









JR貨物 CSR報告書 2018





## JR貨物にとってのCSRとは

総合物流企業として、サプライチェーンにおける 最適なソリューションを提案し、持続可能な社会

の実現に貢献

地球環境負荷低減への貢献

不動産開発による地域貢献

## JR貨物の企業理念

## 企業目標

## 価値を運ぶネットワーク

私達は鉄道貨物輸送を基軸として その未来における 新しい役割を認識するとともに より総合的な物・価値・情報の 交流を創造しお客様の信頼に応え 豊かな社会の実現に貢献します

#### 企業指針

- 1 新しい価値を生み出す物流をめざします
- 2 次代をひらく新しい仕事へ挑戦します
- 3 人間味あふれる企業をつくります

#### 私達の5つの行動

- 1 お客様の身になって行動しよう
- 2 意見を言い、意見を聞き、まず自ら実行しよう
- 3 困難な時にも、真正面から取り組もう
- 4 視野を広く持ち、外に眼を向けよう
- 5 つねに夢を持とう

## 編集方針

本報告書は、JR貨物に関わる多くの皆様に、当社が果たすべきCSR(企 業の社会的責任)に関する考え方と最新の取組みをわかりやすくお伝えす ることを目指しております。すべてのステークホルダーの皆様の信頼を得て、 地域・社会・産業とともに持続的に成長する当社のCSR活動に対するご理 解を深めていただけることを願っています。

#### 報告対象組織

原則としてJR貨物単体

(グループとして取組んでいる事柄にはグループ会社を含めています。)

2017年度(2017年4月1日~2018年3月31日) (一部には、2016年度以前の情報や2018年度の活動も含まれています。)



#### CONTENTS

総論	■[G]ガバナンス
企業理念・編集方針・目次2	コーポレート・ガバナンス ――
JR貨物と社会・環境とのかかわり ――― 4	安全の確立に向けた取組み ―
JR貨物の概要 6	グループ経営の展開 ―――
会長メッセージ8	
社長メッセージ10	■[E]環境報告
「JR貨物グループ 中期経営計画2021」の進捗 - 12	環境に貢献するモーダルシフト
業務創造推進プロジェクト・新技術の導入 — 14	相次ぐ自然災害への対応と
	挽回輸送の取り組み ――――
当社におけるCSRとは	総合物流企業への進化を目指し
JR貨物が考えるCSRとは <b>16</b>	地球環境の保全
the second second second second second	環境•安全情報総括表 ———

## ■[G]ガバナンス

コーポレート・ガバナンス・ 安全の確立に向けた取組み グループ経営の展開

## ■[E]環境報告

相次ぐ自然災害への対応と
挽回輸送の取り組み ――――
総合物流企業への進化を目指して —
地球環境の保全

## ■[S]社会性報告

災害時の支援物資の緊急輸送 -地域・社会との共生 -人材の育成とダイバーシティの推進 - 41 国際貢献 -

参考データ ――――	46
社外取締役コメント	
コメントを受けて ―――	47





## JR貨物の事業の特徴 (2018年4月1日現在)



1日当たりの 列車運行距離は地球

約5周分

日本全国を網羅する約8,000kmの鉄道網を使って毎日約500本の貨物列車が走行しており、1日当たりの走行距離は19.1万kmで地球約5周分に相当します。

コンテナの

均輸送距離は

約<mark>900</mark>km

鉄道は中長距離の輸送を得意としており、コンテナの平均輸送距離は約900kmです。

貨物列車1本の輸送能力は

10トントラック

65台分

貨物列車の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。10トントラック65台分に相当します。

日本で1番長い距離を走る貨物列車の 走行距離は

**2,130**<sub>km</sub>

札幌貨物ターミナル駅〜福岡貨物ターミナル駅を結ぶ貨物列車は、日本で1番輸送距離が長い列車で、2,130kmを37時間で結びます。

CO2排出量はトラックの

約11分の1

鉄道貨物輸送のCO2排出量は 営業用トラックの約11分の1 であり、環境にやさしい輸送機 関として注目されています。



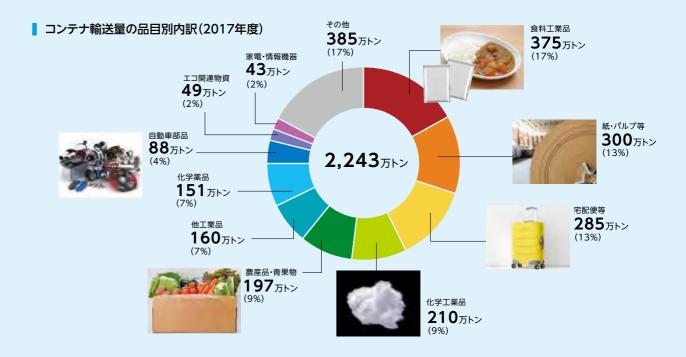
## JR貨物の概要 (単体・2018年4月1日現在)

JR貨物 CSR報告書2018

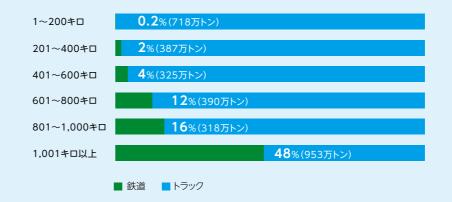


## JR貨物とくらしのかかわり

JR貨物は、全国に広がる鉄道ネットワークを活かして、皆さまのくらしを支える様々なモノを運んでいます。また、鉄道貨物輸送は 中長距離輸送においてより一層その特性を発揮できる輸送モードであり、近年のモーダルシフトの流れを受けて、複数企業が共 同でご利用になるケースや、お客様のご要望にお応えした[オーダーメイド列車]の増発などの動きが加速しています。



#### 陸上貨物輸送の距離帯別シェア

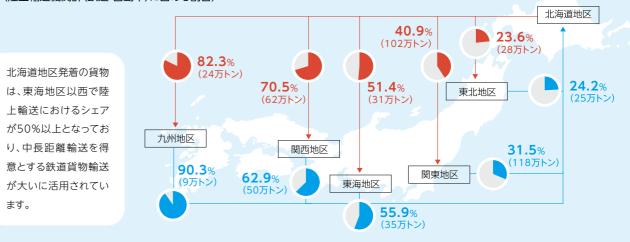


鉄道は601キロ以上の輸送 について10%を超えるシェア を占め、1,001キロ以上の輸 送においては約5割のシェア を占めています。

#### 北海道地区を発着する鉄道貨物の輸送量とシェア

(陸上輸送機関計(鉄道・自動車)に占める割合)

ます。



JR貨物 CSR報告書2018 7



2019年は、5月1日に新天皇が即位され、新元号に切り替わる節目の年です。そこで、国鉄改革後、特に最近の外部環境の変化や物流業界の課題を概観し、JR貨物の今後進むべき方向について述べてみます。

#### I. 物流を取り巻く外部環境の変化と 物流業界の課題

世界的には、引き続き米国・西欧の価値観が支配的ですが、中東イスラム圏での紛争、中国の台頭など多極化の兆しがあり、まさに、近時の米中の覇権争い、貿易摩擦の帰趨が重要な関心事となっています。経済的には中国をはじめとするアジア諸国の成長が著しく、その存在感を増し、さらにICT等の技術革新により、グローバリズムの時代となりました。また、持続可能性に焦点が当たり、国際連合ではSDGsが打ち出されています。日本においても産業構造が大きく変化し、最近はデジタルテクノロジーの進展により経団連においては「Society 5.0」が提唱されています。また、2011年を境に人口減少局面に突入し、少子高齢化社会が本格的に到来しています。

これらの政治経済情勢に合わせ、日本の物流業界にも大きな変化が起こっています。物流業界が直面する課題を4点ばかり抽出してみます。まず第1に、「労働力不足問題」。少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少に加え、過重労働問題の要因が重なり、労働力不足は極めて深刻な状況に陥っています。第2に、「小ロット・多頻度化」。Eコマースの浸透に象徴されるように、小ロット・多頻度化が進み、効率を妨

げる要因となっています。3点目は「地球環境問題」。 2016年にパリ協定が発効し、日本も批准しましたが、 先進国を中心に自発的な中長期の目標設定・定期報 告が求められています。4点目は「海外進出と物流標 準化」。これまで、日本の物流企業も荷主である製造 業に付いていく形で海外進出してきましたが、最近 ではアジア諸国での生活水準の向上に伴い市場とし ての存在が高まってきています。日本の物流は他国 と比較しても品質、サービスとも高い水準ですが、海 外展開をするためには、標準化や規格化が欠かせま せん。

これらの課題解決のために政府では、「物流総合 効率化法の改正」、「総合物流施策大綱(2017年度 ~2020年度)」の閣議決定、「省エネ法の改正」、「貨 物自動車運送事業法の改正」(議員立法)など矢継 ぎ早に対応しています。当然、物流事業者としても、 生産性向上のために、「働き方改革」「輸送効率向上」「省力化・自動化」などの観点から、荷主を含む関係 者間のSCM全体を包含した共通目標の設定や連携 が必要となってきています。

#### II. JR 貨物の目指す姿

これまでの外部環境の変化や物流業界の課題から、JR貨物はどんな将来展望を拓くべきでしょうか。 貨物鉄道の特性として、一つの列車にトラック65台をけん引できる、CO2排出原単位が営業用トラックの11分の1程度といった省エネルギー・環境親和性 が挙げられます。最近のIoT、AIなどの革新技術を 取り入れ、その特性を極限まで引き出す、なおかつ 生産性の高いシステムに転換していく、それをコア にしてお客様の諸課題をグループとして引き受け解 決していくといった方向性を目指していくべきでしょ う。その目指す姿とは、「JR貨物グループ中期経営計 画2021」において、4点「お客様に選ばれる鉄道貨 物輸送」「鉄道を基軸とした総合物流企業グループ」 「不動産事業・新規事業開発の推進」「生き生きとし た働きがいのある組織」として集約されています。

#### 11 鉄道事業部門の黒字化への歩み

過去2年間(2016、2017年度)にわたり、鉄道事業部門の黒字を達成してきました。なぜ、それが達成できたのかといえば、5年前から推進してきた「3つの経営改革」活動があったからです。「意識改革」では、集中合宿等を通じて経営改革の流れを全社員に展開しました。現在では「業務創造推進プロジェクト」活動がその流れをけん引しています。

「計数管理改革」ではマトリクス経営管理の深度化 や数値による見える化を徹底しました。全社員が数値に基づき分析、対策策定、実行、検証のサイクルを回しながら、その思考回路・実行方法を体得してきたと考えています。「組織改革」では、ガバナンス・コンプライアンス、リスク管理、営業組織強化、調達など組織改革を通じた会社の体質改善を進めました。

ところで、我々の鉄道事業ビジネスの経済構造を決定している最も大きな要因は何か。それは、鉄道貨物事業は固定費が非常に大きいので、利益が出るか出ないかの一番の要因は「稼働率」です。これまで実行してきた諸施策を振り返ってみると、いかに「稼働率」を上げることに力を注いできたかということに帰着します。

#### 2 新しい時代に向けて

2018年は大きな自然災害に見舞われ、100日間も川陽線がストップしてお客様に大変ご迷惑をおか

けしました。稼働率が平常時より大幅に落ちた結果経営的にも大打撃です。改めて、鉄道の弱点が露呈してしまったわけですが、鉄道ロジスティクス本部内に「災害リスク検討分科会」を設置し、BCPを再構築することとしました。政府に対しては各物流団体・JR貨物が鉄道インフラ強靭化の要望書を提出しましたが、政府において国全体にわたるインフラ強靭化の3か年緊急対策が閣議決定されたところです。

2018年度は自然災害の影響もあり、100億円以上の減収となり、鉄道事業部門の黒字化は一時的に中断されると思われますが、不動産事業の蓄積により、JR貨物全体では経常利益を計上できるだけの体力がついてきました。主たる施策として掲げた3つの柱「運賃改定」「東京レールゲートWESTの推進」「新人事賃金制度の導入」の達成に向けて、今後とも引き続き社員全員が主体的に取組んでまいります。そういう気概と努力が、現在具体的施策の深掘りや肉付けを進めている「JR貨物グループ中期経営計画2021」のローリングに反映されていくと考えています。

当然ながら、「安全の確保」はすべての企業活動の 基盤ですから「凡事徹底」が大切です。「ABC、当たり 前のことを、ぼんやりせず、ちゃんとやる」。日々の仕 事を徹底的に突き詰める、安全は空気のように存在 しているのではない、自らが時々刻々作り出している ものだという単純明快な認識を全員が持って業務を 遂行する体制を継続してまいります。



貨物鉄道輸送が、人々の生活や産業を支える社会的インフラとして果たしている役割は極めて大きいものがあります。それは、貨物鉄道輸送が始まって140年余りにわたり、また1987年に分割民営化し30年余り積み上げてきた、同じものを2度と作ることができないインフラ資産・ノウハウの集積です。環境負荷が極めて低い、大量の貨物を安定的に輸送できる等の鉄道モードの特性がお客様に評価され、労働力不足の深刻化もあり、鉄道輸送のご利用が増えています。

これからもそのインフラやノウハウを活かし、時代が大きく変化する中で、未来に向けて、社会から当社事業への信頼の基盤である安全を最優先し、「お客様」と「現場」を2本の軸として、「お客様」が求めているものを的確につかみ、「現場」は、「お客様」の求めている安全が保障されたサービスを提供し続け、物流・サプライチェーンにおける当社グループの役割を高め、更なる企業価値を増進させ、社会に貢献する使命を果たしてまいります。

## 1 鉄道を基軸とする総合物流企業グループへ の進化

先端技術による革新、労働力の不足、少子高齢化や都市部への人口集中の進行、産業構造の変化等、昨今、産業や社会に大きな変化が起きています。そのような中、新しい時代に合致した「鉄道を基軸とした総合物流企業グループを目指します。

全国で総計7,961kmのレールの上を貨物列車が走行し、1日の走行距離は地球約5周分に及びます。また242の貨物取扱駅を有しています。この強みを活かし、これまで取組んできた保管を中心とした全国での倉庫業展開を進化させ、荷役作業・配送業務・保管貨物の流通加工など物流

施設に関連するサービスと鉄道輸送サービスを組み合わせ、お客様のニーズに対する最適なソリューションをご提供することにより、当社グループがサプライチェーンにおいて果たす役割を高めてまいります。

現在、東京貨物ターミナル駅の構内で建設中の「東京レールゲートWEST・EAST」は総合物流企業グループへ進化していくスタートとして位置づけている大規模プロジェクトです。貨物駅構内のマルチテナント型大型物流施設であり、鉄道に直結していて、更に陸(道路)・海(港湾)・空(空港)との結節も絶好の立地にあり、多くのお客様から極めて強い引き合いを頂いています。「WEST」が2020年2月の稼働に向け順調に建設されていますが、2018年12月には第1号となるお客様との予約契約が締結されました。今後、2022年8月に稼働予定の「EAST」、更には全国の物流主要駅の構内や近隣地に、同様の大型物流施設「レールゲート」を建設し、お客様のニーズに合った物流サービスを提供してまいります。

また併せて、主要駅の構内に一般トラックとの積替施設を拡充し、鉄道輸送とトラック輸送のモード間の結節性を 高め、鉄道を利用した円滑なサプライチェーンの実現に貢献いたします。

#### 2 経営改革の取組み

当社は、この5年間、3つの経営改革(①意識改革、②計数管理改革、③組織改革)、3つの構造改革(①構造的赤字部門の抜本的改革、②新商品・新技術の開発、③連結決算の本格開始)に一丸となって取組み、会社を大きく変革してきました。業務のやり方や判断基準を見直し、変えるという取組みが全社に浸透し、コスト削減も進めた結果、2016年度、

2017年度と2年連続して、鉄道事業部門を営業黒字化し、連結経常利益100億円以上を達成いたしました。

今後の企業発展にとって何よりも大きなことは、社員 一人ひとりがこれらの取組みを行ったことにより、従来の 延長線で業務を行うことではなく業務のやり方を「変える ことを良し」とする企業風土に変わってきていることです。 業務創造推進プロジェクトは、「仕事のやり方を時代に合 わせて変えていくことが、会社の発展につながる」という 考えで、全国の中堅・若手社員が集まり、議論し、業務の やり方を変えていくものです。現在、15の各専門ワーキン ググループが侃々諤々の議論を重ね、様々な数多くの提 言が実現に向けて動いていますが、それらの提言を新し い技術を取り入れながら具体化し、新しいJR貨物グルー プの事業を構築していきます。

#### 3 ESG経営の実践

当社は、これからも環境(Environment)、社会(Society)、企業統治(Governance)の3つの観点に立ち、ESG経営を実践し、鉄道事業・関連事業を通じて社会的な課題を解決し、地域社会の持続的な発展に貢献してまいります。

企業としての社会的責任を果たし、ステークホルダーからの信頼を得るために、コーポレート・ガバナンスの充実を最重要課題と認識し、コーポレート・ガバナンス体制やコンプライアンス体制の整備や内部統制の充実を図っています。特に輸送業・物流業として、安全が最優先であり、安全が事業の最大の基盤です。そのために、常に社員一人ひとりが安全の取組みの主役であるという認識を持つことを徹底していきます。また、あらゆるリスクを一元的に管理し、評価し、リスクを低減させる全社的な取組みも、危機管理室を取りまとめの担当として実施しております。

環境面では、CO2排出量がトラックの11分の1、船舶の半分といった鉄道輸送の環境特性をさらに発揮すべく、輸送力の増強、輸送品質の向上、リードタイムの短縮、輸送機材の改善等お客様がより利用しやすい鉄道輸送を実現してまいります。

もともと環境特性に優れた貨物鉄道輸送を、お客様に 効率を上げてご利用いただくために、ビール業界で開始 された共同輸送や鉄道輸送の往復マッチングの取組み も強化していきます。 また、最近、多発し広域化する自然災害による影響を低減すべく、予防保全の観点からの強靭化や自然災害発生時の代替手段の拡充を図り、安定的で持続可能な物流インフラとしての役割を果たしてまいります。地震災害、豪雨災害時には、これまでも石油・生活物資など支援物資の緊急貨物列車輸送や復興に向けての災害廃棄物輸送に取組みましたが、引き続き、自然災害時に被災された方の生活支援と地域の早期復興のための役割を果たしていきます。

鉄道輸送は、全国各地で発生する廃棄物を資源化工場に広域輸送する静脈物流でも大きなウェイトを占めていますが、引き続き取組みを強化し、地球にやさしい循環型社会を構築してまいります。

社会とのかかわりでは、お客様ほか地域の皆様とのコミュニケーションを持ち、物流の面で地域の生活や産業を支えてまいります。また、社会インフラの基盤整備が求められている発展途上国において、持続可能な鉄道インフラの構築のために、技術面からの協力を継続します。

当社がこれから鉄道インフラを構築し、物流施設や新規事業を展開するに当たり、新しい技術の導入は不可欠であり、技術研究に注力します。技術企画部と情報システム部が中心になり、新技術の研究と実用化を進めています。具体的には車両検査作業の削減と正確性の確保のための車両修繕費管理システムの開発、業務を一気にデジタル化するために、全社員のPCとスマートフォンの携帯等を実施していますが、貨物駅の効率化のための構内トラックの無人運転、荷役作業の自動化、入換機関車の遠隔操縦、新型コンテナ貨車の開発等にも取組んでまいります。

また、新しい人事制度を運用することにより、これから当社グループが発展し社会的責任を果たしていく担い手である社員を育成し、社員がいきいき伸び伸びと働き、課題に果敢にチャレンジする職場づくりを行います。

物流業界において、コンプライアンスの強化、環境負荷の軽減、労働力不足への対応、物流の効率化・安定化・強靭化といった社会の要請に対し、モード別に取組むことはもちろんとして、物流業界全体で最適解を求めることが必要ですので、共通する課題の解決のために、輸送モードを超えて、荷主・利用運送事業者とも十分連携して取組んでいきます。

## 「JR貨物グループ 中期経営計画2021」の進捗



当社は、前計画の「中期経営計画2016」から「経営改革3つの柱」(意識改革、計数管理改革、組織改革)と「3つの構造改革」(構造赤字部門の抜本的改革、新商品・新技術の開発、連結決算の本格開始)に取組み、この結果、前計画の最終年度である2016年度には悲願である鉄道事業の黒字化と100億円を上回る連結経常利益を達成いたしました。さらに、「JR貨物グループ中期経営計画2021」の初年度である2017年度でも連続して、鉄道事業の黒字化と連結経常利益100億円以上の確保を達成するなど、順調なスタートを切ることができました。

「JR貨物グループ 中期経営計画2021」では、"私たちが目指す姿"として「お客様に選ばれる鉄道貨物輸送」、「鉄道を基軸とした総合物流企業グループ」、「不動産事業・新規事業開発の推進」、「生き生きとした働きがいのある組織」の4項目を掲げ、2018年度は次のような取組みを進めてまいりました。

1点目の「お客様に選ばれる鉄道貨物輸送」への取組みで は、労働力不足や労働時間規制強化等によるモーダルシフ トの流れの中、中長距離区間中心の列車体系への転換や、 大手特積貨物事業者様の一部貸し切り列車の運転を開始 するなど、お客様のご要望を反映した列車体系づくりに取 組んでまいりました。さらに、30年以上改定を行っていな かった基本運賃について、質の高い労働力の確保と新しい 技術への投資等を通じ、安定的で良質なサービスを提供す るため、お客様のご理解を頂きながら2018年10月1日に改 定いたしました。一方、「平成30年7月豪雨」による100日間 にわたる山陽線の不通においては、多くのお客様にご不便 とご迷惑をお掛けいたしましたが、今後このような災害によ る輸送への影響を最小限に抑えるために「災害リスク検討 分科会 | を設置し、代行輸送シミュレーションの精緻化や駅 機能・輸送機材の検証等を行っております。また併せて、国 土交通大臣に対して、予防保全の観点からの国土強靭化対 策の推進と、災害時における代行輸送への支援をお願いす

る要望書を提出いたしました。今後も引き続き関係者への 働きかけを行ってまいります。

2点目の「鉄道を基軸とした総合物流企業グループ」への 取組みでは、東京貨物ターミナル駅構内のマルチテナント型 大型物流施設「東京レールゲートWEST」の建設を9月に着 工いたしました。また、「東京レールゲートEAST」については、 2022年の竣工を目指して準備を進めており、「WEST・ EAST」の合計貸付面積は東京ベイエリア最大級の19万m² となる予定です。このように貨物駅構内に物流拠点を整備 していくことで、鉄道事業との相乗効果を発揮できる新たな 鉄道貨物需要を創出し、お客様の生産性向上や効率化に 資する物流サービスのご提案ができるよう、JR貨物グルー プが一体となった運営体制の整備に向けて取組んでまいり ます。



「東京レールゲートWEST」完成イメージ

3点目の「不動産事業・新規事業開発の推進」への取組みでは、全国の自社用地を活用した新規開発を継続して推進しており、11月に八王子駅南口開発事業として商業施設と分譲マンションがオープンいたしました。このほかにも未利用地および社宅用地等を活用した開発や、外部から取得した不動産による事業、さらに不動産事業以外の新規事業の

検討を進めております。また、グループ各社とも連携し、グループの総合力を活かした事業展開と収益向上を目指すため、人材育成や技術継承、さらに事業ノウハウの蓄積に取組んでまいります。

4点目の「生き生きとした働きがいのある組織」への取組みでは、業務創造推進室の新設や技術企画部の体制強化などを通じて、業務創造推進プロジェクト\*の深度化を図り、各種プロジェクトを推進してまいりました。その結果、例えば「車両検修管理システム」の稼働や経理業務の集約化、OA端末の刷新をはじめとする次世代ITインフラシステムの構築など、すでに実行段階のステージに移行しています。また、



「車両検修管理システム」を活用している様子

社員のモチベーション向上とやりがいのある職場づくりに取り組むために、国鉄時代からほとんど変更がなかった人事制度を大幅に見直し、社員の努力と働きが報われる内容に改め、2019年4月に制度改正を実施いたします。

2018年度は、残念ながら未曾有の影響を受けた「平成30年7月豪雨」など、多発した自然災害により、中間決算では鉄道事業の連結営業利益が46億円の赤字に転落しましたが、積極的な営業活動の展開など全力で挽回に努めています。

また、「JR貨物グループ 中期経営計画2021」がスタートしてまもなく3年目を迎えるにあたり、外部環境の変化を踏まえ、ローリングによる見直しを行っております。このローリングは、「JR貨物グループ 中期経営計画2021」の基本的な考え方を踏襲した上で、中長期的視点から見た当社グループの成長と、将来における株式上場を実現させるための実力を身につけるため、施策の深掘りを行うものです。これらを踏まえ、利益目標のさらなる引上げについても検討を行い、時代の変化に対応した新しいJR貨物グループを構築し、グループ全体の価値向上に引き続き取組んでまいります。

※これまでの常識にとらわれない社員の自由な発想に基づき、IoTやAI等の新技術も積極的に取り入れ、仕事の進め方・諸制度を含めた本体業務を抜本的に見直す取組み

## 「JR貨物グループ 中期経営計画2021 |経営目標

計画期間内に経常利益100億円以上を達成し、多少の経済変動等があっても、 その持続的な確保を目指します。(「経営自立」の達成) あわせて、将来の株式上場も可能な体制を作ります。

お客様に選ばれる 鉄道貨物輸送

鉄道を基軸とした 総合物流企業グループ 不動産事業・ 新規事業開発の推進

姿

生き生きとした 働きがいのある組織

た ち が 目 指 す

経営戦略の 方向性 重点戦略

ζ

-1 鉄道ロジスティクス事業の利益の維持向上

(1)-2 総合物流企業への進化

(2) 事業開発の利益のさらなる拡大

(3) 間接部門の筋力アップ(4) 経営基盤の強化

重点戦略の 実現に向けて

業務創造推進プロジェクト

## 中期経営計画2021を推進する全社運動「業務創造推進プロジェクト」

業務創造推進プロジェクトの体制

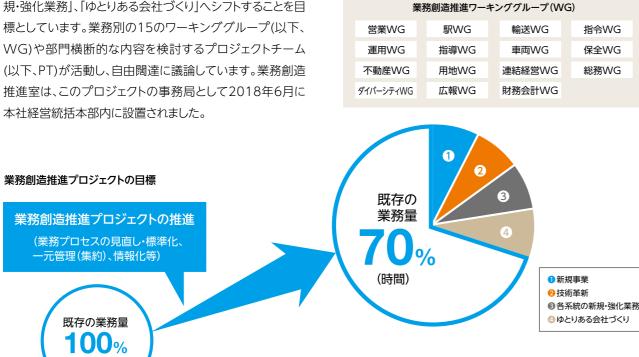
業務創造推進

プロジェクトチーム(PT)

業務創造推進委員会

#### 業務創造推進室の設置

業務創造推進プロジェクトは「JR貨物グループ 中期経営 計画2021」における当社の目指す姿を実現するために、仕 事の進め方や諸制度などを抜本的に見直していく全社運動 として2016年10月に開始しました。同プロジェクトは既存 の業務量の30%を「新規事業」、「技術革新」、「各系統の新 規・強化業務」、「ゆとりある会社づくり」ヘシフトすることを目



#### 業務創造推進プロジェクトの進捗状況

(問訊)

業務別のWGやPTで検討された業務改善アイデアは、毎 月行われる業務創造推進委員会で提言されます。アイデア が承認されると、担当部署が中心となり実現に向けた試験 や検討の深度化を進めています。未来の会社の基盤を作る 改善策であるため、中には実現に十年単位の期間、百億円 規模の投資が想定されるアイデアもあります。

WGの一つである「財務会計WG」では、『株式上場の基 準を満たす財務体制の構築と、持続可能な企業として経営 基盤を根幹から支えるより強固な財務体質へと進化する」こ とをミッションとして議論を重ねてきました。そのミッションを 実現するため、2018年4月に従来の支社や現場における経 理業務を統合し「経理センター」を新設しました。今後はJR貨 物グループ各社で実施している財務機能の集中化・シェ アードサービス\*の導入を目指して取組んでいます。

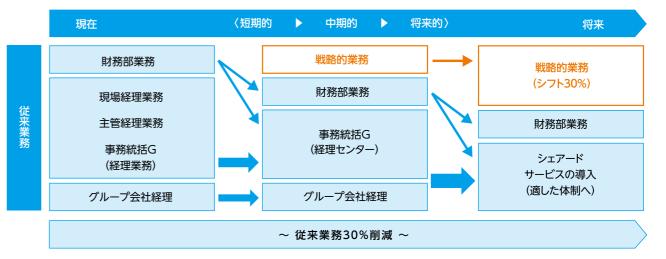
また同センターでは、2018年10月に職場を用端へ移転 するのを機に、当社初のフリーアドレスを導入しました。これ により、経理業務が集中する時期には本社の支援要員も弾 力的に受け入れられるようになり、社員間のコミュニケー ションの活性化にも寄与しています。今後も、同センターの 取組みや他社事例などを参考に、柔軟な労働時間を選択で きる制度の導入など多様な働き方に対応できる会社を目指 して、プロジェクトを推進していきます。

#### ※シェアードサービス

人事や総務、財務といったコーポレート機能を担う部署を一箇所に集約し、

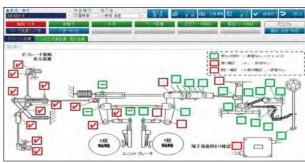


#### 〈財務会計WG〉従来業務の抜本的な見直し



このほか「車両WG」では、「車両にかかる業務を根本から 強化・刷新し、新たなサービス向上につながる革新的アイデ アを実行する」というミッションを定め、それに向けた様々な 改善策を検討してきました。その柱の一つとして、紙で記入 していた車両の検査記録をタブレット端末で入力できる「車 両管理システム」を2018年10月に導入しました。これによ り、点検指示や報告のシステム化・作業進捗度の見える化な どの検修情報の一元管理、検査結果の良否判定の確実性 向上などの効果を見込んでいます。また、車両部品の在庫管 理や車両の検査にかかる経費の管理業務のシステム化を目 指した「車両修繕費管理システム」の導入を進めています。

このように各WGにて業務の抜本的な見直しに向けた議 論を行っています。



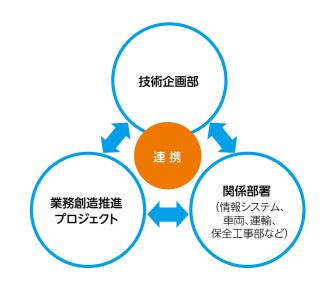
車両管理システムの画面(画像を用いたチェック表)

## 業務刷新を促進する新技術の導入

10年後を見据え、物流をはじめとする産業構造の変化や 当社を取り巻く社会、経済の変化に対応するため、また、当 社の業務やサービスを改革して会社の「あるべき姿」を実現 するため、AI、IoTやビッグデータなどの新しい有用な「技 術」を目利きし、実用化に向けた調査研究、適用方法の検討 を行い、実現に向けた推進計画、推進体制を構築していき ます。

具体的には、RPA (Robotic Process Automation)の 導入や、フォークリフト等荷役機械や構内走行用トラックの 運転支援、遠隔操縦や自動運転化、入換機関車の遠隔操 縦、車両の状態監視等に関する検討を進めていきます。

実施に当たっては、技術企画部、業務創造推進プロジェク ト、関係部署が連携して進めてまいります。



## JR貨物が考えるCSRとは



2015年に国連が採択したSDGs (持続可能な開発目標)が社会全体に浸透し、2030年までの目標達成に向けてさまざまな 努力がなされている中、労働力不足問題も相まって、CO2排出量が最も少なく、大量輸送が可能な鉄道貨物輸送への期待が 高まっています。

JR貨物は、「環境にやさしい鉄道貨物輸送」へのモーダルシフトをさらに推進し、地球温暖化に配慮した物流を提供するとと もに、総合物流企業へ進化していくことで、環境負荷低減のみならず、お客様への最適なソリューションの提案を通じて、社 会的責任を果たしてまいりたいと考えております。また、当社事業の運営は多くのステークホルダーの皆さまによって支えら れていることから、ステークホルダーの皆さまとの対話を重視しながら、より一層ESGを意識した経営に取組むことでSDGs や物流を取り巻く諸課題の解決に向けて貢献してまいります。

JR貨物の事業運営

持続可能な社会の実現に貢献していき

JR貨物は、鉄道貨物輸送を基軸とした 総合物流企業として、 ESGを意識した経営を実践し、

- ●環境にやさしい鉄道貨物輸送への モーダルシフトの推進
- 環境性能が優れたハイブリッド式 入換機関車の導入
- フォークリフトの省エネ化
- ・照明設備の更新によるCO₂排出削減
- 各種環境法令の遵守
- エコレールマーク事業への協賛

- 鉄道貨物輸送に留まらない、総合物流サービス の提供による、労働力不足問題への貢献
- 安全の確保と安定輸送の確立による、鉄道の災 害に対する強靭化の推進
- 物流ネットワークの維持による地方の活力維持 への貢献
- ダイバーシティの推進による多様な人材の活躍
- 騒音や振動の低減に資する各種対策の実施
- 各種イベントを通じた地域の皆さまとの交流や 情報発信
- 海外への技術支援等の実施

女性取締役の選任

ます。

- 社外取締役および社外監査役の選任
- コンプライアンス体制の強化
- ・リスク管理体制の構築
- 安全の確立に向けた各種取組みの実施

企業理念 価値を運ぶネットワーク

環境問題の 深刻化

労働力不足

物流を取り着 諸課題

激甚災害の 増加

地域間格差の 拡大

























# **G** コーポレート・ガバナンス

JR貨物は、企業としての社会的責任を果たし、ステークホルダーからの信頼を得るため、 コンプライアンスなどコーポレート・ガバナンスの体制強化に努めています。

## コーポレート・ガバナンス

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

#### ■コーポレート・ガバナンス体制

取締役会規則に基づき、取締役会を原則月1回及び必要 に応じ随時開催しており、取締役会長が招集し議長となって います。取締役会では、業務執行に関する重要事項などを 決議するとともに経営上重要な事項について報告あるいは 協議を行っています。定款により取締役は25名以内、任期 は選任後2年以内に終了する事業年度のうち最終のものに 関する定時株主総会終結のときまでとしており、決議は議決 に加わることができる取締役の過半数が出席し、その過半 数をもって行っています。2019年1月現在取締役は11名で す。監査役については4名以内、任期は選任後4年以内に 終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会

終結のときまでとしており、2019年1月現在監査役は3名で す。監査役は取締役会その他重要な会議に出席し、取締役 及び使用人等からその職務の執行状況について報告を受 け、必要に応じ説明を受けています。また社外取締役及び 社外監査役を選任し、独立した立場から取締役の業務執行 の監督を行うとともに、その専門的な知見を当社の経営に 反映させています。2019年1月現在社外取締役は3名、社 外監査役は3名です。

#### 内部統制の充実

内部統制に関する基本方針を定め、「法令遵守が企業の 社会的責任の基本であること | 及び 「当社事業の基盤は安 全の確保にあること | の基本認識に立ち、経営の適法性と透 明性を高め、当社及びグループの健全な発展のために経営 の意思決定、業務の執行及びリスク管理などについて体制 を整備しています。

## コンプライアンス

#### 1 基本的な考え方

当社では、適法かつ透明性の高い経営により事業を行う ためCSRを含めたコンプライアンス体制の確立を経営上の 最重要課題としています。さらに、当社の設立法であるJR会 社法をはじめとする各種法令の遵守、ステークホルダーとの 交際の厳格化などの諸施策を進めています。

#### 2 コンプライアンス体制

統括責任者を社長として、コンプライアンス推進の専任組 織としてコンプライアンス・法務室を設置しています。併せ て、トップ以下関係役員等を委員とするコンプライアンス委 員会を設置して、体制整備、施策推進、法令違反事象への対 応等を審議しています。また、各主管部や各支社等にコンプ ライアンス・リーダー等を設置してコンプライアンス推進や社 員からの相談を担っています。さらにグループ会社でもコン プライアンス推進体制の構築を進め、グループが一体となっ たコンプライアンスへの取組みを行っています。

#### 3 コンプライアンス教育

役員・社員の意識向上を図るために階層別や現業機関に おけるコンプライアンス教育を実施しているほか、全役員・社 員にハンドブックを配布しています。

#### 4 通報窓口

法令違反行為やハラスメント等の問題をいち早く把握し対 応するため内部通報窓口を設置しているほか、社外のお取 引先からの通報を受けつける外部通報窓口も設置していま



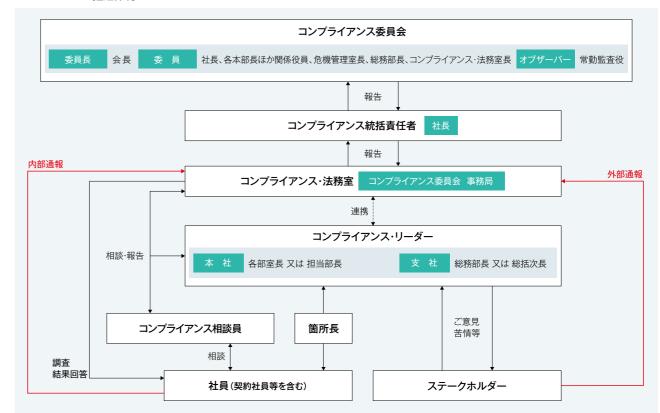


**5** コンプライアンス違反事象発生時の対応

万一、コンプライアンス違反事象が発生した際は、トップ 自らが問題解決に当たる姿勢を内外に表明し、原因究明、

再発防止に努めます。また、社会への迅速かつ的確な情報 の公開と説明責任を遂行し、権限と責任を明確にした上、 自らを含めて厳正に対処します。

#### コンプライアンス推進体制





# 

## リスク統括本部長 玉木 良知



## リスク統括本部長メッセージ

業の基盤は安全の確保にあることを基本認識として、内部統制 に関する基本方針を定めています。社会の一員として適法で透 明性の高い企業活動を行い、様々なステークホルダーの皆様 からの評価・支持を得るため、コンプライアンスを徹底するとと ループが社会的責任を果たしながら健全に事業を継続・発展さ もに、鉄道輸送の安全の確保に留まらない多様なリスクを管理 せていく上で、欠かせない取組みだと考えています。

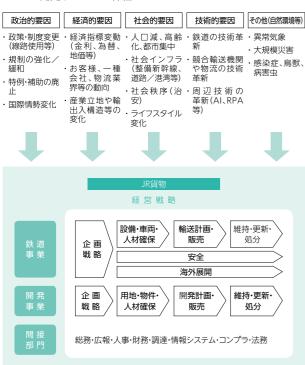
当社は、法令遵守が企業の社会的責任の根幹であること、事することで、企業の価値を高めていく必要があります。2017年 に設置したリスク統括本部は、コンプライアンス・法務室と危機 管理室とで構成されています。コンプライアンスもリスク管理 も、自律的な企業運営を促進するためのものであり、JR貨物グ

# 

## リスク管理の取組み

リスク管理は、外部環境の変化と、それに対応した(あるい は対応しなかった)社内の行動、すなわち外部の脅威と内部 の弱みの自覚が出発点です。そこで、リスクに気付くための 方法として外部要因と内部要因に分けた枠組みを用意し、 なるべく多面的にリスクを把握できるよう努めています。把 握した個々のリスクは、経営への影響と発生可能性の2つ の尺度で評価して、経営目標に対する重要度と対応方針を 決定し、対策を具体化して実行します。その上で定期的に 振り返りと再評価を行い、次のアクションにつなげるという PDCAサイクルを回すことで、リスク管理のスパイラル・アッ プを目指しています。こうしたリスク管理のプロセスは、社長 を委員長とするリスク管理委員会での審議を軸として進め ており、全体把握をしながら、各部署でのリスク対応と経営 の意思を結び付けています。また、リスク顕在化の際に迅速 かつ組織的に対応する力を高めるため、緊急対応のマニュ アルも、従来大規模地震に偏りがちであった想定ケースを

#### リスクを発見するための枠組み

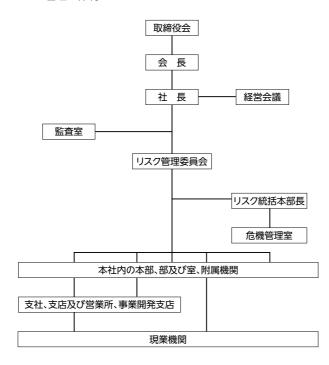




シナリオによらずに対応を考える訓練

多様化しており、訓練での検証を経て、改善につなげていま す。訓練自体も、情報セキュリティ等の観点の取り入れ、役員 や本社幹部が十分に参集できない設定、参加者にシナリオ を提示しない方法などにより、より有効なものとなるよう努 めています。今後、JR貨物グループ全体のリスク管理体制 の構築を目指し、さらに発展させていきます。

#### リスク管理の体制



# G 安全の確立に向けた取組み

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

# وول أول وواله

#### 安全推准本部長 取締役•執行役員





安全の取組みとしてまず何よりも重要なことは、安全輸送はす べてに優先するということです。過去には、「安全・安定輸送」と いう言葉でひと括りにされ、あたかも同列に置かれたが如く誤 解を受けてきた感がありますが、わずかな判断や決断の遅れ が、大きな事故につながりかねない状況が発生しています。安 全が確保できてこそ、安定輸送が実現するということを肝に銘 じて、取組んでいかなければなりません。次に、「ひとの命は、何 よりも重い」ということです。2017年12月に発生した社員の 触車死亡事故を二度と起こさないよう、社内ルールの徹底や教

安全推進本部長メッセージ

育・訓練の確実な実施等、労働災害防止に全力を挙げて取組 んでいきます。安全対策というものに終わりはなく、本社・支社、 現場を問わず、創意工夫のもとで、様々な対策に取組んでいま す。決して、それを否定するものではなく、有効と思われる策は どんどん試行し、取り入れるべきですが、安全の「基礎・基本」と なるべき部分は、繰り返し訓練をし、繰り返しチェックをすること によって、初めて身につくものであると確信しております。今後 も輸送の安全の確保に向けて、全社員一丸となって取組んで いきます。

## 安全基本方針

### ■JR貨物グループの安全の理念と目標

「安全は、JR貨物グループがお客様の荷物を無事お届けすることを使命とする鉄 道事業を継続・発展させ、社会に貢献していく上で、最大の基盤であるという認識に 基づき、「安全は、鉄道事業の最大の基盤である」という理念を掲げて取組んでいま す。安全目標は、列車の衝突、脱線、火災のような、死傷者を生じる可能性の高い重 大な事故はもちろん、これらにつながるものを6つの特定事故として社内で定め、絶 滅させることを掲げています。また、JR貨物グループ社員の統一した安全行動指針と して、人命に関わる重大な事故や労働災害を起こさないことを第一としています。実 際に安全のために行動するのは、社員一人ひとりであり、誰もが安全の主役です。ま た、毎日正しい作業を実行することが、安全最優先の行動そのものです。

#### ■安全推進活動の柱

安全の取組みの柱としては、具体的な事故防止活動(4つの柱)と、安全を支え る基盤の強化(2つの柱)で構成しています。これらを柱として、具体的な実施計 画を立て、人命に関わる事故を阻むことを最優先とし、PDCAサイクルでスパイ ラル・アップを図るよう実行していきます。また、特に力を入れる点として、列車脱 線事故などの重大事故を未然に防止するため、「列車や車両に異常を認めたとき は、直ちに列車や車両を止めること」を改めて明確に打ち出し、徹底していきます。

## 安全の理念

安全は、鉄道事業の最大の基盤である

#### 安全目標

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

#### 安全行動指針

私は、人命を第一に考え、安全確保の主役となって、 常に正しい作業を実行します

#### 重点実施項目

具体的な事故防止活動

職場風土づくり



安全を支える基盤の強化

安全の主役となる

技術を活用した ハード面の改善

20 JR貨物 CSR報告書2018

# 

## 「 グループ経営の展開

JR貨物グループは、「鉄道を基軸とした総合物流企業グループ」への進化を通じてお客様の生産性向上や 効率化に資する物流サービスをご提供できるよう、グループー丸となって事業運営に取組んでまいります。

## 事故等の発生状況

#### 鉄道運転事故等

2017年度は、列車脱線事故が1件発生したほか、社員が触車して死亡する鉄道人身障害事故、及び社内原因による鉄道物 損事故が発生しました。鉄道運転事故全体では29件で、前年度より9件減少しました。また、インシデント(鉄道運転事故が発生 するおそれがあると認められる事態)は2件発生しました。

#### 鉄道運転事故の発生件数



#### 列車事故

列車の衝突、脱線、火災 事故

#### ■ 鉄道物損事故

列車または車両の運転に より、500万円以上の物損 を生じた事故

#### 踏切障害事故

踏切において列車または 車両が歩行者または車両 等と衝撃した事故

#### ■ 鉄道人身障害事故

列車または車両の運転に より人の死傷を生じた事故

#### ■江差線における列車脱線事故について

2012年度から2014年度にかけて3回発生した江差線での列車脱線事故の対策については、事故発生直後から原因の特定を待たず、事故の要因となる可能性のある事柄それぞれのリスクの低減を図る観点から、できる限りの対策を進めてきました。具体的には、利用運送事業者に均衡のとれた積付けを定めた貨物運送約款の遵守を要請するほか、主要駅にポータブル重量計を配備してコンテナの重量バランス測定(サンプルチェック)を実施したり、走行中の貨物列車の輪重比を測定する輪重測定装置を本州と北海道の4ヵ所に設置して輪重バランスのチェックを行い、走行安全性の向上に努めています。また、国土交通省の検討会に参画し、各位のご協力を得て課題の解決に努めるとともに、当社では車両側の対策として貨車のまくらばねダンパの特性の見直しを進めています。



12フィートコンテナの脚部4ヵ所の重量を計測



走行中の輪重比を測定する輪重測定装置

## グループ経営の展開

2017年にスタートした「JR貨物グループ 中期経営計画 2021」を推進していく中で、「鉄道を基軸とした総合物流企業グループ」への進化を目指しており、グループの総合力を活かした事業展開と収益力の向上に取組んでいます。

その一環として、2018年1月には石油類及び化学品類等の危険品の保管・トラック輸送・鉄道輸送を結合させた危険品の総合物流事業の全国展開を図るべく、日本オイルターミナル(株)と(株)オー・エル・エスの合併を行いました。グループ全体の収益力向上を目指し、グループ会社の再編成及びグループ会社への出資比率の見直しについても引き続き取組んでまいります。

また、臨海鉄道については、地域の更なる発展を目指し、 株主である自治体及び地元経済界とともに、更なる鉄道貨 物輸送の利用促進に向けた取組みを行ってまいります。

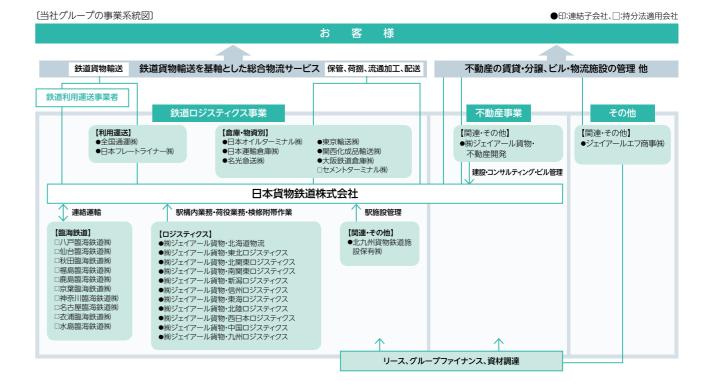
さらに、グループとして事業運営体制の強化を図るため に、経営企画部のグループ経営戦略室が主体となった連結 での予実管理の実施や、JR貨物グループ社長会議を定期的に開催しております。また、グループのガバナンス体制の整備として、コンプライアンス推進体制の構築に加え、危機管理室による各社への経営リスク管理についての支援も行っています。

これらの施策に呼応して、グループ各社では事業領域の 拡大や増収施策に積極的に取組むなど、グループ全体の経 営基盤の強化に向けた動きが活発化しています。

今後も安全を基礎として当社グループ全体の価値向上を 図るために取組んでまいります。



JR貨物グループ社長会議



# E 環境に貢献するモーダルシフト

JR貨物は、「モーダルシフトの担い手」として、よりご利用いただきやすい輸送サービスの構築を目指して、 関係者一体となった取組みを進めています。



たところです。

鉄道ロジスティクス本部長メッセージ

鉄道ロジスティクス本部長 取締役·常務執行役員 犬飼 新



2018年度に入ってからは、大規模な自然災害が相次ぎ、貨 物列車の運行にも大きな影響が出ました。特に、「平成30年7 月豪雨」の際は、当社にとっての大動脈である山陽線が100日 間にわたって不通となるという、未曾有の輸送障害が発生しま した。発災直後から、社員一丸となって、懸命に鉄道の代替輸 送力確保に努めてまいりましたが、近年の自然災害の激甚化、 そしてそれを踏まえた災害対策強化の必要性を痛感させられ

災害対応の終わった10月下旬、当社では鉄道ロジスティク ス本部内に「災害リスク検討分科会」を発足させました。この中 で、今回の災害における一連の対応の課題や反省点を洗い出 した上で、代行輸送のより精度の高いシミュレーションを実施 するなどし、災害対策の強化に向けた具体策を取りまとめてい

労働力不足の深刻化が大きな社会問題化する中、物流分 野、特に幹線輸送において、当社に求められる役割は増してい ると感じています。さらなるモーダルシフトの担い手として、当 社の社会的責任を全うすべく、災害対策も含めたより良質な サービスの提供に努めてまいります。引き続きご支援を賜りま すよう、よろしくお願い申し上げます。

## 鉄道を活用した共同物流の進展

近年の長距離トラックドライバー不足の深刻化を背景に、 お客様の物流改善の取組みとして、複数企業が共同で鉄道 コンテナ輸送を活用する動きが広がっています。その中で もビール各社では、2017年1月より関西~金沢間で2社に よる共同輸送が開始されたのを皮切りに、同年9月には北 海道内(札幌〜釧路間)で4社による共同輸送が開始されま した。そして、2018年4月には同じく4社共同で、関西~九 州間における専用列車による輸送が開始されました。これ

は通常、週末のため運休となっていた貨物列車を復活運転 し、4社専用で利用することとしたものです。1回の運行で 12フィートコンテナを最大100個輸送することができ、年間 で大型トラック2.400台分の鉄道へのシフトが実現していま す。国土交通省も、今の総合物流施策大綱の中で「連携・協 働による物流の効率化 | を志向されており、今後、さらにこう した取組みの拡大が期待されています。

#### 関西~九州間におけるビール4社の共同輸送



# Environment

## オーダーメイド列車の増発

#### ■カンガルーライナーSS60

特積貨物事業者大手の西濃運輸株式会社では、長距離ト ラックドライバー不足と労働時間等の労務問題への対応、並 びに地球温暖化防止に向けたCO2排出量削減を図るため、 これまでも運行距離800km以上の路線を中心に鉄道コンテ ナ輸送を拡大し、モーダルシフトを推進してこられました。そ の一環として、2018年5月7日より大阪~郡山・仙台間で新



たに直行貨物列車「カンガルーライナーSS60」の運行を開始 し、その大半(全20両編成中15両分)を貸し切り利用される こととなりました。同列車は吹田貨物ターミナル駅(大阪府) ~郡山貨物ターミナル駅(福島県)・仙台港駅(宮城県)間を 毎日1往復し、大型トラック60台分のモーダルシフトが実現 しています。これによるCO2排出削減量は年間13,810トン に及び、地球環境負荷の低減に大きく貢献しています。



ヘッドマークを掲出したカンガルーライナーSS60

## コンテナ輸送品質向上キャンペーン

当社では(公社)全国通運連盟、(公社)鉄道貨物協会と の共催により、コンテナ輸送の品質向上を目的としたキャ ンペーンを全国で展開しています。本キャンペーンは、一貫 輸送商品である鉄道コンテナ輸送を安心してご利用頂く ために、鉄道コンテナ輸送に携わる関係者が一体となって 2011年度から毎年実施しています。2018年度は、新たな 取組みとして「危険品漏洩事故・品目相違防止の徹底」に 焦点を当て、過去の事故対策の実施状況トレースや事例の 周知などを行いました。「コンテナ荷役作業の改善」では、 安全で丁寧な荷役作業を実践してもらうためのDVD教材 を制作し、全国のフォークリフトオペレーターに配布したほ か、各支社の選抜者による全国荷役作業競技会を開催しま した。また、ハード対策として各駅で施工が可能な常温アス ファルト混合物を活用したコンテナホームの簡易補修およ び計画的に施工する小規模舗装修繕工事により、トラック やフォークリフトの走行時における振動の軽減等を図りま した。さらに「養生改善の促進」では、利用運送事業者に対 する養生資材購入支援を継続して実施しているほか、ホー

ムページ特設コーナーにて養生改善事例や事故対策を紹 介し水平展開を図りました。その他全国各駅において使用 済封印環の撤去、ポスターやのぼりの掲出、グッズの関係 者への配布等を行いました。今後も継続してお客様、利用 運送事業者、関係協力会社と一体となった取組みによりコ ンテナ輸送の品質向上を目指します。







全国の取扱駅にポスター、のぼりを掲出



、ラックドライバー、フォークリフトオ ペレーター向けに、安全で丁寧な作 業を心掛けてもらうようグッズ(使 用済封印環入れポーチ)を配布

## 静脈物流の推進

わが国では、循環型社会形成推進基本法に基づき、廃棄 物の発生を抑制し、生産から流通、消費、廃棄に至るまでの物 の効率的な利用やリサイクルを進めることにより、資源の消 費が抑制され、環境への負荷ができる限り低減される循環型 社会の構築に向けた取組みが進められています。その中で、

自治体の清掃工場から排出される焼却灰のセメント資源化 や、レアメタルを含有しながらも廃棄される製品のリサイクル 等において、JR貨物は全国の資源リサイクルに取組んでいる 施設まで、安全かつ低炭素で広域輸送をする役割を果たして います。





焼却灰を資源化するために各地のセメント工場に運ぶコンテナ輸送

## 相次ぐ自然災害への対応と挽回輸送の取組み

#### 北海道胆振東部地震への対応

2018年9月6日(木)3時7分頃、北海道胆振地方中東部を震 源とする最大震度7の地震が発生しました。直後に、北海道内 全域において鉄道路線は運転見合わせとなり、14本もの貨物 列車が途中駅や駅間で抑止となりました。この地震の影響で、 被災した線路設備の修繕や北海道電力苫東厚真火力発電所 の被災による電力供給不能(いわゆるブラックアウト)により、6 日から8日にかけて北海道を発着する貨物列車の運休を余儀 なくされました。地震発生後、直ちに鉄道ロジスティクス本部長 を対策本部長とする輸送対策本部を立ち上げ、貨物列車の運 転状況や当社設備の影響を把握するとともに、当日朝には社 長を本部長とする対策本部に格上げし、JR貨物グループの社 員と家族の安否確認を行い、全員の無事を確認しました。その 後、9日未明に札幌~函館間の全区間が運転再開となり、北海 道と本州を結ぶ貨物列車の基幹ルートが3日ぶりにつながり、 貨物列車も順次運転を再開しましたが、室蘭線(岩見沢~沼/ 端)及び石勝線では、線路設備の被災状況が酷く、石勝線が13 日、室蘭線が16日にそれぞれ運転再開しました。この間、北旭 川及び帯広貨物の両駅を発車する本州向け貨物列車は、発駅 を札幌貨物ターミナル駅に変更し、本州対北海道の輸送力を 確保し、救援物資を含む生活物資の供給に貢献することができ ました。10日には帯広地区からの輸送力を確保するため、利用 運送事業者のご協力のもと、13日までで延べ340個(12フィー ト換算、片道)のトラック代行輸送も実施しました。

地震発生直後は、全道で複数日にわたって停電となり、北海 道民の生活にも大きな影響を及ぼしました。五稜郭機関区で は、貨物列車の運休により留置していた機関車を有効活用し、 無料で携帯電話などの充電ができる屋外スペースを設け、一 般の方に広くご利用いただきました。



五稜郭機関区にて携帯電話の充電スペースを設置

#### 平成30年7月豪雨(西日本豪雨)への対応

2018年7月5日から7日にかけての豪雨は、西日本各地に甚 大な被害をもたらし、当社にとっての大動脈である山陽線も大き な被害を受けました。そしてまもなく、東福山駅〜新南陽駅間が 長期にわたって運転中止となりました。

これを受けて、当社では代行輸送体制の構築に着手しました。 7月9日より(公社)全国通運連盟をはじめとする利用運送3団体、 並びに日本通運株式会社ほかの主要利用運送事業者で、オール 通運対策会議を開催して今後の代行体制について打合せを実 施しました。9月末まで32回にわたって同会議を開催し、全国から の代行トラック応援体制構築や代行船舶の確保等についての打 合せを行いました。

トラック代行は、7月13日に岡山貨物ターミナル駅(岡山県)~ 広島貨物ターミナル駅(広島県)間で始めたのを皮切りに、これに 接続する広島貨物ターミナル駅~福岡貨物ターミナル駅(福岡 県)・北九州貨物ターミナル駅(福岡県)、岡山貨物ターミナル駅~ 新南陽駅(山口県)間などで実施しました。この際、現地の利用運 送事業者だけでなく、全国各地の利用運送事業者よりトラック及 びドライバーの応援派遣にご協力頂きました。また、代行輸送実 現のためトラック関連の諸規制等の柔軟な運用について、関係 行政機関には多大なるご協力を頂きました。

続いて、船舶代行は大型クレーン荷役が可能な499総トン船 をチャーターし、7月12日に大阪港~博多港間で運航開始した

後、18日には岡山港~北九州港間で開始するなど、最終的に4 区間で実施しました。

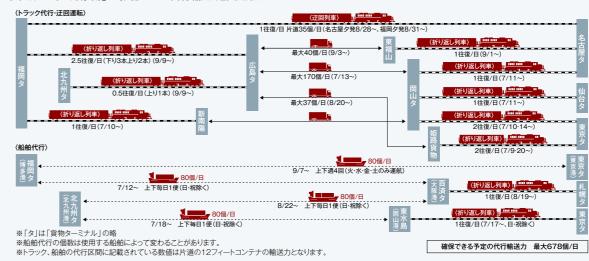
他方、伯備線・山陰線・山口線経由での貨物列車の迂回運転に ついても検討しました。いくつもの大きな課題がありましたが、JR 西日本の全面的なご協力のもと、8月28日より名古屋貨物ター ミナル駅(愛知県)~福岡貨物ターミナル駅間で運転を開始する ことができました。

山陽線の不通は最終的に100日間という長期間にわたりまし た。また、代行輸送及び迂回運転の実施では、平常時の輸送量の 4分の1強の輸送力を確保するに留まりました。今後、当社では今 回の豪雨災害の経験を踏まえ、さらなる災害対策強化に向け、取 組んでまいります。

#### 「平成30年7月豪雨」等に伴う不通区間の状況について



#### 「平成30年7月豪雨」の影響による代行輸送・迂回運転(2018年(平成30年)9月26日現在)



#### 挽回輸送の取組み

平成30年7月豪雨により、山陽線は100日にわたって不通と なりました。今後このような災害による輸送への影響を抑える ために、鉄道ロジスティクス本部内に「災害リスク検討分科会」 を設置し、将来の自然災害に備えるための、より精緻な代行シ ミュレーションや主要駅のキャパシティを詳細に把握した上で、 駅機能の拡張について検討してまいります。また併せて、平成 30年11月に国土交通大臣に対して、予防保全の観点から、国 土強靭化対策の推進と災害時における代行輸送への支援をお 願いする要望書を提出いたしました。

今回の災害についての課題や反省点を正確に把握し、より お客様に信頼していただける鉄道貨物輸送の実現に向けて取 組んでまいります。

# **旦** 総合物流企業への進化を目指して

JR貨物は、総合物流企業としてサプライチェーンにおける最適なソリューションをご提案するため、 鉄道事業との相乗効果によりお客様の生産性向上や効率化に資する物流システムの構築に取組んでいます。

事業開発本部長 取締役·執行役員 事業開発本部長メッセージ 飯田聡



昨今、物流業界では少子高齢化やECの拡大など様々な要因か ら、長距離トラックドライバー不足が顕在化しています。こうし た中、運転士1人で大型トラック数十台分の貨物を効率よく運 べ、輸送単位あたりのCO₂排出量が営業用トラックの11分の1 と環境負荷低減に資する鉄道コンテナ輸送が注目されていま す。

JR貨物では鉄道輸送のこうした効果を高めるべく、すでに全 国の貨物駅で「エフ・プラザ」シリーズの物流施設を稼働させて いますが、今般、取組みをさらに強化するため「レールゲート」シ リーズの展開を開始しました。

その第1号が、東京都品川区八潮にある日本一のコンテナ取扱 駅「東京貨物ターミナル駅」の「エキナカ」に開発中の「東京レー ルゲートWEST」・「東京レールゲートEAST」です。賃貸面積合 計58,000坪と、東京ベイエリア最大級のマルチテナント型物 流施設が2020年春、2022年夏に順次、誕生します。

陸・海・空の物流結節点という好立地に、免震構造・72時間非 常電源を備えた最先端のBCP対応物流施設にグループの荷役 作業、配送業務、倉庫及びテナント管理、テナントリーシングな どを組み合わせ、一層の高効率・高品質な物流システムを構築 することにより、総合物流企業への進化を実現していきます。

## マルチテナント型物流施設「レールゲート」

「JR貨物グループ 中期経営計画2021」の重点戦略に「総 合物流企業への進化」を揚げるJR貨物は、その中心事業と して「東京貨物ターミナル駅高度利用プロジェクト」を展開し ています。現在、同社初となる2棟のマルチテナント型物流 施設「東京レールゲートWEST」・「東京レールゲートEAST」 の開発を進めており、完成すると東京港ベイエリア最大級の 物流拠点が誕生します。

「東京レールゲートWEST」は地上7階建て延床面積約 72,000㎡で1階、屋上はトラック等駐車場、2~6階を賃貸 床倉庫として計画し2020年2月の竣工を予定しています。 テナント誘致は、事業開発本部、営業統括部、グループ会 社、各部門のネットワークを利用し、グループー体となって リーシングを行っています。また、入居テナントが鉄道輸送を 利用した場合に、当施設での鉄道輸送実績に応じて翌年度 の倉庫賃料を割引き、鉄道輸送へのモーダルシフトが加速 するほど賃料が安くなるインセンティブを提供しています。

「東京レールゲートEAST」は地上5階建て、延床面積約 161,000m2の物流施設です。建物は「WEST」同様マルチ テナント型の物流施設で1フロア8,000坪の賃貸区画を有 しています。EASTは2022年8月の竣工を目指しています。

「JR貨物グループ 中期経営計画2021」の柱として、鉄 道を基軸とした総合物流企業グループを目指すと掲げてい ますが、その出発点となるのが「東京レールゲートWEST・ EAST」です。東京レールゲートから全国の貨物駅へ貨物を 運び、付加価値の高い物流サービスを提供していきます。将 来、札幌、仙台などの貨物駅にもレールゲートブランドを展 開していく計画としています。





「東京レールゲート WEST」・「東京レールゲート EAST」完成予想図

## 八王子駅南口複合開発の竣工(分譲マンション・商業施設)

八王子駅一帯は、鉄道貨物輸送において昔から機関区 や貨車区、貨物駅として中央線の重要な拠点でした。

一方、商業施設が多く林立する北口に対し、南口は取り 残されていたことから、平成に入り都市計画決定→市街地 再開発事業が進み、八王子駅南口地区市街地再開発組合 によって建設された超高層ビル「サザンスカイタワー八王 子』をシンボルとして、駅前広場の拡張や道路整備などとと もに駅前にふさわしい都市機能を備えてきています。その 中で当社も上記再開発に協力・連動し、市道用地の提供や 立体駐車場(駐太郎)の整備を順次行ってきました。

その次に行ったのが今回の開発です。地元の意見もお 聞きしながら検討した結果、駅前にふさわしい賑やかさや 回遊性(周辺施設すべてとデッキで接続・バリアフリー化実 現)をかなえる、幅広い年齢層が行き交う複合施設(分譲タ ワーマンション『シティタワー八王子フレシア』と大型商業 施設『八王子オーパ』)の開発を決定し、2年3ヶ月の工期を かけ平成30年10月末に竣工、同年11月に入居開始及び 店舗の全面オープンをしました。

なお、建物1階の一部は自動車回転広場として八王子市 へ提供し、駅周辺の交通施策に大いに貢献しています。



商業施設開業時のテープカット



建物外観(中央が商業施設、右が分譲マンション、その右は立体駐車場)

## 地球環境の保全

JR貨物は、事業活動におけるエネルギー消費原単位の削減により、地球温暖化防止に貢献するとともに、 廃棄物の削減、化学物質の適切な管理などにも取組み、地球環境の保全に努めています。

## HD300形式入換機関車の開発・導入

貨物駅構内での貨車入換作業における環境負荷低減のため、小型ディーゼルエンジンと大容量リチウムイオン蓄電池を組み合わせたシリーズ式ハイブリッド機関車HD300形式を継続して導入しています。環境性能を既存の入換用機関車と比較すると、窒素酸化物(NOx)排出量の61%低減\*1、燃料消費量の36%低減\*1、騒音レベルの22dB低減\*2を各々実現しています。2010年に試作車、2012年に量産1号機、2014年に寒冷地仕様車(500番代)を導入し、

#### HD300形式の配置筒所

形式	車号	配置箇所	配置年月			
	901号機	東京貨物ターミナル駅(東京都品川区)	2010年 7月			
	1号機	東京貨物ターミナル駅(東京都品川区)	2012年 1月			
	2号機	新座貨物ターミナル駅(埼玉県新座市)	2012年11月			
	3号機	越谷貨物ターミナル駅(埼玉県越谷市)	2012年11月			
	4号機	隅田川駅(東京都荒川区)	2012年12月			
	5号機	新鶴見機関区(神奈川県川崎市)	2013年 6月			
	6号機	新鶴見機関区(神奈川県川崎市)	2013年 7月			
	7号機	新鶴見機関区(神奈川県川崎市)	2013年 7月			
HD	8号機	新鶴見機関区(神奈川県川崎市)	2013年 9月			
300	9号機	南松本駅(長野県松本市)	2013年 9月			
	10号機	南松本駅(長野県松本市)	2013年10月			
	11号機	新鶴見機関区(神奈川県川崎市)	2013年11月			
	12号機	郡山駅(福島県郡山市)	2013年11月			
	13号機	沼津駅(静岡県沼津市)	2013年11月			
	14号機	宇都宮貨物ターミナル駅	2013年12月			
	コサラル	(栃木県河内郡上三川町)	2013年12万			
	15号機	宇都宮貨物ターミナル駅	2014年 1月			
	אמוינ כי ו	(栃木県河内郡上三川町)	20117 1/3			

2017年度までに全国の支 社管内の各駅で32両運用 しています。貨物駅におけ る入換機関車の後継機と して、今後も引き続き量産



HD300形式入換機関

車を導入し、さらなる環境負荷低減を推進していきます。

- ※1 2010年6月東京貨物ターミナル駅で実施した700トンけん引走行試験における既存 入換機関車との比較測定結果
- ※2 2010年東京貨物ターミナル駅で実施した既存入換機関車との比較測定結果

形式 車号		配置箇所	配置年月
	501号機	札幌貨物ターミナル駅(北海道札幌市)	2014年11月
	502号機	札幌貨物ターミナル駅(北海道札幌市)	2014年12月
	503号機	札幌貨物ターミナル駅(北海道札幌市)	2014年12月
	16号機	岡山機関区(岡山県岡山市)	2014年 4月
	17号機	新鶴見機関区(神奈川県川崎市)	2015年10月
	18号機	岡山機関区(岡山県岡山市)	2015年11月
	19号機	岡山機関区(岡山県岡山市)	2015年12月
HD	20号機	岡山機関区(岡山県岡山市)	2016年 1月
300	21号機	岡山機関区(岡山県岡山市)	2016年10月
	22号機	岡山機関区(岡山県岡山市)	2016年10月
	23号機	大竹駅(広島県大竹市)	2016年11月
	24号機	東福山駅(広島県福山市)	2016年12月
	25号機	福岡貨物ターミナル駅(福岡県福岡市)	2017年 1月
	26号機	岡山機関区(岡山県岡山市)	2017年12月
	27号機	岡山機関区(岡山県岡山市)	2018年 1月
	28号機	岡山機関区(岡山県岡山市)	2018年 2月

## 駅における照明の省エネ化(構内照明のLED化)

#### ■駅における照明の省エネ化

貨物駅構内は、コンテナ積卸作業等が昼夜関係なく行われるため、夜間作業に必要な照明設備を多数所有しています。現在の設備は主に水銀灯を使用しており、2020年より水銀電球の製造が規制されます。これまでも老朽化による取替や構内設備の改良時にLED照明に替えるなどの省エネ化を進めてきましたが、今般2026年度末までに構内照明設備をLED化し、水銀灯の使用を廃止することとしました。

2018年度は、岐阜貨物ターミナル駅構内外をはじめ全国6 支社の11構内で取替工事を実施しました。これにより従来 の水銀灯と比較して年間約862,000kWhの電力が削減さ れ、CO2排出削減量は、約436t-CO2となりました。





LED照明



## フォークリフトの省エネ化(燃料改質器、アクセル踏込み制限装置等)

当社ではコンテナの荷役作業にフォークリフトを使用しており、その燃料使用量とCO<sub>2</sub>排出量を削減するため、フォークリフトへの燃料改質器\*1及びアクセル踏込み制限装置\*2の設置を進めています。2017年度末までに燃料改質器248台、アクセル踏込み制限装置319台を取りつけており、今後も拡大していく予定です。さらに、2008年9月以降は第3次排ガス規制に対応したエンジンを搭載した

フォークリフトを購入しています。この規制ではNOxの排出 量は従来の60%以下とされています。今後も同規制に対応 したフォークリフトへの交換を進めていきます。

#### ※1 燃料改質器

燃料タンクとエンジンの間に取りつける特殊なセラミック触媒により燃料を軽質化(燃焼 しやすく)する装置

#### ※2 アクセル踏込み制限装置

アクセルペダル下に取りつけ、アクセルを一定以上踏み込めないようにするストッパー

## 社内での環境への取組み(オフィスでの取組み等)

当社では、いわゆる「クールビズ」を引き続き推進しており、5月から10月末の間「ノーネクタイ、ノー上着」での就業を行い、室内温度を28℃程度に設定する省エネ対策を実施しています。また、蛍光灯の間引きや使用していないエリアの消灯の徹底、エレベーターの一部停止等に取組み、不要不急の電力使用の抑制に努めています。なお、冬期においても、室内温度を19℃程度とするとともに、夏期の諸対策を継

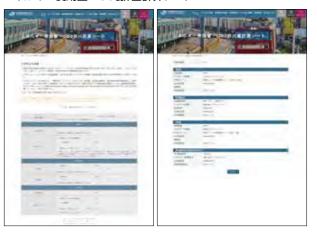
続することで節電に取組んでいます。また、本社・支社等においてはテレビ会議システムを最大限活用し、社員の出張などの移動時に発生するCO2の抑制を図っているほか、文書溶解処理サービスを導入して再生資源の確保に取組むと同時に社員にモバイル端末を配布し、ITインフラの活用によりペーパーレス化にも取組んでいます。

### 省エネ法等への対応

当社は「エネルギーの使用の合理化に関する法律」(以下「省エネ法」と表記)における「特定事業者」「特定輸送事業者」の指定を受け、省エネに係る計画作成やエネルギー使用量等の定期報告を行っています。引き続き、省エネタイプの車両を新製するなど省エネルギー活動を推進していく予定です。また、2008年の「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」(東京都環境確保条例)の改正により、東京都内の2事業所がCO2排出総量削減義務の対象となりました。対基準年比8%削減に向け、テナントの協力のもと、省エネルギー設備の導入や省エネルギー活動に取組んでいます。一方、2018年の省エネ法改正により、共同輸配送等の企業連携による省エネ量を企業間で分配して報告することが可能となったほか、省エネ法の対象が拡大するなど、さらなる省エネの推進を目指す内容と

なりました。JR貨物では、鉄道貨物輸送の利用によるCO<sub>2</sub> 排出量削減効果を計算できるサービスを、ウェブサイト上 で提供しています。

#### エネルギー使用量・CO<sub>2</sub>排出計算シート



「エコレールマーク」は、物流の分野においてCO2の排出 量が少なく、環境にやさしい鉄道貨物輸送を積極的に利用 して、地球環境問題に取組んでいる企業や商品を一般の 消費者にアピールすることを目的に2005年4月に国土交 通省で制定されました。同制度の事務局は、(公社)鉄道貨 物協会が務めており、認定基準\*を満たしていると認めら れた場合は、その商品や企業のホームページ・名刺などに 同マークを表示することが可能です。2018年9月現在、認 定商品206品目、認定企業87社となっており、同マークの 知名度も次第に向上してきています。

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





#### ※ エコレールマーク認定基準

認定商品 500km以上の陸上貨物輸送のうち、数量又は数量×距離の30%以上、鉄道を利用している商品。

500km以上の陸上貨物輸送のうち、数量又は数量×距離の15%以上、鉄道を利用している企業。

もしくは数量で年間1万5千トン以上、又は数量×距離で年間1,500万トンキロ以上、鉄道を利用している企業。

## PRTR法対象物質の適正な管理

当社では、PRTR法に基づき車両保守等のために使用し ている有害性のある化学物質が、どのような発生源から、 どのくらい環境中に排出されたか適正に管理するとともに 届出を行っています。2018年度は、届出対象となった1事 業所(川崎車両所)が届出を行いました。

## 川崎車両所の排出量及び移動量

(単位: kg)

化学物質名称	トリメチルベンゼン
大気への排出量	1,500
公共水域への排出量	0
下水道への排出量	0
当該事業所以外への移動量	0

## PCB使用機器の適正な保管・処理

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

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

#### PCB使用機器の保管・使用状況(車両関係)

27
0
32
3
0
62

#### H30.12.1 現在

#### PCB使用機器の保管・使用状況(地上設備)

保管中のPCB含有電気機器						
高圧機器	511台(高圧変圧器、しゃ断器、信号機器)					
小型機器 1,785個(安定器)						
使用	中のPCB含有電気機器					
高圧機器	171台					
小型機器 6,388個						
信号機器 817台						

#### アスベスト(石綿)の撤去と飛散の防止

#### ■車両への措置

2006年9月に石綿障害予防規則が改正され、重量 0.1%を超えて石綿を含有する全ての製品の製造、輸入、 譲渡、提供又は使用が禁止されました。2018年1月に 2006年3月までに製作したコンテナ車及びコンテナの一 部に使用している防錆塗料について、製作当時の規制値 (重量1%)では非含有とされていたものが、この法改正 以降の規制値では含有扱いとなることが判明しました。い ずれもアスベストが樹脂等で固形化されているので発じん のおそれはないことを確認しており、また、廃棄時には専門 業者により必要な処置を行っています。

#### ■建物への措置

2005年に鉄道事業で使用している建物のアスベスト 調査を実施しました。この結果、吹付アスベスト(露出)9箇 所 1,091.2m<sup>2</sup>、吹付アスベスト(密閉)2箇所3,996.1m<sup>2</sup> を確認しています。人体への影響が大きい露出吹付アス ベストは 2006年2月までに除去、密閉吹付アスベストは 2007年3月 に1箇所除去しました。今後も建物を解体又 は改修する場合 は、事前に調査を行い、必要な処置を行っ てまいります。



32 JR貨物 CSR報告書2018



# 環境•安全情報総括表

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

#### 環境保全・安全コスト

記載全類け五万円未満を切り拴てて表記しています(単位・五万円

			記載金額は百万円未満を切り捨てて表記しています。(単位:百万円)			
項目	<b>・トの知り、中の</b>	投資		費用		
<b>坝</b> 日	主な取組み内容	2015年度	2016年度	2015年度	2016年度	
【1】事業エリア内コスト		5,132	2,008	256	259	
①公害防止コスト	防音壁設置 フラット検知装置導入 公共下水道接続工事	371	267	191	149	
②地球環境保全コスト	省エネ型機関車の新製 省エネ型自動車の導入	4,761	1,740	18	25	
③資源循環コスト	廃棄物処理 PCB処理費用	0	0	46	84	
【2】上・下流コスト	リサイクルトナー購入	0	0	1	1	
【3】管理活動コスト	業務機関構内の緑化	0	0	138	138	
【4】研究開発コスト <sup>**1</sup>	環境配慮型鉄道車両の開発	0	0	39	46	
【5】社会活動コスト	エコレールマーク事業への協賛	0	0	6	6	
【6】環境損傷コスト	土壌汚染対策	0	0	1	0	
合計		5,133	2,009	444	452	
モーダルシフト対策コスト	駅構内改良 システム改良	3,253	3,204	1,378	1,372	
安全対策コスト	在姿車輪旋盤の設置 自動連結器検修設備設置	13,702	13,524	644	659	

#### ※1 研究開発コスト

公益財団法人鉄道総合技術研究所での研究のための負担金(41,163千円)を含みます。研究の分野には以下のようなものが含まれます。

・鉄道信号通信 ・車両構造技術 ・走行騒音の軽減 ・保全工事関係 ・労働安全関係

#### 環境保全対策に伴う経済効果

記載金額は百万円未満を切り捨てて表記しています。(単位:百万円)

	主な取組み内容	2015年度	2016年度
事業収益	鉄くず(廃コンテナ)の売却 等	39	57

#### 安全対策

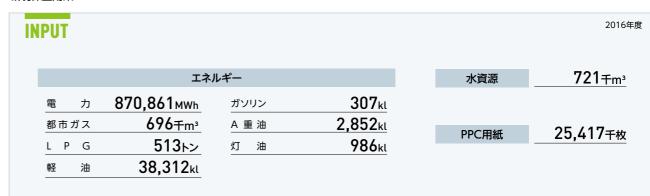
2016年度の主な安全投資は以下の通りです。安全の取組みについては、P21~22をご参照ください。

(単位:百万円)

	(単位・日月月)		
安全投資の内容	投資額	期待される効果	
HD300形式ハイブリッド入換機関車の新製	1,437		
EH800形式交流電気機関車新製	1,702	↑ 車両を新たに製作することにより、老朽化したものからの取替による安全性の向上、車 ↓ 両放障の減少を図ります。	
コンテナ車の新製	8,560		
輪重測定装置の設置	88	荷物の偏積を予防することで、貨車の走行安全性向上を図ります。	
鉄まくらぎ及び分岐器交換	603	安全性・省資源性の向上を図ります。	
新型ATSの整備	619	新型ATSの導入により、安全性の向上を図ります。	
運転状況記録装置の取付	9	鉄道の安全性向上のため、時間・速度・位置の状況に加え、保安装置の動作状況を記録します。	



#### 環境保全効果











# 

集計範囲: JR貨物(単体)の鉄道事業を対象としております。(本社部門除く)

環境負荷項目		単位	2015年度	2016年度	
	エネルギー 投入量	電力	MWh	907,161	870,861
		都市ガス	千m³	995	696
		LPG	トン	537	513
		軽油	kl	40,657	38,312
INPUT		ガソリン	kl	310	307
		A重油	kl	2,581	2,852
		灯油	kl	978	986
	水資源投入量		∓m³	905	721
	PPC用紙使用枚数		千枚	28,895	25,417
	CO <sub>2</sub> 排出量 <sup>*2</sup>		t-CO <sub>2</sub>	590,245	568,092
OUTPUT	総排水量	総排水量		707	448
	廃棄物排出量**3		トン	2,273	2,163

<sup>※2</sup> CO<sub>2</sub>排出**屋** CO<sub>2</sub>排出係数は、エネルギーの使用の合理化に関する法律及び地球温暖化対策推進法関係法令の係数を使用しています。

## 2016年度のCO<sub>2</sub>排出量

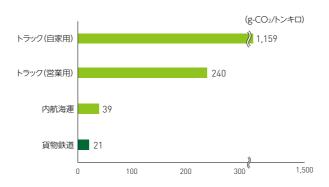
鉄道の輸送量当たりのCO₂排出量は、営業用トラックの 約11分の1\*4です。

2016年度のJR貨物の輸送実績209億トンキロをすべて 営業用トラックで輸送した場合と比較すると、国内で約458 万トンのCO2排出量を抑制したことになります。

これを植林により吸収させようとした場合、約52万ヘクタール(東京ドームのグラウンド約40万個分)の植林活動が必要となります\*\*5。

- ※4 国土交通省資料による。
- ※5 排出削減を植林活動を通じて行う場合に必要な植林面積・林野庁ホームページより 40年生のスギが1haに1000本立木していると仮定。

#### 貨物輸送量1トンキロ当たりのCO2排出量 出典: 国土交通省ホームページ



## モーダルシフトによる外部効果

#### CO。排出削減量 4.577.100t-CO2 営業用トラックと鉄道のCO2排出量比較 1 営業用普通トラック輸送の場合 2 鉄道輸送の場合 CO2排出削減量 1 - 2 東京ドームのグラウ ンドの面積で換算し た場合は、 CO<sub>2</sub>排出量原単位 CO₂排出量原単位 定吸収)を植林活動 を通じて行う場合に 必要な植林面積は、 **240**g-CO<sub>2</sub>/トンキロ **21**g-CO<sub>2</sub>/トンキロ 4,577,100 = **520,125**ha 400.096個 240×209億トンキロ 21×209億トンキロ 438,900t-CO2 5,016,000t-CO<sub>2</sub>

# **S** 災害時の支援物資の緊急輸送

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

### 東日本大震災

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





緊急石油輸送の総輸送距離: 約67,370km、 総輸送トン数: 約49,104トン

## 熊本地震

被災地の生活を支えるための救援物資輸送を実施

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

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



<sup>※3</sup> 廃棄物排出量 2016年度廃棄物処理コストは、57,152千円です(参考)。

# 」 地域・社会との共生

JR貨物は、地域の皆様とのコミュニケーションを通じた開かれた企業づくりを進めるとともに、 事業所公開や文化財保護など、地域における社会貢献活動を進めています。

## 騒音・振動の低減

#### JR貨物に寄せられるご要望

地域住民の皆様から騒音や敷地管理などについてご意 見、ご要望を頂戴しているため、当社では様々な対策を講じ ております。騒音対策では、車両・フォークリフトの騒音防止 や現地作業の工夫、列車の警笛吹鳴を安全上必要な法令・ 規則に基づく最低限の使用に抑えることなどに取組んでお ります。また列車の走行音は線路状態にも左右されるため、 線路設備等を保有するJR旅客会社等にご理解、ご協力をい ただきながら対策に努めております。

その他、集配トラックの運転マナー等については、集配ト ラックを運行する利用運送事業者と連携し、改善に取組ん でおります。

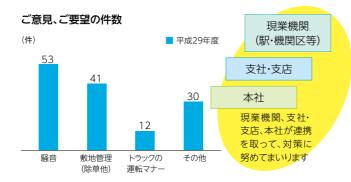
#### ■車両の対策(フラット検知装置、在姿車輪旋盤)

車両の車輪は、雨天時などに急ブレーキを掛けると「フ ラット\*1」という傷が発生する場合があります。フラットが発 生したまま走行すると荷物に振動が加わってしまうほか、騒 音や車両への疲労も発生します。当社ではフラット検知装置 を全国5箇所に計7基設置してフラットが発生した車両を捕 捉し、在姿車輪旋盤で車輪を削正し振動や騒音の早期解消

#### ■フォークリフトの対策(防音型フォークリフトの導入)

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

引き続き現業機関、支社、本社間で連携を取りながら、可 能な限り地域住民の皆様からのご意見、ご要望にお応えで きるよう努めてまいります。



に努めています。平成28年度よりフラット検知装置の設備 更新を行い、発生状況の一元管理を行うことでフラット発生 の傾向分析等を行うことが可能となり、より予防保全に注力 していく体制を取っています。

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

#### 全体に占める防音型フォークリフトの導入数(2018年4月)

		(□)
機種	全体	防音型
12フィートコンテナ用	368	121
20フィートコンテナ用	82	25
トップリフター	89	18
合計	539	164

## 次世代育成支援対策推進法に基づく取組み

JR貨物では、次世代育成支援対策推進法に基づく一般事業主行動計画を策定し、社員がその能力を発 揮し、仕事と生活の調和を図り、働きやすい雇用環境の整備を行っています。

行動計画として「育児に係る諸制度・手続きの周知及び利用促進」、「所定外労働削減に係る全支社・支店 における定時退社日の設定」、「地域の子供を含んだ地域社会との交流の継続的実施」を設定しており、今 後もさらなる内容の充実を図ってまいります。



一般事業主行動計画

# 

society

## 地域社会との交流

鉄道貨物輸送の認知度向上のため、当社では全国でPRイベントを 開催しております。地域住民の皆さまにまずは当社の存在を知ってい ただき、鉄道貨物輸送にふれあい楽しんでもらうことをコンセプトにし て、イベントで使用するツールやノベルティも統一化するなど、全社一 体的に推進しています。

今後も当社は鉄道貨物輸送の発展を目的として、さらなる認知度向 上に努めてまいります。



イベント用統一ユニフォーム

#### 北海道支社

#### 「第70回さっぽろ雪まつり」において貨物列車をモチーフとした大雪像を展示

2019年2月4日から11日まで札幌市で開催された「第70回さっぽろ雪まつり」大通会場大通公園8丁目「雪のHTB広 場」において、貨物列車をモチーフとした大雪像(雪像名:「届いた当たり前が、届ける喜び。~今日も走るレッドベア~」) の展示を行いました。

また、この展示に合わせて、光り輝く映像が音楽とともに大雪像に浮かび上がる 「プロジェクションマッピング」を毎日行ったほか、特設ステージによる鉄道貨物イ ベントやブース設置・グッズ販売なども行い、多くの方々にお越しいただきました。

この大雪像の展示を通じて、鉄道貨物輸送が道内外の物流を支え、毎日の皆さま の生活の一助となっていることを大いにPRすることができました。



大雪像「届いた当たり前が、届ける喜び。 ~今日も走るレッドベア~」

#### 東北支社

#### 鉄道貨物輸送の認知度向上についての取組み

東北支社では、鉄道貨物輸送の認知度の更なる向上のために、東北各地の貨物駅で開催される鉄道イベントに以 前から参加しています。これらのイベントはすっかり地域の恒例行事として定着し、特に仙台貨物ターミナル駅で秋に 開催している鉄道フェスティバルは、東北支社として最大のイベントです。2018年の開催はあいにくの台風接近によ り、屋外イベントの一部が中止となったものの、毎年楽しみにされているお客様が早朝から駅の門に並ばれるほどの 盛況ぶりでした。

また、支社で所有しているEH500「金太郎 ミニ機関車」は、企業や町内会等からのご依 頼で地域のイベント等にもご協力させていた だいております。どのイベントでも人気があ り、鉄道貨物輸送のPRに大いに活躍してい



キリンビール株式会社様イベントへの参加



JR貨物 ふれあい in 東北

# 

#### 関東支社

#### 新潟地方紙販売店発行のミニコミ誌[にぽにぽ」が新潟貨物ターミナル駅を取材

新潟日報 北地区販売店グループが毎月発行しているミニコミ誌「にぽにぽ」 2018年秋号の特集「鉄道の魅力を探る」において、新潟貨物ターミナル駅が紹介さ れました。記事では、日本海側最大規模の貨物駅である新潟貨物ターミナル駅を新 潟鉄道少年団の団員たちと「にぽにぽ」の記者が見学に訪れたことを紹介し、また、鉄 道貨物輸送についてわかりやすく解説しています。

関東支社では、引き続き様々な機会をとらえて鉄道貨物輸送の紹介に努めていく ほか、イベントの開催や参加、小中学生の見学受入れなどを行い、地域の皆様からの ご理解とご協力をいただけるよう取組んでいきます。





#### 東海支社

#### 「稲沢まつり」と「スギテツファミリーコンサート鉄道物語 IN 稲沢」に出展

2018年10月20日(土)・21日(日)に開催された稲沢市などが主催する地元のイ ベント『稲沢まつり』と、11月4日(日)に開催された『スギテツファミリーコンサート鉄 道物語 IN 稲沢』にそれぞれ出展いたしました。秋の行楽シーズンということもあり、 どのイベントも小さなお子様連れの家族からご年配の方まで大勢のお客様にご来場 いただき盛況となりました。『稲沢まつり』でのパズルゲームや、『スギテツファミリー コンサート』でのグッズ販売のほか、出展各社によるトークショーにも参加し、当社のP Rを行いました。これからも鉄道貨物輸送のPRと当社の認知度向上につながるよう、 このようなイベントへの出展など、積極的な活動を行ってまいります。





稲沢まつり

#### 関西支社

#### 「広島車両所」公開

2018年10月27日(土)に「地域の皆様とのコミュニケーション」と「鉃道ファンとのふ れあい |を目的とした第25回JR貨物フェスティバル広島車両所公開を開催しました。当 日は天候にも恵まれ8,500名を超えるお客様にご来場頂き、普段見ることができない



車両所構内や車体吊上げ、機関車撮影、運転室公開、ミニ列車運転など多くの催しを行いました。鉄道部品販売や運転室 公開は長蛇の列になるなど、多くのお客様が貨物列車に関心を持って頂いていることを感じとることができました。お客様 からは、「来年も楽しみにしています」などの嬉しいお言葉を頂いており、イベントの目的を達成することができました。

#### 九州支社

#### 鹿児島市内の児童クラブを訪問

2018年12月21日(金)に九州旅客鉄道株式会社(JR九州)様と合同で鹿児島市内にある清水 児童クラブ様を訪問しました。普段はなかなか子供たちとふれあう機会が少ない運転士が貨物 列車と電車の違いを説明し、鉄道に関する安全の意識を高めてもらうことができました。今後も 地域の方々に鉄道貨物輸送をより身近に感じていただく取組みを積極的に行ってまいります。



# S 人材の育成とダイバーシティの推進

JR貨物は、社員個々の意欲と情熱こそが会社の未来を切り拓く原動力であるという考えのもと、 教育体制、人事制度、福利厚生制度を整備し、安全で安心な働きがいのある職場づくりを目指しています。

## 新人事賃金制度の導入

#### 当社は、2019年4月1日に人事制度を改正します。

「中期経営計画2016」では、「3つの経営改革」と「3つの構造 改革」を中心に据え、経営改革を進めてきました。これらの取 組みにより、「変えることを良し」「変えていかねばならない」と いう、社員の積極的な意識が定着しつつあります。

当社の人事制度は、国鉄時代から大きく改定されていません でしたが、約50年ぶりの制度改正により、新制度では、多様 な働き方の選択、公平なキャリアアップの機会の提供、採用 給のアップや賃金改善など、当社で安心して働き続けられる 制度を実現します。新制度のもと、以下①~③を実現し、持続 可能で更なる発展を遂げる会社を目指します。

- ①社員が安心していきいき伸び伸びと力いっぱい働くことが でき、仕事のやりがいと自分の成長を感じられる会社
- ②学歴にとらわれず、地域、職種についても本人の意思・努力 で選択する機会を得ることができる会社
- ③公正な評価により、きちんと真面目に働く社員が報われる会社

#### 制度改正の概要

社員の希望する将来像や仕事、また働き方に応じた職群制度 を新たに設けます。これにより、社員の希望する仕事の実現、

また能力、実績等を反映し、より社員の成長を支援するキャリ アパスの実現を行います。

さらに、組織上の役割と等級の対応を明確にし、これまで以上 に計内の役割認識や昇進の動機付けを行えるようにします。

#### ○評価制度

社員としての重要な価値観、行動、能力等を評価基準として 社員に提示し、社員との面談で振り返ることにより、社員の成 長を促進しつつ、社員のやりがいにつなげます。

これまでの年功的な給与体系に、役割や職務に応じた給与体 系を加え、これまで以上に、会社貢献や職務・実績等に応じた 処遇が実現できるような賃金制度になります。併せて、初任 給変更、55歳以降への昇給制度導入を行いつつ、住宅補助 金の充実なども行います。

#### ○退職手当制度

退職までの社員の成長や努力などを考慮し、勤続年数に加え て、等級の経過年数も退職手当に反映させる制度にします。

#### ○定年後再雇用制度

退職後の生活設計により、働き方が選択できるよう休日数の 違いで2つのコースを設置します。さらに、複数年契約を可能 にすることにより、年金を受け取るまで安心して働ける環境 を整えます。

## 人材の育成

#### 教育方針

人事部門の重点戦略である、「JR貨物グループが一丸と なって社員の働きがい向上と能力開発を推進し、確実な技 術継承と人材の活用」に向けた人材育成を目指しています。 具体的には、教育規程に基づいた体系的な教育システムの 確立に継続的に取組み、グループ会社と一体となった教育 を推進しています。また、教育プログラムの策定にあたって は、教育規程に基づく「目指すべき社員像」に向けた人材育 成を基本としています。このほか、ダイバーシティの一環とし て「女性社員の研修施設の整備」などにも継続的に取組み、 人材育成全般についての強化を図ってまいります。

管理者に 対する教育	業務のプロとなる教育 (各系統が主催する教育)	業務改善活動の 活性化	
<ul><li>・安全教育</li><li>・マネジメント能力向上</li><li>・コミュニケーション 能力向上</li><li>・モチベーション向上</li><li>・人材育成の意識付け</li><li>・経営幹部の育成</li></ul>	<ul><li>教育プログラムと 教材の作成</li><li>現場と一体となった 教育</li></ul>	●事務局人材と 支援者の育成 ●職場訪問の実施	
若手社員に対する教育			
新入社員・中堅社員への教育の実施/非現業スタート研修			
教育効果を高める仕組みづくり			
●研修ガイド、研修シートを活用した動機付け・フォローの強化 ●指導者・講師に対する「教え方研修」の実施			

集合教育、OJT、通信教育等の効果的な活用

JR貨物は、これまで蓄積してきた鉄道貨物輸送に関わる技術やノウハウを活かし、 国際社会への貢献に努めています。

#### 小集団活動

社員の業務改善に対する意欲の向上やチームワーク・問題解決能力を高め社員一人ひとりの自己成長を促すことを目的として、ボトムアップによる業務改善である小集団活動に取組んでいます。新入社員を対象とした基礎研修、グループの支援者やリーダーのレベルアップを目的とした研修も取り入れ、2017年度は全社で297グループが活動に参加しました。今後も、社員がより参加しやすい活動となるよう活動体系の見直しによる活性化を進めていきます。

#### 技術・知識の着実な継承

当社では、人材育成における最重点実施項目として「技術 継承教育の推進」を掲げています。技能・知識を確実に継承 していくため、中央研修センターの運転士養成グループをは じめ、車両検修、保全、駅業務の各教育グループでは、支社 及び現業機関と連携の上、委託会社・協力会社の社員の参 加も推進して、グループ全体で知識・技能の深度化を図って います。また、各エリア別における荷役作業競技会の開催な ど、JR貨物グループー体となった教育を実施し、社員の技能 向上を図るとともに確実な技能継承を目指しています。

## ダイバーシティの推進

#### ■多様な人材の活躍に向けた取組み

様々な価値観を持つ人材が活躍することが企業の競争力につながるという認識に立ち、当社ではダイバーシティの推進に取組んでいます。特に、女性の活躍を推進するため、2018年9月にいわゆる女性活躍推進法に基づく「自主行動計画」を下記のとおり見直すとともに、女性の職域拡大に向けて鉄道貨物輸送の現場や研修施設における環境整備(女性用設備の充実など)を図っています。

#### 【自主行動計画目標】※2021年度末まで

- 1.正社員採用者に占める女性割合を10%以上とする(5%以上から引上げ)
- 2. 女性正社員の離職率を男性並みの2%以内とする
- 3.女性管理職の人数を10人以上とする(5人以上から引上げ)

また、障がい者雇用についても引き続き採用活動を進めるとともに、管理職を対象とした「ダイバーシティ・セミナー」を開催して土台となる風土づくりに取組んでいます。

#### ワークライフバランス

#### 育児短時間勤務者の声

子供が1歳になったのを機に、産休前の 元職場に育児短時間勤務で復帰しました。私の終業時刻になると周囲から声 を掛けてくれるなど、職場の理解とサポートに感謝しています。私自身も、限 られた時間を有効に活用するため、仕 事も家事もできるだけ効率的に進めよ



中保 綾子

うという意識が強くなった気がします。同僚の男性もお子さんがいるので、ときには私が助けになることで、お互いにワークライフバランスの充実が図れればよいと思っています。

## 海外への技術支援等の取組み

海外事業室の業務は大きく3点あります。1点目は海外調査への参加、海外鉄道事業者へのコンサルティングや研修の実施、2点目は海外における鉄道貨物事業の実施についての検討、3点目は当社施設の視察を希望する海外鉄道事業者等への対応です。

1点目の取組みとしてマレーシアの支援についてご紹介し ます。2018年から再び政権を担当しているマハティール首 相は実体経済を重視し、経済発展に悪影響をもたらす道路 渋滞を低減するために、鉄道貨物輸送の発展が必要である と考えています。親日家であるマハティール首相は時間に正 確で安全かつ効率的な日本の鉄道貨物輸送を高く評価して おり、日本政府にマレーシアの鉄道モーダルシフト推進につ いての協力を要請しました。日本政府もそれに応えるため、 現状把握のために鉄道専門家で構成された調査団を現地 に派遣しました。当社は国土交通省から要請を受けて調査 団に参加し、主に貨物列車の運行管理について現地調査と マレーシア鉄道公社(KTMB)への提言を行いました。今後、 マレーシアは電気機関車の導入など、鉄道貨物輸送の近代 化と効率化を進めていく予定です。当社はJICAや国土交通 省に協力して、日本で培った鉄道貨物輸送のノウハウによっ てKTMBの支援に取組みます。



2点目の取組みとしてタイ国での事業調査についてご紹介します。タイ国は経済発展によりトラックも運転手も不足しています。輸送コストは上昇し、さらに環境汚染、道路渋滞、道路補修費の増大などの問題が顕在化しています。そのためタイ政府は日本政府に対して鉄道貨物輸送活性化へ

の支援を依頼し、両国政府は協力覚書を締結しました。当社はタイ国鉄と共同での鉄道貨物輸送事業の実施についてタイ運輸省とタイ国鉄に提案しました。2018年からはタイ国内で鉄道貨物輸送の普及を進めるため、これまでタイの鉄道輸送に導入されていなかったコンテナを導入したいとのタイ国鉄からの要望を受け、日本で使用されている12フィートコンテナ、エンジン内蔵型の冷蔵・冷凍コンテナ、無蓋コンテナ、タンクコンテナをタイの鉄道貨物輸送に導入するための調査をタイ国鉄と協力して実施しています。



3点目の取組みですが、発展途上国を中心に日本の鉄道 貨物輸送の優れた技術やノウハウが評価されつつあり、海 外からの視察要請が多く寄せられています。2018年はタ イ、ベトナム、インド、バングラデシュなどから、運輸省や国鉄 の幹部だけでなく大学関係者も含めて貨物駅や機関区、車 両所の視察に訪れており、当社は限られた時間の中で日本 の鉄道貨物輸送の技術やノウハウの一端を紹介し、国際協 力に貢献しています。



## 平成29年度 決算の概要

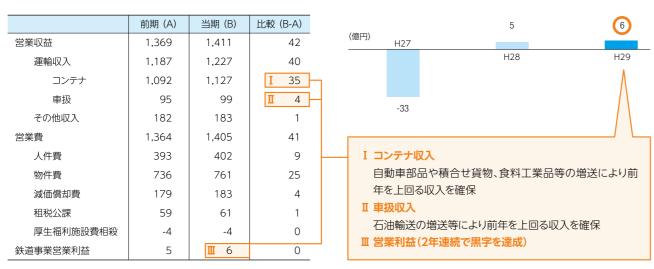
#### 1 2年連続で鉄道事業の黒字を達成

- モーダルシフトの流れを掴んで運輸収入を伸ばすとともに、使うべき費用は確実に投入した上で、黒字を継続
- ●鉄道事業の営業収益は5年連続で増収

鉄道事業の営業収支

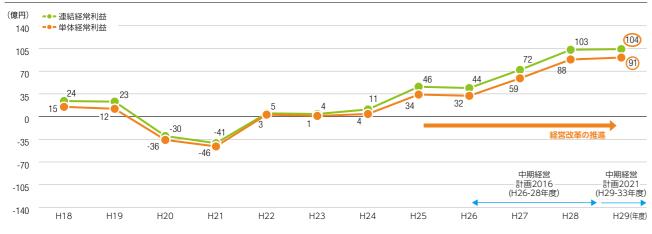
(単位:億円、単位未満切捨)

## 鉄道事業の営業利益の推移

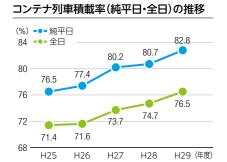


- ●単体経常利益は、会社発足以来最高益、3年連続で増益
- ●連結経常利益は、2年連続で最高益更新 2年連続で100億円以上を達成

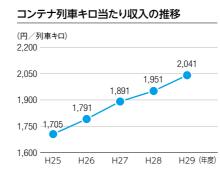
#### 単体経常利益と連結経常利益の推移



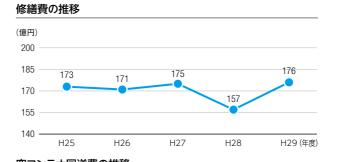
#### 輸送体系の再編・強化により収入拡大と輸送効率の向上を推進

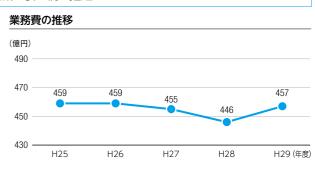


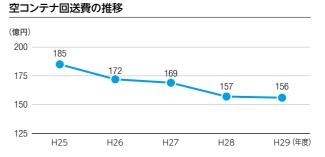


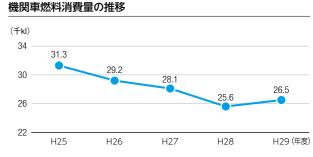


- ・継続したコスト削減を実施、費用は減少傾向で推移(~28年度)⇒ 黒字化に大きく寄与
- 29年度は使うべき費用は確実に投入し負担が増す中、コスト削減も引き続き推進









#### 2 平成29年度の経営成績

#### 全事業

- 連結・単体ともに増収増益
- 連結経常利益は連結決算開始以来2年連続で最高益を更新、2年連続で100億円以上を達成
- ●単体経常利益は2年連続で最高益を更新、3年連続の増益

	連結	対前期比	単 体	対前期比
営業利益	122 億円	△1.3%	108 億円	△0.3%
経常利益	104 億円	+1.2%	91 億円	+2.5%
親会社株主に帰属する 当期純利益	76 億円	△41.0%	72 億円	△39.8%

#### 鉄道ロジスティクス事業

- ●連結営業利益は16億円(前期比0.5億円増)、単体営業利益は6億円(前期比0.7億円増)
- ●連結・単体ともに増収増益、2年連続で黒字達成

	連結	対前期比	単体	対前期比
営業収益	1,732 億円	+2.6%	1,411億円	+3.1%
営業利益	16億円	+3.6%	6億円	+13.8%
			幸成	

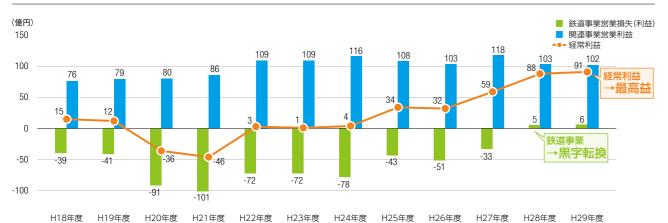
#### 不動産事業

- ●連結営業利益は104億円(前期比1億円減)、単体営業利益は102億円(前期比1億円減)と 高い利益水準を維持
- 前期の分譲マンション事業の反動により減収減益

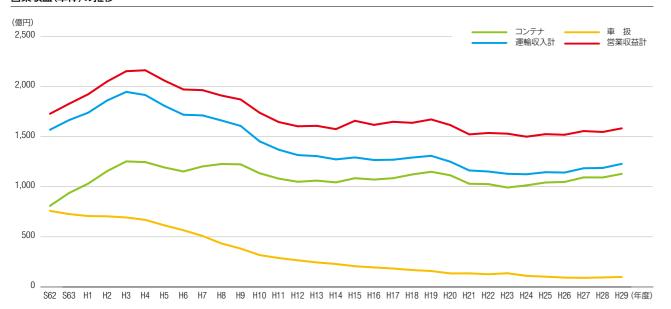
	連結	対前期比	単体	対前期比
営業収益	213億円	△1.9%	171億円	△3.2%
営業利益	104億円	△1.2%	102億円	△1.1%

## 参考データ

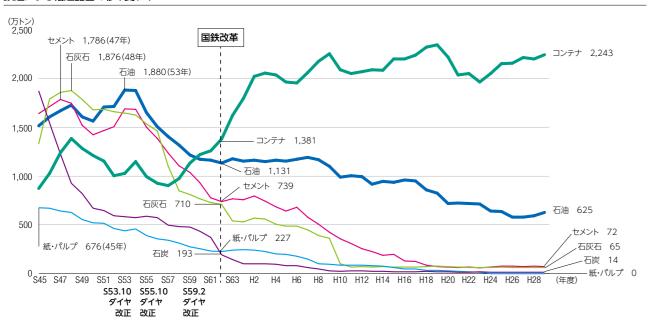
#### 事業別開示開始以来の営業利益・経常利益(単体)の推移



#### 営業収益(単体)の推移



#### 鉄道による輸送品目の移り変わり



## JR貨物 CSR報告書 社外取締役コメント



社外取締役 中島 好美

人々の生活基盤を支える社会的インフラとしての 使命を果たしながら、企業として進化し続けるために 社員が一丸となって真摯に取組んでいる姿に社外取 締役として敬意を表するとともに、より多くの方々に 変革しつつある当社を知っていただきたいと思ってい ます。

本報告書にありますように、2018年度は4項目の 重点課題を掲げている「JR貨物グループ 中期経営 計画 2021」の2年目として経営戦略の方向性を明確 に打ち出し、「鉄道を基軸とした総合物流企業グルー プ」を目指して事業領域の拡大や収益基盤の確立に 向け、総力をあげて取組んできました。「決意から実 行」への移行も成果をあげつつあります。これは構造 改革とともに、過去5年にわたり企業風土の改革を目 指して社員自らが取組んできた結果と言えましょう。

急激に変化する外部環境に柔軟に対応し、先んじ

て変化できる企業が企業価値を高め、社会貢献の使 命を果たせる企業と言えます。当社が社会から求め られる企業を目指して進化し続けるために、引き続き 「変化を楽しむ企業風土」の醸成に社員一人ひとりが 向き合い、行動を起こすことが必要です。B to Bが主 軸のビジネスモデルであるからこそ、取引企業の顧 客やエンドユーザーを常に意識する必要があります。 その意識が、自らが外に目を向けて社会との関わり を求め、深めることになり、「社会的インフラとしての 物流への支持」を多くの人々から得ることが可能とな ります。社員一人ひとりがJR貨物のブランド・アンバ サダーとしてステークホルダーとの積極的な対話を 続けることが肝要です。その結果、社員が地域・社会 への貢献と、モーダルシフトの担い手としての自覚を 持つことにより、当社の目指す姿である「生き生きと した働きがいのある組織」が醸成され、人材の確保・ 育成が可能となります。

当社はESG経営を通じて物流を取り巻く課題・SDGsに対して引き続き積極的に取組んでいくことをコミットメントしています。このコミットメントと進捗を、様々なチャネルを通じて皆様へお伝えすることにより、より多くの皆様が当社への理解を深め、関心を持っていただくことを期待しています。

## コメントを受けて

『JR貨物 CSR報告書2018』の発行にあたり、貴重なコメントをいただきありがとうございます。 地球温暖化対策の一層の強化や労働力不足の深刻化を受け、鉄道貨物輸送によるモーダルシ フトは日に日にその期待と役割が大きくなっています。当社はESG経営を実践しながら、引き続き ステークホルダーの皆さまとの対話を重視した事業運営を行い、サプライチェーンにおいて持続 可能な物流ネットワークを実現していくために「鉄道を基軸とした総合物流企業グループへの進 化」に取組んでまいります。

今回の報告書は、当社が現在推進している「中期経営計画2021」によってどのような事業活動を行い、それらを通じて社会に対していかなる貢献をしているのかをステークホルダーの皆さまにより一層理解していただくことを目指して作成いたしました。今後も必要な情報をわかりやすく発信できるよう、内容の充実を図ってまいります。



経営企画部長 **高橋 秀仁**