

リニア建設財政投融资資金あと5年で底を突く！ リニア建設は直ちに中止せよ！ 「令和4年度運営方針について」経営協議会

本部は4月1日、「令和4年度運営方針について」の経営協議会を開催しました。経営協議会開催の前段で、組合は不満を表明しつつ、2022年度賃金引き上げ夏季手当について、妥結通告をしました。

会社は、2022年度重点施策として、安全・安定輸送確保、輸送サービスの充実、中央新幹線計画の推進、超電導リニア技術のブラッシュアップ及びコストダウン、業務改革の推進、営業施策の強化、技術開発の推進、グループ事業の推進、高速鉄道システムの海外展開、社員育成及び労使関係の充実、持続可能な社会の実現に向けた取り組みの説明を受けました。

本部は、「54才原則出向制度は出向取り消しや解除が相次いでいる。明らかに破綻しているので、54才原則出向をやめろ」「出向先で賃金の不支給が発生している。出向者に対して無責任である」「3兆円の財政投融资を1兆円を使い果たし、あと5年で底を突く。現在の経営状態で資金調達ができない。リニア建設は直ちに中止せよ」と強く主張しました。

＜組合からの質問事項と会社回答＞

1. 会社は「新型コロナウイルス感染症の影響による厳しい経営状況から脱べく、・・・業務改革を強力に推進し、経営体力の再強化を図る」としている。

①再強化にはどの程度の年月を見込んでいるのか明らかにすること。

《回答》

再強化の達成年月は、できるだけ早いことに越したことはない考える。今は赤字であり、事業をしても儲けが出ている状況ではないので、このような状況では、決して健全経営ではない状況である。望ましくない。そのような状況から早く脱却しなければならない。令和3年度もそれを目指してきたが、厳しい状況である。令和4年度も引き続き、そういう状況から脱却をす

るという取り組みを進めて、できるだけ早く、そういう状況から脱却すべきと考える。どれだけの年月というのは難しい質問である。できるだけ早くに越したことはないので、脱却できるように業務改革をはじめ種々の取り組みをして行こうと考えている。

②どのような状態を再強化された状態というのか明らかにすること。なお、昨年の経営協議会では「コロナ禍の状態の前の状態に戻ること」が再強化された状態と回答している。ＪＲ他社は「コロナ禍の状態の前の状態には戻らない」としている。ＪＲ東海における「コロナ禍の状態の前の状態に戻ることとは、どのような状態を指すのか、会社の考え明らかにすること。

《回答》

コロナ禍の前のような状態、安定的に利益が確保できて、その利益を基に再投資をしっかりと、次の安全対策をして、社員に対して賃金を払うという形を、早く取り戻すことが大事である。安定的に事業が継続できるような状態が、再強化された状況と考えるので、その状態に向けてしっかりとやっていきたい。

③ＩＣＴのフル活用について、令和４年度として、具体的に明らかにすること。

《回答》

ＩＣＴの活用であるが、ＩＣＴの通信技術や技術開発を活用した形になるので、メニューを増やすことや、内容を深掘りしてやっていきたい。

２．東海道新幹線の脱線防止ガード敷設について、２０２１年度は予定通り６４km敷設できたのか明らかにすること。また、２０２２年度以降の敷設計画と完了目途を明らかにすること。

《回答》

脱線防止ガードは令和３年度の計画は６４kmだったが、概ね計画通り進んでいる。令和４年度の計画は５０kmである。脱線防止ガードの敷設は７割強のところまでできている。まずはしっかり計画の５０kmをやる。

３．リニア中央新幹線については「…柔軟性を発揮しながら、健全経営と安定配当を堅持し・・・着実に推進する」としている。組合は、工事については静岡工区のみならず、各地で遅れていると認識している。

①柔軟性とは何か、明らかにすること

《回答》

柔軟性とはリニア建設は長期に亘るので、金利や物価、労務費、地価の変動等、外部環境や経営状況が変化する中で、膠着的にプロジェクトを推進するのではなく、必要によって工事ペースを調整する等、柔軟に対応しながら

適切に判断しプロジェクトを推進していく。

②工事の遅れ状況を明らかにすること

③2027年度に品川・名古屋間が開業できるのか、明らかにすること。

《回答》

開業時期については、南アルプス静岡工区においては、大井川の水資源影響について静岡県、流域市町との理解が得られず、工事に着手できない状態が続いている。なので2027年開業は難しい状況は変わっていない。

静岡工区以外の工区については、工程はタイトであるが、それぞれの工区で苦労はあるが、着実に進めている状況である。静岡工区の見通しが立っていないので、現時点でどの程度、開業が遅れるかの明言はできない。可能な限り早期の開業を目指して取り組んでいく。

4. 「大井川水資源問題に関する中間報告」では「JR東海は、中間報告の内容を十分に理解し、有識者会議におけるこれまでの助言・指導等を踏まえて作成した取組み資料に基づき、水資源利用への影響の回避・低減に関する取組みを適切に実施すべきである。また、大井川の水利用をめぐる歴史的な経緯や地域の方々のこれまでの取組みを踏まえ、利水者等の水資源に対する不安や懸念を再認識し、今後、静岡県や流域市町等の地域の方々との双方向のコミュニケーションを十分に行うなど、トンネル工事に伴う水資源利用に関しての地域の不安や懸念が払拭されるよう、真摯な対応を継続すべきである。」などとされている。このことは、大井川流域のみならず、沿線各地の住民の方々や自治体へのこの間の会社の対応について、指摘がなされたものとする。会社の見解を明らかにすること。

《回答》

2021年12月に国土交通省の大井川水資源に関する、有識者会議から中間報告が出された。2021年9月に流域市町の長とも意見交換を実施している。中間報告を受けて理解を得られるよう、真摯に対応していく。現在、中間報告を受けて利幅対応とモニタリングの具体化に取り組むと共に、地域の不安や懸念を払拭するため、分かりやすく説明すると考えていて、県や有識者会議と相談しながら進めていく。沿線への対応として、3月1日に静岡支社内に副支社長というものを配置した。地域の対応として副支社長や担当課長を配置して、役割を充実させている。

5. リニア中央新幹線開業後、JR東海は黒字経営ができるのか明らかにすること。

《回答》

健全経営と安定配当を堅持しながら工事を進めていく。開業後も健全経営と安定配当を出しながら、運営していくことは当然なことである。現時点で

は開業後の経営見通しについては示していないが、黒字で経営していく考えである。

6. 2022年度も基本給のベースアップなし、夏季手当についても2.2箇月の支給月数となった。これが、健全経営といえるのか？JR東海労はリニア中央新幹線建設反対の立場を変えるものではないが、経営状況等を鑑みて、建設はいったん立ち止まるべきと考える。会社の見解を明らかにすること。

《回答》

2期連続の赤字予想であるが、そうは言っても社員の頑張りを踏まえて、ベアゼロだが定期昇給を実施している。夏季手当2.2ヶ月支給する。会社は社員の努力に報いていることを理解していただきたい。

リニア建設はいったん立ち止まることは考えていない。

7. またもや、新幹線地本所属の組合員の就業規則第28条の2に基づく出向（54才原則出向）が解除となった。相次ぐ出向解除や出向者に対する賃金未払い変形労働時間制に違反する勤務作成などが発生している。会社として責任をもって出向させたとは考えられない。54才原則出向制度に基づき出向させた社員全員の希望を調査し、元職場に復帰させるなどの対応を行うこと。

《回答》

個別の話は申し述べないが、出向については業務上の必要に基づいて、本人の適性、能力、希望等を勘案して実施しているもので、希望調査や元職場に復帰と言われても、会社が勘案して人事異動を行っているので、会社が適切に対応していく。

1. コロナ感染症の第7波到来の警戒が報道されている。いわゆる「マン防」は解除され、鉄道利用者も増加してきたと感じている。しかし、感染防止対策は職場内、列車内を含む施設内で継続して行うべきと考える。会社の考えを明らかにすること。

《回答》

これまでも当社は感染対策を行っており、職場内で感染拡大は無かった。業務に大きく支障をきたすこともなかった。会社と現場社員が高い意識を持って、感染対策を実施している。引き続き行っていく。感染対策をしながら、事業を進めて行くと考え。

＜主なやり取り＞

組合：新幹線乗務員の54才原則出向は昨年7月より始まったが、出向が取消しになったり、人によっては2度も出向が取消しになっている。ここにき

て出向先で賃金の未払いが発生している。これが現実である。本人と話をしたが、本人いわく「昨年7月出向に出され、出向先で苦労をしたが、1年も経たないうちに出向解除かよ。俺の人生弄んでいるのか」と怒っていた。このようなことが起きることは、54才原則出向そのものが破綻しているとしか言いようがない。54才原則出向制度を止めること等を、当該の鉄事を指導せよ。

組合：業務の必要に応じて「適正、能力、希望を勘案して」と言われたが、私は清掃会社に出向に出された。どのような業務内容かと言えば、朝から晩まで便所清掃をしている。私は出向前は新幹線の乗務員だった。全く希望していないのに一方的にそういう会社に出向させられた。何が勘案されているのか。

会社：会社は適切に人事異動を行っている。受け止めの違いである。

組合：しかも、出向先のいたる所で賃金の不支給が発生している。全く無責任である。

会社：無責任ではない。個別具体的に追給している。

組合：不支給自体が発生することが、無責任と言っている。

会社：会社として適切に行っている。追給事象が分かれば追給している。

組合：追給しているからいいんだとの認識か。

会社：もちろん追給して反省している。

組合：本人に追給の説明と謝罪すべきである。

会社：適切に行っている。

組合：適切にやっているならば、なぜ不支給が起こるのか。

会社：適切にやっても、間違いが起こることはあり得る。

組合：たかが1件や2件ではない。何件発生したのか。

会社：件数については分からない

組合：そこが無責任である。

会社：受け止めの違いである。

組合：受け止めの問題ではない。

会社：しっかり反省して、同じことが起こらないようやっていく。

組合：同じことを起こさないようにするには、54才原則出向を白紙に戻して、出向先から戻せ。

会社：次元の違う話である。引き続きやっていく。

組合：不支給が発生しているのは、事務統括センターが担当か。

会社：賃金の支払いについては事務統括センターである。

組合：考えられる原因を本社はどう考えているのか。要員の問題か。同じ人が2件3件と発生している。

会社：要員は適切に配置している。不支給はあったが、今後はないようにやっていく。

組合：賃金の未払いは重大なことであり、あってはならないことである。会社

として重大なことという認識に立って対処せよ。現場の社員だって不安を抱いている。本音である。

会社：意見があったことは承るが、当然良くないことを自覚している。今後このようなことがないようにやっていく。

組合：組合から3月25日に不支給の申し入れをしたので、窓口回答ではなく団体交渉を開催せよ。

会社：意見として伺う。

組合：リニアで柔軟性と言われたが、経営が悪いのだから、組合は一旦立ち止まれと主張する。しかし、建設は続けることは矛盾しないか。

会社：工事を続ける資金2兆円弱確保している。この資金を使用しながら工事を続けることは問題はない。

組合：現場の声として「経営状況が悪いのに建設を進めていいのか」との声である。「3世代の鉄道が果たして成り立っていくのか」と若手社員からも声が上がっている。

会社：リニア建設の目的は変わるものではない。新幹線の経年劣化対応、大規模災害への対応、二重系バイパス機能をつくることには変わりはない。会社が倒れるようなやり方はしない。会社が倒れないよう工事ペース等を調整しながらやっていく。

組合：今は立ち止まる絶好の時期である。

会社：会社はそう認識していない。

組合：社員の賃金はどうなるのか。

会社：赤字の中でも賃金は支払われている。配当も65円を出している。

組合：我々の認識は違う。将来本当に大丈夫なのかという認識である。

組合：資金2兆円弱と言われたが、財政投融资からの資金である。残りをこのままのペースでつぎ込んでいくと、あと5年位しかもたない。コロナで先行きがわからない。収入が望めないならば、その時が危ない。

会社：その通りで財政投融资を活用している。あとは今まで稼いできた資金と借り入れによって対応していくこととなる。財政投融资を使い果たした場合、考えていかなければならない。

組合：解離入れ限度が7兆円まで可能としているが、そのような事態になったら破綻の危機であり、会社が破綻したら困る。先を考えて現に離職者が増えている。

組合：令和4年度のリニアへの投資額3,750億円としているが、昨年と比べて550億円減っている根拠は何か。

会社：昨年度は4,300億円の計画だったが、まだ決算が出ていないが、これを下回るものである。今年度も同様な動きになるのではないか。その中でコストを下げていくことと、用地取得がピークを越えたためである。ま

た当然静岡工区が着手していないので、今年度は静岡工区への建設投資はない。

組合：下回することは工事の遅れも起因しているのではないか。

会社：工事の遅れは箇所箇所である。特にシールド工事について、外環事故を受け、調査掘削を実施し、住民に丁寧な説明をしている状況であり、本掘削には入っていない。シールド工事は安全に慎重に進めている。

組合：調査掘削は2021年10月14日となっているが、実施していないのか。

会社：調査掘削はスタートしている。50m位進んでいる。

組合：本格掘削はいつ頃になるのか。

会社：現段階は示すことができない。本格掘削をする場合は、地域住民に調査掘削の結果を説明することになっている。その後に本格掘削となる計画である。

組合：調査掘削はどの位の長さを計画しているのか。

会社：名古屋方面に300mを予定している。

組合：沿線の方から「年明けまで動いていない」と聞いた。

会社：安全を第一に慎重にやっている。

組合：調査掘削は進んでいるのか。

会社：進めてはいるが、シールドマシンの後に台車的なものを接続していかなければならないので、接続時は中断となる。

組合：300mの調査掘削後、住民説明会はいつ頃になるのか。

会社：時期はまだ分からない。

組合：2027年開業は難しいと言われたが、南アルプス静岡工区は着手できていないので一番のネックなのか。

会社：そうである。

組合：計画より半年以上遅れている工区はどれ位あるのか。

会社：長い計画なので工区で事情はある。一番は南アルプス静岡工区であるが、契約は済んでいる。

組合：南アルプス静岡工区のような工区はないのか。

会社：これから契約して着手する工区もある。苦勞をして進めている。

組合：用地取得は終了したのか。

会社：名古屋駅周辺は9割取得済み。沿線は権利者の人員の50%を取得した。

組合：2027年までには、静岡工区以外は開通している認識か。

会社：それは違う。静岡工区が着工となった時に、それに併せて各工区がスケジュールを併せることになる。

組合：2027年開業は難しいとしているが、新たな開業時期を設定しないのか。

会社：現時点では考えていない。

0以上

※ ○印と下線は読み上げ提起した部分

令和4年度 運営方針

本年度は、新型コロナウイルス感染症の影響による厳しい経営状況から脱却するとともに、将来のさらなる成長を見据え、組織横断的にICTの活用をはじめとして、新しい発想・技術によってサービスの創出に挑戦し、収益の拡大に取り組む。あわせて、「業務改革」を引き続き強力に推進し、経営体力の再強化を図る。また、安全に仕事を進める力、より良いサービスを提供する力、効率的に仕事をする力の三つの力に磨きをかけ、弛むことなく中長期的な観点から各種施策を推進することで、「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という「経営理念」を高いレベルで実現する。

鉄道事業においては、災害対策をはじめとした安全対策を着実に進めるとともに、東海道新幹線では新型車両N700Sの追加投入や「エクスプレス予約」及び「スマートEX」のさらなる利用拡大、在来線では新形式の通勤型電車315系の追加投入や新型特急車両HC85系の営業運転開始といった諸施策を推進する。中央新幹線計画については、工事の安全、環境の保全及び地域との連携を重視しながら、工事を着実に進める。また、政府の「2050年カーボンニュートラル」方針に沿って、CO₂の排出削減に積極的に取り組むなど、地球環境保全等の持続可能な社会の実現に向けた取組みを推進する。

1. 安全・安定輸送確保に向けた着実な取組み

- 基本動作の徹底を図るとともに、能動的な活動によって、より安全な「人・しくみ・設備」を追求する「もっと安全！運動」を推進し、グループ会社を含め全社員一丸となって運転事故の防止及び労働災害の根絶に向けて取り組む。
- 東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策として脱線防止ガードの全線への敷設工事等を進めるとともに、プラットフォーム上家の耐震補強、駅の吊り天井の脱落防止対策、名古屋車両区検修庫の建替、在来線の高架橋柱の耐震化等を推進する。
- 東海道新幹線の土木構造物の健全性の維持・向上を図るため、技術開発成果を導入し、施工方法を改善するなど、不断のコストダウンを重ねながら大規模改修工事を着実に進める。
- 在来線の落石対策、踏切保安設備改良等を推進する。
- まくらぎ更換や電車線更新等、設備の維持・更新について、不断のコストダウンを重ねながら計画的に推進する。
- ハザードマップ等を踏まえ、鉄道設備の浸水対策を進める。
- 台風や豪雨等により列車運行に大きな影響が予想される場合に、安全を最優先に適切な運行計画の決定、適時かつ的確な旅客案内情報の提供を行う。
- 自然災害や不測の事態等の異常時に想定される様々な状況に適切に対応するため、実践的な訓練を繰り返し実施するとともに、ハード・ソフトの両面から車内のセキュリティ対策に取り組む。
- 十分な輸送力の確保、車内の換気、駅や列車の定期的な消毒等、感染拡大防止に引き続き努める。

2. 輸送サービスの充実

(1) 東海道新幹線

- ・「のぞみ12本ダイヤ」を活用して、需要にあわせた弾力的な列車設定に取り組む。
- 新型車両N700Sの追加投入を進めるとともに、既存のN700Aタイプに対し、N700Sの一部機能を追加する改造工事を進める。
- 可動柵については、引き続き新大阪駅20番線ホームでの設置工事を進め、同駅における全ての新幹線ホームへの可動柵設置を完了する。
- ・車椅子をご使用のお客様に東海道新幹線をより便利で快適にご利用いただけるよう、車椅子スペースを6席設置した新型車両N700Sの追加投入及び車椅子対応座席の「EXサービス」（エクスプレス予約・スマートEX）での予約の試行を行う。

(2) 在来線

- ・「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、需要にあわせ弾力的に増発や増結を行う。
- 新形式の通勤型電車315系の追加投入を進めるとともに、ハイブリッド方式を採用した新型特急車両HC85系の営業運転を開始する。
- ・刈谷駅でホームの拡幅、可動柵の設置等に向けた工事を進めるほか、半田駅付近の連続立体交差化に向け高架橋の工事を進める。また、名古屋駅の東海道本線下りホームへの可動柵の設置工事を進めるとともに、QRコードを利用したホーム可動柵開閉システムの導入に向けた準備を行う。
- ・車椅子スペースを拡充した315系及びHC85系を投入するほか、駅におけるエレベーターやバリアフリートイレの設置等、バリアフリー設備の整備について、国・関係自治体と連携をとりつつ積極的に取り組む。また、駅のバリアフリー設備の整備促進に向けた新たな料金制度について、具体的な活用方法の検討を進める。
- ・内方線付き点状ブロックのホームへの整備を引き続き乗降1千人以上の駅を対象に進める。

3. 中央新幹線計画の推進

- ・中央新幹線計画については、コストを十分に精査し、柔軟性を発揮しながら、健全経営と安定配当を堅持し、プロジェクトの完遂に向けて、着実に推進する。また、工事の安全・環境の保全・地域との連携を重視し、中央新幹線の早期開業に取り組む。
- ・引き続き、測量、設計及び用地取得並びに土木を中心とした各種工事を着実に進める。このうち、都市部トンネルについては、シールドマシンによる本格的な掘進を開始する。また、機械及び電気設備等については、契約及び発注時期も考慮の上、低コスト化及び品質向上を図る。
- 工事の安全については、事故防止に関する情報及び認識を施工会社と発注者とで共有し、労働災害等の防止の徹底を図る。
- 南アルプストンネル静岡工区について、国土交通省主催の有識者会議の中間報告を踏まえ、地域の理解と協力が得られるよう、真摯に対応する。

4. 超電導リニア技術のブラッシュアップ及びコストダウン

- さらなる超電導リニア技術のブラッシュアップ及び営業線の建設・運営・保守のより一層のコストダウンに取り組む。
- ・高温超電導磁石の営業線への投入に向けて、山梨リニア実験線における走行試験と小牧研究施設における検証を実施するとともに、コストダウンを進める。
- ・営業車両の仕様策定を進め、設計を深度化するとともに、保守体系の確立に向けた開発・実証等を進める。
- ・走行試験を着実に行う中で、改良型試験車による超電導リニアの体験乗車を実施し、中央新幹線の開業に向けた期待感の醸成に取り組む。

5. 業務改革の推進

- ・コロナ禍で加速した社会の変化への対応及び労働力人口が減少する中でのグループ会社等を含めた人員確保といった諸課題の克服に向け、グループの総力を結集して中長期的な観点から「業務改革」に取り組み、ICTも活用しつつ新たな仕事の進め方を追求し、効率的な業務執行体制を構築する。
- ・これまで培った知識・技術力を活用し、業務の組み立ての合理性を徹底的に追求することで、引き続き業務執行における一層の効率化・低コスト化を推進する。
- ・設備投資についても、引き続き一層のコストダウンに取り組み投資効果を向上させるとともに、設備の必要性等を改めて確認するなどし、維持更新費についても抑制を図る。
- ・中央新幹線建設に向けた将来的な資金需要を見据えて適切な資金管理に取り組むとともに、グループ全体の経理業務の質と効率性を高め、財務面での体力の向上を図る。

6. 営業施策の強化

- 将来のさらなる成長を見据え、組織横断的にICTの活用をはじめとして、新しい発想・技術によってサービスの創出に挑戦し、収益拡大を図る。
- ・生活様式や働き方の変化を踏まえ、「S Work車両」の利用促進や車内及び駅のビジネス環境整備をさらに推進するほか、人と人が直接会うことの重要性を訴求する取り組みを続ける。
- ・「EXサービス」について、さらなる利用の拡大を図るため、利便性を追求するとともに、令和5年夏の「EX-MaaS（仮称）」のサービス開始に向けた諸準備を着実に進める。また、沿線のホテルや観光プラン等の各種コンテンツにリンクするポータルサイト「EX 旅のコンテンツポータル」について、沿線自治体や各種事業者と連携しつつ内容を充実させ新たな顧客層を取り込むなど、販売促進を実施する。加えて、九州新幹線へのサービスエリア延伸を実施する。
- ・「ずらし旅」や「推し旅アップデート」をはじめ、お客様の動向やニーズをつかんだ新たな営業施策を積極的に展開する。また、京都、奈良、東京、飛騨等、魅力ある観光素材の開発に継続的に取り組み、需要のさらなる拡大を図る。
- ・「さわやかウォーキング」等を通じて地域との連携を強化し、「しなの」やHC85系を投入する「ひだ」等の特急列車をはじめとした鉄道のご利用及び収益の拡大を図る。
- ・引き続き研修等を通じた駅係員及び乗務員等の対応能力向上、タブレット端末等を用いた放送や当社ホームページ等での案内など、訪日外国人への案内を充実させる。

7. 技術開発の推進及び技術力の強化

- 状態監視技術等を活用した検査や保守の高度化・省力化、設備の維持更新におけるコストダウン等による業務改革の推進に向け、ICT等を用いた先端技術の高度な活用を進める。
- ・地震や豪雨等の各種自然災害に対して、より安全性を高めるための技術開発を実施する。
- ・技術力の維持・向上を図るため、グループ会社と一体となって技術教育・訓練の推進、管理者等の育成、優秀な人材の確保等に努める。
- ・当社の技術領域を広げ、鉄道システムの革新や新たな価値を創造することを目的としたイノベーションの推進に取り組む。

8. グループ事業の推進

- ・事業環境の変化に対応すべく、低コスト化と効率的な業務執行を徹底しグループ各社の経営効率を磨き上げる。
- ・グループ事業のさらなる成長に向け、既存事業の運営体制の見直しやシステム共通化等の基盤整備に取り組むほか、鉄道との相乗効果で培った力を活かし、外部とも連携しながら新たな事業展開を進め、収益力のさらなる拡大を図る。
- ・開業5周年を迎えるJRゲートタワーとJRセントラルタワーズ事業を軸に、店舗の品揃え強化やサービス向上、「東京駅一番街」等の駅商業施設リニューアルや当社グループ保有土地の有効活用を継続する。
- ・駅やホテルの人気商品やオリジナル鉄道グッズ等を取り揃えた多彩なオンラインショップが集う新ショッピングサイト「JR東海MARKET」において、実店舗と連携した新たなサービスの提供等、サイトの魅力向上に取り組む。

9. 高速鉄道システムの海外展開の取組み

- ① 米国における高速鉄道プロジェクトについて、引き続き着実に取り組む。
- ・台湾における高速鉄道の技術コンサルティングについて、継続的に実施する。
- ・日本型高速鉄道システムを国際的な標準とする取組みを進める。

10. 社員育成及び労使関係の充実

- ・健全で良好な労使関係を基盤として、全社員が「経営理念」、「行動指針」を十分に理解し、日頃から強い使命感と責任感を持って行動するよう徹底する。
- ・教育の一層の充実を図ることで、グループ全体の人材のレベルアップに取り組む。
- ② 多様な社員が意欲を持って能力を発揮できるよう、女性活躍推進をはじめ働きやすく働き甲斐のある環境の整備を進める。
- ・運動習慣・喫煙率の改善をはじめとした健康施策に取り組み、健康経営を積極的に推進する。

11. 地球環境保全等の持続可能な社会の実現に向けた取組み

- ① 鉄道を中心とした事業運営を通じて、安全かつ強靱なインフラの構築、イノベーションの推進、地球環境の保全等という形で社会の持続的な発展に貢献すると同時に、幅広いステークホルダーからの信頼を高める。
- ② 政府の「2050年カーボンニュートラル」方針に沿ってCO₂の排出削減に取り組むなど、地球環境保全に資する諸施策を推進し、鉄道の環境優位性をさらに高める。
- ・環境負荷の低減を実現したHC85系を順次投入するほか、蓄電池車及び燃料電池車に関する調査研究や実験準備、バイオ燃料に関する試験等を進める。また、N700S及び315系といった省エネルギー車両の追加投入を進めるほか、駅ホーム照明等のLED化を加速するなど、さらなる省エネルギー化に取り組む。加えて、自社用地における太陽光発電の拡大を検討するなど、再生可能エネルギーの活用にも取り組む。
- ・TCFD提言を踏まえた気候変動に関するリスク分析等を実施する。
- ・廃棄物の削減や資源の再利用等を通じて、地球環境への負荷を低減する。
- ・外部の企業や団体と連携し、環境負荷低減に資する新しい技術や取組みを通じて、地球環境保全及び地域社会に貢献する。
- ・中央新幹線を含めた「三世代の鉄道」の地球環境への優位性について幅広く理解を促進する取組みを行い、鉄道の利用拡大につなげる。