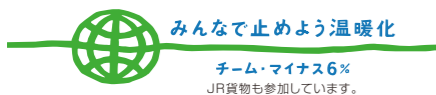


JR 日本貨物鉄道株式会社



Environmental
and Social
Report
2008

環境・社会報告書2008
JR貨物



2	編集方針・JR貨物の概要
3	社長挨拶
総論	
4	JR貨物の理念と環境・社会の考え方
6	JR貨物と環境・社会とのかかわり
環境・社会活動ハイライト	
8	環境・社会経営活動の充実・強化
9	モーダルシフトの推進
13	安全への取組み強化
環境報告	
14	環境・安全情報総括表
16	事業活動を通じた環境への貢献
19	温暖化防止に向けて
22	化学物質管理と汚染の防止
24	騒音・振動の低減
25	廃棄物削減・省資源の推進
社会報告	
26	安全への取組み
29	地域・社会との共生
32	社員とのかかわり
34	JR貨物 環境・社会報告書 第三者コメント
35	グループ会社一覧・編集後記

編集方針

JR貨物に関わる多くの皆様に、「モーダルシフトの担い手」として鉄道貨物輸送の発展と、自らの事業活動における環境・社会経営活動に取組む姿勢をお伝えすることを目的に作成しています。

●報告書の編集に当たっては、「JR貨物に関わる多くの皆様との対話」と「社員の意識向上」を意識し、作成しています。

●十分な取組みに至っていない点もありますが、情報の収集と開示に努めました。また、図や写真を使い、わかりやすくまとめるよう努めました。

【参考にしたガイドライン】

環境省 環境報告ガイドライン(2007年版)

【報告対象組織】

日本貨物鉄道株式会社 単体
(一部、グループ会社の情報も含まれています。)

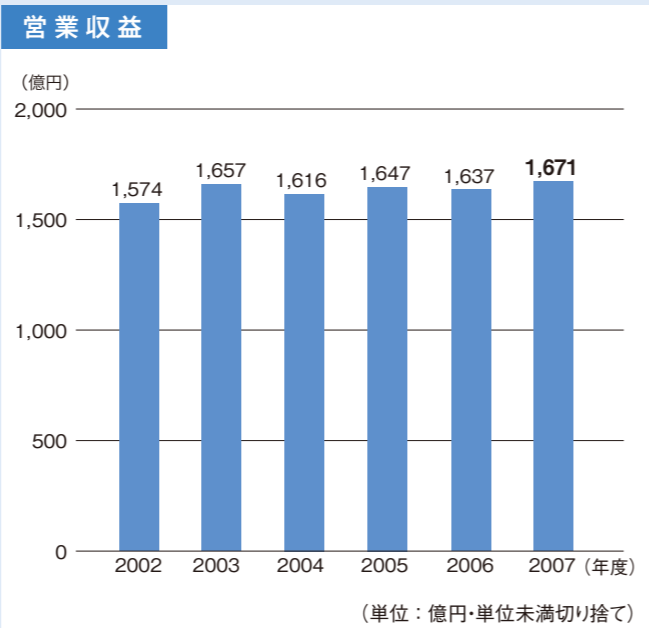
【報告対象期間】

2007年4月1日～2008年3月31日
(一部には、2006年度以前の情報や2008年度の活動も含まれています。)

JR貨物の概要

(単体・2008年4月1日現在)

会社名	日本貨物鉄道株式会社(JR貨物) Japan Freight Railway Company
本社所在地	〒102-0072 東京都千代田区飯田橋三丁目13番1号
設立	1987年4月1日
資本金	190億円
社員数	7,096名
営業キロ	8347.3km
取扱駅数	262駅 [車両数]機関車771両、貨物電車42両、 貨車8,900両 [コンテナ個数]66,679個
輸送量	3,619万トン(2007年度)
輸送トンキロ	231億トンキロ(2007年度)
事業内容	1. 貨物鉄道事業 2. 倉庫業 3. 駐車場業 4. 広告業 5. 損害保険代理業その他の保険媒介代理業 6. 自動車整備業 7. 一般土木・建築の設計、工事監理及び工事業 8. その他附帯・関連事業等



社長挨拶

2008年は「京都議定書」のCO₂削減実行期間が始まる「環境元年」の年です。7月には「北海道洞爺湖サミット」が開催され、世界全体の温室効果ガス削減について真摯な議論が行われました。わが国は「京都議定書」で6%のCO₂削減目標が課せられていますが、逆に2007年度のCO₂排出量は前年度に比べ2.3%増加しており、深刻な状況となっています。

近年、地球規模での環境対策が焦眉の急となる中、最近とみに「鉄道復権」と言われ、環境に優れた輸送機関として、鉄道についての注目度が高まっています。そもそも、物流事業は旅客輸送に比べて大変地味な存在ですが、JR貨物は全国ネットワークであらゆる生活関連物資や産業基礎物資等を大量かつ安定的に輸送し、地域の皆様の生活や経済活性化に貢献しています。しかし、その周知度はまだまだ低いと言わざるを得ません。

ここ数年、お客様の行動基準は、輸送手段の選択に際し、これまでの“物流効率化”に加え、“環境貢献”の見地から、自らは何をすべきかという視点が次第に強くなってきており、心強い限りです。また、“労働力不足”(長距離トラックドライバー不足)や“交通事情”等から、

鉄道特性を發揮できる中長距離の「大量・定時・定型輸送」の分野を中心に、モーダルシフトの気運がとみに高まっています。まさにこれからが「鉄道の出番」であると言えます。

当社は、省エネ型機関車・防音型フォークリフトの導入、フラット対策の実施等、自らの事業活動による環境負荷低減にも努めています。このような環境に対する取組みが評価され、本年度、日本政策投資銀行の「環境配慮型経営促進事業」による「環境格付」を取得し、国からの利子補給金の交付決定に基づき、地球温暖化対策資金にかかる貸付金利の優遇を受けることとなりました。安全・安定輸送の確保、品質向上のための車両投資等、有効に活用してまいります。

2007年7月より「環境・社会経営委員会」を設置し、推進体制の充実・強化を図ってきましたが、今後も「環境にやさしい」鉄道貨物輸送の伸長と、事業面における環境・社会面の取組みを通じて、積極的に「社会的責任」を果たしていく所存です。本報告書をご一読頂き、当社の姿勢をご理解いただくとともに、忌憚のないご意見を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。



日本貨物鉄道株式会社
代表取締役社長

小林 正明

JR貨物の理念と環境・社会の考え方

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

JR貨物とステークホルダーのかかわり

JR貨物の事業は、多くの関係者の方々(ステークホルダー)によって支えられています。
「環境にやさしい鉄道貨物輸送」を発展させるため、ステークホルダーの皆様との対話を一層進めていきます。



中期経営計画「ニューストリーム2011」

2005年度からの中期経営計画「ニューストリーム2007」では、「21世紀型の鉄道貨物輸送の構築」を目指し、諸改革を推進してきました。この間、一定の成果をあげたものの、新しい流れを十分に創出する状況に至ったとはいえません。この流れをより強いものとしていくため、2008年度を初年度とする4ヵ年の中期経営計画「ニューストリーム2011」を策定しました。

京都議定書の約束期間がスタートし、環境問題への関心の高まり等から、温室効果ガス削減に向けた取組みが本格化しつつあります。また、長距離ドライバーの不足やトラックへの規制強化等により、鉄道貨物輸送に対する期待はますます高まっています。

このような外部環境を念頭に置き、本計画においては、鉄道事業者としての至上命題である「安全の確立」を最優先課題として取り組んでいます。営業面では、「安定輸送の確保」を大前提として、「マーケットから選択される良質の商品づくり」に努めるとともに、利用運送事業者との連

携をより一層強化し、積極的な営業展開を図っています。合わせて、業務の抜本の見直しによる「徹底したコストダウン」も進めています。

一方、社員の世代交代が急ピッチで進み、人材の確保、教育の充実、技術継承等が喫緊の課題となっており、グループ会社と一体となった取組みを強化しています。また、老朽化した機関車等の更新など積極的な設備投資を行い、事業基盤の強化を図っています。

これらの施策の推進により、2011年度のコンテナ輸送量2,540万トン(12フィートコンテナ508万個)、225億トンキロを目指しています。これにより、「京都議定書目標達成計画」における、鉄道へのモーダルシフトによるCO₂削減目標を達成します。

JR貨物は、今後とも、鉄道貨物輸送の機関特性である全国ネットワーク、中長距離輸送の強みを生かし、「モーダルシフトの担い手」として、主体的な役割を果たしていきます。

ニューストリーム2011について、詳しくは以下をご覧ください。
<http://www.jrfreight.co.jp/common/pdf/news/ns2011-01.pdf>

■「ニューストリーム2011」数値目標

		2007年度	2011年度
輸送量	トン数 [万トン]	コンテナ車扱 1,278	コンテナ車扱 1,025
		計 3,619	計 3,565
	トン数 [億トンキロ]	コンテナ車扱 22	コンテナ車扱 15
		計 231	計 240

注：()内は12フィート換算個数

JR貨物グループ理念

JR貨物が「モーダルシフトの担い手」として活動していくためには、グループ各社の力を結集することが大切です。JR貨物グループは、2005年7月に「JR貨物グループ理念」を策定し、地球環境にやさしい鉄道貨物輸送を中心とした総合物流企業グループとして発展することを目標としました。

JR貨物グループ各社はグループ指針のもとに、21世紀の社会の発展に貢献します。

JR貨物グループ理念

**私たちは地球環境にやさしい
鉄道貨物輸送を中心とした総合物流企業
グループとして発展することを目標とします**

グループ会社および社員の一人ひとりはグループの一員としての意識と誇りを強く持ち、常にグループ指針のもとに行動し21世紀の社会の発展に貢献します

グループ指針

- 安全最優先の徹底
- 選択される物流サービスの提供
- 環境保全への貢献
- 信頼される人材の育成

JR貨物グループ

JR貨物と環境・社会とのかかわり

JR貨物は、「モーダルシフトの担い手」として基幹輸送機関としての位置づけを確かなものにするために、21世紀型の新しい鉄道貨物輸送を構築していきます。

社員とのかかわり P32

会社を支え動かしていく原動力となる社員のモチベーションを向上させるため、働きがいのある職場づくりを目指しています。

地域・社会との共生 P29

地域の皆様の生活を支える輸送、地域の皆様との交流に取り組んでいます。

安全への取組み P26

お客様や旅客鉄道会社からの信頼・安心を得ていくため、列車事故などの絶滅を目指して「事故の芽」を地道につぶしていく取組みを行っています。

事業活動を通じた環境への貢献 P16

モーダルシフト推進や循環型社会の構築に向けた静脈物流、自らの事業における環境配慮に取り組んでいます。

温暖化防止に向けて P19

省エネ法への対応、輸送単位当たりエネルギー使用量削減などに取り組んでいます。

化学物質管理と汚染の防止 P22

法令等に基づく適切な化学物質の管理、大気汚染の防止、土壌汚染対策、アスベストへの速やかな措置にも力を入れています。

騒音・振動の低減 P24

防音型フォークリフトの導入、車両や検修機器の改善などを通じて、駅や沿線の騒音・振動低減に努めています。

廃棄物削減・省資源の推進 P25

IT化、鉄まくらぎ導入、オフィスビルでの取組みなどを通じ、廃棄物削減・資源リサイクルに取り組んでいます。

Input

エネルギー	
●電力	1,019,119MWh
●都市ガス	1,188千m ³
●LPG	810トン
●軽油	53,118kl
●ガソリン	427kl
●A重油	4,797kl
●灯油	1,281kl

水資源	1,509千m ³
PPC用紙	48,733千枚

Output

CO ₂ 排出量	667,469t-CO ₂
排水	1,108千m ³
廃棄物	4,541トン

環境・社会経営活動の充実・強化

モーダルシフトの推進

推進体制(環境・社会経営委員会)

JR貨物は、当社のCSR(企業の社会的責任)に対する考え方についてステークホルダーの皆様のご理解をいただくため、2005年度から『環境・社会報告書』を発行しています。2006年度からは、支社説明会、社員研修の際の環境・社会教育を開始し、社内への理念の浸透を図っています。

こうした動きを充実・強化し、推進型の活動に発展させていくため、2007年7月、社長を委員長とする「環境・社会経営委員会」を設置しました。2008年度からの中期経営計画「ニューストリーム2011」においても、「環境・社会経営」に積極的に取り組むことを盛り込み、日常業務に加え、中・長期的な課題の検証を含めた取り組みを進めています。

JR貨物は、モーダルシフトの推進を通じ、鉄道の環境特性を生かしてCO₂排出量の削減に貢献するほか、環境負荷の小さい新型入換機関車の開発や荷役機械の導入など、自らの環境負荷低減努力を続けます。また、業務機関の見学会や各種イベント等を通じて、地域との交流を進めていきます。

I 推進体制

環境・社会経営委員会	
委員長	社長
副委員長	総合企画本部長、安全推進本部長、ロジスティクス本部長、事業開発本部長
委員	関係部室長等(監査室長、安全推進本部副本部長、総務部長、人事部長、財務部長、情報システム部長、IT改革推進室長、業務刷新部長、コンテナ品質管理部長、営業部長、環境事業部長、運輸部長、車両検修部長、保全工事部長、技術開発部長、開発部長、用地部長、グループ戦略部長)
事務局長	経営企画部長

II 業務内容

- ①「環境・社会経営」活動の基本方針の決定 実施状況のトレース
- ②数値目標の設定
- ③『環境・社会報告書』編集基本方針の決定 等

日本政策投資銀行「環境格付」の取得

JR貨物は、2008年9月、日本政策投資銀行から、「環境配慮型経営促進事業」の対象として、「環境への配慮に対する取り組みが先進的」との「環境格付」を取得し、融資を受けました。

「環境配慮型経営促進事業」とは、日本政策投資銀行の格付システムにより企業の環境経営度を評点化し、その得点に応じて融資条件を設定する「環境格付」の手法を導入した融資制度です。

今回、当社の環境経営の取り組みについて、「モーダルシフト」を通じた環境保全への貢献、省エネ型電気機関車の導入、事業活動における騒音・振動の低減等が評価されました。

当社は、「環境格付」の取得に加え、「原単位当たりCO₂排出量」を5年以内に5%以上削減すると誓約したことから、

国からの利子補給金の交付決定に基づき、地球温暖化対策資金に係る貸出金利が優遇されます。

今後とも、お客様の利便性確保と、事業活動における環境・安全面の配慮に取り組んでいきます。



環境格付



認定証

モーダルシフトを通じた環境への貢献

京都議定書の約束期間(2008年~2012年)がスタートするなど、環境問題への関心の高まりの中で、荷主企業のCO₂排出量削減に向けた取り組みが本格化しつつあります。

鉄道貨物輸送はCO₂排出量が営業用トラックの約7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。政府目標(2008年改訂「京都議定書目標達成計画」)においても、2010年度までに年間217億トンキロのコンテナ輸送を達成し、これによりCO₂排出量を2000年度比80万トン削減することが定められています。

JR貨物は、

- ①翌日配送圏の拡大、リードタイムの改善、大型コンテナネットワークの拡大など「商品ラインアップの充実」
- ②列車増発・東京~福岡間長編成化など「輸送力の増強」、輸送の弾力性・機動性を高めるための「トラックの積極的な活用」
- ③ヒューマンエラー・車両故障による輸送障害の絶滅、機動的な代行輸送、異常時対応の迅速化など「安定輸送の確保」

等により「マーケットから選択される良質の商品づくり」を実現し、モーダルシフトの推進を図ります。

JR貨物による輸送品質改善アクションプラン

地球環境問題等を背景に、環境負荷の最も小さい輸送モードである鉄道貨物輸送への期待が高まる中、JR貨物は「お客様に選択される輸送サービスの提供」を目指し、安全・安定輸送の確保を基軸に、輸送品質の改善を図っています。

しかし、これまで自然災害等の発生時における安定輸送対策や、お客様のニーズに対応する体制が不十分であったことから、その期待に十分にお応えできていませんでした。

こうした背景のもと、2007年3月、国土交通省に「JR貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会」が設置され、お客様、利用運送事業者からのご意見を踏まえ、ご利用にあたっての課題の抽出・解決策の検討が行われました。これを受けて、当社は2007年7月、「JR貨物による輸送品質改善アクションプラン」を策定し、お客様のニーズを反映するための取り組み、輸送枠を取得しやすくする仕組みづくり、安全・安定輸送の実現などに取組んでいます。



モーダルシフトの推進

省エネ法(お客様への情報提供)

2006年に省エネ法が改正され、「特定荷主」や「特定輸送事業者」に対して、省エネ計画の策定や定期報告書の提出が義務付けられました。対象となるのは、年間の貨物量が3,000万トンキロ以上の荷主と保有する自動車台数が200台以上の輸送事業者等であり、省エネ責任者の設置、モーダルシフトの推進などの取組みが求められています。

JR貨物では、CO₂排出量の少ない鉄道貨物輸送を活用することによる改正省エネ法への対応について、全国の営業窓口でご案内しています。また、荷主の皆様が鉄道貨物輸送の利用によるCO₂削減効果を算出しやすくするため、ウェブサイト上でトラック輸送から鉄道貨物輸送へモーダルシフトした場合の消費エネルギー削減量の計算ができるサービスを提供しています。



エネルギー使用量・CO₂排出量計算シート

詳しくは以下をご覧ください。
<http://www.jrfreight.co.jp/environment/calculate/index.php>

「I-TEMセンター」の設置

JR貨物は、2008年3月、「ニューストリーム2011」の施策を着実に推進するため、IT推進本部に情報戦略を推進する「I-TEM(アイテム)センター」を設置しました。

I-TEMセンターでは、「IT-FRENS & TRACEシステム」を活用し、コンテナ輸送における商品企画を通じて輸送力有効活用策を実践していきます。

具体的には、ダイヤ改正作業をシステムに蓄積された情報をもとに行うほか、納期に基づく適切なルートの設定・管理を通じ、お客様の物流ニーズにより具体的にお応えできる、きめ細かなサービス改善を目指します。合わせて、貨車・コンテナの運用改善など、業務面のサポートも強化し、当社の情報戦略の一端を担っていきます。

COMMENT



IT推進本部
IT改革推進室長
花岡 俊樹

I-TEMセンターとモーダルシフト

鉄道は大量、定型輸送に適しているというご評価をいただく反面、お客様の細かいニーズや輸送障害時の対応に弾力性がないとのご指摘を受けることがあります。

IT-FRENS & TRACEシステムは、コンテナ1個毎に輸送の状況、列車の予約状況をリアルタイムで把握することが可能であり、個々の輸送データを全て蓄積しているシステムです。

IT-FRENS & TRACEシステムを運営する私たちI-TEMセンターは、データを活用してお客様の物流ニーズに応じた商品企画を行います。合わせて、輸送障害時にはコンテナ個別の位置情報を正確にご提供するよう取組み、お客様と鉄道との「距離感」を縮めてモーダルシフトのお手伝いをしていきます。

鹿児島線(北九州・福岡間)鉄道貨物輸送力増強事業

1 概要

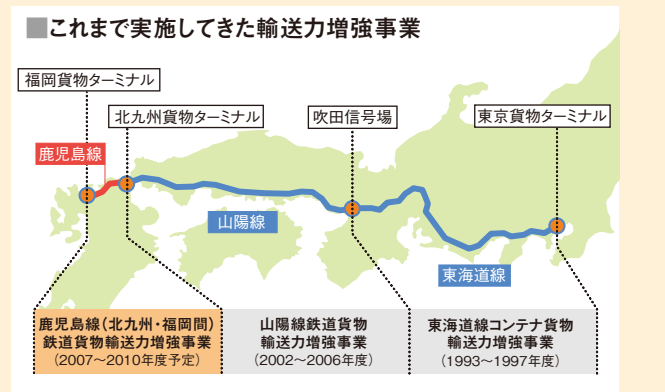
1998年10月に「東海道線コンテナ貨物輸送力増強事業」が、2007年3月に「山陽線鉄道貨物輸送力増強事業」が開業し、東京貨物ターミナル駅から北九州貨物ターミナル駅までコンテナ列車の長編成(1,300トン)化を行ってきました。近年、需要の高い九州発着列車の輸送力をさらに増強するため、鹿児島線福岡貨物ターミナル駅までコンテナ列車の長編成化が行えるよう、北九州貨物ターミナル駅から福岡貨物ターミナル駅間において、駅設備及び待避線の整備を行っています。

2 事業スキーム

本事業は、山陽線鉄道貨物輸送力増強事業と同様、「幹線鉄道等活性化事業」として、事業主体である北九州貨物鉄道施設保有株式会社(第三セクター)が国庫補助を受け、施設を整備・保有し、当社がこれを借り受ける事業スキームとなっています。

3 事業の効果(計画値)

本事業の実施により、北九州貨物ターミナル駅～福岡貨物ターミナル駅間において、年間約17万トンの輸送力増強が可能となります。また、トラック輸送から鉄道輸送へのモーダルシフトにより、環境負荷改善効果として、CO₂排出削減量約3.2万トン/年(CO₂換算)、NO_x排出削減量約27トン/年が見込まれます。



モーダルシフトの推進

エコレールマーク事業への協賛



イオン苫小牧ショッピングセンターでのエコレールマークPR活動

「エコレールマーク事業」は、一定以上の割合あるいは一定数量以上鉄道輸送を利用していることを示すマークを商品やカタログなどに表示し、鉄道貨物輸送の認知度向上を図るため、国土交通省と社団法人鉄道貨物協会が2005年にスタートさせました。2008年11月現在、商品認定31品目、取組企業認定47社となり、普及が進んでいます。

JR貨物は貨物鉄道の認知度を一層向上させるため、協賛企業として、エコレールマークの普及に努めています。

2008年6月には、イオン株式会社様並びに認定企業様のご協力をいただき、「北海道洞爺湖サミット」に先立ちイオン苫小牧ショッピングセンターで展開された「店内環境展」の中で、ポスター・POP広告の掲出等を通じて「エコレールマーク」をご紹介いただきました。

今後とも、事務局である「社団法人鉄道貨物協会」と一体となって、普及に努めていきます。



エコレールマークについて、詳しくは以下をご覧ください。
<http://www.rfa.or.jp/ecorailmark/>

COMMENT



社団法人鉄道貨物協会
エコレールマーク事務局長
吉井 一郎氏

エコレールマーク事業の発展に向けて

現在、エコレールマーク認定商品・企業の一層の拡大・普及、及び一般消費者への「環境にやさしい」鉄道貨物輸送の認知度向上に努めております。

2008年には、洞爺湖サミットが開催され、環境との共生の機運の高まる中実施された環境展（神戸、札幌）に、JR貨物の協力を得て、エコレールマークのPR展示を、また、首都圏、中京圏及び京阪神地区で、エコレールマークをPRした鉄道車両内での窓上広告を掲出するなど、普及・啓発に努めてまいりました。

一方、2008年5月の規程改正において、取組企業については、一定数量以上の鉄道利用による認定基準を設定し、多くの企業が参画出来る条件を整えました。

今後も、企業及び一般消費者の環境に対する意識の向上に合わせ、エコレールマーク事業の発展を通じ、環境優位性の高い輸送手段である鉄道貨物輸送の認知度向上に努めてまいります。

安全への取組み強化

新しい「ヒヤリ・ハット」の取組み

重大事故を防止するためには、事故になる前の「事故の芽」のうちから対策・改善を実施することが大切です。

アメリカのハインリッヒ氏は、労働災害の事例を統計的に分析して「1件の重大災害（死亡・重傷）が発生する背景には、29件の軽微な災害（軽症）と300件のヒヤリ・ハットがある」という「ハインリッヒ法則」を見出し、真に重大事故を防止するために、事故の芽である「ヒヤリ・ハット」のうちに改善・対策を実施し、重大事故を撲滅することを提唱しています。

そこで、当社でも、これまで以上に社員からの「ヒヤリ・ハット」報告を事故防止・労働災害防止に役立てるため、従来の取組みを見直し、2008年4月1日から新しい仕組みがスタートしました。

■ハインリッヒの法則



主な取組み内容は、

- 1 社員から報告しやすいよう報告様式の簡素化
- 2 支社及び本社に現場からのヒヤリ・ハットに対処するヒヤリ・ハット事務局の設置
- 3 ヒヤリ・ハットに対する対応を必ず社員に回答
- 4 社内LANによるヒヤリ・ハット報告の全国への水平展開

などです。

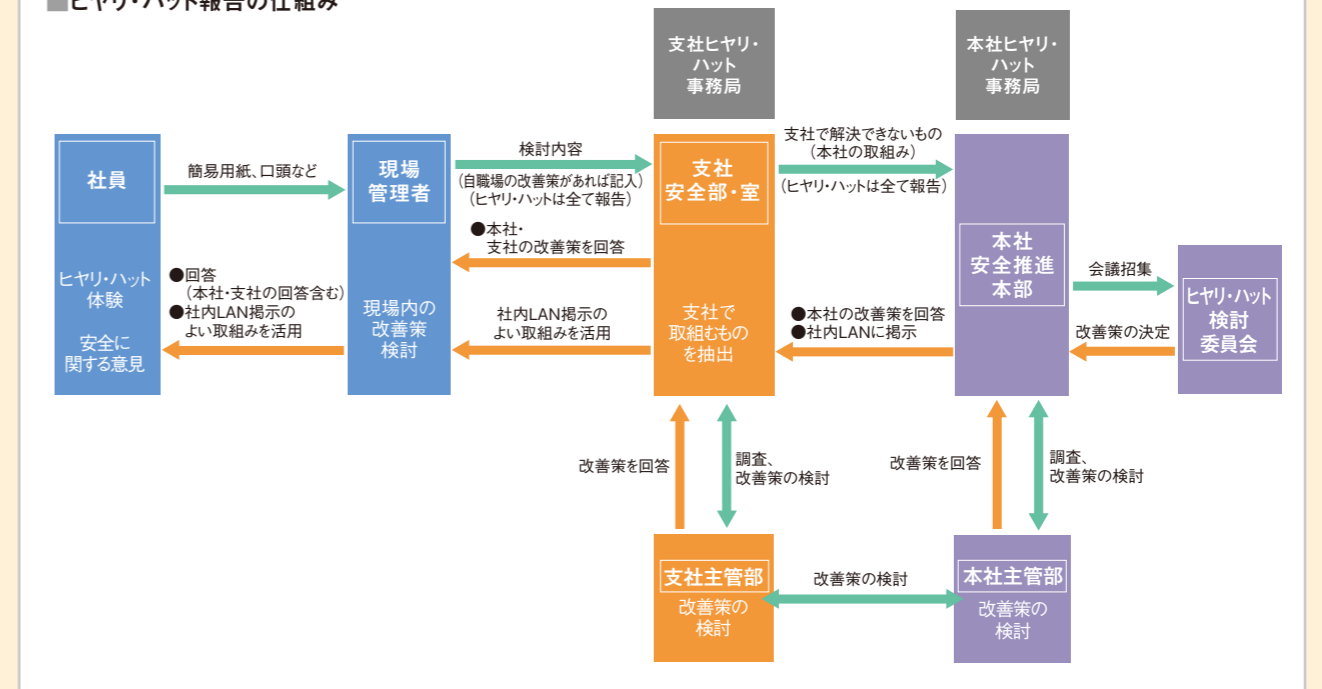
当社では、これらの内容を社員全員・委託会社にパンフレットで周知するなど、全社一丸となって新しい取組みを行っています。

合わせて、「ヒヤリ・ハット」報告を社員との「安全に対するコミュニケーションの機会」として活用するなど、職場全体の安全意識の高揚と、安全最優先の職場風土の醸成を図っています。



「ヒヤリ・ハット」パンフレット

■ヒヤリ・ハット報告の仕組み



環境・安全情報総括表

JR貨物は、環境・社会活動や安全活動のために要した費用、及び事業活動が環境へ与える影響を把握し、より効果的な取組みに活用するための集計を行っています。

環境保全・安全コスト

(単位:百万円)

項目	主な取組み内容	投資		費用	
		2006年度	2007年度	2006年度	2007年度
[1]事業エリア内コスト		321	6,752	397	493
①公害防止コスト	防音壁設置	309	153	289	266
	フラット自動検出装置導入				
	公共下水道接続工事				
②地球環境保全コスト	省エネ型機関車の新製	12	6,598*1	1	0
	省エネ型自動車の導入				
③資源循環コスト	廃棄物処理	0	1	107	227
	PCB処理費用				
[2]上・下流コスト	リサイクルトナー購入	0	0	14	10
[3]管理活動コスト	業務機関構内の緑化	47	2	95	148
[4]研究開発コスト*2	環境配慮型鉄道車両の開発	0	0	45	48
[5]社会活動コスト	エコレールマーク事業への協賛	3	11	42	17
[6]環境損傷コスト	土壌汚染対策	0	0	11	20
合計		372	6,767	607	740
モーダルシフト対策コスト	駅構内改良 システム改修	2,113	926	3,338	1,139
安全対策コスト	機関車、貨車の新製 ATS-PF車上装置の導入	17,758	10,165*1	328	327

*1 本年度から、モーダルシフトによる環境効率を反映させるため、従来「安全対策コスト」として計上していた機関車及び貨車製造費用の50%を、「地球環境保全コスト」に按分計上しています。

環境保全対策に伴う経済効果

(単位:百万円)

項目	主な取組み内容	金額
事業収益	鉄くず(廃コンテナ)の売却 等	222

環境保全効果

Input	環境負荷項目	単位	2006年度	2007年度
			2006年度	2007年度
エネルギー投入量	電力	MWh	1,038,035	1,019,119
	都市ガス	千m ³	1,234	1,188
	LPG	トン	755	810
	軽油	kl	52,890	53,118
	ガソリン	kl	416	427
	A重油	kl	5,093	4,797
水資源投入量	灯油	kl	1,288	1,281
		千m ³	1,090	1,509
Output	PPC用紙使用枚数	千枚	48,739	48,733
	CO ₂ 排出量*3	t-CO ₂	710,943	667,469
	総排水量	千m ³	431	1,108
	廃棄物排出量*4	トン	793	4,541

集計範囲：
JR貨物(単体)の鉄道事業を対象としています。

*2 研究開発コスト
財団法人鉄道総合技術研究所での研究のための負担金(45,172千円)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

*3 CO₂排出量
CO₂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。

*4 廃棄物排出量
今回から、本社及び全支社における数字を把握しています。2007年度廃棄物処理コストは、99,880千円です(参考)。

トピックス

鉄道へのモーダルシフトによる外部効果

お客様のCO₂排出量の削減

鉄道へのモーダルシフトにより、CO₂の排出量を削減できます。2007年度のJR貨物の輸送実績は、231億トンキロでした。この輸送をすべて営業用トラックで行った場合と比較すると、国内で約304万トンのCO₂排出量を抑制したことになります。(別表1)

とした場合、46万ヘクタール(東京ドーム36万個分)の植林活動が必要となります。(別表1)

お客様によるCO₂クレジット調達費用の削減

CO₂排出量に関して、炭素税や国内排出量取引等が導入された場合、CO₂排出量(クレジット)に価格がつき、クレジットの調達コストなどが必要となる可能性があります。

その場合、排出クレジットの調達などにかかる費用の約60億円分(CO₂排出量約304万トン分)を鉄道貨物の利用で削減できる計算となります。(別表2)

地球温暖化対策への寄与

鉄道輸送は地球温暖化の抑制に寄与します。仮に、鉄道輸送によるCO₂削減効果と同程度の温暖化抑制効果を達成するため、植林を行ってCO₂を植物に吸収させよう

別表1: 鉄道と営業用トラック輸送のCO₂排出量比較

	CO ₂ 排出量原単位 (g-CO ₂ /トンキロ)*1	CO ₂ 排出量の計算式	CO ₂ 排出量(t-CO ₂)
[1]営業用トラック輸送の場合	153	153×231億	3,534,000
[2]鉄道輸送の場合	21	21×231億	485,000
CO ₂ 排出削減量 [1]-[2]			3,049,000
排出削減(CO ₂ の固定吸収)を 植林活動を通じて行った場合に必要な植林面積*2			469,799ha
東京ドームの面積で換算			361,384個

別表2: CO₂クレジット調達費用の削減

炭素税や排出量取引の導入などにより、CO ₂ 排出量に価格がついた場合(2,000円/t-CO ₂ で計算)*3	約60億円の削減効果
--	------------

*1 CO₂排出量原単位
『国土交通白書2008年版』による。
*2 排出削減を植林活動を通じて行った場合に必要な植林面積
環境省「地球環境保全と森林に関する懇談会」資料「森林吸収の具体的な考え方について」による。
*3 炭素税や排出量取引の導入などにより、CO₂排出量に値段がついた場合
2004年度EU排出量取引市場でのEUA(EUクレジット)の平均取引価格による。
(出典:Point carbon)

安全対策

2007年度の主な安全投資の詳細は以下の通りです。安全への取組みについては、P.26-28をご参照下さい。(単位:百万円)

安全投資の内容	期待される効果	投資額
EH500形式電気機関車の新製	車両を新たに製作することにより、老朽取替による安全性の向上、車両故障の減少を図ります。	3,876
EF210形式電気機関車の新製		3,017
DF200形式ディーゼル機関車の新製		1,714
EH200形式電気機関車の新製		1,096
EF510形式電気機関車の新製		722
コンテナ車の新製		2,745
機関車更新工事	従来から所有している車両の部品の取替等を行い、使用可能期間の延伸、安全性の向上、車両故障の減少を図ります。	620
鉄まくらぎ及び分岐器交換	安全性・省資源性の向上を図ります。	493
ATS-PF車上装置の導入	ATS-PF(パターン速度照査式自動列車停止装置)の導入により、安全性の向上を図ります。	320

事業活動を通じた環境への貢献

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。また循環型社会の構築に向けた静脈物流、国際輸送の展開、開発事業における環境配慮活動に取り組んでいます。

モーダルシフトの推進

JR貨物による輸送品質改善アクションプラン

地球環境問題等を背景に、環境負荷の最も小さい輸送モードである鉄道貨物輸送への期待が高まる中、JR貨物は「お客様に選択される輸送サービスの提供」を目指し、安全・安定輸送の確保を基軸に、輸送品質の改善を図っています。JR貨物は2007年7月に、「JR貨物による輸送品質改善アクションプラン」を策定しました。また、お客様からのニーズを全社で共有し、課題確認、解決状況のチェックを行い、お客様に迅速にフィードバックするため、社内に「モーダルシフト推進委員会」を設置しました。

さらに、お客様のニーズの中で、当社単独では解決できないものに関しては、その都度、「ソリューションチーム」を設置し、お客様、利用運送事業者の皆様とJR貨物が三位一体となり、課題解決、対策の実施に取り組むこととしました。2008年10月には、業界団体によるソリューションチーム鉄道輸送の第1号として、「(社)日本電線工業会」による31フィートコンテナ往復輸送が実現しました。

ロングバスエクスプレスによる輸送サービス

トヨタ自動車(株)は中部地区で生産された部品を岩手県の自動車組立工場へ輸送するため、2006年11月より名古屋南貨物駅～盛岡貨物ターミナル駅間(片道約900km)で1日1往復の専用コンテナ列車(トヨタロングバスエクスプレス)による部品輸送を開始しました。環境負荷の低減及び物流効率化の評価を受け、翌2007年10月から1日2往復へ増発を行いました。

これにより年間約14,000トンのCO₂を削減するとともに、リードタイムは3.0日から2.25日へ短縮されました。



トヨタロングバスエクスプレス

東アジアとの国際一貫輸送

東アジア諸国との産業の水平分業化が進む中、JR貨物でも国際物流への取組みを積極的に行っています。特に日中・日韓間においては国内物流と同様のSCM(サプライチェーン・マネジメント)のニーズが高まっており、12フィートコンテナを海外へそのまま持ち出し、高速船と組み合わせることによって、多頻度・小ロット・定時性を商品コンセプトとしたSEA & RAILサービスを展開しています。環境負荷の小さいSEAとRAILを活用することによって、環境面でも顧客によりよいサービスの提供が可能です。特に韓国では、韓国国内においてもRAILを活用したRAIL-SEA-RAILサービスを開始し、環境負荷の小さいサービスを提供しています。



SEA & RAILサービス

グリーン物流パートナーシップ会議への参加

運輸部門におけるCO₂排出量削減のため、実効ある温暖化対策が急務となっています。このため、荷主、物流事業者それぞれが互いに知恵を出し合い連携・協働すること(パートナーシップ)により、モーダルシフトなど先進性のある取組みを行っていくことが必要です。

「グリーン物流パートナーシップ会議」は、物流分野のCO₂排出削減に向けた自主的な取組みの拡大に向けて、業種業態の域を超えて互いに協働する高い目的意識のもと、荷主企業と物流事業者が広く連携していくことを目的として設置されました。JR貨物は、地球環境を守る環境負荷の小さい輸送サービスを提供する物流事業者として、当会議に参加しています。2008年10月現在、パートナーシップ会員は2,900を超えるまでになっており、物流業界のみならず、荷主企業においても、地球温暖化対策が急務であるとの意識が高まっている表れといえます。

また、グリーン物流パートナーシップ会議では、CO₂排出量の削減に効果のある事業への補助制度を実施しています。これは、パートナーシップを組んだ荷主と物流事業者が取組む地球温暖化防止に向けた事業の立ち上げについて、事業費の一部が助成される制度であり、当社も多くの荷主や物流事業者と事業に参画しています。補助対象としては、大型コンテナの製作や集配用の大型トラック・荷役機械の導入、情報システムの整備などとなっています。この助成制度により、2007年度には51件の事業がグリーン物流パートナーシップ会議において推進決定され、2008年度も1次募集によって57件の事業が推進決定を受け、事業の実施に向けて準備を進めています。JR貨物では2007年度では8件、2008年度の1次募集では6件の事業に共同申請者

とともに取組んでおり、確実に事業の実施を進めています。

2007年には、グリーン物流パートナーシップ推進事業として取組み、地球温暖化対策に顕著な功績があった先進的、効果的な事業に対して、国土交通大臣表彰並びに政策統括官表彰が創設されました。2007年度は、「国土交通大臣表彰」を、商品納入後の帰り便を利用した調達物流を鉄道及び海運にモーダルシフトすることにより環境負荷の低減を図る「調達物流の鉄道及び海運へのモーダルシフト事業」が受賞しました。また、「政策統括官表彰」を、十勝産の馬鈴薯を低コスト、効率的、そして環境負荷低減に貢献できる輸送体系に構築した「十勝産馬鈴薯の鉄道輸送へのモーダルシフト事業」が受賞しました。



十勝産馬鈴薯の鉄道輸送へのモーダルシフト事業

COMMENT



日本通運株式会社
帯広支店
帯広ロジスティクスセンター
コンテナ課
渡部 祐氏

日本通運帯広支店では、士幌町農協様をお客様(幹事)とした「グリーン物流パートナーシップ普及事業」を、JR貨物様と協働して2006年10月から実施しております。

これは、お客様・JR貨物様との連携により馬鈴薯(じゃがいも)の輸送方法を改善し、JRコンテナでの輸送品質がお客様の求めるレベルに達したことから、次の目標をCO₂排出量の削減に定め、トレーラ(シャーシ)輸送からの大幅な切り替えを図ったものです。

JR貨物様には、列車枠や通風コンテナの確保に関し多大な協力をいただいております。引き続き三者の連携を深めて環境負荷の軽減に配慮した輸送を推進し、社会に貢献していきたいと思っております。

静脈物流の推進

PCB廃棄物の輸送

PCB(ポリ塩化ビフェニル)は、2001年に「ポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法」が施行され、2016年7月までに国内のすべてのPCBを無害化処理することが義務付けられました。

これを受けて、2004年度に国内で唯一の「日本環境安全事業株式会社(JESCO:全額政府出資)」が設立され、全国5事業所(北九州、大阪、豊田、東京、北海道)で高濃度PCB廃棄物の処理が進められています。

北海道事業所(室蘭市)は2008年5月から処理を開始し、7月から北海道外の受入れが始まり、その輸送に安全、確実、安心なJRコンテナが活躍しています。

北海道事業は対象範囲が広く、また、津軽海峡を渡るなど輸送に関する難題も多かったため、「安全・確実」を第一優先にPCB輸送専用コンテナを開発し輸送することで、ご利用になったお客様より評価をいただいています。



JRコンテナによるPCB廃棄物の輸送

開発事業における取組み

東京都条例への対応

物流施設であるエフ・プラザ東京A(佐川)棟、B(ヤマト)棟、事務・商業施設として建設したガーデンエアタワーの建物が、2005年より「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」の規制を受けています。

地球温暖化対策としてA・B棟は、省エネの照明器具や空調設備に更新し、ガーデンエアタワーは築5年で省エネの設備となっているため、空調設備の温度変更や換気設備・温水器の時間短縮、また、テナントであるKDDI様の協力に

より、昼休みに事務所の照明を消灯し、使用電力を削減する等、温室効果ガス削減に向けた取組みを進めています。

その結果、地球温暖化対策中間報告書の評価は、「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」の規定により、エフ・プラザ東京A(佐川)棟、B(ヤマト)棟はAA+、ガーデンエアタワーはAAの評価を受けています。



ガーデンエアタワー

温暖化防止に向けて

省エネ法により、特定輸送事業者に対しても省エネ義務が課せられています。JR貨物は、事業活動におけるエネルギー消費原単位削減に努めるとともに、環境キャンペーンの協力等にも取り組んでいます。

新型機関車の開発

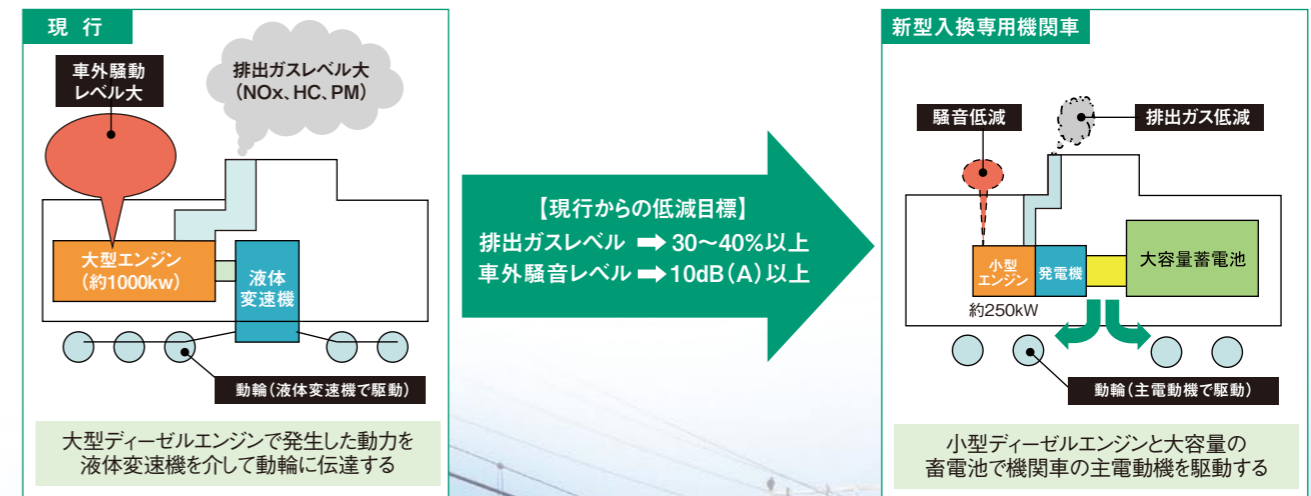
JR貨物では、輸送力の増強、経年の進んだ機関車の置き換えなどを目的に、会社発足以来積極的に、インバータ制御など新しい技術を導入した高性能の新型機関車の開発を行ってきました。新型機関車の比率は2007年度末で約27%となっています。

2008年度からは、環境負荷のさらなる低減を目指し、最新の蓄電池技術を応用した新型の入換専用機関車の開発に取り組んでいきます。貨物駅の入換機関車の後継機として、小型ディーゼルエンジン発電機と大容量の蓄電池の

双方の出力を用いて主電動機を駆動する方式の新型機関車を開発します。エンジンを可能な限り小型化するとともに効率よく稼働させ、環境負荷(排出ガスレベル、車外騒音レベル等)の一層の低減を目指します。また、次の段階では、この技術開発成果の本線用機関車への応用を検討していくことにしています。

なお、新型の入換専用機関車の開発は、一部国土交通省の国庫補助を受けて実施しています。

■ 新型入換専用機関車の仕組み



MESSAGE



関西支社広島支店長
犬飼 新

モーダルシフトを通じた環境への取組み

広島支店では、新規顧客の開拓にも力を注いでいますが、一方で、すでにご利用いただいているお客様のさらなる増送にも力を入れています。

ここ中国地区には、中国グリーン物流パートナーシップ会議主催による「モーダルシフト優良荷主表彰制度」があります。この制度は、幹線輸送における輸送の効率化、環境負荷の低減等を目的として、前年度より一定の基準以上、鉄道輸送量の増加や鉄道利用率の向上が認められた企業を表彰するものです。2002年度にスタートし、モーダルシフト推進の一つの励みになっています。

環境への社会的関心の高まりや改正省エネ法の施行などを背景に本格的にモーダルシフトが進む中で、一社でも多く表彰されるように、当支店では、お客様、利用運送事業者と一体となって増送に取り組んでいます。2008年度も広島支店管内7社が表彰されました。



省エネ法への対応(事業者としての取り組み)

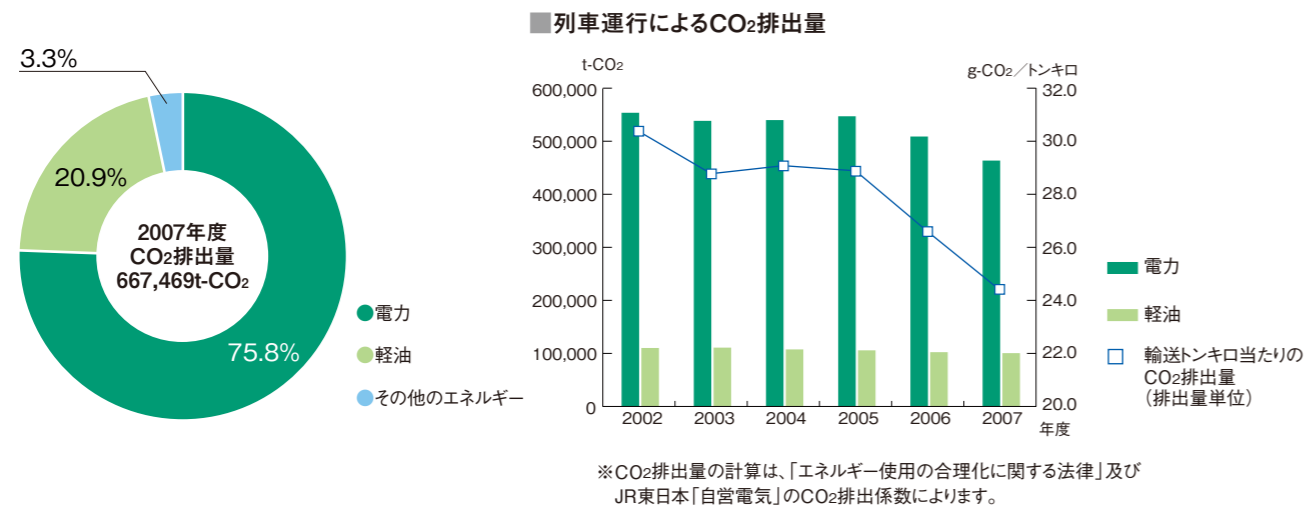
JR貨物も省エネ法における特定輸送事業者として、引き続き省エネルギー型車両の導入を進めるとともに、現業機関における省エネルギーを推進し、事業活動に伴うエネルギー使用量の削減に努めます。合わせて、積極的な営業活動を進め、輸送量の増加を通じてエネルギー消費原単位の改善を図っていきます。

2007年度は、列車体系の効率化に伴い電力・軽油の使用量が削減されたことに加え、輸送トンキロの増加により、当社のエネルギー消費原単位は2.2%減となりました。

2007年度のCO₂排出量

2007年度の鉄道事業におけるCO₂排出量は、省エネ車両の導入と列車体系の効率化を進め、667千トンとなりました。このうち、列車運行にかかる排出量は564千トンで

す。これに伴い、輸送トンキロ当たりのCO₂排出原単位も改善されています。



「チームマイナス6%」への取り組み

JR貨物は京都議定書で世界に約束した温室効果ガス排出量の6%削減実現を目指す「チームマイナス6%」に参加しています。

2005年度から、夏の軽装運動「クールビズ」を推進し、6月から9月の間「ノーネクタイ、ノー上着」での就業を実施しています。

「環境自主行動計画」の推進

JR貨物は、環境対策の着実な推進のため、1998年に「地球温暖化防止ボランティアプラン」を策定しました。2002年度には、

- ① 総電気機関車両数の省エネ型車両数30%
- ② 電気機関車の電力消費原単位改善率2%を目標としました。

このうち、「総電気機関車中の省エネ車両率」については、2008年度初において「30%」の目標数値を達成したため、今後の車両新製計画等を勘案して、目標を「35%」に上方修正しています。

2007年(2005年度分)からは、中央環境審議会・産業構造審議会の決定に基づき、フォローアップ内容を、交通政策審議会環境部会における検討を踏まえて公表しています。

環境キャンペーンへの協力

深刻化する地球温暖化問題を解決するためには、企業だけでなく、私たち一人ひとりが「できることから」取り組む必要があります。JR貨物も次の環境キャンペーンに協力し、社員への積極的な対応を呼びかけています。

- ① 自動車の「エコドライブ」運動
社用車・マイカーでの「ふんわりアクセル」「加減速の少ない運転」「早めのアクセルオフ」実施(燃費改善と交通事故防止)
- ② 「1人1日1kgCO₂」運動
「冷房温度を1℃上げる」「シャワーを1日1分減らす」「コンセントをこまめに抜く」(空気中のCO₂の量を着実に削減)

TOPIC

制服のリニューアル

～再生ペットボトルの使用で環境配慮～

制服については、1988年に制定して以来マイナーチェンジを繰り返してきましたが、2007年から新しいデザインの制服を制定しました。特に一般用制服及び運転士用制服については、再生ペットボトルを使用した生地を導入し、環境面にも配慮しています。

また、使用済みとなった旧制服の一部については、リサイクル処理の上、固形燃料化しました。



TOPIC

駅構内植樹活動

2005年度から、地球温暖化防止への取り組みの一環として、全国の貨物駅に木々を植樹しています。CO₂を減らす効果のほか、地域住民の皆様や協力会社を含めた駅で働く人々に緑と潤いのある空間を提供し、地域社会との共生に取り組んでいます。



2007年度施工箇所

駅名	植樹内容
北旭川駅	エゾムラサキツツジなど78本
秋田港駅	サツキツツジ112本
東青森駅	ニオイヒバ280本、サツキ170本
新潟貨物ターミナル駅	桜など30本、草花400ポット
梶ヶ谷貨物ターミナル駅	ソメイヨシノ33本
川崎車両所	クロガネモチなど3本
宇都宮貨物ターミナル駅	ツツジなど261本
西浜松駅	ヒラドツツジ170本、マメツゲ6本
静岡貨物駅	マキノキなど30本
岐阜貨物ターミナル駅	シャリンバイ12本
大阪貨物ターミナル駅	ソメイヨシノ13本、シダレザクラ2本
西大分駅	ヒラドツツジなど58本
川内駅	ヒラドツツジなど51本

化学物質管理と汚染の防止

JR貨物は、化学物質の管理について、法令等に基づき適切な管理を行っています。人体への悪影響が懸念される措置については速やかに行うほか、土壌汚染対策にも力を入れています。

化学物質管理

①PRTR法対象物質の取扱状況

JR貨物では、車両保守などのために化学物質を使用しています。2001年度以降、PRTR法^{※1}に基づき、届出対象となる事業所^{※2}について関係地方自治体に特定化学物質の排出量・移動量を毎年届け出ており、2007年度は3事業所について届出を行いました。

■届出3事業所の排出量及び移動量(kg)

化学物質名称	エチレングリコール	塩化メチレン
大気への排出量	0	3,800
公共水域への排出量	0	0
下水道への移動量	1,790	0
当該事業場以外への移動量	28,500	0

②PCB使用機器の使用・保管状況

JR貨物では、PCB(ポリ塩化ビフェニル)を車両や電力設備などの機器で絶縁油として使用してきましたが、PCBを含まないものに段階的に取り替えています。取り替えたPCB使用機器(汚染物含む)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届けています。2008年4月現在、鉄道事業関連のPCB使用機器(汚染物含む)は16箇所の施設(車両・地上設備計)に保管し

ています。使用中の変圧器等の重電機器のうち1989年以前に製造されたものについては、絶縁油に微量のPCBが混入している可能性があるため、撤去時にPCB濃度^{※3}の検査を実施しています。保管中のPCB廃棄物については、処理施設の稼動状況に合わせて無害化処理を実施・計画しています。



金沢保全区PCB保管庫

■PCB使用機器の保管・使用状況[車両関係](台)

機械の種類	保管	使用
高圧コンデンサ	376	75
小型低圧コンデンサ	937	770
高圧トランス	70	64

(2008年6月末現在)

■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	65(変圧器、遮断機)
小型機器	922(水銀灯安定器、信号用機器など)
使用中のPCB含有電気機器	
小型機器	108個(水銀灯安定器、信号用機器など)

大気汚染の防止

フォークリフトの排出ガス対策

駅構内で使用しているフォークリフトは、2004年8月以降、国土交通省にて定められた第2次排ガス規制へ対応した機種を投入してきましたが、2008年9月以降は新たに第3次排ガス規制が定められ、これに対応したフォークリフトを購入しています。今回の排ガス規制ではNOxの排出量は従来の60%以下と規制されており、燃料消費量においても従来比6%程度向上しています。今後も同規制に対応したフォークリフトへ順次交換していきます。



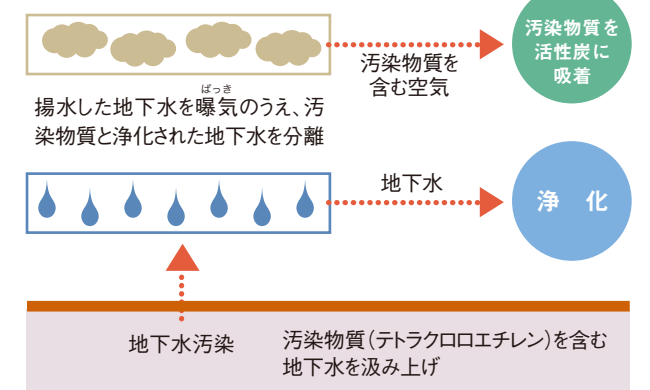
防音型フォークリフト

土壌汚染と浄化の推進

JR貨物では、旧佐倉機関区で規制される以前に使用していた洗濯機用洗剤(テトラクロロエチレン^{※4})による土壌・地下水汚染があり、旧小名木川駅^{※5}では鉛を主体とした土壌汚染が判明しています。これらに対し、佐倉市・東京都などと処理について協議を行い、付近住民の方々には地元説明会によりご理解を得ながら適正な処理を行っています。

今後とも同種の汚染が見られた場合には汚染土壌の掘削除去、地下水の曝気^{ぼっき}処理など汚染状況に応じた適正な処理方法を講じていくこととしています。

■旧佐倉機関区における地下水汚染対策について



アスベスト(石綿)の使用状況

車両の使用状況

JR貨物では、1980年以前に導入した鉄道車両を中心に、アスベストを含有した部品又は塗料を使用しているものがあります。これらには、吹付アスベストは使用しておらず、樹脂等で固化されているものがほとんどで、飛散する可能性は極めて低いものです。取り外し交換可能な部品については、非アスベスト製品への取替を順次実施しています。

防錆塗料のアンダーシール^{※6}のように取替が困難なものについては、廃棄時にアスベストが飛散しない状態で廃棄処理をしていきます。

鉄道事業で使用する建物の状況

JR貨物では、2005年以降鉄道事業で使用している建物のアスベストの一斉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1,091.2㎡、吹付アスベスト(密閉)2箇所3,996.1㎡を確認し、人体への影響が大きい露出吹付アスベストを2006年2月までに除去いたしました。今後、既存建物を解体又は改修する場合は、事前調査を行い、必要な処置を行い工事します。

開発事業の建物の状況

関連事業の建物についてもアスベストの一斉調査を実施しました。調査の結果、吹付アスベストを使用した建物の存在を3箇所2,114㎡で確認しました。うち1箇所505㎡は封じ込め施行済みであり、残り2箇所については2005年11月末までに撤去工事を完了しています。

※1 PRTR法(特定化学物質の環境への排出量の把握等及び管理の改善の促進に関する法律)
事業者による化学物質の自主的な管理を促進し、環境保全上の支障を未然に防止することを目的として制定された法律。

※2 届出対象となる事業所
特定化学物質の排出量・移動量が年間1トン(物質によっては0.5トン)を超える事業所。

※3 PCB濃度
PCB濃度が0.5mg/kgを超えた場合はPCB廃棄物となります。

※4 テトラクロロエチレン
テトラクロロエチレンは1989年の水質汚濁防止法の改正以降規制されています。

※5 旧小名木川駅
詳細はHPで公開しています。

※6 アンダーシール
アンダーシールは下塗剤で、以前に製作された一部の貨車やコンテナに使われています。

騒音・振動の低減

JR貨物は、車両及び設備・機器の改善などを通じ、業務機関周辺及び列車走行中の騒音・振動を極力低減するよう努めています。

騒音・振動の状況

2007年度に寄せられた要望等は全社で158件ありました。

内訳は、騒音・振動79件(50%)、社員対応9件(6%)、敷地管理・フォークリフトの排気ガス等70件(44%)であり、騒音・振動に対するものが大半を占めています。中でも都市部での列車走行時の騒音と振動に対する声を多くいただきました。

このようなご要望を受けて、車両・フォークリフトの騒音防止や、汽笛の使用を安全上必要な法令・規則における必要最低限に抑える対策を行っています。

また、列車走行時の騒音は線路状態の影響を受けることから、線路設備等を保有している各JR旅客鉄道会社等との協議を重ね、理解と協力を得ながら対策に努めています。

さらに、コンテナを積んだトラックの運転マナー、排気ガス等についてのご意見もいただいていますので、各利用運送事業者のご協力のもと、改善に努めていきます。

フォークリフトの騒音対策

コンテナの積卸等の荷役作業にフォークリフトを使用していますが、都市部の住宅地に隣接して荷役作業を行う際には、騒音の発生に注意を配らなければなりません。都市部等を中心に、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」のフォークリフトを導入しています。

■防音型フォークリフトの導入(台) (2008年3月末現在)

機種	全体	防音型
12フィート	370	71
20フィート	83	14
トップリフター	63	3
リーチスタッカー	1	-
計	517	88

※騒音の基準値は、フォークリフトの四方6m、高さ1.5mの地点で75dB以下。

車両の騒音・振動の低減

車両は雨天時などレールが滑りやすい状況において、危険回避のために急ブレーキを掛けると、車輪が回転しない状態でレール上を滑走し「フラット」と呼ばれる平らな部分ができる場合があります。このフラットが発生すると走行中の騒音・振動が大きくなります。

JR貨物では、このフラットを自動検出装置(全国5箇所に設置(計8基))により早期に発見し、車両から車輪を外さないままで車輪を削る装置(全国10箇所に設置(計12台))により除去することで、騒音・振動の早期改善に努めています。



フラット自動検出装置(吹田信号場)



在姿車輪旋盤(札幌機関区)

廃棄物削減・省資源の推進

JR貨物は、IT化、「鉄まくらぎ」の導入、車両部分のリユース、オフィスビルでの廃棄物削減等を通じて、廃棄物削減・資源リサイクルに取り組んでいます。

廃棄物削減・省資源の取組み状況

本社ビルにおけるゴミの分別回収と水の再利用

本社ビルから排出するゴミは、収集場所「リサイクルステーション」で一般紙、新聞紙、ペットボトルなど22種類に分別し、2007年度はその約88%(38,147kg)をリサイクル資源として各専門業者に回収を依頼しました。社員食堂から出る生ゴミは微生物を媒体とする処理装置で無臭無臭の水と炭酸ガスに分解しています。

また、「中水処理システム」により、2007年度は、本社ビルにおける年間水使用量の約30%(4,189トン)をトイレの洗浄などに再利用しました。

IT-FRENS & TRACE^{※1}導入による荷票の廃止

JR貨物では貨物を円滑、迅速正確に目的地まで移動させるため、1959年の鉄道コンテナ輸送開始時から「荷票」^{※2}を使用してきました。

2005年10月のIT-FRENS & TRACEの本格稼働により、どのコンテナをどの列車に積載するか、誰が・いつ・どのコンテナを持ち出したか等の情報をリアルタイムでフォークリフトなどに伝達することが可能になりました。

そのため2006年1月、すべてのコンテナ荷票を廃止してペーパーレスの作業を実現しました。これにより、A4換算で年間120万枚の紙の使用量を削減しました。

鉄まくらぎ及び鉄まくらぎ分岐器の導入

JR貨物で保守している線路は1,340km、まくらぎ総本数1,547千本です。まくらぎの内訳は、鉄まくらぎ241千本(15%)、木まくらぎ1,002千本(65%)PCまくらぎ304千本(20%)です。木まくらぎは交換周期が短く、交換後、産業廃棄物として処理する必要があるため、寿命が約60年と長く、亀裂や腐食などにより使用できなくなった場合でも鉄くずとしてリサイクルできる「鉄まくらぎ」を継続して投入しています。2007年度は鉄まくらぎ17,746本、鉄まくらぎ分岐器12組、既設分岐器のポイント部の鉄まくらぎ化42組を敷設しています。



鉄まくらぎ分岐器(広島貨物ターミナル駅)

車両部品のリユース

JR貨物では、車両を廃棄する際、使用可能な部品は車両から取り外し、検査を行った上で、ほかの車両の定期修繕の際に活用しています。

※1 IT-FRENS & TRACE

JR貨物のコンテナ予約システムで、輸送に最適な列車をシステムが自動的に選択する自動枠調整機能や、衛星で貨物の位置を把握する機能があります。

※2 荷票

コンテナにつけられる荷札で、コンテナ貨物の発駅着駅、積載列車等が表示されます。

安全への取り組み

「安全・安定輸送の確立」はJR貨物が最重点で取組まなければならない課題です。あらゆるステークホルダーにとっての最大関心事項であり、社員一人ひとりがこのことを日頃から深く認識する必要があります。毎日繰り返し行われる作業の中に危険が潜むことを実感し、「基本動作の徹底」をはじめとした、安全への強い意欲を持たなければなりません。JR貨物は、お客様の安心、同一線路を使用している旅客鉄道会社からの信頼を得ていくために、なお一層の努力を行います。

「安全最優先」の行動指針

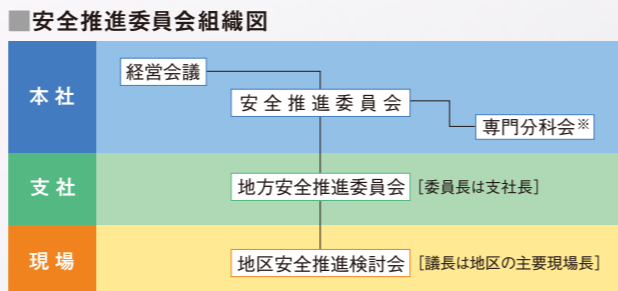
安全最優先の理念のもと、「ニューストリーム2011」では「基本動作を守る」「安全最優先を行動規範とする」を行動指針に定めました。これに基づき社員一人ひとりに安全最優先の意識の定着を図り、列車事故などの重大事故や労働災害の絶滅を目指し取り組んでいます。

行動指針	
●	私たちは、法令を遵守し、基本動作を守って規律ある作業を遂行します。
●	私たちは、安全最優先を行動規範とします。「急ぎ作業より安全」、「時間との競合では迷うことなく安全」を優先します。
●	私たちは、事故の未然防止に万全を期します。とくに「列車事故などの重大事故」「6つの特定事故」の絶滅を目指します。
●	私たちは、「ヒヤリ・ハット」に積極的に取り組みます。
●	私たちは、万一、事故が発生した場合は、適切な措置と正確な報告を行い、併発事故を防止します。

安全推進体制

2006年3月の鉄道事業法の改正に伴い、10月に輸送の安全維持向上を図る目的として「安全管理規程」を制定しました。その中で、社長をトップとし、安全統括管理者、運転管理者、乗務員指導管理者を定め、それぞれの責務を明確化し安全の確保に努めています。

また、2006年6月に本社の組織改正を行い、「安全部」を「安全推進本部」に格上げし体制の強化を図りました。また、同年12月には「安全監査グループ」を新設し、関連会社を含めた安全監査を実施しています。



※「貨車安全対策専門委員会」のほか、運転事故防止、労働災害防止に関する専門事項を集中審議するため、5分科を設置。

運輸安全マネジメント

2006年10月鉄道事業法が改正され、安全管理規程の作成及び、安全統括管理者並びに運転管理者の選任と届出が義務付けられました。

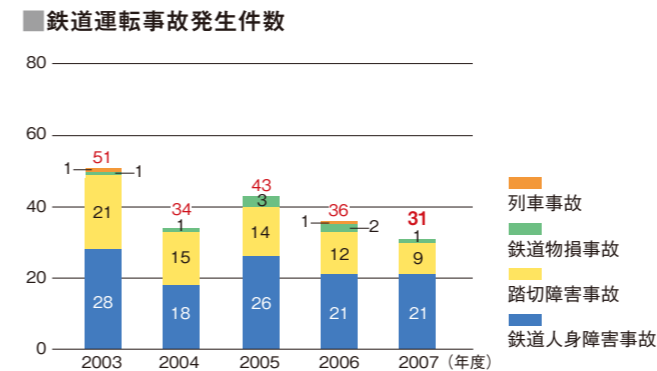
運輸安全マネジメント評価は、運輸事業者の経営部門を対象とし、安全管理規程に規程された安全管理体制の実施状況の確認及び安全管理体制のさらなる改善に向けた助言を行うため、国が運輸事業者に立ち入り検査を行うものです。

評価は、インタビューと記録の確認を通じ、事業者が構築した安全管理体制のさらなる向上のため、取組みが優れている事項及び改善の余地がある事項について評価・助言がされます。

当社では、これまで2回の評価を受け、この結果を厳粛に受け止めさらなる安全管理体制の強化に取り組んでいます。

鉄道運転事故発生状況

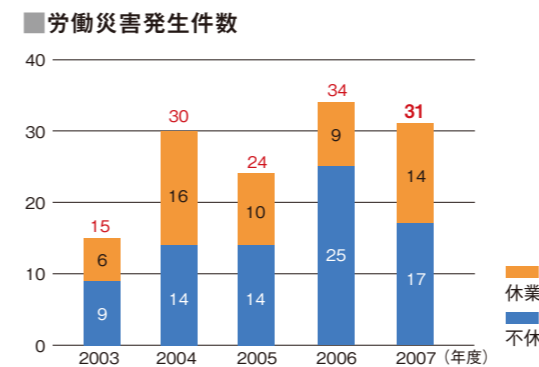
2007年度の鉄道運転事故は2006年度に比べ減少し、列車事故は発生しませんでした。列車事故等の重大事故の絶滅のため、ソフト・ハード両面から事故防止に取り組んでいます。



基本動作の確実な実行

労働災害について

労働災害は近年増加傾向にあります。そのため、他山の石の活用や、職場でのKYT活動、5S運動等を推進し、労働災害を未然に防ぐ取組みを積極的に行っています。



事故未然防止のための取組み

列車事故などの重大事故を未然に防止するためには、過去の重大事故等を参考に、危険を予知し安全対策を立て実行することが重要です。そのため、現場では自駅・区で起こる可能性のある事故について想定する「リスクマネジメント手法」を取り入れています。また、「ヒヤリ・ハット報告」の仕組みを再構築し、事故・労働災害の未然防止に役立っています。

ハード対策では、さらなる安全性向上のため、機能を向上したATS-PF[※]車上装置の取付けを進めました。2008年4月1日から首都圏及び近畿圏においてATS-PFの使用を開始しましたが、引き続きATS-PF車上装置の搭載を進めています。また、GPSを活用した列車位置の把握により、必要な箇所において運転士に運転に関する情報を提供するPRANETS(運転支援システム)を開発しています。

MESSAGE



関西支社広島機関区長
志水 仁

安全への取組み

“正しい作業の定着”を図ることに尽きますが、その前提として、何が正しい作業であるかという点と、なぜ正しい作業をしなければならないかを理解させるようにしています。

さらには他山の石を生かして、自分一人のミスにより、荷主様にとどのような影響を与えるのか?被害額?旅客会社と与える影響?社会的な信用は?等を問いかけて、及ぶ影響の大きさをともに考えています。

自分のため、家族のため、会社の信頼のために、人が見ていないところでも“正しい作業”を励行していれば、大きなヒューマンエラーは減ると信じて、日々社員の懐に飛び込んで啓蒙活動を行っています。

※ ATS-PF
連続的に速度を監視し、曲線や分岐器の制限速度および列車の最高速度を超えた場合に非常ブレーキを作用させるほか、停止現示の信号機までに必ず列車を止められるよう、信号機までの距離情報に基づく「照査(速度)パターン」をつくり、列車の速度がこれを超えた場合、直ちに非常ブレーキを作用させて列車を停止させるシステム。

安全教育・訓練の実施

安全を支えるためには社員の教育・訓練が必要不可欠であり、集合教育や職場での訓練・OJTを通じて、安全意識の定着を図っています。また、運転取扱いに関する業務の多くを協力会社に委託しており、JR貨物グループ体となった安全への取組みのため、協力会社の教育、訓練の充実と安全に対する取組みを強化しています。

管理者の安全教育

安全第一の企業風土の醸成と現場における安全マネジメントを強化するために、JR貨物グループ会社も含め管理者を対象に管理者安全研修を毎年開催しています。この研修では、社外の安全の専門家による講義も取り入れ、幅広い安全教育を行っています。



各種訓練会の実施

貨物列車の安全・安定輸送には各旅客会社や協力会社との連携が必要不可欠であります。そのため、各地で合同の脱線復旧訓練や異常時取扱い訓練等を開催し異常時の対応に備えています。

MESSAGE



神奈川臨海鉄道株式会社
取締役 安全推進室長
服部 三郎氏

「貨車入換競技会」を開催

当社は、社線各駅をはじめ、首都圏のJR貨物の貨物取扱駅6駅で貨車の入換作業を行っており、入換作業責任者(操車担当)が使用する線路の状態を確かめながら、逐次、合図によって機関車を誘導し、貨車の連結、解放等の作業を行っています。係員全員が一つひとつの作業を基本どおり確実に行うことが、事故防止に欠かせません。

このため、各駅所とも、年間をとおして実設訓練等を計画的に行っていますが、今回、全駅所を一同に集め、基本動作の定着と入換技能の向上を目的に、「貨車入換競技会」を川崎貨物駅で開催しました。

当日は天候にもめぐまれ、各チームともキビキビとした動作でチームワーク良く実技でき、事故防止に対する意欲がヒシヒシと感じられた一日でした。



神奈川臨海鉄道(株)貨車入換競技会

地域・社会との共生

JR貨物は、暮らしに身近な物資の輸送を通じて地域社会の皆様の生活を支える一方、地域・社会に開かれた企業づくりを積極的に進めています。

輸送を通じた地域・社会への貢献(北海道と鉄道貨物輸送)

全国各地の貨物駅をネットワークで結んで、生活関連物資や工業製品など重要な物資を運ぶJR貨物は、日本経済のライフラインの一翼を担っています。例えば、内陸部への石油輸送、LNG(液化天然ガス)輸送では、地域のライフラインを支える重要な役割を担っています。

また、鉄道貨物輸送は青函トンネルを通じて、唯一、鉄道が北海道と本州を「陸続き」で結んでおり、北海道の産業

を支える物流において、大きなシェアを占めています。青函トンネルを走行する貨物列車は一日当たり約50本あり、一日に約1万7千トンの貨物を輸送しています。本州からは生活関連物資を、北海道からはじゃがいも、玉ねぎ、生乳など、大都市圏の生活を支える生鮮食料品を輸送しています。特に、北海道から出荷される野菜の約半分は、鉄道を利用して輸送されています。

情報開示とコミュニケーション

ホームページなどでの情報開示

会社概要、営業案内、社長会見の発表内容、最新情報などを中心に情報開示を行っているほか、鉄道貨物輸送に関する小学校5年生向け社会科映像教材や官公庁をはじめ関連団体へのリンクも行っています。

2008年10月に各ページのデザインを統一し、全面的にリニューアルしました。



ホームページリニューアル

物流博物館への協力

財団法人利用運送振興会が、1998年に東京都港区高輪に開館した物流博物館のリニューアル費用の一部及び子供用の運転士制服、映像用素材を無償で提供し、鉄道貨物のPRを図るとともに、小学生の教育施設としても活用していただいています。物流博物館展示コーナー



国際社会とのコミュニケーション

海外の鉄道関係者の皆様に、日本の貨物鉄道の技術や現状についての講義、各種施設の視察に対応しています。2007年度は17箇国から85名の皆様を受け入れました。

MESSAGE



北海道支社次長(営業)
原田 和典

北海道・本州間の物流

北海道にとって、鉄道貨物輸送は重要な輸送手段です。北海道・本州間における鉄道の輸送量は年間500万トン弱となっており、概ねフェリーの半分程度の輸送量となっています(運輸局資料より)。特に最近では原油高の影響を受け、船舶の輸送力が減少しており、ますます鉄道の重要性は増している状況です。

北海道から本州に向けては大量の農産物が輸送されていますが、そのうち玉ねぎについては鉄道のシェアは61%、馬鈴薯については37%に上っています(いずれも2006年度)。今後も安全安定輸送と輸送商品の確保により、北海道経済を陰ながら支えていきたいと考えています。

清掃活動

本社ビルでは、千代田区で行っている、春・秋年2回の一斉清掃に協力しています。

また、本社の所在するアイ・ガーデンエアに所在する各企業と、近隣の環境を良くするため、毎月第1水曜日の朝、勤務時間前に共同で清掃作業をしています。

近隣といっても日頃はなかなか顔を合わせる機会も少ないのですが、各企業様と共同で奉仕することで、企業間の交流のほか、地域の皆様からも喜ばれています。



アイ・ガーデンエア共同清掃

大学寄附講座への講師派遣

JR貨物は、社団法人日本物流団体連合会が開講する大学寄附講座に講師を派遣し、鉄道貨物の果たす社会的役割や重要性を大学生に伝えています。

多くの学生にとって、受講前は貨物会社と旅客会社の区別が理解されていないことがほとんどですが、受講後は、JR貨物が全国ネットのサービスを展開していることや、環境負荷が低い輸送手段であること、また身近な生活物資の多くが鉄道で運ばれていること、また幅広い輸送サービスを提供するために様々な種類の貨車やコンテナが存在していることに加え、モーダルシフトの重要性を認識することができたとの感想が聞かれ、毎回好評を博しています。



安治川口駅での施設見学



講義風景

さらに関西大学における同講座では教室内の講義だけでなく、実際に安治川口駅に受講生を招いての施設見学会を開催することで、大学生に対して鉄道貨物輸送に対するさらなる理解を深める事を図っています。

これからも、この取組みに参加することでJR貨物の社会的重要性について学生へのPRを進めていきます。

MESSAGE



経営企画部
(実務研修:社団法人
日本物流団体連合会)
新開 英介

鉄道貨物輸送の理解を深める

社団法人日本物流団体連合会では、国民生活・経済活動を支える極めて重要な社会インフラでありライフラインである「物流業」を社会一般に広く、かつ正しく認識してもらうため、当連合会がスポンサーとなり寄附講座として大学に物流の講座を開講しています。1995年度のスタートから現在までの14年間で全国6大学、28回開講し、当連合会の重要な活動として実施しています。JR貨物は開講当初より毎回講義を提供しています。2008年度は、首都大学東京、関西大学、横浜国立大学の3大学で開講し、約800名の学生が物流業並びに鉄道貨物輸送に対する理解を深めました。

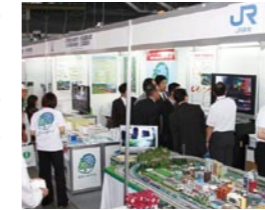
今後もJR貨物が生活に不可欠な存在であることをこれからの日本を担う大学生に伝えるべく、この活動に取り組んでいきます。

各支社における取組み

●北海道支社

北海道環境総合展2008開催

6月19～21日の3日間、札幌ドームにおいて「北海道洞爺湖サミット記念 環境総合展2008」が開催されました。これは、7月に開催された洞爺湖サミットにおける重要なテーマの一つである環境問題への取組みを広く伝えるため、最新の製品、技術を中心とした展示やセミナーなどが企画された大イベントです。北海道支社も、子供たち向けの鉄道模型コーナー、エコレールマーク紹介等を行いました。3日間の入場者数8万4千人と予想を大幅に上回るにぎわいとなりました。



●東北支社

JR貨物「ふれあいin東北」開催

JR貨物「ふれあいin東北」を2007年度も開催し、鉄道貨物輸送のPRを行うとともに、恒例となったEH500形式電気機関車の運転室見学とミニSLの運転、産直販売、鉄道車両部品の販売等を行いました。会場は終始にぎわいを見せ、終了まで多くのお客様で溢れていました。



●関東支社

東新潟機関区 一般公開

日頃からお世話になっている地域住民の皆様への感謝と、JR貨物の鉄道貨物輸送をより身近に感じていただくことを目的として、2008年10月12日、第15回「鉄道の日」に合わせて、「東新潟機関区 一般公開」を開催しました。電気機関車、ディーゼル機関車、新形式貨車などの車両展示、機関車体験添乗、鉄道模型の運転、JRコンテナにより北海道から直送されたジャガイモ・玉ねぎの直販、子供制服試着&記念撮影などの各種のコーナーを設け、多くの方々に楽しんでいただきました。



●東海支社

小学生の会社見学会の開催

東海支社では毎年、稲沢市立小正小学校の3年生(100人余)の会社見学会を開催しています。稲沢駅の信号扱所や愛知機関区の検修庫など、職場の様子や役割を学んでもらっています。例年、説明を熱心にメモする姿や活発に質問をする姿が見られます。

このほかにも、静岡総合鉄道部や名古屋貨物(タ)駅、稲沢機関区、四日市駅などで、小学生から高校生、自治会の方の見学会を行うなど、JR貨物を身近に感じていただくための取組みを進めています。



●関西支社

広島車両所 一般公開

2008年度も広島車両所を一般公開する「第15回JR貨物フェスティバル」を10月に開催しました。機関車の展示や運転室公開、ミニ車両運転、産地直送品の販売等の催しを行い、家族連れや鉄道ファン約9千人が来場し、一日中にぎわいました。毎年開催する度に来場者の鉄道への関心の高まりがうかがえます。今後も地域の方々に鉄道貨物輸送をご理解いただける取組みを進めていきます。



●九州支社

鳥栖総合鉄道部見学

鳥栖総合鉄道部では、毎年10月頃に市内にある小学校5年生を社会見学の一環で迎えています。「みんなが今日食べるおやつも鉄道で運ばれてきたかもしれないよ。」という、「あの(コンテナを指して)中に?」とびっくりします。構内見学になると元気はつらつ!間近で見るフォークリフトの動きにも目を奪われています。やはり人気があるのは機関車で、運転士の「ピッ!」という警笛に「うおー」というどよめきが沸きます。今後も鉄道貨物輸送をご理解いただけるよう、多くの皆様と交流していきます。



社員とのかかわり

JR貨物は、社員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、社員一人ひとりのモチベーションの向上を図るため、人事制度、福利厚生制度、教育体制を整備し、安全で安心できる働きがいのある職場づくりに努め、活気ある会社づくりを目指しています。

人事・雇用の取組み

人事・雇用の考え方

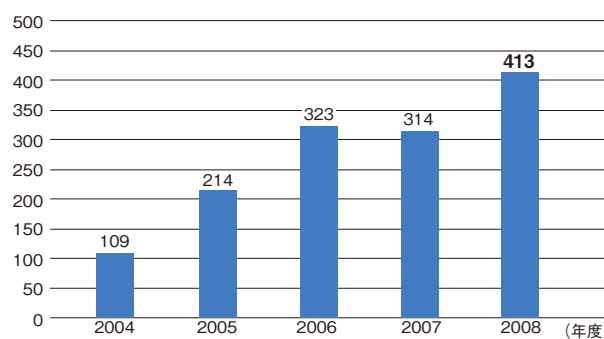
JR貨物では、組織の活力を高め、社員一人ひとりが持てる力を最大限発揮できるよう、「人づくり」に力を入れています。鉄道事業は、社員の能力向上に経験の果たす割合が高いため、安定的に雇用を続けることを重視しています。さらに、社員のモチベーション向上を図るため、年一回、全社員に将来の従事したい業務について記入してもらい人事異動の参考にしています。一方、管理職の上級クラスには目標管理制度を軸とした年俸制を導入しています。現在、新しい人事・賃金制度を検討しており、さらに活気ある会社づくりを目指しています。

また、団塊世代の大量退職にあたり、技術・知識の着実な継承が求められるため、教育の充実や熟練した定年退職者の再雇用制度などの施策を実施しています。

雇用の状況

将来にわたって鉄道事業を円滑に運営していくために、安定的な採用を続けており、2008年度は過去最大となる400人規模の採用を行いました。また、障がい者の雇用についても積極的に取り組んでいます。

■新規採用数



※1 安全教育の充実
労働安全を含む安全への取組みの詳細についてはP26～28をご覧ください。

定年後再雇用機会提供制度について

2001年度の年金制度改正に伴い、60歳定年退職以降、年金満額支給開始年齢となるまでの間、希望する社員について、嘱託社員として再雇用する制度を設けています。

働きやすい職場づくり

安全最優先の企業風土、職場風土を醸成し、社員一人ひとりに安全意識と正しい作業を根付かせるため安全教育の充実※1を図るとともに、リスクマネジメント活動の推進による事故予防に取り組んでいます。また、働きがいのある職場をつくるため、職場の環境改善にも積極的に取り組んでいます。

①健康サポート

12月から4月にかけては、インフルエンザが流行する期間でもあり、2007年度も現業機関の社員がインフルエンザの予防接種を受けた場合に、費用の一部を会社が負担することとしました。2007年度の実績は、約25%（約1,600名）でした。

②福利厚生制度

社員の豊かな生活づくりをサポートするため、社宅や寮の整備、住宅ローン制度などの導入、保養所・施設との契約、祝い金等の給付を行う互助会※2の運営支援等を行っています。また、野球やボウリング等の全国大会の実施を通じ、JR貨物グループ内の交流を図っています。

※2 互助会
愛称：カーゴファミリー

人材の育成・教育

教育の考え方・教育方法

長期的な視点に立ち、一貫性を持った教育を実施していくために、人材育成についての基本姿勢(教育訓練の目的、目指すべき社員像、基本方針)、役割分担及び各種教育訓練の位置づけ等を明らかにする「教育規程」を新たに制定しました。

特に、目指すべき社員像は、「安全」等鉄道事業者としてのカラーを意識した、全社員がイメージしやすいものとし、これらに向かって積極的に人材の育成に取組み、お客様から安心・信頼していただけるJR貨物を創っていきます。

目指すべき社員像

- ①安全を最優先とする社員
- ②豊富な知識と優れた技能及びプロ意識を有し、基本動作に則った仕事のできる社員
- ③常に問題意識を旺盛に持って積極的に仕事を改善できる社員
- ④お客様の身になって行動できる社員
- ⑤外部環境の変化に柔軟かつ機敏に対応できる社員

教育方法は、日常業務を通じて実施する職場内(OJT)教育及びそれに連携させた集合教育を主体として、相乗的な効果がでるよう補完的に通信研修及び社外研修等を実施しています。また、業務改善意欲の向上、問題解決手法の習得等を目的として小集団活動、提案等を推進しています。

教育重点実施項目

2008年度は以下の重点実施項目を定め、グループ会社と一体になって教育を推進していきます。

①安全教育の充実

社員一人ひとりの安全意識の醸成には、現場長等のリーダーシップが極めて重要であることから、委託会社を含めた全現場長・事業所長への教育を実施します。さらに、事故防止ハンドブックを活用し、安全風土の確立に努めます。

②技術継承教育の推進

検修業務では車両技術研修所の活用とOJTを担う「教育担当」を専任で配置、駅業務部門では「駅指導担当」を強化し、鉄道事業に関わる円滑な技術・技能継承を進めます。

③若年社員・管理者教育の充実

業務の中核を担う若年社員に対してJR貨物の社会的責任を理解させ、正しい作業の定着、業務改善、後輩の育成に重点をおいた教育とともに、管理者に対する教育を充実しています。

④小集団活動の活性化

小集団活動は、職制にとらわれず社員が自主的に職場の課題に取り組む小集団活動を支援、活性化させ、生き生きとした職場づくりと業務改善に対する意欲の向上を図ります。

■社員教育実績(単位:名)

種別/年度	2005年度	2006年度	2007年度
階層別研修	1,667	2,066	2,576
職能別研修	5,751	6,468	7,049
小集団研修	451	555	476
その他研修	245	101	110
総計	8,114	9,190	10,211

MESSAGE



関西支社総務部
サブリーダー
前野 達也

能力・モチベーションの向上

2008年度は関西支社だけで105名の新入社員が入ってきました。高校を出たばかりの人からほかの企業を経験した人までさまざまな人が一緒に新入社員研修を受けます。安全教育からはじまり、会社概要、企業人教育・禅寺研修までみっちりカリキュラムが組まれており、研修を通じて連帯感も生まれます。

新入社員研修の後、各現場に配属されますが、そこでは実作業を通じてベテラン社員から経験に基づいた知識と技術を叩き込まれます。また、検修・駅・保全の系統毎に体系的な研修システムが構築されており、集合教育による専門知識の習得機会も設けています。

一方、入社2年目の社員全員に対して行う入社2年目研修及び昇職の機会を捉えて行う階層別教育も実施しており、会社全体の状況等を捉える機会を設けて個人の能力・モチベーションの向上につなげています。

JR貨物 環境・社会報告書 第三者コメント

1. JR貨物の環境への取り組み

近年の環境問題の深刻化を背景に、自動車輸送よりも環境負荷がより少ない鉄道輸送が注目されています。この意味で、日本貨物鉄道株式会社(JR貨物)は、社会的にも大きな責任と役割を期待されていると考えます。

そして環境負荷の小さい鉄道貨物が期待されているがゆえに、第1にモーダルシフト推進のための努力は何か、第2に企業としての環境負荷削減のための努力は何か、という2点に注目が集まると思います。

2. 環境に対する取り組み

第1のモーダルシフト推進については、輸送の弾力性・機動性を高めるために、トラックを積極的に利用する「複合一貫輸送の推進」、車両故障や事故による輸送障害をなくす「安定輸送の確保」、顧客ニーズにあわせた大型コンテナの利用による「商品ラインアップの充実」などについて、高く評価されるべきです。

第2の企業としての環境負荷削減では、環境負荷の小さい新型機関車の開発や荷役機械の導入などの環境負荷削減努力を進めてきました。

これらの成果もあって、日本投資政策銀行から「環境への配慮に対する取り組みが先進的」との「環境格付」を受けたことを高く評価したいと思います。

3. 今後の期待

現在のわが国において、モーダルシフトの担い手としての幹線輸送による環境負荷削減だけでなく、利用運送事業者による集貨・配達、荷役や構内作業、梱包材や包装材などにおいても環境負荷削減が求められるでしょう。

この意味でJR貨物は、利用運送事業者等とのタイアップのもと、より広い社会貢献が期待されていると思います。



東京海洋大学
海洋工学部教授
苦瀬 博仁氏

第三者コメントを受けて

ご意見を頂き、誠にありがとうございました。ここ数年、環境意識の高まりの中で、鉄道貨物事業に対して多くのご意見・ご要望を頂き、大変有り難く思います。

鉄道は輸送トンキロ当たりのエネルギー消費量が営業用トラックの約7分の1と「環境にやさしい」輸送機関ですが、それに甘んじることなく、一層の環境負荷低減を図るため、新型機関車の開発などを積極的に進めています。

また、日本政策投資銀行からの格付につきましては、日頃からの地道な努力が認められ、とても励みに感じています。これにより得られたメリットを、次の時代に向けた、事業の基盤整備に有効に活用してまいります。

苦瀬先生からご提言を頂きました、集貨・配達及び荷役時における環境負荷低減につきましては、関係する皆様のご協力を頂き、積極的に進めて参りたいと存じます。

これからもご指導・ご鞭撻の程、よろしく願い申し上げます。



代表取締役副社長
総合企画本部長
田村 修二

● グループ会社一覧 (JR貨物の直接出資会社) 2008年9月1日現在

地球環境問題などの社会的要請に積極的に対応、鉄道を中心とした物流企業グループとしてのゆるぎない地位を確立するため、戦略的なグループ経営を推進していきます。

倉庫物資別ターミナル10社	会社名	主な事業内容	業務受託10社	会社名	主な事業内容
倉庫物資別ターミナル10社	日本オイルターミナル(株)	ターミナル運営(石油)	業務受託10社	(株)ジェイアール貨物・東北ロジスティクス	運輸附帯サービス業
	日本運輸倉庫(株)	倉庫業		(株)ジェイアール貨物・北関東ロジスティクス	運輸附帯サービス業
	(株)オー・エル・エス	ターミナル運営(潤滑油)		(株)ジェイアール貨物・新潟ロジスティクス	運輸附帯サービス業
	関西化成品輸送(株)	ターミナル運営(化成品)		(株)ジェイアール貨物・北陸ロジスティクス	運輸附帯サービス業
	(株)飯田町紙流通センター	倉庫業		(株)ジェイアール貨物・信州ロジスティクス	運輸附帯サービス業
	(株)大阪鉄道倉庫	倉庫業		(株)ジェイアール貨物・東海ロジスティクス	運輸附帯サービス業
	セメントターミナル(株)	ターミナル運営(セメント)		(株)ジェイアール貨物・関西ロジスティクス	運輸附帯サービス業
	(株)東京液体化成品センター	ターミナル運営(化成品)		(株)ジェイアール貨物・山陽ロジスティクス	運輸附帯サービス業
	敦賀ターミナル(株)	ターミナル運営(化成品)		(株)ジェイアール貨物・中国ロジスティクス	運輸附帯サービス業
	北海道農産品ターミナル(株)	倉庫業		(株)ジェイアール貨物・九州ロジスティクス	運輸附帯サービス業
利用運送5社	全国通運(株)	貨物利用運送事業	関連事業その他8社	ジェイアールエフ商事(株)	総合リース業
	日本フレートライナー(株)	貨物利用運送事業		東京貨物開発(株)	物流施設管理運営
	北海道ジェイアール物流(株)	貨物利用運送事業		ジェイアールエフ・ホテル(株)	ホテル業
	(株)国際貨物鉄道システム	貨物利用運送事業		(株)ジェイアール貨物・不動産開発	不動産業
	ジェイアールエフ・エンジニアリング(株)	貨物利用運送事業		ジェイアールエフ・パトロールズ(株)	警備業
臨海鉄道10社	八戸臨海鉄道(株)	鉄道事業(貨物)	臨海鉄道10社	北九州貨物鉄道施設保有(株)	鉄道施設の改良工事・貸付
	秋田臨海鉄道(株)	鉄道事業(貨物)		(株)ジェイアール貨物・リサーチセンター	物流に関する調査・研究
	仙台臨海鉄道(株)	鉄道事業(貨物)		(株)運送保証協会	運賃支払保証業
	福島臨海鉄道(株)	鉄道事業(貨物)			
	鹿島臨海鉄道(株)	鉄道事業(貨物・旅客)			
	京葉臨海鉄道(株)	鉄道事業(貨物)			
	神奈川臨海鉄道(株)	鉄道事業(貨物)			
	衣浦臨海鉄道(株)	鉄道事業(貨物)			
	名古屋臨海鉄道(株)	鉄道事業(貨物)			
	水島臨海鉄道(株)	鉄道事業(貨物・旅客)			

● 編集後記

『環境・社会報告書2008』をお届けいたします。

発行4年目となる本年度版では、中期経営計画「ニューストリーム2011」の内容に即して、当社の取組み内容を具体的にご紹介しているほか、関係の皆様・社員のコメント等を通じて、モーダルシフトに向けた取組みをわかりやすくお伝えできるよう努めました。

環境意識の高まりの中、鉄道貨物輸送に対する関心が高まっています。この報告書が、多くの皆様に当社の取組みを知っていただく橋渡しになれば幸いです。お気軽にご感想をお聞かせ下さい。

常務取締役総合企画本部経営企画部長
村山 洋一

環境・社会報告書2008 2008年12月発行

日本貨物鉄道株式会社 総合企画本部経営企画部 〒102-0072 東京都千代田区飯田橋三丁目13番1号
TEL : 03(3239)9121 FAX : 03(3239)9123 http://www.jrfreight.co.jp/