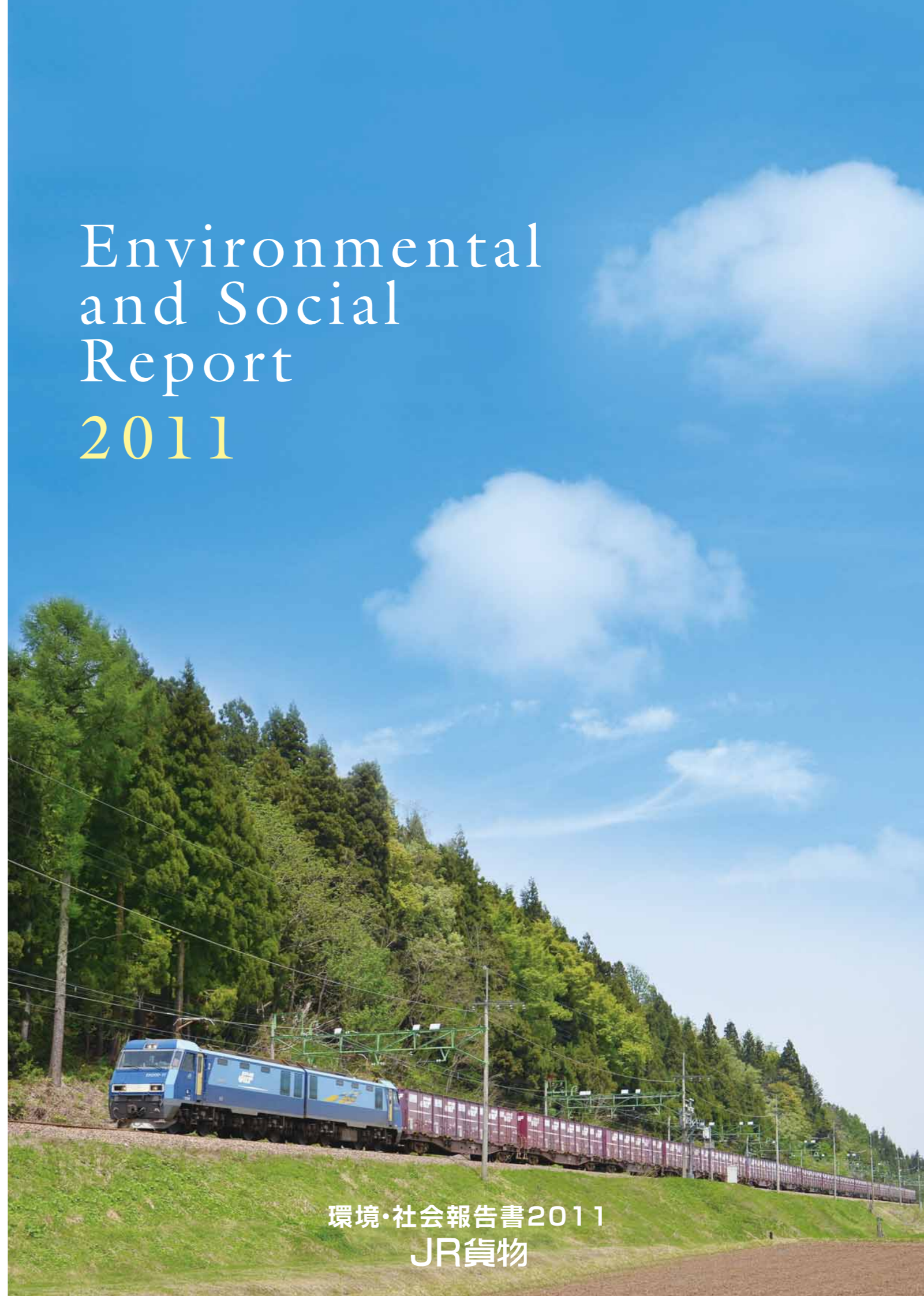


Environmental and Social Report 2011

JR 日本貨物鉄道株式会社



環境・社会報告書2011
JR貨物



CONTENTS

編集方針	2
社長挨拶	3
総論	
JR貨物の企業理念	4
JR貨物と環境・社会とのかかわり	6

東日本大震災への対応	8
------------	---

環境・社会活動ハイライト	14
--------------	----

環境報告

環境・安全情報総括表	16
モーダルシフトによる環境への貢献	18
温暖化防止に向けて	20
地域環境の保全と廃棄物の削減	24

社会報告

安全の確立	27
地域・社会との共生	30
人材の育成と職場環境の改善	33
第三者コメント	34
第三者コメントを受けて・編集後記	35

編集方針

本報告書はJR貨物に関わる多くの皆様に、「モーダルシフトの担い手」として鉄道貨物輸送の発展と、自らの事業活動における環境・社会経営活動に取り組む姿勢をお伝えするために作成しています。

弊社に関わる多くの皆様が、本報告書に接することにより、弊社の環境・社会活動に対する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】

日本貨物鉄道株式会社 単体
(一部、グループ会社の情報も含んでいます。)

【報告対象期間】

2010年度(2010年4月1日～2011年3月31日)
(一部には、2009年度以前の情報や2011年度の活動も含まれています。)

【参考にしたガイドライン】

環境省 環境報告ガイドライン(2007年版)

社長挨拶

2011年3月11日の東日本大震災により亡くなられた方々とご遺族の方々に対し、深くお悔やみを申し上げますとともに、被災された皆様に、心よりお見舞い申し上げます。

東日本大震災により、弊社ならびにグループ会社の車両・施設が甚大な被害を受けたほか、首都圏以西と東北・北海道を結ぶ幹線ルートが寸断され、大きな輸送障害となりました。今回の震災ほど、「物流」が社会インフラとして如何に重要かが認識されたことはないと思います。そのような中、鉄道140年の歴史にはない1,000kmという長距離の石油列車を、全国ネットワークの強みを活かして運行し、高い評価をいただきました。深刻な石油不足となった被災地に向け、約1ヶ月にわたりレスキュー隊として社会貢献し、普段は地味で目立たないJR貨物も存在感を高めることができたと思います。また、11月から岩手県、宮城県の広域処理における「災害廃棄物輸送」を開始しました。安全・長距離・大量輸送の鉄道に対する期待は大きく、いくつかの

自治体も受け入れを表明しつつあります。社会的使命を果たすべく全力で取り組んでまいります。

12月に開催されたCOP17では、国際的な温暖化対策に新たな道筋がつけられました。今後も一層の環境対策が進むと考えられ、物流分野においてもモーダルシフトに対する要請が一段と強くなっています。鉄道は大変高い環境特性を有しており、CO₂の大幅削減に寄与することができます。鉄道がマーケットにおいて選択されるよう、安定輸送の確立、輸送品質の向上を図り、お客様、利用運送事業者様と一体となった「ソリューション活動」、大型コンテナの積極的導入、鉄道と接点がほとんどないトラック事業者への営業活動等を進めています。さらに、トラックのドライバー不足は最近とみに顕著となっており、鉄道への期待は今まで以上に高まっています。まさにこれからが鉄道の出番です。

弊社の環境への取組みについて本報告書をご一読いただき、忌憚のないご意見を頂ければ幸いです。



2012年3月
日本貨物鉄道株式会社
代表取締役社長

小林 正明

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します

私達の5つの行動

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

JR貨物とステークホルダーとのかかわり

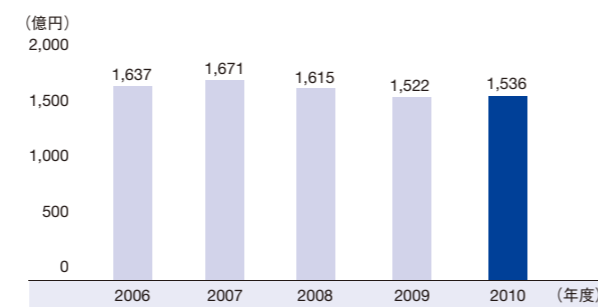
JR貨物の事業は、多くの関係者の方々(ステークホルダー)によって支えられています。
「環境にやさしい鉄道貨物輸送」を発展させるため、ステークホルダーの皆様との対話を一層進めていきます。



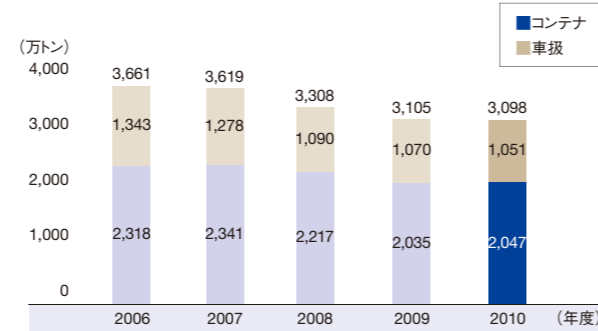
JR貨物の概要 (単体・2011年4月1日現在)

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	6,418名
営業キロ	8,337.5km
取扱駅数	253駅
	[車両数] 機関車691両、貨物電車42両、貨車8,344両
	[コンテナ個数] 61,898個
輸送量	3,098万トン(2010年度)
輸送トンキロ	202億トンキロ(2010年度)
事業内容	1. 貨物鉄道事業 2. 倉庫業 3. 駐車場業 4. 広告業 その他

■ 営業収益 (単位: 億円・単位未満切り捨て)



■ 貨物輸送量 (単位: 万トン)



JR貨物グループ理念

JR貨物グループでは「JR貨物グループ理念」を策定し、地球環境にやさしい鉄道貨物輸送を中心とした総合物流企業グループとして発展することを目標としています。

JR貨物グループ理念

**私たちは地球環境にやさしい
鉄道貨物輸送を中心とした総合物流企業
グループとして発展することを目標とします**

グループ会社および社員の一人ひとりはグループの一員としての意識と誇りを強く持ち、常にグループ指針のもとに行動し21世紀の社会の発展に貢献します

グループ指針

- 安全最優先の徹底
- 選択される物流サービスの提供
- 環境保全への貢献
- 信頼される人材の育成

JR貨物グループ

JR貨物グループ会社 (JR貨物の直接出資会社)

2011年9月1日現在

倉庫物産別ターミナル10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)飯田町紙流通センター (株)大阪鉄道倉庫 セメントターミナル(株) (株)東京液体化成品センター 敦賀ターミナル(株) 北海道農産品ターミナル(株)	ロジステイクス11社	(株)ジェイアール貨物-東北ロジステイクス (株)ジェイアール貨物-北関東ロジステイクス (株)ジェイアール貨物-新潟ロジステイクス (株)ジェイアール貨物-北陸ロジステイクス (株)ジェイアール貨物-信州ロジステイクス (株)ジェイアール貨物-東海ロジステイクス (株)ジェイアール貨物-関西ロジステイクス (株)ジェイアール貨物-山陽ロジステイクス (株)ジェイアール貨物-中国ロジステイクス (株)ジェイアール貨物-九州ロジステイクス
利用運送5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 ジェイアールエフ・エンジニアリング(株)	関連事業その他8社	関西コンテナ(株) ジェイアールエフ商事(株) 東京貨物開発(株) ジェイアールエフ・ホテル(株) (株)ジェイアール貨物-不動産開発 ジェイアールエフ・パトロールズ(株) 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) 衣浦臨海鉄道(株) 名古屋臨海鉄道(株) 水島臨海鉄道(株)

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様々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

(2011年4月1日現在)



1日当たりの
列車走行距離は地球

約**5.5**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600本の貨物列車が走行しており、1日当たりの走行距離は22万kmで地球約5.5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。

日本一長い距離を走る貨物列車の
走行距離は

2,130km

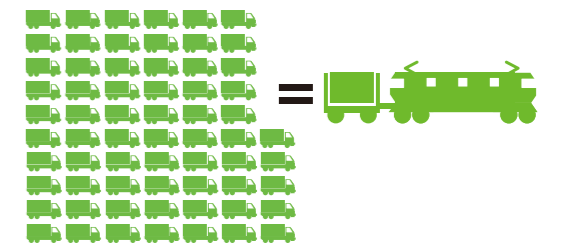
札幌貨物ターミナル駅～福岡貨物ターミナル駅を結ぶ貨物列車は、日本で1番輸送距離が長い列車で、2,130kmを38時間で結びます。



貨物列車1本の輸送能力は
10トントラック

65台分

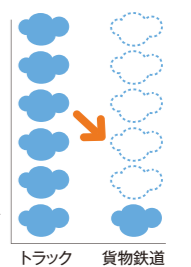
貨物列車の1編成当たりの輸送能力は最も長い26両編成で約650トン。10トントラック65台分に相当します。



CO₂排出量はトラックの

6分の1

鉄道貨物輸送のCO₂排出量は営業用トラックの6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。



トラック 貨物鉄道



東日本大震災への対応

2011年3月11日に発生しました「東日本大震災」におきまして、被害に見舞われた方に心よりお見舞い申し上げますとともに、犠牲になられた方とご遺族の皆様に対し、深くお悔やみを申し上げます。
この地震及びそれに伴う津波等により、JR貨物及びJR貨物グループ会社も甚大な被害を受けました。その被害状況と、地震発生以降に行ってきた、被災地への支援活動を中心とする取組みを紹介します。



1 被害状況と復旧に向けた対応

被害状況と復旧に向けた対応

2011年3月11日14時46分、三陸沖を震源としたマグニチュード9.0、最大震度7の地震が発生し、さらに、東北、関東地方の太平洋沿岸を中心に押し寄せた大津波により未曾有の災害となりました。

当社では、地震発生直後から、社長を本部長とする災害対策本部を立ち上げ、被害状況の確認にはじまり、石油・コンテナ迂回列車の運転手配、トラックや船舶による代行手配、設備復旧作業等の緊急対応に取り組まれました。

被害状況

当社及び臨海鉄道各社は甚大な被害を受けました。被害総額(概算)は、JR貨物では駅設備が約20億円、輸送機材が約60億円の計約80億円、臨海鉄道では八戸・

仙台・福島・鹿島の各臨海鉄道計約40億円、JR貨物グループで約120億円に及びました。

JR貨物及びJR貨物グループの主な被害状況

- ◆ 主な被災箇所(JR貨物)
- ◆ 主な被災箇所(臨海鉄道)
- 主な貨物駅
(夕):貨物ターミナル駅の略



2 被災地への支援活動

迂回列車による石油輸送

今回の震災では、製油所や油槽所も被災したため、被災地で復旧活動、支援活動、被災者の救助に使用する車両のガソリンや暖房用の灯油等が不足する事態に陥りました。JR貨物は、政府からの強い要請を受けて、この事態を打開すべく、京浜地区の根岸にある製油所から東北の被災地に向け、普段は運行しない日本海縦貫線や磐越西線を迂回し、石油貯蔵タンクがある盛岡や郡山への鉄道による石油輸送を実施しました。

まず3月18日より、日本海側を經由して盛岡貨物ターミナル駅まで、約1,030kmにも及ぶ石油輸送の歴史にない長距離輸送を行いました。また、3月25日からは、貨物列車の運転が2007年3月以来となる磐越西線等を經由して郡山まで輸送を行いました。これらの迂回列車により、東北線が復旧した4月中旬までの間に、タンクローリー2,850台分、5.7万klの石油を輸送しました。

この輸送実施には、日本海縦貫線用の電気機関車や磐越西線用のディーゼル機関車を九州など全国から回送し、タンク貨車を東北、関東地区から集めました。多くの困難が伴いましたが、日本海縦貫ルートを走行できるかの確認作業

を実施し、JR東日本様、JX日鉱日石エネルギー様などのご協力を得て運行することができました。

なお、この取組みは、2011年10月、第10回日本鉄道賞にて表彰選考委員会特別賞を受賞しました。

コンテナ列車の迂回輸送

東北線が4月21日に全線復旧するまでの間、東京、名古屋から日本海側を經由する迂回列車を、延べ176本運転し、約10.5万トンの貨物を輸送。また、利用運送事業者や

業界団体と連携して、トラックおよび船舶による代行輸送を実施しました。トラック代行では、被害のなかった宇都宮貨物ターミナル駅、盛岡貨物ターミナル駅、秋田貨物駅、新潟貨物ターミナル駅を拠点として、代行輸送を実施しました。船舶では、東京港～苫小牧港間において、499型内航船、RORO船による代行輸送を実施しました。これらトラック・船舶の代行輸送により、期間中に6.5万トンのコンテナ輸送を行いました。



救援物資輸送

被災地への支援として、社団法人全国通運連盟及び利用運送事業者と協力し、民間企業や団体からの救援物資(食料品や飲料、寝具等)を無賃で輸送しました。

また、お客様からの要請により、地震で停車した列車に積載されていた食料品などの物資を避難所に提供しました。

3月17日から4月20日までの間に12フィートコンテナ326個分をお取り扱いし、鉄道貨物輸送の特性を生かした被災地支援を行いました。



民間企業や団体からの救援物資を輸送

ラッピング機関車の運転

全国各地と東北各県を結んで、食料・燃料等の生活関連物資を運び、ライフラインの役割を果たしている貨物列車の機関車に、一日も早い被災地の復興を願うメッセージを込め、4月26日よりラッピング機関車の運行を行いました。

東北及び青森・岩手・宮城・福島各県版のメッセージを貼り付けたEH500形式電気機関車(愛称:ECO-POWER 金太郎)15両の運行を行いました。



ラッピング機関車

3 電力使用制限への対応

夏期の電力需給の逼迫に的確に対処するため、政府が決定した「夏期の電力需給対策について」を踏まえ、JR貨物では2011年6月28日に「節電行動計画」を定め、各部門で対策を講じました。

運転用電力については、関係者との調整を踏まえながら、12時~15時の時間帯における列車の使用電力低減に努めました。

大口需要家に該当する賃貸施設では、節電計画書作成のお願いや、使用電力データの配信により節電を実施し、それ以外の賃貸施設においても、入居のお客様に節電への協力を要請しました。

事業所における節電については、消費電力の少ない電球への取替えや照明の間引き、空調温度の設定変更も実施しました。

4 がれき輸送による復興支援

東日本大震災で発生したがれき(災害廃棄物)は2,000万トンを超え、復興の大きな足かせになっています。放射能問題も絡み地区外への搬出、処理は難航していました。

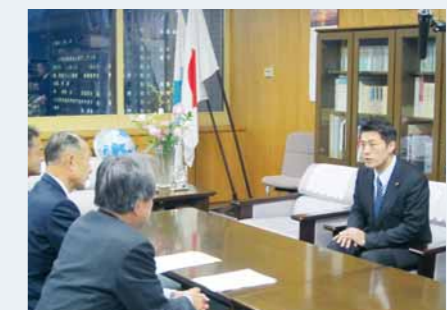
しかし、東京都が広域処理を実施し、JR貨物もその長距離輸送部門を受け持つことにより、本格的な県外処理の第一歩を踏み出し、2011年11月に岩手県宮古市から、12月に宮城県女川町から東京都向けのコンテナ輸送が開始されました。県外処理としては全国初です。

その後も、広域処理推進に向けた動きが政府・自治体の中で広がってきています。がれき輸送については「安全の確保」・「交通渋滞の緩和」・「騒音・振動の回避」等に十分、配慮する必要がありますが、その点、「安全」、「全国ネットワーク」、「大量、定時・定型」輸送ができる鉄道はうってつけです。

JR貨物では、これらの要請に可能な限り迅速に対応することで、被災地の一刻も早い復興へのお手伝いができればと考えています。



被災地から発送される災害廃棄物(女川町)



細野環境大臣と面会する小林社長



貨車に積載された専用コンテナ



女川町から到着した災害廃棄物(東京大田清掃工場)



Close Up 1 ハイブリッド機関車HD300形式の営業運転開始

貨物駅構内での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ハイブリッド機関車HD300形式を開発しました。

搭載機器は機能ごとに集約してユニット化し、保守を簡素化して将来の性能変更やライフサイクルコストにも配慮しています。環境性能としては、NOx排出量62%低減、騒音レベル22dB低減、そして燃料消費量36%低減を確認しました(2010年6月東京貨物ターミナル駅で実施した

700tけん引走行試験の測定値)。

社団法人日本物流団体連合会の「第12回物流環境大賞」では、「物流環境負荷軽減技術開発賞」を受賞しました。

2011年7月から試作車での営業運転を開始しており、今後は量産車を順次投入する計画です。

なお、本機関車は、一部国土交通省の国庫補助を受けて開発しています。



物流環境大賞授賞式



ハイブリッド機関車HD300形式

Close Up 2 コンテナ輸送品質向上キャンペーンの実施

鉄道貨物輸送がマーケットでお客様から選択されるために、安全・安定輸送の確保とともに貨物事故の撲滅に取り組んでいます。2011年度は、貨物事故の大半を占める破損事故等の大きな要因である荷役作業の改善に焦点を当て、10月1日から12月31日までの3カ月間、「コンテナ輸送品質向上キャンペーン」を実施しました。キャンペーンでは、「荷役作業訓練会」、「荷役作業競技会」、

「荷役作業実態調査」、「関係者へのアンケート調査」等を行うとともに、啓蒙活動として各駅でのぼりやポスターの掲示、フォークリフトへのステッカー貼付を行い、お客様の荷物を大切に扱うという意識を高めました。

今後ともお客様、利用運送事業者、関係協力会社と一丸となって輸送品質向上を図っていきます。



荷役作業競技会(名古屋貨物ターミナル駅)



駅等でのぼり掲示

Close Up 3 鹿児島線(北九州・福岡間)鉄道貨物輸送力増強事業の完成

輸送需要が特に大きい東京～九州間の「西の大動脈」における輸送力増強の一環として、2007年度から行ってきた「鹿児島線(北九州・福岡間)鉄道貨物輸送力増強事業」が、2011年3月に完成しました。本事業は、事業主体であるグループ会社の北九州貨物鉄道施設保有株式会社(第三セクター)が幹線鉄道等活性化事業の国庫補助を受け、北九州貨物ターミナル駅から福岡貨物ターミナル駅間の駅設備改良や待避線延伸を

行い、これにより東京から九州島内及び国際物流の拠点である福岡まで1,300トンけん引貨物列車が直行できるようになりました。

この事業によって、年間約17万トンの輸送力増強が可能となりました。また、モーダルシフトによる環境負荷改善効果としてCO₂排出量は約3.2万トン/年、NOx排出量は約27トン/年の削減が見込まれます。

Close Up 4 隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業

「北の大動脈」の起点となる隅田川駅では、「隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業」を2009年11月から進めています。本事業は、グループ会社の京葉臨海鉄道株式会社(第三セクター)が事業主体となり、隅田川駅構内において20両編成列車に対応した着発線、荷役線の整備やコンテナホームの延伸、大型コンテナ取扱対応のためのコンテナホームの拡幅を行うとともに、隅田川駅・田端信駅間の機関車回送を解消するための機関車留置機能の整備を行うもので、2012年度の完成を予定しています。

隅田川駅は都市部に立地していることから、定期的に周辺住民の皆様と打合せを実施し、騒音の低減など地域の環境に配慮して工事を行っています。

本事業の実施により、隅田川駅発着のコンテナ貨物輸送力を年間約22万トン増強することが可能となります。また、モーダルシフトによる環境負荷改善効果としてCO₂排出量は約3.3万トン/年、NOx排出量は約34トン/年の削減が見込まれます。

鉄道貨物輸送の幹線ルートの整備状況





環境・安全情報総括表

JR貨物は、環境や安全に係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。

JR貨物の事業に伴う環境への影響(2010年度)

INPUT

エネルギー	電力 935,939MWh	ガソリン 387kl	水資源 1,753千m ³
	都市ガス 870千m ³	A重油 4,190kl	
	LPG 513トン	灯油 1,524kl	PPC用紙 21,497千枚
	軽油 44,839kl		

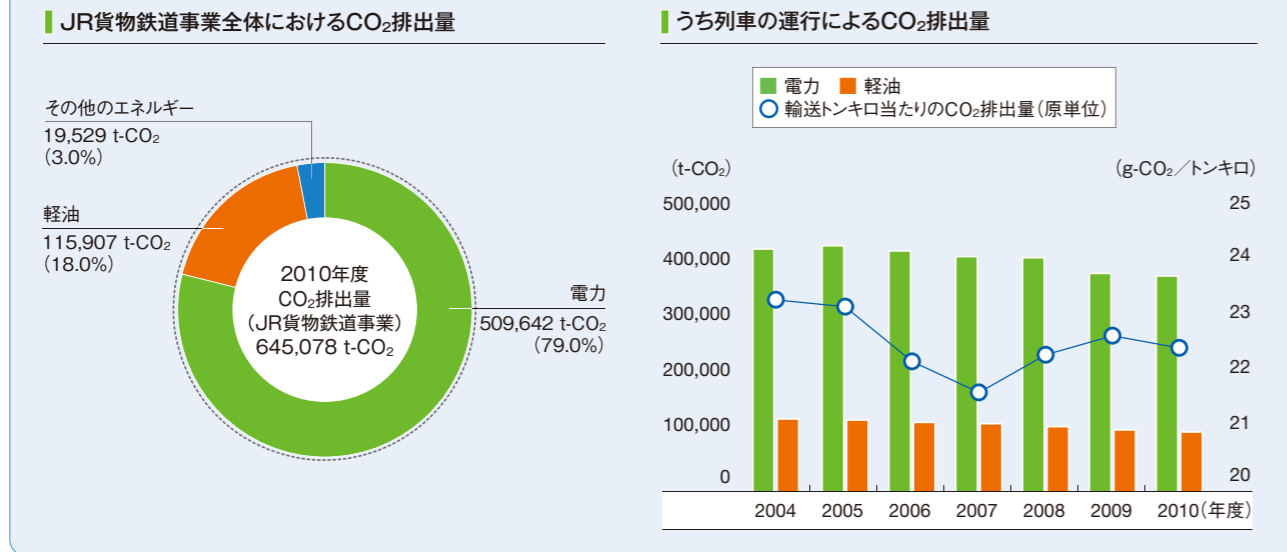
事業活動

輸送トンキロ **202億** トンキロ

OUTPUT

CO₂ 645,078t-CO₂ 廃棄物 1,620トン 排水 291千m³

2010年度の鉄道事業におけるCO₂排出量は、645千トン、うち、列車運行にかかる排出量は556千トンになり、原単位は微減となりました。



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	
		2009年度	2010年度	2009年度	2010年度
【1】事業エリア内コスト		5,998	4,557	594	1,170
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	91	164	336	282
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	5,904	4,392	177	688
③資源循環コスト	廃棄物処理 PCB処理費用	3	0	81	199
【2】上・下流コスト	リサイクルトナー購入	0	0	12	11
【3】管理活動コスト	業務機関構内の緑化	0	3	63	74
【4】研究開発コスト*	環境配慮型鉄道車両の開発	0	0	62	54
【5】社会活動コスト	エコレールマーク事業への協賛	0	0	12	10
【6】環境損傷コスト	土壌汚染対策	0	0	2	0
合計		5,998	4,561	750	1,320
モーダルシフト対策コスト	駅構内改良 システム改良	391	376	1,198	1,273
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	8,416	6,578	604	938

*記載金額は百万円未満を切り捨てて表記しています。

*1 研究開発コスト

財団法人鉄道総合技術研究所での研究のための負担金(40,676千円)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)

事業収益	主な取組み内容	2009年度	2010年度
	鉄くず(廃コンテナ)の売却 等	222	207

環境保全効果

環境負荷項目		単位	2009年度	2010年度	
INPUT	エネルギー投入量	電力	MWh	944,047	935,939
		都市ガス	千m ³	864	870
		LPG	トン	639	513
		軽油	kl	47,073	44,839
		ガソリン	kl	384	387
		A重油	kl	4,187	4,190
	灯油	kl	1,414	1,524	
	水資源投入量	千m ³	1,462	1,753	
	PPC用紙使用枚数	千枚	35,615 ^{*4}	31,944	
OUTPUT	CO ₂ 排出量 ^{*2}	t-CO ₂	622,247	645,078	
	総排水量	千m ³	1,157	291	
	廃棄物排出量 ^{*3}	トン	1,653	1,620	

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)

*2 CO₂排出量

CO₂排出量の計算は、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」及びJR東日本「自営電気」のCO₂排出係数によります。

*3 廃棄物排出量

2010年度廃棄物処理コストは、94,362千円です(参考)。

*4 2009年度のPPC用紙使用枚数に誤記がありましたので修正しています。

安全対策(2010年度)

(単位:百万円)

安全投資の内容	投資額	期待される効果
EH500形式電気機関車の新製	2,580	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。
EF210形式電気機関車の新製	2,724	
DF200形式ディーゼル機関車の新製	908	
EH200形式電気機関車の新製	761	
EF510形式電気機関車の新製	0	
コンテナ車の新製	1,695	
機関車更新工事	0	従来から所有している車両の部品の取替等を行い、使用可能期間の延伸、安全性の向上、車両故障の減少を図ります。
鉄まくらぎ及び分岐器交換	253	安全性・省資源性の向上を図ります。
ATS-PF ^{*5} 車上装置の導入	391	ATS-PF(パターン速度照査式自動列車停止装置)の導入により、安全性の向上を図ります。
運転状況記録装置の取付	560	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。

安全への取組みについては、P27~29をご参照下さい。

*5 ATS-PF

連続的に速度を監視し、曲線や分岐器の制限速度及び列車の最高速度を超えた場合に非常ブレーキを作用させるほか、停止表示の信号機までに必ず列車を止められるよう、信号機までの距離情報に基づく「照査(速度)パターン」をつくり、列車の速度がこれを超えた場合、直ちに非常ブレーキを作用させて列車を停止させるシステム。



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。

鉄道へのモーダルシフトによる外部効果

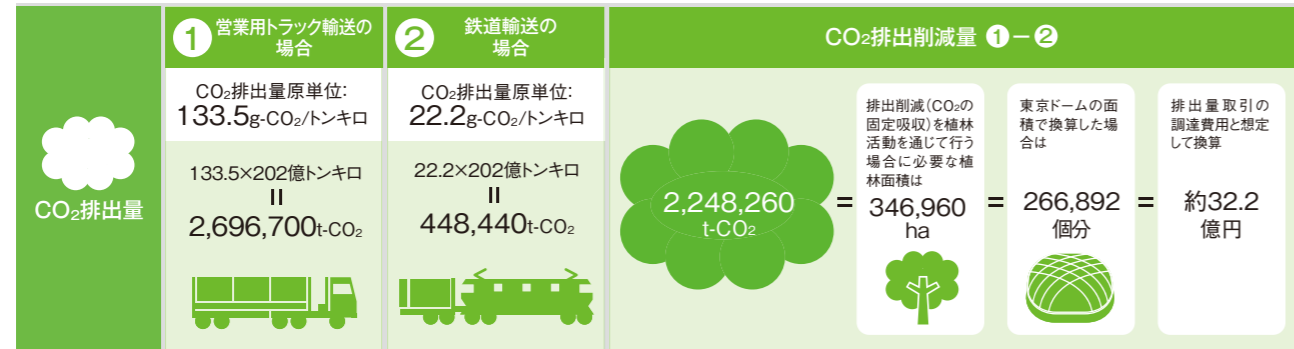
鉄道の輸送量当たりのCO₂排出量は、営業用トラックの6分の1^{*1}です。(右グラフ)

2010年度のJR貨物の輸送実績202億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225万トンのCO₂排出量を抑制したことになります。(下表)

これを植林により吸収させようとした場合、約35万ヘクタール(東京ドーム27万個分)の植林活動が必要となります^{*2}。

このCO₂排出抑制量の約225万トン分を、排出量取引のクレジットによる調達費用と想定すると、約32億円分が鉄道貨物の利用で削減できる計算となります^{*3}。(下表)

営業用トラックと鉄道のCO₂排出量比較



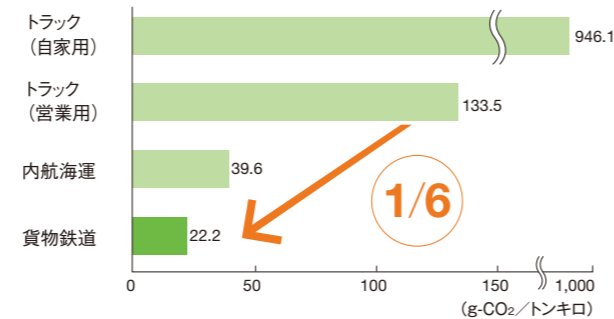
^{*1} 国土交通省資料による。
^{*2} 排出削減を植林活動を通じて行う場合に必要な植林面積:環境省「地球環境保全と森林に関する懇談会」資料「森林吸収の具体的な考え方について」による。
^{*3} 日経・国際協力銀行排出量取引参考気配における、2010年度の気配値の平均値(1,431円/t-CO₂)により計算。(排出権取引プラットフォーム/URL:http://www.joi.or.jp/carbon/)

エコレールマーク事業への協賛

「エコレールマーク事業」は、一定以上の割合あるいは一定数量以上で鉄道輸送を利用していることを示す認証マークを、商品やカタログなどに表示し、「物流の見える化」により鉄道貨物輸送の認知度向上を図る取組みです。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、2011年9月現在、商品認定71件121品目、取組企業認定74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POP広告やパンフレット等の媒体にエコレールマークを付けています。また、鉄道貨物協会では、ショッピングセンターでのイベントにお

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



N-EXPO関西2011

国際物流の充実・強化

生産拠点の海外移転や農産物の輸出入が今後も活発化する中、JR貨物ではフェリーやRORO船と鉄道を結び付けたSEA&RAILサービスの拡大や韓国釜山からソウルまで韓国鉄道公社と連携したRAIL-SEA-RAILサービスにも力を入れ「地球に最もやさしい」国際輸送サービスを提供しています。国土交通省による京浜港への集荷力強化のための「国際海上コンテナ専用列車」も2年目となり、東北方面と京浜港を結ぶISOコンテナ輸送量も順調に推移しています。さらに日中航路を接続する海上コンテナ輸送の拡大や、列車輸送余力を活用したISO空コンテナの国内港間のポジショニングなど新規分野にも積極的に取組んでいます。

国際物流ルートの概要

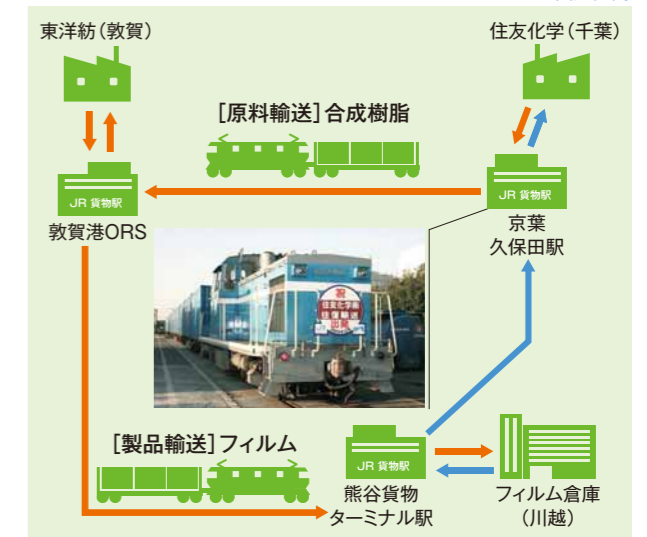


ソリューションチームの取組み

JR貨物は、2007年以来、モーダルシフトを推進するための体制作りとしてお客様、利用運送事業者及び当社が三位一体で協力して課題解決を行う「ソリューションチーム」を設置しています。ソリューションチームでは地域ごとにさまざまなお客様との活動を展開しており、2010年度末時点で145チームが活動し累積で124チームの取組みで成果が出ています。

住友化学株式会社様では、千葉～敦賀間の10トンコンテナによる鉄道輸送と、納入先である東洋紡績株式会社様の敦賀～川越間のトラックによる製品輸送を組み合わせ、往復でISOコンテナ利用に転換することにより異業種間での鉄道共同物流を実現しました。

異業種間での鉄道共同物流を実現



静脈物流の推進

廃棄物を資源に変える取組み「循環型社会」の構築は、資源の少ない日本では必須課題です。廃棄物の長距離輸送には「安全・確実」で、事故率が低くトレーサビリティの優れた鉄道輸送が選択されています。

JR貨物では、北海道や九州などの遠隔地にあり、リサイクルの技術を有している非鉄精錬工場やセメント工場への焼却灰・污泥等の運搬を行っています。また、PCB廃棄物の専用コ

ンテナを使用して、有害物質の安全・確実な輸送に取り組んでいます。



セメント資源になる焼却灰(札幌貨物ターミナル駅)



温暖化防止に向けて

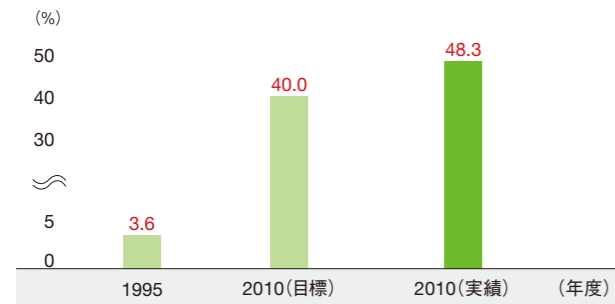
JR貨物は、事業活動におけるエネルギー消費原単位削減に努め、省エネ法等に適切に対応するとともに、CO₂排出量削減効果等の情報提供に取り組んでいます。

環境自主行動計画

JR貨物は、環境対策の着実な推進のため、1998年に「環境自主行動計画」を策定しています。モーダルシフトの担い手として輸送力増強に努め、積極的な営業活動を行った結果、2010年度実績において、目標を達成することができました。

2010年度には省エネ型車両の割合は48.3%に、電力消費原単位改善率は4.1%となりました。今後も省エネ型車両の導入を進め、エネルギー消費原単位の改善に努めます。

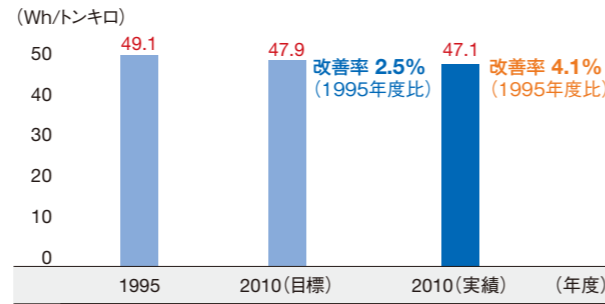
① 総電気機関車両数のうちの省エネ型車両の割合



JR貨物 環境自主行動計画

- 基準年次：1995年度
 目標年次：2010年度
 目標指標：① 総電気機関車両数のうちの省エネ型車両の割合 40%
 ② 電気機関車の電力消費原単位改善率2.5%

② 電気機関車の電力消費原単位



環境・社会経営の推進体制

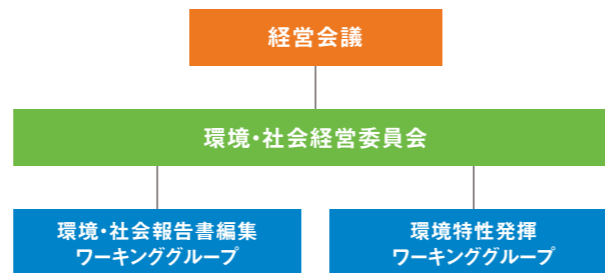
JR貨物は、当社のCSR(企業の社会的責任)に対する考え方についてステークホルダーの皆様のご理解をいただくため、2005年度から「環境・社会報告書」を発行しています。2006年度からは、支社説明会、社員研修の際に環境・社会教育を開始し、環境・社会経営理念の社内への浸透を図っています。

こうした動きをさらに充実・強化し、推進型の活動に発展させていくため、2007年7月、社長を委員長とする「環境・社会経営委員会」を設置し、環境・社会経営にかかる基本方針の策定や実施状況のトレース等を行っています。

さらに委員会には、環境・社会報告書編集の基本方針を決定する「環境・社会報告書編集ワーキンググループ」と、鉄道

の環境特性のさらなる向上を図る「環境特性発揮ワーキンググループ」を設置し、環境・社会経営活動の紹介とともに、中・長期的な課題の検証を含めた検討を進めています。

環境・社会経営の推進体制



フォークリフトの省エネ化

日本の鉄道貨物輸送では比較的小型の12フィートコンテナが主流であることから、JR貨物ではコンテナの荷役作業時に、機動性に優れたフォークリフトを使用しています。このフォークリフトの燃料使用量を削減するため、燃料改質器の取付けを行っています。燃料改質器は、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)するもので、2011年度までに12フィート用フォークリフト175台に取り付けることにより、年間1,011t-CO₂の削減を見込んでいます。

また、同じく燃料使用量を削減を目的に、アクセルペダル下にアクセルを一定以上は踏み込めないようにするスッパ(アクセル踏み制限装置)を設置しています。2011年度までにフォークリフト196台に取り付ける計画で、これにより年間約930t-CO₂の削減を見込んでおり、今後新規投入するフォークリフトにも同装置を取り付けていきます。

さらに、フォークリフトに関しては、2008年9月以降は新たに定められた第3次排ガス規制に対応したエンジンを搭載した車両を購入しています。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JR貨物では同規制に対応したフォークリフトへ順次交換していきます。



排ガス規制対応車

駅における照明の省エネ化

貨物駅構内における積み下ろしなどの荷役作業の多くは夜間に行われます。従来、駅構内の照明は水銀灯を使用していたが、省エネルギーな照明器具として、高効率無電極ランプ^{※1}やメタルハライドランプ^{※2}も使用しています。

近年、性能の向上が著しいLED照明については、必要な照度を確保できることが確認されたことから、2011年12月より改良工事を実施した富士駅において全面的に採用しました。

貨物駅の構内照明にLEDを全面的に採用するのは、これが第1号です。電力使用量が水銀灯に比べ約40%以下で、富士駅の構内照明39台に採用することにより1年間で約44,000kwの削減、CO₂削減効果は24.4トンとなります。

- ※1 高効率無電極ランプ
電磁誘導により電球内の蛍光体を発光させる機器。水銀灯と比べ消費電力が約半分で寿命が長く、保守に手間のかかる場所に使用される。
- ※2 メタルハライドランプ
水銀とハロゲン化金属(メタルハライド)の混合ガス中のアーク放電を利用した発光機器。水銀灯と同等の明るさで、寿命が長く、消費電力も少ない。



LED照明器具(富士駅)



温暖化防止に向けて

省エネ法等への対応

JR貨物は「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)の改正による「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が義務付けられています。引き続き、省エネ型車両の導入等によるエネルギー消費原単位の改善、省エネルギー活動の推進を図っていきます。

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、東京都内において所有している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」としてエネル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排出量削減効果をウェブサイト上で、省エネ法に基づいて計算できるサービスを提供しています。

詳しくは以下をご覧ください。
<http://www.jrfreight.co.jp/environment/calculate/index.php>

エネルギー使用量・CO₂排出量計算シート

● 貨物の重量(トン)

● 鉄道ご利用区間

● 集貨・配達の距離(km) 等を入力します

● エネルギー使用量(MJ)

● CO₂排出量(t-CO₂)

● 原油換算量(リットル) 等が算出されます

オフィスでの取組み等

JR貨物では2005年度から、夏の軽装運動「クールビズ」を推進していますが、2011年度は夏期の電力使用制限に対応するため、開始時期を1カ月前倒し、5月から9月の間「ノーネクタイ、ノー上着」での就業を実施するとともに、室内設定温度28℃を徹底しました。また、蛍光灯の間引きやエレベーターの一部停止等、不要不急の電力使用の抑制に努めています。

本社ビルにおいては、社員一人ひとりに温暖化防止の意識を浸透させるため、毎日12時と19時の2回、執務室の一斉消灯を行っています。さらに、2009年6月からテレビ会議システムを導入し、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。

関連事業における取組み

JR貨物では、関連事業として、お客様に倉庫、店舗等の賃貸物件をご利用いただいています。これらの施設の大規模改修工事を実施する際、更新時期を迎えた照明、空調設備等の取替については、従来品と比較してエネルギー効率の高い製品を導入することにより、消費電力の削減を図っています。今後の関連事業施設の設備更新に当たっても、引き続き関係テナント様のご協力をいただきながら、省エネルギー性能に優れた機器の導入を進め、消費エネルギーの削減に努めていきます。



空調設備更新(ロイヤルホームセンター湘南大磯店様)



日本政策投資銀行における「環境格付」

JR貨物は、2008年9月、日本政策投資銀行より、「環境配慮型経営促進事業」の対象として、「環境への配慮に対する取組みが先進的」との「環境格付」を取得しています。

「環境配慮型経営促進事業」とは、企業の環境経営度を評点化し、その得点に応じて融資条件を設定する融資制度です。当社は、「環境格付」の取得に加え、「原単位当たりCO₂

排出量」を5年以内に5%以上削減すると誓約したことから、国からの利子補給金の交付決定に基づき、地球温暖化対策資金に係る貸出金利の優遇を受けています。

今後とも、お客様の利便性確保と、事業活動における環境・安全面の配慮に取り組んでいきます。



地域環境の保全と廃棄物の削減

JR貨物は、車両及び設備機器の改善を通じた騒音・振動の低減や、法令等に基づく化学物質の適切な管理など、業務機関周辺等における環境保全に努めています。また、鉄まくらぎの導入による廃棄物の削減等を通じて、省資源の推進に努めています。

騒音・振動の低減

2010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58% (104件)と大半を占めています。中でも都市部での列車走行時の騒音と振動に対する声を多くいただきました。

このようなご要望を受けて、車両・フォークリフトの騒音防止への取組みや、汽笛の使用を安全上必要な法令・規則における必要最低限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を受けることから、線路設備等を保有している各JR旅客鉄道会社等との協議を重ね、理解と協力を得ながら対策に努めています。

コンテナを積載したトラックの運転マナー、排気ガス等についても、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

雨天時などレールが滑りやすい状況において、危険回避のために急ブレーキを掛けると、車輪は無回転の状態ではレール上を滑走し「フラット」と呼ばれる平らな部分ができる場合があります。このフラットが発生すると走行中の騒音・振動が大きくなります。

JR貨物では、この騒音・振動の要因となるフラットを自動で検出する装置(全国5箇所に設置(計7基))により早期に見るとともに、車両から車輪を外さないままで車輪を削る装置

●フォークリフトの対策

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。

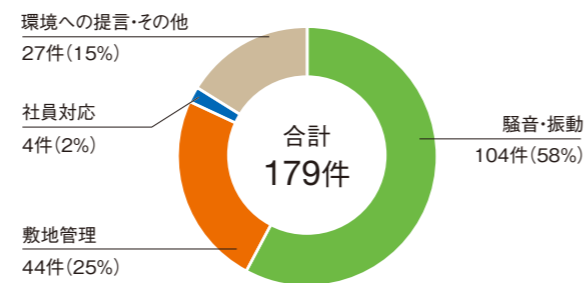
防音型フォークリフトの導入(台)

(2011年3月末現在)

機種	全体	防音型
12フィート用	361	80
20フィート用	79	21
トップリフター	71	4
リーチスタッカー	1	0
計	512	105

※騒音の基準値は、フォークリフトの四方6m、高さ1.5mの地点で75dB以下。

2010年度に寄せられた要望等の内訳



(全国10箇所に設置(計13台))によりフラットを除去することで、騒音・振動の早期改善に努めています。

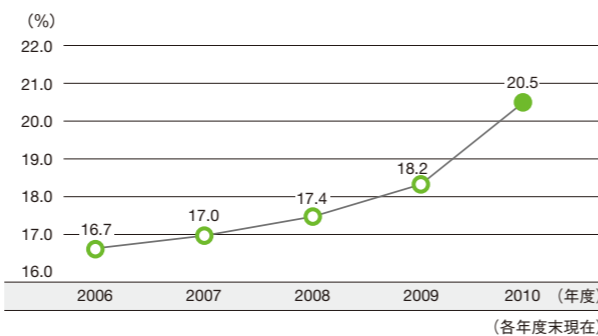


フラット検知装置(検知センサー)



フラット検知装置(制御装置)

全体に占める防音型フォークリフトの割合の推移

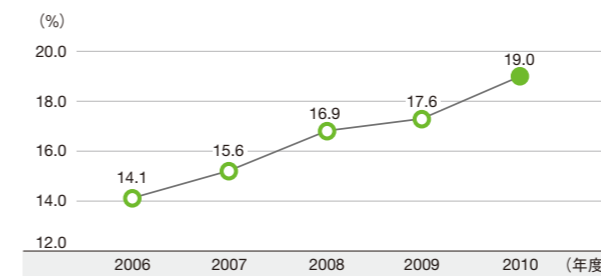


鉄まくらぎ・鉄まくらぎ分岐器の導入

JR貨物で保守している線路延長は1,319kmあり、敷設されているまくらぎ総本数は152万本に上ります。材質別に見たまくらぎの内訳は、鉄まくらぎ^{※1}29万本(19%)、木まくらぎ93万本(61%)、PCまくらぎ^{※2}30万本(20%)となっています。

このうち、木まくらぎは交換周期が15~20年と短く、また交換後は産業廃棄物として処理する必要があります。一方、鉄まくらぎは耐用年数が約60~70年程度と見積もられ、亀裂や腐食等で使用ができなくなった場合でも、鉄くずとしてリサイクルが可能です。

鉄まくらぎの割合の推移



そのため、当社では木まくらぎの腐朽等による交換時には、鉄まくらぎを投入しています。2010年度は、鉄まくらぎ10,508本、鉄まくらぎ分岐器12組、既設分岐器のポイント部43組を投入(改良工事軌道新設分は含まず)しました。2011年度は、鉄まくらぎ14,139本、鉄まくらぎ分岐器19組、既設分岐器のポイント部52組を投入することとしています。



鉄まくらぎ分岐器の新設(名古屋貨物ターミナル駅)

- ※1 鉄まくらぎ
鉄まくらぎの特徴は本文に挙げたもののほか、重量が木まくらぎとほぼ同等(PCまくらぎの約3分の1)であるため、運搬や施工が容易であること、おわん型形状のため重ねて保管ができて、まくらぎ高さが低いことから、道床厚を確保できることが挙げられる。
- ※2 PCまくらぎ
コンクリート製のまくらぎ。PCはプレストレスト・コンクリートの略。木まくらぎより寿命が長く狂いも生じにくいですが重量が大きいため運搬や施工が難しい。

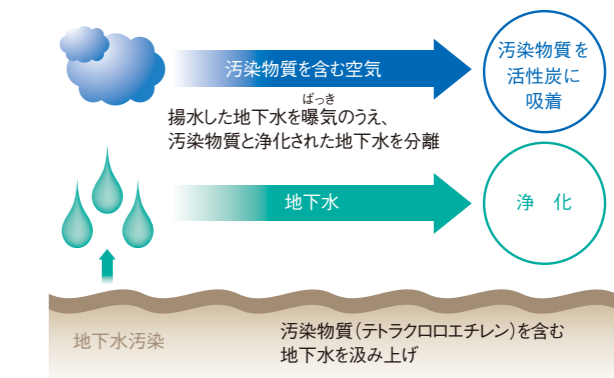
土壌汚染と浄化の推進

JR貨物では旧佐倉機関区跡地において、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)により汚染された土壌・地下水に対して、「揚水曝気処理法」による浄化に取り組んでいます。

揚水曝気処理法とは、汚染物質が揮発性であることを利用して、揚水した地下水を空気と接触させることにより、汚染物質を揮発させ水から分離する工法で、揮発した汚染物質は活性炭に吸着させることにより回収します。

今後も引き続き、関係する方々のご理解をいただきつつ、汚染土壌の浄化に向けて適正な処理を講じていきます。

旧佐倉機関区における地下水汚染対策について



地域環境の保全と廃棄物の削減

PRTR法対象物質の取扱い状況

JR貨物では、車両保守などのために使用している化学物質について、2001年度以降、PRTR法*1に基づき適正に管理するとともに、届出対象となる事業所においては、特定化学物質の排出量・移動量を毎年、関係自治体に届け出ています。2010年度は2事業所について、届出を行いました。

※1 PRTR法＝「特定化学物質の環境への排出量の把握等及び管理の改善の促進に関する法律」
事業者による化学物質の自主的な管理の改善を促進し、環境の保全上の支障を未然に防止することを目的とした法律です。

届出2事業所の排出量及び移動量(kg)

化学物質名称	キシレン	塩化メチレン
大気への排出量	541.5	2,060
公共水域への排出量	0	0
下水道への排出量	0	0
当該事業所外への移動量	0	0

※2010年度PRTR法届出事業所2箇所:大宮車両所、川崎車両所

PCB使用機器の使用・保管状況

JR貨物では、車両や電力設備などの機器でPCB(ポリ塩化ビフェニル)を絶縁油として使用してきましたが、段階的にPCBを含有しないものに取り替えています。取り外した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、毎年、保管状況等を届け出ています。また、使用中の変圧器等の重電機器のうち微量のPCBが混入している恐れがあるものについては、撤去時にPCB濃度の検査を行い、適正な保管を行っています。保管中のPCB廃棄物については、処理施設の稼働状況に合わせて、2016年までに段階的に無害化処理を計画し、実施しています。



PCB保管庫(郡山総合鉄道部)

PCB使用機器の保管・使用状況【車両関係】(台)

化学物質名称	保管	使用
高圧コンデンサ	367	20
小型低圧コンデンサ	911	405
高圧トランス	65	46

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	107台(変圧器、遮断機)
小型機器	1,179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)

アスベスト(石綿)の撤去と飛散の防止

●車両への措置

JR貨物では、1980年以前に導入した鉄道車両を中心に、アスベストを含有した部品又は塗料を使用しているものがあります。これらには、吹付アスベストは使用しておらず、樹脂等による固形化により飛散を防ぐ措置を行っています。取り外し交換可能な部品については、非アスベスト製品への取替を順次実施しています。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については、廃棄時にアスベストが飛散しないように処置した状態で廃棄処理をしていきます。

●鉄道事業で使用する建物の状況

JR貨物では、2005年以降鉄道事業で使用している建物のアスベストの一斉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、人体への影響が大きい露出吹付アスベストについては2006年2月までに除去し、密閉箇所の1箇所については建物撤去に伴い、2007年3月に除去しました。今後、既存建物を解体又は改修する場合は、事前調査を行い、必要な処置を行います。



安全の確立

「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です。この認識をグループ全社員が共有し、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」の職場風土を確立していきます。

安全最優先の行動指針

JR貨物は「安全はすべてに優先する」との基本方針に基づき、グループ会社を含めた全社員に安全最優先の意識及び

正しい作業の定着を図り、列車事故等重大な事故や重大な労働災害の絶滅を目指し取り組んでいます。

行動指針

- 私たちは、法令を遵守し、基本動作を守って規律ある作業を遂行します。
- 私たちは、安全最優先を行動規範とします。「急ぎ作業より安全」、「時間との競合では迷うことなく安全」を優先します。
- 私たちは、事故の未然防止に万全を期します。とくに「列車事故などの重大事故」「6つの特定事故」の絶滅を目指します。
- 私たちは、「ヒヤリ・ハット」に積極的に取り組みます。
- 私たちは、万一、事故が発生した場合は、適切な措置と正確な報告を行い、併発事故を防止します。

安全管理・推進体制

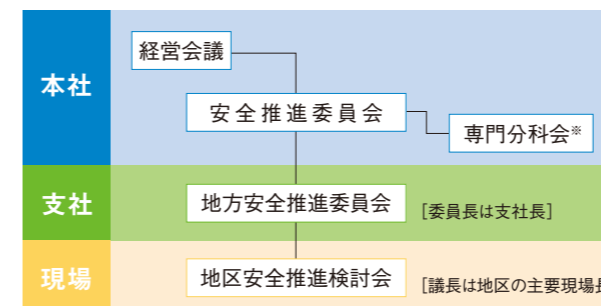
2006年の鉄道事業法改正に基づいて、輸送の安全の維持向上を図ることを目的として「安全管理規程」を制定しています。安全管理体制については、社長以下、安全総括管理者、運転管理者、乗務員指導管理者それぞれの責務を明確化し、安全の確保に努めています。

また、運転事故等や労働災害の防止に関する事項を審議し、有効な対策の策定・推進を目的とする「本社安全推進委員会」(委員長:ロジスティクス本部長)を設置し、毎月1回開催しています。各支社においても「地方安全推進委員会」(委員長:支社長)を設置し、支社内の安全活動を推進しています。

2009年2月には鉄道事業の「安全管理体制」を再構築するため、「安全改革委員会」を設置しました。委員会は、社長を委員長として関係役員及び部長クラスで構成しています。また、社外有識者によるアドバイザーグループを設置して、専門分野の視点からご意見をいただき、「コミュニケーションの活性化と一体感の醸成」「正しい作業を確実に実施する業務管理体制の整備」「人材育成と教育訓練の充実」等を柱とする具体的な改善策を取りまとめ、これに着手しています。この改善策については、今後も継続的に実施状況を確認するとともに、必要に応じて追加策を策定することで、輸送の安全性向上に努めていきます。

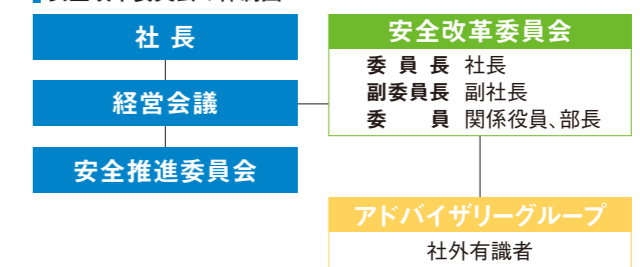
また、国が運輸事業者に対し立入り安全管理に係る確認や助言を行う「運輸安全マネジメント評価」による助言を通じて、さらなる安全管理体制の深度化を図っています。

安全推進委員会組織図



※「貨車安全対策専門委員会」のほか、運転事故防止、労働災害防止に関する専門事項を集中審議するため、5分科を設置。

安全改革委員会の体制図

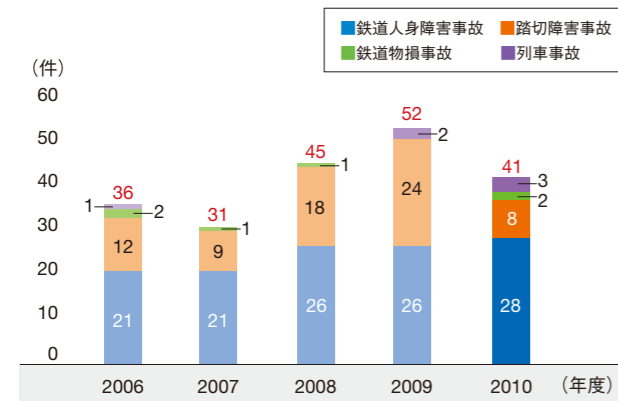


安全の確立

鉄道運転事故・労働災害発生状況

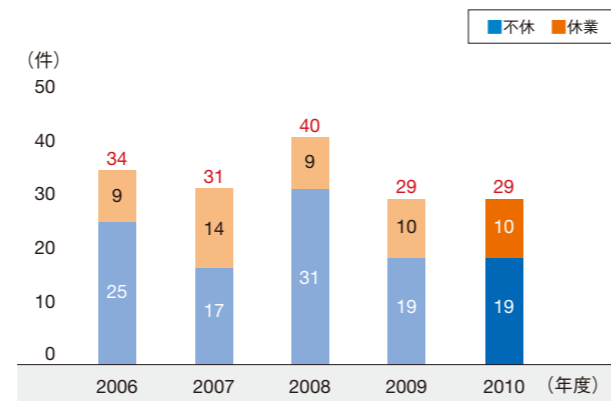
2010年度の鉄道運転事故においては列車事故が3件発生しました。また、2009年度と比較すると踏切障害事故が減少しました。

■ 鉄道運転事故発生件数



2010年度の労働災害は前年度と同数でしたが、20歳及び30歳代の労働災害が増加傾向にあります。

■ 労働災害発生件数



安全教育・訓練の実施

鉄道の安全を支えるには社員の教育・訓練が必要不可欠であることから、集合教育や職場での訓練・OJTにおいて実際の機関車を使用した現車訓練や危険体感訓練を実施するとともに、シミュレーターやCAI教材の活用等により、安全意識の定着と技能向上を図っています。また、運転取扱いに関する業務の多くを委託している協力会社においても、安全への取り組みが必要であるため、JR貨物グループ一体となった教育・訓練を実施しています。

一方、安全マネジメントを強化するため、JR貨物グループ会社を含む管理者を対象に、管理者安全研修を毎年開催しています。研修では、社外の専門家による安全講義も取り入れ、幅広い安全教育を行っています。

さらに貨物列車の安全・安定輸送の確保のため、各旅客会社や協力会社と連携し、各地で合同の脱線復旧訓練や異常時取扱い訓練等を実施しています。

Comment

「井の中の蛙」からの脱却

「自分のやっている作業の『基本』とは何ですか?」「貨物列車1本を走らせるためにどれだけの人々がどのように介在していますか?」この2つの質問に確実に答えられる人は数少ないと思います。鉄道貨物輸送はさまざまな職種の社員がそれぞれの役割を担い確実に日々実行することで安全・安定輸送が図られていますが、ともすると他人の業務はまったく知らない「井の中の蛙大海を知らず」になりがちです。安全というものは鉄道貨物輸送に携わるすべての社員の連携により保たれるものであり、決して一人で成し

得るものではありません。そのためには、まず、自分の業務の「基本とは何か」を知り、それを正しい作業で実践することで事故の芽を潰すこと、そして、「他の業務と自己の業務との繋がりやしくみを知る」ことで事故の未然防止が図られる事象もあります。

基本を知りしくみを知る。このテーマを基に管理者と社員共々研鑽し、今後とも安全・安定輸送に尽力していきます。

東北支社 青森総合鉄道部長
柏木 博勝



事故未然防止のための取り組み

社員一人ひとりが安全の重要性を認識し、基本作業の確実な実施を徹底するため、過去の重大事故をCGに再現した教材や、重大事故の当時の新聞、写真、概要等を掲示している事故パネル展示室などを活用しています。

また、2009年度から全国の現業機関やグループ会社が参加した安全発表会を開催しています。発表会では、事故・労働災害防止の取り組み発表を通じて発表現場の取り組みを共有化していくとともに、部外有識者の講演等により、安全意識の高揚を図っています。

さらにソフト対策のみならず、ハード対策としてATS-PF(改良型ATS)や後退検知装置、運転状況記録装置の搭載を推進するなど、貨物列車の保安度を向上させるための取り組みを行っています。

●新しいヒヤリ・ハットの取り組み

事故、災害までに至らなかった事象を「事故の芽」としてとらえ、事故を未然に防止する『ヒヤリ・ハット報告』については、2008年度から再構築を図り新しい形で取り組んでいます。社員が報告しやすい仕組みづくりに努めた結果、2010年度は2,605件(対前年+139件)の報告がありました。

この取り組みを通じて、社員一人ひとりの安全に対する感度を高めるとともに、職場におけるコミュニケーションを密にすることで、安全性向上に取り組んでいます。



安全発表会



事故パネル展示室

WEB 安全の確立に向けた取り組みについて詳しくは「安全報告書」をご覧ください。
<http://www.jrfreight.co.jp/about/safety.html>





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、海外からの視察対応などの国際協力や、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 —各支社における取組み—

第18回「JR貨物フェスティバル 広島車両所公開」

第18回「JR貨物フェスティバル広島車両所公開」が開催され、当日は天候にも恵まれて鉄道ファン、地域の方々など約11,000名が来場されました。

DVDの上映やポスターと鉄道模型の展示等を行い鉄道貨物輸送をPRしました。恒例の機関車吊り上げは、「レア」なDD51形式機関車で実施し、多くの注目を集めました。



2011年10月23日

イベントを通じ、地域社会へ貢献することができ、また多くの方々に鉄道貨物輸送について関心を持っていただけたと感じています。

「郷土を知る」福岡総合鉄道部見学会

福岡総合鉄道部に隣接する東箱崎小学校の3年生が「郷土の特徴を知る」という課題で、駅見学に訪れました。子供たちは、目の前に広がるコンテナホームや、迫力あるトップリフターの動きに目を輝かせていました。また、北海道まで貨物列車が走っていることや、食料品や雑誌、宅配便が運ばれていること、震災の応援輸送に活躍した話も真剣に聞いてくれました。



2011年7月12日

「ひめじ環境フェスティバル2011」にJR貨物ブースを出展

姫路市が主催する「ひめじ環境フェスティバル」は市・事業者・各種団体等が環境問題への取組みをPRし、ごみの減量化やリサイクル、環境の保全・創造について、市民に楽しみながら考える場を持っていただくことにより環境問題への理解と関心を高めることを目的に開催されています。

イベントには、2日間で延べ約28,000名が来場し、JR貨物ブースでは、ポスターや姫路貨物駅の様子を収めた写真などの掲示物、DVD上映による鉄道貨物輸送の紹介や、貨物列車の模型のデモ走行を行いました。



2011年10月1・2日

「鉄道の日」記念イベントに参加

金山総合駅にて、中部運輸局が主催する「鉄道の日」記念イベントに参加し、企業PRや、鉄道グッズ販売、子供用制服を使った記念撮影会を行いました。このイベントは中部地区を走る鉄道各社が一堂に会するイベントであり、両日とも天候に恵まれ、延べ約58,000名を超えるお客様に会場にいらしていただきました。



2011年10月8・9日

今後も、このような場を通じて、「環境にやさしい鉄道貨物輸送」のアピールと、JR貨物に対して親しみを持ってもらえる取組みを継続していきます。

北海道支社

大型商業施設でイベント開催

アリオ札幌にてJR貨物鉄道フェスティバルを開催しました。当日は、Nゲージ鉄道模型ジオラマ運転体験や運転士ミニ制服記念撮影など体験型イベントのほか、初めて作製したオリジナル鉄道グッズの販売を行いました。両日とも家族連れや鉄道ファンで賑わい、ぜひ来年も開催してほしいというお客様からの嬉しいお言葉をいただくほどの大盛況となりました。



2011年11月5・6日

東北支社

「JR貨物ふれあいin東北」開催

東北運輸局主催の「鉄道フェスティバルin東北」との共催で「JR貨物ふれあいin東北」を仙台貨物ターミナル駅にて開催しました。鉄道貨物輸送とエコレールマークのPRを行うとともに、東北の鉄道震災復興PRコーナー、復興メッセージのラッピング付きEH500電気機関車の運転室見学とミニSL運転、東北産の産直販売、鉄道車両部品販売等を行いました。昨年を上回る約16,000名の家族連れや鉄道ファンが来場し、会場は終始にぎわいを見せていました。



2011年10月2日

関東支社

「平成23年度新潟市環境フェア」に出展

新潟市万代シティにて新潟市主催の「新潟市環境フェア」が開催され、約18,000名が訪れました。出展ブースでは、DVD・パネルによる環境啓発、ミニチュア機関車の展示、チャリティー写真の販売を行いました。また、メインステージでは、来場者との「環境クイズ」を実施し、幅広い年齢層の方々に「環境にやさしいJR貨物」のPRを行いました。



2011年10月2日

小学生の横浜羽沢駅社会見学

神奈川県の羽沢小学校3年生93名が社会見学の 일환として「鉄道コンテナ輸送の全国との繋がり」を学習するため、横浜羽沢駅を訪れました。

貨物列車は、暮らしに必要なさまざまなものを運んでいることや、トラックに比べ、CO₂の排出量が非常に少なく、人や地球にやさしいといった話を真剣に聞き入っていました。また、子供たちからは、北海道・九州への輸送時間や、コンテナをどうやって貨車に乗せるのかなど、多数の質問がありました。



2011年6月14日

地域・社会との共生

国際協力とコミュニケーションの推進

JR貨物では、日本の貨物鉄道の技術やシステムの視察、意見交換など、各国からの訪問に対応しています。

2011年10月には、外務省の「中央アジア青年招聘」プログラムにより、中央アジア諸国5カ国（ウズベキスタン、カザフスタン、キルギス、タジキスタン、トルクメニスタン）の鉄道・道路など陸上交通インフラ関係者が、東京貨物ターミナル駅を視察に訪れました。駅設備や荷役ホームでの作業、フォークリフトによるコンテナ荷役作業を管理する「TRACEシステム」を視察されました。

また同駅構内にある大井機関区、隣接する複合物流施設「エフ・プラザ」を訪れ、いずれも強い関心を示されています。



中央アジア諸国鉄道関係者の視察

また11月には国際協力機構（JICA）が主催する「アジア地域における物流システムの改善と統合」の研修の一環として、ラオス、ミャンマー、フィリピン、タイ、ベトナムの5カ国5名を名古屋貨物ターミナル駅に受け入れ、見学会を実施しました。貨物輸送の仕組みや会社の概要の説明をした後、構内に移動して、フォークリフトによる荷役作業や、コンテナ・貨車の構造を見学されました。



JICA主催の研修

社会貢献活動への参加

●清掃活動に参加

九州支社では4月に、支社の新入社員8名を含む11名で、福岡貨物ターミナル駅周辺の清掃活動を行いました。清掃中は地域の方々に対して積極的に挨拶を行い、コミュニケーションを図り、自治会から直接お礼の言葉をいただきました。

東海支社では、支社ビル周辺及びJR稲沢駅ロータリーにおいて、月2回清掃活動を行っています。今後も、地域の皆様とともに清掃活動を続けていくことで、快適で住みやすい街づくりとコミュニケーションの活性化を図っていきます。



新入社員清掃活動（九州支社）



清掃活動（東海支社）

●職場見学会に福祉施設を招待

北海道支社では、障害者就労支援事業を行う社会福祉法人愛和福祉会「ワークス翔（かける）」の皆様による札幌貨物ターミナル駅の職場見学会を開催しました。障害者就労支援

事業とは、札幌市在住で就労したいけれども一般企業等への就労が難しい障害者の方をサポートしている事業で、主に除草、清掃、リサイクル、布団乾燥、洗濯等の作業を行っています。札幌貨物ターミナル駅では、昨年より「ワークス翔」に古紙回収をお願いしています。このたび施設長より事業協力に対する感謝状授与の申し出をいただき、駅の見学を兼ねて、施設の皆さんを招待しました。

Comment

地元社会と共存する札幌貨物ターミナル駅に

札幌貨物ターミナル駅では、2010年9月より古紙回収を「ワークス翔（かける）」にお願いしていましたが、約1年間利用を続けたことで、2011年11月に、感謝状及び記念品をいただきました。また、併せて、「ワークス翔」の支援者及び障害者の約30名の駅見学会も実施し、DE10形式入換機関車の車内見学等で交流を深め、大変喜んでいただきました。古紙回収をお願いすることで当駅が地元社会と共存し、今後とも、社会福祉への貢献に寄与できるよう努めていきます。

札幌貨物ターミナル駅 駅長
亀山 直人



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。

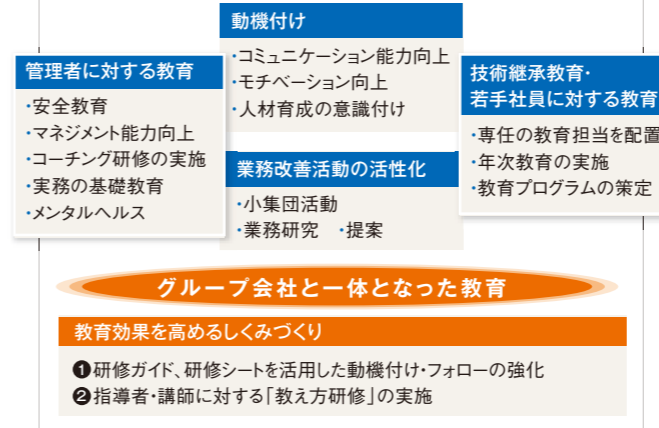
人材の育成

●教育方針

JR貨物は、今後もモーダルシフトの担い手として社会の要請に応えていくために、毎年策定する教育実施計画に基づき会社の原動力である社員の育成を進めています。昨年に引き続き「管理者に対する教育」、「技術継承教育・若手社員に対する教育」をこれまで以上に推進しています。

「管理者に対する教育」としては、幅広い基礎的な業務知識の習得やマネジメント能力強化のみならずコーチング研修などを通して若手社員を育てる管理者を育成しています。また

教育実施計画の考え方



「若手社員に対する教育」としては、業務に必要な知識やスキルの向上をOJTと系統別集合研修により、JR貨物社員としての意識付けのための教育を系統別・階層別・年次別集合研修によって行っています。

これらの教育を通して、社員一人ひとりの成長を促し、活力ある職場づくりを進めていきます。

●小集団活動

JR貨物では、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、生き生きとした職場を作る「小集団活動」を発足初期から実施しています。多くの社員が参加し、活動内容を「発表会」の場で披露しています。活動を通して社員に「考動」することの楽しさややり遂げることの意義を実感させています。



平成22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

2010年度に育児・介護休業法が改正されたことに伴い、育児休業期間を「子が3歳に達するまでの間」に延長するなどの制度改正を行いました。60歳で定年退職を迎えた社員について、年金満額支給年齢に達するまでの間、JR貨物の嘱託社員として再雇用する制度を設けています。また、近年話題となっている職場のメンタルヘルスについて、健康保険組合と連携した「こころの悩み相談室」の設置や管理者への教育を行っています。これらの取組みを通じて、意欲や能力のある多様な人材が活躍できる職場づくりを目指しています。

●技術・知識の着実な継承

JR貨物は、今後10年間で全社員の約1/3を占めるベテラン社員が退職し、経験の浅い若手社員の割合が増加していく中で、安全・安定輸送を提供するために、礎となる技術・知識の着実な継承を進めています。中央研修センター主催の系統別集合研修をさらに充実させるとともに、技術継承を円滑に進めるために、必要な技術や技能のレベルを明確にし、それに応じた体系的・網羅的なOJTプログラムの策定を進めています。

JR貨物 環境・社会報告書 第三者コメント

1 大震災の教訓の活用

本年度の報告書は、「環境報告」、「社会報告」とも、2010年度版を基本的に踏襲したものとなっています。そこでの諸項目は継続的に追求しなければならない課題との位置づけであり、内容に着実な前進のあることが大切です。昨年度版にはない大きな特徴は「東日本大震災による影響と対応」の項目であり、社会的関心事へのJR貨物としての回答となっています。

JR貨物、関連グループ会社が大きな被害を受けた中で、災害対応に積極的に取り組んだことは高く評価されます。“当該活動なかりせば”との観点から、救われた思いを抱いた人々は少なくないでしょう。これらの活動をさらに進め、今回の教訓から、JR貨物が独自に行うこと、他のモード・行政・荷主等と一体で行うべきことを、次への提案を含めて、具体的かつ明確に整理しておくことが期待されます。その際、何より即実行可能であることが強く要請されるでしょう。

2 地域・社会との共生

その重要性とは裏腹に、これまでは注目されてきたとは言えなかった鉄道貨物輸送に、大震災で社会の認識が大幅に高まりました。ライフラインとしての機能が広く実感されたのです。このことを大きな契機として、以前ではなぜ世間の目が寄せられていなかったのかを改めて客観的かつ冷静に再検討する必要はないのでしょうか。

この作業を通して、とかく無味乾燥との印象さえ否定できなかった鉄道貨物輸送のイメージアップ対策を講じ、重要な役割を担う社員の意欲向上、より良いサービスの提供に結び付けることが望まれます。これが社会的評価を確固たるものとするにつなると推察されます。

鉄道線路、鉄道貨物駅に代表される物流インフラが決して迷惑施設と言われるようなものではなく、地域・社会との共生の原点であることの思いを新たにする必要があります。

3 国際物流の担い手

島国であるわが国の鉄道貨物輸送はとかく国内完結型のものと思われがちですが、実際には韓国、中国との間でSEA&RAIL、RAIL-SEA-RAILのサービスが行われています。他のモードとの有機的連携は今回の大震災でも大いに実践されましたが、平時でも極めて重要です。経済のボーダーレス化がますます進展していく中で、鉄道貨物輸送が国際競争力強化の重要な担い手であることに留意し、これをより一層拡大していくことを考えてもよいのではないのでしょうか。国際物流での役割も決して小さくはない筈です。このことを利用者に広く呼び掛ける前提として、社員の国際感覚の養成・活用が一つの大きな出発点になるものと思われまます。



早稲田大学
名誉教授
杉山 雅洋氏

第三者コメントを受けて

貴重なご意見を頂き、誠にありがとうございました。

今回の大震災では、弊社も臨海部を中心に大きな被害を受けましたが、迂回列車の運転やトラック、船舶代行輸送を行いました。中でも深刻な燃料不足に陥った東北地方への日本海縦貫線や磐越西線を迂回した長距離の石油輸送を行ったことで、鉄道貨物輸送や物流の大切さを広く世間に理解していただきました。また、同様に、昨年11月からは復興の一助となるべく、被災地のがれきの広域処理を円滑に進めるため、鉄道による災害廃棄物輸送に取り組んでいます。

東日本大震災における対応にご評価いただいたことは私どもにとって大きな励みになります。今回ほど物流が国民生活を支えていることに注目が集まったことはなかったと思います。今後も災害時のリダンダンシーの確保、復興需要輸送に対する鉄道貨物輸送の社会的使命を果たしてまいります。また、震災における経験を平時からの備えに生かすため、災害発生時における物流のあり方、弊社のBCPプランの策定に向けて、関係者とともに取り組みます。

生産拠点の海外移転が進む中、国際物流は今後の成長が見込まれる分野であり、弊社としても戦略的な商品開発を進めていきたいと考えています。国際物流に鉄道を組み込むことは、環境にやさしい輸送サービスの提供にもなります。環境負荷の低減は、地球規模で取り組むべき課題であり、国際物流においてもその役割を担ってまいりたいと思います。

引き続きご指導・ご鞭撻を賜りますようよろしくお願い申し上げます。



常務取締役
総合企画本部長
上子 道雄

編集後記

今回の報告書では、東日本大震災における対応として、被災地支援などの社会貢献活動を中心に紹介しました。また、当社の環境・社会活動について、これまでの取り組み、新たな取り組みをご紹介します。

今後も、本報告書の内容をより充実させるとともに、取り組みをわかりやすくご紹介し、多くの方にご理解いただけるよう、努めてまいります。

本報告書をご覧になってのご意見・ご感想をお待ちしています。

【お問い合わせ】

日本貨物鉄道株式会社 総合企画本部経営企画部
〒151-0051 東京都渋谷区千駄ヶ谷五丁目33番8号
TEL : 03-5367-7388 FAX : 03-5367-7390
<http://www.jrfreight.co.jp/>