

持続可能な社会をめざして

JR東日本グループ
社会環境報告書
2007

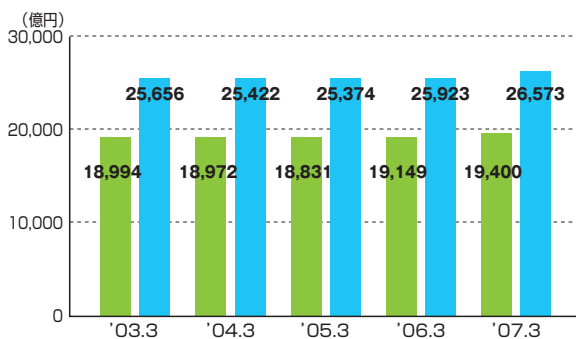


会社概要・グループ会社一覧

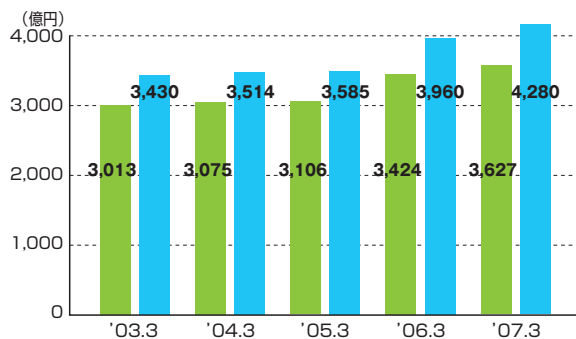
■会社概要(2007年3月31日現在)

社名	東日本旅客鉄道株式会社 East Japan Railway Company
所在地	東京都渋谷区代々木二丁目2番2号
設立	1987年4月1日
資本金	2,000億円
社員数	63,140人(2007年4月1日現在)
営業キロ	新幹線/1,052.9km 在来線/6,473.9km
駅数	1,702駅
一日あたりの列車本数	12,671本(2007年3月ダイヤ改正時)
一日あたりの輸送人員	約1,641万人
事業内容	運輸業、駅スペース活用事業、 ショッピング・オフィス事業、 その他事業

■営業収益の推移



■営業利益の推移



■グループ会社一覧(2007年7月現在)



運輸

「安全第一」を最優先とし、さらに速く、
便利で快適な輸送サービスの提供に努めています

ジェイアールバス関東(株)/ジェイアールバス東北(株)/東京モノレール(株)



ショッピングセンター

集客力に優れた駅および駅周辺の立地を最大限に活用し、
ショッピングセンターを開発、運営しています

(株)鉄道会館/東京圏駅ビル開発(株)/ (株)ルミネ/池袋ターミナルビル(株)/ (株)ボックスビル/ (株)川崎ステーションビル/ 鶴見ステーションビル(株)/ (株)横浜ステーションビル/ 湘南ステーションビル(株)/ジェイアール東日本商業開発(株)/ JR東京西駅ビル開発(株)/宇都宮ステーション開発(株)/水戸ステーション開発(株)/いわき中央ステーションビル(株)/ (株)錦糸町ステーションビル/ (株)千葉ステーションビル/ 弘前ステーションビル(株)/ (株)ステーションビルMIDORI



オフィス

駅直結の利便性を活かしたオフィス事業を展開しています
また、今後の東京駅周辺開発ビルの開業準備を進めています

(株)ジェイアール東日本ビルディング



ホテル

シティホテル系、ビジネスホテル系など、お客さまそれぞれの
ニーズに合ったホテル運営を展開しています

日本ホテル(株)/高崎ターミナルビル(株)/仙台ターミナルビル(株)
/盛岡ターミナルビル(株)/秋田ステーションビル(株)/ (株)ホテルメトロポリタン長野



小売・飲食

駅やその周辺において、一層便利で楽しい時間と空間を提供
することをめざし、店舗展開をしています

(株)JR東日本リテールネット/ (株)日本レストランエンタプライズ/ ジェイアール東日本フードビジネス(株)/ (株)デリシャスリンク/ (株)JR東日本ステーションリテイリング/ (株)JR東日本ウォータービジネス



商事・物流

グループ各社の業務活動が円滑に進むよう、資材調達、
配送などの重要な役割を担っています

(株)ジェイアール東日本商事/ (株)ジェイアール東日本物流



旅行・レンタカー

お客さまの旅行ニーズにお応えできるよう、旅行商品や
レンタカーなどを提供しています

(株)びゅうトラベルサービス/ジェイアール東日本レンタリース(株)

編集方針

本報告書は、
JR東日本グループにおける
社会および環境に対する
取り組みを、正確かつ
わかりやすくご紹介する
ことを目的として、
発行しています。

本書では、前半で「3つの視点」として、JR東日本グループの社会的責任について「安全」「サービス」「環境」の側面から考え方や取り組みをご説明するとともに、「特集」として重要な課題や環境活動について、ご報告するものとしました。

後半では、社会環境活動の各テーマについてまとめ、各種データの経年的開示も継続して行っています。

編集にあたっては、第一線で社会環境活動を担っている社員の声をできるだけご紹介することで、「いま職場で行われている活動」について、具体的にお伝えできるように努めました。

また、進捗した事柄などについては、積極的にコラム形式でお伝えすることにより、グループ全般の活動へのご理解をいただけるように努めました。



スポーツ・レジャー

健康的なライフスタイルを応援するフィットネスクラブや、余暇をサポートするレジャー施設を運営しています

(株)ジェイアール東日本スポーツ／(株)ガーラ湯沢



不動産管理

鉄道事業と連携した沿線開発の一環として、戸建住宅・マンション・店舗などの開発・管理を行っています

(株)ジェイアール東日本都市開発／(株)ジェイアール東日本住宅開発



情報・財務・人材サービス

グループ会社の情報処理に関する総合的情報サービス事業を行っています

(株)ジェイアール東日本情報システム／ジェイアール東日本ネットステーション(株)／(株)ジェイアール東日本マネジメントサービス／(株)ジェイアール東日本パーソナルサービス



広告・出版

駅・列車内の交通メディアを活用した情報発信を行っています

(株)ジェイアール東日本企画／(株)東京メディア・サービス／(株)オレンジページ



清掃整備・リネンサプライ

お客さまに「清潔な旅」を提供するため、駅、列車内などの整備・清掃事業を行っています

鉄道整備(株)／関東車両整備(株)／東日本鉄道整備(株)／(株)東日本環境アクセス／高崎鉄道整備(株)／水戸鉄道整備(株)／千葉車輛整備(株)／(株)ジェイアールテクノサービス仙台／(株)東日本アメニテック／秋田クリーンサービス(株)／新潟鉄道整備(株)／長野鉄道車輛整備(株)／新日本リネン(株)



建設コンサルタント・設備保守

鉄道の施設や機械設備、生活サービス事業の施設などのコンサルティングや保守を行っています

ジェイアール東日本コンサルタンツ(株)／(株)ジェイアール東日本建築設計事務所／ジェイアール東日本ビルテック(株)／ジェイアール東日本メカトロニクス(株)／ユニオン建設(株)／東日本トランスポートテック(株)／東北交通機械(株)／新潟交通機械(株)



支社別グループ会社

地域特性にあわせた事業を展開しています

(株)ジェイアール東京企画開発／(株)ジェイアール神奈川企画開発／(株)ジェイアールかいじ企画開発／(株)ジェイアール宇都宮企画開発／(株)ジェイアール高崎商事／(株)水戸サービス開発／京葉企画開発(株)／東北総合サービス(株)／(株)ジャスター／(株)ジェイアールアトリス／(株)トッキー／(株)しなのエンタープライズ

参照したガイドライン

サステナビリティ・リポーティング・ガイドライン 2002 [GRI(Global Reporting Initiative)]^{※1} 環境報告書ガイドライン(2003年度版)[環境省]

対象期間

2006年4月～2007年3月(実績データに関しては、2006年度を対象期間としましたが、活動内容については一部それ以前のもの、および本書発行直近のものも含んでいます)

対象範囲

JR東日本とJR東日本グループ85社^{※2}

※1 GRI(Global Reporting Initiative) 環境面だけでなく社会面、経済面を含めた報告書の世界的なガイドラインを発行している国際団体。UNEP(国連環境計画)などが中心に設立。

※2 JR東日本とJR東日本グループ85社 2006年度末時点。2007年4月には合併により82社となっています。

[表紙メッセージ]

地球温暖化が社会的課題になっている今日、かけがえのない地球を次世代にどうやって引き継げるのか。私たちJR東日本グループは、持続可能(サステナブル)な社会をめざして、安全かつ快適な輸送、シームレスな社会の構築、環境保全に取り組み、その責任を積極的に果たしていきます。

CONTENTS

会社概要・グループ会社一覧、編集方針、目次	— 2
ステークホルダーとJR東日本グループ	— 4
トップメッセージ	— 6

[3つの視点]

<安全>めざすは「安全」と、その先の「安心」	— 8
<サービス>お客さまの笑顔を、私たちの喜びに	— 10
<環境>地球環境問題への責任を果たすために	— 12

[特集]

<安全>羽越本線事故を受けた対策について	— 14
<安全>新潟県中越地震を受けた対策について	— 15
<輸送障害対策>首都圏輸送障害低減に向けた対策	— 16
<環境>各地で「エコ活動」の輪が広がっています	— 17
<座談会>多様な業種で展開する グループ各社の環境への取り組み	— 18

マネジメント

グループ経営とCSR	— 20
経済	— 23

安全

安全への取り組み	— 24
----------	------

社会

お客さまとの関わり	— 30
地域社会との関わり	— 34
社員との関わり	— 36

環境

環境に関する基本的な考え方	— 38
グループ全体の環境負荷	— 39
目標と実績	— 40
環境マネジメント	— 42
環境会計と環境経営指標	— 44
[コラム] 研究開発が拓く環境保全	— 45
地球温暖化防止への取り組み	— 46
資源循環への取り組み	— 50
化学物質管理	— 53
沿線での環境活動	— 54
環境コミュニケーション	— 56

第三者審査報告書、第三者意見、今後の展望	— 58
社会環境活動のあゆみ、編集後記	— 59

JR東日本グループは 駅と鉄道を中心に さまざまなサービスの提供を通じて ステークホルダーの みなさまから信頼される 企業グループをめざします。

JR東日本グループがめざしているのは、
駅と鉄道を中心に、
良質で時代の先端を行く
サービスの提供です。
安全で安心していただける
サービスであること。
楽しさと便利さ、豊かさを
実感していただける
サービスであること。
時代のニーズにお応えできる
サービスであること、など。
信頼される生活サービス創造グループとして、
ステークホルダーのみなさまとの
関わりを大切に、
社会的責任の遂行と
利益の創出との両立をめざします。



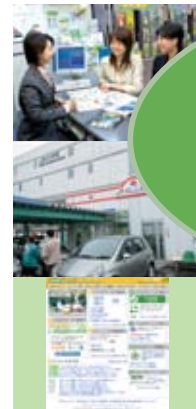
安全で

環境にやさしい
幹線の車内全面
新型車両への

株主・債権者

楽しい旅を サポート

観光を通じた街おこしや、エコツーリズムの
提案、鉄道旅行の魅力向上に向けたローカ
ル線の旅の提案や機動性を高める地元交通
事業者との連携など。



社員・家族

ビジネス

鉄道事業・生
自のノウハウ
支援へ。



お客さま



快適な移動を

ハイブリッド鉄道車両の投入、新禁煙化、安全・快適・環境性能の高切り替えを進めます。

毎日に楽しさと便利さを

首都圏の交通網をシームレスにつなぐSuicaの利便性向上と、さらなる用途の拡大。そして、エキナカ、ショッピングセンター事業の展開と出版事業。

地域の
みなさま

暮らしと健康を サポート

駅型保育園、介護施設など少子高齢社会のニーズに応える事業。スポーツ・レジャー事業など。



スをサポート

活サービス事業で培ってきた独特と実績を、みなさまのビジネス

新しい街をつくる

ショッピングセンター、ホテル、マンション、住宅事業。さらに東京駅の大規模再開発プロジェクトも進行中。

取引先



NPO・NGO

公共部門

「安全」「安心」「快適」の実現をめざして、着実な前進を続けます

「安全」の先にある「安心」をめざして

私どもが「信頼される生活サービス創造グループ」として、持続的に成長していくうえで、核となるのは「安心」です。とりわけ「鉄道」は、生活の中に空気のように溶け込んでおり、安全に定時運行することがお客さまにとって当たり前のこととなっています。そうした当たり前のサービスを提供し、お客さまに安心してご利用いただくことが私どもの社会的責任だと思っています。

会社発足後まもなく、社員一人ひとりが安全について考え、自律的に行動する風土づくり「チャレンジ・セイフティ運動」に取り組み、また、設備投資の4割以上を安全対策に振り向けるなど、ソフト・ハードの両面から究極の安全をめざしてきました。この結果、鉄道運転事故は大幅に減少するなど、当社の安全は着実に高まってきています。しかし昨年12月に、羽越本線における列車事故で5名のお客さまがお亡くなりになり、31名のお客さまが怪我をされました。事故の原因については、国の「航空・



鉄道事故調査委員会」において調査が行われておりますが、当社としても原因を究明して対策を講じ、将来への教訓としていく必要があります。この事故の要因のひとつとして挙げられている風について、風速計の増設や防風柵の設置などの対策を講じてきていますが、今後の検討の深度化にあわせて、さらなる対策を実施してまいります。

安全に「ここまでやれば大丈夫。」という百点満点はありません。「大丈夫。」と思った時から弛緩して大事故のリスクが頭をもたげます。しかし我々は常に満点をめざして、駅社員や運転士などのお客さまの目に直接触れる社員だけでなく、それを陰で支える社員——例えば夜間に線路や架線の補修を行う社員も、全員が人の命をお預かりしているという強い自負を持ち、情報を共有し、連携して「究極の安全」をめざしています。組織全体がチームとして高い目標を持って取り組んでいくことが、私たちのめざす「究極の安全」への唯一の道であり、経営者としては、その意思疎通のパイプを太くしていくことを心しなければならぬと考えています。

地域の核となる駅・利用しやすい鉄道づくり

お客さまが日常的に利用される「駅」をもっと便利で快適なものにしていくための取り組みを進めています。

小さいお子さまをお持ちの共働き家庭のお役に立つ「駅型保育園」を現在18カ所で開催していますが、行政や他企業とも連携しながら、これからも増やしていきたいと考えています。

駅のバリアフリー化も着々と進めており、2010年度を目標に約500駅でエレベーター、エスカレーターを設置していく計画です。

さらに、駅に憩いの場を設けたり、飲食・ショッピング機能を拡充したりしていくことで、駅が地域コミュニティの“核”となって、これまで鉄道を利用されなかった方々にも、気軽にご利用いただけるようになれば、これほど嬉しいことはありません。



今年の3月18日にスタートした首都圏の鉄道事業者・バス事業者が発行する新ICカード「PASMO」とSuicaの相互利用は、よりシームレスな交通利用を実現し駅や鉄道の活性化に大きな効果を発揮するでしょう。1枚のカードで首都圏の交通ネットワークをご利用いただけるようになることで、お年寄りの方や小さなお子さまにも、自動券売機で切符を買うわずらわしさをしに、気軽にご利用いただけるようになり、心理的なバリアもぐんと低くなると思います。

さらに、湘南新宿ラインによる東海道線・横須賀線と高崎線・宇都宮線との相互直通運転や、他社線との相互乗り入れなどのように、既存の施設を有効に活用することで、乗り換えの少ない便利で快適な輸送サービスをめざしていきます。

また、こうしたご利用いただきやすい鉄道づくりは、鉄道の持つエネルギー効率が良く環境負荷の低い輸送機関という特性を発揮することにつながり、社会全体の環境負荷削減に大きな役割を果たすと自覚して取り組んでいます。

地道ながらも着実に 次の世代へつなぐために

投資家の方々からは、「あなた方の事業にはサプライズがありませんね」と言われることがあります。おっしゃる通りかもしれませんが、しかし、私たちの多くのプロジェクトは長い時間をかけてプランを練り、実行へ移していくものばかりです。今は「変化」が見えないが、5年・10年先に振り返ってみると大きく「変化」している。そのような事業を私たちは行っています。

「Suica」もそうでした。当初は、単なる自動改札の刷新とか思われませんでした。今日の姿を誰も予想できなかったのです。ただし、いま振り返ってみると、「Suica」が誕生した2001年11月は、そうした意味で非常に大きなエポックであったわけです。

同様に、今年の7月に小海線でデビューした世界初のディーゼルハイブリッド鉄道車両も、環境負荷の低減をテーマに、長い時間をかけ、ようやく実用化へとこぎつけました。さらに現在、「夢

の車両」として燃料電池で走る鉄道車両の研究開発を進めています。実用化については課題が山積していますが、夢を持って開発に取り組んでいきます。長い目で見ると世の中が大きく変わるような、しかし、短期的には目立たない、樹木の成長のような地道で息の長い取り組みが弊社の持ち味だと思います。

環境への取り組みについては、これまでの車両の約半分のエネルギーで走行可能な新型車両の導入や、前述のハイブリッド鉄道車両の研究開発などのハード面の取り組みのほか、ソフト面の取り組みとして「JR東日本エコ活動」という各職場での環境活動を始めています。社員が自分の職場で環境負荷を減らすために何ができるか考えて取り組む活動ですが、これも数年たてば、結果として働きやすい職場になったり環境意識が向上したり変化が起きてくると思います。

また、これからは「鉄道林」の再生にも力を入れていきます。私たちの先輩たちは、吹雪、強風などから鉄道を守り、列車の安全・安定運行を確保することを目的に、多くの鉄道林を育て、守ってきました。昔とは周辺の状況が大きく変わり、防災の観点からは必要がなくなった鉄道林もありますが、鉄道の安全を守り、環境保全にも資するこれらの鉄道林を再評価し、その再生に努めていきます。

JR東日本グループは、これからも、「安全」「安心」「快適」の実現をめざし、地域の方々とも連携しながら、社会的存在価値のある企業グループであり続けたいと考えています。そのためにも、基礎となる全社員の熱意とチームワークを大切にしながら、地道ながらも着実な一歩を常に踏み出し続けたいと思います。

東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長

清野 智



東京総合指令室

"究極の安全"をめざして

「お客さまの死傷事故ゼロ」という具体的目標を掲げ、社員・安全設備・ルールの三位一体で"究極の安全"をめざしています。

毎年、全投資額の4割強を安全投資に振り向け、安全を追求する風土の構築に取り組んできた結果、鉄道運転事故は会社発足時と比較して4分の1に減少しました。

しかしながら、安全に「絶対」や「完璧」はありません。「ルールどおりにしていれば絶対大丈夫」「これで完璧だ」と思った瞬間、安全の土壌は崩れます。私たちが"絶対の安全"ではなく"究極の安全"をめざすのはそのためです。

3つの側面からのアプローチ

"究極の安全"を目指すにあたっては、3つの側面からのアプローチが必要と考えています。1つは、装置やシステムによる安全の追求です。人間が扱う以上、いくら正確を期しても完璧はありません。したがってミスが許されない安全の根幹に関わる部分は、「ATC(自動列車制御装置)」や「ATS(自動列車停止装置)」などの装置の導入を進めてきました。また、仮に何らかのミスや故障が発生した際には列車を止めたり、安全側に働くように設計する「フェイルセーフ」の思想をできる限り取り入れています。

2つ目としては、ミスの入りこむ余地を絶つための組織やルールづくりです。ルールは極力シンプル化し、全社員でそれを厳格

JR東日本の
3つの視点
1

【安全】

めざすは「安全」と、その先の「安心」



に守ることに取り組んでいますが、それでも不測の事態が発生したときには、「安全をすべてに優先させる」という優先順位を明確化することで、影響を最小限とします。ただし、安全を十分確認しつつ、できるだけ早く復旧させて、お客さまに正常な輸送サービスを提供するための施策も同時に進めています。

また、事故になる手前の「事故の“芽”」を未然に摘み取るため、そうした情報を全員が共有する体制を築くことも重要です。これまで、安全意識を高める風土づくりをめざして、各職場で「チャレンジ・セイフティ運動」などを通じ、1つ1つ事故の“芽”をつぶすことに地道に取り組んできました。

事故から"何を学ぶ"か?

3つ目は人材の育成です。教育や仕事を通じた人づくりは最大の安全対策と考えています。当事者意識を持って過去の事故から学び、教訓を自身の知とすることができるよう、2002年10月に「事故の歴史展示館」を設置しました。安全確保のために設けられた現在の設備やルールが、それぞれ過去の事故の経験や反省に基づいてできていることを実際に見て感じ、社員間で議論できる環境としています。

私たち鉄道事業者は常に安全性の向上に努める責務があります。これからも全社員一丸となって"究極の安全"に向けて取り組み、安全に対するDNAのさらなる進化をめざしていきます。

JR東日本総合研修センターの
訓練線を使用した訓練



各職場で安全に関する議論を展開し「事故の“芽”」を
摘み取る「チャレンジ・セイフティ運動」



実車感覚で事故予防訓練を行う「新幹線運転士訓練用シミュレータ」

信頼されるJR東日本をめざして～私たちの取り組み



先輩から私、そして後輩へ。
“安全のDNA”を伝えたい。

盛岡運輸区
運転士 大光 一馬

平常時と異常時、この2つを常に念頭においています。ふだんは「しっかりと急がずに確認すること。指による確認、声による喚呼をはじめ、先輩運転士が築いてきた「基本動作」に忠実であることを意識して自らへ課しています。

一方、異常時は、「お客様の安全と安心」が最優先となります。輸送指令に現場の状況を伝えたり、対応策を提案するなど、何が最善かを自発的・自律的に考え行動するように心掛けています。

どのような場合でも、安全を守るのは個人だけではありません。先輩から私へ、そして後輩たちへとノウハウを確実に伝承していかなければなりません。そのためにも、訓練などで上司・先輩の経験から学び、判断力の向上に努めるとともに、失敗談さえも皆で話し合える雰囲気づくりを大切にし、職場での「チャレンジ・セイフティ運動」に積極的に参加しています。



ルールの成り立ちを知り、
その本質を理解する。

仙台保線技術センター
施設技術主任 佐久間 浩二

線路を保守・管理する「保線」は、お客様の命を預かる重責を担っています。この自覚を一人ひとりが抱き、実践へと結びつけるべく私が志していることが、主に3つあります。

まず第一に、ルールの遵守。各ルールには明確な根拠があり、事故を教訓に生まれた条項も少なくありません。この成り立ちを知り、ルールの本質を理解する一助として啓発パンフレットを作成し、線路に近接した場所で工事を行う方々にも配布、安全性の確保を呼びかけています。

第二に、情報共有。全員参加の会議を定例で開催し、各々が体験した事故やヒヤリ・ハットについて議論しています。皆で発言し考えるプロセスから、気がつくことも多いです。

そして第三が、訓練。日々の故障や大地震などを想定し、いずれのケースでもお客様の安全確保と迅速な復旧ができるよう、日常的なシミュレーション訓練を行っています。

みなさまの“声”をカタチに

中期経営構想「ニューフロンティア2008」において、「お客さまのご期待を実現するために私たちは挑戦します」を基本姿勢として位置づけました。19カ所の「お客さま相談室」をはじめ、駅で、インターネットで、各部署で……と直接・間接に届いた“声”をデータベース化し、それを全員で閲覧・共有して、お客さまのご期待に即応できる体制づくりに努めています。

また、“声”に現れない隠れたニーズをくみ取るために、サービス部門のみならず、車両や設備部門などにおいても、安全やサービスレベルの向上に関する「気づき」を吸い上げ、それを具体的なアクションへと結びつける試みをはじめています。

マニュアルの“その先”へ

サービスの力が最も試されるのは、異常時に他なりません。運行情報の迅速な提供、タイヤの早期復旧、代替交通機関との連携。こうした対応を、できるものは徹底的にマニュアル化し、日々ブラッシュアップしながら“組織知”として共有します。

しかしながら、私たちが真にめざしているのは、そうしたマニ

ュアルを超えた的確かつきめ細かなサービス。お客さま一人ひとりの「安心」と「満足」を高めていくことが次なる課題です。

そのためには、社員一人ひとりが高い意識を持ち、行動していくとともに、個々の社員の力を土台に職場のチームワークによるサービスの向上に取り組んでいきます。

“満足”を追い求める部隊

「お客さまサービス部」は、マニュアルを超えたサービスを具現化する組織横断的な部署として2005年7月、生まれました。

ここでは“声”のデータベースを分析して各部署へフィードバックしていくとともに、独自の顧客満足度調査を行い、お客さまのニーズの先取り、さらには社員の意識改革に取り組みます。めざすは、「お客さまの笑顔を自らの喜びとする」企業風土づくりです。

女性専用車の導入、車内の全面禁煙化、サービス介助士資格の取得推進、ディスプレイを使った異常時の情報提供、各職場の先進的な事例を紹介してサービス向上への取り組みを推進する社内誌「スマイル」の発行など、ソフト面・ハード面から施策を推進しています。

JR東日本の
3つの視点
2

【サービス】

お客さまの笑顔を、私たちの喜びに





見やすくなった案内表示機

列車内の全面禁煙を
お知らせするポスター



ユニバーサルデザインやバリアフリーに対応した車両



各職場の先進的な取り組みを紹介する
社内誌「スマイル」の発行



バリアフリー設備の整備

信頼されるJR東日本をめざして～私たちの取り組み



お客様の「ありがとう」が、
私たちのやりがいに。

東京駅
営業指導係 土屋 愛

みどりの窓口は、さまざまなお客様が利用されます。旅に不慣れな方、お急ぎのビジネスマン、外国人観光客……こうしたお客様一人ひとりの立場に自らを置き換え、お困りの点は何だろう？と自問しながら接客を行っています。

新人の頃、とても大きな荷物を抱えたお客様に、荷物が置ける座席を確保させていただいたところ、後日、お礼状をいただきました。「ありがとう」の一言が、何より嬉しかったです。

ごくごく短い、限られた時間での対応ですが、お客様の旅の安全を祈りつつ、精一杯心を込めてハキハキした笑顔での接客に努めています。駅では私たちが会社の代表者だと思うからです。

今後は自分のことだけではなく、後輩たちの良き手本となり、東京駅全体のサービスの質のレベルアップに取り組んでいきたいと思ひます。



毎朝の通勤電車で、
“お客様視点”に立つ。

豊田電車区
車両技術係 齋藤 肅

「快適で安心な車両」をめざして、中央線などへ新しく導入が進むE233系電車の検査・修繕を担当しています。いかに故障を防ぎ、お客様にご迷惑をおかけしないか。これをテーマに、検査方法の確立や故障調査とその改良を進めています。また、あわせて毎朝の通勤時にも、車両の端々の状態に気を配っています。

お客様のご意見はもちろんのこと、自らお客様視点に立つ、あるいは家族や友人の声にじっくり耳を傾けることで、私たちの商品である車両の改善すべき点が多く見つかります。そしてこの発見を元に品質向上に取り組んでいます。

なお、直接お客様に接しない私たちも、そうした気づきを「まごころメモ」に記入して定期的に提出します。

他職種との連携も必要です。例えば、乗務員からの情報を得て、連結器の改善などを通じ、車両の乗り心地改善に取り組んでいます。



小海線を走行する世界初の「ディーゼルハイブリッド鉄道車両」

JR東日本の
3つの視点
3

【環境】

地球環境問題への責任を果たすために

エコロジー推進活動の2つのアプローチ

2007年に公表された「気候変動に関する政府間パネル(IPCC)」の第4次報告書では、地球温暖化の原因が人間活動であることがほぼ断定されるとともに、深刻な影響を回避するためには、2050年までに温室効果ガスの排出を最大50~85%削減することが提案されました。

鉄道はもともとエネルギー効率がよく、環境負荷が小さい移動手段です。しかし、1日あたり延べ1,600万人ものお客さまにご利用いただく私たちは、多くのエネルギーを使用しており(一般家庭約145万世帯の消費電力に相当)、また、駅や列車で発生するゴミの量も膨大です(同11万人分の排出量に匹敵)。

こうした現状を踏まえ、①「環境負荷の小さな鉄道を創る」、②「ご利用いただきやすい鉄道を創る」という2つのアプローチから環境保全活動を進めています。①については、当社消費エネルギーの7割を占める列車運転エネルギーの削減に向けた省エネルギー車両の導入推進や、ゴミのリサイクルルートの構築、JR東日本の約2,000職場でそれぞれ身近な環境負荷削減に取り組む「JR東日本エコ活動」などを進めています。

また、②については、鉄道の環境優位性を活かし交通機関全体の環境負荷削減につなげるため、パーク&ライドやレンタカーの利用推進を進めてきました。また、鉄道そのものの利便性向

上として、湘南新宿ラインやSuicaといった鉄道利用のシームレス化も重要な要素として取り組んでいます。

環境保全に資する研究開発

2007年7月、研究開発の成果である世界初の「ディーゼルハイブリッド鉄道車両」を小海線に導入しました。非電化区間用の従来のディーゼル車両と比べ、20%程度の省エネ*と約60%の排気ガス中の有害物質の削減が図れます。さらに次のステップとして、燃料電池ハイブリッド鉄道車両の研究開発も開始。現在、走行試験を実施しています。

環境負荷の削減に向け、技術的な課題の解決に積極的に取り組み、今後も事業活動と環境保全の両立および技術レベルの向上をめざしてまいります。

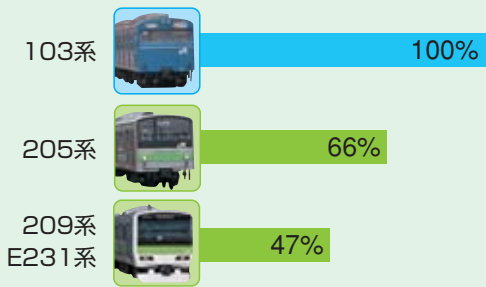
自然環境との調和をめざして

東日本エリアで7,527kmの路線を有する私たちは、自然環境との関わりも当然深いものがあります。例えば、鉄道を雪や風などから守るために明治時代から設けられた鉄道林が現在も豊富にあります。近年、沿線の市街地化が進んだことにより、防災設備としての必要性が減少した林地もありますが、豊富な林地はそれ自体が大きな価値のあるものと認識しています。今後は、鉄道林のより最適な保全のあり方を検討し、鉄道と自然環境の調和をめざして取り組みます。

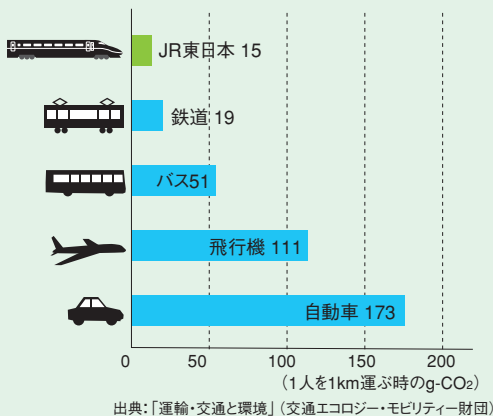
*20%程度の省エネ 平地での走行試験の結果。勾配の大きい小海線では約10%

■車両の系別別電力消費量の比較

103系を100とした場合



■乗り物から出るCO₂の量



燃料電池ハイブリッド鉄道車両の走行試験を開始



首都圏の駅や列車から出るゴミの分別と圧縮を行う「JR東日本リサイクルセンター」



環境保全の役割も果たす「鉄道林」

信頼されるJR東日本をめざして～私たちの取り組み



世界初のハードルの高さがありがいです

JR東日本研究開発センター
先端鉄道システム開発センター
車両電気技術グループ

主席
中神 匡人
(現:運輸車両部(車両開発)在来線車両グループ)

燃料電池ハイブリッド鉄道車両の開発に携わっています。なにしろ鉄道では前例のない試みとなるため、燃料電池の安定した動作保持、燃料電池と蓄電池のハイブリッド制御の最適化、さらには車両改造、走行試験などを無事故で行うなど、細心の注意を払うべきポイントは多数あります。燃料電池は、まだまだ発展途上の技術であり、鉄道車両に適用するための課題もありますが、ぜひとも実用化にこぎつけたいというのが、私たち技術陣の悲願です。なぜなら、新たなエネルギー源である水素によって鉄道車両を動かすことができれば、温暖化ガスの削減に寄与することが可能となり、地球環境に大きく貢献できるからです。法律面などの課題をクリアしながら、営業線を使った走行試験を実施する段階までくることができました。高圧水素を鉄道車両に搭載することの安全性評価や、水素充填設備・充填方法の検討も進めています。



100年後の
後人に引き継ぐ

本社設備部鉄道防災グループ
副課長
露木 寿(現:構造物管理グループ)

鉄道を自然災害から守るため、設備の保守、補強などの計画を立てる業務を担当しています。

さまざまな防災設備がありますが、鉄道林も大切な設備のひとつです。鉄道林は雪崩、吹雪、飛砂、土砂崩壊、風などを防止する機能を有しており、その面積は約4,200haにも及びます。

また、沿線に連なる鉄道林は本来の防災機能に加え、環境の観点から重要な意味を有する貴重な財産です。

今後は、「防災」機能を期待して鉄道林の維持に取り組んでいくとともに、「環境」保護の観点からも鉄道林の維持に取り組み、沿線の緑をより豊かにしていきたいと考えています。

100年以上前の先人の知恵により築かれてきた鉄道林を100年後の後人に引き継いでいけるような施設計画の策定に取り組んでいきたいと考えています。



羽越本線事故を受けた 対策について

2005年12月25日の羽越本線砂越～北余目間第2最上川鉄橋付近における特急「いなほ14号」脱線事故を受けて、これまでに実施してきた対策について報告いたします。

2005年12月25日の羽越本線砂越～北余目間第2最上川鉄橋付近における特急「いなほ14号」脱線事故によりお亡くなりになられた方のご冥福をお祈りいたしますとともに、ご遺族のみなさまに対し、心から深くお詫びを申し上げます。また、お怪我をされたみなさまには、深くお詫び申し上げるとともに、一日も早いご快癒を祈念いたします。

事故原因の究明については、現在も国土交通省航空・鉄道事故調査委員会が進められており、当社も最大限の協力を行っております。また、社内に「羽越本線事故原因究明・対策検討委員会」を設置し、鉄道事業者として責任をもって原因究明と対策の検討を進め、現時点で取りうる対策を実施しております。

事故発生以降、これまでの当社の取り組みについてご報告いたします。

●風速計の増設

観測体制の強化のため、風速計を324基（在来線264基、新幹線60基）増設しました。このほか、防風柵の設置にともない、風速計を28基増設しました。これにより、当社管内の風速計は672基（在来線523基、新幹線149基）となりました。（2007年6月末現在）

●全線における暫定的な「早め規制」

在来線で風による運転規制を行っているすべての箇所について、羽越本線の運転を再開した2006年1月19日以降、下表のように運転規制の見直しを行いました。

規制方法	風速値	
	これまで（一般規制）	見直し（早め規制）
速度規制（25km/h以下）	25m/s～30m/s	20m/s～25m/s
運転中止	30m/s以上	25m/s以上

●防風柵の設置

車両に作用する風の力を低減する防風柵を、事故発生箇所の羽越本線砂越～北余目間（第2最上川鉄橋）や京葉線葛西臨海公園～舞浜間など、計11カ所に設置することとしました。防

風柵を設置した箇所においては、防風柵による減風効果を考慮し、風による運転規制を一般規制（前掲の表参照）に変更しました。



第2最上川鉄橋に設置した防風柵

●強風警報システムの導入

2005年8月より京葉線で使用している強風警報システムを、事故発生箇所の羽越本線砂越～北余目間を含め、新たに6線区19区間に導入しました（2007年3月末現在）。強風警報システムは、風速計の実際の風速に加え、予測最大風速が規制値を超えた場合にも運転規制を行うため、現行以上の安全性を確保できます。

●防災研究所の設置

当社の研究開発組織である「JR東日本研究開発センター」内に「防災研究所」を2006年2月1日に設立し、気象現象や自然現象全般について、さまざまな研究を行っております。

●運転規制区間の検証

これまでは、過去の現地調査や現地社員の経験などに基づいて風による運転規制区間を定めてきましたが、上空の風況や地形に基づく強風マップを作成して、鉄道沿線で強風が吹く頻度が高い箇所を調査し、現在の運転規制区間の妥当性を検証します。



新潟県中越地震を受けた対策について

2004年10月23日に発生した新潟県中越地震による上越新幹線「とき325号」の脱線事故を受けて、これまでに実施してきた対策についてご報告いたします。

●局地的な強風の観測手法の研究

空間的にも時間的にも非常に限られた範囲で生じる現象である局地的な強風は、風速計などの従来の観測機器で捉えることが難しい気象現象といわれています。そこで、天気図や気象レーダといった部外の気象情報を用いて局地的な強風の発生を予測する方法と、ドップラーレーダを用いて局地的な強風を捉える方法について研究しています。

部外の気象情報の活用については、天気図と気象レーダから寒冷前線の通過とそれともなう発達した積乱雲を捉えることで、局地的な強風の発生の可能性を予測する方法について研究を進めています。

また、2007年1月には羽越本線余目駅にドップラーレーダを設置し、翌2月から試験観測を開始しました。ドップラーレーダは雨粒や雨雲の動きを検知することで風の状況を把握できる観測装置で、一部の空港では局地的な強風の監視に活用されています。しかし、鉄道においてはドップラーレーダを局地的な強風の監視に活用した事例はないことから、データの収集・分析を行うことで、列車運行判断へ活用するための研究を行っています。



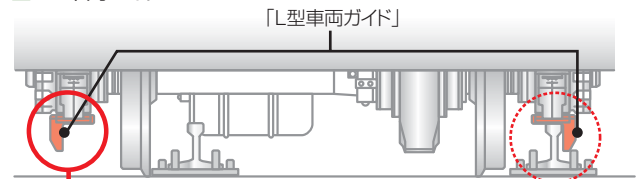
羽越本線・余目駅屋上に設置されたドップラーレーダ

ドップラー画像イメージ

2004年10月23日に発生した新潟県中越地震により、上越新幹線「とき325号」が脱線したほか、トンネルや橋りょうに大きな被害を受けました。

今回の地震では、新幹線が脱線したにも関わらず、レールにより車両がガイドされ、停止するまで姿勢を維持できたことを教訓とし、脱線時に車両がレールから大きく逸脱することを防止する「L型車両ガイド」の取り付けや、脱線した車輪がレール接続金具のボルトに直接当たらないようにする対策（接着絶縁継目の破断防止策）などを実施しています。

■L型車両ガイド



L型ガイドがレールに掛かり、車両の逸脱を防止する。

■接着絶縁継目

【現行】



【改良】



脱線した際に、車輪などが直接ボルトに当たらない形状に改良

新幹線では、地震を検知して列車を停止させる「新幹線早期地震検知システム」が導入されており、沿線や海岸線に設置した地震計が地震を検知すると、架線への送電を停止して列車を停止させます。さらにこれを、地震の検知から列車が停止するまでの時間短縮を図るための改良などを行っています。

また、在来線においても地震発生を乗務員に知らせる仕組みを全線に導入しました。



首都圏輸送障害低減に向けた対策 ～安定性向上・早期復旧・情報提供～

2006年春、首都圏において大きな輸送障害が連続して発生し、多くのお客さまにご迷惑をおかけしました。JR東日本では同年5月に「首都圏輸送障害対策プロジェクト」を設置し輸送障害の低減に向けた検討を行い、その対策を進めています。

JR東日本は2006年春に重大な輸送トラブルを連続して発生させました。当社の信頼に関わる問題として、深く反省するとともに、安全の確保を前提として、信頼性の高い輸送システムの構築と効果的な輸送障害対策の実施に向け、検討を進めてまいりました。

検討結果に基づき、当初対策として取り組んだ輸送障害対策(約1,600億円)に加え、以下の対策を2006年度から着手し、総額約3,000億円を投資して輸送障害低減をめざしてまいります。

■2006年春に首都圏で発生した大きなトラブル

日付	内容	影響時間	影響人員
4月24日(月)	山手線新大久保～高田馬場間軌道変状	山手線…運転見合わせ約5時間40分 埼京線…運転見合わせ約7時間30分 湘南新宿ライン…運転取り止め	約320,000人
4月28日(金)	京浜東北線御徒町～上野間信号トラブル	約2時間40分	約85,000人
4月30日(日)	中央線新宿駅構内ポイント故障	運転見合わせ約1時間50分	約13,000人
5月9日(火)	常磐線金町～馬橋間で停電	運転見合わせ約40分	約42,000人
5月11日(木)	京浜東北線蒲田～鶴見間信号トラブル	運転見合わせ約4時間10分	約145,000人

●輸送の安定性向上

輸送の安定性を向上させるために、列車運行状況をリアルタイムに把握し、的確な運行管理を可能とする東京圏輸送管理システム(ATOS)の導入を進めており、列車運行管理の安定性向上に取り組んでいます。

車両面においては、主要機器を二重系化し、1つの機器が故障しても運転継続を可能とするなど信頼性の高い新型車両「E233系」の導入を進めています。現在は中央快速線で順次置き換えを進めており、今後は京浜東北線、常磐線各駅停車についても投入してまいります。

地上設備については、信号ケーブルの強化といった壊れにくい設備や二重系化した設備への改良を進めるほか、レール探傷車を増備するなど検査・保守の強化を通じて、輸送障害を低減させる取り組みを進めています。

また、線路下の道路トンネル工事にともない軌道が変状するトラブルについては、「線路下横断工安全委員会」を設置し、



主要な機器を二重系化し、故障に強い車両となった「E233系」

軌道変状が起こりうる可能性を洗い出したうえで、体系的な軌道変状防止対策を策定して、工事を実施しています。

●輸送障害発生時の早期復旧

障害発生防止対策に取り組むとともに、障害が発生した場合の円滑な復旧を図るための対策にも取り組みます。

首都圏50km圏内において、信号通信指令による監視強化、信号機器メーカーと連携した24時間即応体制の整備などにより、異常箇所の発見の早期化と現地までの到着時間短縮、復旧作業の迅速化を図ります。

また、新たに整備した機器の取り扱いに要する知識・技能を向上させるため、保線、電力、信号通信の現場に適合した訓練設備の拡大、充実を図ります。さらに、故障した設備を迅速に取り替え、復旧までの時間を短縮するため、取替部品の配備を増やします。

●情報提供の強化

輸送障害発生時における、お客さまへのきめ細やかな情報提供や社員間の円滑な情報伝達を図る対策に取り組めます。

2007年2月から主要19駅の改札に50インチの「異常時案内用ディスプレイ」を設置し、運行情報をわかりやすい地図式で表示するほか、振替乗車路線などをお知らせしています。2008年度までに計約90駅に順次整備する予定です。これまでのLED表示器などによる改札口、ホーム上、車内での文字情報によるご案内などとともに、お客さまへの正確で迅速な情報提供に努めます。

この他にも、パソコンや携帯電話サイトによる情報提供、「ホームページ遅延証明書」の発行など、改善に取り組んでいます。

また、約200駅の放送設備の増設もしくは取り替えを行うとともに、駅社員が正確な情報を伝達・共有できるように150駅で無線機器を配備します。



駅構内の異常時案内用ディスプレイ



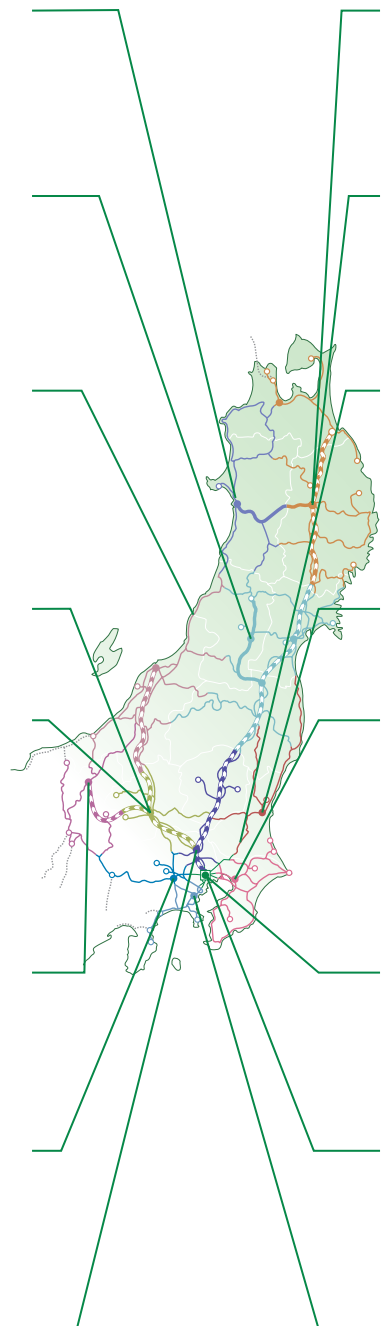
ディスプレイ画面イメージ



各地で「エコ活動」の輪が 広がっています

みんなで、できることから着々と・・・

JR東日本では、各職場の身近な環境負荷の削減に取り組む「JR東日本エコ活動」を全社で推進しています。ここでは、JR東日本の16機関の取り組みをピックアップしてご紹介します。



「私の環境行動目標」を設定

秋田支社秋田総合車両センター 石川昇
省エネ・省資源・省ゴミに向けて、各自が「私の環境行動目標」を設定。センター全体の目標値を上方修正するほど、皆の意識改革が進行中。



エコなアイデア、募ります

仙台支社山形運輸区 横田徹
アイデアを実践につなげています。例えば、車内清掃ツールを製作。乗務員に配布し、ゴミの区所への持ち帰り分別と車内美化に努めています。



わが街の美化へ向けて

新潟支社酒田駅 内山雅彦
駅周辺や森林・河川の清掃などの環境ボランティア活動に取り組んでいます。職場の取り組みにとどまらず、家庭へも広げていきたいです。



“工事と生活”の二方向から

上信越工事事務所高崎工事区 中野涼子
1工事に1つ、環境に配慮したアイデアを実践中。産廃を減らす運搬機もここから生まれました。さらに職場生活面からも取り組んでいます。



見えるところに廃棄物置場

高崎支社高崎車両センター 巻田純平
車両検査や工事から出る産業廃棄物の置場を、あえて人目につきやすい場所へ新設。リサイクル率だけでなく皆のモラルも向上しました。



環境パトロールの目が光る

長野支社長野総合車両センター 大木俊夫
車両部品の再生利用など「3R」を推進中。電気・水・ゴミの抑制は3年計画で目標値をクリア。環境パトロールにより取り組みの把握をしています。



「エコの日」をつくりました

八王子支社東小金井駅 折原稔
毎月「エコの日」を決め、皆でやるうという雰囲気が出てきました。非番者を中心に職場の清掃、省エネ・省資源化などに取り組んでいます。



分別しやすく、回収しやすく

大宮支社吉川駅 柴田努
ゴミ箱置場を明確化し、分別シールを貼付。さらに、ゴミの一時保管庫に分別棚を設置。分別と回収がスムーズになるよう工夫しました。



長くジックリ取り組む活動

盛岡支社盛岡信号通信技術センター 宮野幸治
LED信号機を徐々に増やす、現場への移動をできるだけ車ではなく列車を活用するなど、日常業務を足元から見直しています。



現場のノウハウを水平展開

東北工事事務所盛岡工区 藤田朋子
橋りょう工事から出る廃棄物のリサイクル、騒音防止、河川の汚染抑止、景観との調和など、各現場が蓄えたノウハウを水平展開しています。



まずは自発的な「気づき」を

東京支社松戸運転区 藤田吉弘
エコ情報誌を発行。まずは地球温暖化の影響が身近な問題であることを訴えています。自らエコ推進員に立候補する社員も出てきました。



一人ひとりの意識改革から

水戸支社水戸保線技術センター 井上博克
環境に関するグループ会議（毎月）、トイレや各部屋に掲示した「エコ豆知識」、さらに「エコ掲示板」などで、皆の意識向上に取り組んでいます。



人任せにしないことが大切

千葉支社千葉機械技術センター 鈴木康彦
ゴミの分別を徹底したところ、皆が驚くほどの効果あり。さらに改善案が出てくるなど士気高揚が進んでいます。次は省エネに取り組む予定。



環境負荷の少ない工事を

東京工事事務所開発調査室 戸塚淳也
まずは工事現場を入念に調査。最も環境負荷の少ない構造・施工プロセスを考え、それをチームで意識共有しながら工事を進めています。



会議は各自パソコン持参で

東京電気システム開発工事事務所 北野正之
オフィスゴミの分別、コピー用紙の（裏紙）リユース、ペーパーレス化などを推進中。会議は各自パソコン持参、紙の資料は配らない、なども。



マイバッグ&マイ箸 運動

横浜支社矢向車掌区 帯刀敏行
全員にエコバッグを配り、レジ袋を削減中。ゴミの分別も徹底しています。こうした取り組みを「エコ新聞」で紹介。今後はマイ箸運動も。

座談会

多様な業種で展開する グループ各社の環境への取り組み

運輸・ショッピングセンター・小売・不動産・清掃・設備保守など、JR東日本グループの業種は多岐にわたります。各社が自社の事業の特徴を活かし、「事業活動と環境保護の両立」に向け、取り組みを進めています。特徴的な取り組みを進めるグループ4社と協議会の環境責任者からその取り組みをうかがいました。

屋上に“緑”を敷きつめよう

——ジェイアール東日本コンサルタンツ(株)では、施設的环境負荷削減をテーマに、「屋上緑化」を進めていますね。

大口 はい。2004年に着手して、現在では駅ビルをはじめとするグループ会社など11カ所の屋上を緑化しています。



駅ビルなどの屋上緑化を推進(ルミネ北千住店)

大口 豊氏
ジェイアール東日本コンサルタンツ(株)
企画部長



今日、ヒートアイランド現象が都市部の環境問題となっています。JR東日本グループの環境活動としても資する、建設コンサルタントの事業として着目したのが

屋上緑化。そもそも駅ビルなど、JR東日本グループは多くの“候補地”をすでに持っていたのです。

——すでに緑化による効果が、いくつか生まれているとか。

大口 まず、空調の省エネ効果。緑地帯がビルの断熱材になるのです。さらに人々の憩いの場所として、建物の魅力向上にも寄与します。また、水よりも軽い特殊な養土を使うことにより、既存構造のまま、緑化ができます。

——11カ所への導入ということですが、苦労は？

大口 ええ、やはり駅ビル各社にとってはコストがかかるため、当初は何回も足を運んで説明する必要がありました。ただ、早い段階で、(株)ルミネにご理解いただき導入できた結果、他社の導入も推進することができました。

今後は、環境負荷の少ないエコステーションの提案などにも挑戦していきたいと思います。

レジ袋から「エコバッグ」へ

——流通や小売が多いJR東日本グループでは廃棄物の削減が課題ですが、東日本キヨスク(株)(現：(株)JR東日本リテールネット)の取り組みをお聞かせください。

山本 駅のコンビニエンスストアであるNEWDAYSでは、

5周年記念として「Suicaエコバッグキャンペーン」を行いました。

これは、日本で年間300億枚も使い捨てられるというレジ袋を少しでも減らせればと、リデュース(ゴミをつくらぬ)という考えのもとに、何度でも使える布袋をつくって提供しようという試みでした。配るだけでなく、バッグ持参の方へ割引ポイントを進呈するフォロー・キャンペーンも実施しました。

——NEWDAYSでは、地道な環境活動にも熱心ですね。

山本 とても小さなアイデアなのですが、電飾看板の内側に反射板を貼って、従来の1/2の蛍光灯で同じ明るさになるよう工夫をしたり、レジ袋についてはミクロン単位で薄くしたり地道な活動を進めています。また、食品リサイクルにも取り組みはじ

めました。店舗だけでなくオフィスでも「ムリ・ムダを無くそう」と見直しを進め、省エネや廃棄物削減に取り組んでいます。



山本 信也氏
東日本キヨスク(株)(現：(株)JR東日本リテールネット)経営企画部長

“草の根”環境マネジメント

——(株)ジェイアール宇都宮企画開発は、全従業員で取り組む「環境マネジメント」に取り組んできました。

関谷 「JR東日本エコ活動」*を参考に、うちでも何かできないかな? というのがきっかけでした。弊社は大宮・宇都



関谷 寛氏
(株)ジェイアール宇都宮企画開発 総務部長

宮地域での駅構内店舗の運営などを事業としていますが、店舗に話を持っていく前に、まずはオフィスから取り組みました。節電、コピー紙の再利用、ゴミの分別。そして社員への情報提供として、手作りのA4判の情報紙に、目標やメッセー



ジ、際立った活動の紹介を盛り込み、発信していきました。地道な成果が“数値”として実を結ぶことで、全員のモチベーションが高まっていったのだと思います。2005年には取締役会で「環境問題への取り組み」を決議、全店舗で目標を定め環境活動を進めることとしました。

そうして、いざフタを開けてみると…店同士が連携し、食べ残しの処理法、廃油の処理方法などを自主的な勉強会で研究しあう。パートさんが自宅へ帰ってからもゴミの分別を徹底する、といった嬉しい波及効果が生まれてきました。情報紙に掲載する話題もどんどん増え、いまでは月に3~4回発行することもあるほどです。

* JR東日本が推進する各職場での環境活動。社員一人ひとりが意識を持って身近な環境負荷削減に取り組み、環境への“気づきと実践”を推進する。

車両の美しさと環境保全の両立

——JR東日本仙台エリアの車両の清掃・整備を担う(株)ジェイアールテクノサービス仙台では、環境負荷を低減した洗剤の開発導入で実績があがったそうですね。

咲山 洗剤は強い薬ほどよく落ちますが、環境負荷や清掃員の健康に与える影響も踏まえ、もっと洗剤を改良していくべきではないかと考えました。環境負荷の高い成分であるシュウ酸をターゲットにして、この含有率を極力減らしながら自然界に存在する成分を活用して洗浄力を維持する、という課題にサプライヤー（洗剤メーカー）と共同で取り組んでいったのです。

——その過程で入念なテストを繰り返したわけですね。

咲山 はい。試験過程では泡切れが悪かったり、洗いムラの発生などの問題点に対し、試行錯誤しながら試作品の製造・試験・改良を繰り返しました。この結果、安全かつ実用性の高い洗剤が生まれました。結果として、

JR東日本がこの洗剤を推奨し、各エリアの車両洗浄でも使用されるようになってきたのがうれしいです。

咲山 武司氏
(株)ジェイアールテクノサービス仙台
企画部長(現:同社監査役)



車両洗浄時に使用する洗剤の化学物質を削減

次の“食品ゴミのリサイクル”

——では最後にJR東日本駅ビル協議会で進めている「食品ゴミのリサイクル」の新しい取り組みについて伺います。

小林 JR東日本グループの駅ビル各社を中心に、JR東日本駅ビル協議会として、共通の課題などに対し連携をとって活動しています。「環境保全」も大きなテーマです。特に、駅ビルなどで飲食サービスを営む私たちには、食品ゴミのリサイクルが課題となっています。ただ、駅ビルには多種多様な飲食店が入っており、そこから出る食品ゴミも、実にさまざま。なかには異物や、硬くて容易に粉砕できない



小林 茂允氏
JR東日本駅ビル協議会食品リサイクル検討幹事会 主査
(株)ジェイアール東日本都市開発 研究開発主幹

ものも混ざっています。そこで私たちは、「バイオ複合型生ゴミ処理機」という新しい装置に着目し、2004年から試験導入を進めてきました。

——ゴミの分別にかかる負担が、ほとんどなくなるのだからか。

小林 そうです。生ゴミはもろろん、生ゴミに付着したビニールや白色トレイなども、一緒に処理します。しかも新しい技術によって処理後は“炭”になり、JR東日本グループや他社へ燃料として供給することもできるのです。

これまでの生ゴミが、家畜の飼料や肥料へのリサイクルが多く、使い先の確保に苦労があったことを考えれば、進化といえるでしょう。また将来的には、この技術を核に、グループ会社や地域を束ねたエコ・システムづくりへと、大きく拡げていきたいですね。

——同感です。幸い私たちJR東日本グループには、多くの関連する会社があり、そのチームワークを活かしてリデュース、リユース、リサイクル(3R)を進める素地があります。つまり企業のスケールメリットを、環境活動へ結びつけることができるのです。ぜひとも、こうしたシナジーの“芽”を、未来へと大きく花開かせたいものです。みなさま、今日はありがとうございました。

2007年5月28日 於 JR東日本本社ビル会議室

司会：JR東日本 経営企画部(環境経営) 担当部長 土屋 忠巳
(現：JR東日本 水戸支社長)

信頼される生活サービス創造グループをめざして

「駅と鉄道を中心として、良質で時代の先端を行くサービスを提供する」という理念の実現に向け、社会的責任の遂行と利益の創出を両立し、迅速・透明なCSR経営を進めていきます。

CSRへの基本的な考え方

社会から寄せられる期待や信頼に応える

JR東日本グループの中核をなす鉄道事業には、社会の発展を目的として建設し営まれてきた歴史、いわば「社会資本」という側面があります。

人々の暮らしや地域社会との関わりが

非常に強い事業であることから、私たちは事業活動を通じて社会に貢献し、その責任を果たしていくという意識を企業風土へと高め、事業を展開してきました。

そしてこれからも、「社会でどのような役割を果たし、貢献していくべきか」という社会的使命について、「お客さまとともに歩み『信頼される生活サービス創造グループ』として、社会的責任の遂行と利

益の創出とを両立し、グループの持続的成長をめざします」とJR東日本のグループ理念で定め取り組んでいます。

JR東日本グループは「グループ理念」や「行動指針」に忠実に事業展開を行うことで、社会から寄せられる期待やステークホルダーからの信頼に応える企業グループであり続けたいと考えています。

【グループ理念】

JR東日本グループは、駅と鉄道を中心として、良質で時代の先端を行くサービスを提供する活力ある企業グループをめざします。

そのために、グループで働く一人ひとりが、お客さまの視点に立ち、安全・正確な輸送、利用しやすく質の高い商品・サービスの提供に努めるとともに、より一層のお客さまの信頼を得るために、サービスレベルと技術水準の向上に向けて、挑戦を続けます。

私たちは、お客さまとともに歩み、「信頼される生活サービス創造グループ」として、社会的責任の遂行と利益の創出とを両立し、グループの持続的成長をめざします。

【行動指針】

1. お客さま第一

私たちは、まごころをこめたサービスを行い、お客さまのご期待を実現します

2. 安全・品質の確保

私たちは、安全・正確な輸送と質の高い商品・サービスの提供に徹します

3. グループの発展

私たちは、自律と連携、チャレンジ精神で、グループの成長を全員でめざします

JR東日本グループ中期経営構想「ニューフロンティア2008～新たな創造と発展～」(2005～2008)

基本的な経営の方向(3つの改革)

お客さまの視点に立脚したサービスの実践

お客さまのご期待を実現するために私たちは挑戦します

強くたくましい企業グループづくり

自主自立経営のもと、グループの競争力と総合力の強化に努めます

社会的責任の遂行と持続的成長の実現

豊かな生活の実現に取り組むことにより、持続的成長をめざします

新たな顧客価値の創造(6つの挑戦)

安全・安定輸送への
絶えざる挑戦を続けます

鉄道事業の利便性・快適性を
さらに向上します

Suicaで新しいライフ
スタイルを提案します

駅を変えます

グループの総力をあげて生活サービス
事業のさらなる成長をめざします

研究開発に力を入れます

透明かつ迅速な経営を

●コーポレートガバナンスの充実

JR東日本は信頼される企業であり続けるために、コーポレートガバナンスの充実を経営上最も重要な課題のひとつと位置づけて取り組んでいます。

■ガバナンス体制

取締役会を原則として毎月1回開催し、法定の事項その他重要な業務執行についての決定および業務執行の監督を行っています。また、取締役会の定めるところにより、すべての役付取締役で構成される常務会を置き、原則として毎週1回開催して、取締役会の決議事項および経営上の重要事項についての審議を行っています。

■監督・監査体制

経営の監督を強化すべく、2人の社外取締役を招聘しているほか、監査機能を高めるため、監査役5人中4人の社外監査役を選任しています。

内部監査については、監査部(本社)および監査室(各支社)を置き、約100人の専任スタッフを配置して、適法で効率的な業務執行確保のための監視体制を整えています。

さらに監査役監査については、監査役を補佐する10人程度の専任スタッフを配置しており、常勤監査役を中心に、監査

役会が定めた方針に従い、取締役会、常務会などの社内重要会議の出席や業務、財産の状況などの調査を通じて取締役の職務執行の監査を行っています。

また、グループ会社監査役との間で定例の連絡会を実施し、監査に関する情報の交換を行っています。

会計監査については、当社と監査契約を締結しているあずさ監査法人(会計監査人)が、期中および期末に監査を実施しています。

JR東日本は主たる事業である鉄道の事業特性に鑑み、長期的視点に立った判断を重視しており、今後とも、現行の監査役制度のもとで、コーポレートガバナンスの充実を図ります。

なお、2006年5月に、会社法に基づく「業務の適正を確保するための体制」を定めました。

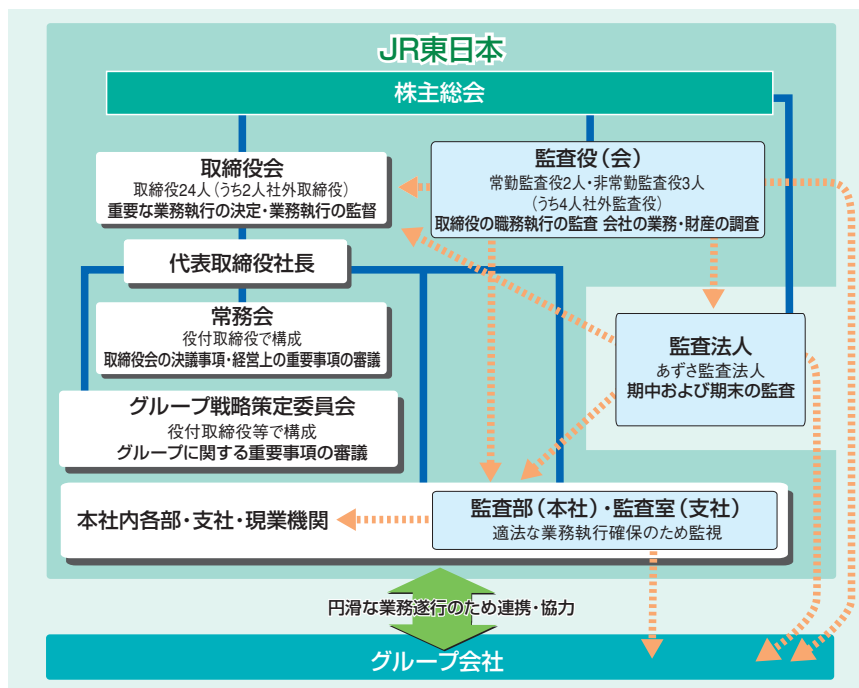
●ステークホルダーとの対話を重視

鉄道事業だけで一日約1,600万人にのぼるお客さまをはじめ、株主・投資家、取引先、社員・家族、地域のみなさまなど、多くのステークホルダーとさまざまな関わりを持っています。

こうしたステークホルダーのみなさまに、JR東日本グループについてさらなるご理解をいただくため、広報活動やIR活動を通じ、グループの取り組み内容について積極的に情報発信を行っています。

また、ホームページなどを活用して、重要な企業情報を適正かつ迅速に開示することに努めています。さらに、ステークホルダーのみなさまから、ご意見・ご要望をおうかがいする仕組みを積極的に設けています。広く社会との対話を尊重し継続することで、信頼と安心をいただける企業であり続けます。

■コーポレートガバナンス体制(2007年3月31日現在)



経営リスクの芽を摘む

コンプライアンス
(法令遵守)の徹底

確固としたコンプライアンス、そして高い倫理観に基づく事業活動こそが、企業存続のための前提条件であるとの考えから、法務部および総務部危機管理室を中心に、社内の各種法的な問題や法的リスクに早期に対応する体制を構築しています。その際、弁護士などの専門家からも助言を受けながら、業務運営の適法性の確保に努めています。

● 社内への周知徹底

「ニューフロンティア2008」において、法令遵守経営の徹底に一層力を入れることを宣言し、その実現のため2005年に「法令遵守及び企業倫理に関する指針」を策定しました。また、この趣旨を解説し、周知徹底を図るツールとして『コンプライアンス・アクションプラン』をJR東日本グループに就業する全員に配付しました。

またこれにあわせて、内部通報窓口で

ある「コンプライアンス相談窓口」を社内および社外に設置しました。なお、2006年4月の公益通報者保護法の施行を受け、2006年3月に公益通報取扱規程を制定し、通報者の保護に取り組んでいます。

● 個人情報の保護

大量の個人情報を保有する企業グループとして、より厳重な個人情報保護の徹底を図ることを目的に、個人情報管理規程を2005年に制定し、個人情報管理責任者を設置しました。グループ会社の保有する個人情報についても、全グループ会社の保有状況を把握し、情報セキュリティの強化を図っています。

● 社員の意識向上

支社・グループ会社に対する定期的な研修を継続的に実施し、コンプライアンスと倫理観のさらなる向上を図っています。2006年度も、当社およびグループ会社向けに法務レベルアップ研修や経営スクール、法務基礎研修、法務セミナーを実施しました。

また、社内誌において社員向けにコン

プライアンスに関する記事を連載しているほか、各機関においても説明会や勉強会を開催するなど、コンプライアンス意識の向上に向けた活動を積極的に推進しています。

● リスクマネジメント(危機管理)

JR東日本グループの事業運営上重大な危機が発生した場合に、情報の収集・一元管理と初動体制の整備を迅速に行うことを目的として、2001年より危機管理本部を設置しています。さらに2004年には危機発生以前のリスクコントロールと、リスク発見の早期化を目的として、専任の部署である危機管理室を設置しました。

経営トップが初期段階から関与して意思決定を迅速化し、対応の遅れを防ぐとともに、適切な情報開示、コンプライアンスの視点の導入により、被害損失の最小化を図っています。

また、リスク情報が迅速に伝わる風通しのよい企業風土を醸成するため、グループ会社に対する研修も実施するなど、危機情報管理体制の強化を進めています。

■ コンプライアンス研修実績

研修名	実施回数	対象	内容・目的	参加人数
経営スクール (コンプライアンスコース)	1回	グループ会社 総務担当部長	法令遵守、危機管理	35人
法務レベル アップ研修	1回	支社法務担当者	実際の問題に即した法律知識、 法的思考力、判断力および 解決能力の向上	11人
法務基礎研修	2回	グループ会社 法務業務関係者	法務に関する基礎知識の修得	51人
法務セミナー	4回	当社および グループ会社社員	新法・改正法の解説、 法令遵守に対する意識の啓発	各・ 約200人

「経済」から見るステークホルダーとの関わり

JR東日本グループの事業活動に関わる多くのステークホルダー。社会環境報告書における経済的側面に関する情報として、さまざまなステークホルダーとの経済的関わりという視点からご報告します。

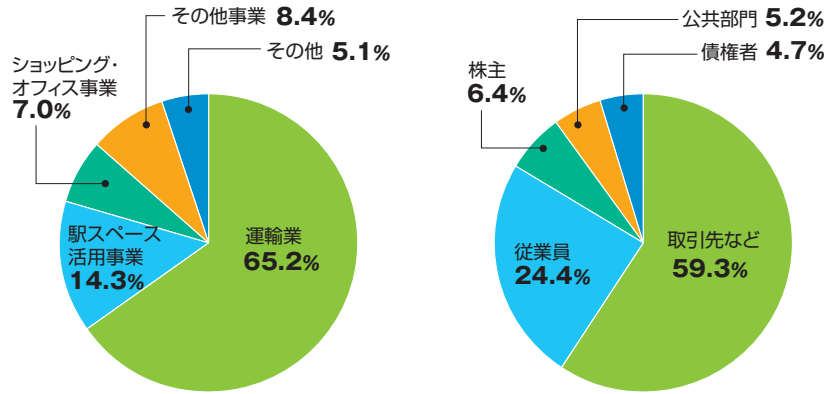
ステークホルダーとの経済的関わり

JR東日本グループの事業の中心は、鉄道事業を含む運輸業で、売上高では約7割を占めています。残りの約3割はショッピングセンター、ホテル、小売りなどの「生活サービス事業」やその他の事業となります。

これらの事業活動を営むことにより、ステークホルダーのみならず、ステークホルダーとの間に経済的関係が生じています。

これをよりわかりやすくあらわすことを目的として、ステークホルダー別の経費などの内訳を示しました。ここでは、ステークホルダーのなかから、取引先、従業員、株主、公共部門（行政）、債権者を取り上げています。

■ JR東日本グループの売上高等内訳およびステークホルダー別経費等内訳



※「その他」は「営業外収益」と「特別利益」の合計額としています。
※いずれも算出にあたっては、数値の客観性を担保するために、連結財務諸表の数値を用いています。

■ 連結財務諸表とステークホルダー別経費等内訳

連結損益計算書		億円	
営業収益		26,573	
運輸業等営業費及び売上原価		17,185	(1)
販売費及び一般管理費	人件費	2,614	(2)
	諸税	187	(3)
	その他	2,304	(4)
	計	5,106	
営業利益		4,280	
営業外収益及び特別利益		1,440	
営業外費用及び特別損失	支払利息	1,313	(5)
	その他	1,341	(6)
	計	2,655	
税金等調整前当期純利益		3,066	
法人税、住民税及び事業税		1,405	(7)
法人税等調整額		△121	(8)
少数株主利益		23	(9)
当期純利益		1,758	(10)

※各値の端数処理の関係上、合計値は合わない場合があります。
※表示上、加除が必要な数値については、有価証券報告書記載の端数処理済の数値を使用しています。

ステークホルダー別経費等内訳	億円	
取引先など	16,619	(1) - ★ + (4) + (6)
従業員	6,826	(2) + ★
株主	1,782	(9) + (10)
公共部門	1,471	(3) + (7) + (8)
債権者	1,313	(5)

★…単体損益計算書、運送営業費中の人件費 4,212

● 「ステークホルダー別経費等内訳」の算出方法

注) 従業員の経費を算出するにあたり、連結損益計算書では運輸業の人件費を「運輸業等営業費及び売上原価」に含んでいるため、単体損益計算書に記載の「運送営業費中の人件費」を加えて費用を算出し、より実体に近づけています。

取引先など：「運輸業等営業費及び売上原価」から単体損益計算書の運送営業費中の「人件費」を控除した額、「販売費及び一般管理費」から「人件費」「諸税」を控除した額、「営業外費用」から「支払利息」を控除した額、「特別損失」の合計額としました。

従業員：販売費及び一般管理費中の「人件費」及び単体損益計算書の運送営業費中の「人件費」との合計額としました。

株主：「当期純利益」と「少数株主利益」の合計額としました。

公共部門：販売管理費及び一般管理費中の「諸税」及び「法人税、住民税及び事業税」「法人税等調整額」との合計額としました。

債権者：営業外費用中の「支払利息」としました。

「究極の安全」をめざす取り組み

JR東日本では、会社発足時より「安全」を経営の最重要課題と位置付けてきました。グループ一丸となりこの課題に取り組み、安全文化の創造や安全設備の充実を通じ、世界一安全性の高い鉄道をめざしています。

安全への考え方

安全の4つの側面

JR東日本に課せられた社会的使命、その最上位に位置づけられるのが「安全」です。事故の“芽”を未然に摘み体制、安全設備の充実、そして過去の事故から学ぶこと。これらは、安全対策を進める上で、大切な要素です。

JR東日本では、「社員」「ルール」「安全設備」が相互に連携できるよう「マネジメント」することによって安全が確保されると考え、これらが的確に連携しているかをつねに見直し、改善しています。

安全の4つの側面



● 経営課題における安全の位置づけ

中期経営構想「ニューフロンティア2008」では「安全・安定輸送への絶えざる挑戦」を重要な経営課題のトップとして位置づけ、安全計画の着実な遂行を4年間の到達目標として掲げています。

2006年度は1,519億円を投じ、大規模地震や強風などの自然災害対策、列車衝突事故対策、首都圏の輸送障害対策などに力を入れてきました。引き続きさらなる強化のため、2007年度は1,450億円の安全投資を計画しています。

● 第4次5ヵ年計画「安全計画2008」

より高い安全性の実現をめざし、会社発足当初から継続して安全計画を策定・実践してきました。安全設備の整備を計画的に進め、社員一人ひとりが安全意識を向上させた結果、鉄道運転事故は発足時の約4分の1に減少しました。

2004年度から進めている、第4次の5ヵ年計画である「安全計画2008」では、「お客さまの死傷事故、社員（グループ会社等社員を含む）の死亡事故“ゼロ”」達成を目標とし、4つの柱（図参照）を中心に原点に帰って安全の仕組みの再確認、再構築を進めています。

■ 安全計画2008

- 安全設備重点整備計画
- 安全のレベルアップ
- 安全マネジメントの変革
- 安全文化の創造

お客さまの死傷事故
社員の死亡事故



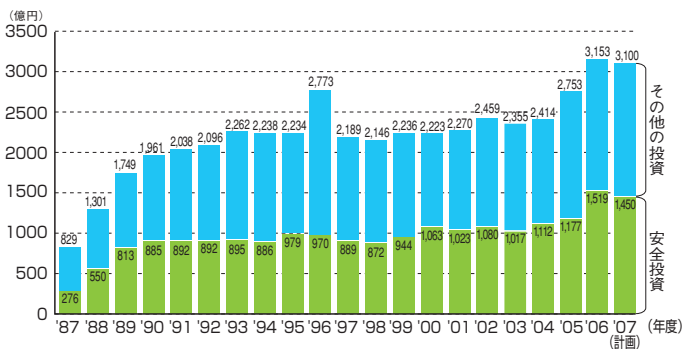
● 鉄道運転事故の内訳・推移

2006年度の鉄道運転事故は92件でした。前年度比で44件減少し、会社発足時と比較して約1/4となり、最も少ない発生件数となりました。

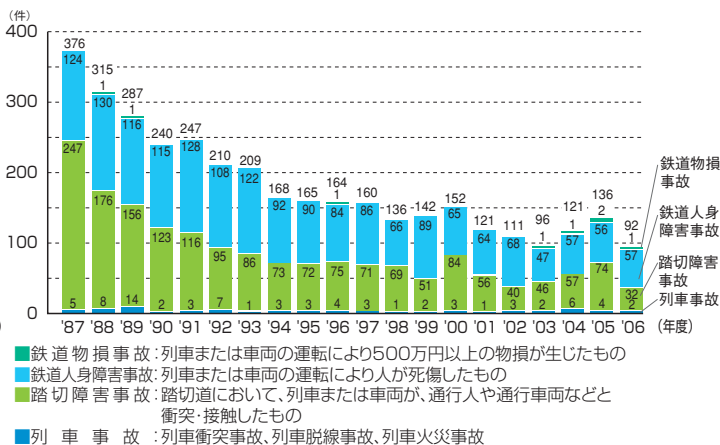
踏切で列車が自動車や人と衝突・接触した踏切障害事故が大幅に減少しましたが、お客さまのホーム上での列車との接触、ホームからの転落や線路内に立ち入ったことにより列車と衝撃した鉄道人身障害事故は近年横ばいで推移しています。

鉄道人身障害事故については、会社発足時と比較すると、約1/2に減少しているものの、引き続き、安全設備の整備拡充や研究開発を進めるとともに、プラットフォーム安全キャンペーンなどを通じたお客さまへの呼びかけも進めていきます。

■ 安全投資の推移



■ 鉄道運転事故の推移



安全文化の創造に向けて

会社一丸となって安全性を高める文化の創造

鉄道の安全は、車両、線路、電力、信号通信などの設備と、そこで働く多くの人々が有機的かつ合理的に結びついて守られるものです。安全の仕組みを社員一人ひとりが正しく理解し、日々の基本動作を確実に実行することで安全が保たれます。

また、さらに安全性を高めるには、ヒヤリ・ハットや埋もれている事故の“芽”を顕在化させ、未然に防ぐことが必要です。

こうした安全文化を職場に定着させるために、「チャレンジ・セイフティ運動」や「安全キャラバン」などの活動を展開しています。

● チャレンジ・セイフティ運動

「守る安全」から「チャレンジする安全」への転換を促すために「チャレンジ・セイフティ運動」は1988年にスタートしました。より高い安全性を実現するために、社員一人ひとりが常に安全について考え、現場のプロの目や知恵を育み、行動していく風土をつくることをめざしています。

まずは一人ひとりが、第一段階として安全上の課題を日常的なかからすくい上げ、第二段階として社員同士で議論して改善するための行動目標をつくり、第三段階で目標達成に向けて日々実践を重ねていく、ということを意識しながら取り組んでいます。



「チャレンジ・セイフティ運動」により各職場での安全に関する議論を展開

● 安全キャラバン

現場第一線社員と本社幹部が直接議論を重ね、さらなる安全性向上の具体的な施策につなげる「本社安全キャラバン」を、年1回実施しています。

これまで、議論の結果を踏まえて多数のプロジェクト・チームが設置され、数多くの施策が推進されてきました。2006年度は「システム化の現状と新たな安全上の弱点」をテーマとし、安全性を高めるためどう行動すべきか議論しました。このほか、各支社でも独自の取り組みとして、現場で働く第一線の社員と幹部社員が安全について議論を定期的に行っています。



現場第一線社員と社長をはじめとした本社幹部とで議論する「本社安全キャラバン」

● 鉄道安全シンポジウム

社員一人ひとりの安全に対する意識の向上を図り、「チャレンジ・セイフティ運動」をはじめとする安全性向上のためのさまざまな活動を活性化することを目的として、1990年から「鉄道安全シンポジウム」を開催しています。2006年度は社員、関係グループ会社等を含め約700人が参加しました。

シンポジウムは社外から有識者も参加し、パネルディスカッションや他企業の具体的事例の紹介などを交えた構成としています。参加者は各職場に議論を持ち帰り、問題意識を共有化しています。

安全教育

職場内訓練(OJT)・訓練・研修 3つのステップ

社員一人ひとりの“安全意識”を高め、日々の実践へと結びつけるための“スキル”向上をめざして、職場内訓練(OJT)、「総合訓練センター」(各支社11ヵ所)、「総合研修センター」(福島県白河市)の3ステップで安全教育を徹底しています。

職場内訓練(OJT)では、各職場の作業内容に合わせた訓練を企画・実施しています。乗務員の職場では月1回の定期訓練を実施しています。

各支社の「総合訓練センター」では、事故予防型シミュレータなどを活用して、新任、ベテラン乗務員のスキルアップ訓練を定期的に行っています。

「総合研修センター」は、人材開発、知識・技術力の向上研修のほか、運転士や車掌の養成を行っています。

2006年度には約1.8万人が研修・訓練を受けました。

■ 安全に関する研修制度

総合研修センター	小計5,700人
乗務員・輸送関係	2,400人
乗務員養成研修 指導担当運転士研修 車掌研修 輸送指令研修 など	
施設・車両関係	2,900人
保守用車責任者研修 事故防止研修 各分野技術研修 など	
安全文化・安全指導者など	400人
CS運動推進者研修 安全基準エキスパート研修 安全指導者研修 運転事故データ分析研修 など	
各支社総合訓練センター	小計12,100人
合計	17,800人

● 事故に学ぶ(事故の歴史展示館)

鉄道の安全確保のためのルールや設備の多くは、過去の痛ましい事故の経験や反省に基づいてできあがったものです。

JR東日本は、事故から学ぶ姿勢を職場風土のなかに根付かせていくために、事

故の概要や対策などを展示する「事故の歴史展示館」を総合研修センター内に設けています。過去の事故を忘れることなく、尊い犠牲のうえに得られた貴重な体験として大切に引き継ぎ、社員の教育研修などで活用しています。



事故の歴史展示館

COLUMN

一人の「運転士」が生まれるまで

お客さまの命の重みを背負う運転士は、独り立ちするまでに多くの関門をくぐり抜けねばなりません。

ここでは、運転士がプロとして養成されるプロセスを追いながら、JR東日本が考える「安全と教育」の関係に焦点をあててご紹介します。

社内試験である運転士試験を受験する資格は、勤続年数5年以上としており、鉄道実務全般にわたる理解と経験を経て、はじめて運転士へのチャレンジが可能となります。

社内試験に合格した社員は、まず全員が総合研修センターにて実施される約4ヵ月400時間にわたる学科講習を受講することになります。

プロセス ①

「安全」のメカニズムを知る

カリキュラムは多岐にわたります。運転に関する法規、車両の構造とメカニズム、電気に関する基礎知識、運転理論、信号や線路など鉄道設備、非常時の応急処置、傷害事故防止、過去の事故と対策など、列車の責任者として幅広い分野の知識を習得します。

同センターでは、単なる“座学”だけではなく、運転シミュレータ、実際の車両、



多岐にわたる学科講習のカリキュラム

可動教材(保安装置・信号機器・主回路・制御回路・ドア装置)などを用いた“実学”教育を重視しています。

プロセス ②

車上で学ぶ「安全」の実技

学科講習修了後は、約4ヵ月半の「技能講習」。指導操縦者のもとで運転技能(ハンドル技能)の実習、車両の出区点検、応急処置などの訓練を受け、実技を磨きます。

その後、「技能試験」に合格し、さらに「修了講習」を経たのち、はじめて国土交通省から運転免許が交付されます。

運転免許の交付後も、さらに職場内訓練で担当する線区の要注意箇所や作業に関して学びます。そして、現場長が同乗し、数百の項目をチェックする「見極め(みきわめ)」に合格した運転士のみが、1人での乗務につくこととなります。

プロセス ③

さらなる訓練を積む

運転士となっても、訓練に終わりはありません。各支社の「総合訓練センター」や職場内訓練で、スキルの確認・弱点克服などを目的とした定例・臨時訓練を繰り返します。



リアルな実車感覚で事故予防型訓練を行う「運転士訓練用シミュレータ」



千葉支社蘇我運輸区主任運転士 渡部 吉尚

指導を担当するうえで

私たち運転士が、最も大切にしているのが平常心と基本動作。これはベテランになっても変わりません。常に平常心を保つことで、さまざまな危険を予知します。また緊急時には、基本的に忠実に動くことで被害を小さくできるのです。

運転士として覚えることは、それこそ無数にあります。体の使い方、目の配り方、リスクの回避法、さらに勾配やカーブといった線区ごとの地形。しかし、やはり平常心と基本動作が一番重要ではないでしょうか。

「見極め」に同乗する際も、私はこの2点を強調します。と同時に、日々安全・安定的に列車を運行させる運転士という仕事の喜びや誇りを、できるだけ若い人たちに伝えていきます。

安全のマネジメント体制

事故の“芽”を摘む 仕組みづくりと実践

「事故や事故の“芽”の正しい把握」により、原因究明を的確に行い、対策を実施していくことが、安全性の確保には必要不可欠です。

JR東日本では、こうした考えを一元的に管理・実践していくためのマネジメント体制を構築しています。

● 安全推進委員会

鉄道事業の安全推進体制として、鉄道事業本部長を委員長とする「鉄道安全推進委員会」を本社に設置し、事故の対策や事故防止に関する基本方針を審議し、安全施策を推進しています。

また、各支社と新幹線運行本部には、それぞれ各支社長・新幹線運行本部長を委員長とする「地域安全推進委員会」を設置し、支社内の事故原因究明や事故防止対策、安全活動の推進などを行っているほか、「鉄道安全推進委員会」と連携して具体的な対策を実施しています。

● 安全管理規程の制定

鉄道事業法の改正を受け、安全管理規程を2006年10月1日に制定しました。安全管理規程とは、経営トップの安全確保に関する責務や、安全統括管理者や運転管理者、乗務員指導管理者の選任といった組織に関する事柄など、安全管理に関する事柄を定めています。また、安全に関わる社員の行動規範として、安全綱領を定めています。

● グループ各社等との安全推進体制

JR東日本グループが「安全」を実現するためには、一人ひとりが情報と価値観を共有し、列車運行の安全を支えあう仕組みづくりが欠かせません。そこで2004年度から、列車運行に直接影響を及ぼす作業や工事を行うグループ会社など25社を対象にした安全推進体制として「JES-Net25 (JR東日本安全ネットワーク25)」を構築しています。

活動の柱は大きく3つ。「情報ネットワークの活用」、「第一線における安全活動の支援」、「安全に関するルールと実態の把握・改善」。JR東日本とJES-Net25各社との連携によって、さらなる安全レベルの向上をめざしています。

● 安全に関する研究開発の体制

JR東日本グループでは、さいたま市にある「JR東日本研究開発センター」を研究開発の拠点とし、さまざまな取り組みを行っています。

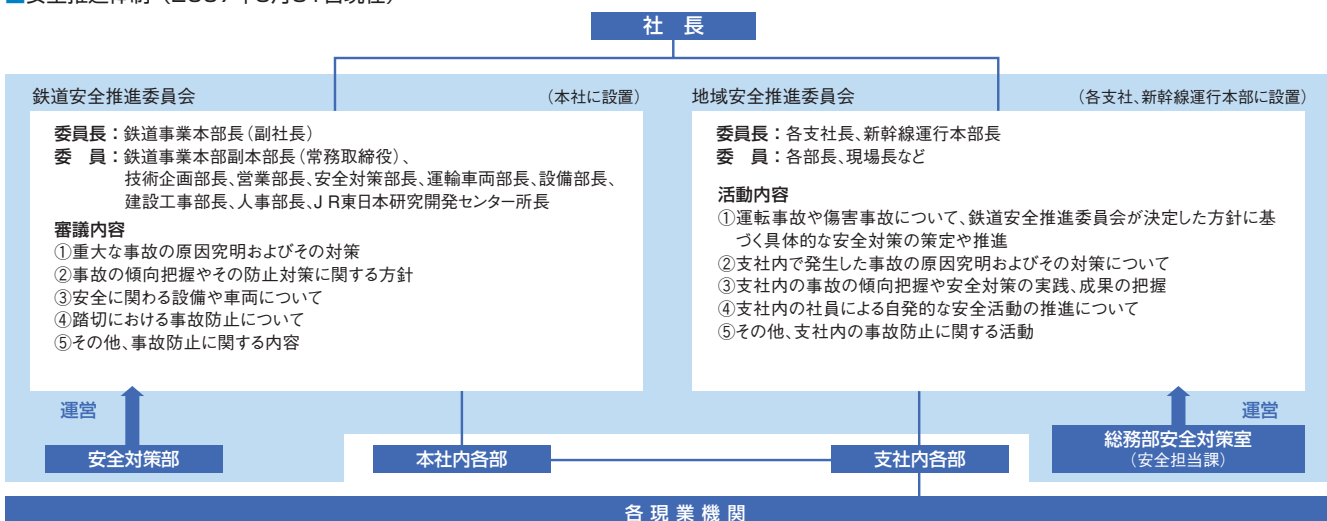
センター内には、役割・使命に応じて「フロンティアサービス研究所」「先端鉄道システム開発センター」「安全研究所」「防災研究所」「テクニカルセンター」の5つの組織を配置し、目標の一つである「安全性・安定性の向上」についても有機的な連携を図って研究開発を進めています。

たとえば、人間の行動特性を理解することで事故防止を図るヒューマンファクターに関する研究や、新幹線をはじめとする車両の脱線メカニズム解明とその対策の研究、橋脚の耐震補強工法の開発などに取り組んでいます。



JR東日本研究開発センターの試験設備 (台車試験装置)

■ 安全推進体制 (2007年3月31日現在)



安全設備の導入推進

安全対策に向けた設備投資

5年間で総額4,000億円の安全設備投資を定めた「安全計画2008」では、重大な事故を防止するために、高架橋柱の耐震補強などの地震対策や、自動列車停止装置ATS-P、Psの整備などを行いながら、安全設備の重点整備を着実に推進しています。

なお2007年度は、引き続き大規模地震や強風、落石等の自然災害などへの対策を進めるため、前年度(約1,519億円)とほぼ同様の水準である約1,450億円の安全投資を行う計画です。

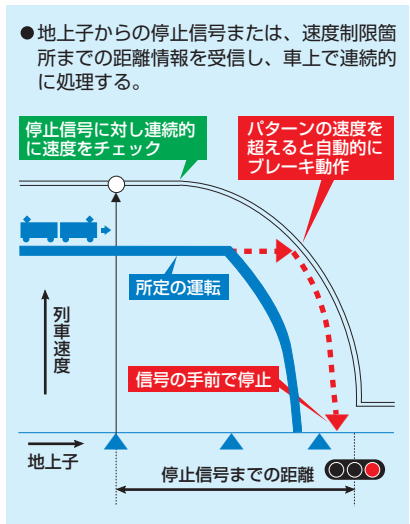
●保安装置の整備

大事故につながる列車衝突事故。これを防止する設備として、新幹線においてはATC(自動列車制御装置)を、在来線においてはATS(自動列車停止装置)やATCを全線に整備しています。

さらにATSについては、連続して速度をチェックする機能を持ち、曲線部などにおける安全性を高めることができるATS-P、Ps装置の整備を進めています。

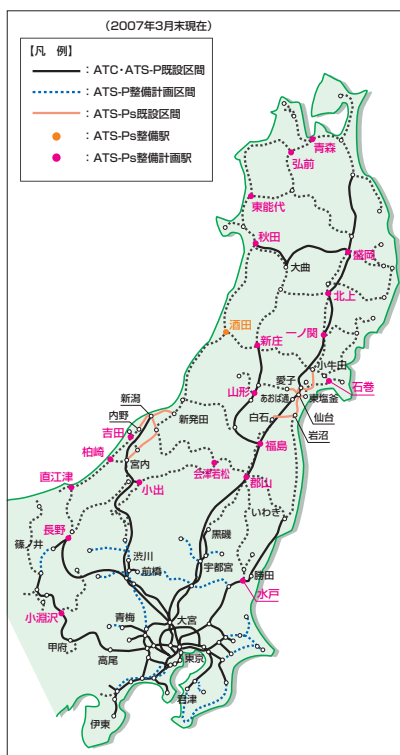
これらATS-P、Ps装置の整備箇所を計画的に拡大していくほか、曲線部や分岐器、線路終端部への整備を進めています。

■ATS-Pの解説図

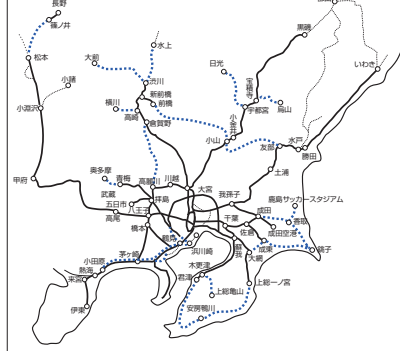


曲線部については、JR西日本・福知山線の事故を受けて、2005年5月に国から速度超過防止策の実施を求められた63ヵ所に対しては2005年度中に整備を完了し、2006年度までに271ヵ所の整備を実施しました。2009年度までに、さらに約570ヵ所に整備する計画です。

■ATC、ATS-P、ATS-Psの整備状況



●首都圏拡大図



■ATS-P、ATS-Psの整備計画

計画種別	整備内容	2006年度現在の整備状況	2007年度以降の計画
ATS-P整備拡大	首都圏の列車本数が多い線区を中心に整備	約1,850kmの線区等への整備が完了	首都圏周辺線区等に拡大し、2012年度までに20線区約850kmに整備
ATS-Ps整備拡大	首都圏以外の主要線区、地方都市圏に整備	約230kmの線区等と1駅の整備が完了	運行頻度の高い駅や連絡数が多い駅などについて、2011年度までに20駅に整備

●ホーム上での安全

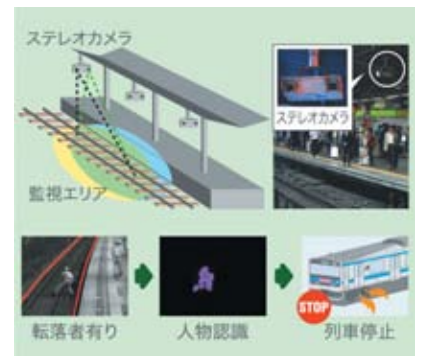
ホーム上のお客さまが、転落したり列車と接触する事故は、2006年度には36件発生しました。お客さまの安全確保に向け、転落検知マット、列車非常停止警報装置、画像処理式転落検知装置、車両間の転落防止用幌などの設置を進めています。また、ご利用いただくお客さまにもご協力をお願いするため、毎年「プラットホーム安全キャンペーン」を展開し、「黄色い線までお下がりをください」とポスターなどによる呼びかけを継続しています。



列車非常停止警報装置の「非常停止ボタン」(ホーム柱に設置)



「プラットホーム安全キャンペーン」をお知らせするポスター



「画像処理式転落検知装置」でお客さまの転落をすばやく検知

● 保守作業時の事故防止

保守作業中の事故防止のために、作業のシステム化を推進しています。

保守用車が線路上にいる際には信号機を強制的に赤に変えることで列車の衝突を防止する仕組みの整備を進めています。また、作業員に列車の接近を知らせるTC型無線式列車接近警報装置などにより、保守作業時の保安体制を充実させています。

さらに、ヒューマンエラーを未然に防ぎ、保守作業の安全性向上を図るために、保守作業の際に作業者が直接端末から信号を赤にするなどして、列車が進入しないようにする仕組みを実用化し、東京圏の主要線区で導入したほか、地方線区にも導入を拡大しています。

● 自然災害に備える

列車を安全に運行するために必要な情報を迅速に収集できるように、雨量計、水位計、地震計、風速計などの防災用気

象観測機器を沿線に設置し、オンラインシステムによって指令室や技術センターなどで常時データを自動的にチェックしています。規制・警戒の基準値を超えると、自動的に区間表示とブザーで警報を発するので、運転規制や点検を迅速かつ確実に行うことができます。

また、地震対策については、耐震補強工事を計画的に推進しており、新幹線は2007年度末までにラーメン高架柱約18,500本、橋脚約2,350基を、在来線（南関東・仙台エリア）は、2008年度末までにラーメン高架柱約12,570本、橋脚約550基の完成に向け施工しています。



新幹線高架橋柱耐震補強を計画的に推進しています

● 安全技術の開発

研究開発による安全性の向上に取り組んでいます。2006年度は、「防護無線自動発報システム」の開発などに取り組みました。防護無線とは、列車の緊急時に併発事故を防止するために、周辺を走行する列車を停止させる装置ですが、重大事故時は自動的に発報することで乗務員を支援する仕組みを開発しました。

また、車両の車軸軸受の異常加熱による重大事故を防ぐため、走行中の車軸軸箱温度を地上のセンサーで検知する装置を開発し、現地試験を行っています。



車軸軸箱温度検知装置（矢印の先が車軸軸箱）

COLUMN

“踏切事故ゼロ”に向けて 一歩ずつ前進

20年前の会社発足当時、年間247件あった踏切事故は、大幅に減少して、2006年度は32件となりました。JR東日本は、安全設備の充実と、踏切利用者みなさまのご協力を得る取り組みを中心に対策を進めています。

踏切事故の8割近くが自動車によるものです。踏切内で立ち往生した自動車などを検知して列車を止める「障害物検知装置」や、遠くから見えるように警報機の位置を変えた「オーバーハング型警報機」

などの設置を推進してきました。また、通常よりしゃ断かんを太くして、赤白の反射板を全面に貼り付けることにより、昼夜を問わない視認性向上としゃ断中の無謀突破の抑止を期待している「赤白大口径しゃ断かん」も増備し、効果の



視認性と抑止力向上を期待している「赤白大口径しゃ断かん」

検証を行っています。

クルマと列車が真に共存し“踏切事故ゼロ”を実現するためには、ドライバーのみなさまのご理解とご協力が欠かせません。

踏切事故防止PRを展開し、「踏切の前では、一旦停止」していただくようポスターなどで呼びかけています。

また、踏切をなくすことにつながる立体交差化に、自治体や住民のみなさま、警察などのご協力をいただきながら取り組んでいます。過去10年間で176カ所の踏切が立体交差化されています。

お客様の声に学ぶ、それを総ての基本姿勢に

JR東日本グループは中期経営構想「ニューフロンティア2008」において、「お客様のご期待を実現するために私たちは挑戦します」を基本姿勢と位置づけました。お客様のニーズを把握し、より質の高いサービスの提供に挑んでいきます。

お客様満足のために

お客様の“声”を速やかに共有し、実践へ

JR東日本は、中期経営構想にて「お客様のご期待の実現」を経営の基本姿勢として位置づけ、より質の高いサービスの実現をめざしています。

社員・各種窓口・インターネットなどへ日々お寄せいただくお客様の声は、「お客様視点で問題をとらえる原点」と考え、さまざまな取り組みに活かしています。

● お客様サービス部を発足

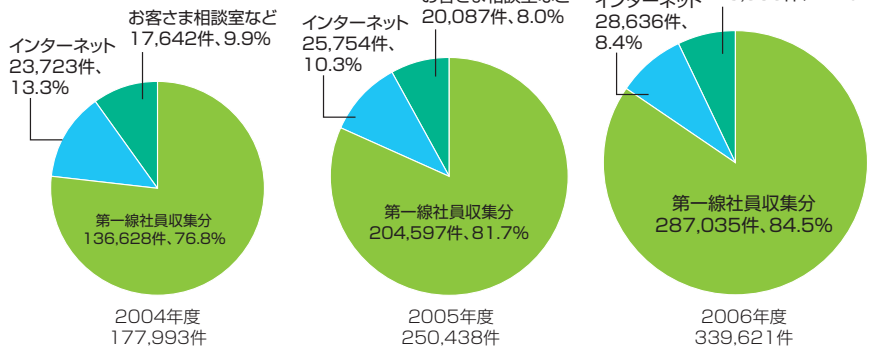
お客様や地域のみなさまのご期待にお応えし、ご不満の解消に努め、ニーズを先取りしたサービスを提供していけるよう、つねに見直しを進めています。

接客サービスの向上はもとより、営業制度、販売システムや列車ダイヤといった鉄道輸送の基本機能、運行情報の提供、バリアフリー設備、快適・清潔なトイレ整備といったサービスインフラの充実など、見直し点は広範囲に及びます。

こうした取り組みには、各駅・支社・本社・部門を超えた連携が不可欠です。

そこで、問題を組織横断的に検討する「お客様サービス改善委員会」を2000年10月に設置し、2005年7月には、戦略的かつスピーディな対応を可能とするために「お客様サービス部」を新設。各部門が活発に連携できる体制を構築し、お客様の「声」の収集管理、施策の具現化を進めています。

■ 「お客様の声」収集件数推移



● グリーン情報システム

お客様の声を幅広くうかがう活動の一環として1987年より「グリーンカウンター」を設置(2001年4月に「お客様相談室」へ改称)。また、さまざまな形で寄せられる声を社内で素早く共有するためのデータベース「グリーン情報システム」が1990年4月から稼働しています。

2006年度にお寄せいただいたお客様の声は339,621件で、前年度比136%。全体の85%に及ぶ287,035件は、現場第一線社員が直接お客様から収集した声で、次いで28,636件がホームページでいただいた声、23,950件が「お客様相談室」へ寄せられた声でした。

また、お客様の声からは把握できな

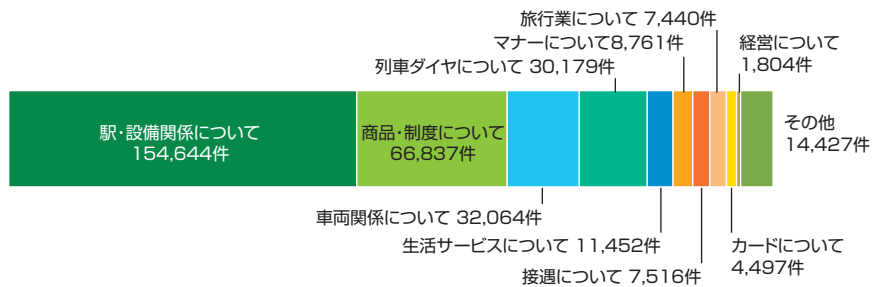
い全般的な評価や、お客様の満足度などを定量的に把握するために、毎年「顧客満足度調査」を実施し、その結果も今後の取り組みに役立てています。

● 全員でサービスのスキルを磨く

より良いサービス事例の共有と、それを部門を越えて共有していくためのサービス研修、サービス推進員の配置(1997年～)、コンクールや研究会の実施(1989年～)、シンポジウム(1992年～)などを全社で実施。

お客様と直接接する部門だけでなく、非接客部門の社員も対象とするなど、一人ひとりが、お客様満足の向上をめざす風土づくりを進めています。

■ 2006年度「お客様の声」内容別内訳 (計339,621件)



より快適にご利用いただくために

● 輸送サービスの改善

首都圏主要線区の朝通勤時の混雑緩和に取り組んでいます。列車の増発や増結、拡幅車両の導入や湘南新宿ラインといった新しい運行ルート整備などにより、朝通勤ピーク時の混雑率は、会社発足当初から52ポイント減少し、186%となっています。

● 女性専用車の拡大

男性・女性双方のお客さまに安心して電車をご利用いただけるように、女性専用車を導入しています。2001年7月から埼京線の深夜時間帯に女性専用車を導入し、2005年4月には埼京線・りんかい線の朝の通勤時間帯にも拡大しました。2005年9月からは中央線快速、青梅線、八高線、2006年5月からは常磐線各駅停車（地下鉄千代田線直通）で、2006年11月からは総武線各駅停車で、それぞれ最前部一車両を女性専用車としています。実施時間帯は、それぞれの線区・区間によって設定されています。

こうした情報は、ポスターや駅の放送に加え、当該車両やホーム乗降位置の目印ステッカーでご案内しています。

● 禁煙・分煙の推進

お客さまのさまざまなご意見と社会動向を踏まえ、JR東日本のすべての駅での分煙や、車内での禁煙を実施しています。

2007年春からは新幹線と特急列車を全面禁煙とし、主な駅のホーム上への喫煙ルーム増設を進めています。

COLUMN

新幹線・特急列車を、全面禁煙に

JR東日本では、たばこを吸うお客さま、吸わないお客さま、それぞれの声を尊重し、基本的に「分煙」を進めてきました。

しかし健康増進法（2003年5月～）が受動喫煙の防止を強く求めていること、列車内においては、限られた閉鎖空間という性質上、完全な分煙は困難であること、お客さまからのご要望は禁煙を希望する声が圧倒的多数を占めていることを踏まえ、社内で議論を繰り返した結果、2007年のダイヤ改正を機に新幹線・特急列車の全面禁煙に踏み切りました。

これと並行して、長時間列車をご利用されるお客さまのために、ホームの喫煙所に加え、新幹線などの主な駅ホームに排煙設備のある喫煙ルームを増設し、お客さまが乗車前後にたばこをお吸いになれる環境を整備しています。



列車内の全面禁煙をお知らせするポスター



排煙設備を備えた新幹線ホームの喫煙ルーム

■ 分煙・禁煙への歩み

1997年 3月	全駅において「分煙化」を実施。分煙機器などを設置していないグリーン車における半室禁煙を解消。普通列車を全車禁煙化
2000年 12月	灰皿のないデッキでの禁煙を明確化
2001年 12月	グリーン車を原則禁煙化
2003年 5月	山手線内6駅で時間帯禁煙を実施
2004年 3月	ホーム喫煙所の集約を実施。首都圏エリアに禁煙タイムを設置。新幹線・在来線特急の喫煙車を自由席・指定席各1両ずつとして、ほかの車両を禁煙化。新幹線ホームに喫煙ルームを設置（東京駅、大宮駅、仙台駅、新潟駅）
2005年 12月	長野新幹線「あさま」、成田エクスプレス、房総特急を全車禁煙化。新幹線ホームに喫煙ルームを増設（熊谷駅、高崎駅、盛岡駅、長野駅）
2007年 3月	すべての新幹線・特急列車を禁煙に

● サービスマネージャー

ご高齢のお客さまや旅慣れないお客さまのお手伝いをはじめとして、異常時における情報提供やご案内などきめ細やかなサービスを機動的に行うため、「サービスマネージャー」の配置を拡大しています。駅構内を巡回しながら、お客さまへのさまざまなご案内にあたっています。

2007年4月1日現在で31駅に配置しています。

● サービス介助士

ご高齢のお客さまやお身体の不自由なお客さまが駅を利用する際に必要な介助技術や、お迎えする側としてのホスピタリティマインドの習得をめざし、2005年度



サービス介助士をお知らせするポスター

から社員のサービス介助士資格取得を進めています。2006年度までに約1,300名の社員が2級資格を取得しました。

● 車内の空調

車内空調(冷房・暖房)については、多くのお客さまに快適にご乗車いただけるよう取り組んでいます。新型車両(E233系、E231系など)には、全自動フルオートエアコンを搭載しています。その他の車両では、車掌によるこまめな温度の把握やスイッチの切り換えなど、きめ細やかな対応で快適な空間を提供するための取り組みを続けています。また、2006年6月には、山手線について「冷房が強すぎて寒い」とのご意見が多い傾向があったことに対し、従来よりも1℃高い25℃に変更しました。

● AED(自動体外式除細動器)の設置

AEDとは、致死性の不整脈「心室細動」が発生した心臓に電気ショックを与え正常な状態に戻す装置で、欧米では2000年頃から普及しています。JR東日本では、2005年度以降、改札口付近への設置を進めており、2007年4月現在104駅に導入しています。駅社員のみならず、広く一般のお客さまにも取り扱いいただけるようにしています。

Suicaによる利便性の向上

Suicaはその利便性を多くのお客さまからご支持いただき、2007年6月末現在の発行枚数は2,100万枚を超えました。その利用場面はエリアとともに拡大しています。2007年3月18日、首都圏の鉄道・バス事業者が発行する新ICカード「PASMO」とSuicaの相互利用が開始されました。また、電子マネーの利用エリアも「駅ナカ」「街ナカ」ともに拡大中です。

また、機能の向上により、お客さまのライフスタイルにあわせたご利用が可能となりました。例えば、2006年1月にサービスを開始した「モバイルSuica」では、駅の券売機などにお並びいただくことなく、携帯電話の表示・通信機能を活用して、いつでも・どこでもチャージや定期券の購入が可能となりました。2008年3月には、JR東日本の各新幹線をチケットレスで利用できる「モバイルSuica特急券」サービスを開始する予定です。



モバイルSuica

COLUMN

一枚のICカードが、首都圏をつなぐ

JR東日本は、自動改札機を「タッチアンドゴー」で利用できるSuicaサービスを2001年11月に開始しました。首都圏でのサービス開始以来、首都圏での利用エリアの拡大のほか、仙台、新潟エリアにも順次拡大しました。また、東京モノレール、りんかい線、JR西日本「ICOCA」との相互利用を実施してきました。

そして、2007年3月18日から、首都圏の交通事業者が新たに発行した「PASMO」との「首都圏ICカード相互利用サービス」を開始。これにより首都圏のほとんどの鉄道・バスをSuica1枚でご利用いただけるようになり、シームレスな交通利用を実現しました。

さらに、2008年3月には、JR東海「TOICA」とも相互利用を開始します。これにより、Suica1枚で近畿、岡山・広島、名古屋・静岡の各エリアでの利用も可能となり、Suicaの利用範囲はさらに拡大します。

またSuicaは、鉄道での利用だけでなく電子マネーとして、駅ナカ・街ナカのコンビニエンスストアや自動販売機などで、小銭要らずでお買い物もできます。2007年3月からは、PASMO加盟店でのご利用も可能となり、利用範囲は大きく広がりました。約19,600店舗の加盟店でご利用いただけます(2007年6月末現在)。

Suicaは、鉄道に、お買い物に、お客さまの日々の生活に密着した、便利なICカードとなっています。



Suica



PASMO

バリアフリーの推進

●「駅」のバリアフリー

JR東日本は地方自治体などと協力し、「バリアフリー法」の対象となる約490駅(乗降客5,000人以上など)にエレベーターなどの整備を進めており※1、2006年度末までに対象駅の64%で段差解消を実現しました。2010年度までに全ての対象駅での設置を目標に整備を進めています。さらに乗降客1万人以上で高低差5m以上ある約300駅に、エスカレーターの設定も進めています。また、整備状況をまとめた冊子「駅バリアフリー設備のご案内」を主要駅で配布しています。JR東日本のホームページの「お身体の不自由なお客さまへ」コーナー※2でも、駅や車内での主なバリアフリー設備をご案内しています。

さらにお客さまに駅を安心してスムーズにご利用いただけるよう、駅構内の案内にピクトグラム(絵文字)、多言語、拡大文字による表示を充実させています。



エレベーターの整備などによる段差解消を進めています



上下両方向のエスカレーター

※1 エレベーターなどの整備
法対象の駅以外にも新幹線の駅などに整備を進めています。

●「車両」のバリアフリー

2006年12月から、ユニバーサルデザインを採用した新型車両E233系を、中央快速線、青梅・五日市線で順次導入しています。この車両では、お客さまへのアンケートや車内調査などを実施し、お客さまのご要望を反映しています。

また、目の不自由なお客さまの利便性向上のために、2005年度に新幹線全車両に現在位置と各種設備の位置をご案内する触知図と点字シールを整備しました。在来線については、号車とドア位置をお知らせする点字シールを整備しています。



ホームとの段差を小さくした出入口



ドア周りの認識しやすい配色



優先席エリアの明確化

※2 お身体の不自由なお客さまへ
URL:<http://www.jreast.co.jp/equipment/index.html>



優先席エリアと女性専用車両の荷棚・吊手を低くし利便性を向上



ドア上の液晶モニターでは、運行情報や乗り継ぎ情報などを逐次ご案内するとともに、ニュース、天気予報なども提供



通勤型車両初の空気清浄機の設置

社会との連携を進めています

駅を地域社会のコミュニティに、憩いの場に、そして街の活性化へ。
 少子高齢化へ向けた長期的視点にたった保育・介護事業や、文化・国際交流、重要文化財である
 東京駅の復原や再開発など、地域に根ざした事業を進めています。

地域社会の豊かさへ

● 駅の近くに「保育園」「介護施設」を

少子高齢化と保育ニーズ・介護ニーズの高まりという社会的課題に応えるべく、駅に近接した場所での「駅型保育園」と「介護事業」を展開しています。

「駅型保育園」は保育事業者・行政と連携した社会貢献型ビジネスとして開発を進めています。2007年3月末現在、計18カ所で展開しています。このうち、埼京線・埼玉新都市交通ニューシャトル沿線には8カ所設置しており、「点」から「線」へと、「より子育てしやすい沿線づくり」をめざしています。

介護事業は、駅型保育園と併設された与野本町駅前の「おひさまデイサービスセンター」など4カ所で展開しています。



国分寺Jキッズステーション

● 駅を「街の活性装置」に

“乗降施設”から、多くの方が集う情報・文化の“発信基地”へ。駅の活性化によって地域へ貢献するべく、さまざまな手法で駅のリニューアルを進めています。

自治体による街づくりへの協力として、新駅の設置、自由通路、駅前広場などの周辺整備、街の分断を解消する駅の高架化、公民館や図書館の併設などに取り組んできたほか、アルカード赤羽・生活提案館などのショッピングセンターでも公共スペースを設けるなど、街の賑わいへの貢献をめざしています。また、街並みとの調和をめざした駅舎のリニューアルも各地で実施しています。



駅周辺の「小江戸」を意識したデザインの成田線佐原駅

● 地域と共生した「観光開発」

近年、自然や景観の保護、地域住民の社会生活基盤の維持・向上などを視野に入れた、バランスのよい観光開発が求められるようになってきました。

「観光開発は地域おこし」につながるとして、地元と協力のコンセプトづくりからはじめ、首都圏への情報発信に至るまで地域と密着した観光地づくりを長期的に展開しています。「ちばアステーションキャンペーン」では地元との連携を重視し、「リゾートしらかみ」の運行では、地元の方々とともに沿線の魅力向上を図っています。

COLUMN

東京の“玄関口”の復原と再開発

「駅を変えます」を指針に掲げた中期経営構想の一環として、東京駅周辺整備計画を進めています。

その第一弾として2007年3月、日本橋



八重洲口側の完成予想図

口に「サピアタワー」(地上35階)が完成。サピア(知恵)の名のとおり、大学など教育機関が多数入居し、知の交流や情報発信の場となります。

さらに10月には、同八重洲側に地上40階を超える2本の高層タワーが完成予定。あわせて中間に位置する現在の東京駅八重洲本館を撤去することにより、駅前広場の奥行きが広がり、交通結節点機能の改善を図れるほか、東京湾より吹き込む海風を止めずに都心に流す“風の道”を確保し、都心部のヒートアイランド化を緩和する効果も期待できます。

一方、丸の内側は、赤レンガ駅舎の保存・



保存・復原される赤レンガ駅舎(丸の内側)

復原工事に2007年度より着手。

国の重要文化財であり、首都東京の“顔”とも言うべきこの駅舎。戦災で屋根、3階とドーム部分を損傷し、応急復旧で2階建てとして今日に至っています。今回の工事では、1914年竣工時のオリジナルな形へと復原します。

国際社会への貢献

● 技術・ノウハウの国際協力

海外の鉄道関係者へ、JR東日本が持つ技術やノウハウを広く提供しています。

2006年度は、45か国446名の海外の視察・訪問を受け、国営鉄道を民営化させる際の課題や手法について、あるいは新幹線やSuicaに代表される先端技術の紹介、さらには地球環境保護、生活サービス事業に関する多彩なセミナーや現場視察を実施、情報提供を行いました。

さらに、国際協力機構などの要請に基づき、アジアなど近隣諸国への鉄道専門家の派遣を行い、現地での指導などを通じて、国際協力を進めています。

■ 国際協力の2006年度実績

専門家派遣	短期(1年未満)	1か国1名(2回)
研修受入	国際協力機構より	のべ66名
視察受入	45か国	のべ446名

● 諸外国鉄道との交流

ドイツ鉄道、イタリア鉄道、フランス国鉄との間で協力協定を締結し、JR東日本と各鉄道との間で、研究開発や経営などに関する情報交換を図り、長期的な交流を視野に置いた社員の派遣や受け入れを相互に行っています。

また、中国や韓国などアジアの近隣諸国に対しても、技術、経営など鉄道全般に関する情報交流を進めています。

このような各国鉄道との交流を通じて、鉄道事業のグローバルな振興・発展に寄与できるよう努めています。

東日本鉄道文化財団

JR東日本の社会貢献活動を恒常的なものにするため、1992年に(財)東日本鉄道文化財団^{※1}を設立し、鉄道を通じた地域文化の振興、鉄道に関わる調査・研究、国際文化交流を推進しています。

● 鉄道に関する調査・研究と国際交流

同財団では、「鉄道文化と新しい交通社会の探究」を基本テーマとした調査・研究を支援し、この成果を財団の事業活動情報とともにホームページで公開。その他の各種資料についても、テーマ別にCD-ROMやDVDとして刊行しています。

また、世界各国の有識者の意見交換の場として評論誌『JRTR』^{※2}をはじめ、鉄道関係の英文図書を発行しています。

さらに、アジア各国の鉄道事業者から若手を中心とした幹部職員を日本へ招き、鉄道経営、技術などの研修を実施しています。2006年度は、中国、インドネシア、マレーシアなど9か国から計44名を受け入れました。

● 地域文化の振興

さらに地域文化の振興へ向け、東日本各地の貴重な文化遺産や伝統芸能の保存と継承のために助成を行っています。

2006年度は「一之宮八幡大神屋台修繕事業」(神奈川県)、「青梅宿保存事業」(東京都)など、合計15件、約5,200万円の助成を実施しました。

また、東京ステーションギャラリーは、東京駅工事にともない休館中ですが、展覧会は旧新橋停車場をはじめ代替の会場で開催しています。

次世代を育むために

● 鉄道博物館

東日本鉄道文化財団の建設・運営により、埼玉県さいたま市に2007年10月オープンする「鉄道博物館」。同館では、旧「交通博物館」から引き継いだ文化遺産をはじめとした、鉄道に関する豊富な資料を展示・収蔵し、また独自の調査・研究を行います。

36両の実物車両展示や情景再現展示を通して鉄道システムの変遷を産業史として伝える「ヒストリーゾーン」のほか、子供たちが鉄道の原理・仕組みを独自の学習利用プログラムを用いて体験学習できる「ラーニングゾーン」を設置するなど、規模・質ともに世界でもトップクラスの鉄道に関する博物館となります。



2007年10月にオープンする「鉄道博物館」

● 鉄道少年団

鉄道少年団は、青少年の交通道德の高揚を目的に、(財)交通道德協会が運営しており、JR東日本管内では12支部約500人の団員が活動しています。JR東日本では各支社に事務局を設置し、駅の清掃活動や各種鉄道施設の見学などの活動の場を提供し、次世代の交通道德の向上に資するべく、積極的に支援しています。

※1 東日本鉄道文化財団
URL: <http://www.ejrcf.or.jp/>
電話:03-5334-0623

※2 評論誌「JRTR」
【Japan Railway & Transport Review】

働きがいのある職場づくりをめざして

社員一人ひとりの「働きがい」こそが、グループ発展の原動力。
 仕事に誇りを抱き、高い理想へ向かってチャレンジできる職場づくり、それぞれのライフスタイルを尊重し、いきいきと働くことができる制度づくりを進めています。

人材の活用

採用・雇用の基本的な考え方

JR東日本では、中期経営構想「ニューフロンティア2008」を受け、「変化を恐れず、積極的に高い理想の実現に取り組む人材」、「自ら考え行動できる人材」の2つを採用・育成の方針としています。

また、JR東日本の中核である「鉄道事業」においては、職務従事経験が能力の向上につながり、事業の安定的な運営を支えるとの考えから、一定の長期雇用を基本方針としています。

●採用について

将来にわたる会社発展の基盤として、また、組織の活性化や戦略的な経営を進めていく観点から、毎年1,400人規模の採用を継続してきました。また採用に際しては、基本的人権を尊重した公平・公正な選考を行っています。

●障害者雇用

JR東日本では、障害者雇用を重要な社会的責務と考えており、2007年6月時点で2.09%の雇用率となっています。

鉄道事業の場合、安全確保の観点から、省令などにより障害者の従事可能な業務が限られています。ノーマライゼーション※1の考え方を基本として、働く場の確保に取り組んでいます。

障害者雇用率の推移 (%)	(%)
2005年6月	1.91
2006年6月	2.07
2007年6月	2.09

※1 ノーマライゼーション

高齢者や障害者などを施設に隔離せず、健常者と一緒に助け合いながら暮らしていくのが正常な社会のあり方であるとする考え方。

人材育成への取り組み

自主的・自律的に動く

グループの発展には自ら課題を設定し、解決できる自律型の人材育成が欠かせません。このような観点から、「技術力・現場マネジメント力の向上」「お客さまの視点に立脚したサービスレベルの向上」「次代を担う社員の育成」を基本に人材育成に取り組んでいます。

●小集団活動・提案活動

社員が自主的にサークルを結成し、自らの職場が抱える課題を解決していく活動として「小集団活動」があります。2006年度は約5,300サークル、約3万5,800人が参加しました。

業務改善に関する意見やアイデアを広く募る「提案活動」も盛んに行われており、2006年度は約62万件、1人あたり12件の提案がありました。

●さまざまな研修制度

さまざまな研修制度により、社員の能力開発に取り組んでいます。

JR東日本総合研修センターや各支社の研修施設などで、安全やサービス、マネジメントに関する研修を多数行うほか、自己啓発の一環として、一般教養や資格取得をめざす社外通信研修、鉄道事業を主とする社内通信研修を実施しています。

さらには、幅広い視野を育むための各種公開セミナー、洋上研修、国内大学在学制度など、社員自らが能力を磨くための多くの機会を設けています。2006年度では、のべ8万6,300人の社員が研修を受講しました。

●社内ベンチャー制度

従来よりあった社内ベンチャー制度を、2000年より「J-Tomorrow」という名称で活性化し、「人材の発掘・育成」や「生活サービス事業の拡大」に取り組んでいます。

これまでに約1,400件の応募(2000年度～2006年度)があり、駅の定食屋「ちゃぶぜん」、会員制Suica私書箱サービス「えきあど」など、5件の事業化がなされています。

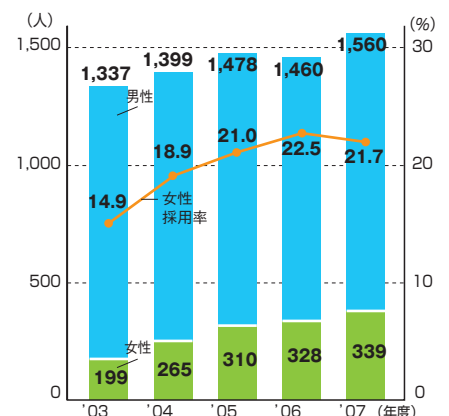
働きやすい職場環境の整備

●女性の活躍(Fプログラム)

1999年の労働基準法・男女雇用機会均等法の改正以降、女性社員の採用・職域の拡大を進めてきました。2004年4月からは、女性のさらなる活躍に向けて「Fプログラム」をスタートし、採用・職域の拡大に加えて、仕事と育児の両立を支援する制度拡充、職場の雰囲気・風土の改善など、多角的な環境づくりに取り組んでいます。

女性の採用率は2005年度以降20%を超え、2007年度は339名の女性が入社しました。活躍の場も確実に広がっており、2007年4月時点で3,040人の女性社員が運転士(約60人)や車掌(約280人)、グループ会社の経営者などとして活躍しています。

■採用数と女性採用率



● 育児休職・介護休職

JR東日本では、2006年度、134人の社員が育児休職を取得しました。うち5人が男性社員です。制度開始以来、のべ70名以上の男性社員が利用しています。

介護休職制度では、法令(93日)を上回る1年間の休職ができる制度を設けており、2006年度は20名が取得しています。

● シニアの再雇用

60歳の定年後、希望者に対して、グループ会社などで働く場を提供する「再雇用機会提供制度」を設けています。

■ 職場環境関連データ

年間総労働時間	1,849時間
時間外労働時間	129時間
年次有給休暇消化率	91%

(付与日数：19.6日／使用日数：17.9日)

● 人権に関する社員の意識啓発

「人権啓発推進委員会」を設置し、研修や社内報などを通じて、全社員の人権啓発に努めています。

COLUMN

成功のカギは、社員の意識改革

JR東日本では、女性社員がその能力を最大限に発揮できる環境の整備を目的として「Fプログラム」に取り組んでいます。導入から3年が経ち、ここでご紹介するケースのように、仕事と育児を両立する社員が増えてきました。

仕事と育児の両立には、男性社員を含めた職場の理解とサポートが欠かせないとの考えから、社員の意識改革に積極的に取り組んでいます。

Fプログラム5つの柱

- (1) 女性社員の採用及び活躍の場の拡大
- (2) 仕事と育児の両立を支援する制度の充実
- (3) 女性管理職等社員の増加に向けた取り組み
- (4) 職場の雰囲気・風土の改善
- (5) 女性社員自身の意識改革に向けた取り組み

ケース 1



「大丈夫？」の温かい一言

本社運輸車両部戦略計画プロジェクト 課長
山田 彰子

「より安心・快適な輸送サービスをお客さまへ提供したい」そのための戦略的な業務改革プロジェクトに携わっています。

仕事は私にとって自己実現の場ですが、それには職場と家族の支えが欠かせません。幸い、周りに共働きのスタッフが増え、男女の区別なく、「両立」に対する認識も深まってきているように感じます。泊りの出張があれば、「大丈夫？」と声をかけあう、そんな温かい雰囲気です。私自身、二人の子供がそれぞれ1歳になるまで、2回の育児休職を取得しましたがいずれもスムーズに復帰できました。

こうした周囲のサポートに感謝しつつ、またそれに甘えることなく、一日一日を大切に積み上げていきたいと思っています。

ケース 2



互いを助けあう「風土」

横浜支社 びゅうプラザ武蔵小杉駅 所長
野口 寿美子

職場の温かいサポートと声援をうけて、仕事に、育児に、充実した毎日です。

思い出深いのは、所長に着任した時の頃。週2回、保育園へ子どもを迎えに行くため、閉店後早めに職場を出る必要がありましたが、締切り作業などを行っているスタッフを残して、所長の自分が先に帰ることに躊躇していました。それを察してか、「あとは大丈夫ですから、早く帰ってくださいね！」と周りのスタッフが明るく声をかけてくれたこと。あのときの感謝の気持ちは忘れることができません。

分べん休暇、育児休職といった「制度」が整っているだけでなく、互いを助けあう「風土」があるからこそ、存分に働くことができる実感しています。

環境に関する基本的な考え方

JR東日本グループは、1992年に「事業活動と環境保護の両立」という基本理念を制定しました。この理念のもと、行動指針と数値目標を定めて、具体的な環境保全活動に取り組んでいます。

■エコロジー推進活動の基本理念・方針

基本理念（1992年5月制定）

- JR東日本グループは一体となって事業活動と環境保護の両立に真摯な姿勢で取り組みます

基本方針（1992年5月制定）

- 私たちは、快適な環境の提供を通じてお客様や地域社会に貢献します
- 私たちは、地球環境保護のための技術の開発と提供に努めます
- 私たちは、常に環境保護に関心をもち一人ひとりの環境保護意識の向上を図ります

■エコロジー推進活動の行動指針と目標

行動指針（1996年3月制定）

- 1 私たちは、エネルギー使用の一層の効率化や、よりクリーンなエネルギーの導入により、貴重な資源の浪費を防止し、地球温暖化の原因となるCO₂の排出量の削減に努めます。
- 2 私たちは、環境汚染物質やオゾン層を破壊する物質等を法令等に基づいて適正に管理、処理するとともに、可能な限りその削減や代替物質への転換を進めます。
- 3 私たちは、地球の浄化能力の負担を軽くするため、オフィスや事業所、駅、列車等からの様々な廃棄物を適正に処理するとともに、リサイクルとその削減に努め、また再生品、省資源製品の使用拡大に努めます。
- 4 私たちは、多様な生命を育む自然環境を大切にするとともに、列車走行による騒音や振動などの低減に努め地域社会との調和を目指します。
- 5 私たちは、地球環境にやさしい乗り物としての、鉄道の魅力の向上に努めます。

2008年度達成目標

（1996年3月制定、2000年11月改定、2002年9月一部改定、2005年1月改定）

JR東日本単体

2008年度目標

事業活動に伴うCO ₂ 総排出量	22%削減
自営火力発電所からの単位発電量あたりのCO ₂ 排出量	40%削減
省エネルギー車両の比率	82%
単位輸送量あたりの列車運転用消費エネルギー	19%削減
特定フロン使用大型冷凍機	100%削減
駅や列車で発生する廃棄物のリサイクル率	45%
総合車両センター等で発生する廃棄物のリサイクル率	85%（対象4年間平均値）
設備工事で発生する廃棄物のリサイクル率	92%（対象4年間平均値）
東北・上越新幹線の騒音対策75dB以下（騒音対策対象地域について）	100%（2009年度達成目標）
自営火力発電所からのNOx排出量	63%削減

JR東日本グループ

2008年度目標

一般廃棄物のリサイクル率	43%
事務用紙の再生紙利用率	100%
毎年具体的な環境保護活動	森づくりへの参加等

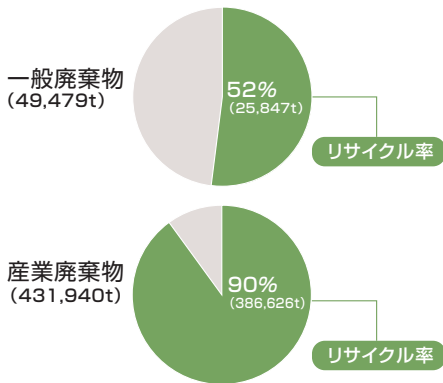
*削減目標は1990年度を基準

グループ全体の環境負荷

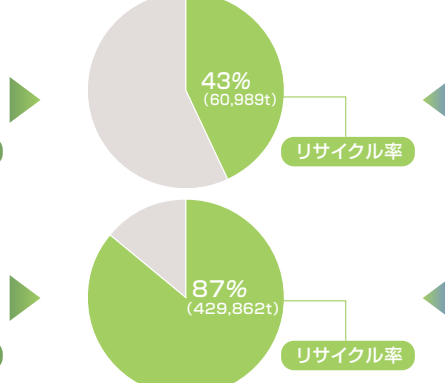
JR東日本グループは事業を行うにあたり、多くの資源を消費し、さまざまな物質を排出しています。このインプット、アウトプット（資源・エネルギーなどの収支）両面における環境負荷を低減するため、定量的な把握に努めています。



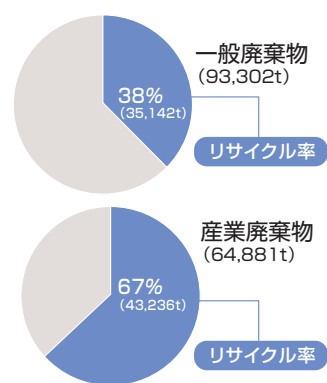
■ JR東日本のリサイクル率



■ JR東日本グループ全体のリサイクル率



■ グループ会社のリサイクル率



* 法律上は工事の請負会社が排出事業者となる工事廃棄物も産業廃棄物に含んで把握しています。

2008年度目標に対する2006年度の実績

JR東日本では、2008年度を目標年度とする「環境目標」を掲げています。単年度ごとに定量的・定性的に実績を把握し、課題のある項目については、その原因を探ることで次年度の改善に活かしています。

環境保全活動の分類	主な活動内容	2008年度目標		目標値
			基準値(1990年度)	
環境マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> ●本社、支社エコロジー推進委員会による環境マネジメント ●JR東日本エコ活動の展開の開始 など 			
地球温暖化防止への取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ●省エネルギー車両の導入 ●インターモーダル(パーク&ライド、レール&レンタカーなど)の推進 ●電力供給におけるCO₂の削減 など 	事業活動に伴うCO ₂ 総排出量 自営火力発電所単位発電量あたりCO ₂ 排出量 省エネルギー車両比率 単位輸送量あたり列車運転消費エネルギー 特定フロン使用大型冷凍機台数	276万t-CO ₂ 726g-CO ₂ /kWh - 20.6MJ/車キロ 82台	22%削減 (215万t-CO ₂) 40%削減 (436g-CO ₂ /kWh) 82% 19%削減 (16.7MJ/車キロ) 100%削減 (0台)
資源循環への取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ●駅・列車ゴミの削減、リサイクル(分別回収、リサイクルセンターの整備など) ●乗車券のリデュースとリサイクル ●総合車両センター、工事廃棄物のリサイクル ●駅で回収した新聞を再生したリサイクルコピー用紙の使用 など 	駅・列車ゴミのリサイクル率 総合車両センター(車両工場)廃棄物のリサイクル率 設備工事廃棄物のリサイクル率 一般廃棄物のリサイクル率 事務用紙の再生紙利用率	- - - - -	45% 85% 対象4年間平均値 92% 対象4年間平均値 43% 100%
化学物質管理	<ul style="list-style-type: none"> ●川崎火力発電所からの環境汚染物質削減 ●PCB廃棄物の適正管理 など 	自営火力発電所NO _x 排出量	994t	63%削減(368t)
沿線での環境活動	<ul style="list-style-type: none"> ●新幹線・在来線の騒音対策(防音壁、ロングレール化など) ●トンネル内湧出水の活用 など 	東北・上越新幹線騒音対策75dB以下(騒音対策対象地域について) ^{*1}	-	100%(2009年度達成目標)
環境コミュニケーション	<ul style="list-style-type: none"> ●車内広告や駅頭での環境情報の発信 ●鉄道沿線からの森づくり ●安達太良ふるさとの森づくり ●社会環境報告書の発行、環境広告 など 	毎年具体的な環境保護活動	-	
研究開発	<ul style="list-style-type: none"> ●燃料電池ハイブリッド鉄道車両の開発 ●騒音低減技術開発 ●資源の循環利用に関する研究開発 など 			

表内 ■■■ はグループの目標 対象4年間平均値…2005年度～2008年度の平均値

2005年度実績 ()内は実数	2006年度実績 ()内は実数	進捗	参照ページ
			42~43 ページ
7%削減 (258万t-CO ₂)	23%削減(213万t-CO ₂) (温対法に基づく係数) 28%削減(199万t-CO ₂) (従来の係数) ※2	達成	46~49 53ページ
26%削減 (534g-CO ₂ /kWh)	38%削減(453g-CO ₂ /kWh) (温対法に基づく係数) 41%削減(431g-CO ₂ /kWh) (従来の係数) ※2	達成	
81%	83%	達成	
15%削減 (17.6MJ/車キロ)	13%削減(18MJ/車キロ) (温対法に基づく係数) 17%削減(17.2MJ/車キロ) (従来の係数) ※2	達成	
88%削減 (10台)	91%削減(7台)	達成	
47%	50%	達成	50~52 ページ
90%	90%	達成	
89%	90%	達成	
42%	43%	達成	
92%	92%	達成	
54%削減(462t)	71%削減(289t)	達成	53ページ
(住宅立地地域は 完了)	25%	達成	54~55 ページ
18カ所 3.1万本植樹 3,600人参加	17カ所 3.5万本植樹 4,400人参加		56~57 ページ
			45ページ

2006年度の実績について

2006年度は、6項目において目標達成となりました。

今回から、地球温暖化防止への取り組み項目のうち、3項目の実績値については、法律の改正により新たに定められた係数を用いて算出しました。ただし、当社の取り組みの経年変化を把握するため、従来の係数で算出した数値も併記しました。目標管理は従来の係数で算出した数値を用います。

CO₂排出量については、大幅な削減となりました。当社は自営の水力発電所と火力発電所を所有しており、化石燃料を使用しない水力発電所の発電量が増加するとCO₂排出量削減につながります。2006年度については、2004年10月の新潟県中越地震で被災した自営水力発電所が2006年3月に復旧し、その影響が取り除かれました。それに加え、2006年6月に自営火力発電所の燃料の一部を灯油から天然ガスへ転換したこと、省エネ車両の導入が進んだこともあり、大幅な改善が図られました。ただし、河川水量が例年に比べて多く、自営水力発電所の発電量が増加したことなどの外的要因の影響もあることから、今後も、CO₂総排出量削減に向けた取り組みを進めます。

2008年度目標の活動期間である4年間のうち2年間が経過したことになります。今後は、目標を達成した項目についても対策を継続するとともに、進捗が遅れている項目について、対策の深度化を進めます。

2008年度目標達成に向けた進捗度

達成 ……達成
達成 ……順調
達成 ……やや遅れ

※1 東北・上越新幹線騒音対策
2006年度から対象地域を拡大し2009年度達成目標として取り組んでいます。

※2 算出方法の変更について
電力及び燃料の使用に伴うCO₂排出量及びエネルギー使用量は、2005年度までは、日本経団連環境自主行動計画を参考に算出していましたが、2006年度から、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防止対策の推進に関する法律(温対法)に定める方法へ変更しました。なお、2006年度実績については、両者を併記しています。

環境保全活動を推進するマネジメント体制

さまざまな事業から発生するJR東日本グループの環境負荷の低減に向け、部門を越えた活動を推進しています。それを支えるのは、全社を横串にしたマネジメント体制と個々の意識向上を促す環境教育です。

グループ一体となった環境活動の推進

●環境活動の拡がりに向けて

JR東日本では、環境活動を推進するにあたり、JR東日本グループの社員それぞれが主体的に環境活動に取り組むことと、会社として目標を定め実効性のある施策に取り組むことが重要と考えています。

具体的には、各職場における環境活動を推進する「JR東日本エコ活動」の展開、環境教育による指導者の育成、環境表彰による優れた取り組みの共有化などを通じて、環境活動の裾野の拡大に取り組んでいます。また、各部署を横断的につなぐエコロジー推進委員会で、具体的な数値目標を定め取り組みを進めています。

各職場からの環境活動の推進

各職場において「環境について考える風土」を醸成し、具体的な環境保全活動を活性化させる「JR東日本エコ活動」を推進しています。身近な取り組みを通じて一人ひとりができることに取り組むことにより、環境負荷の削減とあわせて環境意識の向上も図っています。2004年度から試行を開始し、2006年度末現在で、本社・全支社・全工事事務所での展開がスタートしています。



社内報「JRウツミガし」で各職場の環境活動「JR東日本エコ活動」の情報を共有化

環境教育の実施

環境経営の推進には、全社員が環境問題に対して正しい知識を持つことが重要です。そのため、各機関・会社の推進者の育成と、採用時や昇進時の研修など対象者の多い研修で環境教育を実施。環境活動の裾野の拡大に取り組んでいます。特に推進者の育成については、グループ各社の環境活動を推進するため、2006年度から、各社の環境責任者が参加する「環境経営研修」を開始しました。また、社会環境報告書のダイジェスト版を全社員へ配布しています。



推進者を育成する研修を実施

●環境教育・研修体系

各機関・会社での推進者の育成

「環境経営研修(グループ会社)」

- 対象者…グループ会社の環境責任者
- 研修目的…環境経営の遂行能力向上
- 参加者数…30名

「環境経営実務研修」

- 対象者…地方機関等の環境担当者等
- 研修目的…現業機関等に対する指導者としての環境関連業務遂行能力向上
- 参加者数…27名

「環境対策担当者研修」

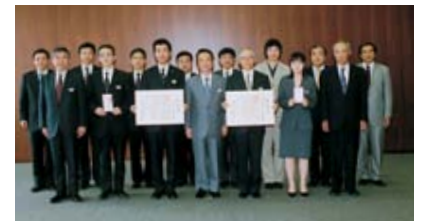
- 対象者…各支社環境担当者
- 研修目的…環境法令等の基礎知識習得
- 参加者数…21名

多くの対象者に対する環境教育

- 「新入社員研修」…1,455名
- 「実践管理者育成研修」…219名
- 「新任現場長研修」…161名
- その他支社等での研修…21名

環境活動に関する表彰制度

優れた取り組みに対し表彰を行い、その取り組みをJR東日本グループ内で広く共有化することを目的に「環境活動に尽力した機関等に対する表彰」を2005年度の実績分から実施しています。2006年度活動については、環境活動を主体的に捉え実践してきた2機関とグループ会社3社が表彰されました。



2006年度授賞式

●2006年度の表彰内容

社名/機関名	主な表彰内容
【社長表彰】	
JR東日本 仙台支社	JR東日本エコ活動・森づくり活動の主体的推進
ジェイアール東日本 コンサルタンツ(株)	グループ各社の屋上緑化を推進
【総合企画本部長表彰】	
JR東日本 高崎支社	駅と列車ゴミのリサイクル推進・環境情報の積極的な提供
(株)ジェイアール宇都宮企画開発	全職場で環境目標を設定し具体的な活動を推進
(株)ジェイアールテクノサービス仙台	有害物質を削減した列車の車体洗浄剤を開発・導入

環境マネジメント体制

全社の環境活動を“横串”に

JR東日本の「エコロジー推進委員会」では、事業活動にともなう環境負荷調査、および環境目標の設定、環境保全活動の実施、目標達成度の確認、経営層によるチェックなどを経年的に行っています。

1992年に設置され、経営企画部に事務局を持つ同委員会は、代表取締役社長を委員長とし、各部門の責任者を委員とする社内横断組織です。

2006年度は、エコロジー推進委員会においてテーマ別に施策を検討する「検討部会」を抜本的に見直し、新たな体制を構築しました。新しい課題などを整理し、機動的な検討が行える体制としました。

また、全グループ会社の環境責任者が参加する「JR東日本グループ環境経営推進会議」を毎年開催しています。2006年度は、グループ全体での課題やグループ内の優れた取り組み事例を共有化しました。

● ISO 14001の取得状況

比較的環境負荷の高い事業所については、環境マネジメントシステムの国際規格、ISO14001取得を進めてきました。

車両のメンテナンスを行う総合車両センターは、全職場での取得が完了しています。

■ ISO14001取得状況

認証取得サイト	年月
＜JR東日本＞	
新津車両製作所	1999年 2月
川崎発電所	2001年 3月
東京総合車両センター	2001年 3月
新潟機械技術センター	2001年 3月
大宮総合車両センター	2002年 3月
新幹線総合車両センター	2002年 11月
郡山総合車両センター	2003年 12月
長野総合車両センター	2005年 2月
秋田総合車両センター	2005年 7月
＜グループ会社＞	
(株)東日本環境アクセス	1999年 11月
(株)ルミネ	2000年 12月
(株)日本レストランエンタプライズ (商品製造部門)	2002年 9月
長野鉄道車輛整備(株)	2007年 1月

● 内部環境監査

例えば総合車両センターでは、環境活動を自らチェックする取り組みとして、部外講習などで内部監査員を養成し、定期的な監査を行っています。内部環境監査では、一部塗料について化学物質等安全データシート(MSDS)が入手されていない点などが指摘され、それらについて改善しました。

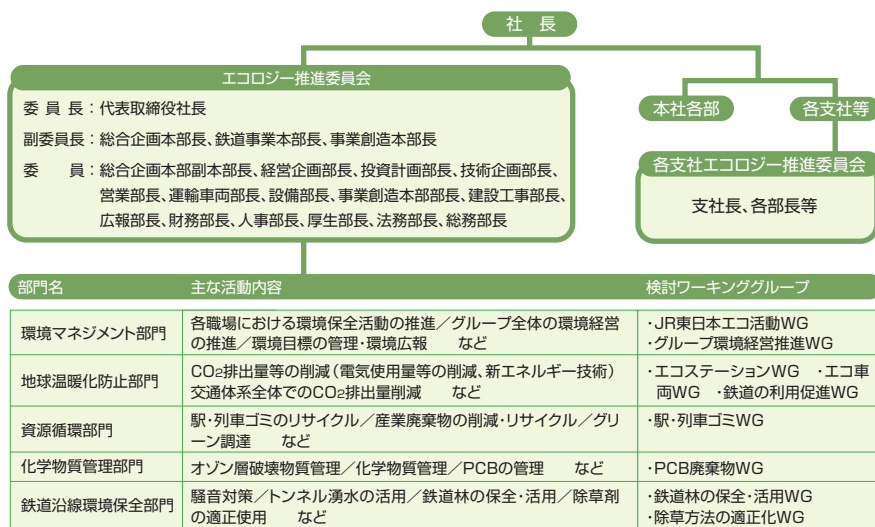
● 環境リスクマネジメント

化学物質の取り扱いと管理を厳格化することによって、環境事故を未然に防ぐ体制づくりに取り組んでいます。また火力発電所や総合車両センターなど化学物質や危険物を取り扱う現業部門では、異常時の対応マニュアルを整備しています。同時に勉強会や処理訓練を実施、関係者への周知徹底を図り、現場での的確な対処ができるよう努めています。

● 環境関連の事故

2006年度において、環境に関する事故や罰則を受けた例はありませんでした。

■ JR東日本の環境マネジメント推進体制(2007年3月31日現在)



環境会計・環境経営指標を経営に活かす

JR東日本では、環境保全活動に関わる投資・費用額とそれによる効果を把握するため、環境会計を活用しています。この結果を、JR東日本が独自に設定した環境経営指標とともに活用しています。

環境会計

2006年度のまとめ

2006年度の環境保全コストは、投資額が約633億円、費用額が約154億円となりました。

投資のうち、大きな割合を占める地球環境保全活動は、中央線や常磐線などの在来線への省エネルギー車両の導入や自営火力発電所の燃料を天然ガスに転換する工事などによるものです。

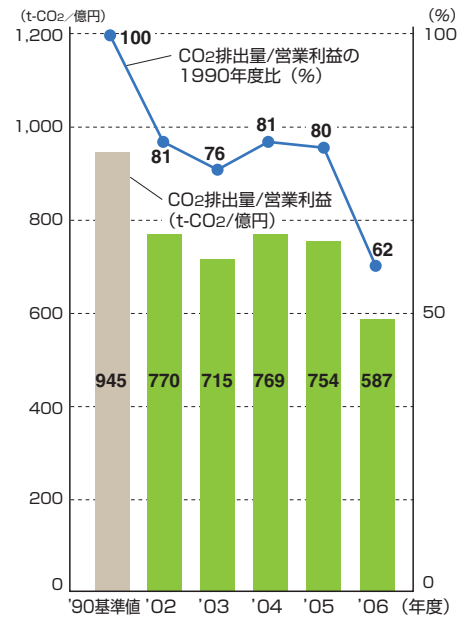
なお、省エネルギー車両の導入については、耐用期間中のCO₂排出量を45万トン削減できると試算しています。

また、JR東日本では、事業と環境負荷の関連を把握するため、独自の環境経営指標を設定しています。「環境負荷」としては、最も重点的に取り組んでいる項目のひとつである「CO₂」を採用し、「経済付加価値」として「営業利益」を基準にして算出しています。

数値が小さいほど環境に負荷をかけずに経済付加価値を得ていることになります。1990年度には945(t-CO₂/億円)でしたが、2006年度は587(t-CO₂/億円)となりました。

$$\text{環境経営指標} = \frac{\text{環境負荷}}{\text{経済付加価値}} = \frac{\text{CO}_2\text{排出量 (t-CO}_2\text{)}}{\text{営業利益 (億円)}}$$

■環境経営指標推移



2006年度環境会計

環境保全活動の分類	環境保全コスト(億円)		環境目標に関する環境保全効果	環境保全活動に伴う経済効果(億円)	
	投資額	費用額		2005年度	2006年度
沿線環境保全活動(公害防止活動)	53.8	54.1	新幹線・在来線の騒音対策(防音壁、ロングレール化など) 自営火力発電所NOx排出量 など	(住宅立地地域は完了) 462t	25% 289t
地球環境保全活動	578.9	—	事業活動に伴うCO ₂ 総排出量 自営火力発電所 単位発電量あたりCO ₂ 排出量 省エネルギー車両比率 単位輸送量あたり 列車運転消費エネルギー 特定フロン使用大型冷凍機台数 など	258万t-CO ₂ 534g-CO ₂ /kWh 81% 17.6MJ/車キロ 10台	213万t-CO ₂ 453g-CO ₂ /kWh 83% 18.0MJ/車キロ 7台
資源循環活動	—	47.3	駅・列車ゴミのリサイクル率 総合車両センター等廃棄物のリサイクル率 設備工事廃棄物のリサイクル率 一般廃棄物のリサイクル率 事務用紙の再生紙利用率 など	47% 90% 89% 42% 92%	50% 90% 90% 43% 92%
環境マネジメント	0	5.3	毎年具体的な環境保護活動 (鉄道沿線からの森づくり 安達太良ふるさとの森づくり)	18カ所 3.1万本植樹 3,600人参加	17カ所 3.5万本植樹 4,400人参加
環境研究開発	—	46.8			—
社会活動	—	0.5			—
合計	632.7	154.0			298.8

参考
当該期間の設備投資額 3,153億円
当該期間の研究開発費の総額 169億円※1
表内 ■ はグループの目標

目標と実績の表(40~41ページ)との活動内容の関連は次のとおりです。
沿線環境保全活動=「沿線での環境活動」および「化学物質管理」
地球環境保全活動=「地球温暖化防止への取り組み」および「化学物質管理」
資源循環活動=「資源循環への取り組み」
環境マネジメント=「環境マネジメント」および「環境コミュニケーション」
環境研究開発=「研究開発」
社会活動=「環境コミュニケーション」

〈集計の考え方〉
環境保全コスト
○集計範囲はJR東日本単体
○環境保全コストは現在の管理システムなどから把握できるものを集計
○複合的な目的の支出で、環境効果が大きなものは全額を計上
(例:地球環境保全コストは省エネルギー車両などへの投資額を全額計上)
○費用額には減価償却費を含まない
○資源循環コストのうち、駅・列車廃棄物処理費用は駅・列車清掃のモデルを定め、そのうちリサイクル、廃棄物処理の占める比率を算出し、駅・列車清掃費に乘じて算出
○資源循環コストのうち、設備工事における廃棄物処理費用は2006年度の廃棄物量に廃棄物種別、地域ごとに標準的な単価を乘じて算出
環境保全効果
○環境保全効果には、環境目標に定めた数値を集計
環境保全活動に伴う経済効果
○地球環境保全活動においては、省エネルギー車両などの導入に伴う電力費や修繕費の年間削減額(一部推計含む)を算出し、法定耐用年数を乘じて、耐用期間にわたる経済効果を算出
○資源循環活動においては、設備工事や総合車両センターなどにおける廃棄物のうち、有価物の売却額を計上

※1 研究開発費の総額

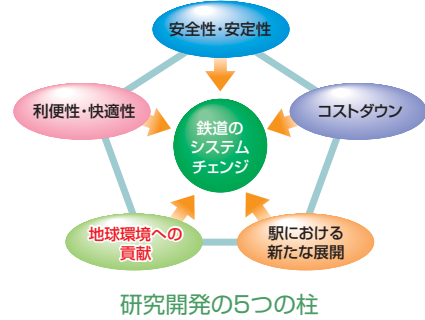
より基礎的な分野に関する研究開発について、「研究活動等に関する協定」に基づく(財)鉄道総合技術研究所への委託(57億円)を含みます。

研究開発が拓く環境保全

JR東日本は研究開発の5つの柱のひとつに「地球環境への貢献」を掲げ、環境保全に資する研究開発に取り組んでいます。

具体的には「新たな省エネルギーシステム」、3R (リデュース・リユース・リサイクル) を考えた設計・製造をする「資源循環の取り組み」、騒音対策や環境汚染物質の削減をめざす「沿線環境への配慮」を主な課題として進めています。

当コラムでは「新たな省エネルギーシステム」の最新の事例についてご紹介します。



世界初ディーゼルハイブリッド鉄道車両、信州を走る

2007年7月、小海線にデビューした「キハE200形」は、世界初のディーゼルハイブリッド鉄道車両。最新の排ガス対策を施したディーゼルエンジンで発電した電力と、ブレーキ時にモーターで発電した電力を、蓄電池にためて、その電力を使用しながら、効率よく走ります。

燃費は従来のディーゼル車両と比べ約20%向上*、駅停車時の静粛性も高く(約30dB)、また排気ガス中の有害物質(窒素酸化物・黒鉛など)も約60%低減されています。

*平地での走行試験の結果。勾配の大きい小海線では約10%燃費向上



小海線を走る世界初のディーゼルハイブリッド鉄道車両

燃料電池ハイブリッド鉄道車両、未来へ向けて出発進行

発電効率が高く、反応により生じる物質が水だけであるという特徴を持つ燃料電池は、環境負荷の少ない発電技術として期待されています。

JR東日本では燃料電池を取り入れた鉄道システムの研究開発に取り組んでいます。2006年に鉄道車両としては世界初の燃料電池ハイブリッド鉄道車両での試験を開始し、2007年春から営業線での走行試験を開始しました。現在100km/hレベルでの試験を行っています。制御技術や安全を確保するための技術などの開発や課題の把握を進めます。

燃料電池技術自体にクリアすべき課題が多く、すぐに実用化できるものではありませんが、将来を見据えて開発に取り組んでいます。



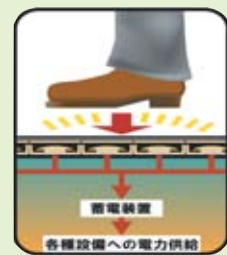
燃料電池ハイブリッド鉄道車両の走行試験を開始

通勤ラッシュをエネルギーに — 「発電床」

歩行時の振動によって発電する「発電床」の研究開発に取り組んでいます。床を踏む圧力により、発電床内部の圧電素子を変形させて発電を行う仕組みです。2006年10月から12月には、東京駅丸の内北口改札の通路に「発電床」を敷き、実証実験を行いました。発電量は、研究開発段階であり現在は少量ですが、新たな挑戦として取り組んでいます。



東京駅での実証実験



発電床の仕組み

地球温暖化防止に取り組んでいます

JR東日本グループは、CO₂の排出量削減のために、エネルギー利用の効率化および自然エネルギーの有効利用を推進するとともに、交通体系全体でのCO₂削減をめざすインターモーダルの推進にも力を入れています。

地球温暖化防止への取り組み

エネルギー供給と消費の現状

JR東日本では、電車の走行や駅・オフィスの照明・空調に使用する電力を自営の発電所と電力会社から供給しています。また電力以外では、ディーゼル車の走行や駅・オフィスの空調に軽油や灯油などを使用しています。輸送量は年々増加していますが、消費エネルギーはほぼ同水準で推移しています。

CO₂排出量の推移と対策

2006年度のJR東日本のCO₂排出量は213万トンとなり、2005年度と比較して大幅な削減となりました。これは、2004年10月に発生した新潟県中越地震により、自営水力発電所が被災して運転を停止した影響が、2006年3月の復旧により取り除かれたことによるものです。

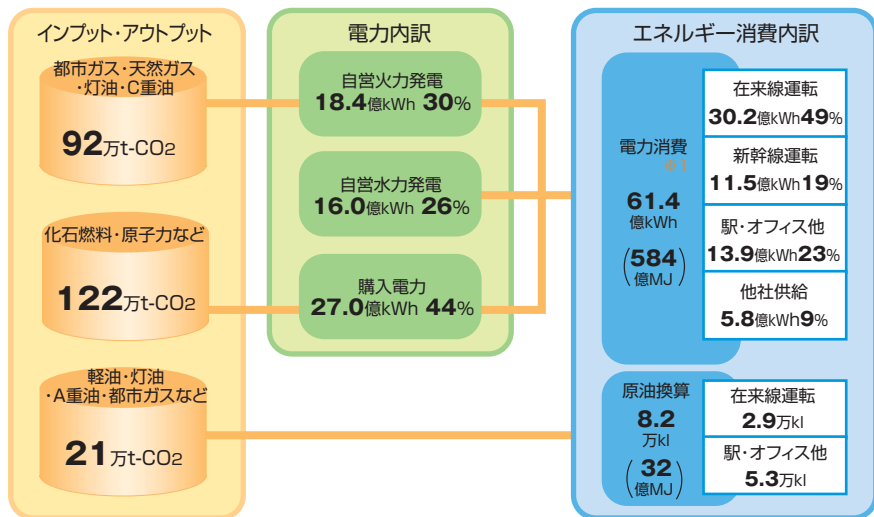
さらに、2006年6月に自営火力発電所の燃料の一部を灯油から天然ガスへ転換したことや、その他の各種取り組みの効果も要因として挙げられます。

ただし、例年に比べて自営水力発電所で使用する河川水量が多かったことにより発電量が増えたなどの外的要因の影響もあると考えています。

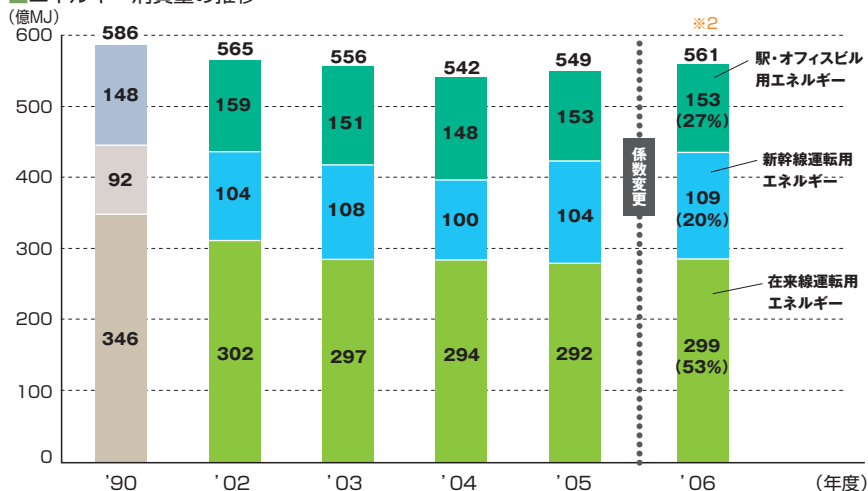
したがって、引き続き、消費エネルギーの73%を占める列車運転用エネルギーの削減を重点課題ととらえつつ各種CO₂排出量削減施策に取り組めます。

なお、地球温暖化対策の推進に関する法律(温対法)の改正により、CO₂排出量の算出方法が定められたため、2006年度実績分よりCO₂総排出量及びエネルギー消費量の算出については、法に基づく係数を用いて算出しました。

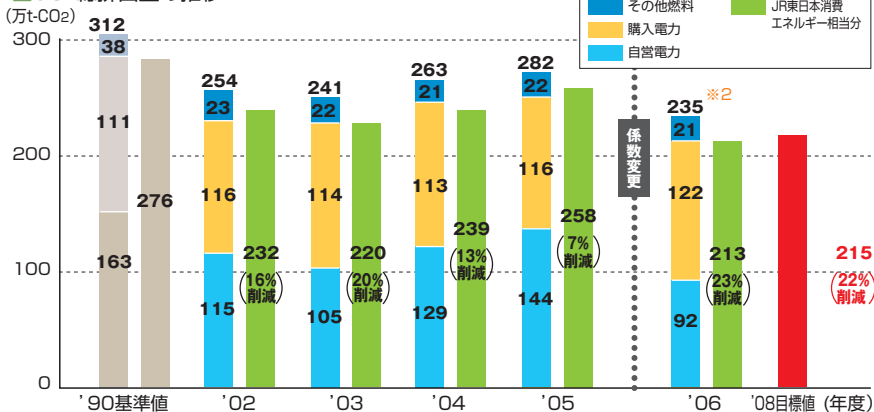
■JR東日本エネルギーフローマップ



■エネルギー消費量の推移



■CO₂総排出量の推移



注)2005年度までは、燃料、購入電力のCO₂排出係数及びエネルギー換算係数は、日本経団連環境自主行動計画、電気事業連合会による。2006年度からは、省エネ法及び温対法に基づく係数による。

※1 61.4億kWh

他社に供給している電力を除くJR東日本消費電力は55.6億kWhとなり、一般家庭145万世帯が1年間に消費する電力に相当します。

※2 算出方法の変更について

電力及び燃料の使用に伴うCO₂排出量及びエネルギー使用量は、2005年度までは、日本経団連環境自主行動計画を参考に算出していましたが、2006年度から、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防止対策の推進に関する法律に定める方法へ変更しました。従来の排出係数に基づき計算すると2006年度の排出量は、199万t-CO₂(90年比で28%削減)になります。また、省エネ法の指定を受けた特定輸送事業者としてのCO₂排出量(オフィスや病院を除く鉄道事業のみにより発生したCO₂排出量)の2006年度報告値は202万t-CO₂となります。

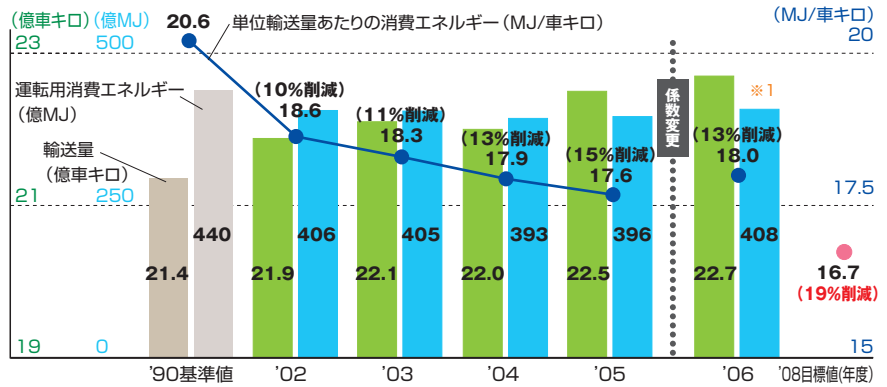
● 列車運転用エネルギーの削減

JR東日本は2006年度末までに10,376両の省エネルギー車両を導入しました。これは全車両数の83%を占める値です。

電車については、減速時の運動エネルギーを電気エネルギーに換える「回生ブレーキ」や、効率的なモーター制御を行う「VVVFインバータ」を搭載した新世代の省エネルギー車両の導入をさらに進めました。

2006年度の単位輸送量あたりの消費エネルギーは、温対法の改正にともない係数を見直して算出した結果、1990年度比で13%削減^{※1}となりました。

■ 運転用消費エネルギー・単位輸送量の推移



E233系 2006年12月から中央線に導入された最新車両

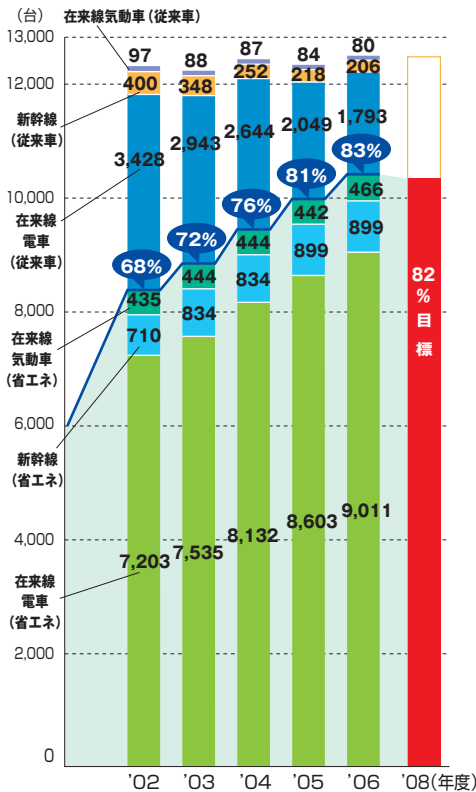


E2系 新幹線「あさま」や「はやて」などで採用されているVVVFインバータ車両

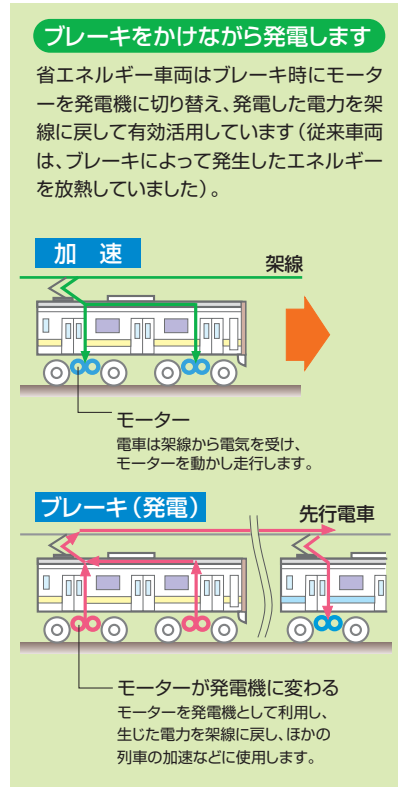


E231系 通勤・近郊での主力として活躍するVVVFインバータ車両

■ 省エネルギー車両の推移



■ 回生ブレーキの仕組み



■ VVVFインバータ制御の仕組み



※1 算出方法の変更について

エネルギー使用量は、2005年度までは、日本経団連環境自主行動計画を参考に算出していましたが、2006年度から、エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく方法へ変更しました。従来の方法により算出すると、2006年度の運転用消費エネルギーは、390億MJになり、単位輸送量あたりの消費エネルギーは17.2MJ/車キロ(90年比17%削減)になります。

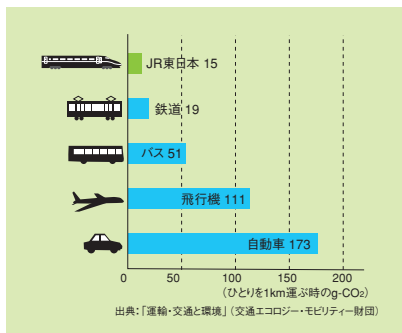
交通体系全体でのCO₂排出量削減

鉄道の環境優位性を活かした交通体系全体でのCO₂削減

エネルギー効率が高く、環境負荷が小さい移動手段である鉄道。しかし鉄道だけではお客さまの移動ニーズを満たすことはできません。JR東日本では、鉄道とほかの輸送機関を組み合わせるインターモーダル^{*1}を推進し、交通体系全体でのCO₂排出量削減に取り組んでいます。

また、インターモーダルを進めるには鉄道の利便性・快適性向上が欠かせません。目的地へスムーズに行ける新路線の開発、他社との相互乗り入れ、一枚のSuicaでシームレスに乗り継げるエリアの拡大、駅や車両のバリアフリー化などを通じ、「ご利用いただきやすい鉄道を創る」ことでCO₂の削減に取り組んでいきます。

乗り物から出るCO₂の量



●パーク&ライド

最寄り駅までは車、その先は鉄道で移動する「パーク&ライド」を実現するために、駅前の駐車場整備に取り組んでいます。2007年3月末時点で124駅に1.1万台分の駐車場を整備しています。^{*2}



常磐線友部〜いわき間の10駅では一定以上の特急利用の場合、駐車料金無料サービスなどを実施

●レール&レンタカー

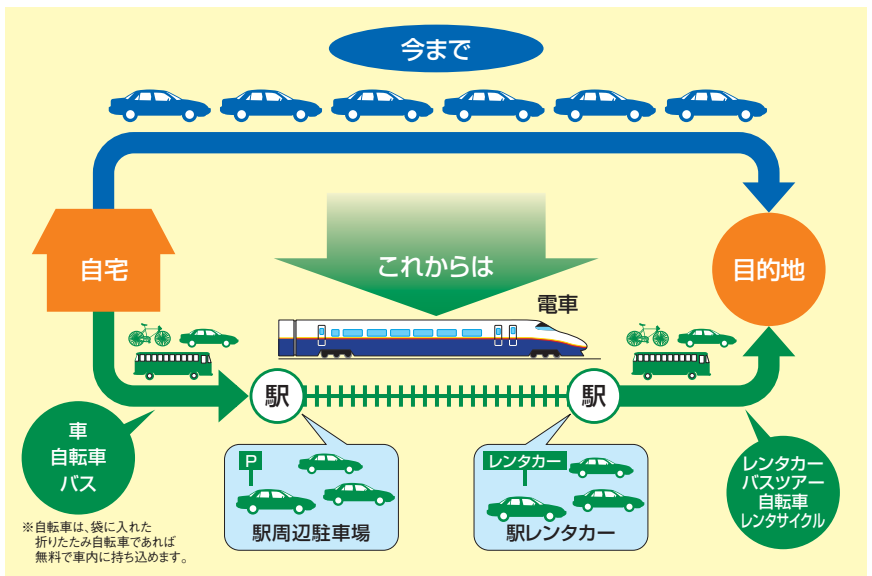
駅に着いたら、目的地までは車でアクセス。鉄道と車を組み合わせた移動を推進するため、レンタカー料金を割安にした「トレン太くん」を1995年より発売しています。

また鉄道・レンタカーの両方を割引する「レール&レンタカー」も販売するほか、軽自動車などの新しいクラス設定、料金設定、カーナビの標準装備化などとあわせてインターモーダルを推進しています。

●旅行商品と鉄道

JR東日本では、地域の豊かな自然や観光資源を活かしつつ、環境負荷が小さい鉄道利用の旅の提案に努めています。鉄道の旅の楽しみと旅先での機動性を組み合わせたレンタカープランの提供や、地元と協力して観光タクシープランを充実させるなど、自動車のみに頼らない旅行のあり方を提案しています。

■インターモーダルのイメージ



^{*1} インターモーダル
さまざまな手段を乗り継いで、ある一点から目的地へ連続的に移動できる交通システムを指します。

^{*2} 124駅に1.1万台分の駐車場
当社が直接整備したもの、グループ会社が運営しているもの、自治体との連携で運営している駐車場をまとめたものです。

電力供給におけるCO₂排出量削減

発電の高効率化と 効率的な供給を推進

列車の安定運行に欠かせない電力。

JR東日本では、電力供給におけるCO₂排出量の削減に向け、自営発電所の設備の取り替えなどによる、発電の高効率化や自然エネルギーの活用を推進しています。

また、自営の火力発電・水力発電、外部からの購入電力の3つの供給源※1からの電力を、需要の変化に応じて組み合わせを調整。効率的な発電となるよう、リアルタイムで全社の電力供給量を監視・制御する「給電指令」にて、コントロールしています。



2006年6月に川崎火力発電所3号発電機の燃料を灯油から天然ガスへ転換



被災から復旧を果たした、信濃川水力発電所



高崎駅のホーム屋根に設置された太陽光パネル

● 自営の火力・水力発電所

神奈川県川崎市に保有する自営の火力発電所は出力が総量で65.5万kW。4つの発電機は順次効率のよい「複合サイクル発電設備」※2に切り替え、運転の最適化にも努めた結果、単位発電量あたりのCO₂排出量は1990年度比38%削減※3されました。なお、2006年度実績から温対法の改正により、国で制定された係数を用いて算出しています。また、2006年6月には、さらなるCO₂排出量の削減をめざし、3号機の燃料を灯油から天然ガスに転換して運用を開始しています。

信濃川(新潟県小千谷市・十日町市)に保有する自営の水力発電所は、CO₂を排出しないエネルギー源です。合計出力が

44.9万kW、年間14億～18億kWhの発電を行っています。

● 自然エネルギーの活用

太陽光や風力を使った自然エネルギーの活用も進めています。東京駅や高崎駅、総合研修センター、研究開発センターに太陽光発電パネルを設置しており、高崎駅では2004年3月に発電パネルを2倍に増やしました。

駅の消費エネルギー削減

● 大規模駅での空調エネルギーの削減

JR東日本では駅のエネルギー削減に取り組んでいます。大規模駅で最もエネルギーを消費しているのは空調設備です。

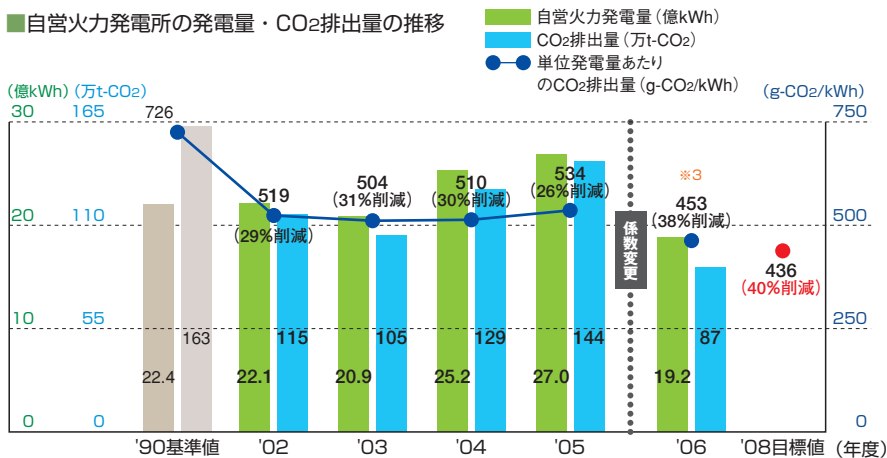
上野駅では特定フロンを使用した冷凍機(冷房装置)の取り替えなどの工事にあわせてエネルギー診断を行い、機器能力の見直し、インバーター制御の導入などの最適エネルギー設計を実施。これにより冷凍機の消費エネルギーは52%削減される見込みです。東京駅でも同様のエネルギー削減に取り組めます。

ヒートアイランド現象の軽減

● 屋上緑化の推進

駅ビルやオフィスビルなどを数多く有するJR東日本グループの環境保全活動の一環として、屋上緑化を2004年度から推進しています。2007年5月時点で12件、面積は約5,500㎡(国立競技場の芝生面積の約7割相当)になりました。ヒートアイランド現象の軽減効果のほか、緑化によるCO₂の吸収、ビルの空調エネルギー抑制(植物が太陽光の熱を遮断)などの効果があります。

■ 自営火力発電所の発電量・CO₂排出量の推移



※1 2006年度JR東日本の電力供給源
自営火力発電 30%
自営水力発電 26%
購入電力 44%

※2 複合サイクル発電設備
燃焼ガスでタービンを回転させる「ガスタービン設備」と、排熱でつくった蒸気でタービンを回転させる「蒸気タービン設備」を組み合わせた発電設備。

※3 算出方法の変更について
自営火力発電所のCO₂排出量は、2005年度までは、日本経団連環境自主行動計画を参考に算出していましたが、2006年度から、地球温暖化防止対策の推進に関する法律に定める方法へ変更しました。従来の算出方法によると、2006年度の単位発電量あたりのCO₂排出量は、431g-CO₂/kWh、90年比41%削減となります。

多様な廃棄物を資源として循環利用を進めています

鉄道事業や生活サービス事業にともない排出される多くの廃棄物。できるだけ出さない(リデュース)、繰り返し使う(リユース)、再び資源化する(リサイクル)、3つの取り組みで資源循環を推進していきます。

廃棄物を再び資源に

廃棄物の種類ごとにリサイクル目標を設定

列車や駅から日々排出される廃棄物、総合車両センターからの産業廃棄物、さらに生活サービス事業の飲食業の生ゴミや小売業の一般廃棄物など、事業からは多くの廃棄物が発生します。JR東日本グループが2006年度に排出した廃棄物は64万トン。このうち77%をリユース・リサイクルしました。

廃棄物の量は、排出割合の大きい設備工事の内容が年度ごとに異なり大きく変動するため、廃棄物の種類ごとにリサイクル率について達成目標を定めて取り組んでいます。

一般廃棄物は、JR東日本グループ全体で2008年度までにリサイクル率を43%とする目標を定めており、2006年度は43%となりました。

● 駅・列車におけるリサイクル

JR東日本を利用するお客さまは一日平均約1,600万人。駅や列車で排出されるゴミは2006年度で4.5万トンにも及び、11万人が1年間に一般家庭で出すゴミの量に相当します。このなかには新聞や雑誌、空き缶などの資源ゴミも含まれているため、分別を徹底し、再び資源として利用できるよう努めています。JR東日本では、駅に分別ゴミ箱を設置するほか、首都圏では収集後の分別を徹底して行うリサイクルセンターを設けています。

2008年度までにリサイクル率を45%とする目標を定めています。2006年度は50%となり、引き続き目標を達成しました。

● リサイクルセンターの運営

駅や列車からの廃棄物が特に多い首都圏では、上野駅と大宮、新木場の3カ所にリサイクルセンターを設けています。2006年度においては、空き缶・ビン・ペットボトルは上野駅と大宮のリサイクルセンターで、東京都内と埼玉県内からの5,076トンを分別・圧縮し、再生業者に送りました。同様に、集積した新聞・雑誌は新木場のリサイクルセンターから6,780トンを製紙工場へ送り、コピー用紙などにリサイクルしました。運営はグループ会社である(株)東日本環境アクセスが行っています。



大宮リサイクルセンターでは空き缶・ビン・ペットボトルを分別して、圧縮処理をしています

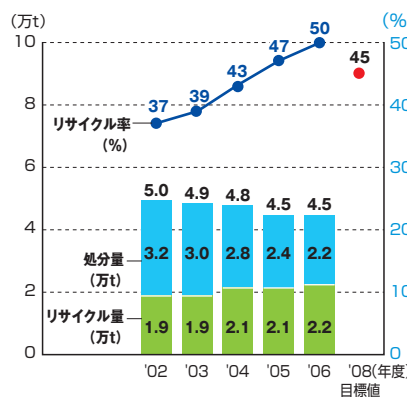
● 総合車両センターなどでのリサイクル

車両の製造時やメンテナンス時に発生する廃棄物のリサイクルを進めています。通勤・近郊型電車を製造する新津車両製作所では、車両設計時からライフサイクル全体を考慮し対応しています。また車両の整備や修繕を行う各地の総合車両センターでは、廃棄物の減量とリサイクルを図るため、廃棄物を20~30種類に分別し、専門の回収業者に送るなど、分別の徹底によりリサイクル率の向上に取り組んでいます。なお、2005年度からは廃車車両のうち外部に売却したうえで解体される車両についても、把握の対象として拡大し、取り組みを進めています。

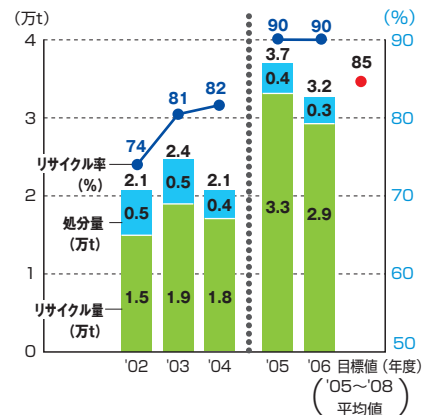


長野総合車両センター。廃車輪をブレーキディスクの部品にリサイクルしています

■ 駅・列車からのゴミの推移



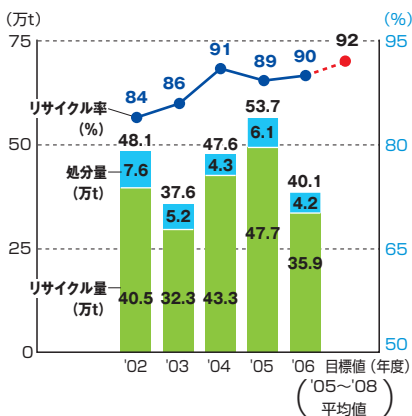
■ 総合車両センター等からの廃棄物の推移



● 設備工事における廃棄物削減

廃棄物処理法上は工事の請負会社が排出事業者になりますが、JR東日本も発注者として、仕様書などを通じて、建設副産物の適正処理や、廃棄物を抑制する設計・工法を規定し、廃棄物削減に向けた努力をしています。駅や構造物の建設やメンテナンスによる設備工事では、外部からの受託工事※1による7.5万トンを含めて、2006年度には40.1万トンの廃棄物が発生しました。

■ 設備工事からの廃棄物の推移



● オフィスにおける取り組み

本社・支社などの各オフィスでは、さまざまな対策によりペーパーレス化による廃棄物の削減を推進するとともに、リサイクルに取り組んでいます。分別を徹底することで、2006年度には廃棄物3,089トンのうち2,219トン(72%)をリサイクルしました。

● 生活サービス分野の取り組み

駅構内・駅ビルなどから出るゴミの減量やリサイクルも積極的に進めています。

駅弁などを製造・販売している(株)日本レストランエンタプライズでは、食品ゴミの循環利用を行っています。これは、食品ゴミを堆肥へ再生し、自社の有機リサイクル農園や契約農家で使用、さらにそこで生産した有機野菜などを飲食店で食材として使用するというものです。ほかにも、多くの駅ビルなどで、生ゴミのリサイクルや減量に取り組んでおり、吉祥寺ロンロンでは、駅ビル内に堆肥化施設を設置、グランデュオ立川では、ビル内で行った堆肥を店頭で販売しています。



有機リサイクル農園で収穫された野菜(里芋)

● 水資源の有効利用

JR東日本では、年間1,189万m³の水資源を使用しています。このため、中水※2の利用を積極的に進めており、雨水や手洗い水をトイレの洗浄水として再利用しています。本社ビルでは2006年度に使用した4.2万m³の水のうち、2.1万m³を再利用しました。

● お客さまと取り組む環境負荷軽減

国内で年間300億枚も使い捨てられているレジ袋を減らすべく(株)JR東日本リテールネット※3が運営するNEW DAYSでは、お客さまにレジ袋が必要かどうかお声をかけるとともに、レジ袋の厚みを2~5ミクロン薄くするなどリデュースに取り組んでいます。

また、5周年を記念した布製の「Suicaエコバッグ」を先着20万名様にお配りしました。配布後も、エコバッグをお使いいただいたお客さまにポイントシールによるキャンペーンを展開して利用促進によるレジ袋削減に取り組んでいます。

駅ビルでは、ペリエ千葉・稲毛、めりーな西千葉でマイバッグ持参のお客さまにスタンプカードによる割引サービスを行っているほか、グランデュオ立川で、毎月5日を「スマートラッピングの日」として、簡易包装を推進しています。



駅のコンビニエンスストア NEW DAYSでは、レジ袋の軽量化や削減キャンペーンを実施

※1 受託工事

列車の安全運行の確保などのために、JR東日本が自治体などから委託を受けて行う社外施設の工事。

※2 中水

上水と下水の中間に位置付けられる水の用途。水をリサイクルして限定した用途に利用するもの。

※3 JR東日本リテールネット

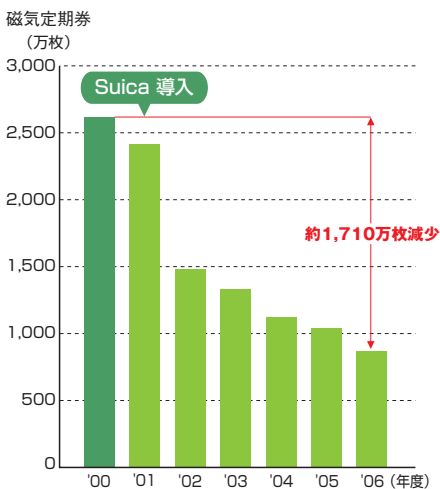
旧東日本キヨスク(株)。2007年7月1日より(株)JR東日本リテールネットに社名変更するとともに、店舗名をキオスクに変更しました。

● 乗車券類のリデュースとリサイクル

リデュース(ゴミの発生抑制)に効果があるICカード乗車券Suica。これまでのような乗車券の購入が不要であり、繰り返し使用できることから資源の大きな節約につながります。Suicaを繰り返しご使用いただくことで、リデュースの効果は大きくなることから、通常の乗車券類とは異なり、初回購入時にデポジットをお預かりすることで、使い捨て防止を図っています。またSuicaの普及により、磁気定期券の減少も進んでいます。具体的には、Suica導入前の2000年度と2006年度の磁気定期券の年間発行枚数を比較すると、約1,710万枚減少しました。

一方、大量に回収された使用済み切符や磁気定期券はほぼ100%リサイクルしています。使用済みの切符は製紙工場へ送り、切符の裏面の鉄粉を分離して再生利用します。2006年度には回収量640トン全ての切符をトイレトペーパーや段ボール、名刺用紙にリサイクルしました。また、回収した磁気定期券についても、固形燃料としてリサイクルしています。

■ 磁気定期券の発行枚数の推移



● グリーン調達への推進

資材調達の際に、環境負荷が小さい製品を選ぶよう努めること。また、再生材料の使用や廃棄物の減量化などを取引先をお願いすること。これらをJR東日本の「グリーン調達ガイドライン」(1999年制定)に定めて進めています。

2000年度からはペットボトルなどの再生ポリエステル繊維を利用した制服を採用。また、オフィスで使用する事務用品においては、51%の品目がグリーン購入対象物品となっており、コピー用紙も全社使用量の99%を再生紙で占めています。

さらに、資材調達の取引先を選定するにあたり、環境およびCSRへの取り組み状況を調査把握し、これを選定指標のひとつとしています。



ペットボトルなどの再生ポリエステル繊維を利用した制服



駅で回収した新聞紙はリサイクルされて、JR東日本がコピー用紙として購入し、社内で再び使用します

● 駅のゴミを社内で循環利用

駅で発生するゴミの循環利用を進めています。単に既存のリサイクルルートに乗せるだけでなく、できるだけ社内の再利用を増やすよう努めています。

例えば、切符から再生された紙は、トイレトペーパーとして首都圏の主な駅のトイレで使用するほか、社員の名刺としても再利用しています。

また、駅や列車の分別ゴミ箱で回収した雑誌はコート紙に再生し、新幹線車内に設置している情報誌「トランヴェール」の用紙として使用しています。さらに、新聞紙はコピー用紙にリサイクルし、社内のコピー用紙として使用しています。



駅で集められる使用済み切符は、トイレトペーパーとして首都圏の主要駅に戻ります



新幹線車内に設置している情報誌「トランヴェール」は、駅や列車で捨てられた雑誌などをリサイクル

法令遵守と目標を定めた化学物質の削減

人体や生態系への少なからぬ影響を考えたとき、化学物質の抑制・代替は急務です。JR東日本では、定められた基準値を厳守することはもちろんのこと、自主的な目標も定めて取り組んでいます。

化学物質の削減

● オゾン層破壊物質の削減・代替

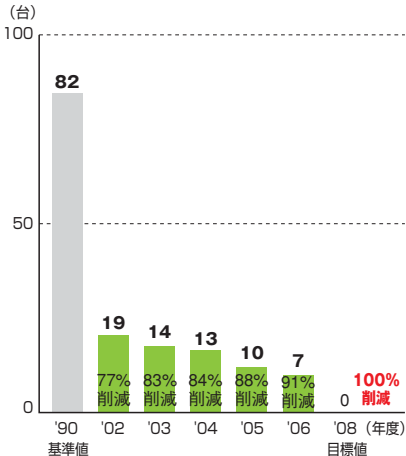
オゾン層を破壊する特定フロンの使用削減と代替促進に努めています。

・冷房装置（大型冷凍機）……冷媒として使用していましたが、特定フロンを使用しない冷房装置に順次切り替えを進め、2006年度末の時点で建物における特定フロンを使用した冷房装置は、7台まで削減しました（1990年度は82台）。2008年度には完全切り替えを完了する予定です。

・車両……気動車を除き代替フロンを使用しており、2006年度末の時点で0.6トンの特定フロン、93トンの代替フロンを使用しています。漏洩がないよう定期的にチェックし、廃車時には法令に基づき回収しています。

・消火剤……消火剤で使用しているハロンについては、2006年度末時点で71トン使用していますが、適正な管理を行うとともに、設備の更新や新設の際に、順次それ以外の消火剤（粉末、CO₂など）への代替を進めています。

■ 特定フロン使用大型冷凍機台数の推移



● 化学物質の管理状況

化学物質については、車両の塗装や補修などに使用していますが、漏出がないよう厳正に使用・管理しています。なお、PRTR法※1に基づき、特定化学物質を一定量以上取り扱う事業者として、2006年度は15カ所の事業所が関係自治体に排出量と移動量を届け出ています。

また、塗装が不要なステンレス車両の導入も進めており、2006年度末で在来線電車10,804両のうち70%を占めるまでに増やしています。

車両関係以外では鉄道施設の塗料や、線路の砕石を安定させる道床安定剤などで有機溶剤を使用しており、2006年度に372トンを使用しました。

■ 届出15事業所の排出量・移動量 (kg)

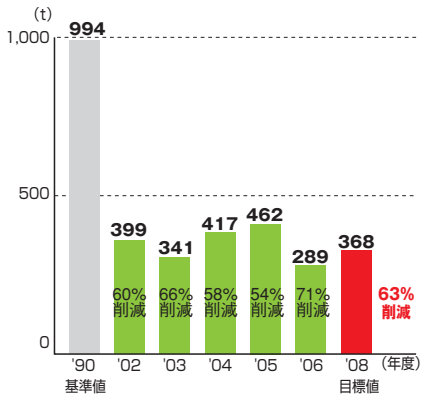
化学物質名称	大気への排出	下水道への移動	事業所外への移動
HCFC-141b	2,281	0	0
2-アミノエタノール	0	1,460	216
ビスフェノールA型エポキシ樹脂	0	0	2,006
4,4'-メチレンジアニン	0	0	523
o-トリレンジン	0	0	144
エチルベンゼン	5,391	0	2,072
エチレングリコール	4	0	15,017
キシレン	29,747	7	2,030
クロム及び3価クロム化合物	0	0	111
ジクロロメタン	5,934	0	2,308
スチレン	2,440	0	0
トルエン	33,053	7	16,981
m-トリレンジンイソシアネート	1,105	0	117

※土壌への排出、公共用水域への排出および埋立処分はありません。届出のうち排出量と移動量があった物質のみ掲載しています。

● 自営火力発電所における取り組み

自営火力発電所では、比較的環境負荷の少ない天然ガス、灯油、低硫黄重油を燃料として使用しています。排出物には窒素酸化物（NOx）や硫黄酸化物（SOx）、ばいじんが含まれるため、脱硝装置や集じん装置により排出削減に努めています。

■ 自営火力発電所からのNOx排出量推移



● ポリ塩化ビフェニル（PCB）の管理

これまでPCBを絶縁油として車両や変電所などで使用してきましたが、PCBを含まないものへ取り替えをすすめています。また取り替えたPCB機器は82カ所の保管庫などで厳重に保管し、法令に基づいて届出を行っています。

無害化処理については、PCB廃棄物処理施設の稼働状況、国の検討状況を踏まえて検討を進めています。



専用保管庫などにて厳重な管理を行っています

※1 PRTR法
正式名称は「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」。有害な化学物質の環境への排出量を把握・管理を促進し、環境への影響を未然に防止することを目的としています。

沿線の環境保全に向けた取り組み

列車を運行する鉄道事業者にとって、沿線の環境保全は重要な取り組みです。沿線の騒音対策・景観保全・公害防止などの課題や、自然環境への貢献に向け、各種取り組みを進めています。

沿線環境影響の低減

● 新幹線の騒音対策

JR東日本では、新幹線の騒音軽減対策として、防音壁や吸音材の設置、レールの削正^{※1}、車両の低騒音化などを進め、国が定めた「新幹線鉄道騒音に係る環境基準」に準じた取り組みを行っています。

すでに沿線の「住宅立地地域」では、騒音を75dB以下にする対策を完了していますが、次なるステップとして対象地域を拡げ、75dB以下をめざします。さらに今後も沿線環境の改善のため、より一層の騒音の防止または軽減を図り、環境基準の達成に向け、さまざまな対策を実施していきます。

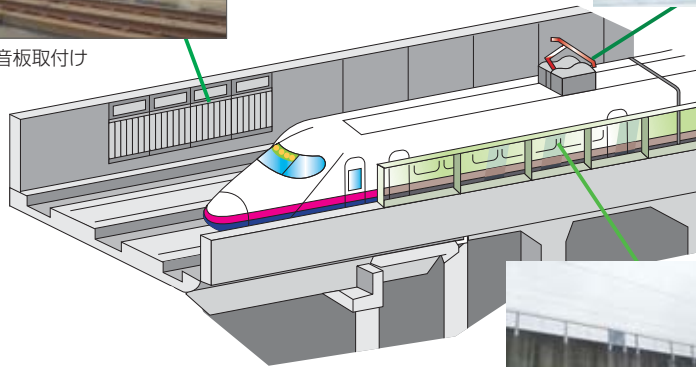
■ 主な新幹線騒音対策



吸音板取付け



騒音を低減するパンタグラフ



防音壁かさ上げ

また、研究開発においては新幹線高速試験電車「FASTECH 360」による走行試験を行っています。騒音を抑制し、トンネル微気圧波^{※2}を低減するなど、沿線環境にも配慮しながら、新幹線高速化技術の確立に取り組んでいます。



試験車両「FASTECH 360」では、低騒音型の一本主柱型パンタグラフを搭載

● 在来線の騒音対策

在来線には国の環境基準はありませんが、自主的な騒音防止対策としてロングレール化^{※3}や車輪のフラット削正^{※4}などに取り組んでいます。また、鉄道の新設や大規模改修の際には、国が定めた「在来鉄道の新設または大規模改良に際しての騒音対策の指針」を遵守して進めています。

● 保守作業時の騒音対策

線路などの保守作業の際にも騒音は生じます。保守作業はそのほとんどが、列車の運行がない夜間に実施されるため、必要により沿線住民のみなさまに、作業時間や作業内容を事前にお知らせするとともに、低騒音型に改良された機械を使用するなど騒音低減に努めています。また、複線の片側を利用して昼間に作業する「リフレッシュ工事」も実施しています。さらに、軌道の変形を抑える省力化タイプの軌道を増やすことで、保守作業そのものを減らすことにも取り組んでいます。

● ゴミ焼却炉のダイオキシン対策

JR東日本では、かつて自社の焼却炉でゴミの一部を処理してきました。しかし、炉内の状況によってはダイオキシン類を発生させるおそれがあるため、2002年度に大型焼却炉1基を除く全ての焼却炉の使用を停止し、2004年度にはその1基も使用停止しました。停止した焼却炉は順次撤去を進めています。

※1レールの削正

列車が走ることでレールにできる凹凸を平らにすること。レールと車輪が走行中も常に密着するため騒音が減少する。

※2トンネル微気圧波

新幹線がトンネルに高速で進入した際に圧縮された空気が、反対側の出口で大きな音を出す現象。

※3 ロングレール化

レールの継ぎ目を溶接することで、1本の長さを200m以上にするレールのこと。継ぎ目を列車が通過する際に出る騒音が減少する。

※4 車輪のフラット削正

車輪に生じた偏摩耗を削って、もとの円に戻す作業のこと。

● 景観との調和

大規模な鉄道施設（橋りょうや駅、駅ビルなど）は周囲の景観に影響を与ることがあります。建造物と景観の調和を図るべく、これらの計画・設計を行う工事事務所などにデザイン委員会を設置しています。また、景観的に優れた設計に対しては表彰を行い、設計時における景観配慮を促しています。



連続したコンクリートアーチ橋を採用し、青森の山々の景観との調和を図った東北本線上北町～乙供間の天間川橋りょう

● 除草剤の使用を抑制

列車の安全運行上、線路まわりの雑草は定期的に取り除かなければなりません。このため、手作業による刈り取りとともに、除草剤も一定量使用しています。

その際、除草剤の使用量・範囲を最小

限に抑えるとともに、使用する除草剤については、人畜毒性では普通物（毒性が3段階中最も低い）、魚毒性ではA類（毒性が5段階中最も低い）に限定しています。また、散布条件が悪い場合は作業の中止を徹底するなど、周辺に影響を与えないようルール化しています。2006年度は261トンの除草剤を使用しました。

● 「鉄道林」の保全

「鉄道林」とは、地吹雪、土砂崩れ、落石、なだれなどの災害から鉄道を守るために植林されている人工林です。明治時代より各地に設置されるようになり、当時は林業として独自に収益をもたらすほど盛んな事業でした。今日では、防災という鉄道林本来の役割に加えて、「沿線の自然環境保全」という面からも貢献しています。

JR東日本では現在、国立競技場の約1,000倍に相当する約4,200haの敷地に、600万本の鉄道林を保有しています。これはJR東日本が排出するCO₂の0.8%に相当する1.7万トンのCO₂を吸収し、温暖化対策としても寄与しています。

鉄道の安全と環境保全という2つの観点から、引き続き鉄道林の保全を進めます。

● トンネルの湧出水を活用

自治体との協力のもと、地下トンネルの湧出水を周辺河川などに送水し、水質浄化を図る取り組みを進めてきました。東京都内で、2001年度は野川へ、2002年度は立会川へそれぞれ送水を始め、2003年度には上野駅付近の湧出水を不忍池に導水しました。

また、上越新幹線越後湯沢地区では、開業当初から湧出水を軌道内の消雪に利用しています。

COLUMN

鉄道林の役割

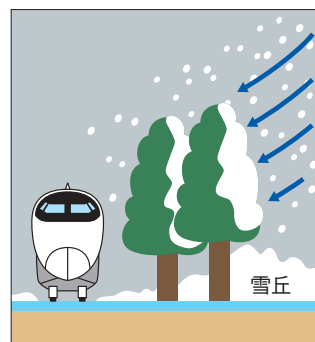
JR東日本の鉄道林は、主に東北・上信越エリアに設置されており、「ふぶき防止林」「なだれ防止林」の防雪林が面積で約8割を占めています。

「ふぶき防止林」は、吹雪の吹き溜まりが線路にできることを防ぐ機能があります。「なだれ防止林」は樹木により線路脇の斜面に積もった雪が滑り落ちるのを防ぎ、かつ常緑樹で覆うことにより、斜面に積もった雪が直射日光で急な雪質変化を起こすことを抑える機能があります。

また、鉄道林の長い歴史の中で、さまざまな鉄道林が設置されてきました。例えば、蒸気機関車が全盛だった時代には、給水地付近の水源の確保を目的に「水源かん養林」が設置されました。現在も奥羽本線に1カ所保有しています。



東北本線・ふぶき防止林



積もった雪が強風で飛ばされ、線路を埋めてしまう地吹雪。この風を弱め、飛んでくる雪から線路を守っているのがふぶき防止林です

環境情報の発信と地域と連携した活動

日々行う環境活動についての情報を双方向なものにし、さらなる活動を推進していくため、さまざまなメディアやイベントを通じ、みなさまとの“接点”を増やしていきます。

環境情報の発信

多様なメディアによる情報発信

環境と社会へ対するJR東日本の取り組みを、正確かつわかりやすく伝える「環境報告書」（2002年から「社会環境報告書」）を、1996年から毎年継続して発行しています。またグループ会社では、2004年からジェイアール東日本商業開発（株）が環境報告書を発行しています。

より多くの方へ環境情報を発信するため、お子さま向けの小冊子『おーきくなーれ、エコのきもち。』や、社会環境報告書ダイジェスト版を発行しているほか、2005年度からは社会環境報告書の抜粋を新幹線車内情報誌『トランヴェール』に掲載し、多くのご意見ご感想をいただいています。このほか、インターネットや



JR東日本サイトの環境活動のページには48万件のアクセスがありました（2006年度）



新幹線車内で配布している情報誌「トランヴェール」にも環境情報を掲載

列車内のポスターなどのメディアを通じて情報発信しています。今後もわかりやすい情報開示と積極的な環境コミュニケーションを推進していきます。

● イベントで情報発信

国内最大級の環境展示会「エコプロダクツ2006」に出展し、JR東日本グループの環境活動を紹介。「発電床」（45ページ参照）のデモ実験、「回生ブレーキ」（47ページ参照）の模型展示などを行い、約2,300名の方に展示に関するクイズにご参加いただきました。

このほか、毎年自治体や企業などと連携して、環境情報の発信を目的としたイベントを共催しています。2007年3月に、東京ガス（株）と「ガス&レールウェイ〜第4回東京ガスとJR東日本の環境への取り組み展〜」を上野駅にて共催しました。国民運動「チーム・マイナス6%」の参加企業として環境にやさしいライフスタイルなどを紹介したほか、環境省・全国地球温暖化防止活動推進センターの協力により、地球温暖化問題への理解を深めていただける展示を行いました。

また、大宮総合車両センターのイベントや仙台駅で環境への取り組みをご紹介したほか、自治体などと連携して、八王子、秋田、茨城、群馬の各地域のイベントにも参加しています。



「発電床」が人気を博した「エコプロダクツ2006」

● エコツーリズムの推進

観光を通じて、日本の自然や文化への理解と愛着を深めていく「エコツーリズム」。JR東日本では、各地のすばらしい自然との関わりをテーマにし、自然を体験するさまざまな旅を提案し、2006年度は約5,300名にご参加いただきました。

日本で初めてユネスコ世界自然遺産として登録された白神山地の魅力を体験できる「会員制倶楽部白神山地ブナの学校」を2006年4月に設立。会員を対象とした首都圏などでの「出前講座」の開催や会員誌の発行を行いました。「白神山地トレッキング」へは年間で約400名の参加がありました。

また、各地の駅を拠点にした「駅からハイキング」も継続して実施し、2006年度は、480回実施、約22万名にご参加いただきました。



「会員制倶楽部白神山地ブナの学校」では、観光と自然保護の両立をめざす白神山地に関する情報を発信



気軽に自然と親しめることが好評の「駅からハイキング」

森づくりを通じた連携

● 鉄道沿線からの森づくり

1992年から「鉄道沿線からの森づくり」として各支社で植樹活動を行い、地域のみなさまにもご参加いただいています。2006年度までに約3.6万人が参加、25万本を植樹しました。

さらに、この植樹活動を自治体などとタイアップ開催、ハイキングイベントと植樹を組み合わせるなど、より多くの方にご参加いただけるよう、支社それぞれがアイデアを凝らしています。例えば大宮支社では川崎市と協力して開催し、子供たちを含む地元のみなさまとともに、植樹を実施しました。



各支社で開催している「鉄道沿線からの森づくり」には2006年度までに3.6万人が参加

● 安達太良ふるさとの森づくり

「安達太良ふるさとの森づくり」は福島県安達太良地域の国有林地で2004年から取り組んでいる植樹活動です。土地本来の木である22種を選定し、まず、3年間かけて安達郡大玉村で4.5万本の苗木を植樹しました。また、第4回目となる2007年からは、同じ安達太良山のふもとの福島県二本松市で17種5万本を3年間かけて植樹していきます。自然に近いかたちで密植・混植し、自然淘汰などを経ながら「ふるさとの森」をつくりあげていく計画です。2007年は、JR東日本グループ社員のほか、地元のみなさまや一般の方など800名の方にご参加いただきました。



地元の福島県二本松市のみなさまにもご協力いただき、今後3年間で5万本を植樹します

● 秋田下浜海岸植樹

JR東日本が保有する秋田市下浜海岸の鉄道林(羽越本線沿線)。クロマツを主体としたこの林が、近年、松食い虫などにより立ち枯れの被害が出ています。

秋田支社では、(財)イオン環境財団と共催で、2007年4月に「秋田下浜海岸植樹」を開催しました。秋田県内の主要駅やイオングループの店頭で募集したボランティアなど1,400名にご参加いただき、広葉樹を主体に9種類の苗を1.2万本植樹しました。鉄道林の再生を通じ、沿線自然環境保全に資する活動として、来年も引き続き開催する計画です。



(財)イオン環境財団と共催した「秋田下浜海岸植樹」1,400人が1.2万本を植樹しました

COLUMN

安達太良の木々は すくすくと育っています

福島県安達郡大玉村では、主にシラカシやウラジロカシなどのカシ類である常緑樹やミズナラやコナラなどのナラ類である落葉樹などを植樹しました。2006年に予定本数を植樹して、大玉村での植樹活動は終了しましたが、この3年間でのべ2,100名の方々にご参加いただき、植樹を通じて命の重要性や尊さ、自然の雄大さを実感していただきました。

植えた直後は膝くらいの高さで弱々しかった苗木も、植樹後3年以上経過すると、人の身長をも越える大きさになりました。また、1年目に植樹したクリの木には実がなるほど成長しており、順調



2004年5月植樹当時

に「ふるさとの森」が育っていることがうかがえます。なお、弊社のホームページにて植樹の様子や成長の様子をお伝えしています。

<http://www.jreast.co.jp/eco/adatara/>



すくすくと育つ現在の様子(2007年6月)

第三者審査報告書



鉄道事業は電力を多量に消費することから、電力使用に伴うCO2排出量削減を重要な課題とされています。自営水力発電、あるいは使用電力の30%を占める自営火力発電における燃料転換、省エネ車両への転換が実践され、CO2排出量は90年比で28%（目標管理上従来の係数で算出）削減されました。長期的には、新たな省エネルギーシステムを課題とした研究開発も進められ、多方面から温暖化防止への取り組みを進めていることが、定性情報および定量情報から理解できます。

社会的側面については、鉄道運転事故は長期的に減少傾向にありつつも、輸送障害が連続して発生したという最近の状況や、ステークホルダーの関心を踏まえて「首都圏輸送障害低減に向けた対策」を記載されました。鉄道運転事故対策と同様に、今後はこれら輸送障害とその対策についても継続的な開示が望まれます。



あすさすサステナビリティ株式会社
アシュアランス事業部長
矢尾 真穂氏

第三者意見:JR東日本グループ社会環境報告書2007を読んで

「もっと便利に」「もっと速く」と社会から常に期待される公共交通ですが、安全を第一に考えながら、地域の核として「快適」な鉄道をめざしておられる姿勢が、「トップメッセージ」から明確に伝わります。それと共に、「安全」「サービス」「環境」の3つの視点で、現場から具体的な取り組みを伝えており、社員一人ひとりの意欲の高さに「安心」と「信頼」を感じます。なお、事故を検証するなど、真摯な姿勢で情報公開に努めておられる点も評価します。

また、地球温暖化が顕在化する中、世界初のディーゼルハイブリッド鉄道車両の開発や、Suicaによる交通流動円滑化などにも積極的に取り組んでおられ、技術と利便性の両面からの一層の発展を期待します。特にポスト京都議定書として、2050年CO2半減という長期目標が提示された今、鉄道と他の輸送機関をつないだインターモーダルやグリーン物流、LRTを活用した地域再生やコンパクトシティーへの都市再生など、これまで以上に期待されております。地域行政・住民・事業者はじめ、多様な主体とのコミュニケーションを一層緊密にし、連携による持続可能な社会実現のリーダーシップを担っていただきたいと、心から願っています。



ジャーナリスト・
環境カウンセラー
崎田 裕子氏

今後の展望



取締役 経営企画部長
大和田 徹

「気候変動に関する政府間パネル (IPCC)」の第4次報告書の公表などにより、地球温暖化が世界共通の課題として、これまで以上に強く認識される状況となりました。

当社では、これまで、自営火力発電所の改善や省エネルギー車両の導入などを通じ、CO2排出量の削減に取り組んでまいりました。その結果、CO2排出量などを含む各種環境負荷に対する2008年度目標については、6項目において目標達成となりました。

これまで、研究開発などを通じて環境負荷削減に向け取り組んできましたが、今一度原点に立ち返り、中長期的な課題を踏まえながら、次に当社が取り組むべき課題の把握とその改善策の検討を行ってまいります。

これからも、事業活動と環境保全の両立を図りながら、持続可能な社会づくりに積極的な役割を果たしてまいります。

社会環境活動のあゆみ

年 月 JR東日本グループの活動

1987年	4月	日本国有鉄道からJR各社へ、東日本旅客鉄道株式会社発足「第1回鉄道安全推進委員会」開催
	6月	「グリーンキャンペーン」スタート お客さまのご意見を伺う「グリーンカウンター（現：お客さま相談室）」を設置
1988年	9月	「チャレンジ・セイフティ運動」を全社展開
	12月	安全性を高めたATS-Pを京葉線（一部開業）で使用開始
1989年	4月	安全研究所、総合訓練センターを設置
1990年	9月	「第1回鉄道安全シンポジウム」開催
	10月	21世紀に向けた経営構想「FUTURE21」を発表 寝台特急に女性専用車両「レディースカー」登場
1992年	3月	財団法人「東日本鉄道文化財団」を設立
	4月	エコロジー推進委員会を設置
	5月	JR東日本発足5周年記念植樹実施 （以降、「鉄道沿線からの森づくり」として毎年度継続して実施）
	8月	山手線巣鴨駅にて3分別回収試行開始
1993年	3月	終日禁煙を東京近郊およびエリア内主要駅に拡大
1994年	2月	上野駅リサイクルセンター開設（缶・ビン自動分別） 山手線など36駅で3分別開始
	3月	「安全基本計画」を発表
1995年	2月	首都圏の切符リサイクル開始
	3月	新幹線第1次騒音対策完了
	4月	新入社員全員にエコロジー教育開始 鉄道利用者向け格安レンタカー「トレン太くん」登場
1996年	3月	JR東日本のインターネットホームページ開設 CO ₂ 排出量などの具体的な環境目標を設定 環境報告書「JR東日本の環境問題に対する取り組み」発行
	12月	東京圏輸送管理システム（ATOS）使用開始
1997年	3月	南秋田運転所リサイクル設備稼働 全駅を「分煙化」、普通列車を全面禁煙化
	10月	長野新幹線運転所、東京駅リサイクル設備稼働
	12月	「COP3」に国際鉄道連合（UIC）と共同で参加
1998年	3月	新幹線第2次騒音対策完了
	11月	新木場リサイクルセンター開設（新聞・雑誌分別） 「世界で最も尊敬される企業」ランキング （フィナンシャル・タイムズ紙）で27位に

1999年	2月	「安全計画21」を発表。新津車両製作所ISO14001認証取得
	3月	大宮リサイクルセンター開設（缶・ビン自動分別）
	4月	サービスマネージャー登場
1999年	5月	駅で回収した新聞古紙を再生したりリサイクルコピー用紙の導入開始
	9月	携帯電話文字情報サービスで列車の 運行情報配信サービスを開始
2000年	4月	「JR東日本総合研修センター」開設 ペットボトル再生制服を導入
	9月	環境報告書において環境会計を開示
	11月	グループ中期経営構想「ニューフロンティア21」を発表 これに合わせ環境目標を改定
2001年	3月	大井工場、川崎火力発電所、新潟機械技術センターが ISO14001認証取得
	7月	埼京線で「女性専用車両」試行導入
	12月	「JR東日本研究開発センター」開設
2002年	2月	次世代通勤電車「ACTレイン」の走行試験を開始
	3月	大宮工場でISO14001認証取得
	9月	環境報告書に社会面と経済面も含めて 社会環境報告書として発行
2003年	11月	仙台総合車両所でISO14001認証取得
	3月	新幹線第3次騒音対策完了 「駅バリアフリー設備のご案内」パンフレットを配布
	5月	世界初のハイブリッド鉄道車両「NETレイン」の走行試験を開始
	9月	第1回JR東日本グループ環境経営推進会議開催
	12月	郡山工場でISO14001認証取得
2004年	3月	「安全計画2008」を発表
	4月	女性社員が働きやすい環境整備に向けて「Fプログラム」スタート
	5月	第1回安達太良ふるさと森づくり開催
2005年	1月	グループ中期経営構想「ニューフロンティア2008」を発表 これに合わせ、環境目標を改定
	2月	長野総合車両センターでISO14001認証取得
	7月	秋田総合車両センターでISO14001認証取得 お客さまサービス部を設置
	12月	八王子支社で「JR東日本エコ活動」全職場展開スタート
2006年	2月	「防災研究所」の設置
2007年	3月	新幹線・特急列車の全面禁煙化

*事業所名は当時のもの

年 月 JR東日本グループの表彰履歴

1995年	10月	第5回環境広告大賞・環境庁長官賞ポスター部門（エコライフセンター主催）
1997年	4月	第6回地球環境大賞（日本工業新聞主催・WWF Japan特別協力）
	6月	第1回アクションプラン大賞・環境庁長官賞（全国環境保全連合会主催・環境庁後援）
	11月	第7回環境広告大賞・環境庁長官賞ポスター部門（エコライフセンター主催）

1998年	4月	グリーン・リポーティング・アワード第1回環境報告書賞 優良賞（東洋経済新報社・グリーンリポーティングフォーラム共催）
2001年	5月	グリーン・リポーティング・アワード第4回環境報告書賞 優良賞（東洋経済新報社・グリーンリポーティングフォーラム共催）
2005年	1月	第8回環境コミュニケーション大賞 環境報告書部門 環境報告大賞（地球・人間環境フォーラム主催・環境省後援）
2006年	12月	平成18年度地球温暖化防止活動環境大臣表彰 対策技術導入・普及部門と対策活動実践部門の2部門で受賞（環境省主催）
2007年	4月	第16回地球環境大賞 文部科学大臣賞（フジサンケイグループ主催・WWF Japan特別協力）

編集後記

今年度の編集にあたっては、JR東日本グループの社会環境活動を第一線で担う社員の声をより多く掲載し、具体的にお伝えできるように努めました。

取材やコメントシートなどを通じて、改めて多くの社員の声に触れ、共通して感じたのは、社員が自身の仕事への誇りと責任感、そして職場で協力して良い仕事をしたいという気持ちを大切にしていることです。

普段は、なかなかうかがい知ることができないこうした想いをまとめる中で、社員の熱意やチームワークが、JR東日本グループの原動力であることを改めて実感しました。

今後も、社会環境報告書をより充実したものとするため、ご意見・ご感想をいただけますと幸いです。



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

JR東日本も参加しています



www.j-aoei.org/

J-AOEIマークは「社会環境報告書2007」に記載された環境情報の信頼性に関して、日本環境情報審査協会の定める「環境報告書審査・登録マーク付与規準」を満たしていることを示すものです。



古紙配合率100%再生紙を使用しています



Trademark of American Soybean Association



FTSE4Good

この報告書は古紙配合率100%の再生紙を利用し、大豆油インクで印刷されています。

社会環境報告書2007

2007年9月発行
(次回発行予定2008年9月)

東日本旅客鉄道株式会社
エコロジー推進委員会

〒151-8578 東京都渋谷区代々木二丁目2番2号

TEL/03-5334-1122

e-mail:eco@jreast.co.jp

<http://www.jreast.co.jp/eco>