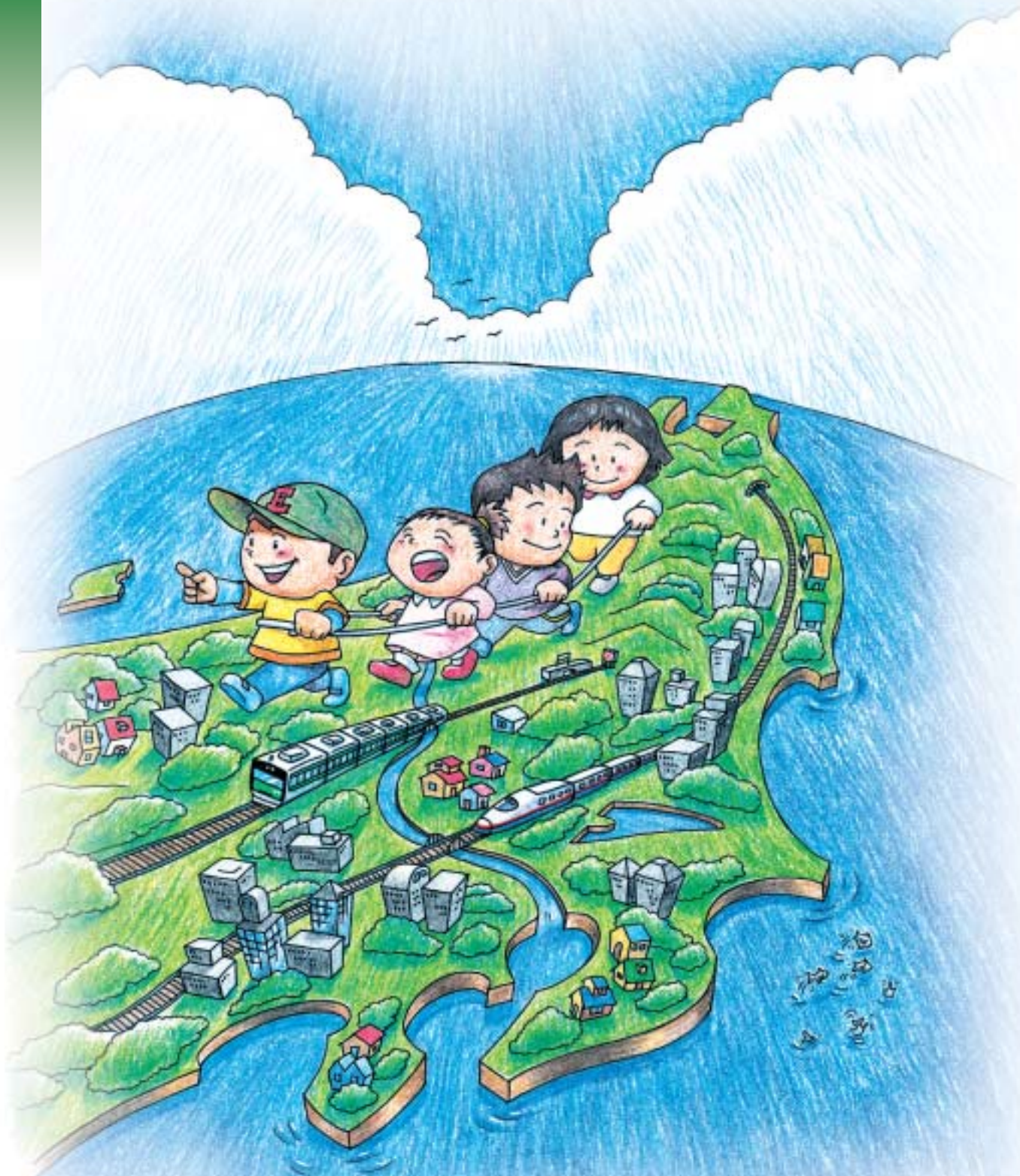


JR東日本グループ 社会環境報告書2004

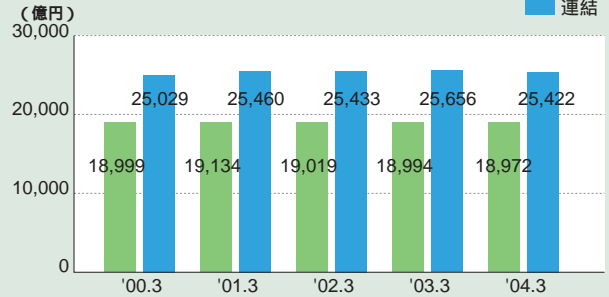
JR EAST GROUP SUSTAINABILITY REPORT



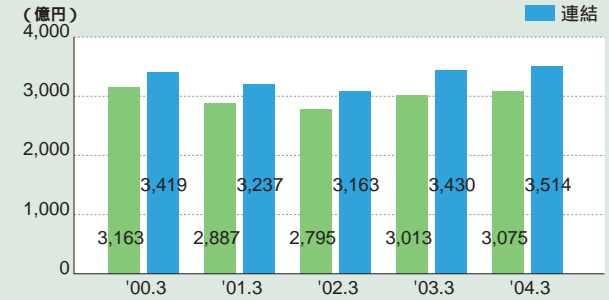
会社概要(2004年3月31日現在)

社名	東日本旅客鉄道株式会社 East Japan Railway Company
所在地	東京都渋谷区代々木二丁目2番2号
設立	1987年4月1日
資本金	2,000億円
社員数	68,857人
営業キロ	新幹線 1,052.9km 在来線 6,473.9km
駅数	1,697駅
1日あたりの列車本数	12,527本(2004年3月ダイヤ改正時)
1日あたりの輸送人員	1,608万人
事業内容	運輸業、駅スペース活用事業、 ショッピング・オフィス事業、 その他事業

営業収益の推移



営業利益の推移



グループ会社一覧(2004年4月現在)



運輸

「安全第一」を最優先とし、さらに速く、
便利で快適な輸送サービスの提供に努めています

ジェイアールバス関東(株) / ジェイアールバス東北(株) / 東京モノレール(株)



駅ビル・ショッピングセンター

駅および駅周辺の保有資産の利便性を活用し、
駅ビル・ショッピングセンターを開発、運営しています

(株)鉄道会館 / (株)大森プリモ / 蒲田ステーションビル(株) / 東京駅ビル
開発(株) / (株)ルミネ / (株)新宿ステーションビルディング / 池袋ターミナルビル(株) / (株)秋葉原 / (株)ボックスビル / (株)川崎ステーションビル / 鶴見ステーションビル(株) / (株)横浜ステーションビル / (株)ルミネ茅ヶ崎 / 平塚ステーションビル(株) / (株)アポロン / (株)吉祥寺ロンロン / 国分寺ターミナルビル(株) / ジェイアール東日本商業開発(株) / 八王子ターミナルビル(株) / 甲府ステーションビル(株) / 宇都宮ステーション開発(株) / 熊谷ステーション開発(株) / 水戸ステーション開発(株) / いわき中央ステーションビル(株) / (株)錦糸町ステーションビル / (株)千葉ステーションビル / 青森ステーション開発(株) / 弘前ステーションビル(株) / 越後ステーション開発(株) / (株)ステーションビルMIDORI



ホテル

シティホテル系、ビジネスホテル系など、お客さまそれぞれの
ニーズに合ったホテル運営を展開しています

日本ホテル(株) / (株)ホテルエドモント / (株)ホテルメトロポリタン / 高崎ターミナルビル(株) / 仙台ターミナルビル(株) / 山形ターミナルビル(株) / 盛岡ターミナルビル(株) / 秋田ステーションビル(株) / (株)ホテルメトロポリタン長野



小売・飲食

駅やその周辺において、一層便利で楽しい時間と空間を
提供することをめざし、店舗展開をしています

東日本キヨスク(株) / (株)日本レストランエンタプライズ / ジェイアール東日本フードビジネス(株) / (株)JR東日本ステーションリテイリング



商事・物流

グループ各社の業務活動が円滑に進むよう
資材調達、配送などの重要な役割を担っています

(株)ジェイアール東日本商事 / (株)ジェイアール東日本物流 / (株)ジェイアール東日本ロジスティクスプラットフォーム



旅行・レンタカー

お客さまの旅行ニーズにお応えできるよう
旅行商品やレンタカーなどを提供しています

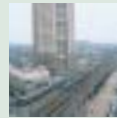
(株)びゅうワールド / ジェイアール東日本レンタリース(株)



スポーツ・レジャー

健康な生活応援のためのフィットネスクラブや、
余暇をサポートするレジャー施設を運営しています

(株)ジェイアール東日本スポーツ / (株)ガーラ湯沢



不動産管理

「人と環境にやさしい住まいづくり」をテーマに、
戸建住宅・マンション・店舗などの開発・管理を行っています

(株)ジェイアール東日本都市開発 / (株)ジェイアール東日本住宅開発



情報・財務・人材サービス

グループ会社の情報処理に関する総合の情報サービス事業を行っています

(株)ジェイアール東日本情報システム / ジェイアール東日本ネットステーション(株) / (株)ジェイアール東日本マネジメントサービス / (株)ジェイアール東日本パーソナルサービス



広告・出版

駅・列車内の交通メディアも活用しながら
情報発信を行っています

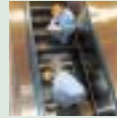
(株)ジェイアール東日本企画 / (株)東京メディア・サービス / (株)オレンジページ



清掃整備

お客さまに「清潔な旅」を提供するため、
駅、列車内などの整備・清掃事業を行っています

鉄道整備(株) / 関東車両整備(株) / 東日本鉄道整備(株) / (株)東日本環境アクセス / 高崎鉄道整備(株) / 水戸鉄道整備(株) / 千葉車輛整備(株) / (株)ジェイアールテクノサービス仙台 / (株)東日本アメニテック / 秋田クリーンサービス(株) / 新潟鉄道整備(株) / 長野鉄道車輛整備(株)



建設コンサルタント・設備保守

鉄道の施設や機械設備、生活サービス事業の施設などの
コンサルティングや保守を行っています

ジェイアール東日本コンサルタンツ(株) / (株)ジェイアール東日本建築設計事務所 / ジェイアール東日本ビルテック(株) / ジェイアール東日本メカトロニクス(株) / ユニオン建設(株) / 東日本トランスポートック(株) / 東北交通機械(株) / 新潟交通機械(株)



支社別グループ会社

それぞれの地域特性に合った独自の事業を開拓・展開しています

(株)ジェイアール東京企画開発 / (株)ジェイアール神奈川企画開発 / (株)ジェイアールかいじ企画開発 / (株)ジェイアール宇都宮企画開発 / (株)ジェイアール高崎商事 / (株)水戸サービス開発 / 京葉企画開発(株) / 東北総合サービス(株) / (株)ジャスター / (株)ジェイアールアトリス / (株)トッキー / (株)しなのエンタープライズ

編集方針

本報告書は、前年度に引き続き「ハイライト編」と「詳細編」の2部構成とし、JR東日本グループにおける環境および社会に対する取り組みを、正確にわかりやすくご紹介することを目的として発行しています。

本報告書のハイライト編は、2003年版がJR東日本における取り組みの全体をご紹介するのが目的であったのに対し、JR東日本グループにおけるいくつかの取り組みのなかでも特筆すべきものにスポットライトを当てて取材を行い、現場第一線社員の体験談を中心にご紹介することを目的としました。

詳細編に関しては、2003年版同様GRI¹の持続可能性報告ガイドラインを参照し、「環境」「社会」「経済」の側面からまとめましたが、経済的側面においてはステークホルダーとの関わりを中心に据え、これまでのものよりわかりやすい形で開示しました。また、環境省の環境報告書ガイドラインも引き続き参照し、環境データの開示も積極的に行っています。

このほかに、今年度の工夫として、2004年4月1日に開催しました「第一回JR東日本ステークホルダー・ダイアログ」において交わされた、さまざまな専門家のステークホルダーとの対話の様子を、コミュニケーションページに掲載しました。

参照したガイドライン

持続可能性報告ガイドライン[Global Reporting Initiative]
環境報告書ガイドライン(2003年度版) [環境省]

対象期間

2003年4月～2004年3月(実績データに関しては、2003年度を対象期間としましたが、活動内容については一部それ以前のもの、および本書発行直近のものも含まれます)

対象範囲

JR東日本とJR東日本グループ98社²

¹ GRI(Global Reporting Initiative)

環境面だけでなく社会面、経済面を含めた報告書の世界的なガイドライン「持続可能性報告ガイドライン」を発行している国際団体。
UNEP(国連環境計画)などが中心に設立。

² JR東日本とJR東日本グループ98社

2003年度末時点。2004年4月には合併などにより94社となっています。



PAGE 6



PAGE 8



PAGE 9



PAGE 10



PAGE 11



PAGE 12



PAGE 14

CONTENTS

会社概要・グループ会社一覧	2
目次、編集方針	3

ハイライト編

トップメッセージ	4
環境配慮型車両E231系はこうして生まれた	6
クリーンな電力で列車を動かす	8
より速く静かな新幹線をめざして	9
駅ビルの生ゴミを肥料にリサイクル	10
エコドライブの推進で安全性も向上	11
安全・安定輸送へのチャレンジ	12
駅型保育で働く女性をサポート	14

詳細編

CSR	
ビジョン	17
CSRへの考え方	18

環境

環境に関する基本的な考え方	20
目標と実績	22
環境マネジメント	24
環境会計と環境経営指標	26
グループ全体の環境負荷	28
地球温暖化防止への取り組み	30
資源循環への取り組み	34
化学物質管理	37
沿線での環境活動	38
環境コミュニケーション	40

社会

社会との関わり	42
安全への取り組み	44
お客さまとの関わり	46
社員との関わり	48

経済

経済的側面について	50
-----------	----

コミュニケーション

ステークホルダーとの関わり	52
第三者審査報告書、来年度への展望	54
社会環境活動のあゆみ、編集後記	55

信頼される企業グループであり続けるために

健全な経営なくして企業の社会的責任は果たせません

最近、企業の社会的責任についてCSRという言葉がよく使われるようになり、さまざまなとらえ方をされているようですが、私は、健全な経営なくして企業の社会的責任は果たせないと考えます。納税の義務を果たすことや、働く場を提供すること、社会に必要とされる商品やサービスを提供することはもちろん、健全な経営により企業に活力が生まれ、これを社会に還元すること、これら全てがCSRに含まれると思います。

その意味で、かつて「官」であった国鉄が、公共の組織としての責任を果たしていたかといえば、私は、果たしていなかったと思います。赤字を累積し国民の負担を増やした上、ストライキで輸送混乱を多発させるなどサービスを低下させていたからです。JR東日本として生まれ変わり、何をすべきかが明確になりました。企業の社会的責任を果たす上でも、健全な経営のもと、いかに持続的に成長を続けていけるかがカギとなります。

お客さまが豊かな生活を 実感できるお手伝いをしていきます

鉄道事業は国民生活との関わりが最も深い業種のひとつです。社会のインフラとしての役割を果たすことはもちろんですが、それだけでなく、あらゆるステークホルダーのご要望に応えることも私たちの社会的責任と考えています。JR東日本グループとしては、鉄道事業を軸に、さまざまなサービスを通してお客さまが豊かな生活を実感できるようにお手伝いすること、そして常に新しい価値を提供していくこと、これを実現できる企業グループであり続けることが私たちの存在意義と考えています。

安全性向上の努力により 事故件数を70%以上削減しました

安全で安定した輸送は、鉄道事業のCSRにおける重要な柱です。特に安全性の確保は何より大切で、CSRの基本とも言えます。JR東日本は安全性の確保に力を注いでおり、年間投資額の4割程度を安全性向上のための設備投資にあてています。

さまざまな努力と工夫により、鉄道運転事故件数は会社設立時より70%以上減りました。現在は、当時より列車の運行本数が増えており、実質的には数値以上の成果が上がっていると自負しています。

このような成果の一方で、2003年度には、中央線切換工事の際に列車の運行を滞らせ、お客さまにご迷惑をおかけしてしまうという事態が発生しました。これはJR東日本でも最大級の線路切換を行うにあたり、工事回数が増えればお客さまにご迷惑がかかるため、より少ない回数の工事で完了させようと取り組んでいた矢先のことで、結果としては、残念な事態を招いてしまいました。

JR東日本では、これを受けて専門の委員会を作ってさまざまな対策を講じており、その後の大規模切換工事は順調に進んでいます。私たちは、お客さまや地域の皆さまの利便





性向上のため、毎年非常に多くの切換工事を行ってきましたが、今後もこうした工事に、今回の教訓を活かしていきます。

もちろん、こうした工事はJR東日本だけではなく、いろいろな会社との連携のもとに行っています。ですから、このようなことを二度と起こさないため、工事に関連した会社を私が1社1社全て訪問し、時間をかけてJR東日本としての思いをお伝えし、信頼の回復に向けた対応を共に徹底することができるよう呼びかけてきました。

環境への取り組みは鉄道事業におけるCSRとしてとても重要です

鉄道は単位輸送量あたりのCO₂(二酸化炭素)の排出量が少なく、エネルギー効率の高い輸送機関です。しかしながら、1日あたり約13,000本の列車を運行し、1,600万人のお客さまにご利用いただく事業規模からすれば、その環境負荷は大きいものと認識しています。言い換えれば、たとえ単位あたりではわずかな環境負荷の削減だとしても、全体での効果は大きいものとなります。

JR東日本では、CO₂排出量の削減や省エネルギー車両の導入率などについて、2005年度までの数値目標を設定し、取り組みを進めてきました。2004年度末には、さらにいくつかの項目について目標達成できる見込みです。

また、環境保全に資する技術開発にも注力しています。その成果のひとつが、従来の約半分の電力で走る省エネ電車です。全車両の72%が既に省エネ車両に置き換えられています。これ以外にも、ハイブリッド鉄道車両のNETレイン

や、時速360kmで走る新幹線などの開発を進めています。新幹線は高速化しても騒音などの環境負荷は現状レベルに抑えるべく、研究開発を行っています。

環境保全の取り組みは、技術開発の競争力を高め、企業の力を向上させることにもつながるのです。

持続可能な社会の構築をめざします

私たちはお客さまに楽しく充実した生活を実感してもらえ、企業グループをめざしています。特に今後は、列車内で過ごす時間に付加価値を付けることに力を入れていきます。例えば、車内で仕事をしたい、ニュースが見たいといったさまざまなニーズに応え、お客さまの『満足』を提供していきます。

また、駅の変革にも力を入れていきます。これまでの駅は単なる乗降場でしたが、これからは、駅をエキサイティングで人を惹きつける場所にしていきたい。都市の顔である駅づくりは、その都市をおもしろくすることにもつながります。「駅づくりはまちづくり」という気概を持って、駅の再生を通して都市の活性化にも貢献できればと思っています。

私の夢は海外での展開にも広がっています。日本の鉄道技術は世界一と自負してもよいでしょう。今後はアジアを中心に鉄道の近代化、高速化が進むと予想されます。こうした国々の鉄道技術の発展にも貢献し、グローバルにCSRを推進していきたいと思っています。

この社会環境報告書は、JR東日本グループの持続可能な社会の構築に向けた取り組みについてご紹介するものです。私たちはこの報告書を通じて皆さまとの対話を一層進めていきたいと考えています。皆さまから忌憚のないご意見をいただければ幸いです。



東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長

大塚陸毅

環境配慮型車両E231系は こうして生まれた

電力使用量は103系の約半分。車両重量の9割はリサイクル可能。山手線や高崎・宇都宮線など、首都圏を走るE231系は、現行の設計思想のなかで、最も環境配慮が実現された車両である。



新津車両製作所
技術部設計課 副課長
加藤 洋

「軽量化によりレールへのダメージが減ったため、レールの取り替え回数が減るなど、副次的な効果もありました」

大幅な軽量化で省エネを実現

列車の一編成がまるまる格納できるほどの広大な工場の中で金属の溶接音が響きわたる。電車の車体用ステンレス板を溶接する作業者の手で火花が散る。E231系が製造されているのは、新潟県新津市にある新津車両製作所。1994年に操業を開始した同製作所は、車両の設計から製造までを一貫して行う。現在、JR東日本で使用する通勤・近郊用電車の約半分を製造。ISO9001と14001の認証をJR東日本グループで初めて取得した事業所でもある。

E231系は、通勤・近郊用電車の標準形として設計された電車だ。「最大の環境配慮点は、電力使用量が少ないことです」。技術部設計課の加藤洋副課長が説明する。



▶ 台車の重量は103系の15%削減。
軽量化がエネルギー使用量の減少につながった

E231系の電力使用量は、JR東日本発足時に首都圏の通勤型電車の主役であった103系の47%。大幅な省エネを可能にした主な取り組みは、車体の軽量化、ブレーキ時に発生する電気の有効活用、モーターの効率的な制御の3つだ。

車両重量は、1両約40トンの103系に対して、E231系は約25トンと大幅に軽量化した。車体の材料に、従来の鉄に代えてステンレスを採用。その結果、素材そのものが軽くなったのに加え、さびにくいため塗装も不要となった。また、動力源であるモーター付車両の数も、103系の一編成10両あたり16両から4両にまで減らすことができた。これには車両自体の軽量化と合わせ、6両必要としていた機能を4両で代替できるようになった制御技術の進歩も大きく貢献している。

こうした軽量化への取り組みは、E231系の前身である209系から始まった。「車両重量を従来の半分に」。209系の開発は、こんな目標を掲げて進められた。E231系は、209系の高い省エネ性を継承している。E231系ではさらに、優れた伝送技術を採用したTIMS（列車情報管理システム）を導入したところ、車内にはよりめくらせる電線の量が209系に比べて一編成あたり約34%（約1.4トン）減った。

軽量化のほか、省エネに貢献しているのが回生ブレーキだ。ブレーキをかける際にモーターで発電して電気を架線に戻すしくみで、ブレーキ時に発生するエネルギーを有効活用する。VVVF（可変電圧・可変周波数）インバータと呼ばれる制御装置も省エネに貢献している。電子的な制御により、電気抵抗を使わずにモーターの回転数を効率よく制御し、電力使用量を抑えるからだ。

▶ E231系の完成車両。一編成が揃い次第、首都圏の車両センターなどに納品される

リサイクル性に優れ、部品寿命も長くなった

E231系はリサイクル性にも優れ、重量のうち約9割がリサイクルできる。特に外装材は、ほぼ全てリサイクル可能。内装材についても、座席の素材をリサイクルできるポリエステル樹脂に変更し、表面の損傷時にはカバーだけを交換できる構造にするなど、省資源のための工夫を施した。

部品寿命も長くなっている。例えば、ブレーキをかける際に車輪や車軸をはさみこむ制輪子やディスクブレーキなどの部品は、摩耗するため定期的に交換が必要だ。だが、E231系ではブレーキシステムの効率上がり、摩耗量が減少。交換頻度が大幅に減った。

「環境に配慮した素材の採用など、設計担当者として今後もさまざまな提案を行っていきたい」と加藤は抱負を話す。完成した車両は、試運転で各部のチェックを受けた後、JR東日本の路線を通過して首都圏まで運ばれる。



三鷹電車区 助役

本田 善茂

「TIMSによりブレーキシステムの効率が上がったことで、E231系では制輪子の交換頻度が目に見えて減少しました。」



▶ ブレーキをかける際に車輪をはさみこむ制輪子(左:使用前、右:使用后)と制輪子の交換作業(上) 三鷹電車区]



▶ 新津車両製作所は、鉄道会社が持つ国内唯一の車両製造工場。ここで年間約250両の電車が生産される



鉄道事業本部
運輸車両部 課長
車両開発プロジェクト グループリーダー
町田 一善

さらなる省エネ性・リサイクル性を追求

1993年に導入を開始した209系から、省エネを中心とした車両の環境配慮に力を入れています。E231系では、従来は別々だった通勤用電車と近郊用電車の部品共通化にも取り組み、資源やエネルギーの削減に努めています。車両の環境配慮は、引き続き重要な課題のひとつであり、今後は、回生ブレーキの効率向上などによりさらに省エネ性を追求すると同時に、内装材のリサイクル性も向上していきたいと考えています。一方で、現在とは異なる駆動システムを採用したACTレイン(Advanced Commuter Train)の開発成果を導入し、エネルギー効率をさらに高め、省エネ性を追求する予定です。

クリーンな電力で列車を動かす

東京都内を走るJRの電車の約半分は、環境負荷の少ない水力発電による電力で動いている。こんな事実をご存知だろうか。JR東日本は、新潟県にある自前の発電所で、信濃川の水を利用して発電している。



信濃川発電所 所長
内藤 健次

「朝夕のピーク時に対応するため、調整池を利用して効率的に発電しています」

奥秩父山脈の甲武信ヶ岳に源流を持ち日本海に注ぎ込む信濃川。その豊富な水量を利用して発電される電力は、JR東日本で使用する総電力量の1/4にのぼる。主に東京近郊を走る電車へ電力を供給。東京都内だけを見れば、電車の走行や駅構内の照明・空調用など、総電力量の約半分を賄う。

JR東日本の水力発電所は、新潟県川西町と同小千谷市の3カ所にある。1939年に千手発電所が、51年に小千谷発電所、90年に新小千谷発電所がそれぞれ発電を開始。3発電所合わせて2003年度の総発電量は17.8億kWhにのぼる。

JR東日本が持つのは発電所だけではない。自前の送電線や変電所も備える。発電された電力は谷川岳山中の送電線を通



▶ 発電に必要な水を取水する宮中取水ダム

り約200km南の東京・武蔵境交流変電所に送られ、その後各地の変電所を経由して電車の動力源として利用する。

「列車運行に利用することもあり、この水力発電所では特に水量の正確な予測が重要です」と話すのは信濃川発電所の内藤健次所長。JR東日本は川崎火力発電所でも消費電力量の約1/3を発電しており、できるだけクリーンエネルギーの使用割合を高めるため、発電量を水力発電の量に合わせて調整している。翌日の発電量を割り出すため信濃川本流はもちろん、支流付近の降水データも参考にして水量を予測する。水量の予測は宮中取水ダムの水位維持のためにも必要だ。ダムの水位を一定に保つため取水量も調整するのである。

このほかにもダムに流れ着くさまざまなゴミの処理など、自然相手の発電に伴う苦労は尽きない。ダムに漂着する流木類は、かつてゴミとして処理していたが、現在は木材チップや堆肥などへのリサイクルを試みている。

電車を利用する際、遠く信濃川流域の発電所に思いを馳せれば、いつもの電車が違って見えてくるに違いない。



▶ 電車の安定運行は、環境負荷の少ない水力発電により支えられている



▶ 信濃川発電所。発電能力は合計で44.9万kW



▶ 水力発電所の全ての機器を制御する総合制御所。降水データなどの情報に基づき発電量の予測も行う

「目立つ音源への対策は既に実施されているので、これからの新幹線の低騒音化には、編成全体にわたる総合的な対策が求められます」先端鉄道システム開発センターの栗田健課長は言う。新幹線の主な騒音源は、車両上部のパンタグラフや先頭部など。だが、電気を取り入れるためのパンタグラフは極力シンプルな構造とするなどこれまで対策を打ってきた。今後はそのパンタグラフのさらなる低騒音化も含めた総合的な対策が必要となる。

時速360kmで走る「世界一速い新幹線」実現の狙いは、航空機との競争力向上のために目的地までの走行時間を短縮すること。この高速化に伴う最大の課題が騒音だ。仮に現在の車両を時速360kmで走らせたとなると騒音は6dB増加。これは音エネルギーが4倍に増えることを意味する。

そこでまず、騒音の発生源を特定するために高精度な測定機器を開発した。そのひとつがスパイラルアレイマイクロホンだ。直径4mの円上に114本のマイクをうずまき状に配置。線路近くに設置して列車のどの部分からどの位の音が出ているか測定し、音源マップを作成する。

測定結果に基づきさまざまな対策を試みている。例えばパンタグラフの側面に遮音板を設置する。パンタグラフの数そのものを車両一編成につき2つからひとつに減らす。車両下部の側面に吸音性のあるカバーを付け、車両と防音壁間の音の反射を防止するなど。

2003年3月～4月にかけて実施した試験走行では、ほぼ狙い通りの騒音低減効果が得られた。「目標達成の見通しは得られつつあります」と栗田は静かな自信をのぞかせる。2005年には時速360km運転に向けた試験車が完成する。その成果を踏まえ、世界一速く、それでいて静かな新幹線の実現をめざしていく。

▶ 試験走行時の騒音測定作業。
現場で、スパイラルアレイマイクロホンの条件設定を行う



▶ 一編成をひとつのパンタグラフで走行させるためには、架線から離れない技術を高める必要がある

より速く静かな新幹線をめざして

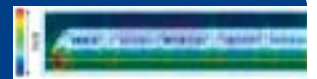
いま、JR東日本では、新幹線のさらなる高速化に向けて開発が進められている。めざすのは時速360km。高速化により騒音が大きくなることは許されない。開発担当者の努力が続く。



JR東日本研究開発センター
先端鉄道システム開発センター 課長
環境技術グループリーダー

栗田 健

「沿線環境保全は新幹線高速化の鍵であり、技術的難易度は高いですが挑戦がいのある課題です」



▶ 測定結果に基づき音源マップを作成する。赤くなっている部分ほど騒音が大きい

▶ 騒音発生源を高精度で測定するために開発したスパイラルアレイマイクロホン。
2004年日本音響学会技術開発賞を受賞した

▶ 時速360kmで走る「世界一速い新幹線」の開発が進められている

駅ビルの生ゴミを肥料にリサイクル

JR立川駅直結の百貨店、グランデュオ。1階にある生花店ベリーメリーの店頭と並ぶのは小さな袋に詰められた肥料だ。説明書きには「グランデュオの生ゴミをリサイクル」とある。飲食店から出る生ゴミを原料にしているのだ。



ジェイアール東日本商業開発(株)
業務推進部業務企画課 課長

大熊 則宏

「肥料を販売することでリサイクル活動の成果が目に見えるようになり、従業員の環境意識向上につながりました」



▶ JR立川駅に隣接する百貨店、グランデュオ立川



▶ 6、7階にある飲食店街。生ゴミの9割は食べ残した。

飲食店数40店舗と、他の駅ビルに比べ飲食店の多いグランデュオ立川では、残飯などの生ゴミが年間約440トン発生する。廃棄物のうち、重さにして約4分の1が生ゴミだ。グランデュオは、生ゴミを全て肥料にリサイクルし、一部を館内の生花店ベリーメリーで販売している。「お客さまに利用していただいたレストランの生ゴミを肥料にして、再びお客さまに提供する。そんな循環のしくみをつくりたかったのです」。業務推進部業務企画課の大熊則宏課長は、生ゴミリサイクルの意図をこう明かす。

グランデュオを運営するジェイアール東日本商業開発(株)は、事業活動と環境配慮は経営の両輪との考えに基づき、環境負荷低減に熱心に取り組んでいる。開業準備時から、環境問題に対応するため、営業、総務、設備など部門横断のプロジェクトチームを設置。駅ビル事業の環境負荷を洗い出し、最大の課題となる生ゴミの処理手法を検討した。その結果、1999年の開業に合わせて生ゴミ処理機を導入した。

飲食店で出た生ゴミは、1階のリサイクルセンターで生ゴミ処理機に投入。発酵菌と混ぜて60～80度の熱風をあてて乾燥させながら約24時間かき混ぜ、肥料原料にする。これを群馬県の肥料メーカーに運びほかの原料と混ぜて発酵。約90日で肥料が完成する。

生ゴミリサイクルに取り組む上で苦労したのは、分別の徹底だ。忙しい飲食店の厨房では、わりばしなどの異物が生ゴミに混ざってしまいがち。そこで、従業員の研修でリサイクルの意義を説いたり、分別状態が悪い場合には店長を呼んで分別の徹底を求めたりと、繰り返し説明した。生ゴミリサイクルが定着し、そのほかのゴミも19分別してリサイクル率60%を達成した今、グランデュオの次なる課題は環境配慮型商品の開発。「今後は、環境に配慮した商品の販売にも力を入れていきたい」と大熊は熱く語る。



▶ 肥料は1階入口脇の生花店(ベリーメリー ヒビヤカタン)で販売。300g入り315円(税込み)



▶ 有機肥料
「リサイクルパワーGD300」

▶ 生ゴミ処理機。
1日の処理量は約1.5トン



(株)ジェイアール東日本物流

(株)ジェイアール東日本物流では、全事業所を合わせた年間のアイドリング時間が2002年度の約3,000時間から2003年度には約650時間と激減した。アイドリング率(総走行時間に占めるアイドリング時間の割合)に直すと、全事業所平均でわずか0.3%という低さだ。

短期間で大きな成果を上げた裏にはさまざまな努力があった。そのひとつが、ドライバーの走行状況の正確な把握と管理だ。2001年にデジタル式運行記録計を全車両に導入。アイドリング時間、急発進・急加速回数、速度オーバー時間など、データの把握を開始した。「毎月の走行状況の結果は事業所ごとに全ドライバーをA～Eの5段階で評価して発表し、ドライバーの取り組み意欲向上を図っています」と作業管理部の平良栄作課長代理。また休憩時間中のアイドリングをなくすため、充電式の蓄熱マットを導入。停車中に暖房を使わなくてすむような工夫も行ってきた。

エコドライブの推進で急発進などが減った結果、安全性も向上し、事故件数は3年間で38%減った。こうした取り組みが評価され、2003年12月には、グループ会社を含めた12事業所が「安全性優良事業所(国土交通省の委託を受け(株)全日本トラック協会が安全への取り組みなどについて一定の基準を満たした事業者を認定する制度)に認定された。

さらに2004年6月には、「グリーン経営認証制度」の認証も取得した。国土交通省の委託を受け、交通エコロジー・モビリティ財団が環境に配慮した経営を行うトラック事業者を認証する制度だ。「今後は、グリーン経営認証制度のマネジメントシステムに基づいた二酸化炭素排出量や燃料消費量の削減、既に導入を進めている天然ガス車の導入などをさらに進めます」。平良は意欲的にこう話す。



▶ デジタル式運行記録計。アイドリング時間など、運行時のデータを詳細に記録

▶ 車両の入れ替え時には天然ガス車を積極的に導入。2003年度には7台を導入した

エコドライブの推進で安全性も向上

総合物流サービスのジェイアール東日本物流では、2001年から車両運行管理システムを導入、エコドライブを推進している。その結果、環境負荷を大幅に削減できただけでなく、事故件数も減少するなど安全性も向上した。



(株)ジェイアール東日本物流
作業管理部 課長代理
平良 栄作

「5分を超えるからぶかしはアイドリングとみなし、厳しく管理しています」



▶ 毎年1回開催されるエコドライブ研修。成果は燃費にダイレクトに表れ、研修開始前の2001年度と比較して約23%向上した



▶ (財)全日本トラック協会から安全運転の表彰を受ける光森良友さん。市川支店のエコドライブ成績最優秀者でもある

安全・安定輸送へのチャレンジ

社員一人ひとりが、建前ではなく、本音で安全に取り組むことで、より確かな鉄道システムは構築される。事故からも学び、原因の究明と再発防止に積極的に取り組む。



鉄道事業本部 安全対策部 課長
企画・防災グループリーダー
(現:東京支社運輸車両部車両課)

堀岡 健司

「鉄道事業者として安全・安定輸送の確保が最大の使命です」

原点に戻り安全を見つめ直す 「安全計画2008」

「企業に対する社会の目は非常に厳しくなっているなか、当社の最大の商品である『安全』を原点に戻って見つめ直す。そこから、新しい安全5カ年計画『安全計画2008』はスタートしました」と話すのは、安全対策部の堀岡健司課長。

JR東日本は、会社発足から2003年までの17年間で、3度にわたる安全5カ年

▶ 新しい安全5カ年計画
「安全計画2008」の冊子



▶ 安全・安定輸送を確保するために基本動作の徹底を図る

計画を策定・実施し、これまで総額1兆4,000億円を超える安全投資を行ってきた。その結果、鉄道運転事故は、会社発足時の1987年度には376件だったが、2003年度には96件と、4分の1にまでに減少した。

しかしながら、事故には至らないものの、安全上気がかりな事故の「芽」は依然として存在しており、鉄道事業者としてのCSR(企業の社会的責任)を果たすためにも、「安全」が経営の最も重要なファクターであることを再認識して、一段と輸送品質の高い鉄道システムの構築に向けてチャレンジを続けている。

安全確保のためには安定輸送が重要

「安全は、『人間』『設備』『ルール』の3つの要素の連携によってつくられます。つまり、ハードとソフトの両面からの取り組みが欠かせないのです」と堀岡。

ハード面では、これまで実施してきた自動列車停止装置の整備や踏切事故防止対策の強化・拡大に努めている。また、新たな対策として「地震発生時の列車一斉停止システム」を首都圏以外のエリアにも導入する。このシステムは、震度6弱以上の地震が生じた場合、周辺地域内の列車運行の一斉停止を自動的に指令するものだ。さらに、新技術の導入としては、「ホームにおける画像処理式転落検知装置」などがある。このシステムは、2つのカメラを用いて線路上の障害物などを立体的に検知し、列車に停止情報を送るシステムである。

▶ 安全・安定輸送の確保、輸送ネットワークの充実強化を目的として行われた池袋駅埼京線・山手貨物線立体交差化

ソフト面では、輸送障害が生じた場合に、列車運転を停止させることが安全確保の基本であるが、一方で列車運行を一刻も早く定常状態に戻すことが、安全確保のために重要なポイントとなる。それは、列車運行の混乱が続けば、通常時とは異なる取り扱いが生じ、新たなヒューマンエラーの発生が危惧されるためである。このような認識に基づき「輸送に関する安定性向上委員会」が新たに設置された。輸送障害が発生した原因の究明や一刻も早いリカバリー方法の探求、早期の運転再開のための方策づくりが、その使命である。

切換工事への対応の見直し

2003年9月27日、中央線三鷹～国分寺間で連続立体交差化工事に伴う線路切換工事を実施した。その際、工事の終了が大幅に遅れ、約7時間にわたって列車が運休、18万人のお客さまや周辺地域に大きな迷惑をおかけする事態となった。このトラブル発生を受け、大規模切換工事等検討委員会を設置するとともに、あらゆる側面から徹底したリスクの洗い出しを行い、それらに対する対策を練った。

2004年5月に行われた浦和の線路切換工事では、限られた時間のなかで工事を確実に完了するため、できる限り前倒して工事を行った。また6月に池袋で行われた丸2日間にわたる線路切換工事では、さらに事前準備を徹底しリスクを可能な限り低減するため、技術面でさまざまな工夫を重ねた。そして、工事終了後には施工反省会を実施。そこで挙がった反省点を、次の工事に向けてフィードバックする体制を整えた。



建設工事部 課長
地域・基盤整備グループリーダー
荒川 栄佐夫

「列車の遅延が起こらないようにするのはもちろんのこと、万一起こった時の対策も万全を期すよう日々努めています」

2004年度は横綱級といわれる新宿駅の切換工事をはじめ、大規模な工事が目白押しだが、「今回のトラブルの教訓を活かし、本社も含めて多角的かつ体系的に工事の状況をチェックする体制を整備できたことで、リスク管理が徹底されました」と建設工事部の荒川栄佐夫課長。表情には今後の切換工事への自信がうかがえた。



▶ 工事完了後、試運転機関車を見送る



▶ 「跡確認」作業の徹底を図る



▶ 浦和での切換工事現場。作業員たちが緊張の面持ちで点呼を待つ

駅型保育で働く女性をサポート

1996年を皮切りに2003年度までに10園を開園した駅型保育園。2004年4月には埼京線沿線に新たに3園が開園した。「子育てしやすい沿線」づくり。駅型保育事業の新たな展開が始まる。



事業創造本部
事業推進部門 課長
新規事業グループリーダー

田口 恵美子

「“点”から“線”の展開、子育てしやすい沿線という発想は鉄道会社ならではの、今後も地域に合った駅型保育事業を展開していきたい」

駅型保育園の開発は“点”から“線”へ 子育てしやすい沿線づくり

「駅型保育はステーションルネッサンス(駅の利便性向上)のひとつとして少子化と保育ニーズの高まりという社会的なニーズに応えることをめざしています」と話す事業創造本部田口恵美子課長は、埼京線沿線をターゲットに注力している理由をこう明かす。「これまでの小規模な単発開発ではなく、沿線づくりのモデルケースになればと思っています」。子育て世代が増え、既存の保育園の数が足りないという地域のニーズと、保育園を建設

▶ おひさま保育園は木の温もりを大切にしたり。ベテラン、経験者を中心に12名の保育士と看護師、栄養士で充実した保育体制を確立している



できる土地をJR東日本が所有していたこと。2つの条件が合致して『埼京線沿線駅型保育園』『子育てしやすい沿線づくり』の構想はスタートした。

こないきさつがある。新幹線建設当時、地元からの要請に基づいて、新幹線の騒音、振動の緩衝帯として、旧国鉄が沿線に土地を購入。その用地が荒川から大宮付近まで高架橋両側に幅約20mで続いている。「平成11年に、この土地をJR東日本が暫定的に利用することを認める、という文書を地元と交わしました。そこで初めて、駅型保育園を埼京線沿線に展開する素地が生まれました」と、大宮支社角田哲史副課長は言う。

「いちばん大きなハードルは自治体の理解でした」と角田は続ける。待機児童数の多い武蔵浦和駅以外は、保育園建設の必要はないとの判断で、当初の自治体の反応は冷めたものだったという。「駅型保育園をつくる意義を何度も説明に行き、ようやく理解していただくことができました」。苦労しても自治体の理解を求めて認可保育園にこだわったのは、保育料金が安く、安心感があるから。「埼玉県の場合、認可保育園でない保育料が高くなって、子育て支援につながらないんです」と角田。しかし3園を開園し利用者に喜ばれている実績がある現在では、行政側から誘いがかかるようになったと顔をほころばせる。



立地だけが売りではないきめこまやかなサービス

「通勤で駅を使われるお客さまは、通勤途中でお子さまの送迎ができますし、お子さまを預けたまま駅周辺でお買い物もできるのでとても便利です」と田口。だが、駅型保育園が提供する利便性は、立地だけにとどまらない。埼京線戸田駅にオープンしたおひさま保育園の高村勲園長は「できる限り働くお母さんのお手伝いをしたい。母親の育児負担を軽減することで、親と子どもと一緒に触れ合える有意義な時間をつくってほしい」と話す。

まず、利用者にもっとも喜ばれているのが長時間保育。おひさま保育園の場合は7時から20時までが保育時間だ。通常の保育園は入園後しばらく半日だけ預かる慣らし保育の期間があるが、ここではあえて実施しなかった。「お母さんの仕事には慣らし期間はありませんからね」。昼寝用の布団はリースも利用可能。迎えが遅くなる子どもには夕食も提供しているという。立地の利便性もさることながら、こういったきめのこまやかな対応が人気の秘訣なのだ。

地域住民全てに開かれた保育園をめざして

さらに、保育園を拠点として地域との交流も図っている。おひさま保育園では子育て支援事業を2004年7月から展開している。育児に関する面接相談を中心に、おもちゃづくりや、栄養士の指導による料理教室、絵本の読み聞かせ、救急法の講習、地域の高齢者を招いての交流会など、企画内容は多彩だ。これらの事業は園の利用者だけではなく、地域住民全てが対象。また、専業主婦を対象に児童の一時保育事業も行っている。「地域に開かれた保育園とするために、保育事業者のみなさんがいろいろ考えてくださることがありがたいです」と角田は言う。



大宮支社
事業部開発課 副課長
新幹線関連用地プロジェクト
(現(株)エイアール宇都宮企画開発)
角田 哲史

「『埼京線沿線駅型保育園』は“子育てしやすい埼京線”として、埼京線のイメージアップにもつながり、最終的には沿線活性化につながるかと期待しています」

財団法人鉄道弘済会
戸田駅前保育所
おひさま保育園 園長
高村 勲氏

「おひさま保育園の定員は0歳児から5歳児まで60名。ひとつのコミュニティとしてとてもよい環境です」



「これは行政、保育事業者、弊社グループの3者が連携をとって成立する社会貢献型の事業です。全ての関係者やお客さまに喜ばれる事業は進めていく価値があります」と田口。「2005年4月1日には、与野本町駅で老人デイサービスセンターを併設した認可保育園が開園します。また、埼京線に続きニューシャトル沿線にも2園が開園する予定。ゆくゆくは埼京線各駅につくっていきたいですね」と角田。地域のニーズと保育事業者の協力を背景に、各駅ごとの駅型保育園の設置、子育て支援沿線のさらなる展開をめざして、事業は拡大していく。



▶ 埼京線戸田駅から徒歩5分のおひさま保育園。鉄道の高架脇にあるため、防音や採光に配慮した建物



▶ 武蔵浦和Jキッズステーション(武蔵浦和駅)



▶ 戸田公園駅前さくら草保育園(戸田公園駅)

JR東日本グループ 社会環境報告書2004

詳細編

皆さまから寄せられた、さまざまなご質問にお答えします。

どのようなグループビジョンを掲げていますか? CSR P.17

JR東日本グループのCSRの基本姿勢は? CSR P.18

環境に関する基本的な考え方は? 環境 P.20

2005年度目標に対する2003年度の実績は? 環境 P.22

環境マネジメントをどのように推進していますか? 環境 P.24

環境会計・環境経営指標をどう活用していますか? 環境 P.26

グループ全体の環境負荷はどうなっていますか? 環境 P.28

地球温暖化防止にどう取り組んでいますか? 環境 P.30

資源の循環利用をどのように進めているのですか? 環境 P.34

化学物質の管理をどう進めているのですか? 環境 P.37

沿線ではどのような環境保全活動を行っていますか? 環境 P.38

環境情報をどのように発信していますか? 環境 P.40

社会との連携をどのように進めていますか? 社会 P.42

鉄道の安全をどのように追求していますか? 社会 P.44

お客様の声をどのように活用していますか? 社会 P.46

働きがいのある職場づくりをどう進めていますか? 社会 P.48

JR東日本グループの経済的パフォーマンス 経済 P.50

ステークホルダー・ダイアログ コミュニケーション P.52

どのようなグループビジョンを掲げていますか？

JR東日本グループは、世界に開かれた企業活動を通じて、お客さまをはじめとする全てのステークホルダーから信頼される生活サービスの創造に挑戦する企業グループ、「信頼される生活サービス創造グループ」をめざしています。

グループ理念

JR東日本グループは、鉄道事業を軸として、健全経営のもと、良質で時代の先端を行くサービスを提供する企業グループをめざします。そのために、グループ社員一人ひとりが、安全・正確な輸送、利用しやすく質の高い商品の提供に努めるとともに、より一層のお客さまの信頼を得るために、サービスレベルと技術水準の向上に向けてチャレンジを続けます。私たちは、お客さまとともに歩み、「信頼される生活サービス創造グループ」として、豊かな生活の実現、地域社会の文化の向上と地球環境の保護に貢献してまいります。

リアフリー化や地域社会の活性化を進めるとともに、「環境先端企業グループ」として環境経営を推進するなど、企業の社会に対する役割を着実に果たすことをめざしています。

行動指針

1. お客さま第一

私たちは、まごころをこめた、さわやかなサービスをいたします

2. 安全・品質の確保

私たちは、安全・正確な輸送と質の高い商品の提供に徹します

3. グループの発展

私たちは、自律と連携、チャレンジ精神で、信頼される企業グループを全員で築きます

ステークホルダー¹とCSR²

鉄道事業だけで1日約1,600万人にのぼるお客さまをはじめ、JR東日本グループは、株主・投資家さま、取引先さま、社員・家族、NPO、地域コミュニティなど、多くのステークホルダーとさまざまな関わりを持っています。近年、企業の社会的責任（CSR）がクローズアップされてきていますが、JR東日本グループでは、鉄道を中心とする事業活動そのものが社会的責任の遂行の場と考えます。そして、グループ理念や行動指針に基づいて、グループの持続的な成長を実現し、全てのステークホルダーの皆さまからの「信頼」を獲得することを通じて、社会に対する多様な責任を果たしてまいります。

ニューフロンティア21

ニューフロンティア21は、2000年11月に発表された2005年度までのグループ中期経営構想です。「信頼される生活サービス創造グループ」をめざし、JR東日本グループとして、4つの果たすべき役割と5つの具体的な方向を明確にしています。このうち「社会との調和・環境との共生」を具体化するため、パ

信頼される生活サービス創造グループ「ニューフロンティア21」



4つの果たすべき役割

ニューフロンティア21では、グループとしての4つの果たすべき役割を挙げています。

- 1 安全・快適で利用しやすい交通サービスの提供、新たなサービスの創造（時間と空間のデザイン）
- 2 着実な成長とリターンの創出
- 3 技術革新の牽引、先端技術の集積
- 4 社会的責任の遂行、地域社会との共生

5つの具体的な方向

グループビジョン実現のため、5つの具体的な方向性に基づき、取り組んでいます。

- 1 顧客価値の創造・顧客満足の追求 お客さまの「信頼」「快適」「感動」を創造するグループづくりをめざします
- 2 技術創造による業務革新 先端テクノロジーの集積するグループづくりをめざします
- 3 社会との調和・環境との共生 社会と調和し、国際社会に通用するグループづくりをめざします
- 4 働きがいの創出・活力の創出 自由闊達な仕事を通じて達成感・やりがいを実感できるグループづくりをめざします
- 5 株主価値の向上 連結ベースの業績を向上させ株主の皆さまの期待に応えるグループづくりをめざします

1 ステークホルダー

お客さま、株主・投資家さま、取引先さま、社員・家族、NPO、地域コミュニティなどJR東日本グループと関わりあいのある方々。

2 CSR

Corporate Social Responsibilityの略。企業の社会的責任と訳される。

JR東日本グループのCSRの基本姿勢は？

JR東日本グループは、社会的責任 CSR を積極的に果たすため、企業統治、法令遵守、説明責任、危機管理の4つの分野について、マネジメント体制の強化に努めています。

CSRへの基本的な考え方

JR東日本は、社会の発展を目的として建設された歴史を持つ鉄道を事業の核としていることから、社会や地域との関わりが非常に強く、事業活動を通じて社会に貢献し、社会的な責任を果たしていくという意識が企業風土のなかに醸成されています。

中期経営構想「ニューフロンティア21」でも、果たすべき役割のひとつとして「社会的責任の遂行、地域社会との共生」を挙げ、「私たちは、お客さまとともに歩み、『信頼される生活サービス創造グループ』として、豊かな社会の実現、地域社会の文化の向上と地球環境の保護に貢献してまいります」というグループ理念を定めています。

近年、CSRがクローズアップされ、高い倫理観の保持、透明度の高い経営の実践、さらには地球環境問題への対応など、社会全体が抱える重要な諸問題への積極的かつ真摯な取り組みが企業に求められています。JR東日本グループは、「果たすべき役割」や「グループ理念」に忠実に事業展開を行うことで、社会から寄せられる期待やステークホルダーからの信頼に応える企業グループであり続けたいと考えています。

CSR実践へ向けた マネジメント体制

コーポレートガバナンス (企業統治)の確立

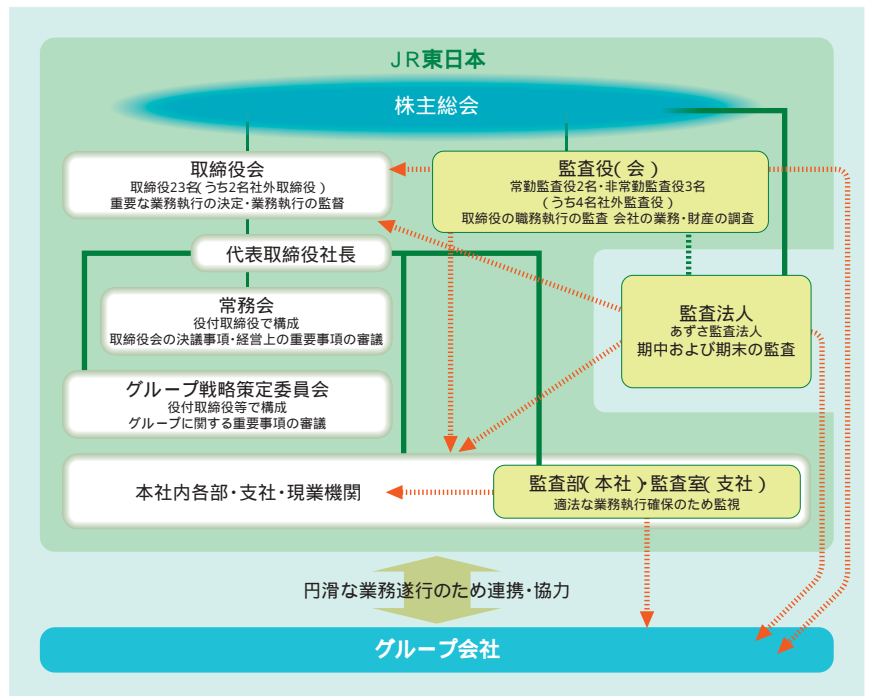
JR東日本の取締役会は、社外取締役2名を含む23名で構成されています。取締役会での議論をより一層活性化し、意思決定の機動性・迅速性を向上させるために、2003年6月の定時株主総会において、取締役数を31名から27名に削減しました。さらに、2004年6月の定時株主総会において23名に削減しました。また、全ての役付取締役で構成される常務会を置き、経営上の重要事項についての審議を行って

います。このほか、役付取締役などで構成されるグループ戦略策定委員会を置き、グループに関する重要事項についての審議を行っています。

内部統制については、社外の視点を取り入れつつ、必要な体制を整備しています。

経営の透明性の確保、監督の強化のため、社外の豊富な経験と知識を有する社外取締役、社外監査役を選任しています。監査役会は、常勤監査役2名と非常勤監査役3名の計5名(うち4名は社外監査役)で構成され、各監査役は、監査役会が定めた方針にしたがい、取締役の職務遂行の監査を行っています。また、グループ会社監査役との間で定例の連絡会を実施し、

コーポレートガバナンス体制



監査に関する情報の交換を行っています。

会計監査については、当社と監査契約を締結しているあずさ監査法人が、期中および期末に監査を実施しています。

内部監査部門としては、監査部(本社)および監査室(支社)を置いています。監査部では、グループ会社の監査も実施しています。

コンプライアンス(法令遵守)の確保

コンプライアンスや高い倫理観に基づく事業運営は、企業の存続のための当然の前提であるとの考えから、2002年6月に総務部から独立した法務部を中心に、社内各種法的な問題や法的リスクに早期に対応する体制を構築しています。弁護士などの専門家からも助言を受けながら、業務

運営の適法性の確保に努めています。

また、支社・グループ会社に対しても定期的に研修を行い、コンプライアンスと倫理観のさらなる向上を図っています。2003年度は、支社向けに法務レベルアップ研修を、グループ会社向けに経営管理セミナーと法務基礎研修を実施しました。

アカウンタビリティ(説明責任)のための情報開示の充実

ステークホルダーの皆さまに、JR東日本グループについてさらなるご理解と信頼をいただくため、広報活動やIR活動を通じて、グループの取り組み内容について積極的に情報発信を行っています。また、ホームページなどを活用して、重要な企業情報を適正かつ迅速に開示することに努めています。

リスクマネジメント (危機管理)体制の強化

JR東日本グループの事業運営上重大な危機が発生した場合に、情報の収集・一元管理と初動体制の整備を迅速に行うことを目的として、2001年1月より危機管理本部を設置しています。経営トップが初期段階から関与して対応の遅れを防ぐとともに、適切な情報開示、コンプライアンスの視点の導入により、被害損失の最小化を図っています。

また、リスク情報が迅速に伝わる風通しのよい企業風土を醸成するため、グループ会社に対する研修も実施するなど、危機・情報管理体制の強化を進めています。

2003年度コンプライアンス研修実績

研修名	実施回数	対象	内容・目的	参加人数
経営管理セミナー (コンプライアンスコース)	2回	グループ会社 総務担当部長	法令遵守、危機管理、 公正な採用と人権	60名
法務レベルアップ研修	1回	支社 法務担当者	実際の問題に即した 法律知識、法的思考力、 判断力および解決能力の向上	14名
法務基礎研修	2回	グループ会社 法務業務関係者	法務に関する基礎知識の修得	55名

環境

地球の環境容量には限度があり、また地球上に存在する資源の量にも限りがあります。人類の活動はこの範囲内で行われなければならないことは今や誰の目にも明らかな事実です。

JR東日本グループは1992年に社内体制を整備し、環境問題に対するより本格的な取り組みを始めました。

主要事業である鉄道では、より環境負荷の低い輸送手段の確立をめざし、従来の約半分のエネルギーで走れる省エネルギー車両の導入や、自然エネルギー利用を推進しています。また、量・種類ともに多い各種ゴミの削減・リサイクルなど、さまざまな取り組みを進めています。

さらにグループ会社における環境負荷においてもこれを把握し、改善に努めています。

今後も環境教育を通じた社員の啓発などを通じて、グループ全体での環境負荷低減に向けた取り組みを強化・推進していきます。

環境に関する基本的な考え方

環境に関する基本的な考え方は？

JR東日本グループは1992年に「事業活動と環境保護の両立」という基本理念を制定しました。この理念のもと、行動指針および数値目標を定め、具体的な環境保全活動に取り組んでいます。

エコロジー推進活動への2つのアプローチ

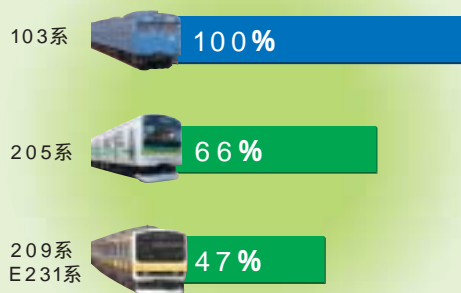
JR東日本では、事業活動の特性を活かし、以下の2つのアプローチで環境への取り組みを進めています。

環境負荷の小さな鉄道を創る

事業活動により生じる環境負荷の低減を図るため、車両の省エネルギー化やゴミのリサイクルなど、自主的な取り組みを進めています。

系式別電力消費量の比較

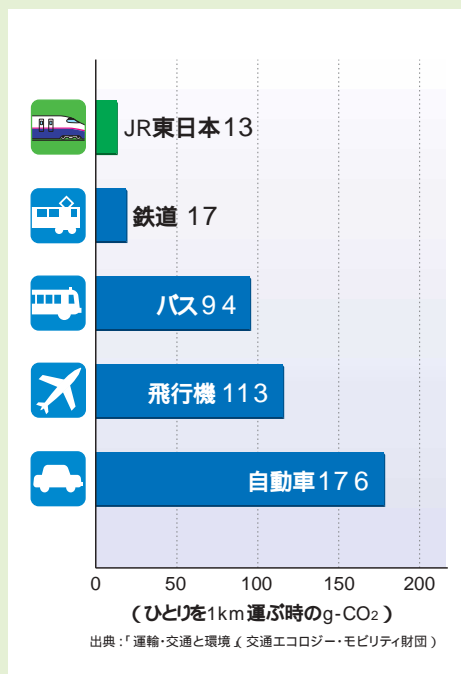
103系を100%とした場合



ご利用いただきやすい鉄道を創る

ほかの輸送機関と比較して、単位輸送量あたりの環境負荷が低いという鉄道の環境特性を最大限発揮できるよう、自動車と鉄道を組み合わせた移動形態であるインターモーダルなどの取り組みを進め、交通機関全体の環境負荷削減をめざしています。

乗り物から出るCO₂の量



エコロジー推進活動の基本理念・方針

基本理念(1992年5月制定)

JR東日本グループは
一体となって
事業活動と環境保護の両立に
真摯な姿勢で取り組みます

基本方針(1992年5月制定)

私たちは、快適な環境の提供を通じて
お客様や地域社会に貢献します
私たちは、地球環境保護のための
技術の開発と提供に努めます
私たちは、常に環境保護に関心をもち
一人ひとりの環境保護意識の向上を
図ります

エコロジー推進活動の行動指針と目標

行動指針(1996年3月制定)

1. 私たちは、エネルギー使用の一層の効率化や、よりクリーンなエネルギーの導入により、貴重な資源の浪費を防止し、地球温暖化の原因となるCO₂の排出量の削減に努めます。
2. 私たちは、環境汚染物質やオゾン層を破壊する物質等を法令等に基づいて適正に管理、処理するとともに、可能な限りその削減や代替物質への転換を進めます。
3. 私たちは、地球の浄化能力の負担を軽くするため、オフィスや事業所、駅、列車等からの様々な廃棄物を適正に処理するとともに、リサイクルとその削減に努め、また再生品、省資源製品の使用拡大に努めます。
4. 私たちは、多様な生命を育む自然環境を大切にするとともに、列車走行による騒音や振動などの低減に努め地域社会との調和を目指します。
5. 私たちは、地球環境にやさしい乗り物としての、鉄道の魅力の向上に努めます。

2005年度達成目標

(1990年度を基準。1996年3月制定、2000年11月改定、2002年9月一部改定)

CO₂総排出量を20%削減
省エネルギー車両の比率を80%に
自営火力発電所からの単位発電量あたりCO₂排出量を30%削減
単位輸送量あたりの列車運転用エネルギーを15%削減
特定フロン使用大型冷凍機を85%削減
駅や列車で発生する廃棄物のリサイクル率を40%に
車両工場¹等で発生する廃棄物のリサイクル率を75%に
設備工事等で発生する廃棄物のリサイクル率を85%に
事務用紙の再生紙利用率を100%に
東北・上越新幹線の「住宅立地地域」での75dB対策(*)
自営火力発電所からのNOxを60%削減
毎年具体的な環境保護活動

* 2002年度達成目標

1 車両工場

2004年4月から各車両工場の名称が「総合車両センター」へと変更されましたが、本誌では総合車両センターと新津車両製作所を指す総称として「車両工場」と表記しています。

2005年度目標に対する2003年度の実績は？

JR東日本では、2005年度を目標年度とする「環境目標」を掲げています。単年度ごとに定量的・定性的に実績を把握し、課題のある項目については、その原因を探ることで次年度の改善に活かしています。

環境保全活動の分類	主な活動内容	2005年度目標		2002年度実績	2003年度実績 ()内は実数	評価	参照ページ
		基準値(1990年度)	目標値				
沿線環境 保全活動	新幹線・在来線の騒音対策 (防音壁、ロングレール化など) 川崎火力発電所からの環境汚染物質削減 有機溶剤等の適正管理 など	東北・上越新幹線の「住宅立地地域」 騒音対策75dB以下	-	100% (2002年度達成目標)	100%	100%	37-39 ページ
		自営火力発電所NOx排出量	994t	60%削減 (402t)	60%削減 (399t)	66%削減 (341t)	
地球環境 保全活動	省エネルギー車両の導入 駅やオフィスビルの省エネルギー化 (コジェネレーションの導入) インターモーダル(パーク&ライド、 レール&レンタカーなど)の推進 など	事業活動に伴うCO ₂ 総排出量	276万t-CO ₂	20%削減 (220万t-CO ₂)	16%削減 (232万t-CO ₂)	20%削減 (220万t-CO ₂)	30-33,37 ページ
		自営火力発電所 単位発電量あたりCO ₂ 排出量	726g-CO ₂ /kWh	30%削減 (508g-CO ₂ /kWh)	29%削減 (519g-CO ₂ /kWh)	31%削減 (504g-CO ₂ /kWh)	
		省エネルギー車両比率	-	80%	68%	72%	
		単位輸送量あたり 列車運転用消費エネルギー	20.6MJ/車キロ	15%削減 (17.5MJ/車キロ)	10%削減 (18.6MJ/車キロ)	11%削減 (18.3MJ/車キロ)	
資源循環活動	駅・列車ゴミの削減、リサイクル (分別回収、リサイクルセンターの整備など) 切符のリサイクル 工場、工事廃棄物のリサイクル 駅で回収した新聞を再生した リサイクルコピー用紙の導入 など	駅・列車ゴミのリサイクル率	-	40%	37%	39%	34-36 ページ
		車両工場廃棄物のリサイクル率	-	75%	74%	81%	
		工事廃棄物のリサイクル率	-	85%	84%	92%	
		事務用紙の再生紙利用率	-	100%	98%	99%	
環境マネジメント	本社、支社エコロジー推進委員会による 環境マネジメント 郡山総合車両センターでの ISO14001認証取得 鉄道沿線からの森づくり 社会環境報告書の発行、環境広告 など	毎年具体的な環境保護活動	-	-	13カ所 1万本植樹 3,500人参加	15カ所 1.2万本植樹 2,400人参加	24-27 40-41 ページ
環境研究開発	次世代通勤電車「ACTレイン」の開発 ハイブリッド鉄道車両「NETレイン」の開発 騒音低減技術開発 など						9ページ など
社会活動	自治体などと協力した環境保全活動 など						40-41 ページ



エコロジー推進委員会副委員長
代表取締役副社長 清野 智

2003年度は、車両工場と施設工場の廃棄物のリサイクル率など、新たに4項目について2005年度目標を達成することができました。また、駅・列車ゴミのリサイクル率や省エネルギー車両比率などについても、引き続き改善しました。こうした達成状況を踏まえ、環境目標については抜本的な見直しを行い、今年度中に新しい目標を設定することとします。なお、事業活動に伴うCO₂総排出量については、220万トンとなり、前年度と比較して大幅な削減となっています。しかし、これは各種取り組みの成果のほか、自営水力発電所で使用する河川水量の増加により発電量が増えたなどの外的要因の影響も大きかったためと考えています。したがって、この実績に安住することなく、引き続きCO₂総排出量削減のための各種施策を積極的に進めます。

2005年度目標達成に向けた進捗度

-良好
-順調
-やや遅れ

環境

環境マネジメントをどのように推進していますか？

JR東日本グループでは、環境保全への取り組みを推進するために、環境マネジメント体制の強化に努めています。また、社員一人ひとりの環境に対する意識の向上を図るために、環境教育を継続的に実施しています。

環境マネジメントの推進

社内の推進体制

JR東日本では、事業活動に伴う環境影響の調査や環境目標の設定、環境保全活動の実施、目標達成度の確認、経営層によるチェックなどを確実に実行するために、エコロジー推進委員会を設けています。同委員会はJR東日本会長を委員長とし、各部門の責任者を委員とする社内横断組織で、事務局は経営管理部に設置しています。

2003年度には、全グループ会社が参加する「JR東日本グループ環境経営推進会議」を設置し、グループ全体での取り組み体制を強化しました。

ISO14001の認証取得

環境マネジメントシステムの国際規格、ISO14001については、環境負荷が比較的大きい箇所を中心に取得を進めています。1998年度の新津車両製作所での取得を皮切りに順次取得、2003年度には新たに郡山総合車両センターも認証を取得しました。

グループ会社では、(株)東日本環境アクセス、(株)ルミネ、(株)日本レストランエンタプライズ(商品製造部門)の各社も認証を取得しています。



新規にISO14001認証取得した郡山総合車両センター



ISO14001の取得状況

ISO14001の取得状況	
新津車両製作所	1999年 2月
川崎発電所	2001年 3月
東京総合車両センター	2001年 3月
新潟機械技術センター	2001年 3月
大宮総合車両センター	2002年 3月
新幹線総合車両センター	2002年11月
郡山総合車両センター	2003年12月

環境マネジメント推進体制



内部環境監査の状況

JR東日本では、エコロジー推進委員会を中心としてPDCA(Plan-Do-Check-Action)サイクルに基づいた環境活動を推進しています。

例えば車両工場では、環境活動を自らチェックする取り組みとして、部外講習などで内部監査員を養成し、定期的な監査を行っています。内部環境監査では、改善後の環境影響評価の再評価や、教育訓練実施後の記録などについて、一部徹底されていない点などが指摘され、それらについて改善しました。

環境リスクマネジメント

化学物質の管理を厳格化することによって、環境事故を未然に防ぐ体制づくりに取り組んでいます。

火力発電所や車両工場などの化学物質や危険物を取り扱う現業部門では、異常時の対応マニュアルを整備しています。同時に勉強会や処理訓練を実施、関係者への周知徹底を図り、現場での的確な対処ができるよう努めています。

環境関連の事故

2003年度において、環境に関する事故や罰則を受けた事例はありませんでした。

環境教育の実施

環境経営の推進には、全社員が環境問題に対して正しい知識を持つことが重要です。そのため、採用時や昇進時に環境教育を行っているほか、環境に関する講演会の開催や通信研修の環境関連講座受講により、2003年度には延べ2,800人の社員が環境教育を受けました。

また、社会環境報告書環境ダイジェスト版を全社員へ配布しているほか、社内広報誌『JRひがし』や各支社の広報誌、社内LAN、社内ポスターなどにおいても、環境に関する情報提供を行っています。



社会環境報告書環境ダイジェスト版を全社員に配布し、また社内報「JRひがし」でも情報を提供

環境への取り組みに対する業績評価

JR東日本では、社員の環境保全への取り組みを評価、奨励しています。

例えば、2003年12月の第17回小集団活動発表大会では、高崎機械技術センターの「のりくらり」サークルを優秀賞として表彰しました。

同サークルは、車両洗浄装置の排水に着目し、水質調査を行った上で、汚物処理装置で使用する水道水の代替としました。その結果、水資源の使用を大幅に削減することができ、水道・下水道使用料金も節約することができました。



社員食堂前の、循環型農法でつくられた有機野菜に関するポスター

2003年度環境教育実施状況

研修・講演会	回数	参加人数
新任現場長研修	8回	160人
実践管理者育成研修	1回	200人
新入社員研修	1回	1,330人
新任助役研修	5回	70人
環境講演会など	20回	790人
通信研修		250人

環境

環境会計・環境経営指標をどう活用していますか？

JR東日本では、環境保全活動に関わる費用・投資額とそれによる効果を把握するため、環境会計を活用しています。この結果を、JR東日本が独自に設定した環境経営指標とともに経営判断の材料としています。

2003年度環境会計

環境保全活動の分類	環境保全コスト(億円)		環境目標に関する環境保全効果	環境目標に関する環境保全効果		環境保全活動に伴う経済効果(億円)
	投資額	費用額		2002年度	2003年度	
沿線環境保全活動 (公害防止活動)	66.2	66.8	東北・上越新幹線の「住宅立地地域」騒音対策75dB以下 自営火力発電所NOx排出量	100%進捗 399t	100%進捗 341t	-
地球環境保全活動	596.8	-	事業活動に伴うCO ₂ 総排出量 自営火力発電所 単位発電量あたりCO ₂ 排出量 省エネルギー車両比率 単位輸送量あたり 列車運転用消費エネルギー 特定フロン使用大型冷凍機台数	232万t-CO ₂ 519g-CO ₂ /kWh 68% 18.6MJ/車キロ 19台	220万t-CO ₂ 504g-CO ₂ /kWh 72% 18.3MJ/車キロ 14台	213.6
資源循環活動	-	48.6	駅・列車ゴミのリサイクル率 車両工場廃棄物のリサイクル率 工事廃棄物のリサイクル率 事務用紙の再生紙利用率	37% 74% 84% 98%	39% 81% 92% 99%	39.5
環境マネジメント	0.3	4.5	鉄道沿線からの森づくり	13カ所 1万本植樹 3,500人参加	15カ所 1.2万本植樹 2,400人参加	-
環境研究開発	-	13.0				-
社会活動	-	0.4				-
合計	663.3	133.3				253.1

参考

当該期間の設備投資額 2,355億円
当該期間の研究開発費の総額 157億円¹⁾

1 研究開発費の総額

より基礎的な分野に関する研究開発について、「研究活動等に関する協定」に基づく「財」鉄道総合技術研究所への委託(59億円)を含みます。

環境会計

2003年度のまとめ

2003年度においては、環境保全活動コストとして投資額が663億円、費用額が133億円となりました。

投資のうち、大きな割合を占める地球環境保全活動は、東北新幹線八戸延伸に伴い、省エネルギー車両の導入を加速させた前年度よりも144億円減少し、596億円となりました。これらの省エネルギー車両や設備を導入することにより、耐用期間中にCO₂を43万トン削減できます。

沿線環境保全活動では、新幹線騒音対策を促進したため、投資額は前年度から16億円増加し、66億円となりました。

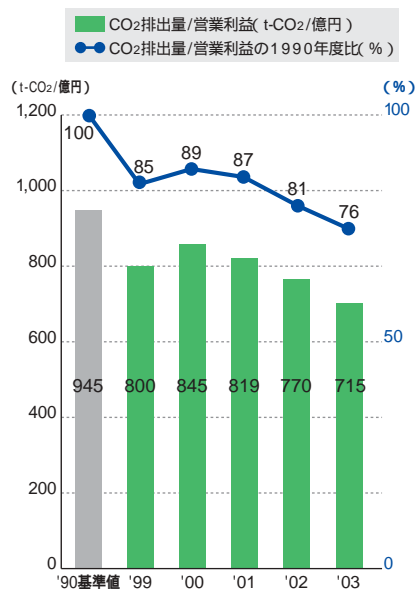
環境経営指標による検証

JR東日本では、事業と環境負荷の関連を把握し、経営判断に活かすため、独自の環境経営指標を設定しています。「環境負荷」として最も重点的に取り組んでいる項目のひとつである「CO₂」を採用し、「経済付加価値」として「営業利益」を基準にして算出しています。

この算式では、数値が小さいほど環境に負荷をかけずに経済付加価値を得ていることになります。1990年度には945 (t-CO₂/億円)でしたが、2003年度には715 (t-CO₂/億円)にまで改善しています。

$$\begin{aligned} \text{環境経営指標} &= \frac{\text{環境負荷}}{\text{経済付加価値}} = \frac{\text{CO}_2\text{排出量 (t-CO}_2\text{)}}{\text{営業利益 (億円)}} \end{aligned}$$

環境経営指標推移



集計の考え方

環境保全コスト

集計範囲はJR東日本単体

環境省「環境会計ガイドライン(2002年版)」を参照

環境保全コストは現在の管理システムなどから把握できるものを集計

複合的な目的の支出で、環境効果が大きなもの全額を計上(公害防止コストのロングレール化などは軌道などの機能向上分を全額計上、地球環境保全コストは省エネルギー車両などへの投資額を全額計上)

費用額には減価償却費を含まない

資源循環コストのうち、駅・列車廃棄物処理費用は駅・列車清掃のモデルを定め、そのうちリサイクル、廃棄物処理の占める比率を算出し、駅・列車清掃費に乗じて算出

資源循環コストのうち、施設工事や車両工場における廃棄物処理費用は2003年度の廃棄物量に廃棄物種別、地域ごとに標準的な単価を乗じて算出

環境保全効果

環境保全効果には、環境目標に定めた数値を集計

環境保全活動に伴う経済効果

地球環境保全活動においては、省エネルギー車両やコジェネレーションの導入に伴う電力費や修繕費の年間削減額(一部推計含む)を算出し、これに法定耐用年数を乗じることにより、耐用期間にわたる経済効果を算出

資源循環活動においては、車両工場と施設工事で発生する廃棄物のうち、売却可能な有価物の売却額を計上

グループ全体の環境負荷はどうなっていますか？

JR東日本グループは事業を行うにあたり、多くの資源を消費し、さまざまな物質を環境中に排出しています。このインプット、アウトプット(資源・エネルギーなどの収支)両面における環境負荷を低減するため、数値の把握に努めています。

INPUT インプット

- エネルギー**
- 電力 62.1億kWh (うち自営電力が56%)
 - 都市ガス 1,040万m³
 - その他の燃料 8.2万kℓ(原油換算)

水 1,170万t

OA用紙 1,606t (うち再生紙が99%)

- エネルギー**
- 電力 8.9億kWh
 - 都市ガス 3,287万m³
 - その他の燃料 5.3万kℓ(原油換算)

水 1,031万t

OA用紙 1,847t (うち再生紙が73%)



OUTPUT アウトプット

CO₂ 排出量 220万t-CO₂

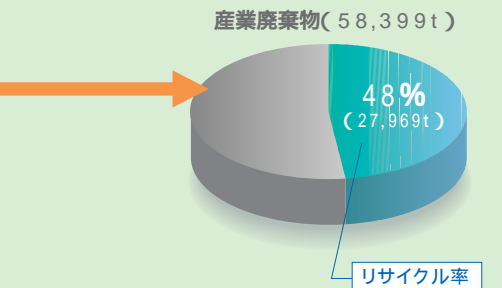
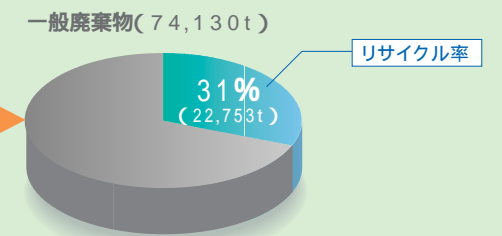
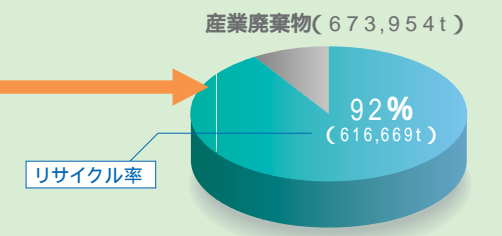
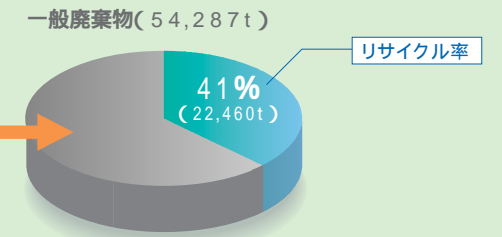
- 一般廃棄物**
- オフィス 2,749t
 - 駅・列車 49,007t
 - 車両工場 1,771t
 - 切符 760t

- 産業廃棄物**
- 施設工事 651,701t
 - 車両工場 22,151t
 - 医療系 102t

CO₂ 排出量 54万t-CO₂

一般廃棄物 74,130t

産業廃棄物 58,399t



地球温暖化防止にどう取り組んでいますか？

JR東日本グループは、CO₂の排出量削減のために、エネルギー利用の効率化および自然エネルギーの有効利用と、交通機関を効率的に組み合わせて利用するインターモーダル推進という2つのアプローチをとっています。

地球温暖化防止への取り組み

エネルギー供給と消費の現状

JR東日本が消費しているエネルギーは、電力と電力以外のエネルギーに分けられます。電力は自営の発電所と電力会社から供給し、電車の走行や駅・オフィスの照明・空調に使用しています。電力以外のエネルギーとしては、軽油や灯油などを、ディーゼル車の走行や駅・オフィスの空調に使用しています。

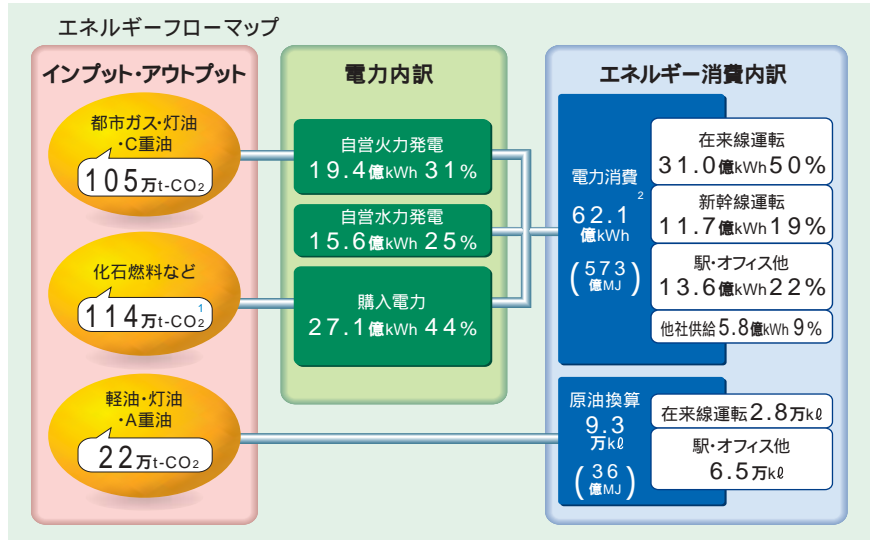
これらのエネルギー消費を効率化した結果、2003年度はCO₂排出量を1990年度比20%削減することができました。

エネルギー消費の効率化に向けて

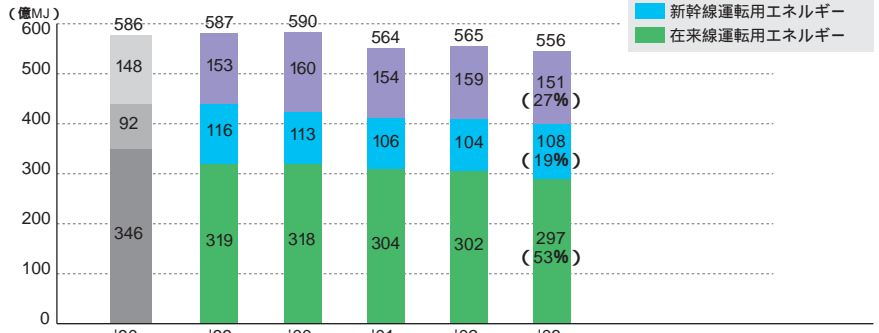
エネルギー消費量の削減率とその推移

2003年度、JR東日本は556億MJ（メガジュール）のエネルギーを消費しました。これに伴うCO₂排出量は220万トンとなり、2002年度と比較して大幅な削減となりました。

これは各種取り組みの成果のほか、自営水力発電所で使用する河川水量の増加により発電量が増えたなどの外的要因の影響が大きいと考えています。したがって、この実績に安住することなく、引き続き「省エネルギー車両」の導入を進めるなど、消費エネルギーの73%を占める列車運転用エネルギーの削減に取り組んでいます。

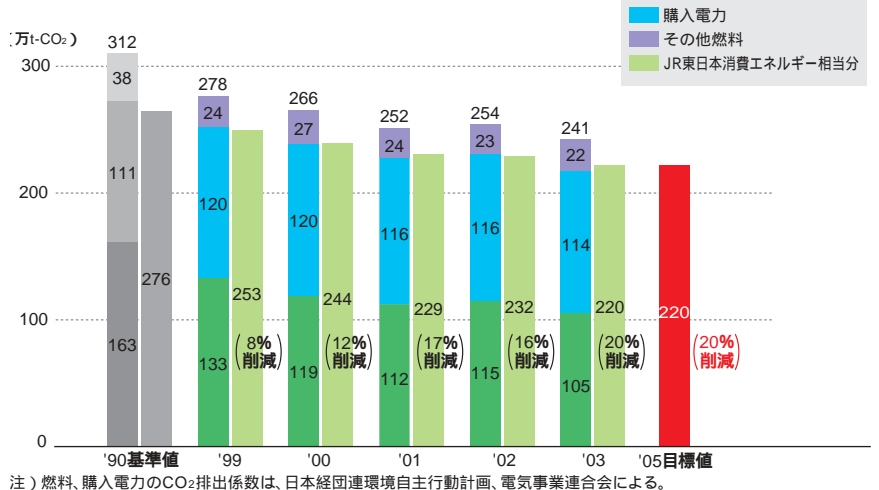


エネルギー消費量の推移



注) 購入電力と自営水力発電は9.42MJ/kWhで算出。自営火力発電とその他燃料は実際の燃料消費より算出。

CO₂総排出量の推移



注) 燃料、購入電力のCO₂排出係数は、日本経団連環境自主行動計画、電気事業者連合会による。

1 114万t-CO₂

経年的な比較のため、電気事業者連合会の1990年度のCO₂排出係数を使用しています。2002年度の排出係数を使用すると111万t-CO₂となります。

2 62.1億kWh

一般家庭168万世帯が1年間に消費する電力に相当。

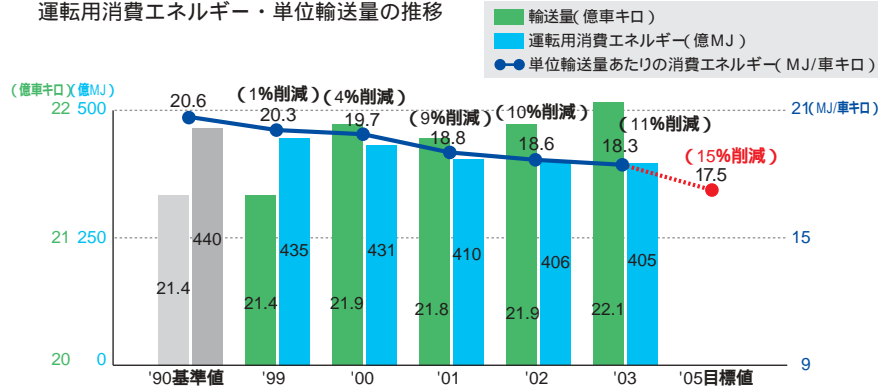
列車運転用エネルギーの削減

JR東日本は2003年度末までに8,813両の省エネルギー車両を導入しました。これは全車両数の72%を占める値です。

在来線の電車では、「回生ブレーキ」¹「VVVFインバータ」¹制御を搭載した省エネルギー車両の導入を進めました。新幹線においても、車両の軽量化、省エネルギー化に加え、車体の平滑化による空気抵抗の低減などに取り組んできました。

列車の運転に関するこれらの省エネルギー対策の結果、2003年度は単位輸送量あたりの消費エネルギーを1990年度比で11%削減することができました。

運転用消費エネルギー・単位輸送量の推移



E231系 山手線や中央・総武線、宇都宮線などで運行されているVVVF車両



E2系 新幹線「あさま」や「はやて」などで採用されているVVVF車両



キハ110系 低燃費・低公害エンジンを搭載する在来線用気動車

NEトレインの開発

列車の省エネルギー化をさらに進めるため、鉄道初のハイブリッドシステム²を搭載した試験車両「NEトレイン」を開発、2003年5月から走行試験を行っています。このシステムにより約20%の省エネルギー効果が見込まれています。将来的には燃料電池の使用も視野に開発を進めています。

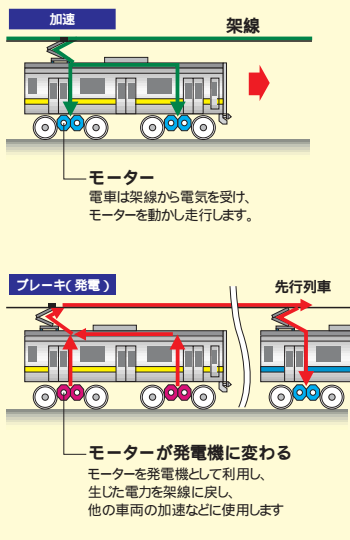


ハイブリッドで省エネルギー・排出ガス低減を実現するNEトレイン

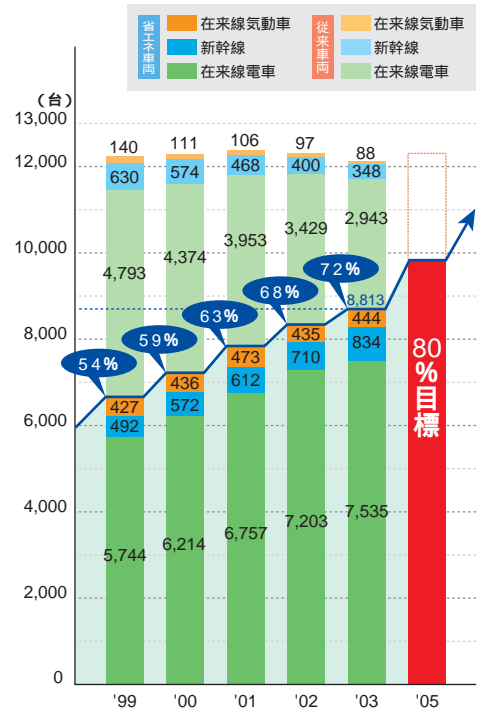
回生ブレーキのしくみ

ブレーキをかけながら発電します

省エネ電車はブレーキ時にモーターを発電機に切り替え、発電した電力を架線に戻して有効活用しています。(従来車両は、ブレーキによって発生したエネルギーを放熱していました。)



省エネルギー車両の推移



1 VVVFインバータ

VVVFとは可変電圧・可変周波数のことで、電気抵抗を使わずにモーターの回転数を効率よく制御する機構。

2 ハイブリッドシステム

通常はエンジンで発電した電力でモーターを回して走行する。減速時は、回生ブレーキで得られた電力をバッテリーに蓄積し、加速時に再利用するシステム。

環境

自動車運転用エネルギーの削減

JR東日本グループでは、列車だけではなく、メンテナンス用、機材運搬用、運送事業用など、たくさんの業務用自動車を使用しています。こうした自動車を順次、ハイブリッド車や天然ガス車、アイドリングストップ機構付きの低燃費車など、低公害車に切り替えています。2003年度末には、JR東日本だけで3,191台の自動車のうち18%が低公害車になりました。

駅、オフィスビルなどにおける省エネルギー推進

JR東日本の駅や駅ビルでもエネルギー消費量削減を進めています。代表的な施策が、発電時の排熱と電気を共に利用するコジェネレーションシステムの導入です。2003年度は、新たに新潟新幹線車両センターで同システムを導入したほか、効率のよい冷暖房を行うためのガスヒートポンプ空調機も、新たに17台設置しました。

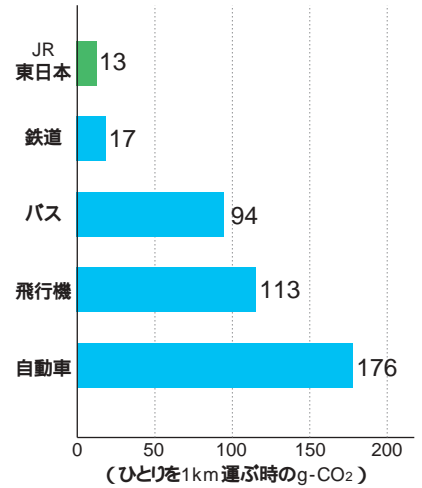
交通手段の融合によるエネルギー消費の効率化

インターモーダルの推進

鉄道はエネルギー効率が高く、環境負荷が小さい移動手段ですが、鉄道だけではお客さまの移動のニーズを満たすことはできません。JR東日本では、鉄道とほかの輸送機関を組み合わせるインターモーダルを推進し、輸送機関全体での環境負荷低減に取り組んでいます。

自家用車と電車を組み合わせる『パーク&ライド』を推進するため、2004年3月末時点で527駅に6万台分の駐車場を整備しました。また、レンタカーと電車を組み合わせる『レール&レンタカー』やバスと電車を組み合わせたツアーを積極的に提供、さらには飛行機と電車を組み合わせた割引サービス『エア・レール』の発売などにも取り組んでいます。

乗り物から出るCO₂の量

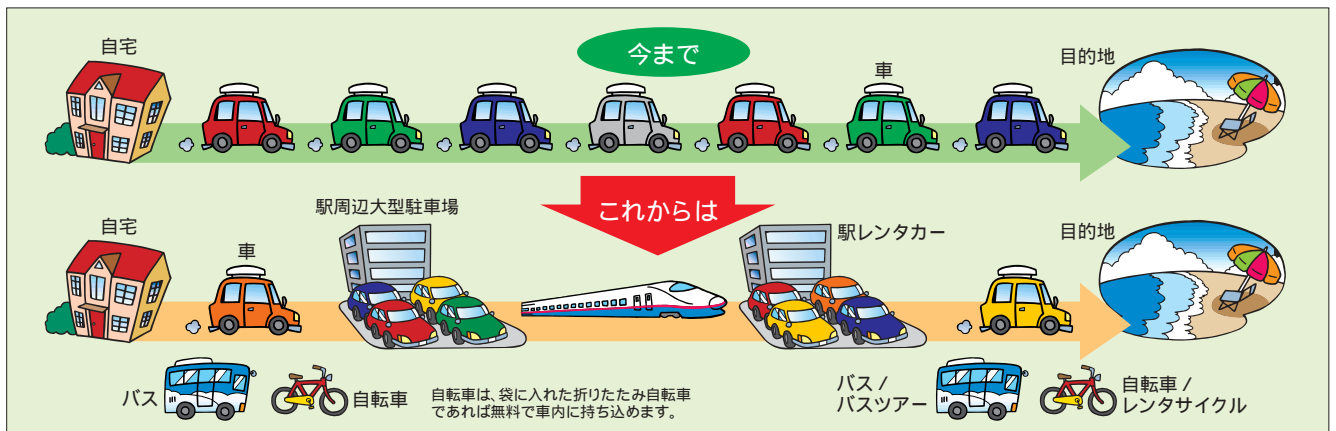


出典：「運輸・交通と環境（交通エコロジー・モビリティ財団）」



東北新幹線くりこま高原駅（宮城県）前にある、『パーク&ライド』の一例

インターモーダル図



効率的な電力供給

効率的な供給を支える給電指令

JR東日本の電力需要は、ラッシュ時をピークに刻々と変化します。この条件のもとで無駄なく電力を供給するために、供給源¹である自営火力発電・水力発電と購入電力を、需要の変化に応じて効率的に組み合わせて、発電量をコントロールしています。ここで重要な役割を担うのが「給電指令」²。リアルタイムで電力供給量を監視・制御し、エネルギー利用の最適化に努めています。

火力発電における取り組み

神奈川県川崎市に自営の火力発電所を所有しています。出力は合計で65.5万kW。4つの発電機を順次効率のよい「複合サイクル発電設備」²とするとともに運転の最適化にも努めた結果、単位発電量あたりCO₂排出量を1990年度比で31%削減することができました。

水力発電における取り組み

水力発電は、温室効果ガスを排出しないクリーンなエネルギー源です。JR東日本では信濃川に水力発電所を設け、合計出力が45万kW、年間14億～18億kWhの発電を行っています。

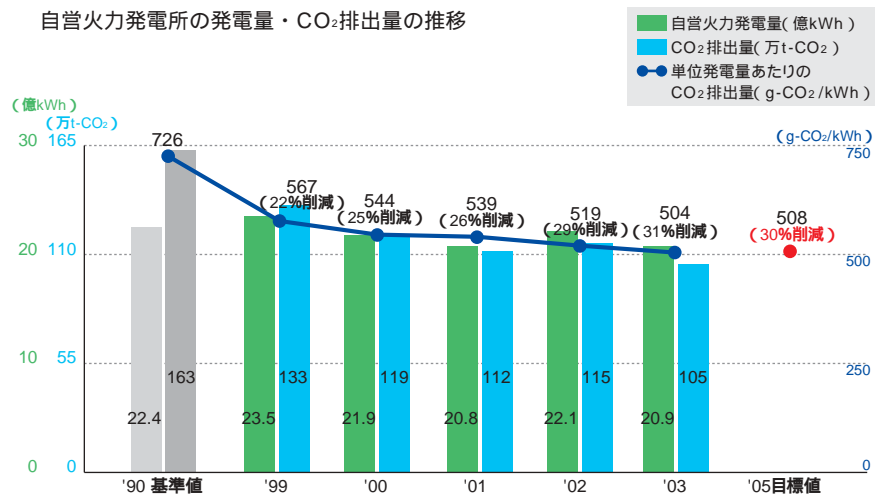
2001年度からは、国土交通省信濃川工事事務所が実施する信濃川中流域の水環境改善活動に協力し、夏の水温上昇期と秋のサケ遡上期に信濃川への放流量を増やす試みを行っています。この結果、遡上するサケの増加が確認されています。

自然エネルギー活用の取り組み

太陽光や風力などの自然エネルギーの導入も進めています。東京駅や高崎駅、総合研修センター、研究開発センターに太陽光発電パネルを設置しており、特に高崎駅では2003年度に発電パネルを2倍に増やしました。

グループ会社においても、2003年度には駅ビル「国分寺エル」(東京都国分市)が風力発電機と太陽光パネルを設置し、照明の電源として使用しています。

自営火力発電所の発電量・CO₂排出量の推移



川崎火力発電所。老朽化した4号発電設備を高効率高出力の複合サイクル発電設備に取り替える予定です



千手、小千谷、新小千谷の3カ所で、最大合計45万kWの発電能力を誇る信濃川発電所



太陽光パネルの設置箇所が2倍になった高崎駅の新幹線ホーム



国分寺駅ビル「エル」の屋上に設置された風力発電機。発電量は館内に設置されたスクリーン画面で確認できます

1 JR東日本の電力供給源(2003年度)

自営火力発電	31%
自営水力発電	25%
購入電力	44%

2 複合サイクル発電設備

燃焼ガスでタービンを回転させる「ガスタービン設備」と、排熱でつくった蒸気でタービンを回転させる「蒸気タービン設備」を組み合わせた発電設備。

資源の循環利用をどのように進めているのですか？

投入する資源の量から削減するリデュース、できるだけ廃棄物とならないように長く使い続けるリユース、再資源化して使うリサイクルという、より上流からの対応によって、循環型社会構築への取り組みを進めています。

資源循環への取り組み

廃棄物リサイクルの状況

鉄道事業からは、列車や駅からの一般廃棄物や、車両工場からの産業廃棄物など、さまざまな廃棄物が排出されます。

JR東日本が2003年度に排出した廃棄物は73万トン。このうち88%をリユース・リサイクルしました。廃棄物量は、その排出の大きな割合を占める施設工事の内容が年度ごとに異なるため、単純に比較することはできません。しかしリサイクル率については、廃棄物の種類ごとに2005年度までの達成目標を定め、それに向けてさまざまな取り組みを実施しています。

駅・列車におけるリサイクル

JR東日本を利用するお客さまは1日平均約1,600万人。駅や列車で排出されるゴミは2003年度で4.9万トンにも及びます。これは12万人が1年間に一般家庭で出すゴミの量に匹敵します。しかし、このなかには新聞や雑誌、空き缶などの資源ゴミも含まれているため、分別を徹底しリサイクルすることが大切です。JR東日本では、駅に分別ゴミ箱を設置するほか、収集後の分別を徹底するためにリサイクルセンターを設けています。2005年度までにリサイクル率40%の達成を目標としていますが、2003年度には39%となりました。

リサイクルセンターの活用

駅・列車からの廃棄物が特に多い首都圏では、リサイクルセンターを設置して対応しています。(株)東日本環境アクセスが運営している施設で、上野駅と大宮、新木場の3カ所にあります。上野駅と大宮のリサイクルセンターでは2003年度、東京都内と埼玉県内から空き缶・ビン3,047トン、ペットボトル662トンを分別・圧縮し、再生業者に送りました。新木場のリサイクルセンターでは2003年度、集積した新聞・雑誌6,630トンを製紙工場へ送り、コピー用紙にリサイクルしました。この用紙をJR東日本のオフィスで使用する循環利用のしくみを構築しています。

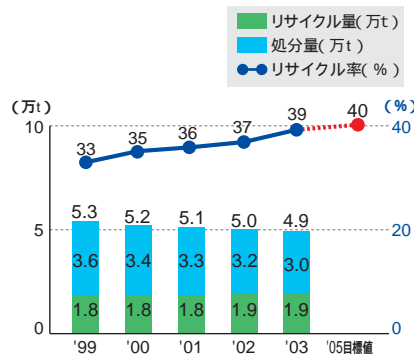


新木場のリサイクルセンターでは、コピー用紙にリサイクルするために新聞や雑誌ゴミを分別・圧縮しています

切符と定期券のリサイクル

切符の裏面には鉄粉を塗っていますが、紙と鉄粉を分離する技術により、リサイクルが可能になっています。JR東日本では回収した切符を製紙工場へ送り、2003年度には760トンのうち99.9%を、トイレトーパーや段ボール、名刺用紙にリサイクルしました。使用済み磁気定期券については、これまで回収した一部を製鉄所の高炉還元剤として再利用していましたが、2003年8月から回収した全ての磁気定期券を固形燃料として再利用することとしました。切符や定期券の廃棄物削減につながるチケットレス化については、ICカード「Suica」の普及を進めており、ご利用者数は2004年6月に900万人を超えました。

駅・列車のゴミの推移



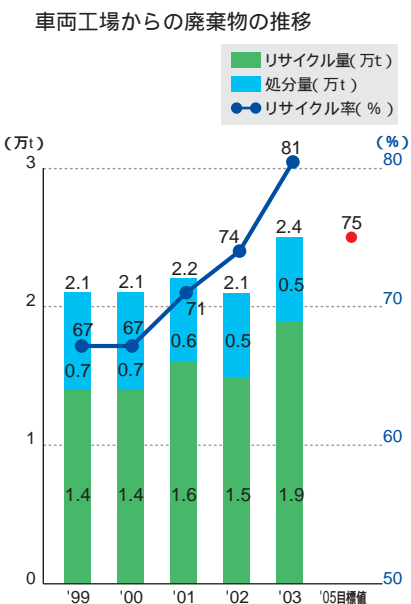
ご利用しやすく安全な駅づくりと、リサイクル推進を目的に、透明ゴミ箱を設置



使用済み切符は、名刺や段ボール、トイレトーパーとして再利用しています

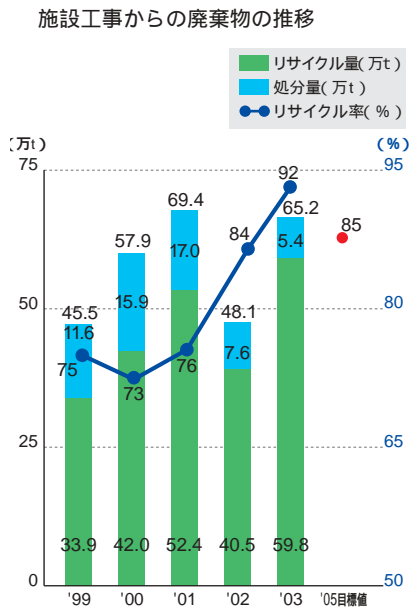
車両工場におけるリサイクル

JR東日本では、新津車両製作所で通勤・近郊型電車を製造し、そのほか7カ所の総合車両センターなどで車両の整備や修繕を行っています。廃棄物の減量とリサイクルを進めるため、素材をリサイクルしやすい部材に切り替えるなど、車両設計時からライフサイクル全体を考えた対応をしています。各総合車両センターでは廃棄物を20～30種類に分別し、専門の回収業者に送るほか、鉄くずを溶解してブレーキ部品に再生したり、廃棄車輪を加工してブレーキディスク座へ再利用したりするなど、独自のリサイクルも行っています。



施設工事における廃棄物削減

駅や構造物における施設工事では、受託工事¹による9万トンを含めて、2003年度には65万トンの廃棄物が発生しました。廃棄物処理上は工事の請負業者が排出事業者になりますが、JR東日本も発注者として、土木工事標準仕様書などを通じて、建設副産物の適正処理や廃棄物を抑制する設計・工法を規定し、廃棄物削減に取り組んでいます。



車両の整備や修繕、解体を行う車両工場でもリサイクルを推進

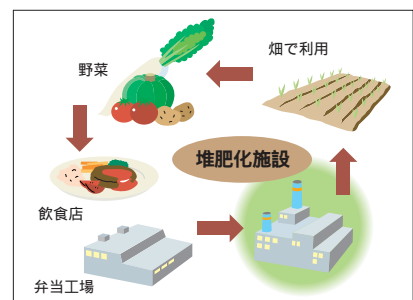
小売・飲食における取り組み

駅構内では、主に東日本キヨスク(株)や(株)日本レストランエンタプライズ(NRE)などのグループ会社が小売や飲食のサービスを提供しており、各社がレジ袋や梱包材の削減に取り組んでいます。

駅弁については、容器包装の簡素化も図っており、NREでは2002年から一部で「エコ弁当容器」²の使用を始めています。

食品ゴミのリサイクルも推進しており、「グランドデュオ(立川)や「ロンロン(吉祥寺)では堆肥化施設をビル内に設置しています。またNREでは、同様のしくみにより、2003年度において食品ゴミを191トンの堆肥へ再生し、自社の有機リサイクル農園や契約農家で使用しました。そこで生産した無農薬・無化学肥料野菜を、飲食店などで食材として利用する循環のしくみを構築しています。

生ゴミ再生フロー図



1 受託工事

列車の安全運行の確保などのために、JR東日本が自治体などから委託を受けて行う社外施設の工事。

2 エコ弁当容器

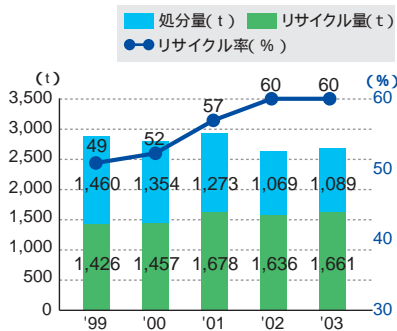
はがせるフィルムを装着した容器で、フィルム以外は容器として再利用可能。

環境

オフィスにおける取り組み

オフィスでは、さまざまな対策によりペーパーレス化を推進するとともに、廃棄物のリサイクルに取り組んでいます。分別を徹底することで、2003年度には廃棄物2,749トンのうち1,661トンをリサイクルしました。

オフィスからの廃棄物の推移



水資源の有効利用

JR東日本では1,170万トンの水資源を使用しているため、中水¹の利用を積極的に進めており、雨水や手洗い水をトイレの

洗浄水として再利用しています。本社ビルでは2003年度に使用した4万2,000トンの水のうち、2万トンを再利用しました。

医療系廃棄物の適正処理

JR東京総合病院やJR仙台病院で、地域の皆さまや社員へ医療サービスを提供しています。また、JR東日本健康推進センター、各支社の鉄道健診センターで社員の健康診断などを行っています。これらの医療施設からは2003年度には102トンの医療系廃棄物が発生していますが、特別管理産業廃棄物として厳重に保管・処理しています。

グリーン調達

1999年に定めた「グリーン調達ガイドライン」に基づき、資材調達の際に環境負荷が小さい製品を選ぶよう努めると同時に、再生材料の使用や廃棄物の減量化な

どを取引先さまに依頼しています。2000年度からペットボトルなどの再生ポリエステル繊維を利用した制服を採用していますが、2003年度も、リニューアルした夏服や盛夏シャツへの採用を進めました。また、オフィスで使用する事務用品においては、43%の品目がグリーン購入対象物品となっており、コピー用紙も全社使用量の99%が再生紙で占められています。

さらに、2004年度からJR東日本の資材調達先となる取引先さまについて、環境およびCSRの取り組み状況の把握を開始しました。



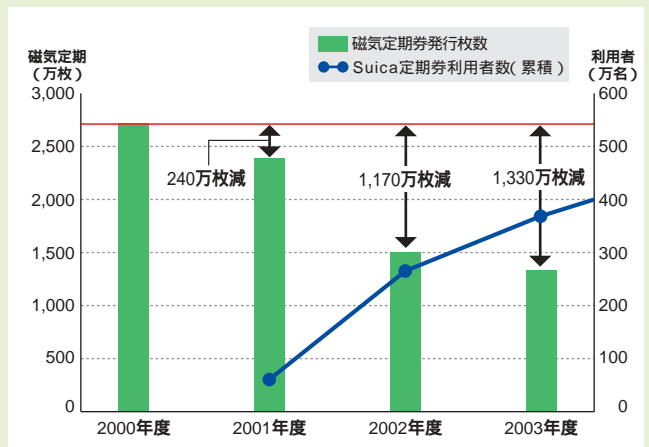
新しい制服(夏服)も、ペットボトルからリサイクルした再生ポリエステル繊維を一部使用

リユース可能な定期券「Suica定期券」

Suica定期券は継続購入する際、同じ定期券を書き換えて繰り返し使用できる「リユース可能な定期券」という特徴があります。このため、Suica定期券の普及が進むほど、資源の投入を減らすことができます。

例えば、Suica導入前の2000年度の磁気定期券の年間発行枚数(約2,660万枚)を基準にすると、Suica導入後の2001年11月から2003年3月末までの累計で磁気定期券発行枚数は約2,740万枚削減されました。

これは、Suica定期券発行枚数400万枚を大幅に上回る削減であり、リユース可能なSuica定期券の特性が発揮されています。



¹ 中水

上水と下水の中間に位置付けられる水の用途。水をリサイクルして限定した用途に利用するもの。

環境

化学物質の管理をどう進めているのですか？

化学物質の使用にあたっては、人体や生態系への影響をきちんと考慮する必要があります。JR東日本グループでは、法規制を守ることはもちろんのこと、自主的な目標を設定することで、使用量・排出量の削減とより影響の少ない物質への代替を進めています。

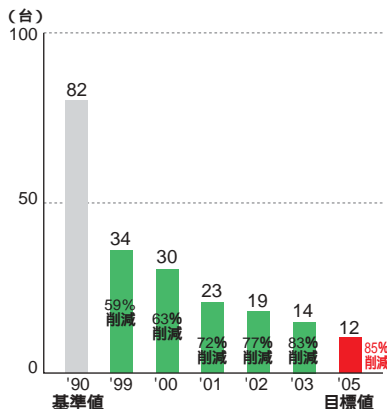
化学物質排出量の削減

オゾン層破壊物質に関する取り組み

オゾン層を破壊する特定フロンを冷房装置の冷媒として使用していましたが、特定フロンを使用しない冷房装置に順次切り替えており、2003年度末の時点で建物における特定フロンを使用した冷房装置は、14台まで削減しました（1990年度は82台）。車両では、気動車と客車の一部を除いて代替フロンを使用しており、2003年度末の時点で2トンの特定フロン、95トンの代替フロンを使用しています。漏洩がないよう定期的にチェックし、廃車時には法令に基づき回収しています。

また消火剤として利用しているハロンは、2003年度末時点で71トン使用していますが、設備の更新や新設の際には、順次それ以外の消火剤（粉末、CO₂など）への代替を進めています。

特定フロン使用大型冷凍機台数の推移



化学物質の管理状況

JR東日本では、主に車両の塗装や補修などに化学物質を使用していますが、漏出などがないよう厳正に使用・管理しています。2001年度以降はPRTR法¹に基づき、特定化学物質を一定量以上取り扱う事業者として、19カ所の事業所が関係自治体に排出量と移動量を届け出ています。

一方、塗装が不要なステンレス車両の導入も進めており、2003年度末で在来線電車10,478両のうち58%を占めるまでになりました。

車両関係以外では鉄道施設の塗料に有機溶剤を使用しており、2003年度には474トンを使用しました。

届出19事業所の排出量・移動量

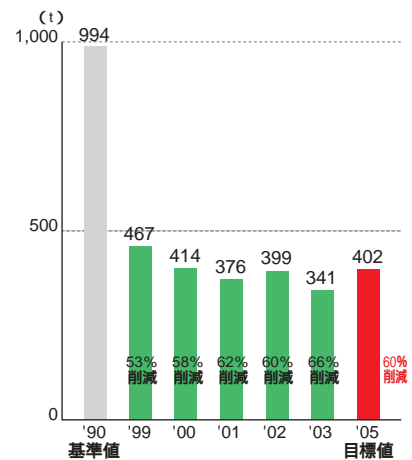
化学物質名称	大気への排出量 (kg)	下水道への移動量 (kg)	事務所外への移動量 (kg)
2-アミノエタノール (kg)	1	1,300	0
ビスフェノールA型エポキシ樹脂 (kg)	0	0	1,300
エチルベンゼン (kg)	4,970	0	1,420
エチレングリコール (kg)	0	0	22,316
キシレン (kg)	40,770	9	3,203
クロム及び3価クロム化合物 (kg)	0	0	130
1,1-ジクロロ-1-フルオロエタン (kg)	2,300	0	0
ジクロロメタン (kg)	8,600	0	2,700
スチレン (kg)	4,470	0	100
ダイオキシン類 (mg-TEQ)	19	0	32
o-トルイジン (kg)	0	0	72
トルエン (kg)	28,670	11	19,840
m-トリレンジイソシアネート (kg)	1,300	0	110
4,4'-メチレンジアニリン (kg)	0	0	160

注)土壌への排出と埋立処分、公共用水域への排出はありません。

火力発電所における取り組み

自営の川崎発電所では、燃料として比較的環境負荷の少ない都市ガス、灯油、低硫黄重油を使用しています。排出物には窒素酸化物 (NO_x) や硫黄酸化物 (SO_x) ばいじんが含まれるため、脱硝装置や集じん装置により排出削減に努めています。2003年度のNO_x排出量は341トンとなり、2005年度目標値である1990年度比60%削減を、2001年度以降、継続して達成しています。

自営火力発電所からのNO_x排出量推移



ポリ塩化ビフェニル (PCB) の管理

JR東日本では、PCBを絶縁油として、車両や変電所などの機器で使用してきましたが、PCBを含まないものに積極的に取り替えています。取り替えたPCB(機器重量約2,200トン)は保管庫などで厳重に保管、法令に基づいて届け出し、その無害化処理に向けて検討を進めています。

¹ PRTR法

正式名称は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。有害な化学物質の環境への排出量を把握・管理を促進し、環境への影響を未然に防止することを目的としています。

沿線ではどのような環境保全活動を行っていますか？

列車を運行する鉄道にとって、沿線での環境活動はとても大切な取り組みです。

JR東日本では、騒音対策や景観の保護など、生活環境に配慮した取り組みを展開しています。

沿線環境影響の軽減

騒音対策

鉄道において発生する騒音のうち、新幹線の騒音は国が定めた「新幹線鉄道騒音に係る環境基準」によって厳しく規制されています。JR東日本は騒音を低減するため、防音壁や吸音材の設置、レールの削正¹、車両の低騒音化などを行っています。2002年度までに「住宅立地地域」において騒音が75dB以下にする対策を実施、完了しました。今後も沿線環境の改善のため、さらなる騒音の防止または軽減を図り、環境基準の達成に向け、引き続きさまざまな対策を実施していきます。

在来線については国の環境基準はありませんが、ロングレール化²や車輪のフラット削正³など、自主的な騒音防止対策に尽力しています。また、鉄道の新設や大規模改修の際には、国が定めた「在来鉄道の新設または大規模改良に際しての騒音対策の指針」を遵守しています。



中央・総武線飯田橋～市川間でレールの削正作業を行う車両

保守作業時の騒音対策

列車走行時以外に、線路の保守作業の際にも騒音は生じます。保守作業は通常、列車の運行がない夜間に実施されるため、事前に沿線住民の皆さまに作業時間や作業内容をお知らせするとともに、機械の騒音低減に努めています。また、複線の片側を利用して昼間に作業を行う「リフレッシュ工事」も実施しています。さらに、軌道の変形を抑えるTC型省力化軌道を増やすことで、保守作業そのものを減らすことにも取り組んでいます。

架線工事に使用する軌陸車⁴については、車体を線路に載せたり、作業台の昇降・旋回などをエンジンではなくバッテリーで行う、低騒音型の作業車も開発しています。2003年度には試験車両の製作と試験を行い、おおむね良好な結果を得ています。



静粛性の高いバッテリーで諸作業を行う、低騒音型架線作業車(軌陸車)

電波障害対策

新幹線沿線では、車両のパンタグラフと架線が瞬間的に離れる時に高周波が発生し、テレビ画面に乱れが生じることがあります。こうした電波障害は、共同受信施設により対策を講じています。

除草剤使用量の抑制

JR東日本では、線路周辺の雑草を除去するために除草剤を使用していますが、使用に際しては使用量と使用範囲を最小限に抑えています。また、使用する除草剤の種類も、人畜毒性・魚毒性ともに最も低いものを選んでいきます。2003年度には255トンの除草剤を使用しました。

1 レールの削正

列車が走ることでレールにできる凹凸を平らにすること。レールと車輪が走行中にも常に密着するため騒音が減少する。

2 ロングレール化

レールの継ぎ目を溶接することで、1本の長さを200m以上にするレールのこと。継ぎ目から出る騒音が減少する。

3 車輪のフラット削正

車輪に生じた偏磨耗を削って、もとの円に戻す作業のこと。

4 軌陸車

一般道路ではタイヤで走行し、レール上は鉄輪で走行する鉄道作業用の自動車のこと。

景観配慮

橋りょうや駅、駅ビルなど大規模な建造物は周囲の景観に影響を与えることがあります。JR東日本では、建造物と景観の調和を図るため、これらの計画・設計を行う工事事務所などにデザイン委員会を設置し、建造物が景観に与える影響を事前に確認しています。景観への悪影響が懸念される場合には、計画の見直しを行う一方で、景観的に優れた設計に対しては表彰を行い、設計時における景観配慮を促しています。



南越谷～吉川間の橋りょうではV字橋脚を採用することで周辺環境との調和を図っています

鉄道林の保全

JR東日本では現在、約4,300ha、600万本の鉄道林を保有しています。これらの鉄道林は、土砂崩れの防止や防風、防砂など鉄道林本来の役割を果たすとともに、JR東日本が排出するCO₂の0.8%に相当する1.7万トンのCO₂を吸収し、地球環境の保全にも貢献しています。育まれた豊かな緑は地元の皆さまにも親しまれています。JR東日本では、今後も自然環境と地域社会に貢献するために、鉄道林の保全を続けていきます。



鉄道をさまざまな自然現象から守ってきた鉄道林は、地域環境へも貢献しています

トンネル内湧出水の活用

地下トンネルにおける湧出水を周辺河川などに送水することで、河川などの水質浄化を図る取り組みを自治体と協力しながら進めました。東京都内で、2001年度は野川へ、2002年度は立会川へそれぞれ送水を始め、2003年度には上野駅付近の湧出水を不忍池に導水しました。

また、上越新幹線越後湯沢地区においては、開業当初から湧出水を軌道内の消雪に利用しています。



2003年度より始まった不忍池への導水。これにより不忍池の水質改善が見込まれています

宅地開発における環境配慮～安中榛名の街づくり

JR東日本では2003年秋、長野新幹線「安中榛名」駅前に、「自然と文化が融合した21世紀型田園住宅都市」をコンセプトとした住宅地「びゅうヴェルジェ安中榛名」をオープンしました。地域の原生樹種を植樹するイベントや育樹イベントを開催し、市民

参加の森づくり・街づくりを進めています。この緑豊かな街(全体の25%が緑地)は、7つの公園を雨水浸透性の高い軽石舗装の緑道でネットワーク化し、また擁壁に自然石を用いるなど、環境共生に配慮しています。



自然石を用いた擁壁と軽石舗装の緑道

環境情報をどのように発信していますか？

JR東日本グループではWebや社会環境報告書など、さまざまなメディアを通して環境情報を発信しています。

皆さまとの双方向コミュニケーションを通じて、環境への取り組みを一段と推進していきます。

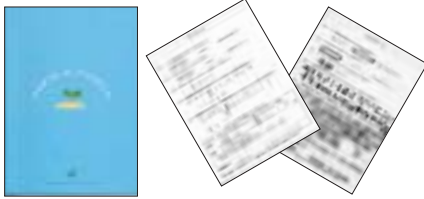
環境情報の発信

各種媒体での情報提供

JR東日本は1996年から環境報告書を発行しています。また2002年には社会環境報告書として、社会面についての報告も始めました。2003年にはより広く配布するため、報告書の環境ダイジェスト版も発行しました。

またこれとは別に、お子さま向けの小冊子「シロクマ、電車でかえる。」、「おおきくなーれ、エコのきもち。」を作成、エコプロダクツ展などで配布しています。

このほか、インターネットや新聞・雑誌、車内ポスターなどのメディアを通じて、積極的に情報を発信しています。¹ 2003年度は省エネルギー車両に関する環境広告などを、中吊り広告として掲載しました。



小冊子「エコのきもち」のアンケートでは、30件のお返事をいただいています



クイズ形式で環境情報を発信する「ちょっと次の駅まで3分間エコゼミナール」

各種イベントでの情報発信

2003年12月に開催されたエコプロダクツ展では、「JR東日本の環境への取り組み」と題して出展を行いました。主にJR東日本におけるリサイクルの取り組みやインターモーダルへの取り組み、省エネルギー電車209系の模型、NETレインのしくみなどを展示し、会期中に来場された延べ11万4,060人の方々に活動を紹介しました。



JR東日本の展示ブースでは環境に関するクイズを実施。1,500人の方に参加いただきました

環境イベント参加状況

機関	イベント名	開催日	主催・共催
秋田支社	あきたエコ&リサイクルフェスティバル2003	03/9/27、28	秋田県
水戸支社	地球環境パートナーシップフェア	03/10/18、19	茨城県
高崎支社	高崎地球市民環境展	03/10/26	高崎市
本社	エコプロダクツ2003	03/12/11~13	(社)産業環境管理協会 ほか
仙台支社	JR東日本エコロジーキャンペーン&NETレイン公開試乗会	04/1/31~2/1	JR東日本 仙台市環境局
本社	ガス&レールウェイ	04/3/11~13	JR東日本 東京ガス(株)
仙台支社	こどもエコクラブ全国フェスティバル in せんだい	04/3/27~28	こどもエコクラブ

自治体・他企業との連携

JR東日本では、環境情報の発信を目的として、毎年さまざまな団体とイベントを共催しています。

2004年1月には仙台支社が仙台市環境局と「JR東日本エコロジーキャンペーン」を開催し、分別リサイクルへの取り組み、回生ブレーキのしくみなどについて紹介しました。

また同年3月には、東京ガス(株)と「ガス&レールウェイ~東京ガスとJR東日本が考える環境への取り組み~」を東京駅にて共催しました。両社の環境への取り組みを紹介したほか、両社の社員によるオーケストラ演奏も実施。環境と美しい音色のマッチングは来場された皆さまからご好評をいただきました。



仙台市環境局とタイアップしたイベントでは、無線LANに接続したパソコンを使って、ゴミ分別クイズやアンケートも行いました



「ガス&レールウェイ」では、エネルギー効率が高い鉄道と環境負荷が比較的低い天然ガスの、持続可能な社会におけるそれぞれの可能性を提示しました

¹ JR東日本ホームページ
エコロジーページ
<http://www.jreast.co.jp/eco/>

自然環境体験の共有

鉄道沿線からの森づくり

1992年から各支社で社員のボランティア活動の一環として植樹を行い、地域の皆さまにも参加していただいています。2003年度までに約2.9万人が参加、23万本を植樹しました。2002年度以降は、自治体などとのタイアップが増え、例えば2003年度には、横浜支社が沿線自治体と実施する「相模線沿線ハイキング」の途中で、1,000本を約650人で植樹しました。



「鉄道沿線からの森づくり」には2003年度までに2.9万人が参加



北海道にて行われた植樹イベント「大沼ふるさと森づくり」では、2万5,000個のポット苗をつくるとともに、2,400本のミズナラの苗を植樹

安達太良ふるさとの森づくり

JR東日本では、自然への感謝の気持ちを持つとともに地球の未来に貢献したいと考え、その土地固有の樹木を植えて、森を再生させる活動を行っています。この一環として、2004年5月に、3年間かけて22種4万5,000本の苗木を植樹する、「安達太良ふるさとの森づくり」を、JR東日本グループ社員のほか一般の参加者も募り実施しました。

また、当日は植樹を行うのと同時に、自然に触れ合いながら、森が支える多様な生態系を見て学び、体験できる「自然観察ミニウォーク」森林散策も開催しました。



「安達太良ふるさとの森づくり」には社内外より600人が集まり、植樹を行いました

エコツーリズムの推進

JR東日本では、各地のすばらしい自然との関わりをテーマにし、自然を体験するさまざまな旅を提供しています。

2003年度は、日本で初めてユネスコ世界自然遺産として登録された白神山地の魅力を紹介する「第一回白神山地ブナの学校東京分校」を5月に、また2002年度に引き続き、「白神山地ブナの学校」ツアーを主催し、ツアーには150人の方々にご参加いただきました。

また、各地の駅から気軽に自然を楽しめる「駅からハイキング」も継続して実施しています。2003年度は、予約が必要なイベントコースだけでも約350回実施し、20万人のご参加をいただきました。



案内人に連れられて自然を体験するツアー「ブナの学校」のパンフレット



定員制で予約が必要なイベントコースと、自由に楽しめるおすすめコースの2種類がある「駅からハイキング」

社会

企業は社会的な存在であり、その存立基盤である社会からの信頼なしには、事業そのものが成り立ちません。

鉄道を事業の軸としているJR東日本グループに課せられているいちばん重要な社会的責任は、安全・安定な輸送です。私たちJR東日本グループは、会社設立以来、安全対策に対し研究開発、投資を通じ最も力を入れてきました。

また、お客さまの満足も追求してきました。鉄道を利用される全てのお客さま、グループ会社のサービスを受けられる全てのお客さまに対し、提供するサービスの質の向上を図るため、日々お客さまからいただく声を大切にしています。同時に、事業を展開する地域住民の方々との協力関係のもと、駅を拠点とした住みよい社会づくりへの努力も続けています。

これらの役割を十分に果たしていくためには、JR東日本グループ全ての社員が、誇りをもって働くことのできる職場をつくることも重要だと考えています。

JR東日本グループは、これからも信頼される企業であり続けるために不断の挑戦を続けていきます。

社会との関わり

社会との連携をどのように進めていますか？

JR東日本グループは、社会の一員として地域・国際社会との交流を進めています。企業市民としての役割を果たすために、駅を中心としたコミュニティづくりをはじめ、福祉、文化、国際協力を通じた社会貢献活動を行っています。

駅を中心とした コミュニティづくり

駅型保育と介護事業

JR東日本グループは、地方自治体、保育事業者との協力のもと、駅に近い土地空間を活用した「駅型保育」を進めています。

1996年度以降、2004年4月までに13園を開園。アクセスのよさを活かし、働きながら子育てをする方々に喜ばれています。

2000年度からは介護事業も始めており、2004年4月には(株)日本レストランエンタプライズが東京都大田区に有料老人ホーム「NRE大森弥生ハイツ」をオープンしました。



2004年の春にオープンしたばかりの「NRE大森弥生ハイツ」

地域活性化への取り組み

JR東日本では、駅を単なる「旅の発着点」ではなく、多くの人々が集う情報と文化の発信基地とすることで、地域の活性化に貢献できると考えています。

駅舎に公民館や図書館などの公共施設を併設することに協力したり、自治体の駅

周辺整備計画に合わせて駅の改良工事を行ったりしています。また、道路渋滞を解消することで地域を活性化すべく、線路と道路の立体交差化についても、自治体などと協力しながら進めています。



霊山神社を模した木造武家造で、2002年の国土交通省「東北の駅百選」にも選ばれた東北本線伊達駅。駅舎内にコミュニティスペース「駅なかプラザ」を併設

社会貢献活動

鉄道少年団の活動支援

鉄道少年団は、青少年の交通道德の高揚を目的に、(財)交通道德協会が運営しており、15支部約450人の団員が駅の清掃活動や各種鉄道施設の見学などを行っています。JR東日本では、支社内に鉄道少年団の事務局を設置して、運転シミュレーターなど活動の場を提供、積極的に活動を支援しています。



電車内の清掃を行う鉄道少年団員。これらの活動を通じて交通道德・マナーの向上を図る

旅のプレゼント

JR東日本では、日ごろ旅行に出かける機会の少ないハンディキャップを持つ方々を北海道の旅にご招待する「旅のプレゼント」を後援してきました。これは1994年から実施しているもので、これまでに約7,000人の方々にご参加いただきました。

国際社会への貢献・協力

JR東日本では、国際社会への貢献の一環として、社員の派遣や国際協力機構（JICA）の依頼による研修生受け入れを実施しています。主にアジア、東欧、アメリカなどからの研修生に対し、講義・視察を行ってきた実績があります。

このほか、技術開発や経営に関する情報交換、駅舎・車両のデザイン開発やメンテナンス、旅客サービス、社員教育などについて、ドイツ鉄道、イタリア鉄道、フランス国鉄と、それぞれ協力協定を締結しています。

国際協力の2003年度実績

派遣	長期(1年以上)	1カ国 1名
	短期(1年未満)	1カ国 3名
受け入れ	国際協力機構(JICA)研修員	13件 148名

東日本鉄道文化財団を通じた取り組み

活動とその目的

JR東日本は1992年に「東日本鉄道文化財団¹」を設立し、人間性豊かな鉄道文化と交通文化の醸成を目的として活動しています。

地域文化の振興

東京駅ステーションギャラリーでは「小さくても本格的な美術館」をモットーに、1988年以来さまざまなジャンルの展覧会を開催しています。

また、東日本各地に残る伝統文化を継承し、地域文化の振興を図るため、1993年度から助成を行っています。2003年度は12件、5,460万円の助成を行いました。



2003年度に助成を行った秋田県の「毛馬内の盆踊」

調査・研究の促進と支援

「鉄道文化と新しい交通社会の探求」を基本テーマに、鉄道経営、鉄道技術、鉄道の未来像など、鉄道に関する独創的な学術調査・研究の発表会を行いました。

国際理解・国際交流の推進

アジア諸国の鉄道の若手幹部職員を日本へ招き、鉄道経営、鉄道技術などを学ぶ「JR Eastフェロシップ」「JR Eastインターナショナルコース」を実施しています。

また、交通問題に関する世界各国の有識者が意見を交換する「国際的な討議の場」を提供することを目的に、英文の交通情報評論誌（JRTR）²を発行しています。

研修生の受け入れ実績

年度	JR East フェロシップ	JR East インターナショナルコース	中国鉄道部 研修
1998	4カ国 7名	-	34名
1999	4カ国 8名	-	13名
2000	4カ国 8名	-	35名
2001	5カ国 10名	* 5カ国 10名	22名
2002	5カ国 8名	* 5カ国 10名	21名
2003	5カ国 9名	9カ国 16名	10名

*旧「中堅幹部研修」

¹ 東日本鉄道文化財団

URL: <http://www.ejrcof.or.jp/>
電話 03-5334-0623

² 英文の交通情報評論誌（JRTR）

『Japan Railway & Transport Review』

鉄道の安全をどのように追求していますか？

JR東日本では、会社発足時より「安全」を経営の最優先課題として位置付け、取り組みを進めてきました。2004年度以降も新しく策定した「安全計画2008」のもと、世界一安全性の高い鉄道をめざして取り組みを継続していきます。

安全な鉄道の追求

安全計画2008

JR東日本は、会社発足以来3回の安全5カ年計画を策定・実践してきました。2004年度以降の5年間は「お客さまの死傷事故・社員(グループ会社なども含む)の死亡事故ゼロ」を目標に、「原点への回帰そして安全への再挑戦」をスローガンにした「安全計画2008」のもと、約4,000億円の安全投資を実行するなど、より安全性の高い鉄道の構築をめざし取り組んでいきます。

踏切・駅での取り組み

2003年度に発生した鉄道運転事故は96件で、会社発足以来最少となりました。このうち踏切事故は、46件発生しました。今後も障害物検知装置や大口径遮断かんなどのさらなる充実や、「踏切事故防

止キャンペーン」などを積極的に実施していきます。

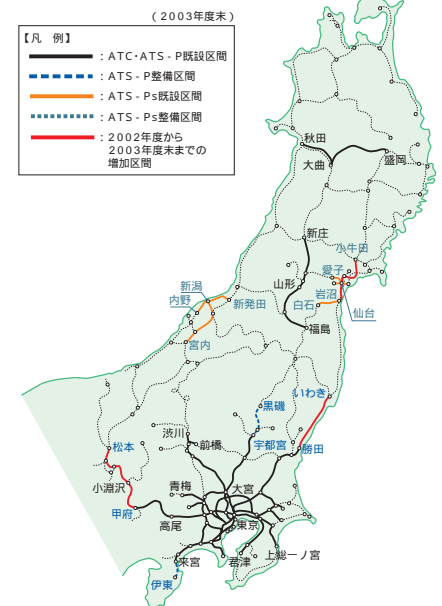
鉄道人身障害事故²は47件で会社発足以来最少の発生件数となりました。これはホームにおけるお客さまの安全を守るために、戸挟みセンサーや転落検知マット、視覚障害者誘導用ブロックなどを設置した効果および1999年度から実施している「プラットホームキャンペーン」などの取り組みの成果と考えています。

列車運転での安全性の確保

JR東日本では列車運転の安全性を確保するため、さまざまな最新技術を導入しています。例えば、列車のスピードを自動的にコントロールするATC(自動列車制御装置)をデジタル化し、スムーズな減速を可能にするデジタルATCの導入を進めています。同時に、停止信号までに自動的に列車を停止させる自動列車

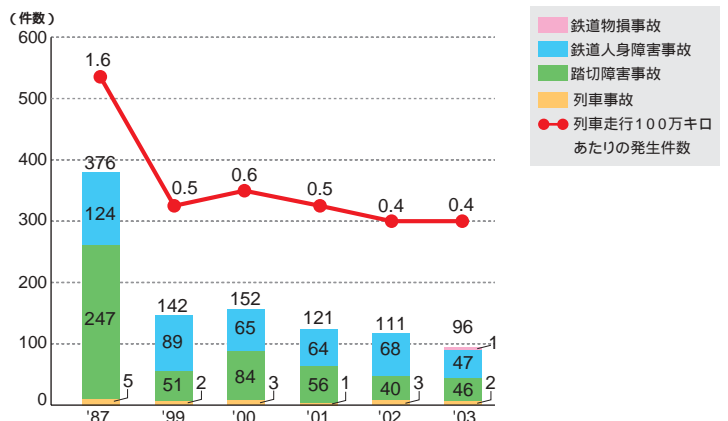
停止装置、ATS-PとATS-PSの整備も進めております。

ATC、ATS-P、ATS-PSの整備状況



駅のホームでは、転落検知マット(左)や緊急停止スイッチ(右)のほか、さまざまな安全対策を講じています

鉄道運転事故の発生状況



1 安全計画2008

<http://www.jreast.co.jp/safe/index.html>

2 鉄道人身障害事故

列車または車両の運転により人の死傷を生じた事故をいう。

保守作業のシステム化

JR東日本では設備保守の一環として、2002年に「新幹線電気・軌道総合検測車」(East-i)を導入しました。これにより、新幹線・在来線区間の列車高速走行時における検査の安全性、効率および精度が向上しました。

また、東京圏の主要線区にATOS(高密度運転線区用の運行管理システム)を導入し、保守作業者がハンディ端末を使用して作業エリアを特定することで、その区間への列車進入を防ぐなど、保守作業時における安全性を確保しています。

安全教育の実施

JR東日本総合研修センターおよび各支社の総合訓練センターでは、さまざまな実設訓練機器を使用して、安全システムのしくみや安全を確保するためのルールなどを教育しています。また、2002年11月には「事故の歴史展示館」を設置し、過去に発生した事故の教訓や安全の大切さ、社会的責任について教育しています。



各支社の総合訓練センターでは実践的な安全教育を実施しています

地震発生時における安全の確保

JR東日本は、首都圏にて運用されている大地震発生時における列車一斉停止システムを、2004年度までに首都圏以外の在来線にも拡大導入することを決めました。

これは、沿線に配置された地震計のうち2カ所以上で一定以上の揺れを感知した際、自動的に周辺地域内の走行列車に無線で緊急停止情報を伝達し、速やかに停止させるシステムです。これにより、大地震発生時の被害拡大を最小に抑えることができます。

安全に関する技術開発

JR東日本では1999年より、踏切事故を防ぐための新しい技術として、画像処理技術を活用した大型支障物検知装置の開発を進めています。

低コスト化してきた画像処理技術を利用することで導入箇所も可能になります。

これまでの現地試験(霧、豪雨、積雪環境の試験を含む)では良好な検知性能を得ており、現在は実用化時の安定稼働の検証として雷や高温の影響に関する試験を行っています。

防災訓練の実施

JR東日本では、大規模災害の発生に備えた体制づくりを進めています。防災訓練を定期的に行っており、2003年9月1日の総合防災訓練には1.2万人が参加しました。また、お客さまの安全確保に関するマニュアルを作成するとともに、研修を通じた社員の教育も随時行っています。



9月に実施した防災訓練

ジェイアールバス関東株式会社における飲酒運転について

2003年8月18日に、ジェイアールバス関東(株)の乗務員が飲酒運転を行った事件が発生しました。これは、運輸事業者として絶対に起こしてはならない事件であり、皆さまからの信頼を裏切ってしまったことを、深くお詫びいたします。

事件発生後、同社およびジェイアールバス東北(株)では、他社に先駆けて、出発・到着時のアルコール検知器チェックの完全実施、管理者による添乗指導の強化などの対策を実施しています。さらに、新たに策定した安全5カ年計画に基づき、飲酒運転撲滅を含めたバスの安全対策を今後継続的に推進していきます。

お客さまの声をどのように活用していますか？

お客さまからの声を経営にフィードバックすることは、より質の高いサービスを提供するために不可欠です。JR東日本では、現場第一線社員や「お客さま相談室」、インターネットなどを通じてお客さまのニーズを把握し、サービスの向上に活かしています。

さらなるサービス向上をめざして

お客さまの声への考え方

JR東日本では、「お客さまの視点で、お客さまとの接点に存在する問題点を把握し、たゆまぬ改善を推進することでお客さまの満足を実現すること」をサービス向上の基本的な考え方としています。現場第一線社員や「お客さま相談室」、インターネットなどを通じてお客さまの声を収集し、サービスの改善に活かしています。



サービスマネージャーは管内30駅に配置し、お客さまにさわやかなサービスをご提供しています

サービス改善体制

お客さまの声をサービス改善につなげるために、JR東日本では、収集された声をもとに議論を重ねています。現場第一線職場でのサービス会議や、本社・支社でのお客さまサービス改善会議での議論を通じて、寄せられたお客さまの声に基づくサービス改善の実現に取り組んでいます。

お客さまの声の収集・把握

2003年度、JR東日本に寄せられたお客さまの声は13万5,000件で、前年度比116%に達しました。このうち現場第一線社員を通じて収集した件数は9万7,000件で全体の約7割を占めています。続いてホームページが2万件、「お客さま相談室」が1万8,000件にのびりました。

また、お客さまの満足度やニーズを把握し、サービス改善につなげるため毎年1回「顧客満足度調査」を行っています。

お客さまの声の反映状況・事例

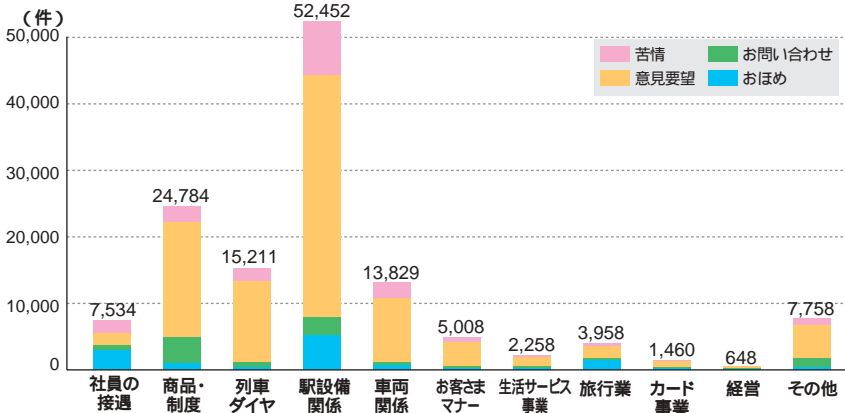
JR東日本では、お寄せいただいた声をもとに、さまざまな業務の改善に努めています。

禁煙・分煙について

たばこを吸われる方、吸われない方双方のお客さまに快適な空間を提供するため、さまざまなお客さまのご意見や、社会情勢などを踏まえながら、駅や列車の分煙・禁煙化を推進しています。

1997年 3月	全駅において「分煙化」を実施。分煙機器などを設置していないグリーン車における半室禁煙を解消。普通列車を全車禁煙化
2000年12月	灰皿のないデッキでの禁煙を明確化
2001年12月	グリーン車を原則禁煙化
2003年 5月	山手線内6駅で時間帯禁煙を実施
2004年 3月	ホーム喫煙所の集約を実施。首都圏エリアに禁煙タイムを設置。新幹線・在来線特急の喫煙車を自由席・指定席各1両ずつとして、ほかの車両を禁煙化。新幹線ホームに喫煙ルームを設置（東京駅、大宮駅、仙台駅、新潟駅）

2003年度「お客さまの声」内容別内訳



分煙化をさらに進めるため、完全に個室として排煙設備を備えた喫煙所を一部新幹線駅ホームに設置しました

遺失物管理システムの導入

駅・車内での忘れ物に関するお問い合わせにスピーディーにお答えするために、忘れ物情報をデータベースに登録し、一元管理する遺失物管理システムを導入し、迅速かつ精度の高いご案内を可能としました。

遺失物管理システムは当初、山手線29駅で開始しましたが、現在では首都圏全域の駅(487駅)だけでなく、テレフォンセンター¹全28カ所などでもご案内が可能となり、当社管内で発生する忘れ物総件数の約87%をカバーしています。

各駅での取り組み

複雑なホーム構造になっている秋葉原駅におけるホームの案内表示の改善や、外国からのお客さまのご利用の多い日光線各駅・車内での外国語表示の拡充を実施しました。また、福島駅では大規模なリニューアルに合わせ、これまでお客さまから寄せられていた意見を踏まえ、券売機の表示をわかりやすくするなど取り組みました。

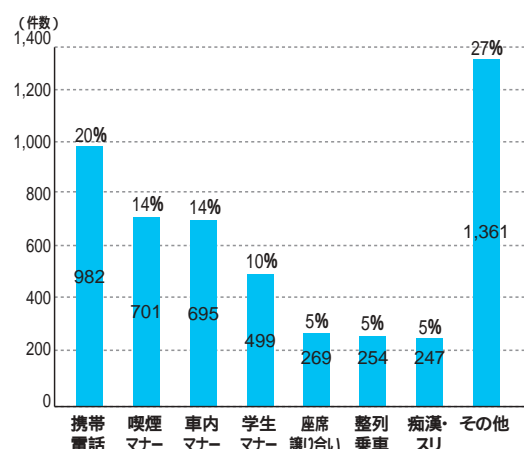


電気街口改札の正面に各ホームへの案内を大きく表示。ホーム番線などに関するお問い合わせが減りました(秋葉原駅)

マナーの向上

2003年度、お客さまマナーに関しては約5,000件のご意見が寄せられ、そのなかでも車内での携帯電話の利用については多くのご意見が寄せられました。JR東日本では、車内放送やポスターを通じてマナーの向上を呼びかけています。

2003年度マナーに関するお客さまの声



携帯電話の利用を禁止してほしい、利用を認めてほしいなど
喫煙場所以外でたばこを吸っているなど
車内で飲食をしている、座席に足を乗せているなど
中高生が騒がしい、座り込んでいて通行の邪魔など
優先席を譲ってくれないなど
折り返し列車にそのまま乗っている人がいて迷惑など
車内で痴漢やスリにあったなど
不正乗車を取り締まってほしい、階段の通行区分を守らせてほしいなど、上記項目に入らないもの



券売機の上の表示を色分けして、遠くからでも一目でわかるよう工夫しました(福島駅)



バリアフリー対応のためエレベーターの整備を順次進めています

¹ JR東日本テレフォンセンター
電話 03-3212-4441(6時~24時)

² エレベーターの整備対象駅
乗降人員5,000人以上かつ高低差5m以上の駅など(約390駅)

³ エスカレーターの整備対象駅
乗降人員10,000人以上かつ高低差5m以上の駅(約300駅)

働きがいのある職場づくりをどう進めていますか？

JR東日本グループは、社員と家族の幸福を実現するために、オープンで自由闊達な議論のできる風通しのよい企業風土の醸成、自己啓発を支援し、仕事にやりがいと達成感を得られる職場づくりを進めています。

人材の活用への取り組み

人事・雇用への考え方

JR東日本は、社員一人ひとりが主体的に変化に挑戦していく風土、自己啓発を通じて自らの価値を高めていく風土を醸成し、社員が達成感ややりがいを実感できるグループ経営をめざしています。この目的を実現するため、人事制度の再構築や、人材育成体系の整備を図るなど、長期雇用システムを前提としつつ長期的な人材育成に努めています。

採用の状況

JR東日本では、安定的な採用を継続するとともに、選考に際して基本的人権を尊重し、公平で公正な採用選考を行っています。

障害者の雇用

JR東日本では、障害者雇用を重要な社会的責務と認識して取り組んでおり、2004年6月時点の雇用率は1.89%となっています。鉄道事業においては安全の確保のために省令などの制約があり、障害者が従事可能な業務が限られていますが、ノーマライゼーションの考え方を基本として雇用の場の確保に取り組んでいます。

人権教育への取り組み

人権に関する社員の意識啓発

JR東日本では、本社および各支社などに「人権啓発推進委員会」を設置し、「人権問題に関する基本方針」を定めて全社員の人権啓発に努めています。社員の職種・職務に応じた人権啓発研修や、社内報を通じた社員・家族への啓発などを実施しています。また、企業横断的な人権啓発組織、「人権啓発企業連絡会」に加盟し、情報交換・相互啓発を推進しています。

働きやすい職場環境の整備

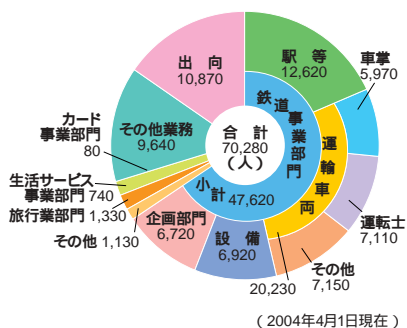
女性社員が働きやすい環境の整備

JR東日本では、労働基準法による女性の深夜業の規制があったことなどから、女性社員が少ない状態が続いていましたが、1999年の労働基準法・男女雇用機会均等法の改正以降、女性の採用および職域を拡大してきました。女性社員は会社発足時680人でしたが、2004年4月には2,330人と増加し、全社員に占める割合は3.3%となっています。さらに女性社員が働きやすい環境を整備するため、2004年4月よりポジティブ・アクション「Fプログラム」を開始し、仕事と育児の両立支援制度の充実や職場の風土改革などに取り組んでいます。

Fプログラムの概要

1. 女性社員の採用及び活躍の場の拡大
 1. 採用の拡大
 2. 活躍の場の拡大
2. 仕事と育児の両立を支援する制度の充実
 1. 育児休職期間の延長
 2. 再就職支援制度の導入
 3. 育児支援金の支給
 4. 「仕事と育児の両立支援ガイドブック」の配布
 5. 「両立支援・相談電話」の設置
3. 女性管理職等社員の増加に向けた取り組み
4. 職場の雰囲気・風土の改善
 1. 職場における男女共同参画の実現
 2. 育児休職中のフォロー体制や復帰後の支援の充実
5. 女性社員自身の意識改革に向けた取り組み

系統別社員数



女性の車掌や運転士も活躍しています

労働時間の短縮

JR東日本では、業務のシステム化や機械化によって、働きがいの創出と生産性の向上を図り、労働時間の短縮を進めています。2003年度の年間総労働時間は1,831時間で、会社発足時と比較すると、これまでに約360時間削減しています。

労働安全衛生マネジメントシステムの認証取得

JR東日本では2002年3月、東京総合車両センターで鉄道事業者として初めて国際水準の労働安全衛生マネジメントシステム「OHSAS18001」の認証を受けました。その後も大宮総合車両センターで「JISHA方式適格OSHMS」の認定を2003年5月に受けています。今後はこのしきみを活かし、さらなる安全衛生水準の向上をめざしていきます。

職場環境関連データ(2003年度)

障害者雇用率	1.89%
年間総労働時間	1,831時間
時間外労働時間	113時間
年次有給休暇消化率	93%

障害者雇用率は2004年6月現在

労働災害の防止

非常に残念ながら2003年度には2人の協力会社社員の死亡事故が発生しました。「安全計画2008」で定めた「お客さまの死傷事故ゼロ・社員の死亡事故ゼロ」の達成をめざして、労働災害の防止にグループ丸となって積極的に取り組んでいきます。

充実した研修制度

人材育成に関する考え方

JR東日本グループは、与えられた職務を遂行するだけでなく、自ら課題を設定・解決できる自律型の人材育成に努めています。「企業にとって最も重要な資源は“人材”であり、社員一人ひとりの能力と個性を伸ばすことで、企業は発展する」というポリシーのもと、人材育成に取り組んでいます。



JR東日本総合研修センターでの研修風景

さまざまな研修制度

JR東日本では、社員の能力開発のために、さまざまな研修制度を設けています。JR東日本総合研修センターや各支社の研修施設などにおいて数多くの集合研修を実施し、安全やサービス、マネジメントに関する教育を行っています。また、自己啓発の一環として、一般教養や資格取得を中心とした社外通信研修、鉄道業務を主体とした社内通信研修も実施しています。さらに、幅広い視野と豊かな感性を養うため、各種公開セミナーや洋上研修、海外研修、国内大学への留学など、社外の研修制度も積極的に活用しています。

さまざまな研修制度(2003年度)

研修種別	
人材開発研修	32,800名
<主な研修概要>	
グループ会社の新任取締役・監査役セミナー	
マーケティングセミナー	
新任時研修(現場長、助役等)	
新入社員及び若手社員研修	
昇進試験合格者研修	
小集団活動支援者研修	
小集団活動インストラクター、事務局研修	
知識・技術向上研修	59,900名
<主な研修概要>	
運転士、車掌養成研修	
訓練センター、営業トレーニングセンター研修	
各種業務知識・技術力強化研修	
社外研修	3,100名
<主な研修概要>	
マネジメント研修及び異業種交流研修	
各種資格取得研修	
海外、洋上研修	
合計	95,800名

経済

企業が存続していくためには、事業から適正な利益を継続的に獲得することが必要です。

しかし企業の目的は利益を獲得することだけではありません。また、企業の社会に与える影響力は非常に大きく、さまざまなステークホルダーが存在します。

このため私たちJR東日本グループは、事業活動に関わるすべてのステークホルダーの皆さまとの経済的関係を把握することにも努めています。

JR東日本グループの社会環境報告書における経済的側面に関する情報は、アニュアルレポートとは異なる視点から報告するものです。この基本には、GRIサステナビリティ・リポーティング・ガイドライン、経済的パフォーマンス指標の考え方を反映しています。

JR東日本グループの経済的パフォーマンス

2003年度期末決算では、連結・単体ともに経常利益・当期純利益が過去最高益となりました。中期経営構想「ニューフロンティア21」の前倒し達成をめざすとともに、今後とも持続的成長を続け、これまで以上に社会に貢献してまいります。

2003年度の経営成績

JR東日本グループの事業の中心は鉄道を含む運輸業で、2003年度連結営業収益の約70%を占めています。残りの約30%のうち主なものは、駅ビルのショッピングセンター、ホテル、小売などの生活関連事業によるものです。当期連結営業収益は前年に比べて微減したものの、当期純利益は前年比22.3%増の1,198億円で過去最高となりました。これは、ショッピング・オフィス事業の売上が増加したほか、有利子負債の削減が進み支払利息が減少したこと、および従業員数の自然減により人件費が減少したことなどによるものです。

ことにより、ステークホルダーの皆さまとの間に経済的関係が発生しています。このJR東日本グループの事業活動とステークホルダーとの経済的関係をよりわかりやすく表すことを目的として、ステークホルダー別の経費などの内訳を示しました。

算出にあたっては、数値の客観性を担保するために、連結財務諸表の数値を用いました。

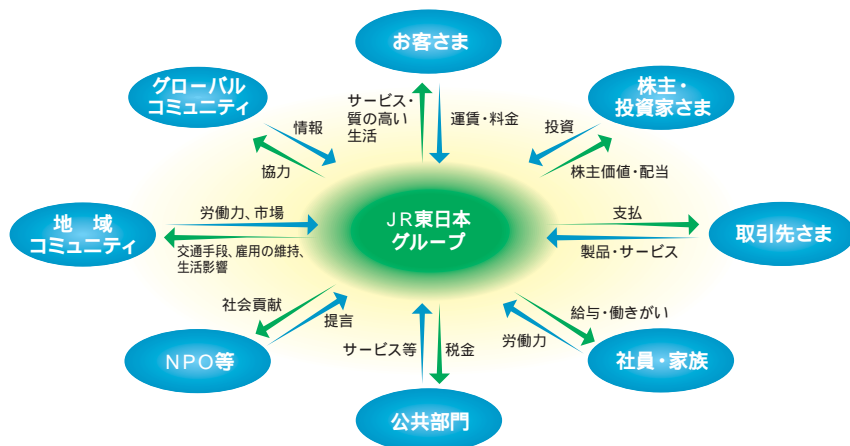
また、ここではステークホルダーのなかから株主さま、取引先さま、従業員、債権者、公共部門(行政)を取り上げています。

このステークホルダー別経費等内訳はまだまだ十分なものとは言えませんが、今後もよりわかりやすい情報開示に努めてまいります。

ステークホルダーとの経済的関わり

JR東日本グループが事業活動を営む

ステークホルダーとの関係図



連結財務諸表とステークホルダー別経費等内訳

連結損益計算書		億円	
営業収益		25,422	
運輸業等営業費及び売上原価		16,950	(1)
販売費及び一般管理費	人件費	2,798	(2)
	諸税	132	(3)
	その他	2,027	(4)
	計	4,958	
営業利益		3,514	
その他収益費用	支払利息	1,609	(5)
	その他の収益	323	
	計	1,285	
税金等調整前当期純利益		2,228	
法人税、住民税及び事業税		1,429	(6)
法人税等調整額		429	(7)
少数株主利益		30	(8)
当期純利益		1,198	(9)

各値の端数処理の関係上、合計値は合わない場合があります。
表示上、加除が必要な数値については、有価証券報告書記載の端数処理済の数値を使用しています。

ステークホルダー別経費等内訳	億円		
取引先など	14,373	(1)-	+(4)
従業員	7,402	(2)+	
債権者	1,609	(5)	
株主	1,229	(8)+(9)	
公共部門	1,132	(3)+(6)+(7)	
…単体損益計算書: 運送営業費: 人件費		4,604	

「ステークホルダー別経費等内訳」の算出方法

注) 従業員の経費を算出するにあたり、連結損益計算書では運輸業の人件費を「運輸業等営業費及び売上原価」に含んでいるため、単体損益計算書に記載の「運送営業費: 人件費」を加えて費用を算出し、より実体に近づけています。

取引先など: 「運輸業等営業費及び売上原価」から単体損益計算書の運送営業費中の「人件費」を控除した額、販売費及び一般管理費中の「その他」の合計額としました。

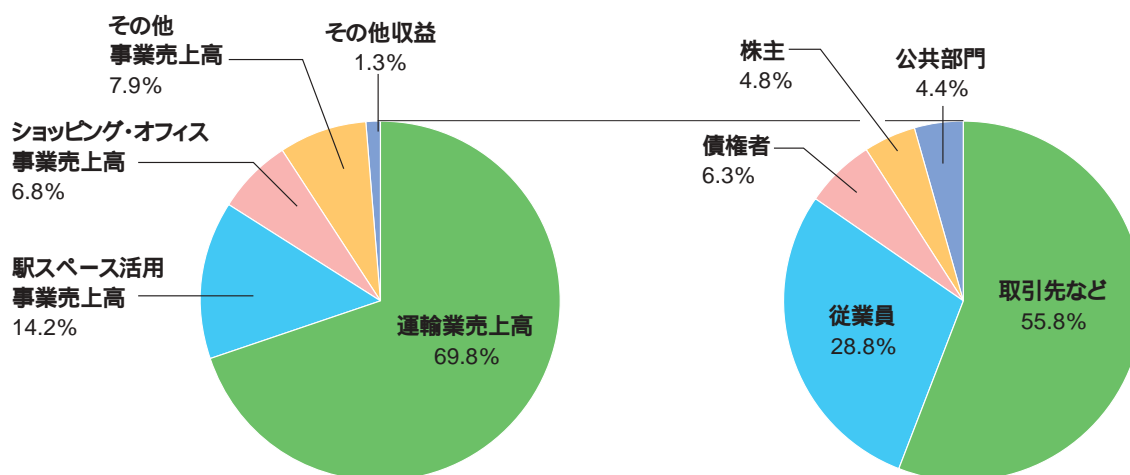
従業員: 販売費及び一般管理費中の「人件費」及び単体損益計算書の運送営業費中の「人件費」との合計額としました。

債権者: 営業外費用中の「支払利息」としました。

株主: 「当期純利益」と「少数株主利益」の合計額としました。

公共部門: 販売管理費及び一般管理費中の「諸税」及び「法人税、住民税及び事業税」「法人税等調整額」との合計額としました。

JR東日本グループの売上高等内訳およびステークホルダー別経費等内訳



その他収益は、営業外収益および特別利益と、支払利息を除いた営業外費用および特別損失を相殺しています。

ステークホルダー・ダイアログ

2004年4月1日、「JR東日本グループが持続可能な社会構築のために何ができるのか」をテーマに、各分野の専門家の方をお招きして第1回ステークホルダー・ダイアログを開催しました。



フューチャー500
理事長
木内 孝氏



日本消費生活アドバイザー・
コンサルタント協会 理事
辰巳 菊子氏

JR東日本には、持続可能な社会構築に貢献できる大きな可能性があります

木内 いま日本は相当ピンチで、国としての持続可能性が問われている状況です。しかし、世界でそういった議論をする際に、日本は大丈夫だということで引き合いに出されるのが、新幹線をはじめとする鉄道の信頼性です。

前田 鉄道業者は、大きな社会的責任を負っています。なかでもいちばん重要なのは安全です。そのほかにも、環境保全や駅を中心とした地域の活性化などさまざまな役割を担っていると思います。

インターモーダルの戦略的な展開を

中村 JR東日本で、さまざまな交通機関を効率的に組み合わせて利用する「インターモーダル」を進めていると聞き、とても嬉しく思います。乗り物と乗り物をつなぐことによって、付加価値が増すわけです。ただし、インターモーダルについて、もっと戦略的な発想があってもいいと思います。

例えば、業務用の物流にもっと鉄道を利用してはどうでしょう。東京の道路混雑の大半は物流が原因ですから、自動車走行量が減り、自転車が走りやすい街になる。それが巡り巡って鉄道の利用増につながるなど、さまざまな効果があるでしょう。

自宅から駅までマイカーで行き、そこから電車を利用する「パーク&ライド」についても、空き地があるから駐車場をつくるという発想ではなく、自ら投資して新たな駅をつくるなど、中心市街地に集まる車をその手前で受け止めるくらいのプロジェクトを期待します。

都筑 都市部では、パーク&ライドよりむしろ自転車を利用する「バイシクル&ライド」が適していると思うので、これが実現できるといいですね。

グリーン列車を走らせて

都筑 既に信濃川で水力発電をして、電車の運行に利用しているということですが、

が、風力発電を利用した風車列車など、自然エネルギーの導入を一層促進してほしいと思います。JR東日本の場合、スケールメリットがあり自社消費量も多いので、取り組みやすい立場にあります。日本における自然エネルギー普及への影響も大きいと思いますので、ぜひ率先してください。その際、電車運行に使われている電力の何パーセントが自然エネルギーによってまかなわれているのか、それを今後どのぐらい増やしていくのか、具体的な数字を示していただきたいと思います。

前田 信濃川の水力発電の話ですが、2000年に新潟で開催された大地の芸術祭で、出品したある外国人アーティストが、信濃川の水力発電で山手線が動いていることをアートで表現していました。私はそれを見てこの事実を知り、とても感激しました。山手線に乗車している人々に対し、そういった情報発信を積極的にやっていくことも必要だと思います。

辰巳 スウェーデンでは、グリーン電力で走る列車のドアに環境ラベルを付けています。JR東日本も、駅のトイレトーパー



自然エネルギー推進市民フォーラム
理事長
都筑 建氏



横浜国立大学大学院
環境情報研究院 助教授
中村 文彦氏



日本政策投資銀行
政策企画部長
前田 正尚氏

ーに切符をリサイクルした再生紙を使っていることを表示している駅があります。このように、利用者に取り組みをわかりやすく伝える工夫をしてほしいですね。

ドイツなどでは駅の広告スペースを環境広告の場として、とても上手にしかも美しく使っています。JR東日本でも、環境コミュニケーションの場としてもっと活用してはどうでしょうか。利用者への環境教育効果が大きいですね。同時に、環境への取り組みに関するお客さまからの問い合わせに対して、従業員がすぐに答えられる教育体制を整えてほしいですね。

前田 安全や防災面でも既にいろいろな取り組みを展開されているので、社会環

境報告書などを通して、利用者に伝えていただきたいと思います。

街づくりへの取り組みに期待

前田 駅は市民と地域との大切な接点です。バリアフリーなどを進めた、より利用しやすい身近な駅が求められています。

木内 その点、いまある標識は不親切ですね。電車をあまり利用したことがない人でも迷わないようにするには、案内標識を改善する余地がまだまだあります。

中村 もう少しスケールの大きな話として、鉄道を使いやすい街づくりがありま

す。例えば駅に図書館があるとか、役所まで行かなくても駅に行けば用事が済むといった具合に、観光客ではなく住んでいる方々を駅に集めるという発想があっていいと思います。駅の近くに住んでいれば車がなくても生活できるような、駅を中心としたコンパクトシティ、つまり地域に根ざしたサステナブル(持続可能)な街づくりを推進してほしいです。交通システムがうまく機能している街では、バスの運転手さんや駅員さんが自分たちの仕事に誇りを持って働いています。

このような街づくりには、自治体との協力が不可欠ですが、JR東日本の総合力をもってすれば進められると思います。

辰巳 駅に保育園を設置する取り組みを既に進められていますが、これは働く女性にとって本当に役立っていますので、ぜひ推進してほしいです。

木内 JR東日本に皆さんが期待するところは非常に大きいですね。交通手段の主役として、また駅を中心とした街づくりについて、20年から50年といった長期的なビジョンを掲げ、明るい未来を提示してください。われわれ市民も、その取り組みをずっと応援していきたいと思っています。

ステークホルダー・ダイアログを受けて

JR東日本は、1987年に国鉄が民営化されて発足したわけですが、発足後これまでの間、黒字化や完全民営化などに懸命に取り組むあまり、我々がこの社会を支える一翼を担っているという意識が、ややもすると少し薄れてきたように感じています。

そこで、新たな中期経営計画の策定時に

は、JR東日本グループのミッションをきちんと議論したいと考えていました。公益性や社会性、日本や持続可能な社会のために私たちに何ができるのか、その役割なども含めて議論していきます。本日は皆さま方のお話を伺い、その思いを強くしました。



取締役
経営管理部長
小暮和之

「JR東日本グループ 社会環境報告書 2004」に対する第三者審査報告書

平成 16 年 7 月 26 日

東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 大塚 隆 雄 殿

あずさサステナビリティ株式会社
(あずさ監査法人グループ)

代表取締役 甲村 義人

1. 審査の目的及び範囲

当社は、東日本旅客鉄道株式会社（以下、会社という。）が作成した「JR東日本グループ 社会環境報告書 2004」（以下、社会環境報告書という。）について会社と合意した特定の審査手続を実施した。社会環境報告書の作成責任は、会社の経営者であり、当社の責任は、独立した立場から社会環境報告書に記載されている社会環境パフォーマンス指標及び環境会計指標の信頼性並びにその他の記述情報と会社の根拠資料との整合性について判断することである。

なお、審査は 1999 年度より実施しているもので、1998 年度以前の指標は審査の対象としない。

当社の実施した審査手続は、監査とは異なるため社会環境報告書について監査意見を表明するものではない。

2. 審査の手続

当社は、会社との合意に基づき次の審査手続を実施した。

- ①社会環境報告書に記載されている社会環境パフォーマンス指標及び環境会計指標について、作成の基礎となるデータの把握方法及び集計方法の検討
 - ②社会環境報告書に記載されている社会環境パフォーマンス指標及び環境会計指標について、サンプリングによる会社の基礎データ及び計算の正確性の検証
 - ③社会環境報告書に記載されているその他の記述情報について、作成責任者への質問、現場視察による状況把握、内部資料及び外部資料との比較検討
- 手続を実施した結果、結論を表明するための合理的な基礎を得たと判断している。

3. 審査の結果

当社の実施した審査手続の結果は次のとおりである。

- ①社会環境報告書に記載されている社会環境パフォーマンス指標及び環境会計指標は、会社の定める方針に従い合理的に把握して集計、開示されたことにおいて、実質すべき重要な事項は認められなかった。
- ②社会環境報告書に記載されているその他の記述情報は、審査の過程で入手した内部資料及び外部資料との整合性において、変更すべき重要な事項は認められなかった。



あずさサステナビリティ株式会社
マネジャー /
公認会計士
矢尾 真穂 氏

「社会環境報告書 2004」は、昨年に引き続き「ハイライト編」と「詳細編」の2部構成をとられ、「ハイライト編」では、企業としての明確なポリシーが「トップメッセージ」として記載されています。今回トップインタビューに立ち合わせていただき、「社会的責任」を単なる流行の言葉でなく、企業としての「健全な経営」、鉄道事業者としての「安全性」、JR東日本としての「環境配慮・社会的貢献」として据えられていることが強く感じられました。

また、「安全」確保を重要な責務と考え、ネガティブ情報である工事トラブルについても、トップメッセージおよび「ハイライト編」において、その事実と原因分析および対策について説明されています。活動の結果においても、1996年に制定した2005年度環境目標は、過去2度にわたり達成度に応じた見直し（より厳しい目標の設定）が行われ、それでもなお順調に目標達成へと成果をあげられています。

このように、「理念」をもとに「活動」を推進し、その結果を「情報開示」して、ステークホルダーの意見を取り入れ、次なる活動に反映させていくというPDCAサイクルを、さらに推進されることを期待します。

来年度への展望

2003年度には、全グループ会社が参加する「JR東日本グループ環境経営推進会議」を初めて開催し、グループ全体として環境保全に取り組む体制の強化を図りました。今後も、事業活動と環境保全の両立への取り組みを充実させていきます。

環境目標については、2003年度末で2005年度目標のいくつかの項目について、既に達成しました。また、そのほかの項目についても2005年度には目標達成できる見通しとなっています。次の環境目標については、今年度中にまとめるJR東日本グループの次期中期経営計画の策定にあわせて抜本的な見直しを行い、新たな数値目標を設定していきます。



取締役
経営管理部長
小暮 和之

社会環境活動のあゆみ

年	月	JR東日本グループの活動	年	月	JR東日本グループの活動
1987年	4月	日本国有鉄道からJR各社へ、東日本旅客鉄道株式会社発足。 「第1回鉄道安全推進委員会」開催	1999年	2月	「安全計画21」を発表。新津車両製作所ISO14001認証取得
	6月	「グリーンキャンペーン」スタート。 お客さまのご意見を伺う「グリーンカウンター」を設置		3月	大宮リサイクルセンター開設(缶・ビン自動分別)
1988年	9月	「チャレンジ・セイフティ運動」を全社展開		4月	サービスマネージャー登場
1989年	4月	安全研究所、総合訓練センターを設置		5月	駅で回収した新聞古紙を再生したリサイクルコピー用紙の導入開始
	5月	安全性を高めたATS-Pを東北線・上野～尾久間で使用開始		9月	携帯電話文字情報サービスで列車の 運行情報配信サービスを開始
1990年	9月	「第1回鉄道安全シンポジウム」開催	2000年	4月	「JR東日本総合研修センター」開設。 ペットボトル再生制服を導入。 インターネットモール「えきねっと」開業
	10月	21世紀に向けた経営構想「FUTURE21」を発表。 寝台特急に女性専用車両「レディースカー」登場		9月	環境報告書において環境会計を開示
1992年	3月	財団法人「東日本鉄道文化財団」を設立		11月	グループ中期経営構想「ニューフロンティア21」を発表、 これに合わせ環境目標を改定
	4月	エコロジー推進委員会を設置	2001年	3月	大井工場、川崎火力発電所、新潟機械技術センターが ISO14001認証取得
	5月	JR東日本発足5周年記念植樹実施 (以降、「鉄道沿線からの森づくり」として毎年度継続して実施)		7月	埼京線で「女性専用車両」試行導入
1993年	8月	山手線巣鴨駅にて3分別回収試行開始	9月	無線による、駅でのインターネット接続実験の実施を発表	
	3月	終日禁煙を東京近郊およびエリア内主要駅に拡大	12月	「JR東日本研究開発センター」開設	
1994年	2月	上野駅リサイクルセンター開設(缶・ビン自動分別)。 山手線など36駅で3分別開始	2月	次世代通勤電車「ACTレイン」の走行試験を開始	
	3月	「安全基本計画」を発表	3月	大宮工場でISO14001認証取得	
1995年	2月	首都圏の切符リサイクル開始	4月	山手線にデジタルATCを導入	
	3月	新幹線第1次騒音対策完了	9月	環境報告書に社会面と経済面も含めて 社会環境報告書として発行	
	4月	新入社員全員にエコロジー教育開始。 鉄道利用者向け格安レンタカー「トレン太くん」登場	11月	仙台総合車両所でISO14001認証取得	
1996年	3月	JR東日本のインターネットホームページ開設。 CO ₂ 排出量などの具体的な環境目標を設定。 環境報告書「JR東日本の環境問題に対する取り組み」発行	1月	絵本小冊子「シロクマ、電車でかえる。」を発行	
	12月	東京圏輸送管理システム(ATOS)使用開始	3月	「駅バリアフリー設備のご案内」パンフレットを配布	
1997年	3月	南秋田運転所リサイクル設備稼働。 全駅を「分煙化」、普通列車を全面禁煙化	5月	世界初のハイブリッド鉄道車両「NETレイン」の走行試験を開始	
	10月	長野新幹線運転所、東京駅リサイクル設備稼働	9月	第1回JR東日本グループ環境経営推進会議開催	
	12月	「COP3」に国際鉄道連合(UIC)と共同で参加	11月	環境小冊子「おおきくなーれ、エコのきもち。」を発行	
1998年	3月	新幹線第2次騒音対策完了	12月	郡山工場でISO14001認証取得	
	11月	新木場リサイクルセンター開設(新聞・雑誌分別)。 「世界で最も尊敬される企業」ランキング (ファイナンシャル・タイムズ紙)で27位に	2004年	3月	「安全計画2008」を発表
			5月	第1回安達太良ふるさとの森づくり開催	

編集後記

JR東日本が期待される役割とは何か? 社内の議論だけでなく、各分野のステークホルダーの皆さまから率直な意見をお伺いして整理していきたいとの思いから、今回初めてステークホルダー・ダイアログを開催いたしました。掲載しきれないほどいただいた多くのご意見から、持続可能な社会に向けたJR東日本への期待の大きさを痛感いたしました。同時に、多くの将来の課題に取り組むための力もいただくことができたと思います。



各機関の環境担当者として協力して作成しました

社会環境報告書2004

2004年9月発行
(次回発行予定 2005年9月)

東日本旅客鉄道株式会社
エコロジー推進委員会

〒151-8578

東京都渋谷区代々木二丁目2-2

TEL / 03-5334-1122

e-mail: eco@jreast.co.jp

http://www.jreast.co.jp/eco



<表紙メッセージ>

今も昔も、「電車ごっこ」は子どもたちの遊びのスタンダード。

この「電車ごっこ」が、未来の社会においても子どもたちのお気に入りであるために、
そして安心して遊べる安全な環境を残すために、今の私たちがすべきことは……。

私たちJR東日本グループは、現在だけでなく次世代の人々が心豊かで幸せな生活を送ることのできる社会、
持続可能(サステナブル)な社会の創造に向けて、積極的に責任を果たしていきたいと考えています。



古紙配合率100%再生紙を使用しています。

この報告書は古紙配合率100%の再生紙を利用し、アロマフリー
タイプの大豆油インクで印刷されています。



FSC® Mix 100% Series