

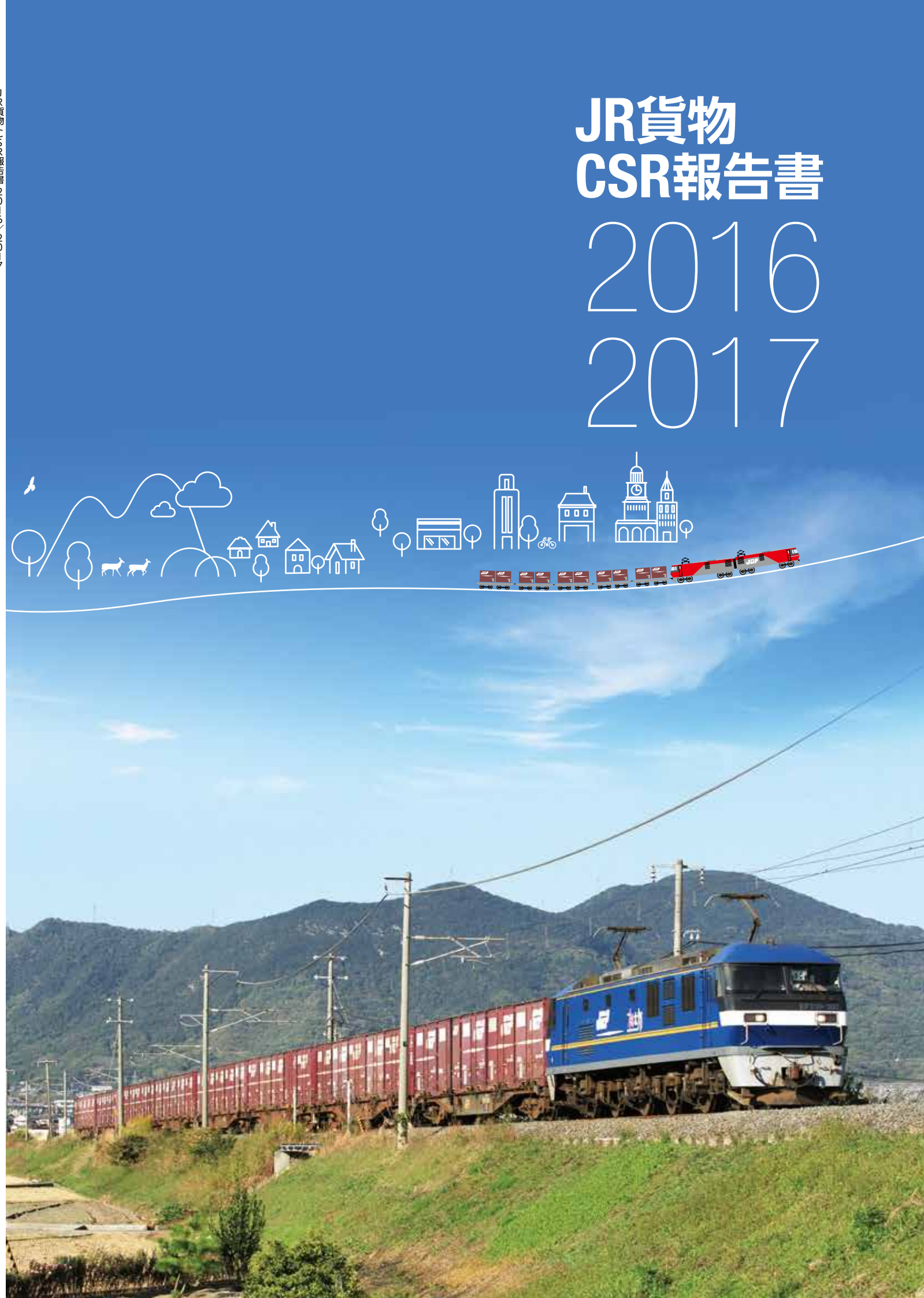
JR貨物 CSR報告書

2016 2017



エコレールマーク

JR 日本貨物鉄道株式会社
JAPAN FREIGHT RAILWAY COMPANY
JR貨物



JR貨物にとってのCSRとは

総合物流事業への進化による
国内物流インフラ機能の強化

不動産開発による地域貢献

地球の環境負荷低減への貢献



編集方針

本報告書は、JR貨物に関わる多くの皆様に、当社が果たすべきCSR（企業の社会的責任）に関する考え方と最新の取組みをわかりやすくお伝えすることを旨とし、昨年度初めて発行した「CSR報告書」の内容をさらに深度化して作成したものです。

すべてのステークホルダーの皆様の信頼を得て、地域・社会・産業とともに持続的に成長する当社のCSR活動に対するご理解を深めていただけることを願っています。

報告対象組織

原則としてJR貨物単体
(グループとして取組んでいる事柄にはグループ会社を含めています。)

報告対象期間

2015・2016年度(2015年4月1日～2017年3月31日)
(一部には、2014年度以前や2017年度の情報も含まれています。)

企業情報をHPなどでご紹介しています
「安全報告書 2017」「中期経営計画2021」



「会社概要」「事業計画」などご覧いただけます。

詳しくはWebで
会社概要 JR貨物

CONTENTS

総論

編集方針・目次	2
JR貨物と環境・社会とのかかわり	4
JR貨物の概要	6
JR貨物の企業理念	7
平成28年度 決算の概要	8
JR貨物発足後30年の移り変わり	10
会長メッセージ	12
社長メッセージ	14
「JR貨物グループ 中期経営計画2021」の策定	16
業務創造推進プロジェクト	17

ガバナンス

コーポレート・ガバナンス	18
事業活動 Highlight	
01 モーダルシフト推進に向けた取組み	20
02 総合物流企業への発展を目指して	22
03 安全の確立に向けた取組み	24
04 JR貨物グループ経営の展開	26

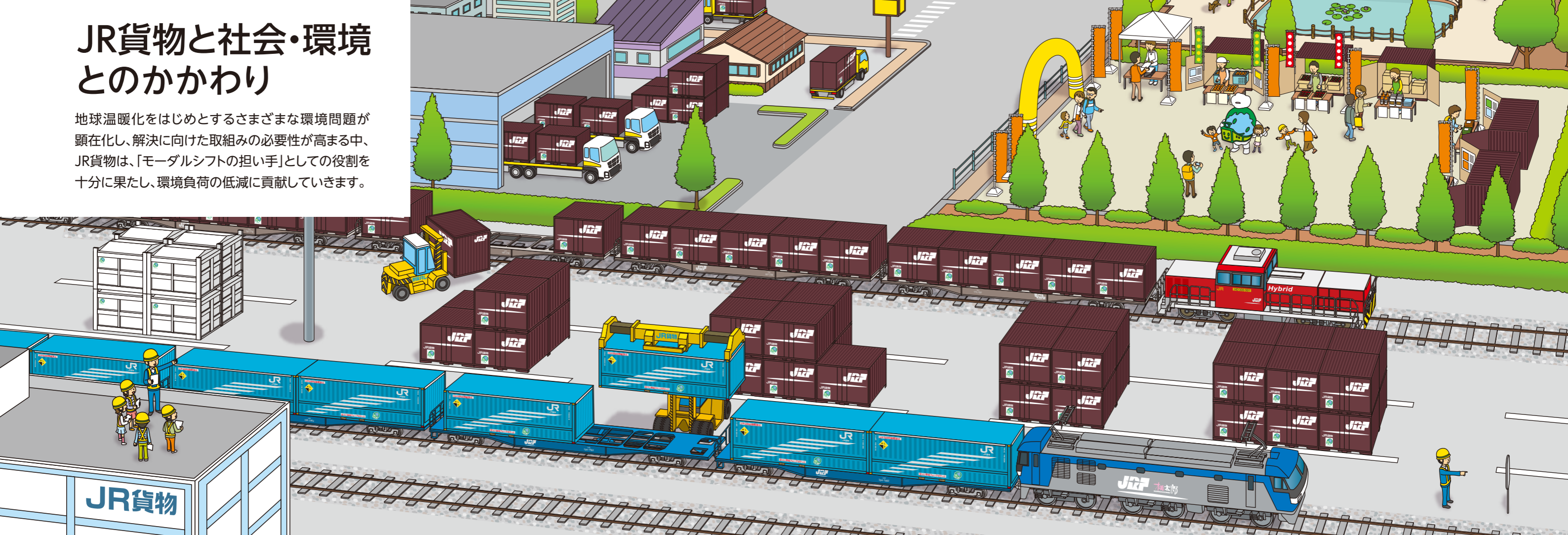
環境報告

モーダルシフトによる環境への貢献	28
地球環境の保全	30
環境・安全情報総括表	34
社会性報告	
地域・社会との共生	37
国際貢献	40
人材の育成とダイバーシティの推進	42
社外監査役コメント コメントを受けて	43



JR貨物と社会・環境 とのかかわり

地球温暖化をはじめとするさまざまな環境問題が顕在化し、解決に向けた取組みの必要性が高まる中、JR貨物は、「モーダルシフトの担い手」としての役割を十分に果たし、環境負荷の低減に貢献していきます。



JR貨物の事業の特徴 (2017年4月1日現在)




1日当たりの
列車運行距離は地球
約5周分

日本全国を網羅する約8,000kmの鉄道網を使って毎日約500本の貨物列車が走行しており、1日当たりの走行距離は19.1万kmで地球約5周分に相当します。

コンテナの
平均輸送距離は 

約900km

鉄道は中長距離の輸送を得意としており、コンテナの平均輸送距離は約900kmです。

貨物列車1本の輸送能力は
10トントラック 

65台分

貨物列車の1編成当たりの輸送能力は最も長い26両編成で約650トン。10トントラック65台分に相当します。

日本で一番長い距離を走る貨物列車の
走行距離は

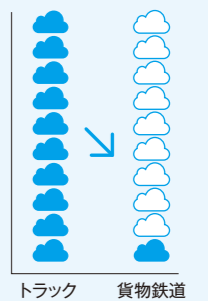
2,130km



札幌貨物ターミナル駅～福岡貨物ターミナル駅を結ぶ貨物列車は、日本で一番輸送距離が長い列車で、2,130kmを37時間で結びます。

CO₂排出量はトラックの
約10分の1

鉄道貨物輸送のCO₂排出量は営業用トラックの約10分の1であり、環境にやさしい輸送機関として注目されています。



会社名	日本貨物鉄道株式会社(JR貨物) Japan Freight Railway Company	取扱駅数	242駅 [車両数]機関車590両、貨物電車42両、貨車7,268両 [コンテナ個数]67,433個
本社所在地	〒151-0051 東京都渋谷区千駄ヶ谷五丁目33番8号	輸送量	3,094万トン(2016年度)
設立	1987年4月1日	輸送トンキロ	210億トンキロ(2016年度)
資本金	190億円	事業内容	1. 貨物鉄道事業 3. 駐車場業 2. 倉庫業 4. 広告業、その他
社員数	5,529名		
営業キロ	7,961.8km		

JR貨物とステークホルダーとのかかわり

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



全国に広がる鉄道ネットワーク

[凡 例]

- ★ トップリフター配置駅
- その他のコンテナ取扱駅
- ▲ オフレールステーション(ORS)・新営業所(新営)
※トラック便により、拠点駅とを効率的に結ぶコンテナ駅
- 取扱いが専用線等のみの駅
- その他のコンテナ輸送ネットワーク

※(夕)は貨物ターミナルの略称です。



JR貨物の企業理念

企業目標

価値を運ぶネットワーク

私達は鉄道貨物輸送を基軸として
その未来における
新しい役割を認識するとともに
より総合的な物・価値・情報の
交流を創造しお客様の信頼に応え
豊かな社会の実現に貢献します

企業指針

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

私達の5つの行動

- 1 お客様の身になって行動しよう
- 2 意見を言い、意見を聞き、まず自ら実行しよう
- 3 困難な時にも、真正面から取り組もう
- 4 視野を広く持ち、外に眼を向けよう
- 5 つねに夢を持とう

平成28年度 決算の概要

1 長年の懸案 鉄道事業の黒字化を達成

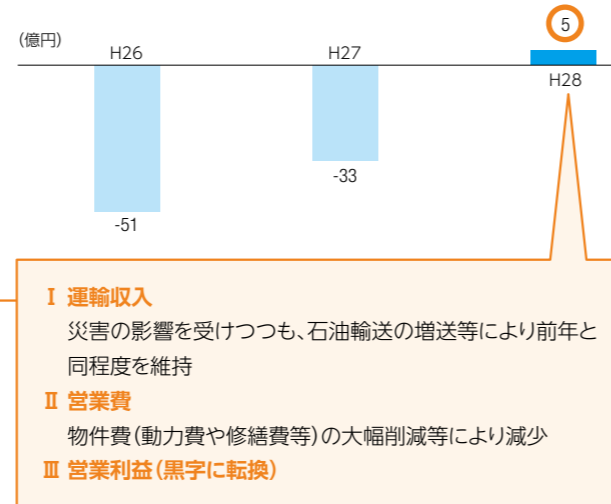
- 「中期経営計画2016」の目標である鉄道事業の黒字化を達成
- コスト管理の強化やボトムアップの取組み等により、前期と比べ40億円近い収支改善を実現

鉄道事業の営業収支

(単位：億円)

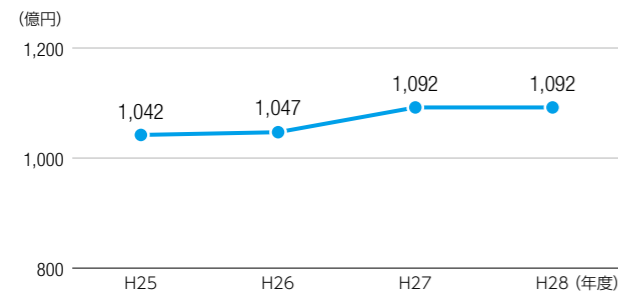
	前期(A)	当期(B)	比較(B-A)
営業収益	1,363	1,369	5
運輸収入	1,183	1,187	I 3
コンテナ	1,092	1,092	-0
車扱	91	95	4
その他収入	179	182	2
営業費	1,397	1,364	II -33
人件費	399	393	-6
物件費	770	736	II -34
減価償却費	170	179	8
租税公課	60	59	-0
厚生福利施設費相殺	-4	-4	0
鉄道事業営業利益	-33	5	III 38

鉄道事業の営業利益の推移

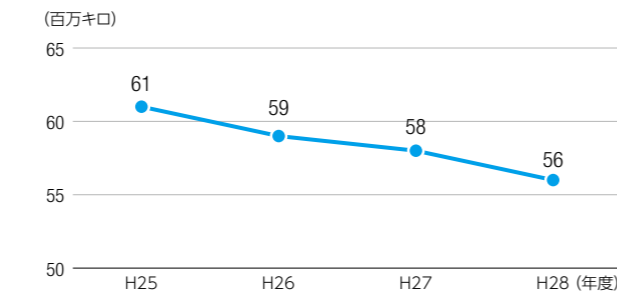


- 収入の微増に対し、輸送力の再編強化により列車キロを減少させたため、列車キロ当たりの収入は大幅に上昇⇒列車収支改善を着実に推進
- 支社別利益管理等の計数管理を徹底し、無駄な空コンテナ回送を削減

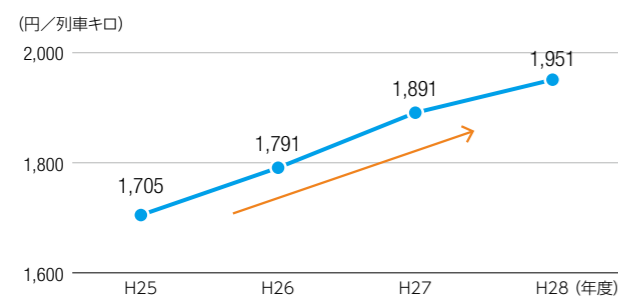
コンテナ収入の推移



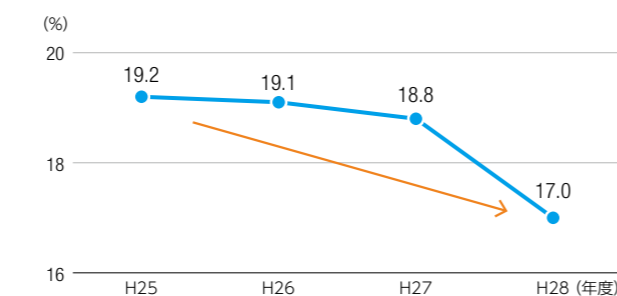
コンテナ列車キロの推移



コンテナ列車キロ当たり収入の推移



空コンテナ回送削減[※]の推移

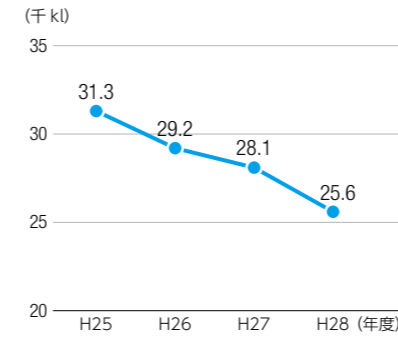


※JRコンテナの輸送個数キロにおける空コンテナの割合

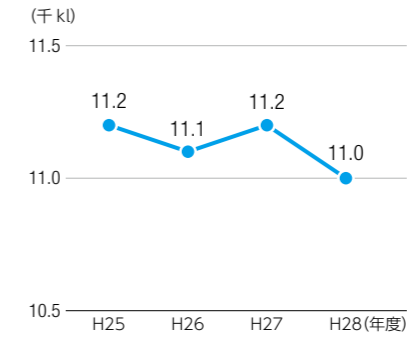
[コンテナ収入]	H25年度 1,042億円	H28年度 1,092億円	(対H25年度 104.8%)
[コンテナ列車キロ]	H25年度 61,105千キロ	H28年度 55,982千キロ	(対H25年度 91.6%)

- 社員一人ひとりの努力により、燃料等列車運行に係るコストも削減、定時運行率は90%以上を維持

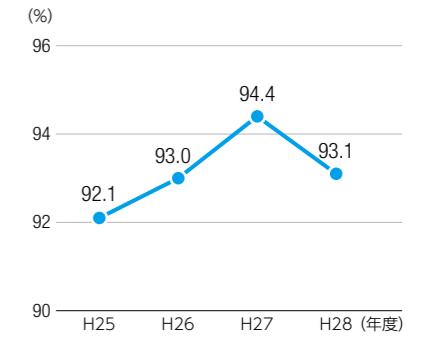
機関車燃料消費量の推移



フォークリフト燃料消費量の推移



定時運行率(年平均)の推移



2 平成28年度の経営成績 ～国鉄時代以来の最高益～

全事業

- 連結は、営業利益・経常利益・当期純利益、いずれも連結決算開始以来の最高益
- 単体は、経常利益、当期純利益は遡る限り国鉄時代以来の最高益

	連結	対前期比	単体	対前期比
営業利益	124億円	+26.1%	109億円	+27.8%
経常利益	103億円	+43.4%	88億円	+48.8%
当期純利益	129億円	+136.0%	120億円	+138.1%

鉄道ロジスティクス事業

- 営業利益は、連結で15億円(前期比39億円増)、単体で5億円(前期比38億円増)
- 事業別開示(平成18年度～)以来、初の黒字化

	連結	対前期比	単体	対前期比
営業収益	1,688億円	+0.7%	1,369億円	+0.4%
営業利益	15億円	—	5億円	—

黒字に転換

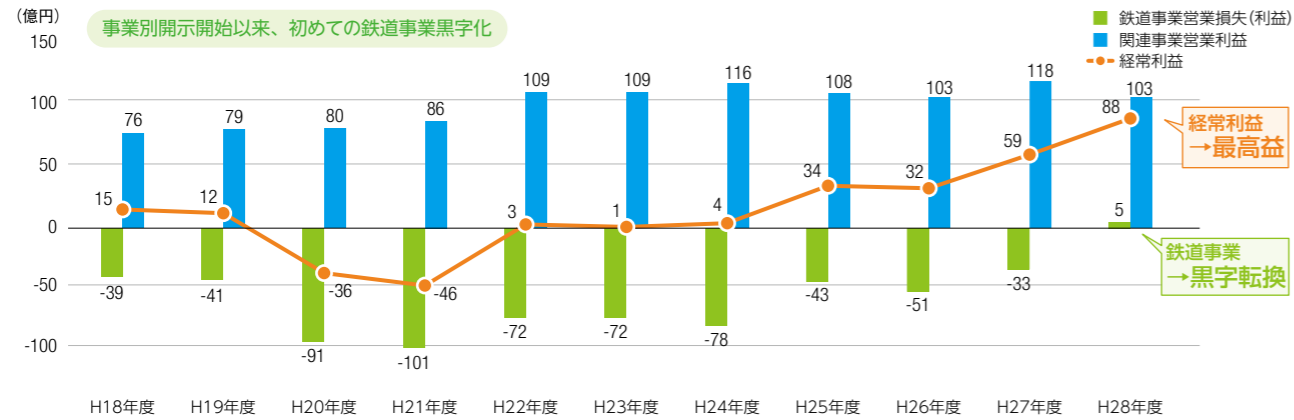
不動産事業

- 営業利益は、連結で105億円(前期比15億円減)、単体で営業利益103億円(前期比15億円減)
- 前期の分譲マンション売却収入の反動減等により減収減益

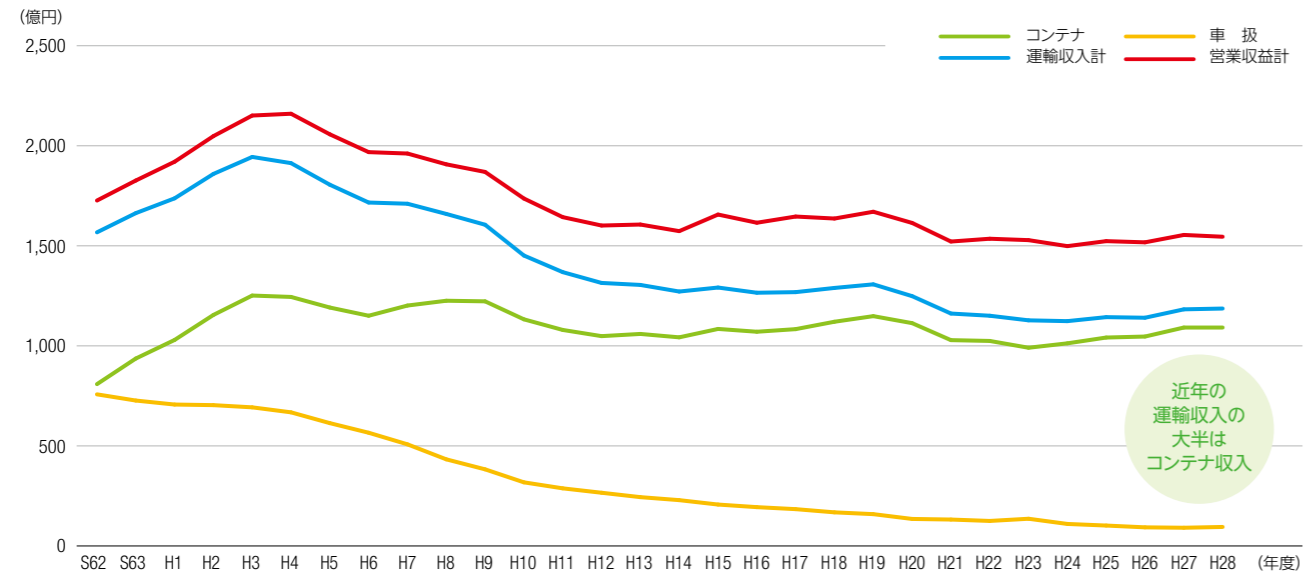
	連結	対前期比	単体	対前期比
営業収益	217億円	△4.3%	177億円	△7.7%
営業利益	105億円	△12.8%	103億円	△12.7%

JR貨物発足後30年の移り変わり

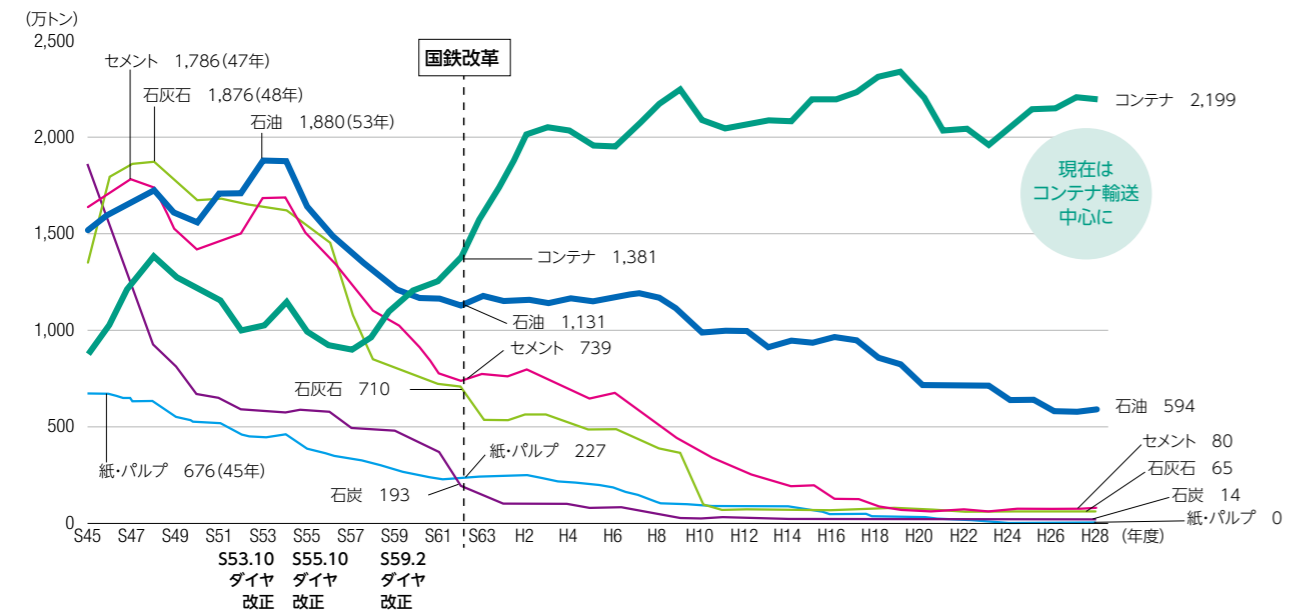
事業別開示開始以来の営業利益・経常利益(単体)の推移



営業収益(単体)の推移

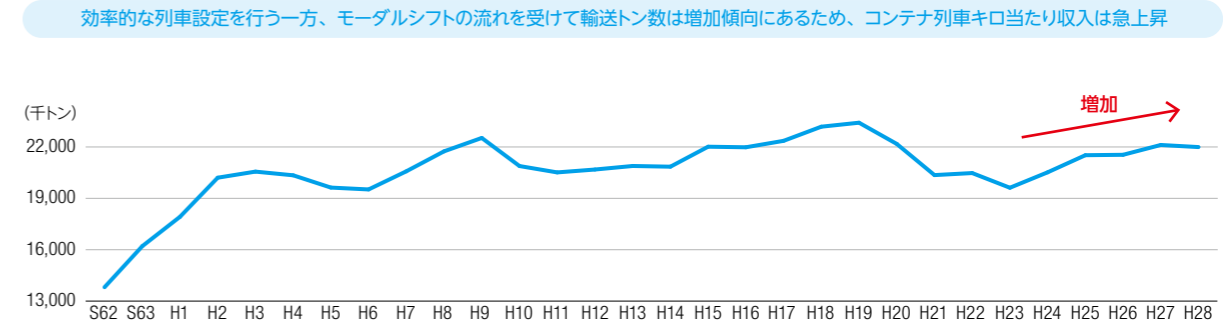


鉄道による輸送品目の移り変わり

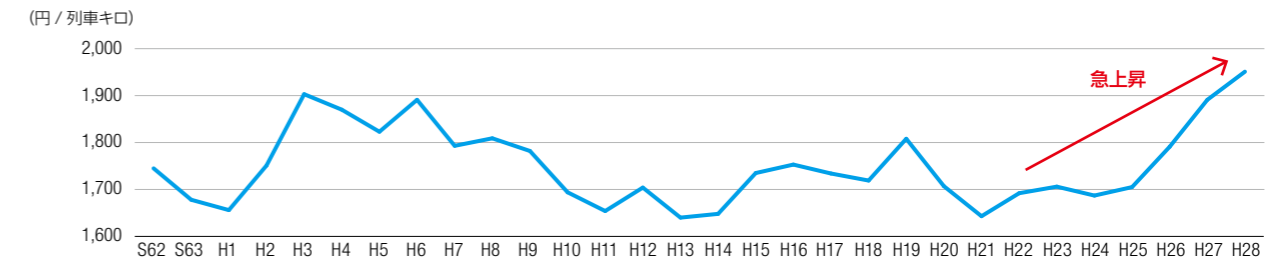


コンテナ輸送諸元の推移

コンテナ輸送トン数の推移

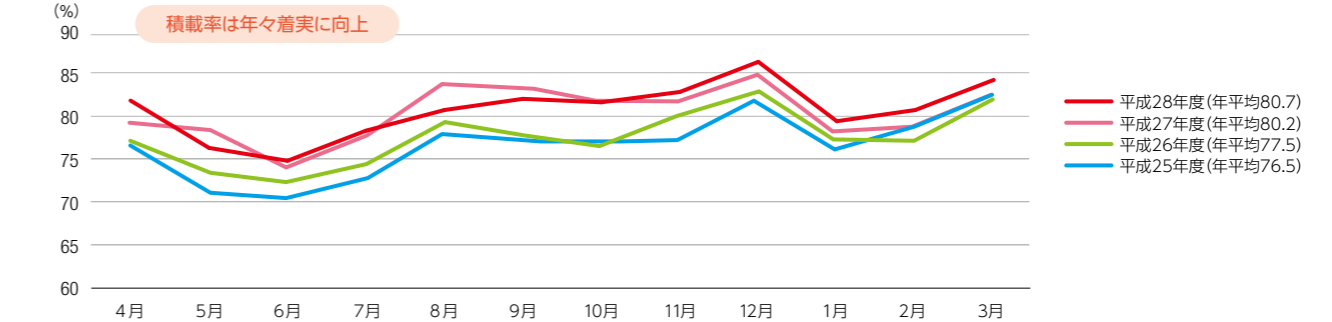


コンテナ列車キロ当たり収入の推移

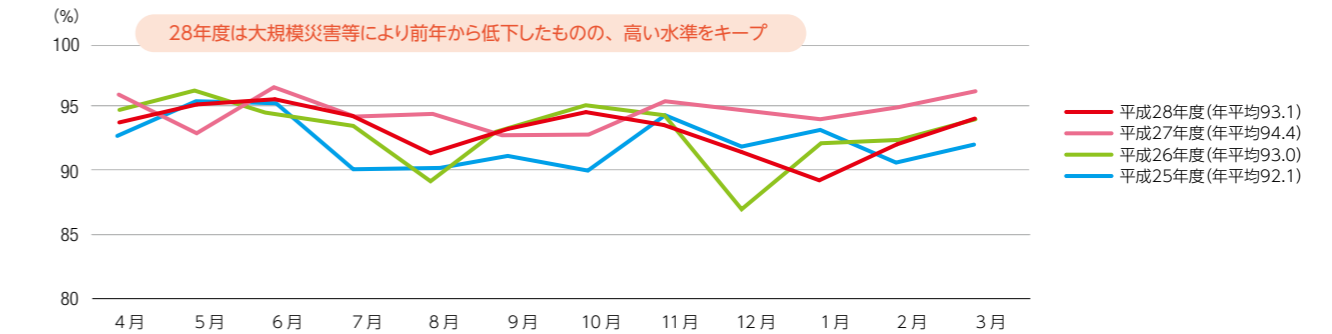


直近4年間の積載率と定時運行率の推移

積載率



定時運行率





日本貨物鉄道株式会社
代表取締役会長・会長執行役員
石田 忠正

JR貨物は140年以上の歴史を経て、2017年春国鉄からの分割民営化後30周年を迎えました。

この節目の年に、長年の懸案であった本業たる鉄道事業の黒字化を達成し、新しい時代に踏み出そうとしています。

国内ではトラックのドライバー不足などによる鉄道へのモーダルシフトが急速に進展しており、海外では貨物鉄道の技術輸出に対する要請が強まっています。このような社会的要請に応えるべく、当社はハード・ソフト両面で体制整備に取り組んでいます。

企業としての価値を高め、各種ステークホルダーへの社会的責任(CSR)を果たすためには、コーポレート・ガバナンスとコンプライアンスの強化が重要です。この二つは車の両輪ともいわれますが、鉄道事業に当てはめれば、コーポレート・ガバナンスは列車を安全かつ高速で運行し各種ステークホルダーに貢献する仕組み、コンプライアンスはそれをしっかりと支えるレール基盤ということができると思います。さらに、この両者は企業文化とも深く関わりあっています。

1 経営改革の取組み

業績面における当社の最大の課題は、本業たる鉄道事業の慢性赤字でした。この長年の懸案に不退転の決意で取り組むため、“3年間で黒字化を達成する”との方針を経営会議で決議し、3つの経営改革をスタートしました。

その第1は“組織改革”で、女性を含む社外取締役の増強など企業統治と、コンプライアンス委員会の設置など企業倫理の強化です。

第2は、“計数管理改革”です。500本の列車の収支分析と赤字の見える化、及び運行の責任・権限の本社から6支社への全面委譲です。

第3は最も力を入れた“意識改革”です。まずすべての役員・幹部を集めた集中合宿を開催し、深夜に及ぶ白熱した議論を通じ、古い体質への気付きや反省が生まれ、全員に共有されました。さらに、当社の将来のあるべき姿とそこに至る道筋を明らかにすることで、経営改革実現への自信ができました。この後の経営会議は雰囲気ガラリと変わり、活発、かつ建設的になりました。さらに、支社長たちが各地で自発的に合宿を開催し、その後は全国の現場にまで野火のように広がっていきました。列車積載率も定時発着率も年々記録を更新し、それがさらに励みとなって、改革の運動は諸コストの削減なども巻き込み、大きなうねりになっていきました。“自分たちの列車だ”“自分がやらねば誰がやる”との意識が全国に浸透していったのです。

2 鉄道事業の黒字化を実現

3年を経て、2017年3月期に鉄道事業は遂に悲願の黒字化を達成しました。黒字額は5億円と僅かですが、事

業別収支を分けるようになってからは初めてのことで。不動産など関連事業も頑張って103億円の営業利益を出し、会社全体の経常利益は88億円、当期純利益は120億円に達しました。これらは何れも、遡れる限り、国鉄時代以来の最高益です。

さらに、JR貨物グループ全体の連結決算では、鉄道事業の営業利益は15億円、経営利益は103億円、当期純利益は129億円と、我が社単体の各利益にそれぞれ10億円以上積み増しし、グループ会社も大いに貢献しました。

これはすべての職種の社員が共通の目標に向かって、それぞれの持ち場で最大限の力を発揮したからできたことです。一人ひとりが知恵と汗を絞り、会社に貢献し、その過程を通じて自らも成長する。人としてこれに勝る喜びはありません。また同時に、会社も体質の改善という掛け替えのない財産を身につけました。これらは企業統治、企業倫理にも好影響があるはずで

3 鉄道輸送へのモーダルシフト

最近、経済活動の大動脈である国内物流は大きな転換期を迎えています。それは、以前からの環境問題に加え、トラックドライバー不足の深刻化により、道路輸送から鉄道、海運への移行=モーダルシフトが急速に進行しているからです。

鉄道の優位性は第一に大型トラック65台分を1人の運転士で運べる大量輸送性。また、環境性でもCO₂排出量がトラックの10分の1、船舶の約半分です。さらに500本の列車が全国を走り、毎日地球5周分の距離を走行していますが、その定時発着率は90%台半ばと世界でもトップクラスです。国も物流総合効率化法を改正するなど、鉄道などへのモーダルシフトを積極的に推進し、経済諸団体もBCPの観点から物流の多様化を提言しています。

一方、世界では、IoTやAI、ビッグデータなどに代表される最先端技術がすべての産業を大きく変えようとしています。輸送業界でもトラックや船舶の自動運転の研究が急ピッチで進んでいます。

4 新中期経営計画の策定

こうした内外の大きな変化を捉え、当社はJR貨物

グループの将来のあるべき姿を明確に描き出す、今後5年間の新中期経営計画を取りまとめ、公表しました。

CSR推進の土台として、リスク統括本部を新設し、安全を含むすべての経営リスクに対応するとともに、未然防止を図ります。本業たる鉄道事業は安全を基本に、一層の強化を図り、磐石の体制を築きます。

その上に、当社は国内最大級の最新鋭物流センター「東京レールゲート」の建設を決定し、この程着手しました。都心に近い東京貨物ターミナル駅の中心にあり、東京港と隣接し、羽田空港や高速道路とも至近距離にあるため、国内・国際輸送の中央拠点として、多数の荷主・物流企業からすでに大きな期待を集めています。今後は全国の主要駅も同様に強化し、ネットワークをさらに拡充していきます。レールの上だけでなく、両端の物流や冷凍・冷蔵貨物、付加価値サービスなど、総合物流業にグループをあげて進出・拡大してまいります。

当社が長年に亘り培ってきた貨物鉄道運営のノウハウに関しては、海外からの輸出の要請が年々強まっており、すでにタイ、インドなどに進出していますが、今後は一層の拡充を図ります。

当社の利益の柱である不動産事業に関しては、保有土地の活用のみならず、新規事業に対する本格的な戦略投資を行っていきます。

5 創造運動の開始とグループの未来

このような新しい内容を盛り込んだ新中期経営計画を実現するために、業務創造推進プロジェクトを正式に立ち上げ、本格的な活動を開始しました。これは私たちの仕事の仕方やものの考え方を抜本的に見直し改革することで、ゆとりを生み出し、新しいJR貨物グループを創り出してこうとする全社運動です。

私たちは、総勢53社、11,000人で、総売上2,000億円、経常利益100億円以上を持続的に生み出す企業グループに近く成長し、上場を含む真の自立化を目指します。

私たちは生き生きと働き甲斐のある職場を創り、お客様や取引先に喜ばれ、益々重要な物流インフラとして社会に貢献していきます。



JR貨物30年を振り返り、 今後を展望する

日本貨物鉄道株式会社
代表取締役社長・社長執行役員

田村 修二

当社は今から30年前、旧国鉄が分割民営化され、貨物部門を担う全国1社の会社として発足しました。

国鉄時代、貨物部門は1985年度には約3,000億円の赤字(固定費+回避可能原価ベース)を出し、「貨物不要論」や「貨物安楽死論」などが言われていました。

国鉄改革では、旅客会社に支払う線路使用料のルールとして「追加的発生経費相当額」が定められ、旧国鉄から承継した資産の課税標準を軽減する「承継特例」と、承継した資産を圧縮して記帳する「圧縮記帳」という3つの枠組みが作られました。

「鉄道事業の黒字化」を目標に掲げた「中期経営計画2016」の最終年度である2016年度は、これらの枠組みをもとに、従前から取り組んできた経営改革3つの柱に加え、3つの構造改革等を推進し、2006年度に部門別収支を開示して以降、初めて鉄道事業部門の黒字を達成することができました。全国ネットワークを維持しながら物流業界で一定の地位を確立できたことは、感無量であります。荷主、利用運送事業者、社員をはじめ関係者の方々に深く感謝します。

1 30年の歩み

会社が発足した直後の6年間は順調に経常黒字を計上していました。ちょうど日本経済のバブル景気と重なったこともあり、きわめて順調な滑り出しとなりましたが、バ

ブル崩壊とともに1993年度より経常赤字に転落し、以後8年間赤字が継続しました。その後再び2001年度より経常黒字に転じたものの、本業である鉄道事業の収支は赤字が続き、関連事業の黒字でそれを補う状況が続いてきました。

発足初年度の1987年度の売上高(単体)は約1,600億円、2015年度は約1,555億円なので、事業規模はほぼ同じですが輸送方式と品目は大きく変わりました。発足当時はコンテナ、車扱の売上が半々でしたが、経済活動、産業構造の変化に合わせて我々も、IT-FRENSなどの技術革新を取り入れ、コンテナ輸送へ構造転換を大きく図ってきたところ です。

経営的には「バブル崩壊」と「リーマンショック」、そして数々の自然災害の影響がきわめて大でしたが、もう一つの大きな要素として、1990年に施行されたいわゆる「物流2法」があります。これによりトラック事業の規制緩和が進み、事業者数が約4万社から約6万社に約5割増加したため競争が激化し、物流コストが大きく低下しました。当社の鉄道事業の収入単価も約2割低下しました。

一方の柱である関連事業については、会社発足時の売上高は約23億円でした。今では鉄道事業の附帯・補完に分類される大型複合物流施設等が約130億円、純粋な関連事業であるマンション・商業施設等が約180億円、合わせて約310億円の規模に成長しています。鉄道貨物

輸送の構造転換により生み出された用地を関連事業に有効活用できたことは、運輸収入が厳しい時期にも経営にとって大きな貢献となりました。

2 今後の展望

当社は2016年度決算において、鉄道事業部門で5億円の黒字を計上し、会社全体の経常利益についても会社発足以来最高となる88億円を計上できました。

しかし鉄道事業部門では、大型複合物流施設等の収入約130億円も含んだ上での黒字化であることから、さらなる収支改善の努力が必要です。外部環境的には、鉄道貨物にフォローアップが吹いていることは間違いありません。マーケティング力を強化して新たな需要を創出していかねばなりません。それに対応した商品づくり、つまり幹線系のコンテナ列車をどう構成していくのかが大きなカギを握ると考えています。施策的には往復単位での収支均衡を目標に掲げ、需給状況を勘案したプライシング戦略を明確にし、メリハリのある施策を迅速かつ弾力的に展開していきます。

鉄道事業の新しい柱は海外事業です。すでにタイやインドでは具体的なステップに踏み出しています。海外への技術支援や貨物鉄道事業への参入などを通じて、新しいビジネスモデルを育てていきたいと考えています。

その土台の上に立ち上げる重点戦略は、総合物流企業への進化です。現在、東京貨物ターミナル駅構内にマルチテナント型の大型物流施設「東京レールゲートEAST・WEST」の2棟を建設する「東京貨物ターミナル駅高度利用プロジェクト」が本格的に動きだしています。今後は同様の施設を全国の主要ターミナルに展開すれば、鉄道輸送と保管・荷さばき・流通加工等をセットで提供できることとなります。輸送機能単体でのサービスだけでは利益率に限界があります。輸送に付帯する周辺業務を取り込んでいくことで、本業の鉄道輸送とのシナジーを発揮させていきます。

グループ会社については、倉庫、不動産、トラックなど機能としてはひと通り揃っていますが、グループ外からの収入を増やすノウハウを蓄積・拡大していかなければ、グループ経営として膨らみが持てません。今後は、数値管理やコンプライアンスなどの面で求心力を働かす一方、

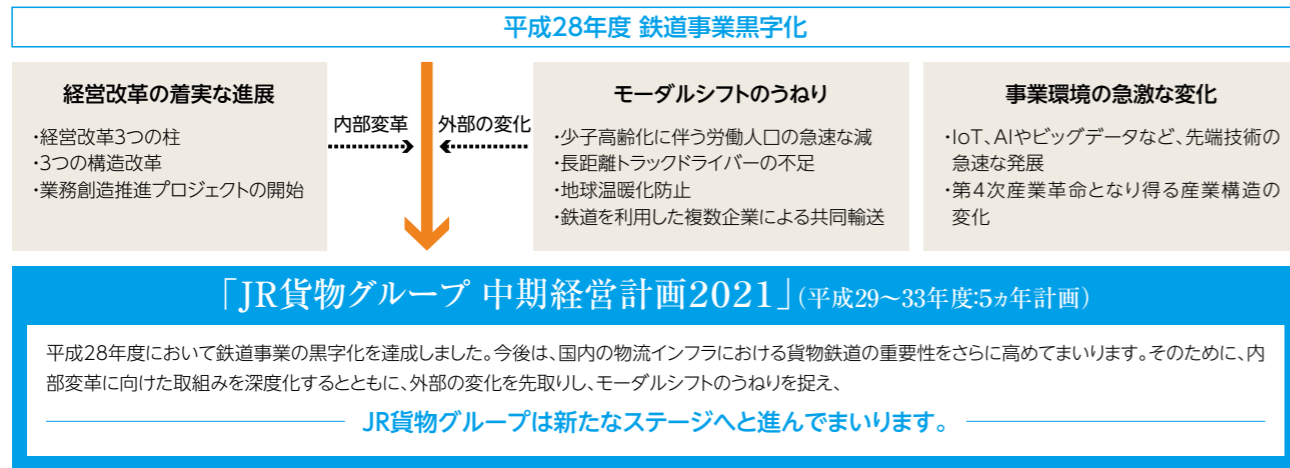
外部からの収入拡大という面では遠心力を利かせていきます。

また物流以外のほかの開発事業、例えばオフィスビルやマンション経営なども、今後、貨物駅のリニューアルなどが起こってくれば、事業分野としてもっと拡大していく可能性があります。このように自社用地を活用した不動産開発を継続するほか、外部から取得した不動産による賃貸事業を開始し、不動産以外の新規事業にも積極的に取り組んでいきます。

先般、本年度から5年間の経営計画となる「JR貨物グループ 中期経営計画2021」をスタートしましたが、これは「経営自立化」の実現を目標に掲げています。鉄道事業の最大の基盤である安全の確保を前提として、自然災害や景気変動等多少の影響があつたとしても、長期持続的に経常利益100億円以上を計上することを目指します。また上場への準備を着実に進めながら、グループ経営体制を確立し、最終目標である株式上場への実現を目指していく所存です。

2016年度からは「業務創造推進プロジェクト」を立ち上げ、業務そのものの抜本的な見直しや、企業文化の変革に取り組んでいます。IoTやビッグデータ、AIの活用など、「第4次産業革命」が進行する中で、本社、支社、現場、グループ会社、あるいは営業、運輸、検修、保全といった垣根を越えて、社員が自由闊達に議論して、具体的な改革案を実行していきます。

トラック業界では、自動運転や隊列走行に近い将来実用化されるでしょう。このような時代にあつてこそ、最先端の技術を取り入れた鉄道貨物輸送システムを作りあげていく必要があります。社員一人ひとりが働きがいを感じられるように、仕事の進め方などを抜本的に見直し、企業文化を変革していきたいと考えています。



①「中期経営計画2016」で求めたもの

鉄道事業の黒字化

- 鉄道事業の大きな赤字 (H24年度:▲78億円、H25年度:▲43億円)を解消し、会社全体の利益を向上させる。
- まずは鉄道事業の**黒字化**に全力を傾注 (H26年度:▲51億円、H27年度:▲33億円、H28年度:+5億円)

②新計画で求める会社の「あるべき姿」とは?

会社の「あるべき姿」

- 人手不足 → 安全かつ効率の高い業務運営へ ← 業務改革(労働負荷の軽減)
- 利益率の高い商品づくり(路線網の選択と集中)
- 鉄道輸送以外の領域への拡大(不動産事業・海外事業等)

次のステップとして

- 鉄道輸送における安全性の一層の向上
- お客様、利用運送事業者の皆様の満足度向上
- 社員・グループ会社社員にとって満足度の高い企業集団への成長

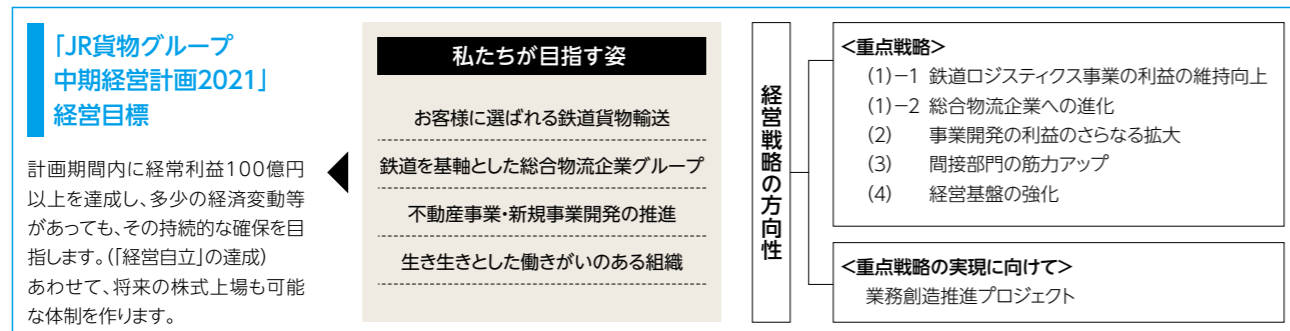
「あるべき姿」の実現のために当社がすべきこと
鉄道事業の黒字化を元に、新たなステージへ

経営の自立

多少の経済変動等があっても、長期持続的に利益を確保することが可能な状態
 (上場も可能な利益水準と考えられる経常利益100億円以上)

当社が今後の成長を求めるためには…

- 基軸である鉄道輸送における“安全”と“利益”の維持向上努力を継続
- 持続可能な鉄道輸送ネットワークの見極め(赤字体質エリアの縮小等)
- IoT、AI等の新技術による労働負荷の軽減等を通じて仕事の仕組みを抜本的に見直す業務改革に着手
- 保有する土地・不動産のポテンシャルを最大限に活用した賃料収入拡大と不動産業界への本格参入に向けた体力強化
- 新規ビジネス(海外事業等)を強化し、事業領域を拡大
- 親会社・グループ会社が一体となり、グループの持つ力を最大限に活用した業務運営
- 総合物流企業集団への成長



1 業務創造推進プロジェクト立ち上げの背景

社内的には、各3つの改革が浸透してきたため、本体業務の見直しに取組む好機となりました。

3つの経営改革

- 1 **意識改革**: 延べ50回を超えて研修が開催され、受講者も1,000名を超えました。
- 2 **計数管理改革**: 支社を中心としたマトリクス経営管理方式を導入しました。
- 3 **組織改革**: コーポレート・ガバナンス、コンプライアンス及び組織の拡充を行いました。

3つの構造改革

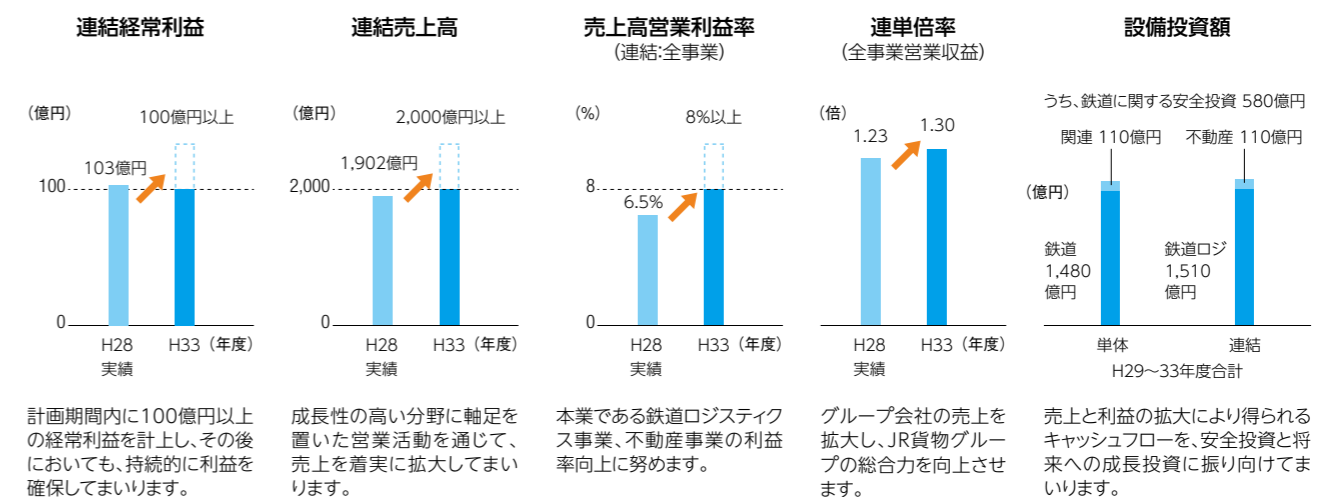
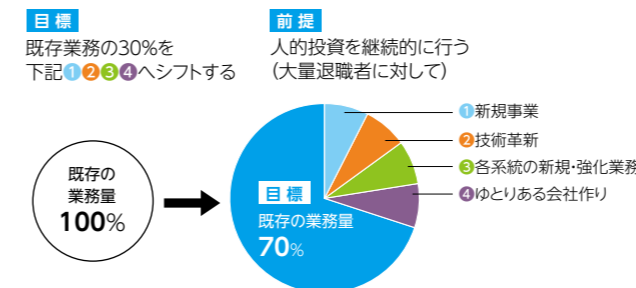
- 1 **構造的赤字部門の抜本的改革**
(ORSの整理、臨海鉄道の見直し、車扱契約の見直し)
- 2 **新商品・新技術の開発**
- 3 **連結決算の本格開始**

また、社外では急速な技術革新、競争環境の激化、働く人の志向の変化など、環境変化が激しくなっています。

- 世間では、IoT、AIやビッグデータなど先進技術の急速な発展により第4次産業革命と成りうる変化が生じており、どの企業も何かしらの手を打たなければ変化に取り残され、淘汰されるのではないかという危機感を持って対策に着手しています。欧米はさらに先行しています。
- 政府も「働き方改革」を推進し、働き方の見直しが幅広く展開されようとしています。
- 物流業界においてもトラックの無人走行や港の無人化などが進みつつあります。

業務創造推進プロジェクトの目的は、「JR貨物グループ 中期経営計画2021」における当社の「あるべき姿」を実現するために、業務本体の仕事の進め方や諸制度等を全社をあげて抜本的に見直し、実行することにあります。

2 業務創造推進プロジェクトの目標



コーポレート・ガバナンス

JR貨物は、企業としての社会的責任を果たし、ステークホルダーからの信頼を得るため、コンプライアンスなどコーポレート・ガバナンスの体制強化に努めています。



コーポレート・ガバナンス



当社では、コーポレート・ガバナンスの充実を経営上の最重要課題としており、適法かつ効率性・透明性の高い経営により適正な事業を行うため、さまざまな取組みを実施し、コーポレート・ガバナンスの強化・充実を図っています。

コーポレート・ガバナンス体制

当社では、取締役会規則に基づき、取締役会は原則月1回及び必要に応じ随時開催しており、取締役会長が招集し、その議長となっています。取締役会では、業務執行に関する重要事項などを決議するとともに経営上重要な事項については報告あるいは協議を行っています。取締役は25名以内とし、任期は選任後2年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会終結のときまでとしており、決議は議決に加わることができる取締役の過半数が出席し、その過半数をもって行っています。2017年6月現在の取締役は11名です。監査役については4名以内とし、任期は選任後4年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会終結のときまでとしており、2017年6月現在の監査役は3名です。監査役は取締役会その他重要な会議に出席し、取締役及び使用人等からその職務の執行状況について報告を受け、必要に応じ調査を行っています。また

コーポレート・ガバナンスの充実の一環として社外取締役及び社外監査役を選任して、独立した立場から取締役の業務執行の監督を行うとともに、その専門的な知見を当社の経営に反映させています。2017年6月現在の社外取締役は3名、社外監査役は3名です。

内部統制の充実

当社では内部統制に関する基本方針を定め、「法令遵守が企業の社会的責任の基本であること」及び「当事業の基盤は安全の確保にあること」の基本認識に立ち、経営の適法性と透明性を高め、当社及びグループの健全な発展のために経営の意思決定、業務の執行及びリスク管理などについて、体制を整備しています。

危機管理

当社では全社的リスク管理の観点から、各担当部署で事業上のリスクを把握し、社内規程・マニュアルの制定等、必要な事柄を整備するほか、リスク管理体制の全体把握を行うリスク統括本部を設置し、リスクに対する一元的な管理を行うとともに、社長を委員長とするリスク管理委員会において事業リスク全般に関する対応を審議しています。

「リスク統括本部」の新設

当社では、鉄道の輸送の安全の確保のため、安全統括管理者（鉄道ロジスティクス本部長）を選任し、安全管理体制を構築しています。また、災害対策基本法等に定められた指定公共機関として、防災業務計画や新型インフルエンザ等対策に関する業務計画を定め、対策を進めてまいりました。しかし事業リスクは、より広範囲に多様な形で存在しており当社を取り巻く環境の変化も激しいことから、鉄道の安全や災害等に限らず、主幹部署が抱えるさまざまなリスクを把握・評価して全社的に対応していく体制を整えるため、2017年4月に危機管理室を設置しました。この危機管理室と、以前からあるコンプ

ライアンス・法務室を、新設の「リスク統括本部」内の組織とし、リスク管理を進めています。

リスク統括本部長
取締役・常務執行役員
玉木 良知



コンプライアンス



1. 基本的な考え方

当社では、適法かつ透明性の高い経営により事業を行い、かつ、よき企業市民として社会に貢献するため、CSRを含めたコンプライアンス体制の確立を経営上の最重要課題として取り組んでいます。さらに、2015年4月に発生した本社管理職社員によるJR会社法違反事件を教訓としてJR会社法をはじめとする各種法令の遵守、ステークホルダーとの交際の厳格化などの諸施策を進め、再発防止に努めています。

2. コンプライアンス体制

コンプライアンス統括責任者を社長として、コンプライアンス推進の独立・専任組織としてコンプライアンス・法務室を設置しています。併せて、会長を委員長とし、社長及び関係役員等を委員とするコンプライアンス委員会を設置して、社内体制の整備、各種施策の推進、コンプライアンス違反事象への対応等を審議しています。また、各主管部や各支社等にコンプライアンス・リーダーやコンプライアンス相談員を設置して、コンプライアンス推進や社員からの相談を担っています。さらにグループ会社でもこれらに準じたコンプライアンス推進体制の構築を進めて、当社グループが一体となったコンプライアンスの取組みを行っています。

3. コンプライアンス教育

コンプライアンスに関する役員・社員の意識向上を図るために階層別の教育を実施しているほか、全役員・社員にコンプライアンスハンドブックを配布しています。

研修実績

階層	2015年度		2016年度	
	実施回数	延べ人数	実施回数	延べ人数
経営層	1	38	1	38
本社管理職等	3	76	1	64
支社管理職・現場長等	9	298	10	308
一般職等	11	235	27	726
グループ会社	7	210	9	231

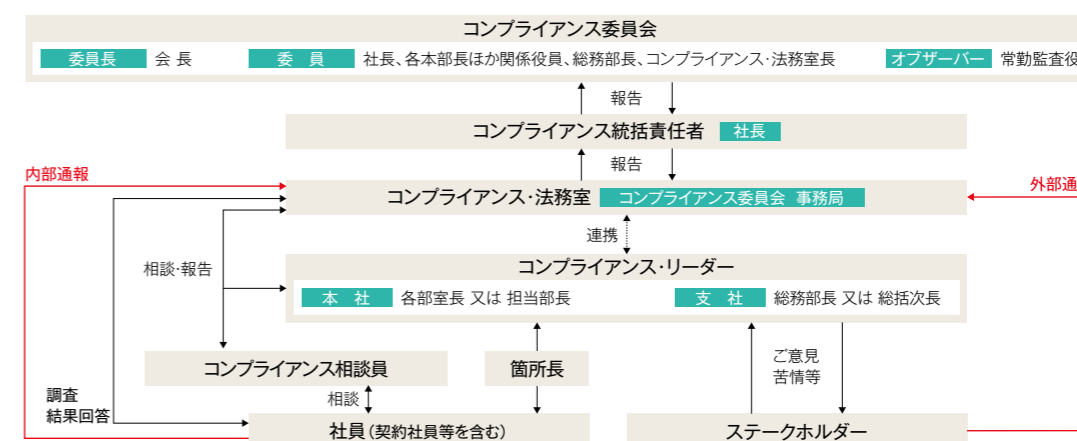
4. 通報窓口

法令違反行為やセクハラ、パワハラ等の問題をいち早く把握し、対応するため顧問弁護士事務所を含む内部通報窓口を設置しているほか、社外のお取引先からの通報を受けつける外部通報窓口を設置しています。

5. コンプライアンス違反事象発生時の対応

万一、コンプライアンス違反事象が発生した際は、経営トップ自らが問題解決に当たる姿勢を内外に表明し、原因究明、再発防止に努めます。また、社会への迅速かつ確かな情報の公開と説明責任を遂行し、権限と責任を明確にした上、自らを含めて厳正に対処します。

コンプライアンス推進体制



Highlight 01

モーダルシフト推進に向けた取組み

Message

2016年11月4日、地球温暖化対策の新しい国際ルール「パリ協定」が発効し、温室効果ガスを2030年度までに26%削減(2013年比)することが合意されました。これを受け、我が国における運輸部門の取組みでは、「鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進」が示されました。

また、2016年10月には、「物流総合効率化法」が一部改正されました。モーダルシフトが初めて法的に位置づけられ、モーダルシフト事業を国が認定し支援を行っていく体制が整備されました。

こうした現況下、依然として深刻化しているトラックドライバー不足の影響も相俟って、鉄道貨物輸送への期待は引き続き、高まっていくものと認識しています。

現在、JR貨物においては、大量性、定時性、環境性といった鉄道特性を生かし、鉄道へのモーダルシフトを推進する代表企業として、「安全・安定輸送の確保」「利便性の高い商品づくり」「徹底したコストダウン」に取り組んでいます。2017年3月4日に実施したダイヤ改正においては顧客ニーズを反映し、「買い切り専用列車の新設」「需要の多い区間への輸送力増強」等を実現しました。

今後も顧客ニーズを汲み取り、より一層のモーダルシフトの推進に向け、良質な商品づくりに努めてまいります。引き続きのご支援、ご理解を賜りますよう、よろしくお願ひ申し上げます。



鉄道ロジスティクス本部長
取締役・専務執行役員
大橋 康利

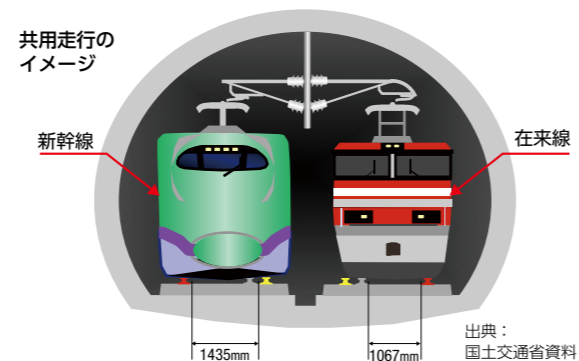
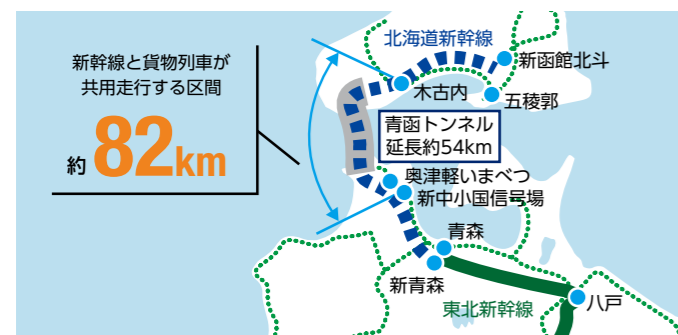
青函共用走行の開始

2016年3月26日(土)、北海道新幹線(新青森～新函館北斗)開業に伴い、青函トンネルを含む約82kmの区間において、貨物列車と新幹線が線路・設備を共用して同時に運転する共用走行が開始となりました。貨物列車の本数や列車体系は現行と変わらないものの、共用走行区間では架線電圧(20kv→25kv)及び保安装置(ATC-L→DS-ATC)が新幹線基準になり、同区間専用のEH800形式交流電気機関車を新製投入し運用を開始しました。

これにより青森・函館地区双方での機関車交換が必要となるため、作業体制の構築やダイヤの見直しが必要となりました。さらに、並行在来線である江差線(木古内～五稜郭)が新幹線開業と同時に経営分離され、第三セクターの道南いさりび鉄道が開業しました。

また、共用走行開始直前の3月22日早朝に架線電圧や保安装置等の地上設備最終切替を行い、共用走行開始の準備が完了。22～25日の4日間は旅客列車をすべて運休し、貨物列車のみ運転という変則的な移り変わりを経て、共用走行を開始しています。

ダイヤについては、海峡線の旅客列車が新幹線へ移行することによるメリットを最大限発揮させ、新幹線開業後もこれまで同様に安心してお客様にご利用いただけるよう、サービスレベルの向上を目指して取組んだ結果、全40本の定期列車(青函口)のうち16本でリードタイムの短縮を実現(最大8時間40分)し、それ以外の列車についてもおおむね現行レベルを維持しています。



出典：国土交通省資料

熊本地震発生に伴う支援物資輸送

2016年4月14日(木)21時26分、続いて16日(土)1時25分、熊本地方を震源とするそれぞれ最大震度7の熊本地震が発生し、JR九州全線及び肥薩おれんじ鉄道線が不通となりました。

当社は、社員及びご家族の安否確認や設備の被害状況の確認を行うとともに、JR九州との連絡を密にして鹿児島線の復旧状況の把握に努め、折返し列車を設定しました。また、震災翌日からオール通運対策会議を開催し、不通区間の臨時トラック代行輸送を実施しました。21日(木)午後、貨物列車運転線区は全線で運転再開しました。

地震発生直後、国土交通省より鉄道による災害支援物資輸送の要請がありました。これを受け、当社は18日(月)より

東京(夕)発福岡(夕)向け臨時列車の運転を行い、飲料水、生活用品等の災害支援物資や積合せ貨物等を輸送しました。

また、(公社)全国通運連盟と連携して、被災自治体が受入れを承認した企業等からの救援物資について無賃輸送を実施し、作業服や食料品、飲料水等、12個の輸送を行いました。

東日本大震災発生時は、緊急石油輸送で鉄道貨物輸送の存在感を示しましたが、今回もこれらの取組みにより、災害時のライフラインとしての鉄道貨物輸送の特性を最大限に発揮し、被災地の方々の生活を支えることができました。



2016年版 静脈物流の推進(熊本地震がれき輸送など)

廃棄物を資源として活用する循環型社会の構築は政府の循環型社会形成推進基本法をもとに推進されています。資源の少ない日本では廃棄物や焼却灰を資源として有効活用する取組みが積極的に進められ、自治体焼却灰のセメント資源化や電子スクラップ、集じんダストなどからのレアメタル取り出しなど、日本国内の企業は世界的にも優れた技術を有しており、当社は全国各地に在る資源化工場へ安全に低炭素で広域輸送する役割を果たしております。

また2016年4月に発生した熊本地震による災害がれきは80万トンを超え、木くずの量は現地の処理能力をはるかに上回るものです。JR貨物は川崎市、環境省と連携し東日本

大震災で使用したのがれき用コンテナを再活用し、9月16日より木くずを電力に変換する発電機能のある川崎市浮島処理センターへの輸送を開始しました。

2016年10月17日には、山本環境大臣より熊本地震の被災地域支援活動に関し感謝状を授与されました。JR貨物は被災地の一日でも早い復興に尽力していきます。



贈呈式の様子

東京23区の焼却灰を資源化するために各地のセメント工場に運ぶコンテナ輸送



熊本市の災害がれき(破碎木くず)を専用コンテナで川崎へ輸送



02 Highlight

総合物流企業への発展を目指して

Message

事業開発部門では、「持てる資産を最大限に活用するとともに会社の経営に貢献する事業」を目指して、土地・建物の賃貸事業等に取り組んできました。その主力事業である物流倉庫の賃貸に関しては、全国の貨物駅構内に大小合わせて65の倉庫・配送センターが稼働している状況です。環境にやさしい輸送手段として貨物鉄道を選択する動きが進む中で、倉庫をお使いいただいている企業の皆様には、鉄道利用促進の働き掛けを強化しているところです。

このように鉄道輸送と物流倉庫を直結させることにより、国内の物流システムの効率化に貢献することになりますが、さらに進めて、荷役作業、配送業務、倉庫及びテナントの管理、テナントのリーシングなど、物流倉庫を中心とした一連の業務を当社グループに取り込むことにより、なお一層の高効率・高品質な物流システムが期待できると考えています。

東京貨物ターミナル駅高度利用プロジェクトを契機に、今後は、各分野の業務体制を整備し「総合物流企業」へ発展していきます。



事業開発本部長
取締役・常務執行役員
真貝 康一

大規模物流施設の完成に合わせ、総合物流企業として、物流施設に関わるすべての業務をJR貨物及びグループ会社により本格的に展開していきます。

マルチテナント型物流施設 レールゲート



(左)WEST 延床面積 約6万㎡

(右)EAST 延床面積 約16万㎡

●「東京レールゲート」WEST・EAST

- ・当社初のマルチテナント型物流施設
- ・国内最大級の物流施設(延床面積:約22万㎡)
- ・東京(夕)駅高度利用化により事業化
- ・平成31年 8月 WEST竣工(予定)
- ・平成33年10月 EAST竣工(予定)

●全国展開の検討

- ・今後、「レールゲート」の名称をブランド化
- ・札幌(夕)OT跡地をはじめ、全国の主要都市での展開を検討
- ・輸送体系や経営環境の変化を勘案しながら、自社用地の再開発、高度利用化を通じた事業展開を図る
- ・鉄道事業と相乗効果を図る

JR貨物グループが一体となった運営

これまで展開してきた、鉄道輸送と保管の組合せだけでなく、物流施設を核として、グループ一体となった運営体制を整備していきます。

- ・荷役作業・配送業務・保管貨物の流通加工など、物流のワンストップサービスの提供
- ・グループ一体となったテナントリーシング
- ・テナント管理、施設運営管理

鉄道事業との営業連携強化

時代のニーズに合わせた物流サービスを提供できる物流拠点を整備することで、鉄道事業との相乗効果をより一層生み出し、貨物駅構内所在の立地メリットを生かした営業を実施することにより、新たな鉄道貨物輸送需要を創出していきます。

●鉄道輸送との連携

- ・絶好の立地を生かした、テナントに対する鉄道輸送とのセット販売

●共同事業者との連携

- ・「東京レールゲート」共同事業者との鉄道輸送誘致の取組みを実施

土地の持つポテンシャルを最大限引き出した新規の不動産開発を継続していくほか、事業基盤のさらなる拡大に取り組んでまいります。

新規事業の推進

●自社用地を活用した不動産開発の着実な推進

鉄道機能見直しや社宅の再編等により生み出した自社用地を活用した新規開発を継続してまいります。

- ・茅ヶ崎社宅跡地開発事業(分譲マンション)
- ・八王子駅南口開発事業(商業施設開発、分譲マンション)
- ・磐田駅北口開発事業(分譲マンション)
- ・新小岩社宅跡地開発計画
- ・東高島駅開発計画 等

- ・地方物件の開発促進に向けた体制整備
- ・賃貸物件のシステムティックな管理

新規開発後の物件管理等にも着実に取組みます。

- ・既存賃貸物件のリニューアルによる顧客満足度の向上
- ・市況のニーズに合わせた低収益物件の見直し・再開発

新しい事業領域への拡大

●事業開発の新たな柱の構築

自社用地の不動産開発以外にも事業の領域を広げてまいります。

- ・外部から取得した不動産による賃貸事業の開始
- ・不動産事業以外の新規事業の検討
- ・新たな事業領域におけるアライアンスの検討

→H33

茅ヶ崎分譲マンション



平成28年度：販売開始
平成29年3月：引渡し開始
地上7階建136戸

八王子商業施設・分譲マンション



商業施設
平成30年11月
賃貸開始予定
延床面積：
約1万㎡

分譲マンション
平成29年度：
販売開始予定
平成30年12月：
引渡し開始予定
地上26階建204戸

東高島駅開発



03 Highlight

安全の確立に向けた取り組み

Message

安全の取り組みとは、自分の仕事が多くリスクを抱えたものであることを認識し、過去の事故の教訓を生かして、そのリスクを事故につなげないようにすることです。100年以上にわたって営々と築かれてきた「正しい作業」には、多くの先人の教訓が詰まっています。引き継がれてきたことをよく理解して実践し、さらに安全性を向上させるよう努めなければなりません。

人間が、ルールという「取扱説明書」に則って、車両や設備を用いて仕事を進めていく中で、新たなリスクは次々と発現してきます。安全は終わりのない闘いです。管理者には管理者としての、作業者には作業者としての、気づき、改善する努力が求められます。経営幹部から第一線で作業をする社員まで、全員が主役となって、輸送の安全の確保に取り組んでいきます。



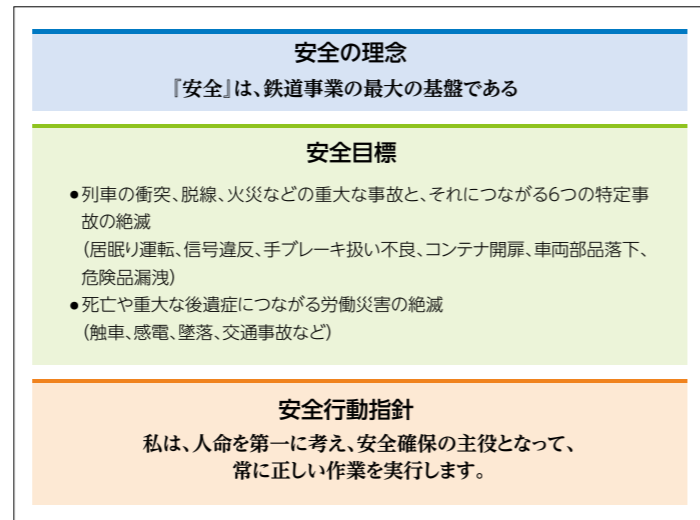
安全推進本部長
取締役・常務執行役員 牛島 雅隆

安全基本方針

● JR貨物グループの安全の理念と目標

鉄道事業は、グループ会社を含む多くの部門の社員の連携により成り立っています。携わる社員の安全についての認識を揃えるため、「『安全』は、鉄道事業の最大の基盤である」という理念を掲げています。

安全目標は、安全最優先の職場風土を築き、リスクの大きい列車事故などの重大な事故と、それにつながる6つの特定事故(社内規定)、重大な労働災害を絶滅することを掲げてきました。また社員の安全行動の指針として、人命を第一に考え、自ら正しい作業を実行して“安全最優先”を体現することを謳っています。これらは、2017年度から、より具体的になるよう改めています。

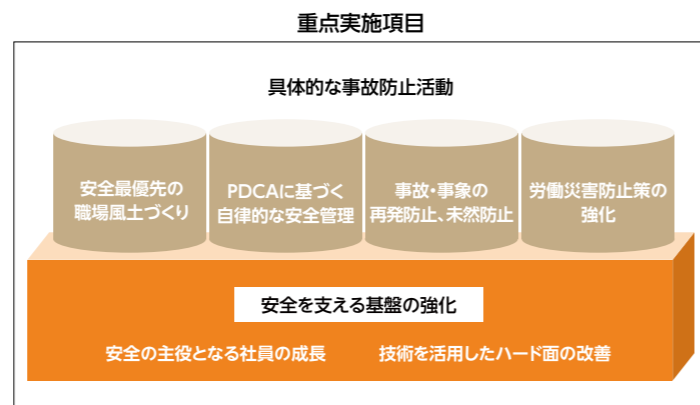


(平成29年度の安全目標等)

● 安全推進活動の柱

事故防止活動は、安全最優先の意識と風土、安全管理の仕組み、事故・事象の再発防止と未然防止の3点に分けて考えてきました。2017年度からは、労働災害防止の強化も、一つの柱としています。

これらを支えるものとして、安全の主役となる社員の成長を促すこと、技術を活用したハード面の改善を進めることを位置づけています。



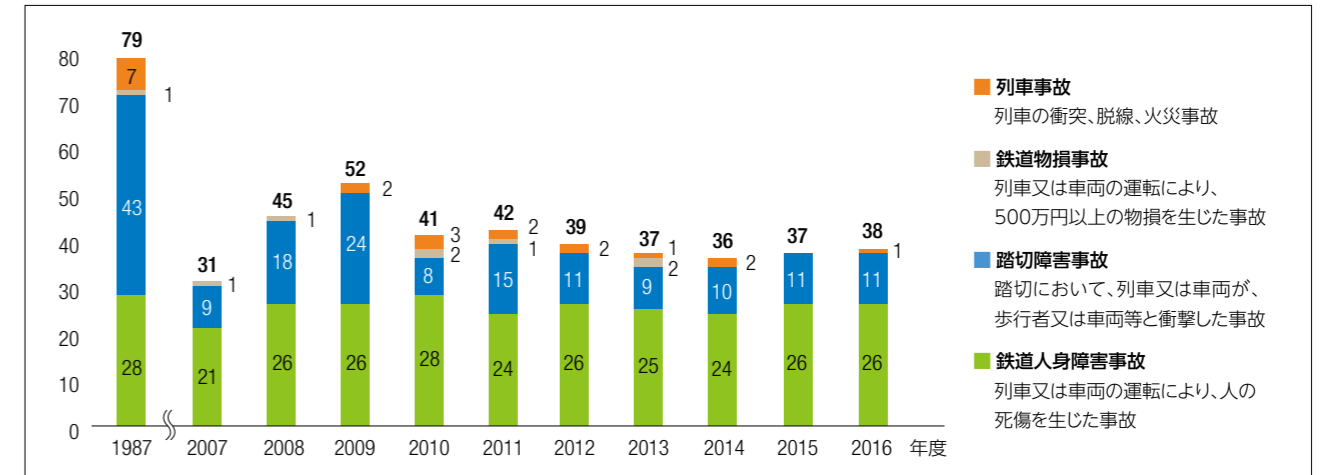
(平成29年度の重点実施項目)

事故等の発生状況

● 鉄道運転事故等

2016年度の鉄道運転事故は38件で、このうち室蘭線北入江信号場構内において列車脱線事故が1件発生しました。インシデント(鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態)は1件でした。それぞれについて、再発防止に努めています。

鉄道運転事故発生件数



● 江差線における列車脱線事故について

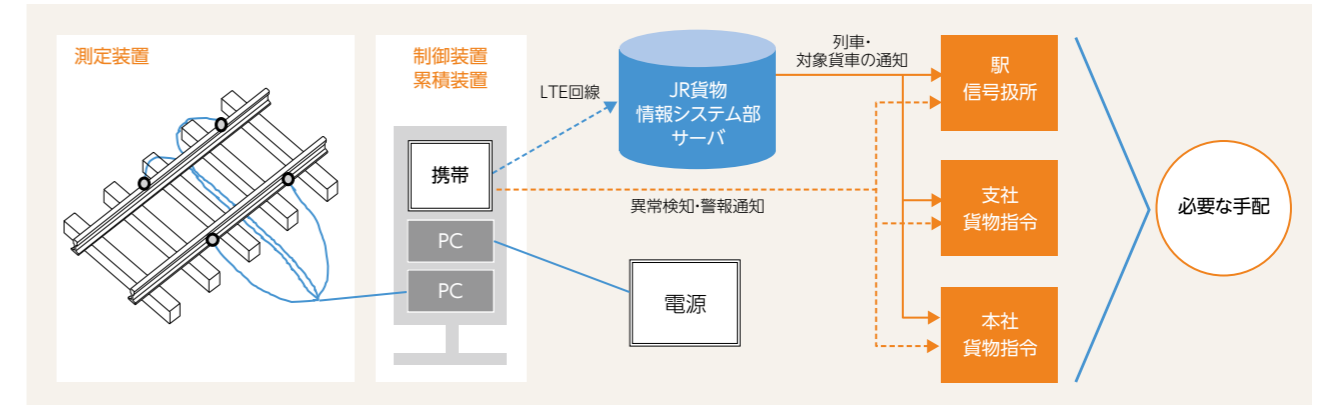
2012年度から2014年度にかけて3回発生した列車脱線事故の対策については、利用運送事業者に均衡のとれた積付けを要請するほか、当社ではポータブル重量計によるサンプルチェックや、走行中の輪重比を測定する輪重測定装置を本州・北海道の4箇所を設置し輪重バランスのチェックを行い走行安全性の向上に努めています。

また、国土交通省の検討会に参画し、各位のご協力を得て課題の解決に努めるとともに、当社では車両側の対策として貨車の懸架装置の開発を進めています。



走行中の貨車の輪重比を測定する輪重測定装置

輪重測定装置



04 Highlight

JR貨物グループ経営の展開

Message

当社グループは、当社及び子会社30社、関連会社23社の計54社で構成されており、当社が行う貨物鉄道事業を中心にトラック輸送・保管等の物流サービスを提供しています。

当社は総合物流事業の展開に向け、鉄道事業との相関性が高い倉庫事業、トラック運送事業を中心に、グループ各社が保有する機能連携を強化し、高品質なサービスを提供することでお客様満足度の向上に努めてまいります。

当社では、経営自立に向けた取組みとして、財務情報の開示強化を図るため、2015年4月から新連結会計システムを稼働させ、月次レベルでのグループ連結予実管理を進めています。また、グループ全体での収益力強化を図るために、グループ会社各社に対する新しい業績評価制度を導入するとともに、グループ外収入拡大と経営基盤の強化を目指し、事業・地域を基軸としたグループ会社再編も進めました。

また、鉄道事業の根幹となる安全基盤の確立に向け、グループ安全会議の開催等によりグループ社員全員に対する安全意識の浸透も図りました。

今後も安全を基盤とした企業グループ全体価値の向上を図るために取組んでまいります。



経営統括本部長
取締役・執行役員
永田 浩一

グループ各社の取組み

当社グループでは、当社が行う貨物鉄道輸送を中心に、トラック運送・倉庫保管・荷捌業務をグループ会社において展開しています。

総合物流企業グループを目指し、グループ会社の事業展開及び経営基盤の強化を図るべく会社再編等を進めておりますが、2015年10月、グループ内において建物管理・清掃・警備サービスを提供する3社が経営統合して、新たな(株)ジェイアール貨物・不動産開発が発足しました。当社が展開する物流施設・駐車場等に対して管理・清掃・警備サービスを一貫して提供することはもちろん、今後当社が展開する大型物

流施設のテナント様にも満足いただけるサービス提供をすることでグループとしての収益の最大化を図ります。

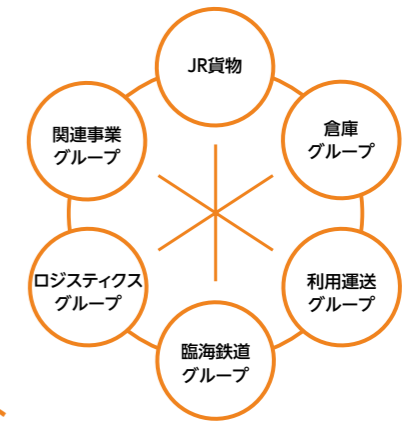
また、海上コンテナ等国際貨物について、国内輸送における鉄道輸送拡大を図るため、2016年3月、トラック運送事業・利用運送事業・通関事業等を展開する2社が経営統合し、日本フレートライナー(株)として、国際貨物の通関から国内一貫輸送サービスを提供する体制を整えました。

今後もお客様に満足していただくサービスを提供することを通じて、グループ価値の向上を図るべく、グループ経営効率の向上に努めてまいります。



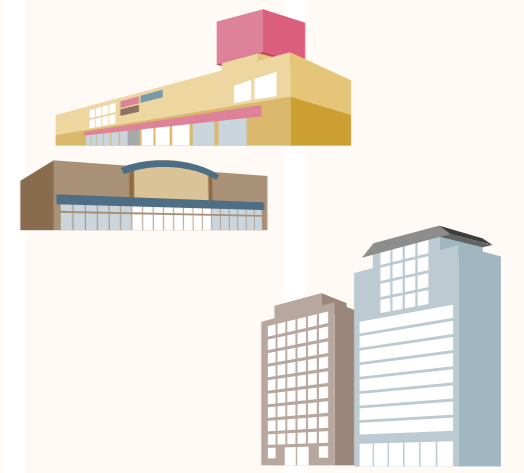
JR貨物グループの広がり

JR貨物には、駅作業や荷役作業など鉄道貨物輸送に関わるさまざまな業務を委託しているロジスティクス各社をはじめ、多数のグループ会社があります。JR貨物グループは、地球環境にやさしい鉄道貨物輸送を中心とした総合企業グループとして発展することを目指しています。



連結財務諸表作成上の連結対象会社と開示セグメント

	鉄道ロジスティクス事業	不動産事業	その他
親会社 (1社)	日本貨物鉄道(株)		
	鉄道事業	関連事業	
連結子会社 (24社)	倉庫・物資別 8社 日本オイルターミナル(株) (株)オー・エル・エス 日本運輸倉庫(株) 関西化成品輸送(株) 名光急送(株) (株)大阪鉄道倉庫 東京輸送(株) (株)東京液体化成品センター	関連・その他 1社 (株)ジェイアール貨物・不動産開発	関連・その他 1社 ジェイアールエフ商事(株)
	利用運送 2社 全国通運(株) 日本フレートライナー(株)		
	ロジスティクス 11社 (株)ジェイアール貨物・北海道物流 (株)ジェイアール貨物・東北ロジスティクス (株)ジェイアール貨物・北関東ロジスティクス (株)ジェイアール貨物・南関東ロジスティクス (株)ジェイアール貨物・新潟ロジスティクス (株)ジェイアール貨物・信州ロジスティクス (株)ジェイアール貨物・東海ロジスティクス (株)ジェイアール貨物・北陸ロジスティクス (株)ジェイアール貨物・西日本ロジスティクス (株)ジェイアール貨物・中国ロジスティクス (株)ジェイアール貨物・九州ロジスティクス		
	関連・その他 1社 北九州貨物鉄道施設保有(株)		
持分法適用会社 (11社)	臨海鉄道 10社 八戸臨海鉄道(株) 鹿島臨海鉄道(株) 衣浦臨海鉄道(株) 仙台臨海鉄道(株) 京葉臨海鉄道(株) 水島臨海鉄道(株) 秋田臨海鉄道(株) 神奈川臨海鉄道(株) 福島臨海鉄道(株) 名古屋臨海鉄道(株)	倉庫・物資別 1社 セメントターミナル(株)	



計36社

平成29年4月1日現在

環境に貢献するモーダルシフト

JR貨物は、「モーダルシフトの担い手」として、よりご利用いただきやすい輸送サービスの構築を目指して、関係者一体となった取組みを進めています。



営業統括部長のメッセージ

鉄道貨物輸送は、CO₂排出量がトラックの1/10と環境負荷が最も少なく、一度に10トントラック65台分の大量の貨物を輸送でき、かつきわめて高い安全性と定時性を有した輸送モードです。少子高齢化に伴う労働力不足を背景に、鉄道貨物輸送へのモーダルシフトが急速に進んでいます。当社では、モーダルシフトに 대응するため、マーケティング機能や営業体制を大幅に強化し、単独企業や複数企業共同による専用貨物列車の運行やコンテナの大型化に対応した31フィートウィングコンテナの増備、温度管理コンテナの開発など、商品ラインナップの拡充と輸送品質のさらなる向上を行っています。また、国際輸出入貨物やエコ関連貨物の鉄道輸送の拡充にも注力し、輸出入分野における環境負荷低減や循環型社会の構築に向けた物流の仕組みづくりにも取り組んでいます。今後も「モーダルシフトの担い手」として、お客様の物流における環境負荷低減と効率化のニーズに対し、全社をあげ、応えてまいります。

営業統括部長 取締役・執行役員
犬飼 新



MESSAGE

コンテナ輸送品質向上キャンペーン

当社では(公社)全国通運連盟、(公社)鉄道貨物協会との共催により、鉄道コンテナ輸送の品質向上を目的としたキャンペーンを全国で展開しています。このキャンペーンは、一貫輸送商品である鉄道コンテナ輸送を安心してご利用いただくために、鉄道コンテナ輸送に携わる関係者が一体となって2011年から毎年実施しています。2016年度は「コンテナ荷役作業の改善」策として、フォークリフト基本作業に関するDVD教材を制作したほか、新たな取組みとして全国荷役作業競技会を開催し、フォークリフト作業への意識・レベルの向上を図りました。また、ハード対策として計画的に実施しているコンテナホーム補修工事のほか、各駅に容易に施工が可能な常温アスファルト混合物を活用したコンテナホームの簡易修繕を実施しました。「養生改善」策としては利用運送事業者に対する養生資材購入支援を継続して実施している

ほか、2015年度から実施している事故多発貨物の原因追究と改善策の検討を行い、2016年度は特に貨物事故率の高い紙製品について全国の紙製品発送駅の管轄支



全国荷役作業競技会の開催

店、営業所、駅作業関係者一同による情報交換会を実施し、改善方法について検討しました。その他、全国各駅において空コンテナ清掃の推進、使用済の封印環の撤去を実施しました。今後も継続してお客様、利用運送事業者、関係協力会社と一体となった取組みによりコンテナ輸送の品質向上を目指します。

全国各駅にポスター、のぼりを掲出



ホームページ特設コーナーを開設



トラックドライバー、フォークリフトオペレーターにやさしい作業を心がけてもらうようグッズ(タオル)を配布

鉄道を活用した共同物流の進展

お客様の物流改善の取組みとして、複数企業が共同で鉄道コンテナ輸送を活用する動きが広がっています。2015年2月に食品メーカー6社が物流戦略を共同で策定する組織「食品企業物流プラットフォーム(F-LINEプロジェクト)」が立ち上がりましたが、当社はその活動に参画し、第一弾として2016年3月より関東・関西の2社間で31フィートウィングコンテナをお客様と共同で導入し往復での新規輸送を開始し

ました。また、2017年1月よりビールメーカー2社が国土交通省が推進している物流の共同効率化の施策に沿って、共同で関西・金沢間における製品輸送をトラックから鉄道コンテナにモーダルシフトし、年間1万台相当のトラック輸送が鉄道輸送に転換され、年間約2,700トンのCO₂削減(現行比56%の減)が実現しました。



オーダーメイド列車の増発

TOYOTA LONG PASS EXPRESS

トヨタ自動車株式会社は、1日1往復の専用列車(トヨタロングパスエクスプレス)により、中部地区からトヨタ自動車東日本岩手工場に自動車部品31フィートコンテナ40基分を輸送していましたが、岩手工場の新車(C-HR)増産を受け、1日2往復体制に列車を増発しました(2017年1月6日からは臨時列車として運転。3月ダイヤ改正より定期列車として運転)。今回の増発は、環境負荷軽減になり、昨今のトラックドライバー不足対応にもつながるモーダルシフトの事例となります。



地球環境の保全

JR貨物は、事業活動におけるエネルギー消費原単位削減により地球温暖化防止に貢献するとともに、廃棄物の削減、化学物質の適切な管理など、業務機関周辺等における地域環境の保全に努めています。



HD300形式入換動車の開発・導入



貨物駅構内での貨車入換作業における環境負荷低減のため、小型ディーゼルエンジンと大容量リチウムイオン蓄電池を組み合わせたシリーズ式ハイブリッド機関車HD300形式を継続して導入しています。HD300形式の環境性能としては、窒素酸化物（NOx）排出量を61%低減^{※1}、燃料消費量を36%低減^{※1}、及び騒音レベルは22dB低減^{※2}しています。2010年に試作車、2012年に量産1号機、2014年に寒冷地仕様車（500番台）を導入し、2016年度までに北海

道、東北、関東、関西、九州支社管内の各駅に29両を配置してきました。貨物駅における入換機関車の後継機として、今後も引き続き量産車を導入し、さらなる環境負荷低減を推進していきます。

※1 2010年6月東京貨物ターミナル駅で実施した700トンけん引走行試験における既存入換機関車との比較測定結果

※2 2010年東京貨物ターミナル駅で実施した既存入換機関車との比較測定結果



HD300形式入換動車

HD300形式の配置箇所

形式	車号	配置箇所	配置年月
HD 300	901号機	東京貨物ターミナル駅(東京都品川区)	2010年 7月
	1号機	東京貨物ターミナル駅(東京都品川区)	2012年 1月
	2号機	新座貨物ターミナル駅(埼玉県新座市)	2012年11月
	3号機	越谷貨物ターミナル駅(埼玉県越谷市)	2012年11月
	4号機	隅田川駅(東京都荒川区)	2012年12月
	5号機	新鶴見機関区(神奈川県川崎市)	2013年 6月
	6号機	新鶴見機関区(神奈川県川崎市)	2013年 7月
	7号機	新鶴見機関区(神奈川県川崎市)	2013年 7月
	8号機	八王子駅(東京都八王子市)	2013年 9月
	9号機	南松本駅(長野県松本市)	2013年 9月
	10号機	南松本駅(長野県松本市)	2013年10月
	11号機	盛岡貨物ターミナル駅(岩手県盛岡市)	2013年11月
	12号機	郡山駅(福島県郡山市)	2013年11月
	13号機	沼津駅(静岡県沼津市)	2013年11月
14号機	宇都宮貨物ターミナル駅(栃木県河内郡上三川町)	2013年12月	

形式	車号	配置箇所	配置年月
HD 300	15号機	宇都宮貨物ターミナル駅(栃木県河内郡上三川町)	2014年 1月
	501号機	札幌貨物ターミナル駅(北海道札幌市)	2014年11月
	502号機	札幌貨物ターミナル駅(北海道札幌市)	2014年12月
	503号機	札幌貨物ターミナル駅(北海道札幌市)	2014年12月
	16号機	吹田貨物ターミナル駅(大阪府吹田市)	2014年 4月
	17号機	郡山貨物ターミナル駅(福島県郡山市)	2015年10月
	18号機	西岡山駅(岡山県岡山市)	2015年11月
	19号機	安治川口駅(大阪府大阪市)	2015年12月
	20号機	広島貨物ターミナル駅(広島県広島市)	2016年 1月
	21号機	岡山機関区(岡山県岡山市)	2016年10月
	22号機	岩国駅(山口県岩国市)	2016年10月
	23号機	大竹駅(広島県大竹市)	2016年11月
24号機	東福山駅(広島県福山市)	2016年12月	
25号機	福岡貨物ターミナル駅(福岡県福岡市)	2017年 1月	

駅における照明の省エネ化



貨物駅構内でのコンテナ積卸作業は、昼夜関係なく行われています。夜間作業で必要となる照明設備は水銀灯を使用していましたが、省エネルギーの観点や2020年から規制が始まると思われる水銀に関する水俣条約への対応も考慮し、老朽設備取替時や改良工事で屋内照明を含めLED等の省エネ照明の採用を進めています。2016年には、広島

県にある東福山駅構内改良工事や栃木県にある宇都宮貨物ターミナル駅の構内照明の取替等でLED照明を設置しました。宇都宮貨物ターミナル駅の場合、従来の水銀灯と比較して年間約38,000kWhの電力量が削減され、CO₂排出量の削減効果は約19.5トンとなりました。



東福山駅構内に設置したLED照明

フォークリフトの省エネ化(燃料改質器、アクセル踏み制限装置等)



当社では、コンテナの荷役作業にフォークリフトを使用しており、その燃料使用量とCO₂排出量を削減するため、フォークリフトへの燃料改質器^{※1}及びアクセル踏み制限装置^{※2}の設置を進めています。2016年度末までに燃料改質器248台、アクセル踏み制限装置309台を取り付け、今後も同装置の取り付けを拡大する計画です。さらに、2008年9月以降は第3次排ガス規制に対応したエンジンを搭載した

フォークリフトを購入しています。この規制ではNOxの排出量は従来の60%以下とされています。今後も同規制に対応したフォークリフトへの交換を進めていきます。

※1 燃料改質器
燃料タンクとエンジン間に取り付ける特殊なセラミック触媒により燃料を軽質化(燃焼しやすく)する装置

※2 アクセル踏み制限装置
アクセルペダル下に取り付け、アクセルを一定以上踏み込めないようにするストッパー

社内での環境への取組み



当社では、いわゆる「クールビズ」を引き続き推進しており、5月初めから10月末の間「ノーネクタイ、ノー上着」での就業を行い、室内温度を28℃程度に設定する省エネ対策を実施しています。また、蛍光灯の間引きやエレベーターの一部停止等に取り組む、不要不急の電力使用の抑制に努めていま

す。なお、冬期間においては、室内温度を19℃程度とするるとともに、夏期の諸対策を継続することで節電に取り組んでいます。また、テレビ会議システムを最大限活用し、社員の出張など移動時に発生するCO₂の抑制を図っています。

省エネ法等への対応



当社は「エネルギーの使用の合理化に関する法律」(以下「省エネ法」と表記)における「特定事業者」「特定輸送事業者」の指定を受け、省エネにかかる計画作成やエネルギー使用量等の定期報告を行っています。引き続き、省エネタイプの車両を新製するなど省エネルギー活動を推進していく予定です。また、2008年の「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」(東京都環境確保条例)の改正により、東京都内の2事業所がCO₂排出総量削減義務の対象となりました。対基準年比8%削減に向け、テナントの協力のもと、省エネルギー設備の導入や省エネルギー活動に取り組んでいます。一方、2006年の省エネ法改正により、年間の貨物量3,000万トンキロ以上の荷主は「特定荷主」として、省エネ責任者の設置、モーダルシフトの推進、他事業者との共同輸送などによる省エネの取組みが求められるとともに、エネ

ギー使用量の定期報告等が義務付けられています。JR貨物では、鉄道貨物輸送の利用によるCO₂排出量削減効果を計算できるサービスを、ウェブサイト上で提供しています。

エネルギー使用量・CO₂排出量計算シート



地球環境の保全

エコレールマーク事業への協賛



「エコレールマーク」は、物流の分野において二酸化炭素(CO₂)の排出量が少なく、環境にやさしい鉄道貨物輸送を積極的に利用して地球環境の問題に取り組んでいる企業や商品が、消費者の皆さんにもわかるよう「物流の見える化」を目的に2005年4月に国土交通省で制定されました。同制度の事務局は(公社)鉄道貨物協会が務めており、認定基準*を満たしていると認定された場合に、その商品や企業のホームページ・名刺などに同マークを表示することができるという環境ラベリング制度です。各企業の環境意識の高まりを背景に、これまで順調に認定件数を伸ばしてきました。2017年3月末現在、商品認定210品目、取組企

業認定87社に達し、同マークの知名度も次第にあがってきています。

JR貨物ではエコレールマークの普及を推進するために、日本各地で開催される環境イベント等に(公社)鉄道貨物協会と連携して出展し、エコレールマーク及び環境にやさしい鉄道貨物輸送のPRを行っています。



※ エコレールマーク認定基準

- 認定商品** 500km以上の陸上貨物輸送のうち、数量又は数量×距離の30%以上、鉄道を利用している商品。
- 認定企業** 500km以上の陸上貨物輸送のうち、数量又は数量×距離の15%以上、鉄道を利用している企業。もしくは数量で年間1万5千トン以上、又は数量×距離で年間1,500万トンキロ以上の輸送に、鉄道を利用している企業。



PRTR法対象物質の適正な管理

当社では、PRTR法に基づき、車両保守等のために使用している有害性のある化学物質が、どのような発生源から、どのくらい環境中に排出されたか適正に管理するとともに、届出を行っています。2016年度は、届出対象となった1事業所(川崎車両所)が届出を行いました。

川崎車両所の排出量及び移動量

(単位: kg)

化学物質名称	トリメチルベンゼン
大気への排出量	1,200
公共水域への排出量	0
下水道への排出量	0
当該事業所以外への移動量	0



PCB使用機器の適正な保管・処理



JR貨物では、PCB(ポリ塩化ビフェニル)を車両や電力設備などの電気機器用の絶縁油として使っていましたが、機器の更新のときにPCBを含有しないものに取替えています。取替えた絶縁油及び電気機器は、PCB特別措置法・廃棄物処理法に基づき、毎年、保管状況等を届け出るとともに保

管庫で厳重に保管し、処理施設の稼動状況に合わせて、段階的に無害化処理を実施しています。また、現在使用している変圧器等の電気機器のうち微量のPCBが混入している恐れがあるものは、PCB濃度の検査を行い適正に管理しています。

PCB使用機器の保管・使用状況(車両関係)

	保管(台)	使用(台)
高圧コンデンサ	167	27
小型低圧コンデンサ (蛍光灯安定器含む)	1,042	27
高圧トランス	61	35
整流器	15	4
その他	239	0
合計	1,524	93

PCB使用機器の保管・使用状況(地上設備)

保管中のPCB含有電気機器	
高圧機器	318台(変圧器、しゃ断器)
小型機器	1,598個(水銀灯安定器、信号用機器など)
使用中のPCB含有電気機器	
小型機器	0個(水銀灯安定器、信号用機器など)

H28.10.1現在

アスベスト(石綿)の撤去と飛散の防止



■ 車両への措置

2005年、鉄道事業で使用している車両・コンテナのアスベスト調査を実施しました。吹き付けアスベストを使用している車両・コンテナはありませんでしたが、部品の一部にアスベストを含有した製品を使用していることを確認しています。いずれもアスベストが樹脂等で固化化されているか、取り付いてい

るだけで発塵の恐れはないことを確認しています。2005年以降は、取り外し交換可能な部品については、非アスベスト製品への取り替えを順次実施してきました。取り替えが困難なものについては、廃棄時にアスベストが飛散しない状態で必要な処置を行っています。

■ 建物への措置

2005年、鉄道事業に使用している建物のアスベスト調査を実施しました。この結果、吹付アスベスト(露出)9箇所1,091.2m²、吹付アスベスト(密閉)2箇所3,996.1m²を確認しています。人体への影響が大きい露出吹付アスベストは

2006年2月までに除去、密閉吹付アスベストは2007年3月に1箇所除去しました。今後も建物を解体又は改修する場合は、事前に調査を行い、必要な処置を行います。

環境・安全情報総括表

JR貨物は、環境や安全にかかる活動に要した費用と効果、事業活動が環境に与える影響等について、定量的な実績把握を行っています。



環境保全・安全コスト

記載金額は百万円未満を切り捨てて表記しています。(単位: 百万円)

項目	主な取組み内容	投資		費用	
		2014年度	2015年度	2014年度	2015年度
【1】事業エリア内コスト		3,152	5,132	221	256
①公害防止コスト	防音壁設置 フラット自動検出装置導入 公共下水道接続工事	10	371	114	191
②地球環境保全コスト	省エネ型機関車の新製 省エネ型自動車の導入	3,141	4,761	7	18
③資源循環コスト	廃棄物処理 PCB処理費用	0	0	99	46
【2】上・下流コスト	リサイクルトナー購入	0	0	41	1
【3】管理活動コスト	業務機関構内の緑化	2	0	87	138
【4】研究開発コスト^{※1}	環境配慮型鉄道車両の開発	0	0	40	39
【5】社会活動コスト	エコルールマーク事業への協賛	0	0	6	6
【6】環境損傷コスト	土壌汚染対策	0	0	0	1
合計		3,154	5,133	396	444
モーダルシフト対策コスト	駅構内改良 システム改良	0	3,253	1,361	1,378
安全対策コスト	在姿車輪旋盤の設置 自動連結器検修設備設置	10,032	13,702	565	644

※1 研究開発コスト
公益財団法人鉄道総合技術研究所での研究のための負担金(39,965千円)を含みます。研究の分野には以下のようなものが含まれます。
・鉄道信号通信 ・車両構造技術 ・走行騒音の軽減 ・保全工事関係 ・労働安全関係

環境保全対策に伴う経済効果

記載金額は百万円未満を切り捨てて表記しています。(単位: 百万円)

事業収益	主な取組み内容	2014年度	2015年度
	鉄くず(廃コンテナ)の売却 等	65	39

安全対策

2015年度の主な安全投資は以下の通りです。安全の確立に向けた取組みについては、P24～25をご参照下さい。

(単位: 百万円)

安全投資の内容	投資額	期待される効果
HD300形式ハイブリッド入換車の新製	1,149	車両を新たに製作することにより、老朽取替による安全性の向上、車両故障の減少を図ります。
EH800形式交流電気機関車新製	4,923	
EF210-300形式直流電気機関車新製	1,180	
コンテナ車の新製	4,449	
輪重測定装置の設置	125	荷物の偏積を予防することで、貨車の走行安全性向上を図ります。
鉄まくらぎ及び分岐器交換	769	安全性・省資源性の向上を図ります。
新型ATSの整備	945	新型ATSの導入により、安全性の向上を図ります。
運転状況記録装置の取付	47	鉄道の安全性向上のため、時間・速度・位置の状況に加え、保安装置の動作状況を記録します。

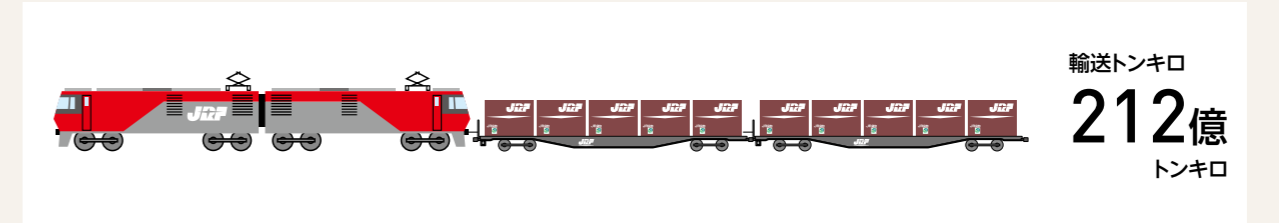
環境保全効果

INPUT

エネルギー				2015年度	
電力	907,161MWh	ガソリン	310kl	水資源	905千m ³
都市ガス	995千m ³	A重油	2,581kl	PPC用紙	28,895千枚
LPG	537トン	灯油	978kl		
軽油	40,657kl				



事業活動

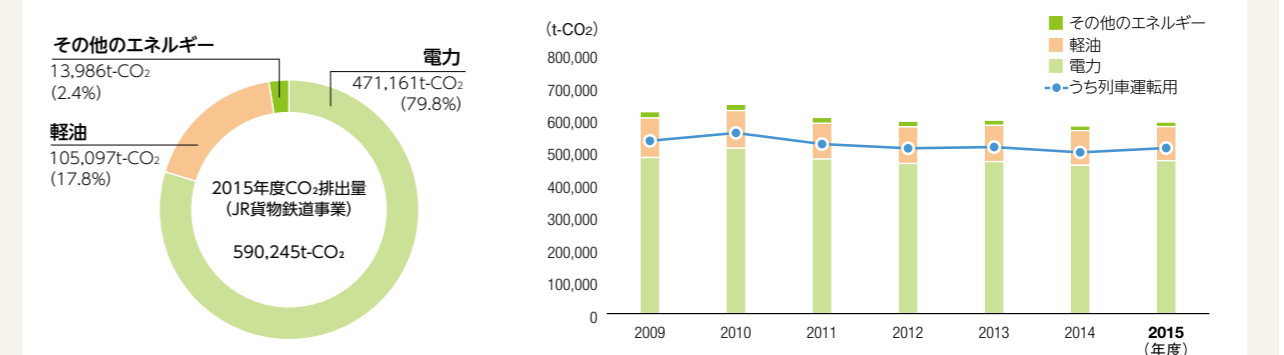


OUTPUT

2015年度の鉄道事業におけるCO₂排出量は、590千トン、うち、列車運行にかかる排出量は510千トンになりました。

CO ₂ 排出量	2015年度
CO ₂ 排出量	590,245t-CO ₂
廃棄物排出量	2,273トン
総排水量	707千m ³

JR貨物の鉄道事業全体におけるCO₂排出量



環境・安全情報総括表

集計範囲: JR貨物(単体)の鉄道事業を対象としております。(本社部門除く)

環境負荷項目		単位	2014年度	2015年度	
INPUT	エネルギー投入量	電力	MWh	907,264	907,161
		都市ガス	千m ³	759	995
		LPG	トン	570	537
		軽油	kl	41,250	40,657
		ガソリン	kl	340	310
		A重油	kl	2,731	2,581
	灯油	kl	1,177	978	
	水資源投入量	千m ³	593	905	
	PPC用紙使用枚数	千枚	27,547	28,895	
OUTPUT	CO ₂ 排出量 ^{※2}	t-CO ₂	578,400	590,245	
	総排水量	千m ³	434	707	
	廃棄物排出量 ^{※3}	トン	1,387	2,273	

※2 CO₂排出量 CO₂排出係数は、エネルギーの使用の合理化に関する法律及び地球温暖化対策推進法関係法令の係数を使用しています。

※3 廃棄物排出量 2015年度廃棄物処理コストは、73,635千円です(参考)。

2015年度のCO₂排出量



鉄道の輸送量当たりのCO₂排出量は、営業用トラックの10分の1^{※4}です。

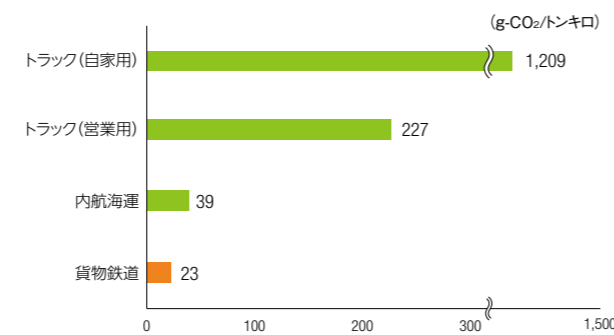
2015年度のJR貨物の輸送実績212億トンキロをすべて営業用トラックで行った場合と比較すると、国内で約432万トンのCO₂排出量を抑制したことになります。

これを植林により吸収させようとした場合、約49万ヘクタール(東京ドームのグラウンド37万8千個分)の植林活動が必要となります^{※5}。

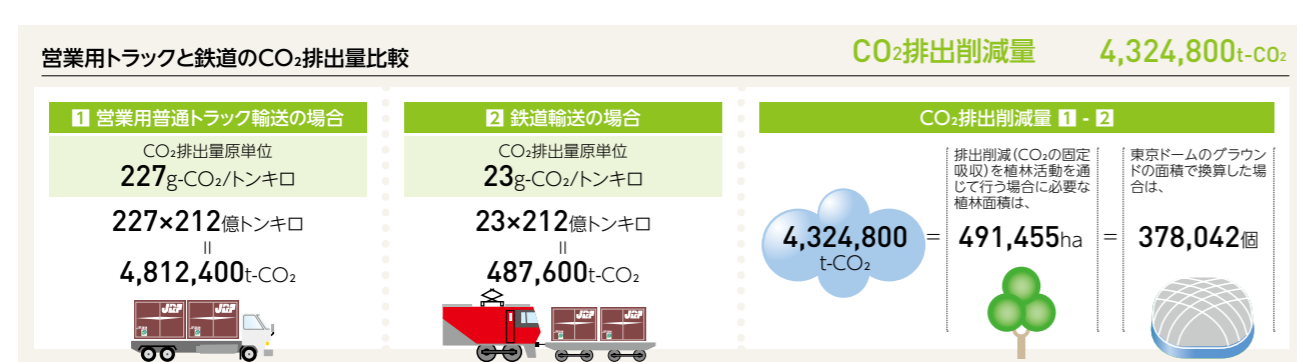
※4 国土交通省資料による。

※5 排出削減を植林活動を通じて行う場合に必要植林面積:林野庁ホームページより40年生のスギが1haに1000本立木していると仮定。

貨物輸送量1トンキロ当たりのCO₂排出量 出典:国土交通省ホームページ



モーダルシフトによる外部効果



地域・社会との共生

JR貨物は、地域の皆様とのコミュニケーションを通じた開かれた企業づくりを進めるとともに、事業所公開や文化財保護など、地域における社会貢献活動を進めています。

騒音・振動の低減



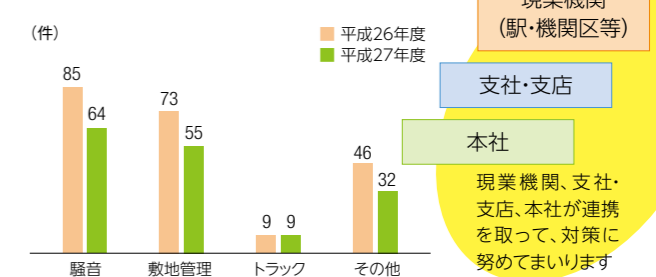
JR貨物に寄せられる要望

地域住民の皆様から騒音や敷地管理などについてご意見、ご要望を頂戴しているため、当社ではさまざまな対策を講じております。騒音対策では、車両・フォークリフトの騒音防止や現地作業の工夫、列車の汽笛を安全上必要な法令・規則に基づく最低限の使用に抑えることなどに取組んでおります。また列車の走行音は線路状態にも左右されるため、線路設備等を保有するJR旅客会社等にご理解、ご協力をいただきながら対策に努めております。

その他、集配トラックの運転マナー等については、利用運送

事業者と連携し改善に取り組んでおります。現業機関、支社・支店、本社間で連携を取りながら、可能な限り地域住民の皆様からのご意見、ご要望にお応えするよう努めております。

ご意見、ご要望の件数



車両の対策

車両の車輪は、雨天時などに急ブレーキを掛けると「フラット^{※1}」という傷が発生する場合があります。フラットが発生したまま走行すると荷物に振動が加わってしまうほか、騒音や車両への疲労も発生します。当社ではフラット検知装置を全国5箇所計7基設置してフラット車両を捕捉し、在姿車輪旋盤で車輪を削正し振動や騒音の早期解消に努めていま

す。2017年度、フラット検知装置の設備更新を行い、発生状況の一元管理によってフラット発生傾向分析等を行うことが可能となり、より予防保全に注力していきます。

※1 車両は雨天時など線路が滑りやすい状況で急ブレーキを掛けると、車輪が線路上を滑走し車輪の線路との接触面が平面になる傷が入ることがあり、この傷を「フラット」と呼びます。

フォークリフトの対策(防音型フォークリフトの導入)

都市部の住宅地に隣接する箇所等における荷役作業については、エンジン周辺を防音材で囲み、音が漏れないように覆いを施した「防音型」フォークリフトを導入するなど、騒音の低減を図っています。

全体に占める防音型フォークリフトの導入数(2017年4月)

機種	全体	防音型
12フィート	370	119
20フィート	82	25
トップリフター	87	18
計	539	162

次世代育成支援対策推進法に基づく取組み



JR貨物では、次世代育成支援対策推進法に基づく一般事業主行動計画を策定し、社員がその能力を発揮し、仕事と生活の調和を図り、働きやすい雇用環境の整備を行っています。行動計画の一つとして「地域の子供を含んだ地域社会との交流を継続的に行う」ことを目標としており、地域生活に密着している公共交通機関の理解度を深めるため、可能な

事業所において事業所見学等を実施し、参加者の増加に努めるなど、内容の充実を図っています。



一般事業主行動計画

地域・社会との共生



地域社会との交流



九州支社

小学生を対象とした
列車運転シミュレーター体験

2016年10月15日(土)、鉄道の日を記念して、貨物列車が大好きな小学生を対象とした列車運転シミュレーター体験会を門司機関区にて開催しました。体験会は午前との部と午後との部の2部構成で行い、当日は保護者の方を含めて40名ほど来場され、列車運転シミュレーター体験、機関区構内見学及び機関車撮影会(EF81-303号機)、EH 500形式機関車添乗や関門トンネルDVD鑑賞など子供たちに楽しんでいただき交流を深めることができました。



関西支社

「広島車両所」公開

2016年10月22日(土)、「地域住民とのコミュニケーション」「鉄道ファンとのふれあい」を目的とした「第23回JR貨物フェスティバル 広島車両所公開」を開催しました。当日は、あいにくの両模様にもかかわらず7000人を超える方にご来場いただき、根強い人気の車体吊上げや機関車撮影、新形式機関車の運転室公開、物品販売など多くの催しを行いました。今回、初めて参加した新入社員からも「多くの地域住民の方や鉄道ファンと触れ合うことができよ経験になった」「イベントを通じて社会へ貢献できたと感じる」「普段は意識しないお客様の目を感じ、よい刺激となった」といった感想がありました。今年のイベントも大盛況のうちに幕を閉じることができ、その目的を達成することができました。



北海道支社

イベント主催・出展で道内各地にPR

北海道と本州間の物流における大動脈である鉄道貨物輸送のさらなる認知度向上を目指し、道内各地でのイベントの企画・出展を行いました。主催した函館貨物駅、苗穂車両所輪西派出の一般公開では、それぞれの地元市町村から後援をいただき、地域全体のお祭りとして普段見られない貨物鉄道の魅力を大いにPRでき、道内はもちろん、道外からの来場者にも喜ばれました。また白老町、富良野市、JR苗穂工場主催のイベント等に出席し、車両展示や北海道発コンテナ輸送の主力である農産品の即売により、JR貨物の役割をご理解いただくことができました。



鉄道貨物フェスティバル in 函館 2016



JR貨物グループ 公開イベント IN 室蘭 2016

関東支社

地元自治体への鉄道貨物輸送PR

環境にやさしい鉄道貨物輸送は地元自治体からも注目を集めています。

埼玉県南東部に位置する越谷市では、圏央道の開通や近隣の物流施設建設により物流への関心を高めており、鉄道貨物輸送と結節する越谷貨物ターミナル駅に注目しています。2016年3



いきいき越谷 (2016年3月12日)

月12日には、越谷市制作の広報番組「いきいき越谷」にて「鉄道ファンと行く! 越谷貨物ターミナル駅探検ツアー」と題し、駅作業・設備や鉄道貨物輸送の特徴を紹介する特集撮影が行われ、地元テレビ局やケーブルテレビ局にて放映されました。また、11月27日には、隣接する越谷総合食品地方卸売市場と鉄道貨物輸送との連携の可能性を探るため、越谷市農業振興課が埼玉県農林部及び農林水産省園芸作物課とともに視察に訪れました。

関東支社では、引き続き自治体へのPRに努めていくほか、各種イベントの開催や、小中学生の社会科見学受入れなどを行い、地域の皆様にJR貨物・鉄道貨物輸送をご理解いただけるよう取組みを進めていきます。

東北支社

「各地の鉄道フェスティバル」への参加

東北支社管内では秋に各地で鉄道フェスティバルが開催され、毎年それぞれに参加しています。一番規模の大きいものは仙台貨物ターミナル駅で開催される「鉄道フェスティバルin東北」です。これは東北各地の鉄道事業者が参加している東北地区「鉄道の日」実行委員会が主催となつての大きなイベントで、今年も「ゆるキャラショー」や女性歌手による「ミニライブ」も行われ、天候にも恵まれて約1万8千人の入場者で大盛況でした。また、福島県郡山市での「鉄道フェスティバル2016」、岩手県奥州市水沢区での「鉄道フェスタ2016 in Zホール」、青森県青森市での「青い森鉄道まつり2016」へも参加して地域との交流を図っています。また仙台総合鉄道部に配置されているミニEH500「金太郎」は、鉄道フェスティバル以外の地域住民のイベントにも積極的に参加して、鉄道貨物輸送のさらなる認知度向上に一役買っています。



仙台貨物ターミナル



Zホール

東海支社

「稲沢まつり」と「スギテツ ファミリーコンサート 鉄道物語 in 稲沢」に出展

2016年10月15日(土)・16日(日)に開催された稲沢市などが主催する地元のイベント「稲沢まつり」と、11月23日(水・祝)に開催された「スギテツファミリーコンサートin稲沢」にそれぞれ出展しました。秋の行楽シーズンということもあり、どのイベントも、小さなお子様連れのご家族からご年配まで大勢のお客様が来場されにぎわいました。「かもつ」ブースを目当てに来場されるお客様も多く、当社が地域住民の皆様に関心を持っていただけていると感じました。今後もこのようなイベントを通じて、より多くの方に対して、鉄道貨物輸送のPRと当社の認知度向上に繋がるよう努めていきたいと考えています。



▲稲沢まつり

スギテツ ファミリーコンサート 鉄道物語 in 稲沢 ▶



国際貢献

JR貨物は、新たに海外事業室を立ちあげ、これまで蓄積してきた鉄道貨物輸送に関わる技術やノウハウを生かし、国際社会への貢献に努めています。



海外事業室長のメッセージ

海外事業室は2014年1月に発足し、当社がこれまで蓄積してきた鉄道貨物輸送に関する技術やノウハウを活用して、海外調査への参加やコンサルティングを実施しています。また、海外での鉄道貨物輸送事業の可能性についての調査も開始しています。国鉄時代から先人が培ってきた鉄道貨物輸送の技術やノウハウは、日本では当社が継承しています。その貴重な財産を十分に活用して自社の収入アップに貢献していくとともに、世界の鉄道貨物輸送の発展にも貢献することを目標としています。

海外事業室長
西村 公司



海外への技術支援等の取組み

海外事業室の業務は大きく3点あります。1点目は海外調査への参加、海外鉄道事業者へのコンサルティングや研修の実施、2点目は海外における鉄道貨物事業の実施についての検討、3点目は当社施設の視察を希望する海外鉄道事業者等への対応です。

1点目の取組みとして二つをご紹介します。第一はインド国の貨物専用鉄道公社(DFCCIL)へのJICA技術支援プロジェクトの実施です。インド国の貨物専用鉄道(以下DFC)は2019年の開業を目指して建設が進められています。インド国は経済発展に伴って旅客、貨物の流動が増大し、既存の鉄道路線の輸送能力は限界に達しています。そのためインド政府は新たに貨物専用鉄道を建設して鉄道輸送力増強を実現する計画です。DFCの西回廊(デリー～ムンバイ間)は日本のODA援助によって建設されるとともに、日印共同プロジェクトであるデリー・ムンバイ間産業大動脈構想(DMIC)の重要な物流インフラとして位置づけられています。一方、現在のインド国内の鉄道貨物輸送は列車ダイヤが設定されていないなど、非効率な運営になっています。そのため、JICAはDFC完成後の効率的な運営を実現するために技術支援プロジェクトを実施することとし、当社はそれを受託しました。当社はこれまで培ってきた列車運行、貨

物駅運用、貨物管理、顧客サービスなどのノウハウに基づき、DFCを運営するDFCCILへの業務改善提案や日本研修などを実施中です(写真1)。



写真1: インドDFCCIL技術者の日本研修

もう一つの例としてカザフスタン鉄道への支援についてご紹介します。カザフスタン国は中央アジアに位置し、世界最大の内陸国であるため、鉄道貨物輸送は主要な物流モードになっています。しかしながら鉄道貨物輸送の運行形態は有蓋貨車を主体としたヤード集結型であり、荷役や入換の作業が多く、非効率的になっています。国営カザフスタン鉄道は、当社のコンテナ直行輸送での運行形態や貨物管理へのIT技術の導入などに強く興味を持ち、両国政府間の協力事項として「鉄道による物流の発展」が、2015年に締結

された両国のMOU(協力覚書)に盛り込まれました。当社は国土交通省が実施した物流調査を受託してカザフスタンの貨物鉄道運営について調査を行うとともに、カザフスタン鉄道との意見交換を実施しました(写真2)。その結果、カザフスタン鉄道から技術支援についてのMOUの締結を要望され、現在詳細内容についての検討を進めています。



写真2: カザフスタン鉄道本社での調査

2点目の取組みとしてタイ国での事業調査についてご紹介します。タイ国は経済発展によりトラックも運転手も不足しています。輸送コストは上昇し、さらに環境汚染、道路渋滞、道路補修費の増大などの問題が顕在化しています。そのためタイ政府は日本政府に対して鉄道貨物輸送活性化への支援を依頼し、両国政府は協力覚書を締結しました。当社はタイ国鉄への技術・ノウハウ支援も含めた、タイ国鉄と共同での鉄道貨物輸送事業の実施可能性について調査を進めています。タイ国内でトラック輸送から鉄道輸送へのモーダルシフトが進めば、タイ国の輸送コスト低減、道路渋滞緩和、CO₂削減等の環境改善が見込まれ、タイ国の発展に大きく寄与することとなります。2016年2月には当社が使用している12フィートコンテナ及び20フィートコンテナをタイに移送し、現地の運送事業者やメーカーの協力を得て実際の貨物をコンテナに積載して列車運行を行う、コンテナ貨物列車のトライアル輸送を行いました(写真3)。さらにタイ国鉄の列車運用管理や車両メンテナンスの状況などを調査した結果、当社の協力によりタイ国鉄の鉄道輸送についての信頼性や安定性を向上させられる手応えを感じています。この計画は当社とタイ国鉄との間にとどまらず、

日本とタイの協力事業として両国政府が推進し、準備が進められています。



写真3: タイで実施されたJRコンテナを使用したトライアル輸送

3点目の取組みですが、発展途上国を中心に日本の鉄道貨物輸送の優れた技術やノウハウが評価されつつあり、海外からの視察要請が多く寄せられています。上記でご紹介したインド、カザフスタン、タイだけでなく、東南アジア諸国、中央アジア諸国、アフリカなど10カ国以上から、運輸省や国鉄の幹部だけでなく大学関係者も含めて貨物駅や車両検査施設(機関区、車両所)の視察に訪れており、当社は限られた時間の中で日本の鉄道貨物輸送の技術やノウハウの一端を紹介し、国際協力に貢献しています。



写真4: ケニア・ウガンダからの隅田川駅視察

人材の育成とダイバーシティの推進

JR貨物は、社員個々の意欲と情熱こそが会社の未来を切り拓く原動力であるという考えのもと、教育体制、人事制度、福利厚生制度を整備し、安全で安心な働きがいのある職場づくりを目指しています。

人材の育成



教育方針

当社では、確実な業務運営と持続的な発展を実現していくため、社員一人ひとりの成長を積極的に支援する環境づくりに努めています。業務遂行能力の維持向上を目的とした職能別教育はもちろん、個人のモチベーションアップや役割意識の向上を目指した各種研修及び通信教育・資格取得の支援を行っています。今後も社員のニーズを踏まえながら“学ぶ”環境を整備し、成長意欲あふれる企業風土づくりに取り組んでいきます。

教育計画の全体像		
管理者に対する教育 ●安全教育 ●マネジメント能力向上 ●コミュニケーション能力向上 ●モチベーション向上 ●人材育成の意識付け ●経営幹部の育成	業務のプロとなる教育 (各系統が主催する教育) ●教育プログラムと教材の作成 ●現場と一体となった教育	業務改善活動の活性化 ●事務局人材と支援者の育成 ●職場訪問の実施
若手社員に対する教育 新入社員・中堅社員への教育の実施／非現業スタート研修		
教育効果を高める仕組みづくり ●研修ガイド、研修シートを活用した動機付け・フォローの強化 ●指導者・講師に対する「教え方研修」の実施 ●集合教育、OJT、通信教育等の効果的な活用		

グループ会社と一体となった教育

小集団活動

小集団活動は、グループで自分たちの職場にある身近な問題の解決に取り組む活動です。この活動を通じて、社員一人ひとりが自発的に「考動」することで自己成長を促すとともに、ボトムアップによる業務改善(品質向上や業務効率化)を進めています。新入社員を対象とした基礎研修、グループの支援者やリーダー等のレベルアップを目的とした研修、グループの活動をより高度化させるためのコンサルティングなど、活動の活性化に向けた各種支援を行っています。また、近年ではJR貨物グループ全体へと活動の輪が広がっており、年1回開催する全社発表会にはグループ会社も各地域の代表として参加しています。

技術・知識の着実な継承

安全で安定的な輸送サービスを永続的に提供していくためには、これまで培ってきた技術と知識の着実な継承が不可欠

となります。当社では中央研修センターを中心に支社や現場とも連携して駅・車両・保全・運転士などの系統別教育を推進しており、実践的なカリキュラムによる技術力の維持向上と専門知識の習得に努めています。また、業務委託先のグループ会社社員の集合研修等への参加の積極的な受け入れとともに、フォーリフト運転士による荷役競技会の開催など各職種の技能向上にも取り組んでいます。

ダイバーシティの推進



女性活躍に関する取組み

平成28年4月に全面施行となった「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律(いわゆる女性活躍推進法)」に合わせ、当社においても今後5年間で達成可能と考えられる下記の3つの目標を設定しました。

1. 正社員採用者に占める女性割合を3%以上とする
2. 女性正社員の離職率を男性並み(2%以内)とする
3. 女性管理職の人数を5人以上(平成28年度比2.5倍以上)とする

今後も、職場環境の整備や女性の職域拡大、育児・介護に関連する両立支援制度の充実と利用促進、研修等による社内の風土改革など、“誰もが働きやすい企業”を目指した取組みを推進していきます。

ワークライフバランス(育児休職取得など)

育児休職取得者の声

第1子の誕生に合わせて4ヶ月間の育児休職を取得しました。新鶴見機関区ではこれまでも数名の育児休職取得者があり、私も職場の同僚に促されて取得に踏み切りました。初めての経験で育児の大変さが骨身に染みましたが、我が子の成長を日々実感できたことは私にとって貴重な時間となりました。乗務員として仕事に復帰する際は、休暇中に行われた訓練を集中的に受講させてもらったり、復帰直後の乗務では指導担当者に同乗してもらおうなどのサポートにより、スムーズに業務へ復帰することができました。



新鶴見機関区 運転士
杉村 知彦

JR貨物 CSR報告書 社外監査役コメント



監査役
荒木 幹夫

経営の意思

当社は、国鉄分割民営化から30年を経た節目の年である2016年度決算において、長年の懸案であった鉄道事業の黒字化を計画通り達成し、新たな発展のステージに向けて一歩を踏み出した。2011年の経営自立計画策定以来の経営陣並びに全社員の努力と自己改革に心からの敬意と賛辞を贈りたい。

本報告書に記された会長、社長のメッセージでは、これまでの当社の軌跡と現状が簡潔に語られるとともに、足下をしっかりと見据えた上での将来への経営の意思を、社内外に向けて明確に発信している。当社では、2015年から、この報告書をこれまでの環境・社会報告書からCSR報告書へと改訂しているが、本報告書ではそのメッセージ性がより強くなり、当社のミッション(企業理念)、ビジョン(目指す姿)、バリュー(行動規範)を念頭に、投資家・市場への訴求をも意識した「統合報告書」に近づいていると評価できる。

自己改革

現経営陣は、鉄道事業の黒字目標を織り込んだ「中期経営計画2016」策定のときから不転換の決意で経営に携わってきた。筆者も同じ時期からそれをつぶさに見てきたが、目標達成までに見せた当社の変貌ぶりには目を見張るものがある。当社は生来大変に真面目な組織であり、経営に資する多くのデータを内部に蓄

積していながら、それを十分に生かし切れていなかったが、経営陣や社外役員からの刺激に触発されて、自己分析や自己表現、対外発信の技と力を身に付け、一回りも二回りもタフな組織に変わってきたと実感する。

当社はもともとB2B主体の会社であると言えるが、「中計2016」期間中、これまでは避けがちな(少なくとも筆者にはそう見えた)シビアな大口ユーザーとの正面から向き合っただけの対話を通じてビジネス感覚を鍛えあげてきた。その中で、変革を遂げていく自己を再発見し、これが意欲的な次の自己改革に繋がるという好循環が生まれている。

これはこれまでの変化だが、足下のもう一つの向き合うべき大事な視点は、消費者への訴求である。この点は2015年のCSR報告書で矢ヶ崎取締役が指摘されているところである。ビジネスのフィールドの周りに新しい味方、応援団を形成するとともに、生活者の視点を身に付ける意味で、大変重要な指摘である。

未来に向けて

さらにこれからの大きなテーマは市場・投資家への訴求である。さきに述べたとおり、会長、社長のメッセージではその意思が明確であるが、これからはシナリオ分析と計数に裏付けられた魅力ある成長ストーリーを、社会との繋がりの中でどのように語り、市場・投資家の心を掴むか、一層の知恵と鍛錬が求められる。その過程を労苦とせず仕事の醍醐味と捉えることが大事だが、その企業風土が形成されつつあることは大変心強い。経営自立計画の最終目標である上場は、自分たちで決めればできるというものではない。あくまでも市場が認めて初めて実現するものだ。我々がやるべきことは、上場に堪えるだけの体に自己変革していくことだ。会社・グループ一丸となつての変革と発展を期待してやまない。

コメントを受けて

CSR報告書の発行に当たりコメントをいただきありがとうございます。

人手不足や環境保全等の観点から、「鉄道貨物輸送は重要だ」「JR貨物はもっと頑張れ」という声を多くいただくようになりました。そういった声に応えるためにも、自己改革をさらに進め、目に見える形で発信していくことが大事だと考えています。

今回の報告書では、2016年度決算の概要を追加し、JR発足後30年間の移り変わりやアニュアルレポート的な要素を取り入れるなどの工夫を行いました。今後も内容の充実を図り、ステークホルダーの皆様にわかりやすい報告書にしていきます。



経営企画部長
高橋 顕