Challenge and Change
JR貨物グループ

エコレールマーク

JR貨物グループレポート 2021

Sustainability Report

社会に価値をもたらす
総合物流企業グループをめざして

ミックス
責任ある木質資源を使用した紙
FSC® C007665

non VOC ink eco UV

水をつかわない
環境にやさしい
印刷です。

JR貨物グループ

私たちは、鉄道を基軸とした
総合物流企業グループとして
最適なソリューションを提供し
社会価値向上に貢献します

Challenge and Change
JR貨物グループ

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

編集方針

本レポートは、JR貨物グループに関わる多くの皆さまに対し、事業活動を通じて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、ありたい姿をご紹介しています。
また、JR貨物グループが果たすべきサステナビリティ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JR貨物グループの事業活動についてご理解いただけるよう努めています。

報告対象組織

JR貨物およびJR貨物グループ（一部、JR貨物単体の取組みも掲載しています。また、各種データについては特記なき場合、JR貨物単体のものを掲載しています。）

報告対象期間

2020年度（2020年4月1日～2021年3月31日）

（一部には、2019年度以前の情報や2021年度の活動も含まれています。）

Contents

Introduction 4
輸送効率化とグリーン化両立の軌跡 6
社長メッセージ 8
JR貨物グループ 長期ビジョン2030 10
特集1：新規事業へのチャレンジ 12
特集2：海外展開 14
JR貨物グループが社会に提供する4つの価値
① 物流生産性の向上 16
② 安全・安心な物流サービス 22
③ グリーン社会の実現 26
④ 地域の活性化 32
社員の働きがいの実現 36
ダイバーシティ＆インクルージョン 38
満足感が得られる仕組みの構築 41
価値創造を支えるガバナンス 42
外部有識者とのダイアログ 44
社外取締役メッセージ 47
コンプライアンス・リスク管理の取組み 48
SDGs・ESG経営の取組み 52
データ（財務、非財務、環境、人材） 54
トピックス：SDGs広告「第70回日経広告賞」受賞 56
JR貨物の概要、JR貨物グループの事業系統図 57

サステナブルな物流を担う
プラットフォーマーの使命

2050年カーボンニュートラルの実現――。
このチャレンジングな目標の達成に向け、大量の貨物を、低い環境負荷で運ぶことのできる、貨物鉄道輸送に対する社会の期待が高まっています。

JR貨物グループは、貨物鉄道輸送によって幹線物流を担う物流プラットフォーマーとして、トラック、船舶、航空機といった他モードと連携した、「モーダルコンビネーション」を推進し、社会の持続的な成長に貢献する、効率的な物流の普及に取り組んでいます。持続可能な開発目標（SDGs）の目標17に掲げられた、「パートナーシップで目標を達成しよう」との理念にもとづくソリューションの一つです。

自然災害が激甚化し、人口減少に伴って人手不足が深刻化しています。存続の危機に瀕する地域が増加しています。日本の経済、社会はさまざまな局面で「サステナビリティ」への挑戦が続いています。JR貨物グループは、これまで蓄積し、磨きをかけてきた「運ぶ」機能についてのノウハウを進化させ、インフラ資産をより効率的に活用しながら、ライフラインを担う責任を果たし、社会の発展に貢献する変化への挑戦を続けてまいります。

輸送効率化とグリーン化両立の軌跡

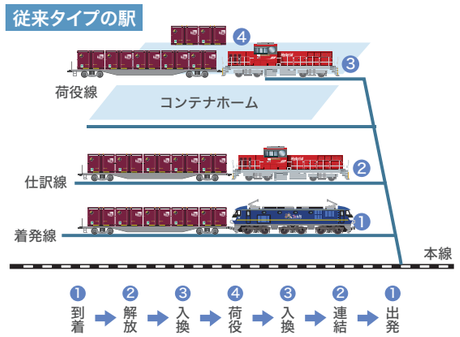
（28～30ページ「JR貨物グループが取り組むCO_2削減」を併せてご覧ください）

駅での荷役作業の迅速化

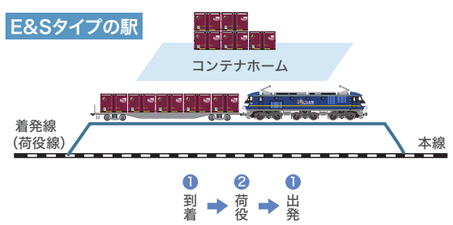
E&S（Effective&Speedy）方式

コンテナを本線上の列車から荷役することを「E&S（着発線荷役）方式」といいます。従来は駅構内での複雑な入換作業が必要でしたが、E&S方式では着発線上の荷役ホームがあるため、入換用のディーゼル機関車を用いることなく、列車が駅に到着した直後にコンテナの積み卸しを行い、そのまま発車できます。

従来タイプの駅



E&Sタイプの駅



一編成あたりの輸送量の増強

10トントラック65台分の貨物を一度に輸送可能な、26両編成の貨物列車の運行区間を延伸してきました

機関車・駅のグリーン化

鉄道事業（列車運行および貨物駅での入換作業・荷役作業等）における軽油使用量

（2004年度の使用量＝100%）

1990
- ■ 1987年 JR貨物グループ発足

1995
- ■ 1994年 国連気候変動枠組条約発効
- ■ 1997年 京都議定書採択

2000
- 1986年 岐阜（タ）新南陽 E&S方式導入
- 1987年から1999年まで15駅にE&S方式を導入
- 1998年3月 東海道本線26両化
- 1997年3月 ディーゼル機関車296両

2005
- 2000年 高松（タ）
- 2001年 八戸貨物 土浦 安治川口
- 2002年 高岡貨物 北九州（タ） 熊本
- 2003年 金沢（タ） 神戸（タ）
- 2006年 鳥栖（タ）
- 2007年3月 山陽本線（～北九州（タ））26両化
- 2004年度 100%

※2006年3月に発行した初の「環境・社会報告書」にて、軽油使用量（2004年度分）について初めて公表

2010
- ■ 2008～2012年 京都議定書第一約束期間（先進国全体で温室効果ガスを1990年比5%削減）
- 2010年 試作車完成
- 2008年 HD300形式機関車開発着手
- 2011年 熊本
- 駅電化による入換作業のディーゼル機関車廃止・削減
- ディーゼル機関車63%削減（1997年3月～2021年3月）
- 京都貨物など6拠点
- 2011年3月 福岡（タ）まで26両化完成
- 2013年 吹田（タ） 百済（タ）

2015
- ■ 2015年 □パリ協定 □地球温暖化対策計画（2030年度に温室効果ガスを2013年度比26%削減）
- 2019年 横浜羽沢

2020
- ■ 2020年 政府、2050年カーボンニュートラル宣言
- 2021年10月 E&S方式 31駅
- 2021年 南福井
- 最大26両編成 12フィートコンテナ130個 ＝ ×65
- 2021年3月 ハイブリッド式機関車40両
- 2021年3月 ディーゼル機関車109両
- 2019年 横浜羽沢

鉄道貨物で1トンの荷物を1km運ぶ際のCO_2排出量
※2019年度

営業用トラックの 約13分の1

船舶の 約半分

2020年度 63% 2004年度比

社長メッセージ

「４つの社会価値」の提供で持続可能な社会の実現に貢献

1 「４つの社会価値」の提供

JR貨物グループは、2021年１月、「JR貨物グループ　長期ビジョン2030」を策定、公表しました。

今、世界そして日本では、かつてない速度で社会・経済・環境・技術の大きな変化が起きています。また、新型コロナウイルスという未曽有のパンデミックも発生し、人々の生活や経済活動に極めて大きな影響を及ぼしています。企業が、社会から認知され評価され、持続可能であるためには、そのような変化にも対応できる社会価値を提供し、持続可能な社会の実現に貢献していかなければなりません。

そのことを実現するためにＪＲ貨物グループとしてどうあるべきかについて議論をし、「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」を策定し、鉄道を基軸とした総合物流企業グループとして最適なソリューションをお客様に提供し社会価値の向上に貢献していくことを、「2030年に目指す姿」として掲げています。

ＪＲ貨物グループが社会に提供する価値は、①物流生産性の向上、②安全・安心な物流サービス、③グリーン社会の実現、④地域の社会・経済の活性化、の４つです。

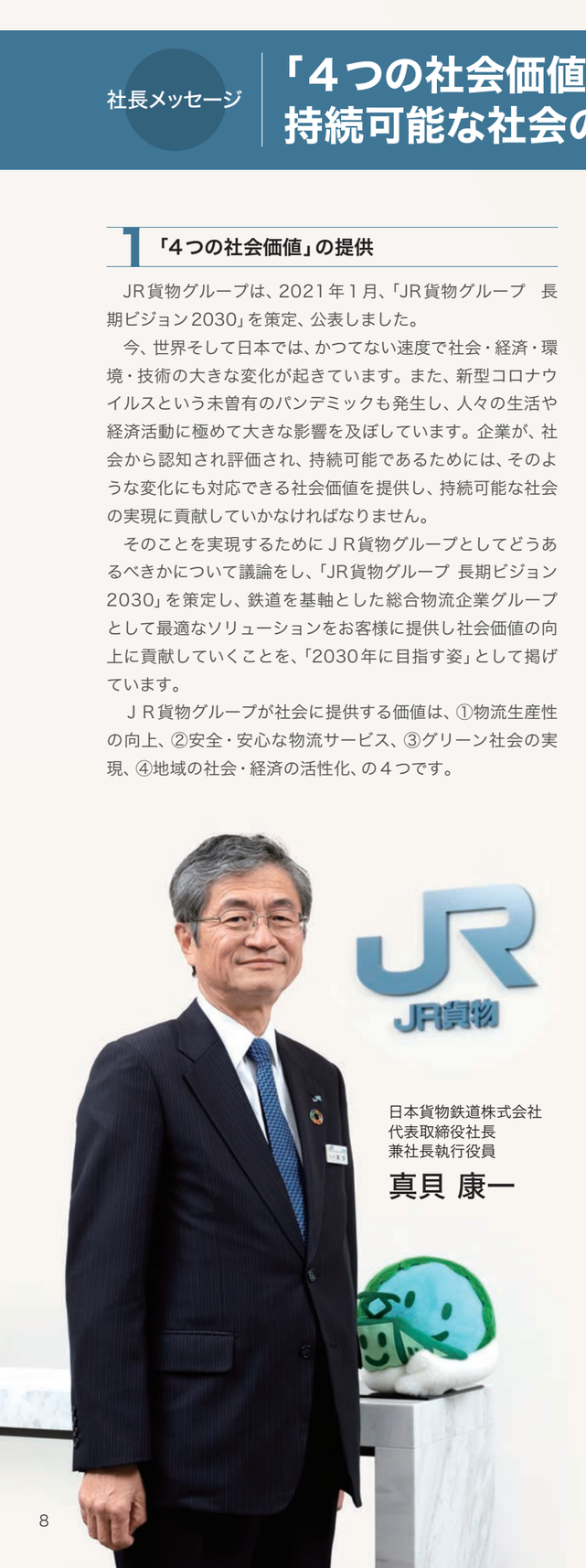
これら４つの社会価値を提供するという使命を果たすための大きな２つの柱は、

- 環境特性と労働生産性に優れた鉄道輸送を基軸とした総合物流事業を展開し、サプライチェーンを構築することにより、物流生産性と安全・安心な物流サービスという社会価値を実現していくこと
- 総合物流事業とのシナジー効果を発揮させつつ不動産事業も発展させていくことにより、グリーン社会の実現と地域の社会・経済の活性化という社会価値を実現していくこと

です。そのための具体的施策として、

- 在来線・新幹線という鉄道インフラを人流・物流とで有効に共用で活用することにより、全国をつなぐ幹線物流である貨物鉄道ネットワークの強靭化を図ること
- 貨物駅の高度利用により物流施設「レールゲート」や「積替ステーション」の全国展開を図ることにより、貨物駅における他の物流モードとの物流結節点機能を向上させること
- 不動産事業のノウハウを最大限に活用することにより、不動産開発を展開すること

の３つの施策を実施していきます。



日本貨物鉄道株式会社
代表取締役社長
兼社長執行役員
真貝 康一

2 これからあるべき物流の姿の実現

これからの物流のあるべき姿として社会から求められるものは、次の３点であると考えています。

1）物流の脱炭素化を図ること

物流は、社会・経済の基盤であり、地球温暖化による大きな影響が出てきているなかで、物流全体の脱炭素化、カーボンニュートラルを強力に進めていかなければなりません。

貨物鉄道の環境特性は、輸送トンキロ当たりCO_2排出量でトラックの約１／13、船の約１／２と圧倒的です。さらに、人口の減少や働く価値観の変化による労働力不足のなかで、10トントラックで最大65台分に当たる大量物資を１編成の貨物列車で一度に運ぶことができるという優れた労働生産性も併せ持っています。

鉄道モードの圧倒的な環境特性は、レールと鉄輪間の摩擦係数の低さに由来するものです。特に、大量物資や重量物資を中長距離・平面方向に運ぶことにおいてその特性を発揮しますので、これからの技術革新による新しい技術を鉄道モードにさらに導入していくことにより、その環境特性はますます発揮されます。物流全体に占める貨物鉄道のウェイトをより一層高め、物流全体の脱炭素化を進めていかなければなりません。海外においてもヨーロッパが先導し、物流・人流を支える交通インフラとして鉄道輸送を推進する取組みが実施されています。

2）物流の強靭化を図ること

物流は、人々の生活の豊かさや産業の発展という社会的な価値を高めていく社会インフラの基盤として、その長期的な持続可能性を確保するためには、平常時はもとより災害時・異常時にあっても、円滑な物流が確保される強靭化（レジリエンス）を図る必要があります。

特に近年、貨物鉄道が走行する在来線においても、災害が頻発化・甚大化しており、毎年、自然災害の発生により、物流が寸断されています。2018年７月の西日本豪雨、2019年10月の東日本台風、2020年７月の九州豪雨、2021年８月の西日本大雨等により、貨物鉄道が長期間不通となり、物流に大きな支障が発生しました。

在来線鉄道は、基本的に、明治時代に、その当時の鉄道土木技術を前提として、ルートが構成され、川沿い、山裾を縫うように走行する区間が多いため、災害の影響を受けやすく、また災害を受けてからの復旧に全力を尽くしているものの時間を要しています。

新型コロナウイルスという未曽有のパンデミックにより人々の移動が長期間制約を受けるという異常時においても、物流は、影響を余儀なくされた人々の生活や経済活動を支えるとともに、異常時の医療活動、支援活動等に役割を果たし続けていくことが求められます。

強靭化のためには、物流を担う各モードが寸断されることがないような予防的措置を講じつつ、高速道路や新幹線と同様に、現代の新技術で、既存のインフラを災害・パンデミック等異常事態に対し、各モードを強靭なものに再構築していかなければなりません。併せて、各モード間の結節を向上させることにより、各モードが寸断された場合の他のモードへの代替可能性を高める必要があります。

3）物流のシームレス化を図ること

物流は正に「物の流れ」をスムーズにすることで社会的価値を高めます。鉄道、トラック、船、飛行機それぞれ特性を有する輸送モード間の結節をいかに高めていくかが重要です。現在、貨物駅の高度化に、物流施設「レールゲート」とコンテナ積替施設「積替ステーション」を構築し、トラックとの結節点機能を強化し、さらに近々新設される新仙台貨物ターミナル駅をターゲットに新技術を利用した駅機能の自動化を図ります。このような取組みを全国で強力に展開していく必要があります。

3 「モーダルコンビネーション」によるSDGsの実現

これら、物流の脱炭素化、物流の強靭化、物流のシームレス化を強力に進め、これから目指していく持続的な社会において求められる物流を実現していかなければなりません。

物流・人流を支える社会インフラである交通インフラの脱炭素化、強靭化、シームレス化を図る観点から、既存のモードやインフラに新しい技術を積極的に取り入れ、それぞれのモードの特性を活かし、既存の枠にとらわれることのない未来に向けての交通インフラの最適解を求めるという、「モーダルコンビネーション」の大きなデザインを描き、その姿に向かっていかなければならないと考えています。

現在、旅客鉄道会社では、新幹線のスペースを利用した少量・小口商品についての物流に取り組んでいます。新幹線という高速かつ災害耐性のある鉄道モードを人流と物流とで、共同で活用することは、持続可能な社会を構築していくうえで追求すべきことです。安全で安定した大量物資や重量物資の高速輸送が可能な貨物新幹線輸送に発展させていくことを、課題として認識しています。

物流という人々の生活と産業を支える各モードが、SDGs、持続可能な社会の実現という世界共通の目標に向けて連携し、これまでの社会インフラに新しい技術を導入し、新しい社会価値を実現していかなければなりません。

そのためにJR貨物グループは2019年４月に定めたブランドメッセージ「Challenge & Change～挑戦、そして変革」をこれからも進めてまいります。

2021年９月に、日本山村硝子様と植物工場事業の合弁会社を設立しましたが、社内で展開している業務創造推進活動での検討が結実した新規事業です。今後、ケールを主とした環境にもやさしい野菜工場を全国に展開していくことにより、４つの社会価値のうちグリーン社会の実現、地域の活性化に貢献していきます。社会価値の創造という視点で絞り込んだ他の３つの新規事業候補も検討を進めてまいります。

2021年９月、タイ王国での貨物鉄道輸送の事業化を目指し、初めての海外拠点となるバンコク駐在員事務所を設立しました。今後、約150年積み上げてきた日本の優れた貨物鉄道の技術や運営ノウハウを、タイをはじめアジアを中心とした海外に展開することにより地球の持続可能性に貢献していきます。

また、ハイブリッド機関車や第４次排ガス規制対応フォークリフトの導入を全国各駅で進めるとともに、2021年10月に、越谷貨物ターミナル駅の構内移送用トラックの燃料としてバイオディーゼル燃料の使用を開始しました。これからも貨物鉄道輸送の低炭素化策を実施し、グリーン社会の実現に貢献していきます。

これらの取組みのように、これからも優れたノウハウ・技術を持った会社と連携し、事業を変革し、社会が求める価値を提供していきます。

JR貨物グループは、全国をつなぐ環境特性や労働生産性に優れた貨物鉄道ネットワーク、全国・海外で働くグループ１万人の社員、貨物鉄道を基軸とする物流関連事業や不動産事業のノウハウを持っているという社会価値の創造のための独自の強みを活かし、これからも、SDGsという目標に向けて、One Groupとして、強い使命感を持ち、社会への貢献を続けてまいります。

JR貨物グループ

長期ビジョン2030

JR貨物グループは2021年1月に、「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」を策定しました。この長期ビジョンは、2019年に策定した「JR貨物グループ 中期経営計画2023」に取り組む中で、社会構造の変化や技術革新、さらに日本政府が宣言した「2050年カーボンニュートラル」などの持続可能な社会の実現に向けた取組みの進展を受け、JR貨物グループが総合物流企業グループとして社会に提供する価値を改めて定義するとともに、今後目指していく姿を長期的視点に立って展望し、そこへ向かうための取組み方針等について具体的に示したものです。

私たちは、鉄道を基軸とした総合物流企業グループとして
最適なソリューションを提供し社会価値向上に貢献します

2030年に目指す姿

総合物流事業の推進

全国をつなぐ幹線物流
鉄道ネットワークの強靭化

- 新たな輸送サービスの展開
- 鉄道事業基盤の強化
- 鉄道インフラ（在来線・新幹線）の有効活用

×

貨物駅の
物流結節点機能の向上

- 貨物駅の高度利用
- レールゲート・積替ステーションの全国展開

鉄道を基軸としたサプライチェーンの構築による
物流生産性・付加価値向上を実現

不動産事業のさらなる発展

不動産価値・事業ノウハウを
最大限に活用した不動産開発の展開

地域社会・経済の活性化に貢献し
総合物流事業とのさらなる
シナジー効果を創出

Vision 2030

JR貨物グループが社会に提供する4つの価値

JR貨物グループは、総合物流事業の推進や不動産事業のさらなる発展等を通じて、「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」に掲げる「物流生産性の向上」、「安全・安心な物流サービス」、「グリーン社会の実現」、「地域の活性化」の4つの価値を社会に提供していきます。

1 物流生産性の向上

- 鉄道を基軸とした総合物流サービスを展開しお客様に最適なソリューションを提供
- 幹線・中長距離輸送を担う大量輸送機関として労働力不足に対応

2 安全・安心な物流サービス

- 安全を前提とした安定輸送サービスを提供
- 持続的・継続的な物流サービスを提供し物流寸断による社会損失回避に貢献

3 グリーン社会の実現

貨物鉄道の優れた環境特性を活かすとともに環境に配慮した事業運営を進め、2050年カーボンニュートラルをはじめとするグリーン社会の実現に貢献

4 地域の活性化

全国をつなぐ貨物鉄道輸送サービスの提供、地域に応じた不動産開発を推進し地域社会・経済の活性化に貢献

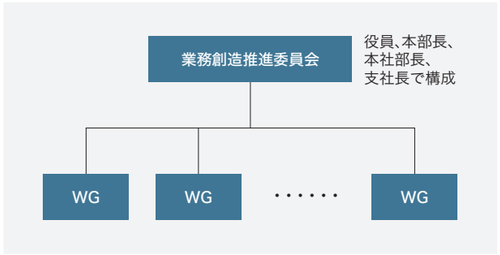
特集❶ 新規事業へのチャレンジ

芽吹き始めた「業務創造推進活動」

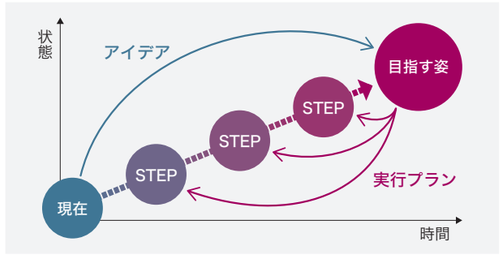
業務創造推進活動とは

業務創造推進活動は、これまでの常識にとらわれない自由な発想に基づき、ＪＲ貨物の将来のあるべき姿を議論し実現していく場として、2016年10月から始まりました。

系統別や目的別にワーキンググループ（WG）を設け、将来を担っていく若手から中堅社員が主体となって、これまでの仕事の進め方や諸制度等を全社挙げて抜本的に見直しを行い、各業務を改革するアイデアと実行プランを業務創造推進委員会に提言しています。その後、提言された実行プランを各業務部門が具体的な実行計画に練り上げ実行していきます。



系統別・目的別（組織横断）に本社・支社でWGを設置。2021年11月現在13WGが活動



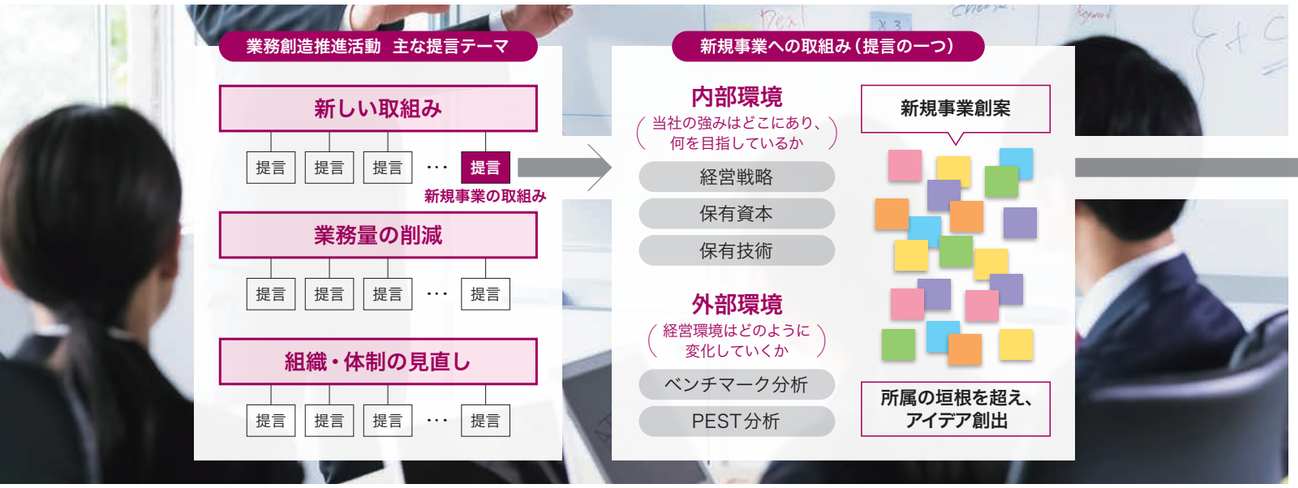
社員がJR貨物の将来の目指す姿を議論し実現していく、「場」

これまでの活動の主な成果

5年に及ぶ活動を通して、延べ18のWGが活動を行い、2021年9月までに業務創造推進委員会を39回開催、43件の提言を行いました。

これらの提言内容は、「業務量の削減」「組織・体制の見直し」「新しい取組み」の3つに大別できます。実現した主な施策は、車両管理システムの開発、モバイルパソコンの導入、車両の検査周期の延伸、経理センターの設置などがあります。

13ページでご紹介している植物工場事業についても、業務創造推進活動の中から出てきたアイデアを具現化したものです。



事例ご紹介　植物工場事業

日本山村硝子株式会社と「山村JR貨物きらベジステーション株式会社」を設立

社会に貢献し必要とされ続けるため「社会課題解決型」の新規事業への挑戦として植物工場事業に取り組みます。これはＪＲ貨物グループが社会に提供する４つの価値のうち、「グリーン社会の実現」と「地域の活性化」を実現する事業となります。

植物工場野菜は、気候変動や天候に左右されずに栽培可能です。生育に最適なLED光を採用していることで生育日数が露地栽培に比べて短い特徴があります。加えて、多段式での栽培により、土地に対する栽培面積が広いことから生産性が高く、SDGsにつながる事業でもあります。

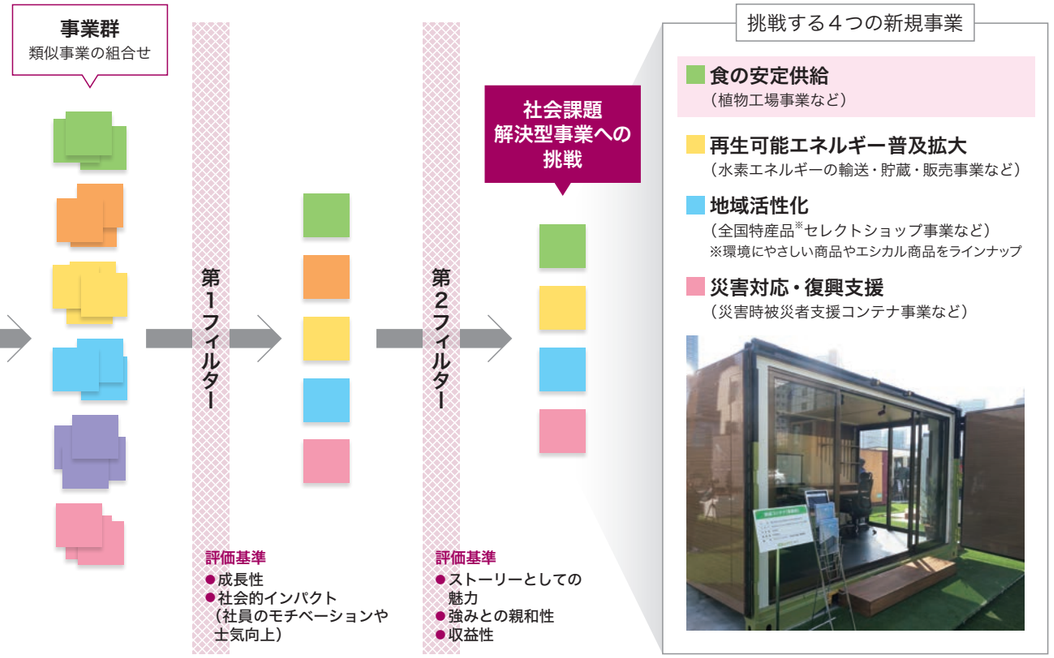
パートナーである日本山村硝子株式会社は、2006年より植物工場の研究開発を行っており、高品質な野菜を多品種栽培できるノウハウを有しています。2021年9月28日に合弁会社「山村ＪＲ貨物きらベジステーション株式会社」を設立しました。社名は、「山村」と「ＪＲ貨物」を冠し、日本山村硝子における植物工場野菜の自社ブランド「きらきらベジ」の短縮形である「きらベジ」と、生産する場として、ＪＲ貨物の駅を連想させる「ステーション」から命名しました。

新設する工場では、ケールなどの高機能野菜を栽培する予定です。

白色光

LED光

商品イメージ



特集❷ 海外展開

アジアにおける物流生産性の向上とグリーン社会への貢献

第１回輸送トライアル列車全景（Map Ta Phut駅）

タイ王国における展開

JR貨物では、「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」で掲げる「海外事業の展開」の取組みの一環として、タイ王国（以下、タイ）を中心に貨物鉄道輸送事業の実施に向けた調査を行ってまいりましたが、バンコク駐在員事務所を開設し、取組みを強化します。

1. 検討の契機

タイでは、タイ国鉄（State Railway of Thailand : SRT）がタイ全土での鉄道運営を担当していますが、貨物鉄道輸送は一部の区間に限られ、貨物輸送のほとんどはトラックに依っています。タイ政府は鉄道を積極的に活用する方針を打ち出しており、2015年５月にタイと日本の政府間で結ばれた鉄道協力の覚書に基づき、日タイ両国共同で貨物鉄道輸送の事業化について検討を進めることとなりました。当社は同年６月より国土交通省によるタイ国内での実態調査に参加して以降、日本政府の支援を受けながら事業化を検討してきました。

第３回WC（DRT会議室）

第１回輸送トライアル荷役状況（Map Ta Phut駅）

2. 危険品の貨物鉄道輸送

タイでは危険品を鉄道コンテナ輸送するための法律・規程が不十分で、輸送需要の事業化のためには法律・規程の整備が不可欠です。これらの法律・規程の整備を目的として、タイ運輸省は鉄道局（Department of Railway Transport : DRT）などの関係部局などで構成されるワーキングコミッティ（WC）を2019年12月に組織しました。当社はタイ鉄道局に対して鉄道による危険品輸送の実施を提案しており、第１回WCよりアドバイザーとして参加し、日本で実施している危険品鉄道輸送の事例紹介や、タイ側へのアドバイスを行っています。

危険品コンテナの鉄道輸送に先立ち、タイ国鉄がタンクコンテナの輸送経験がなかったことから、ISOタンクコンテナの輸送可否を確認するため、2020年12月にタイで液体窒素を用いた第１回輸送トライアルを実施しました。第３回のWCでは、2021年にLNG（液化天然ガス）タンクコンテナの輸送トライアルを実施し、必要となる法制度・規程の検証を実施する計画を策定しました。

3. バンコク駐在員事務所の開設

タイにおける鉄道輸送の民間開放について動きが進んでおり、現地に駐在してタイ政府や現地企業の最新動向を調査することが必要となったことから、2021年９月にタイの首都バンコクに当社初の海外拠点となる「バンコク駐在員事務所」を開設しました。

バンコク駐在員事務所では、タイ・ASEAN等の地域における貨物鉄道事業参入に向けた現地情報の収集および同地域に関わる案件対応に取り組みます。

当面は貨物鉄道輸送事業の実現を目的とした情報収集を進めつつ、今後は、当社の中期経営計画や長期ビジョンに掲げる総合物流企業グループの実現に向けた日本国内での取組みと連動しながら、タイでの貨物鉄道事業を基礎とした総合物流のあり方について検討を進めていきます。

2015年の活動当初から続くタイ国鉄との協力関係

JR貨物は2015年のタイにおける活動当初から、タイ国鉄と協力関係にあります。慢性的な赤字と設備の老朽化に悩まされているタイ国鉄は政府から経営改革と業務改革を求められており、鉄道貨物事業の黒字転換を成し遂げたJR貨物のノウハウに関心を寄せ、協力を期待しています。

2015年には当時の総裁代行のPrasert氏、営業部長のVoravuth氏（後に総裁代行）、運輸部長のTanongsak氏（後に副総裁）を始めとするタイ国鉄一行が来日し、東京貨物ターミナル駅や川崎車両所を視察しました。2016年にはJICAによるタイ国鉄を対象とした車両検修業務向上研修を受託し、3回で計18名のタイ国鉄の車両検修技術者に日本の車両検修の技術や管理について講義と現場視察を実施しました。

Sucheepタイ国鉄副総裁との意見交換（2021年10月）

2021年に運輸・営業担当副総裁に就任したSucheep氏は、日本留学経験があり、日本の鉄道技術を深く理解しているため、JR貨物との協力に対し、強い期待を寄せています。今後も、業務改革を進めるタイ国鉄を支援し、タイの鉄道発展、物流生産性の向上・グリーン社会の実現に向けた協力を深めていきます。

インドにおける展開

鉄道路線延長で世界第３位の規模を持つインドは、経済発展に伴って物流量も増加し、鉄道輸送力が限界になりつつあります。そのためインド政府は貨物専用鉄道（DFC: Dedicated Freight Corridor）の建設を決定し、その西側ルートは日本の円借款によって建設が進んでいます。

JR貨物は2005年に始まった貨物専用鉄道の事業性調査から参加し、2015年から2017年までは、効率的な運営を目的としたJICAによる技術支援プロジェクトを受託し、貨物専用鉄道の有効活用に向けた提言を行いました。

また、2021年から双日株式会社、スズキ株式会社とともに、鉄道輸送によるLNGの輸送・供給事業の可能性調査を開始しました。この事業は、インド政府が進めている「石炭から天然ガスへのエネルギー転換政策」に貢献し、環境への貢献が高いことが評価され、NEDO（国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構）の国際実証事業に採択され、2022年に向けて本格的な調査が開始されます。

JICAの技術支援プロジェクトにおけるダブルスタックコンテナ列車の調査

JR貨物グループが社会に提供する４つの価値

1 物流生産性の向上

MESSAGE

鉄道ロジスティクス本部長
取締役兼常務執行役員
吉澤 淳

お客様の課題解決を通じて物流生産性の向上を図ります。

労働力不足の社会問題化に起因し、物流分野でも生産性向上に向けた取組みが加速しています。ＪＲ貨物グループでは、お客様が抱えるさまざまな課題の解決を通じて、「鉄道を基軸としたシームレスな物流」を提案・コーディネートする総合物流企業への進化を目指し、2021年６月に総合物流部を新設しました。今後、他輸送モードとの結節点機能を強化する駅ナカへの「レールゲート」展開や中長距離の幹線輸送で鉄道の強みを発揮できる「ブロックトレイン」などをさらに充実させることにより、お客様に選ばれ、また、お客様とともに物流生産性を向上させる取組みを加速させてまいります。

基本的な考え方

- **鉄道を基軸とした総合物流サービスを展開しお客様に最適なソリューションを提供します。**
- **幹線・中長距離輸送を担う大量輸送機関として労働力不足に対応します。**

JR貨物グループが目指す総合物流の姿

JR貨物グループの目指す総合物流事業を「顧客の課題・ニーズを起点に、サービスを組み合わせた最適なソリューション提案を行う事業」と定め、お客様のロジスティクスへの貢献を目的として取組みを進めています。

全国ネットワークの貨物鉄道輸送サービスを提供する我が国唯一の鉄道会社として、安全を全ての基盤として、これまで同様、社会インフラである物流の幹線輸送を担うべく、鉄道ネットワークの強靭化を進め、確固たる事業基盤を構築します。

その上で、お客様への総合物流機能の提供によりお客様のサプライチェーンの効率化に貢献すべく、物流結節点としての貨物駅に、保管・流通加工等のサービスを付加する「駅ナカ倉庫・駅チカ倉庫」とJR貨物グループ内外の物流アセットを、お客様ファーストの視点でコーディネートすることで、最適な物流ソリューションを提供します。

それらのサービスの一つである貨物鉄道においては、大量性・中長距離・定時性・環境特性を生かし、新しいライフスタイルに対応した輸送サービスを新たに提供し、大都市圏と中核都市間を効率的に結び、社会問題であるドライバー不足緩和と環境負荷低減に貢献してまいります。

長期的に事業領域を革新するため、新しい技術も取り入れながら貨物駅の効率性・作業性を高め、生産性や付加価値を向上させるなどの総合的な取組みを通じ、持続可能な社会の形成に貢献してまいります。

総合物流をコーディネートする部署を新設 ～総合物流部～

社会の環境、経営環境が大きく変化するなかで、お客様の物流改善におけるニーズにお応えするには、JR貨物グループの持つ機能をそれぞれご案内するだけでなく、貨物鉄道やレールゲート等の物流施設、そしてグループ内外の物流アセットや保管・荷役・物流加工等のノウハウを組み入れた総合的な物流提案を行う必要があります。

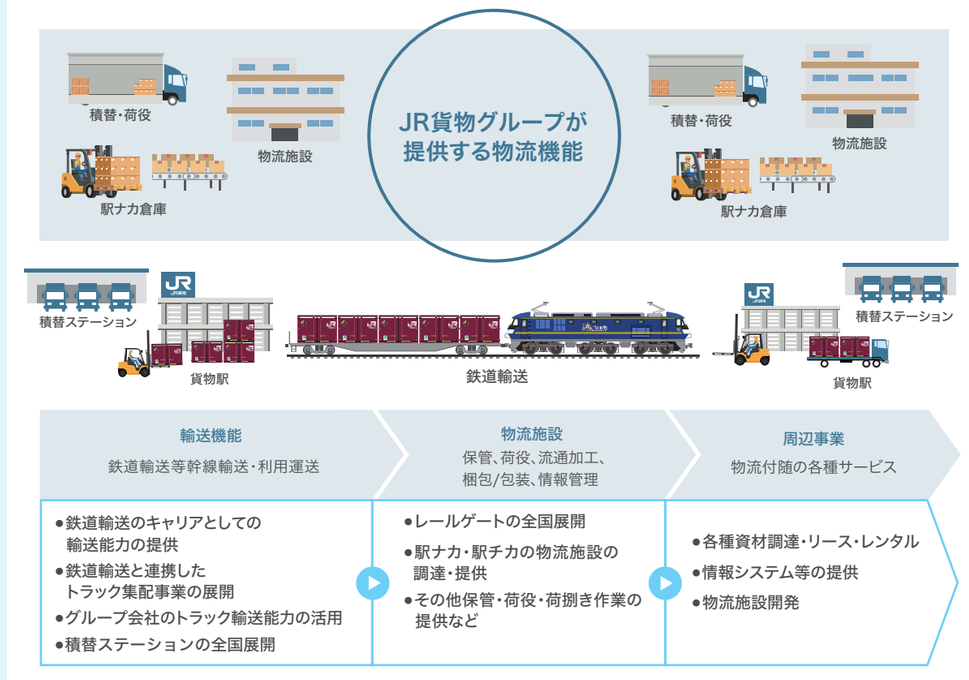
このため、多様な物流に関して専門知識を有するチームによって、環境に対応し、持続可能な物流の構築を、お客様と協調しながらコーディネートし、ご提案させていただく部門として総合物流部を2021年６月に設置しました。

総合物流事業

全国をつなぐ鉄道ネットワークと物流結節点となる貨物駅、グループ企業が有する豊富な各種物流機能の組み合わせにより、最適な物流ソリューションをワンストップで提供してまいります。

主な総合物流提案・コーディネート領域

- 鉄道による長距離幹線輸送
  （ブロックトレイン、列車スペース定型販売）
- 駅ナカ・駅チカ物流施設の提供
- 倉庫保管・荷役・物流加工・地域配送手配
- 運送効率向上提案（パレット、ダブルデッキの利用）
- 冷凍・冷蔵・定温輸送



物流の生産性向上に資する、サービス・コンセプト

東京レールゲートWEST・EAST　～JR貨物グループによる総合物流サービスを提供する物流拠点～

「レールゲート」は貨物「駅ナカ」に立地するマルチテナント型物流施設で、JR貨物グループの総合力を活かした物流ソリューションをワンストップでお客様にご提供できる物流拠点です。2020年2月に東京貨物ターミナル駅構内に「東京レールゲートWEST」が竣工し、続いて2022年7月には同駅構内にて「東京レールゲートEAST」が竣工します。

国内最大のコンテナ埠頭である大井ふ頭や羽田空港、首都高ICからのアクセスが至便で、「陸・海・空の物流ジャンクション」として機能します。また、東京23区の大部分や川崎、横浜といった人口集中地区を半径20km圏内に捉え、大消費地への配送拠点としても最適な立地です。

倉庫フロアは、テナントの多様なニーズに対応できるような柱スパン（10m以上）、梁下有効高（5.5m以上）、床荷重（1.5t/m^2以上）で設計されており、ベルトコンベヤーやソーター等の各種マテリアルハンドリング機器や冷蔵・冷凍用の定温設備、空調機器の設置が容易に可能な汎用性の高い仕様となっています。また、免震構造や非常用発電機等のBCP（事業継続計画）対応、屋上緑化や太陽光発電の設置等の環境に配慮した設備を備えるだけでなく、共用のカフェテリア等の館内ご利用者様が快適に働くことができる環境を整えています。

東京だけでなく、2022年5月には札幌貨物ターミナル駅構内にて「DPL札幌レールゲート」が竣工予定です。今後は仙台・名古屋・大阪・福岡など全国の貨物駅でレールゲートを展開し、レールゲートネットワークを構築することにより、貨物鉄道輸送の利便性をさらに高めます。

DPL札幌レールゲート
（2022年5月竣工予定）

東京レールゲートをご利用の企業様

東京レールゲートWESTにおける鴻池運輸株式会社様の作業風景

「優れた立地で、陸・海・空の最適な輸送手段をご提案」

鴻池運輸株式会社様

鴻池運輸株式会社は、2020年3月、「東京レールゲートWEST」内にモーダルシフトの促進を図る拠点として「コウノイケ・レールゲート」を開設しました。お客様には、当拠点の優れた立地を生かし、特に鉄道輸送を利用した多様な輸送手段や、安定輸送の確保（災害時や緊急時などの対応）として新たな輸送ルートの導入を提案しています。

また、KONOIKEグループでは、持続可能な社会の実現に寄与するため、環境問題にも取り組んでいます。モーダルシフトを進めることで、KONOIKEグループが排出するCO_2の削減効果にも期待しています。

積替ステーション

一般トラックで貨物駅に持込可能な環境を整備

昨今の物流業界におけるトラックドライバー不足は、鉄道コンテナ輸送におけるお客様と貨物駅との間のトラック配送業務においても課題となっています。今後は、お客様による鉄道輸送へのアクセスを広く確保する環境整備が重要であり、お客様が一般トラックで貨物駅にお持ち込みいただける「積替ステーション」の拡充にも取り組みます。積替ステーションは、JR貨物グループが管理を行う用地・施設内に設置し、当社が安全な作業環境を確保したうえで、鉄道利用運送事業者をはじめとした多様なお客様に、広く利用の機会をご提供するものです。

2020年7月に新座貨物ターミナル駅で開設した積替ステーション

新たな輸送サービスの展開

ブロックトレイン

ドライバー不足緩和と環境負荷低減に貢献

ブロックトレインとは、列車1編成のうち半数以上の輸送力をブロック（区画）で貸切、往復輸送するコンテナ列車のことをいいます。2004年3月に運転開始したスーパーレールカーゴを皮切りに、現在は関東～関西・中国、東海～東北・九州、関西～東北の区間で、10往復の運転を行っています。

ブロックトレインをご利用いただくことで、年間を通じて安定的に輸送力を確保できることが、お客様にとって一番のメリットです。また、オーダーメイドでお客様のご要望に合わせた列車の設定も可能です。さらに、CO_2の排出量が少ないという貨物鉄道輸送の特徴を活かして、地球環境に配慮した輸送手段を使用していることを内外へアピールしていただけるメリットもあります。

宅配便			自動車部品
スーパーレールカーゴ	**福山レールエクスプレス**	**カンガルーライナー**	**トヨタロングパスエクスプレス**
●2004年運行開始 ●東京～大阪間を毎日1往復、最高速度130km/h・6時間11分で運行。世界初の電車型特急コンテナ列車（16両編成、動力分散方式を採用） ●10トントラック56台分を輸送し、鉄道へのモーダルシフトで年間1万4000トンのCO_2削減	●2013年運行開始 ●2013年の東京～大阪間を皮切りに、2015年に東京～岡山・福山間、2017年に名古屋～福岡間、2021年に大阪～郡山・仙台・盛岡間で運行を開始、現在毎日4往復を運転 ●10トントラック330台分を輸送し、鉄道へのモーダルシフトで年間約8万3000トンのCO_2削減	●2018年運行開始 ●2018年の大阪～郡山・仙台間を皮切りに、2021年に名古屋～福岡間、東京～岡山・福山間で運行を開始、現在毎日3往復を運転 ●10トントラック184台分を輸送し、鉄道へのモーダルシフトで年間約3万1000トンのCO_2削減	●2006年運行開始 ●名古屋～盛岡間を運行、2017年より増便し、現在毎日2往復を運転。名古屋→盛岡は自動車生産用部品を、盛岡→名古屋は部品積用空容器を輸送 ●10トントラック160台分を輸送し、鉄道へのモーダルシフトで年間約1万4000トンのCO_2削減

グループ会社 物流生産性向上への挑戦 〉 日本フレートライナー株式会社

サービスの高付加価値化に向け体制充実 ブロックトレインのラストワンマイルを支えます

日本フレートライナー株式会社では、JR貨物グループの利用運送事業者として貨物鉄道輸送の拡大を基軸とし、協力会社との連携による集配力の拡充や、新規貨物の誘致に取り組んでいます。

不特定多数の荷主の貨物をまとめて運ぶトラック運送を行う特積事業者様を主なお客様としており、佐川急便様にご利用いただいている「スーパーレールカーゴ」や、西濃運輸様にご利用いただいている「カンガルーライナー」のブロックトレインの受託人として、貨物駅に持ち込まれたコンテナを貨物列車に積載するほか、日本フレートライナーのトラックでブロックトレインに積載されるコンテナの貨物駅への持ち込みや、貨物駅からの配達の一部も担っています。

日本フレートライナーはこれからも総合物流企業グループの一員として、ブロックトレインのラストワンマイルを支えるほか、お客様にとって付加価値の高い輸送サービスの提供など、物流生産性の向上に貢献していきます。

日本フレートライナーのコンテナ輸送トラック

さらなる生産性の向上へ新技術の導入

トラックドライバー用アプリ「T-DAP」

貨物駅構内の安全性向上と省力化

トラックドライバー用スマートフォンアプリ「T-DAP」の試運用を、2022年1月から全国6駅で開始します。トラックドライバーが列車遅延情報やコンテナ位置を直接参照できることで作業利便性と安全性が向上するほか、コンテナ持込・持出時間予約により駅構内の荷役作業や混雑状況が可視化され、スムーズな貨物の受け渡しや利用運送事業者の効率的な配車計画に寄与します。

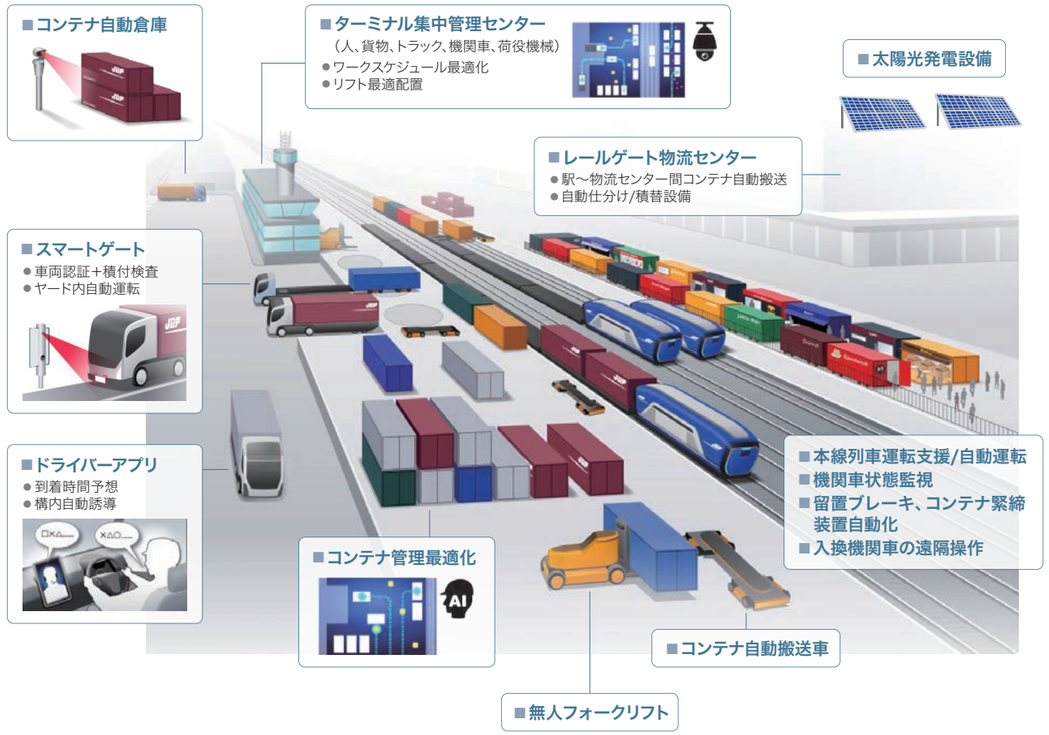
T-DAPのロゴ、ログイン画面およびメニュー

スマート貨物ターミナル

貨物駅の省力化と効率的なオペレーションを追求

先進技術を有機的に連携させ、物流結節点となる貨物駅における省力化やオペレーションの効率化を図るコンセプトがスマート貨物ターミナルです。駅構内トラックの隊列走行、フォークリフトの運転操作支援、入換機関車の遠隔操縦などの開発に取り組み、産業構造の変化や、社会、経済の変化に対応した、貨物駅と物流サービスの「あるべき姿」の実現を目指します。

■将来のスマート貨物ターミナル（イメージ）



JR貨物グループが社会に提供する４つの価値

2 安全・安心な物流サービス

MESSAGE

安全統括本部長
取締役兼常務執行役員
遠藤 雅彦

安全とは人命を守ることであり、鉄道事業の存立基盤です。

JR貨物グループでは2021年度から、安全の価値観を再構築して「安全は人命を守ること」が最重要であることを改めて明確にし、人命に関わる事故・事象につながるおそれのあるリスクの撲滅に取り組んでいます。

全国ネットワークで鉄道を基軸とした事業を営むJR貨物グループでは、安全が事業の存立基盤です。今後も安全を支える基盤を一層強化するために、新たな安全の価値観のもと、新技術の活用を始めとしたさまざまな施策に取り組むことにより、安全・安心な物流サービスを提供し、総合物流企業グループとして社会に貢献できるよう進化を続けてまいります。

基本的な考え方

- 安全を前提とした安定輸送サービスを提供します。
- 持続的・継続的な物流サービスを提供し、物流寸断による社会的損失回避に貢献します。

安全の基本的な考え方と安全基本方針

JR貨物グループでは2021年度から、安全の理念、安全の定義、安全目標、安全行動指針からなる「安全の価値観」を改めて定めました。

当社グループにおける鉄道事業の使命は、お客様の荷物を無事、目的地にお届けすることです。安全を確保した上でお客様から安心してご利用いただき、旅客会社と良好な関係のもと同じレールを利用することで事業を営むという考えから、「安全は、鉄道事業の存立基盤である」を安全の理念としました。

旅客、公衆、社員等の人命については、他の何よりも優先して守るべきものとして安全の定義を位置付けました。

貨物列車は旅客列車と同じレールを使って運行しているため、最も発生させてはいけないことは、「貨物列車に起因する旅客・公衆の人命に関わる事故・事象」であり、これを撲滅することを安全目標とし、労働安全と明確に分けました。

■安全の価値観

安全の理念
安全は、鉄道事業の存立基盤である

安全の定義
安全は人命を守ること

安全目標
鉄道安全
貨物列車に起因する旅客・公衆の人命に関わる事故・事象を撲滅する
労働安全
死亡や重大な後遺症につながる労働災害を撲滅する

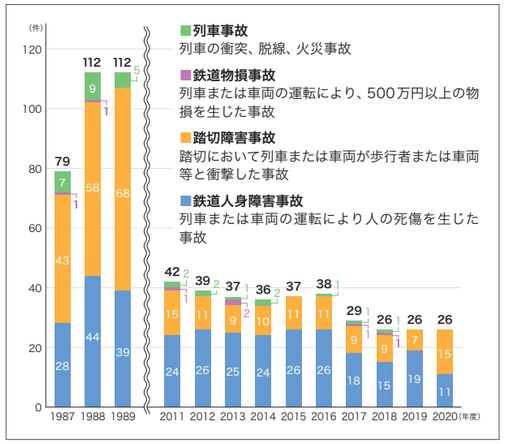
安全行動指針
私は、人命を第一に考え、安全確保の主役となって、常に正しい作業を実行します。

事故等の発生状況

2020年度の鉄道運転事故の件数は26件で、前年度と同数でした。列車事故（列車の衝突、脱線、火災）の発生はなく、当社の作業に関わる鉄道運転事故の発生もありませんでした。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）の発生はありませんでした。

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、有効な対策を策定しなければいけません。このため、現場管理者が自職場のルールの目的や効果を理解し、教育や訓練、作業実態確認等で確実に社員に理解させ、定着させていくことにより、継続的に事故・事象の再発防止と未然防止に取り組んでいます。

■鉄道運転事故発生件数



「JR発足以来、旅客・公衆を死傷させる事故0（ゼロ）件」を支える安全運行の仕組み（一部）

■「1つのエリアに1列車のみ」の運行
信号と信号の間など、一定の限られた区間に1列車を占有させることで列車の衝突、追突を避ける仕組みです。

■列車の分離を察知し、ブレーキが自動で作動

■レールというガイドウェイ
専用の軌道上を走行しますので自動車のようにハンドルを操作する必要がありません。全長500mの車両が100km/hでトンネル内すれ違い走行が可能です。

■GPS監視による運行支援（PRANETS）
ヒューマンエラー防止のために、運転士に対して徐行区間接近時の予告などの表示、制限速度注意喚起等の運転支援を行うシステムです。列車の現在位置を把握するための位置情報も送信します。

運転台のPRANETS端末

■運転士の異常を察知し、自動停止（EB）
運転台で無操作の状態が一定時間続くと、警報が鳴り、運転操作を促します。無操作状態が続くと、列車を自動で停止させます。

パターン選択スイッチ

■パターン選択スイッチによる速度制限
運転士が最高速度を選択し、速度照査（チェック）機能を働かせることで速度超過を防止しています。

■自動列車停止装置（ATS-PF）
従来のATSの機能に加え、信号機の表示や曲線、分岐器などにおいて制限速度に対する列車の速度をチェックし、制限速度を超えた場合は自動で非常ブレーキを作動させます。

ATS-PF地上子

運転士の厳格な乗務資格と恒常的な訓練

運転士は1年をかけて訓練を行い、試験に合格した者だけが乗務に当たることができます。さらに法令に基づき、毎月2時間の訓練を実施しています。シミュレータでは地震、津波、火災などの災害を想定したシーンを再現し、異常時対応の訓練も実施しています。

中央研修センターの運転士異常時対応訓練シミュレータ

運転士が誕生するまで

入所試験
- 20歳以上で現業機関勤務経験6カ月以上
- 適性検査・身体検査・筆記試験・面接試験

入所前教育（約2カ月）
- 駅の運転取扱業務や機関車構造の見学実習
- 運転室への添乗等

学科講習（約4カ月）
- 車両構造・運転法規と理論・シミュレータ等による講習、学科試験合格で技能講習へ

技能講習（約6カ月）
- 機関区等で運転士見習として技能講習
- 技能試験に合格後、免許証交付・発令

1カ月以上の習熟訓練を経て単独乗務へ

激甚化・多頻度化する災害への備えとBCP対応の強化

気候変動等の影響を受け、自然災害が頻発しています。2018年に「平成30年7月豪雨」で山陽線が100日間にわたって不通となったことに続き、2019年の「令和元年東日本台風」、2020年の「令和2年7月豪雨」、さらに2021年も「令和3年8月大雨」による土砂災害等により山陽線や中央線等が24日間不通となるなど、貨物鉄道輸送の全国ネットワークが寸断され、安定輸送への信頼が脅かされる状況となっています。

これに対し、当社では2018年より、鉄道ロジスティクス本部内に「災害リスク検討会」を立ち上げ、諸課題の整理とその対応策を検討してきました。これらの対策の一部は、「令和元年東日本台風」襲来時や「令和3年8月大雨」発生時に活用し、円滑な代替輸送体制構築に寄与しました。

具体的には、主要幹線の寸断を想定したトラック代行および船舶代行並びに迂回列車の運転をシミュレーションするとともに、機関車や運転士などの運用変更等を事前に策定しておいたこと、さらにはトラック代行に従事するドライバーの宿泊施設やトラックの夜間駐車場の確保に向け、グループ各社や外部の企業、自治体等と連携体制を予め築いていたことなどにより、迅速に対応することができました。

地球温暖化の深刻化に伴い、大規模災害への備えは当社のBCP（事業継続計画）対応上も重要性を増しています。お客様に安心してご利用いただける貨物鉄道ネットワークの強靭化に向け、2021年度は輸送機材のリダンダンシー確保の一環として、運用線区を拡大するために一部機関車の改造を計画しているほか、社外との連携拡大等も図りながら、激甚化・多頻度化する災害リスクへの備えを強化していきます。

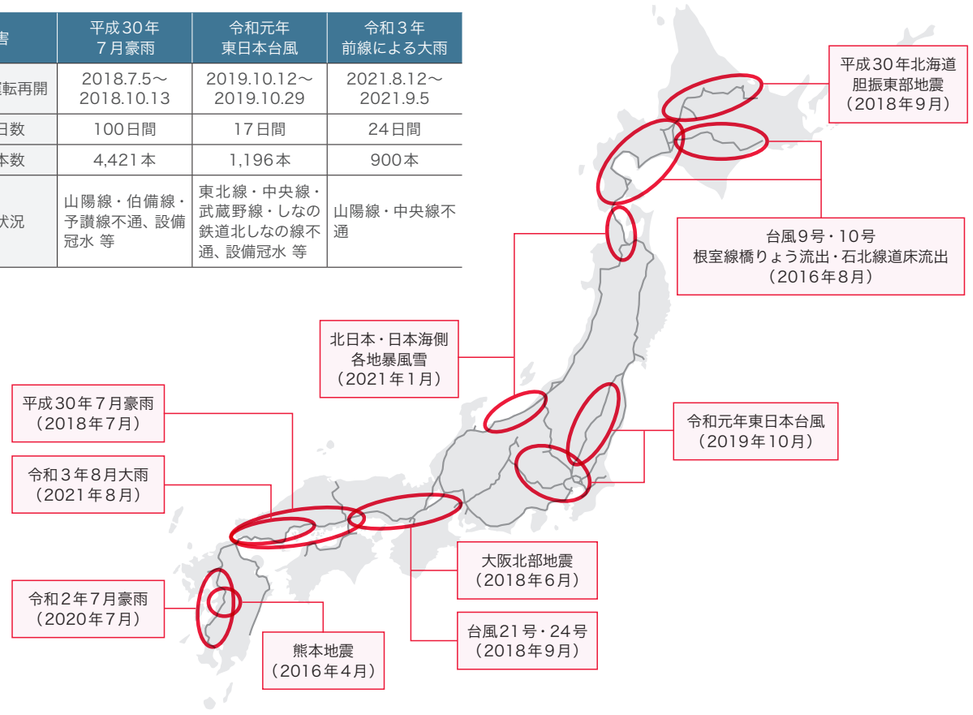
トラック代行

船舶代行

迂回輸送

■直近の主な自然災害による影響

災害	平成30年 7月豪雨	令和元年 東日本台風	令和3年 前線による大雨
発生～運転再開	2018.7.5～ 2018.10.13	2019.10.12～ 2019.10.29	2021.8.12～ 2021.9.5
影響日数	100日間	17日間	24日間
運休本数	4,421本	1,196本	900本
被害状況	山陽線・伯備線・予讃線不通、設備冠水 等	東北線・中央線・武蔵野線・しなの鉄道北しなの線不通、設備冠水 等	山陽線・中央線不通



グループ会社
安全・安心な物流サービスへの挑戦 〉 **全国通運株式会社**

輸送にあたる全国通運業連合会系の事業者（2018年）

あらゆる手段を駆使して荷物をお届けします

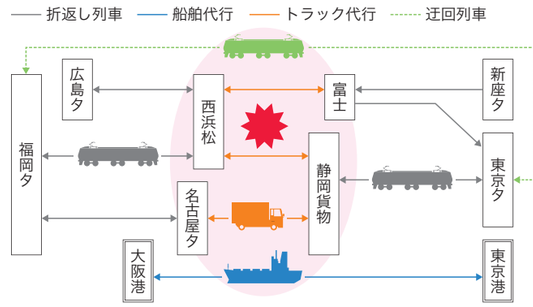
全国通運株式会社では、2021年8月に発生した大雨災害による山陽線の24日間にわたる運転中止に対応して、貨物鉄道輸送のネットワークを守るため、全国通運業連合会の一員としてトラックによるコンテナ代行輸送を実施しました。

また、お客様の荷物をお預かりする利用運送事業者として、代行輸送だけでは対応しきれなかった荷物を、代理店の協力のもと、トラックによるコンテナ継送や船舶によるコンテナ輸送など鉄道以外の手段も活用し、輸送しました。今後ともお客様からの信頼にお応えするため、自然災害時の輸送継続にあらゆる対応を模索してまいります。

災害対策シミュレーションによる備え

過去の災害対応事例等も踏まえ、災害発生リスクの高い区間を中心に、災害対策シミュレーションを行っています。主要幹線が寸断され、列車走行が不能となった場合、このプランに基づき、機動力が高いトラック代行を代替手段としていち早く立ち上げ、輸送途中の貨物を目的地まで確実にお届けします。さらに、災害発生箇所や被災状況、復旧までに要すると見込まれる期間等を勘案し、大量輸送が可能な船舶代行、（不通区間を回避する）迂回列車運転の実施要否を迅速に判断するなど、刻々と変化する状況に応じて、段階的かつスムーズな輸送力の増強を行うこととしています。

■東海道線（静岡⇔浜松間）不通時の代替輸送計画（概念図）



代替トラック駐車場確保

代替トラック用臨時駐車場

災害発生時にトラック代行をスムーズに実施するためには、代行輸送の拠点となる貨物駅（折り返し列車とトラック代行の結節点）の近隣に、トラックの夜間・休日用の駐車場を一定期間確保することがポイントとなります。当社はシミュレーションに基づき、あらかじめ関係自治体等と協力し、トラック代行に適した駐車場用の土地の選定や、災害発生時の連絡体制を整備するなどの連携拡大に努めているほか、災害発生時には貨物駅周辺の外部の事業者より駐車場スペースを借用するなど、迅速な代行体制の構築に努めています。「令和3年8月大雨」の際も本スキームに基づき駐車スペースを借用しました。

迂回輸送のための機材準備

当社の保有する機関車は、エリアごとの電化方式の違いや線区ごとの勾配への対応可否により、それぞれ走行可能な区間が制限されます。このため、災害発生時における迂回輸送の実施等に備えた輸送機材のリダンダンシー確保の一環として、一部の機関車改造を計画し、あらかじめその走行可能範囲を拡大しておく取組みを始めました。具体的には、通常、東北線を中心に走行しているEH500形式機関車について、迂回列車運転時に日本海縦貫線で活用することを想定し、機関車出力の制御装置を一部改造するなどの取組みに2020年度より着手しています。

EH500形式機関車

JR貨物グループが社会に提供する４つの価値

3 グリーン社会の実現

MESSAGE

経営統括本部長
取締役兼常務執行役員
犬飼 新

グループ一丸でカーボンニュートラルに取り組んでいます。

2020年、政府は2050年カーボンニュートラルの実現を目指すことを宣言しました。また、2030年度の新たな温室効果ガス削減目標として2013年度比46%減とする方針も示されています。貨物鉄道輸送は他モードと比べ環境負荷が最も少ない輸送機関ですが、それに安住することなく、これまでもハイブリッド機関車の導入、貨物駅構内の電化やE&S化、バイオ燃料の導入などCO_2排出量削減に向けた取組みを進めてきました。今般立ち上げたプロジェクトにより、貨物鉄道のみならず総合物流企業としてグループ全体の削減に向けた取組みを加速させ、グリーン社会の実現に向けた貢献をしてまいります。

基本的な考え方

● 貨物鉄道の優れた環境特性を活かすとともに環境に配慮した事業運営を進め、2050年カーボンニュートラルをはじめとするグリーン社会の実現に貢献します。

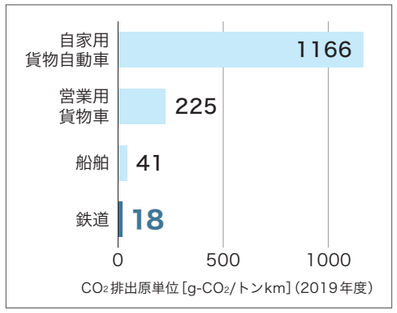
JR貨物グループの環境特性

貨物鉄道輸送は、CO_2排出量がトラックの約13分の1、船の約半分※1といった優れた環境特性を持っています。また、貨物列車1編成の輸送力は10トントラックの最大65台分と労働生産性にも優れた輸送手段です。

JR貨物が行っている貨物鉄道輸送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400万トンのCO_2排出量を抑制したことになります※2。これを植林により吸収させようとした場合、東京都の約2倍の面積（約46万ha）の植林活動に相当します※3。

※1：国土交通省資料による　※2：2019年度実績
※3：排出削減を植林活動を通じて行う場合に必要な植林面積：林野庁ホームページより
40年生の杉が1haに1000本立林していると仮定

■貨物輸送量1トンキロ当たりのCO_2排出量
（出典：国土交通省ホームページ）



■貨物輸送量1トンキロ当たりのCO_2排出量

CO_2排出量	貨物鉄道輸送のCO_2削減効果は	スギ林のCO_2吸収効果に換算※すると
営業用トラックの約13分の1	**4,078,000t-CO_2/年**	**東京都の約2.11倍の面積（約463,000ha）**
貨物鉄道輸送のCO_2排出原単位は営業用トラックの約13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。	貨物鉄道輸送が担う年間の輸送トンキロをすべて営業用トラックで運んだ場合と比較して、4,078,000t-CO_2/年（2019年度実績）の削減効果があります。	※4,078,000t-CO_2の排出削減（CO_2固定吸収）を植林活動を通じて行う場合の森林面積。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して計算。

カーボンニュートラル・地域貢献推進プロジェクトをスタートしました

日本政府が宣言した「2050年カーボンニュートラル」や「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」の策定、さらに2030年度までに温室効果ガスを2013年度比46%減とする新たな目標の発表など、国としての目標設定や政策導入の動きが活発化しています。

貨物鉄道輸送は環境特性に優れた輸送機関ですが、この優位性をさらに強化し、企業価値を高めていくため、2021年10月、「カーボンニュートラル・地域貢献推進プロジェクト」を立ち上げました。

このプロジェクトにおいて、①JR貨物グループとしてのCO_2削減に向けた取組み、②JR貨物グループにおける取組みの効果的な発信方法、③鉄道利用促進に向けた取組みおよび鉄道利用企業への貢献、④カーボンニュートラルの取組み等を通じた地域貢献――の深度化に向けて検討を進めてまいります。

■鉄道事業※における環境負荷

INPUT（2020年度）

エネルギー
- 電力 827,259MWh
- 都市ガス 731千m^3
- LPG 184トン
- 軽油 35,641kl
- ガソリン 202kl
- A重油 2,579kl
- 灯油 1,013kl

水資源 816千m^3

PPC用紙 35,992千枚

事業活動（2020年度）

輸送トンキロ **180億**トンキロ

OUTPUT（2020年度）

CO_2排出量 **463,145** t-CO_2

廃棄物排出量 1,150トン

総排水量 513千m^3

※JR貨物（単体）の鉄道事業を対象としています（本社部門を除く）

次世代バイオディーゼル燃料の使用開始

2021年10月から越谷貨物ターミナル駅に配置している構内移送トラックに次世代バイオディーゼル燃料の使用を開始しました。このバイオディーゼル燃料は、使用済み食用油とミドリムシ（属名：ユーグレナ）を原料として製造されています。この次世代バイオディーゼル燃料は、燃料の燃焼段階ではCO_2を排出しますが、原料となる使用済みの食用油の原材料である植物もユーグレナも成長過程で光合成によってCO_2を吸収するため、燃料を使用した際のCO_2の排出量が実質的にはプラスマイナスゼロとなるカーボンニュートラルの実現に貢献すると期待されています。

今後もさらなる使用拡大を検討していきます。

株式会社ユーグレナの尾立維博執行役員エネルギーカンパニー長（右から2人目）による越谷貨物ターミナル駅訪問時の記念写真

JR貨物グループが取り組むCO_2削減

環境性能が進化した機関車の導入を進めています

「エコな貨物鉄道輸送」に貢献する環境配慮型の機関車

HD300形式シリーズ式ハイブリッド機関車

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形式を開発し導入しています。環境性能を既存の入換用機関車と比較すると、燃料消費量36.0%低減※1、窒素酸化物（NOx）排出量61.4%低減※1、騒音レベル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、2021年4月現在、全国の支社管内の各駅で40両運用し、貨物駅における入換機関車として環境負荷の低減を実現しています。

※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6月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

DD200形式電気式ディーゼル機関車

橋梁強度が低い線区にも入線可能な本線・入換兼用ディーゼル機関車の置換を目的に、DD200形式電気式ディーゼル機関車を開発し、導入しています。環境負荷軽減に配慮し、エンジン排出ガスレベルは第2次規制相当で、インバータ装置には電力変換効率が高いハイブリッドSiC（シリコンカーバイド）素子を適用しました。置換前の機関車と比較して、燃料消費量20.3%低減※1、窒素酸化物（NOx）排出量18.6%低減※1、騒音レベル11dB低減※2を実現しています。

2017年に試作車、2019年に量産1号機を導入し、2021年4月現在、本州・九州の非電化線区・駅構内を中心に17両を運用しています。

※1：2018年1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
※2：2017年7月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（エンジンアイドル時）

EF510形式交直流電気機関車（九州向け量産先行車）の新製

当社では、九州向けEF510形式交直流電気機関車「ECO-POWER レッドサンダー」の量産先行車1両の製作を進めています。2023年3月の運行開始に向けて、2021年12月に車両メーカーから出場しました。

EF510形式は既に本州の日本海縦貫線や東海道線、山陽線の貨物列車けん引に使用していますが、今回製作するEF510形式は本州用とは異なる仕様とし、交流回生ブレーキを装備しています。貨物鉄道輸送における消費電力の削減に向け、引き続き性能確認走行試験を実施します。

九州向けEF510形式交直流電気機関車「ECO-POWER レッドサンダー」の量産先行車（イメージ）

臨海鉄道で使用するディーゼル機関車の省エネ化（DD200形式機関車の導入）

JR貨物グループには、10社の臨海鉄道会社があります。これらの臨海鉄道各社の貨物鉄道輸送におけるカーボンニュートラル実現への取組みとして、各社で使用しているディーゼル機関車のCO_2排出量の削減を進めています。水島臨海鉄道株式会社および京葉臨海鉄道株式会社では2021年度に環境負荷の少ないDD200形式電気式ディーゼル機関車をそれぞれ1両新製し、運用を開始しました。臨海鉄道では環境負荷の少ないDD200形式機関車の導入をさらに拡大してまいります。

貨物駅構内におけるCO_2削減に取り組んでいます

投光器等の照明の省エネ化

貨物駅構内には、夜間の駅作業に必要な投光器等の照明設備が多数設置されており、その多くは水銀灯を使用していましたが、当社では2018年度から構内照明設備のLED化を実施し、2026年度末までの完了を目指しています。

2020年度は、梶ヶ谷貨物ターミナル駅をはじめ全国2支社7構内で342個のLED化を実施しました。これにより水銀灯との比較で、年間68万1000kWhの電力が削減され、CO_2排出削減量は344t-CO_2となりました。

2021年度は、東京貨物ターミナル駅をはじめ全国5支社10構内で580個のLED化を行い、年間約78万1000kWhの電力量と395t-CO_2の削減を計画しています。

梶ヶ谷貨物ターミナル駅のLED照明

環境負荷を低減したフォークリフトの導入

当社がコンテナ荷役作業に使用するフォークリフトについては、2020年2月から2021年度末までにCO_2排出量が削減できる第4次排出ガス規制対応車（2014年度基準）を193台導入します。排気ガス中の粒子状物質（PM）は従来に比べ9割削減され、燃費は15%以上改善しています。また、旧排ガス規制車には、環境負荷低減のため燃料改質器※1とアクセル踏込み制限※2を設置しています。都市部住宅地に隣接する箇所には、車両のエンジン音等を抑えた「防音型」を導入し、騒音の低減を図っています。

※1 燃料改質器：燃料タンクとエンジンの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 アクセル踏込み制限：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

第4次排出ガス規制に対応したフォークリフト

グループ会社
グリーン社会の実現への挑戦 〉 **日本運輸倉庫株式会社／日本オイルターミナル株式会社**

日本運輸倉庫「百済営業所」（大阪市）のソーラーパネル

各所で再生可能エネルギー供給を始めています

日本運輸倉庫株式会社（百済営業所）と日本オイルターミナル株式会社（OT宇都宮メガソーラー発電所およびOT上田メガソーラー発電所）では、再生可能エネルギー供給の取組みとして太陽光発電を行っています。2社を合わせた年間発電量は、約2700MWhです。

日本オイルターミナル「OT宇都宮メガソーラー発電所」（栃木県河内郡）のソーラーパネル

物流環境大賞（低炭素物流推進賞）を共同受賞しました
～日本貨物鉄道株式会社、日本フレートライナー株式会社～

表彰式の様子

株式会社メディセオ様、日本石油輸送株式会社様との医薬品輸送のモーダルシフトの取組みにおいて、（一社）日本物流団体連合会の第22回物流環境大賞「低炭素物流推進賞」を4社で共同受賞しました。

ドライバー不足への対応やSDGs対応の観点から、モーダルシフトを進めていた株式会社メディセオ様では、2021年1月から、埼玉県と岩手県の物流センター間のトラック輸送を鉄道輸送に転換しました。株式会社メディセオ様が長時間の温度保持可能な専用保冷BOXを開発し、これを日本石油輸送株式会社様のスーパーURコンテナ限定で積載、日本フレートライナー株式会社が定時集貨・配達の集配体制を整えました。その結果、CO_2排出量が削減され、トラックのドライバーの負担軽減が実現し、受賞に至りました。

エコレールマーク事業に協賛しています

「エコレールマーク」は、物流の分野においてCO_2排出量が少なく、環境にやさしい貨物鉄道輸送を積極的に利用して環境問題に取り組んでいる企業や商品を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。（公社）鉄道貨物協会が事務局を務めており、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・名刺などにマークを表示できます。2021年8月現在の認定商品は184品目で、認定企業は93社です。

JR貨物は（公社）鉄道貨物協会と一体となって普及に努めるとともに、お客様のESG経営への一助となるよう、マーク取得に向けたサポートを行います。

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、数量または数量×距離の30%以上、鉄道を利用している商品。

エコレールマーク

認定企業

500km以上の陸上貨物輸送のうち、数量または数量×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、または数量×距離で年間1500万トンキロ以上、鉄道を利用している企業。

サーキュラーエコノミーへの貢献

貨物鉄道輸送は、廃棄物の再資源化や処理にもお役に立っています

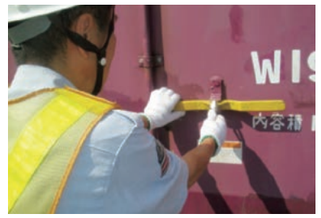
廃棄物輸送は一般物資輸送（動脈物流）に対して、生産・消費活動の中から排出されたものを再資源化施設まで輸送するので、血液の循環に例えて「静脈物流」とも言われます。

北海道北見市の水銀リサイクル業者である野村興産株式会社イトムカ鉱業所様向けに全国の自治体から排出される廃乾電池・廃蛍光灯は、貨物鉄道輸送により行われました。これが鉄道による廃棄物輸送の始まりです。貨物鉄道による廃棄物輸送は、排出事業者から処分業者までコンテナによる一貫輸送のため、不法投棄の心配がなく安全・安心です。

近年では2019年の台風19号被害により発生した災害廃棄物も、貨物鉄道により広域輸送を行いました。宮城県丸森町から横浜市に向け仮置場に搬出された衣類、布団、生活雑貨等の可燃物を約163トン、宮城県大崎市から東京都向け稲わら約5800トンを2020年にかけて輸送しています。また、近年は、広域認定制度を利用した廃棄物輸送（小型充電式電池、断熱材等のリサイクル）が増加しています。

■専用コンテナや専用梱包などによって下記の廃棄物などを輸送しています

- 自治体焼却灰（セメント原料として資源化）
- 生活廃棄物（都市部から臨海部へ）
- 非鉄金属集塵ダスト（亜鉛精錬所の原料に）
- 廃乾電池・廃蛍光灯（水俣条約による水銀適正処理）
- 汚染土壌（無害化し、リサイクル）
- 高濃度PCB（変圧器などに含まれるポリ塩化ビフェニル）



一般コンテナとの混同を防ぐ、静脈物流専用の表示
- 型式表示の1文字目は、廃棄物（waste）の頭文字「W」
- 黄色地の「環」ステッカーを貼付

シリアルナンバー印字の封印環で輸送中のセキュリティー確保

焼却灰積出場に入るコンテナ集配トラック（大田清掃工場）

焼却灰をセメント原料に
鉄道輸送は安全・安心、焼却灰輸送にピッタリ

東京二十三区清掃一部事務組合　施設管理部管理課様

2015年より東京23区の都市ごみ焼却灰をセメント原料として資源化する事業が始まりました。この事業において、鉄道輸送は、トラックと船舶に比べ大きな割合を占めています。

焼却灰は輸送に時間がかかると水分が抜けて固くなる性質があり、スムーズに降ろせなくなることがあります。船舶は一度に大量に運べる強みがあるものの、貨物列車の毎日運行かつ短いリードタイムは焼却灰の特性に合っており、今後も鉄道輸送量の確保は不可欠です。最終処分場の延命に向け、これからも資源化拡大を目指し取り組んでまいります。

JR貨物グループが社会に提供する４つの価値

4 地域の活性化

MESSAGE

事業開発本部長
取締役兼執行役員
野村 康郎

ポストコロナ時代の地域活性化に取り組んでいます。

コロナ禍により持続可能な社会の実現に向けた取組みが広がり、生活面でもテレワークやEコマースが急速に拡大、デジタル化や物流インフラの重要性が再認識されています。

これから始まるポストコロナの時代では、JR貨物グループが提供する環境負荷の低い貨物鉄道輸送と、災害に強く環境に配慮した物流施設からなるネットワークを全国に展開し、ESGの面からも地域社会、産業に貢献してまいります。また、不動産開発ではマンションや商業施設の開発による地域の賑わいづくりや、食と健康をテーマに植物工場の建設、野菜の生産販売、スポーツ関連施設の建設などにも取り組んでまいります。

基本的な考え方

● **全国をつなぐ貨物鉄道輸送サービスの提供と、地域に応じた不動産開発を推進し、地域社会・経済の活性化に貢献します。**

不動産事業を通じたまちづくりへの貢献

国鉄分割民営化後、コンテナ輸送が主力となったことから輸送体系が見直され、貨物駅の利用効率の向上ならびに廃止により用地が生み出されました。JR貨物では、このような用地を活かし、不動産事業を通じて地域の活性化に貢献できるまちづくりに取り組んできました。

特に、東京の都心に立地していた飯田町貨物駅（東京都千代田区）の廃止によって生み出された用地は、高いポテンシャルを備えていたことから、当社が中心となり用地を３つの街区に分けて開発し、2003年３月に「アイガーデンエア」としてグランドオープンさせました。当社は、35階建の超高層賃貸オフィスビル『GARDEN AIR TOWER（ガーデン エアタワー）』と緑豊かな商業施設『I-GARDEN TERRACE（アイガーデンテラス）』を建設し、オフィス、商業、ホテルなどを備えたまちづくりを行いました。

また、東京の下町である江東区北砂にあった小名木川（おなぎがわ）貨物駅の廃止によって生み出された用地に、面積約12万㎡におよぶ大型商業施設を開業させました。２つの敷地を２種類のブリッジ（車路用、歩行者用）で結んで一体運用するとともに、国内随一の規模を誇る地中熱利用設備や防災トイレなどの機能も備え、環境や地域防災に配慮した、地球にやさしい特色のある施設としました。

さらに、八王子駅南口では、複合施設（分譲タワーマンションと大型商業施設）を開発し、ターミナル駅にふさわしい賑わいと幅広い年齢層が行き交う活気あるまちづくりに貢献しています。

一方、廃止した社宅跡地など住居に適した用地では、「フレシア」ブランドでマンション分譲事業を全国展開しています。「フレシア」とは「フレート（貨物）」と「フレッシュ（新鮮）」の造語であり、さわやかな生活空間を提供しています。

幹線道路に面している用地ではホームセンターや飲食店などの商業施設を開発しているほか、名古屋港水族館に隣接する用地を遊園地「名古屋港シートレインランド」として開発するなど、周辺環境や用地の特性を活かした開発を行っています。このほか、スポーツクラブやフットサル場、ゴルフ練習場など、地域の皆さまの健康増進に資する開発にも取り組んでいます。

今後も、地域のニーズに応じた不動産開発を推進し、地域社会・経済の活性化に貢献するまちづくりを進めてまいります。

東京・飯田町貨物駅跡地に開業した「アイガーデンエア」

地域の産業、農業へ貢献しています

北海道北見市でのタマネギ積み込み風景

北海道では、国内で消費されるタマネギの６割強が生産されており、道外に出荷するタマネギの６割強を鉄道で輸送しています。特に、タマネギ生産量日本一を誇る北見市には、コンテナ貨物を取り扱う北見駅から多くのタマネギが輸送されています。

JR貨物では、毎年８月から翌年４月にかけて、北見駅と北旭川駅を結ぶ貨物列車を１日１往復運転しています。11両の貨車で55個のコンテナ（275トンの貨物）を積載し、プッシュプル方式（機関車を付け替えることなく、前後どちらにも同じ速度で走行できる方式）で運行するもので、「タマネギ列車」の愛称で親しまれています。

このように、貨物鉄道輸送は北海道の農業を輸送面から下支えしており、北海道経済の活性化のみならず、安定的に生鮮食料品を全国に供給するライフラインとして極めて重要な役割を果たしています。

「赤い羽根共同募金ラッピング機関車」を運行

中央共同募金会様と協力し、2021年９月から約１カ月間、赤い羽根共同募金のラッピングを施した機関車を新潟貨物ターミナル～隅田川駅間で運転しました。令和３年度の運動啓発ポスターのコピー「あなたと私は赤い羽根でつながっている。」を生かしたラッピングを車体の側面に、ロゴマークを正面に施し、「じぶんの町を良くするしくみ。」である赤い羽根共同募金がラッピング機関車でつながりあうイメージを表現しました。

この取組みはコロナ禍で充分な社会貢献活動が行えないなかで、同運動の周知を通じて社会貢献をしたいという社員の提案を受けて実現に至ったものです。

ラッピング機関車

グループ会社 地域活性化への挑戦 〉 **鹿島臨海鉄道株式会社・大洗鹿島線**

「サイクルトレイン」で地域貢献

茨城県では豊かな自然環境を活かし、内外から何度も訪れたくなる魅力ある「サイクリング王国いばらき」を目指しています。そのようななかで、2020年12月、自転車を解体せず列車に積み込める、サイクリストにやさしい「サイクルトレイン」普及のための実証実験を、茨城県と大洗町など沿線５自治体で構成する「大洗鹿島線を育てる沿線市町会議」が実施しました。

当社で初のサイクルトレインは水戸駅と鹿嶋市内の駅を結び、風光明媚な北浦湖畔を周遊するコースを設定しました。当日は生憎の冷たい雨の日でしたが、「サイクリング後に暖かな列車にそのまま自転車を積み込めるのはありがたい」などの多くの好意的なご意見を頂戴しました。今後、サイクルトレインをはじめ大洗鹿島線沿線地域が活性化していくような魅力を創造・発信し、地域に愛される鉄道を目指してまいります。

大洗鹿島線「サイクルトレイン」

地域のライフラインを支えています

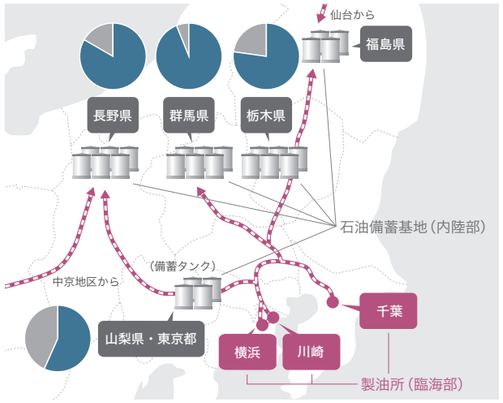
内陸地域の石油輸送
～群馬県では貨物鉄道輸送がシェア約９割～

ＪＲ貨物では、車扱（タンク貨車）による石油輸送を行っています。特に、京葉・京浜・四日市地区の各製油所から群馬・長野県などの内陸部の油槽所に向け、毎日、数多くの石油専用列車が運転されており、地域の生活・産業を支える重要な役割を担っています。

国内内陸部は各製油所との距離が長く、一部危険品の通行制限がある区間もあるため、タンクローリーだけではその全てを賄うことができません。そこで、安全性が高く、大量輸送が可能な貨物鉄道輸送が、その一翼を担っています。特に群馬県では県内に運ばれている石油の約９割、長野県では約８割が鉄道輸送によるものです。

また、北海道内では苫小牧～釧路貨物駅間でタンクコンテナによるLNG（液化天然ガス）の輸送を行っており、こちらも地域のエネルギー供給を支えています。

これからも、貨物鉄道輸送の特性を発揮し、ライフラインをしっかりと支え、地域社会・経済に貢献してまいります。



鉄道の輸送量（シェア）（2019年度）

長野県…… 185万kl（83.5%）
群馬県…… 174万kl（94.0%）
栃木県…… 164万kl（77.4%）
山梨県…… 44万kl（56.7%）
（参考）
福島県…… 89万kl（38.4%）
岩手県…… 43万kl（25.8%）

100km以上で
ローリーに優る競争力
（価格、労働力、交通事情等）

とくに安全面での高い信頼性

地域のライフラインとして
大きく貢献

災害時の支援物資の緊急輸送

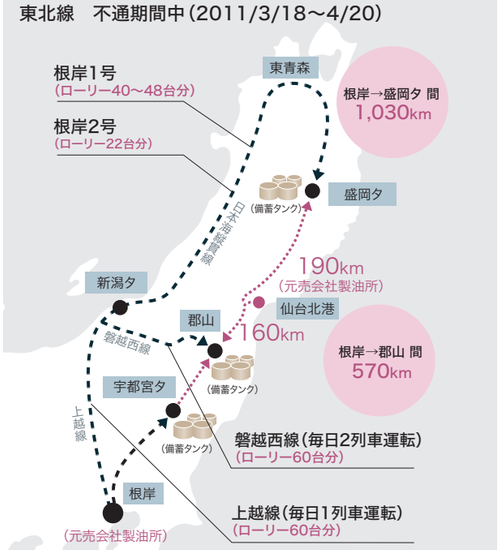
ＪＲ貨物は、災害が発生した際に、関係各所と協力し、緊急支援物資輸送を可能な限り迅速に行うことで、一刻も早い被災地の復興に向けて協力しています。

東日本大震災

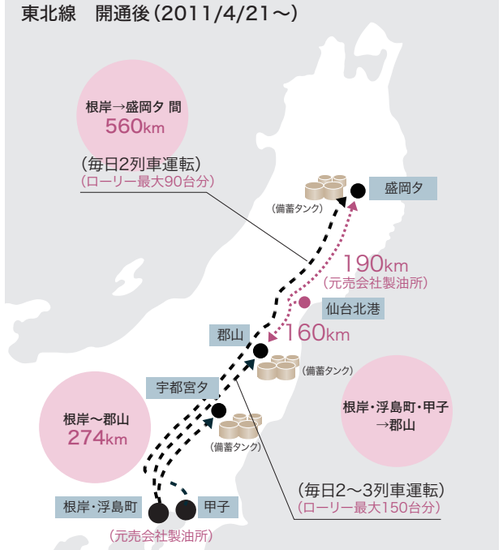
関東から被災地へ緊急の石油輸送を実施するため、通常は運転していない線区を活用し、ライフラインとしての役割を発揮しました。

緊急石油輸送の総輸送距離：**約6万7370km**
総輸送トン数：**約4万9104トン**
…… 輸送できなくなったルート
----- 迂回ルート等新規ルート

東北線　不通期間中（2011/3/18～4/20）



東北線　開通後（2011/4/21～）



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しました。

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1500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。

緊急物資輸送の様子

（公財）鉄道弘済会 義肢装具サポートセンターへの協力

義肢装具の使用者へのサポート風景

ＪＲ貨物では社会貢献の一環として、（公財）鉄道弘済会様が開設した「義肢装具サポートセンター」に協力をしています。鉄道弘済会様は、鉄道の業務に従事し、不慮の事故により障害を受けた方々などを支援する目的で設立された組織で、1969年、義肢装具サポートセンターの前身である「東京身体障害者福祉センター」を設置しました。

2008年から、同サポートセンターは、隅田川駅（東京都荒川区）に隣接した当社用地内に建設したビルに入居いただいています。義肢装具の製作・リハビリ・診療の各部門が一体となった、民間では国内唯一の総合的なリハビリテーション施設です。義肢装具を使用する方々の支援に取り組んでおり、東京2020パラリンピック競技大会でも多くのパラアスリートをサポートしました。

女子硬式野球チーム「東海NEXUS」を応援

当社は、女子硬式野球のクラブチーム「東海NEXUS」を応援しています。

東海NEXUSは、愛知県一宮市を活動拠点として2020年に創設された若いチームですが、2021年度の全国大会で第3位の成績を収めました。野球教室の開催など地域社会の活性化にも力を入れています。

チームに所属する監督と選手の計４名が東海支社で働いており、活き活きとした職場づくりにも貢献しています。これまで、横断幕の贈呈や支援自動販売機の設置を行ってきましたが、引き続き東海NEXUSの応援を通じて地域社会に根差した活動を行っていきます。

「東海NEXUS」に贈呈したヘッドマーク（右端）

社員の働きがいの実現

働きやすさの充実

社員が安心して生き生き伸び伸びと力いっぱい働くことができ、働きがいや自らの成長を実感できる職場風土を目指して、2019年4月に新たな人事制度を導入しました。

新たな人事制度では、3つの職群（プランナー職群、エキスパート職群、プロフェッショナル職群）を設定し、学歴に関係なく職群の転換を可能とすることで、働き方の選択肢を増やしました。

また、新しい評価制度を導入し、半期ごとに自己評価と上司との面談を実施し、期待される役割をどの程度発揮していけるかを相互に確認できるようにすることで、社員の成長とモチベーション向上につなげる仕組みを作りました。引き続き、この新しい人事制度の定着と円滑な運用に向けて注力していきます。

また、アフターコロナを見据えたニューノーマルな働き方を模索し、勤務制度の見直しや次世代ITインフラの積極的な活用により、社員一人ひとりがそれぞれの環境において最大限のパフォーマンスを発揮できる仕組みづくりを行っていきます。

働き方の多様化

社員が仕事と家庭の両立を図り、安心して働けるよう、時差出勤や育児短時間勤務制度、男性の育児休職取得の促進など制度面での充実を図っています。また、社員の生産性向上や業務の効率化、社員間のコミュニケーション向上を目指し、一部職場にフリーアドレスを導入しています。また、モバイル端末を貸与するなど、ITインフラ環境の整備を進め、非現業機関を中心にリモートワークも導入し、時間や場所に縛られない効率的な働き方、多様な働き方を実現していきます。

育児短時間勤務制度の促進（制度を利用中の開発部サブリーダー三上佑輔さん）

フリーアドレスの導入（東海支社の執務スペース）

一般事業主行動計画

計画期間：2021年4月1日 ～ 2026年3月31日の5年間

次世代育成支援対策推進法に基づく一般事業主行動計画について、社員がその能力を十分に発揮し、仕事と生活の調和を図り、働きやすい環境を整備するため、下記の通りとしました。

目標1　引き続き、育児休職等制度の周知を図り、男性社員の育児休職、育児短時間勤務の利用促進を図る

- 「女性活躍推進フォーラム」やwebセミナー等により制度の周知や女性同士の情報交換の場を提供する。
- 女性だけでなく男性の育児休職取得に向けた啓発活動にも取り組む。

目標2　リモートワーク等の柔軟な働き方に関する制度を整備する

- テレワーク、時差勤務の利用を積極的に促すことで柔軟な働き方を実現し、育児と仕事の両立を図り易い環境を構築する。

目標3　子どもを含んだ地域社会との交流を積極的に行う

- Afterコロナを見据え、改めて地域との積極的な交流、特に次代を担う子どもを対象とした見学受け入れを再開する。

リモートワークの推進（人事部Teams会議の様子）

女性活躍推進

女性社員が継続して能力を高め、活躍できる環境を整備していくため、引き続き女性の積極的な採用を実施し、正社員採用者に占める女性割合15%以上を目指します。あわせて、女性トイレや休憩室等の環境面の整備を推進することで、鉄道事業の現場を含めた女性の職域拡大を図っていきます。

また、育児短時間勤務や育児休職の取得を促進するなど、出産や育児による離職を防ぐとともに、多様な働き方を実現していきます。また、女性活躍推進フォーラムを開催する等、女性の活躍推進に向けた基盤づくりに取り組み、女性管理職比率も高めていきます。

一般事業主行動計画

計画期間：2021年4月1日 ～ 2026年3月31日の5年間

女性活躍推進法に基づく一般事業主行動計画について、女性社員が性別にとらわれることなく、継続して能力を高め、活躍できる環境を整備するため、下記の通りとしました。

目標1　正社員採用者に占める女性割合を15%以上とする

- ホームページ等における社内で活躍する女性紹介など、広報ツールの拡大を行う。
- 現業機関における整備をすすめ、配属可能箇所職場を拡大。

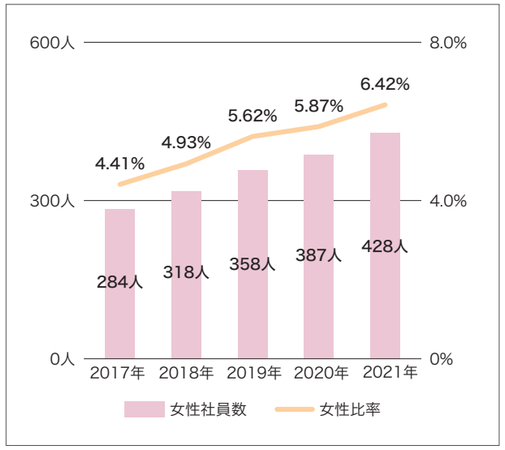
目標2　女性社員の出産や育児に伴う離職をゼロとする

- 出産や育児に伴う離職をゼロとし、男性の育児休職取得を促進する。
  （参考）2020年度の育児休職取得実績（男性）：8名
- 配偶者の転勤等でやむなく退職した社員の「カムバック制度」の新設を検討する。

目標3　女性管理職の人数を15人以上とする（2020年度末比2.0倍以上）

- 入社後のキャリア形成をフォローする体制を構築する。
- 女性活躍に向けた、意識啓発セミナーを開催する。

■女性社員数※1および採用者に占める女性社員比率の推移



※1 契約社員、臨時社員等を含んだ社員数

障がい者雇用

障がい者の積極的な採用を進めるとともに、鉄道事業の現場を含めた幅広い職域で活躍できる環境整備に取り組んでいます。また、採用後はきめ細かいケアを行うことで定着を支援しています。今後も、すべての社員が安心して、自身の持つ能力を最大限に発揮できるよう、設備・制度両面の充実を図っていきます。

ダイバーシティの推進

会社がこの先も発展を続けていくためには、優秀な人材・多様な人材の確保は欠かせません。多様な視点から事業を捉え、新しいアイデア、イノベーションを誕生させ、ＪＲ貨物グループのブランドメッセージである「Challenge and Change　挑戦、そして変革」を実現するため、引き続きダイバーシティを推進していきます。

企業型確定拠出年金（企業型DC）

JR貨物では、社員の選択により期末手当（賞与）の一部を原資として税金・社会保険料の軽減メリットを受けながら掛金を拠出、運用の指図を行い、その実績に応じて定年退職後に老齢給付金（年金または一時金）を受け取ることができる「企業型確定拠出年金制度」を2021年1月から導入しています。（2021年7月時点の加入者数：2370名、加入率42.5%）

公的年金制度は、今後さらなる少子高齢化と人口減少の進展に伴う財政悪化により給付額の減少が見込まれており、老後の資産形成について自助努力の重要性が高まっています。会社や社員を取り巻く社会環境が変化するなか、社員が同制度の利用を通して長期的な人生設計を行い、将来に備えながら安心して働くことができるよう、制度の充実化と社内教育等により社員の自助努力を支援していきます。

コロナ禍で実感した“日常”の価値

木村 奈緒　関東支社 東京貨物ターミナル駅副駅長

時間を常に意識する仕事です。JR貨物の社員ですから、この特性は、これまでも、2021年夏に副駅長となってからも変わりません。ただ、組織の存続を含め、さまざまな危機と対峙する人がいる昨今の状況で、私たちは仲間に会えて、これまでとほぼ同じように働くことができます。忙しいながらも、当たり前の日常が続く有難さをかみしめています。

医療従事者の活躍を見て、改めて自分の仕事の価値について自問しています。他人が苦しいときに、その人たちを助けられる専門性を持ちたい。それが何なのか。会社は社会への提供価値を定義しました。自分事としても答えを探していきます。

嬉しかった妻のひと言 ありがたかった職場の配慮

向井 利宏　新鶴見機関区 運転士

2020年夏、3カ月間の育児休暇を取得しました。「モノの流れは止めない」と皆が頑張っているときに、運転士が1人抜けることによる職場の負担を考えると、休暇取得にはためらいがありました。

ただ、慣れないライフスタイルを送ることになる妻も、体を休めたいときがあるはずだと考えました。では、誰が代われるのか。「せっかく制度があるのだから」と職場の先輩が背中を押してくれました。

「休暇を取ってくれてありがとう」。職場復帰時に妻からかけられた言葉です。私が気を遣わないように気遣いをしてくださった職場の先輩や同僚にも、感謝しています。

JR貨物グループのD&I（ダイバーシティ＆インクルージョン）

総合物流企業グループであるJR貨物グループでは、多様なスキルや背景を持った社員が、
他の組織やメンバーと連携し、互いを尊重しながら業務に取り組んでいます。
ここでは、このような多様な社員たちによる、「JR貨物グループで働いている、今の自分」についての声をご紹介します。

常に「向いていない」と思う ずっと、面白いと感じている

川東 しおり　関東支社 運輸車両部指令室 指令長（現 輸送グループ 四半期計画総括）

関東エリアで貨物指令長を務めています。貨車、コンテナの偏在を防ぎながら、日々のダイヤ調整と輸送計画、指令員指導に取り組んでいます。

仕事は昼夜関係なしの体力勝負。長丁場の輸送障害時でも瞬時の判断が必要な、気力勝負でもあります。対応すべきことの種類の多さとスピード感に、常に自分には向いていないと感じてきました。ただ、だからこそずっと、面白いとも感じてきました。

経験を総動員して先を読み、指令を出しているうちに、列車の運行が一本、また一本と整っていきます。安堵と達成感、そして貨物鉄道輸送に携わる者としての責任の重さを感じる、濃密な時間です。

先輩に教えていただきながら できる仕事が増えています

松永 優汰　広島支店

僕は2021年4月1日付で入社しました。入社した時は、どんな仕事があるかとても気になりました。先輩方が仕事の流れを分かりやすく教えていただいたのでスムーズに仕事を覚えていく事ができました。

いろいろなことができるようになりました。コピー機でPDFも取れるようになりました。先輩方が分かり易く紙に書いて説明していただいたからだと思います。事業便も配席図がなくても渡せるようになりました。先輩と内線電話の取り方の練習をして、また1つ、新しくできる仕事が増えました。今は外線電話の練習中です。まだいろいろな仕事があると思いますが、失敗しないようにしていきたいです。

達成感と喜びのある仕事「誰かの役に立っている」

佐幸 栞里（写真左）
渋澤 咲智（写真右）
株式会社ジェイアール貨物・南関東ロジスティクス フォークリフトオペレーター

自分が扱っている多種多様な荷物が、誰かのところに届き、人々の生活を支えていると思うと、誰かの役に立っているという達成感を覚えて、やる気が出ます。いつかトップリフターに乗務できるよう、先輩のご指導を受けながら、一日一日を大切に過ごしていきたいと思います。 **（佐幸）**

物流の仕事をしたくて、令和３年４月に入社しました。まだ無線がうまく聞き取れず、声と顔が一致しませんが、最近、フォークリフトの運転に慣れてきて、少しずつ上達している気がして嬉しいです。JR貨物グループは施設などの面で女性が働きやすい環境を整えてくれていると感じます。 **（渋澤）**

Diversity & Inclusion

条件に応じた最適操作を追求 スペシャリストを育てたい

小山 弘晃
神奈川臨海鉄道株式会社 川崎貨物駅 主任機関士兼運転主任

幼いときから運転士になることが夢でした。貨物列車の運転は、列車の長さや重さ、天候によって操作が違います。最大1200トンの車両を停止目標や誘導に合わせて停めるため、雨天時のブレーキ扱いには特段の注意が必要です。自らの判断により、機器の最適な操作を工夫することは魅力の一つです。

私にはお客様の大切な荷物を安全に輸送する責任があります。同時に「日本の物流を支えている」というやりがいを感じています。日々の業務を確実に遂行し続けながら、先輩方から教わった運転技術を後輩に伝え、運転のスペシャリストを育てる指導ができる機関士になりたいと思います。

満足感が得られる仕組みの構築

人材育成の取組み

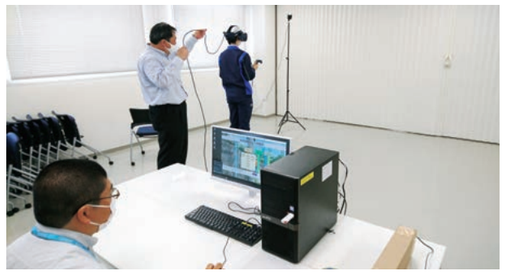
「JR貨物グループ 中期経営計画2023」の重点戦略である「経営基盤強化のための社員教育の充実」を教育計画の基本方針とし、さらに、教育規程に掲げる「目指すべき社員像」を目標として、継続的な教育機会を提供することにより、社員一人ひとりの能力開発を推進すると共に、「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」の取組み方針である「JR貨物グループの経営基盤の強化と持続的な発展」に向けた人材育成の取組みを行います。

次世代型研修 ～VRを活用した教育～

中央研修センターでは、触車事故の危険性を理解する教育の一環として、VR（仮想現実）を活用したプログラムを実施しています。実際の作業と同様に、線路内におけるボルト締付作業中に列車が接近、通過する状況を再現し、触車に関する危険度について、改めて社員の認識を高めることを目的としています。

VRを活用したプログラムではほかにも、「列車見張員が接近合図をしなかった場合」、「列車接近中に忘れ物を発見した場合」など、複数の想定事案の状況を作り上げています。

研修プログラムでは、VRの体験にとどまらず、過去に発生した触車事例についての周知や、運転士から見た線路内の作業について学習するなど、線路内における作業の危険性について、さまざまな角度から社員の認識を高めるための内容を盛り込んでいます。



VR研修風景

昇格・昇級要件研修

新人事制度で新たに資格等級制度を設けました。各職群や等級の定義と、そこで必要となる知識やスキル、求められる役割を明確化し、各層における教育育成課程を設定しています。

昇格および昇級時には、必須教育として職群等級別の研修を実施しています。研修の種類は10種類に及びます。コロナ禍の状況では集合研修の開催が困難なことから、代替策としてリモートによる研修や通信教育などを実施しました。これまでに3000名以上が修了しています。

受講者アンケートの結果によると、70～80％の社員が研修を有意義なものと捉えています。能力開発に対する意欲の高まりは、会社が援助する自己啓発通信教育の受講者数の増加としても表れています。2019年度以降は以前の5～8倍ほどに増え、社員の1割以上が受講しています。

昇格・昇級要件研修の風景

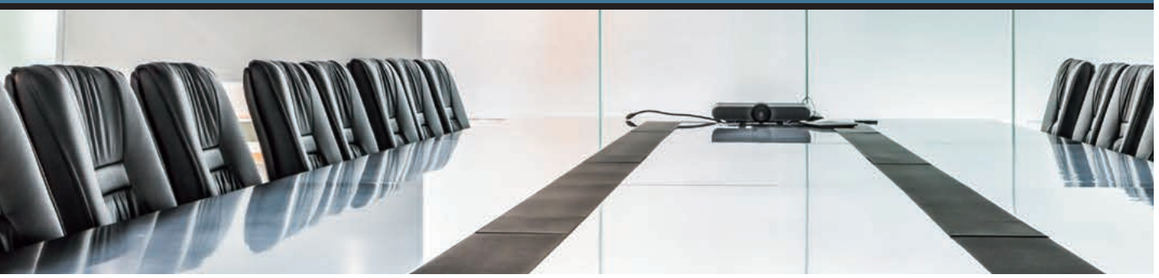
技能向上の取組み ～フォークリフトオペレーター金バッジ制度～

2012年以降、フォークリフトオペレーターの指導体制を確立させるべく、日通総合研究所との提携により、「フォークリフト指導担当者研修」を開催しています。研修はレベルに応じた「基礎知識編」「指導基礎編」「指導応用編」の3段階で構成し、全課程を修了した指導員はオペレーターの手本として業務に従事します。全課程の修了者には、銀バッジを授与しています。これまでの授与者は54名に上ります。

そのうち特に優秀な指導員については、「金バッジ教育指導員全国会議」の場で金バッジを貸与しています。これまで金バッジを貸与した指導員は10名です。この10名は日常業務に加え、全国荷役作業競技会で審査員を務めるなど、フォークリフトの適正な操作に関する教育・啓発活動にも取り組んでいます。

金バッジ（上）と銀バッジ（下）

価値創造を支えるガバナンス



コーポレート・ガバナンス

当社では、コーポレート・ガバナンスは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回および必要に応じて随時開催しており、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時までとしており、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。2021年７月現在取締役は９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時までとしており、2021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、取締役およ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。また社外取締役およ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。2021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」および「当社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、当社およびグループの健全な発展のために経営の意思決定、業務の執行およびリスク管理などについて、以下の各体制を整備しています。

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（2021年６月22日現在）

取締役

氏名	役職	ESG担当分担
田村 修二	代表取締役会長兼会長執行役員（経営全般）	E S G
真貝 康一	代表取締役社長兼社長執行役員（経営全般、リスク統括本部長、監査部担当）	E S G
樫谷 隆夫	取締役（社外・非常勤）	G
矢ケ崎 紀子	取締役（社外・非常勤）	G
中島 好美	取締役（社外・非常勤）	G
犬飼 新	取締役兼常務執行役員（経営統括本部長）	E S
吉澤 淳	取締役兼常務執行役員（鉄道ロジスティクス本部長）	E S
遠藤 雅彦	取締役兼常務執行役員（安全統括本部長）	G
野村 康郎	取締役兼執行役員（事業開発本部長）	S

監査役

氏名	役職	ESG担当分担
仙波 春雄	常勤監査役（社外）	G
小西 昭	常勤監査役（社外）	G
荒木 幹夫	監査役（社外・非常勤）	G

執行役員

氏名	役職
柏井 省吾	執行役員（関東支社長）
花岡 俊樹	執行役員（東海支社長）
篠部 武嗣	執行役員（経営統括本部副本部長、経営企画部担当）
中川 哲朗	執行役員（九州支社長）
小暮 一寿	執行役員（北海道支社長）
今橋 一樹	執行役員（関西支社長）
和氣 総一朗	執行役員（鉄道ロジスティクス本部営業部長）
髙橋 顕	執行役員（鉄道ロジスティクス本部戦略推進部長）
高橋 秀仁	執行役員（経営統括本部副本部長、経営企画部長、業務創造推進部・技術企画部・情報システム部担当）

外部有識者とのダイアログ

SDGsへの挑戦、そして変革

JR貨物グループが、総合物流企業として社会にサステナブルなソリューションを提供していくためには、どのような視点が必要とされるのでしょうか。カーボンニュートラルやSDGsとの関係を、CSR／SDGsコンサルタントの笹谷秀光氏との対話から改めて探ります。

SDGs Dialogue

CSR／SDGsコンサルタント
笹谷 秀光氏

日本貨物鉄道株式会社 代表取締役社長兼社長執行役員
真貝 康一

笹谷秀光氏
CSR／SDGsコンサルタント、千葉商科大学教授。1977年農林省（現農林水産省）入省、環境省大臣官房審議官・農林水産省大臣官房審議官を歴任する。2008年伊藤園入社、取締役等を務めたのち2019年退職。現在は産官学の経験を活かし、ESG／CSR／SDGsを自分ごと化して発信する「発信型三方良し」を提唱、企業価値向上のための幅広い提言を行っている。

「物を運ぶサービス」により サステナブルな社会に貢献

笹谷 日本経済新聞に2021年6月に掲載したSDGsへの取組みについての広告が「日経広告賞」の環境部門・優秀賞を受賞されましたね。おめでとうございます。

真貝 どうもありがとうございます。「JR貨物は、どのような時も幹線物流を支え、社会に貢献し続けてまいります。」というメッセージに強い意思を込めました。

笹谷 社内コンセンサスがしっかりと形成されていないと、あのような広告に自社の取組みを落とし込み、表現することは容易ではありません。「貨物鉄道のCO_2排出量が営業用トラックの約13分の1」という表現は、とてもインパクトがありました。情報発信の方法がよく練られていると感じました。

真貝 日本でも次世代物流への動きが本格化していますが、次世代が安心・安全な生活ができる環境を確保するために、物流全体を脱炭素化して、サステナブルなものにするためにはどうするべきなのか――。この視点に立って、「総合物流企業グループ」として、グループ一丸となって取り組んでいます。

私どもJR貨物グループは、社会的なインフラとしての物流を持続的に維持し、「物を運ぶサービス」を提供しています。物を動かすということはエネルギーを転換しているということです。例えば、貨物列車の部品としてAとBが選択可能だった場合に、どちらがカーボンニュートラルに貢献できるか。あるいは、それらの部品や、動力であるエネルギーが、果たしてサステナブルであるのかどうか。さらに、運ぶ物そのものがSDGsに照らし合わせてよいものなのかどうか。こうした課題認識で、あらゆる事業活動をとらえる姿勢が問われる時代に大きく変わってきていると感じます。

笹谷 運ぶ物についても考えが及んでいるところが素晴らしいですね。今、世の中は「物が動くこと」「物を動かすこと」について、非常にセンシティブになっています。物が動く過程で必ずエネルギーが消費されるわけですから。ではどういうエネルギーなのかと。カーボンニュートラルはもはや、世界的に後戻りのきかない強烈な指針になっています。

日本の多くの企業は様子を見つつ、玉を磨いて温めている感があったのですが、2020年10月に菅義偉首相（当時）による「2050年カーボンニュートラル」宣言以降、カーボンニュートラルやSDGsへの取組みが一気に加速しています。

総合物流はSDGsの本筋 カギはモーダルコンビネーション

真貝 2021年1月に、「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」という10年タームの経営計画を発表しました。鉄道を基軸とした総合物流企業グループとして最適なソリューションを提供し、社会価値向上に貢献していくことを、「2030年に目指す姿」として掲げています。

笹谷 今回の対談に先立って拝見しました。SDGsの目標に重なる部分が非常に多いですね。真貝社長がおっしゃる「モーダルコンビネーション」は特に興味深いコンセプトです。目標13「気候変動に具体的な対策を」に直結するのはもちろんのこと、目標17「パートナーシップで目標を達成しよう」にも通じる、意義深い考え方です。

真貝 重たい物を大量に運ぶ場合に、利用可能なモードは鉄道以外にもトラックや飛行機、船舶など、さまざまなモードがあります。その中で鉄道はレールと鉄輪間のころがり抵抗が少ないためにエネルギー効率が良く、CO_2排出量が営業用トラックの約1/13、内航船舶の約1/2と大変少ない。また、労働力不足が社会課題となるなか、10トントラックで最大65台分の大量物資を1編成の貨物列車で運べますので、労働生産性にも優れています。

しかしながら、鉄道設備には多額な投資を要し、レールがある場所は限られていますから、例えば、私どもだけで笹谷先生のご自宅までお茶を届けることはできません。そこで大事になってくるのは、貨物鉄道が幹線物流を担い、その両端をトラックが担当するというような、物流モードの役割を明確にしグランドデザインを描くこと。つまり、既存のモードを利用し、環境への負荷が一番少ない組み合わせ、最適解を見つけていく。それが、モーダル「シフト」ではなく、モーダル「コンビネーション」ということです。

すでに旅客会社では新幹線の一部区間で試行的に小口貨物を運んでいて、新幹線という高速かつ災害耐性のある鉄道モードを人流と物流で共有する、こういったことは持続可能な社会を構築していくうえで追求していかなければならないと思っています。

笹谷 最適な解ということで言うと、今はウェルビーイング、より良き生活、より良き幸せを生み出すソリューション提供に結びつけることも大事です。「JR貨物さんが運んでくれたから何も壊れていないし、安心した」というような。医薬品や食品では温度など品質管理がデリケートになってきます。

ウェルビーイングの概念は、生活者一人ひとりに着目しますから、物流においては、最後は小口化にたどり着きます。そういったきめ細かいサービスも、モーダルコンビネーションの中で見いだしていく。それで、「JR貨物があってよかったな」「社会になくてはならない存在だな」「もっともっと大きく事業を広げてほしい」という声が湧き起こる。そのようなイメージがSDGsを取り入れることのゴールですね。

真貝 そのようにしていきたいですね。「物流のシームレス化」にも、非常に力を入れて取り組んでいるところです。物流の結節点である貨物駅において、「レールゲート」や「積替ステーション」の設置による保管・荷捌き機能の拡充や新技術の導入による結節点機能の自動化を進めています。着発線上に荷役ホームがあって駅構内での複雑な入換作業が不要になり、大幅なリードタイム短縮が図れる、大変効率的なE＆S（着発線荷役）方式の導入も進めています。

笹谷 SDGsの目標9「産業と技術革新の基盤をつくろう」に該当する取組みですね。

真貝 現在、東北地域における一大拠点である仙台貨物ターミナル駅の新駅を建設中です。現駅は手狭な旧式の駅で、大型コンテナのオペレーションなどに制約があります。今回、一から作り上げるということで、E＆S方式の採用はもちろん、新技術の導入により、駅の結節点機能を大幅に高めます。

笹谷 SDGsの目標11に「住み続けられるまちづくりを」があります。日本語を見るとその概念を狭く捉えがちですが、英語では、「Sustainable cities and communities」。ビル1棟を全部インフラ整備するというのも11番なのですね。

総合物流事業はSDGsのど真ん中
「自分よし、相手よし、世間よし」を
業界を巻き込んで牽引し
SDGsの先進企業を目指していただきたい

——— 笹谷氏

新宿の再開発のような大規模な都市開発も、この目標11に相当します。

JR貨物でいえば、鉄道跡地を活用し、植林をしたり、市民向けの公開スペースを作ったりということもできますね。今は震災がどこで起こってもおかしくありませんので、そういった事態が発生したらすぐに社員の皆さまが緊急出動する訓練がなされていたり、安全管理も徹底しているでしょう。レジリエントな（回復力のある、しなやかな）社会づくりに欠かせないインフラをお持ちであり、その機能そのものを担っておられる。JR貨物の存在自体がSDGsの目標11ですね。

Challenge and Changeの精神で SDGs先進企業を目指す

笹谷 今後の課題としては、どういったことがあると考えていらっしゃいますか。

真貝 レジリエントというお話がありました。幹線物流を担う鉄道の強靭化が急務であると考えています。2018年7月の西日本豪雨では山陽線が100日間不通、2021年8月の西日本大雨では山陽線が24日間不通になるなど、気候変動が一因とされる災害の頻発化、甚大化によって、物流に大きな支障が出ています。

在来線鉄道は基本的に明治時代の技術を前提にルートが構成されていますので、高速道路や新幹線と同様に現代の新技術で、既存インフラを災害に強いものに再構築していかなければならないと思っています。

笹谷 SDGsの目標13「気候変動に具体的な対策を」は最大の課題となっていますからね。先般の広告では、貨物鉄道はそのど真ん中であると、さまざまな人たちに強烈なインパクトを残し、期待を抱かせたと思います。

私は近江商人の経営理念である「三方よし」（自分よし、相手よし、世間よし）に、発信することの重要さを付け加えた「発信型三方良し」という考え方を皆さんにお勧めしています。社会に貢献できることを企業が積極的に発信することで、協創やイノベーションが生まれますが、日本企業の多くは、この発信がまだまだ足りない印象です。だからこそ、世界の共通言語であるSDGsを取り入れたJR貨物の社内外に向けた情報発信に期待が高まります。

真貝社長のお話をうかがって、SDGsと情報発信に真正面から取り組まれていると確信しました。これからも、新たな時代の、スピーディーな変革を牽引していく、SDGs先進企業を目指していっていただきたいと思います。

真貝 ありがとうございます。2019年にブランドメッセージを「Challenge and Change ～挑戦、そして変革」と定めて理念と行動指針を見直し、社内へ「変えるをよし」「お客様と現場が事業の2つの基軸」というメッセージを繰り返し発信してきました。

グループ社員一人ひとりの「お客様からお預かりした荷物を安全に運ぶ」ということに真面目に取り組む姿勢に、誇りを持っています。物を安全に、可能な限り円滑に流すには、現場の知恵と工夫の積み重ねが必要ですし、それは24時間365日のチームワークに支えられています。グループ社員は1万人いますから、その一人ひとりが周囲を巻き込みながら挑戦すれば、2万人にも3万人にも匹敵するような力が出せると思っています。

笹谷 まさに、SDGsにも「Challenge and Change」。

真貝 そのとおりですね。本日は貴重なお話をありがとうございました。

荷物を安全に運ぶことに真面目に取り組む
社員の姿を誇りに思います
カーボンニュートラル実現に向け
モーダルコンビネーションの
最適解を見つけていきます

——— 真貝

■社外取締役メッセージ

樫谷 隆夫
取締役（非常勤・社外）

企業文化が変わり、ようやく「普通の会社」になった

当社の社外取締役になって10年ほどになります。取締役会は、原則、毎月1回開催され、約3時間にわたって社外取締役や監査役から、いわゆる忖度なく、数多くの質問や意見が出され、執行役から真摯な回答をいただけるなど、かなり活発な意見交換がされています。

最初の5年は当社の業績も課題が多かったことから、石田前会長も熱心に取り組んでこられた、数値の見える化を踏まえて、役員や社員の方々がチャレンジ精神をもって積極的に業務に取り組んでいただけているかを意識して質問したことを覚えています。

後半の5年は、役員、社員の方々の努力の結果、業績がかなり改善しました。災害等の影響もあり見かけ上の業績は厳しいままですが、その中身は、以前と相当違っていますし、企業文化も相当変わってきたと感じています。私の感覚ではやっと普通の会社になったと思っています。

当社が次の段階に進むには、社員の皆様一人一人が自分は何をするべきかを積極的に考えて取り組んでいただく必要があります。

矢ケ崎 紀子
取締役（非常勤・社外）

社会に役立つJR貨物であり続けるために

JR貨物は、わが国で唯一、全国ネットワークを有する貨物鉄道事業者であり、日々、インフラ整備に必要な物資、製造業の原材料、燃料、農作物や飲料、印刷物や日用品、廃棄物まで、私達の生活に必要な多様なモノを運んでいます。この公益性を担うにふさわしい企業であり続けるため、取締役会では多様なステークホルダーの観点から発言することを心がけています。

現在のガバナンスは有効な状況にありますが、気候変動、感染症、DX等のリスク要因は増加や激化をしており、さらに強固なガバナンスが必要になっていきます。物流は国の社会・経済の生命線であり、JR貨物は、イベントリスクに強く確実に正確に運べる力をさらに磨き、国の持続的な発展を下支えし社会に役立ち続けることが求められています。

JR貨物のレジリエンスの向上と、縁の下の力持ちの役割を多くの人々に理解してもらうコミュニケーション力の向上を目指してコミットメントしていきたいと考えています。

中島 好美
取締役（非常勤・社外）

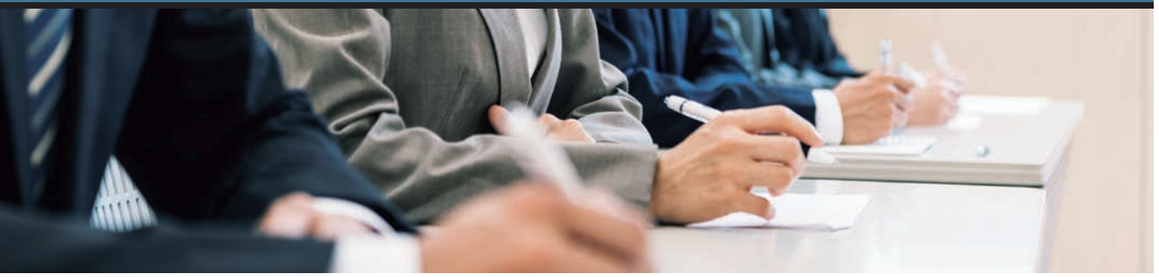
ダイバーシティ＆インクルージョンを事業に反映できる企業に

VUCAの時代・コロナ禍のなかにあっても、目指す企業の姿は、「社会や人々に必要とされ成長し続けること」です。そのための経営をサポート・監督する立場として、外資系の消費財・金融のマーケティング、経営をグローバルに体験してきたバックグラウンドで、広い視野と長期的な視点での発言を心がけています。

「社内の常識は社外の非常識」と表されるように、外部の声に興味をもつ姿勢の有無は経営に大きく影響します。JR貨物の執行陣・社員には新しい分野・考えを吸収しようというよき文化があり、運送の基本である「安全」と「イノベーション・チャレンジ」のバランスを大切にしています。

サステナブル経営、パーパス経営が求められている今、JR貨物の社会的インフラとしての役割や環境問題への貢献は、技術やビジネスモデルを深化させることで、さらに大きくなるでしょう。それを支えるのはヒトの力と組織文化です。ダイバーシティ・インクルージョンがさらに進み、事業へ反映できる企業として育つことを願っています。

コンプライアンス・リスク管理の取組み



コンプライアンス

基本的な考え方

JR貨物グループでは、行動指針にコンプライアンスの実践を掲げるとともに、グループ共通の行動規範として「JR貨物グループコンプライアンス指針」を定めて取り組んでいます。特に、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に取り組んでいます。

コンプライアンス体制

JR貨物ではコンプライアンス統括責任者に社長が就き、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、グループ会社を含む体制整備、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、本社各部や各支社にコンプライアンス・リーダーを設置し、コンプライアンスの推進や社員からの相談に当たっています。さらにグループ会社でもコンプライアンス推進体制を構築し、JR貨物と連携することによりグループが一体となってコンプライアンス推進の取組みを行っています。

コンプライアンス教育

JR貨物ではコンプライアンス意識向上を図るために各階層別の教育、昇格および昇級時における教育、現業機関やグループ会社へ出向いての教育に積極的に取り組んでいます。2020年度は、新型コロナウイルス感染症対策のため、リモートでの実施を積極的に行いました。教育にあたっては、JR貨物グループ共通のコンプライアンスハンドブックや映像教材を活用し、意識の共有を図っています。また、コンプライアンスに関する情報発信やコンプライアンス推進月間等の取組みをJR貨物グループ全体で実施しています。

■コンプライアンス教育の受講人数　（人）

	2019年度	2020年度
階層	延べ人数	延べ人数
経営層	61	—
本社管理職等	106	—
支社管理職・現場長等	241	110
一般職等	3,177	3,759
グループ会社	171	34

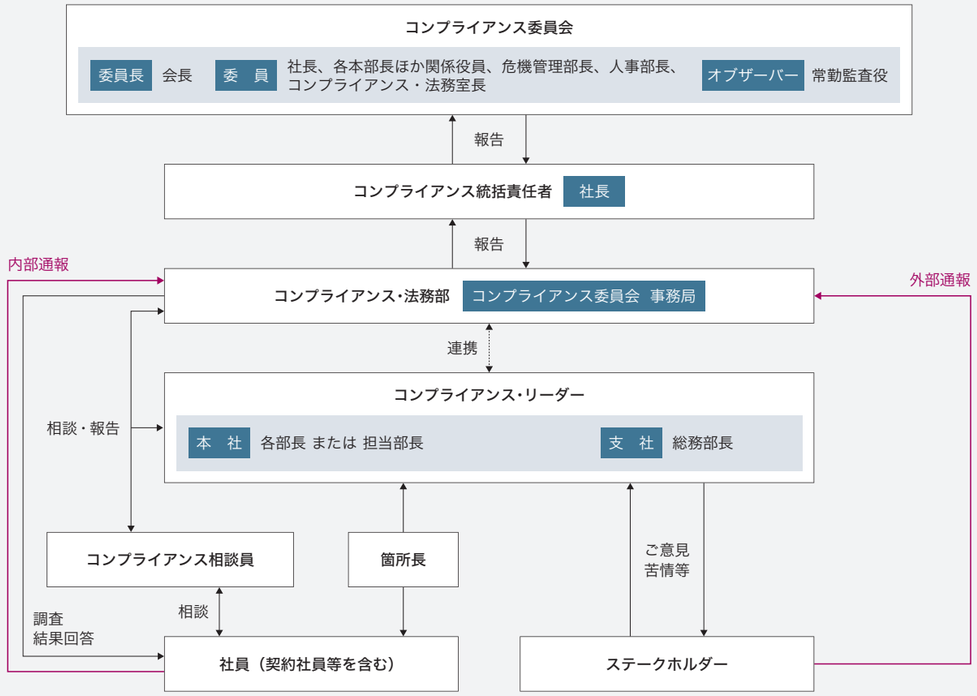
通報窓口

JR貨物では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、これに対応するため、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付ける外部通報窓口を設置しています。なお、グループ会社でもそれぞれ内部通報窓口を設置していますが、JR貨物の窓口はグループ会社社員にも開放しており、グループ全体が連携してコンプライアンスの実践に取り組んでいます。

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、原因究明と再発防止を行います。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で、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（JR貨物）



内部統制の強化・充実等への取組み

監査部では、ＪＲ貨物グループの監査に関する取組みとして、主に連結子会社を対象としたグループ会社監査を実施するとともに、「ＪＲ貨物グループ監査役連絡会」を開催しています。

グループ会社監査は、内部統制が有効に機能しているかを確認し、会計帳簿類、証憑類の妥当性、適法性を監査するとともに、前回監査時の提案・指摘事項について改善がなされているかのフォローアップを行っています。監査結果は、代表取締役、常勤監査役、セグメント別担当部室、および当該会社の監査役に対してフィードバックしています。

また、グループ各社の監査役間の幅広い意見交換・情報共有や、各監査役の監査活動の充実・監査スキルの向上を目的として「ＪＲ貨物グループ監査役連絡会」を開催しています。

こうした取組みを継続的に行うことにより、グループ全体のコーポレート・ガバナンスおよび内部統制の強化・充実を図ってまいります。

JR貨物グループ非常勤監査役連絡会の様子（2019年度）

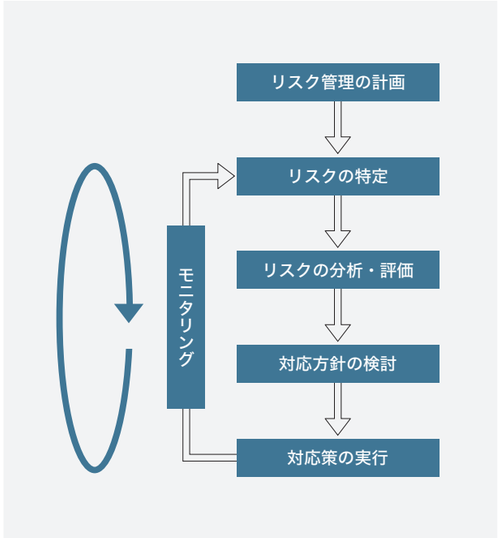
グループ会社監査の様子（2020年度）

リスク管理の取組み

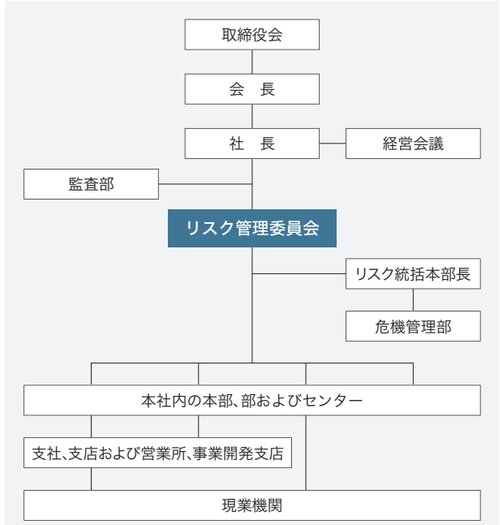
リスク管理は、外部環境の変化とそれらに対応した（あるいはしなかった／できなかった）社内の行動、すなわち外部からの脅威に対し内部の弱点に気付くことが出発点になります。リスクを自覚するための方法として、外部要因と内部要因に分けた枠組みを用意し、当社にとってのリスクを多面的に把握できるよう努めています。個別のリスクは、経営への影響度と発生可能性の２つの尺度で評価を行い、経営目標に対する重要性と対応方針を決定し、対応策を具体化して実行しています。その上で定期的に振り返り再評価を行い、次の行動につなげるPDCAサイクルを回しています。

こうしたリスク管理のプロセスは、社長を委員長とするリスク管理委員会での審議を軸として進めており、リスク全体を把握して、経営の意思と各部署での対応を結び付けています。

■リスク管理のプロセス



■リスク管理の体制



PDCAサイクルは現在４周目に入り、継続かつ定着させることで、リスク顕在化の予兆を把握するための指標の検討など、レベルの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指し、グループ各社でもリスクの洗い出しと評価などの取組みを実施しています。リスク顕在化の際には、迅速かつ組織的な対応力を高めることも重要です。緊急対応マニュアルも、従来の大規模地震のほか多様なケースを想定し、訓練での検証を経て改善につなげています。訓練内容としては、在宅勤務やリモート会議等が定着した現状を踏まえて実施した防災訓練のほか、標的型メール訓練、メディア対応訓練など、新たな取組みも展開しています。

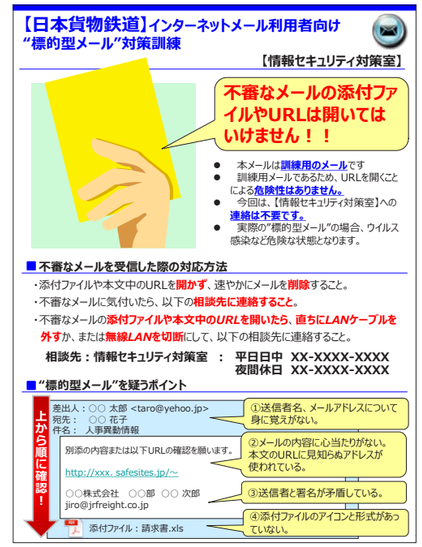
出先機関や在宅勤務者をリモートで結んだ対策会議（防災訓練）

情報セキュリティ向上に向けた取組み

近年増大しているサイバー攻撃などにより情報漏洩が発生した場合、顧客との信頼関係に大きなダメージを与えてしまうことがあります。直近では、感染症拡大の防止、働き方改革の進展による在宅勤務の拡大などから、社員がパソコン端末を社外に持ち出す機会が増え、情報管理上のリスクが増大しています。このような中、当社のみならず、JR貨物グループ全体で情報セキュリティ対策に取り組むことが求められています。

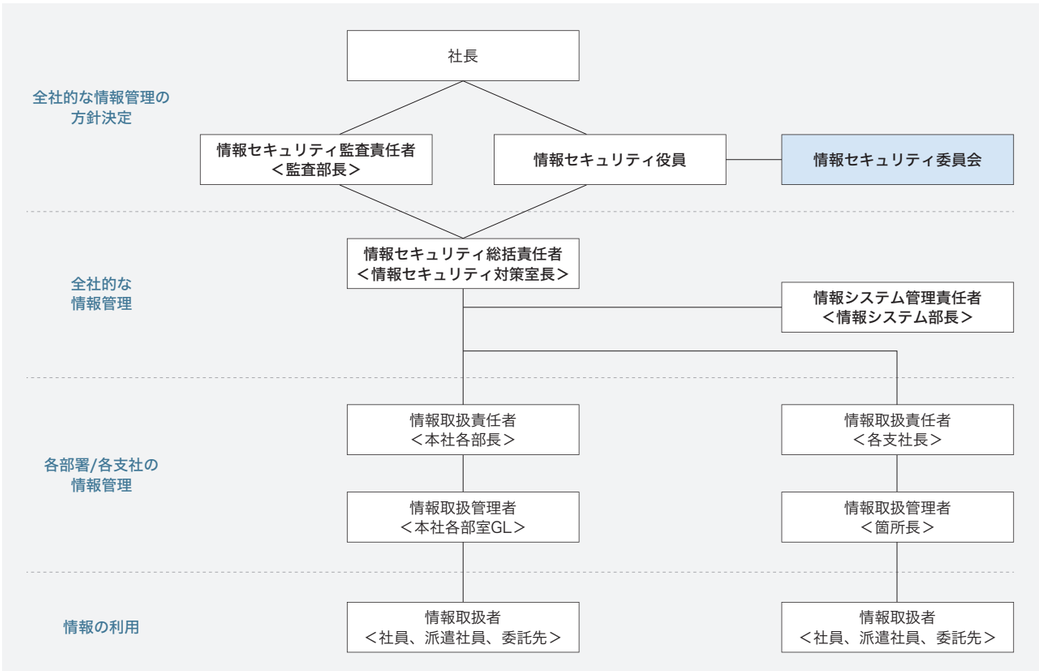
当社では、2017年度よりセキュリティ管理の強化に取り組んでおり、体制や管理ルールを再整備した上で、本社・支社に展開してきました。2020年度は、標的型メール訓練、e-ラーニングでの教育実施による社員の情報管理能力の向上、各箇所の自己点検・情報資産の棚卸の実施を行ったほか、関連会社での情報セキュリティ管理規程制定に向けて、資料提供等の支援を実施しました。

2021年度は、当社内においては、東京2020オリンピック・パラリンピック開催時期におけるサイバー攻撃に対する監視体制強化を実施。各箇所の自己点検・情報資産の棚卸の実施、各種教育（標的型メール訓練、e-ラーニング、新入社員への教育）を定常業務としてサイクルを回しています。グループとしては、関連会社のホームページの基盤の統一を進めることにより、サイバー攻撃に対する脆弱性への対策、監視体制の強化、提供する情報の真正性の確保を図ります。また、2020年に引き続き、グループ内各社での情報セキュリティ管理規程の制定、ビデオ教材配布による情報セキュリティ意識向上のための教育実施の支援を行っています。



標的型攻撃メール訓練を実施

■情報セキュリティ管理体制



SDGs・ESG経営の取組み

SDGs（持続可能な開発目標）が社会全体の課題として共有され、持続可能な社会の実現に向けさまざまな取組みがなされているなか、政府が宣言した「2050年カーボンニュートラル」等も相まって、環境特性と労働生産性に優れた貨物鉄道輸送への期待がますます高まっています。

JR貨物グループが2030年に目指す姿を示した「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」において、①物流生産性の向上、②安全・安心な物流サービス、③グリーン社会の実現、④地域の活性化の４つの価値を社会に提供することを掲げています。

この４つの価値についてSDGsに掲げられている17の目標とESG経営との関連性を以下のとおり整理しました。

JR貨物グループの事業運営は多くのステークホルダーに支えられています。ステークホルダーの皆さまとの対話を重視しながら、鉄道を基軸とした総合物流企業グループとしてより一層ESGを意識した経営に取り組み、SDGs達成や物流を取り巻く諸問題など社会課題の解決に貢献してまいります。

ステークホルダー

荷主 / 利用運送事業者 / JR旅客会社 / 当社乗り入れ第三セクター鉄道会社 / 調達先 / 地球環境 / 地域社会 沿線住民 / 行政機関 / 株主 / 社員・家族

ステークホルダーとの対話

4つの価値の提供

JR貨物グループが社会に提供する4つの価値

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

JR貨物グループの取組み
（ ）：本レポートでの掲載ページ

ESG経営

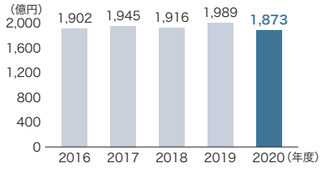
1 物流生産性の向上	2 安全・安心な物流サービス	3 グリーン社会の実現	4 地域の活性化	社員の働きがいの実現 価値創造を支えるガバナンス
総合物流事業の推進 (p.16-17)	安全の確立 (p.22-23)	カーボンニュートラルの推進 (p.26-29)	不動産事業を通じた地域活性化への貢献 (p.32、35)	働きやすさの充実 (p.36-40)
レールゲート、積替ステーションの全国展開 (p.18-19)	安心な物流サービス (p.24-25)	モーダルシフトの推進 (p.30)	鉄道事業を通じた地域活性化への貢献 (p.33-35)	人材育成の取組み (p.41)
ブロックトレインの新設 (p.20)		サーキュラーエコノミーへの貢献 (p.31)	新規事業へのチャレンジ (p.12-13)	コーポレートガバナンス (p.42-47)
スマート貨物ターミナルの実現 (p.21)				コンプライアンス (p.48-49)
				リスクマネジメント (p.50-51)
E S	S G	E	S	S G

ブランドメッセージ

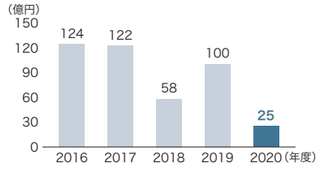
Challenge and Change　挑戦、そして変革

財務データ

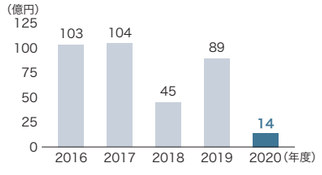
営業収益（連結） 1,873億円



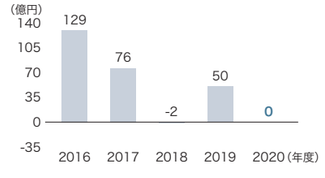
営業利益（連結） 25億円



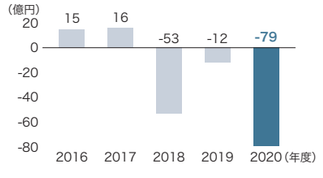
経常利益（連結） 14億円



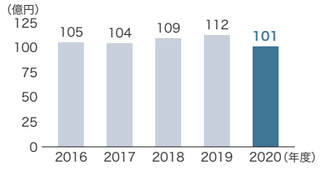
親会社株主に帰属する当期純利益 0億円



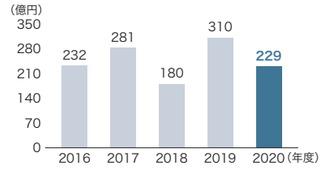
鉄道事業営業利益（連結） -79億円



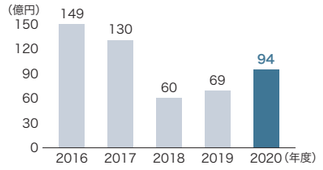
不動産事業営業利益（連結） 101億円



設備投資額※1（連結） 229億円



安全投資（単体） 94億円



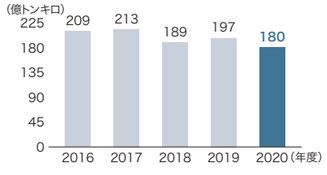
鉄道運輸収入（単体） 1,154億円

項目		単位	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
営業成績							
営業収益	単体	億円	1,546	1,582	1,558	1,610	1,502
営業利益	単体	億円	109	108	44	85	10
経常利益	単体	億円	88	91	30	71	0
当期純利益	単体	億円	120	72	-9	39	0
鉄道事業営業利益	単体	億円	5	6	-62	-25	-90
不動産事業営業利益	単体	億円	103	102	106	110	101
財政状態							
資産	連結	億円	4,051	4,144	4,057	4,177	4,122
	単体	億円	3,657	3,750	3,688	3,816	3,753
負債	連結	億円	3,200	3,215	3,088	3,160	3,104
	単体	億円	3,016	3,037	2,985	3,073	3,009
純資産	連結	億円	850	929	968	1,016	1,018
	単体	億円	641	713	703	742	743
自己資本比率	連結	%	19.4	21.0	22.6	23.1	23.4
キャッシュフロー							
営業活動によるキャッシュフロー	連結	億円	241	265	193	323	159
	単体	億円	219	249	167	291	116
投資活動によるキャッシュフロー	連結	億円	-125	-236	-166	-200	-315
	単体	億円	-79	-197	-130	-165	-273
財務活動によるキャッシュフロー	連結	億円	-166	44	2	-57	95
	単体	億円	-134	25	-10	-73	73

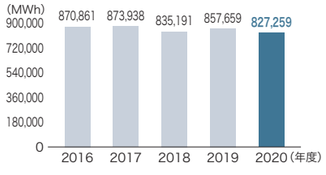
※1 リースを含む投資額

非財務データ

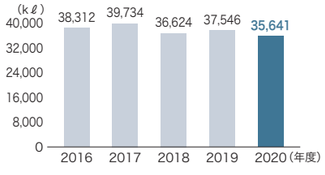
鉄道事業 輸送トンキロ（単体） 180億トンキロ



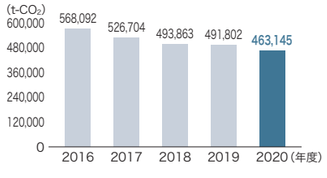
鉄道事業 電力使用量（単体） 827,259MWh



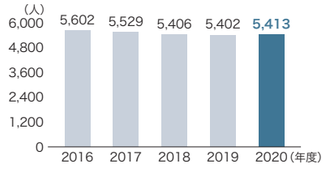
鉄道事業 軽油使用量（単体） 35,641kℓ



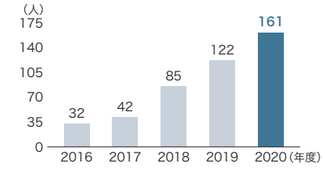
鉄道事業CO_2 排出量※2（単体） 463,145t-CO_2



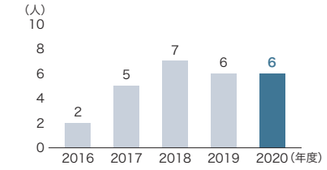
社員数（単体）※3 5,413人



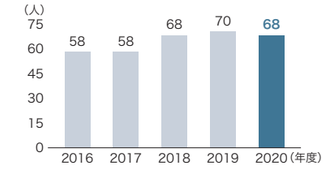
女性正社員数（単体）※3 161人



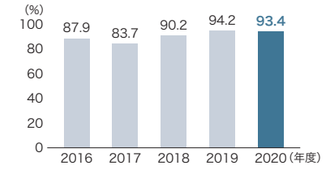
女性管理者数（単体）※3 6人



障がい者雇用数（単体）※3 68人



定年後再雇用率（単体） 93.4%



■環境データ※4

項目		単位	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
INPUT							
エネルギー投入量	都市ガス	千m^3	696	793	483	680	731
	LPG	トン	513	788	241	138	184
	ガソリン	kℓ	307	256	297	205	202
	A重油	kℓ	2,852	2,877	2,843	2,542	2,579
	灯油	kℓ	986	1,208	922	530	1,013
水資源投入量		千m^3	721	844	1,045	643	816
PPC用紙使用枚数		千枚	25,417	34,864	38,585	37,179	35,992
OUTPUT							
総排水量		千m^3	448	506	370	518	513
廃棄物排出量		トン	2,163	5,400	6,013	3,472	1,150

■人材データ

項目		単位	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
育児休職取得率		%	4.4	4.0	11.9	10.2	11.3
育児休職取得数	男性	名	4	4	3	6	8
	女性	名	5	4	18	7	10
死亡災害件数	JR貨物	件	0	1	0	0	0
	協力会社	件	0	0	0	0	0
休業災害件数	JR貨物	件	9	2	12	13	11
	協力会社	件	8	10	6	15	8

※2 CO_2排出係数は、エネルギーの使用の合理化に関する法律およ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 各年4月1日時点の人数
※4 集計範囲：JR貨物（単体）の鉄道事業を対象としています（本社部門除く）。

当社のSDGs広告が「第70回日経広告賞」を受賞

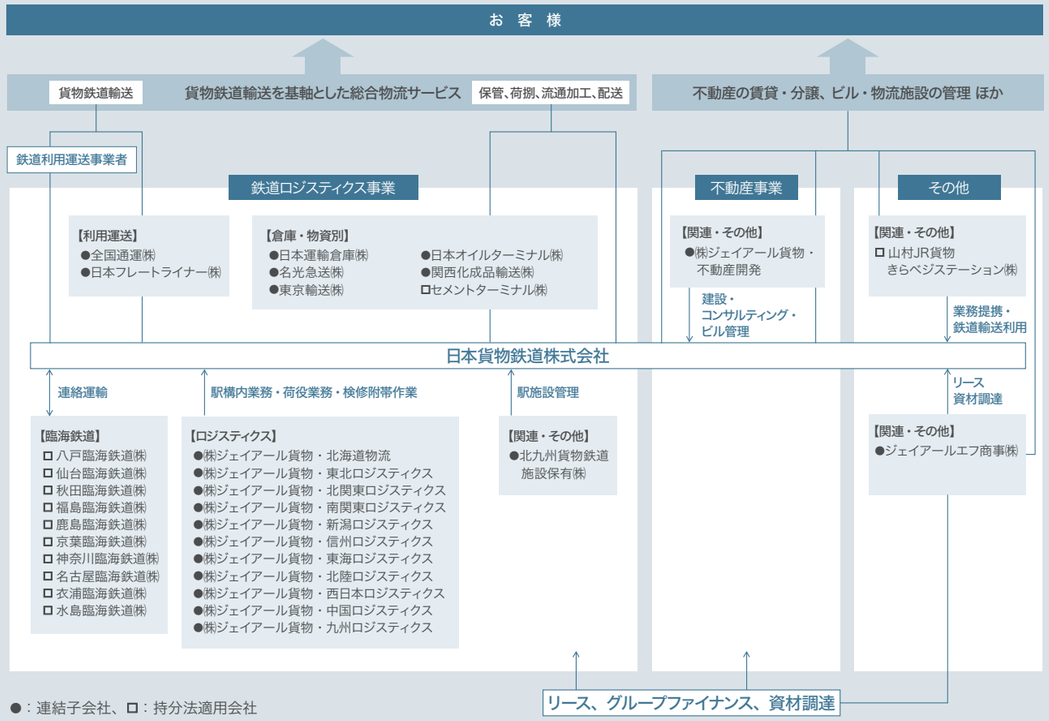
2021年6月25日付日本経済新聞朝刊に掲載した当社のSDGsへの取組みについての広告が、日本経済新聞社の「第70回日経広告賞」（2021年）環境部門の優秀賞を受賞しました。日経広告賞については、「鉄の意志。」、「鉄の道。」（いずれも自動車・運輸・輸送部門）に引き続き、3年連続の受賞となります。

JR貨物の概要（単体・2021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
本社所在地	〒151-0051 東京都渋谷区千駄ヶ谷五丁目33番8号
設　立	1987年4月1日
資本金	190億円
株　主	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
社員数	5,472名
営業線区	75線区
営業キロ	7,954.6km（うち第1種鉄道事業区間 35.3km）
取扱駅数	241駅
	［車両数］機関車566両、貨物電車42両、貨車7,193両 ［コンテナ個数］61,398個

列車本数	（1日）411本（コンテナ343本 車扱68本）/日
列車キロ	（1日）187千キロ
輸送量	2,699万トン（2020年度実績）
輸送トンキロ	180億トンキロ（2020年度実績）
事業内容	1. 貨物鉄道事業 2. 倉庫業 3. 駐車場業 4. 広告業 5. 一般土木・建築の設計、工事監理及び工事業 6. その他附帯・関連事業等

JR貨物グループの事業系統図（2021年9月現在）



●：連結子会社、□：持分法適用会社

JR貨物HPでは企業情報のほか、JR貨物の“いま”につながる「JR貨物ブランドターミナル」を開設しています。Twitter（JR貨物（公式））やYouTube（JR貨物公式チャンネル）もぜひご覧ください。

JR貨物
ブランドターミナル

Twitter
JR貨物（公式）

YouTube
JR貨物公式チャンネル

詳しくはWebで▶ 会社情報　JR貨物

鉄の使命。

列車を走らせることに全力を尽くす。
脈々と受け継がれてきた この鉄道魂は、
逆境の時、さらに強く、そして熱くなる。
物流をつなぐことは、人と社会の日常をつなぐこと。
だからＪＲ貨物は今、全国をつなぐ
貨物鉄道ネットワークを強靭化し、
シームレスな総合物流サービスを構築することに
グループの総力を挙げて挑んでいる。
この国の日常が続いていくために、走り続ける。
それが、私たちの変わらぬ使命だ。

挑戦、そして変革

動画もご覧いただけます。

Challenge and Change
JR貨物グループ

JR貨物

日本運輸倉庫(株)
代表取締役社長　大橋 康利
東京都台東区東上野 3-1-13
第７大銀ビル 7F
TEL:03-5828-9801

日本オイルターミナル(株)
代表取締役社長　牛島 雅隆
東京都千代田区有楽町 1-10-1
有楽町ビル 10F
TEL:03-5220-8551

関西化成品輸送(株)
代表取締役社長　伊藤 直高
大阪府大阪市此花区島屋 6-1-135
TEL:06-6468-7441

日本フレートライナー(株)
代表取締役社長　麦谷 泰秀
東京都千代田区岩本町 2-14-2
イトーピア岩本町 ANNEXビル 2F
TEL:03-6891-6761

全国通運(株)
代表取締役社長　永田 浩一
東京都中央区日本橋茅場町 3-9-10
茅場町ブロードスクエア 6F
TEL:03-6861-6524

(株)ジェイアール貨物・北海道物流
代表取締役社長　斉藤 愼
北海道札幌市白石区流通センター
5-5-18
TEL:011-846-1295

(株)ジェイアール貨物・北陸ロジスティクス
代表取締役社長　小島 宏和
石川県金沢市高柳町 1-1
JR貨物金沢貨物駅構内
TEL:076-253-4660

(株)ジェイアール貨物・西日本ロジスティクス
代表取締役社長　入江 宏紀
大阪府大阪市福島区福島 6-13-7
Ｊプロ福島ビル 2F
TEL:06-6345-5600

(株)ジェイアール貨物・中国ロジスティクス
代表取締役社長　比谷 照彦
広島県広島市東区矢賀 5-1-1
TEL:082-285-4422

(株)ジェイアール貨物・九州ロジスティクス
代表取締役社長　伊東 了一
福岡県北九州市小倉北区大門
2-1-8
TEL:093-581-3221

(株)ジェイアール貨物・不動産開発
代表取締役社長　飯田 聡
東京都北区東田端 1-16
JR貨物田端信号場駅 4F
TEL:03-6859-2100

ジェイアールエフ商事(株)
代表取締役社長　中村 栄作
東京都千代田区飯田橋 3-11-13
飯田橋 i-MARK ANNEX 5F
TEL:03-5212-6061

京葉臨海鉄道(株)
代表取締役社長　神立 哲男
千葉県千葉市中央区新町 18-14
千葉新町ビル８F
TEL:043-302-7011

神奈川臨海鉄道(株)
代表取締役社長　村山 洋一
神奈川県川崎市川崎区駅前本町
11-2　川崎フロンティアビル 7F
TEL:044-244-1226

名古屋臨海鉄道(株)
代表取締役社長　和田 哲郎
愛知県名古屋市南区滝春町 12-3
TEL:052-613-5001

衣浦臨海鉄道(株)
代表取締役社長　人見 英永
愛知県半田市 11号地 19-2
TEL:0569-22-9681

水島臨海鉄道(株)
代表取締役社長　伊東 香織
岡山県倉敷市水島東栄町 12-46
TEL:086-446-0931

セメントターミナル(株)
代表取締役社長　小林 由幸
東京都中央区日本橋兜町 18-5
日本橋兜町ビル 5F
TEL:03-3808-1351

(株)ジェイアール貨物・東北ロジスティクス
代表取締役社長　齋藤 哲也
宮城県仙台市宮城野区宮城野
3-2-1
TEL:022-291-0591

(株)ジェイアール貨物・北関東ロジスティクス
代表取締役社長　島田 茂
群馬県高崎市倉賀野町 1757
TEL:027-346-1589

(株)ジェイアール貨物・南関東ロジスティクス
代表取締役社長　舟橋 郁央
東京都品川区八潮 3-3-22
JR貨物東京貨物ターミナル駅 4F
TEL:03-6683-7070

(株)ジェイアール貨物・新潟ロジスティクス
代表取締役社長　菊池 吉見
新潟県新潟市東区中島字浦沢
741-1
TEL:025-270-3201

(株)ジェイアール貨物・信州ロジスティクス
代表取締役社長　今井 和弥
長野県長野市桐原 2-2-1
TEL:026-243-7715

(株)ジェイアール貨物・東海ロジスティクス
代表取締役社長　伊東 俊三
愛知県名古屋市中村区椿町 21-2
第２太閤ビル内
TEL:052-451-9381

北九州貨物鉄道施設保有(株)
代表取締役社長　中川 哲朗
福岡県北九州市門司区大里新町
11-1
TEL:093-372-3393

八戸臨海鉄道(株)
代表取締役社長　秋野 貴司
青森県八戸市大字長苗代
字上亀子谷地 9
TEL:0178-51-6708

仙台臨海鉄道(株)
代表取締役社長　但野 新二
宮城県仙台市宮城野区港 4-11-2
TEL:022-258-5211

秋田臨海鉄道(株)
代表取締役社長　佐渡 嗣
秋田県秋田市土崎港西 1-12-6
TEL:018-847-1181

福島臨海鉄道(株)
代表取締役社長　依田 敦
福島県いわき市小名浜字高山 331
TEL:0246-92-3230

鹿島臨海鉄道(株)
代表取締役社長　篠部 武嗣
茨城県東茨城郡大洗町桜道 301
TEL:029-267-5200

北海道農産品ターミナル(株)
代表取締役社長　小暮 一寿
札幌市中央区北４条西 1-1
共済ビル内
TEL:011-281-2236

関西コンテナ(株)
代表取締役社長　峯野 慶司
大阪府大阪市此花区島屋 6-1-13
TEL:06-6468-1731

(株)運送保証協会
代表取締役社長　伊藤 松博
東京都千代田区神田美土代町 11-12
ニチヨビル 3F
TEL:03-5577-4508

日本貨物鉄道株式会社
代表取締役社長　真貝 康一
東京都渋谷区千駄ヶ谷5-33-8
サウスゲート新宿
TEL:03-5367-7370