

# ご説明資料

## 今後の鉄道物流のあり方に関する検討会 (第2回)

1. 当社の経営状況、管内の貨物列車走行線区
2. 貨客混載輸送の取組み
3. 貨物鉄道の更なる活用にあたり前提として「ご理解いただきたい事柄」

2022年4月28日

# 1 - (1) 当社の経営状況

## ◆2020年度実績・2021年度業績予想

(単位：億円)

	2019年度 通期実績	2020年度 通期実績	2021年度 通期予想
<b>【連結】</b>			
営業収益	15,082	<b>9,200</b>	<b>10,520</b> ~ <b>10,890</b>
営業費用	13,475	<b>11,655</b>	<b>11,810</b> ~ <b>11,830</b>
営業利益又は損失(▲)	1,606	<b>▲2,455</b>	<b>▲1,290</b> ~ <b>▲940</b>
経常利益又は損失(▲)	1,483	<b>▲2,573</b>	<b>▲1,415</b> ~ <b>▲1,065</b>
親会社株主に帰属する 当期純利益又は損失(▲)	893	<b>▲2,331</b>	<b>▲1,165</b> ~ <b>▲815</b>
<b>【単体】</b>			
運輸収入	8,568	<b>4,190</b>	<b>4,990</b> ~ <b>5,320</b>

※2021年度通期予想は、1月31日時点 ※2020年度、2021年度は収益認識基準適用

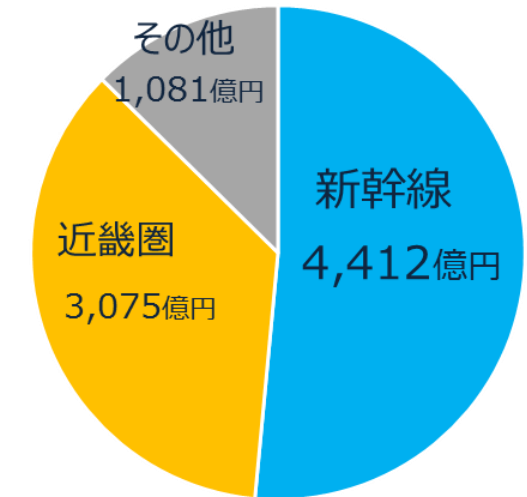
## ◆長期債務

(単位：億円)

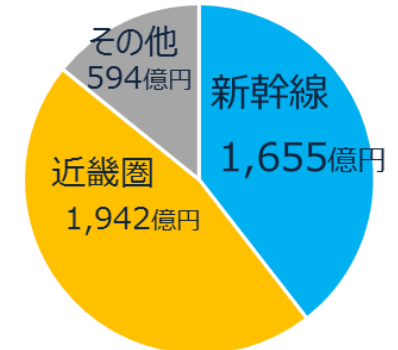
	2019年度 期末	2020年度 期末	2021年度 第3四半期末
連結長期債務残高	10,189	<b>15,595</b>	<b>17,477</b>

## ◆運輸収入（実績）

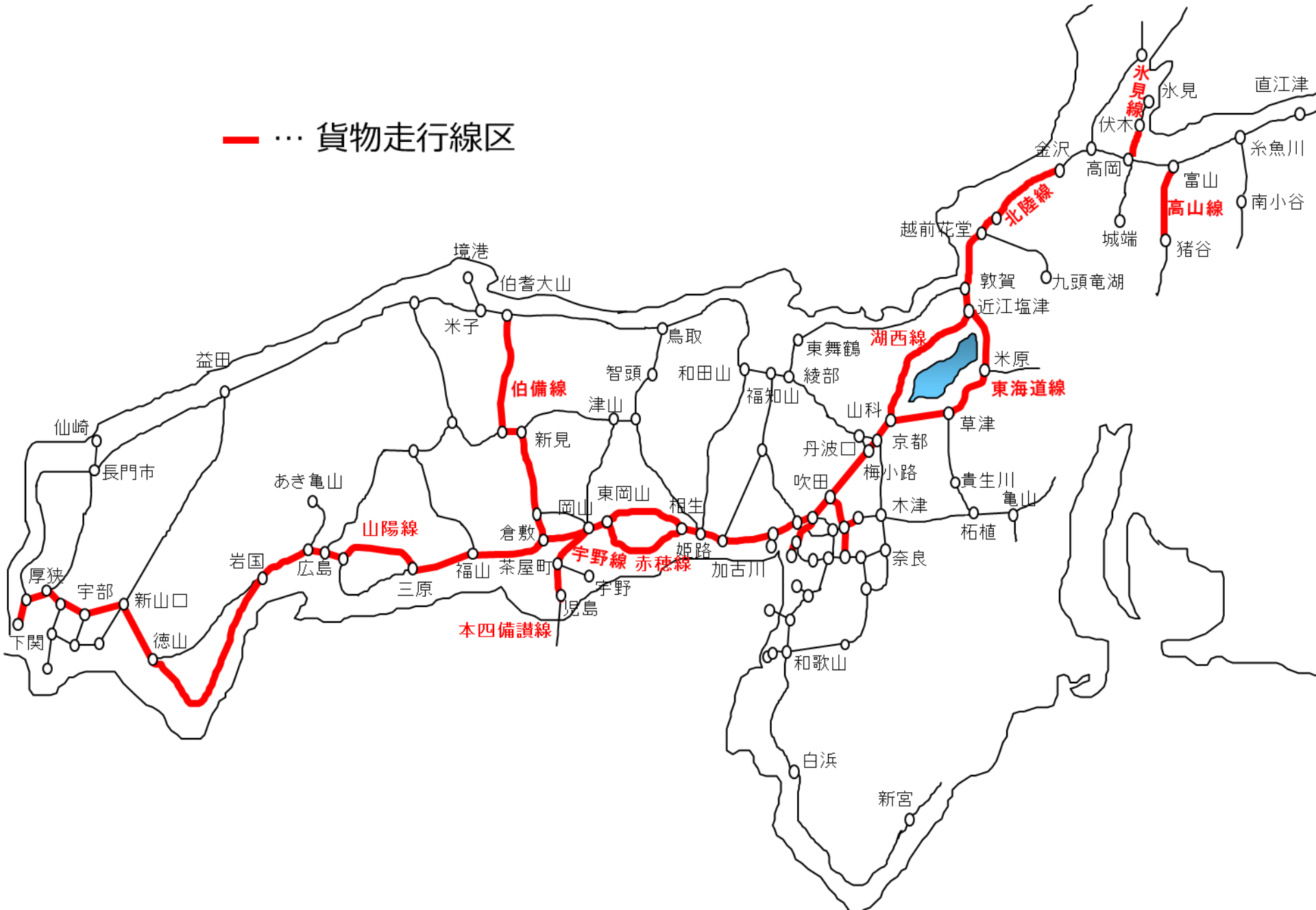
2019年度 8,568億円



2020年度 4,190億円



— … 貨物走行線区

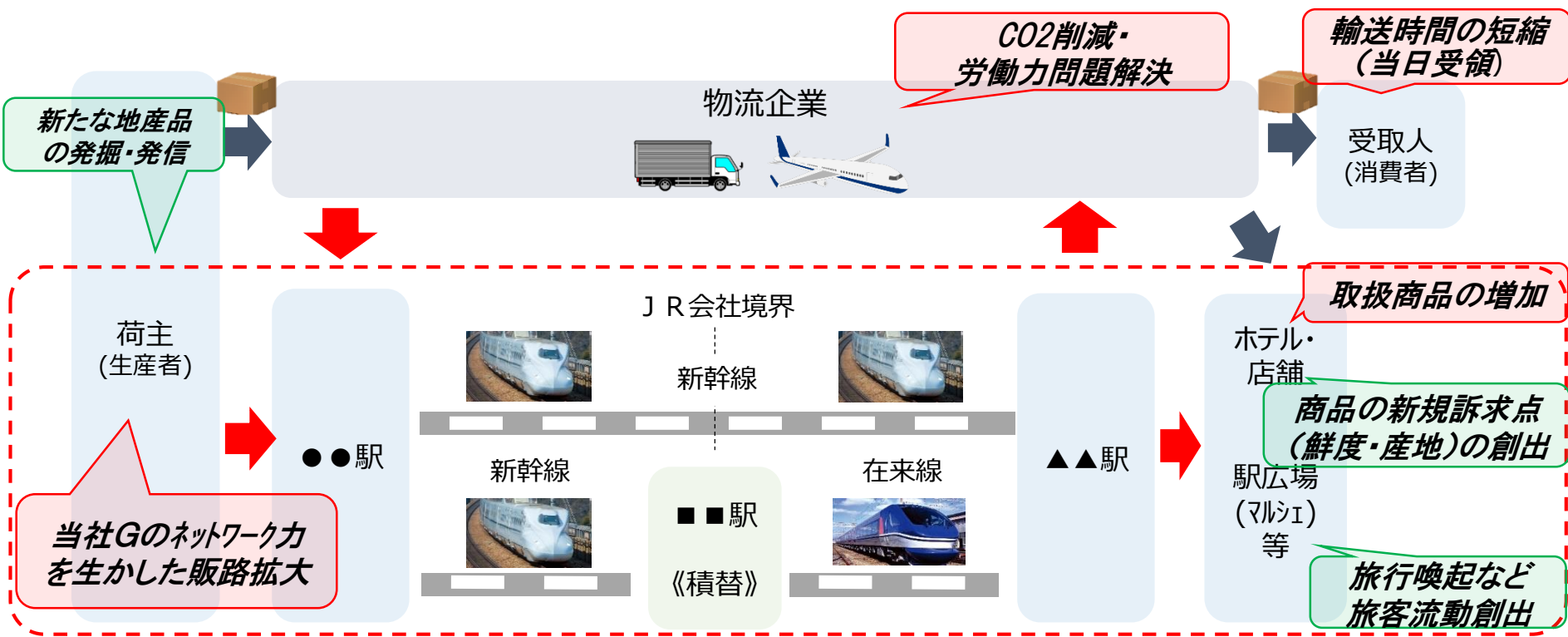


- 目的**
- ① **地域・他企業との共創価値実現**
    - ・ 当社の保有する既存資源（鉄道ネットワーク、駅の商業施設等）や沿線地域との関係を活かし、他の物流会社やJR他社と連携し、新しい価値を提供
  - ② **地域活性化への貢献**
    - ・ 地域情報の発信を通じ、新たな旅客流動も創出

## ○ 貨客混載輸送による価値創出

①による創出価値

②による創出価値

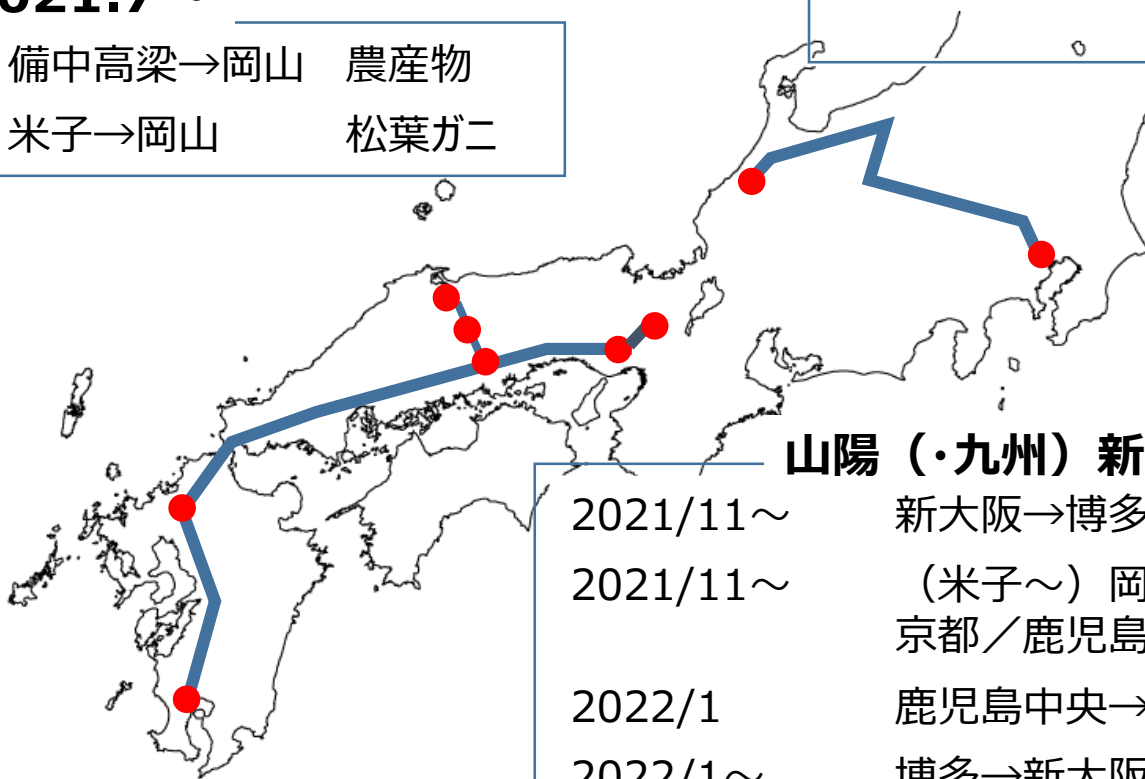


## 伯備線 2021.7～

2021/7～ 備中高梁→岡山 農産物  
 2021/11～ 米子→岡山 松葉ガニ

## 北陸新幹線 2021.5～

2021/5～ 金沢 鮮魚、農産物  
 →東京 洋菓子、新聞  
 血液検体 等



## 山陽（・九州）新幹線 2021.11～

2021/11～ 新大阪→博多 新聞  
 2021/11～ (米子～) 岡山→ 松葉ガニ  
 京都／鹿児島中央  
 2022/1 鹿児島中央→新大阪 鮮魚  
 2022/1～ 博多→新大阪 駅弁  
 広島→博多／新大阪  
 2022/2 博多→京都 和菓子

※新大阪～京都間は東海道線経由

## ① 地域・他企業との共創価値実現

地方の道の駅等でしか出回らない農産物を、駅ナカ等で販売することにより、**食品ロス低減、モーダルシフト、高品質で新鮮な農産物の販路拡大**を実現

(例) 伯備線普通列車による農産物輸送 (備中高梁→岡山)

■ JA晴れの国岡山  
「高梁グリーンセンター」

■ ヤマト運輸



配送・積込



備中高梁駅

■ JR西日本



普通列車で輸送



岡山駅

■ JRサービスネット岡山  
岡山駅構内「産直便マルシェ」

荷下ろし  
駅構内配送  
陳列



## ② 地域活性化への貢献

地域特産品の**即日輸送・販売と情報発信**により、**交流・関係人口拡大**に寄与

(例) 在来線特急と山陽・九州新幹線による活け松葉ガニ輸送 (米子→京都、鹿児島中央)

■ JR西日本  
山陰開発



仕入・配送・積込

■ ジェイアール西日本マルニックス (・JR九州G)



米子駅

■ JR西日本 (・九州)



特急列車・新幹線で輸送



各駅

荷下ろし  
駅構内配送

■ 駅ビル内店舗



### 地域および物流企業との連携深度化による地域課題の解決

#### ○地域と連携した潜在輸送ニーズの開拓

- ・新たな輸送販売ニーズへの対応
- ・実証実験による輸送基盤の構築、拡大

#### ○社会情勢の変化をとらえたニーズの開拓

- ・航空便の減便や機材縮小に伴う地域・企業等の課題解決
- ・環境負荷低減、労働力問題への対応に伴う企業の課題解決

### 他企業との連携、DXによる新たなビジネスの創出

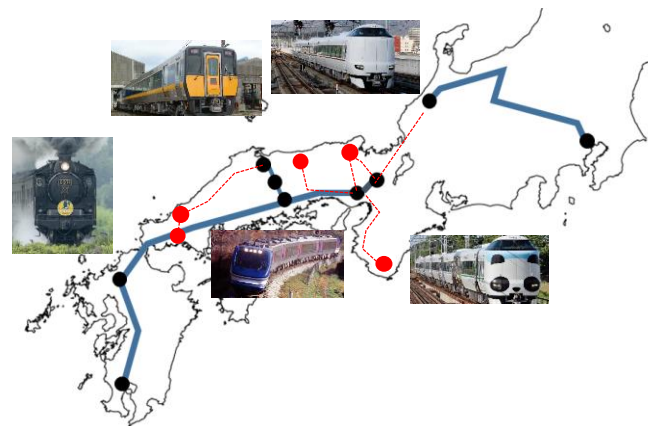
#### ○他企業との連携による収益機会の創出と交流・関係人口の拡大

- ・駅ナカ店舗やECサイトでの販売促進に向けて、地域資源の発掘・発信・輸送
- ・貨客混載輸送の特性（高頻度・高品質・即日速達輸送）を踏まえた新たな展開



#### ●新たな線区・駅における事業の検討

- ・貨客混載可能な対象線区・駅の拡大に向け、実証実験や地域・企業のニーズ調査を実施
- ・物流会社における関係輸送区間での貨物利用運送事業の登録・許可申請手続を実施



## 物流分野の状況について

- ・国の物流にとって、トラックドライバー不足やカーボンニュートラルへの対応は喫緊の課題であると認識しています

## 貨物鉄道の更なる活用にあたり前提としてご理解いただきたい事柄

- ・JRの在来線では、**貨物会社が旅客会社の線路を使用**しており、使用にあたり両者の間には以下のような**考慮すべき課題**があります

- ①災害の激甚化（復旧の長期化、多頻度化）
- ②安全対策（旅客会社、貨物会社共通の責務）
- ③コストの負担（現状の仕組みの課題）
- ④保守作業に従事する働き手の急減（保守間合いの確保）

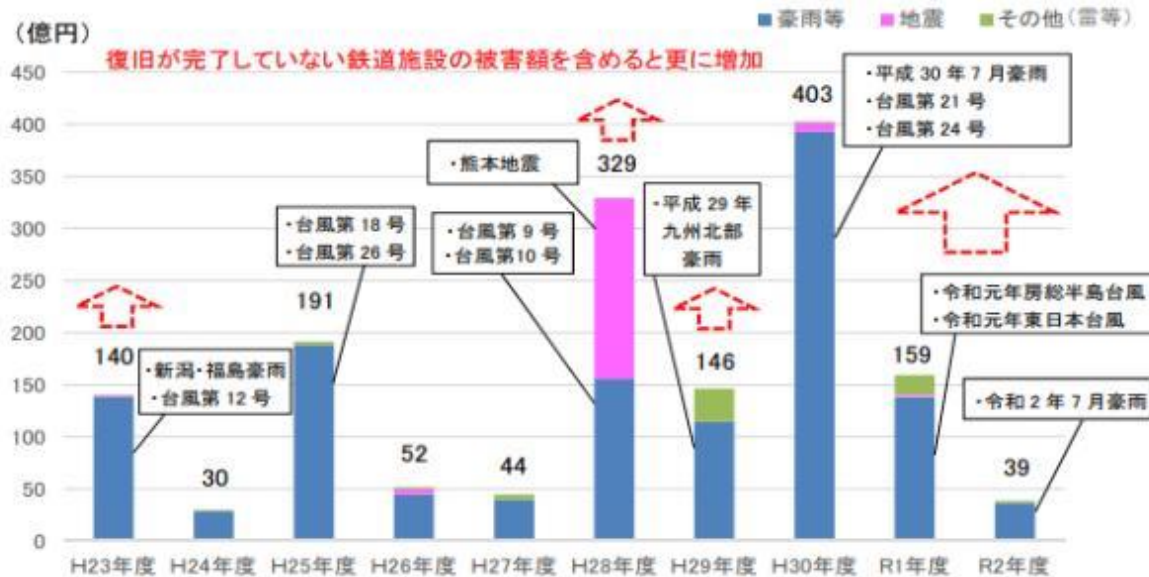
- ・国策として貨物鉄道の拡大を推進されるにあたっては、上記のような**様々な課題があることをご理解の上でご議論**をお願いします

## 貨物新幹線について

- ・貨物新幹線輸送を検討されるにあたっては、**既存の新幹線においては、安全確保やダイヤ編成、積み下ろしの基地など、技術面、運用面での様々な課題**があると認識しています



自然災害による鉄道施設の被害額の推移(過去10年間)



(国土交通省鉄道局ホームページ 「鉄軌道輸送の安全に関わる情報」より)



白木山～行留駅間 第1三徳川橋桁流出



安曇～安曇川河原間 新築崩壊

(2018年7月西日本豪雨施設被災状況)

## 当社管内の主な被害 赤字：貨物走行線区

- |   |   |
|---|---|
| 1995.1 <b>阪神・淡路大震災</b> (山陽新幹線、JR神戸線など) 1995.4再開 | 2011.9 台風12号 (紀勢線) 2011.12再開              |
| 1995.7 集中豪雨 (大糸線) 1997.11再開                     | 2013.7 山口・島根豪雨 (山陰線、山口線) 2014.8再開         |
| 2000.10 <b>鳥取県西部地震</b> (伯備線など) 2000.11再開        | 2013.8 島根豪雨 (三江線) 2014.7再開                |
| 2001.3 <b>芸予地震</b> (中国エリア)                      | 2018.6 <b>大阪北部地震</b> (近畿エリア)              |
| 2004.7 福井県豪雨 (越美北線) 2007.6再開                    | 2018.7 <b>西日本豪雨</b> (西日本エリア) 2019.10再開    |
| 2010.7 <b>広島・山口両県豪雨</b> (美祢線) 2011.9再開          | 2019.8 台風19号 (北陸新幹線) 2019.10再開            |
|   | 2021.8 <b>令和3年8月大雨</b> (山陽線、山陰線) 2021.9再開 |

⇒ 災害激甚化により被害規模は拡大しており、復旧作業は長期化傾向にあります  
また、近年は災害発生頻度が上がっており、それに伴い線路不通も度重なり発生しています

## ○当社の安全対策

地震対策：阪神淡路大震災以降、また今後発生が予想される南海トラフ巨大地震に備え、構造物の耐震補強を順次実施

降雨対策：盛土や沿線の斜面補強などの斜面防災工事を順次実施  
また、連続的かつ面的に観測できるレーダー雨量を活用し、局地的な大雨を早期に把握(2020年度以降順次導入)



高架橋柱耐震補強



盛土区間の補強



沿線の斜面の補強

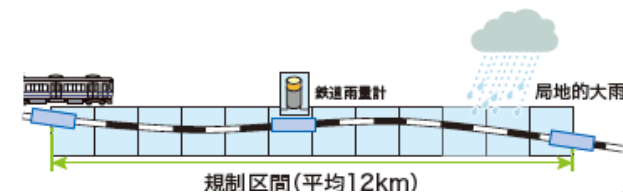
### ◇鉄道雨量計による降雨時運転規制(従来の取り組み)

平均12km間隔で設置されている鉄道雨量計(点の観測)  
→鉄道雨量計以外の箇所での局地的大雨が把握できない



### ◇レーダー雨量活用時の降雨時運転規制(新たな取り組み)

鉄道雨量計+レーダー雨量(連続的な面での観測)  
→鉄道雨量計間の局地的大雨の把握が可能



⇒ インフラ設備を保有する当社の責務として、安全安定輸送のため、様々な対策を講じています  
貨物会社としても、鉄道事業者として主体的に取り組んでいただくことが重要だと考えています

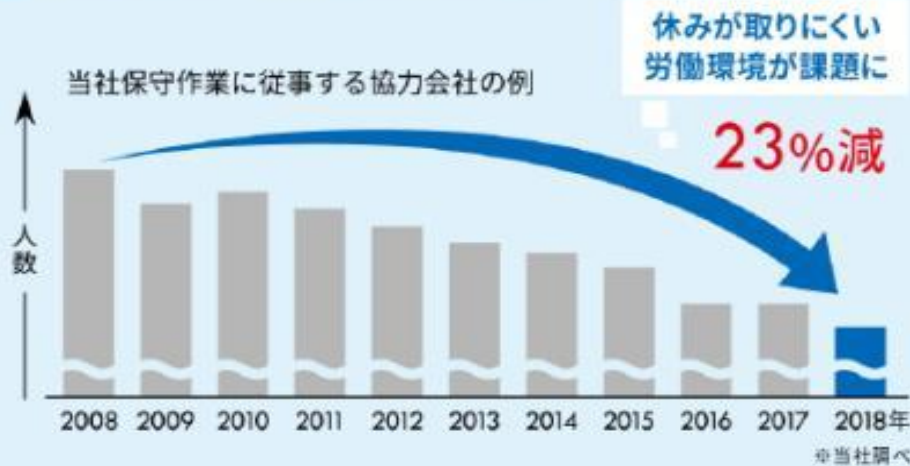
## ○コストの負担

(3/17検討会参考資料より)

・現状では、線路の維持管理に関わる様々なコストのうち、貨物輸送により傷んだレール、枕木などの修繕費のみを負担する「アボイダブルコストルール」となっています。

⇒ 本検討会ではこれら課題を踏まえた議論をお願いするとともに、これらの課題解決へのご支援についてもご検討をお願いします

## ●働き手が急速に減少しています。



## ●日々約1,400人が深夜に保守作業をしています。



(近畿エリア・在来線)

深夜の保守作業時間は  
限られています。  
(約 1.5 ~ 4時間)

## ●保守作業の機械化・省人化に取り組んでいます。



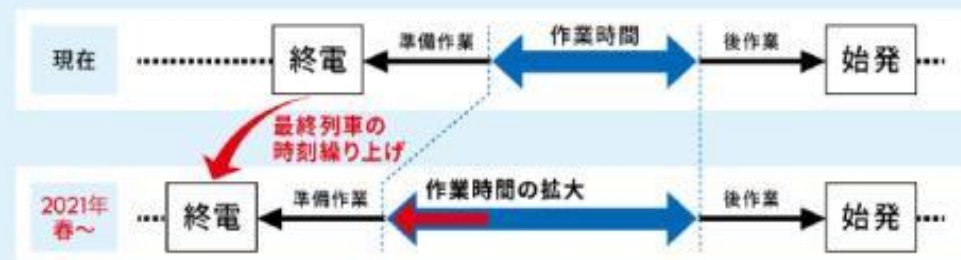
電柱を建てるハンドリング車



線路のゆがみを直す大型保守用車

## ●最終列車の時刻繰り上げにより、働き方の改善につなげます。

- 一晩の作業量が増え、休みが取りやすくなります。
- 機械を使った効率的な作業を増やすことができます。
- 働き方の改善により、働き手の確保につなげます。



⇒ 機械化・省人化の生産性向上に取り組むとともに、終電繰り上げの実施により深夜作業間合いを確保するなど、働き手の急減下にあっても確実に線路保守を行っています。貨物列車の走行にあたっては、保守間合いの確保にご理解とご協力をお願いします。