



CENTRAL JAPAN RAILWAY COMPANY JR東海 アニュアルレポート 2020

CENTRAL JAPAN RAILWAY COMPANY

アニュアルレポート 2020

2020年3月期



東海旅客鉄道株式会社



- 3 経営理念
- 4 JR東海の収益構造
- 6 マーケットエリアの特徴・輸送力



- 事業戦略
- 8 JR東海のあゆみ
- 10 Top Message
- 12 事業戦略の全体像
- 14 事業戦略の考え方
- 17 取り巻く外部環境(リスク)
- 18 事業戦略に基づく各種取組み



- Special Feature
- 22 超電導リニアによる中央新幹線計画
- 26 JR東海の成長を支える技術開発
- 29 鉄道の「安心」
～新型コロナウイルス感染症対策～



- ESG活動報告
- 30 安全 Safety
- 38 社会 Social
- 56 環境 Environment
- 62 企業統治 Governance



- 68 財務情報
- 72 会社概要

編集方針

当社では、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・投資家の皆様をはじめ、多くのステークホルダーとの対話の充実に努めています。本レポートは、当社の財務情報に加え、事業戦略やESG情報等の非財務情報について総合的に理解を深めていただくことを目的としています。編集にあたっては、国際統合報告評議会(IIRC)の「国際統合報告フレームワーク」及び経済産業省の「価値共創ガイドダンス」を参考にしています。また、ESG情報については、GRI(Global Reporting Initiative)の「GRIスタンダード」を参考にしています。

【見通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通しであり、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等が挙げられます。なお、本誌は、原則として2020年6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。
●FY2019は2019年度を示します。

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きます。

「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さらに磨きをかけていきます。

JR東海の収益構造

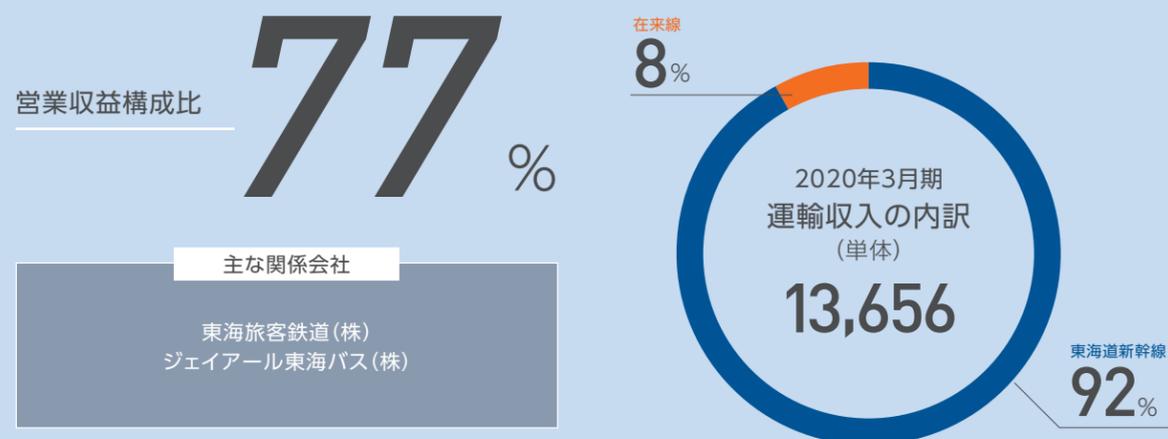


	営業収益	営業利益
運輸業	14,312	6,176
流通業	2,632	74
不動産業	799	190
その他	2,722	135
合計	18,446	6,561



運輸業

東海道新幹線及び東海地域の在来線における鉄道事業を行うほか、バス事業等を行っています。



流通業

JRセントラルタワーズ内で百貨店事業を営むほか、主に車内・駅構内における物品販売等を行っています。

営業収益構成比

14 %

主な関係会社

- (株)ジェイアール東海高島屋
- (株)ジェイアール東海パッセンジャーズ
- 東海キヨスク(株)
- ジェイアール東海商事(株)



不動産業

駅ビル等不動産賃貸事業のほか、不動産分譲事業を行っています。

営業収益構成比

3 %

主な関係会社

- 東海旅客鉄道(株)
- ジェイアールセントラルビル(株)
- ジェイアール東海不動産(株)
- 新横浜ステーション開発(株)
- 東京ステーション開発(株)
- 名古屋ステーション開発(株)
- ジェイアール東海関西開発(株)



その他

当社の主要駅等でホテル業を行うほか、旅行業、広告業、鉄道車両等製造業及び建設業等を行っています。

営業収益構成比

7 %

主な関係会社

- (株)ジェイアール東海ホテルズ
- (株)ジェイアール東海ツアーズ
- (株)ジェイアール東海エージェンシー
- 日本車輛製造(株)
- ジェイアール東海建設(株)
- 中央リネンサプライ(株)
- 日本機械保線(株) 東海交通機械(株)

注 1.セグメント別の営業収益は、外部売上高のほか、他セグメントへの売上高も含む 2.連結の比率は外部売上高に基づく 3.営業利益(連結)6,561億円にはセグメント間取引の相殺消去△13億円を含む

マーケットエリアの 特徴・輸送力

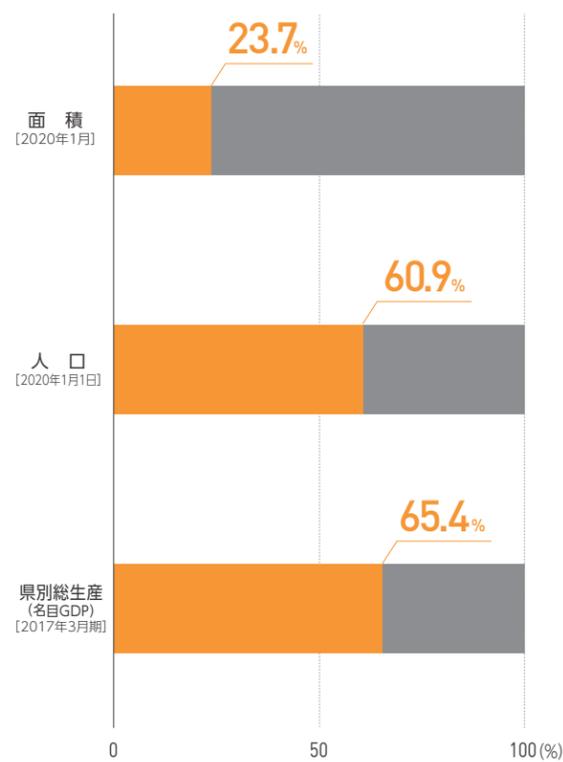


世界に比類のない
 都市間輸送マーケットにおいて、
 圧倒的なプレゼンスを示す

「東海道新幹線」

日本の人口及び経済活動は 東京圏～名古屋圏～大阪圏に集中

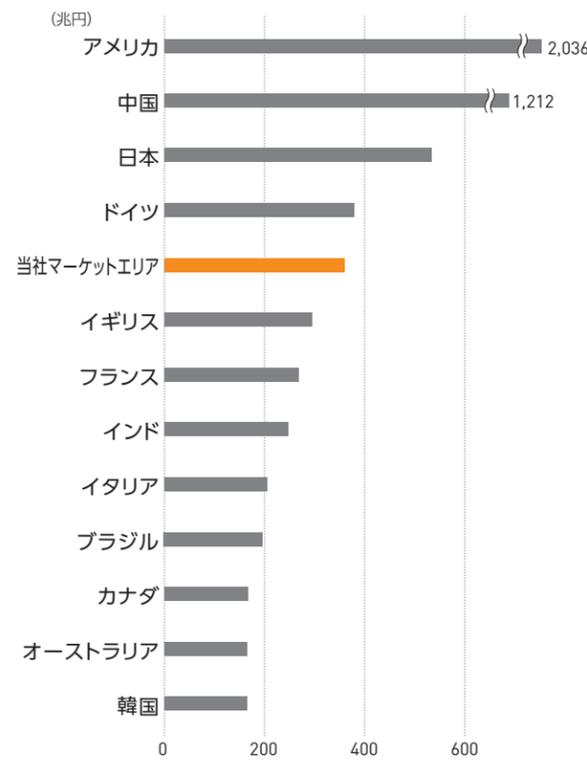
当社マーケットエリアが日本全体に占める割合



【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」

当社マーケットエリアは 世界の主要国の経済規模に匹敵

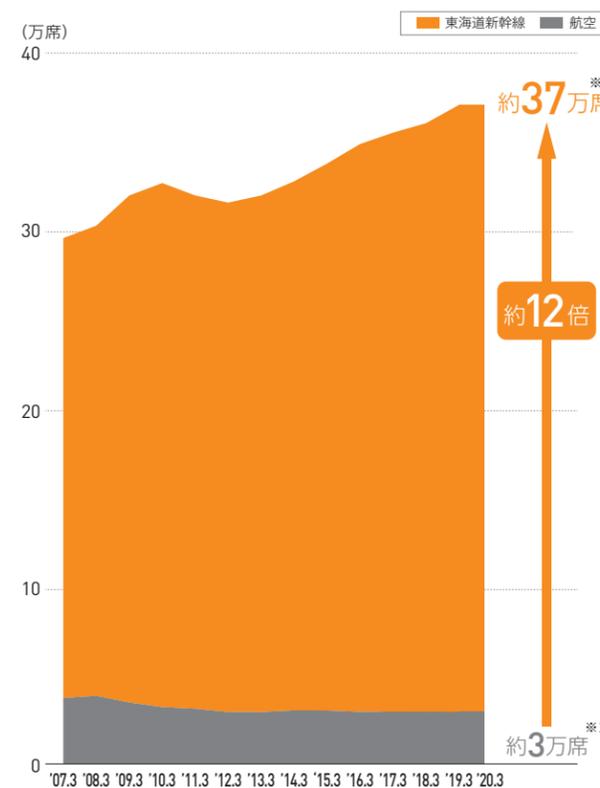
各国のGDPとの比較



【出典】
 国際連合データベース、内閣府「県民経済計算」

他輸送モードでは追従できない キャパシティを提供

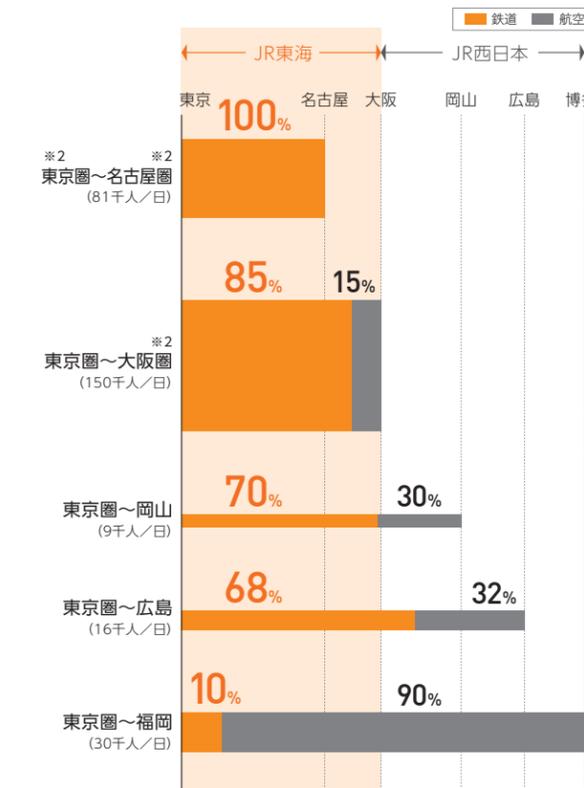
1日あたりの輸送力の推移
 (東京圏～大阪圏における東海道新幹線と航空の比較)



※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:2006～2019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

当社のマーケットエリアにおいて 圧倒的なシェアを確立

マーケットシェア*1(対航空)

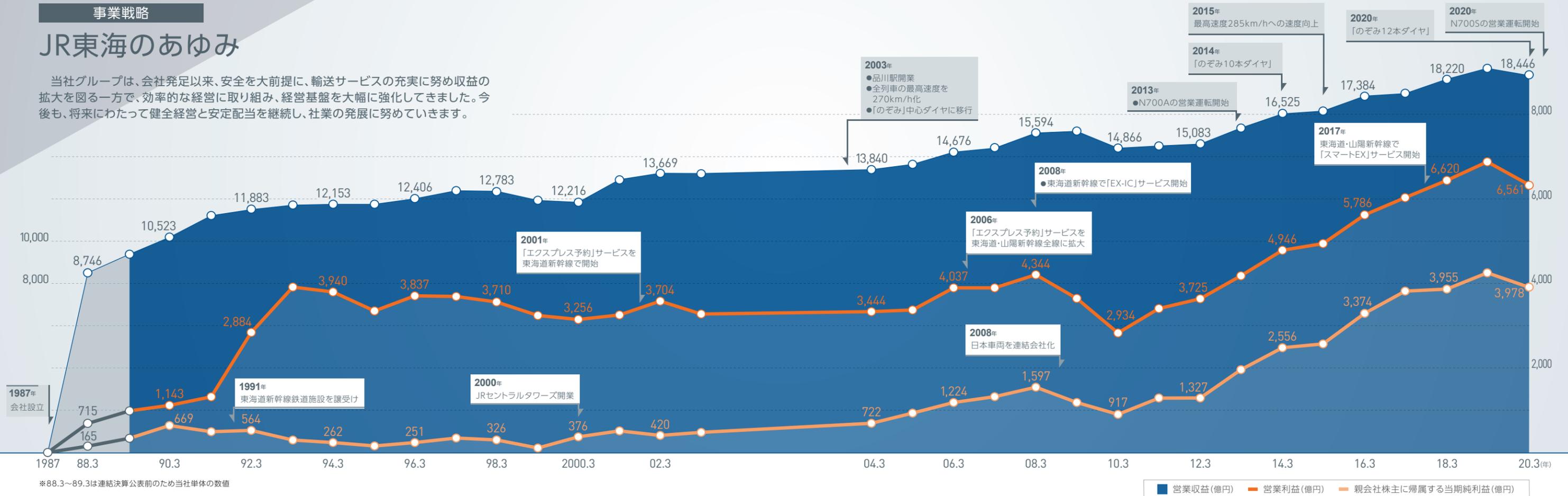


※1 マーケットシェア:2018年3月期旅客地域流動調査(国土交通省)をベースに当社が算出
 ※2 東京圏:東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県
 名古屋圏:愛知県、岐阜県、三重県
 大阪圏:大阪府、京都府、兵庫県、奈良県

事業戦略

JR東海のおゆみ

当社グループは、会社発足以来、安全を大前提に、輸送サービスの充実に努め収益の拡大を図る一方で、効率的な経営に取り組み、経営基盤を大幅に強化してきました。今後も、将来にわたって健全経営と安定配当を継続し、社業の発展に努めていきます。



国鉄の分割民営化により誕生

当社は1987年4月1日に、日本国有鉄道(国鉄)の分割民営化に伴い誕生しました。

当社の前身となる国鉄は、1949年に当時国営事業であった日本の鉄道事業を公共企業体として引き継ぎ誕生しました。国鉄は、国民の足として日本の発展を支えましたが、公社形態での運営の拙さから、経営の責任が曖昧なまま採算を無視した新規路線を作るなどして30兆円を超える借金を抱えるとともに、世の中の動きにも迅速に対応できないという深刻な状態に陥りました。

こうした状況の中、国鉄が運営する鉄道事業の役割を将来に向けて見直そう、と取り組まれたのが「国鉄改革」でした。国鉄の輸送業務を分割民営化することにより健全な会社経営を行い、人々の足としての鉄道事業を再構築し、将来に向けてさらに発展させるという目的のもと、1987年に行政改革の一環として国鉄の業務は11の承継法人に引き継がれました。

国鉄の分割民営化以降、当社は、国鉄が担っていた公共的・社会的使命を引き継ぎながら、民間会社としての歩みを着実に進めています。



民営化当時の写真
「ひだ1号」出発式(昭和62年4月1日、名古屋駅)

一貫して東海道新幹線の輸送サービスを向上

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時間あたり最大7本運転できる抜本的なダイヤ改正を実施しました。

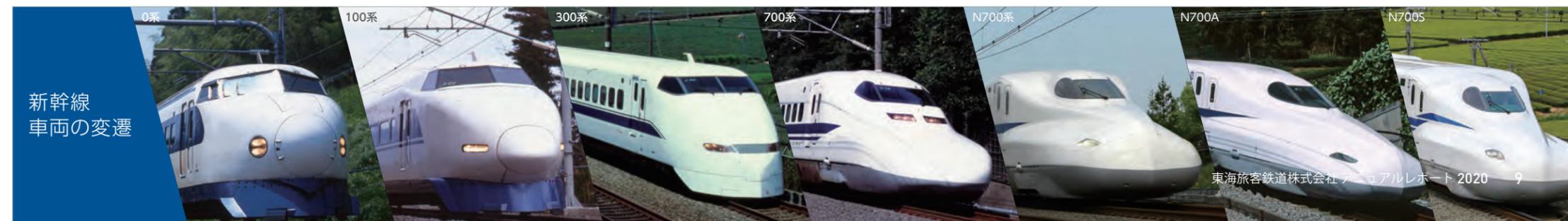
2014年には「のぞみ10本ダイヤ」、2015年には最高速度285km/hへの速度向上を実施し、現在の東京～大阪間の所要時間は最短2時間21分にまで短縮されています。2020年3月のダイヤ改正では、お客様のご

利用が多い時間帯に「のぞみ」を1時間あたり最大12本(平均で5分に1本)走らせることができる「のぞみ12本ダイヤ」を実現し、7月には、これまで積み上げてきた技術開発の成果を取り入れた新型新幹線車両N700Sの営業運転を開始したことで、東海道新幹線をより一層便利にご利用いただけるようにしています。

強固な経営基盤の確立

	1987年度	2019年度	備考
鉄道運転事故(件/年)	60	17	大幅減
輸送量(万人/日)	27.9	45.8	1.6倍
運転本数(本/日)	231	378	1.6倍
最高速度(km/h)	220	285	+65km/h
営業収益(億円)	8,746 ^{※2}	18,446	2.1倍
営業利益(億円)	715 ^{※2}	6,561	9.2倍
親会社株主に帰属する当期純利益(億円)	165 ^{※2}	3,978	24.1倍
長期債務(兆円)	5.5 ^{※3}	1.8 ^{※5}	△3.6兆円
連結子会社の営業収益(億円) ^{※1}	526 ^{※4}	6,366	12.1倍

※1 単純合算 ※2 単体の数値 ※3 1991年度の数値 ※4 1989年度の数値 ※5 中央新幹線建設長期借入金を除く



新幹線
車両の変遷

事業戦略

Top Message



代表取締役社長

金子 慎

経営の基本方針

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、中長期的視点に立って、日本の大動脈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・発展させるとともに、グループ会社と一体となって鉄道と相乗効果の高い関連事業を展開していくことを経営の基本方針としています。

私は、こうした鉄道事業を中心とする事業活動を行っていくには、各部門の「安全に仕事を進める能力」、「より良いサービスを提供する能力」、「効率的に仕事をやる能力」が不可欠であり、この3つの力を不断に高めつつ、発揮することで、会社発足以来、これまで約30年の間に大きな成果を上げることができたと考えています。

まず、安全・安定輸送の確保は、すべての事業展開の大前提であり、鉄道の原点であることから、一貫して最優先に取り組んできました。中央新幹線を除いた毎年の設備投資の約7割は安全に関わるもので、会社発足以来、現在までの安全関連投資累計額は約3.8兆円に上ります。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向上に弛みなく取り組むとともに、技術開発においても安全を第一のテーマに取り組んでいます。この結果、東海道新幹線においては開業以来、乗車中のお客様が死傷される列車事故は0件であるなど、当社グループの安全に対する信頼はおおいに高まったと思います。

また、サービス面では、主力の東海道新幹線について、安全かつ正確な点はもとより、高速・高頻度・快適といった点についても注力してきました。具体的には、積極的な新型車両の投入や新大阪駅の改良など、「のぞみ」を中心とした「輸送改善」のための継続的な設備投資等を実施することにより、最高速度を会社発足当時の時速220キロから時速285キロに向上するとともに、1日あたりの運転本数も会社発足当初から約6割増加させました。また、2020年3月には1時間に「のぞみ」が12本走行可能なダイヤを実現し、7月には新型車両「N700S」の営業投入を開始するなど、不断にサービスレベルを磨き上げてきました。加えて、ネット予約・チケットレス乗車サービスの推進など販売面での取組みも積極的に行い、それらの結果、東海道新幹線の輸送量は会社発足当初から約1.6倍に増加しました。あわせて、在来線においても新型車両の投入やフリークエンシー向上などに努めてきたほか、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、鉄道事業との相乗効果を期待できる分野を中心とした関連事業の展開により収益基盤の拡充を図ってきました。

さらに、現状維持を是とせず、安全やサービスの質を高め収益を拡大させながら、同時に創意工夫をこらして低コスト化と効率化に継続的に取り組み、費用の増加を抑えてきました。

このように、安全を大前提に、主力の東海道新幹線を軸にサービスを改善し、低コスト化と効率化に取り組んできた結果、収益と利益が

全てのステークホルダーからの信頼と負託に応え、「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という使命を追求する。

増加し、それをベースに長期債務の縮減を図るとともに、長期的展望に立って安全とサービスの強化、さらには技術開発のための投資を促進するという好循環が実現して、経営基盤を大幅に強化することに繋がりました。現在進めている中央新幹線計画もこうした経営基盤の強化の結果、可能になったわけです。

昨今、企業経営において「ESG経営」への要請が高まっていますが、当社の事業活動はまさに「ESG経営」を体現したものになっていると考えています。当社は「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」ことを経営理念として掲げ、これを実現するために安全最優先の企業文化の確立や経営の健全性・効率性及び透明性の確保を図りつつ企業としての長期的な発展を目指すことで、全てのステークホルダーから信頼を高めるという確固たるガバナンスのもと、事業活動に取り組んできました。そして、事業の核であり日本の大動脈である東海道新幹線と東海地域の在来線について安全・正確・快適な鉄道輸送サービスを徹底的に磨き上げ、より暮らしやすい社会の実現に貢献するとともに、元来、環境優位性の高い鉄道輸送のご利用を促進することに加えて、最新技術を取り入れながら鉄道の環境優位性のさらなる向上を不断に図ってきました。また、こうした当社の事業活動の成果は、安全かつ強靱なインフラ構築、イノベーションの推進、気候変動の影響軽減という形でSDGsの目指す「持続可能な開発」の達成に繋がっています。さらにジェンダー平等、働きがいのある雇用の促進という観点からも、SDGs達成に繋がる取組みを日々進めています。

将来のさらなる飛躍に向けて

先ほども触れましたが、現在取り組んでいる中央新幹線計画は、開業から50年以上が経過した東海道新幹線の将来の経年劣化や大規模災害への抜本的な備えとして、民間企業である当社の自己負担を進めることを前提に、当社が開発してきた超電導リニアにより実現しようとするものです。この計画により、当社は東海道新幹線と中央新幹線を一体的に経営することとなり、例えば東海道新幹線「のぞみ」をご利用のお客様が中央新幹線へシフトすることで「ひかり」、「こだま」の増発余地を生み出すなど、2つの高速鉄道を組み合わせるとして最も望ましい輸送体系を構築していきたいと考えています。そしてこのパイパス建設により経営リスクを低減させ、安定化を図り、経営理念である「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という当社の使命を将来にわたり力強く果たし続けることが可能になると考えています。加えて、中央新幹線の開業は、日本経済、さらには人々のライフスタイルに大きなインパクトを与えると考えています。政府においてもスーパー・メガリジョン構想が提唱され、東京、名古屋、大阪の3大都市の一体化を実現することで、かつて東海道新幹線が開業した際と同じように、中央新幹線の開業が極めて大きい効果を



生むとの期待が高まっています。今後も早期の開業を目指して、工事の安全、環境の保全、地域との連携を大切にしながら、この中央新幹線計画を全力で進めていく考えです。

より高いレベルで経営理念を実現する

2020年2月以降、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出自粛等の影響により鉄道等のご利用が大幅に減少しており、当面は厳しい経営環境が続くことも覚悟しなければなりません。当社グループとしては、引き続きお客様に安心してご利用いただけるよう様々な感染防止策を講じながら、公共性の高い社会インフラとしての役割を果たしていく考えです。また、今回の感染症の影響により、テレワークやオンライン会議の活用が世の中で広がるなど、社会環境に変化が生じていく可能性があります。人と人が直接、face to faceで会うことの重要性は今後も変わるものではありません。ICTの活用が進む中でも、実際に足を運んだ対面でのコミュニケーションの実現を担う立場から、引き続き快適で便利なサービスの提供に努めていきます。

今後とも、日本の大動脈を担う東海道新幹線の安全・正確・高速・高頻度・快適という特性を磨き上げること、そして東海道新幹線とネットワークをなす東海地域の在来線、さらには、鉄道事業との相乗効果を期待できる関連事業を引き続き強化していくという当社グループの使命は決して揺らぐことはありません。そして、この使命を将来においてさらに力強く実現するため、中央新幹線の建設を進めていきます。こうした事業戦略のもと、日本経済や国民生活を支える重要なインフラ企業として、使命感を持ち、常に「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という経営理念に立ち返り、これをより高いレベルで実現すべくチャレンジを続け、健全経営と安定配当を堅持し、株主様、お客様、従業員、取引先などを含むすべてのステークホルダーからの信頼を高め、持続的な成長を果たしていきたいと考えています。

皆様におかれましては、より一層のご支援と、当社グループ事業に対するご理解を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

事業戦略

事業戦略の全体像

経営理念 日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する

事業活動

安全に仕事を進める能力

より良いサービスを提供する能力

低コストで効率的に仕事をする能力

当社の力

日本の大動脈



東海道新幹線

当社の経営の生命線

安全・正確・高速・
高頻度・環境・快適

+



中央新幹線

大動脈輸送の
抜本的強化

将来への飛躍

ネットワーク機能

相乗効果

社会基盤



在来線

名古屋、静岡地区

相乗効果



関連事業

駅ビル、百貨店、
ホテル等

ガバナンス

安全最優先の企業文化

長期的な視点に立ち、経営理念の実現に向けた健全性・効率性・透明性のある経営

全てのステークホルダーからの信頼を高める経営

取り巻く外部環境(リスク)

※詳細はP17をご覧ください。

- 地震リスク
- 少子高齢化
- 自然災害の激甚化

- 社会ニーズの変化
- 感染症の流行

お客様

- 安全で、全ての人に快適にご利用いただけるサービス
- 中央新幹線による画期的な移動時間の短縮



株主

- キャッシュ・フローの持続的な拡大
- 安定配当の継続

従業員

- 長期安定的な雇用環境
- 働きがいのある生き活きた職場



Outcome

取引先

- 長期安定的で、公正・公平な取引関係の構築

地域社会

- 日本経済の発展
- 地域社会の活性化
- レジリエントな社会づくり



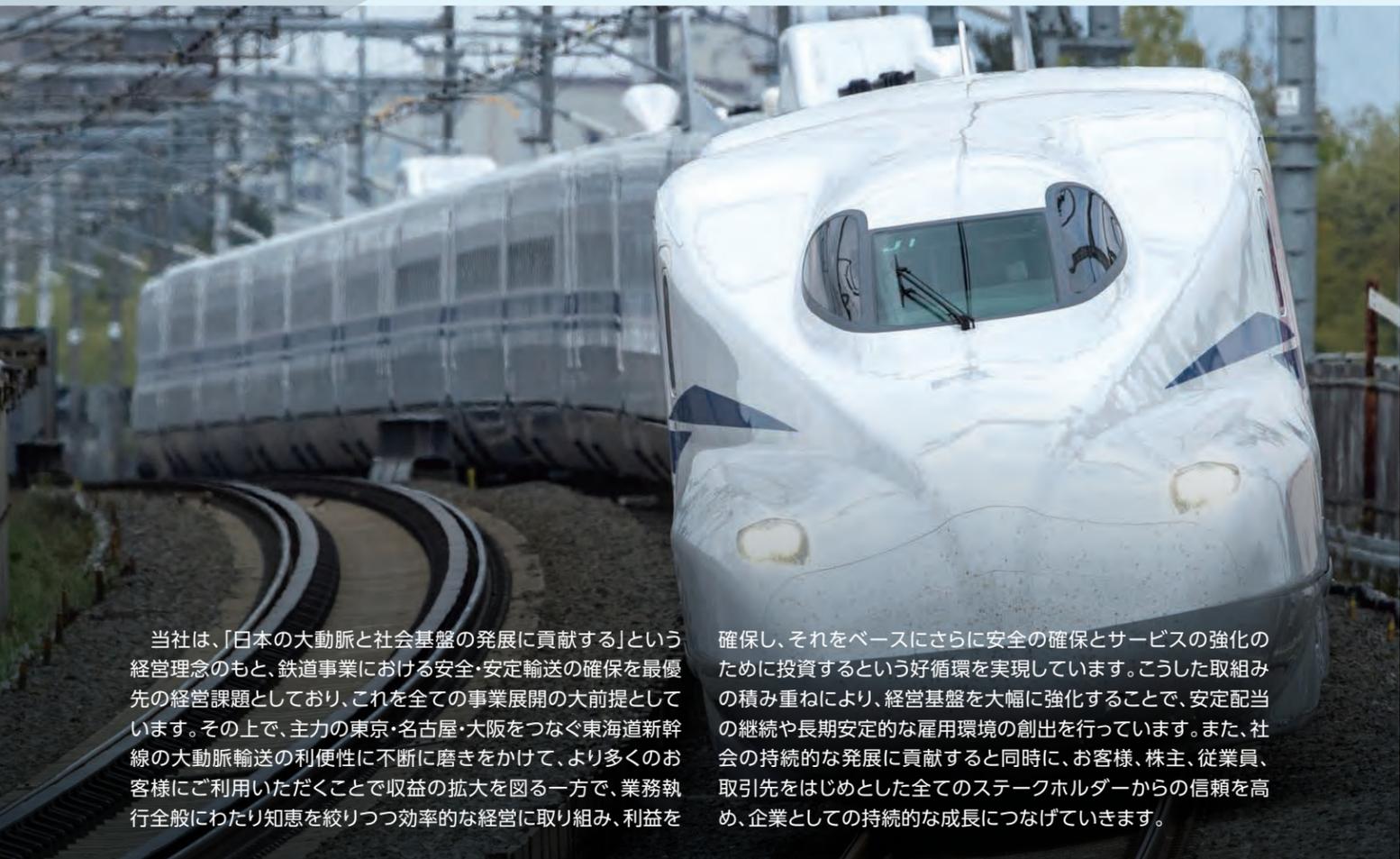
地球環境

- 環境に優しい鉄道利用の拡大による地球環境保全



事業戦略

事業戦略の考え方



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、鉄道事業における安全・安定輸送の確保を最優先の経営課題としており、これを全ての事業展開の大前提としています。その上で、主力の東京・名古屋・大阪をつなぐ東海道新幹線の大動脈輸送の利便性に不断に磨きをかけて、より多くのお客様にご利用いただくことで収益の拡大を図る一方で、業務執行全般にわたり知恵を絞りつつ効率的な経営に取り組み、利益を

確保し、それをベースにさらに安全の確保とサービスの強化のために投資するという好循環を実現しています。こうした取り組みの積み重ねにより、経営基盤を大幅に強化することで、安定配当の継続や長期安定的な雇用環境の創出を行っています。また、社会の持続的な発展に貢献すると同時に、お客様、株主、従業員、取引先をはじめとした全てのステークホルダーからの信頼を高め、企業としての持続的な成長につなげていきます。

事業戦略とESG経営

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、鉄道事業における安全・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、業務効率化等に不断に取り組むことにより、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、大動脈輸送を二重系化する中央新幹線の建設により「三世代の鉄道」を運営することを使命としており、関連事業の展開も含め、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、短期的な収益性のみ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と考えています。こうした考え方のもとで、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。

また、鉄道事業を主力とする当社は、事業に磨きをかけることそのものがESGを重視した経営に直結していると考えています。鉄道は、他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るとともに【E】、安全・安定輸送の確保を大前提としつつ、大動脈輸送及び社会基盤としての地域輸送を支えること自体が日本経済と地域社会の持続可能な発展に貢献するものと考えています【S】。また、こうした企業活動を適正なガバナンスのもとで行うことにより【G】、安定的に利益を確保し、株主への還元や従業員・取引先との長期安定的な関係構築等を行うとともに、全てのステークホルダーからの信頼を高め、企業としての持続的な成長につなげることができると考えています。

S

安全
Safety

P.30~

安全が全ての土台

鉄道事業は、いつ、いかなる時であっても、安全・安定輸送の確保を最優先として取り組む必要があります。これまでの実績に関わらず、ひとたび大事故を起こせば、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、当社は会社発足当初から安全確保に向けハード・ソフト両面から最大のエネルギーを注いできました。毎年の設備投資の過半はこの安全に関わるものであり、会社発足以来、総額3.8兆円を超える安全関連投資を

行っています。また、技術開発や社員教育においても、安全に重点を置いています。その結果、東海道新幹線は開業以来、乗車中のお客様が死傷される列車事故ゼロを継続しています。

安全への取り組みに終わりはありません。当社の最大の経営課題は、これまでも、これからも安全・安定輸送の確保であり、その実現に向けて最大限の努力を弛みなく続けていきます。

Safety Social Environment Governance

S

社会
Social

P.38~

日本の大動脈を担う使命

東海道新幹線は、日本の三大都市圏であり、社会・文化の中心地でもある東京～名古屋～大阪を結ぶ大動脈として、1964年の開業以来、半世紀以上にわたって約66億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。この地域は、面積で見ると日本の2割程度ですが、人口が集中し、GDPの6割以上を生み出している集積地帯です。その中で東海道新幹線は、ビジネス出張、レジャー、インバウンド需要等、多様なニーズを持ったお客様に対して、経済活動や社会生活における基本要素である移動サービスを提供する役割を果たしており、日本の経済・社会全体にとって必要不可欠なインフラとなっています。

この大動脈輸送を維持・発展させるという使命を果たすため、当社は一貫して輸送サービスの向上に努めてきました。安全かつ正確な点はもとより、高速、高頻度・大量、環境適合、快適といった特性に不

断に磨きをかけるべく、長年にわたり継続かつ有効に経営資源を投入してきました。これにより、東海道新幹線は開業以来、乗車中のお客様が死傷される列車事故ゼロ、平均遅延時分0.2分、最高速度285km/h、1日当たりの列車本数378本という結果を実現し、世界に比類のない都市間輸送マーケットにおいて他輸送機関に対し圧倒的なプレゼンスを示しています。

また、こうした取り組みにより築き上げられた東海道新幹線の高い競争力により、2019年度における1日当たりの輸送人員は45.8万人にのぼり、当社単体収入の約9割を生み出し、そのキャッシュフローを原資として、さらなる成長に必要な設備投資や株主への配当等を可能としています。

Safety Social Environment Governance

社会基盤としての使命

当社は、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、日本の大動脈輸送と一体的に行い、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。

当社が運営する12線区の在来線は、営業キロでは約1,400kmと東海道新幹線の約2.5倍の距離に相当し、通勤・通学をはじめとする日常生活の移動手段、つまり、地域の社会基盤としての役割を果たしています。当社は、こうした在来線を新幹線と組み合わせることで、ご利用いただきやすいサービスを提供し、輸送ネットワークの維持に努めてきました。今後とも、地域に愛される輸送サービスの提供に努めるとともに、引き続き知恵を絞り、収入の確保と効率的な業務運営を図っていきます。

また、将来にわたって安定した経営を維持し、さらに一層強固なものにしていくためには、収益基盤の拡大が必要です。鉄道をご利用になるお客様をはじめ、多くの方が集まる駅は、地域社会の重要な結節点であるだけでなく、当社にとっては重要な経営資源です。こうした経営資源を最大限活用し、駅の好立地におけるオフィス、商業、ホテル事業等の展開により、駅が賑わい、鉄道のご利用の拡大につながる一方で、輸送サービスの改善によって鉄道利用が増加すれば、駅で展開する当社の関連事業の売上増加にも寄与することになります。当社最大の駅である名古屋駅におけるJRセントラルタワーズやJRゲートタワーはその代表例です。こうした好循環を生み出す関連事業について、グループ会社と一体となり、鉄道との相乗効果が期待できる分野を中心に事業収益及び利益の拡大を図っています。

E ▶ 環境
Environment P.56~

Safety | Social | **Environment** | Governance

地球環境に対する責任

鉄道には他の輸送機関に比べてエネルギー効率がよく、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しています。

具体的には、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います。東京～新大阪間を最高速度285km/hで走行した場合のN700Aタイプの電力消費量は、最高速度270km/hで走行した場合の従前の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達成しています。その結果、2019年度末の段階で東海道新幹線のエネルギー消費原単位は、1990年度比で約33%改善されています。また2020年7月に営業運転を開始したN700Sでは、

さらに6%電力消費量を削減しました。この他、在来線における省エネ型車両の投入や、新幹線で電力供給効率を向上する取組み等も行っていきます。

加えて、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。鉄道は国内全体の旅客輸送量のうち30%を担っているにも関わらず、CO₂排出量では7%を占めるにすぎません。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です。企業の責任として地球環境保全に貢献しながら、今後も輸送サービスの向上に不断に取り組んでいきます。

G ▶ 企業統治
Governance P.62~

Safety | Social | Environment | **Governance**

確固たるガバナンスに基づく経営

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、例えば、新幹線の大規模改修工事や脱線・逸脱防止対策等、鉄道を長期にわたり安定的に運行していくために必要な取組みを着実に実行するという考え方で経営を行っています。また、中央新幹線という大規模で長期的な事業に取り組んでおり、これにより当社の経営リスクをさらに低減させ、経営の安定化を図るとともに、株主をはじめとした全てのステークホルダーの利益を確保することとしています。このように、当社が営む鉄道事

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あるため、短期的な収益性を追求することよりも、長期的な展望を持って事業運営を行うことが極めて重要と考えています。

当社は、引き続き安全最優先の企業文化の確立や経営の健全性・効率性及び透明性の確保を図りつつ、企業としての長期的な発展を目指すことで、全てのステークホルダーからの信頼を高めるといふ確固たるガバナンスのもと、事業活動に取り組んでいきます。

SDGsへの取組み

当社は、自らが果たすべき役割と社会的使命を、「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という経営理念として定めています。日本経済や国民生活を支える重要なインフラ企業として、将来にわたってその誇りと使命感を常に持ち、この経営理念をより高いレベルで実現していくことこそが、当社の企業としての持続的な成長のみならず、SDGsが目指す「持続可能な社会」の実現につながると考えています。

SDGsに掲げられた17の目標について、当社が事業活動により創出する価値を通じて特に貢献できる項目として、「9.産業と技術

革新の基盤をつくらう」「11.住み続けられるまちづくりを」「13.気候変動に具体的な対策を」のほか、「5.ジェンダー平等を実現しよう」「8.働きがいも経済成長も」等の実現に力を注いでいきます。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

5 ジェンダー平等を実現しよう	8 働きがいも経済成長も	9 産業と技術革新の基盤をつくらう	11 住み続けられるまちづくりを	13 気候変動に具体的な対策を
-----------------	--------------	-------------------	------------------	-----------------

ステークホルダーとの関係

当社が営む鉄道事業は公共性が高く、お客様、株主、従業員、取引先、地域社会等、多面的なステークホルダーが存在することから、こうした利害関係者の一つにのみ偏重するような経営を行うのではなく、全体の関係性をバランスよく保つことが重要であると考えています。多くのご利用者の利便性等を向上させ、地域あるいは日本の経済・社会の発展に貢献するとともに、安定的に利益を確保して、株主への還元や従業員・取引先との長期安定的な関係構築等を行うことで、全てのステークホルダーからの信頼を高めることができ、企業としての持続的な成長につながると考えています。今後と

も、こうした多面的なステークホルダーの方々とのバランスをよく考え、長期的な視点に立って経営を行っていきます。

ステークホルダー	
お客様	●安全で、全ての人に快適にご利用いただけるサービス ●中央新幹線による画期的な移動時間の短縮
株主	●キャッシュ・フローの持続的な拡大 ●安定配当の継続
従業員	●長期安定的な雇用環境 ●働きがいのある生き活きた職場
取引先	●長期安定的で、公正・公平な取引関係の構築
地域社会	●日本経済の発展 ●地域社会の活性化 ●レジリエントな社会づくり
地球環境	●環境に優しい鉄道利用の拡大による地球環境保全

事業戦略

取り巻く外部環境(リスク)

当社を取り巻く外部環境(リスク)の変化が事業活動に与える影響を的確に把握し、必要に応じて事業戦略に反映することで、企業としての持続的な成長を図っています。

■地震リスク

南海トラフ巨大地震の想定震度の最大値の分布図

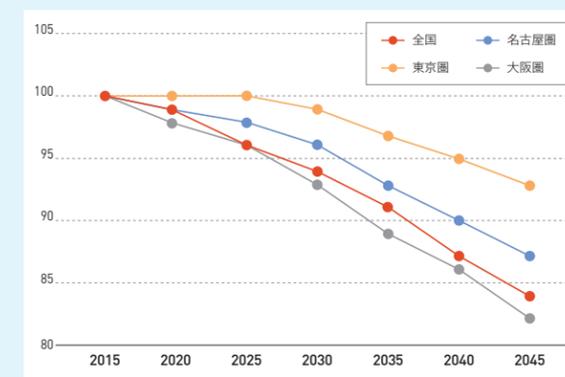


※出典 中央防災会議「南海トラフ巨大地震対策について(最終報告)」(2013年5月)を元に作成

日本は地震大国であり、当社のマーケットエリアでは、30年以内の発生確率が70%程度とされる首都直下地震、70~80%とされる南海トラフ地震の切迫等が懸念される中、インフラの強靱化の推進が喫緊の課題となっています。

■少子高齢化

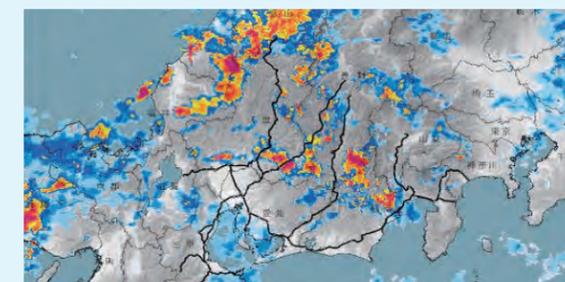
日本全体&沿線都県の将来の人口推移グラフ



※出典 人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口2018」

■自然災害の激甚化

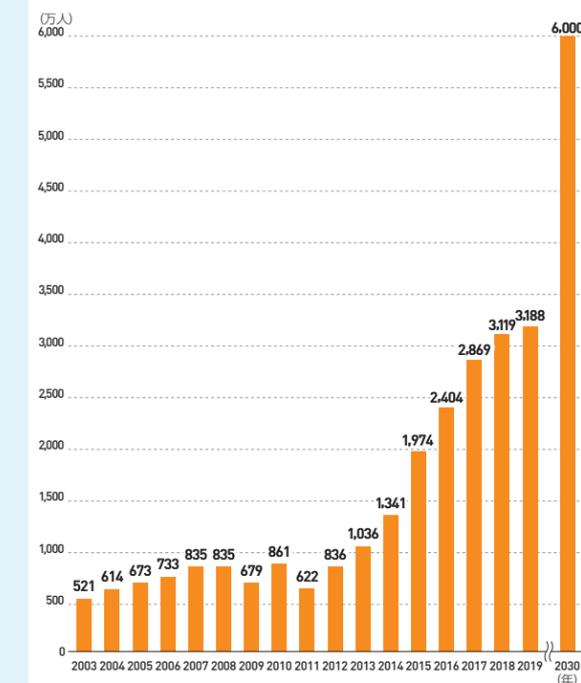
頻発する局地的な大雨(ゲリラ豪雨)



■社会ニーズの変化

▶インバウンド旅行者の増加

訪日外国人旅行者数の推移



注:2019年以前の値は日本政府観光局による確定値
2030年の値は「明日の日本を支える観光ビジョン」における目標値

▶バリアフリー化への要請の高まり



新大阪駅26番線 大開口可動柵

▶ICT社会/テレワークの進展

■感染症の流行

⇒感染症対策の取組みについてはP29をご覧ください。

事業戦略

事業戦略に基づく各種取組み

大動脈輸送のさらなる発展



当社は、会社発足以来、日本の大動脈輸送の役割を担う東海道新幹線の競争力を維持・強化するため、安全かつ正確な点はもとより、高速・高頻度・大量・環境適合、快適という東海道新幹線の特性に不断に磨きをかけてきました。加えて、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として、大動脈を二重系化するための中央新幹線の建設を推進しています。

東海道新幹線

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

0.2分

- 平均遅延時分 0.2分 / 運行1列車
注:2019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21分
注:2020年3月ダイヤ改正時点(最速列車による到達時間)



高頻度・大量

378本 458千人

- 1日あたりの列車本数 378本 注:2019年度実績(臨時列車を含む)
- 1日あたりの輸送人員 458千人 注:2019年度実績
- 座席数 1,323席 / 列車

環境適合

約 1/8 約 1/12

- 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



「のぞみ」を主体とした輸送改善

⇒輸送サービスの向上についてはP38をご覧ください。

当社はこれまで、東海道新幹線の輸送サービスを充実させるべく、1992年に300系「のぞみ」による最高速度270km/h運転を実現し、2003年には品川駅の開業と全列車の最高速度270km/h化により、「のぞみ」中心のダイヤにシフトしました。その後ダイヤのブラッシュアップに継続的に取り組み、お客様のニーズにお応えしてきました。また、2015年には、23年ぶりに東海道新幹線の速度向上を実現し、最高速度を285km/hとしています。

さらに、これまで進めてきたN700Aタイプへの車種統一に伴う全列車の最高速度285km/h化と設備の改良等により、2020年3

月のダイヤ改正では「のぞみ12本ダイヤ」を実現しました。「のぞみ12本ダイヤ」により、「のぞみ」の1時間あたりの片道最大運転本数をこれまでの10本から2本増加し、12本とすることで、お客様のご利用が多い時間帯に「のぞみ」を平均で5分に1本間隔で運転できるようになりました。また、「のぞみ12本ダイヤ」では、全ての「のぞみ」が東京、新大阪間を2時間30分以内で結びます。この「のぞみ12本ダイヤ」により、ご利用の多い時間帯に「のぞみ」を増発し、東海道新幹線をより一層便利にご利用いただけるように努めています。

ネット予約の拡大

⇒ネット予約の拡大についてはP40をご覧ください。

東海道新幹線のフリークエンシーの向上に加えて、ネット予約及びチケットレス乗車を拡大させる取組みによって、より良いサービスの提供に努めています。

ネット予約及びチケットレス乗車を拡大させることで、お客様が駅のきっぷうりばに立ち寄らずに都合の良いタイミングでネットから事前に予約・決済できるほか、ご自身の都合に合わせて発車4分前まで何度でも無料で予約内容を変更することが可能となります。また、交通系ICカードを用いて、在来線からシームレスに乗車することもできます。これらにより、駅での待ち時間は限りなくゼロに近づき、実質的に目的地までの移動時間を短縮することにつながります。



「スマートEX」ポスター

こうしたネット予約の拡大及びフリークエンシーの向上によるトータルでの移動時間短縮は、ライバルとなる他輸送機関にはない、東海道新幹線の大きな強みとなっています。

	勤務先	移動中	駅	
紙のきっぷ	出発	—	予約・決済・発券	入場
	出発	予約・決済	入場	
チケットレス乗車	出発	予約・決済	入場	

新型新幹線車両N700Sの投入

⇒N700Sの主な特徴についてはP39をご覧ください。

⇒技術開発についてはP26-P28をご覧ください。

東海道新幹線の車両は、高速鉄道のフロントランナーとして、安全・安定輸送とともに、高速・快適・省エネルギー性を追求し、最先端の技術を取り入れることで絶えず磨きをかけています。

会社発足以降、300系、700系、N700系、そして現在の主力であるN700Aと、継続して開発を進めてきました。そして、これまで積み上げてきた技術開発の成果を取り入れ、N700Aタイプの置き換え車両となる新型新幹線車両N700Sの営業運転を本年7月から開始しました。この車両では、地震時のブレーキ距離の短縮等による安全性・安定性の向上、バッテリー自走システムの搭載等による異

常時対応力の強化、フルアクティブ制振制御装置の搭載等による快適性・利便性の向上、消費電力量の削減等によるランニングコストの低減等を実現しました。

今後とも、新しい技術開発に取り組むことにより、安全・安定輸送の確保を最優先に、東海道新幹線の輸送サービスの向上に努めていきます。



N700S

中央新幹線

大動脈輸送の抜本的強化策としての中央新幹線計画

⇒中央新幹線計画についてはP22-P25をご覧ください。

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経営の安定化を図るため、超電導リニアによる中央新幹線計画を進めています。

地域の社会基盤の維持・発展

当社は、東海道新幹線とネットワークをなす東海地域の在来線、さらには名古屋駅におけるJRセントラルタワーズとJRゲートタワーに代表される、鉄道事業と相乗効果が期待できる関連事業の強化に継続して取り組むことで、事業収益の拡大を図るとともに、社会基盤の維持・発展に貢献しています。



在来線

在来線におけるサービス向上

⇒在来線におけるサービスの向上についてはP39をご覧ください。

在来線では、新型車両の投入やそれに伴う速達化、フリークエンスの向上等、サービス向上の取組みを着実に進めてきました。特急列車については、新幹線との接続の充実により、新幹線・在来線一体となったネットワークを整備し、主要な特急列車に対して季節やイベントによる需要の変動に合わせた増発・増結により弾力的な輸送力設定を行うことで利便性を高めています。さらに、ハイブリッド方式を採用した次期特急車両の開発等、不断に安全性、快適性の向

上にも取り組んでいきます。また、普通列車についても、快速列車体系の整備、発車時刻の間隔化、朝夕の通勤時間帯を中心とした列車の増発・増結等、ご利用いただきやすいダイヤの設定に努めています。



次期特急車両 HC85系(試験走行車)

地域と連携した営業施策の展開

⇒地域と連携した営業施策についてはP53をご覧ください。

当社は、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、各種観光キャンペーンによる需要喚起策を展開しています。これにより、地域の活性化に寄与するとともに、新幹線・在来線の一層の利用拡大により当社の収益拡大にもつながっています。

例えば、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紹介する「Shupo(シュポ)」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、JR6社で行う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んでいます。



Shupoキャンペーン

関連事業

関連事業による地域活性化

⇒関連事業についてはP42-P43をご覧ください。

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と2017年に開業したJRゲートタワーは、大変多くのお客様にご利用いただいています。両ビルは既に名古屋のランドマークとして定着しており、中部圏の経済発展に大きく貢献しました。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、事業収益の拡大を図ります。

また、流通事業における駅構内の店舗開発や駅ビル事業における駅商業施設のリニューアル等により事業を活性化するとともに、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ります。



名古屋駅の様子

全ての人が利用しやすい交通インフラの提供

鉄道共通

バリアフリー化、インバウンド対応

⇒バリアフリー化についてはP52をご覧ください。

⇒インバウンド対応についてはP41をご覧ください。

当社は、全てのお客様に当社の鉄道を安全に、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車両・設備の整備や改良を行ってきています。駅における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、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、ホーム上の安全をより一層向上させるための可動式ホーム柵の設置、車両における車いすスペース等の確保等、変わりゆく社会の様々な要請について適切に対応していけるよう取り組んでいます。今後とも、当社の駅、車両がご利用される全てのお客様にとって安全で使い易いものとなるよう努めていきます。また、海外からのお客様に当社沿線の豊かな観光資源を訪れていた

だくことは、鉄道の増収や沿線各地の地域活性化という観点からも重要な課題であると考えています。当社は、訪日観光でも「気軽に」「便利に」当社沿線を楽しんでいただきたいと考え、各種営業施策を展開しています。加えて、駅等における案内の強化や無料Wi-Fi環境の整備、外国語版の観光案内サイトの拡充等にも努め、今後とも沿線地元の皆様や旅行会社の皆様とも協力し合いながら、訪日観光需要の拡大に取り組んでいきます。



携帯通訳機を活用したご案内

駅、車内の安全・安心

⇒感染症対策の取組みについてはP29をご覧ください。

当社では駅、車内、重要施設等におけるセキュリティ確保のため、防犯カメラ等のセキュリティシステムの設置、新幹線線路等への防護柵の設置、警備員等による巡回警備等に加え、警察にも警備にご協力いただいています。さらに、警察、消防等の関係機関と連携して実践的な合同訓練を実施して対応力の向上に努めています。こうした取組みにより、お客様により一層安心して列車をご利用いただけるよう、今後

も不断に取り組んでいきます。また、現在、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出自粛等の影響により鉄道等のご利用が大幅に減少しており、事態収束後も感染症への意識が社会的に高まることが考えられますが、当社としては、引き続き安心して鉄道をご利用いただけるよう、様々な感染防止策を講じながら輸送機関としての役割を果たしていく考えです。

地球環境への貢献

⇒地球環境への貢献についてはP56-P61をご覧ください。

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。

激甚化する自然災害への対応

⇒自然災害への対応についてはP34をご覧ください。

当社は、激甚化する自然災害等により生じる諸状況に対しても、適時適切な対応を行うことで、安全の確保に努めています。台風や豪雨等により列車運行に大きな影響が予想される場合に、安全を最優先に、駅で多くのお客様が滞留されるリスクや駅間に列車が長時間停車するリスク等を回避するため、早期に抑止することを含めて適切な運行計画を決定します。また、抑止後には速やかに安全を確認したうえで運転再開を行うとともに、駅設備、当社ホームページ、ツイッター等も活用して、より迅速かつ的確な案内情報の提供に取り組んでいます。

や、レーダ雨量を活用した、より細やかな運転規制等です。ソフト面でも、自然災害や不測の事態等の異常時に想定される様々な状況に適切に対応するため、実践的な訓練を繰り返し実施しています。

加えて、設備の強化と保守については、技術開発も含めて、災害発生時に被害の拡大を抑えるだけでなく、災害が起きることを予見して対応するという両面からの取組みを進めています。例えば、新幹線における地震検知の早期化

今後も引き続き各種取組みを推進し、不測の事態が生じた場合でも安全・安定輸送を確保するという鉄道会社としての責務を果たし、持続可能な社会の実現に貢献していきます。



駅改札口の電光掲示板(新幹線)

Special Feature 1

超電導リニアによる中央新幹線計画

超電導リニアによる中央新幹線計画は、当社の経営の生命線である東京～名古屋～大阪の日本の大動脈輸送を二重系化し、東海道新幹線の将来の経年劣化や大規模災害といったリスクに抜本的に備えるためのプロジェクトです。これにより、当社の経営リスクをさらに低減させることで経営の安定化を図り、東京～名古屋～大阪の

高速大量旅客輸送を担うという当社の設立以来の使命を将来にわたって果たし続けていくとともに、その高速性による時間短縮効果によって利便性を飛躍的に向上させ、日本の経済社会に大きな便益と発展の可能性をもたらすことで、株主をはじめとした全てのステークホルダーの利益を長期にわたり確保していきます。

中央新幹線の概要・意義

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(東京～名古屋～大阪)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)に基づき、進めています。

東海道新幹線は、開業から55年以上が経過し、大規模改修工事を講じてきてはいますが、将来の経年劣化による大幅な設備更新に伴う運休等のリスクが存在します。また、日本は地震大国であり、東海道新幹線では耐震補強等の対策を講じてきていますが、大規模地震により長期不通となり、日本の大動脈輸送が断絶する可能性が否定できないなど、大規模災害のリスクも存在します。このため、これらの将来の経営リスクに対する抜本的な備えとして、東海道新幹線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

して日本の大動脈輸送を二重系化し、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。

南海トラフ巨大地震の想定震度の最大値の分布図



※出典 中央防災会議「南海トラフ巨大地震対策について(最終報告)」(2013年5月)を元に作成

国家的プロジェクトとしての中央新幹線計画

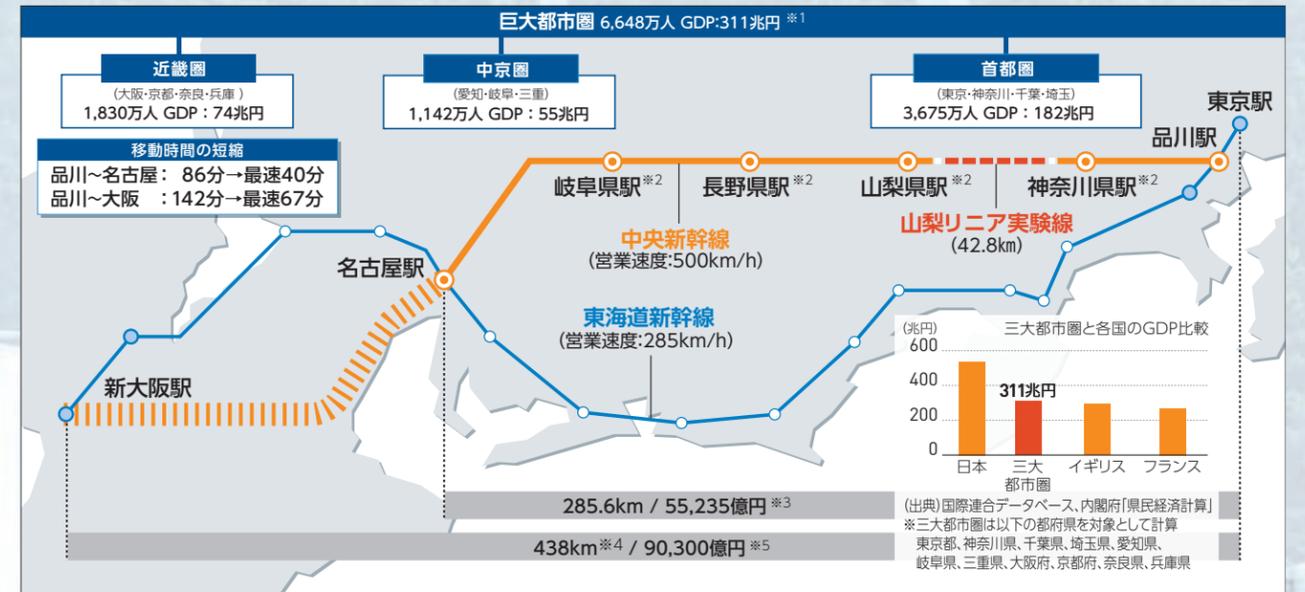
中央新幹線は、国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的に、国にとって基幹的なインフラを整備するための法制である全幹法に則って、建設しているものです。当社はこれまで、全幹法に基づき、2011年5月に国土交通大臣より営業主体・建設主体の指名及び建設の指示を受けて以降、第一局面として進める東京都・名古屋市間において、環境アセスメントの手続きを実施して最終的な環境影響評価書を公告したのち、2014年10月に国土交通大臣から工事実施計画の認可を受けています。

一方で、当社は、全幹法の適用により経営の自由や投資の自主性

等、民間企業としての原則が阻害されることが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。

当社は、中央新幹線計画の完遂に向けて、東海道新幹線と在来線における安全・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めます。その上で、まずは工事実施計画の認可を受けた東京都・名古屋市間を実現し、さらに、大阪市まで実現することとしています。

超電導リニアによる中央新幹線の実現は、東京～名古屋～大阪の日本の大動脈輸送を二重系化し、さらには、三大都市圏が1つの巨大都市圏となるなど、日本の経済・社会活動の活性化に貢献。



※1 人口は総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」(令和2(2020)年1月1日)より、GDPは内閣府「国民経済計算」(平成29(2017)年3月期)より ※2 中間駅名は仮称 ※3 2018.3 中央新幹線品川～名古屋間工事実施計画その2より ※4 2009.12 中央新幹線東京～大阪市間調査報告書より ※5 2011.5 整備計画より

中央新幹線がもたらす価値

当社は、中央新幹線計画を完遂することにより、経営リスクを低減させて経営基盤を安定させ、当社の使命を将来にわたって果たし続けていきます。さらに、中央新幹線の走行方式を超電導リニアとすることで、都市間の移動に圧倒的な時間短縮効果がもたらさ

れ、三大都市圏が1つの巨大都市圏、いわゆる「スーパー・メガリージョン」となり、人々の交流が非常に活発となるなど、経済・社会活動が活性化すると考えられ、当社の経営面でも大きなプラス効果が期待されます。

1 新規需要の創出

新幹線と航空機との競争においては、新幹線の移動時間が短くなるほど新幹線のシェアが増える関係にあるため、超電導リニアの時間短縮効果により、航空機から中央新幹線への需要の転移が見込まれます。また、飛躍的な時間短縮に伴い都市圏間の流動が大いに活性化することによる需要の新規誘発も十分に期待できます。

さらに、神奈川県、山梨県、長野県、岐阜県等、各中間駅の新規利

用が期待されることに加え、東海道新幹線においても、例えば「のぞみ」をご利用のお客様が中央新幹線に転移することによって生じる輸送力の余裕を活用して、「ひかり」「こだま」の運転本数と停車回数を増やす余地が出てくれば、沿線都市と三大都市相互間の移動時間やフリークエンシーが大幅に改善し、人々の流動が増加する可能性があります。

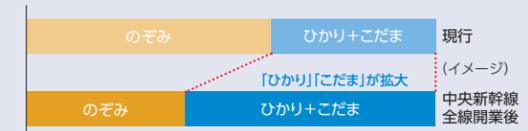
世界最速のスピードで、沿線各地がより身近に



東海道新幹線の活用可能性が拡大



運転本数のイメージ



●「のぞみ」中心のダイヤから、「ひかり」「こだま」中心のダイヤへ。
→沿線都市と三大都市相互間の移動時間、フリークエンシーが大幅に改善。

② 経済・社会への幅広い波及効果

超電導リニアによる圧倒的な時間短縮効果により、東京～名古屋～大阪が約1時間で結ばれ、三大都市圏が、日本の人口の半数を超える合計約6,600万人という一つの巨大都市圏となります。

この「スーパー・メガリージョン」が、例えば、活動範囲の広域化により、ビジネスの進め方や余暇の過ごし方等のライフスタイルを大きく変化させ、様々な可能性を広げるなど、人口減少下にある日本の新し

い成長を牽引していくコアとなっていくことが期待されており、国土交通省が設置した「スーパー・メガリージョン構想検討会」の最終とりまとめ「人口減少にうちかつスーパー・メガリージョンの形成に向けて～時間と場所からの解放による新たな価値創造～」(2019年5月)では、「リニア中央新幹線がもたらすインパクト」などとして、以下のような内容が挙げられています。

【「スーパー・メガリージョン構想検討会」最終とりまとめ】(2019年5月)より

- 人と人とのフェイス・トゥ・フェイスでの交流機会が増加し、交流時間が拡大することで、新たなイノベーションを生み出す契機となる。
- これまでの働き方や暮らし方を制約する要因であった「時間」と「場所」から人々を解放し、多様な選択肢をもたらすことで、ビジネススタイル・ライフスタイルに変化をもたらすことが期待される。
- 三大都市圏の一体化によってスーパー・メガリージョン全体が新たな価値と成長産業を生み出し、海外から人や投資を呼び込む上での魅力の向上に繋がる。
- リニア中央新幹線と新幹線・高速道路ネットワークが有機的に繋がることで、国土の骨格に関わる高速交通ネットワークの多重性・代替性を強化し、持続的なヒト、モノの流れを確保することが期待される。
- 三大都市圏の間に位置する中間駅周辺地域から新たな地方創生が始まることや、スーパー・メガリージョンの効果がリニア中央新幹線沿線以外にも広域的に拡大することが期待される。

※国土交通省設置「スーパー・メガリージョン構想検討会」最終とりまとめ(2019年5月)を当社にて抜粋・要約

なお、国土交通省がとりまとめた「国土政策シミュレーションモデル」によれば、中央新幹線開業によるスーパー・メガリージョンの形成に伴う生産性の向上効果として、GDPが、名古屋までの開業で年間3.5兆円、その後の大阪までの開業で年間6.5兆円押し上げられると試算されています*。

このように、中央新幹線の開業がもたらす移動時間の劇的な短縮は、国土全体に大きなインパクトを与え、新たな価値の創造、さらには日本全体の持続的な成長につながるものです。

※国土交通省国土政策局「平成29年度国土政策シミュレーションモデルの開発に関する調査報告書」(2018年7月)

工事の推進

工事の安全・環境の保全・地域との連携を重視し、沿線各地で着実に中央新幹線の工事を進めています。

ターミナル駅の工事

品川駅・名古屋駅の両ターミナル駅の工事は、運行中の東海道新幹線等の地下に大空間の構造物を設けるといって、難易度が高く、細心の注意を要する工事であり、高度な施工技術が必要です。既設の営業線の構造物を安全に受け替えるとともに、周囲に影響がないように土留め壁を構築したのち、主に地表面から掘り下げる開削工法により、掘削した地下空間に中央新幹線の駅となる構造物を構築します。



名古屋駅

山岳部のトンネル工事

山岳部のトンネル工事では、主にNATM(ナトム)を採用します。NATMは、機械や発破により掘削した箇所の表面を吹付けコンクリートで固め、さらにトンネル周囲の岩盤をボルトとコンクリートで固定し、地山(じやま)と一体化させることで、地山が本来持っている支える力を利用して掘進していきます。



南アルプストーンネル(山梨区)

都市部のトンネル工事

都市部のトンネル工事では、主にシールド工法を採用します。シールド工法は鋼製の筒(シールドマシン)に守られる中をカッターがゆっくり回転し、土を削りながら掘り進める工法です。工事では、はじめにシールドマシンの発進基地となる立坑(非常口)を掘削し、立坑から立坑に向けてシールドマシンで横方向に掘削していきます。



シールドマシン組立(北品川非常口)

環境に配慮した工事の実施

中央新幹線の工事は、周辺環境に配慮しながら進めています。実施している主な環境保全措置は以下の通りです。

大気環境 (大気質・騒音・振動)

排出ガス対策型、低騒音・低振動型建設機械の採用により、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の発生、騒音、振動の発生を低減します。

水環境 (水質・水資源・地下水)

工事により発生する排水・濁水は、濁水処理設備により、法令等に基づく排水基準等を踏まえ、濁りを低減させるための処理や中和等の対策を必要に応じ施した上で公共用水域へ放流することで、公共用水域への影響を低減します。

動物・植物・生態系

工事の詳細な計画に当たり、重要な植物の種が生育する箇所をできる限り回避するとともに、やむを得ず回避できない場合等には、類似した環境を持つ場所へ移植・播種を行うことで、重要な種の生育環境への影響を代償します。

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による影響を低減

資材及び機械の運搬に用いる車両の出入り口、周辺道路の清掃及び散水、タイヤの洗浄を行うことで、粉じん等の発生を低減します。

超電導リニア技術の概要及び開発経緯

超電導リニアは、世界に誇る日本独自の先端技術です。従来の鉄道のように車輪とレールの摩擦を利用して走行するのではなく、車両に搭載した超電導磁石と地上に取り付けられたコイルとの間の磁力によって非接触で走行します。また、超電導リニアでは強力な磁石の力を得るため、「特定の物質を一定温度以下にした際に電気抵抗がゼロになる「超電導現象」」を活用した超電導磁石を採用することで、車両を10cm程度浮上させることができ、地震の多い日本で安全に運行させることができます。これらにより、従来の鉄道とは異なり時速500kmという超高速走行が安定して可能となります。

超電導リニアの技術開発は、1997年4月に山梨リニア実験線において走行試験を開始して以来、その技術レベルが各段階で評価されています。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。その後も継続して走行試験を続け、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、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、及び営業線の建設・運営・保守のコストダウンに取り組むとともに、改良型試験車の走行試験を実施して営業車両の仕様策定を進めていきます。

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
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
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
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
2020年 8月	L0系改良型試験車を用いた走行試験を開始

歴代リニア車両の変遷



MLX01-1



MLX01-901



L0系



L0系改良型試験車

営業車両の仕様策定に向けて、これまでの走行試験によって得られた結果をもとにL0系をさらにブラッシュアップさせた改良型試験車を用いた走行試験を、2020年8月から開始。

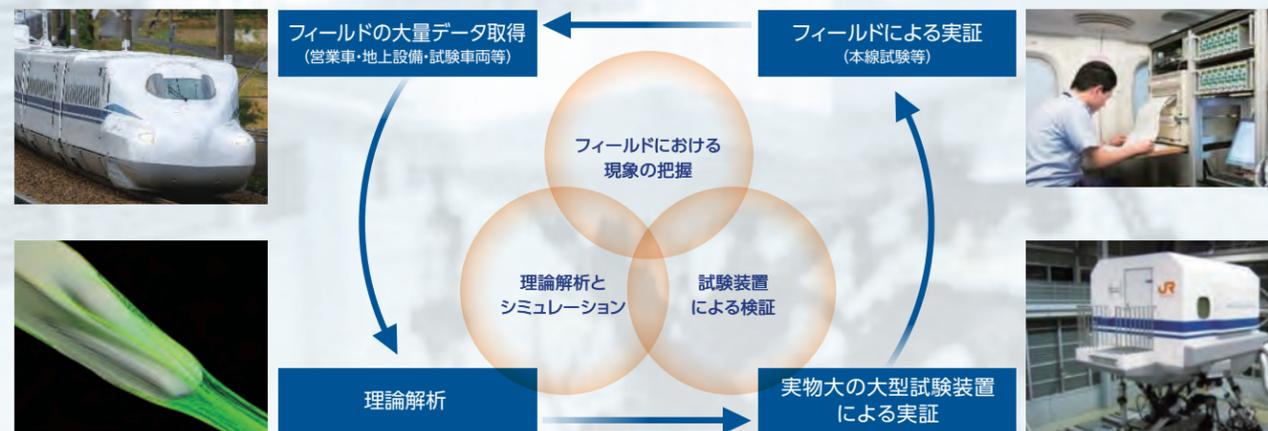
Special Feature 2

JR東海の成長を支える
技術開発

当社が将来にわたって使命を果たし、発展していくためには、日々の安全・安定輸送の確保に不断に取り組むこと、快適な輸送サービスを追求していくことに加え、技術開発を通じてこれらを支える基盤となるハードウェアや仕組みを構築していくことが不可欠です。鉄道事業者の技術開発においては、個々のハードやソフトに関する成果を組み合わせ、それを輸送サービスや業務運営の仕組みに反映するところまで作り込んで初めて事業としての価値を生むこ

と、鉄道事業が社会・経済情勢等に大きく左右されることを念頭に置く必要があります。当社では、より一体的かつ総合的に技術的諸課題に取り組むため、2002年に開設した小牧研究施設において、中長期的な視点から会社施策に資する課題を設定し、計画的に技術開発に取り組みながら、鉄道事業における安全・安定輸送の確保に関する課題等をより一層追求し、解決を図るための技術開発に取り組んでいます。

鉄道の研究開発の基本的なサイクル



技術開発の重点テーマ

当社では、「安全・安定輸送の追求」「東海道新幹線の利便性、快適性及び効率性の向上」「メンテナンス・業務運営の刷新」「中央新幹線開業を見据えた技術開発」を柱として技術開発を推進しています。

安全・安定輸送の追求

一層高いレベルの安全・安定輸送確保に向け、地震や豪雨等の自然災害に対して、災害をよりの確にとらえる技術、被害を抑えるための技術、被災からの早期復旧等につながる技術開発等を推進しています。

メンテナンス・業務運営の刷新

将来見込まれる労働力人口の減少等に対応すべく、新技術の導入、データの分析評価、積極的保全を基軸とした検査・保守等の高度化・省力化に取り組み、効率的で安全性の高い仕組みを構築していきます。

また、当社が将来にわたって維持発展していくために、これまでより幅広い技術分野にも視野を広げ、当社の技術領域を広げる取組みも進めています。新たに生み出せる価値や、目指したい将来像を描き、その実現に向けた研究開発に挑戦していきます。

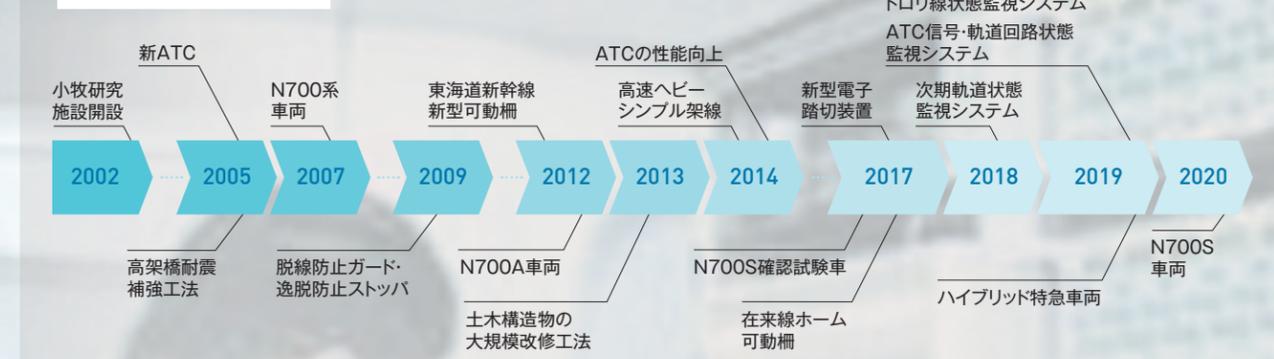
東海道新幹線の利便性、快適性及び効率性の向上

中央新幹線の開業を見据え、日本の大動脈としての競争力強化を継続的に追求するために、東海道新幹線の利便性、快適性及び効率性をより高める技術開発に取り組んでいます。

中央新幹線開業を見据えた技術開発

技術開発部が持つノウハウ、知見、技術力等を最大限に活用し、中央新幹線の建設や保守等のコストダウンや省力化につながる技術開発を推進することに加え、三世代の鉄道に共通する設計、解析、シミュレーション等の基盤技術の深度化を進めています。

主な技術開発成果 (年度)



将来を見据えた最先端技術の研究開発

鉄道事業における技術開発の重要性が減少することはありません。一方、今後の社会を展望すると、少子高齢化による労働力人口の減少や働き方の変化、自然災害の激甚化、地球環境に対する意識の高まり等、当社を取り巻く環境はより複雑化していきます。また、情報通信技術 (ICT) の急速な進展による、いわゆるデジタル変革の動きは、各種の技術上の課題に対してこれまでとは全く異なる解決法を示すとともに、ビジネスそのものの在り方の変革や新たなビジネスの創造をもたらしています。

当社としても、2020年には、急速な技術進歩を踏まえたICT戦略の策定やニーズの収集、適切な経営資源の配分、難度の高い開発案件の実行等の取組みをさらに強化すべく、技術開発部内に専門の部隊を設置し、これまで以上に力強く推進します。これからは変わらぬ使命を果たし続けるとともに、先進技術を積極的に活用しながら世の中の技術革新を当社の鉄道システムに確実に取り込み、将来に向けて当社の技術領域を拡大することで、新たな価値を創造すべく取り組んでいきます。

小牧研究施設での技術開発の推進

当社では、新幹線及び在来線における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む、技術力の向上と人材育成を図っています。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、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、新幹線用高速ヘビーシンプル架線等、様々な技術開発成果を挙げてきました。さらに、近年のICT技術の進歩及びデジタル変革の進展を踏

まえ、当社においてもこれらを積極的に活用するとともに、これらを推進する中心的な役割を担っていきます。



小牧研究施設外観

人材育成と技術力向上

当社では、小牧研究施設の開設以来、日々の運行を管理する鉄道事業本部と技術開発部が密接に連携し、鉄道事業本部が直面する技術的諸課題への対応や定期的な技術交流、さらに、鉄道事業本部と技術開発部で相互に社員を運用することで、会社全体の技術力の底上げを図っています。また、技術開発成果報告・発表、若手研究員による最新の技術動向の調査と報告、技術的な見識の向上と技術交流のための外部講師を招いたセミナーの開催、自由な発想を持ち新たな課題にチャレンジする研究員の研究支援等、技術者育成の取組みを推進していま

す。今後はさらに、他業種や他分野における技術動向を注視し、着想力、応用力の幅を広げ、外部の知見も積極的に取り入れることで、鉄道事業において直面する困難な技術課題に対しても対処できるよう、組織としての能力も高めていきます。



技術交流会風景

主な技術開発 - 自然災害への対応 -

近年の大型台風や集中豪雨による河川の氾濫、土砂災害等、その被害は激甚化しており、地震等も含めた自然災害への備えは重要です。当社ではこれまでも、ハード・ソフト両面から安全性の確保を図ってきました。

技術開発事例 1 土石流の発生危険度評価手法に関する検討

当社では長雨や局所的な短時間豪雨等に対して、より安全・安心な鉄道システムを構築するために、のり面防護工等のハード対策に加えて、沿線に設置した雨量計の観測値に基づいた降雨運転規制等のソフト対策を進めてきました。しかし、線路沿線と線路から離れた場所での雨の降り方には相違がみられる場合があります。特に山間部では沿線から離れた箇所を発生源とする土石流災害のリスクがあります。そのため、在来線の山間線区において、線路に隣接する渓流で土石流が発生する危険度をリアルタイムに評価する手法を開発しました。この手法は土石流の発生形態を2つに分類し、それぞれ渓流の流域をモデル化し、このモデルに対して実際の降雨量を入力することで発生危険度を見積もる方法です。本手法は2020年6月より在来線の運転規制に活用しており、降雨時における一層の安全確保に寄与しています。



土砂崩壊の痕跡



図 土石流の発生形態(左:崩壊型土石流 右:渓床流動型土石流)

た。そのうえで、災害をより的確にとらえるとともに、被害を抑えるための対策等、一層高いレベルでの安全・安定輸送を実現するための技術開発に取り組んでいます。

技術開発事例 2 地震発生時の安全性検証

2016年4月に発生した熊本地震では、九州新幹線の脱線、建物の倒壊、主に建設スペースが限られた箇所に施工される「ロッキング橋脚」を有する跨道橋が落橋するなどの被害が発生しました。当社では、同様の地震が当社管内で発生したことを想定し、新幹線の脱線・逸脱防止対策や建物等の耐震化を進めてきました。さらに、従前より新幹線及び在来線のロッキング橋脚を有する全ての橋梁についても耐震性能を検討してきましたが、構造解析による耐震性評価の結果、十分な耐震性能を有していることを確認できました。具体的には、各橋梁を詳細に立体モデル化し、地震動が水平2方向に発生するという厳しい条件下での耐震性能評価を行い、全箇所ロッキング橋脚が転倒・落橋に至らないことを確認しました。



ロッキング橋脚

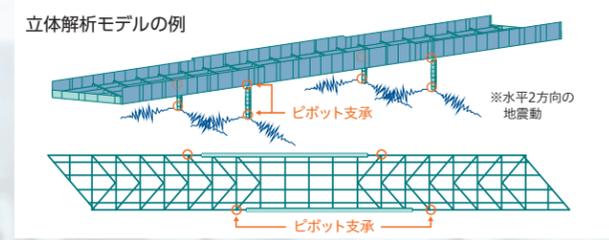


図 立体解析モデルの例

主な技術開発 - メンテナンスの省力化 -

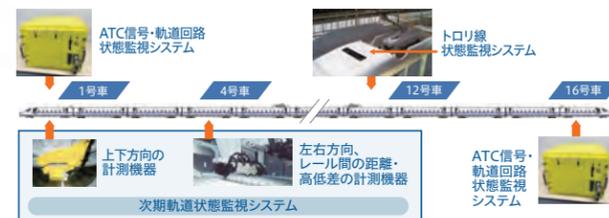
当社では、安全の確保を大前提とした上で、メンテナンス業務の機械化やシステム化等、業務の効率化や省力化、低コスト化を図るための技術開発を進めています。具体的には、新技術の導入、データ分析評価、積極的保全の3つを基軸とした技術開発に取り組んでおり、近年で

は、センシング、画像認識、情報通信、大量データ解析、ロボット等の新しい技術を活用するとともに、機器の集約、寿命の延伸、基準の最適化等につながる技術開発も進めています。

技術開発事例 N700S営業車による地上設備計測のための技術開発

東海道新幹線では、計測専用の車両であるドクターイエローにより、約10日に1回、軌道や電気設備の計測を行っています。それに加え、より高頻度で設備の状態把握を行い、タイムリーに保守作業を行えるよう、最新車両N700Sの営業車にも搭載可能な計測機器の小型・軽量化等の技術開発を行いました。軌道の状態の計測については、当社独自開発の演算プログラムにより計測精度の向上を図った「次期軌道状態監視システム」を開発しました。これにより、上下のみならず左右方向のレールのずれ、また左右レール間の距離や高低差等、新たな項目を計測できるようになります。架線や信号設備の状態の計測については、小型軽量化を実現した「トロッポ線状態監視システム」及び「ATC信号・軌道回路状態監視システム」を開発しました。これにより、営業列車でのトロッポ線の状態(摩耗量、高さ等)の計測を実現することで、作業員が夜間に行っている計測作業を省略できるほか、ATC信号や軌道回路の健全性を高頻度で確認できるようになります。

現在はN700S確認試験車による走行試験を重ねて測定精度や耐久性を確認しており、2021年度の実用化を目指しています。



N700S営業車による地上設備計測

Special Feature 3

鉄道の「安心」

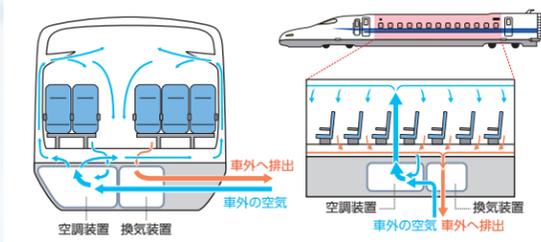
～新型コロナウイルス感染症対策～

当社では、新型コロナウイルス感染症の拡大防止に当たり、お客様や社員の安全の確保を最優先に、様々な対策に取り組んでいます。東海道新幹線をはじめとする当社の鉄道を、お客様に安全に、安心してご利用いただくために、主に以下の取り組みを行っています。

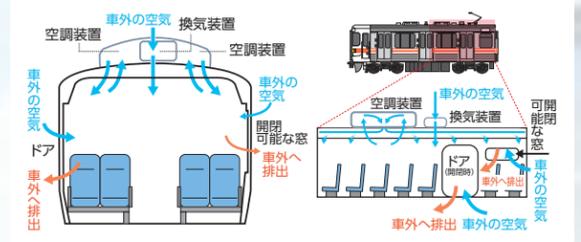


車内換気 密閉対策

新幹線 空調・換気装置により、常に外の空気との入れ替えを実施しており、計算上では、約6～8分で車内の空気が新しい外の空気と全て入れ替わります。



在来線 ドアの開閉や換気装置等により、外の空気との入れ替えを実施しています。



※代表車種におけるイメージ

「のぞみ12本ダイヤ」による輸送力確保 密集対策

東海道新幹線では、1時間あたり片道最大12本運行可能な「のぞみ12本ダイヤ」を活用して、余裕を持った列車本数を運転することで十分な座席数を提供し、車内の密集対策に取り組んでいます。

東海道新幹線ネット予約サービス 密接対策

エクスプレス予約・スマートEX(ネット予約&チケットレス乗車サービス)や指定席券売機では「シートマップ機能」をご活用いただくことで、お客様ご自身で空席状況をご確認いただきながら、指定席のご予約・ご購入が可能です。

また、ご利用いただくと、駅員を介することなく新幹線のきっぷをご購入いただくことができます。



予約画面

その他の取り組み

国内外における感染状況を踏まえ、当社の鉄道をご利用されるお客様にお使いいただけるよう、新幹線全駅及び在来線の有人駅において手指消毒用の消毒液を設置したほか、お客様のご利用の多い駅では、券売機等の手が触れやすい箇所を基本的に毎日消毒するなど、感染拡大防止に努めています。

新幹線・在来線の日々の車両清掃では、従来から一般的に殺菌効果のあるアルカリ性電解水による清掃を行うなど、客室内の衛生管理に努めています。



ポストコロナ社会においても、変わらない使命

新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出自粛の影響を受け、テレワークやオンライン会議の活用が世の中で広がるなど、社会環境に変化が生じていく可能性があります。様々な知見や経験を持つ人と人が直接、face to faceで会うことの重要性は今後も変わるものではありません。

当社としては、こうした社会環境の変化も見極め、柔軟な対応を行いながら、より多くの方にご利用いただけるよう、引き続き快適で利便性の高い輸送サービスを提供していき、今後もお客様に安心してご利用いただけるよう、感染拡大防止に全面的に取り組んでいきます。

安全

安全・安定輸送の確保



安全綱領

一安全は輸送業務の最大の使命である。
二安全の確保は規程の遵守及び執務の徹底から始まり、不断の修繕によって築きあげられる。
三確認の励行と連絡の徹底は安全の確保に最も大切である。
四安全の確保のためには職責をこまめに一貫協力しなければならない。
五疑わしいときは手を落ちなく考え、最も安全と認められる方法を採らなければならない。

安全綱領

安全に対する基本的な考え方

安全・安定輸送の確保は、鉄道事業の原点です。当社では、安全は輸送業務の最大の使命であるとの認識のもと、関係法令等に基づき各種社内規程等を整備し、安全対策を組織的に推進するための体制づくりを進めるとともに、ハード・ソフト両面から様々な取組みを推進しています。安全・安定輸送をお客様に提供することが当社の使命であり、この使命を将来にわたり果たし続けることによって輸送機関としての責務を果たしていきます。

当社では、輸送の安全の確保に関わる社員の基本精神として「安全綱領」を定めています。これは1951年の京浜東北線桜木町駅における事故を契機として国鉄時代に制定されたものであり、輸送業

務は尊い人命と財産を預かるという責任ある重要な業務であるがゆえに、安全については、すべての社員がその職責の如何を問わず全力をあげて安全を確保し、特に人命については他の何よりも優先して守るべきという、心構えと道義的な自覚と態度が必要であることを具体的に表したものです。安全に関する様々な取組みの結果、特に東海道新幹線においては1964年の開業以来、約66億人のお客様にご利用いただき、乗車中のお客様が死傷される列車事故ゼロを継続しています。今後も安全・安定輸送の確保を最重要課題として、さらに高いレベルでこれを実現できるよう不断の取組みを進めていきます。

▶ 安全報告書 <https://company.jr-central.co.jp/>

2020年度の重点実施事項

運転事故防止対策ならびに労働災害防止対策を計画的かつ重点的に推進するため、年度ごとに重点実施事項を定めています。

2020年度は、安全確保のための普遍的な考え方として、「安全最優先の文化の醸成」「一人ひとりの安全の実行力の向上」「安全に関する

仕組みの強化」の3つの柱を「安全の取組み指針」と位置づけました。安全綱領及び安全の取組み指針に基づいた重点実施事項に対して、全社員が一丸となってソフト・ハードの両面から重大な運転事故及び労働災害の根絶に取り組むこととしています。

安全管理体制

輸送の安全の確保に向けた業務体制

当社では、鉄道事業法に基づき、安全の水準の維持・向上を図ることを目的に、輸送の安全を確保するために遵守すべき事項を取りまとめた「安全管理規程」を2006年9月に制定しています。この規程において、輸送の安全の確保に関する業務体制と安全に関する管理者の責務を定めています。安全に関する主要な管理者の責務とし

ては、まず社長が運転保安に関する重要な事項を決定することとしています。また、安全統括管理者、運転管理者及び乗務員指導管理者を指定し、それぞれの責務を定め、輸送の安全の確保に関わる本社内各長等の役割等を明確化し、一貫した体制にて安全対策の確立・推進を組織的に進めています。

安全に関する主要な管理者の責務

役職	責務
社長	運転保安に関する重要な事項を決定する。
安全統括管理者	<ul style="list-style-type: none"> ● 輸送の安全の確保に関する法令の遵守と安全第一の意識をすべての社員に徹底させる。 ● 輸送の安全の確保に関し、必要な改善に関する意見を社長に述べる。 ● 輸送の安全の確保に関わる仕組みの状況等について、随時、確認し、安全の確保に関する主な業務を所掌する本社内各長等に対し、必要に応じ改善に関する意見を述べる。 ● その他輸送の安全の確保に関する事項を統括・管理する。
運転管理者	輸送の安全を確保するため、輸送計画の策定、乗務員および車両の運用の決定、列車の運行管理、乗務員の育成および資質の維持・管理について、必要に応じ報告を求め、指示を行う。
乗務員指導管理者	乗務員の育成および資質の維持・管理を行う。

安全推進委員会

鉄道運転事故及び労働災害の防止に関する事項等を重点的に審議し、効果的な対策を立案・推進するため、本社に鉄道安全推進委員会を設置し毎月1回開催しているほか、必要に応じ専門委員会を置き、それぞれの専門の事項を集中審議しています。また、鉄道

事業本部や支社単位等でも、それぞれ安全推進委員会を開催しています。安全推進委員会で決定された事項は、地区安全推進検討会を通じて、現業機関の社員に周知・徹底しています。



安全監査

当社の業務機関及び関係会社を対象に、運転事故防止や労働災害の根絶を目的として安全監査を実施しています。法令・規程等の遵守状況の確認、過去に発生した運転事故・労働災害の対策の徹底状況確認、事故を未然に防ぐための作業実態の確認という3つの視点で実施しています。監査では作業が行われている現場や検査・工事等に関する帳票類を確認することにより、日々の業務実態を

検証し、結果を社内関係部署や関係会社と共有することで、法令違反、過去事象対策の風化、ルールの形骸化等を未然に防止するように取り組んでいます。



安全監査の様子

安全・安定輸送の確保

安全の確保に関する人材への取り組み

安全を支えるためには、設備の改善・改良と仕事の進め方をより確実なものにブラッシュアップし続けることが大切ですが、その大前提として、安全を支えるための高い技術力や強い意志、正しい価値観を持つ人材の育成が不可欠です。人材育成をする上では、自ら

ルールを遵守する「規律」、品質を維持・向上し事故を防止する「技術力」、関係する社員と連携・協力し一人ひとりが責任をもってやり遂げるにより得られる「一体感」が大切であると考えています。これらに重点を置いて、社員の育成、教育訓練に取り組んでいます。

量向上訓練

当社は、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。2019年度も、自然災害や、不測の事態が発生したとの想定で、旅客救護訓練、情報伝達訓練、沿線設備復旧訓練等の実践的な訓練を実施しました。



旅客救護訓練



テロ対応訓練

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、全社員を対象に教育を行っています。



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、実際の業務場面で発生する様々な事象を模擬できる各種訓練設備等を活用し、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。



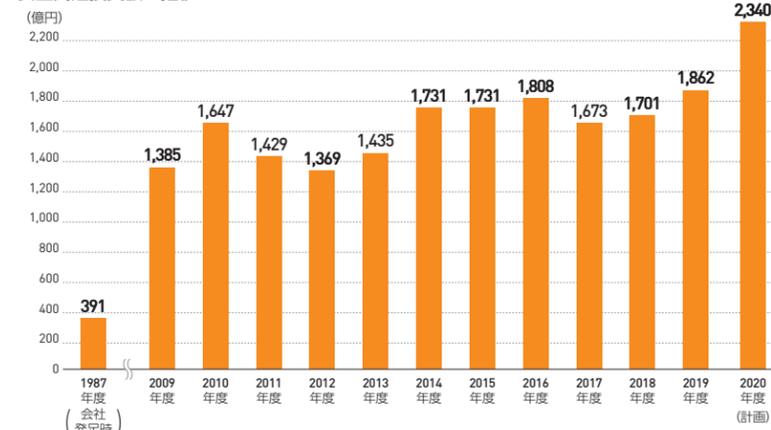
新幹線車掌訓練

安全のための設備投資

安全に関する設備投資については、会社発足当初から積極的に実施しており、東海道新幹線のATC(自動列車制御装置)やCTC(列車集中制御装置)の更新、在来線のCTCの導入・更新やATS(自動列車停止装置)のATS-PTへの取替等の保安対策をはじめとして、耐震補強等の防災対策、電気設備改良、車両の新製取替、効率的かつ効果的な検査機械・システムの導入等、2020年3月期までの33年間に、総額3.8兆円を超える安全関連投資を行っています。

2020年度についても、鉄道事業の原点である安全・安定輸送の確保を最優先に取り組みます。地震対策をはじめ構造物のさらなる強化に向け、東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策について、脱線防止ガードの全線への敷設を進めるほか、地震による駅の吊り天井の脱落防止対策や名古屋工場、在来線の高架橋柱等の耐震化を進めます。また、より安心して鉄道をご利用いただけるよう、ホーム上の可動柵については、新幹線では新大阪駅への設置工事を進め、25、26番線に続き、今年度は23、24番線

安全関連投資額の推移



東海道新幹線 在来線

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規模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、工事費を大幅に削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。工事は、経年によるひび割れ等の変状の発生自体を抑止することで構造物の延命化を実現する対策(変状発生抑止対策)を先行して実施し、必要により桁の取替といった全般的な

改修(全般的改修)を実施します。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。



大規模改修工事

東海道新幹線 在来線

災害対策をはじ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等、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。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んでいます。また踏切保安設備についても、老朽取替等に合わせて引き続き改良を進め、より安全性を高めています。

地震対策のさらなる強化

東海道新幹線 在来線

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。車両の脱線そのものを極力防止する「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おり、2028年度までに全線への対策が完了する見込みです。

なお、万が一脱線した場合に、車両の大きな逸脱を防止する「逸脱防止ストッパ」は、既に当社保有の全線新幹線車両に設置済みです。



脱線防止ガード

構造物の強化

当社では、地震時に長期にわたり新幹線が不通にならないよう、各種土木構造物や建物の耐震化等に取り組んできました。

実施項目と進捗状況

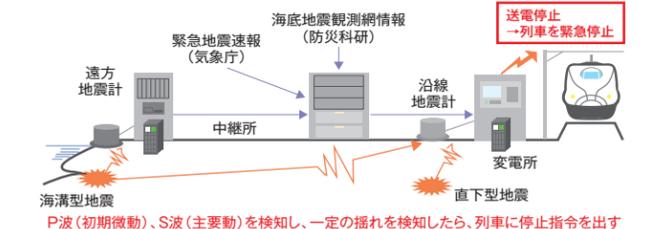
実施項目	進捗状況(2019年度末)
高架橋柱・橋脚・盛土	完了※一部の協議案件を除く(高架橋柱:約19,600本、橋脚:約900基、盛土:約9.4km)
橋りょう(落橋防止)	実施中(対象2,215連のうち、2,151連完了)
駅舎	完了※一部の協議案件を除く
車両工場等	各車両所の建物完了 浜松工場完了

列車をいち早く止めるための取り組み

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※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7月に営業運転を開始した新型新幹線車両「N700S」は、ATCとブレーキシステムを改良し、停止距離をN700A3次車よりもさらに約5%短縮しました。

※他社に先駆けて1992年に「地震動早期検知警報システム(ユレダス)」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)」を導入し、また、2019年4月には新たに海底地震観測網情報を活用するなど、警報の早期化等の強化を続けています。

東海道新幹線早期地震警報システム(テラス)



東海道新幹線 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、各種構造物の耐震補強を実施しています。

列車をいち早く止めるための取り組み

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。

実施項目と進捗状況

実施項目	進捗状況(2019年度末)
高架橋柱・橋脚・盛土	高架橋柱:実施中(従前の対象5,078本は2017年度末に完了。被災時のさらなる早期復旧を目的として、2019年度より新たに3,338本を追加し、419本完了) 橋脚:完了(対象4基)
橋りょう(落橋防止)	完了(対象1985連)
駅舎	実施中(利用者数5000人/日以上となる対象77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)

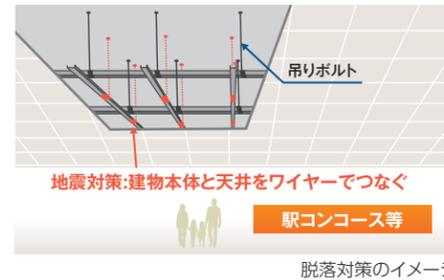
※「ピーク時1時間あたり片道列車本数が10本以上の線区」及び「東海地震において強く長い地震動を受けると想定される区間」等について、対策を実施

安全・安定輸送の確保

東海道新幹線 在来線

駅天井の地震対策

駅の安全性を高めるため、お客様のご利用が多い駅の吊り天井（建物本体から吊り下げの構造の天井）について、2016年度から脱落対策を実施しています。建物本体と天井をワイヤーで強固につなぐ方法等により、天井の落下を防止します。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駅を対象に進めており、2019年度末時点で新幹線3駅、在来線8駅の対策を完了しています。



脱落対策のイメージ

その他の自然災害への対応

地震以外にも津波、大雨、台風、降積雪等の自然災害による事故の防止も安全対策の重要な柱の1つとして位置付けており、様々な対策を実施しています。

津波対策

当社では、各自治体の津波ハザードマップをもとに、津波の到達が想定される区間を「津波危険予想地域」として定めています。津波の発生が予想されるときは、まずは「津波危険予想地域」へ列車を進入させない手配をとります。また、既に地域内にある列車に対しては、地域外へ列車を移動させる、もしくは、お客様を安全な場所へ避難誘導するようにしています。

また、その地域内には、避難すべき方向を示す「津波警標」を設置しています。さらに、乗務員に配布している在来線運転士用タブレット端末に最寄りの避難所までの避難ルートを表示させ、速やかに避難していただくための対策を実施しています。その上で、これらの取扱いが確実に実践できるよう、社員に周知徹底するとともに、地元の自治体や学校等とも連携して、実際の車両を使用した避難誘導訓練も行っています。

在来線運転士用
タブレット端末
による
避難経路表示

雨対策

盛土や切取区間ののり面にコンクリート等の防護工や、排水を促進するための排水パイプ、土砂の流入を防止するための土砂止め工の設置を行うなどの対策を実施しています。また沿線に雨量計を設置し、雨量が規制値を超えると指令や駅等に自動的に警報を発し、列車を抑止または徐行させるなどの運転規制を行います。さらに2020年6月には在来線全線区へレーダ雨量を活用した運転規制を導入しました。これらの規制の解除は安全を確認した上で行っています。



のり面防護工

風対策

山あいや橋りょう上等、風が集中する箇所や突風の発生が予想される区域に風速計を設置し、風速が一定値を超えると指令や駅等に自動的に警報を発することで、雨の場合と同様、警報により列車の抑止や徐行等の運転規制を行います。また、地理的条件等により、一部の風速計には基準を超える風が吹いたときに、自動的に停止信号を表示する機能を付加しています。



風速計

落石、なだれ対策

落石やなだれが発生するおそれのある路線には、防護設備として落石止擁壁、落石覆い工、なだれ止擁壁等を整備しています。また、検知装置により落石やなだれが検知された場合には、列車を止めるなど、事故の未然防止に努めています。



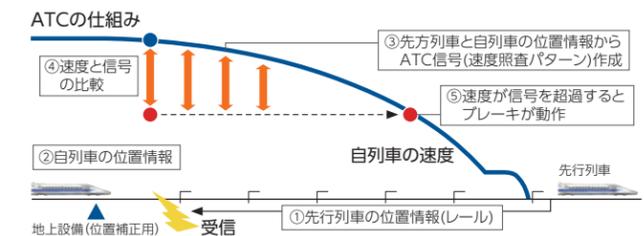
落石止擁壁と落石警報装置

運行管理と安全対策

東海道新幹線 在来線

Crash Avoidance (衝突回避) の原則

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) の原則に基づいた運行管理システムを導入していることです。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。



新幹線総合指令所・運転管理システム

東京の新幹線総合指令所では各指令員が連携しながら、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で、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

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。

※COMTRAC … 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。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る。

「新幹線電気・軌道総合試験車 (通称:ドクターイエロー)」

架線等の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。

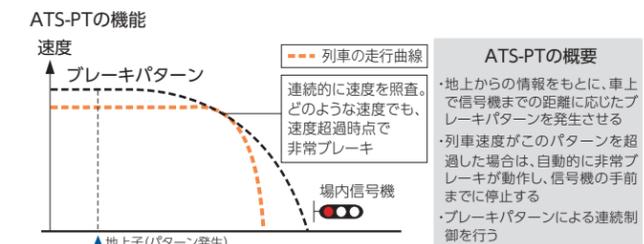


ドクターイエロー

東海道新幹線 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、列車が安全な速度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、当社の在来線全線区へ導入されています。



東海総合指令所(名古屋)・静岡総合指令所・運行管理システム

当社の在来線の運行管理は東海総合指令所 (名古屋) 及び静岡総合指令所が担っています。両指令所では、各指令員が相互に連携しながら、CTC (列車集中制御装置) ※等の様々なシステムにより、列車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で、在来線の安全・安定輸送を支えています。



東海総合指令所

※ 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。

「軌道・電気総合試験車 (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 (通称:ドクター東海)」により、効率的かつきめ細やかに設備の維持管理を実施しています。



ドクター東海

安全・安定輸送の確保

社員の安全確保に向けた取組み

安全衛生管理体制の仕組み

社員の安全確保も重要な課題です。当社では、労働安全衛生法に基づいて社内規程を定め、安全衛生管理体制を整備しています。各業務機関等においては、安全管理者、衛生管理者等を選任するとともに、業務における安全確保や職場の衛生管理に関して体制を整備し、きめ細やかな安全衛生診断を実施するなど、労働災害防止や作業環境の改善に積極的に取り組んでいます。さらに「安全監査」を通じ、法令・規程等の遵守状況、過去に発生した労働災害の再発防止対策の実行状況、労働災害を未然に防止するための取組みの確認を行っています。

安全のための本質を探究する運動

過去に発生した取扱い誤り事象や労働災害の原因を調べてみると、ルールや基本動作が必ずしも十分理解されていないために発生しているものが多くあります。そこで当社では2013年度から「安全のための本質を探究する運動」を全社的に展開しています。この運動は各現業機関等で行われている教育・訓練・勉強会に限らず日常業務

また、全社をあげて安全衛生教育を推進しており、新入社員全員に対して総合研修センターで初任者安全衛生教育を実施するほか、業務の内容や役割、階層に合わせ、総合研修センターや各現場において、法令・規程等に関する座学教育に加え、器具や道具の使い方や労働災害の模擬体験等、必要な実技訓練による安全衛生教育を実施しています。

その他にも「安全のための本質を探究する運動」の展開、運転事故・労働災害防止エッセイ等の活用による意識啓発等、様々な活動を進めています。

のさまざまな場面において、「どうして」「どうなる」「どうする」の3つの「ど」をキーワードにルールや基本動作の本質を社員一人ひとりに考えさせ、理解させる取組みです。この取組みは、関係社にも展開し、深度化を図っています。

「運転事故・労働災害防止エッセイ」

過去に発生した運転事故や労働災害は、自分とは無関係な他人事ではなく、「自分にも起こりうる身近なこと」として、その教訓を自らの行動に活かすことが大切です。先輩や後輩、同僚が過去に経験したこと、それをもとに考えたこと、感じたことを共有することが、社員一人ひとりが安全のための本質を理解する一助となります。そうした考えのもと、2014年度に社員よりこれまでの鉄道人としての体験をもとに考えたことや取り組んでいることを募集し、エッセイ集『その教訓を私たちの財産に』に纏めました。また、2016年度にはエッセイ集第2巻を発刊し、集合教育や職場内教育に活用しています。

さらにエッセイ集に記載された内容を中心に、そこに書ききれなかった想いを含めて、執筆者本人が直接伝えるための発表会をこれまでに3回開催しました。それぞれ会社幹部をはじめ300名を超える社員が聴講し、経験者の発する生の声が、臨場感と納得感を持って、聴講した社員の心に安全への強い想いを届ける機会としています。



運転事故・労働災害防止エッセイ集



エッセイ発表(安全への取組み発表会)

事故防止に係るイラスト・写真・標語の募集

運転事故防止及び労働災害防止に関する社員の意識高揚を図るため、全社員を対象にイラスト・写真・標語を募集の上、同作品を活用したポスターを作成して社内関係箇所に掲出しています。

なお、2019年度は、約4万5千点の応募がありました。



運転事故防止・労働災害防止ポスター

オールJR東海安全推進会議

当社の鉄道事業の一翼を担う関係会社(約150社)の社長や安全担当役員と当社幹部が一堂に会し、運転事故防止と労働災害防止に向け、お互いの協力体制を高めることを目的として、1991年以降「オールJR東海安全推進会議」を毎年開催しています。

2019年度は、本会議のテーマを「訓練で実行力を高める～訓練以上のことはできない～」としました。当社幹部による講演のほか、新幹線鉄道事業本部から「新幹線総合事故対応訓練を通じた異常時対応能力の向上」について、東海鉄道事業本部から「在来線電気部門における技術力No.1競技会と電気部の取組」について事例報告を行いました。

最後に、元東京ディズニーランド防火管理者の石井修一様から「ディズニーにおける安全意識の浸透とオペレーション体制の構築」と題して、東京ディズニーリゾートにおけるキャストの行動規範や訓練の具体的な事例、防火管理・安全管理の体制構築等について特別講演をいただきました。

この会議を通じて、運転事故防止と労働災害防止に取り組むことの重要性を再認識するとともに、出席した各社が今後の事故防止の取組みのブラッシュアップに役立てています。



オールJR東海安全推進会議

多客期安全輸送期間の設定

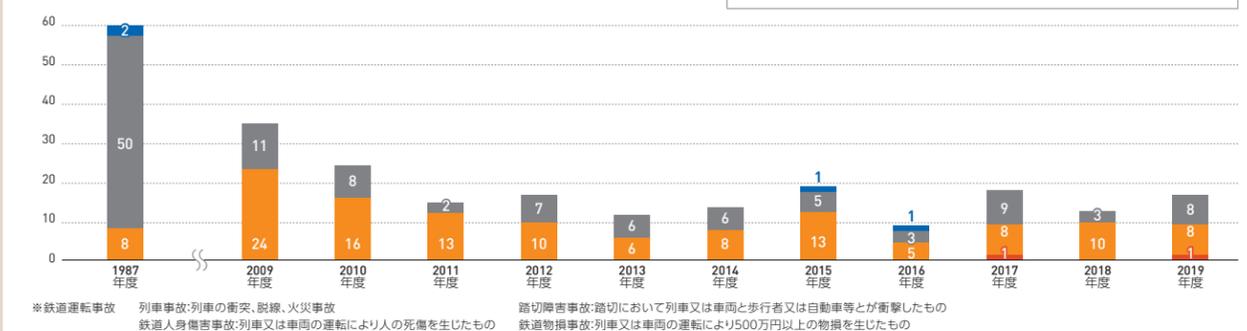
ゴールデンウィーク、夏季、年末年始の多客期に「安全輸送期間」を設定し、社長をはじめ本社幹部等による安全総点検を実施するとともに、安全輸送対策本部の設置等、安全輸送体制の一層の強化及び社員の安全意識のさらなる高揚を図っています。



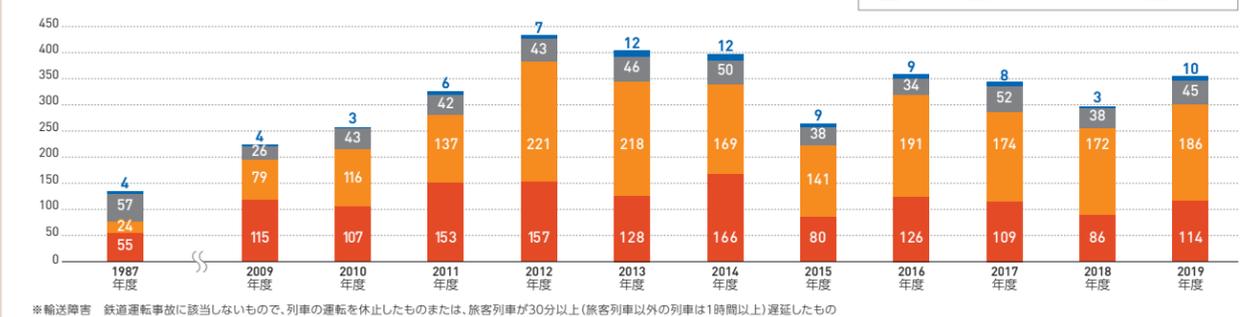
安全総点検

安全関連データ集

鉄道運転事故の発生状況



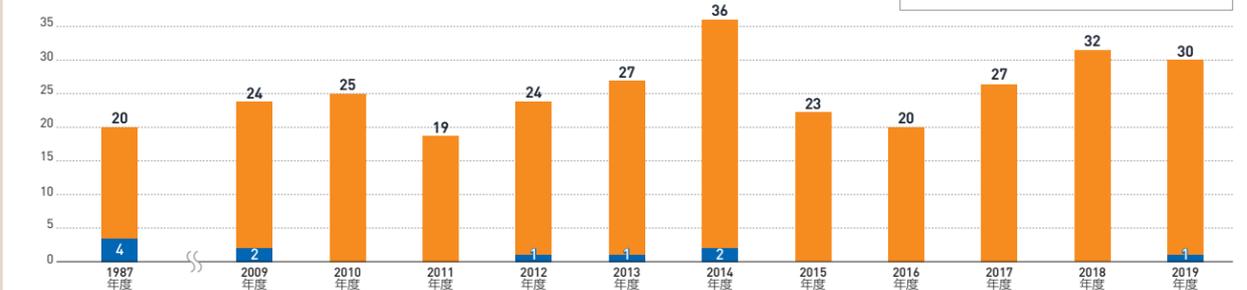
輸送障害の発生状況



労働災害の発生状況(当社・関係会社)



休業以上災害(関係会社)



社会

サービスのさらなる充実



「のぞみ12本ダイヤ」の実現による大幅なサービスの向上

1987年の会社発足時、東海道新幹線は最高速度220km/hで運転していましたが、東海道新幹線の輸送サービスを充実させるべく、1992年に300系「のぞみ」による最高速度270km/h運転を実現し、2003年には品川駅の開業と全列車の最高速度270km/h化により、「のぞみ」中心のダイヤにシフトしました。その後もダイヤのブラッシュアップに継続的に取り組み、お客様のニーズにお応えしてきました。

また、2015年には、23年ぶりに東海道新幹線の速度向上を実現し、最高時速285km/hとしています。

2020年春に700系車両が引退し、N700Aタイプ^{*}への車種統一に伴う全列車の最高速度285km/h化とともに、設備の改良等を実施することにより、2020年3月のダイヤ改正では「のぞみ12本ダイヤ」を実現しました。

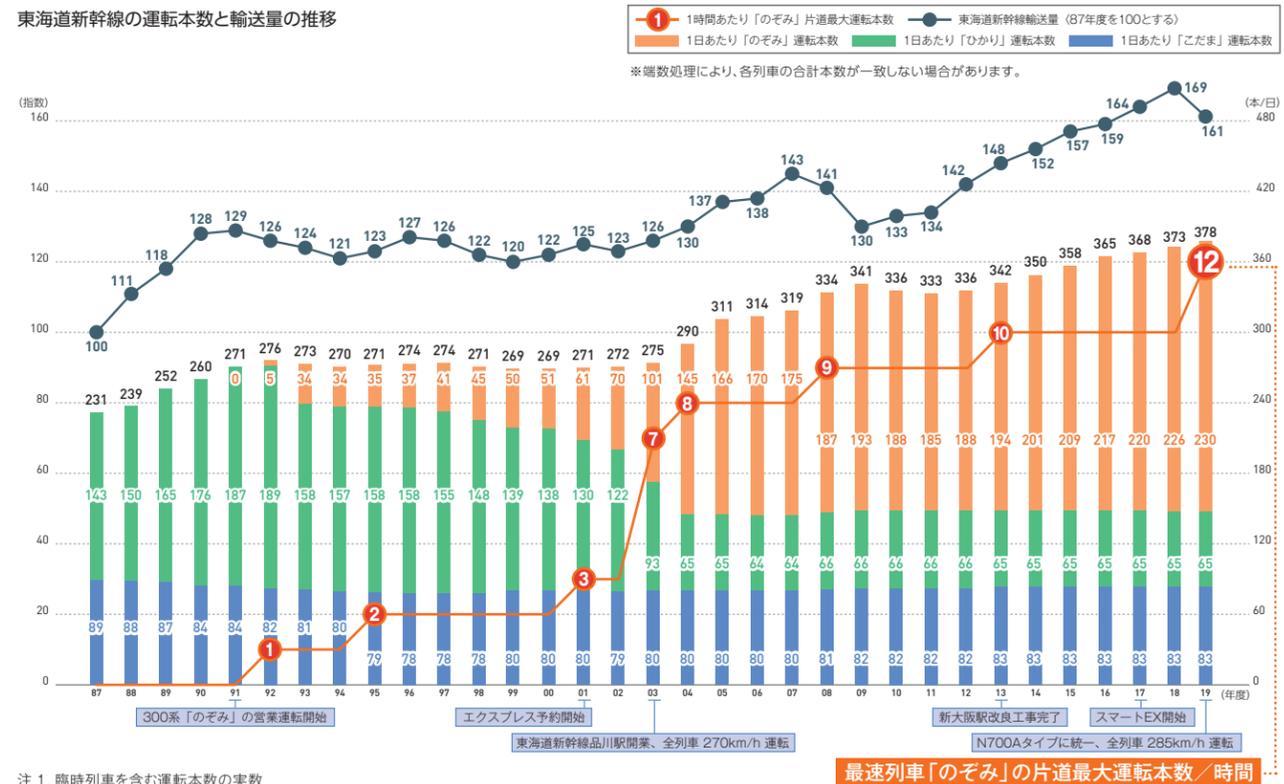
「のぞみ12本ダイヤ」により、「のぞみ」の1時間あたりの片道最大運転本数をこれまでの10本から2本増加し、12本とすることで、お客様のご利用が多い時間帯に「のぞみ」を平均で5分に1本間隔で運転できるようになりました。

また、「のぞみ12本ダイヤ」では、全ての「のぞみ」が東京、新大阪間を2時間30分以内で結びます **図1**。

この「のぞみ12本ダイヤ」により、ご利用の多い時間帯に「のぞみ」を増発します。お客様に、ご自身の都合に合わせて列車をネット予約によりご予約いただき、速達化された「のぞみ」をご利用いただくことで、目的地までの移動時間を短縮することができます。これにより、東海道新幹線をより一層便利にご利用いただけるようになっています。

^{*}N700Aに採用した主な機能を改造により反映したN700系と、N700Aの総称。

東海道新幹線の運転本数と輸送量の推移



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 こたま:各駅
注4. 端数処理により、のぞみ・ひかり・こたまの合計が合計と一致しない場合があります。

図1 「のぞみ」の所要時間(東京～新大阪間)

	従前ダイヤ	新ダイヤ
2時間30分以内	3本	12本
2時間33分～37分	7本	0本

新型新幹線車両N700Sの投入

新型新幹線車両「N700S」は、これまで積み上げてきた技術開発の成果を取り入れ、安全性・安定性の向上、異常時対応力の強化、快適性・利便性の向上、様々な編成長を容易に構成できる「標準車両」等の特徴を有しています。

これまでのN700S確認試験車による走行試験結果を踏まえ、2020年度からN700Aタイプの置き換えとして投入する量産車の仕様及び投入計画を以下のように決定し、2020年7月より営業運転を開始しました。

投入計画

年度	2020	2021	2022	計
編成数	12	14	14	40

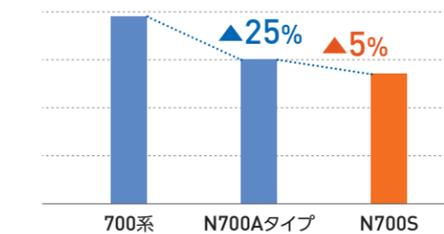


N700S

N700Sの主な特徴

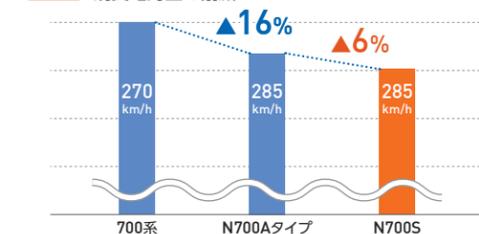
安全性・安定性の向上	異常時対応力の強化	快適性・利便性の向上	ランニングコストの低減
<ul style="list-style-type: none"> ●地震時のブレーキ距離短縮 図2 ●着雪防止対策の強化 ●状態監視機能の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ●バッテリー自走システムの搭載 図4 ●防犯カメラの増設 ●通話装置の機能強化 ●停電時におけるトイレ機能の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ●フルアクティブ制御装置の搭載 ●モバイル用コンセントの増設 	<ul style="list-style-type: none"> ●消費電力量の削減 図3 ●検修作業の省力化

図2 地震時のブレーキ距離短縮(285km/hから)



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タイプから5%短縮します。

図3 消費電力量の削減



走行抵抗を低減した先頭形状(デュアル スプリーム ウィング形)の採用や次世代半導体「SiC素子」の駆動システムへの採用により、消費電力をN700Aタイプから6%削減します。

図4 バッテリー自走システムの搭載



バッテリー自走システムを高速鉄道で初めて搭載し、自然災害等による長時間停電時においてもトンネルや橋りょう等をお客様の避難が容易な場所まで自力走行が可能となります。

在来線 次期特急車両HC85系の開発

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「HC85系」の開発を進めています。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。

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。

また、ハイブリッド方式に加え、一体成型による新型台車枠、振動検知装置、そして車両・地上間のデータ通信といった安全性をより一層高めるための技術も新たに導入します。



次期特急車両HC85系(試験走行車)

① サービスのさらなる充実

▶ ネット予約&チケットレス乗車サービスの拡大

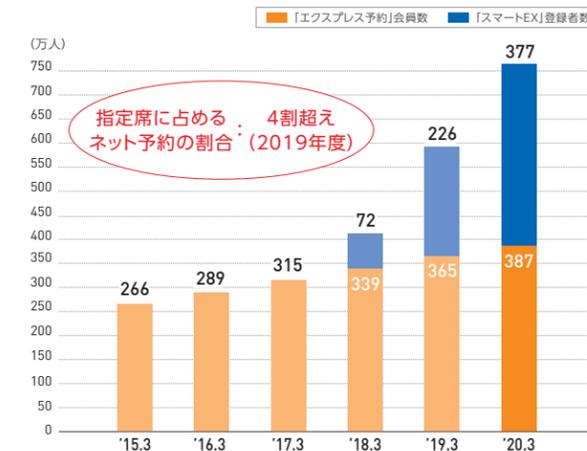
当社は、東海道新幹線をより便利にご利用いただけるように、ネット予約&チケットレス乗車サービスである「EXサービス」(「エクスプレス予約」「スマートEX」)の利用拡大に取り組んでいます。

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、一年中おトクな会員価格でご利用いただける「エクスプレス予約」を提供しています。当サービスの会員は、スマートフォン等でご希望の座席を予約すれば、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、ご利用に応じて貯まるポイントでグリーン車を普通車指定席のおねだんでご利用いただける「グリーンプログラム」も用意しています(一部の会員には適用されません)。また、予約は、発車前であれば何度でも手数料なしで変更できるため、急なスケジュール変更があっても安心してご利用いただけます。

また、帰省や観光目的の方、訪日外国人の方等、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」も提供しています。当サービスは、お持ちのクレジットカードと全国相互利用対象の交通系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、すぐに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、両サービスを合わせた指定席に占めるネット予約の割合は全体の4割を超えています。

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



▶ EXサービスのさらなる拡充

2021年春からは、EXサービスでのご利用をさらに便利にするサービスを開始する予定です。

① 訪日外国人向けQRコードによる
チケットレス乗車サービス

交通系ICカードをお持ちでない訪日外国人のお客様にもチケットレス乗車サービスをご利用いただけるよう、「QRコード」*によるチケットレス乗車サービス開始に向けた準備を進めています。スマートフォン等に表示したQRコードを改札機にタッチすることで、チケットレスで乗車いただくことができます。

*「QRコード」は(株)デンソーウェーブの登録商標です。

さらに、2022年春を目標に、EXサービスの九州新幹線(博多～鹿児島中央間)へのサービスエリア延伸を行います。

これらの取り組みを通じて、EXサービスの利便性をさらに高め、「東海道新幹線の乗車はネット予約及びチケットレス乗車が当たり前」という機運を醸成するとともに、中央新幹線開業に向けて、より便利で効率的な販売体制を構築していきます。

QRコードによる
チケットレス乗車サービス② 複数人でのご旅行の際の
チケットレス乗車サービス

現在、EXサービスでは、ご家族でのご旅行等、予約人数が複数名となる場合、あらかじめきっぷを受け取ってご乗車いただいておりますが、2021年春以降は、予約後に同行者の交通系ICカードを登録していただくことにより、同行者も含め交通系ICカードによるチケットレス乗車が可能となります。

③ 遅延が発生した列車の
指定席予約・変更サービス

所定の発車時刻を過ぎた列車が乗車駅を出発していない場合、EXサービスを使って、その列車の指定席の新規予約や、他の列車の指定席からの変更ができるようになります。合わせて、「EXアプリ」で予約した列車が概ね10分以上遅れると見込まれる際に、乗車駅の所定発車時刻の概ね1時間前に、プッシュ通知でお知らせするサービスも開始します。

▶ 観光需要喚起のための取り組み

▶ 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。中でも、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、ウェブサイトにて東京の観光情報や旅行商品等を紹介しています。

2020年7月より「ひさびさ旅は、新幹線! ～旅は、ずらすと、面白い～」キャンペーンを展開し、時間、場所、旅先での移動手段、行動等を「定番」から「ずらす」新しい旅を提案しています。

その他にも、静岡、愛知、飛騨、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。



「そうだ 京都、行こう。」秋は夕暮れ編(真如堂)

▶ 海外のお客様向けの取り組み

「スマートEX」の訪日外国人向けサービス「Tokaido Sanyo Shinkansen Internet Reservation Service」として、英語版ウェブサイト及び専用のスマートフォンアプリでのサービスを展開しています*。これにより、世界各国・地域から、出発前に自国で予約が可能となるなど、より便利に、気軽に東海道・山陽新幹線をご利用いただけます。

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」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、往復の新幹線と宿泊や現地観光をセットにした「FLEX JAPAN」等、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。

旅行需要の取り込みにあたっては、当社の訪日外国人のお客様向け商品を集約した「Central Japan Shinkansen/Train Portal」を運営し、日本の魅力を発信しています。また、国内・訪日外国人のお客様双方に向けて、東海道新幹線沿線の自治体や観光協会と共同で、沿線の観光の魅力を発信するキャンペーン

▶ 「EXサービス」ご利用者向け観光型商品の強化

EXサービスをご利用のお客様に向けて、観光目的等、早めに予定が決まるときに新幹線をおトク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」等、利用可能な日程・席数・区間・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トク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しています。また、ご利用者が旅先で役立つ便利な特典も充実させることで、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。2019年度末時点の会員数は約99万人、同年度の「50+」ブランド商品のご利用は延べ約14万人となっています。

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。

を展開し、地元と一体となって旅行需要の喚起を図っています。

これらの取り組みに加えて、案内の充実を図るため、タブレット端末等を用いた放送、運行情報を充実させた当社ホームページや駅ナンバリング等を活用した案内に取り組んでいるほか、駅や東海道新幹線、特急「ひだ」「南紀」での無料Wi-Fiサービスを提供しています。現在、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27駅に加え、東海道新幹線及び特急「ひだ」「南紀」の全車両で当サービスをご利用いただけます。

*2020年6月末時点で8つの国と地域で展開。



Central Japan Shinkansen/Train Portal

社会

関連事業の展開



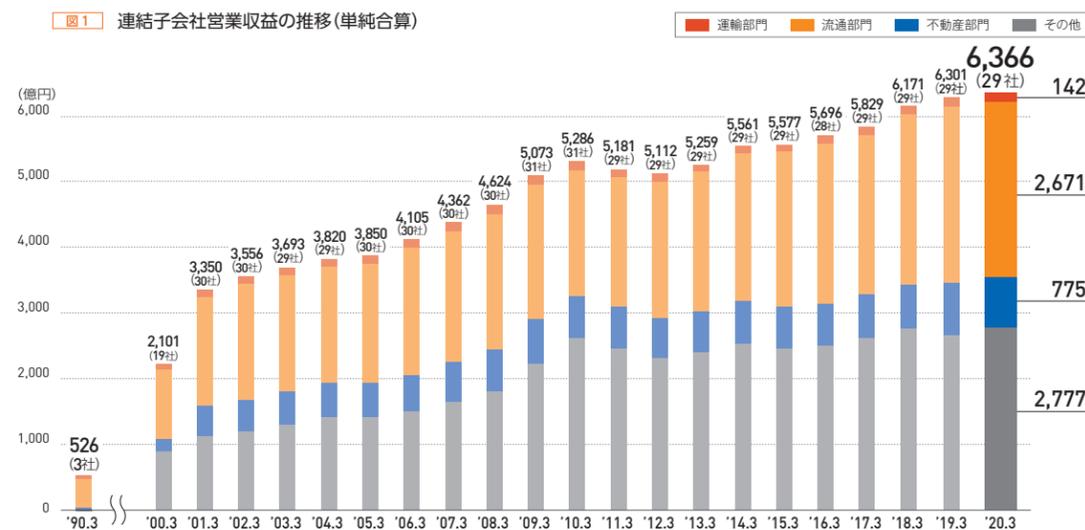
JRセントラルタワーズ(中央・右)とJRゲートタワー

▶ JR東海グループの事業展開

当社グループでは運輸、流通、不動産、その他の各事業を展開しています。運輸部門では、鉄道事業とバス事業を、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。

2020年3月期の連結子会社の営業収益(単純合算)は、6,366億円でした。



▶ 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・JRゲートタワーの2館一体運営

▶ 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、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、開業以降、当社の関連事業収益は大きく増加しました。

オフィス事業は、開業以来高い入居率で推移しており、2020年3月期もほぼ満床を維持しました。本年度は、オフィスフロアの改装工事を本格的に実施するなど、将来に向けた競争力を強化する取り組みを行っています。

ジェイアール名古屋タカシマヤは、駅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。2020年2月には化粧品売場の

面積を約2倍に拡大する大規模リニューアルが完成し、新たなお客様の取り込みによる増収を図っています。

名古屋マリオットアソシアホテルは、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によりご好評を得ています。昨年度は、コンシェルジュラウンジ移設・拡大や、中国料理「梨杏」のリニューアルを完成するとともに、順次客室改装も進めており、さらなる競争力強化を目指します。



梨杏

▶ 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、オフィス等で構成された高さ約220m、延床面積約260,000㎡の高層複合ビルです。

オフィス事業は、将来の中央新幹線名古屋駅の直上に位置する好立地にあり、入居状況は、ほぼ満床となっています。

タカシマヤ ゲートタワーモールは、約160のファッション・雑貨等のショップを集積させ、隣接する百貨店では捉えきれないカテゴリー・価格帯のショップを取り揃えています。

名古屋JRゲートタワーホテルは、客室の快適性と機能性を両立した宿泊主体型のホテルとして、名古屋マリオットアソシアホテルと合わせて幅広いお客様にご好評をいただいています。

その他、タワーズと合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等が入居しています。

ビル全体の管理・運営は、タワーズと一体で行うことで、JR東海グループとしての効率的な運営を追求するとともに、ゲートタワーがタワーズにはない新たなコンテンツを加え、2館での魅力を一層高めています。



タカシマヤ ゲートタワーモール

▶ 駅商業施設開発等に関する取組み

当社は、上述の名古屋駅の開発以外にも、事業エリア内各地の駅構内や高架下等のスペースを活用した商業施設や、社宅跡地等を活用した不動産事業等に取り組んでいます。

駅構内の商業施設に関しては、2019年度に静岡駅の「アスティ静岡東館」を増床し、新たに駿河湾の海の幸が楽しめる海鮮居酒屋や、地元素材を使った天ぷら酒場等の6店舗を加え、合計10店舗の静岡グルメが集積する飲食ゾーンとして開業しました。また、大垣駅、三河安城駅の商業施設でもリニューアルを実施し、地域に合わせた店舗を揃え、お客様の幅広いニーズにお応えしています。

2020年度においては、東京駅構内にある「東京駅一番街」の八重洲北口商業エリアの面積を2倍に拡充し、新規開発商品や新業態、東京駅初出店を含む人気ブランドを集めたお土産・土産専門店ゾーン「東京ギフトパレット」を開業したほか、有楽町～新橋駅の歴史ある煉瓦アーチ高架橋下の空間に話題の飲食店を集めた「日比谷グルメゾン」を開業しました。また、豊橋駅ビル「カルミア」にお

いて、駅ビル開業50周年を迎えるのに合わせた大規模リニューアルを実施したほか、「アスティ静岡西館」では、一部エリアにてテイクアウト需要にも対応できるような飲食店舗を導入し、飲食業態強化による施設の魅力向上を図りました。

不動産事業に関しては、2019年度に社宅跡地を活用した商業開発や宅地分譲を行いました。

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



東京ギフトパレット

社会

人材への取組み



総合研修センター

人材への考え方

当社は、人材こそが最大の経営資源と考えています。鉄道技術の多くは、経験の積み重ねによって初めて高いレベルで築き上げられるもので、人材育成は一朝一夕にはできません。また、鉄道事業の運営は、多くの社員がチームワークを発揮し、一体となって初めて成り立つものであり、社員相互の信頼関係が重要であるという点からも、当社においては長期雇用が有用であると考えています。

この考え方に基づき、社員が必要な能力を備え、意欲を持ってその能力を発揮できるよう、長期雇用を前提としながらも、努力した社員により的確に報いる人事・賃金制度とし、人事運用も広く視野に入れ、計画的な人材育成に取り組んでいます。

2020年4月には、少子化の進展に伴う採用環境の変化、高齢者雇用を巡る社会情勢の変化等を見据え、60歳以上の業務経験豊富な社員が、蓄積した技術や経験を生かして65歳まで生き活きと能力を発揮できるよう人事・賃金制度の見直しを行い、定年を60歳から65歳に延長しました。

また、65歳以上の社員のうち、意欲、能力等を備えた社員を、シニア契約社員として、70歳まで継続雇用する制度も導入しています。

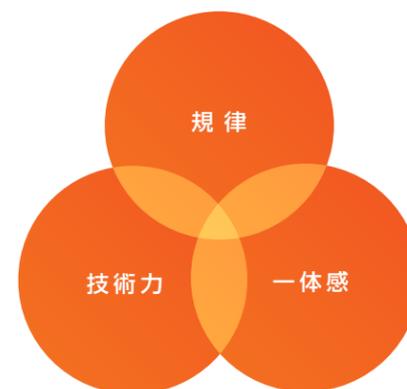
人材育成の基本方針としては「規律」「技術力」「一体感」の3つを基本理念として掲げています。その3つの基本理念を踏まえ、各職場における日常的な仕事を通じて、業務知識や技術を学ぶ「職場内教育訓練(OJT)」を中心に、総合研修センター等で実施する「集合研修」

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。

以上のような取組みを継続的に行った結果、当社の離職率は、男性1%、女性4%、全体では1%程度となっています。これは世の中と比べても際立って低く、当社の強みの一つと考えています。

*厚生労働省の平成29年の統計によると、世の中における離職率の平均値は、男性7%、女性11%、全体で8%。

人材育成の基本方針



社員の能力向上に向けた取組み

職場内教育訓練(OJT)

各職場において様々な「職場内教育訓練(OJT)」を実施しています。例えば、若手社員の専門知識・技能習得を目的として実施する「N-OJT」では、職場で一人前とされるため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実施しています。

集合研修

管理者層に対しては、部下社員一人ひとりの強みや能力を最大限に引き出し、職場やチームの成果を最大化する手法に関する研修等を実施しています。

中堅層に対しては、例えばプロフェッショナル職を対象に、2ヶ月前後にも及ぶ「リーダー研修」「ミドルリーダー研修」「フォアランナー研修」等の選抜型研修を実施し、将来を担うリーダーを育成しています。また、総合研修センターに設置した新幹線車両等の実際の設備を使用し、職能やレベルに応じた実践的な研修を実施することで、技術力の向上を図っています。

新入社員に対しては、入社後約1~2カ月かけて実施する新入社員研修を「学生からJR東海社員への重要な意識転換の場」ととらえ、当社社員として求められる規律・規範や安全最優先の意識を浸透させるためのカリキュラムを実施しています。



集合研修の様子

自己啓発支援

「自己啓発」についても、各種支援制度等を充実させ、意欲のある社員の能力開発を積極的に支援しています。社内通信研修では、当社及びグループ会社等の社員を対象に約30の講座を開講し、毎年多くの社員が受講しています。

資格取得奨励金制度では、約200種類の資格を支援対象としており、本制度を活用して毎年1,000人以上の社員が資格を取得しています。

社員のICTリテラシー向上に向けた取組み

新入社員研修をはじめとした階層別研修で、ICTに関する教育や啓発の機会を設けると共に、自己啓発でICT関連の資格取得を支援しています。

また、ICTリテラシーの向上だけでなく、デジタル技術等を積極的に活用し、教育効果の高い研修を実施しています。例えば一部の研修では、机上教育・シミュレータ等を活用した教育に加え、VR技術を用いた訓練教材等を活用することで、内容の意義・本質の理解の深度化を図っています。また、新入社員に対して、車両構造の説明の際に360度カメラで撮影した床下機器の映像を投影し、床下機器を様々なアングルから説明することで、実物をみたことのない新入社員の理解度を向上させる取組み等も行っています。



VR訓練の様子

「One STEP」活動

職場の諸課題を、複数の社員が1つのチームとなって当事者意識を持って議論し、自らの創意と工夫で解決、改善していく「One STEP」活動を推進しています。この活動の名称は「十人の一歩は一人の十歩に勝る」という思いを込めたもので、サービスの向上、安全性の向上、コストダウン等、多岐に亘るテーマの活動を通じ、社員の能力を向上させ、働きがいのある活き活きとした職場を作り、職場の体力強化・会社の発展を目指しています。



「One STEP」活動の様子

① 人材への取組み

》ダイバーシティの推進

当社では、多様な人材を雇用し、その能力を最大限に引き出して企業の成長につなげることは、経営上極めて重要なことであると考えています。

これを踏まえ、採用においては、性別・国籍等を区別することなく選考を行っており、障がいをお持ちの方の雇用も積極的に行っているところと見られます。

女性活躍の観点においては、男女雇用機会均等法等の趣旨を踏まえ、採用・配置等、人事面の取扱いにおいて男女の区別なく公平に行っており、現在女性社員は、管理部門の業務、駅のフロント業務、新幹線・在来線の車掌・運転士業務、病院の看護業務等をはじめ、広範な業務に従事しています。

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。2019年度末時点で、女性社員数は約2,000人(全社員に占める割合は約11%)と大幅に増加しています。

なお、女性活躍推進法に基づく行動計画については、ホームページに公表しています。

多様な人材が安心して業務に邁進し、その能力を最大限発揮できるよう、制度面において多様かつ柔軟な働き方を可能にするとともに、設備的な充実も図るなど、就労環境の向上に努めています。

》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、産前休業、育児休業、介護休業を法定の期間よりも長く取得することができます。特に育児休業に関しては、取得率の維持・向上を目指すため、計画^{*2}を定めて取り組んでおり、2018年度の育児休業の取得率は女性が100%、男性が14.69%です。

また、仕事と家庭の両立を支援するため、非現業社員を対象としたフレックスタイム制や、現業機関等において小学3年生以下の子を養育する社員が月に複数日の無給休暇を取得できる短日勤務制

度等、より柔軟に働くことができる勤務制度を整備しているほか、企業主導型保育園の利用斡旋やベビーシッター等を利用した時に給付する子育て支援補助金等各種の福利厚生制度を導入しており、実際に数多くの社員がこれらの制度を活用しています。

加えて、育児や介護等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や、勤務地域限定の社員が希望した場合には地域を跨いで異動ができるエリア・チェンジ制度等も整えており、ライフステージに応じて、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} 2016年度から2020年度を計画期間とした行動計画の中で、育児休業については、女性の取得率を100%、男性の取得率を3%以上とするなどの目標を設定しています。なお、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。

育児等支援の取組み



》障がい者雇用の取組み

当社では、多様な人材活用や企業の社会的責任の観点から、障がいをお持ちの方の雇用促進に積極的に取り組んでおり、個別の障がいの程度等に配慮しながら、事務部門や現業部門を含めて幅広く適材適所に配置しています。

2006年10月には、「障害者雇用の促進等に関する法律」に基づく特例子会社である「株式会社ジェイアール東海ウェル」を設立し、主な事業として当社グループ内の印刷業務及び封入封緘業務を行っています。

このような取組みの結果、2019年6月1日時点の障害者雇用率は、2.51%と法定雇用率を上回る雇用を維持しています。

今後も、改正障害者雇用促進法の趣旨に基づき、募集・採用の場

面で差別を行わないことはもちろん、採用後も障がいによる制約に配慮しつつ、個人の能力を有効に発揮してもらうべく就労環境の整備を適切に進めていきます。



業務の様子

》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。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。

団体交渉協定の対象となる全従業員の比率(単体、2020年4月1日時点)

組合員数	全従業員数 [※]	比率
17,266名	18,242名	94.6%

※試用社員を除く

》人権啓発

当社は人権尊重を基本に業務に取り組んでおり、社員の人権意識や人権感覚を高めることは、企業として社会的責任を果たすという観点からも重要なことと考えています。このような考えのもと、本社総務部及び各鉄道事業本部・支社に人権啓発室

を設置し、日々の社員指導に当たる管理者を中心に、人権啓発教育を計画的に実施し、多様性の理解に努めています。また、公正採用選考人権啓発推進委員を指定し、人権を意識した採用活動を行っています。

① 人材への取組み

健康経営の推進

健康経営推進の目的

経営理念に示す「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という使命を担うためには、社員一人ひとりがその持てる力を最大限発揮することが大切であると考えています。その基盤となる心身の健康の保持・増進を図るため、2018年4月に当社の健康施策の全体方針となる「健康づくり指針」を制定し、健康経営を積極的に推進しています。

「健康づくり指針」

～いきいきと、長く、働けるように～

- 1 会社は、社員がいきいきと働くための仕組みを整えます。
- 2 社員は、自ら健康増進に努めましょう。会社はそれを支援します。
- 3 私たちは、職場や社員の状況を把握できる客観的なデータに基づき、これらの取組みの効果を検証し、さらなる健康づくりを進めます。

これまでの取組み

健康状態の把握、健康課題・推進施策の共有

全社員対象のストレスチェック(法定を上回る項目数を実施)に加えて、新入社員や異動者、昇格者には当社独自の指標を追加したストレスチェックを実施し、高ストレス者には社内医療職による面談を実施しています。また、新任のマネジメント層(部長職相当)や健康推進担当者に対し、当社社員の健康課題や当社の推進施策を共有する会議を毎年実施しています。

職場の活力向上プロジェクト

社員の健康状態や労働環境を踏まえ、社内医療職の支援の下、各職場の安全衛生組織が中心となり、メンタルヘルス対策・生活習慣病対策の両面から、様々な自発的・継続的な取組みを行っています。この中で、健康診断やストレスチェックの集団分析結果等も有効に活用しています。

禁煙支援の取組み

社内医療職による衛生講話、健診・職場巡視時の面談指導、社内禁煙室集約等の支援を実施しています。またジェイアールグループ健康保険組合による「禁煙サポートプログラム」の活用も積極的に呼びかけています。



健康経営優良法人2020「ホワイト500」の認定

健康経営優良法人制度とは、地域の健康課題に即した取組みや日本健康会議が進める健康増進の取組みをもとに、特に優良な健康経営を実践している大企業や中小企業等の法人を、経済産業省が顕彰する制度です。

健康経営に取り組む優良な法人を「見える化」することで、従業員や求職者、関係企業や金融機関等から「従業員の健康管理を経営的な視点で考え、戦略的に取り組んでいる法人」として社会的に評価

健康経営推進体制

人事担当役員をトップとし、人事部、直営医療機関(名古屋セントラル病院)、産業保健部門(健康管理センター)が連携のうえ、健康経営を推進しています。

健康管理センターでは、東京・静岡・名古屋・新大阪に健康管理室を設置し、4拠点すべてに産業医・保健師・看護師・臨床心理士等の医療職を配置しています。

また、各職場で健康推進担当者を指定して、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しています。

運動習慣化

健康増進意識の底上げと運動の習慣化を支援するため、以下のイベントを実施しています。

●JR東海フィジカルチャレンジ

体力年齢の測定を軸に、職場対抗競技や家族も参加できる特別プログラム等、楽しく健康増進に取り組める内容としています。



●みんなで歩活

ジェイアールグループ健康保険組合にて実施しているウォーキングイベント「みんなで歩活」について、会社としてもインセンティブを設定し、全社で取組みを推進しています。

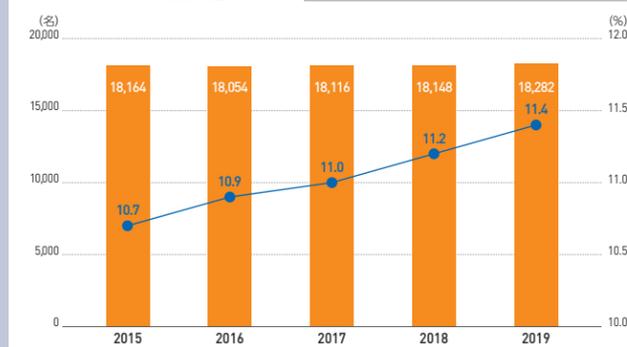
を受けることができる環境を整備することを目的としています。

2020年は「健康経営優良法人2020(大規模法人部門)」に、1,481法人(うち当社を含む500法人は「ホワイト500」)が認定されました(2020年3月2日時点)。

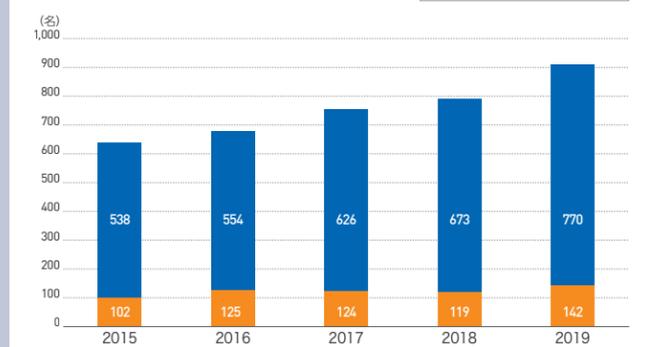


人材関連データ集

単体従業員数と女性割合



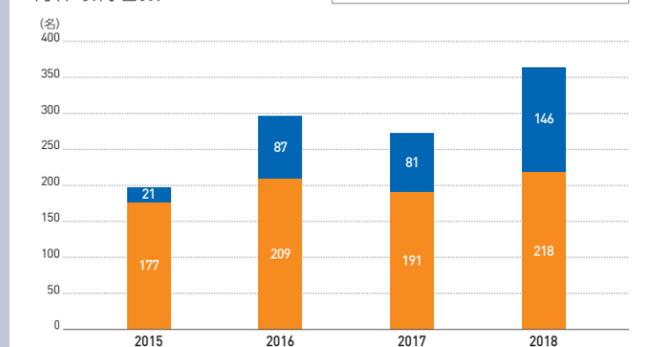
男女別採用者数



年次有給休暇の取得日数・取得率

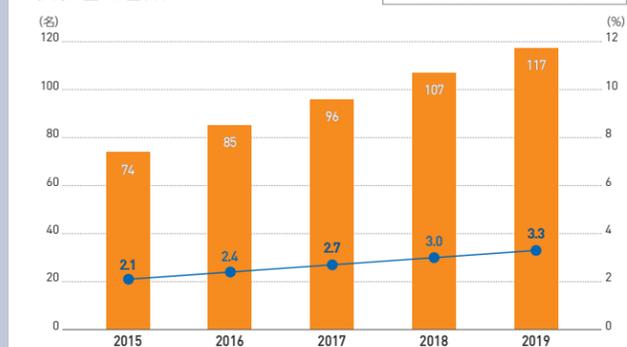


育休取得者数



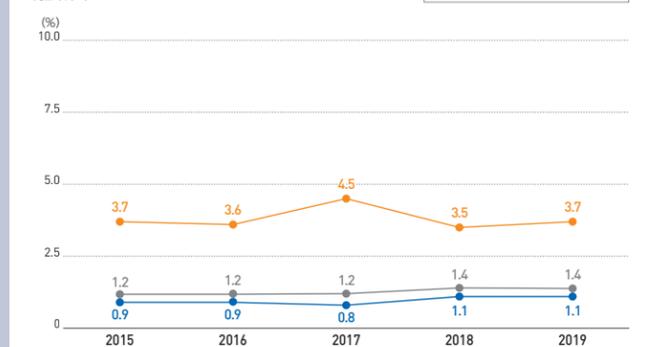
※育児を目的とした休暇制度の利用者も含む。

女性管理者数



※非現業の係長、現業の助役、医療の看護長等を含む(休職者を含む、出向中の社員は除く)

離職率



		単位	2015	2016	2017	2018	2019
平均年齢	男性	歳	38	37.9	37.8	37.6	37.4
	女性		29.6	30.1	30.7	31.2	31.7
	全体		37.1	37	37	36.9	36.7
平均勤続年数	男性	年	18.2	18.2	17.9	17.7	17.4
	女性		8.3	8.7	9.2	9.7	10.1
	全体		17.1	17	17	16.8	16.5
年間平均研修時間		時間	34	35	32	34	36

高速鉄道システムの海外展開



海外展開の意義

当社は会社発足以来、日本の大動脈である東京～名古屋～大阪の三大都市圏を結ぶことを最大の使命として安全・安定輸送に注力してきました。この間、多額の設備投資や技術開発を行ってきた結果、東海道新幹線は安全性・正確性に加えて、高速・高頻度・大量輸送の点でも大きな進化を遂げています。

日本の高速鉄道に関わる市場は、これまで新路線の建設・開業と相まって拡大してきましたが、近年は国内の新幹線の整備も一段落しつつあります。また、東海道新幹線に関しては本年7月に営業運転を開始したN700Sが新幹線車両としての究極形に近づきつつあり、車両開発も成熟期を迎えています。当社が推進する高速鉄道システムの海外展開は、国内各関連メーカーの市場を拡大させ、技術力の維持・強化を図ることに加え、当社には資機材の安定供給、

鉄道関係機器の技術革新やコストダウンとしてフィードバックされることも期待されるものであり、当社が日本の大動脈を維持・発展させるという使命を将来にわたって永続的に果たすために重要な取組みだと考えています。

展開先の候補は、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、米国をターゲットとして、海外展開に取り組んでいます。

コンサルティング&コーディネーション事業

高速鉄道のような巨大で地域社会と経済の根幹となるインフラは、そのインフラが所在する国や地域の政府や企業が責任を持って保有・運営すべきであるという考えから、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、具体化したプロジェクトにおいて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。

米国プロジェクトへの取組み

当社では、安全性・正確性において世界に比類のない実績を持つ東海道新幹線システムを米国テキサス州に、また当社が500km/hという高速で営業運転が可能な技術にまで完成させた超電導リニアシステム(SCMAGLEV=Superconducting MAGLEV)を米国北東回廊に展開する取組みを継続しています。

テキサスプロジェクト

テキサスプロジェクトは、民間事業としてグラスとヒューストンの2大都市圏を東海道新幹線型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社および子会社(以下、まとめて「TC」という。)が、技術仕様や工程の策定、建設資金の調達等の事業開発活動を進めています。

当社は、TCによる事業開発活動を技術面から支援するため、2016年に現地子会社High-Speed-Railway Technology Consulting Corporation(HTeC)を設立しました。HTeCは現在、TC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・保守施設等の概略設計、要員訓練・教育プログラムの作成等の業務に対し、技術コンサルティングを実施しています。加えて、当社は2018年8月に別の現地子会社High-Speed-Railway Integration Corporation(HInC)を設



立し、他の日本のメーカー各社とコアシステム受注契約に向け、TCとの協議等、準備活動を進めています。

北東回廊プロジェクト

ワシントンD.C.とニューヨークを結ぶ北東回廊については、SCMAGLEVの導入を目指し、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。現在、同区間の調査費として米国連邦政府がメリーランド州政府に対して交付している連邦補助金2,780万ドルを活用し、連邦鉄道局等による環境影響評価の手続き等の活動が進められています。一方、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。この他、これまで米国連邦運輸長官やメリーランド州知事等の要人に、山梨において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。

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。これまでに4つの個別案件を完了し、現在は、台湾高速鉄道公司が予定している配電盤更新工事に合わせた技術コンサルティングを実施しています。

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。

資材取引先との関係構築



資材調達の方法

鉄道の安全・安定輸送を支える資材については、より高品質かつ信頼できる資材を適正な価格で調達することが必要であるため、当社は、「資材調達における基本的考え方」に基づいて、国内外を問わず良い資材を調達しています。

特に、品質については、最も重要であると認識しており、取引先における製造能力や技術水準のほか、これらの維持・向上の取組みに関する審査を行っています。加えて、新たな取引先の参入促進、スケールメリットを考慮した発注、製造原価の厳密な査定等を行うことにより、コスト低減にも常に努めています。

また、長期にわたり安定的かつ十分に社会的使命を果たし続けていくことが求められる鉄道事業では、それに供される資材にも長

期的な品質の維持が求められるため、取引先の皆様には、安定的な供給やアフターケア等を求めていくこととしています。

さらに、鉄道の安全安定輸送の確保に不可欠な資材については、地震等の災害の影響で供給が途絶える状況为了避免するため、取引先の工場の所在地を勘案したうえで、製造拠点が地域的に分散されるよう、複数の取引先への発注に努めています。

取引先は、製品の品質を維持・向上しながらコスト低減の取組みを重ねていただく、いわばパートナーであり、継続的かつ安定的な取引関係を構築することは、当社が高い品質の製品を安価に調達することを可能とし、その結果として、取引先を含めた日本の鉄道関連事業全体の強化・発展に寄与するものと考えています。

資材調達における基本的考え方

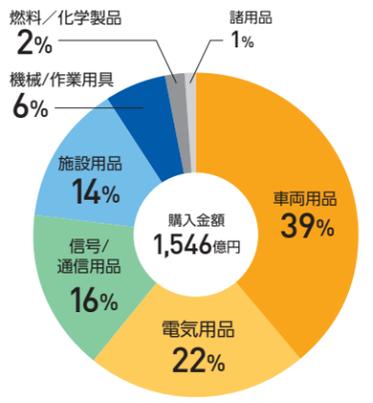
1	安全・安定輸送の確保を最優先した調達
2	高品質な資材の調達
3	適正な価格での資材調達
4	契約納期を厳守できる供給体制を整えている取引先の追求
5	継続的かつ安定的な取引関係を構築できる取引先の追求
6	平時・異常時に関わらず十分なアフターケアを提供いただける取引先の追求
7	様々な使用環境に応えられる取引先の追求

8	十分なコミュニケーション体制の確立
9	情報の適切な取扱い
10	公平・公正な取引
11	環境負荷低減を考慮する取引先の追求
12	関係法令の遵守
13	ホームページでの資材調達情報の提供及び更新

主な資材の調達実績(2019年度)

2019年度の資材調達額は1,546億円であり、主な調達内容としては、鉄道車両、レール、保守用車(鉄道施設の保守等に使用する車両)、マクラギ等です。

また、当社の調達資材は車両用品をはじめ、施設用品、電気用品等、多岐にわたるため、数多くの取引先から調達しており、2019年度に取引を行った取引先数は約400社です。



品質管理の取組み

調達資材の品質については、鉄道の安全・安定輸送を確保する観点から、非常に重要であると認識しており、技術水準や製造能力等について、厳正な審査を行うとともに、取引先の工場に実際に立ち入っての品質監査を実施するなど、製品に求められる品質が確保されていることを確認しています。





社会
設備の利便性向上
(バリアフリー化)

設備の利便性向上(バリアフリー化)

駅等の利便性の向上

鉄道の駅は、地域社会やバス・自家用車・タクシー等の二次交通との結節点であり、人が集まる地域の拠点でもあることから、その整備は地域社会にとって重要です。

当社では、地方自治体からの要請に応じて、自由通路設置及び橋上駅舎化等の駅の改良、駅前広場の整備、新駅の設置、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。

その一つとして、東海道本線の刈谷駅では、特に朝夕の通勤・通学時間帯を中心にお客様のご利用が増加していることから、今後も安全かつ快適にご利用いただくための改良に関して刈谷市と協議を行い、ホームの拡幅、可動柵の設置、コンコースの改良等を行うこととし、現在、その準備工事を進めています。

刈谷市は、この駅改良に合わせて地域交流拠点・観光案内施設を設置・運営する計画です。当社は、駅周辺地域の拠点化、地域社会への貢献につなげるため、その計画に必要な空間を新設することとしています。

今後とも、地域社会に貢献し、地域とともに発展する鉄道会社として、関係自治体と協力して駅等の利便性向上に努めていきます。



改良後の刈谷駅イメージ

バリアフリー化に向けた取組み

当社は、お身体の不自由な方やご高齢の方を含め、お客様に当社の鉄道を安全に、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、可動式ホーム柵の設置を進めています。東海道新幹線については、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設置を進めてきました。残る新大阪駅において、25～27番線への整備は完了し、20～24番線については、2022年度までの設置を予定しており、これにより全のぞみ停車駅への設置が完了します。在来線については金山駅の東海道線の上下ホームへの設置工事を進めており、使用開始時期は2021年を予定しています。加えて、名古屋駅

への設置に向けて、お客様のご利用が多い東海道本線、中央本線のホームへの設置を検討しており、準備ができたところから着手していきたいと考えています。

また、誰もが、より快適に、そして便利に鉄道をご利用いただくことを目指して、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るとともに、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。

さらに、国交省主催の新幹線のバリアフリーに関する検討会等を通して障害者団体とも意見交換を行い、車いす用フリースペースの設置を検討するとともに、車いすをご利用のお客様に東海道新幹線の車いす対応座席をご利用いただく際の案内内容等の見直しやWEBでの申し込み受付を開始するなど、サービスの改善に取り組んでいます。



可動柵設置のイメージ(写真は金山駅の試作機)



社会
地域社会とのつながり

地域活性化策への参画

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」、「デスティネーションキャンペーン(以下、DC)」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。

さわやかウォーキングは、年間を通じた土日・休日の鉄道利用促進を目的とし、沿線各地の魅力ある自然や歴史、文化等に触れることができ、健康増進にも資するウォーキングイベントです。1991年に開始し、2018年には参加者の累計が500万人を突破しました。

DCは、春夏秋冬3か月ごとに対象地域を設定し、関係自治体とJRグループ旅客6社、旅行会社等が協力し、地域の新たな観光素材をPRして鉄道による誘客を図る国内最大級の観光キャンペーンです。当社沿線で実施されるDCでは、地域の魅力を堪能できる観光列車の運行、地域の方々と連携した観光素材や特典を盛り込んだ旅行商品の発売等を行っています。また、他社沿線で実施される場合においても、当社の駅構内で観光素材の魅力を幅広く認知いただくための宣伝を行っており、様々な関係者と連携しながら日本各地の観光誘客に取り組んでいます。



Shupo

いいもの探訪

関連事業による地域活性化の取組みとして、沿線の美味しい食べ物やこだわりの工芸品を産地直送でお届けするウェブサイト「いいもの探訪」を運営しています。まだ全国に知られていない商品の販売を通じて沿線の魅力を紹介することで、JR東海と生産者が一体となって地域活性化を目指す取組みです。受け継がれてきた文化や伝統を未来へと引き継いでいくため、オリジナル商品の開発等、各地で頑張られている生産者を応援する施策を進めているほか、沿線を身近に感じていただけるよう、「いいもの探訪」の名を冠した百貨店催事や現地を訪問する体験ツアー等にも展開の幅を広げています。今後も、沿線の様々な商品を追加し、生産者の方とともに沿線地域の活性化に取り組んでいきます。



いいもの探訪
ウェブサイトは
こちら



いいもの探訪ウェブサイト

「リニア・鉄道館」～夢と思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、2019年度までの入館者は累計で約521万人でした。



リニア・鉄道館

新幹線なるほど発見デー

毎年、浜松工場において、東海道新幹線をより身近に感じていただくことを目的とした、「新幹線なるほど発見デー」を開催しています。当社の浜松工場を無料で一般開放し、普段、駅のホームや沿線からは見られない新幹線の魅力を間近で感じていただくことができます。

具体的には、新幹線運転台の見学、ドクターイエローの車内見学、保守用車両の展示や乗車体験、車掌やパーサーのお仕事体験、車内清掃・保守作業の体験等を行っており、大変ご好評をいただいています。

※2020年度は、新型コロナウイルスの影響により、開催を見送りました。

④ 地域社会とのつながり

▶ 地域コミュニティと連携した防災・復旧活動

新幹線では、東海道新幹線における大規模災害や不測の事態発生に備え、お客様の救済及び早期の復旧体制確立のため、各系統社員・関係会社の技術力強化、警察・消防も含めた連携強化を目的に総合事故対応訓練等を実施しています。

在来線では、南海トラフ地震が発生後、列車が駅間に停止したことを想定し、お客様を迅速に誘導する訓練を実施しています。これまでの訓練では、沿線の小学生及び自治体の皆様にもご参加いただき、地域と連携して防災活動等に取り組んでいます。



総合事故対応訓練



紀勢本線における津波避難誘導訓練

▶ お客様に信頼され、親しまれるサービスの実践

当社では、お客様に安全安定輸送と高品質なサービスを提供し、お客様にご満足いただけることが、私たち自身の喜びにもつながるという考えのもと、地域社会及びお客様に信頼され、親しまれるサービスの実践に取り組んでいます。

新幹線では、「ブランドクオリティサービス運動」を展開し、お客様に安心・満足・歓んでいただくために、「お客様ひとりひとりの時間を大切に」を接客ミッションとして、駅・社内における連携した接客サービスの向上に努めています。近年ではネット予約等が増加していますが、旅慣れたビジネス利用、訪日外国人のお客様を含めた旅行等でのご利用等、様々なお客様のご要望に的確にお応えできるよう、知識技能の向上に努めるとともに、サービスマインドの醸成に、当社グループ一体となって取り組んでいます。

在来線では、お客様にとって真に価値あるサービス、すなわち「リアルバリューサービス」の実現を目指しています。当社の在来線は、線区が多岐にわたりそれぞれに違った特徴があるため、お客様の目的や状況に合った最適なサービスを、社員一人ひとりが主体的に考え実践することが求められます。お客様に鉄道を選んでいただく

ため、ご要望に気付く力を高め、社員が能動的に心からの親身な行動を実践することで、お客様に「安心感」と、温かみや身近さといった「親和感」を感じていただけるサービスを提供しています。



接客ロールプレアの風景

▶ 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1,600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4,200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

▶ 国際交流

当社では、日本の大動脈輸送を担い続け、長きにわたり経験を蓄積してきた鉄道事業者として、社会から寄せられる期待に対し、視察の受け入れや人材育成等を通じて国際交流という形でもその要請に応えています。

国内では、政府等の要請に基づき、外国政府や海外の鉄道事業者等の関係者を、東海道新幹線を中心とする鉄道関連施設へ案内し、当社事業を紹介するとともに、鉄道運営等に係る意見交換を行っています。また、米国の複数の大学と連携して、学生向けの夏季インターンシップ・プログラムを設定・運営し、日本の鉄道や文化について学ぶ機会を提供することを通じて、当社への理解者を増やしています。これらの視察やプログラムを通じて得られた多様な知見は、当社のインバウンドの取組み等にも活かしています。

国外では、ワシントンD.C.・ロンドン・シドニーの3箇所に海外事務所を設置し、鉄道を中心とした世界各国の情報収集、各国の有識者や鉄道関係者との情報交換、海外向け広報活動等、国際業務を幅広く展開しているほか、現地での国際交流にも力を入れています。例えば米国では、STEM(科学・技術・工学・数学)教育のイベントで超電導リアの仕組みに関する展示を行い、現地の子どもたちが最先端の科学技術に触れる機会を提供しています。また、英国では、現地の鉄道運営会社やインフラ管理会社等と相互に幹部社員を派遣し合う交換研修プログラムを運営し、

鉄道の経営・技術に関して双方の社員が研鑽を積む機会を設けています。

米国の大学生向けインターンシップ及び英国との交換研修は毎年実施しており、いずれも開始から20回以上を数えます。両国で開催したリユニオン(同窓会)には多くの修了生が参加し、海外における当社の良き理解者のネットワークが形成されています。当社を訪れた方々との間に長年にわたり育まれた厚い信頼関係は、当社が海外で行う種々の活動を支えています。



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当社が設立した公益財団法人です。1990年10月に設立され、2020年で財団設立30周年の節目の年を迎えました。当財団の主な事業として、1991年10月に神奈川県葉山町に開館した「山口蓬春記念館」では、新日本画の先駆者として日本画壇を牽引した山口蓬春画伯の作品等の展示や創作の場であったアトリエ、夫婦が愛でた四季折々の草花を回遊園路より堪能いただけます。さらに、生涯学習活動を支援するため、日本画や水墨画等の様々な教室や歴史文化講座の主催等、幅広い文化事業の活動を行っています。

山口蓬春
《望郷 小下絵》1953年

アトリエで佇む山口蓬春

環境

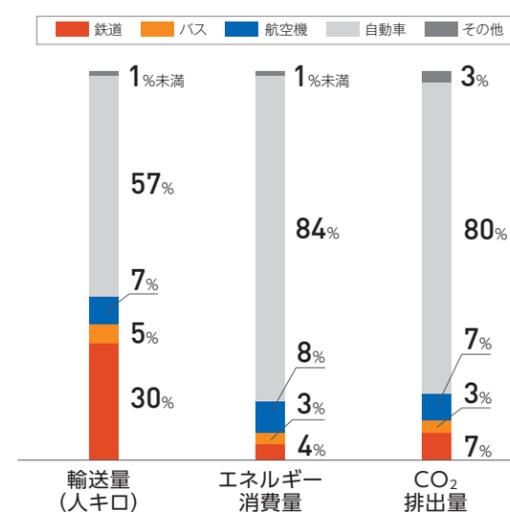
地球環境保全への貢献



地球環境への取組み

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。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。

地球環境保全への取組みは、経営部門、技術部門の関係部署が十分な連携をとりながら推進しています。具体的には、省エネ

旅客輸送における輸送量・エネルギー消費量・CO₂排出量分担率

出典:輸送量・エネルギー消費量/エネルギー-経済統計要覧、
出典:CO₂排出量/国立環境研究所温室効果ガスインベントリオフィスのデータをもとに作成
※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。

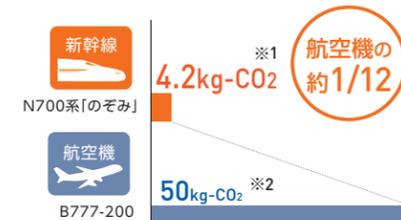
ギー・省資源等の取組方針を策定し、全社への周知、指導及び地球環境保全に向けた意識の向上等を図っています。また、技術部門では省エネに資する技術開発も推進しています。

以上の取組みを全社的に浸透させるため、関係者会議を開催し、地球環境保全に関する昨今の情勢、当社の取組方針やコンプライアンスについて鉄道事業部門も含め社内へ指導しています。

また、当社は技術開発部において、環境マネジメントシステムの国際規格ISO14001認証を取得しており、地球環境保全の面で優れた鉄道の特性にさらに磨きをかけるため、省エネルギー技術の開発等を通じて地球環境保全に貢献すべく取り組んでいます。

東海道新幹線と航空機の比較(東京～大阪)

エネルギー消費量(1座席当たり)

CO₂排出量(1座席当たり)

※1.走行実績(当社分)に基づく算出 N700系「のぞみ」(東京～新大阪)
※2.ANA「アナリアルレポート 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当たり、以下の7項目からなる環境行動指針を定めています。

- 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
- 地球環境保全に資する技術開発の推進
- 燃料、エネルギーの効率的な利用
- 廃棄物の抑制とリサイクルの推進
- 化学物質の適切な管理
- 地球環境に配慮した物品・資材の調達
- 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、「ボランティアプラン(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12本ダイヤ」等による、需要に合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、積極的な取組みを行ってまいります。

*当社は、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。

法令遵守

当社では、様々な環境関連法令を確実に遵守するため、毎年、全職場を対象に遵守状況の調査を実施しています。さらに、内部監

査において各職場の遵守状況の確認を行い、その結果をフィードバックすることでコンプライアンスの徹底に努めています。

化学物質の管理

「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(化管法)」のPRTR制度*1に基づき、対象の化学物質について排出量・移動量の届出を行い、適切に管理しています。

また、新幹線、在来線の車体塗装にはこれまで揮発性有機化合物(VOC)を含む油性塗料を用いていましたが、新幹線では、2016年度に日本初の水性塗料ロボットを浜松工場に導入し、環境に優しい水性塗料化を実現しました。在来線も2020年3月に在来線車体用として日本初の水性塗料ロボットを名古屋工場に導入し、一部車両の水性塗料化を実現しています。



車体塗装風景

土壌汚染対策

地形変更や土地の売買の際に実施する土壌調査にて、基準値を超える物質が検出された場合、その都度関係機関へ報告を行い、法令及び行政機関の指導に基づき適切に措置を実施しています。

水質汚染対策

一部の事業所においては、水質汚濁防止法に基づく特定施設に該当する車両洗浄装置を使用しています。洗浄により生じる排出水の処理装置等を設置し、定期的に排出水の汚染状態を測定し、水質汚染防止に努めています。



排水処理装置

大気汚染対策

ばい煙発生施設*2であるボイラーについては、NO_xの生成を抑えるバーナーや、燃焼排ガスを再循環させNO_xの生成を抑制する排ガス再循環方式等を採用した装置を導入し、定期的なばい煙量又はばい煙濃度を測定・記録し、大気汚染防止に努めています。

また、「フロン類の使用の合理化及び管理の適正化に関する法律(フロン排出抑制法)」に基づき、第一種特定製品に関する点検の実施及び記録類の保管等を行い、適切に管理しています。

*1 人の健康や生態系に有害な恐れのある化学物質が、事業所から環境(大気、水、土壌)へ排出される量及び廃棄物に含まれて事業所外へ移動する量を事業者自ら把握し届出を行い、国が届出データや推計に基づき、排出量・移動量を集計・公表する制度。

*2 ばい煙発生施設とは、事業場に設置される施設でばい煙を発生、排出するものうち、その施設から排出されるばい煙が大気汚染の原因となるもの。

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」を制定し、取引先と協力して地球環境保全に貢献しています。

URL https://company.jr-central.co.jp/company/material_procurement/_pdf/green_guide_line.pdf

地球環境保全への貢献

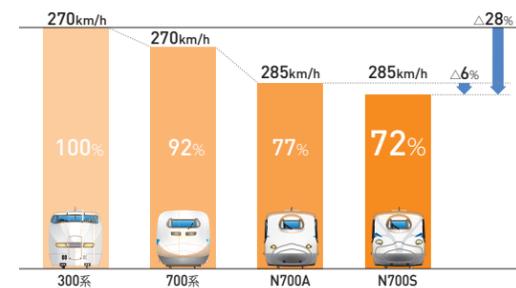
新幹線における取組み

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います。2007年度から300系の置き換えとしてN700系を80編成、2013年度からは700系の置き換えとしてN700Aを51編成投入しました。また、投入したN700系には、2015年度までにN700Aで採用した主な機能の一部を反映し、全新幹線車両をN700Aタイプ*に統一しました。

東京～新大阪を最高速度285km/hで走行した場合のN700Aタイプの電力消費量は、最高速度270km/hで走行した場合の

東海道新幹線の車種別電力消費量の比較



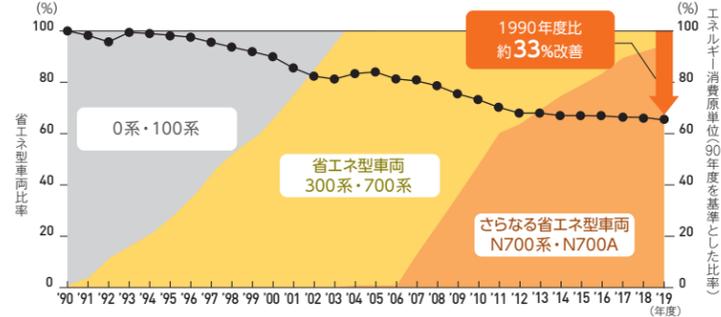
*東京～新大阪下りを上記の最高速度で走行した場合のシミュレーション

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、2019年度末の段階でエネルギー消費原単位を1990年度比で約33%改善しています。

また、2020年7月に営業運転を開始した新型新幹線車両「N700S」はSiC素子駆動システムの採用、車両の軽量化、走行抵抗の低減等により、電力消費量をN700Aタイプからさらに6%削減しました。

*N700AおよびN700系(改造)の総称。

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



地上設備の取替による電力供給効率の向上

車両が変電所から遠ざかるに従い電圧が降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について、2011年度から2022年度にかけて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等から、新幹線の電力使用量を約3%削減できる見込みです。

また、一部の区間で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を設置しています。2014年度から2023年度にかけて、この装置の一部を電力損失の少ない装置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。

東海道新幹線の優れた環境性能

東海道新幹線では、高速性、快適性ととともに、以下の技術の導入等により環境性能を格段に向上させてきました。

1	走行抵抗の低減 図1	N700Aタイプでは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リ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。さらに、N700Sでは、デュアルスプリム ウィング形の先頭形状を採用し、さらなる走行抵抗の低減を実現しています。
2	SiC素子の駆動システムの採用	N700Sでは駆動システムに、低損失かつ高温下での動作が可能な次世代半導体「SiC素子」を採用しています。これにより、新幹線で初めてモーターの電磁石を4極から6極に増やし電磁石を小さくすることで、小型かつ軽量の駆動モーターを実現しました。駆動システム全体で、対N700系比で10トン程度の軽量化を実現しています。
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、到達時間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2	ブレーキ時にモーターを発電機として働かせて、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1編成16両のうち12両で回生していましたが、N700系以降では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働きをする主変換装置(CI)において、走行風冷却方式を採用しています。N700Aでは対N700系比で17%小型軽量化を実現。また、N700Sでは対N700系比で55%小型化、約600kg軽量化を実現し、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。さらに、N700Sでは、前照灯に新幹線で初めてLEDを採用し、従来より約50%の省エネルギー化を実現しています。
7	リサイクルに優れた素材の採用	新幹線は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以降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を使用し、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ステンレスを使用し、高いリサイクル性を実現しています。また、N700Sでは廃車となった700系等の構体素材(アルミ合金)を荷棚等の内装部品に再利用しています。

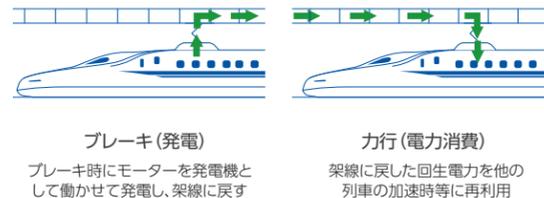
図1 走力抵抗の低減(全周ホリ)



700系(全周ホリなし)

N700A(全周ホリあり)

図2 電力回生ブレーキのしくみ



ブレーキ(発電)

ブレーキ時にモーターを発電機として働かせて発電し、架線に戻す

力行(電力消費)

架線に戻した回生電力を他の列車の加速時に再利用

在来線における取組み

省エネ型車両の投入

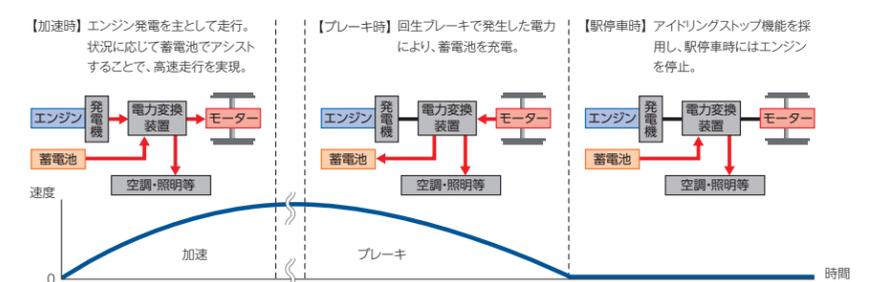
在来線の車両も省エネルギー化を図っています。電車では、電力回生ブレーキや高効率の電力制御変換方式の導入、車両の軽量化等、気動車では、車両の軽量化や低燃費なディーゼルエンジンの導入等、よりエネルギー効率の高い車両の投入を進めています。これらの取組みの結果、在来線車両はすべて省エネ型車両となっています。なお、省エネ型車両のうち211系等が更新期を迎えることから、新形式の通勤型電車315系を新製します。電力変換装置にSiC素子を採用するなどの省エネルギー化を図り、電力消費量を更に低減します。2021年度から2025年度にかけて352両新製し、順次投入す

在来線(電車・気動車)の電力・軽油消費量の比較



ハイブリッド方式による走行(イメージ)

エンジンで発電した電力と蓄電池に貯めた電力を組み合わせ、モーターをまわして走行



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。

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月に開設した総合研修センターでは、夜間電力の利用による水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。



総合研修センター(屋上緑化)

リニア・鉄道館

2011年3月に開設したリニア・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51万kWhとなっており、リニア・鉄道館に必要な電力の約3割を賄っています。



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、2019年3月にリニューアル工事が完了しました。工場の屋根を利用した発電容量約300kW、年間発電量約45万kWhの太陽光発電システムを導入したほか、高効率変電設備・ボイラー等を導入しています。

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います。高天井用のLED照明の導入とトップランナー制度®に対応した高効率な変電設備への一部取替えにより、工場全体の電力使用量を約2割削減します。

※「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」において、特定の機器に定められたエネルギー消費効率の達成基準。

地球環境保全への貢献

グループ各社における取組み事例

グループ各社でも地球環境保全に資する取組みを実施しています。

東京ステーション開発株式会社

2020年8月、東京駅八重洲北口に専門店街「東京ギフトパレット」をオープンしました。八重洲北口のコンコースや東京ギフトパレットの柱・天井等には、廃車となった700系新幹線の車体に実際に使用されていたアルミをリサイクルして使用しています。「桜の花びら」や店先の「のれん」をイメージしたデザインの装飾を施し、東海道新幹線ならではの質感のある空間を演出しています。



車体アルミの再利用

株式会社ジェイアール東海高島屋

ジェイアール名古屋タカシマヤでは照明のLED化を進めており、これまでに約27,000個の取り替えが完了しました。これにより、館内の約90%までLED化が終了しています。また、タカシマヤゲートタワーモールでは貫通路(吹き抜け)部の常時開放する扉の限定、シャッター開放時間の短縮、外気流入箇所への扉の新設によって外気流入を防ぎ、室内温度の変動を抑え、空調効率を高めています。



照明のLED化

株式会社ジェイアール東海パッセンジャーズ

東海道新幹線「のぞみ」「ひかり」で車内販売しているコーヒーには、レインフォレスト・アライアンス認証農園産のコーヒー豆を50%以上使用しています。レインフォレスト・アライアンスとは、国際的な非営利環境保護団体として1987年に設立され、その活動は世界60カ国以上に及んでいます。生産者の生活向上や熱帯雨林の持続可能な管理を目指して、森林・河川の保護、農薬の制限、廃棄物の管理等の基準を満たす農園に対して認証を与えており、認証されたコーヒー豆の調達を通じて、地球環境保全に貢献しています。



車内販売の様子

外部との連携

環境パートナーシップ・CLUB(EPOC)

EPOCとは、中部地区の産業界が中心となって集まり、企業が培ってきた環境の成果を活かして持続可能な経済社会の構築を目指すことを目的として2000年に設立された団体です。

業種業態の枠をこえた企業間連携や、産官学や地域の幅広い主体との連携により、社会への環境行動の浸透や情報発信等の活動を実践しています。(詳細はEPOCのHPを参照ください)

当社は2002年度にEPOCに加入し、現在は団体の中核会社として運営に携わっています。

引き続き、EPOCを通して、会員企業等とともに地球環境保全への貢献に努めていきます。



EPOC総会の様子

環境関連データ集

2019年度の活動状況、環境会計

2019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

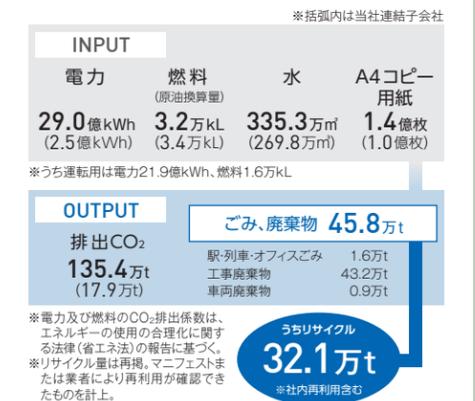
分類	事項	環境保全コスト(億円)*1		付記
		投資額	費用	
地球環境保全コスト	●省エネ型車両の導入 ●駅やオフィスビルの省エネ化等	478.8	39.6	●省エネ型車両比率：100% (新幹線電車)、100% (在来線(電車・気動車)) ●N700Aの省エネ性能：▲2.3% (300系比) ●N700S車両新製 ●HC85系試験走行車新製 ●鉄道設備照明のLED化
研究開発コスト	●省エネ型車両の開発 ●沿線環境保全に関する開発等	1.1	135.9	●N700Sの省エネ性能：▲28% (300系比) ※300系(270km/h走行)とN700S(285km/h走行)の比較
資源循環コスト	●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	0.4	75.5	●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%
沿線環境保全コスト	●騒音、振動対策 ●環境負荷物質の適正管理等	105.6	39.4	●防音壁の嵩上げや改良、レール表面の削正等による沿線環境保全
管理活動コスト	●環境広告 ●環境マネジメント教育等	0.0	0.1	●技術開発部におけるISO14001の認証取得
社会活動コスト	●環境保全を行う団体等への支援、協賛	0.0	0.1	●環境パートナーシップ・CLUB(EPOC)への参画
合計*2		585.8	290.4	

【環境保全コストの集計の考え方】 ※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
●集計範囲は当社単体です。 ●対象期間は、2019年4月1日～2020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を計上しています。

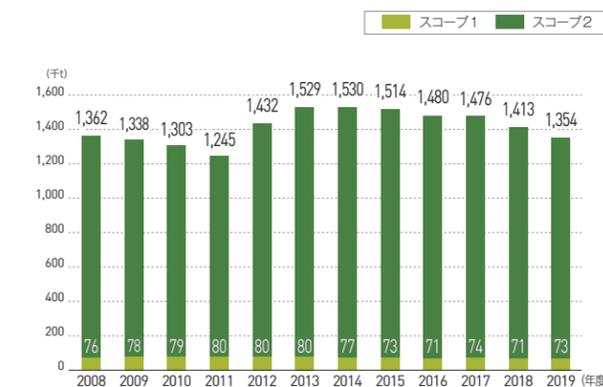
事業活動における環境負荷

当社が2019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。

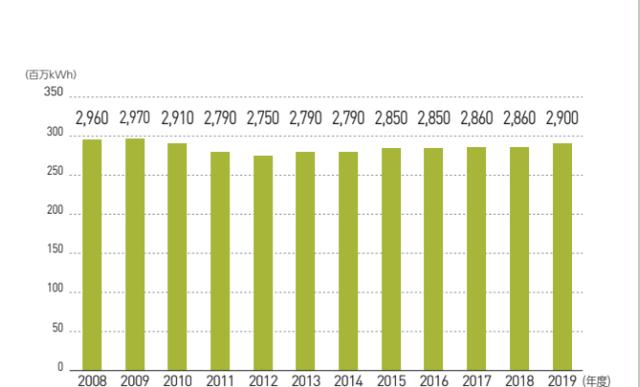
INPUT/OUTPUT



CO₂排出量



電力消費量



炭素強度



水の使用量



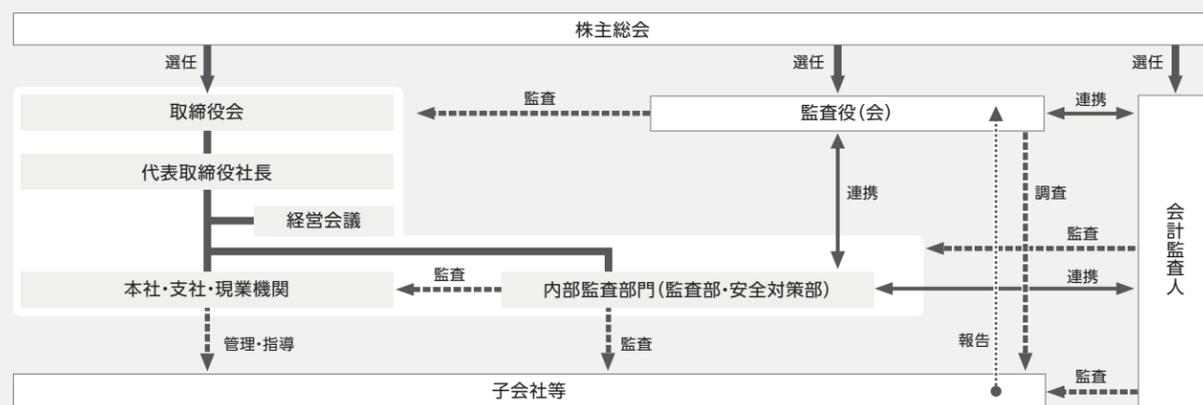
企業統治

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。なお、「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・コードに対する当社の考え方や取組みを開示しています。

*コーポレート・ガバナンスに関する報告書については、以下URLより検索いただけます。
コーポレート・ガバナンス情報サービス
URL <https://www.jpix.co.jp/listing/cg-search/index.html>

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16名(うち3名が社外取締役)で構成されており、議長は代表取締役会長が務めています。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2020年6月23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、経営に関する重要な事項を審議する機関として、代表取締役社長が議長を務め、全ての常勤の取締役及び監査役並びに一部の執行役員を構成員とする経営会議を設置し、取締役会に先立って、より幅広く経営に関する事項を審議することで、その後に開催される取締役会における審議の充実を図っています。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も出席を求め、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、子会社等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。そのうえで、事業の実情に通じた意思決定を行うため、鉄道事業本部長をはじめ基幹

的業務を担う一部の執行役員を取締役兼務とする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、子会社等に赴き、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、監査役は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、監査役は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、当社及び主要な子会社等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等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当たり、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、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主な兼任状況

[2020年3月31日現在]

氏名	兼任先法人等の名称	役職名
取締役 佐伯 卓	株式会社 大垣共立銀行	社外監査役
監査役 木藤 繁夫	森ビル株式会社	社外監査役
那須 國宏	株式会社サンゲツ	社外取締役 (監査等委員)

社外取締役及び社外監査役の活動状況

[2019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12回すべてに出席しています。取締役会においては、これまでの会社経営の経験等に基づき発言を行っています。
頃安 健司	当事業年度開催の取締役会12回すべてに出席しています。取締役会においては、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います。
佐伯 卓	当事業年度開催の取締役会12回のうち11回に出席しています。取締役会においては、これまでの会社経営の経験等に基づき発言を行っています。
石津 緒	当事業年度開催の取締役会12回すべてに、また監査役会14回すべてに出席しています。取締役会および監査役会においては、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います。
山下 史雄	2019年6月21日就任以降開催の取締役会10回すべてに、また監査役会11回すべてに出席しています。取締役会および監査役会においては、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います。
木藤 繁夫	当事業年度開催の取締役会12回すべてに、また監査役会14回すべてに出席しています。取締役会および監査役会においては、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います。
那須 國宏	当事業年度開催の取締役会12回すべてに、また監査役会14回すべてに出席しています。取締役会および監査役会においては、これまでの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います。

取締役会・監査役会の実効性確保

取締役については、年齢、性別、国籍を問わず、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お諮りしています。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当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います。

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。

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います。また、業務執行の状況についても、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います。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います。

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います。

以上の内容について、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います。

④コーポレート・ガバナンス

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て決定しています。

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。取締役会において、代表取締役社長がこれらの方針を説明したうえで、報酬等の具体的な金額の決定については、代表取締役社長へ一任することを決議しています。また、2012年6月22日開催の第25回定時株主総会において、取締役の報酬等の額は、年額12億円以内（うち、社外取締役分は年額5,000万円以内）とすることを決議しており、代表取締役社長が、この限度額の範囲内において決定しています。なお、2012年6月22日開催の第25回定時株主総会の決議の時点では、定款において、取締役は20名以内とする旨を定めていました。当社では、取締役の報酬決定に係る独立の諮問委員会等は設置していませんが、取締役会に先立ち、全社外取締役・非常勤社外監査役、経営陣との間で、報酬等の経営上重要な事項も含めて、意見交換を行っています。

監査役の報酬等は、定額の基本報酬のみとし、適正な額を監査

役の協議により決定しています。2007年6月22日開催の第20回定時株主総会において、監査役の報酬等の額は、年額2億5,000万円以内とすることを決議しており、この限度額の範囲内において決定しています。なお、2007年6月22日開催の第20回定時株主総会の決議の時点では、定款において、監査役は5名以内とする旨を定めていました。

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員数 [2019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)	15	602	15	229	831
監査役 (社外監査役を除く)	1	47	-	-	47
社外役員	8	140	-	-	140

政策保有株式に関する考え方

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。この方針に基づき、必要性が認められないと考える政策保有株式がある場合には、縮減するなど見直していきます。

株主との建設的な対話を促進するための方針

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います。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います。

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います。対話は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います。具体的には、個別面談を実施するほか、四半期ごとに決算説明会を開催するとともに、必要に

当社は、個別の政策保有株式については、中長期的な経済合理性や将来の見通し、保有を継続するねらい等を具体的に精査の上、その保有の適否について取締役会で検証を行います。

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。

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います。

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います。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います。

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。

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 <https://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

箇所では法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、本社から現場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、事故や災害の発生等の異常時に対しては、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。

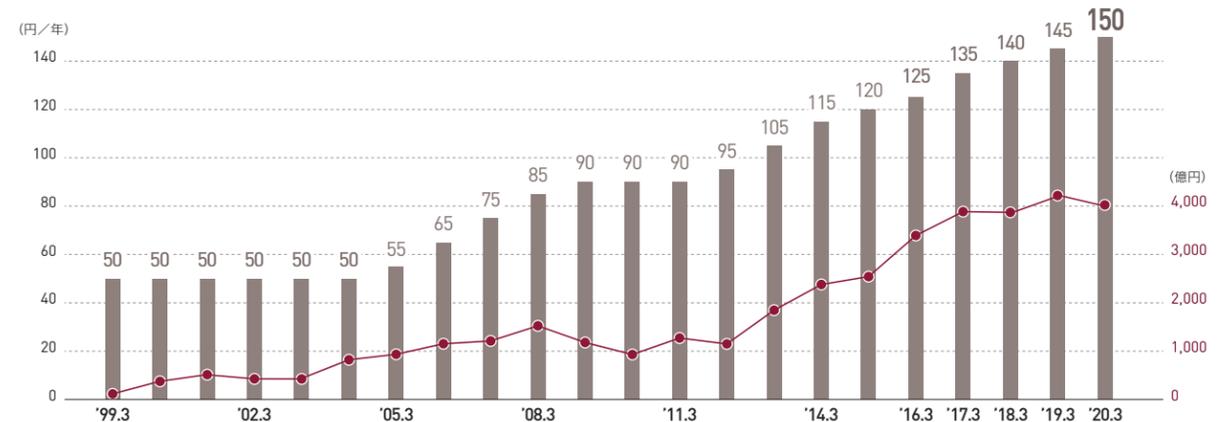
資本政策、株主還元の考え方

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3兆円の財政投融資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。

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。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。

「長期的な視点に立って」とは、新幹線の大規模改修工事や脱線・逸脱防止対策等、鉄道を長期にわたり安定的に運行していくために必要な取組みを手を抜かずしっかりと実行するという考え方で経営を行っていくということと、中央新幹線計画という大規模で長期的な事業に取り組んでいくことを指しています。こうした考えに対する株主のご理解をいただくためには、安定配当の継続という基本方針が必要と考えています。これからの中央新幹線の建設期間中もこの基本方針は変わらず、安定配当を堅持していきます。

配当額の推移



^{*}1 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
^{*}2 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

企業統治

取締役、監査役及び執行役員 [2020年6月23日現在]

代表取締役会長
柘植 康英

2002年 取締役人事部長
2006年 常務取締役秘書部長
2008年 代表取締役副社長
2014年 代表取締役社長
2018年 代表取締役会長

代表取締役社長
金子 慎

2004年 取締役総務部長
2006年 取締役人事部長
2008年 常務取締役総合企画本部長
2010年 専務取締役総合企画本部長
2012年 代表取締役副社長
2018年 代表取締役社長

代表取締役副社長
兼 事務部門担当
兼 山 芳樹

2008年 取締役人事部長
2010年 取締役総務部長
2012年 常務執行役員総務部長
2014年 取締役常務執行役員新幹線鉄道事業本部長
2016年 取締役専務執行役員総合企画本部長
2018年 代表取締役副社長兼総合企画本部長
2019年 代表取締役副社長

代表取締役副社長
小菅 俊一
技術部門担当、
海外高速鉄道担当

2008年 執行役員総合技術本部
技術企画部長
2010年 執行役員総合技術本部副部長
2011年 執行役員総合技術本部副部長・
技術企画海外高速鉄道プロジェクト
C&C事業室長
2012年 常務執行役員総合技術本部
副部長・技術企画部長・技術
企画海外高速鉄道プロジェクト
C&C事業室長
2016年 取締役専務執行役員総合技術
本部長
2018年 代表取締役副社長

代表取締役副社長
宇野 護
中央新幹線推進本部担当

2008年 執行役員東海道新幹線21世紀
対策本部副部長
2010年 取締役東海道新幹線21世紀対策
本部長
2011年 取締役中央新幹線推進本部長
2012年 常務執行役員中央新幹線推進
本部長
2015年 取締役常務執行役員中央新幹線
推進本部長
2016年 取締役専務執行役員中央新幹線
推進本部長
2018年 代表取締役副社長

代表取締役副社長
田中 守
鉄道事業本部担当、
安全部門統括担当

2014年 執行役員関西支社長
2016年 執行役員総合技術本部副部長・
技術企画部長
2018年 取締役常務執行役員新幹線鉄道事業
本部長
2020年 代表取締役副社長

取締役
水野 孝則

2013年 執行役員中央新幹線推進本部
副部長
2016年 常務執行役員中央新幹線推進本部
副部長
2018年 取締役専務執行役員中央新幹線
推進本部長

取締役
森 厚人

2014年 執行役員安全対策部長
2016年 取締役執行役員東海鉄道事業
本部長
2018年 常務執行役員総合技術本部
副部長・技術企画部長
2020年 取締役専務執行役員総合技術
本部長

取締役
丹羽 俊介

2016年 執行役員広報部長
2019年 取締役執行役員総合企画本部長
2020年 取締役常務執行役員総合企画本部長

取締役
鈴木 広士

2016年 執行役員静岡支社長
2018年 取締役執行役員東海鉄道事業
本部長
2020年 取締役常務執行役員東海鉄道事業
本部長

取締役
大山 隆幸

2016年 執行役員関西支社長
2018年 執行役員静岡支社長
2020年 取締役常務執行役員新幹線鉄道
事業本部長

取締役
小林 創

2018年 執行役員事業推進本部副部長
2020年 取締役常務執行役員事業推進本部長

専務執行役員

水野 孝則 中央新幹線推進本部長、建設部門統括担当
寺井 元昭 中央新幹線推進本部
リニア開発本部長
伊藤 彰彦 秘書部・監査部・広報部・総務部・管財部担当
森 厚人 総合技術本部長、電気部門統括担当

常務執行役員

丹羽 俊介 総合企画本部長
生田 元 中央新幹線推進本部副部長
本田 敦 中央新幹線推進本部副部長・中央新幹線建設部長
竹内 寛人 中央新幹線推進本部副部長・中央新幹線建設部次長・
中央新幹線建設部電気工務部長・
中央新幹線建設部名古屋建設部担当部長
鈴木 広士 東海鉄道事業本部長、施設部門統括担当
大山 隆幸 新幹線鉄道事業本部長、車両部門統括担当
小林 創 事業推進本部長

取締役
トーゲル・パターソン

選任理由

トーゲル・パターソン氏は、米国政府で大統領特別補佐官等の要職を歴任するなど、海外での豊富な人脈や幅広い経験、高い識見を有しています。こうした同氏の能力、識見、経験は、当社グループとして健全経営の維持および一層の発展を実現していくにあたり、社外取締役としての監督と助言をいただくうえで相応しいものであり、当社取締役として適任であると考えています。

取締役(社外)
笠間 治雄

選任理由

笠間治雄氏は、東京高等検察庁検事長、検事総長等の要職を歴任するなど、豊富な経験と法律に関する高い識見を有しています。こうした同氏の能力、識見、経験は、当社グループとして健全経営の維持および一層の発展を実現していくにあたり、社外取締役としての監督と助言をいただくうえで相応しいものであり、当社社外取締役として適任であると考えています。

常勤監査役
山田 龍彦

選任理由

山田龍彦氏は、これまでに当社財務部資金課長、財務部会計課長等を歴任し、当社グループの経営基盤の強化に尽力してまいりました。現在は、執行役員財務部長として、当社の財務部門を統括し、当社グループ全体の財務面での体力の向上を図るなど、財務・会計に関する高い知見を有しています。こうした同氏の能力、識見、経験は、取締役の職務執行を監査するうえで相応しいものであり、当社監査役として適任であると考えています。

常勤監査役(社外)
山下 史雄

選任理由

山下史雄氏は、警視庁副總監、警察庁生活安全局長等を歴任するなど、警察行政等に関する豊富な経験と高い識見を有しています。こうした同氏の能力、識見、経験は、取締役の職務執行を監査するうえで相応しいものであり、当社社外監査役として適任であると考えています。

監査役(社外)
那須 國宏

選任理由

那須國宏氏は、日本弁護士連合会副会長、愛知県人事委員会委員長等を歴任するなど、豊富な経験と法律に関する高い識見を有しています。こうした同氏の能力、識見、経験は、取締役の職務執行を監査するうえで相応しいものであり、当社社外監査役として適任であると考えています。

取締役(社外)
佐伯 卓

選任理由

佐伯卓氏は、東邦瓦斯株式会社代表取締役社長等の要職を歴任するなど、会社経営に関する豊富な経験と高い識見を有しています。こうした同氏の能力、識見、経験は、当社グループとして健全経営の維持および一層の発展を実現していくにあたり、社外取締役としての監督と助言をいただくうえで相応しいものであり、当社社外取締役として適任であると考えています。

取締役(社外)
大島 卓

選任理由

大島卓氏は、日本碍子株式会社代表取締役社長等の要職を歴任するなど、会社経営に関する豊富な経験と高い識見を有しています。こうした同氏の能力、識見、経験は、当社グループとして健全経営の維持および一層の発展を実現していくにあたり、社外取締役としての監督と助言をいただくうえで相応しいものであり、当社社外取締役として適任であると考えています。

常勤監査役(社外)
石津 緒

選任理由

石津緒氏は、国土交通省近畿運輸局長、国土交通省国土交通審議官等を歴任するなど、運輸行政等に関する豊富な経験と高い識見を有しています。こうした同氏の能力、識見、経験は、取締役の職務執行を監査するうえで相応しいものであり、当社社外監査役として適任であると考えています。

監査役(社外)
木藤 繁夫

選任理由

木藤繁夫氏は、広島高等検察庁検事長、東京高等検察庁検事長等を歴任するなど、豊富な経験と法律に関する高い識見を有しています。こうした同氏の能力、識見、経験は、取締役の職務執行を監査するうえで相応しいものであり、当社社外監査役として適任であると考えています。

執行役員

上野 雅之 総合技術本部副部長
岡嶋 達也 総合技術本部副部長・技術開発部長
石橋 学 総合技術本部副部長・技術企画部長
宮本 茂樹 中央新幹線推進本部リニア開発本部
副部長
大島 浩 中央新幹線推進本部リニア開発本部
副部長・山梨実験センター所長
内田 吉彦 中央新幹線推進本部副部長・
中央新幹線建設部次長・
中央新幹線建設部計画部長・
中央新幹線建設部環境保全統括部長・
中央新幹線建設部名古屋建設部担当部長

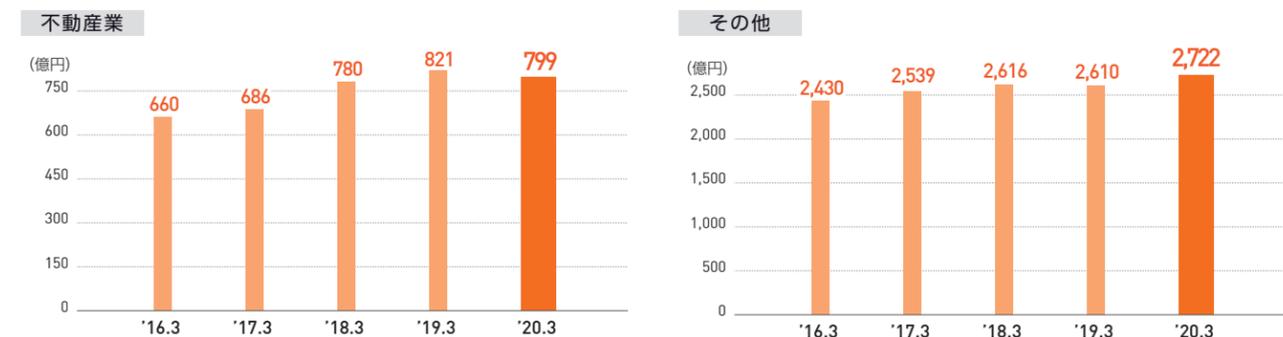
新田 雅巳 総務部長
山本 雅弘 法務部長
杉浦 雅也 営業本部長
新美 憲一 建設工務部長、中央新幹線推進本部
中央新幹線建設部名古屋建設部長
辻村 厚 安全対策部長、運輸部門統括担当
松尾 啓史 総合研修センター所長

武田 健太郎 広報部長
萩原 健二 人事部長
木村 中 総合企画本部副部長・経営管理部長
田遠 洋一郎 総合企画本部副部長・投資計画部長
齋藤 隆秀 総合企画本部副部長・情報システム部長
与謝野 優 総合技術本部副部長・
技術企画海外高速鉄道プロジェクトC&C事業室長
澤田 尚夫 中央新幹線推進本部副部長・企画推進部長
重田 洋 中央新幹線推進本部副部長・企画推進部次長
早川 直樹 財務部長
川田 啓貴 事業推進本部副部長
塚本 一馬 建設工務部次長
近藤 雅文 新幹線鉄道事業本部副部長・運輸営業部長
臼井 俊一 新幹線鉄道事業本部副部長・車両部長
井上 陽一 新幹線鉄道事業本部副部長・施設部長
青木 光弘 新幹線鉄道事業本部副部長・電気部長
大脇 順実 静岡支社長
畑田 整吾 関西支社長

財務情報

営業収益の推移

*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



連結

	2016年 3月期 (億円)	2017年 3月期 (億円)	2018年 3月期 (億円)	2019年 3月期 (億円)	2020年 3月期 (億円)
営業収益	¥17,384	¥17,569	¥18,220	¥18,781	¥18,446
営業費用	11,597	11,374	11,600	11,683	11,884
営業利益	5,786	6,195	6,620	7,097	6,561
税金等調整前当期純利益	5,081	5,600	5,618	6,302	5,734
親会社株主に帰属する当期純利益	3,374	3,929	3,955	4,387	3,978
減価償却費	2,423	2,253	2,160	2,112	2,145
資本的支出 ^{*1}	2,383	3,299	3,256	4,143	4,637
総資産	52,685	70,526	89,086	92,957	96,031
純資産	23,525	27,267	30,847	35,080	38,721
自己資本	23,163	26,924	30,554	34,712	38,318
自己資本比率	44.0%	38.2%	34.3%	37.3%	39.9%
総資産営業利益率	11.0%	10.1%	8.3%	7.8%	6.9%
自己資本当期純利益率	15.6%	15.7%	13.8%	13.4%	10.9%
	(円)	(円)	(円)	(円)	(円)
1株当たり当期純利益	¥1,714	¥1,996	¥2,015	¥2,238	¥2,027
1株当たり年間配当金額	125	135	140	145	150

*1:有形固定資産及び無形固定資産の増加額

比較貸借対照表(連結)

	2016年 3月期 (億円)	2017年 3月期 (億円)	2018年 3月期 (億円)	2019年 3月期 (億円)	2020年 3月期 (億円)
流動資産	¥5,307	¥21,915	¥38,047	¥36,306	¥33,826
うち 中央新幹線建設資金管理信託	—	14,727	28,409	26,705	24,350
固定資産	47,378	48,611	51,039	56,650	62,204
有形固定資産	44,147	44,884	45,447	47,066	49,251
無形固定資産	242	327	556	775	911
投資その他の資産	2,988	3,399	5,035	8,808	12,041
資産合計	52,685	70,526	89,086	92,957	96,031
流動負債	6,392	5,553	6,028	6,502	6,256
固定負債	22,767	37,705	52,211	51,374	51,053
うち 中央新幹線建設長期借入金	—	15,000	30,000	30,000	30,000
負債合計	29,159	43,259	58,239	57,876	57,310
純資産合計	23,525	27,267	30,847	35,080	38,721
負債純資産合計	52,685	70,526	89,086	92,957	96,031

単体

	2016年 3月期 (億円)	2017年 3月期 (億円)	2018年 3月期 (億円)	2019年 3月期 (億円)	2020年 3月期 (億円)
営業収益	¥13,579	¥13,807	¥14,274	¥14,648	¥14,369
鉄道事業	13,497	13,719	14,148	14,520	14,222
関連事業	82	88	125	128	147
営業費用	8,003	7,849	8,021	7,971	8,139
鉄道事業	7,941	7,799	7,935	7,887	8,054
関連事業	61	49	86	83	84
営業利益	5,576	5,958	6,252	6,677	6,230
税引前当期純利益	4,917	5,411	5,495	5,901	5,399
当期純利益	3,286	3,818	3,844	4,140	3,788
減価償却費	2,270	2,109	1,986	1,934	1,955
設備投資額	2,591	3,308	3,845	4,488	4,996
総資産	50,594	68,143	87,264	90,921	94,012
純資産	22,199	25,828	29,298	33,154	36,586

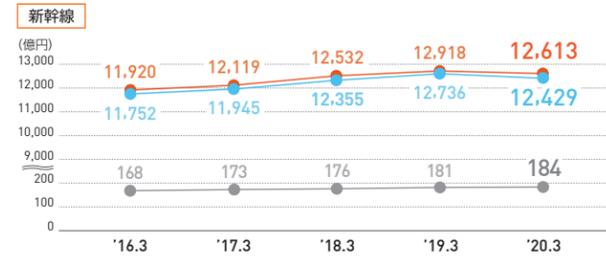
比較キャッシュ・フロー計算書(連結)

	2016年 3月期 (億円)	2017年 3月期 (億円)	2018年 3月期 (億円)	2019年 3月期 (億円)	2020年 3月期 (億円)
営業活動によるキャッシュ・フロー	¥6,014	¥5,805	¥6,095	¥6,003	¥5,952
投資活動によるキャッシュ・フロー	▲1,703	▲19,095	▲16,764	▲5,975	▲5,524
有形・無形固定資産の取得等による支出	▲2,523	▲3,301	▲3,069	▲3,978	▲4,590
中央新幹線建設資金管理信託による収入・支出(純額)	—	▲14,727	▲13,681	1,703	2,355
資金運用による収入・支出(純額)	820	▲1,067	▲13	▲3,700	▲3,289
財務活動によるキャッシュ・フロー	▲2,428	14,251	14,347	▲336	▲329
うち 中央新幹線建設長期借入金による収入	—	15,000	15,000	—	—
現金及び現金同等物の増減額	1,883	962	3,678	▲308	97
現金及び現金同等物の期首残高	1,300	3,183	4,145	7,824	7,516
現金及び現金同等物の期末残高	3,183	4,145	7,824	7,516	7,613

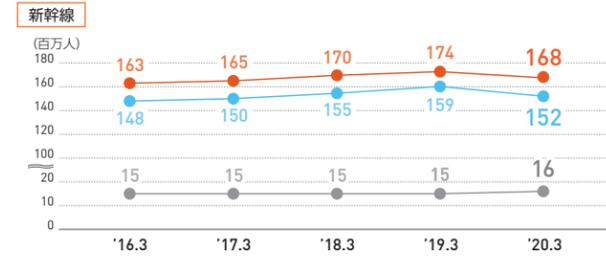
財務情報

財務・輸送の状況

旅客運輸収入



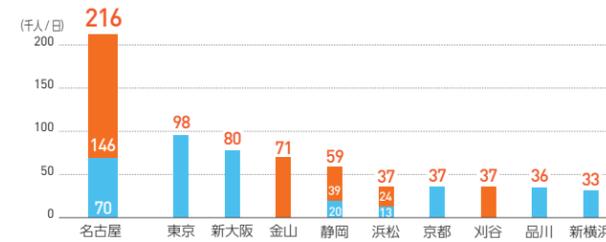
旅客輸送人員



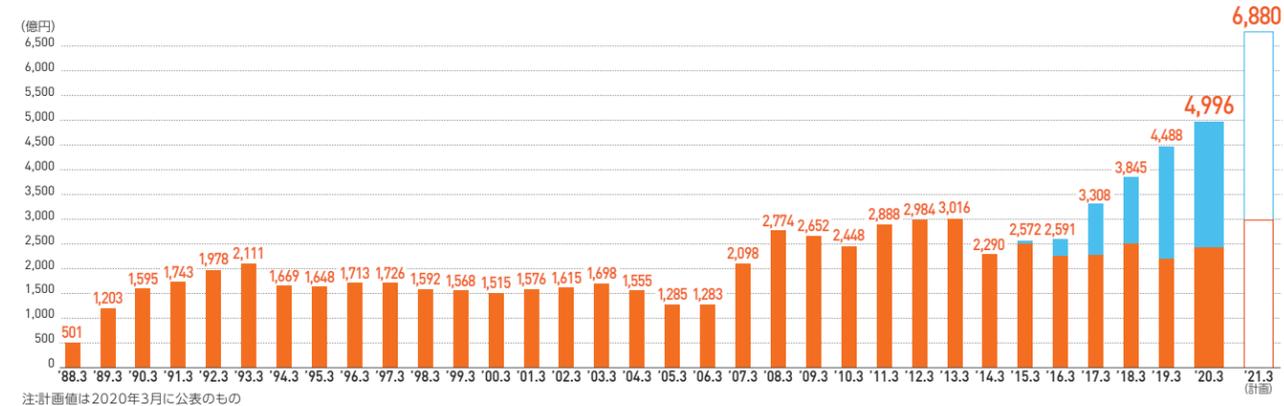
旅客輸送人キロ



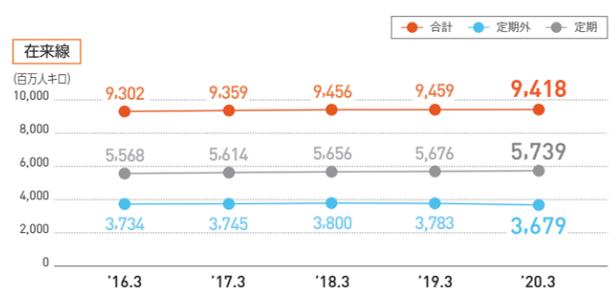
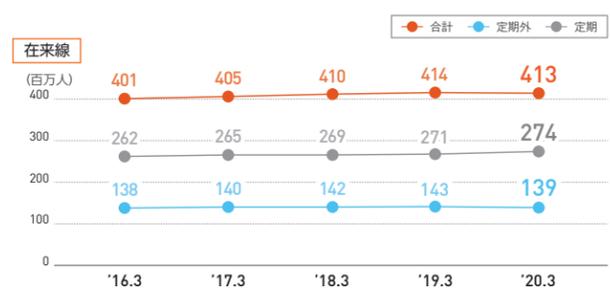
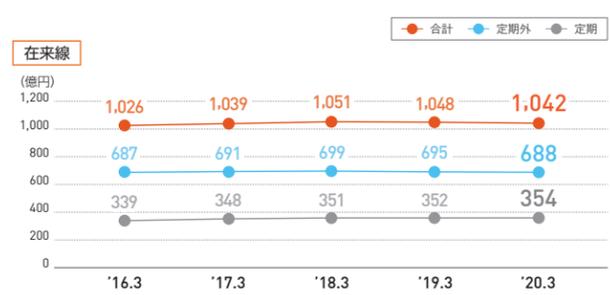
乗車人員ベスト10駅 [2019年度]



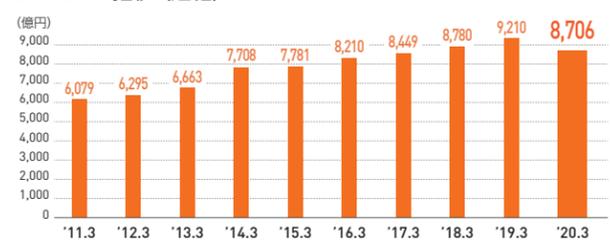
設備投資額の推移 (単体)



注: 計画値は2020年3月に公表のもの

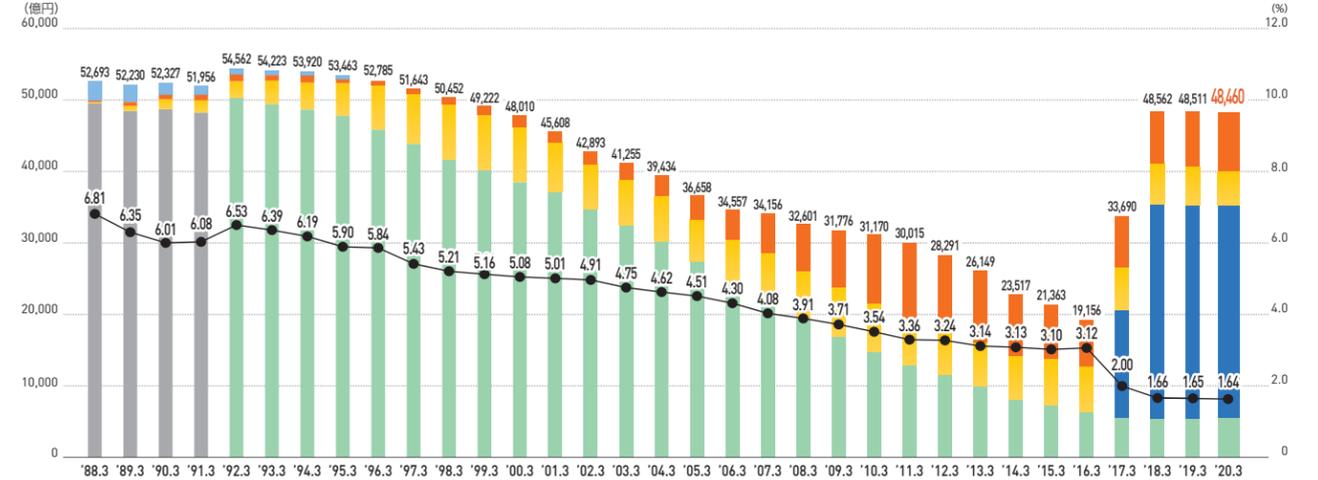


EBITDAの推移 (連結)



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)



■ 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。

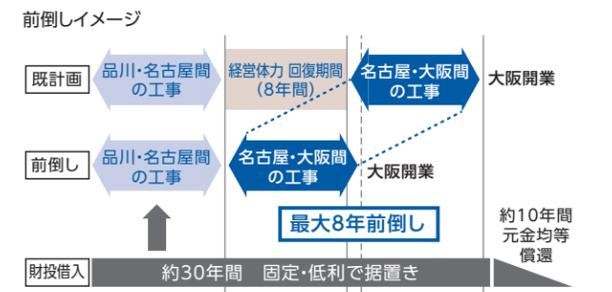
2010年に国土交通省の交通政策審議会に提出した資料では、名古屋開業後に8年間、経営体力を回復するための期間を設け、長期債務を一定程度縮減した後、名古屋・大阪間の工事に着手し、長期債務残高が5兆円を超えることなく、健全経

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で進めていますが、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。



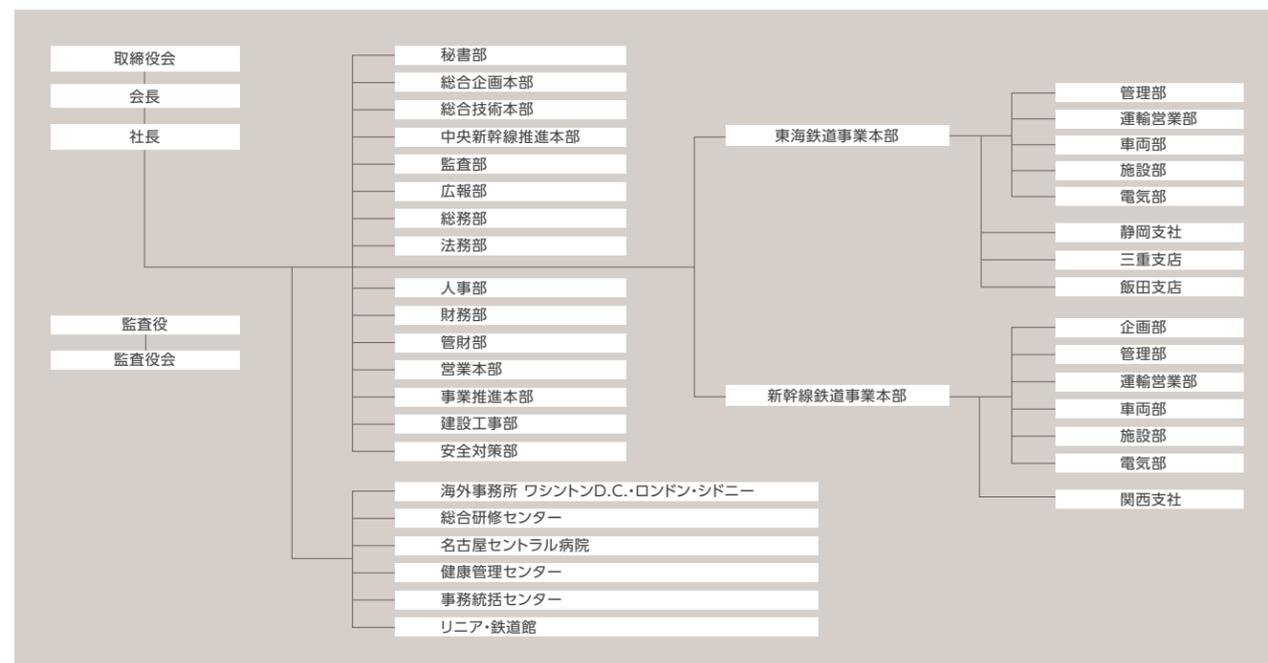
会社概要

▶ 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 (2020年3月末現在)	
資本金	1,120億円
営業収益	1兆4,369億円
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	92,828名
従業員数	18,282名
営業キロ	1,970.8km
駅数	405駅
車両数	4,828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。



会社概要

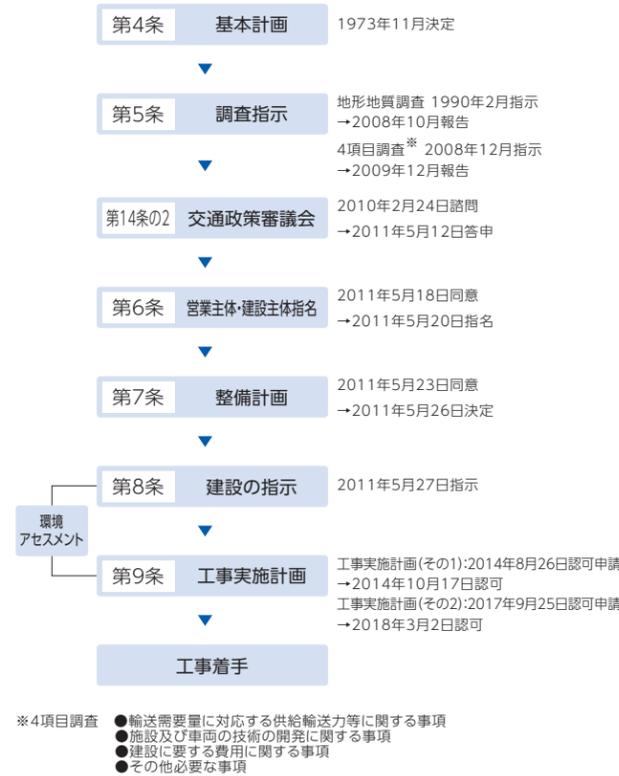
▶ 中央新幹線関連情報

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)



全国新幹線鉄道整備法の手続きの流れ



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	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

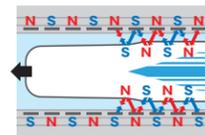
品川・名古屋間工事実施計画(その2)の概要

区間	品川・名古屋間
駅	品川駅、神奈川県(仮称)駅、山梨県(仮称)駅、長野県(仮称)駅、岐阜県(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

超電導リニアの原理

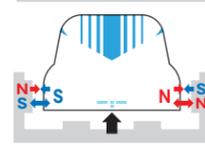
▶ 推進の原理

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。



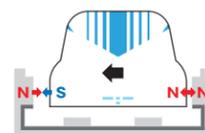
▶ 浮上の原理

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。

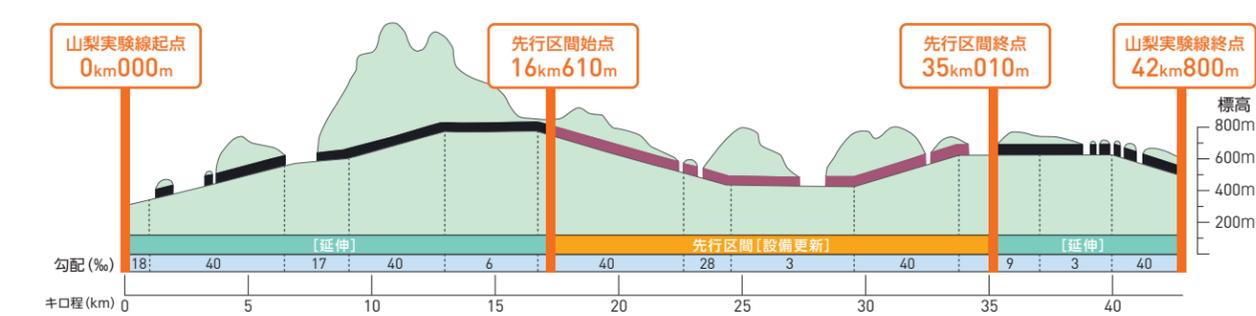


▶ 案内の原理

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、車両の速さがあった側に吸引力、近づいた側に反発力が働き、車両を常に中央に戻します。



山梨リニア実験線の概要



▶ 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(%)
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	12,597,400	6.39%
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	9,997,100	5.07%
株式会社みずほ銀行	8,642,300	4.39%
野村信託銀行株式会社(退職給付信託三菱UFJ銀行口)	7,125,000	3.62%
株式会社三菱UFJ銀行	6,278,100	3.19%
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)	3,388,700	1.72%
農林中央金庫	3,350,000	1.70%
計	63,802,500	32.39%

注:上記のほか、当社は自己株式8,999,249株を保有しております。

[2020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。

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: <https://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

より詳しい情報は、以下のURLからご参照ください。

- ・安全報告書 <https://company.jr-central.co.jp/company/achievement/report/>
- ・リニア中央新幹線 <https://linear-chuo-shinkansen.jr-central.co.jp/>
- ・ファクトシート <https://company.jr-central.co.jp/ir/factsheets/>