

JR貨物 レポート 2019



エコレールマーク


 日本貨物鉄道株式会社
 JAPAN FREIGHT RAILWAY COMPANY



水をつかわない
 環境にやさしい
 印刷です。

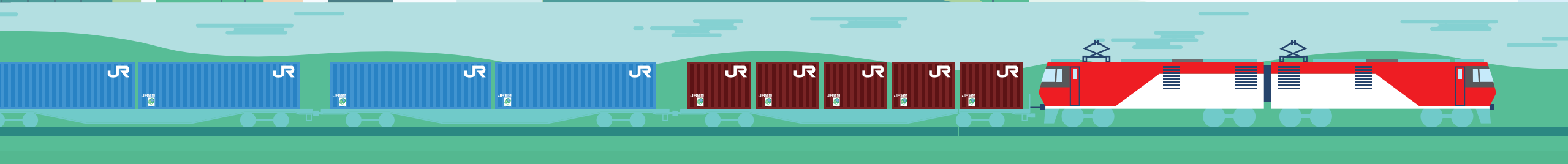

 JR貨物

JR貨物にとってのCSRとは

総合物流企業として、サプライチェーンにおける 最適なソリューションを提案し、持続可能な社会の実現に貢献

地球環境負荷低減への貢献

不動産開発による地域貢献



編集方針

本レポートは、JR貨物に関わる多くの皆さまに対し、当社が事業活動を通じて何を生み出し、社会にどのような価値を提供しているのかをできるだけわかりやすくお伝えするとともに、今後目指していく姿、ありたい姿についてより具体的にお示しすることを目指しております。

また、当社が果たすべきCSR（企業の社会的責任）に関する考え方と最新の取組みも併せてご紹介することで、さらにステークホルダーの皆さまとの信頼を深め、地域・社会・産業とともに持続的に成長する当社の事業活動についてご理解いただくことを願っております。

報告対象組織

原則としてJR貨物単体
(グループとして取組んでいる事柄にはグループ会社を含めています。)

報告対象期間

2018年度(2018年4月1日～2019年3月31日)
(一部には、2017年度以前の情報や2019年度の活動も含まれています。)

2019年4月より、JR貨物グループとして新たに
「ブランドメッセージ」「理念」「行動指針」を制定いたしました。



ブランドメッセージ

Challenge and Change
挑戦、そして変革

理念

1. 全国に広がる鉄道貨物輸送網とグループの経営資源を活かし、
新技術を積極的に導入し、
産業と暮らしを支える総合物流サービスを提供します
2. お客様の課題を解決する新たなサービスを創出し、
社会に必要とされる存在であり続けます
3. 安全をすべての基盤とします

行動指針

1. 安全を最優先にしよう
2. コンプライアンスを実践しよう
3. お客様の身になって行動しよう
4. 自分の役割を果たし、互いに協力しよう
5. 切磋琢磨し、新しいことにもチャレンジしよう
6. グループの持続的な発展に貢献しよう
7. つねに夢を持とう

CONTENTS

総論

理念・編集方針・目次	2
JR貨物の概要	4
「JR貨物グループ 中期経営計画2023」の始動	6
会長メッセージ	12
社長メッセージ	14

当社におけるCSRとは

JR貨物が考えるCSRとは	16
---------------	----

「G」ガバナンス

コーポレート・ガバナンス	18
安全の確立に向けた取組み	23
グループ経営の展開	25
情報セキュリティ向上に向けた取組み	26

「E」環境報告

環境に貢献するモデルシフト	27
総合物流企業グループへの進化	30
地球環境の保全	32
環境・安全情報総括表	36

「S」社会性報告

新たな成長へ向かう 不動産事業の展開	39
災害時の支援物資の緊急輸送	41
地域社会との共生・人材の育成・ ダイバーシティ推進	42
国際貢献	51

IR情報

2018年度決算の概要	52
参考データ	54
社外監査役コメント・ コメントを受けて	55

企業情報などをHPでご紹介しています。

「安全報告書」「JR貨物グループ中期経営計画2023」



「会社概要」「事業計画」なども
ご覧いただけます。

詳しくはWebで

[会社概要](#) [JR貨物](#)

JR貨物の概要 (単体・2019年4月1日現在)

会 社 名	日本貨物鉄道株式会社 (JR貨物) Japan Freight Railway Company	列 車 本 数	(1日)427本
本社所在地	〒151-0051 東京都渋谷区千駄ヶ谷五丁目33番8号	列 車 キ ロ	(1日)189千キロ
設 立	1987年4月1日	輸 送 量	2,922万トン(2018年度実績)
資 本 金	190億円	輸送トンキロ	190億トンキロ(2018年度実績)
株 主	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	事 業 内 容	1. 貨物鉄道事業
社 員 数	5,402名		2. 倉庫業
営 業 線 区	75線区		3. 駐車場業
営 業 キ ロ	7,959.1km		4. 広告業
取 扱 駅 数	241駅		5. 損害保険代理業その他の保険媒介代理業
	[車両数]機関車553両、貨物電車42両、貨車7,218両		6. 自動車整備業
	[コンテナ個数]68,044個		7. 一般土木・建築の設計、工事監理及び工事業
			8. その他附帯・関連事業等

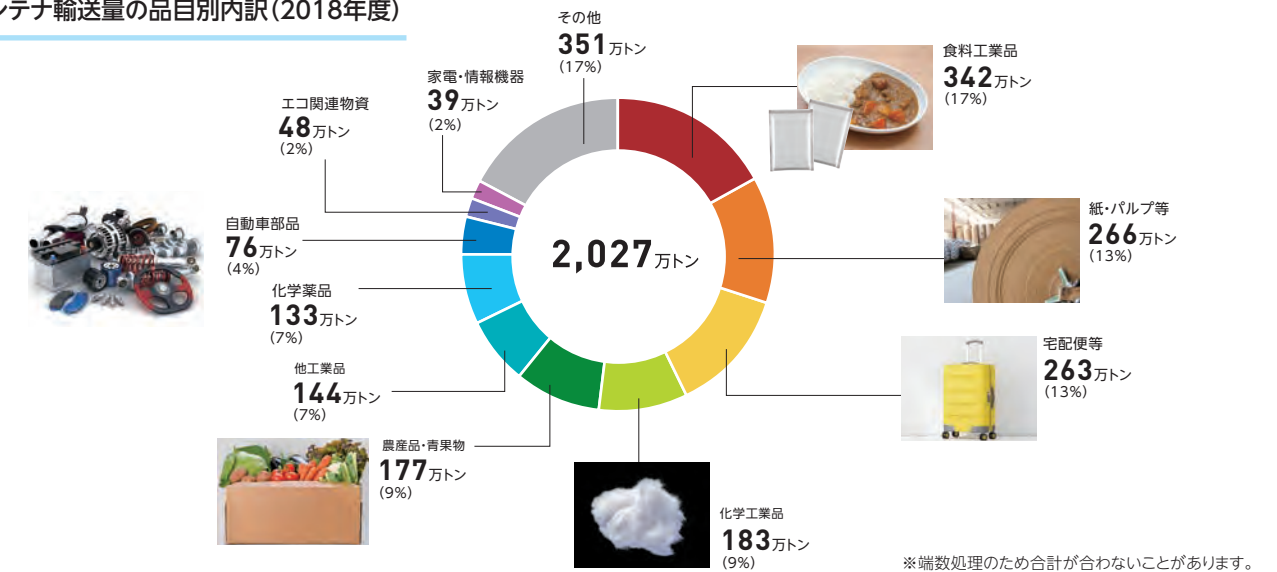
主なコンテナ取扱駅と全国輸送ネットワーク



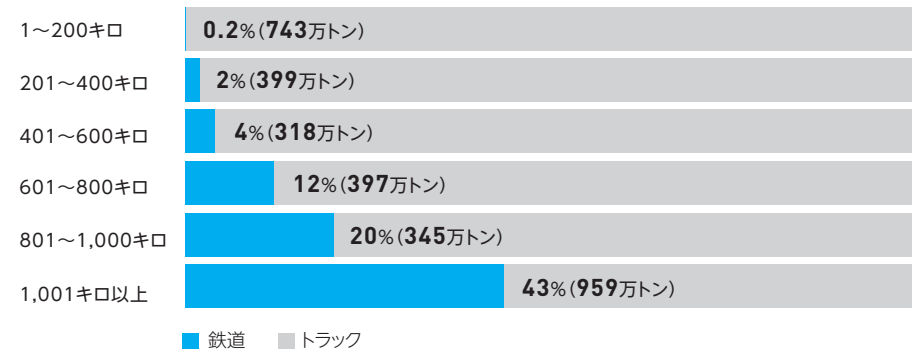
JR貨物と社会・環境のかかわり

JR貨物は、全国に広がる鉄道ネットワークを活かして、皆さまの暮らしを支えるさまざまなモノを運んでいます。鉄道貨物輸送は優れた環境特性を有しており、特に中長距離輸送においてより一層その特性を発揮できる輸送モードです。また近年、深刻化する労働力不足問題を背景に、大量輸送を得意とする鉄道貨物輸送へのモーダルシフトが加速しており、複数企業が共同でご利用になるケースや、お客様のご要望にお応えした「オーダーメイド列車」の増発など、新しい動きが活発化しています。

コンテナ輸送量の品目別内訳(2018年度)



陸上貨物輸送の距離帯別シェア(2017年度)



鉄道は601キロ以上の輸送について10%を超えるシェアを占め、1,001キロ以上の輸送においては40%以上のシェアを占めています。

JR貨物の事業の特徴

(2019年4月1日現在)

貨物列車1本の輸送能力は
10トントラック

65台分

貨物列車の1編成当たりの輸送能力は最も長い26両編成で約650トン。10トントラック65台分に相当します。

1日当たりの
列車運行距離は地球

約5周分

日本全国を網羅する約8,000kmの鉄道網を使って毎日約500本の貨物列車が走行しており、1日当たりの走行距離は18.9万kmで地球約5周分に相当します。



コンテナの
平均輸送距離は

約900km

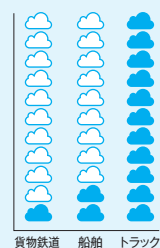
鉄道は中長距離の輸送を得意としており、コンテナの平均輸送距離は約900kmです。



CO₂排出量は
トラックの

約11分の1

鉄道貨物輸送のCO₂排出量は営業用トラックの約11分の1であり、環境にやさしい輸送機関として注目されています。



鉄道網は

7,959.1キロ

全国に張り巡らされた7,959.1キロの鉄道網により、お客様の貨物を時間通りに各地へお届けいたします。

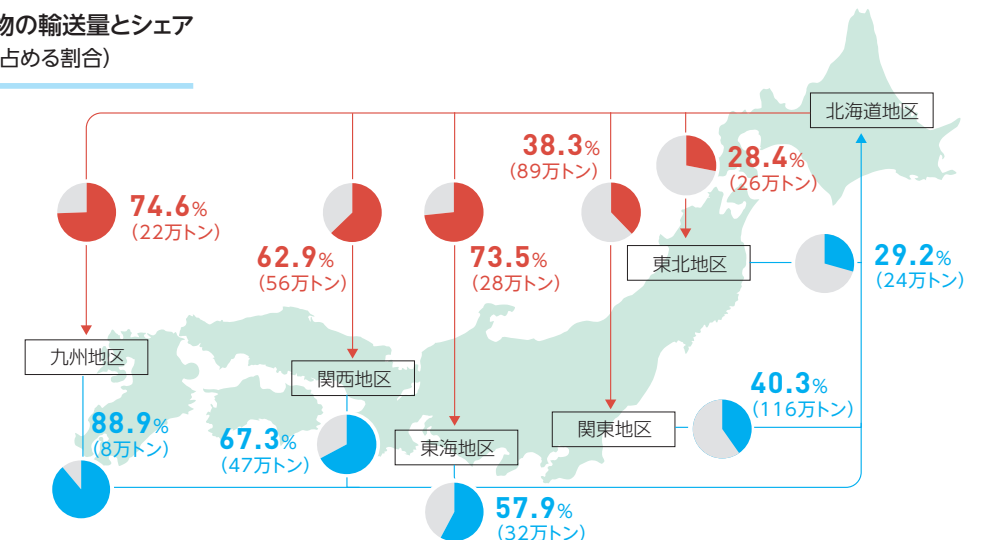


北海道地区を発着する鉄道貨物の輸送量とシェア (陸上輸送機関計(鉄道・自動車)に占める割合)

北海道地区発着の貨物は、東海地区以西で陸上輸送におけるシェアが50%以上となっており、中長距離輸送を得意とする鉄道貨物輸送が大いに活用されています。

鉄道と自動車(フェリー含む)両輸送機関に占める鉄道のシェア。(RORO船、コンテナ船、パラ積み船などの船舶は除く)

出典：2017年度貨物地域流動調査



「JR貨物グループ 中期経営計画2023」の始動

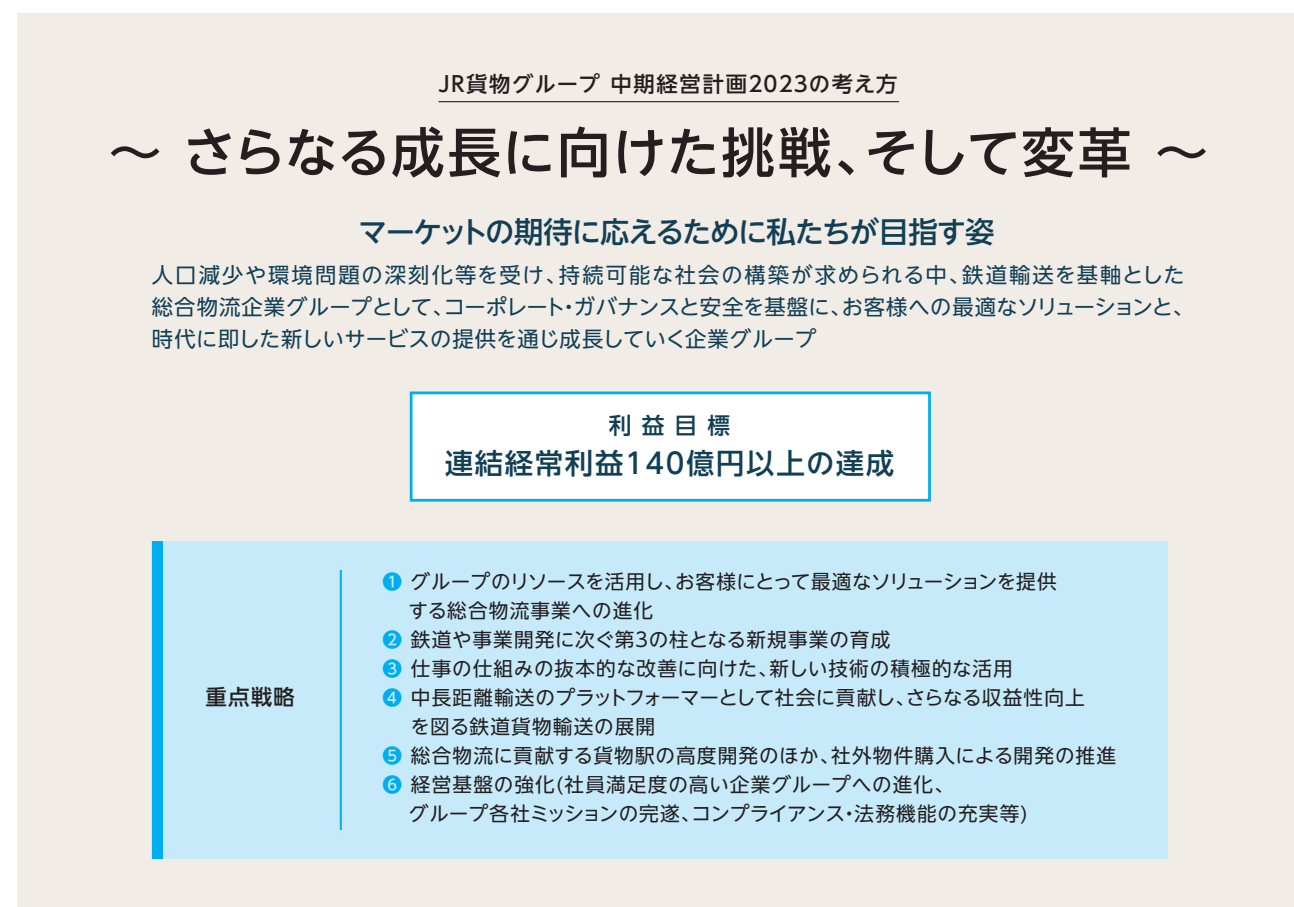
当社は2019年3月に、「JR貨物グループ 中期経営計画2023」を策定いたしました。

前計画の「JR貨物グループ 中期経営計画2021」では、“私たちが目指す姿”として「お客様に選ばれる鉄道貨物輸送」、「鉄道を基軸とした総合物流企業グループ」、「不動産事業・新規事業開発の推進」、「生き生きとした働きがいのある組織」の4項目を掲げて取組みを進めてまいりました。

これらの取組みを進める中で、お客様からの強い期待、技術革新などの社会の変化、さらに当社グループ内の変革の進捗などを受け、JR貨物グループのさらなる成長に向けた

具体的施策を定めることを目的に、前計画のローリングを実施し、「JR貨物グループ 中期経営計画2023」を策定することとなりました。

「JR貨物グループ 中期経営計画2023」では前計画の基本的な考え方を踏襲した上で、マーケットの期待に応えるために私たちが目指す姿として、**❶ 総合物流企業への進化、❷ 新規事業の育成、❸ 新技術の積極的な活用、❹ 鉄道貨物輸送の役割発揮とさらなる収益性の向上、❺ 新たな成長へ向かう不動産事業の展開、❻ 経営基盤の強化**の6点を重点施策に位置づけております。



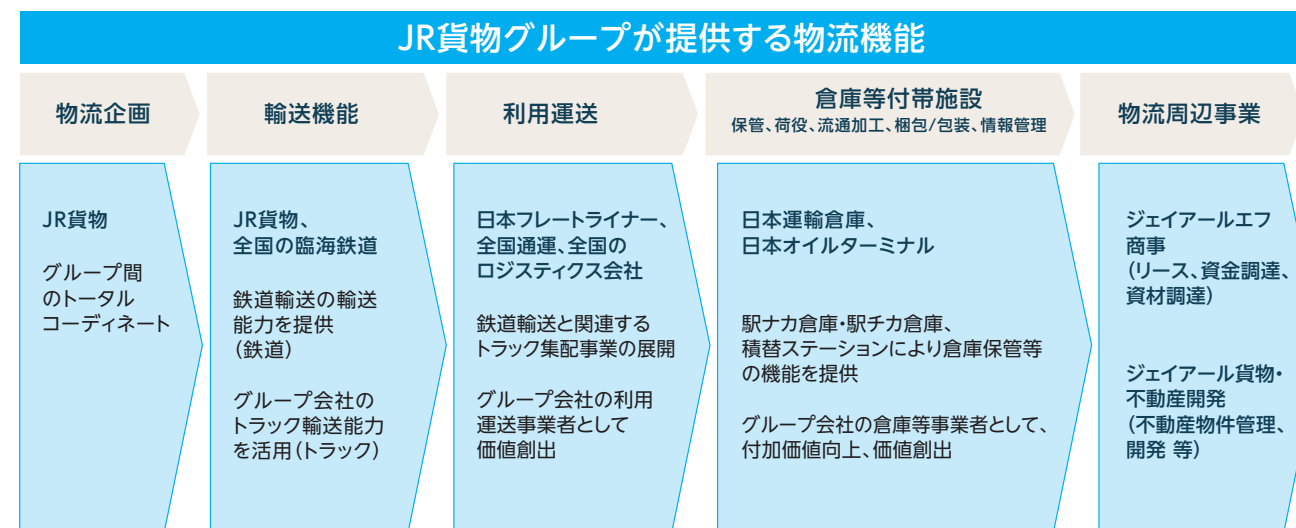
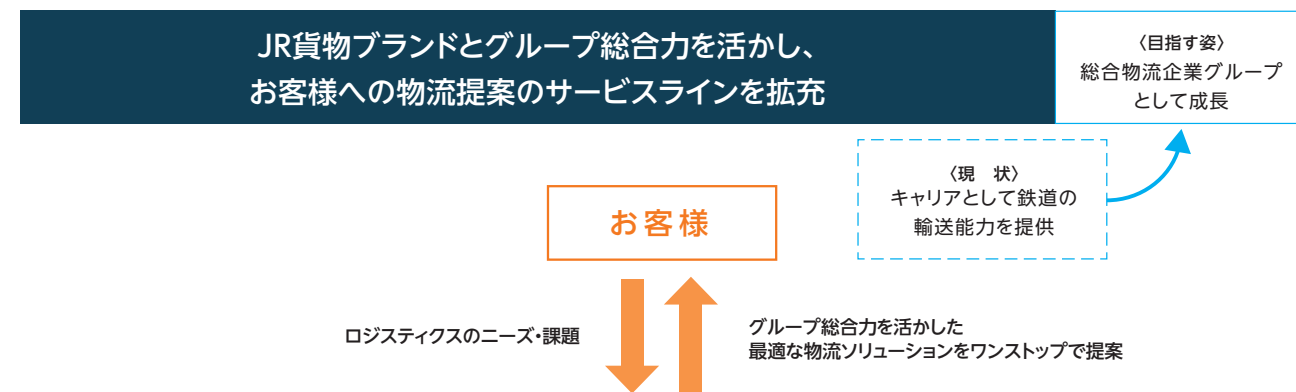
❶ 総合物流企業への進化

JR貨物グループの物流機能の総合力を活かして、お客様に対し鉄道輸送サービスの提供にとどまらず、物流を効率化するためのより最適なサービスをワンストップで提案することに取組んでまいります。

ソフト面の取組みとしては、グループ各社による顧客機能

情報の共有と提案営業の展開、東京レールゲートWESTのテナントリーシングの推進、グループ各社の既存アセットと戦力を活用したパイロット事業の推進に取組むほか、ハード面の取組みとしては、鉄道を基軸とした駅付帯施設の設置推進や東京レールゲートEASTの建設推進などに取組んでまいります。

重点戦略 ❶ 総合物流企業への進化



❷ 新規事業の育成

鉄道ロジスティクス事業・不動産事業に次ぐ第3の柱として、JR貨物グループのブランドイメージを保ちつつ、社員のモチベーション向上にも資する社会課題解決型事業に挑戦してまいります。

具体的な事業アイデアについては、業務創造推進プロジェクト^{※1}などを通じて、循環型社会に貢献する事業や広域ネットワークを活用した事業を基軸に事業案の絞り込みや事業構想策定等の取組みを本格化させております。

❸ 新技術の積極的な活用

技術革新が進み事業環境が急激に変化する中で、10年後を見据えて社会・経済の変化に対応しつつ業務やサービスを改革していくため、中長期的な視点に立ち、新たな技術の活用を推進してまいります。

例えば、労働集約型業務が多く存在する「貨物駅の作業」の見直しでは、構内トラックの無人運転やフォークリフト運転操作の遠隔化(自動化)、さらに入換機関車の遠隔操縦や次

世代コンテナ貨車の開発などの検討を進めているほか、IoT・AIの活用として、機関車や貨車のIoT化、AIを使った事故関連事象の推定などについて研究を進めてまいります。

❹ 鉄道貨物輸送の役割発揮とさらなる収益性の向上

輸送の旺盛な区間における商品ラインナップの充実や、より使いやすい貨物駅への進化などを通じて商品力充実によるサービスアップに取組んでいくほか、社会情勢等を踏まえた戦略的営業の推進や鉄道強靱化と災害などによる長期寸断時の対応強化を進めてまいります。

加えて、車両や設備の修繕・更新による事業基盤の強化とともに、安全を確保した上での車両検査周期変更などによるコスト削減を推進してまいります。

さらに、海外事業についてはインド・タイのほか、ミャンマー・マレーシア・ベトナムでの事業展開についても検討し、日本の鉄道貨物輸送の技術やノウハウの提供を通じた諸外国の物流の一層の発展へ貢献してまいります。

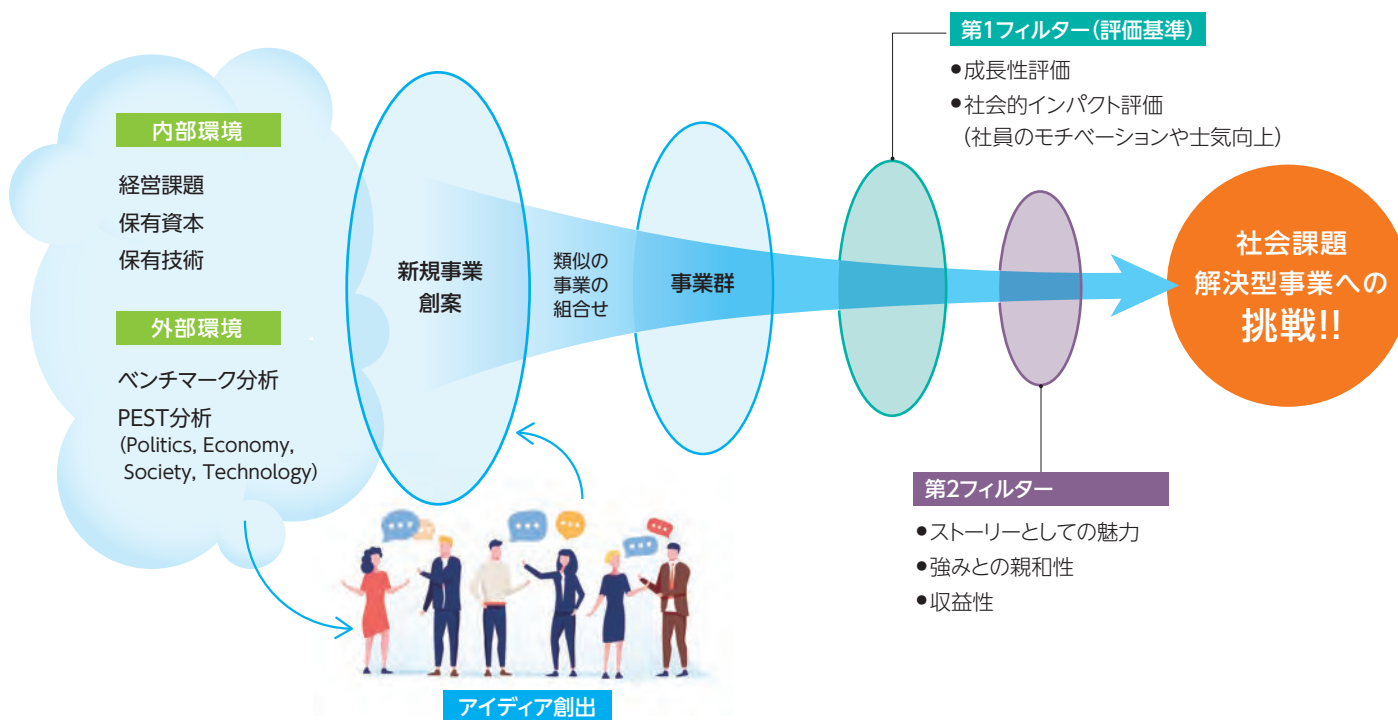
新規事業への挑戦

仕事の進め方や諸制度などを抜本的に見直していく全社運動として2016年10月に開始した業務創造推進プロジェクトでは、業務別のワーキンググループ(WG)や全社横断的な内容を検討するプロジェクトチーム(PT)にて議論された28の改善アイデアが提言されました。ITを利用したシステム化だけでなく、組織の見直しやグループ会社も含めた業務の見直しなど、これまであまり検討されなかった視点からの改革もあり、これらの実現に向けて一つ一つ確実に進めていきます。そこで生み出された余力を本プロジェクトの目標の一つでもある、当社が培ったノウハウや資産の活用及び社員のモチベーション向上を期待できる「新規事業」へ

と振り向けていきます。

当社では、これまでも鉄道事業のほか、マンション販売や物流施設賃貸事業などの資産活用を中心とした関連事業を行ってきました。しかし、外部環境が目まぐるしく変化する中、今後もJR貨物グループが社会に貢献し必要とされ続けるためには、会社の強みを生かしながら、社会課題解決型の新規事業に積極的に挑戦する必要があると考えています。鉄道貨物輸送の全国ネットワークや未利用地などを活用し、社会的な課題の解決に結びつく新規事業の事業化を進めてまいります。

新規事業創出イメージ



新規事業に関するPTでの議論の様子

新技術の積極的な導入

10年後を見据え、物流をはじめとする産業構造の変化や当社を取り巻く社会、経済の変化に対応するため、また、当社の業務やサービスを改革して会社の「あるべき姿」を実現するため、AI、IoTやビッグデータなどの新しい有用な「技術」を目利きし、実用化に向けた調査研究や適用方法の検討を行い、さらに実現に向けた推進計画、推進体制を構築してまいります。

具体的には、貨物駅の省力化・効率化を目指し、駅構内トラックの無人運転やフォークリフトの運転操作支援、入換機関車の遠隔操作等の検討を進めるほか、次世代コンテナ

貨車導入に向けた新たな緊締装置の検討・開発、予防保全の強化に向けてIoTやビッグデータ等の技術を用いた車両状態監視システムの開発、さらにRPA(Robotic Process Automation)の導入、トラックドライバーの作業利便性向上を図るためのスマホアプリの導入等にも取り組んでまいります。

また、当社では特許や実用新案等の知的財産の発明奨励のため職務発明等取扱規程を定めており、知的財産権の保護についても積極的に取り組んでおります。

将来のスマートターミナル(イメージ)





日本貨物鉄道株式会社
代表取締役会長 兼 会長執行役員
田村 修二

1はじめに

人間がときとして自分の存在意義を確かめるのと同様に、組織もその社会的存在価値を問うことが必要ではないでしょうか。私たちは2019年度を迎え、JR貨物グループの新しい「ブランドメッセージ」「理念」「行動指針」を定め、同時に5年間の「JR貨物グループ 中期経営計画2023～さらなる成長に向けた挑戦、そして変革～」を策定したところです。

それらを読むのは、「全国に広がる鉄道貨物輸送網とグループの経営資源を活かし、鉄道輸送を基軸とした総合物流サービスと新規事業の創出を、コーポレート・ガバナンスと安全を基盤に、生み出していく」という考え方です。そこに至った過程を振り返ってみることにします。

2世界・日本・物流業界の動向

「今ほど世界が激動している時代はない」と改めて思います。なぜなら、これほど世界の経済活動がグローバル化して多重層な関係が構築され、政治もアメリカ一辺倒ではない価値観の多様化が進み、それらが絡み合う時代はなかったからです。また、自然界においても世界の気候変動は激しさを増して、異常気象が頻発しているからです。

そういう混沌とした時代背景の中で、国連ではSDGs(持続可能な開発目標)が提唱されていますが、17項目のうち、「7. エネルギーをみんなに そしてクリーンに」「11. 住み

続けられるまちづくりを」「13. 気候変動に具体的な対策を」などJR貨物グループに関わりの深い項目も掲げられています。

また、パリ協定においては、産業革命前との比較で平均気温の上昇を+2℃より低く保つという大きな目標を掲げ、先進国を中心とする各国に対し自発的な中長期の目標設定・定期報告を求める内容となっています。

日本においては、世界に先駆けて顕在化している少子高齢化・人口減少によって、産業界では労働力不足が深刻化していると同時に、国内市場が縮小する中で、企業は海外進出の目的をコスト削減から新市場開拓へと変化させつつあります。また、少子高齢化を社会的に見ると、地域間格差が拡大しているという現状があります。さらには、エネルギー政策と環境問題の深刻化、異常気象による激甚災害の増加など持続可能な社会の形成に向けたさまざまな課題への取組みが求められています。これらの諸課題に対して、新しい技術革新を取り入れた成果が急速に普及しつつあり、日本全体の事業環境が大きく変化してきていることも認識しておく必要があります。

物流業界においては、「労働力不足」、「海外進出」、「地域間格差」、「地球環境」のほか、取引単位の小口化、eコマース(電子商取引)の増加などによる「小ロット・多頻度化」が引き起こす非効率性の課題が注目されています。

3「私たちJR貨物グループが社会へ貢献できる価値」とは

これまで述べてきた外部環境変化の中で顕在化してきている諸課題に対して、私たちJR貨物グループが社会へ貢献できる価値とは一体何でしょうか。

貨物鉄道モードの特性は次の2点に絞れます。

- ①一つの列車にトラック65台分の荷物を載せることができる大量性、エネルギー効率の良いシステムであること
- ②CO₂排出原単位が営業用トラックの11分の1で環境特性に優れたシステムであること

従って、IoT、ビッグデータ、AIを駆使した新技術で、このコアコンピタンスを極限まで引き出し、生産性のより高いシステムに転換していくこと、これが社会に貢献できる道だと考えています。さらには、一新された鉄道モードを基軸とし、JR貨物グループで物流諸機能を一貫して提供できるシームレスなプラットフォームを提供することを目指します。この際、SCMの観点から、モードの特性を生かしあうトラック・船舶との連携、また荷主や利用運送事業者との連携などを組み込んで構築していくことは当然の前提となります。

4「私たちJR貨物グループが社会へ貢献できる価値」の具体的なイメージ

それでは、「私たちJR貨物グループが社会へ貢献できる価値」について、もう少し具体的に述べてみます。

① 環境特性に優れた鉄道貨物輸送システムの革新と総合物流サービスの提供

「輸送体系」については、大量性の特性を生かせる、北海道から九州までの幹線系を中心に供給力を提供し、小回りが利き共同輸送などにも適したトラックとのフィーダー結合をさらに進化させ、それぞれの地域で生まれる生産財・消費財あるいは宅配便の相互間の物流を活発化させていきます。

「駅」については、これまでの慣習にとらわれない新しい視点からその在り方を見直し、東京貨物ターミナル駅に代表される拠点のレールゲートネットワークや「駅ナカ・駅チカ倉庫、積替ステーション」の設置、新技術活用による省力化・自動化された構内トラック・フォークリフト・入換機関車の導入などを取り込む形で再構築していきます。

これらハード面での施策に加え、ソフト面でもグループ体となったお客様への物流ソリューションを提供してまいりますが、もっと大きく、荷主や利用運送事業者との連携でEDI結合を深め、受発注から支払いまでの一連のサプライチェーンの中での物流機能を効率化し生産性を高めていきます。

「海外進出」については、弊社の持てる貨物鉄道事業のハード・ソフト両面のノウハウを展開できる事業領域として認識し、アジア諸国を中心に展開する予定であり、すでにさまざまな案件が検討の俎上に載せられているところです。

これらの重点戦略を実行することによって、「労働力不足」、「地域間格差」、「地球環境」、「海外進出」の課題に貢献できるものと考えています。

② 鉄道強靱化と長期寸断時の対応力強化

昨年は「平成30年7月豪雨」により大動脈である山陽本線一部区間が100日間にわたり寸断されました。このように最近激甚化する自然災害を踏まえ、弊社としても、災害発生時のBCP対策を改めて検証し、他モードとの連携を含めた強化策を構築しました。それと同時に、インフラの強化が鉄道事業の死命を制することから、国土交通大臣に対して、国土強靱化対策の推進と災害時における代行輸送への支援を要請したところです。

5おわりに

既存事業の一方の柱である「不動産事業」の新たな成長に向けた展開や第3の柱となる「新規事業」～社会課題解決型事業への挑戦～の構築についてはここでは触れませんが、JR貨物グループの経営戦略からすればその重要性に変わりはありません。バランス良く、タイムリーに諸施策を展開してまいります。

これまで述べてきた事業活動を支え、会社発展の原動力になるのはJR貨物グループの社員です。社員の持つ能力と意欲を最大限に発揮させ、社員の主体的な行動と成長を促し、生き生きと働きたいを持って仕事ができるよう、経営陣としても社員をサポートし、一緒に歩んでまいりますので旧日のご指導ご鞭撻をよろしくお願い申し上げます。



先端技術の革新、労働力の不足、少子高齢化や都市部への人口集中の進行、産業構造の変化等、昨今、産業や社会に大きな変化が起きています。

鉄道貨物輸送が人々の生活や産業を支える社会的インフラとして果たしている役割は、極めて大きいものがあります。それは、鉄道貨物輸送が始まって140年余、1987年に分割民営化し30年余にわたり、積み上げてきたインフラ資産とノウハウの集積と言えます。

環境負荷が極めて低い、大量の貨物を安定的に輸送できるなどの鉄道モードの特性を未来に向けさらに発揮し、物流・サプライチェーンにおけるJR貨物グループの役割を高め、さらに企業価値を増進させ、社会に貢献する使命を持続的に果たしていく「鉄道貨物輸送を基軸とした総合物流企業グループ」、それがJR貨物グループの目指す姿です。JR貨物グループは、未来に向けて、社会からの信頼の基盤である安全を最優先し、「お客様」と「現場」を2本の軸として、目指す姿の実現のために「挑戦、そして変革」をしていきます。

1 「鉄道貨物輸送を基軸とした総合物流企業グループ」への進化

貨物鉄道輸送は、全国で総計7,959.1kmのレールの上を貨物列車が走行し、1日の走行距離は地球約5周分

に及びます。また241の貨物取扱駅を有し、全国各地で1万人のグループ社員が働いています。この全国ネットワークの強みを活かし、従来からの保管業務を中心とした倉庫業に、荷役作業・配送業務・保管貨物の流通加工など物流施設に関連するサービスを加え、さらに鉄道輸送サービスとも組み合わせ、お客様にとって最適な物流ソリューションをご提供いたします。

現在、東京貨物ターミナル駅の構内で建設中の「東京レールゲートWEST・EAST」は総合物流企業グループへの進化のスタートとして位置付けられる大規模プロジェクトです。貨物駅構内のマルチテナント型大型物流施設(延べ床面積約24万㎡)で、鉄道に直結し、さらに陸(道路)・海(港湾)・空(空港)との結節も絶好の立地にあります。2020年2月竣工の「WEST」は、順調なスタートとなる見通しです。今後、2022年8月竣工予定の「EAST」、2022年度竣工を目指している札幌をはじめ主要駅の構内や近隣地に、同様の「レールゲート」を建設します。

また、並行して、主要駅の構内に一般トラックとの積替施設を設置し、鉄道輸送とトラック輸送のモード間の結節を高め、鉄道を利用した円滑なサプライチェーンを実現します。

近々に立ち上げる新規事業については、JR貨物グループのブランドや全国ネットワークを有する強みを発揮でき

る社会課題解決型事業に絞り込み、鉄道ロジスティクス事業、不動産事業に次ぐ第3の柱となるよう推進します。

2 新しい技術をグループの成長に向け積極的に活用

技術革新は急速なスピードで目覚ましい進展を遂げています。

貨物鉄道インフラの利便性をさらに高め、物流施設や新規事業を展開していく上で、新しい技術を研究し積極的に活用していきます。具体例をあげると、数年先に移転を予定している新仙台貨物ターミナル駅をターゲットにして、構内トラックの無人運転、荷役作業の自動化、入換機関車の遠隔操縦、新型コンテナ貨車の開発等、貨物駅作業の見直しに取り組んでいます。自動運転については現在さまざまな実証実験が実施されていますが、特に、貨物駅構内は閉鎖度の高い空間であり、自動運転技術を導入することは、他空間と比べ実現性が高いと考えています。

また、EH800形式機関車に機関車の状態監視を行うモニタリングシステムを導入し、2019年度中に効果検証をした上で、全機関車に展開していく予定です。機関車の状態をリアルタイムで「見える化」することにより、故障原因分析の迅速化、機器劣化の把握を行い、安全な輸送を確保します。

さらに、働き方や業務プロセスを変えるために、業務を一気にデジタル化するとともに、全社員がPCとスマートフォンを携行する体制を構築中です。すでに、車両修繕作業についての管理プロセスの見直しなどに効果が出てきています。

3 ESG経営の実践と事業の最大の基盤である安全の確保

これからもESG経営を実践し、事業を通じて社会的な課題を解決し、地域社会の持続的な発展に貢献してまいります。

企業としての社会的責任を果たし、ステークホルダーからの信頼を得るために、コーポレート・ガバナンス体制やコ

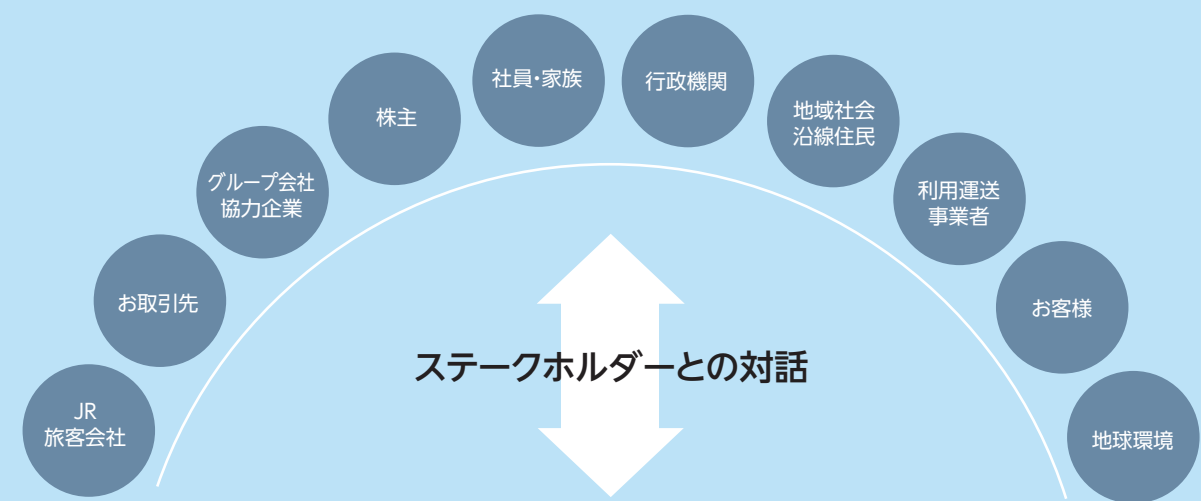
ンプライアンス体制の整備や内部統制の充実を図っています。特に、輸送業・物流業として、安全が最優先であり、安全が事業の最大の基盤です。そのために、常に社員一人ひとりが安全の取組みの主役であるという認識を持つことを徹底します。また、事業のあらゆるリスクを一元的に管理し、評価し、リスクを低減させることにも取り組んでいます。

環境面では、貨物鉄道事業自体が、CO₂排出量がトラックの約11分の1、船舶の約半分といった優れた環境特性を持っていますが、これは線路上を車輪が滑走する輸送システムのエネルギー効率の優位性によるもので、将来も変わることはありません。また、1列車、運転士1人で650tもの大量の荷物を運べることは今後さらに深刻化する労働力不足への有効な対応策となります。これらの特性をさらに発揮していくことは社会的責任であると認識し、輸送力の増強、輸送品質の向上、リードタイムの短縮、輸送機材の改善など、お客様が利用しやすい鉄道輸送を実現します。加えて、お客様に効率的にご利用いただくために、共同輸送や鉄道輸送の往復マッチングの取組みも強化します。

また、昨年7月の西日本豪雨など、多発し広域化する自然災害による影響を低減するため、予防保全の観点からの強靱化や自然災害発生時の代替手段の拡充を図り、安定的で持続可能な物流インフラを構築してまいります。災害時にはこれまで同様、石油・生活物資など支援物資の緊急輸送や復興に向けての災害廃棄物輸送により、被災された方の生活支援と地域の早期復興のための役割を果たします。

鉄道貨物輸送は、全国で発生する廃棄物を資源化工場に広域輸送する静脈物流でも大きなウエイトを占めていますが、取組みを強化し、地球にやさしい循環型社会を構築します。社会の一員として、地域の皆様とのコミュニケーションの機会を図り、物流の面で地域の生活や産業を支えます。また、社会インフラの基盤整備が求められている国々に対し、持続可能な鉄道インフラの構築に、技術面からの協力を継続します。

JR貨物が考えるCSRとは



2015年に国連が採択したSDGs(持続可能な開発目標)が社会全体に浸透し、2030年までの目標達成に向けてさまざまな努力がなされている中、労働力不足問題も相まって、CO₂排出量が最も少なく、大量輸送が可能な鉄道貨物輸送への期待が高まっています。

JR貨物は、「環境にやさしい鉄道貨物輸送」へのモーダルシフトをさらに推進し、地球温暖化に配慮した物流を提供するとともに、総合物流企業へ進化していくことで、環境負荷低減のみならず、お客様への最適なソリューションの提案を通じて、社会的責任を果たしてまいりたいと考えております。また、当事業の運営は多くのステークホルダーの皆さまによって支えられていることから、ステークホルダーの皆さまとの対話を重視しながら、より一層ESGを意識した経営に取り組むことでSDGsや物流を取り巻く諸課題の解決に向けて貢献してまいります。



JR貨物の事業運営

JR貨物は、鉄道貨物輸送を基軸とした総合物流 ESGを意識した経営を実践し、持続可能な社会の

企業として、実現に貢献していきます。

理念

- 1.全国に広がる鉄道貨物輸送網とグループの経営資源を活かし、新技術を積極的に導入し、産業と暮らしを支える総合物流サービスを提供します
- 2.お客様の課題を解決する新たなサービスを創出し、社会に必要とされる存在であり続けます
- 3.安全をすべての基盤とします

E 環境
Environment

- 環境にやさしい鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進
- 環境性能が優れたハイブリッド式入換機関車の導入
- フォークリフトの省エネ化
- 照明設備の更新によるCO₂排出削減
- 各種環境法令の遵守
- エコレールマーク事業への協賛

S 社会
Society

- 鉄道貨物輸送にとどまらない、総合物流サービスの提供による、労働力不足問題への貢献
- 社会課題解決型新規事業へのチャレンジ
- 新技術の導入によるサービス改革
- 安全の確保と安定輸送の確立による、鉄道の災害に対する強靱化の推進
- 物流ネットワークの維持による地方の活力維持への貢献
- 海外への技術支援等の実施
- 不動産事業のさらなる成長
- ダイバーシティの推進による多様な人材の活躍
- 騒音や振動の低減に資する各種対策の実施
- 各種イベントを通じた地域の皆さまとの交流や情報発信

G ガバナンス
Governance

- 安全の確立に向けた各種取組みの実施
- 女性取締役の選任
- 社外取締役および社外監査役の選任
- コンプライアンス体制の強化
- リスク管理体制の構築
- グループ全体のガバナンス向上

物流を取り巻く諸課題

- 環境問題の深刻化
- 労働力不足
- 激甚災害の増加
- 地域間格差の拡大

A grid of 17 icons representing the Sustainable Development Goals (SDGs) from the United Nations.

JR貨物グループ 中期経営計画2023の重点施策

JR貨物は、企業としての社会的責任を果たし、ステークホルダーからの信頼を得るため、コンプライアンスなどコーポレート・ガバナンスの体制強化に努めています。

コーポレート・ガバナンス

当社では、コーポレート・ガバナンスを事業運営の土台とし、適法かつ透明性・効率性の高い経営による適正な事業運営と法令遵守の徹底を図っています。

●コーポレート・ガバナンス体制

取締役会規則に基づき、取締役会を原則月1回及び必要に応じ随時開催しており、取締役会長が招集し議長となっています。取締役会では、業務執行に関する重要事項などを決議するとともに経営上重要な事項について報告あるいは協議を行っています。定款により取締役は25名以内、任期は選任後2年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会終結のときまでとしており、決議は議決

に加わることができる取締役の過半数が出席し、その過半数をもって行っています。2019年7月現在取締役は11名です。監査役については4名以内、任期は選任後4年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会終結のときまでとしており、2019年7月現在監査役は3名です。監査役は取締役会その他重要な会議に出席し、取締役及び使用人等からその職務の執行状況について報告を受け、必要に応じ説明を受けています。また社外取締役及び社外監査役を選任し、独立した立場から取締役の業務執行の監督を行うとともに、その専門的な知見を当社の経営に反映させています。2019年7月現在、社外取締役は3名、社外監査役は3名です。

●内部統制の充実

内部統制に関する基本方針を定め、「法令遵守が企業の社会的責任の基本であること」及び「当事業の基盤は安全の確保にあること」の基本認識に立ち、経営の適法性と透

明性を高め、当社及びグループの健全な発展のために経営の意思決定、業務の執行及びリスク管理などについて、以下の体制等を整備しています。

- 1 取締役及び使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制
- 2 取締役の職務の執行に関する情報の保存・管理に関する体制
- 3 損失の危険に関する規程その他の体制
- 4 取締役の職務の執行が効率的に行われる体制
- 5 企業集団の業務の適正を確保するための体制
- 6 監査役がその職務を補助すべき使用人の配置を求めた場合、その使用人に関する事項、その使用人の独立性に関する事項及びその使用人に対する指示の実効性の確保に関する事項
- 7 当社及び子会社の取締役等及び使用人又はこれらの者から報告を受けた者が監査役に報告をするための体制並びに報告したことを理由として不利な取扱いを受けないことを確保するための体制
- 8 その他監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制

役員紹介(2019年6月21日現在)

取締役

	氏名	役職	取締役会出席率 ^{※1}
	田村 修二	代表取締役会長 兼会長執行役員	12回中12回 (100%)
	真貝 康一	代表取締役社長 兼社長執行役員	12回中12回 (100%)
	石田 忠正	取締役相談役	12回中12回 (100%)
	樫谷 隆夫	取締役 (社外・非常勤)	12回中12回 (100%)
	矢ヶ崎 紀子	取締役 (社外・非常勤)	12回中11回 (91%)
	中島 好美	取締役 (社外・非常勤)	10回中8回 (80%)
	玉木 良知	取締役兼常務執行役員 (リスク統括本部長、 経営統括本部副本部長)	12回中12回 (100%)
	永田 浩一	取締役兼常務執行役員 (経営統括本部長)	12回中12回 (100%)
	犬飼 新	取締役兼常務執行役員 (鉄道ロジスティクス 本部長)	12回中12回 (100%)
	鎌田 康	取締役兼執行役員 (安全統括本部長)	10回中10回 (100%)
	飯田 聡	取締役兼執行役員 (事業開発本部長)	10回中9回 (90%)

監査役

	氏名	役職	取締役会出席率 ^{※1}
	仙波 春雄	常勤監査役(社外)	12回中12回 (100%)
	小西 昭	常勤監査役(社外)	新任 ^{※2}
	荒木 幹夫	監査役 (社外・非常勤)	12回中11回 (91%)

執行役員

氏名	役職
吉澤 淳	常務執行役員(関東支社長)
遠藤 雅彦	常務執行役員(経営統括本部副本部長)
野村 康郎	執行役員(経営統括本部技術企画部長)
姫野 健士	執行役員(九州支社長)
柏井 省吾	執行役員(北海道支社長)
花岡 俊樹	執行役員(経営統括本部財務部長、 経営統括本部副本部長)
土井 広治	執行役員(関西支社長)
内山 健	執行役員(東海支社長)

※1 2018年度における出席率を記載しております。

※2 2019年6月21日(第32回定時株主総会)に宗永健作が退任し、小西昭が就任いたしました。

Message

リスク統括本部長メッセージ

リスク統括本部長
取締役 兼 常務執行役員

玉木 良知



当社は、法令遵守が企業の社会的責任の根幹であること、事業の基盤は安全の確保にあることを基本認識として、内部統制に関する基本方針を定めています。社会の一員として適法で透明性の高い企業活動を行い、さまざまなステークホルダーの皆様からの評価・支持を得るため、コンプライアンスを徹底するとともに、鉄道輸送の安全の確保に留まらない多様なリスクを持

続的に管理し、企業の価値を高めていく必要があります。

2017年に設置したリスク統括本部は、コンプライアンス・法務部と危機管理部とで構成されています。コンプライアンスもリスク管理も、JR貨物グループが自立的かつ健全に事業を継続・発展させていく上で欠かせない取り組みです。各箇所においてレベルアップが継続的に図られるよう取組んでいます。

コンプライアンス

1 基本的な考え方

当社では、適法かつ透明性の高い経営により事業を行い、かつ、よき企業市民として社会に貢献するためCSRを含めたコンプライアンス体制の確立を経営上の最重要課題として取組んでいます。さらに、過去のコンプライアンス違反事象を教訓としてJR会社法をはじめとする各種法令の遵守、ステークホルダーとの交際の厳格化などの諸施策を進めています。

2 コンプライアンス体制

統括責任者を社長として、コンプライアンス推進の専任組織としてコンプライアンス・法務部を設置しています。併せてトップ以下関係役員等を委員とするコンプライアンス委員会を設置して、体制整備、施策推進、法令違反事象への対応等を審議しています。また、各主管部や各支社等にコンプライアンス・リーダー等を設置してコンプライアンス推進や社員からの相談を担っています。さらにグループ会社でもコンプライアンス推進体制の構築を進めて、グループが一体となったコンプライアンスの取組みを行っています。

3 コンプライアンス教育

役員・社員の意識向上を図るために経営層以下の階層別教育、現業機関やグループ会社への出前教育を積極的に実施しているほか、グループ全役員・社員にコンプライアンスハンドブックを配布しています。

階層	2017年度		2018年度	
	実施回数	延べ人数	実施回数	延べ人数
経営層	—	—	1	44
本社管理職等	4	139	—	—
支社管理職・現場長等	2	184	—	—
一般職等	14	430	40	1167
グループ会社	7	127	5	84

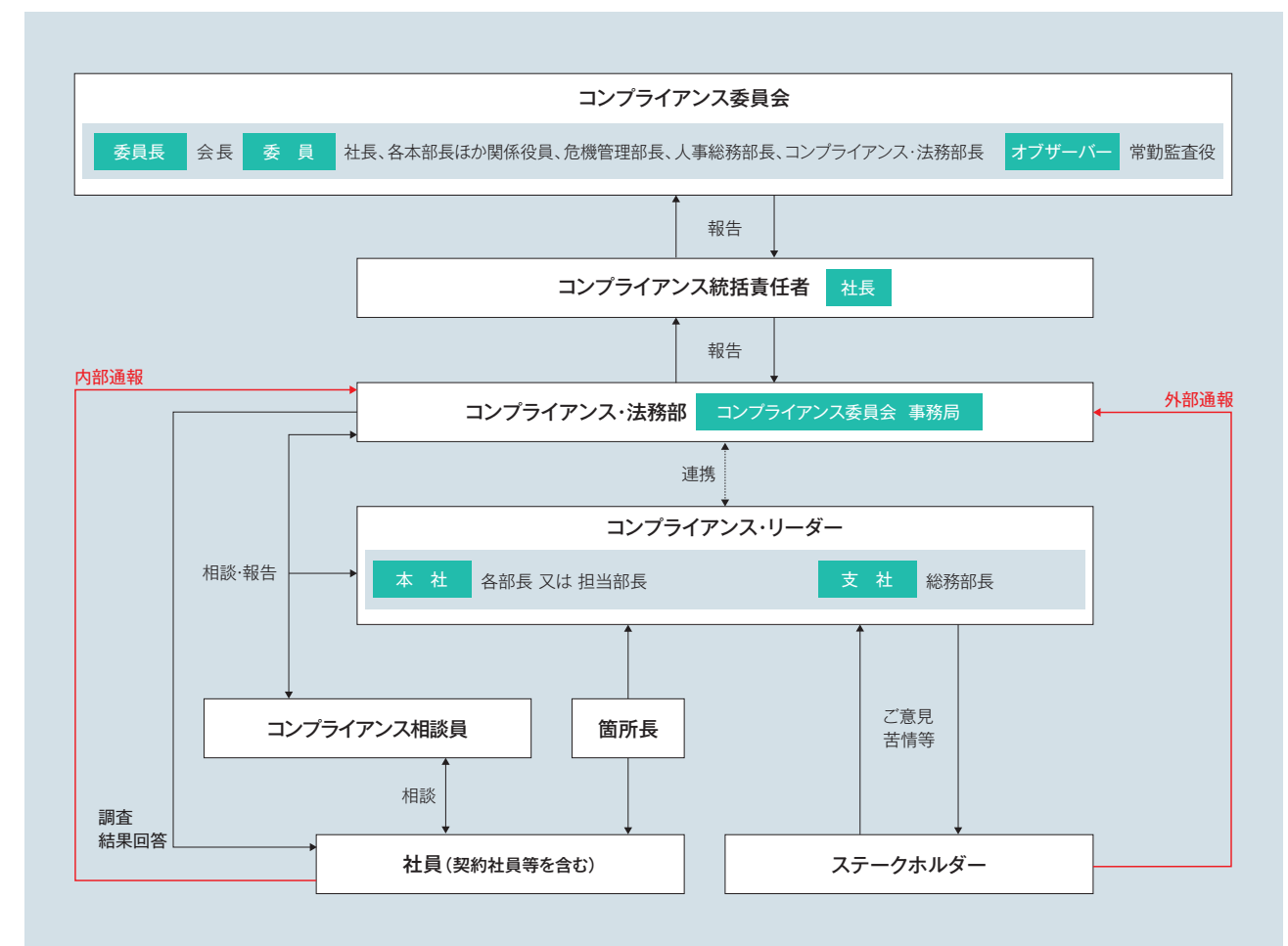
4 通報窓口

法令違反行為やハラスメント等の問題をいち早く把握し、対応するため顧問弁護士事務所を含む内部通報窓口を設置しているほか、社外のお取引先からの通報を受けつける外部通報窓口を設置しています。また、グループ会社でも独自に内部通報窓口を設置しているほか、グループ会社社員に対して当社の窓口を開放しておりグループ全体でのコンプライアンス維持に努めております。

5 コンプライアンス違反事象発生時の対応

万一、コンプライアンス違反事象が発生した際は、経営トップ自らが問題解決に当たる姿勢を内外に表明し、原因究明、再発防止に努めます。また、社会への迅速かつ的確な情報の公開と説明責任を遂行し、権限と責任を明確にした上、自らを含めて厳正に対処します。

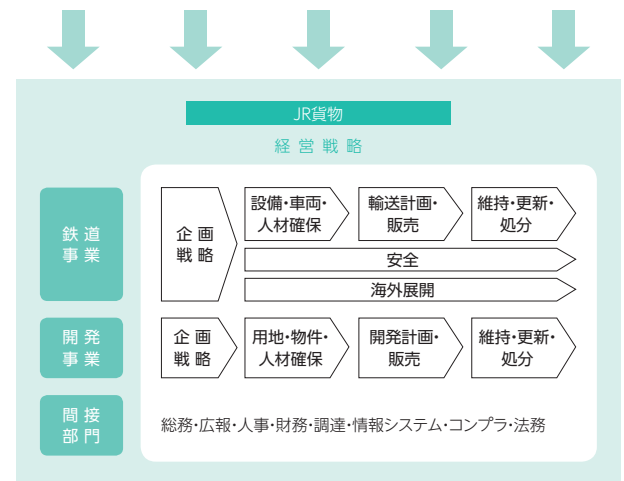
コンプライアンス違反事象発生時の対応の流れ



リスク顕在化の際に、迅速かつ組織的に対応する力を高めることも重要です。緊急対応マニュアルも、大規模地震に偏りがちであった想定ケースを多様化し、訓練での検証を経て、改善につなげています。訓練の仕方も、情報セキュリティ等の観点の取り入れ、役員や本社幹部が十分に参集できない状況設定、参加者にシナリオを提示しない方法などにより、より効果的なものとなるよう努めています。

PDCAサイクルは現在2目目に入っており、継続して定着させていくとともに、リスク顕在化の予兆を把握するための指標の検討なども進め、さらにレベル向上を図っています。また、JR貨物グループ全体でのリスク管理体制の構築を目

政治的要因	経済的要因	社会的要因	技術的要因	その他(自然環境等)
- 政策・制度変更(線路使用等) - 規制の強化／緩和 - 特例・補助の廃止 - 国際情勢変化	- 経済指標変動(金利)・為替、地価等) - お客様・第一種鉄道事業者、物流業界等の動向 - 産業立地や輸出入構造等の変化	- 人口減、高齢化、都市集中 - 社会インフラ(整備新幹線、道路/港湾等) - 社会秩序(治安) - ライフスタイルの変化	- 鉄道の技術革新 - 競合輸送機関や物流の技術革新 - 周辺技術の革新(AI、RPA等)	- 異常気象 - 大規模災害 - 感染症・鳥獣、病害虫

[illegible]

安全対策に終わりはありませんが、一人ひとりが安全の主役となり、不断の努力によって、必ずや事故・事象(当社では鉄道運転事故に至らないものを事象と呼んでいます)は減っていくものと確信しております。今後もグループ全員が一丸となって、事故・事象の撲滅に向かって取組んでいきます。

安全の取組みの柱としては、具体的な事故防止活動(4つの柱)と、安全を支える基盤の強化(2つの柱)で構成しています。これらを柱として、具体的な実施計画を立て、人命に関わる事故を阻むことを最優先とし、PDCAサイクルでスパイラル・アップを図るよう実行しています。



技術を活用したハード面の改善

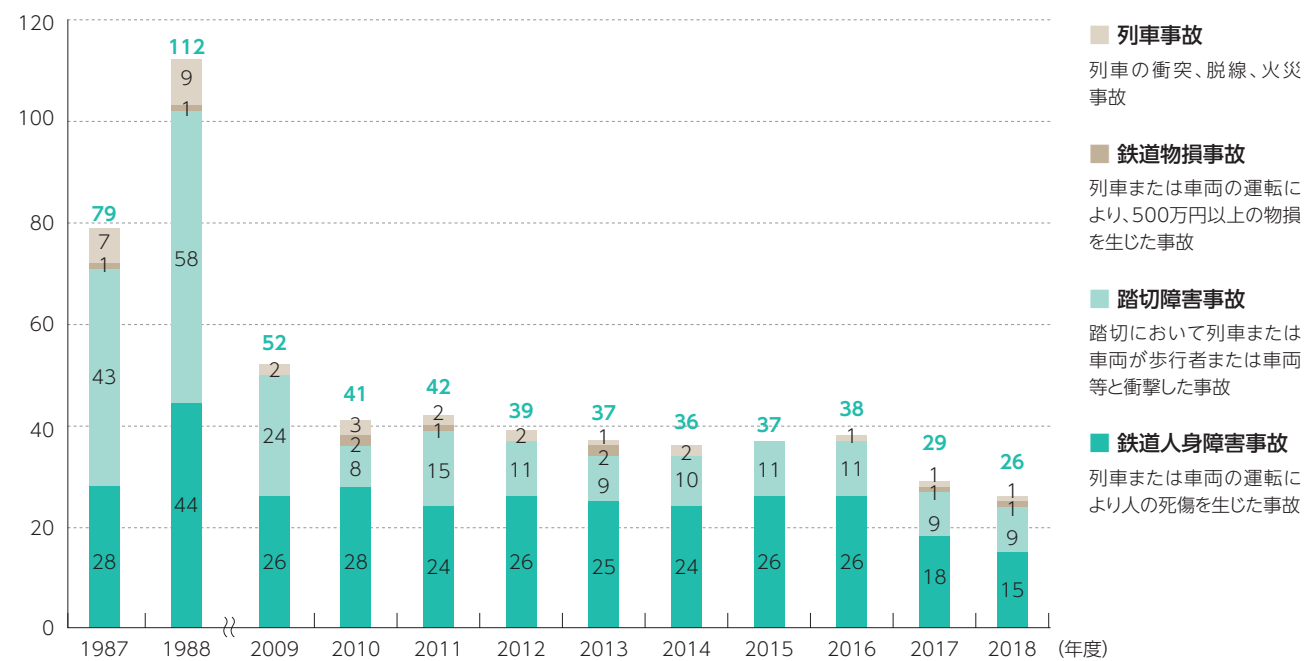
事故等の発生状況

●鉄道運転事故等の発生状況について

2018年度は、列車脱線事故が1件発生したほか、社内原因による鉄道物損事故が1件発生しました。鉄道運転事故全体では26件で、前年度より3件減少しました。また、インシデント(鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態)は2件発生しました。

事故・事象(当社では鉄道運転事故に至らないものを事象と呼んでいます)が発生した場合は、迅速・正確に把握し、安全上のリスクの大きなものは、特に重点的に直接原因・背後要因を分析し、有効な対策を策定することにより、継続的に再発防止に取り組んでいます。

鉄道運転事故の発生件数

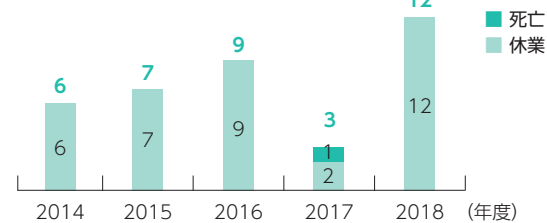


●労働災害の発生状況について

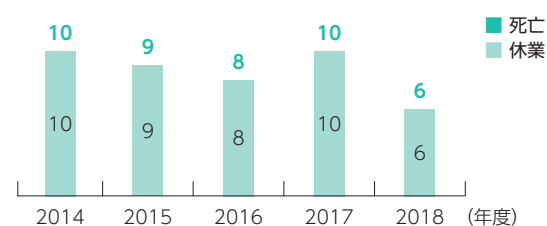
2018年度は、社員、協力会社社員ともに死亡災害は発生しませんでした。休業災害は、社員が12件と前年度から10件の大幅な増加となりました。このうち、4大労働災害(触車、感電、墜落、交通事故)である感電が1件発生しました。また、協力会社社員の休業災害は6件の発生となり、前年度から4件の減少となりました。

労働災害防止のために、現場としての重点目標と取組み事項を決めて実施するほか、自職場で起きる可能性のある重大な労働災害を想定した対策の検討、さらには5Sの推進や作業前のKYTの実施などに取り組んでいます。

社員の死亡・休業災害発生状況



協力会社社員の死亡・休業災害発生状況



JR貨物グループは、「鉄道を基軸とした総合物流企業グループ」への進化を通じてお客様の生産性向上や効率化に資するサービスをご提供できるよう、グループ一丸となって事業運営に取り組んでまいります。

グループ経営の展開

「JR貨物グループ 中期経営計画2023」では、前計画の基本的な考え方を踏襲しつつも、「グループのリソースを活用し、お客様にとって最適なソリューションを提供する総合物流事業への進化」を重点戦略の一つとしており、グループ会社との連携強化を図ることで、その総合力を活かした事業展開と収益力の向上に取り組んでいます。

この一環として、2019年6月に実施した組織改正において、当社グループが総合物流企業グループとして発展し総合物流を推進していくため、鉄道ロジスティクス本部戦略推進室内にあった物流企画グループを「総合物流推進室」として機能強化を図るほか、これまで経営統括本部経営企画部グループ経営戦略室で行っていたグループ会社に関する各種業務を、セグメント別に各部門で担う体制としました。例えば、各ロジスティクス会社や各臨海鉄道会社については、鉄道ロジスティクス本部に新設した戦略推進部グループ戦略室が担当するほか、株式会社ジェイアール貨物・不動産開発については、事業開発本部開発部が担当するなど、関連する主管部とグループ会社がよりきめ細やかに連携できる

体制に改正いたしました。

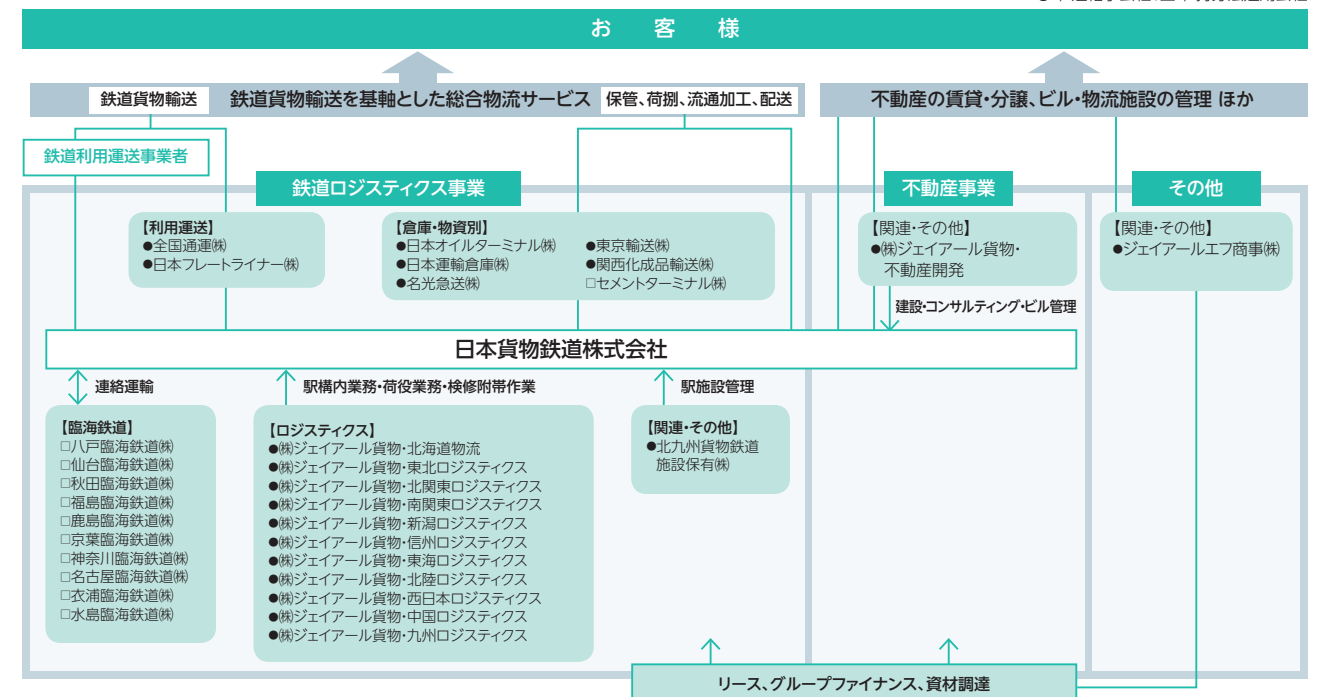
また、2019年7月には、JR貨物グループの倉庫事業を担う2社を合併することで、倉庫のネットワーク化を図るとともに、新会社の持つ物流機能を鉄道貨物輸送と緊密に連携させることでお客様に提供する物流サービスラインの拡充を目的として、日本運輸倉庫株式会社と株式会社大阪鉄道倉庫の合併(日本運輸倉庫株式会社が存続会社)を行いました。

このほかにも、引き続き業績評価制度などにより個社の強みを伸ばすグループ戦略を推進するとともに、定期的にグループ社長会議を開催し、グループ全体の事業運営体制の強化と価値向上に取り組んでまいります。



JR貨物グループ社長会議

当社グループの事業系統図



JR貨物は、情報セキュリティ向上に向けた取組みを強化することで、より一層お客様に安心してご利用いただける体制づくりを推進してまいります。

情報セキュリティ向上に向けた取組み

近年サイバー攻撃が高度化・複雑化する中、当社では2017年4月に情報セキュリティ対策室を設置し、全社的な情報セキュリティ体制の整備を推進してまいりました。

体制の整備については、2017年度は情報セキュリティ関係規程の見直しを行うとともに、本社における体制整備や、情報資産の棚卸しを行いました。また併せて、本社内各部室で情報の取扱いに関する自己点検を実施し、理解度の調査と実施すべき事項の周知を行いました。さらに2018年度は支社および現業機関にて体制の整備を行い、情報資産の棚卸しと自己点検を実施いたしました。

社員への主な教育・啓蒙活動については、サイバー攻撃に関する訓練を実施しているほか、社員が日々留意することや行動に移すべきことを簡潔に7か条にまとめた『情報セキュリティハンドブック』を全社員に配布するなど社員のセキュ

リティ意識の向上に取り組んでおります。特に、標的型メール攻撃に関しては、当社でも不審メールを受信した事象があったことから、2018年10月に標的型攻撃メール訓練を実施しております。引き続き社内ポータルサイトや社内広報誌に情報セキュリティに関するトピックスを随時掲載し、訓練や教育・啓蒙活動を継続的に行ってまいります。

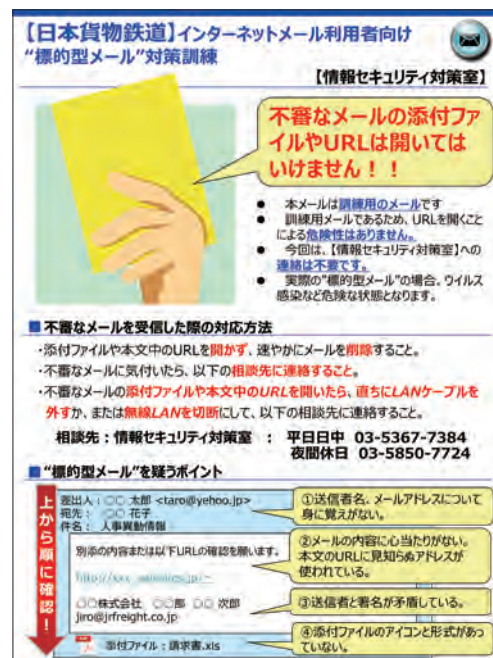
2019年度については、継続して情報資産の棚卸し、自己点検を行うとともに、標的型攻撃メール訓練やeラーニング教材受講による情報セキュリティ体制の浸透、定着化を図ることとし、加えてJR貨物グループ全体で横断的な情報セキュリティ対策を行うために、グループ会社への情報セキュリティ体制を展開してまいります。

情報セキュリティ ハンドブック

- その1 会社で取り扱う情報の重要性を理解して取り扱っていますか？
その2 書類を人目につくところに出っぱなしにしていませんか？
その3 電子ファイルを盗みいから守っていますか？
その4 情報を持ち出す場合は、紛失・盗難に注意していますか？
その5 不要となった情報は確実に廃棄していますか？
その6 パソコン等は会社が管理するものを業務目的でのみ使用していますか？
その7 なにかあったらすぐに情報セキュリティ対策室へ連絡を！

日本貨物鉄道株式会社
情報システム部 情報セキュリティ対策室

全社員に配布している
『情報セキュリティハンドブック』



標的型攻撃メール訓練を実施

JR貨物は、「モーダルシフトの担い手」として、よりご利用いただきやすい輸送サービスの構築を目指して、関係者一体となった取組みを進めています。

Message

鉄道ロジスティクス本部長メッセージ

鉄道ロジスティクス本部長
取締役 兼 常務執行役員

犬飼 新



近年、わが国の人口が減少に転じる中で、あらゆる業界で労働力不足の問題が顕在化してきています。そうした中、「宅配クライシス」を機に広く社会に知られるようになったトラックドライバー不足の問題もより深刻さを増しています。ある需給予測によれば、2028年度には27.8万人ものトラックドライバーが不足するとも言われています（公益社団法人 鉄道貨物協会の「平成30年度本部委員会報告書」より）

他方、地球温暖化の影響により、毎年のように豪雨や台風、大雪といった極端な気象状況が発生し、自然災害による記録的な被害も続出しています。温暖化のこれ以上の進展を防ぐため

にも、CO₂の排出削減など、地球環境負荷の低減に向けた取組みをさらに深度化していかなくてはなりません。

鉄道貨物輸送は、一度に最大10トントラック65台分の大量の貨物を輸送できるとともに、CO₂排出量も営業用トラックの1/11と環境負荷の最も少ない輸送機関です。先述の2つの課題の解決策として「モーダルシフト」が注目されており、その担い手の一つとして当社への社会的要請が高まっていることを痛感しているところです。

今後も、当社の社会的使命を果たすべく、全社を挙げて取り組んでまいります。

2019年3月ダイヤ改正について

労働力不足や時間外労働の規制強化等を背景に、物流業界におけるトラックドライバー不足は深刻さを増しており、鉄道貨物輸送の需要はますます高まっています。こうした状況下においてお客様の多様なニーズに対応した輸送サービスをご提供するため、中長距離区間における輸送力増強を中心としたダイヤ改正を2019年3月16日（土）に実施しました。具体的には、東京貨物ターミナル駅～神戸貨物ターミナル駅間で運転していたコンテナ列車の運転区間を福岡貨物ターミナル駅へ延長し、ご希望の強い東京～九州間の輸送

力を増強しました。特に東京貨物ターミナル駅を深夜に出発する九州行き輸送力が増強され、より一層便利にお使いいただけるようになったほか、従来の東京～関西間に加えて、ご利用が旺盛な関西～九州間のニーズにもお応えできるようになりました。このほか、大手自動車メーカー様のご要望にお応えして、東海～九州間の自動車部品とその返送積付用品の往復輸送に対応するため、名古屋南貨物駅（名古屋臨海鉄道線）～北九州貨物ターミナル駅間に専用の直行輸送力を新設しました。

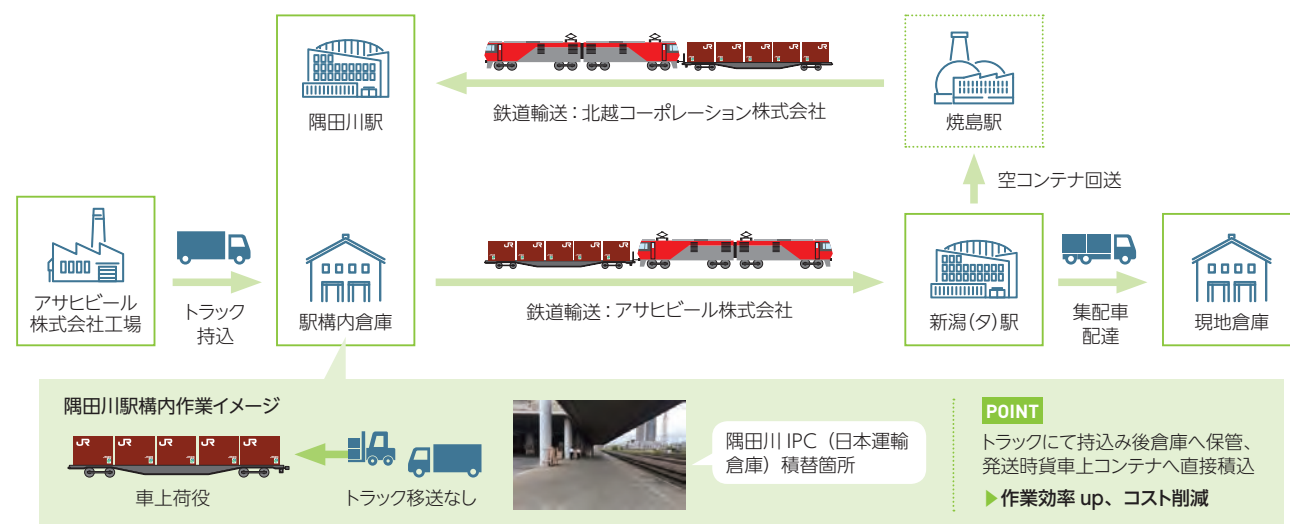


貨物駅構内の倉庫を活用した飲料輸送を開始

JR貨物グループである日本運輸倉庫株式会社が隅田川駅構内で運営する線路と直結した倉庫を活用し、アサヒビール株式会社が製造したアルコール飲料の輸送を新潟貨物ターミナル駅向けに2019年2月から開始しました。この鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトにより、長距離トラック運行年間約2,500台相当分、CO₂排出量年間800トンを削減することになりました。

また、積み込み作業効率化や関東・新潟間往復輸送量の差により発生していた空コンテナ回送の積コンテナ化も同時に図ることが可能となりました。今後も、積替施設の設置等、貨物駅構内の利便性の向上を図り、お客様とともに、さらなる環境負荷の低減と持続可能な社会の実現に貢献していきます。

線路と直結した倉庫を活用してモーダルシフトを実現



コンテナ輸送品質向上キャンペーン

当社は、鉄道コンテナ輸送を安心してご利用頂くため(公社)全国通運連盟、(公社)鉄道貨物協会との共催により、輸送品質向上を目的としたキャンペーンを関係者一体となり2011年度から全国で展開しています。2018年度は「危険品漏洩事故・品目相違防止の徹底」に焦点を当て、対策実施状況のトレースや事故事例の周知を実施しました。「コンテナ荷役作業の改善」では、安全で丁寧な荷役作業の実践に向けDVD教材を制作し、各支社の選抜者による全国荷役作業競技会を開催しました。また、各駅で常温アスファルト混合物を活用したホームの簡易補修及び小規模舗装修繕工事により、走行時の振動軽減を図りました。「養生改善の促進」では、養生資材購入を支援しました。その他使用済封印環の撤去、ポスター・のぼりの掲出、関係者へのグッズ配布を行いました。さまざまな取組みの効果もあり、「事故率」(貨物事故件数÷発送個数)は大幅に改善しました。



静脈物流の推進

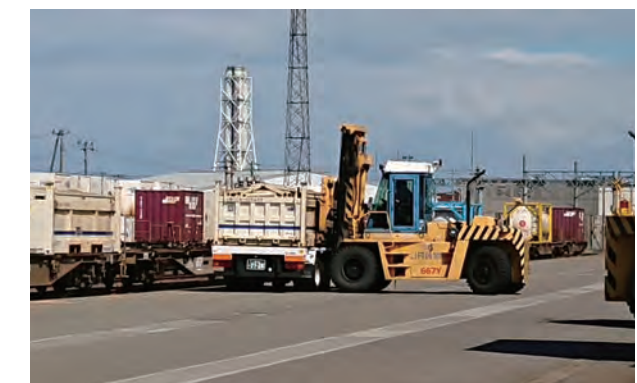
大量生産・大量消費・大量廃棄型の経済システムから脱却し、3R(発生抑制(Reduce)、再使用(Reuse)、再生利用(Recycle))の実施と循環型社会の形成を推進するために「循環型社会形成推進基本法」が制定されています。

その中で当社は、自治体から排出される焼却灰や下水道

汚泥については原料として資源化するためセメント会社へ、また溶融飛灰等については含有する重金属(亜鉛、銅等)を回収する技術を有する非鉄金属メーカーへ、安全かつ低炭素で広域輸送を行うことにより、循環型社会の構築の一翼を担っております。



焼却灰を資源化するために各地のセメント工場に運ぶコンテナ輸送



鉄道長期寸断時の対応力強化

「平成30年7月豪雨」では、当社にとっての大動脈である山陽線が100日間にわたって不通となり、鉄道貨物輸送の全国ネットワークの一部が寸断されました。期間中、懸命に代行輸送力の確保に努めたものの、さまざまな課題が浮き彫りになり、その改善の必要性を痛感したところです。そこで、2018年10月に、鉄道ロジスティクス本部内に「災害リスク検討分科会」を発足させ、諸課題の整理とその対応策の検討を進めています。

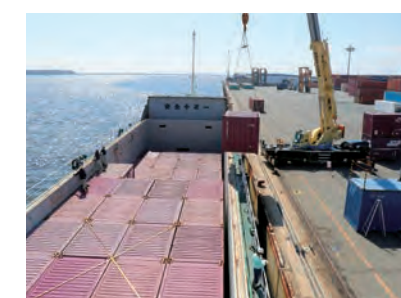
これまでに、お客様をはじめとする関係者の皆様への迅速な情報連絡体制の再整備や、主要幹線で大規模な災害による輸送障害が発生した場面を想定したトラック・船舶代行や迂回運転実施のシミュレーションなどを行ってまいりました。

シミュレーションの中で、機関車や運転士などの運用変更について検討し、必要な教育等を事前に準備しておくこととしました。また、船舶代行の本格的な活用についても種々の選択肢を検討しましたが、課題が多く、継続して検討を行うこととしています。他方、円滑にトラック代行を実現するためには、遠方から応援に来るトラックの夜間駐車場とドライバーの宿泊設備が必要となることが判明したため、予め主要駅近隣の土地と宿泊施設について事前の選定等を進めています。

地球温暖化の進展により、異常気象の発生が常態化しています。万が一、再び大規模な災害に見舞われた際には、昨年の教訓を生かした対応に努めてまいります。



トラック代行



船舶代行



迂回輸送

JR貨物は、総合物流企業としてサプライチェーンにおける最適なソリューションをご提案するため、鉄道事業との相乗効果によりお客様の生産性向上や効率化に資する物流システムの構築に取り組んでいます。

グループ総合力強化の取組み

現在の物流業界は、お客様の物流全体の価値を向上させる課題解決型のビジネスモデルへの転換が進み、さらに海外市場拡大による物流需要の取り込みやEC貨物の拡大が加速しており、先進的な物流事業者によるお客様のサプライチェーンを取り込む動きが加速すると想定されています。

鉄道貨物輸送は、運行ダイヤ、自然災害等による列車遅延・運休のリスク等、トラック輸送とは異なるさまざまな制約があるものの、中長距離帯における鉄道貨物輸送のメリットを伸ばし安定的にご利用頂くためには、駅と駅間の鉄道輸送に加え、その上流と下流領域での物流機能（保管、荷役、輸配送等）を含めた物流サービスを提供していくことが望ましいと考えております。JR貨物グループの「総合物流事業」とは、単に鉄道輸送の輸送力の提供にとどまらず、お客様の物流の課題・ニーズに基づいて、グループ各社の有す



日本運輸倉庫株式会社隅田川支店(東京都荒川区)

駅ナカ倉庫・駅チカ倉庫は、貨物駅構内や周辺の用地を活用して、需要地近郊に倉庫を設置するものです。お客様は貨物駅近隣に保管機能を有することにより、在庫を確保し列車遅延時の欠品リスクの低減を図ることが可能となります。また、従来の物流施設はトラック輸送中心のため高速道路のインターチェンジ付近、あるいは賃料の安い市街地から離れた場所に開発されてきましたが、最近では周辺環境、通勤の不便さなどからこれらの物流施設は敬遠されるようになっていきます。一方で、鉄道に近接した物流施設は、今後、労働力確保の観点から、高い優位性を有すると想定されてい

る物流サービスを組み合わせ、最適な物流提案を行う事業と位置づけています。その一環として2019年7月には首都圏に事業基盤を置く日本運輸倉庫株式会社と近畿圏に事業基盤を置く株式会社大阪鉄道倉庫を合併し、倉庫会社のネットワーク化を図りました。

JR貨物グループは利用運送事業を行う日本フレートライナー株式会社や各地域においてトラック事業を行う地域ロジスティクス会社を擁しており、JR貨物を中心としてこれらグループ会社の連携を深め、総合物流事業を推進してまいります。加えて、「駅ナカ倉庫・駅チカ倉庫」を活用した保管機能や、トラック輸送と鉄道輸送をつなぐ貨物の積替機能「積替ステーション」といったハード面での貨物駅周辺機能の確保を推進してまいります。



日本運輸倉庫株式会社関西統括支店(旧 株式会社大阪鉄道倉庫 大阪市平野区)

ます。

積替ステーションは駅構内や周辺用地に設置し、一般トラックと鉄道コンテナの間で貨物を積み替えるための機能です。鉄道コンテナ用専用トラックでの集貨業務を、一般のトラックで貨物駅に持ち込んでいただくことで、長距離トラックの運行が削減され物流コストの削減が可能となります。さらに、長距離運行に従事していたトラックドライバーが、最寄り貨物駅までの短距離運行にシフトすることで、働き方改革へ寄与することとなります。

東京レールゲートの進捗状況

「東京レールゲートWEST」はJR貨物初のマルチテナント型物流施設であり、2018年9月に着工、2020年2月の竣工に向けて工事を進めています。賃貸面積:約43,000㎡で、陸・海・空の物流結節点に位置し、免震構造、72時間対応非常用発電機を備えたモーダルシフトの拠点となる先進的物流施設です。2022年8月竣工予定の東京レールゲートEAST(賃貸面積:約144,000㎡)と2棟で東京ベイエリア最大級の物流施設となります。

東京レールゲートが運用されることで鉄道コンテナ輸送を組み合わせたJR貨物グループ一丸となった総合物流サービスの提案が可能となり、「JR貨物グループ 中期経営計画2023」に掲げる「総合物流企業への進化」を実現してまいります。

今後、東京レールゲートと同様のマルチテナント型物流施設を全国に展開し、鉄道貨物輸送との連携を図っていきます。その第1弾として、札幌で同様の施設を計画しています。



東京レールゲートWEST 完成イメージ

東京レールゲートWEST概要

所在地	東京都品川区八潮3丁目(東京貨物ターミナル駅構内)	アクセス	首都高速 湾岸線 大井南IC 約2km
竣工	2020年2月(予定)		首都高速 横羽線 平和島IC 約2km
賃貸床面積	43,291㎡(13,095坪)		東京港 国際コンテナターミナル 約2km
構造・階層	PC造・地上7階建て(倉庫は2～6階)		羽田空港 国際貨物地区 約4km
BCP	免震構造・72時間対応非常用発電機		

※物件の概要・イメージパースについては現時点での計画であり今後予告なく変更となる場合があります。



HD300形式入換機関車の開発・導入



貨物駅構内での貨車入換作業における環境負荷低減のため、小型ディーゼルエンジンと大容量リチウムイオン蓄電池を組み合わせたシリーズ式ハイブリッド機関車HD300形式を継続して導入しています。環境性能を既存の入換用機関車と比較すると、窒素酸化物(NOx)排出量の61%低減^{※1}、燃料消費量の36%低減^{※1}、騒音レベルの22dB低減^{※2}を各々実現しています。2010年に試作車、2012年に量産1号機、2014年に寒冷地仕様車(500番代)を導入し、2019年4月現在で全国の支社管内の各駅において37両運用しています。貨物駅における入換機関車の後継機として、今後も引き続き量産車を導入し、さらなる環境負荷低減を推進していきます。

※ 1 2010年6月東京貨物ターミナル駅で実施した700トンけん引走行試験における既存入換機関車との比較測定結果
※ 2 2010年東京貨物ターミナル駅で実施した既存入換機関車との比較測定結果



HD300形式入換機関車

フォークリフトの省エネ化(燃料改善器、アクセル踏み制限装置等)



当社ではコンテナの荷役作業に、フォークリフトを使用しており、その燃料使用量とCO₂排出量を削減するため、フォークリフトに燃料改質器^{※1}及びアクセル踏み制限装置^{※2}を設置しています。2018年度末までの取付実績は、燃料改質器248台、アクセル踏み制限装置318台となっております。

従来は第3次排ガス規制対応のフォークリフトを購入して

きましたが、2019年7月以降に購入するフォークリフトについては、第4次排ガス規制に対応したものを購入し、一層の省エネ化を進めてまいります。これにより、排気ガスに含まれる粒子状物質(PM)は従来から9割削減され、環境負荷低減に貢献しています。

※ 1 燃料改質器 燃料タンクとエンジン間に取りつける特殊なセラミック触媒により燃料を軽質化(燃焼しやすく)する装置
※ 2 アクセル踏み制限装置 アクセルペダル下に取り付け、アクセルを一定以上踏み込めないようにするストッパー

社内での環境への取り組み



当社では、いわゆる「クールビズ」を引き続き推進しており、5月から10月末の間「ノーネクタイ、ノー上着」での就業を行い、室内温度を28℃程度に設定する省エネ対策を実施しています。また、本社においては通年「ノーネクタイ、ノー上着」を実施するとともに、蛍光灯の間引きや使用していないエリアの消灯の徹底により、不要不急の電力使用の抑制に努めています。なお、冬期においても、室内温度を19℃程度とするとともに、夏期の諸対策を継続することで節電に取組

んでいます。

また、本社・支社等においてはテレビ会議システムを最大限活用し、社員の出張などの移動時に発生するCO₂の抑制を図っているほか、文書溶解処理サービスの導入により、再生資源の確保に取組んでいます。また、ITインフラ整備の一環として、電子黒板の導入やモバイル端末の配布により、資料や会議等のペーパーレス化を進めています。

駅における照明の省エネ化(構内照明のLED化)



貨物駅構内は、コンテナ積卸作業等が昼夜関係なく行われるため、夜間作業に必要な投光器等の照明設備を多数保有しています。その多くは、水銀灯を使用しており、2020年より水銀電球の製造が規制されることとなっているため、当社では2018年度から2026年度末にかけて構内照明設備のLED化を行い、水銀灯を廃止することといたしました。

2018年度は、岐阜貨物ターミナル駅をはじめ全国6支社

10構内で349個のLED化を実施いたしました。これにより水銀灯との比較で、年間634,000kWhの電力が削減され、CO₂排出削減量は、320t-CO₂となりました。

2019年度は、越谷貨物ターミナル駅をはじめ全国28構内で1,365個のLED化を行い、年間約1,579,156kWhの電力量と797t-CO₂の削減を計画しております。



水銀灯照明



LED照明

省エネ法等への対応



当社は「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」(以下「省エネ法」と表記)における「特定事業者」及び「特定輸送事業者」の指定を受けており、省エネルギーに関する計画作成やエネルギー使用量等の定期報告を行っています。また、2018年の省エネ法改正により、共同輸配送等の企業連携による省エネ量を企業間で分配して報告することが可能となったほか、省エネ法の対象が拡大するなど、さらなる省エネの推進を目指す内容となりました。

当社では、引き続き省エネルギータイプの車両を新製するなどの施策を推進するとともに、運輸部門以外についても省エネルギー設備の導入や節電等により着実に取り組みを進めてまいります。

なお、JR貨物では、鉄道貨物輸送の利用によるCO₂排出量削減効果を計算できるサービスを、ホームページ上に提供しています。

エネルギー使用量・CO₂排出計算シート

The screenshot shows a web-based calculation tool. At the top, there's a header with the JR logo and navigation links. Below that, a main title 'エネルギー使用量・CO2排出計算シート' is displayed. The interface includes a sidebar with navigation options like 'ご利用上の注意' and 'お問い合わせ'. The main content area contains a table with columns for '項目' (Item), '単位' (Unit), and '値' (Value). The table lists various energy consumption items such as '電力' (Electricity), 'ガス' (Gas), and '燃料' (Fuel), with corresponding units and values. There are also input fields for '計算期間' (Calculation Period) and '計算対象' (Calculation Target). At the bottom, there are buttons for '印刷' (Print) and '保存' (Save).

エコレールマーク事業への協賛

「エコレールマーク」は、物流の分野においてCO₂の排出量が少なく、環境にやさしい鉄道貨物輸送を積極的に利用して、地球環境問題に取り組んでいる企業や商品を一般の消費者にアピールすることを目的に2005年4月に国土交通省で制定されました。同制度の事務局は、(公社)鉄道貨物協会が務めており、認定基準*を満たしていると認められた場合は、その商品や企業のホームページ・名刺などに同マークを表示することが可能です。2019年7月現在、認定商品209品目、認定企業92社となっており、同マークの知名度も次第に向上してきています。

JR貨物ではエコレールマーク事業に協賛しており、普及を推進するために日本各地で開催される環境イベント等に(公社)鉄道貨物協会と連携して出展し、エコレールマーク及び環境にやさしい鉄道貨物輸送のPRを行っています。

(※)エコレールマーク認定基準
認定商品 500km以上の陸上貨物輸送のうち、数量又は数量×距離の30%以上、鉄道を利用している商品。
認定企業 500km以上の陸上貨物輸送のうち、数量又は数量×距離の15%以上、鉄道を利用している企業。もしくは数量で年間1万5千トン以上、又は数量×距離で年間1,500万トンキロ以上、鉄道を利用している企業。



(公社)鉄道貨物協会が実施する出張型教室

PRTR法対象物質の適正な管理

JR貨物では、PRTR法に基づき車両保守等のために使用している有害性のある化学物質が、どのような発生源から、どのくらい環境中に排出されたか適正に管理するとともに届出を行っています。2019年度は、届出対象となった1事業所(川崎車両所)が届出を行いました。

川崎車両所の排出量及び移動量

(単位: kg)

化学物質名称	トリメチルベンゼン
大気への排出量	1,600
公共水域への排出量	0
下水道への排出量	0
当該事業所以外への移動量	0

PCB使用機器の適正な保管・処理

JR貨物では、PCB(ポリ塩化ビフェニル)を車両や電力設備などの電気機器用の絶縁油として使っていましたが、機器更新の際にはPCBを含有しない電気機器に取替えています。取替えた絶縁油および電気機器は、PCB特別措置法・廃棄物処理法に基づき、保管庫で厳重に保管し、毎年、保管状

況等を保管箇所の市町村へ届け出るとともに処理施設の稼働状況に合わせて、段階的に無害化処理を実施しています。また、現在使用している電気機器のうち微量のPCBが混入しているおそれがあるものは、PCB濃度の検査を行い適正に管理しています。

PCB使用機器の保管・使用状況(車両関係)

2019.8.1現在

	保管(台)	使用(台)
高圧コンデンサ	68	27
小型低圧コンデンサ (蛍光灯安定器含む)	379	0
高圧トランス	44	32
整流器	2	3
その他	239	0
合計	732	62

PCB使用機器の保管・使用状況(地上設備)

2019.10.1現在

保管中のPCB含有電気機器	
高圧機器	295台 (高圧変圧器、しゃ断器、信号機器)
小型機器	1,785個 (安定器)
使用中のPCB含有電気機器	
高圧機器	171台
小型機器	6,388個
信号機器	817台

※機器の数量は、PCB含有の疑いがあるものを含みます。

アスベスト(石綿)の撤去と飛散の防止(車両・コンテナへの措置)

2006年9月に石綿障害予防規則が改正され、重量0.1%を超えて石綿を含有するすべての製品の製造、輸入、譲渡、提供又は使用が禁止されました。2018年1月に2006年3月までに製作したコンテナ車及びコンテナの一部に使用している防錆塗料について、製作当時の規制値(重量1%)で

は非含有とされていたものが、2006年以降の規制値では含有扱いとなることが発覚しました。いずれもアスベストが樹脂等で固形化されているので発塵のおそれはないことを確認しており、また、廃棄時には専門業者により必要な処置を行っています。

アスベスト(石綿)の撤去と飛散の防止(建物への措置)

2005年に鉄道事業で使用している建物のアスベスト調査を実施しました。この結果、吹付アスベスト(露出)9箇所1,091.2㎡、吹付アスベスト(密閉)2箇所3,996.1㎡を確認しています。人体への影響が大きい露出吹付アスベストは

2006年2月までに除去し、密閉吹付アスベストは2007年3月に1箇所(1,192.0㎡)を除去しました。今後も建物を解体又は改修する場合は、事前に調査を行い、必要な処置を行ってまいります。



JR貨物は、環境や安全にかかる活動に要した費用と効果、事業活動が環境に与える影響等について、定量的な実績把握を行っています。

環境保全・安全コスト

記載金額は百万円未満を切り捨てて表記しています。(単位:百万円)

項目	主な取組み内容	投資		費用	
		2016年度	2017年度	2016年度	2017年度
【1】事業エリア内コスト		2,008	985	259	596
①公害防止コスト	防音壁設置 フラット検知装置導入 公共下水道接続工事	267	42	149	471
②地球環境保全コスト	省エネ型機関車の新製 省エネ型自動車の導入	1,740	943	25	1
③資源循環コスト	廃棄物処理 PCB処理費用	0	0	84	123
【2】上・下流コスト	リサイクルトナー購入	0	0	1	0
【3】管理活動コスト	業務機関構内の緑化	0	0	138	148
【4】研究開発コスト ^{※1}	環境配慮型鉄道車両の開発	0	0	46	66
【5】社会活動コスト	エコレールマーク事業への協賛	0	0	6	6
【6】環境損傷コスト	土壌汚染対策	0	0	0	0
合計		2,009	985	452	818
モーダルシフト対策コスト	駅構内改良 システム改良	3,204	11,636	1,372	1,331
安全対策コスト	在姿車輪旋盤の設置 自動連結器検修設備設置	13,524	4,229	659	502

※1 研究開発コスト
公益財団法人鉄道総合技術研究所での研究のための負担金(41,361千円)を含みます。研究の分野には以下のようなものが含まれます。
・鉄道信号通信 ・車両構造技術 ・走行騒音の軽減 ・保全工事関係 ・労働安全関係

環境保全対策に伴う経済効果

記載金額は百万円未満を切り捨てて表記しています。(単位:百万円)

	主な取組み内容	2016年度	2017年度
事業収益	鉄くず(廃コンテナ)の売却 等	57	45

安全対策

2017年度の主な安全投資は以下の通りです。安全の取組みについては、P23 ～ 24をご参照ください。

(単位:百万円)

安全投資の内容	投資額	期待される効果
HD300形式ハイブリッド入換動車の新製	862	車両を新たに製作することにより、老朽取替による安全性の向上、車両故障の減少を図ります。
EF210-300形式電気機関車の新製	632	
コンテナ車の新製	9,039	
鉄まくらぎ及び分岐器交換	471	安全性・省資源性の向上を図ります。
土木・電気老朽設備の取替・改良	529	老朽化した設備の取替および改良により、信頼性のさらなる向上を図ります。
機関車・貨車の検修管理システムの開発	118	車両の検査・修繕について管理業務の一元化及び負担軽減とペーパーレス化を図ります。
適性検査システムの開発	28	運転従事員が受検すべき適性検査の管理の一元化を図ります。

環境保全効果

INPUT

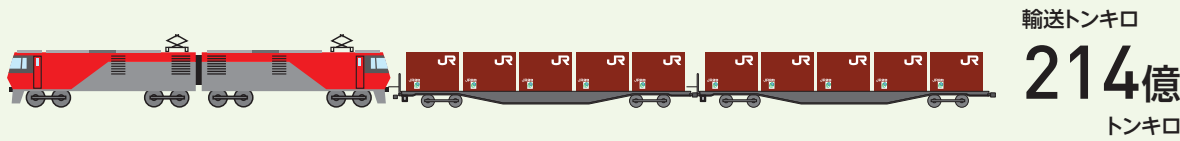
2017年度

エネルギー		水資源	
電力	873,938MWh		844千m ³
都市ガス	793千m ³	ガソリン	256kl
L P G	788トン	A 重油	2,877kl
軽油	39,734kl	灯油	1,208kl
		PPC用紙	34,864千枚



事業活動

2017年度



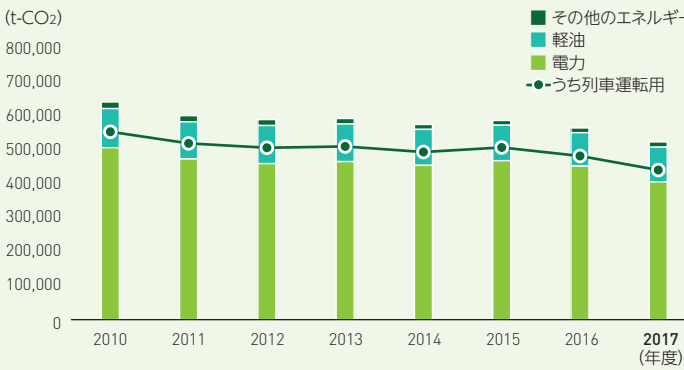
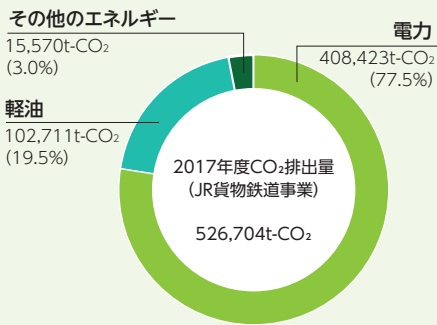
OUTPUT

2017年度

2017年度の鉄道事業におけるCO₂排出量は、526千トン、うち、列車運行にかかる排出量は443千トンになりました。

CO ₂ 排出量	526,704t-CO ₂
廃棄物排出量	5,400トン
総排水量	506千m ³

JR貨物の鉄道事業全体におけるCO₂排出量



集計範囲: JR貨物(単体)の鉄道事業を対象としております。(本社部門除く)

環境負荷項目		単位	2016年度	2017年度
INPUT	エネルギー投入量	電力	MWh	870,861
		都市ガス	千m ³	696
		LPG	トン	513
		軽油	kl	38,312
		ガソリン	kl	307
		A重油	kl	2,852
		灯油	kl	986
OUTPUT	水資源投入量	千m ³	721	844
	PPC用紙使用枚数	千枚	25,417	34,864
	CO ₂ 排出量 ^{※2}	t-CO ₂	568,092	526,704
	総排水量	千m ³	448	506
	廃棄物排出量 ^{※3}	トン	2,163	5,400

※2 CO₂排出量 CO₂排出係数は、エネルギーの使用の合理化に関する法律及び地球温暖化対策推進法関係法令の係数を使用しています。

※3 廃棄物排出量 2017年度廃棄物処理コストは、67,997千円です(参考)。

2017年度のCO₂排出量

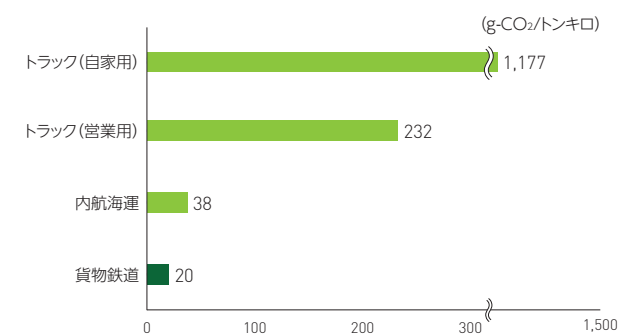
鉄道の輸送量当たりのCO₂排出量は、営業用トラックの約11分の1^{※4}です。

2017年度のJR貨物の輸送実績214億トンキロをすべて営業用トラックで行った場合と比較すると、国内で約453万トンのCO₂排出量を抑制したことになります。

これを植林により吸収させようとした場合、約51.5万ヘクタール(東京ドームのグラウンド約39万6千個分)の植林活動が必要となります^{※5}。

※4 国土交通省資料による。

※5 排出削減を植林活動を通じて行う場合に必要の植林面積(林野庁ホームページより40年生のスギが1haに1000本立木していると仮定)。

貨物輸送量1トンキロ当たりのCO₂排出量 出典: 国土交通省ホームページ

モーダルシフトによる外部効果

営業用トラックと鉄道のCO₂排出量比較CO₂排出削減量 4,536,800t-CO₂

1 営業用普通トラック輸送の場合

CO₂排出量原単位
232g-CO₂/トンキロ232×214億トンキロ
= 4,964,800t-CO₂

2 鉄道輸送の場合

CO₂排出量原単位
20g-CO₂/トンキロ20×214億トンキロ
= 428,000t-CO₂CO₂排出削減量 1 - 24,536,800
t-CO₂

= 515,545ha

= 396,573個

排出削減(CO₂の固定吸収)を植林活動を通じて行う場合に必要の植林面積は、

東京ドームのグラウンドの面積で換算した場合は、

を開始する予定です。

さらに、現存する社宅のリノベーションによる賃貸住宅化も検討していきます。



外観パース(イメージ)

JR貨物は、「マルチテナント型」物流施設の全国展開をはじめ、自社用地を活用した新規開発の推進など、不動産事業のさらなる拡大に向けて新たなフェーズに踏み出しています。

Message

事業開発本部長メッセージ

事業開発本部長
取締役 兼 執行役員

飯田 聡



事業開発本部では、物流不動産を中心に土地・建物に関連するあらゆる収益業務を推進しています。会社発足以来30年余の間、承継土地の有効活用で高い収益力を誇ってきていますが、変化の激しいこの時代に新しい取組みにも果敢に挑戦しています。

その第一が、「マルチテナント型」物流施設の全国展開です。目まぐるしく変化する物流のニーズに的確にお応えできる汎用性の高い物流施設を「貨物エキナカ」に設置していきます。「東京レールゲートWEST」、「東京レールゲートEAST」に加えて、札幌、仙台、名古屋、大阪、福岡にも展開していき、JR貨物グループ各社が持つ「荷役」や「輸配送」などの諸機能を合わせるこ

で、これまでにない「総合物流プラットフォーム」を創造してまいります。

さらに、自社用地の開発では、鉄道事業での役割を終えた土地や業務効率化に伴い余裕の出た寮・社宅に新たな命を吹き込む新手法に着手しています。さらに、外部不動産物件の購入による収益拡大にも一歩踏み出しました。こうした取組みを着実に進めるため業務経験者を中心とした体制強化も進めています。

ブランドメッセージである『Challenge and Change 挑戦、そして変革』の具体的な姿がすでにここに現れ始めています。

自社用地を活用した新規開発推進

JR貨物ではこれまで国鉄から承継した自社用地を中心に開発を行い、不動産事業の利益拡大を図ってきました。一方で、自社用地での開発の進展、マンション分譲その他のやむを得ない譲渡等によって、開発できる自社用地に限られてきているのも事実であり、従来通りの開発を行っているだけではさらなる利益拡大を目指すことが難しくなってきました。

そこで新たな取組みとして、貨物駅やORS等の利用状況・収支状況、また周辺の不動産マーケットの状況等を考慮しながら、鉄道用地から開発用地への転換・高度利用を図り、戦略的に開発用地を生み出していきます。

また、自社で保有する社宅や社宅用地について、国鉄から承継した社宅の老朽化、社宅の統廃合等をきっかけとして、新規開発を推進していきます。

関西地区では社宅の統廃合による新たな土地の生み出しを行っており、2018年4月には独身寮であった竜華寮を廃止し、今後、貸事務所を建設して、2020年春より建物賃貸

収益物件の購入

自社用地活用を通じた新規開発をさまざまな手法で進めていく一方で、限られた自社用地内での開発には限界があります。そこで「JR貨物グループ 中期経営計画2023」では全く新たな取組みとして、外部不動産物件の購入とそれによる賃貸収入の獲得を重点戦略として掲げています。

首都圏を対象として、継続的に不動産物件を購入し賃貸を開始していくとともに、マンション分譲等により自社既存

物件を売却した場合には、代替物件を購入し不動産事業利益の維持・拡大を図っていきます。

すでに2019年度上期には東京近郊で不動産物件を取得し、不動産事業利益の維持・拡大につなげています。これによりJR貨物の不動産事業も一歩新たなフェーズに足を踏み出しました。

今後完成する事業

今後完成する事業としては、前述した東京レールゲートWEST及びEASTや竜華寮跡地開発のほかに、静岡県磐田駅用地の一部を活用し遠州鉄道株式会社と共同で事業を進めている分譲マンション「ブライトタウン磐田フレスシア」があります。こちらは2020年2月完成予定となっており、現在、鋭意販売を行っております。

また、東高島駅は、横浜駅に程近い立地ではあるもののさまざまな制約があったため、駐車場など平面的な利用にとどまっておりましたが、周囲の地権者様と共同で土地区画整理事業を行い、土地の利用増進を図ることとしました。

2018年6月には「東高島駅北地区土地区画整理組合」が設立され、運河の埋め立てや道路の整備等が行われた後に、同事業区域内の中央街区の一部に換地を受ける予定です。現在、環境影響評価手続きを行っており、同用地で最高高さ180mの共同住宅を核とした高層建築物の建設を計画しております。



ブライトタウン磐田フレスシア(イメージ)

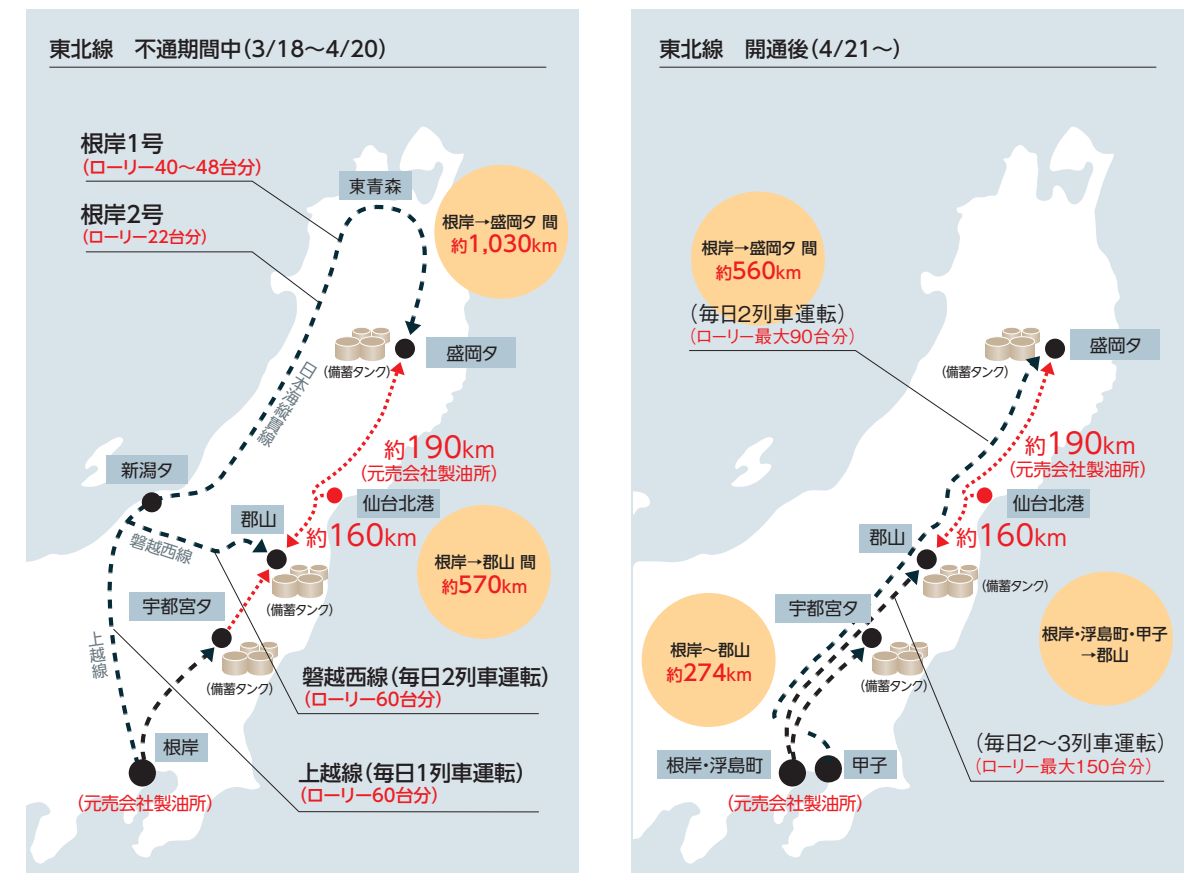


東高島地区高層建築物(イメージ)

JR貨物は、災害が発生した際に、関係各所と協力し、緊急支援物資輸送を可能な限り迅速に行うことで、一刻も早い被災地の復興に向けて協力しています。

東日本大震災

関東から被災地へ緊急の石油輸送を実施するため、通常は運転していない線区を活用し、ライフラインとしての役割を発揮



緊急石油輸送の総輸送距離：約67,370km、総輸送トン数：約49,104トン

熊本地震

被災地の生活を支えるための救援物資輸送を実施

主な輸送品目:飲料水、食料品(米、カレー、即席麺)、電池、寝具など
約1,500トン(コンテナ298個)

このほかにも、平成30年7月豪雨(西日本豪雨)や北海道胆振東部地震が発生した際も、被災自治体に対する救援物資の無償輸送を行いました。



JR貨物は、地域の皆さまとのコミュニケーションを通じて開かれた企業づくりを進めるとともに、社内については「生き生きとした働きがいのある組織」への取組みを推進しております。

Message

経営統括本部長メッセージ

経営統括本部長
取締役 兼 常務執行役員

永田 浩一



当社では、事業活動を通じて、地域社会との共生や貢献に取組むとともに、人材の育成やダイバーシティの推進など、各種施策を実施しております。

社外に対する主な取組みでは、当社の事業活動が貨物駅周辺の皆さまをはじめ、多くの方々のご理解とご協力のもとに成り立っていることから、日頃の感謝の意を表し、鉄道貨物輸送に対する理解を深めていただくことを目的として、貨物駅や機関区、車両所などの公開イベントを実施しております。また、鉄道博物館(さいたま市)や京都鉄道博物館(京都市)と協力し、現役

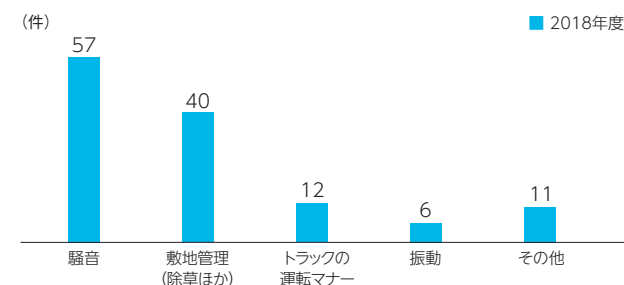
で活躍している機関車の展示を実施するなど、より多くの皆さまとコミュニケーションを図るよう努めております。

また、社内に対する主な取組みでは、引き続き「生き生きとした働きがいのある組織」への取組みを推進しており、2019年4月からスタートした新人事制度の定着化や現場機関における女性用設備の一層の充実、さらに時差Bizの本社内トライアル運用の実施など、多様な人材が最適な働き方で能力を最大限に発揮できるよう、さらなる施策の推進に取組んでまいります。

騒音・振動の低減、会社に寄せられる要望等

2018年度は、貨物列車が走行する沿線、貨物駅等の近隣等の住民の皆様から126件のご意見、ご要望を頂戴しました。これらのご意見、ご要望については、会社間、部署間で連携を取りながら、可能な限り改善に努めています。

ご意見、ご要望の件数



●騒音(57件)

車両・フォークリフトの騒音に関する内容、列車の警笛音に関する内容が多く、前者については、防音機能のある車両の導入や作業上の工夫、後者については、安全上必要最低限の使用にとどめています。

●敷地管理(40件)

除草等に関する内容が多く、周辺の皆様にご迷惑が掛からないよう措置を講じています。

●トラックの運転マナー(12件)

集配トラックの運転マナーに関する内容が多く、運行を管理する利用運送事業者と連携し改善に努めています。

●振動(6件)

列車通過時の振動に関する内容が多く、線路設備等を保有するJR旅客会社等にご理解、ご協力をいただきながら改善に努めています。

●その他(11件)



●車両の対策

車両の車輪は、雨天時などの急ブレーキの滑走により「フラット*1」という傷が発生する場合があります。フラットが発生したまま走行すると、騒音が発生し、振動が荷物に伝わるほか、車両各部の疲労につながります。

当社ではフラット検知装置を全国5箇所に計7基設置することにより、走行する列車からフラットの発生した車両を捕捉し、車輪を削正する処置を速やかに行うことで、騒音や振動の早期解消に努めています。2016年度のフラット検知装

置の設備更新以降、フラットの発生状況の一元管理により発生傾向等の分析が深度化し、より高いレベルでの予防保全に取り組んでいます。

※1 車両は雨天時など線路が滑りやすい状況で急ブレーキを掛けると、車輪が線路上を滑走し車輪の線路との接触面が平面になる傷が入ることがあり、この傷を「フラット」と呼びます(写真参照)。



●フォークリフトの対策(防音型フォークリフトの導入)

都市部の住宅地に隣接する箇所等における荷役作業については、エンジン周辺を防音材で囲み、音が漏れないように覆いを施した「防音型」フォークリフトを導入するなど、騒音の低減を図っています。

全体に占める防音型フォークリフトの導入数(2019年4月)

機種	全体	防音型
12フィートコンテナ用	375	127
20フィートコンテナ用	83	24
トップリフター	95	21
合計	553	172

鉄道博物館で「カモツのま・つ・り」を開催

2018年10月から2019年2月まで鉄道博物館(さいたま市)にて開催されていた企画展「貨物ステーション〜カモツのヒ・ミ・ツ〜」に合わせて、2019年2月9日から24日まで、「カモツのま・つ・り」を開催いたしました。

このイベントでは、現役で活躍しているJR貨物EF65形式直流電気機関車を期間限定で特別に展示したほか、学芸員と一緒に館内を巡りながら、貨物輸送の特色や変遷を紹介するガイドツアーや、貨物駅のお仕事体験など、大人からお子さままで楽しめるイベントを実施いたしました。



特別に展示されたEF65形式直流電気機関車

北海道観光列車の運行に協力

北海道胆振東部地震の影響を受けた北海道の観光振興と地域活性化を目的として、北海道旅客鉄道株式会社（JR北海道）、東日本旅客鉄道株式会社（JR東日本）、東急電鉄株式会社（東急電鉄）、及び当社の4社が協力して観光列車の走行プロジェクトを推進しております。

当社は、北海道内で運行される車両の北海道までの回送運搬について協力しており、本プロジェクトを通じた北海道の観光振興と地域活性化に向けて引き続き貢献してまいります。



4社共同会見の様子

自治体によるモーダルシフトインセンティブ制度

下関市並びに防府市では鉄道貨物輸送を利用する事業者に対して、補助金を交付する制度を設け、モーダルシフトの推進を支援していただいております。下関市は2009年10月より社会実験としてスタートし、以後継続して予算を組ん

でおり、また防府市では2016年4月より制度を導入しました。対象としては、下関貨物駅、防府貨物新営業所を利用して500km以上先の貨物駅に発送する貨物とし、鉄道貨物輸送の拡大並びに地域産業促進の後押しとなっております。

地域社会との交流 全社的な取組み

当社では、鉄道貨物輸送の認知度向上と地域の皆さまとのコミュニケーションを図るため、全国でPRイベントを開催しています。

地域住民の皆さまに、当社の鉄道貨物輸送をはじめとする事業内容を知っていただくとともに、鉄道貨物輸送にふれあい、楽しんでいただくことでより身近に感じていただくことをコンセプトに、イベントで使用するツールやノベルティについても統一化を図るなど、全社一体となって取り組んでいます。

今後も当社は地域の皆さまとの交流や情報発信を通じて、さらなる認知度向上に努めてまいります。



イベント用統一ユニフォーム

イベント用ノボリ

北海道支社

イベントの主催・出展で北海道全域に鉄道貨物輸送をPR

JR貨物の認知度のさらなる向上と、鉄道貨物輸送の役割をご理解いただくことを目指した道内各地でのイベントの主催・出展を行いました。2016年の北海道新幹線との共用走行開始時より毎年開催している函館貨物駅での主催イベントは2019年で4回目の開催となり、道内外より3,000名を超えるお客さまにお越しいただくことができました。このほかにも、室蘭の輪西車両所での主催イベント実施や道内各地で開催されたイベントへの出展を積極的に行い、北海道の経済や生活を支える鉄道貨物輸送の役割と貨物列車の魅力を大いにPRすることができました。



鉄道貨物フェスティバルIN函館2019

東北支社

地域のイベントへ協力

2018年10月21日（日）に開催された、仙台市太白区主催の「第30回太白区民まつり」において、東北支社はミニEH500とミニSLを提供し運行も行いました。当日は天気にも恵まれ、多くの方々に喜んでいただけました。太白区にはかつて長町操車場と長町機関区が存在し、現在その跡地は再開発区域として市民の方々に広く使われております。地域の方々にこれからも鉄道貨物輸送を理解し受け入れていただけるよう、引き続きさまざまな形で認知度向上に努めてまいります。



第30回太白区民まつり

関東支社

相模貨物駅で地元公民館による「親子見学会」を開催

2019年5月11日（土）に相模貨物駅にて地元公民館による「親子見学会」を開催し、午前・午後合わせて108名の親子連れが参加しました。終了後のアンケートでも「貨物駅が身近な存在になりました」や「電車好きの娘も普段接することのできない貨物に大変喜んでいました」などの回答をいただくなど、鉄道貨物輸送のことをアピールできました。

関東支社では、引き続きイベントの開催や参加、小中学生の見学受入れなどを行い、鉄道貨物輸送の紹介に努めて、地域の皆さまにご理解とご協力をいただけるよう取り組んでいきます。



相模貨物駅「親子見学会」

東海支社

「グランシップトレインフェスタ2019」に出展

2019年5月11日(土)・12日(日)に静岡市で開催された「グランシップトレインフェスタ2019」に出展しました。天候にも恵まれ、合計28,000名を超える来場者でにぎわう中、JR貨物グッズの販売や鉄道部品のオークションを実施したほか、トークショーにも出演し、JR貨物や鉄道貨物輸送の魅力を大いにPRすることができました。また、イベント当日の11日には臨時旅客列車が西浜松駅構内に停車し、エコレールマークちゃんに乗ったHD300でお出迎えするなど、支社・現場一丸となって取組みました。

東海支社では小中学校の見学者受入や映画撮影への協力に加えて、今後は自社で主催するイベントの実施を検討するなど、地域社会との積極的な交流を図っていきます。



にぎわうJR貨物ブース

お出迎えの準備をする
エコレールマークちゃん

八戸臨海鉄道

鉄道の日記念イベント ミニSL乗車会の開催

八戸臨海鉄道では鉄道の日記念行事の一環として、2018年10月に近隣の幼稚園児45名を招待し、ミニSLの乗車会並びにディーゼル機関車の運転台見学会を開催しました。子どもたちは大喜びで、中には「将来、機関車の運転士になりたい!」と目を輝かす子もいました。子どもたち、そして地域の皆さまにとって、鉄道による貨物輸送が少しでも身近に感じられる機会となるよう、今後もこうした取組みを継続していきたいと考えています。



子どもたちを乗せて走るミニSL

鹿島臨海鉄道

ちびっこギャラリー列車を運行!

鹿島臨海鉄道では沿線地域との連携の一環として、2018年9月より「ちびっこギャラリー列車」を運行しています。この列車は大洗鹿島線の運行車両のうち、アクアワールド大洗ラッピング列車(通称「サメ列車」)の車内中吊り及び窓上の広告スペースを展示スペースとして沿線の保育園や幼稚園などに提供し、園児たちの描いた絵を展示するもので、約1か月ごとに展示内容を入れ替えています。多くの乗客の皆さま、さらには絵を描いた園児やその保護者の皆さまに、「園児たちの描いた純粋で生き生きとした絵を楽しめる」としてご好評をいただいています。当鉄道をより身近に感じていただく取組みとして、今後も継続していきたいと考えています。



ちびっこギャラリー列車の車内

ジェイアール貨物・不動産開発

とよはしアートフェスティバル2019に協賛し「駐太郎まつり2019」として参加

ジェイアール貨物・不動産開発では2019年5月4日(土)・5日(日)に「とよはしアートフェスティバル2019」に協賛し「駐太郎まつり2019」として参加いたしました。

イベントでは、子供用運転士制服を着用した鉄道模型運転体験を実施したほか、豊橋駅貨物列車通過時刻表や機関車ぬり絵の配布を行い、2日間で約300名様にご来場いただきました。

当社では引き続き、地域の皆さまとの交流を通じたJR貨物ブランドの認知度向上に取組んでまいります。



鉄道模型運転体験の様子

関西支社

「鉄道貨物フェスティバル 新南陽駅初公開」を開催

2019年4月29日(月)に、新南陽駅において「鉄道貨物フェスティバル 新南陽駅初公開」を実施しました。当日はあいにくの雨模様にもかかわらず、約800名を超えるお客様にご来場いただき、普段見ることができない貨物駅構内や機関車運転台の公開、荷役・入換作業の実演、クイズラリーの実施など多くの催しを行いました。特に機関車運転台公開は人気で長蛇の列になるなど、多くのお客様に鉄道貨物輸送に関心を持っていただいていることを感じることができ、イベント公開の目的を達成することができました。今後とも「地域社会に愛される貨物駅」として相互に共存しながら発展していけるよう取組みを行ってまいります。



大人気の機関車展示



間近で荷役作業を実演

九州支社

貨物列車展示イベント

2019年6月18日(火)から8月15日(木)まで、九州鉄道記念館にて『機関車頑張る』という鉄道貨物輸送企画展が開催され、JR貨物の新制服や、貨物列車の写真等を展示いたしました。さらに、8月10日(土)と11日(日)には、門司機関区所属の電気機関車(EF81-303号機)及びコンテナ貨車(コキ104-1517)1両を展示し、2日間で2,200名以上のお客様にご覧いただきました。めったに見ることのできない、コンテナ内を見学し、コンテナの荷物を知っていただき、鉄道貨物輸送に対する理解を深めていただくことができました。



コンテナを開扉して内部を公開

教育方針

2019年度よりスタートした新人事制度に基づき、社員が生き生き伸び伸びと仕事をし、やりがいと自分の成長を感じられるよう、中期的な人材育成体制の整備に取り組んでいます。基本的には、「JR貨物グループ 中期経営計画2023」の重点戦略である「社員教育の充実」を前面に掲げ、JR貨物グループが一丸となって社員の働きがい向上と能力開発を推

進し、着実な技術継承と人材の活用に向けた人材育成を目指します。また、教育プログラムの策定にあたっては、教育規程の「目指すべき社員像」を目標とした人材育成をベースとします。このほか、ダイバーシティの一環として、2019年4月には女性社員の研修施設を整備するなど、継続的な人材育成の充実に取り組んでまいります。

技術・知識の着実な継承

当社では、「安全教育」、「技術継承教育」、「管理者・若年者教育」の3つに重点を置いた職能別教育を展開しています。最重点実施項目として「技術継承教育の推進」については、技能・知識を着実に継承していくため、中央研修センターに、運転士養成グループをはじめ、車両検修、保全工事、駅業務の各教育グループを設置し、JR貨物グループ一体となった教育の実施を目指しています。特に車両検修や保全工事などの研修のほか、委託会社・協力会社の社員も参加することを推進しているプログラムとして、駅における荷役作業の教育体制を構築するための「フォークリフト指導担当者研修」や「荷役競技会」を開催するなど、支社および現業機関とも連

携し、JR貨物グループ全体で知識・技能の深度化を図ってまいります。



フォークリフト指導担当者訓練風景

インターンシップの開催

当社では、就職活動に臨む大学生・大学院生を対象にインターンシップを開催しています。夏休み中に開催している「3Daysインターンシップ」では、当社オリジナルのボードゲームを用いて物流のスケール感を楽しみながら体感してもらうほか、ワーク形式で鉄道貨物輸送について学んでもらうプログラムを用意しています。

そのほかにも、特定の業務分野に焦点を絞った「系統別インターンシップ」や、首都圏以外にお住まいの方にも気軽に参加していただけるよう名古屋・大阪・北九州地区でもエッセンスを絞った「1Dayインターンシップ」を開催しています。

また、(一社)日本物流団体連合会が主催する「物流業界インターンシップ」にも毎年参加しています。



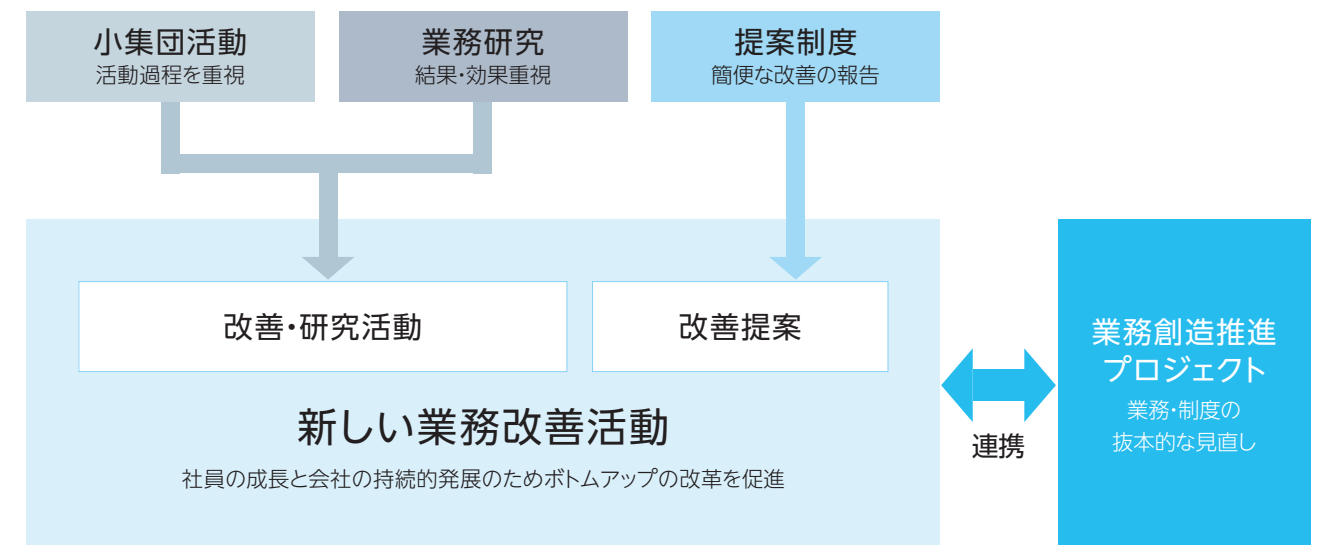
当社オリジナルのボードゲームを用いたグループワーク

新しい業務改善活動

当社では、社員の業務改善に対する意欲の向上やチームワーク・問題解決能力を高め社員一人ひとりの自己成長を促すことを目的として、ボトムアップによる業務改善である小集団活動に取り組んできました。また、業務課題解決のため職場全体での取組み・技術的研究を主眼に置いた業務研究や、身近な業務改善を実施し簡便に報告できる提案制度の構築などにも取り組んできました。

一方、2016年10月より業務創造推進プロジェクトが全社運動として始まり、業務の抜本的な見直しなどを進めています。また、2019年4月には新たにブランドメッセージ『Challenge and Change 挑戦、そして変革』が制定

されたほか、社員のやる気を尊重する新人事制度への見直しが進められました。このような中、業務改善活動自体も、社員の成長と会社の持続的発展のために、より革新的な改善が提起されるよう見直ししていく必要がありました。このため、社員が業務改善活動へより参加しやすく、従来の問題解決手法や活動期間にこだわらない取組みとするなどの見直しを図り、小集団活動・業務研究や提案制度の活動体系を2019年度に一体化しました。優秀な改善活動や提案については、業務創造推進プロジェクトや主管部で全国への水平展開を検討していきます。



多様な人材の活躍に向けた取組み

さまざまな価値観やバックグラウンドを持つ人材が活躍することが企業の競争力につながるという認識に立ち、当社ではダイバーシティの推進に継続的に取り組んでいます。特に女性の活躍推進は重要な戦略的課題であり、鉄道の現場も含め女性の活躍するフィールドを順次広げています。また、障がいのある方の採用も引き続き進めるとともに、多様な人材を受け入れる土台(風土)づくりのため「ダイバーシティ・セミナー」を全社的に開催し啓発活動にも取り組んでいます。

一方、ダイバーシティを推進するためには、ワークライフバランスや働き方改革(柔軟な働き方)などの実現が重要

な課題になります。育児短時間勤務の対象を小学校3年生までに延伸するなど、社員一人ひとりがやりがいと充実感を持って働ける環境づくりに努めています。

■女性活躍推進に向けた自主行動目標
[2021年度末までの達成目標]

1. 正社員採用者に占める女性割合を10%以上とする。
2. 女性正社員の離職率を男性並みの2%以内とする。
3. 女性管理職の人数を10人以上とする。

VOICE

～検修(車両メンテナンス)業務で活躍する女性社員～

工業高校出身で機械(メカ)に興味があり、実際に現場で働けると聞いてJR貨物に入社しました。おもに機関車のメンテナンス業務に従事していますが、デスクに座っての事務作業よりも現場で体を動かす方が好きなので、毎日楽しく仕事に励んでいます。ときには力作業で苦労することもあります。先輩方には男女の区別なく指導してもらっており、日々勉強の毎日です。機関車の世界は奥が深いので、これからも現場で腕を磨いて先輩方に安心して仕事を任せてもらえるようになりたいです。まだまだ女性が少ない職場ですが、狭いスペースでの細かな作業など女性に向いている面もあるので、機械好きの女性にはぜひこの仕事にチャレンジしてみしてほしいです。



愛知機関区 車両係
渡辺 早紀(19歳)

TOPICS

時差Bizへの参画

東京都では2020年に開催される東京オリンピックを契機とした、新しいワークスタイルや企業活動の東京モデルの確立を目指し「スムーズビズ」を提唱しています。当社も、本社及び関東支社において「時差Biz(時差出勤)」へ参画し、交通混雑の緩和に貢献するとともに社員のワークライフバランスの実現を図っています。



海外への技術支援等の取組み

海外事業部では、『海外における鉄道貨物輸送事業等の実施に向けた調査・検討』を中心に、『海外での鉄道貨物輸送の調査・技術支援』、並びに『海外の鉄道事業者等が当社の貨物駅、機関区、車両所等の施設を視察する際の対応』を行っています。

『海外における鉄道貨物輸送事業等の実施に向けた検討』では、タイ国鉄と共同で鉄道貨物輸送事業の実施に向けた調査を行っていますが、それに加え、2018年度からは、インド国において、完成車を鉄道輸送するための調査・検討を開始しました。インド国では、2018年度の自動車販売台数は438万台と日本に次ぐ世界第4位に位置し、2020年度には日本を抜いて世界第3位となると想定されており、今後も自動車生産台数の増加が見込まれています。その一方で、大型トラックの規制強化(トレーラー長:



大宮車両所での技術支援

22m⇒18m)によりキャリアカー1台当たりの自動車輸送可能台数が減少するなど、キャリアカー不足、及び運賃上昇が懸念されています。そのため、日本の鉄道輸送技術を活用して完成車の鉄道輸送ネットワークを構築、完成車輸送のモーダルシフトを実現することにより、インド国におけるキャリアカー不足・交通渋滞・交通事故・環境問題等の諸課題の問題解決を図るとともに、マルチ・スズキをはじめとするインド国に進出している日系自動車製造企業にも裨益をもたらすべく、鴻池運輸株式会社と実現可能性調査を実施しています。

『海外における技術支援』では、インド国の在来線で鉄道事故が多発しているため、インド国政府から日本政府の



インドの日系自動車メーカーとの打合せ

技術支援を要請し「鉄道安全に関する協力覚書」が交わされました。その覚書に基づき、インド国の鉄道安全性向上計画を策定するため、軌道、車両、安全マネジメントの3分野に関する調査団を組織し、当社は、車両分野に対する調査団員の派遣を行うとともに、インド国鉄の車両分野の社員を日本に招聘し、技術支援研修を行っています。

『当社施設の視察対応』では、発展途上国を中心に日本の鉄道貨物輸送の優れた技術やノウハウが評価されており、海外からの視察要請が多く寄せられています。2018年度は、アラブ首長国連邦、マレーシア、タイ、インド、バングラデシュなどから、運輸省や国鉄の幹部だけでなく大学関係者も含めて貨物駅や機関区、車両所を訪れました。当社としても、その国での技術支援や鉄道貨物輸送事業等を見据えながら、日本の鉄道貨物輸送の技術やノウハウの一端を紹介しています。



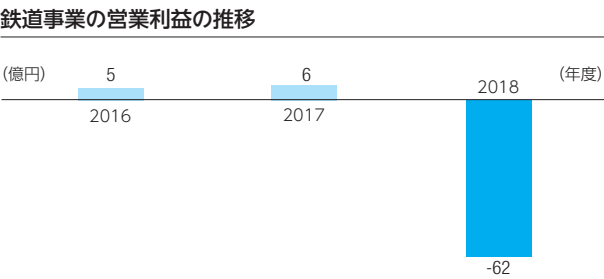
東京(夕)駅での視察の状況

1 事業の経過及びその成果

●2年連続(2016・2017年度)で鉄道事業黒字を達成したものの、自然災害の影響により減益(赤字)

鉄道事業の営業収支 (単位: 億円、単位未満切捨)

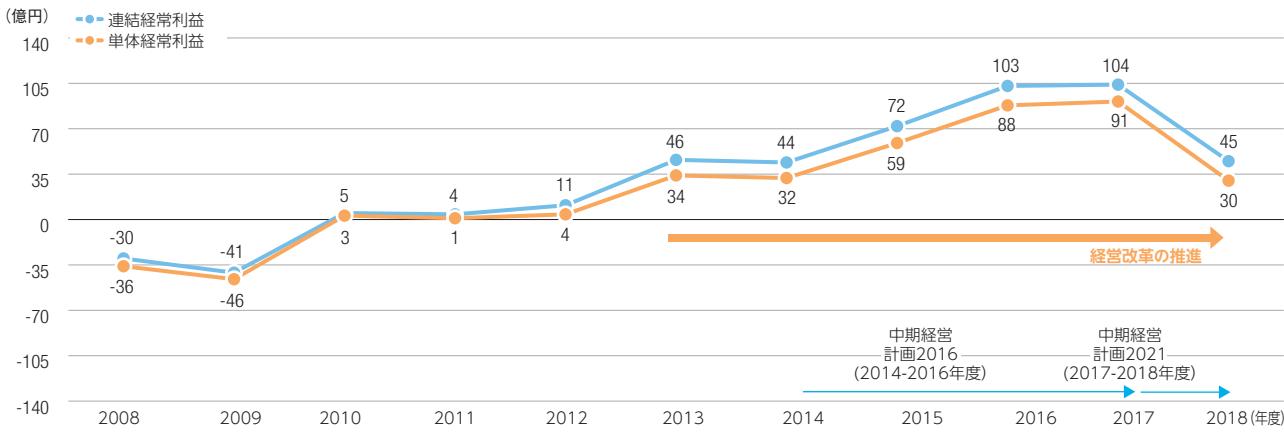
	2017年度(A)	2018年度(B)	比較(B-A)
営業収益	1,411	1,355	-56
運輸収入	1,227	1,136	-91
コンテナ	1,127	1,035	-92
車扱	99	100	1
その他収入	183	218	35
営業費	1,405	1,417	12
人件費	402	398	-4
物件費	761	781	20
減価償却費	183	180	-3
租税公課	61	60	-1
営業利益	6	-62	-68



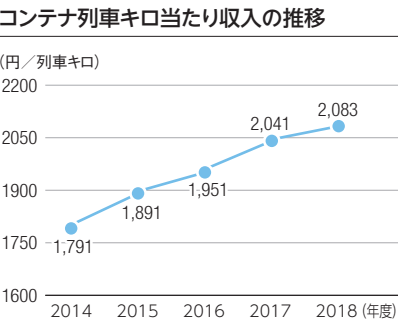
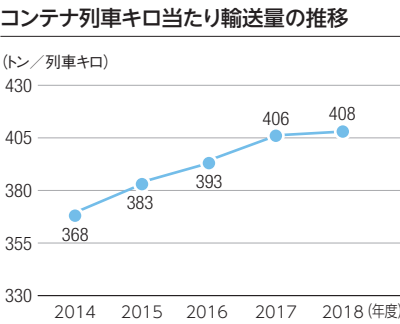
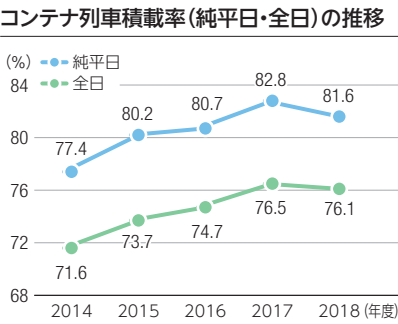
当期は、大阪府北部地震(6月)、平成30年7月豪雨(7月)、台風21号(9月)、平成30年北海道胆振東部地震(9月)など、相次いで自然災害が発生。
列車運休本数は6,505本、減収額(運輸収入)は125億円、災害損失(特別損失)は24億円。
また、自然災害による運輸収入の大幅な減収に対し、保険適用により40億円を補てん。

●経常利益は減益となったものの、黒字を確保

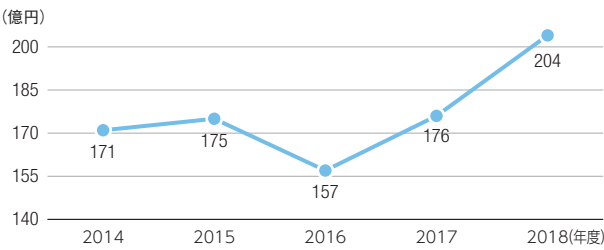
単体経常利益と連結経常利益の推移



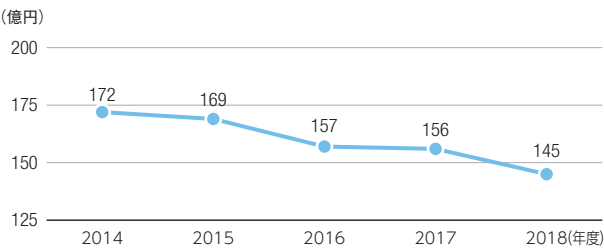
●輸送体系の再編・強化により収入拡大と輸送効率の向上を推進



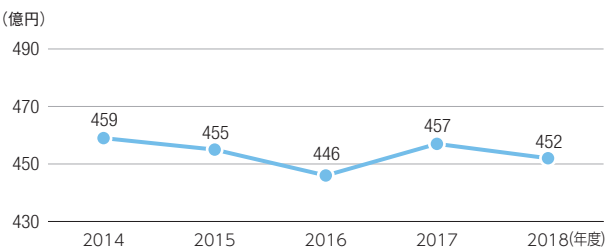
修繕費の推移



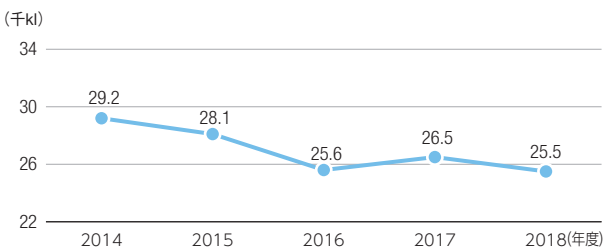
空コンテナ回送費の推移



業務費の推移



機関車燃料消費量の推移



2 2018年度の経営成績

全事業

- 連結・単体ともに減収減益となったものの、営業利益、経常利益は黒字を確保
- 当期純利益(連結は親会社株主に帰属する当期純利益)は、平成30年7月豪雨の対応に伴う費用等の災害損失(24億円)、東京レールゲートWEST開発に伴う撤去費等(19億円)を特別損失に計上したこと等により7年振りに赤字

	連 結	対前期比	単 体	対前期比
営業利益	58 億円	△52.6%	44 億円	△59.2%
経常利益	45 億円	△56.8%	30 億円	△67.0%
親会社株主に帰属する当期純利益	△2 億円	—	△9 億円	—

鉄道ロジスティクス事業

- 自然災害の影響による運輸収入の減(125億円)等により、連結・単体ともに減収減益、3年振りの赤字
- 2018年度は相次いで自然災害が発生、自然災害による運輸収入の大幅な減収を受け、保険適用により40億円を補てん

	連 結	対前期比	単 体	対前期比
営業収益	1,672 億円	△3.5%	1,355 億円	△4.0%
営業利益	△53 億円	—	△62 億円	—

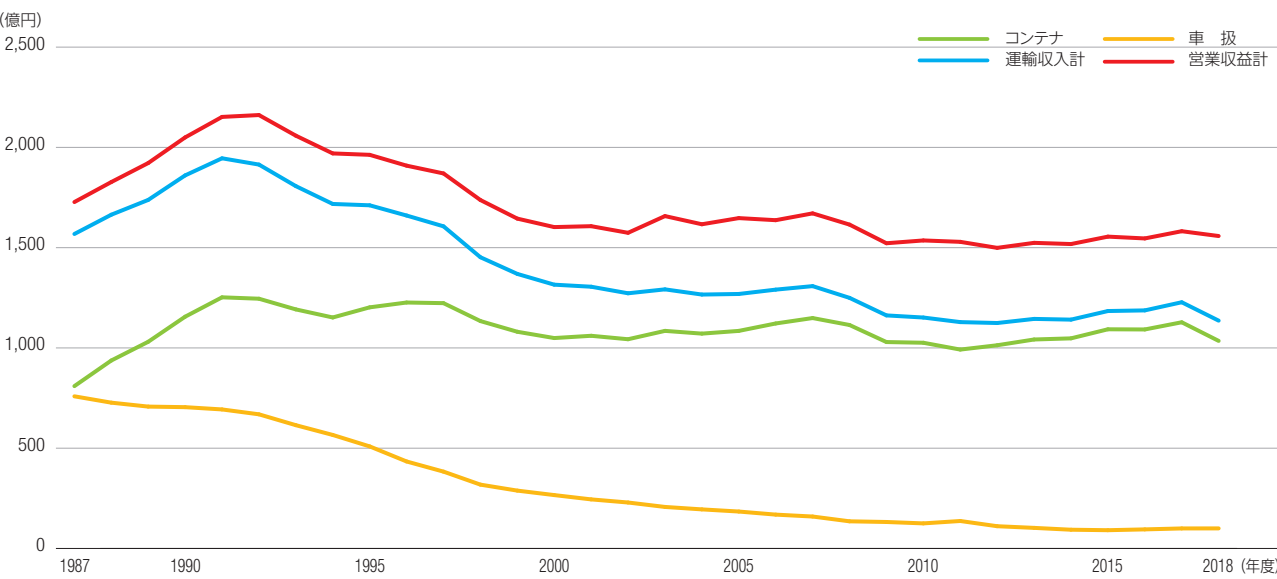
不動産事業

- 連結・単体ともに増収増益、高い利益水準を維持

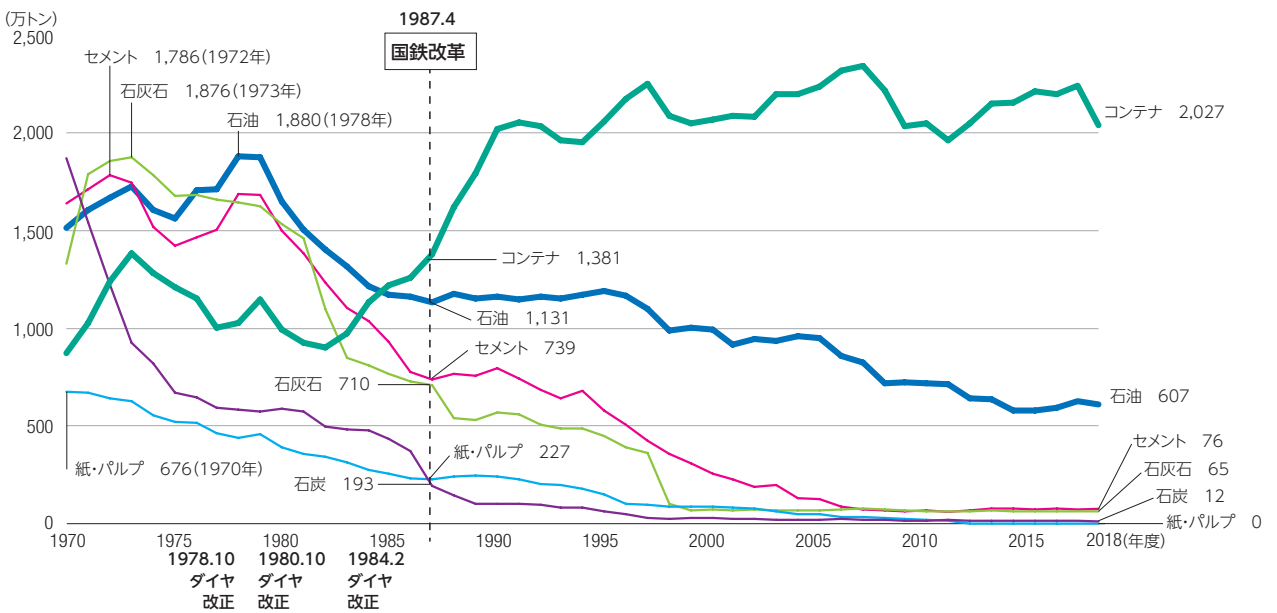
	連 結	対前期比	単 体	対前期比
営業収益	251 億円	+17.5%	203 億円	+18.5%
営業利益	109 億円	+5.2%	106 億円	+4.0%

参考データ

営業収益(単体)の推移



鉄道による輸送品目の移り変わり



従業員に関するデータ

	2016 年度	2017 年度	2018 年度
従業員数 (名)	5,602	5,529	5,406
男性	5,570	5,487	5,321
女性	32	42	85
女性管理職数 (名)	2	5	7
育児休業取得者数 (名)	9	8	21
男性	4	4	3
女性	5	4	18
死亡災害件数	0	1	0
JR貨物	0	1	0
協力会社	0	0	0
休業災害件数	17	12	18
JR貨物	9	2	12
協力会社	8	10	6

JR貨物レポート2019 社外監査役コメント



常勤監査役(社外)
小西 昭

JR貨物がその事業活動を通じて社会にどのような価値を提供し、さらに今後どのような企業になることを目指すのか。この報告書を通じてより多くのステークホルダーに「挑戦、そして変革」を目指す当社を知っていただく上で、とてもよい報告書となっていると思います。社外であるとともに常勤の監査役として2019年6月に当社に関わることで、2019年3月に前計画の「JR貨物グループ 中期経営計画2021」をローリングして「JR貨物グループ 中期経営計画2023」が改めて策定され、その実現を目指しグループ全体として情熱的に取り組んでいることを肌身に感じるとともに、本報告書がより多くの方々に読まれることを願う次第です。

元来「株式会社」とは「お金を稼ぐ」ために作られる組織です。しかし世界的な社会・経済・環境の変貌の中でそれだけでは存続できません。コーポレート・ガバナンスや内部統制は、業務上の面倒な負担などではなく、新たな時代背景の中では人間の骨格や筋肉のように競争に負けずに健全

に成長していくために不可欠となる前提です。その上で会社の舵取りをする経営の理念がCSRであり、昨今はSDGs（持続可能な開発目標）、さらにそれを踏まえたESG（環境・社会・ガバナンス）としてブレイクダウンされていると私は理解しています。

当社は物流インフラの一端を担う企業としてESG経営にコミットメントしています。鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを推進して環境にやさしい物流を提供するとともに、総合物流企業へ進化していくことでお客様への最適なソリューションの提供を通じて社会的責任を果たしてまいりたい、との決意が述べられています。

全国に広がる鉄道貨物輸送網は、たくさんの当社グループの社員の皆さんが現場を担う、今後とも不断のブラッシュアップを重ねるべきコアの経営資源であることは言うまでもありません。一方、総合物流企業への進化と最適なソリューションの提供には、社員の一人ひとりが貨物(荷物)の荷主である「お客様」の立場を常に考えて動くことが必要になります。荷主は企業にとどまらず個人も含まれるでしょう。この「荷物」から「荷主」へ意識のスコープを広げることを「やりがい」と捉えていくことが「挑戦、そして変革」の大事なポイントの一つであり、広く消費者や市場へのアピールとなり経営自立にもつながるのではないのでしょうか。JR 貨物グループが一体となって、ますます挑戦と変革、そして成長していくことを期待します。

コメントを受けて

『JR貨物レポート2019』の発行にあたり、貴重なコメントをいただき、ありがとうございます。

当社では、2019年度よりスタートした「JR貨物グループ 中期経営計画2023」に合わせ、従来の『JR貨物 CSR報告書』を『JR貨物レポート』にリニューアルして発行することといたしました。

『JR貨物レポート2019』では、当社が社会に提供する価値をよりわかりやすく表現することを目指すとともに、ESG経営の実施状況についてよりイメージしていただきやすいように工夫することで、当社が果たしていく社会的責任と、今後目指していく将来の姿をご理解いただけるよう作成いたしました。

当社では、「鉄道輸送を基軸とした総合物流企業グループ」への成長を目指して各種施策を推進しておりますが、これらの取組みを推進していくにはステークホルダーの皆さまとの対話を通じた相互理解が不可欠であると考えております。引き続き、本レポートをはじめ、さまざまな機会を捉えて、より多くのステークホルダーの皆さまとのコミュニケーションを図りながら、地域・社会・産業と調和のとれた持続的な発展を目指してまいります。

経営企画部長
高橋 秀仁

