

JR貨物グループレポート 2022

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

JR貨物グループレポート 2022

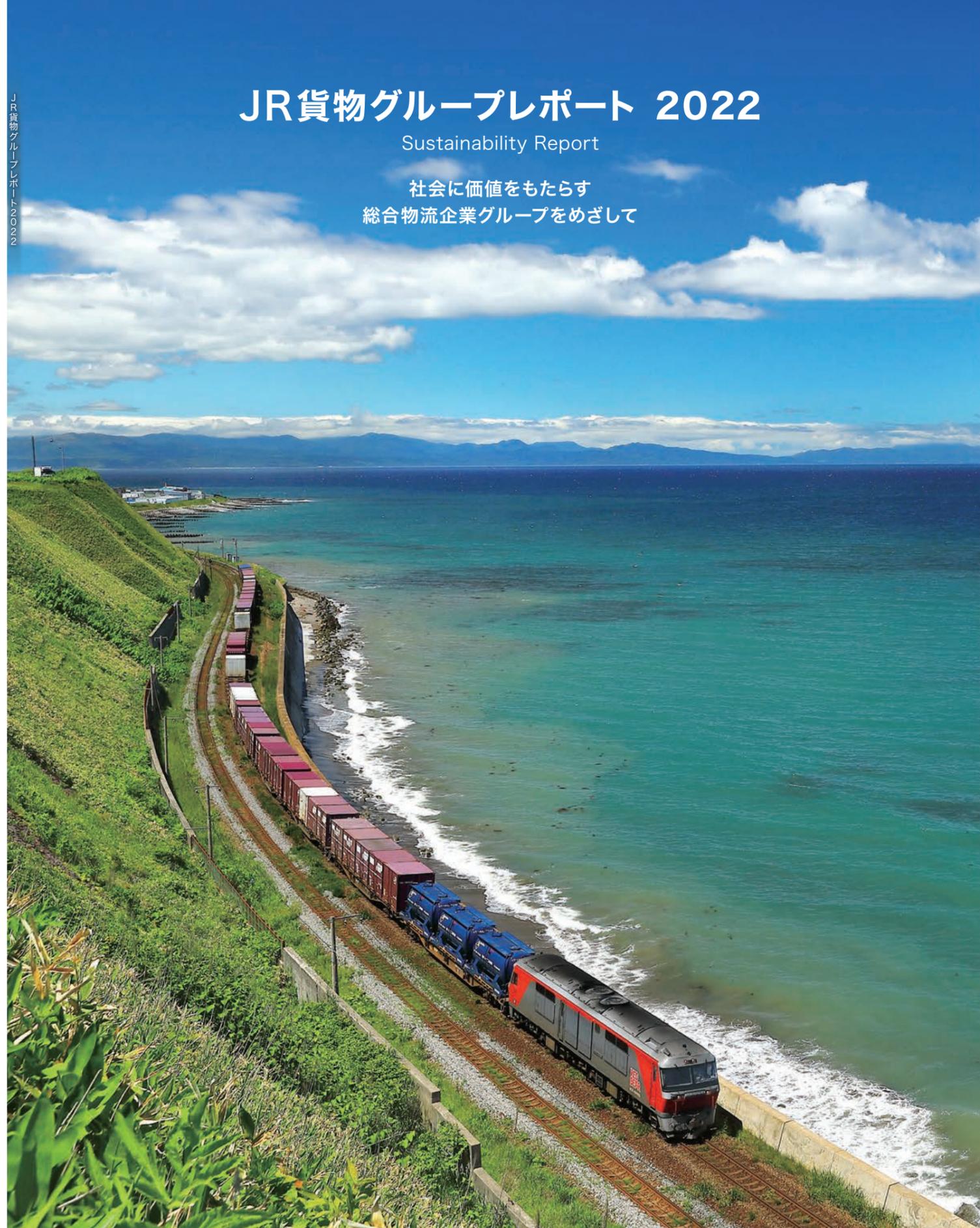
Challenge and Change
JR貨物グループ



エコレールマーク



水をつかわない
環境にやさしい
印刷です。





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

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貨物グループ（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

2021年度（2021年4月1日～2022年3月31日）
（一部には、2020年度以前の情報や、2022年度の活動も含まれています。）

Contents

数字で見るJR貨物グループ	4
JR貨物グループ 長期ビジョン2030	6
SDGs/ESG経営の取組み	8
社長メッセージ	10
「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」を受けた取組み	14
特集1：安全への新たな誓い	16
特集2：結節点機能の強化	18
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	20
② 安全・安心な物流サービス	26
③ グリーン社会の実現	30
④ 地域の活性化	36
社員の働きがいの実現	
ダイバーシティ&インクルージョン	40
人材育成の取組み	43
価値創造を支えるガバナンス	
コーポレート・ガバナンス	44
外部有識者とのダイアログ	46
社外取締役メッセージ	49
コンプライアンス・リスク管理の取組み	50
データ（財務、非財務、環境、人材）	54
JR貨物ブランドターミナル	56
JR貨物の概要、JR貨物グループの事業系統図	57

At a glance

数字で見るJR貨物グループ

CO₂排出量
営業用トラック比
(2020年度)

約 **1/10**

グループ会社数

34社

コンテナ保有数

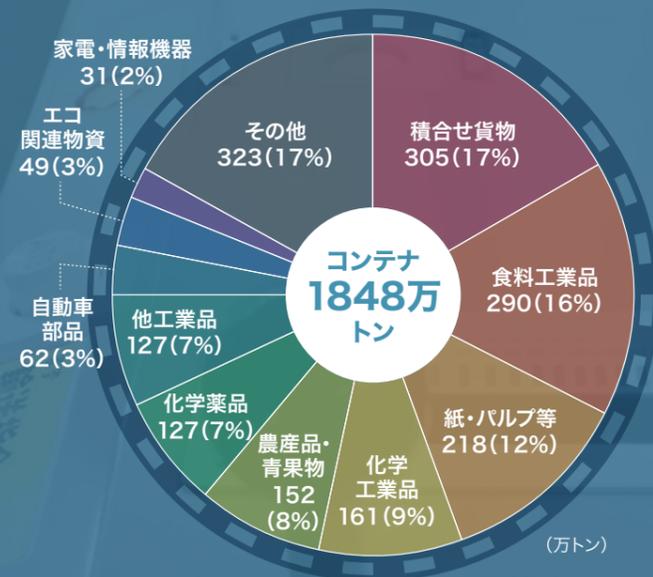
6万1752個

輸送トンキロ

(1tの貨物を1km運ぶ=1トンキロ)

177億トン

コンテナ輸送量の品目別内訳



営業キロ

7954.6 km

1日あたり運行距離
18万6000km

地球約 **5** 周分

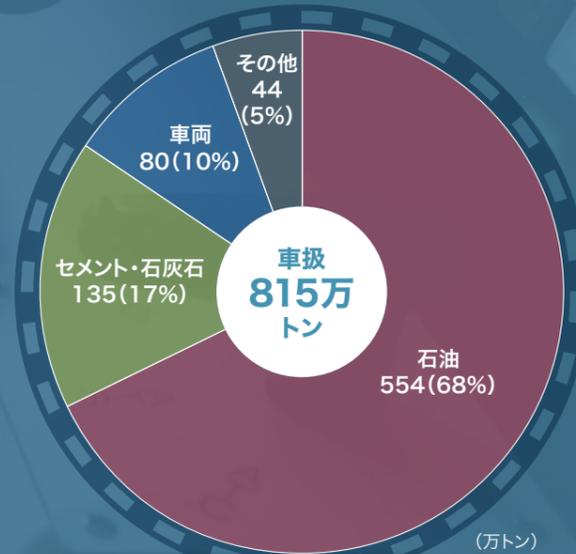
1編成(26両)の最大輸送力

10t **65** 台分

営業収益

1866 億円

車扱輸送量の品目別内訳



営業線区

75線区

取扱駅数

241 駅

特にお断りのない場合、2021年度、あるいは2022年4月1日現在のデータです

「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」を策定

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」(以下、長期ビジョン)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、私たち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方針等について具体的に示したものです。

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、長期ビジョンに掲げる「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。

JR貨物グループ 長期ビジョン2030

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

基本方針

- 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靱化を進め、確固たる事業基盤を構築します。
- 物流系施設のみならずオフィスビルや商業施設など多角的な不動産開発により資産のポテンシャルを最大限に活かした不動産事業を展開します。
- 全国をつなぐ鉄道ネットワークを基盤に不動産事業のノウハウを活かし、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ことで最適なソリューションを提供し、鉄道を基軸とした総合物流企業グループとして物流生産性の向上に寄与していきます。
- これらの取組みを通じ、グリーン社会の実現・持続可能な社会の形成に貢献するとともに、人々の生活や産業を支え、完全民営化を実現していきます。

JR貨物グループが2030年に目指す姿



JR貨物グループが社会に提供する価値

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

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

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

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

JR貨物グループが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靱化

- 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



SDGs/ESG経営の取組み

■「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」とSDGs/ESGの関連

JR貨物グループは、持続可能な社会の実現に取り組んでいます。この度、「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」で主に掲げた取組みテーマと施策が、SDGsにおける17のゴール・169のターゲットとどのように関連するのかをまとめました。本レポートでも掲載している、「JR貨物グループが社会に提供する4つの価値」と、その価値創造の基盤となる「社員の働きがいの実現」「価値創造を支えるガバナンス」の観点で関連を整理しています。

ESG	「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」において主に掲げたテーマ	主な施策内容	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	本レポート 関連ページ		
物流生産性の向上	総合物流事業の推進 グループ全体の資源を活用したワンストップサービスの充実による需要と輸送量拡大	<ul style="list-style-type: none"> 総合的な物流提案 利用促進の営業活動 次世代エネルギー輸送や新需要の取り込み 需要の旺盛な区間における列車拡充 コンテナラインナップ拡充 社外協業 								8.2	9.1 9.4		11.2	12.3	13.1				17.17	P20-21 P24		
	貨物駅の結節点機能の強化 物流の結節点となる貨物駅の利便性向上と、利用高度化の検討	<ul style="list-style-type: none"> レールゲートの全国展開 貨物駅の利用高度化「駅のグランドデザイン」検討 利便性・対応力向上、大型貨物ネットワーク対応の設備投資 								8.2	9.1 9.4		11.2 11.a								P18-19	
	積替ステーションの設置拡大 需要開拓と輸送力拡大に不可欠な、トラックからコンテナへの積み替え拠点を拡充	<ul style="list-style-type: none"> 既存の駅施設活用による「積替ステーション」設置 需要が高い駅における積替サービスの先行設定 									8.2 8.8	9.1		11.2 11.a								P23
	新技術の導入・スマート貨物ターミナルの実現 労働集約型の作業が多い貨物駅の生産性と従事者の利便性を向上させる新技術の積極導入	<ul style="list-style-type: none"> 駅構内荷役作業の可視化・作業性の向上 貨物駅における労働集約型作業の見直し 省力化に向けた車両装置の要素開発 AIやIoT、ビッグデータの活用 輸送運用計画システムの開発 貨物新幹線構想の具体化検討 ITインフラ刷新に伴う業務プロセス見直し 							7.2 7.3	8.2	9.4 9.5		11.5		13.1							P25
	ブロックレインの拡充 専用列車のサービス拡充	<ul style="list-style-type: none"> ブロックレイン(専用列車)の新設 ブロックレインの速達化 									8.2	9.1 9.4		11.2							17.17	P22-23
安全・安心な物流サービスの提供	安全の確立 安全な物流サービスを担保するための理念体系・マニュアル等の体系化と、教育、ハード対策の継続的な更新	<ul style="list-style-type: none"> 安全の価値観の浸透 安全管理を通じた事故・事象の防止 鉄道事業者の厳正な資質管理 教育訓練の充実 安全性向上のためのハード対策 山陽線貨物列車脱線事故を踏まえた再発防止策 				4.4				8.8	9.1		11.2								P14-17 P26-27 P46-48	
	安心な物流サービス 全方位にわたるBCP対応力の底上げによる、長期寸断時の輸送力確保	<ul style="list-style-type: none"> 長期寸断時のBCP対応体制改善 トラック・船舶による代行輸送力増強 迂回運転に備えた対応 				4.3				8.2	9.1		11.2 11.5									P28-29
グリーン社会の実現	カーボンニュートラルの推進 2050年カーボンニュートラルの基本方針策定、グリーンボンド活用・インターナショナルカーボンプライシング導入などの実践	<ul style="list-style-type: none"> 2030年・2050年に向けたCO₂削減方針やKPI等策定 再生可能エネルギー活用 脱炭素化に資する設備投資 省エネを推進する設備投資 							7.2 7.3		9.4				13.1 13.2						P30-35	
	モーダルシフトの推進 物流における、他モードに比べCO ₂ 排出量の少ない鉄道貨物への転換促進	<ul style="list-style-type: none"> カーボンニュートラル・2024年問題への訴求 低積載区間での販売促進プライシングの実施 利用しやすい商品の開発 鉄道貨物協会と連携した「エコレールマーク」普及・啓発 							7.3	8.2	9.4			12.8	13.1 13.2						P22, 24, 35	
	サーキュラーエコノミーへの貢献 エコ関連物資の物流における貨物鉄道利用の促進と、循環型社会に必要な物資の輸送サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> エコ関連物資の鉄道誘致 									8.4	9.4			12.2 12.5 12.8							P29
地域の活性化	不動産事業を通じた地域活性化への貢献 貨物駅跡地の再開発などを通じた、地域活性化に資する社会インフラの開発	<ul style="list-style-type: none"> 既存開発物件の再開発 分譲マンション建設・売売に向けた販売活動 社宅用地を含めた開発用地の生み出し 当社での開発が難しい立地の素地売却 単身者向け高グレード住宅の販売、運営ノウハウの蓄積 									9.1				11.1 11.3 11.7						P36	
	海外事業の展開 タイ王国、インドを中心とする海外での事業展開と技術供与を通じた国際貢献	<ul style="list-style-type: none"> 国際鉄道輸送に関する事業化可能性の情報収集 タイ王国における危険品コンテナ輸送事業 バンコク駐在員事務所の開設 NEDO支援による鉄道LNG輸送・供給事業の調査・検討 LNGコンテナ輸送の実現に向けた支援検討 JICA鉄道安全プロジェクトの継続実施 コンゴ民主共和国へのプロジェクト(JICA)への技術支援 									9.4 9.a 9.b		11.3 11.a 11.c	12.4 12.a							17.11 17.16 17.17	P38
	新規事業へのチャレンジ 社会課題を解決する新規事業への挑戦	<ul style="list-style-type: none"> 植物工場事業の合併事業設立、植物工場の建設 災害時被災者支援コンテナ事業を含めた新事業の検討 再生可能エネルギー普及拡大事業の検討 地方の特産品販売事業に関する事業化検討 	1.5	2.4					7.2	8.9	9.5		11.a									
社員の働きがいの実現	働きやすさの実現 社員の心身にわたる健康増進を重視した経営の実践および働き方改革の推進	<ul style="list-style-type: none"> 健康経営指針の策定、社員の健康管理体制の充実 職群や契約形態に関する選択肢の用意 勤務制度の見直しなど社員の働き方改革推進 女性活躍推進施策 			3.3 3.4 3.8	5.1			8.5 8.8		10.2										P40-43	
価値創造を支えるガバナンス	コーポレートガバナンス 取締役会の実効性・透明性確保と、内部統制の強化・充実	<ul style="list-style-type: none"> 取締役会の実効性・透明性確保 内部統制の強化・充実 ステークホルダーへの適切な情報発信 財務マネジメント強化 												12.6						16.6 16.7	P44-49	
	コンプライアンス 全業務・全階層にわたる法令順守の徹底	<ul style="list-style-type: none"> 系統や階層ごとの社員教育 コンプライアンス違反事象の早期把握・解決 重要事案に対するリーガルチェックの徹底 																		16.1 16.3 16.4 16.5	P50-53	

※この関連表は主に「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」において掲げた主要施策を分類したものです。169のターゲットに相当する具体的な施策が、上記に記載した事項以外にも存在することをご承知おきください。

社長メッセージ

社会的使命の重さを自覚し 挑戦と変革を加速します



日本貨物鉄道株式会社
代表取締役社長兼社長執行役員

犬飼 新

鉄道開業150年にあたって

「競争から協調へ」の変化を けん引します

2022年は、1872年10月14日に日本で鉄道が開業して150年の節目となる年です。翌1873年の9月15日には、旅客と同じ新橋～横浜間で貨物列車の運行・営業が始まっています。定期・不定期あわせて1日2往復の運転でした。1874年には大阪～神戸間でも貨物営業

が開始されています。

営業開始当初の貨車は、屋根貨車(のちの有蓋車)や無蓋車、家畜車や魚運送車、材木運送車、さらには馬車を積載する有蓋車運車などが稼働していました。それ以来、およそ150年にわたって、貨物鉄道は変容するニーズにあわせて輸送機材や輸送体系を変えながら、社会が必要とする物資を運び続けてきました。1987年の国鉄分割民営化に伴い、当社が発足して以降も、企業としての採算性を向上させながら、サービスの多様化、サービス水準の高度化に取り組み、物流という社会機能の維持

発展という社会的使命を果たしてまいりました。

近年、社会のパラダイムがグローバルレベルで大きく変化しています。物流分野においても、地球温暖化対策としての脱炭素化や人口減少時代における担い手不足への対応が急務となり、物流を地球環境や労働生産性、コストなどの観点から全体最適でコーディネートし再構築する必要が生じています。他モードとの関係は「競争から協調へ」と変わり、貨物鉄道輸送を担う唯一無二の存在である当社には、モーダルコンビネーションの一翼を担うプラットフォーマーとしてイノベーションを興していくことが期待されています。

社長就任の抱負

「長期ビジョン2030」を 着実に遂行します

そのような状況で2022年6月24日、私は真貝康一前社長(現会長)からJR貨物代表取締役社長のバトンを受け継ぎました。JR貨物グループは、めまぐるしい変化に柔軟に対応しながら「2030年に目指す姿」として、2021年1月、「JR貨物グループ長期ビジョン2030」を発表しております。この長期ビジョンの策定に、私は経営統括本部長として携わりました。国内に貨物鉄道輸送を主力事業とするベンチマーク対象企業がないなか、当社の経営資源と果たすべき役割について全社で熱い議論を重ね、導き出したビジョンです。

社長となった現在も、「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の向上に貢献していく」こと、この長期ビジョンを実現させることこそが、私に課せられた重要な使命であると考えております。

改めて、この長期ビジョンの骨格について触れたいと思います。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、

- ①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
- ②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、

- ①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維持と強靱化を図ること
- ②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
- ③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。

山陽線脱線事故の反省

「安全の価値観」の浸透と 再発防止策の徹底をお約束します

先ほど、長期ビジョンの実行が私の重要な使命であると申し上げましたが、当社は現在、長期ビジョンに掲げた社会への提供価値の一つひとつを改めて自覚し、変革の速度を上げていく必要があります。とりわけ、提供価



値の2番目に挙げた「安全・安心な物流サービス」を確立することは、社会的な使命である以前に、当社の義務であることを自覚しなければなりません。

2021年12月28日に発生した山陽線瀬野駅～八本松駅間における貨物列車の脱線事故により、同線を運行する列車に運休や大幅な遅延等が発生いたしました。貨物列車のお客様ならびに、年末にかかる旅客列車をご利用のお客様、関係する皆さまに多大なるご迷惑をお掛けしました。改めて深くお詫び申し上げます。また、代替輸送や運行の正常化にご尽力いただいた皆さまに、心より感謝申し上げます。

この事故は、積載コンテナに許容値を上回る積荷の偏り(偏積)があったことが一つの要因であったと推定されています。加えて、列車脱線発生後の運転取扱いについても課題がありました。詳細は本レポートの「特集1 安全への新たな誓い」でもご報告申し上げますが、本件に関して、2022年8月に国土交通省で設置された「鉄道貨物輸送における偏積対策に関する検討会」に参画しながら、積荷の偏積防止対策に真摯に取り組むとともに、社員教育にも改めて力を入れてまいります。

私たち鉄道事業者にとって安全の確保は最優先事項

です。2021年度に改めて定めた「安全の価値観」においても「安全は、鉄道事業の存立基盤である」という理念を掲げており、人命を守ることが何よりも優先されなければならないという考え方を明確化しました。今回の事故は人命を損なう可能性のある非常に重大なものであったこと、二度と発生させてはならないことを肝に銘じ、棄損した信頼を回復するためにも、ソフトとハードの両面にわたる再発防止策の徹底を図りますことを、社長としてお約束申し上げます。

国土交通省の「中間とりまとめ」の受け止め

社会的要請に応える 「挑戦と変革」に取り組みます

安全はすべてに優先しますが、安全への取組みを理由に、他の課題への対応を停滞させてよいはずがありません。

2022年7月、当社も参画した国土交通省「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」より、「変化し続ける社会の要請に応える貨物鉄道輸送の実現に向けて」と題す

る、検討会の中間とりまとめが発表されました。

貨物鉄道輸送という輸送形態のあり方が検討会のテーマです。ただ、言うまでもなく、その内容は、「貨物鉄道輸送を全国一元的に行う、唯一無二の存在であり、我が国の貨物鉄道輸送の大宗を担っている」当社の業務と不可分です。検討会の議論では、幅広いステークホルダーの方々から、当社が担う貨物鉄道輸送に関する率直なご意見を頂戴し、多くの期待とともに数々の課題をご指摘いただきました。その内容が中間とりまとめとして発表されたこととなります。

カーボンニュートラルの達成や物流の2024年問題の解決には、貨物鉄道輸送が必要不可欠であると期待をいただいておりますが、一方で「大きな責任と役割が期待され、強い追い風を受けているにも拘わらず、取扱量、輸送機関別分担率ともに、長年に亘り横ばい状況が続き、ここ数年に至っては、自然災害等による輸送障害の影響を受けたことも相まって取扱量は低下傾向にある」と、高まりを増す社会的な要請にお応えし切れていない状況へのお叱りを頂戴しました。コロナ禍等の逆風について

ご理解をいただきつつも、「こうした事情を、関係者は、社会的要請に応じて取扱量を伸ばせないことの単なる『言い訳』にしてはならない」ともご指摘いただいております。

3つの視点と14の課題で構成されたこの中間とりまとめは、全体が、貨物鉄道という輸送モードをお預かりしている私どもJR貨物グループに対する、ステークホルダーの方々からの「変革に向けて具体的に行動せよ」との強いメッセージであると受け止めております。

JR貨物グループは2019年4月、ブランドメッセージ「Challenge and Change～挑戦、そして変革」を定めました。役員・社員一同がそれぞれの持ち場におけるプロフェッショナリズムを追求し、社会の変化スピードに先んじた挑戦を重ねながら、変革を加速させていかなければなりません。

「JR貨物グループだからこそ、持続可能な社会の実現に欠かせない貨物鉄道輸送や各種事業がここまで発展できた」とお認めいただけるよう、足元を疎かにせず、信頼を積み重ねてまいります。引き続きのご指導、ご支援を宜しくお願い申し上げます。



「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」 を受けた取組み

2022年3月に国土交通省により設置された「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」は、物流の有識者の方や当社を含む鉄道事業者、関係団体、関係省庁といった幅広い関係者が集まり、5回に渡って開催されました。その中で貨物鉄道輸送の現状と課題について多角的な議論が行われ、同年7月に「変化し続ける社会の要請に応える貨物鉄道輸送の実現に向けて」と題された中間とりまとめが報告されています。

中間とりまとめでは、「3つの視点」からみた「14の課題」が提起されています。当社が中心となって利用運送事業者などの関係者と一体となりながら取り組むべきテーマとして「①貨物鉄道の輸送モードとしての競争力強化に向けた課題」、「②貨物鉄道と他モードの連携に向けた課題」という視点に加え、社会全体で取り組むべきテーマとして「③社会・荷主

の意識改革に向けた課題」という3つの視点から、当社が解決すべき14の課題が整理されています。

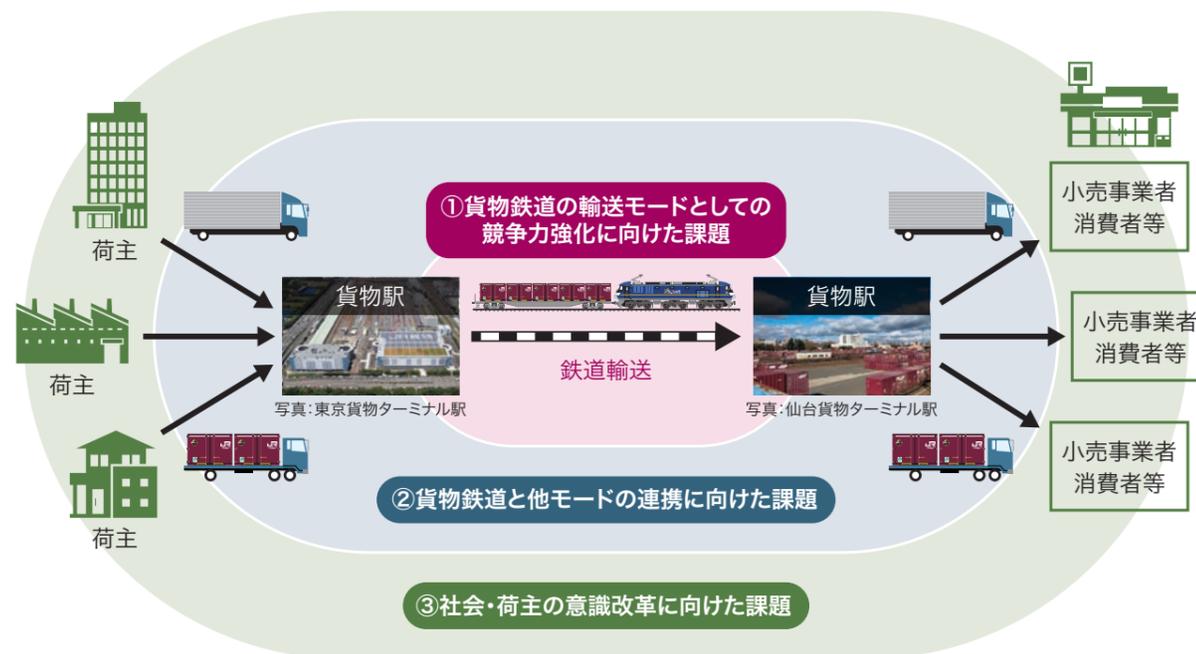
いずれも難題ですが、改めて必要不可欠であると評価いただいた全国ネットワークの貨物鉄道輸送を担う当社として、カーボンニュートラルの達成、トラックドライバー不足への対応、食料安全保障、エネルギー安全保障といった社会課題の解決に貢献していくことを念頭に、真摯に各課題に取り組んでいきます。

具体的には、2025年度までに達成すべきKGI^{※1}として貨物鉄道の輸送量を設定し、それぞれの課題に対してKPI^{※2}を策定し公表しました。今後はKGI/KPIの進捗状況を半年に一度のペースで公表しながら目標の達成に向けて歩みを進めていきます。

※1 KGI: Key Goal Indicatorの略。経営目標達成指標

※2 KPI: Key Performance Indicatorの略。重要業績評価指標。施策がKGI達成に向けて適切に遂行されているかどうかを定量的に把握するために用いる指標

「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」での課題設定スコープ (イメージ。「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」の中間とりまとめをJR貨物が編集)



中間とりまとめで提起された課題に対し、JR貨物が設定したKGI/KPI (2025年度目標)

KGI

2025年度コンテナ輸送量

■ **チャレンジ目標** 209億トンキロ (総合物流施策大綱における目標値)

■ **必達目標** 196億トンキロ (過去最高の2017年度積載率を目指した目標値) ※2020年度168億トンキロ

KPI

視点1: 貨物鉄道の輸送モードとしての競争力強化に向けた課題

課題	KPI (2025年度)	備考
既存の輸送力を徹底的に活用した潜在的な輸送ニーズの取り込み	<ul style="list-style-type: none"> ● 積載率 全日平均81.2% (チャレンジ目標) ● 積載率 全日平均76.5% (必達目標) 	2020年度 69.6%
これまで限定的な扱いとなってきた貨物への対応	<ul style="list-style-type: none"> ● 定温コンテナ輸送: 2020年度比11.2%増 ● 31ftコンテナ輸送: 2020年度比11.2%増 ● 中距離帯(400~600km)の輸送: 2020年度比23.8%増 ● 5トンに満たない小口貨物の混載・共同輸送の定期ルート設定(関東⇄関西間) ● 積替ステーション設置駅: 22駅 	2020年度 35.7万トン 2020年度 415.1万トン 2020年度 632.6万トン 2020年度 4駅
国際海上コンテナの海陸一貫輸送への対応	<ul style="list-style-type: none"> ● 輸送ニーズ・事業性の確認 ● (事業性有判断の場合) 低床貨車発注 	
災害時をはじめとする輸送障害への対策強化	<ul style="list-style-type: none"> ● 災害時輸送障害に係るBCP対策会議(関係事業者、関係自治体、運輸局等参画) 新設・対象範囲拡大。対象範囲目標: 5都道府県以上 ● 利用運送事業者等関係者と連携したうえで、山陽線における災害時のカバー率: 50% (2030年度目標) (カバー率: 代行設定輸送力/直近の実輸送量) ● 偏積を防止するための輪重測定装置・トラックスケールの整備: 62駅竣工 	2020年度 4駅
災害等輸送障害発生時の対応力強化	<ul style="list-style-type: none"> ● 輸送障害時のわかりやすい情報提供のためのホームページの改善 	
公共インフラとしての新たな社会的要請への対応	<ul style="list-style-type: none"> ● 自衛隊との定期的な意見交換の実施 	
新幹線による貨物輸送の拡大に向けた検討の具体化	<ul style="list-style-type: none"> ● 国が中心となった検討会への参画 ● 貨物専用新幹線車両の設計検討 	

※視点1には、上記のほかに、KPIを設定していない課題として「全国一元的な貨物鉄道輸送サービスの維持・発展に係る費用負担のあり方」があります

視点2: 貨物鉄道と他モードの連携に向けた課題

課題	KPI (2025年度)	備考
誰でもいつでも利用できる体制づくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 物流MaaS (ワンストップ予約システム) 基本計画案の策定、実証実験の実施 	
パレチゼーションの推進	<ul style="list-style-type: none"> ● 集散機能を有するパレットデポ設置: 22駅(大都市・地方主要都市) 	現状設置なし
貨物駅の高度利用・貨物鉄道のスマート化の推進	<ul style="list-style-type: none"> ● レールゲートからの発送実績 3%増/年 ● 貨物駅コンテナ3段階によるキャパシティ拡大: 12ft換算900個分増 (@1箇所100個×9箇所(年3箇所)) 	現状3段階なし

視点3: 社会・荷主の意識改革に向けた課題

課題	KPI (2025年度)	備考
貨物鉄道輸送の特性に関する認知度の向上	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道へシフトした場合のCO₂概算排出量削減(ドアツードア)の情報提供サービス導入 	
貨物鉄道の利用を促す新たな制度の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ● 荷主に対する経済的インセンティブ案の確定(例 中間とりまとめに記載されている、Jクレジット制度への申請等) 	

※視点3には、上記のほかに、KPIを設定していない課題として「エコレールマークの価値向上・改善」があります

特集① 安全への新たな誓い

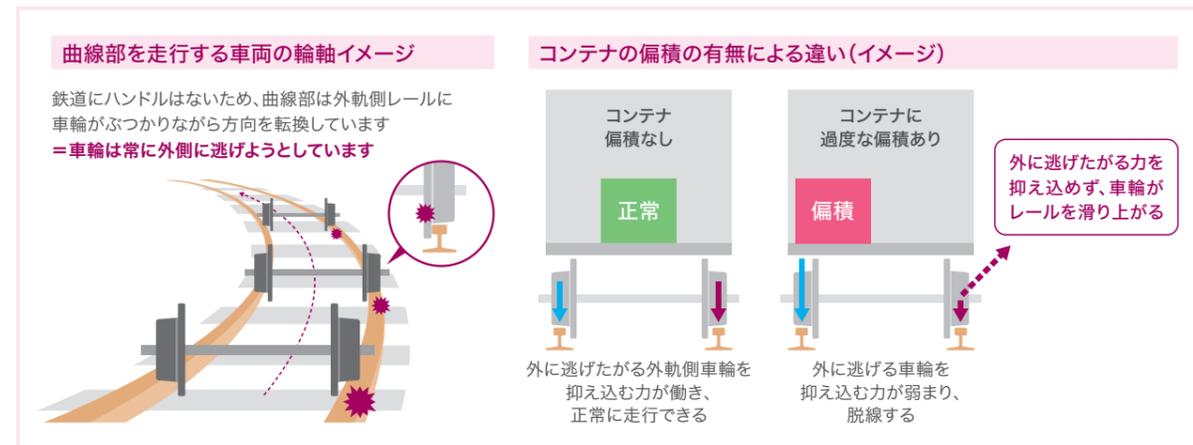
山陽線貨物列車脱線事故の概要・経緯

2021年12月28日20時37分、コンテナ23両編成の列車が、山陽線瀬野駅～八本松駅間を走行中、機関車から11両目のコンテナ車の前方台車2軸が脱線しました。これにより、西条駅～安芸中野駅間が不通となり、同12月31日13時に復旧するまでの間、旅客および貨物列車が約64時間にわたって運休し、復旧後も運休や遅延等が発生しました。

脱線した貨車には、当社の定める「コンテナの左右偏積率10%以内」との許容値の基準を超過した12フィートコンテナが5個搭載されていました。また、事故後に当該車両の運転士が、他の列車を停止させる措置を行っていなかった事実もありました。

この事故を受けて、2022年1月24日から1月26日まで国土交通省による保安監査が実施され、同4月27日、弊社は以下の内容について改善措置を講ずるよう、国土交通省より指導を受けました。

■許容範囲を超えた偏積で脱線が起こる理由



偏積防止の取組み等

2022年8月、国土交通省に「鉄道貨物輸送における偏積対策に関する検討会」が設置され、当社もこれに参画し、コンテナ内の積荷の偏積を防止するため、これまで実施した対策の検証および方策の検討を行っております。検討会での議論も踏まえ引き続き偏積防止に取り組んでいくとともに、以下の対策を着実に実施してまいります。

1. 偏積防止のための改善

①貨物運送約款の改正・託送時のシステム改修

- 貨物運送約款で荷送人(利用運送事業者)の積込みに関する責任を明確化するとともに、約款に違反する場合は引受けを見合わせるなど、当社の対応を明確化しました。
- 利用運送事業者が、託送時にシステム上で偏積がないことを宣誓することとし、これがなければ受託しないよう、受付システムを改修しました。

②ハード対策によるバックアップ

- 走行中の貨物列車の輪重比を確認できる「輪重測定装置」を2015年度末から江差線(現在は道南いさりび鉄道線)を挟む4カ所に設置して運用しています。一定水準を超える輪重比を検知した場合、関係駅や貨物指令員等に自動的に速報し、貨車の解放や積荷の取り卸し等の措置を行っています。今後、輪重測定装置の増設を計画しています。
- 貨物駅に入るトラックの積荷の偏積を測定するための「トラックスケール」の導入に向けて試験を行っています。今後、試験結果を踏まえてトラックスケールの運用を開始します。

③サンプルチェック

- ポータブル重量計を増備し、事故発生以前は全国の主要12駅で実施していたコンテナの重量バランス測定(サンプルチェック)を、24駅で実施するようにしました。
- 利用運送事業者は、コンテナ内の写真撮影、偏積率の計算などにより荷姿を管理しています。当社がその管理台帳の保管状況を確認するほか、積み込み作業への立会や駅に持ち込まれたコンテナの開扉を行うことで、台帳と実際の荷姿が同じかどうか、定期的に確認するようにしました。

④偏積発見時の対応の明確化

- ポータブル重量計や輪重測定装置で一定以上の偏積が発見された場合、コンテナ内の貨物の積み直しをするだけでなく、利用運送事業者に原因の究明と再発防止策の提出を求め、その後も改善状況をフォローし、継続的な改善に結び付けるようにしました。

⑤利用運送事業者及び積込事業者への偏積防止の要請及び利用運送事業者向け勉強会の開催

- 利用運送事業者に対し、利用運送事業者自身に加え、実際に積み込みを行う事業者まで偏積防止を徹底するよう要請しました。利用運送事業者向けの偏積防止勉強会も開催しています。

2. 列車脱線時の運転取扱いについての改善

⑥運転士の教育・訓練

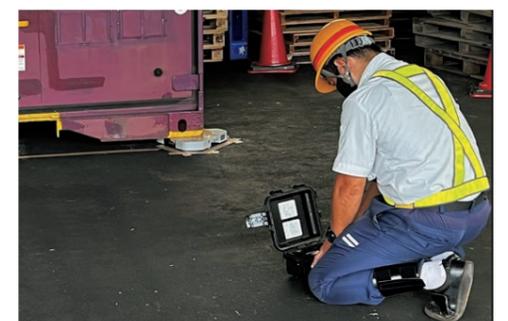
- 運転士に対しては、列車防護から転動防止手配を行うまでの取扱いをフォロー研修で教育しています。



輪重測定装置による測定



試験中のトラックスケール



コンテナの重量バランス測定



偏積防止勉強会

特集② 結節点機能の強化



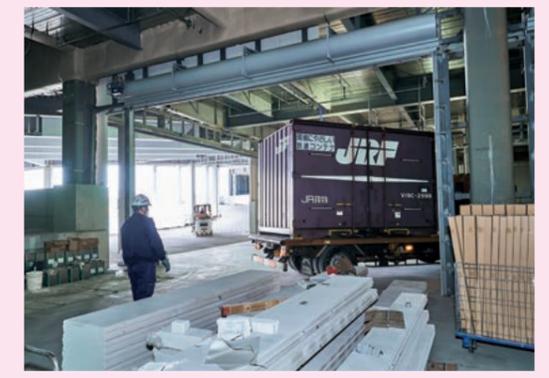
東京レールゲートWEST
(2020年2月竣工)

東京レールゲートEAST
(2022年7月竣工)

東京レールゲートの建材輸送も、もちろん鉄道で
～小松ウオール工業株式会社様～

東京レールゲートの建設にあたっては、「駅ナカ」である特性を活かして資機材の輸送に鉄道を利用し、部材にもエコレールマーク商品を積極的に用いるなど環境に配慮しました。小松ウオール工業株式会社様の商品も、その一つです。小松ウオール工業株式会社様からコメントを頂戴しました。

「当社は、間仕切をはじめとした空間づくりに役立つ製品を、全国のオフィスや商業施設等に納入しています。東京レールゲートEASTには、当社の『可動間仕切 マイティウォール』『トイレブース サニティ』を12ftコンテナに積み込み、金沢貨物ターミナル駅から東京貨物ターミナル駅まで鉄道で輸送することで搬入しました。長距離ドライバー不足や環境保全の観点から、基本的には製品の種類にかかわらず12ftコンテナで輸送できるサイズであれば鉄道を優先して検討しています。鉄道の利用割合は年々増えており、全輸送量の14%だった15年前に対し最近では20%を占めています。今後さらに鉄道利用を継続・拡大していく考えです」



設置場所までコンテナ搬入



フォークリフトと手荷役でコンテナから下ろす

東京レールゲートWEST・EAST

多様なニーズに応える物流結節点

JR貨物グループでは、総合物流事業の推進に取り組んでいます。その重要施設が、鉄道以外の物流との結節点となる貨物駅に設置している「レールゲート」です。レールゲートは貨物駅の「駅ナカ」「駅チカ」に立地するマルチテナント型物流施設であり、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。

倉庫フロアは、お客様の多様なニーズに対応できる柱スパン(10m以上)、梁下有効高(5.5m以上)、床荷重(1.5t/m²以上)で設計されており、ベルトコンベア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。免震装置や非常用発電機等のBCP対応機能や、共用のカフェテリア等を備えており、館内のご利用者様が安心して快適に働ける環境を創出しています。



陸・海・空の物流ジャンクション

東京貨物ターミナル駅構内において、2020年2月に「東京レールゲートWEST」、2022年7月に「東京レールゲートEAST」が竣工しました。同駅は、首都高IC・東京港国際コンテナターミナル・羽田空港へのアクセスが至便であり、「陸・海・空の物流ジャンクション」としてお客様のさまざまな物流ニーズに対応可能です。大消費地である東京23区、川崎市、横浜市といった人口集中地区を半径20km圏内に捉えており、配送拠点としても最適な立地です。

東京だけでなく、札幌貨物ターミナル駅構内において、2022年5月に「DPL札幌レールゲート」が竣工しました。今後、JR貨物では、仙台・名古屋・大阪・福岡等の全国主要都市でレールゲートを展開し、貨物鉄道輸送を基軸とした他の輸送モードとのシームレスな物流ネットワークを構築し、貨物鉄道輸送の利便性をさらに高めます。

「グリーンボンド」調達資金を充当

東京レールゲートEASTの設備投資には、2022年3月に発行した公募社債「グリーンボンド」で調達した資金を充当しています。グリーンボンドは、環境改善効果の高いプロジェクトを用途とした公募社債です。

東京レールゲートEASTでは、館内電力を太陽光発電設備で発電した電力で補う創エネスキーム、屋上緑化による庫内熱負荷低減や人感センサーによる倉庫内照明の点滅自動化といった省エネスキーム、高効率LED照明やLow-E複層ガラス等の各種環境配慮型設備を導入しており、環境認証として、BELS(建築物省エネルギー性能表示制度)で最高ランク認証、CASBEE(建築環境総合性能評価システム)でAランク認証を取得しました。

JR貨物グループでは、「長期ビジョン2030」において、「物流生産性の向上」などとともに、「グリーン社会の実現」を社会への提供価値として掲げています。グリーンボンドで調達した資金を活用した東京レールゲートEASTと、貨物鉄道輸送のそれぞれが持つ環境特性を最大限発揮し、物流結節点機能の強化と併せ、カーボンニュートラルやSDGsの実現に貢献してまいります。

JR貨物グループが社会に提供する4つの価値

1 物流生産性の向上

- 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貨物グループでは、お客様のロジスティクスへの貢献を目的として、総合物流事業を推進しております。JR貨物グループが目指す総合物流事業とは、「顧客の課題・ニーズを起点に、JR貨物グループや協力会社の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」です。

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靱化を進めるとともに、トラック等の他輸送モードとの協調によるシームレスな物流サービスを提供し、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。2021年6月には、

お客様ごとに異なる物流に関する課題をお伺いし、JR貨物グループや協力会社のサービスをコーディネートした最適解をご提案する総合物流部を設置し、活動を続けています。

総合物流事業におけるサービスの一つである貨物鉄道においては、一度に大量の荷物を運ぶことのできる「大量性」、中長距離輸送における「経済性」、道路渋滞などの影響を受けない「定時性」、CO₂排出量がトラックに比べると格段に少ない「環境特性」、さらに1人の運転士で最大650tの荷物を輸送する「労働生産性」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、社会問題であるトラックの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。

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。

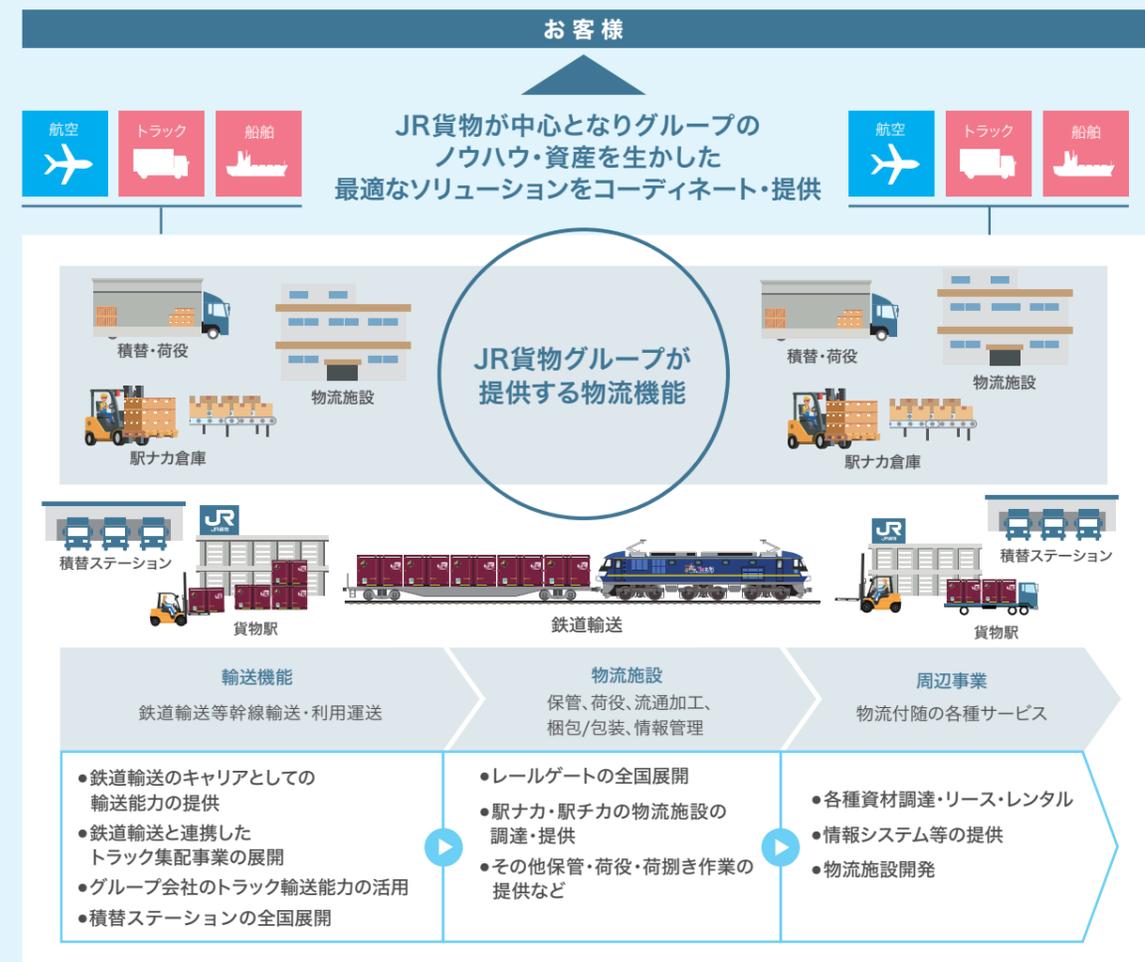
労働力不足の社会問題化に起因し、物流分野でも生産性向上に向けた取組みが加速しています。JR貨物グループでは、お客様が抱えるさまざまな課題の解決を通じて、「鉄道を基軸としたシームレスな物流」を提案・コーディネートする総合物流企業への進化を目指し、総合物流部を中心とした活動を展開しています。今後、他輸送モードとの結節点機能を強化する駅ナカへの「レールゲート」展開や中長距離の幹線輸送を通じ、お客様に選ばれ、また、お客様とともに物流生産性を向上させる取組みを加速させてまいります。

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いきます。

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（ブロッコトレイン、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・仕分け・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）
- 定温輸送（冷凍・冷蔵）
- モーダルコンビネーションの提案（鉄道・トラック・船舶・航空組合せ提案）



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、11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、CO₂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。



スーパーレールカーゴ

- 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CO₂削減



福山レールエクスプレス

- 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336台分を輸送し、鉄道へのモーダルシフトで年間約9万4000トンのCO₂削減



カンガルーライナー

- 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～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CO₂削減

※不特定多数の荷主の貨物を積み合わせて運ぶことを指し、宅配便などもこれに含まれます



トヨタロングパスエクスプレス

- 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120台分を輸送し、鉄道へのモーダルシフトで年間約1万500トンのCO₂削減



フォワードズブロックトレイン

- 2022年運行開始
- 埼玉～大阪・神戸・姫路を毎日1往復運行。特定の荷主に限らない利用運送事業者向けの新しいブロックトレインとして、飲料、食品、日用雑貨等の生活必需品を輸送
- 10トントラック110台分を輸送し、鉄道へのモーダルシフトで年間約1万2400トンのCO₂削減

※フォワードズブロックトレインの写真はイメージです

グループ会社
物流生産性向上への挑戦

全国通運株式会社、日本フレートライナー株式会社

ブロックトレインの運行を支えながら付加価値の高い輸送サービスを提供します

2022年3月に運行を開始した「フォワードズブロックトレイン」は、特定の荷主に限らないフォワード(利用運送事業者)向けの新しいブロックトレインです。この列車は、日本通運株式会社様と、JR貨物グループである全国通運株式会社の2社が往復貸切利用を行っています。北関東エリアには拠点の移設が増えている一方、トラックドライバーの労働時間の規制が強化される2024年以降、同エリアから翌日に大阪まで運ぶことは難しくなるとも言われています。こうした状況下でフォワードズブロックトレインにより安定的な輸送力を確保することで、2024年問題や環境問題への対策を必要とするお客様のご要望にお応えしています。

また、同じくJR貨物グループの利用運送事業者である日本フレートライナー株式会社では、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。多くの荷主の貨物をまとめて運ぶ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、西濃運輸グループ様にご利用いただいている「カンガルーラ

イナー」の受託人として、駅に持ち込まれたコンテナの列車への積載手配や、ブロックトレインに積載する一部のコンテナの集貨、配達を行っています。

両社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運行を支えるほか、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、お客様の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

積替ステーション

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環境を整備

昨今の物流業界におけるトラック運転手不足は、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おります。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。



新座貨物ターミナル駅の積替ステーション

多様な輸送ニーズへの対応

定温輸送への取組み

幅広い温度帯に対応可能なコンテナラインナップ

JR貨物では、温度管理が必要な貨物の輸送ニーズへの取組みも進めています。従来から、野菜などの生鮮食料品や温度管理が必要な薬品などではご利用をいただいております。近年は、コロナ禍による生活様式の変化に伴って家庭用加工食品の需要が高まり、特に調理が簡便な冷凍食品が大きな伸びをみせています。

そのような需要に対して、エンジン式冷凍機付きのコンテナや、保冷機能付きコンテナ、大型車とほぼ同様な容積を持つ31ftの大型コンテナ等を利用した輸送サービスを展開しています。また、カーボンニュートラルの観点から、非化石燃料(バッテリー等)による定温輸送用コンテナの開発も進める予定です。

■全ての温度帯に適合した機材やコンテナラインナップを展開



注)
 ●保冷 (UR) コンテナは断熱材使用、ドライアイス併用
 ●保冷 (SUPER UR) は真空断熱パネル使用、ドライアイス併用
 ●エンジン式コンテナは燃料(軽油)と発電機を装備。31ftコンテナ以外に12ftのエンジン式コンテナもあります

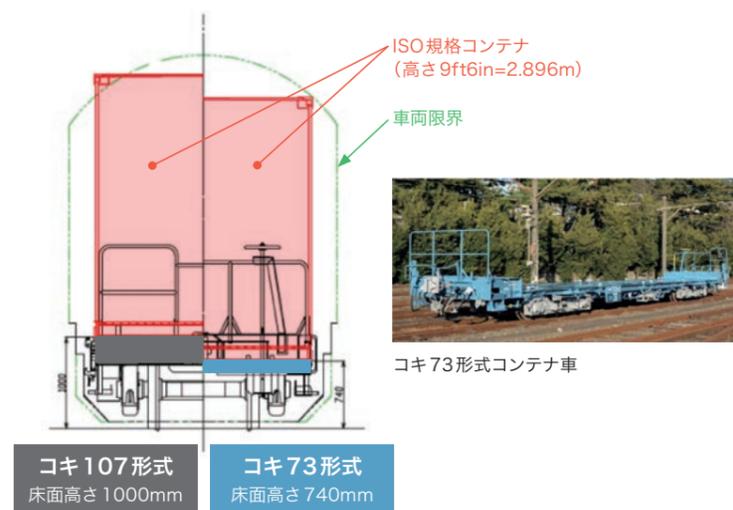
国際海上コンテナを輸送可能な低床貨車の導入

■コキ73形式コンテナ車を開発

海上輸送で一般的に使われる40ft国際海上コンテナには、高さが鉄道コンテナと同等の8ft6inのタイプのほか、「背高」と呼ばれる9ft6inのタイプがあります。従前は車両限界^{*}のため40ft背高コンテナの輸送は一部の区間に限られていましたが、海陸一貫輸送ニーズに対応するため、通常より低床に設計したコキ73形式コンテナ車を開発し、2021年9月末より東京貨物ターミナル駅~盛岡貨物ターミナル駅間で先行的に運用を開始しています。今後こうした輸送ニーズの高い線区について把握を進めるなど、貨物鉄道輸送が対応できる幅を広げるための検討を順次進めてまいります。

^{*}コンテナを含めた車両の寸法の制限

■ISO規格コンテナ(高さ9ft6in)積載時の車両限界との関連図



さらなる生産性向上への新技術の導入

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

2022年1月より、全国6駅でトラックドライバー用アプリ「T-DAP」の試運用を行っています。駅からのお知らせやコンテナ位置、列車位置・遅延情報を参照できる機能に加え、新たに2022年8月より順次、コンテナの持出持込予約機能の運用を開始しています。これによりフォークリフトが事前に荷役作業を把握できることで、駅構内のコンテナ留置は最適化され、よりスムーズな荷物の受け渡しに寄与します。

■T-DAPの4つの機能

- 駅からのお知らせ情報
- コンテナ位置情報参照
- 貨物列車位置・遅延情報



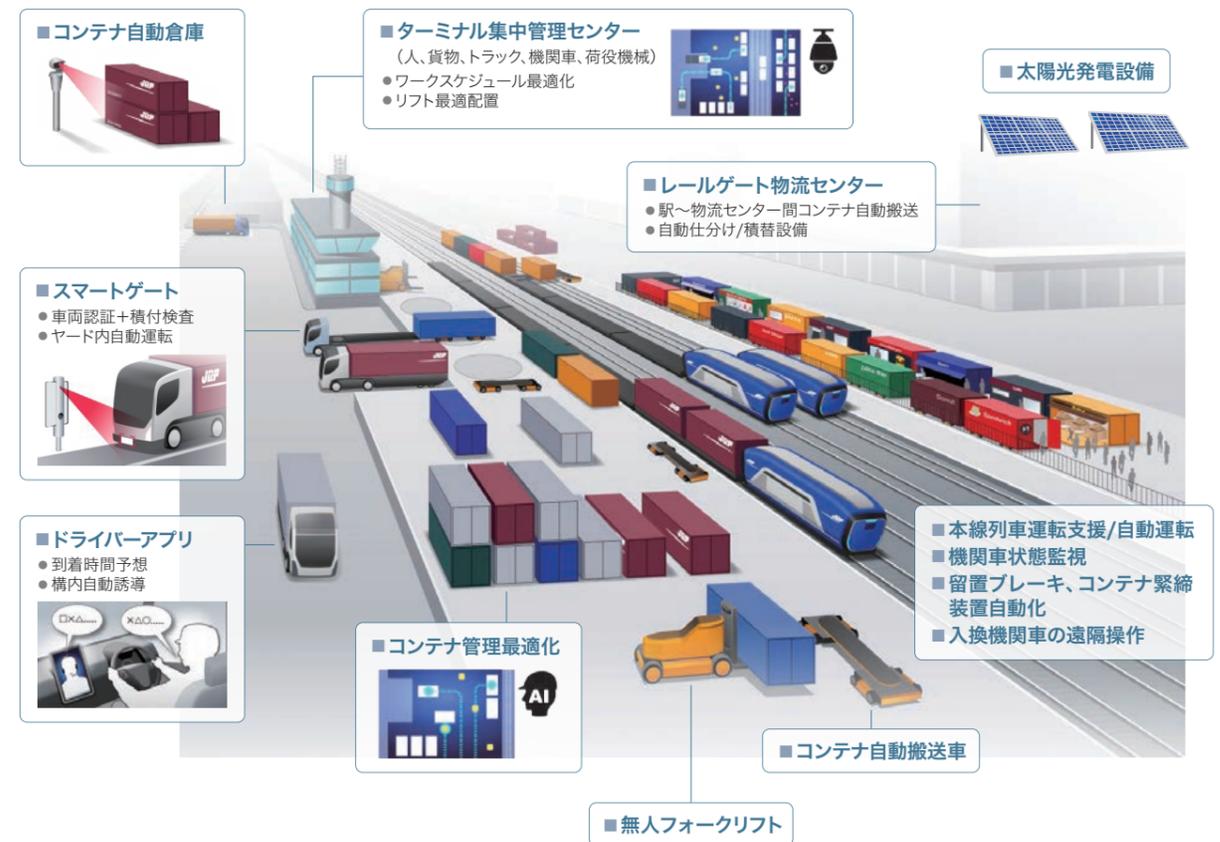
スマート貨物ターミナル

■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。

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

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ています。

■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。

手ブレーキ検知装置

駅構内に留置した車両が逸走して列車または車両と衝突する事故を防ぐため、車両を留置する際には、担当社員が手ブレーキ（手動により作用するブレーキ装置）を緊縮（きんてい）し、列車が発車する前に、手動で緩解しています。手ブレーキの緩解を失念し走行すると、車両の踏面が損傷して大きな事故につながる恐れがあります。手ブレーキの緩解の確認作業は、これまで人手に頼って行われてきたことから、さらなる安全性の向上のためのハード対策として「手ブレーキ検知システム」を導入することとしました。

本システムは、コンテナ車に手ブレーキが緊縮されたまま列車が発車しようとする時、手ブレーキが緊縮されていることをIoT端末により検知し、運転士と駅の担当社員などにその情報を通知します。これにより、列車の出発前にコンテナ車の手

ブレーキの緩解失念を防止することが可能となり、手ブレーキに関する事象の撲滅を図ります。2020年度からすべてのコンテナ車へ取付けを開始しており、本運用に向けて準備を進めています。

■「手ブレーキ検知システム」概念図



MESSAGE

安全統括本部長
取締役兼執行役員
小暮 一寿



鉄道事業の存立基盤を確かなものに

JR貨物グループは、2021年度から安全を自らの「存立基盤」と定め、「人命を守ること」を安全の定義と明確にし、人命に関わる事故・事象のリスクを撲滅する取組みを進めています。

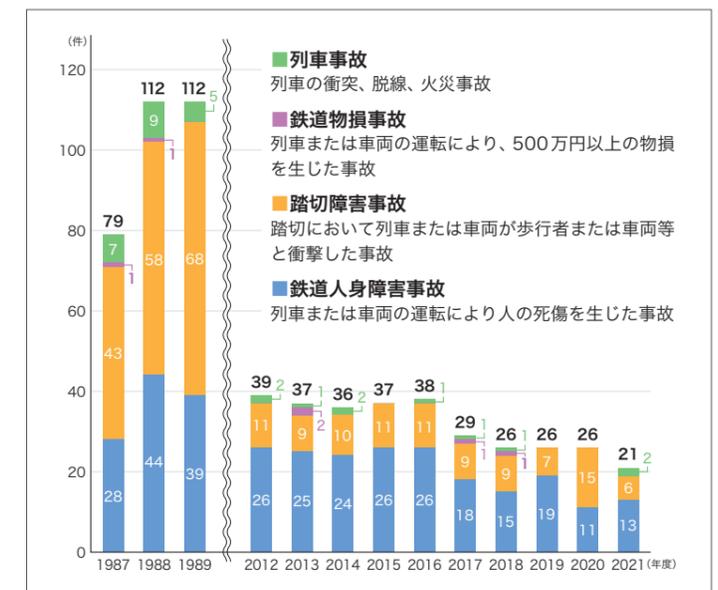
しかし、昨年度は山陽線で脱線事故を発生させ、脱線車両の横を旅客列車が走行する事態となりました。脱線原因となった、コンテナ内の積載状況について、利用運送事業者、お客様を交えた対策を進め、安全で安心な貨物列車の運行に努めて参ります。また、災害に対するBCP対策や新しい技術の導入を進め、お客様の期待に応え、安全・安心な物流サービスの提供に努めて参ります。

事故等の発生状況

2021年度の鉄道運転事故の件数は21件で、前年度から5件減少しました。列車事故（列車脱線事故）は2件発生したほか、当社の作業に関わる鉄道人身傷害事故が1件発生しました。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1件発生し、前年度から1件増加しました。

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や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



フォークリフトへの安全機能の追加



フォークリフトの全方位モニター

安全・安心な物流サービスを提供するためには、サービスの全工程における安全性担保のためのハードとソフトの対応が欠かせません。当社では、貨物駅構内における荷役作業の安全性を向上させるためのハード対策の1つとして、フォークリフトへの全方位モニター等の安全機能の追加を順次進めております。2022年4月時点で計193台への取り付けを完了しています。

貨物駅で使用するフォークリフトは車体が大きく、死角も多く発生しがちで、オペレーターが気を付けていても危険をゼロにすることは困難です。装着を進めている全方位モニターは、複数のカメラで撮影したフォークリフト周辺の映像を車内のモニターに映し出すことで、オペレーターが周囲の状況をより確実に確認できるようにします。これにより、駅作業員やトラックとの接触事故等の防止につながります。

激甚化・多頻度化する災害への備えとBCP対応の強化

頻発する自然災害

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」、2021年の「令和3年8月大雨」、さらに2022年も8月3日からの東北地区の大雨に伴う土砂災害等により奥羽線等が65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。

■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	令和4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	2022.8.3～ 2022.10.7
影響日数	100日間	17日間	24日間	65日間
運休本数	4421本	1196本	900本	865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、設備冠水等	いわて銀河鉄道 線・奥羽線・羽越 線・北陸線不通、 設備冠水等

代替輸送体制の構築への備え

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3年8月大雨」や2022年8月からの大雨の発生時に活用し、円滑な代替輸送体制の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あらかじ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。



トラック代行



船舶代行



迂回輸送



代替トラック用臨時駐車場

輸送機材を一部改造し、走行可能範囲を拡大

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靱化に向け、輸送機材のリダンダンシー確保の一環として、走行可能範囲の拡大を目的とした機関車の一部改造を行いました(2022年度までに完了予定)。これにより通常時は東北線を中心に走行しているEH500形式機関車を、迂回列車運転時には日本海縦貫線でも活用できるようになります。このほかに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。



EH500形式機関車

社会インフラとしての役割を担い続けます

廃棄物もコンテナで一貫輸送

JR貨物は、全国ネットワークを有する国内で唯一の貨物鉄道事業者であり、この強みを活かして多種多様な貨物を全国に届けてきました。一般物資輸送のみでなく「静脈物流」ともいわれる廃棄物輸送を行うことを通じ、サーキュラーエコノミーにも貢献しています。

全国の自治体から排出された廃乾電池・廃蛍光灯を、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力鉱業所様へと輸送する物流は、貨物鉄道輸送により行われました。これが貨物鉄道による廃棄物輸送の始まりであり、現在では自治体焼却灰や生活廃棄物、非鉄金属集塵ダスト等も取り扱っています。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。



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
環境で輸送中のセキュリティ確保

災害時の支援物資輸送等にも協力

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っています。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年にかけて輸送しました。

また、2016年の熊本地震、2018年の西日本豪雨や北海道胆振東部地震が発生した際には、被災自治体に対して飲料水や食料品、電池や寝具等の緊急支援物資輸送を行ったり、機関車の電源を用いて周辺住民へ携帯電話の充電サービスを

実施したりすることで、一刻も早い被災地の復興に向けて協力してきました。

加えて、事態対処法に基づく「指定公共機関」に指定されている当社は、自衛隊の物資輸送にも協力しています。

こうした活動の基盤となる、安全・安心な物流サービスを提供するための取組みを絶えず続けていくことで、これからもJR貨物グループは社会インフラとしての役割を担い続けてまいります。



緊急物資輸送の様子



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

基本的な考え方

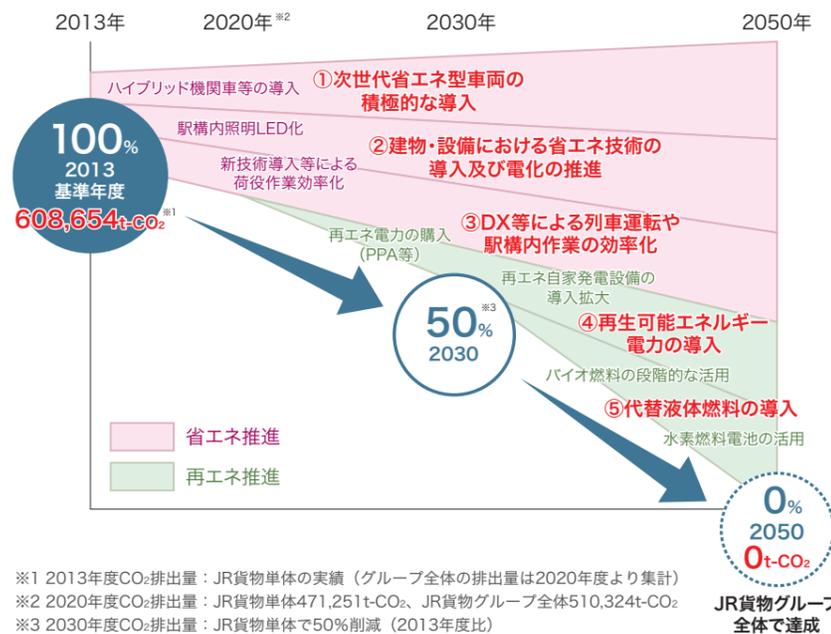
- 貨物鉄道の優れた環境特性を活かすとともに環境に配慮した事業運営を進め、2050年カーボンニュートラルをはじめとするグリーン社会の実現に貢献します。

環境長期目標「JR貨物グループ カーボンニュートラル2050」を策定

2050年度にCO₂排出量実質ゼロへ

2022年7月、JR貨物グループは環境長期目標「JR貨物グループ カーボンニュートラル2050」を策定しました。各種の省エネルギー施策や再生可能エネルギー活用の推進により、2050年度にCO₂排出量の実質ゼロを目指します。

今後、貨物鉄道の環境特性を更に高めた輸送サービスを提供することによりお客様の物流におけるCO₂削減に貢献することを通じ、これまで以上に貨物鉄道をご利用いただけるよう取り組み、物流全体の脱炭素化および政府の定める2050年カーボンニュートラルをはじめとした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、CO₂排出量がトラックの約10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350万トンのCO₂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1.83倍の面積（約40万ha）の植林活動に相当します^{※3}。

※1：国土交通省資料による ※2：2020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となる植林面積：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

MESSAGE

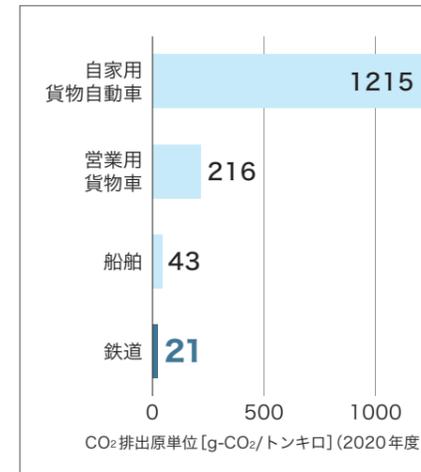
経営統括本部長
取締役兼常務執行役員
篠部 武嗣



2つの意味で「環境先進企業」を目指して取り組んでいきます。

2020年政府が表明した2050年カーボンニュートラルという国際公約の実現に貢献するべく、JR貨物グループは、2つの意味で「環境先進企業」を目指します。1つはJR貨物グループ自体のカーボンニュートラルであり、ハイブリッド機関車の導入、レールゲートにおける太陽光発電など、総合物流企業グループとしての取組みを加速させます。もう1つは最適なソリューションを提供することで貨物鉄道輸送量を伸ばすことによる社会全体のカーボンニュートラルへの貢献です。環境負荷が最も少ない輸送機関である特性を活かし、お客様や物流事業者の方々等と協働して、グリーン社会の実現を目指してまいります。

■貨物輸送量1トンキロ当たりのCO₂排出量（データ出典：国土交通省ホームページ）



CO₂排出量
営業用トラックの約 **10分の1**

貨物鉄道輸送のCO₂排出原単位は営業用トラックの約10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。

貨物鉄道輸送のCO₂削減効果は
3,524,000 t-CO₂/年

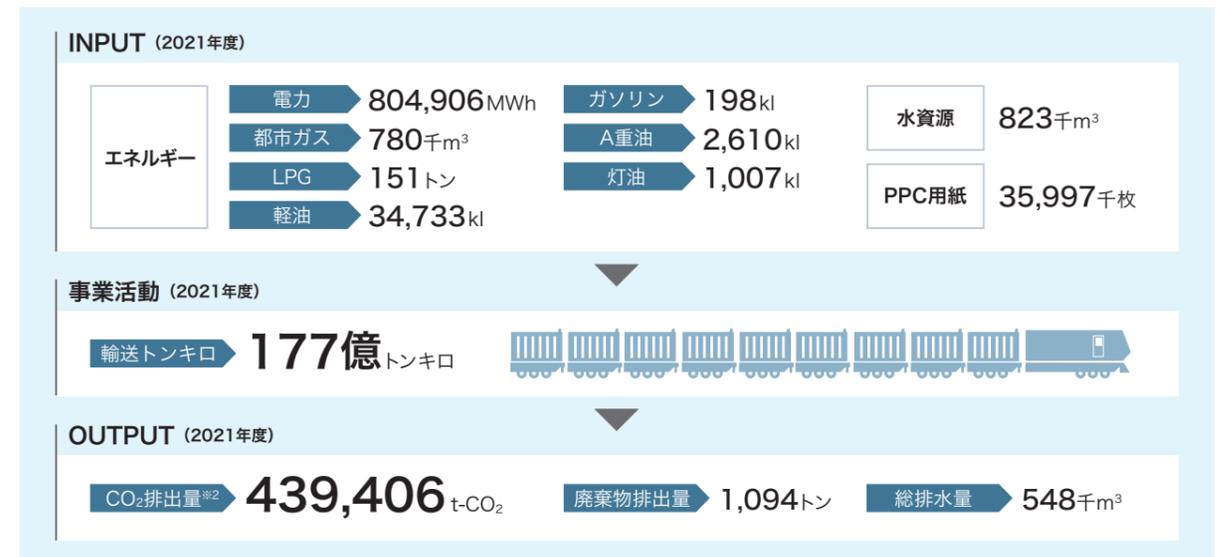
貨物鉄道輸送が担う年間の輸送トンキロをすべて営業用トラックで運んだ場合と比較して、3,524,000t-CO₂/年(2020年度実績)の削減効果があります。

スギ林のCO₂吸収効果に換算[※]すると
東京都の約 **1.83倍**の面積
(約400,000ha)

※3,524,000t-CO₂の排出削減(CO₂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。

■鉄道事業^{※1}における環境負荷

※1：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)



JR貨物グループのOUTPUT (2021年度、速報値)

CO₂排出量^{※2} **473,620** t-CO₂

※2：CO₂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

当社初の公募社債「グリーンボンド」を発行

2022年3月、当社初となる公募社債「グリーンボンド」を発行しました。グリーンボンドは企業や地方自治体等が、国内外のグリーンプロジェクトに要する資金を調達するために発行する債券で、1) 調達資金の使途がグリーンプロジェクトに限定される、2) 調達資金が確実に追跡管理される、3) それらについて発行後のレポートを通じ透明性が確保される—といった特徴があります。

これによる調達資金は、「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」に掲げている「グリーン社会の実現」や「物流生産性の向上」の取組みの中で、グリーンボンド原則等に準拠した環境改善効果の高いプロジェクトに充当されます。本レポートのp18-19でご紹介している、2022年7月に竣工した東京レールゲートEASTはその代表的な例です。

当社グループは、全国をつなぐ幹線物流鉄道ネットワーク

の強靱化と貨物駅の物流結節点機能の強化等、将来につながる成長・戦略投資を積極的に推進しており、こうした投資により、貨物鉄道輸送が持つ環境特性と労働生産性に優れた輸送モードとしての特性を最大限発揮し、2050年カーボンニュートラルやSDGsの実現に貢献します。

当社は、グリーンボンドの発行を通じ、ステークホルダーの皆様へ、当社グループの取組みや貨物鉄道輸送の特性をご理解いただくことを目指しています。

グリーンボンドの発行にあたり策定した「グリーンボンド・フレームワーク」については、株式会社日本格付研究所より外部評価を取得しています。その他、グリーンボンドについては当社ホームページの「グリーンボンド」ページ (https://www.jrfreight.co.jp/ir_sustainability/greenbond) も併せてご覧ください。

■ 2022年3月に発行したグリーンボンドの発行概要

社債名称	日本貨物鉄道株式会社第1回社債 (一般担保付)(グリーンボンド)	日本貨物鉄道株式会社第2回社債 (一般担保付)(グリーンボンド)
発行年限	10年	20年
発行額	100億円	100億円
発行時期	2022年3月	
資金使途	東京レールゲートEAST設備投資資金	
主幹事証券会社	みずほ証券株式会社(事務主幹事・ストラクチャリングエージェント ^{※1}) 野村證券株式会社 三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社	
第三者評価機関	株式会社日本格付研究所(JCR)	

※1: グリーンボンド・フレームワークの策定および外部の第三者評価の取得に関する助言等を通じて、グリーンボンドの発行支援を行う者

■ グリーンボンド・フレームワーク評価結果 (株式会社日本格付研究所による評価)

総合評価	Green1 (F) ^{※2}
グリーン性評価(資金使途)	g1 (F)
管理・運営・透明性評価	m1 (F)

※2: 「Green 1」は、最上位のグリーンファイナンス評価で、グリーン性評価、管理・運営・透明性評価ともに最高の評価(g1+m1)を得たグリーンファイナンスに付与されます



東京レールゲートEAST

JR貨物グループが取り組むCO₂削減

「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、2022年4月1日現在、全国の支社管内の各駅で41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、2022年4月現在、本州・九州の非電化線区・駅構内を中心に21両を運用しています。また、JR貨物グループにおいても、水島臨海鉄道株式会社と京葉臨海鉄道株式会社に2021年度それぞれ1両ずつ導入し、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300番代交直流電気機関車の新製

九州の貨物列車けん引に使用している電気機関車(ED76形式およびEF81形式)の置換を目的に、EF510形式300番代交直流電気機関車「ECO-POWER レッドサンダー」を新製しました。既に本州で運用しているEF510形式をベースとしつつ、環境負荷低減やメンテナンスコストの削減を目的に交流回生ブレーキを新たに装備しました。各種性能確認走行試験の結果、交流回生ブレーキを採用しなかった場合と比較して消費電力量5~17%低減^{※1}、騒音レベル約4dB低減^{※2}を実現しています。2023年3月から量産先行車であるEF510-301号機の運行を開始し、順次、量産車を導入していきます。

※1: 2022年7~8月鹿児島線・肥薩おれんじ鉄道線で実施した試験結果の一例

※2: 2022年2月門司機関区で実施した比較測定結果(量産先行車(301号機)において、発電ブレーキ設定と回生ブレーキ設定を比較)



JR貨物グループが取り組むCO₂削減

貨物駅構内におけるCO₂削減に取り組んでいます

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、2022年4月から2023年度末までにCO₂排出量が削減出来る第4次排出ガス規制対応車(2014年度基準)を124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: アクセル踏み制限: アクセルペダル下に取りつけ、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

■全体に占める防音型フォークリフトの導入数(2022年4月)

(台)

機種	全体	防音型
12フィート用	426	159
20フィート用	85	25
トップリフター	107	28
合計	618	212

次世代バイオディーゼル燃料の使用

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を使用しています。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。燃料の燃焼段階ではCO₂を排出しますが、食用油の原料である植物やミドリムシは、成長過程で光合成を行いCO₂を吸収します。したがって、燃料を使用した際のCO₂排出量が実質的にプラスマイナスゼロになり、カーボンニュートラルの実現に貢献します。

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

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きましたが、当社では2018年度から構内照明設備のLED化を実施し、2029年度末までの完了を目指しています。

2021年度は、東京貨物ターミナル駅をはじめ全国6支社11構内で584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81万3000kWhの電力が削減され、CO₂排出削減量は411t-CO₂となりました。

2022年度は、札幌貨物ターミナル駅をはじめ全国6支社15構内で842個のLED化を行い、年間約126万9000kWhの電力量と640t-CO₂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

各所で再生可能エネルギー供給を始めています

創エネルギーの取組みとして、東京レールゲートEASTの屋根面に太陽光発電パネルを設置し、当社で初めてオンサイトPPA^{*}を導入しました。年間発電量は約2300MWhとなり、施設共用部で間に必要な電力の約6割相当、日中時間帯に限ると共用部全量相当を再生可能エネルギーで賄います。また建物全体で省エネルギー化を行い、CASBEE Aランクを取得しています。

また、日本運輸倉庫株式会社、日本オイルターミナル株式会社、関西化成品輸送株式会社、臨海サービス株式会社のJR貨物グループ4社6地点においても太陽光発電を行っており、合計で年間約2900MWhを発電しています。

JR貨物グループでは今後、遊休地の活用等も含めてさらなる再生可能エネルギーの導入を進めていきます。

^{*}需要家の敷地内に設置された太陽光発電設備などで発電した電気を、需要家が自家消費する仕組み



東京レールゲートEASTのソーラーパネル



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

樹木配送サービスもモーダルシフトへ

現在、首都圏などの街づくりに利用する常緑高木は、主な産地である南九州エリアからトラックによる長距離輸送が支えています。幹線輸送をトラックから鉄道や船舶へモーダルシフトすることで脱炭素化をめざす樹木配送サービス「緑配便[®]」のトライアル輸送が2021年末から始まっています。住友林業緑化株式会社と川崎近海汽船株式会社、日本通運株式会社と当社が連携して提供するサービスです。

鉄道輸送においては、列車走行中に風が入るよう、メッシュ状の屋根材を採用するなど樹木配送用に開発されたオリジナルコンテナ「Mirai Green Cargo (ミライグリーンカーゴ[®])」を用いることで、庫内温度上昇による樹木の劣化を防ぎながら輸送できます。今後は本格運用や輸送区間の拡大についても予定しています。



鉄道による「緑配便[®]」トライアル輸送



「Mirai Green Cargo (ミライグリーンカーゴ[®])」への樹木搬入

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CO₂の排出量が少なく、環境にやさしい貨物鉄道輸送を積極的に利用して、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、エコレールマーク認定基準(右図参照)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。2022年3月現在、認定商品193品目、認定企業95社となっています。

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、エコレールマークおよび環境にやさしい貨物鉄道輸送の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。

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



社会変化に対応した地域の活性化に取り組んでいます。

コロナ禍で私たちの暮らしは大きく変わり、気候変動やロシアのウクライナ侵攻は食品や石油製品の高騰など生活に負の影響を与えています。JR貨物グループは、環境負荷の低い輸送サービスを利用した野菜輸送や石油輸送を通じて、生活、産業を支えるだけでなく、栄養価の高い野菜を安定的に生産供給する植物工場事業にも取り組み始めました。用地を活用した開発では、オフィスビルや商業施設、マンションなどの事業を通じて街づくり、地域の賑わいと雇用の創出や、スポーツ振興にも貢献しています。また、近年では地域イベントへの参加、協力から、企画運営まで地域の皆様との交流に取り組んでいます。

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。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」ブランドで分譲マンション事業や賃貸マンション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、さわやかな生活空間をイメージしています。

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、病院や義肢装具サポートセンター、スポーツクラブやフットサル場など、地域の皆さまの健康・医療・福祉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発した「アイガーデンエア」

地域のライフライン・産業を支えています

地域の産業、農業への貢献



北海道北見市でのタマネギ積み込み風景

北海道地区で生産される多くの農産物を鉄道で全国各地に輸送しており、特に道外に出荷されるタマネギは約6割、馬鈴薯は約4割を貨物鉄道輸送が担っています。JR貨物では、毎年8月から翌年4月にかけて、タマネギ生産量日本一を誇る北見市の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。積載している計55個のコンテナ（275トンの貨物）の大半がタマネギであることから「タマネギ列車」の愛称で親しまれています。

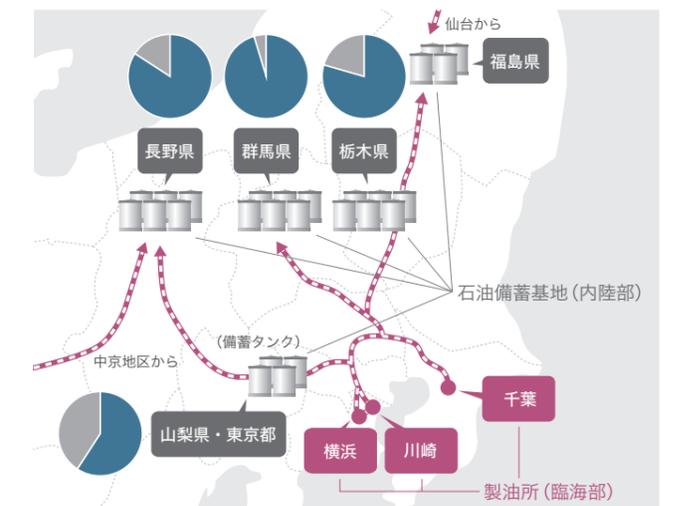
また、毎年9月頃の約3週間、帯広貨物駅と埼玉県熊谷貨物ターミナル駅を結ぶ馬鈴薯の専用列車を1日1往復運行し、計100個のコンテナ（500トンの貨物）を輸送しています。このように、貨物鉄道輸送は北海道の農業を輸送面から下支えしており、北海道経済の活性化のみならず、安定的に生鮮食品を全国に供給するライフラインとして極めて重要な役割を果たしています。

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すべ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、長野県や栃木県では約8割が鉄道輸送によるものです。

東日本大震災による東北線の不通時にも、通常は運転していない線区を活用して関東から被災地へ石油を輸送し、ライフラインとしての役割を果たしました。これからも、貨物鉄道輸送の特性を存分に発揮し、ライフラインを支え、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）（2021年度）

長野県	174万kl (84.3%)
群馬県	162万kl (95.5%)
栃木県	152万kl (79.6%)
山梨県	43万kl (59.4%)
（参考）	
福島県	86万kl (41.6%)
岩手県	41万kl (27.4%)

- 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

海外における貨物鉄道輸送の発展に貢献 ～初の海外拠点をタイ王国に開設～

JR貨物は、海外事業の展開にも力を入れており、海外における貨物鉄道事業の実施検討を中心に、海外調査への参加・技術支援や、海外からの視察・研修への対応を行っています。

特に、貨物輸送のほとんどがトラック輸送であるタイ王国（以下、タイ）においては、日タイ両国の政府間で覚書を結び貨物鉄道輸送の事業化検討が開始された2015年以降、当社も日本政府の支援を受けながら現地調査等を実施してきました。2021年には、タイ国鉄が担当する鉄道輸送で民間開放の動きが次第に進んだことから、当社として初の海外拠点となる「バンコク駐在員事務所」を開設し、タイ政府や現地企業の最新動向についての調査・把握に取り組んでいます。

日本国内での取り組みとも連動しながら、引き続き事業参入に向けた情報収集を進めていきます。



バンコク駐在員事務所

高機能野菜の安定供給に挑戦 ～合弁会社の植物工場が竣工予定～



LED光で栽培した植物工場野菜

JR貨物は植物工場事業に挑戦します。本事業は、JR貨物の将来のあるべき姿を議論し実現していくため2016年より開始した「業務創造推進活動」から出てきたアイデアを具現化したものです。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あり、その栽培方法から生産性も高いため、SDGsにつながる社会課題解決型の事業です。

2021年9月に日本山村硝子株式会社との合弁会社「山村JR貨物きらべジステーション株式会社」を設立しました。2022年1月には福井県おおい町にて植物工場の建設に着手し、竣工は2023年3月を予定しています。ここからケール等の高機能野菜の安定供給を行うことを通じて、「グリーン社会の実現」と「地域の活性化」に貢献していきます。

環境に配慮した輸送で地域スポーツイベントを支援

2022年7月に滋賀県守山市で開催された「平和とサステナブル」をテーマにしたトライアスロン大会「LAKE BIWA TRIATHLON IN MORIYAMA THE 2nd ANNUAL」において、守山市と佐川急便株式会社（以下、佐川急便）、日本航空株式会社（以下、JAL）と共同で、CO₂排出を約9割抑制するトライアル輸送を行いました。

これは、大会へ参加する一部選手の自転車等を東京から輸送するにあたり、（1）佐川急便営業所と東京貨物ターミナル駅間での輸送にEVトラックを使用（2）CO₂の排出量が最も

少ないモードである鉄道コンテナ輸送を行うとともに、鉄道輸送に伴うCO₂について滋賀県の森林由来のJクレジットを利用することでオフセット（3）繰り返し利用が可能なJAL所有の自転車輸送専用コンテナ「SBCON®（Smart Bicycle Container）」を利用し、梱包資材から発生する廃棄物を削減一することにより実現したものです。

環境に配慮した輸送を通じてサステナブルツーリズムを支援し、グリーンな大会運営に貢献しました。



鉄道コンテナ輸送



JAL所有自転車輸送専用コンテナ「SBCON®」



EVトラック

支社による地域活性化への取り組み

JR貨物グループでは、地域に根差したさまざまな活動を実施しております。ここでは、JR貨物の各支社から、地域の活性化につながる取り組みやイベントをご紹介します。

北海道 「牛乳消費拡大キャンペーン」を展開

コロナ禍の影響で乳製品の需要が減り、特に冬休みや春休みで学校給食が停止となる時期には生乳の大量廃棄が懸念される事態となりました。まん延防止等重点措置が適用され、乳製品の消費低迷が続いている時期に、北海道支社として消費拡大の機運を醸成し北海道の酪農を応援するために、ホクレン農業協同組合連合会様のご協力で「牛乳消費拡大キャンペーン」を展開し、ポスターの掲示と200ml入りパック牛乳の社員への配布を行いました。



新入社員研修で仲間たちと牛乳で乾杯！

東北 「青森ねぶた祭」の運営等に協力



東北支社が協賛した山車「鍾馗（しょうぎ）」

2022年8月に「青森ねぶた祭」が3年ぶりに開催されました。東北支社は「JRねぶた実行プロジェクト」に協賛し、社名ロゴ入り看板の掲出のほか、青森総合鉄道部長と東青森駅長が提灯を持って先導する運行役員として参加しました。勇壮なお囃子に心を躍らせる東北三大夏祭を盛り上げて観客、地域住民との交流を図りました。東北支社が協賛した山車「鍾馗（しょうぎ）」は、知事賞を受賞しました。

関東 日本赤十字社へ献血会場を提供

関東支社では、2021年度以降、貨物駅や車両所などの現業機関において、日本赤十字社へ献血会場の提供を行っています。これは、コロナ禍の影響で企業や学校等での集団献血の中止が相次ぎ、同社としても十分な献血の協力が得にくい中、社会貢献活動の一環として、同社からの要請に応えたものです。2022年度は、埼玉県および新潟県の現業機関で献血会場を提供し、JR貨物やグループ会社の社員などが献血に協力しました。

東海 地域銀行と連携し、物流最適化を提案

東海支社では地域の銀行と連携し、多様な事業者様に向けた物流最適化の提案をしています。事業者様は、2024年問題や、顕在化しつつあるトラックドライバーの労働力不足に加え、脱炭素社会の実現に向けた取り組みなど、物流におけるさまざまな課題、悩みを抱えています。その課題の解決に向け、JR貨物グループが持つ物流機能を活かした最適な総合物流ソリューションを銀行と共同提案し、物流を取り巻く諸課題の解決と地域活性化につながる取り組みを行っています。



保育園児を招いた見学会の記念写真

関西 保育園の卒業遠足に「機関車・駅見学」

2022年2月、吹田貨物ターミナル駅・吹田機関区が合同で吹田市内の保育園児と保護者を招き現場見学会を開催しました。卒園遠足としてのご依頼をいただいたもので、機関車やコンテナ、社員が作成した特製ヘッドマークを前に、お子さんたちは元気いっぱいの笑顔を見せてくれました。2021年11月、12月には広島貨物ターミナル駅で県内の児童デイサービスを利用しているお子さんたちを招待し、2022年3月には松山貨物駅で伊予市内の小中学生への見学会を行いました。

九州 北九州物流施設見学会を開催

九州支社では2022年10月23日（日）に、北九州市産業経済局物流拠点推進室とグループ会社2社のご協力で「北九州物流施設見学会」を開催しました。北九州市を物流都市としてアピールしつつ、将来仕事に就く子どもたちや保護者の皆さまに貨物鉄道を知っていただく目的で企画したものです。一般の20組43人をお招きし、門司機関区での機関車撮影・見学や北九州貨物ターミナル駅のフォークリフト・トップリフターの実演・試乗、駅構内の説明を行いました。



見学会当日は晴天に恵まれました

社員の働きがいの実現

働きやすさの充実・満足感が得られる仕組みの構築

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月より新たな人事制度を導入し、3年が経過しました。

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アップ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。

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まいります。

働き方の多様化

当社は、社員が仕事と家庭の両立を図り、安心して働けるよう制度の充実を図っています。2019年度より本社内で試験的に開始した時差出勤は、2020年度より対象社員、始業開始時間を拡大し、子育てなど家庭の事情に合わせ、柔軟な働き方ができるようになりました。

小学校3年生までの子どもを養育する社員の育児短時間勤務制度や育児休業制度の利用者も増えていきます。特に育児休業制度は、2021年度の女性社員取得率が100%で、制度利用者の半数以上が男性社員でした。男性の育児休業取得日数は、数日から半年以上とさまざま、ワークライフバランスを重視する社員が増えてきました。こうした制度は法令に合わせて順次改正しており、子どもの看護等に合わせた時間単位で休暇が取得できる制度や、いわゆる「産後パパ育児制度」も導入しています。

この他、社員の生産性向上、業務効率化、コミュニケーション拡大を目的とした職場のフリーアドレス化を順次拡大するとともに、モバイル端末の貸与範囲を2021年より広げ、IT・インフラ環境の整備を進めています。非現業を中心にリモートワークも定着し、時間や場所に縛られない効率的な働き方、多様な働き方の実現に向け、歩みを進めています。

ダイバーシティ&インクルージョン

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。さまざま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&インクルージョンを推進していきます。

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

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、育児休業等制度の周知を図り、男性社員の育児休業、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業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やすい環境を構築する。

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。

障がい者雇用

障がい者の積極的な採用を引き続き進めるとともに、鉄道事業の現場を含めた幅広い職域で活躍できる環境の整備に取り組んでいます。

特に2021年度は業務の洗い出しや見直しを進め、障がい者が安心して働ける職場を開拓しました。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・制度両面での充実を図ります。

女性活躍推進

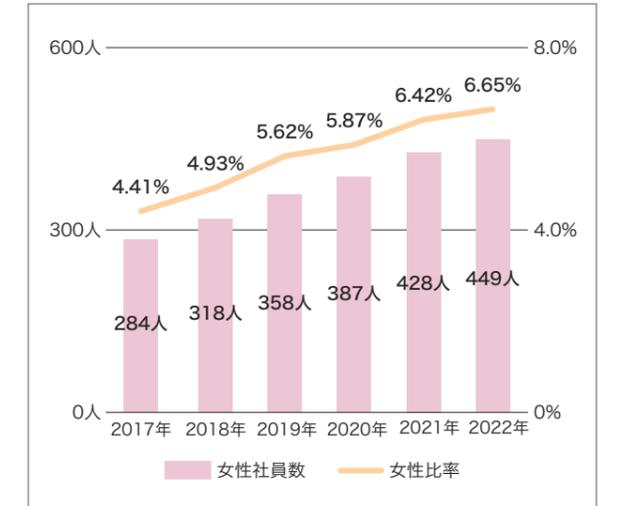
女性社員が継続して能力を高め、活躍できる環境を整備していくため、引き続き女性の積極的な採用を実施し、2026年度までに正社員採用者に占める女性割合15%以上を目指します。あわせて、女性トイレや休憩室等の環境面の整備を進めることで、鉄道事業の現場を含めた女性の職域拡大を図ってまいります。

また、育児短時間勤務や育児休業の取得を促進し、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。

このほか、当社では年1回「女性活躍推進フォーラム」を開催しています。この中では、近年の女性活躍推進に関する情報提供、社内でも活躍する女性社員の事例紹介、グループワーク等を実施しており、自身のキャリアを考えるきっかけや社内のネットワークづくりに役立ててもらっています。こうした取り組みから、女性活躍推進に向けた基盤づくりを進め、女性管理職の比率も高めてまいります。

■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

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も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、男性の育児休業取得を促進する。
(参考)2020年度の育児休業取得実績(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。

■女性用設備の整備状況

※貨物ターミナル駅のことを「夕駅」と表記しています

年度	北海道	東北	関東	東海	関西	九州
2018年度まで(15箇所)	札幌夕駅(フロント) 札幌機関区(検修) 五稜郭機関区(検修)	東青森駅(フロント) 東北保全技術センター 仙台工事支所	隅田川駅(フロント) 東京夕駅(フロント) 越谷夕駅(フロント)	愛知機関区(検修) 静岡総鉄部(駅) 名古屋夕駅(フロント)	吹田夕駅(駅) 百済夕駅(駅)	福岡総鉄部(駅)
2019年度(5箇所)		仙台工事区	新潟夕駅(フロント) 大宮車両所 川崎車両所		岡山夕駅(駅)	
2020年度(9箇所)	北旭川駅(フロント)	仙台夕駅(フロント) 青森総鉄部(駅)	関東保全技術センター	稲沢駅 稲沢機関区 静岡総鉄部(運転)	吹田機関区(運転)	福岡総鉄部(検修)
2021年度(7箇所)			大井機関区(検修・運転)	愛知機関区(検修)	金沢夕駅(駅) 広島夕駅(駅) 吹田機関区(運転) *2020年度の残工事	北九州夕駅(フロント) 福岡総鉄部(検修) *2020年度の残工事

約20年ぶりに自社養成の女性運転士が誕生

稲沢機関区で3人の女性運転士が活躍



稲沢機関区に所属する女性運転士(当時)

2021年から2022年秋にかけて、愛知県の乗務員区である稲沢機関区で、3人の女性運転士が誕生しました。JR貨物で女性の運転士を養成するのは約20年ぶりのことです。

運転士になるためには、国家資格「動力車操縦者運転免許」の取得が必要です。入所試験、入所前教育、学科講習・試験、技能講習、試験等、養成のカリキュラムを受講し、運転士として立ち立つまでに約2年かかります。

このカリキュラムや運転士の資格要件について、性別による違いはありません。ただし、運転士は勤務のリズムが一定ではないことから、乗務員休養管理施設など、性別の違いを考慮したハードの整備が不可欠です。2018年以降、稲沢機関区の運転士が最初に乗務する東海道線沿線に立地する静岡総合鉄道部、稲沢機関区、そして吹田機関区に女性用の設備が整備できたことで、女性運転士の養成が始まりました。

今回の養成で誕生した運転士の一人は、「運転業務に際し、男性と比べて体力・体格的に困るということはないように思います。強いて言えば、重いコック(栓)を扱うときでしょうか。補助パイプを使う場合もありますが、いざというときに使えないと困るので、点検時に確認するなど早めに対処しています」と話します。

養成から定着へ

運転士という職種で女性がいきいきと活躍できるようになるためには、養成の次のステップである、定着に何が必要かを考え、実行に移していく必要があります。担当業務は会社の人事施策や本人の希望などを総合的に勘案して決めていくべき性格のものですが、たとえば結婚や出産、育児といったライフイベントの経験時に、そのイベント自体が運転士としての業務を遂行する上での阻害要因にならないよう、ハードとソフトの両面で動きやすい環境を整えていくことが求められます。

「女性が働きやすい環境を整備することは、翻って男性も働きやすい環境になると考えています。今後も男女を問わず、貨物鉄道輸送を担う運転士を育てていきたいと考えています」と稲沢機関区の林敏彦区長は話します。



運転業務の様子

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と人材育成の取組みを行います。

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、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題を設定しています。

昇格・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、コロナ禍の状況では対面による研修のほか、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4000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して捉えています。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現れています。2019年度以降は年々増加し、社員の1割以上が受講しています。



昇格・昇級要件研修(対面形式)



昇格・昇級要件研修(リモート形式)

車両メンテナンスの研修 ～技能・知識の継承～

中央研修センターでは、車両メンテナンスに関する規程および法規や車両の構造等に関する教育のほか、実際の車両や機器を用いた作業実習を行っています。特に車両メンテナンス部門に新規配属となった社員に対しては、労働災害防止や検査記録の重要性など安全最優先の意識付けに加え、「正しい作業」を行うために必要な車両の基礎的な知識や、実務で使う機械・器具工具の使い方を習得する教育に力を入れています。

さらに、車両の重要部品である輪軸、台車に関する教育として、輪軸の組み立て、検査、過去の事故事例や現場作業を

見て学ぶ「輪軸研修」、車軸折損・台車枠割損等につながる重大事故を防ぐために専門的な知識が必要な超音波探傷、磁粉探傷、浸透探傷検査の実技教育を取り入れた「非破壊検査担当者研修」等を実施しています。

各種研修では知識・技能の共有による車両メンテナンス品質の向上に加え、日ごろ全国各地に分散している社員同士のコミュニケーション活性化などを通じて、お客様の荷物を安全にお届けできる車両の提供につなげています。「安全の価値観」を最優先とし、人命に関わる事故・事象、労働災害につながるリスクの撲滅に取り組んでいます。



川崎車両所での輪軸組立見学(輪軸研修)



車軸の超音波探傷実習(非破壊検査担当者研修)

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回及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。2022年7月現在、取締役は10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、2022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。2022年7月現在、社外取締役は3名、社外監査役は2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 その他監査役が実効的に執行されることを確保するための体制



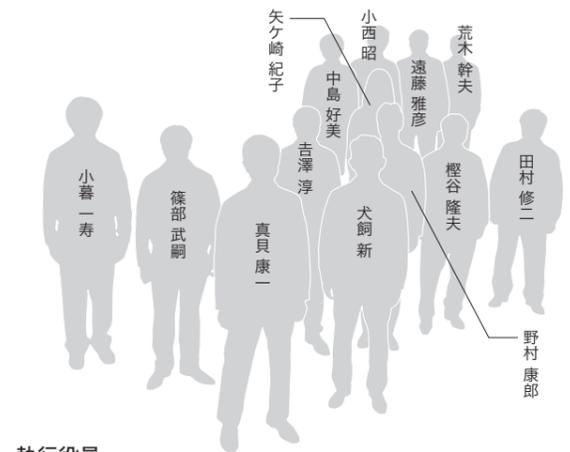
■ 役員紹介 (2022年6月24日現在)

取締役

氏名	役職	ESG 担当分
真貝 康一	代表取締役会長兼会長執行役員 (経営全般)	E S G
犬飼 新	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
櫻谷 隆夫	取締役 (社外・非常勤)	G
矢ヶ崎 紀子	取締役 (社外・非常勤)	G
中島 好美	取締役 (社外・非常勤)	G
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
篠部 武嗣	取締役兼常務執行役員 (経営統括本部長)	E S
野村 康郎	取締役兼執行役員 (事業開発本部長)	S
小暮 一寿	取締役兼執行役員 (安全統括本部長)	G
田村 修二	取締役相談役	G

監査役

氏名	役職	ESG 担当分
小西 昭	常勤監査役 (社外)	G
遠藤 雅彦	常勤監査役	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)
中川 哲朗	執行役員 (九州支社長)
今橋 一樹	執行役員 (関西支社長)
和氣 総一郎	執行役員 (鉄道ロジスティクス本部副本部長、営業部長、コンテナ部、海外事業部、総合物流部担当)
高橋 顕	執行役員 (鉄道ロジスティクス本部副本部長、戦略推進部長、運輸部、車両部、保全工事部担当)
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)
奥田 仁	執行役員 (東北支社長)
安田 晴彦	執行役員 (北海道支社長)
小山 靖仁	執行役員 (事業開発本部開発部長)

外部有識者とのダイアログ

「安全」の徹底と意識浸透の条件

物流サービスを安定的にお届けするためには安全の担保が絶対的な条件となります。どうすれば、安全に関する高い意識を組織の隅々まで浸透させることができるのでしょうか。安全管理の第一人者であるコンサルタントの清水孝久氏との対談からその条件を探ります。

Dialogue

清水 孝久(しみず・たかひさ)氏
株式会社清水SQラボ代表取締役。リサーチ会社を経て、1991年にANAビジネスクリエイト株式会社入社。2002年に同社の事業としてANAラーニングを立ち上げ、整備部門の安全のノウハウをベースにしたヒューマンファクターズなどを主要コンテンツとして展開。2008年、ANAラーニング株式会社で研修事業部長に就任。2015年に株式会社清水SQラボを設立。安全や事故防止、事故不具合の要因分析と対策の立案・選定が専門で、100社超の企業・組織で講演やコンサルティングの実績がある。



安全・品質コンサルタント
清水 孝久氏



日本貨物鉄道株式会社 代表取締役社長兼社長執行役員
犬飼 新

社会インフラとしての公共性と事業性の追求を両立する必要性

犬飼 JR貨物グループは2021年に、「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」を定めました。私は当時、取りまとめを担当する役員として、JR貨物グループがどのような使命を担う組織なのかを全社で議論し、形にしていきました。

清水 その長期ビジョンを拝見しました。社会に対する4つの提供価値の一つに、「安全・安心な物流サービス」という項目がありますね。サービスの提供の前に、安心。その前に安全が来る語順になっています。安全が最初です。

犬飼 貨物鉄道は、安全が担保されていないと運行してはいけないう輸送モードです。安全を確保できて初めてお客様は安心して荷物を預けていただくことができ、安定的に物を運ぶというサービスの提供が可能になります。

貨物鉄道輸送は社会インフラとしての公共性が非常に高い一方、当社はプライベートカンパニーとして事業性を追求する必要もあります。経営は両者のせめぎ合いの側面がありますが、安全の担保は絶対に欠かせません。

清水 よく分かります。安全は品質の一部です。しかし、物流の場合、定時性などに時にバッティングすることがあります。台風のように、列車を動かすのか、止めるのか、というように。安全が確保できないと判断したら止めるのがもちろん正しいのですが、それによって短期的に困る人、影響を受け

る人もいます。安全が絶対と分かっているながらも、現場では葛藤があると思います。

犬飼 「お客様が待っている」という事実は重いですから、運行遅れなどでご迷惑をおかけしたくないという気持ちもあります。例えば、運転士は、遅れてもなるべくタイヤを元に戻したいという気持ちにはなります。無理な運転をすることは絶対にありませんが、安全が最優先であることはとにかく徹底しています。

清水 ルールにのっとって、安全を優先し、運休や列車を遅らせる判断をしたからこそ、事故を回避し、より大きな迷惑をかけずに済んだのだという意識を共有する必要がありますね。それはおそらく、荷主さんを含めた関係者全員が共有すべき認識であるように感じます。

主体的な啓発や確認を通じて貨物鉄道輸送の安全を担保

犬飼 当社は2021年12月、山陽線で脱線事故を発生させてしまいました（※詳細はp16-17 特集1「安全への新たな誓い」に記載）。詳細な原因は調査中ではあるものの、コンテナに積み込む荷物の偏り（偏積）が原因とみられています。これまでも過去の事象を踏まえて対策をしてきましたが、結果的に十分ではなかったということです。

また、調査や再発防止の議論をする過程で、貨物列車の運

行には実に多くの方々関わっている事実を再認識しました。さまざまな会社に所属するトラックのドライバーさんや荷物を積み込む方などが、当社の窓口となっておられる利用運送事業者さんとの関わりの中で作業に携わっています。ハードの対策を講じるだけでなく、もっと広い関係者に対して、私どもが啓発を徹底しないと安全は守れないのだと痛感しています。お取引先に対して「言ったつもり」「伝えたつもり」になっていたり、お任せするだけになっていたりする例も改善して、当社が主体的に確認をする必要があります。

清水 事故の原因を究明していくと、どこかでエラーや悪意のないルール違反が必ず関与しています。これはあらゆる業種で日常的に起きていることです。現代はさまざまな安全対策を講じていて、1つのエラーが即、大事故につながることは稀です。しかし、いくつかのエラーやルール違反が重なり、エラーのチェーンが伸びたときに、最終的に事故という形になる。

犬飼 ハインリッヒの法則に代表される事故の原則ですね。

清水 そうです。であるならば、そのエラーのチェーンを切る行為が事故を防ぐことになります。一般論として、5つ、6つのエラーや違反をすべてなくするのは難しいので、次につながるエラーをどれか1つ、確実に抜く。チェーンが切れるということは、事故が防げるということですから。

同時に、再発防止で重要なのは原因の究明です。それには、当事者から話を聞くことが一番大切です。当事者しか知り得ない事実について、本人に正直に話してもらえるかどうか。

ここがものすごく大きなポイントとなります。

犬飼 安全に関しては、「速やかに正しい報告」を重視してきました。すぐに報告し、すぐに対処する。その考え方で安全計画を立てています。今回の事故においても、「口述」と呼ぶ、原因究明を目的とする聞き取りを実施しています。ただ難しいのは、「なぜ」「それはどうして」と何度も尋ねられると、聞かれる方は責任追及をされた気になりがちです。

清水 目的を理解し、ありのままを話してもらえるかどうか。これは、組織の安全文化や風土が問われます。言われたからやるのと、理解して納得してやることの差は大きいです。各人が自分の持ち場で、すべきことをする。口述もその一環だと理解してもらうことが大切です。

今回の対談に際して、JR貨物が毎月発行している、安全啓発の社内通信を拝見しました。命令調でない本文の言葉遣いや、「セーフティスクラム」という通信のタイトルから、安全を統括する本部が、現場を尊重し、安全をチームワークで守る意識を醸成しようと工夫を重ねている様子が伺えました。

犬飼 安全を最優先とする組織づくりに終わりはありません。当社は職場が全国に存在し、勤務シフトも皆同じというわけではありません。だからこそ、地域や職種、職場によって安全に関する認識や取組みに違いが出ないようにしなければなりませんと感じています。

清水 航空会社の場合、その課題に対しては研修をうまく活用している気がします。例えば、ヒューマンエラーの防止研修は、かつては「Cockpit Resource Management」という名前で、コックピットのクルーだけを対象としていました。それが今は「Crew Resource Management」として、鉄道の指令に相当する地上管制や地上職員なども含めたクルー全体で飛行機をいかに安全に飛ばすかという研修に変わり、定期的に振り返りの研修を開催しています。すると「エラーチェーン」など安全に関わる用語が社内の共通言語になって、意識合わせが進むのです。

犬飼 安全が確認できないうちは列車を走らせてはいけないう。これは揺らぐことのない鉄則です。その意識が薄まっていくことは絶対に避けなければなりません。

清水 安全に関するトップのコミットメントは絶対に必要です。問題は、トップの思いをどのようにして組織の隅々まで行き渡らせるかです。トップのコミットメントに加えて、「私たちがやろうじゃないか」という、現場からのボトムアップがどこまで生まれてくるかがカギだと考えています。

安全の意識を組織の隅々に浸透 カギは管理職起点のコミュニケーション

犬飼 運転士は1人で乗務し、シフトも異なります。そこで、当社のブランドメッセージである「Challenge and Change」から着想を得た「C&C活動」という小集団活動の場などを捉えて、職場内のコミュニケーションを図るようにしています。コロナ禍によって、ここ数年は、集団で対面の議論をする機会を減らさざるを得ませんでした。その分、点呼などを通じて運転士に接する助役や、同様に駅長など現場の管理職が安



安全に関するトップのコミットメントと現場からのボトムアップ両者を結びつけるのが管理者のコミュニケーション力です

——— 清水氏

全の意識醸成に果たす役割は非常に大きいです。
清水 おっしゃる通りですね。安全を保つには、声掛けが大事です。その第一歩として挨拶がものすごく大切です。
犬飼 そうですよ。
清水 挨拶をすると相手を見ますよね。すると、顔色の悪さや、靴ひもがほどけているといったことに気づきます。「靴ひもがほどけているよ」と言って相手が結び直すと、それだけで先ほど申し上げたエラーのチェーンが切れたりします。まず、相手を見て、あるべき姿との違いに気づくことができるかどうか。そして、ひと声掛けすることができるかどうか。挨拶をしない相手に声なんか掛けませんから。違いに気づいたのに、「誰かが気づいて声を掛けるだろう」と思って放っておいたら、事故が起きて、「あのとき、声を掛けておけば」と後悔するのです。気づいた人はお節なぐらい、声を掛けなければ。
犬飼 その挨拶から始まる声かけを率先して実践する安全の起点に、現場の管理職はなるべきだということですね。

清水 はい。「セーフティスクラム」には、安全対策として「仕組み」と「確認」「確かめ」という言葉が多く出てきます。私も安全の対策は、大きく分けると仕組みと確認・確かめしかないと思っています。その際にポイントとなるのは一人ひとりの行動です。素晴らしい仕組みを作っても、それに沿って正しく行動しないと画餅に帰します。

JRグループは指差呼称という世界に冠たる確認の方法を編み出したところですが、ただ、指をさしている方向と見ている方向が違ったら何の意味もありません。その目的や意味を理解して、行動に移さないと。そこで、一人ひとりの意識や行動に対して影響力を及ぼすものの大きな一つが、私は管理職のコミュニケーション力だと思っているのです。例えば新しい仕組みやルールを導入するとき、だいたい現場は否定的です。「また何かやらされるのか」と。

犬飼 分かります。業種を問わず、そうなりがちですよ。
清水 「現場を理解してないやつらがまた勝手に組み立てて、やらせようとしているのか」と。その抵抗感を払拭し、仕組

みやルールを理解させるためには、管理監督職やリーダーが、「現場の人間を縛り付けることが目的なわけじゃない。むしろ現場で働く人を守ることが目的なんだよ」と、目的や意義をきちんと伝える必要があります。これが管理職のコミュニケーション力です。目的を正しく理解して納得すれば、現場の人も受け入れて、行動するようになります。

犬飼 いくら対策を講じて、やる方の魂が入っていないと意味がないということですよ。ただ、対策やルールだけを重ねていくと、対策が膨れ上がって現場の混乱を招きかねません。そこは気を付けるべきだと考えています。

清水 どの組織にもあり得る話なのですが、事故が起きると、対策や禁止事項が増え、マニュアルのボリュームが増していきます。すると、あるときから現場の“裏マニュアル”が出来上がってしまいます。これは怖いので、ルールの量はできるだけ増やさないと大切です。項目を1つ増やすのであれば、精査して1項目減らすぐらいの覚悟でやらないと。

犬飼 そこは以前から気をつけておりまして、当社では「ルールの棚卸」をしています。対策が増える中でルールを減らすのは言うほど簡単ではない部分もありますが。

清水 減らせないのであれば、ルールそのものをできるだけ簡潔にするとよいでしょう。ただでさえ、コロナ禍で日常生活にルールが増えているご時世です。ルール自体が労働安全上のストレスにならない配慮も必要です。

犬飼 「当たり前だ」と言われるかもしれませんが、2022年11月まで、新型コロナウイルス感染症による運転士不足を理由とした貨物列車の運休はありません。運転士がいる職場で誰かが感染して、それが広まってしまうと、列車が動かさない事態も起こり得ます。そのあたりは、全社員が、ご家族も含めて相当気をつけて頑張ってくれています。

清水 評価すべき話ですよ。安全を担保して、社会に資する物流サービスが拡充されることを期待しています。

犬飼 安全に関する意識を組織の隅々に浸透させ、サービスの充実に努めます。本日はありがとうございました。

対策を講じるとともに納得感を意識しながら魂の入った現場の行動につなげます

——— 犬飼



■社外取締役メッセージ



全社を挙げた「Challenge and Change」を評価

私は公認会計士として、また、わが国の行政改革、独法改革や評価、中堅企業の事業再生などに取り組んだことから、さまざまな企業等に関与をしてきました。

それらの経験から、当社がブランドメッセージとして掲げている「Challenge and Change ～挑戦、そして変革～」について特に関心をもってきました。当社の事業への取組み姿勢、新規事業に対するチャレンジ、近年は異常気象による輸送障害の発生や山陽線の脱線事故後の安全に対する迅速な取組みなど、Challenge and Changeを全社を挙げて実行していることを高く評価しています。

当社の取締役会では、2021年度版のレポートでも述べました通り、議題等に対し付度の低い質問とその質問に対する執行役の皆様からの真摯な回答、またその回答に対して熱心な意見・議論が交わされており、当社の取締役会はその機能、役割を果たしていると考えていますが、当社の更なる成長のため、今後も積極的に発言をしていきたいと考えています。



今こそ安全管理体制を強化し、足元を固めよ

私は観光が専門ですが、出発点から終点に向けて人や貨物を移動させるためにさまざまな主体がそれぞれの役割を担う構造はよく似ています。類似点を応用し、よき第三者として発言することを心がけています。

当社は新社長のもとで総合物流企業へとさらに飛躍しようとしています。お客様のご理解はもちろんのこと、多様な企業の方々、行政などにもきめ細かく対応して、安全かつ確実に荷物を運び、産業と人々の暮らしを支えるJR貨物であり続けるために、厳しい指摘や質問も申し上げます。取締役会メンバーは真摯に受け止め、前向きに検討してくれます。

未来を拓く東京レールゲートEASTが竣工したところですが、足元を固める安全管理体制の強化が極めて重要です。リスクは目に見えない細部や結節部分に潜み、時には想定外という形で発現します。プロフェッショナルな技術集団の死角に切り込むような素人力を発揮できるように精進したいと考えています。



健全なガバナンスにはアクセルとブレーキの両方が必要

災害の激甚化や、長期化している新型コロナウイルス感染症の拡大による社会の変化、生産年齢人口の減少に伴う産業の担い手不足など、私たちが直面しているさまざまな課題を、JR貨物の社会的使命を再確認する機会として捉えたいと思います。

日々、社員・協力会社・地域の皆さんとともに「物流」に取り組んでいる当社にとって、持続的に安定的にそのサービスを適正な価格で提供するためには、アクセルとブレーキの両方を利かせることのできる健全なガバナンス機能が不可欠です。

そのためには、各分野に専門性を持つ取締役で構成される取締役会における健全な議論が欠かせません。当社では、ダイバーシティに富んだ取締役会メンバーによって意見が活発に交換され、次世代の経営者との対話などが継続して行われています。

乗り越えなくてはならない課題の共有に加え、長期経営の視点・社外の目を忘れずにガバナンスを強化し続けていきたいと感じています。

価値創造を支えるガバナンス

〔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。2021年度は、引き続き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)

階層	2020年度	2021年度
	延べ人数	延べ人数
経営層	—	17
本社管理職等	—	123
支社管理職・現場長等	110	250
一般職等	3,759	3,317
グループ会社	34	49
映像教材教育 (JR貨物)	761	3,740
映像教材教育 (グループ会社)	1,522	2,225

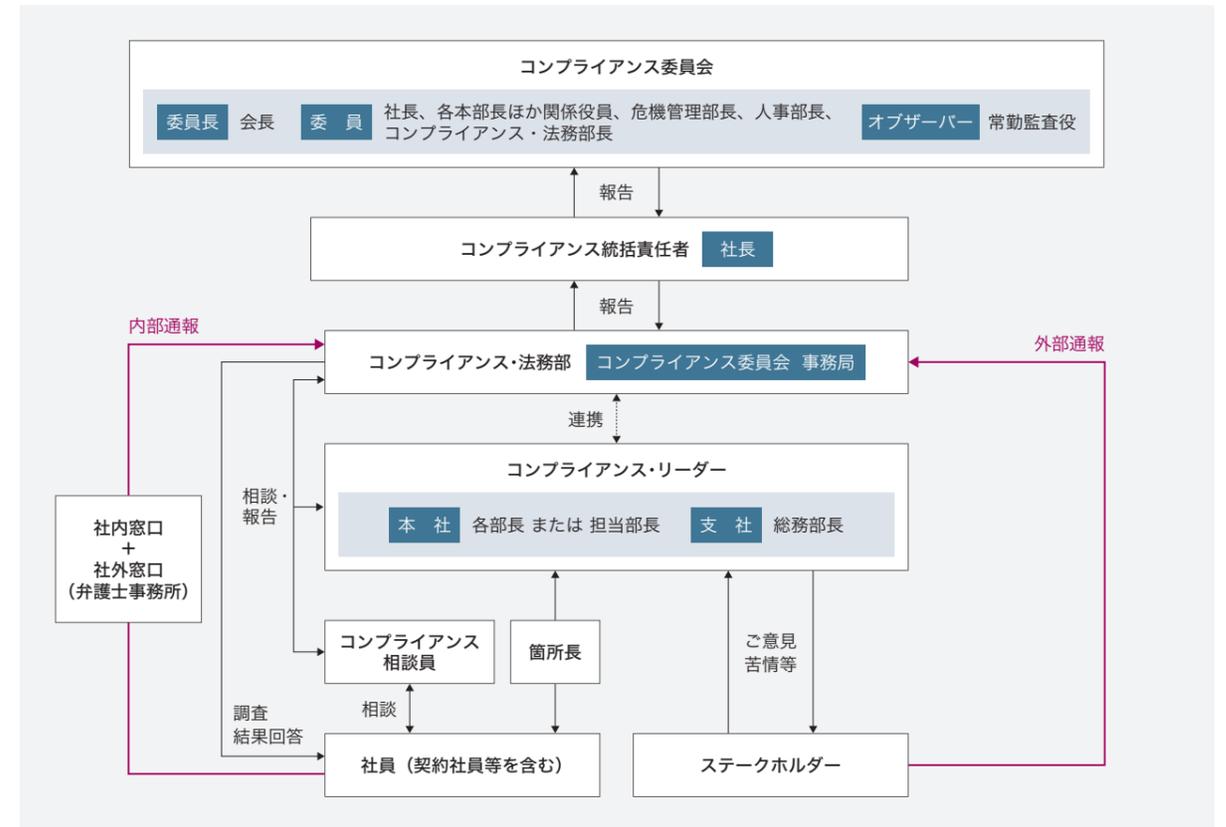
通報窓口

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、これに対処するため、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、2021年度は48件の通報に適切に対応しています。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。なお、これらの体制は、公益通報者保護法の改正(2022年)にも対応しています。

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、当社経営上の最重要課題として位置づけられている当社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・充実を図っていくため、未然防止と事業の継続性担保という監査の役割を常に意識しながら、「内部統制が十分に機能しているか」「法令・規程類を遵守しているか」等の観点から、各種施策を実施しています。

主な取組みとして、JR貨物の業務に関する監査のほか、連結子会社等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。

グループ会社監査では、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定期的に行っています。なお、監査結果は、代表取締役、常勤監査役、セグメント別担当部署並びに当該会社へ派遣されている非常勤取締役および非常勤監査役に対してフィードバックしています。

「JR貨物グループ監査役連絡会」では、グループ各社の監査役間の幅広い意見交換・情報共有を通じて、各監査役の監査活動の充実・監査スキルの向上を図っています。

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・充実を図っています。



JR貨物グループ監査役連絡会の様子



グループ会社監査の様子

リスク管理の取組み

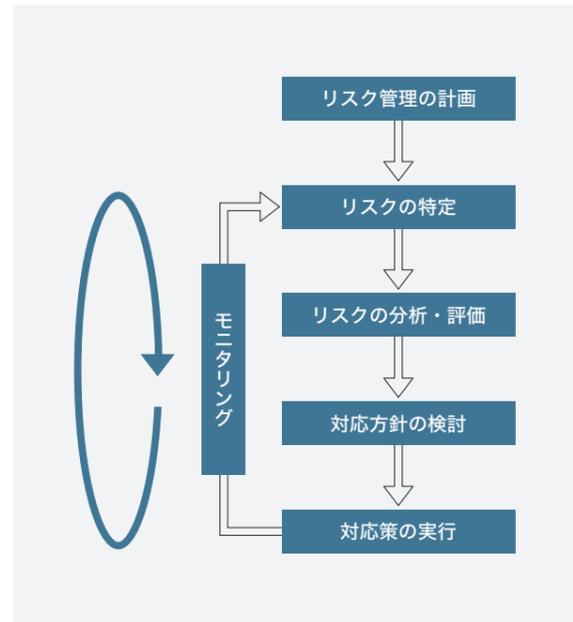
リスク管理は、外部環境の変化とそれらに対応した（あるいはしなかった／できなかった）社内の行動、すなわち外部からの脅威に対し内部の弱点に気付くことが出発点になります。リスクを自覚するための方法として、外部要因と内部要因に分けた枠組みを用意し、当社にとってのリスクを多面的に把握できるよう努めています。

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

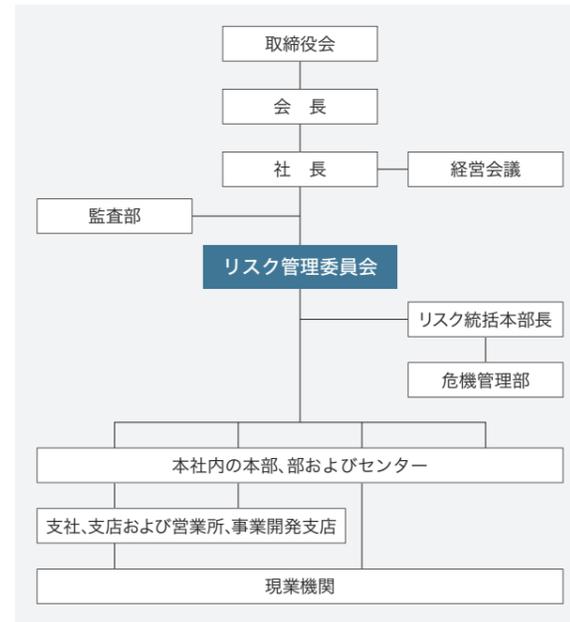
度で評価を行い、経営目標に対する重要性和対応方針を決定し、対応策を具体化して実行しています。その上で定期的に振り返り再評価を行い、次の行動につなげるPDCAサイクルを回しています。

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

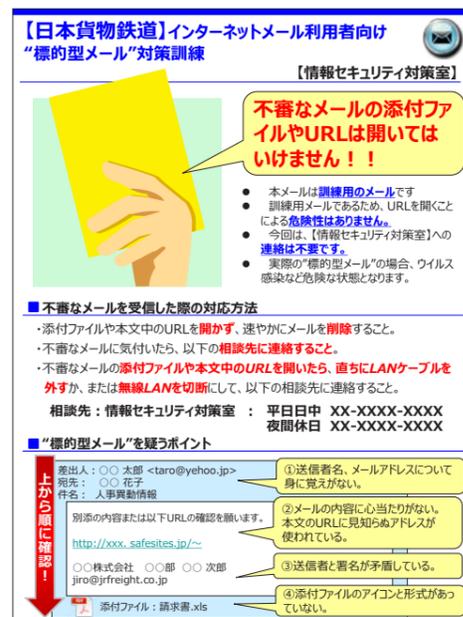


■リスク管理の体制



PDCAサイクルは現在5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。



標的型攻撃メール訓練を実施

情報セキュリティ向上に向けた取組み

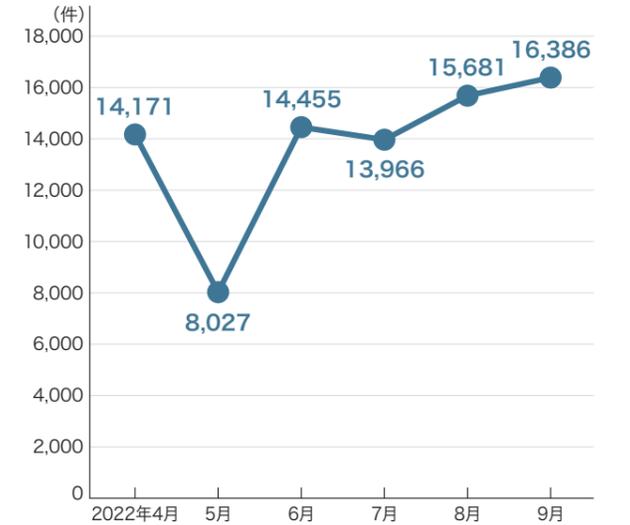
感染症拡大の防止、働き方改革の進展による在宅勤務の拡大などから、社員がパソコン端末を社外に持ち出す機会が増え、情報管理上のリスクが増大しています。また最近のサイバー攻撃の傾向としては大企業を直接攻撃するだけでなく、グループ会社などを踏み台として狙うケースが増えており、当社のみならず、JR貨物グループ全体で情報セキュリティ対策に取り組むことが求められています。

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。2021年度は、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しました。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）を行ったほか、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、グループ内各社の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した。

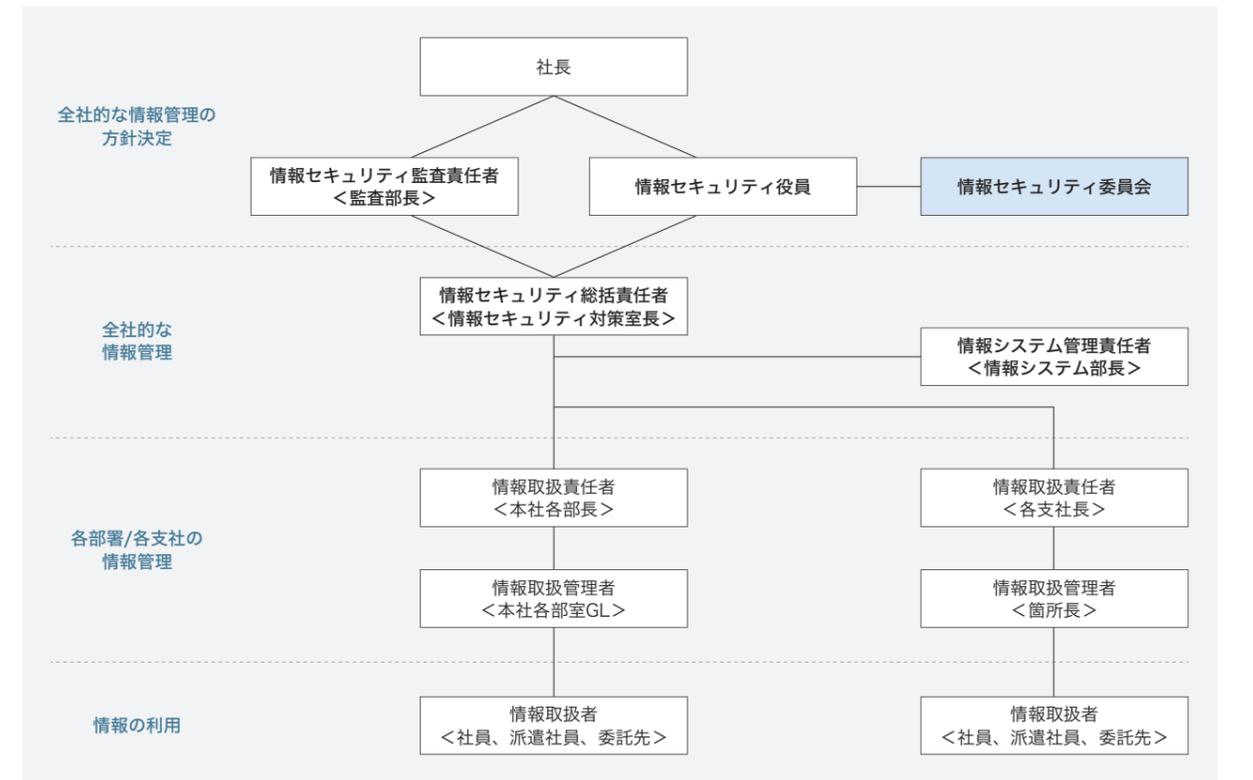
2022年度は、当社内においては、重大なサイバー攻撃発生時の対処フローを見直し、さらなる体制強化に取り組んでいます。また、引き続き各箇所の自己点検・情報資産の棚卸の実施、各種教育を定常業務としてサイクルを回しています。

グループにおいては、2021年度から継続してグループ内各社での情報セキュリティ管理規程の制定、ビデオ教材等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。

■メールの自動隔離件数(2022年4～9月)

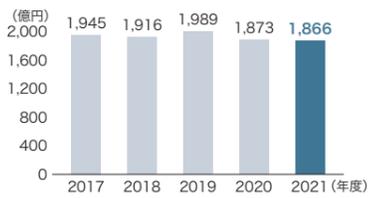


■情報セキュリティ管理体制

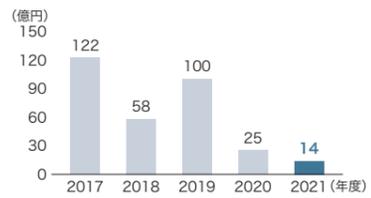


財務データ

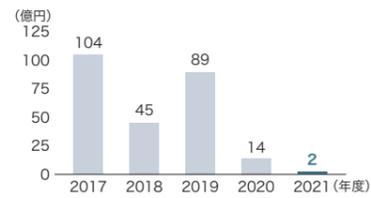
営業収益(連結) **1,866**億円



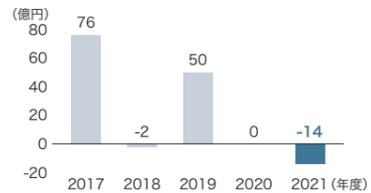
営業利益(連結) **14**億円



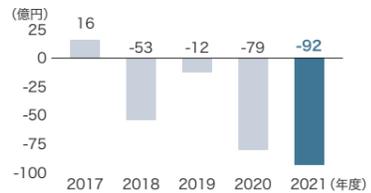
経常利益(連結) **2**億円



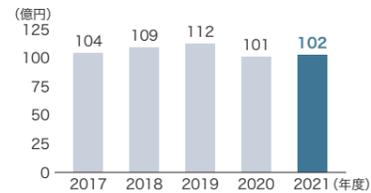
親会社株主に帰属する当期純利益 **-14**億円



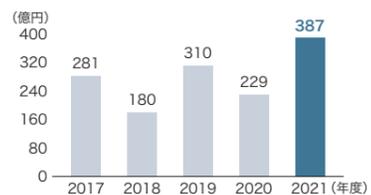
鉄道事業営業利益(連結) **-92**億円



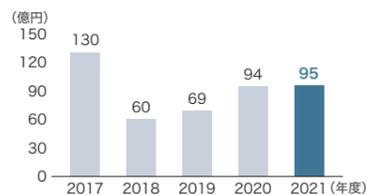
不動産事業営業利益(連結) **102**億円



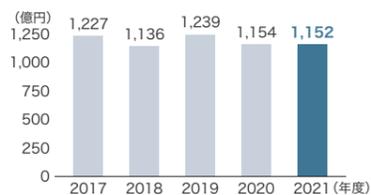
設備投資額*1(連結) **387**億円



安全投資(単体) **95**億円



鉄道運輸収入(単体) **1,152**億円

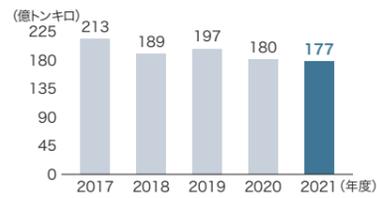


項目	単位	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
営業成績						
営業収益	単体 億円	1,582	1,558	1,610	1,502	1,513
営業利益	単体 億円	108	44	85	10	-4
経常利益	単体 億円	91	30	71	0	-12
当期純利益	単体 億円	72	-9	39	0	-26
鉄道事業営業利益	単体 億円	6	-62	-25	-90	-107
不動産事業営業利益	単体 億円	102	106	110	101	103
財政状態						
資産	連結 億円	4,144	4,057	4,177	4,122	4,325
	単体 億円	3,750	3,688	3,816	3,753	3,970
負債	連結 億円	3,215	3,088	3,160	3,104	3,323
	単体 億円	3,037	2,985	3,073	3,009	3,253
純資産	連結 億円	929	968	1,016	1,018	1,002
	単体 億円	713	703	742	743	716
自己資本比率	連結 %	21.0	22.6	23.1	23.4	21.9
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	265	193	323	159	197
	単体 億円	249	167	291	116	153
投資活動によるキャッシュフロー	連結 億円	-236	-166	-200	-315	-342
	単体 億円	-197	-130	-165	-273	-278
財務活動によるキャッシュフロー	連結 億円	44	2	-57	95	189
	単体 億円	25	-10	-73	73	178

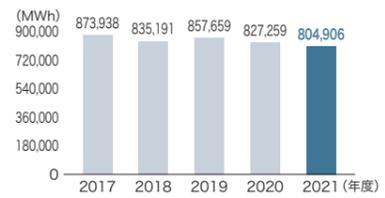
※1 リースを含む投資額

非財務データ

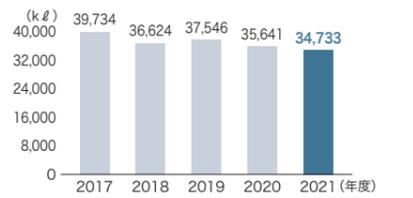
鉄道事業 輸送トンキロ(単体) **177**億トンキロ



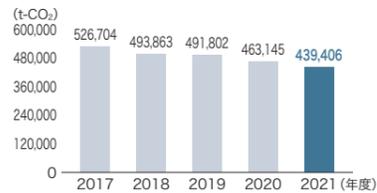
鉄道事業 電力使用量(単体) **804,906**MWh



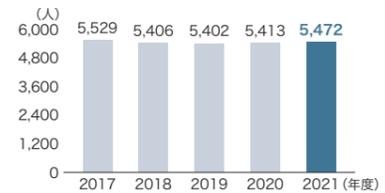
鉄道事業 軽油使用量(単体) **34,733**kℓ



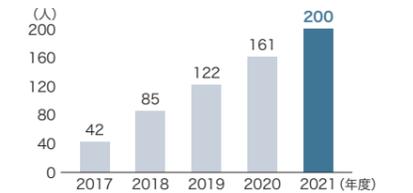
鉄道事業CO₂ 排出量*2(単体) **439,406**t-co₂



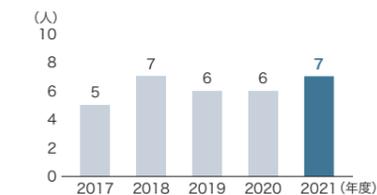
社員数(単体)*3 **5,472**人



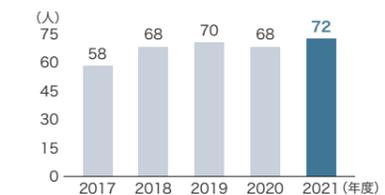
女性正社員数(単体)*3 **200**人



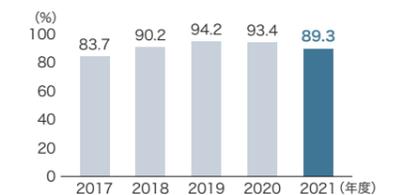
女性管理者数(単体)*3 **7**人



障がい者雇用数(単体)*4 **72**人



定年後再雇用率(単体) **89.3**%



■環境データ*5

項目	単位	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	
INPUT							
エネルギー投入量	都市ガス	千m ³	793	483	680	731	780
	LPG	トン	788	241	138	184	151
	ガソリン	kℓ	256	297	205	202	198
	A重油	kℓ	2,877	2,843	2,542	2,579	2,610
	灯油	kℓ	1,208	922	530	1,013	1,007
水資源投入量	千m ³	844	1,045	643	816	823	
PPC用紙使用枚数	千枚	34,864	38,585	37,179	35,992	35,997	
OUTPUT							
総排水量	千m ³	506	370	518	513	548	
廃棄物排出量	トン	5,400	6,013	3,472	1,150	1,094	

■人材データ

項目	単位	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
育児休職取得率	%	4.0	11.9	10.2	11.3	14.5
育児休職取得数	男性	名	4	3	6	8
	女性	名	4	18	7	10
死亡災害件数	JR貨物	件	1	0	0	0
	協会社	件	0	0	0	0
休業災害件数	JR貨物	件	2	12	13	11
	協会社	件	10	6	15	8

※2 CO₂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 各年6月1日時点での人数

※5 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)。

JR貨物ブランドターミナル JR-FREIGHT BRAND TERMINAL

情報発信、貨物鉄道への理解促進、貨物鉄道輸送の啓発などを目的として、JR貨物ホームページにおいて、各種メディアを通じた情報発信・PRチャネルを集約したリンク集「JR貨物ブランドターミナル」を公開しております。

https://www.jrfreight.co.jp/brand_site

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 ▶

Twitter



JR貨物(公式)
フォロワー数6.4万人(2022年11月現在)
ニュースリリースの発行情報、採用情報などをタイムリーに発信

YouTube



JR貨物 公式チャンネル
登録者数1.85万人(2022年11月現在)
会社案内、社歌、企業広告連動動画などのほか、ネット「モーダルシフト説明会」など営業ツールとしても活用

パンフレット



JR貨物会社案内、小学生向けガイドブック、リクルート用職種紹介、北海道支社ブランドブック

広告作品



日経広告賞を4年連続で受賞した企業広告や、北海道支社制作広告を紹介

壁紙/バーチャル背景



リモートワーク普及に伴い利用拡大中。機関車「桃太郎」、コンテナ、運転台などの画像を提供中

VR体験



日本経済新聞社のVRアプリ「日経VR」で「JR貨物 隅田川駅～あなたの知らない貨物列車の世界」を視聴可能

ペーパークラフト



当社全面協力による貨物列車や施設をラインアップ。東京レールゲートEAST・WESTもあり

かもつマルシェ



JR貨物の公式グッズ販売。鉛筆などの文具、機関車をモチーフにした懐中電灯、コンテナ型リュックサックなど

カレンダー



「JR貨物列車カレンダー」の紹介、公式販売サイトへのリンク

LINEスタンプ

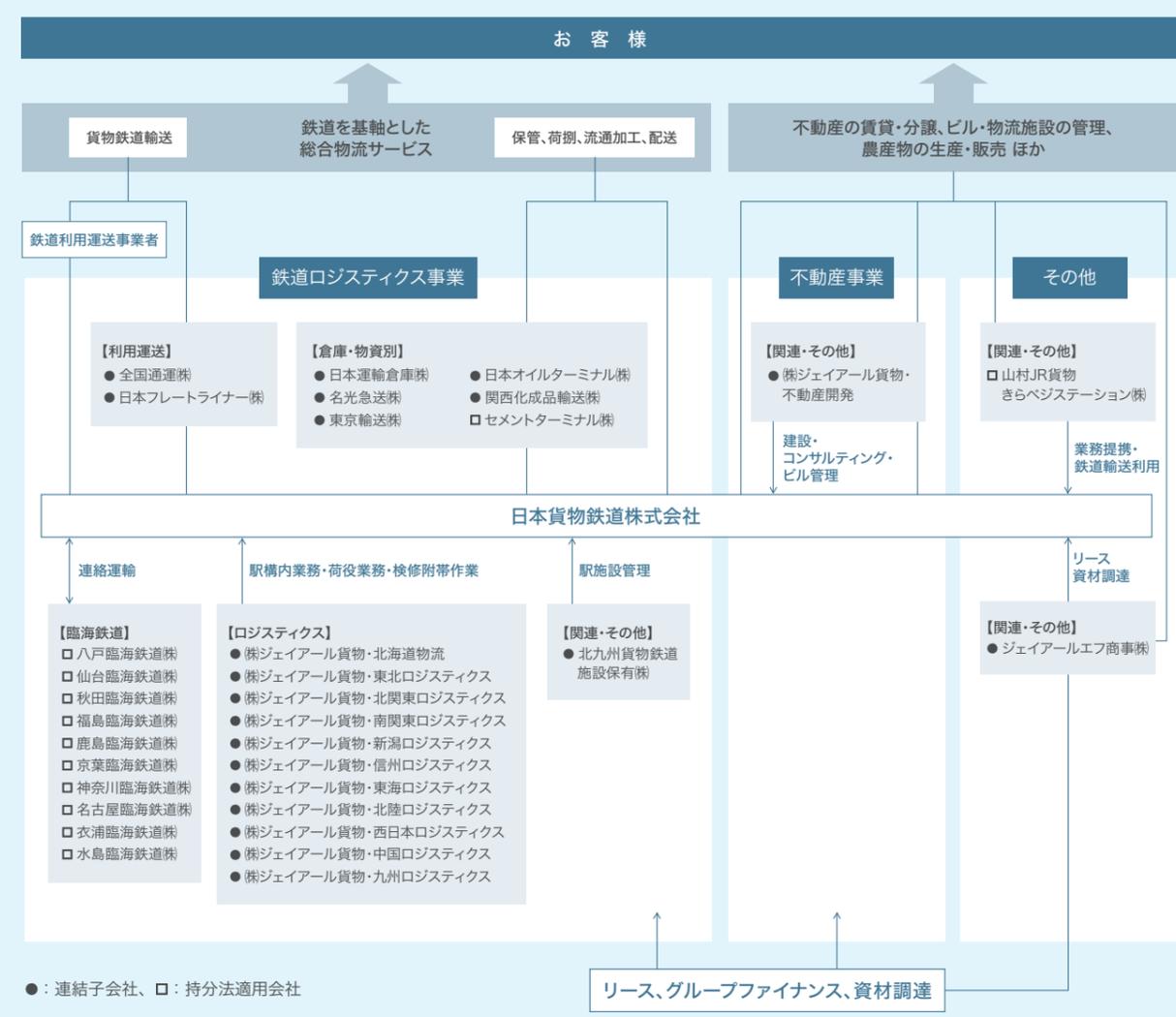


「JR貨物オリジナルスタンプ」の紹介。制服姿の当社社員や機関車など

JR貨物の概要 (単体・2022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) 402本 (コンテナ335本 車扱67本) / 日
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) 186千キロ
設立	1987年4月1日	輸送量	2,664万トン (2021年度実績)
資本金	190億円	輸送トンキロ	177億トンキロ (2021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 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
社員数	5,685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556両、貨物電車42両、貨車7,158両 [コンテナ個数] 61,752個		

JR貨物グループの事業系統図 (連結子会社及び持分法適用会社を記載・2022年4月1日現在)



競争から協調へ。

必要な時に、必要な状態で、必要な場所に届ける。

その使命は、それぞれが個性を発揮し、
個々の役割が全うされた時、果たされる。

JR貨物グループは今、総合物流企業グループとして、
環境特性と労働生産性に優れた鉄道輸送が最大限に役割を担えるよう、
貨物駅を高度化し結節機能を向上。

トラックなどとのシームレス化を進めている。

その先にあるのは、すべての輸送モードの特性を活かし最適解に導く
「モーダルコンビネーション」という理想だ。

物流は、競争から協調へ。私たちは、その流れを牽引し、
サステナブルな社会に向かって前進を続けていく。

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



- | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---|---|--|---|---|---|---|---|--|--|
| 日本運輸倉庫(株)
代表取締役社長 大橋 康利
東京都中央区日本橋室町 4-3-16
柳屋大洋ビル 6F
TEL:03-3510-3520 | 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 白木 禎
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
茅場町プロードスクエア 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 前田 望
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・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 原 威史
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 菅井 和人
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 瀧尾 正史
愛知県名古屋市中村区椿町 21-2
第2太閤ビル 10F
TEL:052-451-9381 |
| (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 伊達 甲太郎
愛知県名古屋市中区海春町 12-3
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 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 鎌田 康
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 | 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 番地
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 |
| 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 飯田 聡
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 吉田 雄一
愛知県名古屋市中区海春町 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 | 山村JR貨物ぎらべジステーション(株)
代表取締役社長 木村 周二
兵庫県豊岡市西向島町 15-1
TEL:06-4300-6116 | 北海道農産品ターミナル(株)
代表取締役社長 安田 晴彦
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 大飼 新
東京都渋谷区千駄ヶ谷5-33-8
サウスゲート新宿
TEL:050-2017-4180 | |