

JR貨物グループレポート 2023

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

Challenge and Change
JR貨物グループ



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

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

2022年度（2022年4月1日～2023年3月31日）
（一部には、2021年度以前の情報や、2023年度の活動も含まれています。）

理念

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

行動指針

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

Contents

貨物鉄道輸送150年史	4
JR貨物グループ 長期ビジョン2030	6
「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」課題への取組み	7
SDGs/ESG 経営の取組み	8
社長メッセージ	10
特集：「物流の2024年問題」に挑む	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	18
② 安全・安心な物流サービス	24
③ グリーン社会の実現	28
④ 地域の活性化	34
社員の働きがいの実現	
ダイバーシティ・エクイティ&インクルージョン	41
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

つなぐ熱意、運ぶ技術、安全の誓い

— 貨物鉄道輸送 150年史 —

- 1986年11月 ● E&S(着発線荷役)方式の導入
- 1983年1月 ● ヤード系集結輸送を廃止し、直行輸送体系に変更
- 1962年5月 ● 三河島事故
- 1959年11月 ● コンテナ専用特急貨物列車の運転開始(汐留〜梅田間)
- 1958年3月 ● 貨物駅数が過去最大となる(3846駅)
- 1949年6月 ● 日本国鉄道が発足
- 1942年7月 ● 本州と九州間が開通し、貨物輸送を開始(関門トンネル)
- 1931年5月 ● 国産の貨物列車用機関車ED16形電気機関車完成
- 10月 ● 貨物列車ブレーキ性能向上(自動空気ブレーキ採用)
- 1930年4月 ● 本州・四国間で「宇高丸」による貨車航送開始
- 8月 ● 青函航路で貨車航送開始
- 1925年7月 ● 本州線・讃岐線と連絡会社線で貨車の自動連結器付替作業を一斉施行
- 1924年7月 ● 日本海縦貫線全線で貨物輸送を開始(大阪〜青森間)
- 1913年6月 ● 初の操車場が梅小路駅(現・京都貨物駅)に開業
- 1898年8月 ● 東海道線全線で貨物輸送を開始(新橋〜神戸間)
- 1893年6月 ● 国産機関車(蒸気機関車)を導入
- 1889年12月 ● 九州で貨物輸送を開始(九州鉄道 博多〜千歳川間)
- 1888年10月 ● 四国で貨物輸送を開始(伊予鉄道 三津〜松山間)
- 1880年11月 ● 北海道で貨物輸送を開始(幌内鉄道 手宮〜札幌間)
- 1873年9月 ● 日本で初めて貨物輸送を開始(新橋〜横浜間)

- 3月 ● 機関車(EH800)のリモートモニタリング導入
- 2020年2月 ● 「東京レールゲートWEST」竣工
- 2019年4月 ● JR貨物グループの新たな理念等を使用開始
- 2018年7月 ● 平成30年7月豪雨。迂回運転・代行輸送等を実施
- 2016年3月 ● 新幹線と貨物列車の初めての共用走行を開始
- 2011年3月 ● 東日本大震災。緊急石油輸送、災害廃棄物輸送を実施
- 2010年3月 ● ハイブリッド機関車(HD300形式)の試作機完成
- 2007年3月 ● 山陽線鉄道貨物輸送力増強事業完成
- 2005年10月 ● IT・FRENS&TRACEシステム全面稼動
- 2004年3月 ● 日本初の貨物電車「スーパーレールカーゴ」営業運転開始
- 1996年10月 ● 通信衛星を利用した列車位置検知システム使用開始
- 1995年1月 ● 阪神淡路大震災。救援物資輸送・代行輸送等を実施
- 11月 ● 運転士の養成施設「中央研修センター」開設
- 1994年1月 ● 貨物情報ネットワークシステム(FRENS)が始動
- 1991年5月 ● 企業理念発表
- 1990年6月 ● VVVFインバーター制御の電気機関車(EF200形式)
- 1989年3月 ● 新型の直流電気機関車(EF66形式100番代)
- 9月 ● クールコンテナ輸送を開始(東京〜北海道間)
- 貨物駅にトップリフター導入
- 本州と北海道間が開通し、貨物輸送を開始(青函トンネル)
- 1988年3月 ● 最高速度110km/hの「スーパーライナー」営業開始
- 1987年4月 ● 日本貨物鉄道株式会社(JR貨物)が発足

●…経営、ネットワーク関連 ●…輸送技術、サービス関連 ●…安全関連(教訓を含む)

先人たちの熱意で築かれた、
貨物鉄道輸送の全国ネットワーク。
その資産と意思を受け継ぎ、
時代とともに移り変わる
輸送ニーズにお応えしながら、
より便利に、より優しく、そしてより安全に、
「運ぶ」使命の重さを自覚し、
挑戦と変革を続けます。

「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」

「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」は社会構造の変化や技術革新、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と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 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

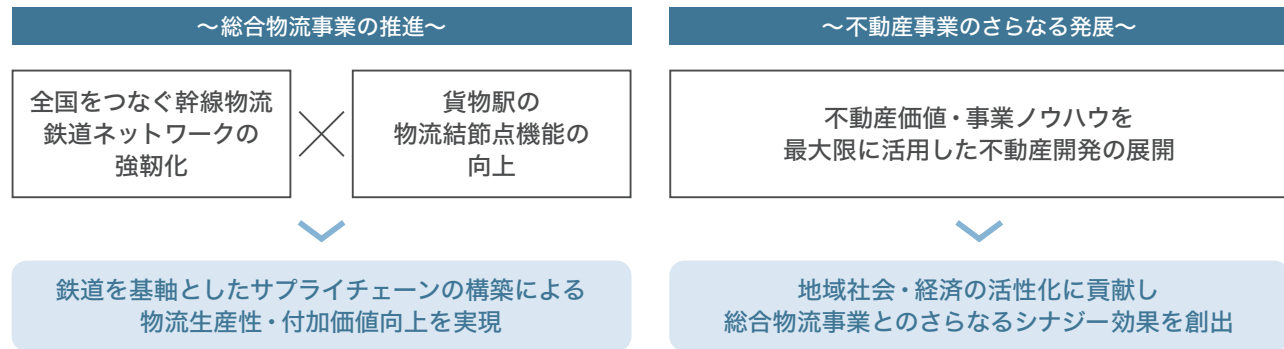
基本方針

- 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貨物グループが社会に提供する価値

			
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
●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	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	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

2030年に目指す姿



「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」課題への取組み報告

2022年に国土交通省が主導して立ち上がった「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」の「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を受け、JR貨物グループが設定した目標への進捗状況をご報告します。

KGI（ビジネスゴールを定量的に示した指標）

2025年度コンテナ輸送量 > ■チャレンジ目標 209億トンキ口（総合物流施策大綱における目標値）
■必達目標 196億トンキ口（過去最高の2017年度積載率を目指した目標値） ※2020年度168億トンキ口

KPI（KGI達成までの各プロセスの達成度）

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					※は2020年度比
課題	2025年度目標	2022年度実績	2023年度目標	2023年度の主な取り組み	
既存の輸送力を徹底的に活用した潜在的な輸送ニーズの取り込み	●チャレンジ目標 積載率 全日平均81.2% ●必達目標 積載率 全日平均76.5%	積載率 全日平均 70.1%	積載率 全日平均 72.3%	●企業活動の変化や潜在ニーズを踏まえた的確な利用提案、案件創出 ●マーケティングデータに基づく新規顧客の取り込み ●2024年問題に対するモーダルシフトニーズの取り込み ●輸送区間・列車・曜日等に応じた柔軟な運賃設定 ●既存輸送力を最大限活用することによる積載率向上 ●社員の創意と工夫を引き出すための分かりやすい指標づくり	
これまで限定的な扱いとなってきた貨物への対応	定温コンテナ輸送 11.2%増 [※]	1.1%減 [※]	3.7%増 [※]	●コンテナを保有する事業者との共同提案の推進 ●保有事業者側でのコンテナ増備の検討 ●コンテナのラウンドユース、異業種マッチングへの取り組み	
	31ftコンテナ輸送 11.2%増 [※]	5.3%増 [※]	7.3%増 [※]	●駅での中継作業等を活用した輸送区間の拡大 ●メーカーや物流会社へのコンテナ保有の提案 ●プロットレインの利用拡大 ●コンテナのラウンドマッチング、新規提案 ●集配車の大型コンテナ積載可能シャーシへの切り替え促進策検討	
	中距離帯輸送 23.8%増 [※]	2.9%増 [※]	3.9%増 [※]	●2024年春ダイヤ改正に向けて、400～600km帯をターゲットとした需要把握と商品づくり	
	5t未満小口貨物混載・共同輸送の定期ルート設定	—	—	●SIP地域物流共同プラットフォーム参画による中ロット貨物の誘致 ●ノンアセット型物流事業者との協働とグループ会社資産活用によるサービス領域拡大	
	積替ステーション 設置22駅	—	6駅	●グループ会社等と連携した既存施設活用による積替ステーション設置	
国際海上コンテナの海陸一貫輸送の対応	●輸送ニーズ、事業性の確認 ●事業性判断後、低床貨車発注	—	輸送ニーズ、事業性の確認	●国土交通省港湾局と連携したニーズの把握 ●実証実験に向けた調整	
災害時をはじめとする輸送障害への対策強化	BCP対策会議新設 5都道府県以上	—	1自治体以上	●山陽線における官民一体となった検討の場の設置	
	災害時山陽線カバース率50% [※]	幹線鉄道等活性化事業費補助の対象事業採択	—	●山陽線新南陽駅における災害時代行カバース率向上に向けた駅改良工事の設計・協議	
	●輪重測定装置 ●トラックスケール整備84駅	8駅	23駅	●輪重測定装置・トラックスケール等の設置	
災害等輸送発生時の対応力強化	ホームページの改善	—	改善内容の試行開始	●必要かつ分かりやすい情報を円滑に提供するホームページへの改善	
新たな社会的要請への対応	自衛隊との定期的な意見交換	2回実施	4回実施	●自衛隊所有の車両、機材輸送に適合する輸送体系に関する打合せ ●機材輸送や演習用資材輸送に向けた輸送区間、積卸等打合せ	
新幹線による貨物輸送拡大に向けた検討具体化	●国が中心となった検討会への参画 ●貨物新幹線車両の設計検討	関係者による検討会への参加	大容量貨物新幹線車両の基本仕様検討	●関係者による検討会の継続的参画 ●大容量貨物新幹線車両の設計に向けた検討の深度化	

視点2：貨物鉄道と他モードの連携に向けた課題

課題	2025年度目標	2022年度実績	2023年度目標	2023年度の主な取り組み
誰でもいつでも利用できる体制づくり	物流MaaS（フンストップ予約システム）基本計画の策定	—	ホームページ等の案内方法改善	●ホームページ等WEB上の仕組みの案内方法改善、問い合わせしやすいインターフェースに改善 ●発着地等条件入力により、輸送ルート、リードタイム、輸送余力等が検索できる画面の提供
パレチゼーションの推進	パレットデポ設置22駅	—	10駅	●グループ会社等と連携した既存施設活用によるパレットデポ設置
貨物駅の高度利用・貨物鉄道のスマート化の推進	レールゲート（RG）からの発送 3%増／年	4%減 (2021年度比)	3%増	各地RG入居テナントの鉄道利用提案強化（立地しているエリアを軸とした広域物流センターとしての活用提案）（RG相互間、各都市の駅隣接倉庫（グループ会社）との連携物流提案）
	コンテナ3段積によるキャパシティ拡大12ft換算900個分増（1箇所100個×9箇所（年3箇所））	—	3駅	●キャパシティ拡大候補駅選定（検討地域：首都圏、中京、関西、中国、九州） ●コンテナ多段積の実施に向けた課題への対応

視点3：社会・荷主の意識改革に向けた課題

課題	2025年度目標	2022年度実績	2023年度目標	2023年度の主な取り組み
貨物鉄道輸送の特性に関する認知度向上	CO ₂ 概算排出量削減情報提供サービス導入	—	ホームページ等の案内方法改善	●発着地等条件入力によりCO ₂ 削減量を簡単に検索できるサービスの提供
貨物鉄道利用促進の制度設定	荷主に対するインセンティブ案の確定	—	貨物鉄道のCO ₂ 排出量の精緻化	●鉄道総研と実施している「貨物列車の消費エネルギー概算法の開発」を参考にした貨物鉄道におけるCO ₂ 排出量算定の精緻化

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

E S G			「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																			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	●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	P14-15 P18		
			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	●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									P19		
			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	●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										P21	
			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	●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								P22-23		
			ブロックトレインの拡充 専用列車のサービス拡充	●ブロックトレイン(専用列車)の新設 ●ブロックトレインの速達化							8.2	9.1 9.4		11.2								17.17		P20	
		安全・安心な 物流サービス	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	●安全の価値観の浸透 ●安全管理を通じた事故・事象の防止 ●鉄道事業従事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									P24-26	
			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	●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									P17 P27
		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・インターナルカーボンプライシング導入などの実践	●2030年・2050年に向けたCO ₂ 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							P28-33
			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	●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							P14-16 P21 P33
			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	●エコ関連物資の鉄道誘致							8.4	9.4			12.2 12.5 12.8										P27
		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	●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									P34
			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	●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へ向けた支援検討 ●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	●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										P38	
		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	●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	●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		●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しますことをご承知ください。

社長メッセージ

地域や社会を“支える”べく、 物流の課題解決力を高めます

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



貨物鉄道輸送150年にあたって

記念キャッチコピー 「つなぐ。運ぶ。これからも。」

日頃より、JR貨物グループの事業にご理解とご協力を賜り、心より御礼申し上げます。

2023年は、1873年9月15日に新橋～横浜駅間で貨物列車の運行が開始されてから150年目の年です。

JR貨物では、これを記念し、ロゴマークとキャッチコピーを制定しました。

『つなぐ。運ぶ。これからも。』というキャッチコピーは、当社が全国をつなぐ、過去から未来へ歴史をつなぐ国内唯一の貨物鉄道事業者として、今後も地球環境に優しく地域の物流を支える存在であり続けることを表しています。ロゴマークは貨車とコンテナをモチーフにして、コンテナの5つの色はさまざまな品目を運んでいることを表しています。

貨物鉄道は、その時代のニーズに応じて輸送機材と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。この150年の歴史は、日本の産業と人々の暮らしの変化の歴史でもあります。150年前、最も多く輸送されたのは鉄道建設やまちづくりに必要な資材でした。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の専用貨車も稼働していました。

これに対して、2022年度に単独の種別として最も輸送量が多かった品目は、車扱の石油(567万トン)でした。次が、宅配便の荷物などを含む積合せ荷物(313万トン)、3番目が食品や飲料などの食料工業品(291万トン)でした。これに、紙・パルプ(209万トン)、化学工業品(158万トン)、農産品・成果物(151万トン)などと続きます。近年は、激甚化する災害で生じた災害廃棄物の輸送や、リサイクルを前提とした廃棄物の輸送も担っています。貨物鉄道輸送は、「サーキュラーエコノミー」、「静脈物流」にも欠かせない輸送手段となりつつあります。

貨物鉄道輸送は、150年の間、時代とともに移り変わる「今、離れた場所で必要とされている物」を、24時間365日、日本のどこかへと、休むことなく運び続けてきました。JR貨物グループは、全国ネットワークで貨物鉄道輸送を行っている日本で唯一の企業グループとして、これからも皆さまの大切な荷物や物資を、安全かつ効率的に運び続けます。

社長就任から1年

現場で社員と直接対話 存在意義を改めて共有しました

2022年6月に私がJR貨物代表取締役社長に就任してから、1年あまりが経過しました。この間、経営の諸課題に対応しながら、社長として重点的に取り組んだのが、全国の支社やグループ会社、すなわち“現場”に足を

運ぶことでした。収益の源泉は現場にあります。同時に、課題も現場にあります。現場がどのような状況にあるのか、また、経営方針とのギャップがないかを自分の目で確かめ、経営に反映するよう努めてきました。

現場に足を運んだ目的がもう一つあります。46ページからの有識者対談でも触れましたが、当社が「社会にとってなくてはならない存在である」ということを、社長として直接伝え、誇りと自信を持って自分の業務に取り組んでもらいたい、さらには、会社の将来に希望を持ってもらいたいと考えたのです。

環境特性や労働生産性に優れた貨物鉄道輸送の全国ネットワークを持つ、日本で唯一の企業グループであることは、ほとんどの社員が言葉では分かっています。ただ、貨物鉄道輸送は、一人の業務だけで完結するサービスはありません。自分が日々取り組んでいる業務が、社会にどのように役に立ち、会社の計画にどのようにつながっているのかを実感しづらいのも事実です。

言葉として「知っている」のではなく、自分の仕事と会社や社会とのつながりを改めて理解し、共感してもらえれば、自分の仕事に誇りを持てるはずです。意識が変わると、行動が変わります。現状をより良くするために、「会社が」ではなく「自分が」やっていることとして、主体的に会社の活動に関わるようになります。

私の思いは丁寧に伝えたいつもりですし、対話を通じて、「なくてはならない存在」になるために、お客様が何を求めている、それを実現するためにどのようなことをやるべきか、あるいは、自分が所属する貨物駅や支社のために、会社のために何ができるのかという意識が社員の間に広がりつつあると感じています。

JR貨物グループは、総合物流企業グループとして、お客様の物流課題に対するソリューションを提供していく取り組みを進めています。「当社だからできること」「当社でしかできないこと」を提案していくためには、主体性を持った現場の個の力の結集が不可欠です。内部の人間にしか分からない僅かな変化かもしれませんが、1年かけて、その下地が整いつつあるとご報告させていただきます。

KGI/KPIの達成に向けて

「物流2024年問題」の解決に貢献し
輸送力拡大を目指します

国土交通省が主導する有識者検討会「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」において、2022年7月、3つの視点と14の課題で構成された中間とりまとめが発表されています。これを受け、JR貨物グループでは2022年10月、各課題について2025年度に向けた対応策と目標を設定し、その実現に向けて取り組んでいます。

ビジネスゴールを定量的に示した指標であるKGI (Key Goal Indicator) は、2025年度のコンテナ輸送量について、政府の「総合物流施策大綱」における目標値である209億トンキロをチャレンジ目標とし、必達目標を過去最高のコンテナ積載率だった2017年度の積載率(76.5%)を目指した目標値として、196億トンキロとしております。目標達成までの各プロセスの達成度を示すKPI (Key Performance Indicator) については、7ページの『「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」課題への取組み報告」に2025年度の目標と2022年度実績、そして2023年度目標をお示ししておりますのでご覧ください。

2022年度のコンテナ輸送量は、2021年度の実績

(165.1億トンキロ)を若干下回る164.9億トンキロとなりました。コロナ禍で低迷した貨物鉄道輸送の需要が戻りきらなかったこと、また、2022年8月に発生した東北地方を中心とした大雨や、同12月の風雪害で輸送障害が発生したことなどがその主な要因です。

2023年度のコンテナ輸送量は175.8億トンキロを目標としております。2024年4月からは、自動車の運搬業務の時間外労働について、年960時間の上限規制が適用されます。このこと等により、これまでトラック輸送で運んでいた荷物を運べなくなるかもしれないという「物流の2024年問題」への対応が物流に関わる全ての事業者における大きな課題となっております。

当社グループは、物流の2024年問題という試練に対し、代替手段となりうる鉄道という輸送モードを基盤とする物流事業者として社会のご期待に応えるよう、必要な投資をしながら取り組んでまいります。詳細は、14～17ページ「特集『物流の2024年問題』に挑む」をご覧ください。併せて、この社会課題を営業面における追い風と捉え、輸送量の拡大につなげていく必要があると認識しております。新型コロナウイルス感染症の位置づけが「5類感染症」へと移行したことを受けた企業活動の変化や、潜在ニーズを踏まえた的確な利用提案、案件創出を行い、マーケティングデータに基づいて新規のお客様獲得に取り組めます。



中長期の方向性

2050年を見据え
「あるべき姿」を今後の計画に反映

JR貨物グループは、2030年度に目指す姿を掲げた「JR貨物グループ 長期ビジョン」のもと、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、という4つの価値を社会に提供しながら、鉄道を基軸とした総合物流企業グループとして、最適なソリューションを提供し、社会価値向上に貢献する企業グループへの進化を目指しています。

私どもは、鉄道事業者であると同時に、物流事業者でもあります。環境特性に優れ、特に中長距離輸送で高い労働生産性を有する貨物鉄道事業を手がける日本で唯一の企業グループとして、貨物鉄道関連のアセットを活かした、JR貨物グループでしかできない商品やサービスを開発・提供することで、物流業界の課題解決に貢献することが求められています。他モードと競争するだけではなく、他モードと連携・協調しながら各モードの長所を組み合わせ、お客様にとって最適な物流システムを形にしていく力、すなわち「モーダルコンビネーション」の推進力が問われています。

ただ、私どもは、「選ぶのはお客様である」というビジネスの大原則を忘れてはならないと自戒しています。荷主の皆さまが、「貨物鉄道輸送を使おう」「JR貨物がコーディネートするサービスを利用しよう」と感じていただけるだけの、コストや効率性の観点で魅力あるサービスを提供できなければ、「物流問題の解決には鉄道のさらなる活用が有効」という社会のコンセンサスを背景とした各種のご期待に応えることができなくなってしまいます。

2023年度は、「さらなる成長に向けた挑戦、そして変革」を掲げた「JR貨物グループ中期経営計画2023」の最終年度です。目下、2024年度から始まる次の中期経営計画の策定に向けた議論を行っています。JR貨物グループ 長期ビジョン2030で目指す企業グループ像や、



「JR貨物グループ カーボンニュートラル2050」で掲げた「2050年にCO₂排出量実質ゼロ」のお約束を前提として、次の3年間の「あるべき姿」を、その実行策とともに検討中です。

他モードとの協働を含めた、地域を支える貨物鉄道輸送の全国ネットワークをどのように維持・運営していくべきか、環境に優しい物流を実現するためにどのような投資を行うべきか、持続可能な企業グループとなるためにどのようなコスト構造の見直しを行うべきか、そして、貨物鉄道事業の根幹である安全な輸送サービスを提供するために何を変えるべきなのか——。輸送力や輸送量、収益の拡大だけでなく、さまざまな観点から、事業の枠を超え、活発な議論が続けています。複雑な連立方程式を解くような作業です。

物流の持続可能性が危ぶまれている現在だからこそ、JR貨物グループの存在意義が試されています。不動産事業や新規事業を含め、私たちのサービスで地域の暮らしを支えるのだという使命感を持って、グループ会社・社員とともに課題解決力を高め、社会に貢献してまいります。

課題解決に向け、政府が政策パッケージを公表

政府では物流危機への対応策を検討するための関係閣僚会議を開催し、物流を支えるために環境整備に向けた抜本的・総合的な対策を「物流革新に向けた政策パッケージ」として2023年6月に策定・公表しました。

「商慣行の見直し」、「物流の効率化」、「荷主・消費者の行動変容」を大きな柱として設定し、同10月にはより具体的な取組みを盛り込んだ「物流革新緊急パッケージ」が策定されています。物流の効率化を進めるための取組みとして「モーダルシフトの推進」「物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援」が設定されているほか、物流のステークホルダーとして、物流事業者や生産者に加えて消費者にも協力を求める内容となっており、国全体で物流課題の解決に取り組むことが記載されました。

■「物流革新緊急パッケージ」の骨子

商慣行の見直し

- トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制強化
- 現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ
- 適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

物流の効率化

- 即効性のある設備投資・物流DXの推進
- モーダルシフトの推進
- トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進
- 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援
- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

荷主・消費者の行動変容

- 宅配の再配達率の半減に向けた緊急的な取組
- 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

BCP対策への取組み

近年、気候変動を主要因として激甚化・多頻度化する自然災害は鉄道ネットワークにも大きな影響を及ぼしています。

当社では、モーダルコンビネーションの推進により持続可能な物流の実現に取り組む一方で、ネットワークが寸断された際にも、お客様からお預かりした貨物を目的地まで確実に届け、「物流を止めない」という使命を果たすため、災害時の

BCP対策に取り組んでいます。

2023年度は、行政をはじめとしたステークホルダーの協力を得てBCP対策会議を立ち上げ、災害に対する予防保全等の検討を進めるとともに、鉄道が不通となった場合に備えて、新たに内航船舶の共同保有や代行拠点駅の整備を進めていきます。

1 「499 船」の共同保有等による迅速な代替輸送の実施

センコーグループホールディングス株式会社と共同で総トン数499トン型貨物船（以下、本船）を新造・保有します。竣工は2024年春の予定です。

平常時はセンコー海運グループにて運航し、自然災害等により貨物鉄道ネットワークが寸断された場合には、JR貨物が実施する災害代行輸送に本船を使用し、迅速な船舶代行を図ります。

また、代行輸送のもう一つの主役であるトラックについても、災害発生時の即応体制整備に取り組めます。

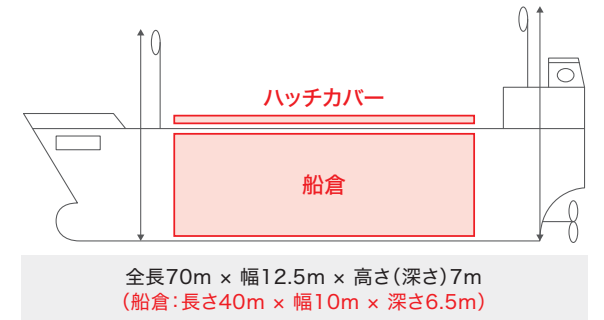
列車で往復輸送している区間のうち、比較的距離の近い貨物駅間の輸送の一部を、グループ会社と協働してトラック輸送への切り替えを検討しています。これにより、平時から使用しているトラックを災害時は代行輸送に供用する、いわゆるフェーズフリー体制の構築を目指しています。



船舶外観イメージ



代行輸送時のイメージ



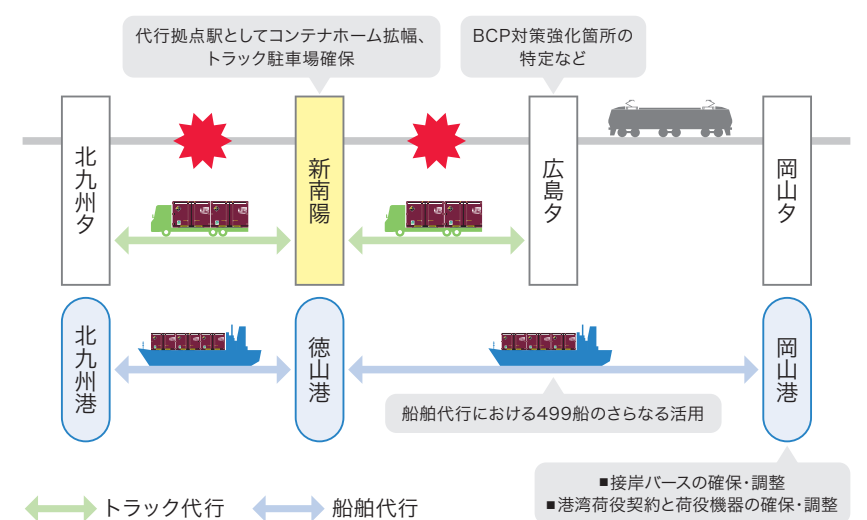
仕様と、構造のイメージ

2 代行拠点駅の整備

自然災害により鉄道ネットワークが寸断された際、迂回ルートの設定が難しい山陽本線をターゲットとしてトラック代行の実施に備えた拠点駅の整備を進めます。

その第一歩として、2018年の「平成30年豪雨」や2021年8月の大雨災害でも代行拠点駅となった新南陽駅において、コンテナホーム拡張や代行トラックの駐車場の整備を実施することで駅の能力向上を図ります。

■山陽本線・新南陽駅を代行拠点駅とする代行輸送のイメージ



サステナビリティの観点で貨物鉄道輸送に再注目

～株式会社京三製作所様～

2024年問題やカーボンニュートラルなどの社会課題を解決するための手段として、貨物鉄道輸送に対する多くのご期待を社会からいただいています。鉄道信号システムや交通管理システムを開発・製造するトップメーカーで、2022年から鉄道輸送のご利用を増やしておられるという株式会社京三製作所様からコメントを頂戴しました。

「当社は2009年から、座間工場で製造する遮断機や転てつ機等を全国の鉄道事業者コンテナで輸送していました。横浜市の本社工場での利用実績はほぼありませんでしたが、2022年6月にサステナビリティ基本方針を策定したことをきっかけに改めて貨物鉄道に着目し、本社工場でも利用を開始しました。出荷時間の急な変更への対応はダイヤが決まっている鉄道では難しい場合もありますが、これを良い機会と捉え、納期管理や工程管理の精度をさらに上げていきたいです。500km以上の長距離輸送でメリットがあると言われる鉄道ですが、中・近距離でも到着駅でトラックへ積み替えができれば現状よりもコストは抑えられると考えており、さらに利用頻度を上げようと考えています。」



本社工場で完成検査中の継電連動装置



列車集中制御装置 (CTC) と、鉄道コンテナへの積み込み作業

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

お客様の課題・ニーズを起点に、JR貨物グループや協会のサービスを組み合わせた最適なソリューションを提案します。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・駅チカ倉庫」やグループ内外の物流アセットをコーディネートし、サプライチェーンの効率化に貢献します。

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、グループ会社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。

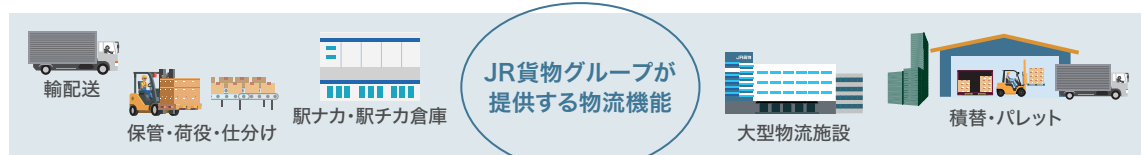
主な総合物流提案・コーディネート領域

- 鉄道による中長距離幹線輸送（ブロックトレイン、列車スペース定型販売等）
- 駅ナカ・駅チカ倉庫の提供
- 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等）
- 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・航空の組合せ提案）

お客様



JR貨物グループの物流機能を軸として
ビジネスパートナーとのネットワークを生かし
最適なソリューションをコーディネート



- | 輸送機能 | 物流施設 | 周辺事業 |
|---|--|--|
| 鉄道輸送等幹線輸送・利用運送
● 鉄道輸送のキャリアとしての輸送能力の提供
● 鉄道輸送と連携したトラック集配事業の展開
● グループ会社のトラック輸送能力の活用
● 自動車・内航海運の利用運送 | 保管、荷役、流通加工、梱包/包装、情報管理
● レールゲートの全国展開
● 積替ステーションの全国展開
● 駅ナカ・駅チカの倉庫の調達・提供
● その他保管・荷役・荷捌き作業の提供など | 物流付随の各種サービス
● 各種資材調達・リース・レンタル
● 情報システム等の提供
● 物流施設開発 |

MESSAGE

鉄道ロジスティクス本部長
取締役兼執行役員
小暮 一寿



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。

JR貨物グループは、中長距離の鉄道幹線輸送とグループのノウハウ・資産を組み合わせ、総合物流企業への進化を加速しております。10トントラックと同様の容積を有する「31ftコンテナ」輸送の拡充や、他の輸送モードとの結節点機能を強化する「レールゲート」の展開や「積替ステーション」の整備を進めることにより、鉄道を基軸としたシームレスな物流を実現し、お客様が抱えるさまざまな課題を解決する物流サービスを提供してまいります。

物流結節点機能の強化

多様なニーズに応えるレールゲート

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」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す。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提供できる物流拠点で、総合物流事業の要となる施設です。

倉庫フロアは、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。

環境に配慮した「陸・海・空の物流ジャンクション」

2022年7月、「東京レールゲートWEST」に続き、「東京レールゲートEAST」が竣工しました。東京貨物ターミナル駅構内に立地し、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、「陸・海・空の物流ジャンクション」として多様な物流ニーズに対応可能です。東京23区などの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、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。

なお、東京レールゲートEASTは、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ており、環境改善効果の高いプロジェクトを使途とした公募社債「グリーンボンド」で調達した資金を活用しています。（30ページ「公募社債『グリーンボンド』を発行」もご覧ください）



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、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（2022年に広島へ延伸）、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344台分を輸送し、鉄道へのモーダルシフトで年間約9万8000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



自動車部品

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、現在毎日1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54台分を輸送し、鉄道へのモーダルシフトで年間約7300トンのCO₂削減



食料工業品等

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・姫路間を毎日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

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



郡山貨物ターミナル駅の積替ステーション

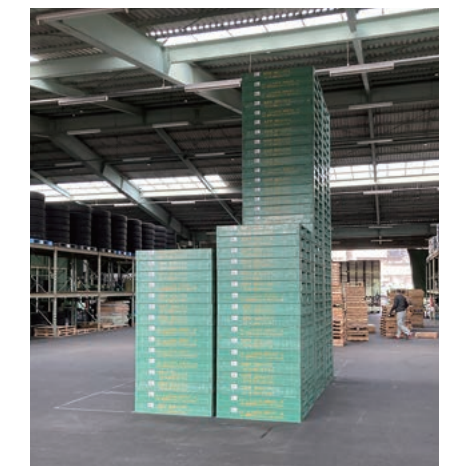
昨今の物流業界におけるトラック運転手不足は、鉄道コンテナ輸送におけるお客様と貨物駅との間のトラック配送業務においても課題になると予想されます。今後は、お客様による鉄道輸送へのアクセスを広く確保する環境整備が重要であり、お客様が一般トラックで貨物駅にお持ち込みいただける「積替ステーション」の拡充にも取り組みます。

積替ステーションは、JR貨物グループが管理を行う用地・施設等に設置し、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。

駅パレ（パレットデポ）

貨物駅構内等でパレットをレンタルできる

「駅パレ」は、貨物駅構内または近隣に設置するパレットデポにおいて、少量からでも手軽にパレットのレンタル・返却ができるレンタルパレットサービスです。通常、パレットをレンタルする時はお客様がパレットレンタル事業者のデポに立ち寄り、パレットを引き取る必要がありますが、「駅パレ」では集貨・配達に合わせて貨物駅構内等で必要な分だけパレットをレンタル・返却できるため、パレット利用に係る手間・コストの低減が図られ、効率的な物流体系の構築が可能となります。これからの物流業界における労働力不足対策として、パレットと鉄道コンテナのワンストップサービスを提供してまいります。

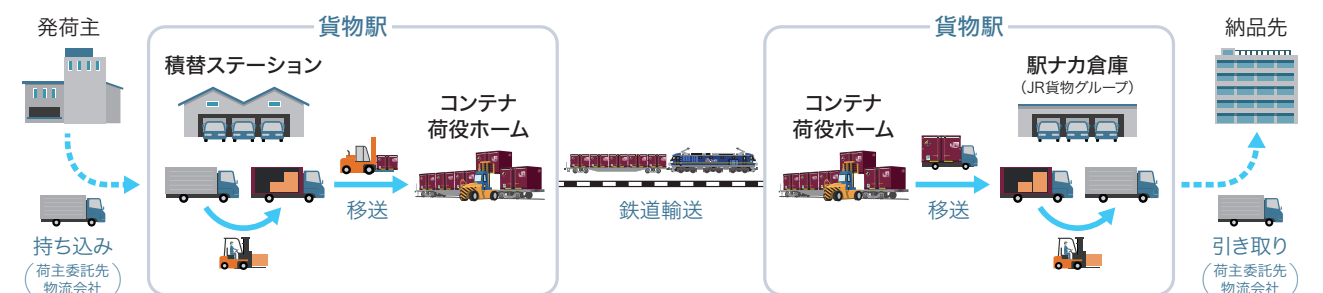


京都貨物駅の駅パレ（パレットデポ）

JR 貨物グループアセットを利用した総合物流事例

一般トラックで貨物駅に荷物を持ち込み、積替ステーションでコンテナに積み替えれば、駅構内で発車を待つだけです。幹線輸送に鉄道を用いた後、到着駅では、JR貨物グループ所

有の駅構内倉庫へと移送し保管することで、納品先の都合のよいタイミングでの引き取りが可能です。



多様な輸送ニーズへの対応

定温輸送への取り組み

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り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、エンジン式冷凍機を搭載したコンテナや、保冷（保温）性能を備えるコンテナ、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。

そのような需要に対して、エンジン式冷凍機を搭載したコンテナや、保冷（保温）性能を備えるコンテナ、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。

■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



さらなる生産性向上への新技術の導入

T-DAP (トラックドライバー用アプリ)

貨物駅構内の安全性および利便性の向上

トラックドライバー用アプリ「T-DAP」は、2022年1月からの試運用期間を経て、2023年6月より「駅からのお知らせ」「コンテナ位置情報」「列車位置・遅延情報」の3機能を全国79駅で運用開始しました。これらの情報をドライバーにリアルタイムに提供することにより、全国の駅構内作業の安全性や利便性の向上が期待できます。「コンテナ持出持込予約機能」の試運用も一部の駅にて行っており、こちらも早期の全国展開に向け効果検証や機能の改修を進めます。また、今後は「スマート貨物ターミナル」の実現に向け、貨物駅への入出場のシームレス化や物流情報プラットフォームとしてさらなる進化を遂げていきます。

■アプリ画面イメージ



ガイダンス・セミオート機能搭載のコンテナ用フォークリフト

フォークリフトの運転操作をサポートし人材確保

貨物駅におけるコンテナ用フォークリフトの運転操作は、その大きさをゆえの難易度の高さと視認性の問題等から、コンテナに対する正対動作やフォークポケットに挿すフォーク位置の調整に苦勞することがあります。そこでフォークリフトメーカーのコマツと、コンテナ用フォークリフトのガイダンス・セミオート機能の共同開発を行っています。

操作ガイダンス機能: 複数のカメラ・センサを用いて、オペレーターが直接視認しにくいフォーク先端高さや中心位置をモニターに表示し、周辺コンテナへの接触及びコンテナ落下事故を防止する機能

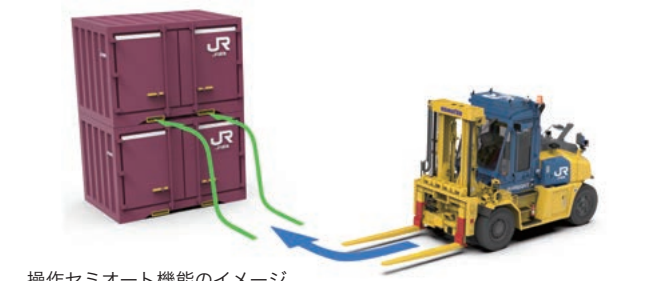
操作セミオート機能: LiDAR※等の外界センサにより、コンテナの位置を認識し、オペレーターのアクセル操作のみでフォークリフトを自動的に荷役対象コンテナへ正対させることができる機能

※「Light Detection And Ranging」の略。レーザー光を照射して、その反射光の情報をもとに対象物までの距離や対象物の形などを計測する技術



車載モニターのイメージ

車載モニターを設置した様子



操作セミオート機能のイメージ

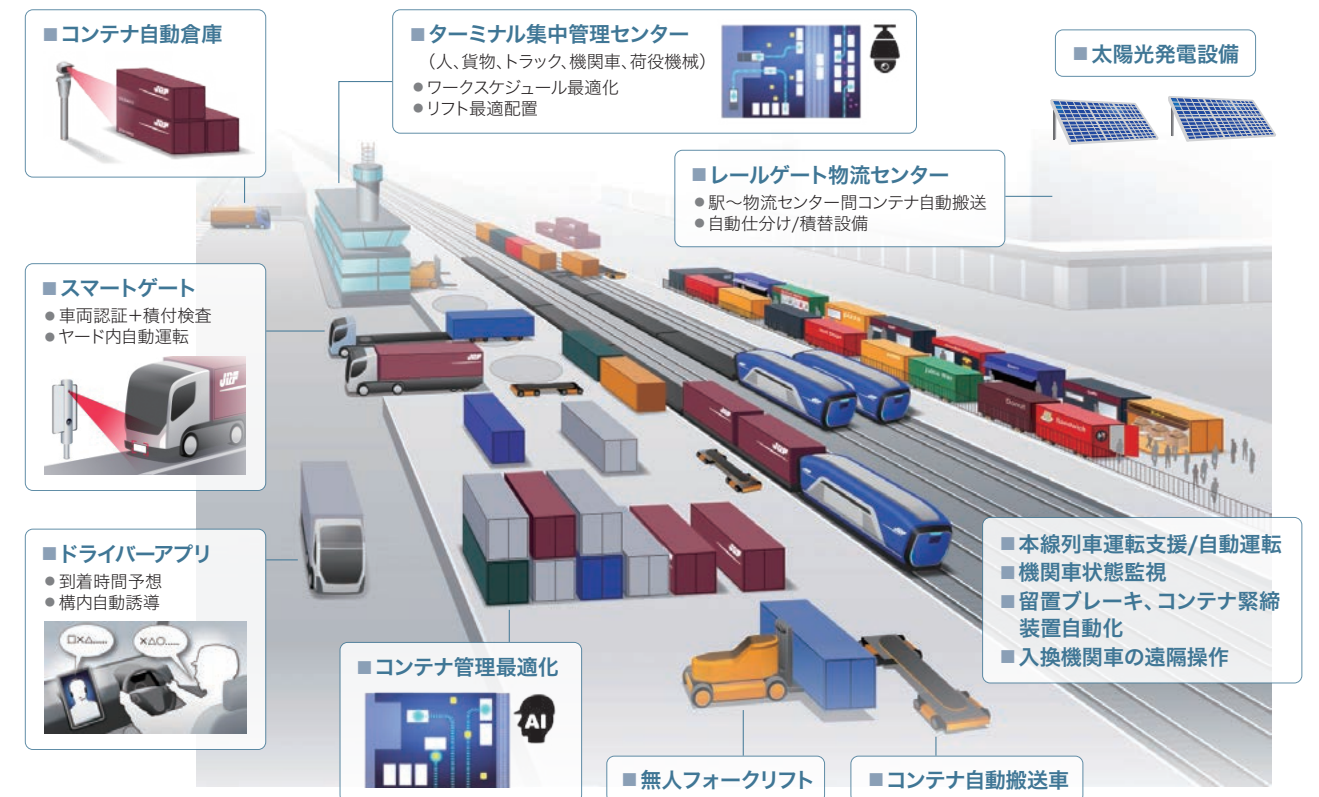
スマート貨物ターミナル

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。コンテナ自動搬送車、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

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。

鉄道車両用ドライブレコーダーの設置

踏切障害事故や鉄道人身障害事故が発生した際の現場検証や原因究明に活用し、早期運転再開を図るため、各鉄道事業者においてドライブレコーダーの導入が進んでいます。画像を確認することで事件性の有無の早期判断に効果がみられることから、当社においても鉄道車両運転台にドライブレコーダーを設置しました。



ドライブレコーダーの設置

今後、踏切障害事故や鉄道人身障害事故が発生した際の警察等外部機関への情報提供、鉄道施設または車両の損壊、列車妨害及び災害により安全や運転に支障を及ぼす事象が発生した際の状況確認および警察への協力に活用していきます。



録画データの確認(イメージ)

MESSAGE

安全統括本部長
取締役兼執行役員
中川 哲朗



安全の基盤の強化にグループ一体となって取り組みます。

JR貨物グループは、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り組みを進めています。

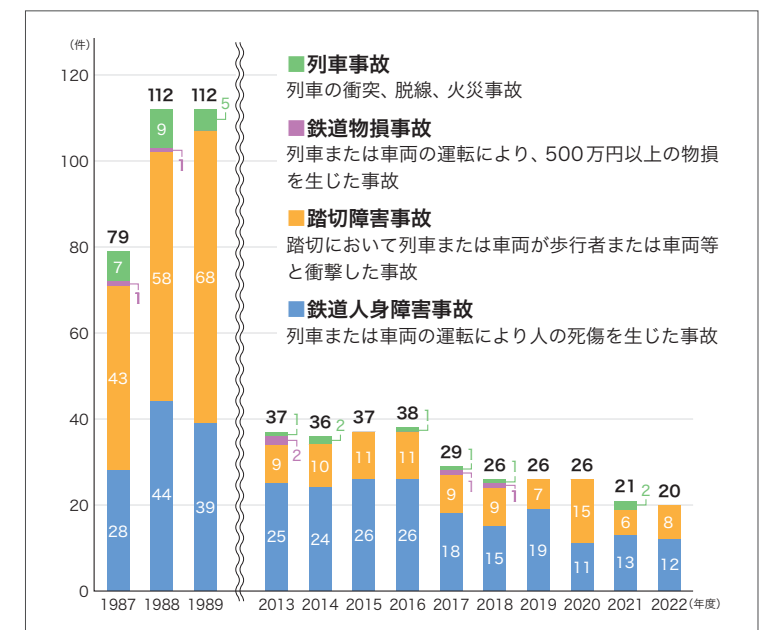
2021年度に発生させた山陽線貨物列車脱線事故の原因となったコンテナ内の積荷の偏り(偏積)について、利用運送事業者、お客様と連携し、対策に継続的に取り組むとともに、偏積を検知するハード対策の導入を計画的に進めています。また、新技術の導入による事象の防止に取り組むとともに、安全教育の充実を目指した教育施設の開設に向けた準備を進めています。今後も、ハード・ソフト両面から、安全・安心な物流サービスの提供に努めてまいります。

事故等の発生状況

2022年度は、鉄道運転事故の件数は20件で、前年度から1件減少しました。列車事故(列車の衝突、脱線、火災事故)及び鉄道物損事故はありませんでした。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、前年度と同数でした。

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



安全に関わる教育施設



「安全に関わる教育施設」(イメージ)

過去の重大事故を風化させないため、2023年度内に「安全に関わる教育施設」の設立を予定しています。

日々の教育訓練の場とは違う特別な空間において、安全がいかに大切かということを学ぶことができる場として、過去の重大事故から「自ら学び、気づき、心に刻むこと」に主眼を置いた研修を実施いたします。

これにより安全に対する意識の向上を図るとともに、研修後は自分自身が中心となり、安全最優先の行動ができるようになることを目指していきます。

偏積防止の対策 ～山陽線脱線事故を受けて～

2021年12月、山陽線 瀬野駅～八本松駅間で貨物列車の脱線事故が発生し、この事故に関して2023年3月、運輸安全委員会の鉄道事故調査報告書により、脱線した貨車に偏積のあるコンテナが積載されていたことが原因であることが公表されました。また、国土交通省に設置され当社も参画していた「鉄道貨物輸送における偏積対策に関する検討会」においても、2023年3月に「とりまとめ」が公表されています。

運輸安全委員会の調査結果や検討会でのとりまとめも踏まえ、当社は以下の偏積防止対策を着実に実施するとともに、利用運送事業者等とさらなる連携を図り、輸送の安全確保に万全を期してまいります。

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。これを多線区にも展開し、2023年9月時点で8駅に設置しました。今後も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、2022年度より確認試験を行い、2023年9月時点で8駅に設置しました。こちらも今後、設置箇所を増やす計画としています。

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、定期的に確認しています。

利用運送事業者および積み込み事業者への偏積防止の要請および勉強会の開催

- （公社）全国通運連盟と当社で、利用運送事業者や積み込み事業者に偏積防止の徹底を要請しました。また、利用運送事業者、積み込み事業者向けに偏積防止の勉強会を開催するほか、偏積防止ハンドブックや動画教材を作成し、啓発を行っています。



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

安定輸送に向けた激甚災害への備えと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りました。その後も、毎年のように大雨等で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。

当社では「災害リスク検討会」を立ち上げ、災害発生時における迅速な代行輸送体制への移行を図るため、諸課題の整理と対応策を検討してきました。主要幹線の寸断を想定したトラック・船舶での代行輸送や迂回列車の運転のシミュレーション、機関車や運転士などの運用変更等の事前策定、トラック代行時のドライバーの宿泊施設や夜間駐車場の確保に向けた社外との連携などを進めています。また、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も行いました。

激甚化・多頻度化する災害リスクへの備えは当社のBCP（事業継続計画）対応上も重要性を増しています。こうした取組みの他に社外との連携拡大等も図りながら、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を目指します。（14ページからの特集『物流の2024年問題』に挑む）で紹介しているBCP関連の取組みもご覧ください）



トラック代行



迂回輸送

社会インフラとしての役割を担い、安心をお届けします

当社は、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として多種多様な貨物を全国にお届けしながら、社会インフラとしての責任を果たしてきました。

一般物資輸送のみでなく、「静脈物流」とも言われる廃棄物輸送を担っていることも特徴の一つです。自治体から排出される廃乾電池・廃蛍光灯の輸送に始まり、現在では自治体焼却灰や生活廃棄物、廃プラスチック等の産業廃棄物なども扱っています。貨物鉄道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を、宮城県から横浜市と東京都に輸送しました。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の際は、被災自治体への緊急支援物資輸送や、機関車の電源を用いた周辺住民へ携帯電話の充電サービスなどを実施し、被災地の復興に協力してきました。当社は事態対処法に基づく「指定公共機関」に指定されており、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続け、社会インフラとしての役割を担ってまいります。



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

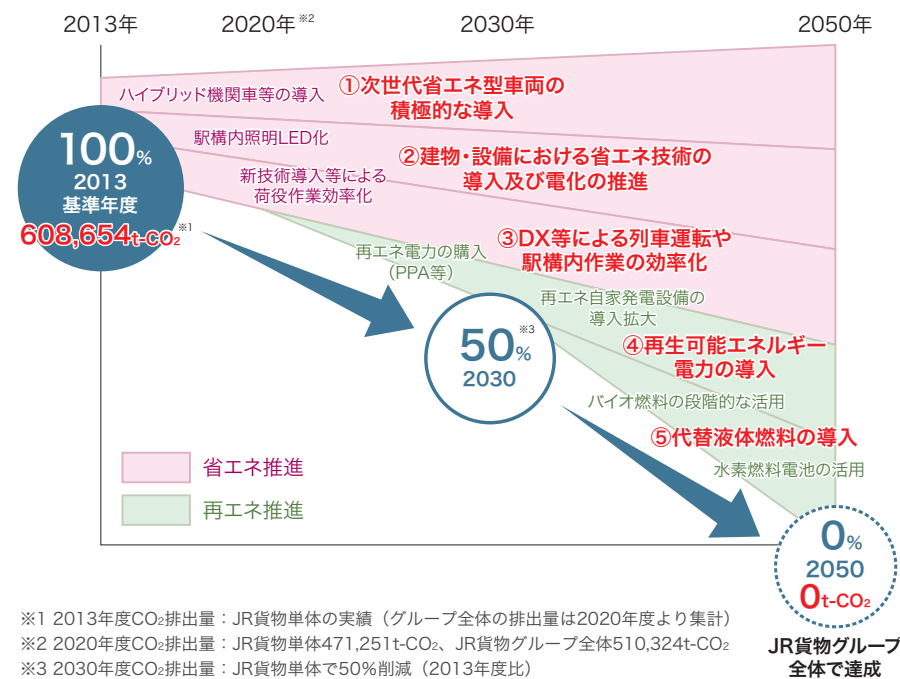
- 貨物鉄道の優れた環境特性を活かすとともに環境に配慮した事業運営を進め、2050年カーボンニュートラルをはじめとするグリーン社会の実現に貢献します。

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11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

※1：国土交通省資料による ※2：2021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

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1.8倍の面積（約39万ha）の植林活動に相当します^{※3}。

MESSAGE

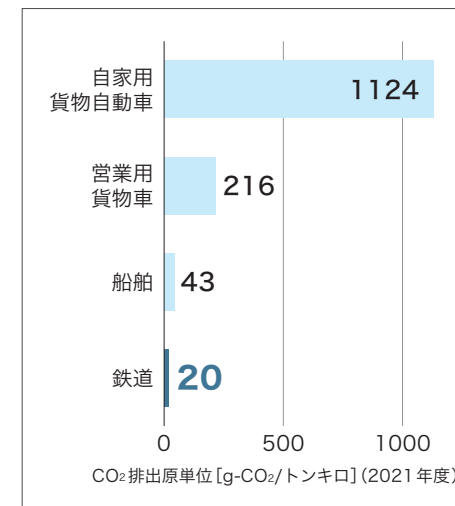
経営統括本部長
取締役兼常務執行役員
篠部 武嗣



2つの視点で「環境先進企業 JR貨物グループ」を目指します。

2050年カーボンニュートラルに貢献するべく、JR貨物グループは、2つの視点で「環境先進企業」を目指します。1つは「自分たちのCO₂削減」。省エネ型機関車導入や再エネ使用拡大によってJR貨物グループ自体のカーボンニュートラルを進めます。もう1つは「お客様のCO₂削減」。Scope3（輸送等のCO₂削減）が注目される中、貨物鉄道輸送をより使いやすくすることと併せて、目に見える形でのCO₂削減効果の明示やインセンティブの仕組み作りに取り組み、お客様の物流における課題解決とCO₂削減に貢献します。貨物鉄道輸送量を伸ばすことで、グリーン社会の実現に向けたチャレンジを続けてまいります。

■貨物輸送量1トンキロ当たりのCO₂排出量（出典：国土交通省ホームページ）



CO₂排出量

営業用トラックの約

11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11分の1であり、環境にやさしい輸送機関として注目されています。

貨物鉄道輸送のCO₂削減効果は

3,478,000 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、3,478,000t-CO₂/年（2021年度実績）の削減効果があります。

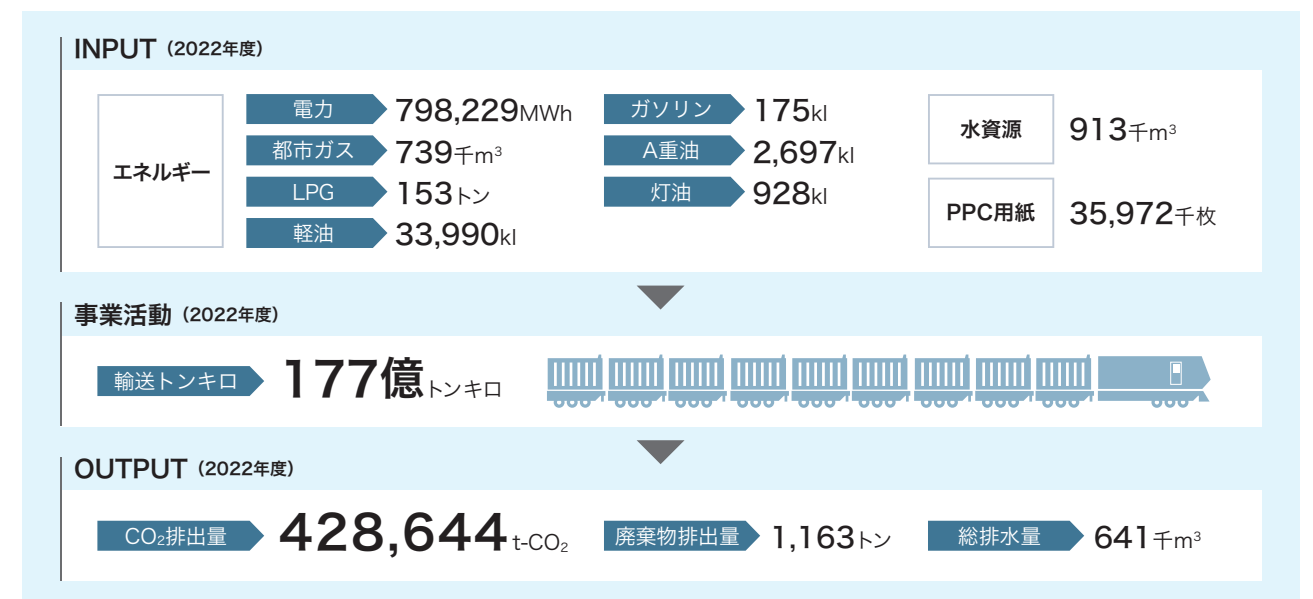
スギ林のCO₂吸収効果に換算[※]すると

東京都の約1.8倍の面積
(約395,000ha)

※3,478,000t-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 全事業におけるOUTPUT (2022年度、速報値)

CO₂排出量 437,369 t-CO₂

お客様の「Scope3」削減への貢献

企業が温室効果ガス（主にCO₂）の削減目標を設定する場合、かつては自社の排出量として、ガソリンや軽油等を使用して直接排出する量（Scope1）と、他社から供給された電力等の使用によって間接的に排出する量（Scope2）を対象とするのが一般的でした。

しかし近年、自社に関連するそれ以外の排出量であるScope3も把握し積極的に削減する流れが加速しています。こうした動きが既に主流となっている欧米では、Scope3削減の取組みを取引先の条件とする企業も出てきています。2023年度に新設された気候関連開示の国際基準にはScope3の開示が盛り込まれました。日本版の基準も2025年3月末ま

でに策定される見込みで、国内でもScope3の開示と削減がスタンダードになる日が近づいています。

Scope3は、自社活動に伴う原材料の調達や販売した製品の廃棄、それらに係る輸送や社員の出張等を含む15のカテゴリーに分類されます。原材料や製品の輸送において圧倒的な環境特性を有する貨物鉄道輸送が貢献できる場面は数多くあります。鉄道を利用いただいた場合の排出削減効果に関し、算定方法の精緻化等を通じたきめ細やかなご案内と、目に見える形での経済的インセンティブの制度化に向けても取り組んでいます。JR貨物グループ内のさらなる排出削減と併せ、お客様への積極的なPRと利用促進のための仕組みの構築を進めています。



公募社債「グリーンボンド」を発行

2023年6月、当社は2021年度に続き公募社債「グリーンボンド」を発行しました。

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。

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います。また、グリー

ンボンドの発行を通じ、ステークホルダーの皆様に、当社グループの取組みや貨物鉄道輸送の優れた環境特性と労働生産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。

■ 2023年6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3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4回社債（一般担保付）（グリーンボンド）
発行条件	10年50億円	20年50億円
発行時期	2023年6月	
資金使途	機関車新製、鉄道施設の老朽取替、仙台貨物ターミナル駅移転工事にかかる設備資金および東京レールゲートEASTにかかるリファイナンス資金	
主幹事証券会社	野村證券株式会社（事務主幹事） みずほ証券株式会社 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）	

水素の輸送や利活用に向けた検討を進めます

2050年カーボンニュートラルや水素社会の実現に向けては、国土交通省により設置された「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会」の最終とりまとめで、鉄道やそのアセットを活用しクリーンな水素サプライチェーンの構築に貢献することへの期待が示されています。

こうした背景も踏まえ、鉄道による水素輸送や貨物駅の水素拠点化に関する検討を行います。関係省庁や地方自治体、企業等と連携して今後、輸送形態に応じた機材の設計・開発や実証調査等を実施していくことで、将来的にJR貨物グループが役割を果たすための準備を進めていきます。



JR貨物グループが取り組むCO₂削減

次世代バイオディーゼルの使用、試験を拡大

使用済み食用油等から製造される次世代バイオディーゼル燃料は、原料である植物が成長過程で光合成を行いCO₂を吸収するため、燃料を使用し燃焼した際のCO₂排出量と実質的にプラスマイナスゼロになるということで注目されています。当社では、2021年10月から越谷貨物ターミナル駅の構内移送トラックに使用していますが、活用場面の拡大のため、2023年10月から板橋デポの新型の12ftコンテナ用フォークリフトにおいても、エンジン等車両本体への影響も踏まえた長期試験を開始しています。

カーボンニュートラルの実現に向け、これらの試験結果を踏まえながら今後、使用拡大を検討していきます。



新たに使用試験を開始した、板橋デポのフォークリフト

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、太陽光発電の導入を進めています。2022年7月に竣工した東京レールゲートEASTの屋根面に設置した太陽光パネルによる年間発電量は約2300MWhで、施設共用部で年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っています。また、「貨物駅等のグランドデザイン」プロジェクトとして2023年3月に竣工した安治川口駅の新事務所の屋上にも太

陽光パネルを配し、駅事務所で利用する電力の一部を賄います。

さらに、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。



安治川口駅



日本運輸倉庫・百済営業所

「エコな貨物鉄道輸送」に貢献する環境配慮型の機関車

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ており、今後は量産車の導入を計画しています。

また、貨物駅構内での貨車入換作業用に、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、2023年4月現在、各駅で41両を運用しています。既存の入換用機関車と比べ、燃料消費量36.0%低減^{※3}、窒素酸化物（NOx）排出量61.4%低減^{※3}、騒音レベル22dB低減^{※4}を実現しています。

さらに、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としてDD200形式電気式ディーゼル機関車を開発し、2023年4月現在、グループ会社を含め28両を運用しています。インバータ装置に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）素子を適用したこと等により、置換前の機関車と比べ、燃料消費量20.3%低減^{※5}、窒素酸化物（NOx）排出量18.6%低減^{※5}、騒音レベル11dB低減^{※6}を実現しています。

- ※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）
 ※3：2010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
 ※4：2010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
 ※5：2018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
 ※6：2017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番代交流電気機関車「ECO-POWER レッドサンダー」



HD300形式シリーズ式ハイブリッド機関車



DD200形式電気式ディーゼル機関車

貨物駅構内におけるCO₂削減の取組み

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、第4次排出ガス規制対応車（2014年度基準）の導入を進めています。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。なお、旧排ガス規制車には燃料改質器^{※1}とアクセル踏み制限^{※2}を設置、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」を導入する等の工夫も図っています。

また、夜間の駅作業に必要な貨物駅構内の照明設備については、2018年度からLEDへの置換を順次進めており、2031年度末までの完了を目指しています。置換完了により、従来の水銀灯と比べ約6,000t-CO₂の排出削減を見込んでいます。



東京貨物ターミナル駅のLED照明

- ※1 燃料改質器：燃料タンクとエンジンの中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

医療用医薬品の輸送におけるモーダルシフト開始

これまでトラック輸送が主流だった医療用医薬品輸送において、CO₂排出削減に向けた取組みとして、武田薬品工業株式会社、三菱倉庫株式会社と連携し、トラック輸送から鉄道輸送へのモーダルシフトの実現に取り組みました。

医療用医薬品の輸送は、適正流通のガイドライン（GDP：Good Distribution Practice）によって、振動、温度管理等の高度な輸送品質の確保が求められています。三社連携によるトライアル輸送等を含めた各種輸送品質の検証によって、

GDPガイドラインに準拠した輸送が可能と判断したことから、武田薬品工業の国内特約店向け医療用医薬品輸送の一部について、鉄道輸送への切り替えを行うと発表しました。

この取組みにより、CO₂排出量を、従来のトラック輸送比で60%程度削減できる見込みです。今回のパートナーシップを通じて、今後も環境への配慮とイノベーションを推進し、サステナブルな輸送の実現に向けた取組みを実施していきます。

鉄道業界一丸での環境優位性PR活動の展開

低炭素な輸送モードである鉄道のさらなる利活用促進と、環境優位性に対する社会的な理解促進のため、当社と旅客会社6社からなるJRグループおよび一般社団法人日本民営鉄道協会が連携し、PR活動を展開しています。この取組みの

一環として、2023年10月に共通のロゴマークとスローガンを決めました。今後これらをさまざまな場面で活用しながら、脱炭素社会実現への貢献を通じた地域・社会のサステナビリティ向上を目指す鉄道事業のPRを強化していきます。



…………… デザインイメージ ……………

- カーボン“ゼロ”を目指すことや列車の車窓をモチーフに意匠化
- クリーンな大気や自然を想起させるターコイズグリーンを基本色とし、各社コーポレートカラーでも展開予定
- スローガンは、サステナブルな未来に向けて、鉄道のご利用を前向きに社会やお客様に呼び掛けるイメージ

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。2023年4月現在、認定商品187品目、認定企業98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。

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

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、東京都心に立地していた飯田町貨物駅の廃止で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、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、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。また所有している土地建物に留まら

ず、外部物件（主に賃貸マンション）の購入も推進しています。これらのマンションは「フレシア」というブランド名で展開しています。「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、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。



2025年2月竣工予定の「ブライトタウン天竜川駅前フレシア」完成予想図

MESSAGE

事業開発本部長
取締役兼執行役員
野村 康郎



全国ネットワークを人と社会とのつながりに生かします。

北海道から九州まで線路でつながる物流ネットワークを使い、各地で生産、収穫された農産物を全国の消費者に大量にきめ細かくお届けすること、平常時も災害発生時にも確実に切らすことなく石油を運ぶことなど、物流で社会や暮らしを常に支える存在でありたいと考えています。また、全国各地に点在する貨物駅を中心に、賑わいや発展につながる不動産の開発、植物工場事業に次ぐ新たな新規事業の拡大による雇用創出などにも積極的に取り組んでまいります。不確実性が高まっていく今だからこそ、地域の皆さまとの交流を通じて信頼関係を築き、地域と共に発展できる取り組みを進めてまいります。

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。

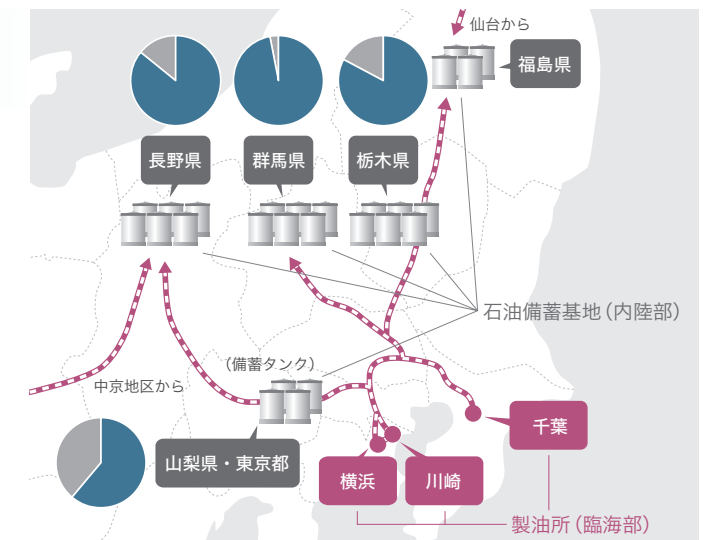
内陸地域の石油輸送

～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）（2022年度）

長野県	175万kl (85.9%)
群馬県	167万kl (97.1%)
栃木県	161万kl (82.8%)
山梨県	45万kl (61.3%)
（参考）	
福島県	84万kl (40.5%)
岩手県	42万kl (28.3%)

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

支社による地域活性化の取り組み

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 築100年超の車両所を公開し、世界初の写真フェスに協力

2023年7月、室蘭市の街全体を被写体として24時間解放する世界初の写真フェス「撮りFES2023」が（一社）室蘭観光協会の主催で開催され、普段は入ることができない限定公開撮影スポットとして輪西（わにし）車両所も室蘭市からの要請でイベントに協力しました。当日は40人の写真家が来所し、1912（大正元）年に開所した築100年を超える趣のある車両所の風景や作

業を行う社員の様子を撮影し、写真を通して室蘭市の街並みや歴史ある輪西車両所の魅力を再発見し、地域観光の活性化に資する取組みとなりました。

このほか、帯広貨物駅を一般公開してのイベントや、道の駅（安平町、木古内町）を会場にしたイベントを開催し、貨物鉄道輸送の果たす役割を広く紹介するとともに、地域の活性化につながる取組みも行いました。



限定公開撮影スポットとなった輪西車両所

東北 地域に笑顔届ける4両のミニ機関車

東北支社では、5インチゲージのミニ機関車を所有しています。バッテリー駆動のEH500タイプ1両、石炭焚きのSLタイプ2両、エンジン駆動のDE10タイプ1両の計4両の機関車を駆使して最大5両の客車をけん引し、地域のお祭りなどで大人気アトラクションとなっています。仙台総合鉄道部が中心となって保守管理と運行をしています。

同鉄道部の地元で開催される仙台市宮城野区の「燕沢学区民祭り」に毎年出展しているほか、「鉄道フェスティバルin東北」（仙台貨物ターミナル駅）、「太白区民まつり」などにも出展しています。

秋田県や青森県など、宮城県外への出展

実績もあるほか、2023年5月には「東京貨物ターミナル駅・大井機関区 50周年ふれあいフェスタ」へ出展しました。同11月には大宮車両所「鉄道のまち大宮 鉄道ふれあいフェア」にも出展予定です。「45mx



2023年の「燕沢学区民祭り」

25mほどの広くて平らな会場」という条件はありますが、今後も出展要請があれば可能な限りお応えし、地域の皆さまに楽しんでもらいたいと思っています。



仙台市太白区の「太白区民まつり」

関東 ブロックごとにイベント参加。地域との関係を育む

関東支社では、東京・横浜・隅田川・大宮・高崎・長野・新潟という7つのブロックごとに、各地の状況に応じた職場・グループ会社間の協力体制を構築しています。その利点を生かし、自社イベントはもちろん、各自治体の行事や、他鉄道事業者とのタイアップ、商店街の祭り、マルシェなどにブロック単位で積極的に参加し、地域に根づいたイベントのお手伝いをしています。

2022年は鉄道開業150周年、2023年は貨物鉄道150年の記念イヤーでもあるため、地域イベントに積極的に参加しました。4年ぶりに開催された「隅田川駅貨物フェスティバル2023」では、警備業務の一部や催

し物も地元の方々においしい、地域との協力関係も育んでおります。

イベントに参加した社員からは「こんなに貨物ファンがいるとは思わなかった」「子



「KIDSおしごと体験」（新潟支店、新潟ブロック）

どもとの交流が楽しかった」などの声も多く寄せられており、社員のモチベーション向上にもつながっています。



「家族みんなで楽しもう！JR東日本&JR貨物 鉄道ふれあいイベントin土浦駅」（隅田川ブロック）

東海 稲沢市、沼津市とそれぞれ包括連携協定を締結

駅や機関区、保全技術センターなど東海支社の主要な施設が立地している愛知県稲沢市と、相互に地域の活性化に関する取組みについて協力するために「包括連携に関する協定書」を2023年6月21日に締結しました。今後は、地域活性化に関することや環境に関することなど7つの項目について具体的な取り組みを協議し、実行していきます。この取組みは、当社が稲沢市の発展をサポートするなど、JR貨物グループが

地域の活性化に向けて活動している姿を住民の皆さまに感じてもらうことにより、貨物鉄道の価値の向上に資することを目的としています。

また、貨物駅の移転工事を実施している静岡県沼津市とも、2023年11月1日に包括連携協定を結びました。沼津市の皆さまに、より「地域に根差した企業」として認知していただくとともに、企業価値の向上にもつなげていきたいと考えています。



静岡県沼津市との締結式

関西 “先生の社会科見学”として、吹田貨物ターミナル駅見学会を実施

2023年9月20日、吹田市内の小学校教諭で組織する「吹田市小学校社会科研究会」の皆さまをお招きし、吹田貨物ターミナル駅の見学会を開催しました。今回の見学会は研究会からのご依頼をいただいて実施したものです。コンテナ車や冷凍コンテナ、20D形式コンテナの内部などをご案内しました。

先生方は、スマートフォン片手に、ときに驚きの声を上げながら駅構内を見学下さいました。「鉄道の町・吹田にある物流の拠点の様子が分かり、とても有意義な時間を過ごすことができた」と、ご好評をいただきま

した。小学校の授業で、ご自身が撮影した写真を使いながら、物を安全かつ効率的に運ぶために、貨物ターミナルではどのような仕事をしているのかを児童の皆さんにご説明いただいていることと思います。

2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）を控え、関西にある社会インフラへの注目度が増してきているように感じます。今後も、さまざまな団体・学校からの見学依頼をできる限り受け入れ、「見学会に来て良かった」と思っていただけの企画を考えていきます。



吹田貨物ターミナル駅での見学会

九州 門司機関区で、小学生向けの職場見学会を開催

2023年10月14日（土）、鉄道の日に伴う職場見学会「運転シミュレータ体験」を門司機関区で開催しました。

貨物列車が大好きな小学生を対象とした一般公募と抽選の結果、16人を招待し、午前の部と午後の部と2部構成で行いました。「運転シミュレータ体験」、「検修庫見学と機関車撮影（EF81-303号機）」、「EH500形式機関車構内添乗」、「DVD鑑賞（JR貨物の紹介など）」という4つのプログラムを提供しました。中には、JR貨物の社員よりも機関車や運転線路などについて熟知しているお子さんもおり、質問を受ける社員がたじたじとなる場面もありました。

参加者に将来の夢を尋ねたところ、中には「JR貨物に入社し、列車の運転士になりたい」と、嬉しい夢を語ってくださるお子さんもいらっしゃいました。準備等で大変な

ところもありましたが、見学中の皆さんの真剣な眼差しや笑顔を見ると、その苦労も吹き飛びました。



検修庫見学



運転シミュレータ体験

海外における貨物鉄道輸送の発展に貢献 ～タイ王国の2者と協力覚書を締結～

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。

特にタイ王国（以下、タイ）においては、2021年に開設した「バンコク駐在員事務所」からの情報をもとに、現地政府機関や企業と議論を繰り返し、2023年5月には危険品の鉄道輸送に係るルール策定に共に参画してきたタイ大手エネルギー企業であるPTT Public Company Limitedの物流子会社Global Multimodal Logistics Company Limited（以下、GML）と協力覚書を締結し、事業実現可能性の検討を行っています。また同10月には、タイ運輸省傘下の鉄道研究開発機関Rail Technology Research and Development Agency（以下、RTRDA）と協力覚書を締結し、貨物鉄道に関わるノウハウ交換およびタイ企業との協力事業の検討を行っています。

さらにタイを中心とした国際貨物輸送の観点から、周辺国のマレーシア、ベトナム、カンボジアなどにも目を向けて具体的な事業実施の可能性について協議を進めています。

2023年はコロナ禍も落ちついてきたため世界各国から視察・研修の要請が増え、東京貨物ターミナル駅をはじめとするJR貨物の現業機関、施設等で訪問の受け入れも実施しました。



GMLとの協力覚書締結（2023年5月）



RTRDAとの協力覚書締結（2023年10月）

高機能野菜の安定供給に挑戦 ～合併会社の植物工場、出荷を開始～

JR貨物グループが社会に貢献し必要とされ続けるため、「社会課題解決型」の新規事業に挑戦し、事業成長と社会課題解決の両立を図っていきます。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ため、2016年より開始した「業務創造推進活動」のなかで創出された新規事業アイデアのひとつに植物工場事業があり、この事業化を最優先で取り組んできました。

植物工場野菜は、気候変動や天候に左右されずに栽培でき安定供給可能であり、多段栽培、栽培の自動化などの栽培方法により生産性も高いためSDGsにつながる事業でもあります。

2021年9月に日本山村硝子株式会社との合併会社「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。福井県おおい町に建設した工場が2023年4月に稼働開始し、同6月には出荷を開始し、徐々に生産量を増やしています。「葉野菜の女王」とも呼ばれるケールを中心に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。



山村JR貨物きらベジステーション株式会社の植物工場（福井県おおい町）



LED光で栽培した植物工場野菜



植物工場野菜

旧国鉄時代の車両がクラウドファンディングで“復活” ～水島臨海鉄道～

貨物輸送とともに旅客輸送も行っている水島臨海鉄道株式会社は、旧国鉄時代の車両であるキハ30・キハ37・キハ38が現役で運行している全国唯一の路線として、鉄道ファンに親しまれています。

全国に2両しかないキハ205は、2017年に計57年もの営業運転から引退したものの復活を望む声が多く、車両の修繕等に充てるため2021年にクラウドファンディングで支援を募ったところ、わずか一週間で目標金額の1300万円に到達するなど、大きな反響がありました。

エンジンのオーバーホールや国鉄色への塗装、座席の張り替えを経て駅構内を走行できる状態に復活し、運転体験等のイベントで再び活躍しているキハ205は、全国から注目される地域の貴重な観光資源になっているとして、地域メディアが選ぶ2022年度の「シチズン・オブ・ザ・イヤー」を人物以外で初めて受賞しました。

2023年7月に開通80周年を迎えた水島臨海鉄道はこれからも、物流・人流の両面で地域を支えるとともに、さまざまな独自の取り組みを通じて地域を盛り上げていきます。



昭和35年製造のキハ205



「国鉄ブルー」に張り替えられたキハ205のシート



現役で運行しているキハ30（左）とキハ37（右）

JR貨物グループの^{もり}森林づくり



「JR貨物グループの森林づくり」の森林

JR貨物グループでは、自社で排出するCO₂を削減する取り組みとあわせて、豊かな森林を健全な状態で次世代に引き継ぐことを目的とした環境保全活動として、2023年9月に福島県と共同で森林づくりを開始しました。

ふくしま県民の森「フォレストパークあだたら」（福島県大玉村）内の森林2haを、「JR貨物グループの森林づくり」の場

として、社員と家族による植樹や下草刈り等の森林保全活動を継続的にを行います。福島県は東日本大震災で被災した際、当社の緊急石油輸送を通じて関係を深めた地域です。

今後は森林づくりを通じて地元の方々と交流を深めながら、大自然に囲まれて地球の豊かな恵みを体験する学びの場としても活用していきます。

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。

コロナ禍を契機に、新たな働き方が定着化しつつある状況下、引き続き、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。

とくに、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おり、育児休業制度は、2022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。男性の育児休職取得日数は、数日から半年以上とさまざまで、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て時間単位で休暇が取得できる制度や、いわゆる「産後パパ育休制度」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途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、2022年度には全社員に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。



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。

ダイバーシティ・エクイティ&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・エクイティ&インクルージョンを推進していきます。

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年度以降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。採用後は面談などの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、2025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）

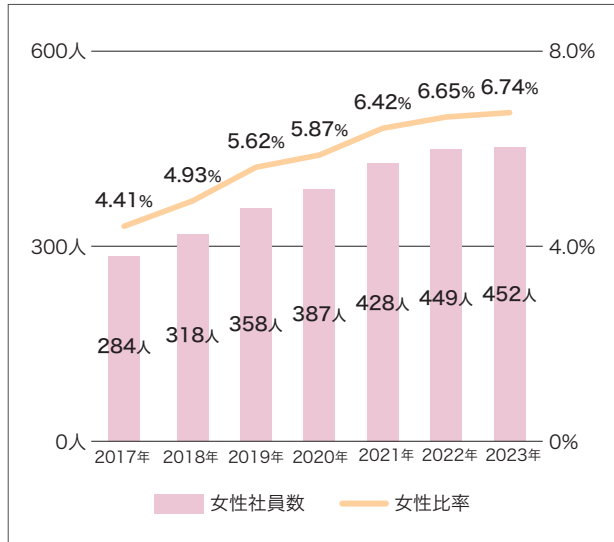
- 入社後のキャリア形成をフォローする体制を構築する。
- 女性活躍に向けた、意識啓発セミナーを開催する。

また、育児短時間勤務や育児休職の取得を促進し、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。

当社ではこれまでも女性活躍に関するいくつかのイベントを開催しており、育児世代の社員を対象に制度面などの情報提供や意見交換を目的とした「育児世代女性社員意見交換会」、女性社員が一同に会し社内で活躍する女性社員の事例紹介、グループワーク、講演会等を行う「女性活躍推進フォーラム」を実施しました。

2023年度からは、新たに「女性活躍推進キャラバン」を開催しています。女性取締役と女性社員が幾つかのテーマをもとに意見交換をする少人数の座談会形式で、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も役立ててもらいたいと考えております。引き続き、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いきます。

■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

女性取締役も参画する「女性活躍推進キャラバン」

2023年度から、ダイバーシティ推進の一環として、社内プロジェクトメンバーが女性の社外取締役（矢ヶ崎紀子取締役、中島好美取締役）と共に全国の職場を巡り、女性社員

とさまざまなテーマを語り合う「女性活躍推進キャラバン」（以下、「キャラバン」）を開催しています。このキャラバンは、女性社員のリアルな声に基づく課題抽出を目的としています。

■ 2023年度「女性活躍推進キャラバン」開催実績

	第1回キックオフ・ミーティング	第2回キックオフ・ミーティング	第1回キャラバン
日時	6月29日	7月25日	9月11日
場所	東京都内	東京都内	名古屋駅近郊
参加者	本社勤務の女性5人	矢ヶ崎社外取締役 全国の女性社員 有志8人	中島社外取締役 東海・関西在勤の 女性社員有志7人
テーマ	JR貨物における 女性社員のキャリア	制度・人間関係 ハラスメント	制度・人間関係 ハラスメント



キックオフ・ミーティングでの議論

2023年上半期には、キックオフ・ミーティングと、第1回のキャラバンを開催しました。キックオフ・ミーティングでは、若手、育児中、管理職など、ライフステージやバックグラウンドの異なる社員が、自身のキャリアに関して「もっとこうだったら…」と感じている内容を語り合い、希望するライフプランを実現した体験などが共有されました。その中で以下のような課題が見えてきました。

キャリア形成の阻害要因

- キャリアパスが不透明
- ライフプランとの両立のために活用できる制度が不十分／周知が不十分
- ライフプランとの両立が尊重されていない
- 上司との信頼関係の構築が不十分

課題解決の糸口を探るなかで浮かび上がってきたのは、キャリア形成の上ではソフト面とハード面両方のサポートが必要であるということでした。具体的には、まずキャリアパスを明確化し、それを実現するために、制度の充実を図りながら、制度が活用しやすい環境づくりを推し進めていくことが望まれます。

また、参加者からは、「普段交流のない社員と話すことができて良かった」という声も多く聞かれました。本キャラバンは今後も年3～4回程度の開催を予定しており、女性活躍推進を巡る課題の把握だけでなく、社員同士のネットワークの構築にも貢献していきたいと思います。



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。

社員研修

2019年に導入した新人事制度では、新たに資格等級制度を設けました。その中で、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たことから、各層における教育育成課題を設定し、昇格・昇級時に職群等級別の研修を実施しています。

この他、車両検修・保全・駅業務といった職種ごとの基礎知識や専門知識、技能を高め技術継承を行うための職能別

教育を実施しています。

こうした研修は、東京貨物ターミナル駅の一角に立地している中央研修センターや各支社の研修所での対面形式でのほか、研修内容によってはオンライン形式も取り入れ、遠方の社員や業務や家庭の都合で職場・地元を離れられない社員にも参加しやすい環境を提供しています。



対面形式の研修



リモート形式の研修

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）



台車枠の磁粉探傷実習（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

事業運営の土台として、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。

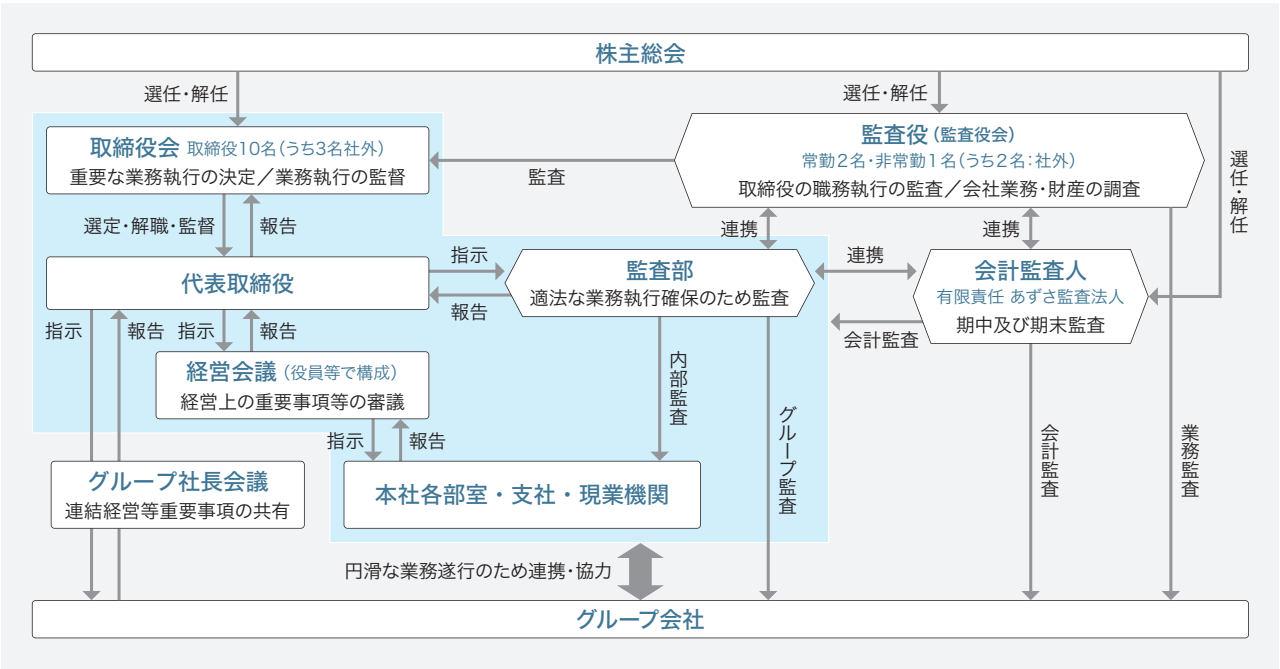
コーポレート・ガバナンス体制／内部統制の充実

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。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、監査役は取締役会その他重要な会議に出席し、取締役及び使用人等からその職務の執行状況について報告を受け、必要に応じ説明を受けています。また社外取締役及び社外監査役を選任し、独立した立場から取締役の業務執行の監督を行うとともに、その専門的な知見を当社の経営に反映させています。

■コーポレート・ガバナンス概念図

※  はJR貨物単体 2023年6月23日現在



内部統制に関する基本方針を定め、「法令遵守が企業の社会的責任の基本であること」及び「当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、当社及びグループの健全な発展のために経営の意思決定、業務の執行及びリスク管理などについて、以下の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（2023年6月22日現在）

取締役

氏名	役職	ESG 担当分担
真貝 康一	代表取締役会長兼会長執行役員	E S G
犬飼 新	代表取締役社長兼社長執行役員	E S G
樫谷 隆夫	取締役（非常勤・社外）	G
矢ヶ崎 紀子	取締役（非常勤・社外）	G
中島 好美	取締役（非常勤・社外）	G
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（鉄道ロジスティクス本部長）	E S
中川 哲朗	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 担当分担
中山 峰孝	監査役（社外）	G
遠藤 雅彦	監査役	G
渡辺 一	監査役（社外・非常勤）	G



執行役員

氏名	役職
今橋 一樹	執行役員（事業開発本部開発部長）
和氣 総一郎	執行役員（関西支社長）
高橋 顕	執行役員（関東支社長）
高橋 秀仁	執行役員（鉄道ロジスティクス本部営業統括部長）
奥田 仁	執行役員（経営統括本部経営企画部長）
安田 晴彦	執行役員（北海道支社長）
小山 靖仁	執行役員（東海支社長）
麦谷 泰秀	執行役員（鉄道ロジスティクス本部営業部長）

外部有識者とのダイアログ

リーダーに求められる 人材が成長する 環境づくり

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持続的に成長していくには
社員一人ひとりが能力を発揮できる企業であり続ける必要があります。
120年以上の歴史と伝統を誇る早稲田大学野球部の小宮山悟監督と
組織の運営や人材育成の考え方について語り合いました。

Dialogue

小宮山 悟（こみやま・さとる）氏

早稲田大学野球部監督。1990年早稲田大学教育学部卒業。ドラフト1位でロッテオリオンズ（現千葉ロッテマリーンズ）に入団。1年目から6勝を挙げ、97年には最優秀防御率のタイトルを獲得するなど、先発の柱となった。2000年に横浜ベイスターズ（現横浜DeNAベイスターズ）、02年にニューヨークメッツへ移籍。04年に千葉ロッテに復帰し、09年に現役引退。引退後は野球解説者として活躍し、19年1月より早稲田大学野球部第20代監督に就任。

早稲田大学野球部監督
小宮山 悟氏

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

野球も企業も1つのチーム。 個人のモチベーション向上がカギ

犬飼 2022年6月に社長に就任し、JR貨物グループをもっと強くする、つまり、より社会のお役に立てる組織になるためには、どうすべきかを考えてきました。実は、私自身、大学生のときに母校の高校の野球部監督をしていました。最近、折に触れて当時のことを思い出します。JR貨物グループには、1万人の社員がいます。この1万人を一つのチームと考えるとき、企業も野球のチームも、強くするためのカギは同じところにあるのではないだろうか、と。それは、メンバーが「自分で考え、主体性を持って動く」力を持つことです。

小宮山 野球はチームスポーツです。チームに貢献し、チームメイトに迷惑をかけないようにするには、自分がすべきことは何かを考え、ひたすら練習して自身の能力を高めるしかありません。そのような選手たちに対して、監督ができる仕事は、彼らが試合に向けて練習に集中できるよう、モチベーションを高めてやることに尽きると思っています。

犬飼 モチベーションが高まれば、技術が向上するだけでなく、個々の力が有機的につながって何倍にもなり、集団として大きな力を発揮しますよね。そのためにも、私は社員に対して、JR貨物グループという会社がどれほど社会の役に立っているのかという社会的な価値を知ってもらい、自分が取り

組んでいる仕事のすべてがその価値の創造につながっているのだということを知ってもらいたいと考えています。

例えば、環境問題という社会課題の一つであるカーボンニュートラルの達成から当社の仕事を捉えると、貨物列車のCO₂排出量は営業用トラックの約11分の1です。また、トラックドライバーの労働環境の適正化に伴って生じる「2024年問題」について見ると、貨物列車は営業用トラック65台分の荷物を運転手1人で運んでいます。「我々の事業はなくてはならないものだ」と認識してもらうことが、仕事へのモチベーションを向上させ、会社に対するエンゲージメントを高めることにつながると思います。社長就任後は、全国の現場で社員と直接対話をする機会を意識して増やしています。

小宮山 直接対話の機会は大切ですね。私も先輩や恩師から直接、多くを学び、それが当時も今も自分の糧となっています。大学野球の監督としての使命は、選手である学生たちが社会に有益な人材になるよう育成することだと考えています。

では、社会は何を求めているのかといえ、まずは「できることを確実にこなせる」人物、そして、「人よりもいろいろなことができる」人物を望んでいるのではないのでしょうか。これは野球でも一緒です。自分のこのエリアしかできない選手が、その倍できるやつと競争したら、倍できる方が勝つに決まっています。であれば、練習で倍になるように努力しなさいということを、監督として毎日、学生には言っています。

犬飼 社員と対話をする際、私はよくJR貨物グループを野球のチームに例えて話します。例えば三遊間にボールが来た時、三塁手とショートがお見合いをすれば、打球は抜け、ヒットになってしまいます。社員一人ひとりが他人事でなく「自分ごと」と考えて動き、足りないところをカバーし合うことでそれは防げます。

当社の場合、小さな他人事が大きな事故につながる可能性すらありますので、一人ひとりの能力を高めて守備範囲を広げ、飛んできたボールをみんなが積極的に取りにいくような働きが必要なのです。

小宮山 野球というチームスポーツのプレースタイルは変化していますが、一方で、根っここの部分はいつの時代も変わりません。強いのは全員が自発的に自己犠牲を払えるチームです。自分の領域を守るだけでなく、他の領域を生かすために、時には自分が犠牲を払えることがチームスポーツにおいては重要だと考えます。

犬飼 人は自分の領域の仕事を“こなそう”という受動的な意識になりがちですが、本来はチーム全体を考えて仕事をしていかなければなりません。例えば、人が活動をしている以上、ヒューマンエラーは必ず起こるものなので、万が一のリスクを回避する意味でも、社員同士のコミュニケーションや部門を越えた意思の疎通を大切に、互いを補い合う必要があります。私としても直接対話の機会を増やししながら、自身

の能力を積極的に伸ばそうという意欲を持つ社員を増やしていきたいと考えています。

小宮山 野球の場合、うまくなるために必要なのは、とにかく練習です。練習をし過ぎると身体を壊して将来に響くと心配する子もいるのは事実ですが、自分の限界を先に決めてプレーキをかけてしまい、懸命に練習しないようでは、やはり成長はできません。そして、大人がその子の「成長したい」という意欲にストップをかけてはいけません。

ケガをするほど練習しろと言っているのではありません。自分がケガをするほど努力しているかどうかは、実は選手自身が一番分かっているんですね。ですから、大人がそれにプレーキをかけてはいけないと思うのです。監督の仕事はまず、選手のやる気に火をつけてやることだと思っています。

経営層と社員の間にいる管理職は 社員に能力を発揮させるコーチの役割

犬飼 企業には経営層と社員の間に管理職がいます。野球の場合は監督と選手の間にコーチがいますね。小宮山さんはコーチ陣にどのような働きをするよう指示されていますか。

小宮山 監督である私は、すべての部員に、「神宮（球場）で東京六大学のリーグ戦に出たいか」を尋ねます。目的意識を明確にするのが監督だからです。その目標に向けた練習をさせるのがコーチ陣です。

ただ、教える側が「こうやってボールを打て」と、一つの型にはめて指導するのは間違いだと伝えています。例えば、打撃には正解がありません。王貞治さんのように一本足打法で打ってもいいし、イチローさんのような振り子打法で俊足を生かしているのです。コーチの仕事は、正解が一つではないなかで、選手が目標に向かってどのように打ちたいかを知り、本人の能力を伸ばすことです。

犬飼 役割を認識することはとても大切ですね。JR貨物グループには安全統括本部、鉄道口ジスティブ本部、事業開発本部、経営統括本部という4つの本部があります。社長の私はチーム運営を意識し、それぞれの部署や組織がきちんと役割を果たすべきだと考えています。

各本部においては、本部長、部長、グループリーダーなど階層に応じた管理職がいます。それぞれの管理職に自分がやるべきことを判断してもらい、横の組織と連携を進めたり、上長と相談したりして、自律的に動くことを常に求めています。どんなことでも社長に相談する本部長や、細かいことまで本部長の指示を仰ぐ部長はいらないわけです。管理職は社員に能力を発揮させるためのコーチであって、高度な判断をするためにそのポジションに就いていることを忘れないでほしいと思っています。

少し話題を変えます。小宮山監督は、千葉ロッテマリーンズの監督を務めたボビー・バレンタイン氏の指導法を理想に挙げていますね。彼から学んだことを教えてください。

小宮山 ボビーは常に「失敗を恐れるな」と言っていました。相手チームと対峙して、どのように選手を起用するかを見極め、その結果の全責任は監督が取るものだという考えに立つ



監督の仕事は、選手たちが試合に向けて練習に集中できるよう、やる気に火をつけること。自分の限界を先に決めてブレーキをかけ、練習しないようでは、成長できません。

——— 小宮山氏

ていました。選手には、とにかくできることに全力で取り組むように求め、たとえそれが失敗しても一切責めませんでした。逆に失敗を恐れてチャレンジしない選手は外すというシビアな一面もありました。

犬飼 自分ができることは全力です、挑戦するために失敗を恐れない、その姿勢は野球でも仕事でも大切ですね。自主性や、物事を切りひらく力もそこから生まれます。

小宮山 ポビーから「あしろ、こうしろ」と言われたことは一度もありませんでした。監督として、選手が「自分はどうかすべきか」を考えるムードづくりに力を入れ自主性を尊重していました。心を配っていたのは「選手が正しいコンディションで試合に臨んでいるか、グラウンドに立っているか」という一点でした。自主性を尊重する一方で、プロ野球選手としての責任を求めているのだと思います。

「同じ野球をするなら、楽しくやろう」。これがポビーの考えです。また、プロ野球は1回勝負のトーナメント戦ではありません。「長いペナントレースを勝ち抜いて優勝するには、1回の失敗を責めても意味がない。最終的に勝てばいい」という考えの持ち主でした。ペナントレースを10試合ごとに分けて、5勝5敗の五分を目標に、連敗しない戦い方を積み重ね、徐々に貯金をして優勝していくという戦略です。ポビーがチームを引っ張ることで、雰囲気がどんどん良い方向に変わっていくのを、選手として常に実感していました。

将来を見据えて存在意義と使命を共有すれば組織の力はさらに強固なものとなる

犬飼 私が常に意識しているのは、3年後、5年後に、企業としてどのような発展を遂げているかという視点です。併せて現在取り組んでいることが、将来、負の遺産にならないかどうかを見極める必要もあります。「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」(6ページ参照)にも、社会にさまざまな価値を提供していこうと盛り込んでいますが、貨物鉄道輸送の担い手

は、日本では基本的に当社だけです。総合物流事業の課題を解決できるのは私たちしかいないという使命感をもって取り組んでいます。

「安全は、鉄道事業の存立基盤である」という安全の理念と、「安全は人命を守ること」という安全の定義をグループ全体でしっかり共有し、最適なソリューションの提供、社会価値向上の貢献、そして安全を最優先とした安定輸送サービスを提供する存在でいたいと考えます。小宮山監督は早稲田大学野球部の監督として、学内外にどのような影響を与える存在でいたいとお考えですか。

小宮山 早大野球部は1901年に創部され、120年以上にわたる歴史と伝統があります。私としては、社会に出てからも「早稲田の野球部出身」であることに誇りを持ち、誰からも「さすが早稲田の選手だ」と思われるような人材を育成したいと考えています。そのために、指導者として、早稲田伝統の「一球入魂」という言葉を大切に、目の前の一球に魂を込めた隙のない野球を目指し、野球道をまい進するだけです。

犬飼 野球道。重い言葉ですね。先ほど、「自分の限界を先に決めてブレーキをかけてしまい、懸命に練習しないようでは、成長はできない」とおっしゃいましたよね。小宮山監督が時代の変化に適応しつつも、指導者として譲れないものを貫いているからこそ、「さすが早稲田の野球部出身」と評価される若者が育っていくのでしょうか。伝統を背負いながら戦う集団を率いるリーダーとしての覚悟と責任感を感じました。

企業が対応すべき事柄は昔から多岐にわたっていましたが、今は目を配るべき対象が増えるとともに、やるべきこと、やってはいけない事柄が増えています。ただ、だからこそ、その企業が大切にしていることは何かを組織全体で常に共有する必要があります。JR貨物グループにとって、社会価値を提供していくという指針はこの先も変わらないはず。すべての社員が将来を見据えて存在意義と使命を共有すれば、組織の力はさらに強固なものになると信じています。本日は貴重なお話をありがとうございました。

社員には、我々の事業はなくてはならないもの、大きな価値のある仕事だと認識してもらいたい。社員のモチベーションを高めることが、社長としての責務の一つです。

——— 犬飼



■社外取締役メッセージ



檜谷 隆夫
取締役(非常勤・社外)



矢ヶ崎 紀子
取締役(非常勤・社外)



中島 好美
取締役(非常勤・社外)

グループ社員が一丸となり、「新しい何か」を生み出す

何とかコロナ禍を乗り切った中小企業は、ポストコロナでも大変苦しい思いをしています。JR貨物グループもコロナ禍および自然災害の影響を皆様の努力で何とか乗り越えることが出来ましたが、ポストコロナも、2024年問題も、このままではそれほど期待できるものではないのかもしれない。

総合物流企業を目指す当社グループとしても、これまでの延長ではなく、「新しい何か」を継続して生み出していかないと生き残ることが出来ない時代となっています。持続的成長、また、生き残りをかけ、Challenge & Change、役員会等でも活発に議論されておりますが、新しい何かを生み出すには、役員だけではなく、グループ社員一丸となって初めて可能になると考えています。

私もこれまでの経験を活かして、少しでもJR貨物グループの成長に貢献するために、さまざまな観点からさまざまな機会を通じ、積極的に発言していきたいと考えております。

ガバナンス強化が日本全体のためになるように発言

JR貨物グループが社会に提供する4つの価値(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)は、物流業界だけでなく、日本の社会経済に影響を及ぼし、その持続可能性に貢献するものです。こうした志をグループ経営の長期ビジョンで示したからには、これまで以上に我が身を引き締めていく必要があります。

私の専門は観光政策です。物流とは、多様なステークホルダーが関わって人々の旅行が可能となることや、自然災害、感染症流行、世界や日本の経済状況に左右されるという外部性を持つことなどがよく似ています。物流に「2024年問題」があるように、労働集約的な観光産業においても人手不足が深刻であり、すでに供給制約ともなっています。

こうした類似点と相違点を見極めながら、JR貨物グループのガバナンスの強化が日本全体のためになるよう、よき第三者として発言を続け、取締役会メンバーと共に責務を果たしてまいります。

社員との交流・意見交換を通じて、ともに考え、行動

モーダルシフトを推進する企業の社外取締役であることに誇りを持ち、自分の専門分野であるマーケティング・組織運営・経営の見地に加えて、「変革」をテーマに日々活動しています。

2023年度は、貨物鉄道輸送150周年イヤーを迎える一方で、DX推進に向け新たなITインフラシステムの導入が完了したことに加えて、新規事業となる植物工場事業もスタートしました。

短期・長期の環境変化に対応し企業として成長するためには、人材の確保と各人の成長をサポートする体制が不可欠です。

徐々に変化は起こりつつあります。各社員が持つ専門性に加え「Challenge & Change」の精神が全社員に浸透し行動を起こすためにも、取締役会での関連な議論に加え、社員との交流・意見交換を通じて、ともに考え行動することに注力しています。

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研修、昇格および昇級時における研修、現業機関やグループ会社へ出向いての研修などにより積極的なコンプライアンス教育に取り組んでいます。2022年度は、引き続き新型コロナウイルス感染症対策のため、リモートでの研修を積極的に行いました。

また、毎年異なった基本的テーマを取り上げた映像教材を作成し、JR貨物グループ全社員が視聴することで意識の共有を図っているほか、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)

		2021年度	2022年度
階層		延べ人数	延べ人数
研修	経営層	17	—
	本社管理職等	123	—
	支社管理職・現場長等	250	100
	一般職等	1,425	1,257
	グループ会社	49	149
映像教材教育 (JR貨物)		3,740	5,856
映像教材教育 (グループ会社)		2,225	3,323

※管理職対象の研修は基本的に隔年実施

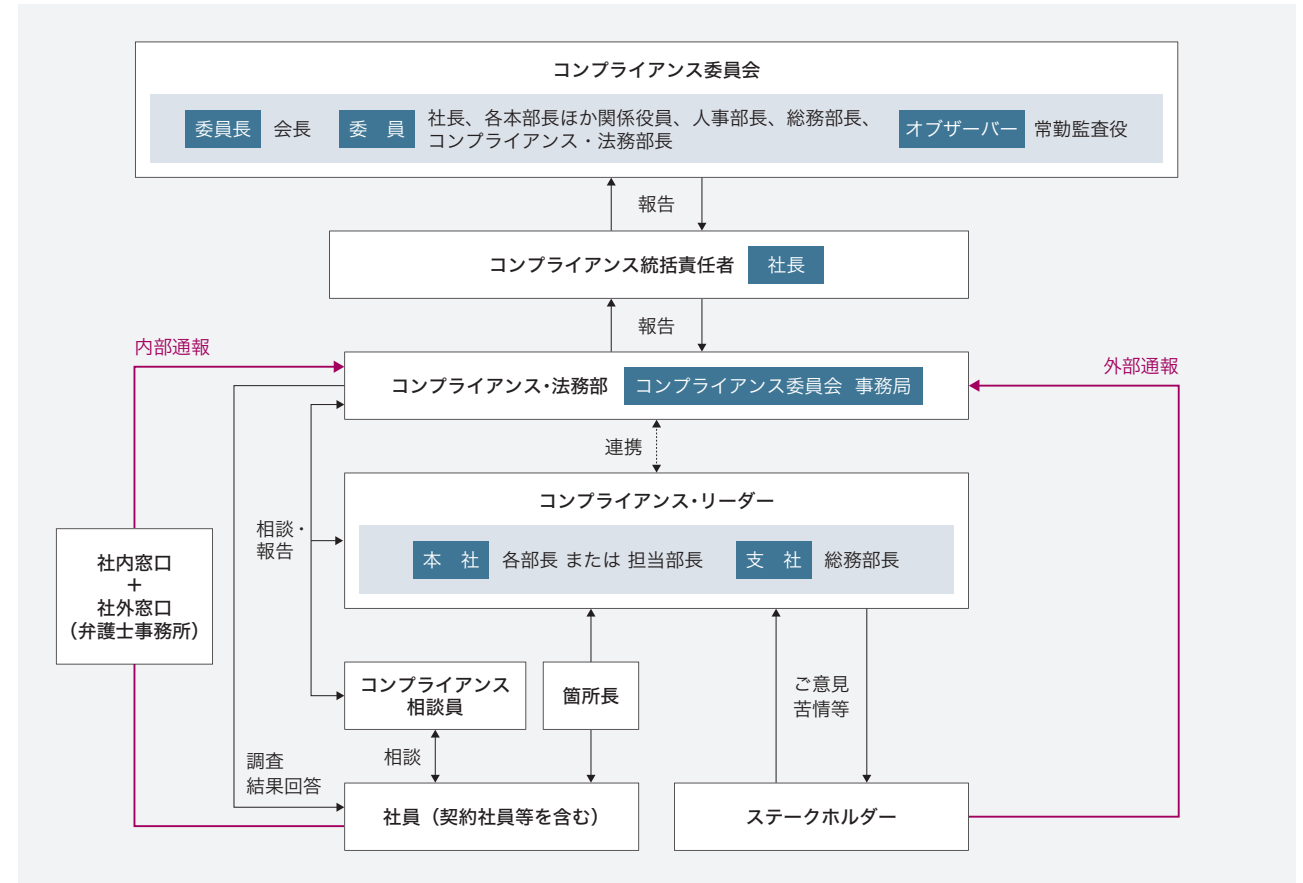
通報窓口

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ています。2022年度は42件の通報に適切に対応しています。また、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)



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。

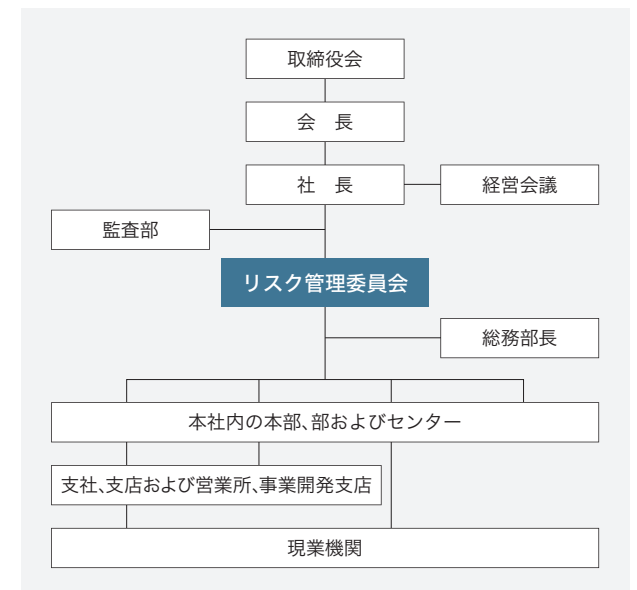
こうしたリスク管理のプロセスは、社長を委員長とするリスク管理委員会での審議を軸として進めており、リスク全体を把握して、経営の意思と各部署での対応を結び付けています。

2023年6月の組織改正により、新たにリスク管理を担う組織として、危機管理部を改組し総務部内に「危機管理グループ」を設置しました。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。在宅勤務やリモート会議等が定着した現状を踏まえた防災訓練のほか、「津波防災の日」に係る徒歩帰宅訓練、自分の身を守る訓練を実施しています。さらに、メディア対応訓練などの新たな取組みも展開しています。

■リスク管理の体制



情報セキュリティ向上に向けた取組み

2018年度から「社員同士が『いつでも』『どこでも』『誰とでも』つながる」をコンセプトに、パソコン端末、スマートフォン、タブレット端末の全社展開などの社内DX推進に係るITインフラの刷新を進め、2022年度には全社員が何らかの端末を持つ体制を整備しました。これにより、全社員が自ら社内ポータルサイトにアクセスして情報を入手できるようになり、ペーパーレス化や業務改善が促進されることとなりました。

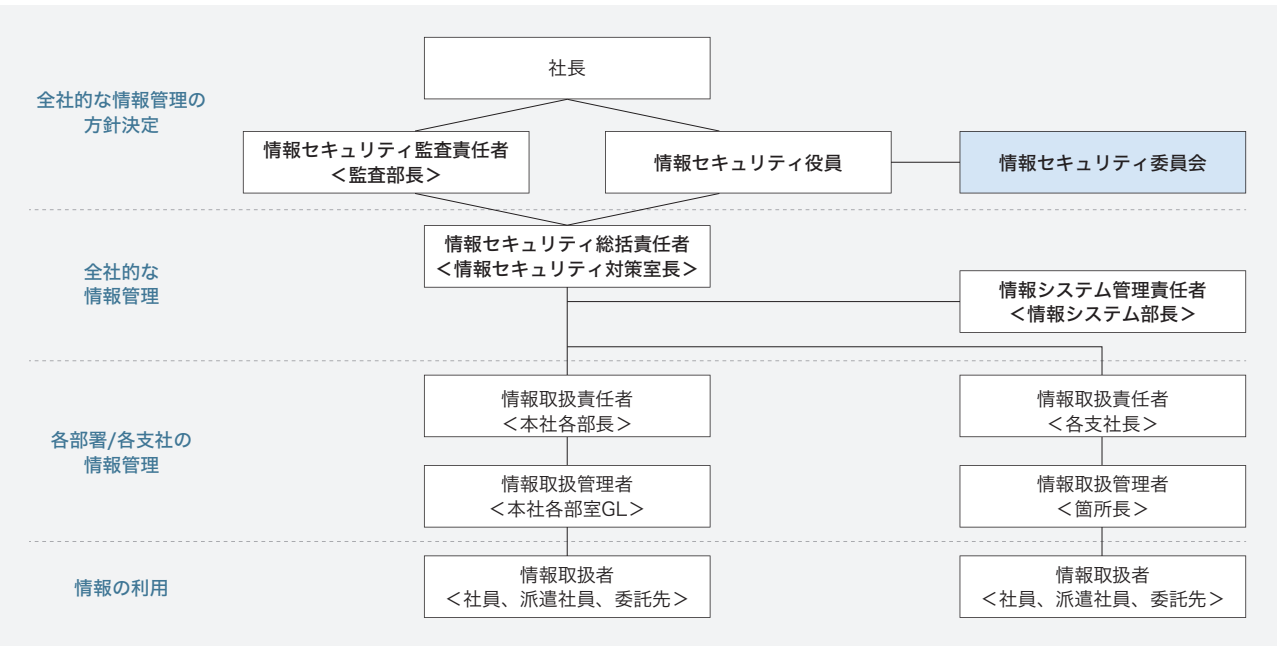
一方、これまで情報機器をあまり扱う機会のなかった社員がITインフラを活用することとなり、さまざまなセキュリティリスクに遭遇する事態が増加し、より一層セキュリティ対策が重要となりました。

また、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。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。

JR貨物では、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。2022年度は、JR貨物社内においては、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みました。また、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）を行いました。

JR貨物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いました。

■情報セキュリティ管理体制



MESSAGE 監査役メッセージ ～日頃の監査業務で重視していること～

監査役は株主の負託を受けた独立の機関として、取締役の職務の執行を監査することにより、企業の健全で持続的な成長を確保し、社会的信頼に応える良質な企業統治体制を確立する責務を負っています。取締役の職務の執行を監査する際に重視していることを紙幅の関係で次の3点に絞って説明します。

1つ目は、業務執行上の問題点に気付けば指摘するとともに、問題解決のための意見があれば、積極的に述べることです。代表取締役をはじめとする業務執行者と監査役とは、立場は違っても、乗っている船は同じ (on the same boat) で、会社の健全な発展を目指すという究極の目的は共通ですが、馴

れ合いになってしまつては、監査の意義が無くなるためです。

2つ目は、「現場」「現物」「現人」の3つの「現」を監査においても重視することです。そのために、本社だけではなく、支社や現業機関などへ往査し、現場長等の生の声を聴くようにしています。JR貨物は、本社、支社、現業機関という組織体制になっていますが、特に本社と支社の間での意識や情報のギャップが起りやすく、温度差が生じがちです。

3つ目は、持続的成長のために、短期的ではなく、長期的視点に立った経営判断がなされているかということです。

以上のような視点を踏まえ、日々の監査に取り組んでいきます。



内部統制の強化・充実等への取組み

監査部では、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・ガバナンス及び内部統制の強化・充実を図っていくため、不正リスク等の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、当社の代表取締役、常勤監査役、セグメント別担当部室並びに当該会社へ派遣されている非常勤取締役及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。

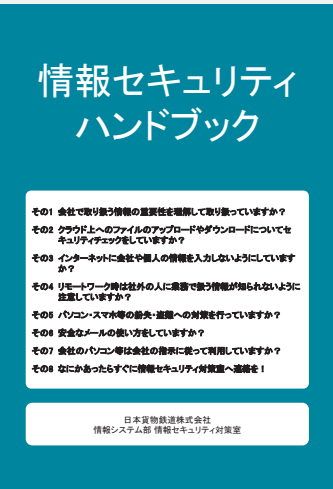
こうした取組みを継続的に行うことにより、グループ全体のコーポレート・ガバナンス及び内部統制の強化・充実を図っています。



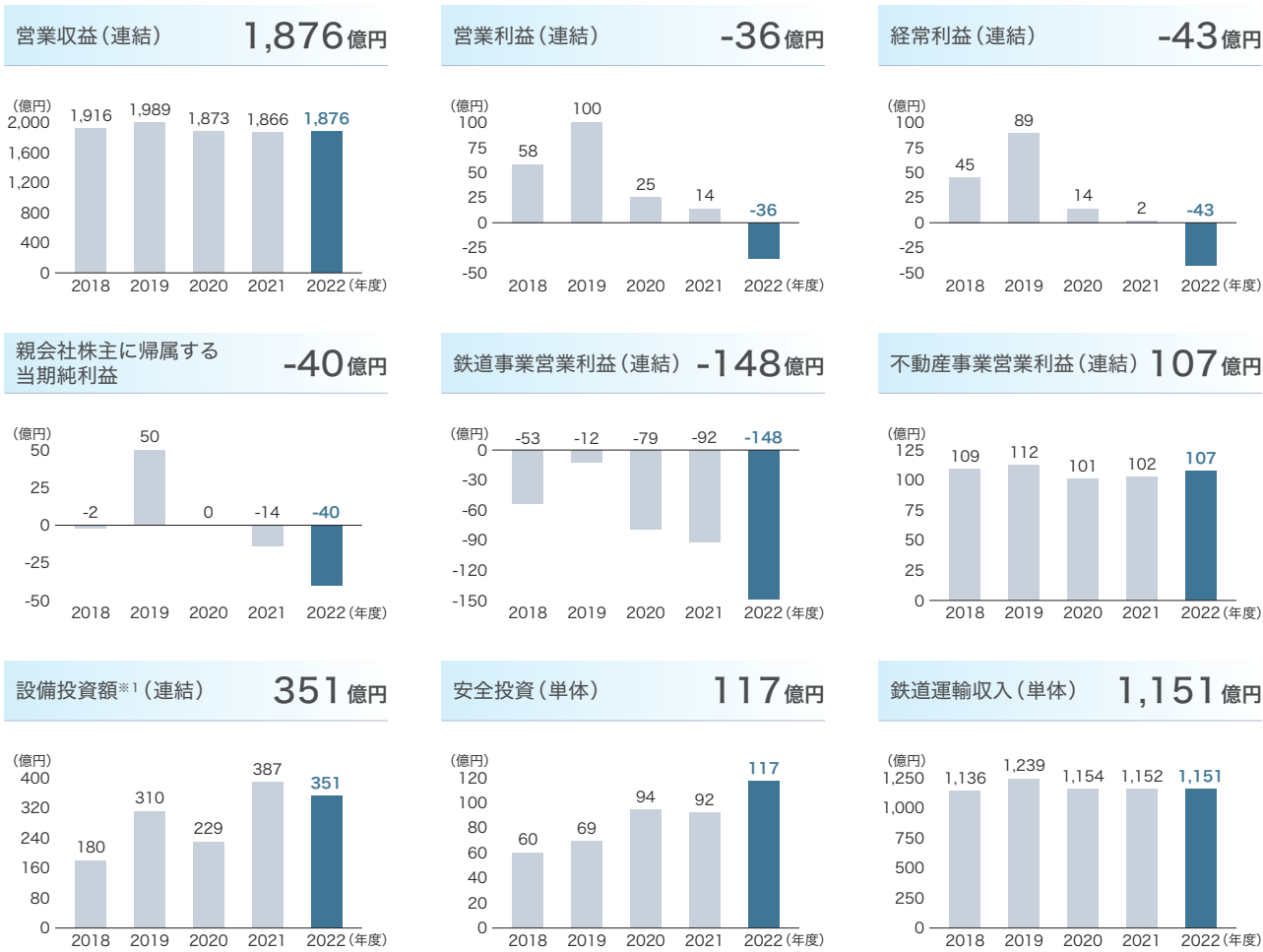
JR貨物グループ監査役連絡会の様子



グループ会社監査の様子



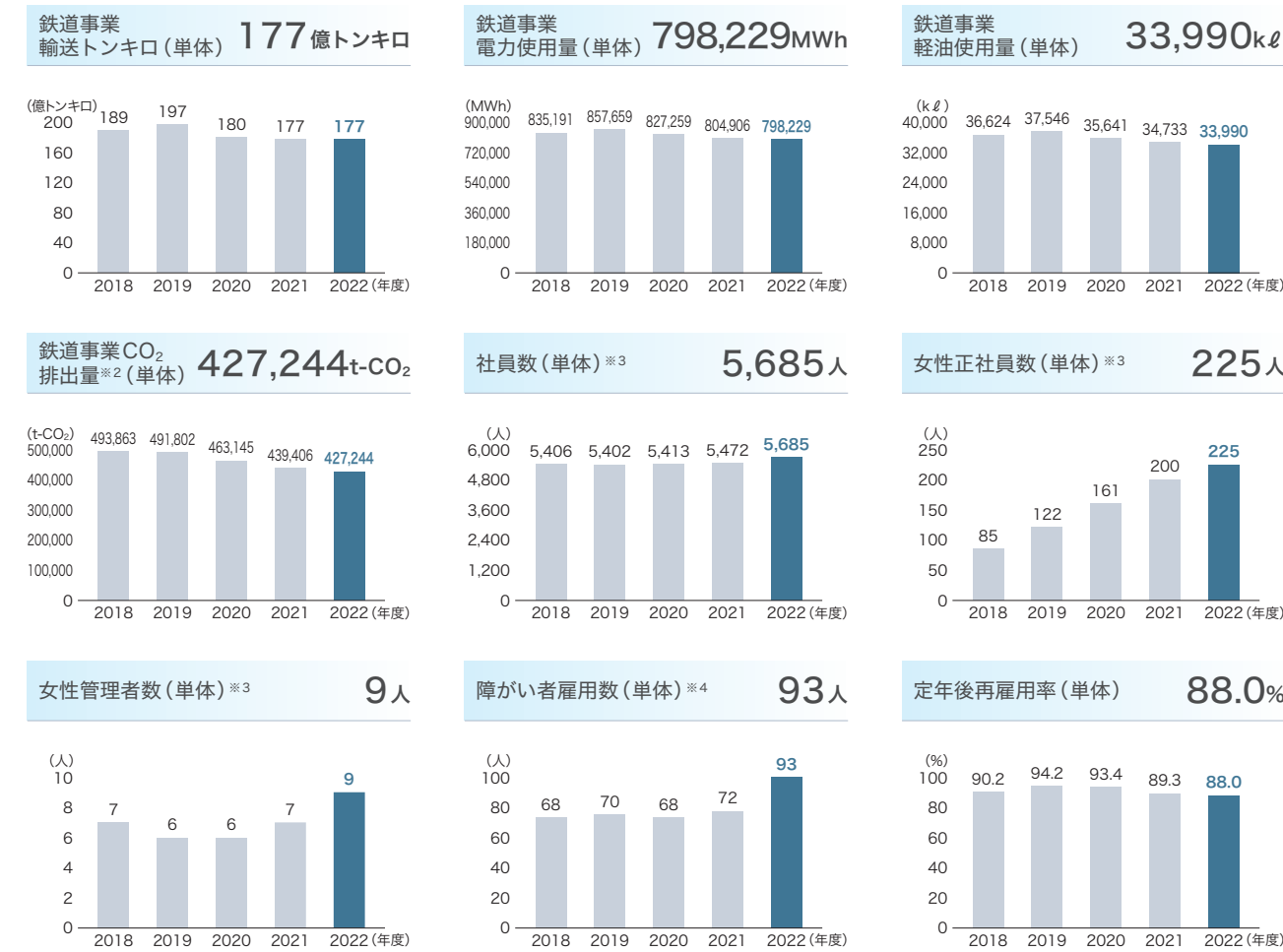
財務データ



項目	単位	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
営業成績						
営業収益	単体 億円	1,558	1,610	1,502	1,513	1,522
営業利益	単体 億円	44	85	10	-4	-54
経常利益	単体 億円	30	71	0	-12	-63
当期純利益	単体 億円	-9	39	0	-26	-52
鉄道事業営業利益	単体 億円	-62	-25	-90	-107	-162
不動産事業営業利益	単体 億円	106	110	101	103	107
財政状態						
資産	連結 億円	4,057	4,177	4,122	4,325	4,369
	単体 億円	3,688	3,816	3,753	3,970	4,022
負債	連結 億円	3,088	3,160	3,104	3,323	3,408
	単体 億円	2,985	3,073	3,009	3,253	3,357
純資産	連結 億円	968	1,016	1,018	1,002	960
	単体 億円	703	742	743	716	665
自己資本比率	連結 %	22.6	23.1	23.4	21.9	20.7
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	193	323	159	197	191
	単体 億円	167	291	116	153	167
投資活動によるキャッシュフロー	連結 億円	-166	-200	-315	-342	-335
	単体 億円	-130	-165	-273	-278	-292
財務活動によるキャッシュフロー	連結 億円	2	-57	95	189	64
	単体 億円	-10	-73	73	178	40

※1 リースを含む投資額

非財務データ



■環境データ※5

項目	単位	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
INPUT						
エネルギー投入量	都市ガス	千m ³	483	680	731	780
	LPG	トン	241	138	184	151
	ガソリン	kℓ	297	205	202	198
	A重油	kℓ	2,843	2,542	2,579	2,610
	灯油	kℓ	922	530	1,013	1,007
水資源投入量	千m ³	1,045	643	816	823	913
PPC用紙使用枚数	千枚	38,585	37,179	35,992	35,997	35,972
OUTPUT						
総排水量	千m ³	370	518	513	548	641
廃棄物排出量	トン	6,013	3,472	1,150	1,094	1,163

■人材データ

項目	単位	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
育児休職取得率	%	11.9	10.2	11.3	14.5	43.5
育児休職取得数	男性 名	3	6	8	5	60
	女性 名	18	7	10	20	11
死亡災害件数	JR貨物 件	0	0	0	0	0
	協力会社 件	0	0	0	0	0
休業災害件数	JR貨物 件	12	13	11	12	9
	協力会社 件	6	15	8	10	12

※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



詳しくはWebで ▶ [会社情報](#) [JR貨物](#) 🔍

X (旧Twitter)



JR貨物(公式)

フォロワー数7.6万人(2023年10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

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

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

ペーパークラフト



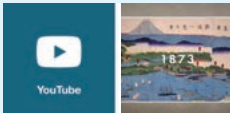
当社全面協力による貨物列車や施設をラインアップ。東京レールゲートEAST・WESTもあり

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

YouTube



JR貨物 公式チャンネル

登録者数2.26万人(2023年10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

広告作品



日経広告賞を5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

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

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

LINEスタンプ

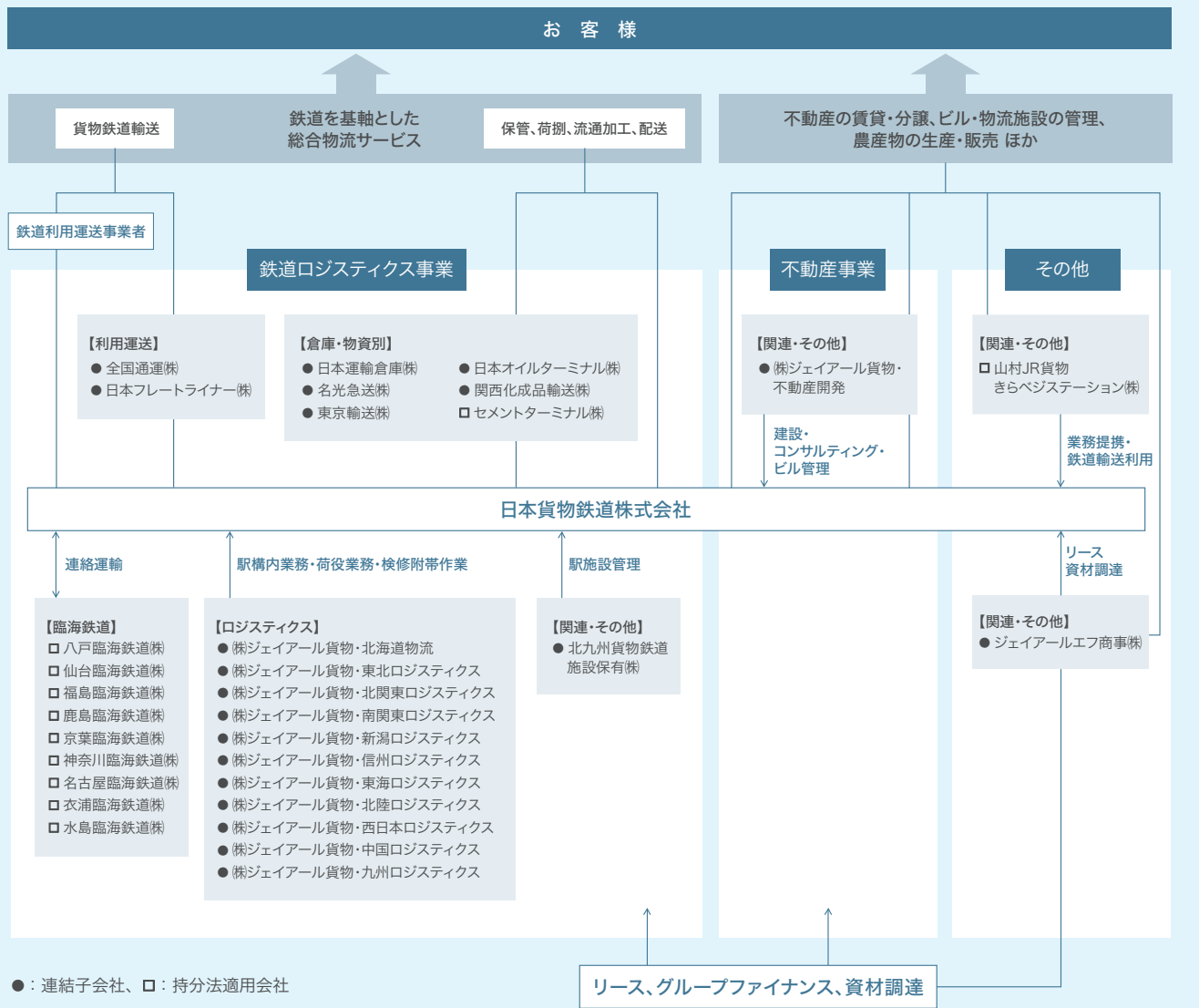


「JR貨物オリジナルスタンプ」の紹介。制服姿の当社社員や機関車など

JR貨物の概要 (単体・2023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)412本(コンテナ345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	2,660万トン(2022年度実績)
資本金	190億円	輸送トンキロ	177億トンキロ(2022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	5,701名		
営業線区	74線区		
営業キロ	7,829.1km(うち第1種鉄道事業区間 35.3km)		
取扱駅数	239駅 [車両数]機関車534両、貨物電車42両、貨車7,106両 [コンテナ個数]62,945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・2023年6月30日現在)



この国の物流が 試されている。

働き方改革が進む中、来春トラックドライバーの
時間外労働規制がはじまる。

この先も物流を維持できるのか？

差し迫る「2024年問題」の解決策のひとつが、
一度に大量に運べる貨物鉄道輸送だ。

JR貨物グループは今、幹線物流の受け皿となるよう、
利便性向上に全力を尽くしている。

労働力不足、そしてカーボンニュートラル・・・。

時代の問題は、物流の問題だ。

今こそ、すべての輸送手段が想いをひとつにする時だ。

競争から協調へ。

つなぐ。
運ぶ。
これからも。

貨物鉄道輸送150年

Challenge and Change JR貨物グループ



日本運輸倉庫(株)

代表取締役社長 柏井 省吾
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 1-7-1
有楽町電気ビル北館 19F
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 峯 昭彦
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 市川 寛
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 田尻 大志
石川県金沢市高柳町 1-1
JR貨物金沢貨物ターミナル駅構内
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 山路 大祐
大阪府北区芝田 2丁目 4-24
TEL:06-6375-5551

(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
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 但野 新二
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
飯田橋 i-MARK ANNEX 5F
TEL:03-6859-2100

ジェイアールエフ商事(株)

代表取締役社長 花岡 俊樹
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 但野 新二
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 上河 浩
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 佐渡 嗣
宮城県仙台市宮城野区港 4-11-2
TEL:022-258-5211

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 篠田 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 吉澤 淳
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
愛知県半田市 11号地 19-2
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 内山 健
東京都中央区日本橋兜町 16-5
Y'sビル 9階
TEL:03-3808-1351

山村JR貨物きらべジステーション(株)

代表取締役社長 木村 周二
福井県大飯郡おおい町尾内
第9号 65番地
TEL:0770-59-1061

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 早崎 正憲
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 犬飼 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