

Challenge and Change
JR貨物グループ



JR貨物グループレポート 2024

Sustainability Report

社会に価値をもたらす
総物流企業グループをめざして

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



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

2023年度（2023年4月1日～2024年3月31日）
（一部には、2022年度以前の情報や、2024年度の活動も含まれています。）

表紙写真の撮影地：
大分県佐伯市（日豊本線 宗太郎～市棚）

理念

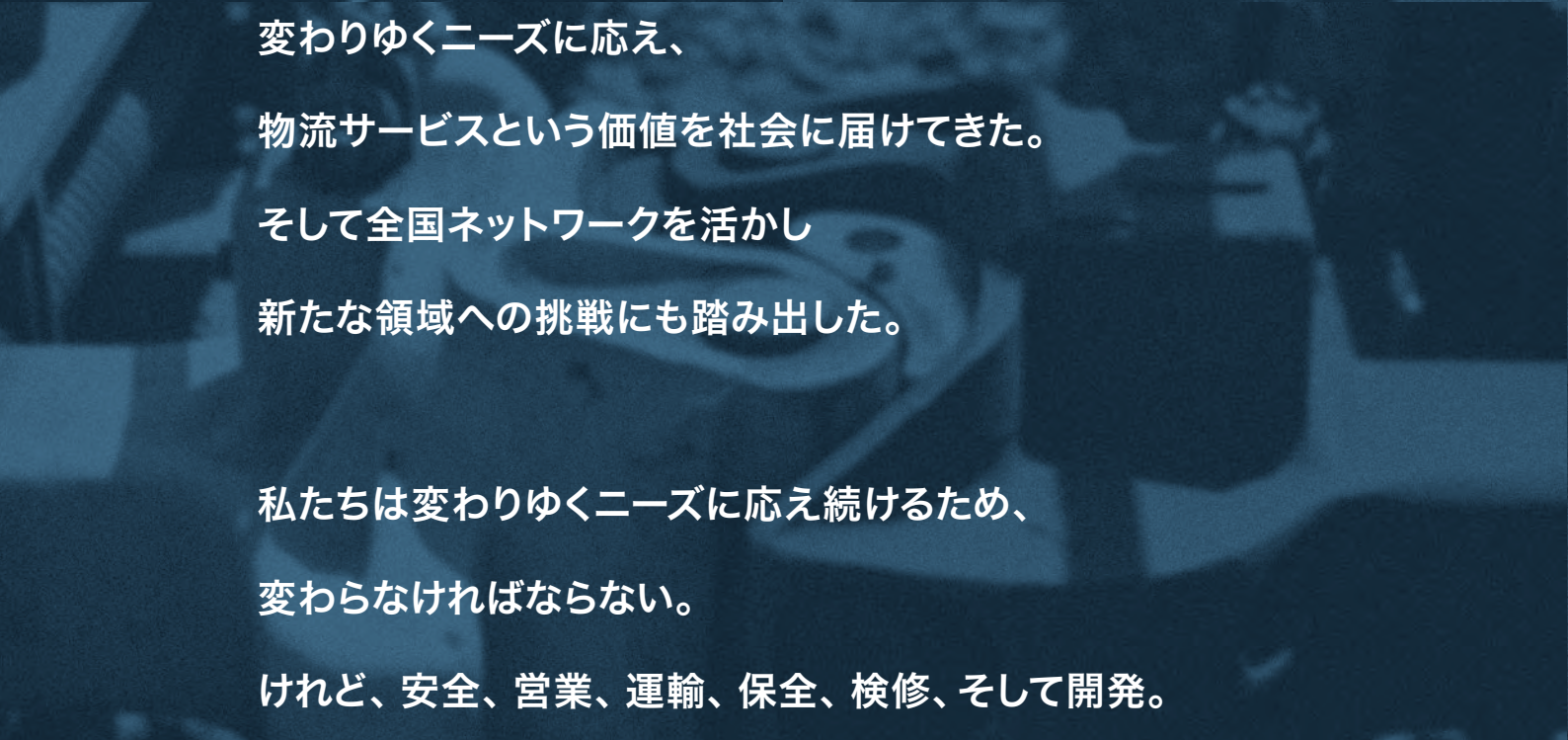


1. 全国に広がる鉄道貨物輸送網とグループの経営資源を活かし、新技術を積極的に導入し、産業と暮らしを支える総合物流サービスを提供します
2. お客様の課題を解決する新たなサービスを創出し、社会に必要とされる存在であり続けます
3. 安全をすべての基盤とします

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

JR貨物グループ 長期ビジョン2030、 JR貨物グループ 中期経営計画2026	6
SDGs/ESG経営の取組み	8
社長メッセージ	10
社長・社外役員 緊急座談会	14
「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 ..	18
JR貨物グループが社会に提供する4つの価値	
① 物流生産性の向上	20
② 安全・安心な物流サービス	28
③ グリーン社会の実現	32
④ 地域の活性化	38
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	44
人材育成の取組み	47
価値創造を支えるガバナンス	
コーポレート・ガバナンス	48
コンプライアンス・リスク管理の取組み	51
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



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。

2024年3月に公表した「JR貨物グループ 中期経営計画2026」に込めた決意表明です

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～

2024年3月、当社グループは「JR貨物グループ 中期経営計画2026」を策定しました。
「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」で掲げている方針を踏襲しつつ、
目まぐるしく変化する外部環境に対応し、総合物流企業グループへの進化を通じて、
鉄道事業の黒字化と今後の更なる役割発揮に向けた体制強化を目指します。

JR貨物グループ 中期経営計画2026

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
- 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）
- 不動産事業の更なる拡大と新規事業の展開
- 経営基盤の強化
- 貨物鉄道輸送の更なる役割発揮に向けた体制強化

- 輸送キャリアとして貨物鉄道輸送の強みを生かして
モーダルシフトを推進し、環境負荷低減・
輸送効率向上（大量・中長距離輸送）に貢献
- 多様な不動産開発の推進により
事業運営に必要な収益基盤を強化

貨物鉄道輸送の
量と質を向上し
収益基盤を強化

JR貨物グループ
中期経営計画
2021

JR貨物グループ
中期経営計画
2023

JR貨物グループ
中期経営計画
2026

鉄道を基軸とした
総合物流企業
グループへの進化

取り巻く環境の変化

- 災害の多発化・激甚化
- 労働力の不足
- 人口の減少と都市部への集中
- 働き方改革
- 技術革新
- EC市場の拡大
- 環境問題の深刻化、
カーボンニュートラルへの転換

〔JR貨物グループが社会に提供する価値〕



物流生産性の向上

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



安全・安心な物流サービス

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



グリーン社会の実現

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



地域の活性化

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

JR貨物グループが
2030年に
目指す姿

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。

〈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

貨物駅の
物流結節点機能の
向上

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

～不動産事業のさらなる発展～

不動産価値・事業ノウハウを
最大限に活用した不動産開発の展開

地域社会・経済の活性化に貢献し
総合物流事業とのさらなるシナジー効果を創出

SDGs / ESG 経営の取組み

■「JR貨物グループ 中期経営計画2026」とSDGs/ESGの関連

E	S	G	「JR貨物グループ 中期経営計画2026」において掲げたテーマ (「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」の枠組みで分類)		主な施策内容		1 人々の 健康と ウェル ビーイング	2 気候 変動 対策	3 気候 変動 対策 環境 保護	4 質 の高い 教育 を 実 現 す	5 ジェン ダー 平等	6 安全な 水と 衛生 を 保 証 す	7 エネルギー の 安定 供給	8 持続可能な 経済 成長	9 産業と イン フラ ストラ クチャー の 発展	10 社会 の 公平 と 包 容 的 な 増 進	11 持続可能な 都市 と 社会	12 持続可能な 消費 と 生産	13 気候 変動 対策	14 海洋 資源 の 持続 可能な 利用	15 陸域 生態 系 の 持続 可能な 利用	16 平和と 公正 な 社会	17 持続可能な パートナー シップ	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	基本方針②	●グループ全体での総合的な物流提案 ●モーダルコンビネーションの推進 ●定温輸送(冷凍・冷蔵)コンテナラインナップの拡充 ●各種物流事業者等との協業								8.2	9.1 9.4		11.2	12.3	13.1				17.17	P20-21
				貨物駅の結節点機能の強化	基本方針②	●レールゲートの全国展開 ●積替ステーションなど駅頭クロスドックの展開 ●駅バシ(パレットデポ)サービスの提供						8.2 8.8	9.1 9.4		11.2 11.a									P22-23
				輸送量の拡大	基本方針②	●戦略的な営業展開 ●中長距離帯におけるネットワーク強化 ●航空貨物や医療用医薬品の取り込み ●物流統括管理者(CLO)との連携 ●大型コンテナの取扱い量拡大に向けた基盤整備 ●ブロックレインの拡充						8.2	9.1 9.4		11.2							17.17	P23-26	
				新技術の導入・スマート貨物ターミナルの実現	基本方針⑤	●貨物駅における省力化やオペレーションの効率化推進 (コンテナ自動搬送、フォークリフトの操作支援、入換機関車の遠隔操作など) ●AIやIoT、ビッグデータの活用 ●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					P27	
			安全・安心な 物流サービスの 提供	安全の確立	基本方針①	●安全の価値観の浸透 ●安全管理を通じた事故・事象の防止 ●鉄道事業者の厳正な資質管理 ●「刻心塾」の開設など教育訓練設備の充実 ●安全性向上のためのハード対策 ●山陽線列車脱線事故を踏まえた偏積防止対策 ●業務監査室の新設				4.4			8.8	9.1		11.2					16.6		P11 P28-30	
				安心な物流サービスの提供	基本方針①	●貨物船「扇望丸」の共同保有 ●代行拠点駅の整備(新南陽駅等) ●迂回運転に備えた対応				4.3		8.2	9.1		11.2 11.5								P31	
			グリーン社会の 実現	カーボンニュートラルの推進	基本方針⑤	●2030年・2050年に向けたCO ₂ 削減方針やKPI等策定 ●貨物鉄道のCO ₂ 排出量計算の精緻化 ●再生可能エネルギーやバイオディーゼルの活用 ●環境配慮型機関車の導入など省エネの推進 ●水素の輸送や利活用の検討 ●公募社債「グリーンボンド」の発行						7.2 7.3		9.4			12.2 12.3	13.1 13.2					P32-37	
				モーダルシフトの推進	基本方針②	●カーボンニュートラル・物流の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					P32-33			
				サーキュラーエコノミーへの貢献	基本方針⑤	●エコ関連物資の鉄道誘致					8.4	9.4			12.2 12.5 12.8						P30			
			地域の活性化	不動産事業を通じた地域活性化への貢献	基本方針③	●既存開発物件の再開発 ●分譲マンション建設及び完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 ●単身者向け高グレード住宅の販売、運営ノウハウの蓄積 ●回転型不動産ビジネスの検討								9.1		11.1 11.3 11.7							P38-39	
				地域とのコミュニケーション	基本方針③	●貨物駅等の一般開放・学習機会の提供 ●物流に関する学習機会提供のための見学受け入れ ●地域のアピールに資するラッピング機関車やコンテナの導入 ●旅客会社や旅行会社等との共同イベントの開催 ●福島県における森林づくり(植樹活動)				4.7		8.9			11.3 11.4 11.a	12.8		15.2 15.b		17.17	P40-43			
				新規事業へのチャレンジ	基本方針③	●タイを中心とした海外における貨物鉄道事業の展開 ●合併会社の設立による植物工場事業	1.5	2.4			7.2	8.9	9.4 9.5 9.a 9.b		11.3 11.a 11.c	12.4 12.a					17.11 17.16 17.17	P42		
			社員の 働きがいの 実現	働きやすさの実現	基本方針④	●健康経営指針の策定と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多様化 ●勤務制度の見直しなど社員の働き方改革推進 ●障がい者の積極的な採用と女性活躍の推進 ●系統や階層ごとの社員教育推進			3.3 3.4 3.8		5.1		8.5 8.8		10.2								P44-47	
			価値創造を 支える ガバナンス	コーポレートガバナンス	基本方針④	●取締役会の実効性・透明性確保 ●社内業務監査・グループ会社監査など内部統制の強化・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		P48-50	
				コンプライアンス	基本方針④	●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 ●情報セキュリティ管理の強化														16.1 16.3 16.4 16.5		P51-53		

JR貨物グループは、持続可能な社会の実現に取り組んでいます。この度、「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」の枠組みにおいて、「JR貨物グループ中期経営計画2026」で主に掲げた取組みテーマと施策が、SDGsにおける17のゴール・169のターゲットとどのように関連するのかをまとめました。本レポートでも掲載している、「JR貨物グループが社会に提供する4つの価値」と、その価値創造の基盤となる「社員の働きがいの実現」「価値創造を支えるガバナンス」の観点で関連を整理しています。

※この関連表は主に「JR貨物グループ 中期経営計画2026」において掲げた主要施策を「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」の枠組みで分類したものです。
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おください。
※基本方針には取組み優先度の違い等はありませんが、ご説明の便宜上、各方針に番号をつけております。

TOP MESSAGE

社長メッセージ

貨物鉄道輸送への期待を受け止め、 持続可能な物流を実現していきます

日本貨物鉄道株式会社
代表取締役社長兼社長執行役員

犬飼 新



新たな挑戦の幕開け

社会課題の解決に 正面から取り組みます

2023年7月、国連のアントニオ・グテーレス事務総長は「地球温暖化の時代は終わり、地球沸騰化の時代が到来した」との強い表現で、深刻化する気候変動に警鐘を鳴らし、実効性のある対策の実施を加速化させるよう、各国や各機関に求めました。日本政府は、2050年までのカーボンニュートラル達成を宣言し、各分野で取り組みを進めています。

また、働き方改革関連法による時間外労働の上限規制が、2024年4月からトラックドライバーにも適用されたことで、トラックドライバー不足が加速し、今までのように商品や物資が運べなくなる「物流の2024年問題」がクローズアップされています。

貨物鉄道輸送の強みは、輸送におけるCO₂排出量が少ないという環境優位性と、少ない人数で大量の貨物を輸送できる労働生産性の高さです。CO₂排出量はトラック輸送の約10分の1。一列車で、一般的な10tトラック最大約65台分を輸送できます。カーボンニュートラルや物流の2024年問題といった社会課題の解決のために、ステークホルダーの皆さまからJR貨物グループに寄せられている大きな期待に応じて責任を果たしていかなければなりません。2024年度からスタートさせた新中期経営計画を通じて、そ

輪軸の組立作業における不正行為について

2024年9月、当社の3箇所の車両所での車輪及び大歯車の圧入作業において、圧入力が基準値を超過していた場合の検査結果データの差し替え等が判明しました。お客様をはじめとする関係の皆さまの信頼を損ねることとなり、多大なるご迷惑、ご心配をおかけしましたことを深くお詫び申し上げます。

10月には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」が発出されました。これを受けた対策の1つとして、安全に直結する鉄道事業の業務監査を行う「業務監査室」を、社長直轄組織である監査部内に11月に設置しました。今後、社員一丸となり再発防止と信頼回復に努めてまいります。

れぞれの課題に一つひとつ取り組んでいく考えです。

そのような中で、2024年7月に山陽線新山口駅構内で発生した貨物列車脱線事故を受け、社内の車両修繕作業について確認を行っていたところ、車両の荷重を支える重要な部品である輪軸の組立作業における不正行為が発覚しました。安全最優先の観点から一時的に全国の貨物列車の運行を止めたことにより、お客様をはじめ多くの方にご迷惑やご心配をお掛けすることとなりました。先日、社外取締役や社外監査役との緊急座談会(14ページご参照)を開催し、この問題について議論しました。経営を担う者として、この事案を非常に重く受け止めております。再発防止と失墜した信頼の回復に先頭に立って取り組みます。

新中期経営計画の策定

未来を見据えて、今すべきことを 着実に実施していきます

貨物列車の運行開始から150年という節目の年であった2023年、JR貨物グループは新しい中期経営計画の策定に取り掛かりました。それまでの中期経営計画期間中は、山陽線が100日間寸断された2018年の「平成30年7月豪雨」をはじめとした多くの自然災害や新型コロナウイルス感染症の影響などにより、厳しい業績となりました。一方で、レール

ゲートの開業など総合物流企業グループへの成長を目指した取り組み、不動産事業の展開や新規事業へのチャレンジといった点では一定の成果が出ています。

新中期経営計画の策定にあたり、私たちは、それまでの実績を振り返りながら、JR貨物グループの役割や存在意義を再確認することから始めました。まずは役員を中心に、自分たちが入社したときの考えやこれまでの業務経験からJR貨物グループが目指すものを合宿形式で語り合いました。支社長や部門長を通じて、社員同士でも議論し、意見を出してもらいました。その結果、グループとしてありたい姿を「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」と明確化し、それを目指すための指針を以下(12ページ上段)のとおり決めました。

これは1行目が社員のエンゲージメント向上を前提とした「社員満足度(ES)」、2行目が「お客様満足度(CS)」、3行目が「企業の社会的責任(CSR)」と、3つの視点から構成されています。いずれも欠くことのできない視点であり、ありたい姿とともに、新中期経営計画を達成するための“よりどころ”となるものです。

ありたい姿や指針に基づいて、具体的な施策は5つの基本方針に分類してまとめました。その基本方針に基づき、安全を大前提としながら、既存のアセットを最大限に活用することで輸送量の拡大を図り、連結経常利益110億円以上と設定した数値目標の

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 ～

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。

「社員満足度(ES)」の視点

国内唯一の貨物鉄道輸送を中心とした企業グループで仕事をするに“誇り”を持ち、一丸となって主体的に業務に取り組むことで得られる達成感を大切にします。緊張感とワクワク感を醸成する組織づくりに取り組んでいます。

「お客様満足度(CS)」の視点

当社グループでしか担うことのできない仕事を通じて、物流コーディネーターとして「なくてはならない存在」を目指していきます。また、不断の努力によって安全基盤を強化し、BCP対策にも力を入れて取り組むことで、お客様に安全・安心な物流サービスを提供し、信頼に応えていきます。

「企業の社会的責任(CSR)」の視点

当社グループが持つ労働生産性の高さや環境優位性を発揮し、全国ネットワークを通じてお客様の貨物を全国各地にお届けすることで、物流の2024年問題やカーボンニュートラル達成といった社会課題の解決に貢献します。

達成と、将来的な貨物鉄道事業の更なる役割発揮に向けた体制の強化を目指す計画です。計画に基づいて進める具体的な取組みを通じて、「JR貨物グループ長期ビジョン2030」でお示した、「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」という4つの価値を社会に提供してまいります。

サステナブル・ロジスティクスの実現

グループ一丸となって計画達成に挑みます

私は、自身の経験もあり、野球に関する表現を使って社員に考えを伝えることがあります。野球由来の言葉には、関係者が一致団結して目的に向かって行動する「全員野球」、一つひとつに集中して全力で取り組む「一球入魂」、人任せにせず自分で考えて主体的に動く「三遊間の球を拾う」などがあります。JR

貨物グループを一つのチームとして捉えれば、仕事を進める中でどれも必要不可欠なことだと考えています。

新中期経営計画は「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～」が正式名称です。社内公募を実施して、従来の計画にはなかった副題を付けています。どのような計画もそうですが、作っただけで満足し、“絵に描いた餅”になっては意味がありません。JR貨物グループの社員の一人ひとりが計画に共感し、自らのものとして協働して取り組んで初めて、実効性を伴った価値ある計画となります。この副題は、計画達成のためにチームとして始動する私たちを鼓舞する熱量のある内容になったと感じています。

新しい中期経営計画を旗印に、物流を取り巻く社会課題の解決に向けて、私たちJR貨物グループが果たすべき使命を自覚し、一つのチームとして良いことも悪いことも共有しながら、持続可能な物流＝サステナブル・ロジスティクスを実現してまいります。

基本方針

基本方針① 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

取組みの方向性

- 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

取組みテーマ

- 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)

基本方針② 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)

取組みの方向性

- 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

取組みテーマ

- 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

基本方針③ 不動産事業の更なる拡大と新規事業の展開

取組みの方向性

- 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

取組みテーマ

- 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

基本方針④ 経営基盤の強化

取組みの方向性

- 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

取組みテーマ

- 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

基本方針⑤ 貨物鉄道輸送の更なる役割発揮に向けた体制強化

取組みの方向性

- 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

取組みテーマ

- 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
- ③ DX・新技術の推進

※基本方針には取組み優先度の違い等はございませんが、ご説明の便宜上、各方針に番号をつけております

社長・社外役員 緊急座談会

信頼回復に取り組み 社会に価値を提供できる組織に

輪軸組立作業における不正行為発覚の事実を重く受けとめ、
当社の社外取締役と社外監査役、犬飼社長による緊急座談会を実施しました。
改めて社外役員から今回の事案を受けての当社グループへの助言、
そして実施初年度である「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～」を踏まえた
当社グループへの意見を聞きました。

（座談会は2024年9月末、JR貨物本社内で実施しました）



》輪軸組立作業の不正発覚を受けて①

真因を分析し、困難を乗り越える

犬飼 当社の企業価値の源泉は現場にあります。2022年6月の社長就任以来、現場力の向上に注力してきました。しかし、今回、その現場で輪軸の組立作業に関する不正が明らかになり、多くの方々にご迷惑をおかけしました。私をはじめ全社員が今回のことを重く受け止め、襟を正すとともに、現場をはじめとした強い組織づくりに向け、原点に戻って取り組んでいく覚悟であります。

樫谷 報告を受けて最初に感じたのは、安全のチェック体制がどうなっていたのかということです。安全文化が現場に行き届いていなかった面があるのではないのでしょうか。

私が社外役員を務めている流通業の場合、店長の仕事ぶり

で店の業績は大きく変わります。店長に相当する現場長などの中間層がしっかりしていれば、経営と現場との乖離がなくなり、今回のような事件が未然に防げたのではないかと思います。

犬飼 ことあるごとにミドル層に重点を置いて経営の意思や情報を伝えてきました。経営と現場とをつなぐ上で、現場長と呼んでいる駅長や区長、所長といったミドル層が果たすべき役割が大きいと考えてのことでした。現場を預かるミドル層の強化により一層力を入れていきたいと考えています。

矢ヶ崎 今回の不正行為は、当社での発覚に端を発し、多くの鉄道会社でも同様の事例が明るみに出ました。今後、鉄道事業全体にさまざまな問題提起がなされることになるはずです。他山の石として教訓を得ようとしている他業種の企業も多いです。

取締役（非常勤・社外）

樫谷 隆夫

樫谷公認会計士事務所所長、株式会社ブレイン・コア代表取締役社長、株式会社エフ・ピーブレイン代表取締役社長。2012年6月より当社社外取締役を務める。株式会社ファーストリテイリング社外監査役



起こしてしまったことは取り返しがつきません。ただ、そこから得た教訓をもとに、この困難を必ず乗り越えるのだという気持ちを全社員が持ち、信頼を取り戻していかなければなりません。当社はその処し方の中で、「JR貨物はしっかりしている」という信頼感を社会から獲得していくことが大切です。心が折れかかる人もいるはずですが。社長を中心に課題克服のためのチームをつくり、頻繁に社内の意識合わせをするコミュニケーションが欠かせません。

中島 「なぜこうなってしまったのか」という真因分析をとことんやっていただきたいです。誰の心にも、今回の不正を招いたような魔物がいます。これだけ安全を最優先にして、地道に仕事を続けてきた組織で、その魔物がなぜここまで育ってしまったのか。「社会の公器として、私たちが時間通り列車を安全に走らせているのはなぜか」という原点に立ち戻って考えていく必要があります。何が原因でこうなってしまったかは、現場でもディスカッションをしてほしいです。それによって何らかの貴重な気づきが出てくると思っています。

渡辺 大きく2つの問題があると思っています。1つは企業文化。社長が発信する情報がきちんと伝わって、それを守ることで仕事へのプライドを高められる企業文化は大事です。JR貨物グループの現場は、非常に規律高く仕事をしていますから、その素地はあるはずです。矢ヶ崎取締役が話したような、社長が先頭に立って事に当たる「チーム」をつくる気概で信頼回復に取り組み、統一されたルールを守っていくという考え方が細部に至るまで社内に浸透していく組織になってほしいと思います。

2つ目は、なぜルールを破ってしまったのか。ルールに対する信頼性が希薄だったのではないかと感じざるを得ません。事故との因果関係は調査中ですが、今回の脱線事故がなかったら、向こう10年間不正が続いていたかもしれない。他業種でも同様のケースはありますが、事が起これば、社会から大きな批判を浴び、事業継続が困難になりかねません。

》輪軸組立作業の不正発覚を受けて②

「任せきり」を反省し、 チェック体制の再整備を

渡辺 ところで、不正行為が発覚した輪軸組立作業は、どの車両所でも限られた人数で担当していたのですね。

犬飼 各車両所、5人程度です。

樫谷 それだとジョブローテーションをさせづらいですね。

犬飼 なるべくオールマイティーに仕事ができるようにするために、組み立て工程の中でも担当替えの異動は実施しています。ただ、技術を磨く必要もありますので、頻繁な異動は難しいのが実情です。今回、それによる課題も顕在化したので、事実確認をした上で、どのようなローテーションで回すべきかといった検討をしていきたいと思います。

中島 難度の高い技術が必要なのは事実なのでしょう。ただ、専門職になればなるほど、「自分の判断が正しい」という世界に入りがちです。同時に、「専門職だから分かっているだろう」といった過信が経営の側になかったかどうか。反省すべき点だと思います。

犬飼 輪軸のプレス作業は、担当が2～3人で、いわゆるダブルチェックが利きづらい体制になっていました。任せきりになってしまっていたという反省があります。

中島 普段助け合って仕事をしている、あるいは相手が仕事を教わる先輩であれば、2人で作業をしていますが、「これ、変です」と言えないかもしれません。

犬飼 違う作業をしていますが、現場で、「これは良くない」といった会話が1回でも交わされていれば、「ちょっと相談してみるか」という行動にもつながっていたはずですが。

脱線事故を起こし、不正が発覚した事実は非常に重いですが、唯一の救いは、社員が勇気を出して申告をしてきてくれたことです。もっと早く言うべきだったのですが、それでも、自分から言ってきた社員がいた事実は大切にしたいと思います。

矢ヶ崎 自分から申告した社員がいたのは評価していいですね。

樫谷 言わなければ、不正の事実がこの先も分らなかったかもしれませんから。

矢ヶ崎 1人作業などで、他者のチェックがかかりにくい特性のある現場の洗い出しが急務です。

中島 不正が起きる3つの要素（動機、機会、正当化）があります。外資系企業は、これを全員が持っているという前提で、会社は社員に不正をさせない仕組みをつくります。必ず誰かに見られているという抑止力が大事です。それが結果的に社員を守ることになる。これこそが会社という組織の思いやりでもあるのです。

犬飼 今回、国土交通省の特別保安監査を受けました。第



取締役（非常勤・社外）

矢ヶ崎 紀子

東京女子大学現代教養学部教授、一般財団法人運輸総合研究所理事。2014年6月より当社社外取締役を務める。東武鉄道株式会社社外取締役、東日本高速道路株式会社社外監査役

取締役(非常勤・社外) 中島 好美

事業構想大学院大学特任教授。
2018年6月より当社社外取締
役を務める。イオンフィナンシ
ャルサービス株式会社社外取締
役、株式会社アルバック社外取
締役、積水ハウス株式会社社外
取締役



三者の目でのチェックが入ったわけですが、本来は、日常的に社内でも実施しておくべきことでした。正確に申しますと、安全に対する監査はこれまでも実施していましたが、一つひとつの監査内容が不十分でした。

中島 「やり直しをすると部品を余計に使うことになってコストがかかる。列車の運行にも支障が出るかもしれない」と考えて不正をした人がいたのかもしれませんが、しかし、取るべき行動としては間違っていました。運転士など仲間の安全にも関わるわけで、結果的に仲間を裏切る行為につながってしまうのですから。

榎谷 今、中島取締役が話したような内容の議論を、経営と現場とで行ってほしいです。

渡辺 対応策である監査強化の一環で、作業実態もチェックする組織をつくるという理解でよいですか。

犬飼 はい。技術が分かる人間を充て、集中的に対応します。ここで問題点を洗い出し、不正の芽をつぶしておかなければなりません。現場でも自浄作用と言いますか、自分たちの過ちを直していこうという空気が生まれはじめています。

》輪軸組立作業の不正発覚を受けて③

現場との対話は、 経営の熱意を伝えることから

榎谷 経営としては、やはり「なぜ不正を報告できなかったのか」について、構造的な理由を考える必要があります。

いわゆる忖度があったかどうか。安全について「こうしたらいいのに」と感じていて、言えなかった人がいたのなら、それは改善すべき企業体質です。技術的な職種だけでなく、営業や開発など他部門にも、忖度をする文化や言い出しにくい空気が存在するのかもしれませんが。そういう部分が根っこに存在したために、今回のような不正事案につながった可能性もあります。

中島 上司、部下の関係ではない無関係の人にヒアリングをしてもらうのがよいでしょう。現場でも、彼ら、彼女たち自身で考え、「どうすればよかったのか」を議論してほしいです。その結果として、上からではなくて、現場からボトムアップで対策が出てくるのが望ましいです。

榎谷 もう一つ、不正が今回だけだったのかどうか。

中島 総点検をして、報告書を出した後に、新たな不正が

発覚するという例は多いです。

榎谷 調査で、本当のことを言ってもらようにしないといいけません。

中島 「申告したという姿勢を評価する」という心理的安全性を確保して、後から何か出てきたら大変なことになるというメッセージをきちんと伝えてください。現場によく足を運んでいる犬飼社長の語りかけであれば伝わるはずです。

渡辺 会ったことがある社長のメッセージには、関心を持つものです。犬飼社長のリーダーシップを現場の社員は見えています。

中島 「今、一番大事なときだから、みんなで回ろう」と、社長だけでなく、取締役や執行役員などが全国に散って、手分けをして現場を回っている、そんな熱意を経営の側から現場に伝えた方がいいと思います。

渡辺 そうですね。経営の本気度を伝えていただきたい。

榎谷 今後、社長が頻繁に現場に行き、詳細に立ち入って現場を見るのは物理的に困難です。ですから、繰り返しますが、並行して、社長が行かなくても、必要な情報がうまく上がってくる仕組みを考えることが大切です。

》JR貨物グループ中期経営計画2026 目標達成に向けて

犬飼 今回の不正事案は、2024年度の収益に少なからぬ影響を与えることが想定されます。今後、信頼を回復しながら鉄道事業黒字化を果たし、「JR貨物グループ 中期経営計画2026」の目標達成に向けて努力をしてまいります。中期経営計画の遂行にあたってのご意見をうかがえますでしょうか。

矢ヶ崎 中期経営計画の初年度で今回の不正事案が発生したわけです。先ほど申し上げたように、「乗り越えなければならぬタスクだ」というマインドセットの下に、社長を中心とした、しっかりしたチームをつくって、意識的に社内のコミュニケーションを取りながら、課題の一つひとつ乗り越えていくことが必要です。

事業面では、輸送能力を安定的に確保するために、自然災害への対応力向上が長年の課題となっています。その解決、改善に今以上に取り組んでいただきたいです。台風をはじめ、自然災害が激甚化し、その影響で列車が止まる局面が増えて



監査役(社外・非常勤) 渡辺 一

株式会社日本経済研究所代表取締役会長。2023年6月より当社社外監査役を務める。三井住友トラストグループ株式会社社外取締役

います。2024年も台風10号の影響などで運休が発生しました。自然災害の激甚化を前提に、輸送の不確実性を低減する打ち手を講じなければなりません。

現状でも、気象会社から情報を入手して運行に関する判断に生かしていると聞いています。解析力のある外部のリソースも活用しながら、手を打つ能力を上げていただきたいです。自然災害の発生時に、ステークホルダーへの情報共有をいち早く行うことなども、信頼回復のためには大切です。

犬飼 自然災害の発生自体は止められませんので、対応力を上げていく必要性を痛感しています。運行に関する情報共有については、情報収集と情報発信の両面で力を入れていきます。旅客鉄道会社との連携やコミュニケーションも大切にしながら、より分かりやすい情報の提供を考えています。

また、扇屋丸の就航や通常時からのトラック輸送併用の検討など、代行輸送に必要なハード対策も取組みを始めています。リダンダンシーを高めることは、信頼回復にも必要ですので、必要なコストはかけて代行の手配はしっかりとするなど代行輸送時のカバー率をいかに高めていくかも課題です。

中島 国鉄の分割民営化で旅客会社が地域ごとに分割される一方で、当社は全国ネットワークを持つ貨物鉄道会社として事業を営んできました。事業の特殊性に加えて、災害の激甚化など、シビアな環境変化も起きています。貨物鉄道輸送は需要を往路と復路で均衡させることが難しく、空荷が発生しやすいものです。この“つらい”ビジネスモデルの中で鉄道事業の収益性を高めていくのはチャレンジングなことだと思います。

犬飼 ご指摘のように、貨物鉄道事業としては、積載率が低い区間に貨物をのせることが課題であり、これが収支改善にもつながります。空きがある区間のデータをもっとオープンにしていくことで、「ここが空いているなら、我が社でこの区間を使うよ」というお声がけをいただくことができる可能性もあります。そこの仕組みを考えていきたいと思いますし、サーキュラーエコノミーも進んでくると思われるので、そういった伸び得る分野の貨物の獲得にも取り組んでいきたいと考えています。

中島 事業の特殊性と昨今の事業環境の変化などを考慮に入れて、当社グループにおけるビジネスモデルの強みと弱みを、マーケティング的な観点で改めて考える時期に来ていると思います。今後我が社が生き残るために、貨物鉄道輸送ではど

代表取締役社長 兼社長執行役員 犬飼 新

執行役員関東支社長、取締役兼執行役員鉄道口ジスティクス本部営業統括部長、取締役兼常務執行役員鉄道口ジスティクス本部長、取締役兼常務執行役員経営統括本部長などを経て2022年6月より当社代表取締役社長兼社長執行役員



こまで利益を上げることができるのか、不動産など他の事業でどれだけ収益を上げる必要があるのかといった、ポートフォリオ戦略にも及ぶ議論を深めていただきたいと思います。

犬飼 グループでの事業ポートフォリオを考えたときには、鉄道輸送だけでなく、総合物流の元請けという、リスクはあるけれども、物流全体のソリューションを提供出来る会社をグループ内に置き、そのグループ会社を中心にいろいろな仕事をお受けしていく必要があります。それには、現在あるグループ企業の中から総合的に物流を担える(元請けとなれる)会社を仕立て、JR貨物グループが提供する総合物流の姿を具体的なプランとして見える化していくことが前提となります。「JR貨物に頼めば、運んでくれるだけでなく、保管もしてくれて、物流を効率化する提案をしてもらえる」という信頼を獲得し、総合物流の事業が伸長すれば、JR貨物の鉄道事業の収益性も結果的に高まってきます。

また、事業ポートフォリオを考えていく上では、これにプラスして、土地などの含み資産をどう経営に生かしていくかが課題です。

中島 その通りだと思います。

犬飼 固定資産を保有して家賃収入を得るだけではなく、回転型の不動産ビジネス(自社物件を売却し、その資金を元手に再開発などを進める不動産ビジネス)に乗り出していかないと、資産の有効的な活用はできないと思っています。得た資金を不動産だけでなく、違うビジネスにも充て、サービスの幅を広げていく発想も必要です。事業開発部門からもそうしたビジネスをやりたいとの声があがってききましたので、さっそく取り組みたいと考えています。

渡辺 当社の場合、現状では低利での資金調達ができています。今後、金利が上昇してくる可能性もありますが、相対的な調達能力は高いわけですので、その優位性を生かした不動産ビジネスの展開に期待します。

榎谷 不動産ビジネスにしる、災害対応にしる、事業の構想力とともに、オペレーションの力をもっと付けないといけません。そこは重要な課題として社内でも共有してほしいです。

犬飼 信頼回復と収益性の向上を通じて、今以上に社会に対して価値を提供できる企業グループにしたいと決意を新たにしました。今日はどうもありがとうございました。

「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

209億トンキロ（総合物流施策大綱における目標値）

■必達目標

196億トンキロ（過去最高の2017年度積載率を目指した目標値）※2023年度162.8億トンキロ

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	2023年度実績	2024年度目標	2024年度の主な取組み
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 70.0%	積載率 全日平均 72.0%	●マーケット分析とターゲティング・セールス進展の仕組み作りによる鉄道利用のニーズ把握・掘り起こし ●アクション・輸送力活用運動の深度化
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※	0.1%増※	5.3%増※	●保有事業者側でのコンテナ増備の働きかけ ●コンテナのラウンドユース、異業種マッチングへの取組み
	31ftコンテナ輸送 17.4%増※ 【目標を11.2%増から上方修正】	5.8%増※	9.4%増※	●需要の多い幹線区間の6大都市各駅を中心に31ftコンテナ共同利用の事業体（コンソーシアム）を結成し、輸送体制強化 ●ブロックレインの利用拡大 ●3PL事業者等のマッチングサービスと連携したコンテナのラウンドマッチング
	中距離帯輸送 23.8%増※	4.3%増※	7.8%増※	●2025年春ダイヤ改正に向けた需要把握と商品づくり ●2024年春ダイヤ改正で増やした輸送力の有効活用
	5t未満小口貨物混載・共同輸送の定期ルート設定 積替ステーション設置22駅	—	新しいサービスの展開 6駅	●レールゲートテナントの荷役機能と3PLのトラック調達を組み合わせた集配複合サービスの展開 ●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	実証実験を開始	●年間40ftコンテナ900個/18,000tの輸送実施 ●東北線経由で試験輸送実施	●横浜本牧～宇都宮(夕)間、大阪(夕)～金沢(夕)間で40ftコンテナ輸送力を設定 ●京浜港～大館間で東北線経由での40ftHQコンテナの輸送を計画
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	官民一体の策定会議を山口県を中心に開催	2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率50% ●輪重測定装置 ●トラックスケール整備94駅	新南陽駅改良に着手 20駅	新南陽駅コンテナホーム拡幅、駅本屋の新設工事着手 33駅	●山陽線新南陽駅における災害時代行カバー率向上に向けた駅改良工事の施工・協議 ●輪重測定装置・トラックスケール等の設置
災害等輸送障害発生時の対応力強化	ホームページ(HP)の改善	案内方法を改善	HP改善具現化、さらなる改善検討	●日本地図上で地帯別に列車運休本数を表示 ●運行状況のビジュアル化、コンテナ単位での検索機能の検討
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	4回実施	4回実施	●貨物鉄道輸送におけるPFI事業導入に向けた打合せ ●2024年度に実施予定の大規模演習における貨物鉄道利用に向けた打合せ
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	自動荷役システムの検討、国の調査事業への協力	自動荷役システム基本仕様決定	●自動荷役システムの基本的な仕様をまとめ、システム要件を決定

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	2023年度実績	2024年度目標	2024年度の主な取組み
誰でもいつでも利用できる体制づくり	物流MaaS(ワンストップ予約システム)基本計画の策定	HP上での貨物列車空き状況表示機能開発、HP等の案内方法改善項目・内容決定	新しいサービス展開を支援するシステム開発	●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、CO ₂ 効果を検索できる画面の提供 ●積替ステーションの予約管理システムの開発 ●レールゲートテナントの荷役機能と3PLのトラック調達を組み合わせた集配複合サービスの展開
パレチゼーションの推進	パレットデポ設置22駅	13駅	5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	レールゲートからの発送 3%増/年	3%減 (2022年度比)	3%増 (2022年度比)	●鉄道用クロスドック機能の推進 ●鉄道未利用テナントへの提案営業 ●鉄道利用顧客へのテナントリーシング
	コンテナ留置レイアウトの見直しによるキャパシティ拡大(年/300個分)	—	300個分拡大	●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、九州等) ●駅構内コンテナ留置レイアウト見直し等によるキャパシティ拡大

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	2023年度実績	2024年度目標	2024年度の主な取組み
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	HP等の案内方法改善項目・内容決定、ロゴマーク・スローガン制定	HP等の案内方法改善	●輸送ルート、リードタイム、輸送余力、CO ₂ 効果等を検索できる画面の提供
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	鉄道総研と調査を実施、国交省調査事業への協力	線区別条件を反映した原単位の検討推進、インセンティブの提供	●調査結果を踏まえた線区別の諸条件を反映した原単位の検討(精緻化) ●貨物鉄道利用によるCO ₂ 削減効果を明示した証書の発行

物流の2024年問題への対策として、政府が政策パッケージを公表～課題解決に向けてモーダルシフト等を推進～

2024年4月、これまで猶予されてきた自動車運転業務に関する時間外労働の上限規制が適用となりました。トラック輸送は、近中距離帯（～800km）までの輸送の90%を超える物量を運んでいましたが、トラック運転手の労働時間が短縮されることで、これらの貨物を運びきれなくなる状況の到来が懸念されています。2023年に報道等でも取り上げられた、物流の2024年問題と呼ばれる社会課題です。2030年には、21万人のトラック運転手が不足し、34%（9.4億トン）の物量が輸送できなくなるとの試算もあります。



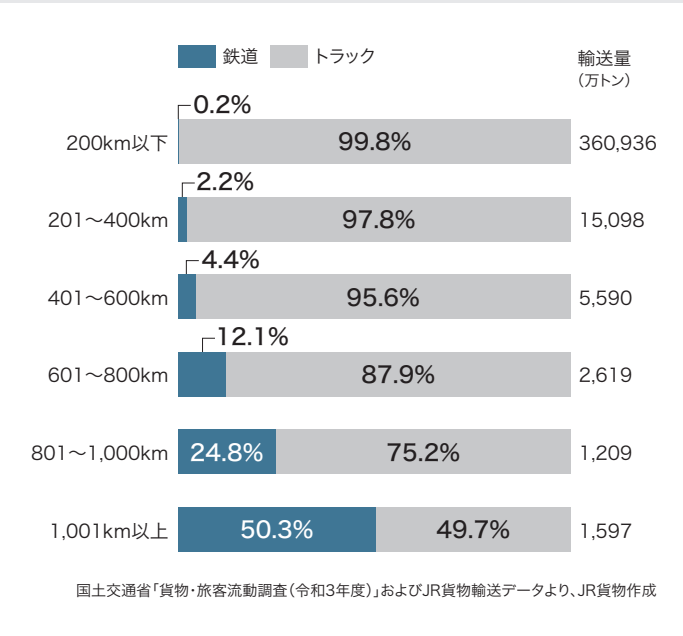
「物流革新緊急パッケージ」より

政府では、こうした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、同年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。

■輸送距離別のトラック輸送と鉄道輸送の割合

当社が担っている貨物鉄道輸送は800kmを超えるような長距離輸送でシェアが増える傾向にあります



■「物流革新緊急パッケージ」の骨子

【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

【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の強化
- 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

【荷主・消費者の行動変容】

- 宅配の再配達率を半減する緊急的な取組み
- 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

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。



MESSAGE

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、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います。31ftコンテナの拡充では、ホームや機材の整備を進めているほか、「積替ステーション」ではパレット単位の荷役サービスを付加し、貨物駅の改良を進めています。また、「レールゲート」や「駅内倉庫」を活用した輸送モード連携の事例も続々と登場しています。JR貨物は、お客様が抱える課題を解決するシームレスな物流サービスを提供してまいります。

鉄道ロジスティクス本部長 取締役兼常務執行役員 **小暮 一寿**

JR貨物グループが目指す総合物流の姿

基本方針②

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、グループ会社があ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。

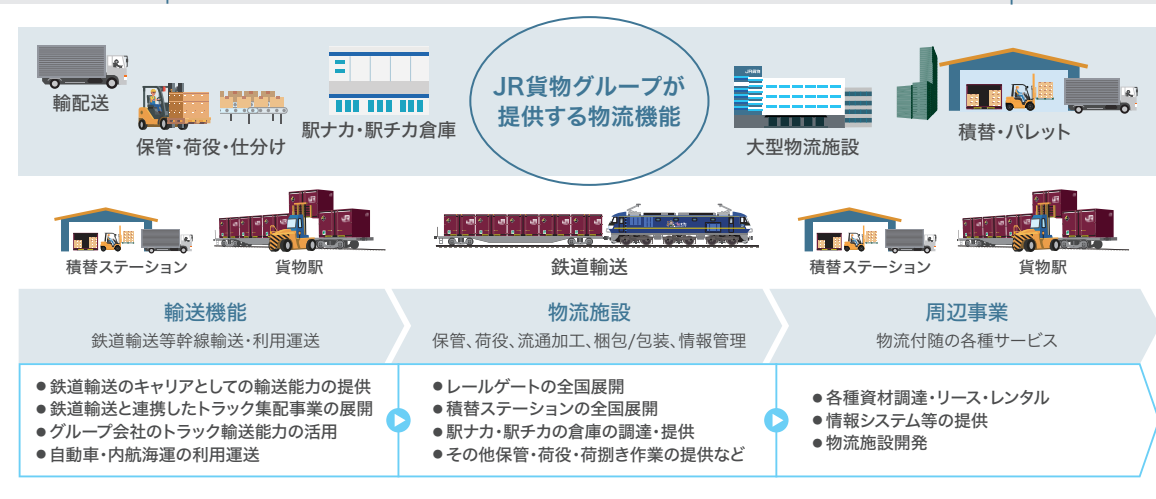
主な総合物流提案・コーディネート領域

- 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・トラックチャーター便の鉄道輸送
- 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



モード間の物流協力「モーダルコンビネーション」で社会課題の解決を

基本方針②

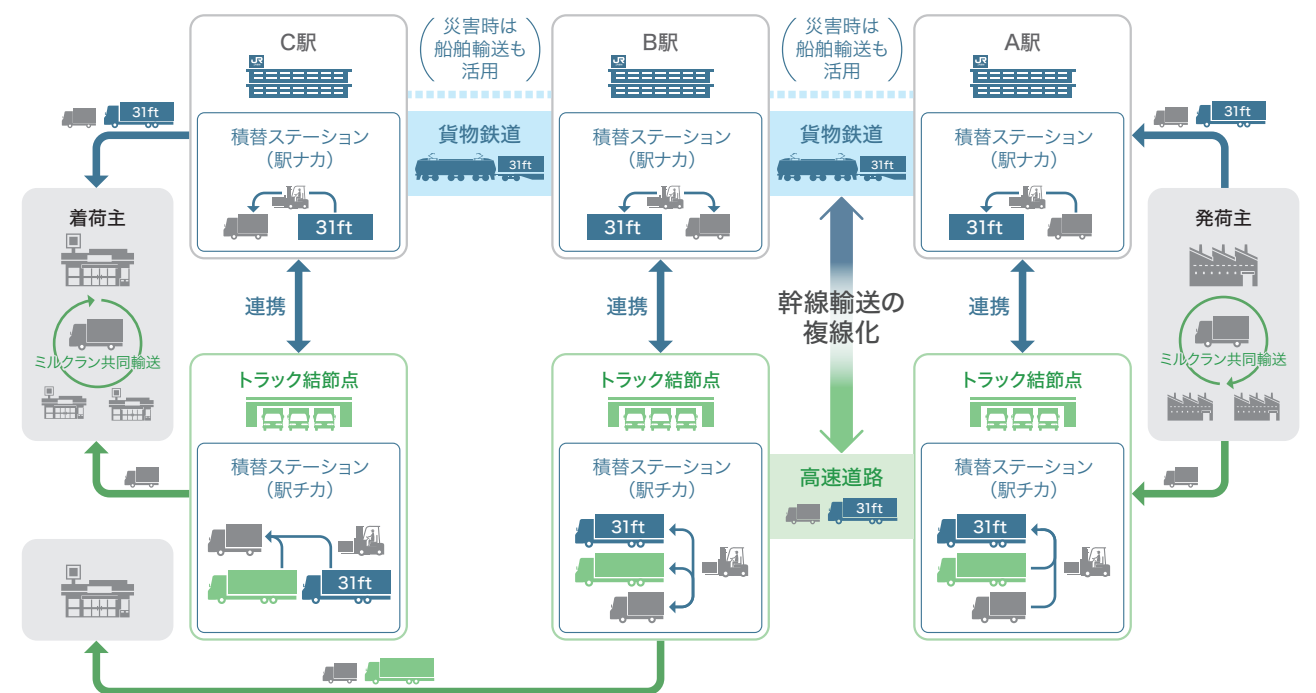
物流の2024年問題は、自動車運転業務に関する時間外労働の上限規制により、トラックで輸送されてきた貨物を運びきれなくなることが危惧される社会課題です。上限規制は2024年4月に適用されましたが、これによる影響は今後さらに顕在化するとも考えられています。

この問題の解決に向けて、「モーダルコンビネーション」への期待が高まっています。トラック輸送と鉄道輸送、さらには船舶輸送や航空輸送までを含めた全ての輸送モードが、それぞれの得意とする機能を最大限に発揮しながら連携し、物流の効率化・円滑化を目指すものです。

例えば、少量の近距離輸送は柔軟性があるトラック輸送が担い、大量長距離輸送は労働生産性の高い鉄道や船舶で輸送します。一方、高い速達性が求められるものは航空で一気に輸送するなど、各モードの特性を生かし、競い合う関係から協力する関係へと進化した物流体系を構築することで、持続可能な物流が実現できると考えています。

物流の2024年問題に対する有効な手段である「モーダルコンビネーション」の推進に向け、貨物鉄道輸送を担う当社は、トラック輸送との親和性向上等に力を入れながら、取組みを進めています。

■モーダルコンビネーションの概念図



図中のトラックの種類について：

青色の「31ft」は貨物鉄道輸送用の全長31ftの大型コンテナ、青色のトラックはそれを陸路で運ぶための緊締（きんてい）車と呼ばれる鉄道コンテナ専用トラックをイメージしています。一般的に31ftコンテナは荷主や利用運送事業者が、緊締車は利用運送事業者が保有しています。また、緑色のトラックは、長距離輸送などに適した大型トラック、グレーのトラックは、主に近距離輸送に使われる小型トラックをイメージしています。

物流結節点機能の強化

基本方針②

多様なニーズに応えるレールゲート

「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お客様にご提供できる物流拠点であり、総合物流事業の推進においても要となる施設です。

その中でも当社最大のコンテナ取扱量を誇る東京貨物ターミナル駅構内に位置している「東京レールゲートWEST」「東京レールゲートEAST」は、首都高IC・東京港国際コンテナターミナル・羽田空港へのアクセスが至便で、「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。また、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。

倉庫フロアは、お客様の多様なニーズに対応できる柱スパン(10m以上)、梁下有効高(5.5m以上)、床荷重(1.5t/m²以上)で設計されており、ベルトコンベアやソーター等の各種マテリアルハンドリング機器や冷蔵・冷凍用の定温設備、空調機器の設置が容易に可能な汎用性の高い仕様となっています。免震装置や非常用発電機等のBCP対応機能、共用の力

フェテリア等を備えており、ご入居者様が安心して快適に働ける環境を創出しています。

現在、全国主要都市でのレールゲートの展開を進めており、2022年5月に札幌に開設したほか、2025年9月には千葉に開設予定です。今後も、仙台・名古屋・大阪・福岡等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。具体的には、レールゲート入居テナントの物流事業者とJR貨物グループの協同営業活動により、トラック・物流拠点・鉄道輸送を組み合わせた新しいサービスメニューを展開するなど、立地のメリットを最大限活用した物流サービス提供のお手伝いも進めています。

※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用途とした公募社債「グリーンボンド」で調達した資金を活用しています。



積替ステーションをはじめとする駅頭クロスドックの展開

トラックと鉄道の結節性をさらに向上させる複合輸送サービス拠点へ

緊締装置(鉄道コンテナを固定する装置)を備えていない一般トラックからの中継拠点として、JR貨物ではレールゲートのみでなく、駅頭の「積替ステーション」をご提案しています。安全な作業スペース確保とコンテナの移送作業提供のほか、一部の積替ステーションでは荷物用フォークリフトの配

置やパレット貨物の積み替え作業等もあわせてご提供し、トラックとの結節性を向上させています。また、協力事業者による駅近くの物流施設における同様のサービス展開も進めています。

駅パレ(パレットデポ)を活用した効率的な物流体系の提案

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。



新座貨物ターミナル駅の積替ステーション



京都貨物駅のパレットデポ

中長距離帯におけるネットワークの強化

基本方針②

トラックドライバーの時間外労働の上限規制を背景に、600km前後の中距離帯輸送についてはトラック輸送のみでは困難になりつつあります。当社のコンテナ輸送の得意とする距離は800km以上ですので、そうした長距離帯と併せ、中距離帯の輸送力を拡充することで、お客様が抱える物流課題の解決に貢献できるものと考えています。

2024年3月のダイヤ改正では、東京～大阪間や関東→広

島行き等の中距離帯の利便性向上や関東～北海道間の列車体系刷新等を行いました。特に、東京～大阪地帯間の流動や個別の列車の利用状況は、一部災害等の影響はありましたが、積載率は堅調に推移しています。

引き続き、ご利用状況やお客様の声を反映しながら、新たな商品開発に努めてまいります。

JR貨物グループアセットを活用した中距離帯のモーダルシフト事例～ネスレ日本株式会社～

ネスレ日本株式会社は、長距離輸送を対象としてきた貨物鉄道による輸送を、より貨物量の多い中距離輸送にも拡大し、2024年2月より静岡県島の島田工場から関西方面への「ネスカフェ ボトルコーヒー」の定期貨物鉄道輸送を開始しました。本輸送では、JR貨物グループである全国通運株式会社、日本運輸倉庫株式会社のアセットを活用し、グループ一丸となって貨物をお届けしています。

まず静岡貨物駅では、全国通運系のトラックで1日200トン(12ftコンテナ40個)を集貨します。大阪の百済貨物ターミナル駅まで約330kmを鉄道で輸送後、倉庫への引き込み線と高床式の荷役倉庫機能を併せ持つ日本運輸倉庫の側線倉庫を利用し、効率的に製品の荷卸しや保管を行いながら、関西圏の顧客へと配達し

ます。駅ナカ倉庫を在庫拠点とすることで、配達作業の効率化や安定した在庫体制の構築が可能となり、年間で変動する商品需要にも柔軟に対応できます。

なお、本取組みにより、ネスレ日本では年間のCO₂排出量を約900トン削減できる見込みです。



1 物流生産性の向上

鉄道の輸送量拡大に向けた戦略的営業活動の展開

基本方針②

マーケティングプロセスに基づき、お客様の声や全国貨物純流動調査など実態を踏まえたデータ分析とターゲット選定を実施。そのうえで、関係者と連携したソリューション提案

等、JR貨物グループが一体となり戦略に基づいた営業活動を行ってまいります。

医療用医薬品の輸送におけるモーダルシフト推進

JR貨物、鉄道利用運送事業者、私有コンテナ所有者の三者で「メディカル鉄道コンテナサービス」のコーディネートチームを構成し、各種機能を協業でパッケージ化してご提案する「ソリューション提案」を実施しています。その一環として、三菱倉庫株式会社（物流企業）と連携し、武田薬品工業株式会社の医療用医薬品のトラック輸送から鉄道輸送へのモーダルシフトの推進に取り組んでいます。

医療用医薬品の輸送では、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必要です。三者連携による保冷コンテナを活用したトライアル輸送など、各種輸送品質の検証によって、GDPに準拠した輸送が可能となったことから、2023年11月、東京～盛岡間で一部のトラック輸送の鉄道への切り替えが実現しました。従来のトラック輸送に比べ60%のCO₂排出削減効果を得ています。

2024年下期には関西～九州間、2025年には北海道と四国向けで鉄道輸送の利用拡大を計画しています。今後、医薬品物流での環境対応が加速化していくものと考えています。

航空貨物のモーダルシフトにも挑戦します

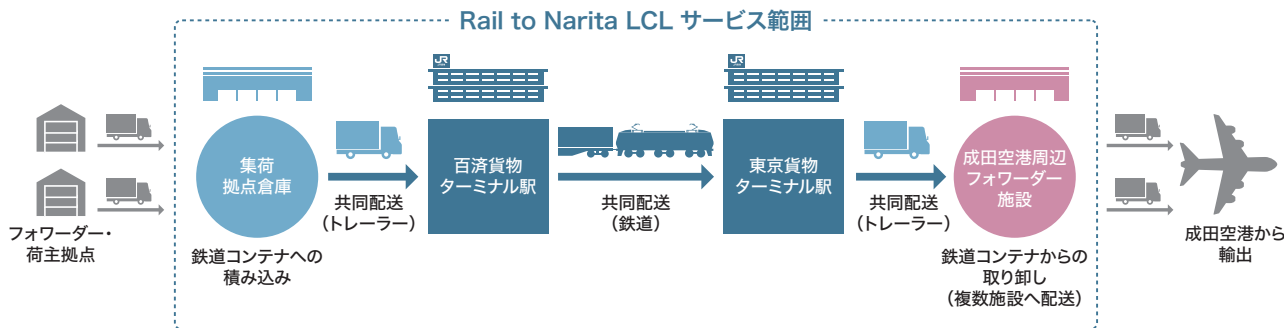
成田国際空港株式会社、日本フレートライナー株式会社とともに「成田空港モーダルシフト推進協議会」を立ち上げ、成田空港から輸出される貨物を対象とした鉄道共同輸送サービス『RAIL to NARITA LCLサービス』（関西→成田）の実証事業を2024年8月から開始しました。

関西で生産された製品を成田空港から輸出する場合、国内輸送のほとんどはトラックで行われていますが、CO₂排出削減やトラック運転手の確保といった課題があります。一方、航空

貨物は重量が軽く小ロットな製品が多いため、コンテナ単位での契約となる鉄道輸送の利用は難しいという課題がありました。

そこで、本実証では1パレット単位でも利用可能とし、かつ国土交通省の補助金の活用によりトライアル価格を設定することで、CO₂排出量の少ない貨物鉄道輸送をより多くのフォワーダーにお試しいただきやすいサービスとしています。2025年2月までの実証を通じて課題やニーズの洗い出しを行い、2025年度の本格運用開始を目指します。

■Rail to Narita LCLサービスのイメージ



輸送申し込みのキャンセル待ち機能を実装

利用運送事業者が鉄道コンテナ輸送を申し込む際、これまでは利用したい日時や区間の列車輸送枠に空きがないと予約ができませんでした。その場合、事業者はトラックや船などの輸送手段に切り替えることもあるため、後になって列車輸送枠が空いたとしても活用されないままとなることが度々ありました。

そこで、2024年8月より予約システムに「キャンセル待ち機能」を追加しました。本機能で申し込み後、待機期限までには輸送枠の空きが発生すると自動で輸送枠を取得するため、事業者は効率的に業務を行うことができます。本機能も駆使しながら輸送枠を最大限活用し、列車の積載率向上を目指していきます。

「物流総合効率化法」の改正と物流統括管理者（CLO）との連携
～フィジカルインターネットの実現に向けて～

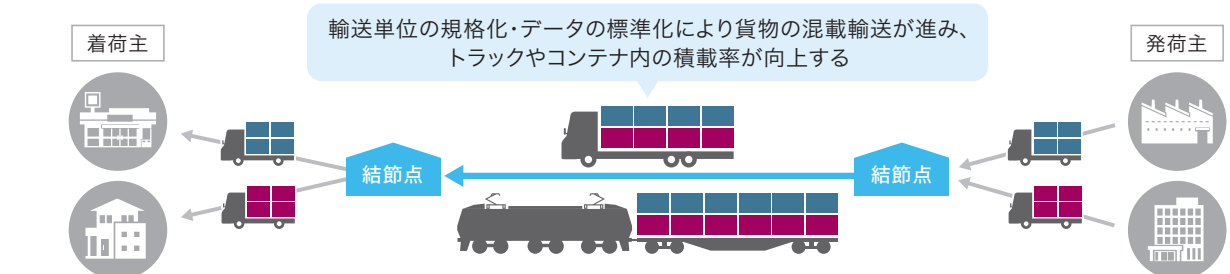
物流の2024年問題への対策として、2024年5月に「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」が公布されました。同法では、特定事業者のうち、荷主・連鎖化事業者には物流統括管理者（CLO）の選任を義務付けています。

事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者から選任されるCLOの役割は、「持続可能な社会と企業価値の向上を実現するため、モノの流れを基軸にしたサプライチェーンにおいて、経営視点で社内外を俯瞰した全体最適を図

る役割を担う責任者」と考えられます。

当社は物流の2024年問題やカーボンニュートラルの達成といった社会課題解決に向け、一般社団法人フィジカルインターネットセンター（JPIC）の運営に参画しています。同法人が運営する「CLO協議会」等の取組みを通じて、JR貨物グループが持つアセットの活用も想定しながら、荷主企業のサプライチェーンにおける「全体最適」の取組みを支援し、鉄道の持つ環境優位性を発揮することでカーボンニュートラル社会に貢献していきます。

■フィジカルインターネット実現に向けた輸送例



結節点：物流倉庫や貨物駅における「積替ステーション」などの積替拠点

大型コンテナ取扱量の拡大

基本方針②

トラック輸送で多く使用される10トントラックと容量・サイズがほぼ同様である31ftコンテナの需要の高まりを受け、大型コンテナの取扱量拡大のための基盤整備に取り組んでいます。

ハード面では、コンテナホームの拡幅や路盤改良といった駅構内の整備や、コンテナ中継作業の改善によるネットワークの拡大、緊締車・トップリフター等の必要な設備や機材の増備を進めています。今後の需要増に向け、2024年度中に

当社が運用する31ftコンテナを30個増備しました。

また、グループ会社との連携による組織的なオペレーション体制の構築、空回送低減に向けコンテナと貨物をマッチングさせる仕組みの構築、リースなどを含むお客様の個別需要に応じたコンテナ保有形態の構築等といったソフト面での対策も順次進めています。今後も顧客、利用運送事業者、業界団体と連携し、31ftコンテナの取扱量拡大に注力してまいります。

■大型コンテナ取扱量の拡大に向けたハード対策

駅構内の整備及び利用方法の見直し	必要な設備及び機材の増備
<ul style="list-style-type: none">▶ コンテナホームの拡幅や路盤改良の実施▶ 構内上屋の改良による積替機能の拡充▶ コンテナ中継作業の改善によるネットワークの拡大	<ul style="list-style-type: none">▶ 31ftコンテナ▶ 緊締車▶ 積替ステーション▶ 荷役機器▶ トップリフター▶ コンテナホーム整備

静岡貨物駅の整備計画

1 物流生産性の向上

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202台分を輸送し、鉄道へのモーダルシフトで年間約3万4000トンのCO₂削減



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



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

DX・新技術を活用した貨物ターミナル駅の進化

基本方針⑤

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、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。

■スマート貨物ターミナル（イメージ）



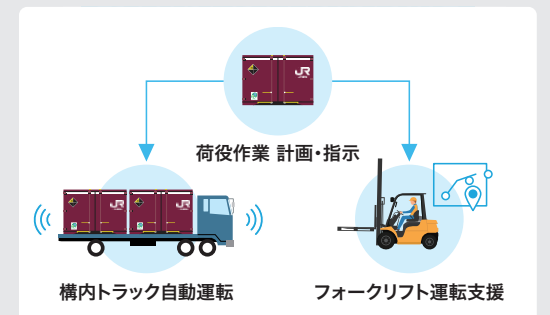
開発導入例 ～セミオート・ガイダンス機能搭載フォークリフト～

コンテナ用フォークリフトの死角を補うカメラ等による支援を行う「操作ガイダンス機能」と、荷役対象コンテナや荷置き場所の候補位置を認識し、その位置へのステアリング操作等を自動化する「操作セミオート機能」をコマツと共同開発しました。2024年12月、同機能を搭載したフォークリフトを導入予定です。これにより、荷役作業の安全性向上と操作習熟期間の短縮が見込まれます。



開発検討中のシステム例 ～コンテナハンドリングマネジメントシステム～

貨物駅のフォークリフトオペレーターは、駅固有のルールや積載位置等の様々な制約条件と、刻々と変わる列車の運行情報やトラックの入構情報等を総合的に判断しながら、効率的な段取りやコンテナの留置位置を瞬時に考え作業を行っています。これらの判断業務を標準化することで、ノウハウの習熟度に関係なく「誰でも」「迷わず」「効率的に」荷役業務を行えるためのシステムを開発中です。



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

基本方針①

JR貨物グループでは、「綱領」として、鉄道の運業務に従事する者が常に心がけるべき安全に関する規範を定めています。各職場では、綱領を掲げ、点呼や訓練等で繰り返し唱和することにより安全意識を向上させています。このような安全の取り組みを実施していることから、一定以上のリスクがある事故・事象（当社では鉄道運転事故に至らないものを事象と定義）の件数は、着実に減少してきましたが、人命につながるリスクが大きい事象は依然として発生しており、これらを発生させない取り組みを重点的に進めていく必要があります。

このため、2021年度からは「安全は人命を守ること」が最重要であることを改めて明確にし、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」を定め、安全に対する意識の向上に取り組んでいます。そして安全の価値観を実行していくために「大事なものを守るための安全活動」として、「安全最優先の職場風土の醸成」「事故・事象の再発・未然防止」「労働災害防止策の強化」を重点実施項目として定め、それを達成するために、「安全を支える基盤の強化」「PDCAに基づく自律的な安全管理」「安全を伝えるツールの強化」を「安全活動を支える3つの柱」にしています。これらを柱として、各現場で実行計画を立て、PDCAサイクルでスパイラルアップを図りながら、人命に関わる事故・事象、労働災害を発生させないための取り組みを実行しています。

■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。

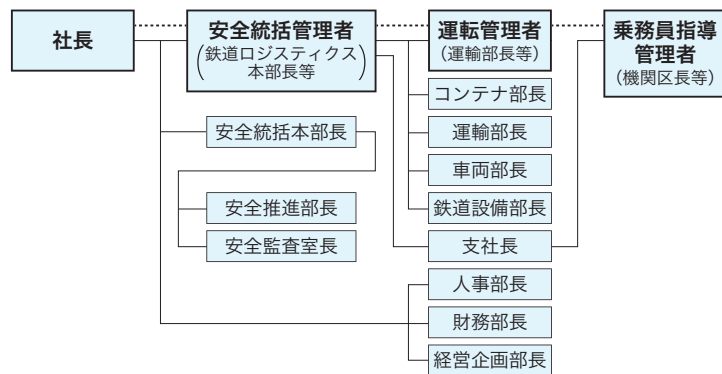
輸送の安全の確保に取り組むために

基本方針①

当社では、鉄道事業法の定めに基づき、輸送の安全性の維持向上を目的として安全管理規程を制定しています。この規程では、社長をトップとし安全統括管理者、運転管理者、乗務員指導管理者を置いた安全管理体制を定め、各管理者の責務を明確化して輸送の安全の確保に取り組んでいます。

また、本社では、運転事故等や労働災害の防止に関する事項を審議し、有効かつ効果的な対策の策定・推進等を行うことを目的とし、安全統括管理者を委員長とする本社安全推進委員会を設置し、毎月開催しています。

■安全管理体制図（太文字は、法令に基づく管理者、点線は、法令に基づく指揮系統）



MESSAGE

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。

しかし、2024年7月に山陽線の新山口駅構内で貨物列車の脱線事故を発生させ、関係の皆さまにご迷惑とご心配をお掛けすることになりました。原因は調査中ですが、再発防止に全力で取り組んでまいります。2024年4月には、当社初の安全教育施設「刻心塾」を開設しました。社員一人ひとりが、人命を最優先とする安全行動をとれるように、刻心塾も活用して安全教育に取り組めます。ハード・ソフトの両面から、安全・安心な物流サービスの提供に努めてまいります。

安全統括本部長 取締役兼執行役員 **中川 哲朗**

安全教育施設「刻心塾」を開設

基本方針①

誰も「人命最優先」は当たり前、「ルールを守る」ことも知っています。しかしその一方で、安全な行動ができない、ルールを守れない“自分”もいます。その“自分”に打ち勝つためには、それぞれが心に持つ「大事なものを守る」ことを常に考え、安全を他人事として考えずに、より自分自身のこととして考えなくてはなりません。そして私たちは、大事な家族、仲間等、あらゆる人をどのように守るか、名前も知らない誰かに悲しい思いをさせないため、怪我や事故を起こさないために何をすればよいかを一人ひとりが考えて行動できるようにならねばなりません。そのために過去の重大事故を知り、今あるルールがなぜあるのかを学ぶ。そして語り部である講師陣から当時の話などを聞き仲間と語り合うことで安全の大切さを心に刻み、明日からの自分自身の行動に表していく。その学びの場が「刻心塾」なのです。

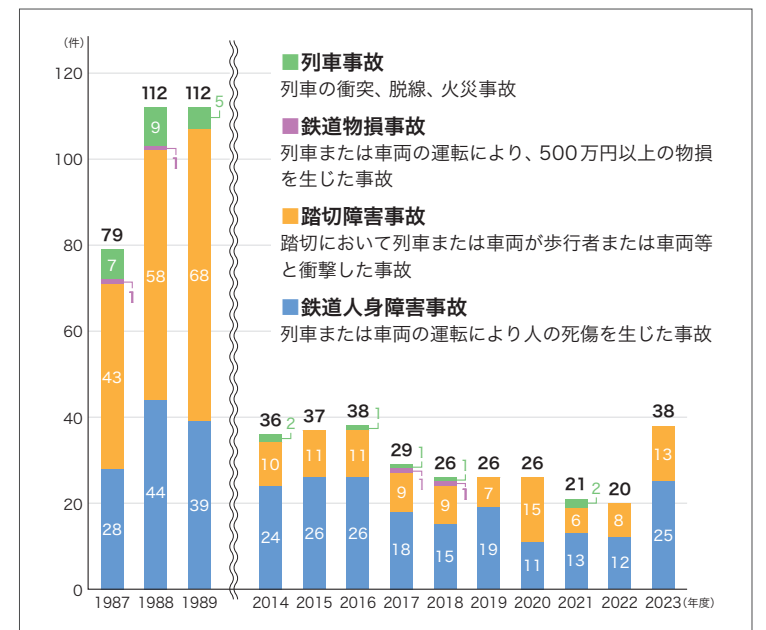


事故等の発生状況

2023年度は、鉄道運転事故の件数は38件で、前年度から18件増加しました。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）の発生もなく、前年度から1件減少しました。

事故・事象（当社では鉄道運転事故に至らないものを事象と呼んでいます）が発生した場合は、迅速・正確に把握し、安全上のリスクの大きなものは、特に重点的に直接原因・背後要因を分析し、有効な対策を策定しなければいけません。このため、現場管理者が自職場のルール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



2 安全・安心な物流サービス

偏積防止の対策

基本方針①

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ました。これは、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と、運輸安全委員会により報告されています。

こうした経緯も踏まえ、当社は偏積防止対策として、勉強会やハンドブック等による啓発など利用運送事業者や積み込み事業者と連携した取組みを行っています。



輪重測定装置による測定

また、走行中の貨物列車の輪重比を確認できる「輪重測定装置」や、貨物駅に入るトラックの積荷の偏積を測定する「トラックスケール」、コンテナ単位で偏積を測定する「コンテナスケール」の導入を計画的に進めています。

これらのソフト対策とハード対策を着実に実施するとともに、関係者とも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。



トラックスケール

社会インフラとしての役割を担い、安心をお届けします

基本方針①

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。

また、大規模災害時には被災自治体への救援物資輸送も行

っています。2024年1月に発生した令和6年能登半島地震においても実施するとともに、石川県内の災害廃棄物の輸送も同9月より開始しました。2018年の北海道胆振東部地震の際は、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も実施し、被災地の復興に協力してきました。なお、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。



石川県内災害廃棄物のコンテナへの積み込み

一般コンテナとの混同を防ぐ、静脈物流専用の表示

- 型式表示の1文字目は、廃棄物(waste)の頭文字「W」
- 黄色地の「環」ステッカーを貼付



シリアルナンバー印字の封印環で輸送中のセキュリティ確保

安定輸送に向けた激甚災害への備えとBCP対策の強化

基本方針①

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。

貨物船「扇望丸」の共同保有等による迅速な代行輸送の実施

当社は、センコーグループホールディングス(GHD)と共同で、総トン数499トン型貨物船「扇望丸」を新造し、2024年8月に就航しました。この船は、平常時はセンコーGHDが顧客の原料・資材輸送専用船として運航し、災害発生時に貨物鉄道ネットワークが寸断された際には、当社が実施する災害代行輸送に使用することとしています。本船の就航により、災害発生時の代行輸送に迅速に対応できる体制を確立し、安心・安全な物流サービスを提供します。

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みます。

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。



代行拠点駅の整備

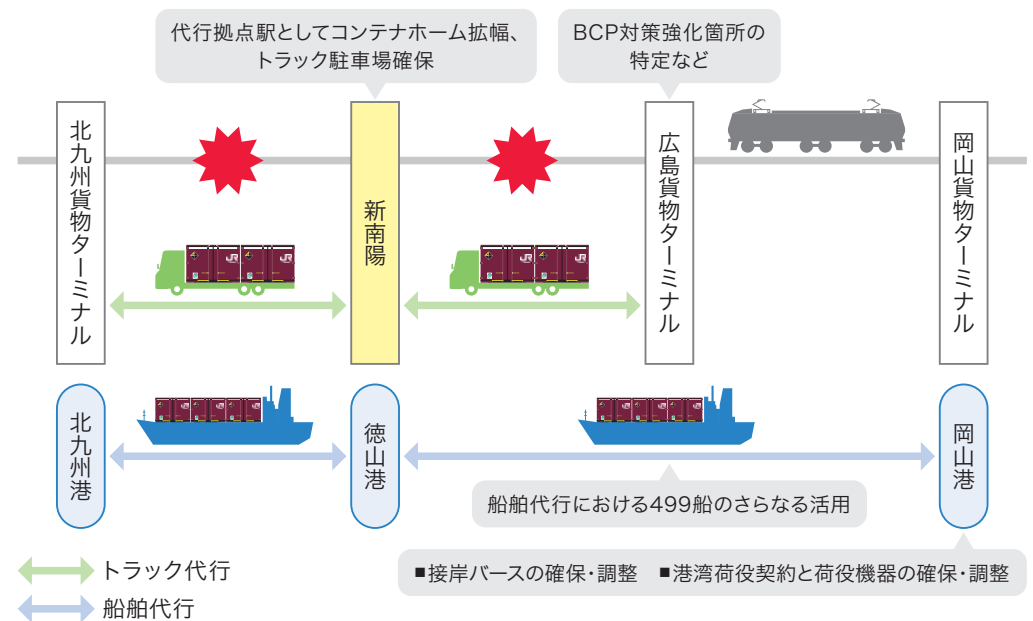
自然災害で鉄道ネットワークが寸断された際、う回路の設定が難しい山陽線をターゲットとして、トラック代行の実施に備えた拠点駅の整備を進めます。

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。

また、官民一体となった協議会を設置し、貨物駅周辺における特殊車両通行許可制度や内航海運活用時の接岸バースに関する事前調整も進めてまいります。

■山陽線・新南陽駅を代行拠点駅とする代行輸送のイメージ



グリーン社会の実現

基本的な考え方

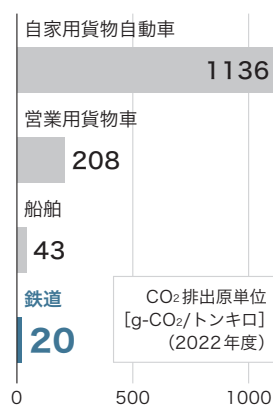
- 貨物鉄道の優れた環境特性を活かすとともに環境に配慮した事業運営を進め、2050年カーボンニュートラルをはじめとするグリーン社会の実現に貢献します。

JR 貨物グループの環境特性

貨物鉄道輸送は、CO₂排出量がトラックの約10分の1、船の約半分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。

カーボンニュートラルの達成や、物流の2024年問題に代表される労働力不足といった社会課題が近年クローズアップされていますが、これらの課題解決に大きく貢献できるのが貨物鉄道輸送です。多くのお客様に鉄道をご利用いただくことを通じて、JR 貨物グループは社会に価値を提供してまいります。

■貨物輸送量1トンキロ当たりのCO₂排出量（出典：国土交通省ホームページ）



CO₂排出量
営業用トラックの約10分の1

貨物鉄道輸送のCO₂排出原単位は営業用トラックの約10分の1であり、環境にやさしい輸送機関として注目されています。

貨物鉄道輸送のCO₂削減効果は3,332,000t-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、3,332,000t-CO₂/年(2022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1.72倍の面積(約378,000ha)

^{*}3,332,000t-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。

環境にやさしい貨物鉄道輸送のPR

「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。エコレールマーク認定基準(右図参照)を満たした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。2024年3月現在、認定商品186品目、認定企業101社となっています。

JR 貨物はエコレールマーク事業に協賛しており、同制度の事務局を務める(公社)鉄道貨物協会と連携し、普及を推進するため日本各地で開催される環境イベント等に出席しています。

PR活動の展開にあたっては、鉄道会社間でも協力を行っています。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、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に向けて、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、持続可能な物流に貢献する貨物鉄道輸送のPRを強化していきます。

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。



MESSAGE

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りJR 貨物グループ自体の脱炭素化を進めます。もう1つは「お客様のCO₂削減」。貨物鉄道輸送の利便性向上と併せてインセンティブの仕組み作り等に取り組み、鉄道をご利用いただくことでお客様の物流における課題解決とScope3削減に貢献します。さらに将来的には、水素エネルギーへの転換を企図するお客様に鉄道輸送により水素をお届けするなど、グリーン社会の実現に向けて様々なチャレンジを続けていきます。

経営統括本部長 取締役兼常務執行役員 **篠部 武嗣**

お客様の「Scope3」削減への貢献

企業の温室効果ガス(主にCO₂)排出量において、ガソリンや軽油等の使用による直接排出(Scope1)と、他社から供給された電力等の使用による間接排出(Scope2)が自社の排出とされます。これ以外の、自社事業の活動に関連する他社の排出はScope3と呼ばれます。

カーボンニュートラルの達成に向けて、製品の原材料調達から製造、物流、販売、消費、廃棄に至るまでの過程における排出量、即ちScope1～3までを含めたサプライチェーン排出量を把握し削減することを求める流れが加速しています。

環境先進国の多い欧米ではScope3削減の取組みを取引先の条件とする企業も出てきており、2023年度に新設され

た気候関連開示の国際基準にもScope3の開示が要求事項に盛り込まれました。日本版の基準は2025年3月末までに策定される見込みで、Scope3への対応が国内でもスタンダードとなる日が近づいています。

Scope3は、活動の種類により15の 카테고リーに分類されます。そのうち、カテゴリー4と9に該当する原材料や製品の輸送・配送の排出削減にあたり、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。物流の2024問題の影響もあり規制が厳しくなる荷主企業の皆さまに対してメリットをご提供できるよう、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きます。



お客様へ届ける環境付加価値の検討

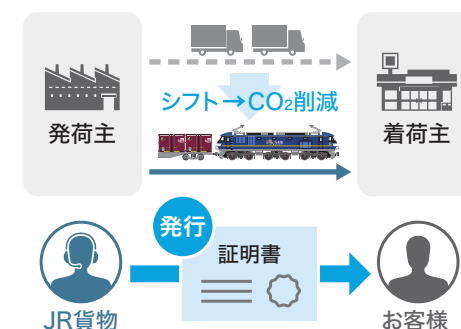
基本方針 ⑤

利用促進に向けた取組みの一環として、貨物鉄道輸送のCO₂排出量の精緻化を進めています。

貨物鉄道輸送によるCO₂排出量は、輸送距離と貨物重量により算定されます。国が定める方法ではありませんが、燃費や積載率等の条件を考慮することが可能なトラック輸送による排出量算定と比べ、精度が低いと考えられています。そのため、関係機関と連携した調査により、取得した機関車運行データに基づくCO₂排出量の算定式を策定し、線区別の諸条件を反映した原単位の検討を行っています。

また、これと併せて、ご利用いただいたお客様に対して鉄道利用によるCO₂排出量や削減効果を明示する等のインセンティブの導入も検討しています。お客様のScope3削減に貢献していることを、精緻化された数値を以て明示し実感いただくことで、鉄道のさらなる利用拡大へと繋げていきます。

■インセンティブのイメージ



他モードから鉄道へのシフトにより削減されたCO₂(お客様のScope3)の量をJR貨物が証明

環境長期目標「JR 貨物グループ カーボンニュートラル2050」

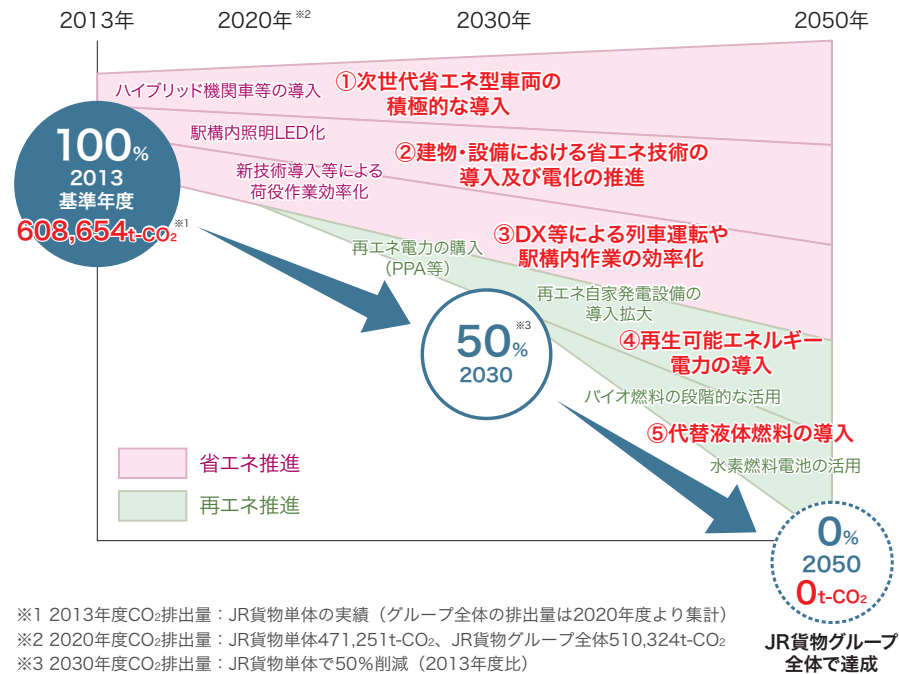
基本方針⑤

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。



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。



東京レールゲートEAST



日本オイルターミナル「OT 宇都宮メガソーラー発電所」

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 月から板橋コンテナ営業所の新型の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。



使用試験を行っている、板橋コンテナ営業所のフォークリフト

「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 月に量産先行車であるEF510-301 号機の運行を開始して以降、量産車の導入を計画的に進めています。

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、2024 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、2024 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削減の取り組み

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



第4次排出ガス規制に対応したフォークリフト

※1 燃料改質器：燃料タンクとエンジンの間に取りつける特殊なセラミック触媒により燃料を軽質化（燃焼しやすく）する装置

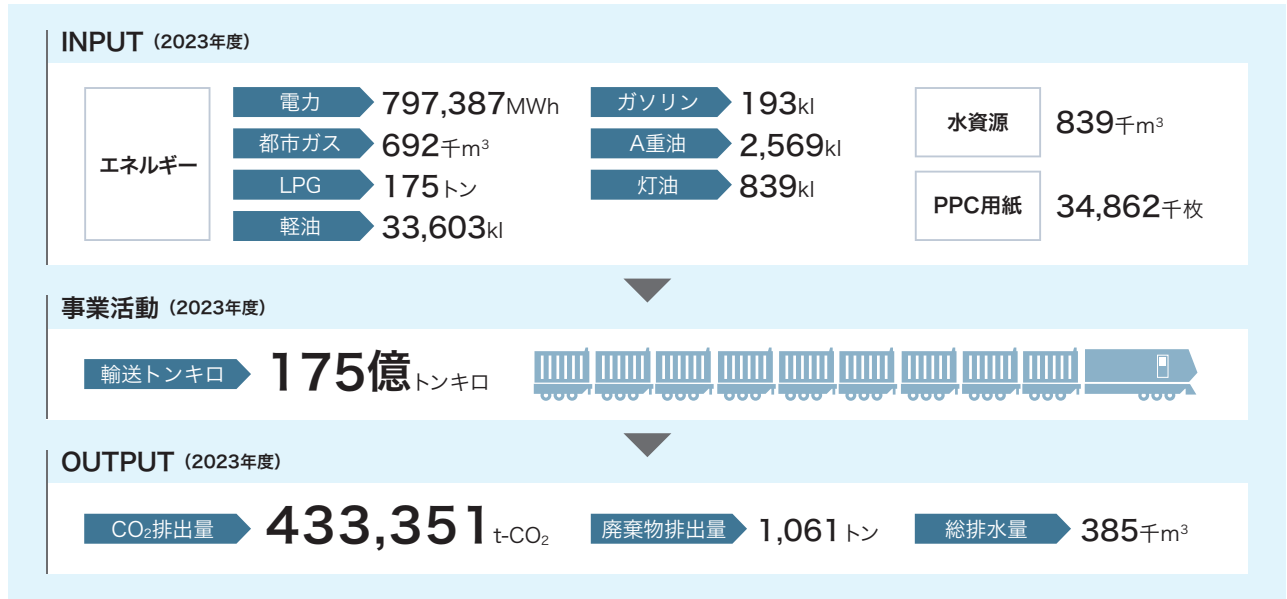
※2 アクセル踏み制限：アクセルペダル下に取りつけ、アクセルを一定以上踏み込めないようにするストッパー

鉄道事業等における環境負荷

JR貨物単体の全事業および鉄道事業における環境負荷は以下の通りです。

■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（2023年度、速報値）

CO₂排出量 **438,925** t-CO₂

水素の輸送や利活用に向けた調査・検討を始めています

基本方針⑤

使用時にCO₂を排出しないこと等から、次世代のエネルギーとして期待される水素。普及に向けては複数の水素キャリアが有望視される中、当社はそれらの形態や特徴に応じた鉄道輸送の実現可能性について、検討を始めています。

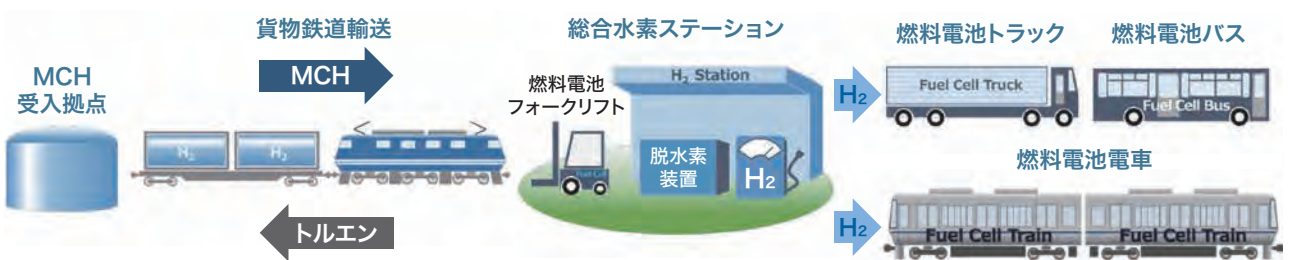
岡山地区においては、国土交通省の「令和5年度鉄道技術開発費補助金（鉄道脱炭素施設等実装調査）」の交付を受け、ENEOS株式会社および西日本旅客鉄道株式会社と連携し、メチルシクロヘキサン（MCH）による水素輸送・供給に関する調査検討を実施します。

姫路地区においては、国立研究開発法人新エネルギー・産

業技術総合開発機構（NEDO）の助成事業に採択され、関西電力株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、日本電信電話株式会社、NTTアノードエナジー株式会社、パナソニック株式会社と連携し、水素需要の創出と効率的な水素のサプライチェーンの構築に向けた調査検討を実施します。この中で当社は、液化水素による鉄道輸送の検討等を行います。

これまで日本のエネルギーの安定供給に貢献してきたJR貨物グループとして、将来的にエネルギーミックスが実現した際にも貨物鉄道輸送の更なる役割を発揮し、「グリーン社会の実現」にも一層貢献できるよう、準備を進めていきます。

■岡山地区における水素輸送・供給・利活用のイメージ



公募社債「グリーンボンド」を発行

2024年6月、当社は前年に続き3回目となる公募社債「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さまに、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や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。

■2024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5回社債（一般担保付）（グリーンボンド）
発行年限	10年
発行額	70億円
発行時期	2024年6月
資金使途	輸送関連設備等の更新・新製（鉄道施設の老朽取替）にかかる設備資金、ならびに電気機関車の更新・新製にかかるリファイナンス資金
主幹事証券会社	みずほ証券株式会社（事務主幹事） 野村証券株式会社 三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社 大和証券株式会社
第三者評価機関	株式会社日本格付研究所（JCR）

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

基本方針③

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土地が生み出されました。JR貨物では、このような土地を活かし、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います。

特に、東京の都心に立地していた飯田町貨物駅（東京都千代田区）の廃止によって生み出された土地は、高いポテンシャルを備えていたことから、当社が中心となり土地を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、店舗、ホテルなどを備えたまちづくりを行っています。

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土地に、面積約12万㎡におよぶ大型ショッピングモールを2010年に開業させました。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ショッピングモール）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土地では、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。また既存所有地の開発に留まらず、不動産市場からの物件（主に賃貸マンション）購入も推進しており、そこか

ら派生する不動産管理業務（設備および運営管理）についてもグループ会社と共に展開してまいります。これらのマンションは「フレシア」というマンション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）」の造語であり、さわやかな生活空間を提供しています。

幹線道路に面している土地ではホームセンターや飲食店、家電量販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土地を遊園地「名古屋港シートレインランド」として開発するなど、周辺環境や土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。

今後は、回転型不動産ビジネス（保有する不動産の売却資金で新たな不動産の取得を継続的に行う事業スキーム）にも着手して不動産事業の更なる拡大と経営基盤の強化を図り、より一層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。



2024年7月に竣工した「フレシア練馬桜台」

MESSAGE

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。

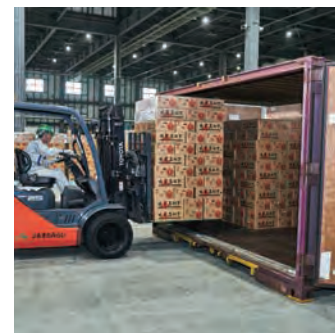
北海道から九州まで線路でつながる物流ネットワークを使い、各地で生産、収穫された農産物を全国の消費者に大量にきめ細かくお届けすること、平常時も災害発生時にも確実に切らすことなく石油を運ぶことなど、物流で社会や暮らしを常に支える存在でありたいと考えています。また、全国各地に点在する貨物駅を中心に、賑わいや発展につながる不動産の開発、植物工場事業に次ぐ新たな新規事業の拡大による雇用創出などにも積極的に取り組んでまいります。不確実性が高まっていく今だからこそ、地域の皆さまとの交流を通じて信頼関係を築き、地域と共に発展できる取組みを進めてまいります。

事業開発本部長 取締役兼執行役員 **土井 広治**

地域のライフライン・産業を支えています

基本方針②

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、馬鈴薯の約5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、例年9月から10月にかけて約3～4週間、帯広貨物駅と埼玉県熊谷貨物ターミナル駅を結ぶ馬鈴薯の専用列車を1日1往復運行し、計100個のコンテナ（500トンの貨物）を輸送しています。このように、貨物鉄道輸送は北海道の農業を輸送面から下支えしており、北海道経済の活性化のみならず、安定的に生鮮食料品を全国に供給するライフラインとして極めて重要な役割を果たしています。

内陸地域の石油輸送

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。

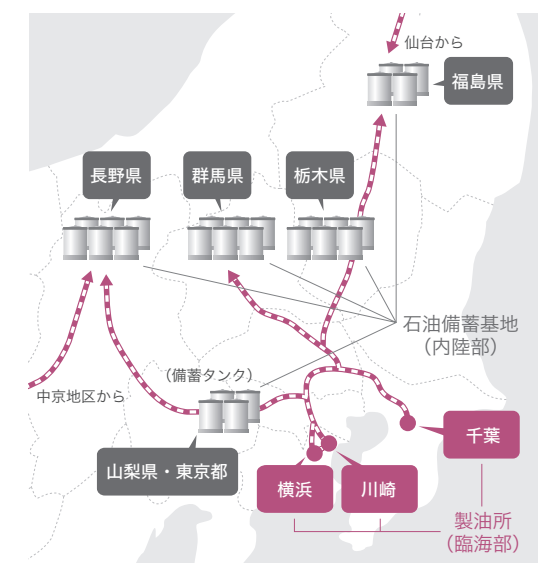
国内内陸部は各製油所との距離が長く、一部危険品の通行制限がある区間もあるため、タンクローリーだけではそのすべてを賄うことができません。そこで、安全性が高く、大量輸送が可能な貨物鉄道輸送が、その一翼を担っています。特に関東地方内陸地域への輸送の大半が鉄道輸送によるものです。直近では、物流の2024年問題でのタンクローリー乗務員不足による配車効率化から、京浜・京葉地区のタンクローリーが北関東圏内を主体に内陸基地利用が増加しており、輸送量に対する鉄道輸送の割合が増加しています。

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。

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



■鉄道の輸送量（シェア）（2023年度）

長野県	……171万kl (86.4%)
群馬県	……163万kl (101.5%)
栃木県	……168万kl (88.8%)
山梨県	……44万kl (60.8%)
（参考）	
福島県	……83万kl (41.0%)
岩手県	……41万kl (28.2%)

注1：シェアは鉄道輸送量を石油連盟の「都道府県別販売実績」により割り算
注2：鉄道輸送量は近隣県外都市への販売量も含むため、シェアが100%を超える場合もある

4 地域の活性化

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います。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

釧路地区で駅の歴史や物流の役割を学ぶ探訪会に協力

2024年7月、釧路市立博物館主催の「開業100年！新富士駅・釧路貨物駅探検隊」が開催され、釧路貨物駅が協力しました。探訪会は新富士駅・釧路貨物駅開業100年を記念し開催され、親子連れを中心に幅広い年代の方が参加しました。

参加者には駅構内において、機関車やコンテナを間近でご覧いただいたほか、かつて存在した専用線跡地に残る痕跡を探すことを通して、長年にわたり貨物鉄道輸送が地域の生活に欠かせない存在であることを実感していただく催しとなりました。このほか、北旭川駅を一般公開したイベントや、道の駅（上士幌町、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り組みも行いました。



釧路貨物駅での見学会

東北

秋田竿燈まつりへの協賛

東北支社では、青森ねぶた祭、仙台七夕まつり、石巻川開き祭り等への協賛に加え、2024年度から秋田竿燈まつりへの協賛を始めました。竿燈まつりは、差し手と呼ばれる袴纏姿の男衆が、稲穂を模したと言われる竹竿に提灯を吊した竿燈を立てて、手のひらや肩・額・腰にさせる伝統の技を披露します。一番大きな竿燈の「大若」は長さ12m、重さ50kgにもなり、64cm×45cmの提灯が46個も吊るされています。各町内の竿灯会ごとに大若数本と竿燈囃子の囃子方を乗せるトラックが通りを練り歩き、数十メートル毎に竿燈を上げます。日中には伝統の技を競い合う竿燈妙技大会も開催されます。

当社は秋田市竿燈まつり実行委員会と茨島竿燈会に協賛し、妙技大会会場へのロゴ入り提灯と茨島竿燈会の囃子方トラックへのロゴの掲出により、秋田竿燈まつりへの貢献と会社PRを両立しました。引き続き地域貢献として取り組んでいきます。



茨島竿燈会の囃子方トラック

関東

次世代を担う子供たちの物流学習会



『夏休み！環境と物流親子学習会』での記念撮影

「夏休みの思い出・自由研究に、普段見ることができない物流施設を親子で見学してみませんか」をキャッチコピーに、関東運輸局とタイアップした『夏休み！環境と物流親子学習会』を、2024年7月30日、東京貨物ターミナル駅で開催しました。当日は突然の大雨に見舞われましたが、一般公募の17組34人が参加しました。参加者からは「貨物列車の環境に果たす役割が分かった」「スケールの大きさに驚いた」「社員の方が気さくで楽しかった」等の感想が多く寄せられ、夏休みの思い出作りのお手伝いことができました。

関東支社ではこのほかにも、各現業機関において、小学生を中心とした現場見学、出張授業、仕事体験など、次代を担う子供たちに環境や物流について学んでいただく取組みを積極的に行い、貨物鉄道輸送の重要性、環境とのマッチングをアピールしています。

東海

ラッピング機関車「ウルド号」を運行

稲沢地区は、東海支社の中枢ともいえる重要な拠点であり、この拠点のある稲沢市とは包括連携協定を締結するなどして地域活性化に取り組んでいます。そのような中、稲沢市を本拠地としスポーツの観点から地域活性化に取り組むVリーグのウルフドッグス名古屋が所属するTG SPORTS株式会社とパートナー契約を締結し、各種イベントを通じて地域の活性化に寄与しています。

この一環として、ウルフドッグス名古屋のマスコットキャラクターをあしらったラッピング機関車「ウルド号」を期間限定で運行を開始しました。当社の機関車とウルフドッグス名古屋とのコラボレーションを沿線の方々にPRし、その本拠地である稲沢市にも興味をもってもらおうという取り組みです。ウルド号は各メディアで紹介されたほか、SNSでも注目を浴

びました。今後も地域に根差した企業として様々な取り組みにより地域活性化に貢献していきます。



「ウルド号」お披露目会

関西

鳥取県とのコラボイベントを開催

2024年9月に鳥取県とのコラボイベントを実施しました。鳥取県が当年開催県となる「全国健康福祉祭（愛称：ねりんピック）」というスポーツ・文化の祭典を盛り上げる一環として、関西支社から伯耆大山駅及び岡山機関区が協力し、実施に至ったものです。

イベントは2部構成とし、第1部は鉄道貨物協会によるエ

コレールマークと貨物鉄道輸送についての出張型教室、第2部は伯耆大山駅の見学と記念ヘッドマーク装着車両の出発式を実施し、多くのお客様にお楽しみいただきました。今後もこのような取組みを継続し、地域の発展と貨物鉄道輸送の認知度向上を図ります。



子どもたちが駅長と一緒に「出発進行！」



出張型教室の様子

九州

「北九州貨物ターミナル駅開業20周年記念祭」を開催

2023年11月19日（日）、北九州貨物ターミナル駅にて「北九州貨物ターミナル駅開業20周年記念祭」を開催しました。

当日は天候にも恵まれ、北九州市や多数の企業からのご協力も賜り、JR貨物だけでなく、地域の方々も一丸となったのイベントとなりました。約4600人のお客様にご来場いただき、地域の方々やJR貨物ファンに日頃の感謝をお伝えし、改めて鉄道事業に理解を深めていただく良い機会となりました。



トップリフターの実演も行われた「北九州貨物ターミナル駅開業20周年記念祭」の当日風景

4 地域の活性化

バンコク駐在員事務所を增強し、海外事業室として再スタート

基本方針⑤

JR貨物では、海外における貨物鉄道事業への参画を目指し、海外調査への参加・技術支援や、海外からの視察・研修への対応を実施しています。

2021年、タイ王国（以下、タイ）にバンコク駐在員事務所を設立し、複数のタイ現地企業等との協力覚書を締結し、事業の実現可能性について検討を重ねてきました。具体化しつつある案件が複数出てきた状況を踏まえ、2024年6月の組織改正でバンコク駐在員事務所を增強し、海外事業室の拠点もバンコクに移して再スタートしました。特に、当社が鉄道事業者とお客様の仲介役となって鉄道をご利用いただく鉄道プラットフォーム事業の迅速な実現に向けて活動しています。

また、将来的にはタイ周辺国のマレーシア、カンボジア、ラオスとの国際貨物の鉄道輸送を実現するため、各国鉄道事業者等との協議も進めています。



タイ運輸省傘下の鉄道研究開発機関Rail Technology Research and Development Agency (RTRDA) および国鉄との運転士養成協議

高機能野菜の安定供給に挑戦

基本方針③

JR貨物は、社会に貢献し必要とされ続けるため「社会課題解決型」の新規事業として、植物工場事業に取り組んでいます。福井県大飯郡おおい町に日本山村硝子株式会社との合弁会社「山村JR貨物きらべジステーション株式会社」を設立、2023年4月より葉野菜の女王とも呼ばれるケールを中心に高機能野菜を生産しています。

植物工場事業は、気候変動や天候に左右されず野菜を栽培できるため生産性も高く、地域の雇用創出にもつながることから、今後も食の安定供給、地域の活性化に貢献していきます。



LED光で栽培した植物工場野菜



植物工場野菜

JR貨物グループの森林づくり

JR貨物グループでは、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、福島県と共同で森林づくりを進めています。2023年11月から開始した本活動では、ふくしま県民の森「フォレストパークあだたら」内の森林約2haを、アカマツ優位の森林から広葉樹中心の混交林へと変えていくことを目指しています。活動にあた

ってはグループ内で有志を募り、地元の方々とも交流を深めながら、計画的に植樹や下刈り等を実施しています。

なお、2023年度に行った更新伐や植樹については、福島県より二酸化炭素吸収効果の認証を得ています。JR貨物グループは、本活動を通じて「グリーン社会の実現」と「地域の活性化」に貢献してまいります。



2023年11月に設置した看板



看板前での集合写真

備品類を譲渡・再利用し、SDGsに貢献 ～神奈川臨海鉄道～

神奈川臨海鉄道株式会社が発足してまもない1971年に建設された独身寮は、2014年、時代の趨勢によってその役割を終えた後は、シェアハウスとしてリニューアルし、居住者の皆さまに親しまれてきました。そして2024年3月、建物

の老朽化等を理由に、今度はシェアハウスとしての幕を閉じることとなりました。

シェアハウス終了後は、新たな土地の利活用を行うために建物撤去の準備を進めていたところ、山形鉄道株式会社から、旧シェアハウスに残存する備品類（温水洗浄便座、エアコン、蛍光灯、その他）で撤去・処分する物があれば譲渡していただきたい、とのお申し出をいただきました。同社は、駅や現業事務所で老朽化していた備品のリニューアルを検討していたところ、当社の建物撤去計画をお知りになり、今般のお申し出があったものです。

当社で検討した結果、当社が推進するSDGsに資すること、また、お申し出をいただいたのが同じ鉄道事業者であったことなどから、ご要望にお応えすることとなりました。

写真は第一弾として、山形鉄道フラワー長井線・宮内駅（山形県南陽市）のカーテン、椅子・テーブル、本棚交換の様です。お客様には大変好評であると聞いています。



宮内駅カーテン交換前後



宮内駅椅子・机・本棚交換前後



SDGsを考える学生プログラムに協賛しています

2006年に誕生した世界初のサステナビリティをテーマとしたビジネスイベント「サステナブル・ブランド (SB) 国際会議」。世界10カ国で開催されており、日本では若い世代にも知見を深めてもらうべく、高校生参加型の教育プログラム「SB Student Ambassador」(SBSA) を実施しています。

参加する高校生は「SBSAブロック大会」で企業のサステナビリティの取組みを学び、それを活かしてSDGs達成に向けたアイデアを応募。選抜されると、SB国際会議内で行われ

る「SBSA全国大会」で意見を発表する機会を得られます。

当社はこのプログラムに協賛しており、2023年のブロック大会では物流の2024年問題とその解決に向けたモダールコンビネーションの取組みを説明し、問題解決の方法を高校生にも議論してもらいました。次代を担う世代が、持続可能な社会に不可欠な物流に関心を持つきっかけとなれるような取組みを今後も進めていきます。



SBSAブロック大会会場における、JR貨物社員による説明の様子

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 ～ダイバーシティ・エクイティ&インクルージョンの推進～

基本方針④

社員の働きがいの実現

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。あわせて新しい人事評価制度を導入し、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。

新しい勤務制度の導入

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新しい勤務制度の導入や制度改正を検討しています。その一環として2024年7月からフレックスタイム制度を導入しました。社員自らが日々の都合に合わせ始終業時刻を決定することで、一日の時間を仕事とプライベートに自由に配分できるようになるため、生活と業務との調和を図りながら効率的に働くことが可能となりました。特に、育児や介護を行っている社員は、既存の在宅勤務や短時間勤務と組み合わせることで、その負担軽減を図ることができます。

この他、配偶者同行休職制度も2024年7月から導入しま

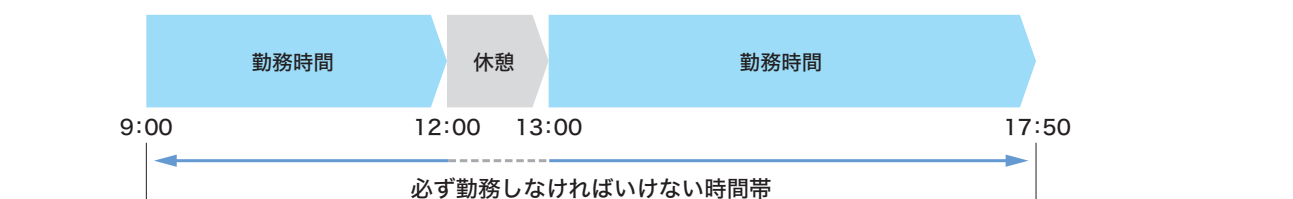
また、会社がこの先も発展を続けていくためには、優秀な人材・多様な人材の確保は欠かせません。さまざまな視点から事業を捉え、新しいアイデア、イノベーションを誕生させ、JR貨物グループのブランドメッセージである「Challenge and Change 挑戦、そして変革」を実現するため、引き続きダイバーシティ・エクイティ&インクルージョンを推進していきます。

働き方の多様化や労働環境の変化への対応が求められる中、引き続き、新しい勤務制度の導入・見直しをはじめとしたダイバーシティ・エクイティ&インクルージョンの推進により、社員一人ひとりがそれぞれの環境において最大限のパフォーマンスを発揮できる仕組みづくりを行っていきます。

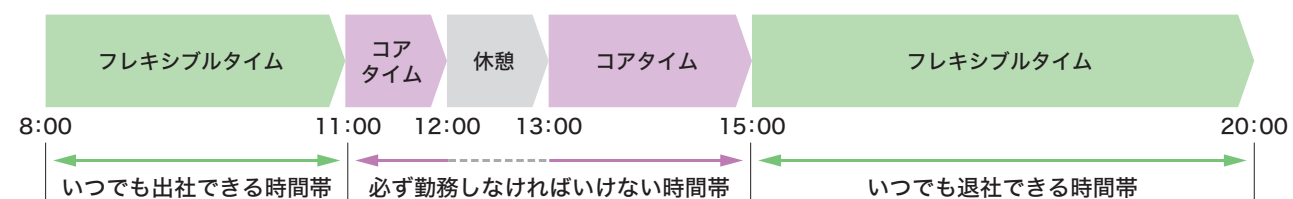
した。この制度は配偶者等^{*}との同居のために転居した際に、現在の勤務地へ通勤できなくなった社員に3年を上限とした休職を認める制度で、結婚等を機に同居するために退職を余儀なくされる社員の離職を防ぎ、キャリア継続を図ることを目的としています。非現業を中心にリモートワークも定着していることから今回導入した新しい勤務制度と組み合わせることで、時間や場所に縛られない効率的な働き方、多様な働き方が可能となりました。今後も社員がさらに効率的に、安心してキャリアを継続していくために必要な仕組みづくりを行っていきます。

^{*}「内縁の配偶者」及び「戸籍上認められていない市区町村の同性婚を含む」

■日勤(1種)の場合



■フレックスタイム制度の場合



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2023年度以降は現業機関での雇用拡大を目指して業務の洗い出しを行い、障がい者が安心して働ける職場の開

拓を進めています。また、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。

女性の職域拡大と男性社員の育休取得

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

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。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職制度の利用者は増えており、育児休職制度の利用者の半数以上が男性社員で、2023年度の男性社員取得率が44.0%、女性社員取得率が111%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すが、3カ月以上の長期で利用する社員が増えてきており、ワークライフバランスを重視する傾向にあります。こうした制度は法令に合わせて順次改正しており、子どもの看護等に合わせた時間単位で休暇が取得できる制度や、いわゆる「産後パパ育休制度」も導入しています。

一般事業主行動計画 計画期間：2021年4月1日～2026年3月31日の5年間

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

目標1 | 引き続き、育児休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。

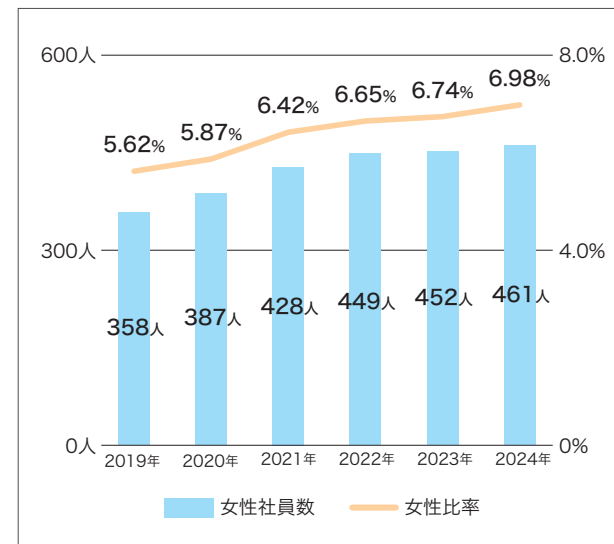
目標2 | リモートワーク等の柔軟な働き方に関する制度を整備する

- 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

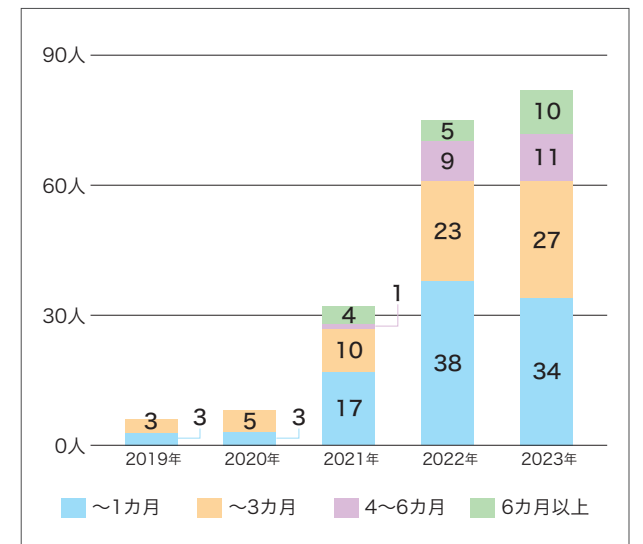
- Afterコロナを見据え、改めて地域との積極的な交流、特に次代を担う子どもを対象とした見学受け入れを再開する。

■女性社員数*および採用者に占める女性社員比率の推移



^{*}契約社員、臨時社員等を含んだ社員数

■男性の育休取得数と取得期間の推移



社員のライフイベント・ライフステージの変化を応援する取り組み

基本方針④

2023年度より活動していた社内プロジェクト「女性活躍推進プロジェクト」は、より広範なダイバーシティの取り組みを行うために「ダイバーシティワーキンググループ」として活動しています。ダイバーシティには、年齢や性別といった目に見えるものだけでなく、育児・介護といったライフイベント・ライフステージの変化も含まれると捉え、仕事と両立することができるよう、さまざまな取り組みを行っています。

介護・育児に関する理解を促進することで、さまざまなライフステージの社員が尊重され、活躍できる職場環境をJR貨物グループ全体で実現することを目的とし、「今から備える 仕事と介護・育児の両立セミナー」を開催しました。対面・オンラインのハイブリット開催とするとともに、アーカイブ配信も行い、多くの社員が聴講しました。



ITインフラを活用したリモート研修

聴講者からは以下のような感想が多く寄せられ、介護・育児と仕事の両立に対する社員の関心の高さをうかがうことができました。

- 「実際に介護に直面した際にどうしたらよいか分かった。」
- 「仕事をしながら遠距離介護をすることが可能なのだと知り、驚いた。」
- 「知らないことが多かったが、知っておくべき内容だった。」
- 「会社が育休取得を推奨していることを感じられた。」
- 「実際に最近部下に子供ができたので、育児関連制度について理解することができてよかった。」
- 「最近の制度改正を知ることができ有意義だった。」

また、セミナー内ではスムーズな育児休職取得の後押しを目的として作成された「産休・育休ハンドブック」の紹介も行いました。ハンドブックでは、煩雑な出産・育児に関する手続きについて公的なものから会社の制度まで網羅的にわかりやすく解説しています。妊娠・出産・子の成長というそれぞれの段階で活用できる制度や必要な手続きを記載することで、妊娠した社員だけでなく、パートナーが妊娠した社員や、部下から妊娠の報告を受けた管理職社員にとってもわかりやすく活用しやすい内容になっています。

セミナープログラム

●社長メッセージ

●「仕事と介護の両立」特別講演

介護に向けて今から身に着けたい知識/介護に直面したときにとるべきアクション/遠距離介護の取り組み方

●男性育児休職の取得状況・取得のメリット

JR貨物の男性育休の取得状況/育休取得が職場・会社に与える良い影響

●育児・介護に関する制度解説

会社制度に関する実例を交えた解説/直近の制度改正の解説

■育休取得率向上のメリット（セミナーの投影スライドより内容を抜粋）

社員個人のみならず、職場・会社にも良い影響がある。



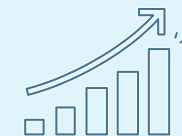
従業員の満足度向上

- ・ワークエンゲージメント向上
- ・離職率低下



職場の業務効率化

- ・業務標準化
- ・新しいアイデア



企業イメージの向上

- ・優秀な人材確保
- ・調達における優位性



「産休・育休ハンドブック」紹介時の様子とハンドブックの中身（一部）

人材育成の取り組み

基本方針④

「JR貨物グループ 中期経営計画2026」の重点戦略である「人的投資と働きがい創出」を教育計画の基本方針とし、目まぐるしい時代の変化に合わせ社員一人ひとりが成長できるとともに、教育を通じて働きがいを引き出すことで従業員エンゲージメントならびに社員と会社とのトータル・パフォーマンスの向上を目指しています。また、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り組みを行っています。

社員一人ひとりの働きがいを創出する研修へ

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、各職群や等級に求められる役割と必要となるスキルを明確化し、それに合わせた昇格・昇級時の職群等級別の研修を実施してきました。しかしながら、施行から5年が経過し、社員の知識レベルの底上げなど一定の成果は得られたものの、社員の主体的な学びに欠ける部分が見られるなどの課題が見えてきました。これらを踏まえ2024年度より昇職試験の受験要件としての階層別教育を見直し、社員のフォローを目的とした年次研修を基本とする形に変更しています。

また、2024年度からの新たな取り組みとして、受講生と教育内容を選抜・選定することで、教育の個別最適化を図り、社員一人ひとりのモチベーション向上と働きがいの創出およびこれに伴う教育効果の最大化を目指していきます。具体的には、社会変化への洞察や社会課題と自社との関係についての理解を深め、多角的な視野を持って現場におけるイノベーションが

実践できる人材の育成を図る「共創リーダーシップ研修」の開催や、自職場における課題を発見し、コスト削減・収入拡大に向けて主体性を持って現場から発信できるボトムアップ人材を育成するための「現場力向上研修」を行っています。



共創リーダーシップ研修の様子

鉄道施設メンテナンスの研修 ～技能・知識の継承～

鉄道設備部門（鉄道施設の設計、工事施工及び検査・修繕等）では、世代交代が急速に進む中、円滑な業務運営や新しい技術の習得など安定した技術継承を進めるため、2009年4月に中央研修センター内に「保全教育グループ」を発足しました。

JR採用の若い世代が社員全体の8割を占める現在、他の部門と同様に着実な技術継承が急務となっており、机上でも習得可能な安全や業務知識などの教育はITインフラを活用した「リモート」にて実施し、実習でなければ習得の難しい技術教育については「集合研修」にて実施しています。研修受講者は鉄道設備関係の現業機関（保全技術センター、工事管理

事務所）に配属された新入社員から管理者に至るまで幅広く対象とし、階層ごとに、経験年数に応じた知識・技術の習得を目指すとともに、それぞれの役割を認識させ、実行に移せるような教育をしています。また、JR貨物の社員のみならず、JR貨物グループ各社からの参加も促し、人材育成を通じてグループ全体の総合力強化を図っています。

教育内容については安全、システムに関する教育から新技術に関する知識・技能の習得、工事業務における設計・積算からしゅん功までの流れや契約業務の知識、建築・機械業務における知識の習得に力を入れて研修を開催しています。



ITインフラを活用したリモート研修



ベテラン社員から指導を受ける若年社員（電気スキルアップ研修と電気アドバイザー研修）

価値創造を支えるガバナンス

コーポレート・ガバナンス

基本方針④

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。

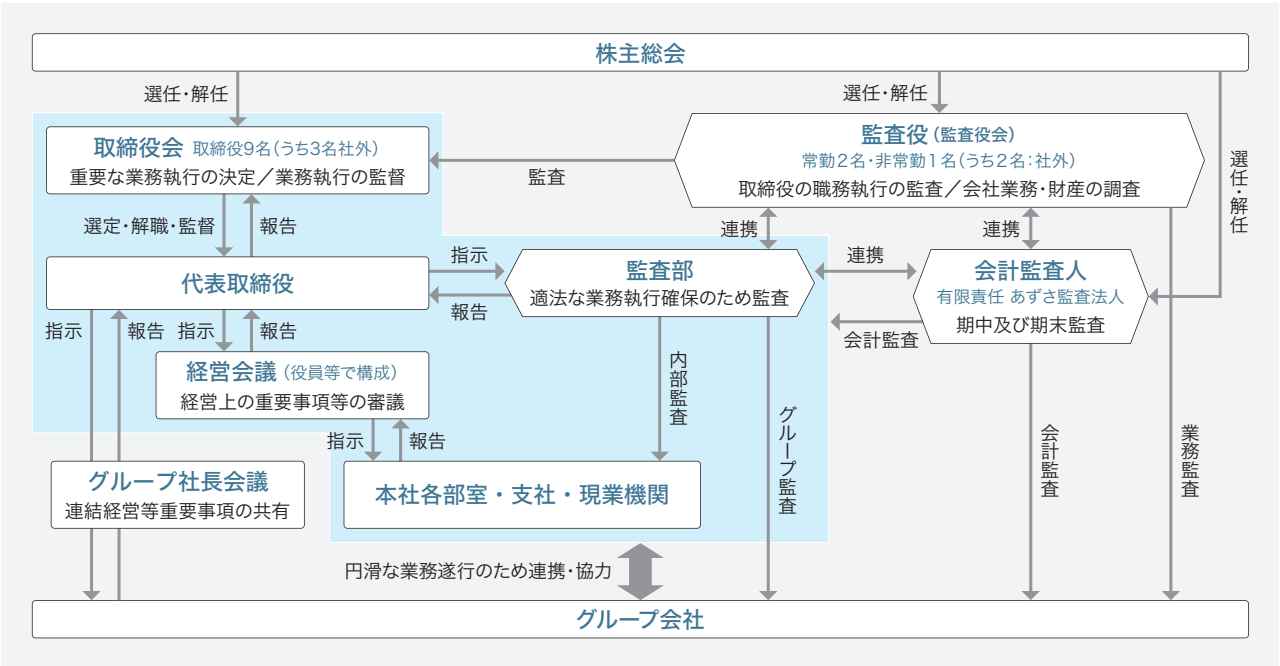
コーポレート・ガバナンス体制／内部統制の充実

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 2024年6月26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



撮影用に特別な安全対策を施した上で、保護員を着用せずに撮影をしています

■役員紹介 (2024年6月26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
小暮 一寿	取締役兼常務執行役員 (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
土井 広治	取締役兼執行役員 (事業開発本部長)	S

監査役

氏名	役職	ESG 担当分担
中山 峰孝	常勤監査役 (社外)	G
遠藤 雅彦	常勤監査役	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副本部長、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)
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統括部営業部長)
但野 新二	執行役員 (九州支社長)
亀山 直人	執行役員 (東北支社長)
高澤 弘人	執行役員 (鉄道ロジスティクス本部副本部長、運輸部長)

監査による内部統制の強化

監査部では、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、これまで連結子会社を対象としていたグループ会社監査を臨海鉄道会社にも拡大して実施するとともに、「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、連結子会社には過去の監査時の提案・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、「JR貨物グループ中期経営計画2026」「2024年度事業計画」の基本方針の1つである「経営基盤の強化」に向けた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

グループの会計レベル向上

JR貨物グループの内部統制の強化と経理事務の生産性を上げることを目的として、2019年4月よりジェイアールエフ商事株式会社において、連結子会社の会計・税務業務を受託するシェアードサービスを進めています。内部統制の強化等が図れることとなったほか、税務申告や会計処理における誤りの早期修正、内部取引照合差異の縮小等の成果が認められており、連結決算作業における会計レベルが向上しています。

2024年7月より、JR貨物グループの連結決算業務についても、ジェイアールエフ商事株式会社が全面的に受託することになりました。子会社の会計・税務・連結決算業務を一体的に実施する環境を整え、連結決算を子会社の会計業務段階から意識することで、更なる業務効率化と会計レベルの向上を図ってまいります。



シェアードサービスの執務室

コンプライアンス・リスク管理の取組み

基本方針④

MESSAGE

～コンプライアンスの確立にグループ全体で取り組んでまいります～

当社では、法令遵守が企業の社会的責任の根幹であること、事業の基盤は安全の確保にあることを基本認識として、内部統制に関する基本方針を定めています。

2024年9月、当社車両所において車両の輪軸組立作業時に不正行為を行っていたことが判明しました。また、対象の車両確認を行うにあたり、安全確保のため、一時

的に全貨物列車の運転見合わせを行いました。

社会からの信頼を取り戻すため、一切の不正行為の撲滅に向けて、コンプライアンスの重要性を改めて認識すると共に、当社の社会的使命の重大性及び各自の職責の重さを十分に理解し、違法行為や信用失墜行為に及ぶことのないよう一丸となって取り組んでまいります。

代表取締役社長兼社長執行役員（コンプライアンス統括責任者） 犬飼 新

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各種法令・社内規範の遵守、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。併せて会長社長をはじめとした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対応しています。

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の向上を図るため、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、リモート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。2024年9月に発生した不正行為を踏まえ、更なる充実を図ってまいります。また、毎年異なった身近な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の視聴を慫慂して意識の共有を図っています。また、社内報によるコンプライアンスに関する情報発信、「コンプライアンスカレンダー」による意識啓発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)

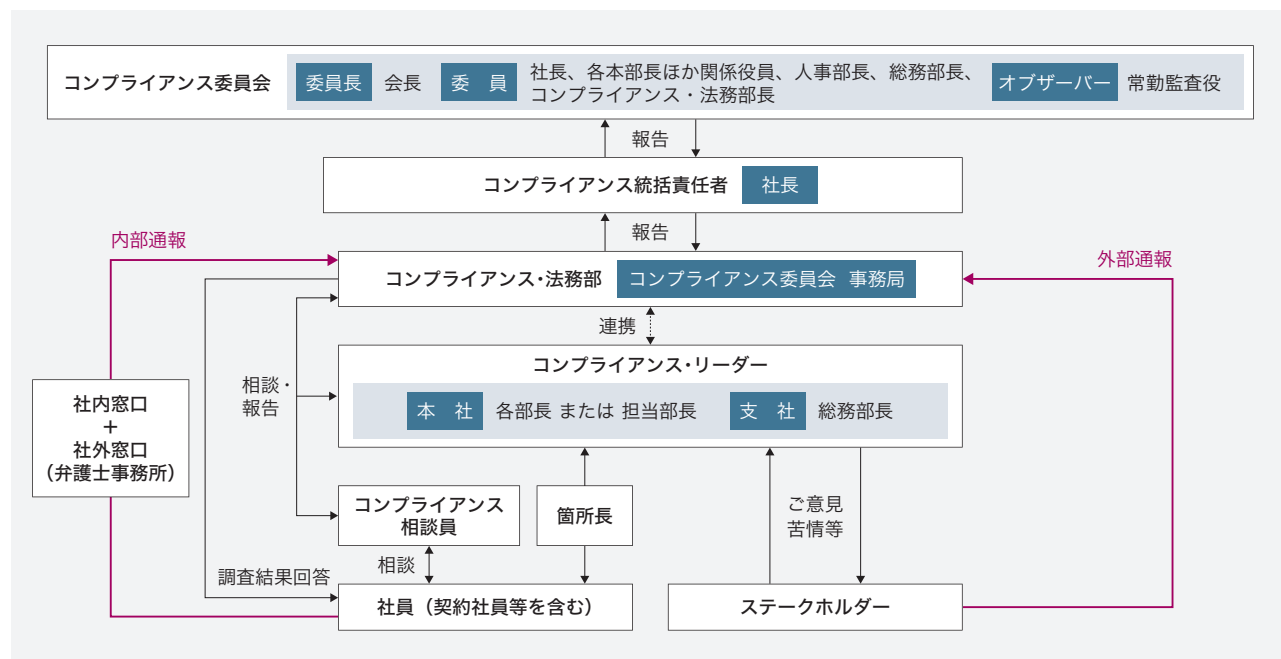
		2021年度	2022年度	2023年度
階層		延べ人数	延べ人数	延べ人数
研修	経営層	17	—	19
	本社管理職等	123	—	149
	支社管理職・現場長等	250	100	241
	一般職等	1,425	1,257	872
グループ会社		49	149	48
映像教材教育 (JR貨物)		3,740	5,856	6,004
映像教材教育 (グループ会社)		2,225	3,323	3,639

※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するなど体制を整備しています。2023年度は47件の通報に適切に対応しています。なお、グループ会社でもそれぞれ内部通報窓口を設置していますが、JR貨物の窓口はグループ会社社員にも開放しており、グループ全体が連携してコンプライアンスの実践に取り組んでいます。なお、これらの体制は、公益通報者保護法の改正（2022年）にも対応しています。

■コンプライアンス違反事象発生時の対応の流れ（JR貨物）



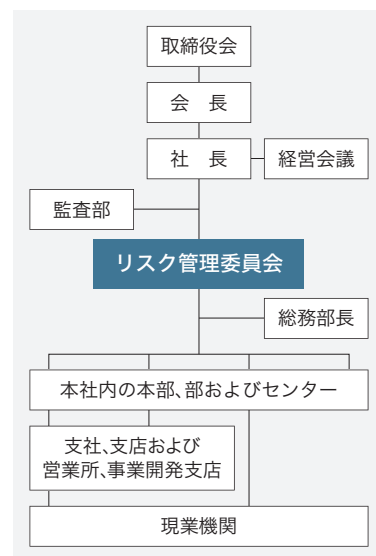
リスクマネジメント

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。

総務部危機管理グループでは、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。安否確認サービスや緊急電話連絡網の活用を目的として実施した防災訓練のほか、「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る他、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

当社では、2017年度よりセキュリティ管理の強化に取り組んでおり、社内各箇所の自己点検・重要情報資産の棚卸の実施、社員に向けた各種教育（標的型メール訓練、e-ラーニング、新入社員教育）を行っています。

2023年度は、社内システムに対する脆弱性診断を実施し、診断結果についてコンサルタントと共に分析と対処方法についての検討を行いました。情報システム担当者向けには脆弱性管理のガイドラインを作成、実際に脆弱性情報が公開された際は、ガイドラインに基づき緊急度等を考慮したうえで修正パッチ適用の対策を行いました。また、社員が利用するパソコンやサーバー（エンドポイント）における不審な挙動を検知する仕組み（EDR）を導入済みであり、近年流行しているランサムウェアによる攻撃への対策を行っています。

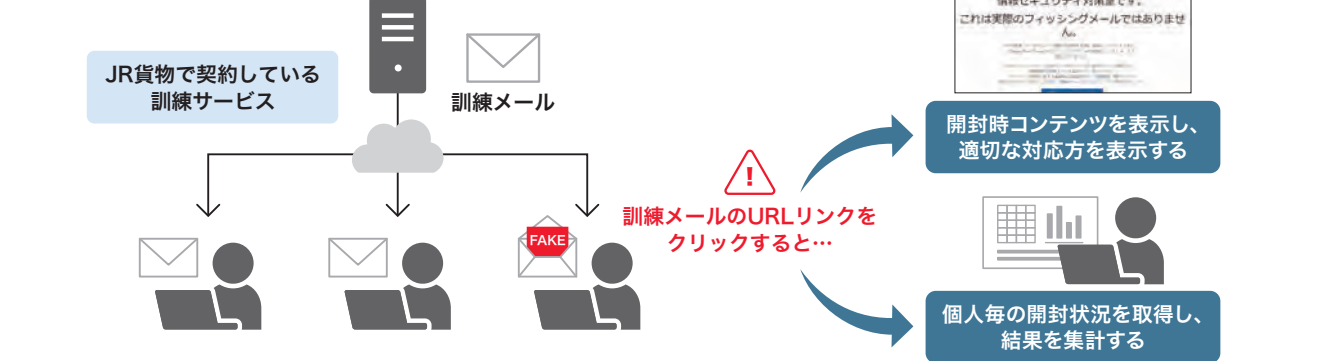
一方、近年生成AIが急速な進化を遂げており、社内においても各業務でのAI活用が検討されています。そのため、生成

AIの利用についての社内ガイドラインを作成し、AIの業務活用にあたって順守すべき事項等の整理を行いました。

2024年度は、社内の重要システムがサイバー攻撃を受けたことを想定したBCP訓練を実施します。経営層まで含めた訓練を実施することで、実際に情報システムに重大なインシデントが発生した際にも全社的に対応を行うことができるような体制づくりを行います。

JR貨物グループにおいては、近年グループ会社などを踏み台としたサプライチェーン攻撃の事例が増加しているため、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、ビデオ教材等配付による情報セキュリティ意識向上のための教育実施の支援を行っています。2024年度はグループ会社に対する標的型メール訓練を実施し、グループ会社も含めた各社員のサイバー攻撃に対する意識の向上を図ります。

■標的型メール訓練の概要



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。その際に重視していることを次の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。しかし、馴れ

合いになってしまえば、監査の意義が無くなるためです。

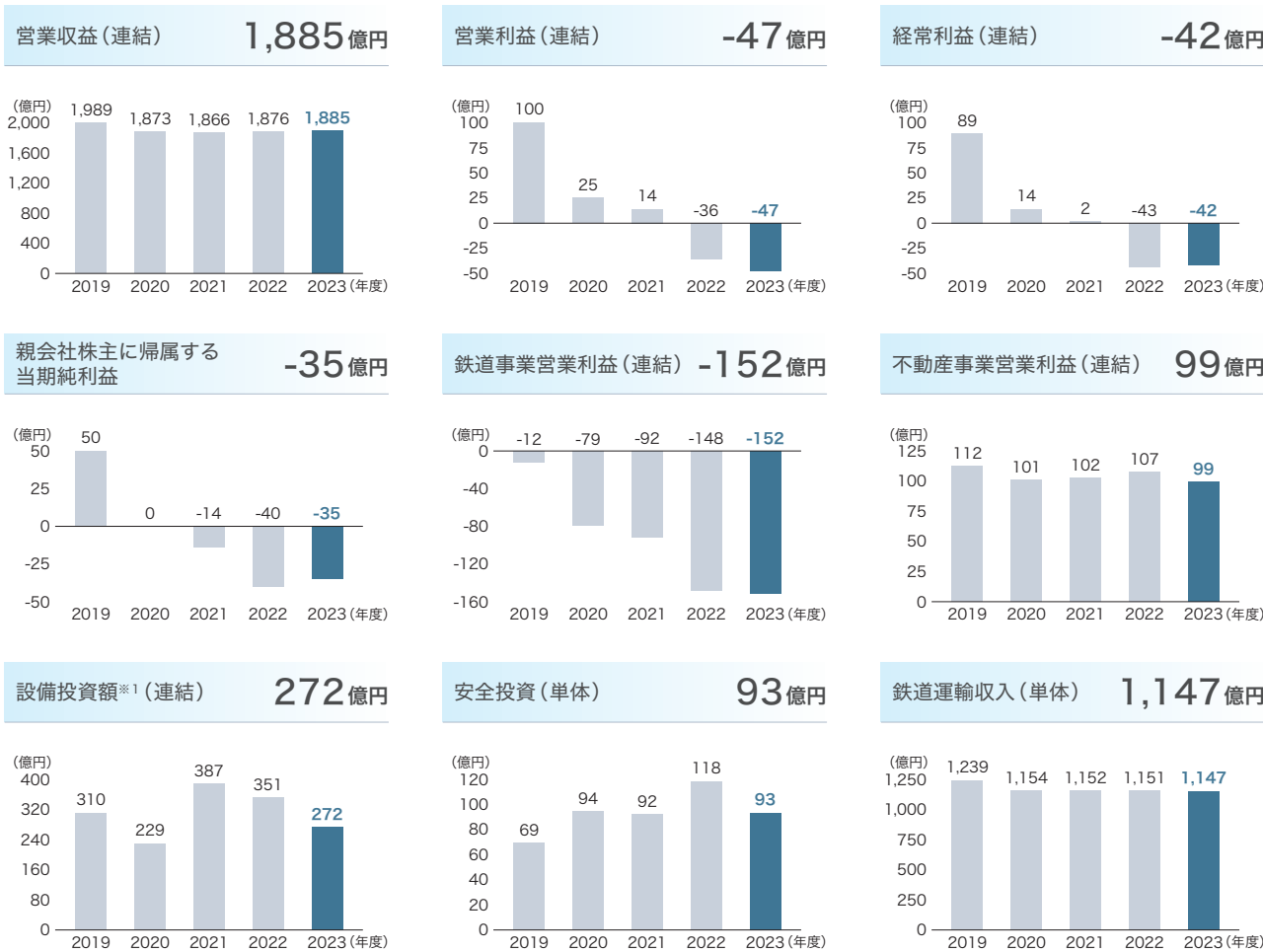
2つ目は、「現場」「現物」「現人」の3つの「現」を監査においても重視することです。そのために、本社だけではなく、支社や現業機関などへ往査し、現場長等の生の声を聴くようにしています。JR貨物は、本社、支社、現業機関という組織体制になっていますが、特に本社と支社の間での意識や情報のギャップが起りやすく、温度差が生じがちです。

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ます。



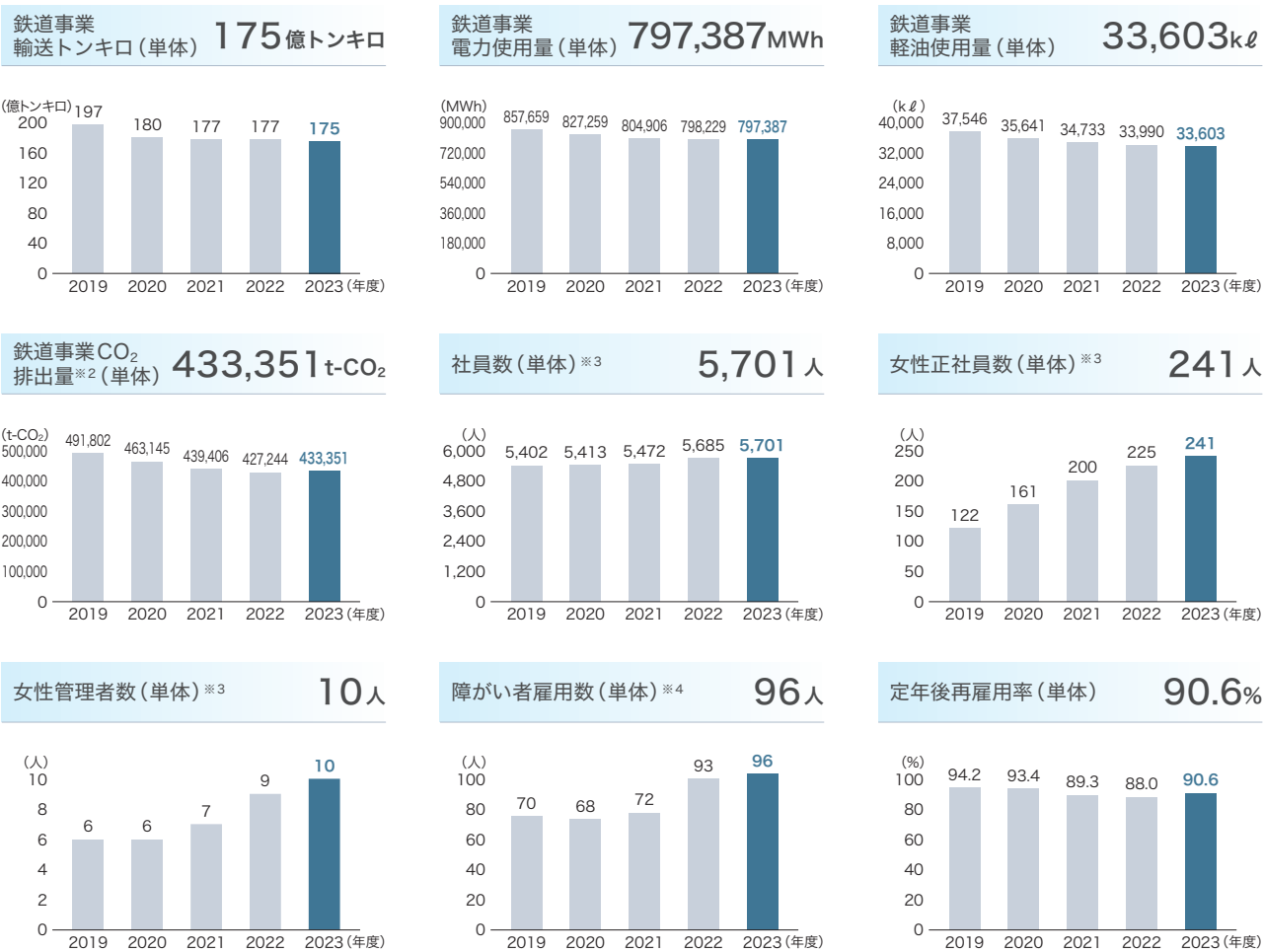
財務データ



項目	単位	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
営業成績						
営業収益	単体 億円	1,610	1,502	1,513	1,522	1,525
営業利益	単体 億円	85	10	-4	-54	-67
経常利益	単体 億円	71	0	-12	-63	-62
当期純利益	単体 億円	39	0	-26	-52	-47
鉄道事業営業利益	単体 億円	-25	-90	-107	-162	-166
不動産事業営業利益	単体 億円	110	101	103	107	98
財政状態						
資産	連結 億円	4,177	4,122	4,325	4,369	4,376
	単体 億円	3,816	3,753	3,970	4,022	3,987
負債	連結 億円	3,160	3,104	3,323	3,408	3,445
	単体 億円	3,073	3,009	3,253	3,357	3,368
純資産	連結 億円	1,016	1,018	1,002	960	931
	単体 億円	742	743	716	665	618
自己資本比率	連結 %	23.1	23.4	21.9	20.7	20.0
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	323	159	197	191	168
	単体 億円	291	116	153	167	143
投資活動によるキャッシュフロー	連結 億円	-200	-315	-342	-335	-258
	単体 億円	-165	-273	-278	-281	-196
財務活動によるキャッシュフロー	連結 億円	-57	95	189	64	60
	単体 億円	-73	73	178	40	9

※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	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
INPUT						
エネルギー投入量	都市ガス	千m ³	680	731	780	692
	LPG	トン	138	184	151	175
	ガソリン	kℓ	205	202	198	193
	A重油	kℓ	2,542	2,579	2,610	2,697
	灯油	kℓ	530	1,013	1,007	928
水資源投入量	千m ³	643	816	823	913	839
PPC用紙使用枚数	千枚	37,179	35,992	35,997	35,972	34,862
OUTPUT						
総排水量	千m ³	518	513	548	641	385
廃棄物排出量	トン	3,472	1,150	1,094	1,163	1,061

■人材データ

項目	単位	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
育児休職取得率	%	10.2	11.3	14.5	43.5	48.0
育児休職取得数	男性 名	6	8	5	60	62
	女性 名	7	10	20	11	10
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	13	11	12	9	17
	協力会社 件	15	8	10	12	17

※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」を公開しています。

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

JR貨物
ブランドターミナル



X(旧Twitter)
JR貨物(公式)



YouTube
JR貨物公式チャンネル



詳しくはWebで ▶ 会社情報 JR貨物 🔍

X(旧Twitter)



JR貨物(公式)
フォロワー数8.7万人(2024年9月現在)
ニュースリリースの発行情報、採用情報などをタイムリーに発信

YouTube



JR貨物 公式チャンネル
登録者数2.46万人(2024年9月現在)
会社案内、社歌、企業広告連動動画などのほか、ネット「モーダルシフト説明会」など営業ツールとしても活用

パンフレット



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

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

かもつまルシェ



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

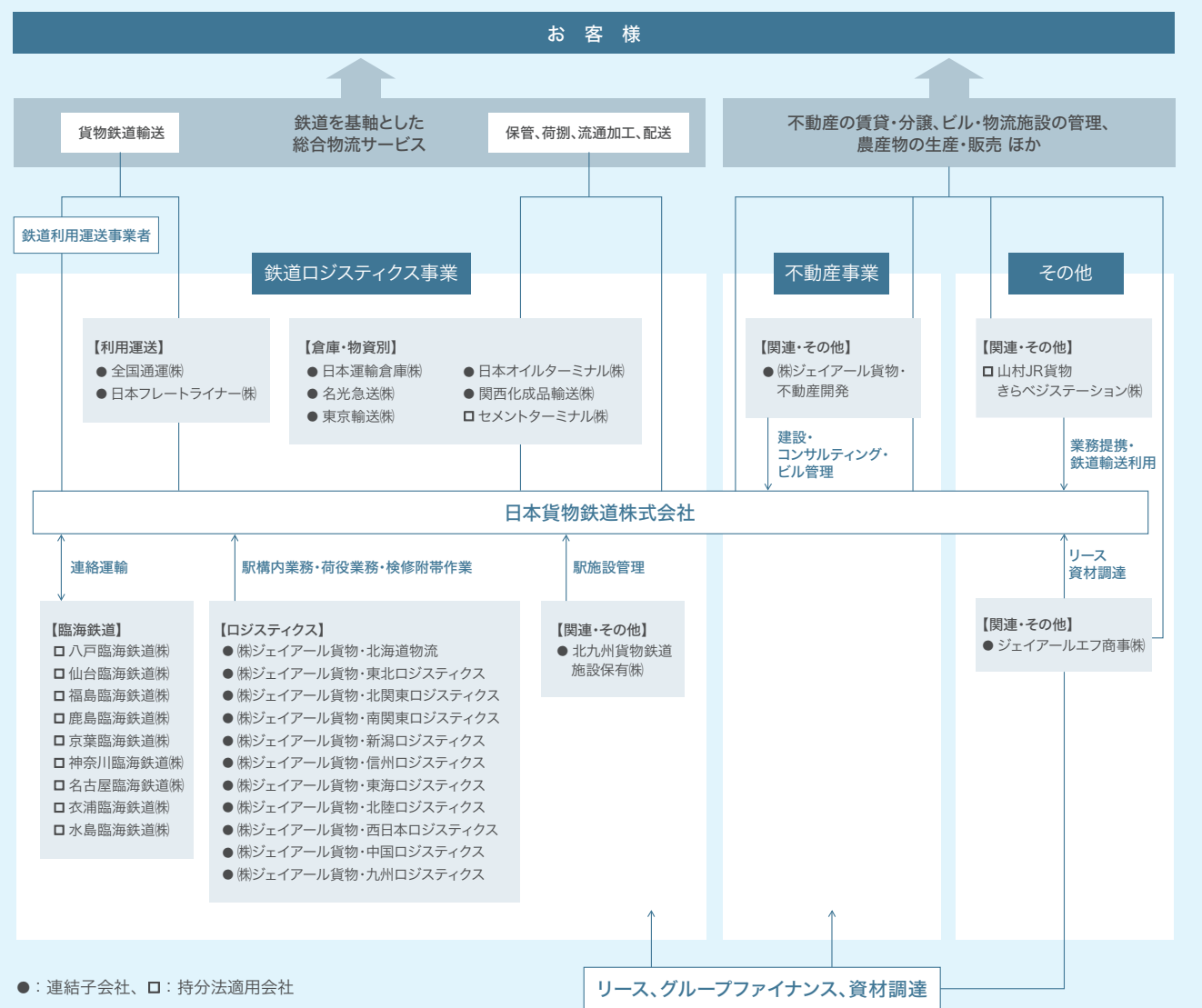


「JR貨物オリジナルスタンプ」の紹介。制服姿の当社社員や機関車など

JR貨物の概要 (単体・2024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) 399本 (コンテナ332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	2,652万トン (2023年度実績)
資本金	190億円	輸送トンキロ	175億トンキロ (2023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	5,637名		
営業線区	75線区		
営業キロ	7,805.5km (うち第1種鉄道事業区間 29.1km)		
取扱駅数	237駅 [車両数] 機関車525両、貨物電車42両、貨車7,091両 [コンテナ個数] 62,153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・2024年6月30日現在)



この国の物流が 試されている。

2024年4月、トラックドライバーの
時間外労働規制がはじまった。

この先も物流を維持できるのか？

私たちJR貨物グループは、一度に大量に運べる
貨物鉄道輸送で全力を尽くしている。

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。

Challenge and Change JR貨物グループ



日本運輸倉庫(株) 代表取締役社長 野村 康郎 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:06-6468-5222	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 茅場町ブロードスクエア 6F TEL:03-6861-6524	(株)ジェイアール貨物・北海道物流 代表取締役社長 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 江岸 靖夫 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 東京都千代田区東田端 1-16 JR 貨物田端信号場駅 4F TEL:03-6859-2100	ジェイアールエフ商事(株) 代表取締役社長 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 西山 賢治 福島県いわき市小名浜字高山 331 TEL:0246-92-3230	鹿島臨海鉄道(株) 代表取締役社長 篠部 武嗣 茨城県東茨城郡大洗町桜道 301 TEL:029-267-5200	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 愛知県名古屋市中区港町 12-3 TEL:052-613-5001	衣浦臨海鉄道(株) 代表取締役社長 川村 正人 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 志水 仁 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