

運輸業

新幹線輸送

概要

JR東日本は、東北・上越・長野新幹線と、新在直通運転の山形・秋田新幹線をあわせた5方面への新幹線ネットワークを運行しています(路線図参照)。

東北新幹線(東京-盛岡)は535.3kmで、東京・盛岡間の最短所要時間は2時間21分です。上越新幹線(大宮-新潟)は303.6kmで、東京・新潟間(333.9km)の最短所要時間は1時間37分です。長野新幹線(高崎-長野)は117.4kmで、東京・長野間(222.4km)の最短所要時間は1時間19分です。山形新幹線(新在直通サービス)の東京・新庄間は421.4kmで、最短所要時間は3時間7分です。秋田新幹線(新在直通サービス)の東京・秋田間は662.6kmで、最短所要時間は3時間49分です。

JR東日本は、スピードアップ、新在直通運転サービス、東京から約100kmの圏内での輸送力増強などにより、お客様のご利用の増加を図ってきました。

なお、新在直通サービスの在来線部分の収益は都市間・地域輸送の収益に計上されます。

5方面に延びる新幹線



東北新幹線に投入する改良型E2系

当社の営業エリアを毎日304本、延べ88,000kmを走っている新幹線の運行は極めて正確で、会社発足以来14年間の1本あたり平均遅れ時間は約0.5分です。最速の「やまびこ」は最高時速275kmです。



トピックス

好調な山形新幹線

山形新幹線(新在直通運転サービス)は、1999年12月には、在来線区間を山形から新庄まで61.5km延伸し、東京・新庄間の直通運転を開始しました。これにより、東京・新庄間は従来より平均30分程度短縮され、平均3時間25分で結ばれるようになりました。山形・新庄間の建設費は全額地元からの無利子融資で賄われたほか、地元自治体がパーク&ライドのための大規模無料駐車場を5駅に約2,800台分整備しました。さらに効果的な宣伝活動や企画きっぷの設定などを行った結果、延伸区間のご利用状況は、開業から1年間で開業前の同期間と比べて約190%と大変好調です。

着席サービスの向上

新幹線を利用して通勤するお客様は年々増加しており、新幹線定期収入は、会社発足以来約13倍となっています。新幹線通勤のお客様の増加に対応するため、2000年12月ダイヤ改正以降、オール2階建て車両E4系「Max」の投入を順次進めています。これにより、朝通勤時間帯では、東北新幹線で1日あたり約150席、上越新幹線で約460席の座席数を増やし、着席サービスを向上しました。

東北新幹線の八戸延伸

2002年末に予定されている東北新幹線盛岡・八戸間96.6kmの開業に向けて、その準備を行っています。八戸延伸により、東京・八戸間の到達時間は、約40分短縮して約3時間とする予定です。

当社は、八戸開業にあわせて、改良型のE2系車両を順次投入します。この新型車両は、列車の横揺れを抑制するアクティブ

サスペンションを営業列車としては世界で初めて導入し、乗り心地を改善するほか、IT技術を導入し、列車運行情報を車内にLED表示します。また、これにあわせてお客様が自動改札から入場された情報を活用して、新幹線の車内改札を簡素化し、静かな車内を提供する予定です。

なお、延伸区間は、整備新幹線の1つとして日本鉄道建設公団が建設を進めてお



山形新幹線の新庄駅（写真左）

山形・新庄間の延伸開業にあわせてリニューアルされた新庄駅は、コミュニティスペースを備え、地域情報の発信スペース・交流スペースとして地域の人々に親しまれています。

オール2階建て新幹線E4系「Max」(写真右)

16両編成の「Max」の座席定員は1,634席と、1本の高速列車としては世界最大です。



り、当社は政府との間で、開業に伴って生じる受益を限度とした貸付料のみを負担することに合意しています(29ページ参照)。具体的な貸付料は、今後開業までに交渉により決定されます。

東京圏輸送

概要

東京圏輸送には、東京の中心部と近郊を結ぶ通勤路線が含まれています。営業キロは1,117.4kmであり、ほとんどの路線は東京駅を中心とする半径約100km以内のエリアにあります。輸送量が膨大で収益性も高い東京圏の鉄道輸送におけるJR東日本のシェアは、輸送人キロおよび営業収益において、半分近くを占めています。

当社は、既存の資源を有効活用しながら列車増発、長編成化などにより少額の投資で輸送力を強化してきました。会社発足以来、消費税の導入・税率変更時以外は1度も運賃改定を行っていません。一方、大手私鉄は、輸送力増強のために多大な設備投資を行い、ほとんどの路線で運賃値上げを繰り返しています。その結果、大手私鉄に対する当社の競争力は強まりました。

東京圏輸送における主な目標は、通勤サー

東京圏の朝の通勤ラッシュ

東京圏の列車の中には、ピーク時に120秒間隔で運行しているものもあります。



ビスの充実であり、輸送力の増強を行い混雑緩和を図るとともに、スピードアップ、着席サービスを提供する通勤ライナーの運行などを行っています。

トピックス

東京圏の足、山手線

東京圏は約3,300万人の人口を擁し、通勤・通学を中心とする膨大な鉄道輸送需要が存在しています。東京を中心に5方面に広がる路線は、東京郊外からのたくさんの通勤・通学のお客様にご利用いただいています。これらの線区から都心部を走る山手線に乗り換えるお客様の数は、毎日250万人を超えています。

東京圏にハイテク車両を増備

JR東日本は、2000年3月から2001年7月までの間に、東京圏の路線に、E231系通

動車両655両を投入しました。この車両は列車全体をコンピューターで制御するハイテク車両で、季節や混雑状況によって車内の温度調節を自動化できるほか、列車の加速・減速もスムーズに行えます。また、幅の広い車体を採用することで、混雑緩和にも貢献しているほか、車椅子のお客様のためにホームとドアの段差を極力減らすなど、サービス向上に役立っています。さらに、車両内の各機器をネットワーク化し、運転席に機器の情報を表示することにより、従来は約30分要していた運行開始前の車両点検が、半分ほどの時間で完了できるようになり、大幅な効率化が実現しました。E231系車両は、従来の車両に比べ、運転用消費エネルギーは47%、メンテナンスコストは50% (103系車両比) で、新車価格も70% (209系車両比) です。

ICカード出改札システム

JR東日本は2001年末の使用開始を目指して、非接触型ICカード「Suica (Super Urban Intelligent Card)」(23ページ参照) を利用した新しい出改札システムの準備を進めています。このシステムでは、「Suica」を改札機に軽く触れるだけでスムーズに通過できるほか、定期券とプリペイドカードとの一体化によって自動的に乗越精算が可能になるため、お客様にとってはチケットレ

ICカード出改札システム

新しいICカード出改札システムにより、チケットレス、キャッシュレスで鉄道のご利用が可能になります。



新しい運行ルート

- 臨海副都心線との直通ルート
- 大宮方面—横浜方面直通ルート



E231系通勤電車

常磐線と山手線に852両増備される予定の新タイプでは、車内の液晶パネルなどで輸送運行情報を提供する予定です。



スでスムーズな入出が可能になるとともに、キャッシュレスで列車をご利用いただけます。また、JR東日本にとっては、駅業務の改善やコストダウンを図ることができま。なお、定期券や長距離きっぷの発売についても、お客様がご利用しやすい機器の整備を進めることによって、窓口発売から自動券売機による発売へのシフトを図ります。

新しい運行ルートの設定

整備が進む東京圏の地下鉄網や、大手私鉄との競争に対応するため、新しい運行ルートを設定していきます。2001年末には、昼間における大宮方面—新宿—横浜方面の直通運転を開始し、2004年には終日の直通運転を開始します。また、2002年末には埼京線と臨海副都心線との相互直通運転を開始する予定です。いずれも既存の設備を活用するので、大規模な設備投資は発生しません。今後も、少額の投資で輸送サービスを改善し、新たな需要の創出とお客様の利便性向上に努めます (路線図参照)。

都市間・地域輸送

概要

5,464.4kmにおよぶ都市間・地域輸送は、JR東日本の全営業キロの7割以上を占め、新幹線以外の都市間輸送および東京圏以外の地域輸送が含まれます。都市間輸送の中心は、特急サービスです。都市間輸送では、新車両の導入、増発および新幹線とのアクセス改善により、引き続きサービスの充実を図っていきます。地域輸送においては、お客様のご利用動向に合った列車ダイヤの設定やワンマン運転などにより効率化を進めています。

トピックス

新型特急車両の投入

JR東日本は、2001年12月に、首都圏と甲府・松本を結ぶ中央線の特急「あずさ」・「かいじ」に新型車両E257系を投入します。中央線は地形が険しい区間を走る

特急「あずさ」・「かいじ」用新型電車
新型車両の導入により鉄道の魅力を高め、都市間輸送の競争力強化に努めています。

ため、この新型車両は重心を低くし、列車全体をコンピューター制御することにより乗り心地を改善しました。また、沿線の雄大な風景をお楽しみいただけるよう窓を一段と大きくしたほか、室内の色彩をカラフルにするなど、イメージを一新しました。



旅行業

概要

多くのお客様が集まる駅に店舗を構える「びゅうプラザ」を中心に旅行商品の販売を行っています。特に、鉄道ネットワークを活用して、市場調査に基づくきめ細かい施策の展開と、ターゲットを定めた魅力ある商品企画を行っています。加えて、マスメディアやインターネットなどの各種媒体を活用し、鉄道を利用した魅力的な商品についての情報発信も行っています。

トピックス

商品企画力の向上

2001年2月から「のんびり小町」キャンペーンを開始しました。世代人口が多く、旅行への意欲が高い20代後半の働く女性をターゲットとし、日常のストレス解消というニーズに応えた旅を提案しています。子育て



「のんびり小町」キャンペーン
「仕事を休んで、私に戻る。列車の旅」を基本コンセプトに、働く女性にリフレッシュ旅行を提案しています。

てを終えた主婦層をターゲットにした「めぐり姫」キャンペーンは、綿密な市場調査に基づく商品設定、効果的な宣伝展開などが功を奏し、1999年1月の設定以来、2001年6月までに29万人を超えるお客様にご利用いただいています。また、2000年11月から販売を開始した格安商品「驚値(おどろきダネ!)」は、従来乗車率の低かった列車と宿泊券をセットにすることにより、新しい需要を喚起するとともに、乗車率の向上を図っています。

多くの旅行商品を販売する「びゅうプラザ」
「びゅうプラザ」は、当社エリア内に約160店舗を展開し、国内旅行および海外旅行商品を販売しています。



物品販売業

小売・飲食業



概要

鉄道をご利用になる1日1,600万人以上のお客様をターゲットとして、物品販売業を展開しています。駅の売店キオスクや、駅のコンビニエンスストア「JC」、「ミニコンビニ」のほか、書籍、CDなどの専門店や飲食店を営業しています。当社は「ステーションルネッサンス」(次ページ囲み記事参照)の一環として、駅空間という最大の経営資源について、その可能性を100%引き出すため、お客様の視点に立って各駅における最適な事業配置をゼロから構築していきます。

トピックス

東京駅に新しい空間が誕生

JR東日本には、1日の乗降人員が3万人以上の駅が約220駅あります。このようなお客様の乗り降りの多い駅に重点を置き、駅および駅周辺の施設などを見直して新たな商業スペースを開発する「サンフラワープラン」を推進しています。これは、比較的小額の投資で、短期間にリターンを期待できる有効な投資手段です。東京駅では、工事用資材置き場になっていたスペースを有効活用し、2000年7月に「ダイニングコート」、2000年12月に「メディアコート」をオープンしました。「ダイニングコート」で

「ダイニングコート」(写真左)

1日の乗降人員が約75万人の東京駅の構内に、4つの飲食店がオープンし、グループ客や家族連れなど、多くのお客様にご利用いただいています。

「ユニクロ キオスク」(写真右)

1日の乗降人員が約151万人の新宿駅の改札口に程近い約250m²の店舗は、若者を中心に幅広いお客様にご利用いただいております、大変好評を得ています。

は、約1,000m²のスペースに和食、イタリアン、中華などが楽しめる4つの飲食店を展開しています。「メディアコート」では、ほぼ同じ広さのスペースに、情報発信スペース、案内カウンター、書店、雑貨店などを展開しています。

提携による店舗展開

駅をご利用になるお客様の利便性の向上と多様なニーズに応えるために、グループ外企業との提携による新業態店舗の展開も積極的に進めています。(株)良品計画との提携により若者を中心に幅広い人気を集めるブランド「無印良品」の商品を駅構内で販売する「無印良品 com KIOSK」は、好調な実績に対応し2001年6月末現在20店舗まで増加しています。また、カジュアル衣料品店の「ユニクロ」を展開する(株)ファーストリテイリングとの提携により、2000年10月、「ユニクロ キオスク」を新宿駅構内にオープン、人気を博しています。さらに、2001年3月には、(株)吉野家ディー・アンド・シーとの提携により、都内の渋谷と赤羽の駅構内に「駅の牛丼 吉野家 JEFB」をオープンしました。今後もこのような提携戦略を推し進め、駅の活性化を図っていきます。

不動産賃貸業

ショッピングセンター事業(テナントリーシング)

概要

当社の保有する駅およびその周辺は、高い収益を生み出すことのできる資産です。駅をご利用になるお客様に買物の利便性を提供するとともに、保有資産の可能性を最大限に活用するため、ショッピングセンター事業を展開しています。事業展開にあたっては、お客様のニーズ、立地条件や商圈特性に合わせた店舗構成としていきます。

トピックス

顧客ニーズに合ったテナントリーシング

当社の不動産賃貸業は、当社のショッピングセンターに出店するテナントからの賃貸料が主な収益源です。当社は、鉄道のもつ抜群の集客力と駅というロケーションを活かして、有力テナントの誘致に取り組んでいます。

例えば都内の錦糸町のショッピングセンター「テルミナ」は、2000年4月に、大幅なテナントの入替えを行いました。既存のファッション主体の駅ビルをリニューアルし、お

「Zepp Sendai」

2000年8月、仙台に約1,600人が収容できる大型ライブホールを開設しました。



お客様のニーズを捉えて、家電販売店大手の「ヨドバシカメラ」や、躍進を続けるカジュアル衣料品店の「ユニクロ」などの有力テナントの誘致に成功し、テナント入替え前に比べて売上が約5倍にもなりました。他にも、飲食・小売などで成長著しいテナントを確保した結果、売上が改善した駅ビルが多くあります。今後とも、顧客のニーズや時代に合ったテナントの誘致・開拓に取り組む、魅力あるテナントミックスを実現していきます。

生活密着型駅ビル「エキスト辻堂」

東京近郊の駅を中心に、生鮮食料品、書籍、生活雑貨、ファストフードなど生活に密着した商品を扱う店舗で構成される中小規模のショッピングセンターの展開に力を入れています。2000年10月にオープンした「エキスト辻堂」は、こうしたタイプの駅ビルの一つです。



「ステーションルネッサンス」の展開—グループ総合力発揮に向けて

お客様の視点

新たな時間と空間をデザイン
各駅における最適な事業配置を
ゼロから構築

グループ価値
向上の視点

駅を舞台にしてグループの総合力を発揮

鉄道事業と生活サービス事業の連携
JR東日本とグループ会社の連携
グループ各社間の連携

その他事業

ホテル事業

概要

ホテル事業は、所有不動産から利益を創出するとともに、鉄道業や旅行業との相乗効果も大きい事業です。「ホテルメトロポリタン」は東京の都心部や県庁所在地、新幹線停車駅を中心に展開するシティホテルです。「ホテルメッツ」は、手ごろな料金でシティホテル並みの高いグレードの施設を提供する小型の都市型ホテルで、ビジネスマンを中心に利用状況は好調です。これらブランドを「JR東日本ホテルチェーン」として一元的に統括し、チェーンオペレーションの強化、共同宣伝、共同仕



「ホテルメトロポリタン」

ホテルメトロポリタンは、815室からなるシティホテルで、「JR東日本ホテルチェーン」のフラッグシップホテルです。

「ホテルメッツ溝ノ口」

100室からなるこのホテルには、中国料理店やコンビニエンスストアなどもあり、宿泊者はもちろん、宿泊者以外のお客様にもご利用いただいています。

入れなどの施策により、JR東日本のネットワークの活用と、スケールメリットの発揮を目指しています。

トピックス

「ホテルメッツ」の展開

「ホテルメッツ」は、ビジネスマンなどが気軽に利用できる料金で、シティホテル並みのグレード感あふれる居住性の高い客室を提供するという、新しいコンセプトから生まれたホテルです。2000年4月には東京近郊の武蔵溝ノ口で開業し、「ホテルメッツ」は11施設となりました。お客様にも大変好評で、2001年3月期の「ホテルメッツ」の平均客室稼働率は85%に達しています。今後も渋谷や大船など東京圏を中心に、さらに展開していきます。

広告事業

概要

1日1,600万人以上のお客様がご利用になる駅や列車内は、広告には理想的なスペースです。JR東日本はこれらの空間を活用して広告事業を展開しています。例えば、11両の山手線1編成には1,500以上の広告スペースがあり、これらは注目度が高く、告知性に優れています。この他にも、お客様のニーズにあった新しい商品を開発しながら、広告収入の拡大を図っていきます。

「自動改札ステッカー」

山手線などの都心部の駅の自動改札機のスペースを有効活用する新しい広告媒体を開発、抜群の訴求力で広告収入の増加をもたらしています。



トピックス

新しい広告メディア

駅や列車内のスペースを活用した新しい広告メディアを開発・増設しています。最近の開発例としては、自動改札機を広告媒体として活用した「自動改札ステッカー」、列車内の吊革を利用した「アドストラップ」、駅の売店全体を広告としてしまう「フルラップ店舗広告」、駅屋上の空きスペースを利用した「駅屋上大型サインボード」などがあります。

「フルラップ店舗広告」

駅の売店キオスクの店舗全体を広告メディアとして活用しています。



カード事業

概要

「ビューカード」は、JR東日本が展開するクレジットカードです。当社の駅やショッピングセンター、ホテルをご利用になるお客様を中心に会員数を拡大してきました。さらに、2000年4月から全世界のVISA加盟店(2001年3月末で約1,900万店)でもご利用できるようになり、利便性は飛躍的に向上しました。当社はキャッシュレス社会への対応によるお客様へのサービス向上と、会員の購買履歴や属性を蓄積したデータベースの活用による営業力の強化という2つの目的を達成するために、クレジットカード事業を今後も積極的に展開していきます。

トピックス

「ビューカード」会員200万人達成

1993年2月より発行を開始した「ビューカード」は、新規会員獲得キャンペーンを行うとともに利便性や付加価値を高めてきました。その結果、2001年5月に「ビューカード」の会員数は、受付ベースで200万人を達成しました。今後も会員特典の大幅増強に努めるとともに、2003年3月期には非接触型ICカード「Suica」とクレジットカードとを一体化するなどにより利便性を高め、さらなる会員数の増加を図っていきます。

JR東日本のさまざまな「ビューカード」

駅ビルやホテルとの提携カードを発行しています。今後も駅まわりに強いカードとしての地位を向上させていきます。



住宅分譲事業

概要

鉄道沿線において住宅分譲事業を展開しています。宅地分譲のほか、特に東京圏を中心に、一戸建て住宅およびマンションの開発・分譲を進めています。当社は「鉄道と一体となった開発」、「地域の開発計画との整合をとった良質な住宅開発」、「人と環境にやさしい・信頼と安心の住まいづくり」をコンセプトとして事業を推進するとともに、社有地の有効活用を行っていきます。

トピックス

住宅分譲事業の進展

東京圏を中心にマンション分譲を進めています。2000年4月の東京近郊のさいたま新都心駅の開業に先立ち、「びゅうサイトタワー」、「びゅうパーク北与野」を販売しました。さらに都内の中野でも「びゅうパーク中野上ノ原」を販売しました。駅から近い利便性が好評で、いずれも完売しています。

「びゅうサイトタワー」

2001年3月、さいたま新都心の近くに31階建ての高層分譲マンション「びゅうサイトタワー」が竣工し、約260戸の分譲マンションは完売しています。なお、低層階(1~3階)は飲食店舗を中心にした商業ゾーンおよびオフィスゾーンになっており、不動産賃貸業も展開しています。



情報サービス業

概要

鉄道事業をサポートする営業関連システム、輸送関連システムの開発・運営からグループ企業の財務データの管理、資金の管理に至るまで、広く情報処理に関する事業を展開しています。また、グループで展開するインターネットビジネスをサポートしています。

トピックス

キャッシュ・マネジメント・システムの稼働

2001年4月、グループ企業の資金を一括管理するキャッシュ・マネジメント・システム(CMS)が稼働しました。これは、グループ

企業がそれぞれ個別に行っていた資金の運用や資金の借入れを、グループの財務業務を専門に扱う子会社、(株)ジェイアール東日本マネジメントサービス(JEMS)に集約するシステムです。このCMSにより、連結ベースでの資金効率向上や約900億円の有利子負債の削減が見込めます。今後はグループ企業相互間の決済を相殺する「ネットティング」や、グループ企業の支払いをJEMSに一元的に集約する「支払代行」の機能が追加される予定で、さらなる財務体質の向上を図っていきます。

情報通信技術 (IT) の活用

「Suica」の展開

2001年末から非接触型ICカード「Suica」を用いた出改札システムを東京圏で導入します(16ページ参照)。「Suica」の新幹線、東京圏外への拡大、他の鉄道会社との共通化を検討していきます。また、JR東日本のクレジットカード「ビューカード」との一体化、電子マネー機能の付加により、駅ビル・駅構内での買い物などにも「Suica」をご利用いただけるように検討を進めていきます。さらに、「Suica」のICチップと携帯電話を組み合わせることによって、指定席の予約、代金の決済から、現在車掌が行っている車内改札までを人手を極力介さないで行うシステムを検討しています。

インターネットビジネスなどの推進

インターネットで購入した商品の受渡しを駅の店舗でできるインターネットモール「えきねっと」を2000年4月から展開しており、書籍、CDなど駅渡しに適した商品を取り扱っています。また、2001年4月、日本最大の航空会社である日本航空(株)、日本最大の



旅の総合サイト「えきねっとTravel」
観光情報の入手から切符や宿泊の予約までを1つのサイトで可能にします。
(<http://www.eki-net.com>)

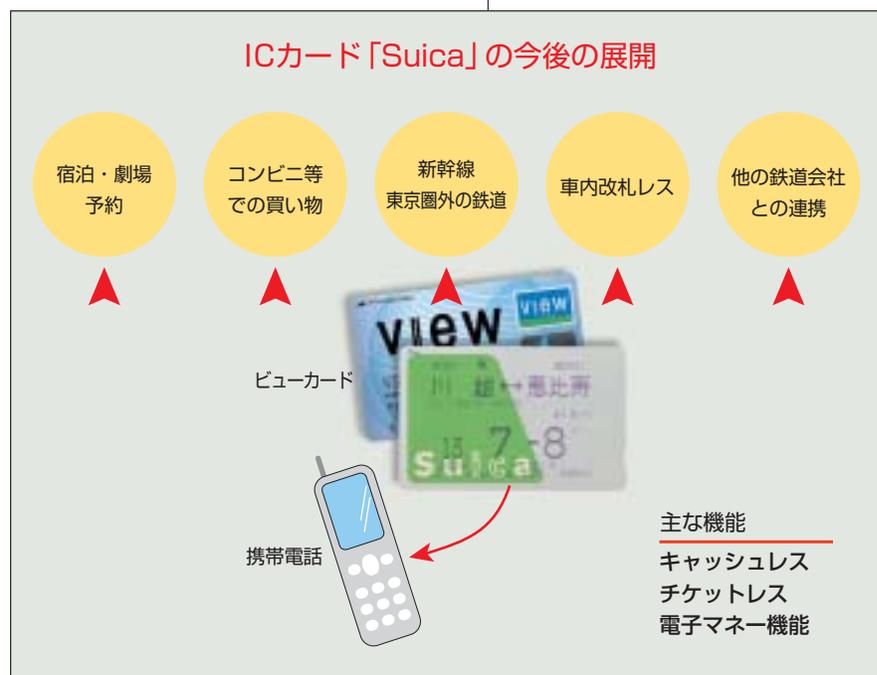
旅行会社である(株)ジェイティービーと共同で、旅の総合サイト「えきねっとTravel」を「えきねっと」に出店しました。観光情報の入手から、旅行に必要な切符や宿泊の予約までを1つのサイトで可能にし、お客様の利便性を高め、鉄道の利用を促進します。

また、2001年6月からマルチメディア端末を主要駅に配置し、音楽配信や映像広告等の事業も展開していきます。

ITを駆使した輸送サービス

当社は、安全性、正確性を向上させるとともに、多様化するお客様のニーズに対応する新しいサービスを低コストで提供する新しい鉄道システム「e@train」の実現を目指して技術開発を推進しています。「e」には、enjoy, environment-friendly, entertainment, economyなどいろいろな意味が込められています。当社は、鉄道を支えるシステムや販売システム、お客様への情報提供といった鉄道に関するあらゆる分野に、ITやモバイル・ネットワーク技術を導入し、「e@train」の実現を目指します。

また、当社は、「ATOS(東京圏輸送管理システム)」の導入を東京圏で拡大することなどにより、輸送障害時において、お客様に適切な情報提供を行い、迅速で的確な対応ができる体制をめざします(24ページ参照)。さらに、地上との送受信装置とLANを設置した車両「ACトレイン(Advanced Commuter Train)」の試験車を製作し、運行情報の表示や、個人携帯端末による情報送受信などのサービスの提供に必要な車内の環境整備を目指します。



安全と技術開発

安全性の向上

重点的な安全投資や技術開発により、2001年3月期には鉄道運転事故の件数が1988年3月期に比べ約6割減少しています。2000年3月期からスタートした3回目の5ヶ年計画「安全計画21」に基づき、安全性の高い鉄道システムの構築と、安全風土の醸成により、安全で安定した輸送を提供します。さらに、ホームにおけるお客様の安全を確保するために、列車非常停止ボタンや転落検知マットの設置拡大など安全投資を行うとともに、列車非常停止ボタンをお客様に周知する「プラットホームキャンペーン」を展開します。

列車運行の安定性の向上

当社は、東京圏の主要線区に「ATOS（東京圏輸送管理システム）」の導入を進め、安定輸送とお客様サービス向上に努めています。また、先行列車の位置をデジタル信号により受信し、スムーズな減速と運転本数の増加を可能にする「デジタル方式ATC」を、2004年3月期に京浜東北線に導入する予定です。さらに、「ATS-Ps」形自動列車停止装置を開発し、2005年3月期までに仙台・新潟都市圏に導入していきます。この装置は、東京圏に導入済みの「ATS-P」形に比べて半分以下の工費で、列車間隔が開いている地方都市圏では十分の実力を発揮します。

輸送障害対策としては、東京圏の大動脈である中央線の安定輸送確保に向け、総工費350億円を投入し、2006年3月期完成をめざして、信号回路や折返し設備を増設します。

「ATOS（東京圏輸送管理システム）」

「ATOS」は、列車運行のための駅での作業を中央指令に集約し、列車進路の自動制御を可能にすると同時に、電光掲示板によるきめ細かな自動旅客案内表示や自動放送を行うシステムです。



新津車両製作所

同製作所が構築した製品の循環型管理手法「プロダクトライフサイクル」モデルは、当社の技術力の強化に貢献し、他の製造業からも注目されています。



メンテナンスの技術革新

従来の車両に比べて、軽量化、エネルギー消費量の低減、徹底したメンテナンスの省力化を図ったE231系車両を増備しています。また、「人手のかからない、簡素で長持ちする」をコンセプトに、設備の開発を進めてきました。例えば、簡素・統合化架線（インテグレート架線）の導入を開始し、修繕コストを約20%低減しています。車両、線路、架線、信号機などの検査やメンテナンスの多くは、従来は人手に頼っていましたが、優れた装置や自動化、システム化を行い、作業の安全性の向上、効率化を積極的に推進しています。

車両製作1,000両達成

当社の新津車両製作所は、2000年11月に車両製作実績が1,000両に達しました。これは当社が運行する通勤車両の約8分の1を占め、新型車両の内製率は15%に達します。当社は、鉄道車両の全ライフサイクルにおける技術力とコスト競争力の強化のため、1994年から新津車両製作所で車両の自社製作を行ってきました。新型車両E231系の製作にあたっては、外部設計者や、保守を手がける大井工場とデジタル設計データをリンクさせるとともに、車両を開発、製造、保守、廃棄、再利用という循環体系で管理する「プロダクトライフサイクル」モデルを構築しました。2001年5月には1日1両、年間250両の生産体制を確立しました。

研究開発施設の整備

当社は、鉄道の分野において世界一の総合的技術力を保有する企業をめざし、現在分散している研究開発組織を集中、強化した「JR東日本研究開発センター」を2001年12月に開設します。研究組織として、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、テクニカルセンターの4つの組織を配置します。研究



JR東日本研究開発センター

大宮の社有地約30,000m²に、6階建ての研究棟および2階建ての実験棟を建設します。

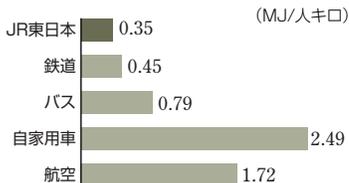
組織が1ヶ所に集まる利点を活かしてテーマに応じた横断的なプロジェクトを柔軟に組み、4つの研究組織間の有機的な連携をはかって開発を進めます。

人と環境にやさしい鉄道をめざして

概要

鉄道は日本の旅客輸送量の約30%を担っていますが、消費エネルギーは旅客輸送全体の7%に過ぎず、最もエネルギー効率の高い大量輸送機関であるため、JR東日本の鉄道事業は環境保護に重要な役割を果たしています。さらに当社は、環境への負荷を最小限とするため、お客様や地域社会に快適な環境を提供すること、環境保護のために必要な技術開発に努めること、従業員の環境保護意識を高めることの3つを基本方針として定めています。また、列車運行で使用する単位輸送量あたりのエネルギー消費を1991年3月期よりも15%削減するなど、2006年3月期を目標とする環境数値目標と、これに向けた自主行動計画を設定し、活動しています。また、環境マネジメントシステムの国際規格であるISO14001の認証を、1999年2月に新津車両製作所で日本の鉄道事業者として初めて取得したほか、発電所や車両工場など環境負荷の高い箇所を中心に取得しています。2000年9月には環境会計を公表するなど、

日本の旅客輸送機関別単位輸送量あたりのエネルギー消費量



交通関係エネルギー要覧2000年度版よりJR東日本作成(1999年3月期実績)

「エコトレイン2001」

WWFジャパンと共同で2001年3月21日から4月20日まで山手線で運行し、車体のデザインや車内のメッセージにより、お客様に環境問題の大切さをアピールしました。

環境管理体制の強化を図っています。

(詳しくは当社発行の冊子「JR東日本の環境問題に対する取組み」

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

をご参照ください)



トピックス

地球環境保全への取組み

当社では具体的な環境問題に対する取組みの1つとして、エネルギー効率を高めることによりCO₂の削減を進めています。例えば、旧形式の47%の消費エネルギーで走行できる209系やE231系車両を投入しており、2001年4月現在、約10,600両の在来線電車のうち59%にあたる約6,200両がこれらの省エネルギータイプの電車となっています。また、自営火力発電所の熱効率を高めるために、発電設備の更新を順次行っています。これらの取組みにより、2001年3月期のCO₂排出量は1991年3月期と比べて12%減少しました。

また、リサイクル等にも取り組み、循環型社会形成を推進しています。当社の駅や列車で捨てられるゴミは年間約5万トンにも上ります。駅や列車で分別回収を行い、例えば古新聞はコピー用紙に再生して、自社オフィスで使用しています。こうした取組みにより、日本全体の一般廃棄物のリサイクル率が10%程度であるのに比べ、JR東日本の駅や列車のゴミのリサイクル率は35%に達しています。

沿線環境保全への取組み・社会的取組み

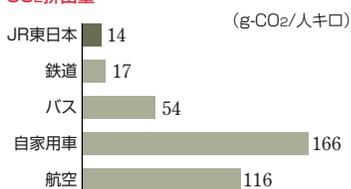
当社は沿線の環境保全のため、列車の走行に伴って発生する騒音や振動、廃棄物の削減にも取り組んでいます。例えば、防音壁やパンタグラフの技術開発・導入を進めて、世界的に見ても特に厳しい新幹線の騒音基準の達成に取り組んでいます。また、1992年から植樹活動「鉄道沿線からの森づくり」をはじめとする具体的な環境保護活動を毎年実施しています。さらに、社会に対しても環境問題の大切さを訴えるため、エコロジーキャンペーンを毎年実施しており、「エコトレイン2001」の運行は大きな反響を呼びました。



新聞再生コピー用紙

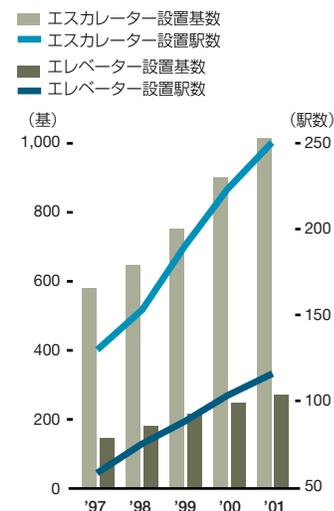
駅で回収された新聞紙をコピー用紙に再生して、自社オフィスで使用しています。

日本の旅客輸送機関別単位輸送量あたりのCO₂排出量



交通関係エネルギー要覧2000年度版よりJR東日本作成(1999年3月期実績)

エスカレーター・エレベーターの整備



バリアフリー化の推進

JR東日本は、高齢化社会・国際化社会の進展にあわせ、身体の不自由なお客様のみならず、鉄道のご利用に慣れていないお客様にとっても安心してご利用いただける、わかりやすく快適な鉄道づくりを推進しています。

エレベーターについては、バリアフリーの基本設備と位置付け、2010年までに原則として乗降人員5,000人以上かつ高低差5m以上の駅の約390駅の全てのホームに整備します。エスカレーターについては、2010年までに、原則として乗降人員1万人以上かつ高低差5m以上の駅の約300駅の全てのホームに整備します。

JR東日本のインターネットサイト(<http://www.jreast.co.jp>)には、主要110駅の構内の立体案内図を掲載し、改札口やエスカレーターの位置など、ご利用しやすい情報を提供しています。主要駅での案内表示については、大きな文字と絵によるわかりやすいデザインに改善していきます。

また、ホーム面と車両床面との段差解消に取り組むほか、車いす使用のお客様のみならず、高齢者や乳幼児連れのお客様にもご利用しやすい多目的トイレなどを整備していきます。