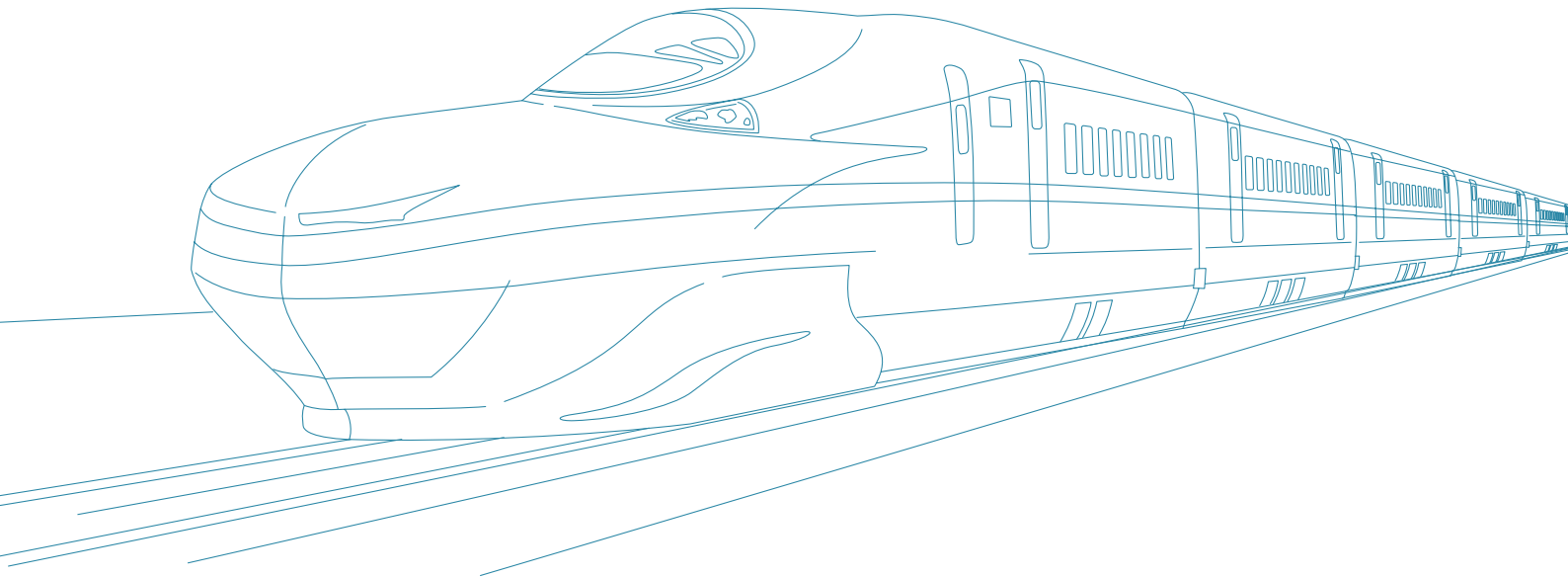


JR東日本グループ 社会環境報告書2006

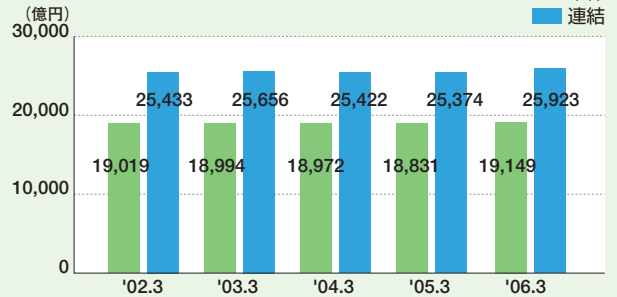
持続可能な社会をめざして



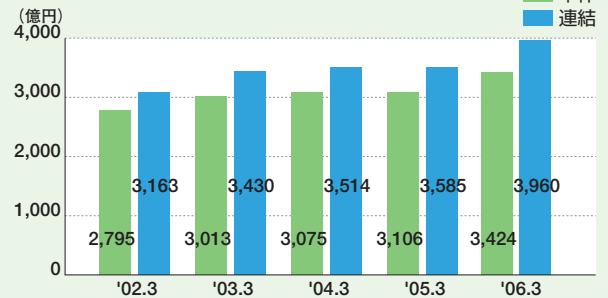
■会社概要 (2006年3月31日現在)

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	63,897人
営業キロ	新幹線 1,052.9km 在来線 6,473.9km
駅数	1,699駅
一日あたりの列車本数	12,545本 (2006年3月ダイヤ改正時)
一日あたりの輸送人員	1,619万人
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

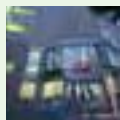


■グループ会社一覧 (2006年4月現在)



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)



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、
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 / 蒲田ステーションビル(株) / 東京圏駅ビル開発(株) / (株) ルミネ / 池袋ターミナルビル(株) / (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 / 湘南ステーションビル(株) / (株) 吉祥寺コンロン / 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) / 宇都宮ステーション開発(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 / 弘前ステーションビル(株) / (株) ステーションビルMIDORI



オフィス

駅直結の利便性を活かしたオフィス事業を展開しています。
また、今後の東京駅周辺開発ビルの開業準備を進めています
(株) ジェイアール東日本ビルディング



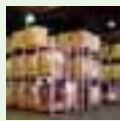
ホテル

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) / 高崎ターミナルビル(株) / 仙台ターミナルビル(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) デリシャスリンク / (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)



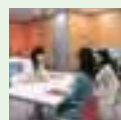
スポーツ・レジャー

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



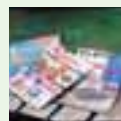
不動産管理

「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的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



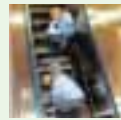
広告・出版

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・リネンサプライ

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) / 千葉車輻整備(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) / 長野鉄道車輻整備(株) / 新日本リネン(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、JR東日本グループにおける社会および環境に対する取り組みを、正確かつわかりやすくご紹介することを目的として、発行しているものです。

本書では、「特集編」と「詳細編」の2部構成を採用しています。

特集編では、「鉄道の安全」と「地球環境保全」に向けた2つの取り組みの考え方について、社外の有識者の率直なご意見をいただきつつ、ご説明するものとなりました。

詳細編では、GRI^{*1}の持続可能性報告ガイドラインを参照し、「社会」「環境」「経済」の側面からまとめました。また、JR東日本グループの社会的側面における情報をより充実させ、環境より先に記載しました。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、環境データの経年的開示も積極的に行っています。

また、「男女共同参画への取り組み」や各職場における身近な環境活動である「JR東日本エコ活動」、「環境保全に資する研究開発」をコラム形式でご紹介し、特に進捗があった取り組みについて、わかりやすくお伝えできるよう努めました。

参照したガイドライン

持続可能性報告ガイドライン(2002年版)
[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

2005年4月～2006年3月(実績データに関しては、2005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んでいます)

対象範囲

JR東日本とJR東日本グループ86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86社

2005年度末時点。2006年4月には合併などにより84社となっています。

会社概要・グループ会社一覧	2
目次、編集方針	3
トップメッセージ	4

特集編

究極の安全をめざして	6
羽越本線特急「いなほ14号」列車事故を受けて	9
JR東日本の地球環境に対する責任	10

詳細編

マネジメント	
グループ経営とCSR	14
社会	
安全マネジメント	18
安全への取り組み	22
お客さまとの関わり	24
地域との関わり	28
社員との関わり	30
コラム 男女共同参画への取り組み	32
環境	
環境に関する基本的な考え方	34
グループ全体の環境負荷	35
目標と実績	36
環境マネジメント	38
環境会計と環境経営指標	40
コラム JR東日本エコ活動	42
コラム 環境保全に資する研究開発	43
地球温暖化防止への取り組み	44
資源循環への取り組み	48
化学物質管理	51
沿線での環境活動	52
環境コミュニケーション	54
経済	
経済的側面について	56
第三者審査報告書、今後の展望	58
社会環境活動のあゆみ、編集後記	59

表紙: FASTECH360S新幹線高速試験電車

高速性、安全性、環境適合性、快適性などのあらゆる面において世界最高水準をめざした新幹線の開発を進めています

安全の先にある「安心」をめざしていきます。

「JR東日本は安心だね」と 思っただけのように

私どもの一番の使命は、一日に1,600万人ものお客さまにご利用いただいている鉄道輸送において、お客さまを安全に目的地までお送りすることです。これに加え、安心して快適にご利用いただくことも、私どもの社会的責任だと思っています。安全であることを前提として、さらに一歩踏み込んで「JR東日本は安心だね」とお客さまに思っただけのようにしたいのです。鉄道の安全安定輸送のほか、ホテルや駅ビルなどの生活サービス事業でも、誠実なサービスを通じて安心を追求していくことによって、グループとしてのCSRが遂行できると考えています。そのためには、社員全員が社会的に極めて大事な仕事に携わっているという自覚を持つことが大切です。

私どもは、昭和63年に東中野駅でお客さま1名がお亡くなりになる事故を起こしています。その時、安全対策を原点から見直しました。ソフト面では社員一人ひとりが安全について考え自律的に行動する「チャレンジ・セイフティ運動」を展開し、安全を大切にする会社の風土づくりに取り組み、ハード面では設備投資の4割強を毎年安全対策に投じてきた結果、事故

は減ってきていたところでした。しかし昨年12月に、羽越線でお客さま5名が亡くなり、30名が怪我をされるという事故を起こしました。原因はまだ明らかになっていませんが、当社の鉄道を信頼してご乗車くださった方がお亡くなりになったりお怪我をされて、信頼を裏切る結果となってしまいました。安全への取り組みに終わりはなく、私たちにはやるべきことがまだまだあることを改めて認識しました。そして、究極の安全をめざすことを、改めて決意しました。

科学や技術の進歩を活かしハード面を強化することも重要ですが、やはり最後は人です。事故発生時を想定した実践的な訓練や教育のほか、社員が身近な安全上の気がかりを掘り起こし改善提案する活動など、安全文化を創る取り組みを進めています。「JRはしょせん昔の国鉄だから」と言われるようになったら終わりです。プロとしての自覚や誇りを持って取り組むことが大切と考えています。

鉄道や駅をもっと利用しやすくし、 新しいライフスタイルを提案していきます

今ある鉄道のネットワークをもっと便利にすることで、今までご利用いただけなかったお客さまに乗っていただく機会を増やそうと努めています。湘南新宿ラインがその例です。移動をより便利にすることによって、多くの方にご利用いただき、その結果、街や観光地がにぎわう。これも私どもの社会的責任のひとつだと思います。

「ルール&レンタカー」も推進しています。現地の駅までは電車で行き、そこからレンタカーを利用する。これがもっと定着すれば、環境にもいいし、高速道路の渋滞緩和にも役立ちます。

駅の改良にも取り組んでいます。駅を便利にすることで、お客さまにお越しいただき、駅周辺地域とともに繁栄することをめざしています。エレベーターやエスカレーター設置によるバリアフリー化も



進めており、社会の進歩に合わせて常に改善を続けていきたいと思っています。

駅というのは、鉄道をご利用いただく際、必ず通過するところ
です。ですから駅は、街との接点において非常に重要な要素だ
と思うのです。そこをどう活用するか、今後も議論しながら知恵を出
し合っていきたいですね。特に埼京線沿線に「駅型保育園事業」
として保育園を集中的に整備していますが、これからもっと増
やしていきたいと思っています。

ライフスタイルの提案については、例えばシニアのお客さまに呼
びかけて趣味のサークルをつくっています。俳句の好きな人が集ま
り勉強会をするうちに、俳句を詠む旅行に行ってみようということに
なります。仲間の輪を拡げるきっかけをつくるを通じ、豊かなラ
イフスタイルの実現に貢献したいと考えています。

Suicaによる新しい価値の創造も新たな段階に入ります。来年
には首都圏のほとんどの私鉄や地下鉄、バスなどでも使えるよう
になる予定で、その都度切符を買うことなく、シームレスな移動が可
能になります。

燃料電池ハイブリッド鉄道車両の 開発に取り組んでいます

今、私たちの経済活動は非常に大きくなり、気象や野生生物に
対する影響について真剣に考えなければならない時期にきています。
企業は化石燃料を節約するとか、自然エネルギーを使うとか、廃棄
物を減らすといったことに努力し、個人レベルでもレジ袋をもらわ
ないようにするなど、企業と個人それぞれができることをやっていく必
要があると思います。



私どもの取り組みのひとつとして、ハイブリッドシステムを使用
した試験気動車「NETレイン」の開発を進めてきました。既に実
用化段階に入っており、来年の夏頃から、営業車として小海線に
導入予定です。

そして、この試験車両をベースに燃料電池ハイブリッド鉄道車両
の開発にも着手しました。非常にハードルは高いですが、あきらめ
たらだめだと思いますね。この車両が実用化されれば、環境負荷は
低減され、電車のあり方も大きく変わってきます。電力を供給する
架線もなくなり、都市の景観も一変するでしょう。それが今から10
年か20年後には実現する可能性だって考えられます。ある意味、そ
れは夢かもしれませんが、夢を持ってなくなったら、会社は終わりだ
と思います。

このようなさまざまな取り組みを進め、お客さまから鉄道だけでは
なくてグループ全体として、安心とっていただけるようにしてい
きたい。一朝一夕にできることではないですが、社員全員で、安全の
先にある「安心」をめざしていきたいと思っています。

東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長

清野 智

特集 究極の安全をめざして

原点に立ち返り、JR東日本の安全への取り組みを進めるべく、失敗を直視して学ぶ「失敗学」を提唱される畑村洋太郎工学院大学教授とJR東日本安全対策部長の牛島雅隆が対談を行いました。

安全は経営の最重要課題

牛島：1987年の会社設立以来、JR東日本は「安全」を経営の最重要課題とし、これまで3回の安全5カ年計画を策定・実践してきました。現在、2004年から始まった4回目の「安全計画2008」に取り組んでいるところです。

これらの計画には、安全性を高めていくために、「守る安全」から「チャレンジする安全」へと、社員一人ひとりの意識を変えていくという考えが基本にあります。設備投資も、国鉄時代は効率化施策中心でしたが、現在は「安全」を最優先として、5年で4,000億円の予算を投じることとし、新潟県中越地震発生を踏まえた地震対策や、自動列車停止装置ATS-P、Ps整備の前倒しなどを行いながら進めています。

畑村：私が安全対策として優れていたと思ったのは、新潟県中越地震の際に、新幹線は脱線したものの、高架橋が崩れたりする大事故にならなかったことです。あらかじめ高架橋の柱に鋼板を巻いて補強していたから、周りが液状化してめちゃくちゃになっているのに崩れなかった。これは評価できます。もし崩れていたら大惨事になっていたでしょう。

牛島：耐震補強は阪神大震災を教訓に進めてきました。今回の新潟県中越地震での経験を今後の対策に活かすため、車両や

構造物の動きも詳しく解析しています。あの補強をしていなかったらどうなっていたかという検証も、あわせて進めています。

畑村：昨年の羽越本線の事故については、自分なりに調べた結果、予期できない自然現象であったのではないかと考えています。地域の人たちにいろいろと話を聞いたことをまとめると、竜巻が通過していたことがわかりました。風速計の位置での風速を見ても、それは想像できなかったわけです。

牛島：羽越本線の事故に関しては、現在、国の航空・鉄道事故調査委員会による原因究明が進められていますが、当社としても、社内「羽越本線事故原因究明・対策検討委員会」を設置して調査を進めているところです。現場近くの鉄橋の風速計の観測値は当時、毎秒20メートルを超えていないという数値でした。現在、現場ではどれくらいの風が吹いたのかを探るため、風洞実験などの調査を重ねています。また、仮に自然災害だったとしても、当社として今後何ができるかを考えて実行していくことが大切です。これまでも防災の研究に取り組んできましたが、新たに防災研究所を設置し、気象の専門家のご意見も伺いながら鉄道事業者として実現可能な対策について研究開発を始めています。また、先生から局地気象の勉強をすべきだというアドバイスをいただいたことも参考に、検討を進めています。

畑村：今後は、風速計の位置での点情報だけでなく、いかに面情報を取り入れていくかが課題ですね。

例えば、半導体工場では瞬時停電が一番怖いので、風向と積乱雲の動きを面情報でとらえて落雷を常にチェックしています。そういう技術を参考にすれば、かなり難しいことではありますが、気象衛星の情報などと地球シミュレーターを組み合わせると局地気象の予測ができると思います。

事故を減らすために

牛島：鉄道運転事故の件数は、会社設立当初と比べ2005年度は約3分の1に減っています。これは、これまでの安全計画で、お客さまが死傷するリスクの高い、踏切での大型ダンプカーとの衝突事故などの対策に重点を置いて設備投資をしてきた成果と考えています。ただ、この数年は事故件数が若干増加傾向にあり、なかでも踏切事故が増えています。

畑村：先日、列車の運転席に乗せてもらいました。運転士は、信号はもちろん、踏切の横から走ってく

工学院大学 教授
畑村 洋太郎

東京大学名誉教授。工学院大学で国際基礎工学を教えるかたわら、失敗知識活用研究会を通じて失敗学を構築。主な著書に「実際の設計」「失敗学のすすめ」「直観でわかる数学」など。

る車にすごく注意しているんですね。その緊張を間近で見て、もう少し何か対策ができないものかと思いました。例えば、踏切に車が絶対に進入できないように、棒みたいなのが下から出てくるしくみにするとか……。

牛島：考えたことはあるのですが、それにぶつかって事故になったらどうするかとやはり考えます。

畑村：そういう議論になりがちですが、高齢化社会になれば事故は絶対に増えます。物理的な進入防止のしくみを施す必要があると思います。

牛島：理想は踏切を全部なくすことなのですが、なかなか全部はなくせません。そのため、障害物検知装置を約2,500カ所の踏切に設置してきたほか、通常より目立つ太い遮断かんを使用するなどの対策を実施し、効果をあげてきました。今後は自動車のドライバーにもご協力をいただかないと、さらに減らすのは難しいと考えています。

畑村：どれほど装置の導入を進めても、運転士が信号を確認しても、踏切に進入してくる人がいる限り事故は起きます。本当は、運転士が安全を守るのはもちろん、踏切を渡る人も意識を高く持って、事故防止に協力するという文化をつくっていかなくちゃいけない。JR東日本は、地域住民の協力を得ることができるよう、事故防止に対する真剣さをもっと社会に伝えることが重要です。

牛島：ハード面の対策としては、列車の信号冒進を防止するATSの安全性をさらに高めたATS-Pの整備を進めています。会社発足の2年目に、東中野駅でお客さま1名がお亡くなりになる列車衝突事故があり、それを教訓にピッチをあげて整備してきたものです。現在、東京100キロ圏内と、線区によっては200キロ圏内までほぼ導入しました。

またソフト面では、東中野の事故を契機に、安全研究所を設けるとともに、各支社には総合訓練センターを設け、定期的に乗務員が繰り返し訓練を受けるようにしました。例えば、運転士・車掌は、2年に1回2日間の訓練を受けています。

「個人知」と「共有知」

牛島：運転士の養成では、免許を取ったらすぐに運転士になれるというのではなく、さらに教育を続け、適性と能力を見極めてから乗務につく仕組みをつくっています。



JR東日本
安全対策部長
牛島 雅隆

畑村：やれと言われたことを確実に守るだけじゃなくて、条件が変わった時に自分が何をすればいいかを判断できることがとても大切なんです。教育の過程で、「こんなことが起こったらどうするか」という仮想演習のような訓練をやるといいですよ。

牛島：各支社にある総合訓練センターでは、現物に近いシミュレーターを用い、さまざまな事態を想定した事故予防訓練を実施しています。安全について考えるうえで、人間と設備とルールが連携して安全が保たれる、という考え方が基本となっています。ルールが決まっているから、ただ守るというのではなく、どうしてそれができたのか、守らなかったらどうなるかを理解したうえで、ルールに「従う」というよりも、主体性をもってルールを「運用」していくという姿勢が求められます。こうした「自主自律」も、教育訓練を通して浸透させていきたいと考えています。

畑村：自分で全体を考えることの必要性を実感する教育が重要です。言われたことを守れば安全になるという「パッシブセーフティ」ではなく、自分で考え納得して実行することにより安全を確保する「アクティブセーフティ」を徹底することですね。

牛島：社員一人ひとりがとにかく自分で安全について考える。日々の業務で事故の芽になり得る「ヒヤリ・ハット」や「気がかり事項」について考える。考えたら職場という集団のなかで議論する。議論することは組織の成果になります。そういう風土を職場につくるということを、1988年から「チャレンジ・セーフティ運動（CS運動）」として全社的にやってきました。

畑村：それを明確に言葉でいうと、「個で考える」、その次に「集団で共有する」ということです。私は、「個人知」と「共有知」という言葉で表しています。非常にはっきりと伝えられるので、この言葉をお使いになることをお勧めします。

牛島：個で考えて、集団で共有して、そこに参加していた個がもう一步深いところを考えられるようになって、スパイラル状に向上していくイメージを描いているんです。そうして現場の力が、全体として高まっていくことを期待しています。

畑村：そうです。現場に期待しなければいけないし、現場は頼りにされていることを知らなければいけない。そして常に現場を勇気付けるような動きがなければいけないと思います。

現場からトップまで一体となって

畑村：さらに教育のなかに組み込むべきなのは、こうした安全のためのシステムやルールができた背景に、どれほど悲惨な事故があって社会的非難を浴びているかを伝えることです。会社にいると、社会の側の視点や、事故に遭った遺族や被害者の視点が抜けでしまう。社会が鉄道に預託していることについて、社員一人ひとりが自覚して、社会との関係を明確に意識しなくちゃいけない。

牛島：研修センター内に、過去の事故を知るとともに、現在の安全設備や仕組み、ルールがどのような事故の対策としてできてき

たのかを学び、その考え方を理解するための施設として「事故の歴史展示館」を造りました。そこに「被害者の証言」というコーナーを設けて、痛ましい事故の被害者やご遺族のコメントから、事故の悲惨さや職責の重さを実感する場所としております。

畑村：それが大切です。遺族に対して、社会に対して、「そこまで真面目にやっているんだ」と感じていただけたところまで努力すべきでしょう。

そしてまた、やはり本当の安全というのは、きちんとした組織運営があってこそ実現できるものです。だから、安全に係る実務を知らない人は要職に就けないくらいの人事をすべきです。ボトムアップでいろいろやっているとのことですが、それに対し、組織としてきちんと取り組むことが重要です。本当に安全を考えて仕事をしている人の意見が取り上げられる体制にしなければいけない。

牛島：「究極の安全」をめざし、鉄道の現場で働く社員は安全確保に向けてそれぞれの立場で真摯に取り組んでいます。いかにこれをマネジメントしていくかが重要だと思うのです。現場の管理者が担う役割は大きいですが、本社、支社などの企画部門も一緒になってそれを支える体制が重要だと思います。そして各部門の横串を通し、安全確保を推進する安全対策部の責務は重いと認識しています。今後もトップから現場まで巻き込んで「究極の安全」に取り組んでまいります。



羽越本線特急「いなほ14号」列車事故を受けて ～当面の対策と今後の対応～

2005年12月25日に発生した羽越本線砂越～北余目間における列車脱線事故により、5人のお客さまが亡くなり、30人のお客さまが負傷されました。この事故によりお亡くなりになられた方のご冥福をお祈りいたしますとともに、事故に遭われた方、ご遺族、ご家族の皆さまに対し、深くお詫びを申し上げます。

事故原因については、国の「航空・鉄道事故調査委員会」による調査が続けられており、当社としましても、社内に「羽越本線事故原因究明・対策検討委員会」を設置し、原因の究明と対策の検討を行っております。現時点では事故原因はまだ明らかとはなっていません。

なお、当該区間については、2006年1月19日より運転を再開しました。事故の要因のひとつとして風が指摘されていることを踏まえ、運転再開にあたり当面の対策として、事故発生箇所および風による運転規制を行っているそのほかの箇所について、以下の対策を実施しました。

【当該箇所への対策】

(1) 風速計の増設

より細かな観測を行うため、事故が発生した第2最上川橋りょう付近の3カ所に風速計を増設しました。

(2) 徐行の実施

気象状況の急変がありうることを考慮して、付近の1.9kmの区間を45km/hの徐行としています。

(3) 規制値の見直し

下表のように運転規制を行う風速値の見直しを行いました。

規制方法	風速値(m/s)	
	これまで (一般規制)	見直し (早め規制)
速度規制 (25km/h以下)	25～30	20～25
運転中止	30～	25～

(4) 特殊信号発光機の新設

風速が運転中止の規制値に達した場合、赤色灯の点滅により運転士に知らせる特殊信号発光機を新設しました。

(5) 気象情報の活用

気象情報に注意を払い、早めの対応を行います。また、鉄道運行への適用について検討を行います。

(6) 防風柵の設置

第2最上川橋りょうおよび前後の築堤部分(約2.3km)に防風柵を設置します。過去の実験結果によると、防風柵を設置することで、強風により列車に作用する風圧を約50%程度とすることができると考えられます。設置工事は冬季前の11月末までに完成させる予定です。なお、防風柵が完成した時点で45km/hの徐行は解除します。

【その他の箇所への対策】

(1) 風速計の増設

風による運転規制を行っている区間について、観測態勢を強化するために在来線と新幹線で合計324基の風速計を増設しました。

(2) 暫定的な規制値の見直し

在来線において風による運転規制を行っている箇所全てにおいて、当該箇所と同様に規制値の見直しを行いました。

なお、

- ①羽越本線事故原因究明・対策検討委員会で結論が得られた場合
 - ②防風柵などの設備上の対策を実施した場合
 - ③気象情報の活用精度が上がった場合
- などにおいて、一般規制に戻すことがあります。

また、2006年2月1日、JR東日本研究開発センター内に「防災研究所」を設立し、気象現象や自然現象全般について社外の有識者や研究機関との共同研究を行うなどして、鉄道の安全性向上に取り組んでいます。

当社といたしましては、事故原因の究明を進めるとともに、さまざまな研究により得られる成果を踏まえ、鉄道の安全性向上に資すると考えられる対策を実施してまいります。

(2006年9月末日現在)

特集 JR東日本の地球環境に対する責任

JR東日本は、事業活動が地球環境に与えている負荷の大きさを認識し、環境保全の取り組みを進めています。ここでは、JR東日本の考える今後の進むべき方向と、都市交通計画を専門とされる中村文彦横浜国立大学教授にいただいたコメントを紹介します。

地球環境問題が顕在化する時代における鉄道への評価

私たちは、2004年と2005年に、「鉄道と持続可能な社会」をテーマに外部の有識者の方々からご意見をいただくべく、ステークホルダーとの対話の会を開催してきました。

そして、参加された多くの方からご指摘を受けたことは、「将来の社会では、鉄道が担う役割はこれまで以上に大きくなっていくだろう。だからこそJR東日本に期待したい」というものでした。

こうしたご指摘をいただく背景のひとつに、地球温暖化の問題があります。CO₂をはじめとした温室効果ガスが地球の大気中に過度に蓄積されていくことにより、2028年には地球全体の平均気温が2.0℃上昇することが予測されています。一般に地球の平均気温が2.0℃上昇することの影響として、人間の存立基盤である生態系のバランスが崩壊し、食料不足などが地球規模で発生することにより、これまでどおりの経済活動を持続していくことが不可能になることを、多くの科学者が見解として表明しています。人々が経済活動やレクリエーションのために「移動」ということはごく自然なことです。ただし、その移動手段として何を使うのか、それが地球温暖化の問題が深刻化、顕在化してきた今日において問われるようになってきたのだと認識しています。具体的には、鉄道などCO₂排出の少ない移動手段を選択していく必要があるという認識から、鉄道の役割の大きさを多くの方にご指摘いただいたと受け取っています。

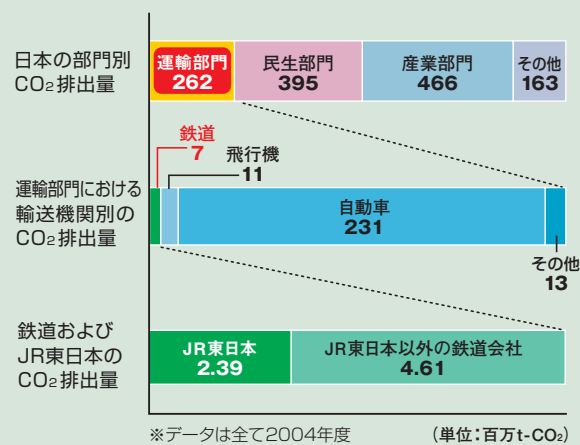
JR東日本の環境負荷は小さくない

JR東日本は、関東から東北地方、そして一部の中部北陸地区を営業範囲とし、一日あたり延べ1,600万人のお客さまにご利用いただいています。

CO₂排出量は日本の鉄道業界の約3割を占めています。また、列車運行を中心に年間使用する電力は、2005年度ベースで56.6億kWhにのぼり、これは一般家庭151万世帯分の消費電力に相当します。さらに、駅や列車で発生するゴミの量は、11万人が一般家庭で出す量に相当します。

こうした現状を踏まえた時、私たちJR東日本は、自らの事業活動が地球環境に与える負荷は決して小さくないと認識し、環境保全への取り組みを進めてきました。

日本のCO₂排出量の現状とJR東日本



エコロジー推進活動の2つのアプローチ

私たちが環境保全の取り組みを進めるうえでの基本的な考え方は下記の2項目です。

- ① 環境負荷の小さな鉄道を創る
- ② ご利用いただきやすい鉄道を創る

これらエコロジー推進活動の2つのアプローチと呼んでいます。

①の「環境負荷の小さな鉄道を創る」の意味は、事業活動に伴う環境負荷を可能な限り削減することです。JR東日本にとって遂行しなければいけない重要かつ当然の社会的責任のひとつという認識のもと、活動を進めています。

取締役 経営企画部長
大和田 徹

環境マネジメントについては、特に環境負荷の大きい事業所である「総合車両センター」の全6職場でISO14001の認証取得を2005年に完了するなど、体制の整備を推進してきました。

地球温暖化防止の取り組みとしては、当社消費エネルギーの7割を占める列車運転エネルギー削減を取り組み最優先事項として掲げ、従来の約半分のエネルギーで走行できる省エネルギー車両を積極的に導入してきました。2006年3月末現在では、全車両に占める省エネルギー車両の割合が81%を超えるまでになり、輸送量は増加しているものの、運転用消費エネルギーを総量ベースで削減することができました。

また、自営発電所を保有している特性を活かして、水力発電所を有効に活用しつつ、火力発電所の高効率化をめざしてきました。これについても、2006年3月末現在、火力発電所の単位発電量あたりCO₂排出量を、1990年度と比べて26%削減という実績を上げています。

資源循環の取り組みとしても、独自のリサイクルセンターを設置して、駅・列車ゴミのリサイクルを推進しています。そのなかでも、新

聞・雑誌類に関しては、当社事務所で使用するコピー用紙や新幹線の車内誌などに再生利用しています。

環境負荷削減の取り組みにゴールはありませんが、これからの優先順位をつけつつ、ひとつずつ着実に進めていきたいと考えています。

交通機関の全体最適を考える

もうひとつのアプローチである②の「ご利用いただきやすい鉄道を創る」は、鉄道を多くのお客さまにご利用いただくことで、交通機関全体の環境負荷低減につなげるという考え方です。

鉄道はほかの交通機関と比較して、単位輸送量あたりのCO₂排出量が少ないというデータがあります。例えば、鉄道のひとりあたりの移動に伴うCO₂排出量は、自動車の10分の1と言われていいます。ただし、この環境優位性を保ち、今後もこれを高めていくためには、多くのお客さまに鉄道をご利用いただく必要があります。そのためには鉄道の利便性を高めることが重要です。

現代社会では、機動性の高い移動手段として、車での移動は欠かせませんが、例えば都市から都市など、拠点間の中長距離移動の際には、その手段として鉄道が最も適していると言われていいます。

そこで、交通機関のそれぞれの特性を活かして、最適な組み合わせで利用するという考え方、インターモーダルを推進しています。交通機関同士をつなぐ結節点の利便性を向上させるため、駅周辺の駐車場の整備による「パーク&ライド」や、駅からスムーズにそして安価にレンタカーを利用できる「レール&レンタカーきっぷ」の発売などに取り組んできました。

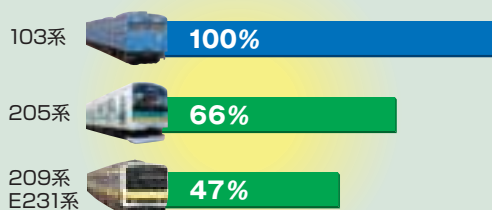
また、鉄道そのものの利便性向上にも努めています。一例としては、関東地方を南北に縦断する湘南新宿ラインの開通や、私鉄との相互乗り入れなどが挙げられます。

このような鉄道ネットワークを維持、発展させていくことは、他社も含めた鉄道全体の利便性向上と、最適な組み合わせの交通機関利用へと移動手段を変更していくというモーダルシフトを進めるうえで、きわめて重要な施策であると考えています。

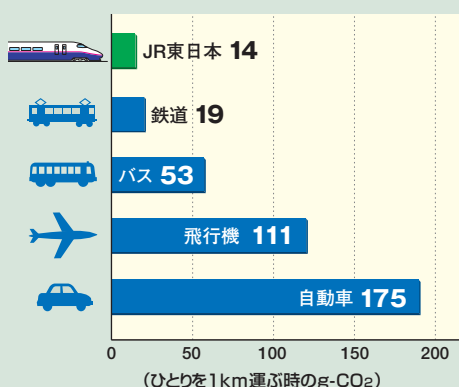
そして、あらかじめ切符を購入することなく乗車できるSuicaは、2007年3月から、首都圏の鉄道事業者、バス事業者が発行する新ICカード「PASMO」との相互利用を開始することで、シームレスな交通利用を実現します。今後もさらなる利便性向上を図っていく予定です。

■ 系別別電力消費量の比較

103系を100%とした場合



■ 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)

今後の方向性

このような環境保全の取り組みを、これまで以上に発展・推進していくためには、JR東日本グループ社員の一人ひとりの環境意識の向上が大切です。各職場において社員全員で環境保全について考え、業務、職場生活のなかから取り組みへの新たな発想が生まれるよう、職場に根付いた活動を進めるため「JR東日本エコ活動」の展開を開始したところです。同時に、このような意識がグループ会社へも波及し、各社の主体的な特徴ある活動に発展していくようにしたいと考えています。

さらに、環境に関する技術の研究開発も重要です。現在進めているのは、省エネルギー技術として注目されている燃料電池を用いた「燃料電池ハイブリッド鉄道車両」の開発です。実用化には燃料電池の性能や水素の供給方法などの課題があるものの、将来の燃料電池技術のブレークスルーに対応できるように、先手を打って試験車両の開発に着手しています。

輪を広げることの大切さ

これまで環境への取り組みを進めてくるなかで感じていることは、地球環境問題への取り組みをより本質的に進めようとする、国、地方自治体や市民の方々、他企業との連携など、活動の輪を広げていくことが大切であるということです。例えば、移動手段の乗り継ぎ場所、結節点である駅に駐車場を整備することは、私たち鉄道事業者の努力だけでは限界があります。また、鉄道を降りた先の移動手段の確保など、交通機関全体を利用しやすくするためには、自治体などとの協力が欠かせません。このように、課題の解決には多くの関係者が連携し、知恵を出し合うことが大切ではないかと考えています。

現在、国が立ち上げた公共交通利用推進マネジメント協議会と連携して、公共交通全体の利用促進のための施策をどのように進めたらよいのか、議論をしているところです。私たちJR東日本としては、こうした協議会における議論や、自社の環境情報の提供を積極的に進めていくことを通じて、将来の日本における交通のあり方について、多くのステークホルダーの皆さまと考え方を共有し、環境にやさしい持続可能な交通の実現に向けて努力していきたいと考えています。



中村先生からのご意見

①「環境負荷の小さな鉄道を創る」について

駅、列車で発生するゴミについては、さらなる分別の細分化・再資源化に取り組んでいただきたいです。また、駅構内などで販売するものは、ゴミが出ない商品構成を考えるべきではないでしょうか。

温暖化防止への取り組みは、省エネ車両の積極的導入など評価できますが、ほかにもさまざまな可能性を探っていることを、検討段階でもよいので情報開示すると、取り組みの姿が見えてくると思います。

②「ご利用いただきやすい鉄道を創る」について

鉄道のCO₂排出量は自動車の10分の1ということになりますが、都心部と地方とでは差があるはずですが、環境の側面からも「地方」の鉄道利用の促進を検討できないでしょうか。例えば、駅間が長く、家から駅までの距離が遠すぎれば、そこに住む人は鉄道を利用しようとは思わないでしょう。駅間に新しい駅をつくり、アクセス可能な駅を増やすことを検討してみ

はどうでしょうか。また、図書館などの公共施設を併設する駅をもっと増やすなど、駅自体に来てもらえる取り組みも有効かと思えます。

インターモーダルを進めるのなら、「鉄道他社やバス路線も含めた路線図や案内を積極的に駅に掲出する」など、事業者の枠を越えて連携を図り、公共交通機関の乗り継ぎ利用の利便性を向上させて、自家用車からのシフトを促す工夫も大切ではないでしょうか。

さらに、観光など非日常的な鉄道の利用促進についても、渋滞がひどい観光地をターゲットに列車の増発や周遊バスとの組み合わせなど、モーダルシフトが進む努力を期待しています。

横浜国立大学 大学院 工学研究院

中村 文彦 教授

国土交通省交通政策審議会計画部会委員をはじめとする数多くの公的活動を行うかたわら、日本都市計画学会国際委員会委員も務める、都市交通計画の専門家。過去2回のJR東日本ステークホルダー・ダイアログにも参加いただいている。



マネジメント

Management

私たちは、「信頼される生活サービス創造グループ」をめざしており、

未来に向けて持続可能な社会の構築に貢献していきたいと考えております。


2005年1月に、より質の高い商品、サービスを提供することで、JR東日本グループが新たな顧客価値を創造し、

長期的に大きく発展することをめざす中期経営構想「ニューフロンティア2008」を発表しました。

私たちは基本的な経営の方向として ①お客さまの視点に立脚したサービスの実践

②強くたくましい企業グループづくり ③社会的責任の遂行と持続的成長の実現

を定めています。



お客さまの
視点に立脚した
サービスの実践

強くたくましい
企業グループ
づくり

社会的責任の
遂行と持続的
成長の実現

JR東日本グループが実践するCSR経営は？

JR東日本グループは、グループ理念に掲げた社会的使命を果たすために、ステークホルダーとの対話を大切にしながら、迅速・透明な経営を進めています。

CSRへの基本的な考え方

JR東日本グループが事業の核としている鉄道は、社会の発展を目的として建設された歴史があり、社会や地域との関わりが非常に強い事業です。このため、JR東日本グループは、事業活動を通じて社会に貢献し、その責任を果たしていくという意識を企業風土として持ちつつ、事業を展開してきました。

JR東日本グループが社会でどのような役割を果たし、貢献していくのか。その社会的使命について、グループ理念のなかで、「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、社会的責任の遂行と利益の創出とを両立し、グループの持続的成長をめざします」と定めています。

JR東日本グループは「グループ理念」や「行動指針」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。

【グループ理念】

JR東日本グループは、駅と鉄道を中心として、良質で時代の先端を行くサービスを提供する活力ある企業グループをめざします。

そのために、グループで働く一人ひとりが、お客さまの視点に立ち、安全・正確な輸送、利用しやすく質の高い商品・サービス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、挑戦を続けます。

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、社会的責任の遂行と利益の創出とを両立し、グループの持続的成長をめざします。

【行動指針】

1. お客さま第一

私たちは、まごころをこめたサービスを行い、お客さまのご期待を実現します

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・サービスの提供に徹します

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、グループの成長を全員でめざします

JR東日本グループ中期経営構想「ニューフロンティア2008～新たな創造と発展～」(2005～2008)

基本的な経営の方向(3つの改革)



新たな顧客価値の創造(6つの挑戦)

安全・安定輸送への絶えざる挑戦を続けます



駅を変えます



鉄道事業の利便性・快適性をさらに向上します



グループの総力をあげて生活サービス事業のさらなる成長をめざします



Suicaで新しいライフスタイルを提案します



研究開発に力を入れます



透明で迅速な経営

コーポレートガバナンスの充実

JR東日本は、信頼される企業グループであり続けるために、コーポレートガバナンスの充実を経営上最も重要な課題のひとつと位置付けて取り組んでいます。

具体的には、取締役会を原則として毎月1回開催し、法定の事項その他重要な業務執行についての決定および業務執行の監督を行っています。また、取締役会の定めるところにより、全ての役付取締役で構成される常務会を置き、原則として毎週1回開催して、取締役会の決議事項および経営上の重要事項についての審議を

行っています。

また、経営の監督を強化するため、2人の社外取締役を招聘しているほか、監査機能を高めるため、監査役5人中4人の社外監査役を選任しています。

内部監査については、監査部(本社)および監査室(各支社)を置き、約100人の専任スタッフを配置して、適法で効率的な業務執行確保のための監視体制を整えています。

また、監査役監査については、監査役を補佐する10人程度の選任スタッフを配置しており、常勤監査役を中心に、監査役会が定めた方針に従い、取締役会、常務会などの社内重要会議の出席や業務、財

産の状況などの調査を通じて取締役の職務執行の監査を行っています。

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(会計監査人)が、期中および期末に監査を実施しています。

JR東日本は主たる事業である鉄道の事業特性に鑑み、長期的視点に立った判断を重視しており、今後とも、現行の監査役制度のもとで、コーポレートガバナンスの充実を図ります。

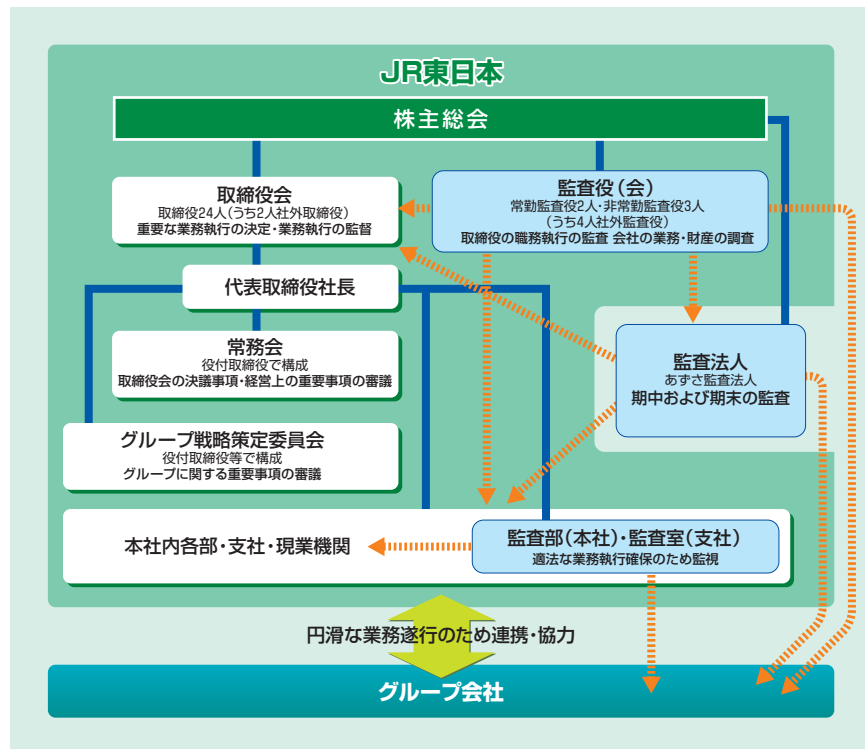
なお、2006年5月に、会社法に基づく「業務の適正を確保するための体制」を定めました。

社会とのコミュニケーション

JR東日本グループは、鉄道事業だけで一日約1,600万人にのぼるお客さまをはじめ、株主・投資家さま、お取引先さま、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。

こうした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。さらに、ステークホルダーの皆さまから、ご意見・ご要望をお伺いするしきみを積極的に設けています。社会との対話を継続することで、信頼と安心をいただける企業であり続けます。

▶コーポレートガバナンス体制



経営を支える基盤

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、法務部および総務部危機管理室を中心に、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。その際、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。「ニューフロンティア2008」において、法令遵守経営の徹底に一層力を入れることを宣言し、その実現のために2005年6月に「法令遵守及び企業倫理に関する指針」を策定するとともに、その趣旨を解説し、周知徹底を図るためのものとして『コンプライアンス・アクションプラン』をJR東日本グループに就業する全員に配布しました。これに合わせて、内部通報窓口である「コンプライアンス相談窓口」を社内および社外に設置しました。

なお、2006年4月の公益通報者保護法の施行を受け、2006年3月に公益通

報取扱規程を制定し、通報者の保護に取り組んでいます。

また、大量の個人情報保有する企業グループとして、より厳重な個人情報保護の徹底を図ることを目的に、個人情報管理規程を2005年3月に制定し、個人情報管理責任者を設置しました。グループ会社の保有する個人情報についても、全グループ会社の保有状況を把握し、情報セキュリティの強化を図っています。

支社・グループ会社に対する定期的な研修については継続的に実施し、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。2005年度も、当社およびグループ会社向けに法務レベルアップ研修や経営管理セミナー、法務基礎研修、法務セミナーを実施しました。

また、経営トップによる社員向けコンプライアンス説明会（17回、約2,100人）や、本社幹部らと現業機関との意見交換会（37回、約300人）を開催するなど、コンプライアンス意識の向上に向けた活動を積極的に推進しています。

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。さらに危機発生以前のリスクコントロールと、リスク発見の早期化を目的として、専任の部署である危機管理室を設置しました。経営トップが初期段階から関与して意思決定を迅速化し、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。

▶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	40人
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	12人
法務基礎研修	1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	70人
法務セミナー	4回	当社および グループ会社社員	新法・改正法の解説、 法令遵守に対する意識の啓発	各・約200人

社会

Social

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一番重要な社会的責任は、安全で安定した輸送です。

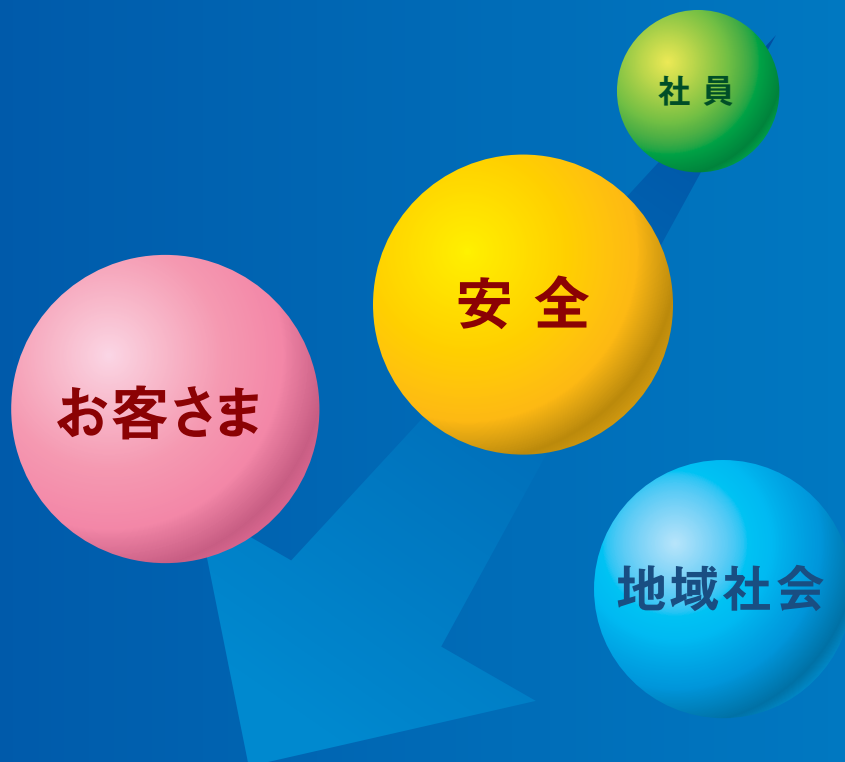
私たちJR東日本グループは、会社設立以来、安全対策に対し積極的に、研究開発と設備投資をしてきました。

また、お客さまにご満足いただくことを追求してきました。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に、駅を拠点とした住みよい街と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持って働くことのできる職場をつくることが重要です。

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。



鉄道の安全に対する考え方と体制は？

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位置付け、取り組みを進めてきました。グループ丸となり、世界一安全性の高い鉄道をめざした推進体制を築いています。

安全への考え方

安全の4つの側面

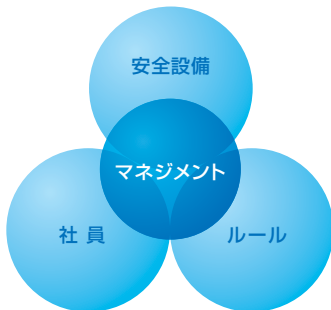
鉄道事業を営む当社にとって、安全は何よりも最優先すべき課題です。

また、安全に列車を運行することは、私たちに課せられた社会的責任です。JR東日本では、「安全設備」「社員」「ルール」が相互に連携するようにマネジメントすることにより安全が確保されると考え、これらが的確に連携しているかを常に見直し、改善しています。

中期経営構想における安全の位置付け

JR東日本は、中期経営構想「ニューフロンティア2008」のなかで、「安全・安

▶安全の4つの側面



定輸送への絶えざる挑戦」を重要な経営課題のトップとして位置付け、安全計画の着実な遂行を4年間の到達目標としています。

安全計画2008

JR東日本は、より高い安全性をめざし、会社発足当初から継続して安全計画を策定・実践してきました。そして、安全設備の整備を計画的に進め、社員一人ひとりが安全意識を向上させた結果、鉄道運輸事故は約3分の1に減少しました。2004年度から取り組んでいる、第4次の5カ年計画である「安全計画2008」

▶安全計画2008

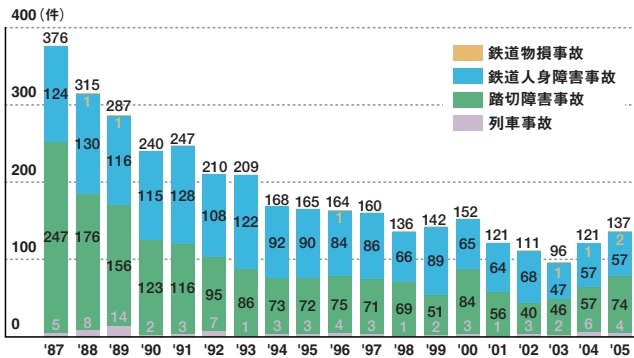


では、「お客様の死傷事故、社員（グループ会社等社員を含む）の死亡事故「ゼロ」達成を目標とし、原点に立ち返って安全のしきみの再確認、再構築を進めています。

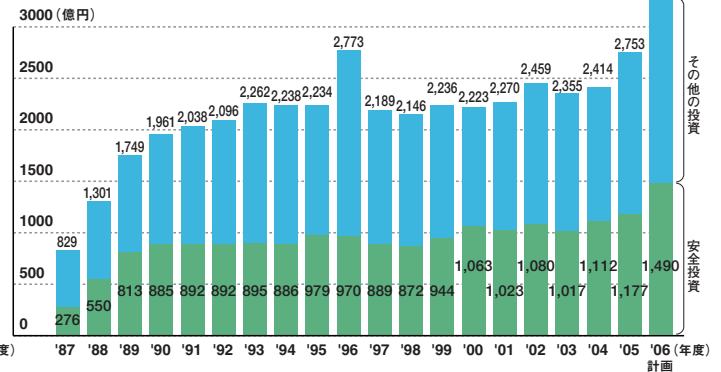
鉄道運輸事故の推移

2005年度の鉄道運輸事故は137件となり、前年度比で16件増加しました。内訳は、12月の羽越本線列車事故（P.9参照）を含む列車事故4件、鉄道物損事故2件、踏切障害事故74件、鉄道人身障害事故57件で、特に踏切障害事故が17件増加しました。

▶鉄道運輸事故の推移



▶安全投資の推移



安全マネジメント

基本的な考え方

安全性を高めていくためには、「事故や事故の“芽”の正しい把握」により、原因究明を的確に行い、対策を実施していくことが必要です。JR東日本では、こうした取り組みを実践していくためのマネジメント体制を構築しています。

鉄道安全推進委員会

JR東日本は、鉄道事業における安全推進体制として、副社長を委員長とする「鉄道安全推進委員会」を本社に設置し、事故の対策や事故防止に関する基本方針を審議し、安全施策を推進しています。

また、各支社と新幹線運行本部には、それぞれ各支社長・新幹線運行本部長を委員長とする「地域安全推進委員会」を設置し、「鉄道安全推進委員会」と連携して

具体的な対策を実施するほか、支社内の事故原因究明や事故防止対策、安全活動の推進などを行っています。

輸送に関する安定性向上委員会

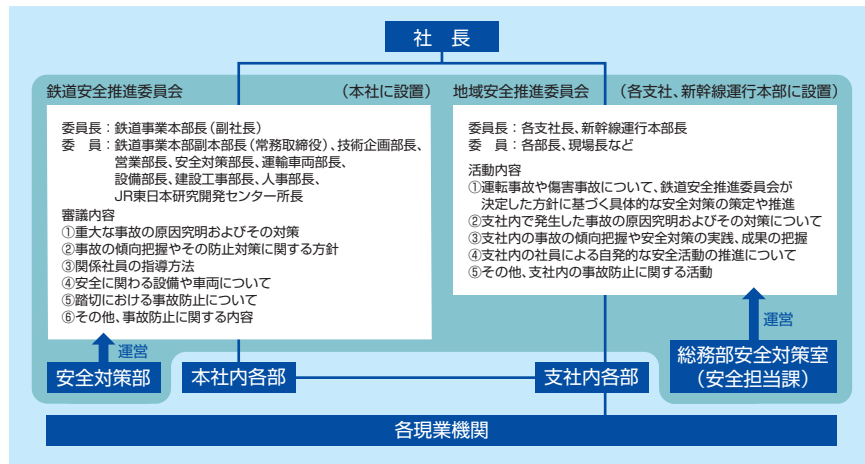
JR東日本では、より品質の高い鉄道システムを構築するため、「輸送に関する安定性向上委員会」を設置しています。安全性の向上には、輸送の安定性向上が寄与するとの考え方を基盤とし、安全を確保した上での早期運転再開に取り組んでいます。

JES-Net25の構築

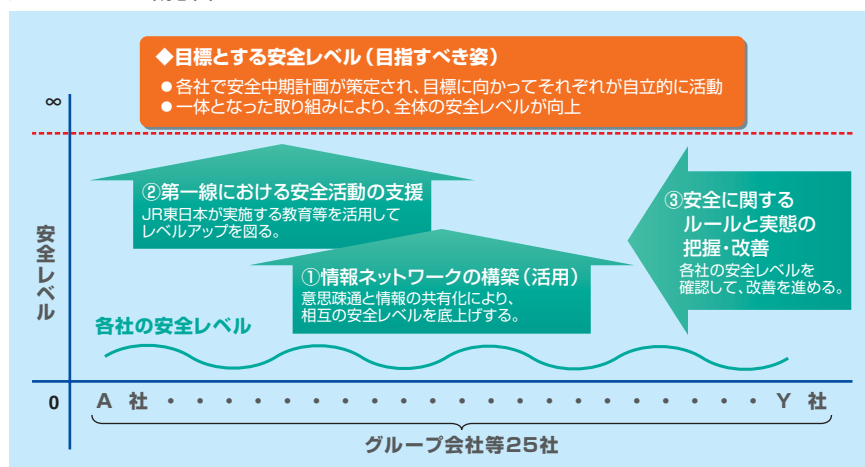
JR東日本とグループ会社には、業務の一体化が進展するなかで、安全に関して共通の価値観を持ち、列車の運行の安全を確保することが求められています。この実現をめざし、2004年度に列車運行に直接影響を及ぼす作業や工事を実施しているグループ会社など25社を対象とした安全推進体制として、「JES-Net25（JR東日本安全ネットワーク25）」を構築しました。

JES-Net25では、「情報ネットワークの構築（活用）」、「第一線における安全活動の支援」、「安全に関するルールと実態の把握・改善」を3つの柱とした活動を推進しています。JES-Net25各社と一体となった取り組みにより、JR東日本グループの安全レベルの向上を目指しています。

▶安全推進体制



▶JES-Net25概念図



大地震に備える体制

1995年の「阪神・淡路大震災」を教訓に、JR東日本では震災対策を見直し、「東海地震」や「首都直下地震」を想定した「大地震発生時の対応マニュアル」を作成し、常に見直し、改訂を行っています。管内で震度6弱以上の地震が発生した場合は、社員一人ひとりがマニュアルにしたがって自律的に救助救命活動を行うこと、東京圏で発災した場合は「本社対策本部」を東京支社ビルまたは高崎支社ビルに設置して指揮を一本化することなど、震災時対応の基本をまとめています。毎年9月1日の総合防災訓練では、マニュアルに則った実践的な訓練を行っています。



2005年度の「総合防災訓練」にはJR東日本社員など1万5千人が参加しました

安全に関する研究体制

JR東日本は、さらなる安全性向上をめざして、さまざまな安全技術やシステムの研究開発に取り組んでいます。

JR東日本研究開発センターでは、人間の行動特性を理解することにより事故防止を図るヒューマンファクターに関する研究や、新幹線をはじめとする車両の脱線メカニズム解明とその対策の研究や、

橋脚の耐震補強工法の開発などに取り組んでいます。

また、羽越本線列車事故を受けてセンター内に設置した防災研究所では、自然現象による鉄道災害の発生を防ぐため、強風や地震といった自然現象に関する研究、災害対策に関する研究などを行っています。

鉄道事業法改正への対応

各交通機関での事故やトラブルの多発を受け、2006年3月に鉄道事業法の改正が国会で可決、7月に公布されました。JR東日本は、今後、法律や省令に基づき、必要な体制の整備を進めていきます。

安全に関する研修制度

総合研修センター	小計4,100人
乗務員関係	1,800人
運転士養成研修 指導担当運転士研修 車掌研修 輸送指令研修	など
施設関係	1,900人
保守用車責任者研修 事故防止研修 各分野技術研修	など
安全文化・安全指導者など	400人
CS運動推進者研修 安全基準エキスパート研修 安全指導者研修 運転事故データ分析研修	など
各支社総合訓練センター	小計11,900人
合計	16,000人

安全教育

安全に関する教育制度

JR東日本では、安全システムの仕組みや安全確保のためのルールなどについての研修や訓練を、福島県白河市のJR東日本総合研修センターや各支社の総合訓練センターで定期的実施しています。

2005年度には約1.6万人が研修・訓練を受けました。

事故に学ぶ

鉄道の安全確保のためのルールや設備の多くは、過去の痛ましい事故の経験や反省に基づいてできあがったものです。JR東日本は、過去の事故を忘れることなく、尊い犠牲のうえに得られた貴重な体験として大切に引き継ぎ、事故から学ぶ姿勢を職場風土のなかに根付かせていくために、事故の概要や対策などを展示する「事故の歴史展示館」をJR東日本総合研修センター内に開設し、社員の教育研修などで活用しています。



「事故の歴史展示館」では、過去の事故を風化させることなく教育しています

安全文化の創造に向けて

安全文化の創造

鉄道の安全は、車両、線路、電力、信号通信などの設備と、そこで働く多くの人々が有機的かつ合理的に結びついて守られるものです。安全のしくみを社員一人ひとりが正しく理解し、日々の基本動作を確実に実行することで安全が保たれます。また、安全性をさらに高めるには、ヒヤリ・ハットや埋もれている事故の“芽”を顕在化し、事故を未然に防ぐことが必要です。

JR東日本は、こうした安全文化を職場に根付かせるために、チャレンジ・セーフティ運動や安全キャラバンなどの活動を展開しています。

チャレンジ・セーフティ運動の展開

「守る安全」から「チャレンジする安全」への転換を促すために1988年にスタートした「チャレンジ・セーフティ運動」は、より高い安全性を実現するために、現場のプロの目や知恵を育み、社員一人ひとりが常に安全について考え、行動していく風土をつくることをめざしています。まずは一人ひとりが安全上の課題を日常のなかからすくい上げ、それを社員同士で



チャレンジ・セーフティ運動により各職場での安全に関する議論を展開

議論して改善するための行動目標をつくり、目標達成に向けて日々実践を重ねるという3つの段階を意識して取り組んでいます。

安全キャラバンの実施

本社幹部と現場第一線社員が直接ディスカッションを行い、議論の結果をさらなる安全性向上の具体的な施策につなげる「本社安全キャラバン」を、年1回実施しています。これまで、議論の結果を踏まえて多数のプロジェクト・チームが設置され、数多くの施策が推進されてきました。2005年度は「自職場の安全上の弱点は何か？」をテーマとし、現場のマネジメント力の向上に取り組みました。

このほか、各支社でも独自に、現場第一線の社員と議論する取り組みを行っています。

鉄道安全シンポジウム

社員一人ひとりの安全に対する意識の向上を図り、チャレンジ・セーフティ運動をはじめとする安全性向上のためのさまざまな活動を活性化することを目的として、1990年から鉄道安全シンポジウムを開催しています。2005年度は社員、関係グループ会社等を含め約700人が参加しました。

社外の有識者にも参加していただき、パネルディスカッションや他企業の具体的事例の紹介なども交えたシンポジウムとしています。

ご協力いただく安全

駅・ホームや、踏切での安全確保には、お客さまや地域の皆さまのご協力が必要です。そこで、JR東日本は、駅・ホームでの安全確保に向け、1999年から「プラットフォームキャンペーン」を毎年展開し、「黄色い線までお下がってください」とポスターなどで呼びかけています。2005年度は夏季に1カ月間、首都圏100km圏内で実施しました。

また、「踏切事故防止キャンペーン」を毎年実施し、踏切を通行するドライバーや歩行者に協力を呼びかける取り組みも継続しています。



踏切の安全な横断へのご協力を呼びかけています

次期安全計画の策定

JR東日本では、5年ごとに安全計画を見直し、優先的に推進すべき重点項目を明確に打ち出し、計画的に安全対策を進めています。現在は「安全計画2008」を実践するのと並行して、問題点を洗い出し、次期安全計画の策定に着手しています。

どのような安全への取り組みを進めていますか？

駅のホームや踏切といった多くの人と接する場所における安全確保や列車運行そのものの安全・安定を確保するために、設備面でも毎年多くの改善を行っています。

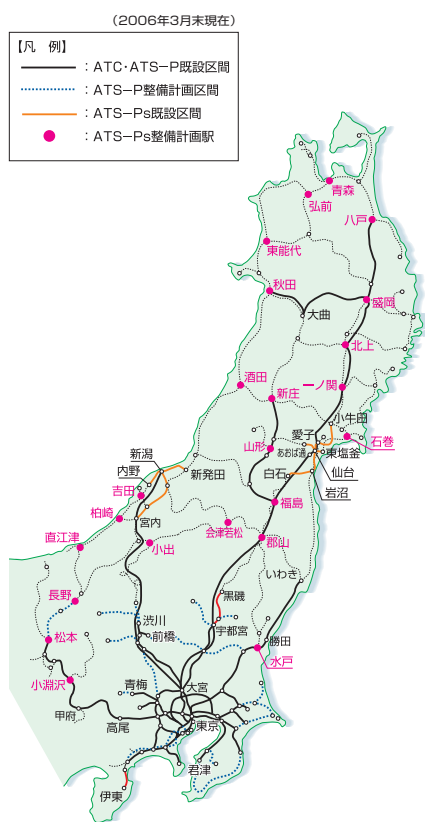
安全設備の充実

安全設備重点整備計画

「安全計画2008」では、重大な事故を防止するために、5年間で総額4,000億円を投じることとしており、新潟県中越地震の発生を踏まえた地震対策や、自動列車停止装置ATS-P、Ps整備の前倒しなどを行いながら、安全設備の重点整備を着実に推進しています。

なお、2006年度は、大規模地震や強風、落石等の自然災害への対策強化など、前年度比約310億円増の約1,490億円の安全投資を行う計画です。

▶ ATC、ATS-P、ATS-Psの整備状況



保安装置の整備

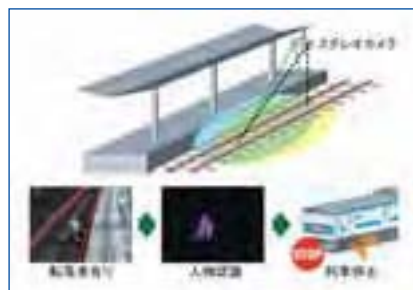
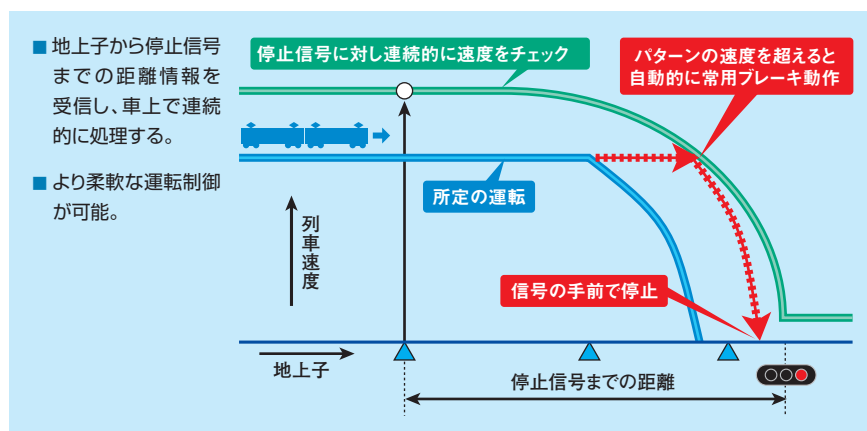
JR東日本は、列車衝突事故を防止するための設備として、在来線においてはATS（自動列車停止装置）やATC（自動列車制御装置）を、新幹線においてはATCを全線に整備しています。このうちATSについては、連続して速度をチェックする機能を持ち、曲線部などにおける安全性を高めることが出来るATS-P、Ps装置の整備を進めています。これらATS-P、Ps装置の整備箇所を計画的に拡大していくほか、整備済みの箇所においても曲線部や分岐器、線路終端部への整備を進めています。JR福知山線の事

故を受けて国土交通省から速度超過防止策の実施を求められた63カ所の曲線については、2005年度中に整備を完了しました。

駅・ホームでの安全

JR東日本では、ホームでのお客さまの安全確保のために、転落検知マット、列車非常停止警報装置、画像処理式転落検知装置、車両間の転落防止用幌などを設置しています。

▶ ATS-Pの解説図



「画像処理式転落検知装置」を開発し、新宿駅で使用しています



ホーム柱に設置してある「非常停止ボタン」を扱うことにより、運転士に危険を知らせます

踏切事故の防止

JR東日本は、踏切事故防止のために、障害物検知装置や大口径遮断かんなどの設置を推進してきました。これにより、20年前と比べると踏切事故は約3分の1に減少しました。しかし、この数年は増加傾向にあり、2005年度は自動車や二輪車の直前横断・側面衝突など合計74件の踏切障害事故が発生しました。

JR東日本は、これまでの対策に加えて、各踏切の特性に合わせ、踏切の存在を目立たせる工夫をするなどの対策を進めていきます。

保守作業に関わる事故防止の取り組み

JR東日本は、保守作業中の事故防止のために、作業のシステム化を推進するとともに、安全設備の研究開発と整備に力を入れています。

作業員に列車の接近を知らせるTC型無線式列車接近警報装置や、信号機を強制的に赤に変える軌道短絡器の整備を進めることで、保守作業時の保安体制を充実させています。

さらに、最新のコンピュータ技術と情報技術を活用した列車管理システム「東京圏輸送管理システム(ATOS)」を活用して、作業者が端末を使って保守作業の際に信号を赤にするなどして、列車が進入しないようにする仕組みを実用化し、東京圏の主要線区で導入しています。この仕組みにより、ヒューマンエラーを未然に防ぎ、保守作業の安全性向上を図っています。

自然災害に備える

JR東日本は、列車を安全に運行するために必要な情報を迅速に収集できるように、雨量計、水位計、地震計、風速計などの防災用気象観測機器を沿線に設置し、通信回線を用いたオンラインシステムによって指令や技術センターなどで常時データを自動的にチェックしています。規制・警備の基準値を超えると、自動的に区間表示とブザーで警報を発するので、運転規制や点検を迅速かつ確実に行うことができます。

また、地震対策については、高架橋などの耐震補強工事を計画的に推進しており、2000年度までに、南関東・仙台地域、活断層に近接する地域の対象施設の補強対策を完了し、現在は対象地域外施設の工事に着手しています。



新幹線高架橋柱耐震補強を当初の計画よりも前倒して実施しています

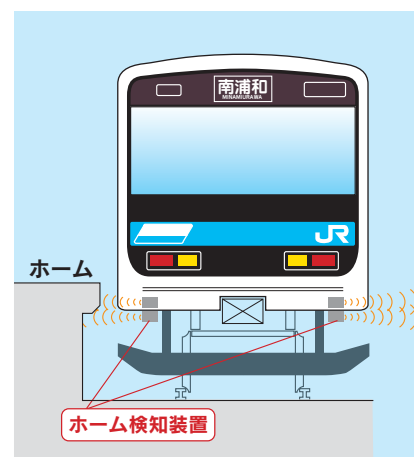
新潟県中越地震に対する取り組み

2004年10月23日に発生した新潟県中越地震により、上越新幹線「とき325号」が脱線したほか、トンネルや橋りょうが損傷するなどの大きな被害を受けました。この地震を受け、阪神・淡路大震災の対策としてこれまで進めてきた高架

橋などの耐震補強工事を前倒して実施するほか、地震検知システムの改良などを進めています。また、新幹線の脱線を防止するしくみや、万が一脱線した場合にも被害を最小限にするための逸脱防止(レールから車両が大きく外れないようにする)のしくみについて検討を進めています。

安全技術の開発

JR東日本では、研究開発による安全性の向上に取り組んでいます。これまでに、踏切事故防止のための大型支障物検知装置などが研究の成果として実用化されています。また、乗務員が誤ってホームのない所でドアを開けようとしてもドアが開かないようにするバックアップ装置(ホーム検知装置)を開発し、2006年度から、京浜東北線で使用を開始しました。



列車の最前部と最後部に超音波センサを設置、どちらかがホームを検知していないとドアが開かない仕組み

お客さまの声をどのように活用していますか？

JR東日本グループは「お客さまのご期待を実現するために私たちは挑戦します」を中期経営構想「ニューフロンティア2008」における経営の基本姿勢と位置付けました。お客さまのニーズを把握し、より質の高いサービスの提供に挑戦していきます。

お客さまのご期待の実現への挑戦

お客さまの声への考え方

JR東日本は、中期経営構想にて「お客さまのご期待の実現」を経営の基本姿勢として位置付けて、より質の高いサービスの実現をめざしています。社員や「お客さま相談室」、インターネットなどにお寄せいただくお客さまの声は、お客さまの視点で問題をとらえる原点と考え、サービスの改善に活かしています。

組織横断的なサービス推進体制

JR東日本は、お客さまや地域の皆さまのご期待にお応えするとともに、ご不満の解消に努め、ニーズを先取りしたサービスを提供するために、たゆまぬ改善を推進しています。

接客サービスの向上はもとより、営業制度、販売システムや列車ダイヤといった鉄道輸送の基本機能、運行情報の提供、バリアフリー設備、快適・清潔なトイレ整備といったサービスインフラの充実など、改善点は広範囲に及びます。そのため、改善の推進には、各駅、支社、本社、部門を超えた連携が不可欠です。

JR東日本は、問題を組織横断的に検討する「お客さまサービス改善委員会」を2000年10月に設置し、2005年7月には、戦略的かつスピーディにサービス改善を推進する「お客さまサービス部」を新設。各部門が活発に連携できる体制を構築し、さまざまな改善に取り組んでいます。

お客さまの声の収集・把握

2005年度にお寄せいただいたお客さまの声は250,438件で、前年度比140%となっています。全体の約8割に及ぶ204,597件は、現場第一線社員が直接お客さまから収集した声で、次いで25,754件がホームページでいただいた声、20,087件が「お客さま相談室」へ寄せられた声でした。

また、お客さまの声からは把握できない全般的な評価や、お客さまの満足度などを定量的に把握するために、毎年「顧客満足度調査」を実施し、その結果もサービス改善のために役立てています。

安心・快適にご利用いただくための輸送サービスの提供

混雑緩和に向けて

首都圏主要線区の朝通勤時の混雑緩和に取り組んでいます。拡幅車両の導入

や湘南新宿ラインといった新しい運行ルートの整備、増発などにより、朝通勤ピーク時の混雑率は、会社発足当初から52ポイント減少し、186%となっています。

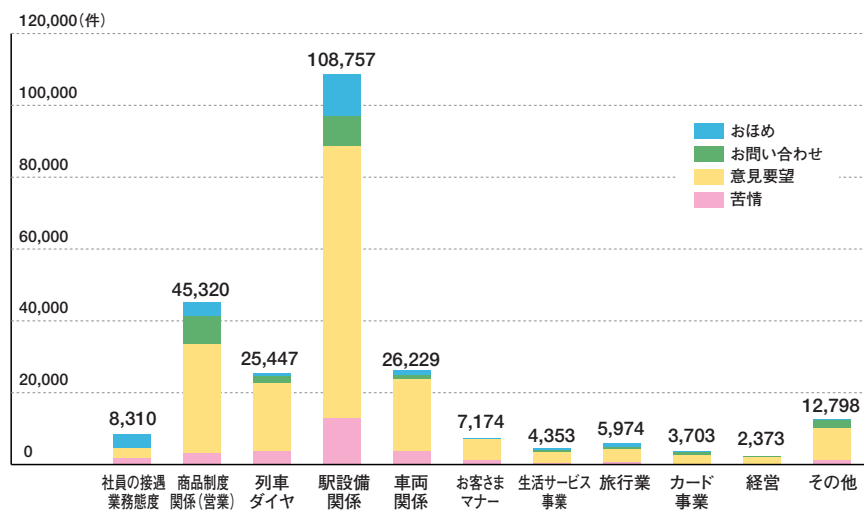
女性専用車の拡大

お客さまに安心して電車をご利用いただけるように、女性専用車の導入拡大を進めています。2001年7月から埼京線の深夜時間帯に女性専用車を導入しました。2005年4月には埼京線・りんかい線の朝の通勤時間帯にも拡大しました。

また、2005年9月から中央線快速、青梅線、八高線、2006年5月からは常磐線各駅停車（地下鉄千代田線直通）の上り線で、それぞれ最前部一車両を女性専用車としています。実施時間帯は、それぞれの線区・区間によって設定されています。

女性専用車については、ポスターや駅の放送に加え、当該車両やホーム乗降位置の目印ステッカーでご案内しています。

▶「お客さまの声」内容別内訳



また、実施後一定期間は、警備員を配置して案内体制を強化しています。

禁煙・分煙の推進

JR東日本では、お客さまのさまざまなご意見や、社会における禁煙志向の急速な高まりを受け、駅や車内での分煙・禁煙を推進してきました。

2005年12月以降は、比較的乗車時間の短い長野新幹線や在来線特急の列車を全面禁煙としました。さらに2007年春からは新幹線と特急列車を全面禁煙にすることとし、各ホーム上への喫煙ルーム増設を進めています。



一部新幹線ホームに設置した、排煙設備を備えた喫煙ルーム

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）
2005年12月	長野新幹線「あさま」、成田エクスプレス、房総特急を全車禁煙化。新幹線ホームに喫煙ルームを増設（熊谷、高崎、盛岡、長野駅）

サービス介助士

ご高齢のお客さまやお身体の不自由なお客さまが駅を利用する際に必要な介助技術や、お迎えする側としてのホスピタリティマインドの習得をめざし、2005年度から社員のサービス介助士資格取得を進め、年度中に約640人が2級を取得しました。



2005年度は約640人の社員がサービス介助士2級の資格を取得しました

遺失物管理システムの活用

駅や車内での忘れ物に関するお問い合わせに対して、迅速かつ精度の高い対応ができるように、JR東日本は、忘れ物情報をデータ登録して一元管理する遺失物管理システムの導入拡大を進めてきました。2006年4月からは、JR東日本管内全域へ拡大し、お届けいただいた全ての忘れ物がこのシステムにより検索可能となりました。

JR東日本テレフォンセンター

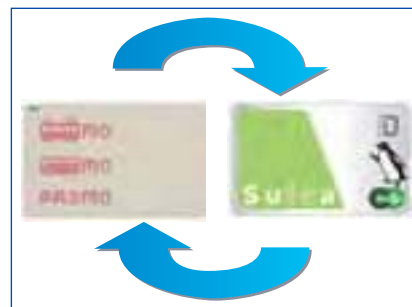
列車の時刻や料金、お忘れ物などについてのお問い合わせは、JR東日本管内44カ所の電話番号でご案内をしていました。しかし、お客さまにわかりやすくご利用いただくために、2005年4月よりお問い合わせ内容ごとに電話番号を統一し、

各テレフォンセンターへ自動的に振り分けるシステムに変更するとともに、ご案内時間を拡大しました。

シームレスな交通利用の実現

JR東日本は、お客さまの利便性向上のために、他の交通事業者とのICカードの相互利用の拡大を進めています。

これまでに東京モノレール、りんかい線、JR西日本「ICOCA」との相互利用を開始したほか、2007年3月には、首都圏の鉄道事業者、バス事業者が発行する新ICカード「PASMO」との相互利用を開始し、シームレスな交通利用を実現していきます。



Suicaと「PASMO」の相互利用は2007年3月に開始。首都圏の移動が便利になります

AED(自動体外式除細動器)の設置

AEDとは、致死性の不整脈「心室細動」が発生した心臓に電気ショックを与え正常な状態に戻す装置で、欧米では2000年頃から普及しています。JR東日本では、2005年度以降、一日の乗車人員が10万人以上である32駅の改札口付近への順次設置を進めており、駅社員のみならず、広く一般のお客さまにも取り扱いいただけるようにしています。

バリアフリーの推進

駅における取り組み

JR東日本は地方自治体などと協力し、「交通バリアフリー法」の対象となる乗降客5千人以上の駅にエレベーターや車いす対応エスカレーターの整備を進め、2005年度末までに対象駅の約6割での段差解消を実現しました。2010年度までに全ての対象駅での整備完成を予定しています。さらに乗降客1万人以上で高低差5m以上ある約300駅では、エスカレーターの設置も進めています。



エレベーターの整備などによる段差解消を進めていきます

また、お客さまに設備を有効に活用していただけるよう、駅構内の案内にピクトグラム（絵文字）、多言語、拡大文字による表示を充実させるとともに、整備状況をまとめた冊子「駅バリアフリー設備のご案内」を主要駅で配布しています。

JR東日本のホームページの「お身体の不自由なお客さまへ」コーナー※1でも、駅や車内での主なバリアフリー設備をご案内しています。



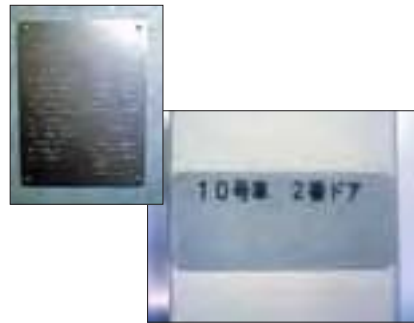
ホームページにて駅や車内の主なバリアフリー設備をご案内しています

車両における取り組み

目の不自由なお客さまの利便性向上のために、2005年度は新幹線全車両に現在位置と各種設備の位置をご案内する触知図と点字シールを整備しました。

また、在来線については、号車とドア位置をお知らせする点字シールの整備を進めています。2005年度には埼京線など4線区に整備しました。

2006年12月頃にはホームとの段差が縮小される低床の新型E233系車両を中央快速線、青梅・五日市線で導入する予定です。



新幹線に整備した触知図と在来線に整備した点字シール

駅・車両における石綿の使用状況

近年その危険性について再注目されている石綿ですが、JR東日本では駅および車両で一部含有物を使用しています。

駅舎については、吹き付けられた石綿が露出している箇所はなく、石綿を含有している吹き付け材がお客さまの使用する箇所で露出している駅は7駅ありましたが、2005年度内に全て除去しました。

車両については、断熱材として使用している車両が133両ありましたが、2006年度中に全車両を廃車する予定です。

なお、全て密閉状態かつ飛散防止対策を従前から実施済みですので飛散の可能性はありません。

※1 お身体の不自由なお客さまへ:

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

○玄関口のご案内機能の充実

- 改札口でお客さまがお問い合わせしやすいオープンカウンター



○輸送障害発生時の情報提供

- 異常時案内ディスプレイ



○安心してご利用いただける駅の整備

- バリアフリー設備

- ・エレベーター
- ・エスカレーター
- ・点字ブロック
- ・音声誘導案内
- ・多機能トイレ



- 待合室、ベンチ整備

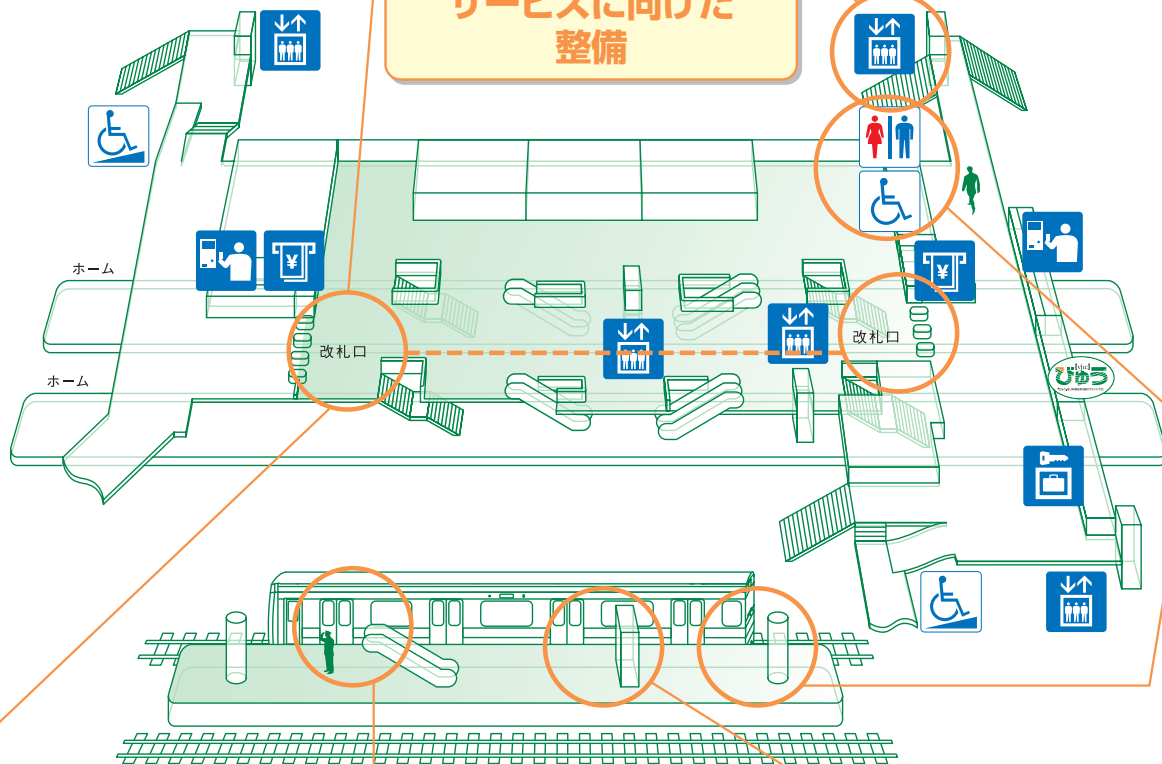


○駅のサインシステムの充実

- 文字の大型化
- 英語、中国語とハングルによるご案内



快適な鉄道輸送サービスに向けた整備



○わかりやすい列車情報

- フルカラーLED案内表示機



- 乗車口LED案内表示機



○快適・清潔な駅の整備

- 喫煙ルームの整備

- ・主な新幹線および特急停車駅のホームに喫煙ルームを整備



- トイレの整備

- ・多機能トイレ
- ・イメージアップトイレ



○横断的な取り組み

- 路線別イメージアップの取り組み
- ・改札口LEDの設置
- ・トイレ、ベンチの整備

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。

地域社会の豊かさをめざして

駅型保育園と介護事業

JR東日本グループは、少子高齢社会のニーズに応え、駅に近い利便性と安心・信頼のサービスを提供する「駅型保育」と「介護」の事業展開を、地方自治体などと協力して積極的に進めています。

2006年4月現在、駅型保育園は計18園、介護施設は計3園。そのうち、埼京線・埼玉新都市交通ニューシャトル沿線には現在保育園を8園設置しており、「点」ではなく「線」として保育園を展開することにより、「子育てしやすい沿線」にすることをめざしています。



好評につき、武蔵浦和に2園目となる「武蔵浦和桑の実保育園」が開園しました

駅がもたらす地域活性化

JR東日本は、駅を単なる乗降施設ではなく、情報と文化の発信基地にすることで、地域の活性化に貢献しようと考え、さまざまな手法で駅の活性化に取り組んでいます。具体的には、駅舎と公共施設の併設や、街づくりと連携した外観のリニューアルなどに取り組んでおり、2005年度は、駅周辺の諸施設にヨーロッパ風の暖色系外壁を採用し、駅前広場全体の街並みに

調和した山梨市駅のリニューアルなど、4駅の活性化を実施しました。



街づくりと連携して外観を改装した中央本線山梨市駅

観光開発

近年、自然景観の保護や、地域住民の社会生活基盤の維持・向上などを視野に入れた、バランスのよい観光開発が求められるようになってきました。JR東日本は、「観光開発は地域おこし」と考え、地元と協力したコンセプトづくりから、首都圏への情報発信に至るまで、地域と密着した観光地づくりを長期的な取り組みとして展開しています。また、地域の方の足であると同時に、観光客の方にも楽しんでいただける「ジョイフルトレイン」を五能線、大湊線などで運行しています。



五能線沿線の美しい景色を楽しむ「リゾートしらかみ」

次世代を育むために

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、JR東日本管内では12支部約500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東日本は支社内に事務所を設置し、運転シミュレーターの体験機会を提供するなど、活動支援を継続しています。



駅の清掃を行う鉄道少年団員

鉄道施設でイベントを実施

車両製作所や各地の総合車両センターなどでは、より多くの人に鉄道に親しんでいただくために、施設を開放してイベントを定期的に開催しています。そのうちのひとつである大宮総合車両センターのイベントでは、環境への取り組みもご紹介し、約3万名のお客さまが来場されました。



間近で見学できる車両展示や、ミニSL体験などを用意。地域の皆さまにも人気です

国際社会への貢献

海外鉄道関係者への協力

JR東日本の民営化を成功させた経験や、新幹線やSuicaに代表される先端技術をはじめ、地球環境保護、生活サービス事業など、さまざまな分野で各国の鉄道関係者から関心が寄せられています。2005年度は、38カ国643名の海外の鉄道関係者の訪問を受け、講義や現場視察などを行いました。当社の持つノウハウが各国鉄道で役立つように努めています。

さらに、国際協力機構などの要請に基づき、アジアなど近隣諸国への鉄道専門家の派遣を行い、現地での指導などを通じて、国際協力を進めています。

▶ 国際協力の2005年度実績

派遣	長期(1年以上) 短期(1年未満)	1カ国1名 2カ国5名
受け入れ	国際協力機構 (JICA)研修員	26カ国45名

諸外国鉄道との交流

ドイツ鉄道、イタリア鉄道、フランス国鉄との間で協力協定を締結し、当社と各鉄道との間で、研究開発や経営などに関する情報交換を行い、長期的な交流を視野に置いた社員の派遣や受け入れを相



2006年4月に東京駅とオランダ・アムステルダム中央駅との間で姉妹駅協定を締結しました

互に行っています。また、中国や韓国などアジアの近隣諸国に対しても、技術、経営など鉄道全般に関する情報についての交流を行っています。このような各国鉄道との交流を通じて、世界における鉄道の発展に貢献するように努めています。

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、安定した社会貢献活動を継続するため、1992年に(財)東日本鉄道文化財団^{※1}を設立し、鉄道を通じた地域文化の振興、鉄道に関わる調査・研究、国際文化交流の事業を推進しています。

鉄道博物館の建設・運営

現在埼玉県さいたま市に建設中の鉄道博物館は、2007年10月に開館の予定です。同館では、旧交通博物館から引き継ぐ文化遺産や、35両の保存車両をはじめとした、鉄道に関する豊富な資料を展示・収蔵し、調査・研究を行います。鉄道システムの変遷を産業史として伝える「歴史ゾーン」、鉄道の原理・仕組み・最新技術を体験学習できる「教育ゾーン」を設



2007年10月開館予定の鉄道博物館

けるなど、規模・質ともに世界でトップクラスの鉄道に関する博物館となります。

鉄道に関する調査・研究と国際交流

「鉄道文化と新しい交通社会の探究」を基本テーマとした調査・研究を支援し、その成果を財団の事業活動情報とともにホームページで公開しています。そのほかの各種資料についても、テーマ別にCD-ROMやDVDとして刊行しています。

また、世界各国の有識者の意見交換の場として評論誌『JRTR』^{※2}をはじめ、鉄道関係の英文図書を発行しています。

さらに、アジア各国の鉄道の若手を中心とした幹部職員を日本へ招き、鉄道経営、技術などの研修を実施しています。2005年度は、中国、インドネシア、マレーシアなど9カ国から計49名を受け入れました。

地域文化の振興

東京駅駅舎復原工事に伴い東京ステーションギャラリーは休館中ですが、展覧会は旧新橋停車場をはじめ代替の会場で開催を継続しています。

また、地域文化の振興をめざし、東日本各地の貴重な文化遺産や伝統芸能の保存と継承のために助成を実施しています。2005年度は「鹿沼今宮付け祭りの保存・伝承事業」(栃木県)や「月山旧六十里越街道保存整備事業」(山形県)など14件、約5,700万円の助成を行いました。

※1 東日本鉄道文化財団

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

※2 評論誌『JRTR』

『Japan Railway & Transport Review』

働きがいのある職場づくりをどう進めていますか？

グループ発展の原動力となる社員一人ひとりが、誇りを持って高い理想にチャレンジすることをめざすとともに、働きがいをさらに高められるよう取り組んでいます。

人材活用への取り組み

人事・雇用の基本的考え方

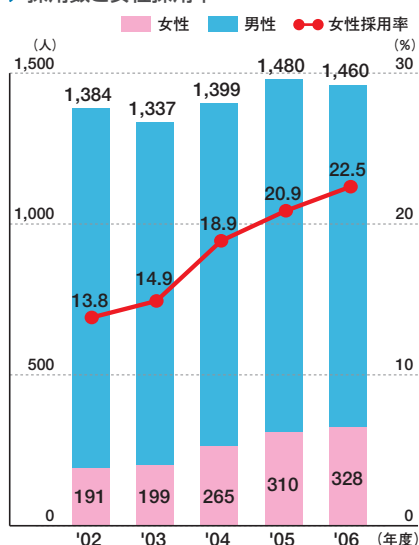
JR東日本では、中期経営構想「ニューフロンティア2008」を受け、「変化を恐れず、積極的に高い理想の実現に取り組む人材」「自ら考え行動できる人材」を、採用・育成の方針としています。

また、JR東日本の事業の核である鉄道事業においては、職務従事経験が能力の向上につながり、事業の安定的な運営を支えるという観点から、一定の長期雇用を前提とすることを基本としています。

採用の状況

JR東日本では、将来に向けて鉄道事業を安定的に運営していくため、社員の年齢構成上の歪みが生じないように、毎年1,400人規模の安定的な採用を継続するとともに、基本的人権を尊重した公平・公正な採用選考を実施しています。

▶ 採用数と女性採用率



障害者雇用の取り組み

JR東日本では、重要な社会的責務として障害者雇用に取り組んでおり、2006年6月時点の雇用率は2.07%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、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、雇用の場の確保に努めています。

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・職務に応じた研修や、社員・家族向けの社内報での啓発も行っています。

▶ 職場環境関連データ

障害者雇用率	2.07%
年間総労働時間	1,847時間
時間外労働時間	127時間
年次有給休暇消化率	91%

※障害者雇用率は2006年6月現在

働きやすい職場環境の整備

Fプログラムの推進

JR東日本では、1999年の労働基準法・男女雇用機会均等法の改正以降、女性社員の採用および職域を拡大してきました。また、女性社員の採用と活躍の場の拡大、仕事と育児の両立を支援する制度の充実、職場の雰囲気・風土の改善など多角的な施策を、「Fプログラム」として推進しています。

女性採用数は年々増加してきており、2006年度には328名、採用者数に占める女性の割合は22.5%となりました。今後も採用者数に占める女性の割合が引き続き20%以上となることを目標に女性採用を進めます。

管理者における女性の割合も1.0%（前年比+0.1ポイント）となり着実に増加しています。また、2006年4月現在、女性の運転士が約40人、車掌が約220人、改札業務を担当する女性社員も増加するなど、活躍の場が広がっています。

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。2005年度の年間総労働時間は1,847時間。会社発足時と比較すると、約340時間削減したことになります。

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2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」の認証を受けたのを皮切りに、順次複数の職場にて認証を受けています

▶ 労働安全衛生マネジメントシステム 認証取得状況

事業所	登録日	規格
東京総合車両センター	2002年2月	OHSAS 18001
大宮総合車両センター	2003年5月	OSHMS
新幹線総合車両センター	2005年3月	OSHMS
郡山総合車両センター	2005年3月	OHSAS 18001

労働災害・職業性疾病の防止

「安全計画2008」(P.18参照)で掲げた「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一丸となって取り組んでいますが、非常に残念ながら2005年度には感電、交通事故などにより4人のグループ会社等社員の死亡事故が発生してしまいました。日頃から危険の芽を察知し、安全性の向上を図る努力を続けていきます。

人材育成への取り組み

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、自ら課題を設定して解決できる自律型の人材育成に努めています。「技術力・現場マネジメント力の向上」「お客さま視点に立ったサービスレベルの向上」「次代を担う社員の育成」「グループの発展」を基本に、積極的に人材の育成に取り組んでいます。

小集団活動・提案活動

小集団活動は、社員が自主的にサークルを結成し、自分たちの職場や仕事について、日常困っていることや問題となっていることなどを取り上げ、課題を解決していく活動です。2005年度は、約5,300サークル、約3万6,400人が参加しました。

提案活動は、社員が業務についての有益な意見を提出する活動で、2005年度は約68万件、1人あたり12.7件の提案がありました。



本社での小集団活動発表大会の様子

さまざまな研修制度

JR東日本は、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、安全やサービス、マネジメントに関する集合研修を多数実施しているほか、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。また、幅広い視野と豊かな感性を養うため、各種公開セミナー、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

研修種別	
人材開発研修	31,200人
<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) 新入社員および若手社員研修 昇進試験合格者研修 小集団活動支援者研修 小集団活動推進事務局インストラクター研修	
知識・技術向上研修	56,200人
<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	3,300人
<主な研修概要>	
マネジメント研修および異業種交流研修 各種資格取得研修 海外、洋上研修	
合計	90,700人

男女共同参画への取り組み

男女共同参画へのプログラム

労働基準法などの改正を受けて、JR東日本グループでは女性の採用を拡大すると同時に、仕事と育児の両立支援は企業の社会的責任のひとつとの認識を強めてきました。しかし、職場によっては戸惑いや理解不足といった傾向が残っていることも否めません。

そこで、女性社員の働きやすい環境の整備に向けて「Fプログラム」を2004年4月に開始、男女社員の働きがいの向上やその家族の幸福の実現に向けて取り組みを開始しました。

同プログラムは、女性社員を対象とした取り組みと、女性に限らず職場全体の風土改革を進める取り組みに大きく分けられます。各々の取り組みを推進すべく5つの柱が定められていますが、そのうちの「女性社員の採用及び活躍の場の拡大」と「仕事と育児の両立を支援する制度の充実」から、現場第一線の活躍と再就職支援制度の活用事例をご紹介します。

現場第一線で活躍

入社以来12年間のびゅうプラザ勤務を経て、酒匂とも江さんが品川駅助役となったのは2005年4月。助役は、駅長、副駅長に次ぐ管理者です。

「みどりの窓口や改札などの営業関係を担当しています。入社以来ずっとびゅうプラザで仕事をしてきたため、駅の仕事は毎日が勉強です。広い視野で会社を知りたいと思っていたので、とてもやりがいを感じています。」

品川駅のみどりの窓口には23人の女性社員がいて、「女性の上司が来てくれてうれしい」「女性も管理者になれるのですね」と言われ、気持ちが引き締まったそうです。「圧倒的に男性が多い職場のなかで、女性の管理者として働くことにはかなりプレッシャーがかかりますが、あまり気負わずに頑張っています」



「これからは女性の職域も広がっていくので、女性社員も目標を持って頑張りたいです」

品川駅助役
酒匂 とも江

再就職支援で経験を活かす

再就職支援制度とは、退職時に人材登録を行い、JR東日本グループへの正社員採用、人材派遣などの雇用情報の提供を受けることができる仕組みです。「チャンスがあればまたJR東日本で働きたかった」と話すのは、この仕組みで実際にびゅうワールドに再就職した倉持かつらさん。駅旅行センターやびゅうプラザで勤務経験のある倉持さんは、子どもの小学校入学をきっかけに退職。しかしFプログラムの導入で、これまでの経験を活かせる職場への復帰を実現させたひとりとなりました。

「職場や周囲の皆さんから支援・協力してもらいながら、何とか仕事と育児を両立させることができました。今は感謝の気持ちでいっぱいです」と話す一方、上司であるびゅうワールドの取締役企画部長の浦野さんは「求めていた人材とマッチして、大変助かっています」と話しています。



「子どもたちも、働く私の姿を見て“自分たちもしっかりしなきゃ”という意識が芽生えたようです」

びゅうワールド
倉持 かつら

今後の展開

女性の活躍をめざした事例をご紹介しましたが、JR東日本では「職場の雰囲気・風土の改善」が極めて重要な柱であると認識しています。今後も継続して、経営陣自らが率先して行うとともに、2005年度からはガイドブックを男性社員も含めた全社員に配布するなどして推進しています。

Fプログラム 5つの柱

- 1 女性社員の採用及び活躍の場の拡大
- 2 仕事と育児の両立を支援する制度の充実
- 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
- 5 女性社員自身の意識改革に向けた取り組み

環境

Environmental

地球には環境容量の限界があり、また、私たちが日々消費している資源は有限です。

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。

事業の軸である鉄道では、より環境負荷の小さ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、車両自体のリサイクルに設計段階から対応しています。

また、自然エネルギーの利用を進めるとともに、駅などで発生する

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。

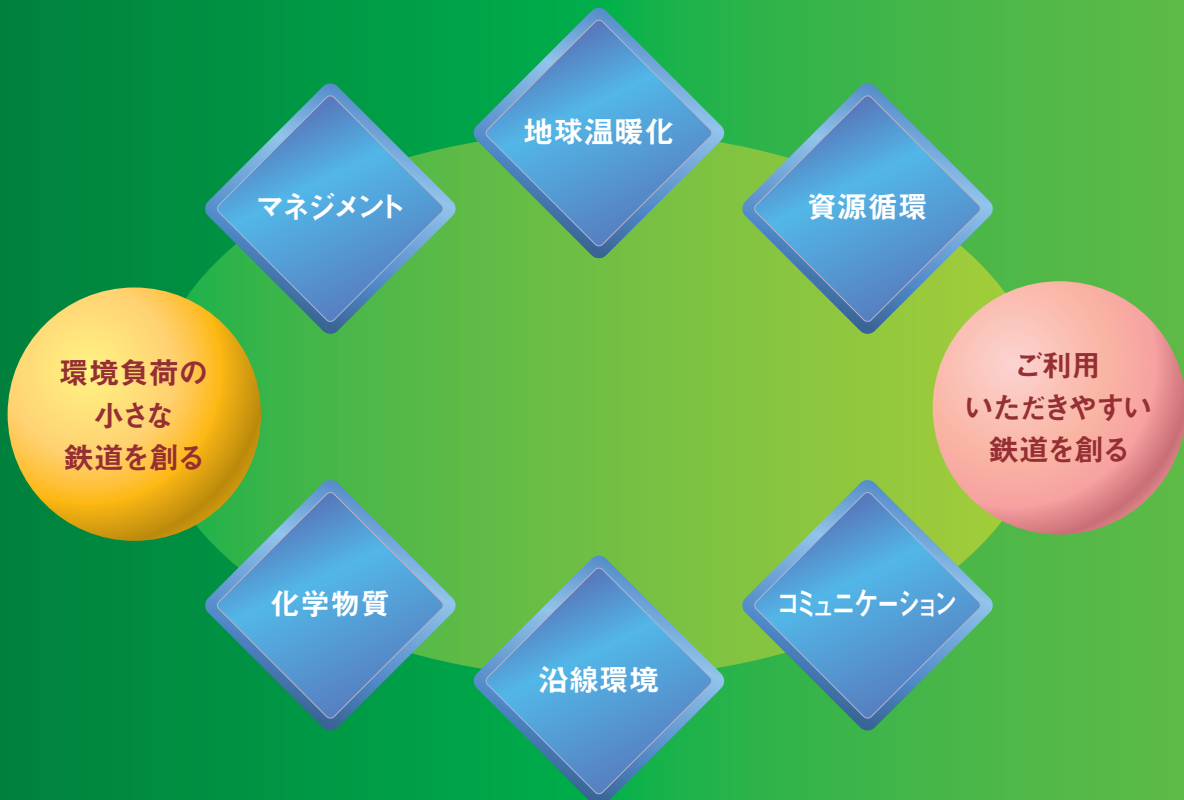
さらに、比較的環境負荷が低い交通機関である鉄道の特性を発揮するため、

自動車などから鉄道へのモーダルシフトを促す、利用しやすい鉄道づくりを推進しています。

今後も、環境戦略の実行と環境教育を通じた社員の啓発などを通じて、

グループ全体で環境負荷低減に向けた

総合的な取り組みを強化・推進していきます。



環境に関する基本的な考え方

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、行動指針と数値目標を定めて、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持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。

2008年度達成目標^{※1}

(1996年3月制定、2000年11月改定、2002年9月一部改定、2005年1月改定)

JR東日本単体

	2008年度目標
事業活動に伴うCO ₂ 総排出量	22%削減
自営火力発電所からの単位発電量あたりのCO ₂ 排出量	40%削減
省エネルギー車両の比率	82%
単位輸送量あたりの列車運転用消費エネルギー	19%削減
特定フロン使用大型冷凍機	100%削減
駅や列車で発生する廃棄物のリサイクル率	45%
総合車両センター等で発生する廃棄物のリサイクル率	85%(対象4年間平均値)
設備工事で発生する廃棄物のリサイクル率	92%(対象4年間平均値)
東北・上越新幹線の騒音対策75dB以下(騒音対策対象地域について)	100%(2009年度達成目標)
自営火力発電所からのNO _x 排出量	63%削減

JR東日本グループ

	2008年度目標
一般廃棄物のリサイクル率	43%
事務用紙の再生紙利用率	100%
毎年具体的な環境保護活動	森づくりへの参加等

*削減目標は1990年度を基準

※1 2008年度達成目標:

従来の2005年度達成目標についてその進捗状況を踏まえ、2008年度達成目標として2005年1月に改定しました。また、この改定に合わせ、JR東日本グループとしての目標を新たに設定しました。

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、定量的な把握に努めています。



















*法律上は工事の請負会社が生産事業者となる工事廃棄物も産業廃棄物に含んで把握しています。

2008年度目標に対する2005年度の実績は？

JR東日本では、2008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	2008年度目標	
		基準値(1990年度)	
環境マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 秋田総合車両センターでのISO14001認証取得 ● JR東日本エコ活動の展開の開始 など 		
地球温暖化防止への取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ● 省エネルギー車両の導入 ● 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 ● 電力供給におけるCO₂の削減 など 	事業活動に伴うCO ₂ 総排出量	276万t-CO ₂
		自営火力発電所単位発電量あたりCO ₂ 排出量	726g-CO ₂ /kWh
		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	20.6MJ/車キロ
		特定フロン使用大型冷凍機台数	82台
資源循環への取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 総合車両センター、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使用 など 	駅・列車ゴミのリサイクル率	—
		総合車両センター(車両工場)廃棄物のリサイクル率	—
		設備工事廃棄物のリサイクル率	—
		一般廃棄物のリサイクル率	—
		事務用紙の再生紙利用率	—
化学物質管理	<ul style="list-style-type: none"> ● 川崎火力発電所からの環境汚染物質削減 ● PCB廃棄物の適正管理 など 	自営火力発電所NO _x 排出量	994t
沿線での環境活動	<ul style="list-style-type: none"> ● 新幹線・在来線の騒音対策(防音壁、ロングレール化など) ● トンネル内湧出水の活用 など 	東北・上越新幹線騒音対策75dB以下(騒音対策対象地域について) ^{*1}	—
環境コミュニケーション	<ul style="list-style-type: none"> ● 車内広告や駅頭での環境情報の発信 ● 鉄道沿線からの森づくり ● 安達太良ふるさとの森づくり ● 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	—
研究開発	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 		

*表内 はグループの目標 対象4年間平均値…2005年度～2008年度の平均値

目標値	2004年度実績 ※()内は実数	2005年度実績 ※()内は実数	進捗	参照ページ
				38~39、42 ページ
22%削減 (215万t-CO ₂)	13%削減 (239万t-CO ₂)	7%削減 (258万t-CO ₂)	—※2	44~47、51 ページ
40%削減 (436g-CO ₂ /kWh)	30%削減 (510g-CO ₂ /kWh)	26%削減 (534g-CO ₂ /kWh)	—※2	
82%	76%	81%	 	
19%削減 (16.7MJ/車キロ)	13%削減 (17.9MJ/車キロ)	15%削減 (17.6MJ/車キロ)	 	48~50 ページ
100%削減 (0台)	84%削減 (13台)	88%削減 (10台)	 	
45%	43%	47%	 達成 	
85% 対象4年間平均値	82%	90%	 	51ページ
92% 対象4年間平均値	91%	89%	 	
43%	38%	42%	 	
100%	86%	92%	 	52~53 ページ
63%削減 (368t)	58%削減 (417t)	54%削減 (462t)	—※2	
100% (2009年度達成目標)	(住宅立地地域は) 完了	(住宅立地地域は) 完了	—	54~55 ページ
—	17カ所 2.5万本植樹 3,200人参加	18カ所 3.1万本植樹 3,600人参加		
				43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 谷 哲二郎

2005年度は、改定した2008年度達成目標へ向けた取り組みの初年度でした。地球温暖化防止の取り組みについては、省エネルギー車両の導入をさらに進めたことなどにより、列車運転用エネルギーを順調に削減できました。しかし、新潟県中越地震で自営水力発電所が被災し、2005年度は通年にわたり約半分の運転率となり、自営火力発電所でそれを補ったことから「事業活動に伴うCO₂総排出量」「自営火力発電所単位発電量あたりのCO₂排出量」「自営火力発電所NOx排出量」の3つが大きく増加する結果となりました。なお、被災した水力発電所については、復旧工事を進めてきた結果、2006年3月に完了しました。次回の報告からは地震の影響が取り除かれたものとなります。

新たに定めたグループ全体の目標に対する実績は、初年度ながら各社の取り組みの成果もあり、堅調なものとなりました。グループ各社の事業形態にあわせた環境保全活動の深度化にも取り組んでいきます。

2008年度目標達成に向けた進捗度

-  **達成**  ……達成
-   ……順調
-  ……やや遅れ

※1 東北・上越新幹線騒音対策
2006年度から対象地域を拡大して実施する新幹線騒音対策の実績は来年度以降報告していきます。

※2 進捗の評価
事業活動に伴うCO₂総排出量と自営火力発電所単位発電量あたりのCO₂排出量、自営火力発電所のNOx排出量については、新潟県中越地震の影響が大きいため、評価を行いませんでした。

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。経営企画部に事務局を持つ同委員会は、取締役会長を委員長とし、各部門の責任者を委員とする社内横断組織です。

2005年度も引き続き、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」を開催し、グループ全体での取り組み強化について議論し、活動を展開しました。

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、2005年度に秋田総合車両センターも認証を取得しました。これにより車両のメンテナンスを行う総合車両センターについては、全職場で取得が完了しました。

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。



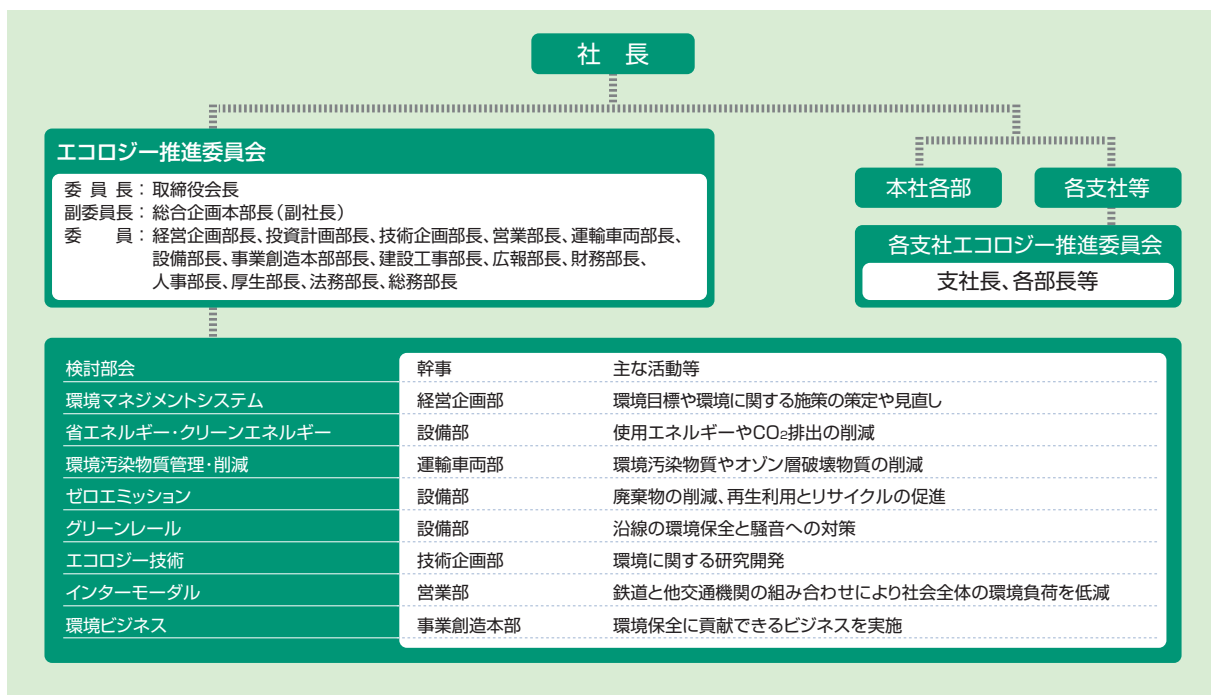
秋田総合車両センターが認証取得し、全ての総合車両センターでの認証取得が完了



▶ 2005年度ISO14001取得状況

認証取得サイト	年月
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
長野総合車両センター	2005年 2月
秋田総合車両センター	2005年 7月

▶ 環境マネジメント推進体制(2006年3月31日現在)



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。

例えば総合車両センターでは、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、著しい環境側面の評価項目の細分化の必要性などが指摘され、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。

また火力発電所や総合車両センター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

2005年度において、環境に関する事故や罰則を受けた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、2005年度には延べ2,455人の社員が環境教育を受けました。各機関の環境担当者を対象とした研修も昨年に引き続き実施しています。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。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評価・表彰

従来から、社員の自主的な活動である小集団活動や提案制度などにおいて、環境保全への取り組みも含め、優秀なものについて表彰を行ってきましたが、さらに環境保全活動を推進する目的で、「環境活動に尽力した機関に対する表彰」を新設し、毎年度表彰することとしました。2005年度活動分については、八王子支社の「JR東日本エコ活動」先行導入機関としての取り組みを、全社展開につながる取り組みとして表彰しました。



環境活動に尽力した機関に対する表彰を新設し、八王子支社を表彰しました

▶ 2005年度環境教育実施状況

研修・講演会	回数	参加人数
環境担当者研修	1回	29人
環境対策担当者研修	1回	21人
新任現場長研修	8回	145人
実践管理者育成研修	1回	198人
新入社員研修	1回	1,488人
各支社主催研修	3回	100人
環境講演会など	4回	310人
通信研修	—	164人

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。

▶ 2005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	環境保全活動に伴う経済効果(億円)		
	投資額	費用額		2004年度	2005年度	
沿線環境 保全活動 (公害防止活動)	47.4	46.6	新幹線・在来線の騒音対策 (防音壁、ロングレール化など) 自営火力発電所NOx排出量 など	— 417t	— 462t	—
地球環境 保全活動	592.2	—	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 など	239万t-CO ₂ 510g-CO ₂ /kWh 76% 17.9MJ/車キロ 13台	258万t-CO ₂ 534g-CO ₂ /kWh 81% 17.6MJ/車キロ 10台	265.8
資源循環活動	—	52.9	駅・列車ゴミのリサイクル率 総合車両センター等廃棄物のリサイクル率 設備工事廃棄物のリサイクル率 一般廃棄物のリサイクル率 事務用紙の再生紙利用率 など	43% 82% 91% 38% 86%	47% 90% 89% 42% 92%	14.0
環境マネジメント	—	4.0	毎年具体的な環境保護活動 (鉄道沿線からの森づくり 安達太良ふるさとの森づくり)	17カ所 2.5万本植樹 3,200人参加	18カ所 3.1万本植樹 3,600人参加	—
環境研究開発	0.2	51.3				—
社会活動	—	0.4				—
合計	639.8	155.3				279.8

参考

当該期間の設備投資額 2,753億円
 当該期間の研究開発費の総額 167億円^{※1}
 表内■はグループの目標

目標と実績の表(36~37ページ)との活動内容の関連は次のとおりです。

沿線環境保全活動＝「沿線での環境活動」および「化学物質管理」
 地球環境保全活動＝「地球温暖化防止への取り組み」および「化学物質管理」
 資源循環活動＝「資源循環への取り組み」
 環境マネジメント＝「環境マネジメント」および「環境コミュニケーション」
 環境研究開発＝「研究開発」
 社会活動＝「環境コミュニケーション」

※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(58億円)を含みます。

環境会計

2005年度のまとめ

2005年度においては、環境保全コストとして投資額が約640億円、費用額が約155億円となりました。

投資のうち、大きな割合を占める地球環境保全活動は、東海道線や常磐線などの在来線への省エネルギー車両の導入によるものですが、山手線への新型車両の導入が一段落したこともあり、前年度よりも34億円減少し、約592億円となりました。

なお、これら省エネルギー車両の導入などにより、耐用期間中のCO₂排出量を56万トン削減できます。

沿線環境保全活動では、新幹線騒音対策として防音壁への吸音板取り付けなど各種施策を実施し、投資額は前年度と同レベルの、約47億円となりました。

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。

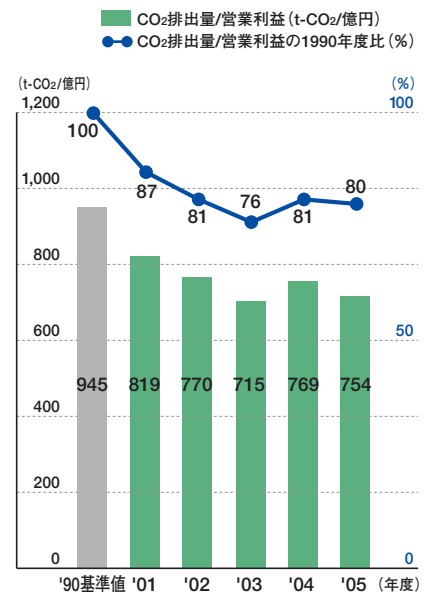
この算式では、数値が小さいほど環境に負荷をかけずに経済付加価値を得ていることとなります。1990年度には945 (t-CO₂/億円)でしたが、2005年度は754 (t-CO₂/億円)となっています。

なお、2004年度以降指数が増加しているのは、新潟県中越地震で自営水力発電所が停止した影響で、CO₂排出量が増加したことによるものです。

環境経営指標

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

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(2005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は全額を計上(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2005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

❖ JR東日本エコ活動

ボトムアップの環境活動をめざして

これまでJR東日本では、環境への負荷低減に向けてさまざまな取り組みを展開してきました。さらに環境保全活動の深度化を図るには、約6万人の社員一人ひとりが日頃から環境への意識を高め活動する取り組みが不可欠との認識から、その方法を模索してきました。そして2005年2月、八王子支社の7機関で試行を開始したのが、「JR東日本エコ活動」です。



環境保全へのアイデアを募るために、設置された「エコボックス」

■ エコ活動を開始した7モデル機関と主な取り組み

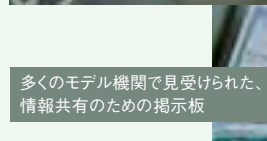
モデル機関	社員数	主な取り組み
立川駅	86	<ul style="list-style-type: none"> ●エコロジー日誌回覧記入 ●立川駅エコマークの作成 等
日野駅	12	<ul style="list-style-type: none"> ●エコ活動進捗状況<Before and After>の掲示 ●マイ箸、エコバッグの活用 等
立川車掌区	195	<ul style="list-style-type: none"> ●節電啓発シールの照明スイッチへの貼付 ●(株)東日本環境アクセス社員との意見交換会 等
三鷹電車区	222	<ul style="list-style-type: none"> ●車両洗浄装置を洗剤不使用のものへ取り替え ●エコ新聞、エコ掲示板の利用開始 等
八王子保線技術センター	65	<ul style="list-style-type: none"> ●除草剤使用から除草作業への切り替え ●工事用材料の延命化と再利用の促進 等
八王子機械技術センター	13	<ul style="list-style-type: none"> ●液晶温度計シールの配布 ●空調機フィルター清掃の定期的実施の促進 等
八王子電力技術センター	93	<ul style="list-style-type: none"> ●色分けした照明スイッチの消灯範囲図の作成 ●エコ担当の定期交代による活動の定着化促進 等

「業務」「職場生活」と「環境保全」の調和

もちろん、環境教育など意識を高める活動はこれまでも行ってきましたが、「エコ活動」では、行動目標を設定し、行動を実施、一年ごとに振り返り、さらに活動を活性化していく、というPDCAサイクルを、各職場レベルで実行することにその特色があります。また活動内容は、「業務」および「職場生活」に「環境保全」の考え方を具体的に取り入れることをめざし、選任されたエコ活動推進員を中心に職場全員でアイデアを出し合って決定します。



機械技術センターでは、空調機のフィルター清掃を省エネルギーの観点から促進するため、各職場と連携



多くのモデル機関で見受けられた、情報共有のための掲示板



後部に「アイリングストップ」シールを貼った事業車

モデルケースにおける取り組み

八王子支社での試行は、たった5カ月間という期間であったにも関わらず、社員200人規模の職場から15人程度の職場まで、積極的な社員の参画を得られるという結果を残しました。

内容も、節電・節水を呼びかけるシール、液晶温度計シールの貼り付け、マイ箸・買物袋の使用といった身近なことから、日誌の回覧や掲示板、勉強会などによる情報共有の取り組み、さらには車両消耗品の寿命延伸や、除草を手作業で行うなど本業における取り組みまで、幅広い展開を見ることができました。

今後の展開

これらのモデルケースを元にした冊子『JR東日本エコ活動一現場第一線における環境保全活動』を社内で配布し、2008年度までに全社的な取り組みとして広げていく予定です。

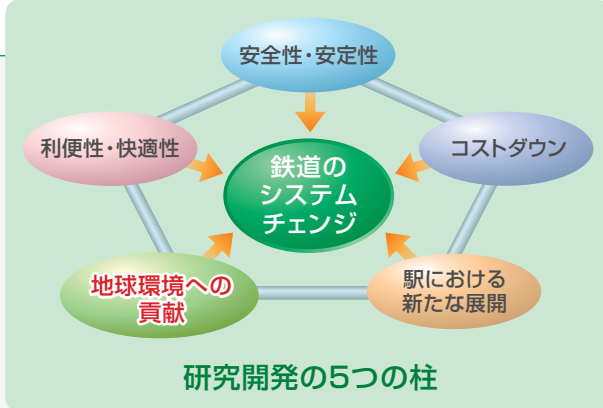


環境保全に資する研究開発

JR東日本の研究開発における環境保全の位置付け

JR東日本は研究開発の5つの柱のひとつに「地球環境への貢献」を掲げ、環境保全に資する研究開発に取り組んでいます。具体的には「新たな省エネルギーシステム」、廃棄物の発生抑制や設計段階からリサイクルしやすい材料の使用や構造をめざす「資源循環の取り組み」、騒音対策や環境汚染物質の削減をめざす「沿線環境への配慮」を主な課題として進めています。

ここでは、特に進展のあった「新たな省エネルギーシステム」の2つの事例についてご紹介します。



世界初ハイブリッド鉄道車両の導入へ

JR東日本では、環境負荷の低減を主なコンセプトとし、ハイブリッドシステムを採用した試験気動車「NETレイン」を開発し、2003年5月から走行性能や省エネルギー効果などの試験走行を進めてきました。

そして、いよいよ世界に先駆けて営業車両として2007年夏頃の導入を決定。小海線（小淵沢～小諸間）に3両導入される「キハE200形式」ハイブリッド気動車は、NETレイン同様に、発電用ディーゼルエンジンと回生ブレーキから充電した蓄電池を効率的に使用し走行します。また、今後2年間の実地データを元に、量産化も検討していきます。



燃料電池を用いた鉄道車両の開発に着手

発電効率が高く、反応により生じる物質が水だけであるという特徴を持つ燃料電池は、環境負荷の少ない発電技術として期待されています。JR東日本では燃料電池を取り入れた鉄道システムの研究開発を始めました。

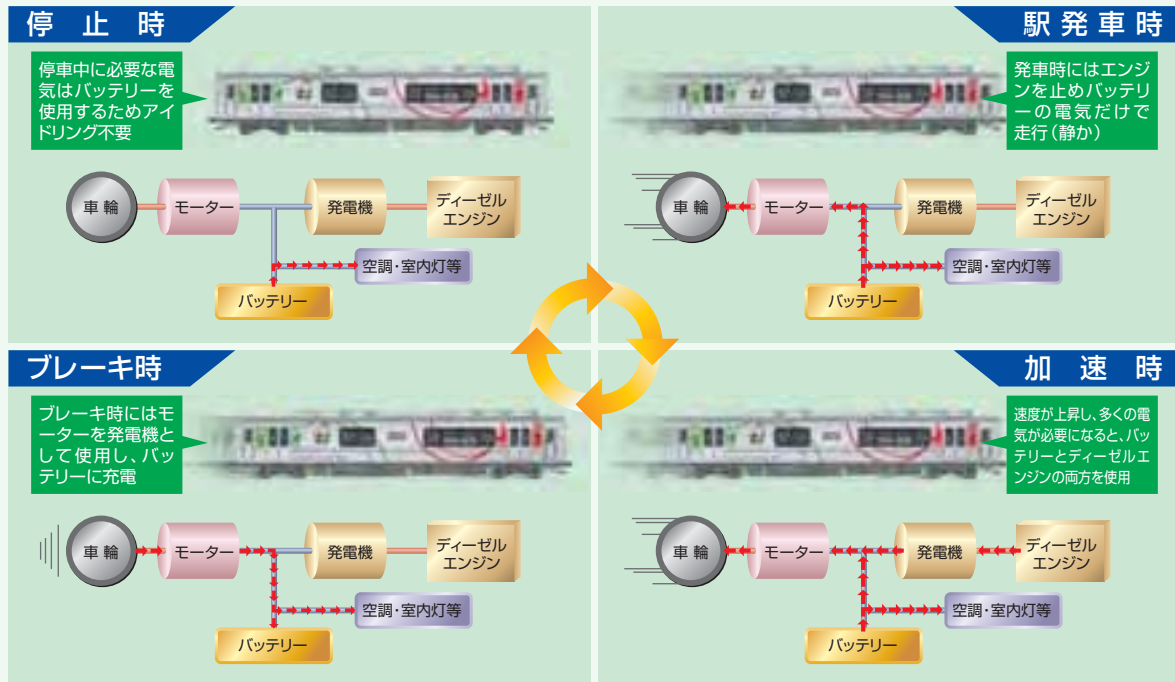
NETレインを改造し、2006年7月以降、鉄道車両としては世界初の燃料電池ハイブリッド鉄道車両での試験を開始。



電柱や架線がなくなり、景観の向上にもつながります

制御技術や安全を確保するための技術などの開発や課題の把握を進めます。燃料電池技術自体にクリアすべき課題が多く、すぐに実用化できるものではありませんが、将来を見据えて開発に着手しています。

ハイブリッド鉄道車両の概要



*燃料電池ハイブリッド鉄道車両は、このディーゼルハイブリッド方式を基本に、ディーゼルエンジンと発電機を燃料電池に置き換えたものです。

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を推進するとともに、交通体系全体でのCO₂削減をめざすインターモーダルな推進にも力を入れています。

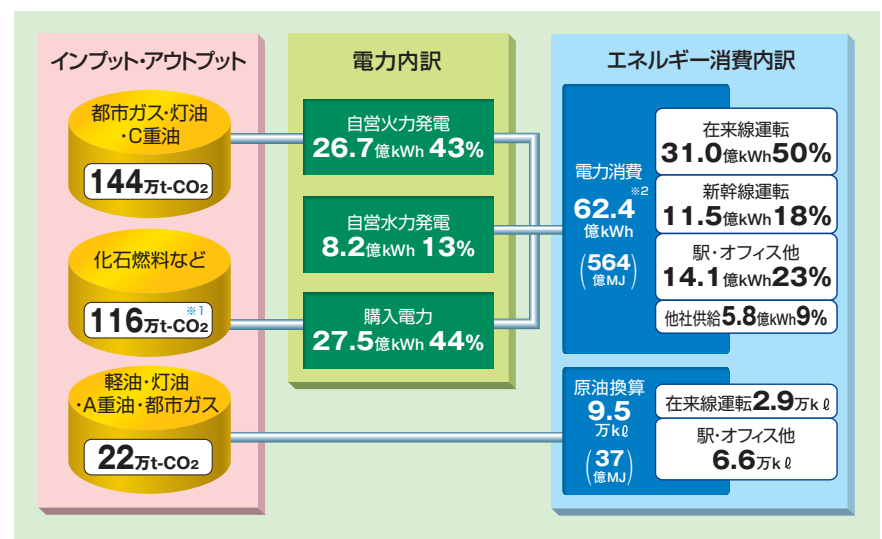
地球温暖化防止への取り組み

エネルギー供給と消費の現状

JR東日本では、電車の走行や駅・オフィスの照明・空調に使用する電力を自営の発電所と電力会社から供給しています。また電力以外では、ディーゼル車の走行や駅・オフィスの空調に軽油や灯油などを使用しています。

これらエネルギー消費については、その効率化に取り組んだ結果、減少傾向にあります。

▶ JR東日本エネルギーフローマップ

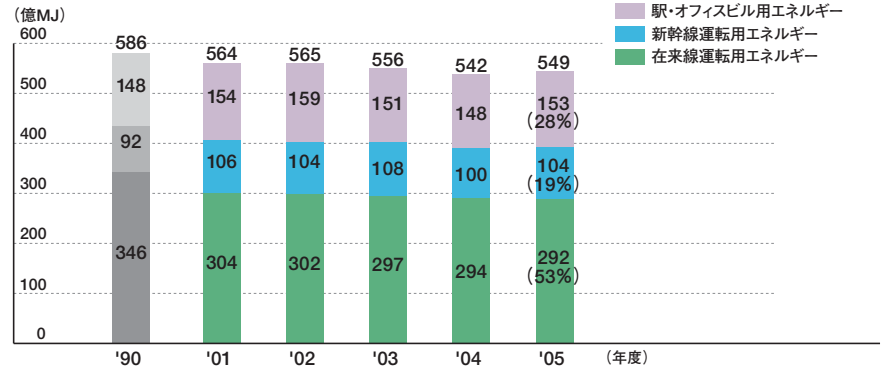


CO₂排出量の推移と対策

JR東日本のCO₂排出量は削減傾向で推移していたものの、2005年度は258万トンとなり、最も少ない2003年度と比較して38万トンの増加となりました。これは1997年と同レベルの排出量です。主な原因は、2004年10月に発生した新潟県中越地震により、首都圏に電気を供給する自営水力発電所が大きな被害を受け、運転を停止（2005年2月より一部運転を再開）し、2005年度は通年にわたってその影響を受けたためです。

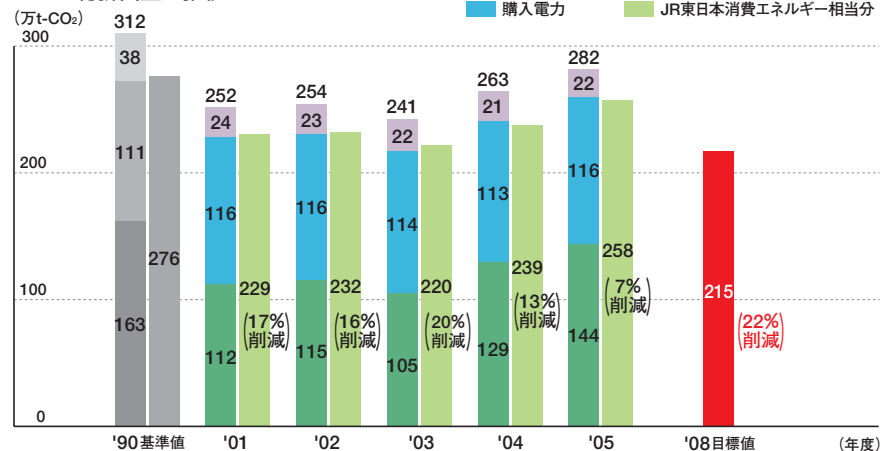
これに対し、水力発電所の工事を進めた結果、2006年3月に完全復旧することができました。引き続き、消費エネルギーの72%を占める列車運転用エネルギーの削減を重点課題ととらえつつ各種CO₂排出量削減施策に取り組めます。

▶ 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、電気事業連合会による

※1 116万t-CO₂

経年的な比較のため、電気事業連合会の1990年度のCO₂排出係数を使用しています。なお、2005年度の排出係数を使用すると117万t-CO₂となります。

※2 62.4億kWh

他社に供給している電力を除くJR東日本消費電力は56.6億kWhとなり、一般家庭151万世帯が1年間に消費する電力に相当します。

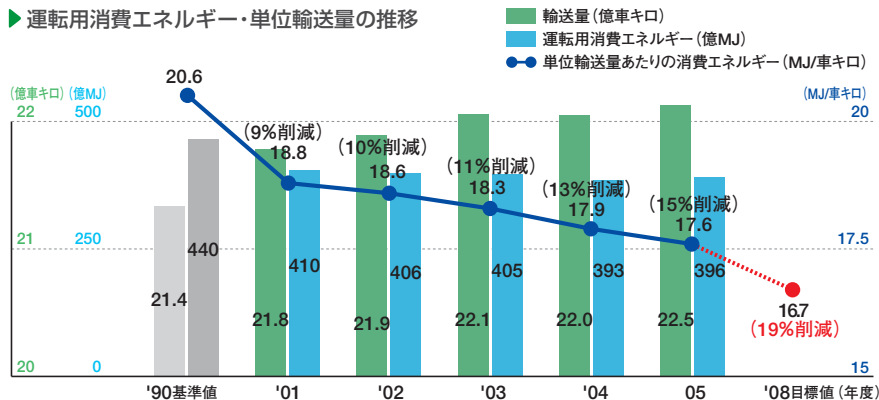
列車運転用エネルギーの削減

JR東日本は2005年度末までに9,944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81%を占める値です。

電車については、減速時の移動エネルギーを電気エネルギーに換える「回生ブレーキ」や、電力をむだなくモーター制御を可能にする「VVVFインバータ」を搭載した新世代の省エネルギー車両の導入をさらに進めました。

列車の運転に関するこれらの省エネルギー対策の結果、2005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15%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 通勤・近郊での主力として活躍するVVVF車両

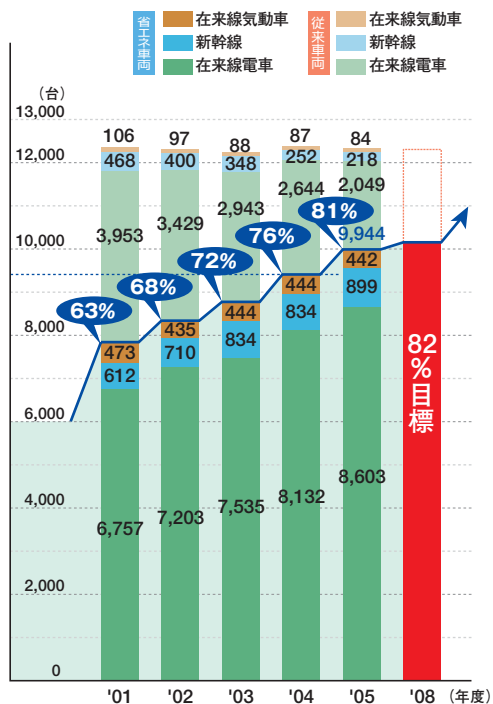


E2系 新幹線「あさま」や「はやて」などで採用されているVVVF車両

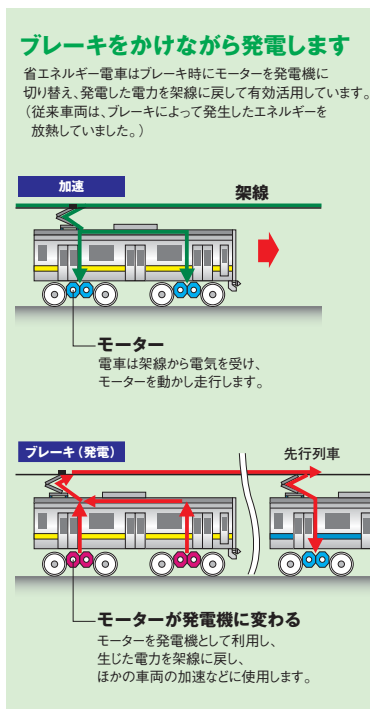


E233系 2006年12月頃から中央線に導入予定の最新車両

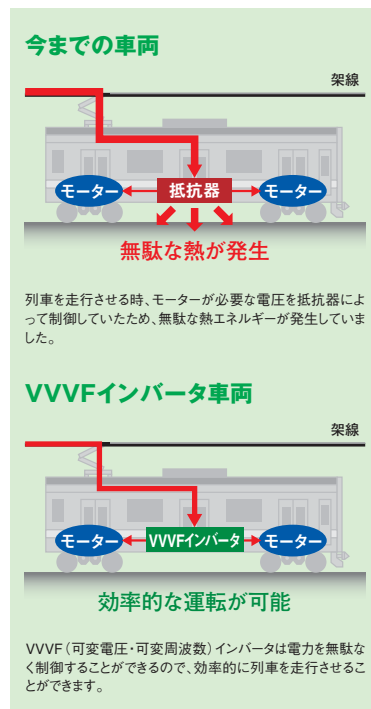
▶ 省エネルギー車両の推移



▶ 回生ブレーキの仕組み



▶ VVVFインバータ制御の仕組み



交通体系全体でのCO₂排出量削減 (インターモーダルの推進)

インターモーダルへの考え方

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^{※1}を推進し、輸送機関全体でのCO₂排出量削減に取り組んでいます。

パーク&ライドの推進

自宅から駅までは車、その先は鉄道をご利用いただけるよう、駅前に駐車場を整備する『パーク&ライド』を推進しています。2006年3月末時点で122駅に1.2万台分の駐車場を整備しています。^{※2}

駅前に駐車場を整備することにより、こ

れまでの自動車だけの移動形態から、その行程の一部を鉄道利用に転換していただけるよう努めています。



甲府ステーションビル(株)の駅ビル駐車場を使用した、甲府駅の「パーク&ライド」

レール&レンタカーの提供

到着駅から目的地までの交通手段として1995年にレンタカー料金を半額近くにした「トレン太くん」を発売しています。また鉄道・レンタカーの両方を割引した「レール&レンタカー」も販売し、さらに軽自動車などの新しいクラス、料金設定、カーナビの標準装備などにより、

車だけの移動から鉄道と組み合わせた移動へシフトできるサービスの提供に努めています。

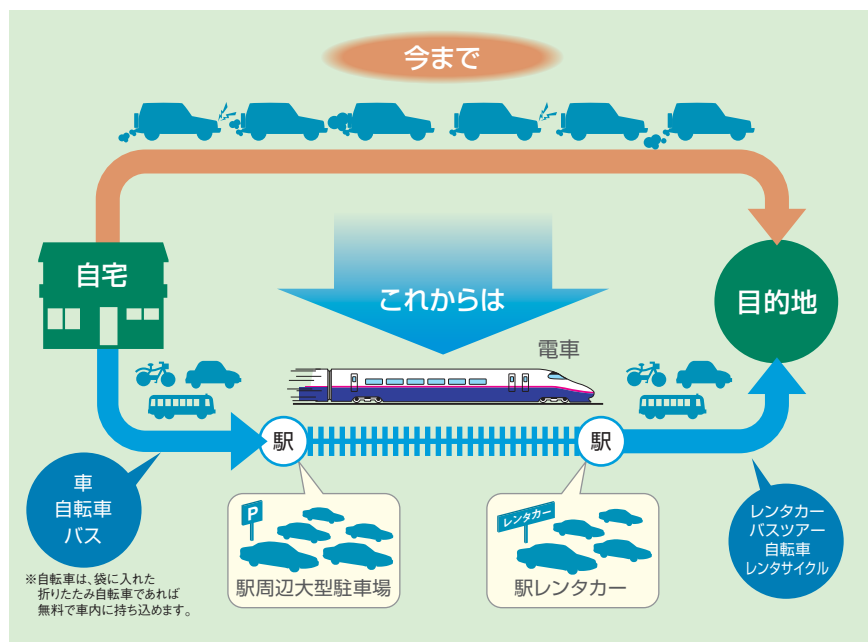
旅行ツアーの交通手段の最適化

旅行会社と共同で、首都圏発のバスツアーを、部分的に新幹線を利用する形態に転換しました。渋滞を避けるだけでなく環境負荷低減が図られます。

旅行商品と鉄道

JR東日本では、地域の豊かな自然や観光資源を活かしつつ、環境負荷が小さい鉄道利用の旅の提案に努めています。鉄道の旅の楽しみと旅先での機動性を組み合わせたレンタカープランの提供や、地元と協力して観光タクシープランを充実させるなど、自動車だけに頼らない旅行のあり方を提案しています。

▶インターモーダル図



さまざまな関係者との連携に向けて

公共交通機関などの利用促進により、自動車からCO₂排出量が少ない交通モードへの転換が必要であるものの、実効性のある取り組みとするには、利用者・交通事業者双方の取り組みをマッチングさせることが重要です。このため国は、交通事業者、経済界、行政などが参加する「公共交通利用促進等マネジメント協議会」を2005年7月に立ち上げました。JR東日本も参加し、2005年度は3回の協議会が開催され、地方における企業の通勤需要と公共交通機関のマッチングなどについて議論しました。

※1 インターモーダル

さまざまな手段を乗り継いで、ある一点から目的地へ連続的に移動できる交通システムを指す。移動手段の選択肢が複数あることを指すマルチモーダルとは意が異なる。

※2 122駅に1.2万台分の駐車場

当社が直接整備したもの、グループ会社が運営しているもの、自治体との連携で運営している駐車場をまとめたものです。

電力供給におけるCO₂排出量削減

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、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」。リアルタイムで電力供給量を監視・制御し、エネルギー利用が最適になるように調整しています。

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排出量は1990年度比26%削減となっています。

また、2006年6月には、さらなるCO₂排出量の削減をめざし、3号機の燃料を灯油から天然ガスに転換して運用を開始しました。

水力発電における取り組み

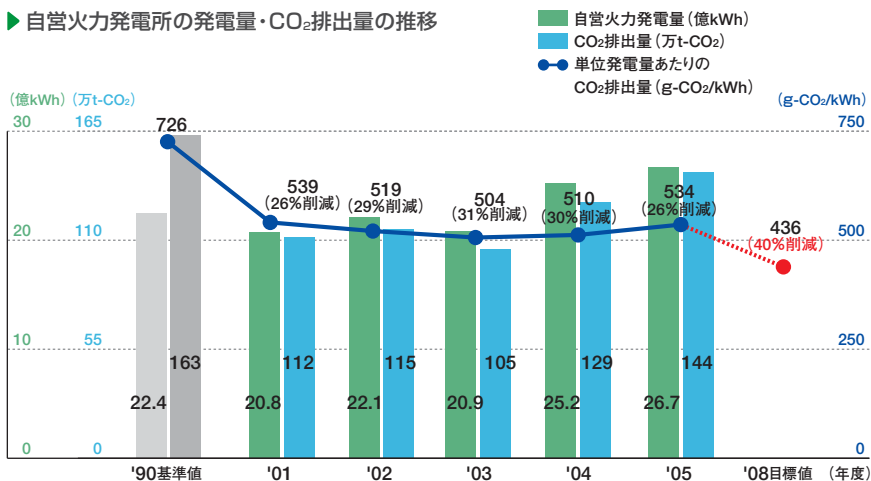
水力は、温室効果ガスを排出しないクリーンなエネルギー源です。JR東日本では信濃川（新潟県小千谷市・十日町市）に水力発電所を設け、合計出力が45万kW、年間14億～18億kWhの発電を行っています。

なお、新潟県中越地震の被害により、2005年度は通常の約半分の発電量となっていました。工事を進めた結果、2006年3月に完全復旧し、通常運転ができるようになりました。

自然エネルギー活用の取り組み

JR東日本では、太陽光や風力などの自然エネルギーも活用しています。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、高崎駅では2004年3月に発電パネルを2倍に増やしました。グループ会社においても、一部の事業所や駅ビルなどで設置しています。例えば、駅ビル「国分寺エル」（東京都国分寺市）では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



リアルタイムに電力供給量を監視・制御する給電指令



川崎火力発電所3号発電機において、燃料を灯油から天然ガスへの転換作業を2006年6月に完了



被災から復旧を果たした、信濃川水力発電所



高崎駅の新幹線ホームの屋根に設置された太陽光パネル

※1 2005年度JR東日本の電力供給源

自営火力発電 43% (31%)
 自営水力発電 13% (25%)
 購入電力 44% (44%)
 ()内は地震の影響を受けていない
 2003年度の実績。

※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ますか？

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総合車両センターからの産業廃棄物、生活サービス事業からは、飲食業の生ゴミや小売業の一般廃棄物など、さまざまな廃棄物が排出されます。

JR東日本グループが2005年度に排出した廃棄物は77万トン。このうち79%をリユース・リサイクルしました。廃棄物量は、排出割合が大きい設備工事の内容が年度ごとに異なり、変動が大きいため、リサイクル率については廃棄物の種類ごとに達成目標を定めて取り組んでいます。なお、一般廃棄物は、JR東日本グループ全体で2008年度までにリサイクル率を43%とする目標を定めており、2005年度は42%となりました。

駅・列車におけるリサイクル

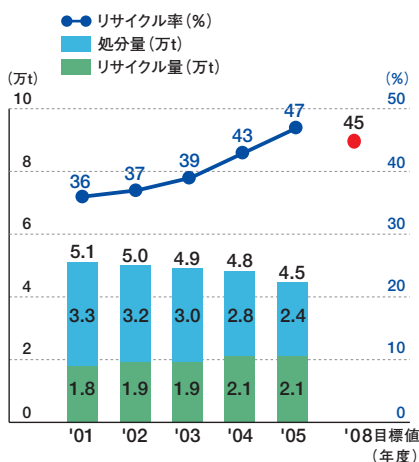
JR東日本を利用するお客さまは一日平均約1,600万人。駅や列車で排出されるゴミは2005年度で4.5万トンにも及びます。これは11万人が1年間に一般家庭で出すゴミの量に相当します。しかし、このなかには新聞や雑誌、空き缶などの資源ゴミも含まれているため、分別を徹底しリサイクルすることが大切です。JR東日本では、駅に分別ゴミ箱を設置するほか、収集後の分別を徹底するためにリサイクルセンターを設けています。2008年度までにリサイクル率45%の達成を目標としていますが、2005年度

は47%となり、目標を達成しました。

リサイクルセンターの運営

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2005年度、東京都内と埼玉県内から空き缶・ビン・ペットボトル4,257トン进行分別・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2005年度、集積した新聞・雑誌4,937トンを製紙工場へ送り、コピー用紙などにリサイクルしました。

▶ 駅・列車のゴミの推移

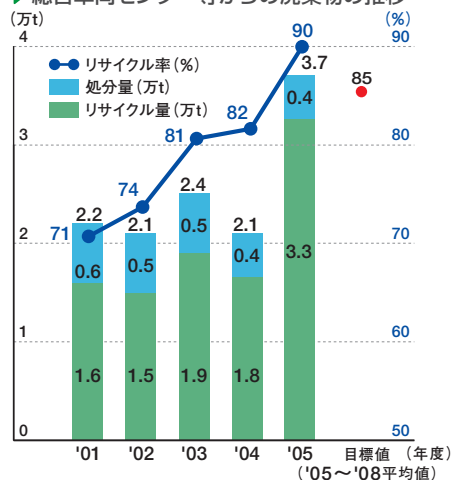


新木場にあるリサイクルセンターでは新聞・雑誌を処理しています

▶ 総合車両センター等でのリサイクル

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、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るほか、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など、分別の徹底によりリサイクル率の向上に取り組んでいます。なお、2005年度の実績から把握の対象を拡大し、廃車解体のうち外部に売却したうえで解体される車両についても、把握の対象として取り組みを進めることとしました。

▶ 総合車両センター等からの廃棄物の推移

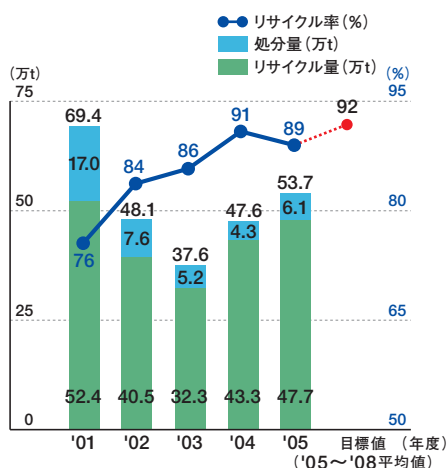


新津車両製作所。1999年に日本の鉄道会社の現業部門として初めてISO14001の認証を取得

設備工事における廃棄物削減

駅や構造物における設備工事では、受託工事^{※1}による12万トンを含めて、2005年度には53.7万トンの廃棄物が発生しました。廃棄物処理法上は工事の請負会社が排出事業者になりますが、JR東日本も発注者として、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、廃棄物削減に向けた努力をしています。

▶ 設備工事からの廃棄物の推移

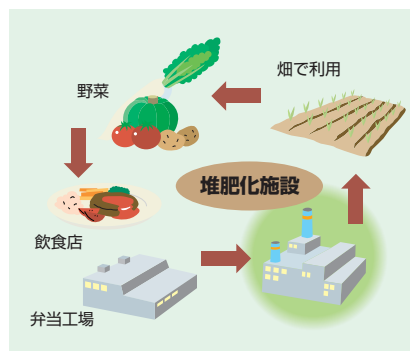


生活サービスにおける取り組み

JR東日本グループでは、駅構内・駅ビル等から出るゴミの減量やリサイクルを推進しています。

駅弁などを製造・販売している(株)日本レストランエンタプライズでは、「食品ゴミ循環の仕組み」を構築しています。これは、食品ゴミを堆肥へ再生し、自社の有機リサイクル農園や契約農家で使用、さらにそこで生産した無農薬・無化学肥料野菜を飲食店等で食材として使用するというものです。

▶ 食品ゴミ循環の仕組み



ほかにも、(株)吉祥寺ロンロンでは、駅ビル内に堆肥化施設を設置したり、グランデュオ立川では、ビル内でつくった堆肥を店頭で販売しています。

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、2005年度には廃棄物2,912トンのうち1,847トン(63%)をリサイクルしました。

水資源の有効利用

JR東日本では年間1,128万トンの水資源を使用しているため、中水^{※2}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2005年度に使用した4.2万トンの水のうち、2万トンを利用しました。

JR東日本総合研修センターにおけるリサイクルの取り組み

JR東日本総合研修センターでは、地域との共生をめざし、食堂で発生する生ゴミを堆肥化して、地元農家に提供するリサイクルを行っています。

食事を提供している(株)日本レストランエンタプライズでは、食材の無駄をなくするための献立と仕入れの工夫を行っています。また、ゴミ処理装置の維持管理を行っているジェイアール東日本ビルテック(株)新白河事業センターでは、装置の故障低減や

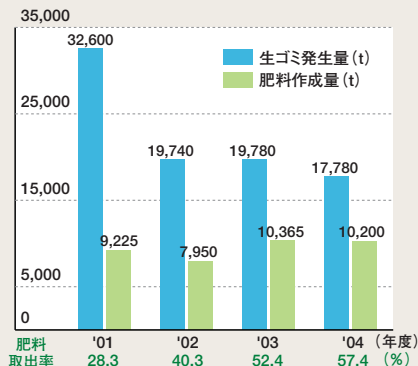
運用管理方法の改善を通じて、肥料取出率を年々高めています。

こうしてつくられた肥料は、高い品質で地元農家の方々にも評価いただいています。



できあがった肥料

▶ 生ゴミ発生量と肥料作成量



※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 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。

乗車券類の廃棄物削減

JR東日本では、切符や磁気定期券のリサイクルに取り組むとともに、繰り返し使用できるICカード乗車券Suicaの普及を推進し、乗車券類の廃棄物削減に取り組んでいます。

回収した切符については、製紙工場へ送り、切符の裏面の鉄粉を分離して、2005年度には666トンの全てを、トイレットペーパーや段ボール、名刺用紙にリサイクルしました。また使用済み磁気定期券については、回収した全てを固形燃料として再利用しています。

また、Suicaは繰り返し使用できることから、普及が進むほど、資源を節減することにつながります。このことから、使い捨てを防止するため、通常の乗車券類とは異なり、初回購入時にデポジットをお預かりしています。

Suicaの普及により、磁気定期券の減少も進んでいます。具体的には、Suica導入前の2000年度と2005年度の磁

気定期券の年間発行枚数を比較すると、約1,620万枚減少しました。

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。また、オフィスで使用する事務用品においては、44%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、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の取り組み状況を把握し、調達先選定の際の指標のひとつとしています。

駅で発生するゴミの循環利用

駅で発生するゴミを単にリサイクルするだけでなく、再び当社で活用することにより、循環の環の拡大に努めています。切符から再生された紙は、トイレットペーパーとして当社の首都圏の主な駅のトイレで使用するほか、社員の名刺としても使用しています。分別ゴミ箱で回収した新聞紙はコピー用紙にリサイクルし、当社のコピー用紙として使用しています。また、雑誌はコート紙にリサイクルし、新幹線車内に設置している情報誌『トランヴェール』の用紙として使用しています。



駅で回収した新聞紙は製紙工場で再生紙に生まれ変わります



JR東日本のコピー用紙として購入し、社内で再び使用します

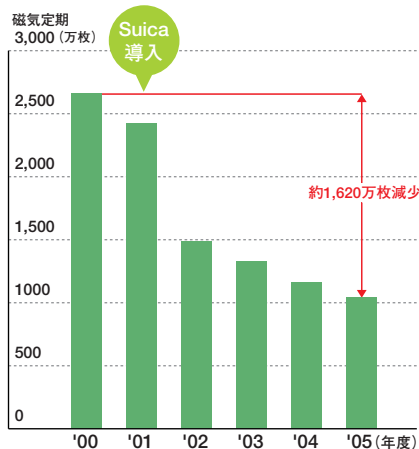


駅で集められる使用済み切符は、トイレットペーパーとして首都圏の主要駅に戻ります



ガラス瓶をリサイクルしたタイルを、フィットネスクラブのプールサイドで使用(ジェクサー上野店)

▶ 磁気定期券の発行枚数の推移



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。

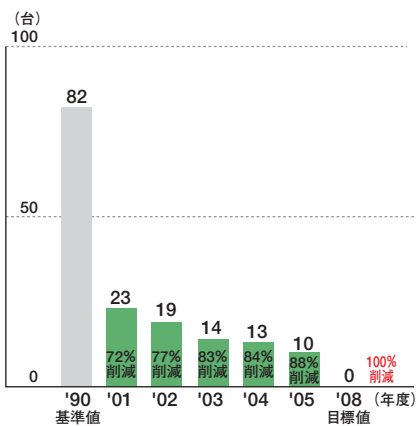
化学物質使用・排出量の削減

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（大型冷凍機）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、2005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、10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、2005年度末の時点で2トンの特定フロン、92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、2005年度末時点で60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に厳正に使用・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、20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、2005年度末で在来線電車10,652両のうち66%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や、線路の砕石を安定させる道床安定剤などに有機溶剤を使用しており、2005年度には450トンを使用しました。

▶ 届出20事業所の排出量・移動量

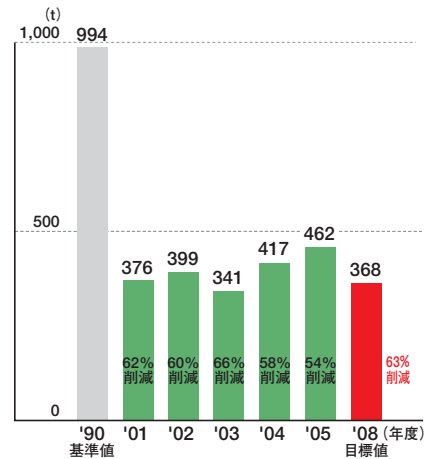
化学物質名称	大気への排出量	下水道への移動量	事業所外への移動量
エチルベンゼン (kg)	5,698	0	720
スチレン (kg)	2,392	0	0
4,4'-メチレンジアニリン (kg)	0	0	208
エチレングリコール (kg)	0	0	18,097
トルエン (kg)	31,533	7	14,146
キシレン (kg)	45,800	7	1,535
2-アミノエタノール (kg)	0	1,600	200
HCFC-141b (kg)	2,043	0	0
ビスフェノールA型エポキシ樹脂 (kg)	0	0	1,678
トルエンジインシアネート (kg)	1,083	0	200
直鎖アルキベンゼンスルホン酸 (kg)	0	1,400	0
クロムおよび3価クロム化合物 (kg)	0	0	109
ジクロロメタン (kg)	6,048	0	1,400
ホリ(オキエチル)ニアルキエーテル (kg)	0	1,400	0
ロトルイゾン (kg)	0	0	95
マンガン (kg)	0	0	32

注) 土壌への排出、公共用水域への排出および埋立処分はありません。届出のうち排出量と移動量があった物質のみ掲載しています。

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(NOx)や硫黄酸化物(SOx)、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。新潟県中越地震の被災により、自営水力発電所が停止していたため、火力発電所の運転時間が増加し、2005年度のNOx排出量は462トンに増えました。

▶ 自営火力発電所からのNOx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機器は82カ所の保管庫などで厳重に保管、法令に基づいて届け出を行っています。

無害化処理については、PCB廃棄物処理施設の稼働状況、国における検討状況を踏まえ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事業にとって、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

新幹線騒音対策

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。

これまでに沿線における「住宅立地地域」について、騒音を75dB以下にする対策を完了していますが、さらなる対策として対策対象を拡大し、75dB以下にする対策を進めます。今後も沿線環境の改善のため、より一層の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。

また、研究開発においては、新幹線高速試験電車「FASTECH360」による

走行試験を行っています。騒音の抑制・トンネル微気圧波^{※2}など沿線環境に配慮しながら、最高速度360km/hでの運転を可能とする、新幹線高速化技術を確立することをめざしています。



試験車両FASTECH360では、車体の下部や底面に吸音材を取り付けて騒音を吸収する構造を採用

在来線騒音対策

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^{※3}や車輪のフラット削正^{※4}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。

保守作業時の騒音対策

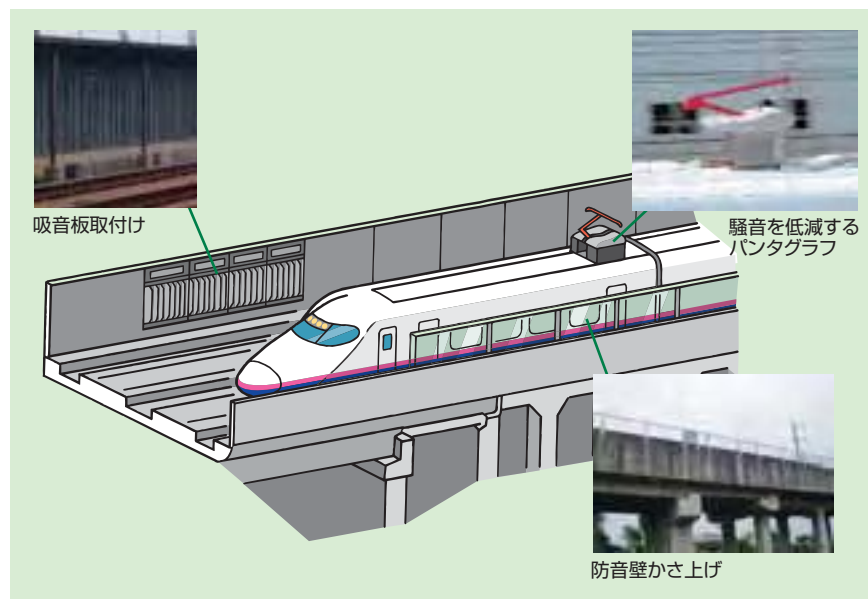
列車走行時以外に、線路などの保守作業の際にも騒音は生じます。保守作業は通常、列車の運行がない夜間に実施されるため、必要により事前に沿線住民の皆さまに作業時間や作業内容をお知らせするとともに、低騒音型に改良された機械を使用するなど、騒音低減に努めています。

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省力化タイプの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。

ゴミ焼却炉のダイオキシン対策

ゴミの焼却炉は、炉内の状況によってダイオキシン類を発生させるおそれがあります。JR東日本では、かつて自社の焼却炉でゴミの一部を処理してきましたが、2002年度に大型焼却炉1基を除く全ての焼却炉の使用を停止し、2004年度にはその1台も使用停止しました。停止した焼却炉については、順次撤去を進めています。

▶主な新幹線騒音対策



※1 レールの削正

列車が走ることによって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 トンネル微気圧波

新幹線がトンネルに高速で進入した際に圧縮された空気が、反対側の出口で大きな音を出す現象。

※3 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。継ぎ目を列車が通過する際に発生する騒音が減少する。

※4 車輪のフラット削正

車輪に生じた偏摩耗を削って、もとの円に戻す作業のこと。

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ています。また、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。



曲面天井や多くのガラス面を使用して開放感を持たせた、八高線箱根ヶ崎駅

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てきました。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。

除草剤の使用の抑制

JR東日本では、線路などに雑草が繁茂しないよう、定期的に線路除草を実施しており、刈り取りによる除草とともに除草剤も使用しています。使用に際しては使用量と使用範囲を最小限に抑えるほか、人畜毒性では普通物（毒性が3段階中最も低い）、魚毒性ではA類（毒性が5段階中最も低い）としています。また、散布条件が悪い場合は作業の中止を徹底するなど、周辺に影響を与えないようルール化しています。2005年度は283トンの除草剤を使用しました。

鉄道林の保全

鉄道林とは、地吹雪、土砂崩れ、落石、なだれなどの災害から鉄道を守るために植林されている人工林です。鉄道林は明

治時代に設置されるようになり、当時は林業として収益をもたらす事業としても成立していました。

現在では鉄道林本来の自然災害を防ぐ機能のほか、沿線自然環境の保全という役割を担っています。

JR東日本では現在、国立競技場の約1,000倍に相当する約4,200haの敷地に、600万本の鉄道林を保有しています。これはJR東日本が排出するCO₂の0.7%に相当する1.7万トンのCO₂を吸収し、温暖化対策としても貢献しています。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。



積もった雪が強風で飛ばされ、線路を埋めてしまう地吹雪。この風を弱め、飛んでくる雪から線路を守る防雪林です



東北本線・ふぶき防止林

抑草手法の研究

線路などに雑草が繁茂すると、安全運行上妨げとなるため、除草剤などにより除草していますが、これを、そもそもその成長を抑制することで対応する可能性を探るため、JR東日本研究開発センターで研究を開始しています。

抑草効果がある重曹等の天然物質を組み合わせることで試験施工し、現在は、雑草の発生や背丈の推移などを調べています。

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、イベントなど、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

各種媒体による情報提供

JR東日本は、1996年以降、毎年継続して環境報告書を発行しています(2002年からは社会環境報告書として発行)。また、グループ会社では、2004年からジェイアール東日本商業開発(株)が環境報告書を発行しています。

より多くの方に環境情報に触れていただくため、お子さま向けの小冊子『おーきくなーれエコのきもち。』や、社会環境報告書ダイジェスト版を発行し、広く配布しているほか、2005年度は新幹線車内情報誌『トランヴェール』に社会環境報告



新幹線車内で配布している情報誌トランヴェールにも環境情報を掲載



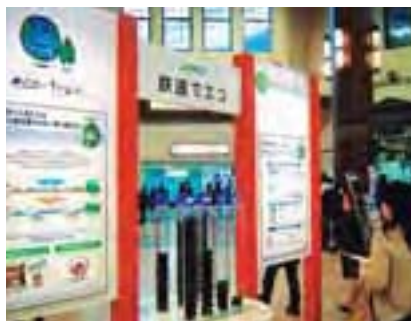
2005年度、JR東日本の環境活動のページには54万件のアクセスがありました

書の抜粋を掲載し、多くのご意見ご感想をいただきました。このほか、インターネットや車内ポスターなどのメディアを通じても情報を発信しています。今後もわかりやすい情報開示と積極的な環境コミュニケーションを推進します。

各種イベントでの情報発信

2005年も東京ビッグサイトで開催された「エコプロダクツ2005」に出展し、JR東日本グループの環境保全活動を紹介。展示内容に関するクイズに、約2,000名の方にご参加いただきました。

このほか、毎年自治体や企業などと連携して、環境情報の発信を目的としたイベントを共催しています。2006年3月に、東京ガス(株)と「ガス&レールウェイ〜第3回東京ガスとJR東日本の環境への取り組み展〜」を東京駅にて共催しました。国民運動「チーム・マイナス6%」の参加企業として環境にやさしいライフスタイルなどを紹介したほか、環境省・全国地球温暖化防止活動推進センターの協力により、地球温暖化問題への理解を深めていただける展示を行いました。



東京駅にて東京ガス(株)と共催した「ガス&レールウェイ」

エコツーリズムの推進

JR東日本では、各地の素晴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おり、2005年度は約8,000名の方ご参加いただきました。

特に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体験する「白神山地トレッキング」については、約1,000名の参加があったほか、その裾野を広げていくことを目的に、「会員制倶楽部白神山地ブナの学校」を2006年4月に設立。会員を対象とした首都圏などでの「出前講座」の開催や会員誌の発行などにより情報発信しています。

また、各地の駅から気軽に自然などを楽しめる「駅からハイキング」も継続して実施しています。2005年度は、367回実施、約24万名のご参加をいただきました。



「会員制倶楽部白神山地ブナの学校」では、観光と自然保護の両立をめざす白神山地に関する情報を発信しています



気軽に自然を楽しめる点などが人気の「駅からハイキング」

地域と連携した森づくり

鉄道沿線からの森づくり

1992年からJR東日本グループ社員の社会貢献活動の一環として、各支社で植樹を行い、地域の皆さまにも参加していただいています。2005年度までに約3.4万人が参加、25万本を植樹しました。

各支社では、自治体などとのタイアップ開催や、ハイキングイベントと植樹を組み合わせるなど、多くの方にご参加いただけるよう工夫して取り組んでいます。例えば仙台支社では、西若松駅舎改築完成式に合わせてイベントを開催し、多くの地元の皆さまとともに300本を植樹しました。



各支社で開催している「鉄道沿線からの森づくり」には2005年度までに3.4万人が参加

安達太良ふるさとの森づくり

2004年から福島県安達郡大玉村の国有地に取り組んでいます。

土地本来の木である22種を選定し、3年間かけて4.5万本の苗木を自然に近いかたちで密植、自然淘汰などを経ながら「ふるさとの森」をつくりあげていく計画です。

3回目となる2006年は、雨天であったにもかかわらず、JR東日本グループ社員のほか、地元の皆さんや一般の方にも多数ご参加いただき、前回より100名多い800名の参加となりました。なお、ホームページにて植樹の様子や成長の様子をお伝えしています。



地元の福島県大玉村の皆さんにご協力いただき、3年間で4.5万本を植樹しました

秋田下浜海岸植樹

羽越本線沿線の秋田市下浜海岸にJR東日本はクロマツを主体とした鉄道林を所有していますが、近年、松食い虫などの被害により立ち枯れの状態となっています。

JR東日本秋田支社は、(財)イオン環境財団と共催で、2006年5月に「秋田下浜海岸植樹」を開催しました。秋田県内の主要駅やイオングループの店頭で募集したボランティアなど950名にご参加いただき、広葉樹を主体に29種類の苗を1万本植樹しました。鉄道林の再生を通じ、沿線自然環境保全に資する活動として、来年も引き続き開催する計画です。



(財)イオン環境財団と共催した「秋田下浜海岸植樹」950人が1万本を植樹しました

鉄道でエコキャンペーン

JR東日本は、国土交通省と鉄道事業者が協力して、身近な環境対策として鉄道の利用を呼びかける「鉄道でエコキャンペーン」に参加しています。鉄道は自家用車などと比較して1人あたりのCO₂排出量が少ない乗り物です。鉄道の利用が地球温暖化などの環境問題の改善につながることを広く知っていただき、利用を呼びかけることを目的としています。

2005年10月のスタート以降、JR東日本では、キャンペーンの実施と鉄道の環境負荷の少な

い特性をお知らせする車内広告を首都圏の全路線にて掲出するとともに、各地で開催される環境イベントにおいても情報発信を行い、多くの方にその特性をご紹介しました。人の移動に伴う環境負荷低減に向け、今後もご利用いただきやすい鉄道づくりを進めるとともに、鉄道の環境面での優れた特性について理解促進に努めていきます。

仙台支社、秋田支社、高崎支社、水戸支社のイベントの様子

中吊り広告



経済

Economic

企業は、事業活動を通じて提供する商品・サービスが社会に評価されることによってはじめて持続的に存在することができます。そのためは、企業自らの継続的な努力もさることながら、商品・サービスの提供に関わる、多くのステークホルダーとの良好な関係を築きあげることが不可欠です。

駅と鉄道を中心としたJR東日本グループの事業活動は、鉄道事業、生活サービス事業、Suica事業を3つの柱とするなかで、社会に深く浸透しており、その影響も広範囲に及んでいます。関係するステークホルダーも多岐にわたっていることから、私たちJR東日本グループは、事業活動に関わる全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努めています。

ここでは、社会環境報告書におけるJR東日本グループの経済的側面に関する情報として、年次決算などの財務報告などとは異なり、「さまざまなステークホルダーとの経済的関わり」という視点を重視した報告としています。

JR東日本グループの経済的パフォーマンス

JR東日本グループは、お客さまをはじめとするステークホルダーの皆さまのご要望、ご期待に応える事業を継続的に創造、展開することで、企業グループとして持続的な発展をめざし、同時に社会に対し継続的に貢献していきます。

2005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、2005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。

2005年度連結決算は、当期連結営業収益、当期純利益ともに増加し、当期純利益は前年比459億円増の1,575億円となりました。これは、運輸業が新潟県中越地震による前期減収分の反動増や近距離収入の好調などに支えられ増収となったことをはじめとし、全てのセグメントにおいて増収となったことによるものです。

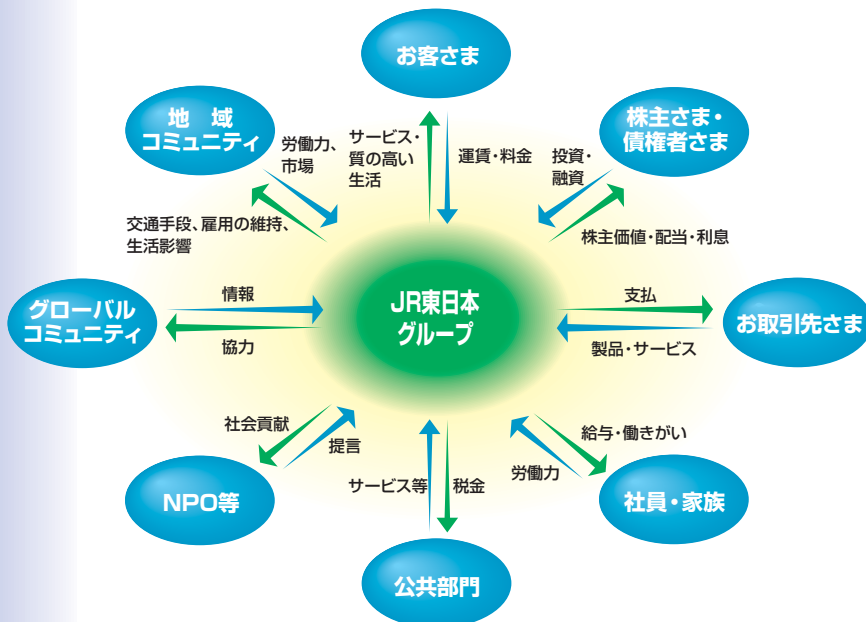
ステークホルダーとの経済的関わり

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、お取引先さま、従業員、債権者さま、公共部門(行政)を取り上げています。

▶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		25,923	
運輸業等営業費及び売上原価		17,016	(1)
販売費及び一般管理費	人件費	2,580	(2)
	諸税	186	(3)
	その他	2,180	(4)
	計	4,946	
営業利益		3,960	
その他収益		1,030	
その他費用	支払利息	1,365	(5)
	その他	930	
	計	2,295	
税金等調整前当期純利益		2,696	
法人税、住民税及び事業税		1,253	(6)
法人税等調整額		△156	(7)
少数株主利益		24	(8)
当期純利益		1,575	(9)

ステークホルダー別経費等内訳	億円	
お取引先さまなど	14,827	(1) - ★ + (4)
従業員	6,949	(2) + ★
債権者さま	1,365	(5)
株主さま	1,599	(8) + (9)
公共部門	1,282	(3) + (6) + (7)

★・・・単体損益計算書、運送営業費中の人件費 4,369

「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「運送営業費中の人件費」を加えて費用を算出し、より実体に近づけています。

お取引先さまなど: 「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」から「人件費」「諸税」を控除した額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。

債権者さま: 営業外費用中の「支払利息」としました。

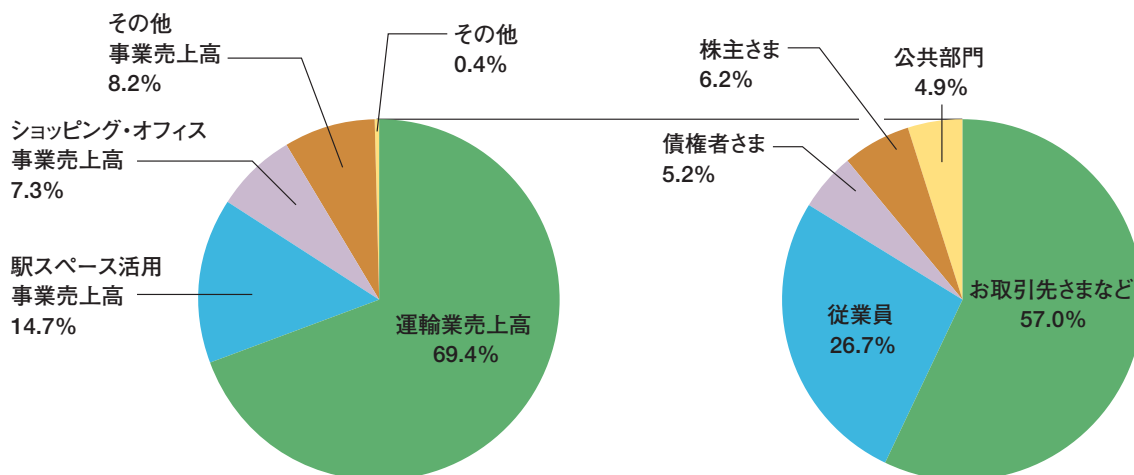
株主さま: 「当期純利益」と「少数株主利益」の合計額としました。

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。

※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。

▶ 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



※売上高等内訳の「その他」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。

第三者審査報告書、今後の展望



あずさ
サステナビリティ
株式会社
アシュアランス
事業部長
矢尾 真穂 氏

「安全」に関する方針は、以前から社会環境報告書のトップコミットメントで公表されていましたが、今回は、最初にマネジメント、次に社会、環境、経済という構成に変更され、経営の最優先課題として位置付けられている「安全」について前半部分で多くのページを割き、合わせて定性・定量情報も開示されました。社会的側面の記載を単なる網羅的な社会的パフォーマンス指標の開示ではなく、自社の事業における重要性を十分に認識して開示しようとしている事がわかります。限られたページのなかではまだ十分に説明がなされていない部分もありますが、今後も何が重要であるかを考え、タイムリーに情報を開示される事が期待されます。

また、業種・業態もさまざまなグループ会社の環境活動においては、業種ごとの作業部会などを設けて、それぞれに適った定量的な環境目標を定め、環境保全活動を推進していくことも必要と思われます。さらに、環境情報の集計精度を高めるために、集計フォーマットの工夫に加えて、集計体制の整備も環境保全活動を推進する上で有効ではないかと考えます。

今後の展望

2005年度は、国民運動「チーム・マイナス6%」が展開され、多くの方が地球環境問題について考え行動するきっかけを得た年であったのではないかと思います。JR東日本でも、各職場で身近な環境活動に取り組む活動「JR東日本エコ活動」を、八王子支社でスタートしました。各職場の業務や職場生活に根付いた活動となるよう、全社への展開を推進してまいります。

また、グループ全体の取り組みをさらに推進したいと考えています。さまざまな業種の、グループ各社の長をを活かした主体的な活動の充実に向け取り組んでまいります。



経営企画部
担当部長（環境経営）
土屋 忠巳

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(現:お客さま相談室)」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	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。	
	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	2000年	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
	8月	山手線巣鴨駅にて3分別回収試行開始		12月	「JR東日本研究開発センター」開設
1993年	3月	終日禁煙を東京近郊およびエリア内主要駅に拡大	2002年	2月	次世代通勤電車「ACTレイン」の走行試験を開始
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	3月	大宮工場でISO14001認証取得	
	3月	「安全基本計画」を発表	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	
1995年	2月	首都圏の切符リサイクル開始	11月	仙台総合車両所でISO14001認証取得	
	3月	新幹線第1次騒音対策完了	2003年	3月	「駅バリアフリー設備のご案内」パンフレットを配布
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	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	
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	9月		第1回JR東日本グループ環境経営推進会議開催	
1996年	12月	東京圏輸送管理システム(ATOS)使用開始	12月	郡山工場でISO14001認証取得	
	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	2004年	3月	「安全計画2008」を発表
10月	長野新幹線運転所、東京駅リサイクル設備稼働	4月		女性社員が働きやすい環境整備に向けて「Fプログラム」スタート	
1997年	12月	「COP3」に国際鉄道連合(UIC)と共同で参加	5月	第1回安達太良ふるさとの森づくり開催	
	3月	新幹線第2次騒音対策完了	2005年	1月	第8回環境コミュニケーション大賞環境報告書部門「環境報告大賞(環境大臣賞)」受賞。グループ中期経営構想「ニューフロンティア2008」を発表、これに合わせ、環境目標を改定
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(フィナンシャル・タイムズ紙)で27位に	2月		長野総合車両センターでISO14001認証取得	
7月	秋田総合車両センターでISO14001認証取得。お客さまサービス部を設置				
1998年	11月	「世界で最も尊敬される企業」ランキング(フィナンシャル・タイムズ紙)で27位に	12月	八王子支社で「JR東日本エコ活動」全職場展開スタート	
	2月	「防災研究所」の設置	2006年	2月	「防災研究所」の設置

*事業所名は当時のもの

編集後記

今回の編集にあたっては、当社の最も重要な経営課題である「安全」への考え方と取り組みを、どのようにお伝えするかということが課題のひとつでした。

具体的には、安全への取り組みのページを6ページに増やすとともに、内容をこれまでの実績中心の記載から、推進体制や安全文化の創造の取り組みなど、考え方やマネジメントに関する記載も充実させ、当社の取り組みをよりご理解いただけるよう努めました。

限られたページにおいて、最重要課題である「安全」をお伝えする難しさを痛感しましたが、今後皆さまのご意見をいただきながら、より充実したものとしていきたいと思っております。

社会環境報告書2006

2006年9月発行
(次回発行予定 2007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番2号
TEL/03-5334-1122
e-mail:eco@jreast.co.jp
http://www.jreast.co.jp/eco



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

JR東日本も参加しています



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。

FTSE4Good