2012 年 10 月 30 日
東日本旅客鉄道株式会社

「グループ経営構想 V（ファイブ） ～限りなき前進～」について

国鉄改革・会社発足から 25 年が経過し、当社グループは次なる四半世紀へと踏み出しました。これを機として、東日本大震災などの大きな環境変化を踏まえ、今後の当社グループの経営の方向性を改めて打ち出すべく、今回、通算 5 回目となる経営構想「グループ経営構想Ｖ ～限りなき前進～」を策定しました。

策定にあたっては、本年 4 月に発表した「今後 3 年間（2012～2014 年度）の重点課題」をベースとして、2020 年頃までの社会環境の変化を見据え、経営の基本的方向性と具体的に実行していくことをまとめました。

「変わらぬ使命」を果たし続けること、そして「無限の可能性の追求」により成長をめざすことを 2 つの重要な柱とし、私たちの事業の存立基盤である東日本エリア、そして日本を元気にするため、新たなスタートを切ります。

1 私たちの出発点 ～ 策定の背景

◆経営構想策定にあたっての問題意識

○ 東日本大震災の経験を通じ、「地域の絆」と「社会から寄せられる期待の大きさ」を実感。そして、鉄道という社会インフラを担う企業として、自らの果たすべき使命とその重要性を再認識。

○ 震災により、経営環境は大きく変貌。震災からの復興はまだ道半ばであり、少子高齢化や国内産業の空洞化、地方経済の疲弊など、従来からの課題も震災を契機により一層顕在化。

○ 加えて、福島第一原子力発電所事故や長期化する電力不足問題など、切迫する新たな課題への対応も不可欠。

⇒ **東日本大震災を国鉄改革に次ぐ「第二の出発点」と位置づけ、様々な課題を踏まえて、どのような役割を果たし、何をめざして進化を遂げていくのか、もう一度自ら問い直さなければならない**

↓

持続的成長の実現と社会から寄せられる大きな期待に応えるため、
新たな経営構想「グループ経営構想Ｖ ～限りなき前進～」を策定

2　私たちの志 ～ 経営の基本的な方向性

（1）「変わらぬ使命」と「無限の可能性の追求」

「グループ経営構想 Ⅴ ～限りなき前進～」では、「変わらぬ使命」と「無限の可能性の追求」を2つの重要な柱とし、6つの基本的な方向性を設定しました。

◆変わらぬ使命

「お客さまの求める安全で品質の高いサービスを提供する」、そして「鉄道サービス・生活サービスの提供を通じて、地域の発展に貢献する」という基本的な使命はいつの時代も変わらない。これらを、改めて経営の重要な柱に位置づけるとともに、社会的な要請にしっかりと応えることができる内容・レベルとするために、不断の努力を続ける。

① 「究極の安全」に向けて ～災害に強い鉄道づくり～

② サービス品質の改革 ～鉄道ネットワークの拡充等～

③ 地域との連携強化 ～震災からの復興、観光流動の創造と地域の活性化～

◆無限の可能性の追求

3つの「変わらぬ使命」を、将来にわたって果たし続けていくためには、グループの持続的成長が不可欠。激しい変化の中で、現状にとどまることは後退することを意味し、常に新たな目標に挑戦し続けなければ、成長は成し遂げられない。以下の 3 つの観点から、当社グループ、そしてそこで働く社員一人ひとりが持つ「無限の可能性」を追求していく。

① 技術革新 ～エネルギー・環境戦略の構築、ICT の活用、高速化～

② 新たな事業領域への挑戦 ～グローバル化～

③ 人を伸ばし、人を活かす企業風土づくり

（2）JR 東日本グループの新たなコンセプトワード

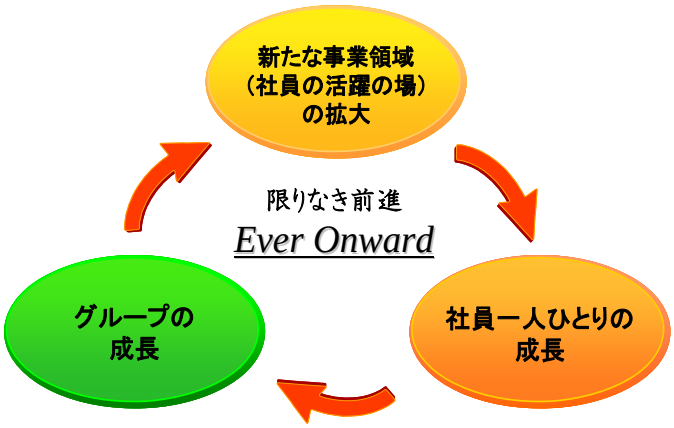
地域に生きる。世界に伸びる。

- 地域社会の一員として、地域の皆さまとともにあるべき未来を考え、元気な地域を築くため、自らの使命を果たす。
- 私たちが持っている可能性を花開かせるため、外に向かって果敢に踏み出し、成長をめざす。

という意味を込め、グループとしての新たなコンセプトワードを設定しました。

3　限りなき前進 ～Ever Onward～

「グループ経営構想Ⅴ」では、副題を「限りなき前進」(Ever Onward)としました。これは、2008年 3 月に策定した「グループ経営ビジョン 2020 ー挑むー」の「挑む」精神を受け継ぎ、技術革新やグローバル化などの新たな挑戦を通じて、社員の成長とグループの成長を実現し、無限の可能性を追求していくという、私たちの強い決意を表したものです。



4　変わらぬ使命

（1）「きわめる」:「究極の安全」に向けて　～災害に強い鉄道づくり～

○ 東日本大震災の経験を踏まえ、首都直下地震などを想定した地震対策にハード・ソフト両面から取り組み、「災害に強い鉄道づくり」に邁進する。
○ ホームドアの整備、列車衝突・脱線事故対策や踏切事故対策の強化などにより、「安心してご利用いただける鉄道づくり」を推し進める。
○ 引き続き「お客さまの死傷事故ゼロ、社員（グループ会社・パートナー会社社員を含む）の死亡事故ゼロ」をめざし、安全性向上への絶えざる挑戦を続ける。

≪主なポイント※≫

※新経営構想の策定にあたり、新たな視点を付加して取り組む主な施策項目。このほかの施策については、別紙（経営構想全文）を参照。

◇ 大規模地震への対応
- 今後 5 年間を重点的な整備期間とした総額約 3,000 億円の耐震補強対策などの推進
- 国・自治体の被害想定や防災計画の検討状況を踏まえた、残されたさらなるリスクへの対応

◇ ホームドア整備
- 山手線：整備をスピードアップし、2015 年度までに大規模改良予定駅などを除く 23 駅に設置
- 山手線以外の駅：目の不自由なお客さまのご利用が多い駅など、関係機関と協議しながら設置をめざす

（2）「みがく」:サービス品質の改革　～鉄道ネットワークの拡充等～

○ 輸送品質に磨きをかけるとともに、お客さまに優しい鉄道サービスを徹底的に追求し、「顧客満足度　鉄道業界 No.1」をめざす。
○ 東北縦貫線の開業や、北陸新幹線金沢開業・北海道新幹線新函館（仮称）開業といった大プロジェクトを着実に推進し、観光をはじめとした新たな流動を創造する。
○ シニア向けサービスの拡充による新たな需要の創造に努めるほか、Suica について、利便性向上に向けた取組みを推進し、生活に不可欠な社会インフラとしてさらなる浸透を図る。

≪主なポイント≫

◇ 輸送品質の向上
- 東京 100 ㎞圏において、当社に起因する車両や設備の故障に伴う輸送障害件数を現在の 1/3 まで減少させることをめざす（車両㌔ 100 万キロあたり輸送障害件数の 2011 年度実績：0.06 件）
- 輸送障害発生時の早期運転再開や影響拡大防止等に向けた取組みの強化と情報提供の充実

◇ お客さまに優しい鉄道サービスの追求
- 沿線ごとのニーズ・特性を踏まえた沿線別サービスマネジメントの強化

◇ 東京圏ネットワークの充実
- 東北縦貫線の開業（常磐・宇都宮・高崎各線の東京駅及び東海道線方面への乗入れ）
- 東京メガループ（武蔵野・京葉・南武・横浜各線）や中央線等における着実なサービス改善
- 事業性の多角的な検証を踏まえた、戦略的な新駅設置の推進

◇ 都市間ネットワークの拡大　～伸びる新幹線、広がる観光。新たな旅ルートの発見～
- 北陸新幹線金沢開業、北海道新幹線新函館（仮称）開業を契機とした、新たな大流動の創造と、魅力あふれる回遊ルートの構築による広域観光の実現
- 東北新幹線において、時速 320 ㎞運転区間のさらなる拡大をめざす

◇ 社会インフラとしての Suica の利便性向上

・ 交通系 IC カード全国相互利用の開始(2013 年春)
・ 首都圏からご利用になるお客さまが多い地方圏の駅への Suica 導入
・ 電子マネー最高利用件数目標…2015 年度:500 万件/日、2020 年度まで:800 万件/日
(過去最高値:約 340 万件(2012 年 7 月 27 日実績))

◇ シニア向けサービスの拡充

・ 2015年度までに「大人の休日倶楽部」会員数200万人を達成(2012年9月末時点:155万人)
・ 地方都市における、自治体が進めるシニア層向けの「まちづくり」への協力

(3) 「ともにいきる」:地域との連携強化 ～震災からの復興、観光流動の創造と地域の活性化～

○ 鉄道という社会インフラを担う企業として、かつ地域の一員として、地域と一緒になって、地域のあるべき未来を考え、行動する。
○ 震災からの復興が喫緊の課題である今後 5 年間(2016 年度まで)を「重点期間」と位置づけ、「当社グループだからできる」地域活性化策や観光振興策を精力的に実行する。
○ 生活サービス事業について、大規模ターミナル駅や東京圏ネットワーク、地方中核駅を舞台に、駅周辺の街と一体となった開発・事業展開を進める 3 つの「まちづくり」を推進する。

≪主なポイント≫

◇ 沿岸被災線区の復旧

・ 津波被害を受けた太平洋沿岸線区の復旧について、地域全体の復興や「まちづくり」の計画策定と一体となって、国・地方自治体と協議しながら進める
・ 鉄道での復旧を決定した線区(区間)における復旧工事等の着実な推進
・ 「BRT による仮復旧」…気仙沼線:2012 年内の本格運行、大船渡線:2013 年春の本格運行、山田線:地元自治体との協議等を継続

◇ 観光立国の推進

・ JR6 社共同の「デスティネーションキャンペーン」の東北エリアでの開催と当社グループ独自の東北キャンペーンの展開
・ 鉄道ならではの魅力ある旅の提案などを目的とした、新たな豪華列車の導入
・ 訪日観光客数の拡大に向けた観光ルートの構築(「東日本版ゴールデンルート」)

◇ 生活サービス事業のさらなる成長 ～3 つの「まちづくり」の推進～

・ 大規模ターミナル駅:駅をひとつの「街」と捉え、駅及び駅を基点としたエリア全体の価値向上の実現(東京駅、新宿駅、渋谷駅、品川駅、横浜駅、千葉駅、仙台駅)
・ 東京圏ネットワーク:駅という「点」だけではなく、「線」や「面」の開発の推進による選ばれる沿線ブランドづくり
・ 地方中核都市:自治体などと連携した駅設備の改良や駅ビルのリニューアルによる活性化、公共機能・コミュニティ機能の充実、街や周辺エリア全体の「顔」となる駅づくり

◇ 地方路線の担い手としての取組み

・ 「乗る」こと自体が目的となるような新しいコンセプトの列車づくり
・ 地方路線の運営効率化

◇ 地域の産業の活性化

・ 当社グループの有する販売ネットワークやノウハウを活かした農林漁業の「6 次産業化」や地産品の需要拡大の実現

5　無限の可能性の追求

（1）「ひらく」：技術革新　～エネルギー・環境戦略の構築、ICT の活用、高速化～

○ 外部の開発力や知的財産を活用する「オープンイノベーション」の考え方を取り入れ、技術革新を強力に推進する。

○ 電力不足問題を踏まえたエネルギー・環境戦略の構築、ICT を活用した従来の発想に捉われない新たな鉄道システムづくり、新幹線の時速 360 kmでの営業運転の実現に向けて重点的に取り組む。

≪主なポイント≫

◇ エネルギー・環境戦略の構築

- 川崎火力発電所の設備強化及び発電効率向上、自営電力網の整備
- 太陽光発電の導入拡大や、新たな再生可能エネルギーに関する研究開発の推進
- 列車運転システムの革新に向けた研究開発の推進（「自動省エネ運転」や高性能蓄電池の活用による「架線レス運転」など）
- 鉄道電力システムへのスマートグリッド技術の導入によるエネルギー利用の一層の効率化
- 環境目標（2020 年度達成目標）・・・鉄道事業のエネルギー使用量：8％削減（2010 年度比）、自営電力の CO2 排出係数：30％改善（1990 年度比）

◇ ICT の活用

- 無線列車制御システム「CBTC」の常磐線各駅停車への導入、仙石線（あおば通～東塩釜間）に導入した「ATACS（アタックス）」の首都圏線区での展開をめざす
- 携帯情報端末の導入による現場第一線の社員の業務支援や、営業列車による状態監視とデータ分析をベースとした、車両・地上設備に関するメンテナンスの革新

◇ 新幹線の時速 360 kmでの営業運転の実現に向けた研究開発

（2）「のびる」：新たな事業領域への挑戦　～グローバル化～

○ 海外鉄道マーケットの拡大が見込まれる中、国内外の企業と連携し、海外の鉄道プロジェクトに積極的に参画し、グループの成長をめざす。

○ 新たな事業領域への挑戦を通じて、グループが有する技術とノウハウに磨きをかけるとともに、外に開かれた企業風土を構築する。

≪主なポイント≫

◇ 海外鉄道プロジェクトへの参画

- 日本コンサルタンツ㈱を中心とした、海外鉄道コンサルティング事業の積極的な展開
- オペレーション＆メンテナンス分野を含めた海外鉄道プロジェクトへの参画
- 海外拠点の整備推進（欧州：ブリュッセル、アジア：シンガポールなど）

◇ 鉄道車両製造事業の拡大

- ライフサイクルコストの低減など高品質かつ付加価値の高い車両の国内外への提供
- 鉄道車両を中心とした総合技術力を活かした様々な海外鉄道プロジェクトへの参画

◇ 社外の技術・サービスの積極的な活用

・ 海外を含めた社外の優れた技術・サービスの積極的な活用

・ 鉄道に関わる製品の海外からの調達拡大

◇ 新規事業の展開

・「まちづくり」と一体となった新たなサービスの展開（住宅サービス、医療・健康、教育、宅配など）

（3）「はばたく」：人を伸ばし、人を活かす企業風土づくり

○ 仕事を通じて自己の成長とやりがいを実感できるよう、意欲ある社員が活躍・挑戦できる場を数多くつくるとともに、「まず、やってみよう」という挑戦を尊ぶ気風を築く。

○ 技術革新や海外鉄道プロジェクトへの参画などを通じ、他の業界や世界に広く関心を持つ、外に開かれた企業風土の構築と幅広い視野を持った人材の育成をめざす。

○ 激しい経営環境の変化に対応し、成長分野に経営資源を投入できるよう、利益を確実に創出し続ける、筋肉質で俊敏な経営体質を創り上げる。

≪主なポイント≫

◇ 社員の活躍・挑戦の場の拡大

・ 応募型のプロジェクト・研修の設定など、社員の意欲に応える機会の拡大

・ 海外鉄道プロジェクトでの OJT や短期・長期の海外留学などをメニューとした「グローバル人材育成プログラム Ever Onward」を活用したグローバル人材の育成強化

◇ 企業風土改革

・「水平分業」と「全体最適」という 2 つの理念の徹底による、一体感あるグループ経営の実現とグループ価値の向上

・「ワークスタイル改革」による企画部門の社員のさらなる能力の発揮と効率的な業務体制の確立

◇ 筋肉質で俊敏な経営体質の確立

・ 設備投資：持続的成長の実現及び事業基盤の強化等に必要な投資の推進

・ 株主還元：新たな目標「総還元性向 33%」に基づく、安定的な配当と柔軟な自己株式の取得

（これまでの目標：連結配当性向 30%）

・ 債務削減：2020 年代中に連結有利子負債残高を 3 兆円とすることをめざす

（2011 年度末時点：3 兆 3,402 億円）

将来の見通しの記述について

この資料に記載されている JR 東日本グループの現在の計画、戦略、確信などのうち、過去の事実以外のものは JR 東日本グループの将来の業績に関する見通しの記述であり、現在入手可能な情報に基づく経営陣の仮定と確信に基づくものであります。これらの将来見通しの記述は、既に知られているリスク、知られていないリスクや不確かさ、その他の要因などを含み、JR 東日本グループの実際の経営成績、業績などはこの資料に記載した見通しとは大きく異なる結果となる可能性があります。これらの要因には以下のようなものなどが含まれます。

①鉄道事業の現在の利用者数を維持または増加させる JR 東日本グループの能力

②鉄道事業その他の事業の収益性を改善する JR 東日本グループの能力

③鉄道事業以外の事業を拡大する JR 東日本グループの能力

④日本全体の経済情勢や法規制、日本政府の政策など

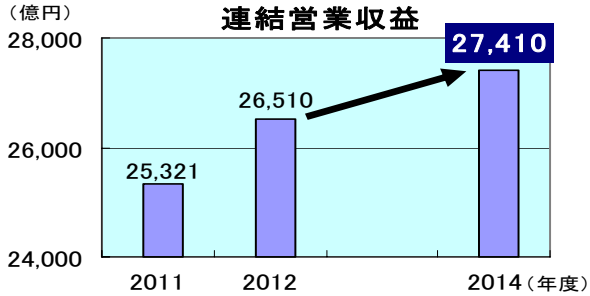
6　目標とする経営数値

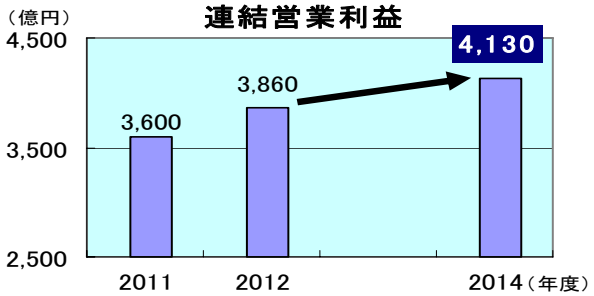
○ 数値目標の対象期間を3年間とし、その3ヵ年目標を1年ごとに見直し、新たな3年間を対象とする数値に改めることで、今後起こり得る経営環境の変化などを適切に反映した数値目標を掲げる。

○ 2012年度上半期の経営成績を踏まえ、2012～2014年度の数値目標の更新を行った。今後は、今回発表の数値目標をベースとして、毎年度決算発表時に新たな数値目標を発表する。

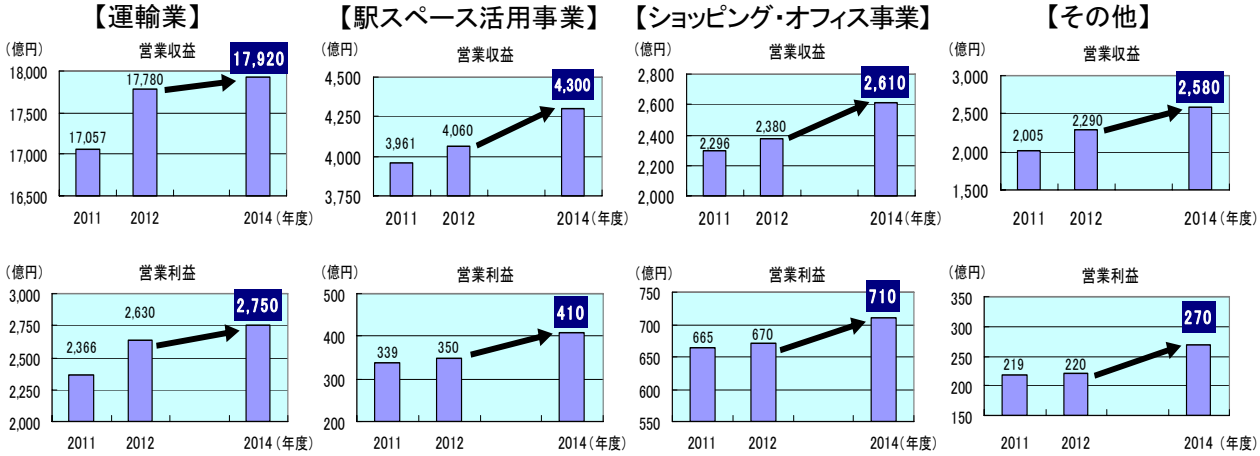
≪2012～2014年度の数値目標≫

① 2014年度の連結営業収益・連結営業利益

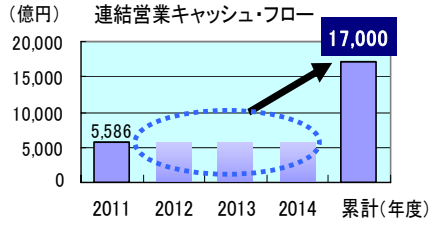




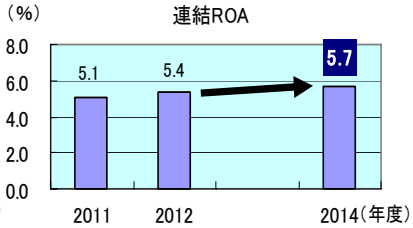
② 2014年度のセグメント別営業収益・営業利益



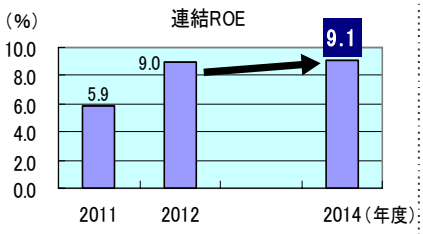
③連結営業キャッシュ・フロー



④2014年度末における連結ROA

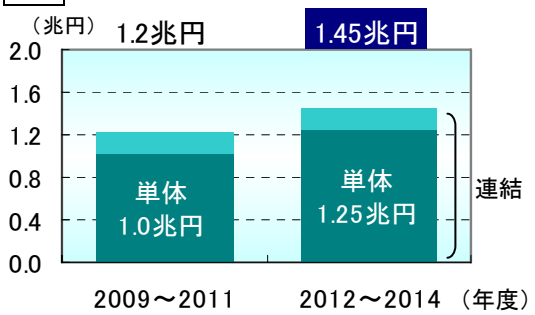


⑤2014年度末における連結ROE



※連結営業キャッシュ・フローの目標は、2012年度からの3年間の総額

参考 2012～2014年度の設備投資額見込み



○連結の設備投資規模として、
2012年度からの3年間で約1兆4,500億円を見込んでいます。

○安全・安定輸送投資については、
2012年度からの3年間で約5,000億円を見込んでいます。

○生活サービス事業等リターンを見込める成長投資については、
2012年度からの3年間で約5,000億円を見込んでいます。

（参考）「グループ経営ビジョン 2020 －挑むー」について

2008 年に策定した「グループ経営ビジョン 2020 －挑むー」で掲げた施策については、着実に実現しつつあります。残された課題については、「グループ経営構想Ⅴ ～限りなき前進～」のもと、引き続き取り組んでいきます。

【実現した主な施策】

■ 鉄道事業

- 安全設備の重点整備（ATS-P・ATS-Ps 整備、風速計の設置拡大、山手線へのホームドア導入など）
- 安全に対する教育・訓練の充実
- 東京メガループの利便性・快適性向上（横須賀線武蔵小杉駅開業、南武線での快速運転開始など）
- 輸送障害の影響拡大防止に向けた折返し設備の増強【2012 年 3 月吉川美南駅】
- 首都圏駅への異常時案内用ディスプレイの増設【2007 年度末 21 駅 148 台→2011 年度末 119 駅 410 台】
- 無線による列車制御システム「ATACS」を仙石線（あおば通～東塩釜間）で使用開始【2011 年 9 月】
- 東北新幹線新青森開業【2010 年 12 月】、E5 系へのグランクラスの導入【2011 年 3 月】
- きめ細かな指定席計画・価格施策が可能なイールド管理システムの導入【2011 年 10 月本格導入】
- 東京駅丸の内駅舎保存・復原工事完成【2012 年 10 月】

■ 生活サービス事業

- 駅型保育園などの子育て支援施設を 2010 年度までに倍増
  【2007 年度末 19 箇所→2010 年度末 42 箇所、2012 年 10 月現在 61 箇所】
- J・ADビジョン（大型液晶ディスプレイを用いた駅広告媒体）の展開【2012 年 10 月現在 34 駅 295 面】
- 東京ステーションホテル開業【2012 年 10 月】

■ Suica 事業

- Suica 相互利用ネットワークの拡大（札幌・福岡エリア）【2009 年 3 月札幌エリア、2010 年 3 月福岡エリア】
- Suica 電子マネー利用可能店舗の拡大【2007 年度末 29,130 店舗→2012 年 9 月末 188,630 店舗】

■ その他

- 海外鉄道コンサルティング事業の展開に向け、日本コンサルタンツ㈱を設立【2011 年 11 月】
- ㈱総合車両製作所を設立【2012 年 4 月】
- 「エコステ」モデル駅の整備【2012 年 3 月四ツ谷駅、2012 年 6 月平泉駅】
- 省エネ車両の投入【2007 年度末 85%→2011 年度末 89.5%】
- 技能教習所の整備【2012 年 10 月現在 86 箇所】

【目標とする経営数値について】

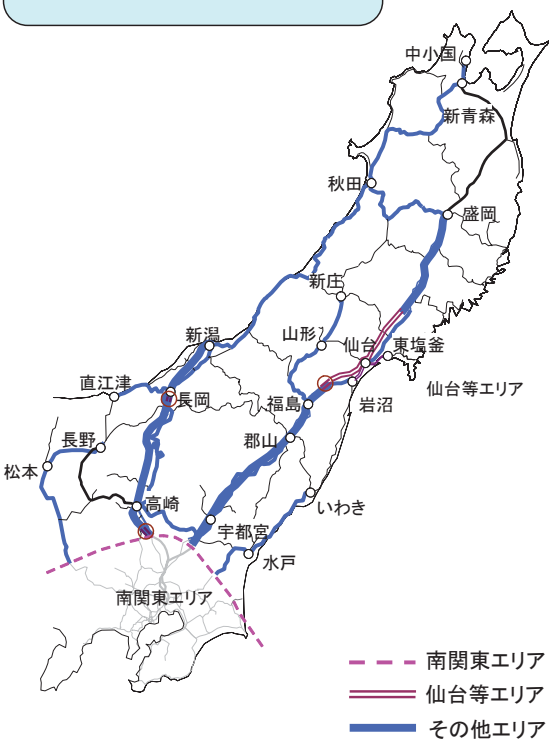
「グループ経営ビジョン 2020 －挑むー」では、「3 ヵ年の数値目標」と「2017 年度の達成イメージ」を設定

⇒ 東日本大震災等大きな環境変化を踏まえ、「3 ヵ年の数値目標」に一本化することとし、2012 年 4 月に新たな 3 ヵ年（2012～2014 年度）の数値目標を設定。今回、2012 年度上半期の経営成績を踏まえ、数値目標を更新。

参考資料

①耐震補強対策

総額3,000億円の耐震補強対策



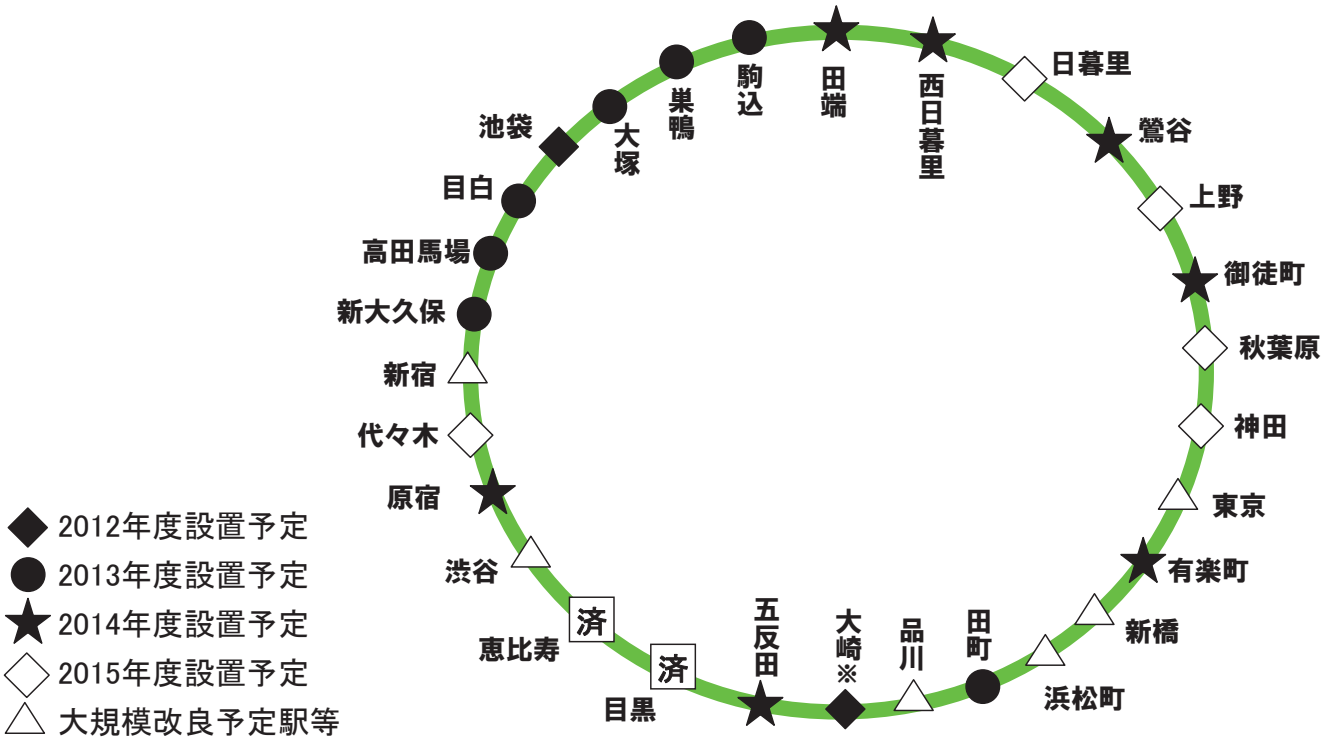
【首都直下地震対策：約2,360億円】（南関東エリア）
- 盛土・切取、レンガアーチ高架橋、電化柱等の耐震補強等に着手
- 高架橋柱等の耐震補強の前倒し

【東日本大震災を踏まえた対策：約650億円】
- 高架橋柱等の耐震補強の前倒し、対象範囲の拡大
- 仙台等エリア・その他エリアにおいて、乗降人員3,000人／日以上の駅舎や新幹線電化柱の耐震補強に着手

【地震観測体制等の強化：約40億円】
- 首都圏や内陸部に地震計を増設
- 地震計観測値の通信速度の高速化
- 地震発生時の通信機能強化

②ホームドア整備計画

■ 山手線については、2015年度までに、大規模改良予定駅等を除き、順次使用開始。
■ 山手線以外の駅について、関係機関と協議しながら設置をめざす。



※大崎駅のホームドアは2012年12月22日使用開始予定

③東京圏ネットワークの充実

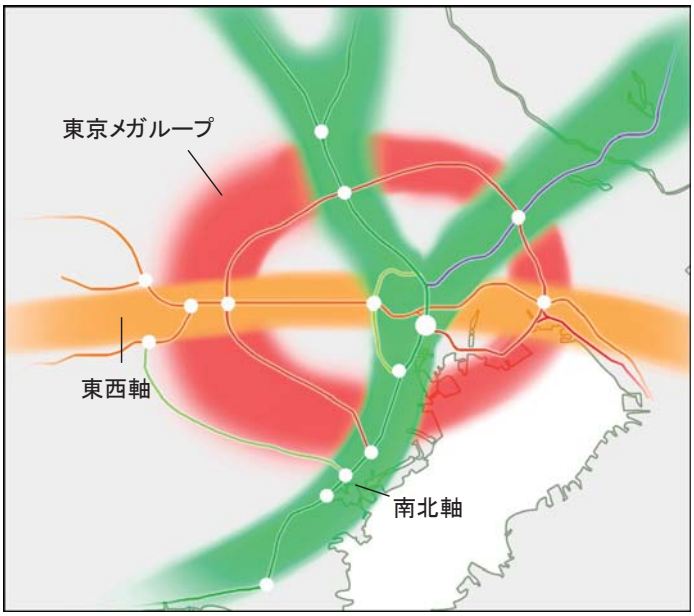
ピーク時間帯の輸送力増強 → 重点を移行

■ データイムの利便性向上
■ 着席サービス・直通サービスの強化

【南北軸】
・東北縦貫線を開業(2014年度)し、常磐線・宇都宮線・高崎線の東京駅及び東海道線方面への乗入れを実現
・合わせて、東京駅・新橋駅・日暮里駅など関係各駅の改良工事を実施

【東西軸】
・中央線等のサービス改善
（速達性・着席サービスなど）

【東京メガループ(武蔵野・京葉・南武・横浜各線)】
・他線区との直通運転の強化
・データイムの利便性向上



【戦略的新駅の設置】
・地元自治体等との連携により具体化

④都市間ネットワークの拡大

■ 新幹線ネットワークの拡充を最大限に活かし、魅力あふれる回遊ルートを構築し、広域観光を実現する。

北陸新幹線金沢開業（2014年度末）

●首都圏と北陸の相互流動の拡大

●新潟県・長野県・岐阜県を含めた広域観光ルートの整備

白川郷（岐阜県）

佐渡島（新潟県）

飛騨・高山（岐阜県）

高田城跡（新潟県）

立山黒部アルペンルート（富山-長野県）

松本城（長野県）

善光寺（長野県）

五稜郭（函館市）

函館夜景（函館市）

弘前城（弘前市）

ねぶた祭り（青森市）

北海道新幹線新函館（仮称）開業（2015年度末）

●青森・函館をひとつの観光エリアとして集客

●東北と北海道の相互流動の拡大

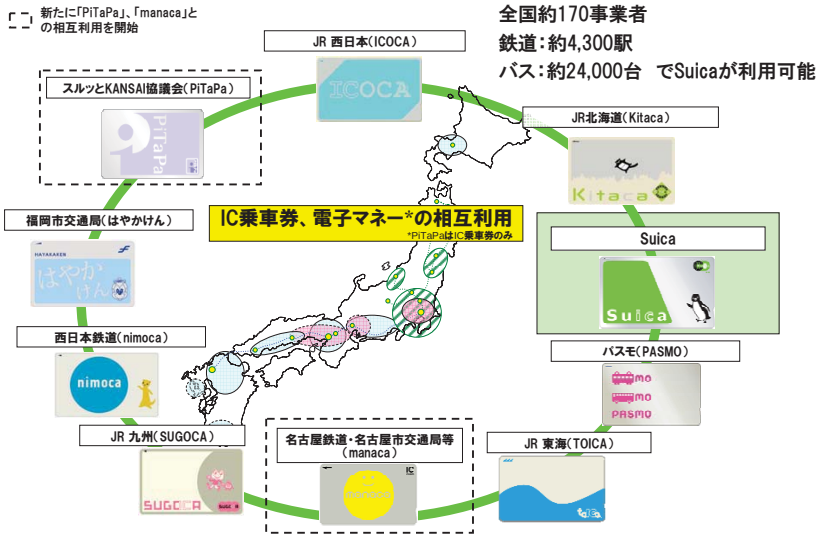
⑤Suicaの利便性向上

■ IC乗車券としての利便性向上

・2013年春に交通系ICカードの全国相互利用開始
・地方圏の駅へのSuica導入

◆ Suicaを鉄道ネットワークにあまねく広げる

全国相互利用イメージ（2013年度以降）

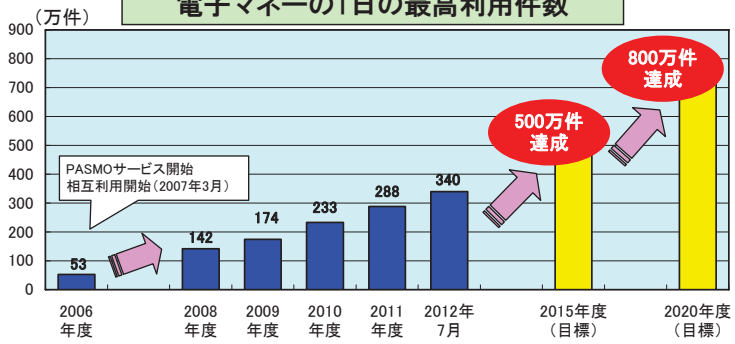


■ 電子マネー事業のさらなる成長

大型チェーン店や生活に密着した新たな領域における加盟店拡大を推進

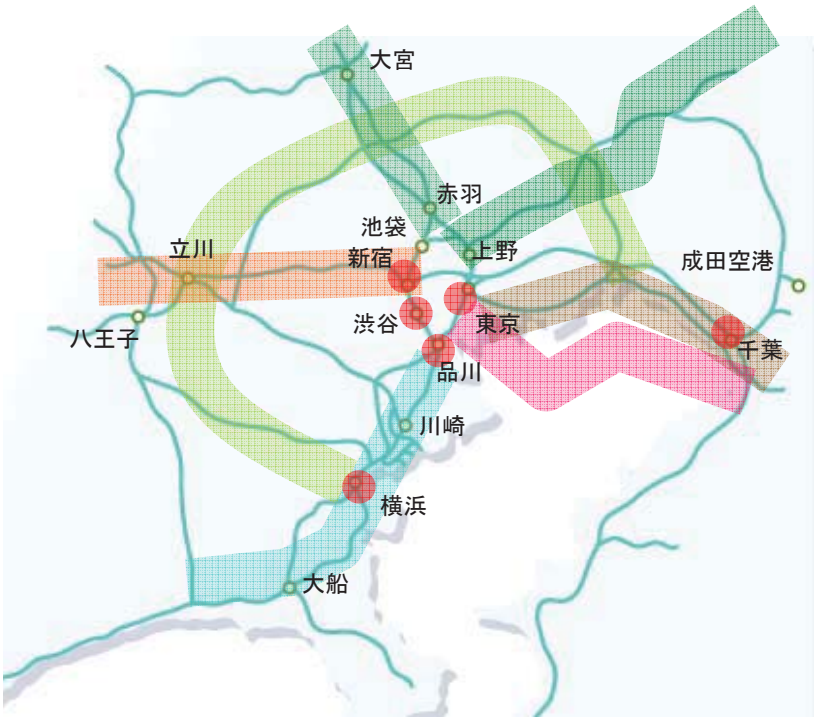
◆ 電子マネー利用件数の拡大
◆ グループ利益への貢献

電子マネーの1日の最高利用件数



⑥3つのまちづくり

駅を中心とした魅力あるまちづくり



大規模ターミナル駅開発

大規模ターミナル駅開発

- ■ 東京駅、新宿駅、渋谷駅、品川駅、横浜駅、千葉駅、仙台駅の開発
- ■「駅」を基点としたエリア全体の価値向上

選ばれる沿線ブランドづくり

- ■ ひとつの路線とその沿線を一体として捉えた「線」や「面」の開発を推進
- ■「住んでみたい」と思われる沿線ブランドの確立

地方中核都市の活性化

- ■ 駅の公共機能・コミュニティ機能の充実
- ■ 街や周辺エリア全体の「顔」となる駅

⑦地域の産業の活性化

■ 地域活性化の一環として、地域の「ものづくり」の支援に取り組む。

地域の特産品を、これまで活用されなかった規格外品も合わせて利用することなどにより、生産者の収入向上につなげ、地域の活性化を図る。

農林漁業生産（1次産業）

×

加工（2次産業）

×

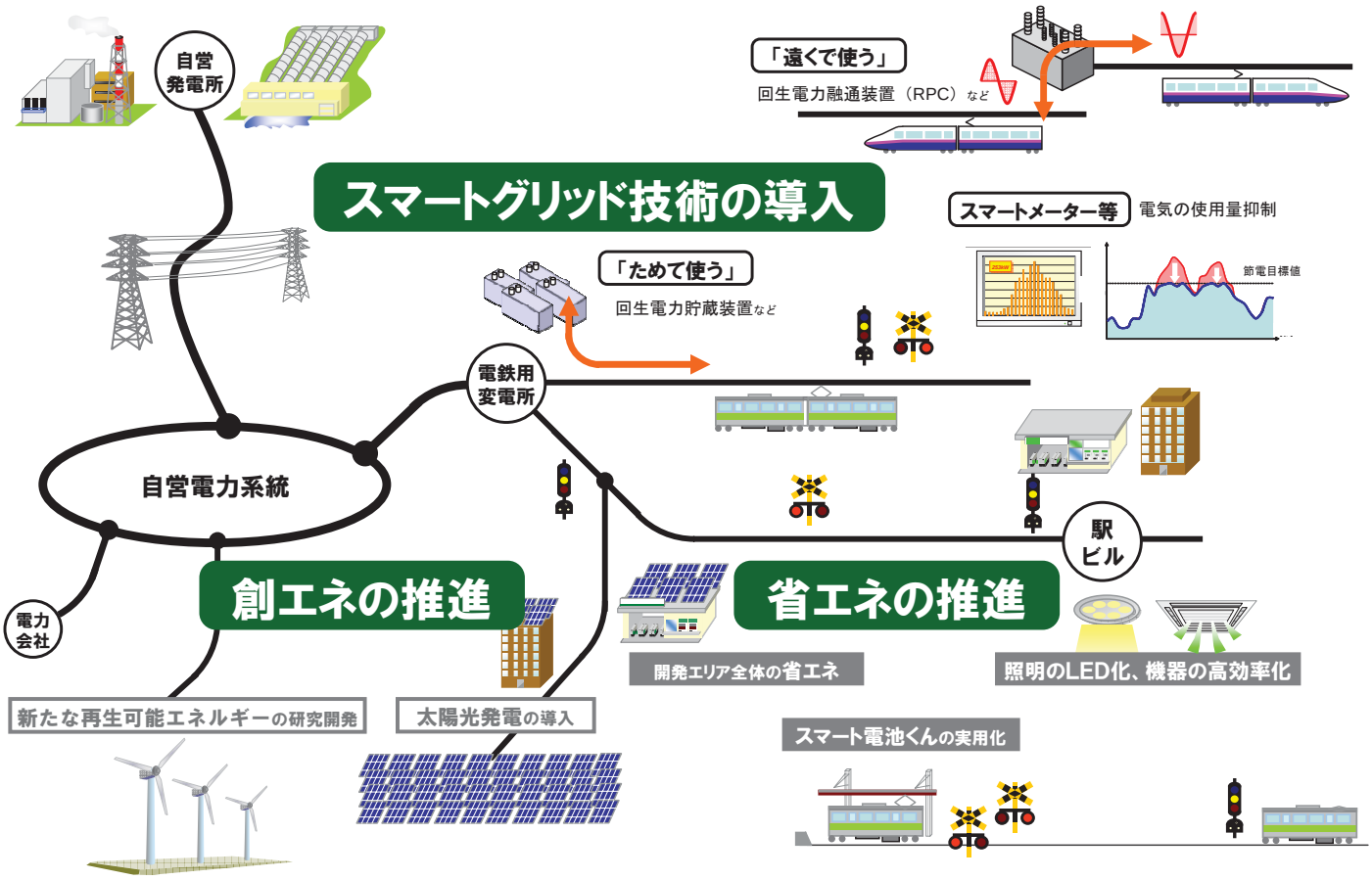
販売（3次産業）

●りんごをシードルなどに加工する「工房」と青森県内の企業による、青森県産の素材にこだわった料理やスイーツなどを提供する「市場（マルシェ）」の複合施設。
●東北新幹線新青森開業に合わせ開業。

「A－FACTORY」（青森駅前）

⑧エネルギー・環境戦略

■ 創エネと省エネを相互につなぎ、エネルギー利用を一層効率化する。

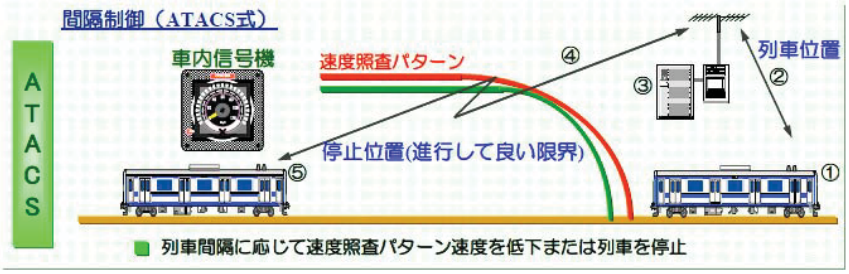


⑨ICTの活用

■ ICTを活用した「輸送システムの変革」「現場第一線における業務革新」などにより、新たな鉄道システムづくりに取り組む。

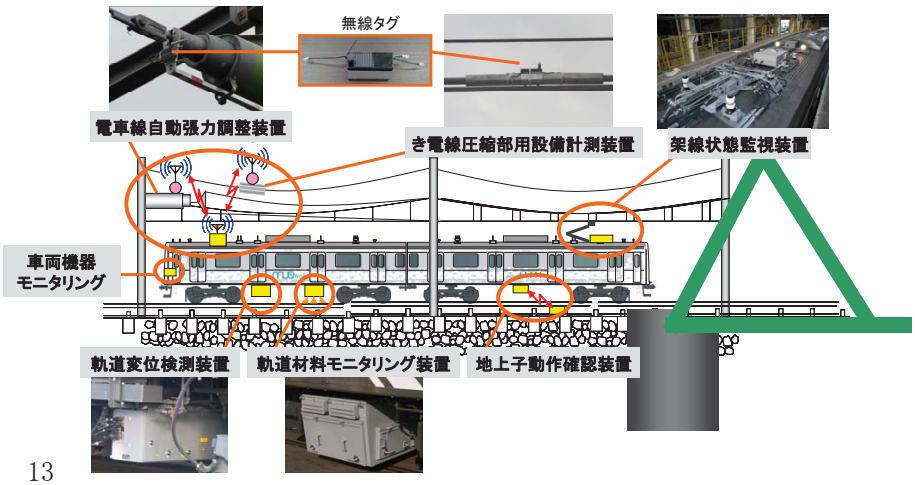
輸送システムの変革

●無線による列車制御システム
・「CBTC」の常磐線各駅停車への導入
・「ATACS(アタックス)」の首都圏線区での展開



現場第一線における業務革新

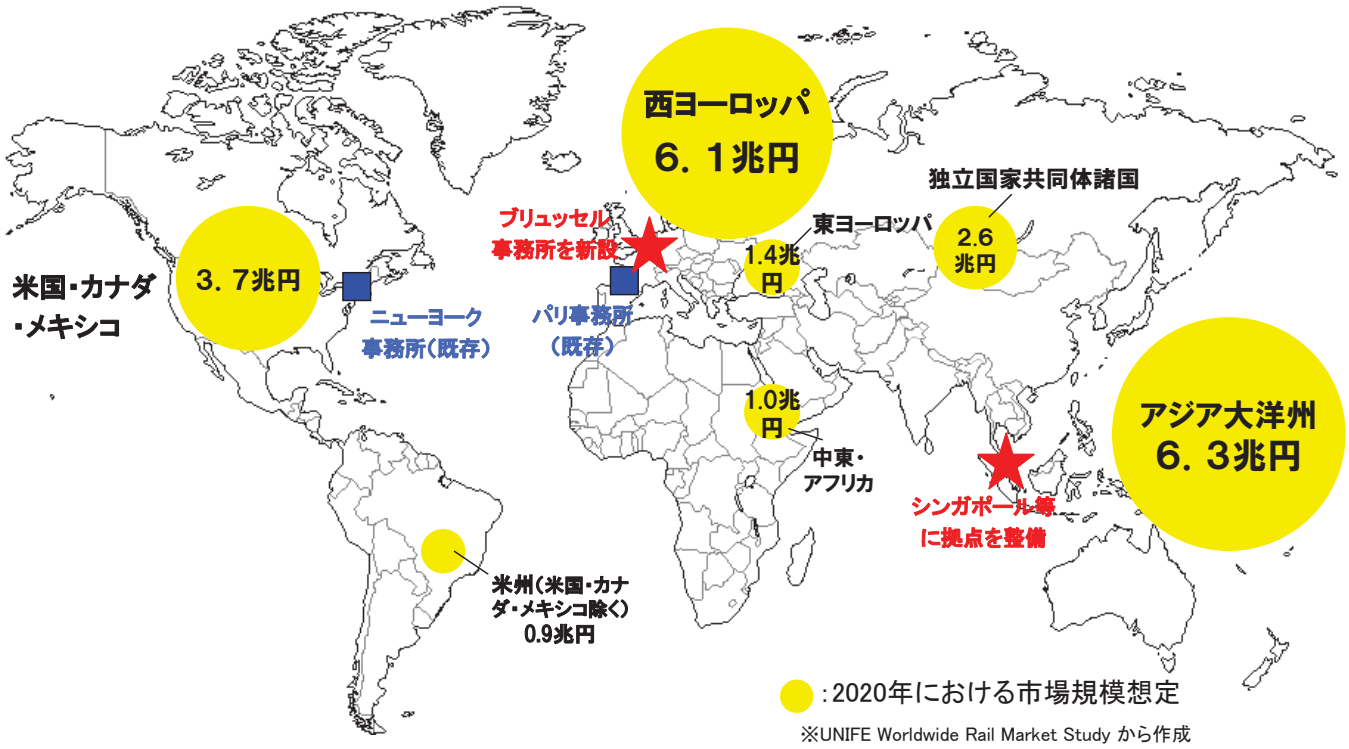
●営業列車による状態監視・データ分析をベースに、日々のメンテナンスや設備更新を最適化



⑩海外鉄道プロジェクトへの参画

ヨーロッパにおける事業拠点 ➡ ブリュッセル事務所を新設

アジアにおける拠点 ➡ シンガポール等に拠点を整備



※UNIFE Worldwide Rail Market Study から作成

⑪グローバル人材の育成

「グローバル人材育成プログラム Ever Onward」

◆ 海外鉄道コンサルティング業務OJTトレーニー
【参考】ハノイ都市鉄道1号線プロジェクトに、OJTトレーニーの派遣実績あり
（12名 ×2回）

◆ 短期留学・海外における研修

◆ 海外留学（MBAなど）

◆ 公的機関や他企業への派遣による海外ビジネス経験

・現場第一線の社員を含め意欲ある社員に対し、多様な育成メニューを用意
・海外展開を担う人材を計画的に育成

【参考】主なスケジュール（予定）

	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
鉄道		○E5系320km/h運転開始 ○E6系導入		○北陸新幹線金沢開業 ○東北縦貫線開業	○北海道新幹線新函館（仮称）開業 ○相模鉄道との相互直通運転				
	山手線ホームドア整備（大規模改良駅等を除く）→								
	耐震補強工事の重点的な実施 →								
生活サービス	○シャル鶴見 ○JR神田万世橋ビル	○ホテルメッツ新潟	○東京駅八重洲口開発中央棟「グランルーフ」 ○JR大塚駅南口ビル（仮称）		○船橋駅南口駅ビル（仮称） ○仙台駅東口開発（商業） ○新宿駅新南口ビル（仮称）	○千葉駅 エキナカ全面開業 ○仙台駅東口開発（ホテル）	○千葉駅 駅ビル全面開業	【完成時期未定】 ・（仮称）横浜駅西口駅ビル計画 ・品川駅周辺開発	○渋谷駅街区開発事業東棟供用開始
Suicaその他		○交通系ICカードの全国相互利用開始 ○情報ビジネス開始	○川崎火力発電所4号機更新		○電子マネー：500万件／日				○電子マネー：800万件／日