

**新潟地方通運業連盟**  
**「鉄道利用運送事業に関わる業務研修発表会」**

**貨物鉄道の輸送量拡大による**  
**持続可能な物流の実現**

**2023年7月11日**

**日本貨物鉄道株式会社**  
**篠部 武嗣**

## 目次

1. 物流業界を取り巻く環境
2. 改めて貨物鉄道輸送を新しいトレンドとして訴求
3. 貨物鉄道輸送量拡大のために関係者が力を合わせて実現すべきこと
- 3-1. 利用運送事業者と連携したBCP策と事前準備・説明による信頼性向上
  - (1) 主要幹線不通時の代替輸送シミュレーション
  - (2) 官民一体となった検討会
  - (3) 山陽線 新南陽駅貨物列車走行対応化事業
  - (4) 機関車・運転士の運用可能範囲の拡大
  - (5) 代行輸送の立上げ迅速化、夜間・休日駐車場確保
  - (6) 499船共同保有
  - (7) 分かりやすい情報発信
  - (8) 偏積対策実施による安全の確保
- 3-2. 荷主・物流事業者等への使いやすさの訴求、モーダルコンビネーション推進
  - (1) JR貨物の目指す総合物流
  - (2) 積替ステーション拡充等によるモーダルコンビネーション推進
  - (3) 荷主・物流事業者等への使いやすさの訴求
  - (4) T-DAP（トラックドライバー用アプリ）の展開
  - (5) 中長距離輸送の拡充
  - (6) 商品ラインナップの充実（31ftコンテナ、定温コンテナ、海上コンテナ）
  - (7) 輸送枠の有効活用
  - (8) 各業界との持続可能化策の検討深度化
  - (9) 貨物新幹線によるイノベーション

# 1. 物流業界を取り巻く環境

【営業用トラック運転者の需給の将来予測結果】  
(単位：万人)

	2020	2025	2030
需要	105	116	118
供給	100	101	97
不足	△5	△15	△21

出所：NX総合研究所

## ○トラックドライバー不足

✓ トラックドライバーは2030年には約21万人、輸送能力の19.5%(5.4億トン)が不足すると推計

✓ **2024年問題の影響と合わせて、輸送能力の34.1% (9.4億トン) が不足する可能性**

## ○2024年問題

✓ 2024年4月より自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限が960時間に制限

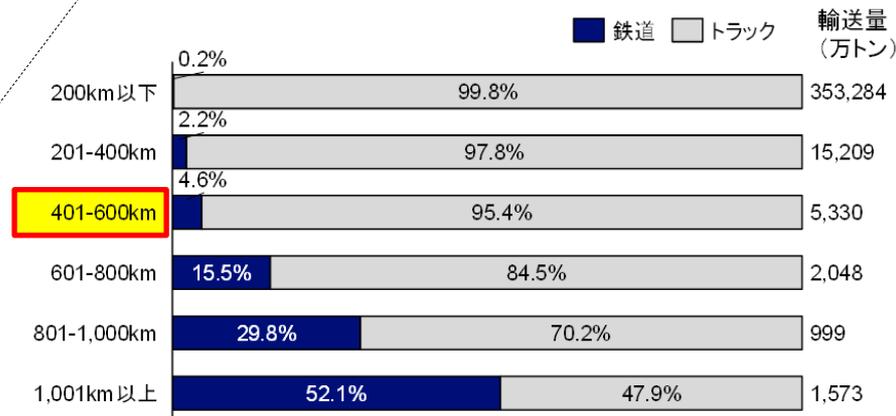
✓ トラックの走行距離は約2割減少想定

500km前後から「中継輸送」「ツーマン運行」など運び方の見直しが必要に

【2024年問題当社作成パンフレット】



【陸上貨物輸送の距離帯別シェア】



※トラック輸送量は国土交通省「貨物地域流動調査(令和2年度)」よりJR貨物作成、域内流動を含む

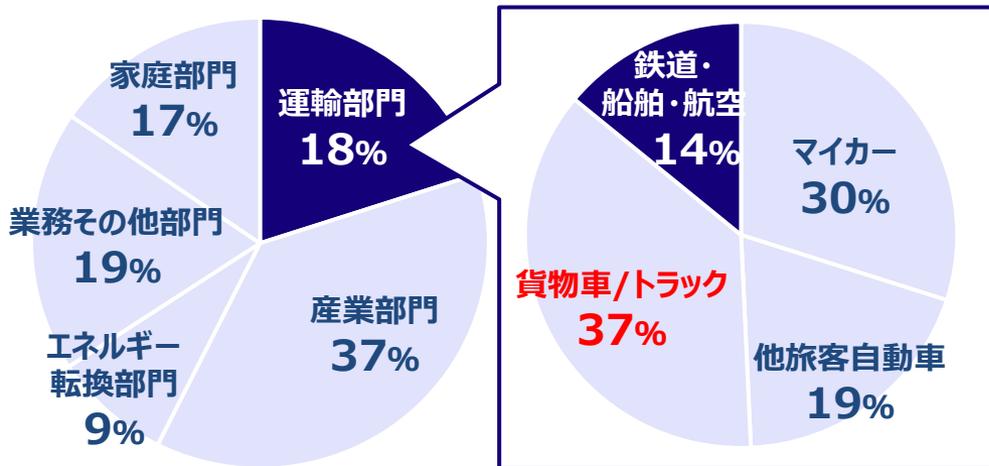
## ○陸上貨物輸送の距離帯別シェア

✓ 鉄道は輸送距離が延びる程強さを発揮

✓ **2024年問題により401~600km帯の中距離輸送（シェア4.6%）も鉄道が選択肢に**

# 1. 物流業界を取り巻く環境

## ○物流の脱炭素化（温室効果ガス排出量）



- ✓ 運輸部門18%（内：貨物車/トラックは37%）
- ✓ 2030年度 温室効果ガス46%削減目標(2013比)  
※運輸部門は35%削減
- ✓ 2050年カーボンニュートラル(CN)の達成

## ○貨物鉄道輸送の特徴

- ①高い労働生産性：  
最大積載荷重650t
- ②高い環境性能：  
CO2排出量、トラックの1/11
- ③中長距離輸送での競争力
- ④幅広いニーズに対応出来る鉄道コンテナ
- ⑤消費地生産地に近い貨物駅：  
港湾と比較してトラックによる輸送距離が短く、輸送効率が高い
- ⑥危険品輸送での優位性
- ⑦災害支援（東日本大震災石油緊急輸送等）
- ⑧サーキュラーエコノミー等社会貢献

2030年度までの時間も考えると、**貨物鉄道の輸送量拡大を図ることが物流業界が抱える課題解決(CN、物流2024年問題等によるドライバー不足)に最も効果的・現実的**

## ○今後の鉄道物流のあり方に関する検討会（2022年7月 中間取りまとめ：別添資料）

- ✓ 追い風を受けているにも関わらず、取扱量は伸び悩み
- ✓ 14の課題と今後の方向性が示され、JR貨物において具体的なKGI/KPIを設定  
**2025年度 必達目標：196億トンキロ、チャレンジ目標：209億トンキロ**  
(参考)物流施策大綱：2025年度 209億トンキロ、地球温暖化対策計画：2030年度 256億トンキロ

# 1. 物流業界を取り巻く環境

## ○物流革新に向けた政策パッケージ

(2023年6月2日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議)

(以下抜粋) **トラック長距離輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトを強力に促進**し、最適なモードを活用したモーダルコンビネーションの展開を図るために、**コンテナ専用トラックやシャーシ、コンテナ等の導入を促進**するとともに、**貨物鉄道についての輸送余力等をより広い対象に見える化したシステムの導入、フェリーの積載率についての定期的な調査・荷主企業等への情報提供を行い、利用可能な輸送力について周知することにより、鉄道や船舶の利用促進及び積載率の向上を図る。**

また、貨物鉄道について、**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を強化**するとともに、**輸送力を増強するための施設整備を進める。エネルギー使用量やCO2排出量を見える化するための調査や新幹線による貨物輸送拡大の可能性に関する調査を行うとともに、貨物新幹線車両について調査を行う。**さらに、**貨物駅における積み替えステーション、多機能倉庫、パレットデポの整備及びE&S化、冷蔵、冷凍コンテナ、大型コンテナの取扱い拡大、フォークリフト、トップリフター、駅構内トラック等への電動車の導入や新型車両の開発・導入を進める。**

## ○経済財政運営と改革の基本方針2023 (骨太方針2023) (2023年6月16日 閣議決定)

(以下抜粋) 2024年度から時間外労働の上限規制が運転手に適用され物流への影響が懸念される「物流2024年問題」の解決等に向け、持続可能な物流を実現すべく、**「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、道路・港湾・貨物鉄道・倉庫等の物流拠点・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化、モーダルシフトなど物流GX、物流DX・標準化等による「物流の効率化」、荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減に向けた規制的措置の導入、トラック法に基づく荷主等への要請・勧告制度の実効性向上等による・・・**

# 1. 物流業界を取り巻く環境

## ○齊藤鉄夫国土交通相記者会見（2023年6月13日）

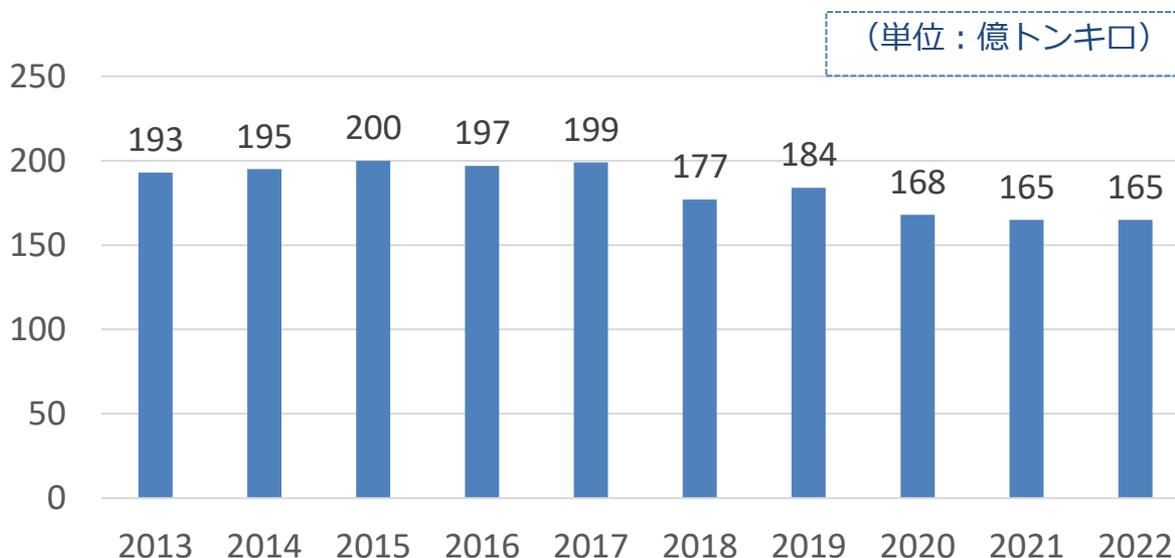
（読売新聞）先日公表されました「骨太方針」の原案に、物流2024年問題に関する記述がございました。この問題を解決する手段の一つとしてモダルシフトが記載されているかと思うのですがけれども、そのなかにおいて、貨物鉄道の役割、或いは課題、大臣の問題意識等何かございましたら教えてください。

（大臣）JR貨物をはじめとする貨物鉄道は、環境に優しい大量輸送機関であり、いわゆる「物流2024年問題」など、ドライバー不足が課題となっているトラック輸送の受け皿としても、益々大きな役割を担っていくことが期待されています。このため、貨物鉄道へのモダルシフトの推進に向けて、一つに、中長距離輸送を担う10トントラックと容量が等しく互換性の高い31フィートコンテナの取扱いの拡大、二番目に、災害時の代行輸送の拠点となる貨物駅の施設整備などによる貨物鉄道ネットワークの強靱化・信頼性の向上などに取り組んでまいりたい決意です。これに加えて、JR貨物においては、現在165億トンキロにとどまっているコンテナ輸送量について、政府目標と同様、2025年度に209億トンキロに増加させる目標を設定しており、その達成に向けて、政府とともにしっかりと取り組んでいただきたいと思います。貨物（鉄道）とトラックの連結を容易にするということと、それから鉄道貨物の弱点と言われていた災害に対して、そのリダンダンシーと言いますか、それを強化する災害対策を強化することによって、もっと鉄道貨物輸送を増やしていきたいと強く決意しています。

# 1. 物流業界を取り巻く環境

## ○輸送トンキロの推移

・コンテナ輸送トンキロは、鉄道事業が黒字化した2か年2016年、2017年は各197億トン、199億トンであったが、2018年以降、相次ぐ大規模輸送障害の影響や新型コロナウイルス感染症の影響により、2017年までのレベルから大きく落ち込んでいる。



## ○主な輸送障害

	平成30年7月豪雨	令和元年東日本台風	令和3年大雨	令和4年大雨
発生	2018年7月	2019年10月	2021年8月	2022年8月
影響日数	100日	17日	24日	65日
運休本数	4421本	1196本	900本	865本
主な影響線区	山陽線	東北線	山陽線	奥羽線

## 2. 改めて貨物鉄道輸送を新しいトレンドとして訴求

## 2. 改めて貨物鉄道輸送を新しいトレンドとして訴求

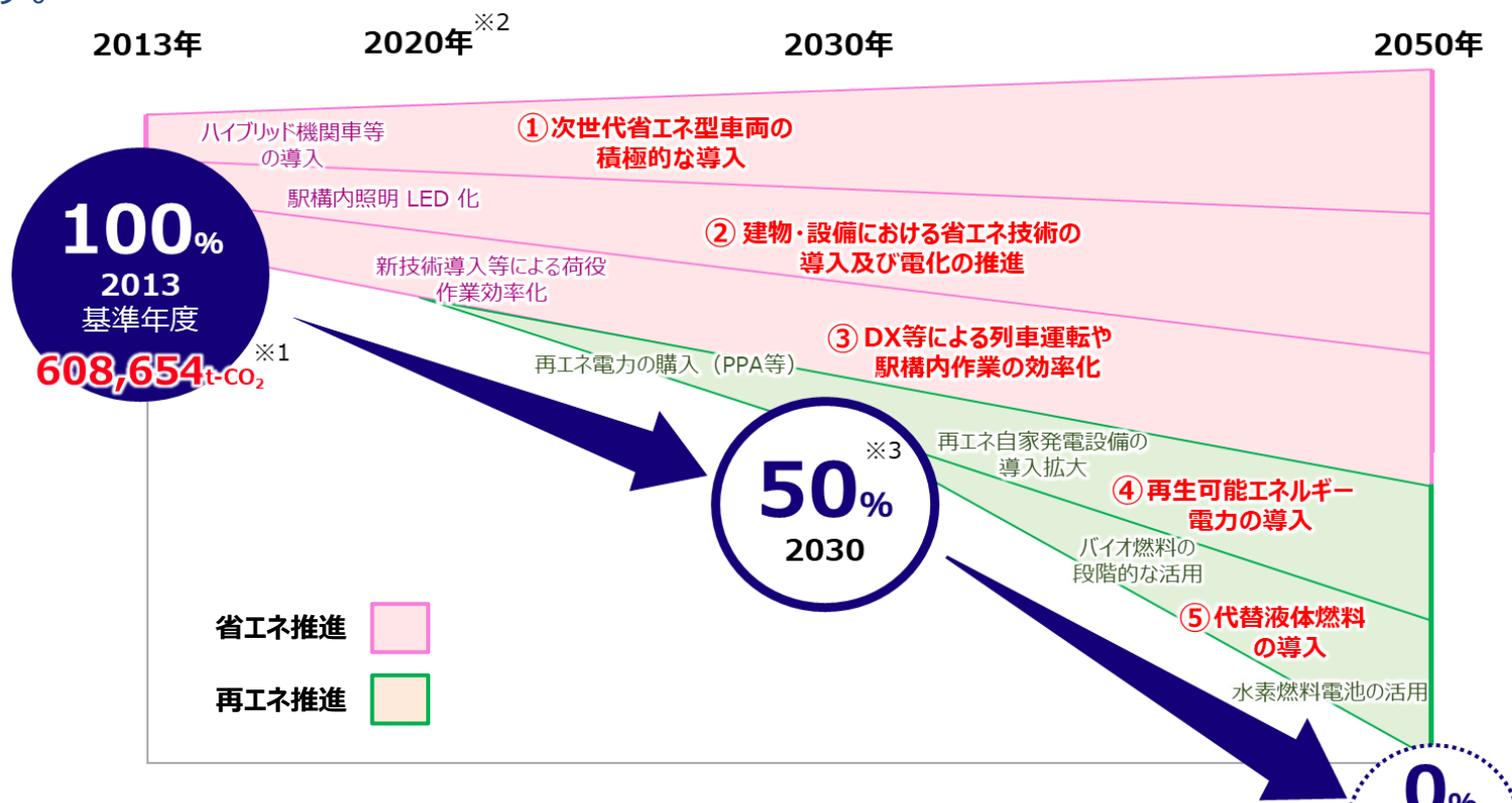
- 欧米では大手企業等を中心に、取引先に輸送面での地球環境・SDG s 配慮を求める動き
- JR貨物グループは、2つの意味で、環境先進企業を目指していく
  - ① JR貨物グループのカーボンニュートラル化
  - ② 貨物鉄道輸送量拡大による運輸部門のカーボンニュートラル化への貢献
- 貨物鉄道のCO2排出量算出の精緻化、荷主等への簡易なCO2排出量算出ツールの提供
- 調達物流等におけるリードタイムの延長・余裕を働きかけ、貨物鉄道輸送の特性をより発揮できる貨物の取込みを図っていく。
- 貨物鉄道輸送拡大投資等をGX経済移行債の用途の対象とする活動を推進する。
- 「#SDG s 物流」「#地球環境と人にやさしい貨物鉄道とのコラボ物流」などといった旗印を関係者が共有し、協働して発信していくことで、国民・消費者にも改めて貨物鉄道輸送を新しいトレンドとして訴求する動きができないか。

### 主な検討・取組み項目

- 欧米での動き、欧米系企業の意識、取組等の調査
- JR貨物グループのカーボンニュートラル化の推進
- 貨物鉄道のCO2排出量算出の精緻化、荷主等への簡易なCO2排出量算出ツールの提供
- 調達物流等におけるリードタイムの延長・余裕を働きかけ
- 貨物鉄道輸送拡大投資等をGX経済移行債の用途の対象とする活動
- 「#SDG s 物流」「#地球環境と人にやさしい貨物鉄道とのコラボ物流」等の協働した発信

## 2. カーボンニュートラル目標

- ・ JR貨物では、2030年度までに2013年度比でCO<sub>2</sub>排出量を50%削減。さらに2050年までにCO<sub>2</sub>排出量実質ゼロのカーボンニュートラル目標を掲げています。
- ・ 次世代の省エネ車両の導入や建物・設備における省エネ技術の導入などの検討のほか、再生可能エネルギー導入、代替燃料であるバイオマス燃料などの活用についても今後検討をしていきます。



※1 2013年度CO<sub>2</sub>排出量：JR貨物単体の実績（グループ全体の排出量は2020年度より集計）

※2 2020年度CO<sub>2</sub>排出量：JR貨物単体471,251 t-CO<sub>2</sub>、JR貨物グループ全体510,324 t-CO<sub>2</sub>

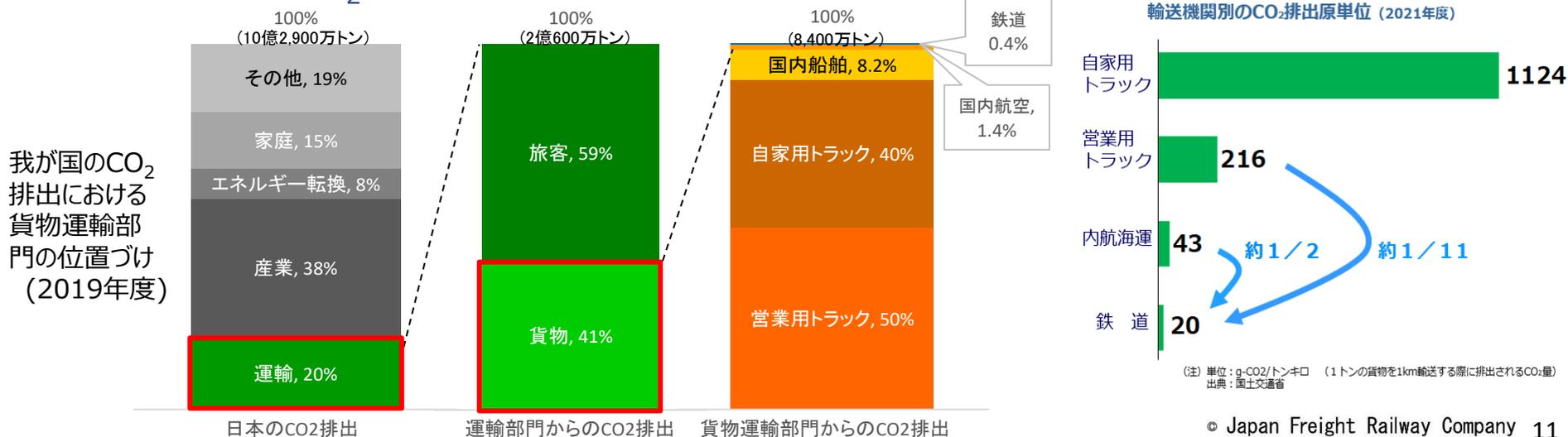
※3 2030年度CO<sub>2</sub>排出量：JR貨物単体で50%削減（2013年度比）

JR貨物グループ全体で達成

# (参考) 我が国の貨物輸送部門の脱炭素を取り巻く状況

我が国では2020年に「2050年までのカーボンニュートラル」を表明して以降、グリーン成長戦略の策定・具体化や、2030年までの中間目標の策定が行われている

- 産業全体に加え、地域やインフラの切り口でも施策の具体化が進行中
  - ・経産省・・・グリーン成長戦略策定（20.12）、グリーンエネルギー戦略中間整理（22.5）、GX移行債方針確定（22.10）、成長指向型カーボンプライシングの概要提示（22.12）
  - ・環境省・・・地域脱炭素ロードマップ策定（21.6）、国民運動・官民連携協議会発足(22.10)
  - ・国交省・・・国土交通グリーンチャレンジ策定（21.7）、環境行動計画改定（21.12）
- グリーンエネルギー戦略（中間整理）では、エネルギーの供給サイドに加え、需要サイドのエネルギー転換を図っていることが、従来の政策との大きな違い
- グリーンエネルギー戦略では、「脱炭素の実現」と「経済の成長・発展」の両立を打ち出し
- 運輸部門は日本全体のCO<sub>2</sub>排出の約2割を占めており、貨物輸送部門は運輸部門の約4割を占めている。事業者自体のCO<sub>2</sub>排出量削減努力に加えて、モーダルコンビネーションの推進により、部門全体でのCO<sub>2</sub>排出量削減を目指す。



## (参考) 海外における貨物輸送のモーダルシフトの取り組み動向

環境先進地域の欧州では、個別の輸送モードや企業の枠を超えて、環境と経済の両面で全体最適となる物流政策が検討され、実行されている



EU

【目標設定】「持続可能なスマートモビリティ戦略」(2020年)

- 300km以上の道路貨物輸送のモード転換
- 貨物鉄道輸送量の目標設定(対2015年・4,150億トンキロ比)  
⇒2030年までに1.5倍、2050年までに2倍

【重量貨物車(バス・トラック)課金指令]

- 国境を超える広域的な道路利用への課金ルール策定
- 走行距離方式またはビニエット方式(一定期間有効なステッカー販売)による課金  
⇒制度改正(2022年)により「対象を全ての自動車へ拡大」、「走行距離方式に統一」、「大型車はCO2排出量、軽量車は環境性能に応じた課金」等を実施

【貨物鉄道輸送の競争力強化施策]

- 国境での待ち時間を15分以内、EU域内外を目的地とする列車の90%を定刻30分以内での到着へ
- 都市の結節点や物流の中心地等に貨物鉄道ターミナルを整備



イギリス

「鉄道へのモーダルシフトに向けた取組み」(2021年)

- 輸送需要拡大への対応と道路・航空輸送から鉄道輸送への転換を支援
- 高速鉄道「HS2(High Speed 2)」の建設(2026年よりロンドン～バーミンガム間で運行開始)による鉄道ネットワークキャパシティの空きを活用した貨物鉄道の利用拡大支援
- 道路から鉄道や海運へのモーダルシフト促進に対する補助金

## (参考) モーダルシフトの要素としてのカーボンプライシングと諸外国の鉄道分野への適用事例

### (前提認識)

- ・我が国のカーボンプライシングの構想は、化石燃料への炭素賦課金と排出量取引の二本立て
- ・炭素賦課金は化石燃料輸入事業者に課され、エネルギー価格へ転嫁
- ・排出量取引は、2023年度からの自主的取引開始のうえ、2026年度頃に一定規模以上の排出事業者への参加義務付けや、2030年代以降の排出量有償化（当初は電力会社から）を想定

⇒我が国のカーボンプライシングは今後、制度詳細の議論が本格化するものと想定されるが、先行する諸外国の例も参考に、モーダルシフトをはじめ、社会の脱炭素化を阻害しないあり方が望まれる。

## ○欧州各国の炭素(相当)税

- ・手法は各国によって異なるが、鉄道または公共交通に対し「減税」「免税」「税額控除」のいずれかの減免措置を取る国が多い

国	鉄道への措置	国	鉄道への措置
ドイツ	電気税50%減免	スウェーデン	燃料免税、電力税額控除
イギリス	気候変動税免税	フィンランド	電気消費税免税
デンマーク	一部燃料は炭素税免税	ルウエー	炭素税免税

## ○欧州における排出権取引

- ・欧州グリーンディールに基づく気候変動政策パッケージとして「Fit For 55」を策定
- ・運輸部門では、道路、航空、海運による排出量削減を目指すための取組みとして、EU排出権取引制度（EU-ETS）を強化し、航空の削減目標拡大、対象として海運追加、将来的に対象として道路輸送を追加予定
- ・鉄道は排出権取引対象外であり、航空・海運・道路輸送からのモーダルシフトを企図

## 2. 精緻なCO2排出量算出

### ○貨物鉄道の精緻なCO2排出量算出

- ・鉄道のCO2排出量は、営業用トラックの約1/11であり、貨物鉄道輸送の精緻なCO2排出量の算出は確立されていない ⇒ 貨物鉄道の精緻なCO2排出量算出ツールの作成

※R5年度 国土交通省(鉄道整備等基礎調査委託費等)予算  
「貨物鉄道におけるCO2排出量算定の精度向上に関する調査」

### ○鉄道へシフトした場合のCO2概算排出量削減の情報提供サービス (当社HP) 導入

- ・現在のサービス ; JR貨物HPから貨物鉄道輸送のCO2算出
- ・今後のサービス ; 発地、着地を入力することで、各輸送モードのCO2排出量を自動的に算出へ

### ○調達物流等におけるリードタイムの延長・余裕を働きかけ

- ・カーボンニュートラルの実現に資する輸送モードとして、貨物鉄道に対する期待は高まっているものの、輸送量拡大につながっているとはいえない状況。
- ・この状況を改善するには当社の企業努力のみでは難しい面があり、リードタイムの延長の許容など、広く荷主企業の理解を得ることが必要。

## 2. 鉄道へシフトした場合のCO2概算排出量削減の情報提供サービス (当社HP) 導入

現在のサービス：当社HP（エネルギー使用量・CO2排出計算シート）

<https://www.jrfreight.co.jp/modalshift/calculate>

①	貨物の重量	5 トン (必須入力・最大10桁) ※参考 JR12tコンテナ1個当りの積載重量は5tです。
【集貨】		
②	集貨距離	10 km 集貨場所から貨物駅までの距離を入力します。
③	利用トラック	<input type="radio"/> 普通トラック 最大積載量 <input type="text"/> トン トン 積載率 <input type="text"/> <input checked="" type="radio"/> 鉄道コンテナ用トラック <input type="text"/> 1個積み(8t) 「普通トラック」又は「鉄道コンテナ用トラック」を選択します。「普通トラック」を選択した場合、「最大積載量」及び「積載率」を入力します。「鉄道コンテナ用トラック」を選択した場合、「1個積み(8t)」又は「2個積み以上(15t以上)」のいずれかを選択します。
【鉄道輸送】		
④	発駅	都道府県 <input type="text"/> 東京都 駅名 <input type="text"/> 東京(夕) 集貨場所から貨物駅までの距離を入力します。
⑤	着駅	都道府県 <input type="text"/> 福岡県 駅名 <input type="text"/> 福岡(夕) 集貨場所から貨物駅までの距離を入力します。
【配達】		
⑥	集貨距離	10 km
⑦	利用トラック	<input type="radio"/> 普通トラック 最大積載量 <input type="text"/> トン トン 積載率 <input type="text"/> <input checked="" type="radio"/> 鉄道コンテナ用トラック <input type="text"/> 1個積み(8t) 「集貨」の例により入力します。

【集貨】	
集貨距離	10 km
エネルギー使用量	108 MJ (メガジュール)
利用トラック	鉄道コンテナ用1個積みトラック(8トン車)
CO2排出量	0.00744 t-CO2
積載率	
原油換算量	2.8 リットル

【鉄道輸送】	
鉄道輸送区間	東京(夕) => 福岡(夕)
エネルギー使用量	2910 MJ (メガジュール)
輸送距離	1184.8 km
CO2排出量	0.124 t-CO2
原油換算量	75 リットル

【鉄道輸送及び集配区間の合計】	
合計輸送距離	1205 km
エネルギー使用量合計	3126 MJ (メガジュール)
CO2排出量	0.139 t-CO2
原油換算量合計	80.6 リットル

## 2. 鉄道へシフトした場合のCO2概算排出量削減の情報提供サービス (当社HP) 導入

### 現在のサービス

- ・ JR貨物HPから貨物鉄道輸送のCO2算出
- 改善を要する点
- ・ 配達距離を利用者側で手入力する必要
    - 貨物駅までの距離を、利用者側で算出しなければならない
    - 利用者側で全国の貨物取扱駅の状況を把握している必要
  - ・ トラックのCO2排出量との比較については、別途トラックの排出量を求める必要

### 今後のサービスイメージ

発地、着地を入力することで、各輸送モードのCO2排出量を自動的に算出（下記は算出例）



## 2. GX推進法の活用

### ○GX推進法の活用

- ・GX推進法：  
2050年CN等の国際公約と産業競争力強化・経済成長を同時に実現すべく、今後10年間で150兆円を超える官民のGX投資を行う。
- ・持続可能な物流体系の構築すべく、高い労働生産性と環境性を有する貨物鉄道輸送の発展に向け、貨物鉄道輸送利用拡大に資する投資等へのGX経済移行債活用などを、国土交通省鉄道局と連携して訴えていく。

### ○GX経済移行債活用（案）

- ・荷主、利用運送事業者、JR貨物等による「連携モーダルコンビネーション推進」  
31ft大型コンテナの取扱い量拡大  
（コンテナ、緊締車・シャーシー、荷役機器、積替ステーション、パレットデポ等）  
次世代低床貨車の開発  
駅構内の改良、コンテナホーム改良 等
- ・貨物鉄道輸送量増加に資する施策  
貨物鉄道運行線区の災害予防  
海上コンテナ輸送の拡大に向けた実証実験  
新幹線による貨物鉄道輸送の拡大に向けた検討の深度化 等

## 3. 貨物鉄道輸送量拡大のために関係者が力を合わせて実現すべきこと

### 3-1 利用運送事業者と連携したBCP策と事前準備・説明による信頼性向上

### 3 - 1. 利用運送事業者と連携したBCP策と事前準備・説明による輸送信頼性向上

- 利用運送事業者と連携したBCP策を講じて信頼回復を図ることが喫緊の課題。
- JR貨物社内に「災害リスク検討会」を設置。効果的な対策づくりを進めている。
- 官民一体となった検討会を通じ、実効性の高いBCP策や予防保全を検討。
- 路線毎のシミュレーションによる準備を進め、予め自然災害時等の対応策を利用運送事業者様、お客様と共に検討し、利用運送事業者様からもお客様に事前に説明して頂くことで貨物鉄道輸送の信頼性の向上を図ることが極めて重要。

#### 主な検討・取組み項目

- (1) 主要幹線不通時の代替輸送シミュレーション**
  - ・ 東海道・山陽・東北・日本海縦貫各線パターン
- (2) 官民一体となった検討会**
- (3) 災害代行対応力強化に向けた駅設備の強化**
  - ・ 山陽線 新南陽駅改良（国の助成事業）
- (4) 機関車・運転士の運用可能範囲の拡大**
- (5) 代行輸送の立上げ迅速化、夜間・休日駐車場確保**
- (6) 499船共同保有**
- (7) 分かりやすい情報発信**
- (8) 偏積対策実施による安全の確保**

#### ～あり方検討会（提言主旨抜粋）～

課題4：災害時を始めとする輸送障害への強化  
・ 平時からJR貨物と旅客会社、国との間で輸送障害の発生可能性が高い線区の特定制や予防保全の仕組みの検討等を重点的に進めるべき。  
・ JR貨物、荷主、利用運送事業者、通運連盟等の関係団体によるBCP策定等関係者連携促進を図るとともに、鉄道輸送の一部を普段からトラックや船舶で行う等災害時に備えた複数ルートでの輸送手段を予め準備しておくべき  
・ 輸送障害の発生可能性が高いと特定された線区において、運輸局、整備局、自治体も加わり官民一体となった検討の場を新たに設置すべき

課題5：災害等輸送障害発生時の対応力強化  
・ 利用運送事業者向けの連絡内容・手段を改善するとともに、コンテナの所在地、代行輸送の手配状況、復旧状況や開通見込みなど荷主が必要とする情報をわかりやすく迅速に提供できるよう、早急に取組むべき

### 3-1. 利用運送事業者と連携したBCP策と事前準備・説明による輸送信頼性向上

#### (1) 主要幹線不通時の代替輸送シミュレーション

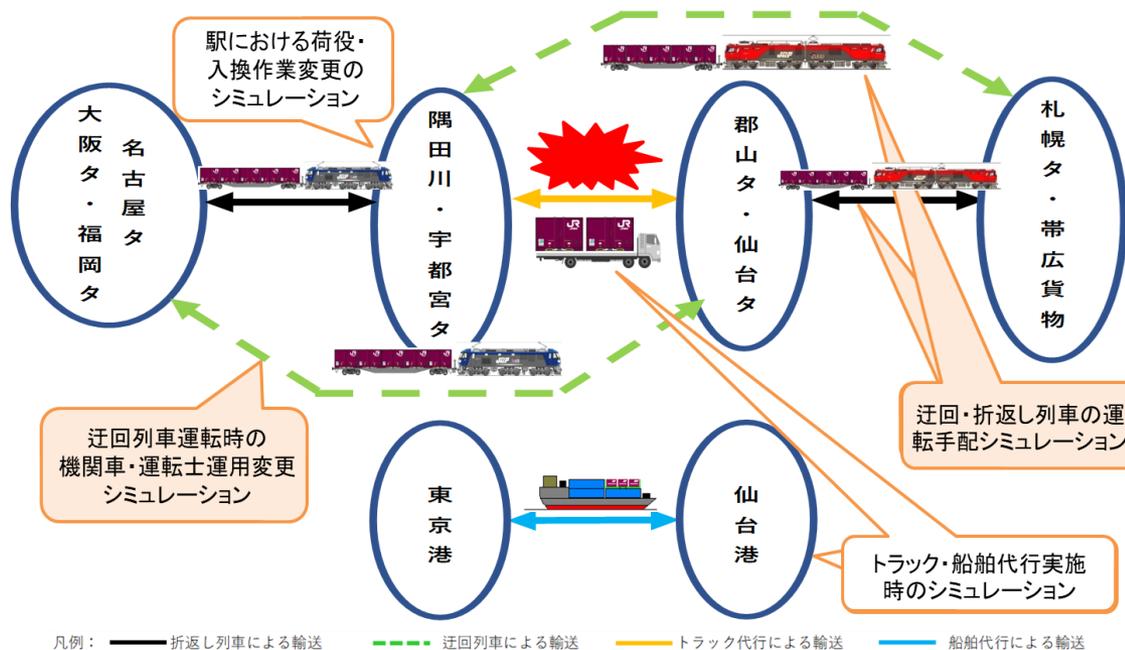
- 平成30年7月豪雨の対応を踏まえ、JR貨物社内に「災害リスク検討会」を設置。
- 主要幹線が自然災害等で被災したケースを想定し、代替輸送シミュレーションを策定。
- ダイヤ改正ごとにJR各社が異常時対策の基準を共有しており、災害発生時は**実際の災害状況等を把握**のうえ、**関係各社が連携**して迅速に対応。

#### シミュレーション設定区間

- ✓ 線区寸断時の影響が特に大きな以下4エリアを中心に代替手段を事前策定。
- ✓ 実際の被災状況や、運転再開見通し等を踏まえ、代行区間や輸送力設定等を柔軟に対応。



#### (例) 東北線代替輸送シミュレーション (概要)



### 3 - 1. 利用運送事業者と連携したBCP策と事前準備・説明による輸送信頼性向上

#### (2) 官民一体となった検討会

- 「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」中間取りまとめ、課題4にて「災害時をはじめとする輸送障害への対策強化」が挙げられており、これらの検討にあたっては、輸送障害の発生可能性が高い線区において、JR貨物、JR旅客会社、荷主、利用運送事業者に加え、地方運輸局、地方整備局や関係自治体も加わった「**官民一体となった検討の場**」を新たに設置すべきであると提言。
- 官民一体の検討の場で災害時に備えた複数ルートでの輸送手段をあらかじめ準備するべく、その第一ステップとして、発災時貨物鉄道への影響が大きい**山陽線をターゲット**とし、以下の課題への対応策の検討を進めていく。現在、検討会立ち上げに向け調整中。

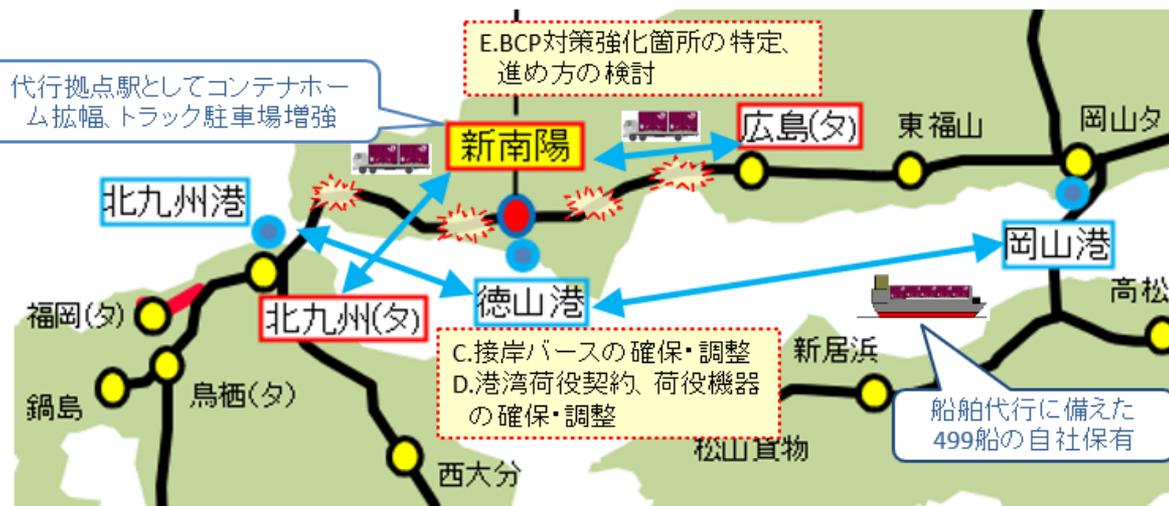
#### 検討内容

##### B.高さ・重さ道路の指定



##### A.代行トラック駐車場、運行管理場所、ドライバー宿泊施設の確保・調整

代行拠点駅としてコンテナホーム拡幅、トラック駐車場増強



E.BCP対策強化箇所の特定、進め方の検討

C.接岸バースの確保・調整  
D.港湾荷役契約、荷役機器の確保・調整

船舶代行に備えた499船の自社保有

#### 想定メンバー

鉄道事業者、国の機関、関係自治体、利用運送事業者、お客様 等

## 3 - 1. 利用運送事業者と連携したBCP策と事前準備・説明による輸送信頼性向上

### (3) 山陽線 新南陽駅（山口県周南市） 貨物列車走行対応化事業

- 物流の大動脈である山陽線は、自然災害等による被災リスクが特に高く、お客様のサプライチェーンに与える影響も甚大となるため、効果的な対策が喫緊課題。
- このため、発災時も列車本数を確保し、代替輸送を迅速かつ安定的に行うため、**国の助成※**を活用した**コンテナホーム拡幅、トラック駐車場整備等**を実施（2026年度使用開始予定）。

※ 環境負荷の少ない鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを促進するための貨物列車走行対応化（輸送力増強）、又は貨物拠点整備に必要な施設整備の事業に対し、その経費の一部を補助する幹線鉄道等活性化事業費補助を活用。

#### 工事工程

2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度
▲国への申請				
		設計・協議		
		改良工事		
			▲使用開始	

#### 期待効果

**代行輸送カバー率向上 +10%**

2021年度 上下平均流動（4,880個／日）

現行：240個 **カバー率 4.9%**



改良後：720個 **カバー率 14.8%**



整備前

線路・電柱・架線等の撤去

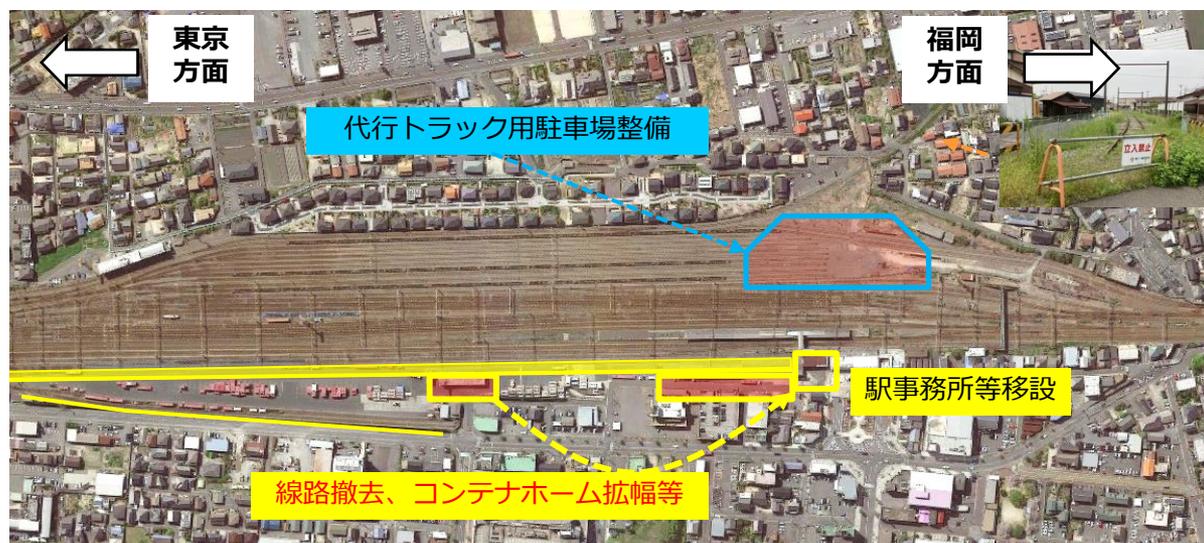
駅事務所・電柱等の支障移設

トラック用駐車場の整備

用地買収（トラック通路）



整備後(イメージ)



東京方面

福岡方面

代行トラック用駐車場整備

駅事務所等移設

線路撤去、コンテナホーム拡幅等

### 3 - 1. 利用運送事業者と連携したBCP策と事前準備・説明による輸送信頼性向上

#### (4) 機関車・運転士の運用可能範囲の拡大 (機関車)

- 平常時は東北線を走行しているEH500形式 (交流・直流両用) の一部について、2019年度より出力装置改造など日本海縦貫線・上越線の走行対応化工事を実施。【計48両】
- これにより、東北線寸断時にも、北海道・東北方面と関東・関西方面を結ぶ「う回列車」を迅速に設定できるなど、北の大動脈のバックアップ体制を強化。

#### EH500形式



- ✓ 東北線の寸断時に備え、平常時より日本海縦貫線を走行する運用に組み入れるなど、災害時の「う回列車」などを想定し準備

線区	走行機関車
東北線	<b>EH500</b>
日本海縦貫線	EF510 <b>EH500</b>
上越線	EH200 <b>EH500</b>



### 3 - 1. 利用運送事業者と連携したBCP策と事前準備・説明による輸送信頼性向上

#### (4) 機関車・運転士の運用可能範囲の拡大 (運転士)

- 平常時から運転士の乗務線区を拡大し、他の運転区所とエリアを重複させるなど相互補完を行う仕組み。
- 大規模災害発生時は、迅速に「う回列車」「折り返し列車」等を行うなど柔軟な運転士の運用が可能に。

##### 隅田川機関区での取り組み

2022年3月より八王子まで乗入れを開始

2021年3月より武蔵野線、京葉線経由で蘇我乗り入れを開始

総武線 (計画中)

隅田川機関区

八王子

蘇我

凡例

- 従来より乗務している線区
- 新たに乗務することとした線区



### 3 - 1. 利用運送事業者と連携したBCP策と事前準備・説明による輸送信頼性向上

#### (5) 代行輸送の立上げ迅速化： 重さ指定道路化、事前シミュレーションに基づく特車申請準備等

- 全国通運連盟・傘下利用運送事業者と連携したトラック代行の実施にあたり、他地区からのトラックを起用しているが、代行区間やトラックによっては特殊車両通行許可に時間を要する場合がある。代行拠点となる貨物駅取付け道路の重さ指定道路、高さ指定道路化について、国土交通省道路局様を通じ確認を頂いている。事前シミュレーションに基づく必要な特車申請準備を含め、迅速な代行体制構築に向けて、引き続きお力添えをお願い。

#### (5) 代行トラックの夜間・休日駐車場確保

- 災害時に必要な「代行トラック用駐車スペース」の事前確保に向け、**内閣府（防災セクション）** および**鉄道局の支援**を頂き、関係自治体へのアプローチを実施。
- これまで **全国4駅（6自治体）**と連携体制を構築済み（連絡体制・覚書締結等）。スムーズな代行体制構築のため、今後とも取組みを継続。

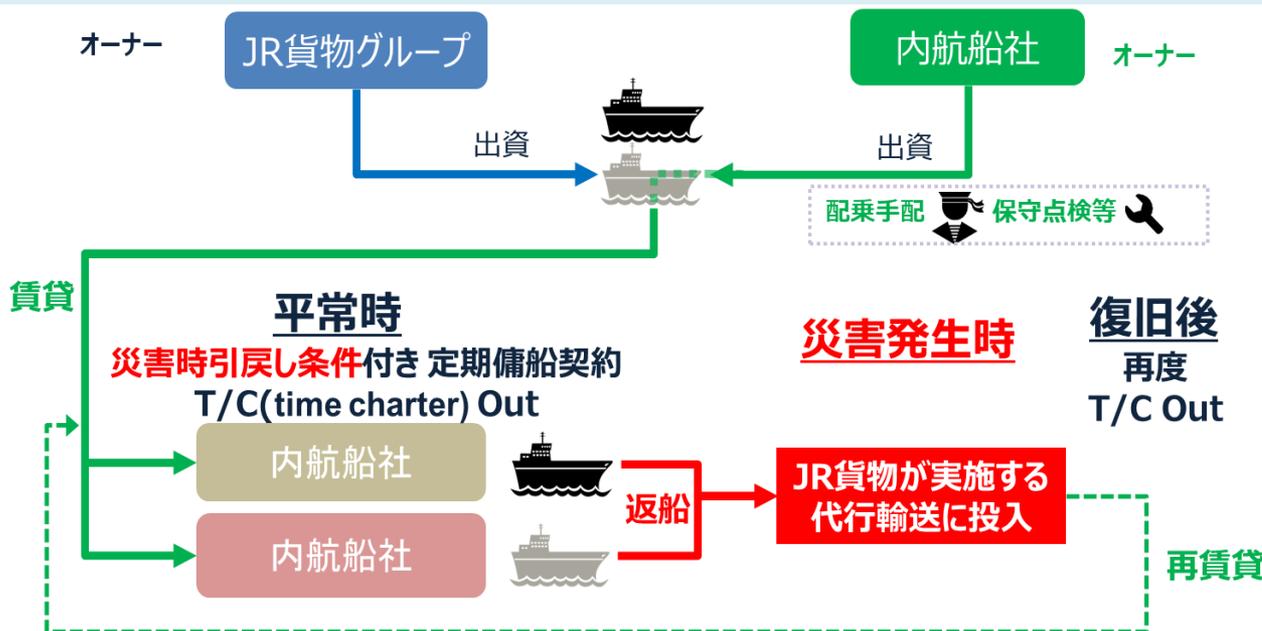
##### ～静岡県での取組み～

静岡貨物駅より約1.5kmのグランシップ（静岡県コンベンションアーツセンター）駐車場を、災害時の駐車場として利用できるよう覚書を締結（2022年1月；県プレス）

### 3 - 1. 利用運送事業者と連携したBCP策と事前準備・説明による輸送信頼性向上

#### (6) 499船共同保有

- 内航船社と**共同で船舶保有**（管理業務は内航船社に委託）、平常時は「**災害時引戻し条件**」付きで定期傭船（賃貸し）（バラ積み用一般船型；40m長さ×10m幅サイズ・JR12ftコンテナ×80個積載）
- 発災時は船舶を引き戻し、**災害代行輸送に従事**
- まずは**1隻投入**し、効果や課題等を検証



**迅速かつ確実に船舶輸送力を確保し災害代行に投入、船舶代行立上げ期間短縮【14日目→7日目開始】**

(499船：12ftコンテナ 80個の積載可能)

## 3 - 1. 利用運送事業者と連携したBCP策と事前準備・説明による輸送信頼性向上

### (7) 分かりやすい情報発信

- 輸送障害発生時における列車の運休や遅延などの情報を掲載している当社HPの「**現在の輸送状況**」の改善を図り、利用運送事業者やお客様にとって、より分かりやすい情報の提供。
- 皆さまより頂いたご意見等を基に、必要かつ分かりやすい情報を円滑に提供できるように2023年度にトライアルを行う（2024年度からの本格運用開始を予定）。

お客様各位 日本貨物鉄道株式会社  
輸送情報統括責任者

### 現在の輸送状況

21時現在

いつもJR貨物をご利用いただき、誠にありがとうございます。  
現在、下記の内容により貨物列車に遅れ・その他運行の支障が生じております。  
ご迷惑をおかけして誠に申し訳ございません。

**標 題**

各地区における輸送障害に伴う列車遅延について

**発生時刻・概要**

(1)2023年1月10日(火)22時56分～11日(水)0時37分  
東北線 岡本～宇都宮駅間(栃木県) 人身事故(遅れ)  
(2)2023年1月11日(水)0時13分～10時23分  
東海道線 豊田町～天竜川駅間(静岡県) 輸送障害(遅れ)  
(3)2023年1月11日(水)19時54分～21時43分  
東海道線 肥崎～立花駅間(兵庫県) 人身事故(遅れ)

**線 区**

<東海道・山陽線 下り>		
12日発3092～2073列車(新潟夕→福岡夕)	終 着	+1時間予定
<東海道・山陽線 上り>		
11日発1070列車(熊本→東京夕)	終 着	+15分
12日発1050列車(福岡夕→東京夕)	終 着	+1時間38分予定
11日発1054列車(広島→東京夕)	終 着	+2時間46分予定

#### 現在の掲載内容(概要)

##### ■ 標 題

・「各地区における輸送障害に伴う列車遅延について」など

##### ■ 発生時刻・概要

・線区名、駅間と、輸送障害の内容(「輸送障害」「人身事故」や「鹿と列車の接触」など)

##### ■ 線 区

・主要線区(「東海道・山陽線」「東北・函館線」「日本海縦貫線」など)ごとの列車の遅延時分

#### 改善(案)

- ・ 輸送障害の内容について、開示できる範囲で、平易かつ具体的イメージを持つ表現に改める。
- ・ 運休列車・区間の表示を、一般の方でも分かりやすい表現に改める。
- ・ 専門的な用語を避ける

今後、顧客や利用運送事業者の意見も踏まえ、改善を進める

## 3 - 1. 利用運送事業者と連携したBCP策と事前準備・説明による輸送信頼性向上

### (8) 偏積対策実施による安全の確保

2021年12月28日 山陽線 瀬野駅～八本松駅間における列車脱線事故後の対応

#### 1. 利用運送事業者及び積込事業者への偏積防止の要請及び、利用運送事業者への教育

- ・全国通運連盟を通じて、利用運送事業者へ偏積防止を要請するとともに、利用運送事業者に積込事業者にまで周知させることを要請（2022年5月）
- ・全国通運連盟と連携し教育資料を作成、勉強会を全国で実施。延べ68回、623事業所（会社）計886名受講（2022年6月15日～2023年3月16日）

#### 2. 貨物運送約款の改正及び、託送時のシステム改修

- ・貨物運送約款で利用運送事業者の責任を明確化するとともに、引受け見合わせ等の当社の実施事項を明確化（2022年4月）
- ・託送時にシステム上で偏積でないことを宣誓（写真1）、なければ受託できないようシステムを改修（2022年5月）



(写真1) 託送時の宣誓画面

#### 3. ハード対策によるバックアップ（全国）

- ・ポータブル重量計（2022年度 24駅）
- ・トラックスケール（写真2）の新設（2022年度 19駅、データ採取・分析を実施中）
- ・輪重測定装置の増設（2022年度 10駅）

#### 4. 偏積発見時の対応の明確化

- ・偏積が発見された場合、利用運送事業者から再発防止策の提出など対応を明確化（2022年4月）

※利用運送事業者への文書通知→再発防止策の提出→次回発送時の開扉確認→改善状況フォロー

#### 5. 積込み状況の抜き取り確認の実施

- ・コンテナの開扉もしくは積込作業への立会で、実物が台帳どおりの積み方かどうかの確認を四半期に1回を目途に実施（2022年6月から）



(写真2)トラックスケール

### **3. 貨物鉄道輸送量拡大のために関係者が力を合わせて実現すべきこと**

#### **3-2. 荷主、物流事業者等への使いやすさの訴求、 モーダルコンビネーション推進**

## 3-2. 荷主・物流事業者等への使いやすさの訴求、モーダルコンビネーション推進

### <積替ステーション拡充等による総合物流の推進>

- 鉄道を組入れたシームレスで持続可能な物流サービスを提案（総合物流）
- J R貨物グループ各社のアセットを組み合わせ、様々な物流ニーズへの対応力、災害時対応力強化
- 近接する利用運送事業者の皆様の物流施設・機能とも連携を強化
- これまで鉄道になじみのない荷主企業に幅広いチャンネルから各種物流サービス提供をアピール
- 一般トラックからでも鉄道利用できる体制強化：駅構内・近隣積替ステーション拡充、予約のしやすさ等の工夫…コンテナ専用トラック輸送力補完

### 主な検討・取組み項目

- (1) J R貨物の目指す総合物流
- (2) 積替ステーション拡充等によるモーダルコンビネーション推進
- (3) 荷主・物流事業者等への使いやすさの訴求
- (4) T-DAP（トラックドライバー用アプリ）の展開

～あり方検討会（提言主旨抜粋）～

課題2：これまで限定的な扱いとなってきた貨物への対応；標準パレット単位での小ロット貨物輸送サービスの提供、非化石燃料による給電コンテナの開発の着手、積替ステーション及びレールゲートの整備推進による混載・共同輸送の仕組みの整備などの環境整備を更に進めるべき。

課題9：誰でもいつでも利用できる体制づくり；誰でも輸送余力の確認ができてワンストップで鉄道輸送および緊締車の手配が可能な予約システムへの改善や、求貨求車システム等第三者の輸送手配サービスとの連携の実現のため、輸送余力の最大活用方策にかかる市場調査、利用運送事業者・既存顧客との調整・実証実験を実施していく。

課題10：パレチゼーションの推進；パレット回収の仕組みを確立しつつ貨物駅のパレットデポ化を推進するとともに、標準パレット単位での販売、コンテナではなくパレットを直接積み込める専用車両の開発、自動荷役システムの開発等により、標準パレットを利用しやすい仕組み作りを進めていくべき。

## 3-2. 荷主・物流事業者等への使いやすさの訴求、モーダルコンビネーション推進

### <31ftコンテナ等、ニーズへの対応力強化・商品力の強化>

- 2024年問題を背景として、需要の拡大が見込まれる中距離帯貨物への取組みを強化。
- 既存の輸送力を活用した潜在的な輸送ニーズの取込み、駅キャパシティ拡大による限られた輸送力の有効活用を進める。
- 大型コンテナ輸送、定温コンテナ輸送、海上コンテナ輸送などについて、ニーズ・事業性を見極めた上で、導入拡大。
- 各業界との持続可能化策を検討すると共に、当社においても2030年（2013年度比）でCO2排出量を50%削減。2050年 CO2排出量実質ゼロのカーボンニュートラル目標。

#### 主な検討・取組み項目

- (5) 中長距離輸送の拡充
- (6) 商品ラインナップの充実  
(31ft、定温コンテナ、海上コンテナ等)
- (7) 輸送枠の有効活用
- (8) 各業界との持続可能化策の  
検討深度化
- (9) 貨物新幹線によるイノベーション

#### ～あり方検討会（提言主旨抜粋）～

課題2：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・31ftコンテナ等の導入拡大、積替施設における冷蔵施設の整備、標準パレット単位での小ロット貨物輸送サービスの提供、大型コンテナ対応の充実の為の荷役機器や中継輸送用構内トラックの増備、31ftコンテナに対応した緊締車や低床緊締車の導入、中距離輸送のニーズ把握及び輸送力の増強余地・ダイヤの検討などの諸施策を進めるべき。

課題3：国際海上コンテナの海陸一貫輸送への対応；最適なダイヤの検討や低床貨車の増備、コンテナホームの拡張、コンテナの積替施設の整備、必要な機器の導入、空コンテナの内貨輸送への転用（コンテナラウンドユース）など必要な環境整備について、関係者と協議し取り組むべき。

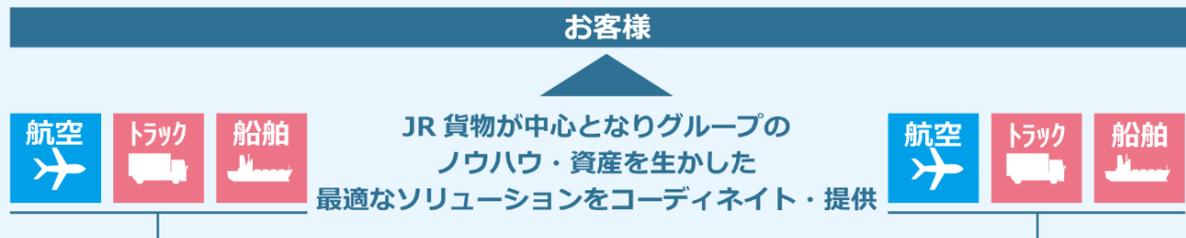
課題8：新幹線による貨物輸送の拡大に向けた検討の具体化；JR貨物が中心となり、線路容量に余裕がある路線における走行を念頭に置いた、高速走行と大量輸送の両立が可能な貨物専用車両の導入の可能性を検討。

## 3-2. 荷主・物流事業者等への使いやすさの訴求、モーダルコンビネーション推進

### (1) JR貨物の目指す総合物流

#### ■ 総合物流事業への取組み方針

JR貨物グループの保有する機能（物流施設や物流アセット、保管・荷役・物流加工等のノウハウ）を生かし、お客様の物流改善ニーズに最適なソリューションを提供します。



#### ● 積替ステーションの利用拡大

大都市駅では引越し荷物などで着実にご利用いただいています。今後、主要駅へ拡充します。



【積替ステーション】  
新座貨物ターミナル駅

#### ● レールゲートの建設推進

・東京レールゲートWEST・EAST、DPL札幌レールゲートが完成 ・今後は、仙台・名古屋・大阪・福岡等の全国主要都市への展開します。



【東京レールゲートWEST】  
(2021年2月営業開始)



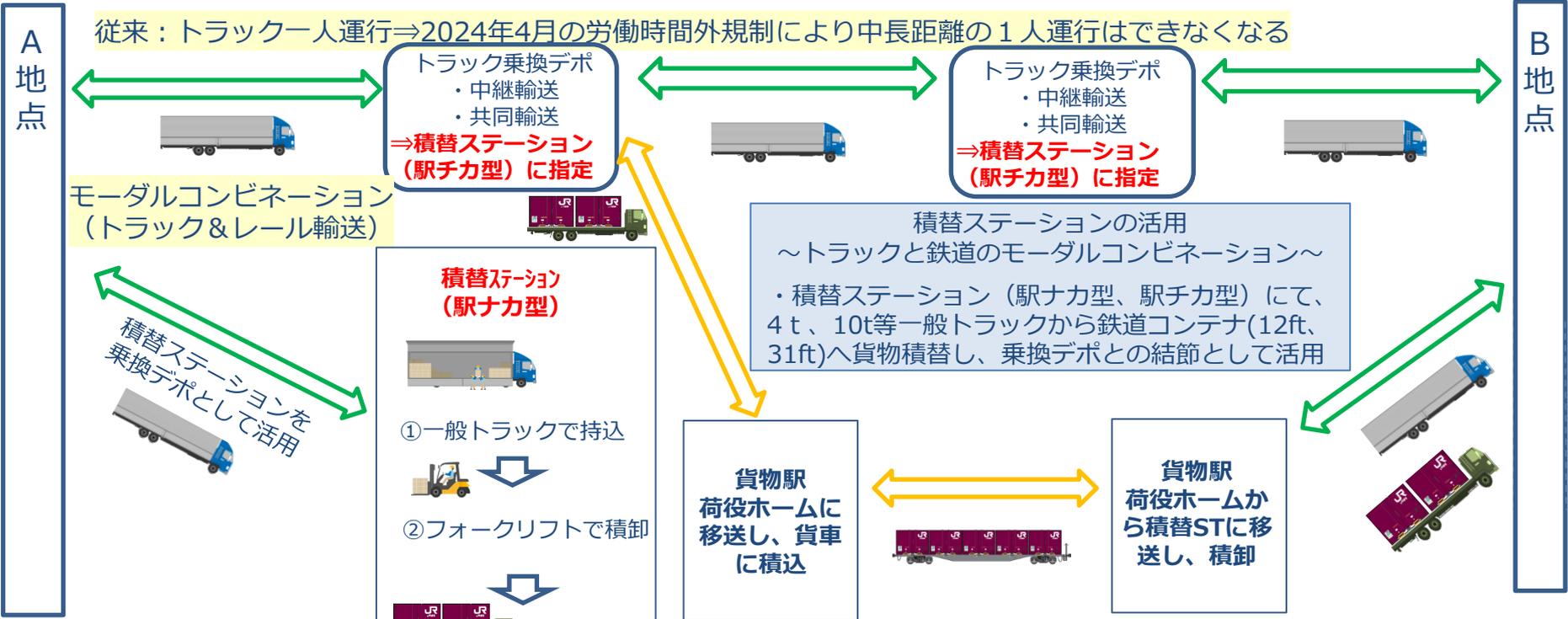
【東京レールゲートEAST】  
(2022年7月営業開始)



【DPL札幌レールゲート】  
(2022年5月営業開始)

## (2) 積替ステーション拡充等によるモーダルコンビネーション推進

貨物駅内や近隣に「積替ステーション」や「パレットデポ」を整備し、一般トラックとのシームレス物流を実現。現状のトラック輸送体系を大きく変更せず、幹線輸送部分を鉄道へモーダルシフトすることが可能となり、物流全体の最適化へ



トラック輸送との親和性向上のため、レールゲートや貨物駅の駅ナカ・駅チカの積替ステーションの設置・活用により、一般トラックによる駅持込・引渡を可能とする取組みを強化。できる限り鉄道利用のハードルを下げ、併せてBCP策を強化することによりトラック輸送に貨物鉄道を組み込む課題解決策を提供・推進

- ### 取組むべきこと
- ・ 積替ステーション (パレットデポ併設) の展開
  - ・ 31ftコンテナ、緊締車、トップリフターの増備
  - ・ 次世代低床貨車の開発
  - ・ T-DAPのシステム改良、物流MaaSの実現
  - ・ コンテナホーム改良
  - ・ 定温輸送の拡大

# 駅ナカ型・駅チカ型積替ステーションの設置例

積替ステーション（駅ナカ型）：東京タ、新座タ、水沢、松山貨物、郡山タ  
 （駅チカ型）：岐阜タ（濃飛倉庫運輸岐阜総合センター 1F）  
 （この他、貨物駅構内上屋で積替が可能な駅が各所あります。）

2023年3月23日

 日本貨物鉄道株式会社東海支社  
 濃飛倉庫運輸株式会社

## 岐阜貨物ターミナル駅 「積替ステーション」の開設について

このたび、日本貨物鉄道株式会社東海支社（支社：名古屋市 以下「JR貨物東海支社」）と濃飛倉庫運輸株式会社（本社：岐阜市 以下「濃飛倉庫運輸」）は、鉄道コンテナをご利用いただきやすくするための施設「積替ステーション」を、岐阜貨物ターミナル駅に隣接する濃飛倉庫運輸岐阜総合輸送センター1階に開設致します。「積替ステーション」では、通常の駅頭荷役作業の他、保税施設機能を備えるため輸出入貨物のお取扱いを特徴とする施設となります。なお、濃飛倉庫運輸以外の利用運送事業者もご利用できます。

### 1. 「積替ステーション」とは

「積替ステーション」は、貨物駅構内あるいはその近隣に位置する貨物上屋・倉庫において、一般のトラックと鉄道コンテナの間で貨物の積替えを行う目的で、場所及びコンテナ移送等の付帯サービスを提供する施設です。当施設により鉄道コンテナをよりご利用いただきやすくなり、鉄道輸送と組み合わせることで、地域の幅広い物流ニーズにお応えできます。



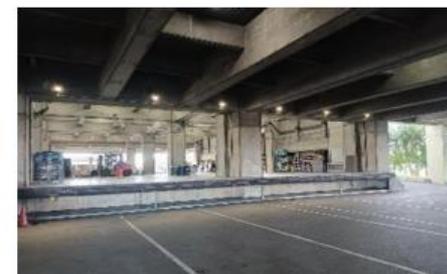
### 2. 「積替ステーション」ご利用のメリット

・従来は、お客様施設にて鉄道コンテナに積み込みし、鉄道コンテナ専用トラックで貨物駅に持込いただく必要がありましたが、「積替ステーション」はおお客様の自社トラックで直接持込いただくことができるため、自社車両の有効活用が可能です。

- ・長距離でトラック運行していた運送事業者様は、長距離区間を貨物鉄道輸送に振り替えることでトラック運転手の長時間労働の緩和、働き方改革の推進につながります。
- ・貨物輸送量（トラックの積載率）に合わせて、コンテナ利用個数を柔軟に選択可能です。
- ・積替だけでなく、貨物の仮預け、保管が可能です。また輸出入貨物の相談も可能です。

### 3. 岐阜貨物ターミナル駅「積替ステーション」の概要

- (1) 所在地 濃飛倉庫運輸株岐阜支店（JR 貨物岐阜貨物ターミナル駅近接）  
岐阜県岐阜市今嶺 4-17-1
- (2) 利用時間 8：30～17：30
- (3) 利用開始 2023年4月1日から
- (4) 利用者 荷主、物流事業者、利用運送事業者（濃飛倉庫運輸以外でも利用可）



### 4. 問合せ先

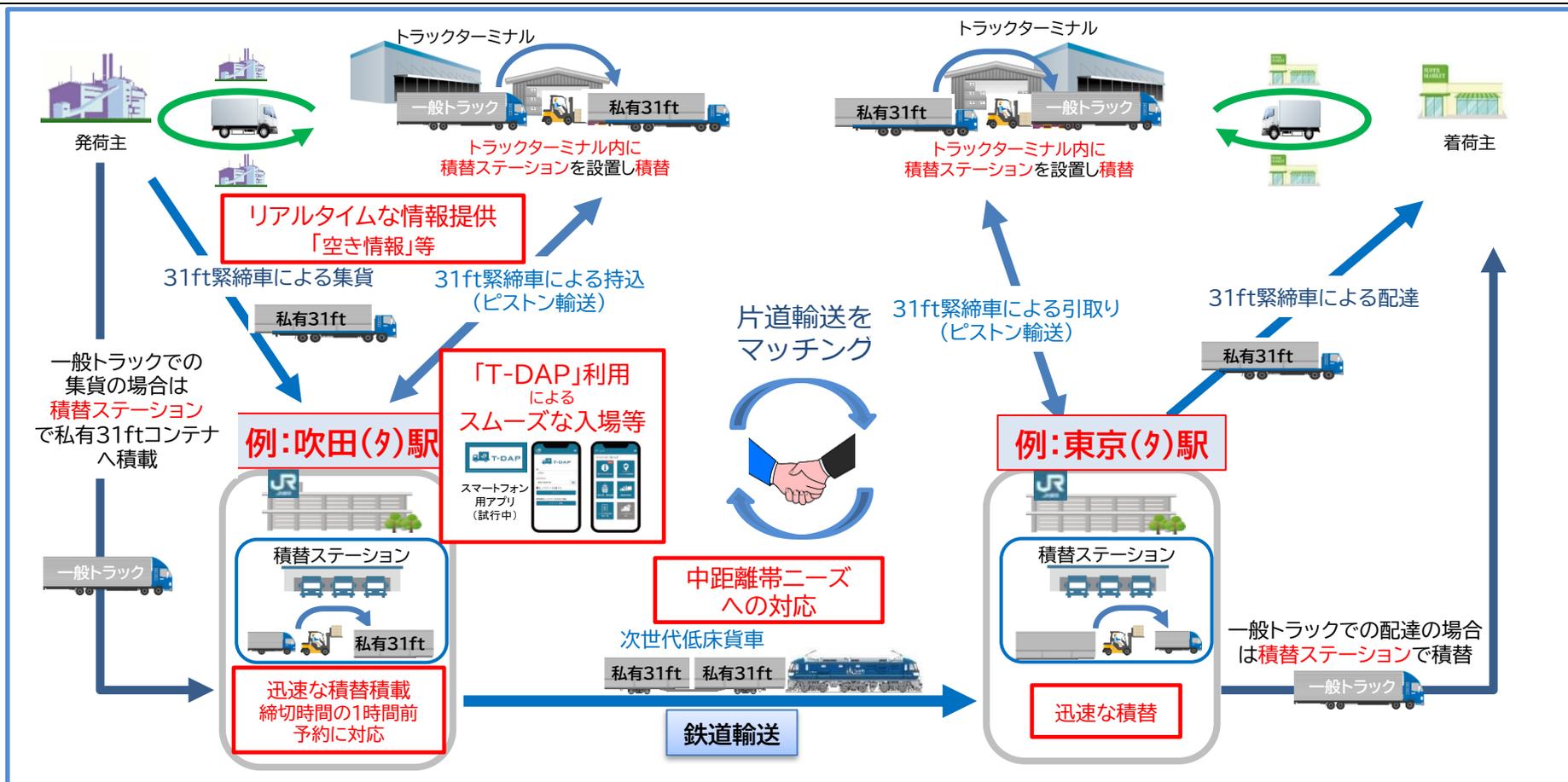
ご利用方法・料金は下記へお問い合わせください

- |                     |                  |
|---------------------|------------------|
| 日本貨物鉄道株式会社中京支店岐阜営業所 | TEL058-276-0571  |
| 東海支社営業部             | TEL050-2017-4015 |
| 濃飛倉庫運輸株式会社岐阜支店      |                  |
| 岐阜貨物ターミナル営業所        | TEL058-276-2111  |

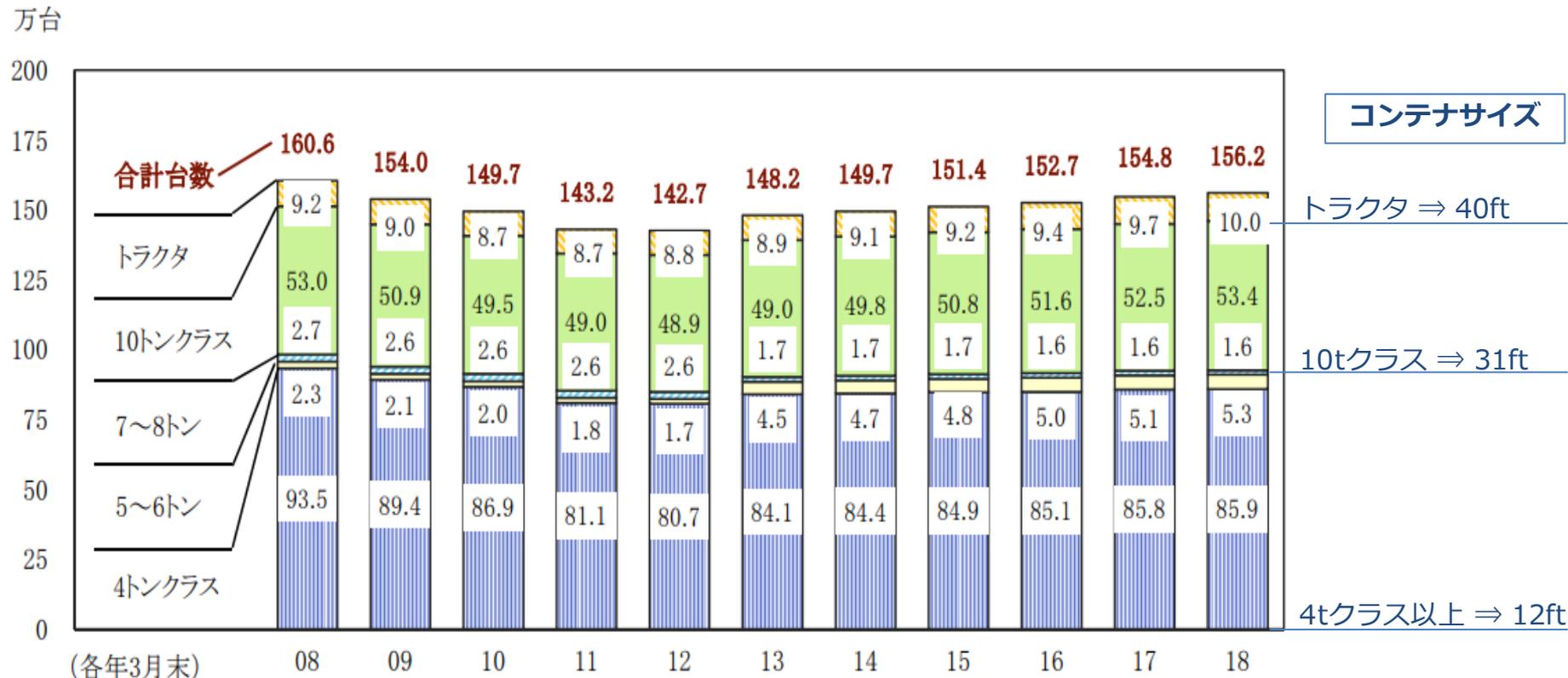
## 3-2. 荷主・物流事業者等への使いやすさの訴求、モーダルコンビネーション推進

### (3) 荷主・物流事業者等への使いやすさの訴求

大型コンテナ（31ftコンテナ）は、10tトラックとロットが同じでトラックからの置換えが容易。お客様の強い要望を踏まえ、31ftコンテナの増備と、積替ステーション・パレットデポの設置、トラックターミナルを含む自動荷役システムの導入、「リアルタイムな情報提供（空き状況）」、「『T-DAP』利用によるスムーズな入場等」、「迅速な積替（締切時間の1時間前予約に対応）」、「中距離帯ニーズへの対応」の組み合わせにより、トラックと鉄道のモーダルコンビネーションを促進し、物流全体の生産性向上を図る。



# (参考) 普通トラック保有台数推移～日本自動車販売協会連合会調査より～



	台数ベース		供給重量ベース		対応コンテナ		
	台数(千台)	割合	輸送量(千t)	割合	40ft	31ft	12ft
トラクタ	100	6.4%	20,000	17.9%			↑
10トン	534	34.2%	53,400	47.9%			↑
7～8トン	16	1.0%	1,120	1.0%			↑
5～6トン	53	3.4%	2,650	2.4%			↑
4トン	859	55.0%	34,360	30.8%			↓
計	1,562	100.0%	111,530	100.0%			

※供給重量 (トラクタ20t,10トン 10t,7トン 7t,5トン 5t,4トン 4tで計算)

- 全体の34% (重量48%) が10トントラックであり、10トントラックから鉄道コンテナへの置換えは31ftコンテナが適当
- 全体の55% (重量31%) を占める4トントラックから鉄道コンテナへの置換えは12ftコンテナが適当
- 複数個の12ftコンテナを使用することにより、全てのトラックから鉄道コンテナへの置換えが可能 (1個積み～3個積みトラックまで対応可)

## 3-2. 荷主・物流事業者等への使いやすさの訴求、モーダルコンビネーション推進

### (4) T-DAP (トラックドライバー用アプリ) の展開

スマートフォンアプリを活用した、利用運送事業者の作業利便性向上と荷役作業のさらなる安全性向上・省力化による「スマート貨物ターミナル」の構築

#### ○ T-DAPの4つの機能

##### ① 駅からのお知らせ情報



##### ② コンテナ位置情報



##### ③ 列車位置・遅延情報



##### ④ コンテナ持出持込予約



#### ○ これまでの展開

- ・ 2022年1月より全国6駅にて「①、②、③情報参照機能」を試運用開始  
 ※全国6駅：函館貨物・仙台夕・隅田川・静岡貨物・百済夕・北九州夕
- ・ 2022年8月より順次「④コンテナ持出持込予約機能」の試運用を開始(2023年2月までに全国6駅で展開)
- ・ 2023年6月より全国の貨物駅で使用開始

#### ○ 今後の予定

- ・ T-DAPにドライバーシステムの機能を追加し、入構時刻を予測送信・変更可能とするシステム改良の実施

## 3-2. 荷主・物流事業者等への使いやすさの訴求、モーダルコンビネーション推進

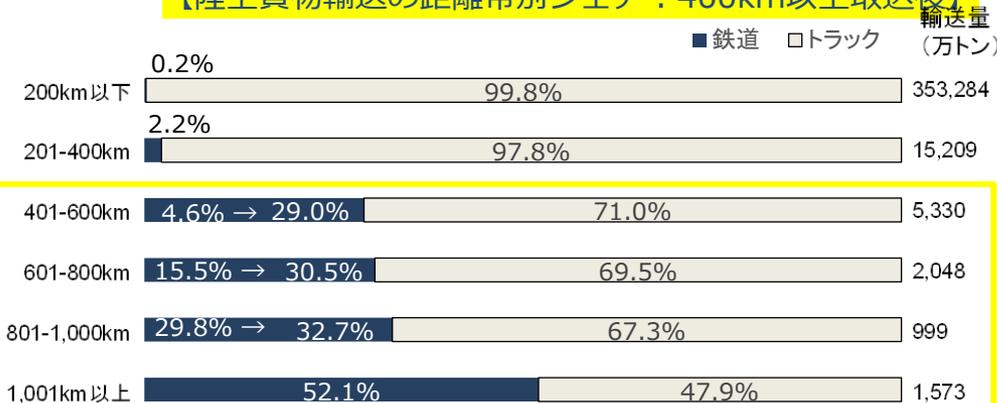
### (5) 中長距離輸送の拡充

物流施策大綱：2025年度 209億トンキロ、地球温暖化対策計画：2030年度 256億トンキロ  
 キャパシティーとして、2025年度目標は、在来線輸送の積載率向上により達成できる水準  
 一方、2030年度目標（地球温暖化対策計画）については、2022年度165億トンキロから約90億トンキロ増が必要であり、積載率向上だけでは対応できない水準

2025年度目標値は、2022年度70.1%の全日平均積載率を、2017年度の76.5%まで高めれば、196億トンキロとなり、これを2025年度必達目標として、在来線の積載率向上により達成を目指す

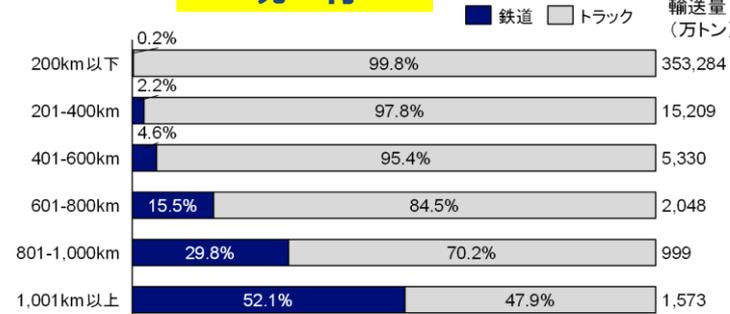
2030年度目標値は、400km以上の陸上貨物の輸送量の1/3相当を鉄道が担うために必要なトンキロ増 約89億トンキロ増とほぼ一致

【陸上貨物輸送の距離帯別シェア：400km以上取込後】



鉄道シェア33.3%のイメージ

現行



※トラック輸送量は国土交通省「貨物地域流動調査(令和2年度)」よりJR貨物作成、域内流動を含む

2030年度の鉄道貨物輸送量の政府目標（256.4億トンキロ）を実現できれば、400km以上の陸上貨物の輸送量の1/3相当を鉄道が担える。ただし、増加が必要な約90億トンキロ分在来線の輸送力増強と貨物新幹線の導入が必要。国等の理解・支援が不可欠。

## 3-2. 荷主・物流事業者等への使いやすさの訴求、モーダルコンビネーション推進

### (6) 商品ラインナップの充実 (31ft、定温コンテナ等)

#### ① 31ftコンテナ輸送区間の拡大

- ・ 2020年ダイヤ改正

宇都宮タ⇔高松タでの輸送ルート設定

- ・ 2021年ダイヤ改正

広島タ⇔仙台タ・熊谷タ・宇都宮タ・越谷タ・大阪タ・姫路貨物での取扱個数拡大

- ・ 2022年ダイヤ改正

広島タ⇒東京タ・越谷タ、福岡タ⇒広島タでの輸送力新設、増強



私有31ft定温コンテナ



JR所有31ftコンテナ

#### ② 荷役機器 (トップリフター) の新製 (参考: トップリフター全国配備数 107台)

- ・ 2020年…16台、2021年…8台、2022年…16台、2023年…5台

#### ③ ラウンドユースの取組み

- ・ 私有/JR所有問わず、ラウンドユースのマッチングを実施

➔ マッチング先をお探しの場合、弊社にお声掛けを



➔ 私有31ft定温コンテナ空回送の積化

※赤字・赤矢印が新たに積化した区間

## 3-2. 荷主・物流事業者等への使いやすさの訴求、モーダルコンビネーション推進

### (6)商品ラインナップの充実（海上コンテナ）

#### ○ 海上コンテナ輸送 低床貨車4両化(2022)

- ①既存サービス区間での利便性向上  
(東北EXPを利用した定温ニーズ拡大等)
- ②輸送区間を定めた需要調査
- ③有望区間の事業採算性評価  
(低床貨車導入・運用費用の検討含む)



低床貨車：コキ73形式  
(床面高さ740mm)

#### ○ 実証実験の実施 低床貨車を活用 (2023)

東京タ-新潟タ、東京タ-大館間 40ft国際海上コンテナ輸送  
(実証実験)

R5 鉄道整備等基礎調査委託費

「国際海上コンテナの鉄道輸送拡大に関する調査」を活用

～あり方検討会（提言主旨抜粋）～  
 課題3：国際海上コンテナの海陸一貫輸送への対応  
 ・計4両となる低床貨車をフル活用し、荷主開拓、時間帯・線区ニーズの見極めを行う。  
 ・太平洋・日本海間運行；費用面等も含めた具体的検討・実証実験に港湾当局とも協力して着手すべき。  
 ・最適なダイヤの検討や低床貨車の増備、コンテナホームの拡張、コンテナの積替施設の整備、必要な機器の導入、空コンテナの内貨輸送への転用など必要な環境整備について、関係者と協議し取組むべき



## 3-2. 荷主・物流事業者等への使いやすさの訴求、モーダルコンビネーション推進

### (7) 輸送枠の有効活用

#### ○ 既存の輸送力を活用した潜在的な輸送ニーズの取込み

- ・顧客拡大にむけた積極的な営業活動の実施
- ・空回送区間での弾力的な運賃施策の実施 等

2022年度  
全日積載率  
70.1%

余力  
活用

輸送量拡大

➔ 是非、一緒に顧客誘致・積載率向上に向けて取組みを！

#### ○ 駅キャパシティ拡大による限られた輸送力の有効活用

##### ・土休日の積載率向上

コンテナ多段積み等で駅構内を有効活用し、リードタイムに余力のある貨物を平日に予め集貨、土休日列車で輸送



##### ・オーバーフロー設定の検討

過去のデータから列車毎のキャンセル率を計算、キャンセル率を見込んだ輸送枠を設定

##### ・キャンセル待ち機能の設定

IT-FRENSに対し、輸送枠の開放時、原票申込の待機リストから自動的に輸送枠の申込を行う機能の設定（2024年5月リリース予定）

## 3-2. 荷主・物流事業者等への使いやすさの訴求、モーダルコンビネーション推進

### (8) 各業界との持続可能化策の検討深度化

食料安全保障、エネルギー安全保障、安全保障、国際国内一貫輸送（海上コンテナ輸送）等の分野について、目先の運賃・リードタイム等のみで判断するのではなく、将来的な社会状況の変化、ドライバー不足、カーボンニュートラル等を見据えて、中期的に持続可能な物流が実現できるよう、各業界と互いが協調した形での検討の深度化を行うとともに、国の理解・支援を得ていくことが極めて重要

～あり方検討会（提言主旨抜粋）～

課題7：全国一元的な貨物鉄道輸送サービスの維持・発展に係る費用負担の在り方

・食糧安全保障、エネルギー安全保障、有事対応などの公共政策的観点からも全国一元的な貨物鉄道輸送サービスの維持・発展は重要性を増している。

・貨物鉄道が、今後もJR旅客会社や並行在来線会社と協力してその事業基盤である我が国の基幹的な鉄道ネットワークを維持していくため、まずは全国一元的な貨物鉄道輸送サービスの維持・発展の必要性について国民への幅広い理解の醸成を図るとともに、中長期的には、必要なコストを誰がどのように負担していくのか、その中で国からの支援はどうあるべきか、などについて関係省庁も含めて多角的に検討していく必要。

課題3：国際海上コンテナの海陸一貫輸送への対応  
 ・最適なダイヤの検討や低床貨車の増備、コンテナホームの拡張、コンテナの積替施設の整備、必要な機器の導入、空コンテナの内貨輸送への転用など必要な環境整備について、関係者と協議し取組むべき

#### 国際海上コンテナ輸送可能線区

- 国際海上コンテナ(40ft背高)輸送可能
- 国際海上コンテナ(40ft通常)輸送可能

※低床貨車を用いた場合には、各地へ国際海上コンテナ(40ft背高)を輸送可能



## 3-2. 荷主・物流事業者等への使いやすさの訴求、モーダルコンビネーション推進

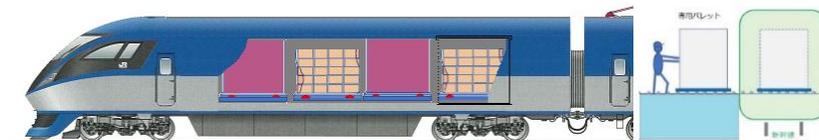
### (9) 貨物新幹線によるイノベーション

○ 「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」中間取りまとめ、課題8にて「新幹線による貨物輸送の拡大に向けた検討の具体化」が挙げられており、新幹線による貨物輸送の拡大に向けた諸課題を整理するため、

- ・ 国、JR貨物、JR旅客会社等の関係者による検討や必要な調査に着手するとともに、
- ・ まずはJR貨物が中心となり、線路容量に余裕がある路線における走行を念頭に置いた、高速走行と大量輸送の両立が可能な貨物専用車両の導入の可能性を検討する必要と提言。

#### ○ 新幹線による貨物の輸送の拡大に向けた検討の具体化に関する検討状況

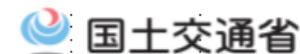
- ・ 国土交通省において、将来的な新幹線による貨物輸送の拡大に向けて、来年度、具体的な調査・検討を行うべく、必要な予算を取得。  
※ 「新幹線による貨物輸送拡大の可能性に関する調査」(鉄道整備等基礎調査委託費)
- ・ 国土交通省、JR北海道、JR東日本、JR貨物、鉄道運輸機構の実務者レベルで、どういう課題認識に基づきこの調査・検討を進めるか、事前にすり合わせる為の打合せ開始。
- ・ 関係者間の打合せは2022年11月9日に開始。2023度の調査検討を効率的、効果的に進めるため、関係者間で共通の課題認識を持つことを目指す。  
(これまでに2回の打合せを実施)



- ・ 「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
- ・ KGI/KPIの作成
- ・ KGI/KPIの達成状況について  
(2022年度実績・2023年度取組み)

## 参照資料

# 「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



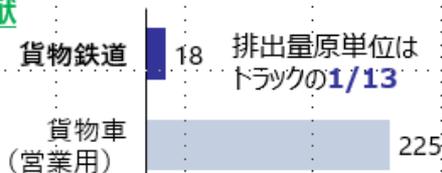
## 「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」中間とりまとめの概要①

### 貨物鉄道輸送を取り巻く現状

社会課題の解決に貢献する公的輸送手段として、期待が高まる

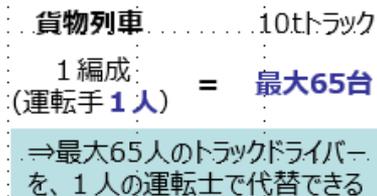
#### ① カーボンニュートラル実現に貢献

- ✓ 2050年のカーボンニュートラル実現が目指されている
- ✓ CN実現の重要な手段として、CO<sub>2</sub>排出量原単位が小さい貨物鉄道輸送への期待は大きい



#### ② トラックドライバー不足への対応

- ✓ 2024年4月からトラックドライバーの時間外労働規制が適用されることに伴う諸課題、いわゆる「物流の2024年問題」
- ✓ 一度に大量の荷物を輸送できる貨物鉄道輸送は、ドライバー不足に対応する重要な手段として期待されている



#### ③ 公的ミッションを背負う唯一無二の存在としての期待

- ✓ 平時の内陸部へのエネルギー輸送や、災害時・有事の物資輸送などを担う公的インフラとしての期待も背負っている

輸送トンキロは横ばいまたは減少傾向、期待に応えられていない

#### ① 伸び悩む輸送トンキロ・分担率

- ✓ 2013年度以降、JR貨物の輸送トンキロは横ばい
- ✓ 自然災害等の影響も相まって、近年は減少傾向
- ✓ 輸送機関別分担率も、約5%で変化がない

貨物鉄道輸送	2015	2016	2017	2018	2019
輸送トンキロ (億トンキロ)	200	197	200	177	184
分担率(%)	5.3	5.1	5.2	4.7	4.9

鉄道輸送に影響を与えた主要な災害	影響日数	運休本数	減送量
平成30年7月豪雨	100	4,421本	163万t
令和元年東日本台風	17	1,196本	39万t
令和3年前線による大雨	24	900本	34万t

#### ② 脆弱さが解消されない経営基盤

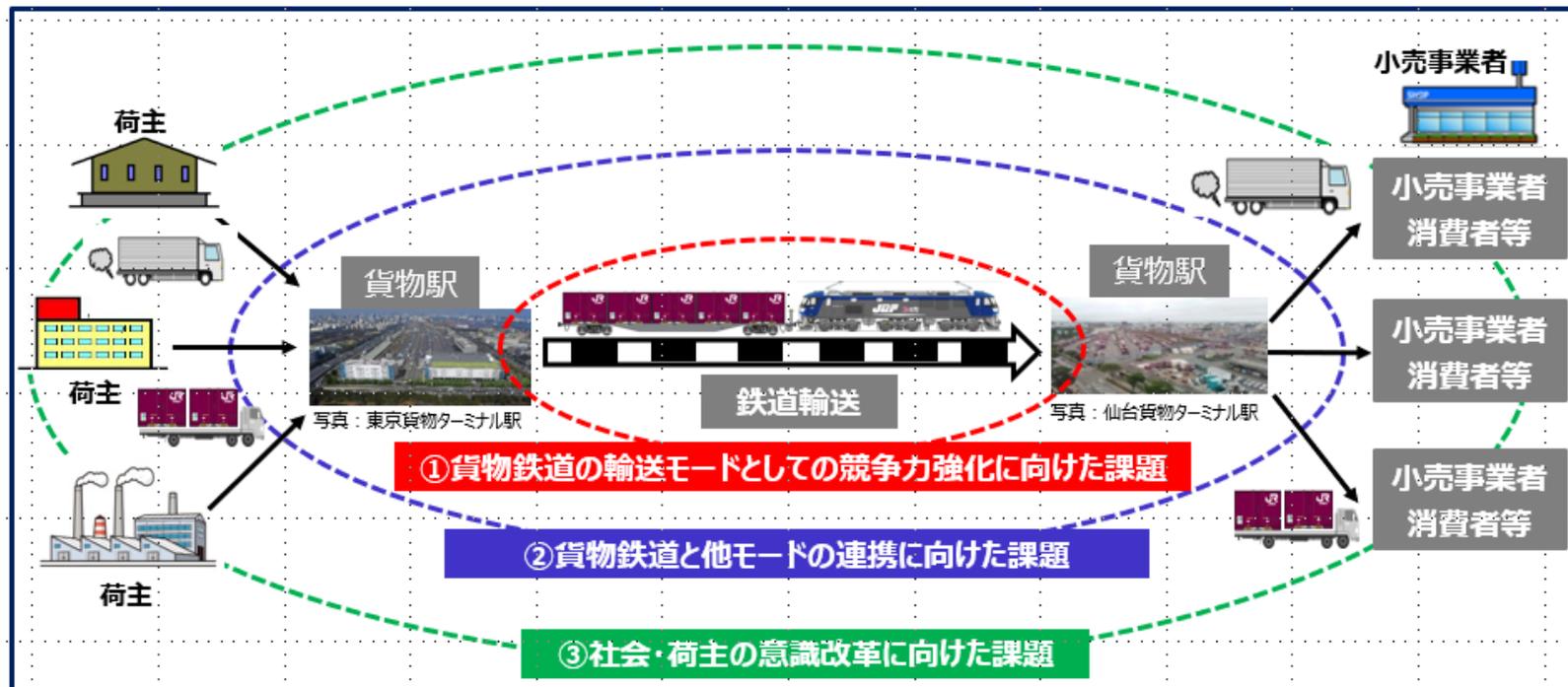
- ✓ 追い風が強まっているにもかかわらず、JR貨物の鉄道事業は赤字
- ✓ 脆弱な経営基盤の強化を目的とし、国鉄長期債務等処理法に基づく支援が、2030年度まで講じられている

- ✓ JR貨物を中心に、他の物流事業者、荷主等、幅広い関係者が一丸となって政府目標の達成を目指す必要がある
- ✓ JR貨物は、「経営自立化のための鉄道部門の収支改善」と「輸送量・輸送機関別分担率の拡大による社会貢献」が必須
- ✓ 今後、JR貨物においてKGI/KPIを設定し、国と共に達成状況を確認、公表  
(参考) 政府目標：2025年度に209億トンキロ (総合物流施策大綱)、2030年度に256.4億トンキロ (地球温暖化対策計画)

# 「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

## 「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」中間とりまとめの概要②

✓ 3つの視点に沿って、14の課題と今後の取組の方向性を整理



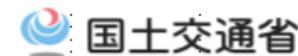
- 課題 1 既存の輸送力を徹底的に活用した潜在的な輸送ニーズの取り込み
- 課題 2 これまで限定的な扱いとなってきた貨物への対応
- 課題 3 国際海上コンテナの海陸一貫輸送への対応
- 課題 4 災害時をはじめとする輸送障害への対策強化
- 課題 5 災害等輸送障害発生時の対応力強化
- 課題 6 公共インフラとしての新たな社会的要請への対応
- 課題 7 全国一元的な貨物鉄道輸送サービスの維持・発展に係る費用負担のあり方
- 課題 8 新幹線による貨物輸送の拡大に向けた検討の具体化

- 課題 9 誰でもいつでも利用できる体制づくり
- 課題 10 パレチゼーションの推進
- 課題 11 貨物駅の高度利用・貨物鉄道のスマート化の推進

- 課題 12 貨物鉄道輸送の特性に関する認知度の向上
- 課題 13 エコルールマークの価値向上・改善
- 課題 14 貨物鉄道輸送の利用を促す新たな制度の必要性

# 「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

## 「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」中間とりまとめの概要③



### 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① 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

- ✓ ブロケットレインの設定を増やし、積載率の向上・安定化を図るとともに、リードタイムの延長など荷主の理解と協力を得て、企業内物流などの取り込みや、ダイナミックプライシングの導入により、積載率の低い列車の輸送力を活用する
- ✓ 新たな列車の設定や列車の長編成化が可能な場合は、必要となる貨物駅のコンテナ留置能力を拡充し、輸送力を拡充する
- ✓ 上記の取り組みの実施後に、更なる輸送力の増強の必要性が認められれば、線路保守時間を確保しつつ、JR貨物・JR旅客会社との間で協議の上、必要に応じて国を交えて、対応方策を検討する

#### 課題② これまで限定的な扱いとなってきた貨物への対応

- ✓ 従前からの12ftコンテナ以外の輸送ニーズへ対応するため、定温コンテナの導入拡大、積替施設における冷蔵施設の整備、標準パレット単位での少ロット貨物輸送サービスの提供、31ftなど大型コンテナの対応充実に必要な機器・緊締車の導入、中距離輸送のニーズ把握など、貨物鉄道輸送が対応できる幅を広げるための諸施策を進める



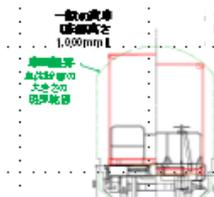
12ftコンテナ



31ftコンテナ



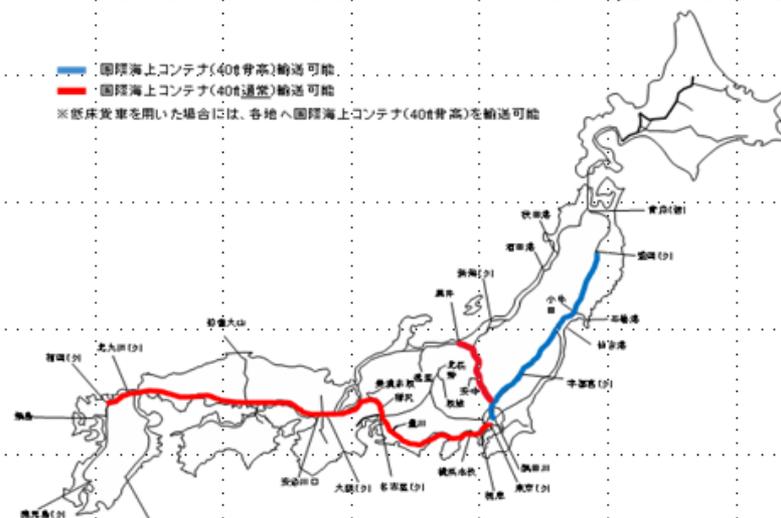
40ft背高コンテナ



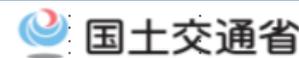
低床貨車

#### 課題③ 国際海上コンテナの海陸一貫輸送への対応

- ✓ 低床貨車を活用し、国際海上コンテナ（40ft背高）の海陸一貫輸送ニーズを有する荷主の開拓及びニーズの大きな時間帯・線区について見極めるとともに、太平洋側の拠点港と日本海側の都市との運行に関し、持続可能な輸送のあり方も含めた具体的な検討・実証実験を進める



# 「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



## 「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」中間とりまとめの概要④

### 課題④ 災害時をはじめとする輸送障害への対策強化

#### 輸送障害の発生抑制・影響の低減

- ✓ 輸送障害の発生可能性が高い線区の特  
定・予防保全の仕組みを検討する
- ✓ 災害時に積み替えが困難な区間の走行を  
早期に抑制
- ✓ JR貨物の基本的な安全対策を徹底する

#### 迂回輸送・代行輸送の拠点駅強化

- ✓ 迂回輸送に必要な機関車の増備・改良等  
や入線確認を実施する
- ✓ 代行輸送の拠点となる貨物駅における、列  
車の折返施設の整備や大型コンテナ対応・  
積替施設の整備など機能の強化を進める

#### トラック・内航海運による代行輸送の強化

- ✓ 駐車場・運行管理場所・宿泊施設を駅周辺  
で確保する
- ✓ 高さ・重さ指定道路とすべき道路を洗い出す
- ✓ 特殊車両通行許可の申請を円滑化する
- ✓ 内航海運による輸送を平時から実施する

#### 関係者の連携促進

- ✓ JR貨物、荷主、利用運送事業者、関係  
団体等によるBCPの策定
- ✓ 輸送障害の発生可能性が高い線区において、  
運輸局、自治体等も加わった官民一体と  
なった検討の場を設ける

### 課題⑥ 公共インフラとしての新たな社会的要請への対応

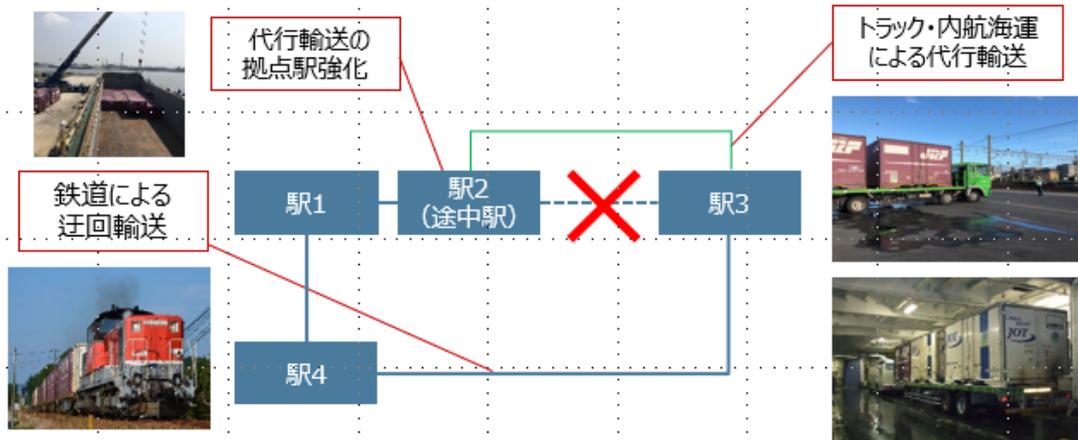
- ✓ 内陸部への石油輸送を今後も安定的に実施する  
ため、老朽化が著しい機関車の代替方策に関し  
て協議を進める
- ✓ 新エネルギー輸送に関する実証事業の実施や、  
自衛隊物資輸送に関する輸送シミュレーションなど  
を通して、技術的課題の整理などを進める

### 課題⑦ 全国一元的な貨物鉄道輸送サービスの維持・発展に係る費用負担の在り方

- ✓ 全国一元的な貨物鉄道輸送サービスが、様々な  
費用負担の仕組みにより支えられている実態を踏  
まえ、今後、貨物鉄道輸送サービスの維持・発展  
に必要な費用を持続可能な形で負担するための  
方策を、多角的に検討する必要がある

### 課題⑧ 新幹線による貨物輸送の拡大に向けた検討の具体化

- ✓ リードタイムや輸送品質の面で、鉄道が他の輸送  
モードに対して十分な競争力を有するようになるた  
めに、新幹線による貨物輸送の拡大に向けて、  
国・JR貨物・JR旅客会社などによる各種検討に  
着手する必要がある

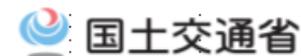


### 課題⑤ 災害等輸送障害発生時の対応力強化

- ✓ コンテナの所在地、代行輸送や復旧状況、開通見込みを、迅速、正確かつわかりやすく伝達する
- ✓ 利用運送事業者等との事前協議結果に基づき、代行輸送の迅速な立ち上げを図る

# 「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

## 「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」中間とりまとめの概要⑤



### 視点② 貨物鉄道と他モードの連携に向けた課題

#### 課題⑨ 誰でもいつでも利用できる体制づくり

- ✓ 幅広い荷主や物流事業者に対し積極的な広報活動を展開し、貨物鉄道輸送を選択肢として認知してもらう
- ✓ 鉄道輸送と緊締車を一括で手配できる予約システムを構築する
- ✓ 物流MaaSやフィジカルインターネット実現に向けた取組に積極的に参画する

#### 課題⑩ パレチゼーションの推進

- ✓ 物流効率化や働き方改革の実現のために進められているパレット化に対応するため、貨物駅のパレットデポ化、養生材の貸出を推進する
- ✓ 標準パレット単位でのサービス提供、デッドスペースを減らせる31ftコンテナの積極的な運用などにより、標準パレット（T1 1パレット）を使いやすい仕組みづくりを進める



12ftコンテナにパレットを積載すると、貨物とコンテナの間にデッドスペースが発生

#### 課題⑪ 貨物駅の高度利用・貨物鉄道のスマート化の推進

- ✓ 貨物駅の敷地・空間の有効活用として、ニーズの大きな駅を中心に、E&S方式の導入、コンテナホーム拡幅、大型コンテナ対応やレールゲート整備など駅機能の強化を進める
- ✓ トラックドライバーアプリの機能拡充、使いやすさ向上により、ドライバーの生産性向上を実現する

### 視点③ 社会・荷主の意識改革に向けた課題

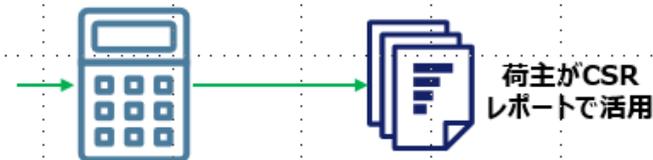
#### 課題⑫ 貨物鉄道輸送の特性に関する認知度の向上

- ✓ 排出量原単位の小ささや1編成あたり輸送力の大きさといった貨物鉄道輸送の特徴や、リードタイムの延長を許容する意義について、社会、荷主への周知・広報を進める
- ✓ 鉄道輸送への移行による排出削減量の概算値の算出・提供など、荷主の努力を見える化する

「見える化」の流れ（イメージ図）

インプット情報 排出削減量算出ツール 排出削減量レポート

- ✓ 輸送量
- ✓ 発着地



#### 課題⑬ エコレールマークの価値向上・改善

- ✓ エコレールマークの認知度向上に向けた取り組みの推進に加え、表彰制度や認定負担の軽減方策など、取得のインセンティブ向上に資する取り組みを検討する



#### 課題⑭ 貨物鉄道輸送の利用を促す新たな制度の必要性

- ✓ 貨物鉄道輸送を利用するインセンティブをさらに強化するため、CO2排出量をより正確に算定できる仕組みを構築し、温対法で規定された報告への活用や、Jクレジット制度への申請、ESG金融への活用につなげられるようにする

# 「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の作成

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)	
災害等輸送障害発生時の対応力強化	・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
	・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	

## 「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の作成

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)	

## KGI（重要目標達成指標）

2025年度コンテナ輸送トンキロ 目標	2022年度コンテナ輸送トンキロ 実績	2023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	164.6億トン	175.8億トン

**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	KPI（重要業績評価指標）			2023年度主な取組内容
	2025年度目標	2022年度実績	2023年度目標	
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 70.1%	積載率 全日平均 72.3%	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 企業活動の変化（生產品目変更・拠点変更・リードタイム変更等）や潜在ニーズを把握した上での的確な利用提案、新規案件の創出</li> <li>● マーケティングデータに基づく潜在顧客のターゲット化による新規顧客の取り込み。</li> <li>● 2024年問題に対するモーダルシフトニーズの取り込み</li> <li>● 輸送区間・列車・曜日等に応じた柔軟な運賃設定</li> <li>● 既存輸送力を最大限活用することによる積載率向上</li> <li>● 社員一人一人の創意と工夫を引き出すための分かりやすい指標づくり</li> </ul>
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)	△1.1% (対2020年度比)	+3.7% (対2020年度比)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コンテナを保有する事業者との共同提案の推進</li> <li>● 保有事業者側でのコンテナ増備の検討</li> <li>● 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</li> </ul>
	・31ftコンテナ輸送 11.2%増 (対2020年度比)	+5.3% (対2020年度比)	+7.3% (対2020年度比)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅での中継作業等を活用した輸送区間の拡大</li> <li>● メーカーや物流会社へのコンテナ保有の提案</li> <li>● ブロックトレインの利用拡大</li> <li>● コンテナのラウンドマッチング、新規提案</li> <li>● 集配車の大型コンテナ積載可能シャーシへの切り替え促進策の検討</li> </ul>
	・中距離帯輸送 23.8%増 (対2020年度比)	+2.9% (対2020年度比)	+3.9% (対2020年度比)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2024年春ダイヤ改正に向けて、400～600km帯をターゲットとした需要把握と商品づくり</li> </ul>

課題	KPI（重要業績評価指標）			
	2025年度 目標	2022年度 実績	2023年度 目標	2023年度主な取組内容
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"> <li>・5tに満たない小口貨物混載・共同輸送の定期ルート設定</li> <li>・積替ステーション設置 22駅</li> </ul>	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>● SIP地域物流共同プラットフォームへの参画による中ロット貨物の鉄道誘致</li> <li>● ノンアセット型物流事業者との協働とグループ会社アセット活用によるサービス領域拡大</li> </ul>
国際海上コンテナの海陸一貫輸送の対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送ニーズ、事業性の確認</li> <li>・事業性判断後低床貨車発注</li> </ul>	—	輸送ニーズ、事業性の確認	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国土交通省港湾局と連携したニーズの把握</li> <li>● 実証実験に向けた調整</li> </ul>
災害時をはじめとする輸送障害への対策強化	BCP対策会議 新設 5都道府県以上	—	BCP対策会議 新設 1自治体以上	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 山陽線における官民一体となった検討の場の設置</li> </ul>
	災害時山陽線カバー率 50% (2020年度比)	幹線鉄道等活性化事業費補助の対象事業として採択	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 山陽線新南陽駅における災害時代行カバー率向上に向けた駅改良工事の設計・協議</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輪重測定装置</li> <li>・トラックスケールの整備 84駅整備</li> </ul>	8駅	23駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 輪重測定装置・トラックスケール等の設置</li> </ul>
災害等輸送発生時の対応力強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ホームページの改善</li> </ul>	—	改善した内容の試行開始	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 必要かつ分かりやすい情報を円滑に提供できるホームページへの改善</li> </ul>
新たな社会的要請への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自衛隊との定期的な意見交換</li> </ul>	定期的な意見交換 (2回実施)	定期的な意見交換 (4回実施)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自衛隊所有の車両、機材輸送に適合する輸送体系に関する打合せ</li> <li>● 機材輸送や演習用資材輸送に向けた輸送区間、積御等に関する打合せ</li> </ul>
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"> <li>・国が中心となった検討会への参画</li> <li>・貨物新幹線車両の設計検討</li> </ul>	関係者による検討会への参加	大容量貨物新幹線車両の基本仕様検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 関係者による検討会の継続的参画</li> <li>● 大容量貨物新幹線車両の設計に向けた検討の深度化</li> </ul>

## 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	2022年度 実績	2023年度 目標	2023年度主な取組内容
誰でもいつでも利用できる体制づくり	・物流MaaS（リストアップ予約システム）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"> <li>● ホームページ等WEB上の仕組みの案内方法改善、問い合わせしやすいインターフェースに改善</li> <li>● 発着地等条件入力により、輸送ルート、リードタイム、輸送余力等が検索できる画面の提供</li> </ul>
パレチゼーションの推進	・パレットデポ設置 22駅	－	10駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>
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	△4% (対2021年度比)	3%増	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各地レールゲート入居テナントの鉄道利用提案強化               <ul style="list-style-type: none"> <li>・立地しているエリアを軸とした広域物流センターとしての活用提案</li> <li>・レールゲート相互間、各都市の駅隣接倉庫（グループ会社）との連携物流提案</li> </ul> </li> </ul>
	・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））	－	3駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>● キャパシティ拡大の候補駅選定（検討地域：首都圏、中京、関西、中国、九州）</li> <li>● コンテナ多段積の実施に向けた課題への対応</li> </ul>

## 視点3：社会・荷主の意識改革に向けた課題

	KPI（重要業績評価指標）			
	2025年度 目標	2022年度 実績	2023年度 目標	2023年度主な取組内容
貨物鉄道輸送の特性に関する認知度向上	・CO2概算排出量削減情報提供サービス導入	－	ホームページ等の案内方法改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 発着地等条件入力により、CO2削減量を簡単に検索できるサービスの提供</li> </ul>
貨物鉄道利用促進の制度設定	・荷主に対するインセンティブ案の確定	－	貨物鉄道のCO2排出量の精緻化	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道総研と実施している「貨物列車の消費エネルギー概算手法の開発」を参考にした貨物鉄道におけるCO2排出量算定の精緻化</li> </ul>

