

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
営業部 島 広明

自己紹介

名 前 島 広明

出身地 大分市（長崎市生まれ）

経 歴 2005年 J R 貨物入社
東北支社内で貨物駅、指令業務に従事
2007年 出向 国土交通政策研究所
2009年 I-TEMセンター TRACE担当
2012年 本社総務部 秘書
2014年 本社営業部 輸出入貨物担当・企画G
2017年 出向 日本通運（海運）
2019年 海外事業部
2021年 海外事業部バンコク駐在員事務所
2025年 本社営業部 企画G

趣 味 楽器演奏（バイオリン）、ダイビング



目次

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



会社概要

基本データ (2025年4月現在)

- 全国ネットワークで貨物鉄道輸送を行っている唯一の事業体。
- 約140カ所にコンテナ取扱点を設置。

名 称	日本貨物鉄道株式会社 (Japan Freight Railway Company)
設 立	1987年(昭和62年)4月1日
資 本 金	190 億円
株 主	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

営業キロ	75線区 7,805.5 km
貨 物 駅	237 駅
列車本数	393 本(コンテナ 332 本・車扱 67本) / 日
列車キロ	18.4 万km / 日【1日に地球4周半】
車 両 数	機関車 543 両 貨物電車 42 両 貨車 7,088 両
コンテナ	59,156 個
社 員 数	5,589人

経営成績 (2024年度・連結)	
営業収益	2,007 億円
経常利益	14 億円
輸 送 量	2,714万トン
	コンテナ 1,861 万トン
	車 扱 853 万トン
輸 送トコ	176 億トンキロ



主な取扱駅と全国輸送ネットワーク

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)



1987年
分割・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)

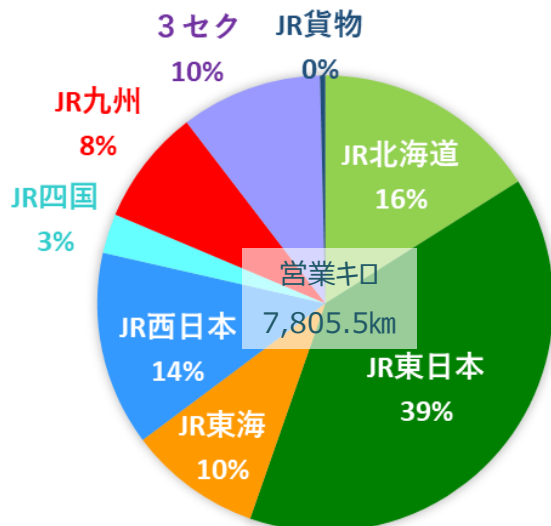
鉄道関係事業会社など

- 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

- 貨物鉄道の営業路線の線路施設は、第一種鉄道事業者（JR旅客会社など）が保有し、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第一種鉄道事業者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第一種鉄道事業者に支払います。



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貨物がその路線で貨物列車を運行する事例が増加しています。

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[543両]



■ 貨車[7,088両]



■ 貨物駅、機関区、車両所



■ 運転士・駅員など



■ コンテナ [59,156個]



※ 数字は2025年4月1日現在

機関車の種類と運用範囲

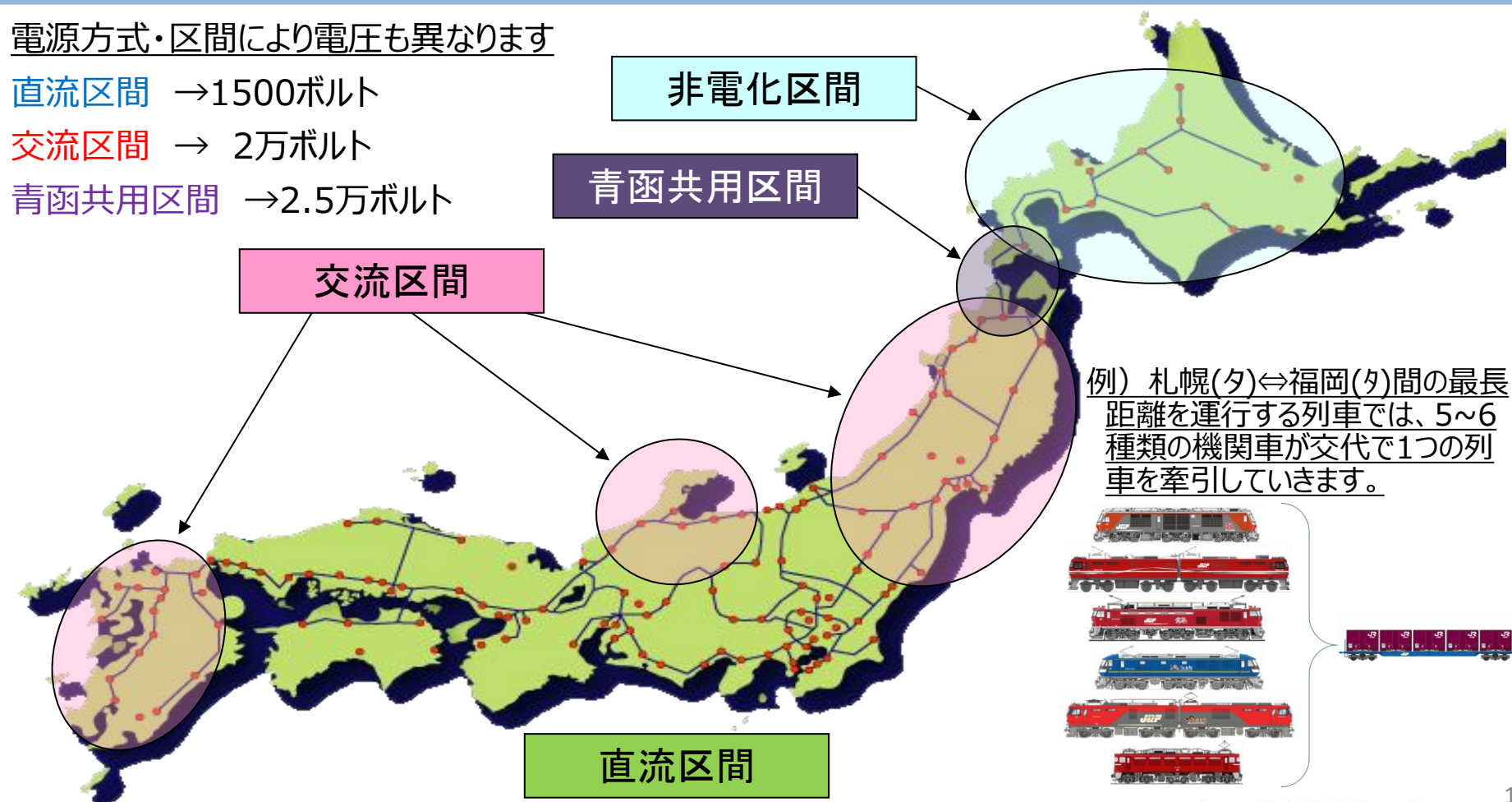
- 貨物列車をけん引する機関車は、動力方式の違いにより、電気機関車とディーゼル機関車の2種類があります。
- 電気機関車は、使用する電源方式の違いにより、直流電気機関車、交流電気機関車と、その双方を使用できる交直流電気機関車の3種類があります。

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



直流電気機関車(247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(174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レッドベア



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、J R 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 J R 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 7,045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
積載コンテナ個数及び個数	
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
積載コンテナ個数及び個数	
	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
積載コンテナ個数及び個数	
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

- J R 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

- ① 12ft級両側開き有がいコンテナです。
- ② 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。
- ③ 900×1,100パレットが8枚入ります。



30D形式

- ① 20ft級側妻三方開き有がいコンテナです。
- ② トップリフターによる上吊り荷役が可能です。
- ③ 両側面がフルオープンとなります。
- ④ 900×1,100パレットが12枚入ります。



V19C形式

- ① 12ft級両側開き通風コンテナです。
- ② コンテナ内側から開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。
- ③ 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。
- ④ 900×1,100パレットが8枚入ります。



48A・49A形式

- ① 31ft級側妻三方開き有がいウィングコンテナです。
- ② 大型トラックとほぼ同等の内容積、積載重量です。
- ③ 両側面にアオリ戸がなく、油圧により上方に全開します。
- ④ 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。
- ⑤ 900×1,100パレットが20枚入ります。



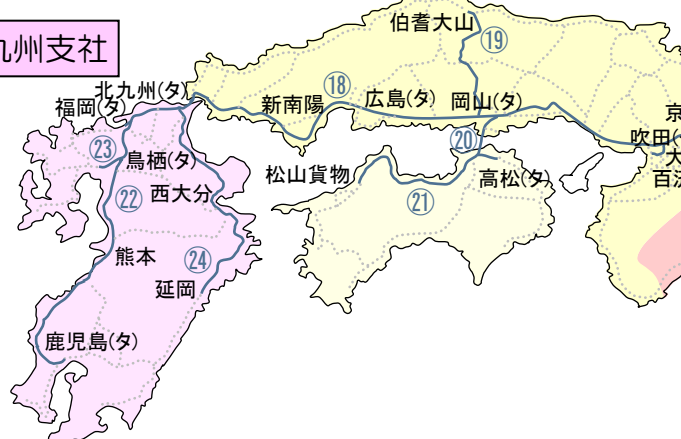
貨物駅

- 全国に貨物駅は237駅あり、うちコンテナ貨物を取扱う貨物列車の発着のある駅は86駅あります。
(他にORS・新営業所34か所、社線コンテナ取扱駅18駅)
- 貨物駅には、規模の大きな「貨物ターミナル」とそれ以外の貨物駅があります。

- 貨物ターミナル駅
... 地域の中心的な駅、コンテナ主要列車の始終着駅
(例) 東京貨物ターミナル駅、大阪貨物ターミナル駅、福岡貨物ターミナル駅 など
- 貨物駅
... 地区の中心的な駅、コンテナ地区列車の始終着駅、
コンテナ主要列車の停車駅
(例) 帯広貨物駅、静岡貨物駅、秋田貨物駅、富山貨物駅 など

—— 貨物列車運転線区
- - - 旅客列車のみ運転線区
(タ) 貨物ターミナル駅

九州支社



関西支社

東海支社

関東支社

東北支社

北海道支社

- | | |
|--------|---------|
| ① 根室線 | ⑭ 中央線 |
| ② 石北線 | ⑮ 東海道線 |
| ③ 室蘭線 | ⑯ 北陸線 |
| ④ 函館線 | ⑰ 湖西線 |
| ⑤ 海峡線 | ⑱ 山陽線 |
| ⑥ 東北線 | ⑲ 伯備線 |
| ⑦ 奥羽線 | ⑳ 本四備讃線 |
| ⑧ 羽越線 | ㉑ 予讃線 |
| ⑨ 常磐線 | ㉒ 鹿児島線 |
| ⑩ 武蔵野線 | ㉓ 長崎線 |
| ⑪ 高崎線 | ㉔ 日豊線 |
| ⑫ 上越線 | |
| ⑬ 信越線 | |

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7,300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	2024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	7,301	7,295	6	7,171	7,167	4	101.8
2	根岸	根岸	6,434	0	6,434	6,397	0	6,397	100.6
3	札幌（タ）	函館	6,051	6,051	0	6,254	6,254	0	96.7
4	福岡（タ）	鹿児島	5,935	5,935	0	5,628	5,628	0	105.5
5	宇都宮（タ）	東北	5,755	1,592	4,163	5,506	1,684	3,822	104.5
6	倉賀野	高崎	4,738	730	4,008	4,611	706	3,905	102.8
7	四日市	関西	4,297	856	3,442	3,984	884	3,101	107.9
8	名古屋（タ）	西名古屋港	3,500	3,500	0	3,184	3,184	0	109.9
9	隅田川	常磐	3,089	3,089	0	3,248	3,247	1	95.1
10	南松本	篠ノ井	3,005	454	2,551	3,009	370	2,639	99.9
11	百済（タ）	関西	2,584	2,584	0	2,366	2,366	0	109.2
12	盛岡（タ）	東北	2,507	1,612	895	2,420	1,502	918	103.6
13	仙台（タ）	東北	2,389	2,362	27	2,346	2,316	30	101.8
14	新座（タ）	武蔵野	2,328	2,328	0	2,267	2,263	4	102.7
15	北九州（タ）	鹿児島	2,324	2,311	13	2,316	2,305	11	100.3
16	越谷（タ）	武蔵野	2,205	2,202	2	2,286	2,282	4	96.5
17	大阪（タ）	東海道	2,180	2,180	0	2,090	2,090	0	104.3
18	吹田（タ）	東海道	2,123	2,122	1	2,163	2,163	0	98.1
19	八王子	中央	2,106	135	1,971	2,064	135	1,929	102.0
20	新潟（タ）	白新	1,968	1,965	3	2,003	2,003	0	98.3

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。

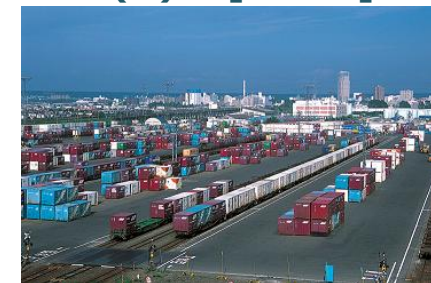
東京(タ)駅 [東京都]



根岸駅 [神奈川県]



札幌(タ)駅 [北海道]



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

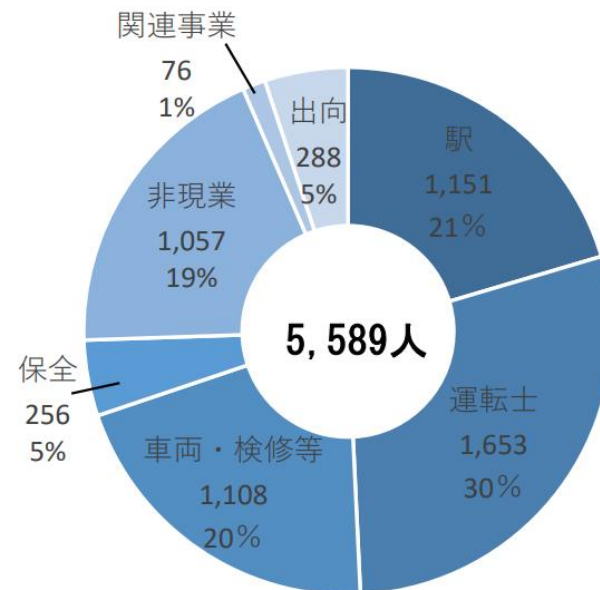
法令に定められた、数年ごとに行う車両各部の解体を伴う検修業務を中心に行っています。

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



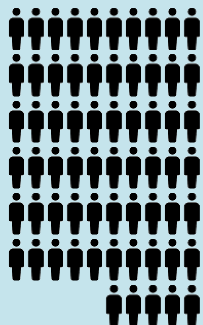
× 8

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



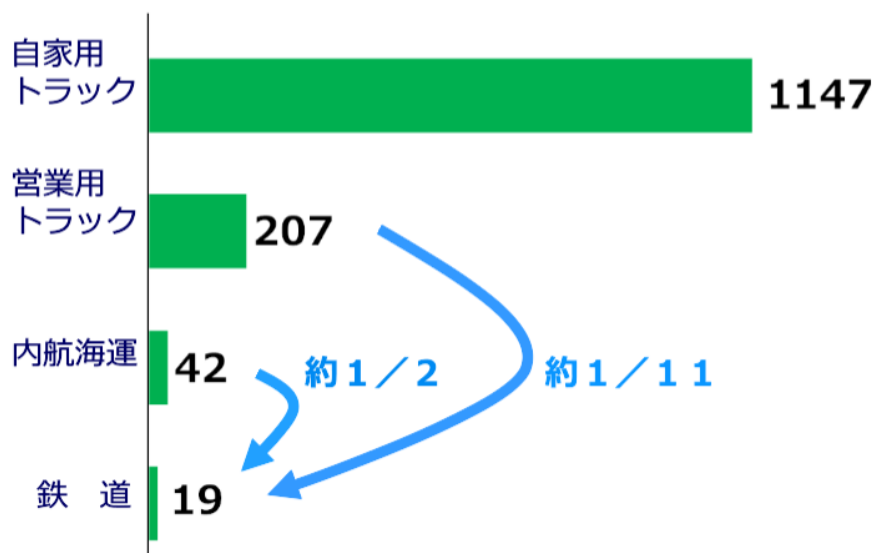
2018年1月 関東大雪
通行止めの東名自動車道



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。

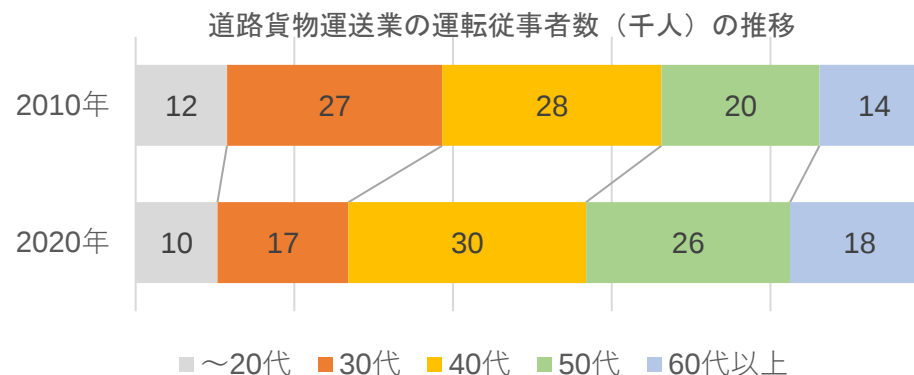
輸送機関別のCO₂排出原単位（2023年度）



(注) 単位: g-CO₂/トンキロ (1トンの貨物を1km輸送する際に排出されるCO₂量)

出典: 国土交通省 運輸部門における二酸化炭素排出量(2023年度)

ドライバー不足



出典: 労働力調査

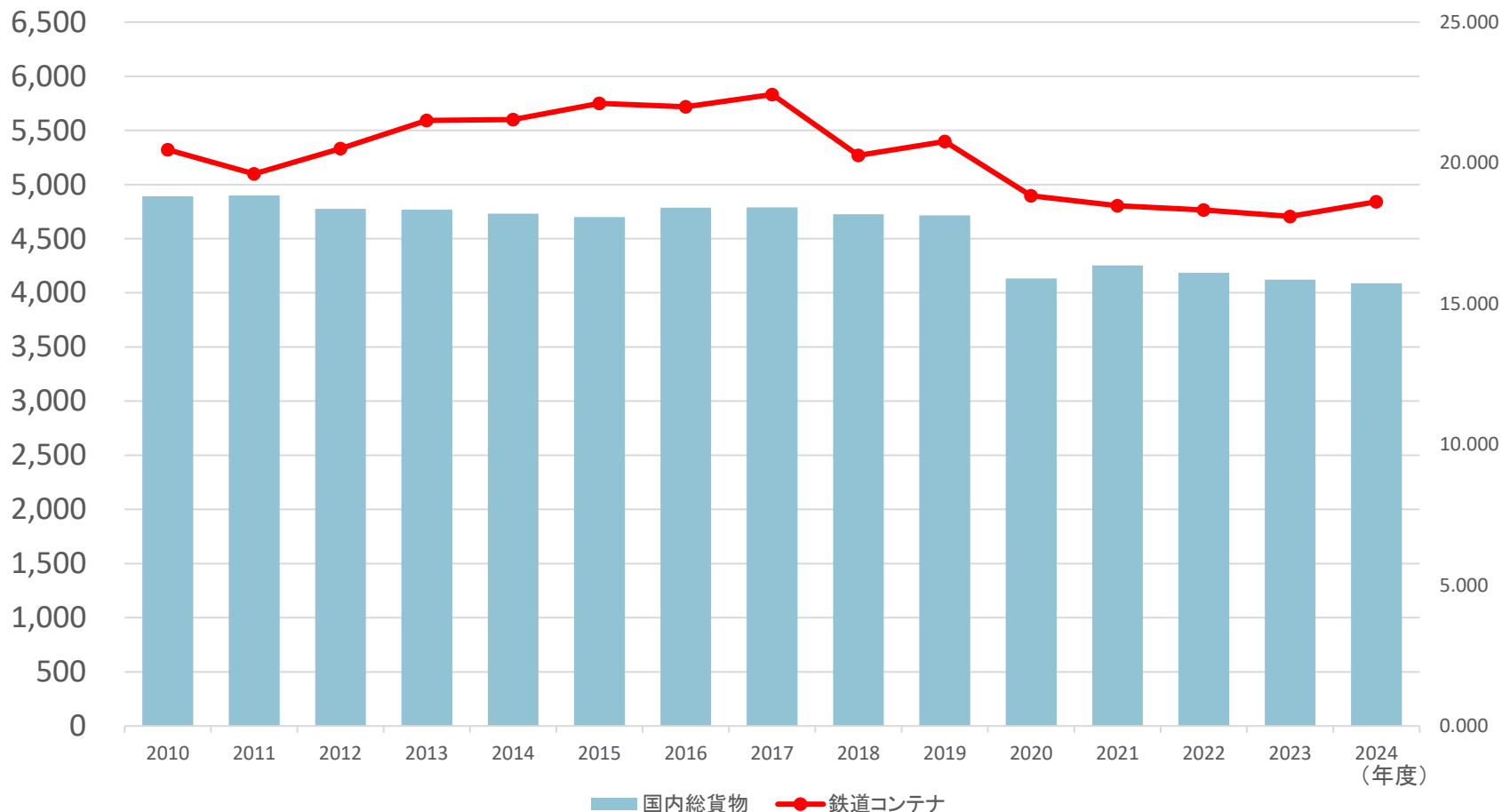


時間外労働の上限規制導入(2024年4月より)

モーダルシフト ～国内総貨物と鉄道コンテナの輸送量～

輸送量の推移

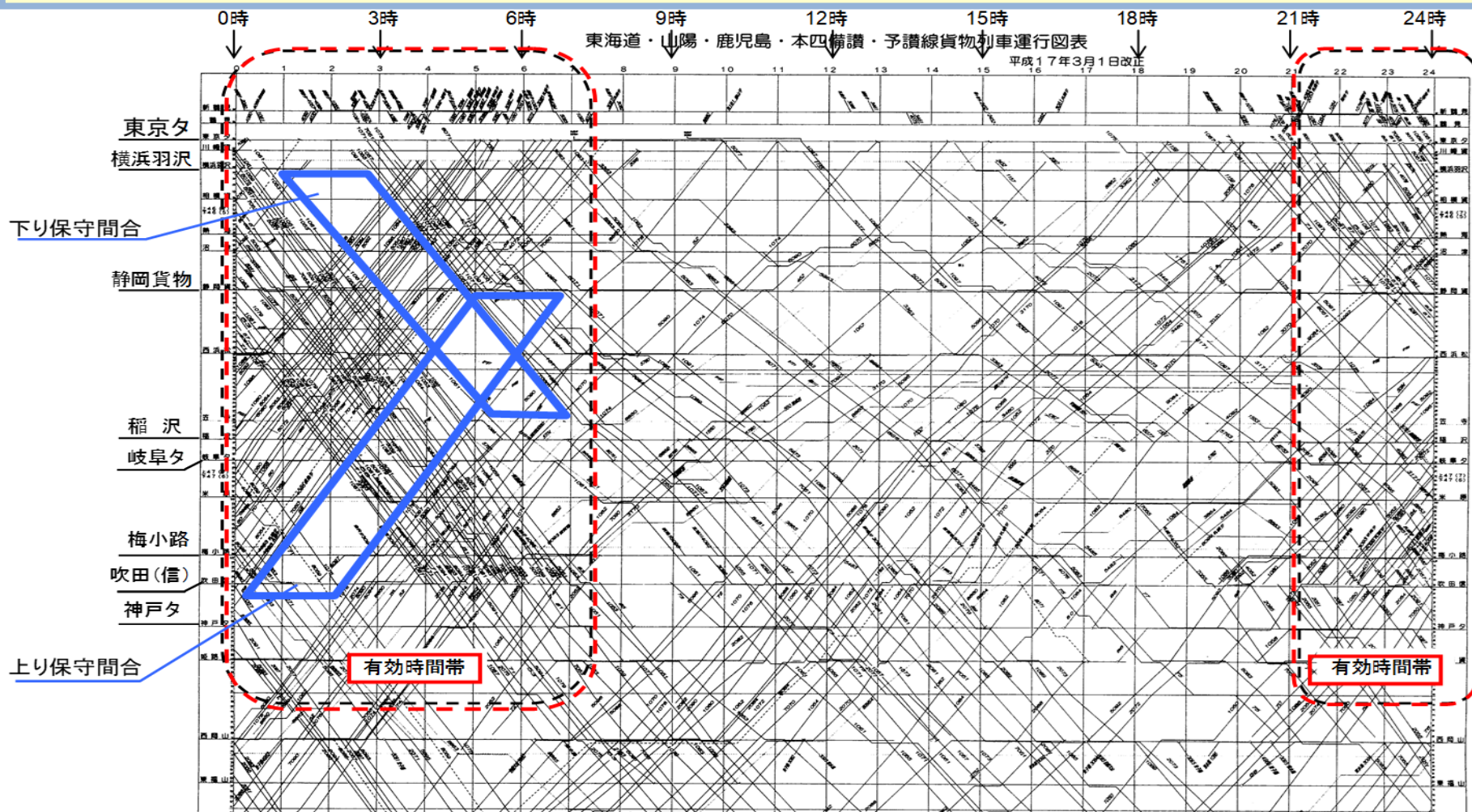
(百万トン)



出典：(国内総貨物輸送量)NX総研「経済と貨物輸送の見通し」

貨物列車の運行ダイヤ

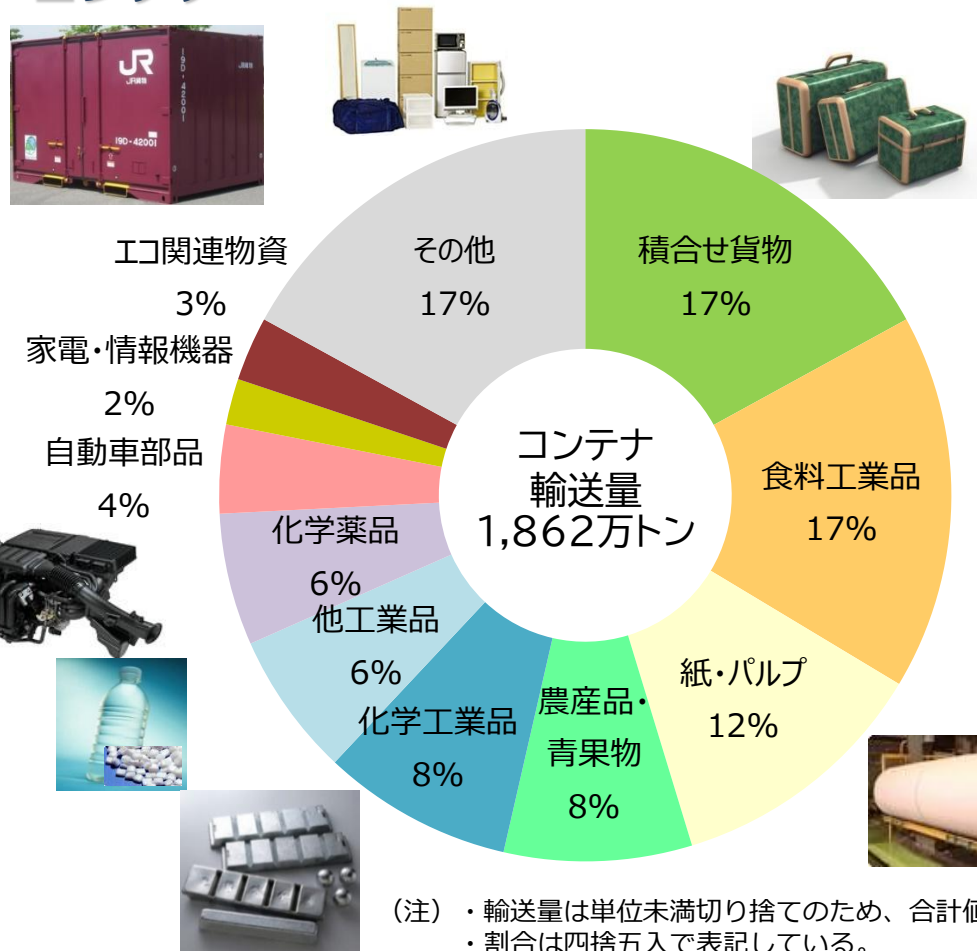
- 貨物列車は夜間帯の運行が中心です。特に需要の多い東海道線の深夜時間帯は、多数の貨物列車が短い間隔で運行されています。ただし、線路設備の保守を行うため、深夜帯には列車運行を止める時間帯（保守間合）があり、それを避けた運行ダイヤが設定されています。



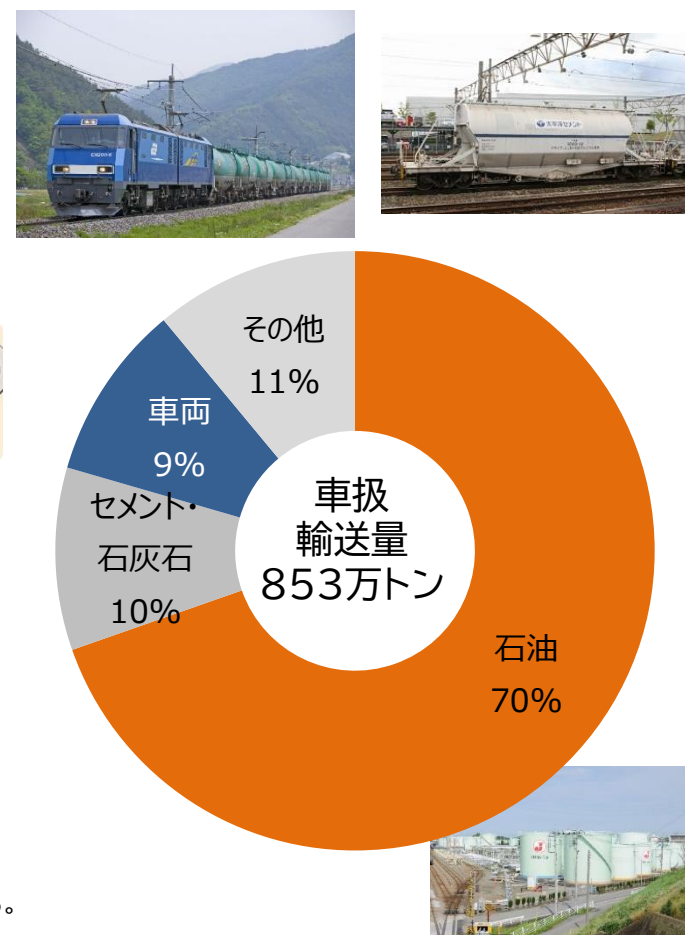
鉄道輸送量品目別内訳(2024年度)

- 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70%と大宗を占めています。

コンテナ

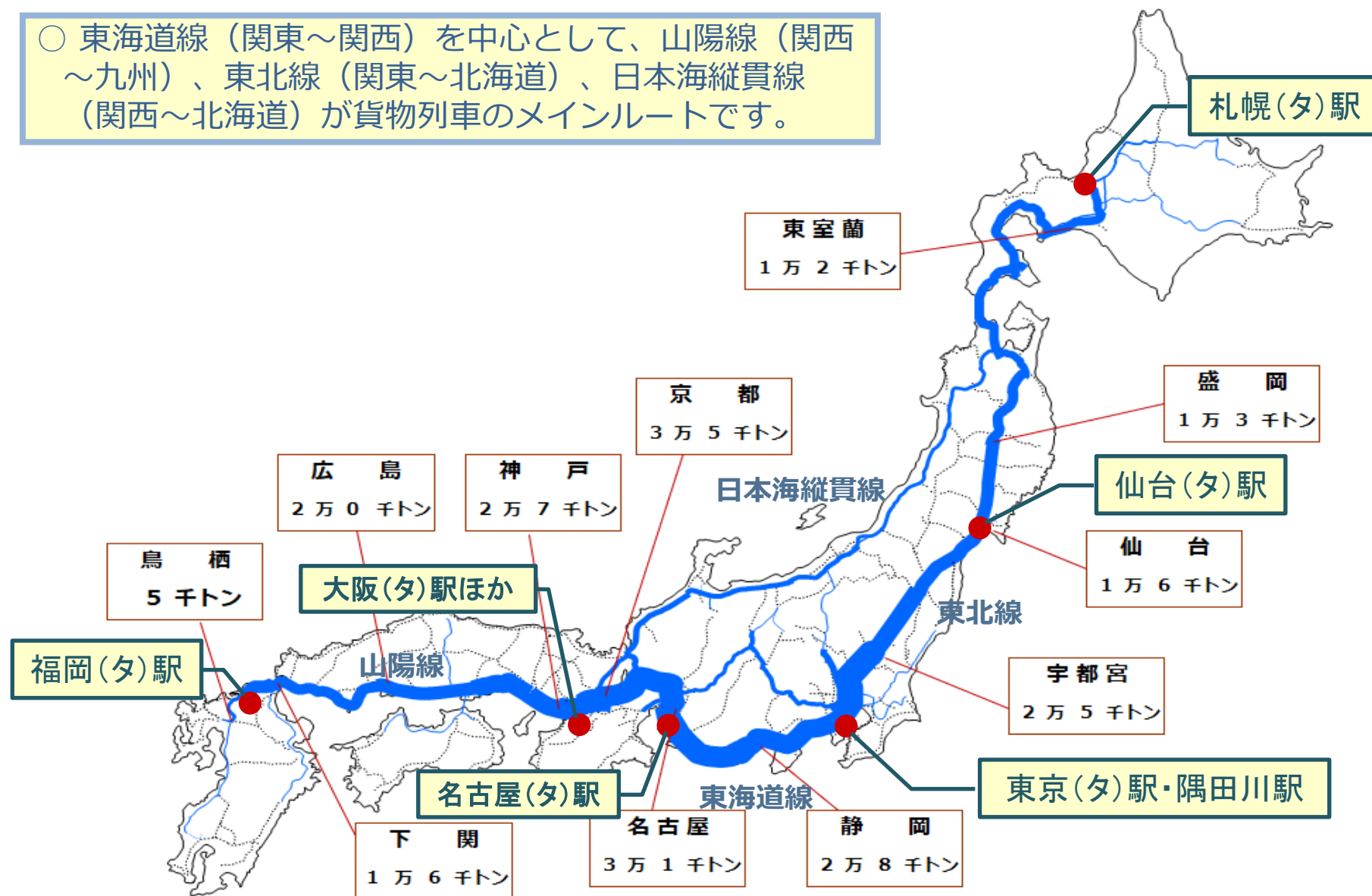


車 扱



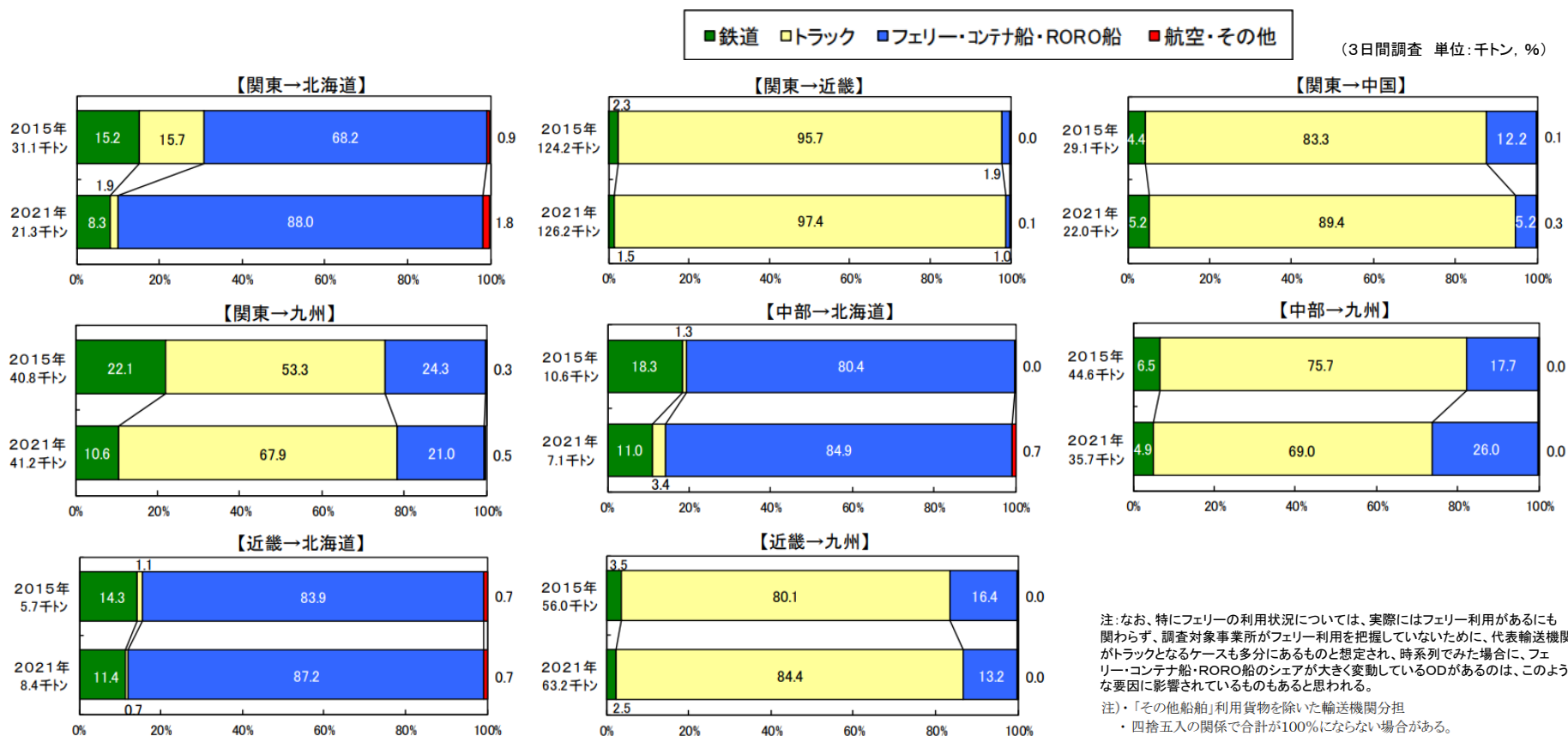
断面輸送量 (2024年度 平日平均)

○ 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発揮します。
- 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。



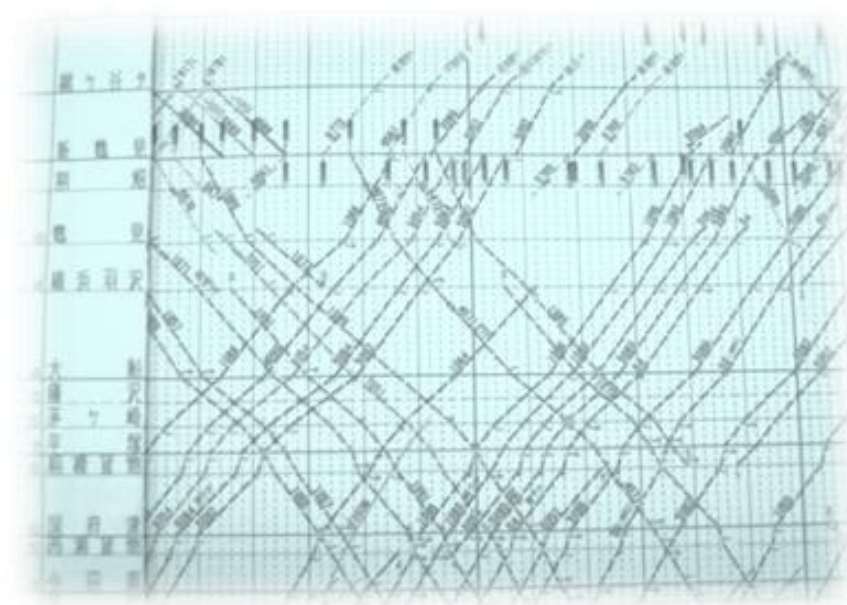
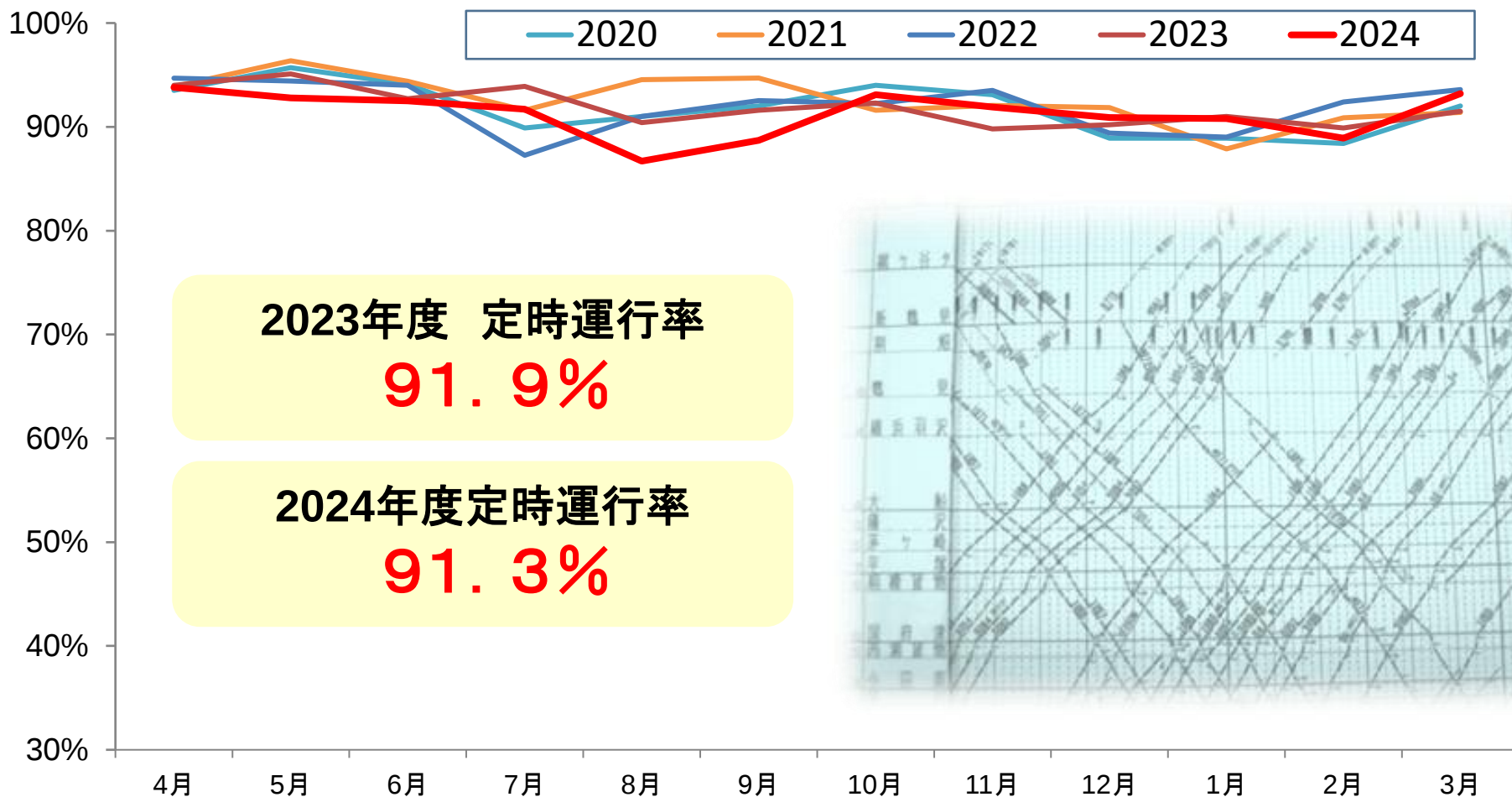
注:なお、特にフェリーの利用状況については、実際にはフェリー利用があるにも関わらず、調査対象事業所がフェリー利用を把握していないために、代表輸送機関がトラックとなるケースも多分にあるものと想定され、時系列でみた場合に、フェリー・コンテナ船・RORO船のシェアが大きく変動しているODがあるのは、このような要因に影響されているものもあると思われる。

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。

出典:2021年全国貨物純流動調査(物流センサス)報告書 3-2.「3日間調査」の結果概要
図3-2-22 主要地域間別にみた代表輸送機関分担の推移(その他船舶を除く)

正確な輸送ダイヤ ～高い定時運行率～

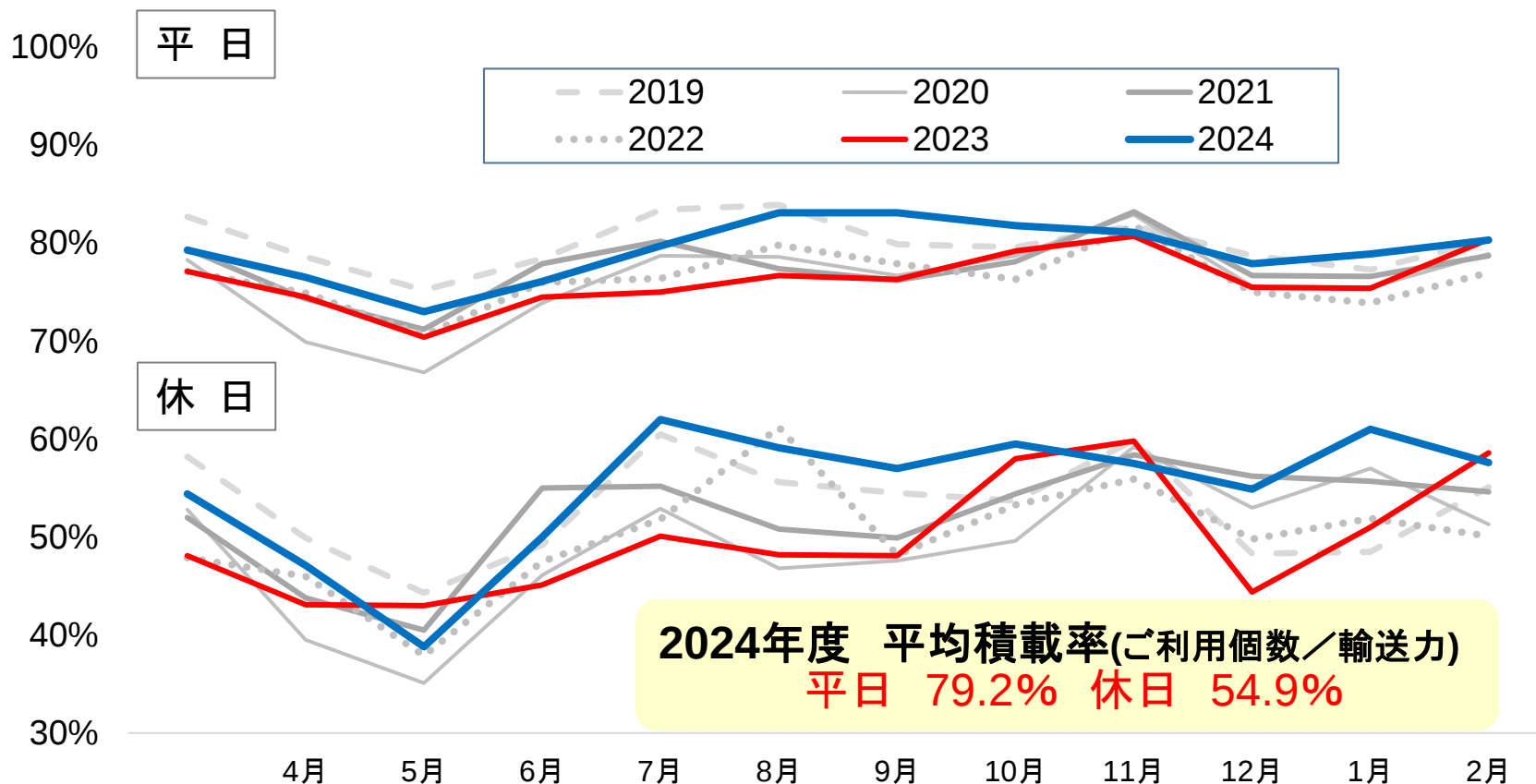
○ 定時運行率（全コンテナ列車）は90%台を維持しています。



(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。

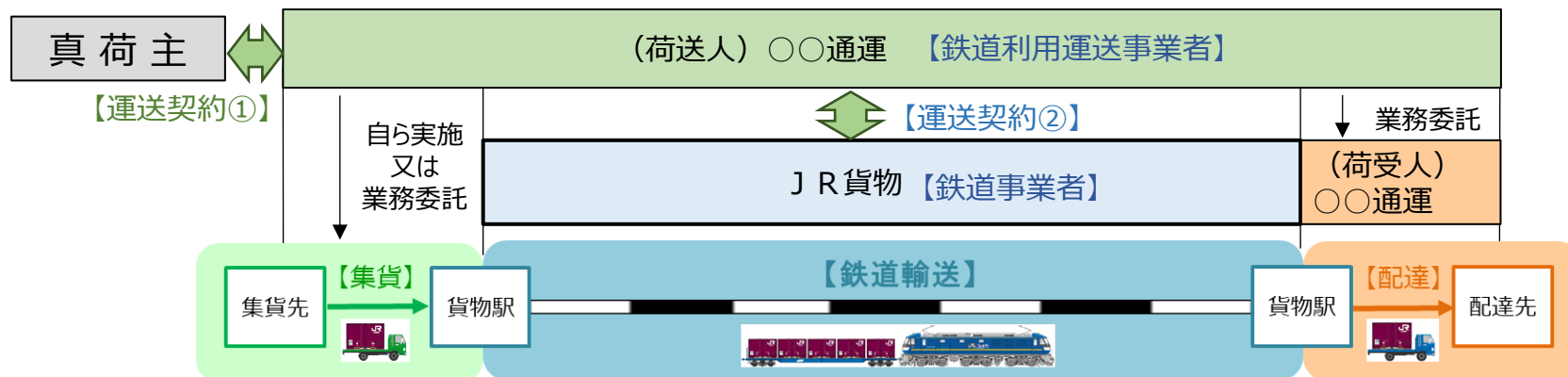


(注)全コンテナ列車積載率 = 販売個数／列車輸送力 (JR空コンテナの積載個数は含まず)

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ても、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。

■ 集貨

- ・ 貨物駅構内に設置されたドライバースystem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。

■ 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**）。

IT-FRENS画面



ドライバースystem画面



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。

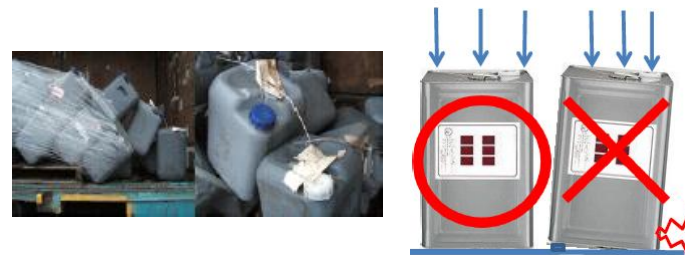
⇒コンテナ内では、床面上に貨物の重量が均衡し、容易に移動しないよう固縛してください。

⇒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。

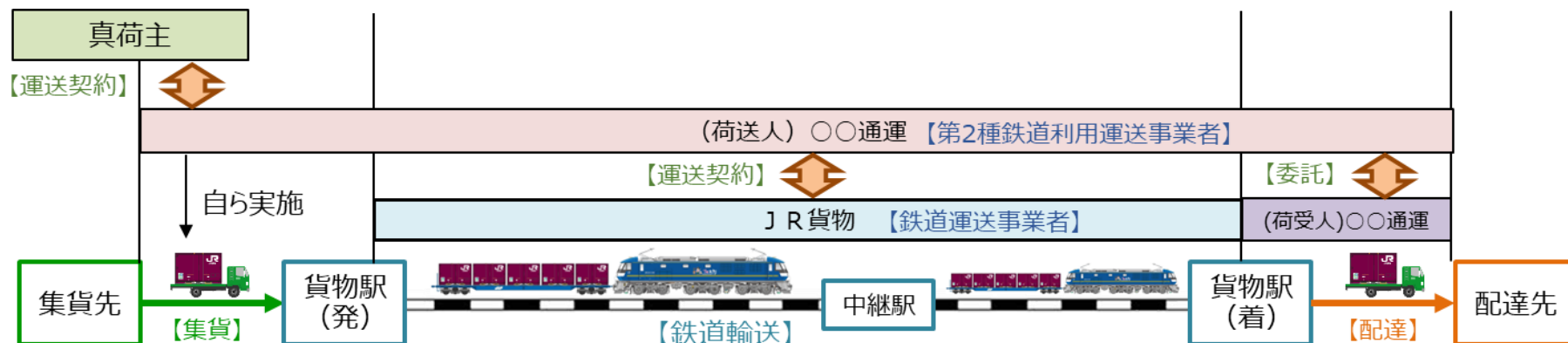


貨物運賃料金のしくみ

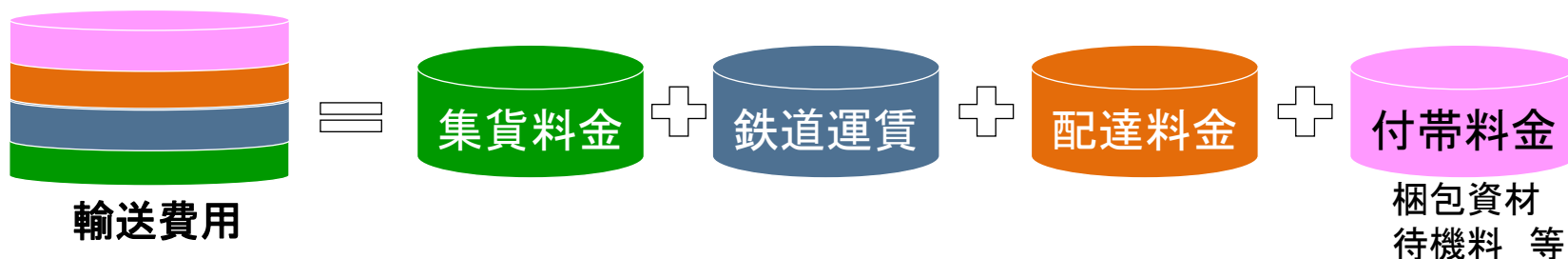
鉄道コンテナ輸送の仕組み

- 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
初メートルまで	円	初メートルまで	円	初メートルまで	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

■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」

(1トンにつき)

■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	15割
	(注)ポリ塩化ビフェニル類(廃棄物)	15割
	火薬類	10割
	その他	2割

(注)ポリ塩化ビフェニル類(廃棄物)には、上記割増しの他に、「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します。

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。

■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
小牧	

(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) 東京タ→仙台タ間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) 名古屋タ→新潟タ間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) 札幌タ→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) 大阪タ→福岡タ間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) 広島タ→金沢タ間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

○ J R 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 J R 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

- J R 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 10,000 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

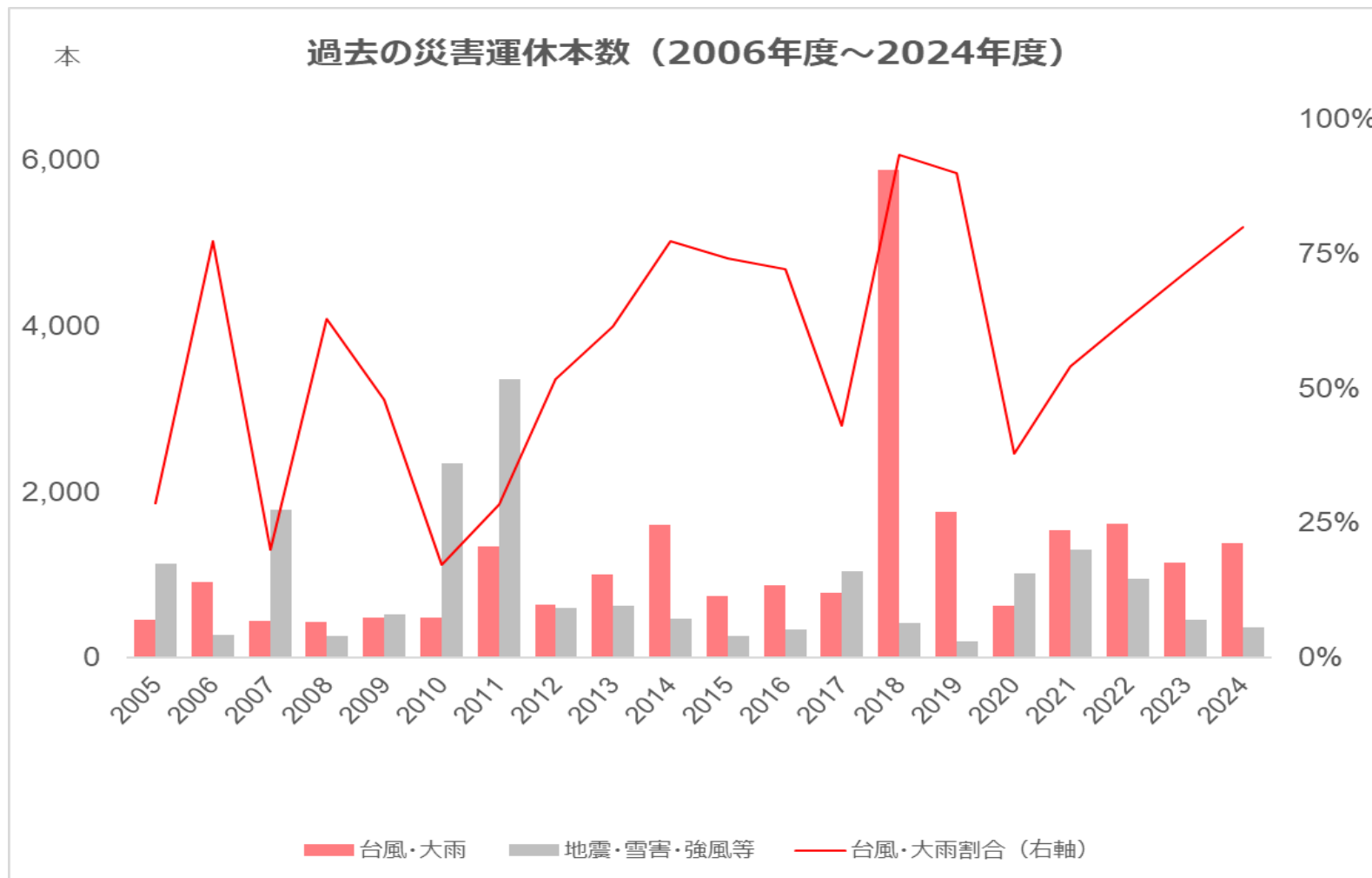
12ftまで	700円
12ftを超え24ftまで	1,400円
24ftを超え31ftまで	1,700円

(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

近年の自然災害発生状況

- 自然災害による運休は増加傾向
- 線状降水帯の発生頻度も増加。今後も豪雨災害のリスクは高まる見込み
- 「安全基盤の強化」とともに、「安定輸送の追求」(BCP対応強化等)にも取り組む必要あり。



災害対応力の強化に向けた取り組み

- 2024年8月、代行輸送を担う内航船(船名:扇望丸(せんぼうまる))が就航。



▲船舶外観



▲船舶代行輸送イメージ

扇望丸の就航について

(諸元)



▲進水式

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

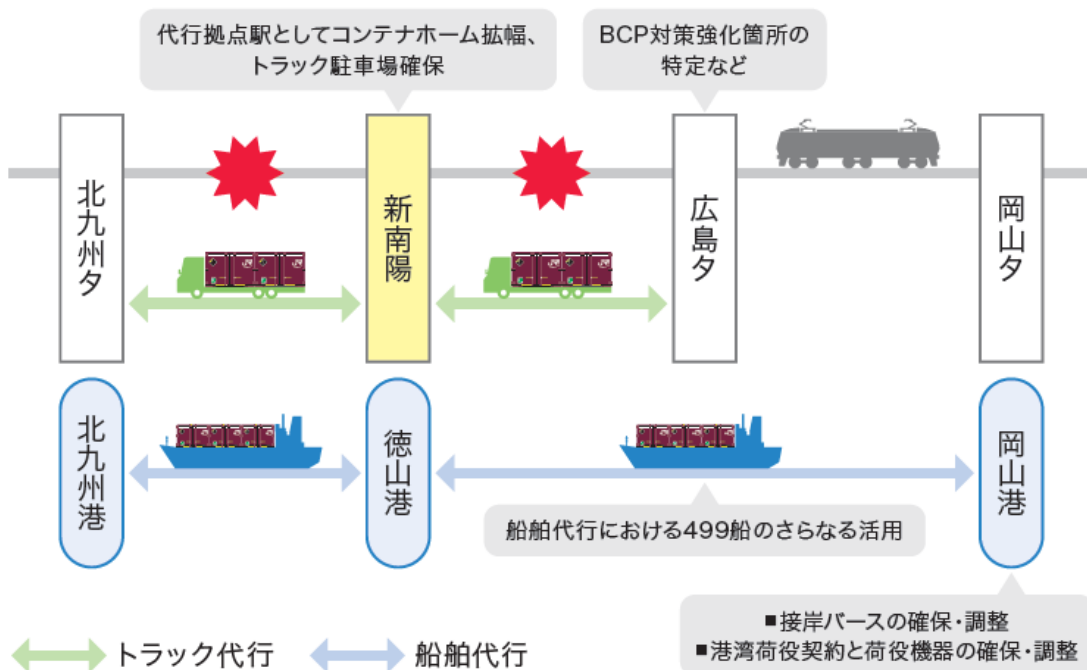
- 本船の導入により、船舶代行開始の時間を短縮し、12ftコンテナ最大80個が輸送可能。
- 2024年9月の秋田・新潟地区大雨に伴う羽越線不通時は、日本海縦貫線の輸送力を補う目的で、トラックとともに、新潟港～苫小牧港で代行輸送を実施。

山陽線における取組み

○ 山陽線不通を想定したBCP対策の推進

- 大動脈である山陽線で大規模災害が発生した場合に備え、必要な体制づくりを継続中。
新南陽駅改良(コンテナホーム拡張及びトラック駐車場整備)、官民一体の検討の場設置 等

■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



効果

代行輸送カバー率向上 **+9.9%**

2021年度 上下平均流動(24,400t/日)

現 行:1,200t カバー率… 4.9% → 改良後:3,600t カバー率…14.8%

機関車運用可能範囲の拡大

- 平時は東北線を走行するEH500形式(交流・直流両用)の一部について、異常時に日本海縦貫線・上越線を走行出来るよう走行対応化工事を実施。
- 東北線寸断時に、北海道・東北方面と関東・関西方面を結ぶ「う回列車」を迅速に設定出来る等、北の大動脈におけるバックアップ体制を強化。



商品価値向上の取組

ご利用拡大に向けた取組み

○ 31ftコンテナの拡大

「モーダルシフト加速化緊急対策事業」補助金活用による大型コンテナ導入

補助金活用による大型コンテナ導入数(2024・2025年度)

・31ftコンテナ(私有)	203個	}	合計(31ft) 263個
・31ftコンテナ(JR)	60個		
・20ftコンテナ	67個		



▲JR運用31ftコンテナ(左:側面/右:妻側)

○ 定温コンテナの拡大

- ・ 空回送コンテナの実装化に向けたマッチングの提案強化
- ・ アイスバッテリーコンテナ等、新形式コンテナの利用拡大
- ・ 列車遅延時の給油体制見直しによる安定輸送体制の構築・強化



○ 中距離帯の輸送力拡充によるネットワークの再構築

- ・ 長距離帯(800km以上)と合わせ、**今後も中距離帯輸送を拡充。**
- ・ 既存列車の輸送余力のご提案とともに、物流の2024年問題に伴うご利用ニーズにお応え
- ・ **中距離帯輸送23.8%増** (対2020年度比)を目指す。

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2往復を運転
名古屋→盛岡は自動車生産用部品を、盛岡→名古屋は部品積用空容器を輸送



（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

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。

加温・保温

+20°C



保冷①
(UR)



保冷②
(SUPER
UR)

+10°C

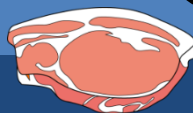
クール(+7°C~)

+5°C

0°C

チルド温度帯
(Δ5~+6°C)

Δ5°C



保冷③
アイスバッテリー搭載
コンテナ等

Δ25°C

フローズン温度帯(~Δ6°C)



エンジン式
コンテナ

又は

リーファー
コンテナ
+
給電コンテナ
接続

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℃～20℃

断熱材使用、ドライアイス併用



②保冷(SUPER UR)

5℃～20℃

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℃帯で48時間保冷(※)



(※)
コンテナ上部の蓄冷剤を
マイナス25℃で予冷



④エンジン式コンテナ

マイナス25℃～25℃

燃料(軽油)と発電機を装備

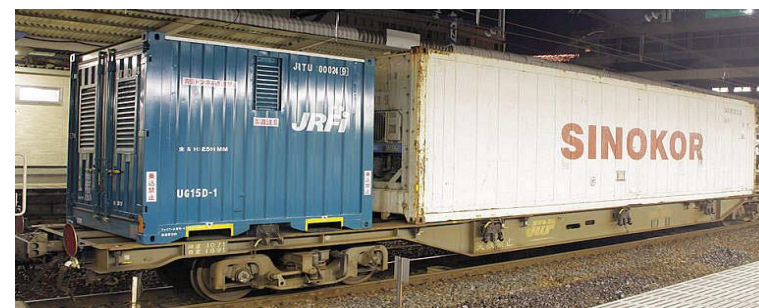


12ft



31ft

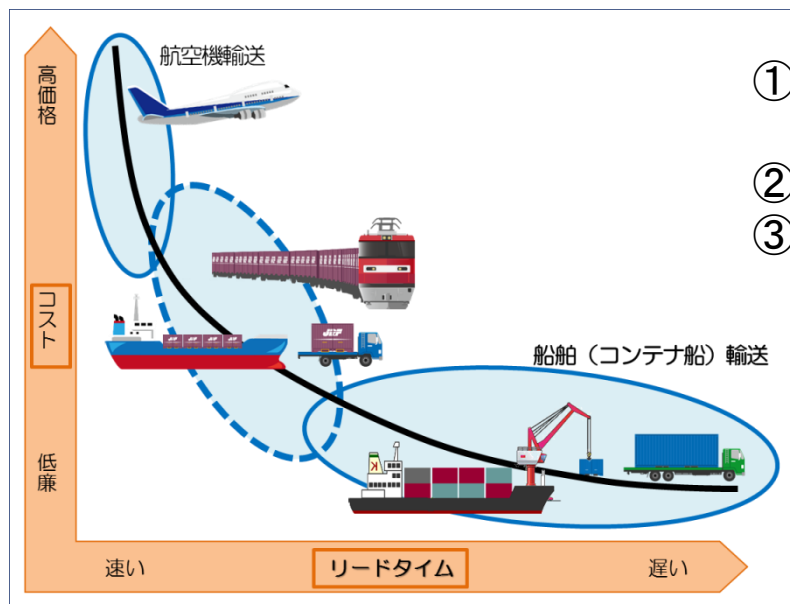
⑤リーファーコンテナ+給電コンテナ



ISO40ft(RFコンテナ)にJR所有給電コンテナを接続

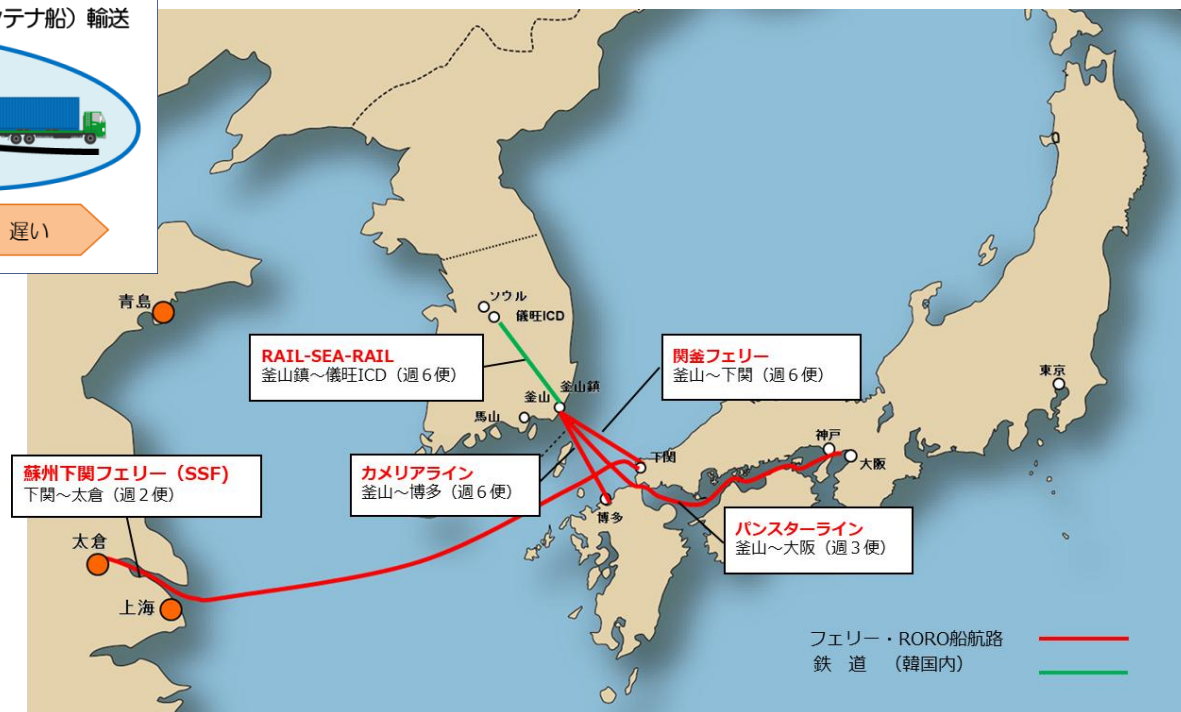
国際フェリー・RORO一貫輸送サービス

○ 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

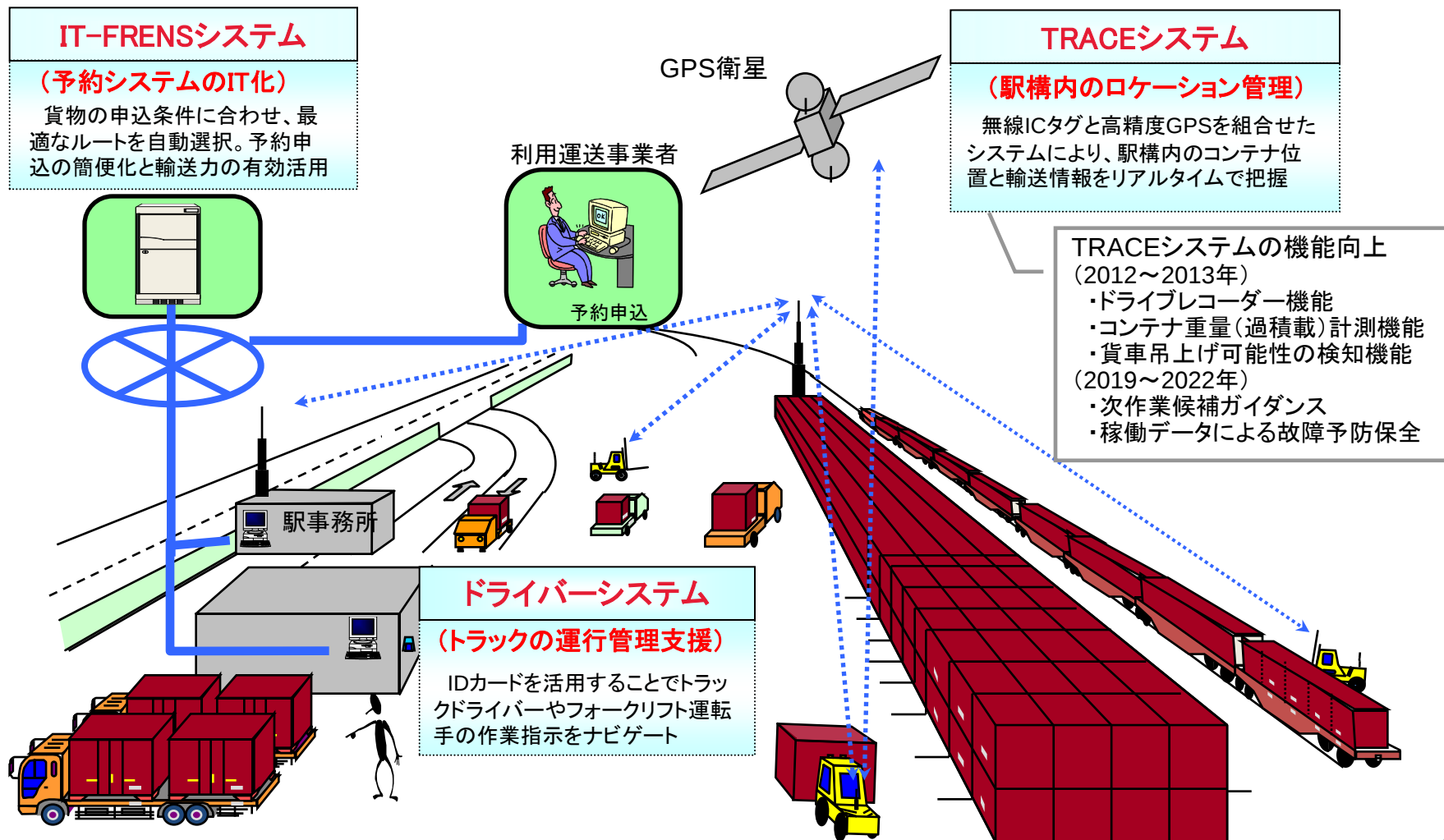
サービスルート



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



画面表示内容:

線区: 北方貨物線 制限速度: 110 現在速度: 00

現在位置: 東京 547.757

現在駅: 秋田第六 行先: 00:12:00

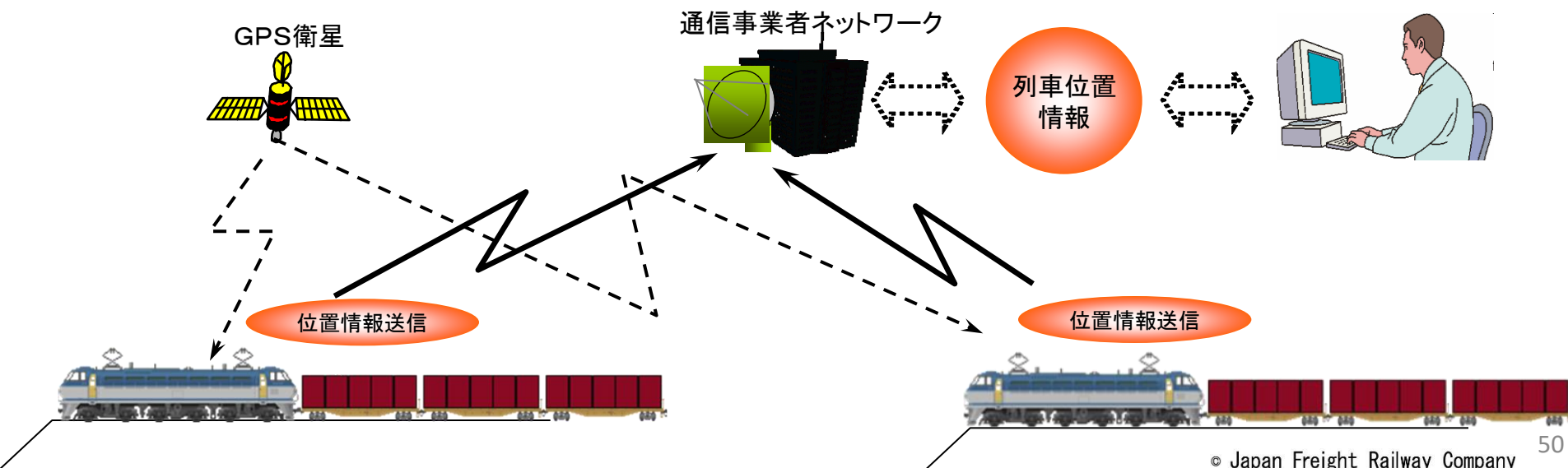
列車番号	時刻	駅名	遅延分		
7050	110	通貨110C4	110		
04:00	秋田第六	00 04 30	00 12 00	上車	35
03:00	秋田第二	1	00 16 00		
04:30	茨木	1	00 19 00		60

画面下部: 画面切替 指導 乗継 入区



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



IT-FRENSキャンセル待ち機能のご紹介

- ・輸送枠に空きが無い場合、キャンセル待ちの申し込みができる機能です。
待機期限までに**申し込み条件に合った輸送枠の空きが発生すると、自動的に輸送枠を取得**します。
- ・2024年8月より受付を開始し、これまで約11万個のお申込みのうち、**約8割の約9万個※1が輸送枠取得**につながっています。

※1)「キャンセル待ち機能」をリリースした2024年8月21日から、2025年8月20日までの12か月間の実績(12ft換算)

支社別キャンセル待ち実績			
発支社	申込個数	発送個数	取得率
北海道	22,287	18,822	84.5%
東北	6,621	5,835	88.1%
関東	56,855	46,164	81.2%
東海	8,558	6,603	77.2%
関西	15,211	12,202	80.2%
九州	1,135	886	78.1%
計	110,666	90,511	81.8%

(単位:12ft換算個数)

▲IT-FRENS画面(イメージ)

実際のご利用例

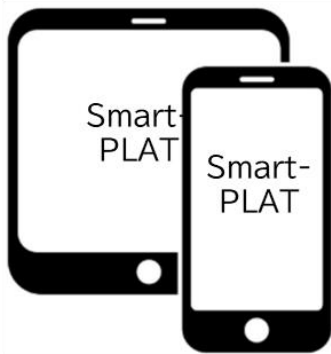
- ・「東京タ→福岡タ」「札幌タ→隅田川」等、**ご予約の取りづらい区間でも約7割が枠取得成功!**
- ・繁忙期や災害などの輸送障害時にもお手を煩わせることなく、らくらく輸送枠調整が可能。
- ・「なるべく継送の早い列車に載せたい」「輸送枠の少ない駅に届けたい」こんな場合も使えます。

利用者さまからの声

- ・「キャンセル待ち登録をして翌朝にIT-FRENSを見ると**輸送枠が自動で取得されており便利**」、「**輸送枠取得に関する業務が効率的に行えるようになった**」等のお声をいただいております。
お寄せいただいたご意見をもとに、今後も機能改善に努めてまいります。

Smart-PLATの導入

変更になる範囲

現在 (DS)	トラックから降車 ↓ DSハウス徒歩移動 ↓ 専用端末でDS処理 (作業指示送信) ↓ トラックへ徒歩移動 ↓ エリアに小移動   
今後 (Smart-PLAT)	デバイスでDS処理 (作業指示送信) ↓ エリアに小移動  降車しなくて良いので安全♪ 徒歩移動時間も短縮♪
Smart-PLAT 機能 拡充	伝票レス  操作レス(自動検知)  プライベートナビゲーション  相互通話 

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。



エコレールマーク

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) | 「アロニアルファ」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 エボルタ」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

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
 キリンビール株式会社 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)

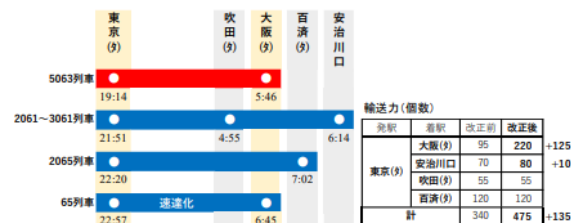
※ 2024年12月現在

2026年3月ダイヤ改正

- JRグループでは、2026年3月14日にダイヤ改正を実施します。JR貨物においては、コンテナ列車の増発や輸送体系を変更することで、ご要望の多い区間の輸送力を増強します。さらに、近年ニーズが高まっている大型コンテナの取扱い拡大にも取り組みます。
- ダイヤ改正に向けて、機関車6両、荷役機器73台、コンテナ4,000個を投入します。

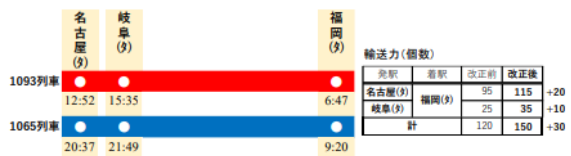
東京→大阪間の輸送力を増強し速達化します

物流の大動脈である東京→大阪間の輸送力を大幅に拡大し、モーダルシフトへのご要望にお応えします。さらに、東京(貨)→大阪(貨)間のコンテナ列車を速達化し、利便性を向上します。



名古屋→福岡間の輸送力を増強します

ご利用、ご要望の多い名古屋・岐阜→福岡間の輸送力を増強します。



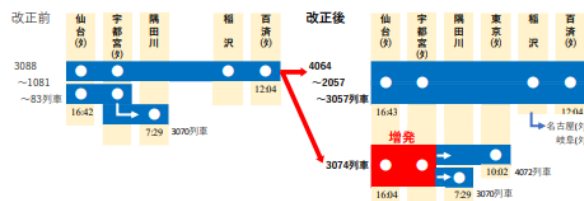
主な変更点(東京→大阪間 輸送力増強、速達化/名古屋→福岡間 輸送力増強)

改正前			改正後			記事
列車番号	発駅	着駅	列車番号	発駅	着駅	
5073	東京(貨)	福岡(貨)	5063	東京(貨)	大阪(貨)	途中停車駅 岐阜(貨)・京都貨物・姫路貨物・広島(貨)・北九州(貨)
	8:09	6:47	1093	名古屋(貨)	福岡(貨)	
65	東京(貨)	大阪(貨)	65	東京(貨)	大阪(貨)	所要時間 7時間48分(△18分)
	22:59	7:05		22:57	6:45	

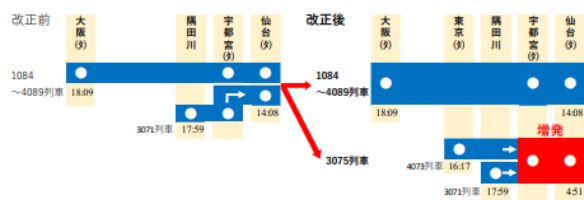
仙台⇄東京・名古屋・大阪間の輸送力を増強します

仙台(貨)⇄宇都宮(貨)間にコンテナ列車を増発し、仙台⇄大阪間の列車の輸送体系を再編します。これにより、仙台⇄東京・名古屋・大阪間の輸送力を増強します。

【仙台→東京・名古屋・大阪】



【大阪・東京→仙台】



輸送力(個数)

発駅	着駅	改正前	改正後	増減
仙台(貨)	東京(貨)	0	20	+20
仙台(貨)	名古屋(貨)	0	15	+15
仙台(貨)	岐阜(貨)	0	10	+10
仙台(貨)	吹田(貨)	10	15	+5
仙台(貨)	西宮(貨)	20	40	+20
大阪(貨)	郡山(貨)	20	25	+5
大阪(貨)	宇都宮(貨)	15	45	+30
大阪(貨)	静岡貨物	0	5	+5
大阪(貨)	横浜貨物	0	10	+10
大阪(貨)	東京(貨)	0	20	+20

列車番号	発駅	着駅	記事
3074	仙台(貨)	宇都宮(貨)	新設
3075	宇都宮(貨)	仙台(貨)	新設

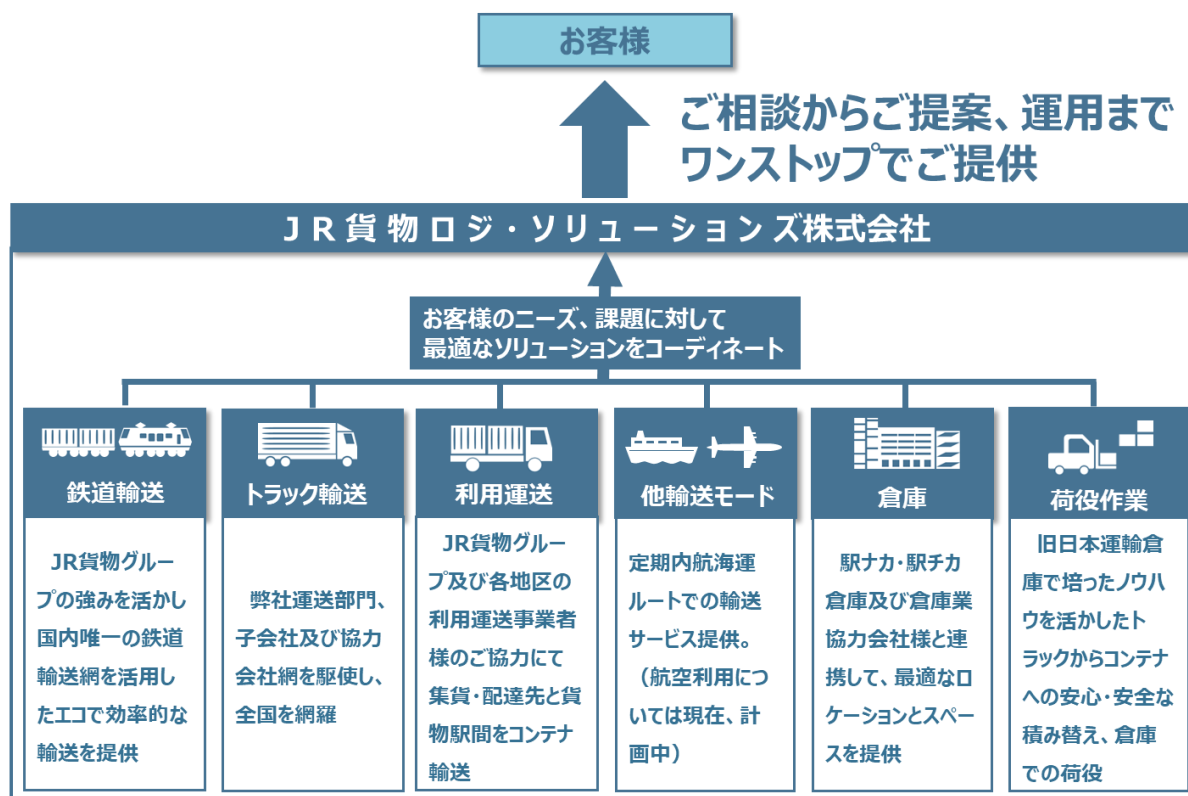
改正前			改正後			記事
列車番号	発駅	着駅	列車番号	発駅	着駅	
3071	隅田川	仙台(貨)	3071	隅田川	仙台(貨)	所要時間 10時間52分 (△9時間17分)
4089	17:59	14:08	3075	17:59	4:51	

※宇都宮(貨)にて、貨車搬送の列車を4089列車から3075列車へ変更します。

モーダルコンビネーション

モーダルコンビネーション推進に向けて

- 2025年4月JR貨物グループの総合物流を担う中核企業として「JR貨物ロジ・ソリューションズ」を設立



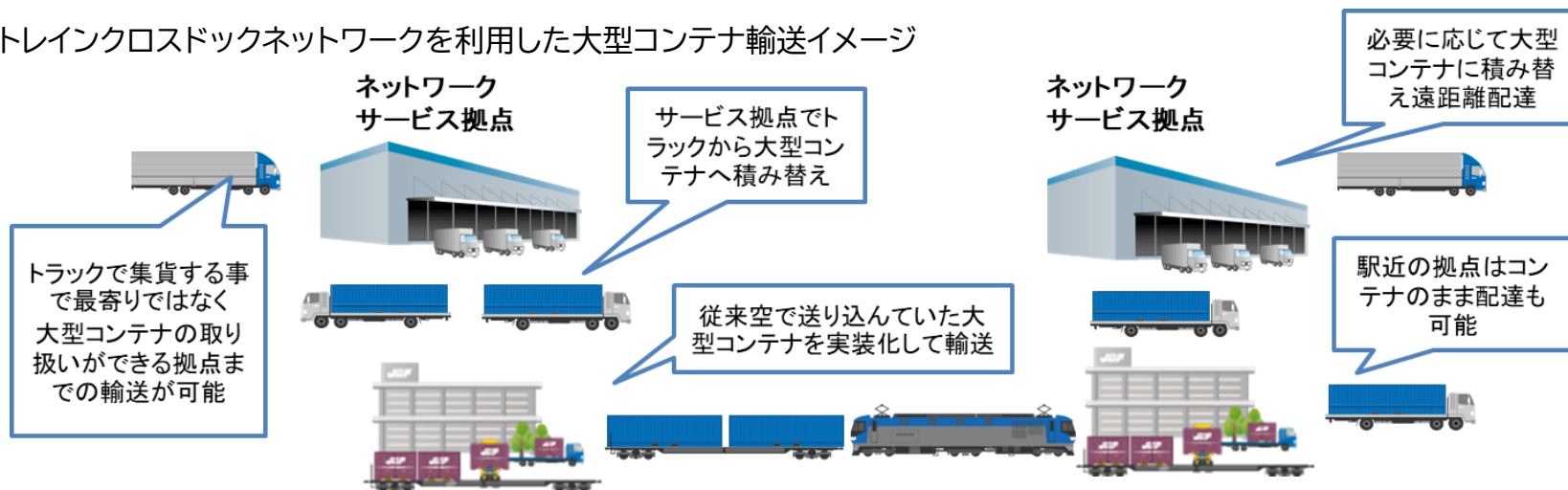
大型コンテナマッチングサービス

○ 鉄道輸送における大型コンテナの課題

コンテナ数が少ない	JR汎用12ftコンテナ 約60,000個に対し、31ftコンテナは約4,000個
利用区間の制約	駅が狭い、輸送するルートに中継作業が発生する、荷役機材の不足等
ラウンド輸送	私有コンテナは片道運用ができず、帰り荷がないと運用効率が悪い



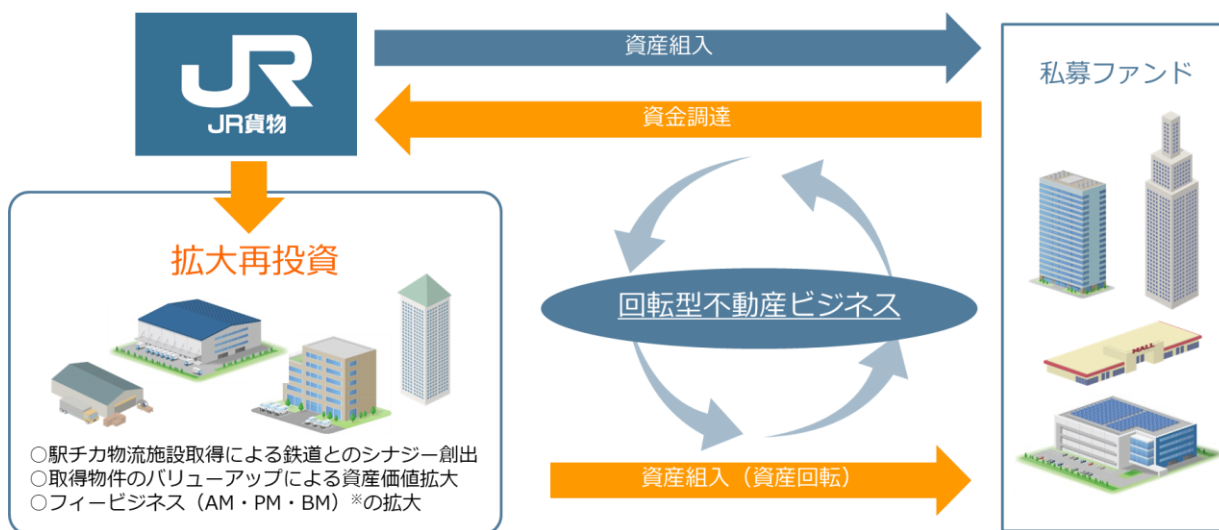
▼トレインクロスドックネットワークを利用した大型コンテナ輸送イメージ



JR貨物ロジ・ソリューションズが、案件情報とコンテナの流動情報を調整し、空コンテナ輸送とのマッチングを推進

駅ナカ・駅チカ物流施設とのシナジー

- 2025年度より「回転型不動産ビジネス」に参入
- 2025年9月大型マルチテナント型物流施設「DPL千葉レールゲート」が竣工



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

▲回転型不動産ビジネスのイメージ

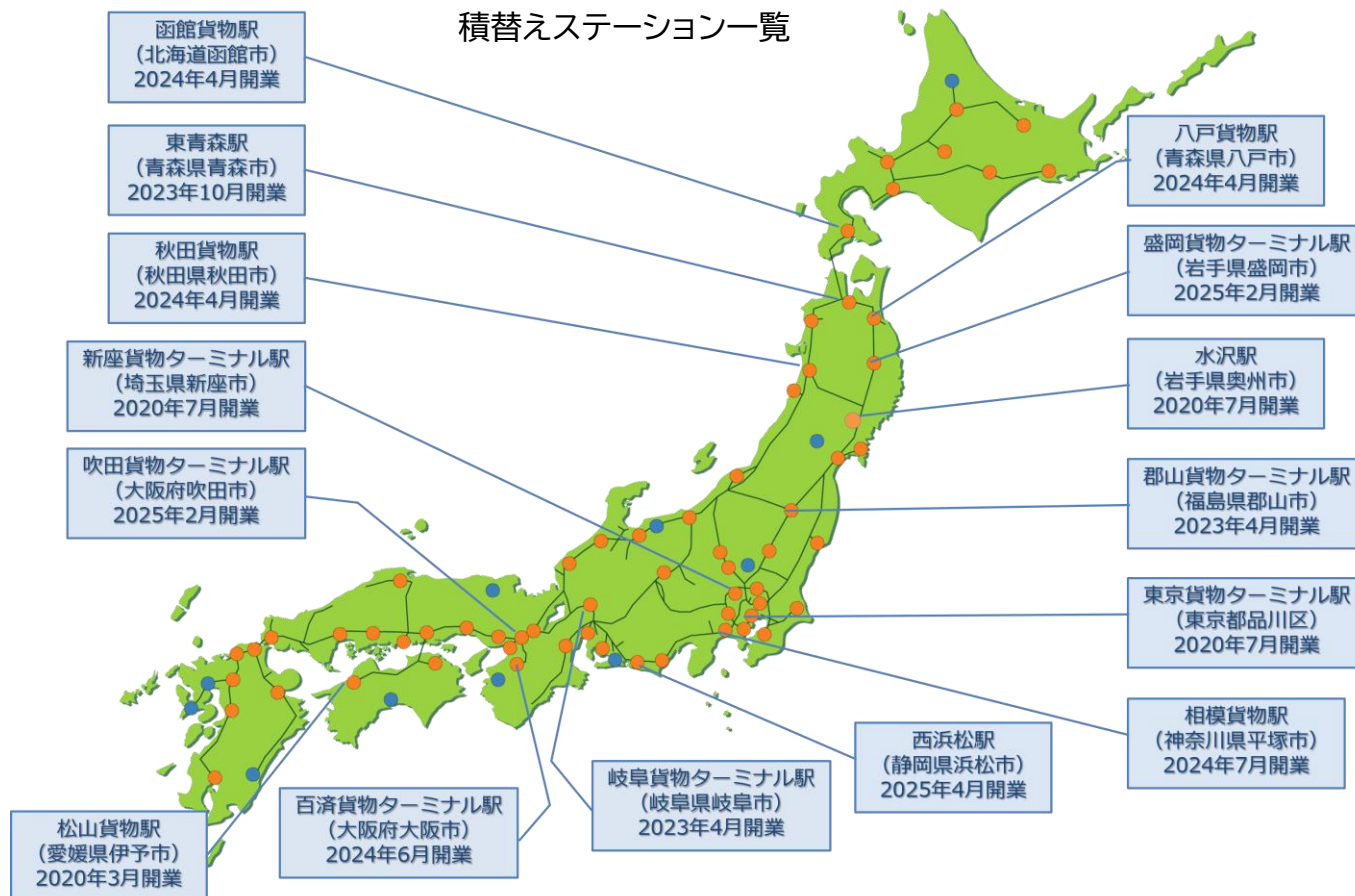


▲DPL千葉レールゲート

主要取組の状況 ― 積替ステーション・駅パレ ―

- 貨物駅構内・近隣の「積替ステーション」では、一般トラックと鉄道コンテナ間で貨物の積替えが可能です。
- 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。

積替えステーション一覧



駅パレ設置

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)



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



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

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

モーダルシフト事例

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 ZL JR

2023年11月1日

全国農産物協同組合連合会（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～**

全国農産物協同組合連合会（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、ZL）と日本貨物鉄道株式会社（代表取締役社長：大阿新、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保など、定期運行化に向けた準備を進めてまいりました。

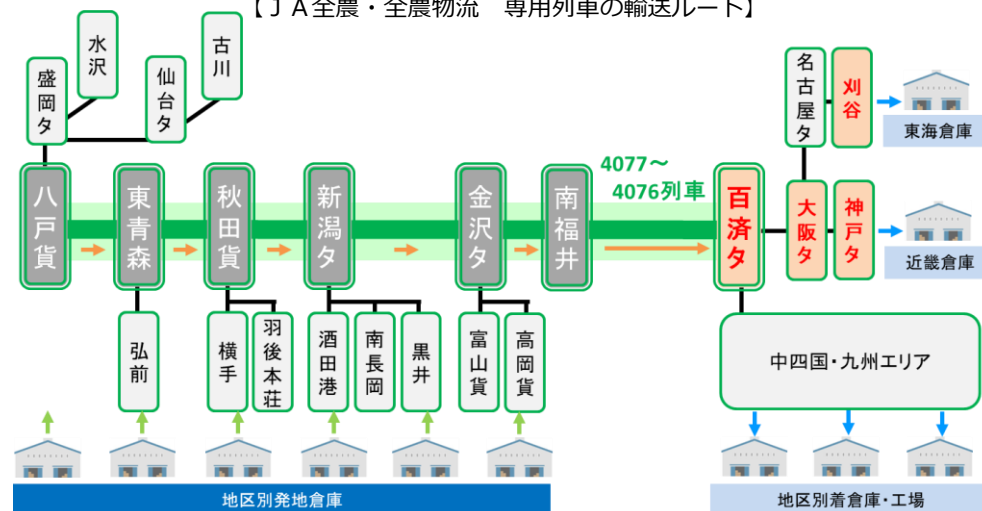
定期運行では、週末のダイヤを利用し、米の産地である東北・新潟・北陸地方から東海・西日本の消費地へ米を運びます。

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、ZL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、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】



2025 年 7 月 1 日
森永乳業株式会社
日本通運株式会社
日本貨物鉄道株式会社
日本石油輸送株式会社

森永乳業×日本通運×日本貨物鉄道×日本石油輸送 盛岡・仙台～神戸の流動食^{※1}輸送のモーダルシフト化 31 フィートスーパーUR コンテナ^{※2}を活用したラウンド輸送^{※3}開始

森永乳業株式会社(東京都港区、代表取締役社長:大貫 陽一、以下「森永乳業」)、日本通運株式会社(東京都千代田区、代表取締役社長:竹添 進二郎、以下「日本通運」)、日本貨物鉄道株式会社(東京都港区、代表取締役社長兼社長執行役員:大飼 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、流動食モーダルシフト推進協議会を結成し、31 フィートスーパーUR コンテナ^{※2}を活用した鉄道によるラウンド輸送^{※3}を7月1日より開始しました。なお、往路復路ともに同じ荷主(森永乳業)による31 フィートスーパーUR コンテナ^{※2}を活用したラウンド輸送は日本初^{※4}の取組みになります。

※1:対象は、盛岡工場製造の栄養補助飲料「エンジョイミルク」シリーズ等と、神戸工場製造の流動食「CZ-1E」エコフーズアタマ等。

※2: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、より層の温度維持が必要な品物を運ぶのに最適です。

※3:ラウンド輸送とは、貨物を目的地で下ろした後、空で戻送することなく、貨物を積み、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、ドレーンコストの低減を可能とする輸送方式のことです。

※4:日本石油輸送調べ

<導入の背景>

2024 年 4 月からトラックドライバーの時間外労働の上限規制(物流 2024 年問題)によって、輸送力不足、ドライバー不足、コストの増加など物流業界が抱えている課題は、2025 年以降も続くことが想定されます。森永乳業の物流においては特に東北地区発着の広域輸送ルートにおいてトラックドライバー不足が顕著であり「運べないリスク」が高まっていました。

一方で、現行の鉄道コンテナを活用したラウンド輸送については、往復荷の確保が難しく、往路と復路で異なる荷主を探すことも労力を費やしていました。

このたび、4 社でコンソーシアムを結成し、森永乳業専用の 31 フィートスーパーUR コンテナを導入し、神戸と盛岡・仙台の間のうち、百済・大阪貨物ターミナル駅(大阪府大阪市)から仙台貨物ターミナル駅(宮城県仙台市)の固定ルートで往復利用することで、これまでの課題を解決することができました。また、環境面でも CO₂排出量を約 72%削減、年間排出量約 184t の抑制^{※5}を見込んでいます。

なお、この取り組みは、流通業務の効率化を図る事業として国土交通省の「物流総合効率化法」に基づく総合効率化計画に認定されており、「モーダルシフト加速化緊急対策事業」に採択されています。

※5:森永乳業調べ、2024 年度比

<コンソーシアムスキーム>

森永乳業盛岡工場および神戸工場で生産している流動食を日本通運が運送委託を受け、日本石油輸送が提供する31フィートスーパーURコンテナを使用し、JR貨物の鉄道輸送を利用した往復輸送を実施します。

特に今回の取り組みでは、仙台と盛岡という異なるエリアを結ぶため、日本通運とJR貨物が連携し、従来は空のまま回送されていたコンテナを効率的に移動させることで、「線」であった輸送ルートを「円(ラウンド)」として繋ぐことを実現しました。これにより、往路・復路ともに積載率を高め、安定的かつ効率的なラウンド輸送を可能としています。



31 フィートスーパーUR コンテナ



当コンソーシアムは安定的な輸送手段の確保、輸送距離が短縮されることによるトラック運転手の負担軽減およびCO₂排出量の削減を目的として取り組みを開始しました。今後も持続可能な物流体制の構築とあわせサステナブルな物流を目指してまいります。

KOMATSU

NEX NIPPON
EXPRESS

JR
JR貨物

2025年7月18日

コマツ

コマツ物流株式会社

NIPPON EXPRESS ホールディングス株式会社

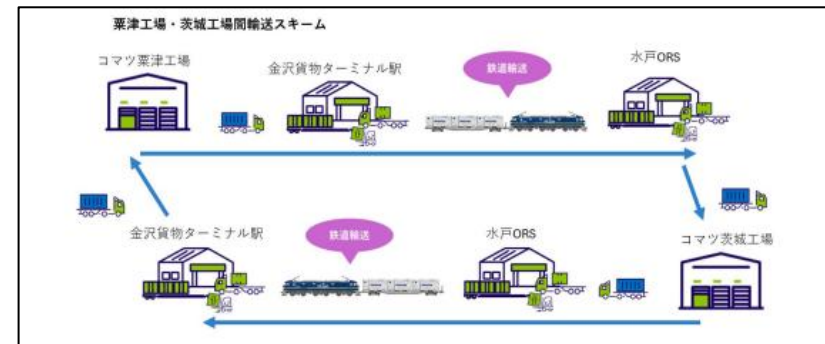
日本貨物鉄道株式会社

建設機械・鉱山機械用部品のコマツ私有コンテナによる 鉄道コンテナ輸送の開始について ～私有コンテナによる効率的で持続可能な輸送体系を構築～

コマツ（東京都港区、代表取締役社長 CEO：今吉 琢也、以下「コマツ」）、コマツの子会社であるコマツ物流株式会社（東京都港区、代表取締役社長：千田 悟郎、以下「コマツ物流」）、NIPPON EXPRESS ホールディングス株式会社（東京都千代田区、代表取締役社長：堀切 智）のグループ会社である日本通運株式会社（東京都千代田区、代表取締役社長：竹添 進二郎、以下「日本通運」）、日本貨物鉄道株式会社（東京都港区、代表取締役社長兼社長執行役員：大飼 新、以下「JR貨物」）は、2025年3月より、コマツ栗津工場（石川県小松市）からタイヤ式大型建設・鉱山機械を生産する茨城工場への建設機械・鉱山機械用部品の輸送において、コマツが運用する20フィート私有コンテナ（長さ約6m）を活用した輸送を開始しました。本取り組みは環境負荷の低減と安定的な輸送力の確保を目的とし、効率的で持続可能な物流体制の構築を目指します。



【コマツロゴ入り私有コンテナ】



【栗津工場にて私有コンテナへトランスミッションを積載】

※1 モーダルシフト：環境負荷の低い輸送手段(Modal)への転換(Shift)すること。具体的には、トラックに代表される幹線貨物輸送を地球に優しく大量輸送が可能な鉄道や船舶などの輸送手段に切り替えること等がある。

※2 2024年の輸送計画に基づいて、トラック輸送のCO₂排出量と鉄道輸送のCO₂排出量を比較した数値。

読売新聞

NIPPON PAPER
GROUP

JR
JR貨物

2025 年 10 月 8 日

株式会社読売新聞東京本社
日本製紙株式会社
日本貨物鉄道株式会社

読売新聞川越工場への新聞巻取紙モダシフトによる直納運用を開始

株式会社読売新聞東京本社(代表取締役社長:村岡彰敏)、日本製紙株式会社(代表取締役社長:瀬道明)、日本貨物鉄道株式会社(JR貨物、代表取締役社長:犬飼新)は、南光運輸株式会社(代表取締役社長:上野満男)も含めた 4 社で 2025 年 9 月から、環境対策およびトラックドライバー不足対策の一環として、日本製紙岩沼工場(宮城県岩沼市)から読売新聞川越工場(埼玉県川越市)に納入する新聞巻取紙輸送のモダシフト(トラック中心の貨物輸送を鉄道や船舶などを軸にした輸送に切り替えること)による直納を開始しました。従来の新聞巻取紙輸送は消費地倉庫で鉄道コンテナからトラックに積み替える必要がありました。今回、鉄道コンテナを印刷工場に直接納入することで、人手不足対策にもさらに大きな効果が期待できます。

4 社は「新聞巻取紙輸送効率化協議会」を 2024 年 9 月に設立し、国土交通省および経済産業省から同年 12 月に物流総合効率化法の事業認定を受けました。製紙工場から新聞印刷工場までの鉄道コンテナによる一貫輸送についての事業認定は、新聞業界で先進的な取り組みとなります。

今回の取り組みは、日本製紙岩沼工場で製造した新聞巻取紙を工場内の専用線ホームから鉄道コンテナに積み込んでJR貨物の新座貨物ターミナル駅(埼玉県新座市)まで運び、以降はコンテナ輸送車で読売新聞川越工場へ輸送します。生産工場から納入先までの一連の輸送は、日本製紙の物流子会社である南光運輸が手配します。9 月 3 日から試験運用を開始しており、隣地に建設中の川越新工場が稼働する 2026 年 1 月から本格運用します。

これまでは年間約 8,750 トンの新聞巻取紙を、日本製紙岩沼工場から川越工場までの約 360 キロを、埼玉県の倉庫経由で、約 730 台のトラック(12 トン積載換算)を使用し輸送していました。この取り組みにより、製紙工場から新聞印刷工場まで、倉庫を経由せずに直接、納入する輸送に切り替えます。この輸送を貨物鉄道中心のモダシフトに切り替えることで、CO₂ 排出量は年間 594 トン、約 87%削減され、ドライバーの運転時間は年間 4,745 時間、約 93%減少する見通しです。

新聞巻取紙の物流では今後もトラック輸送力の不足が懸念され、ドライバーの確保や輸送方法の見直し、効率化を図る必要があります。加えて、輸送時に排出される CO₂ 削減も急務の課題となっています。このような企業間連携による取り組みは課題解決の一助になると考えており、新聞業界全体への普及を推進してまいります。

【概要図】

従来方式:トラック輸送、消費地倉庫で積み替え



新方式:鉄道コンテナのまま一貫で輸送



【認定マーク・参考写真】



物流総合効率化認定マーク



貨物ターミナル駅で貨物列車からトラックに鉄道コンテナを積み替え



コンテナ輸送トラックが到着した読売新聞川越工場では、新聞巻取紙を取り出して紙庫に搬入



NEWS RELEASE

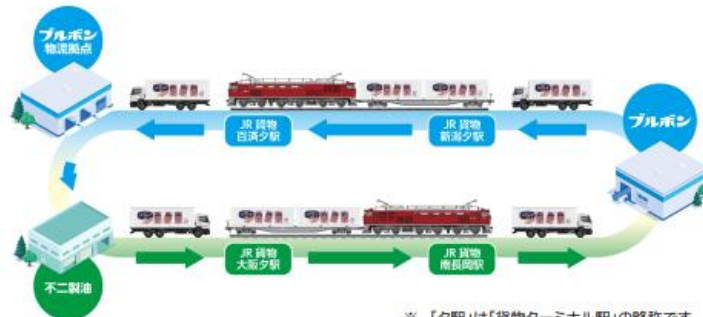
2025年12月18日

各位

株式会社ブルボン
不二製油株式会社
センコー株式会社
中越通運株式会社
日本貨物鉄道株式会社

31フィート冷蔵コンテナを活用した鉄道ラウンド輸送開始のお知らせ

株式会社ブルボン（本社：新潟県柏崎市、代表取締役社長：吉田匡慶、以下「ブルボン」）、不二製油株式会社（本社：大阪府泉佐野市、代表取締役社長：大森達司、以下「不二製油」）、センコー株式会社（本社：大阪府大阪市北区、代表取締役社長：大越昇、以下「センコー」）、中越通運株式会社（本社：新潟県新潟市中央区、代表取締役社長：中山和映、以下「中越通運」）、日本貨物鉄道株式会社（本社：東京都港区、代表取締役社長兼社長執行役員：犬飼新、以下「JR貨物」）は、「持続可能な物流網の構築」を目指した取組の一環として31フィート冷蔵コンテナを活用した鉄道によるコンテナラウンド輸送を開始しましたのでお知らせいたします。



※「夕駅」は「貨物ターミナル駅」の略称です

鉄道コンテナによるラウンド輸送(イメージ)

ブルボン、不二製油、センコー、中越通運、JR貨物は、環境負荷低減やドライバー不足などの物流課題解決を目指し、モーダルシフトやコンテナ大型化の積極的な推進により「持続可能な物流網の構築」に取り組んでおり、他社との連携を通じた物流効率化を進めています。



ご清聴ありがとうございました。