

「リニア2027年開業断念を静岡 だけを悪者にするのはやめろ！」

令和6年度運営方針についての経営協議会

本部は3月29日、令和6年度運営方針について経営協議会を開催しました。会社は「業務改革と収益の拡大」を柱にして経営体力の再強化に取り組むとして、11項目の方針を示しました（別紙参照）。

本部は、11項目の重要部分について質問しました。特に29日にマスコミ報道された「リニア2027年開業断念」について、工事に着手できていない静岡だけを理由にし、悪者にするのは止めろと迫りました。同時にリニア建設について、J R 東海労の申し入れに対する経営協議会の開催を強く主張しました。

《会社令和6年度運営方針提起後の議論》

業務改革と収益拡大について

組合：運営方針の前文の中で、ICT等の最近の技術を活用して、効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」と新しい発想による「収益の拡大」の2つを柱とした経営体力の再強化に取り組むと謳われているが、具体的に1から11項目に展開されていないので、具体的な業務改革と収益の拡大の中身を示してほしい。

会社：業務改革について2022年10月に社内外に説明している。個別の項目に入っているので、例えば輸送サービス充実で可動柵整備に向けた調査設計とか自動運転システムの開発も進めていく。TOICAのエリアの拡大も業務改革の一環であるし、具体的にになってきたものが、個別のメニューに入ってきたものと理解してほしい。

前例のない挑戦について

組合：前文の中で前例のないことに挑戦しながら、中長期的な観点で各種施策を力強く推進するとあるが、前例のないことにも挑戦しながらとあるのは、

わが社は鉄道業が中心で収益を得ているが、収益を得るための施策として現段階説明するようなことがあれば明らかにされたい。

会社：前例のないことへの挑戦について、範囲は鉄道事業だけではなくて、グループ事業も含めた前例のないチャレンジであり、プロレス新幹線とか、おいしい新幹線のような、これまでやってきていないことにもチャレンジは発信しようと考えている。

新幹線の新たな座席のあり方について

組合：2項で新幹線の新たな座席のあり方についての中身を明らかにされたい。

会社：新たな座席のあり方について、SワークPCだとかビジネスブースの設置、Sワーク車両もそのものである。収益の拡大で上級車両について社内検討中であり、成案でき次第世の中に出して行きたいと考えている。

可動柵設置工事について

組合：3項で新幹線全駅への可動柵整備に向けた調査設計とあるが、可動柵の具体的な設置時期を明らかにされたい。

会社：新幹線全駅の可動柵設置については、調査設計に取り組む。17駅やのぞみ停車駅で調査設計は時間がかかるので、令和6年度もどこかの駅で可動柵設置工事が始まるわけではない。6年度も調査設計段階である。

自動運転システムについて

組合：自動運転システム（GOA2）の進捗状況と実施時期について明らかにされたい。

会社：自動運転の時期は現段階2028年度を目指している段階である。変更はない。

組合：大きな運転システムの変更や運用の改正は、2027年位には説明があるのか。

会社：乗り組み基準の話と思うが、そのようなタイミングでは決まらない。2028年度に全て自動運転できることではない。最初の自動運転編成が2028年度に入ってくるイメージである。

組合：実用化はまだだと考えていいのか。

会社：そうである。2028年度を目指すステータスである。

リニア中央新幹線について

組合：4項で都市部トンネルについて当社のHPを見るとあまり進んでいないと認識している。リニア中央新幹線で全長280キロあるトンネル部分の進捗状況について明らかにされたい。

会社：全長286キロがリニア中央新幹線であり、86%がトンネル部分となる。

各地で調査掘進を進めているが、2023年度で第1首都圏東百合ヶ丘は調査掘進は終了している。2024年度は神奈川県第1首都圏トンネルの梶谷工区・東百合ヶ丘工区、東京や名古屋で本格的な掘進をしていく予定である。山脈トンネルについては、様々な工事を進めている。南アルプストンネルの山梨工区・長野工区で本格的な本坑掘進を進めている。6年度は長野県の伊那山市トンネル、中央アルプストンネル岐阜県の日吉トンネルで本坑掘進をやっていくことの計画である。

組合：当社のHPを調べると首都圏トンネルは37キロの計画があり、北品川124[㍔]、このじ53[㍔]、梶谷230[㍔]、東百合ヶ丘133[㍔]掘削されている。合計570[㍔]となるが、37キロ計画の中で、570[㍔]調査掘進しているとの認識でいいか。

会社：HPで発表している通りで、調査掘進について掘進による周囲への影響を確認しながら慎重に進めていくことになる。

組合：シールド工法で1日10[㍔]掘進していると言われているが事実なのか。

会社：HPに掲載されている数字が事実である。

組合：シールド工法の工事スピードからすると10年はかかる。短縮のためには立坑を何本も作らなければならない。山岳トンネルは立坑はできない。トンネル工事について示せるものはあるのか。

会社：都市部は立坑を掘ってシールドマシンで掘っていく。一方山岳部は斜杭を掘ってシールドマシンで掘っていく手順になる。工事が進んでいないとの主張であるが、2027年開業断念について本日3月29日静岡工区のモニタリング会議が開催され、静岡工区の工事工程を明らかにした。その中で2017年11月に工事契約が締結したが、6年4ヶ月工事に着手できない状況が続いた。その状況を踏まえて2027年開業断念を宣言した。あくまでも開業の遅れに直結しているのは静岡工区になるが、静岡工区以外にも難工事の箇所は存在する。ただ全く着手できていない工区はない。したがって開業の遅れに直結する工区は静岡工区しかないが、タイトになっているのは事実である。

組合：本日3月29日リニア開業について、2027年開業断念報道がなされている。事実なのか明らかにされたい。

会社：事実である。

組合：2027年度に開業できないのは静岡工区が着手できていないことが最大理由でいいか。

会社：そうである。

組合：難工事工区があるが、着手できているから2027年に間に合うと考えているのか。

会社：間に合う、間に合わないのではなく、あくまでも開業時期を左右するのは静岡工区であって、それ以外の工事が開業時期に影響を与えるものは

ない。

組合：現段階静岡工区を除けば2027年開業に間に合う認識か。

会社：そこまでは言えない。

組合：静岡工区が着手できた場合には、2027年開業はどうなるのか。

会社：仮に2017年には10年かかる計画だし、全く着手できていない以上、また、掘ってみないと分からない部分もあるので、開業時期は分からない。見通す状況にはない。

組合：静岡工区が着手できないと開業時期は見通せない、

会社：そうである。

新幹線開業60周年について

組合：6項で新幹線開業60周年にあたり、どのようなイベントを企画しているのか。合わせて、そのイベントに関わる社員や関連する業務を考えているのか明らかにされたい。関連して社員への賃金や手当そして労働条件についても明らかにされたい。

会社：60周年イベントについて、プレスしたのが6月に三島研修センター予定している。新幹線のお仕事体験イベントを企画している。改札業務や新幹線運転シュミレーター体験等、お仕事体験をしてもらう。研修センターの協力を得て実施していく。詳細の中身はこれから詰めていくこととなる。

組合：60周年でイベント列車を走らせる計画はないのか。

会社：イベント列車を走らせる計画はない。

組合：ロゴマークはこれでいくのか。

会社：これでいく。60をモチーフにした。これでいく。

組合：60周年の記念で社員に対しては考えていないのか。

会社：報酬的なものは考えていない。

ツアーズについて

組合：ツアーズという旅行を販売する拠点があるが、店舗が縮小されている状況である。ツアーズの今後の方向性と営業施策をどのように取り組んでいるのか明らかにされたい。

会社：E Xサービス向上をはかることをやっている。ツアーズの業態について今までは旅行商品を販売することが主であったが、現在E Xサービスの中で旅行商品「旅パック」も販売することを行っている。また、E Xサービスで販売するには新幹線と宿のセットの商品でなく、沿線で利用できる旅コンテンツを発売し、それをE Xサービスの旅先予約の形で販売している。旅行商品の売り方も変化し、ツアーズの業態についてもネットで売ることへ変化し、コンテンツ開発を行っている。

ビジネスブースについて

組合：新幹線車内における個室タイプのビジネスブースとは廃止した喫煙ルームの利用を考えるが、他にビジネスユーザーが利用できる施策があれば明らかにされたい。

会社：ビジネスブースもそうであるが、Sワークピースキーを実施し、新幹線車内で仕事の有効活用していく。出張において新幹線利用時間帯も活用してもらい取り組みである。また、違う形では貸し切り車両パッケージがある。より自由に報償旅行をしたり、企業が商品アピールの場として利用している。新たな利用の形を提案している。

高速鉄道システムの海外展開について

組合：9項の高速鉄道システムの海外展開について、現実としてどのように進んでいるのか。実現の可能性はあるのか。

会社：米国について北東回廊プロジェクトとテキサス高速鉄道プロジェクトがあるが、我々が開発主体ではない。なかなか難しいところがある。北東回廊プロジェクトについては広報・プロモーション活動を実施していく。テキサス高速鉄道プロジェクトはHテックという会社を介して働きかけを行っていく。

組合：10年以上経過しているが、実現可能なのか。どこかの時点で判断しなければならない。

会社：米国サイドの動きを見ながらとなる。

日本型高速鉄道システムについて

組合：9項で日本型高速鉄道システムとはどういうことなのか。

会社：アイラ（国際高速鉄道協会）を通じて、日本型高速鉄道システムの内容やメリットについて発信して国際的な標準にすることを進めていくことである。

組合：新幹線を海外に輸出していくことの一環で進めているのか。

会社：専用線を使用することが日本型であるが、これを前提に輸出しようとしている。このことを理解してもらうための取り組みである。

組合：いつからやっているのか。

会社：アイラは2014年4月に発足した。

人事制度改正について

組合：10項で3月26日、組合に人事制度改正についての細部提案がされたが、人事考課について業績考課と総合考課があって、業績には期末手当の判断、総合にはSからDランク付けをし、Dランクが2年続けば降格や降職まで記載されている。労働組合としては降格になるような人事制度はあってはならないものである。今後も労働組合に丁寧な説明をせよ。

会社：組合からの申し入れがあれば、適切に対応する。

太陽光発電システムについて

組合：11項で太陽光発電システムの進捗も含めて、どのように進められているのか。再生可能エネルギーをどこでどのように活用していくのかを明らかにされたい。

会社：新幹線の新横浜から名古屋間ののり面を使用し、適した場所に太陽光パネルを設置するものである。しかし、新幹線の電力動力とはならない。

大規模改修工事について

組合：1項の中に関連するが設備投資で2,800億円、うち安全関連で2,080億円、うち安全安定輸送に向けた設備投資額は1,450億円で、昨年より200億円が増えているが、具体的にどのように使われていくのか。また、設備投資額から安全安定に向けた設備投資額を引くと630億円となり、その使途について明らかにされたい。

組合：大規模改修工事について2013年に国土交通省に変更の申請し認可されている。変更の中身は2002年から毎年333億円を積立て、2013年の10年間に3,500億円を積立、2013年から2023年まで毎年350億円を使い、大規模改修をする認識である。2024年は200億円となっている。2019年から2024年のⅢ期で1,360億円となっている。申請は2023年までだと想うので、この説明せよ。大規模改修工事は2023年で終了と認識していたが、2024年から2028年の5年間でⅣ期として500億円を使用していくとしている。この500億円は積立てた3,500億円から捻出するのか。または新たな資金として運用していくのか明らかにされたい。Ⅳ期は2023年までに改修工事に終わりきらずにⅣ期として設定したものなのか明らかにされたい。

会社：大規模改修工事について、一部については輸送サービスの充実項目に入っていて、輸送サービスの充実の中で630億円が安全関連設備投資になっている。

会社：大規模改修工事のⅢ期は2019年から2022年であった。

組合：国土交通省の承認は2013年である。

会社：10年申請であるが、鋼橋とトンネルは終了しているが、コンクリート橋は8割は終了しているが、残り2割をⅣ期で改修していく。

組合：大規模改修工事は終了していない認識でいいか。

会社：そうである。

郡山駅での500kmオーバーラン事故について

組合：東北新幹線つばさ121号の郡山駅での500kmオーバーラン事故について、0.3を超えて450kmオーバーランは考えにくい、JR東海として実施している車両点検も含めて、どのような受け止めをしているのか明らかにされたい。

会社：郡山駅での事故については、ブレーキ制御方式の違いや車両性能の違い等をよく見ていかなければならない。

組合：事故原因は雪なのか。

会社：我々が調査できないので、ＪＲ東日本の発表だけである。

組合：絶対停止０．３を超えてオーバーランは安全の根拠が揺らいでしまう。ＪＲ東海としても教訓とせよ。

会社：時間を過ぎているので安全経営協議会があるので議論されたい。

以 上

会社令和６年度運営方針は次ページ以降掲載

2024年3月28日

東海旅客鉄道株式会社

2024年度重点施策と関連設備投資について

本年度も、鉄道の原点であり、全ての施策の大前提となる安全の確保を最優先として、社員一人ひとりが日々の業務に真摯に取り組むとともに、訓練等を通じて能力・技術を向上させます。そのうえで、生活様式や働き方の変化によりニーズが多様化していることや、労働力人口の減少に伴い業務のあり方の変革が求められていること等、当社を取り巻く環境の大きな変化を踏まえ、ICT等の最新の技術を活用して効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」と新しい発想による「収益の拡大」の2つを柱とした経営体力の再強化に取り組めます。

また、これまで蓄積してきた知識や経験を活かしつつ、「自由に考え、大いに議論し、粘り強くやり抜く」という企業文化を作り上げ、過去のやり方に捉われることなく、前例のないことにも挑戦しながら、中長期的な観点で各種施策を力強く推進します。

これらにより、「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」をより高いレベルで実現します。

I. 重点施策（別紙参照）

- 安全・安定輸送の確保
- 輸送サービスの充実
- 超電導リニアによる中央新幹線計画の推進
- 超電導リニアの技術開発によるコストダウン及びブラッシュアップ
- 営業施策の強化
- グループ事業の推進
- 技術開発の推進、高速鉄道システムの海外展開
- 持続可能な社会の実現に向けた取組み

II. 設備投資額

連結：6,740億円、単体：6,300億円

※中央新幹線3,500億円

※中央新幹線を除いた設備投資額（単体）2,800億円、うち安全関連投資2,080億円

令和6年度 運営方針

本年度も、鉄道の原点であり、全ての施策の大前提となる安全の確保を最優先として、社員一人ひとりが日々の業務に真摯に取り組むとともに、訓練等を通じて能力・技術を向上させる。そのうえで、生活様式や働き方の変化によりニーズが多様化していることや、労働力人口の減少に伴い業務のあり方の変革が求められていること等、当社を取り巻く環境の大きな変化を踏まえ、ICT等の最新の技術を活用して効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」と新しい発想による「収益の拡大」の2つを柱とした経営体力の再強化に取り組む。

また、これまで蓄積してきた知識や経験を活かしつつ、「自由に考え、大いに議論し、粘り強くやり抜く」という企業文化を作り上げ、過去のやり方に捉われることなく、前例のないことにも挑戦しながら、中長期的な観点で各種施策を力強く推進する。

これらにより、「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」をより高いレベルで実現する。

1. 安全・安定輸送確保に向けた着実な取組み

- ・いかなる場合も「安全最優先の行動」を実践するとともに、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、プラットホ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進める。
- ・東海道新幹線の大規模改修工事について、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着実に進める。
- ・在来線の落石対策、踏切保安設備改良等を進める。
- ・半田駅及び沼津駅付近の連続立体交差化に向けた工事を進める。
- ・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進める。
- ・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、近年中に更新する予定の一部車両を除き、名古屋駅を発着する全ての当社車両への車内防犯カメラの整備を進めるなど、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。

2. 最新の技術を活用した経営体力の再強化

- ・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、ICT等の最新の技術も活用しつつ、中長期的な観点から新しい業務遂行のあり方を追求し、効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」を推進する。
- ・東海道新幹線の新たな座席のあり方の検討等、新たな視点・柔軟な発想によりサービスの充実を図り、さらなる「収益の拡大」に挑戦する。

- ・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とともに、ICT等の最新の技術も積極的に取り入れることで、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、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。

3. 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を行う。
- ・N700Sの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。
- ・全駅への可動柵整備に向けた調査設計を進めるとともに、自動運転システム（GOA2）の導入に向けた開発を進める。
- ・車椅子スペースを6席設置したN700Sの投入を進めるとともに、新大阪駅で車両とプラットホームの段差・隙間対策を進める。

(2) 在来線

- ・「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、需要にあわせた弾力的な増結や増発を行う。
- ・通勤型電車315系の投入を進めるとともに、新型特急車両385系量産先行車の新製に向けた詳細設計を進める。
- ・名古屋駅で東海道本線下りホーム及び中央本線ホームへの可動柵設置工事を進めるとともに、刈谷駅でホームの拡幅、可動柵設置等に向けた工事を進める。
- ・車椅子スペースを拡充した315系の投入を進めるとともに、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・関係自治体と連携しつつ取り組む。
- ・3両以上の編成におけるワンマン運転導入に向けて、車側カメラを設置した車両を用いて、お客様の接近等を検知する画像認識技術活用の検討を進める。
- ・TOICAについて、令和7年のエリア拡大に向けた準備を進める。

4. 中央新幹線計画の推進

- ・中央新幹線計画について、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。
- ・用地取得等、並びに山岳トンネル、都市部トンネル、駅等の土木を中心とした各種工事を精力的に進める。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調査掘進を終えて準備が整った工区から、本格的な掘進を進める。また、関東車両基地（仮称）の造成工事や中部総合車両基地（仮称）の建築工事に着手する。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うえ、低コスト化及び品質向上を図る。
- ・南アルプストンネル静岡工区について、国土交通省の有識者会議の水資源及び環境保全に関する報告を踏まえ、引き続き、地域の理解と協力を得られるよう、双方向のコミュニケーションを大切にしながら、真摯に取り組む。

5. 超電導リニアの技術開発によるコストダウン及びブラッシュアップ

- ・営業線の建設・運営・保守の一層のコストダウン及びさらなる超電導リニアのブラッシュアップに取り組む。
- ・高温超電導磁石について、営業車両への投入を前提に一層のコストダウンを進めるとともに、安定運用に向けたさらなる検証を進める。
- ・ICT等の最新の技術を活用した効率的な運営体制の実現に向けた開発において、AI等による画像やビッグデータの分析システムの改良・実証等を進める。
- ・営業車両の仕様策定を進め、設計を深度化する。
- ・走行試験を着実に行う中で、高付加価値なサービスの追求を行うとともに、様々な形で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。

6. 営業施策の強化

- ・「EXサービス」について、昨年開始した「EX旅パック」、「EX旅先予約」、一年前予約等のサービスも通じて、ご利用の拡大を図る。
- ・「押し旅」キャンペーンや「貸切車両パッケージ」をはじめ、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、鉄道のご利用の拡大を図る。
- ・東海道新幹線開業60周年にあたり、イベントの実施等によりこれまでのご愛顧への感謝を示すとともに、中央新幹線を含む将来の高速鉄道の進化に対する期待感の醸成に取り組む。また、他社と連携した企画の実施や記念商品の発売等により、グループ会社とも連携しながら収益の拡大を目指す。
- ・訪日外国人に対して、国や地域ごとの旅客動向や商品のご利用の分析を進めるとともに、より効果的な宣伝の展開等、営業施策を強化することにより、鉄道のご利用の拡大を図る。また、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における案内等、訪日外国人のお客様への案内を充実させる。
- ・東海道新幹線車内における個室タイプの「ビジネスブース」の本格的な導入を進めるなど、ビジネス環境整備を推進するとともに、ビジネスユーザーの出張利用を促す取り組みを続ける。
- ・「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「ひだ」等の特急列車をはじめとした鉄道のご利用の拡大を図る。

7. 技術開発の推進及び技術力の強化

- ・地震や近年激甚化傾向にある豪雨等の各種自然災害に対して、安全性を最優先に安定性も高めるための技術開発を推進する。
- ・車内通信環境の整備等、サービスの充実に資する技術開発を推進する。
- ・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」の推進に向けて、社内横断的に課題解決に取り組む。特に、AIやデータ・画像分析技術等について、世の中の最新技術を活用しつつ、画像を用いて車両・設備の状態を自動で診断できるようにするなど、当社の業務に最適な形で導入するための内製化も進める。
- ・グループ会社を含めて、労働力人口の減少等に対応するため、ロボット制御等の先端技術の活用を進める。
- ・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・訓練の推進に取り組み、優秀な人材を育成する。

8. 「グループビジョン 2032 ー挑戦と実践ー」の実現に向けた取組み

- ・グループ事業に携わる社員の熱意と能力を高めるとともに、様々な取組みを通じてグループの利益の拡大を目指す。
- ・当社グループの共通ポイントサービス「TOKAI STATION POINT」について、駅売店等を対象施設に追加するなど利便性の向上を図る。
- ・駅売店等について、土産品、弁当等をワンストップで購入できるように集約・大型化するなど、便利で魅力ある店舗づくりを進める。
- ・JRセントラルタワーズとJRゲートタワー等の駅ビル事業について、店舗の品揃え強化やサービス向上を図る。また、名古屋駅・岐阜駅等の駅商業施設の拡張・リニューアルを実施する。
- ・中央新幹線神奈川県駅（仮称）付近で、イノベーション創出促進拠点「FUN+TECH LABO」を運営し、神奈川県、相模原市、有識者、企業等と連携して、まちづくりに参画しながら将来のさらなる事業開発を検討する。
- ・令和8年度開業予定のホテル「コートヤード・バイ・マリオット京都駅」等の沿線不動産の開発や、当社グループ保有土地の有効活用を進める。また、新たな取組みとして、不動産ファンド事業のノウハウ獲得を目的に、不動産ファンドへの出資を行う。
- ・東海道新幹線「こだま」号の業務用室を活用した法人向け荷物輸送サービスを開始し、JR各社とも連携しながら、新たな需要創出に取り組む。

9. 高速鉄道システムの海外展開の取組み

- ・米国における高速鉄道プロジェクトについて、着実に取り組む。
- ・台湾における高速鉄道について、継続的な技術コンサルティングとともに、N700Sをベースとした新型車両導入に伴う技術支援を進める。
- ・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。
- ・社員がチャレンジ精神を持って互いに切磋琢磨しながらより良い仕事ができるよう、人事制度改正に向けて取り組む。
- ・ICTの全社員教育等、教育機会の一層の充実を図り、多様な人材の育成に取り組むとともに、女性活躍推進をはじめ働きやすく働きがいのある職場づくりを進め、改善活動やエンゲージメント調査等も活用しながら、社員の意欲と能力向上に取り組む。
- ・生産性の高い組織を実現するため、その基盤となる社員の健康増進を支援し、健康経営を力強く推進する。

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

- ・政府による「2050年カーボンニュートラル」政策を前提に2050年のCO₂排出量実質ゼロを目指すなど、地球環境保全に資する諸施策を推進する。また、鉄道各社と連携しながらPRを強化するなど、鉄道の環境優位性への社会的な理解を広め、鉄道のご利用を促進することで、脱炭素社会への移行に貢献する。
- ・燃料の使用により直接排出されるCO₂について、模擬走行試験を通じて、水素動力車両（燃料電池車、水素エンジン車）に関する開発を進める。また、蓄電池車及びカーボンニュートラル燃料について、調査研究を継続する。

- ・電気の使用により間接的に排出されるCO₂について、N700S及び315系といった省エネルギー車両の投入を進めるなど、さらなる省エネルギー化に取り組む。また、東海道新幹線の「のり面」を活用した太陽光発電システムの施工を開始するなど、再生可能エネルギーの活用にも取り組む。
- ・東海道・山陽新幹線におけるCO₂排出量実質ゼロ化のサービスについて、「エクスプレス予約」法人会員向けに開始する。
- ・TCFD提言を踏まえた気候変動に関するリスク分析等を深度化し、長期にわたる安定的な事業運営に活かす。
- ・「東海道新幹線再生アルミ」の活用等、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。