

化学物質管理

■法令遵守と化学物質の削減

化学物質の使用にあたっては、人体や生態系への影響を十分に考えることが必要です。当社では、定められた基準値の厳守はもちろんのこと、化学物質の削減や代替も行っています。

■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2018年度の漏えい量は、約0.3万t-CO₂e[☆]でした。

・**冷房装置(大型冷凍機)**・・・特定フロン(CFC)を使用しない冷房装置に順次切り替えを進め、建物における特定フロン(CFC)を使用した冷房装置は撤去が完了しています。

・**車両**・・・気動車を除き指定フロン・代替フロンを使用しており、2019年3月末時点で0.6トン[☆]の特定フロン、87トン[☆]の指定フロン・代替フロンを使用しています。漏出がないように定期的にチェックし、廃車時には法令に基づき回収しています。

・**消火剤**・・・消火剤で使用しているハロンは、2019年3月末時点で65トン[☆]となっており、適正な管理を行うとともに、設備更新や新設の際に、順次それ以外の消火剤(粉末、CO₂等)への代替を進めています。

■化学物質の管理状況[☆]

化学物質については、車両の塗装や補修等に使用していますが、漏出等がないよう厳正に使用・管理しています。なお、PRTR制度^{*}に基づき、特定化学物質を一定量以上取り扱う事業者として、2018年度12カ所の事業所が関係自治体に排出量と移動量を届け出ています。

また、塗装が不要なステンレス車両の導入も進めており、2019年3月末で在来線電車9,360両のうち88.5%を占めるまでに増やしています。車両関係以外では鉄道施設の塗料や、線路の砕石を安定させる道床安定剤等で有機溶剤を使用しており、2018年度に347トンを使用しました。

※PRTR制度 有害な化学物質の環境への排出量の把握・管理を促進し、環境への影響を未然に防止することを目的とする「特定化学物質の環境への排出量の把握等及び管理の改善の促進に関する法律(PRTR法)」で義務付けられた化学物質の排出量等の届出制度。

[届出12事業所の取扱量・排出量・移動量(単位:kg)]

化学物質名称	取扱量	大気への排出	下水道への移動	当該事業所外への移動
1,2,4-トリメチルベンゼン	69133.3	12374.9	0.0	166.1
エチルベンゼン	1056.3	1100.0	0.0	0.0
キシレン	56114.7	6394.3	0.0	126.0
トルエン	14050.1	5310.0	0.0	85.1
ニッケル	4699.5	0.0	0.0	0.0
ノルマルヘキサン	2641.0	290.0	0.0	0.0
メチルナフタレン	44545.9	222.7	0.0	0.0
1,3,5-トリメチルベンゼン	2895.0	2900.0	0.0	0.0
クロム及び三価クロム化合物	1247.9	0.0	0.0	25.0
モリブデン及びその化合物	1400.1	5.2	0.0	0.0
合計	197783.8	28597.1	0.0	402.2

■ポリ塩化ビフェニル(PCB)の管理

PCB機器については、専用の保管庫等で厳重に保管し、ポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法に基づいて届出を行っています。無害化処理については、PCB廃棄物処理施設の稼働状況を踏まえて進めており、2018年度は、「安定器、トランス、コンデンサ等のPCB廃棄物の処理」を行いました。

環境保全の取組み

生物多様性

■「ふるさとの森づくり」

当社では、自然への感謝の気持ちを持つとともに、生物多様性を守り持続可能な社会へ貢献するため、その土地固有の樹木を植えて森を再生する活動「ふるさとの森づくり」を2004年から継続して実施しています。2004年から2009年は福島県大玉村、二本松市で、2010年から2014年は新潟県津南町、十日町市および小千谷市で、2016年から2018年は宮城県大崎市で開催しました。2019年は群馬県中之条町で「四万ふるさとの森づくり」を実施します。



2018年に実施した「鳴子ふるさとの森づくり」

■「鉄道沿線からの森づくり」[☆]

1992年から「鉄道沿線からの森づくり」として鉄道沿線での植樹活動を行っています。2018年度までに約5.1万人が参加し、約35.2万本^{*}の植樹を行いました。現在は鉄道沿線の枠を越え、地域との連携による植樹も行っています。

※本数には、花苗を含む

■鉄道林の整備

鉄道の沿線には、樹木の力を利用して鉄道を雪や風等から守るために設けられた鉄道林があります。

最初の鉄道林は1893(明治26)年に設けられ、災害防止のために、生きた防災設備としてその役目を果たしています。現在、当社では、約580万本、約3,900ha、約1,080カ所もの鉄道林を保有しており、当社で排出するCO₂(2018年度実績)の0.7%にあたる1.5万トンを吸収するなど、沿線の環境保全にも貢献しています。

2008年からは、線路の防災と沿線の環境保全の両立をめざして鉄道林のあり方を根本的に見直し、更新時期を迎えた樹木を約20年かけて植え替える「新しい鉄道林」プロジェクトをスタートしました。



田沢湖線 刺巻1号林(ふぶき防止林)

「新しい鉄道林」の植樹

「新しい鉄道林」の植樹式は、2008年9月の柿崎1号林を皮切りに、下表のとおり各地で開催してきました。植樹式ではその土地本来の樹種での植樹を行い、地元の皆さまなど、多くの方にご参加いただきました。

〔植樹式開催実績〕

年月	開催場所
2008年9月	信越本線 柿崎1号林
2009年7月	奥羽本線 置賜2号林
2010年5月	奥羽本線 神宮寺2号林
2012年9月	田沢湖線 大釜1号林
2013年9月	奥羽本線 関根1号林
2014年9月	羽越本線 平木田3号林
2015年9月	奥羽本線 鹿渡6号林
2016年9月	田沢湖線 赤淵1号林
2017年9月	磐越西線 中山宿6号林
2018年9月	羽越本線 平木田1号林



羽越本線 平木田1号林植樹式(2018年9月)

騒音低減に関する基本的な考え方

列車を運行することにより、車体が空気を切る音、車輪がレールの上を転がる音、モーターの音等が騒音として発生します。これらの騒音を低減するために車両と地上設備の双方でさまざまな対策を実施しています。

また、線路や土木構造物等の維持管理に伴い発生する作業騒音の低減にも努め、沿線環境のさらなる改善に取り組んでいます。

■新幹線での取り組み

国が定めた「新幹線鉄道騒音に係る環境基準」に準じ、防音壁や吸音材の設置、レールの削正^{※1}、車両の低騒音化など、沿線環境影響の改善に努めています。国の指導により指定された地域の75dB対策については既に完了しています。現在、それ以外の地域についても段階的に対策工事を計画しています。また、これまでの新幹線高速試験電車FASTECHの走行試験で得られた知見に基づき、さらなる騒音抑制、トンネル微気圧波^{※2}低減など、環境対策と高速化の両立に取り組んでいます。

※1 レールの削正 列車が走ることでレールにできる凹凸を平らにするためにレールを削ること。レールの振動を抑えることにより騒音が減少する。
※2 トンネル微気圧波 新幹線がトンネルに高速で進入した際に圧縮された空気の波動が、反対側の出口で大きな音を出す現象。



E5系では、低騒音型のパンタグラフを搭載

■在来線での取り組み

在来線では、騒音防止対策としてロングレール化^{※1}やレールの削正および車輪のフラット削正^{※2}等を進めています。また、鉄道の新設や大規模改良の際には、国が定めた「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針」を遵守しています。

※1 ロングレール化 レールの継ぎ目を溶接することで、1本の長さを200m以上にすること。継ぎ目を列車が通過する際に出る騒音が低減する。
※2 車輪のフラット削正 車輪に生じた偏摩耗を削って、もとの円に戻す作業のこと。

■保守作業での取り組み

線路等の保守作業は、そのほとんどを夜間に行うため、沿線住民の皆さまへ作業時間や作業内容を事前にお知らせするとともに、低騒音型の機械を使用するなど、騒音低減に努めています。さらに、軌道の変形を抑える省力化タイプの軌道を増やすことで、保守作業そのものを減らすことにも取り組んでいます。

ガバナンス

【特に関連するゴール】



【関連するゴール】



Contents

コーポレート・ガバナンス…………… 115

コンプライアンス・リスクマネジメント … 117

【トピックス】

コーポレートガバナンス・ガイドラインの改訂 … 116

組織の改正 ～新幹線統括本部を設置～ … 116



コーポレート・ガバナンス

■コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方

当社は、事業の持続的な成長および中長期的な企業価値の向上を図るため、「究極の安全」によるお客さまからの信頼の向上およびすべての人の心豊かな生活の実現に向けた経営課題に対して、透明、公正および迅速果断な意思決定を行っていくことにより、株主の皆さま、お客さまおよび地域の皆さまをはじめとするステークホルダーのご期待を実現していくことをめざします。

なお、当社は、コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方および具体的な取り組みを示すものとして、取締役会決議により「東日本旅客鉄道株式会社コーポレートガバナンス・ガイドライン」を定め、当社ホームページに掲出しています。

■現状のコーポレート・ガバナンス体制を採用している理由

当社は、収益の大半を占めている鉄道事業において、安全確保等のさまざまな知識および経験ならびに

中長期的視野に基づいた意思決定が必要であるため、取締役会を設置するとともに、取締役会から独立した監査役で構成される監査役会を設置しています。

■当社のガバナンス体制

当社の取締役会は、社外取締役3名を含む13名で構成されており(2019年6月21日現在)、原則として毎月1回開催し、法定の事項その他重要な業務執行についての決定および業務執行の監督を行っています。また、取締役会の定めるところにより、取締役10名および常務執行役員12名で構成される常務会を置き、原則として毎週1回開催し、取締役会の決議事項およびその他の経営上の重要事項について審議を行っています。このほか、JR東日本グループ全体の発展を期するため、取締役10名、常務執行役員12名および執行役員4名で構成されるJR東日本グループ戦略策定委員会を置き、必要に応じて開催し、事業分野ごとの経営戦略などグループに関する重要事項について審議を行っています。