（累計5都道府県以上で開催） 	<ul style="list-style-type: none"> BCP対策会議新設2自治体以上 	<ul style="list-style-type: none"> 山陽線における輸送障害に対するBCP策定に向けた官民一体の検討会を福岡県北九州市及び岡山県岡山市で開催 	達成	<p>【2025年度主な取組内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 函館線・室蘭線・東北線などにおける輸送障害発生を想定し、北海道・北東北エリアで開催する
	<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"> 新南陽駅のコンテナホームの拡幅、駅本屋の新設工事に着手 	<ul style="list-style-type: none"> 新南陽駅のコンテナホームの拡幅に着手 駅本屋新設に向けた協議と上屋の撤去、設計を実施 代行トラック駐車場整備に着手 	達成	<p>【2025年度主な取組内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> コンテナホームの拡幅 代行トラック駐車場の整備 駅本屋の新設

課題	KPI（重要業績評価指標）				記事欄
	2025年度 目標	2024年度		達成度	
		目標	実績		
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"> ・ 輪重測定装置・トラックスケール整備 対象全駅への整備を完了（95駅※） 	33駅	34駅 （対2025年度目標） 95駅中62駅完了	達成	【2025年度主な取組内容】 <ul style="list-style-type: none"> ● 対象駅を1箇所（大館駅）追加し、95駅とする ● 33駅に整備し、95駅への整備を完了する
災害等輸送障害発生時の対応力強化	<ul style="list-style-type: none"> ・ ホームページの改善 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ホームページ改善の具現化とさらなる改善の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運休情報等を提供する際の「用語」について分かりやすい用語・表現に変更 ● 運転見合わせ区間を地図等の図表で表示する仕組みを検討 	達成	【2025年度主な取組内容】 <ul style="list-style-type: none"> ● ホームページの「輸送情報」について、地図等を活用し視覚的にわかりやすい表示を行う（上半期中に実施）
新たな社会的要請への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自衛隊との定期的な意見交換 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 定期的な意見交換（4回実施） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 意見交換を4回開催 	達成	【2025年度主な取組内容】 <ul style="list-style-type: none"> ● 防衛省より提起をいただいている各案件につき、関係事業者等と連携を取りながら課題整理、対応策の検討を進め、定期的な意見交換を継続実施する
新幹線による貨物輸送拡大に向けた検討の具体化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 貨物新幹線車両の設計検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動荷役システムの基本仕様決定 	<ul style="list-style-type: none"> ● マテハンメーカーや輸送機器メーカーと貨物駅の荷役の実態調査を行い、パレット単位の貨物をコンテナとトラック間で積み替える具体的な荷役装置の適用方法、基本仕様を決定した 	達成	【2025年度主な取組内容】 <ul style="list-style-type: none"> ● トラック・コンテナ間の積替自動化について、基本仕様を基にモデル駅で実施した場合の規模、費用・効果・実現性などを算定 ● 国、旅客鉄道会社へ自動荷役システムを活用した貨物新幹線の協業スキームについて協議

※大館駅が追加となった（返送私有コンテナが発送の主体であったが、今般、コンテナスケールを導入することとした）。

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）				記事欄
	2025年度 目標	2024年度			
		目標	実績	達成度	
誰でもいつでも利用できる体制づくり	<ul style="list-style-type: none"> 物流MaaS JR貨物グループの運送業務における受発注のIT化及び共通化計画の策定 	<ul style="list-style-type: none"> 新しいサービス展開を支援するシステム開発 	<ul style="list-style-type: none"> ホームページの事例紹介画面の改修リリース ホームページで発着地等入力により、輸送日数、料金、CO2 排出量等が検索できる画面の作成・リリース 積替ステーションの予約と実績管理を行うためのクラウドサービスの選定と画面構築 	達成	<p>【2025年度主な取組内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> JR貨物グループが主体となる物流情報プラットフォームの導入に向けて、JR貨物ロジ・ソリューションズが目指す新しい輸送サービスを構築するため、ニーズ調査や要件定義の段階からグループ一体となり取り組む
パレチゼーションの推進	<ul style="list-style-type: none"> パレットデポ設置 対象全駅への設置を完了 (22駅) 	5駅	1駅 (八戸貨物駅) (対2025年度目標) 22駅中14駅完了	未達成	<p>【2024年度目標未達成の主な理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 11型パレットを対象とする従来型のパレットデポについては、パレットの回送等の課題があり利用率の向上が見込めなかったため <p>【2025年度主な取組内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 8駅に設置し、22駅への設置を完了する 全国通運連盟、日本パレットプールと連携し、パレット以外に積卸が容易で輸送品質向上に資する貨物事故防止用の「コンテナ養生ボード」を対象とした養生資材レンタル型のデポの設置を推進し、鉄道利用の拡大を図る
貨物駅の高度利用・貨物鉄道のスマート化の推進	<ul style="list-style-type: none"> レールゲートからの発送 7,889個 (対2024年度比3%増) 	3,778個 (対2022年度比3%増)	7,659個 (対2022年度比109%増)	達成	<p>【2024年度実績が大幅に増加した理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道のご利用を目的としたテナントを誘致した結果、発送個数が大幅に増加した <p>【2025年度主な取組内容】</p> <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

課題	KPI（重要業績評価指標）				記事欄
	2025年度 目標	2024年度		達成度	
		目標	実績		
貨物駅の高度利用・貨物鉄道のスマート化の推進	<ul style="list-style-type: none"> 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 累計900個分を完了 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 用途廃止コンテナや私有コンテナの整理により354個分のキャパシティを生み出し (対2025年度目標) 760/900個完了 	達成	【2025年度主な取組内容】 <ul style="list-style-type: none"> 点検コンテナの置き場見直し、コンテナ留置方法の変更によるデッドスペース活用、用途廃止コンテナ及び倉庫用コンテナの整理・処分、不要な設備の撤去等により、キャパシティ向上を図る

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）				記事欄
	2025年度 目標	2024年度		達成度	
		目標	実績		
貨物鉄道輸送の特性に関する認知度向上	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道輸送による消費エネルギー概算法の策定 	<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"> ホームページで発着地等入力により、輸送日数、料金、CO2排出量等が検索できる画面の作成・リリース 	達成	【2025年度主な取組内容】 <ul style="list-style-type: none"> 2024年度までに鉄道総研の協力により策定した消費エネルギー概算法の精度を主要線区で確認することで計算手法として確立するとともに、ホームページ上の検索画面との連動方法の検討を実施※
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"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 東京(夕)⇔幡生操及び隅田川⇔札幌(夕)にて精度検証を実施するとともに日本海縦貫線での試算を実施 CO2削減相当量を記載したJR貨物独自の証書の素案決定と発行に向けた調整の実施 	未達成	【2024年度目標未達成の主な理由】 <ul style="list-style-type: none"> CO2排出量精緻化の取組みは目標を達成したが、インセンティブについては素案の決定に留まり発行に至っていない 【2025年度主な取組内容】 <ul style="list-style-type: none"> 決定した素案の早期発行と、経済的インセンティブ案として検討している鉄道へのモーダルシフト効果のJクレジット登録について関係者との調整実施

※2024年度まで「貨物鉄道利用促進の制度設定」に記載していたCO2排出量精緻化の取組みは、「貨物鉄道輸送の特性に関する認知度向上」に移植。

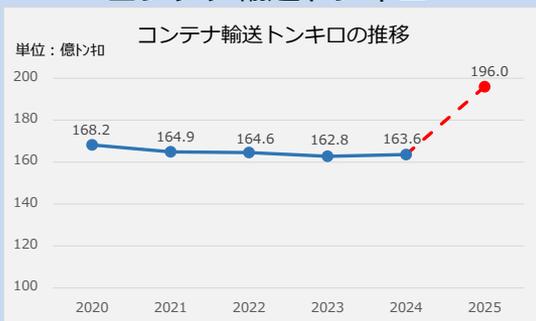
- 2022年度に「貨物列車の消費エネルギー概算法の開発」に着手。これまで東海道線・山陽線（東京(夕)⇔幡生操）、東北線・函館線・室蘭線（隅田川⇔札幌(夕)）で精度検証、日本海縦貫線（吹田(夕)⇔東青森）にて試算を実施。今後、他の主要線区（上越線、中央線、鹿児島線等）でも精度検証や試算を実施し、概算法の確立を目指す。

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



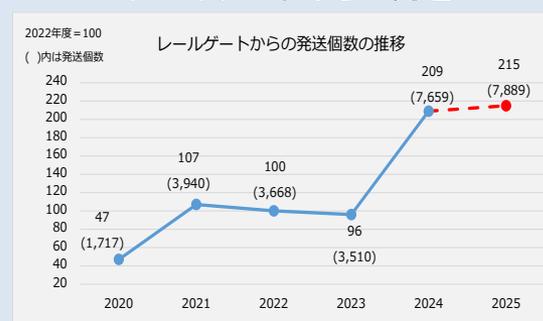
31ftコンテナ輸送



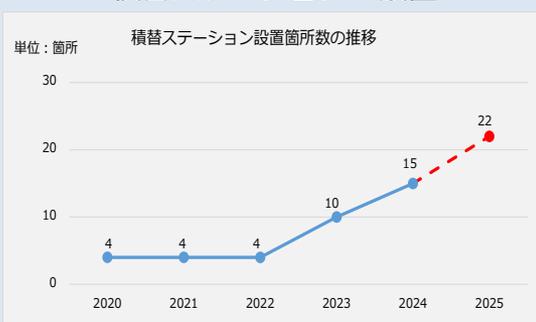
中距離帯輸送



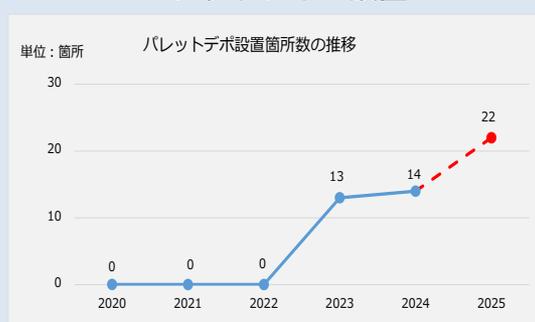
レールゲートからの発送



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

