



# JR貨物 CSR報告書



エコレールマーク

JR 日本貨物鉄道株式会社



# 2015



# JR貨物にとってのCSRとは

## 人口減少社会における日本の物流を守る

## 地球の環境負荷低減に貢献する

## 荷主企業のBCPを支える



### 編集方針

本報告書は、コーポレート・ガバナンス、コンプライアンスなど、JR貨物が果たすべきCSR(企業の社会的責任)に関する考え方と最新の取組みをより深く、わかりやすくお伝えすることを目指し、従来の「環境・社会報告書」から「CSR報告書」へと内容を大幅に見直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

2014年度(2014年4月1日～2015年3月31日)  
(一部には、2013年度以前の情報や2015年度の活動も含まれています。)

企業情報をHPなどでご紹介しています

#### 「安全報告書 2015」



「会社概要」「事業計画」などもご覧いただけます。



### CONTENTS

<b>総論</b>	
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
会長メッセージ	8
社長メッセージ	10
「中期経営計画2016」について	12
<b>事業活動 Highlight</b>	
01 モーダルシフト推進に向けた取組み	14
02 鉄道輸送とのシナジー効果を生かした 総合物流事業の強化	16
03 JR貨物グループ経営の展開	17
04 安全の確立に向けた取組み	18
<b>環境報告</b>	
モーダルシフトによる環境への貢献	20
地球環境の保全	22
環境・安全情報総括表	26
<b>社会性報告</b>	
騒音・振動の防止	29
国際貢献	30
地域・社会との共生	32
人材の育成と職場環境の改善	35
<b>ガバナンス</b>	
コーポレート・ガバナンス	36
社外取締役コメント	38
コメントを受けて JR貨物の企業理念	39

# JR貨物と環境・社会とのかかわり

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 (2015年4月1日現在)



1日当たりの  
列車運行距離は地球  
約**4.8**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19.3万kmで地球約4.8周分に相当します。

コンテナの  
平均輸送距離は

約**900**km

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

約**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1番長い距離を走る貨物列車の  
走行距離は

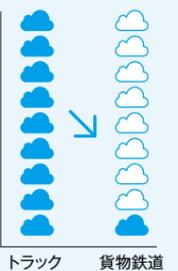
**2,130**km



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1番輸送距離が長い列車で、2,130kmを37時間で結びます。

CO<sub>2</sub>排出量はトラックの  
約**9**分の**1**

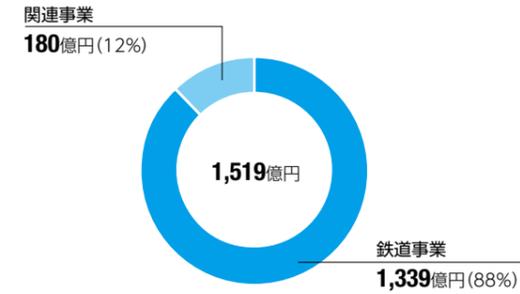
鉄道貨物輸送のCO<sub>2</sub>排出量は営業用トラックの約9分の1であり、環境にやさしい輸送機関として注目されています。



## JR貨物の概要 (単体・2015年4月1日現在)

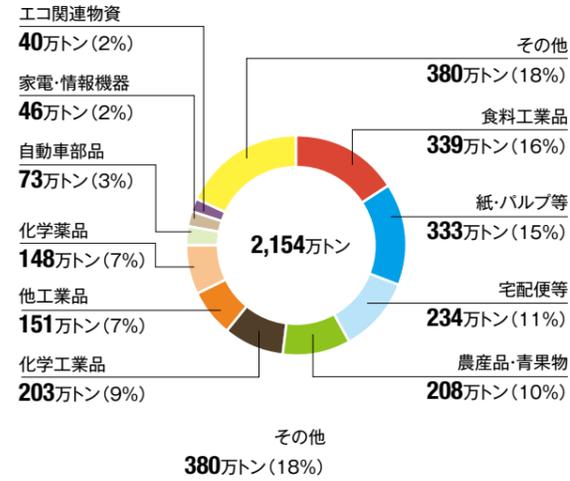
会社名	日本貨物鉄道株式会社 (JR貨物) Japan Freight Railway Company	
本社所在地	〒151-0051 東京都渋谷区千駄ヶ谷五丁目33番8号	
設立	1987年4月1日	
資本金	190億円	
社員数	5,725名	
営業キロ	8,166.8km	
取扱駅数	243駅 [車両数] 機関車617両、貨物電車42両、貨車7,551両 [コンテナ個数] 66,900個	
輸送量	3,031万トン(2014年度)	
輸送トンキロ	207億トンキロ	
事業内容	1. 貨物鉄道事業 2. 倉庫業	3. 駐車場業 4. 広告業、その他

セグメント別営業収益  
(2015年3月期)

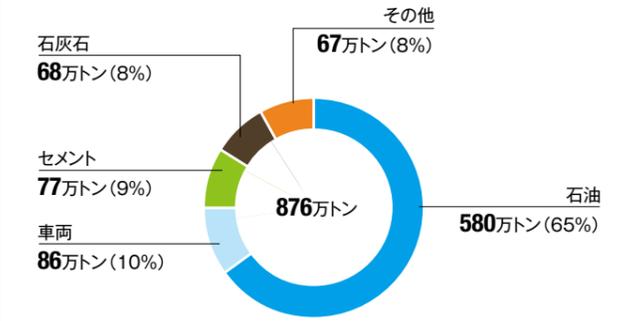


## 輸送量

コンテナ (2014年度実績)

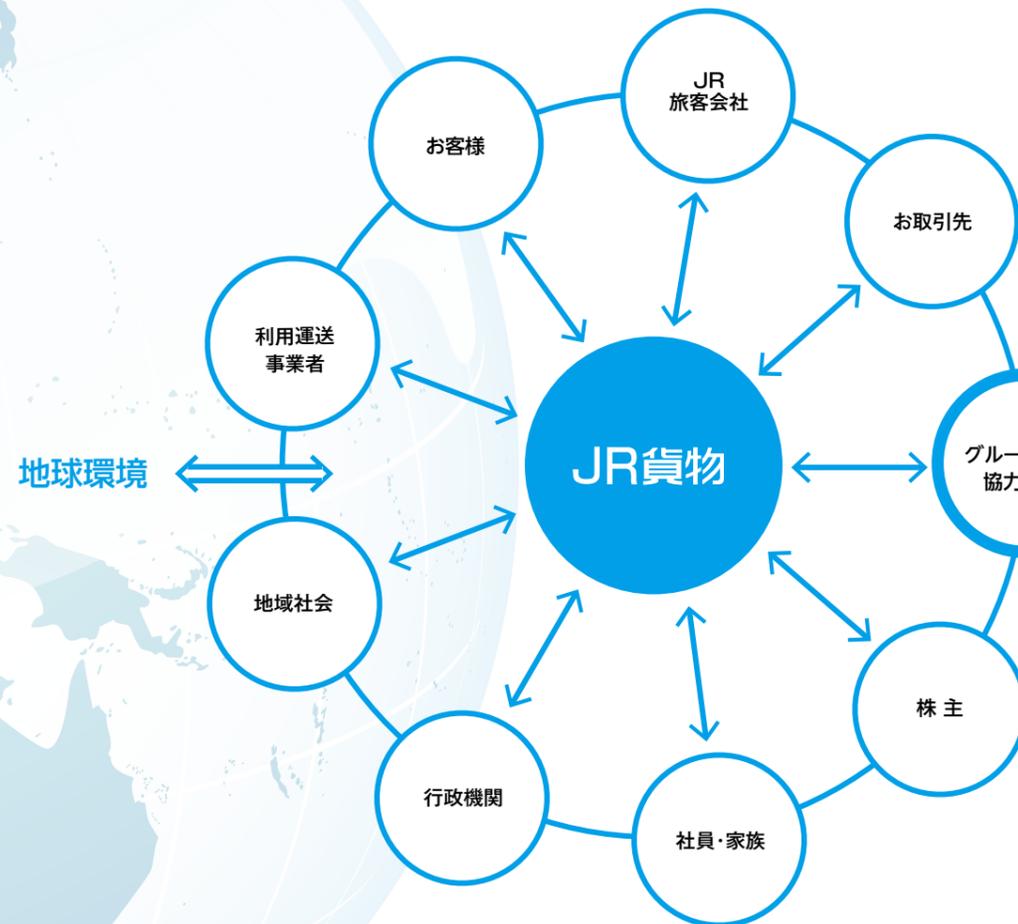


車扱 (2014年度実績)



## 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。



## 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貨物グループでは、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。

### JR貨物グループ会社一覧

2015年9月1日現在

#### ● 関連事業グループ(7社)

- ジェイアールエフ商事(株)
- 東京貨物開発(株)
- (株)ジェイアール貨物・不動産開発
- 北九州貨物鉄道施設保有(株)
- (株)ジェイアール貨物・リサーチセンター
- ジェイアールエフ・パトロールズ(株)
- (株)運送保証協会

#### ● ロジスティクスグループ(13社)

- (株)ジェイアール貨物・北海道ロジスティクス
- (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・関西ロジスティクス
- (株)ジェイアール貨物・山陽ロジスティクス
- (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
- 関西コンテナ(株)

#### ● 臨海鉄道グループ(10社)

- 八戸臨海鉄道(株)
- 秋田臨海鉄道(株)
- 仙台臨海鉄道(株)
- 福島臨海鉄道(株)
- 鹿島臨海鉄道(株)
- 京葉臨海鉄道(株)
- 神奈川臨海鉄道(株)
- 名古屋臨海鉄道(株)
- 衣浦臨海鉄道(株)
- 水島臨海鉄道(株)

#### ● 倉庫グループ(8社)

- 日本オイルターミナル(株)
- 日本運輸倉庫(株)
- (株)オー・エル・エス
- 関西化成品輸送(株)
- (株)大阪鉄道倉庫
- (株)東京液体化成品センター
- セメントターミナル(株)
- 北海道農産品ターミナル(株)

#### ● 利用運送グループ(4社)

- 全国通運(株)
- 日本フレートライナー(株)
- 北海道ジェイアール物流(株)
- (株)ジェイアール貨物・インターナショナル

※JR貨物の直接出資会社(計42社)

# 企業価値を高め ステークホルダーへの 社会的責任を 果たしていきます



日本貨物鉄道株式会社  
代表取締役会長  
石田 忠正

経済活動の大動脈である国内物流は、最近大きな転換期を迎えています。それは、従来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CO<sub>2</sub>排出量はトラックの約9分の1と環境負荷が非常に少なく従来から注目を集めていましたが、最近では少子高齢化の進行や労働規制の強化などにより、トラックドライバーの不足が顕在化しています。これにより、原材料や部品、製品などの輸送に一部支障が生じ、生産、販売に影響が始まっています。これはトラック輸送が国内物流の9割以上を占め、しかも若年労働力不足というわが国固有の構造問題に根ざしていることによるもので、解決は容易ではないと言われています。物流は身体に例えれば血流に当たるもので、普段は何も意識はしていませんが、万が一止まるようなことがあれば生命に関わる大問題です。経済団体などもこうした事態を重大視し、BCPの観点から物流の多様化を提言する一方、国も国土交通省を中心に、鉄道などへのモーダルシフトを積極的に推進しています。

JR貨物としていたしましては、このような強い社会的要請に責任を持って応えるべく、鉄道の輸送能力、及び安全・品質の向上にハード・ソフト両面で全力で取り組んでいます。

こうした内外諸情勢の変化を踏まえ、従来の環境・社会報告書を今回からCSR報告書に改訂し、内容も大幅に拡

充することといたしました。

企業価値を高め、各種のステークホルダーへの社会的責任を果たすためには、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か内包関係などと言われていますが、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社会貢献する仕組み、コンプライアンスはそれを実現するために必要なルール基盤とすることができると思います。

このような観点から経営の健全化と持続的成長を目指し体制固めに努めていますが、当社の最大かつ根拠的問題は本業たる鉄道事業の慢性赤字です。このため、2014年度より3年間の中期経営計画を立ちあげ、鉄道事業を黒字化し、順調な不動産事業を中心に100億円を超える経常利益を安定して計上しうる体質に強化します。その上で、2018年度以降の経営自立化を目指し、現在全社をあげて努力しているところです。

当社は140年以上の歴史を持ち国有鉄道としての背景も有する企業ですが、国鉄分割後30年の節目を目前に控え、その伝統と体質を振り返り、当社のあるべき将来図を描いた上で、抜本的な経営改革に取り組んでいます。それは、①意識改革、②収支管理改革、③組織改革の三つの改革からなっています。当社の現状と変革に向けての真摯な取り組みを知っていただくために、進捗の概要を以下にご報告します。

## 1 意識改革

中期経営計画の策定に先立ち、役員・部長・支社長など幹部全員による集中合宿を開催し、当社のありのままの姿や問題点などを胸襟を開いて徹底的に議論しました。その結果、多くの反省や気づき生まれ、幹部全員の共通認識となりました。これは当社に画期的な変化をもたらす最初のきっかけとなりました。次いで、出席した本社幹部や支社長が自部門内に戻り、自発的な合宿、研修を開催、さらに中間管理職が各々の現場で同様の活動を行い、意識改革は全国に野火のように広がっています。

内容は業務改善、ボトムアップ、職場の活性化、企業文化の見直しなど内部的なものから、輸送品質の向上、運賃の柔軟な対応、予約制度の改善など、顧客サービスの向上を目指した対外的な内容まで多岐にわたっています。一人ひとりの意識、その集合である組織風土・企業文化の改革は大きなうねりとなり、JR貨物は明らかに変わり始めました。

## 2 収支管理改革(マトリックス経営)

従来、収支管理は本社が一括して取り纏めていたものが、2014年度からは約500本の幹線列車を6支社に分割し、運行と収支に関するすべての責任と権限を各々の支社に委譲することとしました。列車運行の一連の業務に直接携わっているのはすべて支社の社員たちですから、当然のことです。現在は全国のすべての駅や機関区などの現場に前日の積載率や定時発着率が貼り出され、運転士も駅員も営業員も修理工員も皆それらを毎日見て、さらに向上する気概を持ってそれぞれの業務に就いています。また、機関車やフォークリフトなどの燃料費節減にも真剣に取り組んでいます。それらのボトムアップ活動の成果は各種の数値に明らかに表れてきています。

本社のスタッフは支社の運行業務をサポートするために、安全対策、販売方針、運輸施策、車両や施設の管理、総務・経理業務など横断的な役割を担っています。縦軸の支社が運行を実施し、本社の各担当部門が横軸からサポートする仕組みを当社ではマトリックス方式と呼んでいます。縦横の融合が成功の鍵になりますが、業務を実行する現場に知恵と工夫・活性が生まれ、そこに本社の専門性が噛み合ってきています。

## 3 組織改革

コーポレート・ガバナンス強化の一環として、取締役会・経営会議などの規定・運営方法の改定、稟議制度の見直し、社外取締役・監査役の増強などを行い、業務執行の適正化・効率化を図りました。コンプライアンス室(現コンプライアンス・法務室)及び同委員会を新たに設置し、規定の整備や社員研修などに力を入れてまいりましたが、数年前に発生した社員の不幸事が最近明らかになり、関係の皆様方へ大変ご迷惑をお掛けしてしまいました。この反省に基づき、規定や業務監査の厳格化、研修の徹底など、対策をさらに強化いたしました。

社内組織に関しては、営業部の大幅増強やマーケティングセンターの新設、工販一体となった戦略推進室の新設による列車ダイヤ改訂の迅速化など、お客様への対応の向上に努めています。設備投資に関しては、投資管理委員会、調達部の新設による投資計画の明確化とコスト削減が成果をあげています。管理部門については、総務・経理業務の本社集中による業務の効率化と支社の業務軽減を図りました。さらに、海外事業室を新設し、当社に長年蓄積された貨物鉄道の技術輸出にも積極的に取り組んでいます。上記一連の組織の廃止・新設を経て、本社組織を4本部に整理・統合いたしました。

このように、当社は抜本的な経営改革に取り組んでいますが、その基本は、経営目標・戦略の明確化と現場の知恵・工夫・活力の吹きあげ、即ちトップダウンとボトムアップの融合です。その結果、鉄道事業赤字の大幅縮小と不動産等関連事業の拡充が進展し、業績は顕著な伸びを示しています。今後も中期経営計画の実現に全力を注ぎます。

当社は240を超える全国の貨物駅の中のセントラルステーションとも言える東京貨物ターミナル駅に国内有数規模の最新鋭物流センターを建設する方針を、この程固めました。国家的要請でもあるモーダルシフトの潮流を背景に、安全で経済的かつ環境にやさしい総合物流企業としてさらに発展していきたいと考えています。

2016年度は、グループ会社40社を含む連結経営の初年度でもあります。JR貨物グループ全体として真の社会貢献を図ってまいります。



## 環境負荷低減に貢献し 社会的使命を果たしていきます

日本貨物鉄道株式会社  
代表取締役社長  
田村 修二

### 1 中期経営計画2016と鉄道事業の黒字化

JR貨物では、2011年度に鉄道建設・運輸施設整備支援機構特例業務勘定の利益剰余金等を活用した支援措置をいただくとともに、これを経営自立の「最後のチャンス」ととらえ、2018年度における経営自立を目標とする「経営自立計画」を策定しました。その第一ステップと位置づけた前中期計画「飛躍」は、東日本大震災の発生もあり、計画の大幅未達で終わりました。

その原因分析や反省の上に立ち、今回の「中期経営計画2016」では、経営戦略目標を明確化、数値化する、即ち「トップダウン」と、現場の社員一人ひとりが納得して自発的に力を発揮する、即ち「ボトムアップ」を組み合わせて双方向の動きを作りだす仕組みを定着させ、改革を実現する計画を立てました。この3年間で鉄道事業の営業黒

字を達成できなければ、市場から退場しろと言われていくに等しいという思いで、「鉄道事業の黒字化を実現」という副題を付けたところでした。

その初年度に当たる2014年度は、10月に大動脈の東海道線の土砂崩壊による10日間の不通があったものの、コンテナの動きが拡大し始めた2013年11月からの「潮目」を境に、消費税増税前の駆け込み需要の反動も克服して、堅調な経営成績をあげることができました。2015年度も、2014年度に引き続き、外的要因の電気料や線路使用料が上昇していますが、構造的な問題であるトラックドライバー不足の顕在化を背景にモーダルシフトの流れは続いていますので、社内の力を結集して、コンテナの増収活動とさまざまなコスト削減努力を継続していけば、計画達成が可能な状況にあります。

### 2 マトリクス経営管理の導入と展開状況

「マトリクス経営」とは、支社別利益管理（組織）を縦軸に、本社の部門別管理（組織）を横軸に編成し、両者を有機的に結び付けて力を発揮し、利益の最大化を図ろうとするものです。お客様の貨物を運ぶために、現場最前線で列車を運行し、機関車・貨車、線路を維持管理し、セールスしているのはまさに支社。関係する売上、原価、粗利益に支社が責任を持つ、これが大きな柱。一方で安全施策、列車体系・輸送力配置、営業施策、機関車・貨車・線路設備の保守体制は本社の専門部署で施策を作り、横串機能を発揮して、支社をバックアップする。これが「マトリクス（縦と横）」の仕組みです。

この仕組みを機能させるために、さまざまなデータを本社から支社に分析提供しており、それらを素材に、自分たちで考えて議論をし、小さい事柄からでも実践する。そういう行動様式が支社幹部や現場長クラスに広がってくれば、数値目標の達成のみならず、経営改革が自律的に動き始めるはず。その芽が各地に出始めており頼もしい限りですが、まだまだ一部にすぎないので、その動きを加速させていきたいと考えています。

### 3 連結経営に向けて

現在、当社には40社近くの連結対象会社があります。経営自立に向けた取組みの中では、連結経営が重要なテーマになってきます。連結決算の制度的検討は当然として、現在進行中のグループ会社の再編やミッションの明確化を図りつつ、各社が持っている保管、流通加工、利用運送等のノウハウや経営資源を有効に活用して、外部からの収益や利益率の拡大に向け、グループとしての総合力を発揮させることが大切な課題であります。将来像の具体的事例としての東京貨物ターミナル・大型汎用複合施設の開発は、鉄道事業との相乗効果を発揮できるプロジェクトとして位置づけて、グループ全体で取り組む事業であると考えております。

### 4 社会的責任を果たすために

当社が担う鉄道貨物輸送には、地球の環境負荷低減に貢献するという、普遍的な社会的使命があります。地球温暖化が招く異常気象による大災害の頻発、気候変動による生態系への影響を危惧する声があちこちであがっています。当社では、国内に限らず、海外における鉄道貨物輸送の役割発揮を支援するため、海外事業室を設置して取組みを強化しています。

また、大規模災害発生時においても、早期復旧を果たし、生産活動に不可欠な物資の大量輸送を担うことで、荷主企業のBCPを支えられる存在でありたい。これが日本の経済活動、市民生活を守ることにつながればと考えています。

### 5 将来ビジョン

「中期経営計画2016」では、当社の目指す将来ビジョンとして、以下の4項目を掲げています。それは、①安全最優先の企業風土のもと、鉄道貨物輸送が中長距離輸送のトップランナーとなること②鉄道輸送を基軸とした総合物流企業となること③社員一人ひとりが働きがいを感じ、働ける企業となること④事業活動を通じ、荷主・利用運送事業者等の期待に応えるとともに、安定輸送、環境負荷の低減など社会に貢献すること、です。

「中期経営計画2016」にある通り、2016年度までの3カ年で、まずは鉄道事業の黒字化を実現します。そして、当社がさらに5年後、10年後と確かな発展を続けるため、皆の知恵を結集して、2018年度の「経営自立」に向けた最終ステージの中長期計画へと進んでまいります。

## 「中期経営計画2016」について

JR貨物では、2014年4月から、「中期経営計画2016～鉄道事業の黒字化を実現～」をスタートしました。本計画は、2016年度の鉄道事業黒字化を最大の眼目としており、当社グループが未来に向けて確かな発展を続けるために、本業である鉄道事業から利益をあげ、自立した経営を確立することができるよう、各般の施策に取り組むこととしています。施策の骨子は以下の通りです。

### 将来ビジョン

#### JR貨物が目指す方向

- 安全最優先の企業風土のもと、鉄道貨物輸送が中長距離輸送のトップランナーとなること
  - 鉄道輸送を基軸とした総合物流企業となること
  - 社員一人ひとりが働きがいを感じ、働ける企業となること
- 事業活動を通じ、荷主・利用運送事業者等の期待に応えるとともに、安定輸送、環境負荷の低減など社会に貢献すること

2018年度に「経営の自立」を果たし、5年後10年後・・・  
確かな発展を続けるため、2016年度までの3か年で、まずは鉄道事業の黒字化を実現します。

## 1 事業基盤の整備

### 1 マトリクス経営管理の導入

各支社が売上・売上原価・粗利益に責任を持つ支社別利益管理と、営業・運輸・車両・保全など、各部門が本社横断的に施策とコストを管理する部門別管理を有機的に組み合わせることで、会社全体として利益の最大化を目指す。

#### マトリクス経営管理の導入

- 「支社別利益管理」と「部門別管理」を有機的に結合
- 本社から支社への権限・責任の委譲
- 計数管理の強化

本社	支社別利益管理 各支社が売上、売上原価、粗利益に責任						本社	横断的役割
	各支社	北海道支社	東北支社	関東支社	東海支社	関西支社		
安全推進本部								安全に関する基本事項の決定
営業統括部								粗利益極大化のためのマーケティング、販売戦略施策
運輸部								ダイヤ設定、運行の施策、運行経費の管理
車両部								車両の更新計画、車両修繕費の管理
保全工事事務部								設備の更新計画、一般修繕費の管理
事業開発本部(鉄道)								鉄道附帯、鉄道補完収入、経費の管理
計		粗利益に責任	粗利益に責任	粗利益に責任	粗利益に責任	粗利益に責任	粗利益に責任	鉄道事業粗利益
事業開発本部(関連)								関連事業粗利益 関連事業収入、経費の管理
管理部門 (総務部、財務部、 調達部、経営企画部)								人件費、減価償却費、 租税公課の経費を管理
総計								全事業利益

## 2 経営資源(ヒト、モノ、カネ、組織)の戦略的活用

- **ヒト** 業務の抜本的見直しによる働き度向上。
- **モノ** 投資管理委員会を活用した効率的な設備投資の実施。
- **カネ** 調達部、調達委員会による調達構造の見直しと、持続的な原価低減。
- **組織** コンプライアンスに関する社員教育の充実と内部通報制度の導入。  
コーポレート・ガバナンスに関する研修の実施。

## 3 設備投資計画

グループ全体で、3年間に総額810億円の設備投資の実施。  
(老朽対策、安全・防災対策、業務改善、車両、リース資産など)

## 2 鉄道事業

### 1 安全の確立

- **具体的な目標**  
列車事故などの重大な事故とそれにつながる6つの特定事故の絶滅  
触車、感電、墜落、交通事故などの重大な労働災害の絶滅

### 2 安定輸送の確保、コンテナ輸送品質の向上

- **安定輸送の確保**  
定時性の向上、輸送障害を未然に防止する取組み、輸送障害発生時の対応力強化
- **コンテナ輸送品質の向上**  
貨物事故発生原因の究明、品質向上に向けたハード・ソフト対策の深度化

### 3 輸送力再編と商品力強化

- **ダイヤ改正を通じた輸送力の再編と商品力の強化、車両運用の効率化**

### 4 収入増加策\*

- 営業部門の強化、マーケティングの強化
- 商品ラインナップの充実
- 運賃体系見直し、インセンティブ導入、予約制度見直し、往復実車化の推進など

※

運賃体系の見直し	・マーケットや利用実態等を総合的に勘案した運賃体系の見直し
インセンティブの導入	・利用運送事業者との取引額に応じたインセンティブ(販売促進施策)の導入
予約制度の見直し	・コンテナ運送申込の早期化(7日前から1か月前における予約確定) ・マーケットや利用実態等を総合的に勘案した予約制度のあり方の見直し
マーケティングの強化	・貨物地域流動調査の分析をもとにしたターゲットの選定 ・積合せ貨物、化学品・危険品、食品・飲料等、鉄道特性の高い貨物の取込み ・流通業、倉庫業等の新たなターゲットへの積極的営業展開
往復実車化	・低積載区間への競争力のある戦略的運賃の提案 ・空コンテナ回送方向の営業強化、コンテナの回転率向上 ・中継貨物の余席への取込み
商品ラインナップの充実	・業種、品目に応じた専用列車の設定・JR31フィートコンテナの増備、温度管理コンテナの活用・駅構内積替え施設の活用
静脈物流	・自治体からの焼却灰・飛灰(セメントリサイクル用)、水銀含有廃棄物、高濃度PCB含有廃棄物の安全・安定輸送
営業部門の強化	・新規開発チームの設置(本社及び各支社)等による営業力の強化・トップセールス、オールセールスの推進 ・品目別、顧客別の利益管理を強化した営業施策の展開

## 5 国際物流への取組み

- 国際海上コンテナ列車の収支改善、クロスドック機能の充実、Sea&Rail輸送の充実
- 貨物駅と港湾の結節強化による陸海一体の物流システムの検討

## 6 情報システムの再構築

## 3 総合物流事業の強化

- 鉄道輸送とのシナジー効果を生かした総合物流事業の強化
- 東京貨物ターミナル駅用地高度利用化の推進

## 5 グループ戦略

- グループ会社再編、ミッションの明確化
- 業績評価制度見直しとインセンティブ制度確立

## 4 関連事業の収益・利益最大化

- 開発用地の生み出し
- 建物貸付、マンション分譲等の新規開発推進

来年度はいよいよ「中期経営計画2016」の最終年度に入ります。  
社員一人ひとりが経営改革の主役となり、鉄道事業の黒字化を達成できるように取組んでいきます。

# モーダルシフト推進に向けた取り組み

## Message

現在、貨物輸送量の9割以上を担ってきたトラック輸送が、トラックドライバー不足という構造的な問題に直面しています。これまでのトラック偏重のわが国の物流体系には、そもそも無理が生じていたわけであり、それが労働力不足という構造的な問題に加え、トラックドライバーの就労規制の強化も相俟って、「モノが運べない」といった事象が急浮上し、事態は深刻化しています。

モーダルシフトの推進は、温室効果ガスの排出削減や交通渋滞の緩和、また、構造的な問題となっているトラックドライバー不足解消、といった数々の効果が期待できることから、官民あげた取り組みがなされています。

このような中、JR貨物では、大量輸送、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」に努めており、国鉄時代には考えられなかった「専用列車」も年々、拡大しています。今後お客様ニーズを汲み取り、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。



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

## 異業種専用貨物列車の運転(イオン号)

当社とイオンの物流を担うイオングローバルSCM株式会社(以下、イオングローバルSCM)が幹事を務める「イオン鉄道輸送研究会」は、環境保全への取り組みとともにピーク輸送期の旺盛な需要に対応するため、2014年12月より共同で、日曜日のダイヤを利用して東京⇄大阪間に専用列車を運行しています。

これは、イオングローバルSCMが、同研究会に参加する各メーカーの企業に呼び掛け、行われているものです。イオン株式会社、アサヒビール株式会社、江崎グリコ株式会社、花王株式会社、ネスレ日本株式会社の5社により開始しましたが、現在では、味の素株式会社、サッポロビール株式会社、プロクター・アンド・ギャンブル・ジャパン株式会社(P&G)、日本製紙クレシア株式会社、サントリー株式会社の5社が加わり、合わせて10社に拡大しています。

第1回 年末繁忙期	2014年 12月 2回	5社
第2回 ゴールデンウィーク繁忙期	2015年 4月 2回	8社
第3回 お盆繁忙期	2015年 7-8月 2回	9社
第4回 シルバーウィーク繁忙期	2015年 9月 1回	9社
第5回 年末繁忙期	2015年 12月 3回	10社



イオン鉄道輸送研究会専用列車運転記念式典(2014.12.14)



イオン号

## 専用貨物列車の増発(福山レールエクスプレス号)

福山通運株式会社と当社は、近年の地球環境問題への取り組みの加速、加えて少子高齢化をはじめとする産業全体における労働力不足への対応を着実に実行するため、当社が東京貨物ターミナル駅(東京都品川区)と東福山駅(広島県福山市)及び西岡山駅(岡山県岡山市)間で設定した長距離直行貨物列車を福山通運株式会社が全車両をチャーターする「福山レールエクスプレス号」として、2015年3月30日から運転を開始しました。



福山レールエクスプレス号

福山通運株式会社は、2013年3月25日から東京・大阪間において、毎日1往復の専

用貨物列車「福山レールエクスプレス号」を運行し、大型トラック80台分を貨物鉄道へモーダルシフトしてきました。これにより、環境負荷の低減に資するとともに安定した運行実績を積み重ねてきました。

この経験と実績を生かして、近年の物流業界におけるトラックドライバーをはじめとする労働力不足への対応、及びCO<sub>2</sub>排出量削減による地球環境負荷の低減に向けてさらなるモーダルシフトの実現に積極的に取り組んでいきます。当社は、トラックドライバー不足に伴うモーダルシフトへの動きが加速する物流業界において、福山通運株式会社と互いに協力し、安定輸送の実現による鉄道輸送の促進に努めていきます。



## 150mロングレール輸送の開始

これまでは長さ50mのレールの輸送を行っていましたが、新日鐵住金株式会社において、溶接数削減等による線路保守作業の軽減に加え、溶接箇所が減ることによりレール品質が向上する150mレールの製造を実現したことから、当社では、150mレール輸送用の車両を開発し導入しました。

新日鐵住金株式会社・八幡製鉄所で製造された150mレールは、2015年3月ダイヤ改正より黒崎駅からの輸送を開始し、現在JR東海向けの輸送を行っています。また、ほかの旅客会社向け輸送についても2016年3月ダイヤ改正からの開始を目指し、検討も進めています。



事業活動  
Highlight  
02

## 鉄道輸送とのシナジー効果を生かした 総合物流事業の強化

### Message

貨物駅構内の物流倉庫の賃貸は、JR貨物の事業開発部門の主力事業であり、東京貨物ターミナル駅をはじめ全国の主要な貨物駅で事業展開しています。倉庫をお使いいただいている企業におかれましては、それぞれの物流システムの中で鉄道をご利用いただいている場合がありますが、環境にやさしい輸送手段として貨物鉄道にシフトしていただく動きも出てきました。当社としても、企業の皆様に鉄道利用をお願いするとともに、新規の荷物を鉄道にシフトしていただいた場合は、その鉄道利用量に応じて次年度の倉庫賃料を割り引くインセンティブ制度を提案しています。鉄道輸送と物流倉庫が直結することにより、国内の物流システムの効率化にも貢献することになり、社会的な意義もあると考えています。今後、当社の営業部門と連携し、新規の物流倉庫の場合は勿論、既存の倉庫も含めて、お使いいただく企業の皆様への働き掛けを強化し、この制度の拡大を推進してまいります。



事業開発本部長  
取締役・常務執行役員  
早瀬 藤二

### 東京貨物ターミナル高度利用化プロジェクト

当社は、東京貨物ターミナル駅(東京都品川区)構内の南側約10万平米の区画に、大型物流施設2棟の建設を計画しています。

これまでの当社の物流施設は、テナント企業様のニーズに対応したオーダーメイド型の施設でしたが、今回は、都心所在地で陸・海・空をつなぐ物流の「結節点」としての同貨物ターミナル駅の立地優位性を生かし、最近の主流であるマルチテナント型物流施設とすることで、より多くのテナント企業様に利用していただくことが可能となる予定です。

また、仕様面については、両物流施設とも、大型車両が各階に直接乗り入れできるランプウェイを備え、免震構造を採用した5階建ての高度利用施設とする計画であり、両施設の延べ床面積を合わせると、22万平米を超え国内最大級となります。

今後、当社では、両物流施設を通じて、同貨物ターミナル駅を物流の効率化、冷蔵冷凍倉庫機能やeコマース市場への対応等、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にするとともに、鉄道事業との相乗効果をより一層生み出し、新たな鉄道貨物輸送需要を創出してまいります。

両物流施設の竣工時期は、それぞれ、2019年8月、2021年10月を予定しており、事業最終完成年度の2021年度まで長期間にわたるプロジェクトとなりますが、当社の総力をあげてプロジェクトを着実に推進していくことで、「鉄道輸送を基軸とした総合物流企業となる」という当社の将来ビジョンに向けて前進していきます。



大規模物流施設 完成イメージ

事業活動  
Highlight  
03

## 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35社、関連会社23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。当社の中期計画にも掲げている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の連携を強化し、高品質なサービス提供することで、お客様満足度の向上に努めてまいります。2014年度は、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に月次レベルでのグループ連結予実管理を可能とする新連結会計システムの整備(2015年4月稼働開始)を進めるとともに、グループ全体での収益力強化を図るため、グループ外収入拡大と内部コスト削減を目的として、各社独自の取組みによる成果の一部を各社に還元するインセンティブ制度を導入しました。また、鉄道事業の根幹となる安全の確保に向け、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。今後も安全の確保を前提に、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  
玉木 良知

### グループ各社の取組み

当社グループでは、鉄道輸送をご利用いただくお客様をターゲットとして、貨物駅構内において倉庫事業を展開しています。

倉庫運営会社は、国鉄時代に地域・取扱品目ごとに設立されましたが、その後のお客様物流体系の変化を踏まえ、各倉庫の連携及び鉄道輸送との結合強化による総合物流体制構築を目的として、運営会社一本化に向けた会社再編を進めています。

2014年7月には、東日本地区で汎用倉庫を展開する日本運輸倉庫株式会社と紙製品倉庫を展開する株式会社飯田町紙流通センターを統合し、日本運輸倉庫株式会社に集約することで、倉庫営業力の強化と扱い品目にとらわれない効率的な倉庫事業運営体制を構築しました。

日本運輸倉庫株式会社は、保有する一般倉庫、冷凍・冷蔵倉庫において、紙製品・電気製品から日用雑貨・食品の保管・流通加工・輸送サービスを一貫提供しており、さまざまなお客様に安心・便利にご利用いただいています。

今後も企業グループ価値の向上を図るべく、再編・事業展開の見直し等を含め、グループ経営効率の向上に努めてまいります。



旧・株式会社飯田町紙流通センター(現・日本運輸倉庫株式会社隅田川支店IPCセンター)



日本運輸倉庫株式会社隅田川ニッソウセンター

# 安全の確立に向けた取り組み

## Message

JR貨物の安全の理念は、『安全こそが鉄道事業の最大の基盤』ということです。安全なくして安定輸送も収入確保も実現できないことは、言うまでもありません。安全の取組みは、人間がルールに則り、車両や設備を用いて仕事を進めていく中で、次々と発生してくる“リスク”との、終りなき闘いです。ルールを守って仕事をするのは勿論ですが、それだけでも安全性の向上は実現できません。管理者には管理者としての、作業には作業者としての、気づく力、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組んでいきます。

安全推進本部長  
取締役・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

鉄道事業の使命はお客様の荷物を無事お届けすることであり、その最大の基盤が“安全”であるというのが、安全の理念です。

安全目標は、一人ひとりが自発的に考え行動し、『安全最優先の職場風土』を確立することであり、具体的には、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(社内で規定)の絶滅、重大な労働災害の絶滅です。

そして、社員の行動指針として、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、統一スローガンに表しています。

**「安全」は、なぜ重要か**  
「安全」は、JR貨物グループがお客様の荷物を無事にお届けすることを使命とする鉄道事業を継続・発展させ、社会に貢献していく上で最大の基盤となるものだから

---

**安全の理念**  
「安全」は、鉄道事業の最大の基盤である

---

**安全目標**  
社員一人ひとりが安全について自発的に考え行動することで  
「安全最優先の職場風土」を確立する

---

**具体的目標**

- 列車事故などの重大な事故とそれにつながる6つの特定事故の絶滅
- 触車、感電、墜落、交通事故などの重大な労働災害の絶滅

---

**安全スローガン**  
「私たちは、人命を第一に考え、常に正しい作業を実行します。」

### ● 安全推進活動の5つの柱

実施項目は、具体的な事故防止活動と、安全を支える基盤の強化策で構成しています。

具体的な事故防止活動は、安全最優先の意識の向上、安全管理の仕組みの強化、事故・事象の再発防止と未然防止です。

また、教育・訓練の充実と人材育成、ハード対策の推進を、安全を支える基盤の強化策として位置づけています。

#### 実施項目

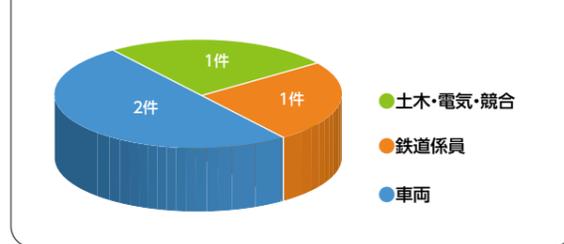


## 事故等の発生状況

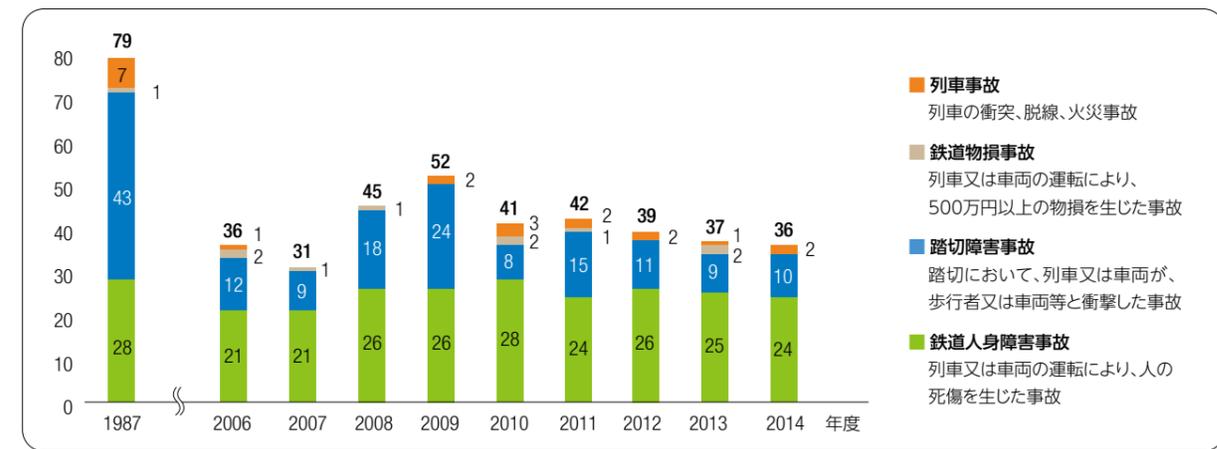
### ● 鉄道運転事故等

2014年度の鉄道運転事故は36件でした。このうち列車事故は2件で、ほかに当社の作業に関わる鉄道人身障害事故が1件発生しました。鉄道物損事故は発生しませんでした。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4件発生しています。これらの事故等のそれぞれについて、再発防止に努めています。

インシデント発生件数: 4件



### 鉄道運転事故発生件数



### ● 江差線における列車脱線事故対策について

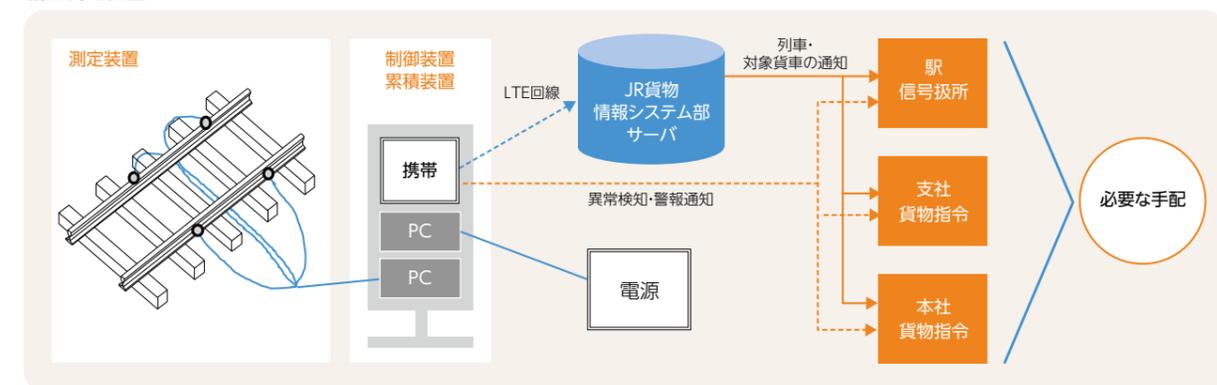
江差線では2012年以来3回の列車脱線事故が発生しており、このうち2012年4月の事故についての運輸安全委員会の調査報告書では、コンテナ内の積荷の偏積が貨車の静止輪重の大きなアンバランスを招いたことが主たる要因と推定されています。このため、積荷の偏積の防止について、利用運送事業者に、均衡のとれた積付けを定めた貨物運送約款の遵守を要請してきたほか、当社でも重量計によるサンプルチェックや、輪重測定装置の開発・設置を進めてきました。

また、2015年12月には、2012年9月と2014年6月の脱

線事故について、貨車の懸架装置の仕様、軌道の複合変位、積荷の重心といった要因の重量によるという調査報告書が公表され、併せて貨物列車走行の安全性向上に関する意見が運輸安全委員会から提出されました。

国土交通省では、関係者と国で構成する検討会を開催し、車両、軌道、積荷等の課題について、総合的な観点から対策の検討を開始しており、当社としては、これまで進めてきた輪重測定装置等の安全対策を着実に実施するとともに、この検討会の中で各位のご協力をいただきながら、課題の解決に努めていきます。

### 輪重測定装置



# モーダルシフトによる環境への貢献

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、CO<sub>2</sub>排出量がトラックの1/9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。近年、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、マーケティング機能や営業体制を強化し、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や、単独企業や複数企業連携によるモーダルシフトに応える専用貨物列車の運行など、商品ラインナップの充実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仕組みづくりにも取り組んでおります。

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、全社をあげてまいります。

営業統括部長  
取締役・執行役員  
真貝 康一



## コンテナ輸送品質向上キャンペーン

当社では、(公益社団法人)全国通運連盟、(公益社団法人)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4年前から毎年実施しています。

本年度は「コンテナ荷役作業の改善」策として、実際の積荷の発地から着地までの一連の動きについてコンテナ内部、外部を撮影して、その揺れ方を検証したDVD教材を制作したほか、フォークリフト作業時の揺れを軽減する振動抑制装置を3台に設置し、作業性を検証しています。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舗装修繕工事のほか、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ています。「養生改善」策としては従来から実施している養生資材購入支援のほか、事故多発貨物に焦点を当て、その原因追究と改善を進めています。

貨物事故件数は5年前と比べて着実に減少してきています。今後もお客様、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品質の向上を目指します。



全国各駅に「のほり」を掲出、啓発ポスターを掲示



DVD教材では液体を入れたポリタンクを設置し、揺れ方をわかりやすくしました



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積荷にやさしい作業を心掛けてもらうようグッズを配布

## 31フィートウィングコンテナの拡大

当社では、大型トラックとほぼ同等の容積が確保でき、積卸しの作業性に優れた「31フィートウィングコンテナ」について、2015年度に40個増備いたしました。「31フィートウィングコンテナ」は、トラックドライバー不足が深刻化する中、お客様の輸送単位や荷役作業を変更することなく鉄道へのモーダルシフトが行えることから、昨今特に需要が高まってきています。

これまで、2012年度に25個、翌2013年度にも35個を

導入し、運用していますが、今回の増備により合計100個となりました。

今後とも鉄道へのモーダルシフトのさらなる促進を図っていきます。

なお増備に当たっては、一般社団法人低炭素社会創出促進協会による「鉄道を活用した物流の低炭素化促進事業(31フィートコンテナ導入経費補助)」の支援を受けています。



2012年度に導入した48A形式コンテナ



## 静脈物流の推進(PCB輸送への取組み等)

### ●鉄道貨物輸送による循環型社会構築に向けての取組み

循環型社会の構築が求められる中、当社のコンテナ輸送もその一端を担っています。

いわゆる生活ゴミから発生する焼却灰や汚泥は、各自治体からセメント工場や非鉄精錬工場などに送られ再資源化されており、鉄道輸送は、そのエネルギー効率のよさや安全性、正確性が高い評価を得て利用されています。

「グリーンかわさき号」は川崎市内で発生するごみを焼却施設へ運搬する専用列車で、2015年10月に運行開始か



焼却灰輸送用コンテナ

### ●災害廃棄物処理支援ネットワーク(D.Waste-Net)への参画

環境省は、今後予想される大規模災害で発生する災害廃棄物の処理対応力向上を目指し、2015年9月に災害廃棄物処理支援ネットワーク(D.Waste-Net)を発足しました。同ネットワークは、有識者や専門家並びに関連事業団体によって構成されており、当社は輸送関連事業団体の一つと

ら20年を迎えました。川崎市からは、「生活廃棄物を鉄道で運ぶという全国で類を見ない取組みは、環境先進都市としてのモデル事業となっている」との評価を得ています。

また、処理期限が国で定められている廃PCBの輸送や、大型土木工事で発生する汚染土壌の輸送、廃乾電池・蛍光灯の輸送、金属リサイクル原料の輸送など、さまざまなリサイクル事業に鉄道輸送は貢献しています。



リサイクル物資(亜鉛ダスト)輸送



D.Waste-Net任命式

して任命されました。東日本大震災など大規模災害で発生した災害廃棄物輸送のこれまでのノウハウを生かしつつ、こうした国をあげてのプロジェクトにも積極的に参画しています。



任命式(左は望月環境大臣(当時))

# 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。

## ハイブリッド機関車HD300形式の開発・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<sup>\*1</sup>、燃料消費量を36%低減<sup>\*1</sup>、及び騒音レベルは22dB低減<sup>\*2</sup>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、2015年度までに北海道、関東、東北、関西支社管内の各駅に23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。

<sup>\*1</sup> 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  
<sup>\*2</sup> 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 試作車(右)と量産車(左)

### 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)	2011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 8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	

形式	車号	配置箇所	配置年月
HD 300	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
	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)	2015年10月
	17号機	郡山貨物ターミナル駅(福島県郡山市)	2015年11月
	18号機	西岡山駅(岡山県岡山市)	2015年12月
	19号機	安治川口駅(大阪府大阪市)	2016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言われてい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省エネ照明(LED照明やメタルハライドランプ等)の採用を進めています。

2015年には、愛知県にある稲沢駅構内に移転した内燃機関整備場の新築工事で埼玉県にある新座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。

新座貨物ターミナル駅の場合、従来の水銀灯と比較して年間34,000kWhの電力量が削減され、CO<sub>2</sub>排出量の削減効果は19.5トンとなりました。



稲沢駅構内の内燃機関整備場に設置したLED照明



## 関連事業における取組み

当社は、関連事業として倉庫・店舗・オフィス等の賃貸物件を建設し、多くのお客様にご利用いただいています。これらの賃貸物件のリニューアルに当たっては、消費電力の少ないLED照明や、省エネ性能に優れ、かつ地球温暖化への影響が少ない冷媒を用いた空調機を導入することなどにより、環境負荷の低減を図っています。

## オフィスでの取組み等

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きました。また、蛍光灯の間引きやエレベーターの一部停止等に取組み、不要不急の電力使用の抑制に努めてい

## 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CO<sub>2</sub>排出総量削減義務の対象となりま

今後も、関係テナント様のご協力をいただきながら、リニューアル時期を迎えた賃貸物件の省エネ化を推進するとともに、新たな賃貸物件の建設に当たってはエネルギー効率の高い設備を採用することなどにより、より環境負荷の少ない施設を提供していくよう、努めていきます。

ます。なお、冬期間においては、室内温度を19℃程度とするともに、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CO<sub>2</sub>の抑制を図っています。

### エネルギー使用量・CO<sub>2</sub>排出量計算シート



- 貨物の重量(トン)
- 鉄道ご利用区間
- 集貨・配達距離(km)等を入力します



計算



- エネルギー使用量(MJ)
- CO<sub>2</sub>排出量(t-CO<sub>2</sub>)
- 原油換算量(リットル)等が算出されます

## 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」は地球環境にやさしい鉄道貨物輸送を積極的に利用している商品や企業がわかるマークです。国土交通省と(公益社団法人)鉄道貨物協会が2005年にスタートさせた後、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。2015年9月現在、商品認定199品目、取組企業認定86社に達しています。認定された企業は、商品の包装や、販売店での広告、パンフレット等にエコレールマークをつけることができます。

#### エコレールマークの認定基準

- 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。
  - 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。

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(公益社団法人)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。



エコレールマークちゃんに群がる子供たち(イオン 越谷レイクタウン)

### 化学物質の浄化対策

当社では、旧佐倉機関区跡地(JR佐倉駅南口、千葉県佐倉市六崎132-15 他)において法令による規制以前に使用していたドライクリーニング用洗剤に由来する化学物質(テトラクロロエチレン)に汚染された土壌・地下水に対して、揚水・曝気処理(汚染物質を含んだ地下水を汲みあげ、揮発させた汚染物質を活性炭により吸着・除去するもの)や生物分解処理(汚染物質を分解する能力を持つ土壌中の微生物に

栄養剤を与えて活性化させ、汚染物質の分解を促進するもの)などによる浄化対策に取り組んできましたが、2015年10月にその浄化対策が完了しました。

この間、周辺地区の方々や関係自治体への説明・相談を通じてご理解・ご協力をいただきながら着実に対策を進めてきましたが、今後もより一層適切な用地管理に努めていきます。

### PRTR法対象物質の適正な管理

当社では、車両保守等のために使用している有害性のある多種多様な化学物質が、どのような発生源から、どれくらい環境中に排出されたか、PRTR法に基づき、2001年度以降、適正に管理するとともに届出を行っています。2015年度は、届出対象となった1事業所<sup>\*1</sup>(大宮車両所)が届出を行いました。

\*1 大宮車両所のキシレンの大気への排出量は507kgです。

#### 大宮車両所の排出量及び移動量

(単位: kg)

化学物質名称	キシレン
大気への排出量	507
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

PCB(ポリ塩化ビフェニル)は絶縁性、不燃性などの特性により変圧器や安定器といった電気機器に幅広く使用されてきましたが、人体・環境への有害性が問題視され1972年以降使用禁止とされました。当社では、PCBを含む電気機器を車両や電力設備に使っていましたが、機器の更新の際はPCBを含有しないものに取り替えています。取り替えたPCB使用機器は、PCB特別措置法・廃棄物処理法に基づき、厳重

に保管するとともに、処理施設の稼働状況に合わせて、段階的な無害化処理を計画し、実施しています。

#### 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	267	27
小型低圧コンデンサ(蛍光灯安定器含む)	1,095	45
高圧トランス	58	38
整流器	15	4
その他	239	0
合計	1,674	114

#### 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	293台(変圧器、しゃ断器)
小型機器	1,511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)



保管場所の状況



PCB汚染物等の状況

日本貨物鉄道株式会社 門司機関区 PCB汚染物等の写真撮影(2014.6.1)

### アスベスト(石綿)の撤去と飛散の防止

#### ●車両への措置

当社で保有している鉄道車両のうち、1980年以前に製造された一部の車両にアスベストを含有した部品又は塗料が使用されています。アスベストは体内に入ると健康被害を及ぼします。そのため、非アスベスト製品への取替や樹脂等

による固化により飛散を防ぐ措置を行っています。また、防錆塗料のアンダーシール(下塗剤)のように取替が困難なものは、廃棄時にアスベストが飛散しない状態で廃棄処理を進めています。

#### ●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1,091.2m<sup>2</sup>、吹付アスベスト(密閉)2箇所3,996.1m<sup>2</sup>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

(単位：百万円)

項目	主な取組み内容	投資		費用	
		2013年度	2014年度	2013年度	2014年度
<b>【1】事業エリア内コスト</b>		5,696	3,152	811	221
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	165	10	519	114
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	5,531	3,141	38	7
③資源循環コスト	廃棄物処理 PCB処理費用	0	0	253	99
<b>【2】上・下流コスト</b>	リサイクルトナー購入	0	0	15	41
<b>【3】管理活動コスト</b>	業務機関内緑化	0	2	83	87
<b>【4】研究開発コスト<sup>※1</sup></b>	環境配慮型鉄道車両の開発	0	0	41	40
<b>【5】社会活動コスト</b>	エコレールマーク事業への協賛	0	0	7	6
<b>【6】環境損傷コスト</b>	土壌汚染対策	0	0	0	0
合計		5,696	3,154	960	394
モーダルシフト対策コスト	駅構内改良 システム改良	0	0	1,602	1,361
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	9,680	9,926	672	565

※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(40,064千円)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

(単位：百万円)

項目	主な取組み内容	2013年度	2014年度
事業収益	鉄くず(廃コンテナ)の売却等	133	306

▶記載金額は百万円未満を切り捨てて表記しています。

## 主な安全対策

2014年度の主な安全投資は以下の通りです。安全の取組みについては、P18～19をご参照下さい。

(単位：百万円)

安全投資の内容	期待される効果	投資額
HD300形式ハイブリッド入換動車の新製	車両を新たに製作することにより、老朽取替による安全性の向上、車両故障の減少を図ります。	1,203
コンテナ車の新製		3,821
運転士養成シミュレーター更新	新形式機関車の割合が高くなっている現状に即し、新形式機関車の運転に必要な知識、異常時対応能力等を養います。	408
鉄まくらぎ化・鉄まくらぎ分岐器の導入	安全性・省資源性の向上を図ります。	729
新型ATSの整備	新型ATSの導入により、安全性の向上を図ります。	975
運転状況記録装置の取付	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。	111

▶記載金額は百万円未満を切り捨てて表記しています。

## JR貨物の事業に伴う環境への影響(2014年度)

### INPUT

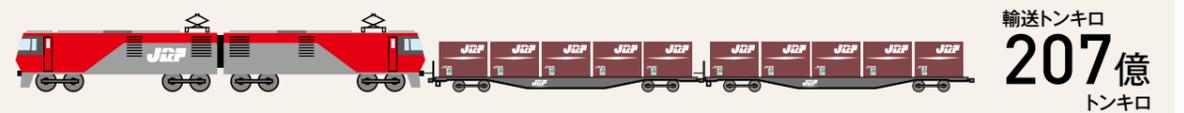
エネルギー			
電力	907,264MWh	ガソリン	340kl
都市ガス	759千m <sup>3</sup>	A重油	2,731kl
LPG	570トン	灯油	1,177kl
軽油	41,250kl		

水資源	593千m <sup>3</sup>
PPC用紙	27,547千枚



### 事業活動

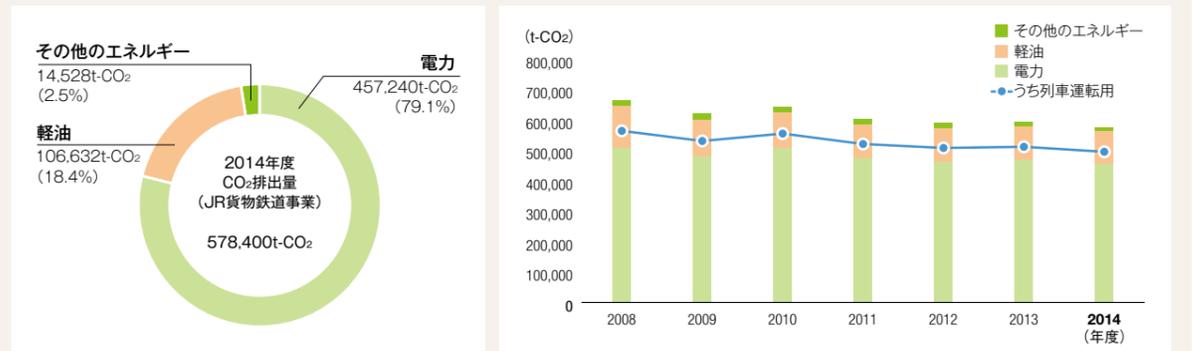


### OUTPUT

2014年度の鉄道事業におけるCO<sub>2</sub>排出量は、578千トン、うち、列車運行にかかる排出量は497千トンになりました。

CO <sub>2</sub> 排出量	578,400t-CO <sub>2</sub>
廃棄物排出量	1,387トン
総排水量	434千m <sup>3</sup>

## JR貨物の鉄道事業全体におけるCO<sub>2</sub>排出量



## 環境・安全情報総括表



### 環境保全効果

集計範囲：JR貨物(単体)の鉄道事業を対象としています。(本社部門除く)

環境負荷項目		単位	2013年度	2014年度	
INPUT	エネルギー投入量	電力	MWh	916,991	907,264
		都市ガス	千m <sup>3</sup>	794	759
		LPG	トン	466	570
		軽油	kl	43,170	41,250
		ガソリン	kl	304	340
		A重油	kl	3,398	2,731
		灯油	kl	1,195	1,177
	水資源投入量	千m <sup>3</sup>	647	593	
	PPC用紙使用枚数	千枚	37,854	27,547	
OUTPUT	CO <sub>2</sub> 排出量 <sup>※2</sup>	t-CO <sub>2</sub>	596,058	578,400	
	総排水量	千m <sup>3</sup>	531	434	
	廃棄物排出量 <sup>※3</sup>	トン	1,490	1,387	

※2 CO<sub>2</sub>排出量 CO<sub>2</sub>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 2014年度廃棄物処理コストは、83,678千円です(参考)。

## 2014年度のCO<sub>2</sub>排出量



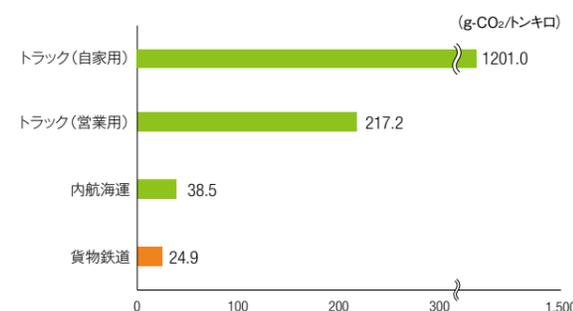
鉄道の輸送量当たりのCO<sub>2</sub>排出量は、営業用トラックの9分の1<sup>※1</sup>です。

2014年度のJR貨物の輸送実績207億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398万トンのCO<sub>2</sub>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45万ヘクタール(東京ドーム35万個分)の植林活動が必要となります。<sup>※2</sup>

※1 国土交通省資料による。  
 ※2 排出削減を植林活動を通じて行う場合に必要となる植林面積：林野庁ホームページより、40年生の杉が1haに1,000本立木していると仮定。

貨物輸送量1トンキロ当たりのCO<sub>2</sub>排出量(2013年度)

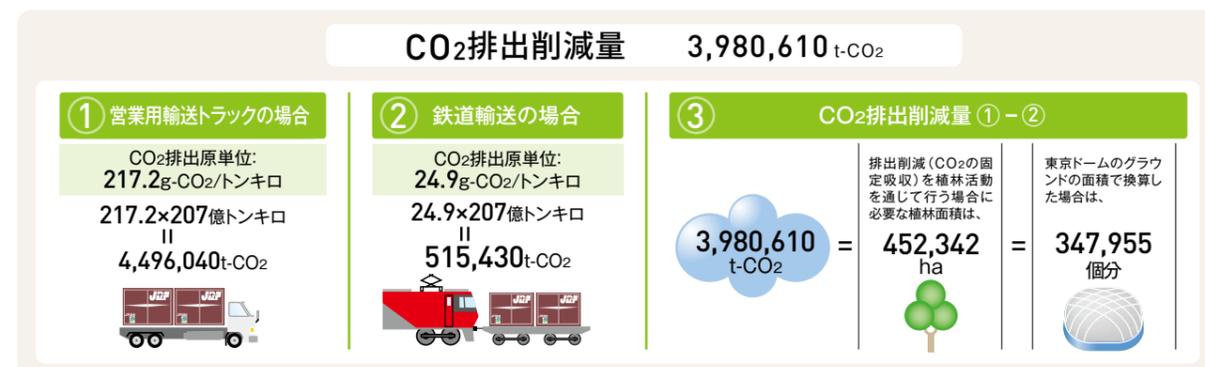


(出典)国土交通省ホームページ

## モーダルシフトによる外部効果



### 営業用トラックと鉄道のCO<sub>2</sub>排出量比較



# 騒音・振動の防止

JR貨物は、会社に寄せられる要望の中で最も多い騒音・振動の低減・防止に向けてさまざまな取り組みを行い、地域社会との共生を目指しています。

## 騒音・振動の低減



### ●会社に寄せられる要望等

2014年度に寄せられた要望等のうち、騒音・振動に対するものが最も多く44%(93件)を占めています。中でも列車走行時や駅構内での騒音・振動に対する声を多くいただきました。このようなご要望を受けて、現地調査の実施や、車両・フォークリフトの騒音防止、作業の工夫など可能な対策に取り組んでいます。汽笛の使用についても、安全上必要な法令・

規則における必要最低限の範囲内に抑える対策を行っています。また、列車走行時の騒音は線路状態の影響も受けることから、線路設備等を保有している各JR旅客鉄道会社等の理解と協力も得ながら対策に努めています。集配コンテナを積載したトラックの運転マナー等についても、利用運送事業者と連携し改善に取り組んでいます。

### ●車両の対策(フラット自動検知装置、在姿車輪旋盤)

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<sup>※1</sup>」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、騒音も発生します。

フラット発生車両の車輪を速やかに整備することが安全

面・環境面で重要となっており、当社ではフラット検知装置を全国5箇所計7基設置し、常時監視するとともに、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。

※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、騒音の防止を図っています。

全体に占める防音型フォークリフトの導入数(2015年3月末) (台)

機種	全体	うち防音型
12フィート	365	116
20フィート	81	26
トップリフター	82	14
計	528	156

## フォークリフトの省エネ化(燃料改質器、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CO<sub>2</sub>排出量を削減するため、フォークリフトへの燃料改質器<sup>※1</sup>及びアクセル踏み制限装置<sup>※2</sup>の設置を進めています。2015年度末までに燃料改質器248台、アクセル踏み制限装置297台を取り付ける予定で、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るアクセルを一定以上踏み込まないようにするストッパー



# 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。

## 海外への技術支援等の取組み

### 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、長期的な課題として海外での事業実施についての検討も始めています。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三つあります。1点目は海外調査への参加や海外鉄道事業者へのコンサルティングや研修実施、2点目は長期的なテーマとしての海外における事業実施の検討、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。一つはミャンマー国ヤンゴン～マンダレー間の線路整備詳細調査です。当社は貨物駅整備に関する調査を担当しています。ミャンマーは経済発展に伴って車が増え、道路渋滞が問題になっています。日本のODA援助によって鉄道が整備され、貨物輸送の鉄道へのモーダルシフトが推進されれば、ミャンマーの経済発展に寄与するとともに、環境改善にも寄与できるでしょう。

もう一つはJICAの技術支援プログラムである、現在建設中のインド国の貨物専用鉄道(以下DFC)への運営支援です。インド国でも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線としてDFCを建設して、鉄道輸送力増強を計画しています。日本政府も

DFCの西回廊(デリー～ムンバイ間)の建設についてODA援助を行っています。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、DFCは効率的な運営を実現し、さらにサプライチェーンやワールドチェーンなどにも対応することで、インド国の物流を担う大動脈となることを期待されています。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(インド鉄道省傘下の第3セクター)への業務改善提案や日本研修などを実施しています。

2点目の取組みとして、現在タイ国で鉄道貨物輸送事業化の可能性について調査を実施しています。タイ国は経済



線路状態の調査



インド国鉄との打合せ

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、CO<sub>2</sub>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

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。表は2014年4月から2015年12月までの海外からの視察来訪者の一覧です。上記でご紹介したインドやタイだけでなく、東南アジア諸国、中央アジア諸国、アフリカ、中国、韓国など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などが、貨物駅や車両検査施設(機関区、車両所)の視察に

2014年4月から2015年12月までの海外からの視察来訪者

年	月	国	来訪者、目的
2014	4	ミャンマー	鉄道大臣以下(国土交通省招聘 東京貨物ターミナル駅視察)
	5	ロシア	ロシア鉄道取締役(当社にてコンプライアンス研修実施)
		タンザニア	副大統領(外務省招聘 東京貨物ターミナル駅視察)
	6	インド	国鉄車両部門部長級(DFC機関車案件)
	7	韓国	KORAIL社長(東京貨物ターミナル駅視察)
		中国	卓新集団(日本への投資調査)
	7	モザンビーク	国際陸上交通院総裁(川崎車両所)
	8	中国	中国交通運輸部(運輸省)課長級(山九招聘による日本研修)
		中国	物流購買連合会(物流連)会長(東京貨物ターミナル駅視察)
	10	マレーシア	国鉄総裁(東京貨物ターミナル駅視察)
	10	ロシア	ロシア鉄道上級顧問(新鶴見機関区にてHD300を紹介)
11	タイ	運輸省計画局(OTP)部長級(国土交通省招聘 東京貨物ターミナル駅視察)	

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。このトライアル輸送によってタイ国内で鉄道貨物輸送が認知されれば、モーダルシフトへの機運が高まることが期待できます。この計画は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。



タイの貨物駅調査 タイのコンテナ貨物列車調査

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。



タイ運輸省、タイ国鉄の東京貨物ターミナル駅視察(コンテナ荷役作業の見学) モンゴル国ウランバートル鉄道総裁の表敬訪問

年	月	国	来訪者、目的
2015	1	韓国	運輸省局長(日韓鉄道協力会議)(会議前に隅田川駅視察)
	2	タンザニア	タンザニア鉄道副総裁(HIDA研修 東芝の機関車売込案件)
		タイ	コンテナ局長(タイの12フィートコンテナ導入案件 東京貨物ターミナル駅、隅田川駅視察)
	3	タイ	国鉄総裁代行、運輸省計画局副局長(HIDA研修 同上)
	4	モンゴル	ウランバートル鉄道総裁以下(本社表敬および隅田川駅)
	5	インド	インド貨物専用線運営機構(DFCCIL)日本研修(東京貨物ターミナル駅)
		韓国	KORAIL 物流開発部長以下(東京貨物ターミナル駅)
	6	タイ	モンクット王立工科大学学生20名(東京貨物ターミナル駅)(佐川急便からの依頼)
	6	カナダ	CAD Railway Company CEO以下(大宮車両所)(双日からの依頼)
	7	マレーシア	Monash University Malaysia大学一行(東京貨物ターミナル駅)
	10	カンボジア	公共事業運輸省 次官一行(隅田川駅、土浦駅)
10	タイ	エタニティー社(運送事業者) 社長一行	
11	アジア各国	JICA物流研修の受入	
	中央アジア各国	ADBのCAREC研修受入	

# 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。

## 地域社会との交流

### 九州支社 長浜地区(福岡市)CV夏祭

9月6日(日)第13回となる「長浜CV夏祭」を開催しました。

今年も特設ステージでは「地元の舞鶴小学校少年少女合唱団の合唱」「三苦愛好会による日向ひょっとこ踊り」等々7組の出し物が熟演され、来場されたお客様は演技に笑顔で拍手されていました。また、会場内では各テナント様の屋台でにぎわい、スタッフたちと談笑する光景が多く見られました。

スタッフにとっては、日常以上に地域の皆様と触れ合え、また沢山の笑顔が見られたことで、引き続き地域の方々にご愛顧いただけるよう、長浜CV夏祭を継続していきます。



2015年9月6日

### 関西支社 広島車両所公開

10月24日(土)に「第22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。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、ミニ車両乗車や鉄道博物館などの催しを行いました。イベント開催前にテレビで紹介放映もあったお陰で当日の来場者は約15,000名にのぼり、地域の皆様や全国の鉄道ファンの皆様、特に子供たちには大変喜ばれました。イベントの目的である地域住民との触れ合いや当社のPRは今年も完遂できました。



2015年10月24日

### 東海支社 「稲沢まつり」に出展

稲沢市などが主催する地元のイベント「稲沢まつり」が10月17日(土)、18日(日)の2日間開催され、当社から東海支社、(公益社団法人)鉄道貨物協会名古屋支部、東海事業開発支店、愛知機関区が協力し出展しました。

このまつりは、東海支社の地元である稲沢市が、秋のイベントとして毎年開催しています。国府宮神社の参道をメイン会場に園児の鼓笛隊や芸人によるショーのほか、地元の商店や企業によるブース出展など大変にぎやかに行われました。

当日は、鉄道貨物輸送のPRとして記念品の進呈を行ったほか、カレンダーを中心とした鉄道グッズ販売も展開し、小さなお子様連れのご家族からご年配の方々まで、鉄道イベントとは異なる地元のまつりならではの幅広いお客様が当ブースに立ち寄られ、「JR貨物」を大いにPRすることができました。



2015年10月17日

### 北海道支社 「輪西工場公開イベントin室蘭」を開催

今年の「輪西工場公開イベントin室蘭」は、今まで以上に地域の皆様においでいただき当社を知っていただくことをコンセプトに企画し、8月29日(土)に3年連続で開催しました。今回は、室蘭市の協力をいただきパネル展、市内の「ボルタ工房」のオリジナルグッズ販売、また全国各地の名産品の販売を行いました。(当日は、青山室蘭市長も来場されました。)さらに、恒例の社員による作業実演、DF200形式機関車の体験添乗、ちびっこ運転士制服写真撮影及びミニゲージの展示など、老若男女が楽しめる催しとなりました。



2015年8月29日

### 東北支社 「JR貨物ふれあいin東北」へ1万9千名が来場

「鉄道フェスティバルin東北」同時開催「JR貨物ふれあいin東北」が、10月4日(日)仙台貨物ターミナル駅で開催されました。東北運輸局、東北6県の鉄道事業者等が多数参加・出展し大規模な催しとなりました。

ミニEH500形式機関車(金太郎)の運転、野菜等の即売、EH800形式機関車の実車展示に加え、DE10形式機関車に緩急車を連結して実際に乗車できるアトラクションを行い、ご家族連れの方々から大変好評を得ることができました。

イベントステージにおいては、「ゆるキャラショー」「獅子躍」のほか、東北運輸局と東北観光推進機構から「東北観光親善大使」に任命されている人気バンド「株式会社劇団二ホンジンプロジェクト」によるミニライブも行われ、多くの若いファンがつかめかけ大いに盛り上がりました。

来場者数は昨年より多い1万9千名となりました。



2015年10月4日

### 関東支社 「隅田川駅 貨物フェスティバル」の開催

おもに東北・北海道方面へ向かう貨物列車の始終着駅となっている隅田川駅(東京都荒川区)では、毎年10月に「貨物フェスティバル」を開催しています。昨年は15,000名のお客様にご来場いただき、機関車やコンテナの展示、フォークリフトの体験乗車や荷役作業の実演、鉄道で運ばれてきた北海道産玉ねぎ・ジャガイモの直売など好評をいただきました。

関東支社管内では、各地でこうしたイベントを開催しているほか、地域の小中学生の社会科見学を受け入れるなど、鉄道貨物輸送を広く皆様にご理解いただけるよう努めています。



2015年10月25日

## 地域・社会との共生



### 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。

### 文化財保護による社会貢献(四日市駅末広橋りょう保全への取組み)



末広橋りょうは、関西線四日市駅(三重県)構内にある四日市臨港線が運河を越えるところに設置された、国内唯一の現役鉄道可動橋です。1931年の竣工で、1998年12月に近代化遺産建造物として国の重要文化財に指定されました。週末ともなると多くの見学者が訪れ、特に橋の開閉時並びに車両の通過時には注目を集めています。竣工から80年以上を経過していることから、定期的な設備検査と文化財保護法を遵守しつつ必要な設備修繕を行うことが不可欠です。当社では、今後とも、鉄道貨物輸送の安全安定輸送を支える施設として維持管理するとともに、重要文化財として末

永く活躍し、地域に愛される鉄道施設として保全していきます。



国指定重要文化財の看板



橋桁を跳ねあげた状態



橋桁を下ろし、車両が通過する様子

### 地域貢献活動への取組み



当社では、地域社会の皆様と円滑なコミュニケーションを図り、地域における貢献活動を進めています。

九州支社にある千早操車場から福岡貨物ターミナル駅間の博多臨港線では、春から夏にかけてつる草等が歩道側に伸び、歩行の妨げとなります。そこで、同駅を管轄する福岡総合鉄道部の恒例行事として、毎年、博多臨港線沿線の清掃活動を実施しています。2015年度は5月22日(金)に総勢19名で行いました。熱中症予防のため、まだ暑くない10:00～12:30の間に行い、熱中症対策のお茶やドリンクを用意した上で、草刈りから草の収集、ゴミの清掃まで行いました。ゴミ袋の数は、70ℓ入りのポリ袋120袋にもなり、大変な作業でしたが、近隣地域への奉仕・貢献という意味で非常に有意義な一日となりました。



博多臨港線清掃作業の様子

## 人材の育成と職場環境の改善

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。

### 人材育成



#### ●教育方針(教育体系図)

当社では、毎年策定する教育計画に基づき、社員の育成に努めています。研修後に実施する研修アンケート等により研修内容を検討し、受講意識を高め研修効果がよりアップするよう改善を進め、各系統においても、専門知識・技術をより早く・確実に習得できるよう環境を整えています。また各職場においても専任の教育担当を配置してOJTを強化することなどにより、積極的に技術継承に取り組んでいます。このほか、通信教育講座や資格取得に対する奨励等、自己成長を促す施策を推進しています。

#### ●小集団活動

当社では、社員一人ひとりが自発的に「考動」することによって、自らが成長し、業務の改善を進め、活気に溢れる職場を創る「小集団活動」を会社発足当初から積極的に推進しています。特に近年は業務に直結するテーマに取り組み、コスト削減や収入アップに大きな効果をあげています。また、今年で27回目となった全社発表会では、パワーポイントを活用するなど、表現能力もアップしています。

また、小集団活動以外にも、提案活動や業務研究発表会

#### 教育計画の全体像

管理者に対する教育	業務のプロとなる教育 (各系統が主催する教育)	業務改善活動の活性化	グループ会社と一体となった教育
<ul style="list-style-type: none"> <li>●安全教育</li> <li>●マネジメント能力向上</li> <li>●コミュニケーション能力向上</li> <li>●モチベーション向上</li> <li>●人材育成の意識付け</li> <li>●経営幹部の育成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●教育プログラムと教材の作成</li> <li>●現場と一体となった教育</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●事務局人材と支援者の育成</li> <li>●職場訪問の実施</li> </ul>	
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			
<ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> <li>●指導者・講師に対する「教え方研修」の実施</li> <li>●集合教育、OJT、通信教育等の効果的な活用</li> </ul>			

など職場における業務改善を通して、社員一人ひとりが意識を持ち、スキルアップに資することを目指しています。



2015年度 小集団活動全社発表会

### 人事・雇用の取組み



#### ●多様な人材が活躍できる職場づくり

当社では、定年により退職した社員を嘱託社員として年金満額支給年齢に達するまでの間、再雇用する制度があり、580名弱がそれまで培ってきた専門性を生かして働いています。(2015年4月1日現在、現場第一線における社員の約1割に相当)また、育児や介護を行う社員にとって働きやすい環境とするために休職、休暇制度や時短勤務などの制度の充実にも努めています。また、女性や障がい者などが能力を発揮し、仕事と生活の調和が図れるよう雇用環境の整備を進めています。近年では子供を持つ社員や障がい者の活躍が盛んであり、周囲の理解も進んでいます。そのほか、労働安全衛生法の改正に伴い義務化となるストレスチェック制度

についても、2016年度に全社員対象に実施していきます。

#### ●技術・知識の着実な継承

当社は、多くのベテラン社員が退職を迎える中、日々の安全・安定輸送を提供するためには、確固たる技術と知識の継承が喫緊の課題であると認識しています。各業務系統で、必要な知識、技能を整理するとともに、東京にある中央研修センターにおける系統別集合研修を充実させ、現業機関の教育と連携する教育を行い、着実な技術継承を進めています。また、毎年エリア別、職種別に技能競技会を開催し、社員の技能向上を図るとともに、確実な技術継承の確認をしています。

# 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。

## 総務部長メッセージ

当社が、社会的責任を果たしながら健全かつ持続的に発展するために、リスクマネジメントやコンプライアンスのための環境整備を着実に進めながら、社外取締役の増員など取締役会の実効性を高め、経営の透明性を高めてまいります。また、監査役による社内取締役及び幹部社員へのヒアリングを実施し、経営会議への報告を通じて、経営へのチェック機能の強化を図っています。今後もコーポレート・ガバナンスの体制強化を行い、引き続きステークホルダーからの信頼が得られるよう努めてまいります。

総務部長 常務執行役員  
池田 清弘



## 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。2016年1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、2016年1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、必要に応じ説明を受けています。

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。2016年1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「当社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

当社では危機管理に関する事項を総合的に推進するため、鉄道ロジスティクス本部長を委員長とする危機管理委員会を設置しており、重大な事故、災害に関わる事前対応や、重大な事故、災害が発生した際の対策などについて審議を行っています。

## 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。

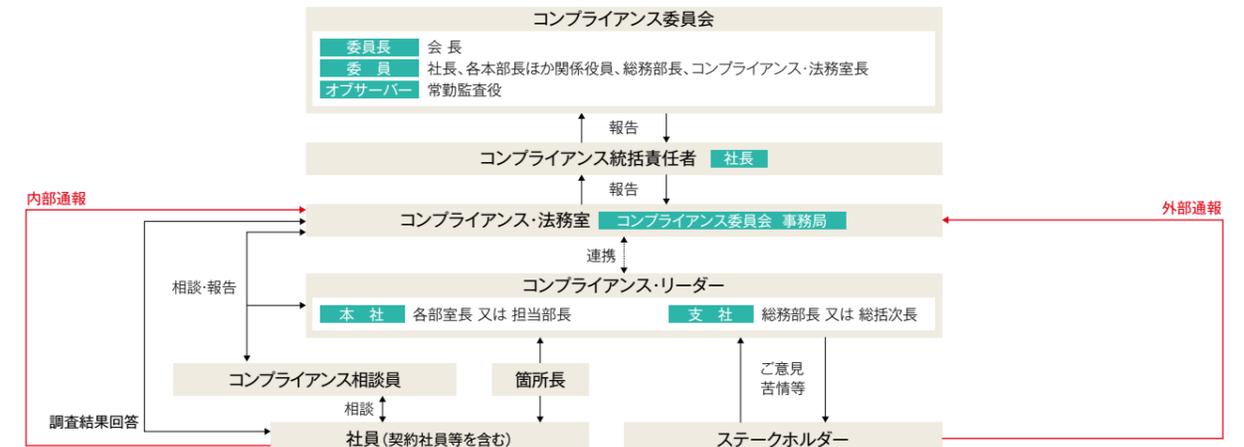
### 2. コンプライアンス体制

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り組みを行っています。

### コンプライアンス推進体制





社外取締役  
榎谷 隆夫

**明確なメッセージ**

JR貨物は、2018年度に「経営の自立」を果たすべく、将来ビジョン、中期経営計画を策定し全社一丸となって全力で取り組んでおり、その成果が少しずつではあるが出始めている。その中で、今年度から環境・社会報告書に代わって、CSR報告書を発行した。これまでの環境・社会報告書は、どちらかというJR貨物の活動と環境への影響などを中心に内容が構成されていたが、今度のCSR報告書では、まず、会長・社長それぞれの明確なメッセージを社会に向けて発信している。その内容は、環境や社会の状況を踏まえその責任を果たそうとするもので、JR貨物の社内改革を強く意識したものであり高く評価できる。

**各取締役のメッセージ**

各取締役からは、その所掌している業務の責任を果たすべく明確なメッセージ及び主要な活動状況がわかりやすく報告されており、社会に向けての報告としては大変評価できる。また、責任者のメッセージを付したモーダルシフトによる環境貢献についての具体的な記述や地球環境の保全などについても従来の環境・社会報告書よりさらに充実した内容となっており評価できる。

**国際貢献**

国際貢献として、海外事業室が発足し、新しいJR貨物の国際事業がスタートしたことを受け、海外への技術支援等の取組みが今回の報告書に新たに追加された。JR貨物が持続的な成長をするには、海外の途上国の成長をどう取り込むかが重要であり、このような取組みをスタートしたことは評価できる。課題も多いが、各国の期待に十分応えられるようさらに努力されることを期待する。

**その他**

JR貨物が十分に社会的責任を果たすには、社員の意識改革及び人材の育成が急務である。これらの内容についても報告されているが、現場重視のもと、現場の業務改善の積極的な取組みなどの報告も期待したい。



社外取締役  
矢ヶ崎 紀子

食料品や日用品が当たり前のようにある、この状態を創り出しているのが物流です。ジャガイモや玉ねぎは、青函トンネルを通して、東北の平野や坂を越えて首都圏にやってきます。一人の運転手が20以上のコンテナ車の編成を担当し、その背後では、本社や支社の社員が安全運行を支えています。環境にやさしく、効率的に中長距離の物流をこなすのが鉄道貨物の強みです。

残念ながら、こうしたことは、広く国民に理解されているわけではありません。貨物駅は住宅地から遠く、貨物列車

は深夜早朝に走っています。見えないものを意識することは難しいことです。

しかし、人口減少と環境保護に対応した物流を社会的使命としているなら、B2B企業であるというスタンスからもう一歩前に出て、自分たちが果たそうとしている社会的責任の重要性を発信していく必要があります。産地からの野菜はターミナル駅でトラック輸送に積み替えられて小売店へ、そして、最終的には家庭の食卓へとのびります。鉄道貨物事業の影響範囲は人々の日常生活にまで及んでいます。全社員が、こうした誇らしさや、自分の仕事のその先を読む視点を持つことによって、一層仕事の質が高まっていきます。人々の目を意識することによって、仕事によい緊張感も生まれるでしょう。

支社では地域社会との交流活動が展開されていますが、今後は、本社主導で、消費者に物流を理解してもらう取組みが求められると思います。成果目標は、物流はカッコいい! もっと知りたい!、とってくれる女性を増やすことでしょうか。

**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

**コメントを受けて**

人手不足が深刻化する中、効率的に大量の貨物を輸送し、人々の暮らしや経済を支える鉄道貨物輸送の重要性を、私たちJR貨物がもっと積極的に社会にPRしていくことが大切であると痛感しています。そのためには、私たちが果たそうとしている社会的責任を自分たちの言葉で発信し、自ら勇気を持って社内の改革を進め、社会からのご意見、ご指摘を踏まえて、日々仕事の質を向上させていく必要があると考えています。

「受け身のモーダルシフトから、自らが創造するモーダルシフトへ。」  
この言葉を実践し続けることが、私たちJR貨物の役割です。



経営企画部長  
花岡 俊樹