

JR貨物グループレポート2025

JR貨物グループレポート 2025

Sustainability Report

社会に価値をもたらす
総合物流企業グループをめざして

Challenge and Change
JR貨物グループ



エコレールマーク





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

2024年度（2024年4月1日～2025年3月31日）
（一部には、2023年度以前の情報や、2025年度の活動も含まれています。）

表紙写真の撮影地：神奈川県小田原市

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	4
SDGs/ESG経営の取組み	6
社長メッセージ	8
「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	10
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	12
② 安全・安心な物流サービス	20
③ グリーン社会の実現	26
④ 地域の活性化	32
総合物流の推進に向けたグループ会社の取組み	38
ステークホルダー対談	40
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
健康経営の取組み	46
人材育成の取組み	46
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	50
データ（財務、非財務、環境、人材）	54
JR貨物ブランドターミナル	56
JR貨物の概要、JR貨物グループの事業系統図	57

JR貨物グループの長期ビジョンと中期経営計画

JR貨物グループは、2030年を見据えた「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」を実現すべく、2024年3月に「JR貨物グループ 中期経営計画2026」を策定し、事業活動に取り組んでいます。その過程を通じてグループとして4つの価値を提供することによって、“なくてはならない存在”として、社会への貢献を続けてまいります。

JR貨物グループ 長期ビジョン2030

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

基本方針

- 全国ネットワークの貨物鉄道輸送サービスを提供する我が国唯一の鉄道会社として、安全を全ての基盤として、これまで同様、社会インフラである物流の幹線輸送を担うべく、鉄道ネットワークの強靱化を進め、確固たる事業基盤を構築します。
- 物流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。

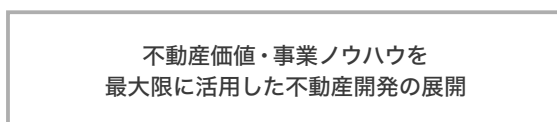
2030年に目指す姿

～総合物流事業の推進～



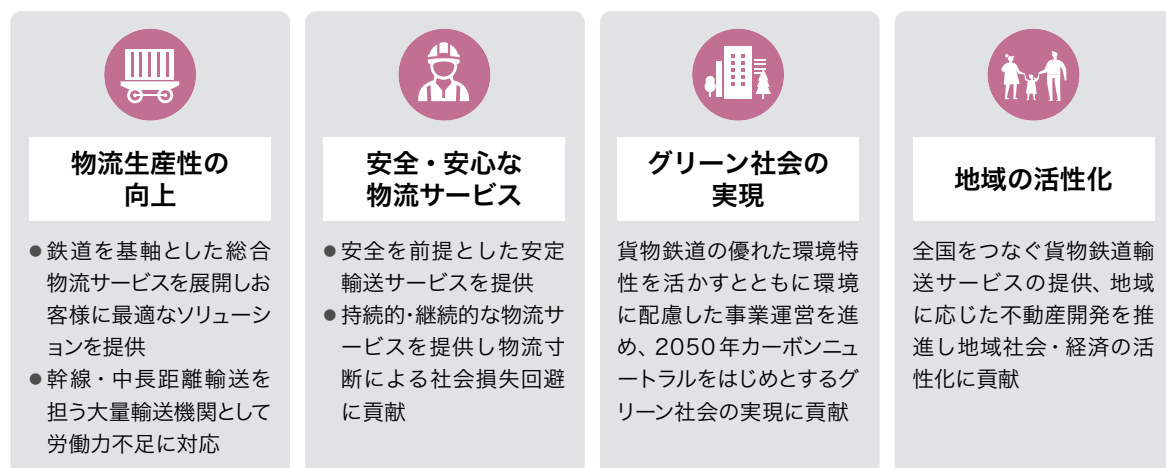
鉄道を基軸としたサプライチェーンの構築による
物流生産性・付加価値向上を実現

～不動産事業のさらなる発展～



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

JR貨物グループが社会に提供する価値



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することに“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。

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

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																			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	P12-13	
				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 ●駅バレ(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							P14-15	
				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 ●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	P15-18	
				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						P19
			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 ●鉄道事業従事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			P20-24
				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								P25
			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						P26-31
				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						P26-27
				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							P24
			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								P32-33
				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			P34-35
				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		
			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	

※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きください。
※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。

TOP MESSAGE

社長メッセージ

“なくてはならない存在”として、 持続可能な社会の実現に貢献します

日本貨物鉄道株式会社
代表取締役社長兼社長執行役員

犬飼 新



2024年度を振り返って

挑戦と試練が交錯した一年 安全文化を再構築

2024年度は、JR貨物グループにとって挑戦と試練が交錯する一年でした。「物流を通じて社会に貢献し続ける企業グループ」を目指し、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”へと進化すべく、2024年4月には『中期経営計画2026』をスタートさせました。グループ社員の力を結集し、鉄道×物流の総合力によって、地域を、そして日本を支えていくことを目標に歩み始めました。

しかし、同年7月に発生した新山口駅構内での貨物列車脱線事故の調査過程で、輪軸の圧入作業に関する不適切事案が発覚し、鉄道事業法に基づく保安監査が実施され、「輸送の安全に関する事業改善命令」を受ける事態となりました。全国の貨物列車を一時的に止めたことで、多くのお客様にご迷惑をおかけし、また安全という鉄道事業の根幹に関わる問題により社会の信頼を大きく揺るがしたことにに対し、改めてお詫びを申し上げます。二度とこのような事態を起こさないため、講ずべき措置を確実に実施するとともに、安全文化の再構築に向け、品質管理体制の強化、各種業務プロセスの見直し、社員一人ひとりの安全意識の徹底やコンプライアンス意識の向上など、抜本的な改革を進めてまいります。

安全への取り組みにゴールはありません。安全は私たちの事業の存立基盤であり、未来にわたって最優先課題であり続けます。今後も新たなリスクや環境変化に対応しながら、絶えず改善・改革を続け、安全の確保と信頼回復に取り組んでまいります。

中期経営計画2026の推進

総合物流企業としての進化に向け グループ体制を強化

中期経営計画2026では、コンテナの輸送量をコロナ禍以前の水準まで回復させ、鉄道事業の黒字化を達成し、総合物流企業として進化していくことを目指しています。

総合物流事業の拡大に向けた第一歩として、2025年4月にグループ会社の日本運輸倉庫株式会社を「JR貨物ロジ・ソリューションズ株式会社」へ社名変更し、グループの総合物流を担う中核会社として発足させました。鉄道輸送を軸に、トラック輸送や倉庫事業を組み合わせ、顧客に最適な物流ソリューションを提供する体制を整えています。今後、この新会社を起点に、総合物流事業のさらなる拡大を目指し、お客様のニーズに応じた物流ソリューションを提案してまいります。

また、労働生産性や環境特性に優れた貨物鉄道輸送の特長を生かし、カーボンニュートラルやトラックドライバー不足といった社会課題の解決に貢献することで、貨物鉄道輸送の存在感を高め、日本の物流をより効率的で持続可能なものとしていきます。

不動産事業のさらなる強化

回転型不動産ビジネスに着手 持続的な発展へのノウハウを蓄積

当社には、貨物鉄道事業と並ぶ大きな柱として、事業開発部門があります。鉄道と不動産の連携を強化する戦略も加速させており、全国展開を進める総合物流施設「レールゲート」は、札幌に続き2025年9月には「DPL千葉レールゲート」が稼働しました。物流結節点としての機能を高めることで、鉄道・トラック・船舶など様々な輸送モード間の連携を強化しモーダルコンビネーションを推進することで、効率的なサプライチェーンの構築に貢献していきます。

さらに、新たな取り組みとして回転型不動産ビジネスに着手しました。外部物件を取得し、付加価値を付けて売却、次の物件へ再投資する、まさに回転型

のビジネスモデルです。この取り組みでは、不動産価値や収益を拡大するアセットマネジメント、物件運営やテナント管理などを担うプロパティマネジメント、建物設備の保守・点検、安全管理を行うビルディングマネジメントなどに参画し、不動産事業を継続的に発展させていくためのノウハウを蓄積していきます。

人への投資、働き方改革と未来へ向けて

挑戦を後押しする企業文化を醸成 人事部に多様性推進のグループ新設

グループの発展を支える主役は、間違いなく「社員」です。社員一人ひとりの日々の努力と情熱があってこそ、事業は成長を続けていくことができます。働き方改革、働きやすい職場環境の整備、人材の確保と育成は、私たちが直面する重要な課題です。社員がやりがいと誇りを持って働き続けられる環境を整え、挑戦を後押しする企業文化を醸成していきます。

さらに、女性活躍の推進、障害者雇用の拡大、ダイバーシティ・エクイティ & インクルージョンの実現にも積極的に取り組んでいきます。2025年7月には、人事部内に「制度・DE&I推進グループ」を設置しました。多様な人材が互いを認め合い、各個人が持つ能力を最大限発揮できる環境を整えていきます。ITやAIの発達により、あらゆる業務が人に代わって遂行される時代がそこまで来ています。当社グループはデジタル化や自動化を積極的に取り入れ、業務効率化やサービスの高度化を図ります。一方、貨物鉄道事業は「人」の作業の連携で成り立つ部分が多く、そこにこそ当社グループの機動力と強みがあります。社員一人ひとりの能力を高め、「現場力」として結実させることで、真のプロフェッショナル集団へと進化していきます。

JR貨物グループは、「運ぶ」だけではない総合的な物流ソリューションと新たな価値を提供し、これまでも、これからも社会から“なくてはならない存在”であり続けます。そして、社会と協創して未来を切り拓き、日本経済の発展と人々の豊かな暮らしを支えてまいります。

「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 209億トンキロ（総合物流施策大綱における目標値）
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）※2024年度163.6億トンキロ

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	2024年度実績	2025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 73.4% （災害・輪軸不正等で輸送力が減少した影響を除くと71.2%）	（1）グループ会社と協働する新たな総合物流体制の構築と稼動 （2）既存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 ●データ分析を踏まえた戦略的営業活動 ●31ftコンテナ輸送の拡大 ●定温コンテナ輸送の拡大 ●物流統括管理者（CLO）への働きかけ
これまで限定的な扱いとなってきた貨物への対応	定温コンテナ輸送 11.2%増*	1.1%増*	●片道輸送の解消、ラウンドマッチング提案の強化 ●お客様、利用運送事業者等との連携、国の支援策などの活用による新規導入促進 ●冷凍食品や医薬品に関する新規顧客や3PL事業者への提案営業
	31ftコンテナ輸送 17.4%増*	7.2%増*	●補助金事業で製作した31ftコンテナを活用し輸送を拡大 ●利用運送事業者、荷主、3PL事業者と連携しラウンドマッチングのパッケージサービスを提供
	中距離帯輸送 23.8%増*	8.1%増*	●ニーズに基づく弾力的な輸送力配置 ●返送私有コンテナの往復実装化等による輸送力拡大 ●リードタイム緩和や物流量の変化の把握 ●分析に基づく顧客アプローチ ●既存のアセットを最大限活用した、中距離帯におけるネットワーク整備
	5t未満小口貨物混載・共同輸送の定期ルート設定	●小口混載の協業に向けた勉強会 ●小口航空貨物の試験輸送	●事業者との連携による小口混載の新たな商品の実現と、定期ルート設定（関東～関西間等） ●JR貨物ロジ・ソリューションズを元請とした、小口航空貨物（輸入）の輸送サービス展開
	積替ステーション設置 22 駅	5 駅	●7 駅設置による、22 駅設置の完了 ●協力会社の駅チカ施設をコンテナ積替サービス特化施設として全国展開
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 ●官民一体の持続可能スキーム構築 ●事業性判断後、低床貨車発注	●379 個 /4,305t の輸送 ●東北線経由で試験輸送（東京(夕)・横浜本牧～大館）	●港湾運営会社の補助金活用により相場に近い運賃を提示し、商品としての魅力向上 ●積載率向上、往復マッチング、輸送力の適正配置による収益性の向上、輸送ニーズ・事業性の確認 ●官民一体の持続可能なスキームを構築し、事業性を判断
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 2 都道府県以上（累計 5 都道府県以上で開催）	山陽線輸送障害へのBCP策定に向けた官民一体の検討会（2 都市）	函館線・室蘭線・東北線などにおける輸送障害発生を想定し、北海道・北東北エリアで開催
	災害時山陽線カバー率 50%（2030 年度） ●輪重測定装置 ●トラックスケール整備 95 駅（94 駅から大館駅が追加）	新南陽駅コンテナホーム拡幅や代行トラック駐車場整備など着手	●コンテナホームの拡幅 ●代行トラック駐車場の整備 ●駅本屋の新設
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	運休情報等を提供時の用語や表現を分かりやすく変更、など	●対象駅を 1 箇所（大館駅）追加し、95 駅とする ●33 駅に整備し、95 駅への整備を完了
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 回開催	HP 上の「輸送情報」について、地図等を活用し視覚的にわかりやすい表示を行う（上半期中に実施） 防衛省より提起いただいた案件の課題整理、対応策検討、定期的な意見交換の継続
新幹線による貨物輸送拡大に向けた検討具体化	貨物新幹線車両の設計検討	パレット単位の貨物をコンテナとトラック間で積み替える荷役装置の適用方法、基本仕様を決定	●自トラック・コンテナ間の積替自動化について、モデル駅で実施した場合の規模、費用・効果・実現性などを算定 ●国、旅客鉄道会社へ自動荷役システムを活用した貨物新幹線の協業スキームについて協議

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	2024年度実績	2025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）におけるIT化、共通化計画の策定	●HPでの輸送日数、料金、CO ₂ 排出量等の検索を実現 ●積替ステーション予約等クラウドサービス選定と画面構築、など	JR 貨物グループが主体となる物流情報プラットフォーム導入に向け、JR 貨物ロジ・ソリューションズが目指す新しい輸送サービスの構築（ニーズ調査・要件定義の段階からグループ体で取り組む）
パレチゼーションの推進	パレットデポ設置 22 駅	1 駅	●8 駅に設置し、22 駅の設置を完了 ●連携により貨物事故防止用「コンテナ養生ボード」を対象とした養生資材レンタル型デポの設置推進
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 7,889 個 コンテナ留置レイアウト見直しによるキャパシティ拡大（累計 900 個分）	7,659 個 354 個分のキャパシティを創出し、760 / 900 個完了	●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 点検コンテナの置き場見直し、コンテナ留置方法の変更によるデッドスペース活用、用途廃止コンテナ及び倉庫用コンテナの整理・処分、不要設備の撤去等によるキャパシティ向上

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	2024年度実績	2025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	鉄道輸送による消費エネルギー概算法の策定	発着地等入力により、輸送日数、料金、CO ₂ 排出量等が検索できるHP画面の作成・リリース	2024 年度までに鉄道総研の協力により策定した消費エネルギー概算法の精度を主要線区で確認することで計算手法として確立するとともに、HP 上の検索画面との連動方法を検討（「貨物鉄道利用促進の制度設定」に記載していたCO ₂ 排出量精緻化の取組みを本項目に移植した）
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	●精度検証と試算 ●CO ₂ 削減相当量を記載した証書の案案決定、発行に向けた調整	決定した案案の早期発行と、経済的インセンティブ案として検討している鉄道へのモーダルシフト効果のJクレジット登録について関係者との調整実施

「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（物流改正法）」について

物流業界は、2024 年 4 月より時間外労働に関する上限規制が適用され、トラックドライバーの労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、「モノが運べなくなる」ことが懸念されています（いわゆる「2024 年問題」）。何も対策を講じなければ、輸送能力が2024 年度には 14%（4 億トン相当）、2030 年度には 34%（9 億トン相当）不足し、今のように運べなくなる可能性があると推計されています。



出典：国土交通省HP

■ 改正内容のポイント

〈荷主の協力義務の追加〉

- 荷主に対しても、物流の効率化に向けた取り組み（荷待ち・荷役時間の短縮、積載率の向上など）が「努力義務」として課されました。

〈契約内容の書面化の義務化〉

- 運送契約において、運送料金だけでなく、役務内容や対価（附帯業務、燃料サーチャージなど）を明記した書面を交付することが義務付けられました。

〈下請け取引の適正化〉

- 運送事業者が下請けに出す際の運賃について、運賃の概算額を把握し、荷主へ交渉を申し出る努力義務が課されました（二次下請けへの制限含む）。

〈管理体制の強化〉

- 一定規模以上の事業者には、物流統括管理者の選任や、管理規程の作成・届け出が義務付けられます。

〈罰則規定の導入〉

- 特定事業者や特定荷主が義務を怠った場合、最大 100 万円の罰金が科される場合があります。

■ 改正内容における具体的な規制措置

【荷主・物流事業者に対する規制措置】
（流通業務総合効率化法）

- ①荷主（発荷主・着荷主）、②物流事業者（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課し、当該措置について国が判断基準を策定。
- 上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき指導・助言、調査・公表を実施。
- 上記①②のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、中長期計画の作成や定期報告等を義務付け、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が勧告・命令を実施。

そのため、国では、持続可能な物流の実現・物流革新に向けて継続的に取り組んでいく柱として①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容の3つを設定。荷主や物流事業者が具体的に取り組むべき方針を「物流革新に向けた政策パッケージ」として発表し、荷主企業・物流事業者・一般消費者が協力し、物流を支えるための環境整備に向けて、抜本的・総合的な対策が必要とされています。

こうした中、「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」（2024 年法律第 23 号）が第 213 回通常国会で成立し、2024 年 5 月公布、2025 年 4 月より一部施行されました（2026 年 4 月全面施行予定（中長期計画、物流統括管理者の選任及び定期報告等））。

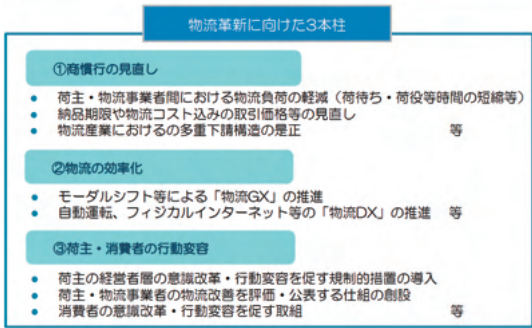
- 特定事業者のうち荷主には物流統括管理者の選任を義務付け。

【トラック事業者の取引に対する規制措置】
（貨物自動車運送事業法）

- 運送契約の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した書面交付等を義務付け。
- 元請事業者に対し、実運送事業者の名称等を記載した実運送体制管理簿の作成を義務付け。
- 下請事業者への発注適正化について努力義務を課するとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する管理規程の作成、管理者の選任を義務付け。

【軽トラック事業者に対する規制措置】
（貨物自動車運送事業法）

- 軽トラック事業者に対し、必要な法令等の知識を担保するための管理者選任と講習受講、国交大臣への事故報告を義務付け。
- 国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。



出典：経済産業省HP 物流効率化法パンフレット

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

様々な物流問題の解決に役立つ物流サービスを提案します。

JR貨物グループは、深刻化する労働力不足や物流2024年問題、地球環境問題といった社会課題の解決にグループ一体となって取り組んでいます。環境負荷の小さい大量輸送手段としての鉄道の特性を活かし、長距離輸送だけでなく中距離帯のモーダルシフト推進、31ft大型コンテナや積替ステーションの拡充、都市圏に展開するマルチテナント型物流施設「レールゲート」を活用した輸送モード連携など、戦略的な物流サービスを展開し、お客様とともに次世代における持続可能な社会の構築に貢献してまいります。

鉄道ロジスティクス本部長 取締役兼常務執行役員 **土井 広治**

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、グループ会社有する豊富な各種物流機能の組み合わせにより、最適な物流ソリューションをワンストップで提供していきます。

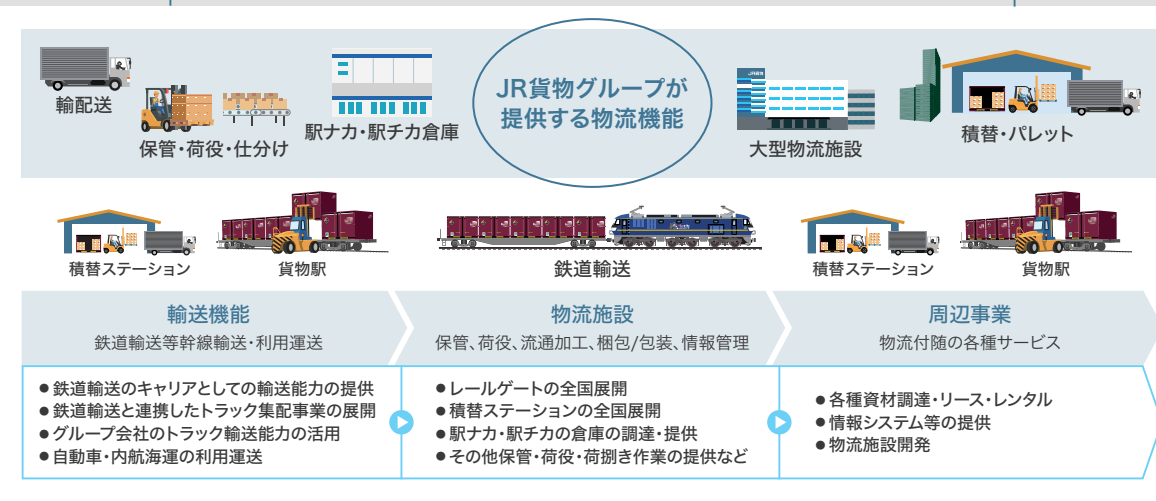
主な総合物流提案・コーディネート領域

- 鉄道による中長距離幹線輸送（ブロックトレイン、列車スペース定型販売等）
- 駅ナカ・駅チカ倉庫の提供
- 倉庫保管・荷役・仕分け・地域配送手配・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

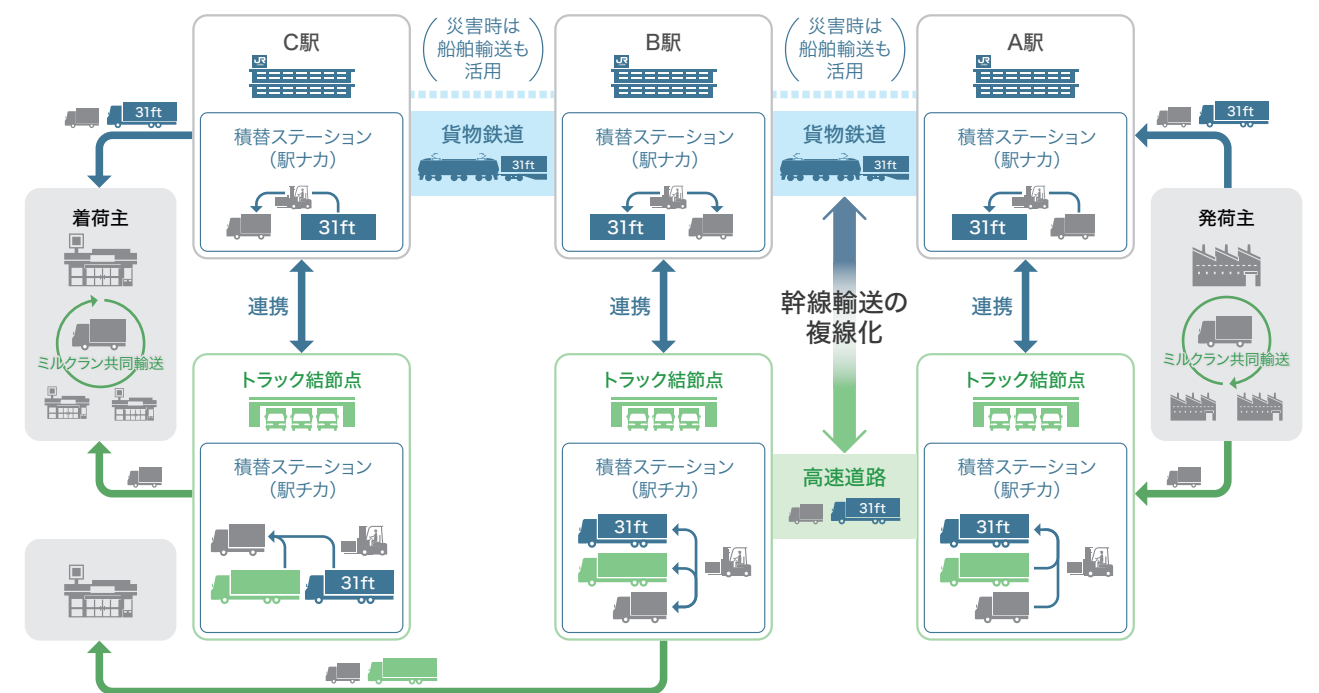
物流の2024年問題は、自動車運転業務に関する時間外労働の上限規制により、トラックで輸送されてきた貨物を運びきれなくなることが危惧される社会課題です。上限規制は2024年4月に適用されましたが、これによる影響は今後さらに顕在化するとも考えられています。

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。

1 物流生産性の向上

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対応機能や、共用のカフェテリア等を備えており、ご入居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、大和ハウス工業株式会社との共同事業により2022年5月に

「DPL札幌レールゲート」、2025年9月に「DPL千葉レールゲート」がそれぞれ開業しました。今後も、仙台・名古屋・大阪・福岡等主要都市を中心として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。

※DPL千葉レールゲートは太陽光発電システムなどを設置することで、BELSにおいて、最高ランクとなる6つ星と「ZEB」を取得するなど、環境負荷に配慮した物流施設です。



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

基本方針②

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。



新座貨物ターミナル駅の積替ステーション

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

基本方針②

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、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パレットをレンタル・返却できるため、パレット利用にかかる手間・コストの低減が図られ、効率的な物流体系の構築が可能となります。

これからの物流業界における労働力不足対策として、パレットと鉄道コンテナのワンストップサービスを提供してまいります。



京都貨物駅のパレットデポ

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。

2025年3月のダイヤ改正では、東京貨物ターミナル駅と

岡山貨物ターミナル駅・広島貨物ターミナル駅間の輸送ルートを拡充したほか、東京貨物ターミナル駅から仙台貨物ターミナルを直結するコンテナ列車を設定し、東京臨海部から南東北地区への利便性が向上しました。

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

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しています。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。

データ分析を踏まえた戦略的営業活動

深刻化する労働者不足、2024年問題等を背景に、お客様や利用運送事業者のニーズは大きく変化をしています。そうした声や、競合輸送機関の動向調査、ご利用状況等のデータ分析を踏まえ、機動的な輸送力の配置や弾力的運賃施策の提案など、戦略的営業活動の展開を進めています。特に直近では、2024年問題に伴うトラックドライバーの労働時間の制

限により、ここ数年ニーズが高まっている中距離帯の輸送力拡大を進めています。

また、顧客データベースやクラウドサービスを活用し、営業社員へのターゲティング支援、セールス支援等も実施しています。

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。

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年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。

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



石川県内災害廃棄物のコンテナへの積み込み

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。高まる需要にお応えするため、当社が運用する31ftコンテナを2024年度に続き2025年度も

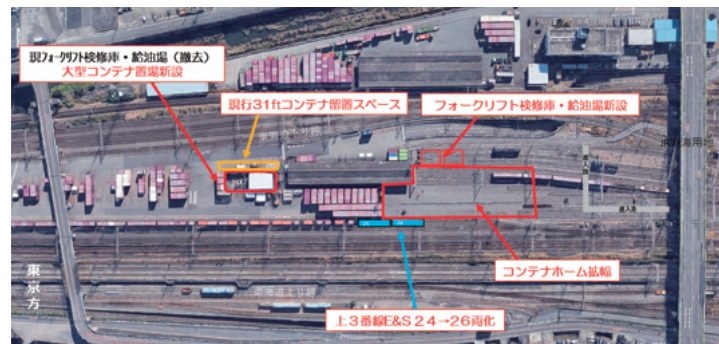
30個増備しました。国の支援もあり、私有31ftコンテナも増備が進んでいます。

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

- ▷ 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



静岡貨物駅の整備計画

必要な設備及び機材の増備



- ▷ 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

大型冷凍コンテナを用いたモーダルシフト事例のご紹介

赤城乳業株式会社は、埼玉県北部の深谷工場と本庄千本さくら「5S」工場(本庄工場)の2拠点から、2022年に九州向けの輸送の一部を、2023年に岡山向けの輸送を、それぞれトラックから鉄道へシフトしました(現在の体制:九州方面1便/日、岡山方面1便/日)。

マイナス25℃の低温を安定して維持できる高性能な冷凍機を搭載し、GPSによるリアルタイムの位置情報の把握やコンテナの状態を常時モニタリングすることが可能な31ft冷凍コンテナを活用することで、お客様が重視するきめ細やかな品質管理を実現しています。

さらに、2024年からは岡山に工場を置く同業他社と連携し、往復ラウンド輸送を実現しました。今後も同業他社だけでなく、原材料メーカーとの連携も視野に入れたラウンド輸送を目指します。



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、11往復の運転を行っています。ブロックトレインをご利用いただくことで、年間を通じて

安定的に輸送力を確保できることが、お客様にとって一番のメリットです。また、オーダーメイドでお客様のご要望に合わせた列車の設定も可能です。さらに、CO₂の排出量が少ないという貨物鉄道輸送の特徴を活かして、地球環境に配慮した輸送手段を使用していることを内外へアピールしていただけるメリットもあります。



スーパーレールカーゴ

- 2004年運行開始
- 東京～大阪間を毎日1往復、最高速度130km/h・6時間11分で運行。世界初の電車型特急コンテナ列車（16両編成、動力分散方式を採用）
- 10トントラック56台分を輸送し、鉄道へのモーダルシフトで年間約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

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



トヨタロングパスエクスプレス

- 2006年運行開始
- 名古屋～盛岡間を運行、現在毎日2往復を運転。名古屋→盛岡は自動車生産用部品を、盛岡→名古屋は部品積用空容器を輸送
- 10トントラック120台分を輸送し、鉄道へのモーダルシフトで年間約1万500トンのCO₂削減



フォワードズブロックトレイン

- 2022年運行開始
- 埼玉～大阪・神戸・姫路間を毎日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

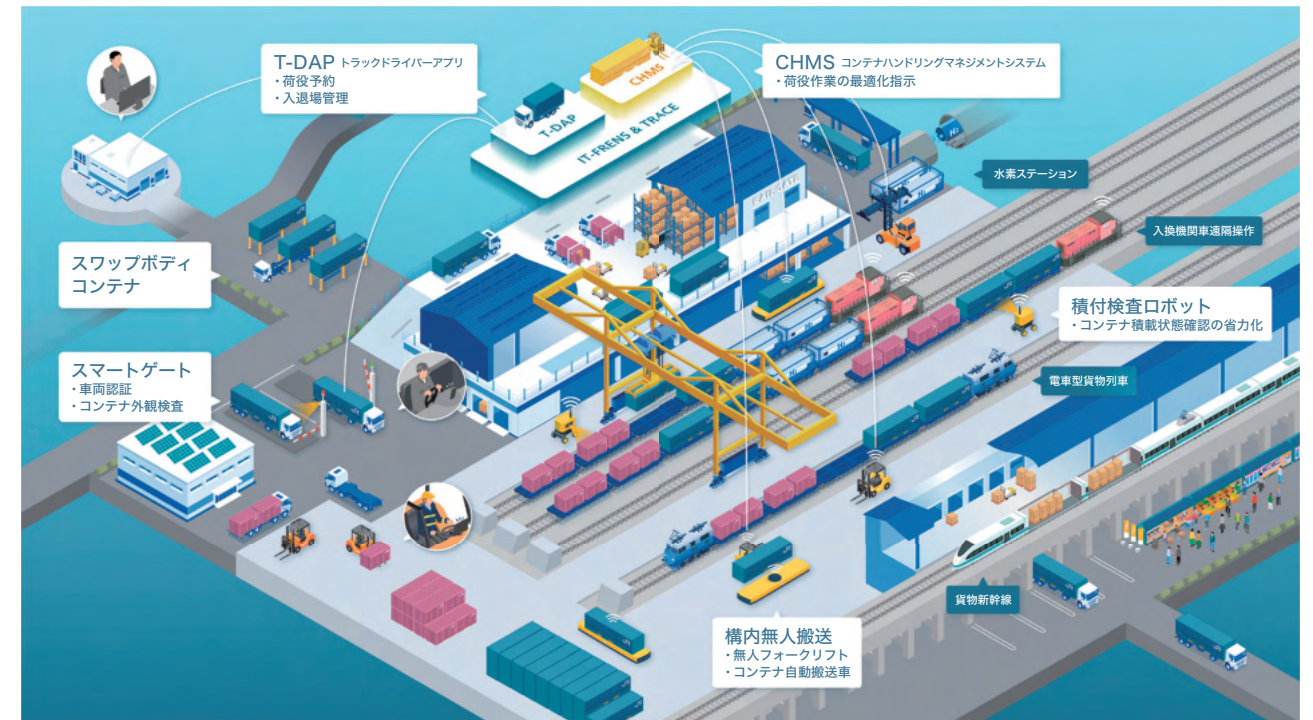
DX・新技術を活用した貨物ターミナル駅の進化

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、産業構造の変化や、社会、経済の変化に対応した、貨物駅と物流サービスの「あるべき姿」の実現を目指します。

■スマート貨物ターミナル（イメージ）



開発検討中の技術例 ～コンテナ積付検査の省力化～

貨物列車の出発前には、コンテナが確実に閉扉しているか、貨車に積載されているか等の最終検査を行っています。この検査作業は、人力により、24時間、どのような天候でも実施する必要があるため、作業員の大きな負担となっています。見落とし等のヒューマンエラーも発生しています。このため、技術企画部では、貨

車・コンテナ側面を自動撮影し、AIにより確実にコンテナが閉扉されているか、貨車に積載されているかを自動判定することで、作業負担を軽減するとともに、ヒューマンエラーを防止する技術について検討・試験を行っています。



現行の積付検査作業



カメラによる積付検査（例）

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。



MESSAGE

全員が自問自答を繰り返し、鉄道の安全を維持します。

JR貨物グループでは、「安全の価値観」により、人命を守ることが全てに優先すると定めています。そのためには、一人ひとりが「大事なものを守るために何をすればよいか」を自問自答し、実践としての行動に結びつけることが何よりも大切です。

2024年9月に発覚した輪軸圧入作業に関する不適切事案から1年が経過しました。「輸送の安全に関する事業改善命令」が発出され、4項目の講ずべき措置に対して対策を立て現在も取組みを進めています。鉄道輸送をご利用されているお客様、関係者の皆さまから信用・信頼をいただけるよう、グループ一体となり取組んでまいります。

安全統括本部長 取締役兼執行役員 **但野 新二**

「輸送の安全に関する事業改善命令」の受領

基本方針①

2024(令和6)年7月24日、新山口駅構内にて貨物列車が脱線する事故が発生しました。事故調査の過程で作業記録の書き換えなどの不適切事案が判明したため、同年9月11日から国土交通省による保安監査が実施されました。監査の結果、当社の行為が「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」第10条第1項、第87条第4項に抵触したことから「輸送の安全に関する事業改善命令」を受領しました。

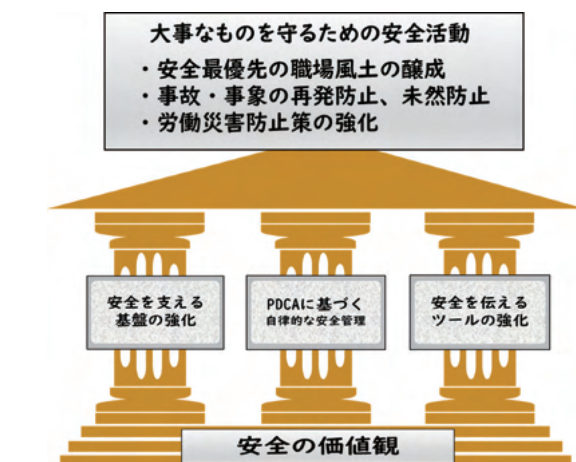
この事業改善命令は、監督官庁が鉄道事業について輸送の安全を確保する上で問題があると判断した時、法律に基づき講じる行政処分です。

当社の輪軸組立作業に関する作業記録の書き換え等の不

適切事案は、輸送の安全確保の仕組みを根底から覆す行為であり、到底容認されるものではなく、鉄道輸送に対する信頼を裏切り、貨物鉄道輸送をご利用いただいているお客様をはじめ関係の皆様にも多大なるご迷惑をおかけしました。

この事案を教訓に、私たちは改めて「鉄道事業者としての使命」「物流を担う責任」「お客様視点の再確認」「会社や職場の文化や風土の再構築」を再認識し、同様な事案を二度と発生させてはなりません。「JR貨物の安全確保のために講ずべき措置」で報告した内容を確実かつ着実に実行し、再生に向けてJR貨物グループを挙げて取り組んでまいります。

別 添	
JR貨物の安全確保のために講ずべき措置	
令和6年10月30日 国土交通省	
1. 輪軸の圧入作業に関する不適切事案に関する経緯	(オ) 作業の管理の実態
令和6年7月24日、新山口駅構内において、JR貨物の列車が脱線する事故が発生した。当該事故の調査過程で、JR貨物による作業記録の書き換え等の不適切事案が判明した。こうした作業記録の書き換えについては、輸送の安全確保の仕組みを根底から覆す行為であり、到底容認できるものではないことから、国土交通省において鉄道事業法に基づく保安監査を実施したところ、「2. 確認された事実関係」に示す事実が明らかとなった。	・事業所の管理の立場にいる者が、輪軸の使用の可否に判断に必要な確認を行っていなかった。
2. 確認された事実関係	・事業所の管理の立場にいる者は、輪軸組立作業に関わったことは無く、規程類に違反する作業や作業記録の書き換えに気づかなかった。
(ア) 規程類に関する実態	以上の確認された事実関係は、 <u>鉄道に関する技術上の基準を定める省令第10条第1項、第87条第4項に抵触する。</u>
・圧入力値に関する規定や、規定された数値を逸脱した場合の取扱等についての規程類がなく、職場内で口頭で引き継がれている事業所があった。	3. JR貨物が講ずべき措置
・規程類がある事業所のものは、本社が関与した体系的なものではなく、それぞれの事業所等が独自に定めていた。	「2. 確認された事実関係」を踏まえ、JR貨物が講ずべき措置を以下に記載する。
(イ) 現場における圧入作業の実態	(1) 規程類の整備
・圧入作業の内容は、職場内で口頭で黙然と踏襲されていた。又は、規程類に規定されている車軸の圧入力値を逸脱して輪軸を使用していた。	・輪軸組立作業に関し、規程類を社内でも体系的に整備すること
・規定等から逸脱した輪軸をそのまま使用する運用が、長く職場内で口頭で黙然と踏襲されていた。	・規程類を適切に管理できる体制に改善すること
・工程・コスト、手間を惜しむ観点から、規程に定められた再圧入等の作業を怠った。	(2) 教育体制の改善
(ウ) 係員の知識と教育の実態	・輪軸組立作業に関し、体系的、計画的に教育を実施すること
・圧入力値の下限を下回ると問題であるが、上限を上回っても問題はないと認識していた。	・コンプライアンスに関し、体系的、計画的に教育を実施すること
・輪軸組立作業の知識に関する教育が体系的に行われていなかった。	(3) 作業記録の書き換えの防止
・規定等を逸脱して使用した場合の安全上の問題について正しく理解していなかった。	・作業記録の書き換えが容易に行われない仕組みを確立すること
(エ) 作業記録の書き換えの実態	・作業記録の重要性を周知するとともに、圧入作業に関する作業記録の管理体制を改善すること
・作業記録の書き換えが可能であり、実際に書き換えていた事業所があった。	・内部監査等の仕組みを検証し、不適切な取扱が見逃されない体制を整備すること
・圧入力値が規定値を逸脱した場合、事業所の管理的立場にいる者からの再圧入の指示を避けるため、書き換えていた。	(4) 安全管理体制の点検と見直し
・車軸内部距離を管理していることから、圧入力値の上限を超えても問題ないとの認識のもと、上限を超えて計測された数値を上限値に書き換えていた。	・同様の問題が他の作業や部門で無いかな点検し、必要な見直しを行うこと
・こうした認識や作業記録を書き換える運用は、職場内で口頭で黙然と踏襲され	4. 報告頻度
	3.(1)～(4)について、措置を講じ、又は、措置を講ずるための計画を策定し、3.(1)～(3)については、令和7年1月31日までに、3.(4)については、令和7年3月31日までに報告すること。



■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、JR貨物グループの鉄道事業が存立し、成り立っているという考え方から「安全は、鉄道事業の存立基盤である」を「安全の理念」としています。

安全の定義：安全は人命を守ること

安全は、鉄道事業を営むうえで最も大切なものですが、特に旅客、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方から、「安全は人命を守ること」を「安全の定義」として位置付けました。

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

鉄道安全と労働安全の両面から撲滅すべきものを明確に掲げ、安全目標としました。鉄道安全の面からは、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である「貨物列車に起因する旅客・公衆の人命に関わる事故・事象」の撲滅を目標としました。また、労働安全の面からは、社員や鉄道輸送に関わる人の触車、感電、墜落、交通事故など「死亡や重大な後遺症につながる労働災害を撲滅する」ことを目標としました。

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。

実際に安全のために行動するのは、現業機関、支社、本社のそれぞれの社員一人ひとりであり、誰もが安全の主役です。また、人命に関わる重大な事故や労働災害を起こさないことを第一とし、正しい作業を実行することが、安全最優先の行動そのものであり、これらをJR貨物グループ社員の統一した行動指針としています。

2 安全・安心な物流サービス

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図ること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。

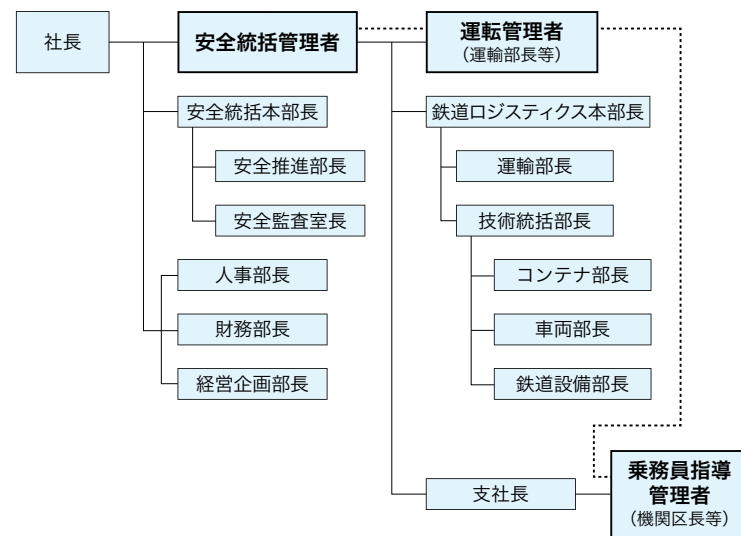
また、本社では、運転事故等や労働災害の防止に関する事項を審議し、有効かつ効果的な対策の策定・推進等を行うことを目的とし、安全統括管理者を委員長とする本社安全推進委員会を設置し、毎月開催しています。

安全推進委員会では、改善に結び付く有効なヒヤリ・ハット、さらには安全監査や輸送安全総点検の結果を整理して取り上げ、全社的な水平展開を図る機能も併せ持っています。

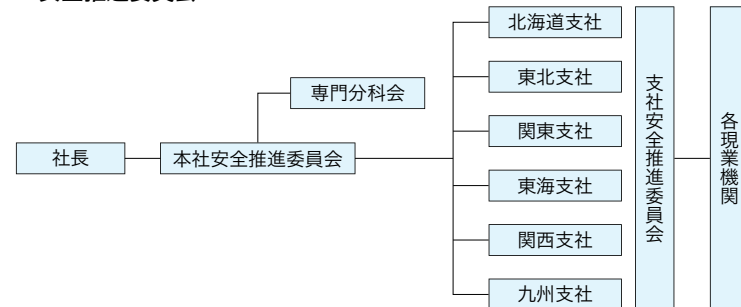
各支社においても、支社長を委員長とする支社安全推進委員会を設置し、事故・事象や労働災害の具体的な取組みを議論することにより、支社内の安全活動を推進しています。

■JR貨物の安全管理体制図

(太字は法令に基づく管理者。点線は法令に基づく指揮系統)



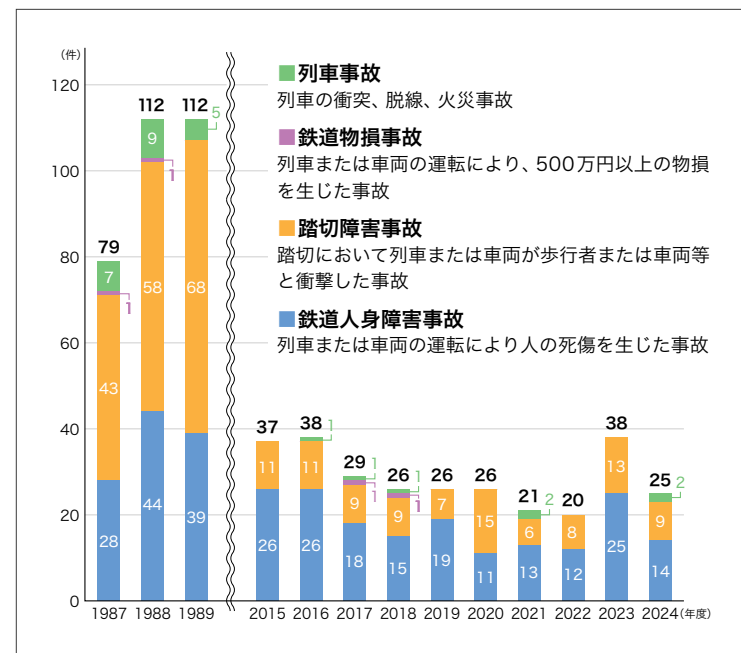
■安全推進委員会（マネジメントレビュー）



事故等の発生状況

2024(令和6)年度は、列車事故(列車の衝突、脱線、火災事故)のうち列車脱線事故が2件発生しました。鉄道物損事故は発生しませんでした。踏切障害事故は9件(対前年度比△4件)、鉄道人身障害事故は14件(対前年度比△11件)の発生となり、昨年度より件数は減少しました。また、鉄道運転事故全体では25件で、2023(令和5)年度から13件減少しました。

■鉄道運転事故発生件数



未来の鉄道貨物輸送を担う人材を育む「中央研修センター」

基本方針①

安全で安定した輸送サービスを提供するためには、確かな知識と技術を備えた人材の存在が不可欠です。JR貨物グループでは、この人材育成を担う拠点として、中央研修センターを設置しています。

同センターでは、運転士、車両検修、保全、駅業務の4系統に分け、各職場の実務に即した教育を行い、現場で求められるスキルを体系的に習得できる環境を整えています。近年、実務経験が豊富なベテラン世代の定年退職が進み、年齢構成上、若手社員の比率が増加しています。これに伴い長年培われてきた技術やノウハウの継承が重要な課題となっています。そのため「職能別教育」を強化し、技能の継承に向けた取組みを推進しています。座学での教育のみならず現場で即戦力となるための実践的な教育を通じて、確実な技術の継承を行っていきます。

また、運転シミュレーターをはじめとした充実した施設・設備が整備されており、基礎教育から応用教育、異常時対応訓練まで幅広いプログラムを実施しています。各系統の実践的な教育により、知識の向上を図るとともに、基本動作の定着や現場で必要とされる判断力を養っています。これらの教育訓練は、安全と品質を支える基盤です。

今後も、技術革新や輸送ニーズの変化に対応できる柔軟な教育体制を構築し、社員一人ひとりが自信を持って業務に臨める環境を整えます。中央研修センターは、未来の鉄道貨物輸送を担う人材を育成する拠点として、JR貨物グループの安全輸送を支えています。



EH500形式電気機関車シミュレーターと運転台



実際の貨車を使用した手ブレーキ訓練



屋外実習線を使用した保線実習

安全教育施設「刻心塾」

基本方針①



誰しも「人命最優先」は当たり前であると認識しており、「ルールを守る」ことの大切さも、もちろん知っています。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”がいます。その自分に打ち勝つためには、それぞれが心に持つ「大事なものをを守る」ことを常に考え、安全を他人事とすることなく、より自分自身のこととして受け止め、考える必要があります。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することが大切です。

そのために過去の重大事故を知り、今あるルールがなぜ定められているのかを学ぶ。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です。

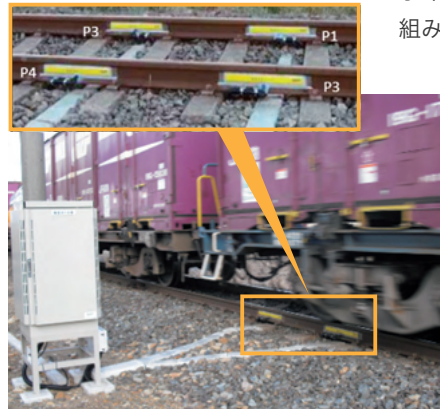
2 安全・安心な物流サービス

偏積防止の取組み

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



トラックスケール



コンテナスケール

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。

JR貨物グループ トラック事業者安全会議を開催

基本方針①

2025年2月にトラック事業を行っているグループ会社およびその子会社の幹部、実務者による安全会議を開催しました。あるグループ子会社が2年連続して人身死亡事故を発生させたことや、JR貨物本体の安全推進部では鉄道以外の事故に関する知見が充分でなく、全国で合わせると日々100台以上を運行しているトラック事業に特化した安全会議開催の必要性が高まったことが、安全会議の開催に至った背景です。

当日は18社48名の参加があり、ドライブレコーダーの動画による事故発生状況を共有し、事故発生原因とその対策に関する意見交換などを行いました。特に、多くの会社でカーナビゲーションシステムの代わりにスマートフォンを利用している実情を踏まえ、その取り扱いや管理についての方針を確認しました。また、ドライバーの健康管理のための点呼の重要性や、打ち解けた話ができる添乗の有効性が参加者に紹介されました。

会議開催の趣旨

JR貨物グループでは「安全は人命を守ること」を最重要事項としている。社員、公衆両者の死亡事故、重大な後遺症につながる事故、労災を無くすこと、これはトラック事業でも変わらない。

グループ会社で起きた2件の死亡事故を企業の社会的責任として真摯に受け止め、JR貨物グループで共有するとともに、再発防止に向けた安全意識の向上をテーマの一つとして、意見交換をさせて頂き、安全の取組みに活かしたい。



JR貨物グループ トラック事業者安全会議の風景

安定輸送に向けた激甚災害への備えとBCP対応の強化

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替輸送の実施

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。

2024年9月に発生した秋田・新潟地区大雨に伴う羽越線の道床流出の際に本船による代行輸送を実施しましたが、これまで2週間以上を要していた代行輸送の設定を1週間弱で実現することができました。本船の就航により、災害発生時における迅速な代行輸送体制の構築を図り、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めます。列車で往復輸送している区間のうち、比較的距離の近い貨物駅間の輸送

の一部を、グループ会社と協働してトラック輸送への切り替えを検討しています。これにより、平時から使用しているトラックを災害時は代行輸送に供用する、いわゆるフェーズフリー体制の構築を目指しています。



扇望丸のコンテナ荷役風景

代行拠点駅の整備

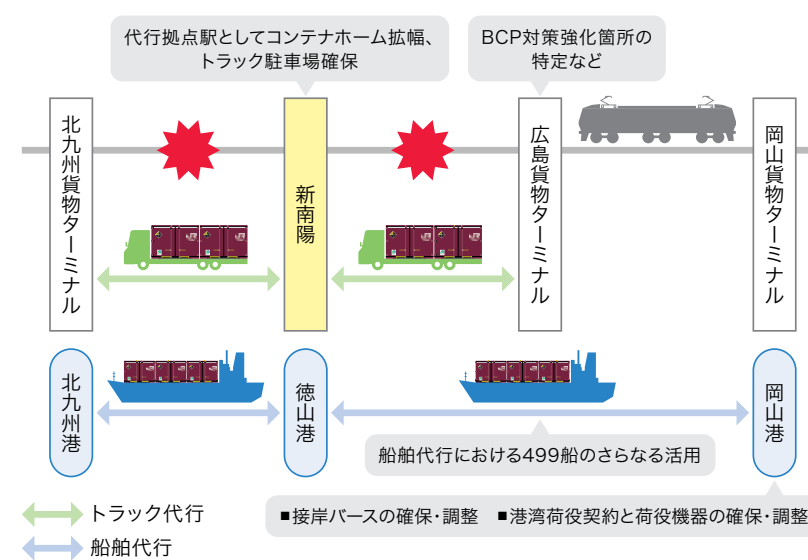
自然災害により鉄道ネットワークが寸断された際、迂回ルートの設定が難しい山陽本線をターゲットとしてトラック代行の実施に備えた拠点駅の整備を進めます。

その第一歩として、2018年の「平成30年豪雨」や2021年8月の大雨災害でも代行拠点駅となった新南陽駅において、

コンテナホーム拡張や代行トラックの駐車場の整備を実施することで駅の能力向上を図っております。

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。

■山陽本線・新南陽駅を代行拠点駅とする代行輸送のイメージ



新南陽駅コンテナホーム拡張工事の様子

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11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。

CO₂排出量
営業用トラックの約11分の1

貨物鉄道輸送のCO₂排出原単位は営業用トラックの約11分の1であり、環境にやさしい輸送機関として注目されています。

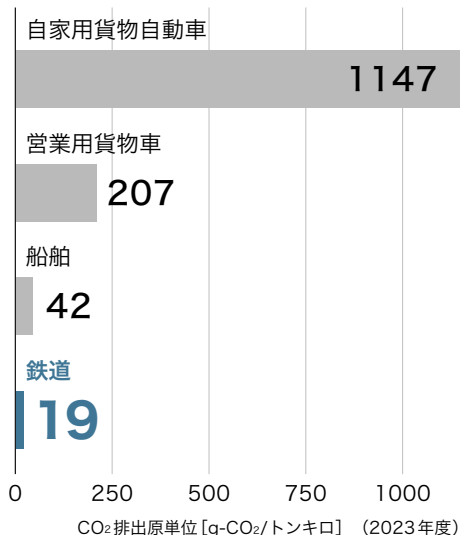
貨物鉄道輸送のCO₂削減効果は
3,330,000 t-CO₂/年

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、3,330,000t-CO₂/年(2023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1.71倍の面積
(約375,000ha)

※3,330,000t-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。

■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)



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。2025年8月現在、認定商品176品目、認定企業98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展しています。

今後もエコレールマーク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クレジット化等の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 取締役兼執行役員 **高橋 秀仁**

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5日にサステナビリティ基準審議会(SSBJ)より公表され、2027年3月期から一部の企業で開示が義務化される見込みです。

Scope3は、活動の種類により15の категория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年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**

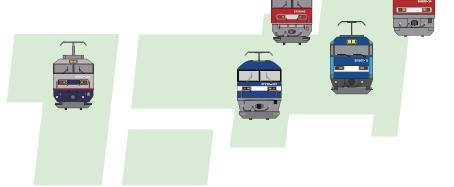
利用促進に向けた取組みの一環として、貨物鉄道輸送のCO₂排出量の精緻化を進めています。

貨物鉄道輸送のCO₂排出原単位はひとつであるため、燃費や積載率等が考慮され算出されるトラック輸送の排出量と比べ、省エネの取組みが精緻に反映されにくい実態があります。そこで、関係機関と連携した調査を実施し、線区別の原単位の算出に向けた検討を行っています。併せて、駅での荷役作業により排出されるCO₂排出量について算定することも目指しており、集荷から配達まで一連の輸送におけるCO₂排出量について、精度の高い情報の提供に向けて検証を実施しています。

これにより算定したCO₂排出量や削減効果を明示、クレジット化する等のインセンティブ導入も検討しています。お客様のScope3が削減され、それを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。

■線区別のCO₂排出原単位の算定

ディーゼル機関車を使用する北海道内や、勾配・曲線区間の多い中央本線・上越線、平地を高速で走行する東海道本線など、線区ごとの諸条件を加味した排出原単位の算定を目指します。



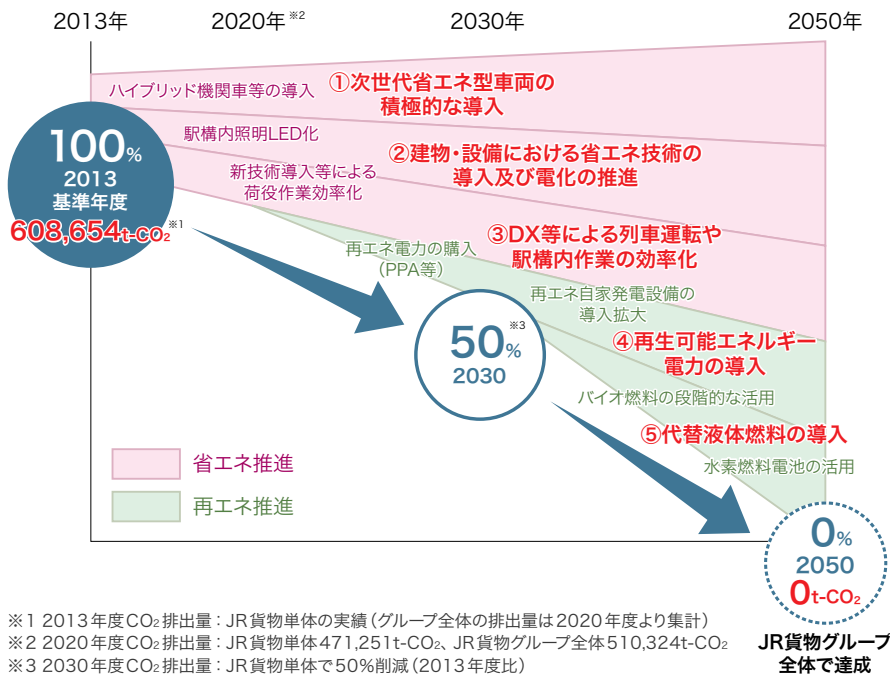
環境長期目標「JR 貨物グループ カーボンニュートラル2050」

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。

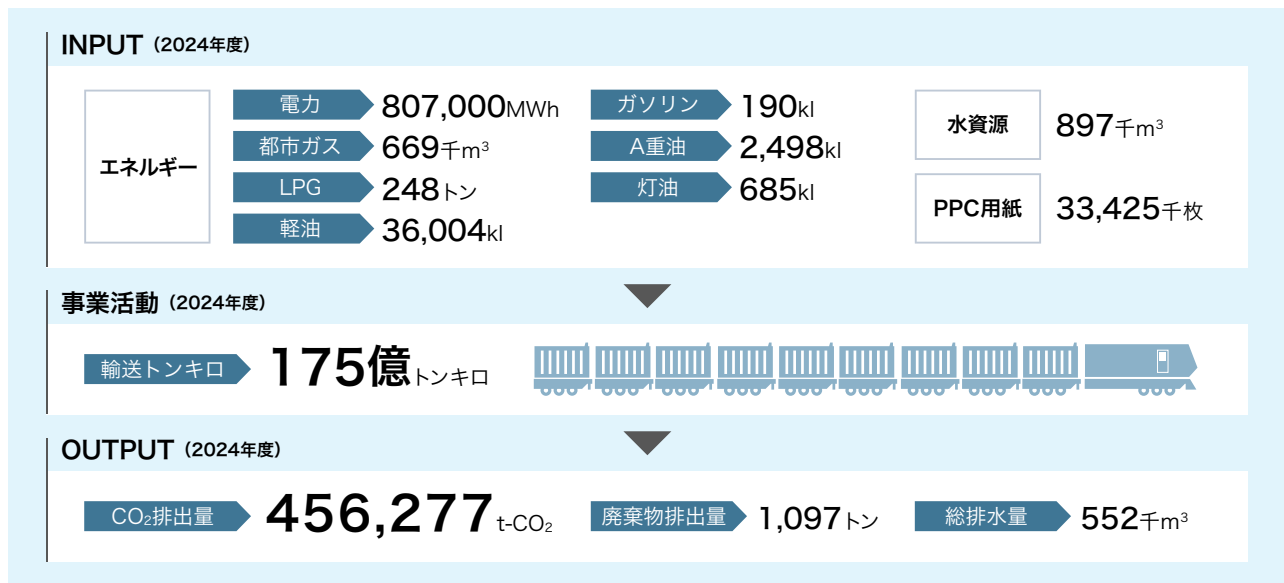


鉄道事業等における環境負荷

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 (2024年度、速報値)

CO₂排出量 462,877 t-CO₂

再生可能エネルギーの導入

基本方針⑤

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、JR 貨物ロジ・ソリューションズ株式会社、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

基本方針⑥



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

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。

「エコな貨物鉄道輸送」に貢献する環境配慮型の機関車

基本方針⑥

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、量産車の導入を進め、2025 年4 月現在、17 両を運用しています。

また、貨物駅構内での貨車入換作業用に、小型ディーゼルエンジンと大容量リチウムイオン蓄電池を組み合わせたシリーズ式ハイブリッド機関車HD300形式を開発し、2025 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、2025 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

3 グリーン社会の実現

貨物駅構内におけるCO₂削減の取組み

基本方針⑤

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、旧排ガス規制車の一部には燃料改質器^{※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



東京貨物ターミナル駅のLED照明

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。



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

JR貨物グループの森林づくり

基本方針⑤

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変えていくことを目指しています。

2024年度は6月と10月の2回にわたり植樹および下草刈りを実施し、グループ各社から延べ100名の社員が参加しました。特に10月の活動時には、地元の大玉村立玉井幼稚園の皆さんが育てたどんぐりの苗を寄贈いただき、JR貨物グループの森林において園児と社員が協力して植樹を行いました。また、その御礼として、同幼稚園の年長組の皆さんを郡山貨物ターミナル駅に招待し、機関車添乗やコンテナ内部体験(コンテナの中に入って真っ暗闇を体験)など、貨物鉄道を

身近に感じてもらう機会を提供しました。

さらに2025年夏には、小学生の子どもを持つグループ社員を対象に「親子自然教室」を開催しました。地元の郡山女子大学短期大学部で幼児教育を学ぶ学生の皆さんの協力も得て、フォレストパークあだたらの自然学習プログラムを活用し、親子で楽しみながら自然の大切さを学びました。あわせて、日本オイルターミナル郡山営業所や郡山貨物ターミナル駅を見学し、お父さん・お母さんが働く貨物鉄道輸送の仕事についても理解を深めました。

こうした取組みにより、自然環境の保護はもちろんのこと、地域との交流も深めることで、引き続き「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。なお、本活動で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。



玉井幼稚園の皆さんとの交流



16組60名が参加した「親子自然教室」

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

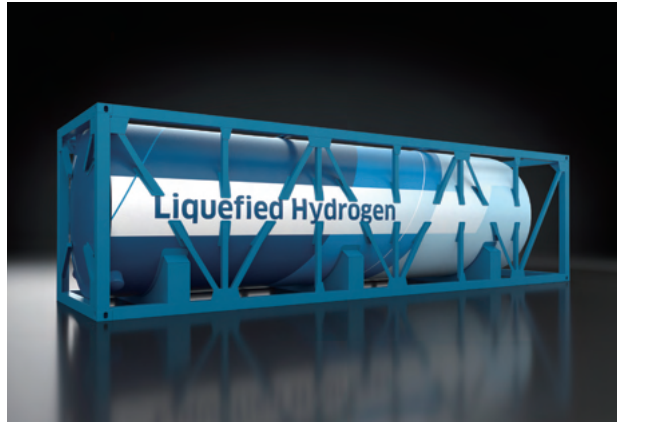
使用時にCO₂を排出しないこと等から、次世代のエネルギーとして期待される水素。普及に向けては複数の水素キャリアが有望視される中、当社はそれらの形態や特徴に応じた鉄道輸送の実現可能性について、検討を始めています。

岡山地区においては、引き続き国土交通省の「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、メチルシクロヘキサン(MCH)による水素供給・活用について調査検討を進めています。そのほか、各地区において水素需要の創出や効率的な水素サプライチェーンの構築に向けた協議会に参画し、関係各社と協力して水素の利活用に向けた調査研究を推進しています。

また、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)の助成事業として、川崎車両株式会社や(公財)鉄道総合技術研究所と共同で、液化水素輸送に向けたタンクコンテナの開発にも取り組んでいます。

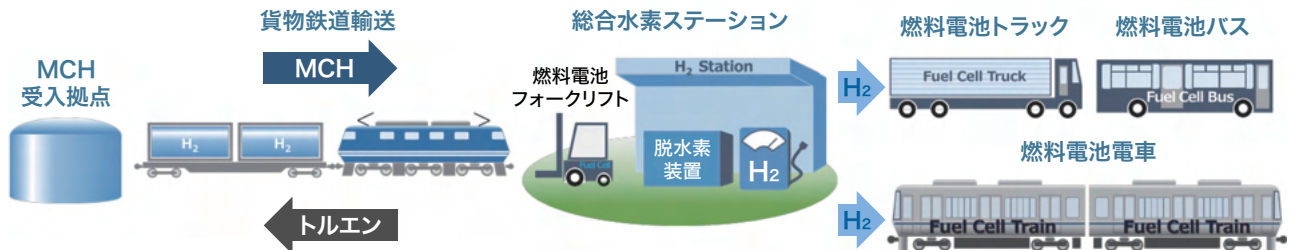
これまで日本のエネルギーの安定供給に貢献してきたJR

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まいります。



開発中のタンクコンテナイメージ

■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

2025年6月、当社は前年に続き4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靱化と貨物駅の物流結節点機能の強化等、将来につながる成長・戦略投資を積極的に推進しています。また、グリーンボンドの発行を通じ、ステークホルダーの皆様に、当社グループの取組みや貨物鉄道輸送の優れた環境特性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。

■2025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8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	2025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) 野村證券株式会社 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、東京都心の飯田町貨物駅の廃止で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、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新しい都市空間「I-GARDEN AIR (アイガーデンエア)」としてオープンさせました。アイガーデンエアは、帰宅困難者受入れ施設としての機能を有し、地域防災訓練や、商店街・教育機関と行う祭りを開催するなど、地域の活力を支える拠点となっています。

また、東京都江東区北砂にあった小名木川貨物駅の廃止で生み出された土地に、約12万㎡の大型ショッピングモールを開業させました。2つの敷地を2種類のブリッジ(車路用、歩行者用)で結んで一体運用するとともに、国内随一の規模を誇る地中熱利用設備や防災トイレなどの機能も備え、環境や地域防災に配慮した施設としました。

さらに、八王子駅南口では、駅前立地を活かした分譲タワーマンションとショッピングモールの複合施設を2018年に開発し、駅周辺の回遊性およびバリアフリーを実現しつつ、駅前の活性化に貢献しています。その他、現在は会津若松駅・長崎駅周辺の土地区画整理事業や向日町駅周辺の再開発事業等に行政や他地権者様とともに取り組んでいます。



2025年8月に竣工した「フレシア立川」

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。不動産市場からの物件(主に賃貸マンション)取得も推進しており、そこから派生する不動産管理業務(設備および運営管理)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、「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。病院や義肢装具サポートセンター、スポーツクラブやフットサル場など、地域の皆さまの健康・医療・福祉に資する開発にも取り組んでいます。

今後も地域のニーズに応じた不動産開発を推進し、地域社会・経済の活性化に貢献するまちづくりを進めてまいります。

MESSAGE

不動産事業の全国展開を通じて地域社会へ貢献します。

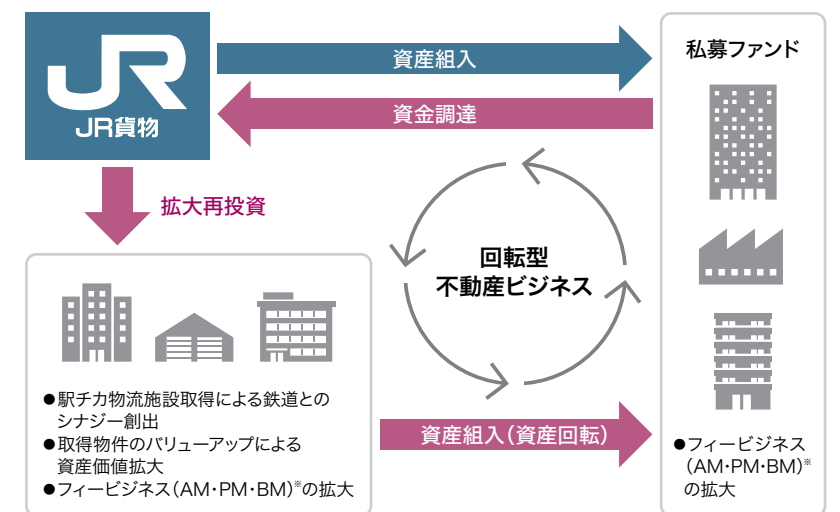
全国ネットワークによるブランド力を活かして、不動産事業の拡大投資を進めています。貨物駅のエキナカ・エキチカに代表される大型物流拠点をはじめ、オフィスや商業施設、レジデンスなど、地域雇用の促進や人口増に寄与するための活動、また各自治体と協力し駅前広場の再開発など、地域の活力を支える事業展開を行っています。さらには、全国各地に点在する貨物駅でのイベントを通じて、貨物鉄道輸送の重要性や地域の皆様にとって身近な存在であることを知っていただく活動に取り組んでいます。これまでも、そしてこれからも、皆様との絆を大切に、地域社会からの期待と信頼にお応えできるよう邁進してまいります。

事業開発本部長 取締役兼執行役員 **今橋 一樹**

回転型不動産ビジネス・AM事業への参入

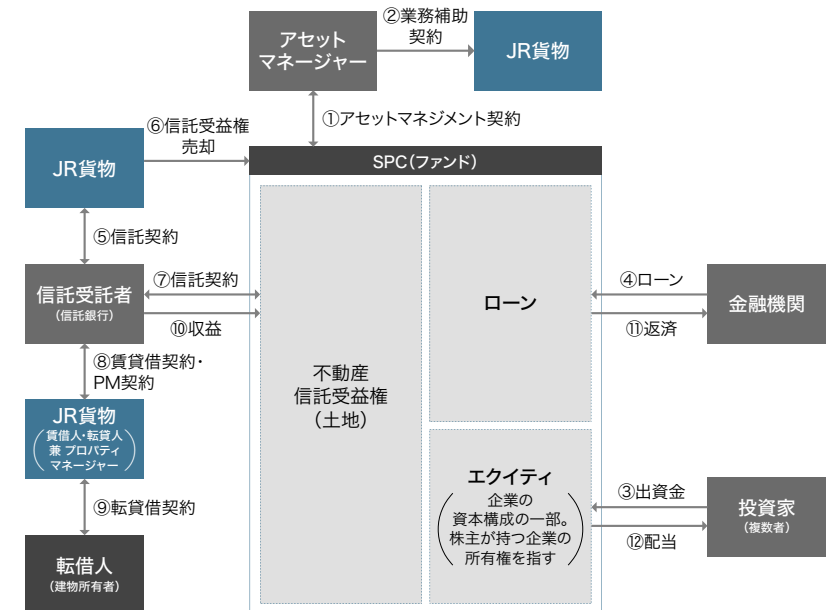
基本方針③

■回転型不動産ビジネスの仕組み



※AM: アセットマネジメント……資産運用会社、ファンドの物件取得・運用・売却・資金調達方針を決める業務
PM: プロパティマネジメント……物件ごとのリーシング、テナント管理、契約管理、入出金管理、予算策定、工事管理等、主にソフト面の管理業務
BM: ビルディングマネジメント…設備管理・警備防災、清掃等の主に物件のハード面の維持管理に関する業務

■スキームイメージ



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

児童発達支援施設の皆さまを対象とした駅見学会

2024年8月、苫小牧貨物駅にて、一般社団法人りあん（児童発達支援施設）に通う小中学生とその保護者、ならびに団体関係者の皆さま計35名をお迎えし、駅構内の見学会を開催しました。当日は、駅社員が案内役を務め、トップリフターおよびフォークリフトの乗車体験、着発線荷役作業の見学、機関車との記念撮影など、貨物駅ならではの体験を提供しました。

参加者の方々から「苫小牧市に貨物列車の駅があることを初めて知った」「JR貨物は生活に欠かせない存在だと感じた」「見るものや体験するものがとても大きくて驚いたし楽しかった」といった感想が寄せられたほか、児童・生徒の皆さんからは心温まる感謝状も頂戴しました。今後も、貨物鉄道輸送の役割を広く知っていただく機会を創出するとともに、地域社会とのつながりを深める取り組みを継続してまいります。



フォークリフトの乗車体験風景

東北

恒例の「JR貨物ふれあいin東北」に新ブースを設置



参加者の皆さまとの記念写真

東北地区「鉄道の日」実行委員会主催の「鉄道フェスティバルin東北」は、仙台貨物ターミナル駅構内において、東北地区の各鉄道会社が鉄道部品や地域特産品の販売など、それぞれ特色あるブースを出店し、毎年多くの方が訪れる人気イベントです。東北支社では、このイベントにあわせて「JR貨物ふれあいin東北」を開催し、例年、機関車展示やミニ機関車の乗車体験、青果販売など多くのブースを出店しています。2025年10月5日開催の今回は、新たに実物大の線路の分岐器を製作し、モーターや手回しによって分岐器の転換を間近で体験できるブースを設け、ご好評をいただきました。仙台貨物ターミナル駅は2030年3月に郊外への移転が決定していますが、仙台市中心部でイベントが実施できる間、東北地区のインフラ維持のためにも毎年開催していきます。

関東

「子どもがつくる、子どもとつくる」中学校の職場見学会

2024年11月18日、学校法人東京シュレー学園東京シュレー葛飾中学校の職場見学会を東京貨物ターミナル駅と大井機関区で実施しました。東京シュレー葛飾中学校は、「子どもがつくる、子どもとつくる」をモットーとする、不登校を経験した子どものための学校です。将来に向けた進路サポートの一環として、鉄道に興味を持っている生徒5名が参加しました。

参加者からは「貨物列車を下から見上げてその大きさを実感した」「車両の下を見ることができ、すぐ近くで貨物の仕事を見ることができた」「屋上から貨物ターミナル全体を見ることができてリアルな体験ができた」等の感想が寄せられました。関東支社では、次世代を担う子どもたちの未来が明るくなるように、職場見学会等の取り組みを続けてまいります。



機関車を写真に収める生徒さんたち

東海

愛知淑徳大学ゼミと連携した「教育CSR」

東海支社では地域の学校と連携し、現場見学や出張授業などを通じて物流や環境問題等を学習する機会を提供する「教育CSR」に取り組んでいます。2025年度は支社として初めて、愛知淑徳大学メディアプロデュース専攻の「地域や社会をより豊かで快適にするためのデザイン提案」をコンセプトにしているゼミと連携しました。

当社からは、現場見学や講義で当社事業への理解を促進したのち、学生に「環境問題等の社会的課題の解決に取り組む当社をラッピング機関車というデザインで表現する」との課題に取り組んでいただきました。今までになかった機関車デザインの制作・提案を経て、当初の目的の達成に加え、参加学生からは本取り組みに対する好評をいただくことができました。今後も様々な方法で教育CSRの取り組みを進めてまいります。



当社社員による講義風景と、ラッピング機関車の提案例

関西

「大阪・関西万博」で貨物鉄道輸送をPR



エコレールマークちゃんも活躍した大阪・関西万博

2025年8月、「2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）」関西パビリオン多目的エリアにて行われた「とっとりフェス」に鳥取県と共同で参加し、鳥取県と鉄道貨物輸送のPRを行いました。「鳥取乗り物クイズ大会」等を実施して参加者には当社のノベルティをプレゼントし、好評をいただいたほか、（公社）鉄道貨物協会のマスコットキャラクター「エコレールマークちゃん」も参加して多くの来場者で賑わいました。関西支社ではこれからもこのような取り組みを継続し、貨物鉄道輸送の認知度向上を図ってまいります。

九州

鳥栖貨物ターミナル駅で子ども向け職場見学会

2025年6月29日、鳥栖貨物ターミナル駅で地元の子どもたちを対象とした職場見学会を開催しました。当日は保護者含めて41名が参加し、盛大な見学会となりました。イベントでは「機関車運転台の見学」「フォークリフトのコンテナ積卸作業の見学」、JR貨物紹介動画「貨物鉄道輸送ってなあに？」の視聴等を行いました。

参加したお子さんたちは「機関車に初めて乗れて楽しかった」「フォークリフトがこんなに大きいと思わなかった」と終始興奮し、大変喜んでもらえました。気温が非常に高く熱中症等の心配もありましたが、体調不良者もなく無事終了でき、大変有意義な職場見学会になりました。今後も、JR貨物の認知度向上だけでなく、当社の「未来の社員」となるかもしれないお子さんたちに貨物鉄道輸送に興味を持っていただくべく、イベントを開催してまいります。



EH500形電気機関車をバックに記念撮影

4 地域の活性化

海外事業室の取組み

基本方針⑤

JR貨物では、2014年の海外事業室の発足以来、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きました。2021年9月には、海外における貨物鉄道事業への参画を目指し、「バンコク駐在員事務所」を設立、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。現在は、当社が鉄道事業者から1列車を買い上げて物流事業者にご利用いただく「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、当社が日本で貨物鉄道輸送事業を実施してきた経験を活かし、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。

また、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)の委託事業として、石油資源開発株式会社と共同で「脱炭素化・エネルギー転換に資する我が国技術の国際実証事業(ベトナム)」(2024年11月～2025年9月)を実施しました。エネルギー需要が急増するベトナムにおいて、石炭依存からの転換手段としてLNGの導入を「輸送・供給・消費」の観点から検討するものです。当社は、日本でのLNG鉄道コンテナ輸送やタイでの危険品輸送ルール策定の経験を活かし、鉄道とトレーラーを組み合わせたLNGのマルチ・モーダル輸送の実現可能性を調査しました。



マレーシアのPadang Besar駅



ベトナムのDong Anh駅(LNGコンテナ荷役の様子)

その他、海外事業室では、外国の政府関係者や物流関係者による当社施設の見学、研修や講演会での講義、タイ現地での貨物鉄道施設のアテンドなどを行っています。2025年5月には、バンコクの国際展示場BITECで開催されたアジア最大の鉄道イベント「Asia Pacific Rail 2025」に参加しました。タイ国鉄総裁のスピーチで始まったこのイベントには、アジアを中心に4250人が来場。当社は「貨物駅業務のデジタル化」「コンテナ輸送のイノベーション」をテーマに講演するとともに、展示ブースにて国内外での取り組みを紹介し、約250人の鉄道関係者と交流しました。



タイ国鉄(SRT)副総裁との面談

汎用野菜の安定供給にも挑戦

基本方針③

JR貨物は、「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貨物きらベジステーション株式会社」を設立し、2023年4月より高品質な野菜を栽培する植物工場の操業を開始しています。当初は、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したが、最近はレタスや春菊などの汎用野菜の生産も始めています。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

地域のライフラインを支えています

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の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、京浜・京葉・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、また、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。中でも関東地方内陸地域への輸送の大半は鉄道輸送によるものです。

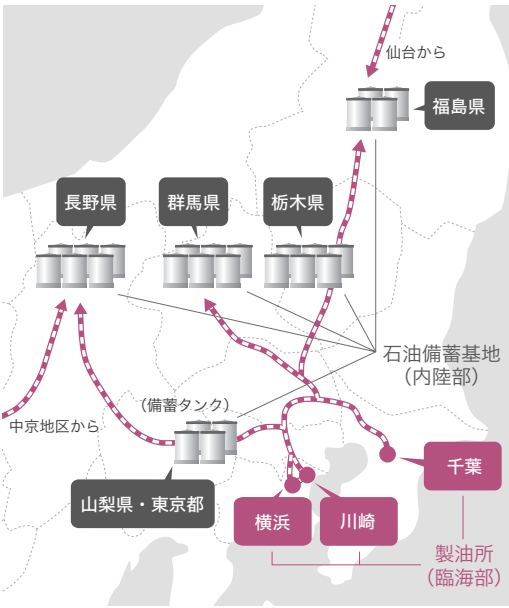
直近では、物流の2024年問題によってタンクローリーの乗務員が不足し、輸送量に対する鉄道輸送の割合がより増加しています。北関東圏内を主体に、京浜・京葉等の臨海部から直接タンクローリーで輸送するのではなく、一度鉄道で内陸部の石油備蓄基地まで輸送するケースが増えています。

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、ライフラインをしっかりと支え、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)(2024年度)

長野県	166万kl (85.2%)
群馬県	178万kl (107.0%)
栃木県	184万kl (98.7%)
山梨県	45万kl (61.2%)
(参考)	
福島県	83万kl (41.9%)
岩手県	41万kl (28.3%)

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

SDGsを考える学生プログラムに協賛しています

2006年に始まった「サステナブル・ブランド(SB)国際会議」はサステナビリティをテーマに世界10カ国で開催されており、日本で行われる高校生向けプログラム「SB Student Ambassador(SBSA)」では、企業の取組みを学んだ高校生がSDGs達成に向けたアイデアを発表します。当社はこの活動に協賛し、2024年は「物流の2024年問題」とその解決策について、高校生に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るような取組みも進めてまいります。



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

総合物流の推進に向けたグループ会社の取組み

基本方針②

JR貨物ロジ・ソリューションズ株式会社がスタート

JR貨物ロジ・ソリューションズ株式会社（略称：JRFLS）の前身である日本運輸倉庫株式会社は1949（昭和24）年に運輸通信省鉄道総局の省営倉庫の民営化により発足し、JR発足後はJR貨物のグループ会社として、仙台・関東・中部・関西を拠点に倉庫営業を中心に成長してきた会社です。

これまでJR貨物は鉄道輸送、日本運輸倉庫は倉庫事業をそれぞれ個別に展開してきましたが、今後は連携を強化し、国内唯一の貨物鉄道輸送と倉庫事業を基軸とした総合物流企業を目指し、2025年4月に社名をJR貨物ロジ・ソリューションズ株式会社に変更しました。JR貨物グループの一員として、お客様のニーズに応じた最適な物流ソリューションを提案し、日本の物流をより効率的で持続可能なものへと導いてまいります。



倉庫荷役業務とトラック・鉄道輸送のノウハウを生かした成案事例

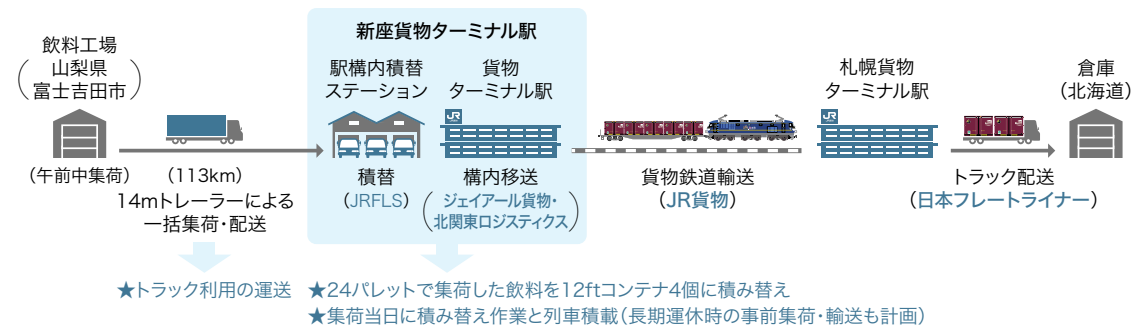
当社の持つ倉庫荷役業務とトラック・鉄道利用運送のノウハウを生かして、営業活動を展開しています。例えば、本州内の貨物駅までの長距離集荷ではパートナー会社からの輸送力提供を得て、トレーラーで一括集荷し、駅構内の積替ステーションにおいて貨物を当社作業で鉄道コンテナに積み替え、当日の列車に積載、北海道までを鉄道で輸送する提案をしたものです。この事例では、鉄道とトラックのモーダルコンビネーションを実行した

だけでなく、鉄道輸送の長期運休時の前倒し輸送などの対策をとることで全体物量を受託し、輸送のコントロールも可能としています。

また、従来の倉庫事業をご利用のお客様からご依頼いただいた短距離輸送（100km前後）のトラック輸送や、幹線系の内航海運ルートの利用運送など、多彩な輸送サービスの提案を倉庫事業のお客様にも提供しているほか、スポット的な倉庫需要にも対応しています。

■一気通貫による物流の成案事例（家庭用飲料水メーカー）

本州内の工場から北海道内の倉庫までの物流全体をJRFLSで受託し、JR貨物グループでサービス提供



繁忙期の違いを活用した、拠点間サポート

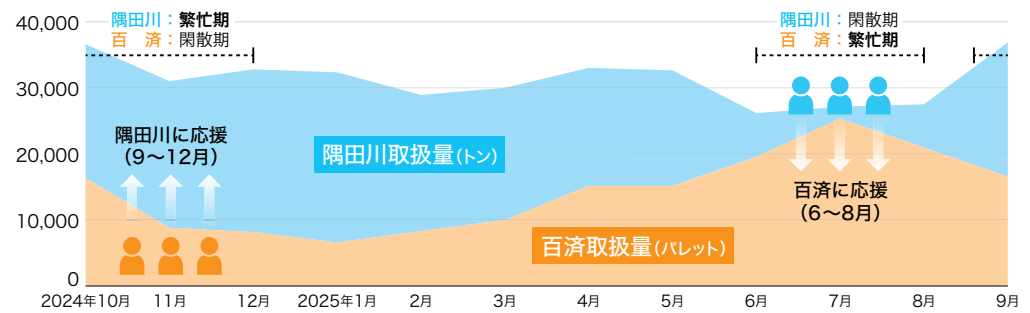
JR貨物ロジ・ソリューションズ株式会社では、主な取り扱い品目の違いによって拠点ごとに繁閑差が生じる時期が異なることに着目し、閑散期の拠点の社員が繁忙期の拠点に出張し、現場作業の応援をしています。

例えば、主に紙を扱う東京都の隅田川支店第一営業所（以

下、隅田川）は9～12月が繁忙期で、製紙社工場の定期修繕が多い6～8月は閑散期となります。逆に、飲料を扱う大阪府の関西支店百済営業所（以下、百済）は飲料需要が拡大する6～8月が繁忙期で、11～2月が閑散期です。このため、互いに閑散期の拠点の社員が繁忙期の拠点に出張し、作業を

サポートします。この取組みは、業務量が増える時期における社員に対する過度な業務負荷の抑制や、地域をまたいだ社員間の相互理解などにも役立っています。

■隅田川（東京都）・百済（大阪府）の業務量



応援出張に携わった社員の声



大谷 凌平

〈百済から隅田川に応援出張〉

隅田川に1カ月間、応援に行きました。顔を合わせることもなかった他支店の社員とつながりをもつことができ、一緒に作業をすると交流も深まってくと実感しました。隅田川は倉庫の規模が大きく、部署間の連携や作業応援の体制などの面で百済とは

また違った工夫をしていました。こうした他支店の状況を見ることで、支店内だけでなく、JRFLSという会社全体で仕事を捉えることが出来るようになったと思います。東京への応援の後に、次は隅田川からも応援をいただくことができ、支店同士の連携がとりやすくなったと感じます。



青野 晋也

〈百済から隅田川に応援出張〉

同じ会社で同じ職種に従事しているとはいえ、私が普段業務をしている百済と応援に行った隅田川とは、人数も、取り扱う荷物の種類や量も違っており、新鮮でした。紙を多く扱っている隅田川では、百済とは異なるサイズのパレットが多く、フォークリフ

トの操作では安全配慮の面で普段とは違った注意が必要でした。東京で借りていた宿舎は隅田川から遠くて少し不便でしたが、1カ月と少しの間、東京での仕事や生活は良い経験となりました。自職場に戻って、いろいろなことに関して、注意深くするように心がけようと思いました。



奥本 元

〈百済で応援出張者を受け入れ〉

延べ5人の方が隅田川から応援に来てくださいました。初めて顔を合わせる方が多い上に、距離が離れた、文化も違う他支店の社員同士ということで、不安が皆無というわけではありませんでしたが、実際に一緒に仕事をすると、やはり同僚という安心感があ

りました。声を掛け合って自主的に呑みに行き、お互いの支店のこと、仕事以外のことを語り合い、交流が深まりました。意義は大きかったと思います。今後は決まった人だけが応援に行くのではなく、例えば一定期間（できれば3カ月程度）で交換転勤制度を設定してもよいと感じます。



米須 優

〈隅田川から百済に応援出張〉

2025年3月に隅田川に応援に来ていただいて非常に助かりましたので、機会があれば他の現場に恩返ししたいと思っていました。隅田川は紙を扱っていますが、百済は飲料が主力で全てパレット積のため、扱いやすく効率が良いと感じます。百済は雰

気が良く、コミュニケーションがしっかりと取れている印象です。神戸と吹田の倉庫も見せてもらい、勉強になりました。応援に行く目線で感じたこと、得たものが多くありましたので、今後、応援で来てくれる方を気持ちよく受け入れ、作業しやすい環境を作りたいと思います。



中川 瑞穂

〈隅田川から百済に応援出張〉

雰囲気の良い百済で、ベテランの方について作業を教わりながら仕事をしました。ある時、ある程度広いスペースにどのような手順でパレット積の荷物を置いていくとよいかと聞かれ、答えを返すと、自分が気づかない点も含めアドバイスをいただき、学び

がたくさんありました。隅田川の支店長から指導をいただくときの「効率を意識して仕事しよう」という言葉への理解が深まったように感じます。数々のアドバイスのおかげでリフト操作の技術も向上できたと思います。スキルを磨き、上達して自信がついた時にもう一度、応援に行きたいです。



ステークホルダー対談

モデル

市川 紗椰氏

犬飼 新

日本貨物鉄道株式会社
代表取締役社長兼社長執行役員

貨物鉄道輸送の最前線から見通す 「静かに支える格好よさ」の未来

2025年10月、鉄道に造詣の深いモデルの市川紗椰さんを東京貨物ターミナル駅にお招きし、JR貨物グループが取り組んでいる各種施策の代表的な施設をご覧いただきました。モーダルコンビネーションの推進で中核的な役割を担う「東京レールゲート」や、安全教育の最前線である中央研修センターなどを見学いただきながら、貨物鉄道輸送の現在をご説明し、目指すべき姿について意見を交換しました。



市川 紗椰（いちかわ さや）氏

アメリカ・デトロイト育ち。16歳の時にスカウトされ雑誌の専属モデルとしてデビュー。以来、数多くのファッション誌で活躍。趣味は音楽、読書、アニメ鑑賞、鉄道、アート、相撲、食べ歩きなど多岐にわたる。現在 J-WAVE「MIDDAY LOUNGE」（毎週火曜日 13:30～16:30）「THE NICHE WORKBOOK -ニッチな学習帳-」のナビゲーターを務めているほか、NHK FM「×（かける）クラシック」（毎週日曜 14:00～15:50）ではMCとして活躍している。集英社週刊プレイボーイではコラム「市川紗椰のライクの森」、ハースト婦人画報社ELLE Japon「市川紗椰のレトロスペクティヴの最前線」、集英社BAILAでは「市川紗椰の週末アートのトビラ」の連載を持つ。

犬飼 市川さんは鉄道に詳しく、テレビ番組のロケなどで弊社の貨物駅もご覧になっておられます。いつから鉄道に興味をお持ちになったのでしょうか。

市川 米国に住んでいた子どものときからずっと好きで、貨物列車も普通に格好いいと思っていました。日本の貨物列車はカラフルで、スケール感がありますし、学生のころは、長い編成の列車が駅のホームを通過していく感じが好きでした。コンテナを見て「何が載っているのだろう」と想像するのも楽しかったです。早朝や深夜などに輸送をして、知らない間に私たちの生活を支えているのは、やはり格好いいですね。

犬飼 物が届いて店頭に並んだり、ご自宅に届いたりするのは、「あって当たり前」の世界です。その当たりの陰には、モノを作っている人がいて、それを運んでいる人がいます。貨物鉄道による輸送は目立つ存在ではありませんが、必要な社会インフラとしての使命を果たすべく、暑い日も寒い日も、昼夜を問わずグループ会社の社員たちが汗を流しています。そういうところに目を向けて「格好いい」と表現していただけるのは、貨物鉄道輸送に携わる者としてうれしいです。

市川 「支える格好よさ」とでも言いましょうか。「見てください」と派手にアピールする感じではなく、陰で静かに、人々の生活を支えていますよね。

犬飼 今日はこれから東京貨物ターミナル駅と、隣接する大井機関区のエリアにある施設をご案内しながら、JR貨物グループが取り組んでいる施策についてご説明させていただきます。

Scene：駅屋上から「東京レールゲート」等を見学

環境への配慮で見直される貨物鉄道輸送 「総合物流へチャレンジします」（犬飼）

犬飼 東京貨物ターミナル駅は、国内でトップの取扱量を誇る貨物駅で、貨物鉄道輸送の拠点です。

市川 羽田空港や大井ふ頭に近く、東京都心や横浜方面へのアクセスもいい場所にあることが分かります。日本中に張り巡らせた物流動脈の心臓部みたいで、「ここから日本を動かしている」という躍動感にわくわくします。今、貨物鉄道輸送は、トラックドライバーの担い手不足などの社会課題への対応で、その役割が見直されていますね。

犬飼 はい。貨物鉄道をお使いいただく企業が増えています。従来は日本企業が中心でしたが、近年、欧米に本拠を置く外資系のグローバル企業のご利用が活発になっています。

市川 外資系のグローバル企業ですか。それは、環境への配慮が理由でしょうか。

犬飼 鉄道は、輸送単位当たりのCO₂排出量が営業用トラックの約11分の1で、環境負荷が最も少ない輸送モードの一つです。日本企業もそうですが、外資系企業は、環境問題にとっても敏感です。皆さんがよく利用されているEC（電子商取引）企業も、物流の一部に鉄道を組み込んでいます。

市川 貨物鉄道と言えば、かさばるものや重いものを運んでいる印象があります。環境への意識の高まりを受けて、「このような荷物も運ぶようになった」という品目はありますか。

犬飼 代表的な品目としては医薬品が挙げられます。グローバル医薬品メーカーの日本法人のトップが、「極力、鉄道を使うように」との方針を示したそうです。輸送中の厳しい品質管理基準に対応するために厳密な温度管理ができるコンテナを導入したり、万が一に備えた保険などを整えたりして、ご利用いただいています。

市川 構内をよく見ると、おなじみのアズキ色のコンテナに加え、大型のコンテナがたくさんありますね。

犬飼 31ftコンテナですね。10tトラックとほぼ同じ容積のコンテナですので、トラック輸送からの転換（モーダルシフト）がしやすいという利点があります。国からの導入経費補助もあり、最近ご利用が増えてきています。

市川 私たちもよく知る企業のロゴの入った大型コンテナも多いですね。貨物鉄道による輸送を選択する企業が増えるためには、いかに早く、少ない労力で効率的に運ぶことができるかという利便性も求められると思います。

犬飼 鉄道は中長距離の輸送が得意で、一度に大量の荷物を運べます。一方、トラックは小回りが利きます。こうした輸送モードごとの長所を組み合わせ、役割分担をして荷物を運ぶ。これをJR貨物グループでは、「モーダルコンビネーション」と呼んでいます。このコンビネーションを円滑にするためには、モード間の結節点である物流施設で、どれだけ効率的で付加価値の高いサービスを提供できるかがカギとなります。貨物駅の構内や駅に近い立地に、複数の企業が利用できるマルチテナント型の物流施設を作ることによって、貨物駅の結節点機能を高めようとしています。



市川 その象徴的な施設が、目の前にある物流施設の「レールゲート」というわけですね。

犬飼 東京貨物ターミナル駅に隣接した「東京レールゲート」は、2020年竣工のWESTと2022年竣工のEASTの2施設があり、16社様にご利用いただいています。この施設までトラックが運んできた荷物を鉄道に載せ替えられますし、大井ふ頭に近いので、鉄道で運んできた荷物をトラックで港や空港に運んでいただくこともできます。

市川 レールゲートは札幌でも見学したことがあります。これから全国に展開していくのでしょうか。

犬飼 はい。2025年9月には千葉でオープンしました。今後、仙台、名古屋、大阪、福岡などにも建設予定です。また、効率的な物流の提案を担うグループ会社として、2025年4月に、JR貨物ロジ・ソリューションズ（株）を設立しました。鉄道で運ぶだけではなく、物流施設の倉庫機能であったり、トラックや船舶、航空なども活用したモーダルコンビネーションによる「総合物流」のソリューションを提案していきます。

市川 まさに、御社のブランドメッセージである「Challenge and Change」を象徴するような変化ですね。

犬飼 いわゆる「元請け」として、お客様の物流をトータルでコーディネートし最適解を提供しますので、時には鉄道をまったく使わない提案をすることもあり得ます。また、日ごろから様々な輸送モードを活用することで、災害等で鉄道が止まってしまった場合にも他のモードでの代替輸送がしやすくなるというメリットもあります。

市川 最近は自然災害が多発しています。

犬飼 自然はコントロールできないので仕方ありませんが、まずはその被害を最小限にとどめるべく、在来線の「予防保全」を関係機関にお願いしています。それでも線路の寸断が避けられないこともありますので、その時は、トラックはもとより、2024年に就航させた「扇望丸」という船舶も最大限活用し、お客様の物流を止めないようBCP対策を施しています。

Scene：中央研修センター見学

異常時の対処をシミュレーターで体験

「冷静で着実な対応には欠かせない訓練ですね」（市川）

市川 高い利便性や効率的な物流を提供する上では、安全性の確保が欠かせません。

犬飼 ご指摘の通りです。安全な輸送サービスの提供はすべての基本です。JR貨物グループでは、「安全は人命を守ること」と定義し、常に人命が第一である旨を全員で共有しながら、ハードとソフトの両面で安全確保に取り組んでいます。安全教育の関連施設が集約された中央研修センターをご案内します。

市川 運転士の方々がシミュレーターで訓練をしておられますね。長い編成の列車を1人の運転士で運転しているのですから、運転士の方々は、安全に対する高い意識が必要だと想像できます。

犬飼 運転士は、知識、技能、異常時対応能力の維持向上を図るため定期的に訓練をしています。全国の各支社に、その地区の代表的な機関車形式に合わせた異常時対応訓練シミュレーターを導入してフォロー教育などで繰り返し教育や訓練を行っています。



担当社員付き添いのもと、市川さんに異常時対応訓練シミュレーターを体験いただきました

市川 実際に走行する沿線の様子がモニターに映し出されるのですね。積んでいる荷物の重さによってブレーキの効き方も違うのですか。

犬飼 積載物の重さによって、車輪の転がり方も、ブレーキの効きも変わります。勾配の程度でもブレーキの効きに違いが出ます。また、雨や雪などの自然環境も再現し、状況に合わせてブレーキの効きも変わります。

市川 北海道を訪れたとき、線路の近くに鹿がたくさんいるのを目にしました。動物が線路に立ち入るようなことも起こり得ますね。

犬飼 ホームから人が転落する、踏切で自動車が立ち往生する、といった状況もあり得ます。鉄道はレールの上を走ります。だから安全だという考え方もありますが、進行方向に障害物があっても、自動車のように進路を変えて避けることができません。

異常時の対応で大切なのは、法令で定められた手順どおりに対処することです。天候などコンディションの変化や、異常事態をあらかじめシミュレーターで体験することで、いざというときに対処できるように訓練をしています。

市川 誰もが遭遇する事態ではないからこそ、訓練の体験が冷静な対処をする上で役立ちますね。ところで、安全は運転だけで守れるものではなく、車両の整備や線路の保全などを含めた全社的な取組みが求められるのではないのでしょうか。

犬飼 当社では2024年、車輪に軸を入れる作業でデータ改ざんの不正が発覚し、「輸送の安全に関する事業改善命令」を受けました。安全についての意識を改めて徹底しているところです。

市川 冒頭で貨物列車にはスケール感があって格好いいと申し上げましたが、先ほど、分解した車両連結部や、台車とコンテナの連結装置を見せていただいて、「こんなに小さなパーツがすごく重いものを支えていて、大事な働きをしているんだ」と驚きました。それぞれの部品が、理にかなった構造で作られ、あるべき状態で機能しているからこそ、日々のメンテナンスは大切だと改めて感じました。

犬飼 安全にも、安全教育にも終わりはありません。本当に繰り返し、繰り返し、教育をしています。

Scene: コンテナホーム見学

デジタルとAI活用による効率化と安全性の担保

「意識の限界を、デジタル技術で補える部分があるはず」(市川)

市川 安全性を高める上では、AI活用を含むデジタル化を進めることも有効なのではないでしょうか。安全に対する意識をどれだけ高めても、ヒューマンエラーは起こり得ると思いますので、そこをデジタル技術でカバーするという方向性です。

犬飼 はい。「ヒューマンエラーは、ゼロを目指すけれども、起こり得る」との前提で、ハード面でそのエラーをカバーする必要があります。さまざまな業務において、デジタルも活用した安全性確保のシステム導入を進めています。

例えば、ブレーキを解除せずに機関車を発車すると、車輪がロックされた状態で走ることになり、脱線が起こりかねません。そこで、人による確認をバックアップする仕組みとして、ブレーキの状態を電波で飛ばし、駅で確認できる「手ブレーキ検知システム」を導入しています。コンテナも、施錠が完全でないまま走行すると扉が開いて危険ですので、人の目による施錠確認に加えて、画像認識の技術で施錠の状態を確認する仕組みを開発中です。

市川 2021年に広島県で起きた脱線事故は、コンテナに荷物が偏って積まれていて、バランスを崩したことが原因だと聞きました。あの事故を教訓とした安全対策は進んでいますか。



犬飼 コンテナの中身は外からは見えませんので、トラックに載せたまま積み荷の偏りを測定するトラックスケールや、貨車が通るときに偏りを調べる輪重測定装置の設置を進めるなど、事故原因となり得るものを極力排除しようとしています。

市川 安全面だけでなく、デジタル活用によって、業務の効率化や利便性の向上が図られる領域は多いのではないのでしょうか。

犬飼 効率化の面では、フォークリフトを使ったコンテナの積み込み作業にデジタル技術を導入しています。以前はフォークリフトのオペレーターが、コンテナに差された「荷票」とよばれる紙を見て積載する列車や着駅を確認し、積み込みをしていました。現在採用している「IT-FRENS&TRACEシステム」では、目の前のコンテナをどこホームのどの列車に載せるのが、フォークリフトの運転席にあるモニターに表示されます。より迅速で着実な積み込みが可能となりました。

事務作業の効率化はもとより、データをもとにAIも活用して最適な機関車運用や人員配置をするシステムなども開発中です。

Scene: 駅長室 見学の感想・総括

ダイバーシティ推進の留意点

「適材適所で働きやすい職場環境を目指します」(犬飼)

市川 施設の見学中に、フォークリフトのオペレーターの方やコンテナの点検を担当している方とお話させていただきましたが、お二人とも女性でした。

犬飼 この10年くらい、女性の採用が増えています。プランナー職(総合職)では新卒採用者のおよそ3分の1が女性です。職種も多様で、運転士や車両のメンテナンス作業に従事する者など、現場でも女性が活躍しています。長らく貨物鉄道輸送は男性中心の職場でしたが、デジタル化や機械化も進めながら、より多くの現場で女性社員にも活躍してもらいたいと



考えています。

市川 女性の活躍の場がもっと広がってほしいと思いますが、同時に、人材の配置が適材適所であるかどうか、つまり、その役割にふさわしい人が役職に就いているかどうかは大切です。女性の採用数だけを追い求めたり、女性を管理職に登用するだけではなくて、意見が言いやすかったりとか、ライフステージに応じた休暇といった制度も含めて、働きやすい環境を整えていただきたいと思います。

犬飼 ダイバーシティ推進の一環として、2023年から、女性の取締役が全国の現場を回って、女性社員と対話をし、より働きやすい環境を作っていく「女性活躍推進キャラバン」を実施してきました。こうした取組みをより積極的に推進するため、2025年6月、人事部内に「制度・DE&I推進グループ※」を立ち上げて活動を始めています。

※DE&I＝Diversity(多様性)、Equity(公平性)、Inclusion(包摂性)の略

市川 今日はいろいろと興味深い施設を見せていただき、ありがとうございました。貨物鉄道による輸送への理解が深まりました。

犬飼 こちらこそ本日は貴重なお時間と、広く物事を見ておられる方ならではのご指摘を数多くいただき、感謝しております。どうもありがとうございました。



社員の働きがいの実現

働きやすさの充実・満足感が得られる仕組みの構築 ～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月より導入した人事制度について、6年が経過し対処すべき課題も見えてきたことから、2025年7月に修正をしました。

まず、等級制度を見直し、社員の昇職意識の向上を図っています。課題として見えていた上位等級までの期間の長さに対応するため、この期間を短縮し、等級基準に定義される役割を発揮している社員が速やかに昇格できるようにしたもの

です。

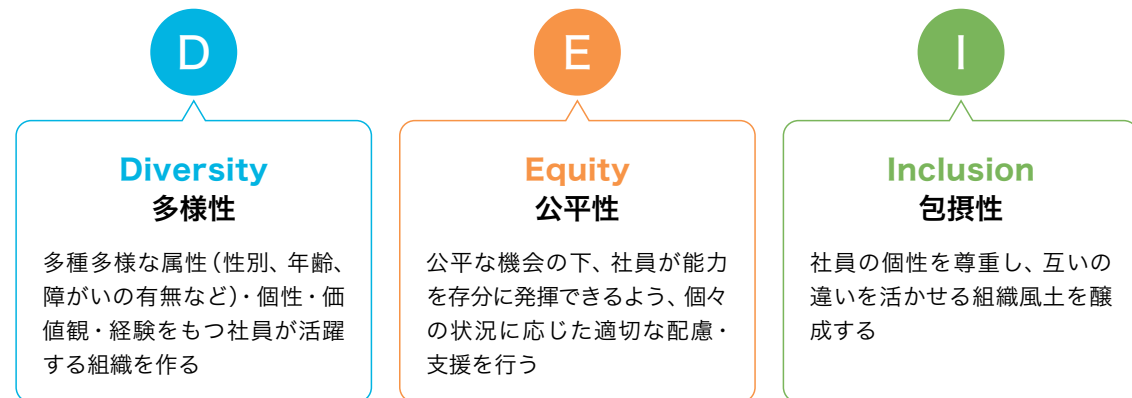
次に、社員の定年年齢を現在の60歳から段階的に引き上げ、2033年度に65歳とします。高年齢者雇用安定法の改正により、65歳までの雇用義務が企業に課せられている中で、65歳定年の法制化が予測されているほか、2025年度からは高年齢雇用継続給付金の給付額が縮小するなど、61歳以降の社員の生活保障を図る必要があります。61歳以降の働き方を含めたキャリアパスを明確に描けるようにし、社員が長く働き続ける意欲を高めることを目的とした措置です。

人事部内にDE&Iの取組みを推進する部署を設立

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。これまで業務創造推進活動の一つのグループである「ダイバーシティワーキンググループ」が社内でのDE&I(ダイバーシティ・エクイティ&インクルージョン)を推進してきましたが、さまざまな視点から事業を捉え、新しいアイデアや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、2025年7月から人事部内に「制度・DE&I推進グループ」を立ち上げました。

今後はダイバーシティワーキンググループと制度・DE&I推進グループが中心となり、女性活躍推進や、障がい者の雇用、定着支援をはじめ、DE&Iを推進するための取組みを一層推進していきます。

働き方の多様化や労働環境の変化への対応が求められています。引き続きDE&Iを推進し、社員一人ひとりがそれぞれの環境で最大限のパフォーマンスを発揮できる仕組みづくりに取り組みます。



DE&Iとは

多様性を指す「ダイバーシティ」、公平性を指す「エクイティ」、そして包摂性を指す「インクルージョン」という3つのキーワードの頭文字をとった略称。多様性にあふれる一人ひとりが、その個性を尊重し合い、個々のニーズに応じた配慮や支援を受けられる公平な環境の下、その人が持つ力を最大限に発揮して活躍している状態と当社では定義しています。

育児支援制度の拡充に向けた取り組み

社員が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していくため、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おいて、「妊娠・子育て中の社員が安心して、育児と仕事の両立がしやすい環境・制度を充実させること」と「ワークライフバランス向上のための制度拡充・環境整備を行い、社員それぞれが働きやすい会社を目指すこと」を目標に掲げております。

この目標達成のため、2024年7月から導入したフレックスタイム制度のほか、社員が育児と仕事を両立できるように育児支援制度の充実を図り、仕事とプライベートを共に充実させることができる環境を構築していきます。育児と仕事の両立支援に向けては、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、多様な働き方を促進します。

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、育児休職制度は、2024年度の女性社員取得率が100%、男性社員取得率が49.6%で制度利用者（男女合計）のうち、半数以上が男性社員でした。男性の育児休職取得日数は、数日から半年以上とさまざまですが、3カ月以上の期間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、2025年4月及び10月施行の育児・介護休業法改正では、法で求められる措置を実施するとともに、育児短時間勤務適用の対象となる子どもの年齢を法定の小学生3年生までから、小学校6年生修了までに引き上げるなど法改正以上の措置を実施しております。

次世代育成に関する一般事業主行動計画 計画期間：2025年4月1日～2030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 妊娠・子育て中の社員が安心して、育児と仕事の両立がしやすい環境・制度を充実させます。
数値目標：男性育児休職等取得率50%以上

【2025年度～2030年度に実施する取り組み】

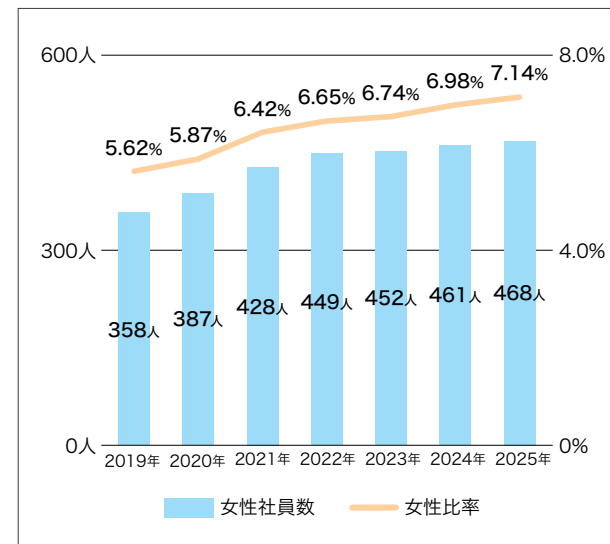
- 育児休職取得者が安心して子育てが行えるように、キャリア制度の充実及び支援における制度の教育・周知を実施します。
- 男性社員が積極的に育児に参加できるように、育児休職制度を充実させ男性育児休職等取得率を向上させます。
- 社員が育児と仕事を両立できるように、法令を上回る育児支援制度を作ります。

目標2 ワークライフバランス向上のための制度拡充・環境整備を行い、社員それぞれが働きやすい会社を目指します。
フルタイムの労働者の法定時間外・法定休日労働時間の平均30時間未満

【2025年度～2030年度に実施する取り組み】

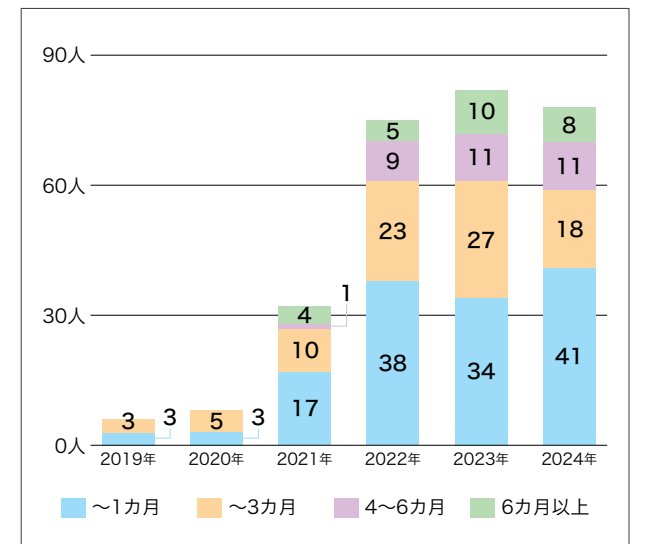
- フレックスタイム制度の拡充等、仕事とプライベートを共に充実させることができる環境を作ります。
- 多様なバックグラウンドをもつ社員が活躍できる制度を策定し、一人でも多くの社員が働きやすい環境を作ります。

■女性社員数と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



JR貨物グループにおける健康経営の取り組み

JR貨物グループでは、健康経営に取り組んでいます。グループに関わるすべての方の健康を願い、健康経営をより一層推進すべく、2025年3月に「JR貨物グループ健康経営宣言」を策定しました。

2025年8月には、現業機関で働く社員および関連企業の皆様が正しい知識を身につけ、熱中症による労働災害を1件でも減らすことを目的として、隅田川駅で熱中症対策セミナーを開催しました。約100名が参加し、熱中症に関する基礎知識や予防策について理解を深めることで、健康意識の向上を図りました。



熱中症対策セミナー

健康経営スローガン

社員と家族の健康＝鉄道×物流のミライ

健康経営の目的

- 社員の健康増進を通じて、安全で高品質な物流サービスを支え、企業の持続的な発展に貢献する。
- 社員一人ひとりが心身ともに健康で、働きやすい職場環境のもと、いきいきと活躍できる企業風土をつくる。

健康宣言

JR貨物グループは、鉄道を基軸とした総合物流企業グループへの進化を目指し、「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、社会課題解決に貢献し続けることを使命としています。

その実現のためには、社員一人ひとりが働きがいをもち、いきいきと活躍できる環境が不可欠であり、社員とその家族の健康づくりは最も重要な基盤であると考えます。

全国のグループ社員の力を結集し、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”へと進化するため、社員の心と身体 の健康づくりに積極的に取り組みます。

代表取締役社長兼社長執行役員 犬飼 新

人材育成の取組み

基本方針④

「JR貨物グループ 中期経営計画2026」における重点戦略「人的投資と働きがい創出」を教育計画の基本方針とし、目まぐるしく変化する時代に対応できるよう、社員一人ひとりが成長できる環境を整備します。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の向上を図るとともに、社員と会社のトータル・パフォーマンスの最大化を目指します。また、教育規程に掲げる「目指すべき社員像」を目標に掲げ、継続的な教育機会の提供を通じて、社員一人ひとりの能力開発と人材育成の取組みを行っています。

経営基盤の強化、エンゲージメント向上の実現に向けた研修の策定

2025年度は、2024年度から教育の個別最適化と社員エンゲージメントの向上を目的として実施した「選拔型研修」を継続するとともに、2024年度に発生した輪軸不正事象を踏まえ、コンプライアンス教育の強化を図るほか、多様性を尊重し、公正かつ包括的に扱われる企業風土の醸成を目指し、全社員を対象としたDE&Iの基礎教育を実施しています。

選拔型研修について具体的には、物流業界が抱える課題の把握とともに、物流GX・DXをはじめとする外部環境の変化

に柔軟に対応し、「鉄道を基軸とした総合物流事業の将来像」を描ける人材の育成を目的とした「物流人材育成研修」の開催、自職場における課題を発見し、イノベーションを起こすことができるボトムアップ型人材の育成を目指す「現場力向上研修」、さらに「やりがい」をテーマに、JR貨物内の多様なキャリアパスの事例を紹介し、受講者が自身の今後の選択肢を考える契機とする「キャリアプランニング研修」も実施しています。

2025年度教育計画における重点実施項目

1. 安全の確立に向けた教育の実施
2. 経営課題解決の推進に必要な人材の育成
3. 従業員エンゲージメントの向上、働きがいの創出に向けた教育の実施
4. 職能別教育の強化による確実な技術継承
5. JR貨物グループ各社との連携強化、教育機会の提供
6. DE&Iの推進に向けた教育の実施
7. IT技術を活用した教育の実施
8. 不正撲滅に向けた体系的・計画的なコンプライアンス教育の実施

▶ DE & Iとは何かを知る「DE & I研修」

当社のブランドメッセージである「Challenge and Change 挑戦、そして変革」を実現する主体は社員であり、その実現にはDE&Iの推進は不可欠です。DE&Iの推進に当たり、まずは基礎を学び理解を深めることを目的としてDE & I研修を開催しました。対面とオンラインでハイブリッド開催とするとともに、アーカイブ配信やeラーニングを実施することで、多くの社員の聴講が実現しました。

〈研修プログラム〉

■ 社長メッセージ

■ 「DE & I」特別講義

- DE & I経営の意義と重要性
- アンコンシャス・バイアス～無意識の偏見・思い込みの影響を知る～
- DE & Iを実現するために必要なこと

▶ 鉄道車両のメンテナンスに関わる研修～「知識の習得」と「技能の継承」

車両検修部門（鉄道車両の検査・修繕等）に関わる技術・技能の維持・向上を図り、現業機関の実務に即した教育を行っていくため、実習設備を備えた研修施設の設置及び運営組織として、2003年11月に中央研修センター内に「車両検修教育グループ」を設置しました。研修施設（車両技術研修棟）は2005年3月に竣工、同年6月より第1回新規採用者研修を開始しました。

現在は新規採用社員研修（前期・後期）の他に、車両電気や輪軸など装置別にテーマを設けた研修、非破壊検査や特大・甲種輸送担当者など職場の技術指導者向けの研修、職場管理者向けの規程体系や事業場の適用法令の理解促進と事故防止などを目的とした検修助役研修を開催しています。検修業務の委託会社社員に対し規程や知識、委託業務体系の理解や

労働災害防止を目的とする研修も取り入れています。また、検査記録や資材管理のOA化により車両管理システムや車両修繕費管理システムが運用されており、これらのシステムに関する使用方法などの研修も開催しています。

JR採用の社員が8割を占め、委託会社もプロパー社員へ交代しつつある現在、車両検修の知識習得と技術継承の推進とともに、昨年度発生した輪軸不正事象の対応として、2025年度から輪軸組み立て作業を含む輪軸検修に関わる規程類の習得に特化した「規程の研修（輪軸編）」を開催したほか、「OJT教育担当者研修」の開催を始めとした現業機関での教育体制の整備に主管部（車両部）とともに取り組んでいます。



「特大甲種輸送検修」での講義（机上教育）



「輪軸研修」での超音波探傷検査実習

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

適正な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。

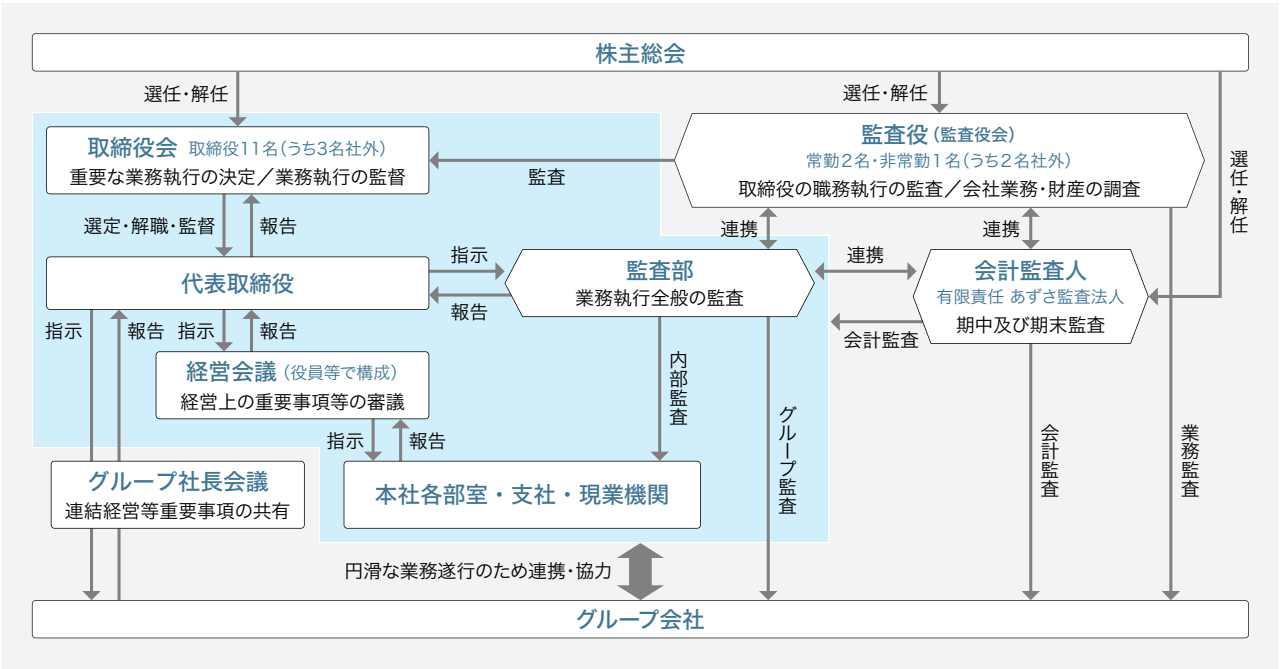
コーポレート・ガバナンス体制／内部統制の充実

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

※着色部分はJR貨物単体 2025年6月18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 その他監査役が監査を実効的に行われることを確保するための体制



■役員紹介 (2025年6月18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
櫻谷 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 (関東支社長)	E S
小暮 一寿	取締役兼常務執行役員 (関西支社長)	E S
土井 広治	取締役兼常務執行役員 (鉄道ロジスティクス本部長)	E S
今橋 一樹	取締役兼執行役員 (事業開発本部長)	S
高橋 秀仁	取締役兼執行役員 (経営統括本部長)	E S
但野 新二	取締役兼執行役員 (安全統括本部長)	G

監査役

氏名	役職	ESG 担当分担
森山 茂樹	常勤監査役 (社外)	G
遠藤 雅彦	常勤監査役	G
渡辺 一	監査役 (非常勤・社外)	G

執行役員

氏名	役職
中川 哲朗	執行役員 (鉄道ロジスティクス本部技術統括部長、技術統括部コンテナ部長)
麦谷 泰秀	執行役員 (鉄道ロジスティクス本部営業部長)
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)
高橋 真悟	執行役員 (事業開発本部開発部長)

コンプライアンス・リスク管理の取組み

基本方針 4

内部統制の強化・充実等への取組み

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、従前、連結子会社を対象としたグループ会社監査を臨海鉄道会社にも対象を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」「2025年度事業計画」の基本方針の1つである「経営基盤の強化」実現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。



業務に関する監査（設計監査）



グループ会社監査



JR貨物グループ監査役連絡会

グループの内部統制強化と会計レベル向上

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ため、2019年4月よりジェイアールエフ商事（株）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。これまで内部統制の強化等が図れるとともに、税務申告や会計処理の誤りの早期修正、内部取引照合差異の縮小等による連結決算作業における会計レベルの向上が実現できているところですが、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）において全面的に受託することになりました。これにより子会社の会計・税務・連結決算業務を一体的に実施する環境を整えつつ、子会社の会計業務段階から連結決算を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

MESSAGE コンプライアンスを確立するためにJR貨物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適切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、一切のコンプライアンス違反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向上を図るために各階層別の研修、昇格及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月に発生した不適切事案とこれに対して発出された「輸送の安全に関する事業改善命令」及び「JR貨物の安全確保のために講ずべき措置」を踏まえ、コンプライアンスの重要性を改めて認識させるため、社内で開催する全ての研修においてコンプライアンス教育を盛り込み、継続的に実施しています。加えて、全社員を対象としたコンプライアンスに関する知悉確認を実施するなど、社員へのコンプライアンス意識の定着を図っています。

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に視聴を^{しやうよう}懇願して意識の共有を図っています。この他、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）

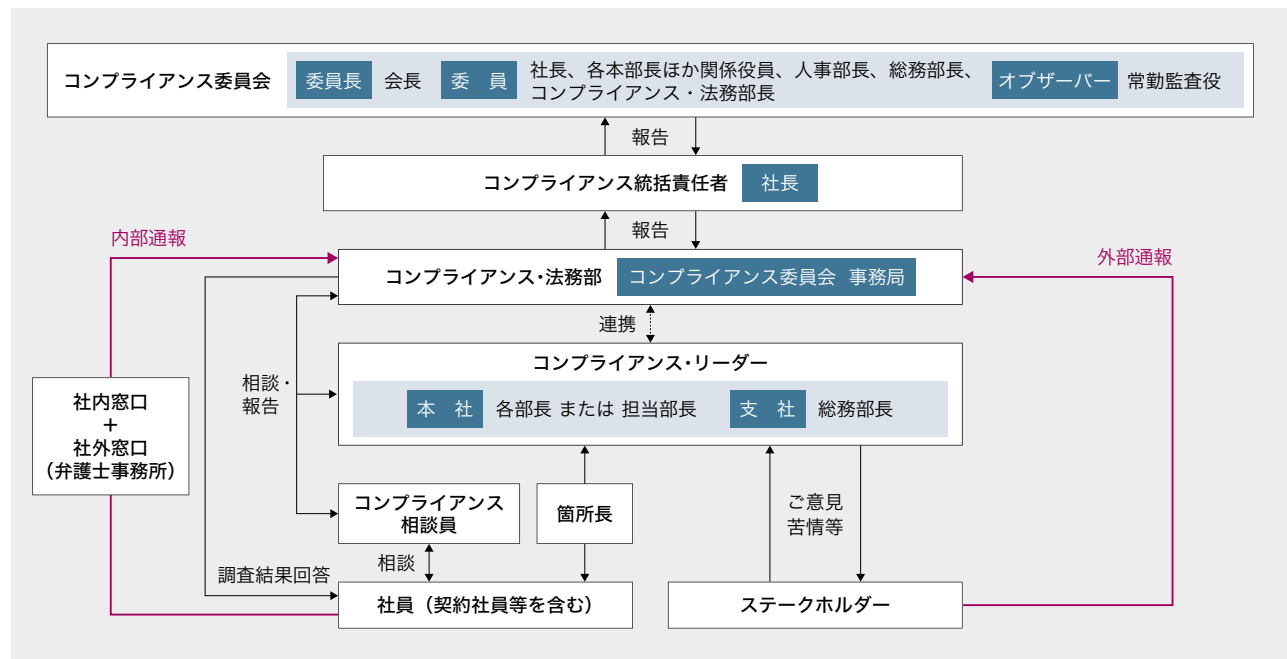
		2022年度	2023年度	2024年度
階層		延べ人数	延べ人数	延べ人数
研修	経営層	—	19	—
	本社管理職等	—	149	—
	支社管理職・現場長等	100	241	54
	一般職等	1,257	872	1,376
グループ会社		149	48	79
映像教材教育（JR貨物）		5,856	6,004	5,682
映像教材教育（グループ会社）		3,323	3,639	4,158

※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。2024年度は49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)



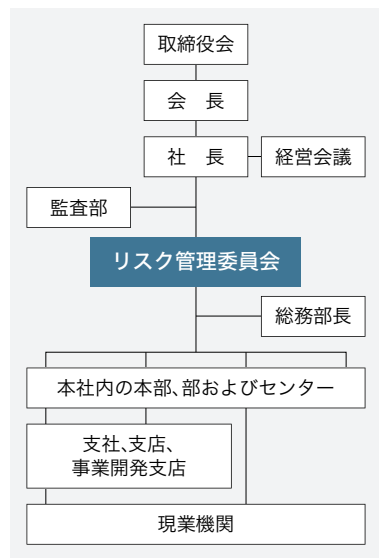
リスクマネジメント

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。安否確認サービスや緊急連絡網の活用を目的として実施した防災訓練、「津波防災の日」に係る徒歩帰宅訓練、自分の身を守る訓練のほか、メディア対応訓練も実施しています。危機管理マニュアルも、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。

■リスク管理の体制



コンプライアンス違反事象発生時の対応

万一、コンプライアンス違反事象が発生した際は、経営トップ自らが問題解決に当たる姿勢を内外に表明し、原因究明と再発防止を行います。また、社会への迅速かつ的確な情報の公開と説明責任を遂行し、権限と責任を明確にした上で、自らを含めて厳正に対処します。

情報セキュリティ向上に向けた取組み

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を実施するとともに、社員への各種教育（e-ラーニング、新入社員教育）を行っています。急速な進化を遂げている生成AIについて、各業務での活用を検討しているため、生成AI利用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を整理しています。

近年、ランサムウェアによるシステム停止の脅威が増しており、感染源となり得る攻撃メールへの対策が急務であることから、社員を対象とする標的型攻撃メールの訓練を繰り返し実施しています。繰り返しの訓練を通して社員が実際の攻撃メールを見分ける眼を養い、適切に対処することで被害の発生を防ぐよう努めています。

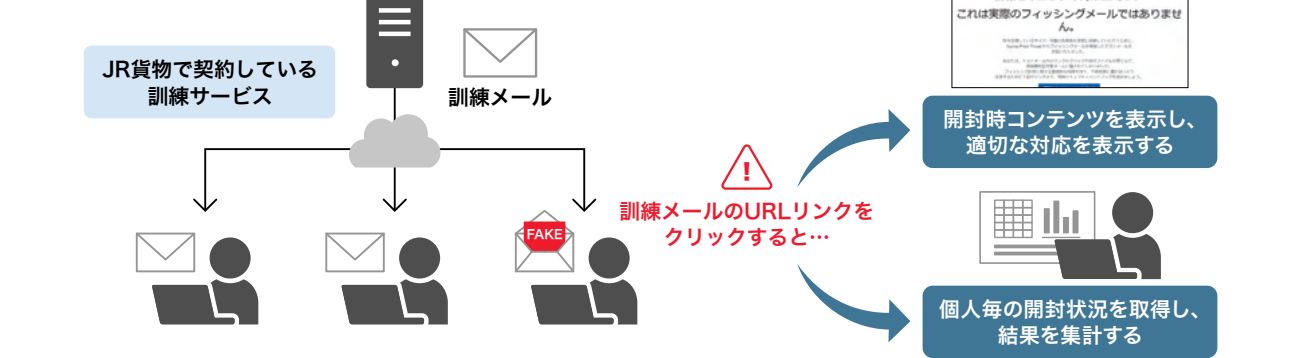
さらに2024年度は、社内の重要システムがサイバー攻撃を受けたことを想定したBCP訓練を実施しました。経営層を含む訓練を実施したことで、情報システムに重大なインシ

デントが発生した際にも全社的な対処が可能となる体制を整えました。他にも、システムの脆弱性を狙った攻撃の増加を受けて、当社ホームページの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を検討しました。

2025年度は社内でも重要な情報の漏えいを防止するため、特に重要な情報を取り扱う管理者アカウントについて、多要素認証の導入を検討します。

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年度以降はグループ会社に対する標的型メール訓練を実施しております。引き続き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ってまいります。

■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（in 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。

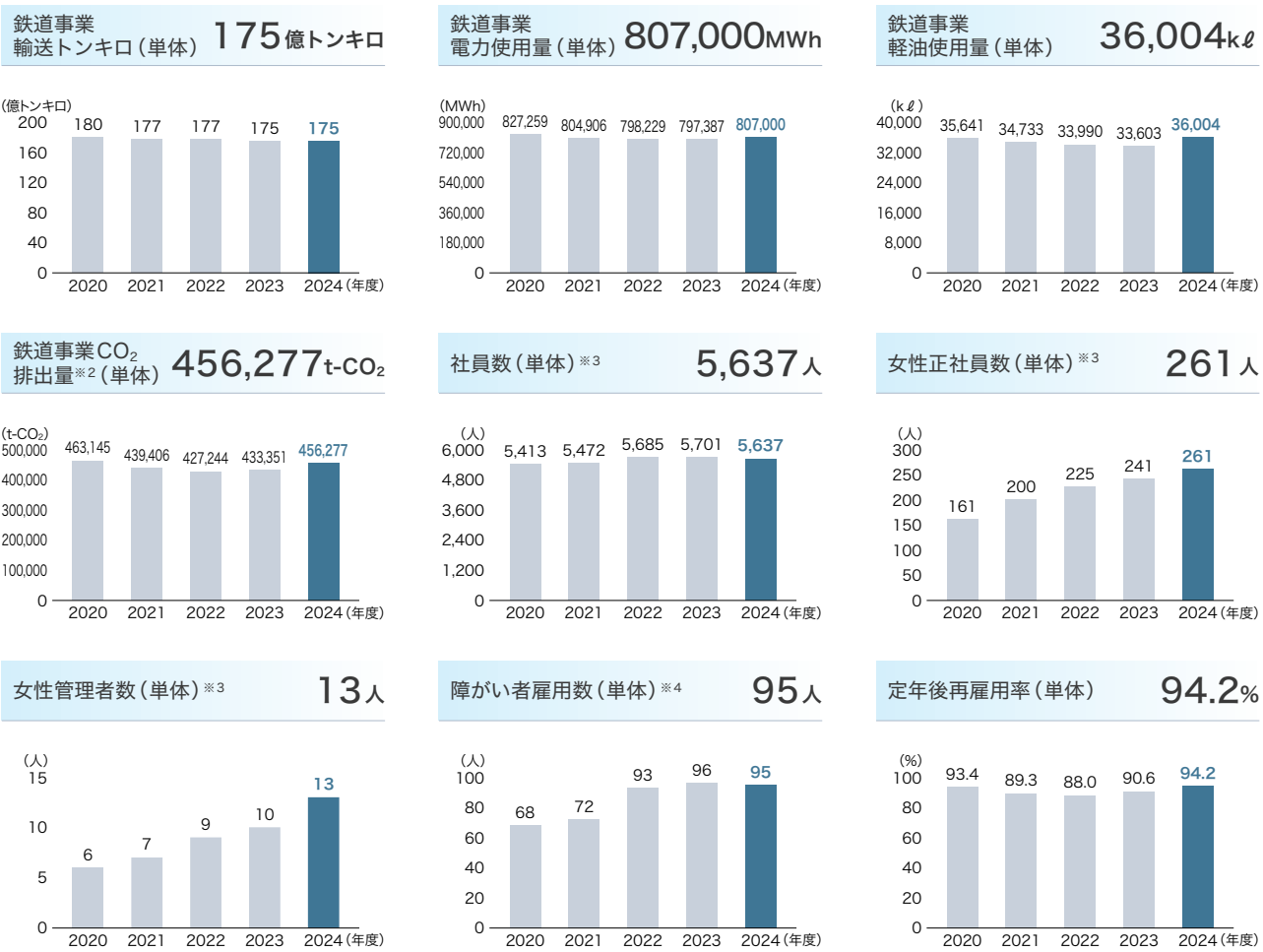
以上のような視点を踏まえ、日々の監査に取り組んでいます。



財務データ



非財務データ



項目		単位	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
営業成績							
営業収益	単体	億円	1,502	1,513	1,522	1,525	1,622
営業利益	単体	億円	10	-4	-54	-67	6
経常利益	単体	億円	0	-12	-63	-62	-8
当期純利益	単体	億円	0	-26	-52	-47	53
鉄道事業営業利益	単体	億円	-90	-107	-162	-166	-100
不動産事業営業利益	単体	億円	101	103	107	98	107
財政状態							
資産	連結	億円	4,122	4,325	4,369	4,376	4,568
	単体	億円	3,753	3,970	4,022	3,987	4,173
負債	連結	億円	3,104	3,323	3,408	3,445	3,540
	単体	億円	3,009	3,253	3,357	3,368	3,502
純資産	連結	億円	1,018	1,002	960	931	1,027
	単体	億円	743	716	665	618	670
自己資本比率	連結	%	23.4	21.9	20.7	20.0	21.2
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	159	197	191	168	187
	単体	億円	116	153	167	143	167
投資活動によるキャッシュフロー	連結	億円	-315	-342	-335	-258	-173
	単体	億円	-273	-278	-281	-196	-138
財務活動によるキャッシュフロー	連結	億円	95	189	64	60	183
	単体	億円	73	178	40	9	157

※1 リースを含む投資額

■環境データ※5

項目		単位	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
INPUT							
エネルギー投入量	都市ガス	千m ³	731	780	739	692	669
	LPG	トン	184	151	153	175	248
	ガソリン	kℓ	202	198	175	193	190
	A重油	kℓ	2,579	2,610	2,697	2,569	2,498
	灯油	kℓ	1,013	1,007	928	839	825
水資源投入量		千m ³	816	823	913	839	897
PPC用紙使用枚数		千枚	35,992	35,997	35,972	34,862	33,425
OUTPUT							
総排水量		千m ³	513	548	641	385	552
廃棄物排出量		トン	1,150	1,094	1,163	1,061	1,097

■人材データ

項目		単位	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
育児休職取得率		%	11.3	14.5	43.5	48.0	53.6
育児休職取得数	男性	名	8	5	60	62	57
	女性	名	10	20	11	10	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	11	12	9	17	15
	協力会社	件	8	10	12	17	12

※2 CO₂排出係数は、エネルギーの使用の合理化に関する法律および地球温暖化対策推進法関係法令の係数を使用しています。

※3 各年4月1日時点の人数 ※4 各年6月1日時点での人数

※5 集計範囲：JR貨物(単体)の鉄道事業を対象としています(本社部門除く)。

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

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

JR貨物
ブランドターミナル

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

X (旧Twitter)
JR貨物 (公式)

Instagram
JR貨物 (公式)

YouTube
JR貨物 公式チャンネル

X (旧Twitter)
JR貨物 (公式)

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

Instagram
JR貨物 (公式)

貨物駅での業務や個性豊かな車両など、貨物鉄道輸送の舞台裏を発信

YouTube
JR貨物 公式チャンネル

会社案内、社歌、企業広告連動動画などのほか、ネット「モーダルシフト説明会」など営業ツールとしても活用

パンフレット

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

広告作品

日経広告賞を5年連続で受賞した企業広告や、北海道支社制作広告を紹介

VR体験

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

GAME

当社の機関車をモチーフにした神経衰弱。「かんたん」から「超むずかしい」まで難易度は4段階

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

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

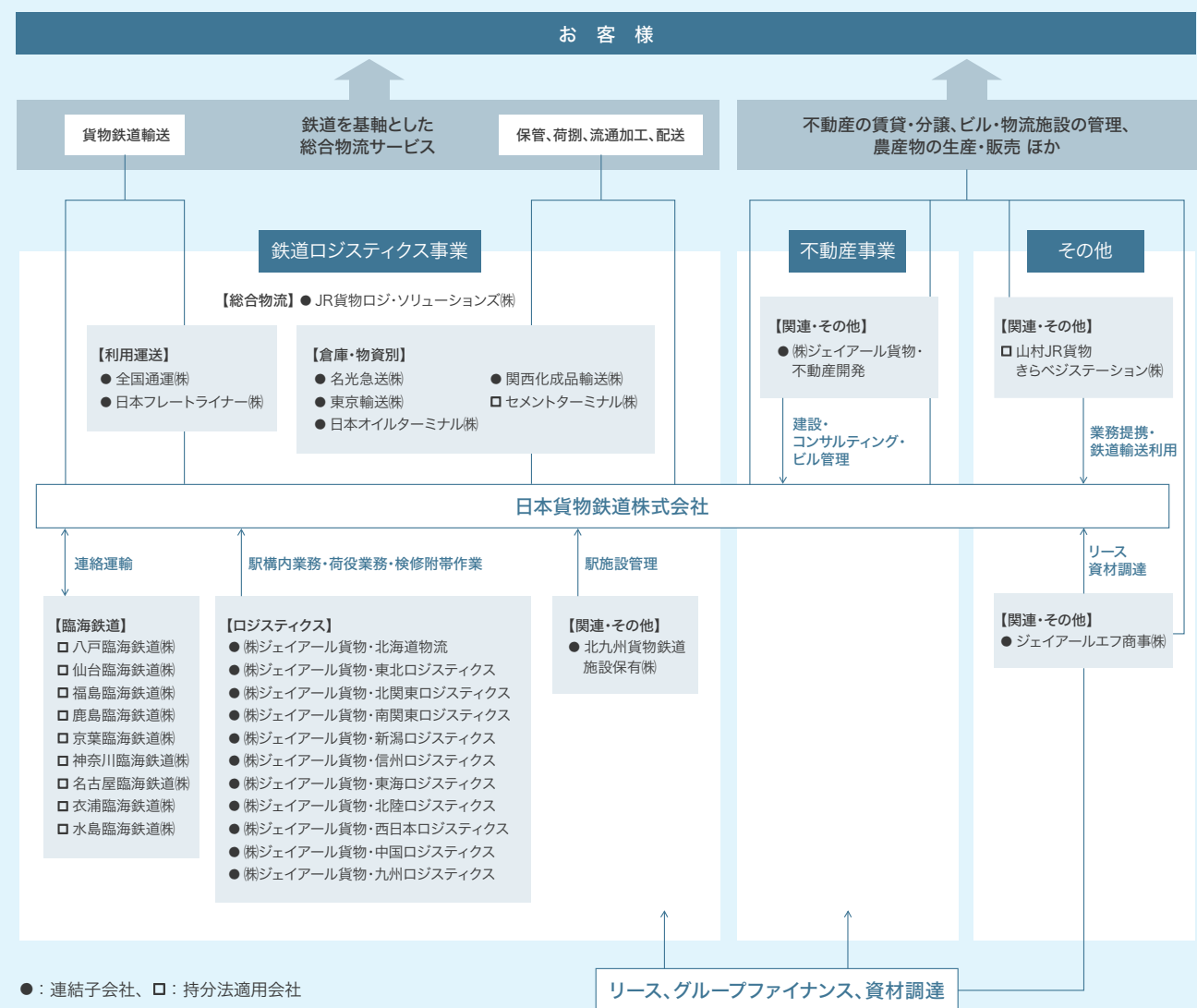
LINEスタンプ

「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・2025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	列車本数	(1日) 393本 (コンテナ328本 車扱65本) / 日
本社所在地	〒108-0075 東京都港区港南1丁目8番15号	列車キロ	(1日) 184千キロ
設立	1987年4月1日	輸送量	2,714万トン (2024年度実績)
資本金	190億円	輸送トンキロ	175億トンキロ (2024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	5,589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543両、貨物電車42両、貨車7,088両 [コンテナ個数] 59,156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・2025年4月1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。

日本を運ぶ、
日本をつなぐ。

Challenge and Change
JR貨物グループ

JR
JR貨物

JR貨物ロジ・ソリューションズ(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 和氣 総一郎
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 山田 哲也
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 吉澤 淳
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 大坪 孝彰
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 金治 秀行
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: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 高田 誠一
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 吉田 雄一
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 山本 一
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 西田 茂樹
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 藤野 学
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 小山 靖仁
東京都北区東田端 1-16
飯田橋 i-MARK ANNEX 5F
TEL:03-6859-2100

ジェイアールエフ商事(株)
代表取締役社長 花岡 俊樹
東京都千代田区飯田橋 3-11-13
飯田橋 i-MARK ANNEX 5F
TEL:03-5212-6061

北九州貨物鉄道施設保有(株)
代表取締役社長 岩奥 修次
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 高橋 秀仁
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 高橋 顕
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 白木 禎
愛知県半田市 11号地 19-2
TEL:052-613-5001

衣浦臨海鉄道(株)
代表取締役社長 川村 正人
愛知県豊田市 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
東京都新宿区若葉2丁目7-1
ビデオフォーカスビル4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 尾本 和彦
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
東京都港区港南一丁目8番15号
Wビル
TEL:050-2017-4180