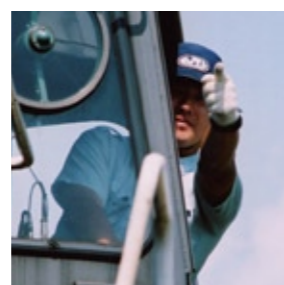


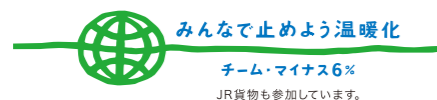
JR 日本貨物鉄道株式会社



E n v i r o n m e n t
a n d S o c i a l
R e p o r t

環境・社会報告書2006

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。



この環境・社会報告書は、古紙配合率100%の再生紙を利用し、大豆インクで、印刷工程で有害廃液を出さない、水なし印刷を行っています。

目次

P2	編集方針・JR貨物の概要
P3	社長挨拶
総論	
P4	JR貨物の理念と環境・社会の考え方
P6	JR貨物と環境・社会とのかかわり
P8	2005年活動ハイライト 環境・社会経営体制の構築に向けて
環境報告	
P12	環境・安全情報総括表
P14	事業活動を通じた環境への貢献
P16	温暖化防止に向けて
P18	汚染の防止と化学物質管理
P20	騒音・振動の低減
P21	廃棄物削減・省資源の推進
社会報告	
P22	安全への取り組み
P25	お客様とのコミュニケーション
P26	社員とのかかわり
P28	地域社会との共生
P30	第三者コメント
P31	編集後記

JR貨物の概要 (単体・2006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	7,561名
営業キロ	8,479.0km
取り扱い駅数	273駅 [車両数] 機関車822両、貨物電車42両、 貨車9,000両 [コンテナ個数] 74,987個
輸送量	3,711万トン(2005年度)
輸送トンキロ	226億トンキロ(2005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

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。
- 十分な取り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 環境報告書ガイドライン(2003年度版)

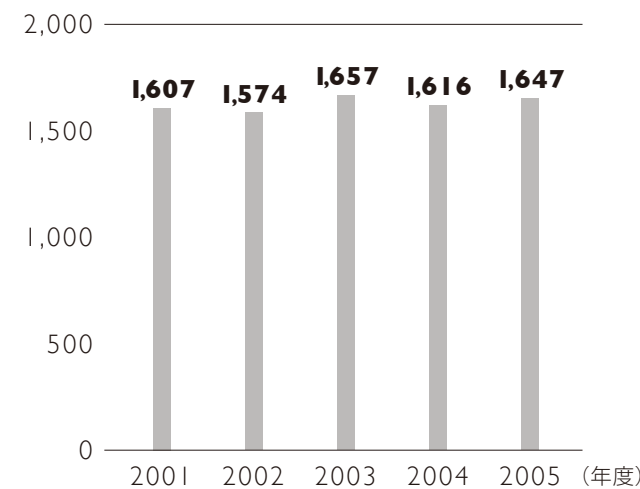
【報告対象組織】
日本貨物鉄道株式会社 単体
(一部、グループ会社の情報も含んでいます。)

【報告対象期間】
2005年4月1日～2006年3月31日
(一部には、2005年以前の情報や2006年度の活動も含まれています。)



営業収益

(単位: 億円・単位未満切り捨て)



社長挨拶 [環境・社会報告書2006]



京都議定書の発効など地球環境問題に対する関心が高まる中で、「環境にやさしい」鉄道貨物輸送に対する認知度も向上しています。本年度(2006年度)から改正省エネ法が施行され、運輸部門も対象になったこともあり、荷主企業・運輸事業者を中心に、環境問題への関心、鉄道貨物輸送への期待が高まっています。

また、昨年度(2005年度)は、鉄道に関する安全について、さまざまな議論が行われた年でした。貨物鉄道が基幹輸送機関としてお客様に選択して頂けるためには、安全・安定輸送が前提になることは論を待ちません。

このような意識のもと、JR貨物では、2006年度も中期経営計画『ニューストリーム2007』に基づき、引き続いて経営基盤の強化を進めています。「モーダルシフトの担い手」として、環境問題に貢献するため、関係機関のご支援を得て輸送力増強などに取り組んでいくとともに、安全・安定輸送を一層確実なものにするために、機関車・貨車・検修設備の増強を急ピッチで進めています。

一方で、近年「企業の社会的責任」という理念の浸透により、事業活動における環境への取り組み、社会との共生が求められています。JR貨物でも、騒音・振動など環境面への配慮とともに、積極的な地域社会への貢献など社会的な活動を進め、今後の本格的環境・社会経営活動の展開に備えて参ります。

近年、京都メカニズムに関する国民の関心が高まり、また、国内自主参加型排出量取引制度も進められています。企業の物流活動から排出される温室効果ガスの量が金銭的に取引される日が間近に来る可能性があります。その時に備えて、私どももでき得る限りの努力を積み重ね、皆様のご期待に応えていきたいと考えています。

今回の報告書が、そうしたJR貨物の取り組み姿勢をご理解いただくための一助となれば幸いです。ご一読いただき、忌憚のないご意見を賜りますよう、よろしく願い申し上げます。

日本貨物鉄道株式会社
代表取締役社長

伊藤 直彦

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関わり

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作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。

2005年度は、右表に示すとおり、車両技術研究所での安全教育開始、「スーパーグリーン・シャトル列車（みどり号）」新設など、各施策毎に様々な取り組みを展開しました。

「ニューストリーム2007」の2年目にあたる2006年度は、改正省エネ法の施行などを契機に、荷主の環境負荷低減への取り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きます。

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	2005年度	2007年度目標
コンテナ輸送量	2,235万トン(前期比+1.7%)	2,480万トン
モーダルシフトによるCO ₂ 削減		2003年度比 57万トン削減

主要施策	2005年度の主な実績
① 安全・安定輸送の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・車両技術研究所での安全教育開始 ・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) ・「安定輸送・増送対策本部」を設置 ・現場管理者など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 ・ATS-PF取付促進、鉄まくらぎ導入推進、車両の新製(機関車26両、コンテナ車100両)、コンテナ新製(7,000個)
② コンテナ輸送サービスの量的拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤ改正による輸送力増強 ・「スーパーグリーン・シャトル列車(みどり号)」新設
③ コンテナ輸送サービスの質的向上	<ul style="list-style-type: none"> ・国際輸送の取り組み強化、大型輸送機材の導入、コキ200導入
④ 21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"> ・「IT-FRENS & TRACE」システムの全面導入 ・「スーパー・オイル・エクスプレス」営業開始(75km/h列車の95km/h化) ・再雇用制度の活用 ・入換作業の効率化、鳥栖貨物ターミナル駅開業、E&S整備、コンテナ化推進
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"> ・郡山・岐阜分譲マンション新設 ・東京貨物ターミナル駅複合施設新設
⑥ 戦略的な連結経営・グループ経営の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・JR貨物グループ理念の策定 ・グループ経営資源の有効活用

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、連結経営の強化と経営基盤の安定、新しい時代にふさわしいグループの構築、社会的責任の遂行などを図ることとしました。

JR貨物グループはJR貨物を中心とした会社間相互の連携、競争力の強化を通じて、環境にやさしい鉄道貨物輸送の発展に貢献していきます。

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

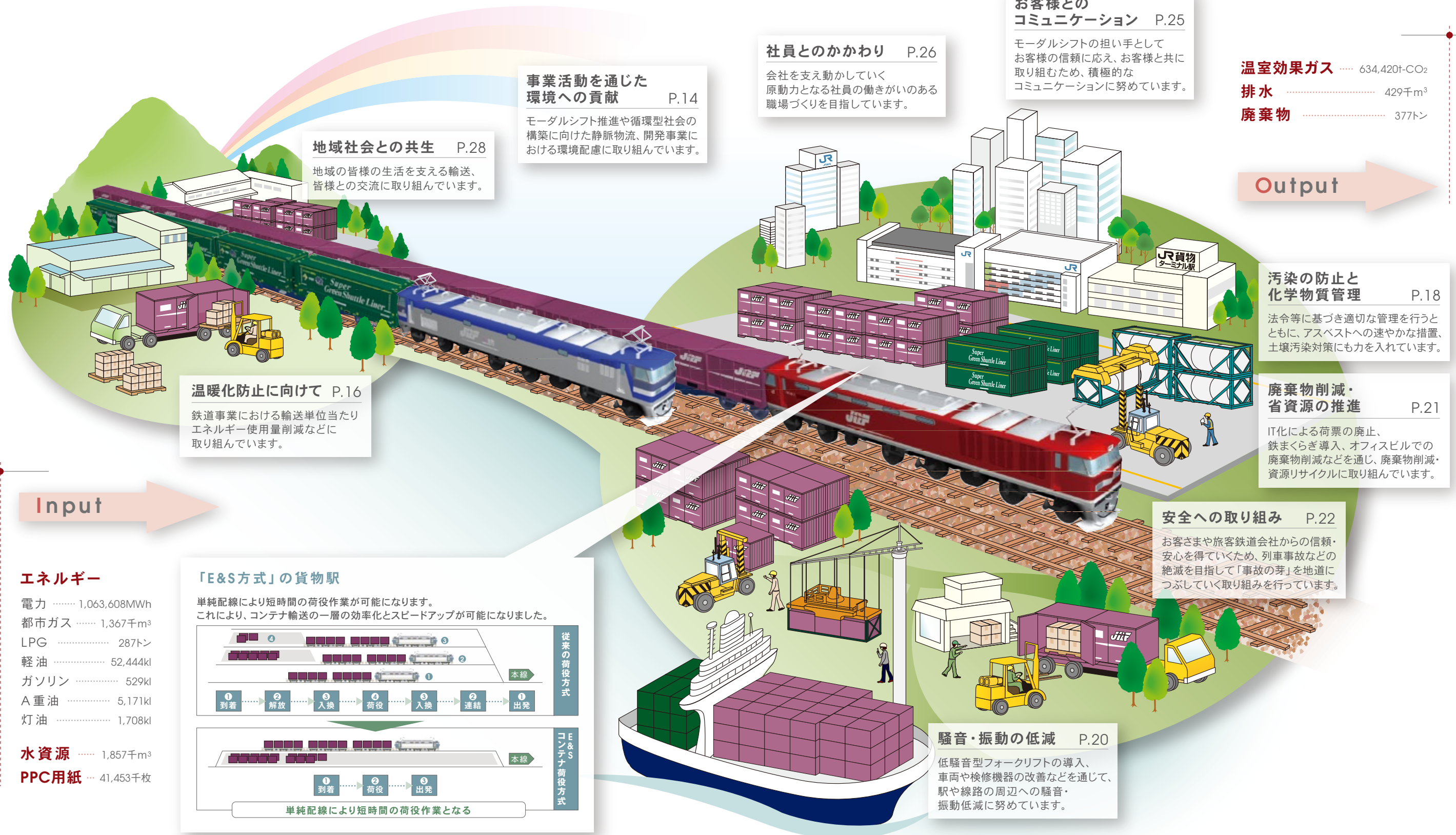
グループ指針

- 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

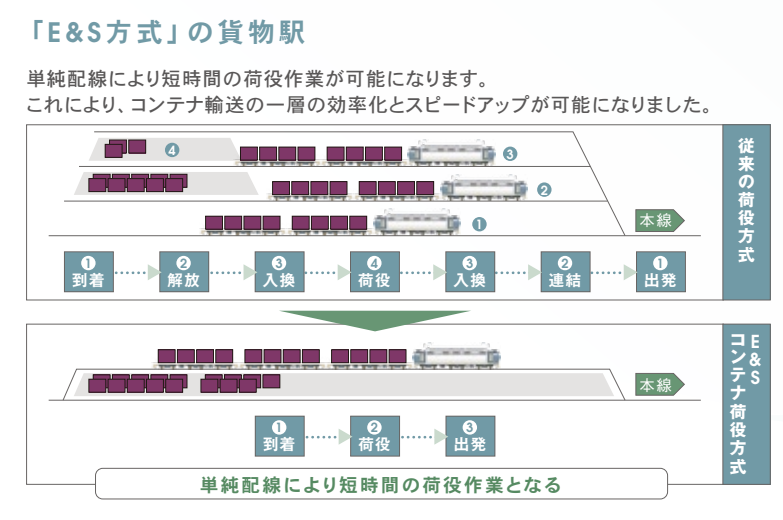
JR貨物と環境・社会とのかかわり

JR貨物は、「モーダルシフトの担い手」として
基幹・大量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。



Input

- エネルギー**
- 電力 1,063,608MWh
 - 都市ガス 1,367千m³
 - LPG 287トン
 - 軽油 52,444kl
 - ガソリン 529kl
 - A重油 5,171kl
 - 灯油 1,708kl
- 水資源** 1,857千m³
- PPC用紙** 41,453千枚



事業活動を通じた環境への貢献 P.14

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り組んでいます。

地域社会との共生 P.28

地域の皆様の生活を支える輸送、皆様との交流に取り組んでいます。

温暖化防止に向けて P.16

鉄道事業における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。

社員とのかかわり P.26

会社を支え動かしていく原動力となる社員の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 P.25

モーダルシフトの担い手としてお客様の信頼に応え、お客様と共に取り組むため、積極的なコミュニケーションに努めています。

温室効果ガス 634,420t-CO₂

排水 429千m³

廃棄物 377トン

Output

汚染の防止と化学物質管理 P.18

法令等に基づき適切な管理を行うとともに、アスベストへの速やかな措置、土壌汚染対策にも力を入れています。

廃棄物削減・省資源の推進 P.21

IT化による荷票の廃止、鉄まくらぎ導入、オフィスビルでの廃棄物削減などを通じ、廃棄物削減・資源リサイクルに取り組んでいます。

安全への取り組み P.22

お客さま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り組みを行っています。

騒音・振動の低減 P.20

低騒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、駅や線路の周辺への騒音・振動低減に努めています。

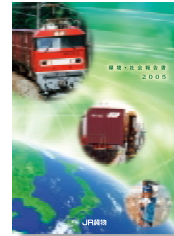
環境・社会経営体制の構築に向けて

環境・社会経営活動の取り組み開始

JR貨物は中期経営計画「ニューストリーム2007」の中で、環境・社会経営活動の取り組みを進めることを明確にしました。初年度に当たる2005年度は、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頂くため、2006年2月、当社初の『環境・社会報告書』を発行しました。

この中では、モーダルシフトの推進を中心にJR貨物の環境・社会経営への取り組み

姿勢を明確にするとともに、環境・社会それぞれにわたる個別の取り組み内容を紹介しています。また、2006年度からは、支社説明会、社員研修の際の環境・社会教育を開始しました。2006年度も引き続き数値指標の把握などを通じ、環境・社会経営の深化に取り組んでいます。



環境・社会報告書2005

2005年

Environment and Social Activities
Highlight 2005

環境・社会活動

ハイライト



DF-200形式 ディーゼル機関車
「ECO-POWER レッドベア」

モーダルシフトの推進

「スーパーグリーン・シャトル列車(みどり号)」スタート

モーダルシフト導入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で、2006年3月20日、JR貨物と鉄道利用運送業界の連携のもと、31フィートコンテナ共同運用方式による「スーパーグリーン・シャトル列車(みどり号)」(東京～大阪)の運行をスタートしました。

31フィートウイングコンテナの導入

現在のトラックによる中長距離輸送の中心は、ウイングバンボディの大型トラックです。これと同サイズ・同機能の31フィートウイング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ずに鉄道へのモーダルシフトができるようになりました。



シャトル列車の新設

新規のお客様にご利用いただくためには、十分な輸送力の設定が必要です。そこでJR貨物では、物流の大動脈である東京～大阪間に、夜間発・朝一番配達可能なダイヤで新たな列車を設定し、お客様の需要にお応えすることとしました。

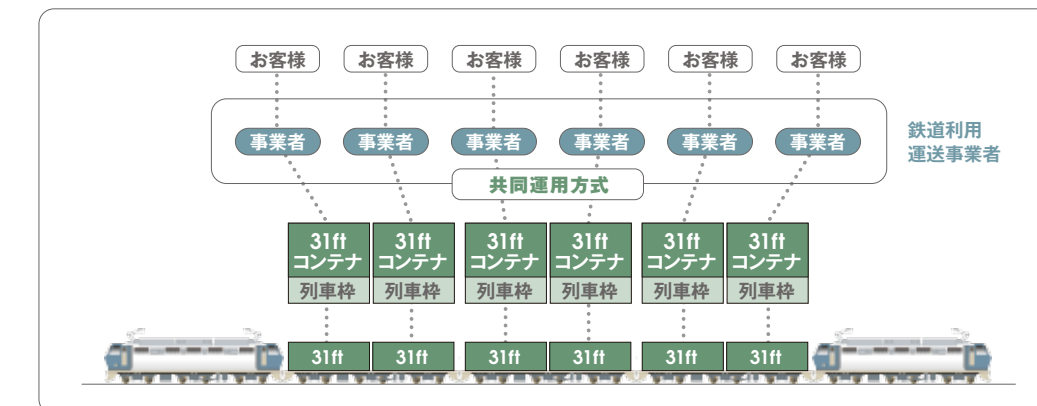


スーパーグリーン・シャトル列車(みどり号)

共同運用方式

シャトル列車の輸送力を効果的に活用し、かつ、お客様が、需要があるときにいつでも鉄道利用ができるよう、鉄道利用運送業界で31フィートコンテナを一括保有する「共同運用」方式を導入しました。

JR貨物では、「グリーン物流パートナーシップ会議」モデル事業として、鉄道利用運送業界とのパートナーシップのもと、新たなコンセプトにより生まれたこの列車を成功させ、モーダルシフトを推進していきます。



- 不特定多数のお客様、トラック事業者の皆様が、ご利用回数の多少にかかわらずご利用いただけるオープン参加システムです。
- 鉄道利用運送事業者がシャトル列車と31フィートコンテナを共同運用します。
- 鉄道利用運送事業者を通じて簡単にご利用いただけます。

安全・安定輸送への取り組み

車両技術研修所の新設

鉄道事業者にとって、安全・安定輸送の確保は最も重要な使命です。JR貨物は今後10年間で車両の検査及び修繕（以下、検修）に従事する社員の大量退職時期を迎えますが、技術・技能のレベルを常に維持・向上していかなければなりません。

このため、JR貨物は2005年6月、中央研修センター内に「車両技術研修所」を新設し、全社的・体系的な技術・技能教育を推進することとしました。

実習設備・教材の充実

研修所では実際の車両や台車、機器などを使用して、構造の理解や検修作業実習などを行っています。また、新規採用者には、検修業務を行う上で必要な玉掛、ガス溶接、アーク溶接の資格取得についても力を入れて実施しています。

また、コンピュータ・グラフィックを用いた教材を導入し、実習の際の理解を深める工夫をしています。

2005年度の車両技術研修所での研修実績

研修内容	人数
新規採用者研修(各支社1ヶ月間)	65名
新規採用者フォロー研修(各支社1週間)	58名
随層別教育 (助役研修、専門技術・新システム研修、 OJT指導者研修、委託会社研修など)	150名
部外研修(鉄道総研、職業能力開発大学など)	82名

継続的な教育の実施に向けて

今後、新規採用者の増加が想定され、一層の研修体制の充実が求められます。このため、2006年度から各職場に教育担当（養成要員）を配置し、OJT教育の充実・強化を図るなど、教育体系の整備を進めていきます。



実際の車両などを用いた研修風景



部品を使う研修風景



玉掛(大きな部品を上からつるして移動するための合図を行う作業)



ガスを用いるガス溶接



電気で溶接するアーク溶接

2006年度 教育計画の概要

1 教育担当社員(養成要員)の配置

定期検査を実施している職場への教育担当配置、教育担当に対する研修、現場管理者を含めたバックアップ体制の確立など

2 教育体系の整備

職場ごとの技術・技能マップの作成、習熟度の記録作成と継続把握、教育計画書の作成、意見交換の場の設置など

鉄道輸送を通じた地域社会への貢献

地域社会のライフラインの確保

JR貨物の鉄道輸送は、環境への配慮、道路渋滞や雪の影響を受けにくいといった特性を生かし、石油やLNG(液化天然ガス)など、エネルギーの安定した輸送を通じて地域社会のライフラインの確保に貢献しています。特に2005年度の年末年始期には、臨時貨物列車の運転を通じて地域の皆様の暮らしに貢献しました。



冬季の暮らしを支える石油列車

石油列車の臨時運転

2005年は12月上旬からの記録的な寒波で、暖房用灯油の消費量が増えました。一方12月中旬からの大雪の影響で、内航タンカーやタンクローリーの運行にも支障が出て、石油製品の在庫切れを起こす地域も出てきました。

そのような中、年末に政府の「寒波・雪害対策本部」から指示を受けた石油元売会社より、「石油製品の安定確保」のために急速臨時列車の運転要望がありました。年末年始時期の緊急の臨時列車運転は、これまで例のないことでしたが、ライフライン確保の使命を果たすため300人近くの社員が出勤し、旅客鉄道会社や関係会社の協力を得て、コンテナ列車33本、車扱列車67本の計100本を運転し、要請にお応えしました。

緊急の列車運行を通じて地域社会に貢献

することができたことを誇りに、今後も地域と共に活動していきます。

LNG輸送

JR貨物は、LNG(液化天然ガス)輸送に取り組んでいます。天然ガスは都市ガスとして高カロリー・環境特性の高さから主要大都市ではすでに普及していますが、地方都市での普及に課題がありました。また、世界各地に豊富に埋蔵されていることから、今後も安定的な供給も見込めます。JR貨物では2000年3月から30ftタンクコンテナでのLNG輸送を開始しました。

LNG輸送はその後輸送量・輸送区間を順次拡大しています。今後共ライフラインの輸送を通じて地域の皆様の生活に貢献していきます。

受賞

スーパーレールカーゴの受賞

2004年3月に営業運転を開始したスーパーレールカーゴが、2005年度「物流環境負荷低減技術開発賞」^{※1}、貨物車両として初めての「ブルーリボン賞」^{※2}を受賞しました。



※1 (社)日本物流団体連合会が、物流部門における環境保全の推進や環境意識の高揚などを図り、物流の健全な発展に貢献された団体・企業または個人を表彰する賞。 ※2 鉄道愛好家団体「鉄道友の会」が前年に営業運転を始めた新車の中から優秀と認めた車両を選定し、表彰する制度。

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、および事業活動が環境へ与える影響を把握し、より効果的な取り組みに活用するための集計を行っています。
 2年目となる2005年度については、前年に比較すれば集計内容は充実したものの、その精緻性の面では課題が残ります。今後とも、集計の精緻化に向けて引き続き努力していきます^{※1}。

※1 昨年は試行的な数値の把握であったため、指標把握箇所及び精度の面で課題がありました。本年度は昨年度に比べ、把握箇所等の充実を図りました。このため、昨年度に比べ数値が増加している項目についても、必ずしも費用及びエネルギー投入・排出量等が増えていることを意味するものではないことをご了承ください。

※2 財団法人鉄道総合技術研究所での研究のための負担金(44,312千円)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
 ・走行騒音の軽減
 ・車両構造技術
 ・保全工事関係
 ・労働安全関係

※3 LPGの使用量については、使用金額からの割戻しにより算出しています。

※4 CO₂排出係数については、日本経済団体連合会環境自主行動計画フォローアップの換算係数を使用しています。

※5 廃棄物については、今回はトンベースでの把握を行った、本社及び東海支社の数値のみを記載しました。(本社については実績値、東海支社については、一部、愛知県の実績換算係数により換算した数値を使用しました。)

※6 2005年度廃棄物処理コストは、95,792千円です。(参考)

※7 端数処理の関係で、合計数値が合わない項目があります。

環境保全・安全コスト

(単位:百万円)

環境保全・安全コスト	主な取り組み内容	投資		費用		関連頁
		2005	2004	2005	2004	
(1) 事業エリア内コスト		215	178	438	185	
① 公害防止コスト	排水処理関連 ボイラ保守点検 土壌汚染防止対策	188	140	326	139	P.18-19 P.20
② 地球環境保全コスト	省エネ型空調設備	19	33	0	0	P.16-17
③ 資源循環コスト	廃棄物処理、リサイクル	8	5	111	46	P.21
(2) 上・下流コスト	リサイクルトナー購入	-	-	10	7	-
(3) 管理活動コスト	環境経営の整備・運用 環境・社会報告書の作成 現業機関構内の植樹	33	-	101	52	-
(4) 研究開発コスト ^{※2}	環境配慮にかかる研究開発	-	未集計	50	未集計	-
(5) 社会活動コスト	エコレールマーク事業への協賛	-	未集計	47	未集計	P.14
(6) 環境損傷コスト	土壌汚染対策	-	29	9	11	P.19
合計		249	207	658	255	
安全対策コスト	ATS-PF導入、在姿車輪旋盤導入	15,508	9,129	203	未集計	P.22-24

環境保全対策に伴う経済効果

(単位:百万円)

主な取り組み内容	金額
事業収益 鉄くず(廃コンテナ)の売却 等	164

環境保全効果

環境負荷項目	単位	2005年度	2004年度	
		電力	MWh	1,063,608
エネルギー投入量	都市ガス	km ³	1,367	1,177
	LPG ^{※3}	トン	287	80
	軽油	kl	52,444	56,482
	ガソリン	kl	529	426
	A重油	kl	5,171	5,326
	灯油	kl	1,708	1,496
水資源投入量	km ³	1,857	未集計	
PPC用紙使用枚数	千枚	41,453	40,536	
Output	CO ₂ 排出量 ^{※4}	t-CO ₂	634,420	486,753
	総排水量	km ³	429	未集計
	廃棄物排出量 ^{※5,※6}	トン	377	未集計

集計範囲:
 JR貨物(単体)の鉄道事業を対象としております。

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

鉄道輸送はトラック輸送に比べ、CO₂の排出量を削減できます。2005年度のJR貨物の輸送実績は、226億トンキロでした。この輸送をすべ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309万トンのCO₂排出量を抑制したことになります。

今後、荷主であるお客様が輸送に関連して発生するCO₂排出量の排出責任を担う可能性があります。そうした場合を仮定すると、鉄道輸送は国内でのお客様によるトラック輸送に起因するCO₂排出量を約309万トン抑制することになります。

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。CO₂をはじめとする温室効果ガスの発生は地球温暖化を加速しますが、トラック輸送から鉄道輸送へのモーダルシフトは、こうした地球温暖化を抑制します。仮に、昨年度実施されたモーダルシフトと同程度の温暖化抑制効果を達成するため、植林を行って二酸化炭素を植物に吸収させようとした場合、47万ヘクタール(東京ドーム36万個分)の植林活動が必要となります。鉄道貨物輸送はこうした点でも優れた輸送手段であるということが出来ます。(別表1)

別表1: 鉄道と営業用普通トラック輸送のCO₂排出量比較

	CO ₂ 排出原単位 (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) 営業用普通トラック輸送の場合	158	158×226億	3,570,800
(2) 鉄道輸送の場合	21	21×226億	474,600
CO ₂ 排出削減量 (1)-(2)			3,096,200
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な植林面積 ^{※2}			477,072ha
東京ドームの面積で換算			366,979個

別表2: モーダルシフト関係コスト^{※3}

(単位:百万円)

内容	投資	費用
貨物駅設備改良・新型機関車試験走行費等	640	1,073

安全対策

2005年度の主な安全投資の詳細は以下の通りです。安全の取組みについては、P.22-24をご参照ください。

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		3,764
EF210形式電気機関車の新製		2,952
DF200形式ディーゼル機関車の新製	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。	1,668
EH200形式電気機関車の新製		708
EF510形式電気機関車の新製		354
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。	2,419
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。	499
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。	702
在姿車輪旋盤取替	在姿状態での車輪の検査を可能とし、計画修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。	176
連動装置改良	駅における輸送システムの改良を行い、安全性の向上を図ります。	133

※1 交通エコロジー・モビリティ財団「運輸・交通と環境 2006年版」による。

※2 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 2005年度は、モーダルシフトにかかるコストを試験的に集計いたしました。このため、範囲を限定して集計しております。

環境報告 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、鉄道輸送の伸長やエコレールマーク事業への協賛に取り組むとともに、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取り組んでいます。

モーダルシフトの推進

2006年3月ダイヤ改正

JR貨物では、「モーダルシフトの担い手」として、21世紀型の鉄道貨物輸送体系の構築とお客様にご利用いただきやすいダイヤの設定に取り組んでいます。

2006年3月18日に実施されたダイヤ改正では、九州の交通の要衝である鳥栖地区に、従来の鳥栖駅と久留米駅を統合してE&S^{※1}駅「鳥栖貨物ターミナル駅」を開業しました。また、東京・大阪間の「スーパーグリーン・シャトル列車(みどり号)^{※2}」に加え、名古屋・九州間で新設コンテナ列車の運転を開始したほか、計7本の列車の長編成化を行い、史上最大のコンテナ輸送力を提供しています。あわせて、列車の高速化及び翌日配送圏の拡大、大型コンテナ輸送のネットワークの拡大など、ご利用頂きやすい鉄道コンテナ輸送を目指したサービス改善を図っています。

また、車扱輸送においても、最高速度を従来より20km/h向上させ、95km/hとした石油専用列車「スーパー・オイル・エクスプレス」の運転を千葉貨物駅～郡山駅間で開始し、サービス向上に努めています。



E&S駅「鳥栖貨物ターミナル駅」 サービス向上に努めています。

国際一貫輸送への取り組み

経済のボーダレス化が進む中、JR貨物でも国際物流への取り組みを積極的に行っています。日中間では、日本通運(株)と共同で高速RORO船「上海スーパーエクスプレス」での12ftコンテナ一貫輸送を行って参りました。

さらに、2006年2月から中国最大の海運会社COSCO社^{※4}との提携を開始したほか、韓国鉄道公社との取り組みも行っています。



40ftフラットラックコンテナ^{※3}

エコレールマーク^{※5}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月にスタートさせたもので、一定以上の割合で鉄道輸送利用されている方々に対し認定^{※6}を行っています。

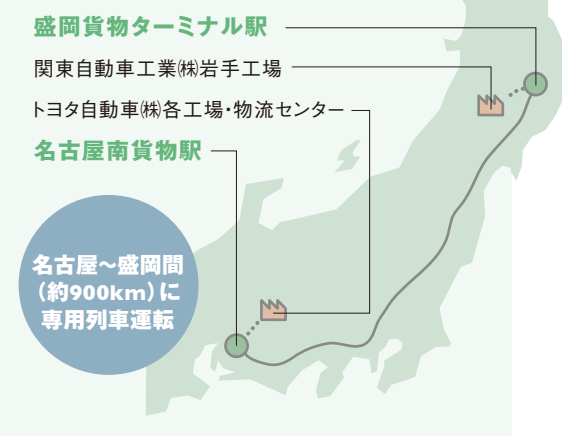
JR貨物も事業に協賛し、社員名刺、新聞広告への表示などを通じて、普及・啓発を促進しています。



エコレールマーク

COLUMN トヨタ自動車(株)様自動車部品輸送開始

環境負荷低減活動及び物流効率化の一環として、トヨタ自動車(株)、トヨタ輸送(株)、日本通運(株)及び当社が連携して、2006年11月から名古屋南貨物駅～盛岡貨物ターミナル駅間の専用列車の運行を開始しました。これにより、トラックによる陸上輸送に比べ、年間約7,000トンのCO₂削減効果が見込まれています。



名古屋～盛岡間(約900km)に専用列車輸送

※1 P.6をご覧ください。 ※2 P.9でもご紹介しています。 ※3 12ft鉄道コンテナを3個積載して40ft海上コンテナ扱いでの国際輸送を可能としています。
※4 中国遠洋運輸集団総公司 ※5 詳しくは(株)鉄道貨物協会エコレールマーク事務局ホームページへ URL:http://www.rfa.or.jp/ecorailmark
※6 2006年9月現在商品認定6件、取組企業29件の認定が行われています。

循環型社会構築に向けたJR貨物の静脈物流

JR貨物の静脈物流は、鉄道輸送のエネルギー効率の良さ、安全性^{※1}、正確性をベースに、遠隔地にある再資源化施設や適正処理施設への確実な輸送を法令に基づき行っています。

鉄道輸送用コンテナを、収集運搬業の許可を有する利用運送事業者の専用トラックで廃棄物の積み込み場所まで持ち込み、その場でコンテナに積載します。積載が完了したコンテナはお客様立会いのもと扉を封印環

により封印することにより処理施設に到着するまで扉を開けることなく、「排出場⇒専用トラック⇒JR貨物⇒専用トラック⇒処理施設」へと一貫輸送します。

廃棄物の再資源化、適正処理を進めるには広域輸送を安全に行うことが必須です。JR貨物は今後も循環型社会の構築に向けた安全輸送の仕組みづくりに取り組んでいきます。

事例1: 自治体焼却灰の適正処理

家庭から集められた家庭ごみは自治体の焼却炉で焼却され近隣の埋立場で処分されていましたが、焼却灰に含まれる有価金属や粘土質がリサイクルできることから、「精錬工場、セメント工場」へJR貨物でリサイクル物流されています。(1)

事例2: 足羽川治水事業の取り組み

2004年7月18日に発生した福井県内の豪雨により足羽川が氾濫したことから、川底を掘削する洪水対策を進めています。掘削した土砂の一部は鉄道により運搬され敦賀港の港湾事業に使用されています。(2)

事例3: たたみのセメント原料化

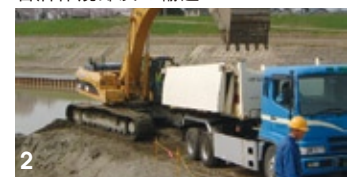
九州にあるセメント会社では使用済たたみをリサイクル資源の一つとして助燃材、粘土代替原料として位置づけており関東、東北地区からの輸送を鉄道で行っています。(3)

事例4: 管理土壌の輸送

土壌汚染対策法に基づき適正処理を行うため、遠隔地にある適性処理施設への輸送をコンテナで行っています。(4)



自治体焼却灰の輸送



足羽川治水事業の取り組み



使用済たたみの輸送



管理土壌の輸送

開発事業での取り組み

東京都条例への対応

JR貨物の開発したエフ・プラザ東京A棟は、1995年3月に完成した当社では最大の複合物流施設で、佐川急便(株)様にご利用いただいています。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。

窓に断熱フィルムを貼り冷暖房負荷を減ずる、高効率照明器具・高効率空調設備への更新、空調設定の適正化、階段照明の人感センサ化などにより使用電力を削減する活動を2005年度から行い、2009年度でCO₂排出量を基準排出量^{※2}から約6%減らす計画です^{※3}。



エフ・プラザA棟

Issues and Targets

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。近年取り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、新たな取り組みに向けてのチャレンジを継続していきます。

※1 鉄道運転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る。また、乗客が死亡した事故は、2000年～2003年度に発生していない。道路交通においては2004年度の交通事故者数は7千人台である。(国土交通白書参照)
※2 2002年度から2004年度の3年間の使用量の平均 ※3 施行3年前からの削減実績を含みます。

温暖化防止に向けて

改正省エネ法の施行により、新たに荷主、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、鉄道事業における単位あたりエネルギー使用量削減に努めるとともに、本社・事業所のエネルギーの削減にも取り組んでいきます。

改正省エネ法とJR貨物の社会的責任

2006年4月、改正省エネ法が施行され、300両以上の鉄道車両を有する鉄道事業者にも新たに省エネ義務が課せられました。JR貨物も効率的な輸送サービスの構築や新型機関車の開発を通じて目標達成に向けて努力していきます。また、荷主としての報告義務を負うお客様のご要望に応えるための検討を行っています。

2005年10月に小池環境大臣（当時）と鉄道事業者との間で実施された意見交換会では、鉄道貨物輸送の現状とモーダルシフトについて説明しました。



小池環境大臣(当時)との意見交換会

グループ会社の取り組み

『お客様への数値情報の提供』
日本フレートライナー(株)

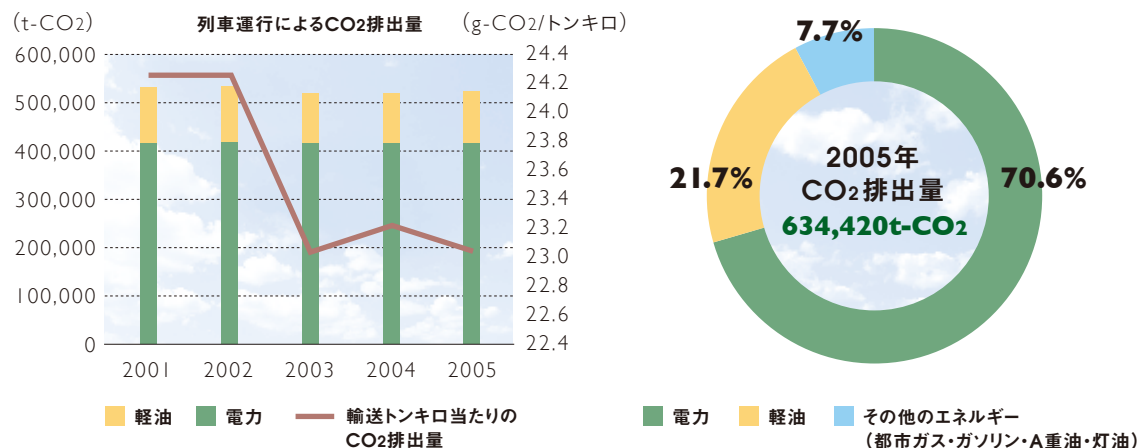
改正省エネ法は荷主企業にもエネルギー使用量の削減を求めています。このため、JR貨物グループの日本フレートライナー(株)では、お客様に対し、鉄道へのモーダルシフトによるエネルギー削減効果を具体的な数値でお示ししています。

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2005年度末で約20%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。

2005年度のCO₂排出量について

2005年度の列車運行に伴うCO₂排出量は、520千トンとなりました。また、鉄道事業により排出されるCO₂排出量※1は634千トンとなり、その7割は電力によるものです。



※1 日本経済団体連合会環境自主行動計画フォローアップの換算係数による。

本社ビルでのチームマイナス6%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年度は夏の軽装運動として、6月から9月の間「ノーネクタイ、ノー上着」での就業を推進し、本社内の冷房温度を28度に設定しました。

クールビズ効果

	2005年夏季 (導入後) ^{※1}	2004年夏季 (導入前) ^{※1}	削減量
空調電力使用量	472,500kWh	475,500kWh	3,000kWh
冷房ガス使用量	70,200m ³	78,000m ³	7,800m ³
CO ₂ 排出量	336.5t-CO ₂	359.8t-CO ₂	23.3t-CO ₂ ^{※2}

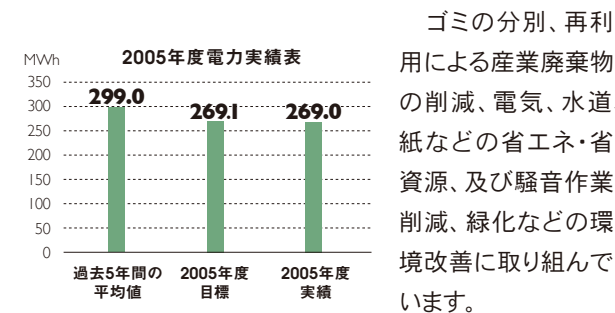
クールビズ効果

※1 7・8月2ヵ月分。
※2 2004年度、2005年度の東京電力、東京ガスの換算係数を用いて換算しています。

支社の取り組み

小倉車両所におけるISO14001への取り組み

2001年に当社で初めてISO14001を認証取得して以来、車両の保守を通じ、環境保護の推進・維持向上に努めています。



ゴミの分別、再利用による産業廃棄物の削減、電気、水道、紙などの省エネ・省資源、及び騒音作業削減、緑化などの環境改善に取り組んでいます。

Issues and Targets

今後の課題と目標

温暖化防止はJR貨物単独でなく、グループ会社と一体となって取り組むべき課題です。現在は個々の会社の自主的な活動ですが、今後はグループ一体となった取り組みを推進していきます。

グループ会社の取り組み

事例1: 日本運輸倉庫(株)

東京食品事業所支店で2005年3月、東京エコステージ協会から認証を受けました。品質環境目標は貨物事故ゼロ・3S運動・ゴミの分別・省エネルギーです。協力会社を含め職場や周辺道路の美化活動、電気量測定で節電、防音壁の新設、高効率変圧器への交換などに取り組んでいます。(1)



1 電気設備点検(日本運輸倉庫(株))

事例2: 日本オイルターミナル(株)

石油製品を取り扱う企業として環境に対する責任を認識し、鉄道輸送の推進、大型タンク車、高速列車(スーパー・オイル・エクスプレス)導入など物流・保管事業の効率化、資源節約などの取り組みを進めています。(2)



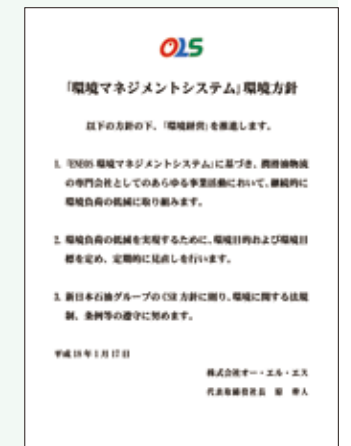
2 石油専用列車(日本オイルターミナル(株))

事例3: 神奈川臨海鉄道(株)

企業の社会的責任遂行の観点から、2005年2月本社と浜川崎運輸所、2006年2月横浜支社・横浜本牧駅・根岸駅でISO14001の認証を取得しました。これからもクリーンな輸送機関として環境負荷の低減に努め、さらなる改善に取り組んでいきます。

事例4: (株)オー・エル・エス

環境負荷の低減を積極的に推進するため、「環境マネジメントシステム」を導入し、本社・各所毎に「環境目標」や「環境に関する法令遵守」等の実行目標を決め、目標達成に向け、具体的な行動の徹底を行っています。(4)



4 環境方針(株)オー・エル・エス

汚染の防止と化学物質管理

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アスベストについては速やかに措置を行っており、また、土壌汚染対策にも力を入れています。

化学物質の管理

PRTR法対象物質の取り扱い状況

JR貨物では、車両の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います。2005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	2,900
公共水域への排出量	0	0
下水道への移動量	1,600	0
当該事業場以外への移動量	23,300	0

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ています。2006年4月現在、鉄道事業関連のPCB使用機器は7ヵ所の施設に保管しています。また使用中の変圧器などの重電機器のうち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、処理施設の稼働状況に合わせて無害化処理を計画しています。

PCB使用機器の管理状況(台)(2006年10月5日現在)

機器の種類	保管	使用中
高圧コンデンサ	296	164
小型低圧コンデンサ	455	1,238
高圧トランス	76	23
小型機器(安定器、信号用機器)	459	108



PCB使用機器保管場所

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^{※4}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、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ます^{※5}。



※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の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 特定化学物質の排出量・移動量が年間1トンを超える事業所 ※3 PCB濃度が0.5mg/kgを超えた場合はPCB廃棄物となる。

※4 特殊自動車に対する排出ガス第2次対策 ※5 新しいフォークリフトの導入状況についてはP20「フォークリフトの騒音対策」表をご参照下さい。

土壌汚染調査と浄化の推進

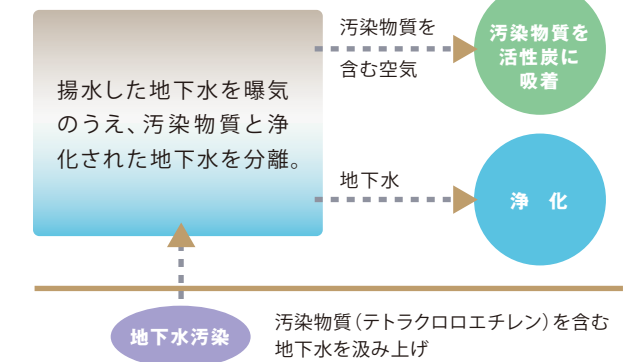
JR貨物では、土壌・地下水汚染が判明した場合、地方自治体との協議を実施し、周辺住民の方のご理解を得た上で適切に対策を行うよう努めています。

旧佐倉機関区では、規制^{※1}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で汚染された土壌・地下水の浄化を実施しています。判明後、佐倉市と協議し、地元説明会で周辺住民の方のご理解を得て、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。

旧小名木川駅^{※2}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^{※3}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、2007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



石綿(アスベスト)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、石綿を含有した部品または塗料を使用しているものがあります。これらには、吹付石綿は使用しておらず、樹脂など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^{※4}のように取り替えが困難なものについては、廃棄時に石綿が飛散しない状態で廃棄処理をしていきます。

開発事業の建物の状況

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



大宮車両所のアスベスト対応集じん装置

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石綿の一斉調査を実施しました。この結果吹付石綿(露出)9ヵ所1,091.2m²、吹付石綿(密閉)2ヵ所3,996.1m²を確認し、人体への影響が大きい吹付石綿(露出)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。

Issues and Targets

今後の課題と目標

これまで、法令に基づき個別に対応してきましたが、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、今後処理事業が本格化することから、関係機関との連携のもと、適切な処理に努めていきます。

※1 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。

※2 詳細をHPの右のページで公開しております。http://www.jrfright.co.jp/news/onagigawa.html

※3 「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」 ※4 アンダーシールは下塗り剤で、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、低騒音型フォークリフトの導入、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

2005年度に寄せられた要望等は全社で135件ありました。

内訳は、騒音60件(44%)、振動29件(22%)、車両トラブル・社員の対応などが46件(34%)と騒音・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頂きました。

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、線路設備などを保有している各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

コンテナの積卸など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。都市部などを中心に、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) (2006年3月31日現在)

機種	全体	防音型
12フィート	370	71
20フィート	81	9
トップリフター	59	1
リーチスタッカー	2	
計	512	81

※ 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以下となっている。

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3カ所に設置)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9カ所に設置)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。現在、各装置の導入拡大を進めています。

Issues and Targets

今後の課題と目標

列車の走行音・フォークリフトなどの音源は、地域の皆様に大きな影響を及ぼすものです。JR貨物では、今後も引き続いて、業務機関及び沿線周辺の皆様への影響を少なくするよう、周辺低騒音型フォークリフトの増備、車両のフラット対策を通して、騒音・振動の低減に努めていきます。



在姿車輪旋盤



フラット検知装置



フラット検知装置のセンサー部

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、車両部品のリユース、オフィスビルでの廃棄物削減などを通じて、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・省資源の取り組みの現状

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、駅構内のどの位置にどのコンテナがあるか、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でフォークリフトなどに伝達することが可能となりました。そのため2006年1月、全てのコンテナ荷票



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12百万枚の紙の使用量を削減しました。

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、検査を行なった上で、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、2005年度は約89%(41,374kg)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、水の再利用として、「中水処理システム」により、2005年度は本社ビルにおける年間水使用量の約27%(3,950トン)の水を賄いました。

鉄まくらぎおよび鉄まくらぎ分岐器の導入

JR貨物の線路設備は、軌道延長1,379kmです。設備の中で最も取り替えの多いのは木まくらぎで、発生したものは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屑鉄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。2005年度は鉄まくらぎ22,294本、鉄まくらぎ分岐器12組をあらたに敷設しています。

Issues and Targets

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り組み内容を、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。



鉄まくらぎを敷設した貨物駅

※1 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る。

※2 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る。

安全への取り組み

「列車事故など重大な事故をなくす」ことを目的とし、安全活動を行ってきました。お客様や旅客鉄道会社からの信頼・安心を得るべく、列車事故などの絶滅を目指し、「事故の芽」を地道につぶしていく取り組みを行っています。

「安全最優先」の行動指針

「ニューストリーム2007」に基づき、2005年3月に策定した「安全活動行動指針」(右記)に示すとおり3点からなる行動指針を定め、時間との競合では迷うことなく安全を優先させること、万一ミスを行った場合は適切な措置・報告を行って、併発事故を防止することを全社員に徹底しています。

安全推進体制

JR貨物は、本社内に経営会議の専門委員会として「安全推進委員会」を、各支社に「地方安全推進委員会」を設置しています。また、次年度の具体的な安全計画を議論するための「全国安全部・室長会議」、JR貨物グループが一体となって事故防止に努める会議を各年1回開催しています。

さらに、2006年6月には安全部を安全推進本部とし、役員を本部長に置いて体制を強化しました。このほか輸送の安全性の維持・向上を図るため、2006年10月に「安全管理規程」を制定するなど、安全管理体制の一層の強化を図っています。

鉄道運転事故発生状況

貨物列車は、他の旅客列車と同一線路を走行していることから、一つの事故が当社のお客様をはじめ旅客列車を利用している方々などにも影響を与えます。そこで、特に大きな事故につながる恐れのあるものを「6つの特定事故※1」とし、その絶滅を目指しています。

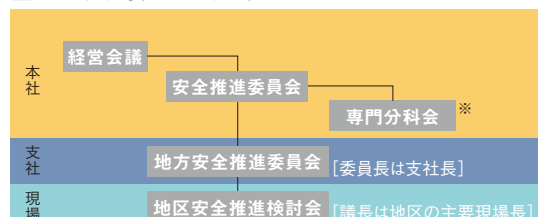
労働災害について

KYT活動や「ゼロ災」活動を導入し、特に「触車事故」の撲滅については、全社をあげて取り組んでいます。2005年度の労働災害は前年より減少し、全体として減少傾向で推移しています。

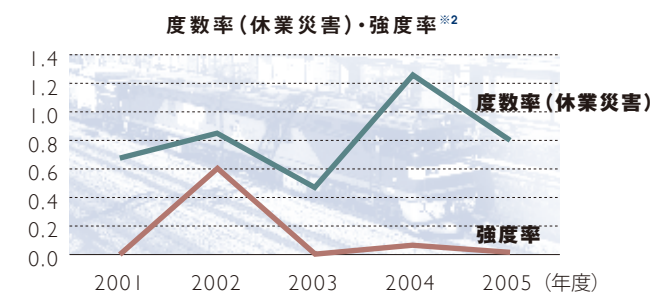
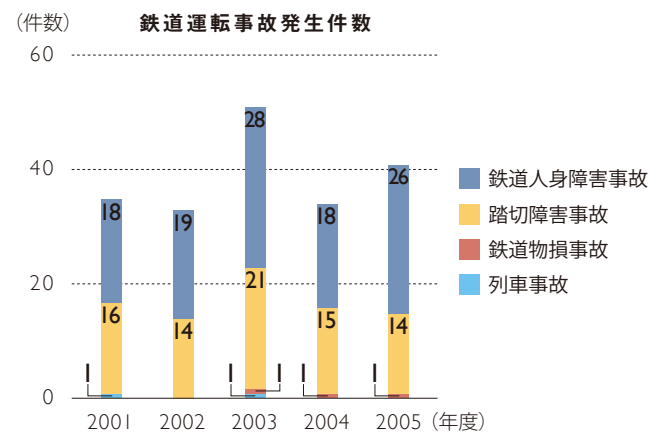
安全活動行動指針
「お客様の安心、それが私たちの使命です。」

- 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。

■ 安全推進委員会の組織図



※「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。



事故未然防止のための取り組み

列車事故などの大きな事故を回避するためには、起きた事故の対策ばかりではなく、事故を事前に回避するための、事故の予兆をつかむ体制の整備や、事故防止施策の実施などが重要です。JR貨物では、今後、これまで実施してきた安全総点検に加え、「安全監査グループ」を中心とした内部監査を実施するなど、事故の未然防止に向けての取り組みを強化していきます。

リスクマネジメント手法とヒヤリ・ハット報告

JR貨物では、現場管理者が自駅・区で起こる可能性のある重大事故について過去の事故事例や情報などを参考に想定する『リスクマネジメント手法』と「ちょっと変だ」といった事故・災害までには至らなかった事象を「事故の芽」としてとらえ、報告・活用する『ヒヤリ・ハット報告』の体制を整備し、事故の未然の防止に取り組んでいます。



基本動作の確実な実行

保安機器の装備

JR貨物の車両には、安全を保つための多くの保安機器を装備しています。赤信号機を行き過ぎないためのATS※1をはじめ、運転士に不測の事態が発生した際に直ちに列車を停止させるEB(緊急ブレーキ)装置や事故発生時に近隣のすべての列車に異常を知らせる防護無線装置、運転士に代わって異常時の初期作業を自動的に行うTE※2装置を、JR貨物の本線を走行する機関車すべてに完備しています。

また列車の高速化が進み、より安全性を向上するために、現在改良型ATS(ATSPF)の導入を進めています。改良型では様々な新機能により保安度の飛躍的な向上が図られています。

安全教育・訓練の実施

鉄道の安全を支える基礎は、知識・技能です。そこで、JR貨物では、JR貨物グループ一体となった安全教育の充実を図っています。また、安全の動機付けのための教育、安全活動の要となる管理者教育などに力をいれています。

さらに各支社においては、より実践的な各種訓練を行っており、技術の向上にも取り組んでいます。

管理者安全研修

現場第一線での安全マネジメント体制を強化するために、JR貨物グループ会社も含む管理者に管理者安全研修を開催しています。講師には社内の経験豊富な現場長をはじめ、社外講師も招き、鉄道事業法からヒューマンエラーなど多岐にわたった様々な角度からの安全推進の方法を学んでいます。

異常時に備えた各種訓練の実施

阪神淡路大地震後にJR貨物では、様々な危機に対処できるように危機管理マニュアルを策定しており、それをもとに防災訓練をはじめ様々な訓練を実施しています。

また、貨物列車は全国にまたがって運行されるため、各旅客鉄道会社などと緊密な関係を築き、脱線復旧訓練などを行い、異常時に備えています。

さらに、荷役事故や化成品漏洩事故などにも対応するため、消防をはじめ各行政機関や協力会社とともに実設訓練を行い、改善を図っています。



総合脱線復旧訓練

※1 ATS(自動列車停止装置) 列車が停止を現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。

※2 One-Touch Emergency Device. 緊急列車防護装置。

※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
 ※2 度数率:災害発生の頻度を表す。度数率=死者数/延労働時間×100万 強度率:災害の重さの程度を表す。強度率=労働損失日数/延労働時間×1,000

事故防止ハンドブック

過去に発生した事例を検討し、注意点をまとめた「事故防止ハンドブック」を2005年度に製作しました。誰にでもわかりやすくするため、安全のポイントをイラストや写真で工夫してまとめています。職種別に3種類があり、協力会社を含めた全社員に配付し、日常の教育・訓練などで使用しています。また、化粧品などの輸送も行っていることから、駅などで作業に従事する社員などを対象に緊急時の対処方法や連絡先などをコンパクトにまとめた携帯用の「イエローシート」を作成し、万一の事故発生に備えています。



事故防止ハンドブック

Issues and Targets

今後の課題と目標

「100-1≠99」という安全の原則から、「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。その他の事故についても予防・再発防止に重点を置き、「安全最優先」を行動規範としていきます。

また、車両の信頼性の向上、故障時の迅速な措置によりダウンタイムを2005年度以降3年間で30%削減することを目指します。

グループ会社の取り組み

『川崎貨物駅構内での踏切障害事故対応訓練の実施』

神奈川臨海鉄道(株)

川崎臨港消防署と協力して、川崎貨物駅構内で、踏切で立ち往生していた大型バスに列車が衝突し、大型バスに多数のけが人が発生したとの想定で訓練を実施しました。

訓練には消防署や駅の関係者ら70名が参加、救急車のほか救助工作車、支援車などの車両も出場し、JR貨物、千鳥町防災協議会会員事業所や利用運送事業者など、約50名が参加しました。

訓練は、通報で駆けつけた消防署の救急隊員が機関士から情報収集することから始まり、現場指揮本部も設置されました。並行してバスのドアをこじ開けて中に入った救急隊員が乗客への広報・避難誘導を行うとともに、けがの程度によって病院搬送などの優先度を判断する「トリアージ」を実施、救急隊員がけがの

程度を示す色札を使い、重傷者から先に病院へ運ぶ指示を出しました。また、応急救護所も設けられ、軽症者にも応急処置が行われ、約1時間にわたる訓練が終了しました。

鉄道事業者としては事故を起こさないことが第一の責務と考え、事故防止に万全を

期していますが、万一事故が発生した場合は、併発事故を防止する措置を講じた後に関係機関に第一報を入れ、救護にあたることとしています。

今回の訓練想定のように多数のけが人が発生した場合は、

その状況を的確に消防機関に通報することが極めて重要だとの認識を新たにしました。また、この訓練によって改めて関係者との連携の大切さが確認できたと考えます。



COLUMN

社会報告

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添えていくため、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。2005年度も下表に示す事業に参加し、様々な参加者の皆様とともに取り組みを行いました。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貨物が参加した平成17年度の事業 (出典: グリーン物流パートナーシップ会議ホームページ)

モデル事業件名	交付申請者(連携企業)
輸送共同化・温度管理物流等	大型冷凍・冷蔵コンテナによる不特定多数荷主を対象としたクール宅急便幹線輸送の鉄道輸送転換 ヤマト運輸(株)(JR貨物)
鉄道へのモーダルシフト	新型20ftコンテナによる北海道～東京間モーダルシフト 北見通運(株) (丸玉産業(株)、札幌自動車運輸(株)、JR貨物)
	31フィートコンテナ共同利用方式による「スーパーグリーン・シャトル列車」計画(JR貨物と鉄道利用運送事業者による共同プロジェクト) JR貨物 (日本通運(株)、全国通運(株)、(社)全国通運連盟)
	関東地区～中国・九州地区間における鉄鋼輸送の、鉄道輸送によるモーダルシフト事業 山九(株)(JR貨物)
	サプライヤーとの共同による調達物流のモーダルシフト化 様リコー (ダイナオックス(株)、富士アルミ管工業(株)、JR貨物、日本通運(株))

改正省エネ法に対応した提案活動の実施

省エネ法改正により、輸送における省エネ対策が求められています。JR貨物では、鉄道へのモーダルシフトが極めて効果的であることから、一定の貨物輸送量を発生させている「特定荷主」と一定のトラック台数を保

有する「特定輸送事業者」を中心に、鉄道輸送を活用して頂けるような提案を進めています。

個人情報保護法

JR貨物では個人情報保護法^{※2}に基づき顧客情報を厳重に管理するとともに、個人情報の取扱いに関する基本方針^{※3}を策定しています。

お客様相談室からコンテナ品質管理部へ

2006年6月の組織改正でお客様相談室をコンテナ品質管理部としました。それまでの、お客様からのご要望に対応する業務に加え、お客様が所有されているコンテナの登録管理や危険品の輸送管理などを強化し、お客様満足の向上と安全・安定輸送の確立を目指していきます。

Issues and Targets

今後の課題と目標

輸送ニーズの多様化、環境問題への対応など、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。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標としています。

※1 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CO2排出削減につながる「物流のグリーン化」に対する取り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。 ※2 2005年4月に全面施行されました。

※3 詳細はHPをご覧ください。http://www.jrfreight.co.jp/kojinjoho.html

社員とのかかわり

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、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めざしています。

人事・雇用の取り組み

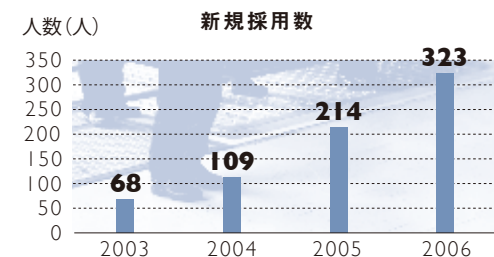
人事・雇用の考え方

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、「ひとづくり」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役割が高いため、安定的な雇用を続けることも重視しています。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めざしています。

また、団塊の世代の大量退職にあたり、技能・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。2006年も新規採用数を拡大し、技術継承を進めています。また、採用にあたっては、公正公平な選考を行っています。



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^{※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、事務所の改修など、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

2005年度より社員がインフルエンザの予防接種を受けた費用の一部を会社が負担することとしました。2005年度実績は、約20% (約1,100名) でした。このほか全社員

に対して、年1回「定期健康診断」(深夜従事者は年2回)、車両所などの「特殊健康診断」(年2回)を継続して実施しています。

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、祝い金などの給付を行う互助会^{※2}の運営支援などを行っています。また、JR貨物グループ内の交流を図り、野球やボウリングなどの全国大会を実施しています。



JR貨物グループ軟式野球大会

人材の育成

教育の考え方

JR貨物では、環境や状況の変化に対応し、「自らが考え、自らが行動(考動)」できる人材を育成するため、OJT^{※1}を基本として、集合教育、自己啓発などに積極的に取り組んでいます。教育施設は中央研修センター^{※2}のほか、本社及び全国の各支社に社員研修所を整備し、技術継承教育、新入社員研修など目的に応じ各施設で研修を実施しています。



社内研修風景

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なため、安全教育には常に重点を置いています。2005年度は特に、新たに開設した車両技術研修所^{※3}での教育をスタートし、グループ会社を対象とした教育も強化しました。また、採用・教育グループの新設により、教育への取り組み姿勢も明確にしました。

社員教育実績(単位:名)

	2004年度	2005年度
階層別研修	1,435	1,667
職能別研修	5,489	5,751
小集団活動	587	451
その他研修	300	245
総計	7,811	8,114

教育重点実施項目

2006年度は以下の教育重点実施項目を定め、教育を推進していきます。また、安全教育・技術継承教育は、グループ会社も含め実施します。

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「安全にこだわる意識」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。

2. 技術継承教育の推進

検修業務^{※4}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スキル、マネジ

メントスキルの向上を狙った教育を充実させます。さらに、これらの教育の充実を図るため、社会人や職場の心得などを解説し、写真やイラストをふんだんに取り入れた教材「ビジネスマナー・ハンドブック」を作成し、2006年度の新入社員研修から活用しています。

4. 小集団活動の活性化

小集団活動^{※5}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。

Goals and Targets

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めざします。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。

※1 労働安全を含む安全への取り組みの詳細についてはP22-24をご覧ください。 ※2 愛称:カーゴファミリー

※1 職場内教育 ※2 動力車操縦者養成所と車両技術研修所で構成しています。

※3 詳細はハイライトP10をご覧ください。 ※4 車両メンテナンス業務 ※5 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・ボランティア活動など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。

地域への輸送

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、2004年度は玉葱で47.8%、馬鈴薯で38.3%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～北海道の51.8%、首都圏～九州の47.0%を占めます(2004年10月実績)。その他、飲料、酒類などの食料工業品、雑誌、薄型テレビ、携帯電話など、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。



北海道での馬鈴薯積み込み

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、会社の取り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進めています。

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。

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、新聞広告やポスターを通じて情報発信しています。



ホームページ画面

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視察に来訪される海外の鉄道関係者の皆様に、講義を行ったり各種施設の視察に対応しています。

2005年度は14カ国から42名の皆様を受け入れました。

2005年度の海外からの受け入れ状況

内容	人数
東京貨物ターミナル駅の見学 中国、コートジボアール、エジプト、ラオス、モンゴル、ネパール、パキスタン、ペルー	8
日本の貨物鉄道の現状、JR貨物の現状、車両検修、貨物輸送計画、列車運行体系などについての研修 タイ、マレーシア、ベトナム、モンゴル、ドイツ、中国、ボスニア・ヘルツェゴビナ、ベトナム	34
計	42

鉄道博物館への協力

東日本旅客鉄道株式会社が、2007年秋開館予定で埼玉県さいたま市に建設中の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、鉄道部品など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くことにしています。

各支社の取り組み

北海道支社：希望ヶ丘学園の訪問

1992年度から函館市内の養護施設を訪問しており、2006年1月で13回目になりました。当初12月に実施していたため園生から「青いサンタ」と呼ばれています。園生が両親に手紙を出せるよう便箋などを持参、ピングゲームや手品、昼食など毎回工夫し、感謝される喜びを味わう一日を過ごしています。(1)



東北支社：JR貨物「ふれあいin東北」の開催

2005年度も宮城野駅構内で開催しました。産直販売(野菜、果物など)、社員による屋台コーナー(イカ焼き、ホタテ焼きなど)、ミニSL運転、電気機関車運転室見学などを行い、地域住民の方々と交流を行いました。また、東北地区「鉄道の日」実行委員会主催の「鉄道フェスティバルin東北」も同時に開催しました。(2)



関東支社：大宮車両所「車両所一般公開」

2005年5月さいたま市の後援で実施し、車両の展示、運転室公開、クレーンでの車体移動実演、鉄道グッズ販売を行いました。大盛況で多くの人々にJR貨物をご理解いただきました。JR貨物発足時から実施し、毎年20,000人を超える来場者があります。今後も継続し地域の皆様と交流を深めていきます。(3)



東海支社：稲沢駅・愛知機関区見学会の開催

2005年10月、稲沢市立小正小学校の3年生115名が訪れました。鉄道貨物輸送の仕組みや貨車・機関車の役割などを説明すると、鉄道貨物輸送の仕組みに驚きの声を上げていました。当小学校の見学会は一昨年から行なっています。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たいと思ひます。(4)



関西支社：JR貨物フェスティバル広島車両所公開

地域住民とのふれあいと感謝のため、2005年10月鉄道の日に開催しました。全国物産展、ミニSLなどの乗り物コーナー、機関車展示、新型機関車運転室公開、SL公開・写生大会などを実施し、家族連れを中心に約6,000人の参加がありました。皆様と交流し、JR貨物を身近に感じて頂くことが出来ました。(5)



九州支社：北九州貨物ターミナル駅の構内見学受け入れ

当駅は北九州市の産業観光協力事業者に登録されており、市発行の『北九州市体験学習ハンドブック』等でも紹介されています。来訪される方々には、駅の紹介ビデオや構内見学を通じて、鉄道貨物輸送が環境に優しい輸送手段であることをご説明しています。(6)



Issues and Targets

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関わりが不可欠です。今後とも自らの活動内容などについて積極的なPR活動に努め、鉄道貨物輸送の役割を地域の皆様に理解して頂けるように努めていきます。

第三者コメント

「環境・社会報告書 2006」に対する第三者のコメント

日本貨物鉄道株式会社
代表取締役社長 伊藤 直彦 殿



2006年12月1日

私たちの業務は「環境・社会報告書 2006」（以下、「同報告書」という。）に記載された重要な環境面・社会面の取組およびその記載内容に関して、特徴、成果、改善点、今後の方向性などについてコメントすることを目的としています。コメントにあたって以下の手続を実施しています。

1. 村山取締役・総合企画本部副本部長へのインタビュー
2. 同報告書の編集会議への立会
3. 本社等における視察およびヒアリング
4. 同報告書の最終原稿の通読

1. 環境経営の進展

会社の 2005 年度等の環境・社会面での取組、情報開示において進展がみられるのは以下の点です。

① 本業での環境保全の更なる推進

モーダルシフトの推進のために、様々な積極的な施策を打ち出しています。例えば、新型機関車の開発、2006年3月「スーパーグリーン・シャトル列車(みどり号)」の運行開始、国際一貫輸送（中国、韓国への輸送）の推進、エコレールマーク事業への協賛等、本業での環境保全活動を更に推進しています。

② 安全・安定輸送への積極的な取組

会社は、技術・技能レベルの維持・向上目的で 2005 年 6 月車両技術研究所を新設し、現場での OJT 教育も充実・強化しています。また、車両の更新その他につき、2005～2007 年の 3 年間に約 1,000 億円の投資を行なうこととしています。安全最優先のトップの明確な意思のもと、団塊の世代の大量退職、老朽化車両等様々な課題へ一歩一歩取り組んでいく姿勢は評価できます。

③ 環境・安全パフォーマンス情報集計の充実

2004 年度は初めての集計のため、「環境・安全情報総括表」に「未集計」の項目が複数ありましたが、2005 年度は「未集計」の項目がなくなりました。また、会社はモーダルシフトの担い手として自身の環境負荷の削減の必要性の認識を高めました。現状の的確な把握は今後の的確な活動推進の基礎となります。今後の活動推進を期待します。

2. 2005 年度指摘事項の改善状況

会社への第三者コメントは今回で 2 回目となります。昨年度は、初めての報告書で発行が 2006 年 2 月ということもあり、第三者コメントで指摘した事項につき、現在会社は対応をしている過程にあります。

指摘事項	改善状況
様々なステークホルダーとの対話の推進	支社説明会、研修等で「環境・社会報告書 2005」を使用した社員との対話の開始。

環境・社会経営に関する社内体制の整備	検討中。
--------------------	------

3. 今後の課題

会社が、今後、より効果的に環境・社会活動を推進していくために以下の点を検討することをお勧めします。

①環境・社会経営に関する社内体制の整備、全社的な環境社会保全意識の浸透

現在会社は報告書プロジェクトチームが中心となり活動を進めています。今後、全社的に活動を深度化するためには、社内での推進体制を強化し、会社として考える環境・社会経営の方向性を社内外に提示していくことが不可欠です。全社的な体制づくりを期待します。

また、グループ会社と一体となった取り組みについても今後の課題です。

②ステークホルダーとのコミュニケーションの推進

会社にとり、鉄道貨物輸送の意義、モーダルシフトについての幅広い理解を得ることは重要です。お客様・利用運送事業者等に加え、地域社会と積極的にコミュニケーションを図るなど、環境にやさしい鉄道貨物輸送の特性について、本報告書を活用し、これまで以上に幅広い層に訴えかけていくことをお勧めします。

③現状を的確に踏まえた課題の抽出、改善計画、改善結果の検討

会社は 2005 年度環境パフォーマンス等様々な情報の集計を通じて課題を把握しています。その課題につき、今後は明確な改善計画の策定及び適切なフォローアップが期待されます。また、環境関連情報の更なる精度の向上等も望まれます。

※このコメントは、レポートの記載情報の収集と報告に関するプロセスの有効性や信頼性を述べるものではありません

株式会社みずすサステナビリティ認証機構
(みずす監査法人グループ)



代表取締役社長

井上 壽枝

グループ会社一覧 (JR貨物の直接出資会社) 2006.8.1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
臨海鉄道10社	神奈川臨海鉄道(株) 鉄道事業(貨物) 京葉臨海鉄道(株) 鉄道事業(貨物) 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) 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) 八戸臨海鉄道(株) 鉄道事業(貨物) 仙台臨海鉄道(株) 鉄道事業(貨物) 衣浦臨海鉄道(株) 鉄道事業(貨物) 秋田臨海鉄道(株) 鉄道事業(貨物)	倉庫・物資別ターミナル10社	日本運輸倉庫(株) 倉庫業 株飯田町紙流通センター 倉庫業 株大阪鉄道倉庫 倉庫業 北海道農産品ターミナル(株) 倉庫業 日本オイルターミナル(株) ターミナル運営(石油) 株オー・エル・エス ターミナル運営(潤滑油) 関西化成品輸送(株) ターミナル運営(化成品) 敦賀ターミナル(株) ターミナル運営(化成品) 株東京液体化成品センター ターミナル運営(化成品) セメントターミナル(株) ターミナル運営(セメント)

会社名	主な事業内容	会社名	主な事業内容
利用運送5社	全国通運(株) 貨物利用運送事業 日本フレートライナー(株) 貨物利用運送事業 北海道ジェイアール物流(株) 貨物利用運送事業 株国際貨物鉄道システム 貨物運送取扱業 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	業務委託9社	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 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 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 新潟臨海通運(株) 運輸附帯サービス業 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

会社名	主な事業内容
関連事業その他9社	株ジェイアールエフ商事(株) 総合リース業 株ジェイアール貨物・不動産開発 不動産業 東京貨物開発(株) 物流施設管理運営 株ジェイアールエフ・ホテル(株) ホテル業 名古屋貨物開発(株) 物流施設管理運営 株ジェイアールエフ・パトロールズ(株) 警備業 北九州貨物鉄道施設保有(株) 鉄道施設の改良工事・貸付 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 株運送保証協会 運貨支払保証業

編集後記

2006年度版『環境・社会報告書』をお届けいたします。

本報告書は前年度に引き続いての発行ですが、本年度は、「JR貨物にとっての環境・社会経営活動とは何か」というコンセプトを明確にするとともに、当社の環境・社会経営についての姿勢を、ステークホルダーの皆様にはわかりやすくお伝えする内容を目指しました。

また、活動自体を本格的に定着させるとともに、今後の数値目標の策定やフォローアップのため、指標把握精度の向上に努めました。

当社の環境・社会報告書は多くの皆様にお読みいただいています。本報告書をご覧になる多様なステークホルダーの皆様のご期待にこたえていけるよう、今後とも内容の充実に努めてまいります。引き続き、皆様のご指導・ご鞭撻を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

取締役経営企画部長 村山 洋一

環境・社会報告書2006 2006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/