

マテリアリティとKPI

マテリアリティ	サブマテリアリティ	目標	KPI	2031年度目標	2024年度実績	企業価値との関連	
安全で安心な 社会の実現のために	安全・安心	お客さま・地域の方の身体に係る被害ゼロ	●鉄道運転事故(2023年度比)	30%減	15%減 ^{※1}	社会的価値 安全安心な日常生活をお届けすることにより、グループの成長の基盤である信頼が高まり、ブランド力が向上することで収益基盤が強化される。	
			●ホームにおける鉄道人身障害事故(2023年度比)	80%減	9%増 ^{※1}		
			●当社グループに起因する鉄道運転事故	0件	2件		
			●重大インシデント	0件	1件		
			●ホームドア整備駅数・番線数	330駅・758番線	140駅・288番線		
			●「事故の歴史展示館」を活用した安全教育受講者数	累計70,000人(2025年度からの累計)	9,331人		
	質の高い輸送・商品・サービスの提供	●部内原因による東京100km圏の在来線におけるお客さま影響を加味した輸送障害 ^{※2} の件数	8件未満	8件	経済的価値 安心を感じられる輸送・商品・サービスのお届けにより、収益・利益が向上する。		
活力ある 社会のために	地方創生	東日本エリアにおける関係人口の拡大 地域経済の活性化の推進	●地域と共創して取り組む観光流動創造・地域活性化策	累計270件(2023年度からの累計)	累計62件	社会的価値 地域の豊かさをもたらすことにより、JR東日本グループと地域の信頼関係がより強固となり、グループのブランド力が向上することで収益基盤が強化される。	
		付加価値の高い多様なサービスのワンストップでのお届け シームレス・ストレスフリーな移動の実現	●モバイルSuica発行数	7,000万枚	3,422万枚		
	快適な都市	環境・防災・コミュニティに配慮した多様な魅力あるまちづくり	●サステナブルなまちづくり (脱炭素、資源循環、生物多様性に寄与する取組み)	累計15件(2025年度からの累計)	―		経済的価値 沿線地域の経済が活性化すること、JR東日本グループを信頼してご利用いただけるお客さまが増えることにより、収益が向上する。
			●地域コミュニティとのつながりの創出(防災訓練、当社またはエリアマネジメント団体が主催・協賛・協力する取組み)	10件/年	5件/年		
			●スマートシティの実践(データや先端技術を活用した取組み)	累計10件(2025年度からの累計)	―		
	共生社会	ホスピタリティマインドのある社員の育成	●サービス介助士資格の取得率	100%	51.8%		
		障害当事者との対話を通じたサービス品質の改善	●障害当事者参画型交流等の実施回数	各機関5回以上・グループ計150回以上	グループ計137回		
		パラスポーツの体験・支援等を通じた共生社会への理解促進	●パラスポーツイベント参加社員数	延べ24,000人以上(2024年度から)	延べ3,000人		
	豊かな 地球環境のために	カーボンニュートラル	ゼロカーボン・チャレンジ2050	●グループのCO ₂ 排出量(2013年度比)	50%減(2030年度)		18.1%減
多様なエネルギー活用			●再生可能エネルギーによるCO ₂ 削減量	52万t-CO ₂ (2030年度)	14.1万t-CO ₂		
サーキュラーエコノミー		3Rの推進	●駅・列車ゴミにおけるペットボトルのリサイクル率	100%(2030年度) [★]	99% [★]	経済的価値 気候変動リスクの軽減により、オペレーションコストが低減し、サステナブルに利益を創出する企業グループとなる。	
			●廃棄物のリサイクル率	80%(2030年度)	87%		
ネイチャーポジティブ		生物多様性の保全	●ふるさとの森づくりでの植樹本数	累計30,000本 (2025年度から2035年度の累計)	―		
新たな技術とサービスを 社会のために (イノベーション)	技術革新	外部技術の活用とDXを通じた絶えざる技術革新で事業運営にソリューションをもたらし、ソーシャルイノベーションを実現	●DX・サービス関連の特許等の出願数	累計375件 (2024年度からの累計)	累計40件	社会的価値 変わらぬ価値をお届けするとともに、新たな生活スタイルを創ることで、すべての人の心豊かな生活を実現する。	
		デジタル人材の活躍	●デジタル人材育成者数(ミドル人材 ^{※3})	累計11,000人 (2025年度からの累計)	―		経済的価値 技術革新による付加価値の向上、新たな事業領域の創出、業務効率化によるオペレーションコスト削減により、収益・利益が向上する。
	新領域	新サービスのお届け、新たな暮らしの提案	●イノベーションを通じた社会課題解決・収益拡大	累計30件(2024年度からの累計)	累計8件		
すべての グループ社員が 生き生きと 活躍するために (エンゲージメント)	DEIの推進	多様な人材の活躍	●管理職に占める女性比率	15% [★]	8.3% [★]	社会的価値 社員が仕事を通じて達成感・充足感を得ることにより、エンゲージメントが向上する。人的資本が持つポテンシャルが発揮されることで、企業価値が持続的に向上するほか、離職防止にもつながる。	
			●女性取締役比率	30% [★]	31% [★]		
			●グループに占める障がい者法定雇用率を達成している会社割合	100%	66%		
	人材育成	イノベーションマインドの醸成と多様なキャリア形成	●社員の能力伸長及び活躍フィールド拡大に資する研修や通信教育講座等の受講者数	累計70,000人 (2025年度からの累計)	11,838人		経済的価値 仕事・働き方・職場の進化により、生産性が向上する。
		活躍フィールドの拡大	●重点成長分野への人材配置	累計2,000人 (2023年度からの2027年度の累計)	累計979人		
	健康経営	社員の健康推進	●特定保健指導実施率	100% [★]	56.9% [★] (2023年度)		
	労働安全	事故のない安全な職場	●グループで働く人の死亡事故	0件	0件		
経営の信頼を 高めるために	果敢なチャレンジを 促進する内部統制	新たなチャレンジを支えるリスクマネジメント	●社員の創意工夫率 ^{※4}	92% [★]	85.8% [★]	社会的価値 内部統制システムの確立と人権尊重の浸透により、いかなる経営環境の変化にあっても経営リスクを回避し、サステナブルに成長を続ける強靱な経営体質を構築することで、経営への信頼を高める。	
		法令遵守・企業倫理・情報セキュリティ	●コンプライアンス・情報セキュリティ全社員教育(グループ全社対象)の実施率	100%	100%		
	人権尊重	人権尊重の浸透	●人権に関する教育の実施率	100%	100%	経済的価値 内部統制システムの確立と人権尊重の浸透により、企業価値毀損リスクを低減する。	
		サステナブル調達	●人権・環境等に関する取組みの主要サプライヤーへの浸透(サプライチェーン浸透率)	100%	90.4%		

マテリアリティを構成するサブマテリアリティと目標

マテリアリティ及びサブマテリアリティに基づき設定した目標に向けて、取組みを実施しています。

一部KPIの見直しについて「勇翔2034」の策定に伴い、各KPIの目標年度を2031年度に延長し、一部のKPIについては内容を見直しました。

安全で安心な社会の実現のために

安全を経営のトッププライオリティとし、安全安心な輸送・商品・サービスを提供します。

安全・安心

該当するSDGsの番号



基本的な考え方

JR東日本は会社発足以来、「安全」を経営のトッププライオリティに掲げ、過去の痛ましい事故から真摯に学び、それを教訓としながら、社員の安全教育や重点的な設備投資等、ソフト・ハードの両面からの安全性向上等に取り組み、事故・事象を着実に低減してきました。一方で、2024年度は、点検の結果、輪軸組み立て作業における圧入力値の不適切な扱いが判明したことに加え、東北新幹線の走行中に連結部が外れ停車した事象を二度発生させるなど、ステークホルダーの皆さまの信頼を損なう事象を連続して発生させたことを重く受け止めています。今一度、原点に立ち返って、課題やリスクを洗い出し、ルール・しくみが正しく機能しているか確認するとともに、新たな技術や知見などを積極的に取り入れ、安全意識を一段高いレベルに進化させ、安全対策を徹底していきます。

さらに、鉄道をはじめとする「モビリティ」の安全性向上の取り組みで培ってきた経験を、生活ソリューションにも活かし、不変の使命である「究極の安全」をグループ一丸となり追求していきます。

安全・安心

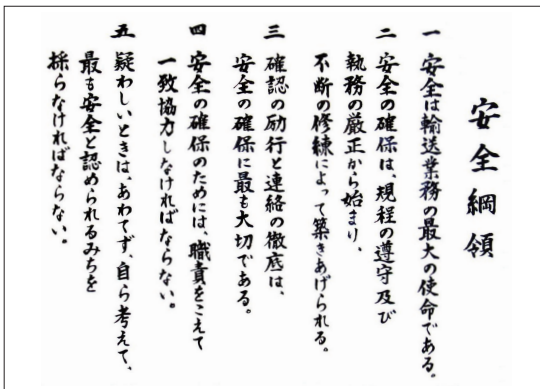
目標	KPI(2031年度の数値目標)		2024年度実績	
●お客さま・地域の方の身体に係る被害ゼロ ●質の高い輸送・商品・サービスの提供	鉄道運転事故(2023年度比)		30%減	15%減※1
	ホームにおける鉄道人身障害事故(2023年度比)		80%減	9%増※1
方針	当社グループに起因する鉄道運転事故		0件	2件
	重大インシデント		0件	1件
	ホームドア整備駅数・番線数		330駅・758番線	140駅・288番線
	「事故の歴史展示館」を活用した安全教育受講者数		累計70,000人 (2025年度からの累計)	9,331人
	部内原因による東京100km圏の在来線におけるお客さま影響を加味した輸送障害※2の件数		8件未満	8件

※1 速報値 ※2「影響を受けたお客さま人数×損失時間」が百万人・分を超える輸送障害件数

安全に対する基本的な考え方

安全綱領

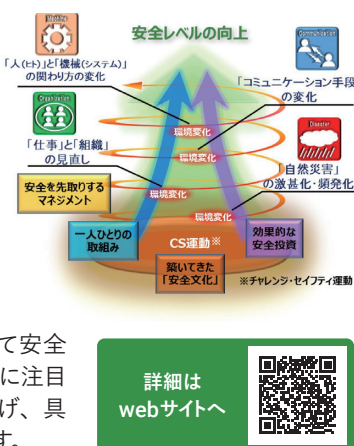
安全に関わる社員の行動規範として、安全綱領を定めています。



グループ安全計画2028

当社は会社発足以来、5か年ごとに安全計画を策定し、2023年度に第8次となる「グループ安全計画2028」を策定しました。

グループを取り巻く環境が激しく変化する中、これらの変化への的確な対応が必要です。「グループ安全計画2028」では、「本質をふまえ、想定外も想像して安全を先取る」をテーマとし、特に注目すべき「4つの着眼点」を掲げ、具体的な取り組みを進めています。



詳細は
webサイトへ



「想定外を想像」する

社内外の大きな環境変化により、これまで経験したことのない「未知なる事故・事象発生」の可能性が高まっています。「仕事の本質」の理解や「うまくいっていること」にも着目する取り組みで「気づき」を増やし、これまで想定外であったリスクも想像していきます。「まさか、こんなことが!」と後悔せずに済むよう「気づき」から「想定外を想像」して、リスクへ適切に対応していきます。

築いてきた「安全文化」

安全の取り組みの土台となるのは、当社グループがこれまで築きあげてきた安全文化です。これからも安全文化を大切に育み、経営のトッププライオリティである「安全」を高めていきます。

安全文化の原点“チャレンジ・セーフティ運動”(CS運動)

「社員一人ひとりが安全について考え、自律的に行動する」ことをめざし、1988年9月から「CS運動」に取り組んでいます。

CS運動の4つのポイント

- ①発意がある
- ②職場全体で共有される
- ③議論がある
- ④グループ全体に共有



職場でのCS運動の様子

CS運動の具現化“5つの文化”

「5つの文化」に基づく行動が、事故の再発・未然防止につながっています。「グループ安全計画2028」では「5つの文化」を基に「想定外を想像」するための力を伸ばしていきます。

5つの文化

- 正しく報告する文化
事故防止の取組みの起点
- 気づきの文化
事故の予兆に気づき、情報を共有
- ぶつかり合って議論する文化
意見を出し合い、背後要因を捉え、真の対策の立案
- 学習する文化
事故の教訓から学び、事故防止につなげる
- 行動する文化
「自ら考え、自ら行動」することが安全を支える源



JR東日本の安全管理体制

安全管理規程

鉄道事業法の改正を受け、安全管理規程を2006年10月に制定しました。経営トップの安全確保に関する責務や、安全統括管理者、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。輸送の安全の確保に関し、安全統括管理者のもと、安全に係る関係する役員等から現場まで一体となって業務を推進する体制を構築しています。

詳細は
webサイトへ



グループ全体の確固たる“行動規範”

「安全」と「安定」はどちらも鉄道にとって重要です。列車を遅らせまいとするあまり、安全確認の手順を疎かにすると「安全」がおびやかされます。グループ全体の確固たる“行動規範”「危ないと思ったら列車を止める」を実践していきます。



列車を止める訓練

行動基準“三現主義”

安全の問題は常に「現場」で起こります。問題が「現場」で起こるため、答えも「現場」にあります。現地に行くだけでなく、感じたことや学んだことを安全行動に結びつけていきます。

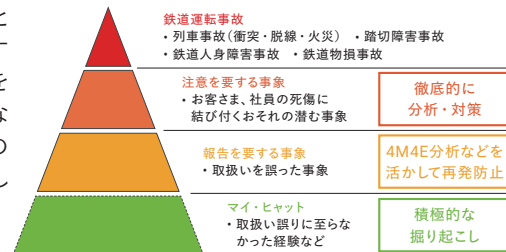
- 現地:実際に現地向出いて状況を知る
- 現物:実際に現物(車両、装置、機械など)を見て、状態を知る
- 現人:実際に関係している人々と向き合って状態を知る



三河島事故 慰霊碑への訪問

事故の予兆を活かす

事故・事象の正しい把握、原因の分析、対策の実施により鉄道運転事故等の再発防止・未然防止を実現するため、事故等の報告と分類に関するルールを定め、さらなる安全性の向上をめざしています。



安全対策を推進する体制

重大な事故の原因究明や再発防止策の策定、安全に関する設備及び車両に関する施策の決定・推進などにより、鉄道の安全性向上と事故防止を図ることを目的とし、当社が発足した1987年に鉄道事業本部長を委員長とする「鉄道安全推進委員会」を本社に設置しました。統括機関・支社等にはそれぞれの機関長を委員長とする「地域安全推進委員会」を設置し、支社等における鉄道の安全性向上と事故防止を図っているほか、鉄道安全推進委員会と連携し具体的な対策を実施しています。

安全性向上の取組み

（再掲）
KPI(2031年度目標) 「事故の歴史展示館」を活用した
安全教育受講者数(2025年度からの累計) 累計**70,000人**

安全を担う人材の育成

詳細は
webサイトへ

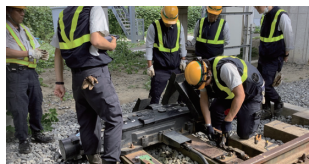


安全に関する教育・訓練

当社では「JR東日本総合研修センター」(福島県白河市)、「総合訓練センター」「技能教室所」(各支社等)及び各職場におけるOJT(職場内訓練)による教育・訓練により、社員の安全意識・技術を高めています。



JR東日本総合研修センター



実践的な訓練

事故の歴史展示館

「JR東日本総合研修センター」の敷地内に「事故の歴史展示館」を設置し、全社員に対して、過去に起きた事故の悲惨さや鉄道の社会的責任の大きさなどを教育し考える場としています。



本館



車両保存館



考察館

教育・訓練設備の活用

環境変化に対応した人材育成を推進する一環として、「仕事の本質」の理解を促進する教育・訓練設備を整備しています。また、本部や支社等では、各管内で発生した過去の重大な事故や事象の発生経緯、対策等を学ぶ教育施設を整備しています。



実映像を用いた臨場感ある乗務員訓練用シミュレータ



東京建設PMO「事故展～事故から学ぶ展示室～」

安全を担う人づくり

環境変化に伴い、仕事のしくみが大きく変化する中でも、安全の取組みの核となる社員の連携と育成を継続し、会社全体の安全のさらなるレベルアップにつなげていきます。



安全エキスパートの育成



安全エキスパートJr.の育成

安全の語り部(経験の伝承者)

安全に関する知識・指導力・技術力を持ち合わせた後継者の育成を目的として、「安全の語り部」を任命しています。



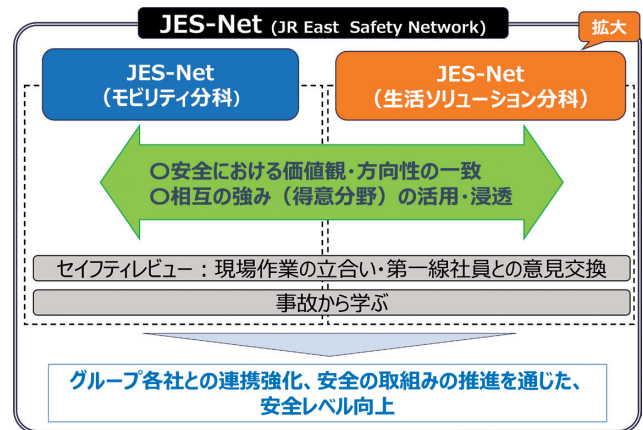
安全の語り部によるセミナー

グループ全体の安全レベル向上

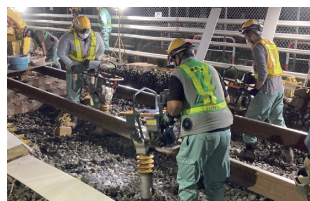
JES-Net

当社・グループ会社・パートナー会社・協力会社が一体となり、JES-Net(JR East Safety Network)を構築しています(加盟86社)。これまで、モビリティの安全性向上に向け、実際の作業に立ち会い、意見交換を行う「セーフティレビュー」などを通じ、課題の共有や改善の取組みを推進してきました。

モビリティと生活ソリューションの二軸経営の推進に伴い、今後は、JES-Netに、それぞれの分科を設置します。安全における価値観・方向性の一致、連携強化、安全の取組みの推進を通じ、グループ全体の安全レベルを向上させていきます。



セーフティレビューの様子



安全シンポジウム

JR東日本グループの安全性をより一層高めるために、国内の有識者による講演や議論等を通じて社外の知見を得たり、職場等の良い取組みを広く共有する場として「安全シンポジウム」を毎年開催しています。



安全シンポジウム

列車の運転・保守作業に関する安全対策

列車衝突事故防止対策

詳細は
webサイトへ



ATS・ATCの整備状況

列車衝突事故等を防止するため、在来線にはATS(自動列車停止装置)やATC(自動列車制御装置)を、新幹線にはATCを全線に整備しています。

運転規制を乗務員に伝達するシステム

大雨や強風等の際に観測値が一定の値を超えた場合に行う列車の速度規制を、運転士にシステムを用いて伝達しています。



保守作業の安全性向上

あらかじめ定められた区間及び時間帯で事前に列車が進入しないように線路を閉鎖し、作業を行う係員がシステムを用いて線路立入や退出の手続きができるしくみを導入しています。



VOICE

構内運転シミュレータ新訓練シナリオ作成

JR秋田鉄道サービス株式会社
秋田車両センター営業所

宇佐美 壮汰



JR秋田鉄道サービス(株)では、構内運転シミュレータを活用した教育訓練を行っています。シナリオの内容を覚えてしまうほど繰り返し取り組んでおり、訓練の新鮮さが低下している現状がありました。

そこで現状を打破するため、新たな訓練シナリオ作成を中堅社員が自主的に企画しました。何度も議論を重ね、若手やベテランの意見を反映させただけでなく、中堅社員が若手社員に伝えたいことであり、「グループ安全計画2028」のテーマにもつながる「想定外を経験」できる事象を追加しました。これにより、自分たちが経験してきた異常時対応の訓練・知識を組み込み、伝えることができる訓練シナリオとなりました。

作業環境の変化・職場の特徴に合わせたシナリオを活用することで、引き続き異常時対応能力を向上させ安全を高めています。



新シナリオ作成に向けた打合せ



新シナリオを使用した異常時対応訓練

自然災害に対する備え

2022年3月に福島県沖で発生したM7.4の地震により走行中の東北新幹線が脱線、また2019年の台風第19号では千曲川の氾濫により長野新幹線車両センターにおいて北陸新幹線車両が水没するなど、各地で自然災害が激甚化しています。そこで、これら激甚化する災害に備えるため、各種対策や取組みを進めています。

地震に関する取組み

詳細は
webサイトへ



耐震補強対策

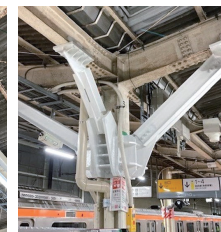
近い将来発生が懸念されている首都直下地震などの大規模な地震に備え、耐震補強を行っています。

高架橋柱耐震補強



プラットフォーム上家耐震補強の推進

2017年度よりプラットフォーム上家の耐震補強を進めていますが、従来は溶接が必要なため工事に多くの制約がありました。当社では、溶接が不要となる2つの新工法を開発し、一部の駅で約80%の工期短縮を実現するなど、施工性が大幅に向上しました。



スマートウィクシス工法(写真左)

スマートボクシス工法(写真右)

列車緊急停止対策

地震発生時に、高速走行する列車を少しでも早く止めるためのシステムを構築し、新幹線開業以来さまざまな改良を重ねてきました。

また、在来線ではこの新幹線のシステムの地震情報を活用して、「在来線早期地震警報システム」を導入しています。

新幹線の線路からの逸脱防止対策

地震時に万一新幹線が脱線した場合でも、車両が大きく逸脱しない対策を実施しています。

■逸脱防止ガイド



■接着絶縁継目の破断防止



改良後の接着絶縁継目

■レール転倒防止装置



総合防災訓練

地震発生を想定した総合防災訓練を、毎年9月1日を含む防災週間を中心に実施しています。例年の訓練では、首都直下地震により首都圏各線区において同時多発的に脱線等が起こり、多くのお客さま等が負傷したことを想定し、救助・救命に重点を置くなど、より実践に即した訓練を実施しています。2024年度の訓練では南海トラフ地震臨時情報発令時の訓練の実施に向け準備をしていた際、実際に臨時情報が発令されたため、速やかな対応ができました。

また、浸水のおそれのある駅では、浸水を想定した訓練なども実施しています。



本社対策本部訓練



消防機関と連携したお客さま救出訓練

救助・救命に必要な訓練の実施、物品の整備等

東日本大震災を契機とし、大震災発生時の初期対応として社員が実施すべき、お客さまの安全の確保や負傷者への応急手当等の習得を目的として、「JR東日本救助・救命講習」を行っています。また、救助に必要な物品の整備も併せて実施しています。



JR東日本救助・救命講習



応急救護品

津波に関する取組み

東日本大震災発生以前から、箇所ごとに津波の危険な区域及び運転規制の方法を定め、マニュアルの作成・勉強会の実施や降車誘導訓練を行ってきました。こうした取組みが、津波発生時において迅速な避難誘導につながりました。



津波対応マニュアル



降車誘導訓練

「津波避難行動心得」の制定

津波到達まで時間的に余裕がない場合において、避難を実施するにあたり、社員一人ひとりが取るべき行動指針を2012年1月に決めました。

- 一

大地震が発生した場合は津波を想起し、自ら情報を取り、他と連絡が取れなければ自ら避難の判断をする。(避難した結果、津波が来なかったということになっても構わない。)
- 二

避難を決めたら、お客さまの状況等を見極めたうえで、速やかな誘導を行う。
- 三

降車・避難・情報収集にあたっては、お客さま・地域の方々に協力を求める。
- 四

避難したあとも、「ここなら大丈夫だろう」と油断せず、より高所へ逃げる。
- 五

自らもお客さまと共に避難し、津波警報が解除されるまで現地・現車に戻らない。

津波避難ナビシステム

東日本大震災時の津波避難の教訓から、列車運行中の乗務員が、不慣れな場所で乗客の避難誘導を実施する際の補助ツールとして開発・導入しています。



降雨に関する取組み

降雨による土砂崩壊災害を防止するために全線区において計画的に沿線斜面などの防災対策を行っています。



切取のり面工(吹付砕工)



盛土のり面工(吹付砕工)

近年では降雨災害が激甚化・頻発化しており、局地的大雨が増加傾向にあることから、在来線におけるレーダ雨量を活用した運転規制を2023年6月に導入しました。また新幹線においても、今後見込まれる記録的大雨などによる災害発生リスクの増加に備えるため、2021年度から降雨防災対策工事を進めているほか、気象レーダで降雨量を詳細に把握し、豪雨発生時に新幹線を一旦抑止して安全を確認するルールを2020年から導入しています。

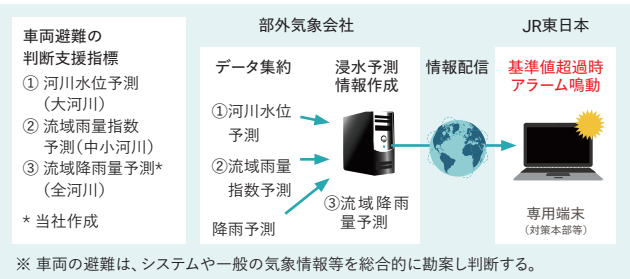
浸水に関する取組み

2019年10月の台風第19号による河川氾濫等で北陸新幹線の車両等に甚大な被害を受けたことを踏まえ、浸水に関する対策を進めています。

鉄道施設については設備ごとに優先順位を定め、順次ハード対策等を実施しています。また、ハザードマップをもとに浸水のリスクのある車両基地等に「車両疎開判断支援システム」を導入し、発災時の車両避難を迅速に実施します。

本システムでは、車両避難の判断を支援する指標を整備し、それぞれの指標が基準値に達した場合、アラームが鳴動し関係者に知らせます。

車両疎開判断支援システムのイメージ



強風・突風に関する取組み

2005年12月に発生した羽越本線列車事故以降の強風・突風に関する主な取組みは以下のとおりです。

風速計の増設

風による運転規制区間に風速計を複数設置することを基本にしたほか、防風柵設置箇所に風速計を増設しています。また、風速計を二重系にし、より確実に観測する取組みを進めています。

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設置しています。



羽越本線 北余目～砂越間

気象情報の活用による運転規制の実施

気象庁の気象レーダが観測した雨の強さや、竜巻発生確度ナウキャストなどの気象情報を用いて、発達した積乱雲を捉えることにより突風発生の可能性を推定し、運転規制を行う方法を開発しました。現在は、日本海側の一部区間にて冬季に実施しています。

※2024年度は、運転規制は3日発令されました。



ドップラーレーダーを用いた突風に対する列車運転規制の実施

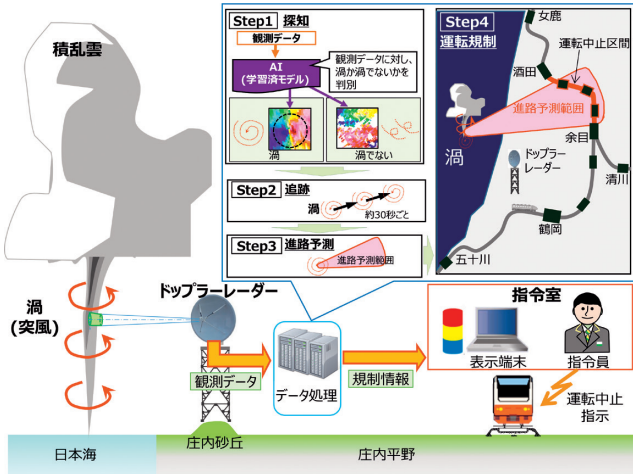
ドップラーレーダーにより上空の雨粒などの動きを観測することで突風の原因となる渦を探知し、渦の進路予測範囲内に線路がある場合に警報を発するシステムを用いています。このシステムは気象庁気象研究所と共同開発したもので、2017年の冬季から羽越本線及び陸羽西線(一部区間)で運用を開始し、以降も列車運転規制の範囲拡大やAIを活用した渦の探知精度向上に努めています。

※2024年度は、運転規制は23回(暦日単位:11日)発令されました。



酒田市黒森に設置されたドップラーレーダー

ドップラーレーダーを用いた突風に対する列車運転規制



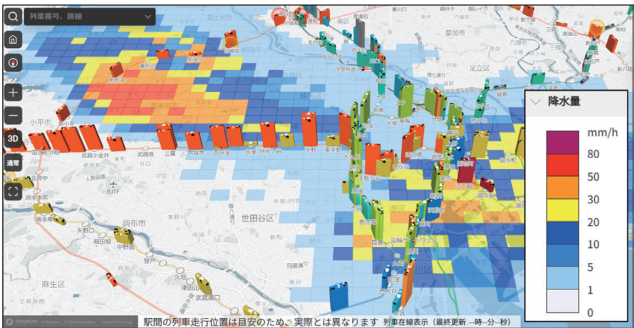
火山噴火に関する取組み

火山災害の主な特徴としては、主に火山泥流等と降灰の影響があり、特に降灰に関しては僅かな降灰でも列車の運行に影響を与える可能性があります。当社では、自治体が発行する火山のハザードマップにより影響する線区や区間などを把握し、火山の噴火のおそれがある場合は対策本部を設置して列車運行の可否や避難の必要性を判断することとしています。

気象・防災情報の活用に関する取組み

鉄道運行と近年激甚化する気象・防災に関する社内外の膨大なデータをシステム、データ基盤などから自動収集し、一つの地図上に表示するデジタルツインプラットフォーム「JEMAPS」を構築し、2022年6月から使用しています。

特徴	● 情報をわかりやすくビジュアライズ ● リアルタイムにプラットフォーム上に反映 ● 収集したデータはデータベース上に保管され、過去履歴の検索が可能
活用方法	● 大雨・地震の発生時、鉄道運行状況と合わせ、警報・注意報、土砂災害・浸水害・洪水の危険度分布などを確認 ● 現場から得た情報と合わせ、お客さま・社員が避難を判断するための参考情報として活用



首都圏付近の俯瞰図「鉄道運行×局地的大雨」

BRT事業における安全の取組み

気仙沼線・大船渡線BRT事業において、委託先事業者である(株)ミヤコーバス及び岩手県交通(株)と連携して安全確保に取り組んでいます。実物の車両を用いた各種訓練や3社合同の情報交換会の実施に加え、安全統括管理者が現地で意見交換を行う「BRT安全ミーティング」等を通じて、課題を共有・解決するとともに、連携強化に努めています。



津波避難訓練の様子

踏切における安全対策

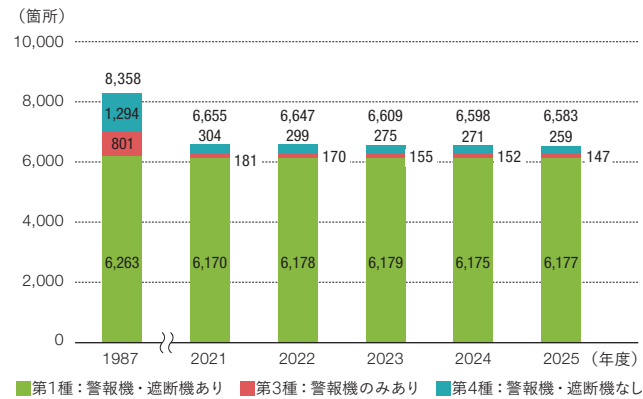
踏切廃止に向けた取組み

踏切事故対策の基本は踏切をなくすことです。地域の皆さまのご協力をいただきながら、立体交差化や統合・廃止などの取組みを進めています。廃止が困難な第3種・第4種踏切については第1種化に取り組んでいます。

過去5年間の踏切削減実績(第三セクター等への移管を含む)

年度	2020	2021	2022	2023	2024
削減数	18	8	38	11	15

踏切数の推移(年度初)



詳細は
webサイトへ



ハード面の対策



① 障害物検知装置

列車と自動車(大型車含む)の衝撃による列車脱線等の回避を目的とし、踏切内に立ち往生した自動車等を検知して列車に知らせる装置を整備しています。

レーザレーダにより踏切全体を検知する3次元レーザレーダ式障害物検知装置は、従来のものと比べて高い検知性能を実現するとともに、雨・雪のような浮遊物による誤検知を削減する機能などの改良を加えながら導入を進めています。



② 全方位警報灯

列車の接近を知らせる踏切警報灯について、視線が下がる傾向にある高齢者や側道から踏切に進入する自動車のドライバー等が見やすい「全方位警報灯」への置換えを進めています。



③ 踏切支障報知装置(非常ボタン)

踏切内で自動車が動けなくなった場合などに、列車に危険を知らせるための「非常ボタン」の設置を進めています。これまで、東京100km圏内の自動車が通行する全踏切と津波被害が想定される踏切への整備が完了しました。また、2017年度には、すべての非常ボタンの視認性向上、案内看板の統一を実施しました。

④ より通行しやすい踏切

立体交差や拡幅だけでなく、必要に応じカラー舗装や踏切道の周辺対策(跨線人道橋整備)等、地域の実情に合わせた改良を行っています。



踏切を通行される方に向けた キャンペーン等の実施

警察等の関係機関と連携した踏切道や学校等での事故防止の働きかけのほか、事故防止を呼びかける動画の放映や他鉄道事業者と連携したラジオCM放送などを通じたキャンペーンを毎年実施しています。



踏切道内誘導表示

2024年1月15日に「バリアフリー法に基づく道路移動等円滑化基準及び道路の移動等円滑化に関するガイドライン」が改定されました。

これに伴い、道路管理者と協議を行い、踏切道内誘導表示の設置を行っています。



第4種踏切道における取組み

警報機・遮断機が設置されていない第4種踏切道については、地域の皆さまのご協力をいただきながら、廃止や第1種化を実施しています。

また、踏切事故防止対策として、注意喚起板の設置や踏切横断前の減速等を促す「物理的デバイス」(柵)の設置を進めています。



ホームにおける安全対策

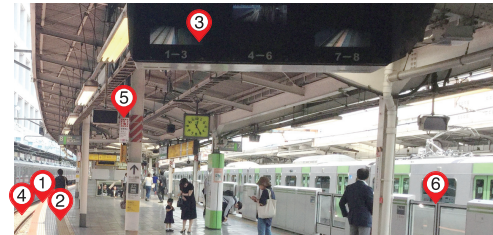
KPI (2031年度目標)	ホームにおける鉄道人身障害事故	2023年度比 80%減
	ホームドア整備駅数・番線数	330駅・758番線

(再掲)

詳細は
webサイトへ



ハード面の対策



① CP(Color Psychology)ライン

人が危険と感じる度合いが高い色彩の線を引くことで、視覚的・心理的にホーム端部の危険性を注意喚起しています。

② 内方線付き点状ブロック

ホーム内側部分に線状突起を設けてホームの内外がわかるようにしたブロックを整備しています。

③ 高解像度ITV

駅社員及び車掌が確認するモニタを解像度の高いモニタに置き換えています。

④ 転落検知マット

ホーム下に設置したマットで転落者を検知し、列車に停止を指示します。

⑤ 列車非常停止警報装置

運転士・車掌・駅社員に危険を知らせる「非常停止ボタン」をホーム柱などに整備しています。

⑥ ホームドア

お客さまの列車との接触や線路への転落を防止する対策としてホームドアの導入を進めています。

ホームドア整備

ホームでのお客さまの転落や列車との接触を防止する対策としてホームドアの整備を進めており、2024年度末までに山手線、京浜東北・根岸線を中心に124駅(線区単位※140駅)288番線でホームドアの整備を完了しました。

これまで、2032年度末頃までに東京圏在来線主要路線の243駅(線区単位330駅)への整備を目標に、主要な番線660番線程度の整備を優先してきましたが、さらなる早期整備として、主要な番線以外も含めた東京圏在来線主要路線の244駅(線区単位330駅)758番線に整備対象を拡大しました。また、軽量型の「スマートホームドア®」及び施工性や保守性を向上した「スリットフレームホームドア」の導入や設計荷重の見直しなどによる工期短縮を図ることで、従来より1年前倒した2031年度末頃までの整備をめざしていきます。

※線区単位の詳細例:有楽町駅の場合、山手線、京浜東北線の2駅となります。

鉄道をご利用のお客さまに向けたキャンペーン等の実施

駅社員等による声かけや見守り、駅構内放送によるご案内を実施するとともに、目の不自由なお客さまを含むお困りになっているお客さまに対して、当社グループの社員だけでなく、一般のお客さまにもお声かけにご協力いただく「声かけ・サポート」運動を通年で実施しています。

このほか、「プラットホーム事故0運動」「やめましょう、歩きスマホ。」等のキャンペーンを各社局と共同で実施しています。

VOICE



スリットフレームホームドアの展開

鉄道事業本部
設備部門
荒井 洋樹

JR東日本グループでは、軽量型の「スマートホームドア®」の導入を積極的に進める一方で、お客さまのご利用状況や必要なホームドア開口幅に応じて従来型ホームドアの整備も継続しています。この従来型ホームドアは風の影響を受けやすいためホーム改良工事の負担が大きく、工期やコストに課題がありました。そこで、安全性を維持しつつ扉や戸袋をスリット化して風が抜ける構造とした、次世代型の「スリットフレームホームドア」の開発に取り組みしました。

開発には多くの苦労があり、特に開発終盤ではフレーム構造の特徴が仇となり着雪に弱いことが判明しました。私たちは当社グループで積み上げてきた知見を活かして課題を解決し、ホーム及びホームドア支持部の風圧影響を従来型から約40%軽減すると共に、ホーム改良工事の簡素化やメンテナンス性の向上を実現させた「スリットフレームホームドア」の開発を実現しました。2024年12月には南武線分倍河原駅で稼働を開始し、本格展開を進めています。

ホームドアはホームにおける安全対策の切り札ですが、整備にはさまざまな困難が伴います。だからこそ、関係者全員が額に汗を流して努力することが重要であり、私自身もその一員として責任とやりがいを感じながら、今後もお客さまの安全・安心につながるホームドアの早期整備に尽力していきます。



従来型のホームドア

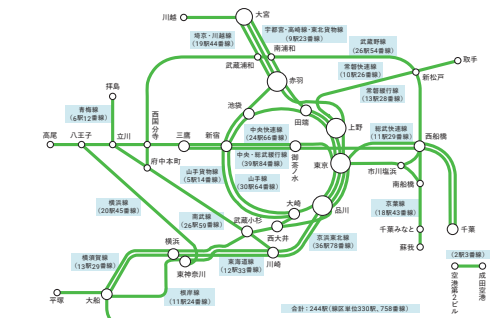


スリットフレームホームドア



スマートホームドア®

2031年度末頃までにホームドアの整備を予定している線区(2022年4月公表)



事故防止を呼びかけるポスター

輸送サービス品質の向上

(再掲)	
KPI (2031年度の数値目標)	部内原因による東京100km圏の在来線における お客さま影響を加味した輸送障害※の件数 8件未満
※「影響を受けたお客さま人数×損失時間」が百万人・分を超える輸送障害件数	

お客さまのご期待に応える 安全・安定輸送

「サービス品質改革ビジョン2027」に基づき、グループ一丸となって、サービス品質の改革を進めています。

鉄道は、お客さまの日々の生活と日本経済を支える重要な社会インフラであり、安全・安定輸送が不可欠です。しかしながら、当社グループに起因する車両や設備の故障をはじめ、激甚化する自然災害による輸送障害も発生しているため、輸送障害の未然防止やお客さまへの影響拡大防止に取り組んでいます。

輸送サービスのさらなる向上に向け、お客さま視点で、以下の取組みを推進しています。

輸送障害の発生防止

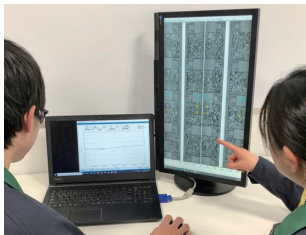
各部門やグループ内の連携を進め、輸送障害の発生原因を分析し、重点的な対策を明確にして実行していきます。

当社グループに起因する輸送障害(部内原因)への取組み

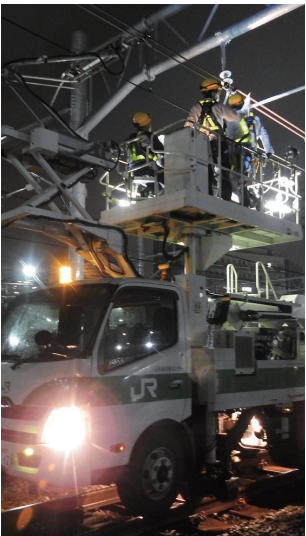
システム・地上装置等の強化やモニタリング技術を活用して故障の予兆を把握することで、設備の信頼性を向上させます。また、過去に輸送障害が発生した設備弱点箇所の改修等を通じて、輸送障害の発生防止に取り組めます。

自然災害への取組み

自然災害対策として、土木構造物の強化、耐震補強、融雪器整備、浸水及び雷害対策等のハード整備を実施しています。また、台風期や降雪期前に倒木対策として、優先度を付け計画的に伐採を実施しています。



線路設備モニタリング



架線点検作業

お客さまへの影響拡大防止

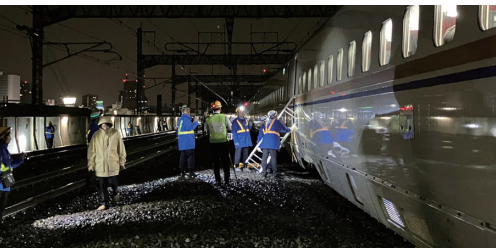
お客さまのことを最優先に考え、早期運転再開と影響範囲の最小化のための最適な対策を講じていきます。

輸送障害発生後のお客さま影響を最小限に抑える取組み

折返し可能な駅での折返し運転や、路線が並行する区間で別の線路を使用し運転することで、お客さまへの影響が最小限となるよう努めています。

早期運転再開とお客さま救済の取組み

さまざまな輸送障害を想定した訓練を通じて、早期運転再開や駅間停車列車からのお客さまの救済など、グループ体となった対応力向上に取り組んでいます。また、お身体の不自由なお客さまや高齢のお客さまなど、配慮が必要なお客さまの乗車を想定した降車誘導訓練を実施しています。



降車誘導訓練

輸送障害発生時の情報提供

お客さまの立場に立ち、お客さまの次の行動判断につながる情報を迅速かつ具体的に提供していきます。

輸送障害発生時の運転再開見込み時刻発表

輸送障害発生からおおむね30分以内に運転再開見込み時刻を発表するよう努めています。

運行情報・運休情報・
遅延証明書:JR東日本



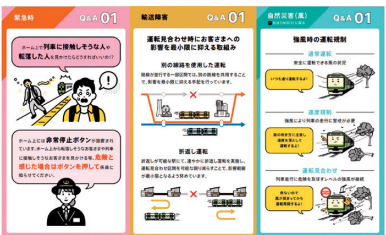
情報提供の強化

列車の遅れや運休等の情報は、駅や車内の放送を通じて、速やかにお客さまにお知らせしています。また、当社ホームページやJR東日本アプリ、SNS(運行情報公式X、Weibo)等さまざまな媒体を通じて、運行情報や運転計画等をご案内しています。

列車運行に関するしくみ・取組みのお知らせ

お客さまに知っていただきたいこと(自然災害や非常事態が発生した際の対応や列車運行の疑問など)について、「JR東日本 なるほどQ&A Guide」とその関連動画を作成し、当社ホームページに掲載しています。

なるほどQ&A Guide



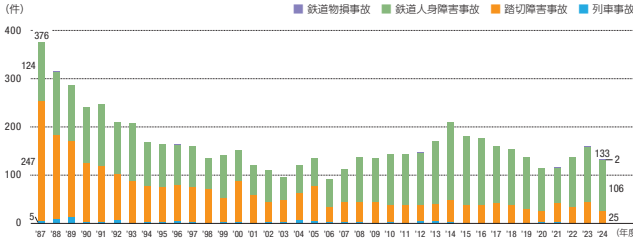
JR東日本の安全の現状

鉄道運転事故

2024年度の鉄道運転事故は、133件と会社発足当初と比べ大幅に減少しました。このうち、鉄道人身障害事故が全体の約8割を占めています。なお、列車事故は発生していません。

列車事故	列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故
踏切障害事故	踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故
鉄道人身障害事故	列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故(自殺以外)
鉄道物損事故	列車又は車両の運転により500万円以上の物損を生じた事故

鉄道運転事故の発生状況



※2013年度第3四半期から、自殺と断定できなかった事象も鉄道人身障害事故や踏切障害事故として計上

(速報値)

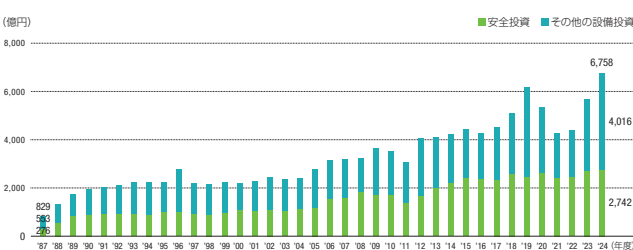
詳細は
webサイトへ



安全に関する設備投資

会社発足以来、重点的に安全投資に取り組んできました。「グループ安全計画2028」での安全投資は約1.3兆円を見込んでおります。引き続き環境変化を踏まえた総合的なリスク評価により、効果的な安全投資を進め、安全設備の充実を図るとともに、安全性向上に資する技術開発も進めてまいります。

安全投資額とその他の投資額の推移(JR東日本単体)



詳細は
webサイトへ



行政指導

2008年頃～2017年3月にかけ、輪軸を車輪に圧入する際に使用する機械の圧入力値にばらつきが生じ、圧入力値が規定の範囲外の状態でも営業に供していることが判明しました。

また、2008年～2017年3月の間、規定の範囲外の圧入力

インシデント

2024年度はインシデントが3件、重大インシデントが1件発生しました。

- 東北新幹線 古川～仙台駅間
走行中に列車が分離した事象
- E721系台車枠に亀裂が入った事象
- 両毛線 岩宿～国定駅間
列車が通過する際に、踏切が正常に遮断しなかった事象
- 東北新幹線 上野～大宮駅間
走行中に列車が分離した事象(重大インシデント)

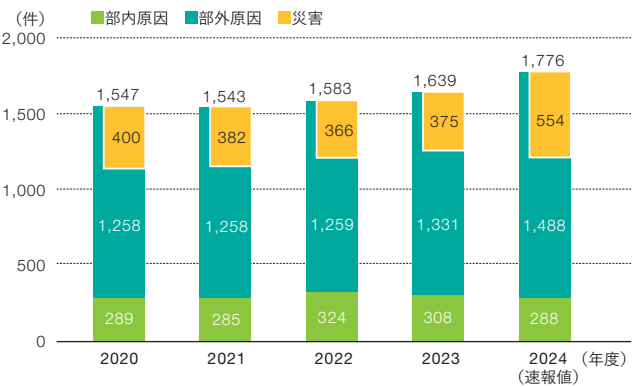
インシデント	鉄道事故等報告規則(国土交通省令)により定められている、鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事象
重大インシデント	運輸安全委員会設置法施行規則(国土交通省令)により定められているインシデントのうち、特に異例と認められるもの

輸送障害

2024年度は、2023年度と比較すると、特に自然災害(水害と雪害)によるものが増加しました。

輸送障害	鉄道運転事故以外で、車両や設備の故障、係員の取扱い誤り、災害などにより、列車の運転を休止したもの又は旅客列車では30分以上、それ以外の列車では1時間以上の遅延を生じたもの
災害	暴風、豪雨、豪雪、洪水、高潮、地震、津波などの自然現象によるもの
部外原因	線路内立入りや自殺など、当社の原因によらないもの
部内原因	係員や車両、設備など、当社の原因によるもの

輸送障害件数



値を規定の範囲内の値に書き換えていたことが2017年3月に判明したことから、直ちに機械が出力した数値に修正しました。

これ以降の輪軸組み立て作業は、仕事のプロセスを見直し厳正に管理しております。

詳細はこちら

P.109

安全安心を、未来へつなぐ サステナブルな鉄道事業運営に向けた取り組み

将来の労働人口減少を見据えた中でもサステナブルに安全・安心を提供し、安全・安定輸送のさらなるレベルアップを続けていくため、先端技術の活用や、DX、地域鉄道事業者との連携等を行っています。

新たな技術を活用した鉄道メンテナンス

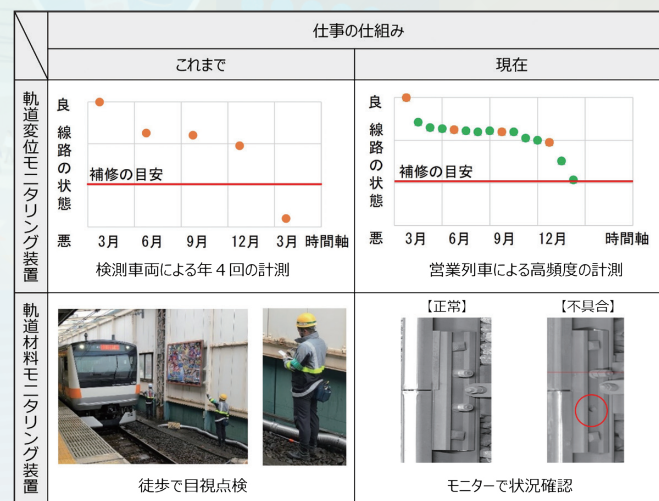
設備モニタリングの活用

線路や架線の点検や修繕の実施には、これまで多くの人手がかかっていました。生産年齢人口の減少に伴うさらなる従業員の減少が予想される中、効率的かつ効果的に線路設備の点検やメンテナンスを実施するため、2018年7月より営業列車に搭載した線路設備モニタリング装置で取得したデータの活用を本格的に開始しています。

効率的なメンテナンス手法であるCBM(Condition Based Maintenance)を推進するため、2023年4月より線路設備モニタリング装置を導入した関係鉄道事業者で連携し、共通の管理システムを利用しています。各社が利用しているアプリ等を共用できるようになるほか、システム開発費の削減やメンテナンスの生産性が向上することで、鉄道業界全体におけるメンテナンス技術の発展が期待できます。

また、架線設備については、2021年10月より電気・軌道総合検測車(East-i)搭載のカメラ・センサなどのデータによる「架線設備モニタリング」も導入し、CBMをさらに推進しています。

今後も業界全体のメンテナンス技術の向上をめざし、継続して取り組んでいきます。



線路設備モニタリング装置導入で可視化できた内容

鉄道・インフラ業界のDXの実現に向けて

ドローン、デジタルツインの活用

鉄道・インフラ業界では労働力減少等の背景から建設工事・維持管理などの生産性向上が急務となっています。

CalTa(株)、JR東日本コンサルタンツ(株)、JR東日本は、デジタルツインソフトウェア「TRANCITY」を開発し、建設工事・維持管理におけるDXを推進しています。「TRANCITY」は、ドローン・ロボット、スマートフォンやタブレット端末等で撮影した動画のデータを基に、三次元地図データ内の現実空間と同じ場所に点群・三次元データを自動生成、可視化できるソフトウェアです。この技術は、当社グループ内において、設計・施工計画・点検・検査等幅広く活用されているほか、グループ外のインフラ事業者等の生産性向上にも寄与しています。

また、CalTa(株)を含むスタートアップ3社と連携して、ドローンを活用した未来の鉄道点検ソリューション「Project SPARROW」にも取り組んでいます。このプロジェクトにより、鉄道現場における巡視や各種点検、災害時の施設確認を可能にする自律型ドローンと、収集した情報を閲覧分析できるデジタルツインプラットフォームを開発し、鉄道インフラ点検の安全性と生産性向上をめざします。



ドローンによる保守点検(写真上)

TRANCITYによる点群・三次元データの生成(写真下)

地域鉄道事業者との連携

メンテナンスにおける技術支援

少子高齢化やモータリゼーションの進展等により、鉄道事業を取り巻く環境はより一層厳しい状況になっています。特に中小民鉄や第三セクターなど地域鉄道事業者は、会社によって事業規模も小さく、機械化・装置化といった抜本的な業務変革や専門技術者の育成などに課題のある会社も少なくありません。

社会インフラとして重要な価値のある安全安心な鉄道を持続可能なものとするため、当社グループとしても積極的に技術的な支援を進めています。引き続き、各事業者とも情報連携を図りながら、事業環境やニーズを踏まえた積極的な技術支援を進めていきます。



線路メンテナンスにおける技術支援(写真左右)

これまでの技術支援の例

- 各種教育・研修の実施
- 修繕工事・検修等における装置等の連携・支援
- 設備改修・復旧工事等における計画策定等の支援 など

鉄道利用シーンにおけるJR東日本が創出する社会的価値の可視化

インパクト会計フレームワークの導入

当社はインパクト会計のフレームワークを導入し、「お客さまが鉄道をご利用されるシーンにおいて、当社ビジネスが創出する社会的価値(≒社会課題への貢献)」の可視化・定量化に挑戦しています(アビームコンサルティング(株)との共同分析)。

本取り組みにて定量化した数値を事業運営に活用することにより、社会的価値と経済的価値の双方を追求する経営をさらに加速させ、「すべての人の心豊かな生活」を実現します。

安全が生み出す社会的価値

お客さまが鉄道を利用する際に事故等から守られ、他交通手段と比較し安全に移動できる環境を提供していることにより生まれる社会的価値を算出

安定的な列車運行が生み出す社会的価値

鉄道が時刻通りに運行され、お客さまが計画通りに移動できることにより生まれる社会的価値を算出

利便性・快適性が生み出す社会的価値

鉄道利用シーンにおける利便性や快適性を高め、ストレスの少ない移動体験を提供することにより生まれる社会的価値を算出

環境優位性が生み出す社会的価値

他交通手段等と比較し、環境負荷の少ないサービスの提供によって削減されるCO₂排出コストを算出

社会的価値の試算事例 環境負荷の小さい交通手段の提供によって削減されるCO₂排出コスト

他の交通手段と比較し、一人当たりCO₂排出量が小さい当社の鉄道を利用することで削減できるCO₂排出コストを試算

鉄道利用によるCO₂排出コストの削減効果(2024年度) 約 4,870 億円	=	鉄道と自動車/飛行機^(※1)における人キロ当たりCO₂排出量の差^(※2,3) 約 109g/人キロ	×	CO₂排出コスト^(※2,4) 約 0.036 円/g	×	鉄道輸送量^(※2) 約 1,240 億人キロ
---	---	---	---	---	---	--

※1 比較する交通手段として、在来線は自動車、新幹線は飛行機を採用(本算出においてはCO₂排出量のみを比較しており、他交通手段が鉄道に対して持つ優位性等は考慮していない)
 ※2 算出には以下データを使用。括弧()内は出典元
 他交通手段の人キロ当たりCO₂排出量(国土交通省)、鉄道の人キロ当たりCO₂排出量及び鉄道輸送量(当社データ)、CO₂排出コスト(IFVI)
 ※3 CO₂排出量は2023年度データに基づく
 ※4 為替レートは150.58円/ドルで計算

活力ある社会のために

すべての人の心豊かな生活の実現に向けて、
便利で快適な質の高いサービスの提供と地域との協働により
鉄道と一体となった活力と魅力のあるまちをつくります。

- 地方創生
- 快適な都市
- 共生社会

該当するSDGsの番号



基本的な考え方

人口減少下においても活力ある社会を創造することは、地域モビリティを担い、地域密着の事業を運営するJR東日本グループの使命です。地方では、当社グループのネットワークを活用した伴走型の地方創生で関係人口や地域経済の活性化を実現します。都市では、当社グループのさまざまなサービスを結びつけ、「Suica」を生活デバイスに進化させることで、快適で新たな魅力にあふれた都市づくりを推進します。

また、誰もが暮らしやすい共生社会の実現に向け、ソフト・ハードのバリアフリーを推進し、地域の豊かさと地域の皆さまからの信頼を強固なものとしします。

地方創生

目標	●東日本エリアにおける関係人口の拡大 ●地域経済の活性化の推進 ●付加価値の高い多様なサービスのワンストップでのお届け、シームレス・ストレスフリーな移動の実現
	地域との共創を推進し、東日本エリアにおける関係人口の拡大や地域経済の活性化を実現します。
方針	

KPI (2031年度目標)		2024年度実績
地域と共創して取り組む 観光流動創造・地域活性化策	累計 270 件 (2023年度からの累計)	累計 62 件
モバイルSuica発行数	7,000 万枚	3,422 万枚

伴走型地域づくり

東日本エリアの交流人口・関係人口・定住人口を拡大することを目的に、持続可能な地域をめざし地域と当社グループが共創して多様な課題解決に取り組む「伴走型地域づくり」を推進しています。

持続可能な地域づくりの推進に向けた好事例の展開

地域と共創して取り組む観光流動創造・地域活性化策を年間30件実施することをKPIに据え、統括センター等各地域の社員がフロントとなり「伴走型地域づくり」を推し進めるために、地域との対話に活用するサポーターツールの展開やワークショップ・セミナーによる人材育成を実施しています。また「JR東日本地域共創アワード」の開催により、好事例を当社グループや地域の関係者へ広く周知し、当社グループが持つさまざまなソリューションと地域の魅力を掛け合わせた新たな価値の創造を加速させていきます。

宿泊施設を基点とした「新たな日本の価値創出」

世界的ホテルリエであるAdrian Zecha氏との連携により、新しいホテルブランド「AZUMA FARM」を2025年1月に立ち上げ、「小岩井農場」の地に2026年春に「AZUMA FARM KOIwai」を開業します。また、小岩井農牧株式会社や地域の皆さまと連携したさまざまなアクティビティ、空飛ぶクルマ等の新モビリティなどを通じ、新たな体験や地域の価値を創造します。

AZUMA FARM KOIwai
鳥瞰図(イメージバース)



VOICE

鉄道文化遺産を活用した「碓氷峠廃線ウォーク」 高付加価値化の取組み



高崎支社
地域共創部
阿部 了
(現職:高崎支社 前橋統括センター)

一般社団法人安中市観光機構が中心となり2018年に造成した「碓氷峠廃線ウォーク」の高付加価値化を目的に、一般社団法人安中市観光機構や地元自治体、当社等が連携し「廃線ウォークナイトコンテンツコンソーシアム」を設立しました。

コンテンツの魅力を最大限に活かした地域活性化をめざして協議を重ね、冬季や夜間でも利用が可能な「光と音の体験型ナイトウォーク MELODIC LIGHT WALK」を新たに造成しました。

インバウンドの取り込みも含めたデジタル及びリアル広告媒体を活用した誘客促進、JRE MALLふるさと納税やJRE MALLチケットへの出品など、JR東日本のアセットも活用しながら、今後も地域の皆さまと連携してよりサステナブルなコンテンツへと磨き上げていきます。



廃線ウォーク



MELODIC LIGHT WALK

DXを通じた社会課題の解決 ～移動とくらしのチケットング～

労働力不足などに起因した課題が顕在化する今、自治体と連携した地域交通のDXは当社グループにも共通する重要な課題です。当社グループのリソースの活用や、他事業者とのダイナミックなアライアンスで、新しい移動の価値を構築し、地域課題解決に貢献していきます。

移動領域のDXから始まったMaaSを、今後は地域課題の解決・生活コスト全体の削減のため「くらし」領域にも拡大・統合することで「社会システム」へと進化させていきます。

Suica Renaissance「ご当地Suica(仮称)」の実現

交通系ICカードとマイナンバーカードとの連携など地域DXサービスのエリア拡大・機能拡充を進めるとともに、さまざまな公共サービス、地域独自のサービスを提供する「ご当地Suica(仮称)」を構築し、安心かつ快適な生活サービスを利用できる環境を実現していきます。



Suica・マイナンバーカード連携



市民向け割引価格

地域交通と鉄道のシームレスな移動を可能にする 「地域連携ICカード」

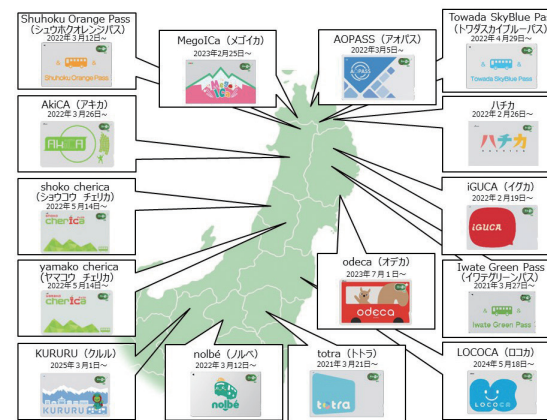
「地域連携ICカード」とは、地域の交通事業者が運行するバ

ス等の定期券や各種割引などの地域独自サービス機能と、Suicaエリア及びSuicaと相互利用を行うエリアで利用可能な乗車券や電子マネーなどのSuicaサービスを1枚にまとめた2in1カードです。

地域交通を担う事業者さまにとっては、当社が構築したセンタースystemを共用することでサーバ管理やシステム更新時の費用負担が不要となり、安価でIC乗車サービスを導入できるメリットがあります。

2021年3月にサービスを開始した「totra」(宇都宮エリア)から2025年3月の「KURURU」(長野エリア)まで、現在15種類を数え、バス等の車両としては3,000台を超える規模に拡大しています。今後もこうしたサービスの提供を通して、公共交通機関の利便性向上と持続的な維持に貢献していきます。

■地域連携ICカード導入状況(2025年3月1日現在)



快適な都市

目標	●付加価値の高い多様なサービスのワンストップでのお届け、シームレス・ストレスフリーな移動の実現 ●環境・防災・コミュニティに配慮した多様な魅力あるまちづくり
	グループのさまざまなサービスを結びつけるとともに、「Suica」を心豊かな生活を実現するデバイスに進化させることで、快適で魅力ある都市づくりを進めます。
方針	

KPI (2031年度目標)		2024年度実績
モバイルSuica発行数	7,000 万枚	3,422 万枚
サステナブルなまちづくり(脱炭素、資源循環、生物多様性に寄与する取組み)	累計 15 件 (2025年度からの累計)	—
地域コミュニティとのつながりの創出(防災訓練、当社またはエリアマネジメント団体が主催・協賛・協力する取組み)	10 件/年	5 件/年
スマートシティの実践(データや先端技術を活用した取組み)	累計 10 件 (2025年度からの累計)	—

心豊かな生活の実現のための「Suica」の生活デバイス化

中長期ビジネス成長戦略「Beyond the Border」では、お客さまと当社グループの接点である「Suica」について、「移動のデバイス」から心豊かな生活を実現する「生活のデバイス」として進化させていくことを掲げています。

JR東日本では、通信技術・クラウド技術の進展を取り入れ、Suica改札システムのセンターサーバー方式への転換と、その利点を活かしたSuicaでの新たな体験価値創造の検討を進めています。例えば、「駅ビルで一定金額以上お買い上げいただ

くと、帰りのきっぷがもらえ、お持ちのSuicaをタッチするだけですぐに利用できる」といった、ICチップにチケット情報を書き込む現在の仕組みでは実現が難しい「新しいSuicaサービス」を実現します。

2028年度にはSuicaアプリ(仮称)をリリースし、お客さまのさまざまな生活シーンにあわせたサービスを一括してご利用いただけるようにします。

シームレスでストレスフリーな移動の実現

JR東日本アプリでは、列車の時刻や走行位置、遅延状況、混雑状況、駅構内図など、鉄道をご利用になるお客さまがストレスフリーにご移動いただくためのさまざまな情報を提供しています。

この開発では、「①無駄なく小さな価値を積み上げる手法」「②お客さまを理解しながらプロダクトをデザインする『ユーザー中心設計』」「③品質を担保して素早く世の中に価値を提供するためのソフトウェア開発手法」の3つを採用することで、お客さまのニーズに即した価値をタイムリーに提供しています。

Suicaアプリ(仮称)の開発においても上記の手法・考え方に基づき、お客さまから高い評価をいただけるサービスをめざします。

■ JR東日本アプリ開発内容

(写真左) 全国の駅時刻表
(写真中) グリーン車混雑状況
(写真右) JRE ID 連携



環境・防災・コミュニティに配慮したまちづくり

広域品川圏のまちづくりをはじめとして、「環境、防災、コミュニティに配慮した多様な魅力あるまちづくり」をコンセプトに当社グループの収益基盤の確立と地域社会への貢献を両立します。持続可能な都市の実現に向けて、脱炭素や資源循環、生物多様性に寄与する取組みを進めます。また、地域コミュニティとのつながりの創出や、データや先端技術を活用したスマートシティの実践にも取り組んでいます。

VOICE

TAKANAWA GATEWAY CITYにおける地域に根差したまちづくり



マーケティング本部
まちづくり部門
小田切 咲子

TAKANAWA GATEWAY CITYでは、開発エリア内に緑あふれる空間が数多く存在します。緑を育てる取組みを通して、誰もが参加でき、交流できる場所をつくることで、地域の皆さまとのさらなる関係を構築すると共に、愛着を持っていただける地域参加型のまちづくりをめざすために2021年度よりTAKANAWA HOP WAYという開発エリアとその周辺で住民や周辺企業、学校の皆さまと一緒にホップを育てるコミュニティ活動を開始しました。

最初は9拠点で開始したコミュニティ活動ですが、担当者による地道な活動と参加者による口コミにより、現在は24拠点、個人参加の方は43名にまで広がりを見せています。TAKANAWA GATEWAY CITY周辺の高輪側のみならず、線路をまたいだ港南側にも栽培拠点を増やし、つながりを広げています。

また、採れたホップは年2回程度「TAKANAWA HOP WAY」として東京都内の醸造所にてビールを醸造しており、年間1,000本ほど、イベントで販売をしています。ビールの

デジタルサービスのCX向上(JRE ID)

当社グループのオンラインサービスは、リアルサービスの利便性向上を目的に、それぞれが独自に構築されてきました。

しかし、お客さまと幅広く、長い関係性を築くには、サービス間の距離を縮めて利用体験をシームレスにすることが必要です。その第一歩として、オンラインサービスのID統合を2025年2月より開始しています。

JRE IDの導入

統合IDの名称が「JRE ID」です。導入したサービスにおいては新規登録時にJRE IDを作っていただくことで、次のサービスからは新たなIDを作ることなくご利用いただけます。

また、JRE ID導入サービス間ではお客さまの情報を相互に照会し、各サービスの連携による、新たなサービスを提供します。例えばえきねっとの予約情報をもとに、JR東日本アプリでその予約に合わせた乗換案内や乗換駅の情報提供を行う予定です。



TAKANAWA GATEWAY CITYにおけるタウンマネジメント

TAKANAWA GATEWAY CITYにおけるタウンマネジメントの推進を目的として(一社)高輪ゲートウェイエアリアマネジメントを設立しました。

ビールの原料でもあるホップを周辺地域の皆さまとともに育て、緑を通じて交流・連携を図るコミュニティ活動「TAKANAWA HOP WAY」や駅やオープンスペースを活用した取組みにより、まちのにぎわいの創出と更なる魅力・価値向上を進めています。



小学生とホップを収穫
TAKANAWA HOP WAY
コミュニティイベント



ラベルはコミュニティに参加している学生がデザインしたり、醸造にコミュニティメンバーが参加しています。また、お酒が苦手な方や子どもたちとも乾杯できるようにホップを使ったソフトドリンクを作っています。

ホップというビール原料ということもあり、大人のイメージがありますが、小中学生と一緒にホップの匂いがついた石鹸をつくったり、ホップのつるを使ったリースづくりをして、子どもたちも参加できる取組みになっています。色々なものに加工できるのもホップを選んだ理由であり、これらの取組みを通じて、年代を超えたコミュニティが形成されています。

TAKANAWA HOP WAYに参加していた学生から卒業後も参加したいとの声をいただいたり、コミュニティに参加していた学生がJR東日本に入社をするなど、未来ある学生にも高輪のまちに愛着を持ってもらえる取組みとなっています。将来的にはまちのトライブリーダーを育てていける取組みにしていきたいです。

共生社会

目標

- ホスピタリティマインドのある社員の育成
- 障害当事者との対話を通じたサービス品質の改善
- パラスポーツの体験・支援等を通じた共生社会への理解促進

方針

地域、当事者、企業などのあらゆるプレーヤーと共創し、誰もが暮らしやすい共生社会の実現をめざします。

KPI(2031年度目標)

2024年度実績

サービス介助士資格の取得率	100%	51.8%
障害当事者参画型交流等の実施回数	各機関5回以上・グループ計150回以上	グループ計137回
パラスポーツイベント参加社員数	延べ24,000人以上 (2024年度から)	延べ3,000人

サービス介助士の資格取得の推進

すべてのお客さまに安心、安全に当社をご利用いただくために、「サービス介助士」の資格取得を進めています。2024年度末までにJR東日本グループでは51.8%の社員が取得し、資格取得で得た知識、介助技術をお客さまのご案内等に役立てています。今後も当社グループ一体となり、共生社会の実現に向け「考動」していきます。



高齢者の疑似体験会

障害当事者の皆さまと相互理解を進め、ニーズに基づくサービス改善を実施

障がいのあるお客さまや地域の皆さま、団体や学校と連携し、鉄道施設の利用体験会や輸送障害が発生した際の対応訓練、意見交換を実施しています。これらの取組みから、お客さまが感じるお困りごとやご不安を理解し、頂戴したご助言をサービス改善や社員の接遇力向上につなげ、誰もが暮らしやすい社会を実現していきます。



障害当事者を招いて実施した鉄道災害訓練

鉄道身障者福祉協会を通じた障がい者の自立への支援

社会福祉法人鉄道身障者福祉協会は、国鉄での公務上の障がい者が集まって結成した大正10年の「鉄道公傷者互助会」と大正15年に設立された「鉄道公傷者職業組合」に歴史的系譜を持ち、身体障がい者の支援を目的とした低利融資や更生相談等の事業を行っています。当社は、(公財)鉄道弘済会、JR各社とともに、趣旨に賛同し、その活動の支援を行っています。

社外組織との共創

日本パラスポーツ協会や日本ボッチャ協会と連携し、ボッチャ日本代表合宿の練習環境の提供や「JR東日本グループボッチャ大会」の開催等、パラスポーツの支援と普及活動を行っています。

また、(株)ヘラルボニーとの連携では、国際アートアワード「HERALBONY Art Prize 2025」への協賛やラッピング車両の運行、盛岡駅コンコースでの壁画の展示など、グループアセットを活用した共創を行い、国内外の障がいのあるアーティストの

活躍の場を広げています。

その他、2025年11月に開催される「東京2025デフリンピック」への協賛では、サポートスタッフの派遣等に加え、当社グループ独自企画の手話教室を実施し、大会の知名度向上と機運醸成に力を入れています。

詳細は
webサイトへ



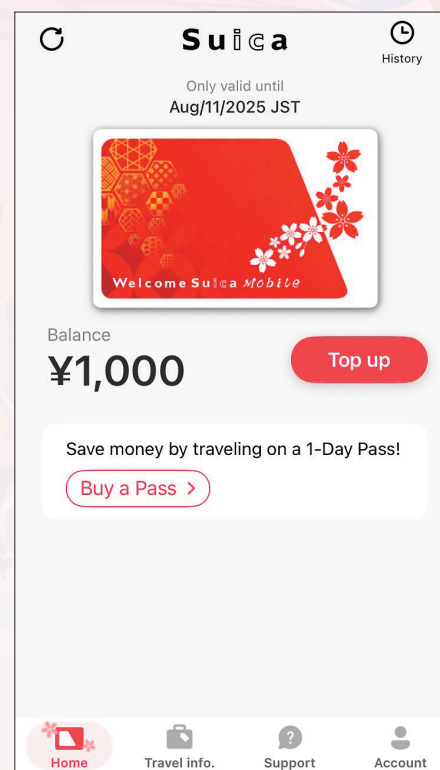
訪日旅行者の移動をシームレス、 チケットレスに Welcome Suica Mobile

“Travel Japan with a single app!”をサービスコンセプトに、Suicaの交通利用や電子マネー決済だけでなく、観光情報や乗換案内も「Welcome Suica Mobile」で提供します。海外からのお客さまの旅をサポートし、地方創生にも貢献していきます。

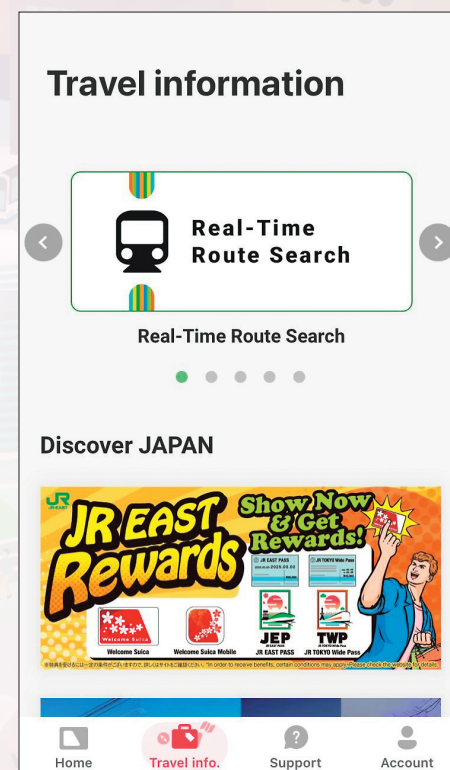
訪日外国人とSuica

多くの訪日外国人は、事前にSNSやガイドブックで「日本の旅行にはSuicaが便利」と知って来日されます。これまでSuicaの購入や追加チャージには駅の券売機等に立ち寄っていただく必要がありましたが、こうした不便を解消し、もっと便利にSuicaをご利用いただくため、2025年3月6日に訪日外国人向けアプリ「Welcome Suica Mobile」^(※)のサービスを開始しました。

(※)2025年8月現在、Apple社製端末のみ対応しています。
Apple、Apple Pay、iPhoneは、米国及び他の国々で登録されたApple Inc.の商標です。
iPhoneの商標は、アイホン株式会社のライセンスに基づき使用されています。



Welcome Suica Mobileアプリトップ画面



Travel information(観光情報)画面

ワンストップでの移動手段提供をめざして

Welcome Suica Mobileは、お手持ちのiPhoneにアプリをダウンロードし、簡単な利用開始登録を行うだけで、端末上にSuicaを発行することができます。チャージにはグローバルなApple Pay決済を利用できるので、残額不足や外貨両替の心配はありません。

さらに、おトクなきっぷの購入や「タッチでGo!新幹線」サービスのほか、乗換案内や各地の観光情報を閲覧できるため、これまで以上に気軽に鉄道の旅を楽しんでいただけるようになりました。

今後は、Welcome Suica MobileとJR-EAST Train Reservationとの連携を実現し、当社の新幹線指定席や「成田エクスプレス」などの特急列車もアプリで予約・購入し、チケットレスでご乗車いただけるようになります。

お客さまのニーズに合わせ、さらにサービスを拡張しながら、東日本エリアを中心とした日本各地へのシームレスな移動に貢献していきます。

企業スポーツチームの活動を通じた、 社会課題解決へのアプローチ

JR東日本では、東京と東北の野球部、女子柔道部、秋田バスケットボール部、八王子ランニングチームの5つを企業スポーツチームとして保有し、活動を支援しています。

企業スポーツチームによるアスリートの育成は、スポーツ界の発展のみならず、地域の健康促進とスポーツ文化の醸成にも寄与しています。特に、アスリートによる各種スポーツ教室の開催は、受講者のモチベーション向上やスポーツ習慣の形成につながっています。また、アスリートのオフシーズンを中心とした地域産業への関わりが地域振興に結び付くなど、企業スポーツチームを通じた社会課題の解決を実践しています。今回は、3チームの活動を紹介します。

柔道の魅力を次世代へ

— JR東日本女子柔道部 —

2015年の発足以来、東日本エリアで毎年柔道教室を開催しています。2025年度は岩手県盛岡市で開催し、小学生・高校生約120名が参加しました。ウォーミングアップでは、ゲーム感覚の運動で体をほぐし、笑顔あふれるスタートとなりました。その後、選手による技術指導が行われ、参加者は世界トップレベルの技を間近で見ながら、真剣な表情で取り組んでいました。選手とのふれあいを通じて、柔道の楽しさや奥深さを感じていただくとともに、柔道文化を次世代につなぎ、柔道界の盛り上げに貢献していきます。

岩手県盛岡市
岩手県営武道館にて開催千葉県館山市
ランニング教室東京都東和市
かけっこ教室

走る力で地域を元気に

— JR東日本ランニングチーム —

JR東日本八王子支社を拠点に活動するランニングチームは、青梅市・館山市と連携した市民向けランニング教室や、東大和市での子ども向け「かけっこ教室」を通じて、世代を超えた健康づくりと地域交流の機会を創出しています。

さらに、選手の地元中学校での講演会や陸上教室、ゲストランナーとして市民レースに参加するなど、地域に根ざした取組みを展開し、スポーツを通じた地域活性化と地域の健康づくりに取り組んでいます。

地域農業の人手不足解消

— JR東日本秋田バスケットボール部 PECKERS —

JR東日本秋田支社を拠点に活動するバスケットボールチームは、トップチームをめざしながら、バスケットボール教室等を通じて地域に愛されるチーム作りに取り組んでいます。また、現役アスリートが農繁期の人手不足の解消に寄与し、地域における農業の振興を支えています。

弘前市相馬地区におけるりんごの収穫作業支援の様子



VOICE

りんごのツルが折れてしまうと売り物にならないため、注意深く、丁寧に収穫することを心掛けました。普段の2.5日分の収穫量だったとのことで、普段から鍛えている身体能力を収穫作業でも活かすことができ大変嬉しく思いました。

JR東日本秋田
バスケットボール部
PECKERS
チームキャプテン
(秋田支社鉄道事業部)
斉藤 大輔

豊かな地球環境のために

気候変動の影響をふまえ、カーボンニュートラルの実現やエネルギーの安定確保に取り組みます
資源循環や生物多様性の保全にも力を入れ、持続可能な社会をめざします。

- カーボンニュートラル
- サーキュラーエコノミー
- ネイチャーポジティブ

該当するSDGsの番号



基本的な考え方

気候変動の進行や自然災害の激甚化は、JR東日本グループの事業活動にさまざまな影響を及ぼす可能性があり、持続的な成長をめざすうえで重要な課題です。事業基盤の安定を図るためには、地球環境の保全に取り組むことが不可欠であり、環境との調和は企業の責任でもあります。また、豊かな自然環境は、地域の魅力を高め、観光や新たな事業の創出につながる重要な資源ともなります。環境への配慮は、社会からの信頼を高めるとともに、競争力の向上にも寄与します。こうした認識のもと、グループ全体で環境課題に多面的に取り組み、地域社会との共創を通じて、持続可能な社会の実現と企業価値の向上をめざします。

カーボンニュートラル

目標

- ゼロカーボン・チャレンジ2050
- 多様なエネルギー活用

方針

地球温暖化の防止に向けたCO₂削減は地球規模の課題です。鉄道は運輸部門において、輸送量あたりのCO₂排出量が相対的に少なく、環境にやさしい輸送機関です。一方で鉄道事業は多量のエネルギーを消費する産業でもあり、CO₂削減への取組みは企業としての重要な責任です。

私たちは、脱炭素社会の実現に貢献し、そして将来にわたって選ばれる交通機関であり続けるために、鉄道の環境優位性をさらに高めていきます。

KPI(2030年度の数値目標)

2024年度実績

グループのCO₂排出量(2013年度比)

50%減

18.1%減

再生可能エネルギーによるCO₂削減量

52万t-CO₂

14.1万t-CO₂

CO₂排出量削減目標とロードマップ

JR東日本グループは、2020年に環境長期目標「ゼロカーボン・チャレンジ2050」を策定し、2050年度のカーボンニュートラルの実現に向けた取組みを進めています。これに加え、2035年度にCO₂排出量を2013年度比で60%削減、2040年度には73%削減という中間目標を2025年6月に新たに設定しました。

2024年度のCO₂排出量は218万トンとなりました。LED化・空調設備の高効率化や、オフサイト型コーポレートPPA導入により、前年度と比較して4%減少しました。また、再生可能エネルギー開発については、福島県の「かわうち鬼太郎山風力発電所」が2025年2月に営業運転を開始しました(年間約

93,400MWh/年)。

「Science Based Targets(SBT)」については、2023年8月に取得に向けてコミットし、具体的な削減目標を検討しましたが、この間の詳細な調査により当社グループの事業にかかわるサプライヤーは非常に広範囲に及ぶことが判明したこと等から、2025年6月に申請を見合わせることにしました。

2030年度のカーボンハーフ及び新たに設定した削減目標を確実に達成するとともに、2050年度までの「実質ゼロ」の実現に向けて「ゼロカーボン・チャレンジ2050」にグループの総力を挙げて取り組んでいます。

JR東日本グループの削減目標

ロードマップ

エネルギー種別(CO ₂ 排出量内訳)	2024年	～2030年	～2040年	～2050年
電力(93%)	省エネ設備導入推進 ・新製車両の投入 ・熱源機器、空調の高効率化・LED化 ・駅等への再生エネ設備導入拡大 ・回生電力の有効活用 ・研究開発成果の展開	東北エリアCO ₂ フリー(再生エネ大規模開発)	電力購入エリアCO ₂ フリー	
自営(48%)	発電所等設備更新に合わせた高効率化 自己託送による供給拡大、水素混焼発電検討、CCUS調査		CO ₂ フリー水素発電導入 CCUS等利活用開始	
燃料(7%)	省エネ設備導入推進(蓄電池車両投入等) 水素ハイブリッド電車開発、実証試験等		社会実装 設備更新に合わせた電化等(業務用自動車のEV/FCV化)	

環境パフォーマンスデータの保証対象について

本レポートP83～89に掲載している環境パフォーマンスデータは、その信頼性を担保するため、KPMGあずさサステナビリティ(株)による限定的保証を受けています。なお、保証対象となっている情報を明確にするため、保証対象とした情報については「☆」を付しています。

JR東日本グループ全体のCO₂排出量とエネルギー使用量

CO₂排出量

● 集計範囲について
エネルギー使用量及びCO₂排出量の集計範囲は、原則としてJR東日本単体及び国内連結子会社としています。

● 算出方法について
CO₂排出量については、地球温暖化対策の推進に関する法律(温対法)に基づき算定していますが、外部から供給される電力に起因するCO₂排出量は、鉄道輸送に用いる電力分も含めて電力会社別の基礎排出係数(非化石電源調整済)により算定しています。

エネルギー使用量

※1 電力：インプットされた電力については、自営発電所で発電し、当社内で使用した電力と、電力会社から購入している電力の双方を含んでいます。なお、電力の詳細については、以下のエネルギーフローマップに記載しています。

※2 燃料：天然ガス、その他燃料について、自営火力発電所で発電用に使用している燃料は含まれていません。

※3 外部から供給している電力に起因するCO₂排出量は、電力会社別の基礎排出係数(非化石電源調整済)により算定しています。

エネルギーフローマップ☆

当社における、エネルギーのインプットから消費までの流れを示しています。自営の発電所と電力会社から供給された電力は、電車の走行や駅・オフィスの照明・空調に使用しています。また、軽油や灯油等を自動車の走行や駅・オフィスの空調に使用しています。

エネルギーフローマップ

※ BRT(バス高速輸送システム)を含む

● 集計範囲について
エネルギー使用量及びCO₂排出量の集計範囲は、原則としてJR東日本単体としています。当社が職業業務等を委託している会社の当該業務に係るエネルギー使用量も集計範囲に含めています。一方、グループ会社等が運営する駅構内店舗等のエネルギー使用量は、集計範囲に含めていません。JR東日本の事業全体に係るエネルギー使用量は、エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律(省エネ法)の輸送及び工場等の集計範囲と整合させています。

● 算出方法について
エネルギー使用量は、「省エネ法」に定める方法で算定しています。また、外部から供給している電力に起因するCO₂排出量は電力会社別の調整後排出係数により算定しています。なお、電力の熱量換算係数は3.6MJ/kWhを使用しております。

83 JR East Group Report 2025 | INTEGRATED REPORT

JR East Group Report 2025 | INTEGRATED REPORT 84

カーボンストーリー

トングメッセージ

価値創造

成長戦略

サステナビリティ

コーポレート・ガバナンス

データ

JR東日本グループ全体のサプライチェーン排出量

GHGプロトコル基準では、「ゼロカーボン・チャレンジ2050」と比べて電力の他社供給分や、JR東日本グループの事業活動に関連した他社の排出分(スコープ3)が新たに含まれるなど、求められるCO₂削減量がさらに増加します。また、JR東日本グループは火力発電所を有していることから、スコープ1の割合が高いことが特徴です。さらに、自前のエネルギー

■ JR東日本グループ全体のサプライチェーン排出量

単位：万t-CO ₂				
項目	2022年度	2023年度	2024年度	算出基準
スコープ1排出量	152	161	161 [※]	気動車の運転や自営火力発電所の稼働を含めグループが使用したすべての燃料の燃焼に伴い直接的に排出される温室効果ガス(GHG)排出量。エネルギー起源GHG排出量が対象。
スコープ2排出量	127	119	113 [※]	電力会社等から購入している電力・熱等の使用に伴い、間接的に排出されるGHG排出量。
スコープ3排出量	316	316	290	事業活動に関連して他社から排出されるGHG排出量。端数処理の関係で、各カテゴリの合計と一致しない場合がある。
カテゴリ1 購入した製品・サービス	72	59	43	グループ外から購入した製品・サービスの購入金額に排出原単位(※2)を乗じて算定。
カテゴリ2 資本財	94	114	95	グループ外取引による設備投資金額に排出原単位(※2)を乗じて算定。
カテゴリ3 スコープ1,2に含まれない燃料及びエネルギー関連活動	53	55	54	購入した燃料、電力及び熱の使用量にエネルギー種別の使用量当たりの排出原単位(※2)を乗じて算定。
カテゴリ4 輸送、配送(上流)	9	7	4	上流の物流については製品・サービスの購入金額に排出原単位(※3)を乗じて算定。自社が負担する下流の物流については物流コストに排出原単位(※4)を乗じて算定。
カテゴリ5 事業から出る廃棄物	26	17	20	廃棄物処理量・リサイクル量・廃棄処理金額に排出原単位(※5)を乗じて算定。排水については排水量・排水処理金額に排出原単位(※6)を乗じて算定。
カテゴリ6 出張	1	1	1	常時使用する従業員数に排出原単位(※2)を乗じて算定。
カテゴリ7 雇用者の通勤	3	3	3	従業員営業日数に排出原単位(※2)を乗じて算定。
カテゴリ8 リース資産(上流)	<1	<1	<1	賃借する資産のエネルギー使用量に排出係数(※7)を乗じて算定。
カテゴリ9 輸送、配送(下流)	<1	<1	<1	カーボンフットプリント算定・表示試行事業「広範囲PCR(エネルギー非使用型製品)」における製品等の流通(輸送・販売)シナリオを適用し、製品出荷量に排出原単位(※2)を乗じて算定。
カテゴリ10 販売した製品の加工	1	1	1	販売した中間製品の売上高に対し、自社データより算出した加工段階の排出原単位を乗じて算定。
カテゴリ11 販売した製品の使用	43	47	52	販売した製品の販売数量と標準的な使用シナリオ等に基づく使用時のエネルギー使用量に排出原単位を乗じて算定。
カテゴリ12 販売した製品の廃棄	4	3	3	販売した製品の廃棄時の廃棄物処理量・リサイクル量・廃棄処理金額に排出原単位(※5)を乗じて算定。
カテゴリ13 リース資産(下流)	11	9	10	グループ外へ賃貸したリース資産のエネルギー使用量または延床面積に排出原単位(※8)を乗じて算定。
カテゴリ14 フランチャイズ	<1	<1	<1	フランチャイズ加盟店の延床面積に排出原単位(※9)を乗じて算定。
カテゴリ15 投資	1	2	1	出資先の企業・プロジェクトの排出量(※10)に保有比率を乗じて算定。純投資目的以外の投資及び当社グループ内への投資は対象外とする。

※1 温室効果ガス排出量の定量化は、活動量データの測定、及び排出係数の決定に関する不確実性並びに地球温暖化係数の決定に関する科学的な不確実性にさらされております。

※2 環境省サプライチェーンを通じた組織の温室効果ガス排出等の算定のための排出原単位データベース(Ver.3.5)の排出原単位を採用。

※3 CDPデータ及び各社のサステナビリティレポートより算出した、セクター別の売上高当たりの排出量に物流コスト比率を乗じたものを排出原単位として採用。

※4 CDPデータ及び各社のサステナビリティレポートより算出した、サプライ輸送事業種別毎の排出原単位を採用。

※5 廃棄処理金額は独立行政法人国立環境研究所「産業連関表によるグローバルサプライチェーンを考慮した環境負荷原単位」の原単位データを採用。リサイクル量は「排出原単位DB」の原単位データを採用。廃棄物処理量は環境省「算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧」(以下、「SHK制度における排出係数」)の排出係数データより原単位を算出して採用。

● オゾン層破壊物質削減・代替

「オゾン層保護法」に基づき、特定物質とされている物質について、削減や代替に努めています。「フロン排出抑制法」に基づくJR東日本グループの2024年度の漏えい量は、0.5万t-CO₂e[☆]でした。

ネットワークをはじめとした鉄道アセットを多数保有していることから、スコープ3排出量の中でカテゴリ2排出量が最も大きな割合を占めています。

※1 気動車の運転や自営火力発電所の稼働を含めグループが使用したすべての燃料の燃焼に伴い直接的に排出される温室効果ガス(GHG)排出量。エネルギー起源GHG排出量が対象。

※2 電力会社等から購入している電力・熱等の使用に伴い、間接的に排出されるGHG排出量。

※3 事業活動に関連して他社から排出されるGHG排出量。端数処理の関係で、各カテゴリの合計と一致しない場合がある。

※4 グループ外から購入した製品・サービスの購入金額に排出原単位(※2)を乗じて算定。

※5 グループ外取引による設備投資金額に排出原単位(※2)を乗じて算定。

※6 購入した燃料、電力及び熱の使用量にエネルギー種別の使用量当たりの排出原単位(※2)を乗じて算定。

※7 上流の物流については製品・サービスの購入金額に排出原単位(※3)を乗じて算定。自社が負担する下流の物流については物流コストに排出原単位(※4)を乗じて算定。

※8 廃棄物処理量・リサイクル量・廃棄処理金額に排出原単位(※5)を乗じて算定。排水については排水量・排水処理金額に排出原単位(※6)を乗じて算定。

※9 常時使用する従業員数に排出原単位(※2)を乗じて算定。

※10 従業員営業日数に排出原単位(※2)を乗じて算定。

※11 賃借する資産のエネルギー使用量に排出係数(※7)を乗じて算定。

※12 カーボンフットプリント算定・表示試行事業「広範囲PCR(エネルギー非使用型製品)」における製品等の流通(輸送・販売)シナリオを適用し、製品出荷量に排出原単位(※2)を乗じて算定。

※13 販売した中間製品の売上高に対し、自社データより算出した加工段階の排出原単位を乗じて算定。

※14 販売した製品の販売数量と標準的な使用シナリオ等に基づく使用時のエネルギー使用量に排出原単位を乗じて算定。

※15 販売した製品の廃棄時の廃棄物処理量・リサイクル量・廃棄処理金額に排出原単位(※5)を乗じて算定。

※16 グループ外へ賃貸したリース資産のエネルギー使用量または延床面積に排出原単位(※8)を乗じて算定。

※17 フランチャイズ加盟店の延床面積に排出原単位(※9)を乗じて算定。

※18 出資先の企業・プロジェクトの排出量(※10)に保有比率を乗じて算定。純投資目的以外の投資及び当社グループ内への投資は対象外とする。

● 六フッ化硫黄の排出抑制

「地球温暖化対策の推進に関する法律」に基づくJR東日本グループの2024年度のSF₆の排出量は0.2万t-CO₂e[☆]でした。

自営発電所

自営の火力発電所(神奈川県川崎市)は総出力80.9万kWであり、燃料には都市ガス及び天然ガスを使用しています。今後もCO₂排出量削減に向けて、発電設備の高効率化を推進するとともに、水素発電やCCUS[※]技術の活用を検討していきます。

自営の水力発電所(新潟県十日町市・小千谷市)は総出力44.8万kWであり、CO₂が発生しないクリーンなエネルギー電源として当社の鉄道輸送を支えています。また、魚道の整備やサケの稚魚放流活動などを通じ、河川環境との調和や地域との共生をめざしています。自営火力発電所の2024年度発電効率は、43.1%[☆]。CO₂排出係数は、0.426kg-CO₂/kWh[※]となりました。

2025年6月信濃川発電所における水利使用の更新許可書を受領しました。引き続き、法令等を遵守し、厳格に放流量・取水量を管理することはもとより、河川環境と水利使用の調和、地域との共生に着実に取り組んでいきます。

※Carbon dioxide Capture, Utilization and Storage:火力発電所や工場から排出されたCO₂を分離・回収し、貯蓄または有効利用する技術

駅舎における国内初のZEB認証取得

駅における省エネルギー化の取組みの一環として、東海道本線大船・藤沢間に工事等を進めている村岡新駅(仮称)にて、2024年12月ZEB Ready[※]認証を取得しました。今回国内で初めての「駅舎」でのZEBカテゴリ取得となります。LED照明や床断熱の採用、自然換気や自然採光を取り入れることで空調負荷の低減を図り省エネルギー化を実現します。

さらに両毛線山前駅の建替えにおいても2025年1月ZEB Ready認証を取得しました。

今後も地域の玄関口となる駅において環境負荷の低い環境づくりに貢献していきます。

※ZEB Ready:高断熱化や省エネ設備等の導入により、従来の建物で必要なエネルギーの50%以下まで削減した建築物



村岡新駅(仮称)の完成イメージ

再生可能エネルギー由来の水素活用

「TAKANAWA GATEWAY CITY」において100年先の心豊かな暮らしを実現するために、「水素・GX」を軸の1つとして、再生可能エネルギー由来の水素を活用した純水素燃料電池を導入しています。

小型モビリティへの電力供給や非常時の電源としても活用し、環境負荷の少ないエネルギー利用の実証を進めています。



自動走行モビリティ「iino(イノ)」

水素ハイブリッド電車の開発

水素を燃料とする水素ハイブリッド電車「HYBARI」の実証試験を2022年3月より鶴見線及び南武線で実施し、技術的課題について検証しています。引き続き将来の営業投入に向けた開発を継続していきます。



水素ハイブリッド電車HYBARI(FV-E991系)

VOICE

鉄道建設プロジェクトによるCO₂排出量の削減効果

東京建設プロジェクトマネジメントオフィス
企画戦略ユニット
濱田 祐輔



私たち建設部門は、駅の改良やまちづくり、新駅・新線の整備、地域と連携した高架化事業など、さまざまなプロジェクトを推進しています。これらの取組みを通じて、利便性の向上だけでなく、サステナブルな環境づくりにも貢献していく必要があると考えています。

鉄道は、自家用車と比べて輸送量あたりのCO₂排出量が約6分の1と少なく、モーダルシフトによる環境効果が期待されます。現在工事を進めている「羽田空港アクセス線(仮称)」では、自動車やバスから鉄道への転換によって、年間約6,000t-CO₂の削減が見込まれます^{※1}。この削減量は、杉の木を約680ヘクタール(東京ドーム約145個分の広さ)植樹した場合のCO₂吸収量に相当します^{※2}。また、このCO₂削減量を当社の社内炭素価格(5,000円/t-CO₂)を用いて換算すると、約3,000万円相当の低減効果が期待できることが分かりました。

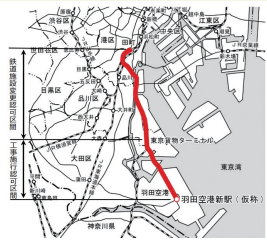
また、その他の建設工事において、工事自体の環境負荷低減のため低炭素建材の活用にも取り組んでいます。たとえば鉄骨工事では、製造時のCO₂排出が少ない「電炉材」^{※3}の採用を設計段階から検討し、高炉材を使用する場合と比べ数百トン規模のCO₂削減効果を得た事例もあります。また、内装工事では木材の活用により、炭素を貯蔵する効果を活かした環境配慮を進めています。

今後も、建設プロジェクトを通じた、持続可能な社会の実現に向けた取組みを推進していきます。

※1 自動車、バスからのCO₂排出量の計算には全国道路・街路交通情勢調査や、国総研資料(第671号)の二酸化炭素排出係数を用いて当社で試算しています。

※2 杉人工林(40年生)は、1ha(1,000本の立木)あたり1年間に約8.8tのCO₂を吸収しているとして換算しました。(出典:林野庁HP「森林はどのぐらいの量の二酸化炭素を吸収しているの?」)

※3 主にスクラップから電気炉で製造されるCO₂排出量が少ない環境配慮型の鋼材



「羽田空港アクセス線(仮称)」工事区間位置図

■ CO₂排出量削減効果の試算結果

羽田空港アクセス線(仮称)	
CO ₂ 削減量(t-CO ₂ /年)	約6,000t
スギ林換算 ^{※1}	約680ha(東京ドーム約145個分)
貨幣価値換算(円/年) ^{※2}	約3,000万円

※1 杉人工林(40年生)は、1ha(1,000本の立木)あたり1年間に約8.8tのCO₂を吸収しているとして換算

※2 当社社内炭素価格5,000円/t-CO₂で換算

出典:林野庁



サーキュラーエコノミー

目標

●3Rの推進

方針

列車や駅から毎日排出される一般廃棄物や総合車両センターからの産業廃棄物、車両洗浄による排水、また生活ソリューション事業における飲食業の生ゴミや小売業の一般廃棄物など、JR東日本グループの事業活動における環境負荷は多岐にわたります。限りある資源を有効に活用し、持続可能な社会を実現するためには、廃棄物の削減と資源循環の取組みが不可欠です。
JR東日本グループは、廃棄物の削減や、リサイクル、アップサイクルの推進など、グループ全体でサーキュラーエコノミーの実現をめざし取組みを進めています。

KPI(2030年度の数値目標)

2024年度実績

駅・列車ゴミにおける
ペットボトルのリサイクル率

100%★

99%★

廃棄物のリサイクル率

80%

87%

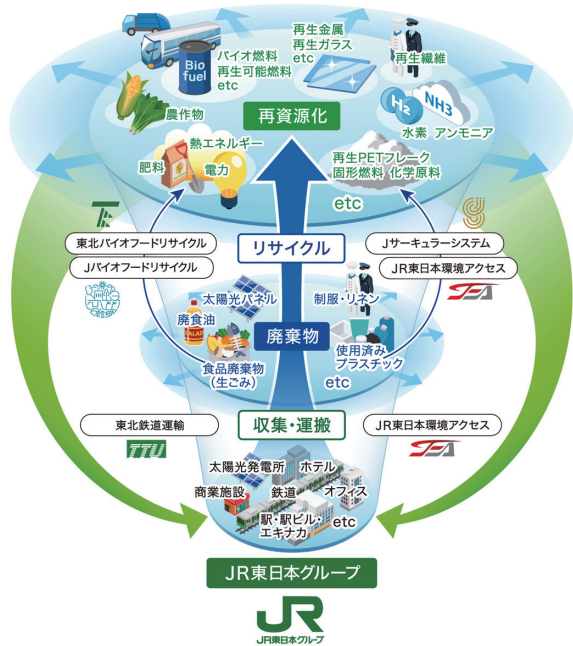
★は JR 東日本単体の数値

資源循環の推進

各事業の特性に応じた資源循環目標を策定し、グループ内での再資源化や循環利用を推進することで、廃棄物の発生抑制とリサイクル率の向上を図っていきます。さらに、資源循環コンセプト「UPCYCLING CIRCULAR」のもと、事業活動から生じる廃棄物を新技術や外部連携を活用しながら再資源化し、グループ内で利活用することで、持続可能なサーキュラーエコノミーのさらなる推進を図っています。具体的には、グループから発生する食品廃棄物のメタン発酵による処理と発電・肥料生産する取組みや、使用済みプラスチックを、マテリアルリサイクルやケミカルリサイクルによりグループ内で再利用する取組みを行っています。

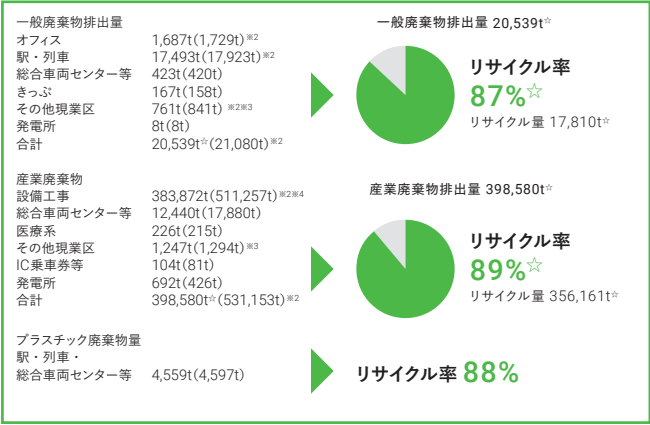
さらに、駅や車両で使用された資材を家具や内装材として再活用するほか、建設プロジェクトで発生した端材や廃材を地域の公共施設や教育機関での什器として再利用するなど、用途の幅を広げています。これらの取組みは、廃棄物の削減と再資源化率の向上に寄与するだけでなく、地域との連携や社会的価値の創出にもつながっています。

「UPCYCLING CIRCULAR」がめざす姿



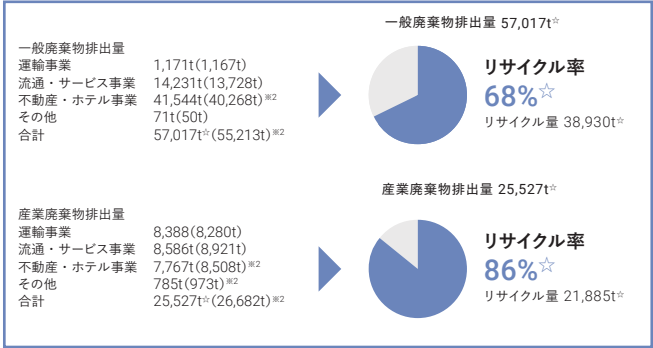
廃棄物排出量・リサイクル量・リサイクル率(2024年度実績) ()内は2023年度

■ JR 東日本の廃棄物排出量・リサイクル量・リサイクル率※1



※1 廃棄物には「有価物」を含みます。
※2 2023年度分計上漏れ・過大計上のため訂正
※3 その他現業区：設備のメンテナンス等を行う技術センターや乗務員区所等です。
※4 JR東日本の設備工事：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。

■ グループ会社の廃棄物排出量・リサイクル量・リサイクル率※1



清掃工場等で処理される一般廃棄物や、中間処理として焼却される産業廃棄物の中で、サーマルリサイクル※されている場合は、リサイクルとして扱っています。
※サーマルリサイクル：廃棄物を燃やしたときの排熱を回収して蒸気や温水をつくり、発電や給湯等に利用するリサイクル手法のこと

「リサイクルステーション」の設置拡大

廃棄物の分別を推進し資源化することを目的とし、従来の駅ゴミ箱より分別を細分化した「リサイクルステーション」を、東京・大崎・恵比寿・池袋・川崎の5駅に設置し、グループ会社である(株)JR東日本環境アクセスと有効性を検証してきました。分別率の向上など有効性が認められたため、2025年3月の横浜駅への設置を皮切りに、登戸駅、高輪ゲートウェイ駅にも設置しました。引き続き、お客さまのご利用の多い首都圏駅や駅構内店舗のご利用状況等を踏まえて約80駅に順次設置を進め、グループ内の資源循環の取組みを推進します。

リサイクルステーション



国内最大級のプラスチックリサイクル施設「Jサーキュラーシステム」本格稼働開始

資源循環型社会の実現に向けた取組みとして、2025年4月に川崎市にてJサーキュラーシステム川崎スーパーソーティングセンターが本格稼働しました。本施設は、国内最大級となる1日200トンの使用済みプラスチックを処理可能な能力を有しており、JR東日本グループ内外から排出されたプラスチックを回収しています。

施設の高度選別ラインでは、特性に応じたリサイクル原料として再資源化を行っています。

またケミカルリサイクル原料製造ラインでは、回収したプラスチックをケミカルリサイクルに適した原料にします。これらにより、廃棄物の削減と資源の有効活用を両立させるとともに、脱炭素社会の構築にも貢献します。

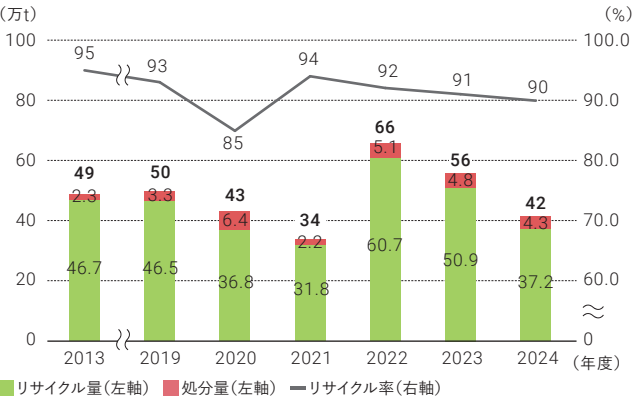
ケミカルリサイクル原料製造ライン



駅・列車等で発生するゴミの回収と再生

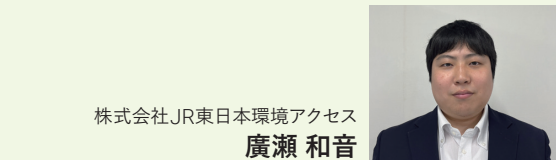
JR東日本の駅や列車から排出される資源ゴミは、JR東日本東京資源循環センター(事業運営：(株)JR東日本環境アクセス)等で人・機械によって徹底した分別を実施することにより、高いリサイクル率を実現しています。また、雑誌・新聞紙等は事務用紙等へ再生、使用済の切符はすべてトイレトペーパー等に100%リサイクルしています。

■ 駅・列車・総合車両センター・設備工事からの廃棄物の推移



VOICE

廃棄物を、価値ある資源へ。現場からつなぐ“ダブルリサイクルループ”



私は、JR東日本グループの一員として、食品廃棄物の再資源化に取り組んでいます。この取組みは、グループ内で発生する食品廃棄物を、「電力」と「農業」でリサイクルする「ダブルリサイクルループ」の実現をめざすものです。私たちの役割は、(株)Jバイオフードリサイクル(以下、「Jバイオ」)が提供する処理サービスを安定的かつ適正価格で運用できるよう、収集運搬体制を整えることでした。荷下ろし先の変更に伴い、排出事業者との契約調整や食品リサイクルの理解促進、効率的なルート設計など、課題は山積みでした。

それでも、JR東日本マーケティング本部の協力を得ながら、関係各所と粘り強く対話を重ね、許認可の取得や新たな拠点の整備を進めたことで、ようやく安定した運用体制を築くことができました。

この仕組みにより、(株)JR東日本クロスステーションでは(株)JR東日本商事を通じて、バイオガス発電で生まれた電力を活用し、さらにJバイオの発酵残渣由来の肥料で育成した野菜を提供するという、資源循環モデルの「ダブルリサイクルループ」が実現しました。

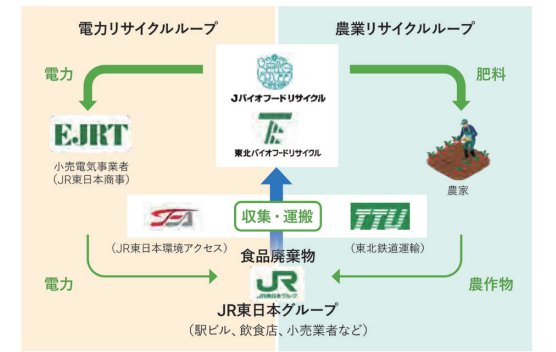
この「ダブルリサイクルループ」は、単なる廃棄物処理ではなく、資源を未来へつなぐ挑戦です。今後も、2025年4月に本格稼働した(株)Jサーキュラーシステムでの使用済みプラスチックリサイクル事業をはじめ、取組みを拡げることにより、グループ全体での「UPCYCLING CIRCULAR」の推進に貢献していきたいと考えています。

Jバイオ生産の肥料で育成した野菜の販売(東京駅)



『ダブルリサイクルループ』の実現

廃棄物を「電力」と「農業」でリサイクルすることにより実現する「ダブルリサイクルループ」



ワインパミス(ぶどうの搾りかす)を活用した建築材料・ベンチの製作

山梨県小淵沢駅において、ベンチの老朽取替を行う際に、県の名産であるワインに着目し、ワインの製造過程で産出されるパミス(ぶどうの搾りかす)と廃プラを活用してベンチを製作、安全性や耐久性を確認したうえで設置しました。地域特産品の製造工程で発生する廃棄物を再利用することで、地域の特色を反映した駅舎づくりと再資源化を実現しています。



ワインパミスを活用した建築材料を使用したベンチ

駅舎の屋根改良工事により発生する廃材の利活用

新潟県燕三条駅における屋根改良工事にて廃材として大量に発生した杉板を、学校や地域企業へ譲渡・売却したり、駅・事業所のベンチのリノベーションに使用するなど、さまざまな用途で再利用を行いました。工事廃材のリサイクルを実現するとともに、地域貢献とコストダウンにも寄与しています。



オフィスのベンチや木製パネルへの杉板の活用

廃食油を原料とした軽油代替のバイオ燃料の導入

(株)JR東日本商事が中心となり、JR東日本グループ内の施設等から排出される植物由来の廃食油を回収し、軽油代替のバイオ燃料として再資源化する実証実験を実施しています。本バイオ燃料は、除雪用軌道モーターカー(訓練用)をはじめとする鉄道関連車両に供給されており、CO₂排出量の削減にも貢献しています。

グループ会社が保有する重機等にもバイオ燃料の活用を拡大することで、グループ全体としての資源循環型社会の構築と温室効果ガス排出削減に貢献します。



廃食油から精製した燃料を鉄道関連車両で利用

グループ全体の水使用量・OA用紙使用量

地球上に存在する水のうち、人が利用しやすい状態で存在する水はわずか0.01%であり、水資源は非常に貴重な資源であると認識しています。

事業活動では、上水、工業用水、地下水のほか、中水^{※1}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。具体的には、車両センターでは車体洗浄で工業用水を利用しているほか、駅のトイレや事務所で上水、雨水、地下水、中水等を利用し、排水しています。また、ご利用のお客さまにも節水のご協力をいただき、上水の使用量の低減にも取り組んでいます。JR東日本では法令や条例、自治体との協定に基づき、水質管理を適切に行っており、水資源の節約にも取り組んでいます。

2024年度 水使用量実績 ^{※2}JR東日本 1,094万m³[☆]グループ会社 867万m³[☆]

^{※1} 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。

^{※2} 水使用量は、上水、工業用水及び地下水使用量の合計値です。

OA用紙使用量
についてはこちら

ネイチャーポジティブ

目標 ●生物多様性の保全

方針

JR東日本グループの営む事業は多岐にわたりますが、特に、鉄道事業は、列車の運行や必要な施設の整備を通じて、自然環境にさまざまな影響を与えます。生物多様性を維持する取組みは、持続可能な経営基盤の構築に必要であり、各種取組みを継続することでネイチャーポジティブを実現していきます。

生物多様性の維持

TNFD提言に基づき自然資本に対する事業の依存・影響、リスク・機会の把握、分析を進め、適切な情報開示を行うとともに、ネイチャーポジティブに必要な活動に継続的に取り組んでいます。

ふるさとの森づくり

JR東日本グループは、生物多様性を保全し、持続可能な社会へ貢献するため、その土地本来の主役となる樹種について植樹を行い、自然の力で森を再生させる活動「ふるさとの森づくり」を2004年度から行っています。2025年度は一関市にて初めて森づくりを開催し、JR東日本グループ社員及び家族、地域の皆さまと一緒に植樹を行いました。これまで5県8市町村で植樹し、合計約17万本の植樹を行っています。今後もネイチャーポジティブの実現と企業価値向上のため、「ふるさとの森づくり」をはじめとした生態系が豊かになるような取組みを継続していきます。

2025年度
「一関ふるさとの
森づくり」の様子

鉄道林の維持管理

吹雪や雪崩などから鉄道を守ることを目的として、当社全体で約3,900ヘクタールの鉄道林を管理しています。適切な間伐や各林地の機能にあった樹種の植林を継続することで、防災機能を確保しつつ生態系の保全にも寄与しています。



鉄道林(上越線土合・土樽間)

また、鉄道林の維持管理の過程で発生する伐採木材をオフィスの什器や内装に活用するなど、資源循環社会実現に向けた取組みも進めています。

鉄道林からテーブルへ
(JR目黒MARCビル)鉄道林を使ったモニュメント
(大宮駅)

魚道の整備による河川環境との調和

信濃川から取水した水を利用している信濃川発電所(新潟県十日町市・小千谷市)では、魚が遡上しやすくなるような魚道の整備や、サケの稚魚放流活動などを通じ、河川環境との調和や地域との共生をめざしています。

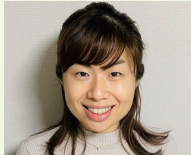
魚道の整備
(宮中取水ダム)

VOICE

竹芝干潟から豊かな江戸前の海の再生をめざして

首都圏本部 マーケティング部

萩原 絢加



私たちは、水辺の複合施設「ウォーターズ竹芝」にて、地域の活性化をめざし、(一社)竹芝タウンデザインを運営しています。

施設内にある竹芝干潟は、かつてこの地に広がっていた「江戸前の海」の再生をめざして、水辺の複合施設ウォーターズ竹芝の開業に合わせて整備されました。ここでは、海の環境を身近に感じられる環境学習の場として、また自然が蘇る様子を体感できる自然再生の場として、都市の中で地域の人々と自然が共生する貴重な場所となっています。

毎月第2日曜日には「干潟オープンデイ」を開催し、干潟の生物とのふれあいや、カヤックに乗ってゴミ拾いを行うなど、楽しみながら環境について学べるプログラムを提供しています。地域の東京都立芝商業高等学校の「ひがた部」や、地域住民と環境再生に取り組む「干潟ファンクラブ」では、干潟の課題を自分ごととして捉え、竹芝干潟がめざす環境づくりを育む活動が進んでいます。

もちろん、人工干潟ならではの課題もあります。砂の乾燥による湿潤化の難しさや、干潟に愛着を持ち、共に育てていく仕組みづくりには多くの試行錯誤がありました。私たちは専門家の知見を取り入れながら、干潟を「開かれた学びの場」として位置づけ、持続可能な運営をめざしています。

現在では、造成前には見られなかったコメツキガニや海浜植物が定着し、江戸前の海の再生に向けて一歩ずつ着実に進んでいます。参加者が自ら干潟づくりに関わるスタイルも定着しつつあり、竹芝干潟の取組みは、都市の中で自然を再生し、地域とともに育む「ネイチャーポジティブ」の好例として、今後のさらなる発展が期待されています。



ひがた部



竹芝干潟

TCFD・TNFD提言に基づく情報開示の取組み

気候変動に関する情報開示の取組みとして、2020年よりTCFD提言に基づく将来の気候変動による運輸事業における財務的影響の定量評価・開示に取り組んでまいりましたが、この度、分析対象を運輸事業だけでなく生活ソリューション事業へ拡充しました。また、自然関連課題に関する情報開示の取組みとして、2024年度にTNFD提言に基づき、信濃川発電所を優先地域として選定し、その自然資本への依存・影響、リスク・機会について初めて情報開示を行いました。リスクの詳細な分析を経て、この度、リスクを低減するための指標と目標の設定を行いました。

開示項目	TCFD提言に基づく気候関連開示	TNFD提言に基づく自然関連開示
ガバナンス	マネジメント体制として、代表取締役社長を委員長とする「サステナビリティ戦略委員会」を設置、気候変動・自然関連課題等に関する目標の設定や進捗、リスク・機会等に関する監督と意思決定を行っています。同委員会の委員は副社長・常務取締役等で構成され、社外取締役も出席し、年2回程度開催しています(推進体制図 [図 P34])。また、「JR東日本グループ人権方針」のもと、事業活動の影響を受けるステークホルダーとのエンゲージメント活動の状況等について監督しています。	
戦略	グループ経営ビジョン「勇翔2034」のもと、持続可能で豊かな地球環境の実現をめざします。そのため、各種事業について、気候変動が事業活動に及ぼす重要なリスク・機会を特定、評価し、事業戦略の妥当性を検証しています。	複数の事業・拠点を抱える当社グループにおいて、LEAPアプローチ ^{※1} に基づき、優先度の高い事業及び地域を選定し自然関連課題の分析・評価を行っています。さらに、TNFDが提唱するシナリオを用いて自然関連のリスクと機会に対する組織の戦略のレジリエンスについて分析しています。
リスク管理	各部門において把握した気候変動の影響を受けるリスクについて具体的な回避・低減策を講じています。気候変動の緩和に関しては、半年に1回以上、各事業に係るエネルギー使用量、CO ₂ 排出量、フロン漏洩量等を取りまとめ、法令改正等の重要な外部環境の変化を踏まえて、リスクの洗い出し・特定・評価を行っています。気候変動への適応に関しては、急性・慢性の気象災害について、主要事業における物理的リスクの低減に向けた取組みを推進しています。自然関連リスクに関しては自然・生態系に影響を与えるリスクの特定、具体的な低減策を講じています。LEAPアプローチに基づいた分析・評価を通じて、自然関連のリスク・機会の優先順位を明確化し、気候変動の緩和策とともに、資源循環、化学物質管理、鉄道沿線環境保全等の施策を推進しています。	
指標と目標	気候変動に対しては「ゼロカーボン・チャレンジ2050」を当社グループ全体の目標に掲げ、2030年度までにCO ₂ 排出量50%削減(2013年度比)、2050年度「実質ゼロ」を目標に設定。これらの進捗状況を定期的に管理するとともに、脱炭素社会の実現に向けた取組みをグループ全体で推進しています(目標の進捗及びスコープ [図 P85])。自然関連については廃棄物排出量や植樹本数に関して目標を設定しています。さらに、LEAPアプローチに則り分析を進めネイチャーポジティブに向けた指標・目標(後述)を新たに設定しました。	

※1 TNFDが提唱する、自然関連のリスク・機会を体系的に評価するためのプロセス(LEAP: Locate, Evaluate, Assess, Prepareの略)

TCFD提言に基づく情報開示^{※2}

気候変動に伴うリスク・機会には、地球温暖化により生じる気象災害の激甚化等の「物理的」なものと、気候変動の緩和を目的とした規制の強化や技術の進展といった社会環境の「移行」に起因するものがあります。主要事業に関する主な気候変動リスク・機会を特定するとともに、重要と認識されたリスク・機会に関するシナリオ分析を進めています。

※2 TCFD(気候関連財務情報開示タスクフォース)とは、企業の気候変動に関連するリスクと機会の開示を促進する国際的な枠組み。気候変動が企業の財務に与える影響を開示し、投資判断に役立てることを目的とする。TCFD提言に基づく情報開示の詳細や過去に実施した内容につきましては、右の二次元コードに掲載している「JR東日本 TCFD提言への取組み」をご参照ください。

以降に、不動産・ホテル事業(不動産・ホテル・ショッピングセンター)に関する、主なリスク・機会とシナリオ分析を抜粋して示します。

詳細は
webサイトへ



1 リスク・機会の特定

■ 不動産・ホテル事業(不動産・ホテル・ショッピングセンター運営事業)の主なリスク・機会(抜粋)

	要因	事業影響	財務的影響	発現・実現時期
移行リスク	炭素価格等のGHG排出規制強化	操業に関わる排出量に応じた対応コストの増加	大	中期
	ZEB規制や省エネ規制の導入	建物のZEB化や省エネ化に関する規制の導入強化による建設・改修コストの増加	中	短期～中期
	環境性能の高い不動産の普及	環境性能の高い不動産の買取価格上昇による調達コストの増加	大	短期～中期
物理的リスク	風水災等の気象災害の増加・激甚化	施設の被災に伴う復旧コストの増加、及び営業停止に伴う売上の減少	中	短期
	平均気温の上昇	施設における夏季冷房コストの増加	中	短期
機会	エネルギー効率の向上	既存設備のエネルギー効率向上や高効率化ビルへの移転、建て替えによる操業コストの減少	大	中期
	再エネ・省エネ技術の進展	再エネや省エネに関する技術革新による導入コスト及び操業コストの減少	大	中期
	環境意識の高いテナント企業の増加	環境性能の高い不動産や環境認証を取得した不動産、環境価値を購入した不動産の賃貸収入の増加	中	中期

財務への影響度及び発現・実現時期の定義は以下のとおりです。

財務への影響度 ^{※3}	売上高 小:10億円未満、中:10～100億円、大:100億円以上 費用 小:1億円未満、中:1～10億円、大:10億円以上
発現・実現時期	短期:～5年以内、中期:5年超10年以内、長期:10年超

※3 財務への影響度について、移行リスク・機会については2030年前後、物理的リスクについては2050年前後における財務的影響額の推計に基づき評価しています。

2 シナリオ分析

脱炭素社会への移行に伴い、建物の省エネ規制が強化され、また環境意識の高いテナント企業が増加していきます。これにより、環境性能の高い不動産(グリーンビルディング)の需要が高まります。こうした社会的な要請に対応できなければ、操業コストの増加や賃貸収入の減少などの財務的影響を受ける可能性があります。

本分析では、グリーンビルディングの普及・規制導入による財務的影響を、2つのシナリオに基づき、建設・改修コスト、エネルギーコスト、賃貸収入の観点から試算しました。



第2回JR信濃川発電所に
係る河川環境検討会
(2025年6月)



分析の対象と評価時点

●不動産事業、ホテル事業、ショッピングセンター運営事業の主な施設はそれぞれ、(株)JR東日本ビルディング等が運営する物件、日本ホテル(株)等が運営する建物、(株)アトレ、(株)ルミネ等が運営する建物とする。評価時点は2030年とする。

■ 分析を行ったシナリオとその世界観

	グリーンビルディング導入等の取組み 実施	未実施	シナリオの世界観	使用する 外部シナリオ
1.5°C シナリオ	シナリオ①	シナリオ②	2050年までにネットゼロ排出を達成するためのシナリオで、2100年時点での世界気温上昇が約1.5°Cにとどまることが見込まれる。環境規制や顧客からの要請により、建物のエネルギー高効率化のための改修工事、環境性能の高い建物の建設が進み、グリーンビルディングや環境認証の取得が進む。	IEA/NZE

■ シナリオ分析結果

	気候変動による2030年時点での財務的影響(億円)	
	シナリオ① 1.5°Cシナリオ(取組み実施)	シナリオ② 1.5°Cシナリオ(取組み未実施)
改修コスト・建設コストの増加	△30.6	△7.7
エネルギーコストの削減	19.8	3.7
賃貸収入の増加	182.5	△165.7

試算の結果、1.5°Cシナリオで環境対応を実施した場合、既存物件の改修コストとグリーンビルディングの建設コストは増加するものの、エネルギー効率改善によるコスト削減と環境意識の高い顧客からの賃貸収入増加により、追加コストを大きく上回る効果が見込まれます。一方、同シナリオで環境対応を実施しない場合、改修・建設コストは抑えられるものの、エネルギーコストの削減効果は限定的で、顧客要請に対応できないことによる賃貸収入の大幅減少が予想されることがわかりました。

TNFD提言に基づく情報開示^{※4}

LEAPアプローチに基づいて自然関連課題の分析に着手し、詳細な検討を進めるべき優先地域として信濃川発電所(以下、信発)を選定し、これまで分析を進めてきました。

※4 TNFD(自然関連財務情報開示タスクフォース)とは、企業の自然資本(生物多様性、土地、水など)に関連するリスクと機会の開示を促進する国際的な枠組み。企業が自然資本との関係性(依存・影響)を理解し、自然に関連するリスクと機会を財務的に評価・開示できるようにすることを目的とする。TNFD提言に基づく情報開示プロセスにおける、Assess(依存と影響による自然関連リスク・機会の評価)までの取組みは右の二次元コードをご参照ください。

詳細は
webサイトへ



Prepare:戦略と目標の設定

これまでの取組みにて抽出した、信発事業における自然関連のリスクと機会について、既存の取組みや財務的影響、TNFDが提唱する自然関連シナリオを参考に、「移行リスクが顕著となる社会」と「物理的リスクが顕著となる社会」の2つのシナリオを設定し、事業に及ぼす影響を整理しました。

■ 設定シナリオの概要

	移行リスクが顕著となる社会	物理的リスクが顕著となる社会
社会の 様相	自然関連の政策・規制の強化、自然関連技術の進展、自然保護活動を求める社会的な圧力の高まりが人々の生活や企業の活動に影響を及ぼすものの、資源の供給、気候の調節や災害の緩和といった生態系サービスの劣化は一定程度に抑えられている。	自然関連の政策・規制の一貫性の欠如、自然関連技術開発の遅延、自然保護活動への社会的な無関心により、資源の供給、気候の調節や災害の緩和といった生態系サービスが著しく劣化し、人々の生活や企業の活動に影響を及ぼしている。

「移行リスクが顕著となる社会」における主要なリスク・機会を下表に示します。この社会では、関連法令の規制強化、ステークホルダーの信頼低下や要請の高まりが事業に影響を及ぼす一方で、一部の事業機会については重要性が増すと予想されました。

■ 「移行リスクが顕著となる社会」における主要なリスクと機会

	自然との接点	リスク	機会	既存の取組み
影響 ドライバー	水利用	●水利用による生態系等への影響に起因する、関係法令の規制強化	－	●国、自治体、有識者との水環境改善に関する協議会や、各種学会への参加
生態系 サービス	生息・ 生育環境の 維持	●生息・生育環境の劣化による、ステークホルダーからの信頼低下	●生態系の保全を支援する活動の推進やステークホルダー(地元自治体等)との定期的な対話の実施による信頼関係の構築 ●生態系の保全を支援する活動の推進による事業と河川環境との調和の実現と事業の価値向上	●魚道の改善とメンテナンス ●国、自治体、有識者との、魚道等の構造改善フォローアップ委員会と生物多様性の保全に関する河川環境検討会の主催、現状把握調査や研究の継続 ●サケ稚魚の放流活動 ●国、自治体、有識者との水環境改善に関する協議会への参加(河川水温調査の実施)

■ 指標と目標の設定

指標	目標
信濃川中流域の環境調査の継続的な実施	年1回以上
ステークホルダー(地元自治体、有識者等)との対話の場である検討会の継続的な開催	年1回以上

指標と目標に関連する信発事業における具体的な取組み

河川環境を保全するための取組み

JR東日本グループでは、信濃川に生息する魚の遡上等を妨げないよう、宮中取水ダムに脇に整備した魚道のメンテナンスを行うと共に、魚道の改善に向けた研究とモニタリングを重ねています。毎年春には地元の漁協や小学生らとともに、信濃川にサケの稚魚を放流する活動を行っています。また、ダム上流から発電所下流にかけての水温調査、魚類の捕獲調査、環境DNAによる魚種の把握、サケの遡上状況調査等を実施しています。こうした取組みは、生態系へ影響をおよぼすというリスクを低減するだけでなく、自然と事業の双方にとってプラスになる機会にもなり得ると考えており、今後も継続して取り組んでいきます。

地域コミュニティとの対話

JR東日本グループは長年にわたり取水が流域に与える影響を観測・評価し結果を公表してきました。また「信濃川中流域水環境改善検討協議会」をはじめとした会議に参加し、事業活動と信濃川中流域の自然との調和について地域コミュニティとの対話を続けています。また2024年には、地域住民、漁協、有識者(魚類、河川環境、生態学等の専門家)とともに信濃川中流域の河川環境や生物多様性の保全を検討する場として、当社グループが事務局となり「JR信濃川発電所に係る河川環境検討会」を新たに発足しました。2025年6月に第2回検討会を開催し、これまでの河川環境に係る当社の取り組み、宮中取水ダムからの河川環境に配慮した放流方法についての検討報告、信濃川発電所に係る生物多様性の保全に向けた魚類の生息及び遡上・降下に関すること等について関係の皆さまからご意見をいただきました。引き続きTNFD提言に基づいた自然関連リスク・機会の評価及び指標と目標の管理を継続するとともに、信濃川中流域における発電事業と自然との調和活動を推進し、地域コミュニティや河川管理者等のステークホルダーと協力しながら、ネイチャーポジティブの実現に向けてグループ全体で取り組んでいきます。

新たな技術とサービスを社会のために（イノベーション）

新技術・DXの推進と既存の枠組みを超えたチャレンジによって
新たな生活スタイルを創り、すべての人の心豊かな生活を実現します。

基本的な考え方

オープンイノベーションとDXの推進によって、新しいサービスや心豊かな生活を実現するとともに、さまざまな事業分野における安全性・利便性の向上やサービスの付加価値向上、業務の効率化を加速します。
また、これらを通じて得られた知見やノウハウを活かし、ソーシャルイノベーションの実現に寄与していきます。

技術革新

目標	●外部技術の活用とDXを通じた絶えざる技術革新で事業運営にソリューションをもたらし、ソーシャルイノベーションを実現 ●デジタル人材の活躍
方針	産学連携を創出・強化する「イノベーション・エコシステム」を構築し新たな価値を継続的に生み出すとともに、多様なデジタル人材を育成し、活躍フィールドを創出します。

※デジタル技術の活用を通じて自ら業務課題の解決を行う人材

時代を先取りした技術開発の取り組み

「技術革新中長期ビジョン」に掲げた「安全・安心」「サービス&マーケティング」「オペレーション&メンテナンス」「エネルギー・環境」の4分野において、IoTやビッグデータ、AIなどを活用して、新しい価値を生み出すための時代を先取りした技術革新をめざしています。特に「生産年齢人口減少」「エネルギー・環境問題」「激甚化している自然災害対策」などJR東日本グループが置かれている経営課題や現場の課題の解決に向けて重点的に取り組んでいます。

■技術革新中長期ビジョン



- 主な取り組み例
- メンテナンス省力化に向けた技術開発
 - 自動運転に向けた各種技術の開発
 - 次世代新幹線の試験車両（ALFA-X）の走行試験実施
 - 水素ハイブリッド電車（HYBARI）の実用化検討
 - 突風に対する運転規制方法の開発

■技術革新

■新領域

該当するSDGsの番号



新幹線トンネル検査へのAI導入

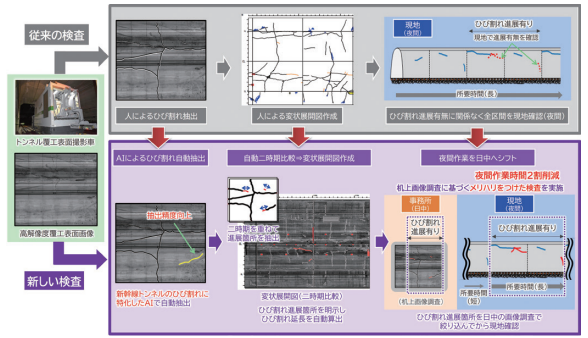
鉄道土木構造物は定期的な検査を行うことで列車の安全・安定輸送を確保しており、トンネルでは覆工コンクリートの表面のひび割れ等に着目した検査を行います。この度、新幹線トンネル覆工コンクリート表面の画像からひび割れをAIにより自動抽出する技術、二時期のひび割れを比較する技術を開発し、これらの技術を組み合わせた新幹線トンネル検査のDXを日本で初めて実現しました。

検査効率の向上

変状を図示した「変状展開図」を上記2つの新技術を適用して作成することにより、ひび割れの見落としリスクの低減、ひび割れ進展箇所の明確化、並びに夜間作業時間の2割削減が可能となります。

今後の展望

2025年度から新技術を活用した検査を導入するほか、覆工から路盤まで画像で確認・検査が可能な仕組みを整備し、さらなる検査の効率化・DXを進めていきます。



鉄道事業者との鉄道技術の共有化

持続可能な鉄道事業をめざした技術革新を促進するため、組織の枠組みを超えた鉄道技術の共有・共通化を進めるべく、鉄道事業者間の連携や協力などのあり方について今後検討を進めていきます。
これにより技術開発のスピードアップ、コスト低減、互換性向上などの効果を見込んでいます。

DXの推進に向けた多様なデジタル人材の育成

DX戦略策定・実行に取り組むエキスパート人材や、箇所の業務課題に対するより高度なアプリ等の作成による解決、さらには習得したITスキルやノウハウを一般社員に教えるミドル人材について、2031年度末までに累計11,000人の育成・認定をめざします。これらを通じて、各箇所が自発的にデジタルを活用して課題を解決する風土を醸成していきます。

VOICE

DXプロによるデジタル人材育成

イノベーション戦略本部
弘田 和也

2023年11月にJR東日本のDX推進を牽引する専任担当として、私を含め約40名の「DXプロ」が各機関に配属されました。DXプロは主にMicrosoft 365のPower AutomateやPowerAppsを活用したノーコード・ローコードツールに関するハンズオン研修を実施し、各職場が業務課題に対し、自らアプリ等を作成して業務改善や効率化を進める風土を醸成しています。また、ある職場で作成されたアプリ等の好事例を他職場に展開する伝道師としての役割も担い、効率的なデジタル改善を促進しています。これらの取り組みにより、全社的なデジタル人材育成は加速度的な盛り上がり



をみせ、2027年度末としていたミドル人材5,000人、ベーシック人材25,000人の育成目標は、2024年度末に早期達成されました。

今後は、ミドル人材を中心に、さらなるデジタル人材のレベルアップを図ることにより、各職場がDXプロに頼ることなくデジタル技術による業務効率化を加速させることをめざしています。DXプロは、デジタル人材育成を通じて、社員一人ひとりのDXリテラシー向上に取り組み、会社全体の業務効率化を進めていきます。

新領域

目標 ●新サービスのお届け、新たな暮らしの提案

方針 新技術・DXの積極的な推進と「当たり前」の枠組みを超えたチャレンジによって新たなサービスを創出し、早期の社会実装をめざします。

KPI(2031年度目標)

2024年度実績

イノベーションを通じた
社会課題解決・収益拡大

累計**30**件
(2024年度からの累計)

累計**8**件

詳細はこちら

WaaS共創コンソーシアム

オープンイノベーションを通じた社会課題解決

2017年に、オープンイノベーションによりモビリティを変革する場として「モビリティ変革コンソーシアム」を設立しました。5年間にわたり160を超える企業・団体にご参加いただきながら、さまざまな実証実験、実装を行ってきました。2023年4月より、その知見・ノウハウを活かし、移動×空間価値の向上をめざす場として「WaaS共創コンソーシアム」を新たに設立しました。さまざまな企業や自治体、大学等とオープンイノベーションを通じ、当社単独では難しいより広範な領域における社会課題の解決、ウェルビーイングな社会の実現に取り組んでいます。

2024年度は15テーマの実証実験を行いました。代表的な実証実験を紹介します。



WCCロゴ



Well-beingな社会の実現

移動の価値を高める

タクシー乗り場のリアルタイム混雑可視化

近年、インパウンド等の移動需要の増加と共に、新幹線駅などでタクシー乗り場の混雑が顕著になっています。本取り組みでは、駅からタクシーを利用するお客さまに、タクシー乗り場の待ち人数と予測待ち時間をリアルタイムで提供しました。この情報をもとに、混雑する乗り場を避けて空いている乗り場を選択いただく、別の交通機関を選択いただくなど、お客さまの行動変容を促すスムーズに移動できる環境づくりをめざしました。

実証実験は2024年11月から12月にかけて東京駅八重洲口、東京駅丸の内北口、新橋駅汐留口、品川駅港南口の各タクシー



乗り場にて実施し、混雑情報を「NAVITIME」アプリでお客さまに提供しました。混雑情報は延べ1万人を超える方にご覧いただきました。

実証実験の結果を踏まえ、鉄道を利用するお客さまが快適にその先も移動できるよう、サービスの導入に向けて検討を進めていきます。

空間の価値を高める

遠隔五感体験再現によるUXと購買意欲向上

現地で感じられる感覚を遠隔地で体感できる新しいバーチャル技術、「没入システム」による遠隔観光体験が、ユーザーエクスペリエンスと体験者の意識変容にどう影響するかを検証しました。4K 360°映像の4面ディスプレイへの投影や香りの噴霧による深い没入感、また現地映像・音声のリアルタイムでのライブ投影やカメラの位置情報に連動した現地の香りの同期再現といった機能が特徴です。

実証実験は長野市戸隠地区に伝わる戸隠そばをテーマとし、一般の方々を対象に遠隔観光イベントという形で実施しました。そば栽培地の気候や風土、そば打ちの様子などを「没入システム」にて仮想体験していただいたほか、現地からのライブ配信も行い、遠隔地間でのリアルタイムな没入型のコミュニケーションも体験していただきました。

検証結果として、「体験者の高い満足度」、「体験コンテンツに関わる商品の購買意欲の向上・現地への訪問意欲の向上」が確認され、物理的な距離を超えて臨場感や没入感を提供するとい



う新たな空間体験が、地域の魅力発信や興味喚起に有用であることが示されました。今回の知見を活かし、「没入システム」の社会実装を進めていきます。

コンソーシアムでの実装事例 AR車両

「モビリティ変革コンソーシアム」の実証実験で検証したAR技術の社会実装に取り組んでいます。その一環として、姿を消しつつある鉄道車両をARで再現する実証を試行的に行い、2022年に開催した鉄道開業150年のイベントにて広く発信しました。

その後も、当社主催のイベントで活用したほか、近年では鉄道博物館でも活用されています。今後、地域の活性化や文化の継承に向けて、ARなどの先端技術を活用した取り組みを進めてまいります。



表面の傷も再現したARの115電車

地方での生活を豊かに

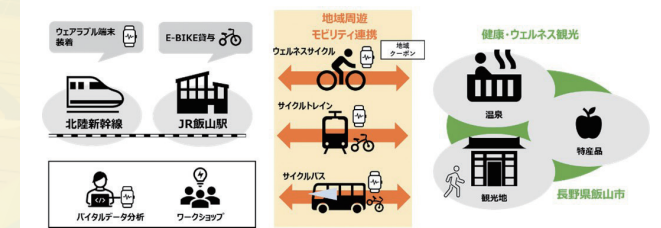
地域共創の取り組み全般、回復ガストロノミー等

産官学と広域連携による地域共創をめざして、北陸新幹線飯山駅を中心とした9市町村から成る「信越自然郷」エリアで、社会実装をめざした実証実験を複数実施しました。

人口減少や地域モビリティといった共通の課題に対して、それを広域でとらえた新たな解決策を提示し、地域とともに検討・検証を行うことで、「WaaS共創コンソーシアム」による地域共創を推進しています。

取り組み事例 ウェルネスモビリティ

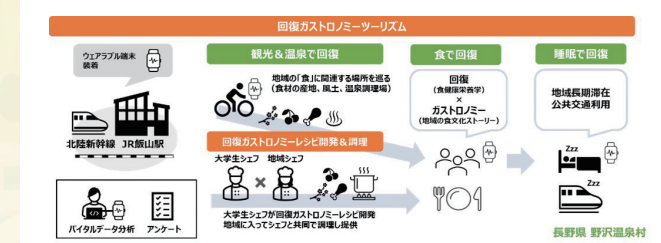
「ウェルネスモビリティ」では、ウェルネスをテーマとして、飯山駅からの二次交通にサイクルツーリズムを採用するとともに、ウェアラブル端末など新技術・サービスの利活用により、自転車利用による疲労、観光体験による回復を可視化させ、「移動」が持つ健康・ウェルネス的な価値を検証しました。具体的には、域内での「移動」と「観光体験」が連動するよう、参加者に地域通貨チケットを配布し、サイクルツーリズムと観光地・温泉・物販店などがつながるメニューを採用しました。健康・ウェルネス的な価値の検証のほか、参加者の再来訪意欲向上と、それに伴う関係人口の創出もめざしました。



取り組み事例 回復ガストロノミー

「回復ガストロノミー」では、地域の「食」に注目し、地元の学生とシェフが地域の食文化を活かして開発したメニューを参加者が味わい、「食」を中心とした地域の特徴を体感するツアーを企画することで新たな関係人口の創出を検証しました。

また、地元の学生が地元食材を使ったメニューの開発や参加者への提供に積極的に携わることで、若年層の地域での就労意欲の向上による雇用創出の可能性を検証しました。



取り組み事例 アグリスポーツ

「アグリスポーツ」では、「農業×スポーツ×移動×デジタル」をテーマに農作業をスポーツと捉え、健康経営支援プログラムに農業体験を組み入れる検証を行いました。具体的には、首都圏で働く人にスポットを当て、デスクワークが多いビジネスマンのリフレッシュを促すための地域共創も兼ねた健康経営支援事業を開発しました。この活動により首都圏と地方を移動する事由を増加させ、地域活性化事業の可能性拡大をめざしました。



駅からの二次交通への地域モビリティ活用(E-BIKE)(写真左)
アグリスポーツでの農作業(写真右)

すべてのグループ社員が生き生きと活躍するために（エンゲージメント）

グループ社員一人ひとりが多様性を活かし、やりがいをもって能力を発揮できる企業にします。

- DEIの推進
- 人材育成
- 健康経営
- 労働安全

該当するSDGsの番号

3

4

5

8

10

基本的な考え方

社員が有する職歴・年齢・ジェンダーなどの属性、知識・技能を反映した多様な視点や価値観がグループの強みです。仕事の達成感・充足感を通してエンゲージメントを向上し、一人ひとりが持つポテンシャルを最大限発揮することで、グループの新たな価値創出と社員の心豊かな生活の実現につなげます。

また、多様な人材がそれぞれの能力を最大限発揮するには心身共に健やかであることがベースとなるため、社員の健康推進とともに、事故の無い安全で快適な職場環境の整備を進めます。

DEIの推進		
目標	KPI(2031年度目標)	2024年度実績
方針	管理職に占める女性比率	15%★
	女性取締役比率	30%★
	グループに占める障がい者法定雇用率を達成している会社割合	100%
	男性の育児休職等取得率	90%以上★
★は JR 東日本単体の数値		

●多様な人材の活躍
●柔軟な働き方の実現

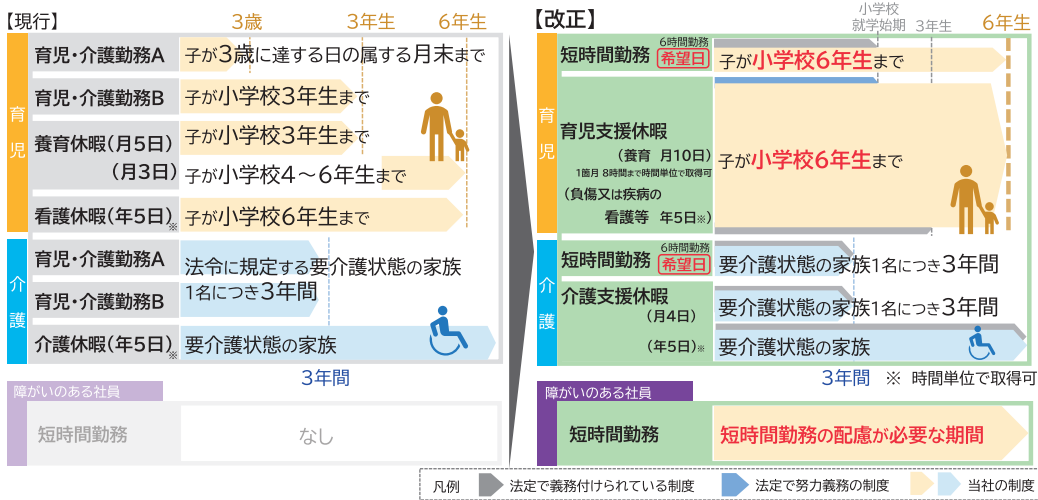
すべての社員が能力を最大限に発揮し、活躍できる企業グループをめざして、DEIをベースにグループ経営を推進します。

第三期一般事業主行動計画

- 目標1: 採用者に占める女性比率を35%以上とする。
- 目標2: 10事業年度前及びその前後の年度に採用された女性社員の定着率を85%以上とする。
- 目標3: 男性社員の育児休職等取得率を85%以上とする。
- 目標4: 管理職に占める女性比率を10%以上とする。
- 目標5: 自律的なキャリア形成に資する応募型の研修等に挑戦する社員に占める女性比率を25%以上とする。

仕事と育児・介護の両立、柔軟な働き方の更なる推進について

育児・介護休業法等の改正を契機として仕事と育児・介護の両立、柔軟な働き方等をさらに推進し、社員の働きがい向上に資する就業規則等の改正を行いました。



ネットワーク会

さまざまな状況下で育児と仕事の両立に取り組む社員がいる中で、難病や障がいのある子を養育する社員が情報交換をしたり、悩み・不安等を共有するために、本社ビルにて「子に難病や障がいのある社員のネットワーク会」を実施しました。

VOICE

「子に難病や障がいのある社員のネットワーク会」参加社員の声

子どもに障がいがある場合、相談できる人や同じ境遇の人に出会える機会はなかなかありません。そんな中、本社内で「育児に関するネットワーク会(子に難病や障がいのある社員)」という企画があることを知り、少し不安もありましたが参加することにしました。

思った以上に多くの方が出席しており、それぞれの家庭環境やお子さまの状況などについてお話を伺うことができました。障がいといってもさまざまで、我が子とは全く別の障

がいのあるお子さまのお話や、同じ障がいでも年齢が異なるお子さまのお話など、参考になるばかりでなく、同じ仲間が社内にもいるのだということがわかり、心強い気持ちになりました。また、我が子のお話を皆さんに聞いてもらうことで少し気持ちも楽になりました。

難病や障がいのある子どもを育てる場合の制度面でのサポートも充実してきていますが、このような社員同士がつながれる場も同じくらい重要であると感じました。ネットワーク会には社内で活躍されている先輩方もたくさん参加しており、これから仕事と家庭を両立していくことへの励みとなりました。

障がい者雇用

概要

障がい者の積極的な採用を進めるとともにさまざまな職域において活躍できる環境の整備を進めています。2025年6月1日時点で障がいのある社員が当社単体で約770名在籍しており、雇用率は2.51%(グループ適用4社の雇用率2.56%)と法定雇用率2.5%を上回っています。一方、法定雇用率に達していないグループ会社などもあることから、引き続き、グループとして障がいのある社員の積極的な採用と、能力を発揮し活躍できる環境の整備に取り組んでいきます。

(株)JR東日本グリーンパートナーズの取組み

当社グループにおける障がい者雇用の推進に向けて、(株)JR東日本グリーンパートナーズでは、JRE MALLでの苔玉販売事業、デザイン事業、喫茶店運営など、新しい事業に挑戦しています。また、2024年度には仙台事業所、八王子事業所、大宮宮原事業所、横浜駅事業所を新たに開所し、事業のみならず活躍エリアの拡大も進めています。

職業務チャレンジ

当社グループにおける知的障がいのある社員の活躍の場の拡大をめざして、JR東日本グリーンパートナーズの知的障がいのある社員をJR東日本の駅で受け入れ、お客さま案内、券売機の締切作業などの業務で活躍してもらう取組みを進めています。グループ一体となって障がいのある社員の活躍の場の拡大に向けて取り組んでいます。

外国籍社員の育成・活躍

詳細は [P.104](#)

LGBTQ+社員などへの理解に向けた取組み

これまで、同性パートナーに対して人事制度、福利厚生制度等の適用を拡大し、働きやすい環境を整備するとともに、コンプライアンスに関する全グループ社員教育等を通じて、社員に正しい理解を広める教育を実施しています。2024年度はLGBTQ+当事者社員を対象としたネットワーク交流会をJR東日本グループに拡大して実施しました。

人材育成				
目標	●イノベーションマインドの醸成と多様なキャリア形成		●活躍フィールドの拡大	
	社員一人ひとりの意欲と果敢な挑戦に応え、その成長を後押しする「ヒト起点」の人材育成をグループ一体で推進します。			
方針	KPI(2031年度目標)		2024年度実績	
	社員の能力伸長及び活躍フィールド拡大に資する研修や通信教育講座等の受講者数		累計70,000人 (2025年度からの累計)	11,838人
	重点成長分野への人材配置		累計2,000人 (2023年度から2027年度の累計)	累計979人

社員の果敢な挑戦と成長を後押しする仕組みの充実

職場発意の研修

社員の発意を起点として、「融合と連携」の推進、職場の課題解決や新たな価値の創造に必要なスキル等を獲得していくことを重視しています。その具体的な実践機会として、職場の実態やニーズに応じた研修や職場の垣根を超えた研修、外部セミナーの受講といった「職場発意の研修や学びの場」を設けています。2024年度は約1,200件実施しました。

チャレンジツールマップ

失敗を恐れず果敢に挑戦する風土を基礎として、具体的な挑戦を通じた社員の成長を図るべく、研修を通じた知識向上やマインド醸成に加えて、技術や国際業務、財務、語学力向上などの応募型の各種人材育成プログラムを継続的に展開しています。これらの仕組みをブラッシュアップし続けるとともに、「チャレンジツールマップ」として見える化することで、社員と管理者の双方が常時閲覧・活用できる環境を整え、社員の果敢な挑戦と成長を後押ししています。

		1.ON1000（マーク）★ JR東日本グループの未来をつくる新領域に挑戦する新事業のアイデアを募集 ※人事異動を伴う場合あり	
長期	【凡例】	人事異動を伴わないもの	人事異動を伴うもの
		・タイトル内の（ ）は主管部署名を表記 ・★はグループ会社社員も応募可 ・「長期」・「短期」は、各ツールにかかる期間の長短のイメージで、実際のスケジュール等は別紙を参照	
		2. 組織横断プロジェクト（経企） システムや会社等の垣根を超えてスピードに価値創造、課題解決に取り組む	13. 公募制異動（人戦） 社員の多様な進路に対応するため、公募による異動制度
		3. GFP：Green Field Project（モビサ） 増収やコストダウンを現場主体で開発・実現するために、現場、本部、支社、本社が相互に協力・支援できる仕組み	19. 国内大学在学制度・編入制度（人戦） 国内の大学に学生として在学（高専卒社員は編入）し、学習や研究生活を通じて、各種学術知識の習得と幅広い職業観を獲得
		10. システム人材育成プログラム（JFIS大学）★ システムに関する開発・運営の中核となる人材を育成するため、JFISに2年間仕向	20. 海外大学院留学（人戦） 海外大学院へ留学し、修士号取得を目指す
短期		11. 技術アカデミー（人戦）★ 将来の技術部門の中核を担う人材を育成するため、本社技術部門に約1年在籍	21. 国内大学院留学（人戦） 国内の大学院で学位取得や研究員として専門分野を学ぶ
		12. イノベーションカレッジ（研開セ） 現場第一線における技術革新を牽引する人材を育成するため、研究開発センターに約7ヶ月在籍	22. 財務トレーナー（財投） 金融機関等（国内・海外の銀行・証券会社等）で1年間働きながら、専門的な金融・財務の実務を学ぶ
		13. 現場第一線における技術開発（イノ戦） 現場第一線で社員自ら技術開発に取り組み、直面している問題の解決と技術力向上を図る	23. E-チャレンジ！（電ネ・エネ企・設備） 社員の知識意欲に応えるため、最長1年弱、希望する業務、職場を経験できる制度
		14. 車両設計スペシャリスト育成コース（モビサ） 車両関連技術部門を担う人材を育成するため、メーカーや本社に計約2年在籍	24. 実践管理者育成研修（人戦）★ 次代の管理者候補として、行動力や指導力を身に付けるとともに人間的魅力を向上させる
		15. 副業（人戦） 多様な社員の経験・成長と働きがい向上に向け、グループ会社等での副業が可能	25. 海外体験PG（人戦） 約2か月の海外での生活、語学学習、課題挑戦を通じて、オープンな視野とマインドを醸成
		16. 34. JR東日本グループ法務チャレンジ検定（総法）★ 法務への関心をもち、日常の業務で法務的な問題に気づける社員を育成	26. 各種海外OJTトレーナーPG（国際） グローバル人材を育成するため、一定期間海外での実務・課題に取り組む
		17. 6. STA☆をさがせ！（国際） 標準化による品質向上や効率化、ビジネス標準化への寄与に向け、標準化すべき条件を公募	27. 国際事業体験PG（国際） グローバル人材の裾野を広げるため、本社で数日間、国際業務を学習・体験
		18. 7. 価値創造枠（財投） 現場の発意に基づき、新たな価値創造に資するきめ細やかな設備投資にかかる予算枠	28. グローバル人材研修（モビサ）★ グローバルな視野をもった社員を育成するため、本社で数日間、海外派遣ビジネスを学ぶ
		19. 8. インセンティブ制度（マーク） 融合と連携による協働推進や、当社グループの成長・利益につながる取組の加速を支援	29. 32. グローバル人材研修（モビサ）★ グローバルな視野をもった社員を育成するため、本社で数日間、海外派遣ビジネスを学ぶ
		30. 35. データマーケティングポータル（マーク）★ データに基づく意思決定の重要性、ビッグデータの活用方法などデータマーケティングに関する様々なスキルを学べるサイト	31. 28. TOEIC®IPテスト（人戦） グローバル人材の裾野の拡大及び社員の語学力向上を目的に、TOEICの受験料を会社が負担
		31. 9. My Project（人戦） 社員の発意を起点に、自由な手法で、社員の成長を成果とし、RDXサイクルを回しながら課題解決	32. 27. 社内・社外通信研修（人戦）★ 社内の制度や規程、業務に関する専門知識、語学・マネジメント、資格取得等を自ら学ぶ
		各職場における各種委員会・PT・ユニット活動等	
		各職種の業務目標に向け、収益力向上や業務改善、DX、DXの推進等に取り組む	
		収益力・生産性向上	価値創造・DX・技術開発
		働きがい・自己成長	その他
		グローバル	

活躍フィールドの拡大

社内公募制異動と副業

主体的にキャリアを考え、挑戦する機会として、社内公募制異動を実施し、2024年度は25分野、約300名が新たなフィールドに挑戦しました。
また、社外での多様な業務経験を通じて成長の機会を得ること、経験から得た気づきを新たなサービスや付加価値の創出につなげることを目的として、副業制度も導入しています。2024年度末時点で、のべ約570名の社員が副業に従事しています。

社員とのコミュニケーション機会の創出

社員の「伸びゆく力」と「キャリア自律」を支援し、エンゲージメントを高める手段として、1on1ミーティングの導入を拡大しています。
1on1ミーティングの目的や手法を理解し、効果的に実践するため、上司を対象とした研修の実施や、上司・部下向けの動画教材を社内ポータルサイトに掲載することで、双方向コミュニケーションを充実させ、社員の成長支援機会の創出につなげています。



グループ一体となった人材育成

グループ経営の推進と「融合と連携」の観点から、若手社員から管理者層まで幅広い階層を対象にグループ一体の研修等を実施しています。

主な研修等

- JR東日本グループキャリアデザイン研修:若手社員のオープンマインド、キャリア形成支援
- 海外体験プログラム:越境経験を通じた語学力と課題解決力の向上
- 実践管理者育成研修:次代の管理者層の育成
- 技術アカデミー:技術部門の中核を担う人材の育成
- グループ経営幹部養成セミナー:将来の会社経営を担う社員の育成



VOICE

Copilot入門研修の企画・実施について



横浜支社 横浜建築設備技術センター
榎本 聡 (写真中央)

本研修は、「Copilotを業務で使いこなす状態をスタンダードにしたい」という職場発意の研修として企画・実施しました。
ソフトバンク株式会社を研修パートナーとしてお招きし、事前リサーチではいかに当社の業務に即した内容にできるか調整を重ねました。また、横浜支社内でのさまざまな部署も参加できる条件で申請するにあたっては、費用対効果の説

明や、各部署との事前調整に苦労しました。さらに、現業機関と企画部門の両方へ今回の主旨について情報配信し、申込受付を行うことで、多岐にわたる部門のニーズを把握し、研修内容に反映させるよう努めました。
これらの経緯はありましたが、研修を無事に実施できたことで、大きな効果を実感しています。参加者からは「業務効率が格段に上がった」「新しいアイデアが生まれやすくなった」といった声が多数寄せられました。研修後には資料共有やトレースを行い、継続的な学習と実践を促しています。
今回の研修を通じて、個々の社員のスキルアップはもちろんのこと、組織全体の生産性向上にも貢献できたと確信しています。今後も、社員の成長を支援する仕組みをさらに充実させ、より多くの社員がDX推進の重要性をさらに意識し、具体的な行動につなげてほしいと考えます。

PeerCross（ワーキングマザー向けのキャリア形成支援サービス）

PeerCrossはJR東日本が提供する育児休職中及び復職後の女性社員を対象にしたキャリア支援サービスです。社外の同じ境遇の人とつながりを作ることで、前向きなキャリア形成をサポートしています。なお、本サービスはJR東日本独自の社内新規事業公募制度「ON1000」から誕生したサービスです。

健康経営

JR東日本グループ健康ビジョン2029

2024年度に中期計画である「JR東日本グループ健康ビジョン2029」を策定し、戦略的な健康経営を推進しています。		
目標	●社員の健康推進	
方針	戦略的な健康経営の推進によって社員と家族の健康と幸福を実現し、社員とグループの持続的な成長をめざします。	
	KPI(2031年度目標)	2024年度実績
	特定保健指導実施率	100%★
		56.9%★ (2023年度)
	★は JR 東日本単体の数値	

健康ビジョンの推進

「からだ」「こころ」「つながり」を3つのテーマに掲げ、「ヒトと技術のコラボレーション」「グループ総合力の結集」「オープンイノベーション」の3つのメソッドにより、戦略的な健康経営を推進しています。

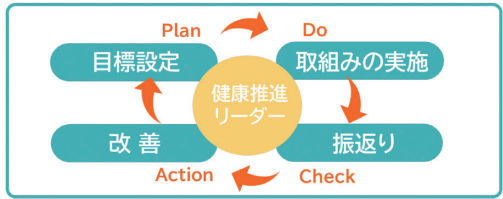


「ヒト」起点の健康創りとして各職場で「健康推進リーダー」を選定し、健康推進リーダーが中心となって職場の健康創りに取り組んでいます。

職場の目標を設定し、職場が一体となって「職場の健康創りのサイクル」を回しながら健康創りに取り組むことにより、社員一人ひとりの健康意識とヘルスリテラシーを高め、健康レベルの向上をめざします。

優れた取組みを行った職場にはインセンティブとして「健康Award」を贈呈しており、受賞箇所の取組みをさまざまな職場に発信し、参考となるよう努めています。

また、産業保健スタッフが所属するJR東日本健康推進センター、直営のJR東京総合病院・JR仙台病院と連携し、グループ社員や家族の健康を支えるとともに、地域の医療にも貢献しています。



健康推進リーダーを中心とした職場の健康創りのサイクル



健康Awardを受賞した盛岡統括センター（積極的な情報発信で社員の健康意識を高め各種イベントを盛り上げた）

健康Awardを受賞した仙台新幹線運輸区（JR東日本スポーツと連携しJEXERの利用促進を行い職場の健康意識向上を図った）

グループ各社のリソースを活用した取組み

グループ各社のリソースを活用した健康創りメニューをポータルサイトに掲載しています。「からだ」「こころ」「つながり」それぞれに多くのメニューを用意し、職場の健康創りをサポートしています。



外部認定

健康経営優良法人・スポーツエールカンパニーの認定

当社グループにおける健康経営のレベルアップの取組みとして、「健康経営優良法人2025(大規模法人部門)」及び「スポーツエールカンパニー2025」の認定を取得しました。



JR東日本グループの2025年度認定取得状況

健康経営優良法人

- 大規模法人部門(ホワイト500): JR東日本スポーツ(株)
- 大規模法人部門: (株)JR東日本パーソネルサービス、(株)ジェイアール東日本都市開発、(株)JR東日本マネジメントサービス、JR東日本メカトロニクス(株)、東日本旅客鉄道(株)
- 中小規模法人部門: (株)錦糸町ステーションビル、ユニオン建設(株)

スポーツエールカンパニー

- ブロンズ: (株)ジェイアール東日本都市開発、仙台ターミナルビル(株)
- 通常プラス: JR東日本メカトロニクス(株)
- 通常認定: JR東日本スポーツ(株)、東日本旅客鉄道(株)

JR東京総合病院の新病棟への建替え

JR東京総合病院は、JR仙台病院とともにJR東日本グループの企業立病院として、グループ社員や家族の健康を支えるとともに、地域の皆さまへ高度で良質な医療サービスを提供し、すべての人の「心豊かな生活」の実現と新たな価値創造に取り組んでいます。

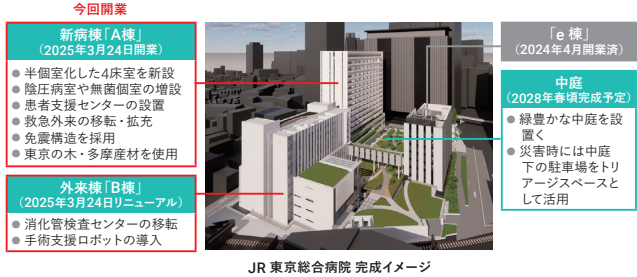
2025年3月24日に開業した新病棟「A棟」には、「患者支援センター」を新設し、ワンストップで患者さまの療養生活をサポートするほか、災害や感染症対策を強化し、快適に療養いただける環境を整備しました。同時に外来棟「B棟」をリニューアルし、手術支援ロボット「hinotori™」(ヒノトリ)を導入するなど、急性期機能を強化しました。引き続き、地域医療に貢献していきます。



新病棟「A棟」の病室(個室)



手術支援ロボット「hinotori™」(ヒノトリ)



※掲載CGは計画段階のものであり、今後変更となる場合があります。
©2023, Takenaka Corporation
※「hinotori™」は(株)メディカロイドの登録商標になります。

献血を通じた社会貢献活動

社会貢献活動の一環として、直営医療機関を中心に、グループ一体となって「企業献血」を実施しています。治療を必要とする多くの方々の尊い命を支え、ご家族に笑顔を届けるために、今後も継続して実施していきます。



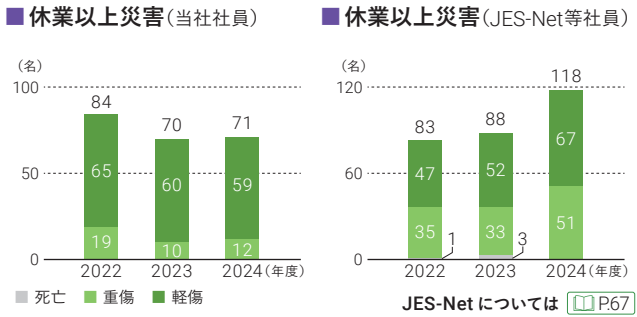
労働安全

目標	●事故のない安全な職場
方針	グループで働くすべての人が能力を最大限に発揮して活躍できる、安全で快適な作業環境の整備を推進します。

KPI(2031年度目標)	2024年度実績
グループで働く人の死亡事故	0件

労働災害を未然に防ぎ、誰もが安心して能力を発揮できる職場づくり

2024年度は鉄道事業における死亡災害は0件でした。休業災害では189名が受傷しました。



労働災害防止に向けた取組み

当社グループでは「触車・墜落・感電」を重大な労働災害と位置付け、さまざまな防止対策を行っています。

TC型無線式列車接近警報装置(TC列警)は、列車接近を音声で作業者へ知らせます。1998年の導入以降、同装置を使用した保守作業で触車による死亡事故は発生していません。

近年では、大雨や地震災害後の線路調査や設備点検などにドローンを活用するなど、社内外の変化を捉え、新しい技術も取り入れながら作業環境の改善に努め、労働災害防止を図っています。



TC列警を活用した待避の様子(イメージ)



ドローンを活用した被災状況把握

過去に起きた事故の経緯や対策を学ぶ施設を整備し、社員が事故の悲惨さ、恐ろしさを学んでいます。詳細は P.67
また、職務上の不慮の事故で亡くなられた殉職者の方々に慰霊する鉄道神社(1937年11月10日建立)を、国鉄分割民営化後に当社が承継しており、社員が安全の重要性を再確認するものとして、大切にしています。

グループ一体となったフォーラム

JR東日本グループでは多様な人材が活躍して多様な価値を創造できるフィールドを充実させていきます。グループ全体の人的資本向上と活用・推進、グループ内の人事交流を目的として、グループ一体となったさまざまなフォーラムを開催しています。

DEIフォーラム



当社グループにとってDEIの推進は大変重要なテーマであり、グループ一体となってDEIを推進するために、2023年度に続き2024年度もグループ会社からも参加者を募集した「JR東日本グループDEIフォーラム」を開催しました(2023年度はダイバーシティ・フォーラムとして開催)。当日は、会場とオンラインを合わせて約300名が参加しました。

フォーラムの中でDEIに関するさまざまな情報共有を行うとともに参加者間のコミュニケーションを通じたネットワークの構築に取り組みました。

当日の様子

「JR東日本グループの『DEI』推進～すべての社員が活躍し、仕事を通して輝き続ける企業グループの実現に向けて～」をテーマに、基調講演では㈱Feel Works代表取締役の前川 孝雄さまに登壇いただき、多様な人が属する組織の中で、DEIを通じてすべての人が力を発揮できる環境を実現することの大切さについて、具体的な例も挙げながらお話しいただきました。その後、グループ会社におけるDEI推進の取り組みについて共有するとともに、グループディスカッションを実施しました。

一人ひとりが違いを認め合い「多様な個性×能力×価値観」を発揮できる職場の実現に向け、DEIを推進していきます。

健康フォーラム

2025年1月、当社グループ一体となった初の健康イベント、JR東日本グループ健康フォーラム2024「からだ・こころ・つながり」を開催しました。各箇所の健康推進リーダー及び箇所長等約900名が参加しました。

Session 1

みんなで学ぶ



社長によるオープニングスピーチ



特別講演青森大学客員教授 竹林 正樹様
「なぜあの人は健康行動しない?～行動経済学から見た健康経営～」

Session 2

みんなでフィットネス



タオルを使った「からだ・こころ・つながり」オリジナルフィットネス
(講師:JR 東日本スポーツ)

Session 3

みんなで体験

健康かるた(JR東日本健康推進センター)、カラダ年齢測定(JR東日本スポーツ)など、健康に関する体験ができる16か所のブースを設けました。「健康アワード2024」のゴールドを受賞した箇所には展示パネルにて取組みを紹介していただきました。



グループ変革フォーラム

当社グループの優れた取組みの共有を踏まえた意見交換、グループ・パートナー会社社員を含めた社員間の交流を通じて、組織や業務の「融合と連携」をさらに促進することを目的に、「JR東日本グループ変革フォーラム」を開催しています。

2025年度は、2025年3月にまちびらきした「TAKANAWA GATEWAY CITY」で開催し、JR東日本の約170名(59職場)、グループ・パートナー会社の約170名(61社)が参加しました。

発表対象件名を従来の業務改善活動に加え、価値創造や技術開発などにも拡大し、多様な取組みの発表と意見交換を行い、グループ一体となった「変革のスピードアップ」の推進を図りました。



VOICE

健康経営推進の鍵は双方向のコミュニケーション

「JR東日本グループ健康フォーラム」では司会を務め、参加者の反応を肌で感じる貴重な経験をしました。

喜勢社長の「企業の成長の基盤は、社員が体も心も健康であること」という力強いメッセージ、竹林先生の行動変容を促すヒントについての講演、JR東日本スポーツのフィットネス、グループ各社のサービスの体験や健康アワードの展示と、楽しみながら健康への意識を高めることができました。

参加者が職場の垣根を越えて意見を交わす様子に、健康経営推進の鍵は双方向のコミュニケーションにあり、人とのつながりの中から自然と育まれるものなのだと実感しました。

保健師として、この気づきを今後の支援や取組みに活かし、誰もがいきいきと働ける職場の健康創りをめざします。

JR東日本健康推進センター
仙台健康推進センター 保健師
鈴木 すず



外国籍社員の育成・活躍

国籍や在留資格に関係なく、すべての外国籍社員が成長し、活躍できるように、一人ひとりの長期的なキャリア形成を支援し、継続的な成長に伴走していきます。

外国籍社員の育成

技能実習生、特定技能人材育成研修

アジアを中心とした国際鉄道人材の育成を目的に、「JR東日本Technical Intern Training」として技能実習生を受け入れています。現在はベトナム・タイ・インドネシアから19名(2025年9月現在)の実習生を車両部門、保線部門で受け入れOJT中心の実習を行っています。2027年度には、新たに育成就労制度が開始される予定ですが、今後も技能実習制度の目的を継承し活用していく方針です。

2024年に特定技能制度の対象職種に鉄道分野が追加されました。鉄道分野で就労する特定技能人材を育成していくため、海外から受講者を招聘し、約4週間の「特定技能人材育成研修」を実施しました。本研修を修了し在留資格が得られた方から順次、当社及び協力会社等で就労を開始しています。また、2025年度以降は、当社グループ以外の鉄道関係各社も対象とした特定技能人材育成プラットフォームを構築し、鉄道業界全体の人材確保とサステナブルな事業運営に貢献していきます。

JR東日本Technical Intern Trainingに参加して

東京総合車両センター装置科台車班で、お客さまに高品質な鉄道車両を提供できるように一生懸命勉強しています。インドネシアの発展に貢献するため、3年間で車両の知識や技術を身につけられるように頑張っています。

首都圏本部 東京総合車両センター アグン プディ プラセティア



海外戦略職の新設

海外における鉄道ビジネスの推進・開発に強みを発揮する能力や専門性のある人材を獲得するため、外国籍の方を中心とした新たな採用として「海外戦略職」を新設しました。

採用活動では日本国内だけでなく、アジアなどでも採用活動を行い、国外にも広くアピールしていきます。

外国籍社員の活躍

国籍を問わず優秀な人材の採用に努めており、2025年4月現在、100名を超える外国籍の社員が在籍し、幅広い分野で活躍しています。外国籍社員との意見交換で出た要望などを踏まえ、社内の昇職試験における辞書持ち込み、試験問題へのルビ、英語での回答を可能とするなど、社員が能力を発揮できる環境づくりに取り組んでいます。

経営の信頼を高めるために

新たなチャレンジを促進するための変化に強いガバナンス体制を構築するとともに、人権を尊重し、信頼される企業経営を行います。

■ 果敢なチャレンジを促進する内部統制

■ 人権尊重

該当するSDGsの番号



基本的な考え方

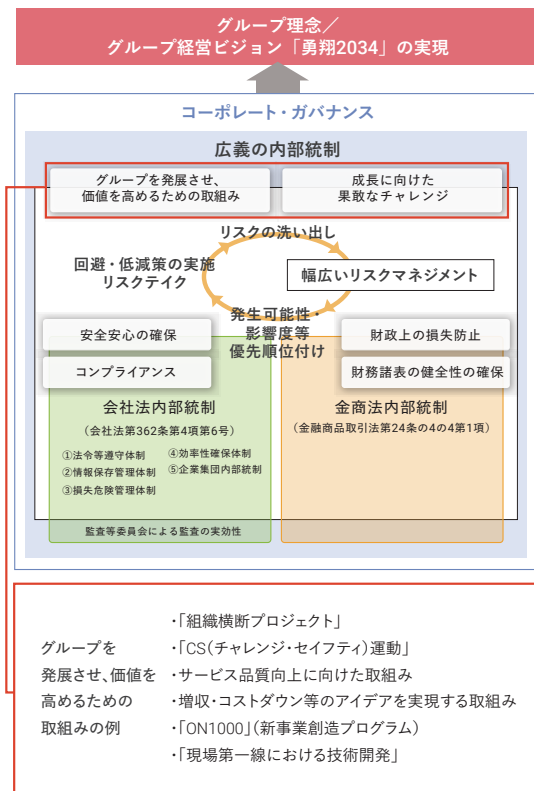
経営環境が大きく変化する中で、グループ経営ビジョン「勇翔2034」を着実に実現するには、新たなチャレンジを促進するための、実効性のあるガバナンス体制の構築が必要不可欠です。

また、「ネットワーク企業」として、多くのお客さまや地域の皆さまにあらゆる場面で当社グループのサービスをご利用いただき、ステークホルダーの皆さまと信頼関係を構築していくために、人権尊重をはじめとした企業文化づくりに努めています。

果敢なチャレンジを促進する内部統制

目標	●新たなチャレンジを支えるリスクマネジメント ●法令遵守・企業倫理・情報セキュリティ						
方針	当社グループでは、内部統制を以下のように捉えています。 ●グループ理念及びグループ経営ビジョンを適正かつ効率的に実現するためのグループ社員全員でのさまざまな取組み ●社員の発意と意欲の伸長による新たなチャレンジがグループの成長と構造改革につながるよう支援する仕組み ●「会社法内部統制」及び「金商法内部統制」を含めた広い概念 具体的には、コンプライアンス、安全安心の確保、財政上の損失の防止、財務諸表の健全性の確保などに加え、新たな事業分野への展開などの観点も踏まえたリスクマネジメントに取り組み、グループを発展させ、その価値を高めることをめざしています。						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>KPI (2031年度の数値目標)</th><th>2024年度実績</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>社員の創意工夫率[※]</td><td>92%★</td></tr> <tr> <td>コンプライアンス・情報セキュリティ 全社員教育(グループ全社対象)の実施率</td><td>100%</td></tr> </tbody> </table> ※エンゲージメント調査の該当項目にポジティブな回答をした社員の割合 ★はJR東日本単体の数値	KPI (2031年度の数値目標)	2024年度実績	社員の創意工夫率 [※]	92%★	コンプライアンス・情報セキュリティ 全社員教育(グループ全社対象)の実施率	100%
KPI (2031年度の数値目標)	2024年度実績						
社員の創意工夫率 [※]	92%★						
コンプライアンス・情報セキュリティ 全社員教育(グループ全社対象)の実施率	100%						

■ JR東日本グループの内部統制の基本的な考え方(イメージ図)



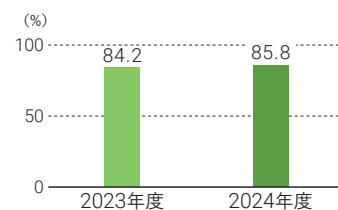
■ 果敢なチャレンジを支援・促進する仕組み・制度

グループを発展させ、価値を高める果敢なチャレンジを積極的に支援・促進する仕組み・制度を整備し、不断の見直しとレベルアップを図っています。

日々の業務において社員による果敢なチャレンジを活性化するために、グループ社員が閲覧・投稿できるコミュニケーションツールを通じてチャレンジの好事例の水平展開を行っているほか、社員を対象としてエンゲージメントに関するアンケート調査を行っています。「社員の創意工夫率」の調査でポジティブな回答をした社員の割合を把握し、社員の発意と意欲の伸長につなげる環境整備に取り組んでいます。

また、経営ビジョンの浸透等を目的とする意見交換会・議論、現場訪問等を通じた第一線社員等のコミュニケーションを活発に行っています。

■ エンゲージメント調査の該当項目にポジティブな回答をした社員の割合



詳細は
webサイトへ



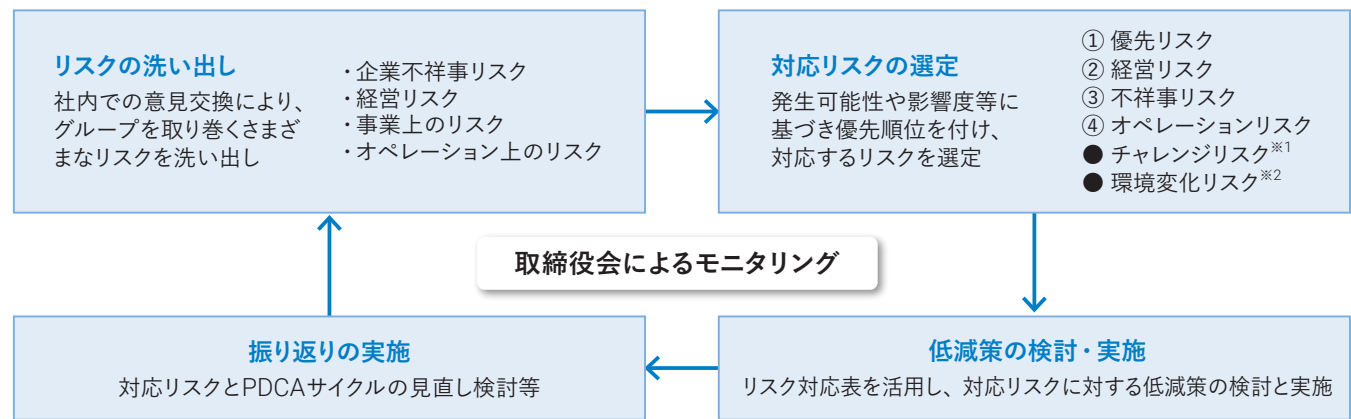
■ リスクマネジメントの基本的な考え方

当社グループでは、収益力の向上や構造改革に取り組むために、リスク[※]を損失回避等のマイナス要素を減らす観点から捉えるだけでなく、リスクテイクも含め、グループの価値を積極的に向上させる観点を含めた「幅広いリスクマネジメント」が重要と認識しております。

会社法内部統制及び金商法内部統制の整備・運用を行い、安定的で適正な業務の運営を確保するとともに、グループを発展させ、価値を高めるための取組みや成長に向けた果敢なチャレンジを支援・促進していく取組みを行っています。

※ コンプライアンス、安全確保、自然災害等のオペレーションに係るものだけでなく、マーケットの変化や競合他社の傾向及び国内外の社会・経済状況等に係るものや、新規事業に関する経営判断に係るものなども含む。

■ リスクマネジメントの取組み



※1 チャレンジリスクとは、新施策・新事業を行う際に留意すべきリスク

※2 環境変化リスクとは、経営環境の変化に伴い、重要性が増すリスク

■ 非常勤役員を通じたグループ会社との連携強化

グループ全体のガバナンス向上やビジネス単位による連結キャッシュ・フロー経営の実現に向け、当社からグループ各社に派遣する非常勤役員向けに、役割・責務等をまとめた「特に留意すべきポイント」を周知・活用し、非常勤役員を通じたグループ会社とのコミュニケーション強化を図っています。

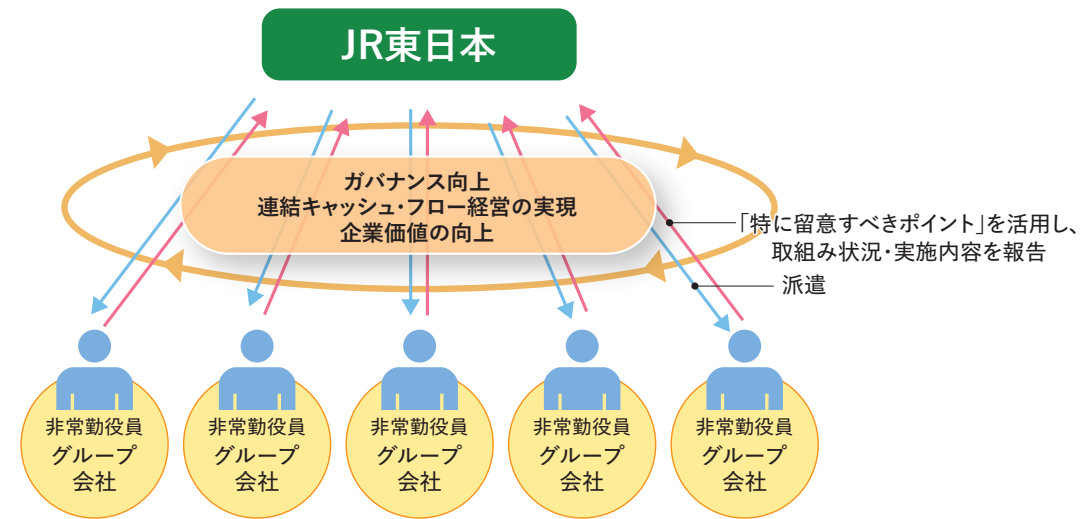
税の透明性に対する取組み

JR東日本グループでは、「税の透明性に関するグループ方針」を定め、企業の社会的責任の一つである納税を適切に行っていくとともに、税務リスクを適切に管理し、企業価値の向上をめざします。また、事業を行うすべての国・地域の税務関連法規を遵守し、透明性の高い税務ガバナンス体制を構築します。

詳細は
webサイトへ



詳細は
webサイトへ



コンプライアンスに関する基本的な考え方

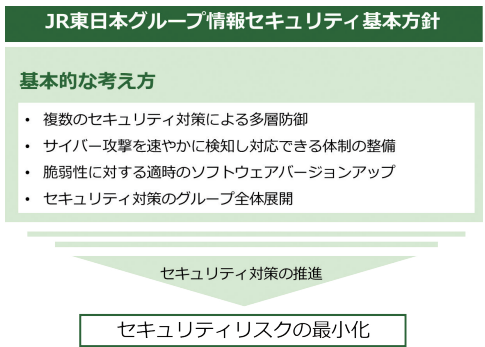
JR東日本グループでは、「法令遵守及び企業倫理に関する指針」に基づき、企業・社会の一員として、取るべき望ましい行動のあり方を、「コンプライアンス・アクションプラン」として定め、あらゆるステークホルダーからの信頼を積み重ねながら、モビリティ・生活ソリューションなどのさまざまな事業分野において、関係法令を遵守し、企業倫理に従って事業を行っています。

■ コンプライアンスに関する主な取組み事例

あるべき姿	具体的な取組み	取組み状況
● 経営の根幹である コンプライアンスの重要性の理解 ● 業務に潜むリスクへの 対応力の強化	● コンプライアンス全社員教育	● 2024年度もグループ全社を対象に実施済み（出向受社員、契約社員、派遣社員等も含む） ● 車両の輪軸組立作業におけるデータ不正が判明したことを踏まえ、同種事象の再発防止に向けたディスカッションを実施
	● 管理者向けのコンプライアンス研修 ● 経営幹部向けのコンプライアンスに関するセミナー	● 「コンプライアンス全社員教育」の一環として、個別的教育プログラムを設定 ● 2024年度もハラスメント防止・多様な人材への支援等をテーマに実施済み
	● コンプライアンス意識調査	● 得られた結果をもとに課題等の抽出や改善策の検討などに活用
● 業務を適正に運用するための 定期点検 ● 不適切事象の未然防止、 早期発見	● 基礎的事項確認支援シート	● 法令等に関わる主な点検項目をまとめたもので、年1回以上、確認・点検を実施 ● 全職場共通編のほか、系統別編を設定
	● JR東日本グループコンプライアンス相談窓口の運用 （グループ全社の役員・従業員・退職者・取引先の役員・従業員等が相談・通報可）	● 2024年度は270件程度の相談・通報に対応 ● 法令・規程等の取扱いや人間関係の悩み、各種ハラスメントに関するものなど、幅広い相談・通報に対応
	● 贈賄防止に関する項目をコンプライアンス・アクションプランに規定	● 海外事業の展開に伴い、「外国公務員等に関する贈賄防止を目的とした基本方針」を策定し公表
● 取引先との健全な関係の構築	● 利得行為等の禁止を就業規則に規定	
	● 国連グローバル・コンパクトへの署名及び腐敗防止分科会への加入	● 海外各国の腐敗防止関連法令の遵守を強化

情報セキュリティ確保のための基本的な考え方

「JR東日本グループ情報セキュリティ基本方針」を定め、イノベーション戦略本部長をCISO(最高情報セキュリティ責任者)としてグループ全体のセキュリティリスクの最小化に取り組んでいます。



サイバー攻撃を速やかに検知し対応できる体制

SOC(Security Operation Center)

- SOCを設置し、JR東日本グループに対する不審な通信を監視
- 不審な通信を分析し、適時エスカレーションできる体制を構築

JR東日本エンドポイントセキュリティサービス(JRE-ESS)

- ウイルス検知機能やSOC連携機能を備えた統合セキュリティ製品をJR東日本グループの各端末へ導入
- テレワークの拡大に伴うセキュリティリスクの増加に対応

情報セキュリティに関する取組み

セキュリティ教育・訓練

- サイバーセキュリティに対する社員の意識向上を目的とした全社員教育
- 推進体制における各立場の社員を対象とした研修
- 各グループ会社でセキュリティインシデントが発生した場合の対応訓練などを継続的に実施

情報セキュリティ10か条

- 社員一人ひとりが守るべきルールとして、JR東日本グループの各社員へ配付



情報セキュリティ10か条
（多言語対応）

個人情報の保護に関する取組み

国内外の個人情報保護法等の関係法令に基づき、個人情報管理体制の強化、ルールの見直し等を行い、情報漏洩リスクの低減に取り組んでいます。

- 個人情報の取扱いに関する基本方針の公表
- 個人情報管理規程等の社内規定の策定
- 全箇所において年1回以上の運用状況の確認監査
- EU／英国／カリフォルニア州法等への対応として、プライバシーポリシーを公表
- コンプライアンス・情報セキュリティ全社員教育等を通じた定期的な教育訓練

人権尊重

目標	●人権尊重の浸透 ●サステナブル調達
方針	JR東日本グループでは、グループ理念に掲げる「すべての人の心豊かな生活」の実現に向けて、人権を尊重した事業活動を行うことにより、持続可能な社会の実現に努めます。

KPI(2031年度の数値目標)	2024年度実績
人権に関する教育の実施率	100%100%
人権・環境等に関する取組みの主要サプライヤーへの浸透(サプライチェーン浸透率)	100%90.4%

JR東日本グループ人権基本方針

JR東日本グループでは、人権に関する国際規範等を踏まえ、お客さま、地域の皆さま、ビジネスパートナー、社員等すべての人々の人権尊重の取組みを推進するため、2023年3月に「JR東日本グループ人権基本方針」を策定しました。



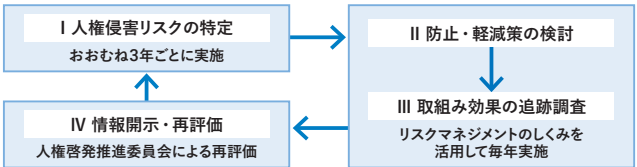
人権尊重の推進体制

人権を担当する取締役または執行役員を委員長、本社における部門長を委員として構成する「人権啓発推進委員会」を設置し、人権デュー・ディリジェンス(人権DD)の実施状況等、JR東日本グループにおける種々の人権侵害リスクの要因を把握・議論し、対応状況をモニタリングしています。

人権デュー・ディリジェンスの実施

JR東日本グループの広範な事業領域の特徴を理解し、国連指導原則報告フレームワーク等を参考に、人権侵害リスクの深刻度と発生可能性を考慮し、「労働安全衛生・過重労働」「差別・ハラスメント」「お客さまの安全とプライバシー」「サプライチェーン上の人権課題」「地域・環境への配慮」の5つの重要なテーマ(顕著な人権課題)を特定しました。これらの人権侵害リスクに対して、リスクマネジメントの仕組みを活用した人権DDの実施と国際規範等に基づいた対話等を通じて、その低減に取り組んでいます。

■ 人権デュー・ディリジェンスのプロセス



人権に関する教育

人権に関する教育・研修の実施や人権啓発標語などのグループ一体となった人権への理解を浸透させる活動を通じて、社員の人権尊重に対する意識の向上を図るとともに、誰もが安全で働きやすい職場環境の構築に取り組んでいます。

具体的な取組み

- 人権等に関するセミナーの実施
- 階層別研修の実施
- 人権尊重について考える取組み(社内報や人権啓発標語の募集による情報発信)
- グローバル・コンパクト・ネットワーク・ジャパン、東京人権啓発企業連絡会等、社外団体への参画と研修会等への参加

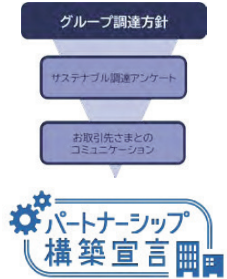
サステナブル調達

JR東日本グループでは、調達に関する行動基準としてグループ調達方針等を定めており、これに基づきサプライチェーン全体で社会や環境等に配慮した調達に取り組んでいます。



JR東日本グループ調達方針

- 当社グループの調達方針(2021年10月改訂)に基づき、資材調達を実施。
- サプライチェーンのお取引先の皆さまや価値創造を図る事業者の皆さまとの連携・共存共栄を進めることで、新たなパートナーシップを構築するため、「パートナーシップ構築宣言」を2022年2月に制定。(2024年5月改訂)



お取引先の皆さまとのコミュニケーション

- 2022年度よりお取引先さまの課題把握等を目的とした、「経営課題等に関するコミュニケーション」を実施。
- また、2023年度より「『人権・環境等に関する取組みの主要サプライヤーへの浸透(サプライチェーン浸透率)』に関するコミュニケーション」を実施。
- その他に、以前から実施している「品質管理に関するコミュニケーション」を継続して実施。

サステナブル調達アンケート

- 2021年度に内容を刷新し、お取引先さまに対しサステナブル調達アンケートを継続して実施。(毎年1,200社程度回答受領)
- 7項目中5項目において、80%を超えるお取引先さまがサステナブルな取組みを推進する体制を整備。
- 一方、「環境」及び「人権・環境等に関する取組みのサプライチェーンへの浸透」の2項目における体制の構築については、年々改善されているものの課題。



今後の取組み

- KPI達成に向け、各コミュニケーション、アンケート調査を継続実施し、お取引先さまと共に課題解決等に向け推進。
- 「JR東日本グループ調達担当者連絡会」等を活用し、人権や環境等をはじめ、グループ全体でサステナブル調達を加速。

グループ全体のガバナンスの改善と強化

発生させた不正・不祥事

中央省庁等向けの委託事業及び補助金に関する不正な人件費請求

株式会社ジェイアール東日本企画が、契約上請求し得る上限額に近づくよう、実際の作業の有無によらず、人件費を不正に請求した。

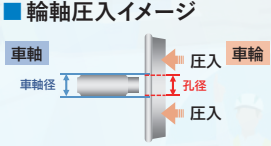
事象の概要
- 中央省庁等向けの委託事業及び補助金事業に関し、2012年から、請求し得る人件費の上限額に近づくよう、実際の作業の有無によらず、作業時間を計上していた。 - 調査の結果、2019年から2023年の間、中央省庁から受託する合計85事業において人件費を過大に請求したことが判明した。 2020年の内部監査にてさまざまな社員名の印鑑が150本見つかり、本人に無断で従事日誌に押印されていたことが判明したが、不正請求の問題の解明・改善につながらなかった。 2025年6月4日から2026年12月3日まで、経済産業省による補助金交付等の停止及び契約に係る指名停止措置を受けた。

当社グループにおいて、ステークホルダーの皆さまの信頼を損なう不正行為を連続して発生させたことにつきまして、深くお詫び申し上げます。

主な原因
- 幹部を含む社員のコンプライアンス意識の欠如 - 経営陣等のリスク感度の著しい低さと「事なかれ主義」の姿勢 - 中央省庁等向けの事業に関する社員の固定化、ブラックボックス化 - 営業目標設定における中央省庁等向けの事業の性質・構造の理解不足 - 問題提起の声が上がりにくい組織風土 - 内部統制機能(内部通報制度及び内部監査制度の運用等)の不十分さ
本事象を踏まえた対応
- 株式会社ジェイアール東日本企画及びJR東日本において人事措置を実施 - 幹部社員(役員以外)についても厳正に処分 - 外部調査委員会の提言を踏まえた再発防止策を速やかに実行 (1)経営陣等の意識改革 (2)経営陣から社員に対するメッセージの発信及び教育の拡充 (3)社内での中央省庁等向けの事業の評価指標の見直し (4)内部統制機能(内部監査制度及び内部通報制度の運用など)の強化 (5)定期的な人事ローテーションの実施、社内コミュニケーションの円滑化のための研修、対話活動等の実施

輪軸組立作業における圧入力値の不適切事象

JR東日本及び株式会社総合車両製作所(以降、J-TREC)が、輪軸の組立作業時に定められた基準値を逸脱し、さらにはデータを基準値内に書き換え、自社の、あるいは委託を受けた鉄道事業者の営業運転に供していたことが判明した。



事象の概要
2008年から2017年3月までの間、車輪に車軸を組み入れる作業の過程で、規定の範囲外の圧入力値のまま運行に供していた。さらにこれを規定の範囲内の値に書き換えていた。 - JR東日本においては2017年に不適切な取り扱いが発覚し是正したが、グループ内の情報共有や運輸局への報告・公表を行わなかった。 - J-TRECは、2024年に判明するまで不適切な取扱いを継続して行っていた。

主な発生原因
- 測定データの書換が容易 - 納期遅れ・コストといった作業者を追い詰める作業環境 - 書換えは30年以上前から引き継がれ、作業手順のようなものと誤認識 - 従前から行われてきた作業であり問題意識を持たず、管理者へ報告せず
本事象を踏まえた対応
- JR東日本及びJ-TRECにおいて人事措置を実施 - JR東日本は、圧入力値が規定値を下回っていた輪軸(76本)について取替を完了(2025年1月20日) - J-TRECは作業記録の書き換えを防止する記録計の暫定改修を実施(2024年12月24日) - 全グループ会社社長との緊急会議を開催 グループ全体の厳しい教訓としての認識を共有(2024年10月16日) - グループ全社を対象に、本事象を踏まえたコンプライアンス全社員教育を実施(2025年2月28日までに実施済) - グループ全社員を対象にコンプライアンス意識調査を実施 得られた回答を品質管理に活かしていく

有識者委員会の設置

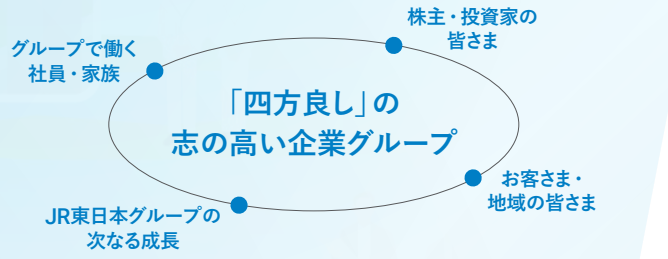
2025年7月1日、当社グループ全体の内部統制の仕組み全般の妥当性及び運用状況を客観的な視点で検証し、当社グループ全体のガバナンスの改善と強化につなげていくため、当社内に外部有識者を招いた委員会を設置しました。委員会では、当社グループ内における組織コミュニケーション、社員の意識や企業風土、内部通報体制や監査体制含め、グループにおける内部統制全般を検証し、年内に報告・提言を取りまとめ、これを受けて当社グループは改善策を公表、速やかに実行に移すことで、グループ全体のガバナンスの改善と強化を図ります。

詳細はwebサイトへ

多様なステークホルダーとの対話

※役員と各ステークホルダーとの2024年度の対話実績。一部の対話等で役員以外が参加した実績も含む

当社グループは、ステークホルダーの皆さまとの長期的な信頼関係の構築のために、建設的な対話の場を設けています。



株主・投資家の皆さま		
第38回定時株主総会	個人投資家・個人株主向け	機関投資家・アナリスト向け
株主来場数	個人投資家セミナー(オンライン) 年9回、約11,000名視聴	決算説明会 4回
ライブ配信視聴者数	株主懇談会 2回(50名参加)	IR DAY 1回
議決権行使率(議決権ベース)	株主さま向けイベント 年12回、約4,500名招待	スモールミーティング 1回
		1on1ミーティング 約450件(うち、海外投資家訪問55件)

お客さま・地域の皆さま		グループで働く社員・家族
サステナブル調達に関するお取引先さまとのコミュニケーション	46社	財団法人、NPO法人等との意見交換 64回
経団連等経済団体との意見交換	268回	職場訪問数(グループ会社の職場も含む) 延べ3,400回
地域の交通体系のあり方などに関わる地域との対話	95回	政府機関主催の審議会への出席 22回
		大学などの講演を通じた有識者との対話 21回
		ファミリーデーで社員家族と関わった数 7箇所、約1,300名

多種多様なイベントやメールマガジン配信等で直接・間接のコミュニケーションを一年を通じて継続的に実施しています。

株主懇談会(盛岡エリア)

株主さま向けイベント(信濃川発電所見学)

地域の交通体系のあり方に関わる地域との対話

スモールミーティング