

# 10年後の鉄道事業は、かくありたい。 描く未来像へ「挑む」 ともに創る持続可能な社会。

## 変えるべきもの、変えないもの

新たに策定したグループ経営ビジョン、その副題に「挑む」の名を冠したのは、理由があります。

民営化してからの20年、私たちは国鉄時代の債務返済と、経営の基盤づくりに傾注してきました。幸いにも、財務環境において所期の目標は達成しつつありますが、加速する少子高齢化が、近い将来運輸収入を圧迫するかもしれません。

こうした状況下、10年後のJR東日本はどうなって

いるのだろうか？ いや、どのような企業でありたいのか？ 私たちは議論を尽くしてきました。さらには、そこから複数のキーワードを抽出し、今後を考えて「変えるべきもの」と、「変えてはいけないもの」を慎重に選り分けながら、グループ経営ビジョンを練り込んでいったのです。次の経営を考えた場合、少子高齢化、エネルギー問題、あるいは地域間格差など、これまでの延長線上では考えられない、全く違った世界が広がっていると考えています。言葉だけではなく、行動も伴って次のステップへ踏み出していく、それが我々の「挑む」なのです。

## 「究極の安全」へ挑む

2005年の羽越本線の事故では、5名のお客さまがお亡くなりになりました。事故の犠牲となったお一人おひとりのご冥福をお祈りするとともに、ご遺族の皆さま、負傷された方々の一日も早いご快癒を祈念いたします。また、新潟県中越地震による新幹線の脱線事故やさまざまな自然災害等を経験した私たちは、安全は経営の最重要課題であると再度肝に銘じて業務を遂行しなければなりません。

これまで私たちは、さまざまな活動で社員の意識改革を進め、また設備投資の4割以上を安全対策へ振り向けるなどソフト・ハードの両面から事故防止に取り組んできました。事故対策には「これで完全である」という終わりはありません。引き続き、「安全」を経営の最重要課題として、「お客さまの死傷事故ゼロ、社員(グループ会社・パートナー会社社員を含む)の死亡事故ゼロ」をめざします。



## 環境問題へ挑む

人が同じ距離を移動するとき、鉄道は自動車に比べてCO<sub>2</sub>などの温暖化ガス排出量が約1/10と言われていています。すなわち鉄道は、きわめて環境負荷の小さな交通システムです。そしてこの環境優位性を、私たちの企業努力によってさらに高め、鉄道の環境技術において世界の最先端をめざします。

「環境技術研究所(仮称)」を2009年度中に設立し、環境技術の研究を進める予定です。また、2007年に小海線にデビューしたディーゼルハイブリッド鉄道車両の改良や、太陽光発電・風力発電といった再生可能エネルギー利用、さらには使用時に排出される物質が水だけという燃料電池ハイブリッド鉄道車両の開発にも取り組んでいきます。さらに施設・車両のライフサイクル(製造から廃棄まで)を視野に入れた環境負荷の低減策や、新エネルギーの技術的研究なども、環境技術における課題です。

重要なのは、こうした新しい技術をすばやく、可能な限り実用化へと結びつけていく点です。現在進めている省エネルギー車両への切替えはもちろん、今後はハイブリッド車両の投入路線も増やしていく計画です。駅舎や駅ビルでは、既存の光熱を再生可能エネルギーへ順次切替えていくと同時に、屋上緑化をはじめとするヒートアイランド対策に取り組めます。また、沿線の緑化、「鉄道林」の再生にも力を入れます。その一方で、各駅・事業所での省エネ・リサイクルといったエコ活動も奨励、進展させていきます。こうしたグループ全体の取り組みによって、鉄道事業におけるCO<sub>2</sub>排出量を確実に減らしていき、2017年度までに32%減、2030年度までに50%減とする計画です。(1990年度比)



## 次世代の発展へ挑む

鉄道は優れた環境特性をもつ交通機関ですが、お客さまがご利用しやすい環境を整えていかなければ、鉄道へのシフトは進みません。そのために、「マイカーがなくても快適に生活できる街」の実現に挑みます。例えば宇都宮・高崎・常磐線の東京駅乗り入れを実現する「東北縦貫線」を整備するほか、他の鉄道会社との相互直通運転の拡大や乗り換えの利便性向上、駅からのアクセスを担う他交通機関との連携を進め、マイカーの利便性に負けない公共交通ネットワークの拡充をはかっていきます。また、地域の取り組みと協調し、駅をコミュニティの核として利便性、快適性を高めていきます。

私たちJR東日本グループは、私たちに寄せられるご期待を真摯に受け止め、自らの役割と責任を果たすため、次世代の発展に向けた挑戦をはじめます。

東日本旅客鉄道株式会社  
代表取締役社長

清野 智