

輸送に関するお問い合わせは、下記の窓口または WEB サイトまでお気軽にどうぞ。

日本貨物鉄道株式会社

本 社 営 業 部 050-2017-4041
 環境事業室 050-2017-4047
 国際営業室 050-2017-4045
 総合物流部 050-2017-4046

北海道支社 営 業 部 050-2017-4119
 東 北 支 社 営 業 部 050-2017-4129
 関 東 支 社 営 業 部 050-2017-4143
 東 海 支 社 営 業 部 050-2017-4016
 関 西 支 社 営 業 部 050-2017-4155
 九 州 支 社 営 業 部 050-2017-4171

支店・営業所の連絡先は
 こちらをご覧ください。



公式ホームページ



ネットモーダルシフト説明会

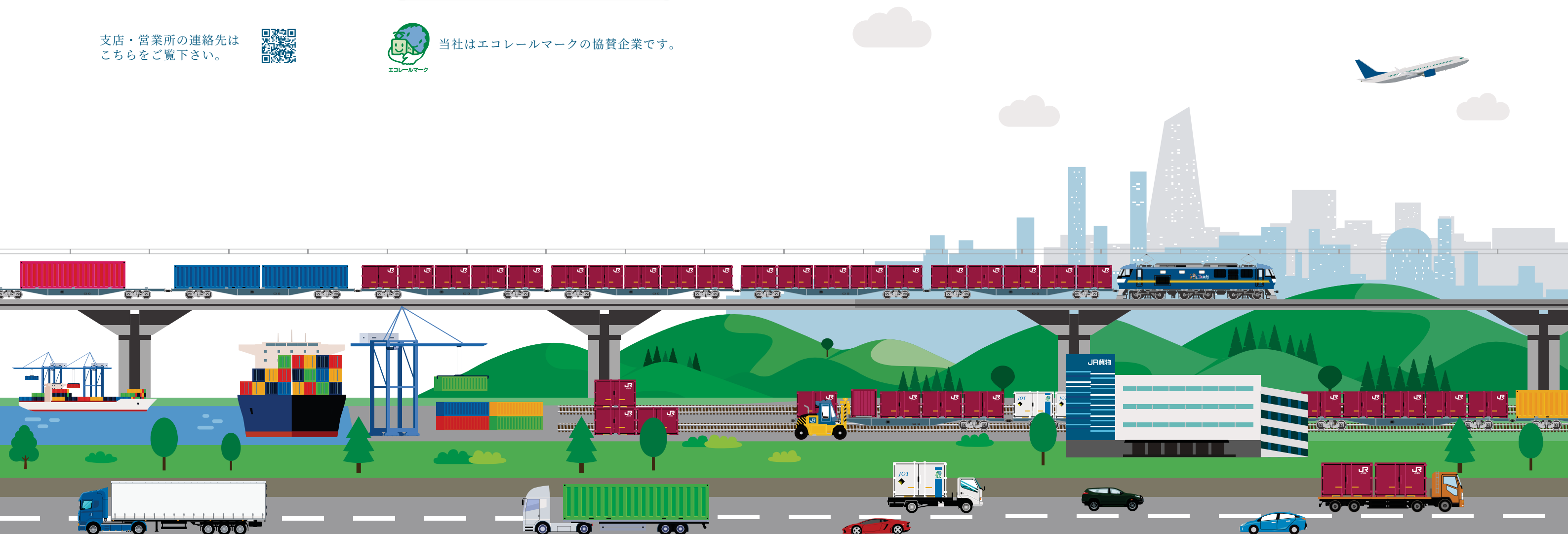


偏積防止 情報サイト



当社はエコレールマークの協賛企業です。

鉄道コンテナ輸送 サービスガイド

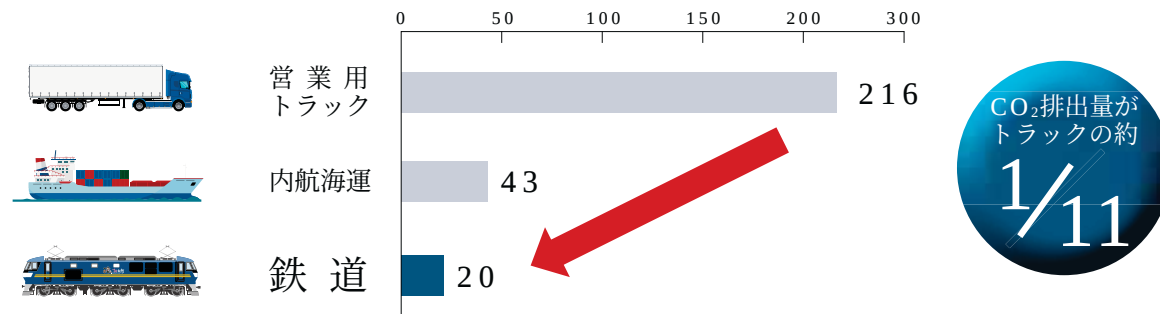


鉄道コンテナ輸送のメリット

SDGs やカーボンニュートラルへの対応、持続可能な物流の実現に
鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトが効果を発揮します。

環境性

鉄道コンテナ輸送は主な輸送モードの中でCO₂排出量が最も少なく、物流の環境負荷低減に大きな効果を発揮します。



■輸送機関別CO₂排出原単位：1トンの貨物を1km運ぶのに排出するCO₂の比較 (g-CO₂/トンキロ)
※2021年度実績 国土交通省資料による



エコレールマーク

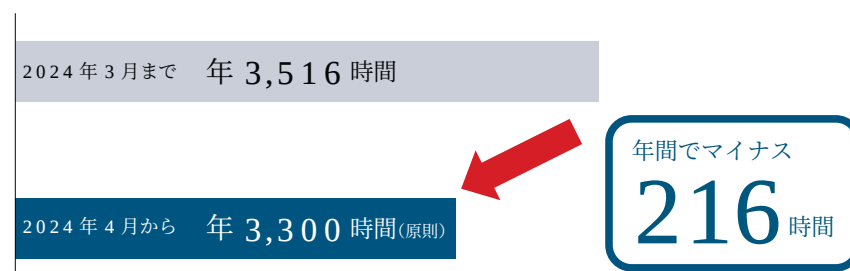
貨物鉄道輸送を積極的に利用している企業が、商品パッケージやカタログにマークを表示することで、環境問題への取り組みを消費者にアピールできます。

経済性

鉄道コンテナ輸送は高い輸送効率により、トラック輸送と比較して長距離輸送になるほどコストメリットが見込めます。

2024年4月より、トラックドライバーの時間外労働の上限規制が始まります。これにより、特に500km前後の長距離トラック輸送は今まで通りの輸送が難しくなり、運賃が上昇する可能性があります。

トラックドライバー
1人当たりの
拘束時間が短くなる



効率性

貨物列車は一度に最大 650 トン(26 両編成)を輸送します。これは大型トラック(10 トン) 65 台分に相当します。トラックドライバー不足が問題となるなか、鉄道は効率の良い輸送モードとして期待されています。

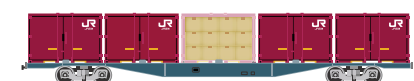


鉄道コンテナ輸送で主力の 12ft コンテナは、大型トラック(10 トン)に満たない貨物にも適しています。片道のみでのご利用も可能で、効率良く全国へ輸送できます。

積載率 50%



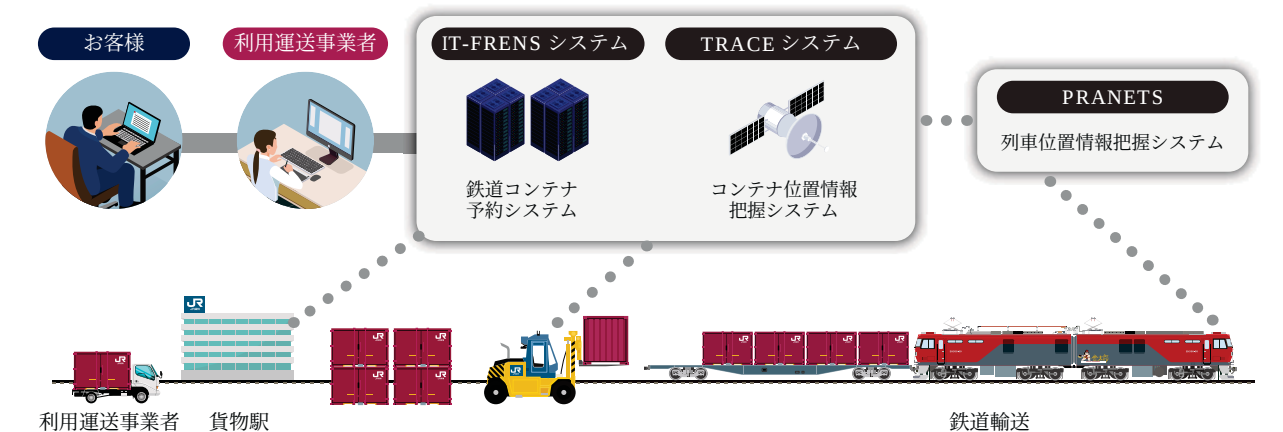
積載率 100%



安全性

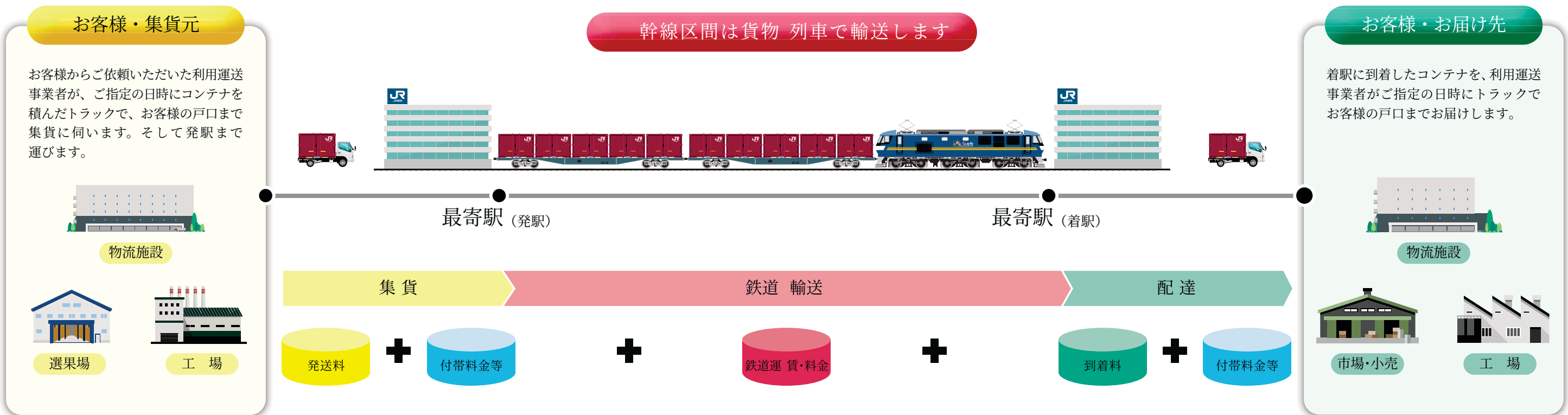
ダイヤ通りに運行する貨物列車は、高い定時性と安全性が持ち味で、計画的な輸送に最適です。

コンテナや列車の位置情報は、システムで把握しており、お客様にはホームページなどで輸送状況を提供しています。



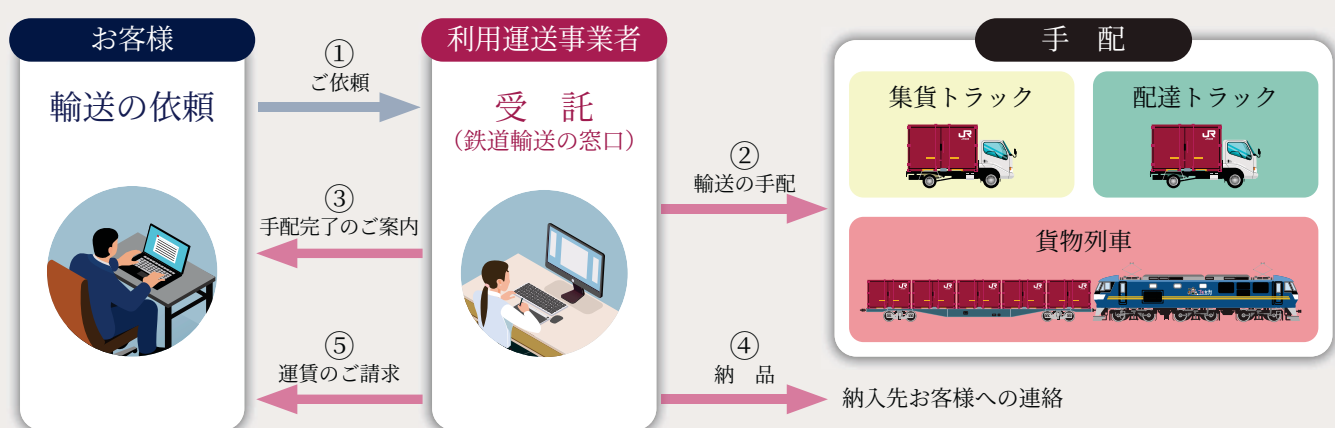
鉄道コンテナ輸送の仕組み

鉄道コンテナ輸送は幹線輸送を担う貨物列車と集貨・配達を担うトラックによるドア・ツー・ドアの複合一貫輸送サービスです。



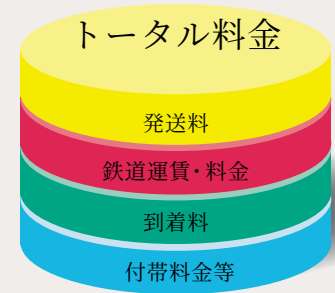
ご利用方法

各貨物駅の利用運送事業者が窓口です。
電子メール・電話などでドア・ツー・ドア輸送の手配が可能です。
定期的なご利用はもちろん、スポットや片道利用も可能です。



料金の仕組み

鉄道コンテナ輸送のトータル料金は、オンレール部分(鉄道運賃・料金)とオフレール部分(集貨・配達にかかる発送料・到着料)を合算したものです。いずれの料金も、貨物の種類やコンテナの大きさ、輸送距離により決まります。また、付帯料金等は集貨・配達において養生・積込・取卸・待機・作業員などにかかる料金です。



主要都市間のリードタイム

幹線輸送部分のリードタイムです

発地	着地	札幌	仙台	新潟	東京	名古屋	大阪	岡山	広島	福岡
札幌			16 時間	20 時間	18 時間	32 時間	29 時間	38 時間	42 時間	38 時間
仙台	14 時間			23 時間	9 時間	18 時間	20 時間	23 時間	28 時間	29 時間
新潟	20 時間	34 時間			10 時間	13 時間	10 時間	20 時間	27 時間	28 時間
東京	19 時間	7 時間	7 時間			19 時間	10 時間	14 時間	13 時間	19 時間
名古屋	30 時間	15 時間	14 時間	10 時間			9 時間	11 時間	11 時間	14 時間
大阪	26 時間	17 時間	10 時間	8 時間	12 時間			5 時間	8 時間	13 時間
岡山	36 時間	32 時間	22 時間	12 時間	10 時間	6 時間			6 時間	11 時間
広島	39 時間	29 時間	31 時間	15 時間	14 時間	8 時間	6 時間			8 時間
福岡	44 時間	31 時間	24 時間	19 時間	16 時間	16 時間	9 時間	8 時間		

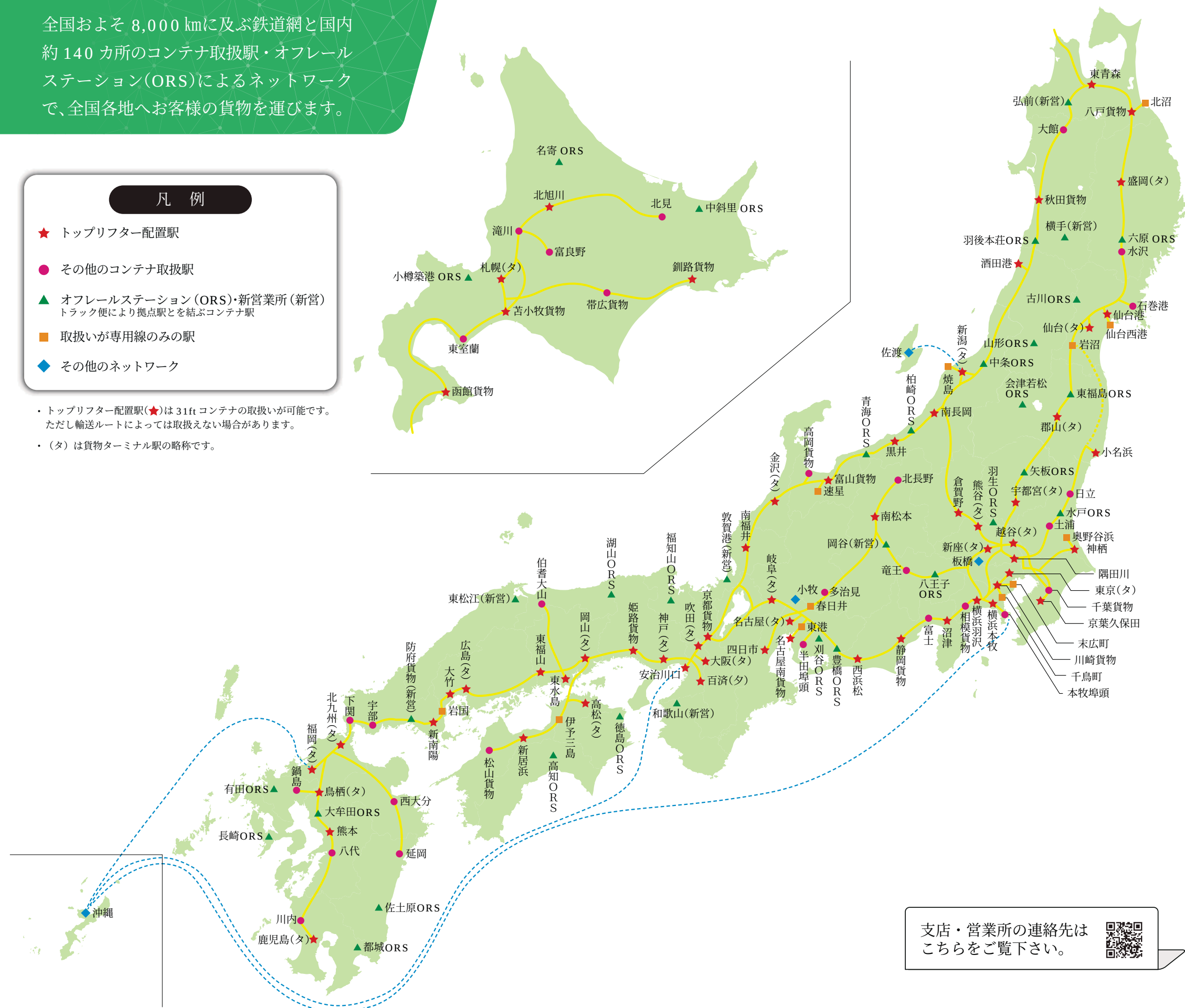
詳細は最寄りの JR 貨物の支店・営業所にお問い合わせ下さい。 2023 年 4 月現在

鉄道コンテナ輸送のネットワーク

全国およそ 8,000 kmに及ぶ鉄道網と国内
約 140 カ所のコンテナ取扱駅・オフレール
ステーション(ORS)によるネットワーク
で、全国各地へお客様の貨物を運びます。

凡 例

- ★ トップリフター配置駅
 - その他のコンテナ取扱駅
 - ▲ オフレールステーション(ORS)・新営業所(新営)
トラック便により拠点駅とを結ぶコンテナ駅
 - 取扱いが専用線のための駅
 - ◆ その他のネットワーク
- ・トップリフター配置駅(★)は 31ft コンテナの取扱いが可能です。
ただし輸送ルートによっては取扱いえない場合があります。
- ・(タ) は貨物ターミナル駅の略称です。



北海道支社

道北支店
北見営業所
道東支店
釧路営業所
道央支店
苫小牧営業所
函館営業所

北旭川・名寄 ORS
北見
帯広貨物
釧路貨物・中斜里 ORS
札幌(タ)・滝川・富良野・小樽築港 ORS
苫小牧貨物・東室蘭
函館貨物

東北支社

北東北支店
青森営業所
八戸営業所
秋田営業所
南東北支店
石巻営業所
山形営業所
郡山営業所

盛岡(タ)・水沢・六原 ORS
東青森・弘前(新営)
八戸貨物・北沼
秋田貨物・大館・羽後本荘 ORS・横手(新営)
仙台(タ)・岩沼・古川 ORS・仙台港・仙台西港
石巻港
山形 ORS
郡山(タ)・東福島 ORS・会津若松 ORS

関東支社

新潟支店
長岡営業所
北関東支店
宇都宮営業所
高崎営業所
熊谷営業所
越谷営業所
北東京支店
水戸営業所
南東京支店

新潟(タ)・中条 ORS・酒田港・黒井・焼島
南長岡・黒井・柏崎 ORS
新座(タ)・板橋(営)
宇都宮(タ)・矢板 ORS・羽生 ORS
倉賀野
熊谷(タ)・羽生 ORS
越谷(タ)・羽生 ORS
隅田川・板橋(営)・千葉貨物・京葉久保田
土浦・水戸 ORS・日立・小名浜・神栖・奥野谷浜
東京(タ)・板橋(営)・川崎貨物・千鳥町・末広町
横浜本牧・本牧埠頭
横浜羽沢・相模貨物・八王子 ORS・竜王
北長野
南松本・岡谷(新営)

東海支社

静岡支店
富士営業所
浜松営業所
中京支店

静岡貨物
富士・沼津
西浜松・豊橋 ORS
名古屋(タ)・小牧(営)・刈谷 ORS・多治見
名古屋南貨物・東港・半田埠頭・春日井
岐阜(タ)
四日市

関西支社

金沢支店
富山営業所
高岡営業所
福井営業所
近畿支店

金沢(タ)
富山貨物・青海 ORS・速星
高岡貨物
南福井・敦賀港(新営)
大阪(タ)・吹田(タ)・百済(タ)・安治川口
和歌山(新営)・福知山 ORS
京都貨物
神戸(タ)
姫路貨物
岡山(タ)・東水島
湖山 ORS・東松江(新営)・伯耆大山
東福山
高松(タ)・新居浜・徳島 ORS・高知 ORS
伊予三島
松山貨物
広島(タ)
大竹・岩国
新南陽・防府貨物(新営)
宇部
下関

九州支社

九州北部支店
北九州営業所
鳥栖営業所
佐賀営業所
大分・宮崎営業所
九州南部支店
鹿児島営業所

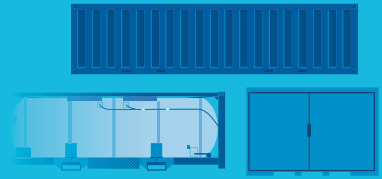
福岡(タ)
北九州(タ)
鳥栖(タ)・大牟田 ORS
鍋島・有田 ORS・長崎 ORS
西大分・延岡・佐土原 ORS
熊本・八代
鹿児島(タ)・川内・都城 ORS

支店・営業所の連絡先は
こちらをご覧ください。



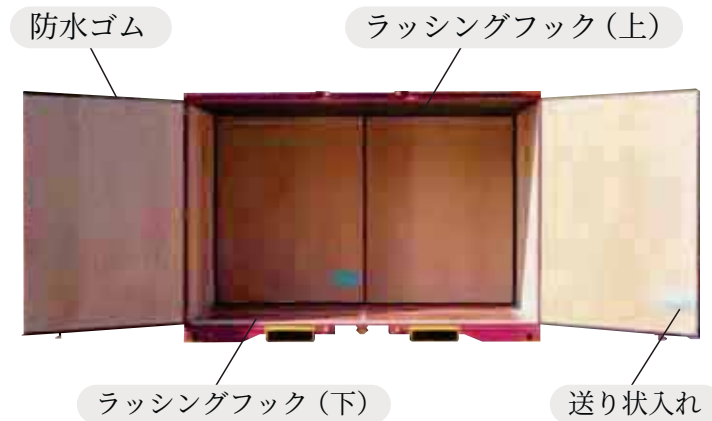
コンテナラインナップ

鉄道コンテナには機能やサイズなど、様々なタイプがあります。
お客様のニーズに合わせてリースやレンタルのほか
私有コンテナとしてオーダーメイドも可能です。



12ft コンテナ

鉄道コンテナの主力は 12ft (積載重量 5 トンまで) です。コンテナの内張板 (ラワン合板) が貨物を保護し、貨物の固定用にラッシングフックを装備しています。



19D 両側二方開き



両側面が開く仕様です。フォークリフトによる荷役を効率的に行えます。保有個数が最も多い形式です。

19G 側妻二方開き



側面と妻面が両方開くタイプです。どちらからも荷役が可能です。より多様な貨物や荷役に対応しています。

V19B・V19C 通風コンテナ



コンテナ室内から開閉可能な通風装置が設置されており、室内の換気ができます。両側面が開く V19C と、側面と妻面が開く V19B の 2 種類があります。

20D・20G 背高コンテナ



従来の JR コンテナより 100mm 高い 2,600mm となり、かさ高貨物に対応できます。20D は両側面が開き、20G は側面と妻面が開きます。

31ft ウイングコンテナ※

31ft ウイングコンテナは、大型トラック (10 トン) と同等の積載容量を持ちます。お客様の輸送単位や荷役作業を変更することなく、トラック輸送からのスムーズなモーダルシフトが可能となります。



ISO 規格コンテナ※



CSC 条約 (安全なコンテナに関する国際条約) に基づく検査を受検し、安全が確認された ISO 規格のコンテナは、鉄道で輸送することが可能です。ISO 規格のコンテナは利便性と安全性が高いことが評価され、近年ご利用が増えています。

定温輸送コンテナ

冷凍コンテナ



コンテナ内の温度を一定に保ちます。+ 20℃ から - 25℃ の範囲で 0.5℃ 単位の温度設定が可能です。また、常温設定により寒冷地での貨物の凍結防止にも効果を発揮します。

冷蔵コンテナ



コンテナの内壁に高性能断熱材を使用しており、高い保冷 (保温) 性能を備えています。なお、真空断熱パネルを採用した「SUPER UR」 (日本石油輸送の登録商標・写真右) は、さらに高い断熱性能を実現しています。

主要コンテナのサイズ

形式	外法寸法 (mm)			内法寸法 (mm)			妻入口 (mm)		側入口 (mm)		床面積 (m ²)	容積 (m ³)	積載重量 (t)	扉位置			保有個数
	高さ	幅	長さ	高さ	幅	長さ	高さ	幅	高さ	幅				片妻	片側	両側	
12ft コンテナ (一般用)																	
19D	2,500	2,450	3,715	2,254	2,275	3,647	—	—	2,187	3,635	8.3	18.7	5.0			○	23,930
19G	2,500	2,450	3,715	2,232	2,323	3,587	2,158	2,307	2,187	3,525	8.3	18.6	5.0	○	○		8,545
12ft 通風コンテナ (輸送中の内部換気が可能)																	
V19B	2,500	2,450	3,715	2,228	2,308	3,587	2,158	2,307	2,187	3,525	8.3	18.5	5.0	○	○		3,611
V19C	2,500	2,450	3,715	2,245	2,275	3,647	—	—	2,187	3,635	8.3	18.6	5.0			○	8,926
12ft 背高コンテナ																	
20D	2,600	2,450	3,715	2,352	2,275	3,647	—	—	2,287	3,635	8.3	19.5	5.0			○	10,681
20G	2,600	2,450	3,715	2,342	2,323	3,593	2,258	2,307	2,287	3,531	8.3	19.5	5.0	○	○		5,399
20ft コンテナ																	
30D	2,500	2,490	6,150	2,178	2,328	6,007	2,061	2,200	2,061	5,961	14.0	30.4	8.8	○		○	249
31ft ウイングコンテナ																	
48A	2,605	2,490	9,410	2,210	2,350	9,240	2,210	2,310	2,822	8,503	21.7	48.0	10.0	○		○	59
49A	2,605	2,490	9,410	2,237	2,350	9,240	2,210	2,310	2,822	8,503	21.7	48.6	10.0	○		○	80

※ 31ft コンテナ、ISO 規格コンテナは積載可能な列車に制限があります。

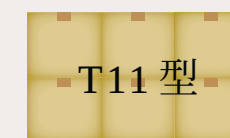
2023 年 4 月現在

コンテナへのパレットの積付け例

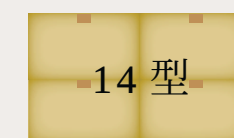
12ft コンテナへのパレット積付け例



(900×1100mm) 8枚



(1100×1100mm) 6枚



(1100×1400mm) 4枚

31ft コンテナへのパレット積付け例



(1100×1100mm) 16枚

貨物の偏積にご注意ください！

貨物は出来るだけ中央に積付けて、しっかりと養生してください。偏積があると思わぬ大事故につながる可能性があります。



動画

『偏積による事故ゼロを目指して』



JR貨物グループの様々なサービス

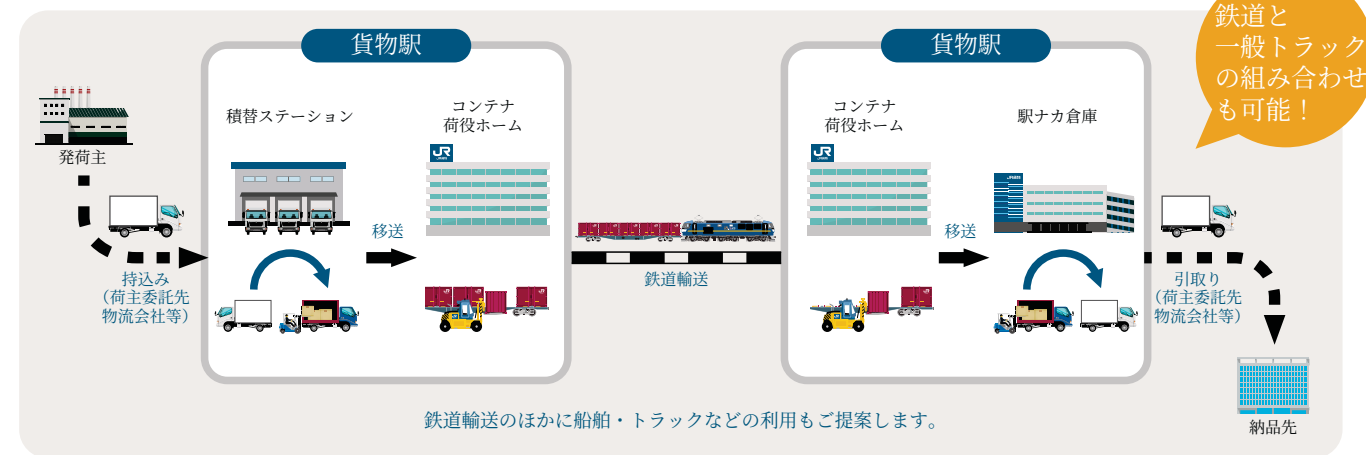
JR貨物グループの総合力により、様々な「物流プラットフォーム」をご提案できます。鉄道コンテナ輸送を軸に、より効率的な物流を実現します。

総合物流

物流結節点となる貨物駅の「駅ナカ」・「駅チカ」物流施設や JR 貨物グループの各種物流機能を組み合わせて、最適な物流ソリューションを提供していきます。

総合物流サービス提供事例

一般のトラックで貨物駅に荷物を持込み、積替ステーションでコンテナへの積替えを行い、幹線を鉄道で輸送。着駅では、JR 貨物グループ所有の駅ナカ物流施設へ移送し、倉庫へ保管することで、納品先様のご都合の良いタイミングで引取りを可能とする事例です。



「駅ナカ」・「駅チカ」物流施設

貨物駅構内の大型物流施設「レールゲート」、一般のトラックからコンテナへの荷物の積替えができる「積替ステーション」などの「駅ナカ」・「駅チカ」物流施設のご利用により集貨・配達距離を最小限におさえられるなど、鉄道へのモードシフトがスムーズとなります。

マルチテナント型物流施設「レールゲート」



東京レールゲート WEST



東京レールゲート EAST



DPL 札幌レールゲート

積替ステーション



- ・積替え専用のエリアで天候に左右されず、安全な作業環境のもとご利用いただけます。
- ・お客様の自社トラックでも貨物駅へ持ち込めるため自社車両の有効活用が可能です。

パレットデポ



- ・貨物駅構内・貨物駅近隣施設でパレットの貸出・返却が可能です。
- ・パレット導入により荷役の負担軽減と荷役時間の削減、トラック・ドライバーの運用効率化がはかれます。

JR 貨物グループ会社のアセット 倉庫拠点 15 拠点 (119 棟・412,039 m²) トラック 477 台 荷役機器 335 台

国際物流

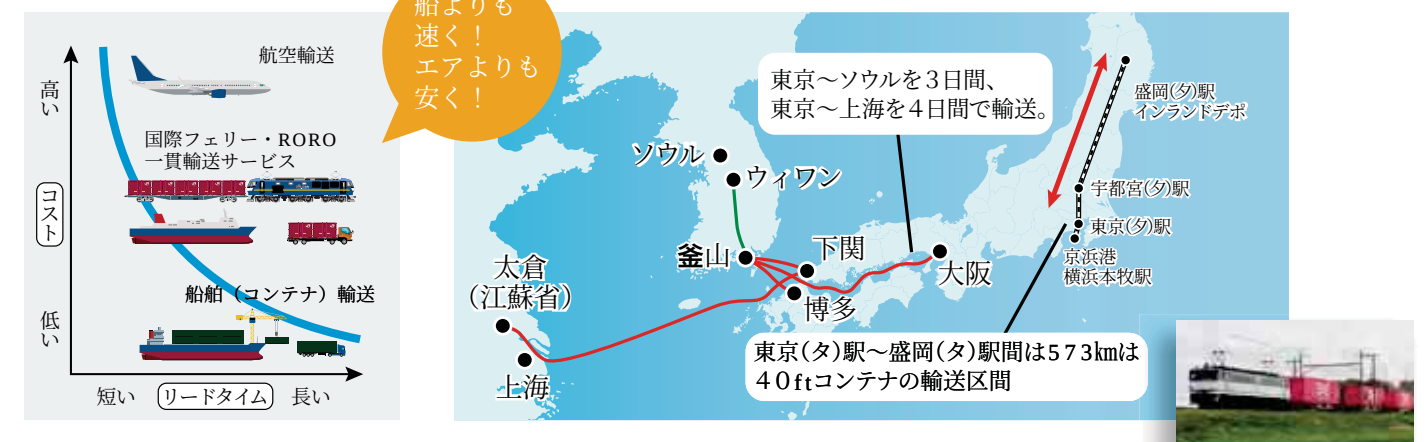
全国ネットワークを持つ鉄道コンテナ輸送は、国際物流との連携による複合輸送も行っています。

国際フェリー・RORO 一貫輸送サービス 日中・日韓を結ぶ国際輸送

鉄道とフェリーによる「国際複合一貫輸送」です。空輸に比べて安価となり、船舶に比べてリードタイムを短縮できます。

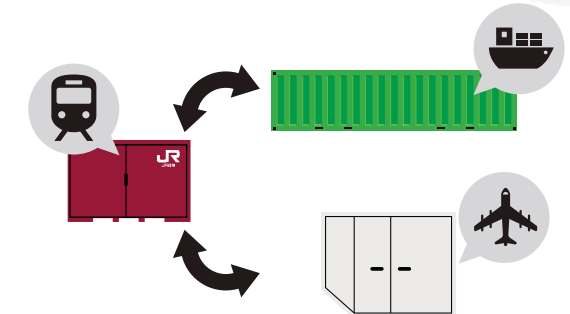
ダイレクト輸送サービス 全国の主要港からのドレージ輸送

ISO 規格の国際海上コンテナ (40ft・20ft) をそのまま鉄道輸送へ。東京～盛岡を結ぶ東北線は 40ft コンテナの輸送も可能です。20ft コンテナは主要都市への輸送が可能です。



クロスドック輸送サービス 海上 / 航空貨物 ↔ JR コンテナ 積替輸送

貨物駅内または駅チカの積替施設で、海上貨物と JR コンテナとの積替輸送を、また、指定積替箇所にて国際航空貨物と JR コンテナとの積替輸送も行っています。全国のレールネットワークを活用して、輸出入貨物の輸送にも対応しています。



静脈物流

専用の鉄道コンテナにより、SDGs やカーボンニュートラルに取り組む企業や自治体向けに安全安心なリサイクル輸送などをご提供します。電子契約・電子マニフェストにも対応します。

焼却灰、下水汚泥等の輸送

清掃工場で発生する焼却灰や下水処理施設で発生する汚泥をリサイクルするため、セメント工場や溶融処理施設まで輸送します。専用の 20ft コンテナ(天蓋付)を使用し、トラックと同様の積卸しが可能です。



清掃工場での積み込み



処理場でダンプアップ

水銀、汚染土壌等処理困難物の輸送

水銀含有廃棄物や特定有害物資の含まれる土壌などを、適正処理施設まで専用の 12ft コンテナで運搬します。また、メーカー等の広域認定廃棄物のリサイクル輸送も行っています。



廃棄物専用 12ft コンテナ



積載例 (フレコンバック)

農産品関係のご利用事例紹介

事例① J A全農様・全農物流様 米専用列車の運転について

■ 既存の輸送力を活用した潜在的な輸送ニーズの取り込み、並びにパレット化の推進

週末輸送力を活用した米専用列車の運転 【J A全農様・全農物流様】

輸送概要

- ✓ 東北・新潟・北陸エリアから東海・西日本エリアへの専用列車による米輸送、週末の運休列車を復活運転し運行
- ✓ 2023年2・3・7月にトライアルを計3回実施（各日12ft×100個）。7月の試験輸送においては高温下での品質確認を行うとともに、新たに大豆、精米の輸送を試験的に実施した（過去2回は玄米のみ）
- ✓ 2023年11月から本格開始、以降月2回ペースにて運行

背景など

- ✓ J A全農様・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たれており、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、東北・新潟・北陸の各産地を經由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
- ✓ また、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



【J A全農・全農物流 米専用列車の輸送ルート】



事例② ホクレン農業協同組合連合会様 乳牛飼料輸送のコンテナ化について

■ 発勝ちエリアへの財源誘致（「到着貨物誘致」と「トラック輸送力不足の補完」）による往復輸送実現

乳牛飼料の内陸部への鉄道輸送化 【ホクレン農業協同組合連合会様】

輸送概要

- ✓ 苫小牧港に輸入されたものを中心に同市内の工場で加工・製造された乳牛飼料の一部を従来のトラック輸送からコンテナ輸送へ切り替えを実施
- ✓ 天候に左右されず安定的な輸送を図るため、着利用運送事業者において専用上屋を設置し対応
- ✓ トラック1台分でスタート、今後トラックで運びきれない部分は増えていくと想定され、鉄道による輸送量を増やしていく方向



背景など

- ✓ 名寄ORSの発着バランス改善として、到着貨物の誘致を図るべく関係各社様の打合せを進めていたところ、ホクレン農業協同組合連合会様及び日本通運様から乳牛飼料の鉄道輸送について提案
- ✓ 荷量が多く、安定的に輸送されているが、製造工場が沿岸部に立地しているため、苫小牧貨物駅を活用した鉄道輸送の可能性を検討
- ✓ 安定的な供給が重要であり、鉄道輸送のリードタイムでも関係者間で調整し許容いただけることとなった
- ✓ また、荷姿がフレコンであり、手荷役が削減できることから集配を行う利用運送事業者の負担を軽減



事例③ 九州発青果物輸送のパレット化について

■ 担い手不足や集配時間の短縮など、生産性向上に向けてパレット化を推進

【玉葱】

◇JAさが（佐賀）

白石地区
2023年4月から
みどり地区
2023年4月から
佐城地区
2024年4月から
パレット化実施



【みかん】

◇JA熊本市（熊本）

2021年9月から
パレット化実施

JAみっかび（静岡）とパレットを
共同運用



【馬鈴薯】

◇JA鹿児島いずみ（鹿児島）

長島選果場
2023年4月から
東選果場
2024年4月から
パレット化実施



【馬鈴薯】

◇JA知名・JA和泊（沖永良部島）、JA西之表（種子島）
2020年2月からパレット化実施



事例④ 青果物の定温輸送について

- 温度管理が必要となる青果物について、定温管理ができるコンテナ（冷凍、冷蔵コンテナ）を利用した鉄道輸送が可能

【キャベツ】冷蔵コンテナ

◇ JA鹿追（北海道） JA豊橋（愛知）



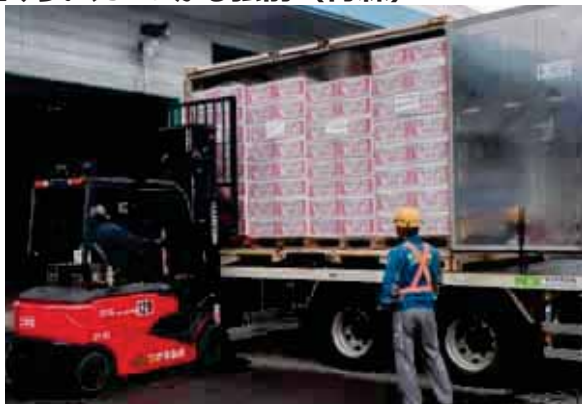
【ピーマン】冷凍コンテナ

◇ JA高知県（高知）



【りんご】冷蔵コンテナ

◇ JA津軽みらい、JAつがる弘前（青森）



【トマト】Ice Battery（冷蔵コンテナ内に蓄冷材を搭載）

◇ JA熊本（熊本）



【参考資料】

1. JR貨物の概要
2. 陸上輸送における距離帯別の輸送モードシェア
3. 主な取扱い貨物
4. 農産品・青果物の主な取扱い品目と主な発都道府県
5. 積替ステーションと駅パレの設置駅一覧

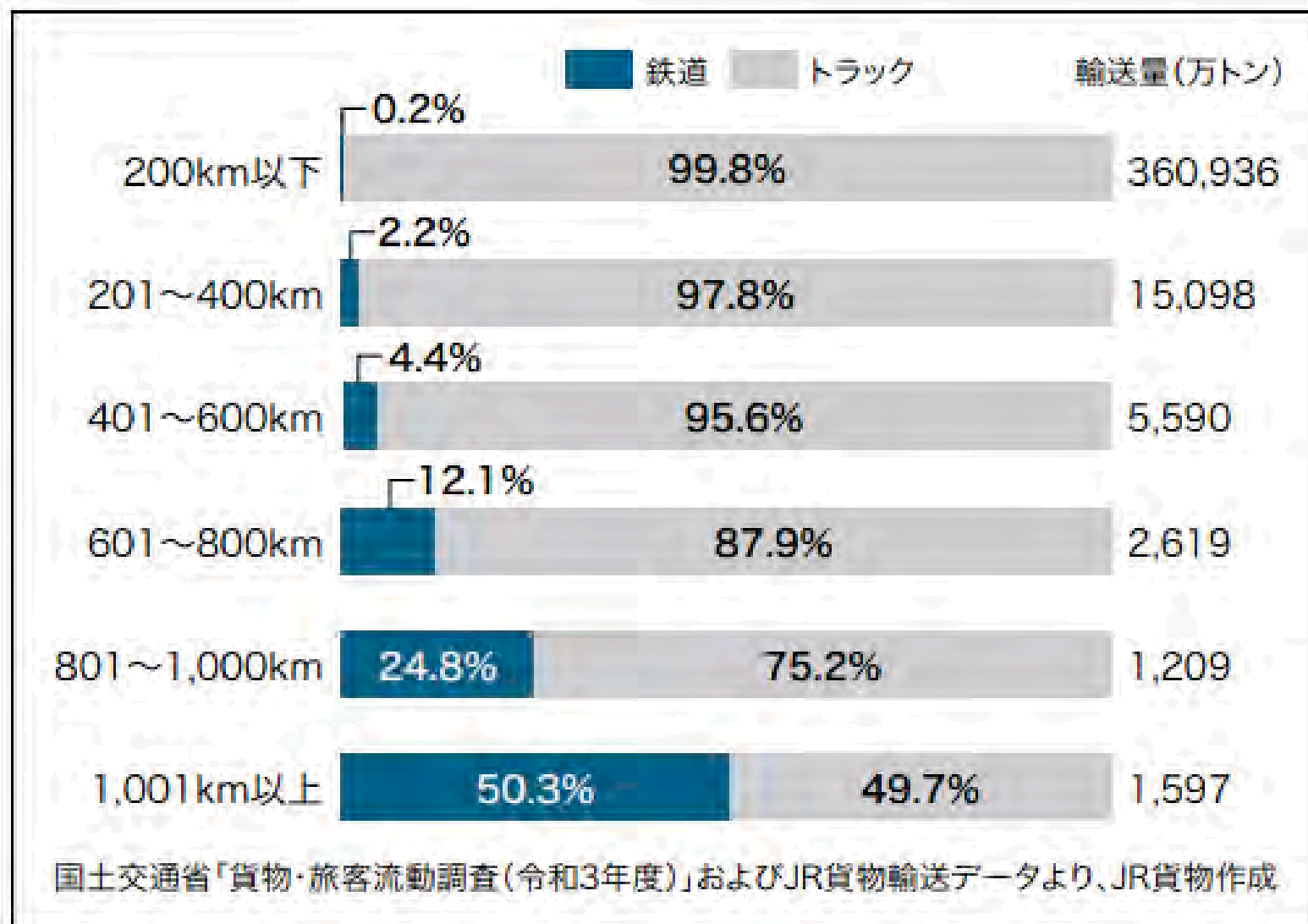
1. JR貨物の概要 (2024年4月現在)

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

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・運輸施設設備支援機構
営業キロ	75線区 7,805.5Km (基本的に第二種鉄道事業者 6旅客会社の線路を借りて運行)
貨 物 駅	<u>237駅</u>
列車本数	<u>399本 (コンテナ332本、車扱67本) /日</u>
列車キロ	<u>18.6万Km/日</u>
車 両 数	機関車525両、貨物電車42両、貨車7,091両
コンテナ	<u>62,153個</u>
社 員 数	<u>5,637人</u> (会社発足時12,005人)
経営成績	(2023年度・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【コンテナ1,810万トン、車扱841万トン】
輸送トンキロ	175億トンキロ

2. 陸上輸送における距離帯別の輸送モードシェア

鉄道は中・長距離帯ほど特性を発揮



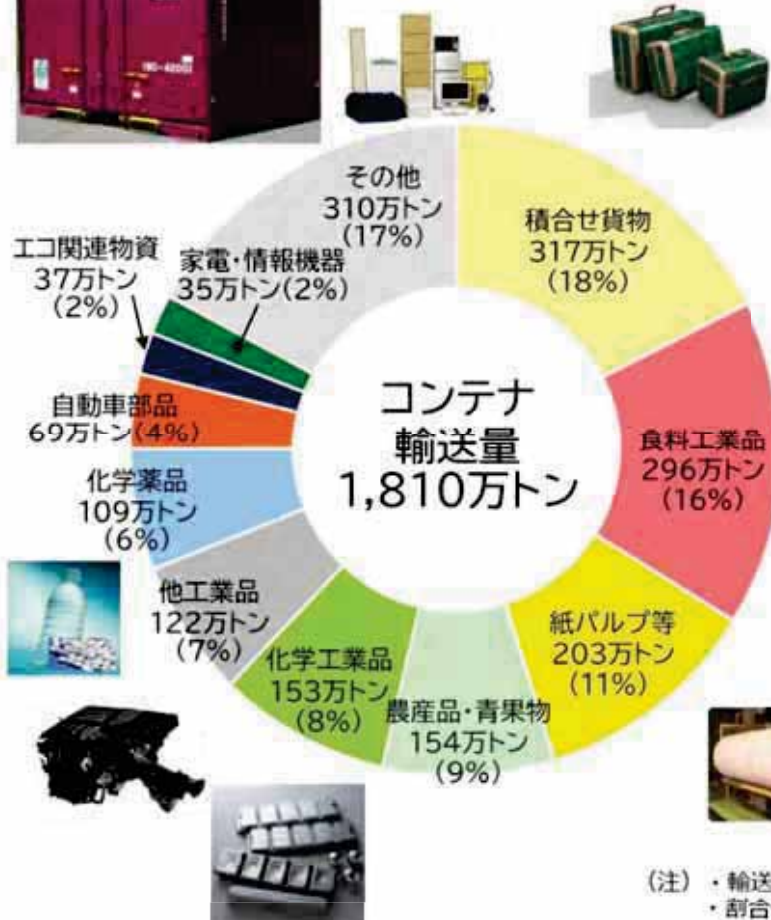
3. 主な取扱い貨物

貨物鉄道輸送は「コンテナ輸送」と「車扱輸送」の2つの輸送形態で輸送サービスを提供
食料工業品や宅配便等の生活関連物資を始め、様々な品目を輸送しています

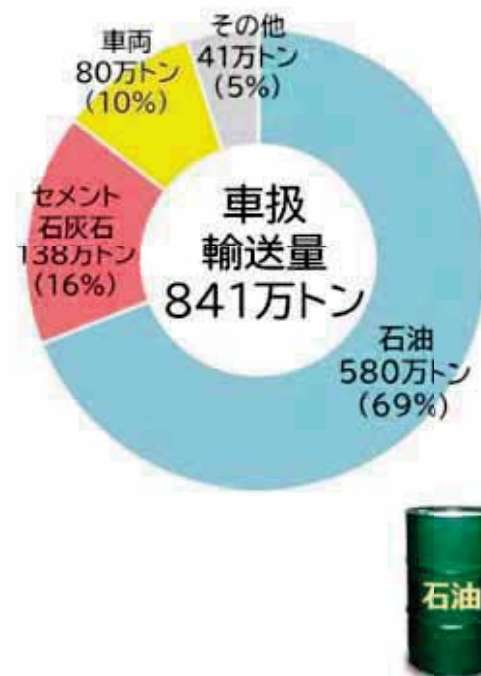
コンテナ



【品目輸送量内訳(2023年度)】



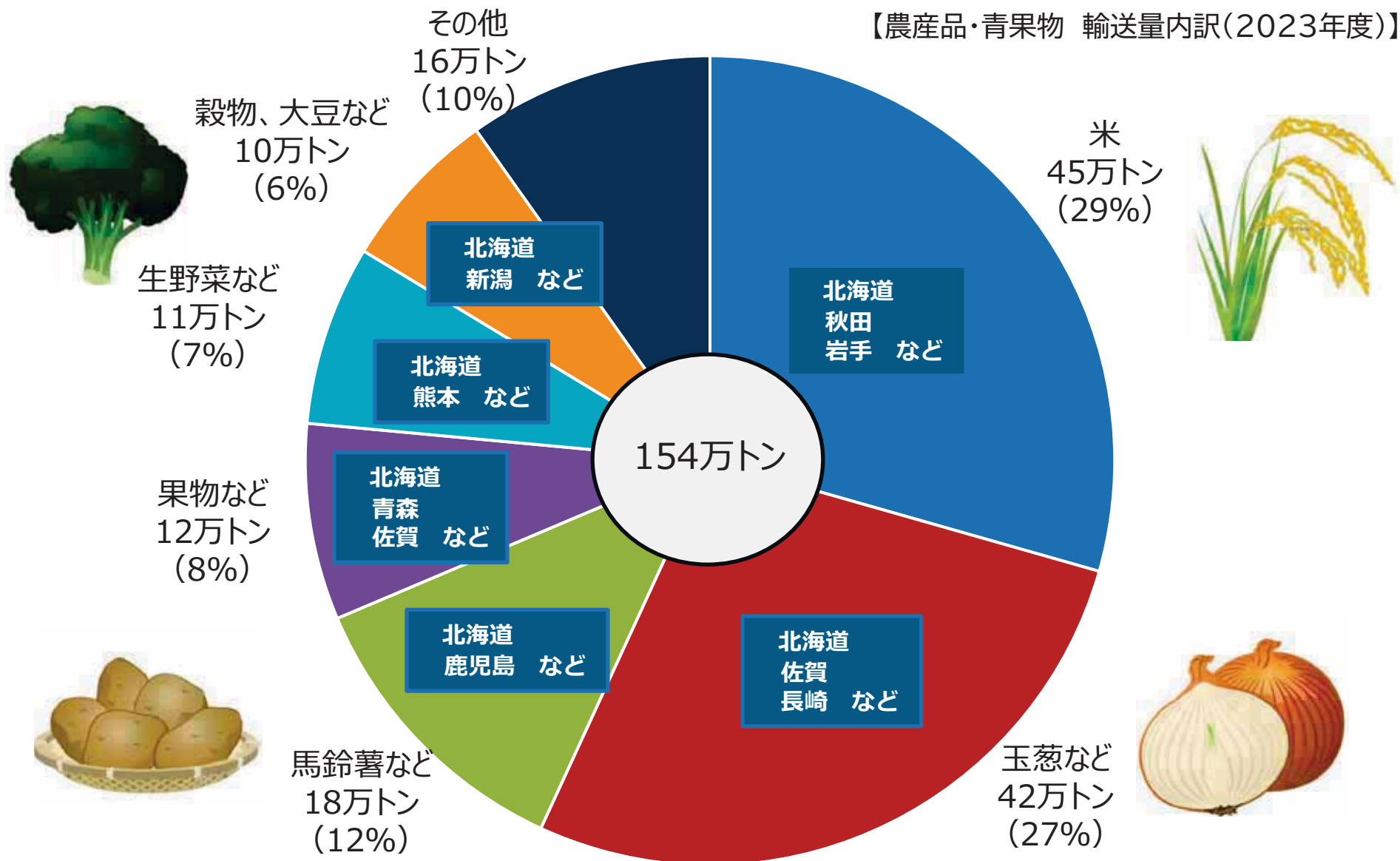
車 扱



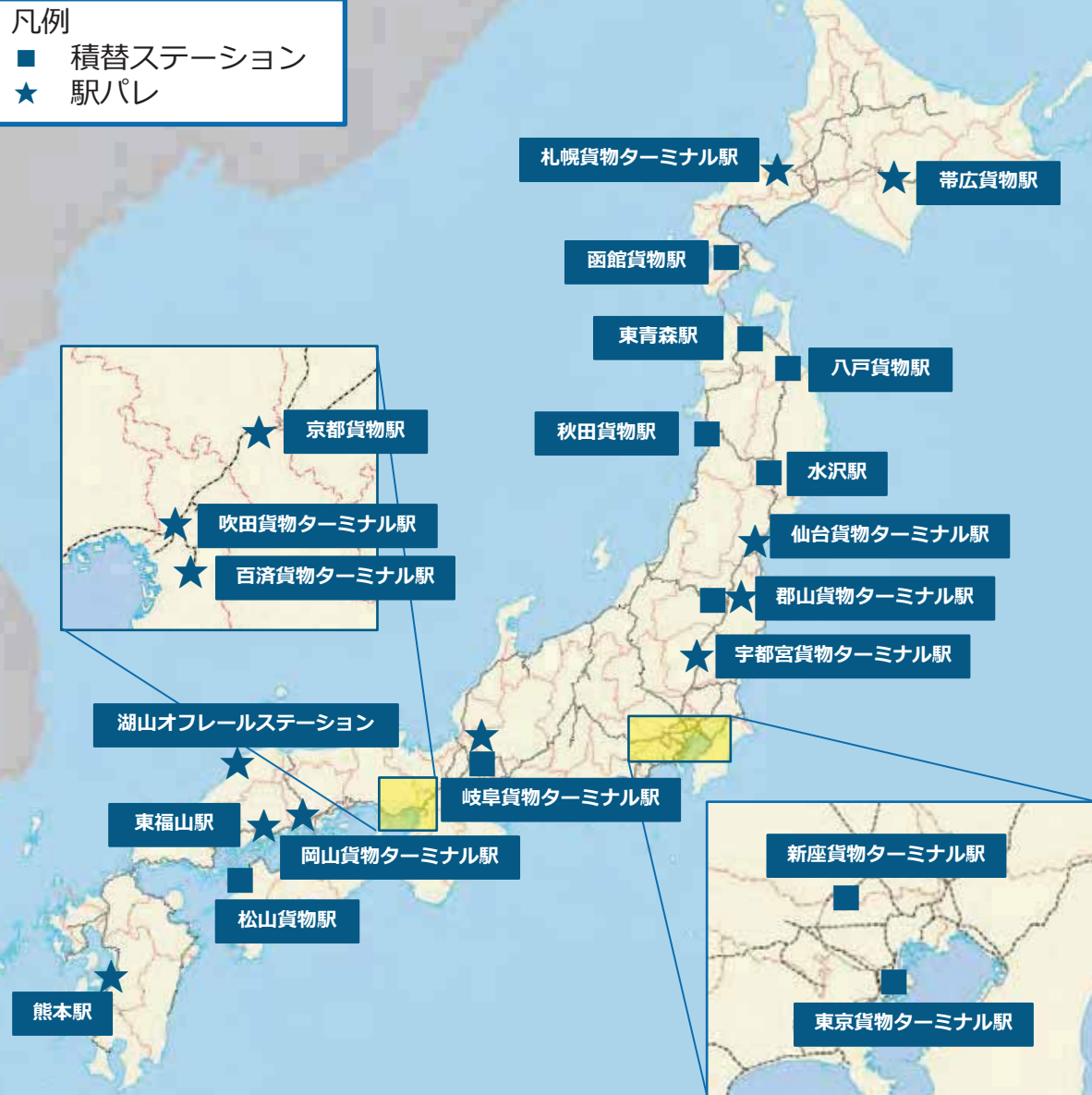
(注) ・輸送量は単位未満切り捨てのため、合計値とは異なる。
・割合は四捨五入で表記している。

4. 農産品・青果物の主な取扱い品目と主な発都道府県

【農産品・青果物 輸送量内訳(2023年度)】



5. 積替ステーションと駅パレの設置駅一覧



<積替ステーション設置駅>

函館貨物駅（北海道）
東青森駅（青森県）
八戸貨物駅（青森県）
秋田貨物駅（秋田県）
水沢駅（岩手県）
郡山貨物ターミナル駅（福島県）
新座貨物ターミナル駅（埼玉県）
東京貨物ターミナル駅（東京都）
※岐阜貨物ターミナル駅（岐阜県）
松山貨物駅（愛媛県）

※駅隣接地に所在しています

★ <駅パレ設置駅>

帯広貨物駅（北海道）
札幌貨物ターミナル駅（北海道）
仙台貨物ターミナル駅（宮城県）
郡山貨物ターミナル駅（福島県）
宇都宮貨物ターミナル駅（栃木県）
岐阜貨物ターミナル駅（岐阜県）
京都貨物駅（京都府）
吹田貨物ターミナル駅（大阪府）
百済貨物ターミナル駅（大阪府）
岡山貨物ターミナル駅（岡山県）
東福山駅（広島県）
湖山オフレールステーション（鳥取県）
熊本駅（熊本県）