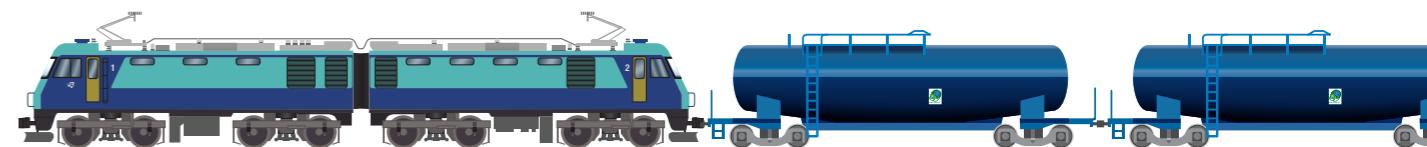


CORPORATE PROFILE

会社案内

Challenge and Change
JR貨物グループ



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

ご挨拶

目まぐるしく変化する社会情勢の中で、JR貨物グループは、「JR貨物グループ長期ビジョン2030」に掲げた「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、迫りくる2024年問題に代表される働き方改革、2050年カーボンニュートラルなどの社会課題解決に貢献してまいります。

安全の徹底を図り、全国に広がる貨物鉄道のネットワークとグループの経営資源を活かし、皆様の産業と暮らしを支え、社会に必要とされる存在であり続けます。

皆様方の当社グループに対します日頃のご愛顧に心から感謝いたしますとともに、ブランドメッセージ「Challenge and Change 挑戦、そして変革」の精神のもと、グループ総力を挙げて目標に向かって邁進していく事をお約束いたします。

引き続き、当社グループへのなご一層のご理解とご支援のほどお願い申し上げます。



代表取締役社長兼社長執行役員

犬飼 新

JR貨物の概要 (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
本社所在地	〒151-0051 東京都渋谷区千駄ヶ谷五丁目33番8号
設立	1987年4月1日
資本金	190億円
株主	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
社員数	5,701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	274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
列車本数	(1日)412本(コンテナ345本 車扱67本)/日
列車キロ	(1日)186千キロ
輸送量	2,660万トン(2022年度実績)
輸送トンキロ	177億トンキロ(2022年度実績)

事業内容	1. 貨物鉄道事業 2. 倉庫業 3. 駐車場業 4. 広告業 5. 一般土木・建築の設計、工事監理及び工事業 6. その他附帯・関連事業等
------	---

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



JR貨物
ブランドターミナル



Twitter
JR貨物(公式)



YouTube
JR貨物公式チャンネル

CONTENTS

ブランドメッセージ	2	暮らしを支える	16	JR貨物のデータ	
ご挨拶、JR貨物の概要	3	お客様のニーズにお応えするために	18	参考データ	28
JR貨物について		不動産事業	20	事業線区、区間、営業キロ/財務情報	29
JR貨物 ひとめでわかるデータ集	4	JR貨物のESG		主要車両	30
事業紹介	6	安全の確立への取組み	22	組織図/JR貨物グループの事業系統図	31
JR貨物グループ長期ビジョン2030	8	国内外における社会貢献	24		
JR貨物の事業		教育・訓練・福利厚生	25		
鉄道コンテナ輸送のメリット	12	環境	26		
鉄道コンテナ輸送サービス	14	コンプライアンス・リスク管理	27		

JR貨物 ひとめでわかるデータ集 (2023年4月1日現在)

社員数

5,701名



運転士数

1,640名



営業キロ

7,829.1 km



車両数

機関車 **534**両
 貨物電車 **42**両
 貨車 **7,106**両



取扱駅数

274 駅



コンテナ取扱駅数

139 駅



オフレールステーション(ORS)・新営業所を含む139箇所のコンテナ取扱駅で全国を結ぶネットワークを構築しています。

定時運行率

90.4%



(2022年度実績)

1日の列車本数

412 本



1日の列車運行距離

地球約 **5** 周分



1日の列車運行距離の合計は約19万kmになります。


コンテナ個数

JR コンテナ **62,945** 個
 私有コンテナ **16,762** 個



1番長い貨物列車の輸送能力

10トントラック **65** 台分



1人の運転士で最大26両=約650トンの荷物を運ぶ効率的な輸送モードです。

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。(2021年度)

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。(2021年度)

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。(2021年度)

E & S(着発線荷役)方式の駅 (導入順)

- | | | |
|--------------|---------------|----------------|
| 1 新南陽駅 | 11 静岡貨物駅 | 21 土浦駅 |
| 2 岐阜貨物ターミナル駅 | 12 秋田貨物駅 | 22 北九州貨物ターミナル駅 |
| 3 釧路貨物駅 | 13 姫路貨物駅 | 23 熊本駅 |
| 4 八代駅 | 14 川崎貨物駅 | 24 高岡貨物駅 |
| 5 郡山貨物ターミナル駅 | 15 広島貨物ターミナル駅 | 25 金沢貨物ターミナル駅 |
| 6 新潟貨物ターミナル駅 | 16 南長岡駅 | 26 神戸貨物ターミナル駅 |
| 7 富山貨物駅 | 17 東室蘭駅 | 27 鳥栖貨物ターミナル駅 |
| 8 京都貨物駅 | 18 高松貨物ターミナル駅 | 28 吹田貨物ターミナル駅 |
| 9 岡山貨物ターミナル駅 | 19 八戸貨物駅 | 29 百済貨物ターミナル駅 |
| 10 苫小牧貨物駅 | 20 安治川口駅 | 30 横浜羽沢駅 |
| | | 31 南福井駅 |

E & S(着発線荷役)方式の駅とは? → [P.18](#)

駅別取扱量ベスト10 (2022年度)

コンテナ・1日平均		車扱・1日平均	
発着トン数(トン)		発着トン数(トン)	
1 東京貨物ターミナル駅	7,220	1 根岸駅	6,279
2 札幌貨物ターミナル駅	6,231	2 倉賀野駅	3,755
3 福岡貨物ターミナル駅	5,635	3 宇都宮貨物ターミナル駅	3,656
4 隅田川駅	3,257	4 四日市駅	3,345
5 名古屋貨物ターミナル駅	3,140	5 南松本駅	2,693
6 新座貨物ターミナル駅	2,360	6 郡山駅	1,882
7 北九州貨物ターミナル駅	2,324	7 八王子駅	1,770
8 越谷貨物ターミナル駅	2,270	8 坂城駅	1,179
9 仙台貨物ターミナル駅	2,269	9 塩浜駅	1,061
10 百済貨物ターミナル駅	2,220	10 竜王駅	1,020

駅面積ランキングベスト10

面積(m ²)	
1 東京貨物ターミナル駅	764,097
2 札幌貨物ターミナル駅	552,459
3 宇都宮貨物ターミナル駅	316,127
4 川崎貨物駅	309,785
5 吹田貨物ターミナル駅	288,533
6 福岡貨物ターミナル駅	251,589
7 帯広貨物駅	244,638
8 新潟貨物ターミナル駅	238,147
9 隅田川駅	224,612
10 郡山貨物ターミナル駅	218,452

事業紹介

JR貨物は、貨物鉄道輸送の強みを生かしてモーダルシフトの推進を行ってきました。その貨物鉄道事業に加え、1987年の会社発足以降着実に取り組んできた不動産事業も成長を遂げています。鉄道輸送を基軸とし、全国をつなぐ鉄道ネットワークの結節点となる貨物駅の機能に保管および荷役作業などの倉庫事業といった物流施設に関連するサービスを加え、お客様にとって最適な物流ソリューションをワンストップで提供する総合物流事業を推進します。



鉄道事業

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



不動産事業

JR貨物の不動産事業は、貨物鉄道輸送とのシナジー効果が期待できる物流施設のほかに、商業系、住宅系等の不動産賃貸事業が中心となっています。その他、分譲マンション事業、宅地造成分譲事業、駐車場事業を行っています。新しい分野にも積極的に取り組んでいます。



主な事業

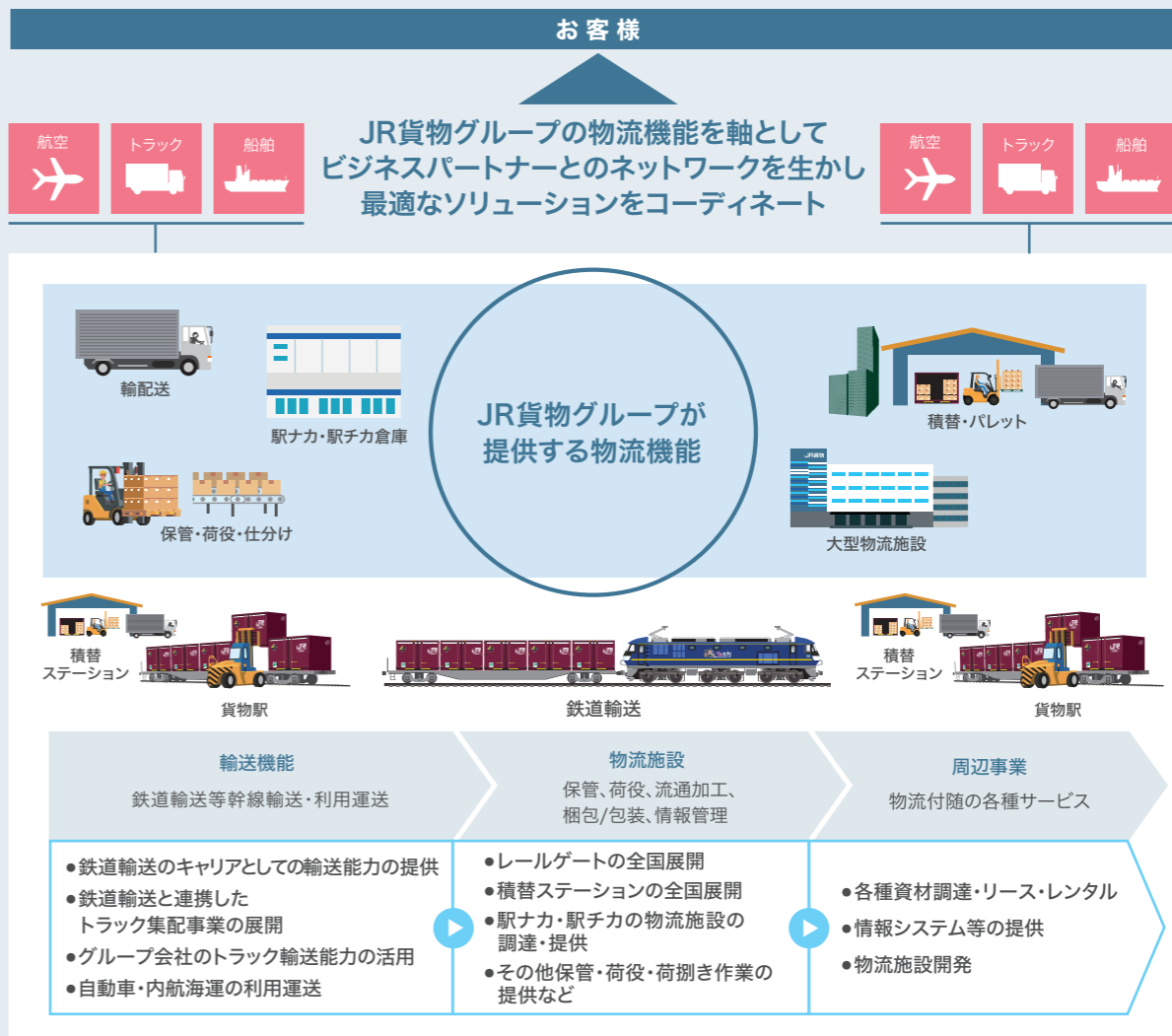
- 不動産賃貸事業
- 分譲マンション事業
- 宅地造成分譲事業
- 駐車場事業

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）



JR貨物グループ 長期ビジョン2030

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

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

2030年に目指す姿

総合物流事業の推進

全国をつなぐ幹線物流
鉄道ネットワークの強靱化

- 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

Vision 2030

JR貨物グループが社会に提供する4つの価値

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



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

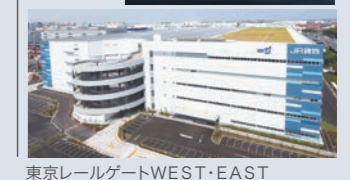
全国をつなぐ貨物鉄道輸送サービスの提供、地域に応じた不動産開発を推進し地域社会・経済の活性化に貢献

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

鉄道ネットワークと
貨物駅・物流機能



- 貨物列車運転線区
- レールゲート
- エフ・プラザ

長期ビジョン2030実現に向けた取り組み

JR貨物グループが社会に対して提供する4つの価値を生み出すために、レールゲートの全国展開をはじめとする総合物流事業の推進や、新技術の積極的な導入、新規事業への挑戦などの取り組み方針を定め、各施策を実行していきます。

全国にレールゲートネットワークを構築

「レールゲート」とは、JR貨物の駅ナカ・駅チカに立地し、お客様のさまざまなニーズにお応えできる汎用性の高いマルチテナント型物流施設の名称です。

JR貨物初のレールゲートである「東京レールゲートWEST」は、各種マテハン・定温設備・空調機等の設備設置が可能で、近年需要が高まるEC物流・定温物流・各種流通加工・クロスストック拠点としても対応可能な建物仕様であり、免震装置や非常用発電設備等のBCP対応機能も備えたモダリティの拠点となる先進的物流施設です。

また、その隣接地には、「東京レールゲートWEST」の約3.3倍の貸床面積を誇る「東京レールゲートEAST」が竣工、新たに冷蔵・冷凍設備用の床断熱設備（1F北側）を備え、貸付区画が最大34区画に分割可能である等、さらにお客様がご利用しやすい建物仕様となっています。

さらには、札幌貨物ターミナル駅構内に「DPL札幌レールゲート」が竣工、北海道内に位置することから雪や雨などの天候の影響を受けずに荷物の積み下ろしや通行ができるよう、屋内に車路やスロープ、トラックパースを設けるなど、施設内の作業効率を高める建物仕様となっています。

今後も全国の貨物鉄道ネットワーク主要駅にレールゲートの整備を予定しています。レールゲートが貨物鉄道輸送と他の輸送モードの結節点となり、JR貨物グループ各社が培ってきた力を結集してシームレスな物流を実現させ、お客様に魅力ある総合物流サービスを提案することにより、「JR貨物グループ長期ビジョン2030」に掲げる「物流生産性の向上」を実現してまいります。

東京レールゲートEAST

所在地	東京貨物ターミナル駅構内
施設形態	マルチテナント型物流施設
敷地面積	76,493.40㎡(23,139.25坪)
延床面積	174,404.85㎡(52,757.46坪)
賃床面積	147,014.49㎡(44,471.88坪)
構造・階層	鉄骨造(一部CFT造) 地上5階建て
BCP	免震構造・72時間対応非常用発電機・ 24時間有人管理
竣工	2022年7月



東京レールゲートWEST

所在地	東京貨物ターミナル駅構内
施設形態	マルチテナント型物流施設
敷地面積	41,802.80㎡(12,645.34坪)
延床面積	72,039.83㎡(21,792.04坪)
賃床面積	43,341.82㎡(13,110.88坪)
構造・階層	鉄筋コンクリート(PC)造・地上7階建て
BCP	免震構造・72時間対応非常用発電機・ 24時間有人管理
竣工	2020年2月



DPL札幌レールゲート

所在地	札幌貨物ターミナル駅構内
施設形態	マルチテナント型物流施設
敷地面積	50,348㎡(15,230坪)
延床面積	86,276㎡(26,098坪)
賃床面積	73,073㎡(22,104坪)
構造・階層	鉄筋コンクリート造 (一部鉄骨造、耐震構造)・地上3階建て
竣工	2022年5月



新技術の積極的な導入

10年後を見据え、物流をはじめとする産業構造の変化やJR貨物を取り巻く社会、経済の急速な変化に対応するため、また、JR貨物の業務やサービスを改革して会社の「あるべき姿」を実現するため、AI、IoTやビッグデータなどの新しい技術を業務に適用するための検討を行い、実現に向け計画を推進しています。

具体的には、貨物駅の省力化・効率的なオペレーションを目指し、駅構内トラックの自動運転、フォークリフトの運転操作支援および入換機関車の遠隔操作等の検討を進めるほか、次世代コンテナ車導入に向けた新たな緊締装置の検討・開発等に取り組んでいます。

この他、実用化されたものでは、トラックドライバーの作業の利便性向上を図るための「トラックドライバー用アプリ(T-DAP)」、リアルタイムに機関車の状態を監視する「リモートモニタリングサービス」のEH800形式電気機関車への導入、コンテナ車の手ブレーキの状態を遠隔で確認可能な「手ブレーキ検知システム」があります。

また、JR貨物では特許および実用新案等の知的財産の発明奨励のため職務発明に関する社内規程を定めており、知的財産権の保護についても積極的に取り組んでいます。現在、特許を9件保有し、出願中の特許が3件あります。



新規事業へのチャレンジ

外部環境が目まぐるしく変化中、今後もJR貨物グループが社会に貢献し必要とされ続けるため、会社の強みを生かしながら、社会課題解決型の新規事業に積極的に挑戦する必要があると考えています。

JR貨物グループが持つノウハウ、貨物鉄道輸送の全国ネットワークや輸送を休止した駅の未利用地の活用など、資産の活用および社員のモチベーション向上を期待できるような「新規事業」の具体的な検討を行いました。

その結果、「JR貨物グループ長期ビジョン2030」に掲げたJR貨物グループが社会に提供する4つの価値の提供につながる「再生可能エネルギーの普及拡大」「災害対応・復興支援」「食の安定供給」などの分野に取り組むこととしまし

た。中でも日本の農業については、猛暑や豪雨などの気候変動・自然災害により農作物の収量が不安定になり、農業の就業人口はこの20年で半減し高齢化も進むなど、大きな問題を抱えています。

JR貨物では、天候に左右されず安定した生産が可能で、衛生的で栄養価の高い野菜を栽培できる人工光型の植物工場事業に参入すべく、2021年9月に「山村JR貨物きらベジステーション株式会社」を日本山村硝子株式会社との合併会社として設立し、福井県大飯郡おおい町の工場が2023年4月に稼働開始しました。この植物工場事業により、食の安定供給を図り、地域の活性化の実現、SDGsの観点での持続的な社会価値の提供を図っていきます。



鉄道コンテナ輸送のメリット

近年、環境問題や労働力不足の対応として、鉄道へのモーダルシフトが注目されています。鉄道コンテナ輸送はさまざまなメリットを提供いたします。

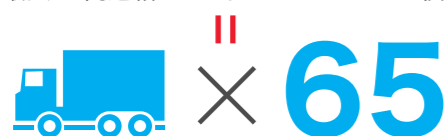


大量輸送を可能とし効率性が高い

一般的な大型トラックが輸送できるのは10トン程度であるのに対し、貨物列車は最大26両編成で650トンの輸送が可能です。1人の運転士がトラック65台分の荷物を運びます。

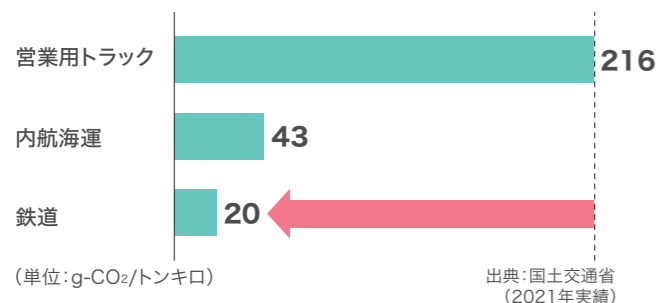


最大26両連結 12フィートコンテナ130個



グリーン社会の実現に貢献する

貨物鉄道輸送の地球温暖化の原因となるCO₂排出原単位は、営業用トラックと比べて約11分の1、船舶の約2分の1となっており、圧倒的に環境特性に優れた輸送モードです。物流に鉄道をご利用いただくことでグリーン社会の実現に貢献できます。



中・長距離輸送でコストメリット

大量輸送が可能なコンテナ輸送は、トラックと比較して輸送効率が高いため、長距離になるほど輸送コストを低減できます。



凡例

- ★ トップリフター配置駅
- その他のコンテナ取扱駅
- ▲ オフレールステーション(ORS)・新営業所(新営)
※トラック便により、拠点駅とを効率的に結ぶコンテナ駅
- 取扱いが専用線等のみの駅
- その他のコンテナ取扱拠点

※(夕)は貨物ターミナル駅の略称です。



全国を結ぶネットワーク

全国に張り巡らされた約8,000kmの鉄道網と国内約140箇所のコンテナ取扱駅・オフレールステーション(ORS)等を結ぶネットワークにより、お客様の荷物を時間通り正確にお届けします。

時間に正確、安全でスピーディ

すべての貨物列車は、24時間体制の運行管理が行われており、線路上をダイヤ通りに運行。お客様の貨物を、確実に、スピーディにお届けします。



積替施設

一部の駅では、駅構内にトラックからコンテナへ貨物を積み替える施設を設けており、バンニング・デバンニングができます。

片道でもご利用可能

12フィートコンテナはいつでもどこでも片道のみでのご利用が可能です。



BCP(事業継続計画)にも有効

トラック輸送や船舶輸送のほかに、貨物鉄道輸送を併用することがBCPにも有効です。JR貨物は、お客様の事業継続を物流面でサポートします。

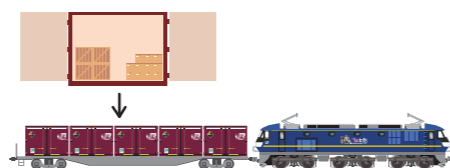
鉄道コンテナ輸送サービス

JR貨物は鉄道で“モノ”を運ぶ物流会社です。その貨物鉄道輸送の9割は「コンテナ輸送」です。



コンテナ輸送とは？

コンテナという箱に“モノ”=お客様の荷物を入れ、貨車に載せて運びます。1両の貨車に12フィートコンテナを5個積載できます。



コンテナ輸送の仕組み

コンテナ輸送は、鉄道用コンテナを使ったドアツードアの一貫輸送サービスです。集荷先から発駅(発貨物駅)までと着駅(着貨物駅)から配達先までの両端の区間は鉄道利用運送事業者によるトラック輸送、発駅から着駅

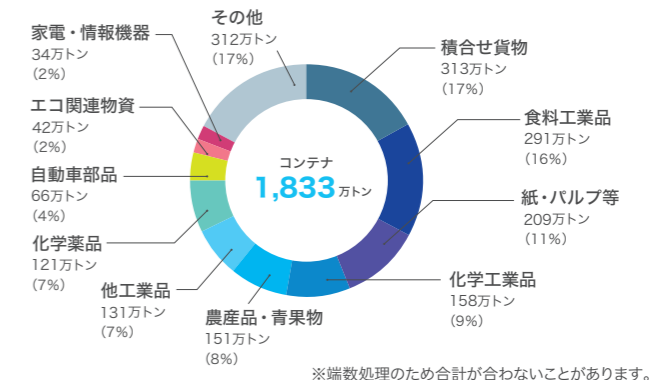
までの幹線区間はJR貨物の高速コンテナ列車による鉄道輸送が連携し、スピーディかつ安全・確実にお届けします。発駅の鉄道利用運送事業者への簡単なお申し込みで、全国各地どこへでも輸送ができる点も魅力です。

コンテナ輸送サービス



コンテナ輸送量の品目別内訳 (2022年度)

野菜や果物、宅配便や雑誌、自動車部品から化学薬品等、身近にあるもの、普段なにげなく使用するものをたくさん運んでいます。



TOPICS

コンテナ紹介

コンテナ輸送はあらゆる荷物の輸送に対応しており、さまざまな機能を持ったコンテナをご用意しています。特殊な機能を持ったコンテナのリースやレンタル、さらにお客様の荷物の形状や荷役方法等に合わせたコンテナをオーダーメイドで製作することも可能です。



JR貨物20D形式12フィート汎用コンテナ

代表的な12フィートタイプのコンテナで内部には壁や開戸内面に内張板を取付け、ラッシングフックを装備しています。



JR貨物49A形式31フィートウィングコンテナ

大型トラックと同等の容積なので鉄道へのモーダルシフトに適しています。



ISO規格タンクコンテナ

ISO規格タンクコンテナは、鉄道のほか、陸上・海上ともに汎用性があり、複合一貫輸送に適しています。



温度管理コンテナ

コンテナ庫内を一定の温度に保つことができるため、厳格な温度管理が求められる輸送に適しています。

国際複合輸送サービス

JR貨物では3種類の国際複合輸送サービスを提供しています。

国際フェリー・RORO一貫輸送サービス

“エア(航空便)より安く船より速い”「国際フェリー・RORO一貫輸送サービス」を展開しています。鉄道と日韓・日中間を運航する高速RORO船やフェリーと連携したシームレスな複合一貫輸送をしています。韓国(釜山港)と東京を最短3日で、中国(太倉港)と東京を最短4日で結んでいます。

ダイレクト輸送サービス

主要港から内陸地域へISO規格国際海上コンテナをそのまま鉄道で輸送します。JR貨物では20フィートおよび40フィートの海上コンテナ輸送が可能な区間を拡大していきます。東京・盛岡間では背高コンテナ輸送にも対応しています。

クロスドックサービス

貨物駅構内の積替施設でISO規格国際海上コンテナと12フィートコンテナの荷物の積替えを行い、全国のコンテナ取扱駅と世界各国をつなげる輸送サービスを提供しています。

暮らしを支える

貨物鉄道輸送で運んでいるものは、身近にたくさんあります。



紙製品・工業製品

大量かつ安定した輸送が可能な貨物鉄道輸送で、全国各地の製紙工場から出荷される紙製品を大都市に送り届けています。その他、家電製品や自動車部品、化学製品等、生活に必要なさまざまな物資を輸送しています。



エコ関連物資

資源の少ない日本では、廃棄物や焼却灰を資源として有効活用する取り組みが進められています。JR貨物では、コンテナの位置をリアルタイムに管理する等、トレーサビリティに優れた貨物鉄道輸送によって、焼却灰・汚泥や、水銀含有廃棄物、廃PCB機器等のさまざまな廃棄物（エコ関連物資）を全国各地の資源化施設まで安全・確実にお届けします。



農産品・食料品

コンテナ輸送の全国ネットワークを生かして、各地で多くの農産品や食料品を運んでいます。特に北海道から道外に向けて発送される主要農産品の鉄道シェアはタマネギが約6割、馬鈴薯が約4割と大変高く、国内各地への食料品の安定供給に不可欠なライフラインとなっています。



積合せ貨物（宅配便）

定時性やリードタイムが評価され、中長距離を中心に宅配便、郵便、積合せ貨物等の輸送で鉄道が利用されています。大手事業者によるブロックトレインが運行される等、輸送量は年々増えており、コンテナ輸送の17%を占めています。

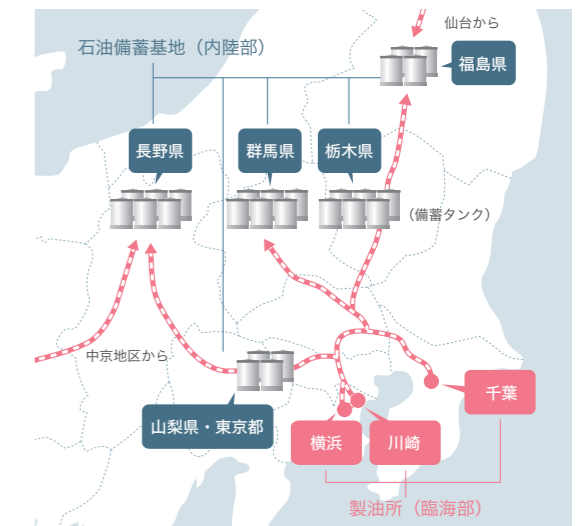


石油輸送（ガソリン・灯油・軽油・重油等）

車扱輸送の中でも石油輸送は「地域のライフライン」を支えるインフラとして、大変重要な役割を果たしています。関東圏では、臨海部の製油所から100～200km離れた内陸部の備蓄基地に向けて、毎日約30本の列車を安全かつ安定的に運転しています。この結果、内陸部の各県向けについては鉄道輸送が70～90%のシェアとなっています。



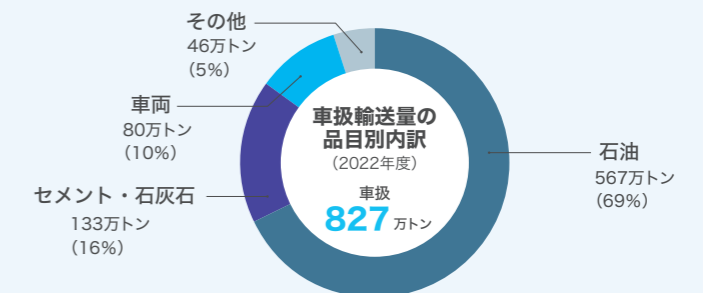
内陸地域の生活を支える石油輸送



TOPICS

車扱輸送

石油やセメント、石灰石、さらにはレール等を専用貨車で輸送します。貨物鉄道輸送の定型、大量輸送の特性を生かし、経済・産業活動に貢献しています。



お客様のニーズにお応えするために

お客様の荷物を確実に早くお届けするため、JR貨物ではさまざまな工夫を行っています。



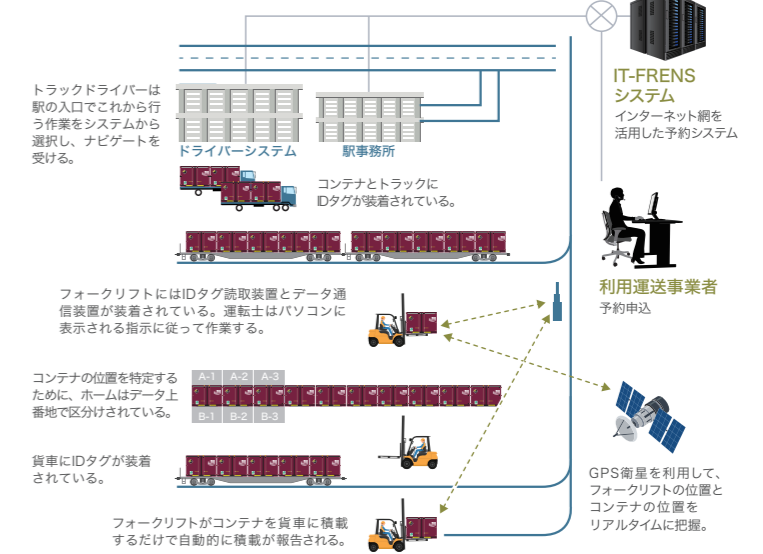
IT-FRENS&TRACEシステム

FRENS=FREight information Network System
TRACE=Truck and RAIlway Combinative Efficient-system

IT-FRENSシステムとは、インターネットを利用した貨物列車の輸送枠予約システムです。鉄道利用運送事業者の予約にかかる作業を軽減し、また、列車予約を自動調整する機能により効率的な輸送枠の確保をサポートしています。

TRACEシステムは、GPSとRFIDタグを利用した貨物駅構内におけるコンテナの位置を管理するシステムです。コンテナ取扱駅に導入されており、このシステムにより、コンテナ位置把握が数十センチの精度で可能となり、荷役作業時間の短縮とお客様からお預かりした荷物の追跡情報の正確性を高めています。

システム全体概要図

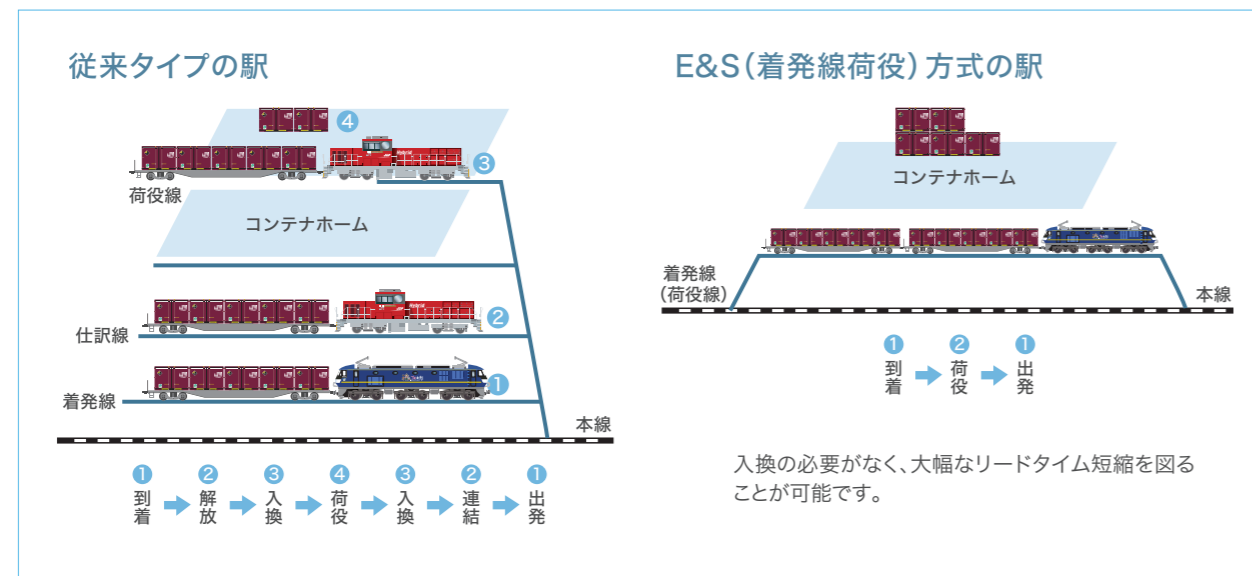


E&S(着発線荷役)方式

E&S=Effective & Speedy Container Handling System

コンテナを本線上の列車から荷役することを「E&S(着発線荷役)方式」といいます。従来は駅構内での複雑な入換作業が必要でしたが、E&S方式では着発線上に荷役ホームがあるため、列車が駅に到着した直後にコンテナ積卸し作業を行い、そのまま出発できます。

現在、この方式の駅は全国に31駅あり、大幅なリードタイム短縮とコスト削減が図れることから、今後も積極的に導入していきます。



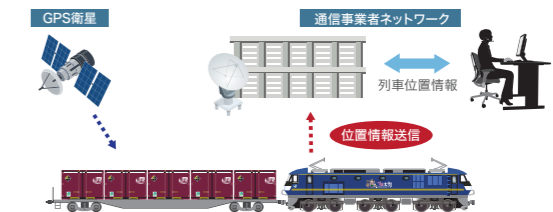
PRANETS

PRANETS= Positioning system for RAil NETWORK and Safety operating

PRANETSとは、運転士のヒューマンエラー防止を目的とし、GPSを利用して列車の走行位置を特定して運転士に情報提供を行う運転支援システムです。また、そこから得られた列車位置情報はIT-FRENSを介してリアルタイムに把握され、災害・事故等による列車遅延への迅速な対応が可能となります。

列車位置情報把握機能

「コンテナ位置」「列車遅れ」等の情報をリアルタイムに提供しています。



TOPICS

コンテナ輸送品質向上キャンペーン

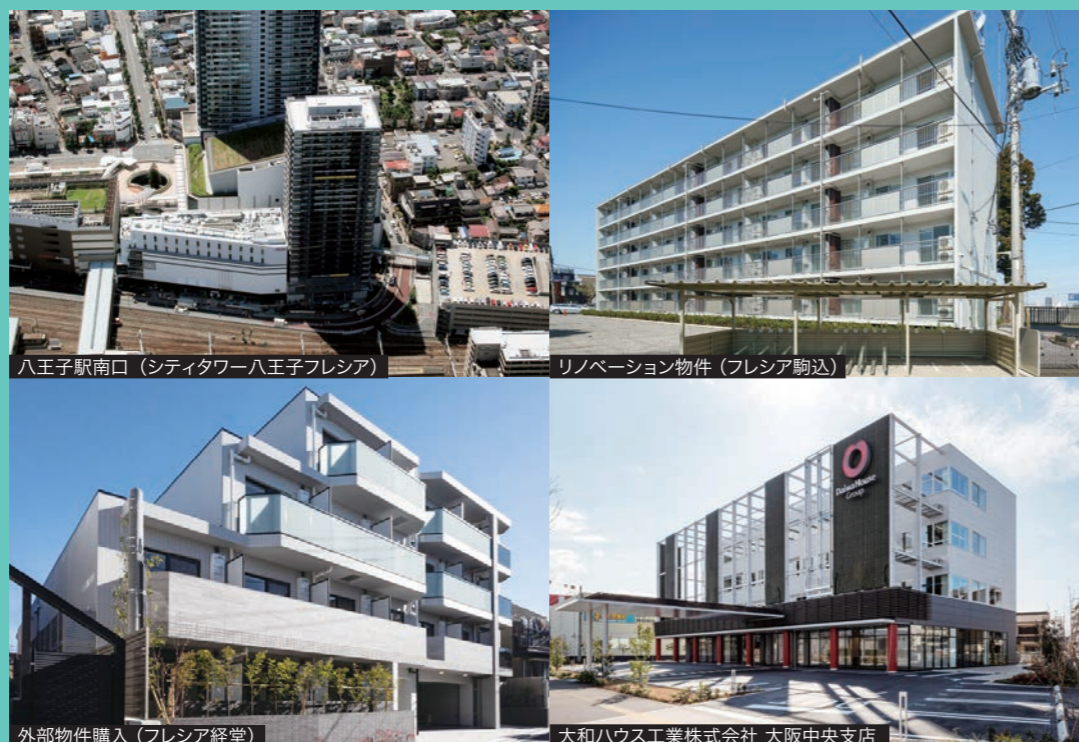
コンテナ積卸し作業の伴う鉄道コンテナ輸送を安心してご利用いただくために、関係各社が一体となって、品質向上を目的としたキャンペーンを全国で展開しています。フォークリフトオペレータの技術レベルや意識向上を図る全国荷役作業競技会の開催や映像による視聴講習の実施、コンテナホームの補修整備、鉄道利用運送事業者への養生資材購入支援に取り組んでいます。

代替輸送の実施

JR貨物では自然災害等の影響により、貨物列車の運行が不可能となった場合でも、鉄道利用運送事業者と連携し、トラックによる代行輸送を実施いたします。また、長期間線路が不通になる場合は、不通区間を迂回する列車を臨時に運転する等輸送ルートを確認します。

不動産事業

貨物鉄道輸送とのシナジー効果が期待できる物流施設のほかに、商業系、住宅系等の不動産賃貸事業を中心に、新しい分野にも積極的に取り組んでいます。



八王子駅南口（シティタワー八王子フレシア）

リノベーション物件（フレシア駒込）

外部物件購入（フレシア経堂）

大和ハウス工業株式会社 大阪中央支店

事業開発本部では、これまで、鉄道用地から開発用地への転換・高度利用を図り、戦略的に開発用地を生み出し、主要駅に展開する物流施設「エフ・プラザ」シリーズや旧飯田町駅跡地に建設したオフィス・商業施設「アイガーデンエア」や旧小名木川駅跡地に建設した商業施設「アリオ北砂」などの物件を全国各地に建設し、自社用地の付加価値向上を促進してまいりました。

近年では、役割を終えた社宅のリノベーションや社宅跡地の活用による収益化、賃貸事業拡大へ向けた外部不動産の購入による賃貸住宅事業のノウハウ取得や既存物件の市場価値維持のための計画的なメンテナンスの実施、加えてグループ会社と一体となった事業運営の推進により、JR貨物グループの不動産事業のさらなる拡大を進めています。

「エフ・プラザ」

物流の荷捌・流通加工・積替え等総合的な物流機能を持つ大規模複合物流施設が「エフ・プラザ」シリーズです。このシリーズでは、お客様の希望する施設を建設し、お貸しするというオーダーメイドの形態をとっており、札幌貨物ターミナル駅、東京貨物ターミナル駅、京都貨物駅等、全国6箇所17棟を展開しています。



「アイガーデンエア」

所有する土地のスケールメリットを生かす事業として、東京都千代田区飯田橋（旧飯田町駅跡地）に建設したオフィス・商業施設が「アイガーデンエア」です。その中で、JR貨物が賃貸目的で建設したのが超高層オフィスビル「ガーデン エア タワー」と緑豊かな商業施設「アイガーデンテラス」です。



アイガーデンエア

「アリオ北砂」

東京の下町である江東区砂町（旧小名木川駅跡地）の立地条件を生かして開設された、面積約12万㎡に及ぶ大型商業施設です。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をはじめ、防災トイレ等の機能も備え、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です。



アリオ北砂

住宅事業

賃貸マンションや単身赴任用マンション、分譲マンションの建設の他、リノベーション事業や戸建住宅向けの宅地造成分譲事業等を展開しています。



シティテラス新小岩

駐車場事業

貨物駅構内で鉄道利用運送事業者の皆さまにご利用いただいているほか、当社が全国に保有する土地を有効活用すべく「駐太郎」のブランド名にて積極的に駐車場事業を展開しています。



八王子駅南口立体駐車場



安全の確立への取り組み

鉄道事業者にとって最大の使命である「安全の確立」に向けて、安全基本方針を定め、各種の安全対策を進めるとともに、安全最優先の職場風土の確立に取り組んでいます。



各種の安全対策

自動列車停止装置(ATS-PF)

従来のATSの機能に加え、信号機の表示や、曲線、分岐器等において、その制限速度(速度パターン)に対する列車の速度を常にチェックし、制限速度を超えた場合は自動的に非常ブレーキを作動させる装置です。



運転支援システム(PRANETS)

ヒューマンエラー防止のために、運転士に対して徐行区間接近時の予告や制限速度注意喚起等の運転支援を行うシステムです。貨物列車の現在位置を把握するための位置情報送信も行っています。



JR貨物グループにおける安全の価値観

安全の理念

鉄道事業者にとって、安全の確保は事業運営の根幹であり、最も優先すべき重要な事柄です。安全を確保することにより、お客様の荷物を安全に目的地へお届けすることができ、お客様からも信頼され、安心してご利用いただくことで、将来にわたって継続して事業を営むことができるという考えから、「安全は、鉄道事業の存立基盤である」を「安全の理念」として位置付けています。

安全の定義

旅客、公衆、社員等(JR貨物グループの社員をはじめ、貨物鉄道輸送に携わる人を含む)の人命については、他の何よりも優先して守るべきものであるという考えから、「安全は人命を守ること」を「安全の定義」として位置付けています。

安全目標

安全目標は、「鉄道安全」として、旅客・公衆の人命を守り、鉄道輸送の安全を確保すること、「労働安全」として、社員等の人命を守ることが掲げられています。特に、鉄道安全の面では、JR貨物グループにおいて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目標としています。

安全行動指針

現場、支社、本社の社員一人ひとりが、自らの仕事を通じて安全を確保する主役であり、安全行動の積み重ねにより貨物列車が日々安全に運行されるという考えから、「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」を行動指針として取り組んでいます。

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。

設備のメンテナンスと改良

車両

貨物列車のけん引や貨車の入換に使う機関車、荷物を積載する貨車等の鉄道車両を定期的あるいは臨時に検査、修繕し、車両を安全に使用できるように車両品質を保持しています。



設備保全

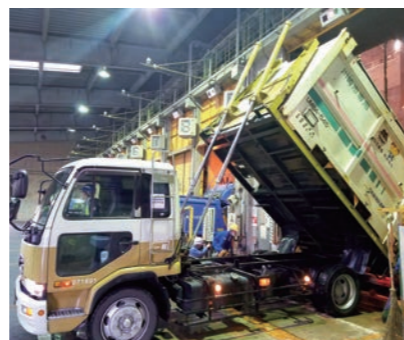
軌道、土木構造物、機械設備、建築設備、信号、電力などの多岐にわたる施設の点検・整備をたゆみなく行っています。同時に、木まくらぎから鉄まくらぎ等への取替え、軌道検測装置の開発、また、保守業務データのシステム化、貨物駅構内設備の大規模改良工事等、列車の安全確保を支える取り組みを継続しています。





国内外における社会貢献

災害発生時の緊急支援物資輸送や災害廃棄物輸送などを可能な限り迅速に行い復興支援に向けて協力しています。また、これまで培ってきたJR貨物の技術等を生かし、海外の貨物鉄道事業支援に取り組んでいます。



教育・訓練・福利厚生

「企業理念を具現化する企業人の育成」と「会社の持つ社会的使命と責任を理解し、会社の発展と自らの成長を目指す社員となる」ことを目的として、さまざまな教育・訓練を実施しています。



災害時の支援

2011年3月の東日本大震災では、ガソリンや暖房用灯油などが不足する深刻な事態に陥りました。政府の強い要請もあり、東日本旅客鉄道株式会社やJX日鉱日石エネルギー株式会社（現ENEOS株式会社）等の協力を得て、普段は運行していない日本海縦貫線や磐越西線を迂回するルートで緊急石油輸送を実施しました。

また、2018年の「平成30年7月豪雨」では、山陽線が100日間不通となりましたが、トラック・船舶による代行輸送のほか、西日本旅客鉄道株式会社の協力により、山陰線ルートによる迂回運転を実施し、輸送ルートを確認しました。2016年4月の熊本地震、2018年9月の北海道胆振東部地震では臨時列車の運転を行い、災害支援物資も輸送しております。

JR貨物は、こうした災害時の要請等に可能な限り迅速に対応し、被災地の一刻も早い復興に尽力します。

災害廃棄物輸送

災害時に大量に発生した廃棄物を、被災地から受け入れの自治体処理場まで輸送する災害廃棄物輸送を行っています。

2019年の「令和元年東日本台風」により、宮城県大崎市と丸森町で発生した災害廃棄物を東京都の清掃工場および横浜市の処理工場で受け入れるにあたって、仙台貨物ターミナル駅（宮城県仙台市）～隅田川駅（東京都荒川区）および横浜羽沢駅（神奈川県横浜市）間で合計約6,100トンの災害廃棄物の輸送を行いました。

海外への事業展開・技術支援等の取り組み

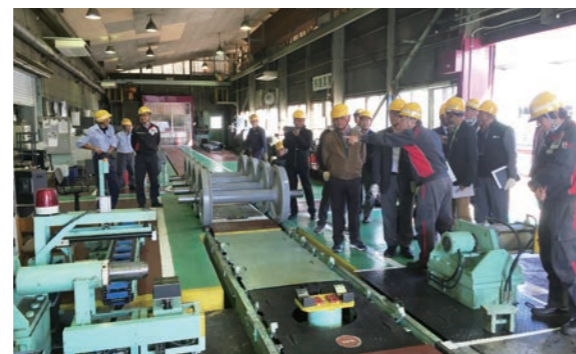
海外事業部では、海外における貨物鉄道事業の実施検討を中心に、海外調査への参加、技術支援並びに海外からの視察・研修への対応を行っています。

海外における貨物鉄道事業の実施検討では、タイを中心に貨物鉄道事業の実施に向けた調査を行っています。

2021年には初の海外拠点となるバンコク駐在員事務所を設置し、タイにおいて危険品鉄道輸送の事業化に向けた検討を進めており、輸送の実現に向けて、危険品コンテナを鉄道で輸送可能とする法制度策定のためのタイ政府内委員会にJR貨物は日本での豊富な経験に基づきオブザーバーとして参加し、委員会およびトライアル輸送を支援しています。

これらのタイでの活動が認められ2023年には現地企業と協力覚書を締結しました。

また、海外からの視察・研修への対応では、日本の貨物鉄道輸送の優れた技術やノウハウを知るため、開発途上国を中心に海外の鉄道事業者や政府機関等からJR貨物の貨物駅、機関区、車両所および中央研修センター等への視察要請が多く寄せられ、それらに対応しています。



広島車両所での研修

社員教育・研修

全国統一のカリキュラムによる階層別研修を実施しており、管理者・中堅社員・新入社員など、各階層に応じた「役割」「知識やスキルの習得」に向けた教育、人材育成等を行っています。このほか、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集合形式のほか、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。

ダイバーシティの推進

価値観の多様化が進む現代社会において、その変化に対応し持続的に発展できる企業を目指して、ダイバーシティの推進に取り組んでいます。

女性活躍の推進や障がい者の積極的な雇用、育児や介護による離職を防ぐための制度策定等、さまざまなバックグラウンドを持った社員がそれぞれのフィールドで活躍できる組織を目指しています。

また例年、ダイバーシティの理解の深化や意識の醸成、女性社員のキャリア意識やモチベーションアップ、女性社員同士の交流などを目的としたイベント（女性活躍推進ミーティング・キャラバン等）を開催しています。

運転士養成

中央研修センター内には、国土交通大臣から指定された「動力車操縦者養成所」があります。ここでは全国から運転士になるための社員が集められ、列車の運転に必要な国家資格「動力車操縦者運転免許」を取得するため学科・技能講習を約1年間かけて行います。学科・技能試験を受験して合格すると、運転免許が交付され、初めて運転士になることができます。

福利厚生

社員や家族の健康や生活基盤の向上のため、法律で定められた福利厚生制度（法定福利厚生）のほかに、独自の福利厚生制度（法定外福利厚生）を設けています。社宅・寮、「住宅補助金」などの住まいに関する制度や、社員それぞれの嗜好やライフスタイルに合わせて選択して利用できる、「カフェテリアプラン」を導入しています。

また、2020年度からは「確定拠出年金制度（企業型DC）」を導入し、これから人生100年時代を迎えるにあたり、社員の資産形成の支援もしています。



環境

「モーダルシフトの担い手」として、お客様の物流における環境負荷低減と効率化のニーズに応えます。



コンプライアンス・リスク管理

適法で透明性の高い企業活動を行うためにコンプライアンス推進の取り組みを実践するとともに、鉄道輸送の安全の確保にとどまらない多様なリスクを継続的に把握・管理し、企業価値を高めていきます。



環境負荷の小さい機関車

輸送力を増強しつつ環境負荷を低減するため、新形式機関車の導入を進めています。近年は、貨物駅構内での入換作業にハイブリッド機関車(HD300形式)を導入し、燃料使用量の縮減および騒音の低減を図っています。また、交流回生ブレーキを採用したEF510形式300番代を新たに開発し、消費電力量の削減に取り組んでいます。

フォークリフトの省エネ化

コンテナ荷役作業に使用するフォークリフトは、2022年4月からCO₂排出量が削減できる第4次排出ガス規制対応車(2014年度基準)を順次導入しています。これにより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。

エコレールマーク事業への協賛

「エコレールマーク事業」は、国土交通省と公益社団法人鉄道貨物協会によって2005年にスタートしました。一定の割合あるいは数量で貨物鉄道輸送を利用していることを示す認証マークを商品やカタログ等に表示し、「物流の見える化」により認知度向上を図る取り組みです。JR貨物は鉄道貨物協会と一体になって普及に努めるとともに、お客様のESG経営への一助となるよう、マーク取得に向けたサポートを行います。

共同物流やブロックトレインの進展

環境意識の高まり、構造的な長距離ドライバー不足、都市部の交通事情等を背景に、鉄道の輸送品質、定時性への評価が高まっています。

お客様の物流改善の取組みとして、複数企業が共同で鉄道コンテナ輸送を活用する動きが広がっています。また、お客様や鉄道利用運送事業者による往復貸切列車「ブロックトレイン」も多くのご要望をいただいています。

駅構内照明の省エネ化

貨物駅構内では、夜間の駅作業に必要な投光器等の照明設備を多数設置しています。その多くは水銀灯照明を使用していましたが、今後は消費電力が少なく長寿命のLED照明の導入を推進し、2031年度までに水銀灯の使用を廃止します。



コーポレート・ガバナンス

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

コーポレート・ガバナンス充実の一環として社外取締役、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。

また、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、JR貨物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、体制を整備しています。

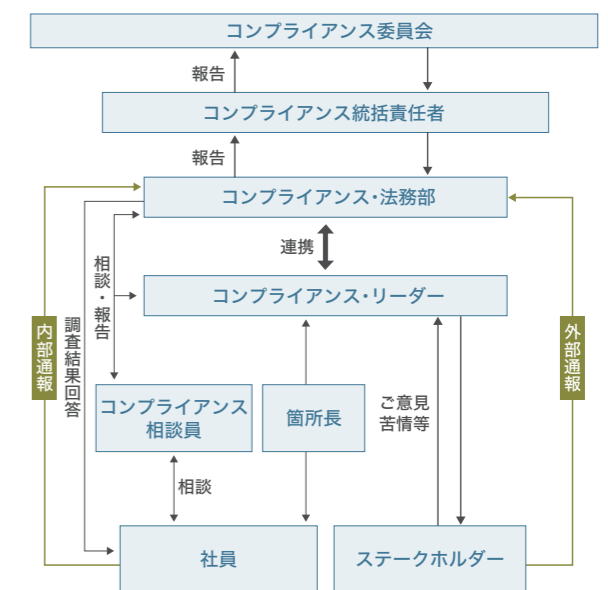
リスク管理

グループ会社を含む事業リスク全般に関してリスク管理委員会で審議し、リスクを全体として把握し、経営の意思と各部署での対応を結び付けています。具体的には、リスクの外部要因と内部要因に分けた枠組みを用意し、多面的にリスクを把握できるよう努めます。個別リスクについては、経営への影響と発生可能性の2つの尺度で評価し、経営目標に対する重要性和対応方針を決定し、対策を具体化し実行します。その上で定期的に振り返りと再評価を行い、次の行動につなげるPDCAを回します。

コンプライアンス

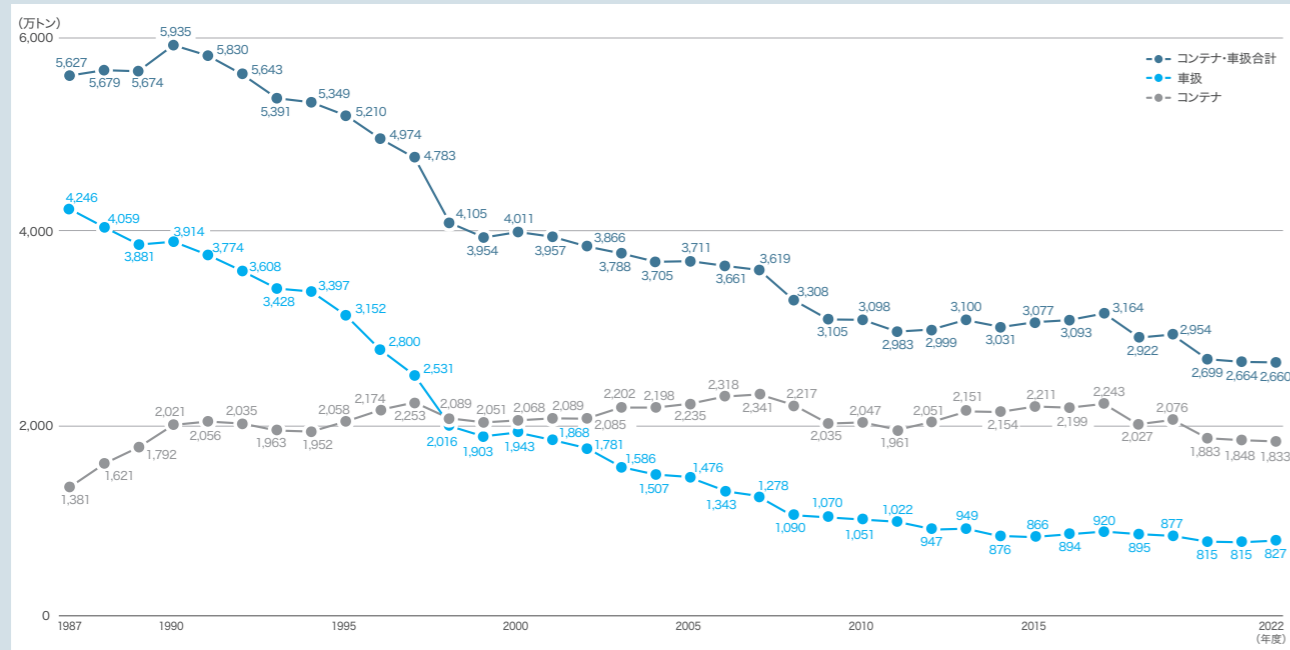
コンプライアンス統括責任者を社長とし、コンプライアンス推進のための専任組織としてコンプライアンス・法務部を設置しています。併せて、コンプライアンス委員会を設置して、各種施策の推進、コンプライアンス違反事象への対応等を審議しています。また、法令違反行為やセクハラ、パワハラ等の問題にいち早く対応するため内部・外部通報窓口を設置しています。万一、コンプライアンス違反事象が発生した際は、これらの体制により原因究明にあたり、再発防止に努めます。

コンプライアンス推進体制



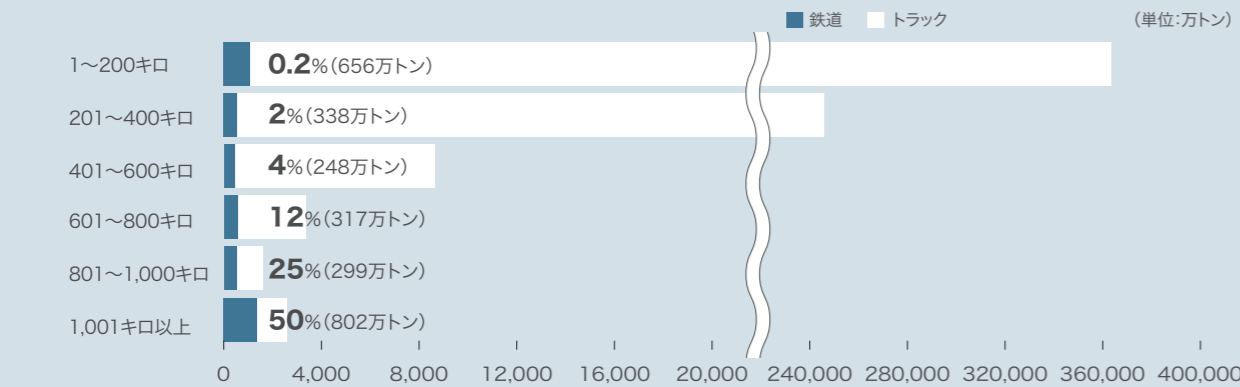
参考データ

輸送量の推移

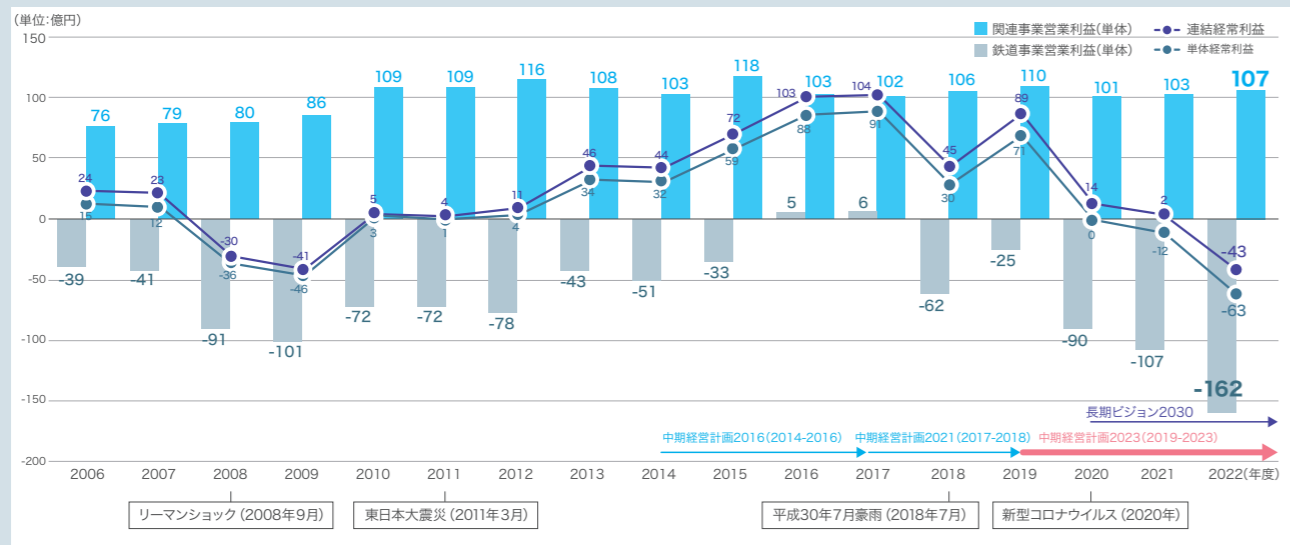


陸上貨物輸送の距離帯別シェア(2021年度)

鉄道は601キロ以上の輸送について10%を超えるシェアを占め、1,001キロ以上の輸送においては50%以上のシェアを占めています。



営業利益・経常利益の推移



事業線区、区間、営業キロ

第二種鉄道事業許可区間

(2023年4月1日現在)

線区名	区間	キロ
IRいしかわ鉄道線	金沢~俱利伽羅	17.8
あいの風とやま鉄道線	俱利伽羅~市振	100.1
青い森鉄道線	八戸~青森 他	121.9
いわて銀河鉄道線	盛岡~目時	82.0
赤穂線	相生~東岡山	57.4
飯田線	豊橋~豊川、元善光寺~辰野	70.6
石巻線	小牛田~石巻	27.9
伊東線	熱海~伊東	16.9
羽越線	新津~秋田	271.7
宇野線	岡山~茶屋町	14.9
日本海ひすいライン	市振~直江津	59.3
妙高はなまライン	妙高高原~直江津	37.7
奥羽線	横手~秋田~青森 他	261.0
青梅線	立川~拝島	6.9
大阪環状線	福島~西九条	2.6
おおさか東線	放出~正覚寺信号場 他	15.4
海峽線	木古内~中小国	87.8
鹿児島線	門司港~八代 他	281.6
鹿島線	香取~鹿島サッカースタジアム	17.4
片町線	徳庵~放出	7.0
関西線	名古屋~亀山	59.9
北上線	北上~横手	61.1
京葉線	蘇我~西船橋	22.4
湖西線	近江塩津~山科	74.1
御殿場線	国府津~沼津	60.2
相模線	茅ヶ崎~厚木	14.2
桜島線	西九条~安治川口	2.4
山陽線	神戸~北九州貨物ターミナル	534.4
しなの鉄道線	西上田~篠ノ井	20.7
しなの鉄道しなの線	長野~妙高高原	37.3
篠ノ井線	篠ノ井~塩尻	66.7
上越線	高崎~宮内	162.6
常磐線	三河島~岩沼 他	349.8

線区名	区間	キロ
信越線	高崎~安中 他	156.7
石勝線	南千歳~上落合信号場	108.3
石北線	新旭川~北見	181.0
仙石線	陸前山下~石巻	1.4
総武線	新小岩信号場~佐倉 他	60.8
宗谷線	旭川~名寄	76.2
外房線	千葉~蘇我	3.8
高崎線	大宮~高崎	74.7
高山線	猪谷~富山	36.6
武豊線	大府~東成岩	16.3
千歳線	沼ノ端~白石	56.6
中央線	新宿~塩尻~名古屋 他	414.3
津軽線	中小国~青森	31.4
鶴見線	浅野~扇町 他	5.9
東海道線	品川~神戸 他	654.3
東北線	田端信号場~盛岡 他	534.8
道南いさりび鉄道線	函館貨物~木古内	37.8
長崎線	鳥栖~鍋島	28.0
西名古屋港線	名古屋~名古屋貨物ターミナル	5.1
成田線	佐倉~香取	43.6
南武線	尻手~立川 他	39.4
日豊線	小倉~佐土原	326.7

線区名	区間	キロ
根岸線	桜木町~大船	20.1
根室線	滝川~富良野 他	268.2
白新線	上沼垂信号場~新発田	25.4
伯備線	倉敷~伯耆大山	138.4
函館線	函館貨物~長万部 他	279.1
八戸線	八戸~本八戸	5.5
磐越西線	郡山~新津	175.6
肥後おれんじ鉄道線	八代~川内	116.9
氷見線	高岡~伏木	7.3
北陸線	金沢~米原	176.6
本四備讃線	茶屋町~宇多津	31.0
水戸線	小山~友部	50.2
武蔵野線	鶴見~西船橋 他	117.1
室蘭線	長万部~岩見沢	211.0
山手線	品川~新宿~田端	20.6
横須賀線	大船~逗子	8.4
横浜線	長津田~八王子	24.7
予讃線	高松~松山貨物	200.3
合計	73 線区	7793.8

第一種鉄道事業許可区間

(2023年4月1日現在)

線区名	区間	キロ
羽越線	酒田~酒田港	2.7
奥羽線	土崎~秋田港	1.8
鹿児島線	香椎~福岡貨物ターミナル	3.7
関西線	四日市~塩浜	3.3
関西線	平野~百済貨物ターミナル	1.4
信越線	上沼垂信号場~東新潟港	3.8
新湊線	能町~高岡貨物	1.9
仙石線	陸前山下~石巻港	1.8
東海道線	山王信号場~名古屋港	6.2
東海道線	吹田貨物ターミナル~大阪貨物ターミナル	8.7
合計	8 線区	35.3

財務情報

連結貸借対照表

(2023年3月31日現在)
(単位: 百万円)

科目	金額
(資産の部)	
流動資産	63,473
現金及び預金	24,400
受取手形及び売掛金	8,873
未収運賃	8,457
たな卸資産	5,374
未収入金	6,403
未収消費税等	74
その他	9,901
貸倒引当金	△ 12
固定資産	373,437
有形固定資産	338,570
建物及び構築物 (純額)	167,580
機械装置及び運搬具 (純額)	114,932
土地	37,884
建設仮勘定	6,533
その他 (純額)	11,638
無形固定資産	3,955
投資その他の資産	30,911
投資有価証券	15,203
繰延税金資産	8,591
その他	7,181
貸倒引当金	△ 65
資産合計	436,910

科目	金額
(負債の部)	
流動負債	70,592
支払手形及び買掛金	1,775
短期借入金	670
1年内返済予定の長期借入金	10,965
未払金	27,252
未払法人税等	737
未払消費税等	837
前受金	13,831
賞与引当金	4,575
環境対策引当金	166
その他	9,780
固定負債	270,226
社債	20,000
長期借入金	177,363
退職給付に係る負債	37,960
役員退職慰労引当金	753
環境対策引当金	19
預り保証金	27,834
その他	6,295
負債合計	340,818
(純資産の部)	
株主資本	86,049
資本金	19,000
資本剰余金	16,651
利益剰余金	50,397
その他の包括利益累計額	4,564
その他有価証券評価差額金	772
退職給付に係る調整累計額	3,792
非支配株主持分	5,477
純資産合計	96,091
負債及び純資産合計	436,910

(注) 記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しております。

連結損益計算書

(2022年4月1日~2023年3月31日)
(単位: 百万円)

科目	金額
営業収益	187,685
営業費	191,330
運輸業等営業費及び売上原価	175,947
販売費及び一般管理費	15,382
営業利益	△ 3,644
営業外収益	784
受取利息	6
受取配当金	109
持分法による投資利益	278
匿名組合投資利益	76
物品売却益	112
その他	201
営業外費用	1,504
支払利息	1,248
匿名組合投資損失	62
その他	193
経常損失	△ 4,364
特別利益	1,718
固定資産売却益	71
工事負担金等受入額	1,043
補償金受入額	181
その他	169
特別損失	2,861
固定資産除却損	595
固定資産圧縮損	339
減損損失	939
環境対策費	123
補償金支払額	181
災害による損失	380
その他	300
税金等調整前当期純損失	△ 5,506
法人税、住民税及び事業税	771
法人税等調整額	△ 2,277
法人税等合計	△ 1,505
当期純損失	△ 4,000
非支配株主に帰属する当期純利益	97
親会社株主に帰属する当期純損失	△ 4,098

(注) 記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しております。

主要車両

EF210形式直流電気機関車「ECO-POWER桃太郎」



製作年1996年～/電気方式 直流1,500V/出力3,390kW/
最高速度110km/h/運行線区 東北線、高崎線、東海道線、山陽線、
予讃線

EH500形式交直流電気機関車「ECO-POWER金太郎」



製作年1998年～/電気方式 直流1,500V交流20,000V/
出力4,000kW/最高速度110km/h/運行線区 東北線、常磐線、
山陽線、鹿児島線

EH200形式直流電気機関車「ECO-POWERブルーサンダー」



製作年 2001年～/電気方式 直流1,500V/出力4,520kW/
最高速度110km/h/運行線区 上越線、高崎線、中央線、篠ノ井線、
武蔵野線、信越線、しなの鉄道線

EF510形式交直流電気機関車「ECO-POWERレッドサンダー」



製作年2001年～/電気方式 直流1,500V交流20,000V/
出力3,390kW/最高速度110km/h/運行線区 日本海縦貫線、
東海道線、山陽線

DD200形式電気式ディーゼル機関車



製作年2017年～/動力伝達方式 電気式/機関出力1,217PS/1,900rpm
最高速度110km/h/本線用及び貨物駅での入換用

DF200形式電気式ディーゼル機関車「ECO-POWERレッドベア」



製作年1992年～/動力伝達方式 電気式/機関出力1,700PS
(50番台以降1,800PS)/1,800rpm/最高速度110km/h/
運行線区 北海道内各線、関西線

HD300形式ハイブリッド機関車



製作年2010年～/ハイブリッド方式 シリーズ式/
出力500kW(短時間)/最高速度45km/h(力行時)110km/h
(回送時)/貨物駅での入換専用

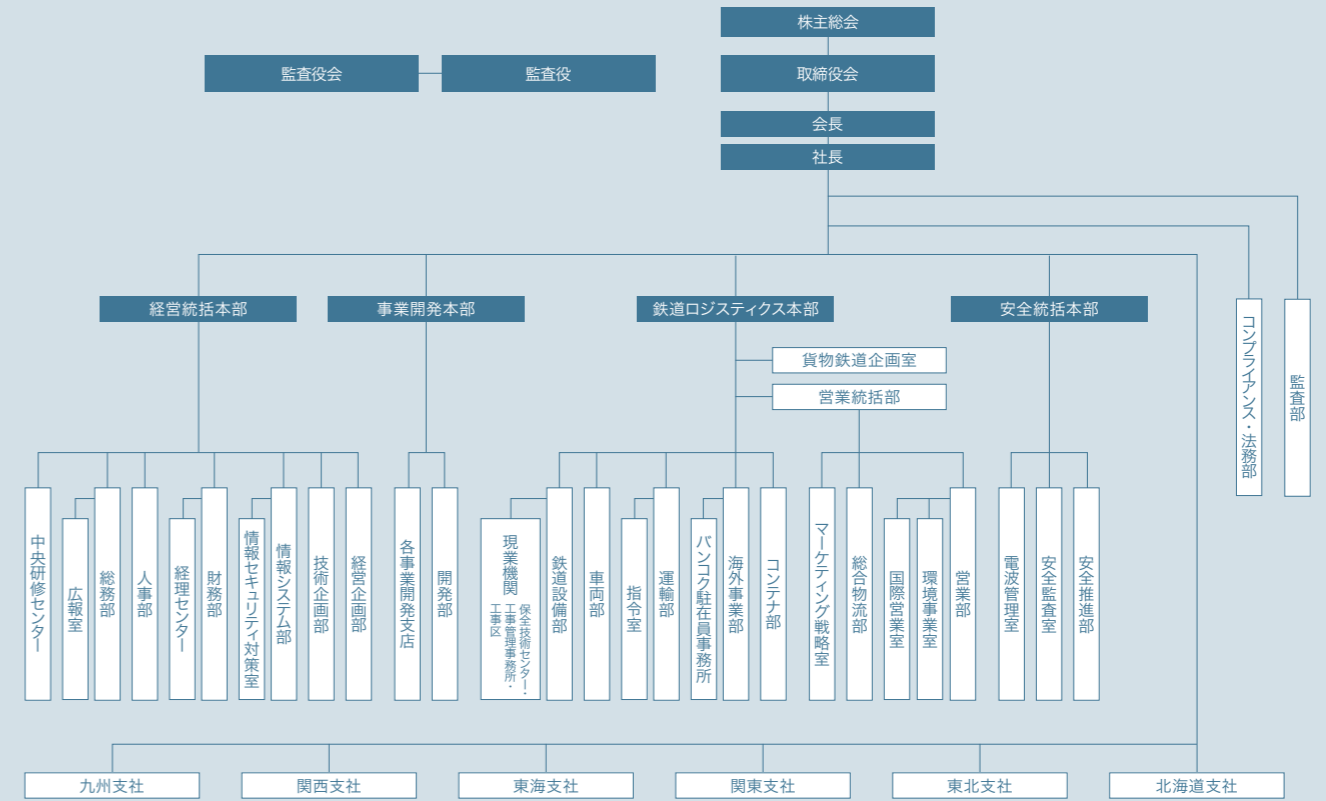
コキ107形式コンテナ車



製作年2006年～/荷重40.7t/自重18.6t/最高速度110km/h

組織図

(2023年6月22日現在)



JR貨物グループの事業系統図 (2023年3月31日現在)

