

JR貨物に関する基礎知識

日本貨物鉄道株式会社
鉄道ロジスティクス本部
マーケティング戦略室
新井 晃一

目次

- 会社概要
- 貨物鉄道のしくみ
- 貨物鉄道輸送の特色
- 運送申込と貨物の託送
- 貨物運賃料金のしくみ
- 激甚化する災害への対応
- 商品価値向上の取組
- モーダルシフト事例
- モーダルコンビネーション



会社概要

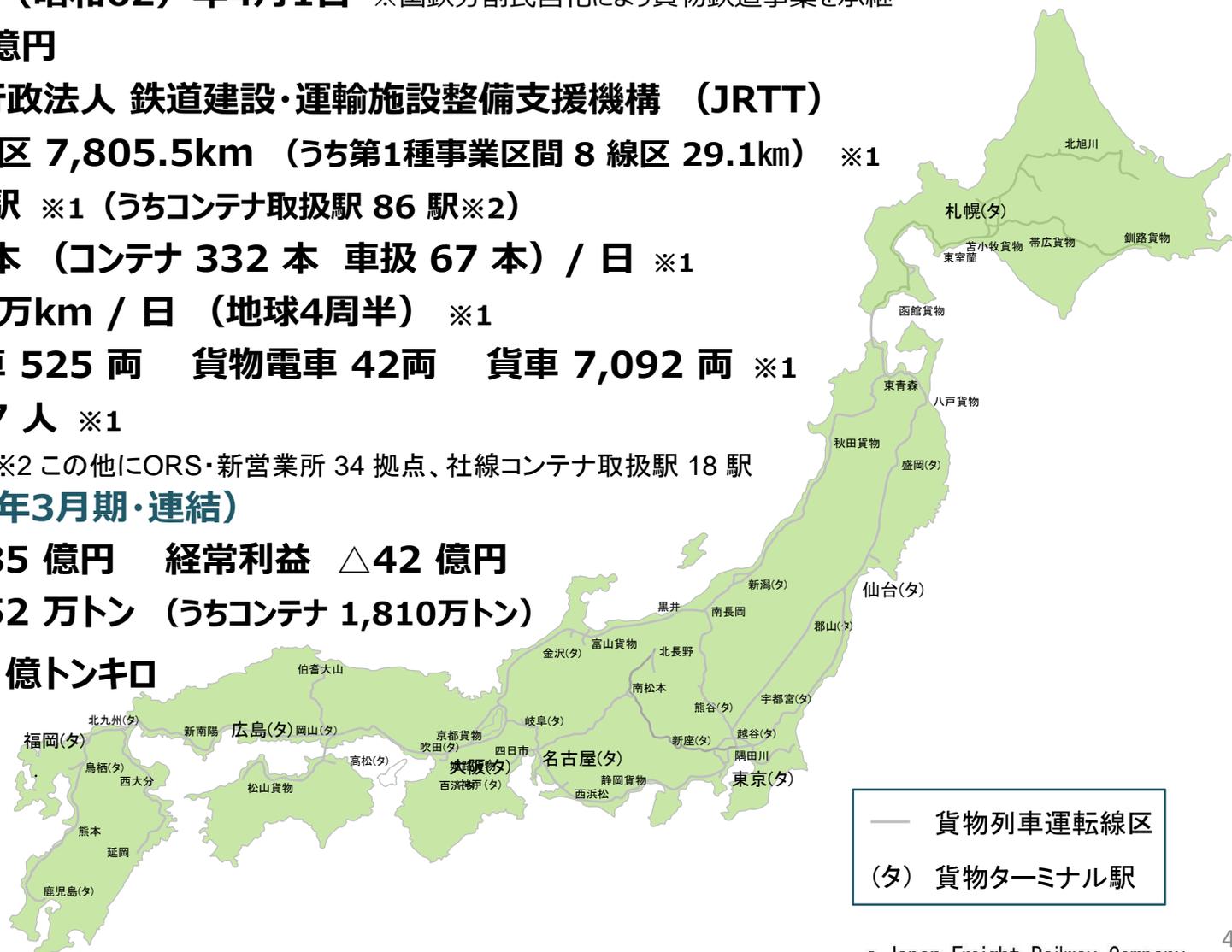
基本データ

名称	日本貨物鉄道株式会社 (Japan Freight Railway Company)
設立	1987 (昭和62) 年4月1日 ※国鉄分割民営化により貨物鉄道事業を承継
資本金	190 億円
株主	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 (JRTT)
営業キロ	75 線区 7,805.5km (うち第1種事業区間 8 線区 29.1km) ※1
貨物駅	237 駅 ※1 (うちコンテナ取扱駅 86 駅※2)
列車本数	399 本 (コンテナ 332 本 車扱 67 本) / 日 ※1
列車キロ	18.6 万km / 日 (地球4周半) ※1
車両数	機関車 525 両 貨物電車 42両 貨車 7,092 両 ※1
社員数	5,637 人 ※1

※1 2024年4月1日現在 ※2 この他にORS・新営業所 34 拠点、社線コンテナ取扱駅 18 駅

経営成績 (2024年3月期・連結)

営業収益	1,885 億円	経常利益	△42 億円
輸送量	2,652 万トン	(うちコンテナ	1,810万トン)
輸送トコ	175 億トンキロ		



— 貨物列車運転線区
(夕) 貨物ターミナル駅

国鉄改革とJR貨物の発足

○ JR貨物は、1987(昭和62)年4月の日本国有鉄道(国鉄)分割・民営化に際し、鉄道による貨物輸送を専門に行うために発足。貨物鉄道輸送は長距離輸送がメインのため、会社の分断により国内の物流が寸断しないよう、全国一体の輸送ネットワークを維持し、かつスムーズな国内の物流体系を実現するため、全国1社とされました(旅客鉄道会社は全国6社体制)。

日本国有鉄道 (Japanese National Railways; JNR)

- 国有鉄道事業を旧運輸省から引継ぎ1949(昭和24)年6月1日に発足
- 日本国政府が100%出資していた独立採算制の公共企業体(公社)
- 1964(昭和39)年度に赤字を計上して以降、採算は年々悪化
- モード別シェアでは1960(昭和35)年に旅客51%・貨物39%あったものが1987(昭和62)年JR発足時には旅客22%・貨物5%にまで低下
 - ・ 自動車の急速な普及、全国的な道路網の整備、航空・海上輸送の発達
 - ・ 労働問題に端を発した業務の混乱によるサービス悪化、度重なる運賃改定
- 抜本的な再建を図るため1983(昭和58)年に国鉄再建監理委員会が発足、民営化に向けた作業を開始
- 分割・民営化により、1987(昭和62)年3月31日限りで新会社に移行



出典:「日本国有鉄道百年 写真史」(日本国有鉄道刊)



日本国有鉄道(公共企業体)の分割

→株式会社などとして民営化

旅客鉄道会社

- 北海道旅客鉄道 (JR北海道)
- 東日本旅客鉄道 (JR東日本)
- 東海旅客鉄道 (JR東海)
- 西日本旅客鉄道 (JR西日本)
- 四国旅客鉄道 (JR四国)
- 九州旅客鉄道 (JR九州)



貨物鉄道会社

- 日本貨物鉄道 (JR貨物)

鉄道関係事業会社など

- 鉄道通信 (JR通信)
- 鉄道情報システム (JRシステム)
- 鉄道総合技術研究所 (JR総研)
- 日本国有鉄道清算事業団

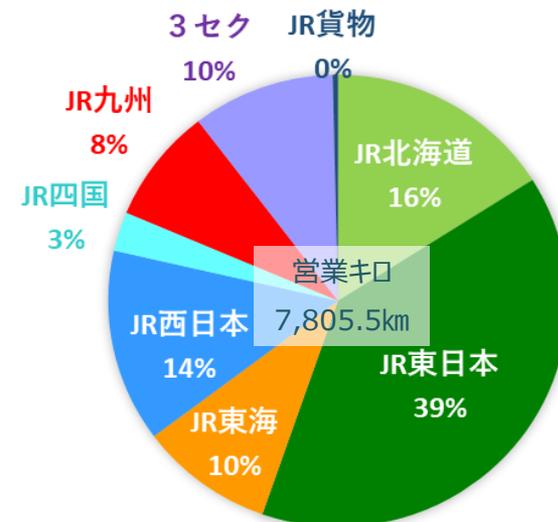
JR貨物の事業スキーム

- 旅客鉄道会社は、第一種鉄道事業者として線路施設などを保有し、旅客列車の運行や路線の運行管理を行います。
- JR貨物は、第二種鉄道事業者として旅客会社の線路設備などを借りて貨物列車を運行。貨物駅などの拠点設備のみを自社で保有し、貨物列車の運行に応じて線路使用料を旅客会社に支払います。
- 近年は、整備新幹線の開業に伴う並行在来線の経営分離や、都市部における新線開業などにより、第三セクターが第一種鉄道事業者として線路を保有し、JR貨物はその路線で貨物列車を運行する事例が増加しています。



JR貨物の事業スキーム

- 営業路線の線路施設などは、旅客会社が保有し、維持・管理を行う。
 - JR貨物は、貨物駅、運転・検修関係施設、貨物専用路線、車両などのみを保有する。
 - 施設使用、運行ダイヤ、経費分担は旅客会社とJR貨物の協議で調整する。
 - 調整された運行ダイヤに従い、運行管理は旅客会社が行う。
 - JR貨物が負担する線路使用料は、その鉄道線路設備を貨物会社に使用させる場合に「追加的に発生する経費相当額」とする（アポイダブルコスト・ルール）。
- 例) レール交換の費用、架線張替えの費用、発電所の資本費相当額を除く電力料、信号・通信回線修繕の費用



貨物鉄道のしくみ

貨物列車を運行するには

○ 貨物列車を運行するため、JR貨物では、全国の主要な都市に貨物駅を設置し、車両（機関車、貨車など）、要員（運転士、駅員など）を全国の各区所に配置し、輸送機材（コンテナなど）について保有・修繕・新製導入を行っています。

■ 機関車[525両]



■ コンテナ貨車[7,092両]



■ 貨物駅、機関区、車両所



■ 運転士・駅員など



■ コンテナ [約62,000個]



※ 数字は2024年4月1日現在

機関車の種類と運用範囲

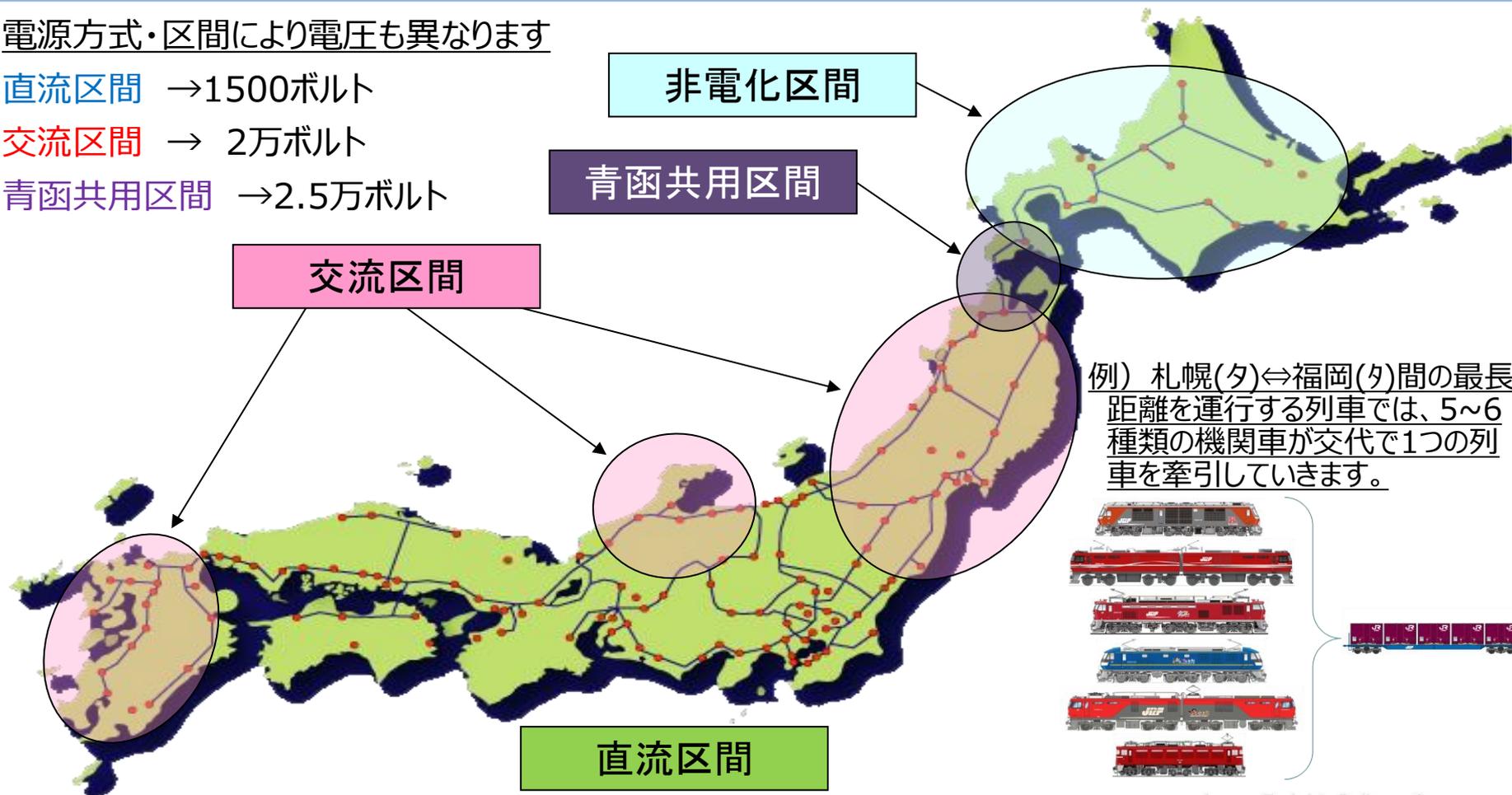
- 貨物列車をけん引する機関車は、動力方式の違いにより、電気機関車とディーゼル機関車の2種類があります。
- 電気機関車は、使用する電源方式の違いにより、直流電気機関車、交流電気機関車と、その双方を使用できる交直流電気機関車の3種類があります。

電源方式・区間により電圧も異なります

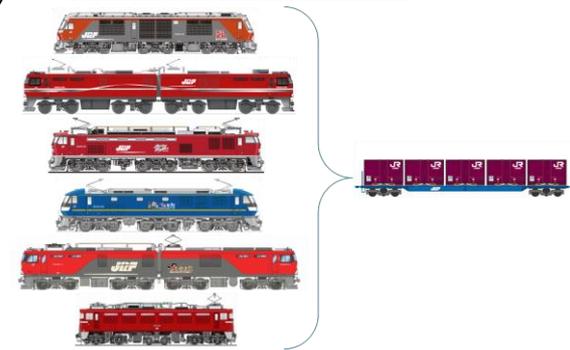
直流区間 → 1500ボルト

交流区間 → 2万ボルト

青函共用区間 → 2.5万ボルト



例) 札幌(夕)⇔福岡(夕)間の最長距離を運行する列車では、5~6種類の機関車が交代で1つの列車を牽引していきます。



直流電気機関車(238両)

○ 直流電気機関車は、首都圏各線、東海道線（東京～神戸）、山陽線（神戸～下関）などの主要幹線、山岳線区である上越線（高崎～新潟）、中央線（八王子～松本～名古屋）、伯備線（岡山～鳥取）において活躍しています。

JR貨物発足後に導入した形式

EF210形式

製作年	1996年～
重量	100.8t
電気方式	直流1,500V
出力	3,390kW
最高速度	110km/h
使用方	高速重けん引用
主な線区	東北線、高崎線、東海道線、山陽線、予讃線
愛称名	ECO-POWER桃太郎



EH200形式

製作年	2001年～
重量	134.4t
電気方式	直流1,500V
出力	4,520kW
最高速度	110km/h
使用方	勾配線区用
主な線区	上越線、高崎線、中央線、篠ノ井線
愛称名	ECO-POWERブルーサンダー



EF66形式

製作年	1973～1974年、1988年～1991年
重量	100.8t
電気方式	直流1,500V
出力	3,900kW
最高速度	110km/h
使用方	平坦線、高速重けん引用
主な線区	東北線、東海道線、山陽線



国鉄から承継した旧型形式

EF64形式

製作年	1980年～1982年
重量	96.0t
電気方式	直流1,500V
出力	2,550kW
最高速度	100km/h
使用方	勾配線区用
主な線区	中央線、篠ノ井線、伯備線



EF65形式

製作年	1969年～1978年
重量	96.0t
電気方式	直流1,500V
出力	2,550kW
最高速度	100km/h
使用方	平坦線、高速けん引用
主な線区	東北線、高崎線、東海道線、山陽線、予讃線



交直流・交流電気機関車(165両)

- 交直流電気機関車は、東北線（東京～青森）、日本海縦貫線（大阪～新潟～青森）、九州各線、交流電気機関車は、津軽海峡線（青森～函館）、九州各線において活躍しています。
- 交流電気機関車であるEH800形式は、北海道新幹線との青函共用走行専用機関車です。

JR貨物発足後に導入した形式

EH500形式

製作年	1998年～
重量	134.4t
電気方式	直流1,500V/交流20,000V
出力	4,000kW
最高速度	110km/h
使用方	高速けん引用
主な線区	東北線、山陽線、鹿児島線
愛称名	ECO-POWER金太郎



EF510形式

製作年	2001年～
重量	100.8t
電気方式	直流1,500V/交流20,000V
出力	3,390kW
最高速度	110km/h
使用方	高速重けん引用
主な線区	日本海縦貫線、東海道線、山陽線
愛称名	ECO-POWERレッドサンダー



EH800形式

製作年	2013年～
重量	134.4t
電気方式	交流25,000V/20,000V
出力	4,000kW (25,000V時) 3,435kW (20,000V時)
最高速度	110km/h
使用方	青函共用走行用、高速重けん引用
主な線区	津軽線、海峡線、道南いさりび鉄道線



国鉄から承継した旧型形式

EF81形式

製作年	1969～1979年、1989年～1992年
重量	100.8t
電気方式	直流1,500V/交流20,000V
出力	直流2,550kW/交流2,370kW
最高速度	100km/h
使用方	高速重けん引用
主な線区	鹿児島線、日豊線



ED76形式

製作年	1965～1979年
重量	87.0t
電気方式	交流20,000V
出力	1,900kW
最高速度	100km/h
使用方	高速けん引用
主な線区	鹿児島線、日豊線



その他の機関車(122両)・電車(42両)

- ディーゼル機関車は、北海道各線、関西線（名古屋～四日市）などで、ハイブリッド機関車は、全国の貨物駅構内の貨車入換作業において活躍しています。
- 貨物電車は、東京～大阪間のスーパーレールカーゴ専用の車両です。

ディーゼル機関車

DF200形式

製作年	1992年～
動力伝達方式	電気式
重量	96.0t
機関出力	1,700PS(50番台以降1,800PS)/1,800rpm
動輪周出力	1,800kW、1,900kW(50番台以降)
最高速度	110km/h
ディーゼル機関	2台
使用方	高速けん引用
主な線区	北海道内各線、関西線
愛称名	ECO-POWERレッドペア



DD200形式

製作年	2017年～
動力伝達方式	電気式
重量	58.8t
機関出力	1,217PS/1,900rpm
動輪周出力	600kW
最高速度	110km/h
ディーゼル機関	1台
使用方	本線用及び貨物駅での入換用



ハイブリッド機関車

HD300形式

製作年	2010年～
ハイブリッド方式	シリーズ式
重量	60.0t
出力	500kW(短時間)
最高速度	45km/h(力行時)、110km/h(回送時)
使用方	貨物駅での入換専用



貨物電車

M250系

製作年	2002年～2003年
電気方式	直流1,500V
編成出力	3,520kW
最高速度	130km/h
荷重(自重)	Mc、M車 11.5t(38.5t) T車 23.0t(21.0t)
積載コンテナ	Mc、M車 31ft(11.5t) 1個/両 T車 31ft(11.5t) 2個/両
愛称名	スーパーレールカーゴ



貨車

- コンテナ貨物を積載するコンテナ貨車は、JR貨物が所有し全国で運用しています。
- 液体・バラ積み貨物などを積載する車扱貨車は、荷主などが所有しJR貨物に車籍を登録した私有貨車が特定の需要区間において運用されています。

JR貨物所有の貨車(コンテナ車 7,049両)

コキ107形式

製作年 2006年～
荷量 40.7t
自重 18.6t
最高速度 110km/h

積載コンテナ数及び個数

JR12ft コンテナ5個	ISO20ft (20t) コンテナ2個
JR20ft コンテナ3個	ISO20ft (24t) コンテナ1個
JR30ft コンテナ2個	ISO40ft コンテナ1個



コキ102・103・104・105形式

製作年 1989年～1997年
荷量 40.5t
自重 18.7t
最高速度 110km/h

積載コンテナ数及び個数

JR12ft コンテナ5個
JR20ft コンテナ3個
JR30ft コンテナ2個



コキ200形式

製作年 2000年～2004年
荷量 48.0t
自重 16.9t
最高速度 110km/h

積載コンテナ数及び個数

JR20ft コンテナ2個	ISO20ft (20t) コンテナ2個
JR30ft コンテナ1個	ISO20ft (24t) コンテナ2個
	ISO40ft コンテナ1個



私有の貨車(タンク車・ホッパ車・大物車など)

タキ1000形式

積載貨物 石油類

荷重 45.0 t

自重 16.9 t

最高速度 95 km/h



ホキ1000形式

積載貨物 炭酸カルシウム

・フライアッシュ

荷重 35.0 t

自重 18.8 t

最高速度 75 km/h



シキ800形式

積載貨物 特大貨物

荷重 140.0-160.0 t

自重 63.0-71.0 t

最高速度 (積車)45 km/h
(空車)75 km/h



コンテナ

- JR貨物が保有するコンテナは、12フィート有蓋・通風タイプ、20フィート有蓋タイプ、31フィートウィングタイプなどがあります。
- これとは別に、荷主などが所有する私有コンテナやISO規格コンテナが活用されています。

19D形式

- 12ft級両側開き有がいコンテナです。
- 船舶輸送もできるように、簡易隅金具を設けて、上吊り、段積み輸送も可能としました。
- 900×1,100パレットが8枚入ります。



30D形式

- 20ft級側妻三方開き有がいコンテナです。
- トップリフターによる上吊り荷役が可能です。
- 両側面がフルオープンとなります。
- 900×1,100パレットが12枚入ります。



V19C形式

- 12ft級両側開き通風コンテナです。
- コンテナ内側から閉閉操作する通風装置を両側に合計8箇所取付けています。
- 船舶輸送もできるように、簡易隅金具を設けて、上吊り、段積み輸送も可能としました。
- 900×1,100パレットが8枚入ります。



48A・49A形式

- 31ft級側妻三方開き有がいウィングコンテナです。
- 大型トラックとほぼ同等の内容積、積載重量です。
- 両側面にアオリ戸がなく、油圧により上方に全開します。
- 両側面から同時に荷物の出し入れが行えるので効率的です。
- 900×1,100パレットが20枚入ります。



種 別	形式	最大積 載重量 (t)	標準寸法〔最大〕 (mm)									保有数	用途		
			外法			内法			床面積 (㎡)	内容積 (m³)					
			高さ	幅	長さ	高さ	幅	長さ							
5トン	有蓋 コンテナ	両側開き	19D	5.0	2,500	2,450	3,715	2,257	2,275	3,647	8.3	18.7	22,175	汎用	
			20C	5.0	2,600	2,450	3,715	2,352	2,278	3,647	8.3	19.5	173		
			20D	5.0	2,600	2,450	3,715	2,352	2,275	3,647	8.3	19.5	11,765		
			W19D	5.0	2,500	2,450	3,715	2,257	2,275	3,647	8.3	18.7	560		エコ
		W18F	4.8	2,500	2,450	3,715	2,206	2,268	3,635	8.2	18.2	10	PCB		
	側妻二方開き	19G	5.0	2,500	2,450	3,715	2,232	2,325	3,588	8.3	18.6	7,348	汎用		
20E		5.0	2,600	2,450	3,715	2,339	2,323	3,594	8.3	19.5	150				
通風 コンテナ	両側開き	V19C	5.0	2,500	2,450	3,715	2,245	2,275	3,647	8.3	18.6	9,111			
		側妻二方開き	V19B	5.0	2,500	2,450	3,715	2,228	2,314	3,588	8.3	18.5		3,260	
10トン	有蓋 コンテナ	三方開き	30C	8.8	2,500	2,490	6,150	2,178	2,328	6,007	14.0	30.4		62	汎用
			30D	8.8	2,500	2,490	6,150	2,178	2,328	6,007	14.0	30.4		249	
		ウィングコンテナ	48A	10.0	2,605	2,490	9,410	2,210	2,350	9,245	21.7	48.0	59		
			49A	10.0	2,605	2,490	9,410	2,238	2,350	9,241	21.7	48.6	80		

※ 保有数: 2024年4月1日現在 用途: 「汎用」…一般貨物輸送用、「エコ」…エコ関連物資輸送用、「PCB」…PCB廃棄物輸送用

貨物駅

○ 全国の貨物駅の中で、1日あたりの取扱量（発着トン数）が最も多いのは東京貨物ターミナル駅で、約7,200トン/日（12フィート換算個数で約1,400個）になります。

■貨物駅ベスト20（1日平均）

順位	駅名	線名	2023年度			前年度			前年比 (%)
			計	コンテナ	車扱	計	コンテナ	車扱	
1	東京（タ）	東海道	7,171	7,167	4	7,225	7,220	4	99.3
2	根岸	根岸	6,397	0	6,397	6,279	0	6,279	101.9
3	札幌（タ）	函館	6,254	6,254	0	6,231	6,231	0	100.4
4	福岡（タ）	鹿児島	5,628	5,628	0	5,635	5,635	0	99.9
5	宇都宮（タ）	東北	5,506	1,684	3,822	5,339	1,683	3,656	103.1
6	倉賀野	高崎	4,611	706	3,905	4,521	766	3,755	102.0
7	四日市	関西	3,984	884	3,101	4,273	927	3,345	93.3
8	隅田川	常磐	3,248	3,247	1	3,259	3,257	1	99.7
9	名古屋（タ）	西名古屋港	3,184	3,184	0	3,140	3,140	0	101.4
10	南松本	篠ノ井	3,009	370	2,639	3,067	374	2,693	98.1
11	盛岡	東北	2,420	1,502	918	2,607	1,693	914	92.8
12	百済（タ）	関西	2,366	2,366	0	2,220	2,220	0	106.5
13	仙台（タ）	東北	2,346	2,316	30	2,293	2,269	24	102.3
14	北九州（タ）	鹿児島	2,316	2,305	11	2,328	2,324	4	99.5
15	越谷（タ）	武蔵野	2,286	2,282	4	2,276	2,270	7	100.4
16	新座（タ）	武蔵野	2,267	2,263	4	2,360	2,360	0	96.1
17	吹田（タ）	東海道	2,163	2,163	0	2,121	2,120	0	102.0
18	大阪（タ）	東海道	2,090	2,090	0	2,136	2,136	0	97.9
19	八王子	中央	2,064	135	1,929	1,918	148	1,770	107.6
20	新潟（タ）	白新	2,003	2,003	0	2,011	2,010	1	99.6

注：1日平均は、年度計÷365日で算出。（タ）は貨物ターミナルの略。四捨五入表示のため、計が合わない箇所がある。

東京(タ)駅 [東京都]



札幌(タ)駅 [北海道]



根岸駅 [神奈川県]



業務箇所と要員配置

○ 貨物列車の運行を支えるため、全国に貨物駅、機関区、車両所、保全技術センターなどを設置し、必要な要員を配置し業務を行っています。

貨物駅

貨物の受託・引渡し、列車の組成・発着を行うため主に以下の業務担当を配置しています。

- 貨物フロント担当
- 操車・連結担当
- 信号担当
- フォークリフトオペレーター

機関区

列車運行を担う運転士を配置するほか、車両の検査・修繕(検修)業務を行っています。

- 運転士
- 検修担当

車両所

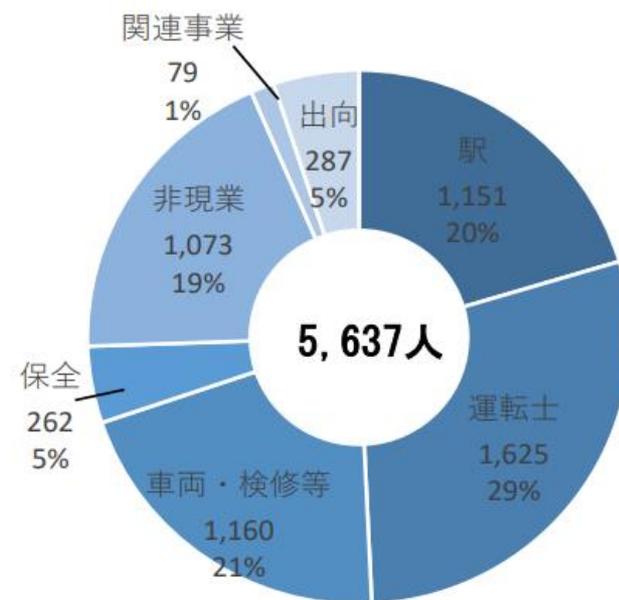
法令に定められた、数年ごとに行う車両各部の解体を伴う検修業務を中心に行っています。

保全技術センター

第一種線区・駅・機関区などの地上設備の保守・新設・改良業務を行っています。

- 施設
 - 保線(軌道)、土木(土木構造物)、建築(建物)、機械(機械設備)
- 電気
 - 運転保安(信号保安設備,踏切保安設備,保安通信設備)、電力(電路設備,変電所等設備,電気機器等設備)

■ 系統別構成



貨物鉄道輸送の特色

幹線区間を大量輸送する貨物鉄道

○ 貨物列車 1 編成当たりの輸送能力は、最も長い26両編成で約650トンです。10トントラック65台分に相当し、大量性という機関特性を幹線区間にて発揮します。

26両編成列車長さ 約520m



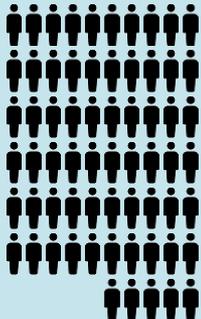
人 × 8

7~8交代

東京~九州間
運転士が
交代で乗り継ぎ



ドライバー65名



一度にトラック
65台分を輸送

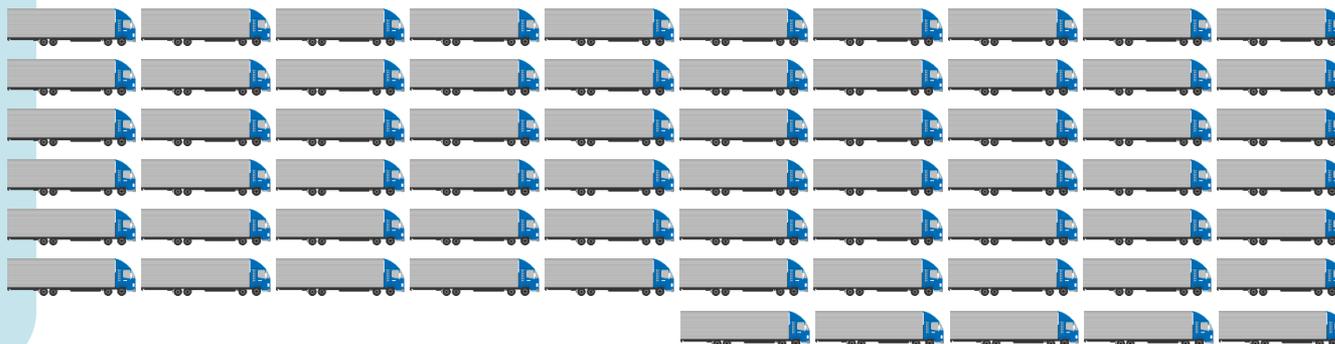
一人の運転士で運行する
貨物列車1本



おおよそこれくらい
大型トラック65台

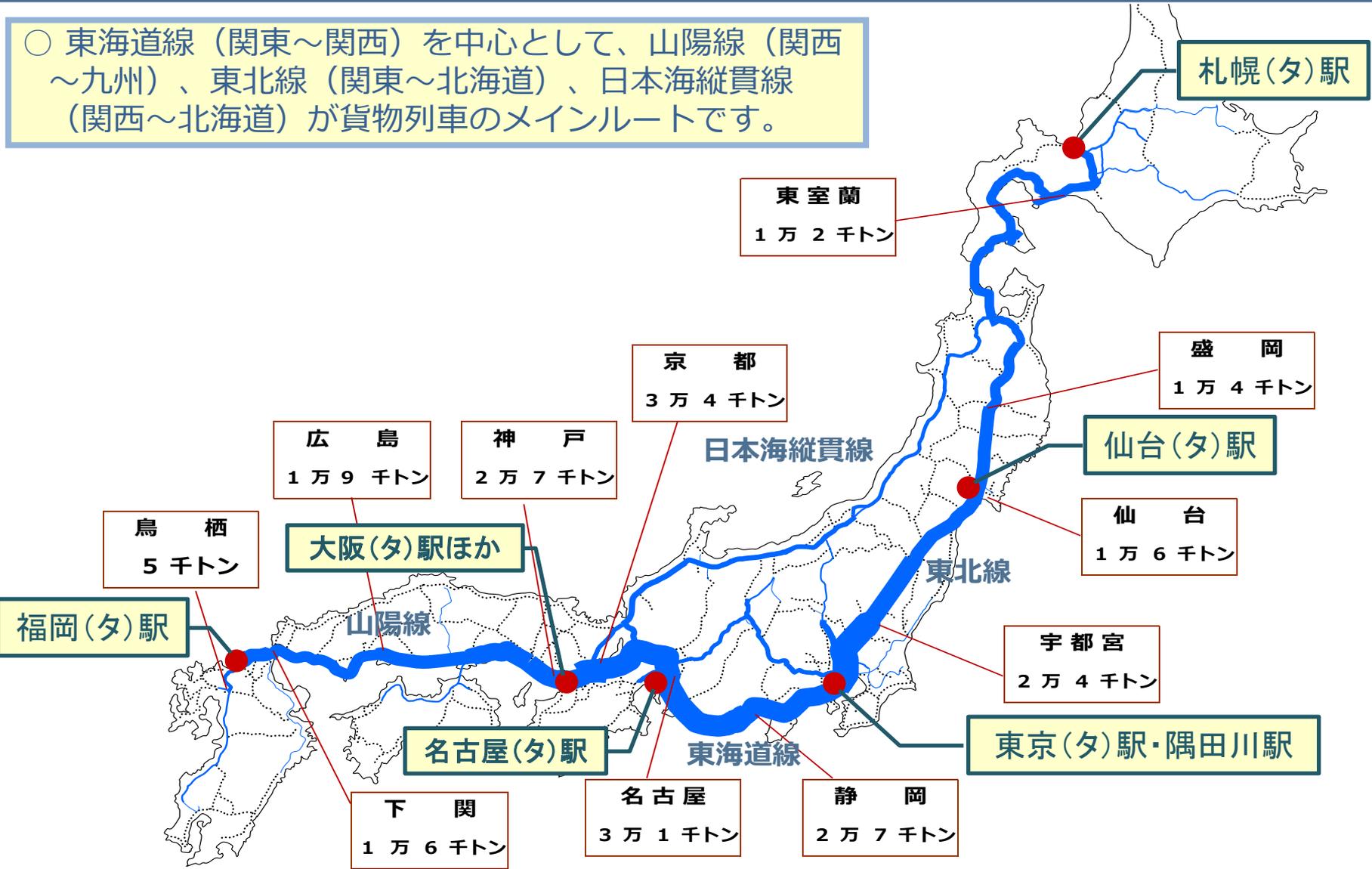


2018年1月 関東大雪
通行止めの東名自動車道



断面輸送量 (2023年度 平日平均)

○ 東海道線 (関東～関西) を中心として、山陽線 (関西～九州)、東北線 (関東～北海道)、日本海縦貫線 (関西～北海道) が貨物列車のメインルートです。

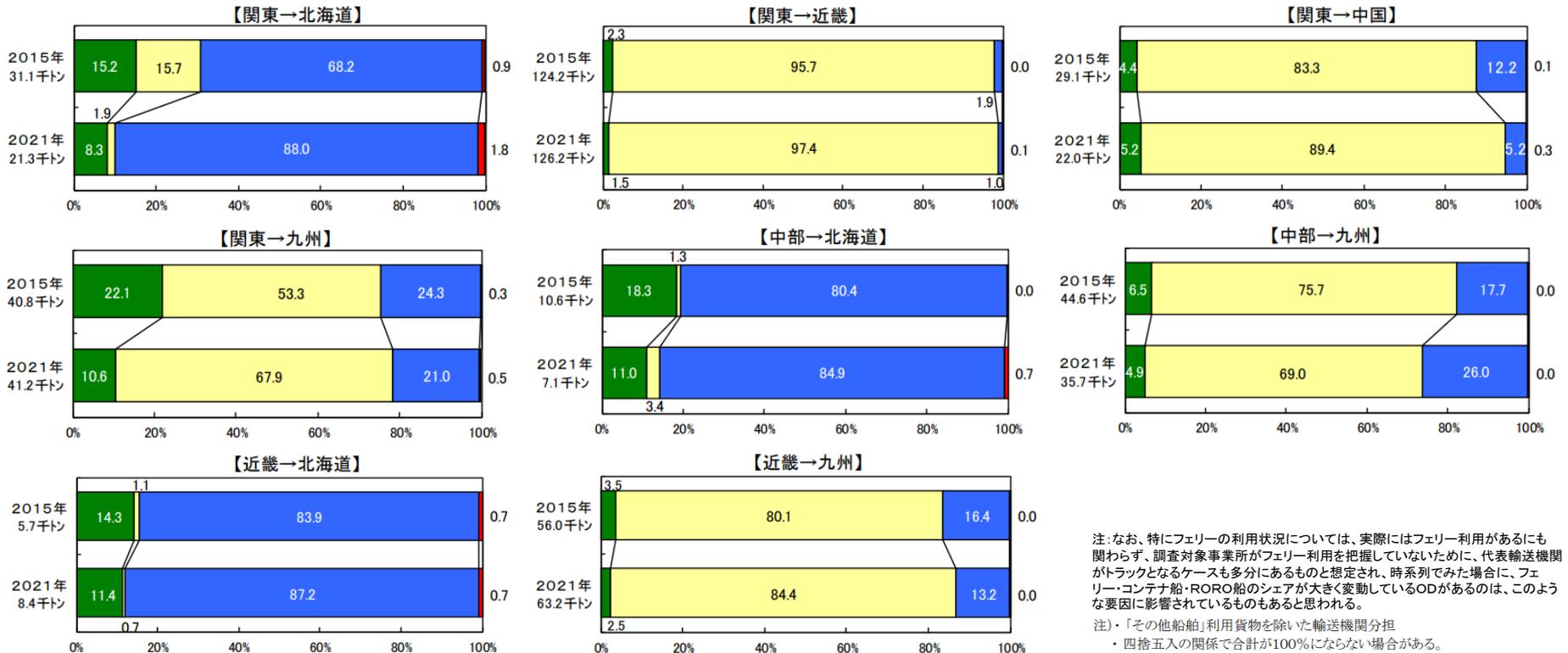


主要地域間の輸送モード別分担(2015年/2021年の比較)

- 鉄道は中・長距離帯でその特性を發揮します。
- バラ積み貨物船などを除く輸送モード別の分担では、関東→近畿・近畿→九州などはトラックが大きなシェアを占める一方、関東→九州や各地→北海道へのシェアでは鉄道が比較的多くご利用を頂いています。

■鉄道 □トラック ■フェリー・コンテナ船・RORO船 ■航空・その他

(3日間調査 単位:千トン, %)

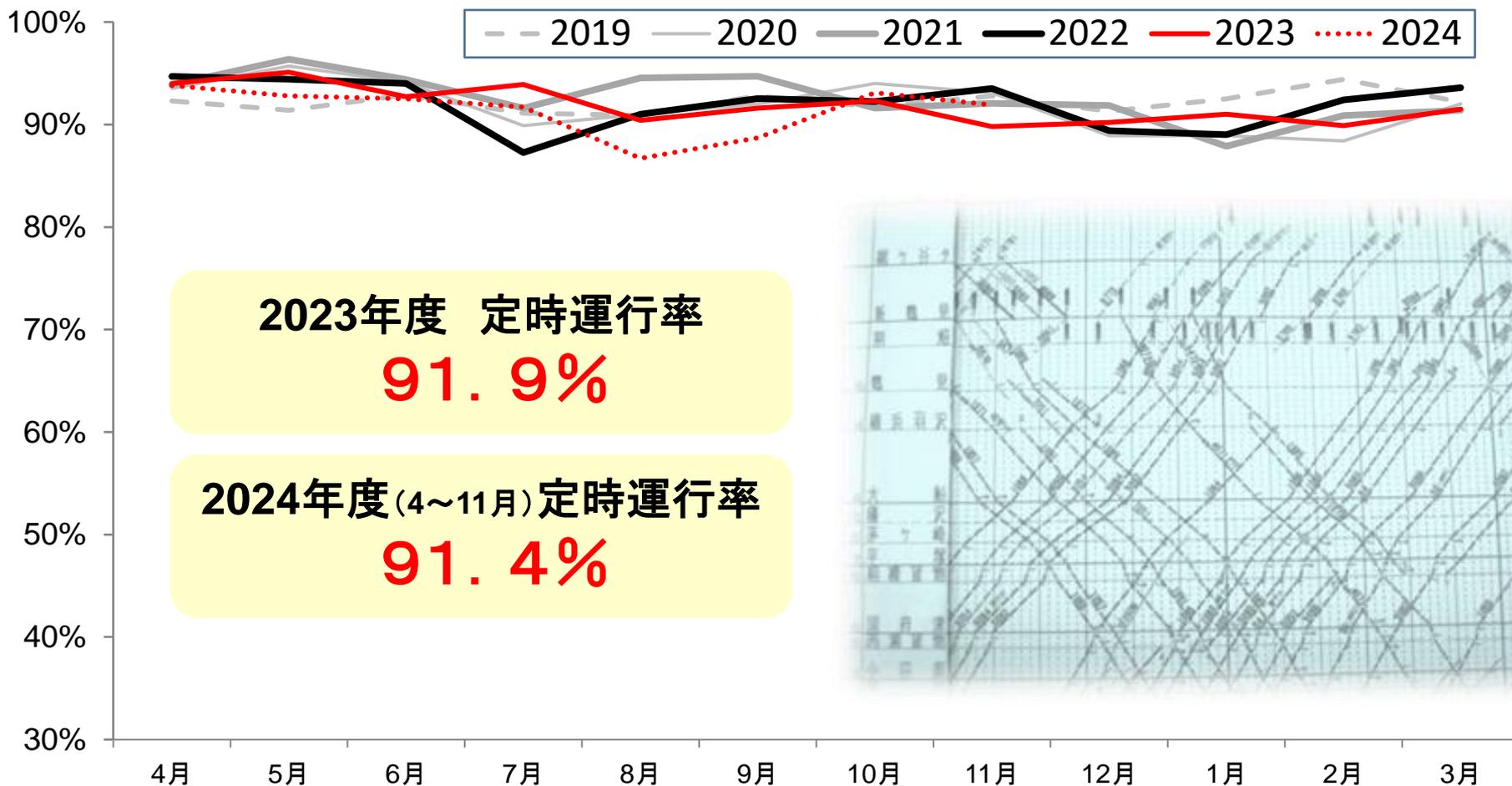


注:なお、特にフェリーの利用状況については、実際にはフェリー利用があるにも関わらず、調査対象事業所がフェリー利用を把握していないために、代表輸送機関がトラックとなるケースも多分にあるものと想定され、時系列でみた場合に、フェリー・コンテナ船・RORO船のシェアが大きく変動しているODがあるのは、このような要因に影響されているものもあると思われる。

注)・「その他船舶」利用貨物を除いた輸送機関分担
 ・四捨五入の関係で合計が100%にならない場合がある。

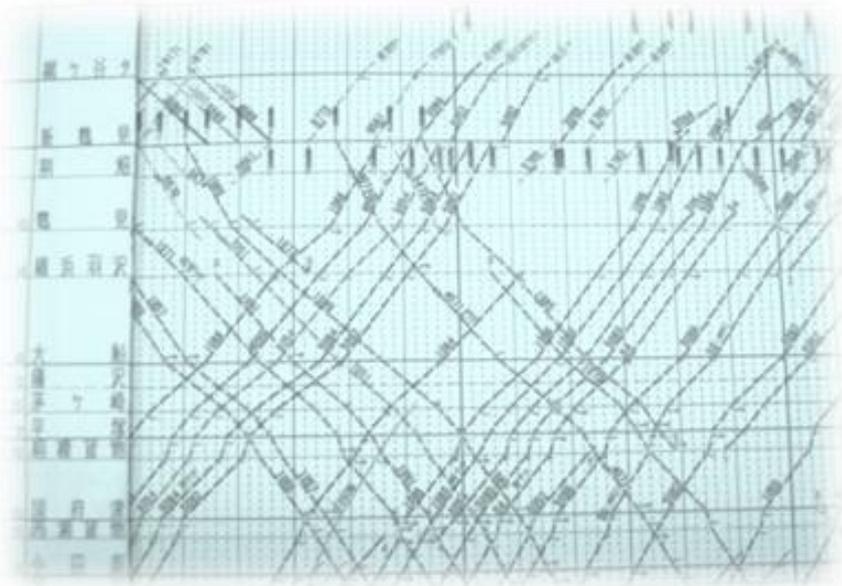
正確な輸送ダイヤ ~高い定時運行率~

○ 定時運行率（全コンテナ列車）は90%台を維持しています。



2023年度 定時運行率
91.9%

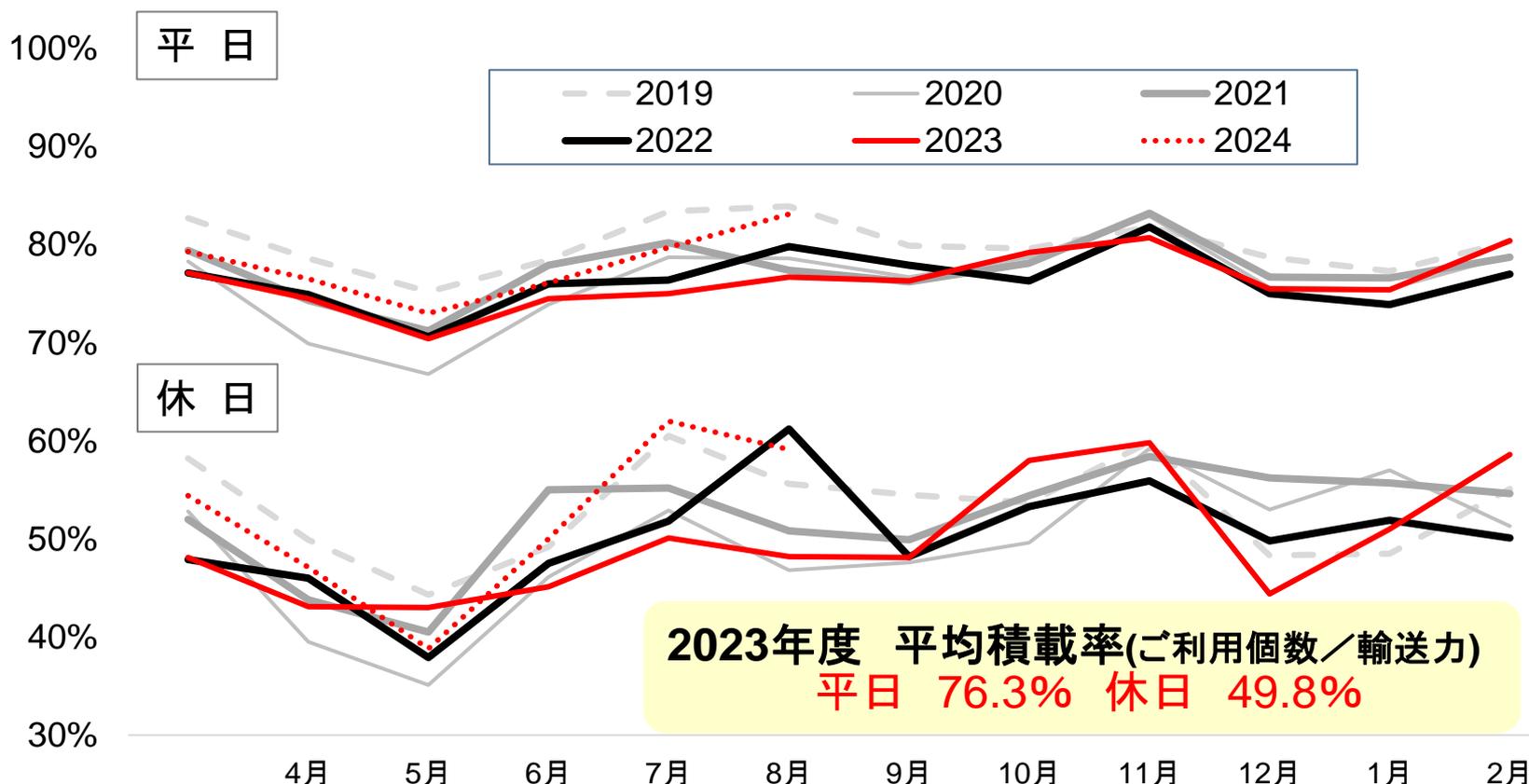
2024年度(4~11月)定時運行率
91.4%



(注) 定刻30分以内に終着した列車の割合

列車積載率向上と平準化への取り組み

- コンテナ貨物列車の積載率は、平日に比べて休日が低く、休日の積載率向上が課題です。
- 運行ダイヤの見直し、需要に応じた輸送力配置、輸送枠調整等により積載率の向上を図り、休日の輸送余力を有効活用することで、ピーク需要の平準化を進める取組を進めています。



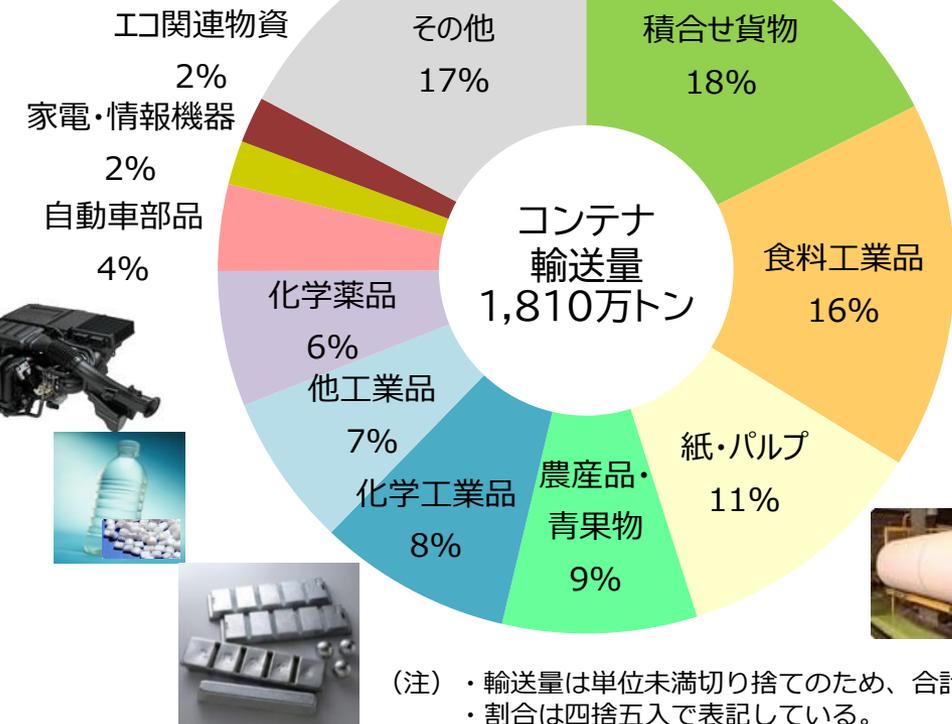
2020年度以降はコロナ禍による景気低迷の影響あり

(注)全コンテナ列車積載率 = 販売個数/列車輸送力 (JR空コンテナの積載個数は含まず)

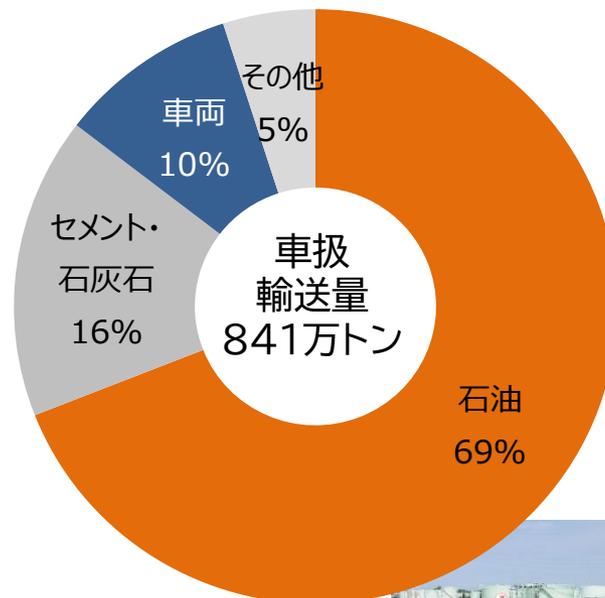
鉄道輸送量品目別内訳(2023年度)

- コンテナ貨物は、品目別では、宅配便等の特積み貨物が最も多く、食料工業品、紙・パルプ等製品が次いで多くなっています。
- 車扱貨物は、石油製品が69%と大宗を占めています。

コンテナ



車扱

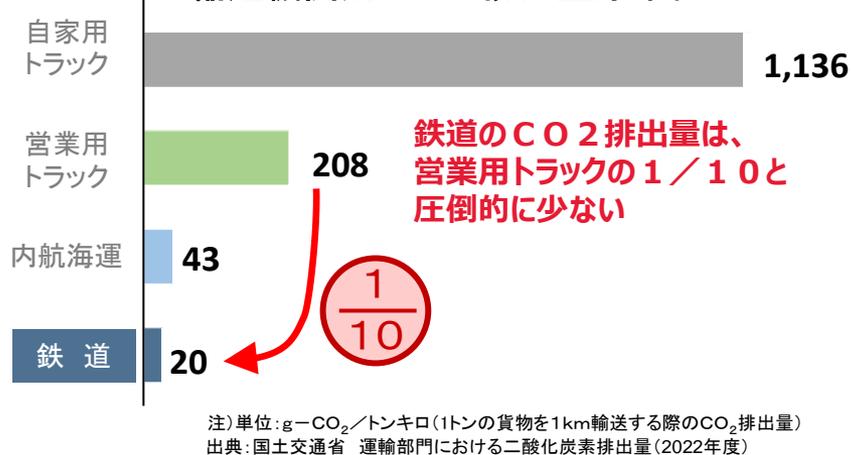


(注) ・輸送量は単位未満切り捨てのため、合計値とは異なる。
 ・割合は四捨五入で表記している。

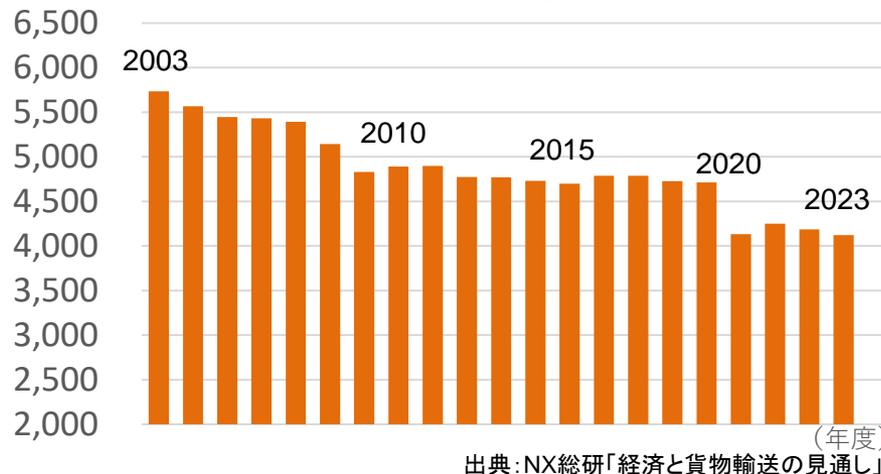
モーダルシフト ～環境意識向上とドライバー不足の時代に～

○ 鉄道コンテナ輸送は、CO2排出量が少ないことや、長距離トラック運行の規制強化・ドライバー不足の問題などを背景としたモーダルシフトを受けて、安定したご利用を頂いています。

輸送機関別のCO2排出量原単位



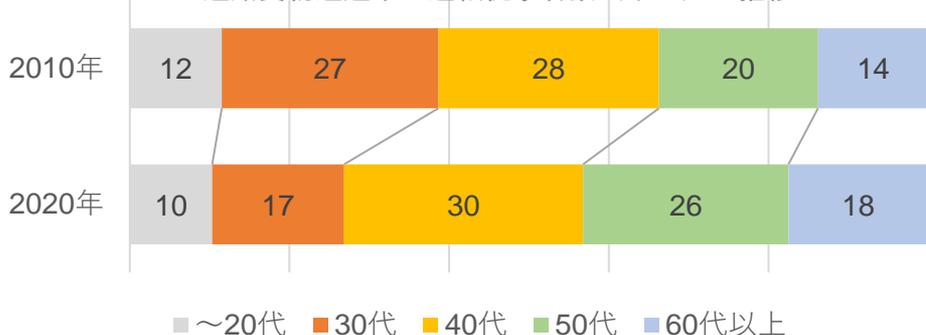
国内総貨物輸送量 (百万トン)



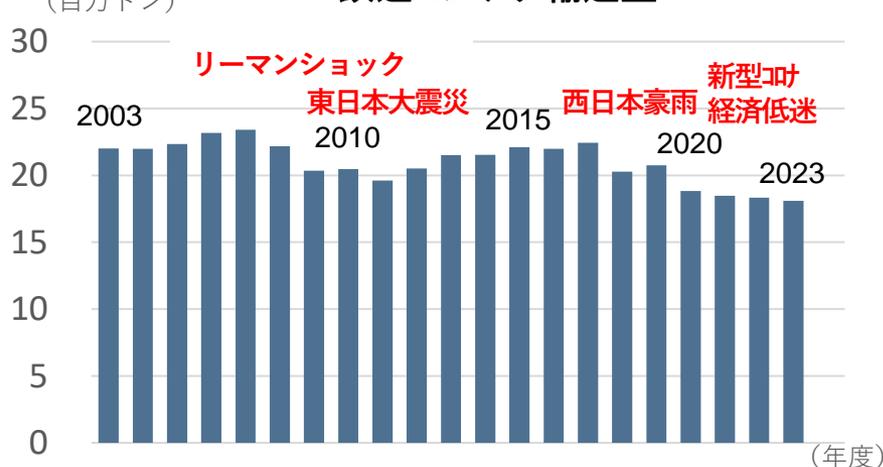
ドライバー不足

高齢化が進行 40歳未満は27% 50歳以上が44%(2020年)
時間外労働の上限規制導入 (2024年4月より)

道路貨物運送業の運転従事者数 (千人) の推移



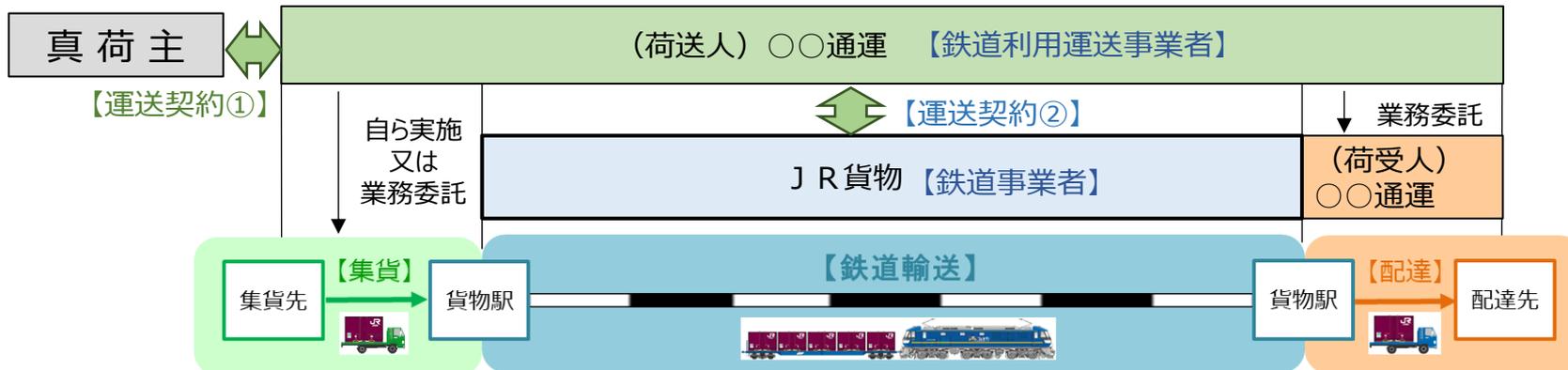
鉄道コンテナ輸送量 (百万トン)



運送申込と貨物の託送

運送契約

- JR貨物の鉄道コンテナ輸送は、鉄道利用運送事業者各社様を直接的な荷送人として、コンテナ貨物1口ごとにその運送を引受けます。
- 運送の条件（契約内容）は、「貨物運送約款」などのJR貨物の公告約款類によります。



運送契約①における契約内容（＝運送条件）

「貨物利用運送約款」

多くの事業者は省告示の標準約款を自社の利用運送約款としています

標準鉄道利用運送約款（平成2年運輸省告示第588号）

- ・利用運送の基本的な取引条件を定める
- ・この約款に定めのない事項は鉄道の約款による

運送契約②における契約内容（＝運送条件）

【JR貨物 運送契約条件】

[公告約款類]※

「貨物運送約款」

別冊「貨物表」

「貨物運賃料金表」

「貨物営業キロ程表」

⇒左記に加えて・・・

<青函トンネルにより本州～北海道間を運送する場合>

「青函トンネル危険品貨物運送約款」

<連絡運輸により他社と直通又は積替えて運送する場合>

「貨物連絡運輸約款」

※約款・・・本来、契約の自由により運送契約は個々にその内容を決定するところ、無数の契約を迅速かつ容易に締結し画一的に処理するため、運送契約の内容となるべき事項等を定型化し、その運送条件について定めたものです。荷送人の運送申込と当社の貨物の引受けにより、その約款によるという特段の意思表示がなくとも、約款の内容は運送条件として両者を拘束します。JR貨物の公告約款類は、鉄道営業法第3条に基づき駅頭公告することとしています。

運送申込から託送までの流れ

- IT-FRENS&TRACEシステムにより、運送申込（予約）と輸送枠の確保、集貨コンテナの持出持込、駅構内での荷役作業、列車での発送（受託）までを一元的に管理しています。

■ 運送申込

- ・ 鉄道コンテナ輸送の運送申込は、J R 貨物の情報システム「IT-FRENS」にインターネット経由でアクセスし、必要な情報を入力することにより行います。
- ・ 必要な情報を満たすと、条件を満たす貨物列車の輸送力を確保（輸送枠取得）を自動で行います。

IT-FRENS画面



■ 集貨

- ・ 貨物駅構内に設置されたドライバーシステム端末(DS)に、空コンテナの持出登録を行うと、荷役ホームにてフォークリフトが鉄道利用運送事業者のトラックに条件に当てはまる空コンテナを積載します。
- ・ 集貨先にてコンテナに運送品を積載後、貨物駅に戻り、再びDSに積コンテナの持込登録を行うと、荷役ホームにてフォークリフトがコンテナをトラックから取卸します。



ドライバーシステム画面



■ 託送

- ・ 集貨され駅構内に留置された積コンテナは、紐づいた運送申込に従い、輸送枠を確保した貨物列車の貨車が荷役線に入線すると、貨車に積み込まれます（受託）。



託送時の注意点

○ 鉄道コンテナの託送時には、以下の点に特にご注意ください。

注意点 1) 貨物の品目は、「危険品」ではありませんか？

□ JR貨物では、関係諸法令や国際的な危険物輸送ルールを踏まえ、公告約款類の「貨物表」において、危険性を有するために一般貨物とは異なる取扱いを要する貨物を「危険品」として体系的に分類・定義し、その取扱いにおいて法令順守並びに安全の確保を行っています。

⇒危険品は、普通品や異なる品目で運送申込することはおやめ下さい。

「化学品の分類および表示に関する世界調和システム」(The Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals: GHS) における9つの絵表示(シンボル)



注意点 2) 貨物は、鉄道コンテナ輸送に耐える十分な強度の容器・養生を用いていますか？

□ 鉄道コンテナ輸送は、鉄道特有の列車の揺れ・震動を受けるほか、荷役作業ではフォークリフトのチルトによりコンテナごと傾斜します。

⇒貨物の破損・漏洩を防止するため、十分な強度の容器使用・養生を行ってください。



注意点 3) コンテナ内における貨物の積付けは、偏積・過積載になっていませんか？

□ 偏積・過積載は、貨物列車の脱線につながる可能性があり、大変危険です。

⇒コンテナ内では、床面上に貨物の重量が均衡し、容易に移動しないよう固縛してください。

⇒コンテナ形式ごとの最大積載量を守ってください。



注意点 4) コンテナ外装は、開き戸・積込口・収納箱の閉じ忘れや構造部品の異常はありませんか？

□ JRコンテナのほか、特殊な構造をもつ私有コンテナ・ISO規格海上コンテナの積込口・カバーの不完全閉鎖、列車走行中の部品落失が度々発生しています。

⇒託送前に、コンテナ外装に何らかの異常がないか、チェックリストなどを用いて必ず点検してください。

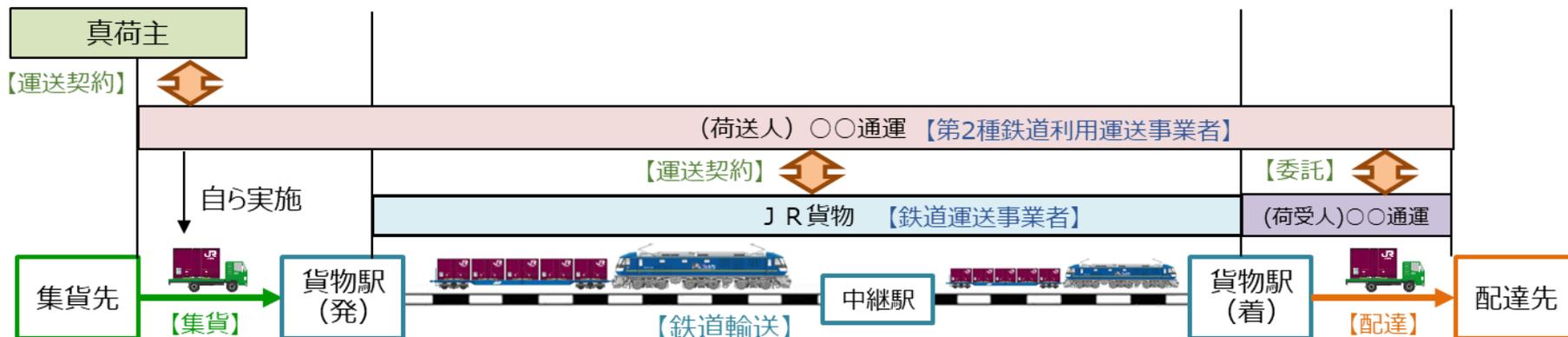


貨物運賃料金のしくみ

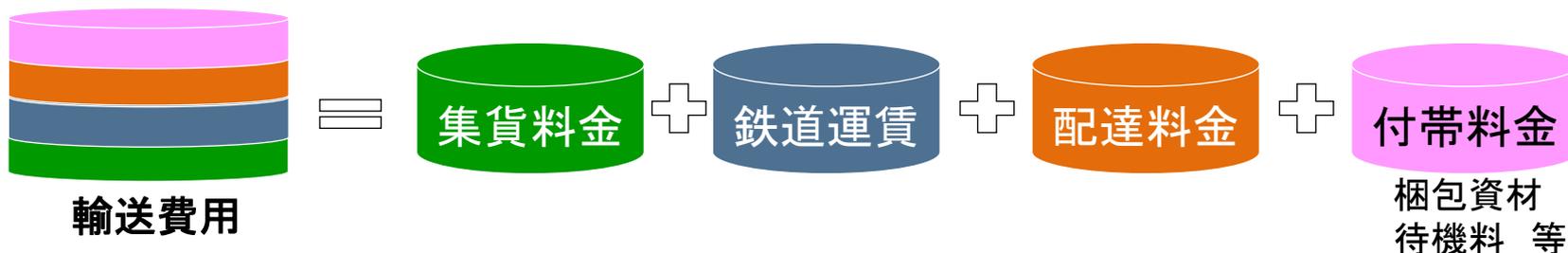
鉄道コンテナ輸送の仕組み

- 鉄道コンテナは、コンテナ1個ごとの「貸切り」を原則とした、貨物鉄道に前後する集貨・配達を組み合わせた「複合一貫輸送サービス」を提供しています。

鉄道コンテナ輸送にかかわる関係性の一例



鉄道コンテナ運賃料金



基本的に、発側の「鉄道利用運送事業者」が輸送手配、輸送費用請求を一括で行います

コンテナ貨物の基本的な運賃

- 発着駅間の運賃計算キロ程に応じた「賃率」に、その貨物の運賃計算トン数を乗じて、端数処理したものが基本的な運賃です。
- このとき、割増運賃は別に計算して加算し、割引は運賃に割引率を乗じて計算します。

■コンテナ貨物賃率表

キロ程	賃率	キロ程	賃率	キロ程	賃率
和メートルまで	円	和メートルまで	円	和メートルまで	円
25	1,565	375	5,738	950	11,565
50	2,004	400	5,998	1000	12,048
75	2,442	425	6,258	1100	13,015
100	2,881	450	6,518	1200	13,982
125	3,141	475	6,777	1300	14,949
150	3,401	500	7,037	1400	15,916
175	3,660	550	7,557	1500	16,883
200	3,920	600	8,076	1600	17,850
225	4,180	650	8,586	1700	18,817
250	4,440	700	9,095	1800	19,784
275	4,699	750	9,605	1900	20,751
300	4,959	800	10,114	2000	21,718
325	5,219	850	10,598	2100	22,685
350	5,479	900	11,081	2200	23,652

(1トンにつき)

キロ程	賃率
和メートルまで	円
2300	24,619
2400	25,586
2500	26,553
2600	27,520
2700	28,487
2800	29,454
2900	30,421
3000	31,388
以上100和メートルまでを増すごとに	967

■コンテナ貨物割増率表 (抄)

割増番号	種別	割増率
1	Lサイズコンテナ割増	5割
3	40ftコンテナ割増	10割
4	貴重品割増	10割
5	危険品割増	(注) 放射性フェニル類(廃棄物) 15割
	火薬類	10割
	その他	2割

(注) 放射性フェニル類(廃棄物)には、上記割増の他に、「専用コンテナ割増(12割)」がかかります。
 ※同一貨物に2つ以上の割増が該当する場合、重複適用します。

■コンテナ貨物割引率表 (抄)

割引番号	品名	割引率
1	私有冷蔵、私有タンク及び私有ホッパコンテナ貨物	1割5分
3	私有コンテナ貨物	1割
4	返送私有コンテナ	5割
5	荷造用品	3割
6	貨物積付用品	7割
7	パレット	5割

※同一貨物に2つ以上の割引が該当する場合、割引率の最も高いものによります。

Lサイズコンテナ
 外寸寸法が8m以上、9.8m未満のコンテナです。(私有31ftコンテナ等)

その他
 貨物運送約款別冊「貨物表」第5表「危険品品名表」の割増欄に「○」を付したもので、上記類以外の品目です。

私有冷蔵コンテナ
 定温または保冷機能を持つ私有コンテナです。

荷造用品
 鉄道輸送で使用したボンベやドラム缶などを着駅から原発駅に返送するものに限ります。

貨物積付用品
 鉄道輸送で使用したパレットやエアバッグなどを着駅から原発駅に返送するものに限ります。

パレット
 当社が指定する列車を使用するものに限ります。

■運賃計算トン数

種別	名称	積載重量	運賃計算トン数(私有コンテナの返送時)
5トン	12ftコンテナ	5トン	5トン(2トン)
10トン	20ftコンテナ 30ft・31ftコンテナ	10トン	8.5トン(3トン)

※コンテナ種別ごとの積載重量を超える規格のコンテナの運賃計算トン数は、その超過トン数を0.5トン単位に切り上げ、上表の運賃計算トン数に加算して計算します。

基本

運賃計算キロ程に応じた「賃率」 × 「運賃計算トン数」 = 計算した金額 ⇒ 端数処理したものが「運賃」

割増

同「賃率」 × 「運賃計算トン数」 × 割増率 = 計算した金額 ⇒ 端数処理したものが「割増料」

基本で計算した「運賃」 + 上記「割増料」 = 「割増運賃」

割引

同「賃率」 × 「運賃計算トン数」 × (1 - 割引率) = 計算した金額 ⇒ 端数処理したものが「運賃」

■コンテナ営業所料金表

コンテナの発駅または着駅でコンテナ営業所を利用する場合に運賃に加算します。

営業所名	金額
板橋	3,000円
小敷	

(5トンコンテナ1個につき)

コンテナ貨物の基本的な運賃

例 1) 東京夕→仙台夕間350.0km・12ft J Rコンテナ普通品の場合

賃率 5,479円 × 運賃計算トン数 5トン = 27,395円 ⇒ 端数処理後 **27,500円**

例 2) 名古屋夕→新潟夕間572.2km・12ft J Rコンテナ危険品(2割増適用)の場合

①運賃 賃率 8,076円 × 運賃計算トン数 5トン = 40,380円 ⇒ 端数処理後 40,500円

②割増 賃率 8,076円 × 運賃計算トン数 5トン × 割増率 2割 = 8,076円 ⇒ 端数処理後 8,100円

③合計 40,500円 + 8,100円 = **48,600円**

例 3) 札幌夕→隅田川間1198.5km・12ft私有 U Rコンテナ普通品(1.5割引適用)の場合

賃率 13,982円 × 運賃計算トン数 5トン × (1 - 割引率 1.5割) = 59,424円

⇒ 端数処理後 **59,500円**

例 4) 大阪夕→福岡夕間700.0km・31ft私有 Uコンテナ普通品(5割増・1割引適用)の場合

①運賃 賃率 9,095円 × 運賃計算トン数 8.5トン × (1 - 割引率 1割) = 69,577円

⇒ 端数処理後 70,000円

②割増 賃率 9,095円 × 運賃計算トン数 8.5トン × 割増率 5割 = 38,654円 ⇒ 端数処理後 38,700円

③合計 70,000円 + 38,700円 = **108,700円**

例 5) 広島夕→金沢夕間599.2km・20ft16トン積ISOタンクコンテナ危険品(2割増・1割引適用)の場合

①運賃 賃率 8,076円 × 運賃計算トン数 (8.5 + 6トン) × (1 - 割引率 1割) = 105,392円

⇒ 端数処理後 105,500円

②割増 賃率 8,076円 × 運賃計算トン数 (8.5 + 6トン) × 割増率 2割 = 23,421円

⇒ 端数処理後 23,500円

③合計 105,500円 + 23,500円 = **129,000円**

コンテナ貨物の主な料金

○ JR貨物の鉄道コンテナ輸送では、運送に伴う運賃のほか、以下のような料金を申し受けます。

■ コンテナ貨物留置料

- 貨物駅構内においてコンテナ貨物を留置する時は、次の無料期間を超えた場合に「コンテナ貨物留置料」が適用されます。
 - ・ 発駅：集貨日とその翌日から5日間
 - ・ 着駅：積載列車の到着日とその翌日から5日間、ただし予め荷送人が指定した持出予定日時が到来した場合はその当日まで
(無料期間内の土日祝日・一部の長期連休期間は算定に含みません。
また現在、持出予定日時が到来した場合はその翌日までは無料です。)

■ コンテナ使用料

- 貨物駅からJRコンテナを持出した日とその翌日を無料期間として、それを超えてコンテナを返還・持込みした場合に「コンテナ使用料」が適用されます。
(無料期間内の土日祝日・一部の長期連休期間は算定に含みません。)

■ 青函付加料金

- 発着駅のいずれか一方が北海道内所在駅となり、青函トンネルを通過して運送する貨物に適用されます。

■ さしず手数料

- さしず 1回ごとに1,100円の手数料を申し受けます。
(さしず：託送取消、発駅返送、荷受人・着駅変更、営業所利用の追附・取消)

■ 特殊コンテナ使用料

- JR貨物の31ftコンテナを使用して託送する時は、託送1回ごとに3,000円の使用料を申し受けます。

■ 取消料

- 輸送枠取得以降に、運送申込の取消・申込内容の変更による輸送枠の変更がある場合に、変更1回ごとに適用されます。

(コンテナ1個1日までごとにつき)

種別	名 称		料金率
5トン	12ftコンテナ	JRコンテナ	1,000円
		私有コンテナ	700円
10トン	20、30、31ft コンテナ	JRコンテナ	2,000円
		私有コンテナ	1,400円

(コンテナ1個1日までごとにつき)

種別	名 称	料金率
5トン	12ftコンテナ	1,100円
10トン	20ftコンテナ	2,200円

12ftまで	700円
12ftを超え24ftまで	1,400円
24ftを超え31ftまで	1,700円

(1) 48時間前以前	200円
(2) 24～48時間前	500円
(3) 9～24時間前	1,100円
(4) 6～9時間前	1,500円
(5) 3～6時間前	2,000円
(6) 1～3時間前	2,500円
(7) 出線時刻～1時間前	3,000円
(8) 出線時刻経過後	5,000円

激甚化する災害への対応

自然災害の激甚化による長期不通への対応

○ 2018年7月に発生した豪雨災害では、西日本地区を中心に甚大な被害が発生。特に、大きな被害を受けた山陽線の不通は100日間に及びました。その後も、主に大雨による線路設備の被災が毎年のように発生しており、貨物列車の運行が長期間出来ないなどの大きな影響を受けています。このため、利用運送事業者各社様のご協力のもと、不通区間を迂回するトラック・船舶による代行輸送を都度実施しています。

平成30年7月豪雨 (2018.7.5~10.12)

運転中止線区 山陽線、伯備線など
 長期不通区間 山陽線東福山～新南陽
 設備への被害 複数箇所かつ大規模な
 道床流出や土砂流入
 運休列車本数 各線区延べ4,421本
 代行輸送体制

・トラック

実施期間 7.12~10.12(86日間)
 輸送個数 約89,000個

・船舶

実施期間 7.12~10.1(82日間)
 輸送個数 20,843個



・その他

迂回列車 8.28~10.11(69本)



山口地区ほか大雨 (2021.8.12~9.4)

運転中止線区 山陽線、中央西線
 長期不通区間 山陽線新南陽～下関
 設備への被害 道床流出、
 電気設備損傷など
 運休列車本数 各線区延べ900本
 代行輸送体制

・トラック

実施期間 8.19~9.4(17日間)
 輸送個数 5,259個

・船舶

実施期間 8.26~9.3(8日間)
 輸送個数 156個



・その他

折返列車 64往復
 復活運転 2往復

東北地区ほか大雨 (2022.8.3~10.6)

運転中止線区 日本海縦貫線他各線区
 長期不通区間 奥羽線東能代～大館
 設備への被害 大規模な盛土流出、
 架線柱傾倒など
 運休列車本数 各線区延べ865本
 代行輸送体制

・トラック

実施期間 9.21~10.6(14日間)
 輸送個数 1,882個

・船舶

実施期間 8.23~9.15(18日間)
 輸送個数 2,150個



・その他

迂回など 43往復+東北線10本
 折返列車 14往復

災害対応力の強化に向けた取り組み

代替輸送体制構築への備え



トラック代行



船舶代行



迂回輸送



代替トラック用臨時駐車場

- ✓ 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
- ✓ 機関車や運転士などの運用変更を事前に策定
- ✓ トラック代行に従事するドライバーの宿泊施設やトラックの夜間駐車場の確保に向け、グループ各社や外部企業、自治体等と連携体制を構築（北九州地区で官民一体の検討会開催）

輸送機材を一部改造し、走行可能区間を拡大

- ✓ 輸送機材のリタングシー確保の一環として、走行可能範囲の拡大を目的とした機関車の一部改造を実施
- ✓ 通常時は東北線を中心に走行しているEH500形式機関車を、迂回列車運転時には日本海縦貫線での活用が可能になる

「499船」共同保有による迅速な代替輸送の実施

- ✓ センコーと共同で総トン数499トン型の貨物船を新造保有
- ✓ 平常時はセンコー海運で運航し、災害により鉄道ネットワークが寸断された場合、災害代行輸送に本船を使用することで迅速な船舶代行を実施する
- ✓ 12ftコンテナ80個分の積載が可能

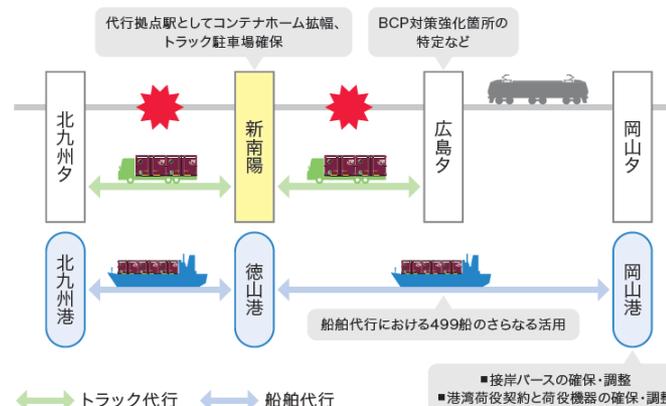


写真はイメージ

代行拠点駅の整備

- ✓ 鉄道ネットワークが寸断された場合、迂回輸送が難しい山陽線をターゲットとしてトラック代行実施に備えた拠点駅の整備を進める
- ✓ その第一歩として、新南陽駅のコンテナホーム拡張、代行トラック駐車場の整備を行い駅能力の向上を図る

■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



Press Release

2024年6月5日
 センコーグループホールディングス株式会社
 日本貨物鉄道株式会社

災害時の代替輸送を担う新造船が8月就航 ～センコーグループとJR貨物が共同船の進水式を開催～

センコーグループホールディングス株式会社(本社:東京都江東区、社長:福田 泰久、以下「センコーGHD」)と日本貨物鉄道株式会社(本社:東京都渋谷区、社長:犬飼 新、以下「JR貨物」)は、6月5日に新造船「扇望丸」(以下「本船」)の進水式を行いました。本船は、災害発生時に鉄道網が寸断された場合、JR貨物のコンテナを代行輸送するために建造されたもので、8月にも就航予定です。



6月5日に行った進水式

昨今、自然災害発生頻度が高まり、災害時に道路や線路が寸断された場合の代替輸送手段が必要とされています。そのため、本船は通常はセンコーGHDが顧客の原料・資材輸送専用船として運航しますが、災害発生等により貨物鉄道ネットワークが寸断された場合には、JR貨物が実施する災害代行輸送に本船を使用して、JR貨物のコンテナ(12ft)を最大80個積載し、迅速な船舶代行を行います。

センコーGHDは、本船の就航を機に、既存顧客との取引拡大につなげるだけでなく、さらに災害発生時の代替輸送にも迅速に対応できる体制を確立し、鉄道輸送サービスの安定化に貢献します。JR貨物は、災害等輸送障害時の対応力を強化することで、安全・安心な物流サービスを実現します。

Press Release

<本船の概要>

1. 船種	貨物船(バラ貨物・コンテナ)
2. 船体寸法	・全長 約 76.32m ・全幅 約 12.50m ・深さ 約 7.00m
3. 総トン数	499トン
4. 積荷積載量	1,600トン
5. 満載航海速度	約 12.2ノット
6. 航行区域	沿海(非国際)

<関連リンク>

・プレスリリース「災害時の代行輸送力強化に向けた内航船の共同発注について」(2023/4/12)

https://www.senkogrouphd.co.jp/about/news/assets/20230412_1.pdf

商品価値向上の取組

定温(温度管理)ニーズへの対応

- 一部の列車において、ISO規格のリーファーコンテナへの給電サービスを実施しています。
- 温度管理コンテナを使用し鉄道利用頂くことで、全ての温度帯に適合することが可能です。



様々な温度管理ニーズに対応(私有コンテナ:リース・レンタル事業者様にて所有)

①保冷(UR)

10°C~20°C

断熱材使用、ドライアイス併用



②保冷(SUPER UR)

5°C~20°C

真空断熱パネル使用、ドライアイス併用



③蓄冷

(リーファーコンテナ+蓄冷材)

5°C帯で48時間保冷(※)



(※)
コンテナ上部の蓄冷剤を
マイナス25°Cで予冷



④エンジン式コンテナ

マイナス25°C~25°C

燃料(軽油)と発電機を装備



12ft



31ft

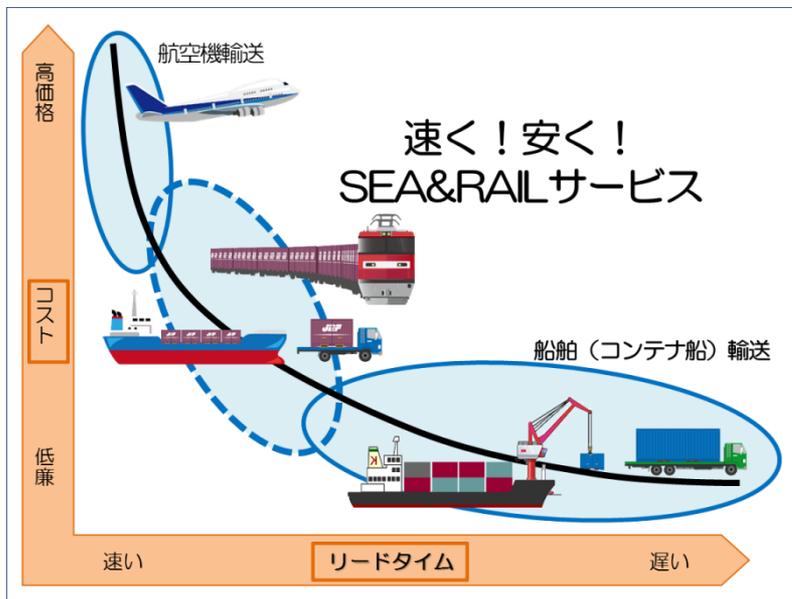
⑤リーファーコンテナ+給電コンテナ



ISO40ft(RFコンテナ)にJR所有給電コンテナを接続

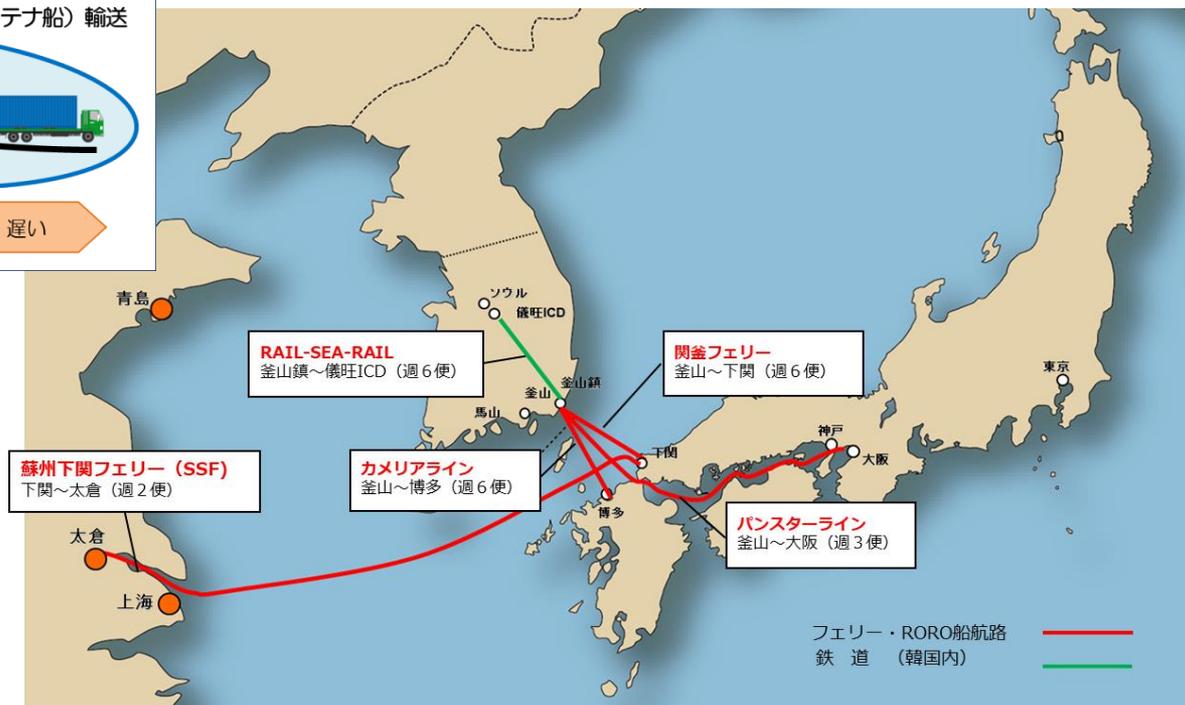
SEA & RAIL サービス

○ 小ロット貨物市場をターゲットにした中国・韓国との輸出入貨物の高速複合一貫輸送サービスです。下関・福岡・大阪からの韓国(Busan)航路、下関からの中国航路(蘇州)を展開しています。



- ① 頻繁に緊急エア利用をしていたカーゴを定期的に SEA & RAIL に転換(自動車部品、電子部品等)
- ② 鮮度を意識する食品関連
- ③ 小口だが混載したくない貸切輸送

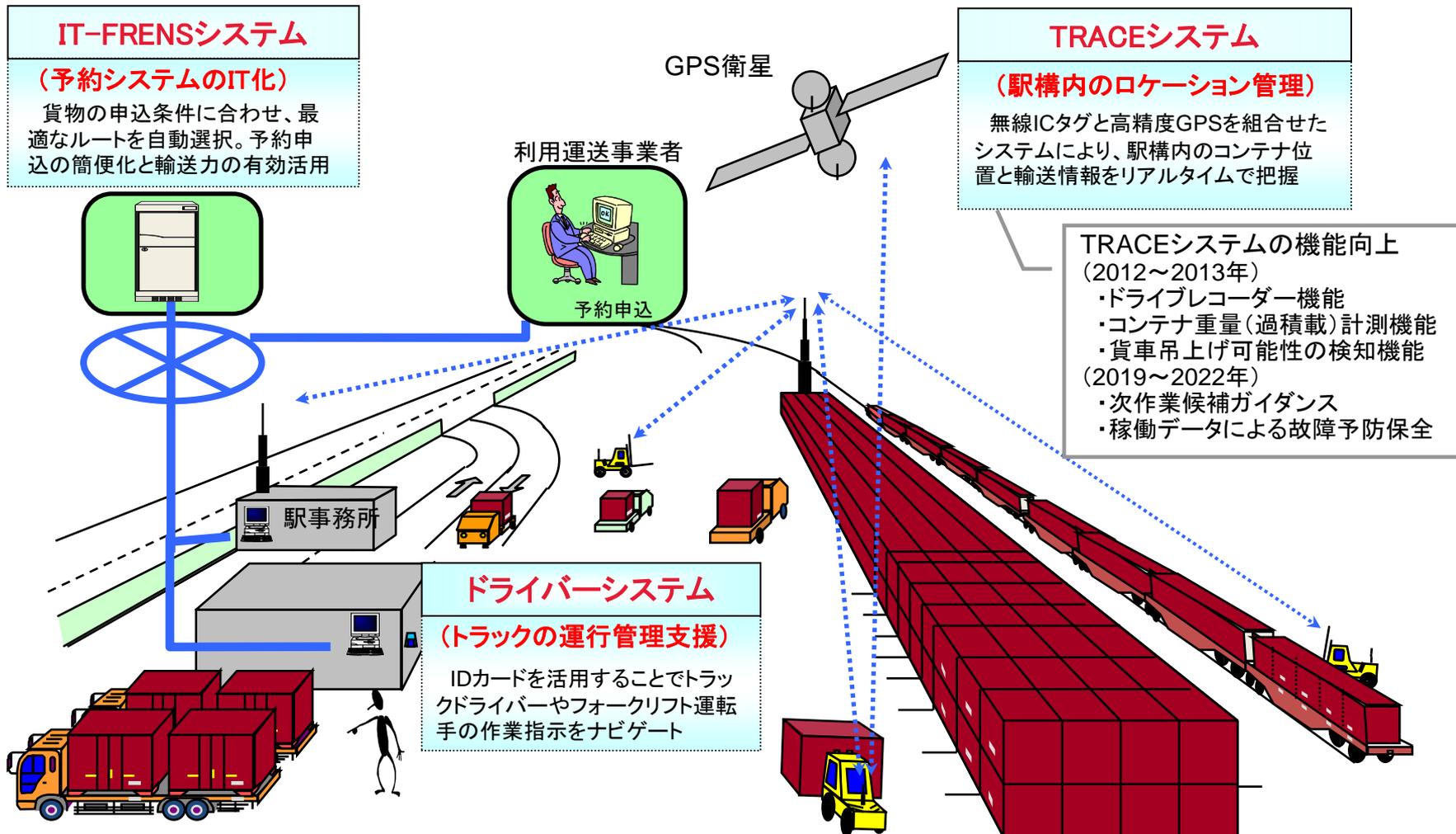
SEA&RAIL サービスルート



韓国(Busan)航路
下関・福岡・大阪から
…3ルート
中国航路(蘇州)
…下関1ルート

IT-FRENS & TRACEシステムによる運送申込・コンテナ位置管理

- 2005(平成17)年8月に、運送申込（予約）機能とコンテナの駅構内ロケーション管理機能をもつIT-FRENS & TRACEシステムが全機能の稼働を開始しました。



GPSを活用した鉄道版ナビゲーションによるサービス向上

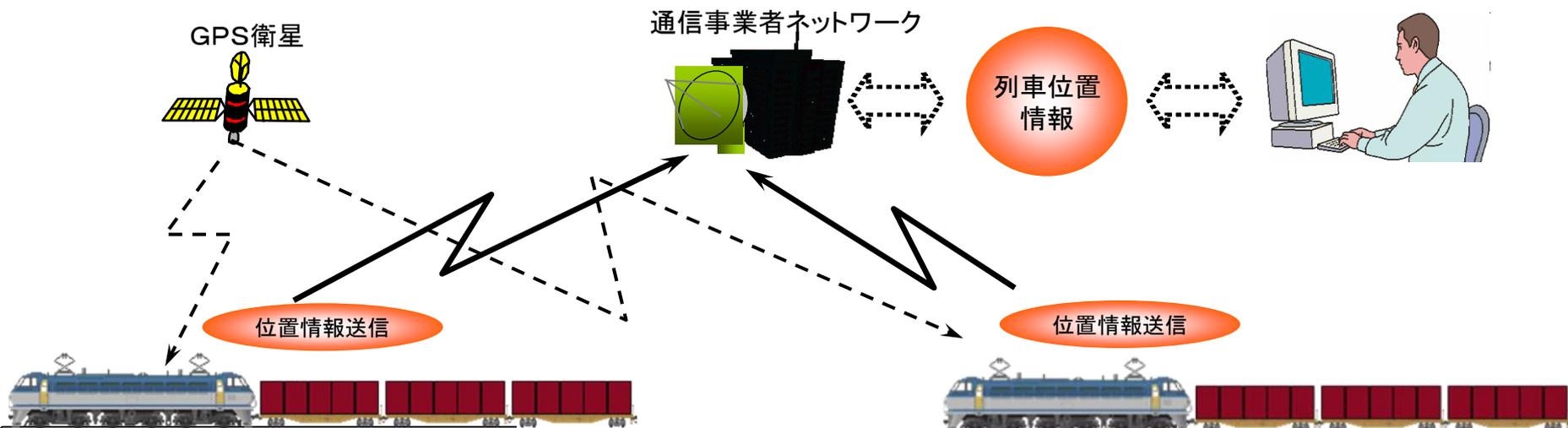
- 貨物列車の位置をリアルタイムに把握し運転士の運転を支援するシステム「PRANETS」を導入しており、IT-FRENSを介したコンテナ位置情報や遅延時分の案内に活用しています。
- 2018年までにシステム更新を行い、機関車位置発信の二重化など機能を強化しました。

※ PRANETS(プラネッツ) : Positioning system for RAil NETwork and Safety operating



GPSで列車運転士に対して重要な情報をタイムリーに提供できる、「鉄道版カーナビゲーション」

最大の弱点であった「コンテナ位置」・「列車遅れ」を正確に把握でき、物流業界での絶対要件とされる「トレーサビリティ（追跡可能性）」を実現



T-DAP(トラックドライバー用アプリ)の全国運用開始

- 集配ドライバーの皆様への情報伝達の迅速化、貨物駅荷役作業の安全性向上・省力化を目的に開発した「T-DAP(トラックドライバー用アプリ)」について、2023年6月より全国で運用を開始しました。
- スマートフォンにアプリをダウンロード頂くと、「駅からのお知らせ」・「コンテナ位置情報」・「列車位置・遅延情報」の3つの機能をご利用頂くことができます。

提供中の3つの機能

※ T-DAPのご利用には、別途ドライバー登録が必要です。

アプリ
アイコン

画面
イメージ



「T-DAP」まるわかり動画を
チェック!



1 駅からのお知らせ

駅からのお知らせ

列車の**入線情報**や
さまざまな
駅からのお知らせが
確認できます!

複数駅に
登録がある場合は
タップして
表示駅の切り替え
ができます!

新着情報があると
Newが表示されます

2 コンテナ位置情報

コンテナ位置情報

検索方法は2種類あります!

- ① 伝票番号入力
カメラを起動し
集荷/配達伝票の
バーコードを読み取る
もしくは
- ② コンテナ番号入力
コンテナ番号を入力して
コンテナの位置
が確認できます!

コンテナは
最大4つまで
検索可能!

コンテナ番号を
タップすると
コンテナのエリアID
が確認できます!

19D-24801
エリアID : 06-04
エリア番地 :

3 列車位置・遅延情報

列車位置・遅延情報

列車位置および
遅延情報が
確認できます!

検索方法は3種類あります!

- ① 列車番号指定検索
- ② 通過列車を一覧で検索
(列車番号は空欄の状態を検索)
- ③ 集荷/配達伝票の**バーコード**
を読み取って検索

列車番号を
タップすると
到着の見込み時間も
確認できます!

列車番号	種別	遅延種別	駅位置	遅延時刻
61	現在	+0000	鳥栖	07:23
3051	現在	+0000	福岡	07:13
1087	現在	+0000	福岡	07:37
2088	現在	+0000	南宮	10:45
1063	現在	+0142	東小倉	10:45
1056	現在	+0000	藤川	10:45
5075	現在	+0019	福岡	10:45
2071	現在	+0032	遠賀川	10:44
2082	現在	+0000	博多	10:45
5053	現在	+0001	浜小倉	10:45

エコレールマーク～環境意識の向上を図るための普及啓蒙活動～

- 環境にやさしい鉄道貨物輸送を利用した企業の環境への取組みについて、商品・カタログ等へのエコレールマークの表示により、一般消費者の皆様へ広く訴求しています。
- 2005年度には、日本鉄道賞を受賞しました。

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和6年12月5日
鉄道局総務課

「エコレールマーク」の認定について

令和6年12月5日、第47回「エコレールマーク運営・審査委員会」（委員長 苦瀬博仁 東京海洋大学名誉教授）において、エコレールマークの取組企業として2社、認定商品として1件、協賛企業として5社を新たに認定することが決定されました。

エコレールマーク制度は、地球環境に優しい貨物鉄道輸送を一定以上利用している商品又は企業に対して、「エコレールマーク」の認定を行い、マークの表示によって消費者に判断基準を提供する制度です。「エコレールマーク」の表示された商品等を通じて、流通過程において企業が地球環境問題に貢献していることを消費者に意識していただき、企業の鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを促進することを目的としています。

今般、下記のとおりエコレールマークの取組企業(※1)2社、認定商品(※2)1件、協賛企業(※3)5社がそれぞれ認定されました。

※1 ・500km以上の陸上貨物輸送のうち15%以上鉄道を利用している企業
 ・数量で年間1万5千トン以上または、数量×距離で年間1,500万トンキロ以上の輸送に鉄道を利用している企業
 ※2 ・500km以上の陸上貨物輸送のうち30%以上鉄道を利用している商品
 ※3 ・エコレールマーク認定商品または取組企業の輸送・流通に関わっている企業、その他、制度の趣旨に照らし、エコレールマーク運営・審査委員会が適当と判断するもの



エコレールマーク

認定取組企業

- 花王株式会社 様
 - アサヒ飲料株式会社 様
 - ハウス食品株式会社 様
 - 味の素株式会社 様
 - カゴメ株式会社 様
 - キッコーマン食品株式会社 様
 - ライオン株式会社 様
 - 日清オイリオグループ株式会社 様
 - 旭化成株式会社 様
 - サッポロビール株式会社 様
 - 株式会社ブルボン 様
 - ホクレン農業協同組合連合会 様
 - ENEOS株式会社 様
 - 住友化学株式会社 様
 - 株式会社GSユアサ エナジー 様
 - キンビール株式会社 様
 - 三菱ケミカル株式会社 様
 - カルビー株式会社 様
 - 東レ株式会社 様
 - 三井化学株式会社 様
 - 亀田製菓株式会社 様
 - ネスレ日本株式会社 様
 - YKK AP株式会社 様
 - 日本製紙株式会社 様
 - 三菱ガス化学株式会社 様
- ほか 合計100社 (順不同)

認定商品

- | | |
|----------------------------------|---------------------------|
| 「サンラップ」(旭化成(株)様) | 「亀田の柿の種」など(亀田製菓(株)様) |
| 「スズラン印上白糖」など(日本甜菜製糖(株)様) | 「アロンアルファ」など(東亜合成(株)様) |
| 「虫よけバリア」など(フマキラー(株)様) | 「カゴメトマトケチャップ」など(カゴメ(株)様) |
| 「アルカリ乾電池 エポルタ」など(パナソニックエナジー(株)様) | 「ヨド物置」など(株)淀川製鋼所(株)様) |
| 「ブルボン プチ」など(株)ブルボン様) | 「黒霧島」など(霧島酒造(株)様) |
| 「いいちこ」(三和酒類(株)様) | 「パピコ マルチパック」など(江崎グリコ(株)様) |
| 「ビオレu」(花王(株)様) | ほか 合計183品目 (順不同) |

- ※ 認定取組企業・500km以上の陸上貨物輸送のうち15%以上鉄道を利用している企業
 ・数量で年間1万5千トン以上または、数量×距離で年間1,500万トンキロ以上の輸送に鉄道を利用している企業
- 認定商品 ・500km以上の陸上貨物輸送のうち30%以上鉄道を利用している商品

※ 2024年12月現在

2025年3月ダイヤ改正

- JRグループでは、2025年3月15日にダイヤ改正を実施します。JR貨物においては、従来からご利用の多い長距離輸送に加えて、中距離輸送のモーダルシフトのご要望にお応えするため、列車の速達化やお客様の需要に応じた輸送力の配置を進めていきます。
- ダイヤ改正に合わせて、機関車18両、荷役機器19台を新製します。

東京→仙台間にコンテナ列車を設定します

東京(夕)と郡山(夕)・仙台(夕)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を向上します。

改正前			改正後			備考
列車番号	発駅	着駅	列車番号	発駅	着駅	
3073	相模貨物 17:48	仙台(夕) 5:31	3073	東京(夕) 8:44	仙台(夕) 19:17	発駅を 東京(夕)に変更

3073列車(改正後) 途中停車駅：新座(夕)・郡山(夕)

ご要望の強い地域間の輸送力を増強します

岡山(夕)・広島(夕)への利便性向上のため、東京(夕)発広島(夕)行のコンテナ列車を設定します。なお、出荷波動に対応するため、九州行もご利用可能な輸送ルートを設定します。

改正前			改正後			備考
列車番号	発駅	着駅	列車番号	発駅	着駅	
5055	東京(夕) 19:04	福岡(夕) 19:08	5067	東京(夕) 19:04	広島(夕) 14:20	着駅を 広島(夕)に変更

5067列車(改正後) 途中停車駅：川崎貨物・静岡貨物・京都貨物・神戸(夕)・姫路貨物・岡山(夕)

ダイヤ改正に向けて機関車・荷役機械を新製します

【機関車】

形式	EF210形式	EF510形式
新製数	9両	9両

【荷役機械】

形式	フォークリフト 12ft用
新製数	19台

コンテナ輸送のリードタイムを短縮します

札幌(夕)→広島(夕)間に日本海縦貫線経由の直行ルートを設定します。これまでの所要時間を大幅に短縮し、3日目早朝配達を実現します。

改正前		改正後		所要時間		
列車番号	札幌(夕)発	広島(夕)着	列車番号		札幌(夕)発	広島(夕)着
7066 ↓ 8062 ～8053	22:40	3日目 15:03	98 ～3098 ～2071	21:41	3日目 4:52	31時間11分 (△9時間12分)

福岡(夕)→新座(夕)・宇都宮(夕)間の列車を速達化し、所要時間を短縮します。

改正前			改正後			所要時間
列車番号	発駅	着駅	列車番号	発駅	着駅	
1058 ～4069	福岡(夕) 15:50	新座(夕) 23:10 宇都宮(夕) 1:33	68 ～4069	福岡(夕) 22:04	新座(夕) 23:31 宇都宮(夕) 1:33	25時間27分 (△5時間53分) 27時間29分 (△6時間14分)

深夜発ダイヤを拡充します

積み合わせ貨物や生鮮食料品等、深夜発の輸送ニーズにお応えするため、コンテナ列車のダイヤを変更し、利便性を向上します。

輸送区間	改正前		改正後			
	列車番号	発時刻	着時刻	列車番号	発時刻	着時刻
熊本 → 大阪(夕)	2080	23:08	17:03	2080	3:31	17:58
静岡貨物 → 福岡(夕)	5055	23:04	19:08	4056 ～5057	1:38	19:11
北九州(夕) → 吹田(夕)	(新たな輸送ルート)		68 ～4069	0:19	10:46	

大型コンテナの取扱いを拡大します

大型トラックとほぼ同じサイズでモーダルシフトのしやすい31ftコンテナや、20ftコンテナの取扱いを拡大します。

【主な取扱い拡大区間】

コンテナ種別	区間
31ftコンテナ	隅田川～盛岡(夕) 隅田川～金沢(夕) 金沢(夕)・富山貨物～福岡(夕) 高松(夕)～宇都宮(夕) 大竹～越谷(夕)
20ftコンテナ	釧路貨物～名古屋(夕) 東水島～富山貨物



その他

・敦賀港新営業所の営業を終了します。最寄りの南福井駅をご利用ください。

モーダルシフト事例

ブロックトレイン

○ トラックドライバー不足、環境意識の高まりのなか、宅配便・特積み貨物・自動車部品などのお客様による1列車買い切りのブロックトレイン（往復専用列車）を複数運行しています。



（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）



（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



（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



（トヨタロングパスエクスプレス）

- 2006年運行開始
- 名古屋～盛岡間を運行、現在毎日1往復を運転
名古屋→盛岡は自動車生産用部品を、盛岡→名古屋は部品積用空容器を輸送



（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・姫路を毎日1往復を運転。特定の荷主に限らない理よ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

最近のモーダルシフト事例

週末輸送力を活用した専用列車の運転 【JA全農・全農物流】

輸送概要

- ✓ 東北・日本海エリアから東海・西日本エリアへの専用列車による米及び大豆輸送（八戸貨物～百済タ）、週末の運休列車を復活運転し運行
- ✓ 定期輸送を見据えた試験輸送として、2023年2・3・7月に計3回実施（各日12ft×100個）
- ✓ 2023年11月から定期運行開始

背景・アプローチ方法

- ✓ JA全農・全農物流様は、2024年問題を見据え、農産品輸送の今後の輸送力確保に強い危機感を持っており、当社からモーダルシフト策として専用列車の運転を提案
- ✓ 荷量が多く、トラック輸送が中心である米をターゲットに、米の産地である北東北、日本海側各地区を縦断する専用列車の運転を検討
- ✓ 鉄道輸送に合わせたリードタイム（納期延長）にご協力をいただき輸送が実現
- ✓ パレット利用・フレコン限定の荷姿にすることで手荷役が削減でき、集配を行う利用運送事業者の負担を軽減



NEWS RELEASE 全農 JR

2023年11月1日

全国農業協同組合連合会（JA全農）
全農物流株式会社
日本貨物鉄道株式会社

米専用列車「全農号」 11月から運行スタート
～鉄道へのモーダルシフトにより2024年問題へ対応～

全国農業協同組合連合会（代表理事理事長：野口幸、以下、JA全農）と、全農物流株式会社（代表取締役社長：寺田純一、以下、ZLC）と日本貨物鉄道株式会社（代表取締役社長：大岡新、以下、JR貨物）は、2023年11月から米専用列車「全農号」の定期的な運行を開始します。物流の2024年問題への対応として、鉄道輸送を取り入れ、米の産地である東北・新潟・北陸地方から東海・西日本の消費地への輸送ルートを確認し、米の安定供給に努めます。

「全農号」は、これまで計3回の試験運行を実施し、取引先からの発注の確保や、輸送中の米の品質確認など、定期運行に向けた準備を進めてまいりました。

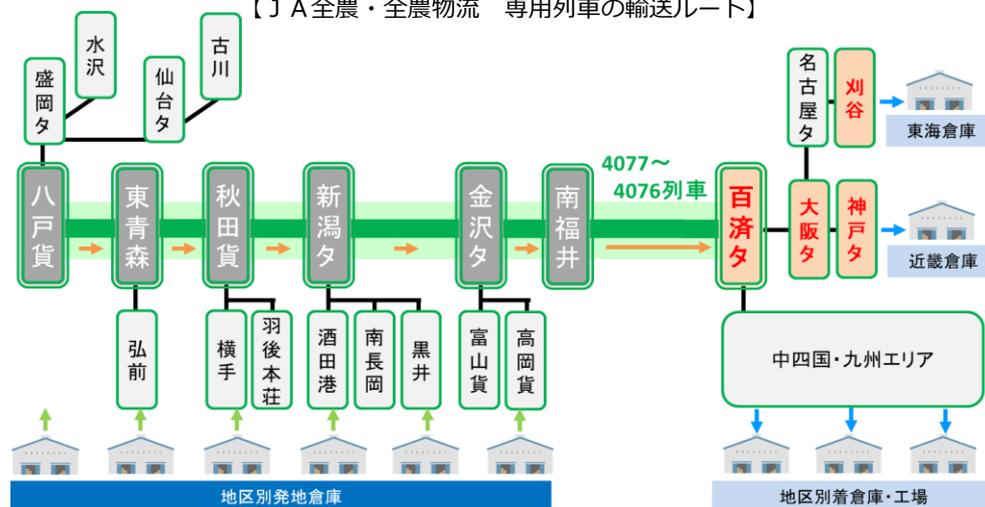
定期運行では、週末のダイヤを利用し、米の産地である東北・新潟・北陸地方から東海・西日本の消費地へ米を運びます。

定期運行の初列車は、11月5日（日）の夜に八戸貨物駅（青森県）を出発し、秋田、新潟、金沢などの各駅で周辺産地の倉庫からパレットやフレコンの形態で米の積み込みを行い、6日（月）の夕方に、百済貨物ターミナル駅（大阪市）までコンテナ100基分（約500トン）の米を輸送します。今後もJA全農、ZLCおよびJR貨物は連携して輸送ルートを確認し、米の安定供給に努めてまいります。




「全農号」輸送ルート

【JA全農・全農物流 専用列車の輸送ルート】



最近のモーダルシフト事例

環境対応・トラックドライバー不足を背景とした鉄道のご利用(中距離輸送・駅ナカ倉庫の活用)

輸送概要

- ✓ ネスレ日本様の島田工場（静岡県島田市）から関西向けのボトルコーヒーなどの製品輸送の鉄道へのモーダルシフト
（2024年2月輸送開始予定、輸送区間：静岡貨物駅→百済貨物ターミナル駅）
- ✓ 従来、トラックで行っていた輸送を「駅ナカ倉庫」も活用し鉄道輸送にシフト

背景・ポイント

- ✓ ネスレ日本様では、長距離輸送（500km以上）を中心に鉄道等へのモーダルシフトを推進
- ✓ 深刻化する環境問題やドライバー不足に対応するため、中距離輸送（500km以下、200～350km帯中心）においても鉄道利用の検討を開始
- ✓ 貨物量の多い島田工場から関西向けの輸送の鉄道シフトを決定
- ✓ 加えて、到着側の百済貨物ターミナル駅構内の倉庫（JR貨物グループ所有）も活用
- ✓ 列車到着後、そのまま、駅構内の倉庫側まで列車を引き込み、列車から直接倉庫に貨物（製品）を入庫させるなど、貨物駅到着から配送までの一連の流れを効率的に組み立て



(写真出典：ネスレ日本ホームページ)



【2023年9月1日 ネスレ日本・JR貨物グループ（3社）との調印式】



2024年10月23日
大成ユーレック株式会社
NIPPON EXPRESS ホールディングス株式会社
日本貨物鉄道株式会社

**大成ユーレック、日本通運・JR貨物と連携し、新たな鉄道用貨物コンテナでの鉄道輸送を開始
～建設現場や物流の効率化を推進し持続可能な社会の実現に取り組む～**

大成ユーレック株式会社（社長：青木卓 以下、大成ユーレック）は、NIPPON EXPRESS ホールディングス株式会社（社長：堀切智）のグループ会社である日本通運株式会社（社長：竹添進二郎 以下、日本通運）、日本貨物鉄道株式会社（社長：犬飼新 以下、JR貨物）と連携し、クレーンによる積み下ろし作業が可能なオーブントップ仕様の20ft 鉄道用貨物コンテナを開発しました。屋根の開閉が可能な20ft コンテナは、国内の海上・鉄道貨物兼用として初の試みとなります。



大成ユーレックと日本通運とJR貨物は2023年6月より鉄道貨物を利用したプレキャストコンクリート(*)部材の輸送に取り組んでいます。

埼玉県川越市の大成ユーレックのプレキャストコンクリート工場から各地の建設現場まで、トレーラーによる運搬から鉄道にモーダルシフトすることによりCO2排出量を80%以上削減し、中長距離ドライバーの運行時間の短縮に効果をあげてきました。本取り組みは2024年の一般社団法人日本物流団体連合会主催の物流環境大賞において、3社共同で低炭素物流推進賞を受賞しています。

この度、建設現場での作業効率化を目的に、クレーンによる積み下ろし作業が可能なオーブントップ仕様の20ft 鉄道用貨物コンテナを開発しました。

本コンテナは、大成建設グループの作業所仮囲いをイメージしたデザインとし、同社の社名とエコを組み合わせた造語「TAISEI U-LECo」のロゴを表示して環境活動推進を可視化しています。10月4日には、集合住宅の階段部材を積載し、日本通運・JR貨物の手配により川越工場（新座貨物ターミナル駅）から愛知県一宮市（名古屋貨物ターミナル駅）へ向けた鉄道輸送を開始しました。



今後も3社は、建設現場や物流の効率化、環境負荷の低減を目的とした取り組みを積極的に進め、持続可能な社会の実現を目指してまいります。

(*)プレキャストコンクリート：予め工場で作られたコンクリートのこと。輸送時間を加味しても、現地で作るより施工時間が短く済むメリットがある。



2024年11月28日

株式会社ブルボン
株式会社ロッテ
株式会社曙運輸
全国通運株式会社
日本貨物鉄道株式会社
日本石油輸送株式会社

31フィートスーパーURコンテナ^{※1}を活用したラウンドマッチング輸送^{※2}の開始について
～ブルボンの工場がある新潟から福岡へ、ロッテ九州工場から大阪への鉄道による往復輸送～

株式会社ブルボン（新潟県柏崎市、代表取締役社長：吉田 康、以下「ブルボン」）、株式会社ロッテ（東京都新宿区、代表取締役社長執行役員：中島 英樹、以下「ロッテ」）、株式会社曙運輸（埼玉県越谷市、代表取締役：大野 祐肇、以下「曙運輸」）、全国通運株式会社（東京都中央区、代表取締役社長：永田 浩一、以下「全国通運」）、日本貨物鉄道株式会社（東京都渋谷区、代表取締役社長兼社長執行役員：大岡 新、以下「JR貨物」）、日本石油輸送株式会社（東京都品川区、代表取締役社長 社長執行役員：原 昌一郎、以下「日本石油輸送」）は、日本石油輸送が所有する31フィートスーパーURコンテナを活用した鉄道によるラウンドマッチング輸送を2024年11月28日より開始しました。

※1：スーパーURコンテナとは、日本石油輸送が所有する真空断熱パネルを採用したコンテナです。冷蔵コンテナよりも高い断熱性能を備えているため、より一層の温度維持が必要な品物を運ぶのに最適です。

※2：ラウンドマッチング輸送とは、貨物を目的地で下ろした後、空で回送することなく適合する貨物を見つけ、出発地まで戻ることにより、往路と復路の車両の積載率を高め、ドレージコストの低減を可能とする輸送方式のことです。

1. 概要

ブルボン、全国通運、JR貨物、日本石油輸送は、31フィートスーパーURコンテナを活用した鉄道モーダルシフトを、2016年7月より新潟から岡山に向けて開始しました。2023年1月には福岡向けも開始し、CO2排出量の削減や、物流2024年問題の解決を見据えた持続可能な輸送体系の構築に取り組んでいます。ただ、これらはいずれも片道での輸送であり、復路の輸送がなかったことからコンテナ運用に課題を抱えていました。

今回、ブルボンの福岡県内物流センターへの納品後、同じコンテナをロッテ九州工場（福岡県）から大阪府内の倉庫向けへの輸送に活用するマッチングを行い、2024年11月28日よりブルボン、ロッテによるラウンドマッチング輸送を開始しました。

ブルボンは工場で生産した「アルフォート」「ルマンド」等の製品を福岡県内物流センターへ輸送し、ロッテ九州工場から大阪府内の倉庫へは「チョコバイ」等の製品を輸送します。同業2社による、物流部門でのコラボレーションを行うことにより、輸送にかかる総コストを削減できるだけでなく、労働力不足の解消等での物流効率化にも貢献できます。また、ロッテは同区間を鉄道輸送に切り替えることにより、CO2排出量を年間17.0トン（削減率80.3%）削減します。



2. 今後について

ブルボン、ロッテ、曙運輸、全国通運、JR貨物、日本石油輸送は、今後も物流資源の有効活用や効率的な輸送システムの構築に取り組むことにより、物流の脱炭素化や、持続可能な社会の実現に貢献して参ります。

31フィートスーパーURコンテナ



News Release



2024年9月26日

「令和6年能登半島地震」で発生した災害廃棄物の輸送について

当社は、令和6年能登半島地震により発生した石川県内災害廃棄物の輸送を開始しました。環境省および石川県の要請に応じた東京都、川崎市および横浜市の支援表明を受け、石川県内災害廃棄物の首都圏へ向けた輸送について関係者と調整を行ってきました。この度、鉄道コンテナにて災害廃棄物を輸送する準備が整い、9月25日に初回の集貨および発駅より列車が出発いたしましたのでお知らせします。

当社は、関係自治体や利用運送事業者との協働によるこれまでの災害廃棄物輸送の知見を活かし、被災地及び被災された皆様の一日も早い復旧復興支援の一助となるよう、当該輸送に取り組んでまいります。

1. 輸送開始日

2024年9月25日

2. 鉄道輸送区間

発駅 金沢貨物ターミナル駅（石川県金沢市）

着駅 隅田川駅（東京都荒川区）および東京貨物ターミナル駅（東京都品川区）

3. 使用コンテナ

UM8A 形式（12 フィート）、UM13A 形式コンテナ（20 フィート）

4. 搬出元

金沢湊積替場（石川県金沢市湊1丁目地内）

5. 搬入先

東京都および川崎市の清掃工場

6. 輸送品目

可燃物



(災害廃棄物のコンテナへの積み込み)



(災害廃棄物を積載したコンテナの貨車への積み込み)



2024年10月9日
 日本貨物鉄道株式会社
 NIPPON EXPRESS ホールディングス株式会社

JR貨物と日本通運、災害派遣医療チーム（DMAT）活動訓練における緊急車両の鉄道輸送を実施

日本貨物鉄道株式会社（社長：犬飼新 以下、JR貨物）とNIPPON EXPRESS ホールディングス株式会社（社長：堀切智）のグループ会社、日本通運株式会社（社長：竹添進二郎 以下、日本通運）は、9月27日と28日に実施された「令和6年度大規模地震時医療活動訓練」（主催：内閣府）において、兵庫県災害医療センターをはじめとする医療機関と連携し、DMAT+活動訓練で使用される緊急車両の鉄道輸送を行いました。

JR貨物と日本通運は、災害時指定公共機関として今回の訓練への協力を通じて得られた知見を活かし、今後とも関係機関と連携して災害医療を支援し、被災地と被災された皆様のお役に立てるよう努めてまいります。

*Disaster Medical Assistance Teamの頭文字を取って略したもので、大地震等の災害時に被災者の生命を守るため、被災地に迅速に駆けつけ、救急治療を行う、厚生労働省の認めた専門的な研修・訓練を受けた災害派遣医療チーム

1. 輸送概要

2024年9月27日および28日に関東圏で実施された「令和6年度大規模地震時医療活動訓練」において、兵庫県および大阪府の医療機関から神奈川県内の訓練箇所へDMATが派遣されるにあたり、緊急車両の輸送を貨物鉄道で行いました。

通常、被災地へ遠方のDMATが出動する際、緊急車両は医療関係者の運転により移動しますが、医療関係者の移動時間や労力の軽減を目的に、今回、幹線区間に貨物鉄道輸送を組み込むことを試験的に実施しました。

2. 実施日

2024年9月27日・28日

3. 鉄道輸送区間

発駅 百済貨物ターミナル駅（大阪市）・神戸貨物ターミナル駅（兵庫県神戸市）
 着駅 相模貨物駅（神奈川県中郡大磯町）

4. 輸送コンテナ個数（輸送台数）

20ft コンテナ 6個（うち、オーブントップコンテナ3個）

5. その他

災害発生時に、災害医療の輸送手段に鉄道を活用する取り組みは、早稲田大学梅津光生名誉教授が中心となり活動している「Rail DiMeC研究会」において進められており、今回の訓練輸送も同研究会の協力・参加のうえ、行われました。

なお、Rail DiMeC研究会が取り組む「鉄道の災害医療への活用（病院列車構想）」は、本年9月に発表された第23回「日本鉄道賞」の「日本鉄道賞表彰選考委員会による特別賞」を受賞しています。



（神戸貨物ターミナル駅での緊急車両のコンテナへの積み込み）



（相模貨物駅での緊急車両のコンテナからの取り卸し）



モーダルコンビネーション

主要取組の状況 – 積替ステーション・駅パレ –

- 一部の貨物駅構内・近隣には「積替ステーション」を設置しており、一般のトラックと鉄道コンテナの間で貨物の積替えを行って頂くことができます。
- 日本パレットプール(株)と共同で、貨物駅構内等に設置するパレットデポにおいて、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「駅パレ」を開始、設置駅を拡大していきます。
- 長距離トラック運行が困難になる運送事業者様の働き方改革への貢献や、利用運送事業者様のトラックの集貨・配達の更なる効率化に貢献していきます。

積替ステーション設置コンセプト

貨物駅構内の上屋等において、一般トラックと鉄道コンテナの間で貨物の積替えを行う施設。ピーク・波動需要期のコンテナ緊締車不足のバックアップとしての活用も可能。

○これまでの設置箇所(累計12駅)

- 北海道: 函館貨物※
 - 東北: 東青森、八戸貨物※、水沢、秋田貨物※、郡山タ※
 - 関東: 東京タ、新座タ、相模貨物※
 - 東海: 岐阜タ
 - 関西: 百済タ※、松山貨物
- ※2024年度新規開設



駅パレ設置コンセプト

貨物駅構内等でパレットのレンタル・返却ができるパレットデポ。集貨・配達に合わせてパレットのレンタル・返却が可能。

○2023年度の設置箇所 (既設箇所の機能強化等を含む)

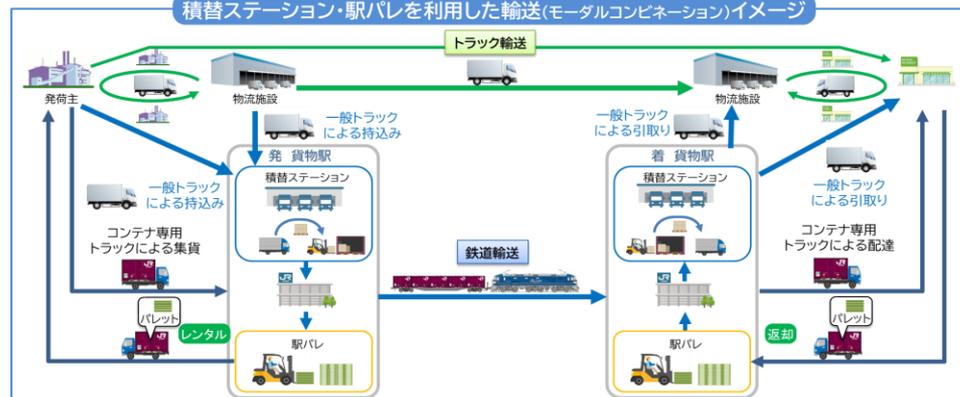
帯広貨物、札幌タ、仙台タ、郡山タ、宇都宮タ、岐阜タ、京都貨物、吹田タ、百済タ、岡山タ、東福山、湖山ORS、熊本 (合計13駅)



○今後の展開

今後も、需要に応じ、設置駅を拡大。

積替ステーション・駅パレを利用した輸送(モーダルコンビネーション)イメージ



主要取組の状況 — 物流結節点機能の向上 —

- 東京貨物ターミナル駅構内に湾岸エリア最大級となるマルチテナント型物流施設「東京レールゲート WEST・EAST」が2022年7月までに竣工、札幌貨物ターミナル駅構内にも「DPL札幌レールゲート」を2022年5月に竣工しました。
- 鉄道コンテナ輸送とレールゲートの保管機能により貨物駅の物流結節点としての機能を強化し、輸送モード間の結節機能をも高めることで、お客様の物流生産性の向上に貢献します。



東京レールゲートWEST・EASTは、東京港国際コンテナターミナル、羽田空港、首都高湾岸線に近接しており、陸・海・空の物流ジャンクションとしてサプライチェーンの様々なシチュエーションにおいて活用が可能



【東京レールゲート WEST】

竣工	2020年2月
貸床面積	約13,000坪
階層	7階建て



【東京レールゲート EAST】

竣工	2022年7月
貸床面積	約44,000坪
階層	5階建て

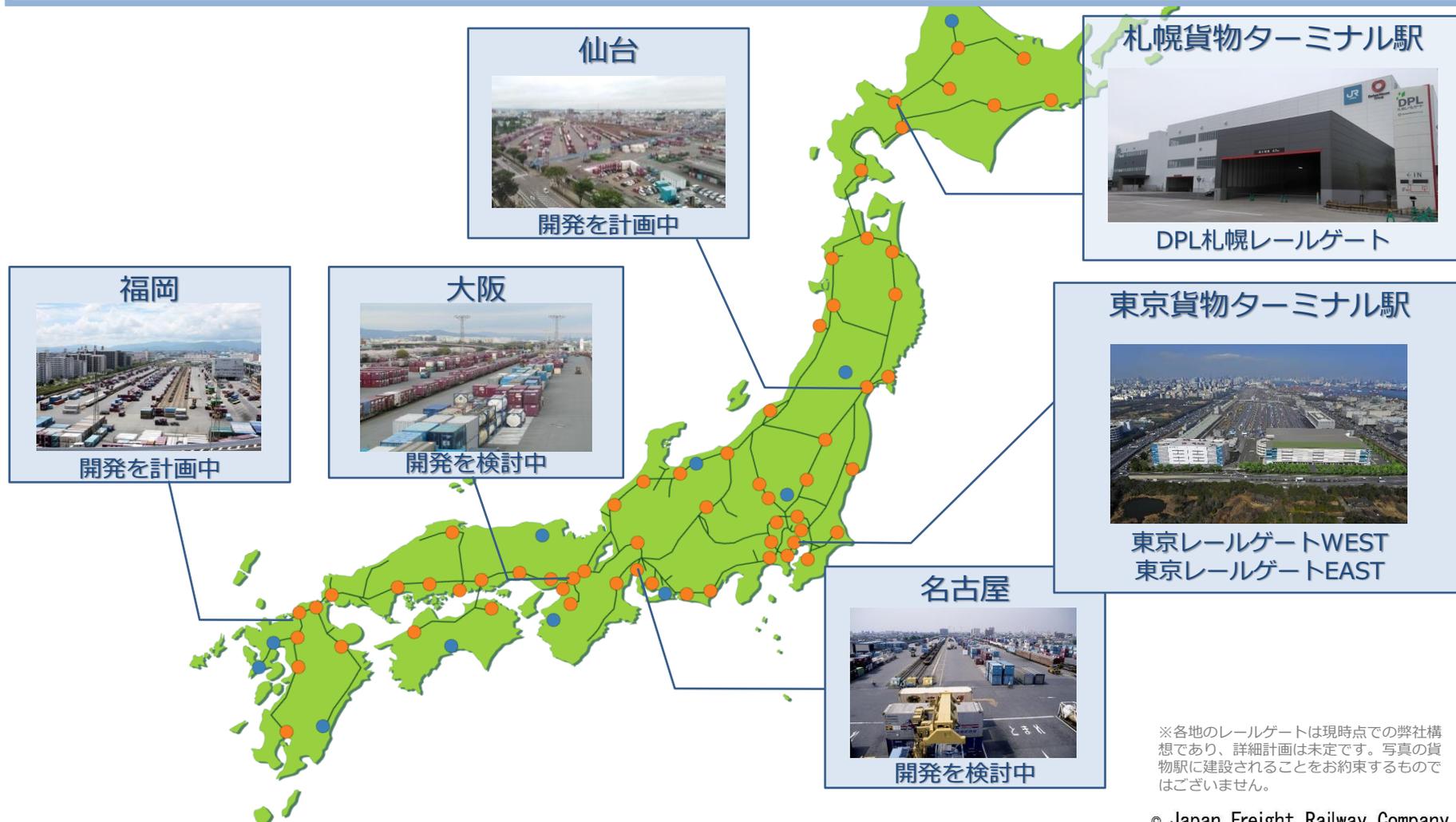


【DPL札幌レールゲート】

竣工	2022年5月
貸床面積	約22,000坪
階層	3階建て

レールゲート(大型物流施設)の開発

- レールゲートとは、貨物駅構内や駅近接のマルチテナント型物流施設です。物流集積地にある立地優位性だけでなく、低温・定温物流、EC物流、省人化、物流DXの導入等、お客様の多様なニーズに対応可能な汎用性の高い物件仕様を備えています。庫内作業や輸配送など、JR貨物グループのリソースを活用することで、総合物流サービスの拠点として機能します。





ニュースリリース

2024年11月21日

NIPPON EXPRESS ホールディングス株式会社
 全国通運株式会社
 日本フレートライナー株式会社
 日本貨物鉄道株式会社
 株式会社 T2

**日本通運・全国通運・日本フレートライナー・JR貨物・T2の5社が、
 自動運転トラックと貨物鉄道を組み合わせたモーダルコンビネーション実証実験の
 検討を開始
 ～全国への自動運転輸送ネットワークの拡大に向けて～**

NIPPON EXPRESS ホールディングス株式会社（代表取締役社長：堀切智）のグループ会社、日本通運株式会社（代表取締役社長：竹添進二郎、以下「日本通運」）、全国通運株式会社（代表取締役社長：永田 浩一、以下「全通」）、日本フレートライナー株式会社（代表取締役社長：峯 昭彦、以下「日本 FL」）、日本貨物鉄道株式会社（代表取締役社長：大飼 新、以下「JR貨物」）、株式会社 T2（代表取締役 CEO：森本 成城、以下「T2」）の5社は、社会課題である CO₂排出量削減、物流業界の労働環境改善および労働力不足への対策として、将来的なレベル4（*1）自動運転トラックと貨物鉄道を組み合わせて輸送する「自動運転トラック×貨物鉄道」モーダルコンビネーション（*2）の輸送モデルを構築するため、実証実験の検討を開始します。

日本の貨物鉄道輸送において全国ネットワークを構築している4社（日本通運、全通、日本 FL、JR貨物）に、自動運転トラック技術を有する T2 が融合して「自動運転トラック×貨物鉄道」のモーダルコンビネーションを実現することで、自動運転区間における輸送ルートの複線化を構築し、輸送力の増加や貨物鉄道不通時への BCP 対応が可能となる他、貨物積み替え作業が効率化され、日本における貨物鉄道輸送の可能性が将来に向けて限りなく広がっていきます（図）。

【図：「自動運転トラック×貨物鉄道」モーダルコンビネーションイメージ図 一例】

※以下イメージ図は一例となり、様々な組み合わせがあることから個別お客様に最適なご提案をする予定です。



また、実証実験に向けスワップボディ（*3）トラックと貨物列車の両方に積載可能な 31 フィートタイプの共用コンテナ（イメージ図）を T2 と JR 貨物で共同開発しており、2025 年 3 月末に完成予定です。共

用コンテナは貨物列車からスワップボディトラックに直接載せることができ、貨物の積み替え等に要する作業時間を短縮することが可能です。

2025 年 5 月から 2025 年 6 月を実証期間とし、関東～関西間は T2 のレベル 2（*4）自動運転トラック、関西～九州間は JR 貨物の貨物列車を組み合わせ、日本通運、全通、日本 FL の貨物を輸送する想定です（*5）。

イメージ図：スワップボディトラックと貨物列車の両方に積載可能な、31 フィートタイプの共用コンテナ



1. 背景および目的

気候変動を含む地球環境課題、物流業界の「2024 年問題」に対して、CO₂排出量の削減、ドライバーの労働環境改善・ドライバー不足への対策は持続可能な社会を築いていく上で、必要不可欠な活動です。

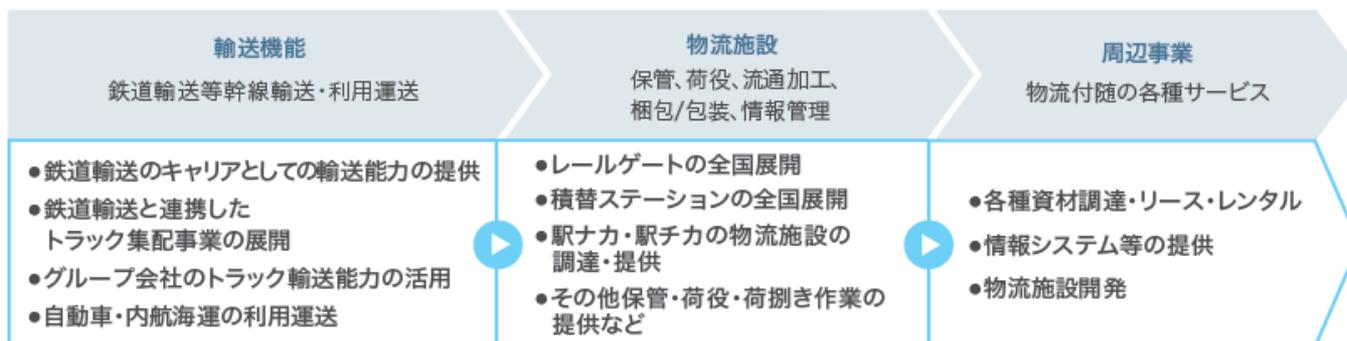
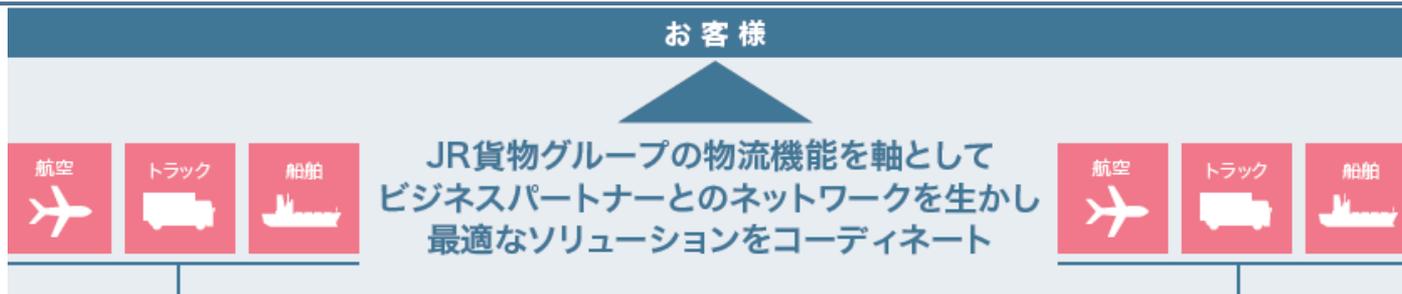
本活動に参画する 5 社はトラック輸送と鉄道輸送を紡ぎ、お客様の想いを繋ぎ、世界最高水準の日本の物流水準を継ぐことを目指します。2027 年運用開始を目標にレベル 4 自動運転トラックを活用した「自動運転トラック×貨物鉄道」のモーダルコンビネーションの実現を目指します。今回のモーダルコンビネーションのために開発する共用コンテナの有用性の検証のためにも実際の貨物を想定したトータル輸送での実証実験を行います。

幹線輸送は、日本の経済や国民の生活を支える大動脈であり、持続可能な物流を実現するために本活動を推進する 5 社が一堂に会し、今回の実証実験は力強く実施されます。

2. 実証概要

- 期間 : 2025 年 5 月～2025 年 6 月
- 対象区間 : 関東～九州の発着地（オペレーション全体としての対象）
 - 関東～関西 : 自動運転トラック
 - 関西～九州 : 貨物列車

JR貨物のめざす総合物流事業



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。

JR貨物グループが社会に提供する4つの価値



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・中距離輸送を担う大量輸送機関として労働力不足に対応

1



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

2



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

3



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

4

2030年に 目指す姿

総合物流事業の推進

全国をつなぐ幹線物流
鉄道ネットワークの強靱化



貨物駅の
物流結節点機能の向上

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

不動産事業のさらなる発展

不動産価値・事業ノウハウを
最大限に活用した不動産開発の展開

地域社会・経済の活性化に貢献し
総合物流事業とのさらなるシナジー効果を創出



ご清聴ありがとうございました。