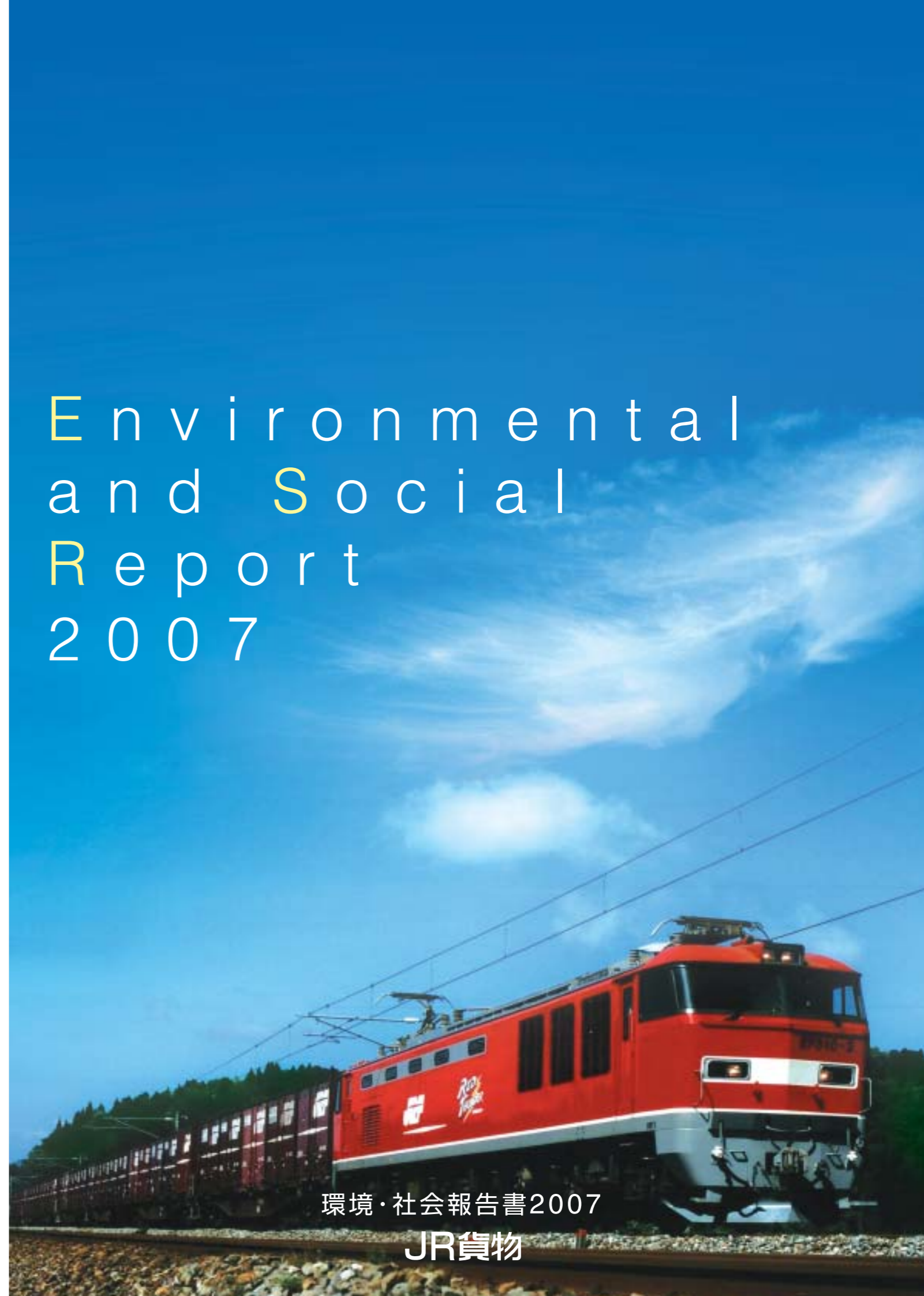




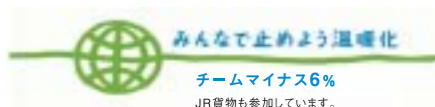
JR 日本貨物鉄道株式会社

# Environmental and Social Report 2007



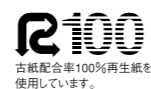
環境・社会報告書2007

JR貨物



みんなで止めよう温暖化

チームマイナス6%  
JR貨物も参加しています。



2	編集方針・JR貨物の概要
3	社長挨拶
<b>総論</b>	
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
<b>2006年 環境・社会活動ハイライト</b>	
8	環境・社会経営における取り組み
<b>環境報告</b>	
12	環境・安全情報総括表
14	事業活動を通じた環境への貢献
16	温暖化防止に向けて
18	化学物質管理と汚染の防止
20	騒音・振動の低減
21	廃棄物削減・省資源の推進
<b>社会報告</b>	
22	安全への取り組み
25	お客様とのコミュニケーション
26	社員とのコミュニケーション
28	地域社会との共生
30	JR貨物 環境・社会報告書 第三者コメント
31	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・社会経営に取り組む姿勢をお伝えすることを目的に作成しております。

- 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。
- JR貨物の今後のステップについてご理解いただくため、見出しごとに「今後の課題と目標」を付しております。
- 十分な取組みにいた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んでいます。)

### 【報告対象期間】

2006年4月1日～2007年3月31日  
(一部には、2005年度以前の情報や2007年度の活動も含まれています。)

## 社長挨拶

2008年は京都議定書のCO<sub>2</sub>削減実行期間が始まる「環境元年」の年です。地球温暖化防止に向けた新しい推進体制についての議論も始まっています。わが国は「21世紀環境立国戦略(クールアース50)」を策定し、7月には「北海道洞爺湖サミット」が開催されるなど、環境問題に向けて積極的に努力していく姿勢を明確にしています。運輸部門では、「京都議定書目標達成計画」の中で、鉄道へのモーダルシフトによる90万トンのCO<sub>2</sub>削減目標が掲げられています。

「環境意識」は一段と高まり、JR貨物にとってはここ2～3年が正念場であるといえます。“モーダルシフトの担い手”として、「存在感」を今こそ、強くアピールしていかなばなりません。

当社は最近、自治体の皆様の訪問を受けることが多くなりました。自治体は、物流問題を「地域経済の活性化」、「雇用創出」等の強力な推進力のひとつとして位置づけているように見受けられます。我々の想像以上に鉄道輸送への期待が大きいこと、そしてJR貨物の“強み”は、やはり、何と云っても“全国ネットワーク”にあることを強く実感しており、鉄道貨物輸送を通じて、自治体の活性化に寄与していきたいと考えています。

このようなご期待に応えていくためには、まずは、「安全・安定輸送」を基軸とした、良質な輸送サービスの提供が必要であることはいうまでもありません。一たび事故が発生

すると、皆で営々と築き上げてきた「信頼」は一瞬にして灰燼に帰してしまいます。安全に対する取組みのさらなる強化を図るとともに、社内の技術を次の世代にしっかりと引き継いでいく「技術継承」の教育が不可欠です。あわせて、新型機関車などの投入を積極的に進める等、設備面での充実を図る必要があります。

また、お客様のニーズに対応するための、「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・利用運送事業者・JR貨物が三位一体となった議論を進めています。このような取組みの具体化を通じて、マーケットでの信頼を不動のものにしていきたいと思っております。

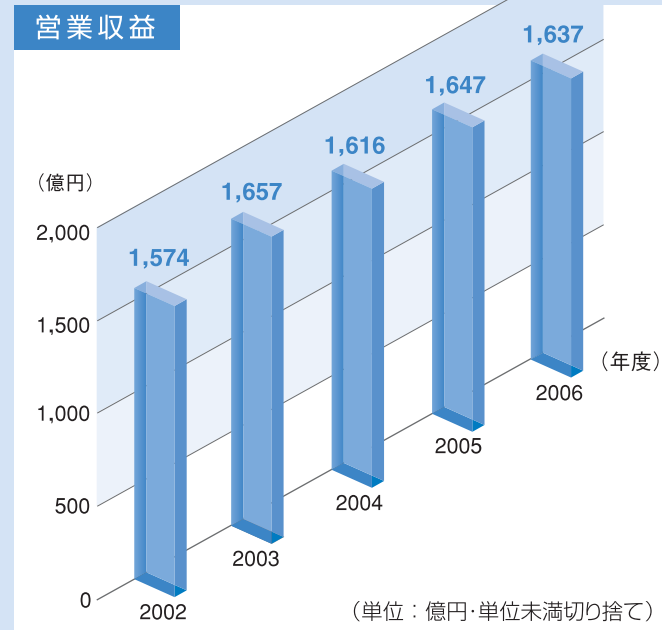
一方で、近年における「企業の社会的責任」理念の浸透により、事業活動における環境への取組み、社会との共生が求められています。化学物質の管理、騒音・振動対応など環境面での配慮とともに、積極的な地域貢献など社会的な活動を進めてまいります。

JR貨物は、本年度、社内に「環境・社会経営委員会」を設置し、推進体制の充実・強化を図りました。これからも「環境にやさしい」鉄道貨物輸送の伸長と、事業面における取組みを通じて、当社の「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。

## JR貨物の概要

(単体・2007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	7,182名
営業キロ	8335.0km
取扱駅数	263駅 [車両数] 機関車806両、貨物電車42両、 貨車9,067両 [コンテナ個数] 69,196個
輸送量	2,661万トン(2006年度)
輸送トンキロ	230億トンキロ(2006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



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

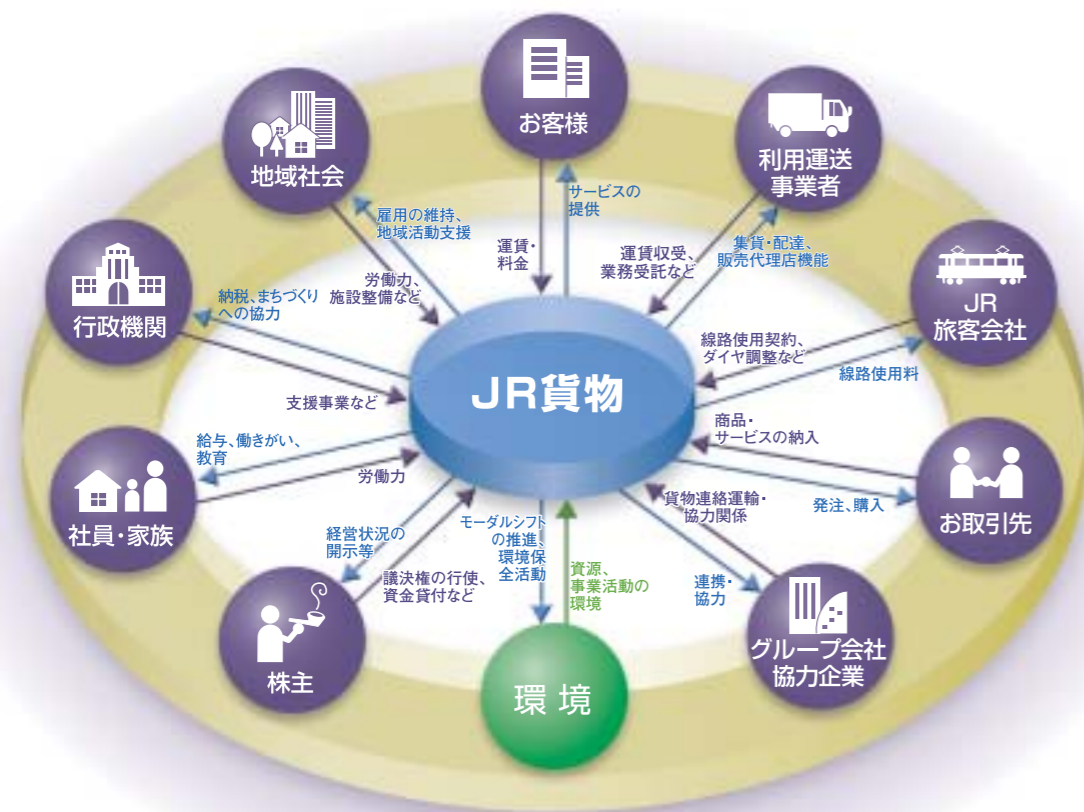
- 1 新しい価値を生み出す物流をめざします
- 2 次代をひらく新しい仕事へ挑戦します
- 3 人間味あふれる企業をつくります

#### 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とのかかわり

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2007」

JR貨物は、大きく変化する時代の流れ、うねりを見きわめ、自らが新しい流れを創り出していく決意をもって、2005年度から2007年度までの中期経営計画「ニューストリーム2007」を策定し、「モーダルシフトの担い手」として貨物鉄道を発展させることにより環境・社会へ貢献する姿勢を打ち出しました。

その中で、貨物鉄道事業のサービス向上を積極的に図っていくため、「安全・安定輸送の向上」や「コンテナ輸送サービスの量的拡大・質的向上」など6点の重点項目を掲げ、取り組んでいます。

2006年度は、表に示すとおり、山陽線鉄道貨物輸送力増強事業の完成、自動車部品輸送専用列車「LONG PASS EXPRESS」の営業開始、日韓間における「RAIL-SEA-

RAIL」サービスの開始等、各施策毎にさまざまな取組みを展開しました。

「ニューストリーム2007」の最終年度にあたる2007年度は、改正省エネ法の本格実施を契機に、荷主の環境負荷低減への取組みが一層本格化しています。JR貨物では、経営の安定化を推し進め、一層の体質強化に努めています。

ニューストリーム2007について、詳しくは以下をご覧ください。  
<http://www.jrfreight.co.jp/news/newstrm2007.html>

内容	2006年度実績	2007年度目標
コンテナ輸送量	2,318万トン	2,480万トン
モーダルシフトによるCO <sub>2</sub> 削減		2003年度比57万トン削減

主要施策	2006年度の主な実績
①安全・安定輸送の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>●安全管理規程の制定</li> <li>●輸送設備の維持更新(老朽設備取替、保安・防災、安全輸送対策・在姿輸送旋盤、運転支援システムの開発等)</li> <li>●現場管理者等を対象とした研修の実施、教材の作成、リスクマネジメント活動の充実</li> <li>●ATS-PF取付促進、鉄まくらぎ導入推進、車両の新製(機関車25両、コンテナ車100両)、コンテナ新製(2,000個)</li> </ul>
②コンテナ輸送サービスの量的拡大	<ul style="list-style-type: none"> <li>●山陽線鉄道貨物輸送力増強事業完成</li> <li>●ダイヤ改正による輸送力補強</li> </ul>
③コンテナ輸送サービスの質的向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自動車部品輸送専用列車「LONG PASS EXPRESS」営業開始</li> <li>●国際輸送の取組み強化(日韓「RAIL-SEA-RAIL」サービスの開始)</li> <li>●改正省エネ法に対応した「エネルギー使用量計算機能」を当社HP上に公開</li> </ul>
④21世紀型の鉄道貨物輸送の構築に向けた鉄道事業の構造改革	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「IT-FRENS &amp; TRACE」システムを活用した輸送力有効活用</li> <li>●物資別輸送体系の再編</li> <li>●「スーパー・オイル・エクスプレス」営業拡大(75km/h列車の95km/h化)</li> <li>●入換作業の効率化、駅構内改良</li> </ul>
⑤経営資源の有効利用のための開発・関連事業の着実な拡大	<ul style="list-style-type: none"> <li>●東京貨物ターミナル駅複合施設新設</li> <li>●岩国、山形駅構内商業施設新設</li> </ul>
⑥戦略的な連結経営・グループ経営の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>●JR貨物グループ理念に基づくグループ経営の強化</li> <li>●グループ経営資源の有効活用</li> </ul>

## JR貨物グループ理念

「モーダルシフトの担い手」としてJR貨物が物流業界で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貨物グループでは、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

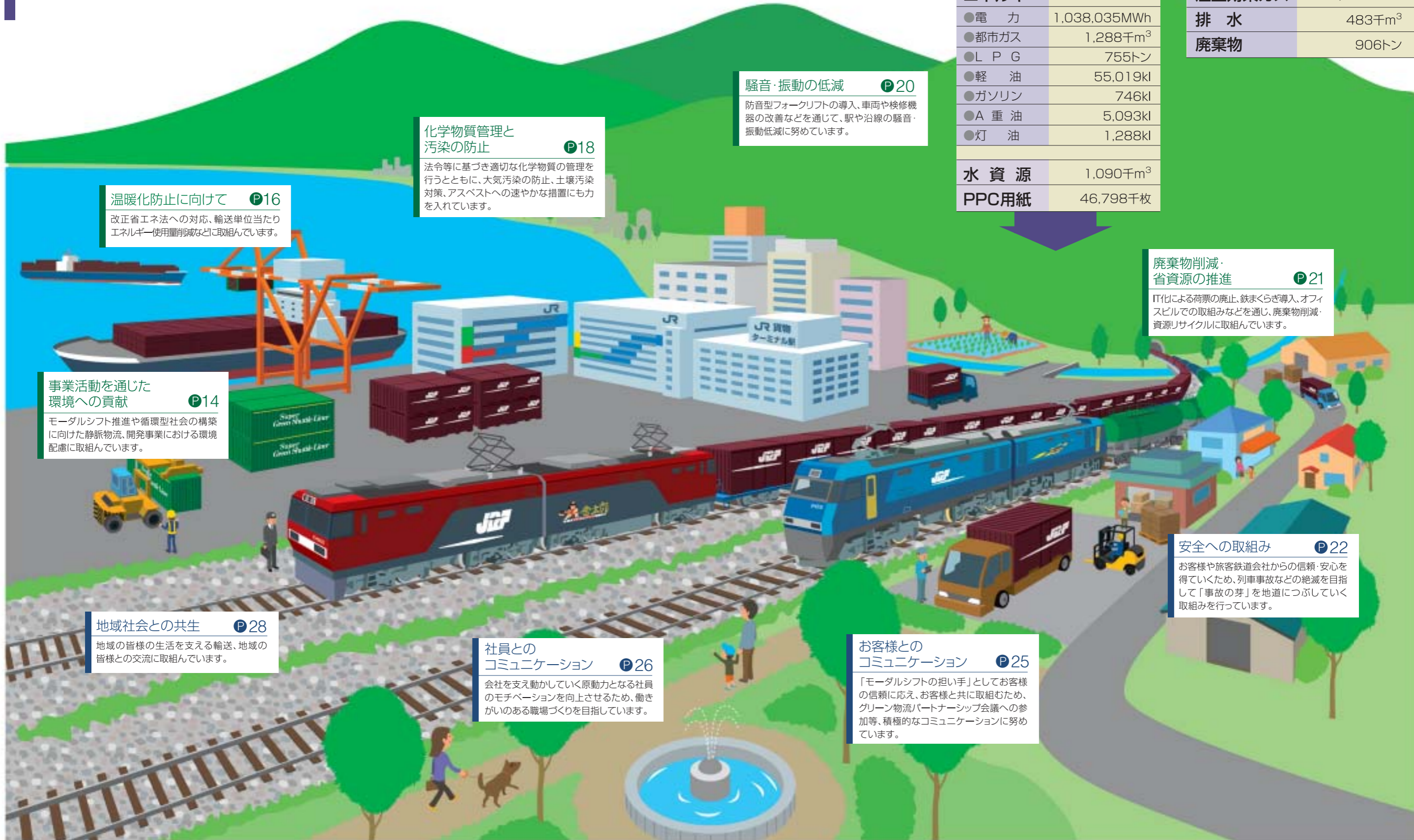
グループ指針

- 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

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実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。



**温暖化防止に向けて P16**  
改正省エネ法への対応、輸送単位当たりエネルギー使用量削減などに取組んでいます。

**化学物質管理と汚染の防止 P18**  
法令等に基づき適切な化学物質の管理を行うとともに、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 P20**  
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。

**事業活動を通じた環境への貢献 P14**  
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、開発事業における環境配慮に取組んでいます。

**地域社会との共生 P28**  
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組んでいます。

**社員とのコミュニケーション P26**  
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。

**お客様とのコミュニケーション P25**  
「モーダルシフトの担い手」としてお客様の信頼に応え、お客様と共に取組むため、グリーン物流パートナーシップ会議への参加等、積極的なコミュニケーションに努めています。

**廃棄物削減・省資源の推進 P21**  
IT化による荷票の廃止、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組んでいます。

**安全への取組み P22**  
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。

Input	
エネルギー	
●電力	1,038,035MWh
●都市ガス	1,288千m <sup>3</sup>
●L P G	755トン
●軽油	55,019kl
●ガソリン	746kl
●A重油	5,093kl
●灯油	1,288kl
水資源	1,090千m <sup>3</sup>
PPC用紙	46,798千枚

Output	
温室効果ガス	717,399t-CO <sub>2</sub>
排水	483千m <sup>3</sup>
廃棄物	906トン

# Environmental and Social Activities Highlight 2006



## 推進体制の深度化

JR貨物は2005年度から、JR貨物のCSR（企業の社会的責任）に対する考え方について皆様のご理解をいただくため、『環境・社会報告書』を発行し、モーダルシフトの推進を中心にした、「環境にやさしい」鉄道貨物輸送の伸長と、事業活動における環境・社会それぞれの取り組み内容を紹介しています。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、「環境・社会経営」理念の社内への浸透を図りました。

こうした動きを受け、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、活動の一層の充実に取り組んでいます。

## 環境・社会経営における取り組み

### 改正省エネ法とJR貨物の取り組み

京都議定書において、わが国は2010年度を目途に温室効果ガスの排出量を1990年度比で6%削減することを約束しました。わが国全体のCO<sub>2</sub>排出量の約2割を占める運輸部門からの排出量は、2004年度において2億6,200万トン（1990年度比20.3%増）となっており、目標達成のために適切な対策をとることが急務となっています。

こうしたことから、輸送分野におけるエネルギー管理を徹底するため、

2006年4月、省エネ法（エネルギーの使用の合理化に関する法律）が改正され、一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者に対して、省エネルギー計画の策定・エネルギー使用量の定期報告が義務付けられました。

JR貨物も300両以上の鉄道車両を有する「特定輸送事業者」\*1として、効率的な輸送体系の構築やエネルギー使用効率の高い新型機関車の導入を通じて、目標達成に向けて努力しています。

また、「特定荷主」\*2に対する省エネ計画・報告の義務付けを踏まえ、お客様からのご要望にお応えするため、

鉄道利用による省エネ効果を算出する機能を当社ホームページ上で公開しました。

鉄道は輸送量あたりのCO<sub>2</sub>排出量が最も低い「環境にやさしい」輸送機関であり、環境問題への対応に向けて大きな役割が期待されています。

\*1 特定輸送事業者  
鉄道車両数300両、自動車台数200台以上の輸送事業者。  
\*2 特定荷主  
年間の貨物輸送量が3,000万トンキロ以上の荷主。

## 山陽線鉄道貨物輸送力増強事業

### 1. 概要

山陽線鉄道貨物輸送力増強事業は、幹線物流の大動脈である東海道・山陽線のうち特に需要が増加している本州・九州間において直ちに対応するため、吹田信号場～北九州貨物ターミナル駅間において、変電設備や待避線の整備を行い、既存コンテナ列車の長編成（1,300トンけん引）化により輸送力増強を図る事業です。

鉄道輸送とトラック輸送との実勢運賃の切り合い点は600km付近であり、それ以上の距離では鉄道輸送が有利となることから、本事業の実施により関東・中京・関西と山陽・九州間の輸送力が増強され、鉄道へのモーダルシフトの推進が図られます。

### 2. 事業スキーム

本事業は「幹線鉄道等活性化事業」として、事業主体である水島臨海鉄道（株）が国庫補助を受け、施設を整備・保有し、JR貨物がこれを借り受けるという事業スキームになっています。

### 3. 実施時期

2002年度に事業着手し、2006年度末に完成、2007年3月ダイヤ改正より当該区間において長編成（1,300トン）列車の運行を開始しています。

### 4. 効果（計画値）

本事業の完成により、約25万トン/年の輸送力増強が図られます。これにより、10トントラックに換算して年間約2万5千台のモーダルシフトが図られ、年間約3万6千トンのCO<sub>2</sub>、年間約50トンのNO<sub>x</sub>削減が見込まれています。

### 参考

(1) 事業費	
総事業費	約34.3億円（うち国庫補助約9.5億円）
補助対象事業	約31.8億円
助対象外事業費	約 2.5億円

(2) 工事箇所	
待避線延伸	3箇所（吹田信号場、西条駅、幡生駅）
変電所新設	1箇所（住吉変電所）
変電所増強	4箇所（魚住変電所、万富変電所、河内変電所、八本松変電所）

### ◆山陽線鉄道貨物輸送力増強事業の概要



## ■ エコレールマーク事業への協賛

エコレールマーク事業は、国土交通省が一般消費者に対する鉄道貨物輸送の認知度向上を目的として2005年4月にスタートさせ、一定以上の割合で鉄道輸送を利用されている方々に対し認定を行っています。2007年12月現在で、商品認定20件、取組企業認定37社となり、普及が進んでいます。

JR貨物はこの運動の展開により貨物鉄道の認知度が一層向上するよう、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。

その一環として、2007年3月から8月まで、全国の業務機関で、JRコンテナに社員自らがエコレールマークのステッカーを貼り付け、コンテナ集配時などに消費者の皆様の注目を集めることによりエコレールマークの意義の周知・浸透を図る運動を展開しました。

また、実際に商品をお求めになる消費者の方々に「エコレールマーク」認定商品についてご理解いただくため、テナント各位のご協力のもと、2007年8月、小売店舗の店頭



試行的に「POP広告※」を掲出しました。

今後とも「エコレールマーク」認知度向上のため、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・啓発に努力していきます。



※ POP広告  
Point of purchase の略。  
店頭に掲出し、消費者の購買意欲を促進させる効果を狙った広告。

## ■ モーダルシフトの推進

JR貨物は、「モーダルシフトの担い手」として積極的な増送を図るため、お客様の視点に立って輸送サービスの改善を進めています。

### ●「スーパーグリーン・シャトル列車(みどり号)」

モーダルシフト企業の裾野を広げることを目的として、「ご利用回数の多少にかかわらず、いつでも31フィートコンテナによる鉄道利用が可能」というコンセプトのもと、2006年から、JR貨物と鉄道利用運送業界との連携により、利用運送事業者が31フィートコンテナを一括保有し、これを共同で運用する方式による「スーパーグリーン・シャトル列車(みどり号)」(東京～大阪)の運行を行っています。

現在のトラックによる中長距離輸送の中心は10トン大型トラックであり、これと同サイズの31フィートウイング仕様コンテナを導入することで、お客様が入出荷システムを変えることなく、鉄道へのモーダルシフトができるようになりました。



スーパーグリーン・シャトル列車(みどり号)

### ●スーパー・オイル・エクスプレスの運転拡大

海外から輸入された原油は、沿岸部にある製油所で精製され、石油製品として内陸石油需要地域にある油槽所(備蓄タンク)に鉄道輸送を行っています。内陸油槽所における日々の需要変動に応じた数量を定時・安全・安定的かつ大量にお届けできることから“走るパイプライン”と呼ばれています。

石油列車においても「21世紀型」の新しい輸送システムに向け、従来の75km/hからスピードアップを図り、95km/hで走行可能な列車「スーパー・オイル・エクスプレス」の運転を拡大しています。これにより、輸送時間を短縮したほか、タンク車の運用効率改善・大型化を図り、効率的かつ高品質な石油列車の運行を実現しました。



## ■ 安全管理規程の制定

近年、航空機のトラブル、JR福知山線事故など運輸事業においてさまざまな事故が多発しています。

このため国土交通省は陸・海・空の運輸事業における安全性向上のため、関係法令の改正を実施しました。

鉄道事業法については、各鉄道事業者に輸送の安全性の維持・向上を図るための義務付けがなされました。

- 主な改正内容は、
- ①経営トップが安全の確保について確実に関与する
  - ②「安全管理規程」を作成し届け出る
  - ③「安全統括管理者」「運転管理者」を選任する
  - ④乗務員の資質管理を強化するため「乗務員指導管理者」を事業所毎に選任する
  - ⑤安全報告書を毎年度作成し公表する
  - ⑥鉄道事業者から業務を受託した者に対しても必要により立ち入り検査を行う
- などです。

当社の「安全管理規程」は、鉄道事業法の内容に従うとともに、当社の輸送の特性に鑑み「危険品輸送の安全確保」を独自に付加し、安全推進本部長が関東運輸局へ届け出を行いました。



安全管理規程

### ◆安全管理規程の概要

項目	内容
1.経営トップのコミットメント	●社長は、輸送の安全の確保のための事業運営に関する基本的な方針及び具体的な取扱いを中期計画及び事業計画に定める。
2.経営トップの責務	●社長は、輸送の安全の確保に関する業務全般を総理する。 ●社長は、安全統括管理者の輸送の安全を確保するための意見を尊重する。
3.組織体制	●輸送の安全の確保に関する管理者:安全統括管理者、運転管理者、乗務員指導管理者をおく。 ●輸送の安全の確保に関する責任者(関係各部長及び支社長)の責務を明示した。
4.安全統括管理者	●鉄道の安全に関する業務経験10年以上の取締役から選任する。 ●輸送の安全の確保に関し、社長に対し必要な意見を述べ、各部門を統括管理する。 ●事故・災害等その他必要な情報を収集・周知し必要により指示を行う。
5.運転管理者	●運転に関する業務経験10年以上で運転に関する業務を管理する権限を有する者から選任する。 ●運転に関する事項を統括し、運行計画の設定及び改定、運転士及び車両の運用、運転士の教育訓練及び資質の保持その他運転に関する業務を管理する。
6.乗務員指導管理者	●運転士の所属する機関区長等(機関区長、総合鉄道部長)から選任する。 ●運転士の資質(適性・知識及び技能)の維持管理及びその充足状況に関する定期的な確認、運転管理者への報告に関する職務を行う。
7.情報公開	●毎年度、安全報告書を作成し公表する。
8.重大な事故等への対応	●事故・災害等が発生した場合は、安全と人命を最優先とし、関係規程等に基づき関係箇所への通報等を迅速に行う。
9.運転士の資質管理及び教育・訓練等	●運転士の資質の充足状況は、継続的かつ定期的に確認し、資格要件に適合していないおそれがある場合は、適切な措置を講じる。 ●運転関係、鉄道施設・車両の保守にかかわる係員の教育・訓練を通達等に従って確実に実施することを明示した。
10.文書・記録の作成及び管理	●輸送の安全の確保に係る文書を必要に応じ適切に作成し保管する。
11.業務委託	●運行管理、入換作業、車両や施設の保守等の委託については、各旅客鉄道会社・臨海鉄道・協力会社との協定または委託契約による。
12.危険品の輸送	●危険品輸送に供する容器等の構造は、関係法令の基準に基づき制定された各規程の定めによる。 ●危険品の漏洩事故等が発生した場合の連絡・対応については、化成品貨物異常時応急処理ハンドブック及びイエローシートに基づき対応する。

# 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	
		2005年度	2006年度	2005年度	2006年度
<b>[1] 事業エリア内コスト</b>		215	321	437	397
①公害防止コスト	防音壁設置	188	309	326	289
	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	省エネ型自動車の導入	19	12	0	1
	省エネ型電化製品の導入				
③資源循環コスト	廃棄物処理	8	0	111	107
	PCB処理費用				
[2] 上・下流コスト	リサイクルトナー購入	0	0	10	14
[3] 管理活動コスト	業務機関構内の緑化	33	47	101	95
[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	50	45
[5] 社会活動コスト	エコレールマーク事業への協賛	0	3	47	42
[6] 環境損傷コスト	土壌汚染対策	0	0	9	11
合計		249	372	658	607
モーダルシフト対策コスト	駅構内改良 システム改修	640	2,113	1,073	3,338
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	15,508	17,758	203	328

## 環境保全対策に伴う経済効果

(単位:百万円)

事業収益	主な取組み内容	金額
	鉄くず(廃コンテナ)の売却 等	125

## 環境保全効果

環境負荷項目		単位	2005年度	2006年度	
Input	エネルギー投入量	電力	MWh	1,063,608	1,038,035
		都市ガス	千m <sup>3</sup>	1,367	1,288
		LPG <sup>※3</sup>	トン	287	755
		軽油	kl	52,444	55,019
		ガソリン	kl	529	746
		A重油	kl	5,171	5,093
		灯油	kl	1,708	1,288
	水資源投入量	千m <sup>3</sup>	1,857	1,090	
	PPC用紙使用枚数	千枚	41,453	46,798	
Output	CO <sub>2</sub> 排出量 <sup>※2</sup>	t-CO <sub>2</sub>	750,906	717,399	
	総排水量	千m <sup>3</sup>	429	483	
	廃棄物排出量 <sup>※4</sup>	トン	377	906	

集計範囲：  
JR貨物(単体)の鉄道事業  
を対象としております。

※1 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(44,416千円)を含みます。研究の分野には以下のようものが含まれます。  
・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

※2 CO<sub>2</sub>排出量  
CO<sub>2</sub>排出係数については、今回から、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に変更しました。

※3 LPG  
LPGの使用量については、本年度から重量単位での計測を行いました。

※4 廃棄物排出量  
廃棄物排出量については、2006年度トーンベースでの集計を行った。本社・北海道支社・東海支社の数値を記載しました。2006年度廃棄物処理コストは、98,133千円です(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CO<sub>2</sub>排出量の削減

鉄道輸送はトラック輸送に比べ、CO<sub>2</sub>の排出量を削減できます。2006年度のJR貨物の輸送実績は、230億トンキロでした。この輸送を全て営業用普通トラックで行った場合と比較すると、国内で約303万トンのCO<sub>2</sub>排出量を抑制したことになります。

#### ●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CO<sub>2</sub>削減効果と同程度の温暖化抑制効果を実現するため、植林を行って二酸化炭素を植物に吸収させようとした場合、46万ヘクタール(東京ドーム35万個分)の植林活動が必要となります。(別表1)

#### ●お客様によるCO<sub>2</sub>クレジット調達費用の削減

CO<sub>2</sub>排出量に関して、炭素税や国内での排出量取引の導入などの新たな規制が施行された場合、CO<sub>2</sub>排出量(クレジット)に価格がつき、CO<sub>2</sub>クレジットの調達コストなど、お客様側で新たな費用が発生する可能性があります。

そのような状況を想定した場合、排出クレジットの調達などでお客様側で生じていたであろう費用の約60億円分(CO<sub>2</sub>排出量約303万トン分)を鉄道貨物の利用で削減できる計算となります。(別表2)

### 別表1: 鉄道と営業用普通トラック輸送のCO<sub>2</sub>排出量比較

	CO <sub>2</sub> 排出量原単位 (g-CO <sub>2</sub> /トンキロ) <sup>※1</sup>	CO <sub>2</sub> 排出量の計算式	CO <sub>2</sub> 排出量(t-CO <sub>2</sub> )
[1] 営業用普通トラック輸送の場合	153	153×230億	3,519,000
[2] 鉄道輸送の場合	21	21×230億	483,000
CO <sub>2</sub> 排出削減量 [1]-[2]			3,036,000
排出削減(二酸化炭素の固定吸収)を 植林活動を通じて行った場合に必要植林面積 <sup>※2</sup>			467,796ha
東京ドームの面積で換算			359,843個

### 別表2: CO<sub>2</sub>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 <sub>2</sub> 排出量に値段がついた場合(2,000円/t-CO <sub>2</sub> で計算) <sup>※3</sup>	約60億円の削減効果
--	------------

※1 CO<sub>2</sub>排出量原単位  
交通エコロジー・モビリティ財団「運輸・交通と環境2007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、CO<sub>2</sub>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

2006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.22-24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。	4,191
EF210形式電気機関車の新製		1,784
DF200形式ディーゼル機関車の新製		845
EH200形式電気機関車の新製		1,077
EF510形式電気機関車の新製		1,427
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。	1,790
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。	495
ATS-PF車装上装置の導入	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。	755
在姿車輪旋盤取替	在姿状態で車輪の検査を可能とし、計画正正による車両故障の防止と擦傷(フラット)解消による騒音・振動の低減を図ります。	1,153

# 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、国際輸送への取組み、新しい輸送サービスの構築とあわせ、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、開発事業における環境配慮活動にも取り組んでいます。

## 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

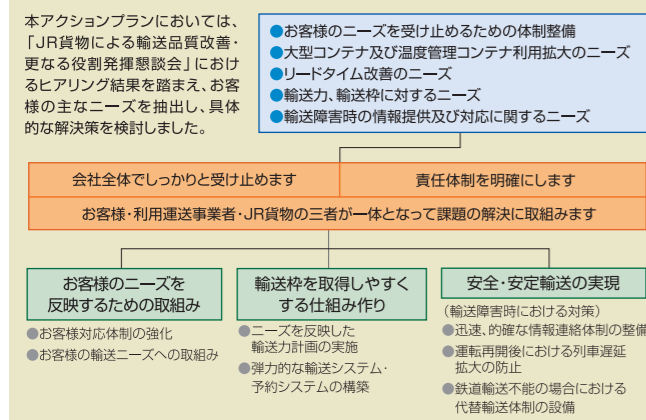
地球環境問題等を背景に、環境負荷の最も小さい輸送モードである鉄道貨物輸送への期待が高まっています。こうした中、私たちJR貨物は「お客様に選択される輸送サービスの提供」を目指し、安全・安定輸送の確保を基軸に、輸送品質の改善を図ってまいりました。

しかしながら、これまでは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等から、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に、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いただきながら、鉄道貨物輸送をご利用いただくにあたっての課題の抽出・解決策の検討を行い、2007年7月、「JR貨物による輸送品質改善アクションプラン」を策定しました。

本アクションプランにおいては、お客様のニーズを反映するための取組み、輸送枠を取得しやすくする仕組みづくり、安全・安定輸送の実現の観点から、会社全体でしっかりと受け止めて、輸送品質の改善に取り組めます。

#### ◆アクションプラン策定の前提となる課題



### ●東アジアとの国際一貫輸送への取組み

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。環境負荷の低い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サービスを開始しており、国際輸送でも環境負荷の低いサービスを提供しています。



RAIL-SEA-RAILサービス

### ●LONG PASS EXPRESS 自動車部品輸送開始

トヨタ自動車(株)は、環境負荷低減活動及び物流効率化の一環として、トヨタ輸送(株)、日本通運(株)、日本貨物鉄道(株)4社の協力のもと、自動車生産用部品の国内幹線輸送で2006年11月15日より、専用列車による本格的な鉄道利用を開始しました。

関東自動車工業(株)岩手工場の増産体制の強化に合わせ、名古屋南貨物駅～盛岡貨物ターミナル駅間(片道約900km)で専用列車を運行。トラックによる陸上輸送に比べ、年間約7,000トンのCO<sub>2</sub>削減を実現するとともに、リードタイムも、これまでの3.0日から2.5日に短縮しました。

2007年10月22日に列車を増発し、一日2往復体制となったことにより、CO<sub>2</sub>削減量は、年間約14,000トンを見込むと同時に、2.25日のリードタイムを実現しました。

今後も各社はCO<sub>2</sub>削減に向けて、オンタイムに優れた輸送機関である鉄道のさらなる利用の拡大の可能性を検討していきます。



## 静脈物流の推進

### ●循環型社会構築に向けたJR貨物の静脈物流

1994年に施行された「循環基本計画」\*1のもと「サステナビリティ」をキーワードに循環型社会の形成が急ピッチで進んでいます。JR貨物では、遠隔地にある廃棄物の再資源化施設や適正処理施設への輸送を「安全・確実」に行う取組みを行っています。

JR貨物の静脈物流は、鉄道輸送特有のエネルギー効率の良さに加え、鉄道の持つ絶対的な安全性\*2、正確性をベースに全国主要都市を鉄道ネットワークで結び、遠隔地にある再資源化施設や適正処理施設へ確実な輸送を法令に基づき行っています。

廃棄物の再資源化、適正処理を進めるには広域な安全輸送が必須です。JR貨物は今後も循環型社会の構築に向けた仕組みづくりに取り組んでいきます。

事例 1	自治体溶融灰に含まれる有価金属を山元還元により資源回収
事例 2	自治体下水汚泥をセメントの原料として活用
事例 3	廃棄物として埋立て処理していたフッ化カルシウムの再資源化事業



## 開発事業での取組み

### ●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棟の建物が、2005年より、東京都の「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棟は築4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。



エフ・プラザ東京B(ヤマト)棟

\*1 循環基本計画  
循環型社会形成基本法第15条に基づき循環型社会の形成に関する施策を総合的、計画的に推進するために定められたもの。循環型社会形成推進基本計画の略称。  
\*2 鉄道の持つ絶対的な安全性  
鉄道運輸事故件数及び死傷者数は、安全対策を着実に実施してきた結果、長期的に減少傾向が続いています。また、乗客が死亡した事故は、2000年度～2003年度に発生していません。道路交通においては2004年度の交通事故死者数は7千人台です。(国土交通白書参照)

Message



鈴木 剛広

九州支社  
熊本営業支店長

### 熊本からの静脈物流輸送

熊本県は過去に公害病が発生したこともあり環境行政には力を入れています。特に鉄道輸送は不法投棄の心配がない安全安心な輸送機関として前向きに受け止められています。現在熊本駅には山元還元するための溶融飛灰が廃棄物専用コンテナで到着し製錬所へ毎日配達を行っています。この復路を利用して何か運べないか相談したところ、処理工程で発生するフッ化カルシウムを東北の納品先まで運搬して欲しいと依頼され、試験輸送を経て現在往復の輸送が実現しています。また、県南部には家電リサイクルの拠点工場があり電子マニフェストシステムを導入して八代駅から廃プラや有価物等を本州向けに運搬を行い、適正処理とリサイクル率の向上に寄与しています。

### 【今後の課題と目標】

お客様の期待に応えるため、今後とも輸送サービスの改善に向けて努力していきます。近年取組みが進んでいる京都メカニズムや国内自主参加型排出量取引制度については、環境問題の進展で対象範囲が拡大される可能性も視野に入れ、新たな取組みに向けての検討を継続していきます。



# 温暖化防止に向けて

「改正省エネ法」の施行により、新たに特定荷主・特定輸送事業者に対して省エネ義務が課せられました。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、お客様に対する情報の提供にも取り組んでいます。

## 改正省エネ法への対応

「改正省エネ法」施行により、年間の貨物輸送量が3,000万トンキロ以上の「特定荷主」に対し、輸送にかかるエネルギー原単位を中長期的にみて年平均1%以上低減させ、かつ、エネルギー使用量等を毎年国（経済産業大臣及び事業所管大臣）に報告する義務が課せられました（8ページ参照）。このため、当社ホームページ上で、ご利用区間を入力することで、鉄道コンテナ輸送のエネルギー使用量等を、その場で算出する機能を公開しています。

鉄道コンテナ輸送区間（発駅と着駅）及びトン数を入力することにより、輸送距離及び「改正省エネ法」で定められたエネルギー使用量をはじめ、CO<sub>2</sub>排出量・原油換算量を算出し、お客様のご期待にお応えする営業活動を目指します。



エネルギー使用量・CO<sub>2</sub>排出量計算シート

## 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2006年度末で約22%となっています。

今後も、環境負荷軽減に向けた新技術の応用を検討するなど、時代の要請に応じることができる高性能の機関車システムの構築を目指して鋭意取り組んでいきます。



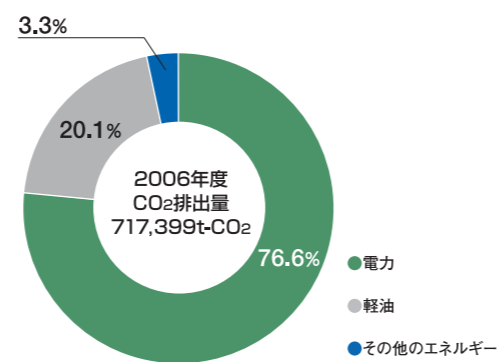
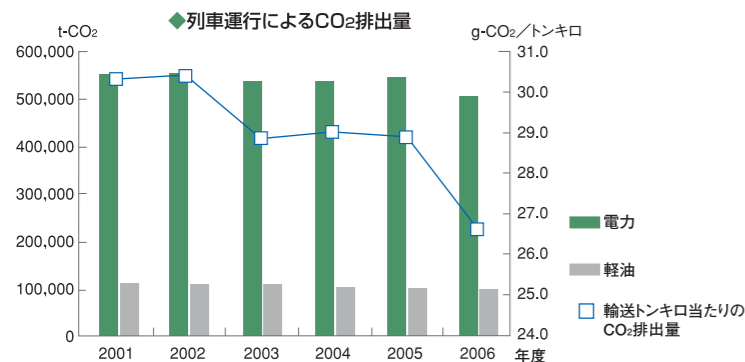
EF210形式直流電気機関車

## 2006年度のCO<sub>2</sub>排出量について

列車運行に伴うCO<sub>2</sub>排出量は、これまで日本経団連環境自主行動計画の数値を使用していましたが、2006年度から、「エネルギー使用の合理化に関する法律」及び「地球温暖化対策の推進に関する法律」に定める方法に変更しました。この場合、2006年度において、当社の鉄道事業により発生するCO<sub>2</sub>排出量は717千トン、このうち列車運行にかかる排出量は611千トンとなります。

※なお、従来の方法による、2006年度の鉄道事業におけるCO<sub>2</sub>排出量は629千トン、うち列車運行にかかる排出量は497千トンとなり、トンキロ当たりCO<sub>2</sub>排出量は約21.7gとなります。

（注）2006年度から、JR東日本管内の「自営電気」使用実績を加味した集計を行っています。



## 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。

さらに、社員一人ひとりにその趣旨を浸透させるため、社員に対し、社用自動車及びマイカーでの「エコドライブ運動」、日々の生活の中での「1人1日1kgCO<sub>2</sub>削減運動」への参画を呼びかけ、環境理念の浸透を図っています。

Message	環境への取り組み
<p>佐野 広志 九州支社 小倉車両所長</p>	<p>小倉車両所では、2001年度に当社で初めてISO14001を取得しました。それ以来、車両の保守を通じて環境保護の推進・維持向上に努めています。</p> <p>ゴミの分別、再利用による産業廃棄物の削減、電気、水道等の省エネ・省資源等の環境改善に取り組んでいますが、導入当初は環境マネジメントシステムの構築、毎日の作業における社員への意識付け、登録・審査、継続・見直し等に大変苦労しました。一部の社員の理解だけでは到底運用はできません。取り組みが定着した現在では、環境方針に沿った環境目的及び目標の維持、監視及び測定による見直し等を行い、社員全員が一丸となって継続的改善に取り組んでいます。</p>



ゴミの分別回収ステーション



ISO関連の掲示板

**【今後の課題と目標】**

「環境にやさしい」鉄道貨物輸送を営むJR貨物として、自らの事業活動における温暖化防止対策は重要な課題です。引き続き、集計精度の向上、業務の効率化を通じて活動の推進に取り組んでいきます。



# 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。特に、人体への悪影響が懸念される問題に対する措置は速やかに行っており、土壌汚染対策にも力を入れています。

## 化学物質管理

### ●PRTR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<sup>\*1</sup>に基づき、届出対象となる事業所<sup>\*2</sup>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しています。2006年度は3事業所について届出を行いました。

### ●PCB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）を車両や電力設備等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出しています。

2007年4月現在、鉄道事業関連のPCB使用機器（汚染物含む）は8箇所の施設に保管しています。また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<sup>\*3</sup>の検査を実施しています。保管中のPCB廃棄物については、処理施設の稼働状況に合わせて無害化処理を実施・計画しています。



PCB保管庫  
(札幌貨物ターミナル駅構内)

### ◆届出3事業所の排出量及び移動量 (kg)

	エチレンジクロール	塩化メチレン
大気への排出量	0	3,300
公共水域への排出量	0	0
下水道への移動量	1,590	0
当該事業場以外への移動量	22,500	0

### ◆PCB使用機器の保管・使用状況【車両関係】(台) (2007年6月末現在)

機器の種類	保管	使用
高圧コンデンサ	297	132
小型低圧コンデンサ	666	1,075
高圧トランス	60	74

### ◆PCB使用機器の使用・保管状況【地上設備】 (2007年3月末現在)

保管中のPCB含有電気機器	
高圧機器	35台(変圧器、しゃ断機)
小型機器	713個(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)

鉄道事業関係のPCB使用機器の保管施設	
保全関係	5箇所

## 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については、国土交通省より2003年10月1日に開始された規制の対象となります。JR貨物では、2004年8月以降は全て、この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。2004年7月以前に購入したフォークリフトについても、今後、排出ガス対策を施したフォークリフトに順次交換していきます。



防音型フォークリフト

<sup>\*1</sup> 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。

<sup>\*2</sup> 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。

<sup>\*3</sup> 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。

## 土壌汚染調査と浄化の推進

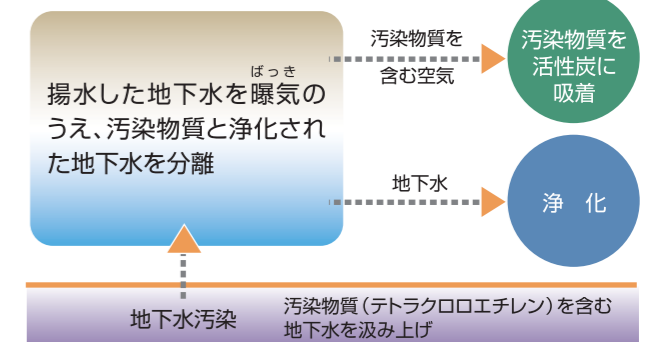
JR貨物では、土壌・地下水汚染が判明した場合、地方自治体との協議を実施し、周辺住民の方々のご理解を得た上で適切に対策を行うよう努めています。

旧佐倉機関区では、規制される以前に洗濯機の洗浄剤として使用していた、テトラクロロエチレン<sup>\*1</sup>で汚染された土壌・地下水の浄化を実施しています。汚染の判明後、佐倉市と協議し、地元説明会で周辺住民の方々のご理解を得て、汚染された土壌を除去し、汚染された地下水を曝気して浄化しています。

一方、旧小名木川駅<sup>\*2</sup>では、商業施設を核とした開発計画を進めていますが、東京都の条例<sup>\*3</sup>に基づき調査を実施したところ、鉛を主体とした土壌汚染が判明しました。

東京都環境局と協議を行い、地元説明会を開催して、現在、汚染土壌の掘削除去を主体とする対策工事を進めており、2008年には工事を完了させる予定です。

### ◆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、樹脂などで固化し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り替えを順次実施しています。

防錆塗料のアンダーシール<sup>\*4</sup>のように取り替え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行います。



大宮車両所のアスベスト対応集じん装置

### ●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㎡は封じ込め施工済みであり、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。

### ●鉄道事業建物のアスベストの状況

JR貨物では、2005年に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月までに除去しました。

また2007年、岩手飯岡社宅を撤去するにあたり、事前調査した結果、天井裏に吹付アスベスト(密閉)420㎡が発見され、2007年11月に除去しました。今後とも、既存建物を解体又は改修する場合は、事前調査を行い、必要な処置を行います。

### 【今後の課題と目標】

企業の社会的責任を果たしていくため、今後はより具体的な目標管理に取り組んでいきます。特にPCBについては、本格的な処理事業が開始されたことから、関係機関との連携のもと、適切な処置に努めていきます。

<sup>\*1</sup> 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。

<sup>\*2</sup> 旧小名木川駅  
詳細をHPの右のページで公開しております。http://www.jrfreight.co.jp/news/onagigawa.html

<sup>\*3</sup> 東京都の条例  
「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」

<sup>\*4</sup> 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、防音型フォークリフトの導入、車両及び設備機器の改善等を通じ、業務機関連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

2006年度に寄せられた要望等は全社で197件ありました。内訳は、騒音84件(43%)、振動24件(12%)、敷地管理・社員の対応などが89件(45%)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お声を多くいただきました。

そのようなご要望をうけて、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騒音対策に努めています。

### ●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いけません。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) (2007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	13
トップリフター	60	2
リーチスタッカー	2	—
計	515	86

※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。



在姿車輪旋盤

### ●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、車輪は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、この騒音・振動の要因となる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))によりフラットを除去し、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

### 【今後の課題と目標】

列車の走行音・フォークリフト等の音源は、地域の皆様に大きな影響を及ぼすものです。JR貨物では、今後も引続き、業務機関連及び沿線周辺の皆様への影響を少なくするため、防音型フォークリフトの増備、車両のフラット対策を通じて、騒音・振動の低減に努めていきます。

# 廃棄物削減・省資源の推進

JR貨物は、IT化による荷票の廃止、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

### ●IT-FRENS & TRACE<sup>※1</sup>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」<sup>※2</sup>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といった情報をリアルタイムにフォークリフトなどへ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1,200万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1,358kmで、まくらぎ総本数1,568千本となっています。内訳は、鉄まくらぎ221千本(14%)、木まくらぎ1,044千本(67%)、PCまくらぎ303千本(19%)です。木まくらぎは交換後、産業廃棄物として処理されています。そこで寿命が約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。2006年度は鉄まくらぎ22,294本、鉄まくらぎ分岐器12組を敷設しています。



鉄まくらぎ分岐器(東京貨物ターミナル駅)

### ●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、他の車両の定期修繕の際に活用するようにしています。

### ●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、ストック場所「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、2006年度はその約88%(36,555kg)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害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、2006年度は、本社ビルにおける年間水使用量の約26%(3,558トン)を再利用しました。

### 【今後の課題と目標】

今後もリサイクルの推進、鉄まくらぎの導入に取り組んでいきます。

廃棄物のリサイクルについては、現在本社・支社などが中心となっている取組み内容を、自治体の方針も踏まえて、全社的な活動に拡大するよう努めていきます。

※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最大の関心事項であり、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、なお一層の安全への努力を行います。

## 「安全最優先」の行動指針

「安全はすべてに優先する」との基本方針に基づき、「ニュー・ストリーム2007」では「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する」との行動指針を定めました。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、正しい作業を行うことを最重要課題とし、列車事故などの重大事故や労働災害の絶滅を目指して取り組んでいます。

## 安全推進体制

2006年3月の鉄道事業法の改正に伴い、10月に輸送の安全の維持向上を図るため、「安全管理規程」を制定しました。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、同年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、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。

## 鉄道運転事故発生状況

鉄道運転事故は2005年度に比べ減少したものの、絶滅には至っていません。

列車事故等の重大事故や「6つの特定事故<sup>※1</sup>」の絶滅を目指し、事故防止に取り組んでいます。

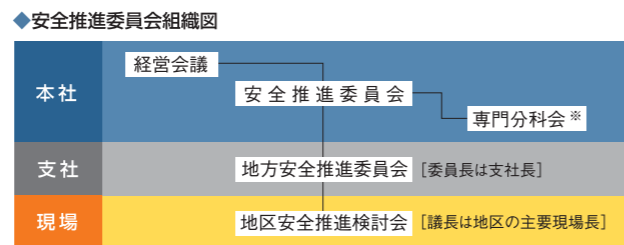
## 労働災害について

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。

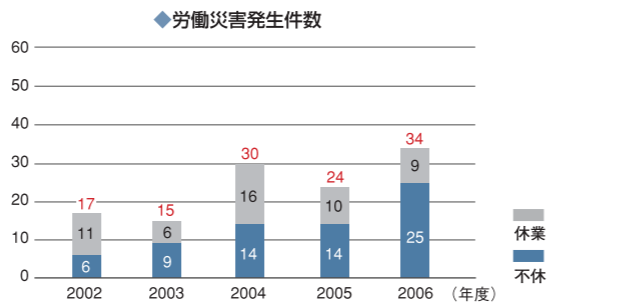
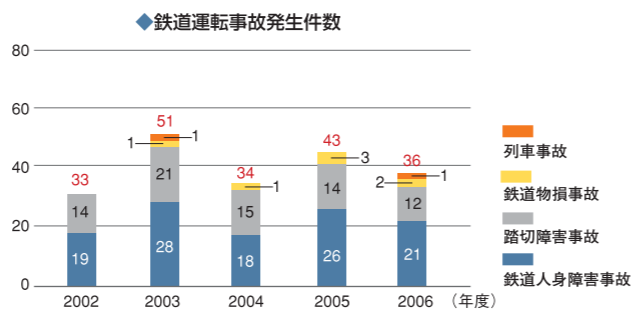
### 安全活動行動指針

「お客様の安心、それが私たちの使命です。」

- 1 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。
- 2 自らの誇りと名誉をかけて法令を遵守し、規律ある作業を遂行します。
- 3 私たちは事故の未然防止に万全を期します。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。



※「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。



※1 6つの特定事故  
 ①居眠り運転 ②停止信号冒進 ③手ブレーキ扱い不良 ④軸受発熱 ⑤コンテナ開扉 ⑥化成品漏洩



## 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、危険を予知した安全対策を立て実行することが重要です。そのため、現場では管理者が自駅・区で起こる可能性のある事故について、過去の事故等を参考に想定する『リスクマネジメントの手法』を取り入れ、事故防止に役立てています。また、事故には至らなかった事象を「事故の芽」としてとらえる『ヒヤリハット報告』制度を活用しています。

ソフト対策だけでなく、ヒューマンエラーを防止し、さらなる安全性の向上のため、ATS-PF(改良型ATS<sup>※1</sup>)や後退検知装置を搭載するなど、貨物列車の保安度を向上させるための取組みを行っています。



基本動作の確実な実行

## 安全教育・訓練の実施

鉄道の安全を支えるには社員の教育・訓練が必要不可欠です。そのため、集合教育や職場での訓練・OJTを通じて、安全意識の定着と技能向上を図っています。

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貨物グループ一体となった安全への取組みが必要です。そのため、協力会社の教育、訓練の充実と安全に対する取組みの強化を行っています。

### ●管理者の安全教育

安全最優先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、JR貨物グループ会社を含む管理者を対象とした、管理者安全研修を毎年開催しています。

また、2006年10月より職場の安全管理者の資格要件が見直され、厚生労働大臣が指定する研修を受けた者の中から選任することが義務付けられたため、安全管理者選任時研修を実施しています。



現場長安全研修

### ●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。



総合脱線復旧訓練

※1 ATS(自動列車停止装置)  
 列車が停止を指示する信号機に近接しても停止しない場合、自動的にブレーキ制御を行って列車を停止させる装置。

## その他安全に関する取組み

### ●事故パネル展示室

2006年12月に社員の研修を行う中央研修センター内に、事故パネル展示室を開設しました。ここでは、過去に発生した重大事故の当時の新聞記事、写真、概要、略図等を掲載し



事故パネル展示室

たパネルを展示しています。社員教育の中で、過去の事故を学び、今後の事故防止に役立てることで、社員の安全に対する意識の高揚を図っています。

### ●安全報告書

2006年3月の鉄道事業法の改正に伴い、安全報告書の公表が義務付けられ、2007年9月、第一回目の安全報告書を作成し、当社ホームページで公表しました。この安全報告書は、JR貨物の安全に関する基本方針やさまざまな施策などについて記載しています。



安全報告書

安全報告書について、詳しくは以下をご覧ください。  
[http://www.jrfreight.co.jp/news/pdf/2006\\_anzen.pdf](http://www.jrfreight.co.jp/news/pdf/2006_anzen.pdf)

## Column

### 貨物運送約款の改正

危険品輸送は、鉄道輸送量の約30%を占めており、その安全を確実にすることが強く求められています。そのため、当社は2007年10月1日に、危険品分類を国連勧告に準じたものとし、貨物運送約款を改正しました。

主な改正のポイントは、以下の通りです。

- 1 危険品の範囲を、国際基準である国連勧告に準じて整備
- 2 荷送人に対し「漏洩事故等緊急時の応急処置への協力」等のルールを規定
- 3 危険品についてはすべて臨時約束貨物とし、点検や改修を要請することがあることを規定
- 4 放射性物質の引き受けを廃止

### 【今後の課題と目標】

列車事故などの重大事故や、触車、感電、墜落などの労働災害を防止し、輸送の安全を確保するには、社員一人ひとりが作業手順やマニュアルを守り、基本に則った作業を遂行することが重要です。そのため今後も「正しい作業の定着」に向けた取組みと、安全を最優先とする職場づくりを行っていきます。

# お客様とのコミュニケーション

「モーダルシフトの担い手」としての責任に応えていくため、全国に広がる営業ネットワークを活用して、これまで以上に積極的にお客様とのコミュニケーションに努めていきます。

## グリーン物流パートナーシップ会議への参加

JR貨物はグリーン物流パートナーシップ会議\*1に参加しています。2006年度も下表に示す事業に参加し、さまざまな参加者の皆様とともに取組みを行いました。

2006年度より、先進性のある「モデル事業」に、「普及事業」が追加され、JR貨物もより積極的に事業に参加しています。

◆JR貨物が参加した2006年度の主な事業【出典:グリーン物流パートナーシップ会議ホームページ】

事業の名称	事業の概要	省エネ率	提案申請者
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等を行うことによるCO <sub>2</sub> 削減	調達物流を鉄道及び海運にモーダルシフトを行うことにより環境負荷の低減を図る。これまでの「納入業者が届ける物流」から「買い手が取りに行く物流」へ転換を図り、調達の物流システムを再構築する。	52.3%	香川松下電工(株)、(株)朝日通商、日本貨物鉄道(株)、日本通運(株)、ジャンボフロー(株)
十勝産馬鈴薯の輸送をトラックから鉄道へモーダルシフトする省エネ事業	効率的かつ環境負荷低減、省エネルギーに貢献できる輸送体系を構築し、農業分野の物流を先進性のある物流システムに転換する。	32.9%	士幌町農業協同組合、日本通運(株)、日本貨物鉄道(株)
JR貨物を利用した異業種荷主の拠点間輸送について	トラック輸送している横浜→大阪間(メルジャン(株))、神戸→横浜間(日清フーズ(株))の貨物を、31フィートコンテナを使用して往復をJR貨物にシフトすることで、CO <sub>2</sub> の削減を図る。	75.1%	日本ロジテム(株)、日本貨物鉄道(株)、日本フレートライナー(株)
自動車用ハーネス海外生産国内輸送の、鉄道によるモーダルシフト及び拠点集約事業	輸送拠点の集約化、物流業者の集約を行うとともに、JR貨物を利用して増大する使用エネルギー・CO <sub>2</sub> 排出量を抑制する。	63.8%	三菱電線工業(株)、山九(株)、日本貨物鉄道(株)
ISOタンクコンテナを利用した鉄道による化成品輸送事業	海外へ輸出している化成品貨物(液状のリン酸)を鉄道貨物輸送に切り替え、輸送を効率化することでCO <sub>2</sub> 削減を図ると同時に、輸送の安定・安全性を向上させる。	71.5%	ブルーエクスプレス(株)、(株)合通、日本貨物鉄道(株)
マツダ車用補修用部品/用品の部品販売会社向け輸送のモーダルシフト	マツダ車の補修用部品/用品の輸送において、トラックからJRコンテナへのモーダルシフトを実施することにより、環境にやさしい物流を目指す。	77.9%	マツダ(株)、マロックス(株)、福山通運(株)、トナミ運輸(株)、日本貨物鉄道(株)



\*1 グリーン物流パートナーシップ会議  
 国土交通省と経済産業省の主導の下、物流事業者と荷主企業が連携して行うCO<sub>2</sub>排出削減につながる「物流のグリーン化」に対する取組みの支援を目的として設立されたもので、対象事業に一定の補助金が国から交付されます。

## グループ会社メッセージ

## 安全輸送への取組み

### 株式会社ジェイアール貨物・信州ロジスティクス

当社は、長野県内の貨物取扱全駅(北長野・長野・篠ノ井・坂城・西上田・南松本・村井・辰野)と1機関区(塩尻)における、車両入換、車両検修、コンテナ積卸業務を行っています。

国土交通省は2006年10月鉄道事業法を改正し、運輸安全マネジメント評価を導入しました。JR貨物は安全管理規程の制定、安全統括管理者の選任等輸送の安全性の向上に対する取組みを強化しました。JR西日本の大事故以来、鉄道の安全性に対する社会の目は非常に厳しくなっています。この現状を正しく認識し、当社は役員及び社員全員が「安全最優先意識」を共有し、JR貨物からの指示・指導を受け安全基本計画の策定及び具体的安全推進施策を実施しています。

「いつでも、どこでも、基本作業をキチンと行い、  
 具体的には 運転・荷役・傷害の事故ゼロを目指そう」  
 という安全推進活動スローガンを定め、

- 1 幹部、安全推進担当者による安全総点検日の職場巡回・指導と対話(毎月16日)
- 2 社員事故防止会議を開催しリスクマネジメント事例討議とKYT訓練の実施(毎月)
- 3 各職場においては年度初に計画した安全教育・訓練メニューを着実に実施(毎月)
- 4 安全教育の視聴覚教材(若年社員用)を自主制作
- 5 無事故、無傷害職場への安全褒賞の実施(年度末)

を通して安全活動を推進しています。

#### ◆実績(事故件数)

種別/年度	2004年度	2005年度	2006年度
運転事故	2	1	1
荷役事故	1	0	0
障害事故	0	0	0

## グループ会社メッセージ

## 新しい時代の石油輸送の展開

### 日本オイルターミナル株式会社

#### スーパー・オイル・エクスプレス(SOE)を中心とした営業展開

鉄道による石油輸送は、定時性、安全・安定性に加え、効率のよい輸送手段として高い評価を受け、お客様である石油元売各社にご利用いただいています。しかし、最近では旅客列車の高速化、多頻度化が進んできており、従来の最高速度75km/hのタンク車では対応できなくなってきました。

当社では、列車高速化とタンク車容量アップによる効率向上がお客様のメリットとなると同時に、CO<sub>2</sub>削減効果を有することにも着目し、2007年度までの「改革実行3ヵ年計画」の中で、最高速度95km/hのSOE運行を施策に掲げ、取組んでまいりました。現在では4営業所向けにSOEの設定をしており、効率向上と安定性の確保はもとより、環境への負荷低減に貢献しております。

石油輸送での「モーダルシフトの担い手」として、引き続き安全・安定かつ効率的なサービス提供を進めてまいります。



スーパー・オイル・エクスプレス

### 【今後の課題と目標】

リードタイム、環境問題への対応等、JR貨物に対するお客様のニーズは多様化しつつあります。特に品質の管理には細心の注意を払っていく必要があります。これからも改正省エネ法関係の適切な情報の開示などを通じて、お客様の信頼に応える営業活動を目指してまいります。

# 社員とのコミュニケーション

JR貨物は、会社を支え、動かしていく原動力となる社員一人ひとりのモチベーションを向上させるため、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

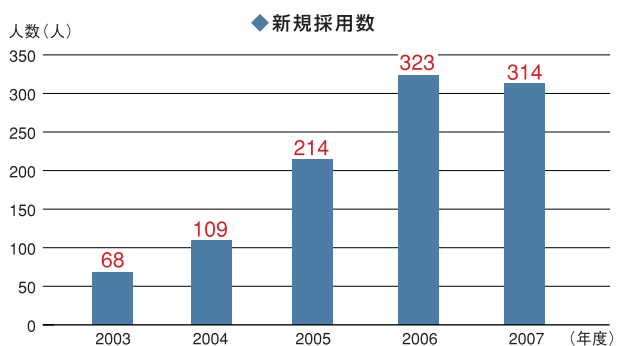
JR貨物では、組織の活力を高め、社員一人ひとりが持てる力を最大限発揮できるよう、「人づくり」に力を入れています。鉄道事業は、社員の能力向上に経験の果たす割合が高いため、安定的に雇用を続けることを重視しています。さらに、社員のモチベーション向上を図るため、年一回、全社員に将来の配属希望について記入してもらい人事異動の参考にしています。

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などの施策を実施しています。

### ●雇用の状況

社員の年齢構成の歪みの解消を図り、確実に技術継承を進めるために、安定的な採用を続けています。2007年度も前年に引き続き300人規模の採用を行うとともに社会人採用も実施し、技術継承を進めています。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。



### ●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、雇用を希望する社員について、JR貨物またはグループ会社等において再雇用の機会を提供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<sup>\*1</sup>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、事務所の改修等、職場の環境改善にも積極的に取り組んでいます。

### 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、2006年度も2005年度に引き続き、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、その費用の一部を会社が負担することとしました。2006年度の実績は、約20%（約1,200名）でした。

### 福利厚生制度

社員の生活環境の向上を図るため、全国に社宅や寮を整備、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<sup>\*2</sup>の運営支援等を行っています。また、JR貨物グループ内の交流を図り、野球やボウリング等の全国大会を実施しています。



JR貨物グループボウリング大会

## 人材の育成

### ●教育の考え方

JR貨物では社員一人ひとりの成長が会社の発展につながるという考えに基づき、環境や状況の変化に対応し「自らが考え、自らが行動(考動)」できる人材育成を目指しています。教育方針はOJT<sup>\*1</sup>教育を基本とし、階層別教育や職能別教育等の集合研修、小集団活動、社外研修等を連携させ、相乗的な効果がでるよう計画的かつ継続的に教育を実施しています。さらに、社員の自己啓発に必要な支援も行っています。



社内研修

### ●教育実施状況

安全は鉄道事業者の基盤であり、JR貨物が「モーダルシフトの担い手」としてお客様に選択されるためにも不可欠であるため、安全教育には最も重点を置いています。また、2006年度は、大量退職時代に対応するために、車両検修や駅業務部門に教育・指導担当の配置を進め、技術継承教育への取り組みとグループ会社を対象とした教育も強化しました。

#### ◆社員教育実績(単位:名)

種別/年度	2004年度	2005年度	2006年度
階層別研修	1,435	1,667	2,066
職能別研修	5,489	5,751	6,468
小集団研修	587	451	555
その他研修	300	245	101
総計	7,811	8,114	9,190

### ●教育重点実施項目

2007年度は以下の教育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

安全輸送に不可欠な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、日常の教育・訓練で事故防止ハンドブックを活用し、安全風土の確立に努めています。

#### ②技術継承教育の推進

検修業務<sup>\*2</sup>と駅業務部門において、技術継承教育を充実させます。検修部門では、車両技術研修所の活



技術継承教育

用とOJTを担う「教育担当」を専任で配置し、駅業務部門では、現行の「駅指導担当」を強化し、円滑な技術・技能継承教育を進めていきます。

#### ③若年社員・管理者教育の充実

若年社員に対する教育を強化し、企業人としてのモラル向上やJR貨物社員としての責任と自覚を再認識させる教育を充実させます。一方、日頃から若年社員と接する管理者に対しても、コミュニケーション及びマネジメントスキルの向上を目指した教育を充実させます。また、JR貨物の業務を解説する「新入社員ハンドブック」も年々内容を充実させ、各種研修で活用しています。

#### ④小集団活動の活性化

小集団活動<sup>\*3</sup>で使用する手順やステップは業務に直結します。この活動を活性化し、職場の活性化と社員のモチベーション向上を図ります。



小集団活動全社発表会

#### ⑤自己啓発を支援する教育情報誌の発行

広角的な社員の自己啓発意識の向上を目的として、2006年度、新たに教育情報誌を発行しました。これまでの小集団活動情報誌「ネットワークニュース」を発展させ、提案活動や通信教育・資格試験等、広く教育に関連する話題を取上げています。

## Column

### インターンシップの実施

JR貨物では、2006年度から「インターンシップ」を実施しています。学生の皆さんには、実際の仕事の体験を通して自己の適性を知ること、就職に対する興味や関心を高め、就職活動でのミスマッチを防ぐとともに、将来のキャリアプラン形成に役立てていただいています。

### 【今後の課題と目標】

「人づくり」こそが「会社づくり」につながるという基本的な考えに基づき、社員のモチベーション向上と活気あふれる働きがいのある職場づくりを目指します。また、教育基本規程の制定や、教育体系の整備に取り組んでいきます。

<sup>\*1</sup> 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P22-24をご覧ください。

<sup>\*2</sup> 互助会  
愛称:カーゴファミリー

<sup>\*1</sup> OJT  
職場内教育。

<sup>\*2</sup> 検修業務  
車両メンテナンス業務。

<sup>\*3</sup> 小集団活動  
社員が自主的に行う業務改善活動です。

# 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、職場見学等を通じて地域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

鉄道輸送は、地域経済の発展や地域のライフラインとして生活関連物資の供給にも貢献しています。例えば、青函トンネルが鉄道専用であるため、北海道の農産物の道外向けの輸送において鉄道への依存率は非常に高く、2006年度\*は玉葱で67.2%、馬鈴薯で44.8%となっており、消費地への安定供給を支えています。また、内陸部への石油輸送においても鉄道輸送のシェアは高く、2005年度は、長野県で77.1%、栃木県で68.2%、群馬県で67.7%となっています。宅配便についても、長距離輸送

を中心に鉄道輸送が行われており、首都圏～北海道間の51.8%、首都圏～九州間の47.0%を占めています(2004年10月実績)。その他、飲料、酒類等の食料工業品、雑誌、薄型テレビ、携帯電話等、生活に密着した物資の輸送も行っており、地域社会にとって欠かせないものとなっています。



地域社会の皆様の生活を支える  
※年度は調査年度

## 情報開示とコミュニケーション

インターネット時代に合わせて、会社の取組みなどについてホームページでの情報開示を進めているほか、各種商業展示会に出展し、お客様や広く社会の皆様とのコミュニケーションを進めています。

その他、国際社会への貢献として、海外鉄道関係者とのコミュニケーションも積極的に行っています。

### ●ホームページなどでの情報開示

本社及び6支社で会社概要、営業案内、社長会見の発表内容、最新情報等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。

また、英語版のホームページも開設して海外向けにも情報開示を行っています。その他、新聞広告やテレビコマーシャルを通じて情報発信しています。

### ●鉄道博物館への協力

東日本旅客鉄道株式会社(JR東日本)が、2007年10月14日に埼玉県さいたま市に開館した鉄道博物館への協力として、建設費の一部及び電気機関車、コンテナ貨車、冷蔵緩急車、鉄道部品等の展示品を無償で提供し、鉄道貨物のPRを図るとともに、小学生の教材としても活用していただいています。

### ●国際社会とのコミュニケーション

日本の貨物鉄道の技術や現状について研修に来訪される海外の鉄道関係者の皆様に、講義や各種施設の視察に対応しています。

2006年度は10箇国から58名の皆様を受け入れました。

## Column

### 新潟県中越沖地震の災害廃棄物を川崎市(神奈川県)と共同で輸送・処理

2007年7月16日に発生した「新潟県中越沖地震」により、柏崎市内では3,000トンにも及ぶ倒壊家屋などの災害廃棄物の処理対策に苦慮しておられました。

JR貨物と川崎市はクリーンかわさき号(都市ゴミ輸送専用列車)を1995年より運行しており、そのノウハウとシステムを今回の災害廃棄物の輸送に役立て、現地から川崎市内の処理センターまでの広域運搬と処理をクリーンに実現することができました。



## 各支社における取組み

### ●北海道支社

「鷺別機関区恒例・DD51機関車が小学生の写生会モデルに」  
鷺別機関区では、毎年、登別市内の小学校からの要請で、授業の一環として、機関車をモデルにした写生会を行っています。生徒達に喜んでもらうために、モデルとなる機関車の整備はもちろんのこと、写生会の後に機関車添乗を実施した年もありました。毎回、生徒達から送られるお礼の手紙には、写生会が楽しい思い出となった様子が伺えます。将来を担う子供達を通じて、JR貨物をPRする一助となるのが期待されています。



### ●東北支社

#### 「JR貨物「ふれあいin東北」の開催」

2006年度JR貨物「ふれあいin東北」を宮城野駅構内で開催しました。恒例となっている産直販売、電気機関車の運転見学、ミニSLの乗車、鉄道部品の販売等を行い、鉄道貨物輸送の仕組みをPRしました。当日は多くのお客様にご参加いただき、楽しい一日となりました。



### ●関東支社

#### 「EF64-18号機 甲州市に保存」

山梨県甲州市の勝沼鉄道遺産記念公園に、EF64型電気機関車が静態保存されました。2006年11月に市の要望にお応えし、篠ノ井駅よりトレーラーで陸送されたものです。EH200型の投入により多くのEF64型が廃車となって解体される中、18号機は地域の皆様に見守られながら余生を送ることとなりました。



### 【今後の課題と目標】

JR貨物が社会的責任を果たすためには、これまで以上の積極的な地域社会とのかかわりが不可欠です。今後とも自らの活動内容等についての積極的なPR活動を通じ、鉄道貨物輸送の役割を地域の皆様に理解していただけるように努めていきます。

### ●東海支社

#### 「愛知機関区見学会の開催」

2007年5月、豊橋市立東部中学校の2年生が訪れました。初めて目の前で見た機関車や貨車、その大きさに驚いている様子でした。また、仕事を慎重かつ着実にこなしていく機関区社員の姿は、心に残ったのではないかと思います。今後も地域交流の一環として、他の小中学校にも積極的に働きかけていきます。



### ●関西支社

#### 「JR貨物フェスティバル広島車両所一般公開」

2007年度も、広島車両所を一般公開する「第14回JR貨物フェスティバル」を10月に開催しました。機関車の展示及び運転室公開、ミニ車両運転、産直商品の販売等の催しを行いました。2007年度は会社発足20周年という節目にあたり、家族連れや鉄道ファン約1万2千人もの来場者でにぎわいました。今後も地域の方々へ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

#### 「北九州貨物ターミナル駅開業5周年記念祭開催」

2007年3月、北九州貨物ターミナル駅の開業5周年を祝う記念祭を開催し、約2,500人のお客様でにぎわいました。フリーマーケット、鉄道部品販売、EH500及びトップリフターの試乗会、ヘッドマーク展示会、マイクロバスによる構内見学等盛況の中、多くのお客様に感謝の言葉をいただき、地域との交流、JR貨物のPRを図りました。



## JR貨物 環境・社会報告書 第三者コメント

### 1. JR貨物の役割

人々が生活するところには、必ず食品や日用品などの生活物資が必要になります。また産業製品の製造には原材料や部品が必要です。ですから、日本貨物鉄道株式会社（JR貨物）は、鉄道貨物輸送を通じて人々の暮らしや経済を支えていることとなります。

このため、安全で確実な輸送が期待されています。特に、近年の環境問題の深刻化を背景に、自動車輸送に比べて環境負荷がより少ない鉄道輸送が注目されているので、社会的にも大きな責任と役割を期待されていると考えて良いでしょう。

### 2. 環境に対する取り組み

今回の環境・社会報告書では、新たなサービスを生み出そうとする努力のあとが伺えます。たとえば、荷主に対してCO<sub>2</sub>排出量の算出方法をHPで提供することは、荷主への新たなサービスと考えて良いと思います。またエコルールマークにより、消費者の環境意識を喚起する運動も特筆すべきでしょう。

もちろん、山陽線の輸送力増強工事によって、東京―九州間で1,300トン列車の直通運転が可能になったことは、環境面においてもCO<sub>2</sub>削減に寄与するものと思います。

東京海洋大学海洋工学部教授  
流通情報工学科長

苦瀬 博仁

### 3. 今後の期待

このようななかで、環境および社会という面から2つほど期待を述べたいと思います。

1つ目は、より荷主の立場に近づいてほしいということです。もちろん従来からも、鉄道コンテナを用いてドアツードア輸送を担ってきました。これをさらに発展させようとするとき、鉄道輸送を、フェリーやトラックなどさまざまな輸送機関と組み合わせながら、環境にやさしい輸送形態のメニューを増やして、鉄道を核にした複合一貫輸送の担い手となって欲しいということです。

2つ目は、より消費者の立場に近づいてほしいということです。エコルールマークは、商品にマークをつけることで、環境にやさしい鉄道貨物輸送を利用している商品を消費者に知らせています。スーパーやコンビニなどと提携して、消費者の目にとまる環境運動を広げていくこともできそうです。

この2つを通じて、より荷主と消費者に近づくJR貨物の環境運動を期待しています。

## ● グループ会社一覧 (JR貨物の直接出資会社) 2007年8月1日現在

地球環境問題などの社会的要請に積極的に応え、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。

会社名	主な事業内容	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)	(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	業務受託10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	貨物運送取扱業			(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)			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2007』をお届けいたします。

発行3年目を迎える本年度は、昨年度までの内容を基軸としながらも、「安全・安定輸送」を柱に、「環境にやさしい」鉄道輸送の伸長を通して社会的責任を果たしていく、当社の取組み姿勢を具体的に紹介する内容を目指しました。また、実際に営業・事業の両面で環境業務に携わっている社員のコメントを掲載した他、物流全般にご造詣の深い、東京海洋大学の苦瀬博仁先生から第三者コメントをお寄せいただくなど、ステークホルダーの皆様により一層親しんでいただけるよう心がけました。

2008年から京都議定書の第1約束期間に入り、また、京都議定書目標達成計画の見直しの議論も盛んに行われる中、多くの皆様が貨物鉄道に関心を寄せて下さっています。この報告書を通じて、多くの方に当社の「環境・社会経営」に対する取組み姿勢をご理解いただけることを、心から願っています。

環境・社会報告書2007 2008年1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/