

## ステークホルダー・ダイアログ

2004年4月1日、「JR東日本グループが持続可能な社会構築のために何ができるのか」をテーマに、各分野の専門家の方をお招きして第1回ステークホルダー・ダイアログを開催しました。



フューチャー500  
理事長  
木内 孝氏



日本消費生活アドバイザー・  
コンサルタント協会 理事  
辰巳 菊子氏

## JR東日本には、持続可能な社会構築に貢献できる大きな可能性があります

**木内** いま日本は相当ピンチで、国としての持続可能性が問われている状況です。しかし、世界でそういった議論をする際に、日本は大丈夫だということで引き合いに出されるのが、新幹線をはじめとする鉄道の信頼性です。

**前田** 鉄道業者は、大きな社会的責任を負っています。なかでもいちばん重要なのは安全です。そのほかにも、環境保全や駅を中心とした地域の活性化などさまざまな役割を担っていると思います。

### インターモーダルの戦略的な展開を

**中村** JR東日本で、さまざまな交通機関を効率的に組み合わせて利用する「インターモーダル」を進めていると聞き、とても嬉しく思います。乗り物と乗り物をつなぐことによって、付加価値が増すわけです。ただし、インターモーダルについて、もっと戦略的な発想があってもいいと思います。

例えば、業務用の物流にもっと鉄道を利用してはどうでしょう。東京の道路混雑の大半は物流が原因ですから、自動車走行量が減り、自転車が走りやすい街になる。それが巡り巡って鉄道の利用増につながるなど、さまざまな効果があるでしょう。

自宅から駅までマイカーで行き、そこから電車を利用する「パーク&ライド」についても、空き地があるから駐車場をつくるという発想ではなく、自ら投資して新たな駅をつくるなど、中心市街地に集まる車をその手前で受け止めるくらいのプロジェクトを期待します。

**都筑** 都市部では、パーク&ライドよりむしろ自転車を利用する「バイシクル&ライド」が適していると思うので、これが実現できるといいですね。

### グリーン列車を走らせて

**都筑** 既に信濃川で水力発電をして、電車の運行に利用しているということですが、

が、風力発電を利用した風車列車など、自然エネルギーの導入を一層促進してほしいと思います。JR東日本の場合、スケールメリットがあり自社消費量も多いので、取り組みやすい立場にあります。日本における自然エネルギー普及への影響も大きいと思いますので、ぜひ率先してください。その際、電車運行に使われている電力の何パーセントが自然エネルギーによってまかなわれているのか、それを今後どのぐらい増やしていくのか、具体的な数字を示していただきたいと思います。

**前田** 信濃川の水力発電の話ですが、2000年に新潟で開催された大地の芸術祭で、出品したある外国人アーティストが、信濃川の水力発電で山手線が動いていることをアートで表現していました。私はそれを見てこの事実を知り、とても感激しました。山手線に乗車している人々に対し、そういった情報発信を積極的にやっていくことも必要だと思います。

**辰巳** スウェーデンでは、グリーン電力で走る列車のドアに環境ラベルを付けています。JR東日本も、駅のトイレトーパー



自然エネルギー推進市民フォーラム  
理事長  
都筑 建氏



横浜国立大学大学院  
環境情報研究院 助教授  
中村 文彦氏



日本政策投資銀行  
政策企画部長  
前田 正尚氏

す。例えば駅に図書館があるとか、役所まで行かなくても駅に行けば用事が済むといった具合に、観光客ではなく住んでいる方々を駅に集めるという発想があっていいと思います。駅の近くに住んでいれば車がなくても生活できるような、駅を中心としたコンパクトシティ、つまり地域に根ざしたサステナブル(持続可能)な街づくりを推進してほしいです。交通システムがうまく機能している街では、バスの運転手さんや駅員さんが自分たちの仕事に誇りを持って働いています。

このような街づくりには、自治体との協力が不可欠ですが、JR東日本の総合力をもってすれば進められると思います。

**辰巳** 駅に保育園を設置する取り組みを既に進められていますが、これは働く女性にとって本当に役立っていますので、ぜひ推進してほしいです。

**木内** JR東日本に皆さんが期待するところは非常に大きいですね。交通手段の主役として、また駅を中心とした街づくりについて、20年から50年といった長期的なビジョンを掲げ、明るい未来を提示してください。われわれ市民も、その取り組みをずっと応援していきたいと思っています。

ーに切符をリサイクルした再生紙を使っていることを表示している駅があります。このように、利用者に取り組みをわかりやすく伝える工夫をしてほしいですね。

ドイツなどでは駅の広告スペースを環境広告の場として、とても上手にしかも美しく使っています。JR東日本でも、環境コミュニケーションの場としてもっと活用してはどうでしょうか。利用者への環境教育効果が大きいですね。同時に、環境への取り組みに関するお客さまからの問い合わせに対して、従業員がすぐに答えられる教育体制を整えてほしいですね。

**前田** 安全や防災面でも既にいろいろな取り組みを展開されているので、社会環

境報告書などを通して、利用者に伝えていただきたいと思います。

### 街づくりへの取り組みに期待

**前田** 駅は市民と地域との大切な接点です。バリアフリーなどを進めた、より利用しやすい身近な駅が求められています。

**木内** その点、いまある標識は不親切ですね。電車をあまり利用したことがない人でも迷わないようにするには、案内標識を改善する余地がまだまだあります。

**中村** もう少しスケールの大きな話として、鉄道を使いやすい街づくりがありま

### ステークホルダー・ダイアログを受けて

JR東日本は、1987年に国鉄が民営化されて発足したわけですが、発足後これまでの間、黒字化や完全民営化などに懸命に取り組むあまり、我々がこの社会を支える一翼を担っているという意識が、ややもすると少し薄れてきたように感じています。

そこで、新たな中期経営計画の策定時に

は、JR東日本グループのミッションをきちんと議論したいと考えていました。公益性や社会性、日本や持続可能な社会のために私たちに何ができるのか、その役割なども含めて議論していきます。本日は皆さま方のお話を伺い、その思いを強くしました。



取締役  
経営管理部長  
小暮和之