

JR 日本貨物鉄道株式会社



Environmental and Social Report 2010

未来が変わる。
日本が変わる。
チャレンジ25
JR貨物はチャレンジ25キャンペーンに
参加しています。



環境・社会報告書2010
JR貨物

編集方針・JR貨物の概要 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

特集

環境・社会活動ハイライト 8

有識者インタビュー

低炭素社会に向けて
 モーダルシフトの更なる推進を 12

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・社会経営活動に取組む姿勢をお伝えすることを目的に作成しています。

● 報告書の編集に当たっては、「JR貨物に関わる多くの皆様との対話」と「社員の意識向上」を意識し、作成しています。

環境報告

鉄道特性を生かした環境への貢献 14
 環境・安全情報総括表 16
 温暖化防止に向けて 18
 地域環境の保全と廃棄物の削減 20

社会報告

安全の確立 24
 地域・社会との共生 26
 人材の育成と働きやすい職場づくり 29

第三者コメント 30
 第三者コメントを受けて・編集後記 31

■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)

■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。)

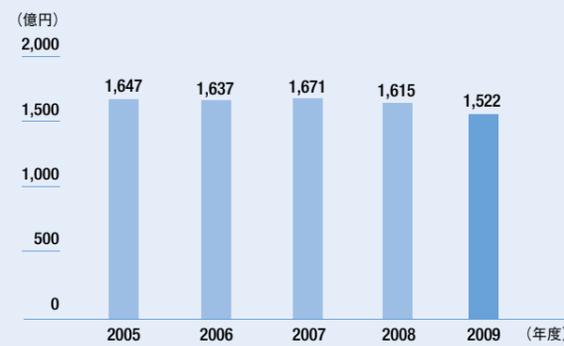
■報告対象期間

2009年4月1日～2010年3月31日
 (一部には、2008年度以前の情報や2010年度の活動も含まれています。)

JR貨物の概要 (単体・2010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	〒102-0072 東京都千代田区飯田橋三丁目13番1号
設立	1987年4月1日
資本金	190億円
社員数	6,661名
営業キロ	8,337.5km
取扱駅数	253駅 [車両数]機関車717両、貨物電車42両、貨車8,566両 [コンテナ個数]62,592個
輸送量	3,105万トン(2009年度)
輸送トンキロ	204億トンキロ(2009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 5. 損害保険代理業その他の保険媒介代理業 6. 一般土木・建築の設計、工事監理及び工事業 7. 不動産の売買、賃貸、仲介及び管理業

営業収益 (単位: 億円・単位未満切り捨て)



社長挨拶

地球温暖化に対する関心の高まりを背景に、環境への取組みは世界的な課題として重要性を増しています。わが国においても、2020年までにCO₂排出量を25%削減するという目標に向け、本格的な議論が行われています。

物流分野においても、CO₂排出量削減の要請が一段と強くなっています。特に、鉄道のCO₂排出量は営業用トラックの約7分の1と、大変高い環境特性を有しており、鉄道へのモーダルシフトの進展を通して、CO₂の大幅削減に寄与することができます。

弊社は、鉄道利用の拡大に向けた課題解決のため、お客様、利用運送事業者と一体となった「ソリューション活動」や、31フィートコンテナの活用等により、お客様の利便性を高める提案に積極的に取り組んできました。また、東アジアとのSEA&RAILサービス等による国際物流の拡大を図っています。

「静脈物流」においては、自治体からの廃棄物輸送等が、鉄道の安全性、安定性に対する高い評価を受け、少しずつ輸送量が増えてきています。

また、(社)鉄道貨物協会が普及啓蒙活動として積極

的に進めている「エコルールマーク事業」は、最近、認定件数が急速に伸びてきており、弊社にとりましても、強力な後押しとなっています。

一方、技術開発面では、環境負荷の格段に少ない「ハイブリッド機関車」の開発を進めてきました。本年3月には試作車が完成し、来年度にも導入予定です。輸送力の増強については、国からの暖かいご支援を頂いた「九州モーダル事業」がいよいよ来年3月に完成を迎え、東京～福岡間における26両編成化が実現します。

近年、少子高齢化の進展等に伴い、「長距離トラックのドライバー不足」が顕著となっており、大型免許の新規取得者が以前の3分の1に減少しています。これらに加え、「全国ネットワーク」、「定時性」など、「鉄道の強み」を遺憾なく発揮することにより、環境負荷の低減に大きく寄与できるものと確信しています。まさにこれからが鉄道の出番だと思えます。

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。



2010年12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

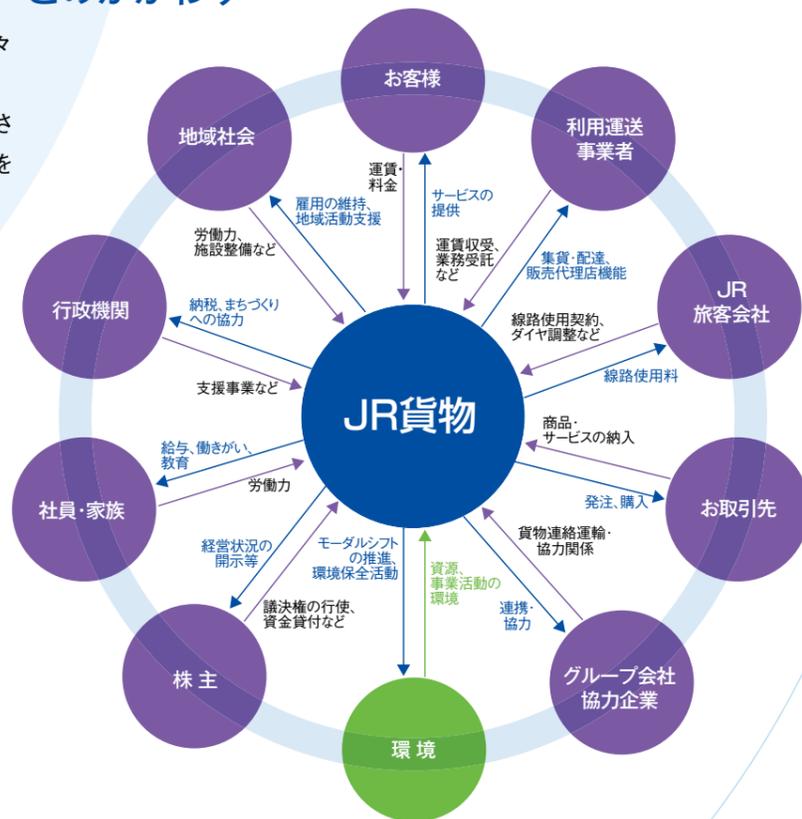
● 私達の5つの行動

- 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。



次期中期経営計画の策定に向けた検討

現在実行中の中期計画「ニューストリーム2011」については、一昨年秋の世界同時不況による景気低迷により、貨物輸送量が大幅に落ち込んだことから、投資規模等の見直しを図りましたが、経済動向やマーケットの急激な構造変化等に対応した「将来ビジョン」を早急に明確にする必要があるとの認識から、2011年度を初年度とする3ヵ年の新たな

中期経営計画の策定を行っています。

新計画については、「安全の確立」、「安定輸送の確保・品質の向上」、「中長距離帯での鉄道特性の最大発揮」、「景気変動にも安定した利益水準を確保できる強靱な経営体質への変革」などを基本方針としています。

JR貨物グループ理念

「モーダルシフトの担い手」としてJR貨物が物流業界で活動していくためには、グループ各社の力を結集することが大切です。JR貨物グループでは、2005年7月に「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ました。

JR貨物グループはグループ指針のもとに、21世紀の社会の発展に貢献します。

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に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) 2010年9月1日現在

会社名	主な事業内容	会社名	主な事業内容	会社名	主な事業内容
日本オイルターミナル(株)	ターミナル運営(石油)	八戸臨海鉄道(株)	鉄道事業(貨物)	(株)ジェイアール貨物東北ロジスティクス	JR貨物業務受託
日本運輸倉庫(株)	倉庫業	秋田臨海鉄道(株)	〃	(株)ジェイアール貨物北関東ロジスティクス	〃
(株)オーエルエス	ターミナル運営(潤滑油)	仙台臨海鉄道(株)	〃	(株)ジェイアール貨物新潟ロジスティクス	〃
関西化成品輸送(株)	ターミナル運営(化成品)	福島臨海鉄道(株)	〃	(株)ジェイアール貨物北陸ロジスティクス	〃
(株)飯田町紙流通センター	倉庫業	鹿島臨海鉄道(株)	鉄道事業(貨物旅客)	(株)ジェイアール貨物信州ロジスティクス	〃
(株)大阪鉄道倉庫	〃	京葉臨海鉄道(株)	鉄道事業(貨物)	(株)ジェイアール貨物東海ロジスティクス	〃
セメントターミナル(株)	ターミナル運営(セメント)	神奈川臨海鉄道(株)	〃	(株)ジェイアール貨物関西ロジスティクス	〃
(株)東京液体化成センター	ターミナル運営(化成品)	衣浦臨海鉄道(株)	〃	(株)ジェイアール貨物山陽ロジスティクス	〃
敦賀ターミナル(株)	〃	名古屋臨海鉄道(株)	〃	(株)ジェイアール貨物中国ロジスティクス	〃
北海道農産品ターミナル(株)	倉庫業	水島臨海鉄道(株)	鉄道事業(貨物旅客)	(株)ジェイアール貨物九州ロジスティクス	〃
全国通運(株)	貨物利用運送事業			関西コンテナ(株)	〃
日本フレートライナー(株)	〃			ジェイアールエフ商事(株)	総合リース業
北海道ジェイアール物流(株)	〃			東京貨物開発(株)	物流施設管理運営
(株)ジェイアール貨物・インターナショナル	〃			ジェイアールエフホテル(株)	ホテル業
ジェイアールエフ・エンジニアリング(株)	〃			(株)ジェイアール貨物不動産開発	不動産業
				ジェイアールエフ/イトロールズ(株)	警備業
				北九州貨物鉄道施設保有(株)	鉄道施設の改良工事貸付
				(株)ジェイアール貨物リサーチセンター	物流に関する調査・研究
				(株)運送保証協会	運賃支払保証業

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貨物の事業に伴う環境への影響(2009年度)



JR貨物の事業の特徴を数字で表現しました。(2010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。



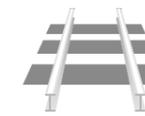
JRコンテナの保有数は
62,592個

鉄道コンテナはあらゆる貨物を輸送しています。JRコンテナの保有数は62,592個です。



貨物列車1本の輸送能力は
10トントラック
65台分

コンテナ貨物列車の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。



日本一長い距離を走る
貨物列車の走行距離は
2,130km

日本で一番走行距離が長い列車は、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で、2,130kmを38時間で結びます。



CO₂排出量はトラックの
約**7分の1**

鉄道貨物輸送のCO₂排出量は営業用トラックの約7分の1で、環境にやさしい輸送機関として注目されています。

Close Up 1 ハイブリッド機関車HD300形式の開発

JR貨物では、環境負荷低減のため小型ディーゼルエンジン発電機と大容量の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形式の開発を行っており、2010年3月には試作車が完成しました。

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。試作車の環境性能としては、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)。量産車は2011年度から順次投入する計画です。

また、将来的にはハイブリッド技術を電気機関車や本線用ディーゼル機関車へ応用することも検討しています。

なお、本機関車の開発は、一部国土交通省の国庫補助を受けています。



ハイブリッド機関車HD300形式(試作車)



Close Up 2 ソリューションチームの取組み

当社は、2007年に策定した「JR貨物による輸送品質改善アクションプラン」の着実な実行を図るため、お客様のニーズにお応えする方法の一つとして、当社単独では解決し得ないモーダルシフトに向けた大きな課題が発生した場合に、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図る「ソリューションチーム」の設置を推進しています。ソリューションチームは2009年度末時点で124チームが

活動しており、活動を開始してから累積で72チームの取組みで成果が出ています。

このうち、青森県十和田地区から九州地区までの生鮮野菜輸送では、エンジンを使用しない冷蔵コンテナの提案により、鉄道へのシフトが実現しました。この取組みによるCO₂排出量削減が評価され、2010年度には日本物流団体連合会の「物流環境保全活動賞」を受賞しました。

Comment

冷蔵コンテナを活用した十和田産生鮮野菜のモーダルシフトへの取組み



日本石油輸送株式会社
コンテナ部長
高橋 文弥氏

当社は、鉄道貨物用輸送容器のレンタルを事業の一つとしており、JR貨物様とは良きパートナーとして共同で営業活動を展開しております。そうした取組みの一つとして、冷凍トラックで輸送されていた十和田産生鮮野菜を鉄道輸送にモーダルシフトした事例をご紹介します。

青森県十和田地区で生産された生鮮野菜を輸送・販売している上十青果様は予てよりグリーン物流に興味を持られていましたが、鉄道で輸送した場合も冷凍トラックと同等の輸送品質を求められておりました。そこで当社が運用するコンテナ「スーパーUR」を使用した輸送をJR貨物様と共同で提案、試験輸送を実施することとなりました。「スーパーUR」は、高性能断熱材を備えることにより庫内温度の変化を大幅に抑制することが可能な冷蔵コンテナで、試験輸送の結果も高い評価をいただき、2009年度より冷凍トラックからの転換を決定していただくことができました。この提案により、積荷の品質を落とすことなく、CO₂の排出量を冷凍トラック使用時と比較して606トンも削減することに成功しました(2009年度の輸送数量をベースに算出)。

私どもは、環境にやさしい鉄道貨物輸送をより多くの方にご利用いただくために、今後もJR貨物様と力を合わせて環境負荷の軽減に取り組んでまいります。

Close Up 3 鹿児島線(北九州・福岡間)鉄道貨物輸送力増強事業

これまで、輸送需要が特に大きい東京～九州間の「西の大動脈」において、コンテナ列車の長編成化による輸送力増強事業を進めてきました。1998年に「東海道線コンテナ貨物輸送力増強事業」が、2007年に「山陽線鉄道貨物輸送力増強事業」が完成し、東京貨物ターミナル駅から北九州貨物ターミナル駅までコンテナ列車の長編成(26両編成1,300トン)化を行ってきました。

その後、福岡貨物ターミナル駅までコンテナ列車の長編成化が行えるよう、「鹿児島線(北九州・福岡間)鉄道貨物輸送力増強事業」を2007年度に開始しました。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ています。これまで、北九州貨物ターミナル駅から福岡貨物ターミナル駅間において、駅設備の改良や待避線の延伸を行ってきましたが、いよいよ2011年3月に完成を迎えます。

本事業により、九州島内及び国際物流の拠点である福岡まで1,300トン列車を運行できるようになり、年間約17万トンの輸送力増強が可能となります。また、トラック輸送から鉄道輸送へのモーダルシフトにより、環境負荷改善効果としてCO₂排出削減量約3.2万トン/年が見込まれます。

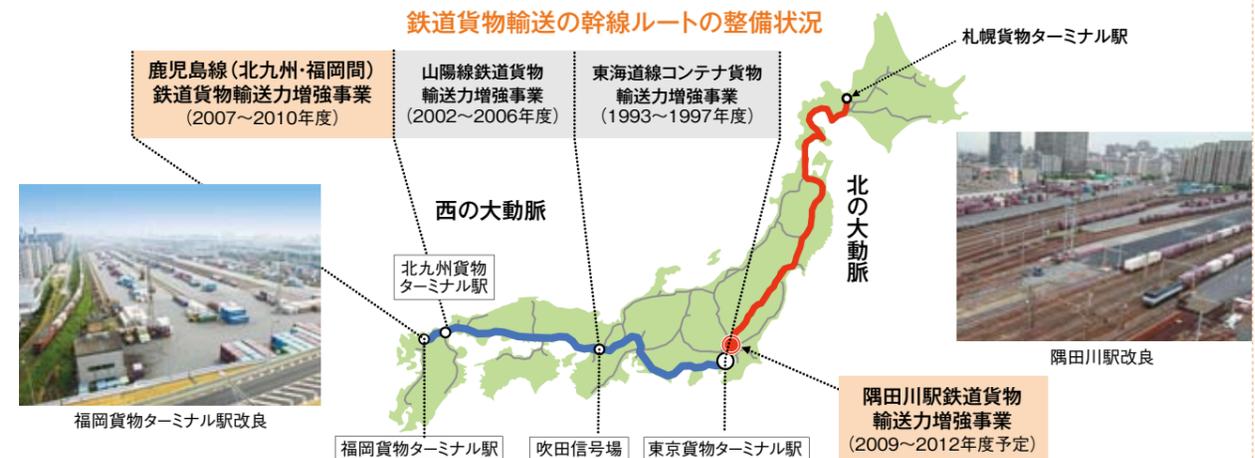
Close Up 4 隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業

「北の大動脈」の玄関口である隅田川駅は、明治30年(1897年)の開業以来、車扱輸送を前提とした駅構造のため、かつての青函連絡船の航送制限である18両編成列車に対応したコンテナホームが多いことによる20両編成列車の取扱いや、コンテナホーム幅が狭いことによる大型コンテナの取扱い等に制約がありました。そこで、これらの課題を解消して輸送力増強を図る目的で、「隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業」が国土交通省の幹線鉄道等活性化事業(補助事業)として採択され、2009年11月24日には国土交通省や地元自治体などの関係者をお招きして、起工式を行いました。

本事業は、2009年度から2012年度(4年間)を予定しており、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・田端操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います。

本事業の実施により、18両編成列車の20両編成化や、従来は困難であった有効時間帯における列車増発、大型コンテナの取扱強化等が図られ、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排出削減量約3.3万トン/年が見込まれます。



Close Up 5 環境・防災に配慮した小名木川商業施設の完成

JR貨物では、関連事業として大規模開発を行っており、最近では、2010年6月、新たに東京都江東区に小名木川商業施設の開発事業が完了し、大型ショッピングセンター「Ario北砂」がグランドオープンしました。小名木川商業施設は、フィットネス棟、駐車場棟からなる第I街区と、「イトーヨーカドー北砂店」及び専門店モールの店舗棟と駐車場からなる第II街区で構成されています。昭和4年から平成13年3月まで営業した小名木川貨物駅跡地約10haのうち、約19,000m²と約37,000m²の2つの敷地にまたがる延床面積約105,000m²の商業施設です。

建設に当たっては、都内有数の大型商業施設となることから、地中熱利用、壁面の積極的な緑化、遮熱塗料の塗布など、各種の環境配慮の取組みを行いました。

地中熱利用は、地中の建物構造杭200本の内側空洞部に入れたチューブに水を循環させ、年間を通じて温度が一定の地中熱を利用するもので、夏は外気より低い熱を冷房の、冬は外気より高い熱を暖房の補助に利用しています。壁面には緑化基準を超える規模の緑化を行い日射による負荷を軽減しています。遮熱塗料は、屋上駐車場への塗布を行い、日射による建物表面の温度上昇や建築物への蓄熱を抑えています。

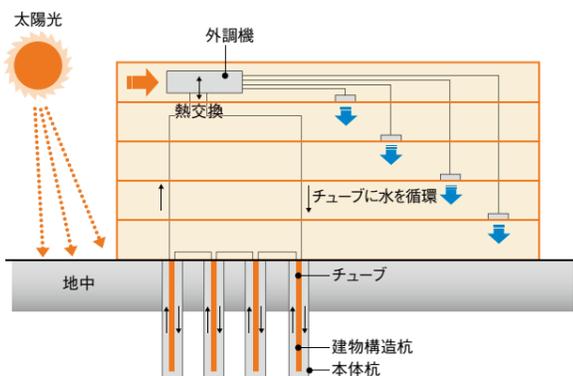
これら環境配慮の取組みは、ヒートアイランド現象の緩和を図ることを目的とした環境省の「クールシティ中枢街区パイロット事業」の補助対象事業として認められました。

また、災害時に地域の方々が利用できるよう、ろ過した水を飲料水に利用する可動式ろ過装置や、災害時に情報を提供する大型画面を設置するなど、地域の防災にも配慮した商業施設としています。



ろ過装置

地中熱利用のイメージ



小名木川商業施設全景(左側が商業施設棟、右側がフィットネス・駐車場棟)

Close Up 6 「安全改革委員会」における改善方策の策定

JR貨物では、鉄道事業の「安全管理体制」を再構築し、安全に関する「足腰」を強化することが必要であるとの考えから、「安全改革委員会」を2009年2月に設置しました。委員会は、社長を委員長として関係の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のご意見をいただき、委員会の審議に反映させています。

委員会では、「安全最優先の風土の確立」や「安全に関わる業務管理体制の整備」、「現場管理者及び第一線社員の意識及び能力の向上」、「正しい作業」「正確な報告」の定着、「委託作業における安全確保と管理体制の整備」を重点事項として、アドバイザーグループからいただいたご意見や、全社員とグループ会社社員を対象とした安全意識調査の結果、社員との意見交換会等の意見を踏まえ、具体的な改善策の策定に取り組んできました。

委員会での審議の結果、2009年度に、「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」、「管理者のマネジメント能力向上」等を柱とする具体的な改善策を取りまとめました。

今後も継続的に改善策の実施状況を確認し、必要に応じ追加改善策を策定するとともに、具体的な改善策を確実に実施することで、輸送の安全性向上に努めていきます。

検討の経緯と改善策

安全改革委員会での主な検討事項

- 安全最優先の風土の確立
- 安全に関わる業務管理体制の整備
- 現場管理者及び第一線社員の意識及び能力の向上
- 「正しい作業」「正確な報告」の定着
- 委託作業における安全確保と管理体制の整備

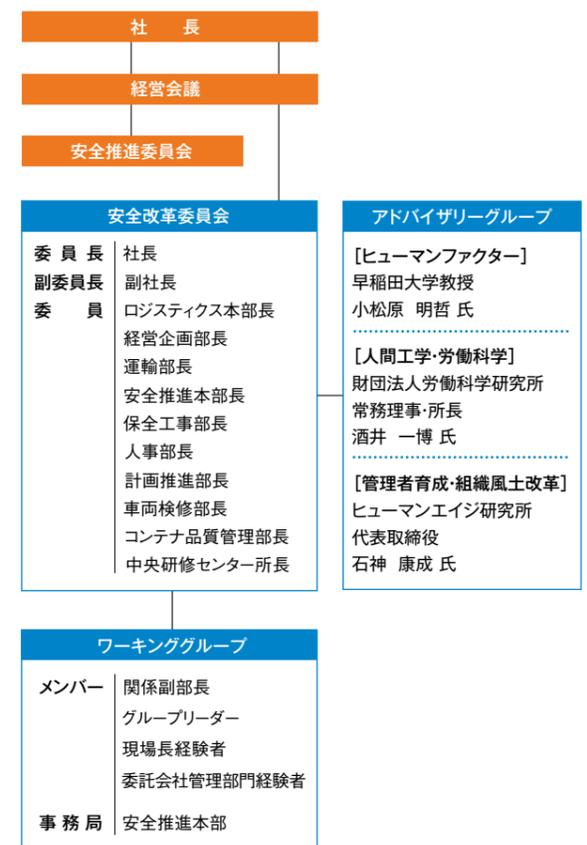


主な改善策の柱

- 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
- 管理者のマネジメント能力向上



安全改革委員会の構成





鉄道貨物輸送および企業としてのJR貨物が果たす役割を、最近の環境問題の動向を踏まえて、環境と運輸の両面から研究をされており、エコルールマーク運営・審査委員会の委員でもある、東京女子大学の二村真理子先生にお話を伺いました。

(インタビュー：2010年11月4日、東京女子大学にて)

東京女子大学
現代教養学部 准教授
二村 真理子氏

低炭素社会に向けて モーダルシフトの更なる推進を

最近の環境に関する動向と課題

— ポスト京都の議論が本格的に行われ、環境に対する関心が世界的に高まる中で、運輸部門を中心とした現在の環境問題についての考えをお聞かせ下さい。

物流の環境問題は、大気汚染と地球温暖化の2つに大きく分けられます。NOxやSOx等による大気汚染については、数次にわたる排ガス規制等によりかなり解消されてきているものの、地球温暖化問題については今後も相当な対応が必要と思われます。

2005年に発効した京都議定書における温室効果ガスの6%削減は何とか目処がたってきましたし、運輸部門についてもクリアできそうな見通しです。しかしながら、次の目標となる「2020年までに25%削減」となると、輸送を構造的に変えていかなくてはならないでしょう。CO₂を排出する化石燃料を使用しないことは経済活動を絞ることに等しく、運輸部門だけでなく産業界全体にとり非常に厳しいことです。現在、産業界部門もかなり高いレベルで努力していますが、今後も一層の努

力が必要になるでしょう。

そのような中で、炭素税や排出権取引といった経済的手法の導入が世界的なコンセンサスとなりつつあります。それも、これまでは各国や地域において個別に開始されているものが、今後は国際的な枠組みに広がる可能性は高いと思います。

鉄道の環境特性とモーダルシフト

— 物流の環境問題における鉄道貨物輸送の位置づけや役割を、どのようにお考えでしょうか。

物流の需要は主に産業の需要に左右され、物流事業者側で減らすことができない、いわば派生的であることが特徴として挙げられるでしょう。その中でできることは、自らの効率化によって輸送量の単位あたりCO₂排出量を減らしていくことでもあります。大幅なCO₂排出量削減のためには、鉄道や船舶へのモーダルシフトが必要だと思います。

輸送特性と環境特性を考えると、鉄道は他の輸送機関に

比べ有用な輸送手段であると思われます。とはいっても、まだまだモーダルシフトは進んでいませんね。例えば長距離輸送では一定の量を鉄道や船舶を使用するように義務付けるといった規制や、CO₂削減義務を伴う数値目標や排出量取引のような経済的手法がうまく機能すれば、モーダルシフトを進めるインセンティブとなるはず。低炭素社会における輸送体系に転換するためにも、それに沿った国の環境対策が必要だと思います。

JR貨物の果たす役割

— JR貨物としても社会における企業として、環境負荷低減をはじめとする社会的責任をしっかりと果たす必要があります。

これまでにお話したように、モーダルシフトにおける鉄道の役割は大きいと言えますが、問題は鉄道貨物がシェアを減らしてきたという歴史があることです。これはトラックが利便性などの面で優れていたためであり、鉄道事業者側も変化していかなければなりません。その点で、ソリューションチームの活動は、利用者の需要に合致した輸送サービスを目指したもので、鉄道の輸送特性を高める方法として注目しています。また、ハイブリッド機関車の開発のような環境負荷を低減する技術開発も、企業の環境面での貢献として大切な取り組みです。将来的なアイデアですが、環境により技術を発展途上国などで活用し、それがCDM※プロジェクトと認められれば、国内でのCO₂削減に替えることもできますし、企業としての国際的な貢献にもなるのではないのでしょうか。



※CDM(クリーン開発メカニズム)
先進国と途上国が共同で事業を実施し、その削減分を投資国(先進国)が自国の目標達成に利用できる制度のことです。

鉄道の将来の発展に向けて

— 最後に、鉄道が今後も大きな役割を果たしていくためのご意見、メッセージなどをお聞かせ下さい。

モーダルシフト推進のためにはインフラの整備が必要ですね。特に需要が多いところのネットワーク整備が重要ですが、インフラの整備を一企業だけで行うことは難しいでしょう。海外では、多くの場合、鉄道インフラの整備は民間企業では行われておりませんし、環境改善としての投資を公的に行うことは、社会的な目的にも合致すると思われます。運輸部門の環境負荷の低減に向けたグランドデザインが語られていい時期であると思います。

また、エコルールマークについては、最近、普及が進んできていることに驚いています。エコルールマークは企業の環境に対する努力を「見える化」する一つの手法です。企業は環境配慮を進めていることを一般の方に知ってもらいたいと考えており、そのニーズに応える良い手法であると思います。エコルールマークやこの環境・社会報告書により、鉄道貨物輸送が消費者にとって身近になることも目指して頂きたいです。貨物列車が走っているのを見てもコンテナの中身は分かりませんが、PR活動などを通じて、様々な商品が鉄道により運ばれており、親近感を感じてもらえるようになって良いですね。さらに、鉄道が環境にやさしい輸送手段であることを知ってもらうことにより、低炭素社会における運輸部門の課題や鉄道の役割に対する意識も変わってくるのではないのでしょうか。



— 有難うございました。

Profile

二村 真理子 (ふたむら まりこ)

東京女子大学文理学部卒業。一橋大学大学院商学研究科博士後期課程修了。愛知大学経営学部講師、准教授を経て、現在、東京女子大学現代教養学部国際社会学科経済学専攻准教授。専門は、交通経済学、物流論、公益事業論。

鉄道特性を生かした環境への貢献

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。

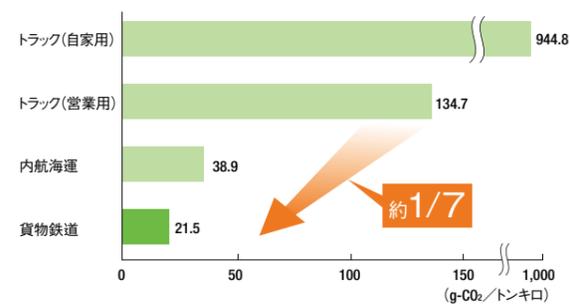
モーダルシフトによる効果

鉄道の輸送量当たりのCO₂排出量は、営業用トラックの約7分の1です。2009年度のJR貨物の輸送実績204億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231万トンの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*1。

このCO₂排出抑制量の約231万トン分を、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37億円分が鉄道貨物の利用で削減できる計算となります*2。

貨物輸送量1トンキロ当たりのCO₂排出量



営業用トラックと鉄道のCO₂排出量比較

CO ₂ 排出量	① 営業用トラック輸送の場合	CO ₂ 排出削減量 ① - ②
	CO ₂ 排出量原単位: 134.7g-CO ₂ /トンキロ 134.7×204億トンキロ=2,747,880t-CO ₂	
	② 鉄道輸送の場合	
	CO ₂ 排出量原単位: 21.5g-CO ₂ /トンキロ 21.5×204億トンキロ=438,600t-CO ₂	

排出削減(CO₂の固定吸収)を植林活動を通じて行う場合に必要な植林面積は 355,821ha
東京ドームの面積で換算した場合は 273,709個分

*1 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。
*2 日経・国際協力銀行排出量取引参考気配における、2009年度の気配値の平均値(1,623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/>)

静脈物流の推進

環境問題の高まり、埋立処分場の逼迫とともに「資源循環社会」の構築が社会的に強く求められています。収集運搬を担うJR貨物は廃棄物輸送において再資源化を推進する処分業者と連携し、安全確実な処理システムを提供しています。

現在は約60の自治体から排出される焼却灰・下水道汚泥等のコンテナ輸送を行っており、セメント工場等で焼却灰や下水道汚泥をセメント原料として使用したり、非鉄精錬工場での

焼却灰からのレアメタルの回収など資源循環の取組みの推進をサポートしています。



焼却灰用コンテナの貨車への積み込み

国際物流の充実・強化

東アジア諸国との産業の水平分業化が進む中、国際高速フェリーやRORO船航路を中心とした国際物流サービスの取組みを、通関のほか、輸出入に関わる一貫輸送手配を行う、グループ会社の(株)ジェイアール貨物・インターナショナルと一体となって積極的に進めています。博多～上海を結ぶ高速RORO船「上海スーパーエクスプレス」をはじめとする、JR貨物の12フィートコンテナを用いたSEA&RAILサービスや、韓国鉄道公社との提携により、釜山からソウルまで鉄道による一貫輸送を行うRAIL-SEA-RAILサービスなどにより、環境負荷の小さい鉄道と船を組み合わせた、国際間輸送では最も地球にやさしいサービスを提供しています。



RAIL-SEA-RAILサービス

一方、国際海上コンテナの国内における鉄道輸送にも取り組んでいます。国土交通省の「スーパー中枢港湾から内陸に向けた鉄道サービスの充実に向けたモデル事業」として盛岡貨物ターミナル駅構内にインランド・デポを設置し、2010年3月より、東京貨物ターミナル駅～郡山貨物ターミナル駅～盛岡貨物ターミナル駅を結ぶ海上コンテナ列車の運行を開始しました。内陸部にデポを設置したことにより、鉄道の強みを生かした海上コンテナの1WAY輸送が実現しました。なお、この事業は(株)ジェイアール貨物・インターナショナルが受託し、設備費用等に国の支援をいただいています。



海上コンテナ列車へのコンテナの積み込み

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、鉄道貨物輸送の認知度向上を図る取組みです。国土交通省と社団法人鉄道貨物協会が2005年にスタートさせ、2010年10月現在、商品認定70件120品目、取組企業認定67社となり、環境意識の高まりを受けて件数が増えてきています。

2010年6月にはイオンリテール株式会社様のご協力によりイオン津田沼ショッピングセンターにおいて、9月には生活協同組合コープさっぽろ様のご協力により札幌市のコープさっぽろ

ソシア店において、一般消費者に対してエコレールマークを紹介するイベントが実施されました。

JR貨物はこれらの取組みの展開により貨物鉄道の認知度が一層向上するよう、社団法人鉄道貨物協会と一体となって、普及に努めています。



イオン津田沼ショッピングセンターでのイベント



エコレールマーク

Comment

「海上コンテナの効率的な輸送でCO₂を削減」

「健康をはかる」を旗印に体脂肪計等の健康計測機器を製造している(株)タニタでは、盛岡貨物ターミナル駅のインランド・デポの発足に合わせ、京浜港揚げコンテナの秋田工場までの輸送を、鉄道で直接輸送する方式に転換しました。これにより、京浜港で通関してから倉庫で一旦積みかえ、トラックで陸送していた時と比べて、リードタイムを約4日間程度短縮できました。

さらに、環境面からもトラック輸送と鉄道輸送とのCO₂排出

量の差分が削減できることに加え、盛岡ICD事業所に返却したコンテナは、他の荷主が輸出用に利用できるため、空コンテナを京浜港からピックアップして回送して行く無駄も削減できます。地球規模でCO₂削減を目指すのであれば、盛岡ICDのような施設を利用して船会社間でコンテナを融通し合うような仕組みが必要だと思っています。

(株)タニタ

国際物流管理室長 横山 九一氏

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。

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	
		2008年度	2009年度	2008年度	2009年度
[1]事業エリア内コスト		6,609	5,998	445	594
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	278	91	328	336
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	6,331	5,904	39	177
③資源循環コスト	廃棄物処理 PCB処理費用	0	3	78	81
[2]上・下流コスト	リサイクルトナー購入	0	0	17	12
[3]管理活動コスト	業務機関構内の緑化	5	0	56	63
[4]研究開発コスト ^{※1}	環境配慮型鉄道車両の開発	0	0	140	62
[5]社会活動コスト	エコレールマーク事業への協賛	0	0	15	12
[6]環境損傷コスト	土壌汚染対策	0	0	2	2
合計		6,616	5,998	679	750
モーダルシフト対策コスト	駅構内改良 システム改良	667	391	1,164	1,198
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	9,210	8,416	439	604

※記載金額は百万円未満を切り捨てて表記しています。

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	2008年度	2009年度
	鉄くず(廃コンテナ)の売却 等	411	222

環境保全効果

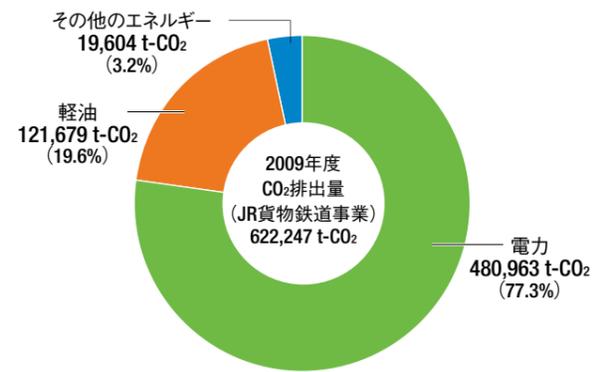
環境負荷項目		単位	2008年度	2009年度	
Input	エネルギー投入量	電力	MWh	1,011,326	944,047
		都市ガス	千m ³	884	864
		LPG	トン	590	639
		軽油	kl	51,967	47,073
		ガソリン	kl	395	384
		A重油	kl	4,374	4,187
		灯油	kl	1,232	1,414
	水資源投入量	千m ³	1,381	1,462	
	PPC用紙使用枚数	千枚	31,865	25,153	
Output	CO ₂ 排出量 ^{※2}	t-CO ₂	666,301	622,247	
	総排水量	千m ³	983	1,157	
	廃棄物排出量 ^{※3}	トン	1,902	1,653	

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)

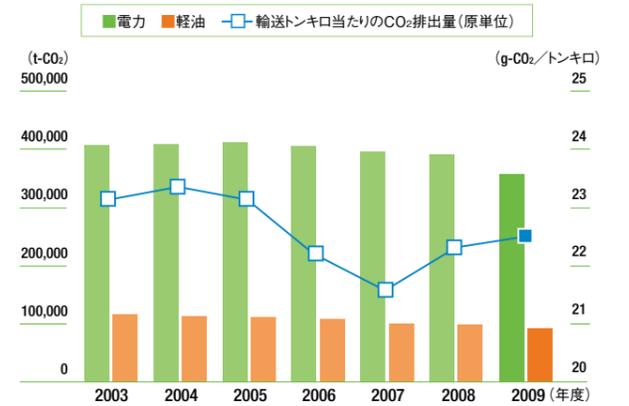
2009年度のCO₂排出量

2009年度の鉄道事業におけるCO₂排出量は、622千トン、うち、列車運行にかかる排出量は532千トンになりました。2009年度は輸送トンキロが微減となったため原単位は微増となっています。

JR貨物鉄道事業におけるCO₂排出量の内訳



列車運行による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。

安全対策

2009年度の主な安全投資は以下の通りです。安全への取組みについては、P24~25をご参照下さい。

(単位:百万円)

安全投資の内容	期待される効果	投資額
EH500形式電気機関車の新製	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。	1,815
EF210形式電気機関車の新製		2,788
DF200形式ディーゼル機関車の新製		2,269
EH200形式電気機関車の新製		770
EF510形式電気機関車の新製		1,514
コンテナ車の新製		2,230
機関車更新工事	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。	188
鉄まくらぎ及び分岐器交換	安全性・省資源性の向上を図ります。	471
ATS-PF ^{※4} 車上装置の導入	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。	432
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。	473

※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(43,736千円)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

※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

2009年度廃棄物処理コストは、103,074千円です(参考)。

※4 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、停止現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。



温暖化防止に向けて

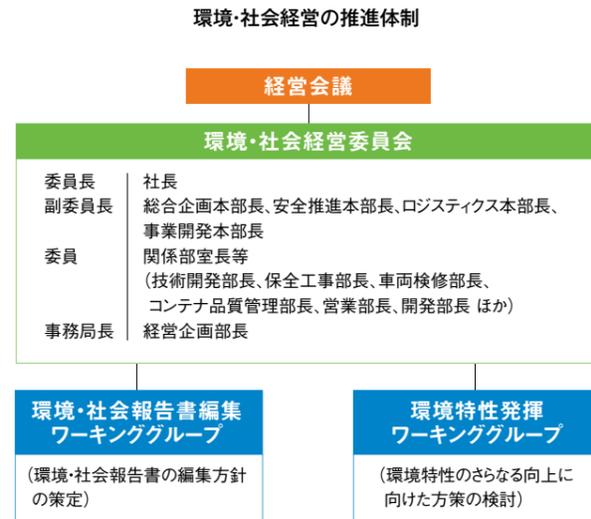
JR貨物は、事業活動におけるエネルギー消費原単位削減に努め、省エネ法等に適切に対応するとともに、お客様に対する情報の提供に取り組んでいます。

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、社員研修の際の環境・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。



環境自主行動計画の策定

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」を策定しました。2009年度からは、

- 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%

を目標数値として定めています。2009年度には省エネ型車両の割合は43.6%に、電力消費原単位改善率は3.1%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。

日本政策投資銀行「環境格付」の取得

JR貨物は、2008年9月、日本政策投資銀行から、「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、融資を受けました。

「環境配慮型経営促進事業」とは、日本政策投資銀行の格付システムにより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「環境格付」の手法を導入した融

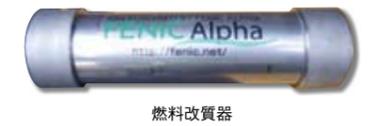
資制度です。
 当社は、「環境格付」の取得に加え、「原単位当たりCO₂排出量」を5年以内に5%以上削減すると誓約したことから、国からの利子補給金の交付決定に基づき、地球温暖化対策資金に係る貸出金利が優遇されます。
 今後とも、お客様の利便性確保と、事業活動における環境・安全面の配慮に取り組んでいきます。

フォークリフトの省エネ化

フォークリフトの燃料使用量削減のため、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の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)します。2010年度に12フィートフォークリフト68台に取付け、燃料使用量が削減されることにより、年間471t-CO₂の削減を見込んでいます。

また、同じく燃料使用量削減を目的に、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トッパー(アク

セル踏み制限装置)を設置しています。2010年度にフォークリフト157台に取り付ける計画で、これにより年間約744t-CO₂の削減を見込んでいます。なお、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。



燃料改質器

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、省エネ計画の作成、エネルギー使用量の定期報告が義務付けられました。引き続き、省エネルギー型車両の導入や、積極的な営業活動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排出量削減効果を算出しやすくするため、ウェブサイト上で、消費エネルギーの削減量を省エネ法に基づき計算できるサービスを提供しています。

エネルギー使用量・CO₂排出量計算シート



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

オフィスでの取組み等

2009年9月に内閣総理大臣がニューヨークの国連気候変動サミットにおいて、温室効果ガス排出量を2020年までに1990年比で25%削減することを表明されたことを受けて開始された温暖化防止のための国民的運動「チャレンジ25キャンペーン」にJR貨物も参加しています。

2005年度から、夏の軽装運動「クールビズ」を推進し、6月から9月の間「ノーネクタイ、ノー上着」での就業を実施しています。また、社員一人ひとりに温暖化防止の意識を浸透させる

ため、本社ビルにおいて毎日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月よりテレビ会議システムを新たに導入し、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。



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。

建設工事における環境対策—建設工事に必要なバラストの鉄道輸送—

2006年11月より、吹田貨物ターミナル駅建設に伴う吹田信号場の基盤整備工事を実施しています。この工事に伴う線路施設に必要なバラスト^{※1}を同駅に搬入する手段として、貨物駅の建設でもあることから、無蓋コンテナを使用した鉄道を利用することにより、地元自治体等への環境負荷を低減し、CO₂削減に貢献しています。



建設工事の様子

2007年1月から開始されたこのバラスト輸送は、輸送開始時は大阪府高槻市の採石場からトラックで大阪貨物ターミナル駅に持ち込み、大阪貨物ターミナル駅～吹田信号場間を輸送していましたが、現在は小豆島で砕石されたバラストを船で大阪市内の集積場へ陸揚げし、安治川口駅～吹田信号場間の約16kmを週3回運転しており、輸送開始から工事終了までに合計約10万トン輸送する計画となっています。

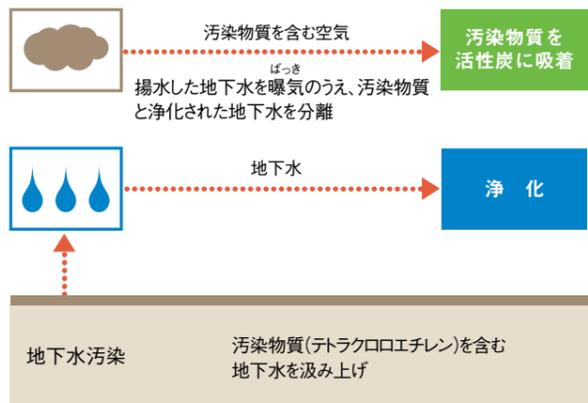


バラストを輸送する列車

土壌汚染と浄化の推進

JR貨物では、旧佐倉機関区において、規制される以前に使用していた洗濯機用洗剤(テトラクロロエチレン^{※2})による土壌・地下水汚染を、「曝気処理」により浄化に取り組んでいます。曝気処理は、汚染物質が気化しやすい性質を利用して、気化した汚染物質を活性炭に吸着させて取り除く方法で、決定に際しては関係自治体と打合せを重ねてきました。また、地元では説明会を開催し、周辺地区の方々に汚染状況、経緯、浄化対策方法を説明し、ご理解を得ながら適正に処理を進めています。同様に、旧小名木川駅の土壌汚染対策も、地元の方々への説明会ご理解を得ながら処理を進め、2010年3月に完了させることができました。

旧佐倉機関区における地下水汚染対策について



※1 バラスト
線路施設において、まくらぎと路盤の間に用いられる、砂利や砕石などのこと。

※2 テトラクロロエチレン
テトラクロロエチレンは1989年の水質汚濁防止法の改正以降規制されています。

騒音・振動の低減

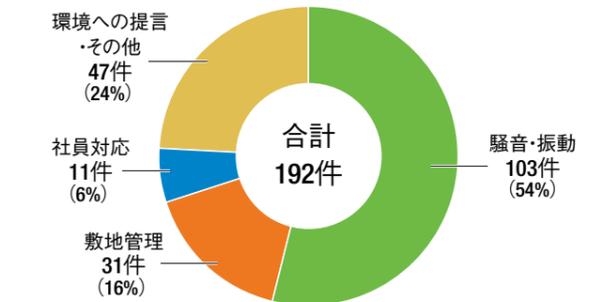
2009年度に寄せられた要望等は全社で192件ありました。内訳は、騒音・振動103件(54%)、敷地管理31件(16%)、社員対応11件(6%)、環境への提言・その他47件(24%)であり、騒音・振動に対するものが大半を占めています。中でも都市部での列車走行時の騒音と振動に対する声を多くいただきました。

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。

コンテナを積んだトラックの運転マナー、排気ガス等についてのご意見もいただいていますので、各利用運送事業者の打合せ・協力もいただいて改善に努めています。

2009年度に寄せられた要望等の内訳



車両の対策

車両は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、車輪は回転しない状態でレール上を滑走し「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7基設置により早期に発見し、車両から車輪を外さないままで車輪を削る装置(全国10箇所

に12台設置)によりフラットを除去し、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)

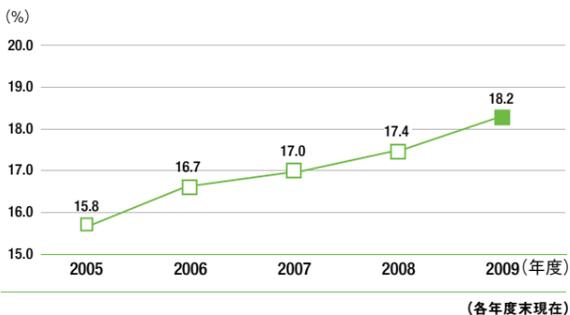


フラット検知装置(制御装置)

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。

全体に占める防音型フォークリフトの割合の推移



(各年度末現在)

防音型フォークリフトの導入(台)

機種	全体	防音型
12フィート	361	71
20フィート	79	19
トップリフター	71	3
リーチスタッカー	1	—
計	512	93

(2010年3月末現在)

※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。



JR貨物 環境・社会報告書2010

フォークリフトの排出ガス対策

駅構内で使用しているフォークリフトは、2004年8月以降、国土交通省にて定められた第2次排ガス規制へ対応したフォークリフトを投入してきましたが、2008年9月以降は新たに国土交通省にて第3次排ガス規制が定められ、これ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。今回

の排ガス規制ではNOxの排出量は従来規制値の60%以下と規制されており、燃料消費量においても従来比6%程度向上しています。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。

PRTR法対象物質の適正な管理

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。2009年度は4事業所について、届出を行いました。

MEMO PRTRとは?

● PRTR(Pollutant Release and Transfer Register)
 「化学物質排出移動量届出制度」
 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、あるいは廃棄物に含まれて事業所の外に運び出されたかを把握、集計、公表する仕組みです。
 対象となっている化学物質を製造・使用している事業者は、行政機関に年に1回、排出量・移動量を届け出ます。対象となる事業所は、特定化学物質の排出量・移動量が年間1トン(物質によっては0.5トン)を超える事業所です。

届出4事業所の排出量及び移動量(kg)

化学物質名称	エチレングリコール	塩化メチレン
大気への排出量	0	3,540
公共水域への排出量	0	0
下水道への排出量	1,486	0
当該事業所外への移動量	22,762	0

※届出4事業所: 鷲別機関区、仙台総合鉄道部、東新潟機関区、川崎車両所。

PCB使用機器の適正な保管・処理

JR貨物では、PCBを車両や電力設備などの機器で絶縁油として使用してきましたが、PCBを含有しないものに段階的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、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(札幌貨物ターミナル駅)

MEMO PCBとは?

● PCB(Polychlorinated Biphenyl)＝「ポリ塩化ビフェニル」
 絶縁性(電気を通しにくい)、不燃性(燃えにくい)等に優れた特性を有することから、高圧トランス(変圧器)、高圧コンデンサ(蓄電器)等の電気機器に広く使用されてきました。しかし、1968年、食品にPCBが混入したことから、その毒性が社会問題化し、1972年に製造や新たな使用が取りやめられました。
 PCBを含有した機器から発生する廃棄物については、「PCB特別措置法」等により、適正な方法での保管や、毎年度の保管状況の届出に加え、2016年までに処分することが義務付けられています。

PCB使用機器の保管・使用状況【車両関係】(台)

	保管	使用
高圧コンデンサ	420	20
小型低圧コンデンサ	1,162	354
高圧トランス	65	47

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	95台(変圧器、遮断機)
小型機器	1,149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^{※1}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状態で廃棄処理をしていきます。

建物への措置

また、鉄道事業で使用している建物のアスベストについては、2005年より一斉調査を実施しました。この結果、露出吹付アスベスト9箇所、密閉吹付アスベスト2箇所を確認し、露出吹付アスベストを2006年2月までに除去しました。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、除去などの必要な処置を行います。

関連事業の建物についてもアスベストの一斉調査を実施し、3箇所吹付アスベストの使用を確認しました。うち1箇所は封じ込め施工を行い、残り2箇所についても2005年11月末までに撤去工事を完了しています。

鉄まくらぎ・鉄まくらぎ分岐器の導入

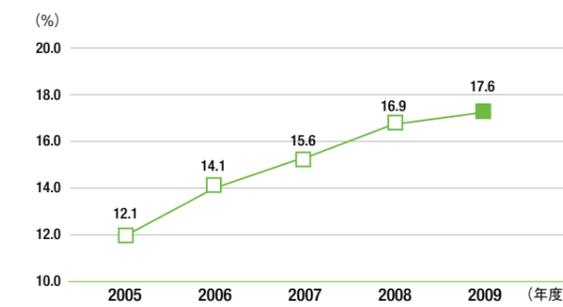
JR貨物で保守している線路延長は1,329kmあり、敷設されているまくらぎ総本数は153万本に上ります。材質別に見たまくらぎの内訳は、鉄まくらぎ27万本(18%)、木まくらぎ96万本(63%)、PCまくらぎ30万本(20%)となっています。このうち、木まくらぎは交換周期が15~20年と短く、また交換後は産業廃棄物として処理する必要があります。一方、鉄まくらぎは耐用年数が約60~70年程度と見積もられ、亀裂や腐食等で使用ができなくなった場合でも、鉄くずとしてリサイクルが可能です。そのため、当社では木まくらぎの腐朽等による交換に際し、継続して鉄まくらぎを投入しています。2009年度の投入実績(改良

工事軌道新設分は含まず)は、鉄まくらぎ10,212本、鉄まくらぎ分岐器12組、既設分岐器のポイント部46組です。



鉄まくらぎ分岐器の新設(福岡貨物ターミナル駅)

鉄まくらぎの割合の推移



MEMO 鉄まくらぎとは?

鉄まくらぎの歴史は意外に古く、国内では1893年、国鉄信越線横川・軽井沢間のアプト式軌道8km間に使用されたことが始まりです。鉄まくらぎの特徴は本文にあげたもののほか、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ること、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あげられます。

※1 アンダーシール

アンダーシールは下塗剤で、以前に製作された一部の貨車やコンテナに使われています。

安全の確立

「安全・安定輸送の確立」は、JR貨物が最重点で取組まなければならない課題です。毎日繰り返し行われる作業の中に危険が潜むことを実感し、安全への強い意欲を持たなければなりません。お客様の安心、同一線路を使用している旅客鉄道会社からの信頼を得ていくために、なお一層の努力を行います。

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、安全最優先の意識及び正しい作業の定着を図り、

車事故などの重大事故や労働災害の絶滅を目指し取組んでいます。

行動指針

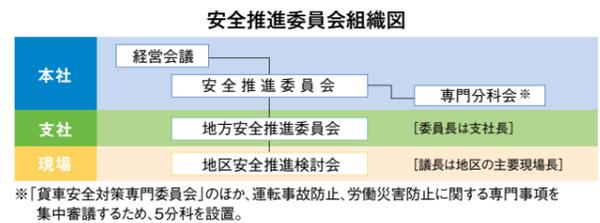
- 私たちは、法令を遵守し、基本動作を守って規律ある作業を遂行します。
- 私たちは、安全最優先を行動規範とします。「急ぎ作業より安全」、「時間との競合では迷うことなく安全」を優先します。
- 私たちは、事故の未然防止に万全を期します。とくに「列車事故などの重大事故」「6つの特定事故」の絶滅を目指します。
- 私たちは、「ヒヤリ・ハット」に積極的に取組みます。
- 私たちは、万一、事故が発生した場合は、適切な措置と正確な報告を行い、併発事故を防止します。

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。それに基づき、社長をトップとし安全統括管理者、運転管理者、乗務員管理者を置いた安全管理体制を定め、それぞれの責務を明確化し、安全の確保に努めています。

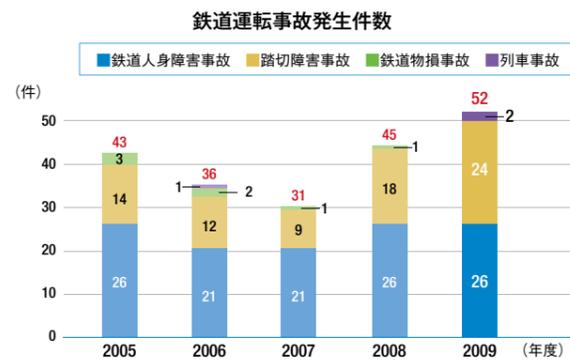
また、運転事故等や労働災害の防止に関する事項を審議し、有効な対策の策定・推進を行うことを目的とする「本社安全推進委員会」(委員長:ロジスティクス本部長)を設置し、毎月1回開催しています。各支社においても「地方安全推進委員会」(委員長:支社長)を設置し、支社内の安全活動を推進しています。

2009年2月には社長を委員長とした安全改革委員会を設置し、安全に関する課題について幅広く審議を行っています(P11参照)。また、国が運輸事業者に対し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。



鉄道運転事故・労働災害発生状況

2009年度の鉄道運転事故においては列車事故が2件発生しました。また、2008年度と比較すると踏切障害事故が増加しました。



2009年度の労働災害は前年度より減少しましたが、近年、経験の浅い社員の労働災害が増加傾向にあります。



事故未然防止のための取組み

事故や災害を防止するため、社員一人ひとりが安全の重要性を認識し、基本作業を確実に実施することを徹底しています。具体的には、過去の重大事故をCGIに再現した教材や重大事故の当時の新聞、写真、概要等を掲載している事故パネル展示室などを活用して、過去の事故を教訓として学ぶ取組みを行っています。

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、安全の取組みが活発な現業機関の社員やグループ会社社員の事故・労働災害防止の取組み発表、安全に関するディスカッションを

通じて、発表現場の取組みを共有化していくとともに、グループ会社を含めた会社全体の安全意識の高揚を図っています。

また、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組みを行っています。



安全発表会

新しいヒヤリ・ハットの取組み

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」を再構築し、2008年度から新しい形で取組んでいます。本社、支社それぞれにヒヤリ・ハット事務局を設置し、社員が報告しやすい仕組みを作るとともに、報告されたヒヤリ・ハットを水平展開することで情報の共有

化を図り改善を促進する仕組みとしました。その結果、2009年度は2,466件(対前年+296件)の報告がありました。

この取組みを通じて、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、安全性向上に取組んでいます。

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り、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ことで、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。

また、貨物列車の安全・安定輸送には各旅客会社や協力会社との連携が必要不可欠です。そのため、各地で合同の脱線復旧訓練や異常時取扱い訓練等を開催し異常時の対応に備えています。



荷役訓練

Comment

事故「ゼロ」継続に挑戦

新入社員や運転士養成で配属された社員にいつも言う言葉があります。それは、「仕事は楽しくやろう!」です。

人生の1/3は仕事をしているわけで、その時間を楽しく過ごし充実感を得るとともに、仕事で稼いだお金は残りの時間を楽しく過ごすために使うべきだと思います。楽をして充実感を決して生まれません。楽をするために近道をしたくなるのが人間ですが、私たちの仕事は、手抜きをすると大きなしっぺ返しを食

います。そうならないように、社員に安全に対する強い意識を持たせ継続させる必要があります。管理者がその意識を持つことで社員とのコミュニケーションも活性化され、安全最優先の職場風土になると考えます。

門司機関区では労働災害「ゼロ」を15年継続していますが、「事故ゼロは、決して安全ではない。」という認識のもとで安全活動に取組み、今後も事故「ゼロ」へ挑戦していきます。



九州支社 門司機関区長 春日 雅之

地域・社会との共生

JR貨物は、暮らしに身近な物資の輸送を通じて地域社会に貢献するとともに、地域の皆様に開かれた企業づくりを進めています。海外からの視察への対応等の国際協力も行っています。

地域社会との交流—各支社における取組み—

北海道支社 小学校の写生会に協力

鷲別機関区では、毎年、登別市内の小学校からの申し出により、DD51機関車をモデルにした写生会を行っています。今年も6月に実施し、小学校3年生の児童57名が参加されました。きれいに整備された機関車を目の前にすると、子供たちはその迫力に驚きますが、大きな機関車によって毎日の暮らしが支えられていることを知ると、子供たちは目を輝かせて楽しみながら一生懸命に描いていました。



写生会の様子

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2010年10月に宮城野駅にて開催しました。9回目となる今回は、鉄道貨物輸送とエコレールマークのPRを行うとともに、恒例となったEH500形式電気機関車の運転室見学とミニSL運転、野菜等の産直販売、鉄道車両部品販売等を行いました。昨年を上回る約1万5千人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。



「JR貨物 ふれあいin東北」

関東支社 「第24回川の手荒川まつり」に初参加

2010年4月29日に、隅田川駅近くの南千住野球場で「川の手荒川まつり」(主催:荒川区)が開催されました。このイベントは子供から大人まで楽しめる区内最大の祭典であり、当日は約6万人が来場し大変な賑わいをみせていました。

会場ではステージイベント、ミニSL乗車や商業祭バザール等が行われ、JR貨物も、子供運転士制服を着用しての記念撮影、車票を模した紙に駅名スタンプを押す車票づくり体験、時代物の駅全体の航空写真の展示など「環境にやさしい鉄道貨物輸送」のエコグッズやパンフレットを配布しながら区民の皆さんにJR貨物のPRを行い、交流を深めました。



「第24回川の手荒川まつり」

東海支社 名古屋貨物ターミナル駅開業30周年記念行事の開催

名古屋貨物ターミナル駅開業30周年を記念して、10月2日にイベントを開催しました。近隣にお住まいの方や通運事業者様をお招きし、当日は約2,500名のご来場がありました。催事としてステージイベントやパネルやDVDを用いた「環境にやさしい鉄道貨物輸送」のアピールをはじめ、各種コンテナや荷役機械の展示、構内見学バスツアー、ミニ列車運転、鉄道模型展示、物品販売などを行いました。



名古屋貨物ターミナル駅開業30周年記念行事

関西支社 「ひめじ環境フェスティバル2010」に出展

2010年10月2日～3日、兵庫県姫路市の大手前公園にて、姫路市主催の「ひめじ環境フェスティバル2010」が開催され、主催者発表で2日間合計2万8千人が訪れました。

JR貨物もブースを出展し、鉄道コンテナ輸送を紹介するパネルや姫路貨物駅の風景写真を掲示し、鉄道模型も展示しました。2日目には、イベントステージにて企業案内も行い、鉄道コンテナ輸送の仕組みやメリットを紹介するとともに、ご家族での来場者を対象に、子供向けパンフレットの配布も行いました。

今後もイベントへの出展等により、地域のより多くの人々に鉄道コンテナ輸送を認知してもらう活動を実施していきます。



「ひめじ環境フェスティバル2010」

九州支社 「エコテクノ」に出展

環境モデル都市・北九州市では、地球環境・新エネルギー&技術展「エコテクノ」が毎年10月に開催されています。環境問題に取り組む百数十の企業・団体・学校など百数十社・団体が出展する中、JR貨物は(社)全国通運連盟と共同でブースを設置。2010年は、31フィートコンテナと12フィートコンテナ内にて「他輸送モードとのCO₂排出量比較パネル」や「実際に輸送している日用雑貨(電池、洗剤など)」の展示・説明を行い、「身近で環境に優しい」鉄道貨物輸送を紹介しました。



地球環境・新エネルギー&技術展「エコテクノ」

鉄道コンテナ輸送50年記念

2009年は、本格的な鉄道コンテナ輸送のさきがけとなったコンテナ特急「たから号」の運転開始から50年目となる、歴史的にも意義のある節目の年でした。これを記念して2009年10月から11月にかけて全国各地でさまざまなイベントを開催しました。

11月8日には、東京貨物ターミナル駅において、一般のご家族と行政、物流関係者をお招きし、「たから号」のヘッドマークを装着した記念列車の出発式を開催しました。また、東京の日比谷公園の鉄道フェスティバルでの記念展示をはじめ、全国で記念の職場公開を開催し、鉄道博物館、物流博物館、大鉄道博2009でも、鉄道コンテナ輸送50年記念展示を行いました。



鉄道コンテナ輸送50年記念列車

いずれのイベントも予想以上の反響をいただき、鉄道貨物輸送に対する理解を深めていただける場となりました。



鉄道コンテナ輸送50年記念列車出発式



コンテナ50周年
シンボルマーク

MEMO 「たから号」の概要

初めてのコンテナ専用特急貨物列車「たから号」は1959(昭和34)年11月5日、汐留・梅田間で運転開始しました。当時、長距離区間を直行で運転する貨物列車はきわめて少なく、画期的な直行列車でした。列車は相互に夜発車して早朝に到着するダイヤで、停車駅は沼津、浜松、稲沢、吹田(操)でした。列車編成はコンテナ貨車が24両に車掌車1両の25両、1,000トンけん引で最高運転速度は85km/h、汐留・梅田間を10時間55分で結びました。

人材の育成と働きやすい職場づくり

JR貨物は、社員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、社員一人ひとりのモチベーションの向上を図るため、人事制度、福利厚生制度、教育体制を整備し、安全で安心できる働きがいのある職場づくりに努め、活気ある会社づくりを目指しています。

地域社会への貢献—口蹄疫感染拡大防止への取組み—

2010年4月20日に宮崎県で発生した口蹄疫は、徐々に被害が広域化し、5月15日には県内各地の道路に消毒マットが設置される事態となりました。この問題は全国ネットワークのJR貨物においても例外では無く、緊急の自主対策を実施しました。全国的に消毒薬・マットの在庫が不足する中、入手方法や消毒方法について調査し、また宮崎県へ直接アドバイスを行いながら、5月21日より順次、宮崎県内の貨物駅(延岡駅・佐土原ORS、都城ORS)に消毒用マットの設置や消石灰の散布を開始しました。その後、被害が鹿児島県の一部にも及んだため、鹿児島貨物ターミナル駅においても対策を実施。(株)ジェイアール貨物・九州ロジスティクス、日本通運(株)都城支

店にご協力いただきながら、宮崎県より終息宣言が発表された8月27日まで消毒作業を継続することで、口蹄疫の感染・拡大防止に努めました。



貨物駅に設置した消毒マット(延岡駅)

社会貢献活動への参加

2010年4月5日、新潟支店では焼島駅周辺において、ゴミ拾いのボランティア活動に参加しました。この活動は、旭カーボン(株)が5年前から取組みを始められており、春と秋の年2回、実施されています。新潟支店は昨年春から参加しており、今回で3回目となりました。今回は新潟貨物ターミナル駅、新潟保全区、支店合わせて12名(総勢77名)が参加し、約2時間、清掃活動にあたりました。地域の皆様に感謝の気持ちを込め、今後も活動を継続していきます。

JR稲沢駅の周辺において清掃活動を行っています。地域の皆様とともに近隣の清掃活動を行うことにより、快適で住みよい生活環境の確保に貢献しています。



新潟支店における清掃活動



稲沢地区での清掃活動

国際協力とコミュニケーションの推進

JR貨物では、国際協力の一環として、都市交通問題の解消のために実施されているベトナム鉄道(VNR)のハノイ都市鉄道1号線プロジェクト基本設計のうち、ハノイ駅近辺の高架化に伴い支障する貨物駅と貨車検修設備の移転集約について、日本における鉄道貨物のノウハウを活用した設計業務の支援・協力を行っています。

また、日本の鉄道貨物の技術やシステムの視察、意見交換などの訪問に対応しています。2010年6月には韓国鉄道公社社長が、7月にはロシア連邦及びカザフスタン共和国に所在する国立鉄道大学の学長を中心とした視察団が来訪



ロシア・カザフスタンからの視察

人事・雇用の取組み

多様な人材が活躍できる職場づくり

2001年度の年金制度改正、2006年度の高年齢者雇用安定法改正を受け、60歳で定年退職以降、年金満額支給年齢に達するまでの間、希望する社員について、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。

2010年度には、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。

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、今後もモーダルシフトの担い手としてあり続けるため、仕事の本質をより理解させ「真のプロ」を育成することを目指し、中央研修センターにおいて系統別の集合教育を実施するほか、現場においても教育担当者を配置しOJT教育を強化するなど、ベテラン社員が保有している豊富な技術や技能を若年社員へ着実に継承する取組みを実施しています。

また、次代の鉄道事業を担う人材を育成していくため、今後も新規採用を継続していきます。

人材の育成

教育方針

急速な世代交代が進む中で引き続き「安全教育」、「技術継承教育」を実施するほか、「安全改革委員会」による改善策をふまえ、「管理者教育」、「若年社員教育」を重点的に取り組んでいます。

「管理者教育」としては、新たにコーチング研修の導入と基

礎知識の習得に主眼をおいた新任助役研修などを、また「若年社員教育」としては、正しい作業の定着、業務改善の推進、後輩育成の意識付けを基軸とした各種教育を実施しています。

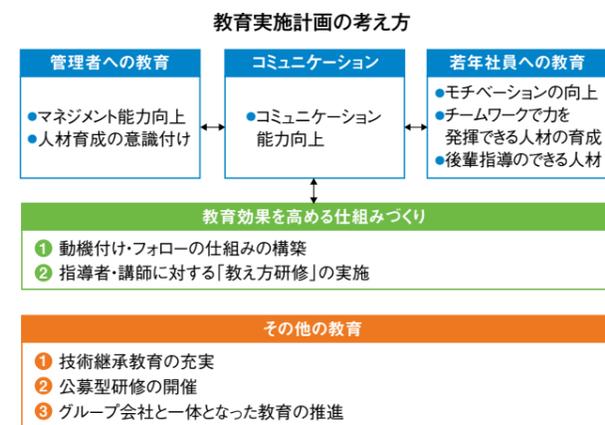
これらの教育により、管理者のマネジメント能力の向上、若年社員のモチベーションの向上などを図り、社員の成長を支援しています。

小集団活動

JR貨物では、社員教育の柱の一つとして、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」を積極的に実施しています。小集団活動では、身近な課題について自分たちで「考えること」の楽しさを、活動を通じて社員に実感させています。



平成21年度 小集団活動全社発表会



JR貨物 環境・社会報告書 第三者コメント

1 輸送システムの改善とその社会的普及

輸送システムの特徴から、その改善には全体を考慮に入れつつ個々の要素を改善し、それらを適切に組み合わせることが必要とされます。

輸送具についてはハイブリッド機関車HD300形式の試作車が2010年3月に完成しました。環境性能、燃料効率も良いとのことから、広範な普及が望まれます。通路では、隅田川駅等のターミナル駅での改良で、輸送力拡大への大きな後押しとなりました。可能な限り、この種の改良事業の続行が期待されます。動力としてのエネルギーでは、CO₂排出原単位等から鉄道貨物輸送の優位性が期待されています。その利点は鉄道車両の積載効率の向上によって一層増すものと思われま

す。このように改善された輸送システムでも、もし社会的に普及しないとすれば、宝の持ち腐れです。鉄道利用は荷主等利用者の選択に依存しますので、彼らに強く訴えることが要請されます。その判断材料として本報告書は有用ですが、個別のケースを設定しての具体的な数値比較といったものの検討の余地はないのでしょうか。

2 チャレンジ25キャンペーン

2009年9月の国連気候変動サミットで鳩山前総理が温室効果ガスを2020年までに1990年比で25%削減するとの表明を行ったことを受け、2010年1月よりチャレンジ25キャンペーンが開始されました。JR貨物もこの国民運動に参加していることは、社会的に好ましいと考えます。

25%の削減は極めて厳しい目標ですが、次世代に負担を先送りしないようにすることは大切です。そこで、JR貨物が2020年までにどれだけの温室効果ガスを削減すべきか、その行程をどのように設定すべきかを客観的に論ずることが要請されますが、その際には実行可能であることが大切です。近年物流部門からのCO₂排出量は減少傾向にあることから、さらなる削減にはこれまで以上にコストがかかります。限界効果が小さくなるからです。環境に優しい鉄道輸送の本質が社会的に追求されるべきでしょう。

に論ずることが要請されますが、その際には実行可能であることが大切です。近年物流部門からのCO₂排出量は減少傾向にあることから、さらなる削減にはこれまで以上にコストがかかります。限界効果が小さくなるからです。環境に優しい鉄道輸送の本質が社会的に追求されるべきでしょう。

3 温故知新

2009年11月に鉄道コンテナ輸送50年の記念イベントが行われました。今日では一般的となっているコンテナ輸送も、その登場時には極めて革新的なものとなりました。この際50年の歴史を踏まえ、なぜコンテナ輸送が導入されたのか、その利点と課題は何なのか、将来性はどうかを原点に立ち返って再検討してみる必要はないでしょうか。そのことを通して鉄道貨物輸送の将来像が見えてくる可能性が膨らむのかもしれない。

日々技術革新が進む今日ですが、人間の知恵の原点は変わるものではないと考えます。鉄道貨物輸送の今後の一層の発展を図るに当たっては、過去に学ぶべきものも決して少なくないと思われま



早稲田大学
商学大学院教授
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。

鉄道輸送システムの社会的普及は、モーダルシフトの担い手である弊社にとって、極めて重要なことと考えております。ご提案頂きました社会的普及に向けた具体的な数値比較につきましては、多種多様なお客様のニーズに対して、できるだけ多くのケースにおいて鉄道をご利用頂くメリットをご紹介することにより、鉄道特性のPRに努めてまいります。加えて、環境負荷低減に向けた技術開発、主要幹線における輸送力の増強、積載効率の向上に資する営業活動に、従前にも増して積極的に取組んでまいります。

チャレンジ25キャンペーンにつきましては、地球温暖化防止のための国民運動であり、これまでのチーム・マイナス6%に続いて参加しているものです。2020年に向け、これからの低炭素社会の構築において弊社が果たすべき役割を勘案しながら、ご指摘頂いた実現可能性を十分に踏まえつつ、目標の水準とその実現に向けた方策を検討したいと思います。

2009年に「鉄道コンテナ輸送50年」という節目の年を迎えました。「複合一貫輸送」を可能とするなどの利便性の向上に加え、営業用トラックの約7分の1という鉄道の高い環境特性は、コンテナ輸送によりもたらされた利点の一つとすることができます。

一方で、まだまだ改善すべき課題も多いと認識しております。コンテナによる「複合一貫輸送」が始まって50年、改めて原点に立ち返り、安全、環境、社会など、それぞれの面における取組みを一層進めていくとともに、お客様のご要望に対し真摯にお応えしていくことにより、今後も良質な輸送サービスの提供に努めてまいります。

引き続きご指導・ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。



代表取締役副社長
総合企画本部長
田村 修二

編集後記

「環境・社会報告書2010」をお届けいたします。

今回は、二村真理子先生から、最近の環境問題の動向を踏まえた鉄道の役割や将来に向けたご意見を頂戴しました。また、杉山雅洋先生からは、昨年に引き続き、当社の環境・社会活動に対する貴重なご意見をいただきました。一方、当社の環境面及び社会面の活動については、これまでの取組み、新たな取組みを、一層わかりやすくご紹介することを心がけました。

2013年以降のポスト京都議定書の枠組みを決める国際的な議論が大詰めとなっています。国内でも2020年までにCO₂を25%削減する目標に向け、地球温暖化対策基本法が閣議決定となり、排出量取引制度などの方策について検討が行われるなど、環境問題に対する国内外での関心は、一層の高まりを見せています。

鉄道貨物輸送の果たす役割も大きくなると思われま

す。当社の「環境・社会経営」に対する取組み姿勢が、本報告書により多くの方にご理解いただけることを、心から願っています。

本報告書をご覧になってのご意見・ご感想を是非お聞かせ下さい。お待ちしております。

常務取締役総合企画本部副本部長 経営企画部長
村山 洋一

環境・社会報告書2010 2010年12月発行

日本貨物鉄道株式会社 総合企画本部経営企画部 〒102-0072 東京都千代田区飯田橋三丁目13番1号
TEL : 03(3239)9121 FAX : 03(3239)9123 <http://www.jrfreight.co.jp/>