

北陸地域国際物流戦略チーム  
令和7年度 第2回 広域バックアップ専門部会

# ご説明資料

2026年2月5日(木)

日本貨物鉄道株式会社 関東支社 新潟支店

# 目次

## 1. JR貨物のご紹介

### 1-1. 会社の概要

### 1-2. 関東支社 新潟支店の概要

## 2. 安定輸送に向けた災害への備えとBCP対応の強化

### 2-1. 災害時の対応事例

### 2-2. BCP対応強化の取り組み事例

# 1. JR貨物のご紹介

## 1-1. 会社の概要

# 1-1-① 国鉄改革で誕生した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・運輸施設整備支援機構

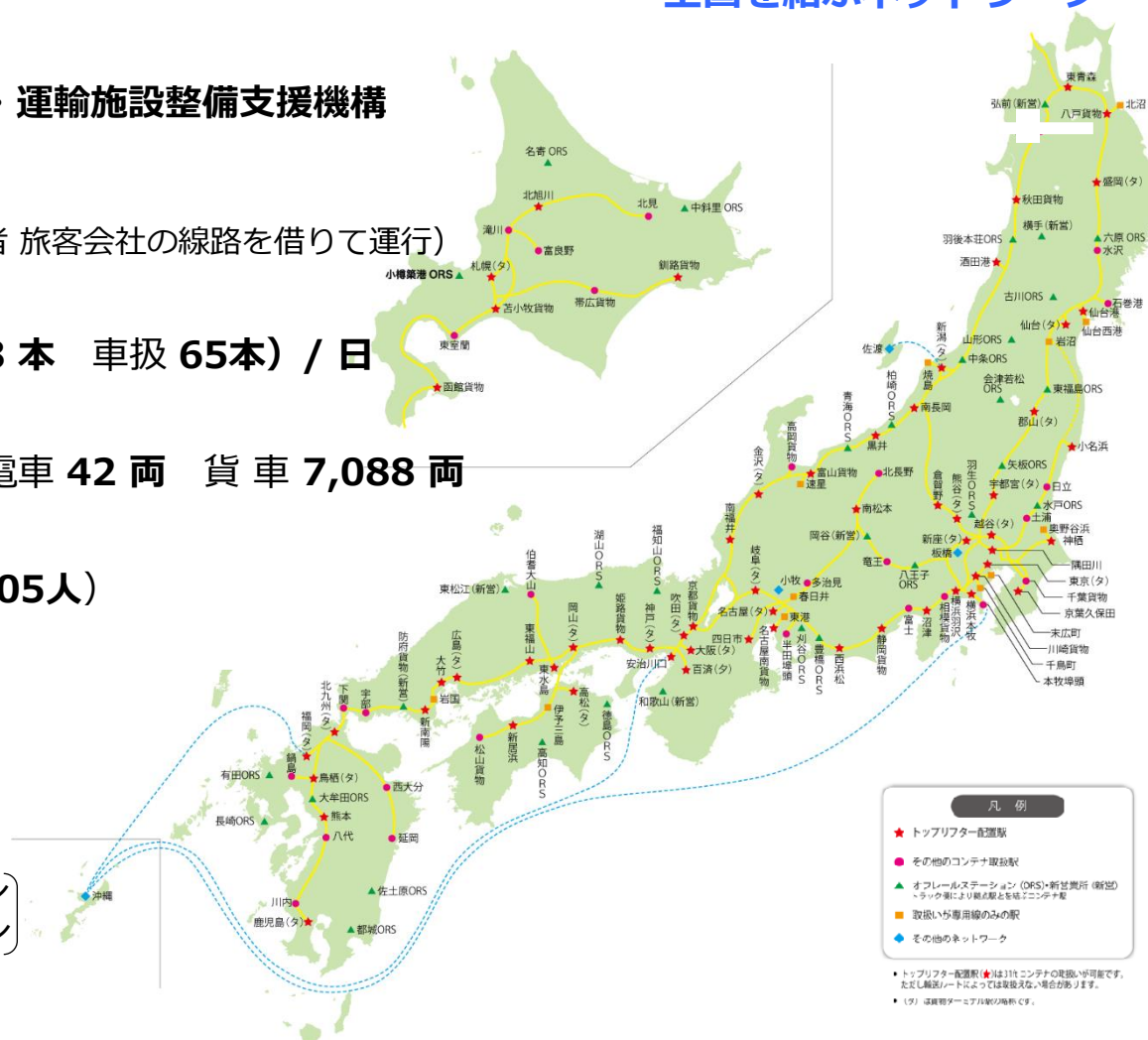
全国を結ぶネットワーク

**営業キロ** 75線区 7,805.5 km  
 (基本的に第二種鉄道事業者 旅客会社の線路を借りて運行)  
**貨物駅** 237 駅  
**列車本数** 393 本 (コンテナ 328 本 車扱 65本) / 日  
**列車キロ** 18.4 万km / 日  
**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 (発足時 12,005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** 175億トンキロ



## 1-1-② 断面輸送量

(2024年度 平日平均/300日)

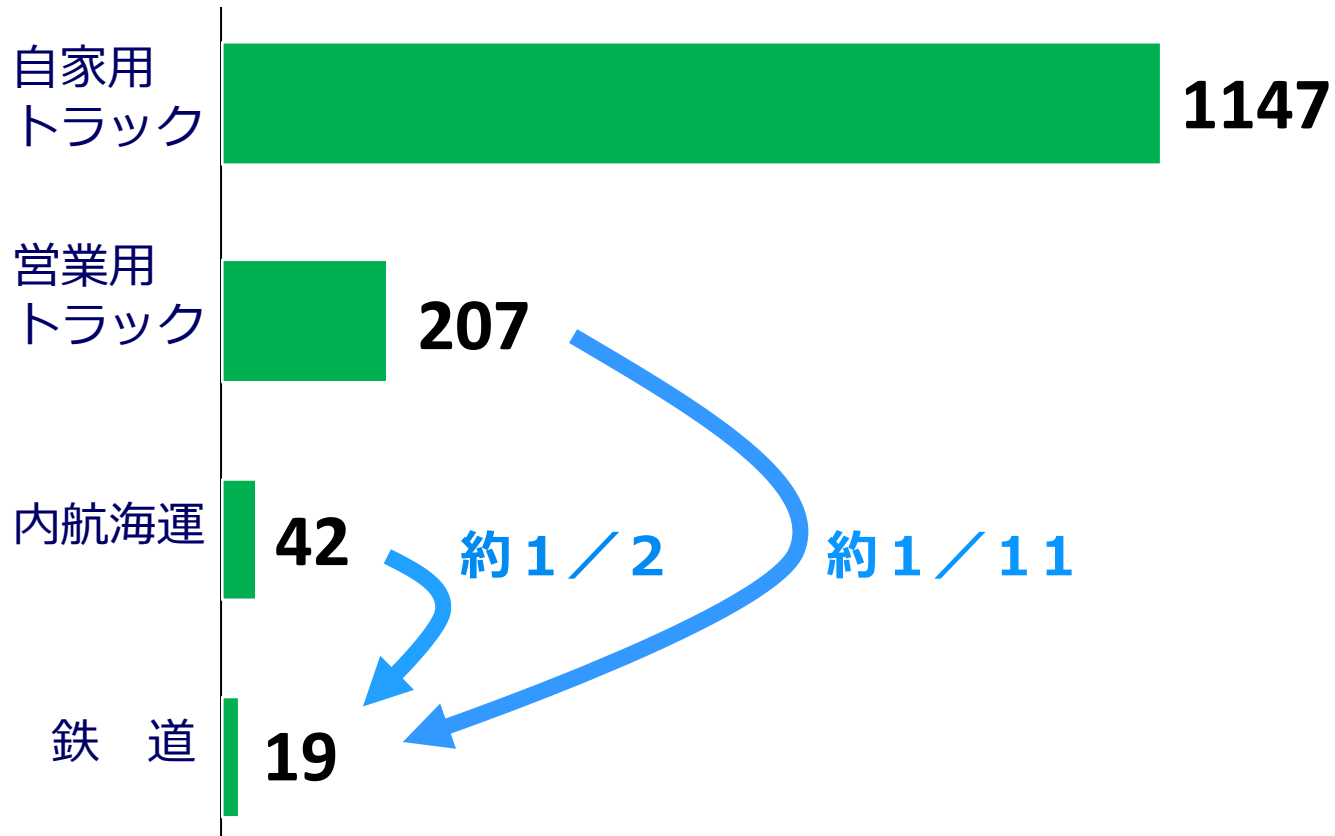
1日に18.6万キロ走行。  
地球約5周分の走行距離に相当。



### 1-1-③ 環境にやさしい貨物鉄道輸送

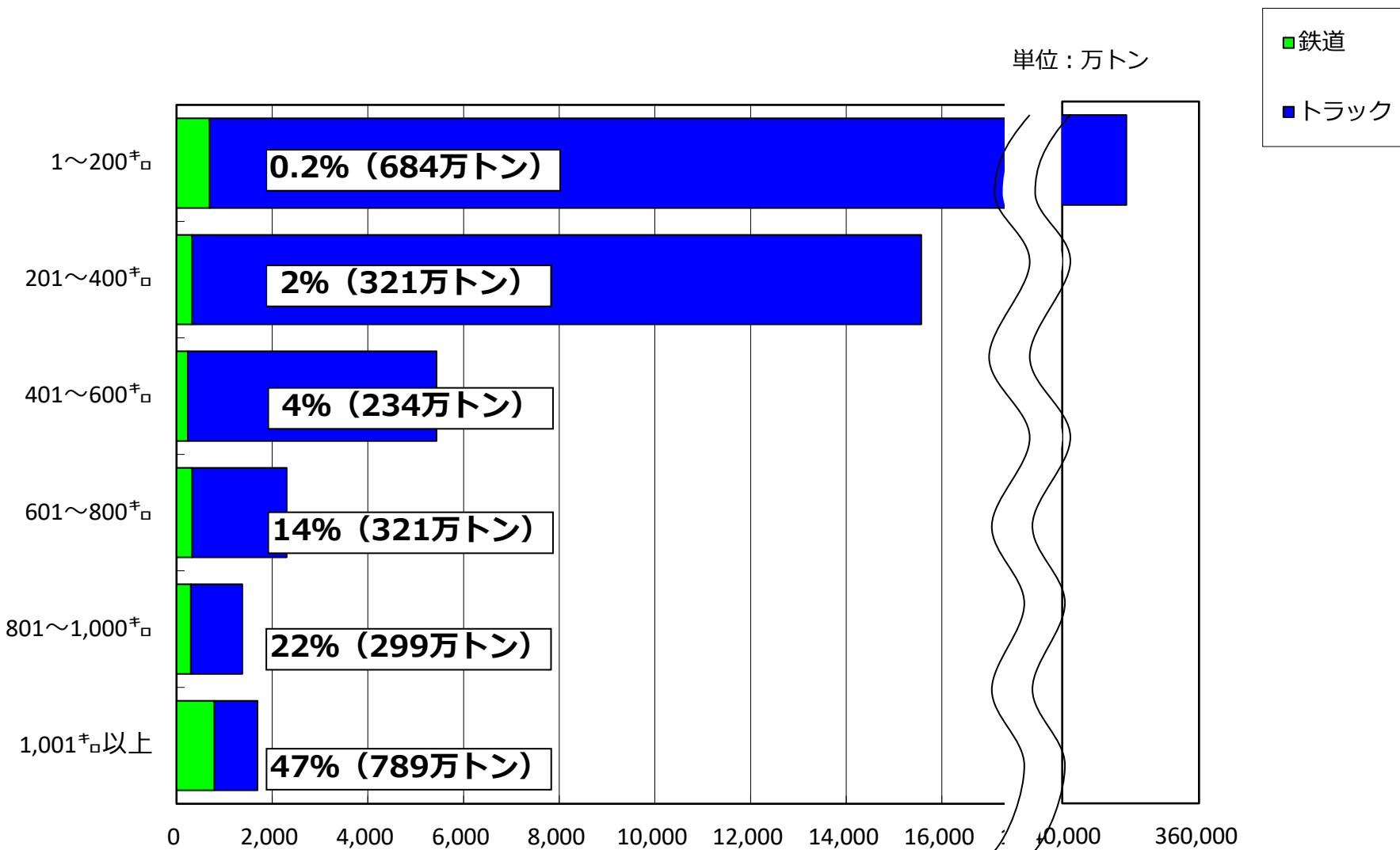
鉄道のCO<sub>2</sub>排出量は、営業用トラックの約 1 / 11、内航海運の約 1 / 2 となっており、環境にやさしい輸送モード。

輸送機関別のCO<sub>2</sub>排出原単位 (2023年度)



(注) 単位：g-CO<sub>2</sub>/トンキロ (1トンの貨物を1km輸送する際に排出されるCO<sub>2</sub>量)  
出典：国土交通省

# 1-1-④ 陸上貨物輸送の距離帯別シェア（2023年度）



注) トラックについては貨物地域流動調査による (含む域内流動)

# 1. JR貨物のご紹介

## 1-2. 関東支社 新潟支店の概要



# 1-2-② 新潟支店管内線区別列車本数

2025年3月15日改正



(凡例)

【上: 18(3)】  
【下: 18(4)】

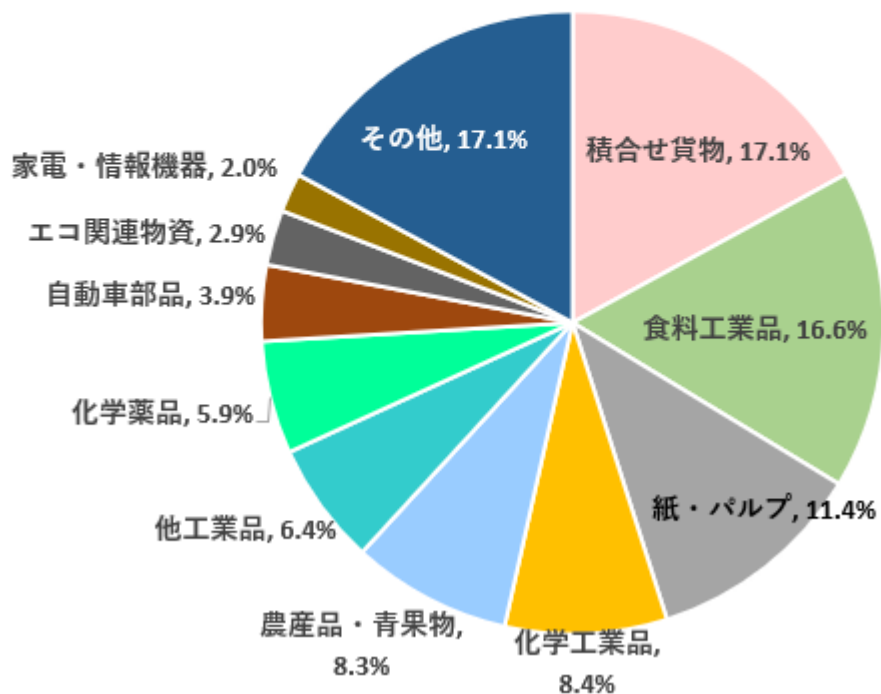
上: 上り貨物列車  
下: 下り貨物列車  
数字: 定期+季節貨物列車本数  
カッコ内: 臨時貨物列車本数(別掲)

磐越西線  
定期・季節・臨時列車設定なし

## 1-2-③ コンテナ品目別輸送量の割合

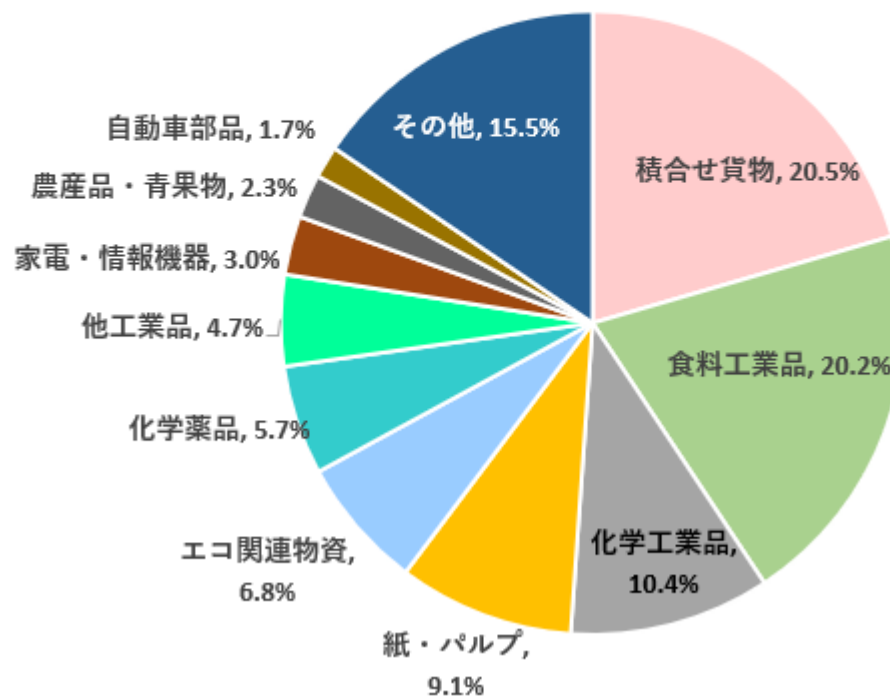
【発送】2024年度 品目別輸送量

全社  
18,617.7千トン



【発送】2024年度 品目別輸送量

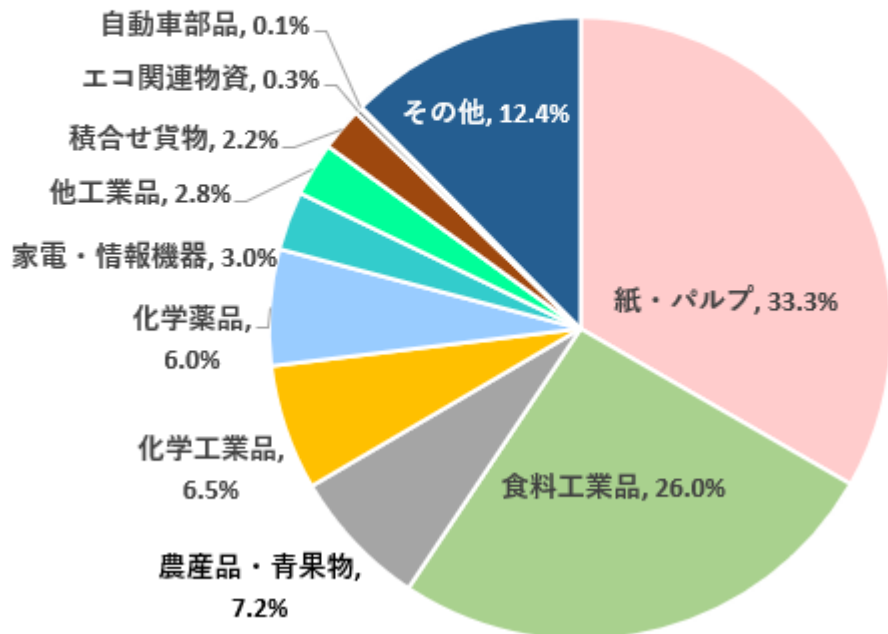
関東支社  
5,934.7千トン



## 1-2-④ コンテナ品目別輸送量の割合

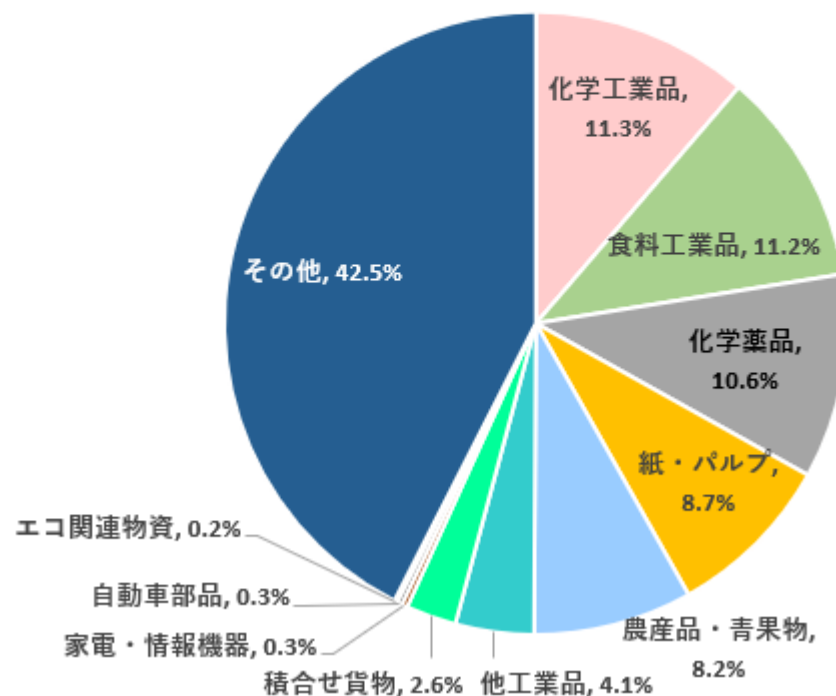
【発送】2024年度 品目別輸送量

新潟支店  
919.0千トン



【到着】2024年度 品目別輸送量

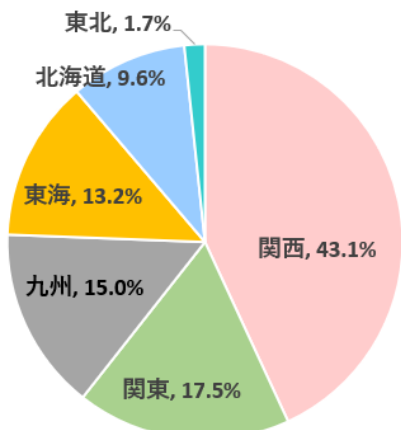
新潟支店  
453.0千トン



# 1-2-⑤ 輸送量実績・推移

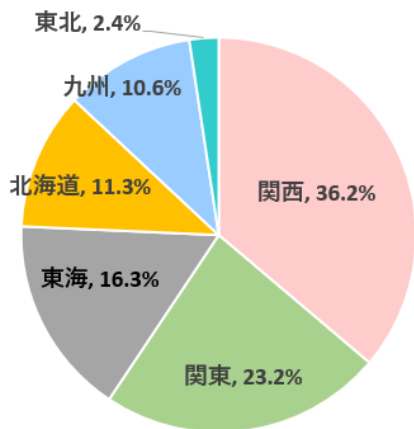
【発送】2024年度 行先別輸送量

新潟支店  
919.0千トン



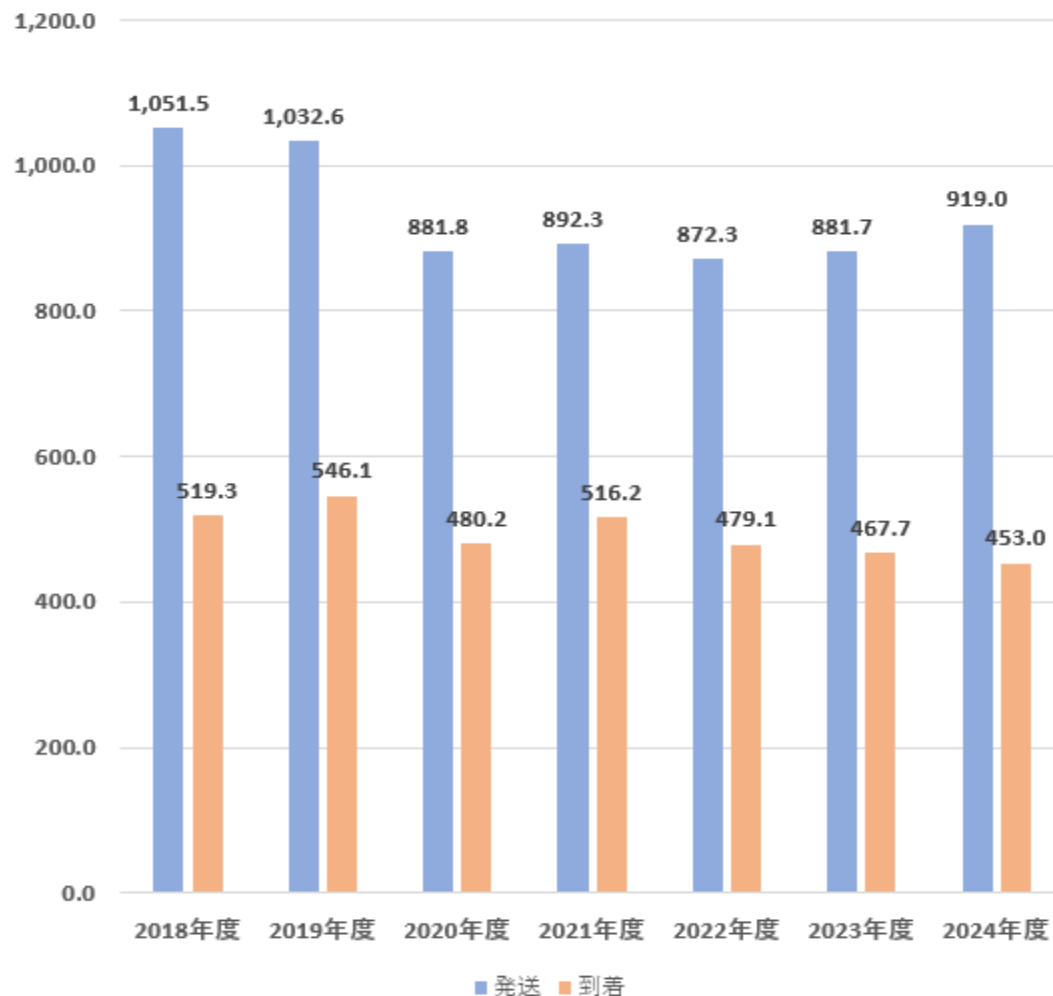
【到着】2024年度 発支社別輸送量

新潟支店  
453.0千トン



年度別 発着輸送量 推移

単位：千トン



## 2. 安定輸送に向けた災害への 備えとBCP対応の強化

近年、気候変動を主要因として激甚化・多頻度化する自然災害は鉄道ネットワークにも大きな影響を及ぼしています。

当社ではモーダルコンビネーションの推進により持続可能な物流の実現に取り組む一方で、ネットワークが寸断された際にも、お客様からお預かりした貨物を目的地まで確実に届け、「物流を止めない」という使命を果たすため、災害時のBCP対策に取り組んでいます。

(注) モーダルコンビネーション

トラック輸送と鉄道輸送、さらには船舶輸送や航空輸送までを含めた全ての輸送モードが、それぞれの得意とする機能を最大限に発揮しながら連携し、物流の効率化・円滑化を目指すもの。

## 2. 安定輸送に向けた災害への 備えとBCP対応の強化

### 2-1. 災害時の対応事例

## 2-1-① 東日本大震災時における石油輸送対応

2011年3月11日に発生した東日本大震災。仙台の製油所、東北沿岸の油槽所が地震と津波の被害を受け、ライフラインであるガソリン・灯油などの燃料不足が発生。通常使用する東北線も地震により使用不能となり、急遽、貨物列車が走行に使用しない磐越西線を活用して、太平洋沿岸地域に燃料を輸送。また、時期を同じく日本海縦貫線でも青森を經由して盛岡貨物ターミナル駅まで燃料を輸送。



### 【日本海縦貫ルート】

運転期間	3/18~4/19
発着駅	新潟夕駅 ↓ 662.9km 盛岡夕駅
使用機関車	EF81
輸送量	約37千KL (ローリー換算 1842台)

### 【磐越西線ルート】

運転期間	3/25~4/16
発着駅	新潟夕駅 ↓ 189.8km 郡山駅
使用機関車	DD51 + DD51
輸送量	約20千KL (ローリー換算 995台)

## 2-1-② 貨物船「扇望丸」の共同保有による迅速な代替輸送の実施

センコーグループホールディングス（GHD）と共同で総トン数499トン型貨物船「扇望丸（せんぼうまる）」を新造し、2024年8月に就航。平常時はセンコーGHDが顧客の原料・資材輸送専用船として運航、災害発生時に貨物鉄道ネットワークが寸断された際には、当社が実施する災害代行輸送に使用。

2024年9月に発生した新潟・秋田地区大雨に伴う羽越線の道床流出の際に本船による代行輸送を実施し、これまで2週間以上を要していた代行輸送の設定を1週間弱で実現。



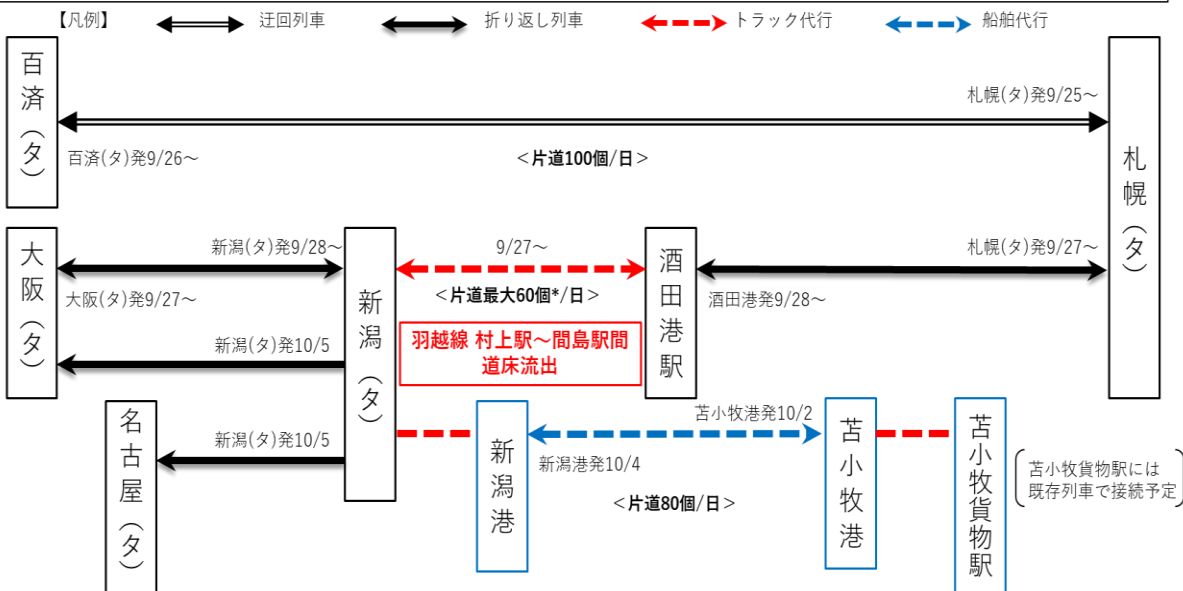
※ ——— 運転中止区間



### 【2024年9月27日当社プレス資料より】

羽越線大雨の影響による代行輸送・迂回運転について（2024年9月27日19時00分現在）

- ・9月25日から、迂回列車の運転を実施しています
- ・9月27日から、トラックによる代行輸送を実施しています（輸送区間は新潟貨物ターミナル駅～酒田港駅）
- ・10月2・4日に、船舶（当社共有船「扇望丸」）による代行輸送を実施します（輸送区間は苫小牧港～新潟港）



\*トラック代りの輸送個数（12ftコンテナ換算）は最大見込み個数、曜日等により変動があります

（夕）は貨物ターミナル駅の略

## 2. 安定輸送に向けた災害への 備えとBCP対応の強化

### 2-2. BCP対応強化の取り組み事例

## 2-2-① 災害時等におけるライフライン確保

長野地区で消費する石油の80%が鉄道で輸送されている。昨今の激甚化する災害により石油などのライフライン寸断が危惧されることから信越線等を使用する迂回ルートでの試験輸送を2023年から実施。



### 試験輸送実施概要

通常の中央線ルートから長岡・直江津経由ルートに迂回。JR東日本・えちごトキめき鉄道・しなの鉄道等の協力を得て、神奈川県にある根岸駅から石油基地のある長野県(坂城駅)まで石油を輸送

## 2-2-② 災害時等における輸送体制確保

上越線は太平洋側と日本海側を結ぶ重要路線であり、同線の長期間不通時における代替輸送手段の確保に向けた対応力の強化が急務となっていることから、初めての試みとして、コンテナ列車の運転実績がなかった北しなの線・妙高はねうまライン等を使用する迂回ルートでの臨時列車を運転。



### 【通常ルート】

新潟夕～（信越線）～長岡～（上越線）～大宮～  
（東北線）～田端～（常磐線）～隅田川

### 【迂回ルート】

新潟夕～（信越線）～長岡～（信越線）～  
直江津～（妙高はねうまライン）～妙高高原～  
（北しなの線）～長野～（篠ノ井線）～塩尻～  
（中央東線）～甲府・国立～（武蔵野線）～  
南流山～（常磐線）～隅田川

### 【輸送品目】

新潟夕 → 隅田川 紙製品（コンテナ55個）  
隅田川 → 新潟夕 その他（コンテナ55個）

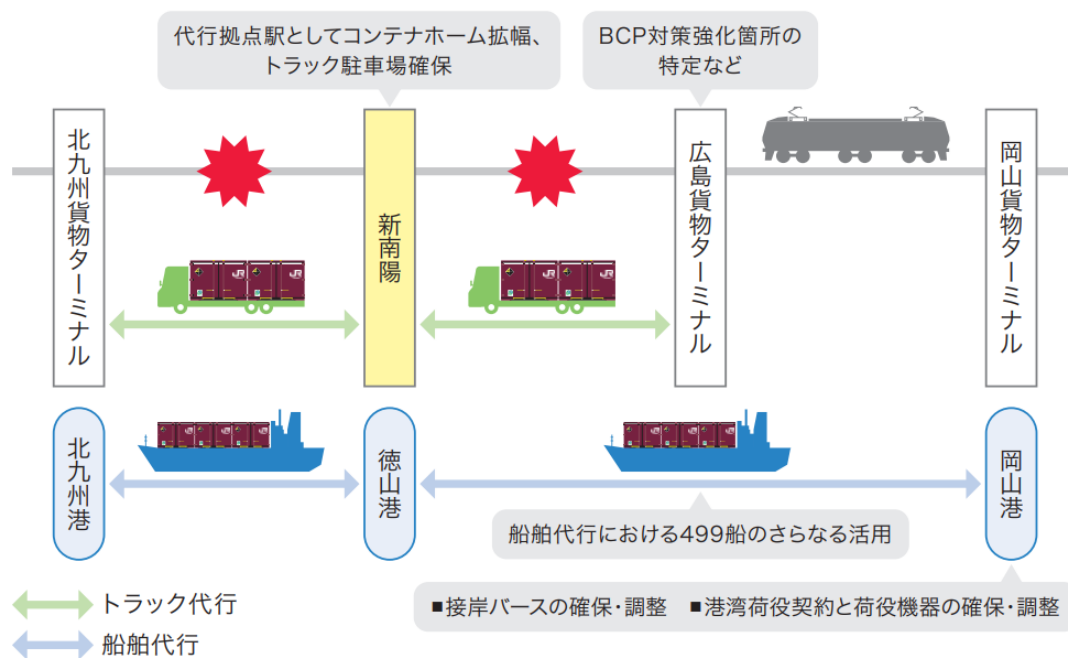
## 実施概要

通常の上越線ルートから長岡・直江津経由ルート（信越線・妙高はねうまライン・北しなの線・中央東線経由）に迂回。JR東日本・えちごトキめき鉄道・しなの鉄道等の協力を得て、新潟貨物ターミナル駅⇄隅田川駅にて実施

## 2-2-③ 代行拠点駅の整備

自然災害により鉄道ネットワークが寸断された際、迂回ルートの設定が難しい山陽線をターゲットとしてトラック代行の実施に備えた拠点駅の整備を進めており、その第1歩として、2018年の「平成30年豪雨」や2021年8月の大雨災害でも代行拠点駅となった新南陽駅（山口県）において、コンテナホーム拡張や代行トラックの駐車場の整備を実施することで駅の能力向上を図っているほか、官民一体となった協議会を設置し、貨物駅周辺における特殊車両通行許可制度や内航海運活用時の接岸バースに関する事前調整も進めています。

### ■山陽線・新南陽駅を代行拠点駅とする代行輸送のイメージ



新南陽駅コンテナホーム拡張工事の様子