

会社案内 2026

CORPORATE PROFILE
Japan Freight Railway Company

Challenge and Change
JR貨物グループ



JR貨物
ホームページ



JR貨物
ブランドターミナル



X
JR貨物 (公式)



YouTube
JR貨物公式チャンネル



Instagram
JR貨物 (公式)

2026.07



日本を運ぶ、
日本をつなぐ。

Challenge and Change

Philosophy 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

挑戦、そして変革

Guidelines for action 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

- | | | | |
|----|---------------------|----|---------------------|
| 02 | ブランドメッセージ | 14 | 不動産事業の拡大 |
| 03 | ご挨拶 | 16 | JR貨物の概要 ひとめでわかるデータ集 |
| 04 | JR貨物グループ 長期ビジョン2030 | 17 | 主要車両 |
| 06 | JR貨物グループ 中期経営計画2026 | 18 | 組織図 JR貨物グループの事業系統図 |
| 08 | 貨物鉄道輸送のメリット | 19 | 貨物鉄道輸送の歴史 |
| 10 | 鉄道コンテナ輸送の仕組み | | |
| 12 | 安全の確立への取り組み | | |



ご挨拶

世界各地で起こる紛争や生成AIに代表される技術の進歩により、私たちの生活は日々大きな変化にさらされています。このような状況下でJR貨物グループは、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生かし、総合物流企業グループへの進化を通じ皆さま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ることを目指し「中期経営計画2026」を推進してきました。

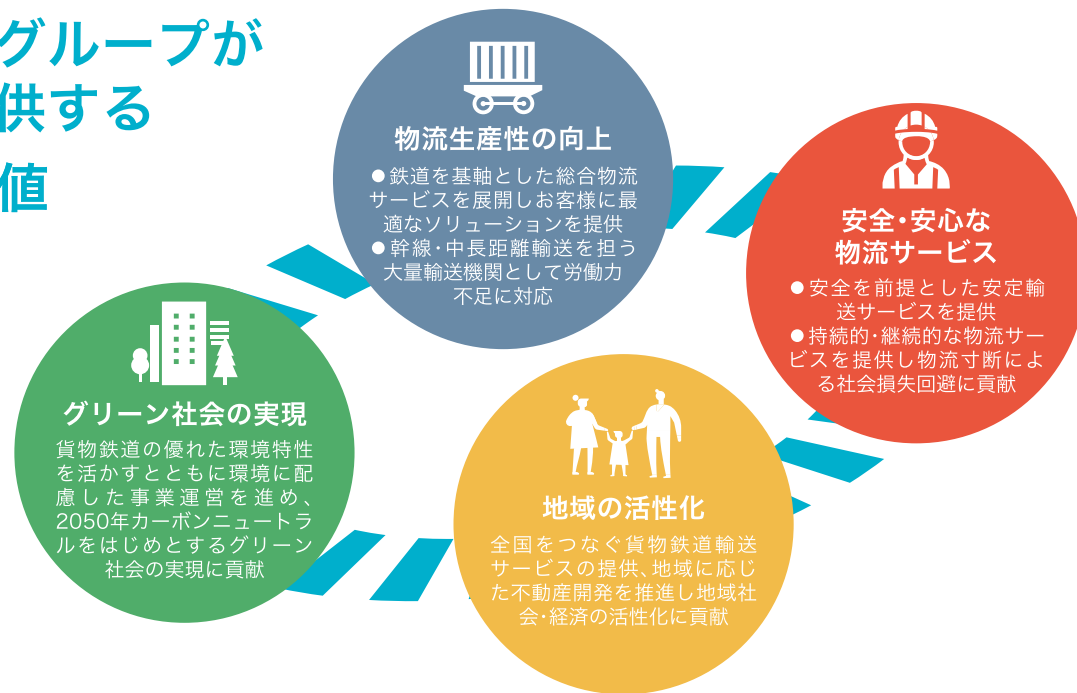
グループ社員一人一人がより一層プロフェッショナル意識を持って、基幹事業である貨物鉄道事業では、より安全で安定した輸送により皆さまの生活を支え、不動産事業では、物流施設のみならず地域の発展や生活に密着したインフラの開発に取り組んでまいります。次の150年に向けて、新しいJR貨物グループづくりを進めていくことをお約束いたします。引き続き、当社グループへのなご一層のご理解とご支援のほどお願い申し上げます。

JR貨物グループ 長期ビジョン2030

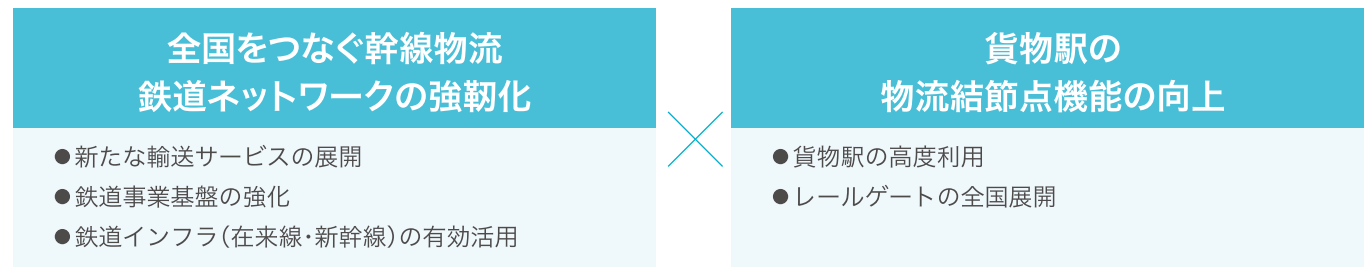
JR貨物グループは2021年1月に、「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」を策定しました。

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。

JR貨物グループが 社会に提供する 4つの価値



2030年に目指す姿 総合物流事業の推進



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

不動産事業のさらなる発展

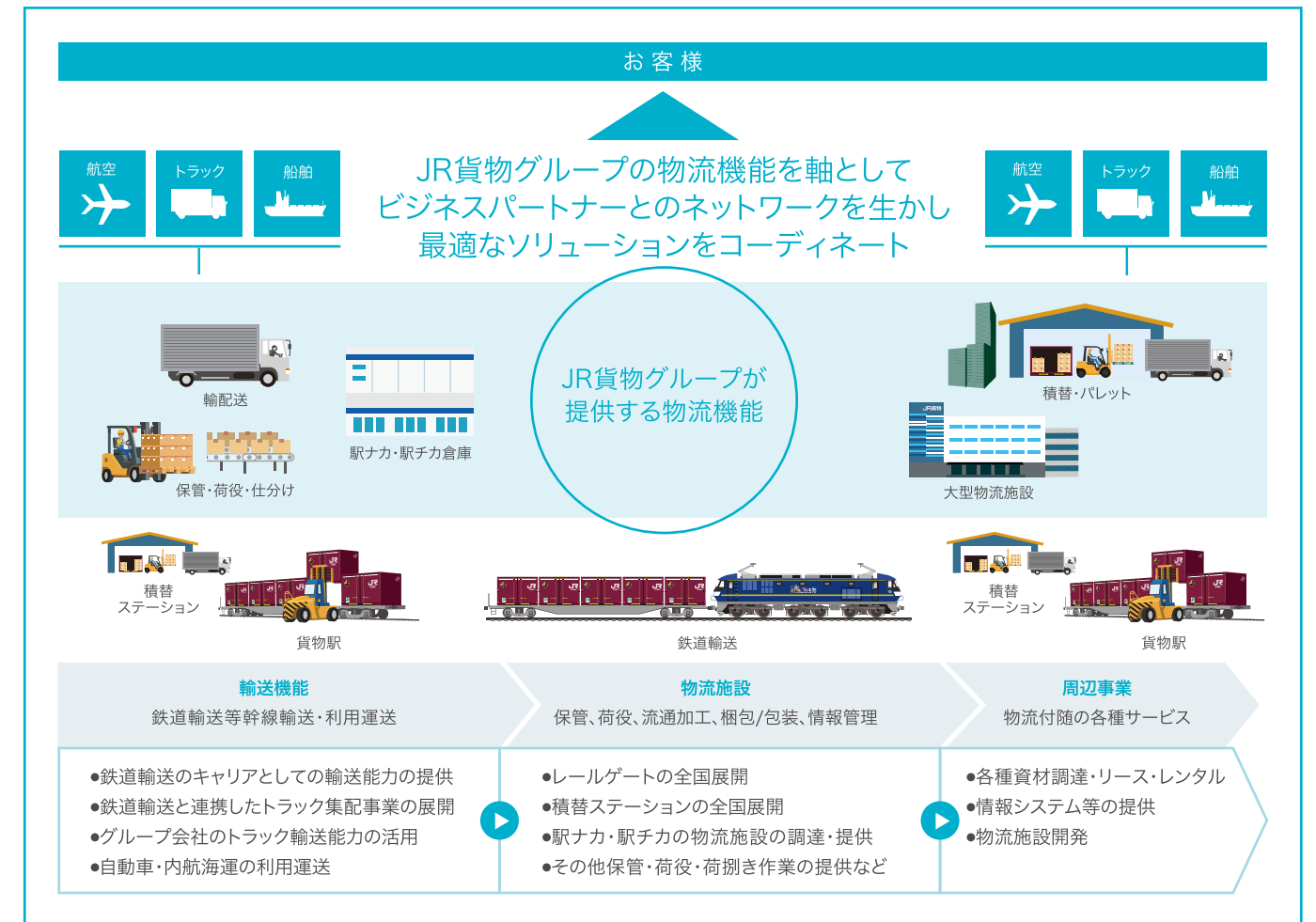
不動産価値・事業ノウハウを最大限に活用した不動産開発の展開

地域社会・経済の活性化に貢献し
総合物流事業とのさらなるシナジー効果を創出

長期ビジョン2030の実現に向けて目指す総合物流の姿 全国にレールゲートネットワークを構築

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、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。中でも、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を図っていきます。

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。



東京レールゲートEAST

・所在地 東京都品川区(東京貨物ターミナル駅構内)
・貸床面積 147,041.49㎡(44,471.88坪)
・竣工時期 2022年7月

東京レールゲートWEST

・所在地 東京都品川区(東京貨物ターミナル駅構内)
・貸床面積 43,341.82㎡(13,110.88坪)
・竣工時期 2020年2月

DPL札幌レールゲート

・所在地 札幌市白石区(札幌貨物ターミナル駅構内)
・貸床面積 73,399.46㎡(22,203.34坪)
・竣工時期 2022年5月

DPL千葉レールゲート

・所在地 千葉市美浜区
・貸床面積 88,701.01㎡(26,832.05坪)
・竣工時期 2025年9月

レールゲートはお客様のさまざまなニーズに対応できるマルチテナント型物流施設です。保管機能だけでなく、EC物流、低温・定温物流、クロスドック、流通加工の拠点となる建物仕様を備えています。また、72時間対応非常用発電機等のBCP設備、太陽光発電設備等の環境配慮型設備を導入し、SDGs時代の物流拠点として機能する施設です。

レールゲートでは、貨物鉄道輸送に加え、一時保管や倉庫内荷役、集貨配達等の総合物流サービスをJR貨物グループによりワンストップでご提供可能です。

今後も全国主要都市の貨物駅でレールゲートを展開し、レールゲートネットワークを構築することにより、貨物鉄道輸送ご利用によるメリットをさらに向上させてまいります。

JR貨物グループ 中期経営計画 2026

一人ひとりが決意を新たに さあ、走りだそう、次の150年へ

私たちの決意表明

私たちは移りゆく時代の、変わりゆくニーズに応え、物流サービスという価値を社会に届けてきた。

そして全国ネットワークを活かし新たな領域への挑戦にも踏み出した。

私たちは変わりゆくニーズに応え続けるため、変わらなければならない。

けれど、安全、営業、運輸、保全、検修、そして開発。毎日の仕事への情熱は変わらない。

その「変わらない情熱」が社会を支えているということに気が付いたとき、

仕事は作業ではなく「使命」となり、そして「誇り」となる。

私たちは「変わらない情熱」と「挑戦し変革する意志」で、これからも社会を支え続ける。

貨物鉄道が産声を上げてから150年。

さあ、走りだそう、次の150年へ。

ありたい
姿

物流を通じて社会に、お客様に貢献し続ける企業グループ

指針

全国のグループ社員の力を結集して、
安全を基盤とした物流のプロとして“なくてはならない存在”へと進化し、
鉄道×物流の総合力によって、日本を、地域を、社会を支えていきます。

基本
方針

安全基盤の強化・安定輸送の追求による 貨物鉄道輸送への信頼の回復

- 制定した「安全の価値観」のもと想定されるリスクへの対応をハードとソフトの両輪で進める
- 自然災害と輸送障害に対する対策を進め、お客様からの信頼回復に努める

既存アセットを最大限活用した輸送量の 回復(鉄道事業黒字化)

- 既存輸送力を最大限活用した積載率向上により輸送量を拡大する
- 業務の効率化・多能化、輸送機材の効率向上等、徹底的なコスト削減を進める

不動産事業の更なる拡大と新規事業の 展開

- スクラップ&ビルドによる利益拡大、外部物件取得のスピードアップ、資産流動化を進める
- 専門性の高い人材の獲得や戦略的人事交流により個の能力と組織力を高める

経営基盤の強化

- 働きがいの醸成と、実効性・透明性のある企業グループ体制の構築を進める
- システム開発、資金調達コストの抑制など増高するコストの低減を図る

貨物鉄道輸送の更なる役割発揮に向けた 体制強化

- 働き手不足による物流停滞への対応やカーボンニュートラルの実現といった長期的な社会課題の解決に向け、将来的に貨物鉄道輸送が果たすべき役割を意識した準備を進める

- ①「安全の価値観」に基づく行動の定着(安全基盤の強化)
- ②災害等輸送障害時の対応力の強化(安定輸送の追求)

- ①戦略的営業活動の展開
- ②大型コンテナ取扱量の拡大
- ③中距離帯におけるネットワーク強化
- ④総合物流企業グループへの進化を目指す取組み

- ①レールゲートなどテーマと継続性のある新規開発の推進
- ②既存物件の再開発と価値持続追求の両睨み運営
- ③将来の収益化に向けた新規事業へのチャレンジ
- ④取得物件の拡大と収益拡大のスピードアップ

- ①組織力強化・ガバナンス強化
- ②人的投資と働きがい創出
- ③収支構造改革(コスト削減と運賃改定)
- ④グループの総合力を最大限発揮するための戦略

- ①脱炭素社会の実現に向けた取組み
- ②海外における貨物輸送事業への参画
- ③DX・新技術の推進

主な取り組み

JR貨物のBCP対策

近年、気候変動による自然災害の激甚化・多頻度化が鉄道輸送に影響を及ぼす中、当社は持続可能な貨物鉄道輸送を目指し、モーダルコンビネーションの推進や、災害時に備えた代行輸送・迂回計画の策定、夜間駐車場確保、貨物船の共同保有、拠点整備、官民連携による体制強化など実効性あるBCPの取り組みを進めています。



総合物流の推進

「鉄道を基軸とした総合物流企業グループ」を具現化するため、連結子会社の日本運輸倉庫(株)をJR貨物グループの総合物流事業の中核会社として位置づけ、2025年4月社名を「JR貨物」ブランドを生かしたJR貨物ロジ・ソリューションズ(株)に変更しました。

物流の結節点である貨物駅構内・近隣での倉庫事業と貨物鉄道輸送をはじめとした各輸送モードとを組み合わせ、お客さまが必要とする物流ニーズに最適なソリューションを提案・提供する総合物流企業グループとしての進化を目指していきます。



大型コンテナ輸送の充実

31フィートコンテナは、10トントラックとほぼ同等の積載容量を持ち、トラック輸送からスムーズにモーダルシフトを実現できるコンテナです。お客さまからの引き合いも多いため、コンテナの増備について利用運送事業者とも連携して進めています。あわせてご利用可能な区間の拡充も図っており、今後も31フィートコンテナ輸送をより利用しやすいものとしていきます。



安全教育施設「刻心塾」の開講

「学ぶだけで、自分で考えることを怠ると、なぜそうになっているのかということが身に付かず何の役にも立たない。また、一人で考えるだけで学ばなければ、独断的になって道を誤る。」という言葉があります。だからこそ、私たちは、過去からの経緯を自らが学び、仲間と議論し、そして心に刻み、日々の業務での安全を身に付けてほしいという思いを込めて、「刻心塾」を開講しました。



貨物鉄道輸送のメリット

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。

1

大量輸送が可能で労働生産性にも優れています

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両編成で約650トンの輸送が可能です。運転士1人で
10トントラック65台分の荷物を運びます。



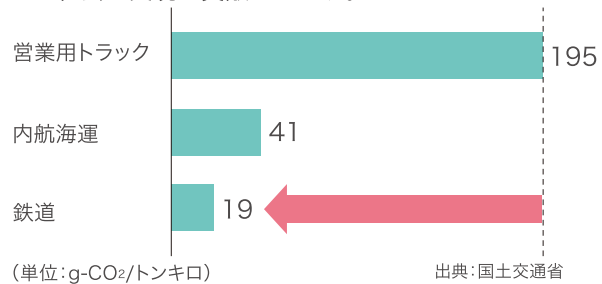
最大26両連結 12フィートコンテナ130個



2

環境特性に優れた輸送手段です

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10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。



出典: 国土交通省
(2024年度実績)

3

中・長距離輸送のメリット

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良いため、長距離になるほど
コストメリットが見込めます。また、トラックドラ
イバーの時間外労働に係る規制が強化されるなか、
中距離輸送においてもモーダルシフトのご要
望が高まっています。鉄道コンテナの平均輸送距
離は約900kmですが、それに満たない中距離区間
の輸送力増強にも力を入れています。

4

全国を結ぶ輸送ネットワークがあります

全国に張り巡らされた約8,000kmの鉄道網と国内約140カ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、お客さまの荷物を時間通り正確にお届けします。

日本で最も長い 距離を走る 列車があります

札幌貨物ターミナル駅から福岡貨物ターミナル駅
間の距離2,140kmを37時
間で結んでいます。

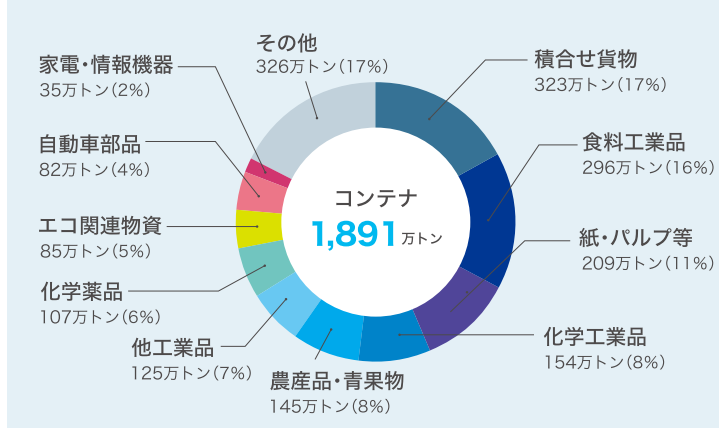


5

さまざまな物資を運んでいます

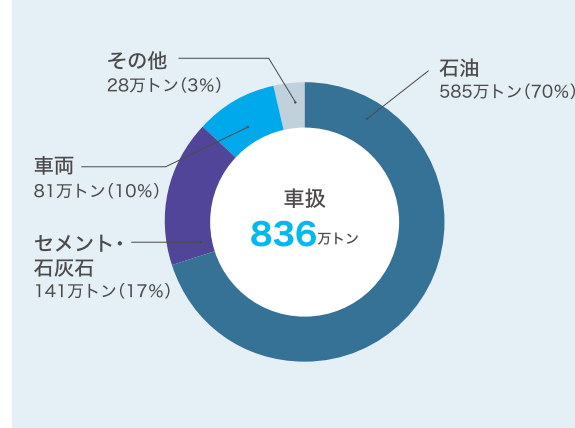
私たちの生活や産業活動を支える多様な貨物を全国へ安定的に輸送しています。

コンテナ輸送量の品目別内訳(2025年度)



※輸送量は単位未満切り捨てのため、合計値とは異なる。※割合は四捨五入で表記している。また、端数処理のため、合計値とは異なる。

車扱輸送量の品目別内訳(2025年度)





鉄道コンテナ輸送の仕組み

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。

集貨先から発駅(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。



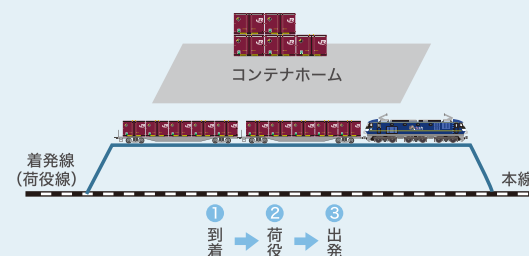
コンテナ輸送を支える仕組み

E&S(着発線荷役)方式

コンテナを本線上の列車から荷役することを「E&S(着発線荷役)方式」といいます。従来は駅構内での複雑な入換作業が必要でしたが、E&S方式では着発線上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、大規模な老朽代替工事や新駅設置の機会に導入していきます。

E&S=Effective & Speedy Container Handling System

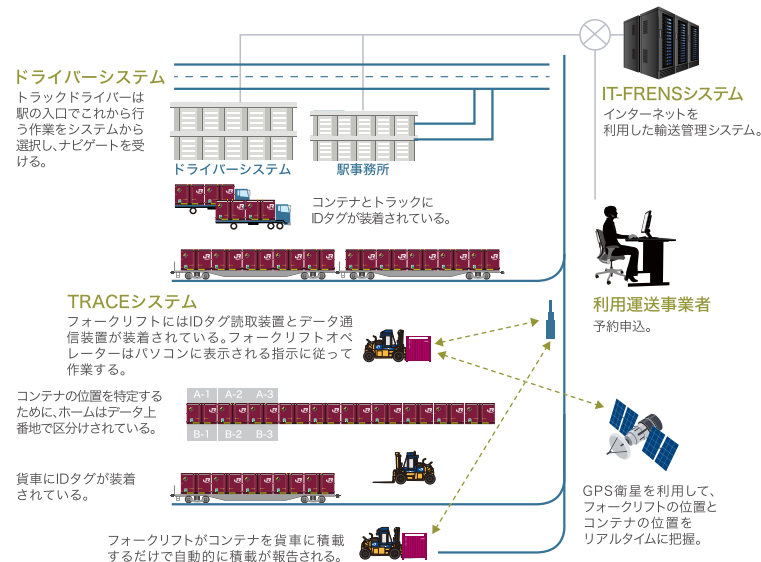
E&S(着発線荷役)方式の駅



IT-FRENS&TRACEシステム

IT-FRENS&TRACEシステムとは、インターネットを利用した鉄道コンテナ輸送の総合管理システムです。輸送予約と申込内容をチェックし、空席に応じて列車予約を自動調整する輸送力調整機能と列車組成、積載状態等の情報を共有する列車輸送管理機能を持った「IT-FRENSシステム」、フォークリフトにIT機器を搭載し、GPSやRFIDタグの技術を利用して、貨物駅構内でのコンテナ位置管理とフォークリフトオペレーターの作業管理を行う「TRACEシステム」、集貨・配達トラックの作業・運行管理を支援する「ドライバースystem」の主に3つのシステムから構成されています。これらのシステムにより、お客さまからお預かりした荷物の効率的な輸送、正確な状況把握を実現しています。

FRENS=FREight information Network System
TRACE=Track and Railway Combinative Efficient-system



ガイダンス・セミオート機能付フォークリフト

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、その大きさゆえ難易度が高く視認性の問題もあることから、コンテナに対する正対動作やフォークポケットに差すフォークの角度調整、貨車への積載に熟練を要します。

そこで、運転操縦の支援を行うため、フォークの爪角度・爪余しのガイド、緊締部中心などをモニターに表示する操作ガイダンス機能や、自動的に荷役対象のコンテナなどへ正対する操作セミオート機能を導入しています。



安全性と利便性を向上した「Smart-PLAT」

Smart-PLAT(スマートプラット)は2026年1月より全国109駅にてWebシステムとして順次運用を開始しており、3つの機能があります。1つ目は、トラックドライバーが駅構内で荷役作業内容をフォークリフトオペレーターへ送信する「荷役作業受付」機能。2つ目は、列車遅延や入線番線変更など、駅情報をトラックドライバーが直接確認できる「駅からのお知らせ」機能。3つ目は、貨物列車の運行状況を確認できる「列車運行情報」機能です。

トラックドライバーの手元にインターネット通信可能なデバイスがあれば、車両から降車せずに3つの機能の登録・確認が可能です。デバイスを持たない場合も、事前に自社の事務担当が登録や確認を行って運用しています。



お客さまのニーズにお応えする「積替ステーション」

積替ステーションは、貨物駅構内あるいはその近隣に位置する貨物上屋・倉庫などにおいて、一般のトラックと鉄道コンテナの間で貨物の積替えを行うスペースおよびコンテナ移送等の付帯サービスを提供する施設です。

当施設によって鉄道コンテナをよりご利用いただきやすくなり、鉄道輸送と組み合わせることができ、地域の幅広い物流ニーズに対応することができます。2026年4月現在、全国に23カ所の積替ステーションを設置しています。



JR貨物グループの安全の価値観

安全の 理念

安全は、鉄道事業の存立基盤である。

鉄道事業者にとって、安全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JR貨物グループの鉄道事業が存立し成り立っています。安全は鉄道事業者を営む上で最も大切なことですが、特に旅客、公衆、社員の人命は何よりも優先して守らねばなりません。

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。

(労働災害) 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。

安全の確立への取り組み

鉄道事業者にとって安全はすべてにおいて優先しなければならないことです。

J R貨物グループでは、『安全は全ての基盤である』ことを理念として、『安全を最優先にする』ことを行動指針に定めています。

私たちはその安全を確立していくために、各種安全対策を進め、社員一丸となり安全最優先の職場づくり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。



PRANETS 3(運転支援システム)

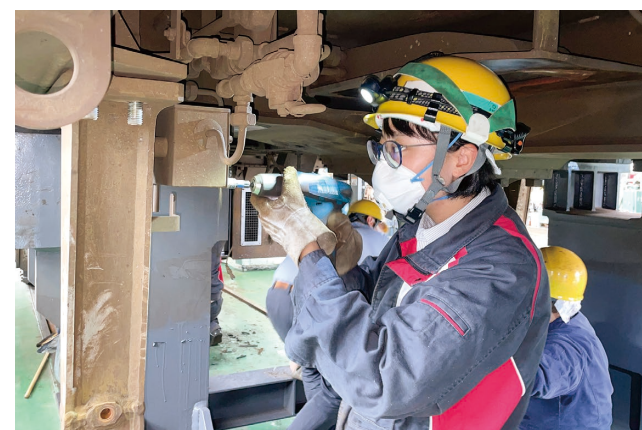
ヒューマンエラー防止のために、運転士に対して徐行区間接近時の予告や制限速度注意喚起等の運転支援を行うシステムです。加えて、貨車に搭載されているIoT端末からのデータを表示し、貨車の手ブレーキ状態を運転士へ知らせ、重大事故を未然に防ぐ機能も有しています。



車両・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

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などへの取替え、軌道検測装置の開発、また、保守業務データのシステム化など、列車の安全確保を支える取り組みや貨物駅構内の設備の大規模改良工事を行っています。





不動産事業の拡大

レー尔ゲートほか物流施設をはじめオフィスや商業施設などを全国各地に建設しています。近年では、社宅のリノベーションや外部不動産の購入による賃貸住宅事業を進めており、グループ会社と一体となって不動産事業のさらなる拡大を進めています。

フレッシュア立川(賃貸マンション)

物流施設

当社の所有する物流施設の代表格が、物流の荷さばき・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「エフ・プラザ」シリーズです。このシリーズでは、お客さまの希望する施設を建設し、お貸しする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カ所17棟を展開しています。

レー尔ゲートWEST(物流施設)



エフ・プラザ東京A棟(物流施設)

オフィス・商業施設

駅の統廃合などで都心に生み出された広大な用地を使って大規模開発事業も行っています。オフィスや商業施設(コンビニ、スーパー、ホームセンター、スポーツジム、飲食店など)の開発による地域のにぎわいづくりなど、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います。



アリオ北砂(商業施設)



ガーデンエタワー(オフィスビル)・アイガーデンテラス(商業施設)

住宅

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。

当社の手がけたマンションは「フレッシュア」ブランドで全国展開しています。



フレッシュア赤塚新町(賃貸マンション)

駐車場

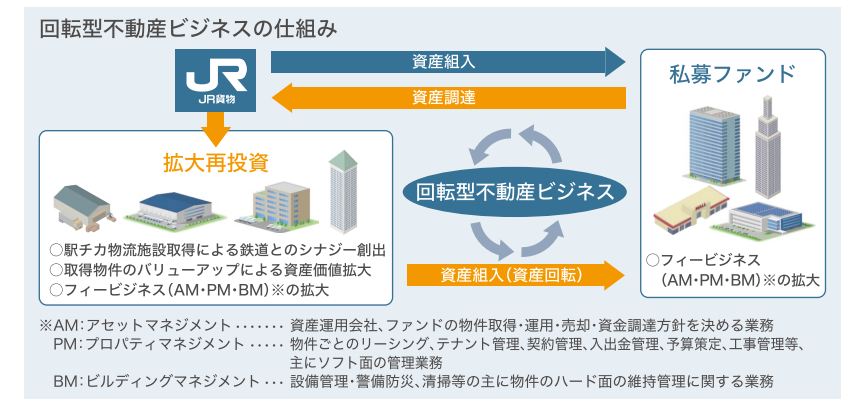
貨物駅構内で鉄道利用運送事業者の皆さまにご利用いただいているほか、当社が全国に保有する土地を有効活用すべく「駐太郎」のブランド名にて積極的に駐車場事業を展開しています。



八王子駅南口立体駐車場(駐車場)

回転型不動産ビジネス

保有する不動産をファンドに組み入れ、そこで得た資金を不動産に再投資を行う回転型不動産ビジネスにも参入しています。新たに取得した物件は、リノベーションや運営改善等により資産価値の向上を図り、再度ファンドへの組み入れ・再投資も行うことで、資産効率を高めながら不動産事業の規模拡大と収益性向上を図っていきます。加えて、多様な用途への投資を通じて不動産ポートフォリオの充実にも取り組んでいきます。



新規事業の取り組み

ファンコミュニティとの関係強化や社員のモチベーション向上、社内活性化を目的として、現業機関にて、機関車や貨車、コンテナの撮影会や機関車添乗を体験できる有料イベントを開催しています。新たな収益源の創出のみならず、BtoCのノウハウを蓄積しながら、貨物鉄道輸送の認知度向上につなげています。また、その他にも太陽光発電を含めた再生可能エネルギー事業やデータセンター事業など、全国各地にある利活用困難地(廃止路線の跡地等の遊休地)を活用した事業の検討も進めています。



JR貨物の概要 (2026年7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	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
本社所在地	〒108-0075 東京都港区港南1-8-15		
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		

ひとめでわかるデータ集 (2026年4月1日現在)

社員数 5,710名	運転士数 1,668名	営業線区 73線区※4	営業キロ 7,666.7km※4
1日の列車運行距離 地球約5周分	列車キロ 約184,000km/1日	コンテナ取扱駅数 137駅※1	1日の列車本数 394本※2
輸送量 2,728万トン※2 (2025年度実績)	輸送トンキロ 173.7億トンキロ※2 (2025年度実績)	車両数 機関車…… 517両 貨物電車…… 42両 貨車…… 7,058両	コンテナ個数 JR コンテナ 61,516個
最大輸送能力 10トントラック 65台分※3	CO₂排出量 営業用トラックの 約10分の1 (2024年度実績)	※1: 臨海鉄道のコンテナ取扱18駅と、オフレールステーション(ORS)・新営業所を含みます。 ※2: コンテナ・車扱の合計 ※3: 1人の運転士で最大26両=約650トン ※4: 2026年7月1日現在	

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、鹿児島線、日豊線



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／本線用およ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

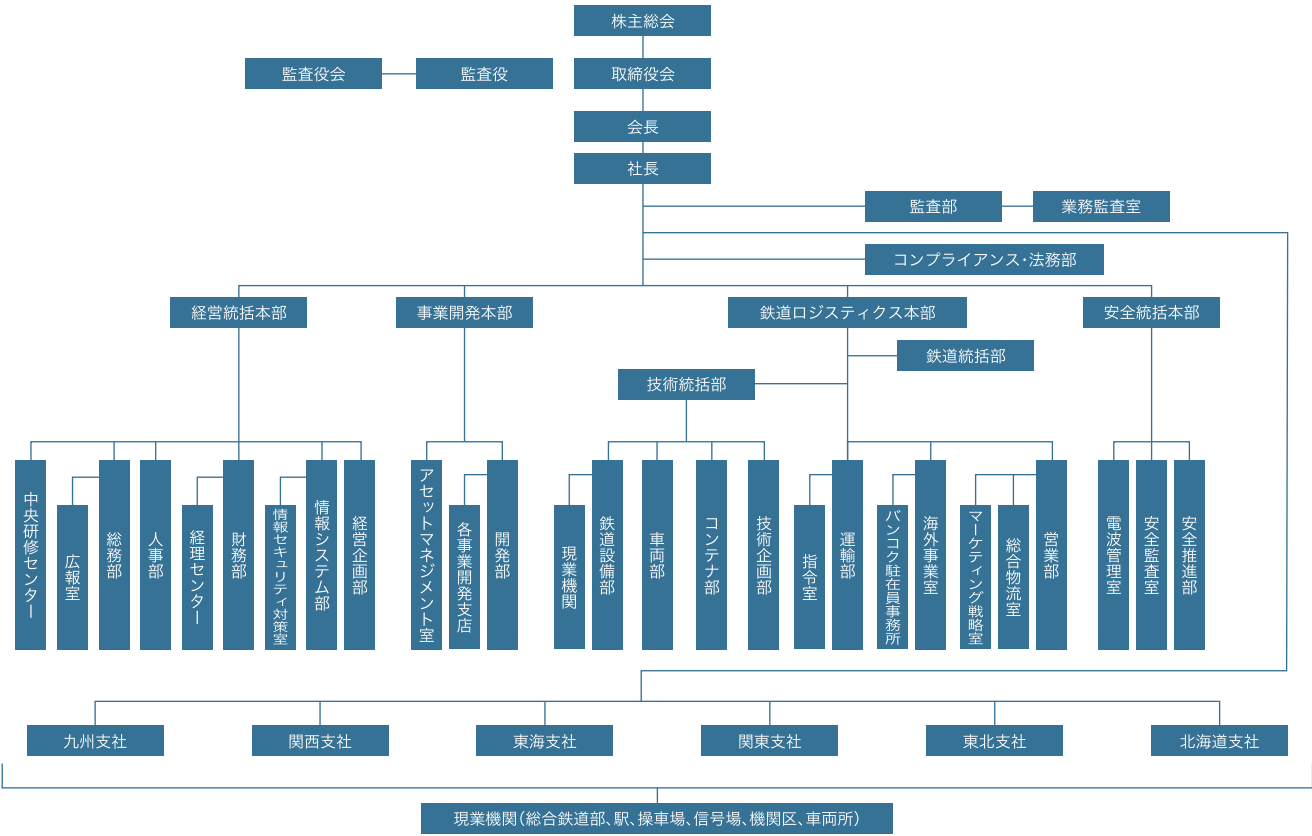


コキ107形式コンテナ車

製作年2006年～／荷重40.7t／自重18.6t／最高速度110km/h

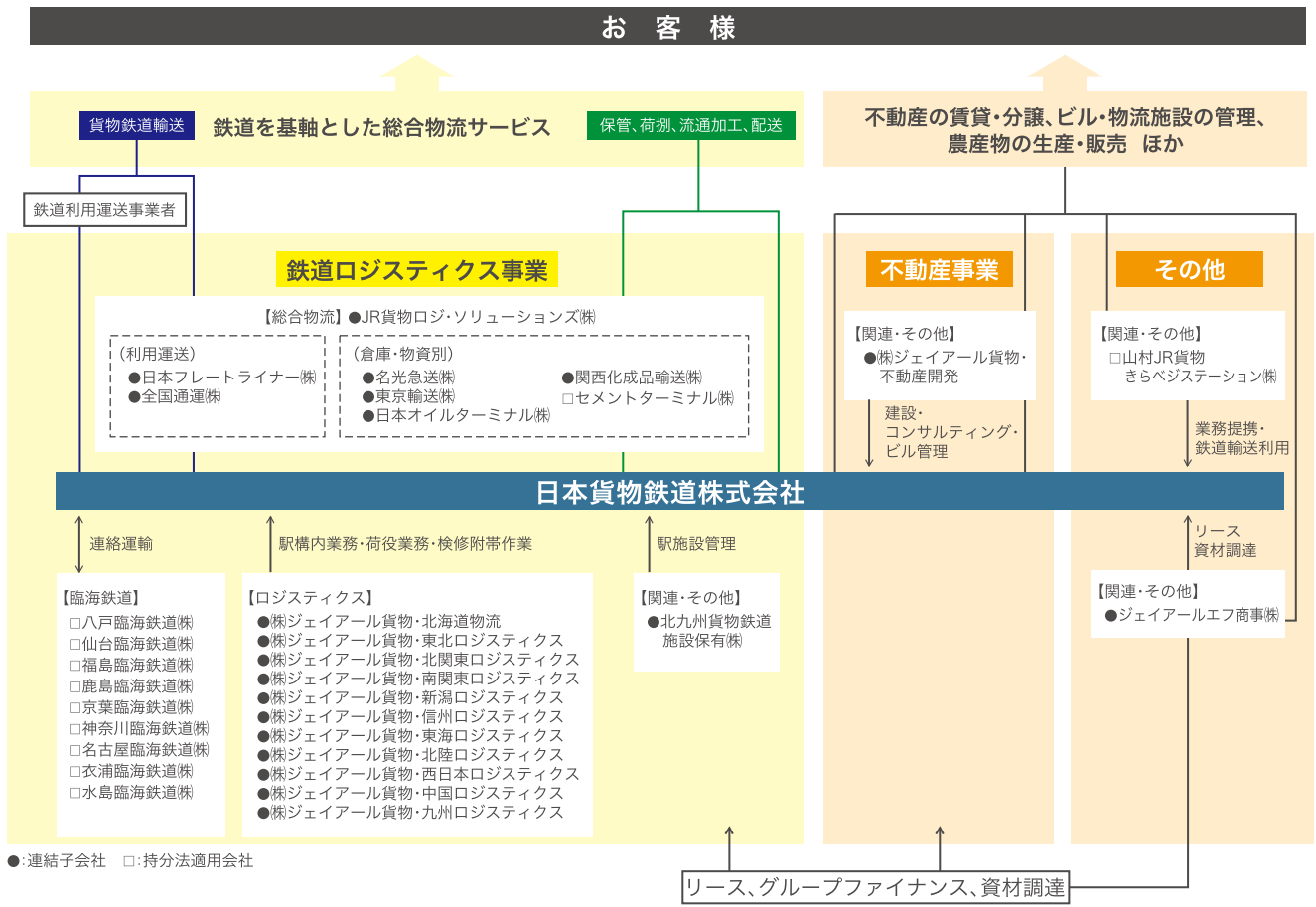
組織図

(2026年7月1日現在)



JR貨物グループの事業系統図

(2026年7月1日現在)



貨物鉄道輸送の歴史

1873	●	9月	日本で初めて貨物鉄道輸送を開始(新橋～横浜間)	1930	●	4月	本州・四国間で「第一宇高丸」による貨車航送開始
1880	●	11月	北海道で初めて貨物輸送を開始 (幌内鉄道:手宮～札幌間)		●	10月	貨物列車ブレーキ性能向上 (自動空気ブレーキ採用)
1888	●	10月	四国で貨物輸送を開始(伊予鉄道:三津～松山間)	1931	●	5月	国産の貨物列車専用機関車ED16形電気機関車完成
1889	●	12月	九州で貨物輸送を開始(九州鉄道:博多～千歳川間)	1942	●	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)
1898	●	8月	東海道線全線で貨物輸送を開始(新橋～神戸間)		●	6月	日本国有鉄道が発足
1913	●	6月	初の操車場が梅小路駅(現・京都貨物駅)に開業	1949	●	3月	貨物駅数が過去最大となる(3,846駅)
1924	●	7月	日本海縦貫線全線で貨物輸送を開始 (大阪～青森間)	1959	●	11月	コンテナ専用特急貨物列車「たから号」の運転開始 (汐留～梅田間)
1925	●	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	1983	●	1月	ヤード系集結輸送を廃止し、直行輸送体系に変更
	●	8月	青函航路で貨車航送開始	1986	●	11月	E&S(着発線荷役)方式の導入

1987

●

4月

日本貨物鉄道株式会社(JR貨物)が発足

- 1988
-
- 3月
- 最高時速110kmのスーパーライナー営業開始
本州と北海道間(青函トンネル)が開通し、貨物輸送を開始
貨物駅にトップリフター導入
- 1989
-
- 4月
- 本州と四国間(瀬戸大橋)が開通し、レールによる全国ネットワークが完成
- 1990
-
- 3月
- 新型の直流電気機関車(EF66形式100番代)を導入
- 1994
-
- 6月
- VVVFインバーター制御の電気機関車(EF200形式)を導入
- 1994
-
- 1月
- 貨物情報ネットワークシステム「FRENS」が始動
- 1995
-
- 11月
- 運転士の養成施設「中央研修センター」を開設
- 1995
-
- 1月
- 阪神淡路大震災 救援物資輸送、代行輸送等を実施
- 2004
-
- 3月
- 日本初の貨物電車M250系特急コンテナ電車「スーパーレールカーゴ」営業運転開始(写真①)
- 2005
-
- 10月
- 「IT-FRENS&TRACEシステム」全面稼働
- 2007
-
- 3月
- 山陽線鉄道貨物輸送力増強事業完成
- 2008
-
- 12月
- 運転支援システム「PRANETS」の運用開始
- 2011
-
- 3月
- 東日本大震災 緊急石油輸送を実施
- 2011
-
- 7月
- ハイブリッド機関車(HD300形式)を導入(写真②)
- 2011
-
- 11月
- 東日本大震災で発生した災害廃棄物輸送を実施
- 2013
-
- 1月
- EH800形式交流電気機関車を導入
- 2016
-
- 3月
- 新幹線と貨物列車の初めての共用走行を開始(写真③)
- 2018
-
- 7月
- 平成30年7月豪雨および台風24号の影響により、山陽線が100日間にわたり不通
- 2020
-
- 2月
- 「東京レールゲートWEST」竣工
- 2021
-
- 7月
- 西日本地区を中心とする大雨による輸送障害で山陽線が24日間不通
- 2022
-
- 5月
- 「DPL札幌レールゲート」竣工
- 2022
-
- 7月
- 「東京レールゲートEAST」竣工
- 2023
-
- 3月
- 山村JR貨物きらベジステーション株式会社の植物工場が竣工
- 2023
-
- 6月
- トラックドライバー用アプリ「T-DAP」の全国運用開始
- 2024
-
- 9月
- 貨物鉄道輸送が150年を迎える
- 2024
-
- 1月
- 令和6年能登半島地震による被災自治体に対する救援物資輸送を実施
- 2024
-
- 8月
- 災害発生時の代行輸送船「扇望丸」が就航(写真④)
- 2024
-
- 9月
- 令和6年能登半島地震で発生した災害廃棄物の輸送開始
- 2024
-
- 10月
- 羽越線大雨の影響による不通のため、「扇望丸」による船舶代行輸送を実施
- 2025
-
- 4月
- 国土交通大臣から当社に対して「輸送の安全に関する事業改善命令」が発出
- 2025
-
- 4月
- 回転型不動産ビジネスに参入
- 2025
-
- 9月
- JR貨物ロジ・ソリューションズ株式会社発足
- 2025
-
- 11月
- 「DPL千葉レールゲート」が竣工
- 2025
-
- 11月
- DE&I推進ロードマップ策定

