

2021年3月17日

「JR貨物グループレポート2020」の発行について

当社では、JR貨物に関わる多くの皆さまに対し、当社が事業活動を通じて何を生み出し、社会にどのような価値をご提供しているのかをできるだけわかりやすくお伝えし、今後目指していく姿、ありたい姿についてより具体的にお示しすることを目的として、2015年度より「JR貨物CSR報告書」を発行し、昨年度からはESG経営等の内容も盛り込んで「JR貨物レポート」として発行しています。

今年度は、今年1月に策定した「JR貨物グループ長期ビジョン2030」（以下、「長期ビジョン」という。）で述べている目指すべき姿、取組みを紹介した上で、JR貨物グループとしての活動、ESG経営及びSDGsへの貢献をより意識した内容として「JR貨物グループレポート2020」を発行することとしましたのでお知らせします。

1. 背景

昨今の物流業界を取り巻く環境は、DXの進展やeコマース需要の急伸等、今後さらに加速度的に変化することが見込まれている一方、「カーボンニュートラル」が政府の政策目標として掲げられ、グリーンな社会・持続可能な社会を実現する上で、環境特性や労働生産性に優れた貨物鉄道が果たす役割はますます高まっています。

そのような外部環境を踏まえ、今年1月に「長期ビジョン」を策定し、「4つの価値」（物流生産性の向上、安全・安心な物流サービス、グリーン社会の実現、地域の活性化）を社会に提供することにより、グリーンな社会、持続可能な社会の形成に貢献していくとともに、人々の生活や産業を支えていく方針を掲げましたが、グループとしてそれらの取組みを強く打ち出すとともに、ESG経営及びSDGsへの貢献をより意識した内容としました。

2. 内容の主なポイント

- ・「長期ビジョン」において、上記の「4つの価値」を社会に提供することを通じてグループが2030年に目指す姿、またそれを実現するための取組方針を明示しています。
- ・ESG経営及びSDGsへの貢献を推進するための主な取組みを明示しています。
- ・社外取締役によるオンラインディスカッションの内容を紹介しています。
- ・グループ会社の取組みを紹介しています。

3. 発行時期

2021年3月26日（予定）

総合物流企業への変革。
そして持続可能な社会へ。

JR貨物グループレポート
2020

Challenge and Change
JR貨物グループ



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

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、事業活動を通じて何を生み出し、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CSR(企業の社会的責任)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貨物およびJR貨物グループ(一部、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

2019年度(2019年4月1日～2020年3月31日)
(一部には、2018年度以前の情報や2020年度の活動も含まれています。)

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



詳しくはWebで → [会社情報 JR貨物](#)



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

総論

ブランドメッセージ・編集方針・目次	2
JR貨物グループのプロフィール	4
「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」を策定	6
SDGs・ESG経営の取組み	10
社長メッセージ	12

「G」ガバナンス

コーポレート・ガバナンス	14
社外取締役に関く JR貨物グループへの期待と課題	16
コンプライアンス・リスク管理の取組み	20
安全の確立に向けた取組み	24
情報セキュリティ向上に向けた取組み	27

「E」環境報告

環境に貢献するモーダルシフト	28
総合物流企業グループへの進化	32
地球環境の保全	39
環境・安全情報総括表	43

「S」社会性報告

新たな成長へ向かう 不動産事業の展開	46
地域社会との共生・人材の育成および ダイバーシティ推進	48
新規事業へのチャレンジ	59
災害時の緊急支援物資輸送	60
グループ全体で取組む国際貢献	61

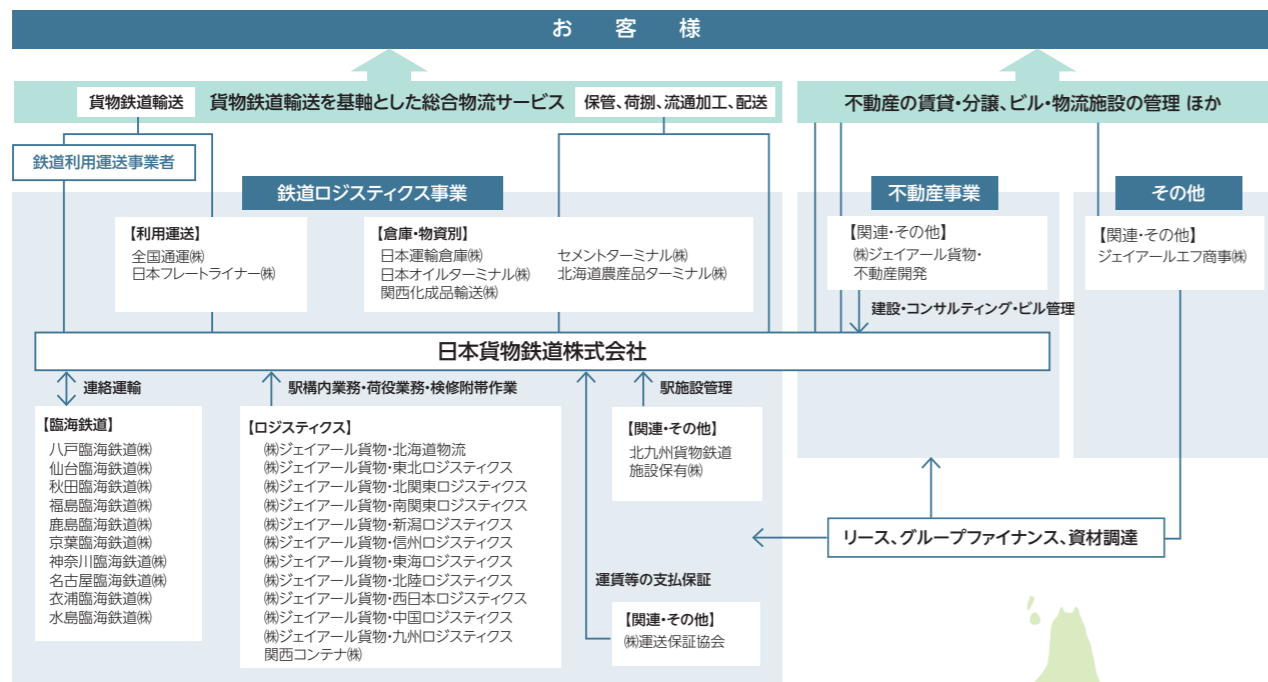
IR情報

2019年度決算の概要	62
参考データ	64

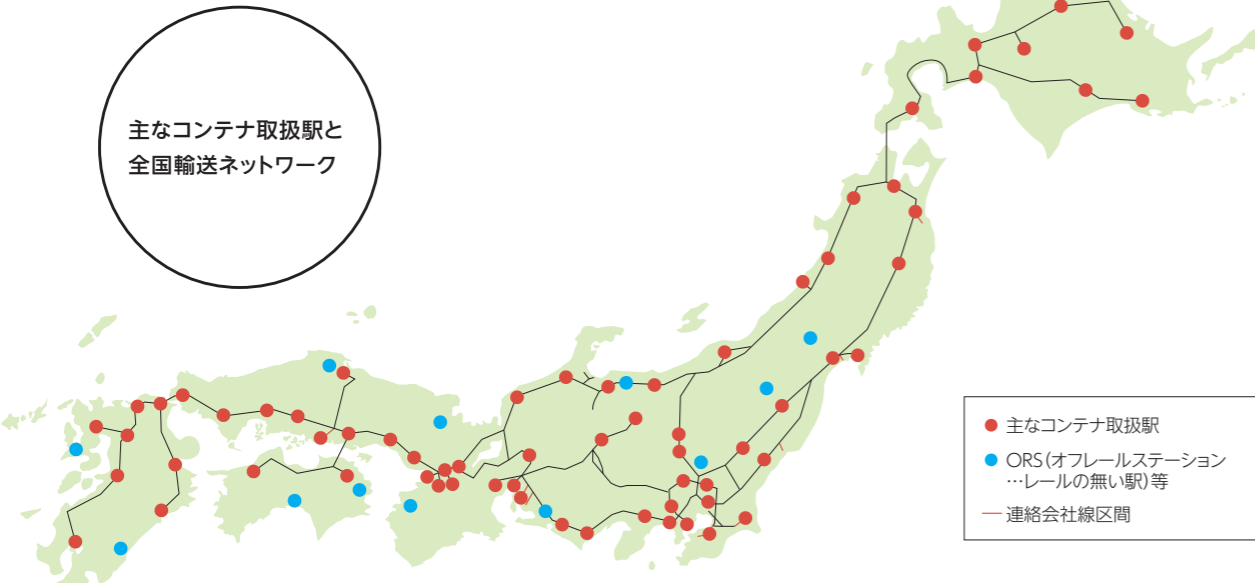
JR貨物の概要 (単体・2020年4月1日現在)

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) 418本
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) 188千キロ
設立	1987年4月1日	輸送量	2,954万トン (2019年度実績)
資本金	190億円	輸送トンキロ	197億トンキロ (2019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. 損害保険代理業その他の保険媒介代理業 6. 自動車整備業 7. 一般土木・建築の設計、工事監理及び工事業 8. その他附帯・関連事業等
社員数	5,413名		
営業線区	75線区		
営業キロ	7,957.3km		
取扱駅数	241駅 [車両数] 機関車547両、貨物電車42両、貨車7,203両 [コンテナ個数] 67,105個		

JR貨物グループの事業系統図



主なコンテナ取扱駅と全国輸送ネットワーク



グリーン社会の実現に向けた貨物鉄道輸送の強み

グリーン社会に向けた動き

- 日本政府が「2050年カーボンニュートラル」を宣言 → 各企業における環境意識の高まりと取組みが強化
- グリーン成長戦略の策定 → 運輸部門でも大幅な低炭素化が必要と想定
- 次期総合物流施策大綱
 - ①「簡素で滑らかな物流の実現」 → 物流DXの推進や標準化によりシームレスな物流の具現化
 - ②「担い手にやさしい物流の実現」 → トラックドライバーへの時間外労働規制適用
 - ③「強くしてしなやかな物流の実現」 → レジリエンスを確保した物流ネットワークの構築
- SDGsの実現に向けた気運の高まり

環境特性に優れた貨物鉄道輸送をご利用いただくことで 物流におけるCO₂を削減し、グリーン社会の実現に貢献

貨物鉄道輸送の優れた環境特性

CO₂排出量は営業用トラックの

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

4,009,000t-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、4,009,000t-CO₂/年(2018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 **455,568**ha
(約67.5km四方)

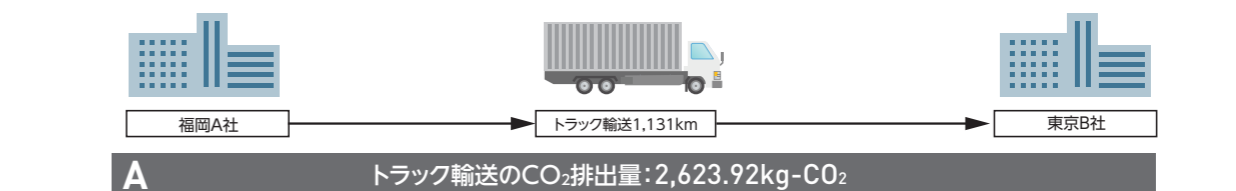
= 東京都の約**2.08**倍の面積

* 4,009,000t-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1,000本立木していると仮定して計算。

トラックから鉄道へモーダルシフトした場合のCO₂排出量比較

福岡→東京間で10トンの貨物を輸送する場合

モーダルシフト前(トラック輸送)



モーダルシフト後(鉄道コンテナ輸送)



CO₂排出量を **89.2%**削減
(A) - (B) = 2,340.72kg-CO₂

「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」を策定

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

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

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

JR貨物グループ 長期ビジョン2030

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

基本方針

- 全国ネットワークの貨物鉄道輸送サービスを提供する我が国唯一の鉄道会社として、安全を全ての基盤として、これまで同様、社会インフラである物流の幹線輸送を担うべく、鉄道ネットワークの強靱化を進め、確固たる事業基盤を構築します。
- 物流系施設のみならずオフィスビルや商業施設など多角的な不動産開発により資産のポテンシャルを最大限に活かした不動産事業を展開します。
- 全国をつなぐ鉄道ネットワークを基盤に不動産事業のノウハウを活かし、物流結節点としての貨物駅に保管、流通加工等のサービスを付加することで最適なソリューションを提供し、鉄道を基軸とした総合物流企業グループとして物流生産性の向上に寄与していきます。
- これらの取組みを通じ、グリーン社会の実現・持続可能な社会の形成に貢献するとともに、人々の生活や産業を支え、完全民営化を実現していきます。

JR貨物グループが2030年に目指す姿



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

～総合物流事業の推進～

全国をつなぐ幹線物流 鉄道ネットワークの強靱化

- 新たな輸送サービスの展開
- 鉄道事業基盤の強化
- 鉄道インフラ(在来線・新幹線)の有効活用

貨物駅の 物流結節点機能の向上

- 貨物駅の高度利用
- レールゲートの全国展開

鉄道を基軸としたサプライチェーンの構築による物流生産性・付加価値向上を実現

～不動産事業のさらなる発展～

不動産価値・事業ノウハウを最大限に活用した不動産開発の展開

地域社会・経済の活性化に貢献し 総合物流事業とのさらなるシナジー効果を創出

鉄道ネットワークと貨物駅・物流機能

- 貨物列車運転線区
- 主要貨物駅
- 物流機能(レールゲート、エフ・プラザ)

DPL札幌レールゲート

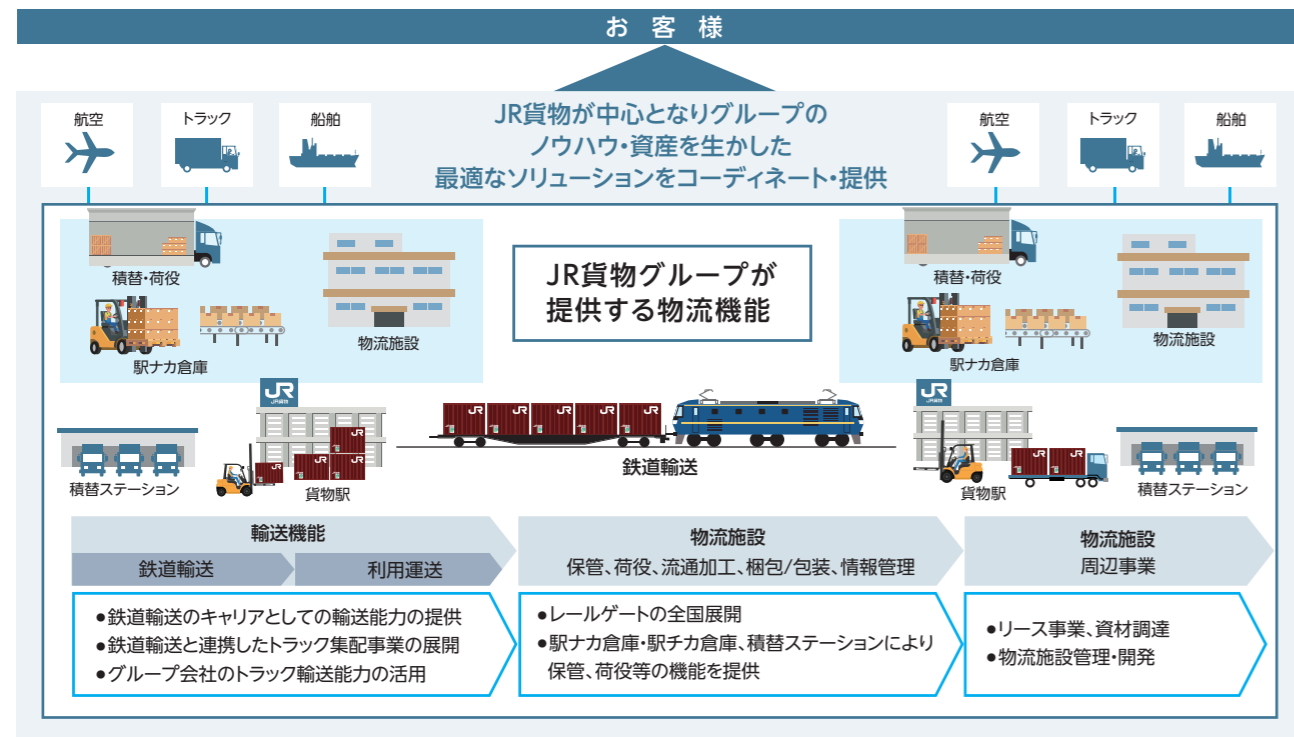
東京レールゲートWEST・EAST

4つの価値を実現するための取組方針

JR貨物グループが社会に対して提供する4つの価値（「物流生産性の向上」、「安全・安心な物流サービス」、「グリーン社会の実現」、「地域の活性化」）を生み出すために、次の取組方針を定めて各施策を実行していきます。

01 総合物流事業の推進

全国をつなぐ鉄道ネットワークと物流結節点機能を持つ貨物駅からなる物流プラットフォームを構築し、物流情報ネットワークの整備や他の輸送モードとの連携も進め、最適なソリューションをワンストップで提供していきます。



ブロックトレイン※1・定温貨物列車の新設※2

貨物鉄道の大量性・中長距離・定時性を活かし、ブロックトレインや定温貨物列車を新設することで、積合せ貨物や食料工業品、温度管理が必要な貨物などの輸送ニーズにさらにお応えしていきます。

駅ナカ物流施設（レールゲート）・積替ステーションの設置

マルチテナント型大規模倉庫「レールゲート」や駅ナカ・駅チカ倉庫の開設を進め、ワンストップの効率的な物流の仕組みづくりを推進するとともに、「積替ステーション」の設置を進め、緊縮車※3の制約を受けない貨物鉄道輸送サービスを展開していきます。

新技術などを活用した効率性・作業性の向上

駅設備の改修や建物の老朽取替等の際に、新技術を取り入れながら効率性・作業性を高め、駅の利用方改善等を推進していきます。さらに、「コンテナ仮受場」や「コンテナ立体倉庫」等の設置により、駅構内に出入りするトラックの荷待ち時間の削減や、フォークリフトオペレーションの改善にも取り組んでいきます。

安全性・生産性の向上

不要になった鉄道資産の除却・撤去、老朽設備・車両の更新をさらに進めることで、安全性および生産性の向上を図り、鉄道事業の「基盤」を維持・強化していきます。

災害対応力の強化

災害時における迂回輸送強化のため、迂回列車運転に供する輸送機材を充実させていきます。また、災害時におけるトラック・船舶による代替輸送強化のため、代替輸送拠点となる貨物駅のコンテナホームを拡幅し、駅機能を強化していきます。

※1:輸送力をブロック(区画)売りし、列車1編成または一部貸切で輸送(専用ブロックトレイン)、あるいは複数のお客様の荷物を輸送(混載ブロックトレイン)するもの。
 ※2:温度管理が必要な貨物(食品、医薬品、精密機器など)の専用列車で、列車1編成すべて定温コンテナを積載するもの。
 ※3:鉄道用コンテナを固定するための専用緊縮装置を備えたトラック。

02 新技術の導入

貨物駅の効率化・省力化、安全性向上のために新技術の活用を推進するとともに、物流イノベーションや既存鉄道インフラの有効活用(人流・物流の一体化による鉄道事業の持続性向上)として貨物新幹線の検討を推進していきます。

03 海外事業の展開

コンサルティングや技術支援等により海外の貨物鉄道事業へ参画することで、効率的かつ信頼性の高い貨物鉄道輸送サービスの構築と地球環境への負荷低減を通じて、国際的な貢献を果たすと同時に、新たな事業機会の獲得に取り組んでいきます。

インド

- 完成車の鉄道輸送事業の展開
- 完成車輸送システム(専用コンテナ/パレットの開発等)の構築、事業化

タイ

- 貨物鉄道輸送の事業化検討
- 技術支援、試験輸送実施、需要調査、法制度整備支援

その他各国

- 車両メンテナンス等の技術支援
- 鉄道整備事業調査への参画
- 鉄道安全技術支援プロジェクトへの参画
- 機関車メンテナンス研修の実施
- エネルギー供給輸送事業の調査

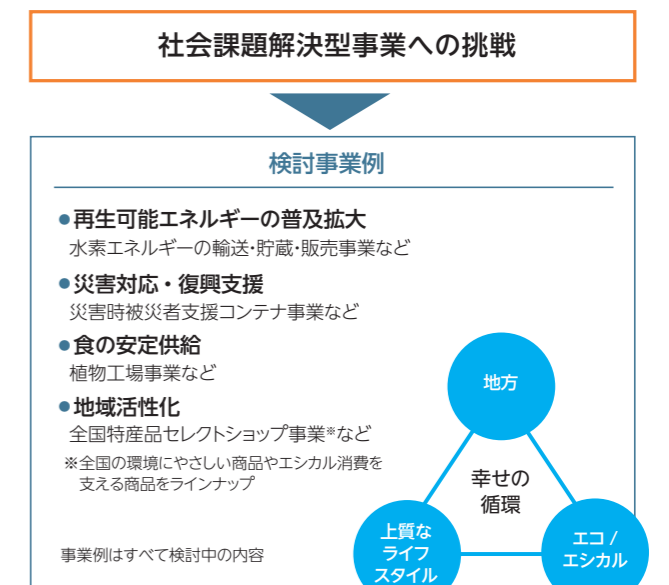
04 不動産事業のさらなる発展

自社用地による新規開発や既存物件の付加価値向上を図るとともに、市場から取得した不動産物件による賃貸事業も積極的に推進し、安定的な収益の維持と不動産事業の一層の発展を目指します。さらに、不動産事業と総合物流事業とのシナジー効果の最大化に挑戦していきます。



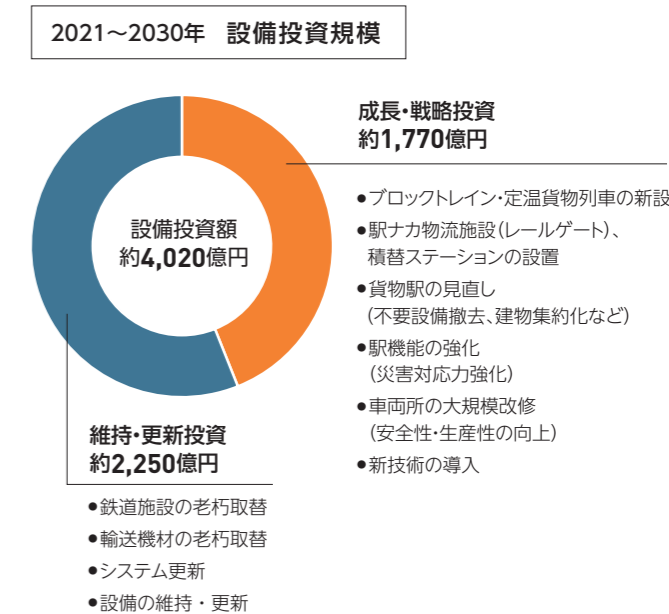
05 新規事業への挑戦

JR貨物グループが社会に貢献し必要とされ続けるため、グループの持つ強みを活かした「社会課題解決型」の新規事業に挑戦し、事業成長と社会課題解決の両立を図っていきます。



06 積極的な設備投資

鉄道事業の基盤強化のための維持・更新投資を継続的に実施するとともに、物流生産性の向上等の将来につながる成長・戦略投資も積極的に推進していきます。



SDGs・ESG経営の取組み

SDGs(持続可能な開発目標)が社会全体の課題として共有され、持続可能な社会の実現に向けさまざまな取組みがなされているなか、日本政府が宣言した「2050年カーボンニュートラル」等も相まって、CO₂排出量が最も少なく、大量輸送が可能な輸送モードである貨物鉄道輸送への期待がますます高まっています。

JR貨物グループは、お客様への最適なソリューションの提案を通じて、「環境にやさしい貨物鉄道輸送」へのモデルシフトをさらに推進し、地球温暖化に配慮した物流を提供するとともに、労働力不足問題などについても、社会的責任を果たしていきたいと考えています。

また、JR貨物グループの事業運営は多くのステークホルダーの皆さまによって支えられていることから、ステークホルダーの皆さまとの対話を重視しながら、より一層ESGを意識した経営に取り組むことで総合物流企業グループとして、SDGsや物流を取り巻く諸課題の解決に向けて貢献していきます。



	JR貨物グループの主な取組み	参照ページ	関連するSDGs
荷主	E Environment	貨物鉄道事業(CO ₂ 排出原単位が営業用トラックの約11分の1)	P5,P28,P45
利用運送事業者		安全を前提とした安定輸送サービスを提供	P7,P24-26,P31
地域社会 沿線住民		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	P7,P28-P30
		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	P7,P31
地球環境		環境に配慮した事業運営により環境負荷低減に貢献	P7,P39-P45
		鉄道強靱化と長期寸断時の対応強化	P8,P31
株主		駅ナカ・駅チカ倉庫、積替駅の建設を通じ、鉄道コンテナ輸送の利便性を向上	P8,P32
		貨物駅の物流結節点機能の向上	P8,P32
JR 旅客会社		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	P8,P32-P33
		トラック・倉庫・物流周辺事業が融合したサービスの拡充	P8,P32-P33
当社乗入れ 第三セクター 鉄道会社	レールゲート(大型物流施設)の展開	P8,P33	
行政機関	新しい技術を活かした「貨物駅」作業の省力化	P9,P38	
	廃棄物輸送(静脈物流・災害廃棄物)	P31	
調達先	ハイブリッド機関車HD300形式の開発・導入	P39	
	S Social	全国をつなぐ貨物鉄道輸送サービスの提供で地域社会・経済の活性化に貢献	P7
ブロックレイン・定温貨物列車の新設		P8	
不動産事業のさらなる発展		P9,P46-47	
新規事業への挑戦		P9,P59	
海外事業の展開		P9,P61	
社員・家族	業務創造推進プロジェクトの深度化	P55	
	G Governance	ガバナンスの向上	P14-P15
		女性取締役の就任	P15-P19
コンプライアンス教育の深度化		P20	
外部・内部通報制度		P21	
	リスクマネジメントの強化	P22	

ステークホルダーとの対話



JR貨物グループが 総合物流企業グループへ 成長していく意義とは

労働力の不足、少子高齢化や都市部への人口集中の進行、産業構造の変化、災害の激甚化、新型コロナウイルス感染症の世界的なパンデミックの発生等、昨今、社会に大きな変化が起きています。私たちは、先端技術も導入しながら人間の叡智を結集し、大きな変化に対応し、生きがいにあふれた豊かで持続的な社会を作っていかなければなりません。

1 SDGs達成に向けたESG経営の実践と 事業の最大の基盤である安全の確保

JR貨物グループは、140年余の貨物鉄道輸送事業に加え、1987年の会社発足以降着実に取組んできた不動産事業も成長を遂げ、貨物鉄道輸送を基軸に積み上げてきたインフラ資産とノウハウが集積された企業グループです。

人々の生活や産業を支えている社会的な役割は極めて大きいものがあり、これからもSDGs達成に向けESG経営を実践し、事業を通じて社会的な課題を解決し、社会の一員として、地域の皆さまとのコミュニケーションを持ち、地域社会の持続的な発展に貢献していきます。

貨物鉄道輸送は、CO₂排出量がトラックの約11分の1、船舶の約半分といった優れた環境特性を持っていますが、線路上を車輪が滑走する輸送システムが持つエネルギー効率の優位性に由来するもので、将来も変わることはありません。運転士一人が1編成の列車を動かして650tもの大量の荷物を運ぶ効率的なシステムが全国で確立されていることは、今後さらに深刻化する労働力不足への有効な対応策になります。

また、全国で発生する廃棄物を資源化工場に広域輸送する静脈物流でも大きなウェイトを占めており、取組みを強化し、地球にやさしい循環型社会を構築します。

さらに、社会インフラの基盤整備が求められている海外の国々が、持続可能な鉄道インフラを構築することに、技術面からの協力を継続します。

国が2050年のカーボンニュートラルの方針を打ち出すなか、グリーン社会の実現と持続的な社会の形成に貢献していきます。



日本貨物鉄道株式会社
代表取締役社長兼社長執行役員

真貝 康一

企業としての社会的責任を果たし、社会からの信頼を得るために、コーポレート・ガバナンス体制やコンプライアンス体制の整備や内部統制の充実を図っています。輸送業・物流業として、安全が最優先であり、安全が事業の最大の基盤です。常に社員一人ひとりが安全の取組みの主役であるという認識を持ち業務に取組むことを徹底していきます。

また、グループが展開している事業のあらゆるリスクを一元的に管理し、評価し、リスクを低減させることにも取り組んでいます。

2 「幹線物流鉄道ネットワーク」の強靱化と 「鉄道輸送を基軸とする 総合物流企業グループ」への進化

貨物鉄道輸送は、全国で総計7,957.3kmのレールの上を貨物列車が走行し、1日の走行距離は地球約5周分に及びます。また241の貨物取扱駅を有し、全国各地で1万人のグループ社員が働いています。

全国をつなぐ「幹線物流鉄道ネットワーク」の強靱化を図り、貨物駅の物流結節機能を向上させます。そして、その上に、物流情報ネットワークを整備し、他の輸送モードとの連携を進め、ハード・ソフトを有するプラットフォームを作り、物流の生産性や付加価値を向上させていくことを目指します。

「幹線物流鉄道ネットワーク」としての貨物鉄道の強靱化としては、輸送力の増強、輸送品質の向上、リードタイムの短縮、輸送機材の改善など、お客様が利用しやすい鉄道輸送を実現します。

また、激甚化・多発化する自然災害による影響を低減するため、予防保全の観点からの強靱化や自然災害発生時の代替手段の拡充を図り、安定的で持続可能な基幹物流インフラを構築してまいります。災害時には、これまで同様、石油や生活物資など支援物資の緊急輸送や復興に向けての災害廃棄物輸送により、被災された方の生活支援と地域の早期復興のための役割を果たします。

「鉄道輸送を基軸とした総合物流企業グループ」への進化としては、保管業務を中心とした倉庫業務に、荷役作業・配送業務・保管貨物の流通加工など物流施設に関するサービスを加え、さらに鉄道輸送サービスとも組み合わせ、お客様にとって最適な物流ソリューションをワンストップでご提供いたします。発着貨物量全国第1位の東京貨物ターミナル駅構内に2020年3月「東京レールゲートWEST」が順調に営業を開始し、2022

年8月には東隣りに「東京レールゲートEAST」が竣工します。東京湾岸部最大級のマルチテナント型物流施設(延べ床面積合計24万㎡)で、鉄道に直結し、陸・海・空との結節も絶好の立地にあります。さらに、2022年5月に発着貨物量全国2位の札幌貨物ターミナル駅において「DPL札幌レールゲート」が竣工します。今後、主要駅の構内や近隣地に、「レールゲート」を建設し、物流サービスを拡充していきます。

並行して、主要駅構内に一般トラックとの積替施設「積替ステーション」を設置し、鉄道輸送とトラック輸送のモード間の結節性を高め、鉄道を利用した円滑なサプライチェーンを実現します。

不動産事業をさらに展開し、地域社会に貢献し、総合物流事業とのシナジー効果を生み出します。

JR貨物グループのブランドや全国ネットワークを有する強みを発揮できる、社会課題解決型の新規事業に取組み、鉄道ロジスティクス事業、不動産事業に次ぐ第三の柱になるよう推進します。

3 新しい技術をグループの成長に向け 積極的に活用

貨物鉄道インフラの利便性をさらに高め、物流施設や新規事業を展開していく上で、新しい技術を研究し積極的に活用していきます。

移転予定の仙台貨物ターミナル駅をターゲットに、構内トラックの無人運転、荷役作業の自動化、入換機関車の遠隔操縦、新型コンテナ貨車の開発等、新技術導入による貨物駅作業の見直しを検討しています。

また、機関車の状態を監視する「リモートモニタリングサービス」の導入により、機器劣化の「見える化」や故障原因分析の迅速化を行い、安全な輸送を確保します。

さらに、社員がPCとスマートフォンを携行できる体制を構築したことにより、リモートでの会議や打合せも常態となり、車両修繕作業の管理プロセスの見直しなど効果が表れ、働き方を変えることにも引き続き取り組んでいきます。

JR貨物グループは、これからも「One Group」となって、未来に向けて、社会的責任を果たし、生きがいにあふれた豊かで持続的な社会の実現のために「挑戦、そして変革」を続けていきますので、ご理解とご支援をよろしくお願い申し上げます。

コーポレート・ガバナンス

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

コーポレート・ガバナンス

コーポレート・ガバナンス体制

取締役会規則に基づき、取締役会を原則月1回およ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ときまでとしており、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。2020年7月現在、取締役は9名です。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ときまでとしており、2020年7月現在、監査役は3名です。監査役は取締役会その他重要な会議に出席し、取締役およ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。また社外取締役および社外監査役を選任し、社外取締役の専門的な知見を経営に反映させるとともに、社外監査役の独立した立場から取締役の業務執行の監督を行っています。2020年7月現在、社外取締役は3名、社外監査役は3名です。

内部統制の充実

内部統制に関する基本方針を定め、「法令遵守が企業の社会的責任の基本であること」および「当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、当社およびグループの健全な発展のために経営の意思決定、業務の執行およ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 その他監査役による監査が実効的に行われることを確保するための体制

役員紹介(2020年6月19日現在)

取締役

氏名	役職
	代表取締役会長兼会長執行役員 (経営全般)
	代表取締役社長兼社長執行役員 (経営全般、リスク統括本部長、監査部担当) 社長メッセージ P12 G リスク統括本部長メッセージ P20
	取締役(社外・非常勤) G 社外取締役に聞く JR貨物グループへの期待と課題 P16
	取締役(社外・非常勤) G 社外取締役に聞く JR貨物グループへの期待と課題 P16
	取締役(社外・非常勤) G 社外取締役に聞く JR貨物グループへの期待と課題 P16
	取締役兼常務執行役員(経営統括本部長) S 経営統括本部長メッセージ P48
	取締役兼常務執行役員(事業開発本部長) S 事業開発本部長メッセージ P46
	取締役兼常務執行役員 (鉄道ロジスティクス本部長) E 鉄道ロジスティクス本部長メッセージ P28
	取締役兼常務執行役員(安全統括本部長) G 安全統括本部長メッセージ P24

監査役

氏名	役職
	常勤監査役(社外) G 監査役メッセージ P23
	常勤監査役(社外) G 監査役メッセージ P23
	監査役(社外・非常勤) G 監査役メッセージ P23

執行役員

氏名	役職
野村 康郎	執行役員(経営統括本部副本部長、業務創造推進部長、技術企画部、情報システム部担当)
柏井 省吾	執行役員(関東支社長)
花岡 俊樹	執行役員(経営統括本部副本部長、幹線物流鉄道ネットワーク、国会担当)
土井 広治	執行役員(関西支社長)
内山 健	執行役員(東海支社長)
篠部 武嗣	執行役員(経営統括本部副本部長、経営企画部担当)
中川 哲朗	執行役員(九州支社長)
小暮 一寿	執行役員(北海道支社長)
今橋 一樹	執行役員(鉄道ロジスティクス本部営業部長)

※2020年6月19日(第33回定時株主総会)に石田忠正、玉木良知、永田浩一、鎌田康、姫野健士が退任しました。

社外取締役に聞く JR貨物グループへの期待と課題

JR貨物グループの現状や将来に対する期待、
さらに取組むべき課題等について、
社外取締役3氏にオンラインでお話を聞きました。



取締役就任以降の 当社グループの印象について

高橋 榎谷取締役は2012年、矢ヶ崎取締役は2014年、中島取締役は2018年にそれぞれご就任されております。ご就任当時や現在の当社グループの印象をお聞かせいただけますでしょうか。

榎谷 初めて取締役会に出席した頃はまだ形式的な取締役会だったなという印象です。私がいろいろな問題提起や提案を申し上げるものですから、取締役会での十分な議論の時間を確保べく開始時刻が早まったというエピソードが思い出されます。その後、石田前会長のもとで経営改革(意識改革、計数管理改革、組織改革)が進み、当社グループのカルチャーが変わったなと感じましたね。

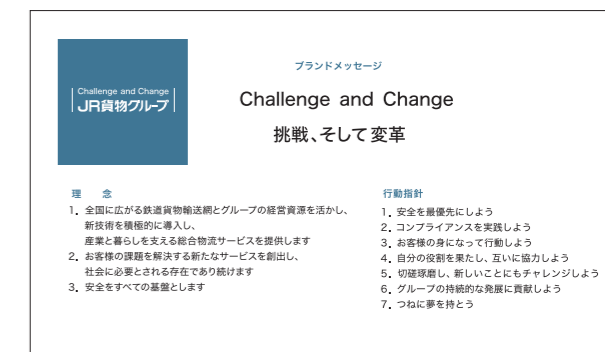
矢ヶ崎 私の就任当時はちょうど当社グループの変革の胎動が感じられつつあるタイミングでした。榎谷取締役が精度の高い管理会計の導入を強力に指導されていて、社員もそれに呼応して必死に努力していったので、私自身も管理会計の“見える化”力を再認識しました。その結果として、社員の意識が変わり、動き方が変わり、ソリューションを広く、深く考えられるようになったと感じました。会社が変わっていくという貴重な瞬間を共有できたと思います。



榎谷 その頃になると、現場社員とのコミュニケーションにおいても、どうやって収益を上げるか、というような意識の変化がはっきりと表れていて、その結果として鉄道事業の黒字化を2016年度・2017年度で達成できたのだと思います。

中島 私は、外から見ていた当社グループと、就任してから見る当社グループは見え方がかなり違いました。就任時は当

社グループが変革し始めたタイミングであり、いわば皆で巨石を押し動かしているときでしたから、私も社外の力で一緒に押せるように意識して経営に参画しました。特に印象深いのは人事制度改革で、国鉄時代からの制度を一気に変えたという意味で、まさに“蛙跳び現象”といえるのではないのでしょうか。真貝社長がChallenge and Changeのブランドメッセージを掲げられ、当社グループの組織力も相まって勇気ある変革の第一歩を成し遂げたと感じます。



2019年4月にJR貨物グループとして新たにブランドメッセージ等を制定

榎谷 変革の促進という意味では、中途採用の社員も増えたことで、外部のカルチャーを取り込むことができていることも大きいと思います。この流れは大切にしていきたいと考えています。

中島 一方で、SDGsをはじめとする社会貢献について、当社グループは貨物鉄道輸送を中心として大きく貢献していますが、その打ち出し方が遠慮がちだと感じます。奇しくもこのコロナ禍で社会インフラとしての当社グループの存在意義が社会に、そして社員にも浸透したのではないかと思います。これから50年、100年先まで、当社グループが社会の役に立ちながら成長していくためのあり方を議論できる環境が、今まさに整ったと考えています。

高橋 取締役会のあり方をはじめ当社グループが抱えるさまざまな課題に一石どころか“多石”を投じていただいたり、見える化の推進や社外の視点・カルチャーを取り込めるようにご尽力いただいた結果として、少しずつ社員に変化が生まれ、当社グループの変革が実感できるようになってきたのではないかと感じています。この流れを大切にしながら、当社グループが社会にどのような貢献ができるのかを今後も追求し、成長していけるように全社で取組んでいくことが必要だと思います。

社外取締役としての経営に対するスタンスや考え方について

高橋 当社グループの経営に参画される中で、意識されているスタンスや考え方について伺いできればと思います。

矢ヶ崎 当社グループとしての自立や民営化がどうあるべきか、ということを特に意識しています。当社グループ独特の構造的な制約がある中で、それを乗り越えて“世の中のためになること”を大切にしたいと考えています。

中島 私も企業は誰のものなのか、ということをよく考えています。以前の、株主のものという考え方から、現在は社会のものという捉え方に変化してきていると感じています。当社グループでいえば、B to Bの先のCつまりエンドユーザーからも当社グループの提供する価値や存在意義を認知していただけるような発信力を鍛えていくことを意識しています。

矢ヶ崎 そういった意味では、私も次の3点を意識しています。1つ目は、目に見えているステークホルダーだけでなく、その先にはもっとたくさんのステークホルダーがいらっしゃるということ、2つ目は、決められたことを実直に遂行することだけではなく、もっと外を見てDXや新商品の開発など“攻め”の組織風土を醸成し、社会に当社グループの存在意義を実感していただけるようにすること、3つ目は、当社グループの歴史的経緯も含めたさまざまなリスクに対して、国の動向なども含め情報収集を正確かつタイムリーに行って対応していくことです。

榎谷 まさに、鉄道輸送の最大の使命である安全を守るための慎重さと、変革を進めていくためのスピード感の両立が大切だといえますね。当社グループはポテンシャルが高いと感じていますが、さらにスピードを上げて時代に追いつき、そして追い越さなければ成長はないわけですから、顧客ニーズのはるか先をゆく商品を生み出すというようなチャレンジをしなければなりません。コロナ禍で社会が変化した今こそ、さらなる変革を進めるべきです。

中島 当社グループの鉄道事業が大きく利益を伸ばしているものではないとすれば、“鉄道一本足打法”から脱却する、つまり思い切ったアイデアによって鉄道事業や関連事業以外で新たなビジネスを構築していくような変革が必要であると考えます。

高橋 ステークホルダーをもっと広く意識すること、あるいはエンドユーザーへの発信力強化、さらには思い切ったアイデアで新たな事業を構築していくこと、またそのためにスピード感を持って変革していくことなど、今後の成長に取組むための重要な視点をお示しいただきました。皆さまそれぞれの視点で当社グループを見つめていただいていることがよくわかりました。

JR貨物グループへの期待と課題について

高橋 当社グループが成長していくにあたって、その期待や課題についてはどのように認識されているでしょうか。

中島 日本に無くてはならない会社だと幅広く認知していただけるようになることを期待しています。そのためには皆が驚くような、より価値の高い商品を作ることが必要ですし、リスクを怖がりすぎずに勇気を持って外に踏み出すということが必要だと考えています。

高橋 外に踏み出すにあたって、例えばどのような方向性が考えられるでしょうか。

中島 今までとは全く違った発想を取り入れるという意味では、例えば、顧客やエンドユーザーなどからのアイデアをもっと吸収できるような、組織を超えた横断的なプロジェクトなどが考えられます。

榎谷 そのためには、もっと経営の自由度を高めていけるようにすることがポイントになるといえます。また併せて、社員がより自信を持って活躍できるような、あるいは社員がもっと幸福を実感できるような会社にしていくべきだと思います。

矢ヶ崎 経営上の制約があるとすれば、それをどう変えていくか、ということをよく考えながら進むべきだと感じています。他者と協力しながら、これまでの固定観念を取り払って、大胆なシミュレーションをしていくということが、当社グループが成長していく上で非常に重要になってくると考えています。

榎谷 そのためには成功だけにこだわらず、敢えていうなら、むしろ良質な失敗を経験してよいのだと思います。致命傷になるような失敗は当然避けなければなりません、良質

な失敗からは多くのことを学び取ることができます。大きな成功を収めるためにはチャレンジする精神をしっかりと持つことが大切です。

矢ヶ崎 つまり“やんちゃ”をするということがあっていい、といいましょうか。そこから世の中に名を馳せる取組みができてくると思うのです。いつも澄ましているのではなく、思い切ったチャレンジをし、たとえそれが失敗したとしても、そこから学んでまた世の中のためにチャレンジするような会社であってほしいと考えています。人々から応援してもらえる“愛らしい会社”といいますが、そういった温かみのある企業風土を育てていきたいですね。

高橋 お三方とも、失敗を恐れずにもっと外を見る、あるいは他者と協力していくといったことが必要とお考えで、当社グループおよび貨物鉄道輸送の存在意義を世にアピールし、その認知度を向上させ、さらに社会からの支持を得ていく取組みが今後ますます重要になってくるということですね。ところで、このたび当社グループは『JR貨物グループ 長期ビジョン2030』を策定しましたが、これについてはいかがでしょうか。

榎谷 当社グループはポテンシャルが高いと考えていますので、個人的にはさらにチャレンジングな目標を掲げてほしいと思います。重要なことは、その目標を必ず達成できるかどうかよりも、その目標をクリアするための知恵を出すことが大切なのです。一般的によく“乾いた雑巾を絞る”という表現が使われますが、知恵を絞るというのはこれとは違って、知恵は最初はなかなか出てこないのですが、絞り続けると少しずつ出てくるようになるのです。社員一人ひとりがそういった訓練を続けていってほしいと思います。

中島 社員、特に若手の社員が納得できる目標を追求していくことが大切だと考えます。目標を定めると、その目標を大きく上回ることは一般的には難しいですね。であるからこそ、積み上げではなく大胆で野心的な目標を掲げて、それを達成するためにバックキャストで物事を考える必要があります。自前主義にこだわる必要はなく、他者とともに達成してもいいわけですから、そういった発想の転換が必要なのです。

矢ヶ崎 これから先、気候変動やその他のさまざまなリスクとどう向き合いながら当社グループが成長し、ステークホルダーの支持をさらに得るためにどうすればいいかを常にシ

ミュレーションしていくべきだと考えます。それと同時に、当社グループらしさ、つまり“鉄の意志”と人間味ある社風、高い技術力の3つを大切に成長していくことを願っています。

新型コロナウイルス感染症を踏まえた経営の留意点について

高橋 最後に、新型コロナウイルス感染症を踏まえた経営を行う上での留意点についてはどのようにお考えでしょうか。

榎谷 まずは社員の皆さんが安心して健康に働けるようにすることが大前提です。また、コロナ禍で社会が変わったというよりは、変革を迫られるタイミングが早まったといえるのではないのでしょうか。コロナ禍の前からいわれていた社会のさまざまな問題点についてどう対応するか、つまり変革を促進するチャンスだと捉えています。

高橋 いつかは訪れる変革の波が、今訪れているということでしょうか。これを好機と捉えていくべきですね。

矢ヶ崎 まさにDXなどを進める好機だと思います。また一方で、一定のタイミングで当社グループとしてこれまでの振り返りをする必要があると思います。そもそもどのような状態がコロナ禍の終息といえるのかわからないですが、当社グループがこのコロナ禍でどう影響を受け、またどう変革したのか、という反省や評価を厳しい目で見ることがあると考えています。コロナ禍が終息したとして、また別のリスクが襲ってくるかもしれません。気候変動も含めて、先ほど申し上げたようにしっかりとリスクを見据えて対応できるようにしたいですね。

中島 コロナ禍によって、これまで社会が無理をしていた部分が顕在化してきていますから、我々がコロナ禍で失ったものの、そして残ったもの、得たものをはっきり洗い出した上で、DXを含めたこれからの当社グループのあり方、成長に向けた取組みの方向性をプランニングし、実行するための機会としていくべきだと考えています。

高橋 たいへん貴重で示唆に富んだお話を伺うことができました。叱咤激励、そしてエールをいただき、私自身も勇気づけられました。当社グループの持つポテンシャルを十分に発揮し、中長期的な展望をしっかりと描けるような事業運営を社員一人ひとりが実践できるように全社で取り組んでいきたいです。本日はありがとうございました。

コンプライアンス・リスク管理の取組み

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

MESSAGE

リスク統括本部長メッセージ

リスク統括本部長
代表取締役社長兼社長執行役員

真貝 康一

JR貨物グループは、法令遵守が企業の社会的責任の基本であること、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。社会の一員として適法で透明性の高い企業活動を行い、ステークホルダーの皆さまからの評価・支持を得ていくため、コンプライアンスを実践するとともに、鉄道輸送の安全の確保にとどまらない多様なリスクを継続的に把握し、管理し、企業価値を高めていく必要があります。JR貨物では、2017年にリスク管理体制を統括する部署としてリスク統括本部を設置し、グループ会社を含む事業リスク全般に関してリスク管理委員会で審議しています。コンプライアンスもリスク管理も、JR貨物グループが自律的かつ健全に事業を継続・発展させていく上で欠かせない取組みです。各箇所においてレベルアップが継続的に図られるよう取組んでいます。



コンプライアンス

基本的な考え方

JR貨物グループでは、行動指針にコンプライアンスの実践を掲げるとともに、グループ共通の行動規範として「JR貨物グループ コンプライアンス指針」を定めて取組んでいます。特に、過去のコンプライアンス違反事象を教訓としてJR会社法をはじめとする各種法令の遵守、ステークホルダーとの交際の厳格化などの諸施策に取組んでいます。

コンプライアンス体制

JR貨物ではコンプライアンス統括責任者に社長が就き、コンプライアンス推進の専任組織としてコンプライアンス・法務部を設置しています。併せてトップ以下関係役員等を委員とするコンプライアンス委員会を設置して、グループ会社を含む体制整備、施策推進、法令違反事象への対応等を審議しています。また、本社各部署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あたっています。さらにグループ会社でもコンプライアンス推進体制を構築し、JR貨物と連携することによりグループが一体となってコンプライアンス推進の取組みを行っています。

コンプライアンス教育

JR貨物では役員・社員のコンプライアンス意識の向上を図るために経営層をはじめ各階層別の教育、昇格および昇級時における教育、現業機関やグループ会社へ出向いての教育に積極的に取組んでいます。2019年度は、上記のほか、運転士を対象とした指導員による教育を開始し、受講者数が大幅に増加しました。教育にあたっては、JR貨物グループ共通のコンプライアンスハンドブックを教本とし、意識の共有を図っています。また、コンプライアンスに関する情報発信やコンプライアンス推進月間等の取組みをJR貨物グループ全体で実施しています。

コンプライアンス教育の受講人数 (人)

階層	2018年度	2019年度
経営層	44	61
本社管理職等	—	106
支社管理職・現場長等	—	241
一般職等	1,167	3,238*
グループ会社	84	171

*運転士対象を含む

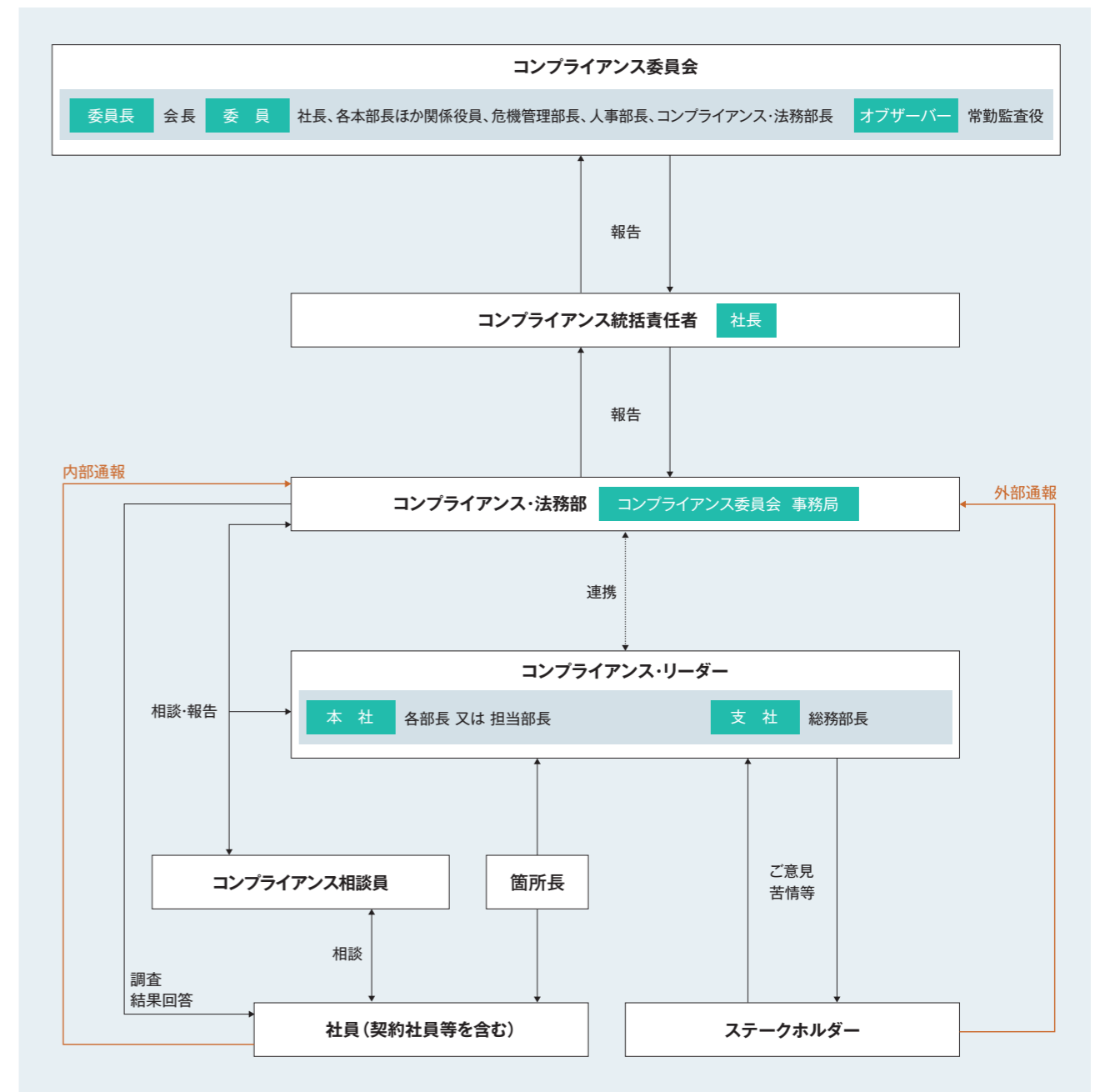
通報窓口

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、これに対応するため、顧問弁護士事務所を含む内部通報窓口を設置しているほか、社外のお取引先からの通報を受け付ける外部通報窓口を設置しています。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。

コンプライアンス違反事象発生時の対応

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

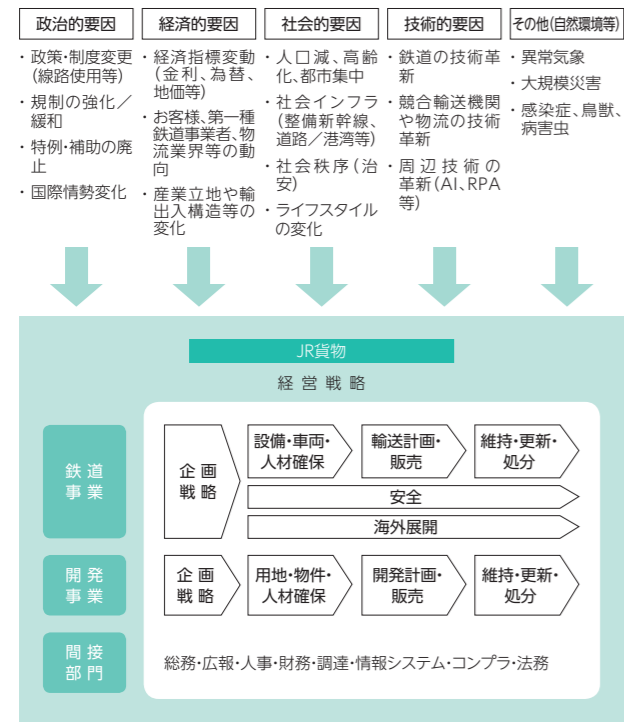
コンプライアンス違反事象発生時の対応の流れ (JR貨物)



リスク管理の取組み

リスク管理は、外部環境の変化とそれらに対応した(あるいはしなかった／できなかった)社内での行動、すなわち外部からの脅威に対し内部の弱み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、多面的にリスクを把握できるよう努めています。個別のリスクは、経営への影響と発生可能性の2つの尺度で評価し、経営目標に対する重要性和対

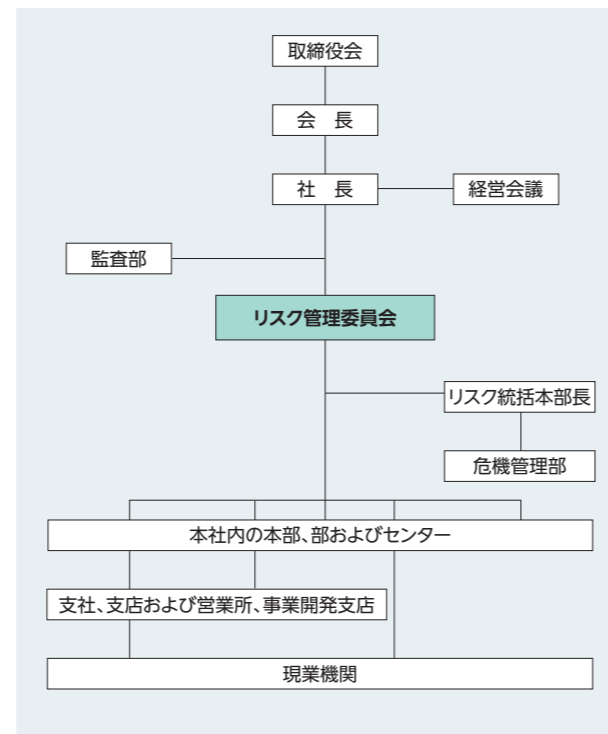
リスクを発見するための枠組み



PDCAサイクルは現在3周目に入り、継続かつ定着させることで、リスク顕在化の予兆を把握するための指標の検討など、レベルの向上を図っています。また、JR貨物グループ全体でのリスク管理体制の構築を目指し、グループ各社でもリスクの洗い出しと評価などの取組みに着手しています。リスク顕在化の際に、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。訓練内容は、参加者にシナリオを提示しないワークショップ式による防災訓練のほか、AEDを用いた救護訓練、標的型メール訓練など、新たな取組みも展開しています。

応方針を決定し、対策を具体化し実行します。その上で定期的に振り返り再評価を行い、次の行動につなげるPDCAサイクルを回します。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、リスクを全体把握して、経営の意思と各部署での対応を結び付けています。

リスク管理体制



ワークショップ式による防災訓練

MESSAGE

監査役メッセージ ～日頃の監査業務で重視していること～

監査役は株主の負託を受けた独立の機関として、取締役の職務の執行を監査することにより、企業の健全で持続的な成長を確保し、社会的信頼に応える良質な企業統治体制を確立する責務を負っています。取締役の職務の執行を監査する際に重視していることを紙幅の関係で次の3点に絞って説明します。1つ目は、業務執行上の問題点に気付けば指摘するとともに、問題解決のための意見があれば、積極的に述べることです。代表取締役をはじめとする業務執行者と監査役とは、立場は違っても、乗っている船は同じ(on the same boat)で、会社の健全な発展を目指すという究極の目的は共通です。かといって、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”“現実”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こりやすく、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、日々の監査に取組んでいきます。



常勤監査役
仙波 春雄



常勤監査役
小西 昭



監査役
荒木 幹夫

監査部の取組み

監査部では、JR貨物グループの監査に関する取組みとして、主に連結子会社を対象としたグループ会社監査を実施するとともに、「JR貨物グループ監査役連絡会」を開催しています。

グループ会社監査は、内部統制が有効に機能しているかを確認するため、立案・稟議の閲覧、意思決定過程・会計帳簿類・証憑類の妥当性・適法性等を監査するとともに、前回監査時の提案・指摘事項について改善がなされているかのフォローアップを行っています。監査結果は、代表取締役、常勤監査役、セグメント別担当部署、および当該会社の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」は、これまで毎年継続して開催してきた「JR貨物グループ非常勤監査役勉強会」を発展させ、グループ各社の監査役間の幅広い意見交換・情報共有や、各監査役の監査活動の充実・監査スキルの向上を目的として開催するものです。

こうした取組みを継続的に行うことにより、グループ全体のコーポレート・ガバナンスおよび内部統制の強化・充実に努めてまいります。



JR貨物グループ非常勤監査役連絡会の様子(2019年度)



グループ会社監査の様子(2020年度)

安全の確立に向けた取り組み

「安全は、鉄道事業の最大の基盤である」との理念のもとに、各種施策を通じて安全を支える基盤の一層の強化に努めるほか、新技術の導入などにより、さらなる安全のレベルアップを図っていきます。

MESSAGE

安全統括本部長メッセージ

安全統括本部長
取締役兼常務執行役員

遠藤 雅彦

2019年に新しい3つのグループ理念を掲げ、このなかで安全に関わる項目を3番目に配置しました。本来、安全はすべてに優先されるものであり、最上位に配置されるべきであるという考え方もありますが、「安全をすべての基盤とします」の文言が示す通り、グループ理念が指し示す「グループの発展や事業へのチャレンジ」を支える最大の基盤と位置づけ、ブランドメッセージの実現に必要不可欠なものとし、あえて最後に記しました。これは、どんなに「挑戦や変革」を実践しようとしても、「安全」が保たなければ、会社が目指す目標やビジョンの達成はおぼつかないということを表しています。

また、2019年6月には、安全推進本部を「安全統括本部」に改称し、安全を確保するための仕組み作りや教育を行う「安全推進部」と、現業機関を監査することで安全に関する課題の抽出や改善のサポートを行う「安全マネジメント部」の2部体制にすることにより、各々の使命と目指すべき目標を明確にしました。

安全対策に終わりはなく、私たちは現場、支社、本社を問わず、創意工夫のもとでさまざまな対策に取り組んでいます。安全の「基礎・基本」となるべき部分は、繰り返し訓練をすることによって身につくものであると確信しています。今後も安全の確保に向けて、グループ全員が一丸となって取り組んでまいります。



安全基本方針

JR貨物グループの安全の理念と目標、行動指針

「安全」は、JR貨物グループがお客様の荷物を無事にお届けすることを使命とする鉄道事業を継続・発展させ、社会に貢献していく上で、最大の基盤であるという認識に基づき、「安全は、鉄道事業の最大の基盤である」という理念を掲げて取り組んでいます。

安全目標は、列車の衝突、脱線、火災のような、死傷者を生じる可能性の高い重大な事故はもちろん、これらにつながるものを6つの特定事故として社内にて定め、絶滅させることを掲げています。労働災害の防止では、触車、感電、墜落、交通事故など、死亡や重大な後遺症を招くような労働災害の絶滅を掲げ、特に触車事故の防止には継続的に取り組んでいます。

また、JR貨物グループ社員の統一した安全行動指針として、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ています。実際に安全のために行動するのは、社員一人ひとりであり、誰もが安全の主役です。また、毎日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す。

安全の理念

安全は、鉄道事業の最大の基盤である

安全目標

- 列車の衝突、脱線、火災などの重大な事故と、それにつながる6つの特定事故の絶滅
(居眠り運転、信号違反、手ブレーキ扱い不良、コンテナ開扉、車両部品落下、危険品漏洩)
- 死亡や重大な後遺症につながる労働災害の絶滅
(触車、感電、墜落、交通事故など)

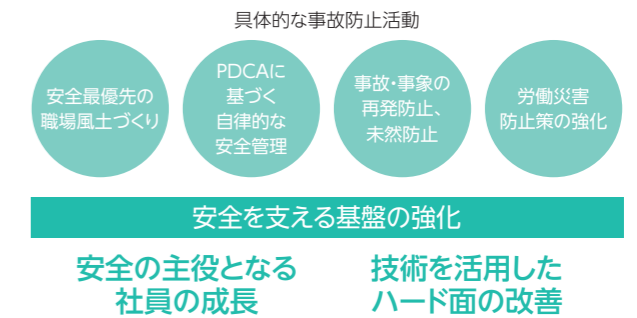
安全行動指針

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。

重点実施項目

安全の取り組みの柱としては、具体的な事故防止活動(4つの柱)と、安全を支える基盤の強化(2つの柱)で構成しています。これらを柱として、具体的な実施計画を立て、人命に関わる事故を阻むことを最優先とし、PDCAサイクルでスパイラル・アップを図るよう実行しています

重点実施項目



事故等の発生状況

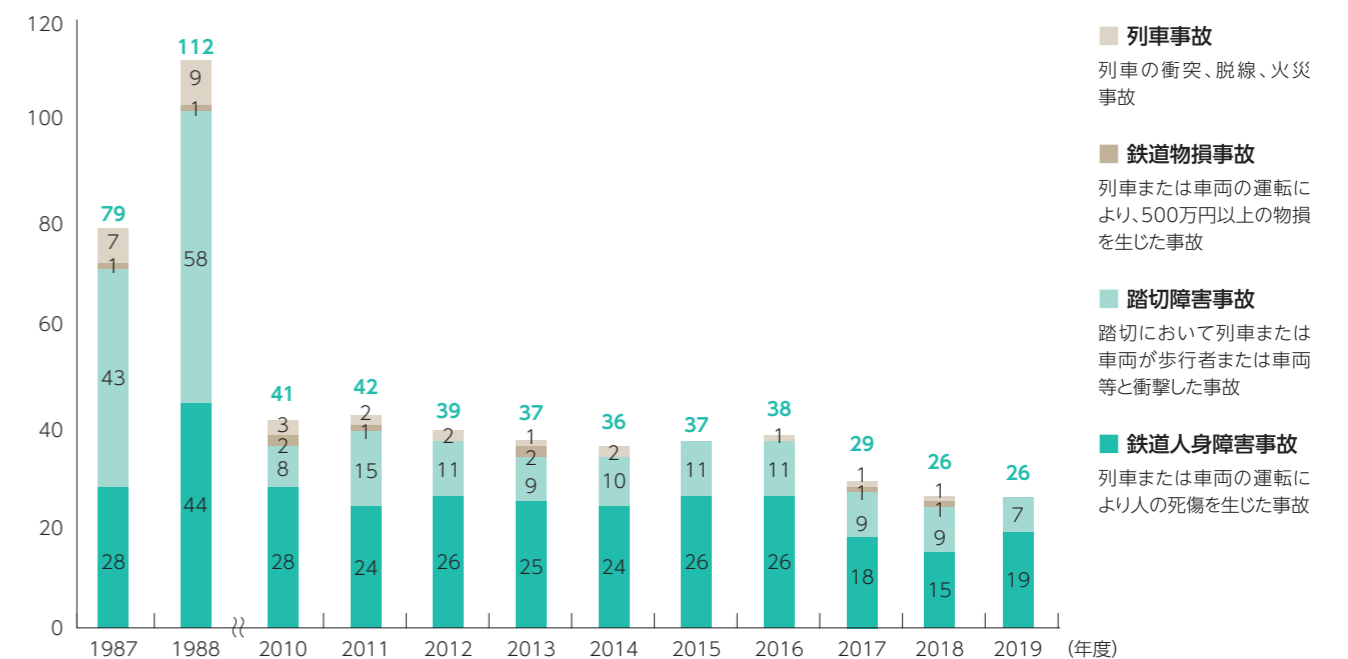
鉄道運転事故等の発生状況について

2019年度の鉄道運転事故の件数は26件で、前年度と同数でした。列車事故(列車の衝突、脱線、火災)の発生はありませんでしたが、このうち社内原因による鉄道人身障害事故が1件発生しました。また、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)の発生はありませんでした。

事故・事象(JR貨物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、有効な対策を策定するとともに、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。

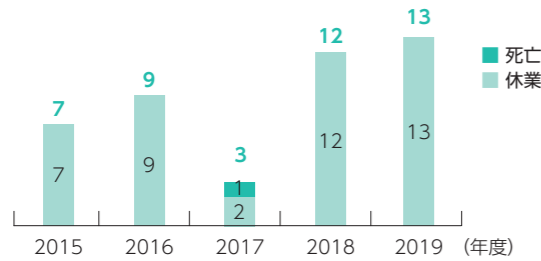
鉄道運転事故の発生件数



労働災害の発生状況について

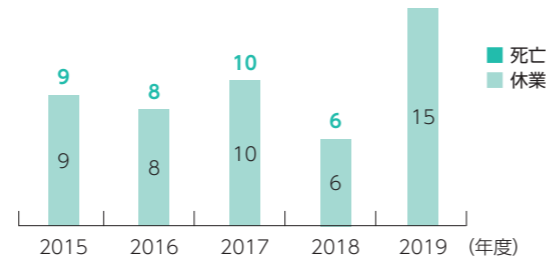
2019年度も、社員、協力会社社員ともに死亡災害は発生しませんでした。社員の休業災害は、13件とほぼ前年度並みでしたが、このうち4大労働災害(触車、感電、墜落、交通事故)である触車が1件発生しました。また、協力会社社員の休業災害は15件と、前年度から大幅な増加となりました。

社員の死亡・休業災害発生状況



労働災害防止のために、現場としての重点目標と取組み事項を決めて実施するほか、自職場で起きる可能性のある重大な労働災害を想定した対策の検討、さらには5Sの推進や作業前のKYTの実施などに取組んでいます。

協力会社社員の死亡・休業災害発生状況



安全監査と各種研修の実施

安全監査について

本社内の各部門、支社、現業機関およびJR貨物グループ会社等に対し、安全監査を計画的に実施しています。安全監査では、教育訓練、適性検査の管理など、安全に関する日頃の取組みが法令や社内規程に適合しているか、その仕組みがPDCAサイクルに基づいて有効的に機能しているか、など

をヒアリングや書類等により社内の安全監査員がチェックします。安全監査の結果は、安全推進委員会等を通じて他部門や現業機関等に全社展開しており、課題の抽出や改善に活かせるよう取組んでいます。



グループ会社における安全監査



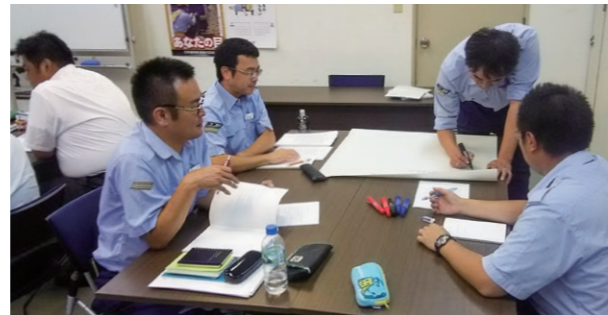
現業機関における安全監査

研修について

安全最優先の職場風土の確立と現場の安全マネジメント強化には、現場長をはじめ管理者の役割が重要であるため、現場長などの現場管理者を対象に安全に特化した研修を開催し、管理者自らの安全意識を向上させ、安全管理に必要な知識を習得させています。研修はJR貨物グループ会社の管理者も受講しており、グループ全体の安全教育の充実を図っています。

このほか、助役や教育を行う立場の者に対して、安全に関する意識を向上させ、職場の安全をリードする人材を養成することを目的に「安全ブレイン研修」を実施し、現場における

事故・事象や労働災害防止に関して、自ら主体的に取組む意識の向上を図っています。



安全ブレイン研修でのグループワーク

情報セキュリティ向上に向けた取組み

情報セキュリティ向上に向けた取組みを強化することで、より一層お客様に安心してご利用いただける体制づくりを推進していきます。

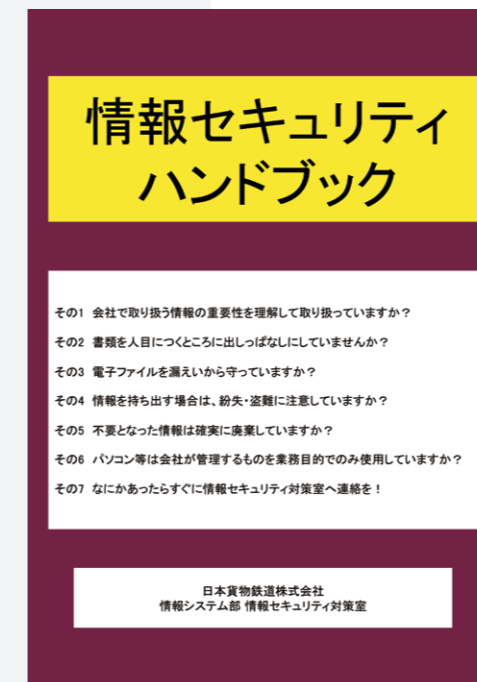
情報セキュリティ向上に向けた取組み

近年、企業を直接攻撃するだけでなく、グループ会社などを踏み台として狙うサイバー犯罪が増えており、グループ全体でセキュリティ対策に取組むことが求められています。

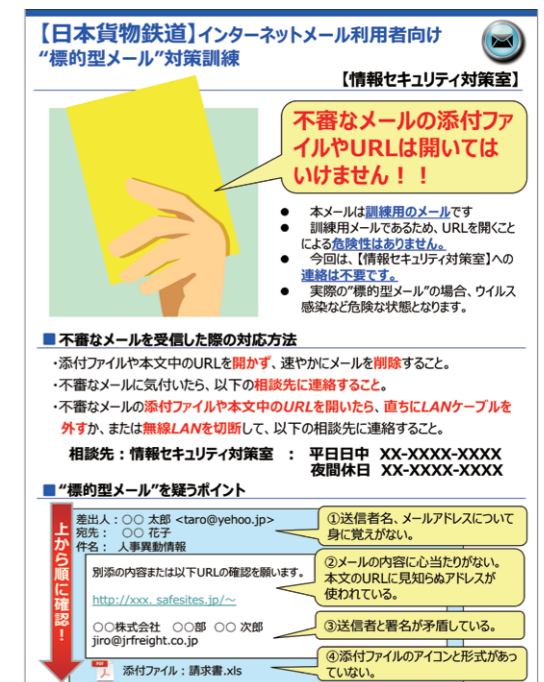
JR貨物では、2017年度よりセキュリティ管理の強化に取組んでおり、体制や管理ルールを再整備した上で、本社・支社に展開してきました。2019年度は、BCP対応訓練、第2回標的型攻撃メール訓練を実施し、監査部と共同で2回目となる第三者による情報セキュリティ監査を受検しました。このほか、e-ラーニングによる教育に加え、外部講師を招いての本社幹部への情報セキュリティ研修も行いました。グループとしては、各社のセキュリティ対策実施状況について調査を行いました。その結果を受け、組織的な取組みや技術的な取組みについて、さらなる対策を実施するために検討を行っ

たほか、JR貨物グループ社長会議での情報セキュリティ研修や、各社ホームページの脆弱性診断も行いました。

2020年度は、JR貨物では、各箇所の自己点検・情報資産の棚卸の実施、各種教育(標的型メール訓練、e-ラーニング)を定常業務としてサイクルを回しています。グループとしては、グループ全体で一定の情報セキュリティ水準を達成するため、JR貨物の情報セキュリティ基本方針を基にグループ共通の基本方針である『JR貨物グループ情報セキュリティ基本方針』を制定し、グループ会社向けの管理規程類のひな型を策定して各社へ展開するとともに、情報セキュリティ事故発生時の連絡窓口の整備等を実施しています。また、情報セキュリティ意識向上のため、各社での教育支援を行っています。



全社員に配布している『情報セキュリティハンドブック』



標的型攻撃メール訓練を実施

環境に貢献するモーダルシフト

「モーダルシフトの担い手」として、よりご利用いただきやすい輸送サービスの構築を目指して、グループ一体となった取組みを進めています。

MESSAGE

鉄道ロジスティクス本部長メッセージ

鉄道ロジスティクス本部長
取締役兼常務執行役員

吉澤 淳

2020年の新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大は、従来の世の中のあり方を根本から問い直すきっかけになりました。すでに普及の進んでいたeコマースの需要は、今回の自粛生活で一層拡大しています。さらに、これまで海外進出一辺倒だった各産業の国内回帰の動きにつながるのでは、とか、テレワークの普及により大都市に本社を構えるのが一般的だった企業のあり方が変わり、都市集中から地方分散の時代へと変わっていくのでは、ともいわれています。すなわち、これからの人口減少社会においても、国内物流の重要性は今まで以上になると考えられるのです。

他方、現在の国内物流は、人口減少によるトラックドライバー不足という大きな構造的課題を抱えています。特に幹線輸送を担う長距離トラックドライバーについて、より深刻な状況にあります。これに対し、貨物鉄道輸送は、一度に最大10トントラック65台分の大量の貨物を輸送できるとともに、CO₂排出量も営業用トラックの11分の1と環境負荷の最も少ない輸送機関です。物流を途切れさせないためにも、地球環境負荷の低減という観点からもJR貨物に期待される役割は日に日に高まっていると感じます。

世の中の変化に柔軟に対応しながら、モーダルシフトの担い手として、今後とも当社がその役割を果たしていけるよう、取組みを続けてまいります。



松山貨物駅が開業

2020年3月ダイヤ改正に合わせて松山貨物駅が開業しました。これは、JR四国 松山駅に隣接するJR貨物 松山駅を「JR松山駅付近連続立体交差事業」に伴い、従来の場所から宇和島方へ約6kmの予讃線北伊予駅～伊予横田駅間に移転し、駅名を「松山貨物駅」に改称したものです。

これまではコンテナ車を3両ずつ3分割してコンテナホームに入線していましたが、最大13両の貨車が分割せずに入線可能なコンテナホームになったことで、入換作業を簡素化し、荷物の持込締切時刻を1時間延長いたしました。そのほか、天井が高い新しい貨物上屋を設置したことにより、駅構内でのウィングボディタイプのトラックによる持込・取卸作業が可能



松山貨物駅全景

となり、「積替ステーション」としてもご利用いただけるようになっています。また、松山貨物駅は松山自動車道伊予インターチェンジから約10分の立地であり、駅へのアクセスが向上したことで愛媛県南部からのご利用がより便利になりました。

31ft鉄道コンテナによる共同幹線ラウンド輸送事例が 経済産業省商務・サービス審議官表彰を受賞

物流環境が厳しさを増す中、幹線の共同輸送やラウンドマッチングの取組みが広がってきています。従来、キューピー様が関東から九州に向けて利用している31ft温度管理コンテナは、九州から関東向けは空で返送となっていたが、その部分を伊藤ハム米久ホールディングス様が利用することで、実車率(往復分)が約97.2%となる非常に効率が高いラウンド輸送が開始されました。これにあたり、伊藤ハム米久ホールディングス様では、コンテナに合わせた曜日・時間、

そして荷量の調整を行っていただきました。また、往復ともに荷物を積んで運行できることとなり、CO₂の排出を80.0トン/年削減、排出量削減率81.0%を達成しています。

この取組みにより、キューピー様、伊藤ハム米久ホールディングス様、キューソー流通システム様、全国通運様、JR貨物の5社で、2019年に令和元年度グリーン物流パートナーシップ会議優良事業者表彰「経済産業省商務・サービス審議官表彰」を受賞しました。

食品大手2社キューピー様、伊藤ハム米久ホールディングス様が協働し、 関東～九州間の物流大動脈ルートで31ft温度管理コンテナのラウンドマッチングを実現

取組み前

- キューピー様(冷蔵・冷凍): 東京・西府 → 佐賀・基山 一部を鉄道シフト
- 伊藤ハム米久ホールディングス様(冷凍): 佐賀・鳥栖 → 埼玉 冷凍トラック輸送

課題

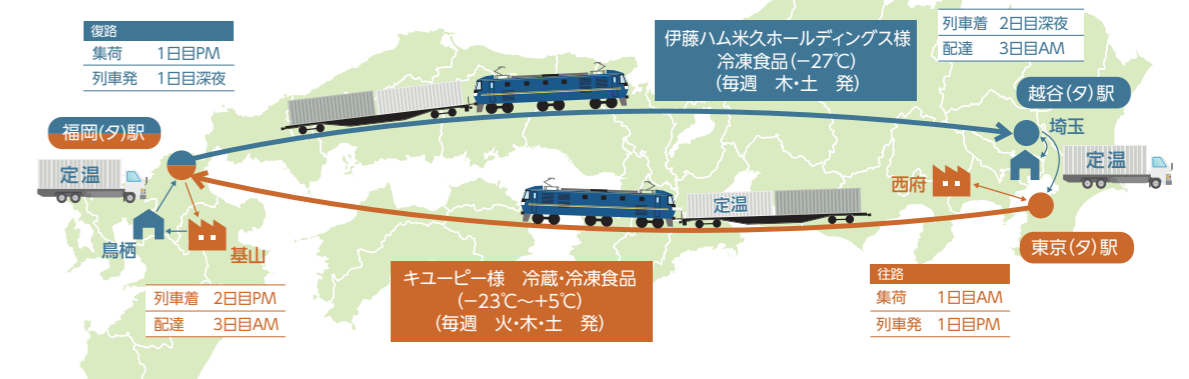
- 返送空コン回送の解消
- 帰り荷確保・ドライバー不足

九州→関東間 温度管理貨物リサーチ

コンテナ運用・集配スケジュール調整、
キューピー様のノウハウの横展開

取組み後

キューピー様(キューソー流通システム様 リース運用)の輸送スケジュールに合わせ、伊藤ハム米久ホールディングス様が、
出荷曜日と集荷・配達時間を調整し、ラウンドコースに
トラックドライバーの拘束時間削減と環境負荷低減を実現 [CO₂削減量80.0トン/年(削減率81%)]



フォークリフトオペレーター技能向上の取組み

全国の駅におけるコンテナ積卸業務(フォークリフト荷役作業)の事故防止を目的として「フォークリフト指導担当者研修」を開催しています。これはフォークリフト荷役作業に精通した外部講師を招聘し、技術水準を向上させるものであり、研修修了者には「銀バッジ」が与えられ、各駅の指導的立場となります。さらに銀バッジ取得者の中から特に指導者として優れているオペレーターに「金バッジ」を与え、「金バッジ教育指導員」としてJR貨物主催の全国荷役作業競技会の審査委員を担当します。

今後も、作業の安全と事故防止に向けた教育体制の充

実を図るため、JR貨物と委託会社が主催する荷役競技会やフォークリフト技能講習等により技能向上に取り組んでいきます。



「フォークリフト指導担当者研修」風景

コンテナ輸送品質向上キャンペーン

(公社)全国通運連盟、(公社)鉄道貨物協会との共催により、輸送品質向上を目的としたキャンペーンを関係者一体となり2011年度から全国で展開しています。2019年度は新たに「私有コンテナの安全管理に関する講習会」を開催しました。「コンテナ荷役作業の改善」では、安全でより丁寧な荷役作業の実践に向け、DVD教材を制作したほか、各支社選抜者による全国荷役作業競技会を開催しました。また、各駅

で常温アスファルト混合物を活用した簡易補修および小規模舗装修繕工事により、振動軽減を図りました。さらに、「養生改善の促進」では、養生資材導入を支援しました。そのほかにもポスターやのぼりの掲出、グッズ配布等を行っており、さまざまな取組みの成果により、「事故率」(貨物事故件数÷発送個数)は改善傾向にあります。



TRACEシステムの更新

TRACEシステムは、貨物駅構内のコンテナ情報を一元管理するシステムです。位置管理、貨車や集配トラックへのコンテナ積載・取卸実績の管理、フォークリフトオペレーターへの荷役作業指示といった機能を有しており、フォークリフトに取り付けられている車載機器と、コンテナ・貨車・トラックに取り付けられているRFIDタグ等から構成されています。

2004年より開発・導入をしておりますが、現在、システム全体の更新を進めており、2022年度の更新完了を目標に車載機器やRFIDタグを全面的に交換するとともに、安全面の向上等に役立つ新機能も追加予定です。また併せて、ビッグデータ収集・分析・活用のための機能構築も行い、サービス向上に寄与していきます。



TRACE車載器表示部

静脈物流の推進と災害廃棄物輸送

大量生産・大量消費・大量廃棄型の経済システムから脱却し、3R(発生抑制(Reduce)、再利用(Reuse)、再生利用(Recycle))の実施と循環型社会の形成を推進するために「循環型社会形成推進基本法」が制定されています。

その中でJR貨物は、自治体から排出される焼却灰や下水道汚泥については原料として資源化するためセメント会社へ、また熔融飛灰等については含有する重金属(亜鉛、銅等)を回収する技術を有する非鉄金属メーカーへ、安全かつ低

炭素で広域輸送を行うこと等により、循環型社会の構築の一翼を担っています。

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



焼却灰を資源化するために各地のセメント工場に運ぶコンテナ輸送



災害廃棄物コンテナを積載した貨物列車

鉄道長期寸断時の対応力強化

2018年の「平成30年7月豪雨」で山陽線が100日間にわたって不通となったことに続き、2019年の「令和元年東日本台風」でも東北線等が20日間にわたって不通となり、再び貨物鉄道輸送の全国ネットワークの一部が寸断されました。

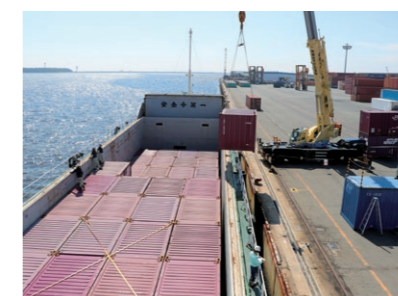
これに対し、JR貨物では2018年より、鉄道ロジスティクス本部内に「災害リスク検討会」を立ち上げ、諸課題の整理とその対応策を検討してきました。これらの対策の一部は、2019年の「令和元年東日本台風」襲来時に実際に活用することができ、円滑な代替輸送体制構築に寄与しました。具体的には、主要幹線の寸断を想定したトラック代行および船舶代行並びに迂回列車の運転をシミュレーションすると

もに、この中で機関車や運転士などの運用変更等を事前に策定しておいたこと、さらにはトラック代行に従事するドライバーの宿泊施設の確保に向け外部の企業と連携体制を予め築いていたこと等により、迅速な対応が実現できました。

しかし、大規模災害の多頻度化・激甚化の流れは残念ながらますます強まる傾向にあります。JR貨物では、輸送機材のリダンダンシー確保の一環として、運用線区を拡大するために一部の機関車の改造を計画しているほか、代行トラック用の駐車場を予め選定しておくなど、引き続き外部との連携の拡大を図りながら、今後も災害リスクへの備えを一段と強化していきます。



トラック代行



船舶代行



迂回輸送

総合物流企業グループへの進化

総合物流企業グループとして全国をつなぐ鉄道ネットワークと物流結節点機能を持つ貨物駅からなる物流プラットフォームを構築し、物流情報ネットワークの整備や他の輸送モードとの連携も進め、最適なソリューションをワンストップで提供していきます。

グループ総合力強化の取組み

～お客様へのトータル物流サービスの提案、駅ナカ・駅チカ倉庫、積替ステーションによる鉄道輸送へのアクセス拡大～

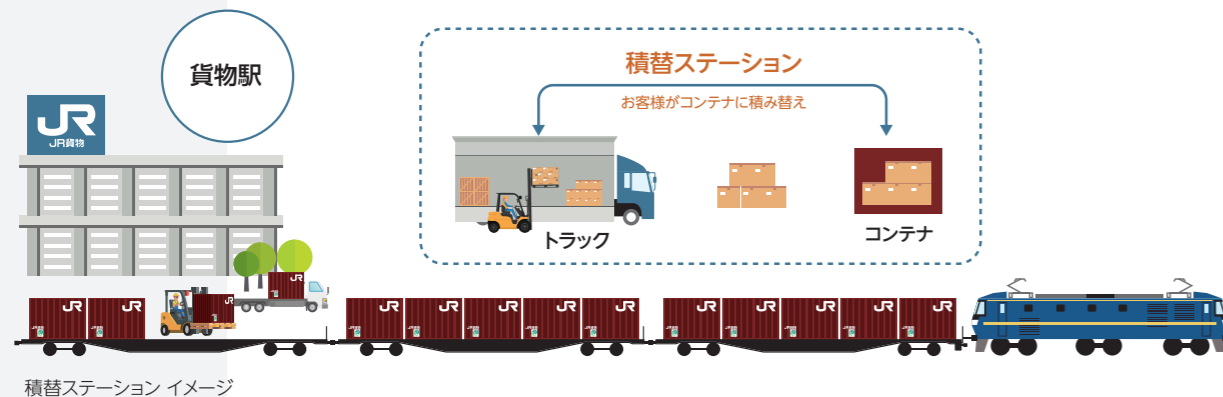
貨物鉄道輸送が有する中長距離帯におけるメリットを伸ばし、JR貨物グループが将来にわたり成長を続けていくためには、駅と駅間の鉄道輸送に加え、その上流と下流領域での物流機能(保管、荷役、輸送等)を含めた物流サービスを提供していくことが必要です。JR貨物グループの「総合物流事業」とは、単に鉄道輸送の輸送力の提供にとどまらず、お客様の物流の課題・ニーズに基づいて、グループ各社の有する物流サービスを組み合わせ、最適な物流提案を行う事業と位置づけしており、JR貨物を中心として、これらグループ会社の連携を深め、お客様の物流改善に対してのソリューションを提供することを目指していきます。具体的には、お客様のニーズをお聞きする中で、長距離の鉄道輸送だけではなく、短距離での輸送ニーズがあった場合には、当社グループ会社等のトラック輸送を提案することなどを行っており、JR貨物グループがワンストップでお客様に複数輸送モードを提案する取組みを行っています。また、こうした取組みは、貨物鉄道輸送の自然災害等による列車遅延・運休のリスク等の解消と、お客様の安定的なご利用にもつながっていきます。

加えて、貨物駅構内や周辺の用地を活用して、需要地近郊に倉庫を設置する「駅ナカ倉庫・駅チカ倉庫」を併せて提案し、お客様のサプライチェーン構築と安定した物流確保に貢献します。

また、昨今の物流業界におけるトラックドライバー不足は、鉄道コンテナ輸送においてお客様と貨物駅との間のトラック配送にも影響を及ぼして考えると考えられます。積替ステーションは、JR貨物グループが管理を行う用地・施設内に設置し、JR貨物が安全な作業環境を確保した上で、一般トラックと鉄道コンテナの間で貨物を積み替えるための施設です。この施設の機能により、お客様が一般トラックで貨物駅にお持ち込みいただくことが可能となり、貨物鉄道輸送へのアクセスがさらに向上し、ひいてはお客様の自社車両の有効活用や、長距離トラックドライバーの働き方改革への寄与にもつながります。2020年7月には、新座貨物ターミナル駅に積替ステーションを開設しており、今後も、広く展開していきます。



2020年7月に新座貨物ターミナル駅で開設した積替ステーション



東京レールゲートWESTが開業 EASTにも着工

「東京レールゲートWEST」はJR貨物初のマルチテナント型大型物流施設として2020年2月に竣工し、満床で稼働しています。賃貸面積は43,341㎡、各種マテハン・定温設備・空調機等の設備設置が可能であり、近年高まるEC物流・定温物流・各種流通加工・クロスドック拠点としても対応可能な建物仕様となっています。免震構造、72時間対応非常用発電機等、最新のBCP対応機能を備えており、モダリティの拠点となる先進的物流施設です。

また、東京レールゲートWESTの隣接地にはWESTの約3.3倍の賃貸面積(146,886㎡)を備えた「東京レールゲートEAST」を2021年1月に着工しました。2022年8月に竣工予定で、WEST同様にさまざまなテナントニーズに対応可能な建物仕様やBCP対応機能を備えているだけでなく、冷蔵・冷凍設備用の断熱設置(1F北側)、最大34区画に分割可能な小割レイアウト等、さらに多様なお客様にご利用いただける建物仕様です。また、屋上緑化、太陽光発電対応、雨水の溜水利用、CO₂センサーによる換気制御、LED照明の自動調光・点灯、電気自動車充電スタンド等を導入するなど環境性能を重視しており、竣工時にはCASBEE認証Aランクを取得予定です。

今後も仙台・名古屋・大阪・福岡など全国の貨物駅でレールゲートを展開する計画であり、札幌貨物ターミナル駅では2022年5月に「DPL札幌レールゲート」が竣工予定です。駅ナカ物流施設であるレールゲートネットワークを構築

することにより、お客様の貨物鉄道輸送のメリットをさらに高めます。

駅構内のマルチテナント型物流施設であるレールゲートは貨物鉄道輸送に加えてJR貨物グループの配送・荷役・流通加工等のさまざまな物流機能をフル活用したワンストップ営業の拠点となります。また、貨物鉄道と陸・海・空の他物流モードとの結節点となり幹線物流とラストワンマイルとのシームレスな物流が実現します。これまでにない魅力ある総合物流サービスの提案を行い、「JR貨物グループ中期経営計画2023」に掲げる「総合物流企業への進化」を実現していきます。



東京レールゲートEAST起工式



東京レールゲートWEST(左)と東京レールゲートEAST(右)完成イメージ

※ 東京レールゲートEASTは2022年8月竣工予定

総合物流企業グループへの進化に向けて ～グループ会社の取り組み～

日本運輸倉庫株式会社



ネットワークの拡充で 総合物流サービスがさらに充実

代表取締役社長
大橋 康利

トップメッセージ

日本運輸倉庫株式会社は1949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。倉庫所管面積は約27万㎡、冷凍倉庫は3,081㎡(東京ドーム約6個分)を擁しています。

利用保管トン数の75%が紙製品であり、近年の紙製品の需要減少に加え変動性が高いこともあり、現在は他品目の新規顧客誘致、サブリース業などを中心に営業活動を行っ

ています。

今後は、仙台から関西までのネットワークを活用し、JR貨物グループの全国に拠点を有する各ロジスティクス会社と連携を深め、北海道から九州までネットワークの拡充をしていくほか、海外事業への展開も視野にいて総合物流路線を拡大していきます。さらに、M&Aなどの手法も使いながら事業を拡げ、倉庫事業に加えて商社機能を備えることで業容の拡大に努め、安定収益の確保と持続的成長の実現を目指して全社一丸となって事業活動に取り組んでいきます。

総合物流企業グループの一員としての主な取り組み

独自の付加価値で東京レールゲートWESTの顧客を誘致

「JR貨物グループ 中期経営計画2023」の重点戦略として掲げている「総合物流企業への進化」の第一ステップとして、JR貨物が建設した東京レールゲートWEST(以下、「TRG-W」という)への参入に取組んできました。TRG-Wは最小区画0.5フロア(約1,200坪)であり、JR貨物と一緒にリーシングを行ってもターゲットとなるお客様が重複するため、先行して0.5フロアをJR貨物より賃借し、竣工時期に合わせて2分割工事(約650坪と約550坪)を行い、小ロットという付加価値を付けてリーシングを行いました。

その結果、竣工時と同時に2社(保守点検会社様とイベント音響会社様)にご利用いただくことができました。またさらなるテナント誘致に積極的に取組んだ結果、2フロアを1社の物流事業者様にご利用いただくことができました。TRG-Wの全募集床5フロアの内、半分にあたる2.5フロア(約6,600坪)を当社にて運用することができ、JR貨物グループとして大きく貢献することができました。今後も「総合物流企業への進化」を目指すべく、さまざまな施策にJR貨物グループとして取組んでいきます。



東京レールゲートWEST

最前線 で活躍する社員

取締役 大井支店長 重田 昌志

VOICE

大井支店は、立地を活かし大手国内PCメーカーの東京デリバリーセンターとしての事業を中心に倉庫業を行っています。近年パソコン周辺製品の需要は、社会生活の変化により増加傾向にあります。また新型コロナウイルス感染症の影響で、リモート化の推進により荷動きは旺盛になっており、需要の高まりは続く見込みです。この需要に対応するため社員のスキルアップを図り、荷役機器やシステムを有効に稼働させ、顧客満足度を高めていきたいと考えています。



日本オイルターミナル株式会社



危険物の最適な 物流ソリューションを提供

代表取締役社長
牛島 雅隆

トップメッセージ

日本オイルターミナル株式会社は、臨海部の製油所から内陸に立地する石油貯蔵基地への石油列車による輸送手配と保管、潤滑油の保管・配送を中心に、ライフラインである石油製品を安全に、かつ安定的に供給する使命を担っており、複数のメーカーの製品を「共同輸送・共同保管」することによって、危険物の物流効率化ばかりでなく、環境負荷の軽減に寄与しています。

これに加え、近年のトラックドライバー不足や地球温暖化防止への関心の高まりを背景に、当社の危険物物流のノウ

ハウを活かした物流改善のご提案を積極的に行っています。お客様のニーズに基づき、JR貨物を中心に、他のグループ会社やパートナー会社との連携によって、製造工場からエンドユーザーまでをつなぐ最適な物流ソリューションを組み立て、実現につなげる仕事です。

これらの取組みを通じ、当社が目指す「石油製品を中心とする危険物を主軸とした総合物流企業」として、持続可能な社会の実現のために一層貢献できるよう、挑戦を続けていきます。

総合物流企業グループの一員としての主な取り組み

危険物物流でJR貨物グループのシナジー効果を発揮

2018年1月、潤滑油製品の物流(保管・配送)を主とする株式会社オー・エル・エスと経営統合し、新たなスタートを切りました。新会社では、核となる事業を「石油製品を中心とする危険物を主軸とした総合物流事業」と位置づけて日々取組んでいます。当社は燃料油鉄道輸送・保管を扱うターミナル営業部、危険物保管・トラック配送を扱う潤滑油営業部、さらに新規開発部の3部体制にて各種営業施策を展開しています。今回、お客様より配送数量増加に伴う乗務員不足解消に向けた依頼を受け、お届け先近郊の北関東地区燃料油基地を利用した商品の取り扱いについて、各部署および子会社の株式会社OTTランスポートを含めた協力体制のもと検討し実行することができました。本件は統合シナジー効果、また我々の目指す「総合物流」の成果でもあります。今後もお客様ニーズを的確に捉え、JR貨物グループの一員として貢献できるよう努力していきます。



宇都宮営業所

最前線 で活躍する社員

潤滑油営業部 部長補佐 熊 博子

VOICE

九州から本社に異動して、主に潤滑油物流の営業を担当している部署で、石油元売様をはじめ多くのお客様とお仕事をさせていただいております。今回、当社燃料油基地までの貨物鉄道輸送および取り扱いについて提案する機会をいただき、モーダルシフトとシナジー効果というダブル効果に向け全社一丸となって取組んだ仕事に、私自身が携わって「私は本当に人に恵まれているな」と実感しました。これからも人とのつながりを大切に仕事に取り組んでいきたいと思っております。



日本フレートライナー株式会社



新たな変革と継続的な発展を通じて
さらなるお客様満足度の向上を目指す

代表取締役社長
和氣 総一郎

トップメッセージ

日本フレートライナー株式会社は、1969年4月21日に創立され、当時の路線トラックの国鉄との取次、コンテナの積卸、貨物駅と営業所間のコンテナ移送を主たる業務として始動し、2020年で創立51年を迎えました。この間幾多の再編もあり2020年7月1日には、当社のグループ会社である東京エフ・エル・サービス株式会社を統合し、モーダルシフトの担い手であるJR貨物グループの利用運送事業部門の強化に取り組んでいます。

現在は、貨物鉄道利用運送事業を中心として、国内貨物のみならず国際貨物も取扱い、「JR貨物グループ 中期経

営計画2023」の方針である「総合物流企業グループへの進化」に向けて、新たな変革と継続的な発展を目指した経営と事業活動を進めています。

具体的には、貨物鉄道輸送の拡大を基軸とし、協力会社との連携による集配力の拡充、需要が高い低温輸送におけるクールコンテナの空回送区間への新規貨物誘致に取組んでいます。

お客様と直接関わりがある当社だからこそできるトータルでの物流提案に向け、船舶等の他モードの活用を視野に入れ、さらなるお客様満足度の向上を目指しています。

総合物流企業グループの一員としての主な取組み

JR貨物グループ企業間で連携し、サービスの高付加価値化を推進

JR貨物、神奈川臨海鉄道株式会社および神奈川臨海通運株式会社とともに、輸入ビールのコンテナ輸送を手掛けています。輸送の成約に向け、各社と貨物駅の見学会やトリアル輸送などに共同で取組み、各種提案を通して先方より信頼を得ることができ、2018年度より輸送が開始となりました。開始当初は、横浜から神戸への輸送でしたが、2019年度には札幌向けの輸送も追加されました。今後は、九州地区の倉庫の立ち上げと各倉庫間の輸送、さらには韓国工場からのSEA&RAILの提案などを行い、輸送区間の拡大を目指していきます。これからも、JR貨物グループ企業間で連携し、お客様にとって付加価値の高い輸送サービスの提供を進めていきます。



輸入ビールのコンテナ輸送

最前線 で活躍する社員

札幌営業所 森 輝彦

子供の頃から大型トラックの運転に憧れ、未経験者でも大丈夫ということで日本フレートライナーに入社しました。集配作業の際には荷崩れしないように工夫したり、お客様と直接接するため、訪問時には名刺をお渡しし、ご要望が直接届くように心掛けています。最近は災害対応や新型コロナウイルス感染症への対応など気を遣う場面が多いですが、毎日充実した日々を送っています。



VOICE

株式会社ジェイアール貨物・不動産開発



JR貨物グループ保有資産の
価値向上への貢献とワンストップでの
トータルサービスの提供

代表取締役社長
神立 哲男

トップメッセージ

株式会社ジェイアール貨物・不動産開発は、「総合物流企業グループへの進化」を目指すJR貨物グループの一員として、JR貨物が2020年に完成させたマルチテナント型物流施設「東京レールゲートWEST」の総合管理を開始しました。これを契機に、グループが保有する資産の適切なメンテナンスおよび付帯するさまざまな業務を行うことで、ご利用されるテナントの皆様から高い評価をいただき、グループの資産価値の向上に貢献します。

具体的には、JR貨物100%子会社の強みを活かし、貨物鉄道輸送とビル・物流施設をキーワードとするワンストップでのビル管理、建設、警備、清掃、駐車場、飲食、不動産貸付などトータルサービスの提供を行います。また、社は「なんでもやる」「他社のやらないことをやる」「すぐやる」「できるまでやる」を常に心掛け、有資格者の育成・採用とノウハウの蓄積により、柔軟で高品質かつコストメリットのあるサービスを提供していきます。

総合物流企業グループの一員としての主な取組み

プロパティマネジメント・ビルマネジメントのプロフェッショナル

「総合物流企業グループへの進化」を目指し、JR貨物は、「東京レールゲートWEST」を建設しました。当社は、グループ会社の一員として建物管理の受け皿となるべく、「エフ・プラザシリーズ」や「ガーデンエアタワー」のビルマネジメントで培った経験を踏まえ、2年に及ぶ検討を重ねてきました。また、実施計画の策定、館内規則やマニュアルの作成をはじめ、受託に必要な人材の確保、教育・訓練に取り組む、業務を円滑に開始しました。この成果を踏まえ、これからも、プロパティマネジメントやビルマネジメントのプロとして、設備検査、警備、清掃、改良工事、不動産貸付など一貫したサービスを提供し、ご満足いただけるよう努めていきます。



ガーデンエアタワー総合事業所

最前線 で活躍する社員

大井総合事業所 保全一課 高橋 友祐

JR貨物発足後に数多く建設された大型物流施設「エフ・プラザ」などの電気設備の保守管理を担当しています。対象は照明器具から、高圧の受変電設備まで多岐にわたります。電気には「触れられない・臭わない」という特有の恐ろしさがあり、感電防止のため図面や表示の確認に加え、必ず検電後の作業を心掛けています。入社して8年となり、第三種電気主任技術者の資格を取得しましたが、これからも経験を積み、ビル管理のエキスパートを目指します。



VOICE

新技術の積極的な導入

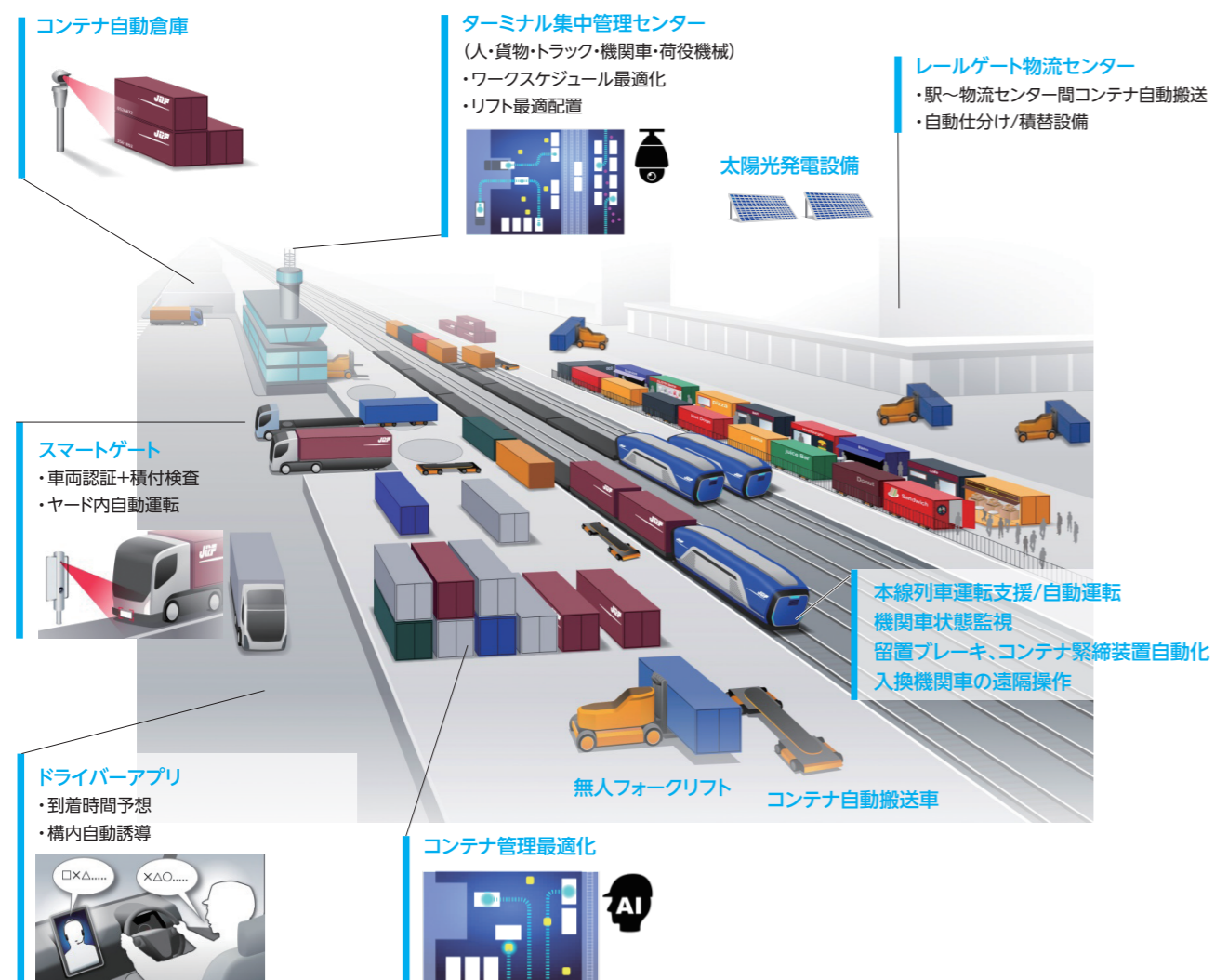
10年後を見据え、物流をはじめとする産業構造の変化やJR貨物を取り巻く社会、経済の急速な変化に対応するため、また、JR貨物の業務やサービスを改革して会社の「あるべき姿」を実現するため、AI、IoTやビッグデータなどの新しい技術の調査研究、実用化に向けた適用方法の検討を行い、実現に向けた推進計画を構築していきます。

具体的には、貨物駅の省力化・効率化を目指し、駅構内トラックの無人運転、フォークリフトの運転操作支援および入換機関車の遠隔操作等の検討を進めるほか、次世代コンテナ車導入に向けた新たな緊締装置の検討・開発、RPA (Robotic Process Automation) の導入等に取り組んでいきます。

最近の技術開発として、トラックドライバーの作業の利便性向上を図るための「トラックドライバー用アプリ」の開発、リアルタイムに機関車の状態を監視する「リモートモニタリングサービス」のEH800形式電気機関車への導入、コンテナ車の手ブレーキの状態を遠隔で確認可能な「手ブレーキ検知システム」の開発を行っています。

また、JR貨物では特許および実用新案等の知的財産の発明奨励のため職務発明等取扱規程を定めており、知的財産権の保護についても積極的に取り組んでいます。現在、特許を10件保有しており、2019年度は特許を2件出願しました。

将来のスマート貨物ターミナル(イメージ)



地球環境の保全

ハイブリッド機関車の導入等の省エネ化の取組みを通じて、事業活動におけるエネルギー消費原単位の削減に努めています。また、政府が推進する国民運動「COOL CHOICE」に賛同しており、各種キャンペーン等に参画することで、地球温暖化対策の普及に協力しています。

Environment

HD300形式入換機関車の開発・導入

貨物駅構内での貨車入換作業における環境負荷低減のため、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形式を継続して導入しています。環境性能を既存の入換用機関車と比較すると、窒素酸化物(NOx)排出量の61%低減^{*1}、燃料消費量の36%低減^{*1}、騒音レベルの22dB低減^{*2}を各々実現しています。2010年に試作車、2012年に量産1号機、2014年に寒冷地仕様車(500番代)を導入し、2020年4月現在で全国の支社管内の各駅において39両運用しています。貨物駅における入換機関車の後継機として、今後も引き続き量産車を導入し、さらなる環境負荷低減を推進していきます。



HD300形式入換機関車

※1: 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
 ※2: 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

フォークリフトの省エネ化(第4次排出ガス規制対応車、燃料改善器等)

コンテナの荷役作業に、フォークリフトを使用していますが、2020年2月以降に納入されたフォークリフトは、第4次排出ガス規制(排出ガス2014年度基準)に対応したフォークリフトとしており、燃料使用量とCO₂排出量を削減し、省エネ化を図っています。これにより、排気ガスに含まれる粒子状物質(PM)は従来から90%削減され、燃費は15%以上改善し、環境負荷低減に貢献しています。なお、JR貨物では同排出ガス規制対応車を2021年度末までに190台投入していきます。また、第3次排出ガス規制対応車については、燃料使用量とCO₂排出量削減を目的として、燃料改善器^{*1}およびアクセル踏み制限装置^{*2}を設置しています。



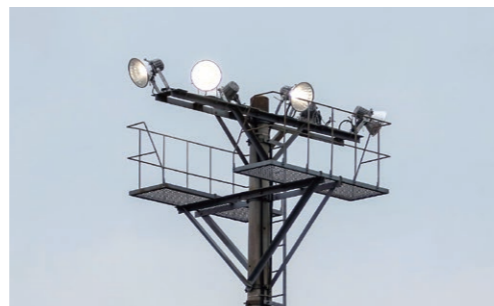
第4次排出ガス規制対応フォークリフト

※1 燃料改善器: 燃料タンクとエンジン間に取り付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 アクセル踏み制限装置: アクセルペダルの下に取り付け、アクセルを一定以上踏み込めないようにするストップパー

駅における照明の省エネ化

2019年度は、熊本駅をはじめ全国5支社24構内で865個のLED化を実施いたしました。これにより水銀灯との比較で、年間908,000kWhの電力が削減され、CO₂排出削減量は、458t-CO₂となりました。

2020年度は、越谷貨物ターミナル駅をはじめ全国7構内で342個のLED化を行い、年間約681,000kWhの電力量と344t-CO₂の削減を計画しています。



LED照明

COOL CHOICEへの賛同と社内での環境への取組み

環境省が展開する気候変動キャンペーン「Fun to Share」に宣言するとともに、政府が推進する国民運動「COOL CHOICE」に賛同しており、各種キャンペーン等に参画しています。

「COOL CHOICE」の主要施策である「クールビズ」については、5月から10月末の間「ノーネクタイ、ノー上着」での就業を行い、室内温度を28℃程度に設定する省エネ対策を実施しています。さらに、本社においては通年「ノーネクタイ、ノー上着」を実施するとともに、使用していないエリアの消灯の徹底等により、不要不急の電力使用の抑制に努めています。なお、冬期においても室内温度を19℃程度とするなど、節電に取り組んでいます。

また、「COOL CHOICE」できるだけ1回で受け取りませんかキャンペーン～みんなで宅配便再配達防止に取り組むプロジェクト～では、本社において郵便および宅配便等を受領する際に一括で受け取ることとしています。

そのほか、ITインフラ整備の一環として、本社・支社の主にデスクワークを行う社員全員にモバイル端末を配布することにより、ペーパーレス化の促進と、Web会議等の利用により、移動時に発生するCO₂排出量の削減に取り組んでいます。また併せて、文書溶解処理サービスの導入により、紙類のリサイクルにも取り組んでいます。

そのほか、ITインフラ整備の一環として、本社・支社の主にデスクワークを行う社員全員にモバイル端末を配布することにより、ペーパーレス化の促進と、Web会議等の利用により、移動時に発生するCO₂排出量の削減に取り組んでいます。また併せて、文書溶解処理サービスの導入により、紙類のリサイクルにも取り組んでいます。



省エネ法等への対応

「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」(以下「省エネ法」)における「特定事業者」および「特定輸送事業者」の指定を受けており、省エネルギーに関する計画作成やエネルギー使用量等の定期報告を行っています。また、2018年の省エネ法改正により、共同輸送等の企業連携による省エネ量を企業間で分配して報告することが可能となったほか、省エネ法の対象が拡大するなど、さらなる省エネの推進を目指す内容となりました。

JR貨物では、引き続き省エネルギータイプの車両を新製するなどの施策を推進するとともに、運輸部門以外についても省エネルギー設備の導入や節電等により着実に取組みを進めていきます。

なお、貨物鉄道輸送の利用によるCO₂排出量削減効果を計算できるサービスをJR貨物ホームページ上にて提供しています。

エネルギー使用量・CO₂排出計算シート



エコレールマーク事業への協賛

「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一一般の消費者にアピールすることを目的に2005年4月に国土交通省で制定されました。同制度の事務局は、(公社)鉄道貨物協会が務めており、認定基準^{*}を満たしていると認められた場合は、その商品や企業のホームページ・名刺などに同マークを表示することが可能です。2020年7月

現在、認定商品203品目、認定企業92社となっております。

JR貨物ではエコレールマーク事業に協賛しており、普及を推進するために日本各地で開催される環境イベント等に(公社)鉄道貨物協会と連携して出展し、エコレールマークおよび環境にやさしい貨物鉄道輸送のPRを行っています。



※エコレールマーク認定基準

認定商品：
500km以上の陸上貨物輸送のうち、数量又は数量×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、数量又は数量×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、又は数量×距離で年間1,500万トンキロ以上、鉄道を利用している企業。



(公社)鉄道貨物協会が実施する出張型教室

「DBJ環境格付」を取得

株式会社日本政策投資銀行(以下「DBJ」)のDBJ環境格付^{*}において、「環境への配慮に対する取り組みが十分」との格付を取得しました。

JR貨物は、鉄道へのモーダルシフトをさらに推進し、地球温暖化に配慮した物流を提供するとともに、鉄道輸送を基軸とした総合物流企業へ進化していくことで、環境負荷低減のみならず、お客様への最適なソリューションの提案を通じて、社会的責任を果たしていきます。



^{*}「DBJ環境格付」融資は、DBJが開発したスクリーニングシステム(格付システム)により、企業の環境経営度を評点化、優れた企業を選定し、得点に応じて融資条件を設定する、世界で初めての融資メニューです。

当社は2020年3月、日本政策投資銀行(DBJ)より環境格付融資を受け、格付結果は「環境への配慮に対する取り組みが十分」と評価されました。

PRTR法対象物質の適正な管理

PRTR法に基づき車両保守等のために使用している有害性のある化学物質が、どのような発生源から、どれくらい環境中に排出されたかを適正に管理するとともに届出を行っています。2020年度は、1事業所(川崎車両所)が届出対象となりました。

川崎車両所の排出量および移動量 (単位 kg)

化学物質名称	トリメチルベンゼン
大気への排出量	1,300
公共水域への排出量	0
下水道への排出量	0
当該事業所以外への移動量	0

PCB使用機器の適正な保管・処理

PCB(ポリ塩化ビフェニル)を車両や電力設備などの電気機器用の絶縁油として使用してきましたが、機器更新の際にはPCBを含有しない電気機器に取替えています。また、取替えた絶縁油および電気機器は、PCB特別措置法および廃棄物処理法に基づき、保管庫で厳重に保管し、毎

年、保管状況等を保管箇所の市町村へ届け出るとともに処理施設の稼働状況に合わせて、段階的に無害化処理を実施しています。さらに、現在使用している電気機器のうち微量のPCBが混入しているおそれがあるものは、PCB濃度の検査を行い適正に管理しています。

PCB使用機器の保管・使用状況(車両関係) 2020.7.1現在

	保管(台)	使用(台)
高圧コンデンサ	68	27
小型低圧コンデンサ(蛍光灯安定器含む)	360	0
高圧トランス	43	32
整流器	2	3
その他	239	0
合計	712	62

PCB使用機器の保管・使用状況(地上設備) 2020.7.1現在

保管中のPCB含有電気機器	
高圧機器	255台 (高圧変圧器、しゃ断器、コンデンサ)
小型機器	2,312個 (安定器)
信号機器	25個
使用中のPCB含有電気機器	
高圧機器	173台
小型機器	6,988個
信号機器	1,027個

※機器の数量は、PCB含有の疑いがあるものを含みます。

アスベスト(石綿)の撤去と飛散の防止(車両・コンテナへの措置)

2006年9月に石綿障害予防規則が改正され、重量0.1%を超えて含有するすべての製品の製造、輸入、譲渡、提供又は使用が禁止されました。車両およびコンテナでアスベストを含有している部品のうち、非含有の部品に取替可能なものはすでに取替を完了しており、取替でき

ないものについてはアスベストが樹脂等で固化され発塵のおそれがないことを確認しています。また、車両およびコンテナの廃棄時には専門業者により必要な処置を行っています。

アスベスト(石綿)の撤去と飛散の防止(建物への措置)

2005年、鉄道事業に使用している建物のアスベスト調査を実施しました。この結果、吹付アスベスト(露出)9箇所1,091.2㎡、吹付アスベスト(密閉)2箇所3,996.1㎡を確認しています。人体への影響が大きい露出吹付アス

ベストは2006年2月までに除去、密閉吹付アスベストは2007年3月に1箇所1,192.0㎡を除去しました。

今後も建物を解体又は改修する場合は、事前に調査を実施し、必要な処置を行います。

環境・安全情報総括表

環境や安全にかかる活動に要した費用と効果、事業活動が環境に与える影響等について、定量的な実績把握を行っています。

環境保全・安全コスト

記載金額は百万円未満を切り捨てて表記しています。(単位:百万円)

項目	主な取組み内容	投資		費用	
		2017年度	2018年度	2017年度	2018年度
【1】事業エリア内コスト		985	1,579	596	1,170
①公害防止コスト	防音壁設置 フラット自動検出装置導入 公共下水道接続工事	42	32	471	925
②地球環境保全コスト	省エネ型機関車の新製 省エネ型自動車の導入	943	1,547	1	57
③資源循環コスト	廃棄物処理 PCB処理費用	0	0	123	188
【2】上・下流コスト	リサイクルトナー購入	0	0	0	0
【3】管理活動コスト	業務機関内緑化	0	0	148	181
【4】研究開発コスト^{※1}	環境配慮型鉄道車両の開発	0	0	66	40
【5】社会活動コスト	エコレールマーク事業への協賛	0	0	6	6
【6】環境損傷コスト	土壌汚染対策	0	0	0	0
合計		985	1,579	818	1,400
モーダルシフト対策コスト	駅構内改良 システム改良	11,636	68	1,331	1,285
安全対策コスト	土木・電気老朽設備の取替・改良 鉄まくらぎ・分岐器交換および軌道変異抑制	4,229	4,587	502	723

※1 研究開発コスト:
財団法人鉄道総合技術研究所での研究のための負担金(37,797千円)を含みます。研究の分野には以下のようなものが含まれます。
・鉄道信号通信 ・車両構造技術 ・走行騒音の軽減 ・保全工事関係 ・労働安全関係

環境保全対策に伴う経済効果

記載金額は百万円未満を切り捨てて表記しています。(単位:百万円)

	主な取組み内容	2017年度	2018年度
事業収益	鉄くず(廃コンテナ)の売却 等	45	54

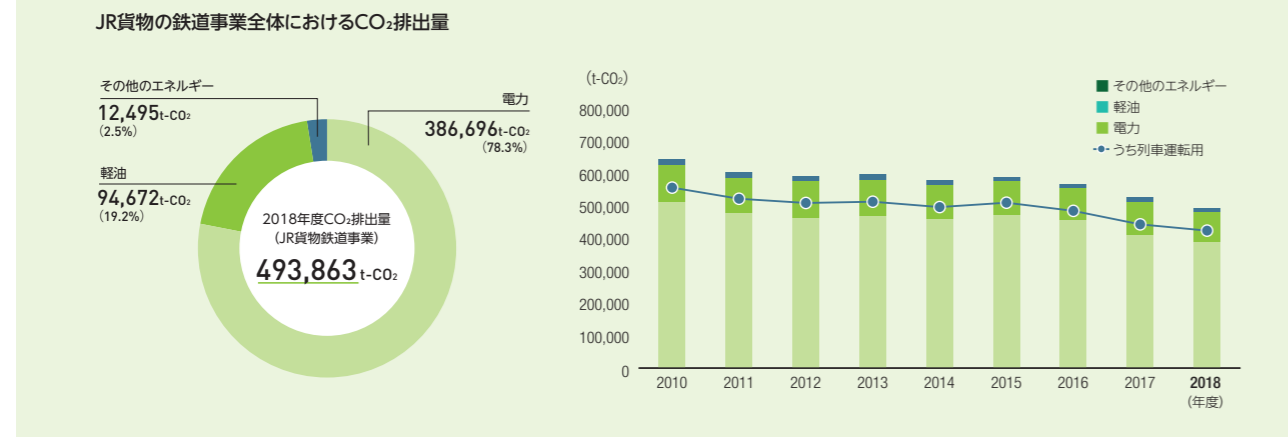
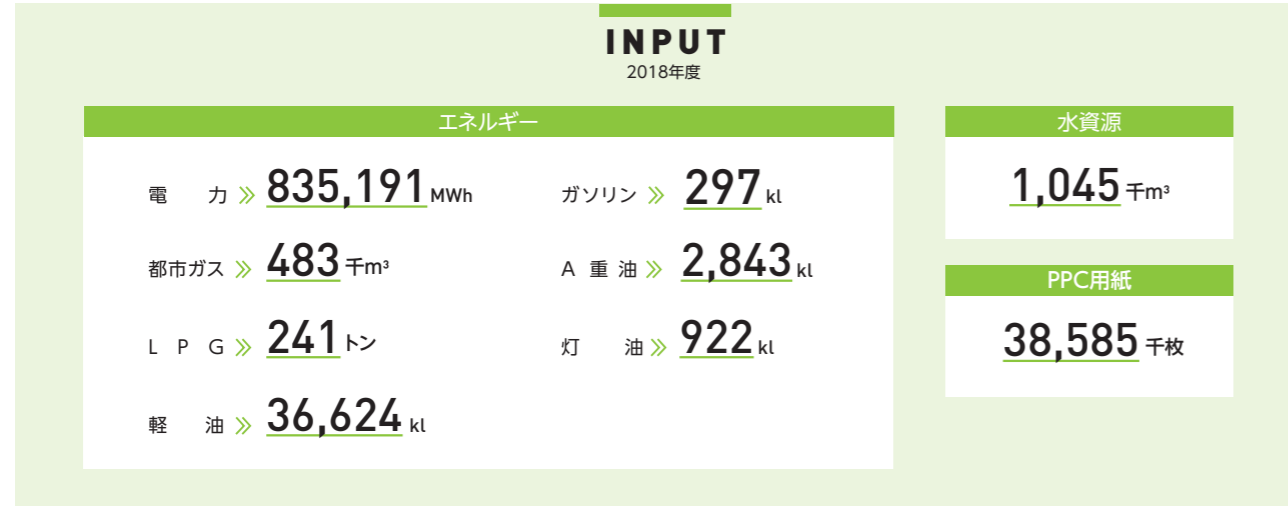
安全対策

2018年度の主な安全投資は以下の通りです。安全の取組みについては、P24~26をご参照ください。

(単位:百万円)

安全投資の内容	投資額	期待される効果
EF210-300形式電気機関車の新製	1,314	車両を新たに製作することにより、老朽取替による安全性の向上と車両故障の減少を図ります。
HD300形式ハイブリッド機関車の新製	1,437	
鉄まくらぎおよび分岐器交換	521	安全性・省資源性の向上を図ります。
電車線老朽取替	117	
土木・電気老朽設備の取替・改良	665	老朽化した設備の取替および改良により、信頼性のさらなる向上を図ります。
機関車・貨車の検修管理システムの開発	582	機関車の検査・修繕について管理業務の一元化および負担軽減とペーパーレス化を図ります。
ATS電源未投入警報装置の取付	214	安全装置の起動を確認・監視することにより、列車運行の安全性のさらなる向上を図ります。

環境保全効果



集計範囲: JR貨物(単体)の鉄道事業を対象としています(本部門除く)。

環境負荷項目		単位	2017年度	2018年度	
INPUT	エネルギー投入量	電力	MWh	873,938	835,191
		都市ガス	千m ³	793	483
		LPG	トン	788	241
		軽油	kl	39,734	36,624
		ガソリン	kl	256	297
		A重油	kl	2,877	2,843
		灯油	kl	1,208	922
OUTPUT	水資源投入量	千m ³	844	1,045	
	PPC用紙使用枚数	千枚	34,864	38,585	
	CO ₂ 排出量 ^{※2}	t-CO ₂	526,704	493,863	
	総排水量	千m ³	506	370	
	廃棄物排出量 ^{※3}	トン	5,400	6,013	

※2 CO₂排出量: 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 廃棄物排出量: 2018年度廃棄物処理コストは、80,798千円です(参考)。

2018年度のCO₂排出量

鉄道の輸送量当たりのCO₂排出量は、営業用トラックの11分の1^{※4}です。

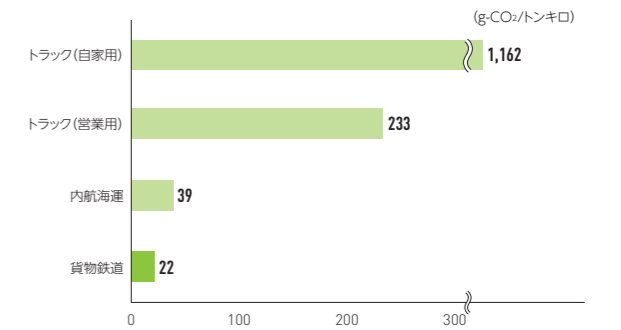
2018年度のJR貨物の輸送実績190億トンキロをすべて営業用トラックで行った場合と比較すると、国内で約400万トンのCO₂排出量を抑制したことになります。

これを植林により吸収させようとした場合、約45.5万ヘクタール(約67.5km四方。東京都の面積の約2倍)の植林活動が必要となります^{※5}。

※4 国土交通省資料による。
 ※5 排出削減を植林活動を通じて行う場合に必要な植林面積: 林野庁ホームページより40年生のスギが1haに1,000本立木していると仮定。

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



モーダルシフトによる外部効果

営業用トラックと鉄道のCO₂排出量比較

CO₂排出削減量 >> **4,009,000** t-CO₂

1 営業用普通トラック輸送の場合

CO₂排出量原単位
233g-CO₂/トンキロ

233×190億トンキロ
= **4,427,000t-CO₂**



2 鉄道輸送の場合

CO₂排出量原単位
22g-CO₂/トンキロ

22×190億トンキロ
= **418,000t-CO₂**



CO₂排出削減量 1 - 2

4,009,000
t-CO₂

排出削減(CO₂の固定吸収)を植林活動を通じて行う場合に必要な植林面積は、

455,568ha



東京都の面積で換算した場合は、

2.08倍



新たな成長へ向かう不動産事業の展開

マルチテナント型大規模倉庫「レールゲート」の全国展開をはじめとする、自社用地による新規開発や既存物件の付加価値向上を促進するとともに、市場から取得した不動産物件による賃貸事業も積極的に推進し、不動産事業と総合物流事業との相乗効果の最大化に取り組んでいきます。

MESSAGE

事業開発本部長メッセージ

事業開発本部長
取締役兼常務執行役員

飯田 聡

2020年3月に「東京レールゲートWEST」が営業開始しました。鉄道コンテナ輸送と「エキナカ」マルチテナント型物流施設、そして集荷・配達・保管・流通加工などJR貨物グループの諸機能を結集する「総合物流事業」の始まりです。「東京レールゲートEAST」・「DPL札幌レールゲート」も事業化を決定し、両物件とも2022年度上期に営業を開始します。今後、仙台・名古屋・大阪・福岡など総合物流のプラットフォームを続々と全国に構築していきます。

また、物流不動産以外の分野の拡大も加速していきます。「ウィズコロナ」・「アフターコロナ」を視野に最適なポートフォリオを見極め、ニーズの変化に合わせた既存物件のリノベーションや自社土地の開発方針の再検証、外部不動産物件購入の拡大、グループ会社を含めた不動産事業者としての体制強化など、変革のアクセルをさらに踏み込んでいきます。



自社用地を活用した新規開発の推進

事業開発本部では、これまで国鉄から承継した自社用地を中心に開発を行い、不動産事業の利益拡大を図ってきました。一方で、自社用地での開発の進展、マンション分譲その他のやむを得ない譲渡等によって、開発できる自社用地が限られてきているのも事実であり、従来通りの開発を行っているだけではさらなる利益拡大を目指すことが難しくなってきました。

そこで新たな取組みとして、貨物駅やオフレールステーション等の利用状況・収支状況、また周辺の不動産マーケット状況等を考慮しながら、鉄道用地から開発用地への転換・高度利用を図り、戦略的に開発用地を生み出していきます。

また、自社で保有する社宅や社宅用地についても、建物の老朽化や社宅の統廃合等をきっかけとして、新規開発を推進していきます。

併せて、立地優位性の高い社宅については、保有資産を活かしたリノベーションによる賃貸住宅化も検討しており、中里社宅（東京都北区）については、2021年の賃貸開始を目指し、事業を進めています。



リノベーションを行っている中里社宅

収益物件の購入

自社用地活用を通じた新規開発をさまざまな手法で進めていく一方で、限られた自社用地内での開発には限界があります。そこで「JR貨物グループ 中期経営計画2023」では全く新たな取組みとして、外部不動産物件の購入と、それによる賃貸収入の獲得を重点戦略として掲げています。

首都圏を対象として、継続的に不動産物件を購入し賃

貸を開始していくとともに、マンション分譲等により自社既存物件を売却した場合には、代替物件を購入し不動産事業利益の維持・拡大を図っていきます。

すでに首都圏で不動産物件を取得し、不動産事業利益の維持・拡大につなげています。これによりJR貨物の不動産事業も一歩新たなフェーズに足を踏み出しました。

今後の開発案件

今後展開する事業としては、「東京レールゲートEAST」や「DPL札幌レールゲート」のような物流施設開発、向日町社宅跡地（京都府向日市）における飲食施設開発、新小岩社宅跡地（東京都葛飾区）における分譲マンション開発と、各地において開発を進めていきます。

また、東高島駅は、横浜駅に程近い立地ではあるもののさまざまな制約があったため、駐車場など平面的な利用にとどまっていたが、周囲の地権者様と共同で土地

区画整理事業を行い、土地の利用増進を図ることとしました。

2018年6月には「東高島駅北地区土地区画整理組合」が設立され、運河の埋め立てや道路の整備等が行われた後に、同事業区域内の中央街区の一部において換地を受ける予定です。現在、環境影響評価手続きを行っており、共同住宅を核とした高層建築物の建設を計画しています。



新小岩社宅跡地における分譲マンション(イメージ)



東高島地区高層建築物(イメージ)

地域社会との共生・人材の育成および ダイバーシティ推進

地域の皆さまとのコミュニケーションを通じて開かれた企業づくりを進めるとともに、社員が働きがいを感じながら安心して就業できる環境づくりにも引き続き取り組んでいます。

MESSAGE

経営統括本部長メッセージ

経営統括本部長
取締役兼常務執行役員
犬飼 新

JR貨物グループの事業活動は、多くのステークホルダーの皆さまのご協力のもとに成り立っています。

特に、貨物駅や沿線周辺の皆さまをはじめとした地域社会との共生については、コミュニケーションを重視しています。例えば、貨物列車の走行等に関するご意見やご要望については、社内や関係各所と連携を取りながら改善に努めているほか、JR貨物ホームページ上に「JR貨物ブランドターミナル」を開設し、JR貨物をより身近に感じていただけるような情報発信に努めています。このほか、日頃の感謝を表し貨物鉄道輸送に対する理解を深めていただくことを目的として、貨物駅や機関区・車両所などの公開イベント等を実施[※]しています。

また併せて、社員がさらにモチベーションを高め、働きがいを感じながら安心して就業できる環境づくりにも引き続き取り組んでいます。業務創造推進プロジェクトの深度化やダイバーシティの推進などに加え、「C&C活動」をスタートさせたほか、社員のご家族を職場に招き、業務の理解を深めていただくために、初めて「ファミリーデー」を開催するなどの取組みを実施しています。また、新型コロナウイルス感染症の感染予防のため、オフィス部門においては時差出勤制度を拡大したほか、PCとスマートフォンを利用し在宅勤務を進めています。

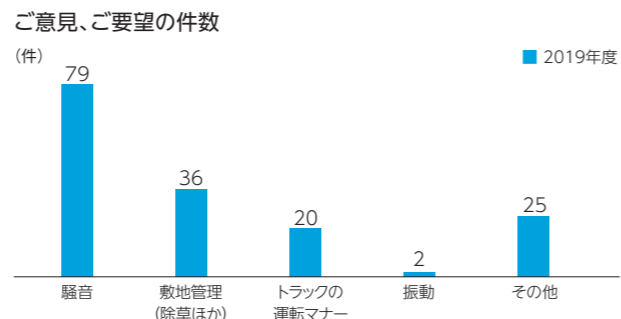
JR貨物グループでは、これらの取組みをはじめとした各種施策の推進を通じ、引き続き社会的責任を果たしていきます。



※本レポートでご紹介している公開イベント等は、本レポートの報告対象期間内に実施したものであり、新型コロナウイルス感染症流行以降は開催を見合わせています。

騒音・振動の低減、会社に寄せられる要望等

2019年度は、貨物列車が走行する沿線、貨物駅等の近隣等の住民の皆さまから173件のご意見、ご要望を頂戴しました。これらのご意見、ご要望については、会社間、部署間で連携を取りながら、可能な限り改善に努めています。



■ 騒音 (79件)

車両・フォークリフトの騒音に関する内容、列車の警笛音に関する内容が多く、前者については、防音機能のある車両の導入や作業上の工夫をし、後者については、安全上必要最低限の使用に抑制しています。

■ 敷地管理 (36件)

除草等に関する内容が多く、周辺の皆さまにご迷惑が掛からないよう措置を講じています。

■ トラックの運転マナー (20件)

集配トラックの運転マナーに関する内容が多く、運行を管理する利用運送事業者と連携し改善に努めています。

■ 振動 (2件)

列車通過時の振動に関する内容であり、線路設備等を保有するJR旅客会社等にご理解、ご協力をいただきながら改善に努めています。

■ その他 (25件)

車両の対策 (フラット検知装置、在姿車輪旋盤)

雨天走行時などの急ブレーキの滑走により、車両の車輪に「フラット^{*}」という傷が発生する場合があります。フラットが発生したまま走行すると、騒音が発生し、振動が荷物に伝わるほか、その振動により車両各部の疲労につながります。

JR貨物ではフラット検知装置を全国5箇所計7基設置することで、走行する列車のフラット発生車両および大きさを把握・分析し、速やかに車輪を削正する処置を行うことで、騒音や振動の早期解消に努めています。2016

年度のフラット検知装置の設備更新以降、フラットの発生状況の一元管理により発生傾向等の分析が深度化し、より高いレベルでの予防保全に取り組んでいます。

※ 車両は雨天時など線路が滑りやすい状況で急ブレーキを掛けると、車輪が線路上を滑走し車輪の線路との接触面が平面になる傷が入ることがあり、この傷を「フラット」と呼びます(写真参照)。



フォークリフトの対策 (防音型フォークリフトの導入)

都市部の住宅地に隣接する箇所等における荷役作業については、エンジン周辺を防音材で囲み、音が漏れないように覆いを施した「防音型」フォークリフトを導入するなど、騒音の低減を図っています。

全体に占める防音型フォークリフトの導入数 (2020年4月) (台)

機種	全体	防音型
12フィート用	374	129
20フィート用	84	24
トップリフター	95	21
合計	553	174

北海道観光列車の運行に協力

北海道胆振東部地震の影響を受けた北海道の観光振興と地域活性化を目的として、北海道旅客鉄道株式会社 (JR北海道)、東日本旅客鉄道株式会社 (JR東日本)、東京急行電鉄株式会社 (東急電鉄)、およびJR貨物の4社が協力して観光列車の走行プロジェクトを推進しています。

これまで、JR貨物は北海道内で運行される車両の北海道までの回送運搬について協力を行っています。今後も北海道の観光振興と地域活性化に向けて引き続き貢献していきます。



観光列車の本州から北海道までの回送運搬

地域社会との交流 全社的な取り組み

JR貨物では、ブランドイメージと認知度の向上に向けてブランディングに力をいれています。これらの取り組みを総合的にご覧いただけるブランドサイトとして、JR貨物ホームページ上に「JR貨物ブランドターミナル」を開設しているほか、SNS (Twitter、YouTube) を活用した当社をより身近に感じていただけるような情報発信、企業広告のクロスメディア展開、東京ドームをはじめとする公共施設等への広告看板の掲出、社内・グループ内への柔軟な情報発信に努めています。例えば、YouTubeのJR貨物公式チャンネルでは、お子さま向けに貨物鉄道輸送をご紹介するアニメーション動画「貨物鉄道輸送ってなあに?」を公開するなど、ご好評をいただいております。

また、EF210形式直流電気機関車の愛称名である「桃太郎」にちなんだキャラクターを制作し、機関車側面へのラッピングを開始しました。キャラクター付きの機関車を通じて当社および貨物鉄道輸送に親しんでいただければと思います。



新たに制作した「桃太郎」キャラクター



JR貨物
ブランドターミナル



Twitter
JR貨物 (公式)



YouTube
JR貨物
公式チャンネル

NIKKEI全国社歌コンテスト「心に残る音楽賞」を受賞

2019年、日本経済新聞社が主催する「NIKKEI 全国社歌コンテスト」において「心に残る音楽賞」を受賞しました。同コンテストは社員自身が出演した動画による応募が必須であり、関西支社の社員を中心としたメンバーで岡山貨物ターミナル

駅および岡山機関区で撮影を行い、社歌「春夏秋冬」を演奏・歌唱しました。

動画は、YouTubeのJR貨物公式チャンネルにて公開されています。



岡山貨物ターミナル駅での撮影



社員によるレコーディング



YouTube
JR貨物
公式チャンネル

北海道支社

地域イベントの主催・出展で貨物鉄道輸送をPR

北海道支社では、JR貨物の認知度向上と貨物鉄道輸送の役割をご理解いただくことを目指し、道内各地でのイベントの主催・出展を行いました。室蘭の輪西車両所と函館貨物駅での主催イベントは開催回数を増すごとに多くのお客様にお越しいただき、特に一番人気のDF200やHD300の機関車添乗コーナーは終日長蛇の列となりました。これ以外にも道内各地で開催されたイベントへの出展を積極的に行い、北海道の暮らしや経済を支える貨物鉄道輸送の役割と魅力を大いにPRすることができました。



鉄道貨物フェスティバルIN室蘭2019

東北支社

地域文化事業との交流

東北支社では、かつて仙台～山形を結ぶ仙山線で走っていた貨物列車を取り上げた企画展(東北福祉大学・鉄道交流ステーション主催、2019年8月1日～11月2日開催)への資料提供を行ったほか、東日本大震災により物流が途絶えた中、磐越西線を迂回して被災地へ石油を届けた姿を題材とした『はしれ ディーゼルきかんしゃデー』原画展(福島県立図書館・児童図書館研究会福島支部主催、2020年2月20日～4月1日開催)における緊急迂回輸送石油列車の機関車の実物ナンバープレート展示への協力等を行いました。

今後も、このような協力や毎年秋に仙台で開催される鉄道フェスティバルへの出展等を通じて、地域社会との積極的な交流を継続していきます。



DD51 852号機ナンバープレート

関東支社

「わくわくひらつかトレインまつり」へ出展

関東支社では、2019年11月2日に開催されたJR東日本平塚駅主催の「わくわくひらつかトレインまつり」に参加しました。ペーパークラフトや「かもつ」クイズ、駅長たちによるトークショーなど、親子連れの方を中心に多くのお客様に楽しんでいただきました。他の鉄道会社とも交流しながら、貨物鉄道輸送を地域の皆さまに知っていただき、身近に感じていただく機会となりました。

引き続きイベントの開催や参加、取材の受入れ、小中学生の見学や職業体験の受入れなどを行い、貨物鉄道輸送の紹介に努めながら、地域の皆さまにご理解とご協力をいただけるよう取組んでいきます。



駅長たちによるトークショー

東海支社

鉄道貨物フェスティバルin名古屋を開催!

東海支社では、認知度向上と地域密着を基本コンセプトとして、2019年11月17日に名古屋貨物ターミナル駅で「鉄道貨物フェスティバルin名古屋」を開催しました。東海支社では初となる大規模イベントで、好天にも恵まれ、約7,000名もの方々にご来場いただきました。社員自らが考えて設置した各ブースやコンテンツには長蛇の列ができるほどの大盛況で、地域の皆さまにも喜んでいただけたことと思います。

新型コロナウイルス感染症流行の渦中ですが、東海支社は工夫を凝らしたイベントを積極的に開催し、今後も地域社会との共生に資する取組みを実施していきます。



DF200形式ディーゼル機関車と綱引き大会



構内ツアーへ出発!

関西支社

子どもたちを吹田機関区と吹田貨物ターミナル駅に招待

関西支社では、2019年11月2日に、大阪府の吹田にぎわい観光協会と共催した「JR貨物絵画コンクール in 吹田」において入賞した子どもたちを吹田機関区と吹田貨物ターミナル駅に招待し、合同見学会を開催しました。当日は、他県からの参加者を含め約40名の子どもたちと保護者の方が集まり、2班に分かれて機関区と駅を交互に見学しました。参加者は実際の機関車やトップリフターの運転席等を見学して、そのスケールの大きさに驚くとともに滅多にない経験ができたこと非常に喜んでいらっしゃいました。今後も地域社会と連携を取りながら貨物鉄道輸送の認知度向上に努めていきます。



電気機関車をバックに記念撮影

九州支社

「鉄道の祭典」で特別展示

九州支社では、2019年8月10日・11日に九州支社の社員一致協力のもと、九州鉄道記念館で開催された「鉄道の祭典～夏休みイベントin九州鉄道記念館～」に、無塗装ステンレスで銀色に輝き関門トンネルを走行するEF81 303号機(EF81形式交直流電気機関車)と、全国の鉄道コンテナ輸送で使用されているコキ104形式コンテナ貨車1両を特別展示しました。スタッフ間でさまざまな意見を交わしながら安全態勢に万全を尽くし、期間中は5,000名に近い来場者の方に、普段では近くで見ることができない車両やコンテナ内部をさまざまな角度から間近でご覧いただくことができました。



EF81 303号機とエコレールマークちゃん

水島臨海鉄道

「水島臨海鉄道・JFEスチールコラボ工場見学会」を開催

水島臨海鉄道では、2019年7月31日に社会貢献活動の一環としてJFEスチール株式会社西日本製鉄所様とタイアップして、コラボ工場見学会を開催しました。

対象は小学生以上(小・中学生は保護者同伴)で、定員60名を超える応募があり、抽選で参加者を決定しました。

当日は、多くの子どもたちが倉敷貨物ターミナル駅内の車両整備工場見学や列車との綱引き体験、さらに運転席での記念撮影などを楽しみました。水島臨海鉄道見学の後は、JFEスチール株式会社西日本製鉄所において約1,200℃の溶け出す鉄や圧延工場などの見学が実施されました。

水島臨海鉄道では、今後とも地元水島の地域社会に貢献していきます。



吊り上げた車両の床下を見学

地域社会への貢献

貨物鉄道輸送は、トラックや船舶等に比べCO₂の排出量が少ない環境にやさしい輸送モードです。これまで貨物鉄道輸送を中心とした事業活動を通じて、地球環境負荷低減

に貢献してきましたが、今後はESG経営の一環として、事業活動以外での社会貢献活動にも積極的に取り組んでいきます。

医療機関や自治体へマスクを寄贈

JR貨物では災害等への備えとして、社員の安全確保と指定公共機関としての役割を十分に発揮できるよう、各種備蓄品を常備しています。

新型コロナウイルス感染症の流行により、2020年春に全国の医療機関を中心にマスクの調達が困難になったことから、その一助としていただくべく、備蓄していたN95マスクを5医療機関・5自治体に対し約11,000枚寄贈しました。



全国の5医療機関・5自治体に対しN95マスクを寄贈

TOPICS

グループ各社と進める地球環境保全の取組み

JR貨物グループ企業会*を通じて「緑の募金(公益社団法人 国土緑化推進機構)」へ寄附を行ったほか、森林ボランティアへの参加等を計画しています。

* JR貨物グループ会社で構成される任意団体



教育方針

「JR貨物グループ 中期経営計画2023」の重点戦略である「JR貨物グループが一丸となって、社員の働きがい向上と能力開発を推進し、確実な技術継承と人材の活用」を目指し、「社員一人ひとりの成長を通して、会社の成長、発展に結びつけるため、教育訓練の計画的かつ継続的な実施」に向けた人材育成の取組みを行います。

教育計画 重点実施項目

- | | |
|---|---|
| <p>1 経営基盤強化の一環として、会社の持続的な発展に貢献し得る人材の育成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中期経営計画と社員教育への理解を深め、経営参画意識の向上を図る <p>2 管理者・若手社員の育成強化、確実な技術継承を主眼とした人材育成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主管部及び中央研修センターは、技能・知識の継承に継続的に取組む | <p>3 「新しい人事制度」による昇格・昇級要件研修の確実な実施とOJT教育の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「昇格・昇級要件研修」を最重要課題として取組む ・良き指導者となるための信頼関係の構築など「OJTの前提」となるポイントを学ぶ <p>4 「社員一人ひとりの成長」と社員の満足度向上を目指した自己啓発支援の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通信教育及びe-ラーニングの受講促進 <p>5 C&C活動の推進に向けた取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社員参加型の改善活動の推進 |
|---|---|

インターンシップの開催

就職活動に臨む学生を対象にインターンシップを開催しています。大学生向けに夏・秋に開催した「2Daysインターンシップ」では、当社オリジナルのボードゲームを用いて物流のスケール感や魅力を楽しみながら体感してもらったほか、実際の仕事をよりリアルに体験してもらうべく「ダイヤ作成・貨物駅作業計画」といった実践的なプログラムを用意し、さまざまな観点から当社の仕事を知ることができるコンテンツを取り揃えました。そのほかにも、実際の車両見学や、貨物駅のデザインワークといった技術系の分野に焦点を絞った「プレミアムインターンシップ」を開催しているほか、首都圏以外にお住まいの方にも気軽に参加していただけるよう名古屋・大阪・北九州地区でもエッセンスを絞った「1Day仕事体験」を開催し、毎年多くの方にご参加いただいています。

また、(一社)日本物流団体連合会が主催する「物流業界インターンシップ」にも毎年参画し、物流業界全体の認知度向上に努めています。



「物流業界インターンシップ」車両見学風景

C&C活動～Challenge and Change～

会社発足以来、社員の業務改善に対する意欲の向上やチームワーク・問題解決能力を高め、社員一人ひとりの自己成長を促すことを目的として、ボトムアップによる業務改善である小集団活動に取組んできました。また、技術的研究を主眼に業務課題解決のための職場全体で取組む業務研究や、身近な業務改善を実施し簡便に報告できる提案制度などにも取組んできました。

一方、時代の変化を確実に捉え、将来にわたってJR貨物グループが「強く」「長く」生き抜いていくために、2016年10月より業務創造推進プロジェクトが全社運動として始まりました。このプロジェクトでは、これまでの常識にとらわれない自由な発想に基づき、仕事の進め方・諸制度を含めた業務の抜本的な見直しを進めています。

このような中、業務改善活動自体も、業務創造推進プロジェクトの考え方を取り入れ、社員の成長と会社の持続的な発展に寄与できる活動への変化が求められました。社員がアイデアを具現化し、よいアイデアが全社に展開されていくというボトムアップの業務改善活動に、より多くの社員が参加しやすくなるため、従来の問題解決手法や活動期間にこだわらない取組みとして、小集団活動・業務研究や提案制度を一体化した「C&C活動～Challenge and Change～」を、2019年度から新たにスタートしました。初

年度はJR貨物およびグループ会社で、約180件の取組みと活動内容の発表が全国各地で行われました。

C&C活動で取組まれた優秀な改善活動や提案については、業務創造推進プロジェクトのWG(ワーキンググループ)や主管部で全社展開を進めていきます。



C&C活動パンフレット(表紙)



C&C活動パンフレット(目指す姿)

ダイバーシティの推進

さまざまな価値観やバックグラウンドを持つ人材が活躍することが企業の競争力につながるという認識に立ち、ダイバーシティの推進に継続的に取り組んでいます。特に女性の活躍推進は重要な課題であり、女性の積極的な採用、鉄道事業の現場を含めた女性の職域拡大、女性社員のモチベーションアップに向けた「女性活躍推進フォーラム」の開催など、女性の活躍を支援しています。また、障がいのある方が安心して働けるよう定着支援を行うとともに、多様

な人材を受け入れる土台(風土)づくりのため「ダイバーシティセミナー」を全社的に開催し啓発活動にも取り組んでいます。

一方、ダイバーシティを推進するためにはワークライフバランスや働き方改革の実現が不可欠であることから、時差出勤や育児短時間勤務制度など柔軟な働き方ができる制度も取り入れ、未長く働き続けられる環境づくりに取り組んでいます。



120名を超える女性社員が一堂に会した女性活躍推進フォーラム

ハラスメント防止施策

企業は、社員が不快な思いをすることがなく働きやすい職場環境を作るために、ハラスメント防止に取り組む必要があります。JR貨物では、グループ会社を含むコンプライアンス研修においてハラスメント防止に関する教育を強化するとともに、2019年度は、管理者を対象に有識者によるハラスメント防止研修を全国各地で開催しました。

また、コンプライアンス教育のためにグループ社員からも標語を募集して作成している「コンプライアンスカレンダー」にもハラスメント防止の内容を盛り込んでいます。



ハラスメント防止研修



社内向けに制作したコンプライアンスカレンダー

貨物鉄道輸送の現場で活躍する 女性社員

吹田貨物ターミナル駅
輸送指導係

黒田 葵

VOICE

岡山駅で女性社員が電車の切り離し作業をしている姿を見て興味を持ち、機関車や貨車の誘導をやってみたく入社を決めました。入社後は営業フロントとして積付検査業務に従事していましたが、現在は念願の操車(機関車等の誘導)業務に従事しています。もし自分がミスをしたら、後輩女性社員の操車業務へのチャンスを潰してしまうのではというプレッシャーはありますが、実際に機関車につかまって日々風を感じながら誘導をしている瞬間は、「JR貨物にしかできない仕事だ」とやりがいを感じています。当社には本当に多くの仕事がありますので、チャレンジ精神旺盛な方にはとてもやりがいのある会社だと思っています。



育児短時間勤務制度 利用者の声

開発部
サプリーダー(管理職)

三上 佑輔

VOICE

子どもが生後5カ月ほどになるのを機に育児短時間勤務制度を利用し、家族の食事の準備や保育園の送迎など家事や育児を妻と分担しています。仕事と家庭の両立は大変ですが、子どもの成長を毎日見守ることができるのは嬉しいです。管理職として仕事も手を抜けませんが、残業はできないので常に優先順位をつけて仕事をするようになりましたし、ある程度仕事を任せることで部下の成長にもつなげられればと思っています。周囲も子育て世代が多いので、お互いに協力し合える風土を作っていきたいと考えています。



新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止へ向けて

新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い各方面で多大な影響が発生していますが、日本の物流を担う貨物列車は平常通りの運行を続けており、貨物鉄道事業に携わる社員は感染防止対策に努めながら日々の列車運行を支えています。一方で、オフィス部門においては、以前から

導入していた時差出勤制度を拡大したほか、在宅勤務も積極的に推奨し、できる限り出勤者を減らすよう努めています。今後は「働き方改革」という観点からも、こうした柔軟な働き方につながる各種制度の導入を検討していきます。

ファミリーデーを開催

2019年10月27日(日)に、本社に勤務する社員の家族を職場に招く「ファミリーデー」を開催しました。当日は13家族38名が参加し、子どもたちはお父さんやお母さんの働くデスクに座ってみたり、田村会長と名刺交換を体験したりと興味津々の様子でした。また、午後に訪れた中央研修センター

では、運転シミュレーターでの運転士体験や実物の車両の大きさや音に驚きながら、子どもたちにとって「特別な時間」を楽しく過ごしました。ご家族の皆さまにも業務を理解いただけるよう、各職場で同様の取組みを行っています。



実物の車両を使った検修業務体験

新規事業へのチャレンジ

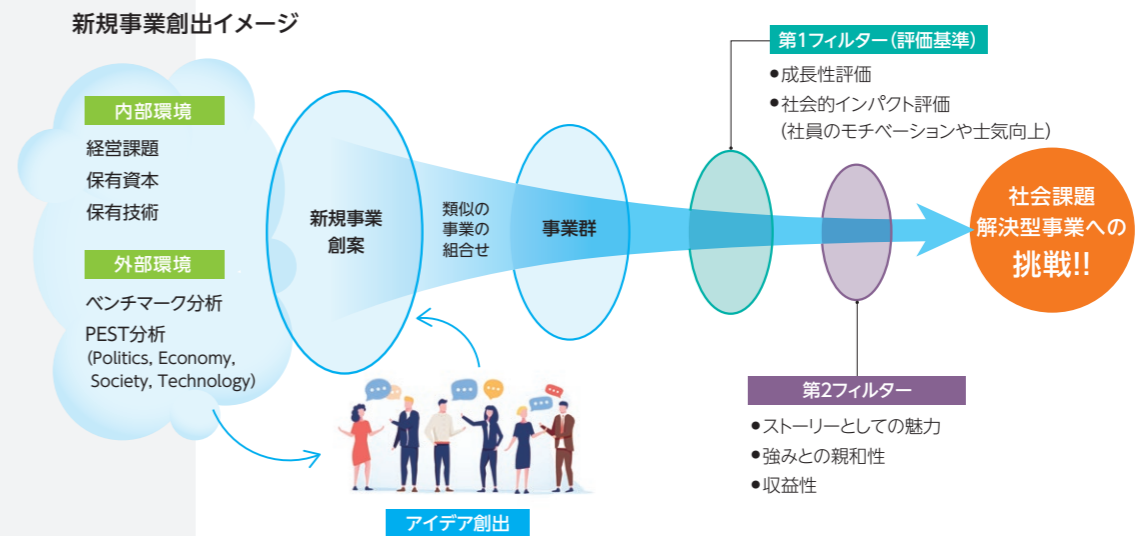
JR貨物グループが持つノウハウや貨物鉄道輸送の全国ネットワーク、さらに資産の活用等を通じて、社会課題解決型の新規事業に果敢に挑戦していきます。

新規事業へのチャレンジ

外部環境が目まぐるしく変化中、今後もJR貨物グループが社会に貢献し必要とされ続けるため、会社の強みを活かしながら、これまでの貨物鉄道事業・不動産事業に加え、社会課題解決型の新規事業に積極的に挑戦する必要があると考えています。そこで、2016年10月に開始した業務創造推進プロジェクトでは、業務の抜本的見直しで生み出した余力を新規事業への挑戦に振り向けることをプロジェクトの目標の一

つとしています。

JR貨物グループが持つノウハウ、貨物鉄道輸送の全国ネットワークや輸送を休止した駅の未利用地の活用など、資産の活用および社員のモチベーション向上を期待できるような「新規事業」に果敢に挑戦するため、業務創造推進プロジェクトのWG(ワーキンググループ)やPT(プロジェクトチーム)にて、新規事業のアイデアを出し合いました。



検討の結果、社会課題解決型事業への挑戦を目指し、下記4つの分野における新規事業の事業化に向けて取組んでいます。中でも日本の農業については、猛暑や豪雨などの気候変動・自然災害により農作物の収量が不安定になり、農業の就業人口はこの20年で半減し高齢化も進むなど、大きな問題を

抱えています。そこで、JR貨物では安定した生産が可能で無農薬・栄養価の高い野菜を栽培できる人工光型の植物工場事業に参入し、将来的には食料自給率の向上と全国の輸送網を活用した食の安定供給に寄与していきたいと考えています。その他の事業についても、事業化の検討を進めています。

社会課題解決型事業への挑戦

検討事業例

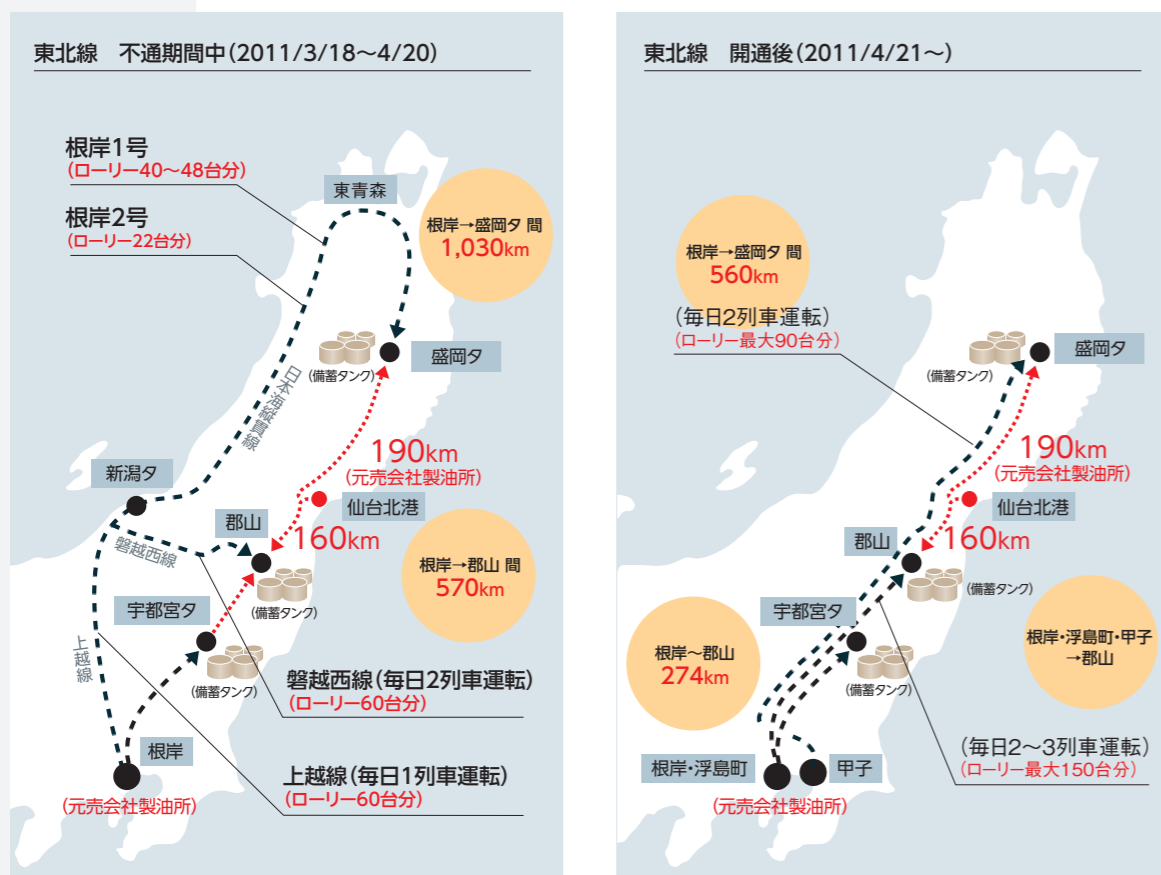
- 再生可能エネルギーの普及拡大 (水素エネルギーの輸送・貯蔵・販売事業など)
 - 災害対応・復興支援 (災害時被災者支援コンテナ事業など)
 - 食の安定供給 (植物工場事業など)
 - 地域活性化 (全国特産品セレクトショップ事業*など)
- *全国の環境にやさしい商品やエシカル消費を支える商品をラインナップ
事業例はすべて検討中の内容

災害時の緊急支援物資輸送

災害が発生した際に、関係各所と協力し、緊急支援物資輸送を可能な限り迅速に行うことで、一刻も早い被災地の復興に向けて協力しています。

東日本大震災

関東から被災地へ緊急の石油輸送を実施するため、通常は運転していない線区を活用し、ライフラインとしての役割を發揮しました。



緊急石油輸送の総輸送距離：67,370km、総輸送トン数：49,104トン

..... 輸送できなくなったルート
 迂回ルート等新規ルート

熊本地震

被災地の生活を支えるための救援物資輸送を実施しました。

主な輸送品目:飲料水、食料品(米、カレー、即席麺)、電池、寝具など
 1,500トン(コンテナ298個)

このほかにも、2018年の「平成30年7月豪雨」や「北海道胆振東部地震」が発生した際も、被災自治体に対する救援物資の無償輸送を行いました。



グループ全体で取組む国際貢献

これまで培ってきた貨物鉄道輸送に関する技術やノウハウを活かし、各国で支援を行っています。また、グループ会社との協力や現地駐在の本格化などを通じて、国際貢献にさらに積極的に取り組んでいきます。

海外への事業展開・技術支援等の取組み

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

海外における貨物鉄道事業の実施検討では、タイを中心に貨物鉄道輸送事業の実施に向けた調査を行っています。2019年度は現地エネルギー公社の需要を踏まえたタイ運輸省への働きかけにより、危険品コンテナを貨物鉄道輸送するための法制度策定に向けたタイ政府内委員会が開催され、JR貨物は日本での豊富な経験に基づき、オブザーバーとして委員会およびトライアル輸送を支援しています。今後は、バンコク駐在員事務所を設置し、危険品鉄道輸送の事業化に向けた検討を進めます。



インド現地担当者との打合せ

インドにおいては、2018年度から完成車等を鉄道輸送するための調査・検討を開始しました。インドでは、経済発展に伴う自動車生産台数の増加が見込まれる一方で、大型トラックの規制強化により、キャリアカー不足および運賃上昇が懸

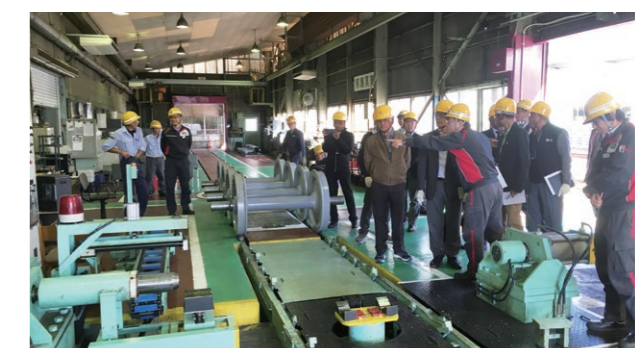
念されています。また、現在の完成車の鉄道輸送は専用貨車による輸送であるため、片道は空回送せざるを得ない非効率が生じています。そのため、日本の鉄道輸送技術を活用し、コンテナによる完成車およびその他の貨物を往復輸送する鉄道輸送ネットワークを構築することにより、インドにおけるキャリアカー不足・交通渋滞・交通事故・環境問題等の諸課題の問題解決を図るとともに、インドに進出している日系製造事業者にも裨益をもたらすべく、株式会社ジェイアール貨物・不動産開発とともに実現可能性調査を実施しています。

海外調査への参加、技術支援では、インド政府から日本政府への技術支援要請に基づいて実施されている、「(独)国際協力機構(JICA)の「鉄道安全に関する技術支援プロジェクト」の車両分野に調査団員の派遣を行うとともに、インド国鉄の車両分野の社員を日本に招聘し、技術支援研修を行いました。

海外からの視察・研修への対応では、開発途上国を中心に日本の貨物鉄道輸送の優れた技術やノウハウを知るため、海外鉄道事業者等からJR貨物の貨物駅、機関区、車両所等への視察要請が多く寄せられ、それに対応しています。2019年度はコンゴに対してJICAが実施する研修の一部をJR貨物が受託し、2019年9月にJR貨物での車両整備や駅の視察のほか、日本オイルターミナル株式会社高崎営業所で石油輸送の現場視察を実施しました。視察対応では、来訪した国への技術支援や、現地での貨物鉄道輸送事業についての可能性を見据えながら、相手国の興味に沿って貨物鉄道輸送の技術やノウハウの一端を紹介しています。



日本オイルターミナル高崎営業所での研修



広島車両所での研修

2019年度決算の概要

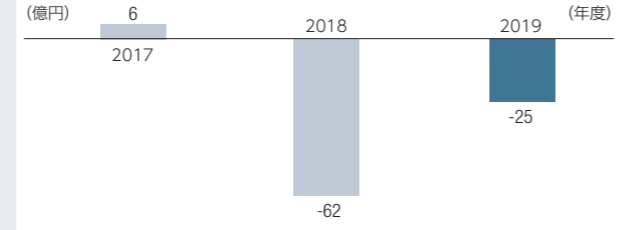
1 事業の経過およびその成果

●鉄道ロジスティクス事業は前年度の災害影響から回復し、各種営業施策の推進により増収増益。

鉄道事業の営業収支 (単位：億円、単位未満切捨)

	2018年度(A)	2019年度(B)	比較(B-A)
営業収益	1,355	1,429	74
運輸収入	1,136	1,239	103
コンテナ	1,035	1,134	99
車扱	100	105	5
その他収入	218	188	-30
営業費	1,417	1,454	36
人件費	398	407	9
物件費	781	811	30
減価償却費	180	176	-4
租税公課	60	63	3
営業利益	-62	-25	37

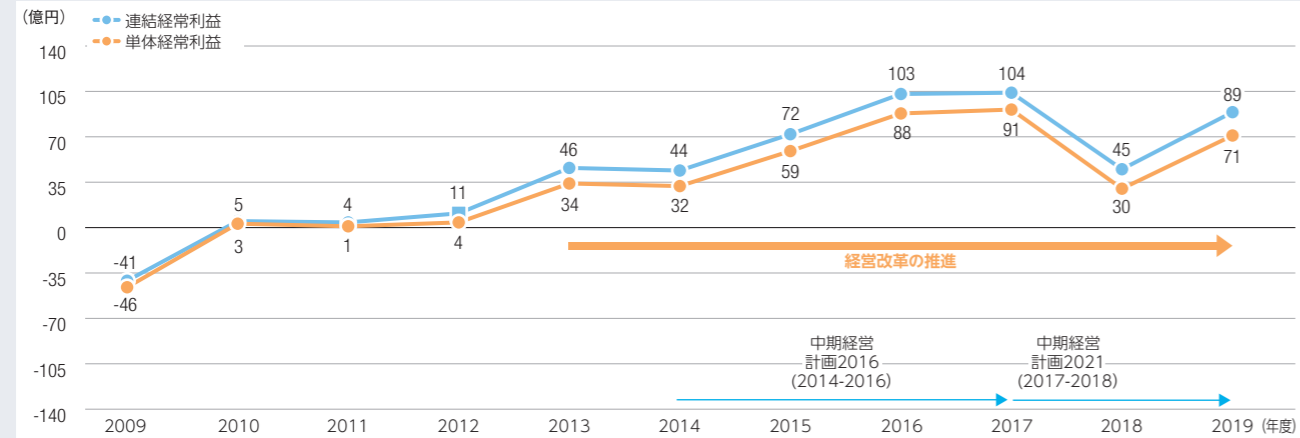
鉄道事業の営業利益の推移



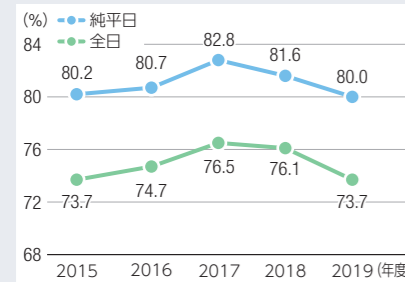
前期の「平成30年7月豪雨」等自然災害の影響から回復し、また収支改善のための営業施策の推進の効果もあり、単体の運輸収入および子会社の利用運送事業収入が大幅に増加。連結営業収益は増収、連結営業利益・経常利益ともに増益となり、連結営業利益は2期ぶりの100億円台、連結経常利益は89億円を確保。親会社株主に帰属する当期純利益も、大幅増益となり黒字を確保。

●単体経常利益71億円、連結経常利益89億円を確保

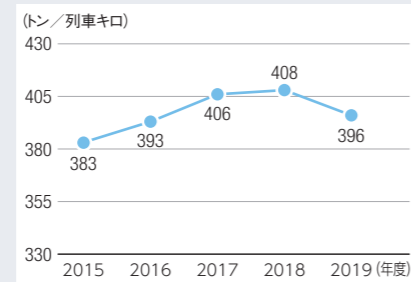
単体経常利益と連結経常利益の推移



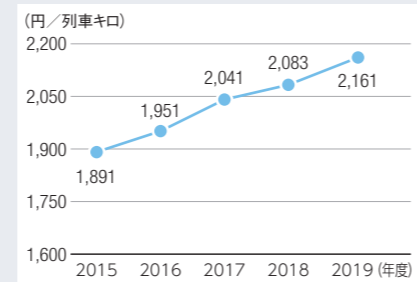
コンテナ列車積載率(純平日・全日)の推移



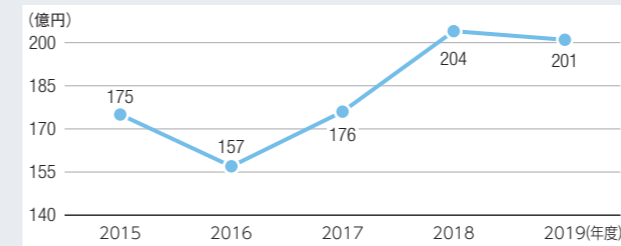
コンテナ列車キロ当たり輸送量の推移



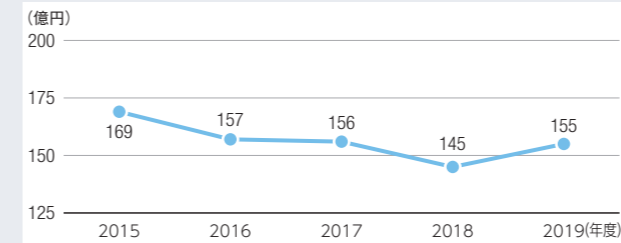
コンテナ列車キロ当たり収入の推移



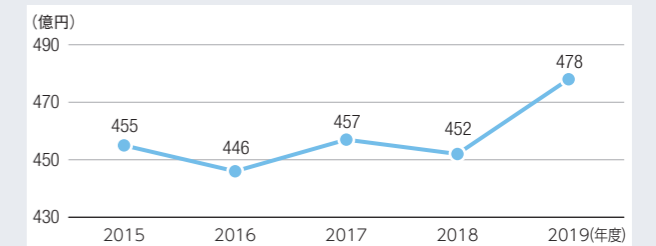
修繕費の推移



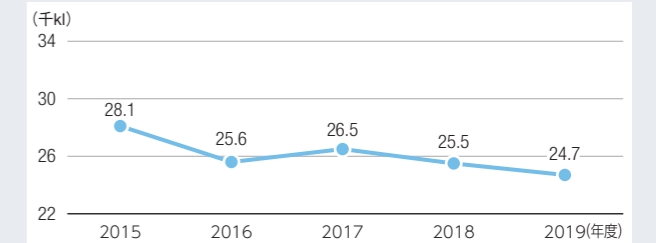
空コンテナ回送費の推移



業務費の推移



機関車燃料消費量の推移



2 2019年度の経営成績

全事業

- 2018年度の「平成30年7月豪雨」による影響を乗り越え、「JR貨物グループ 中期経営計画2023」の初年度として、グループを挙げて計画に取組み、総合物流企業グループへの進化に向け、大きな一歩を踏み出す
- 「平成30年7月豪雨」からの挽回として鉄道利用へのつなぎ止め、他モードへシフトしたお客様からの信頼回復による輸送量の確保に注力
- 調達見直し(複数年契約等)および車両等の効率的な運用によるコストの削減
- 東京レールゲートWESTの竣工、各駅での積替機能の拡充
- 不動産事業の連結営業利益の向上 など
- 連結・単体ともに増収増益となり、連結営業利益は2期ぶりに100億円台、連結経常利益は89億円を確保

	連結	対前期比	単体	対前期比
営業利益	100億円	+73.2%	85億円	+91.9%
経常利益	89億円	+98.9%	71億円	+139.0%
親会社株主に帰属する当期純利益	50億円	—	39億円	—

鉄道ロジスティクス事業

- 「令和元年東日本台風」(減収額△21億円)等の自然災害の影響、景気低迷による輸送量の減少等により、2期連続の赤字
- しかしながら、収支改善のための各種営業施策の推進や前期に発生した「平成30年7月豪雨」による減収(△109億円)からの回復により、連結・単体ともに増収かつ収支も改善

	連結	対前期比	単体	対前期比
営業収益	1,778億円	+6.4%	1,429億円	+5.5%
営業利益	△12億円	—	△25億円	—

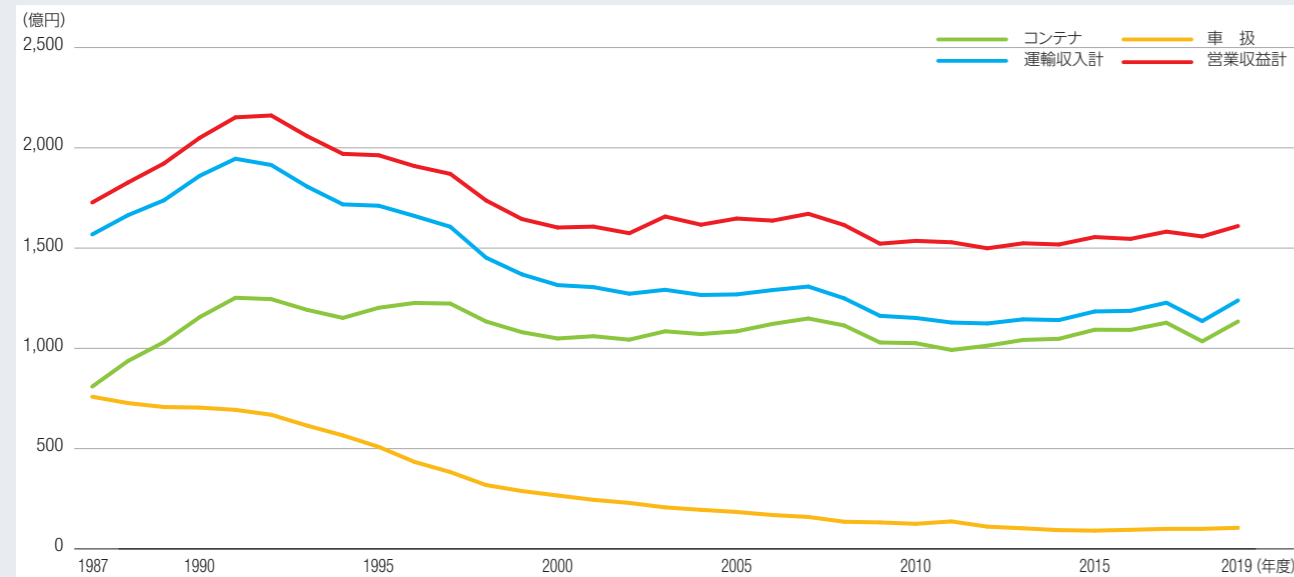
不動産事業

- 連結・単体ともに減収増益
- 分譲マンション事業で、収入の反動減があったものの、磐田、新小岩の分譲等により高い利益水準を維持

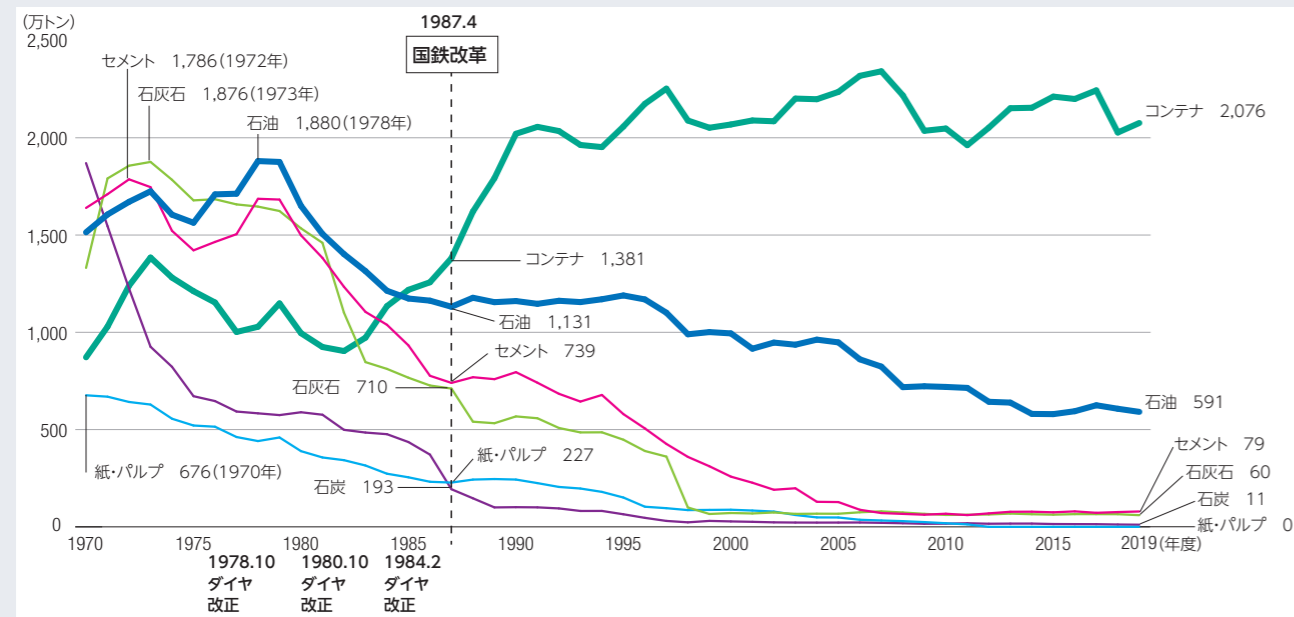
	連結	対前期比	単体	対前期比
営業収益	224億円	△10.7%	180億円	△11.0%
営業利益	112億円	+2.2%	110億円	+3.3%

参考データ

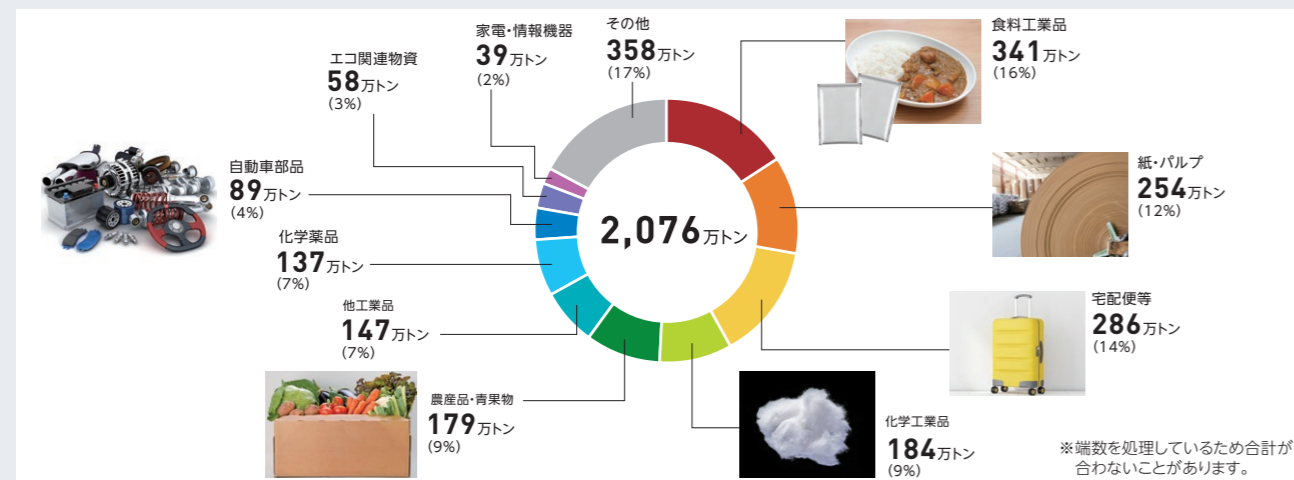
営業収益(単体)の推移



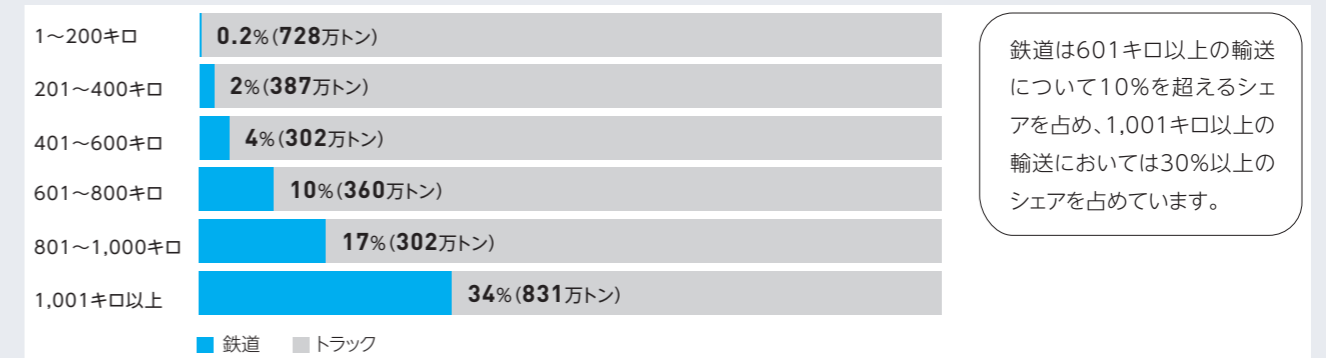
鉄道による輸送品目の移り変わり



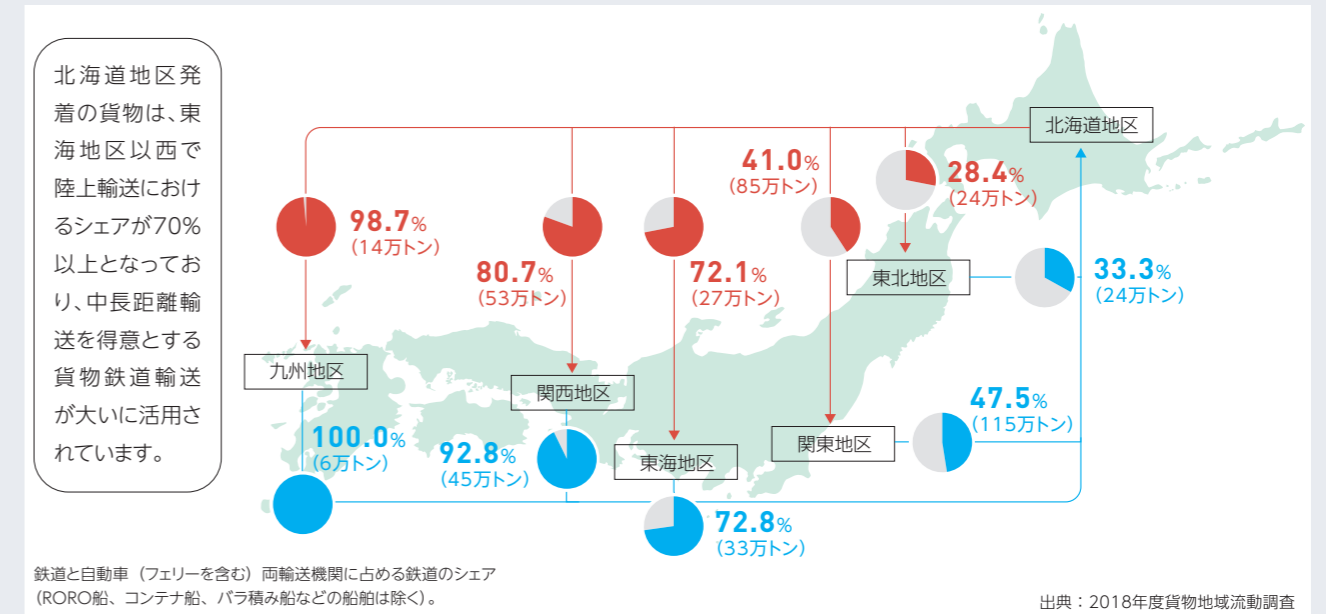
コンテナ輸送量の品目別内訳(2019年度)



陸上貨物輸送の距離別シェア(2018年度)



北海道地区を発着する鉄道貨物の輸送量とシェア (陸上輸送機関計(鉄道・自動車)に占める割合)



従業員に関するデータ

	2017年度	2018年度	2019年度
社員数(名)	5,529	5,406	5,402
男性	5,487	5,321	5,280
女性	42	85	122
女性管理職数(名)	5	7	6
定年後再雇用率(%)	83.7	90.2	94.2
育児休業取得率(%)	4.0	11.9	10.2
育児休業取得者数(名)	8	21	13
男性	4	3	6
女性	4	18	7
年次有給休暇取得日数(平均)	—	—	16
死亡災害件数	1	0	0
JR貨物	1	0	0
協力会社	0	0	0
休業災害件数	12	18	28
JR貨物	2	12	13
協力会社	10	6	15

鉄の道。

ひとりひとりが自分の仕事を日々愚直に繰り返す。
それは、安全を保ち、運行を支えるための鉄道の流儀だ。
JR貨物は、この流儀を基盤としながら、
新技術を積極的に取り込み、いくつもの時代を超えてきた。
私たちは今、貨物駅の自動化、車両検査のIT化を推進。
さらに、駅と直結した物流施設「レールゲート」を全国に展開し、
総合物流企業グループへと進化しようとしている。
鉄の道を極め、新たな社会を支えるために。
これからもJR貨物グループ全社員の挑戦は続いていく。

挑戦、そして変革



動画をご覧いただけます。

Challenge and Change JR貨物グループ



- | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|--|---|--|--|---|--|---|---|---|
| 日本運輸倉庫(株)
代表取締役社長 大橋 康利
東京都台東区東上野 3-1-13
第7大銀ビル 7F
TEL:03-5828-9801 | 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 1-10-1
有楽町ビル 10F
TEL:03-5220-8551 | 関西化成品輸送(株)
代表取締役社長 加賀山 順
大阪府大阪市此花区島屋 6-1-135
TEL:06-6468-7441 | 日本フレートライナー(株)
代表取締役社長 和氣 総一郎
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 工藤 和憲
北海道札幌市白石区流通センター
3-2-1
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 伊藤 悟
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 伊藤 国夫
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 舟橋 郁央
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 菊池 吉見
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 長田 元秀
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 伊東 俊三
愛知県名古屋市中村区椿町 21-2
第2太閤ビル内
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 井上 達明
石川県金沢市高柳町 1-1
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 但野 新二
大阪府大阪市福島区福島 6-13-7
森山ビル 2F
TEL:06-6345-5600 | (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 比谷 照彦
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 伊東 一
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 神立 哲男
東京都北区東田端 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 小村 栄作
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 中川 哲朗
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 秋野 貴司
青森県八戸市一番町 1-3-1
TEL:0178-27-3281 | 仙台臨海鉄道(株)
代表取締役社長 石崎 利夫
宮城県仙台市宮城野区港 4-11-2
TEL:022-258-5211 | 秋田臨海鉄道(株)
代表取締役社長 志水 仁
秋田県秋田市土崎港西 1-12-6
TEL:018-847-1181 | 福島臨海鉄道(株)
代表取締役社長 萩原 正之
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 早瀬 藤二
千葉県千葉市中央区新町 18-14
TEL:043-302-7011 | 神奈川臨海鉄道(株)
代表取締役社長 村山 洋一
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 和田 哲郎
愛知県名古屋南区滝春町 12-3
TEL:052-613-5001 | 衣浦臨海鉄道(株)
代表取締役社長 人見 英永
愛知県半田市 11号地 19-2
TEL:0569-22-9681 | 水島臨海鉄道(株)
代表取締役社長 伊東 香織
岡山県倉敷市水島東栄町 12-46
TEL:086-446-0931 | セメントターミナル(株)
代表取締役社長 小林 由幸
東京都中央区日本橋兜町 18-5
日本橋兜ビル 5F
TEL:03-3808-1351 | 北海道農産品ターミナル(株)
代表取締役社長 小暮 一寿
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 峯野 慶司
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 真貝 康一
東京都渋谷区千駄ヶ谷 5-33-8
サウスゲート新宿
TEL:03-5367-7370 | | |