



CENTRAL JAPAN RAILWAY COMPANY

アニュアルレポート 2018

2018年3月期

CENTRAL JAPAN RAILWAY COMPANY JR東海 アニュアルレポート 2018



経営理念

日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する

「日本の大動脈」とは

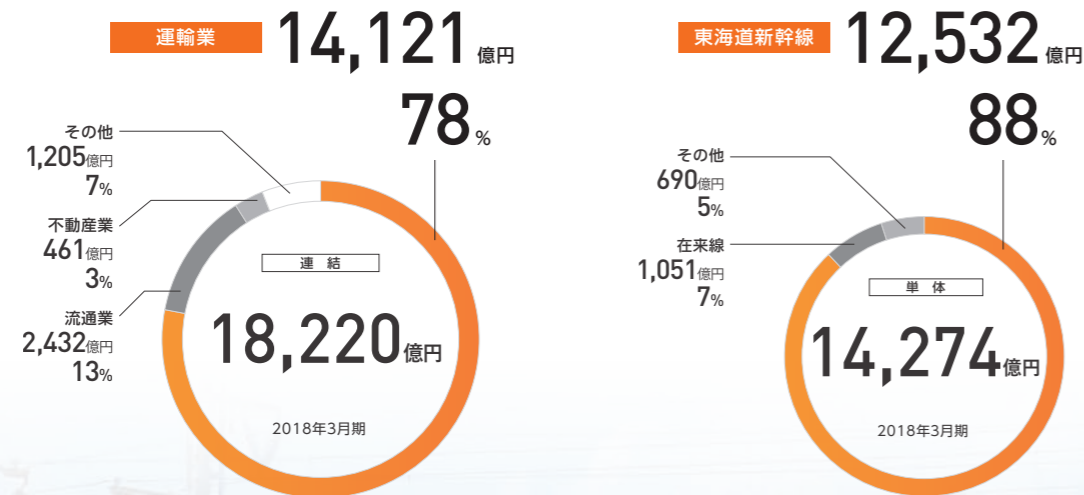
当社は東京～名古屋～大阪の高速大量旅客輸送を担うことを使命としています。「日本の大動脈」とは、この旅客輸送のことを示しています。この地域は日本の経済や文化の中心として重要な役割を果たしているため、大動脈輸送の停滞は、日本の経済・社会全体の動きの停滞にもつながりかねません。当社は東海道新幹線と中央新幹線により、現在も、そして将来も日本の大動脈輸送を担うという使命を果たし続けていかなければなりません。

「社会基盤」とは

当社は日本の大動脈と一体的に、名古屋・静岡を中心とした地域に根差した在来線運営とこれらの地域を中心とした関連事業展開を行い、人々の生活を支える、より広い意味では「社会基盤」としての使命も担っています。今後も変わりなく在来線網の運営、関連事業の展開にも更に磨きをかけていきます。

収益構造

連結営業収益の約8割を運輸業が占め、単体営業収益の約9割を東海道新幹線からの収入が占める。



注1:連結の比率は外部売上高に基づく
注2:端数処理により、内訳の合計が100%にならない場合があります。

目次

東海旅客鉄道



- 経営理念
営業収益について
- 目次
 - マーケットエリアの特徴・輸送力
 - 競争力強化の取組み

マネジメント・レター



- ご挨拶
- 社長インタビュー

重点施策・経営戦略



- 重点施策と関連設備投資
- 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
- 超電導リニア技術のブラッシュアップ及びコストダウン
- 営業施策の強化
- 技術開発・技術力強化への取組み
- 高速鉄道システムの海外展開
- 関連事業の着実な推進

ESG*情報



- 地球環境保全
- 人材への取組み
- 地域社会とのつながり・国際交流・文化芸術や生涯学習の振興
- コーポレート・ガバナンス
- 取締役、監査役及び執行役員

会社概要



- プロフィール・組織図
- 営業エリア
- 沿革
- 業績概要
- 財務ハイライト(連結・単体)
- その他関係資料

参考資料



- 財務・輸送の状況
- JR3社の財務データ比較(連結)
- 株式情報

*Environmental(環境)、Social(社会)、Governance(企業統治:ガバナンス)。企業がESGの課題に適切に配慮・対応すること、また、そのことを評価して投資する株主の存在が、地球環境問題や社会的な課題の解決・改善、さらに、資本市場の健全な育成・発展につながり、持続可能な社会の形成に寄与すると考えられています。
出典:東京証券取引所「ESGで企業を視る」

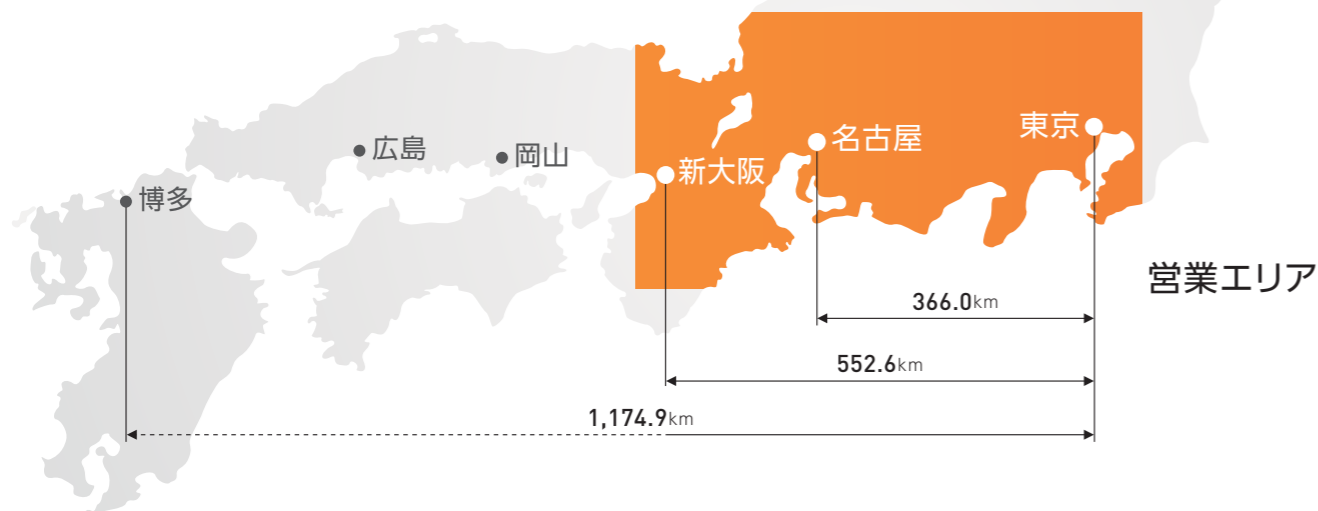
【見直し等に関する注意事項】

本誌に記載されている将来の計画や見込み数値等は、当社が現在入手可能な情報に基づく見直しであり、リスクや不確実性を含んでいます。潜在的なリスクや不確実性の例としては、経済動向や事業環境、消費動向、当社及び子会社における他社との競合状況、法律や規制等の変更などが挙げられます。なお、本誌は、原則として2018年5月末までの情報に基づき作成されています。
●金額は単位未満を切り捨て、その他の数値は単位未満を四捨五入して表示しています。
●FY2017は2017年度を示します。

マーケットエリアの特徴・輸送力

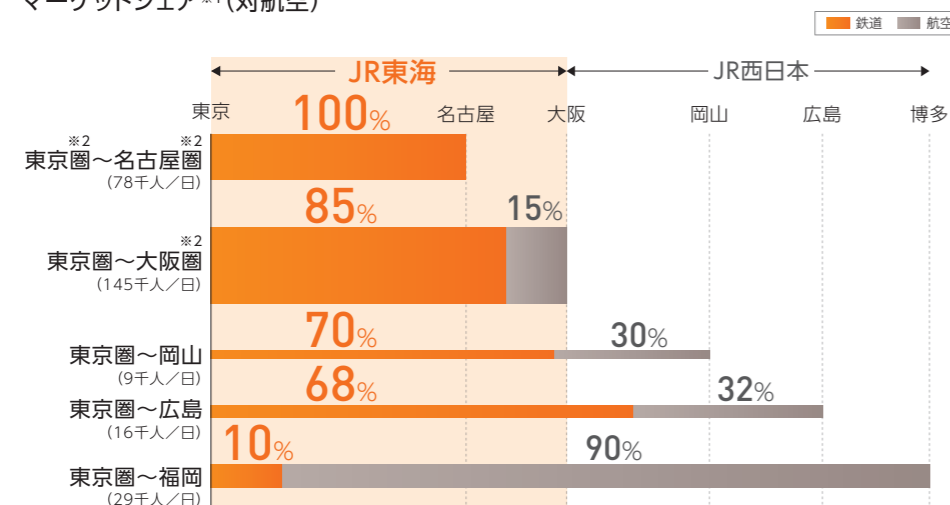
世界に比類のない都市間輸送マーケットにおいて、
圧倒的なプレゼンスを示す

「東海道新幹線」



当社の営業エリアにおいて圧倒的なシェア

マーケットシェア※1(対航空)



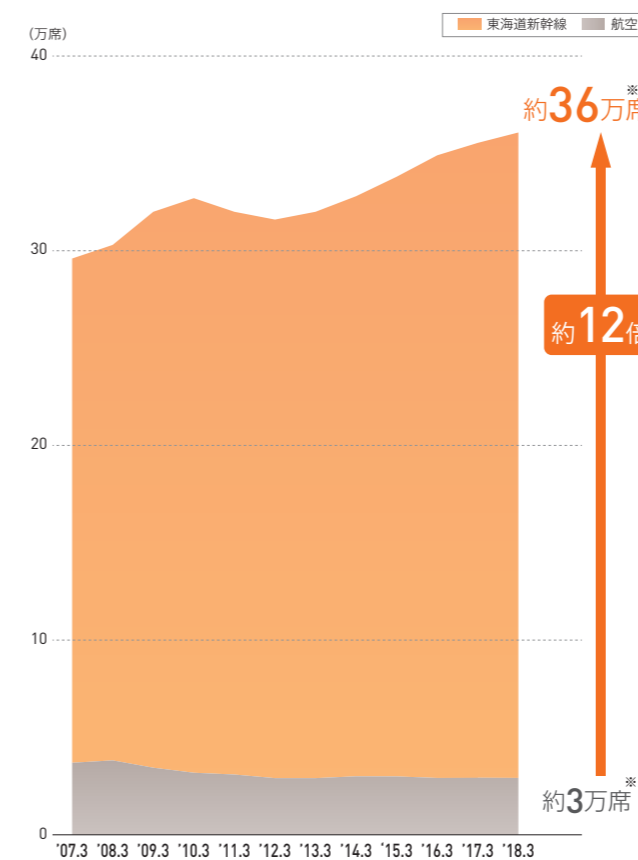
(参考例)

新幹線の営業キロ	(参考※3)
東京～名古屋 366.0km	ニューヨーク～ワシントンD.C. (LGA-IAD) 369km
東京～新大阪 552.6km	ロサンゼルス～サンフランシスコ (LAX-SFO) 542km
東京～博多 1,174.9km	ニューヨーク～シカゴ (LGA-ORD) 1,180km

※1 マーケットシェア:2017年3月期旅客地域流動調査(国土交通省)をベースに当社が算出
 ※2 東京圏:東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、栃木県、群馬県、静岡県、山梨県、長野県、愛知県、岐阜県、三重県、大阪圏:大阪府、京都府、兵庫県、奈良県
 ※3 U.S. Department of Transportation ウェブサイトより

主要区間である東京圏～大阪圏で 圧倒的なキャパシティを確立

1日あたりの輸送力の推移
(東京圏～大阪圏における東海道新幹線と航空の比較)

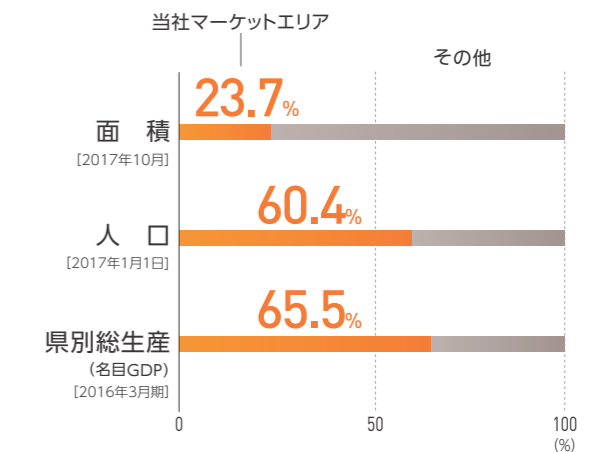


※1 東海道新幹線:各年度において東京駅、新大阪駅間を直通運転した「のぞみ」「ひかり」の提供座席数(臨時列車を含む)
 ※2 航空:2006～2017年度特定本邦航空運送事業者に係る情報(国土交通省)をベースに当社が算出



日本の人口及び経済活動は 東京圏～名古屋圏～大阪圏間に集中

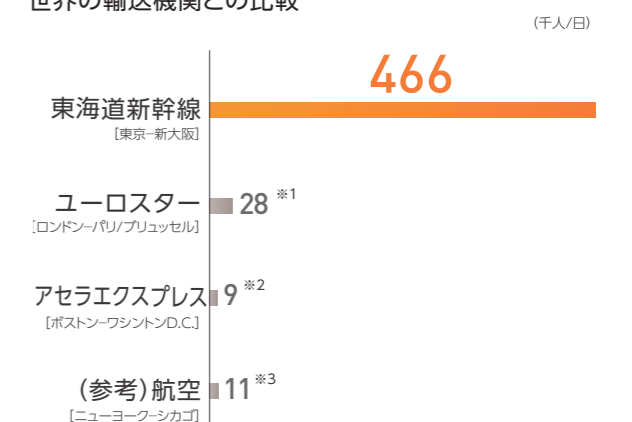
当社マーケットエリアが日本全体に占める割合



【出典】
 当社マーケットエリアは以下の都府県を対象として計算
 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、静岡県、山梨県、長野県、愛知県、三重県、岐阜県、滋賀県、大阪府、京都府、兵庫県、奈良県
 人口:総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」
 県別総生産:内閣府「県民経済計算」

世界の都市間輸送を凌駕する輸送量

世界の輸送機関との比較



【出典】
 ※1 Eurotunnelウェブサイトより当社が算出(2017.1-2017.12)
 ※2 National Fact Sheet: FY 2017(Amtrak)より当社が算出
 ※3 U.S. Department of Transportation ウェブサイトより当社が算出(2017.1-2017.12)



輸送サービス

220km/hから270km/h、そして285km/hへと最高速度を向上。車両・地上設備への投資により、最速列車「のぞみ」の運転本数を順次増加。1時間当たり「のぞみ」を上り下りとも最大10本まで運転できる体制を確立。最新技術を取り入れた新型車両を継続的に投入。

輸送サービス

2013年度

- ほぼ全ての時間帯で1時間当たり最大で「のぞみ」10本のダイヤ改正

2014年度

- 最高速度285km/hへの速度向上

2012年度

- N700Aの営業運転を開始
- 新大阪駅ホーム増設

2007年度

- N700系の営業運転を開始

2003年度

- 東海道新幹線品川駅開業
- 東海道新幹線の全列車の最高速度を270km/h化
- 「のぞみ」中心ダイヤに移行

2007年度

- 東海道新幹線で「EX-IC」サービス開始

2006年度

- 「エクスプレス予約」サービスを東海道・山陽新幹線全線に拡大

2012年度

- 「プラスEX」サービス開始

PLUS EX

2009年度

- 「EX-IC」サービスを山陽新幹線に拡大
- 法人会員へのサービス提供開始

旅客サービス

東海道新幹線の基幹サービスとして、ネット予約サービス「エクスプレス予約」の対象区間・ラインナップを拡大。チケットレス乗車サービスEX-ICにより、利便性をさらに向上。2017年9月末に導入したネット予約・チケットレス乗車サービス「スマートEX」では、ライトユーザーや訪日外国人もターゲットに利便性を向上。

2017年度

- N700S確認試験車の走行試験開始

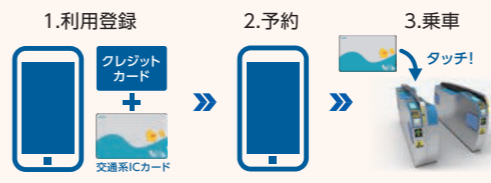


2019年度

- 全ての車両が最高速度285km/hで走行可能なN700Aタイプに統一(予定)

2017年度

- 東海道・山陽新幹線で「スマートEX」サービス開始



東海道新幹線の将来の経年劣化や大規模災害に対する抜本的な備え

日本の大動脈輸送の二重化が必要

超電導リニアによる圧倒的な時間短縮効果で、3大都市圏が一つの巨大都市圏となる

活動範囲の広域化によりビジネスの進め方、余暇の過ごし方などライフスタイルが大きく変化し、様々な可能性が広がる

○営業速度

500km/h

○所要時間(最速)

東京都~名古屋市 40分

東京都~大阪市 67分

○第一段階(品川駅~名古屋駅)

東海道新幹線



中央新幹線(超電導リニア)



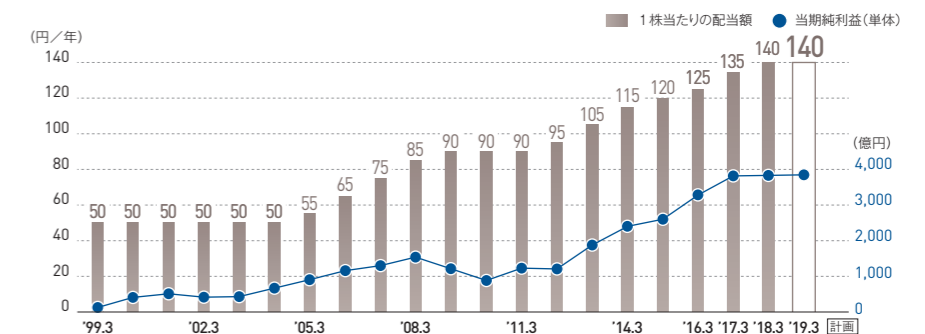
*2018年3月ダイヤ改正時点(最速列車による到達時間)

中央新幹線計画概要

当社が開発してきた超電導リニアにより、当社の自己負担で実現。健全経営と安定配当の堅持を前提とし、まずは東京都から名古屋市まで、さらに大阪市まで実現。開業後は当社が東海道新幹線と一元的に経営。

安定配当の堅持

当社の配当に対する考え方は、従前より一貫して、安定配当を継続することを基本に、各期の経営環境、業績を踏まえて具体的な配当額を決定するという方針です。



※1 2018年度の予想値は、2018年3月期決算公表時点のもの

※2 2012年度の1株当たりの配当額については、2012年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、1単元の株式の数を100株とする単元株制度を採用したことを受け、期首に当該株式分割が行われたと仮定して算定

※3 2011年度以前の1株当たりの配当額については、2012年度以降との比較を容易にするために100で除した値を表示

JR東海アニュアルレポート2018をお読みいただく皆様へ

当社は、「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という経営理念のもと、鉄道事業において、安全・安定輸送の確保を最優先に、お客様に選択されるサービスの提供、業務効率化等について不断の取組みを行うことにより、日本の大動脈輸送を担う東海道新幹線と東海地域の在来線網を一体的に維持・発展させることに加え、大動脈輸送を二重化する中央新幹線の建設により、「三世代の鉄道」を運営するということを使命としており、これを長期にわたり安定的に果たし続けていくことを基本方針としています。

当社グループの中核をなす鉄道事業においては、長期間にわたる多額の設備投資や技術開発が不可欠です。このため、短期的な収益性を追求することよりも、長期的展望を持って事業運営を行うことが極めて重要です。当社は、日々の鉄道運営においてより質の高いサービスを提供していくと同時に、経営基盤の強化を図りながら、中長期的なプロジェクトを計画的に推進しています。



代表取締役会長
柘植 康英

柘植 康英



代表取締役社長
金子 慎

金子 慎

安全・安定輸送の確保

鉄道事業においては、安全・安定輸送の確保を最優先に、東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策についてより安全性の高い方式に改めた脱線防止ガードの全線への敷設を進めるとともに、駅の吊り天井の脱落防止対策、名古屋工場等の建替・耐震補強工事等の地震対策を進めます。また、東海道新幹線の大規模改修工事についても着実に進めます。さらに、高い感度で設備や工事に内在するリスクを掘り下げ、安全に関する仕組みを再点検し、一層の事故防止に努めるとともに、自然災害等へより適切に対処するため、実践的な訓練を繰り返し実施します。

輸送サービスの充実

東海道新幹線については、「のぞみ10本ダイヤ」を活用して、お客様のご利用の多い時期や時間帯に、需要にあわせ

たより弾力的な列車設定に引き続き取り組みます。また、N700A(3次車)の投入を進めるとともに、既存車両に地震ブレーキの停止距離短縮等の3次車の特長を反映させる改造工事を進めます。さらに、2019年度末の東海道新幹線全列車の最高速度285km/h運転化に向けて、利便性・安定性をさらに高めるダイヤの検討を進めます。加えて、当社ホームページに各駅の発車状況や個別列車の運行状況等の表示を加えます。

在来線については、「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、引き続き需要にあわせ弾力的に増発や増結を行います。また、当社ホームページに列車の在線位置情報の表示を加えるほか、TOICAについて、2019年春のご利用エリア拡大に向けた準備を進めます。

旅客関連設備については、ホーム上の可動柵について、東海道新幹線の新大阪駅において20～26番線への設置工事に着手します。在来線については、金山駅における実証試験を進めるとともに、設置に向けた仕様の検討等を行います。

また、在来線のホームにおける内方線付き点状ブロックへの取替について、乗降3千人以上の駅での取替計画を2年前倒して完了します。在来線駅におけるエレベーターや多機能トイレの設置等バリアフリー設備の整備についても引き続き推進します。

営業施策の強化

営業施策については、「エクスプレス予約」及び「スマートEX」の利便さを知っていただき、より多くのお客様にご利用いただけるよう取り組むとともに、「EXのぞみファミリー早特」など観光型商品の販売促進を通じて幅広く需要の喚起を図ります。また、京都、奈良、東京、飛騨、伊勢志摩等を対象に、魅力ある商品設定や観光キャンペーンの展開に取り組むとともに、「愛知デスティネーションキャンペーン」を通じて、自治体や旅行会社等と連携し、魅力ある観光素材・商品の開発や観光列車の運行等に取り組めます。さらに、海外からのお客様に便利に鉄道をご利用いただけるよう、「スマートEX」の訪日外国人向けサービスのご利用拡大を図るとともに、周遊きっぷ等の販売促進、無料Wi-Fiサービスの駅や車内への拡大、在来線駅のナンパリングに取り組めます。

超電導リニアによる中央新幹線計画の推進

超電導リニアによる中央新幹線については、当社の使命であり経営の生命線である首都圏～中京圏～近畿圏を結ぶ高速鉄道の運営を持続するとともに、企業としての存立基盤を将来にわたり確保していくため計画しているものです。

中央新幹線計画については、健全経営と安定配当を堅持し、柔軟性を発揮しながらプロジェクトの完遂に向けて、さらなる緊張感を持って着実な推進に取り組めます。また、引き続き、地域との連携を密にしながら、測量、設計、用地取得等を計画的に遂行します。さらに、工事については、工期が長期間に亘り難易度が高い、南アルプストンネル、品川駅、名古屋駅のほか、山岳トンネル、都市部非常口等について、引き続きトンネルや非常口の掘削、地中連続壁の構築等を進めるとともに、2018年3月に認可を受けた中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画(その2)に基づく電気関係工事等必要な準備が整ったところについても、工事の安全と環境の保全を重視し、各種工事を着実に進めます。加えて、中央新幹線の高度かつ効率的な運営・保守体制の構築に向けて取り組みます。

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

山梨リニア実験線において、営業線仕様の車両及び設備により、2編成を交互に運用して、引き続き長距離走行試験を実施することなどにより、営業運転に対応した保守体系の確立に向けた実証等を進めるとともに、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・保守のコスト

ダウンに取り組みます。また、「超電導リニア体験乗車」を引き続き計画的に実施し、超電導リニアのさらなる理解促進に取り組めます。

高速鉄道システムの海外展開

高速鉄道システムの海外展開については、米国テキサスプロジェクトの事業開発主体に対し、現地子会社(High-Speed-Railway Technology Consulting Corporation)により技術仕様策定等の技術支援を進めるとともに、超電導リニアシステムを用いた米国北東回廊プロジェクトのプロモーション活動、台湾高速鉄道における技術コンサルティングを引き続き進めます。また、「Crash Avoidance(衝突回避)」の原則に基づく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ます。

技術開発・技術力の強化

技術開発の推進については、N700S確認試験車による走行試験を行い、量産車の仕様確定に向けて最終確認を行います。また、ハイブリッド方式による在来線次期特急車両の試験走行車の新製を進めます。さらに、状態監視技術等を活用した検査や保守の高度化・省力化、及び設備の維持更新等におけるコストダウンにつながる技術開発を進めるほか、各種災害等に対して、より安全性を高めるための技術開発を実施します。

関連事業の着実な推進

鉄道以外の事業については、JRセントラルタワーズとJRゲートタワーを一体的に運営し、既存事業も含めて、相乗効果を最大限に発揮することにより、様々なニーズにお応えし、収益の拡大を図ります。また、流通事業や駅ビル事業の活性化、当社所有地の有効活用、高架下開発等の事業推進に取り組むなど、当社グループとして一層の収益力向上、競争力強化に取り組めます。

地球環境保全

地球環境問題については、鉄道本来の地球環境への優位性についてご理解いただく取り組みを行うとともに、引き続き大幅な省エネルギーの実現を可能とするN700Aの投入等の地球環境保全に資する諸施策を進め、日常の業務遂行にあたっては省資源・省エネルギーに取り組めます。

引き続き、収益力の強化と技術レベルの不断の向上に取り組むとともに、設備投資を含めた業務執行全般にわたり、知恵を絞り効率化と低コスト化を徹底し、経営体力の充実を図ります。

経営

社長に就任されての抱負をお聞かせください。

- 昨年、当社は会社発足30周年の節目に、経営理念を「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」と決めました。
- 当社はこれまで、日本経済の中核である東京から名古屋、大阪を結ぶ東海道新幹線と、名古屋・静岡を中心とした地域に根差した在来線の運営を担いながら、各地区で鉄道事業と相乗効果の高い関連事業を展開してきており、さらに、現在は東海道新幹線のバイパス機能を担う中央新幹線の建設に取り組んでいます。このように、この理念は、昨年、新しく考えて定めたというより、当社の役割と使命を改めて確認したものと言えます。当社はこれまで、この理念に示された使命を果たしつつ大きく発展を遂げてきましたが、私も社長として、この理念を、より高いレベルで実現していかなければならないと考えています。
- 当社のこれまでの取組みを振り返りますと、まず何より、安全・安定輸送の確保を最優先に取り組んできました。これは一貫して、当社の最

優先の経営課題であり、全ての事業展開の大前提です。このため、毎年の設備投資の過半は安全に関わるもので、会社発足以来、その累計は2017年度末時点で3兆5000億円に上ります。さらに、技術開発や社員教育も、安全が第一のテーマです。この結果、当社の安全に対する信頼は大幅に向上してきたと思います。

- このように、安全を大前提にした上で、サービスを改善し、ご利用が拡大し、低コスト化と効率化に取り組むなかで、収益と利益が増加し、それをベースに、さらに安全とサービスの強化のために投資するという好循環が実現して、経営基盤も大幅に強化することができています。現在、自己負担による建設を進めている中央新幹線計画も、このような経営基盤の強化の結果、可能となったものです。
- このような発展は、各部門の様々な取組みの集大成とも言うべきもので、まとめて言えば、「安全に仕事を進める力」、「より良いサービスを提供する力」、そして「低コストで効率的に仕事をする力」が強化されることで成し遂げられたものと考えています。したがって、これからも、会社を発展させ、強くするために、当社はこれらの力を向上させ続けていくことが重要であると考えています。

東海道新幹線

東海道新幹線の利用状況は、2017年度も過去最高を更新するなど堅調に推移していますが、その背景をどうお考えですか。

- ここまで日本経済が概ね底堅く推移してきたということもありますが、当社が中長期的な視点で取り組んできた様々な競争力強化施策が実を結んできていると考えています。
- 会社発足以降、一貫して輸送力の増強に取り組んできました。2017年度の日あたりの運転本数は過去最多の368本でしたが、この高い輸送力を可能としている「のぞみ10本ダイヤ」は、新大阪駅のホーム増設や折り返し設備増強等に5年以上を費やし実現したものです。また、継続的な新型車両の投入や、昨年導入した新幹線の新しいネット予約・チケットレス乗車サービス「スマートEX」などの営業施策の充実も現在の新幹線の高いサービスレベルを支えています。

では、東海道新幹線における今後の中長期的なサービス向上策はどのようなものですか。

- 引き続き当社の使命を全うするため、東海道新幹線をさらに磨き上げ、お客様の利便性を高めていきます。
- 輸送面では需要にあわせてより弾力的な列車設定を続けるとともに、車両の追加投入や既存車両に地震ブレーキの停止距離の短縮等の最新の車両の特長を反映させる改造工事に引き続き取り組みます。2019年度末には、全ての車両が285km/h走行が可能でN700Aタイプに統一され、利便性・安定性を更に高めた魅力的なダイヤとすることができると、2020年のダイヤ改正に向けて検討を進めていきます。
- 営業面では、当社ホームページにおいて、個別列車の走行位置や遅延状況等の情報提供を今年度末に開始する予定です。また、ネット予約・チケットレス乗車サービスの利便性向上にも引き続き取り組みます。

東海道新幹線の次期車両「N700S」はどんな車両になるのですか。また、投入までのスケジュールを教えてください。

- N700系以来のフルモデルチェンジとなる「N700S」には、さらなる省エネルギー化を図りつつ、より一層の安全性・安定性を向上させる新技術を採用します。
- また、徹底した機器の小型・軽量化により、床下機器配置の最適化を図ることで、様々な編成長の車両に適用可能な「標準車両」を実現します。
- 今年3月に完成した最初の編成は、確認試験車として、次期営業車両(量産車)に反映する新技術の最終確認に向けた走行試験をしています。その後は、新幹線のさらなるブラッシュアップを目指し、技術開発を推進する試験専用車として活用します。なお、次期営業車両(量産車)は、2020年度に投入する予定です。

在来線

在来線の利用拡大に向けた取組みについて教えてください。

- 在来線については、新型車両の投入、フリークエンシーの向上等のサービス向上を着実に進めてきました。「しなの」、「ひだ」等の特急列車について多客期や沿線イベントなどの需要にあわせ弾力的に増発や増結を行うほか、地域との連携を強化し、鉄道のご利用拡大に努めます。
- また、現在特急「ひだ」等に使用している気動車の取替を見据え、当社では初となるハイブリッド方式を採用した次期特急車両の試験走行車を2019年末までに新製し、技術の確立に向けた試験走行を行っていきます。安全性や快適性を高めつつ、ハイブリッド方式の鉄道車両では国内初の最高速度120km/hでの営業運転を目指しており、量産車は2022年度を目標に投入する方向で検討を進めています。
- 地域との連携強化という観点では、在来線特急列車のご利用促進を目的に、当社沿線の数ある観光資源をご紹介します[Shupo[シュポ]]

より高いレベルで
経営理念を実現する

代表取締役社長

金子 慎



キャンペーンや、当社の駅を起点に沿線の観光スポットを歩いて巡る参加費無料の「さわやかウォーキング」を展開しています。また、本年は、JR6社で行う「愛知デスティネーションキャンペーン」を通じて、自治体や旅行会社等と連携し、魅力ある観光素材・商品の開発や観光列車の運行等を行い、新幹線も含めたご利用拡大に取り組めます。

中央新幹線

沿線各地で工事が本格的に始まっていますが、改めて中央新幹線計画の意義を教えてください。

- 中央新幹線計画は、首都圏～中京圏～近畿圏(東京～名古屋～大阪)を結ぶ高速鉄道の運営という当社設立以来の使命を将来にわたって果たし続けていくためのものです。
- 現在この役割を果たしている東海道新幹線は開業から50年以上が経過し、将来の経年劣化や大規模災害に対する抜本的な備えを考えなければならない時期にきています。また、東日本大震災を踏まえ、大動脈輸送の二重系化により災害リスクに備える重要性がさらに高まっています。そこで、その役割を代替する中央新幹線について、自己負担を前提に、当社が開発してきた超電導リニアにより可及的速やかに実現し、東海道新幹線と一元的に経営していくこととしています。

中央新幹線計画のリスク要因とその対処方法はどのように考えていますか。

- 当社は、健全経営と安定配当を堅持して、柔軟性を発揮しながらプロジェクトの完遂に向け着実に取り組んでいます。中央新幹線の建設期間は長期に及ぶことから、景気、金利、物価、労務費、地価の変動など経済情勢の変動は当然あり得るものと考えていますが、収益力の強化、業務運営の効率化、低コスト化による経営基盤の強化、さらに中央新幹線の工事費自体のコストダウンの深度化にも取り組んでいきます。

- なお、経営リスクの低減という意味では、2016年度と2017年度に「財政投融資を活用した長期借入」により、総額3兆円の長期・固定・低利の融資を受けました。

▶ 参照 P55 | 「財政投融資を活用した長期借入について(中央新幹線建設長期借入金)」

関連事業

関連事業の取組みについて教えてください。

- 当社は、駅立地を十分に活かすことができる事業をはじめ、鉄道事業との相乗効果が期待できる分野を中心に収益基盤の拡充に努めています。
- 特に、当社最大の駅である名古屋駅の開発は関連事業の柱であり、2000年に開業したJRセントラルタワーズはすでに名古屋のランドマークとして定着し、中部圏の経済発展に大きく貢献してきました。そのタワーズに隣接するJRゲートタワーは、2017年に全面開業となり、これまで大変多くのお客様にご利用いただいています。今後もタワーズとゲートタワーを一体的に運営し、相乗効果を最大限に発揮することにより、様々なニーズにお応えしていきたいと考えています。
- 引き続きグループ会社と一体となって事業を展開することで、収益及び利益の拡大を図っていきます。

配当

配当の考え方を教えてください。

- 当社の配当に対する考え方は、長期的な視点に立って経営を行う鉄道事業の性格から、従前より一貫して、安定配当を継続することを基本に、各期の経営環境、業績を踏まえて具体的な配当額を決定するという方針です。
- 中央新幹線の建設期間中も開業後もこのスタンスは変わりません。

重点施策と関連設備投資

2018年度

1 安全・安定輸送の確保

▶P.14

設備投資額 1,470億円

地震対策をはじめ構造物のさらなる強化に取組みます

- ▶ 東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策について、より安全性の高い方式に改めた脱線防止ガードの全線への敷設を進める。
- ▶ 地震による駅の吊り天井の脱落防止対策や、名古屋工場等の建替・耐震補強工事を進める。
- ▶ 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コストダウンを重ねながら着実に進める。

事故防止や異常時対応の取組みを進めます

- ▶ 高い感度で設備や工事に内在するリスクを掘り下げ、安全に関する仕組みを再点検し、一層の事故防止に努める。
- ▶ 災害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。



大規模改修工事



車両の脱線復旧訓練

参考

脱線防止ガード敷設	2018年度 約99km
大規模改修工事	2018年度 370億円[2016～2019年度 1,450億円]
駅天井の脱落対策	新幹線 全17駅、在来線 30駅[2016～2026年度 約130億円]

2 輸送サービスの充実

▶P.18

設備投資額 500億円

より利便性の高いダイヤを実現するための取組みを進めます

- ▶ 「のぞみ10本ダイヤ」を活用して、ご利用の多い時期や時間帯に、需要にあわせてより弾力的な列車設定に引き続き取り組む。
- ▶ N700A(3次車)の投入を進めるとともに、既存車両に地震ブレーキの停止距離短縮等の3次車の特長を反映させる改造工事を進める。
- ▶ 2019年度末の東海道新幹線全列車の最高速度285km/h運転化に向けて、利便性・安定性をさらに高めるダイヤの検討を進める。
- ▶ 「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、引き続き需要にあわせて弾力的に増発や増結を行う。

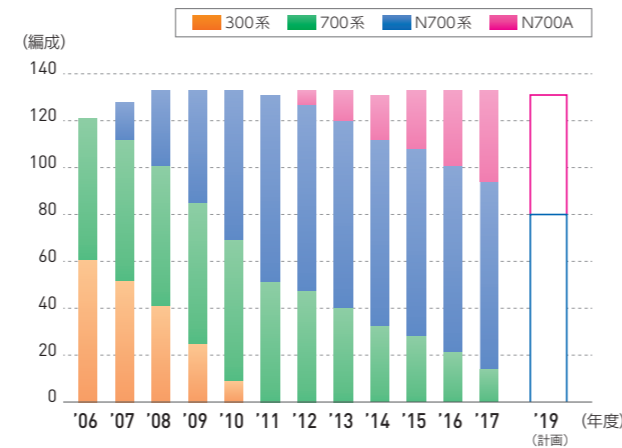


N700Aタイプ車両



ワイドビューしなの

東海道新幹線の車両別編成数(年度末)の推移



参考

N700A(3次車)	2018年度 7編成[2016～2019年度 20編成投入]
3次車の特長を反映させる改造工事	2018年度 52編成[2017～2019年度 111編成対象]

より安心して鉄道をご利用いただけるよう設備の整備等を進めます

- ▶ ホーム上の可動柵について、新幹線では新大阪駅の20～26番線への設置工事に着手し、在来線では金山駅での実証試験を進めるとともに、設置に向けた仕様の検討等を行う。
- ▶ 在来線ホームにおける内方線付き点状ブロックへの取替について、乗降3千人以上の駅での取替計画を2年前倒して完了する。
- ▶ 在来線駅におけるエレベーターや多機能トイレの設置等バリアフリー設備の整備を推進する。

より便利に鉄道をご利用いただくための取組みを進めます

- ▶ 当社ホームページにおいて、新幹線・在来線の個別列車の走行位置や遅延の状況、新幹線各駅の発車状況等の情報提供を開始する。
- ▶ TOICAについて、2019年春のご利用エリア拡大に向けた準備を進める



金山駅で実証試験中の可動柵

のぞみ 29号	11:30 東京	→	16:33 博多
現在、豊橋～三河安城間を遅れて走行中			
停車駅	到着時刻	発車時刻	到着状況/見込み
豊橋			
三河安城			
名古屋	13:11	13:13	+35～45分
岐阜羽島			
米原			
京都	13:48	13:50	+35～45分

ホームページの表示イメージ(新幹線)

参考

新大阪駅可動柵	20～26番線に設置 2022年度完了予定 ※27番線は設置済
金山駅可動柵	2018年秋頃まで実証試験を実施予定
TOICAエリア拡大	・東海道本線(柏原～醍ヶ井)・御殿場線(下曾我～足柄) ・関西本線(南四日市～亀山)
内方線付き点状ブロック 乗降5千人以上の駅 3千人から5千人の駅	整備完了 2018年度に完了予定(2年前倒し)

3 超電導リニアによる中央新幹線計画の推進

▶P.22

設備投資額 2,500億円

超電導リニアによる中央新幹線計画について、安全、環境、地域との連携を重視し、沿線各地で工事を着実に進めます

- ▶ 中央新幹線計画については、健全経営と安定配当を堅持し、柔軟性を発揮しながらプロジェクトの完遂に向けて、さらなる緊張感を持って着実に推進に取り組む。
- ▶ 引き続き、地域との連携を密にしながら、測量、設計、用地取得等を計画的に遂行する。
- ▶ 工期が長期間に亘り難易度が高い、南アルプストンネル、品川駅、名古屋駅のほか、山岳トンネル、都市部非常口等について、引き続きトンネルや非常口の掘削、地中連続壁の構築等を進めるとともに、2018年3月に認可を受けた中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画(その2)に基づく電気関係工事等必要な準備が整ったところについても、工事の安全と環境の保全を重視し、各種工事を着実に進める。
- ▶ 中央新幹線の高度かつ効率的な運営・保守体制の構築に向けて取り組む。



南アルプストンネル(長野工区)斜坑の掘削



品川駅:地中連続壁の構築



北品川非常口:立坑の掘削

参考

地中連続壁	大規模な掘削に先立って、周囲の地盤を防護するために構築する連続したコンクリート壁
-------	--

重点施策と関連設備投資 2018年度

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

▶P.24

設備投資額 40億円

超電導リニア技術のさらなる
ブラッシュアップ・コストダウンに
引き続き取り組みます

- ▶山梨リニア実験線において、営業線仕様の車両及び設備により、2編成を交互に運用して、引き続き長距離走行試験を実施する。
- ▶営業運転に対応した保守体系の確立に向けた実証等を進めるとともに、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・保守のコストダウンに取り組む。
- ▶「超電導リニア体験乗車」を引き続き計画的に実施し、超電導リニアのさらなる理解促進に取り組む。



L0系



超電導リニア体験乗車

5 営業施策の強化

▶P.26

設備投資額 110億円

新幹線のネット予約を多くのお客様に
ご利用いただけるよう取り組みます

- ▶「エクスプレス予約」及び「スマートEX」の利便さを知っていただき、より多くのお客様にご利用いただけるよう取り組む。
- ▶「EXのぞみファミリー早特」など観光型商品の販売促進を通じて幅広く需要の喚起を図る。

沿線の観光資源の魅力を活かし、
営業施策を積極的に展開します

- ▶京都、奈良、東京、飛騨、伊勢志摩等を対象に、魅力ある商品設定や観光キャンペーンの展開に取り組む。
- ▶JR6社で行う「愛知アスティネーションキャンペーン」を通じて、自治体や旅行会社等と連携し、魅力ある観光素材・商品の開発や観光列車の運行等に取り組む。

海外からのお客様に便利に鉄道を
ご利用いただけるよう取り組みます

- ▶「スマートEX」の訪日外国人向けサービスのご利用拡大を図るとともに、周遊きっぷ等の販売促進に努める。
- ▶スマートフォン等でネット予約や運行情報・観光情報を取得できる環境を整備するため、駅や車内の無料Wi-Fiサービスを拡大する。
- ▶在来線に駅ナンバリングを導入する。



「TRY!EX」ポスター

「そうだ 京都、行こう。」
桜編(勧修寺)駅における無料Wi-Fiサービス
利用可能エリアを示すステッカー

参考

「エクスプレス予約」会員	337万人 「スマートEX」登録者:61万人(ともに2月末時点) 利用実績合計:17万件/日(2月実績)
無料Wi-Fiサービス提供範囲	東海道新幹線N700Aタイプ、特急「ひだ」車内、新幹線全17駅、在来線24駅(新幹線との併設駅6駅含む)
駅ナンバリング対象駅数	在来線176駅

6 技術開発の推進、地球環境保全、
高速鉄道システムの海外展開

▶P.28

設備投資額 10億円

安全やコストダウンに資する技術開発、
地球環境保全の取組みを推進します

- ▶N700S確認試験車による走行試験を行い、量産車の仕様確定に向けて最終確認を行う。
- ▶安全性や快適性の向上とともにトータルコストの低減を図るハイブリッド方式による在来線次期特急車両の試験走行車の新製を進める。
- ▶状態監視技術等を活用した検査や保守の高度化・省力化、及び設備の維持更新におけるコストダウンにつながる技術開発を推進する。
- ▶各種災害等に対して、より安全性を高めるための技術開発を実施する。
- ▶N700Aなどの省エネ型車両への取替等、地球環境保全に資する諸施策を推進する。

高速鉄道システムの海外展開の取組みを推進します

- ▶米国テキサスプロジェクトの事業開発主体に対し、現地子会社(HTeC)により技術仕様策定等の技術支援を進めるとともに、超電導リニアシステムを用いた米国北東回廊プロジェクトのプロモーション活動を推進する。
- ▶台湾高速鉄道において運行管理システムの更新工事等の技術コンサルティングを引き続き進める。
- ▶「Crash Avoidance(衝突回避)」の原則に基づく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。



N700S確認試験車

HTeCによる
技術支援の様子

参考

N700S	2020年度に営業車両を投入する方向で検討中
ハイブリッド方式による在来線次期特急車両	2019年末に試験走行車が完成予定、1年間を目途に試験を実施 2022年度を目標に量産車を投入する方向で検討中

7 関連事業の着実な推進

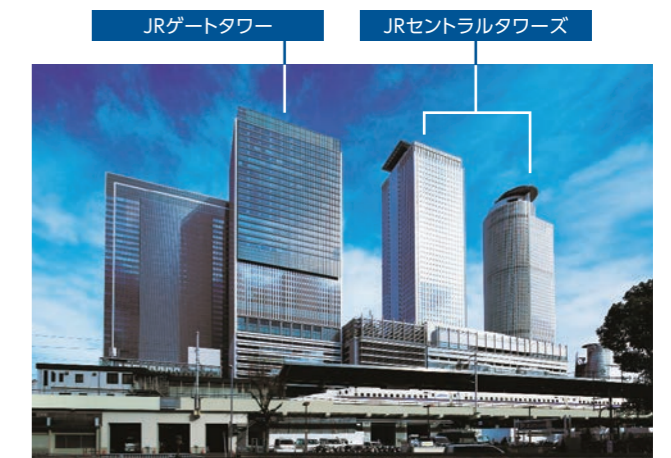
▶P.30

設備投資額 320億円

(うち連結子会社の設備投資290億円)

JRセントラルタワーズとJRゲートタワーを中心に、
お客様により一層満足いただけるよう、
関連事業を推進していきます

- ▶JRセントラルタワーズとJRゲートタワーを一体的に運営し、既存事業も含めて、相乗効果を最大限に発揮することにより、様々なニーズにお応えし、収益の拡大を図る。
- ▶流通事業や駅ビル事業の活性化、当社所有地の有効活用に取り組み、さらなる収益拡大を図る。また、高架下開発等により、事業区画の拡大に取り組み、収益基盤強化を図る。



JRセントラルタワーズとJRゲートタワー

「セントラルガーデン・
レジデンス 岐阜加納」

参考

東京グルメゾーン	東京駅一番街2Fに 2018年6月開業予定
セントラルガーデン・レジデンス岐阜加納	2018年3月販売開始

安全・安定輸送の確保

東海道新幹線開業以来、乗車中のお客様が死傷される列車事故

会社発足以来の安全関連投資額(累計)

0 件 3.5 兆円



安全綱領

安全・安定輸送の確保は鉄道の原点です。大事故を起こせば、会社への信頼は一気に失われ、会社の存立すら危うくなります。こうした認識のもと、当社は発足当初から安全確保に向け、ハード・ソフトの両面から取り組んできました。

この間の安全関連投資は総額3.5兆円を超え、直近では中央新幹線を除いた年間の設備投資のうち安全関連投資は約7割を投入しています。また、実践的な教育訓練や大規模な復旧訓練等で異常時に備えるなど、社員の技量と安全意識の一層の向上に向け、弛みない取り組みを続けています。▶ 関連情報(コラム1「事故から学ぶ安全」)はP53へ

構造物等の設備の改修・更新

東海道新幹線

●大規模改修工事

土木構造物は、日々の入念な点検・補修により健全性が十分に保たれています。しかし、将来は経年劣化による大幅な設備更新が必要になることから、当社では、全国新幹線鉄道整備法に基づく新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画について国土交通大臣の承認を受けて2002年から引当金の積立てを開始するとともに、並行して小牧研究施設を中心に工法について研究を進めてきました。研究開発の結果、工事実施時の列車運行支障を大幅に低減し、工事費を大幅に縮減できる新たな工法を開発できたことから、当初計画を前倒して2013年度から工事に着手しました^{※1}。工期は概ね10年間と見込んでおり、まず「変状発生抑制対策」^{※2}を実施し、その効果を確認しつつ、必要に応じ「全般的改修」^{※3}を実施することとしています。

2012年度までに3,500億円積み立てた引当金は、2013年度か

ら年間350億円ずつ取崩しを行っています。

今後も技術開発成果を積極的に取り入れ、施工方法の改善等によりコストダウンを重ねながら着実に工事を進めていきます。

※1 2012年度に新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画の変更について国土交通大臣の承認を受け、2013年度から工事に着手。
 ※2 「変状発生抑制対策」:経年によるひび割れ等の変状の発生自体を抑制することで構造物の延命化を実現する対策
 ※3 「全般的改修」:部材そのものの取替等を実施



大規模改修工事

在来線

●災害対策を始めとした様々な取り組み

当社の在来線は、都市部だけでなく急峻な自然斜面沿いなど、多様な地形を運行しています。そのため、会社発足以来、災害対策として、落石対策や降雨対策等に尽力してきました。2018年度も、引き続き、落石検知網や防護設備の新設等の落石対策や、

のり面の補強や排水設備の新設等の降雨対策等に取り組まします。また踏切保安設備についても、老朽取替等に合わせた引き続き改良を進め、より安全性を高めていきます。

地震対策のさらなる強化

東海道新幹線

●脱線・逸脱防止対策

地震時の脱線による被害拡大を防止するため、脱線・逸脱防止対策を推進しています。本対策は、「脱線防止ガード」で車両の脱線そのものを極力防止し、万が一脱線した場合には「逸脱防止ストッパ」で車両の大きな逸脱を防止するという二重系の対策です。

地上設備における対策については、「脱線防止ガード」の敷設に加え、それを有効に機能させるための土木構造物対策を進めています。2028年度までに全線への対策完了を見込んでいますが、施策の性質上、可能な限り早期に完了できるように引き続き検討していきます。

また車両における対策の「逸脱防止ストッパ」については、既に当社保有の全幹線車両に設置済みです。

●構造物の強化

当社では大きな地震が起こった際に長期にわたり新幹線が不通にならないよう、各種土木構造物や新幹線の輸送に関わる建物の耐震化等に取り組んできました。

当社で唯一、新幹線車両の全般検査^{*}を行う浜松工場では、2010年から大地震の際にも全般検査機能を維持できるよう建替・補強などの大規模なリニューアル工事を進めてきました。既に工事は概ね完了し、2017年1月から新しい検修(検査・修繕)ラインでの全般検査を実施しています。

また、この工事に伴い実施した検修ラインの見直しにより作業効率が改善されました。これにより、全般検査に必要な日数が15日から14日に短縮され、より早く車両を営業列車に使用できるようになりました。

^{*}全般検査(新幹線):36ヶ月以内または走行120万km以内で実施する新幹線車両のオーバーホール。

●列車をいち早く止めるための取組み

地震による被害拡大を防ぐためには、いち早く列車を止めることが重要です。当社では、地震時の揺れをとらえ、送電を自動的に停止し、走行中の列車に緊急停止指令を出す地震防災システム^{※1}を取り入れています。また、車両の「地震ブレーキ」の改良を行い、地震発生時における停止距離の短縮に取り組んでいます。2020年度を目途に営業投入する方向で検討を進めている次期新幹線車両「N700S」は、ATCとブレーキシステムを改良し、地震時のブレーキ距離をN700A(3次車)よりもさらに約5%短縮する予定です。▶ P20参照

※1 他社に先駆けて1992年に「地震動早期検知警報システム(コレダス)」を導入した後も、2005年に「東海道新幹線早期地震警報システム(TERRA-S:テラス)」を導入するなど、警報の早期化等の強化を続けています。2019年には、海底地震観測網情報の活用により、警報の更なる早期化を実現する予定です。

在来線

●構造物の強化

在来線においても地震による影響を最小限のものとするために、各種土木構造物の耐震補強を実施しています。

実施項目と進捗状況

実施項目	進捗状況(2017年度末)
高架橋柱・橋脚	「ピーク時1時間あたり片道列車本数が10本以上の線区」及び「東海地震において強く長い地震動を受けると想定される区間」について耐震補強を実施中 [*] 高架橋柱:対象約5,075本の対策が完了 [*] 橋脚:対象4基のうち、2基完了
橋りょう(落橋防止)	「ピーク時1時間あたり片道列車本数が10本以上の線区」及び「東海地震において強く長い地震動を受けると想定される区間」などについて対策実施中 [*] 対象約1,985連のうち、約1,975連完了
駅舎	お客様のご利用が1日あたり5千人以上の駅舎について、耐震化を実施中 [*] 対象76駅のうち、74駅完了
車両工場等	名古屋工場:建物の建替・補強を実施中 [*] 2021年度末に完了予定

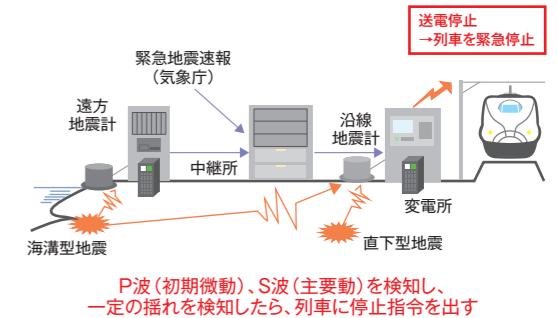


脱線防止ガード

実施項目と進捗状況

実施項目	進捗状況(2017年度末)
高架橋柱・橋脚・盛土	完了 [*] 一部の協議案件を除く (高架橋柱約19,600本、橋脚約900基、盛土約9.4km)
橋りょう(落橋防止)	実施中(対象約2,215連のうち、約2,110連完了)
駅舎	完了 [*] 一部の協議案件を除く
車両工場等	各車両所の建物:完了 浜松工場:建物の建替・補強を実施中 (2018年度までに完了予定)

東海道新幹線早期地震警報システム(テラス)



●列車をいち早く止めるための取組み

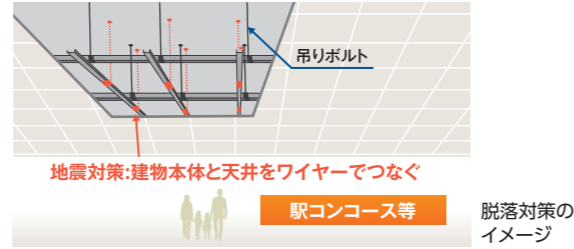
在来線においても、前述の地震防災システムの情報を活用し、地震時の初期の微弱な揺れをとらえ、影響が大きいと判断される区間の列車の運転台に警報を鳴動させ、警報を受けた運転士は直ちにブレーキをかけて列車を停止させます。さらに、2016年度から、沿線地震計の機能強化に取り組んでおり、従来よりも早く列車に警報を発信できるようになります。

東海道新幹線・在来線共通の取組み

● 駅天井の地震対策

当社は地震時における駅の安全性をさらに高めるため、お客様のご利用が多い駅の吊り天井*1について脱落対策を実施しています。*2
建物本体と天井をワイヤーで強固につなぐ方法などにより、天井の落下を防止します。

*1 建物本体から吊り下げる構造の天井
*2 新幹線全17駅と、お客様のご利用が1日1万人以上の在来線30駅が対象



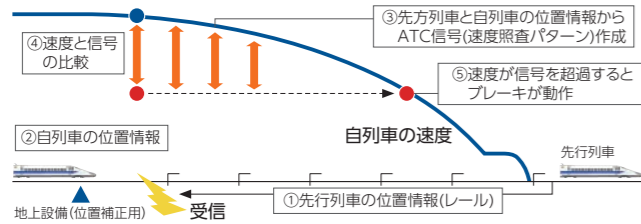
運行管理と安全対策

東海道新幹線

● 日本型高速鉄道システムの特徴

東海道新幹線をはじめとする日本型高速鉄道システムにおいて安全を確保する上での最大の特徴はCrash Avoidance(衝突回避)の原則に基づいていることです。この原則は、平面交差のない高速旅客鉄道専用の軌道と、高速旅客列車同士の衝突と速度超過を防ぐATCシステム(Automatic Train Control、自動列車制御装置)の2つの仕組みにより、衝突の可能性を排除するという考え方です。

ATCの仕組み



● 運転管理システム

東海道新幹線の安全で正確な運行は、新幹線運転管理システム(COMTRAC*)を中枢とする様々なシステムにより、列車の運転状況や設備の稼働状況等、膨大な情報を的確に把握し、輸送全体の統制と万全の安全管理を行うことにより支えられています。

*COMTRAC … COMTRACとは、列車の進路制御、列車の運転管理、乗務員(運転士、車掌)と車両の運用管理等を行うシステムです。コンピュータに入力された各列車の運転条件(各駅の発着時刻、発着番線、列車順序等)に基づき、運行中の全ての列車状況を常時監視することができます。

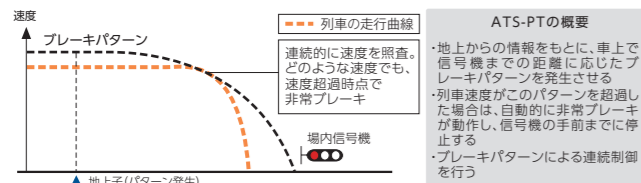
在来線

● ATS-PT(自動列車停止装置)

在来線ではATS-PTにより、列車から信号機や曲線、分岐器までの距離に応じて連続的に速度を照査し、列車が停止信号を超える恐れのある場合には自動的に非常ブレーキをかけることで、安全を確保しています。ATS-PTは、2012年に当社の在来線全線区*への導入を完了しました。

*2009年10月より災害で不通となっていた名松線(家城・伊勢奥津間)については、2016年3月の運行再開に併せて導入

ATS-PTの機能



● 新幹線総合指令所

東京の新幹線総合指令所では、前述のシステムを活用し、輸送、運用、施設、電力、信号通信の各指令が連携しながら、新幹線の安全・安定輸送を支えています。

また、東京の総合指令所と同じ機能を持ち、同指令所が被災した場合には代替の指令所として機能する新幹線第2総合指令所をJR西日本と共同で大阪に設置し、異常時に対する危機管理体制を強化しています。第2総合指令所の各装置類は常時電源が入った状態で待機しており、平常時は指令員・保守要員の教育訓練等に活用されています。東海道新幹線では安全・安定輸送のために様々な設備を二重系にしていますが、指令所も二重系化し、危機管理体制を強化しています。

● 「新幹線電気・軌道総合試験車(通称:ドクターイエロー)」

電気設備や線路等の地上設備の状態を点検する車両として、当社では「新幹線電気・軌道総合試験車(通称:ドクターイエロー)」を導入しています。700系をベースにしたこの車両は270km/hで走行しながら高精度に効率良く点検を行い、安全・安定輸送を支えています。



ドクターイエロー

● 運行管理システム

当社は、現在、在来線のほぼ全線に運行管理システムを導入しています。運行管理システムは、CTC(列車集中制御装置)*1、PRC(自動進路制御装置)*2等で構成されており、これらを活用して列車の運行計画や信号の制御、列車の追跡、運行実績データの管理等を行っています。指令所において、列車・駅の情報を一元管理することで、通常時はもとより、異常時における正確・迅速な指示・指令を実現しています。2017年度には東海道本線(静岡地区)の運行管理システムの取替が完了しております。

*1 CTC:列車運行を効率的に管理するため、駅等の信号設備を一括して遠隔制御すると同時に、列車の運行状況をリアルタイムで監視する機能を持った装置。
*2 PRC:日々の運転計画情報と、個々の列車の位置を判断し、CTC装置を介して、列車ごとの進路を自動制御する装置。

● 東海総合指令所(名古屋)・静岡総合指令所

当社の在来線12線区は東海総合指令所(名古屋)及び静岡総合指令所で運行管理を行っています。両指令所では、24時間体制で、列車の運転状況や設備の稼働状況等を監視しています。

● 運転士用タブレットの導入

在来線運転士用のタブレット端末(通称:CAST*)を2017年度に導入しました。徐行区間等を画面上の図・文字と音で知らせる運転縦横支援や、電子データによる情報伝達などにより、さらなる安全性の向上や輸送障害への対応の迅速化を図っています。

*CAST(キャスト):Crew Assistance System Tokai

● 「軌道・電気総合試験車」及び「軌道試験車」(通称:ドクター東海)

在来線の軌道・電気設備の保守管理については、「軌道・電気総合試験車」及び「軌道試験車」(通称:ドクター東海)により、効率的に設備状況を把握しています。2016年に完了した検測装置取替工事に搭載した新たな機器等も活用して、きめ細やかな設備の維持管理を実施しています。



ドクター東海

教育・訓練等の取組み

● 技量向上訓練

当社は、安全・安定輸送を確保するため、運転業務や設備保守に従事する社員等に対し安全に関する教育訓練を実施しています。特に運転業務に携わる社員(運転士、車掌、指令員、及び信号の取扱いや転てつ器の操作を行う者等)には、担当業務ごとに定められた内容・時間に基づいて教育や訓練を実施しています。

また、運転士や車掌が異常時の取扱い等を模擬訓練できるシミュレータ装置を現業機関に導入しているほか、異常時において迅速かつ正確に対応できるように、実際の車両や線路・架線・信号設備等の地上設備を使用した様々な訓練を実施しています。

● 異常時対応訓練

当社では、事故復旧即応体制の充実及び他系統の業務を学ぶ機会として、各種訓練を毎年実施しています。2017年度も、地震をはじめとする自然災害や、列車火災等が発生したとの想定で、旅客避難誘導訓練、情報伝達訓練、脱線復旧訓練、沿線設備復旧訓練等の実践的な訓練を実施しました。



脱線復旧訓練

津波避難誘導訓練

● 不測の事態に備えた社員教育

通勤や出張の際に不測の事態に居合わせた場合も、社員がお客様の安全確保のために職責をこえて乗務員等と一致協力し適切に対応できるよう、2016年度から全社員を対象に教育を開始しました。社員としての心構えを含め、緊急時の具体的な対応方法に関する教育を毎年行っていきます。



不測の事態に備えた社員教育

● 各種研修

総合研修センターでは、各職能に応じた専門的な知識・技能教育、各種資格の取得講習、車掌・運転士養成等を行っています。また、例えば新幹線・在来線合同の講義や、系統間の境界部分に関わる講義の充実等、職種をまたぐ効果的な研修も実施しています。



新幹線車掌訓練

その他の取組み

● 安全監査

当社の業務機関及び関係社を対象に、法令・規程等の遵守状況の確認、過去に発生した運転事故・労働災害対策の徹底状況の確認、事故を未然に防止するための作業実態の確認という3つの

視点で安全監査を実施しています。日々の業務実態を第三者の目で検証し、結果を共有することで、法令違反、過去事象対策の風化、ルールの形骸化などを未然に防止するよう努めています。

輸送サービスの充実

東海道新幹線

東海道新幹線は、日本の3大都市圏である東京～名古屋～大阪を結び大動脈として、1964年の開業以来、約62億人のお客様にご利用いただき、日本経済の成長を支えてきました。今後も安全・安定輸送の確保を最優先に、日本の大動脈輸送を担い続けていきます。

日本の大動脈輸送を担う東海道新幹線と東海地域の在来線網を一体的に維持・発展させるという使命を果たすため、当社は輸送サービスの改善に努めてきました。東海道新幹線が安全で正確な点はもとより、高速、高頻度・大量といった点も、長年にわたる継続的な設備投資により、285km/hへの速度向上や「のぞみ10本ダイヤ」という形へ磨き上げられています。東海道新幹線の収益は中央新幹線計画を進める上で重要であることから、今後も競争力の維持・強化に向け継続的に取り組んでいきます。

東海道新幹線の特徴

安全 **0** 件



- 開業以来、乗車中のお客様が死傷される列車事故ゼロ
- 人材教育・訓練による安全意識・技能の向上
- 安全関連設備への継続的投資

正確 **0.7** 分



- 平均遅延時分 0.7分 / 運行1列車
- 注:2017年度実績。自然災害等による遅延も含む


高速 **285** km/h



- 最高速度 285km/h
 - 東京～新大阪間 2時間22分
- 注:2018年3月ダイヤ改正時点(最速列車による到達時間)

▶ 関連情報(コラム2「速度向上による到達時間の短縮」)はP53へ

高頻度・大量 **368**本 **466**千人



- 1日当たりの列車本数 368本
 - 1日当たりの輸送人員 466千人
 - 座席数 1,323席 / 列車
- 注:2017年度実績(臨時列車を含む)
注:2017年度実績

環境適合性 約 **1/8** 約 **1/12**

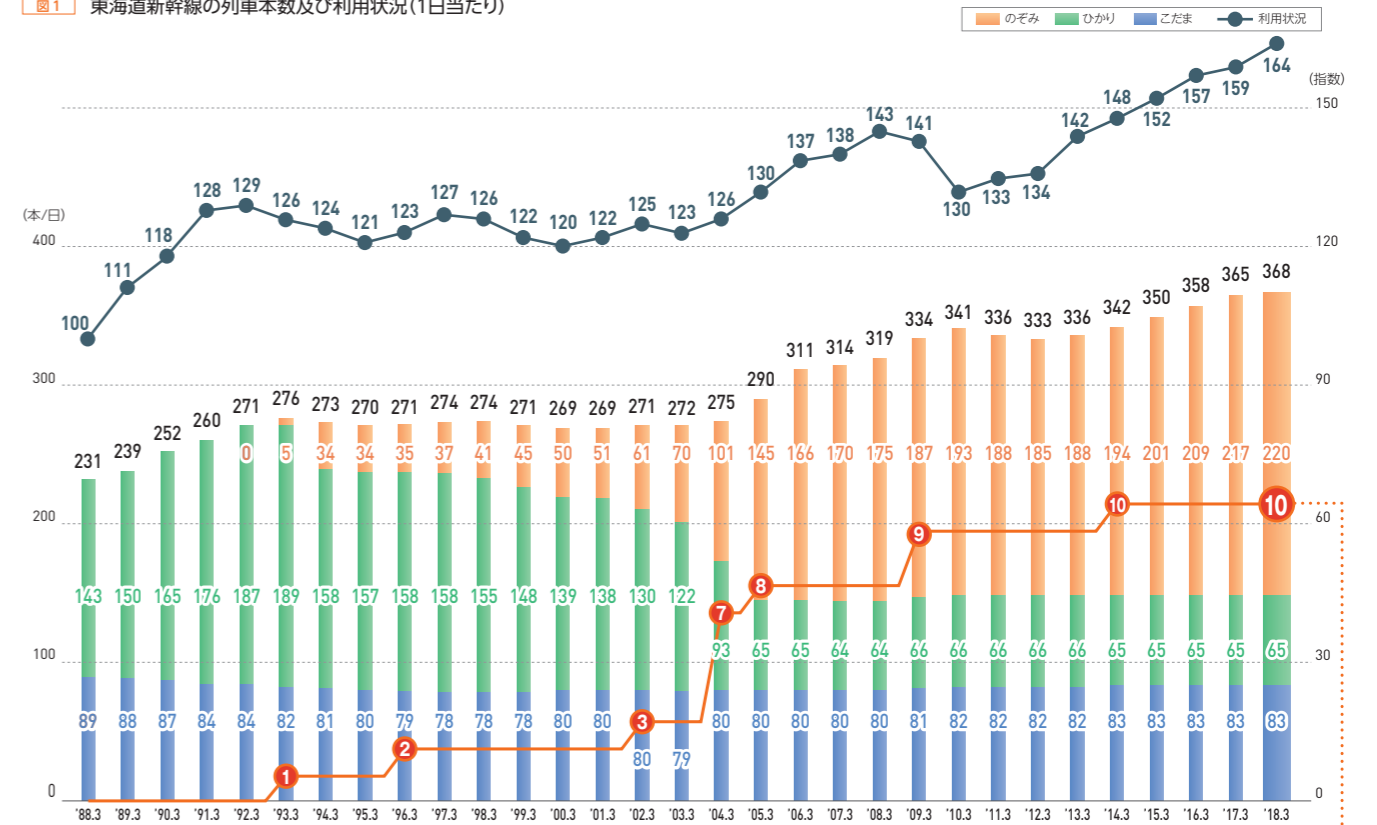
- 東京～大阪間を移動する際の1座席当たりのエネルギー消費量は航空機の約8分の1
- 同様にCO₂排出量は約12分の1

快適



- 広く、静かな車内空間

図1 東海道新幹線の列車本数及び利用状況(1日当たり)



注1.臨時列車を含む運転本数の実数 注2.利用状況は断面輸送量について1987年度を100とした場合の指数
注3.途中停車駅 のぞみ：品川、新横浜、名古屋、京都 ひかり：「のぞみ」停車駅とそれ以外の一部の駅 こだま：各駅
注4.端数処理により、のぞみ・ひかり・こだまの合計が合計と一致しない場合があります。

最速列車「のぞみ」の
片道最大運転本数/時間

図2 東海道新幹線のサービス(航空輸送サービスとの比較)

(2018年4月現在)

		東京～(営業キロ)	大阪(552.6km)	岡山(732.9km)	広島(894.2km)	福岡(1,174.9km)
移動時間 ※1	新幹線		2時間22分 ※3	3時間9分	3時間44分	4時間46分 ※4
	航空 ※2		1時間5分 (約2時間40分)	1時間10分 (約3時間)	1時間20分 (約3時間10分)	1時間35分 (約2時間50分)
列車本数・ 発着便数/日	新幹線 ※5		250	128	100	69
	航空		108	20	36	142

※1 移動時間は最速列車または最速便による ※2 ()内は市中・空港間のアクセス時間等を含む ※3 東京～新大阪間の移動時間 ※4 東京～博多間の移動時間 ※5 列車本数は臨時列車を除く

「のぞみ10本ダイヤ」と弾力的な列車設定

当社は1992年の「のぞみ」登場以降、東海道新幹線の最速列車である「のぞみ」の運転本数を順次増加させ、輸送サービスを向上させてきました。2014年には、ほぼすべての時間帯で1時間あたり片道最大10本の「のぞみ」の運転が可能な「のぞみ10本ダイヤ」が実現しました。これは、新大阪駅において線路1線とホーム1面の増設と折返し整備が可能な引上げ線を2線から4線に増設する改良工事が完了したことやN700Aタイプ*が一定編成数揃ったことによるものです。このように運転本数を増加させるためには中長期

的なスパンでの設備投資が必要となります。現在、特にお客様のご利用の多い時間帯を中心に1時間に片道で最大15本の列車を運転し、最速の「のぞみ」を最大10本設定するなど需要に合わせた弾力的な列車設定をしています。

こうした列車設定により、2017年度の1日あたりの運転本数は368本となり、対前年で1%増加しました。なお、1日の運転本数としては、お盆のピークとなった2017年8月10日に過去最高となる433本を記録しました。

*N700Aに採用した主な機能を改造により反映したN700系と、N700A以降の車両の総称。

東海道新幹線の速度向上

2015年のダイヤ改正で、23年ぶりに速度向上が実現し、東海道新幹線の最高速度が285km/hとなりました。これにより東京～新大阪間の所要時間は3分短縮され、最短2時間22分となりました。利便性の向上とともに、異常時などにおけるダイヤの回復力が向上しています。

2018年3月のダイヤ改正で、全定期列車の9割以上が285km/h運転可能なN700Aタイプ車両での運転となりました。今後も車両更新と改造工事の進展に合わせ、285km/h運転の列車を順次拡大していく予定です。

最新車両N700Aの投入と既存車両の改造

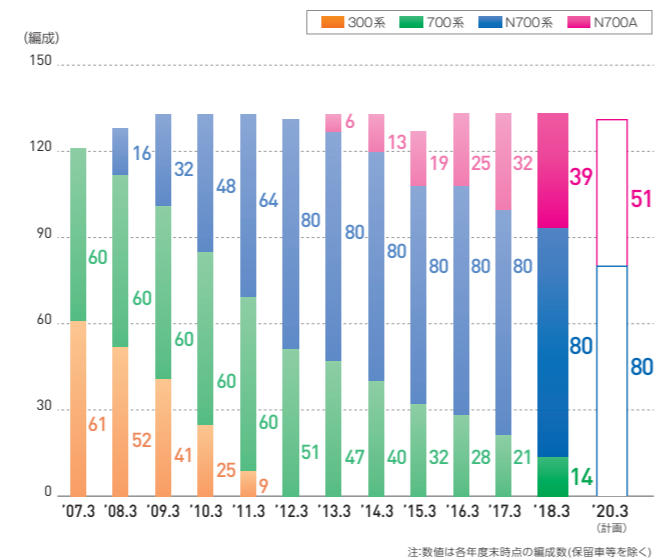
当社は、取替時期を迎えている700系の置き換え車両として、独自の技術開発成果を採用したN700Aの投入を進めてきました。2016年度からは、N700A(3次車)の投入を行っています。N700A(3次車)では、地震ブレーキの停止距離をこれまでに投入したN700Aから更に5%短縮するほか、走行中の車両機器の状態監視機能の強化により故障を未然に防ぐ能力を高めるなど更なる安全性・安定性の向上を図っています。また、これらの機能は新製の車両のみならず、既存のN700Aタイプの車両に対しても改造を施すことで同様の特徴を付加していきます。

こうした取組みにより2019年度末には当社保有の新幹線車両の全てが最高速度285km/hで走行可能なN700Aタイプに統一されます。全列車の最高速度が揃うことにより、ダイヤ設定の制約が減り、より柔軟にダイヤが設定できるようになるため、到達時分の短縮等が可能となります。また、これに加えて、遅延時の回復力も高まることから、ダイヤの利便性や安定性の向上が期待できます。今後、こうした利便性・安定性をさらに高めるダイヤを具体的に検討していきます。

また、更なるセキュリティ向上のため実施していた、N700Aタイプ

の客室内およびデッキ通路部への防犯カメラの増設工事が、2017年末に完了いたしました。

東海道新幹線の車両別編成数の推移
(2007年3月～2020年3月まで(予定))



次期車両N700Sの開発

N700系以来のフルモデルチェンジとなる次期新幹線車両に向けたN700S確認試験車が2018年3月に完成し、走行試験を開始しております。この確認試験車では、次期営業車両に反映する新技術の最終確認を行います。また、その後は東海道・山陽新幹線の更なるブラッシュアップを目指し、技術開発を推進する試験専用車として活用します。なお、次期営業車両は2020年度を目途に営業投入する方向で検討を進めています。

N700Sは、ATCとブレーキシステムの改良により、地震ブレーキの停止距離をN700A(3次車)から更に5%短縮し安全性をより向上させます。また、走行中の車両機器の状態監視機能を一層高め故障を未然に防ぐ能力を高めるとともに、車両が記録したデータを地上へさらに大量に送信し、「車両データ分析センター」において車両の状態のより詳細な分析を行うことで、検査の精度及び効率性の一層の向上を目指します。サービス面では、更なる乗り心地の向上やモバイル用コンセントの全座席への設置等に取り組みます。

また、床下機器の徹底的な小型・軽量化により、様々な編成長に

柔軟に対応可能な「標準車両」を実現しました。今後、基本設計を大きく変えることなく、様々な編成長のニーズに合わせた車両の提供が可能になるため、メーカーの製造規模拡大によるコスト低減や品質向上も見込まれます。

加えて、バッテリー自走システムの搭載も検討しています。このシステムにより、地震等による長時間停電時でも、橋梁上等から自力走行で安全な場所へ移動することが可能になります。



N700S確認試験車

在来線

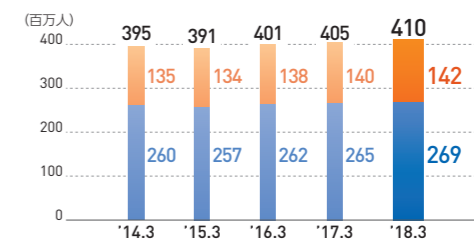
当社の運営する12線区の在来線は、東海道新幹線と一体になったネットワークを形成し、名古屋・静岡を中心とする東海地域の地域社会・経済に貢献しています。

在来線におけるサービス向上

在来線については、高速化、新型車両の投入、フリークエンシーの向上等のサービス向上を着実に進めてきました。特急列車については、「ワイドビュー」と称する車両を投入するとともに、新幹線との接続の確保等を行うことにより、新幹線と一体のネットワークを形成する「ワイドビュー」特急網を整備してきました。ご利用が堅調な「ワイドビューしなの」「ワイドビューひだ」等について多客期や沿線イベント開催時などの需要にあわせ弾力的に増発や増結を実施しております。

普通列車については、朝夕の通勤時間帯を中心とした列車の増

在来線輸送人員の推移



発・増結や、快速列車体系の整備、発車時刻の等間隔化等、ご利用いただきやすいダイヤの設定に努めています。



ワイドビューしなの

ハイブリッド方式による次期特急車両(試験走行車)の新製

現在、特急「ひだ」「南紀」に使用している気動車の取替を見据え、当社では初となるハイブリッド方式を採用した次期特急車両の試験走行車を2019年末までに新製し、技術の確立に向けた試験走行を行っていきます。安全性や快適性を高めつつ、ハイブリッド方式の鉄道車両では国内初の最高速度120km/hでの営業運転を目指します。量産車は2022年度を目標に投入する方向で検討を進めています。

ハイブリッド方式とは、エンジンで発電した電力とブレーキ時等に蓄電池に貯めた電力を組み合わせて使用し、モーターを回して走行する方式です。この方式の採用により、気動車特有の回転部品

が不要となり、安全性・信頼性がさらに向上します。また、快適性の面では、気動車特有のギアチェンジがなくなることやエンジン数の削減等により、静粛性や乗り心地の向上を図ります。

エクステリアイメージ



※デザインはイメージです。

集中旅客サービスシステムの導入

お客様の利便性をさらに高めるとともに、ご利用状況にあわせた効率的な体制とするために、集中旅客サービスシステムを、2013年10月に武豊線の6駅へ、2017年10月に東海道本線(岡崎駅～豊橋駅間)の8駅へ導入し、順調に稼働しています。

システム導入駅では、きっぷの購入・精算・ICカードへのチャージ等について、列車を運行する全ての時間帯でサービスを提供しています。あわせて案内センターに常駐するオペレーターがカメラにより駅の状態を把握するとともに、きっぷの精算を行う他、お客様からのご質問への対応や、お声掛け、案内放送等を行います。現地でのご案内等が必要な場合には、係員が現地に出向き、お客様の対応を行います。

なお、新幹線の指定席券をお求めになるお客様が多いことを踏まえて、幸田駅には、サポートつき指定席券売機を新たに設置しま

した。指定席特急券などを簡単に購入できる券売機の機能に加え、オペレーターが遠隔で対応することにより、証明書を必要とする引きつり等もお買い求めいただけます。

集中旅客サービスシステム



※きっぷの精算が必要な場合や自動改札機に対応していないきっぷをお持ちの場合は、インターホンを通してオペレーターがご案内します。
※きっぷの詰まり等のトラブルが発生した場合には、係員が現地に出向き対応します。

超電導リニアによる中央新幹線計画の推進



所要時間(最速)
 東京都～名古屋市
40分
 東京都～大阪市
67分

営業速度
500 km/h

当社は、自らの使命であり経営の生命線である首都圏～中京圏～近畿圏を結ぶ高速鉄道の運営を持続するとともに、企業としての存立基盤を将来にわたり確保していくため、超電導リニアによる中央新幹線計画を全国新幹線鉄道整備法(以下、「全幹法」という。)に基づき、進めています。

超電導リニアによる中央新幹線計画の意義 ～健全経営と安定配当を堅持して計画を推進

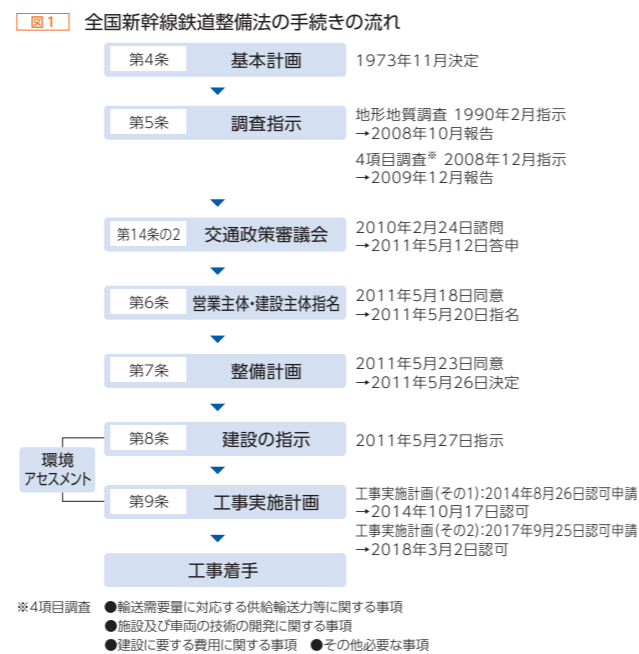
日本の大動脈輸送を担う東海道新幹線は、開業から50年以上が経過し、鉄道路線の建設・実現に長い期間を要することを踏まえれば、将来の経年劣化や大規模災害に対する抜本的な備えを考えなければなりません。また、東日本大震災を踏まえ、大動脈輸送の二重系化により災害リスクに備える重要性がさらに高まっています。このため、その役割を代替する中央新幹線について、自己負担を前提に、当社が開発してきた超電導リニアにより可及的速やかに実現し、東海道新幹線と一元的に経営していくこととしています。

このプロジェクトの完遂に向けて、鉄道事業における安全・安定輸送の確保と競争力強化に必要な投資を行うとともに、健全経営と安定配当を堅持し、柔軟性を発揮しながら着実に取り組みます。その上で、まずは工事実施計画の認可を受けた東京都・名古屋間を実現し、さらに、大阪市まで実現することとしています。

なお、当社は、全幹法の適用により経営の自由や投資の自主性など、民間企業としての原則が阻害されないことを確認するため、法律の適用にかかる基本的な事項を国土交通省に照会し、2008年1月にその旨の回答を得ています。

▶整備計画の内容 (注)建設に要する費用の概算額には、利子を含みません。

建設線	中央新幹線
区間	東京都・大阪市
走行方式	超電導磁気浮上方式
最高設計速度	505キロメートル/時
建設に要する費用の概算額(車両費を含む)	90,300億円
その他必要な事項	主要な経過地 甲府市附近、赤石山脈(南アルプス)中南部、名古屋市附近、奈良市附近

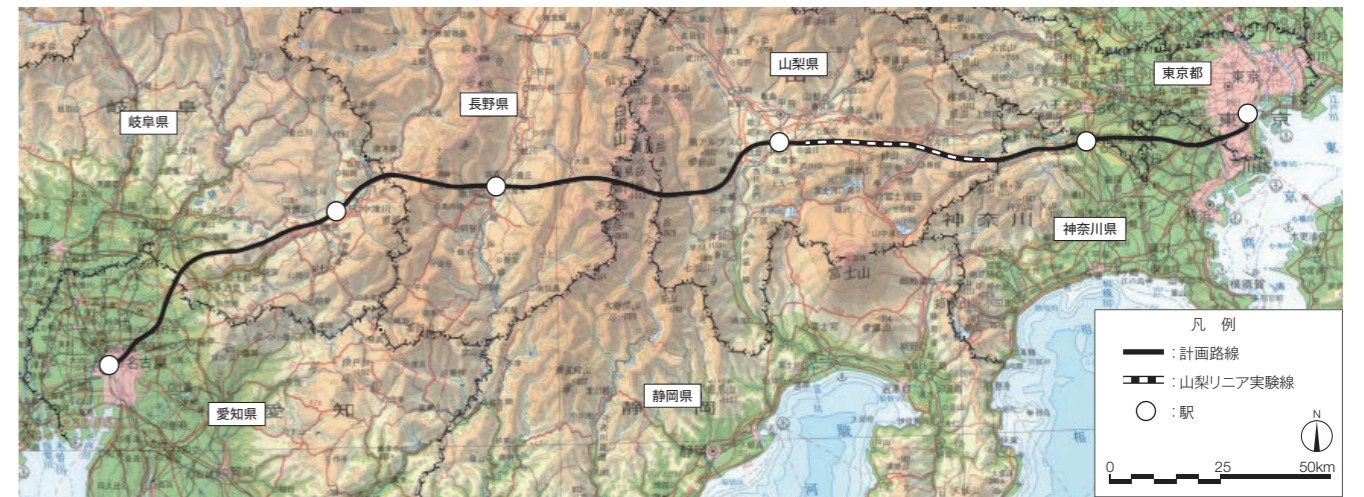


▶品川・名古屋間工事実施計画(その2)の概要

区間	品川・名古屋間
駅	品川駅、神奈川(仮称)駅、山梨(仮称)駅、長野(仮称)駅、岐阜(仮称)駅、名古屋駅
線路延長	285.6km
工事費	48,536億円 [総工事費は55,235億円(車両費を含む。山梨リニア実験線既設分は除く)]
完成予定時期	2027年

計画の進捗状況

図2 中央新幹線(東京都・名古屋間)の路線 この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の100万分の1日本を複製したものである。(承認番号 平25情復、第310号)



中央新幹線(東京都・大阪市間)の全幹法の手続きは、図1の通りに進み、当社は、2011年5月に建設の指示を受けて以降、第一局面として進める東京都・名古屋間において、環境アセスメントの手続きを進め、2014年8月に最終的な環境影響評価書を国土交通大臣及び関係自治体の長へ送付するとともに、公告しました。また、環境アセスメントの手続きと並行して工事実施計画の認可申請に必要な準備を進め、最終的な環境影響評価書の送付と同日に、国土交通大臣に対し、品川・名古屋間の土木構造物を中心とした工事実施計画(その1)の認可申請を行い、同年10月に認可を受けました。また、2017年9月には電気設備を中心とした工事実施計画(その2)の認可申請を行い、2018年3月に認可を受けています。

これまでに、沿線各地において地区ごとの事業計画等、地域に密着した内容をきめ細やかにご説明するため、市区町村単位及び自治会等の単位で事業説明会を開催しました。また、中心線測量、設計・協議、用地取得、さらには工事契約の締結、工事説明会など工事着手に向けた準備を丁寧に進めました。

工事の契約については、南アルプストンネルや、ターミナル駅となる品川駅や名古屋駅の工事など、工期が長期間にわたり難易度が高い工区、または都市部の本線トンネル掘削の際のシールドマシンの発進地点となる非常口などを中心に工事契約を締結しました。

このうち、南アルプストンネル(山梨工区・長野工区)、品川駅(北工区・南工区・非開削工区)、名古屋駅(中央東工区・中央西工区)など、必要な準備が整ったところから本格的な土木工事に着手しています。

今後とも、健全経営を堅持することを大前提に、「工事の安全」や「環境の保全」、「地域との連携」を重視して、計画を着実に進めていきます。

なお、2016年11月に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法が改正され、同機構が当社に対し、中央新幹線の建設に要する資金の一部を貸し付ける制度が整えられ、予定していた3兆円の借入を2017年7月に完了しました。

当社としては、経営の自由、投資の自主性を確保し、健全経営と安定配当を堅持しつつ、長期、固定かつ低利の融資による経営リスクの低減を活かし、名古屋開業後連続して、大阪への工事に速やかに着手し、全線開業までの期間を最大8年間前倒すことを目指しています。



南アルプストンネル(山梨工区)における掘削工事

安全を確保したうえでコストを徹底的に圧縮

中央新幹線は、当社が自己負担により進めるプロジェクトであり、全ての場面における工事費やコストについて、社内に設置した「中央新幹線工事費削減委員会」で検証し、安全を確保した上で徹

底的に圧縮して進めるとともに、経営状況に応じた資源配分の最適化を図るなど柔軟に対応していく考えです。

超電導リニアと地球環境保全

超電導リニアによる中央新幹線の実現により、東京都～大阪市間は最速67分で結ばれ、都心部間の実質的な所要時間は航空機の約半分に短縮されます。また、超電導リニアの場合、この区間を

移動する際の1座席当たり二酸化炭素の排出量は、航空機の3分の1程度に過ぎません。このように、超電導リニアは、地球環境保全の重要性が増す21世紀に相応しい輸送システムです。

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



当社は、従来から、中央新幹線を実現する際には、その先進性や高速性から超電導リニアの採用が最もふさわしいと考え、技術開発を進めてきました。

超電導リニア技術は既に実用技術として完成しています。引き続き、中央新幹線品川・名古屋間の開業に向け、快適性の向上、保守の効率化等、さらなる超電導リニア技術のブラッシュアップに取り組むとともに、営業線の建設・運営・保守のコストダウンに取り組んでいきます。

山梨リニア実験線における取組み

1997年4月、山梨リニア実験線の先行区間18.4kmにおいて走行試験を開始しました。超電導リニアの技術レベルについては、各段階で評価されており、2009年7月の国土交通省の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会(以下、評価委員会)において、既に営業運転に支障のないレベルに到達していることが確認され、2011年12月には、国土交通大臣により超電導リニアに関する技術基準が制定されました。

2013年8月、山梨リニア実験線では、42.8kmへの延伸及び設備の全面的な更新工事を完了し、営業線仕様の車両L0(エル・ゼロ)

系による走行試験を開始しました。2015年4月には、1日の走行距離が過去最高の4,064kmを記録したほか、速度603km/hを記録し鉄道の世界最高速度を更新しました。また、2017年2月の評価委員会において、営業線に必要な技術開発は完了していると改めて評価されました。

引き続き、既に確立している実用技術について、快適性の向上、保守の効率化等、さらなる超電導リニア技術のブラッシュアップに取り組むとともに、営業線の建設・運営・保守のコストダウンに取り組んでいきます。

「超電導リニア体験乗車」

2014年度から、「超電導リニア体験乗車」を実施し、累計約8万人の多くの方々に速度500km/h走行を体験していただき、「乗り心地が良い」「早期の営業線開業を望む」といったご感想を

いただくなど、超電導リニア技術の完成度の高さを実感していただいています。[図1] 引き続き、「超電導リニア体験乗車」を計画的に実施し、超電導リニアのさらなる理解促進に取り組めます。

山梨リニア実験線投資及び超電導リニア技術開発

超電導リニアの営業線実現に必要な実用技術の開発については、当社が費用を負担して進めてきました。当社は、超電導リニアによる中央新幹線を自ら建設するとともに、米国北東回廊における超電導リニアプロジェクトの実現に向けた取組みを進めていますが、これらの建設・運営・保守に必要な技術は、全て当社の技術です。

山梨リニア実験線投資及び超電導リニア技術開発

	累積投資金額
山梨リニア実験線の特別負担投資 ※1	1,706 億円
山梨リニア実験線の延伸と設備更新 ※2	3,383 億円
当社独自の超電導リニア技術開発費 ※3	1,787 億円
合計	6,876 億円

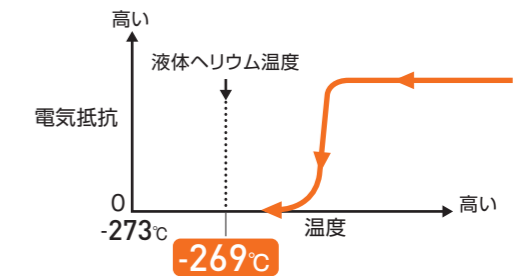
※1 先行区間の土木構造物をはじめとする実験基盤施設(汎用性のある地上施設)等として、消費税等を含めて1,965億円(税込)の特別負担投資を予定。上記金額は1990年度から2017年度までに支出した金額。
 ※2 山梨リニア実験線の42.8kmへの延伸と設備更新の新たな資金フレームとして3,550億円(税込)の工事費を予定。上記金額は2006年度から2017年度までに支出した金額。
 ※3 上記金額は会社発足時(1987年度)から2017年度までに、※1、※2とは別に支出した金額。

●超電導リニア技術の進捗

1990年6月	山梨リニア実験線の建設計画を運輸大臣に申請、承認
1997年4月	山梨リニア実験線における走行試験開始
2000年3月	運輸省の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会(以下「評価委員会」)において「実用化に向けた技術上のめどは立ったものと考えられる」との評価
2003年12月	有人走行で鉄道の世界最高速度となる581km/hを記録
2004年11月	相対1,026km/hのすれ違い走行を実施
2005年3月	国土交通省の評価委員会において「実用化の基盤技術が確立したと判断できる」との評価
2006年9月	山梨リニア実験線の延伸及び設備更新に係る設備投資計画を決定
2007年1月	山梨リニア実験線の建設計画の変更を国土交通大臣に申請、承認
2009年7月	国土交通省の評価委員会において「営業線に必要な技術が網羅的、体系的に整備され、今後詳細な営業線仕様及び技術基準等の策定を具体的に進めることが可能となった」との評価
2011年5月	超電導磁気浮上方式(超電導リニア)を走行方式とする中央新幹線(東京都・大阪市間)の整備計画を国土交通大臣が決定
12月	国土交通大臣が超電導リニアに関する技術基準を制定
2013年8月	山梨リニア実験線の42.8kmへの延伸及び設備更新の工事を完了し、L0(エル・ゼロ)系による走行試験を開始
2015年4月	1日の走行距離4,064kmを記録 有人走行で鉄道の世界最高速度となる603km/hを記録
2017年2月	国土交通省の評価委員会において「営業線に必要な技術開発は完了」との評価

●超電導とは

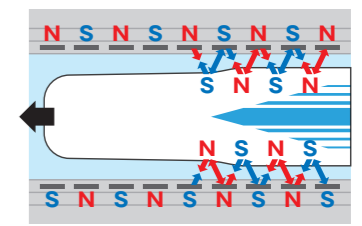
ある種の金属・合金・酸化物を一定温度以下としたとき、電気抵抗がゼロになる現象を超電導現象といい、超電導状態となったコイル(超電導コイル)に一度電流を流すと半永久的に流れ続けます。超電導リニアには、超電導材料としてニオブチタン合金を使用し、液体ヘリウムでマイナス269℃に冷却することにより超電導状態を作り出しています。



●超電導リニアの原理

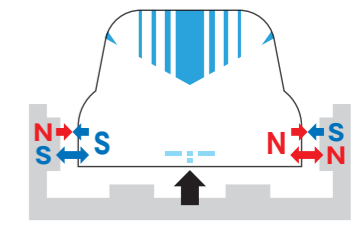
▶▶ 推進の原理

ガイドウェイの推進コイルに電流を流すことにより磁界(N極・S極)が発生し、車両の超電導磁石(N極・S極を交互に配置)との間で、引き合う力と反発する力が発生します。これを利用して車両(超電導磁石)が前進します。



▶▶ 浮上の原理

ガイドウェイの側壁両側に浮上・案内コイルが設置されており、車両の超電導磁石が高速で通過すると両側の浮上・案内コイルに電流が流れて電磁石となり、車両(超電導磁石)を押し上げる力(反発力)と引き上げる力(吸引力)が発生します。



▶▶ 案内の原理

ガイドウェイの側壁両側に設置された浮上・案内コイルは、車両が中心からどちらか一方にずれると、車両の速かった側に吸引力、近づいた側に反発力が働き、車両を常に中央に戻します。

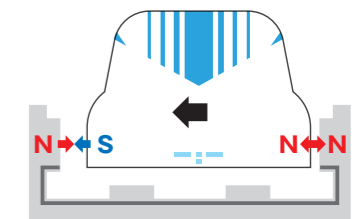
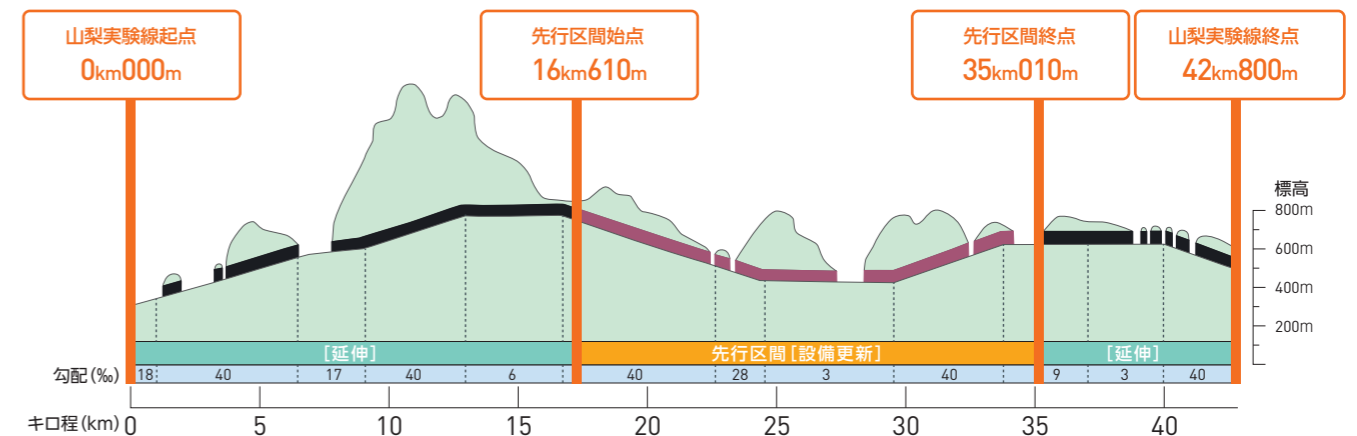


図1 「超電導リニア体験乗車」



●山梨リニア実験線の概要



営業施策の強化

ネットで簡単に指定席の予約・変更ができ、チケットレスで乗車可能な「エクスプレス予約」と「スマートEX」は、次々発車する東海道新幹線を最大限活用することができる営業の基幹サービスです。特に、2017年9月に導入した「スマートEX」は、簡単な登録だけで気軽にご利用いただける新たなネット予約・チケットレス乗車サービスで、「エクスプレス予約」会員以外の方や訪日外国人の方などにも、さらに便利に東海道新幹線をご利用いただけるようになりました。

観光面では、沿線観光地の地元の方々や旅行会社との連携を深めつつ、京都キャンペーンなどの需要喚起策を展開します。また、魅力ある旅行商品の提供と各種会員に向けた取組み強化により、新幹線の一層の利用拡大に努めます。



東海道新幹線の利便性を向上する取組み

ネット予約・チケットレス乗車サービスの拡大

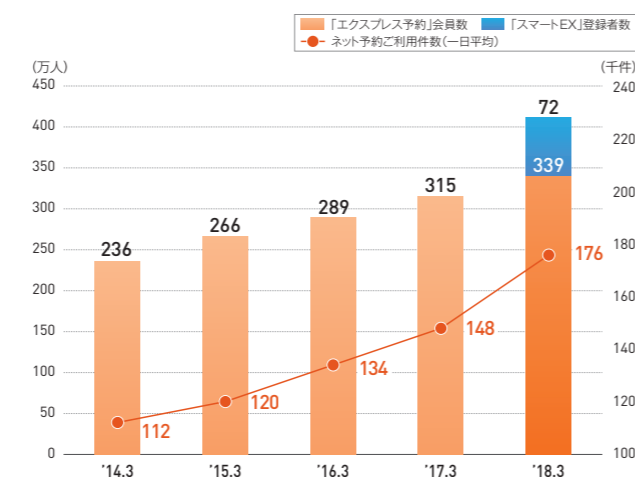
当社は、東海道新幹線をより便利にご利用いただけるように、ネット予約・チケットレス乗車サービスの拡大に取り組んでいます。

ビジネス等で頻りに新幹線をご利用されるお客様向けには、「エクスプレス予約」をご提供しています。当サービスの会員は、スマートフォンなどでご希望の指定席を予約すれば、専用のICカードを自動改札機にタッチするだけで新幹線にご乗車いただけることから、駅のきっぷうりばに立ち寄る必要がなくトータルの移動時間を大幅に短縮できる上、通常のきっぷよりもお得な会員価格でご利用いただけます。また、手数料なしで何度でも予約の変更が可能のため、1時間当たり片道最大で10本の「のぞみ」が運行するなか、お客様のご都合に合う列車をご利用いただけます。

また、帰省や観光目的の方、訪日外国人の方など、普段あまり新幹線をご利用にならないお客様にもネット予約・チケットレス乗車サービスをご利用いただけるよう、年会費無料の「スマートEX」もご提供しています。当サービスでは、お持ちのクレジットカードと、既に広く普及した交通系ICカードを、スマートフォン等から登録していただくだけで、チケットレスで東海道・山陽新幹線をご利用いただけます。これにより、より多くの方に便利に新幹線をご利用いただけるようになりました。

現在、両サービスをあわせた指定席のご予約は全体の3割を超えておりますが、今後ともネット予約・チケットレス乗車サービスの一層の利用拡大に努めていきます。

ネット予約サービスの実績の推移



「スマートEX」利用イメージ



観光需要喚起のための取組み

観光キャンペーン等の展開

当社エリアの恒久的な観光資源である京都・奈良等については「そうだ 京都、行こう。」キャンペーン等により、主に首都圏から関西圏への新幹線のご利用を促進しています。なかでも、京都キャンペーンについては京都の持つ日本の美と、その奥深さを再認識していただくことをコンセプトに宣伝を展開しています。

また関西圏、中京圏から東京への新幹線のご利用を促進する「トーキョーブックマーク」では、ウェブサイトやSNSで東京の観光情報や旅行商品などを紹介しています。その他にも、飛騨や伊勢志摩等を対象に魅力ある商品設定に取り組んでいます。

これらに加え、2018年10月から12月にかけてJR6社で行う「愛知デスティネーションキャンペーン」を通じて、自治体や旅行会社等

と連携し、魅力的な観光素材・商品の開発や観光列車の運行等に取り組めます。



「そうだ 京都、行こう。」キャンペーン

「エクスプレス予約」「スマートEX」サービスご利用者向け観光型商品の強化

両サービスをご利用のお客様に向けて、観光目的など早めに予定がきまるときに新幹線をお得にご利用いただける観光型商品を拡充しています。

例えば、「EXのぞみファミリー早特」など、利用可能な日程・席数・

区間や時間帯が限定されるものの、ご家族やご友人とも一緒にお得に新幹線をご利用いただける様々なタイプの商品を展開することで、幅広く需要喚起を図っています。

50歳からの旅クラブ「50+」(フィフティ・プラス)

高齢化が進む日本では、他の年代に比べ時間・経済面でのゆとりを持つと言われるシニア層が増加しています。当社ではそこからさらに対象を広げ50歳以上のお客様ならどなたでもご入会いただける「50+」を運営しています。2017年度末時点の会員数は約91万

人、同年度の「50+」ブランド商品のご利用は延べ約21万人となっています。

会員の方には会員誌やWEBを通じて旬な観光情報をお届けするとともに、東海道新幹線を利用したお得な旅行商品を提供しています。

海外のお客様向けの取組み

東海道・山陽新幹線のネット予約・チケットレス乗車サービス「スマートEX」を訪日外国人のお客様にもご利用いただけるよう、専用のスマートフォンアプリをダウンロードしていただくことで、出発前に自国で新幹線の予約が可能となるサービスを導入しました*。これにより、東海道・山陽新幹線をより便利にご利用いただけるようになりました。

旅行商品等については、沿線の自治体や他の交通事業者等と連携し、「高山・北陸」、「伊勢・熊野・和歌山」等の訪日外国人のお客様に人気のエリアを対象とした周遊きっぷを販売しています。このほか、「FLEX JAPAN」というブランドで、東海道新幹線を中心とした当社沿線をご旅行いただく商品を展開しています。具体的には東京から京都又は大阪向けの往復の新幹線自由席と現地の1日観光乗車券をセットにした商品などを販売しています。

旅行需要の喚起にあたっては、東海道新幹線沿線の観光情報を集約したポータルサイト「Japan Highlights Travel」を運営しており、沿線の自治体や観光協会と連携して取り組んでいます。サイトは日本語に加え英語、中国語(繁体字)で閲覧可能です。

また、よりわかりやすく、安心して鉄道をご利用いただけるよう、

2018年9月までに訪日外国人のお客様のご利用の多い在来線駅に駅ナンバリングを導入します。

これらの取組みに加えて、ご自身のスマートフォン等でネット予約や運行情報・観光情報等の取得をしていただける環境を整備し、快適にご旅行いただけるよう、駅や車内の無料Wi-Fiサービスの拡大に取り組んでいます。新幹線全駅と訪日外国人のお客様のご利用の多い在来線24駅においては、2018年3月より当サービスを利用できるようになりました。東海道新幹線・特急「ひだ」車内においては、2018年夏より順次当サービスを開始する予定です。

*2018年4月末時点で7つの国と地域で展開



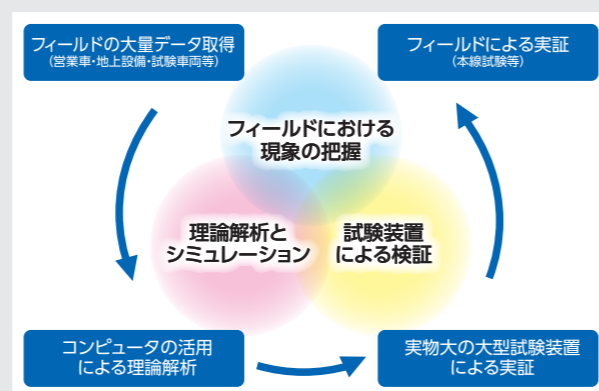
Japan Highlights Travel

技術開発・技術力強化への取組み

鉄道事業は、様々な技術を持つ社員が協力して着実に業務を遂行するとともに、車両、土木構造物、軌道、電力、信号通信等の様々な設備が有機的に機能することで成り立っています。より一層の安全確保や将来の経営基盤強化のためには、そのベースとなる技術力を不断に高めることが重要です。

今後も、安全性向上、輸送サービスの充実に向けて、車両および設備などにおいて最新の技術を取り入れた開発を推進し、低コストで効率的な運営体制構築につなげていきます。

鉄道の研究開発の基本的なサイクル



技術開発の推進

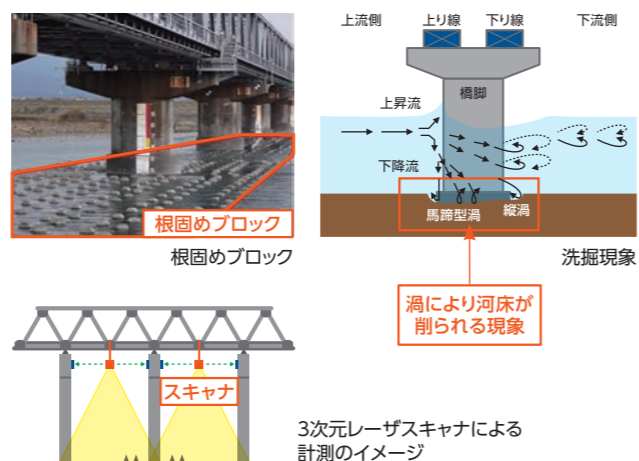
当社では、既存の鉄道技術の深度化を図るとともに、当社の将来を支える技術開発に取り組み、技術力の向上と人材育成を図っています。2002年7月に開設した小牧研究施設（愛知県小牧市）では、その大きな特色である実物大の試験装置を活用して、新たな車両の開発（N700Sの特徴についてはP20参照、ハイブリッド方式による次期特急車両の特徴についてはP21参照）、東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策、新幹線土木構造物の大規模改修工法や新幹線用高速ベーンシールド架線など、当社独自の技術開発成果を挙げてきました。

2018年度は、東海道新幹線の次期車両であるN700S確認試験車による走行試験を行い、量産車の仕様確定に向けて最終確認を行います。在来線では、安全性や快適性の向上とともにトータルコストの低減を図るハイブリッド方式による在来線次期特急車両の試験走行車の新製を進めます。また、状態監視技術等を活用した検査や保守の高度化・省力化、及び設備の維持更新におけるコストダウンにつながる技術開発を進めます。さらに、各種災害等に対して、安全性を高めるための技術開発を実施します。

3次元レーザスキャナを用いた新幹線富士川橋りょうの根固めブロック計測装置開発

台風等の大雨による河川増水が発生すると、橋脚の周りの地盤が掘られ（洗掘）、橋脚の傾斜などの被害が発生する恐れがあります。急流の富士川に設置されている東海道新幹線富士川橋りょうでは、この洗掘を防ぐために橋脚防護工として約4万個の根固めブロックを設置していますが、大雨により河川が増水した際には、この根固めブロックに移動や沈下等が発生していないかを確認する必要があります。

従来においては、その確認のためにヘリコプターからの写真測量等を実施する必要があり、時間と労力を要していましたが、研究開発した3次元レーザスキャナを用いた根固めブロックの位置計測装置を2017年度に富士川橋りょうに導入したことにより、従来と比較して迅速・正確・効率的かつ安全に根固めブロックの位置を把握できるようになりました。



在来線用ホーム可動柵の開発

在来線については、車種や編成両数が多様で、ドア位置が異なることから、当社在来線ホームの実情に適合した可動柵について、検討・開発を続けてきました。

扉が左右に開閉するタイプとしては在来線で最大級となる、4m強の開口幅を有しています。扉の開閉については、様々な編成両数に対応できるように、センサにより列車の編成両数と停止位置を検知し、自動で開扉し、車掌の操作により閉扉します。

開発にあたっては、開口部が広いこと、安全を確保しつつ、重量の低減、開閉速度の向上、低コスト化に注力しました。

2018年1月より東海道本線金山駅のホームに実際に試作機を設置し実証試験を開始しました。この試験結果を踏まえ、金山駅の東海道本線ホームに、出来るだけ早い時期に可動柵の設置を目指します。



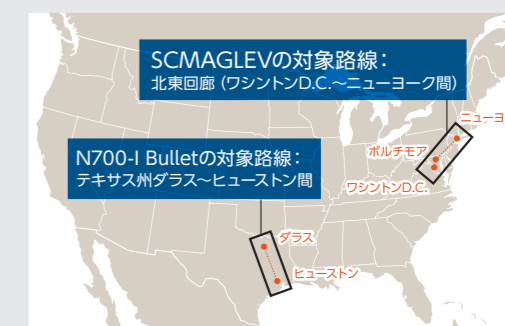
可動柵試作機

高速鉄道システムの海外展開

当社は現在、世界最高水準の高速鉄道に関する総合的な技術力を活用し、高速鉄道システムの海外展開を目指して、海外における高速鉄道プロジェクトへのコンサルティング事業を中心とした取組みを推進しています。この取組みは、高速鉄道市場の拡大に伴う国内各メーカーの技術・技能の維持強化、資機材の安定供給、鉄道関係機器の技術革新やコストダウンにつながる有意義な取組みと考えています。

対象は、当社的高速鉄道システムの優位性が十分発揮されるよう、新線による高速旅客専用線で、トータルシステムの導入が期待できる国や地域としています。また、知的財産権が確立し、契約の尊厳が社会通念として定着し、法制度が完備されていること、政情が安定していること、巨大なインフラ投資を行うだけの経済力を有していることも必要であると考えており、現在は米国を主なターゲットとして、海外展開に取り組んでいます。

海外展開の対象路線



コンサルティング&コーディネーション事業

当社は高速鉄道システムの海外展開において、プロジェクトの事業主体とはならず、プロジェクトに対するコンサルティングを中心とした事業で寄与することとしています。具体的には、土木構造物・軌道・電力設備・信号設備・車両・運行管理システム・修繕保守等を含めたトータルシステムを海外市場に提案し、技術仕様の策定、運転・保守に関する各種マニュアルの提供、要員の教育訓練等、高速鉄道が安全・安定的に運行されるための支援とコンサルティングを行うとともに、プロジェクトが具体化した際には日本の関連企業を取り纏めるコーディネーションを行うこととしています。

N700-I BulletとSCMAGLEV

当社では、「N700-I Bullet」、「SCMAGLEV」と称する高速鉄道システムを海外市場に提案しています。N700-I Bulletは、「Crash Avoidance（衝突回避）」の原則に基づく、N700

系車両を中心とした東海道新幹線型のトータルシステムです。SCMAGLEVは、当社が500km/hという高速で営業運転が可能で、超電導リニアシステムです。

●テキサスプロジェクト

N700-I Bulletの対象路線であるテキサスプロジェクトは、民間事業としてダラスとヒューストンの2大都市間を高速鉄道で結ぼうというものです。現在その開発主体であるTexas Central Partners(TCP)社が、建設資金の調達や概略設計などの事業開発活動を進めています。2017年12月には環境影響評価報告書ドラフト(DEIS)が公表されるなど、プロジェクトは着実に前進しています。

当社としては、TCP社による事業開発活動を技術面から支援するため、2016年5月に現地子会社High-Speed-Railway Technology Consulting Corporation (HTeC)を設立しました。同年10月にはHTeCがTCP社との間で技術支援契約を締結し、現在TCP社が事業開発活動において行う、仕様の策定、運営・保守計画の作成、駅・保守施設などの概略設計、要員訓練・教育プログラムの作成などの業務に対し、技術コンサルティングを実施しています。

●北東回廊SCMAGLEVプロジェクト

SCMAGLEVについてはワシントンD.C.とニューヨークを結ぶ北東回廊を対象と

しており、まずはワシントンD.C.～ボルチモア間が日米両政府の協力プロジェクトとして進められるよう、プロモーション活動を実施しています。2015年には米国連邦政府がメリーランド州政府に対し、同区間の調査費として連邦補助金2,780万ドルの交付を決定し、2016年末には連邦鉄道局などによる環境影響評価の手続きが開始されました。日本政府も2016年度から、米国でのSCMAGLEV導入に向けた調査事業を実施しています。これまで米国連邦運輸長官やメリーランド州知事などの要人に超電導リニアにご乗車いただき、完成度の高さを実感していただくなど、日米両政府においてプロジェクトに対する理解や支持が広がってきています。当社としては、プロジェクトが具体的に進展した際には、技術面から全面的に支援を行う方針です。



HTeCとTCP社の打合せ風景

台湾高鉄への技術コンサルティング

日本型高速鉄道システムを採用している台湾高速鉄道を運営する台湾高速鉄道公司から技術支援の要請を受け、2014年度から技術コンサルティングを開始しました。2016年度までに3つの個

別案件を完了し、2017年5月からは、台湾高速鉄道公司が行う運行管理システムの更新工事実施に関する技術コンサルティング等を受託しています。

日本型高速鉄道システムを国際的な標準とする取組み

一般社団法人国際高速鉄道協会(IHRA)を通じて、「Crash Avoidance（衝突回避）」の原則に基づく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継続しています。

関連事業の着実な推進

連結子会社営業収益(単純合算)

1989年度

526^{3社}
億円

2017年度

6,171^{29社}
億円



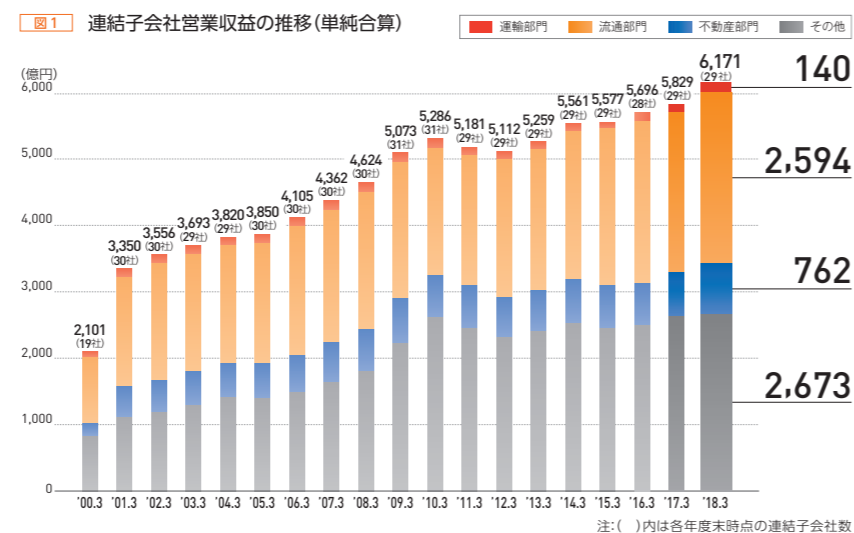
JRセントラルタワーズ(中央・右)とJRゲートタワー(左)

当社は名古屋駅のJRセントラルタワーズやJRゲートタワーに代表されるように、駅立地を十分に活かすことができる事業をはじめ、鉄道事業との相乗効果が期待できる分野を中心に収益基盤の拡充に努めてきました。今後もグループ会社と一体となって事業を展開することで、収益及び利益の拡大を図っていきます。

JR東海グループの事業展開

当社グループは運輸、流通、不動産、その他の各事業を展開しています。運輸部門は、鉄道事業とバス事業、流通部門では、鉄道の集客力を活かして、百貨店の運営や、駅・車内における物品・飲食物等の販売サービスを行っています。不動産部門では、駅部及び高架下の開発や、駅ビル等の不動産賃貸等を行っています。その他の事業部門では、ホテル事業や旅行業、広告代理店業等を展開しているほか、鉄道車両等の製造、各種鉄道設備の保守・検査・修繕等を行っています。

2018年3月期の連結子会社の営業収益(単純合算)は、6,171億円でした。



当社最大の乗車人員を誇る名古屋駅の開発

1日あたり平均22万人の乗車人員を誇る当社最大の駅である名古屋駅の開発は関連事業の柱です。

名古屋駅においては、2000年に駅の直上にJRセントラルタワーズ(以下、「タワーズ」)を、2017年4月にはタワーズに隣接してJR

ゲートタワー(以下、「ゲートタワー」)を全面開業させました。タワーズとゲートタワーを一体的に運営し、双方の事業のコンセプトの明確な棲み分けによる相乗効果の発揮や営業連携による収益拡大、そして効率的な運営による利益の最大化に取り組んでいます。

●JRセントラルタワーズ

名古屋駅直上の高層複合ビルであるタワーズは、高さ245m、延床面積約417,000㎡を誇り、総事業費約2,000億円をかけた当社グループの関連事業の中核です。当社の連結子会社3社が百貨店、ホテル、オフィス等の事業を展開しており、2000年の全面開業により、当社の関連事業収益は大きく増加しました。①

百貨店事業は、株式会社ジェイアール東海高島屋(流通部門)がジェイアール名古屋タカシマヤを運営し、駅の直上という好立地を活かして、高い集客力を発揮しています。2017年2月期は後述するゲートタワーの「タカシマヤ ゲートタワーモール」開業を見据え、開業以来の大規模なリニューア

ル工事を完了し、2017年3月、リニューアルオープンしました。

ホテル事業は、株式会社ジェイアール東海ホテルズ(当社100%出資子会社・その他の事業部門)が名古屋マリオットアソシアホテルを運営しています。駅直上の立地や高層階からの眺望、グレードの高い設備等が好評であり、2018年3月期の客室稼働率は80%超(年平均)と依然として高い水準にあり、需要に応じた柔軟な客室価格の設定により収入増に努めています。

オフィス事業は、タワーズを所有するジェイアールセントラルビル株式会社(当社100%出資子会社・不動産部門)が運営しています。開業以来高い入居率で推移しており、2018年3月期もほぼ満床を維持しました。

●JRゲートタワー

ゲートタワーは、タワーズに隣接し、商業施設、ホテル、オフィス、バスターミナル、駐車場等で構成されており、高さ約220m、延床面積は約260,000㎡と概ねタワーズの6割程度の規模の高層複合ビルです。総事業費は約1,050億円です。2016年11月にオフィスの入居を開始し、2017年4月には「タカシマヤ ゲートタワーモール」及び「名古屋JRゲートタワーホテル」等が開業し、タワーズと一体で利便性の高い魅力ある都市空間を創造し、名古屋駅周辺地区にさらなる賑わいをもたらしています。

「タカシマヤ ゲートタワーモール」については、タワーズの百貨店事業を

担う株式会社ジェイアール東海高島屋が二館一体で運営しています。150を超えるファッション・雑貨等のショップを集積し、既存のジェイアール名古屋タカシマヤでは捉えきれないカテゴリ・価格帯のショップを取り揃えています。ジェイアール名古屋タカシマヤと合わせた一体での入店客数は、ジェイアール名古屋タカシマヤ単館であった前年との同日比較(4月～3月)でも、約1.5倍へと大きく伸びており、多くのお客さまにご利用いただいております。この結果、2018年2月期のジェイアール名古屋タカシマヤとの2館合計の売上高は1,557億円になりました。

「名古屋JRゲートタワーホテル」については、タワーズのホテル事業を担う株式会社ジェイアール東海ホテルズが運営しています。全350室で、駅直結という利便性の高さや眠り心地の良さを追求し、上質感と機能性を備えた宿泊主体型のホテルです。2018年3月期は、多くのお客さまにご利用いただいた結果、客室稼働率が90%超(年平均)となりました。

オフィスについては、将来の中央新幹線名古屋駅の直上に位置することになる好立地にあり、入居状況は、ほぼ満床となっています。また、この他、タワーズとあわせた店舗数が日本最大級となるレストランフロアに加え、家電や衣料品の量販店、フィットネスクラブ、保育施設、医療施設等のテナントが入居しています。ビル全体の管理・運営は、タワーズとともにジェイアールセントラルビル株式会社が行うことで、JR東海グループとしての運営の効率性を追求しています。

これら3社の2018年3月期における営業収益合計は1,977億円(単純合算)でした。



JRゲートタワー



タカシマヤ ゲートタワーモール

その他の取組み

当社が、首都圏・関西圏において保有する施設は、主に東海道新幹線の駅及び関連設備であることから、これまで新幹線駅構内や高架下などの限られたスペースを有効に活用し、開発に取り組んできました。2018年度には、東京駅構内の「東京駅一番街」で、ビストロやバル、ビアホールなど、バラエティ豊かな飲食店舗が集まる新たなグルメスポット「東京グルメゾーン」がオープンする予定です。

さらには、在来線の運営を担う東海圏において名古屋駅以外にも開発を進めており、2017年度は浜松駅の「メイワン」、静岡駅の「パルシェ」本館等の駅ビルのリニューアルを行いました。2018年度には、「パルシェ」食彩館等の駅ビルのリニューアルを行うとともに、名古屋笹島地区などにおいて高架下開発を進めてまいります。

また、不動産事業や流通事業の活性化、当社所有地の有効活用等にも取り組んでおり、2018年度には、岐阜の当社社宅跡地を活用した分譲マンション「セントラルガーデン・レジデンス 岐阜加納」等を販売いたします。

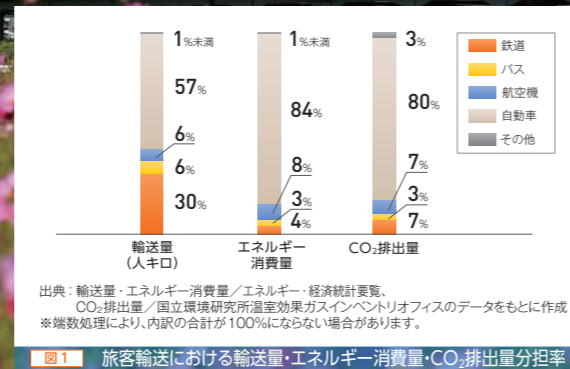
今後も引き続き、これらの取組みを推進し、さらなる収益力の向上や競争力の強化に努めていきます。



セントラルガーデン・レジデンス 岐阜加納

地球環境保全

2017年度における
東海道新幹線のエネルギー消費原単位*
1990年度比
34%改善



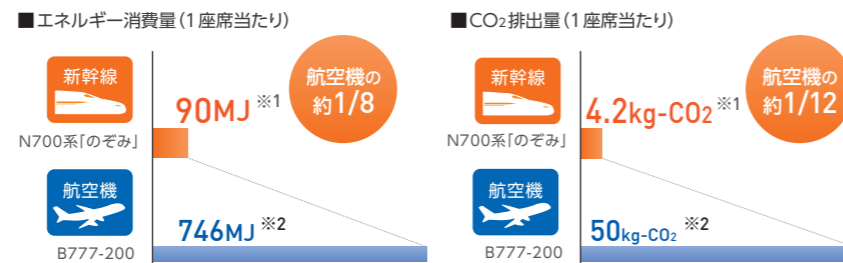
*当社では、事業活動と最も関連性の高い値として車両走行キロの総計を用い、エネルギー消費原単位を【車両1両を1km運行する際に消費するエネルギー量】と定義しています。

鉄道には他の輸送機関に比べてエネルギー効率がが高く、地球環境への負荷が少ないという優位性があります。当社は、車両の省エネルギー化等、鉄道運行に係るエネルギー効率を一層高めることで、直接的な環境負荷を低減することに加え、地球環境への負荷が少ない鉄道を一人でも多くのお客様に選択・利用していただくことで、運輸部門全体としての環境負荷が抑制され、地球環境保全につながると考えています。

鉄道の環境優位性

現在、地球温暖化問題は世界規模で取り組むべき課題となっています。温室効果ガスの中でも特にCO₂が地球温暖化に与える影響が大きいと考えられていますが、鉄道は国内全体の旅客輸送量のうち30%を担っているにもかかわらず、CO₂排出量では7%を占めるにすぎません。【図1】東海道新幹線(N700系「のぞみ」と航空機(B777-200)を比較した場合、東京～大阪間を移動する際の1座席あたりのエネルギー消費量は約8分の1、CO₂排出量では約12分の1であり、東海道新幹線は圧倒的な環境優位性を有しています。【図2】

図2 東海道新幹線と航空機の比較(東京～大阪)



*1. 走行実績(当社分)に基づく算出 N700系「のぞみ」(東京～大阪)
*2. ANA「アニュアルレポート 2011」を参考に当社算出 B777-200(羽田～伊丹・関西)

指針・目標

●環境行動指針

当社は、地球環境保全に取り組むにあたり、以下の7項目からなる環境行動指針を定めております。

- 1 地球環境保全の面で優れた鉄道を一層ご利用いただくための快適な輸送サービスの提供
- 2 地球環境保全に資する技術開発の推進
- 3 燃料、エネルギーの効率的な利用
- 4 廃棄物の抑制とリサイクルの推進
- 5 化学物質の適切な管理
- 6 地球環境に配慮した物品・資材の調達
- 7 地球環境保全へ向けた意識向上と社会貢献

●環境目標

当社は、エネルギー消費原単位(※)を2030年時点で1995年度比25%減にするという「低炭素社会実行計画フェーズII」(詳細は、一般社団法人日本経済団体連合会(経団連)のホームページをご覧ください。)を策定し、その着実な達成に努めています。これまで、「ボランタリープラン(自主行動目標)」を設定し、2010年度末の段階で15%減という目標を達成するとともに、それ以降も、省エネ型車両の開発・投入等、積極的に取り組んできました。今後も、「のぞみ10本ダイヤ」等による需要にあわせたより弾力的な列車設定に努めつつ、省エネ型車両を引き続き投入するなど、積極的な取り組みを行ってまいります。

*当社では、事業活動と最も関連性の高い値として車両走行キロの総計を用い、エネルギー消費原単位を【車両1両を1km運行する際に消費するエネルギー量】と定義しています。

新幹線における取組み

●省エネ型車両の投入

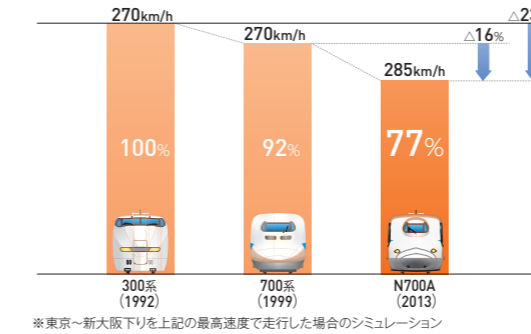
当社では、新幹線の一層の省エネルギー化を図るため、省エネ型車両の開発・投入を積極的に行っており、2007年度からの5年間でN700系80編成を集中投入しました。最新型車両N700Aは2017年度までに39編成を投入しており、2018年度から2019年度にかけてさらに12編成を追加投入する予定です。

東京～新大阪を最高速度285km/hで走行した場合のN700Aのエネルギー消費量は、最高速度270km/hで走行した場合の300系に対して23%、700系に対して16%の削減となり、速度向

上を実現しつつ、顕著なエネルギー消費の改善を示しています。その結果、2017年度末の段階でエネルギー消費原単位を1990年度比で約34%改善しています。今後、N700Aの投入を進めることにより、さらなる省エネルギー化に努めます。

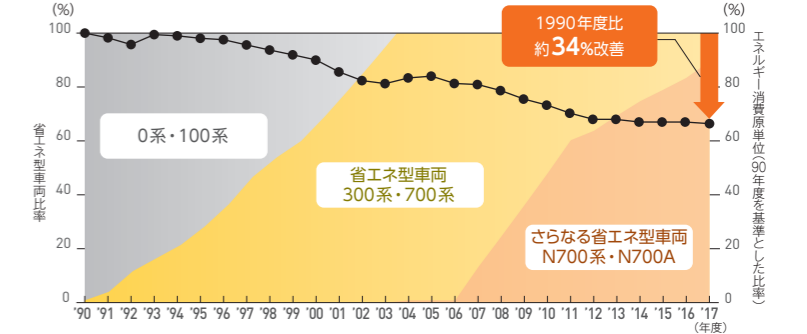
また、2020年度を目途に営業投入する方向で検討を進めている次期新幹線車両「N700S」はSiC素子駆動システムの採用、車両の軽量化や走行抵抗の低減等により、エネルギー消費量をさらに削減できる見込みです。

図3 東海道新幹線の車種別電力消費量の比較



*東京～新大阪下りを上記の最高速度で走行した場合のシミュレーション

図4 東海道新幹線の省エネ型車両比率、エネルギー消費原単位の推移



●N700Aタイプの優れた環境性能

N700Aタイプ[※]は、高速性、快適性ととも、以下の技術の導入等により環境性能が格段に向上しています。

[※]N700Aに採用した主な機能を改造により反映したN700系と、N700A以降の車両の総称。

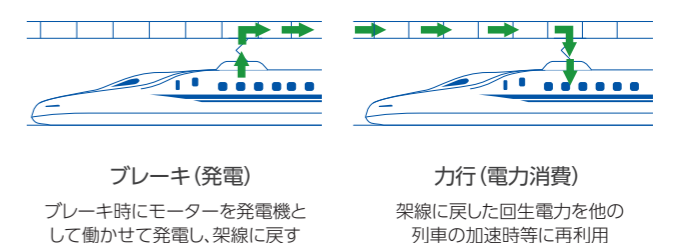
1	走行抵抗の低減 【図5】	空力特性に優れた先頭形状を導入し、さらに車体外板と窓ガラスの間の凹凸をなくした客室窓構造の採用と全車間への全周ホクの設置等により車体表面を平滑化することで、走行抵抗を低減しています。
2	車両の軽量化	軽量でシンプルな構造のボルスタレス台車を採用し、車体の材料には、軽量のアルミニウム合金材を採用しています。さらに、モーターは高性能かつ小型の交流モーターを採用しています。これらにより、車両を軽量化しています。
3	車体傾斜システムの導入	速度を制限している曲線区間の速度向上を図るため、車体傾斜システムを新幹線では初めて実用化し、導入しています。これにより、快適な乗心地を確保しながらの速度向上が可能となり、到達時分を短縮すると同時に、加減速頻度を減少させることで消費電力を低減しています。
4	電力回生ブレーキの拡大 【図6】	ブレーキ時にモーターを発電機として動かして、発電した電力を架線に戻して再利用する電力回生ブレーキを採用しています。700系では一編成16両のうち12両で回生していましたが、N700Aタイプでは14両に拡大し、停車直前の低速域を除き必要なブレーキ力は基本的に電力回生ブレーキで賄っています。
5	小型軽量プロアレスCIの全電動車展開	加速時は架線からの電力を変換してモーターに送り、減速時はモーターで発電した電力を架線に戻す動きをする主変換装置(CI)において、走行風冷却方式を新幹線で初めて実用化し、N700系の一部車両に採用しました。N700Aではさらに17%小型軽量化し、全電動車に展開しています。
6	客室照明の最適化及びLED照明の導入	N700Aの普通車客室では、明るいシート色に合わせて客室照明を最適化するとともに、トイレや洗面所には調光機能付きのLED照明を導入し、車内の照明電力を、N700系に比べて約20%削減しています。2016年度より投入している車両では、客室にもLED照明を採用し、さらなる照明電力の削減を行っています。
7	リサイクルに優れた素材の採用	新幹線は車両の廃車により発生する廃棄物の約90%(重量比)をリサイクルしています。N700Aではシートクッションの材質を100%リサイクル可能なポリエステルに変更し、空気抵抗の低減等のために台車部分を覆っている台車スカートにはFRP(繊維強化プラスチック)に代えて、ステンレスを採用し、高いリサイクル性を実現しています。

図5 走り抵抗の低減(全周ホク)



700系(全周ホクなし) N700A(全周ホクあり)

図6 電力回生ブレーキのしくみ



●地上設備の取替による電力供給効率の向上

2011年度から2020年度にかけて、車両が変電所から遠ざかるに従って電圧が低下することを抑制するなどの目的で設置している電力補償装置の取替を進めています。新たな装置は従来設備より電力損失が少ないことなどから、取替により新幹線の電力使用量を約3%削減できる見込みです。

また、2014年度から2021年度にかけて、50Hzの電気を新幹線走行に必要な60Hzの電気に変換する周波数変換装置の一部を、損失の少ない静止形に取り替える工事を進めています。これにより、新幹線の電力使用量を約2%削減できる見込みです。

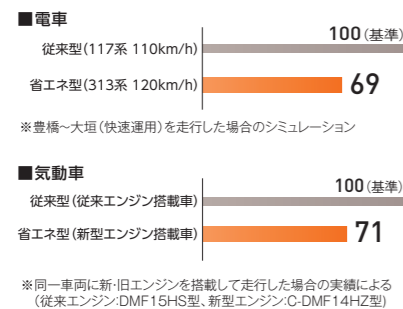
在来線における取組み

●省エネ型車両の投入

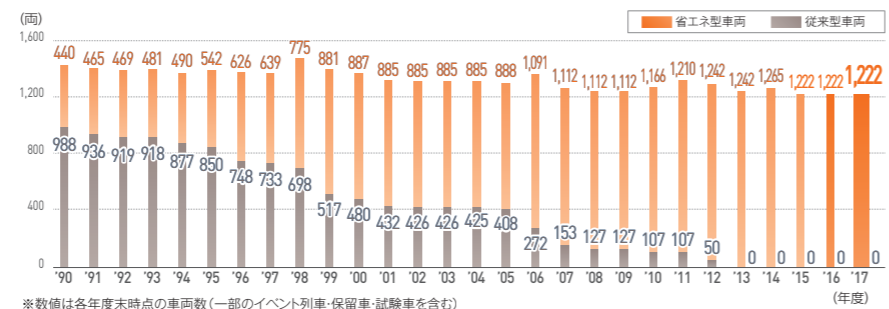
在来線の車両も省エネルギー化を図っています。電車では、電力回生ブレーキや高効率の電力制御変換方式の導入、車両の軽量化等により、気動車では、車両の軽量化や低燃費なディーゼルエンジンの導入など、よりエネルギー効率の高い車両の投入を進めています。これらの取組みの結果、在来線車両はすべて省エネ型車両となっています。なお、新製車両(313系5次車・キハ25系2次車)についてはLED照明を採用し、さらなる環境負荷低減を進めています。

また、現在特急「ひだ」等に使用している85系気動車の取替を見据え、ハイブリッド方式を採用した次期特急車両(試験走行車)を新製し、2019年末から技術の確立に向けた試験走行を行っていきます。次期特急車両(試験走行車)は、蓄電池に貯めた電力を加速時や停車時に使用することで、燃費が約15%向上しCO₂やNOxなどの排出ガスが減少する見込みです。なお、量産車は2022年度を目標に投入する方向で検討を進めています。(詳細はP21参照)

在来線(電車・気動車)の電力・軽油消費量の比較



在来線(電車・気動車)の省エネ型車両の導入推移



新幹線・在来線共通の取組み

●高圧水銀ランプのLED化による省エネルギー化

当社は、これまで駅や踏切をはじめとした鉄道設備の照明に高圧水銀ランプを使用していましたが、順次LEDランプへの取替を進めています。2020年末までに取替を完了する予定で、取替に

より、鉄道設備の照明についての年間の電力消費量を従来比7割減(△2,000万kWh)とするとともに、年間のCO₂排出量も従来比7割減(△10,000t)とし、環境負荷を低減できる見込みです。

法令遵守

当社は、環境関連法令を遵守するための体制を整えています。

●化学物質の管理

「PRTR法(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)」に基づき、対象の化学物質について都道府県への排出量・移動量の届出を行い、適切に管理しています。

●土壌汚染対策

2017年度は、刈谷市内の社宅跡地において土壌調査を実施したところ、一部の土壌より基準値を超える物質が検出されたため、関係機関へ報告するとともに適切な措置を講じています。調査で基準値を超える物質が検出された場合は、その都度報告を行い、法令及び行政機関の指導に基づき適切に措置を実施します。

資源の有効利用／自然エネルギーの活用や省エネルギー設備の導入

当社では、Reduce(廃棄物の発生抑制)、Reuse(再利用)、Recycle(再生利用)の3Rの取組み等、資源の有効利用を推進しています。具体的には工事における廃棄物の排出削減、雨水の活用、乗車券・制服類のリサイクル、車両のリサイクル等に取り組んでいます。また、新規の建物やリニューアル工事において、自然エネルギーの活用や省エネルギー設備の導入等も進めています。

●グリーン調達ガイドライン

当社では、地球環境に配慮された資材を優先的に調達する、グリーン調達を行っています。そのため、取引先との連携を強化する目的で「JR東海グリーン調達ガイドライン」[URL http://company.jr-central.co.jp/company/material_procurement/_pdf/green_guide_line.pdf](http://company.jr-central.co.jp/company/material_procurement/_pdf/green_guide_line.pdf) を制定し、取引先と協力して地球環境保全に貢献します。

各施設・工場の設備状況

●JRゲートタワー

2017年2月に竣工したJRゲートタワーにおいては、地域冷暖房の導入、LED照明の採用、太陽光発電パネルの設置、15階屋上庭園や低層棟屋上の緑化等、ビル全体の省エネルギー化、環境への負荷低減に取り組み、「CASBEE(建築環境総合性能評価システム)」の最高評価である「Sランク」の環境性能を実現したほか、ビルからのCO₂排出量を、CASBEE名古屋2010標準モデルビルと比較して約25%削減しています。

●総合研修センター

2011年9月に新設した総合研修センターでは、夜間電力の利用による氷蓄熱を熱源とした空調システムの導入やLED照明の採用等、省エネルギー化を図っています。さらに、屋上庭園の配置等で建物外側での断熱性能の向上を図り、自然採光や通風を最大限取り入れるなど、自然エネルギーも有効活用した建物としています。その結果「CASBEE」において、最高評価の「Sランク」を取得しています。

●リニア・鉄道館

2011年3月に開館したリニア・鉄道館では、広大な屋根を利用した太陽光発電システムを導入しています。発電容量約500kW、年間発電量約63万kWhとなっており、リニア・鉄道館に必要な電力の約3割を賅っています。

総合研修センター(屋上緑化)



リニア・鉄道館(太陽光発電システム)



●浜松工場

新幹線車両の全般検査を行う浜松工場では、2010年7月よりリニューアル工事を実施しており、2015年度には、工場の屋根を利用した発電容量約300kW、年間発電量約30万kWhの太陽光発電システムを導入したほか、2015年度には高効率変電設備・ボイラー等を導入しました。また、車体の塗装に関して、これまでは揮発性有機化合物を含む油性塗料を用いていましたが、新たな塗装設備の導入により、環境に無害な水性塗料の使用が可能となり、環境負荷が軽減しました。また、日本で初めての水性塗装ロボットを導入し従業員の作業環境も改善しました。

●名古屋工場

在来線車両の全般検査等を行う名古屋工場では、2014年2月より耐震化及び設備更新に着手しており、省エネ対策として、高天井用のLED照明や高効率の変電設備を導入することで、工場全体の電力使用量を約2割削減します。

2017年度の活動状況

●環境会計

2017年度の環境保全活動に関する投資・費用やそれに伴う効果を試算すると以下の通りです。

環境会計

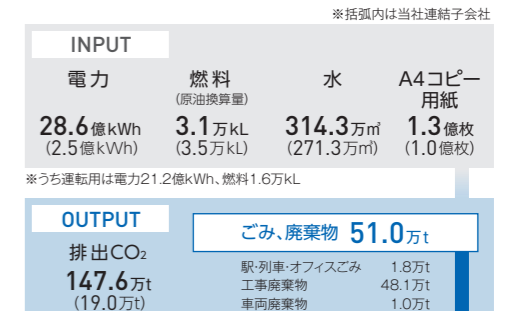
分類	事項	環境保全コスト(億円) ^{※1}		付記
		投資額	費用	
地球環境保全	●省エネ型車両の導入 ●駅やオフィスビルの省エネ化 など	426.6	75.0	●省エネ型車両比率:100%(新幹線電車)、100%(在来線(電車・気動車)) ●N700Aの省エネ性能:▲23%(300系比)、N700S確認試験車新製、鉄道設備照明のLED化
研究開発	●省エネ型車両の開発 ●沿線環境保全に関する開発 など	0.1	143.3	●N700Aの省エネ性能:▲23%(300系比) ●N700S確認試験車新製、鉄道設備照明のLED化
資源循環	●駅、列車ゴミ等の適正処理とリサイクル ●工場、工事発生品の適正処理とリサイクル	0.3	52.3	●新幹線車両のリサイクル率:約90% ●制服のリサイクル率:原則100%
沿線環境保全	●騒音、振動対策 ●環境負荷物質の適正管理 など	131.9	38.9	●防音壁の高上げや改良、レール表面の削正等による沿線環境保全
管理活動	●環境広告 ●環境マネジメント教育 など	0.0	0.1	●技術開発部におけるISO14001の認証取得
社会活動	●環境保全を行う団体等への支援、協賛	0.0	0.0	●環境パートナーシップ・CLUB(EPOC)への参画
合計 ^{※2}		558.9	309.6	

【環境保全コストの集計の考え方】
●集計範囲は当社単体です。 ●対象期間は、2017年4月1日～2018年3月31日です。
●形式は、環境省の「環境会計ガイドライン2005年版」を参考にしています。 ●費用には、減価償却費を計上していません。
●多目的の支出の場合、環境保全効果の高いものの全額を計上しています。
※1.1千万円未満切り捨て ※2.端数処理により合計が合わない

●事業活動における環境負荷

当社が2017年度の1年間の事業活動を行ううえで使用した資源・エネルギー及び排出した廃棄物等のうち、主なものは以下の通りです。

INPUT/OUTPUT



人材への取組み



女性社員の業務風景



総合研修センター(静岡県三島市)



充実した育児支援制度

離職率
1 %
概ね

当社は人材こそが最大の経営資源と考えています。鉄道の安全を守るのは、それを動かす人材です。鉄道は経験工学とも言われ、人材育成は一朝一夕にはできません。そのため当社では、長期雇用を前提に、与えられた役割を確実に遂行する意識と高い技能を身に付けた社員を育成するため、長期的な視野に立った人材育成や能力開発に力を入れています。

また、健康管理や育児・介護支援など法律で定められた以上の福利厚生制度を多く整備しており、社員のワークライフバランスの確保に努めることで、社員の定着と活躍促進を図っています。

こうした結果、毎年多くの新規採用を行う中でも、離職率は概ね1%程度と、非常に高い定着状況となっています。

人材育成の基本方針

当社は、人材育成の基本方針として「規律」「技術力」「一体感」の3つを基本理念として掲げています。そして、その3つの基本理念を踏まえ、各職場における日常的な仕事を通じて、業務知識や技術を学ぶ「職場内教育訓練(OJT)」を中心に、総合研修センター^{*1}等で実施する「集合研修」と、社内・社外通信研修制度等で知識・技能を習得する様々な「自己啓発」により補完する形で、当社の事業を担う人材を育成しています。

「職場内教育訓練(OJT)」については、特に若手社員の専門知識・技能習得を目的として「N-OJT」を実施しています。これは、職場で一人前とされるのに必要な項目と到達レベルを明示した「リスト」と、個人ごとの育成計画、指導内容、指導結果を記録する「カル

テ」を用いて、きめ細かな指導育成を行うものです。「集合研修」については、2017年度は約250件の講座を開催し、受講者数は延べ約9,500人^{*2}、それに研修日数を乗じた延べ人日は約7.8万人日となりました。これは、社員1人当たり年間約4日相当の研修を受講したことになります。「自己啓発」については、「社内通信研修」を当社及びグループ会社等の社員を対象に30コース開講し、延べ約7,200人が自発的に受講しました。

今後も、人材育成のための各種研修・施策のブラッシュアップに不断に取り組み、教育機会の拡充を図っていきます。

*1 総合研修センターでは、鉄道に従事する関連会社の人材を含めて、グループ一体として安全やサービスに主眼を置いた社員教育を行っています。

*2 各研修・講座の受講者数の単純合計

社員の健康管理・労働災害根絶に向けた取組み

社員の心身の健康を保持・増進し、仕事に活力を持てる環境を整えることは当社の責務です。これまで、法定の健康診断等に加え、メンタルヘルス対策、生活習慣病や睡眠時無呼吸症候群への対策、人間ドック受診料やインフルエンザの予防接種費用の補助や労働時間を適正な水準とするための取組みなどを行ってきました。

メンタルヘルス対策については、「JR東海 心の健康づくり計画」を踏まえ、メンタル不調の予防のための各種取組みを行うとともに、関係各部門における役割分担と連携、職場環境改善の進め方などに関する階層別教育を実施しています。またストレスチェックを全社員対象に年1回実施するほか、異動後などにも実施しています。

生活習慣病対策については、2008年度から、40歳以上の社員を対象に特定健診・特定保健指導を実施しています。2015年度からは40歳未満の社員に対しても必要に応じて早期対策の観点から様々な指導を実施しており、その対象を拡充してきています。

2018年2月には、これらの取組みが評価され、経済産業省より、優良な健康経営を実践している企業を表彰する「健康経営優良法人(ホワイト500)」の認定を受けました。

2018年4月には、当社健康施策の全体方針として、「健康づくり指針」を制定しました。この指針に基づき、今後も、年齢・性別を問わず、社員がいきいきと働くための仕組みづくりと社員・職場の自発的な健康増進を支援するとともに、客観的データに基づく検証・改善を重ね、健康づくりを進めていきます。

また、労働災害の根絶についても積極的に取り組んできており、会社発足当時と比べると労働災害の件数は大幅に減少させています。毎年度、「重点実施事項」を定め全社を挙げて労働災害の根絶を推進しており、具体的には、総合研修センターや各職場内における継続的な安全教育や、現業機関の社員によるグループを主体とした労働災害防止のための研究活動も行っています。

女性社員の活躍促進

当社では、仕事の内容に性別による差はなく、多くの女性社員が活躍しています。

鉄道事業では、その業務の特性上、いわゆる深夜労働(22時から翌日5時にかかる時間帯の労働)が不可欠ですが、当社発足当時の労働基準法では、一部の限定的な職種を除き、女性の深夜労働は原

則として禁止されていました。そのため、1996年度末における当社の女性社員の割合はわずか1.3%にとどまりました。

その後、1997年の労働基準法改正を受け、当社では本格的に女性社員の採用を開始しました。2017年度末時点で、女性社員数は約2,100人(全社員に占める割合は約10%)と大幅に増加しています。

育児・介護等と仕事の両立支援

当社では、性別に関わらず仕事と家庭を両立させ、意欲や働きがいを持って長きにわたり活躍できるよう各種制度の充実に積極的に取り組んできています。2006年に運輸業界・鉄道業界で初めてファミリー・フレンドリー企業表彰^{*1}「厚生労働大臣努力賞」を受賞しましたが、それ以降も一層の充実に努めてきており、多くの制度が法律の定めを大きく上回る水準となっています。

例えば、妊娠時においては産前休業を9週間^{*2}(法律の定めでは6週間)取得することができ、育児をする時期においては子どもが3歳に達する日まで^{*2}(法律の定めでは1歳に達する日まで)、または子どもが小学校に入学後の半年間^{*2}、育児休業を取得することができます。育児休業取得率の維持・向上を目指すため、計画^{*3}を定めて取り組んでおり、2016年度の育児休業の取得率は女性が100%、男性が6.41%です。

また、家族を介護する必要が生じた場合には、通算365日間^{*2}(法律の定めでは93日間)の介護休業を取得することができます。

さらに、その他各種の福利厚生制度^{*4}や多岐にわたる休暇制度

を設けるなど、さまざまな観点から仕事と家庭の両立ができる環境を十分に整えており、実際に数多くの社員がこれらの制度を活用しています。

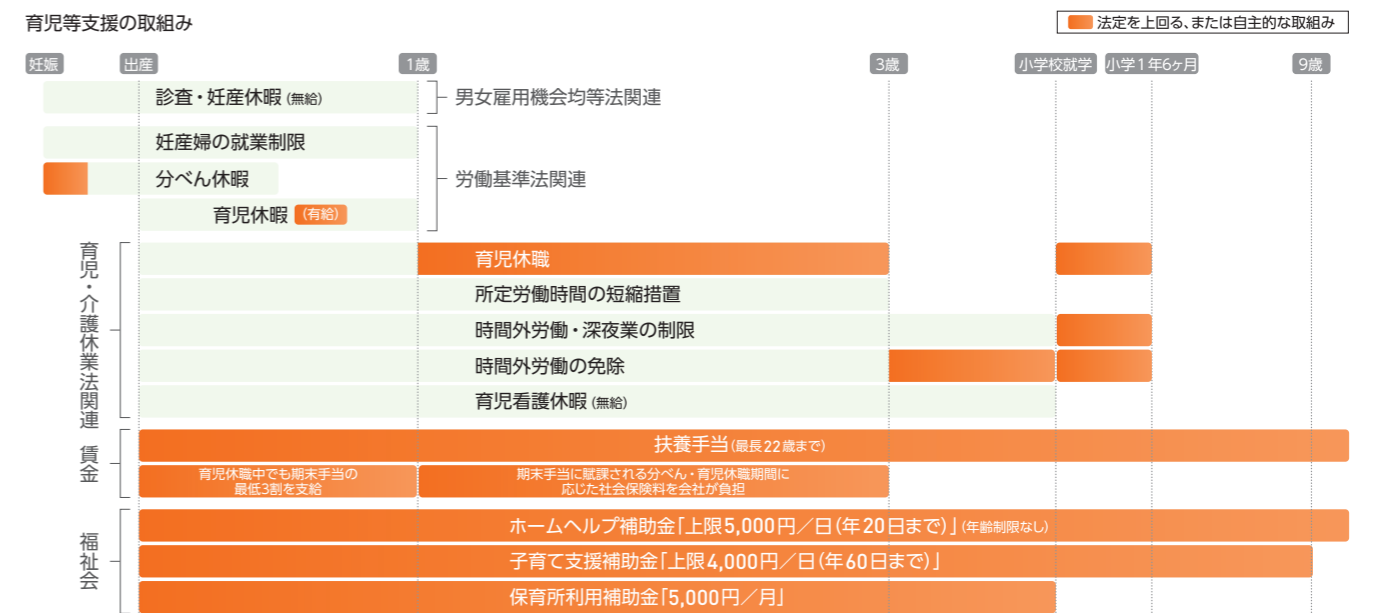
2017年度からは、育児や介護などを理由に退職した場合において、一定の条件を満たした時に再雇用を行う制度もスタートし、さまざまな制度を活用しながら、社員が能力を発揮できるような環境づくりを進めています。

*1 仕事と育児・介護とが両立できるような様々な制度を持ち、多様で柔軟な働き方を労働者が選択できるような取組みを行う企業を厚生労働省が表彰する制度。

*2 社員の種別により一部取扱いが異なります。

*3 3次世代育成支援対策推進法と女性活躍推進法に基づき2016年度から2020年度を計画期間として第五期行動計画を策定しており、その中で育児休業について、女性の取得率を100%、男性の取得率を3%以上とする等の目標を設定しています。なお、次世代育成支援対策推進法に基づいて2005年度から2014年度までに策定した行動計画について、そこで定めた目標を達成するなどの一定の要件を満たしたため、厚生労働大臣から「子育てサポート企業」として認定を受けています。

*4 子どもを出産した時に出産祝金を20万円支給、保育所に預けた時に子ども1人につき月5千円を限度に給付する保育所利用補助金や、子どもの世話をベビーシッター等に依頼した時、4千円を限度に総費用の半額を給付する子育て支援補助金、介護休業期間中1日あたり3千円を給付する介護見舞金や、介護保険法に定める介護サービス等を利用した時、1人月2千円を限度に給付する介護補助金などがあります(社員の種別により一部取扱いが異なります)。



健全な労使関係

当社は労働組合法を含めた各種法令を遵守しており、現在存在する4つの労働組合その全てとの間で労働協約を締結しています[2018年3月31日現在、組合員数計19,400人]。この労働協約

に基づき、経営協議会、団体交渉等を行っており、健全かつ安定的な労使関係の構築に努めています。

地域社会とのつながり・国際交流・文化芸術や生涯学習の振興



公共輸送機関である鉄道は、地域社会と非常に密接なつながりを持っています。当社は、地域の玄関口となる駅の利便性の向上や、本社のある名古屋地区における医療機関や博物館の運営に加え、沿線地域と連携した営業施策の展開や、地産品などの販売を通じて沿線地域の魅力を発信するウェブサイトの運営など、地域への貢献を目指した取り組みを行っています。さらに各国の鉄道関係の有識者との交流や、文化芸術・生涯学習の振興に向けた活動を行っています。

地域コミュニティへの貢献

駅等の利便性の向上・バリアフリー化に向けた取り組み

当社は、地方自治体からの要請に応じて、新駅の設置、駅舎の改良、駅前広場の整備、鉄道高架化事業等を推進し、地域の発展に貢献しています。

また、お身体の不自由な方や高齢の方を含め、お客様に当社の鉄道を安全に、かつ安心してご利用いただくため、いわゆるバリアフリー法をはじめ関係諸法令等に基づき、国・関係自治体と三者共同で設備の整備や改良等を行っています。

駅における取り組みとして、まずエレベーター等の整備による段差の解消や多機能トイレの整備については、お客様のご利用が1日3千人以上の駅を対象に順次進めており、基本的にすべての駅で整備完了または整備計画が進行中です。目の不自由な方のための誘導用ブロックやホームからの転落を防止するための点状ブロックの設置は全駅で完了しており、さらに点状ブロックについては、ホー

ム内側部分に線状の突起を設けてホームの内外がわかるようにした「内方線付き点状ブロック」への取替を順次進めています。加えて、ホーム上の安全性をより一層向上させるため、新幹線駅については、2011年度からお客様のご利用の多いのぞみ停車駅を対象に可動式ホーム柵の設置を進めてきました。新大阪駅の20～26番線については、2022年度の設置完了を予定しており、これにて全のぞみ停車駅への設置が完了します。在来線については当社ホームの状況に適合した可動式ホーム柵の開発に取り組んでいます。

また、当社のほぼすべての列車において、車いすをご利用のお客様に対応した設備を取り入れています。

お身体の不自由なお客様に対しては、当社設備のご利用にあたり、必要に応じた駅係員によるお手伝いや誘導案内を行っています。

地域に根差した医療機関の設置(名古屋セントラル病院)

名古屋市中村区に設置している名古屋セントラル病院は、急性期病院として様々な先端医療機器を導入して、年間1,500件以上の手術を実施するなど、高度で先進的な医療サービスを提供しています。また、近隣の救急隊と連携して年間3,500件以上の救急車を受け入れるなど、救急医療にも注力しています。今後も当院の特色・専門性を活かして、地域社会への貢献を果たしていきます。



名古屋セントラル病院

地域活性化策への参画

●「リニア・鉄道館」 ～夢と想い出のミュージアム～

当社は、名古屋市による「モノづくり文化交流拠点構想」に参画し、2011年3月、名古屋市港区金城ふ頭に「リニア・鉄道館」を開館しました。

「リニア・鉄道館」では、東海道新幹線を中心に、在来線から超電導リニアまでの車両展示を通じて「高速鉄道技術の進歩」を紹介しており、2017年度までの入館者は累計で440万人でした。



リニア・鉄道館

●沿線地域と連携した施策展開

営業施策の一環として、「Shupo[シュポ]」キャンペーン、「さわやかウォーキング」、「Japan Highlights Travel」等について、沿線地域との連携を深めながら取り組んでいます。

また、沿線の活性化に向けた取組みとして、2016年10月より、地産品などを通じて地域の魅力を紹介するウェブサイト「いいもの探訪」にて地産品の販売を開始し、生産者とともに地域活性化へのきっかけづくりに取り組んでいます。

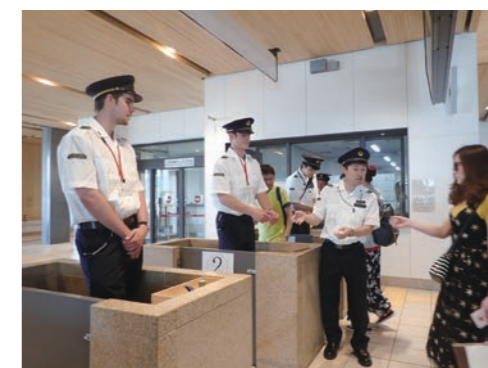


Shupo[シュポ] Japan Highlights Travel 「いいもの探訪」ウェブサイト

国際交流

当社は、海外事務所(ワシントンD.C.・ロンドン・シドニー)を通じた世界各国の鉄道分野を中心とした情報収集、各国の有識者との先端技術及び経営に関する情報交換、海外向けプレス発表等による広報活動等、幅広い国際業務を積極的に行っています。

また、政府の要請に基づく鉄道分野での技術協力、海外の大学や国際機関等からのインターンの受入等の人材育成への協力を行っています。



海外大学からのインターンの受入

文化芸術・生涯学習の振興(公益財団法人JR東海生涯学習財団)

JR東海生涯学習財団は、文化芸術や生涯学習の振興を通じて社会貢献することを目的に、1990年10月に当社が設立した公益財団法人です。主な事業として、1991年10月に開館した、神奈川県葉山町の「山口蓬春記念館」にて、新日本画の先駆者として知られる山口蓬春画伯の作品等の展示やアトリエ、四季折々の花や草木が楽しめる庭園の公開を行っています。また、生涯学習活動を支援するため、絵画や写真等の様々な教室や歴史文化講座の主催等、幅広い文化活動を行っています。



山口蓬春《緑庭》1927年

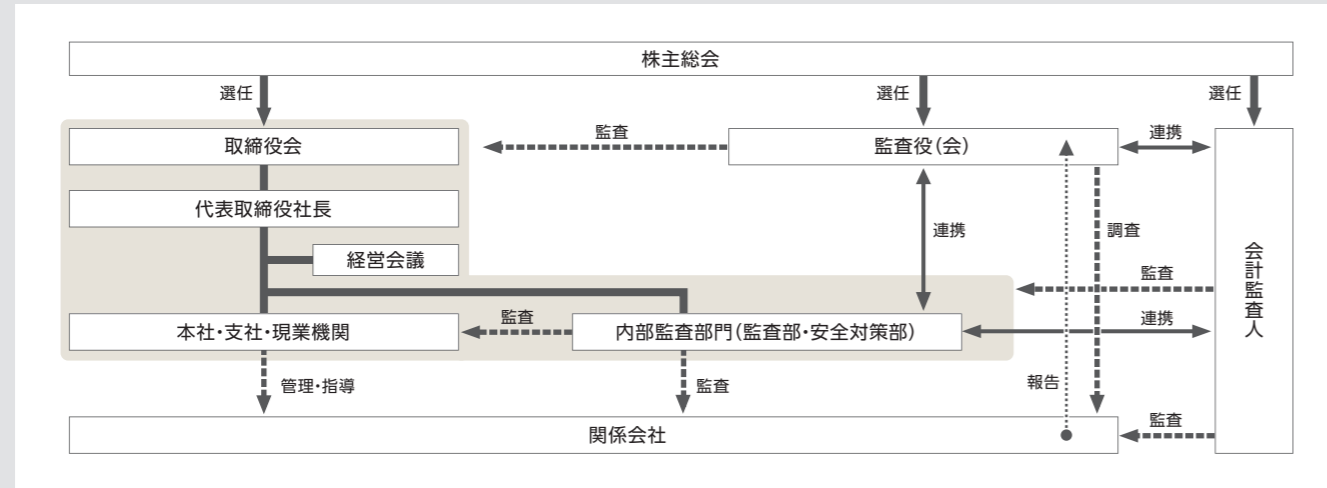


山口蓬春《望郷 小下絵》1953年

コーポレート・ガバナンス

当社は、経営の健全性、効率性及び透明性を確保し、企業の長期的な発展と継続的な企業価値の向上を図るため、コーポレート・ガバナンスの充実に努めています。

当社のコーポレート・ガバナンス体制



企業統治体制の概要

当社の取締役会は取締役17名(うち3名が社外取締役)で構成されています。また、当社は監査役制度を採用しており、監査役会は監査役5名(うち4名が社外監査役)で構成されています。(人数は2018年6月22日現在)

取締役会は、月1回以上開催し、法定事項はもとより、経営上重要な事項について、事柄の背景や進捗状況等を丁寧に説明し十分に審議の上、適法かつ適正に意思決定を行うとともに、取締役の業務執行状況を監督しています。また、取締役会に先立ち、経営に関する重要な事項を審議する機関として経営会議を設置し審議の充実に努めています。取締役会、経営会議をはじめとする重要な会議には監査役に出席を求め、審議過程から経営施策の適法性の確保に努めています。また、当社は、関係会社に対して必要な管理、指導を行うことで、適正な業務運営の確保に努めています。

なお、当社は2003年5月に執行役員制度を導入していますが、当社を取り巻く経営環境の変化に適時・適切に対応するため、2012年6月から、より一層の取締役会における意思決定の迅速化及び審議の充実並びに取締役と業務執行を担う執行役員との役割分担のさらなる明確化を目的とした役員体制としています。

監査役は、取締役会、経営会議等の重要な会議に出席するほか、監査役会で策定した計画に基づき、本社部門、鉄道事業本部、支

社、現業機関、関係会社に赴き、その業務執行状況について検証するなど、厳正に監査を行っています。なお、監査役の職務執行を補助する者として、当社の社員から専任の監査役スタッフを置くなど、監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制を整備しています。

内部監査は、監査部において、業務運営の準拠性、効率性及び有効性の観点から、当社及び関係会社の業務全般を対象として、業務資料や契約書等の書類の確認、業務の立会、関係者へのインタビューなどの手法により監査を実施し、その結果を経営者に報告しています。加えて、運転事故及び労働災害を防止するため、安全対策部において安全監査を実施し、その結果を経営者に報告しています。

会計監査は、会計監査人として選任している有限責任監査法人トーマツから、一般に公正妥当と認められる監査の基準に基づく適正な監査を受けています。

監査役、内部監査部門及び会計監査人は、定期的または必要の都度、情報交換を行うことにより相互に連携を図っているほか、内部統制に関わる各部署から必要な情報提供を受け、内部統制基本方針に定める各項目の実施状況について確認しています。

●社外取締役及び社外監査役

社外取締役及び社外監査役の選任については、当社の業務を遂行するにあたり、最もふさわしい体制を確保するという方針に基づき、社外取締役3名及び社外監査役4名を選任しています。社外取締役及び社外監査役については、社外での様々な経験やその高い識見に基づき独立した立場からご意見をいただけるよう、株式会社東京証券取引所が定める独立性の基準に従い各人の独立性を判断しています。

社外取締役及び社外監査役からは、社外における様々な経験やそ

の高い識見に基づき、独立した立場から、取締役会又は監査役会の場に限らず、当社の業務遂行上有益な意見を受けています。また、社外取締役及び社外監査役から受けた意見は、監査役監査、内部監査、安全監査及び会計監査、さらに内部統制基本方針に定める各項目の実施に活かしています。

なお、当社は、社外取締役及び社外監査役全員を、一般株主と利益相反の生じるおそれがない独立役員として、上場証券取引所に対し届け出ています。

■社外取締役及び社外監査役の選任

[2018年6月22日現在]

氏名	選任理由
張 富士夫	これまでの会社経営における経験やその高い識見から、当社の社外取締役に適任であると判断したためです。
取 締 役	張 富士夫
頃安 健司	これまでの検察官及び弁護士としての活動における経験やその高い識見から、当社の社外取締役に適任であると判断したためです。
取 締 役	頃安 健司
佐伯 卓	これまでの会社経営における経験やその高い識見から、当社の社外取締役に適任であると判断したためです。
取 締 役	佐伯 卓
石津 緒	これまでの運輸行政等における経験やその高い識見から、当社の社外監査役に適任であると判断したためです。
監 査 役	石津 緒
太田 裕之	これまでの警察行政等における経験やその高い識見から、当社の社外監査役に適任であると判断したためです。
監 査 役	太田 裕之
木藤 繁夫	これまでの検察官及び弁護士としての活動における経験やその高い識見から、当社の社外監査役に適任であると判断したためです。
監 査 役	木藤 繁夫
那須 國宏	これまでの弁護士としての活動における経験やその高い識見から、当社の社外監査役に適任であると判断したためです。
監 査 役	那須 國宏

■社外取締役及び社外監査役の主な兼任状況

[2018年3月31日現在]

氏名	兼任先法人等の名称	役職名
頃安 健司	古河電気工業株式会社	社外監査役
取 締 役	頃安 健司	取 締 役
佐伯 卓	株式会社大垣共立銀行	社外監査役
取 締 役	佐伯 卓	取 締 役
石津 緒	株式会社石井鐵工所	社外取締役(監査等委員)
監 査 役	石津 緒	監 査 役
木藤 繁夫	森ビル株式会社	社外監査役
監 査 役	木藤 繁夫	監 査 役

■社外取締役及び社外監査役の活動状況

[2017年度]

氏名	主な活動状況
張 富士夫	当事業年度開催の取締役会16回のうち15回に出席しております。取締役会におきましては、これまでの会社経営の経験等に基づき発言を行っております。
取 締 役	張 富士夫
頃安 健司	当事業年度開催の取締役会16回のうち15回に出席しております。取締役会におきましては、これまでの検察官および弁護士としての活動における経験等に基づき発言を行っております。
取 締 役	頃安 健司
佐伯 卓	当事業年度開催の取締役会16回すべてに出席しております。取締役会におきましては、これまでの会社経営の経験等に基づき発言を行っております。
取 締 役	佐伯 卓
石津 緒	当事業年度開催の取締役会16回すべてに、また監査役会14回すべてに出席しております。取締役会および監査役会におきましては、これまでの運輸行政等における経験等に基づき発言を行っております。
監 査 役	石津 緒
太田 裕之	当事業年度開催の取締役会16回すべてに、また監査役会14回すべてに出席しております。取締役会および監査役会におきましては、これまでの警察行政等における経験等に基づき発言を行っております。
監 査 役	太田 裕之
木藤 繁夫	当事業年度開催の取締役会16回すべてに、また監査役会14回すべてに出席しております。取締役会および監査役会におきましては、これまでの検察官および弁護士としての活動における経験等に基づき発言を行っております。
監 査 役	木藤 繁夫

●役員報酬等の内容

取締役の報酬等は、定額の基本報酬と賞与から構成しています。基本報酬は役位、経験年数等を総合的に勘案し、賞与は各事業年度の業績、委嘱業務の成果等を総合的に勘案し、それぞれ適正な額を2012年6月22日開催の第25回定時株主総会で決議された報酬等の限度額の範囲内において、取締役会の決議により決定しています。なお、社外取締役の報酬等は、定額の基本報酬のみとしています。

監査役の報酬等は、定額の基本報酬のみとし、適正な額を2007年6月22日開催の第20回定時株主総会で決議された報酬等の限度額の範囲内において、監査役の協議により決定しています。

■役員区分ごとの報酬等の総額、報酬等の種類別の総額及び対象となる役員の数[2017年度]

区分	基本報酬		賞与		報酬等の総額 (百万円)
	対象員数 (名)	総額 (百万円)	対象員数 (名)	総額 (百万円)	
取締役 (社外取締役を除く)	13	586	13	240	826
監査役 (社外監査役を除く)	2	76	-	-	76
社外役員	6	129	-	-	129

コーポレートガバナンス・コードへの対応

当社は、「コーポレート・ガバナンスに関する報告書」*の中で、コーポレートガバナンス・コード(以下「コード」という。)に対する当社の考え方や取組みを開示しています。

コードで定められた各原則のうち実施しない原則は、中期経営計画の策定や数値目標の提示を前提とした原則(補充原則**4-1**②及び原則**5-2**)であり、その理由を報告書において以下の通り説明しています。

「当社の経営の柱となる鉄道事業においては、安全・安定輸送の確保が最も重要な課題であり、日々の事業運営から、社員教育、設備投資の各面で、この信頼性を高めることを最優先に事業を遂行しており、経営全般にわたる中期経営計画を策定して区切りとなる断面の経営数値を目標として追求する方式は採用しておりません。このような中期経営計画を策定し、数値目標を掲げるという形式

はとらないものの、当社は、長期的な視点に立って鉄道事業に取り組んでまいりました。具体的には、現在、取り組んでいる中央新幹線の建設のほか、東海道新幹線の大規模改修計画や地震対策、車両更新計画などの長期間を要する設備投資については、いずれも長期的な視点に立って決定し、着実に推進していくこととしております。その他の主要な施策についても、計画及び実績等を適宜公表して、着実に推進しております。また、安全・安定輸送の確保を大前提に、効率的な業務運営により健全経営を堅持していくべく、毎年、足元の経営環境を踏まえて、年度の収支計画、重点施策、設備投資計画について公表し、引き続き着実に経営基盤の強化を実現してまいります。」

なお、コードの各原則に基づく開示内容については、以下の通りです。

*「コーポレート・ガバナンスに関する報告書」は株式会社東京証券取引所のホームページでご確認いただけます。

コーポレートガバナンス・コードの各原則に基づく開示

原則	補充原則	開示内容
原則 1-4 いわゆる政策保有株式		<p>【1】政策保有に関する方針 当社は、株式の保有を通じた長期的・安定的な取引関係の維持・強化が、事業の円滑な遂行と中長期的な企業価値向上につながるという視点に立ち、必要性を総合的に勘案して政策保有株式を保有します。</p> <p>【2】議決権行使に関する基準 当社は、政策保有株式の議決権行使にあたり、当社の中長期的な企業価値向上や、取引先企業の持続的成長等を勘案し、議案ごとに内容を精査して、賛否を判断します。</p>
原則 1-7 関連当事者間の取引		<p>取締役の競業取引及び取締役と会社間の取引は、法令及び取締役会規則の定めに基づき、取締役会での承認・報告を要することとしております。役員及びその近親者と会社との関連当事者間の取引の有無については、毎年定期的に役員に確認を行っております。</p>
原則 3-1 情報開示の充実		<p>【1】●当社は、1987年の国鉄改革において、東京～名古屋～大阪という日本の大動脈輸送を担う東海道新幹線と、名古屋、静岡を中心とした東海地域の在来線網を、将来にわたって一体的に維持・発展させていくことを使命として発足いたしました。</p> <p>さらに、今後、在来線・東海道新幹線・中央新幹線の「三世代の鉄道」の運営等、業容が拡大する当社において、会社が目指すべき方向を示すものとして、2017年4月に「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」と経営理念を改定いたしました。</p> <p>●当社は、鉄道事業において、安全・安定輸送の確保を最優先に、お客様に選択されるサービスの提供、業務効率化等について不断の取組みを行うことにより、前述の社会的使命を、長期にわたり安定的かつ十分に果たし続けていくことを基本方針としています。この基本方針については、「アニュアルレポート」の「マネジメントレター」に記載しておりますので、以下URLをご参照下さい。</p> <p>▶アニュアルレポート URL http://company.jr-central.co.jp/ir/annualreport/index.html</p> <p>●この基本方針に基づき、本年度に取り組む具体的な施策等については、「重点施策と関連設備投資」に記載しておりますので、以下URLをご参照下さい。</p> <p>▶重点施策と関連設備投資 URL http://company.jr-central.co.jp/company/achievement/capital-investment/</p>
		<p>【2】コーポレートガバナンスに関する基本的な考え方は、「コーポレート・ガバナンスに関する報告書」の「1.1. 基本的な考え方」に記載しております。</p>
		<p>【3】取締役の報酬を決定するに当たっての方針と手続は、「コーポレート・ガバナンスに関する報告書」の「2.1. 【取締役報酬関係】報酬の額又はその算定方法の決定方針の開示内容」に記載しております。</p>
		<p>【4】取締役・監査役各候補者については、能力・識見・経歴等を総合的に勘案し、最も適任と認められる者を、取締役会の決議を経て候補者として適正に選定した上で株主総会に選任をお諮りしております。</p>
		<p>【5】取締役・監査役各候補者については、株主総会参考書類に記載の経歴等を踏まえて適切に選定しております。</p>

原則 4-1 取締役会の役割・責務	補充原則 4-1 ①	<p>取締役会は、法令又は定款に定める事項及び株主総会の委任を受けた事項並びに業務執行上の重要な事項に係る意思決定を行うこととしており、具体的事項は取締役会規則に定めております。</p> <p>また、取締役会において、取締役の業務分担及び執行役員の担当業務を定めるとともに、社内規程により、各部門の分掌事項と職務権限を明確に定め、取締役及び執行役員に対する委任の範囲を明確にしております。</p>
原則 4-9 独立社外取締役の独立性判断基準及び資質		<p>社外取締役及び社外監査役については、社外での様々な経験やその高い識見に基づき独立した立場からご意見をいただけるよう、株式会社東京証券取引所が定める独立性の基準に従い各人の独立性を判断しております。</p>
	補充原則 4-11 ①	<p>取締役については、能力・識見・経歴等を総合的に勘案し、最も適任と認められるものを、取締役会の決議を経て候補者として適正に選定した上で株主総会にお諮りしております。その人数及び業務分担等については、当社の業務を遂行するにあたり最もふさわしい体制を確保する、との方針で、その都度各プロジェクトの進捗状況等を総合的に勘案して決定しております。</p>
	補充原則 4-11 ②	<p>取締役・監査役の重要な兼職の状況は、事業報告及び株主総会参考書類に記載しているとおりであり、これらは当社の取締役・監査役としての役割・責務を適切に果たすことに支障を及ぼさない範囲のものです。</p>
原則 4-11 取締役会・監査役会の実効性確保のための前提条件	補充原則 4-11 ③	<p>当社は、取締役会を月1回以上開催し、法定事項はもとより、経営上重要な事項について、事柄の背景や進捗状況等を丁寧に説明し十分に審議の上、適法かつ適正に意思決定を行っております。また、業務執行の状況につきましても、各業務を担当する取締役から必要に応じて報告がなされており、取締役の業務執行状況を適切に監督しております。社外取締役からは、高い見地から経営に対する有効な助言をいただくとともに、経営に規律をもたらしております。</p> <p>また、取締役会に先立ち、社外取締役、社外監査役(非常勤)、経営陣の間で意見交換を行う懇談会を設けており、取締役会の実効性向上を図っております。</p> <p>以上の内容につきまして、取締役会において、取締役会全体の実効性は十分に確保されていると評価しております。</p>
原則 4-14 取締役・監査役のトレーニング	補充原則 4-14 ②	<p>当社の取締役・監査役は、その役割や責務を果たすのに十分な能力・識見を有することはもとより、株主の皆様のご負担に応えるべく、社外の研修にも積極的に参加するなど自ら研鑽を積みながら、責任をもって職務を遂行しております。</p> <p>当社としては、例えば関係法令が改正された時にはその内容を会議体等で周知するほか、会社として適切な意思決定ができるように会社の抱える経営課題を共有する研修機会を設けるなど、各取締役・監査役が職責を適切に全うするために必要な措置を講じております。</p>
原則 5-1 株主との建設的な対話に関する方針		<p>当社では、以下のとおり「株主との建設的な対話を促進するための方針」を定めております。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●当社は、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上に資するために、株主総会が株主との重要な対話の機会と位置づけ、質疑の充実に努めております。株主との対話全般については総務部長が統括し、株主からのご質問やご意見・ご要望には、合理的な範囲で個別面談や電話等にて対応しております。 ●そのうち、機関投資家との対話については、総合企画本部長がこれを統括し、総合企画本部経営管理部にIR担当を配置しており、総務・財務・法務部門等と有機的に連携することにより対話の充実に努めております。対話にはIR担当が対応することとし、機関投資家の希望や関心事項等を総合的に勘案し、合理的な範囲で経営陣幹部又は取締役とともに対応しております。具体的には、個別面談を実施するほか、半期ごとに決算説明会を開催するとともに、必要に応じて電話会議や施設見学会等を実施するなど、対話の手段の充実に努めております。 ●決算説明会の情報は当社ホームページで公開するほか、株主宛に半期ごとに報告書を送付するなど、広く株主への情報提供の充実に努めております。なお、これ以外にも、重要施策や重要な設備投資の意思決定等については、定例の社長会見や報道公開等を通してきめ細かく情報を開示するなど、マスメディアを通じてより多くのステークホルダーに十分な情報が広く行き届くよう努めております。 ●株主との対話の内容は経営陣幹部に報告し、必要に応じて取締役会にフィードバックします。 ●株主との対話において、インサイダー情報を伝達することはありません。なお、四半期ごとの決算発表日の14日前からの期間は、決算情報に関する対話を控える「沈黙期間」とさせていただきます。

内部統制基本方針について

当社は、内部統制基本方針^{*}について、取締役会において決議しています。

^{*}内部統制基本方針については、以下URLをご参照下さい。

URL <http://company.jr-central.co.jp/company/about/governance.html>

コンプライアンス・内部通報制度

当社は、法令等に基づき社内規程を整備するとともに、様々な機会を通じて社員教育を実施し、業務遂行における法令等の遵守を徹底しています。これに加え、内部通報制度を整備し、当社内だけでなく社外の法律事務所にも通報窓口を設け、社員等が就業箇所

令等に違反する行為を発見した場合に通報することができる体制を整えています。また、内部通報制度の説明や通報窓口の連絡先を記載した紙面を全職場に掲出し、制度の周知を図っています。

リスク管理体制

当社では、鉄道運転事故や労働災害を防止する観点から、本社、鉄道事業本部、支社及び各地区に「鉄道安全推進委員会」等を設置し、本社から現業機関に至るまで一貫した体制により安全対策の確立・推進を行っています。

また、事故や災害の発生など異常時に対しては、情報伝達の要と

なる指令組織を各鉄道事業本部において24時間体制で運営するとともに、事故や災害の規模・影響に応じて非常参集できる復旧即応体制を整えています。さらに、大規模災害等の異常時に備え、東海道新幹線において、総合指令所の代替機能を有する第2総合指令所を設置しています。

財務報告に係る内部統制への対応

財務報告に係る内部統制については、企業会計審議会が示す基本的枠組みに準拠し、定期的に当社及び当社グループの体制・執行状況等の調査を行い、有効に機能していることを確認しています。ま

た、それらの調査状況を業務にフィードバックすることを通じて、レベルの維持に取り組んでいます。

資本政策、株主還元の考え方

当社の配当に対する考え方は、従前より一貫して、安定配当を継続することを基本に、各期の経営環境、業績を踏まえて具体的な配当額を決定するという方針です。自己株式については、当社では、基本的に配当による株主還元が適切であると考えており、現時点で買い増す予定はありません。

また、資金調達については、中央新幹線の建設の推進のために行った総額3兆円の財政投融资を活用した長期借入のほか、社債の発行や借入によることとし、現時点で自己株式の活用や増資の予定はありません。

第31回定時株主総会（2018年6月22日開催）の概要

2018年6月22日開催の当社第31回定時株主総会において、以下のとおり決議事項が決議されました。

(1) 決議事項の内容

- 第1号議案 剰余金の処分の件
- ①期末配当に関する事項
当社普通株式1株につき金70円
 - ②その他の剰余金の処分に関する事項
 - ・増加する剰余金の項目及びその額
別途積立金 360,000,000,000円
 - ・減少する剰余金の項目及びその額
繰越利益剰余金 360,000,000,000円
- 第2号議案 取締役17名選任の件 取締役として、柘植康英、金子慎、巢山芳樹、小菅俊一、宇野護、勝治秀行、葛西敬之、山田佳臣、水野孝則、大竹敏雄、伊藤彰彦、田中守、鈴木広士、トーケル・パターソン、張富士夫、頃安健司及び佐伯卓を選任する。
- 第3号議案 監査役1名選任の件 監査役として、那須國宏を選任する。

(2) 当該決議事項に対する賛成、反対及び棄権の意思表示に係る議決権の数、当該決議事項が可決されるための要件並びに当該決議の結果

議案	賛成(個)	反対(個)	棄権(個)	賛成率(%)	決議結果
第1号議案	1,735,745	12,916	128	98.46	可決
第2号議案					
柘植 康英	1,625,926	114,761	8,102	92.23	可決
金子 慎	1,661,897	78,791	8,102	94.28	可決
巢山 芳樹	1,690,052	57,543	1,198	95.87	可決
小菅 俊一	1,690,052	57,543	1,198	95.87	可決
宇野 護	1,690,051	57,544	1,198	95.87	可決
勝治 秀行	1,689,997	57,598	1,198	95.87	可決
葛西 敬之	1,692,136	55,460	1,198	95.99	可決
山田 佳臣	1,691,930	55,666	1,198	95.98	可決
水野 孝則	1,690,026	57,570	1,198	95.87	可決
大竹 敏雄	1,690,000	57,596	1,198	95.87	可決
伊藤 彰彦	1,689,969	57,627	1,198	95.87	可決
田中 守	1,689,007	58,589	1,198	95.81	可決
鈴木 広士	1,689,000	58,596	1,198	95.81	可決
トーケル・パターソン	1,692,448	55,148	1,198	96.01	可決
張 富士夫	1,659,654	87,943	1,198	94.15	可決
頃安 健司	1,700,002	48,669	128	96.44	可決
佐伯 卓	1,704,503	44,163	128	96.69	可決
第3号議案					
那須 國宏	1,747,818	864	128	99.15	可決

(注)各議案の可決要件は次のとおりです。

- 第1号議案は、出席した株主の議決権の過半数の賛成です。
- 第2号議案及び第3号議案は、議決権を行使することができる株主の議決権の3分の1以上を有する株主の出席、及び出席した当該株主の議決権の過半数の賛成です。

(3) 議決権の数に株主総会に出席した株主の議決権の数の一部を加算しなかった理由

本総会前日までの事前行使分及び当日出席の一部の株主から各議案の賛否に関して確認できたものを合計したことにより、可決要件を満たし、会社法上適法に決議が成立したため、本総会当日出席の株主のうち、賛成、反対及び棄権の確認ができていない議決権数は加算していません。

以上

取締役、監査役及び執行役員 [2018年6月22日現在]



代表取締役会長
柘植 康英



代表取締役社長
金子 慎



代表取締役副社長
巢山 芳樹



代表取締役副社長
小菅 俊一



代表取締役副社長
宇野 護



代表取締役副社長
勝治 秀行

取締役及び監査役

代表取締役会長

柘植 康英

代表取締役社長

金子 慎

代表取締役副社長

巢山 芳樹 総合企画本部長、事務部門担当
小菅 俊一 技術部門担当、海外高速鉄道担当
宇野 護 中央新幹線推進本部担当
勝治 秀行 鉄道事業本部担当、安全部門統括担当

取締役名誉会長

葛西 敬之

取締役相談役

山田 佳臣

取締役

水野 孝則
大竹 敏雄
伊藤 彰彦
田中 守
鈴木 広士
トーケル・パターソン
張 富士夫(社外)
頃安 健司(社外)
佐伯 卓(社外)

常勤監査役

藤井 秀則
石津 緒(社外)
太田 裕之(社外)

監査役

木藤 繁夫(社外)
那須 國宏(社外)

執行役員

専務執行役員

厚地 純夫 秘書部・監査部・広報部・総務部・営業本部担当
水野 孝則 中央新幹線推進本部長、建設部門統括担当

常務執行役員

寺井 元昭 中央新幹線推進本部リニア開発本部長
大竹 敏雄 総合技術本部長、施設部門統括担当
森 厚人 総合技術本部副本部長、技術企画部長、電気部門統括担当
岩田 眞 中央新幹線推進本部副本部長・中央新幹線建設部長
伊藤 彰彦 事業推進本部長、管財部担当
田中 守 新幹線鉄道事業本部長、車両部門統括担当

執行役員

生田 元 中央新幹線推進本部副本部長
波多野 稜 中央新幹線推進本部リニア開発本部副本部長・山梨実験センター所長
竹内 寛人 中央新幹線推進本部副本部長・中央新幹線建設部次長
丹羽 俊介 広報部長
山田 龍彦 財務部長
本田 敦 建設工事部長、中央新幹線推進本部中央新幹線建設部名古屋建設部長
古橋 智久 安全対策部長、運輸部門統括担当
鈴木 広士 東海鉄道事業本部長
上野 雅之 新幹線鉄道事業本部副本部長・車両部長
大山 隆幸 静岡支社長
石橋 学 総合企画本部副本部長・情報システム部長
岡嶋 達也 総合技術本部副本部長・技術開発部長
新美 憲一 中央新幹線推進本部副本部長・企画推進部長
内田 吉彦 中央新幹線推進本部副本部長・中央新幹線建設部次長
大島 浩 中央新幹線推進本部リニア開発本部副本部長
宮本 茂樹 中央新幹線推進本部リニア開発本部副本部長
新田 雅巳 総務部長
山本 雅弘 法務部長
杉浦 雅也 営業本部長
中村 明彦 事業推進本部副本部長
小林 創 事業推進本部副本部長
松尾 啓史 総合研修センター所長
辻村 厚 新幹線鉄道事業本部副本部長・運輸営業部長
松崎 道洋 関西支社長

会社概要

プロフィール

名称	東海旅客鉄道株式会社 (JR東海) Central Japan Railway Company (JR Central)	
設立日	1987年4月1日	
事業内容	鉄道事業、関連事業	
主な諸元	(2018年3月末現在)	
資本金	1,120億円	
営業収益	1兆4,274億円	
発行済株式の総数	20,600万株	
上場証券取引所	名古屋・東京	
株主数	90,495名	
従業員数	18,116名	
営業キロ	1,970.8km	
駅数	405駅	
車両数	4,840両	
複線化率	55.1%(1,086.8km)	
電化率	76.7%(1,511.0km)	
C T C 化率	97.5%(1,922.3km)	
自動信号化率	97.8%(1,927.3km)	

本社、その他の
主な事業所

本社	〒450-6101 愛知県名古屋市中村区名駅一丁目1番4号 JRセントラルタワーズ
本社(東京)	〒108-8204 東京都港区港南二丁目1番85号 JR東海品川ビルA棟
東海鉄道事業本部	〒453-8520 愛知県名古屋市中村区名駅一丁目3番4号 JR東海太閤ビル
静岡支社	〒420-0851 静岡県静岡市葵区黒金町4番地
三重支店	〒514-0009 三重県津市羽所町700番地 アスト津12F
飯田支店	〒395-0000 長野県飯田市上飯田5356番地
新幹線鉄道事業本部	〒100-0005 東京都千代田区丸の内一丁目9番1号 丸の内中央ビル
関西支社	〒532-0003 大阪府大阪市淀川区宮原一丁目1番1号 新大阪阪急ビル10F
ワシントン事務所	900 17th Street, N.W., Suite 520, Washington, DC 20006, U.S.A.
ロンドン事務所	6th Floor, 4 Eastcheap, London, EC3M 1AE, U.K.
シドニー事務所	Suite 5.01A, Level5, 20 Hunter Street, Sydney, NSW 2000, Australia

組織図



営業エリア

当社は、東京、名古屋、大阪間を結ぶ日本の交通の大動脈である東海道新幹線、及び名古屋・静岡地区の都市圏輸送を中心とした12線区の在来線を運営しています。



沿革

- 1987 4月 ●東海旅客鉄道株式会社設立
- 1988 3月 ●東海道新幹線に3駅(新富士、掛川、三河安城)開業
●ジェイアール東海バス株式会社を設立(現・連結子会社)、同年4月自動車運送事業を同社に営業譲渡
- 1989 3月 ●高山本線特急「ひだ」に新型気動車を投入
- 1990 2月 ●運輸大臣より中央新幹線の地形、地質等に関する調査の指示を受け調査開始
6月 ●山梨リニア実験線の建設計画を運輸大臣に申請、承認
- 1991 10月 ●東海道新幹線鉄道施設を譲受け
- 1992 3月 ●東海道新幹線「のぞみ」を300系車両で営業運転開始
7月 ●株式会社ジェイアール東海ホテルズを設立(現・連結子会社)
12月 ●株式会社ジェイアール東海百貨店を設立、1997年9月株式会社ジェイアール東海高島屋に商号変更(現・連結子会社)
- 1994 6月 ●ジェイアールセントラルビル株式会社を設立(現・連結子会社)
- 1997 4月 ●山梨リニア実験線における走行試験開始
10月 ●名古屋、東京、大阪(2013年7月に東京証券取引所に統合)の各証券取引市場第一部及び京都証券取引所(2001年3月に大阪証券取引所に合併)に株式上場
- 1999 3月 ●東海道新幹線「のぞみ」に700系車両を投入
12月 ●JRセントラルタワーズ竣工
- 2000 3月 ●ジェイアール名古屋タカシマヤが開業(株式会社ジェイアール東海高島屋が運営)
5月 ●名古屋マリオットアソシアホテルが開業(株式会社ジェイアール東海ホテルズが運営)
- 2001 3月 ●ジェイアール東海不動産株式会社を設立(現・連結子会社)
12月 ●「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律」の施行により、JR会社法の適用対象から除外
- 2002 7月 ●愛知県小牧市に研究施設を開設
- 2003 10月 ●東海道新幹線品川駅開業、全列車270km/h運転を柱とした抜本的なダイヤ改正実施
- 2005 7月 ●独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構国鉄清算事業本部保有の当社株式600,000株の売却
- 2006 3月 ●東海道新幹線に新ATC(自動列車制御装置)システムを導入
4月 ●定款授権に基づく取締役会決議により、自己株式268,686株を取得
●独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構国鉄清算事業本部保有の当社株式286,071株が売却され、同機構が保有する全ての当社株式の売却が終了
- 2007 1月 ●山梨リニア実験線の建設計画の変更を国土交通大臣に申請、承認
7月 ●東海道新幹線「のぞみ」にN700系新型車両を投入
- 2008 10月 ●日本車輛製造株式会社を連結子会社化
●1990年に運輸大臣より指示を受けた中央新幹線の地形、地質等に関する調査報告書を国土交通大臣に提出
12月 ●国土交通大臣より中央新幹線に係る全国新幹線鉄道整備法(以下「全幹法」という)第5条の残り4項目に関する調査の指示を受け調査開始
- 2009 5月 ●自己株式90,000株の消却を実施
12月 ●2008年に国土交通大臣より指示を受けた中央新幹線に係る全幹法第5条の残り4項目に関する調査報告書を国土交通大臣に提出
- 2011 5月 ●国土交通大臣が当社を中央新幹線(東京都・大阪市間)の営業主体及び建設主体に指名
●国土交通大臣が中央新幹線の建設に関する整備計画を決定し、当社に建設を指示
- 2012 5月 ●自己株式90,000株の消却を実施
- 2013 2月 ●東海道新幹線「のぞみ」にN700A新型車両を投入
8月 ●山梨リニア実験線の42.8kmへの延伸と設備更新が完了し、走行試験再開
- 2014 10月 ●国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間の工実施計画(その1)を認可
- 2015 3月 ●武豊線(大府駅～武豊駅間)を電化
●東海道新幹線最高速度285km/hへの速度向上実施
- 2016 11月 ●鉄道・運輸機構に対して、中央新幹線の建設のため総額3兆円(予定)の財政投融资を活用した長期借入を申請
- 2017 2月 ●JRゲートタワー竣工
4月 ●タカシマヤ ゲートタワーモール(株)ジェイアール東海高島屋が運営、名古屋JRゲートタワーホテル(株)ジェイアール東海ホテルズが運営)等が開業し、JRゲートタワーが全面開業
- 2018 3月 ●国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間の工実施計画(その2)を認可

業績概要

2018年3月期の業績(セグメント別)

当社は、「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という経営理念のもと、引き続きグループ全体で、事業の中核である鉄道事業における安全・安定輸送の確保を最優先に、サービスの一層の充実を図るとともに、社員の業務遂行能力の向上、設備の強化、設備投資を含めた業務執行全般にわたる効率化・低コスト化等の取組みを続け、収益力の強化に努めました。その結果、当期における全体の輸送実績(輸送人キロ)は、ビジネス、観光ともにご利用が順調に推移したことから、前期比3.1%増の642億1千2百万人キロとなりました。また、営業収益は前期比3.7%増の1兆8,220億円、経常利益は前期比3.5%増の5,835億円、親会社株主に帰属する当期純利益は前期比0.7%増の3,955億円となりました。

長期債務残高は、中央新幹線建設長期借入金1兆5,000億円の借入を実施したことなどから4兆8,562億円となりました。そのうち中央新幹線建設長期借入金を除いた長期債務は1兆8,562億円となり、前期末と比べ392億円減少しました。

期末配当については、2018年1月に公表した配当予想どおり1株当たり70円の配当を実施しました。この結果、年間配当金は1株あたり140円となりました。

セグメント別の状況は以下の通りです。

①運輸業

東海道新幹線については、土木構造物の健全性の維持・向上を図るため、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ました。地震対策については、脱線防止ガードについてより安全性の高い方式に改め、施工に着手するとともに、対象を全線に拡大した脱線・逸脱防止対策に取り組みました。また、「のぞみ10本ダイヤ」を活用して、お客様のご利用の多い時期や時間帯に、需要にあわせてより弾力的な列車設定に努め、多くのお客様にご利用いただきました。さらに、N700A(3次車)の投入、既存車両に地震ブレーキの停止距離短縮等の3次車の特長を反映させる改造工事を進めるとともに、客室内等への防犯カメラ増設工事を完了しました。加えて、可動柵について品川駅23番線ホーム及び新横浜駅1番線ホームへの追加設置を完了したほか、N700S確認試験車を新製し、走行試験を開始しました。そのほか、新型車掌携帯端末を導入し車内業務の見直しを行うなど、安全・安定輸送の確保と輸送サービスの一層の充実に取り組みました。

在来線については、高架橋柱の耐震補強等に加え、在来線車両の全般検査等を担う名古屋工場の耐震化工事等の地震対策を引き続き進めるとともに、降雨対策、落石対策、踏切保安設備改良等を計画的に推進しました。高架橋柱の耐震補強については、これまで進めてきた「東海地震において強く長い地震動を受けると想定される区間」の耐震化を完了しました。また、「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、需要にあわせて弾力的に増発や増結を行いました。さらに、車種や両数が様々であるという当社の実情に適合した可動柵の開発を進め、金山駅での実証試験を開始するとともに、内方線付き点状ブロックへの取替については、乗降5千人以上の駅で当初計画から3年前倒して完了しました。加えて、東海道本線において、岡崎駅〜豊橋駅間で集中旅客サービスシステムの使用を開始するとともに、静岡地区の運行管理システムの取替を完了しました。そのほか、運転士

用タブレット端末の使用を全線区で開始するなど、安全・安定輸送の確保と輸送サービスの一層の充実に取り組みました。

新幹線・在来線共通の取組みとしては、駅の吊り天井の脱落防止対策を進めるとともに、自然災害等の異常時に想定される様々な状況に対応すべく実践的な訓練等を実施しました。また、無料Wi-Fiサービスを東海道新幹線全駅及び一部の在来線駅に拡大しました。さらに、会社発足30周年を機に、車両基地や研修施設の見学や駅での業務体験等の記念イベントを開催したほか、接客制服を刷新しました。

営業施策については、「エクスプレス予約」の会員以外のお客様にもご利用いただける東海道・山陽新幹線の新しいネット予約・チケットレス乗車サービス「スマートEX」を2017年9月に国内向けに、10月からは訪日外国人旅行者向けに開始し、ご利用拡大に取り組みました。「エクスプレス予約」では、往復割引商品の新設や早特商品のご利用条件見直し等によりサービスの充実を図りました。引き続き、観光型商品の販売促進にも取り組み、ご家族やグループでのご利用も含めた需要喚起を図るとともに、会社発足30周年にあわせ、「IC早特タイプ21」の記念価格での発売等を行いました。また、京都、奈良、東京、飛騨、伊勢志摩等の観光資源を活用した各種キャンペーンやこれと連動した旅行商品を強化しました。さらに、長野県等と連携した「信州デスティネーションキャンペーン」、井伊直虎ゆかりの地である浜松市、静岡県と連携したキャンペーン等を行った「Japan Highlights Travel」、「Shupo」等を通じて地域との連携を強化し、お客様のご利用拡大に努めました。加えて、TOICAについて、電子マネー加盟店舗の拡大等に取り組みました。

当期における輸送実績(輸送人キロ)は、ビジネス、観光ともにご利用が順調に推移したことから、東海道新幹線は前期比3.5%増の547億5千6百万人キロ、在来線は前期比1.0%増の94億5千6百万人キロとなりました。

バス事業においては、安全の確保を最優先として顧客ニーズを踏まえた商品設定を行い、収益の確保に努めました。

上記の結果、当期における営業収益は前期比3.2%増の1兆4,240億円、営業利益は前期比5.0%増の6,230億円となりました。

②流通業

流通業においては、2017年4月に「タカシマヤ ゲートタワーモール」を開業し、東海地区初登場を含め多彩な店舗を取りそろえ新たな顧客を獲得するとともに、「ジェイアール名古屋タカシマヤ」と「タカシマヤ ゲートタワーモール」が連携して、顧客ニーズを捉えた営業施策を展開することで、収益力の強化に努めました。

上記の結果、当期における営業収益は前期比7.7%増の2,553億円、営業利益は前期比9.6%増の82億円となりました。

③不動産業

不動産業においては、2017年4月にJRゲートタワーを全面開業し、「ゲートタワープラザ レストラン街」やビックカメラ、ユニクロ、ジーユー等の営業を開始しました。また、駅の商業施設においては、静岡駅ビル「パルシェ」や浜松駅ビル「メイワン」に加え、名古屋駅のレストランゾーンの一部でリニューアルを行うなど、競争力、販売力の強化に取り組みました。さらに、岐阜市内の社宅跡地の開発において、分

譲宅地を販売するとともに、分譲マンション「セントラルガーデン・レジデンス岐阜加納」についても販売を開始しました。

上記の結果、当期における営業収益は前期比13.7%増の780億円、営業利益は前期比2.1%増の185億円となりました。

④その他

ホテル業においては、2017年4月に「名古屋JRゲートタワーホテル」の営業を開始しました。また、「名古屋マリオットアソシアホテル」をはじめとした既存のホテルでも、魅力ある商品の設定や販売力強化に取り組むとともに、海外からのお客様のニーズも踏まえたより高品質なサービスの提供に努めました。

旅行業においては、京都、奈良、東京、飛騨、伊勢志摩等の各方面へ向けた観光キャンペーン等と連動した魅力ある旅行商品を積極的に販売しました。

鉄道車両等製造業においては、鉄道車両や建設機械等の受注・製造に努めました。また、日本車輛製造株式会社が2012年11月に受注した米国向け大型鉄道車両案件について、技術的な課題により予定どおり遂行することが困難となったことから、別の車両メーカーが製造を行うこととなり、2017年11月に本案件の直接の受注者である住友商事株式会社等との間で最終的に解決する旨の和解契約を締結しました。

上記の結果、当期における営業収益は前期比3.0%増の2,616億円、営業利益は前期比684.3%増の132億円となりました。

2019年3月期の取組み

次期については、引き続き鉄道事業における安全・安定輸送の確保を最優先に、東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策をはじめとする地震対策、土木構造物の大規模改修工事、N700A(3次車)の投入等を着実に進めるとともに、当社ホームページにおいて提供する列車運行情報の充実、駅や車内の無料Wi-Fiサービスの拡大など、より便利に鉄道をご利用いただけるよう取り組みます。また、2019年度末の東海道新幹線全列車の最高速度285km/h運転化に向けたダイヤの検討や、2020年度に予定しているN700S量産車の投入に向けた走行試験を進めるほか、ハイブリッド方式による在来線次期特急車両の試験走行車の新製を進めます。超電導リニアによる中央新幹線計画については、安全、環境、地域との連携を重視して、着実に進めます。高速鉄道システムの海外展開についても着実に推進するとともに、関連事業については、JRセントラルタワーズとJRゲートタワーを一体的に運営し、相乗効果を発揮することで、収益拡大を図ります。こうした各種課題を着実に進めるため、引き続き、収益力の強化と技術レベルの不断の向上に取り組むとともに、設備投資を含めた業務執行全般にわたる効率化と低コスト化を徹底し、経営体力の充実を図ります。

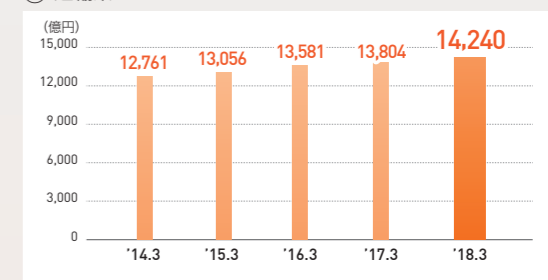
■2019年3月期の業績予想(連結)

	(億円)	(前期比)
営業収益	18,440	101.2%
営業利益	6,630	100.1%
経常利益	5,840	100.1%
親会社株主に帰属する当期純利益	4,040	102.1%

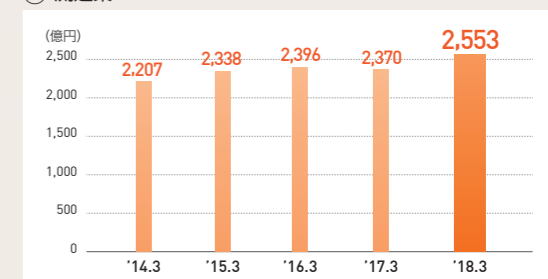
注:2018年3月期決算公表時点

■営業収益の推移

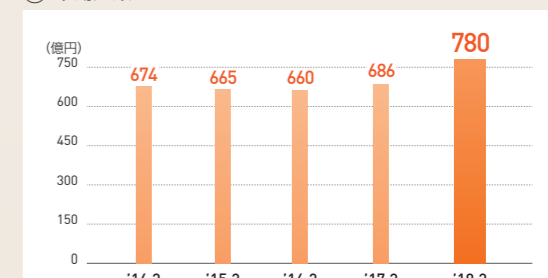
① 運輸業



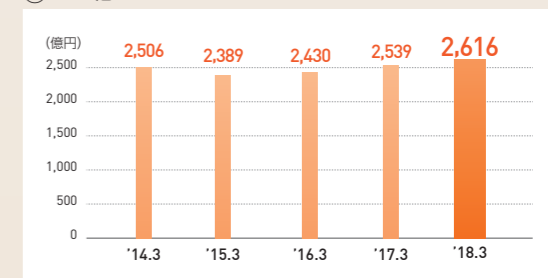
② 流通業



③ 不動産業



④ その他



*セグメント別の営業収益は外部顧客への売上高のほか、他セグメントへの売上高を含む

財務ハイライト

▶ 連結

	2014年 3月期 (億円)	2015年 3月期 (億円)	2016年 3月期 (億円)	2017年 3月期 (億円)	2018年 3月期 (億円)
営業収益	¥16,525	¥16,722	¥17,384	¥17,569	¥18,220
営業費用	11,579	11,656	11,597	11,374	11,600
営業利益	4,946	5,065	5,786	6,195	6,620
税金等調整前当期純利益	4,027	4,046	5,081	5,600	5,618
親会社株主に帰属する当期純利益	2,556	2,641	3,374	3,929	3,955
減価償却費	2,762	2,715	2,423	2,253	2,160
資本的支出 ^{※1}	2,001	2,145	2,383	3,299	3,256
総資産	51,781	52,179	52,685	70,526	89,086
純資産	18,022	20,639	23,525	27,267	30,847
自己資本	17,537	20,201	23,163	26,924	30,554
自己資本比率	33.9%	38.7%	44.0%	38.2%	34.3%
総資産営業利益率	9.5%	9.7%	11.0%	10.1%	8.3%
自己資本当期純利益率	15.7%	14.0%	15.6%	15.7%	13.8%
1株当たり当期純利益	¥1,299	¥1,342	¥1,714	¥1,996	¥2,015
1株当たり年間配当金額	115	120	125	135	140

※1:有形固定資産及び無形固定資産の増加額

▶ 単体

	2014年 3月期 (億円)	2015年 3月期 (億円)	2016年 3月期 (億円)	2017年 3月期 (億円)	2018年 3月期 (億円)
営業収益	¥12,772	¥13,066	¥13,579	¥13,807	¥14,274
鉄道事業	12,685	12,978	13,497	13,719	14,148
関連事業	86	87	82	88	125
営業費用	8,163	8,311	8,003	7,849	8,021
鉄道事業	8,089	8,265	7,941	7,799	7,935
関連事業	74	46	61	49	86
営業利益	4,608	4,754	5,576	5,958	6,252
税引前当期純利益	3,707	3,978	4,917	5,411	5,495
当期純利益	2,403	2,602	3,286	3,818	3,844
減価償却費	2,603	2,558	2,270	2,109	1,986
設備投資額	2,290	2,572	2,591	3,308	3,845
総資産	49,860	50,134	50,594	68,143	87,264
純資産	16,613	19,310	22,199	25,828	29,298

その他関係資料

○連結子会社一覧表(表1)

部門	社名	資本金 (百万円)	資本比率 (%)	主な事業の内容
運 輸	ジェイアール東海バス(株)	1,747	100.0	バス事業
	ジェイアール東海物流(株)	300	90.0	貨物運送業
	(株)東海交通事業	295	100.0	鉄道事業、受託事業
流 通	(株)ジェイアール東海高島屋	10,000	59.2	百貨店業
	(株)ジェイアール東海パセンジャーズ	998	100.0	卸売・小売業、飲食業
	東海キヨスク(株)	700	100.0	卸売・小売業
	ジェイアール東海フードサービス(株)	295	51.6	飲食業
	ジェイアール東海商事(株)	100	70.0	卸売・小売業
	ジェイアールセントラルビル(株)	45,000	100.0	不動産賃貸業
	ジェイアール東海不動産(株)	16,500	100.0	不動産賃貸・販売業
不 動 産	新横浜ステーション開発(株)	9,304	100.0	不動産賃貸業
	豊橋ステーションビル(株)	1,880	52.5	不動産賃貸業
	東京ステーション開発(株)	1,750	100.0	不動産賃貸業
	静岡ターミナル開発(株)	624	67.0	不動産賃貸業
	浜松ターミナル開発(株)	600	76.8	不動産賃貸業
	名古屋ステーション開発(株)	480	100.0	不動産賃貸業
	ジェイアール東海静岡開発(株)	363	100.0	不動産賃貸業
	ジェイアール東海関西開発(株)	30	100.0	不動産賃貸業

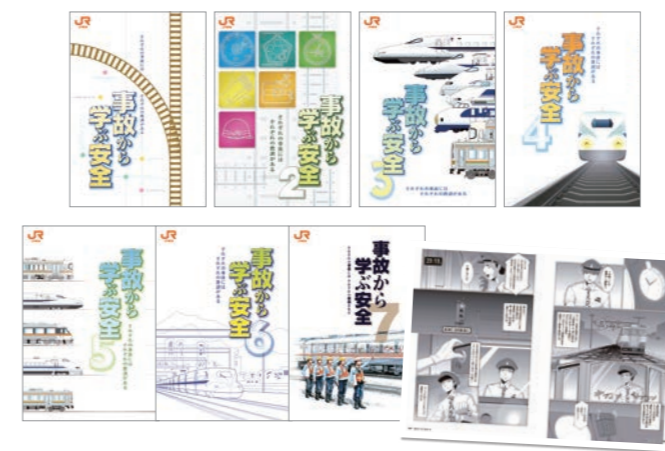
部門	社名	資本金 (百万円)	資本比率 (%)	主な事業の内容
	(株)ジェイアール東海ホテルズ	14,000	100.0	ホテル業
	(株)ジェイアール東海ツアーズ	490	70.0	旅行業
	(株)ジェイアール東海エージェンシー	61	90.0	広告業
	日本車輛製造(株)	11,810	51.2	鉄道車両等製造業
	ジェイアール東海建設(株)	300	100.0	建設業
その他	中央リネンサプライ(株)	150	87.6	リネンサプライ業
	ジェイアール東海情報システム(株)	100	100.0	システム開発、改修及び運営
	日本機械保線(株)	100	92.1	軌道等の保守及び修繕
	JR東海財務マネジメント(株)	80	100.0	経理業務受託事業及び金融業
	東海交通機械(株)	80	88.4	車両、機械設備等の検査及び修繕
	ジェイアール東海コンサルタンツ(株)	50	100.0	建設コンサルタント業

注:上記の他、持分法適用関連会社2社 新生テクノス(株)、鉄道情報システム(株)

○事故から学ぶ安全(コラム1)

「事故から学ぶ安全」は、過去に発生した事故や災害等について容易に理解できるようにイラスト形式で紹介した冊子であり、2007年度からこれまでに計7冊発行しました。総合研修センターや現業機関に配布して、研修や職場内教育訓練などで活用しています。

本冊子は、過去の事象から得られた教訓がどのように活かされているのかをテーマに作成しており、現在のルールや設備などがなぜそうなっているのかを正しく理解できる一つの教材として活用しています。



○速度向上による到達時間の短縮(コラム2)

1964年の東海道新幹線開業により、東京～大阪間の移動はそれまでの6時間30分から3時間10分へと短縮されました(開業当初は4時間)。さらに1992年には「のぞみ」の登場により、同区間の所要時間は最短2時間30分へとさらに短縮されました。

そして2003年10月、約15年にわたる継続的な車両設備・地上設備への投資が結実し、全列車の最高速度270km/h化と、「のぞみ」を1時間当たり最大7本運転できる抜本的なダイヤ改正を実施しました。

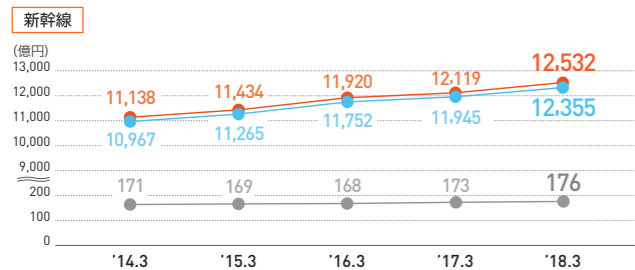
2014年には「のぞみ10本ダイヤ」、2015年には最高速度285km/hへの速度向上を実施し、現在の東京～大阪の所要時間は最短2時間22分にまで短縮されています。

東海道新幹線の速度向上による速達化

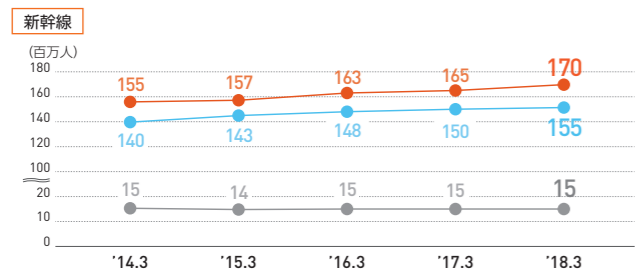
開業日	車両	最高速度	東京～大阪 最短所要時間
1964年10月1日	0系	210km/h	4時間 (翌年度には3時間10分)
1986年11月1日	100系	220km/h	2時間52分
1992年3月14日	300系	270km/h	2時間30分
2015年3月14日	N700A	285km/h	2時間22分

● 財務・輸送の状況

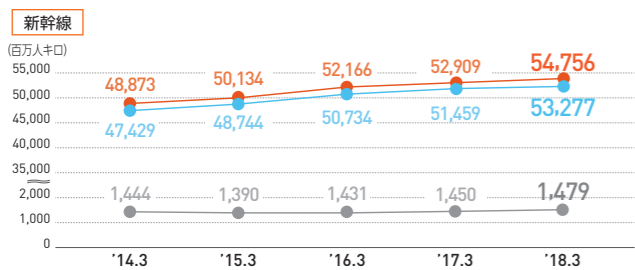
旅客運輸収入



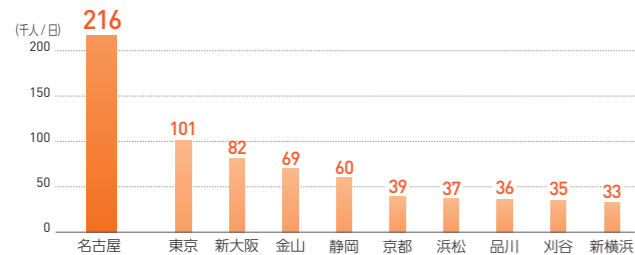
旅客輸送人員



旅客輸送人キロ

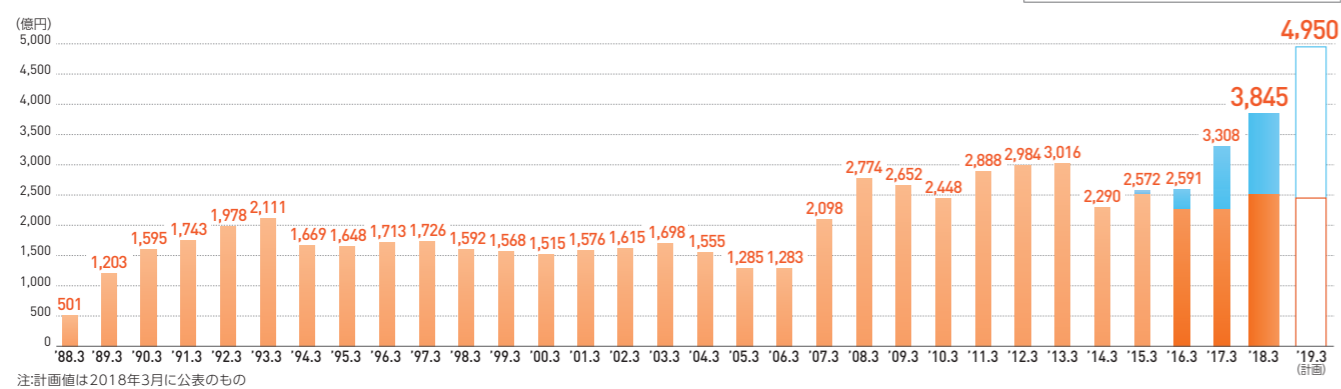


乗車人員ベスト10駅〔2017年度〕

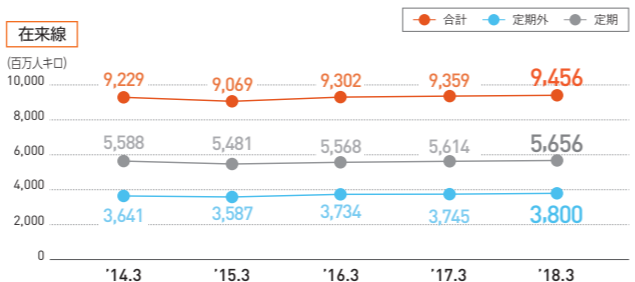
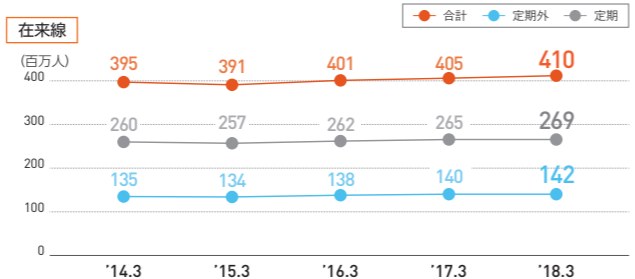
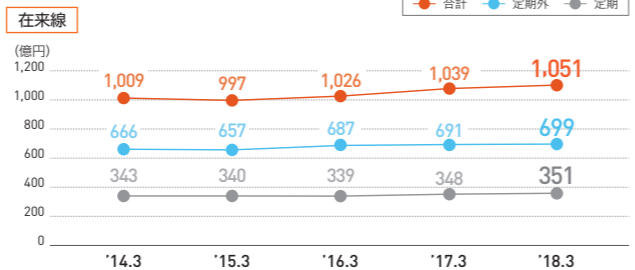


注:東京・新大阪・京都・品川・新横浜については、新幹線のみ乗車人員

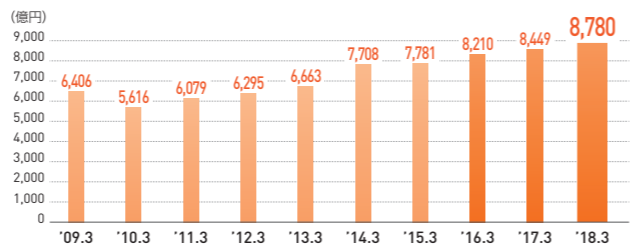
設備投資額の推移 (単体)



注:計画値は2018年3月に公表のもの

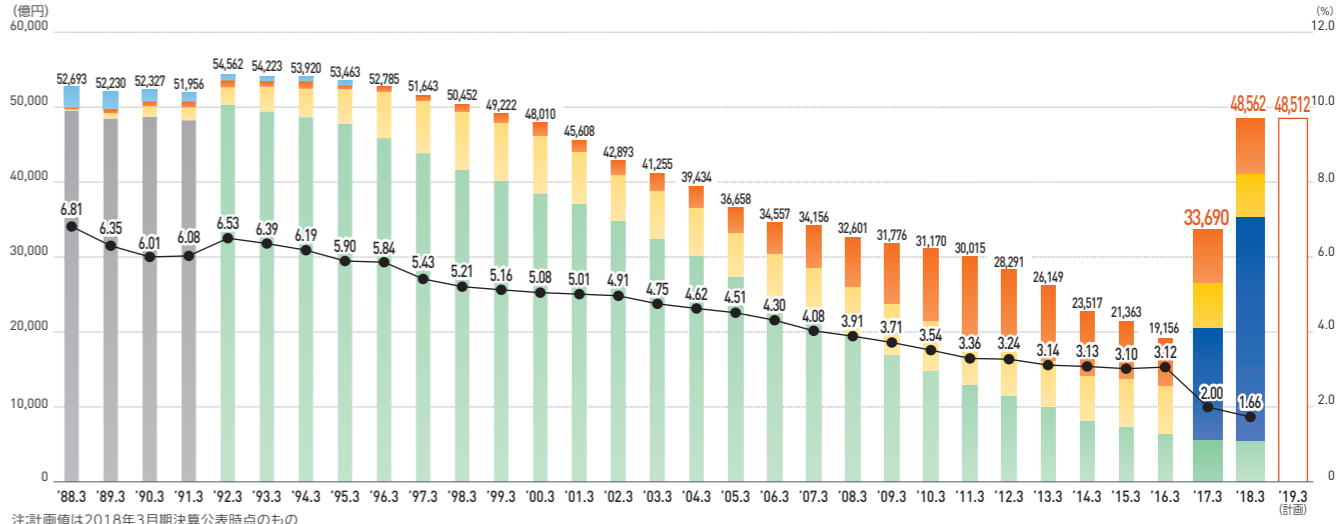


EBITDAの推移 (連結)



注:EBITDAは営業利益+減価償却費により算出

長期債務の推移 (単体)



注:計画値は2018年3月期決算公表時点のもの

● 財政投融資を活用した長期借入について (中央新幹線建設長期借入金)

当社は、中央新幹線の建設の推進のため、2016年11月に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(以下、「鉄道・運輸機構」という。)に対し、総額3兆円(予定)の財政投融資を活用した長期借入(以下、「財投借入」という。)の申請を行いました。その後5回に分けて借入れを実行し、2017年7月には予定していた総額3兆円の借入れが完了しました。

財投借入による当社のメリットは、金利上昇リスク、資金調達リスク、償還リスクの3つの経営リスクの低減です。具体的には、低利で長期・固定の資金を確保できるので、将来の金利上昇リスクを回避し、長期間、利払いを低いレベルで固定することが可能となりました。

また、品川・名古屋間の建設費は約5.5兆円、そのうち新たに借入れが必要と見込まれる額は約3兆円ですが、これを財投借入により調達できたことで、今後の経済や金利の変動に大きな影響を受けることなく、名古屋開業までに必要な資金を確保することができるようになり、資金調達リスクが低減しました。

さらに、多額の資金が必要となる中央新幹線の工事期間の後に財投借入の償還時期を迎えるため、全線開業後に得られる営業キャッシュフローを積み上げて債務の償還に備えることが可能になり、償還リスクも低減されました。

2010年に国土交通省の交通政策審議会に提出した資料では、名古屋開業後に8年間、経営体力を回復するための期間を設け、長期債務を一定程度縮減した後、名古屋・大阪間の工事に着手し、長期債務残高が5兆円を超えることなく、健全経

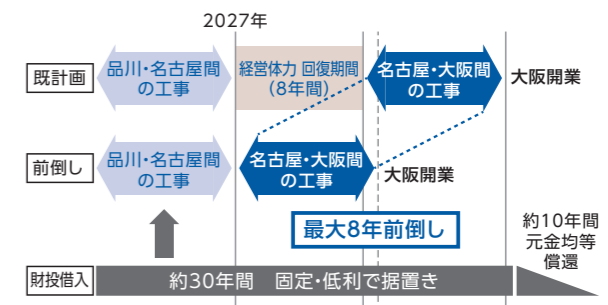
営と安定配当を堅持しながら、全線開業を迎える見通しとしていました。この財投借入の活用により、この経営体力の回復期間を短縮し、最大8年前倒しを目指して建設を推進します。

なお、中央新幹線計画は、当社が建設費を全額自己負担し民間企業として経営の自由、投資の自主性を確保し、将来にわたって健全経営と安定配当を堅持して建設を完遂するというフレームを進めています。この前提は、今回の財投借入によって何ら変わるものではありません。

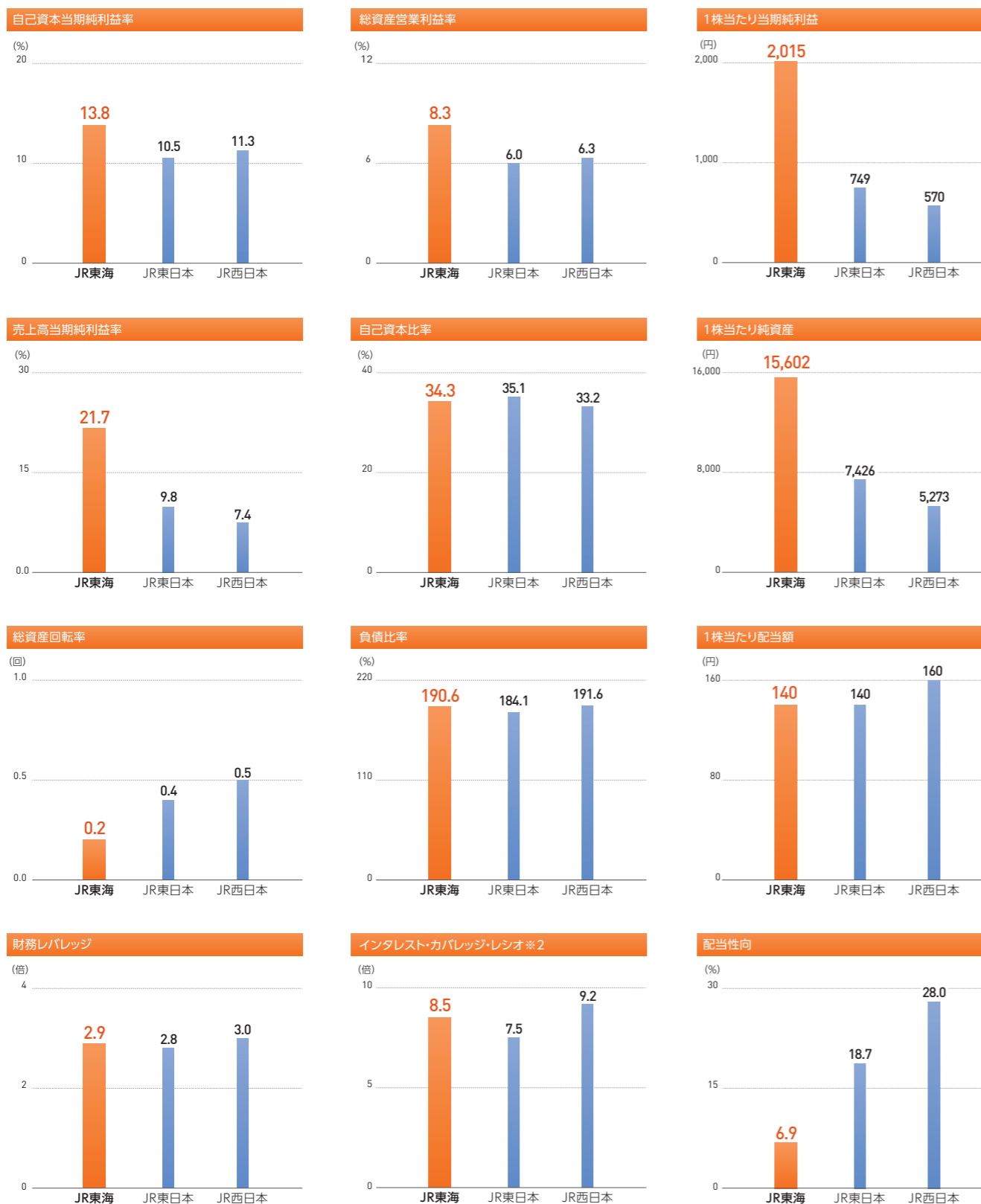
財投借入の条件については、平均利率は全期間固定の0.86%で、支払利息は年間257億円となります。返済方法は約30年間の元本据置き後に約10年の元金均等返済になります。

なお、資金の使途は、中央新幹線の建設に係る費用に限定されており、信託による資金管理で透明性を確保しています。

前倒しイメージ



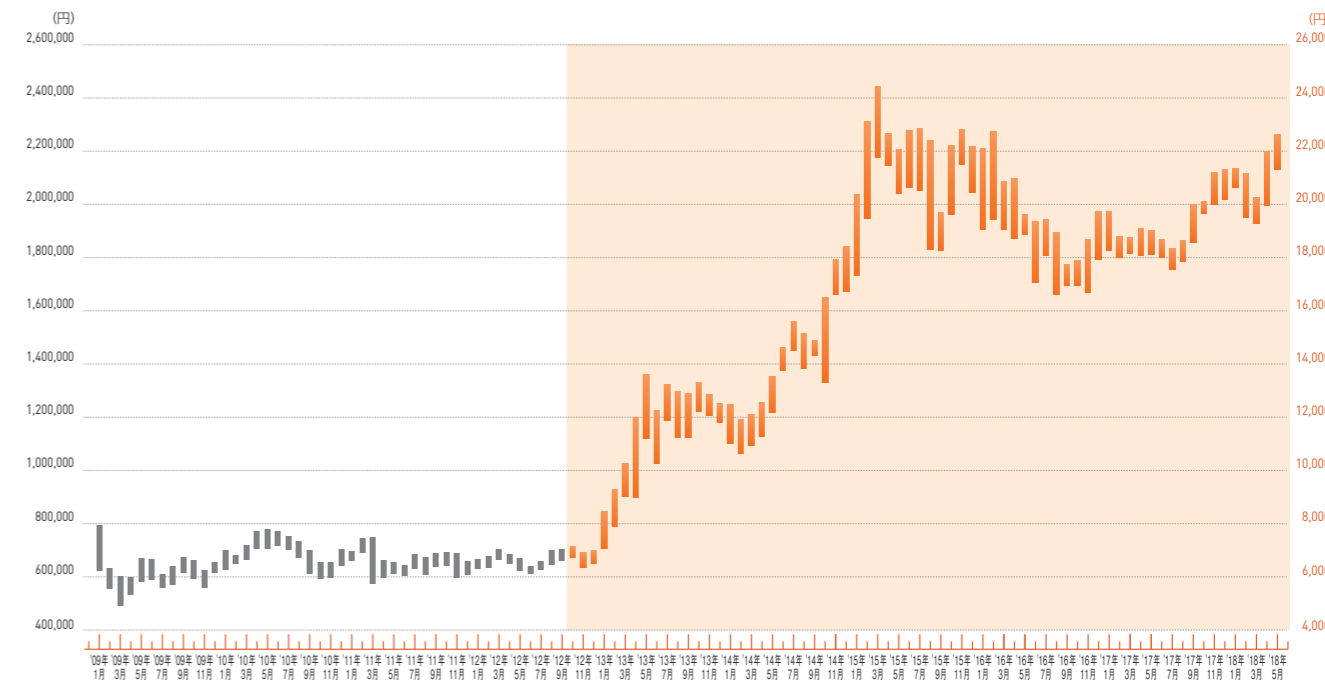
● JR3社の財務データ比較(連結)※1



※1 JR各社2018年3月期決算短信 有価証券報告書より当社が算出
 ※2 (営業利益+受取利息・配当金)/支払利息

● 株式情報

▶ 当社株価の推移



注:2012年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、1単元の株式の数を100株とする単元株制度を採用しています。
 2012年9月以前の株価については、左軸の指標、2012年10月以降の株価については、右側の指標を参照。

▶ 大株主の状況

氏名又は名称	所有株式数	発行済株式(自己株式を除く)の総数に対する所有株式数の割合(%)
株式会社みずほ銀行	9,783,300	4.97%
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	9,298,000	4.72%
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	8,253,000	4.19%
野村信託銀行株式会社(退職給付信託三菱東京UFJ銀行口)	7,125,000	3.62%
株式会社三菱東京UFJ銀行	6,678,100	3.39%
日本生命保険相互会社	5,000,000	2.54%
トヨタ自動車株式会社	4,000,000	2.03%
第一生命保険株式会社	3,423,900	1.74%
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口5)	3,421,900	1.74%
株式会社三井住友銀行	3,230,000	1.64%
計	60,213,200	30.56%

注:上記のほか、当社は自己株式8,999,229株を保有しています。

[2018年3月31日現在]

当社は以下のSRI(社会責任投資)インデックスの構成銘柄に選定されています。

2018 Constituent
MSCI Japan ESG
Select Leaders Index

Sense in
sustainability

アメリカのMSCI社が作成したESG(環境、社会、ガバナンス)で優れた企業を選定するSRIインデックスです。

イタリアとルクセンブルグに拠点を置き、企業のESGに関する調査、格付けを行うECPI社により作成されるSRIインデックスです。

ホームページアドレス: <http://jr-central.co.jp>
 Tel:(052)564-2413/Fax:(052)587-1300
 Eメールアドレス: ir.msd@jr-central.co.jp