



東海旅客鉄道株式会社  
**統合報告書 2024**  
2024年3月期





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



事業戦略

- 7 TOP MESSAGE
- 11 「ESG経営」の好循環
- 13 当社の実践する「ESG経営」



経営体力の再強化

- 19 最新の技術を活用した経営体力の再強化  
～より安全で、より便利で、より快適な鉄道を目指して～



「経済的価値」の創造

- 23 財務データ



「社会的価値」の創造

- 27 社会 Social
- 67 環境 Environment
- 77 企業統治 Governance

- 82 | 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。編集に当たっては、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」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。

【見直し等に関する注意事項】

本誌に記載されている将来の計画や見込み数値等は、当社が現在入手可能な情報に基づく見直しであり、リスクや不確実性を含んでいます。潜在的なリスクや不確実性の例としては、経済動向や事業環境、消費動向、当社及び子会社における他社との競合状況、法律や規制等の変更等が挙げられます。なお、本誌は、原則として2024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。
- FY2023は2023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

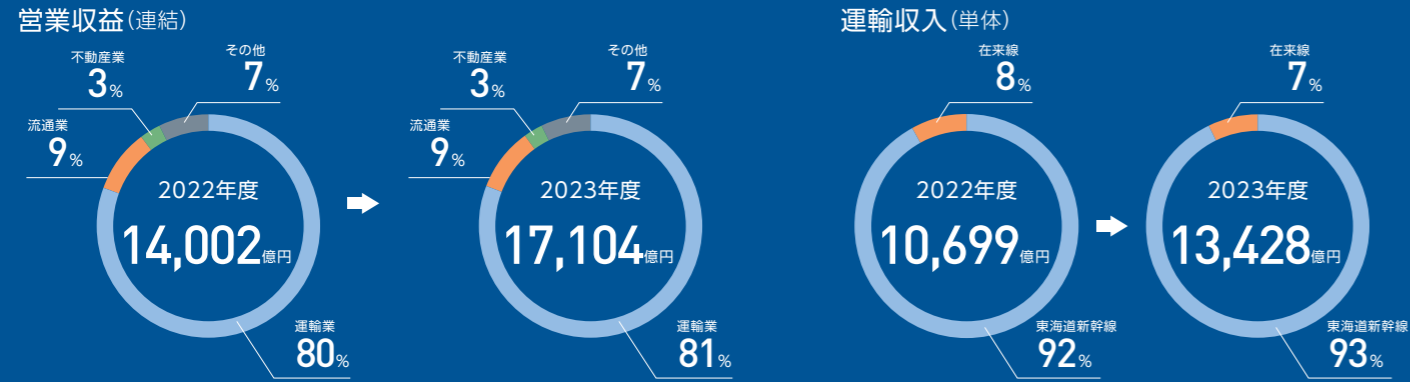
## 「日本の大動脈」とは

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



※1 連結の比率は外部売上高に基づく ※2 2022年度の営業収益及び運輸収入は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている

# マーケットエリアの特徴・輸送力



## 運輸業

東海道新幹線及び東海地方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。

**主な関係会社**

- 東海旅客鉄道(株)
- ジェイアール東海バス(株)

## 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。

**主な関係会社**

- (株)ジェイアール東海高島屋
- ジェイアール東海商事(株)
- (株)JR東海リテイリング・プラス\*

※ 東海キヨスク(株)と(株)ジェイアール東海パセンジャーズは2023年10月に合併

## 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。

**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)
- 新横浜駅開発(株)
- 東京駅開発(株)
- 名古屋駅開発(株)
- ジェイアール東海関西開発(株)

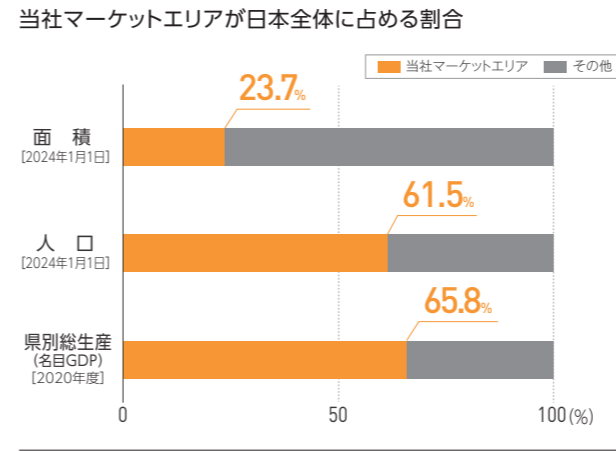
## その他

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。

**主な関係会社**

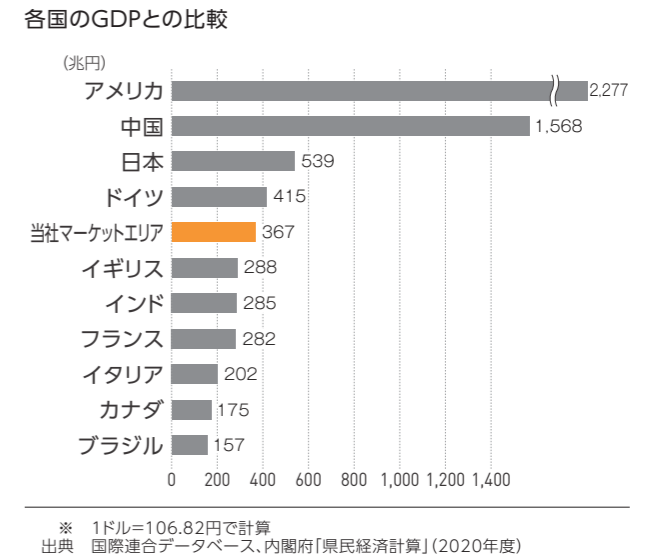
- (株)ジェイアール東海ホテルズ
- (株)ジェイアール東海ツアーズ
- (株)JR東海エージェンシー
- 日本車輛製造(株)
- 中央リネンサプライ(株)
- ジェイアール東海建設(株)
- 東海交通機械(株)
- 日本機械保線(株)

## 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

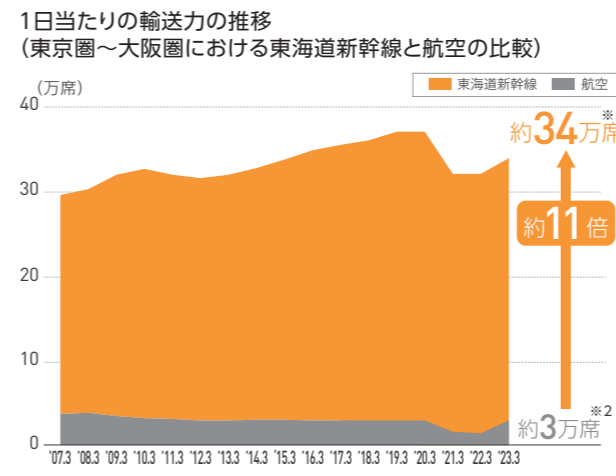


※ 当社マーケットエリアは以下の都府県を対象として計算  
東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、静岡県、山梨県、長野県、愛知県、三重県、岐阜県、滋賀県、大阪府、京都府、兵庫県、奈良県  
面積：国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」  
人口：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」  
県別総生産：内閣府「県民経済計算」

## 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

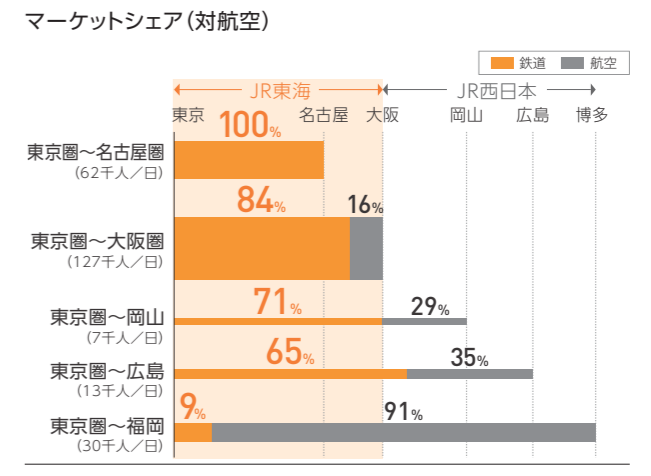


## 他輸送モードでは追従できないキャパシティを提供



※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：2006～2022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  
※3 2021年3月期～2023年3月期は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている

## 当社マーケットエリアにおいて圧倒的なシェアを確立

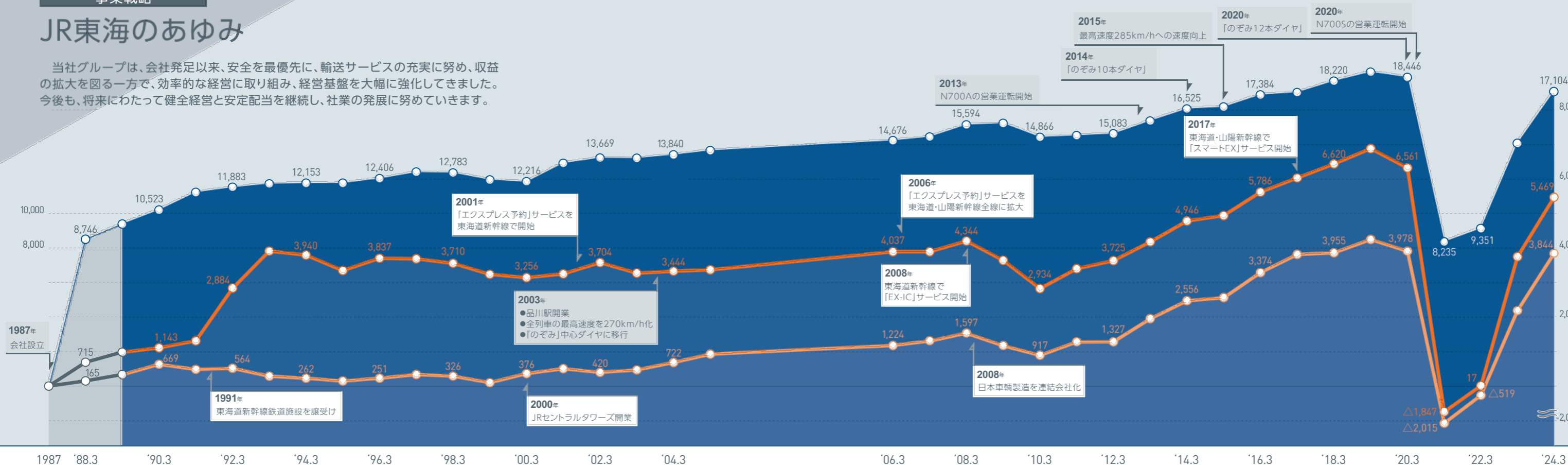


※1 マーケットシェア：2022年度旅客地域流動調査(国土交通省)をベースに当社が算出  
※2 1日当たりの輸送量は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている  
※3 東京圏：東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県  
名古屋圏：愛知県、岐阜県、三重県  
大阪圏：大阪府、京都府、兵庫県、奈良県

事業戦略

# JR東海のおゆみ

当社グループは、会社発足以来、安全を最優先に、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。



※1 '88.3~'89.3は連結決算公表前のため当社単体の数値  
 ※2 '21.3~'23.3は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている

■ 営業収益(億円) ■ 営業利益(億円) ■ 親会社株主に帰属する当期純利益(億円)

## 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つくるなどして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った目的のもと、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(1987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時間当たり最大7本運転できる抜本的なダイヤ改正を実施しました。

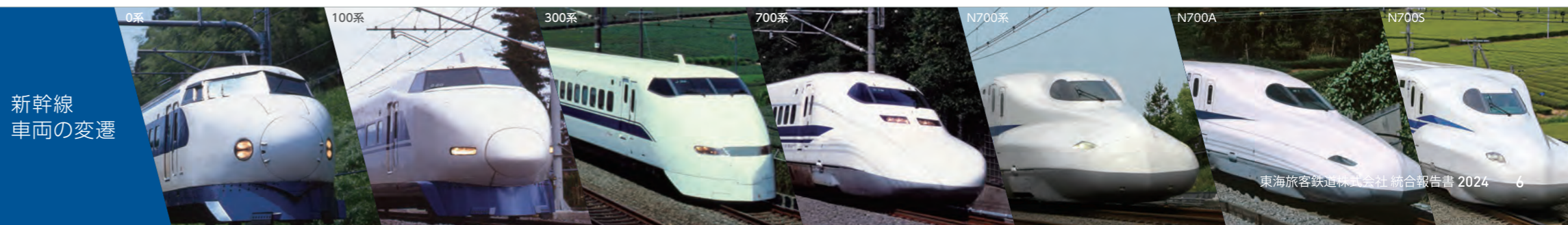
2014年には「のぞみ10本ダイヤ」、2015年には最高速度285km/hへの速度向上を実施し、現在の東京～大阪間の所要時間は最短2時間21分にまで短縮されています。2020年3月のダイヤ改正では、お客様のご

利用が多い時間帯に「のぞみ」を1時間当たり最大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	2023年度
鉄道運転事故(件/年)	60	17 (大幅減)	32
輸送量(万人/日)	27.9	45.8 (1.6倍)	43.2
運転本数(本/日)	231	378 (1.6倍)	372
最高速度(km/h)	220	285 (+65km/h)	285
営業収益(億円)	8,746 ※1	18,446 (2.1倍)	17,104
営業利益(億円)	715 ※1	6,561 (9.2倍)	6,073
親会社株主に帰属する当期純利益(億円)	165 ※1	3,978 (24.1倍)	3,844
長期債務(兆円)	5.5 ※2	1.8 ※3 (△3.6兆円)	1.8 ※3

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



新幹線  
 車両の変遷

# TOP MESSAGE

## 事業戦略

長期的な視点に立って持続的な企業成長を目指し、株主をはじめとするすべてのステークホルダーの皆様への利益を長期にわたり確保していきます。

代表取締役社長 丹羽 俊介

### 当社の経営に関する考え方

社長の丹羽です。平素よりJR東海グループの経営に一方ならぬご支援をいただき、心より御礼申し上げます。

初めに、当社の経営に関する私の考え方、昨今の取組みについてお話ししたいと思います。

鉄道事業者として最優先に取り組むべきことは安全の確保であり、日々の安全を継続することで鉄道会社への信頼も得られています。当社は、設備投資を着実に実施するとともに社員教育や訓練によって社員の力量を高め、ハード・ソフトの両面から安全を不断に追求しています。

当社の鉄道事業のマーケットエリアである東京～名古屋～大阪間は日本経済を支える大動脈であり、大変旺盛な需要があります。当社はこれまで、安全の確保を大前提とした上で東海道新幹線の輸送力を高め、加えてEXサービスの改善等の利便性の向上に取り組むことによってこの旺盛な需要に応え、収益を伸ばしてきました。このような取組みは2020年3月のダイヤ改正において、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」という形で結実しました。

しかしながら、ほぼ同時期に始まったいわゆる「コロナ禍」によって経営環境は大変厳しい状況となり、結果として、2020年度、2021年度においては大幅な赤字を計上することとなりました。

その後、日本の経済・社会は「コロナ禍」を脱し、今では「コロナ禍」前に近い状況まで正常化したように感じられますが、在宅勤務やリモート技術の普及など、世の中の人々の生活様式や働き方は、「コロナ禍」を経て大きく変化しています。加えて、日本における少子高齢化や労働力人口の減少が加速していくことを踏まえると、労働集約的な性格が強い鉄道の仕事については、機械化や自動化を含め、より生産性を高めるため、そのあり方を見直す必要があります。当社の業績は、「コロナ禍」から脱し回復傾向にありますが、当社を取り巻く経営環境が大きく、速く、変化しています。こうした変化を的確に捉えながら、「収益の拡大」と「業務改革」の2つの柱からなる「経営体力の再強化」に取り組み、キャッシュ・フローを創出する力を高めていくことが重要だと考えています。

1つ目の柱の「収益の拡大」に関しては、様々な取組みにチャレンジしてきた成果が少しずつ結実してきています。まず、ビジネスのご利用については、「会いにいこう」キャンペーンにより、会って対面で仕事をするものの価値を訴求するとともに、新幹線のご利用の前後を通じてシームレスに仕事ができるよう、駅や車内の環境を整備しました。また、プライベートのご利用については、アニメ、ゲーム等の訴求力のあるコンテンツを有する企業や地域の方々や連携した「推し旅」や「貸切車両パッケージ」の活用により、新たな移動需要の創出に取り組んでいます。さらに、インバウンドへの対応についても、日本に滞在する期間が長く、新幹線のご利用が多い欧米豪から来日されるお客様を中心に、ターゲットを重点化して、現地の旅行会社との連携やSNSを活用したプロモーション活動により、東海道新幹線を選んでいただけるような取組みを進めています。このような取組みは、「のぞみ12本ダイヤ」によって拡大した輸送力があるからこそ実現できるものであり、これまで地道に積み重ねてきた施策の成果でもあります。今後も、ビジネス需要を着実に増やす努力を継続しつつ、多様化、個別化した需要もしっかりと取り込んでいけるよう、戦略的に取り組んでいきます。

加えて、これまではほとんど変えてこなかった商品価格についても、一部改定をしています。2023年度には「エクスプレス予約」、「ジャパン・レール・パス」の価格改定を実施しました。今後は、より良いサービスを提供し、サービスに見合った料金をいただくということを念頭に、2026年度以降、東海道新幹線へ個室を順次導入し

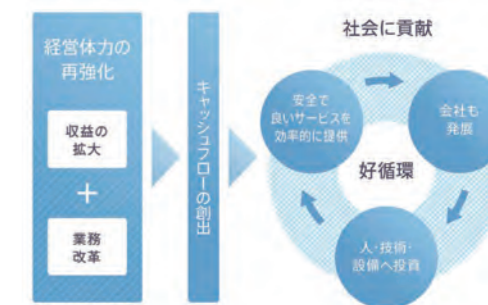
### 「ESG経営」の好循環を実現し、日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する

当社が考える「ESG経営」とは、事業活動を進める中で利益、キャッシュ・フローといった「経済的価値」と、持続的かつ豊かな社会を実現するという「社会的価値」を同時に創造しながら、企業を成長させていく経営のスタイルだと考えています。こうした理解に照らすと、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、安全最優先の企業文化の確立や経営の健全性の確保を行いつつ、長期的な発展を目指し、すべてのステークホルダーからの信頼を高めるという確固たるガバナンスにより、「経済

的価値」と「社会的価値」を同時に創造し、「ESG経営」を実践してきたと言えます。

2つ目の柱の「業務改革」に関しても、在来線のワンマン運転や、新幹線の車両の外観検査、地上設備の営業車検測など、着実に取組みを進めてきています。しかしながら、労働力不足が顕在化していることに加え、今後はインフレの影響によるコスト増にも対応する必要があります。「業務改革」の当初の目標を達成するための具体的なメニューは既に整理できていますが、これに満足することなく、今後も様々な技術革新を貪欲に取り入れて、「業務改革」の裾野を広げ、さらなるメニューの拡大や掘り下げを行ってまいります。

経営体力を再強化し、投資とサービス改善の好循環を実現します



他方、当社の収益の柱である東海道新幹線はすでに開業から60年が経過し、将来の経年劣化や大規模災害等のリスクに抜本的に備える必要があることから、当社は中央新幹線計画を強力に推進しています。大規模災害等のリスクに関しては、これまでも当社は、南海トラフ巨大地震等が懸念されている状況を踏まえ、中央新幹線計画の必要性をご説明してまいりましたが、2024年8月には、日向灘を震源とする地震の発生を受けて「南海トラフ地震臨時情報(巨大地震注意)」が初めて政府から発表され、大規模災害等のリスクがより現実感をもって感じられる事態となりました。このような昨今の状況を踏まえると、東海道新幹線のバイパスとしての中央新幹線の必要性は年々高まっていると認識しています。また、中央新幹線を超電導リニアにより実現することで、圧倒的な時間短縮効果によって三大都市圏が1つの巨大都市圏となり、日本社会・経済の活性化に大きく資するものとなります。工事の安全、環境の保全、地域との連携を大切にしながら、まずは名古屋までの開業を目指して全力で取り組んでいます。

「経済的価値」を不断に追求してきました。

一方で、主力の東海道新幹線を軸とする事業活動において安全・正確・快適なサービスを追求することで、より暮らしやすい社会の実現、地域の発展に貢献するとともに、元来、環境性能の高い鉄道輸送のご利用を促進しつつ、最新技術を取り入れながら環境優位性の向上も不断に図ってきました。こうした事業活動の成果は、安全かつ強靱なインフラの構築、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」の達成につながっています。さらに、鉄道事業の運営を支える人材の育成に力を入れ、ジェンダー平等、働きがいのある職場づくりや雇用の促進という観点からも、SDGs達成につながる取組みを日々進めるなど、不断に「社会的価値」を創造してきました。

そして、先述の「経済的価値」であるキャッシュ・フローを原資に、さらに安全かつ強靱で環境優位性の高いインフラの整備とサービ

スの向上、それを支える人材育成とイノベーションの推進を進め、「社会的価値」を創造するとともに、より良いサービスを提供し、多くの方々にご利用いただくという好循環を実現してきました。現在進めている中央新幹線計画も、こうした好循環により実現可能となったわけです。



## 経営課題の解決に向けて、組織、人材の力を強化する

私は1989年にJR東海に入社して以来、現場に近い部署から本社まで様々な部門で人材育成や労務関係の仕事に長く携ってきました。そのため、「ヒト」の力を最大限に高め、活用していくことに強い思い入れがあります。「ヒト」「モノ」「カネ」「情報」とよく言いますが、キャッシュ・フローを生み出していくための施策を考えて実行していくのは「ヒト」であり、人材こそが最大の経営資源です。採用した人材に教育・訓練等の投資をしっかりと行い、高めた能力を存分に活用していくということが、当社の人的資本マネジメントの基本的な考え方で。

冒頭お話しした「収益の拡大」と「業務改革」を達成するには、従来のやり方にとらわれず、果敢にチャレンジすることが必要不可欠です。私は社長に就任以来、「自由に考え、大いに議論し、粘り強くやり抜く」という取組み姿勢の重要性を強調してきました。すなわち、様々な知識・技術をベースにしつつ、従来の枠に縛られることなく社員が発想力豊かに考え、率直に意見をぶつけ合い、議論を通じ

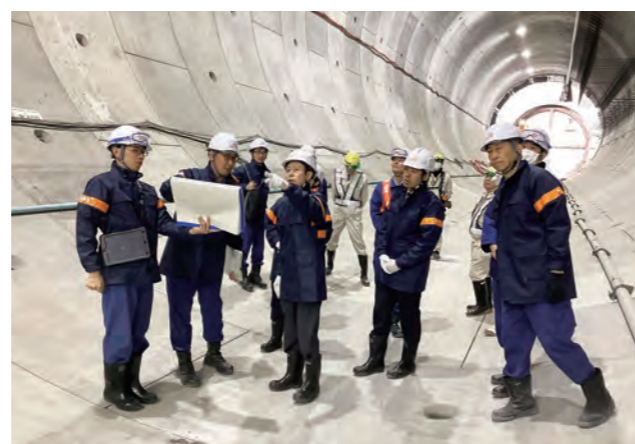
て、単なるアイデアだったものを形のある施策に進化させていくということ、そして周囲を巻き込んで最後まで責任を持ってやり切ることが大切であり、「挑戦」をやり抜き、「変革」を達成することをこれまで以上に高く評価したいと考えています。そのような問題意識から、能力を最大限に発揮し成長できる環境を整えることを目的として、人事・賃金制度を2025年に大きく変更します。

また、当社は鉄道をはじめ、様々な方々がご利用になる公共性の高いサービスを提供しており、多様なバックグラウンドを持つ一人ひとりの社員が持てる能力を存分に発揮し活躍していくことが重要だと考えています。これまでも柔軟な働き方の整備、育児・介護等のライフイベントと仕事の両立支援制度の充実、女性活躍推進プロジェクト等に取り組んできましたが、引き続き、すべての社員が意欲や働きがいをもって長きにわたり活躍し、職業人生の充実を図りながら、会社の発展に貢献できるようにしていきます。

## 地域社会に根差した鉄道会社としての役割を果たす

名古屋・静岡地区を中心とした在来線は地域のお客様の通勤・通学をはじめとする日常の移動手段としての役割を担っています。道路網の発達やテレワークの普及などにより、在来線を取り巻く環境には厳しいものがありますが、運営の効率化やサービスアップにより、当社は地域のインフラ事業者としての役割を果たしてきました。2024年度においては、静岡地区で18年ぶりの新車両となる在来線通勤型電車315系を6月より順次投入しており、これまで以上に快適な移動を楽しんでいただきたいと思います。

また、鉄道をご利用になる方をはじめ、多くの方が集まる駅は地域社会の重要な拠点であり、これまで当社はこの恵まれた立地を活かし、オフィス、商業、ホテル等を展開し、駅の魅力を大きく高めつつ収益を上げてきました。「コロナ禍」後は、当社グループのア



セットを最大限活用して、鉄道利用者だけではなく、観光客、沿線居住者を主な対象として、自治体・事業者と協働・共創しながら、顧客視点で商品・サービスを提供することで、沿線都市と移動の価値を

高め、グループ事業の収益を上げるとともに、鉄道の輸送需要を生み出すような相乗効果を狙った取組みを進めています。

## 地球環境に優しい鉄道のご利用を促進し、地球環境保全に貢献する

鉄道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れた特性を有しています。持続可能な社会の実現に、鉄道が果たすことができる役割は大きいと考えます。こうした鉄道の特性をさらに向上させるべく、当社は省エネ型車両の導入など様々な取組みを進めてきました。政府の「2050年カーボンニュートラル」政策を前提にCO<sub>2</sub>排出実質ゼロを目指すことで、鉄道の環境優位性をさらに高めていきます。

また、地球環境保全意識のさらなる高まりを踏まえ、2023年9月に東海道新幹線の駅間ごとの一人当たりのCO<sub>2</sub>排出量を公表しました。この数値をベースに、2023年10月からは「貸切車両パッケージ」でのオプションとしてお客様のCO<sub>2</sub>排出量をオフセットするサービスを、2024年4月からはエクスプレス予約法人会員向けにCO<sub>2</sub>フリー電気を活用することでCO<sub>2</sub>排出量が実質ゼロとなるサービスを開始しています。このような取組みによって、鉄道事業

者として環境問題の解決に貢献することに加え、脱炭素社会への移行に向けたニーズを捉え、収益の拡大にも繋げていきます。

TCFD\*への対応については、当社は2021年5月にTCFDの提言に賛同し、東海道新幹線に関して、2022年には河川氾濫の増加に伴う設備損害について、2023年には大雨による利益損失について、定量的に分析して開示していますが、さらに高潮による設備損害に関するリスクと機会の把握に努め、情報開示を進めています。

\*TCFD:Task Force on Climate-related Financial Disclosureの略。  
気候関連財務情報開示タスクフォース。

また、「東海道新幹線再生アルミ」の活用等、廃棄物の削減や資源の再利用を通じた地球環境への負荷低減にも継続して取り組んでいきます。

## ステークホルダー間のバランスを意識したガバナンス

鉄道事業は公益性が高く、様々なステークホルダーの支えがあって成り立っています。特定の利害関係者に偏ることなく、すべてのステークホルダーの皆様からの信頼を高め、企業として持続的に成長し、「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果たし続けていきます。その上で、株主還元の方針としては、健全経営を堅持しながら、中央新幹線計画等の各種プロジェクトを着実に推進するための内部留保を確保し、配当については安定配当を継続することを基本方針としています。

この方針に基づいて、「コロナ禍」で純損失を計上した期間も一定の配当を継続しました。また、各期の配当金額は、経営環境、業績を踏まえて決定しており、2023年度の期末配当を増配した他、2024年度の配当予想も年間ベースで増配しており、「コロナ禍」前の2019年度の年間配当の水準にまで戻ってきています。今後も

「経営体力の再強化」によって利益とキャッシュ・フローを増やし、持続的な企業成長を目指していきます。

私たちは長期的な目線での設備投資、人材育成等を通じて、日本の大動脈を担う東海道新幹線の安全・正確・高速・高頻度という特性を磨き上げ、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、関連事業を引き続き強化していきます。中央新幹線計画もこのような文脈のもと、当社の使命を果たし続けるために推進するものであり、将来にわたって当社の経営を安定させ、株主をはじめとしたすべてのステークホルダーの利益を確保することに繋がると考えています。ステークホルダーの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。



## 社会的価値の創造

## 経済的価値の創造

持続可能な成長

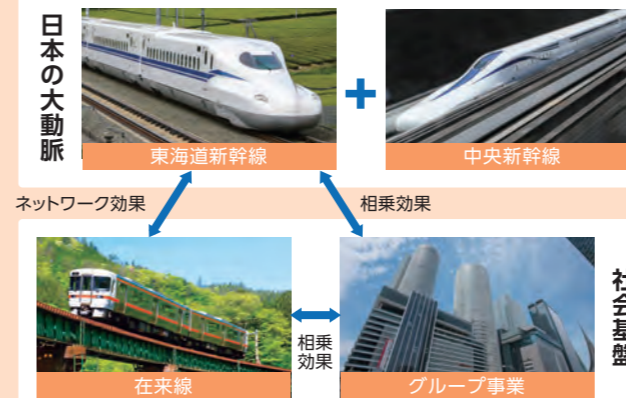
キャッシュ・フローの創出

### 重要課題(背景となる社会テーマ)

- 9 産業と技術革新の基盤をつくろう
  - 11 住み続けられるまちづくりを
  - 11 住み続けられるまちづくりを
  - 11 住み続けられるまちづくりを
  - 12 つくる責任 つかう責任
  - 13 気候変動に具体的な対策を
  - 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 基盤をつくろう
- 安全かつ強靱なインフラの構築**  
(大規模地震、自然災害の激甚化、新たな感染症、サイバーセキュリティ)
- 利用しやすい交通インフラの提供**  
(バリアフリー、インバウンド需要)
- 地域の活性化**  
(沿線地域社会・経済の発展)
- 地球環境の保全**  
(気候変動、資源不足)
- 働きやすい職場の確立**  
(社員の働きがい、人材の多様性)
- イノベーションの推進**  
(経済成長、技術基盤の確立)

### 事業活動上の重点事項

- 1 安全対策
- 2 サービス向上策
- 3 効率化
- 4 環境優位性の追求



経営資本(人・技術・設備等)

適切なガバナンス

### 経営体力の再強化

- 収益の拡大
- 業務改革

### 将来への投資

- 人材育成
- 技術開発
- 設備投資

株主還元 (安定配当の継続)

土台の強化

地域社会

地球環境

従業員

ステークホルダー

お客様

株主

取引先



## 当社の実践する「ESG経営」

### 当社の事業活動上の重点事項

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、中長期的な展望に立ち、安全・安定輸送の確保を最優先に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・発展させつつ、大動脈輸送を二重化する中央新幹線の建設により「三世代の鉄道」を運営するとともに、グループ会社と一体となって鉄道と相乗効果のある関連事業を展開していくことを基本方針としています。

そして、すべてのステークホルダーからの信頼を高めるという確固たるガバナンスのもと、この基本方針に基づく事業戦略により、

利益、キャッシュ・フローといった「経済的価値」を創造しながら、同時に持続的かつ豊かな社会を実現するという「社会的価値」を創造する「ESG経営」を実践し、健全経営と安定配当、さらには企業としての持続的な成長を実現してきました。

鉄道事業を中核とする当社グループにおいては、長期的展望を持ち、人材育成、設備投資、技術開発等を行い、安全・安定輸送の確保を最優先に、競争力を強化していくことが不可欠です。そのために、①安全対策、②サービス向上策、③効率化、④環境優位性の追求に重点を置いて事業活動を行っています。

### 1 安全対策

鉄道事業はいつ、いかなる時であっても、安全の確保が最大の使命です。これまでの実績に関わらず、ひとたび大事故を起こせば、企業への信頼は一気に失われ、企業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、安全確保に向けソフト、ハード両面から最大のエネルギーを注いできています。ソフト面では、規程等のルールを中心に、安全を守る仕組みを不断に構築してきました。また、こうした仕組みを運用していくには、人材の育成が不可欠であり、社員が自らルールを順守できるよう規律意識の向上と、業務やルールの本質を主体的に考え理解を深める取り組みを推進しています。合わせて、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。

また、ハード面での設備投資も安全を確保する上では重要です。当社がこれまで行ってきた設備投資の過半が安全に関わるものであり、その総額は会社発足以降、約4.6兆円です。例えば、東海道新幹線においては、ATC（自動列車制御装置）の更新、脱線防止ガードや地震防災システム等の地震対策、土木構造物の健全性の維持・向上を図るための大規模改修工事等を進めてきました。在来線

においても、ATS-PT（自動列車停止装置）の全線区導入、各種構造物の耐震化、降雨対策、落石対策、踏切保安設備改良等を行ってきました。加えて、駅、車内、重要施設等でのセキュリティ対策を不断に進めているほか、技術開発においても、こうした設備を実現するための安全に関するテーマが中心となっています。さらに、現在取り組んでいる中央新幹線計画は、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。今後もソフト、ハード両面から安全対策を進めていきます。



乗務員の指差喚呼



大規模改修工事

### 2 サービス向上策

当社では、会社発足以来、不断に鉄道のサービス向上を図っています。主力の東海道新幹線においては、安全を最優先に、新型車両の投入や地上設備の改良を重ねながら、速達性、フリークエンシーを中心に輸送サービスの向上を進めています。2003年には品川駅の開業とともに、全列車の最高速度270km/h化及び「のぞみ」中心ダイヤへの移行、2020年には全列車の最高速度285km/h化及び「のぞみ12本ダイヤ」を実現しました。また、速達化、フリークエンシー向上に加えて、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」）の利便性向上にも取り組んでいます。在来線においても、新型車両の投入、それに伴うフリークエンシー向上等、サービス向上の取組みを進めてきています。また、ご利用しやすい交通サービスを提供するべく、バリアフリー化やインバウンド対応も進めています。

一方、鉄道以外の事業においても、鉄道との相乗効果を期待できる分野を中心に、JRセントラルタワーズとJRゲートタワーの一体運営をはじめとして、店舗の品揃え強化やサービス向上、駅商業施設のリ

ニューアル、当社保有地の有効活用を継続的に行うことで、競争力、販売力の強化に努めています。今後も、新たな視点・柔軟な発想を活かしながら、建設中の中央新幹線も含め、鉄道事業及び鉄道以外の事業において、サービス向上に努めていきます。



N700S

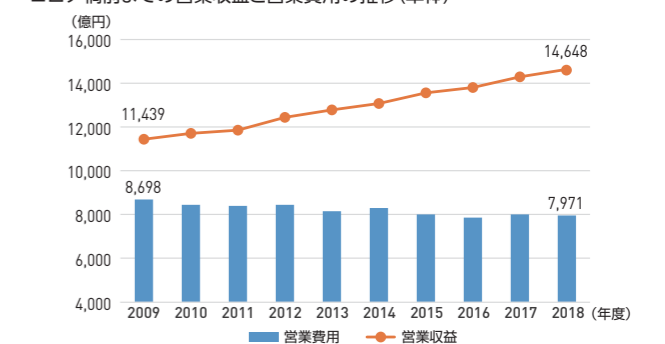
### 3 効率化

安全対策、サービス向上策により、当社が提供するサービスのご利用を促進して収益を拡大することに加え、仕事の進め方についても従前からの方法にとらわれることなく、これまで培った知識・技術力を活用し、業務の組み立ての合理性を徹底的に追求し、設備投資を含めた業務執行全般にわたる効率化・低コスト化に取り組んできました。その結果、コロナ禍前の10年ほどのように、営業収益が増える局面でも固定費を圧縮し、着実に営業利益率を向上させてきました。

また、将来にわたって当社グループが社会的使命を力強く果たしていくため、ICTをフルに活用して最も望ましい業務体制を構築する「業務改革」を進めています。これにより、今後10～15年かけて新幹線・在来線に関わる当社単体の定常的な費用の約1割に当たる800億円程度を削減することを目指しています。さらに、中央新

幹線計画についても、建設・運営・保守等、すべての場面において、安全を確保した上で不断にコストダウンを進めていくなど、今後も効率化の取組みを進めていきます。

コロナ禍前までの営業収益と営業費用の推移(単体)



### 4 環境優位性の追求

社会からの信頼を得つつ、当社が持続的に成長をするために、地球環境の保全は重要な課題だと認識しています。元来、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が、さらに環境負荷を低減するため、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取組みを進めています。

これに留まらず、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、より一層のCO<sub>2</sub>排出削減に取り組んでいます。具体的には、当社が排出するCO<sub>2</sub>のうち、約5%を占める「燃料等の使用に伴う直接排出」については、環境負荷を低減したHC85系を投入したほか、バイオ燃料に関する試験等を進めます。また、水素動力車両の開発を目的として車両走行試験装置と水素供給整備を組み合わせた模擬走行試験を開始し、蓄電池車については調査研究を継続します。残りの約95%を占める「電力使用に伴う間接排出」については、国内の電源部門全体の脱炭素化の動きに加え、N700S及び315系といった省エネ型車両の追加投入を進めるほか、東海道新幹線の周波数

変換装置を電力損失の少ないタイプに取り替える工事を順次進めるなど、さらなる省エネルギー化に取り組みつつ、再生可能エネルギーの活用にも取り組みます。これらに加え、当社は、金融安定理事会(FSB)によって設立された「気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)」の提言への賛同を表明し、TCFDの提言を踏まえて気候変動に関するリスクと機会の分析を通じて自然災害に対する設備強化等の検討を進めていきます。さらに、外部の企業や団体と連携し、環境負荷低減に資する新しい技術や取組みを通じて、鉄道の環境優位性をより高め、地球環境保全及び脱炭素社会の実現に貢献していきます。



ハイブリッド方式の特急車両HC85系



## 「ESG経営」の好循環

当社は、上記の事業活動上の重点事項を実践することで、「経済的価値」の創造と「社会的価値」の創造を両立しています。この2つの「価値」の創造は独立したのではなく、相互に好影響を及ぼしながら、「ESG経営」の好循環を生み出していると考えています。

先述のとおり、当社では、安全を最優先にサービスに磨きをかける中で、収益を大きく伸ばすと同時に、効率的な事業運営に努めることで利益及びキャッシュ・フローといった「経済的価値」を創造してきました。

そして、それを原資に、持続的に事業を発展させるため、長期的な視点から人材育成への投資、技術開発への投資、設備投資等を惜しみなく行い、経営資本を充実させることで、事業運営を行うための土台を強化してきました。そうして蓄えた経営資本を、再び事業活動上の重点事項を中心に投入しながら各種施策を進め、さらなる「経済的価値」の創造につなげています。

## 「経済的価値」の創造

当社では、事業を通じて創造した「経済的価値」を原資に、東海道新幹線を中心に不断に事業に磨きをかけることで収益力を強化しつつ、業務の効率化を進めることで、さらに大きな「経済的価値」を創出してきました。東海道新幹線品川駅が開業する前の2002年度から、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の2018年度までを比較すると、営業キャッシュ・フロー（連結）は57%の成長を遂げています。

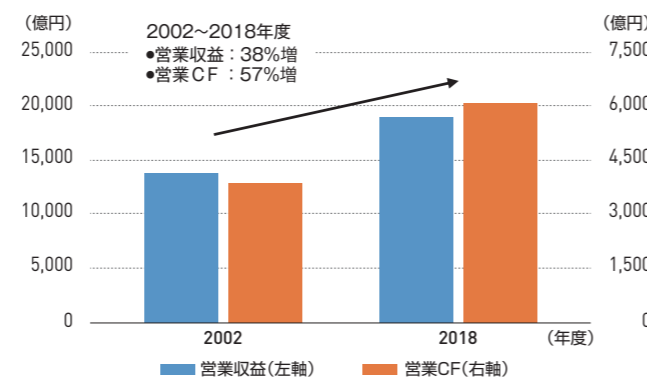
そのようにして創出したキャッシュ・フローを基に、発足直後から負担してきた長期債務を縮減することで金利負担を減らしつつ、人材、技術、設備への投資を一層充実させるとともに、2014年度以降は中央新幹線の建設も進めてきました。その間、並行して、株主還元として安定配当を継続しています。

健全経営と安定配当を堅持し、すべてのステークホルダーからの信頼を高めながら、中央新幹線をはじめ長期的な展望を持って事業運営を行うことができる大前提には、こうした当社の「経済的価値」の創造能力があると言えます。現在は、将来にわたって社会的

一方で、事業活動上の重点事項を中心として事業に磨きをかけることは、「社会的価値」の創造にも直結しています。安全・安定輸送の確保を最優先に、強靱なインフラを構築し、日本の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、さらにグループ事業の展開自体が、日本経済と地域社会の持続可能な発展への貢献につながります【S】。また、鉄道は、他輸送機関に比べてエネルギー効率が高く、地球環境への負荷が少ないという優位性があり、環境優位性の追求を行いつつ鉄道のご利用を促進することは、地球環境の保全に大きく資すると思えます【E】。そして、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】、健全経営を堅持しつつ、安定配当の継続を基本方針として株主還元を行い、また、従業員・取引先との長期安定的な関係構築を図るなど、すべてのステークホルダーからの信頼を高めながら、企業として持続的に成長していくことができると考えています。

な使命を果たしていくため、「収益の拡大」と「業務改革」の2つの柱からなる経営体力の再強化に取り組んでいます。

営業収益と営業キャッシュ・フローの成長（連結）



## 「社会的価値」の創造

## S 社会 Social

## S 安全かつ強靱なインフラの構築

東海道新幹線は、日本の三大都市圏である東京～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多く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世界に比類のない集積地帯です。その中で東海道新幹線は、経済や社会の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、必要不可欠かつ他輸送機関に対し圧倒的なプレゼンスを有するインフラとなっています。そして、当社はいかなる時にも、この日本の大動脈輸送を守り抜くことができるよう、安全かつ強靱なインフラの構築を目指しています。

そのために、当社は会社発足当初から事故防止に向けソフト・ハード両面から最大のエネルギーを注ぎ、事故防止のためのルールや仕組みの構築、訓練による社員の育成・技量向上、各種保安設備の整備を不断に進めてきました。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おり、在来線を含めた鉄道運転事故の件数も会社発足時から大幅に減少しています。

さらに、日本は地震大国であり、当社のマーケットエリアでは、首都直下地震及び南海トラフ地震の切迫等が懸念されています。合わせて、近年は自然災害の激甚化への対応も重要な課題となっています。当社では会社発足以来、十分な地震対策や自然災害対策をソフト・ハード両面から進めてきており、適時適切なオペレーションはもとより、設備の強化についても不断に取り組むことで、大規模地震や自然災害の激甚化にも耐え得る強靱なインフラを構築してきまし

## S 利用しやすい交通インフラの提供

当社は、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。引き続き、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重要な課題であると考えています。このため当社は、訪日観光の際にも「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、海外からのお客様にスムーズに駅や鉄道をご利用いただけるための設備・サービスの拡充等にも取り組んでいます。今後とも、当社の駅、車両が安全で使いやすいものとなるよう努めていきます。

た。システム面でも、地震等の災害時やシステム故障等によりお客様へのサービス提供や社内の業務遂行が滞ることがないように、設備の二重系化やバックアップの確保等の対策を講じているほか、サイバー攻撃に対しても、列車運行上重要なシステムについては外部との接点を無くした独立したシステム構成とするなど、万全を期しています。

加えて、当社は、こ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に、超電導リニアによる中央新幹線計画を進めています。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、日本の大動脈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きます。

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



N700S車椅子スペース



S 地域の活性化

当社は、日本の経済社会を支える東海道新幹線と合わせて、名古屋・静岡を中心とした在来線運営と、これらの地域を中心とした関連事業展開とを一体的に行い、人々の生活を支える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としての役割を果たしています。フリークエンシー向上や新型車両投入等を進めつつ、東海道新幹線と組み合わせる形で、輸送ネットワークの維持に努め、ご利用いただきやすいサービスを提供してきました。加えて、沿線地域と連携した営業施策により地域の活性化を図っています。また、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名古屋駅周辺の発展の様子



会社発足直後の様子



JRゲートタワー完成後の様子

S 人材育成と働きがいのある職場づくり

当社は、人材こそが最大の経営資源と考えています。経営理念や行動指針を社員一人ひとりが自身の仕事に落とし込み、それをチームとしてまとめ上げ、しっかりとやり抜くことが、「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という経営理念をより高いレベルで実現することにつながります。このような考え方のもと、当社では人材育成と働きがいのある職場づくりに向けて、現場での教育訓練や各種研修、女性活躍推進の取組みや各種改善活動をはじめ、エンゲージメント調査の結果等も活用しながら、社員の意欲と能力を高め、企業価値の最大化に取り組んでいます。

また、経営体力の再強化等の経営課題に向けて、人材の育成や組織力の強化を図るため、採用職種毎のキャリアパスを明確にして最大限の能力発揮を促すとともに、変革・挑戦に向けた取組み・成果を適切に処遇し、社員の意欲・能力を向上させることを目的として、2025年度に人事・賃金制度の見直しを行います。

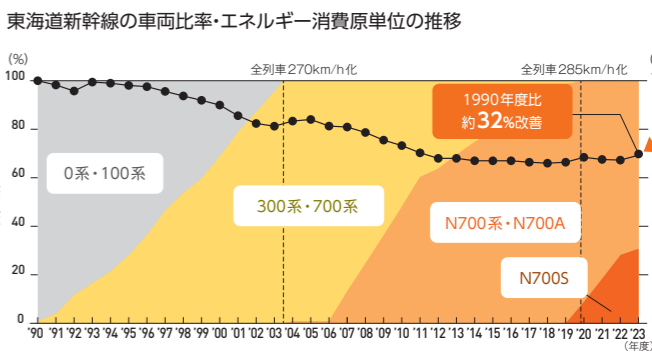


E 環境 Environment

E 地球環境の保全

当社は、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27%を担っているにも関わらず、CO<sub>2</sub>排出量では7%を占めるにすぎません。当社では、こうした特性に不断に磨きをかけるべく、省エネルギー型車両の投入に取り組んできました。最新の新幹線車両N700Sでは、東京～新大阪を最高速度285km/hで走行した場合の電力消費量は、最高速度270km/hで走行した場合の300系(1992年3月～2012年3月まで営業運転)に対して28%の削減となっています。また、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座席当たりのエネルギー消費量は約8分の1、CO<sub>2</sub>排出量では約12分の1です。当社は、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むとともに、政府による「2050年カーボンニュートラル」方針に沿って、より一層のCO<sub>2</sub>排出削減に取り組む、

さらなる環境優位性の向上を図っていきます。また、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、資源の有効利用の推進も行っており、化学物質や廃棄物の放出の削減はもとより、食品ロスの削減やマテリアルリサイクルにも取り組むなど、環境負荷の低減に努めています。



G 企業統治 Governance

G 適切なガバナンス

当社の経営の柱となる鉄道事業においては、最重要課題である安全・安定輸送の確保に必要な取組みを着実に実行するという考え方を基礎として経営を行っています。また、中央新幹線という大規模かつ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、株主の皆様をはじめとしたすべ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。こうした取組みは、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。このように、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、すべてのステークホルダーからの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いきます。

G 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1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図っていくことで、すべ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がっていくと考えています。

ステークホルダー	
お客様	●安全で、すべ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 ●働きがいのあるいきいきとした職場
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

# 最新の技術を活用した経営体力の再強化

～より安全で、より便利で、より快適な鉄道を目指して～

当社は、効率的な業務執行体制を構築することで10～15年かけて定常的なコストを単体で800億円削減する「業務改革」を推進するとともに、新しい発想により「収益の拡大」を実現することに挑戦し、経営体力の再強化に取り組んでいます。近年、センシング、画像認識、ビッグデータの伝送・解析、AI、ロボット等の技術が大きく進化しています。当社はこれらの技術を積極的に取り入れ、輸送サービスの在り方を抜本的に変革することで、将来の労働力人口の減少にも対応するとともに、より安全で、より便利で、より快適なサービスを効率的に提供していきます。

2022年10月に、当社が目指す鉄道の将来像とその主な取組みについて取りまとめました。これらの取組みを磨き上げることにより、将来にわたって在来線・東海道新幹線・中央新幹線の三世代の鉄道を一体的に発展させ、「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力強く果たしていきます。



駅や新幹線車内の  
ビジネス環境整備を推進



新幹線の新たな  
座席のあり方を検討



新幹線車内の  
新しい使い方を提供

## より便利に

- ・ネット予約・チケットレスサービスを拡大し、お客様によりスムーズなご旅行を提供します。
- ・ICTをはじめとする最新の技術を活用して、お客様とのコミュニケーション手段を拡充し、輸送サービスの利便性を向上させます。



「EX旅先予約」「EX旅パック」等を活用した新たな旅行スタイルを提案

## より快適に

- ・お客様の多様なニーズを汲み取り、新たな視点・柔軟な発想により、サービスの充実を図ります。

## より安全に

- ・様々な面から安全性を高めることで、お客様に安心してご利用いただける輸送サービスを提供し続けます。
- ・鉄道の運行やメンテナンスにおいて、最新の技術を活用したシステムや設備の導入により、輸送サービスの信頼性を高めるとともに、係員は現地の状況やデータから判断し計画に反映させるといった、より創造的な業務に注力します。



TOICA全線拡大とネット予約  
拡大でチケットレス乗車



テレビ電話でご案内可能な  
券売機等を拡充



一部編成への車側カメラ設置等  
により、ワンマン運転も可能に



新幹線全駅に可動柵整備



画像認識等を活用して線路や  
電車線設備の状態をモニタリング



状態監視データ等を活用して  
車両状態をモニタリング

「コロナ禍」を受けて、東海道新幹線の輸送力を高めるとともに利便性を向上させることによって旺盛な需要に応え、収益を伸ばすという従来型の戦略に加え、新たな需要創出と価格戦略による収益の拡大に取り組んでいます。

需要創出

観光をはじめとするビジネス以外の需要の取り込みにも一層注力するとともに、増加傾向にあるインバウンドを新たに重点ターゲット化しています。従来のやり方にとらわれない新しい発想や、他社・地域との連携などを通じて多様なニーズを取り込むとともに、移動目的を自ら創るという切り口での取り組みも行っています。

価格戦略

割引戦略における割引率の見直しに加え、利便性や付加価値の向上など、より良いサービスを提供することで、サービスに見合った料金をいただくことにも取り組んでいます。



1. 需要創出

ビジネス

Face to Faceの需要を喚起するという考え方のもと、対面で会ってビジネスを進めることへの機運醸成として「会いにいこう」キャンペーンを展開しています。また、多くの集客交流が見込まれるMICEに着目し、当社エリア外からの誘致やオンライン開催のリアル化による新規需要の獲得を目指しています。さらに、東海道新幹線を号車単位で貸切り、車内でオリジナルイベント等を実施できる「貸切車両パッケージ」など、新幹線車内での移動時間を有効活用していただく施策に取り組んでいます。

インバウンド

当社管内への旅行状況や東海道新幹線の利用状況等の分析結果を踏まえて、東海道新幹線による旅の魅力や訴求する専用Webサイトと動画を活用し、訪日外国人向け「スマートEX」のプロモーションを継続的に実施することで、ご利用増につなげています。

非ビジネス

移動目的を自ら創るという切り口で、アニメ、ゲーム、映画等のコンテンツホルダーと連携し、車内限定コンテンツの配信やアニメ等で登場する地域の周遊企画、各種イベントの開催等を通じて新規需要の創出に取り組んでいます。また、コンサートやスポーツイベント等とも連携し、EXサービス会員先行チケットの販売等を通じて鉄道による移動需要を喚起しています。



JR東海「推し旅」×「ポケまぜ」 ©2020 Pokémon. ©1995-2020 Nintendo/Creatures Inc. /GAME FREAK Inc. Developed by Genius Sonority Inc. ポケットモンスター・ポケモン・Pokémonは任天堂・クリエーション・ゲームフリークの登録商標です。

2. 価格戦略

利便性の向上

「EXサービス」においては、新幹線と、ホテルや旅先での交通手段、観光プラン等のご旅行全体をシームレスに予約・決済いただく「EX旅先予約」・「EX旅パック」の導入や、「1年前予約」の開始など、一層のサービスの充実化を図りました。また、「ジャパン・レール・パス」においては、Webサイトの案内を充実させるリニューアルを行ったほか、追加料金

をお支払いいただくと「のぞみ」号もご利用いただけるようにする等、商品の充実化を図りました。それらの利便性の向上に伴い、2023年10月、「EXサービス」・「ジャパン・レール・パス」の一部価格改定を行い、サービスに見合った料金をいただくこととしました。

付加価値の向上

乗車前後を通じ、シームレスに仕事ができる環境を充実させることで、ビジネス需要のさらなる取り込みを目指しています。具体的には、駅構内や駅直結ビルにおけるワークスペース事業「EXPRESS WORK」、お客様のパーソナルスペースがより広くなり、より快適に仕事をしていただける「S WorkPシート」、新幹線車内での打ち合わせやWeb会議等にご利用いただける個室タイプの「ビジネスブース」の導入、拡充を進めています。また、東海道新幹線のN700S車両の一部に、高いプライベート感とセキュリティ環境を備えた完全個室タイプの座席を順次導入することとしました。サービス開始時期は2026年度中を予定しています。設備仕様やサービス内容、運転区間、価格等の詳細は、サービス開始に向けて順

次お知らせしていきますが、グリーン車よりもさらに上質な設備・サービスを導入することから、グリーン車を上回る価格を想定しています。また、新幹線の新たな座席のあり方については、引き続き検討を進めます。

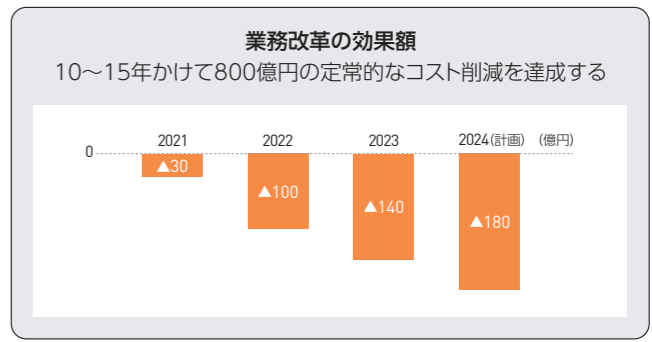


個室(内装)のイメージ

1. 自動運転システム(GOA2)の導入 東海道新幹線

東海道新幹線に自動運転システム(GOA2)を導入し、運転士の業務を支援します。

- 2028年頃に自動運転システム(GOA2)の自動運転機能®を搭載した列車の営業投入を目指し、現在走行試験を行っています。
●運転操縦の支援拡充により、運転士は駅発着時のホーム上の安全確認・ドアの開閉を行うとともに、異常時においては列車の責任者として車掌、パーサー等を統轄して対処します。
●車掌は列車内で旅に不慣れなお客様などのサポート業務に注力し、また、巡回強化により車内セキュリティを向上させます。
※定時運転機能、定位置停止機能など



2. 画像認識技術を活用したワンマン運転の拡大

3両以上の一部編成で車両の側面にカメラを設置する等により、画像で安全を確認します。

- 運転士による各車両等に設置したカメラの画像での確認に加え、技術の活用が目途が立ったことから、画像認識技術を活用してお客様の接近等を検知する安全確認支援装置を315系4両編成に搭載し、右記の通り315系4両編成によるワンマン運転を実施することとしました。

- ・2025年度中…関西本線(名古屋駅～亀山駅間)と武豊線で実施
・2026年度以降…東海道本線(三島駅～沼津駅間、浜松駅～豊橋駅間、大垣駅～米原駅間)や御殿場線等で順次実施

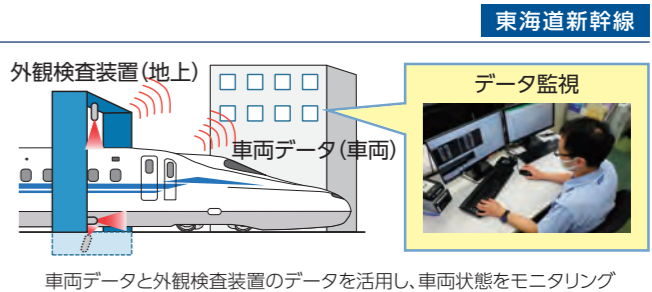


カメラ①～④表示のイメージ (例)列車に接近した人物を検知、音等で運転士に通知

3. 車両の外観検査の自動化

人手により行っている車両の外観検査を自動で実施します。

- 画像解析技術等を活用し、車両基地や駅に入るタイミングで車両の外観を自動で検査するシステムを開発しました。
●システム導入後は、人手による外観検査業務の多くを削減できる見込みであり、車両の外観を従来より高頻度に検査できるため、安全性がさらに向上します。
●2024年度に営業車両による検証を開始し、本格的な運用開始は2029年度頃を目指しています。



車両データと外観検査装置のデータを活用し、車両状態をモニタリング

4. 営業車検測の強化

営業車検測機能により電気設備・軌道設備に関する保守作業を省力化します。

- 2026年度以降に投入するN700Sの一部編成に機能強化した営業車検測機能を搭載することで、現在ドクターイエローで行っている検査を代替可能となり、検査専用車両への更新投資が不要となります。
●営業車両でドクターイエローと同等以上のデータを高頻度で取得可能となり、設備の安全性・信頼性が向上するとともに、係員が現地で実施している検査業務の一部が代替可能となり、電気設備・軌道設備に関する保守作業をさらに省力化します。



ドクターイエロー

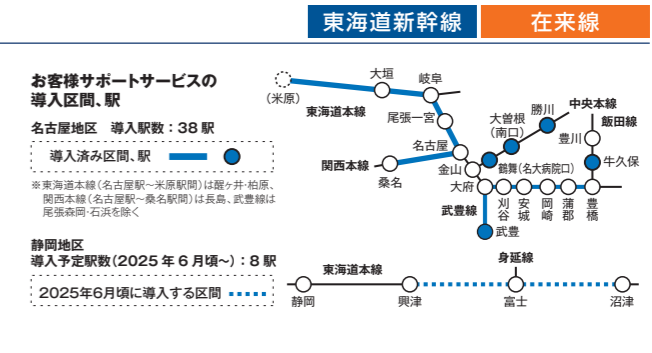
ドクターイエローの機能を代替

N700S(営業車検測機能)

5. お客様サポートサービスの拡大

駅の効率的な運営とサービスの維持・向上の両立を進めます。

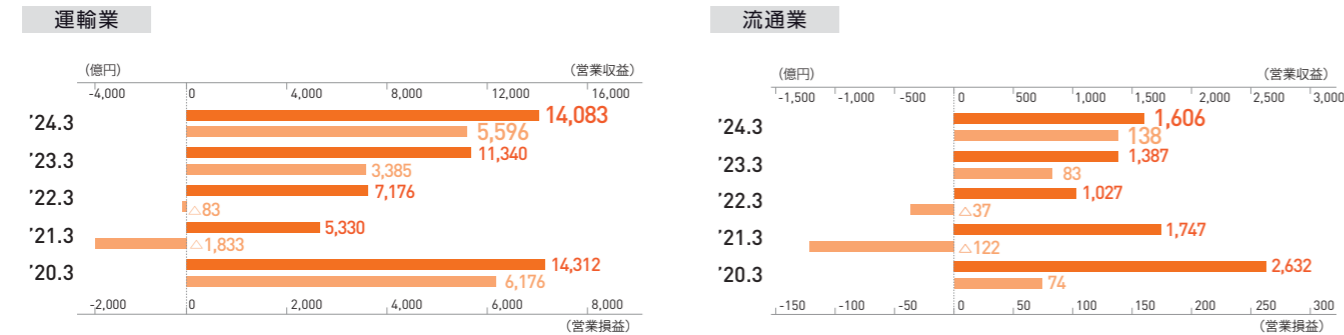
- 「サポートつき指定席券売機」や「お客様サポートサービス」など、遠隔でのご案内サービスを拡充し、きっぷ購入時のサポートも充実します。
●早朝・深夜時間帯などでもきっぷ購入可能となる駅を拡大します。
●「お客様サポートサービス」についてはこれまでに東海道本線(大府駅～豊橋駅間、名古屋駅～米原駅間)、中央本線(鶴舞駅(名大病院口)・大曾根駅(南口)・勝川駅)、関西本線(名古屋駅～桑名駅間)、武豊線・飯田線(牛久保駅)、に導入しています。
●また、2025年6月頃には静岡地区・東海道本線(沼津駅～興津駅間)に導入します。



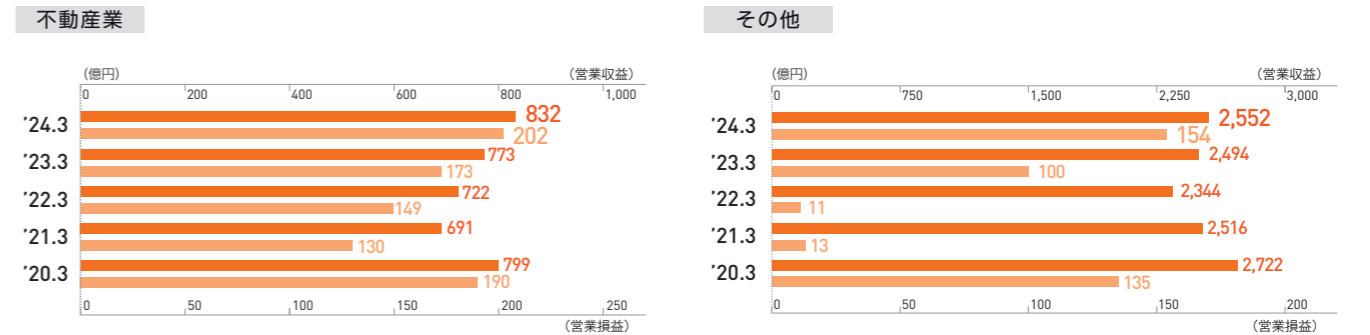
## 「経済的価値」の創造

## 財務データ

## セグメント別の営業収益・営業損益



※1 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 ※2 2021年3月期～2023年3月期は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている  
※3 2021年3月期より「収益認識に関する会計基準」を適用。これにより主に流通業の営業収益において数値が低くなっている



## 比較損益計算書(単体)

	2020年 3月期	2021年 3月期	2022年 3月期	2023年 3月期	2024年 3月期
	(億円)	(億円)	(億円)	(億円)	(億円)
営業収益	14,369	5,417	7,260	11,433	14,173
鉄道事業	14,222	5,274	7,113	11,267	14,002
関連事業	147	143	146	166	171
営業費用	8,139	7,177	7,273	7,970	8,510
鉄道事業	8,054	7,094	7,190	7,883	8,416
関連事業	84	82	82	87	94
営業損益	6,230	▲1,759	▲12	3,463	5,663
経常損益	5,400	▲2,566	▲740	2,788	5,045
税引前当期純損益	5,399	▲2,778	▲894	2,829	5,085
当期純損益	3,788	▲2,023	▲681	2,019	3,587

## 比較損益計算書(連結)

	2020年 3月期	2021年 3月期	2022年 3月期	2023年 3月期	2024年 3月期
	(億円)	(億円)	(億円)	(億円)	(億円)
営業収益	18,446	8,235	9,351	14,002	17,104
営業費用	11,884	10,082	9,334	10,257	11,030
営業損益	6,561	▲1,847	17	3,745	6,073
経常損益	5,742	▲2,620	▲672	3,074	5,469
税金等調整前当期純損益	5,734	▲2,685	▲667	3,061	5,453
親会社株主に帰属する当期純損益	3,978	▲2,015	▲519	2,194	3,844

## 経営指標(連結)

	2020年 3月期	2021年 3月期	2022年 3月期	2023年 3月期	2024年 3月期
自己資本当期純利益率	10.9%	▲5.4%	▲1.4%	6.0%	9.7%
売上高当期純利益率	21.6%	▲24.5%	▲5.6%	15.7%	22.5%
総資産営業利益率	6.9%	▲1.9%	0.0%	3.9%	6.2%
自己資本比率	39.9%	37.9%	37.7%	39.5%	41.9%
1株当たり当期純損益 <sup>※</sup>	¥405.57	▲¥205.09	▲¥52.77	¥222.99	¥390.66
1株当たり配当額 <sup>※</sup>	¥30	¥26	¥26	¥27	¥29

※2021年3月期～2023年3月期の一部の数値は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けている  
※2024年3月期の1株当たりの数値については、2023年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を5株に分割したことを受け、期首に当該株式分割が行われたと仮定して算定。  
また、2023年3月期以前の1株当たり当期純利益・配当額については、2024年3月期との比較を容易にするために5で除した値を表示

## 比較貸借対照表(連結)

	2020年 3月期	2021年 3月期	2022年 3月期	2023年 3月期	2024年 3月期
	(億円)	(億円)	(億円)	(億円)	(億円)
流動資産	33,826	30,238	26,827	27,122	27,910
うち 中央新幹線建設資金管理信託	24,350	20,761	18,130	15,852	13,516
固定資産	62,204	65,765	67,677	68,021	71,507
有形固定資産	49,251	51,767	54,076	56,126	58,088
無形固定資産	911	1,104	1,420	1,594	1,601
投資その他の資産	12,041	12,893	12,180	10,301	11,817
資産合計	96,031	96,003	94,505	95,144	99,418
流動負債	6,256	8,240	7,373	7,294	7,987
固定負債	51,053	50,896	51,039	49,778	49,195
うち 中央新幹線建設長期借入金	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000
負債合計	57,310	59,137	58,412	57,072	57,182
うち 長期債務	48,460	49,326	49,416	49,498	48,461
純資産合計	38,721	36,866	36,092	38,071	42,236
負債純資産合計	96,031	96,003	94,505	95,144	99,418

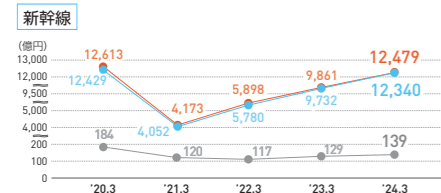
## 比較キャッシュ・フロー計算書(連結)

	2020年 3月期	2021年 3月期	2022年 3月期	2023年 3月期	2024年 3月期
	(億円)	(億円)	(億円)	(億円)	(億円)
営業活動によるキャッシュ・フロー	5,952	▲1,693	717	4,867	6,728
投資活動によるキャッシュ・フロー	▲5,524	▲1,347	▲1,530	▲1,750	▲4,365
有形・無形固定資産の取得等による支出	▲4,590	▲4,935	▲4,781	▲4,452	▲3,871
中央新幹線建設資金管理信託による収入・支出(純額)	2,355	3,588	2,630	2,277	2,336
資金運用による収入・支出(純額)	▲3,289	—	619	424	▲2,830
財務活動によるキャッシュ・フロー	▲329	2,626	▲191	▲2,206	▲1,251
現金及び現金同等物の増減額	97	▲414	▲1,004	910	1,111
現金及び現金同等物の期首残高	7,516	7,613	7,199	6,194	7,105
現金及び現金同等物の期末残高	7,613	7,199	6,194	7,105	8,217

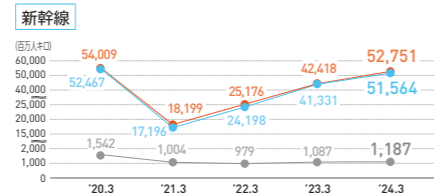
財務データ

輸送・財務の状況

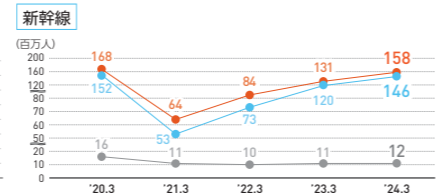
旅客運輸収入



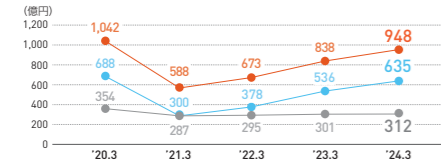
輸送人キロ



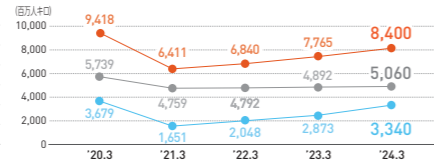
輸送人員



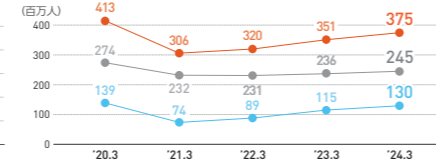
在来線



在来線

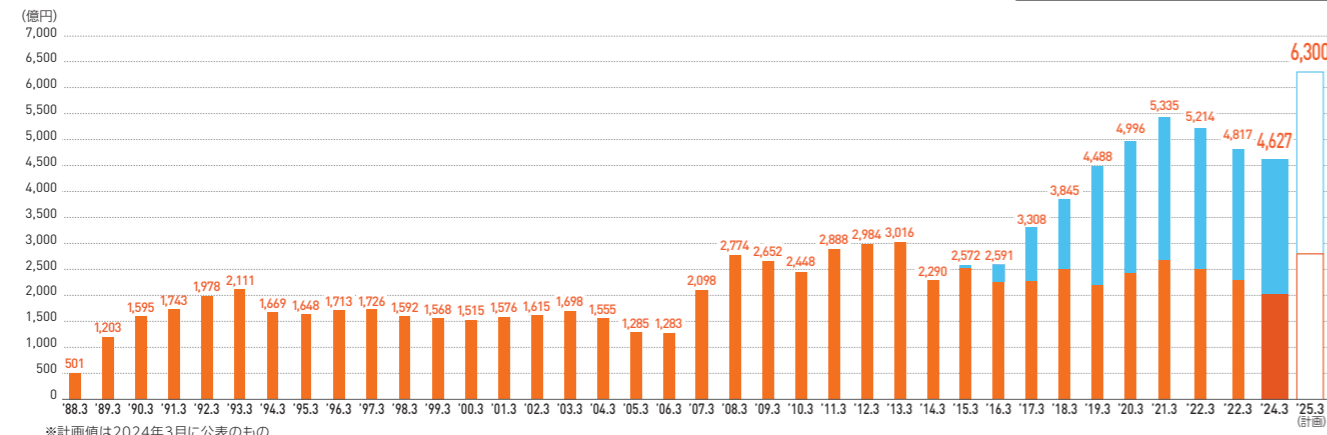


在来線



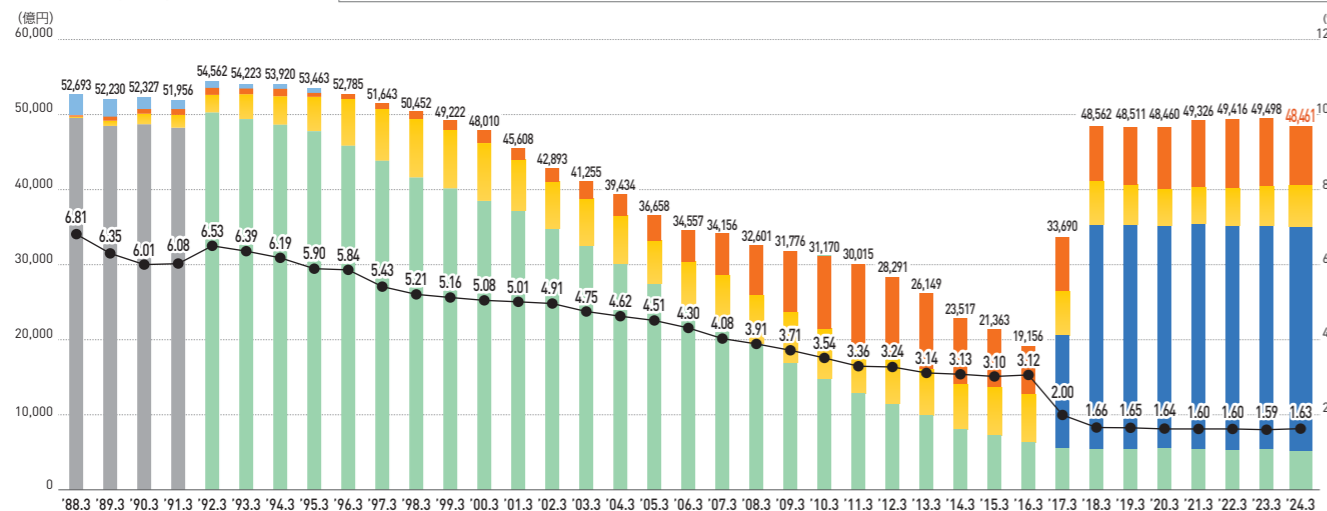
※2021年3月期～2023年3月期は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている

設備投資額 (単体)



※計画値は2024年3月に公表のもの

長期債務 (単体)

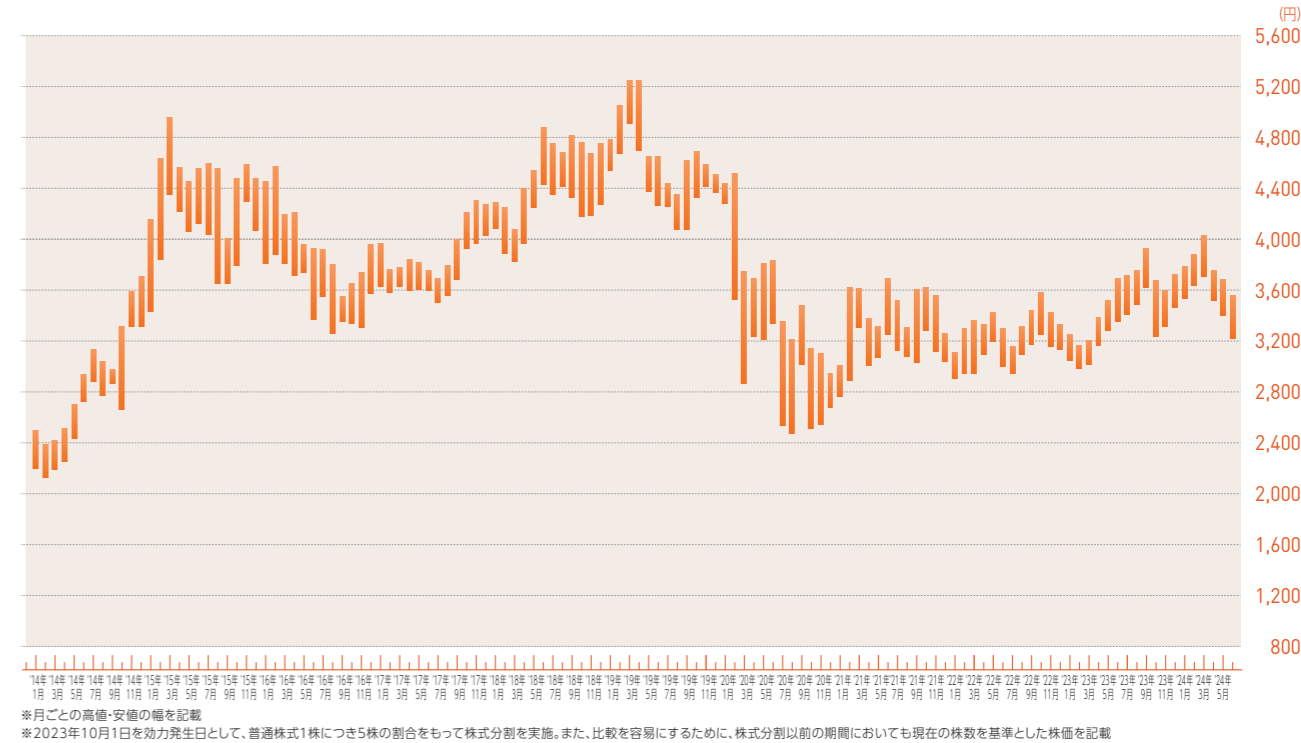


※1 2013年3月期の1株当たり配当額については、2012年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株とす単元株制度を採用したことを受け、期首に当該株式分割が行われたと仮定して算定。また、2024年3月期の1株当たり配当額については、2023年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を5株に分割したことを受け、期首に当該株式分割が行われたと仮定して算定。

※2 2012年3月期以前の1株当たり配当額については、2013年3月期以降との比較を容易にするために500で除した値を表示。また、2013年3月期から2023年3月期は2024年3月期以降との比較を容易にするために5で除した値を表示。

※3 2021年3月期～2023年3月期の当期純損益は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている

株式情報  
当社株価の推移



※月ごとの高値・安値の値を記載  
※2023年10月1日を効力発生日として、普通株式1株につき5株の割合をもって株式分割を実施。また、比較を容易にするために、株式分割以前の期間においても現在の株数を基準とした株価を記載

大株主の状況 (上位10社)

氏名または名称	所有株式数 (株)	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)	112,874,600	11.46%
株式会社日本カストディ銀行 (信託口)	60,669,300	6.16%
野村信託銀行株式会社 (退職給付信託三菱UFJ銀行口)	35,625,000	3.62%
株式会社みずほ銀行	33,757,500	3.43%
日本生命保険相互会社	25,000,000	2.54%
株式会社三菱UFJ銀行	22,390,500	2.27%
STATE STREET BANK WEST CLIENT - TREATY 505234	18,134,300	1.84%
農林中央金庫	16,750,000	1.70%
GOVERNMENT OF NORWAY	15,698,472	1.59%
JR東海社員持株会	15,254,800	1.55%
計	356,154,472	36.16%

※上記のほか、当社は自己株式44,996,720株を保有しています ※持株比率は自己株式(44,996,720株)を控除して計算しています

[2024年3月31日現在]

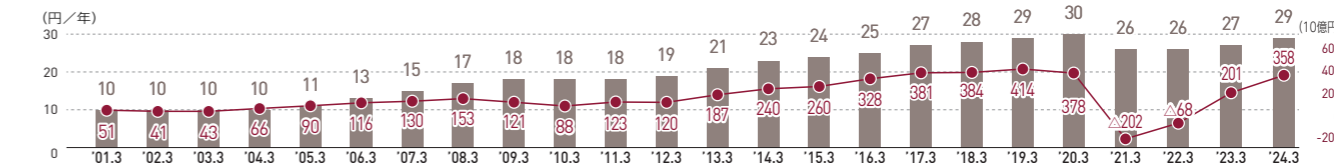
企業価値向上・株主還元についての当社の考え方

当社は、鉄道事業の特性や中央新幹線計画という当社特有の事情を踏まえ、持続的な企業成長を目指します。具体的には、鉄道事業の経営においては安全の確保が大前提であり、安全を確保するためには長期的視点に立った継続的な設備投資や人材育成が必要となります。また、中央新幹線計画は、すべてのステークホルダーの利益を長期にわたり確保することに繋がります。現在、当社は「経営体力の再強化」に取り組んでおり、収益を増やすとともに費用を削減し、利益とキャッシュフロー

を増やしていきます。これは長期的な観点から資本コストや株価を意識しつつ、様々なステークホルダーを重視した経営です。

株主還元の方針としては安定配当を継続することを基本方針としています。今後も「経営体力の再強化」によって持続的な成長を目指した上で、具体的な配当金額については、各期の経営環境、業績を踏まえて決定していきます。

1株当たり配当額



※1 2013年3月期の1株当たり配当額については、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。また、2024年3月期の1株当たり配当額については、2023年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を5株に分割したことを受け、期首に当該株式分割が行われたと仮定して算定。

※2 2012年3月期以前の1株当たり配当額については、2013年3月期以降との比較を容易にするために500で除した値を表示。また、2013年3月期から2023年3月期は2024年3月期以降との比較を容易にするために5で除した値を表示。

※3 2021年3月期～2023年3月期の当期純損益は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている

## 「社会的価値」の創造 -社会-

## 安全かつ強靱なインフラの構築

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、当社は一貫して最優先に取り組んできました。具体的には、日本の大動脈としての東海道新幹線と、社会基盤としての在来線について、ソフト・ハード両面から様々な安全対策を進めることで、安全かつ強靱なインフラの構築を進め、日本の経済活動や社会活動を持続可能な形で支えています。

東海道新幹線開業以来、  
乗車中のお客様が  
死傷される列車事故

0件

会社発足以来の  
安全関連投資額(累計)

4.6兆円

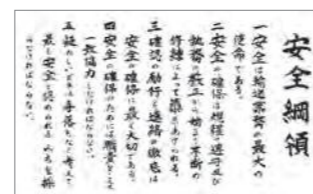


## 安全綱領

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す。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、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70億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。



安全綱領

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

## 安全に関する基本的な考え方

安全綱領の理念のもと、「安全に関する基本的な考え方」を示し、取り組んでいます。安全は「人」「しくみ」「設備」で守りますが、この土台となるのが、安全最優先の文化です。安全最優先の文化をしっかりと根付かせ、一人ひとりが安全最優先の行動を実践し、その上で、3つの要素である「人」「しくみ」「設備」の3本柱により安全を支える、ということを示しています。

1つ目の柱である「人」では、自らの意思で実直にやり遂げる力、リスクや変化を感じ、確実に対処する力、困難な状況に対応する力等を効果的な教育訓練により高めています。

「しくみ」と「設備」の柱では、安全に関する正しい視点を持って現場の実態を的確に把握し、環境変化や他から得られた教訓から弱点を掘り下げることにより、ルールや取扱いといった「しくみ」の徹底・見直しを図り、予兆管理の手法を含めた新しい技術も取り入れた、より安全な「設

備」への改善を進めています。この2本の柱を「安全に関する仕組み」として継続的に検証し強化しながら、「人」の柱とあわせ、より一層の安全確保に取り組んでいます。



## 2024年度の重点実施事項

運転事故防止対策及び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。2024年度は、「ルールの全員遵守」「確認の徹底」「効果的で実践的な教育・訓練」

「事前のリスク排除」「異常時における安全最優先の行動の実践」の5項目を重点実施事項に指定し、全社員一丸となって、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んでいます。

## 安全管理体制

## 輸送の安全の確保に向けた業務体制

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・推進を組織的に行っています。

## 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"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● その他輸送の安全の確保に関する事項を統括・管理する。</li> </ul>
運転管理者	輸送の安全を確保するため、輸送計画の策定、乗務員及び車両の運用の決定、列車の運行管理、乗務員の育成及び資質の維持・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	乗務員の育成及び資質の維持・管理を行う。

## 安全推進委員会

鉄道運転事故、労働災害及び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て毎月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、現実機関の社員に周知・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防止に関する安全監査を実施しています。この安全監査は、法令、規程等の遵守状況の確認、運転事故・労働災害防止対策の徹底状況の確認、実態確認を通じた運転事故・労働災害の未然防止という3つの基本方針

で実施しています。監査では、現場や検査・工事等に関わ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取り組んでいます。

## 安全の確保に関する人材への取組み

安全を確保するためには、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ことにより得られる「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。

## 技量向上訓練

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実機関に導入したほか、異常時に迅速かつ正確に対応できるよう、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。



脱線復旧訓練

## 異常時対応訓練

2023年度も大規模災害や不測の事態発生時にお客様の救済や早期復旧のため、技術力の向上や、系統間及び関係会社との連携を目的として実践的な訓練を実施しました。

## 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

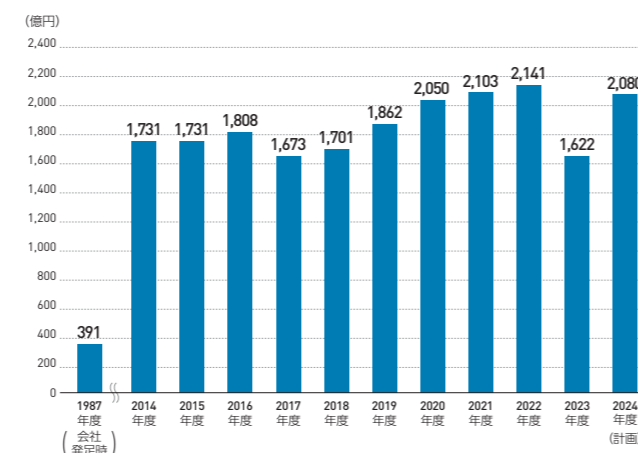
## 安全かつ強靱なインフラの構築

## 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)の更新、在来線のATS-PT(自動列車停止装置)の全線区導入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、2023年度までの37年間に、総額4.6兆円を超える安全関連投資を行っています。

2024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、プラットホーム上家の耐震補強、地震による駅の吊り天井の脱落防止対策や名古屋車両区検修庫の建替及び在来線の高架橋柱等の耐震化を進めます。また、ホーム上の可動柵について、新幹線では全駅への可動柵整備に向けて調査設計に取り組むほか、在来線では名古屋駅7・8番線(中央本線ホーム)への設置工事を進めます。これらの取組みにより、新幹線、在来線及び関連事業への総設備投資額の約7割に上る2,080億円を、安全関連投資として計画しています。

安全関連投資額の推移



## 大規模改修工事

## 東海道新幹線

土木構造物は、日々の入念な点検・補修により健全性が十分に保たれています。しかし、将来は経年劣化による大幅な設備更新が必要になることから、東海道新幹線における、全国新幹線鉄道整備法に基づく新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画について、国土交通大臣の承認を受けて2002年から引当金の積立てを開始するとともに、並行して小牧研究施設を中心に工法について研究を進めてきました。研究開発の結果、工事実施時の列車運行支障を大幅に低減し、工事費を大幅に縮減できる新たな工法を開発できたことから、当初計画を変更し、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)を実施する

こととしています。

なお、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い、2022年度末にて取り崩しが終了しました。

今後も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

## 踏切事故防止対策

## 在来線

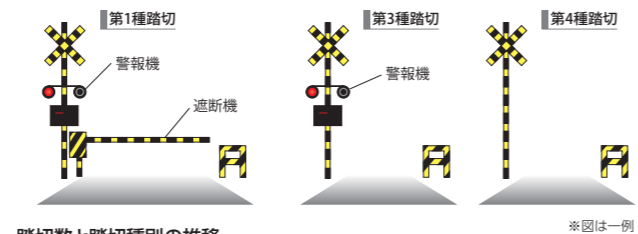
在来線の安全性向上に向けて特に重要なのが、踏切事故防止対策です。踏切遮断機の設置や踏切障害物検知装置の整備等を推進するとともに、各自治体とも協議を進め、立体交差化等により踏切自体を廃止する抜本的対策も実施しています。また、踏切事故防止キャンペーン等の啓発活動にも積極的に取り組み、踏切事故防止に努めています。

## 踏切設備の改良

踏切は、付帯する設備により、遮断機及び警報機のある第1種踏切、警報機のある第3種踏切、遮断機・警報機のない第4種踏切の3種類に分類されます。

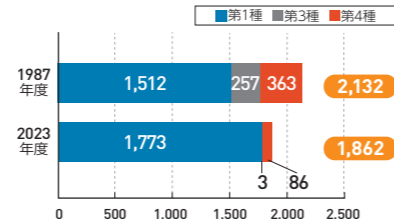
第3種踏切と第4種踏切は、道路交通量、鉄道交通量、踏切の周辺環境等を勘案しながら廃止や第1種踏切への改良等を進めています。

## 踏切の種類



※図は一例

## 踏切数と踏切種別の推移



## 踏切障害物検知装置等の設置

万一自動車が踏切を支障した場合に備え、赤外線またはレーザー光線で自動車を検知する踏切障害物検知装置や、遮断桿が降下していないことを検知する機能を設けています。これらの踏切では、異常を検知すると関係する信号機を停止信号にし、列車を踏切手前に停止させます。2022年度からは、歩行者、自転車、車いす等への検知性能を向上させたレーザー・センサ式の高機能型障害物検知装置を、列車本数が多く、歩行者や自転車等の通行量が多い踏切に順次導入しています。

## 障害物との衝突防止対策

踏切障害物検知装置等が異常を検知すると関係する信号機を停止信号にしますが、運転士による手動でのブレーキ手配を補完する「踏切

また、踏切内に異常があることを運転士に知らせたい場合、ボタンを押すことで関係する信号機を停止信号にする非常ボタン(踏切支障報知装置)も設置しています。



高機能型障害物検知装置(レーザー・センサ式)

用ATS装置]を2021年度より順次導入しています。

## 地震対策

## 東海道新幹線

## 脱線・逸脱防止対策

東海道新幹線では、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」の敷設等の対策を進めており、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、当社管内を走行する全車両に設置済みです。



脱線防止ガード

## 列車をいち早く止めるための取組み

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る

## 在来線

## 構造物の強化

地震による影響を最小限とするために、各種土木構造物や建物の耐震化等を実施しています。また、新幹線と同様に、2021年度からプラットホーム上家の耐震補強にも着手しています。

## 列車をいち早く止めるための取組み

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を進めてきた結果、従来よりも早く列車に警報を発信できるようになりました。

## 構造物の強化

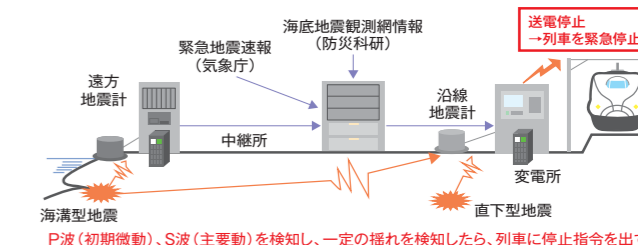
地震時に長期にわたり新幹線が不通にならないよう、各種土木構造物や建物の耐震化等に取り組んできました。2021年度からはプラットホーム上家の耐震補強にも着手しています。

## 実施項目と進捗状況

実施項目	進捗状況(2023年度末)
高架橋柱・橋脚・盛土 橋りょう(落橋防止)	完了* (高架橋柱:約19,600本、橋脚:約900基、盛土:約9.4km) 実施中(対象2,215連のうち、2,185連完了)
駅舎・駅天井・プラットホーム上家	駅舎:完了* 駅天井:実施中(全17駅のうち、11駅完了) プラットホーム上家:実施中(品川駅を除く16駅のうち、1駅完了)
車両工場等	完了(浜松工場、各車両所の建物)

※一部の協議案件を除く

## 東海道新幹線早期地震警報システム(テラス)



P波(初期微動)、S波(主要動)を検知し、一定の揺れを検知したら、列車に停止指令を出す

## 実施項目と進捗状況

実施項目	進捗状況(2023年度末)
高架橋柱・橋脚*1	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、1,314本完了) 橋脚:完了(対象4基)
橋りょう*1(落橋防止)	実施中(対象1,989連*2のうち、1,985連完了)
駅舎・駅天井・プラットホーム上家	駅舎:実施中(利用者数5,000人/日以上となる駅について一部の協議案件を除き完了) 駅天井:実施中(利用者数10,000人/日以上となる対象30駅のうち、24駅完了) プラットホーム上家:実施中(利用者数10,000人/日以上となる駅で対策不要の駅を除く24駅のうち、4駅完了)
車両工場等	名古屋工場:完了 名古屋車両区:検修庫の建替を実施中

\*1 「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

\*2 2023年度より南海トラフ地震で震度6強以上の揺れが想定される地域等以外で緊急輸送道路と交差・並走する区間4連を対象に追加



## 安全かつ強靱なインフラの構築

## その他の自然災害対策

## 東海道新幹線 在来線

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

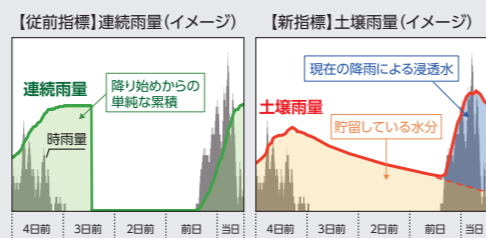
在来線では、各自治体の津波ハザードマップをもとに、津波の到達が想定される区間を「津波危険予想地域」として定めています。津波の発生が予想されるときは、まずは「津波危険予想地域」へ列車を進入させない手配をとりまします。また、既に地域内にいる列車に対しては、地域外へ列車を移動させる、もしくは、お客様を安全な場所へ避難誘導するようにしています。併せて、その地域内には、避難すべき方向を示す「津波警標」を設置しています。さらに、乗務員に配布している乗務員タブレット端末に最寄りの避難所までの避難ルートを表示させ、速やかに避難していただくための対策を実施しています。その上で、これらの取扱いが確実に実践できるよう、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。



乗務員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、土砂災害の発生危険度の把握に優れた指標である「土壌雨量」や局地的な集中豪雨をきめ細かく捉えることができるレーダ雨量を活用した運転規制を在来線全線区へ導入し、一層の安全を確保しております。



「土壌雨量」を用いた運転規制

## 浸水対策

東海道新幹線では、鉄道施設で想定される浸水に対して安定的な列車運行を確保するため、重要施設である信号機器室や電源設備の移転・嵩上げ・止水扉等の設置、及び必要な車両検査機能を維持する対策を実施しています。また、浸水被害が想定される車両留置箇所を対象に車両避難の計画を策定しており、被害が生じおそれのある場合には、計画に基づき車両避難できるよう、定期的に車両避難訓練を実施しています。



車両避難訓練

## 風対策

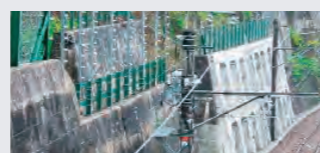
山あいや橋りょう上等、風が集中する箇所や突風の発生が予想される区域に風速計を設置し、風速が一定値を超えると指令や駅等に自動的に警報を発することで、雨の場合と同様、警報により列車の抑止や徐行等の運転規制を行います。また、地理的条件等により、一部の風速計には基準を超える風が吹いたときに、自動的に停止信号を表示する機能を付加しています。



風速計

## 落石、なだれ対策

在来線では、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

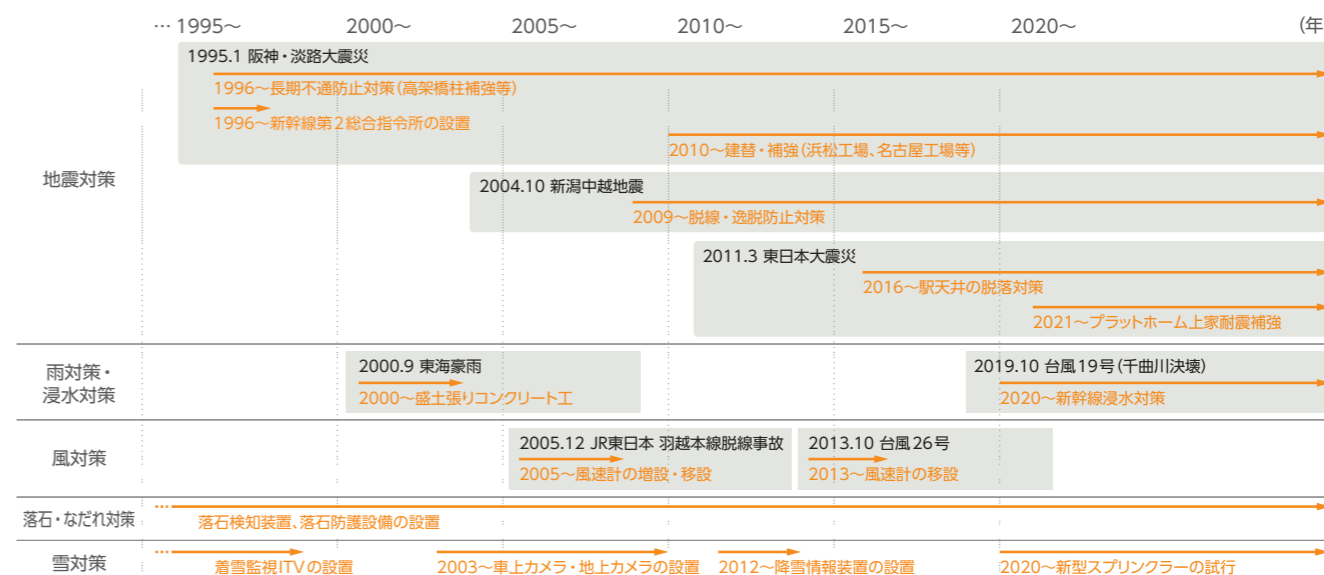
## 雪対策

東海道新幹線では、降積雪時、列車の走行により舞上がった雪が車両床下に付着し、塊となって落下してパラストを跳ね上げることで、車両床下の機器が破損することを防ぐため、速度を落として運転する場合があります。この対策として、ロータリーブラシ車で始発直前まで除雪を行い、特に雪が多い関ヶ原地区では、スプリンクラー散水で雪を湿らせ舞上がりを防止しています。さらにN700Sでは台車カバーの形状を変更する等、車両側の着雪防止対策も強化しています。また、車両の台車部を撮影する地上カメラで着雪状況を監視して適切な運転速度としており、駅には車両に付着した雪をすばやく取り除くために高圧洗浄機を設置しています。



スプリンクラーによる雪の舞上がり防止

## 災害対策の推移(抜粋)

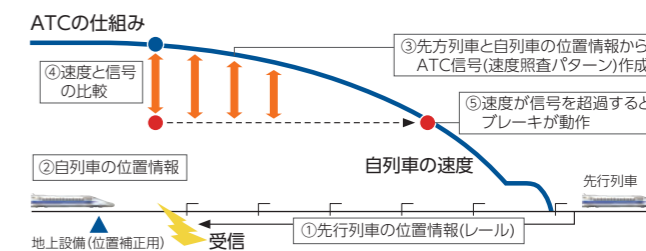


## 運行管理と安全対策

## 東海道新幹線

## 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色は、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<sup>®</sup>)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。

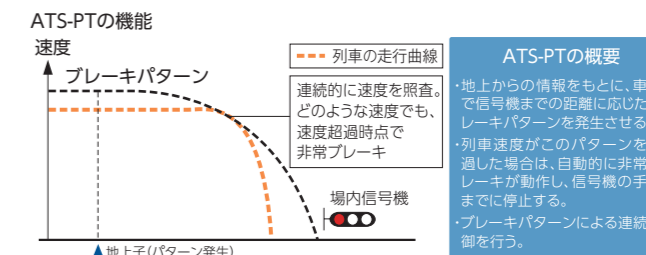
また、東京の総合指令所と同じ機能を持ち、同指令所が被災した場合に代替の指令所として機能する新幹線第2総合指令所をJR西日本と共同で大阪に設置し、異常時に対する危機管理体制を強化しています。

※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

## 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おそ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。



安全かつ強靱なインフラの構築

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

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。

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。

\*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

サイバーセキュリティ対策

システム面でも安全かつ強靱なインフラの構築に向けた取り組みを進めています。地震等の災害時やシステム故障等によりお客様へのサービス提供や社内の業務遂行が滞ることがないよう、設備の二重化やバックアップの確保等、必要な対策を講じています。例えば、新幹線運行管理システムでは、東京のシステムセンターが被災した場合に備えて大阪に代替のセンターを設置しているほか、エクスプレス予約システムでは、複数のコンピュータで構成することで、1台が故障しても十分な処理能力を有する仕組みとしています。加えて、災害やシステム障害を想定した訓練を定期的実施しています。



新幹線第2総合指令所

さらに、近年増加しているサイバー攻撃に対しても、万全なシステムセキュリティ対策を講じています。例えば、列車の運行に関するシステム等、絶対的な安全の確保が必要なシステムについては、外部との接点を無くした独立したシステム構成とすることで、外部からの攻撃を受けない仕組みとしています。

社員の安全確保に向けた取り組み

社員の安全確保も重要な課題であり、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。

関係会社と一体となった安全確保にも取り組んでおります。その一環として、運転事故防止と労働災害防止に向けてお互いの協力体制を高めることを目的とした「オールJR東海安全推進会議」を毎年開催しており、出席した各社が運転事故防止と労働災害防止に関する取り組みのブラッシュアップに役立てています。

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。

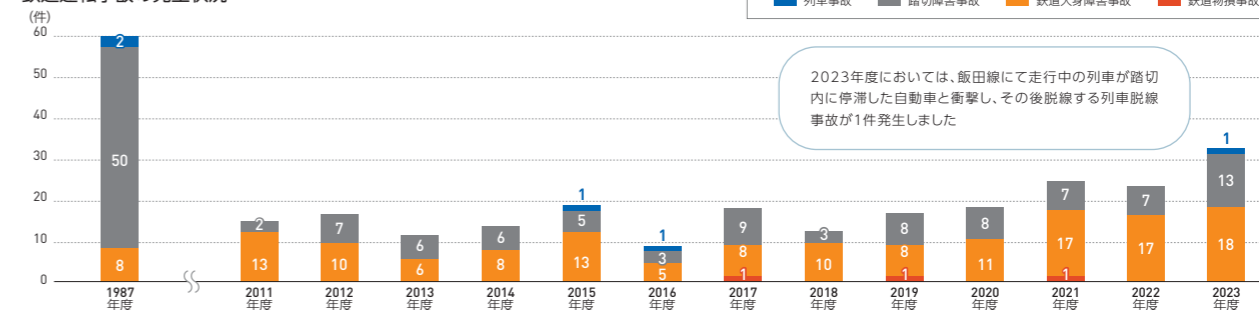


運転事故防止・労働災害防止ポスター

このほか、安全を支える「人・しくみ・設備」の3つの柱について、現在の弱点やリスクを把握し改善することで、より安全な仕事を実現する「もっと安全!運動」の展開、事故防止に係るイラスト・写真・標語の募集等を通じた運転事故防止及び労働災害防止に関する社員の意識啓発等、様々な活動を進めています。

安全関連データ集

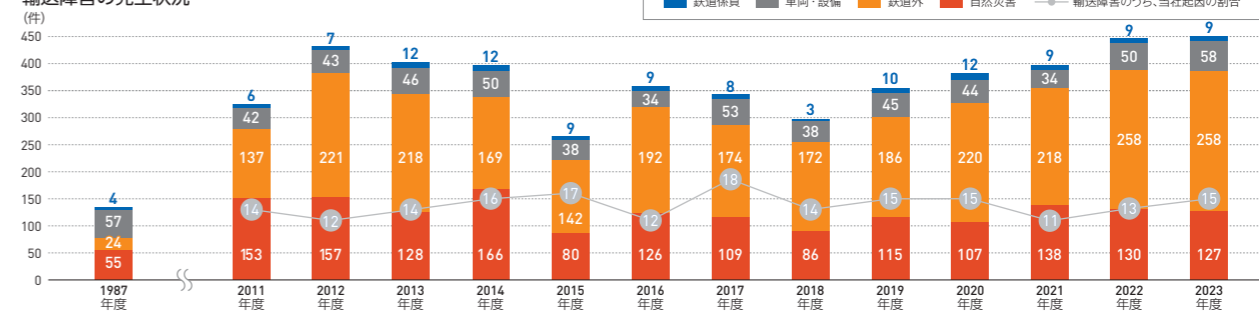
鉄道運転事故の発生状況<sup>※1,2</sup>



2023年度においては、飯田線にて走行中の列車が踏切内に停滞した自動車と衝突し、その後脱線する列車脱線事故が1件発生しました

※1 鉄道運転事故 列車事故:列車の衝突、脱線、火災事故  
踏切障害事故:踏切において列車または車両と歩行者または自動車等とが衝突したもの  
鉄道人身障害事故:列車または車両の運転により人の死傷を生じたもの  
鉄道物損事故:列車または車両の運転により500万円以上の物損を生じたもの  
※2 鉄道運転事故のほぼすべてが当社起因によらないもの

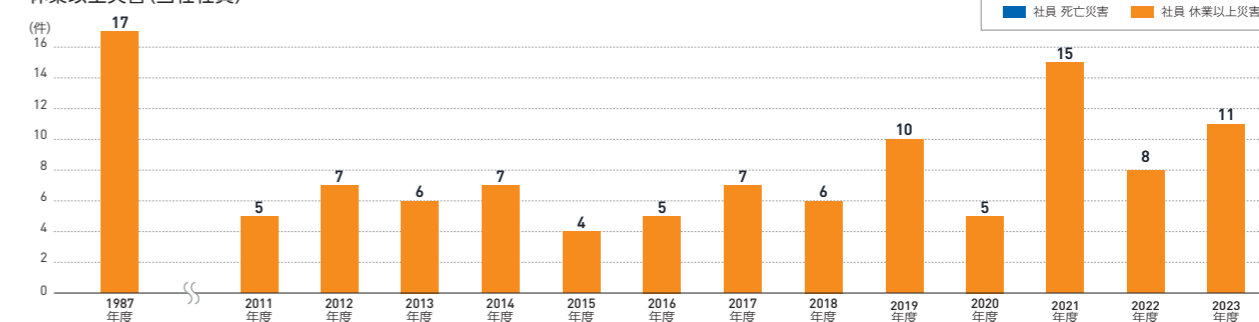
輸送障害の発生状況



※輸送障害 鉄道運転事故に該当しないもので、列車の運転を休止したもので、または、旅客列車が30分以上(旅客列車以外の列車は1時間以上)遅延したものを指す

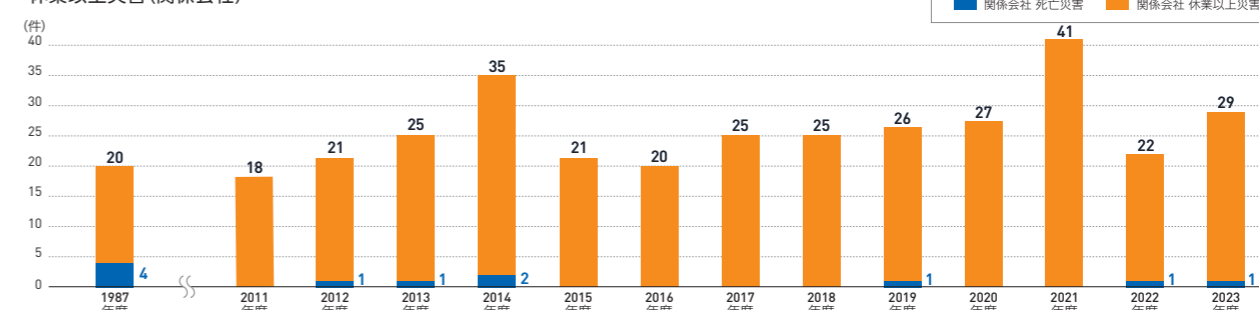
労働災害の発生状況(当社・関係会社)

休業以上災害(当社社員)



※熱中症を除く

休業以上災害(関係会社)



※熱中症を除く ※鉄道輸送業務に関わる工事・作業において発生した労働災害を計上

「社会的価値」の創造 -社会-

超電導リニアによる中央新幹線計画
~大動脈輸送の抜本的強化~

営業速度 500km/h

所要時間(最速)
東京(品川)~名古屋 40分
東京(品川)~大阪 67分

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、株主の皆様をはじめとしたすべ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60年が経過し、大規模改修工事等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、東海道新幹線と一体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

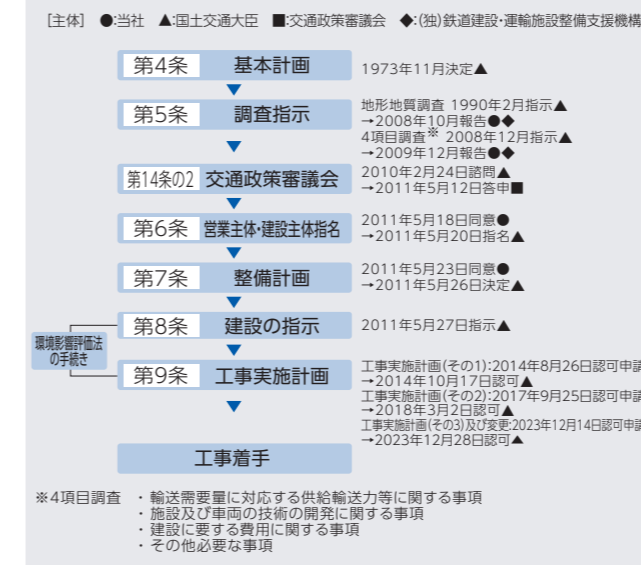
中央新幹線は、国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的に、国にとって基幹的なインフラを整備するための法制である全幹法に則って、建設しているものです。当社はこれまで、全幹法に基づき、2011年5月に国土交通大臣より営業主体・建設主体の指名及び建設の指示を受けて以降、第一局面として進める東京都・名古屋市間において、環境アセスメントの手続きを実施して最終的な環境影響評価書を公告したのち、2014年10月に国土交通大臣から工事実施計画の認可を受けています。

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、コストを十分に精査しつつ、柔軟性を発揮しながら着実に取り組まします。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。

全国新幹線鉄道整備法の手続きの流れ



整備計画の内容

Table with 2 columns: Item (建設線, 区間, 走行方式, etc.) and Content (中央新幹線, 東京都・大阪市, etc.).

※建設に要する費用の概算額には、利子を含まない

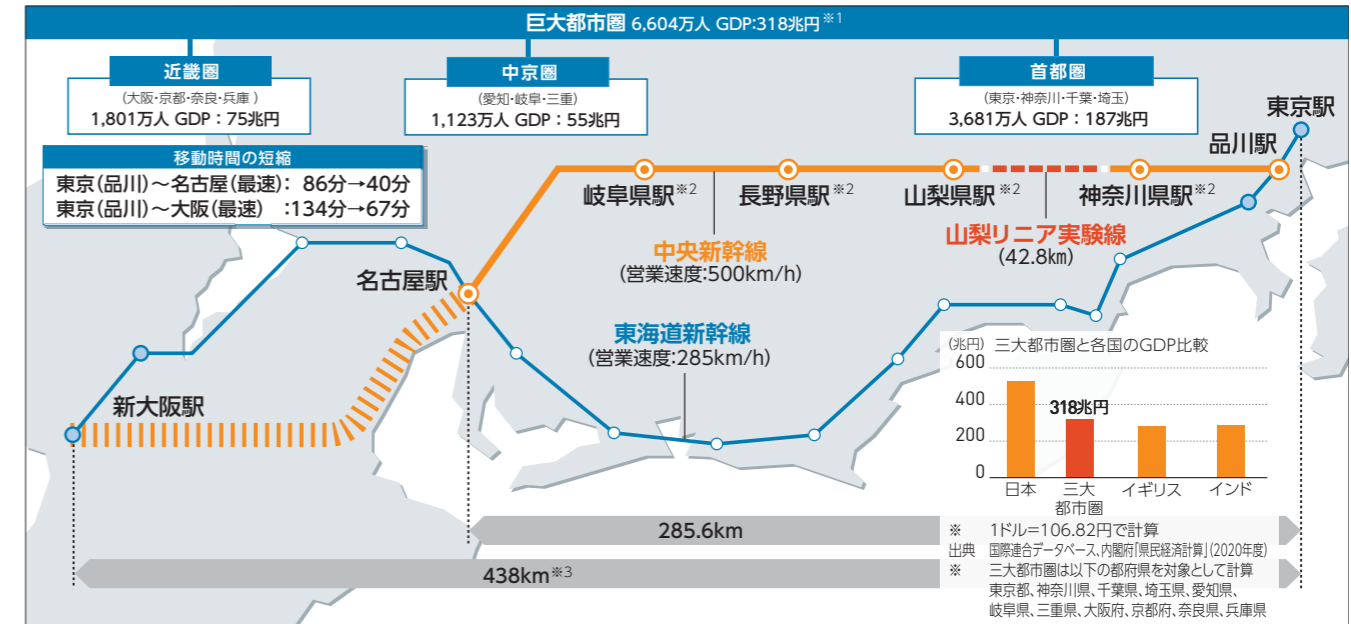
品川・名古屋間工事実施計画の概要

Table with 2 columns: Item (区間, 駅, 線路延長, etc.) and Content (品川-名古屋間, 品川駅, etc.).

※中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画(その3)及び変更の認可(2023年12月)を反映

中央新幹線がもたらす新たな価値

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 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」(2024年1月1日)よりGDPは内閣府「県民経済計算」(2020年度)より ※2 中間駅名は仮称 ※3 「中央新幹線(東京~大阪市間)調査報告書」(2009年12月)より

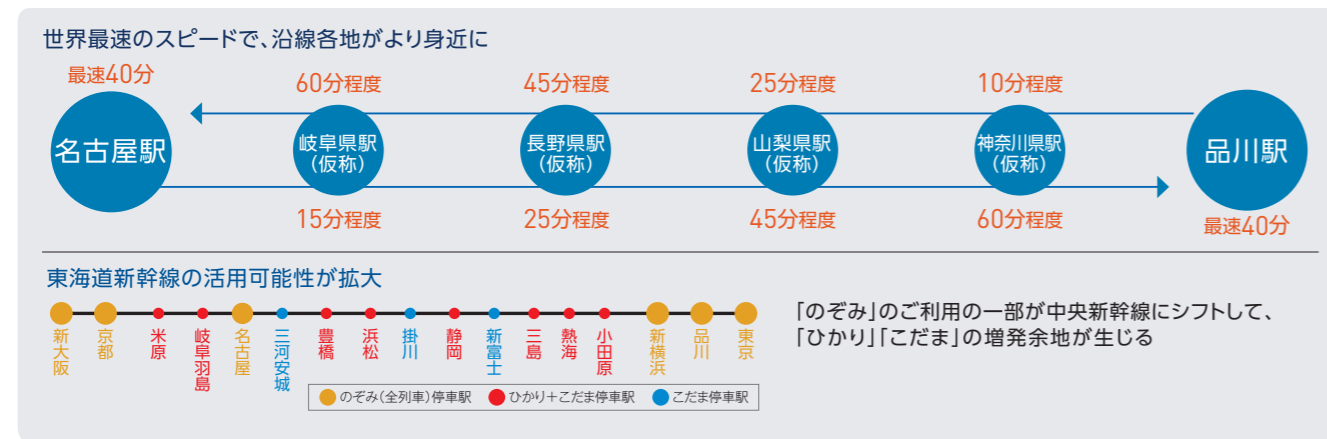
## ② 超電導リニアによる中央新幹線計画 ～大動脈輸送の抜本的強化～

### 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、中央新幹線の開業によって、現行の東海道新幹線の「のぞみ」のご利用の一部が中央新幹線にシフトすることで、東海道新幹線のダイヤに余裕ができた場合に、「ひかり」「こだま」の増発余地が生じます。これにより、東海道新幹線の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改善し、人々の流動が増加する可能性があります。



### ② 経済・社会への幅広い波及効果

2023年7月に閣議決定された第三次国土形成計画において、中央新幹線は、東京圏、大阪圏、名古屋圏の三大都市圏間の時間距離を短縮し、いわば一つの都市圏として世界に類を見ない魅力的な経済集積圏となる「日本中央回廊」を形成して日本の経済成長を牽引するなど、国土構造に大きな変革をもたらす国家的見地に立ったプロジェクトと位

置付けられています。また、東海道新幹線とのダブルネットワークによるリダンダンシーの確保を図るとともに、テレワーク等を活用した転職なき移住や二地域居住等の多様な暮らし方・働き方の選択肢が提供可能になるなど、中央新幹線は様々な役割を期待されています。

「国土形成計画(全国計画)」(2023年7月)より

- **広域圏をまたぐダイナミックな対流によるイノベーションの創造**  
リニア駅を核とした広域的な新幹線・高規格道路ネットワークの形成により、三大都市圏を結び「日本中央回廊」と各圏域のつながりを強化し、圏域を越えた人流や企業の取引関係、物流の更なる拡大・強化を通じたイノベーションの創造を図る。
- **ダブルネットワークによるリダンダンシーの確保**  
リニア中央新幹線の開業は、東海道新幹線とともに三大都市圏を結び大動脈の二重系化をもたらす、さらに、高規格道路ネットワーク等とシームレスにつなげることで、高速交通ネットワークの多重性・代替性が強化され、巨大災害リスクに対するリダンダンシーの確保に資する。  
リニア中央新幹線を始めとする高速交通ネットワークの強化により、人流・物流が多重的に確保されることは、東京圏と名古屋圏・大阪圏相互の更なる機能補完・連携の強化とも相まって、東京に集中する中枢管理機能のバックアップ体制の強化にも寄与する。
- **新たな暮らし方・働き方の先導モデルの形成**  
リニア中央新幹線による移動時間の短縮効果と、5G等のデジタル技術の活用が相まって、地方の魅力と大都市の魅力を融合させた、テレワーク等を活用した転職なき移住や二地域居住等の多様な暮らし方・働き方の選択肢が提供可能となる。  
特に、中間駅を核とした高速交通ネットワークの強化やテレワークの普及等を通じて、新たな暮らし方・働き方の先導モデルの形成を図る。
- **全国各地との時間距離の短縮効果を活かしたビジネス・観光交流、商圏・販路の拡大等**  
新たな交流圏域内にとどまらず全国各地との時間距離短縮の効果を活かし、ビジネスや観光等の人流の一層の促進を図る。全国各地の地域資源を活かし、「日本中央回廊」と連携したビジネス・観光交流、商圏・販路の拡大につなげることで、国土全体にわたる地方の活性化や国際競争力の強化につなげる。

※「国土形成計画(全国計画)」(2023年7月)より当社にて抜粋

### ▶ 工事の推進

工事実施計画の認可を受けた品川・名古屋間について、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視し、コストを十分に精査しながら、沿線各地で着実に工事を進めています。これまでの設備投資額は、工事実施計画の認可を受けた2014年度から2023年度までの合計で1兆7,862億円となっており、契約済の工区延長の合計は、2024年6月末時点で、山梨リニア実験線を含む品川・名古屋間286kmのうち約9割となっています。

南アルプストンネル静岡工区においては、静岡県等の理解が得られず、トンネル掘削工事に着手できない状態が続いています。こうした中、大井川の水資源への影響について、国土交通省の「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」が取りまとめた「大井川水資源問題に関する中間報告」を踏まえて、地域へのわかりやすい説明、リスク対応とモニタリングの具体化、工事

の一定期間、例外的に県外へ流出するトンネル湧水量と同量を大井川に戻す方策の実現等に取り組んでいます。このうち、発電のための取水を抑制し、大井川に還元する方策について、2023年12月に発電事業者と基本合意書を締結しました。また、南アルプスの環境保全については、有識者会議において議論が進められ、2023年12月に「リニア中央新幹線静岡工区に関する報告書(令和5年報告)～環境保全に関する検討～」が取りまとめられました。さらに、2024年2月には、有識者会議の報告書で整理された対策について、科学的・客観的観点から、その状況を継続的に確認することを目的として、国土交通省の「リニア中央新幹線静岡工区モニタリング会議」が設置されました。引き続き、地域の理解と協力を得られるよう、双方向のコミュニケーションを大切にしながら、真摯に取り組めます。

用地取得の状況  
(2024年6月末時点)

約80%<sup>※1</sup>

用地取得率<sup>※2</sup>=取得済数(人)<sup>※3</sup>/権利者数(人)

※1 百分率は5%刻み、端数切捨により算出しています。

※2 取得範囲の変更や相続等により、権利者数が増減し、数値が低下する可能性があります。

※3 取得済数とは、権利者数のうち、契約を締結した権利者の数です。

発生土活用先の確定状況  
(2024年3月末時点)

約80%<sup>※4</sup>

発生土活用先の確定状況<sup>※5</sup>: 発生土量<sup>※6</sup>の約80%

なお、確定した約80%の発生土活用先以外にも、複数の候補地と発生土の受入について現在協議を進めています。

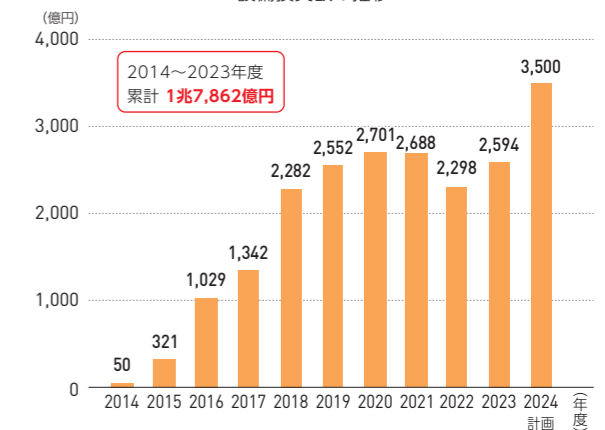
※4 百分率は5%刻み、端数切捨により算出しています。

※5 確定した発生土活用先とは、発生土の受入について協定等の契約を締結している活用先等を指しています。

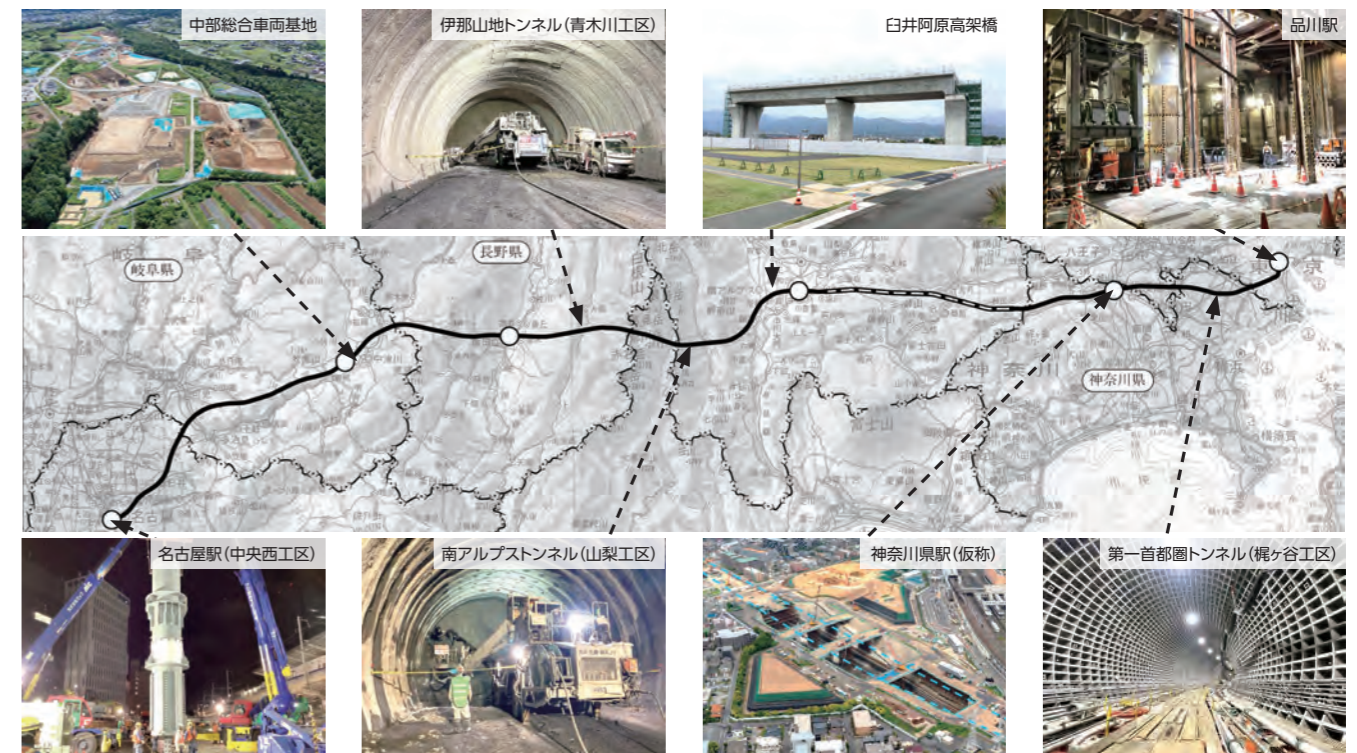
※6 発生土量は、補正後の環境影響評価書を公表した平成26年8月時点の計画としています。

設備投資の累計額

設備投資額の推移



各地の工事(2024年6月時点)



※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す。(承認番号 平25情復、第310号)

※最新の工事の状況については当社HPをご覧ください。

▶ 中央新幹線計画に関する公表資料等(「工事の安全・環境の保全・地域との連携」にて、都県ごとの工事の状況をご覧ください) <https://company.jr-central.co.jp/chuoshinkansen/>

▶ 決算短信 <https://company.jr-central.co.jp/ir/brief-announcement/> ▶ 決算説明会資料 <https://company.jr-central.co.jp/ir/investor-meeting/>

## ④ 超電導リニアによる中央新幹線計画 ～大動脈輸送の抜本的強化～

### 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)	水環境 (水質・水資源・地下水)	動物・植物・生態系	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
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。	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。	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、やむを得ず回避が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、粉じんの発生を低減します。また、一部の箇所においては、発生土を貨物列車により運搬することで、工事用車両台数を低減します。

### 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、2023年3月には技術のブラッシュアップは着実に進捗していると評価をされました。

引き続き、営業線の建設・運営・保守のコストダウン、及びさらなる超電導リニア技術のブラッシュアップに取り組むとともに、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
2023年 3月	国土交通省の評価委員会において「技術のブラッシュアップは着実に進捗している」との評価

#### 歴代リニア車両の変遷



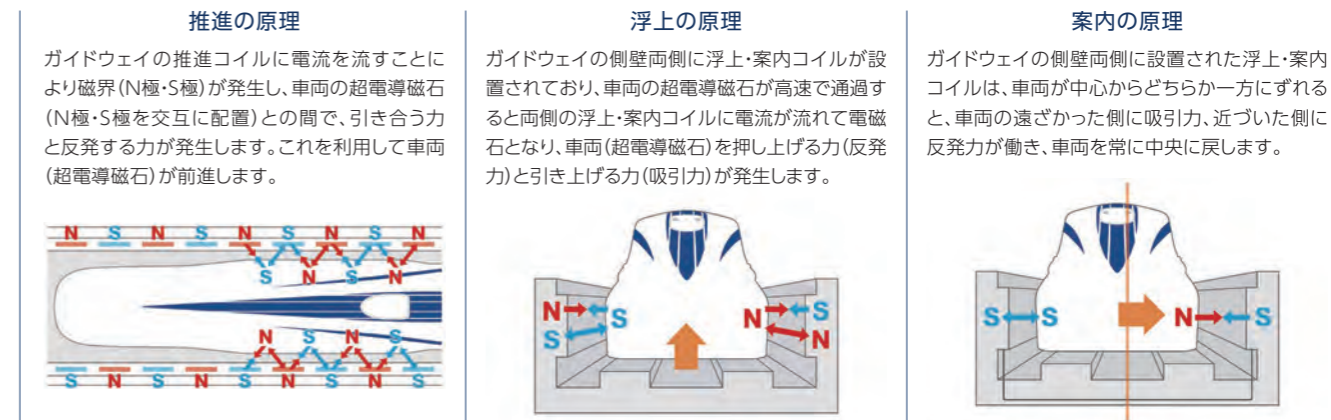
営業車両の仕様策定に向けて、これまでの走行試験によって得られた結果をもとにL0系をさらにブラッシュアップさせた改良型試験車を用いた走行試験を、2020年8月から開始。

#### 超電導リニア体験乗車



走行試験を着実に進め、中央新幹線の開業に向けた期待感を醸成するため、2022年より改良型試験車による超電導リニアの体験乗車を実施しています。

### 超電導リニアの原理



### 品川・名古屋間の総工事費

「中央新幹線品川・名古屋間の総工事費に関するお知らせ」(2021年4月)において、品川・名古屋間の総工事費が、「中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画(その2)」(2018年3月)時の見込み額である5.52兆円から7.04兆円となる見通しを発表しました。また、2023年12月に、国土交通大臣に、駅・車両基地の建築工事や設備工事、車両等を工事実施計画(その3)として申請するとともに、これま

で認可を受けた項目について、設計検討及び調査の深度化、協議及び工事の進捗等を踏まえ、工事予算や工事の完了の予定時期等の変更を申請し、認可を受けました。工事実施計画(その3)の認可により、品川・名古屋間の工事に必要な項目についてすべて認可されました。引き続き、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視し、コストを十分に精査しつつ、各種工事を精力的に進めます。

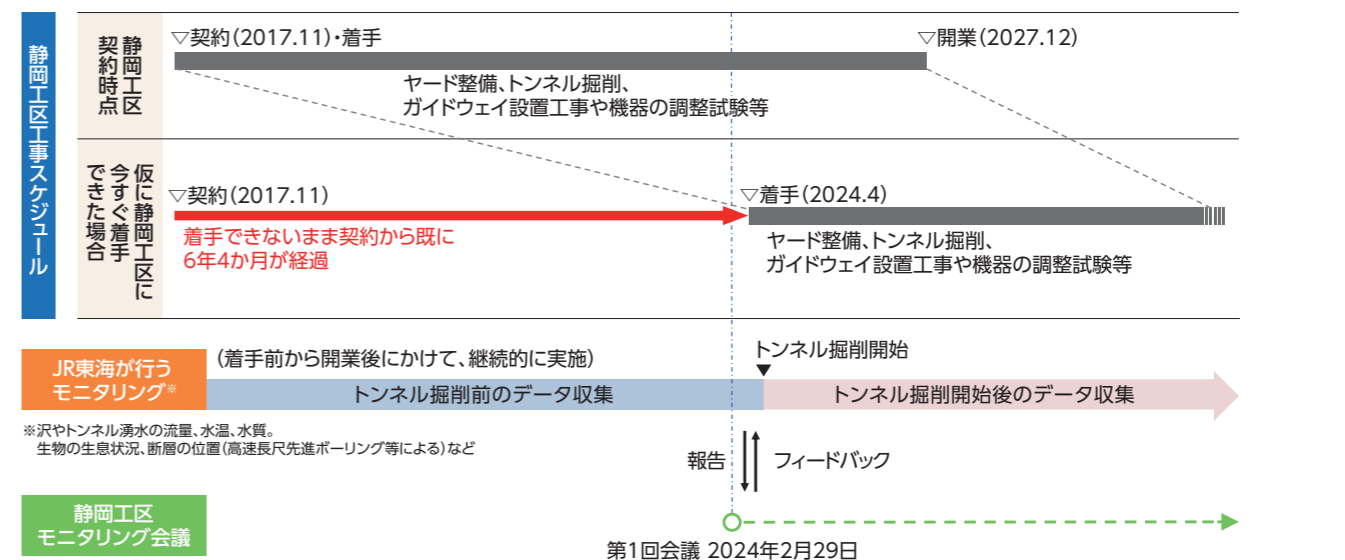
▶「中央新幹線品川・名古屋間の総工事費に関するお知らせ」(2021年4月) [https://jr-central.co.jp/news/release/\\_pdf/000041054.pdf](https://jr-central.co.jp/news/release/_pdf/000041054.pdf)

### 品川・名古屋間の開業時期

2024年3月に開催された第2回リニア中央新幹線静岡工区モニタリング会議において、会議時点で、工事契約締結から既に6年4か月が経過している静岡工区が品川・名古屋間の開業の遅れに直結しており、2027年の開業は実現できないと説明しました。

静岡工区のトンネル掘削工事に未だ着手の見込みが立たないため、新たな開業時期を見通すことはできませんが、引き続き、静岡工区のトンネル掘削工事の早期着手に向けて、地域の理解と協力を得られるよう、双方向のコミュニケーションを大切にしながら、真摯に取り組みます。

#### 第2回リニア中央新幹線静岡工区モニタリング会議資料「中央新幹線南アルプストンネル静岡工区の事業計画」(2024年3月)より



「社会的価値」の創造 -社会-

# 東海道新幹線 ~ 不断のサービスの充実 ~

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磨きをかけてきました。具体的には、「のぞみ12本ダイヤ」の実現、新型新幹線車両N700Sの投入、ネット予約・チケットレス乗車サービスの拡大等により、不断にサービスを充実させています。

9 産業と技術革新の基盤をつくろう

11 住み続けられるまちづくりを

## 東海道新幹線の特性

<p><b>安全</b></p> <p>0 件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 開業以来、乗車中のお客様が死傷される列車事故ゼロ</li> <li>● 人材教育・訓練による安全意識・技能の向上</li> <li>● 安全関連設備への継続的投資</li> </ul>	<p><b>正確</b></p> <p>1.6分</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 平均遅延時分 1.6分 / 運行1列車</li> <li>※2023年度実績(自然災害等による遅延も含む)</li> </ul>	<p><b>高速</b></p> <p>285 km/h</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 最高速度285km/h</li> <li>● 東京～新大阪間 2時間21分</li> <li>※2023年3月ダイヤ改正時点(最速列車による到達時間)</li> </ul>
<p><b>高頻度・大量</b></p> <p>372本</p> <p>432千人</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 1日当たりの列車本数 372本</li> <li>※2023年度実績(臨時列車も含む)</li> <li>● 1日当たりの輸送人員 432千人</li> <li>※2023年度実績</li> <li>● 座席数 1,318席 / 列車</li> <li>※2021年4月から投入されているN700Sは1,314席/列車</li> </ul>	<p><b>環境適合</b></p> <p>約 1/8</p> <p>約 1/12</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 東京～大阪間を移動する際の1座席当たりのエネルギー消費量は航空機の約8分の1</li> <li>● 同様にCO<sub>2</sub>排出量は約12分の1</li> </ul>	<p><b>快適</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 広く、静かな車内空間</li> </ul>

## 「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、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。

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、最高時速を285km/hとしています。

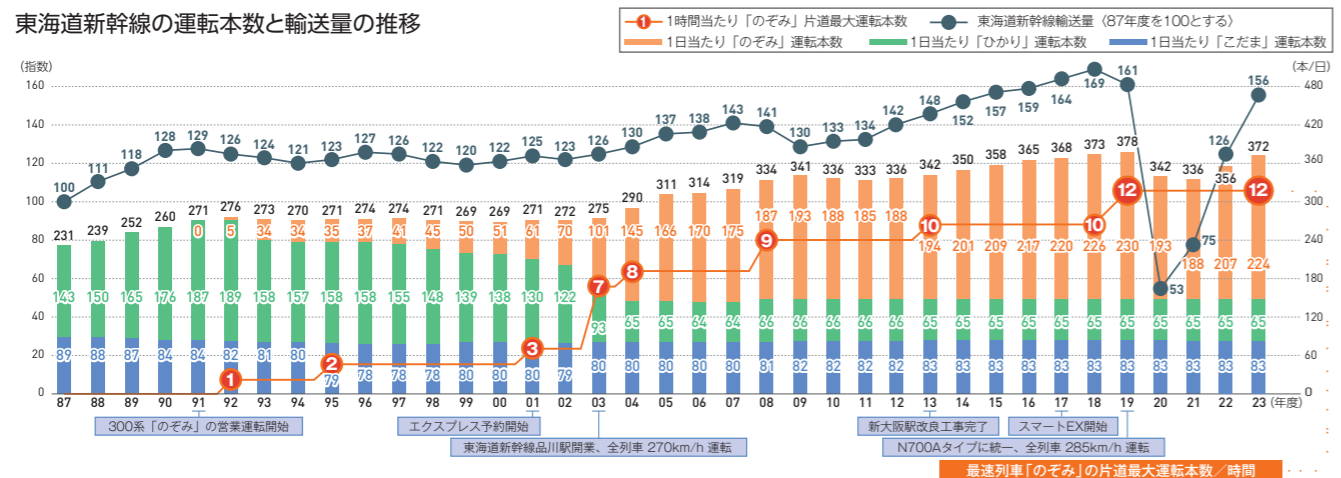
さらに、2020年春に700系車両が引退し、N700Aタイプ※への車種統一に伴う全列車の最高速度285km/h化とともに、設備の改良等の実施により、2020年3月のダイヤ改正

では「のぞみ12本ダイヤ」を実現しました。1時間当たりの「のぞみ」片道最大運転本数をこれまでの10本から2本増加し、お客様のご利用が多い時間帯に「のぞみ」を12本運転できるようになりました。また、すべての「のぞみ」が東京～新大阪間を2時間30分以内で結びます。

お客様に、ご自身の都合に合わせて列車をネットでご予約いただき、速達化された「のぞみ」をご利用いただくことで、目的地までのトータルの移動時間を短縮することができます。これにより、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



※1 臨時列車を含む運転本数の実数 ※2 利用状況は断面輸送量について1987年度を100とした場合の数値  
 ※3 途中停車駅 のぞみ:品川、新横浜、名古屋、京都 ひかり:「のぞみ」停車駅とそれ以外の一部の駅 こだま:各駅  
 ※4 端数処理により、のぞみ・ひかり・こだまの合計が合計と一致しない場合がある ※5 2020年度～2022年度の列車本数及び利用状況は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている

## ▶ 新型新幹線車両N700Sの投入

2020年7月より、N700Aタイプの置き換えとして新型新幹線車両N700Sを投入しています。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、快適性・利便性の向上、異常時対応力の強化、様々な編成長を容易に構成できる「標準車両」等の特長を有しています。



N700S

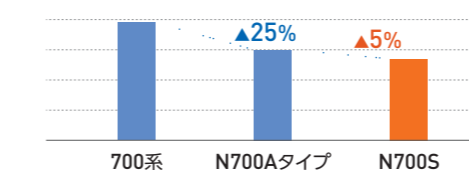
### 投入編成数

年度	2020～2023	2024(計画)	2025(計画)	2026(計画)	2027(計画)	2028(計画)	計
編成数	42	7	7	7	7	6	76

### N700Sの主な特長

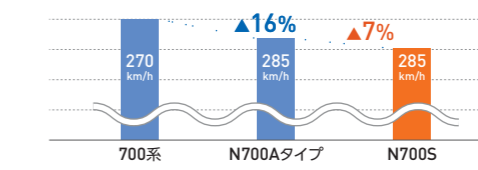
<p><b>安全性・安定性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地震時のブレーキ距離短縮 [図1]</li> <li>● 着雪防止対策の強化</li> <li>● 状態監視機能の強化</li> </ul>	<p><b>快適性・利便性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● フルアクティブ制振制御装置の搭載</li> <li>● モバイル用コンセントの増設</li> </ul>	<p><b>ランニングコストの低減</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 消費電力量の削減 [図2]</li> <li>● 検修作業の省力化</li> </ul>	<p><b>異常時対応力の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● バッテリー自走システムの搭載 [図3]</li> <li>● 防犯カメラの増設</li> <li>● 通話装置の機能強化</li> <li>● 停電時におけるトイレ機能の確保</li> </ul>
--	--	---	---

図1 地震時のブレーキ距離短縮(285km/hから)



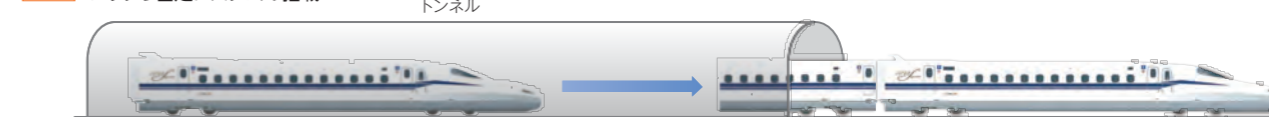
ATCとブレーキシステムを改良し、地震時のブレーキ距離をN700Aタイプから5%短縮します。

図2 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等により、消費電力をN700Aタイプから7%削減します。

図3 バッテリー自走システムの搭載



トンネル  
 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。

## Message



常務執行役員  
 新幹線鉄道事業本部長  
**辻村 厚**

東海道新幹線のダイヤは毎日異なります。車両・線路といったインフラを基に、様々な技術部門が連携することで、お客様のニーズに応じた列車設定を可能としています。これは、当社ならではの強みです。

コロナ禍からの回復局面においては、のぞみ12本ダイヤを活用し、最繁忙期に弾力的に列車を設定することで、お客様の需要を的確に捉えるよう努めております。その結果が、輸送量・運輸収入の回復として現れていると考えています。

2026年から投入するN700S車両では、地上設備の検査(一部編成)や車内整備作業の省力化といった「業務改革」に取り組むほか、個室の導入などの進化を続けていきます。今後も、当社の収益の柱としての東海道新幹線にご期待いただければと思います。

## ① 東海道新幹線 ～不断のサービスの充実～

### 》 ネット予約&チケットレス乗車サービスの拡大

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」等)の利用拡大に取り組んでいます。

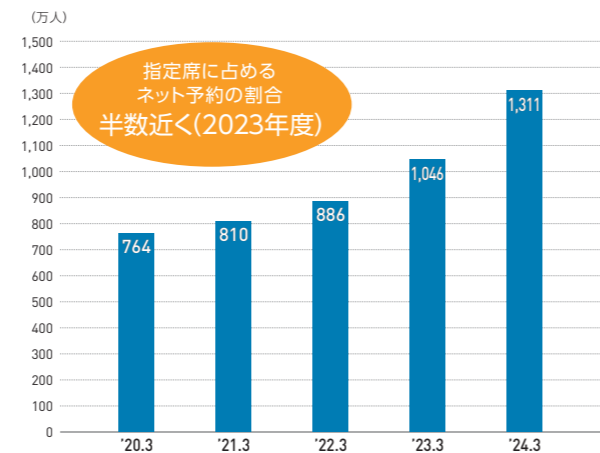
ビジネス等で頻りに新幹線をご利用されるお客様向けには、一年中おトクな会員価格でご利用いただける「エクスプレス予約」を提供しています。当サービスの会員は、スマートフォン等でご希望の座席を予約すれば、専用のICカード等を自動改札機にタッチするだけで新幹線にご乗車いただけることから、駅のきっぷうりばに立ち寄る必要がなくトータルの移動時間を大幅に短縮いただけます。また、予約は、発車前であれば何度でも手数料なしで変更できるため、急なスケジュール変更があっても安心してご利用いただけます。

さらに、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、発売した指定席全体に占めるネット予約の割合は、全体の半数近くとなっています。

EXサービスの会員数・登録者数



### 》 EXサービスのさらなる拡充

2021年3月から、複数人でのご乗車の際のチケットレス乗車サービス、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、遅延が発生した列車の指定席予約・変更サービスを開始しました。これにより、複数人でご乗車されるお客様や交通系ICカードをお持ちでない訪日外国人のお客様も、きっぷを受け取ることなく新幹線にご乗車いただくことが可能となりました。

また、2022年6月には、EXサービスの九州新幹線区間(博多～鹿児島中央間)へのサービスエリア延伸を行い、東海道・山陽・九州新幹線全線(東京～鹿児島中央間)でのサービスを開始しました。

さらに、2023年10月からは、乗車直前まで新幹線を変更可能で、チケットレスで新幹線に乗車できる旅行商品「EX旅パック」や、宿泊施設や観光プラン、レンタカー等を自由に組み合わせてご予約の上、シームレスに決済いただける「EX旅先予約」を展開するとともに、1年前から新幹線の指定席をご予約いただけるようになりました。また、法人会員のニーズを受けて、東海道・山陽・九州新幹線の区間別の1人当たりCO<sub>2</sub>排出量を開示しています。

これらの仕組みの中でお客様にとって魅力的な商品を提供することで、ビジネス・観光の両面でサービスを向上させ、将来のご利用の増加と収益拡大につなげていきます。

※「QRコード」は株式会社デンソーウェーブの登録商標です。

出張・旅行の予約が、一括で、シームレスに手配可能に

新幹線に加えて、宿泊施設や観光プラン、レンタカー等の予約・決済が「EXサービス」**サイト内で完結!**(一部レンタカーを除く)



● その他、サービス拡充 ● 東海道新幹線のご利用に応じて貯まる「EXポイント」サービス ● 最大1年先の指定席予約が可能

### 》 観光需要喚起のための取組み

地域やターゲットごとに様々なキャンペーンや商品を展開し、多様な情報媒体・販売チャネルを通じて観光需要の喚起に取り組んでいます。当社エリアの最大の観光資源である京都・奈良については、「そうだ 京都、行こう。」キャンペーン(1993年～)や「うましうるわし奈良」キャンペーン(2005年～2021年)、「いざいざ奈良」キャンペーン(2022年～)等、継続的なキャンペーンを地元や旅行会社とともに実施し、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。このほか、沿線各地を対象とした魅力ある商品設定に取り組んでいます。

2020年夏からは、「定番」から時間、場所、旅先での移動

手段や行動をずらしたこれからの新しい旅として「ずらし旅」や、ご自身の「推し」に会いに行く「推し旅」を各種事業者と協力し、コンテンツを開発し提案する「推し旅」キャンペーン、東海道新幹線を号車単位で貸し切り、車内でオリジナルイベント等を実施できる「貸切車両パッケージ」を展開するなど、お客様の動向やニーズをつかんだ新たな営業施策を積極的に展開しています。



「京都CP」ポスター

### 》 新しい働き方に応えるビジネス環境の整備

東海道新幹線では、働く場所を選ばない新しい働き方の広がりや踏まえ、お客様のワークスタイルに応じた移動時間をお過ごしいただけるよう、駅や車内のビジネス環境を充実させ、新たなサービスを提供しています。

「のぞみ」「ひかり」「こだま」の7号車に設定する「S Work車両」については、一部の3人掛け席のB席にパーティション等を装備し、A・C席を「S WorkPシート」としました。繁忙期・最繁忙期にも「S Work車両」を設定した他、EXサービスだけでなく、駅等での販売を開始し、よりご利用いただきやすくなりました。

その他、N700Sの「ビジネスブース」については、2023

年10月1日より有料にて順次本格導入しています。2024年度中にはN700S全編成に整備を完了する予定です。

さらに、東海道新幹線のすべての「のぞみ」停車駅の一部の待合室に無料の半個室タイプのビジネスコーナーとコンセントポールを整備します。また有料のワークスペース「EXPRESS WORK」は「のぞみ」停車駅と一部「ひかり」停車駅にブース型を、東京駅にはラウンジ型をそれぞれ展開しています。

今後も、東海道新幹線を利用されるビジネスパーソンの皆様が、一層、便利で快適にお過ごしいただけるように、様々な面でサービスを磨いていきます。

### 》 インバウンド誘客の取組み

増加傾向が続く訪日外国人を重点ターゲット化し、東海道新幹線の旅の魅力のPRを通じて主力商品である「スマートEX」の利用拡大に取り組むなど、海外向けのプロモーションを強化しています。

また、魅力的な観光資源が豊富な中部・北陸エリアへの誘客を図るべく、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に「周遊きっぷ」を設定・販売するなど、旺盛なインバウンド需要の喚起も図っているほか、これら当社エリアの商品や観光情報等をまとめた多言語のポータルサイト「Central Japan Shinkansen/Train Portal」や各種Webコンテンツにより情報発信を行っています。


引き続き「スマートEX」の訪日利用拡大に取り組むとともに、「周遊きっぷ」の販促、沿線自治体や海外OTA(Online Travel Agent)、他企業等との連携を強化し、訪日旅行者にこれまで以上に新幹線・在来線をご利用いただけるように努めていきます。



海外向けHPのバナー

URL <https://global.jr-central.co.jp/en/onlinebooking/contents/shinkansen/>

**Message**



執行役員  
営業本部長  
**榎原 篤**

コロナ禍を経て、収益を回復させるためには「稼ぎ方」の改革が必要であり、戦略やアプローチを変えています。  
 一つ目は、「外にオープンに」。お客様の変化するニーズにお応えするため、これまでにないコンテンツホルダーの方々とも幅広く連携し、東海道新幹線の新たな利用促進策に取り組んでいます。二つ目は、「発想のリミッターを外す」。貸切車両パッケージを活用した新幹線プロレスやおいしい新幹線など、従前の枠を超えた発想で実現しました。  
 企画を重ねる中で、「JR東海と新しい企画を実現したい」といったお声かけも増えてきており、次々と企画に繋がるという好循環が生まれています。  
 また、東海道新幹線への上質な設備・サービスの導入など、新たな座席の在り方について引き続き検討を進めています。  
 今後も変化のお客様ニーズに対応し、新たな需要の創出や、商品・サービスの高付加価値化に取り組み、一層の増収を実現して参ります。

▶ 東海道新幹線開業60周年

東海道新幹線は1964年10月1日の開業以来、安全・安定輸送の確保を最優先に、弛まぬ技術開発とサービス向上を続け、開業以来の累計で70億人を超えるお客様にご利用いただきました。これまでのご愛顧への感謝の気持ちをお伝えするとともに、高速鉄道のさらなる進化への期待感を醸成すべく、東海道新幹線開業60周年に関する企画を2024年4月からスタートさせました。

まず、ご愛顧への感謝の気持ちを伝えるとともに、東海道新幹線により親しみを持っていただくために、絵本作家・鈴木のりたけ氏に、東海道新幹線をご利用の際にお客様が接する機会が多い乗務員の敬礼のポーズから想起した60周年ポーズのロゴマークを製作していただくとともに、東海道新幹線をご利用いただいたお客様の思い出がふと蘇るような心温まるイラスト「あなたと新幹線と60年。」を製作していただきました。また、高速鉄道のさらなる進化への期待感を醸成するために、一般の方を対象としたイベント「高速鉄道のあゆみ」を開催し、開業当時と現在のダイヤや車両等

について紹介することや、東海道新幹線の優れた技術についてパネルや部品展示に加えて、社員が直接ご説明するイベントなどを行うことで、東海道新幹線の進化と技術力の高さを紹介しています。

60周年企画では、各種周年企画との連携にも取り組んでおり、2024年に発売60周年を迎えたカルビー「かっぱえびせん」と連携し、5月には抽選で選ばれた60歳の「かっぱえびせん」ファンをお招きして、東海道新幹線貸切車両「おかしな新幹線 かっぱえびせん号」を東京～名古屋間で運行しました。その他、東海道沿線の鉄道にゆかりのある施設を巡ることによりスタンプを集め、集めたスタンプの数に応じて「ドクターイエローの体験乗車イベント」や「超電導リアの体験乗車会」などの特典に応募できる「わく鉄スタンプラリー」などの企画を実施しています。60周年に関連した企画は2024年度末まで続きます。様々な企画を通じてこれまでのご愛顧への感謝の気持ちをお伝えするとともに、東海道新幹線への注目を高め、さらなるご利用の拡大にも繋げるきっかけにしたいと考えています。



イラスト「あなたと新幹線と60年。」(鈴木のりたけ氏)



「おかしな新幹線かっぱえびせん号」出発セレモニー

事業戦略 経営体力の再強化 「経済的価値」の創造 「社会的価値」の創造 会社概要

社会 Social

「社会的価値」の創造 -社会-

**在来線 ～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運営を行うことで、人々の生活を支え、より広い意味では社会基盤としての使命を担っています。今後も変わりなく在来線網の運営にさらに磨きをかけることで、社会基盤の維持・発展に貢献していきます。

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

▶ 地域の社会基盤としての使命

名古屋・静岡を中心とした地域に根差した在来線運営を日本の大動脈輸送と一体的に行い、人々の生活を支えています。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使命を果たしています。これまで新型車両の投入やそれに伴う速達化、フリークエンシーの向上等、サービス向上の取組みを進めてきました。

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の整備や、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、2022年度からは、特急「ひだ」にてハイブリッド方式を採用した新型特急車両HC85系の営業運転を開始しており、2023年度にかけて、特急「ひだ」「南紀」のすべての列車に投入を進めま

した。HC85系は、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での営業運転を実現しています。

また、普通列車についても、快速列車体系の整備、発車時刻の等間隔化、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。加えて、2021年度から通勤型電車315系の営業運転を開始しており、2025年度にかけて、名古屋地区・静岡地区を中心に投入を進めています。これら新車の投入により、安全性や安定性、快適性、利便性といったお客様サービスの向上、環境性能のさらなる向上等を実現します。



新型特急車両HC85系

▶ 沿線地域と連携した営業施策の展開

当社の沿線は多くの観光資源に恵まれています。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、魅力ある観光資源について、駅や列車内、ホームページ等で宣伝を行うとともに、様々な営業施策を実施し、観光需要の喚起に努めています。


例えば、人里離れた山間にある駅舎や風光明媚な区間を走行する飯田線において、急行「飯田線秘境駅号」を観光需要が高まる時期に運行し、非日常感溢れる鉄道の旅を提案しています。さらに、当社の駅を基点として駅周辺の観光名所を散策できる予約不要、参加費無料の「さわやかウォーキング」を展開しています。このほか、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、地域の活性化に寄与するとともに、新幹線・在来線のより一層のご利用拡大に取り組んでいます。



小和田駅と急行「飯田線秘境駅号」

**Message**



常務執行役員  
東海鉄道事業本部長  
**新田 雅巳**

名古屋・静岡地区を中心とした在来線は、当社エリアのお客様に日々の移動手段としてご利用いただいております。新幹線・在来線一体で当社の輸送ネットワークを構成しています。運営にあたっては、安全の確保を最優先としており、近年多発化、激甚化している自然災害に対しても、地域の関係者の皆様のご理解、ご協力を得ながら、対処してきました。  
 沿線人口の減少、道路網の発展、テレワークの浸透など、在来線を取り巻く様々な事業環境の変化の中で、在来線部門においても地域連携を通じたご利用促進・営業施策の推進による「収益の拡大」と、定常的なコストを削減する「業務改革」に注力しています。これらを通して、将来にわたって、快適なサービスを効率的に提供できる運営体制を構築し、安全・安定輸送の継続に努めるとともに、沿線地域の皆様と連携しながら、在来線輸送サービスに磨きをかけて参ります。



## 「社会的価値」の創造 ー社会ー

グループ事業  
～沿線都市と移動の価値の向上～

## ▶ 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、鉄道事業に加えバス事業を、流通部門では、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。

事業展開における戦略は、これまで鉄道事業と相乗効果の高い分野での鉄道利用者を中心とした事業への投資を優先していました。しかしながら新型コロナウイルス感染症により当社グループの経営環境が一変したことを受け、事業展開においては、沿線居住者にも着目し、新たなライフ

スタイルに適した街づくりや生活サービスを通じて沿線都市の価値を高めるとともに、移動を多様なライフスタイルの実現を支える重要な手段と捉え、乗車前後を含む一連の移動をより便利で快適なものにすることで、移動の価値も高め人々の豊かな暮らしを実現することを目指しています。これを実現するための原動力として、グループ各社が顧客視点によるサービス提供をより重視するなどの変革に取り組むこと、自治体や事業者との連携、DXの推進の3つを重視しています。また、鉄道利用者、観光客、沿線居住者、自治体・事業者の4者との接点を増やし、潜在的なニーズや沿線地域の課題を把握し、新たな価値を提供することも大切にしています。

## ▶ 顧客視点によるサービスの提供

当社グループの事業展開においては、駅という立地に依拠して、サービスを提供することが多くありましたが、消費者

が自身の嗜好や意志により行動を選択する傾向が強まるなか、顧客視点で商品やサービスを考えるよう努めています。

## JR東海リテイリング・プラスの発足

当社の駅構内を中心に小売店舗を運営する東海キヨスクとジェイアール東海パッセンジャーズは、2023年10月に合併し、株式会社JR東海リテイリング・プラスとなりました。これは、仕入れや配送などの効率化を目的にしているだけでなく、これまで東海キヨスクは土産品を中心に、ジェイアール東海パッセンジャーズは弁当を中心に扱っているなか、顧客視点に立ち返ると、列車に乗車するまでの短い時間で土産品・弁当・飲料等をワンストップで購入できる環境が求めら

れており、駅構内の店舗の集約や大型化により、こうしたニーズに応えることを目的としています。



プレシャスデリ&amp;ギフト京都

## 京都・奈良での新規ホテル開発

当社はこれまで、当社エリア最大の観光資源である京都・奈良について、継続的なキャンペーンを地元や旅行会社とともに実施し、主に首都圏から関西圏への新幹線のご利用を促進してきました。一方で、当社グループのホテル事業展開は、駅など自社用地を活用することに主に注力してきたため、関西圏でのホテル展開は行っておらず、京都や奈良を訪れるお客様の宿泊需要には応えられていませんでした。これに応えるべく、ジェイアール東海不動産とジェイアール東海ホテルズは、新規ホテル開発に取り組んでいます。

京都においては、京都駅八条口より徒歩3分の交通便利性が非常に優れた土地を取得し、2026年に「コートヤード・バイ・マリオット京都駅」を開業予定です。東海道新幹線を

利用し京都を訪れるお客様の宿泊需要を取り込むことに加え、当社グループがこれまで培ってきた京都との結びつきを活かした旅行商品・サービス等を提供することで、さらなる観光需要の喚起とその獲得による一層の収益拡大に取り組んでいきます。奈良においては、2024年4月に、県が募集する「奈良県中小企業会館等宿泊事業者選定事業」で、優先交渉権者に選定さ

コートヤード・バイ・マリオット京都駅の  
外観イメージ

れました。本事業の計画地は、春日大社・東大寺・興福寺などの世界遺産を望み、奈良公園の玄関口に位置していることから、奈良観光の拠点として非常に適しています。この計画地において、世界品質のラグジュアリーホテルを世界中で多数展開するハイアットと提携し、新たに上質なホテルを建設します。



奈良で計画中のホテルの外観イメージ

## ▶ 地域の自治体や事業者との連携

沿線の居住者や地域の課題を発見し、それを事業創出につなげ、沿線都市の価値を高めるために、地域の自治体や事業者と積極的に連携しています。「いいもの探訪」や「conomichi」といった事業(P51参照)に加え、駅構内の待合室の一部を活用して地域住民や地元企業がカフェやレ

ストランを運営するような取り組みも行っており、これらを通じた地域の活性化を目指しています。また、地方の駅ビルにおいて地元のプロスポーツチーム等と連携し、イベントやグッズ販売などを企画することで、商業施設への集客を促すような取り組みも行っています。

## 神奈川県・相模原市と連携したイノベーション創出促進拠点の運営

リニア中央新幹線の沿線のまちづくりにも参画しています。JR東日本・京王電鉄の橋本駅付近に建設中の中央新幹線神奈川駅(仮称)周辺エリアは「ロボット産業特区」に指定されており、地域を挙げてイノベーション創出に取り組んでいます。そこで、同駅周辺開発に合わせ、イノベーション創出促進を目的とした神奈川県、相模原市、JR東海での連携協力協定を2023年11月に締結し、2024年3月には当社がイノベーション創出促進拠点「FUN+TECH LABO(ファンタステックラボ)」を開業しました。ここでは、オフィス区画利用企業・団体のほか、先端技術を有する企業・団

体、大学、神奈川県、相模原市などと連携しながら、市・県民がイノベーションの一端を体感できるようなイベントや実証実験等を開催し、中央新幹線への期待感の醸成や沿線地域の価値向上を目指しています。



FUN+TECH LABO

## ▶ DXの推進

変化し続ける顧客ニーズや事業環境に対応するとともに、顧客の範囲を鉄道利用者から沿線居住者に広げるため

にDXにも積極的に取り組んでいます。

## TOKAI STATION POINT

2023年10月に、JR東海グループ共通ポイントサービス「TOKAI STATION POINT」を開始しました。当社エリアの商業施設やホーム上の売店などでアプリを用いてポイントを貯めたり使ったりすることができ、また、1000万人超の会員を抱える「EXサービス」で東海道新幹線に乗車することで貯まるEXポイントとの交換もできるため、出張や旅行でポイントを貯めたお客様が、旅ナカや旅アトで弁当やお土産などの買い物で使うこともできます。さらに、TOKAI STATION POINTを通じて得られるお客様のご利用データを分析する

ことで、一人ひとりの嗜好やニーズを捉え、お客様が求める情報をタイムリーに提供・提案し、新たな消費や移動を喚起することに取り組んでいます。加えて、アプリに備わったクーポンやスタンプラリー等の機能を活用し、EXサービス等とも連携させながら、様々な体験価値を提供していきます。

「TOKAI STATION POINT」  
メインビジュアル

## 株式会社ADDIXの子会社化

2024年8月にはDX支援会社である株式会社ADDIXの全株式を取得し、子会社化しました。当社グループには駅・商業施設といったリアルなアセットや沿線の豊富な観光資源などがあり、今後もこの強みを活かして沿線都市と移動の価値を高めるためにはDXをさらに推進する必要があります。一方、ADDIXはデジタル技術を用いた事業開発、

マーケティング、販売促進などのDX支援を主な事業としており、取引先の課題解決に向けて、調査・企画からシステム開発・運用までの全フェーズに一貫して対応できる点に強みがあります。同社の持つデジタル人材や豊富な専門知識、事業創造ノウハウなどを取り込むことで、当社グループのDXを一段と推進していきます。

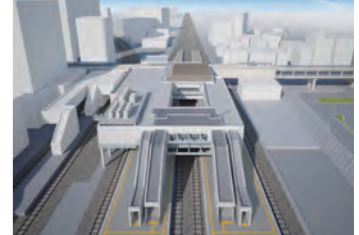


社会的価値の創造 社会  
設備の利便性向上(バリアフリー化等)

設備の利便性向上(バリアフリー化等)

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1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、可動式ホーム柵の設置、コンコースの改良等を行うこととし、現在、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、市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。



刈谷駅イメージ

バリアフリー化に向けた取り組み

お身体の不自由な方やご高齢の方を含め、すべ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設備の整備や改良等を推進しています。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バリアフリートイレの整備については、国の定める整備目標に基づき、お客様のご利用が1日3千人以上の駅及び1日2千人以上で自治体が定める基本構想の生活関連施設に位置付けられた駅を対象に順次実施しております。2023年には岐阜駅において改札内エレベーターの供用を開始し、基本的にすべての駅で段差の解消やバリアフリートイレの整備が完了、または整備計画が進行中です。また、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、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、2022年12月に供用開始した新大阪駅20



名古屋駅6番線可動式ホーム柵

名古屋駅における事業展開

当社最大の駅である名古屋駅では、2000年に開業したJRセントラルタワーズ(以下、「タワーズ」と)と2017年

JRセントラルタワーズ

商業施設、ホテル、オフィス等で構成され、高さ245m、延床面積約417,000㎡を誇ります。オフィスは、開業以来高い入居率で推移しており、入居状況はほぼ満床となっています。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。名古屋マリオットアソシアホテルは、

に開業したJRゲートタワー(以下、「ゲートタワー」)を中心に様々な事業を展開しています。

駅直上の立地や高層階からの眺望、グレードの高い設備等によりご好評を得ています。



名古屋マリオットアソシアホテル(シグネチャースイート)

JRゲートタワー

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ていないカテゴリー・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。



タカシマヤゲートタワーモール

駅構内での多様な事業展開

タワーズ・ゲートタワー以外でも、名古屋駅では様々な事業を展開しています。「名古屋うまいもん通り」では、遠方からのお客様が多い駅の特性もあり、「名古屋めし」を提供する飲食店を充実させています。また、全国的に話題となり、グッズ展開や他社とのコラボレーション企画も行っている、名古屋コーチンの卵を使ったひよこの形のプリン「ぴよりん」も名古屋駅構内で販売しています。さらに中央新幹線工事で運用を停止している在来線の線路上に飲食店を誘致するというこれまでにない取組みも

行い、駅に新たな賑わいを生み出しています。



ぴよりん



世界の山ちゃん名古屋駅1番線店

Message



代表取締役副社長  
事業推進本部長  
中村 明彦

新型コロナウイルス感染症による経営環境の大きな変化を経て、グループ事業は様々な挑戦と実践を始めました。京都や奈良での市中の土地を取得してのホテル開発、名古屋駅の運用停止中のホーム上での飲食店の誘致、沿線自治体と連携した関係人口創出の取り組み、グループ全体のDX推進を加速するためのADDIXの子会社化など、これまで当社グループが取り組んでいなかったようなことに積極的に挑戦しています。こうした事業展開を通じて、鉄道との相乗効果を生み出すことはもちろんですが、沿線都市と移動の価値を高め人々の豊かな暮らしを実現することを目指していきます。これからもこの流れを止めずに、新しい発想で挑戦と実践を繰り返し、グループ事業をさらに大きく成長させ、鉄道事業に追いつく心意気で頑張っていきたいと思っております。

## 「社会的価値」の創造 ー社会ー

## 地域社会とのつながり



## 「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」をオープンしました。「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展示を通じて「高速鉄道技術の進歩」を紹介するとともに、鉄道が社会に与えた影響を、経済、文化及び生活などの切り口で学習する場を提供しています。全部で39両の実物車両を様々な角度から触れることで、その迫力を実感いただけるほか、模型やシミュレータの展示を通して、鉄道のしくみや歴史を体験しながら楽しく学ぶことができます。2023年度までの入館者数は累計で617万人でした。



リニア・鉄道館

## ▶ 地域活性化に向けた取組み

## 沿線地域と連携した施策展開

営業施策の一環として、「さわやかウォーキング」、「Destiny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る予約不要、参加費無料のウォーキングイベントです。1991年に開始して以降、約610万人(2024年6月末時点)の方にご参加いただいています。

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きました。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して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。

## いいもの探訪・conomichi

非鉄道分野での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。地元で長年愛されてきた商品の紹介をはじめ、オリジナル商品の開発や「いいもの探訪」の名を冠した催事など展開の幅を広げ、生産者の方々と一緒に地域の魅力を発信しています。

このほか、沿線地域の関係人口を創出することを目的とした、「conomichi(コノミチ)」事業を展開しています。「心ひかれるストーリーで地域と訪れる人をつなぎ、地域に関わる人を増やす」ことをミッションに沿線地域の自治体や事業者と連携して企画を作成し、当社サイト上で参加者を募ることで、「関係人口創出」への貢献を目指しています。具体的には、ローカルでは当たり前の「マルチワーク」から

これからの生き方を学ぶ「里山LIFEアカデミー」(長野県飯田市)や、都会の生活では出会えない様々な「ミチ」の体験とまなびを提供する2泊3日の親子山村留学「コノミチクエスト」(岐阜県郡上市・美濃市、長野県根羽村)など、多数のプロジェクトを運営しています。



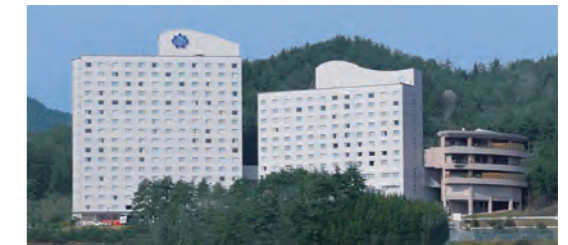
いいもの探訪



conomichi

## ▶ 大規模災害時の復旧支援を通じた地域への貢献

大規模災害において電力会社が迅速な復旧をするためには、従事する方々が安全に作業できるような体制づくりが重要です。ホテルアソシア高山リゾートは、2020年12月、高山地区のホテル2社とともに中部電力パワーグリッド株式会社 高山営業所との間で災害支援協定を締結し、大規模災害時に優先的に宿泊施設を提供するなどの復旧支援を通じて、地域への貢献を果たしています。



ホテルアソシア高山リゾート

## ▶ 地域コミュニティと連携した防災・復旧活動

南海トラフ地震が発生し、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、沿線の高校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。



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、お客様に安心して快適にご利用いただくために、駅・車内の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。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。



接客ロールプレイの様子

接客の様子

## ④ 地域社会とのつながり

### ▶ 地域に根差した医療機関の設置(名古屋セントラル病院)

名古屋市中村区の名古屋セントラル病院は、地域の中核病院として年間4,500件以上の救急車受け入れのほか、年間1,800件以上の手術実施など、高度で良質な急性期医療を提供しています。今後も常に先進的で安全かつ質の高い医療の提供を通じて、地域社会に貢献していきます。



名古屋セントラル病院

### ▶ 国際交流

当社は、視察受け入れや人材交流を通じた国際交流という形で、社会とのつながりを深めています。

視察受け入れでは、外国政府や海外鉄道事業者の関係者を、東海道新幹線を中心とする鉄道関連施設へ案内し、鉄道運営等に係る意見交換を行ってきました。現地現物の視察を通じ、各国の鉄道関係者に安全・安定輸送を支えるハード・ソフト両面の取組みに関する理解を深めてもらうことにつながっています。人材交流では、英国の現地鉄道会社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見聞を広め、研鑽を積む機会を設けています。また、米国の複数の大学と連携して、学生向けの夏期インターンシップ・プログラムを運営し、日本の鉄道や文化について深く学ぶ機会を提供しています。

国外では、ワシントンD.C.・ロンドン・シドニーの3都市に海外事務所を設置し、海外の鉄道や最新技術関連の情報収集、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。例えば英国では、現地の学校にて超電導リアの仕組みを解説する出張授業を実施し、学生た

ちが最先端の科学技術に触れる機会を提供しています。

英国との交換研修及び米国大学とのインターンシップは、いずれも開始から20回以上を数え、リユニオン(同窓会)には多くの修了生が参加しています。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。



英国鉄道会社との交換研修プログラムの様子

### ▶ 文化芸術・生涯学習の振興(公益財団法人JR東海文化財団)

JR東海文化財団(旧・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た社会貢献を目的に、当社が1990年10月に設立した公益財団法人です。主な事業として、1991年10月に開館した「山口蓬春記念館」(神奈川県葉山町)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るアトリエ、夫妻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、日本画等の様々な教室や史跡を巡る歴史移動教室の主催等、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

アトリエで制作中の山口蓬春

### ▶ 基本的な考え方・JR東海グループ人権方針

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であると考えています。当社は従来から人権を意識した採用活動、日頃からの適切なお客様対応、ハラスメント等の人権課題も取り入れた教育・啓発、グループ会社との人権推進に関する情報共有、資

材調達先への法令遵守・人権尊重の要請など、人権の問題に適切に対処しています。さらに、国連におけるビジネスと人権に関する指導原則等をはじめとする国際的な指針を踏まえ、「JR東海グループ人権方針」を策定し、推進体制や研修等の具体的な活動内容とあわせて公表しており、人権尊重の業務運営に役立てています。

#### 「JR東海グループ人権方針」

2022年9月1日

##### ■人権の尊重

JR東海グループは、人権に関する国際的な原則等を踏まえ、お客様、ビジネスパートナー、従業員等すべての人々の人権を尊重した事業活動を行います。

##### ■適用範囲

本方針は、JR東海グループ各社に適用します。

##### ■教育と啓発

本方針が理解され、JR東海グループのすべての事業活動の中で効果的に実施されるように、適切な教育、幅広い啓発活動に取り組みます。

##### ■人権デュー・ディリジェンス

JR東海グループは、国際的な原則等を踏まえ、人権への負の影響を予防、軽減するよう努めます。

##### ■ステークホルダーとの対話

JR東海グループは、ステークホルダーとの対話を行い、これを踏まえて事業活動における人権尊重に取り組みます。

##### ■救済と是正

JR東海グループの事業活動が人権に対する負の影響を引き起こしたり、あるいはこれに関与したことが明らかになった場合、適切な手続きを通じて、その救済と是正に取り組みます。

##### ■情報開示

JR東海グループは、人権尊重の取り組みについて、当社ホームページ等を通じて、適切に情報開示を行います。

#### 人権推進体制

本社の「人権推進委員会」が当社グループの人権推進活動を統括し、グループとしての人権意識を高めるため「人権推進連絡会」を組織しています。JR東海では、「人権推進分科会」において、総務部及び各鉄道事業本部・支社に設置し

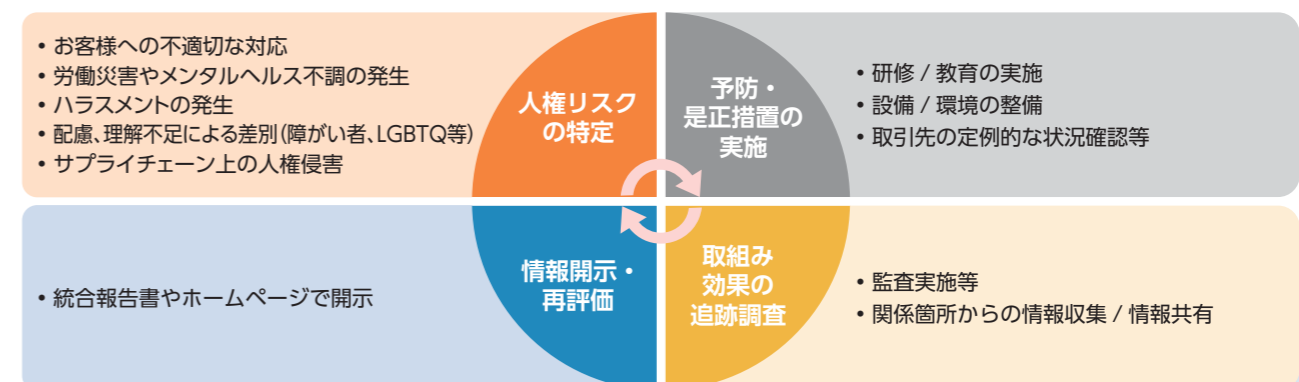
た人権啓発室等を指導し、計画的に教育を実施しています。また、「人事採用分科会」では、公正採用選考人権啓発推進委員を指定するなど、人権を意識した採用活動を実施しています。



#### 人権デュー・ディリジェンス

人権尊重の取り組みを推進していくため、リスクマネジメントの観点から、特に重点的に管理すべき人権侵害リスクを

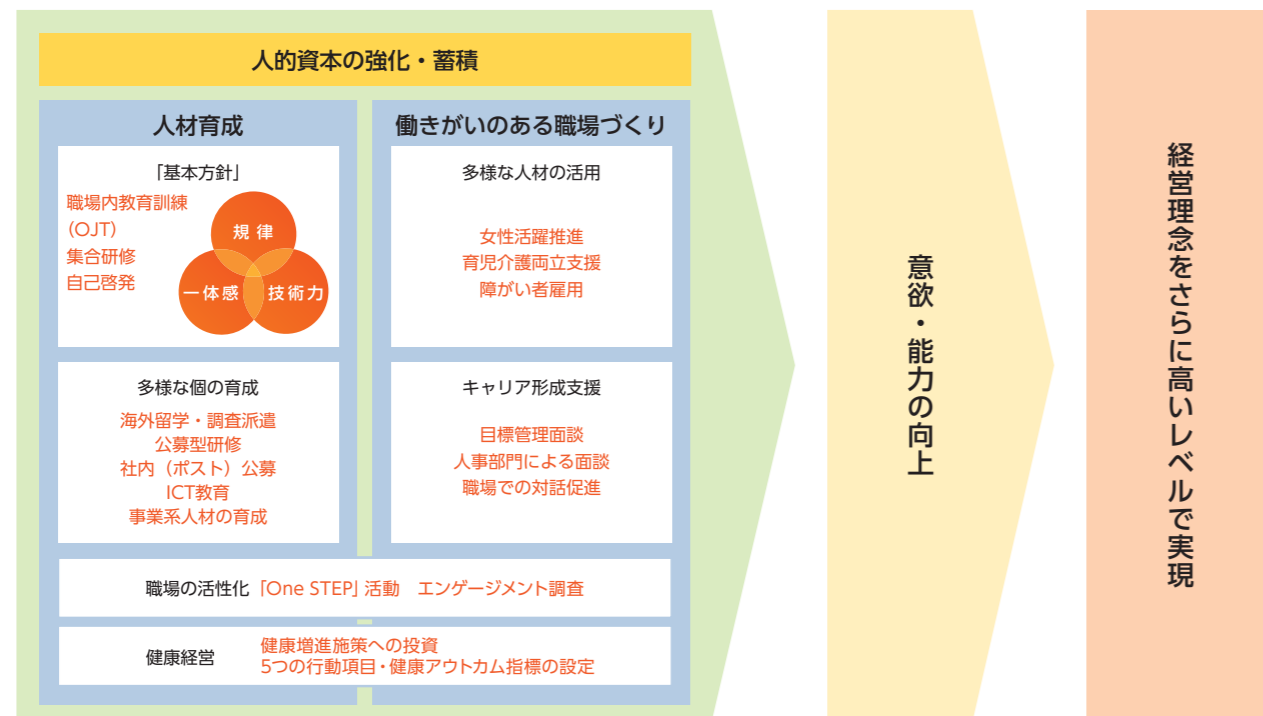
洗い出し、予防・是正の対策やモニタリングの実施状況等の確認を行っています。



## 「社会的価値」の創造 -社会-

JR東海の持続的な成長を支える人材への取組み  
～人材育成・働きがいのある職場づくり・健康経営～

当社は、人材こそが最大の経営資源と考えています。経営理念や行動指針を社員一人ひとりが自身の仕事に落とし込み、それをチームとしてまとめ上げ、しっかりとやり抜くことが、「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という経営理念をより高いレベルで実現することにつながります。このような考え方のもと、当社では人材育成と働きがいのある職場づくりに向けて、現場での教育訓練や各種研修、女性活躍推進の取組みや各種改善活動をはじめ、エンゲージメント調査の結果等も活用しながら、社員の意欲と能力を高め、企業価値の最大化に取り組んでいます。



## 1. 人材育成

## 基本的な考え方

鉄道事業は、社員一人ひとりが自分の役割を完遂するための強い心構えを持ち、高い技術力と確かな知識を身に付け日々の業務に真摯に取り組むとともに、各部門が連携して高いレベルで様々な専門技術が統合されることにより、初めてトータルとして安全かつ健全なシステムとして機能します。

このことから、当社では、特に鉄道現場において「規律」「技術力」「一体感」の3つを人材育成の基本理念として掲げ、当社の社会的使命を長期にわたり安定的かつ十分に果たし続けるための人材育成に取り組んでいます。具体的には、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)」をすべての教育訓練の基本とし、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」により補完しています。

また、主にオフィス部門においては、多様な社員の能力を活かし、新たな視点や柔軟な発想で、社内外の様々な環境変化に対応し、新たな価値を創造していくことが必要です。

当社では鉄道現場、オフィス部門問わず、長期雇用を前提として、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、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。

## 当事業の根幹を支える「鉄道の担い手」の育成

鉄道技術の多くは、経験の積み重ねによって築き上げられるものであり、人材育成は一朝一夕にはできないことから、「職場内教育訓練(OJT)」「集合研修」「自己啓発」を組み合わせながら、継続的に丁寧な社員教育に努めています。

## ① 職場内教育訓練(OJT)

職場内教育訓練(OJT)では、例えば若手社員に対しては専門知識・技能習得を目的として「N-OJT」を実施しており、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、実務に習熟した社員から実際の業務を通じて、きめ細やかな指導育成を行っています。

## ② 集合研修

当事業の根幹を支える「鉄道の担い手」に対する職能別研修や、職場の核となる人材を育成する選抜研修、役職等に応じて実施する階層別研修等様々な研修に力を入れています。職能別研修では、職能や必要とされる技能レベルに応じた実践的な研修を実施することで、知識や技術力の向上を図っています。総合研修センターには、車両の実物大シミュレータや、本線と同等の設備を備えた実験線等を配備するとともに、VR技術や立体投影システムを用いた訓練教材を活用するなど、専門的な技量・技術の高度化につながる取組みを積極的に行っています。なお、2023年度、総合研修センターにおける集合研修の利用実績は延べ約8,900人・約62,500人日で、従業員一人当たりの年間教育時間は25.3時間でした。また、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

## ③ 自己啓発

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。当社では日常業務で必要となる専門知識や技能を体系的に習得できる社内通信研修(約30講座)を整備しており、毎年5,000人程度の社員が利用しています。また、業務に役立つ200種類以上の資格について資格取得時に受験料相当額を

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。さらに、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、「リーダー研修」「フォアランナー研修」等の選抜研修を実施し、将来を担うリーダーを育成しています。新入社員に対しては、入社後約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。



総合研修センター

支給する資格取得奨励金制度、eラーニングを含む社外の通信研修を修了した際に受講料半額相当を支給する社外通信研修修了奨励金制度等についても多くの社員が活用しており、2023年度は延べ約3,900人を対象に、約2,800万円を支援しました。

## 多様な「個」を見出し育てる取組み

「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という経営理念を将来にわたってより高いレベルで実現し続けるためには、経営環境の変化にも適切に対応するための多様な人材を質・量ともに充足させる必要があります。当社は、意欲ある社員に知識と経験を積む機会を提供することで、多様な知識と経験を持つ人材を当社の経営資本として育成しています。

## ① グローバル人材の育成

企業を取り巻く経済・社会環境が益々国際化し、複雑化する中で、将来の経営を担い、国際社会においても通用する人材の育成を目的に、全額社費負担による海外留学制度を設けています。これまで141名が、ハーバード大学、マサチューセッツ工科大学、シカゴ大学等をはじめとした各国の大学へ留学し、幅広い知見の習得や人脈の構築を行っています。また、社員を海外の企業等に派遣して先端技術等の調査に当たらせ、

帰国後に調査結果を当社業務に役立たせることを目的に、海外調査派遣制度を設けており、これまで78名の派遣実績があります。これらの制度は公募制であり、幅広い職種から意欲ある社員を募ることからこの社業の推進や組織の変革に寄与する人材を戦略的に育成しています。

## ② 公募型の研修や制度によるキャリア開発

当社では、多様な人材が意欲に応じて様々な知識と経験を積み重ねられるよう、公募型の研修や制度の充実を図り、社員の意欲と能力を高めるとともに人材ポートフォリオの多様化を進めています。将来、マネジメント層として活躍が期待できる社員には、異業種女性交流研修への参加や、社外の社会人向けプログラムへの社員派遣に加え、アンシエイト職を対象として管理職を目指すために必要な素養を身に付ける「キャリア・アップ研修」や、リモートも活用して仕事と育児・介護とを両立しながら学ぶ「マイ・キャリアパス研修」をはじめとした教育機会を設ける等、視野や社外人脈を広げるた

めの機会を拡充しています。また、意欲・能力ある社員を見出して適材適所の登用を実現するとともに、これを契機として社員各々の自己研鑽意欲や挑戦心を喚起することを目的として、2022年より社内公募による人材登用を導入しています。このほか、二重就業(副業・兼業)についても業務への影響、就業先の業務内容等に応じて認めています。



キャリア・アップ研修

## ③ ICT人材の育成

新しい発想による新たなサービスの創出や業務改革推進のためには、ICT等の新しい技術を積極的に活用できる人材の育成と、それらを業務において最大限活用する社内文化の醸成が急務であると考えています。当社では、データ分析やシステム開発など実践的なスキルを習得する教育を実施し、ICTを活用して新たな価値を創造する人材の育成を強化しています。また、階層別研修において、ICTの技術動向と当社における活用可能性を考察するカリキュラムを実施しているほか、2023

年度より順次、全社員を対象にICTリテラシーの向上を図る教育を実施しており、これらを通じてICT活用の社内文化醸成に努めています。なお、教育ツールとしてのICT活用にも注力しており、Web会議ツールやオンデマンドにて講義を視聴できるLMS(学習管理システム)の活用を進めています。



VRを使っている集合研修

④ JR東海の持続的な成長を支える人材への取組み ～人材育成・働きがいのある職場づくり・健康経営～

④ 事業系専門人材の育成

当社では、長期雇用を前提として計画的に人材を育成すべく、ジョブローテーションを行っています。他方、新規事業開発など、専門性を磨くことで質の高いアウトプットが期待できる職務については、適性の高い

人材を見出し、事業推進本部やグループ会社を中心に人事運用を行うことで、専門性のある人材を育成しています。

⑤ キャリア採用

中央新幹線の建設において工事計画、設計・施工管理指導、用地協議など、即戦力として期待できる人材に加え、経営体力の再強化に向け

て、多様な価値観や経験をもつ人材を確保するため、キャリア採用を実施しております。

2. 働きがいのある職場づくり

公共性の高いオープンなサービスを提供する当社は、多様なお客様に喜ばれるサービスを提供し続ける使命を担っています。お客様の多様なニーズに応え続けるためには、多様なバックグラウンドを持つ社員

一人ひとりがその能力をいかんなく発揮する必要があります。社員一人ひとりが働きがいを感じられる職場をつくることで、個々のアウトプットを引き出し、組織の成果の最大化を図っています。

女性活躍推進プロジェクト

当社では、社員が働きがいをもって十分に能力を発揮できる職場づくりのための取組みとして、女性活躍推進に力を入れています。男女雇用機会均等法の趣旨を踏まえ、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、本格的に女性社員の採用を開始し、2023年度末時点で女性社員数は2,353人(全社員に占める割合は12.7%)と大幅に増加しています。2021年には当社で初めて女性が執行役員に、2022年には取締役、2024年には監査役に就任したほか、部長・課長等、多方面で女性が活躍しています。

これまで多様かつ柔軟な働き方を実現するための各種制度の充実に積極的に取り組んできましたが、これに加えて2020年7月に立ち上げた人事部長直轄の女性活躍推進プロジェクト主導のもと、これまで以上に男女を問わずすべての社員が仕事と子育てを両立させ、働きがいを持って十分に能力を発揮できる会社とすべく、2021年4月から取り組む女性活躍推進法に基づく行動計画を策定しました。

この行動計画では、新卒採用における女性の採用率を25%以上とする、女性の管理職の人数を1.5倍以上(2020年度末比)にするといった数値目標を掲げております。2024年からは新たに女性の担当役員を配置し、計画期間が終了する2026年3月31日までに目標を達成できるよう、全社的に取組みを推進しています。



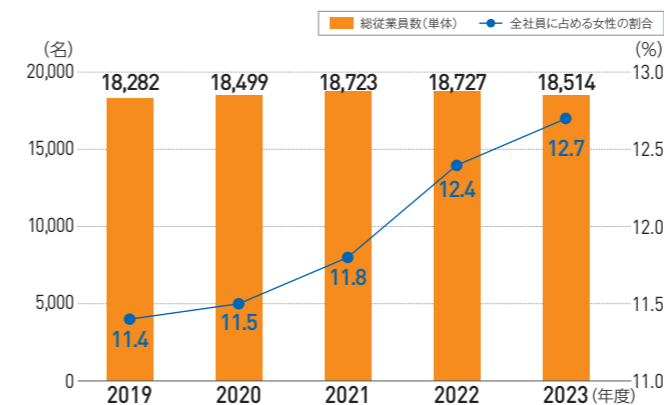
女性活躍推進法に基づく  
えるばし認定(2022年)

女性活躍推進のためのポジティブアクション

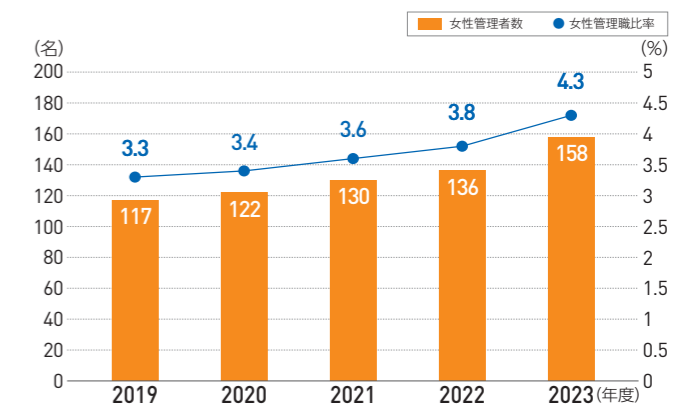
1	女性の採用率を拡大します。	目標：新卒採用における女性の採用率を25%以上とする。	●女性が鉄道会社で働くイメージを持てるよう訴求する採用広報を強化する。 ●全職種において女性の採用を強化する。
2	女性の配置箇所を増やし、働き方に制約のある社員の活躍できる場を拡大します。	目標：女性の配置箇所を増やす。 目標：働き方に制約のある社員の活躍できる場を拡大する。	●女性用設備の整備状況等をふまえ、女性の配置箇所を増やす。 ●育児等により働き方に制約のある社員の活躍できる場を拡大する。
3	女性管理職を増やします。	目標：女性の管理職(※)の人数を1.5倍以上(2020年度末比)にする。 ※「ライン課長」及び「課長より上位の役職(役員を除く)」にある社員の合計。 目標：係長・助役クラス以上の女性の人数を1.5倍以上(2020年度末比)にする。	●社外研修への派遣等を通じて、女性リーダーのキャリア意識の醸成や社外ネットワークの形成を支援する。 ●活躍する女性が登壇するセミナーを実施し、ロールモデルを紹介する。 ●女性を対象としてキャリア意識醸成のための研修を実施する。
4	女性が能力を発揮しやすい職場風土の醸成と制度の充実を図ります。	目標：女性が能力を発揮しやすい職場風土を醸成する。 目標：仕事と育児の両立を支援するための制度の充実を図る。 目標：年次有給休暇取得率を80%以上にする。	●管理職等を対象とした研修を実施する。 ●勤務制度等の充実を図る。 ●社員に年次有給休暇取得の意識を行う。
5	男性の育児参画を促します。	目標：育児休職または育児目的休暇を取得した男性社員の割合を30%以上とする。	●男性社員に対して育児関連制度についての情報発信を強化する。

▶ 一般事業主行動計画 [https://company.jr-central.co.jp/others/action\\_plan/](https://company.jr-central.co.jp/others/action_plan/)

単体従業員数と女性割合

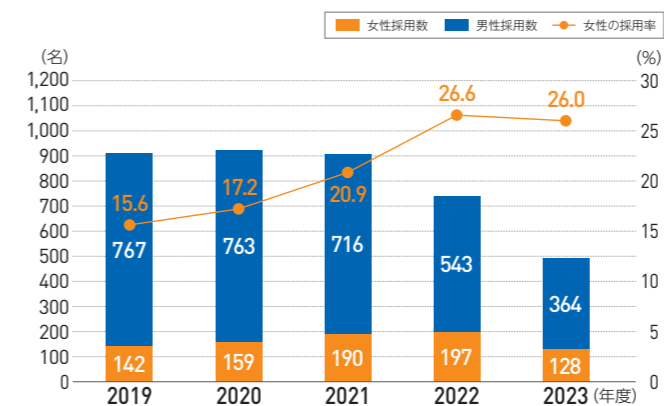


女性管理者数と女性管理職比率



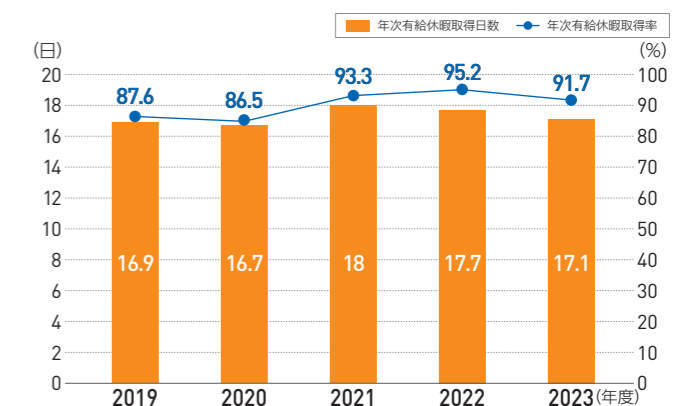
※非現業の係長、現業の助役、医療の看護長等を含む(休職者を含む、出向中の社員は除く)

男女別採用者数と女性の採用率



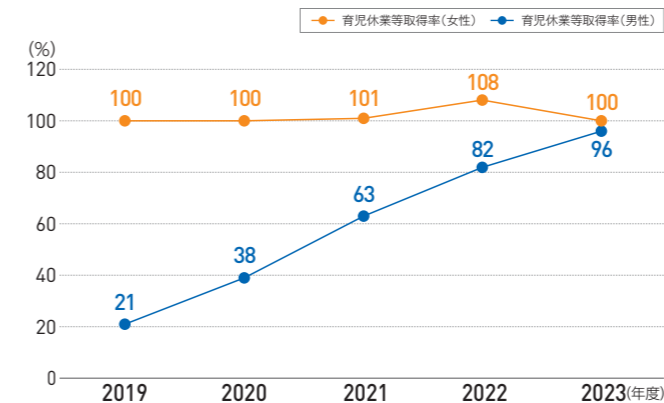
※中途採用者の割合は、2021年度2.2%、2022年度5.3%、2023年度7.1%

年次有給休暇の取得日数・取得率



※2022年度より、女性活躍推進法の算出方法により、法定外の年次有給休暇を除き算出。

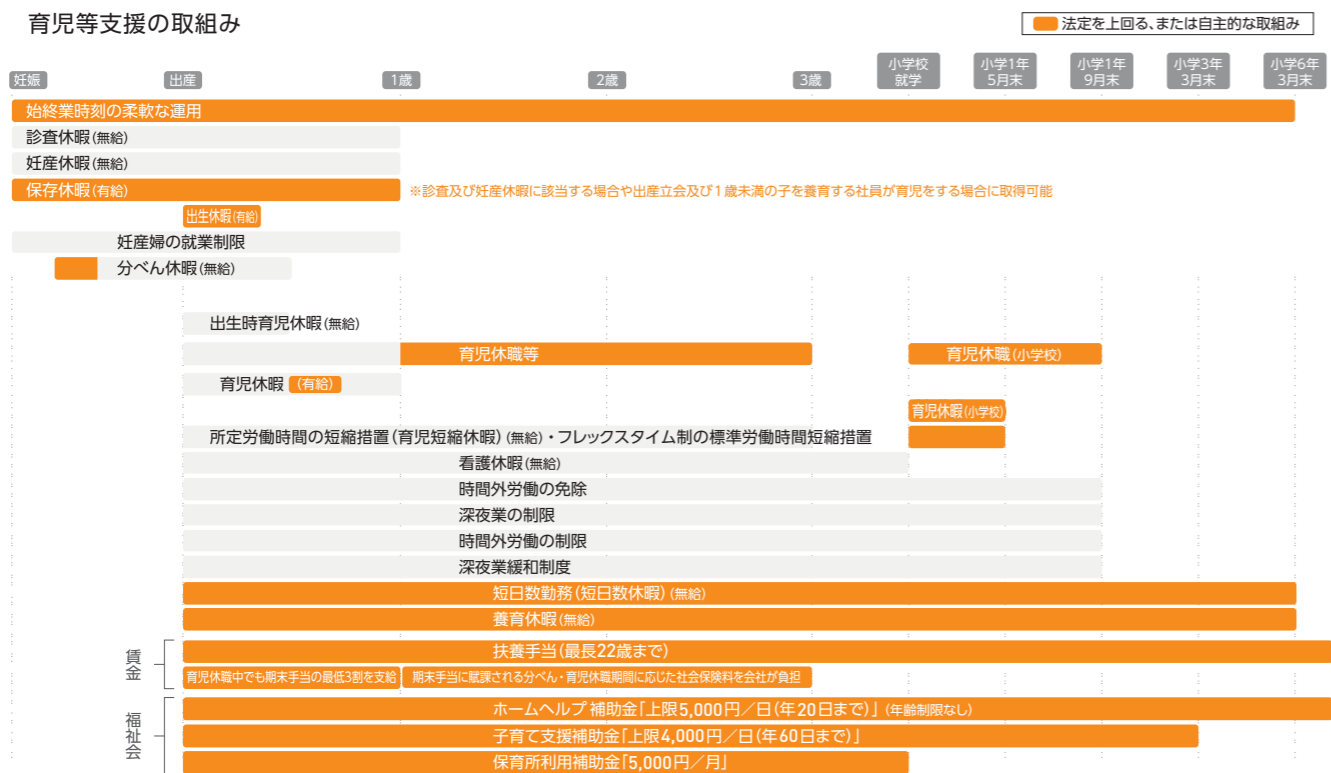
育児休業等取得率



※育児休業のほか、育児目的休暇を含め、算出。  
※2021年度より、改正育児・介護休業法(2023年4月施行)の算出方法による。

## ④ JR東海の持続的な成長を支える人材への取組み ～人材育成・働きがいのある職場づくり・健康経営～

### 》育児・介護等と仕事の両立支援制度



すべての社員が仕事と育児・介護を両立させ、意欲や働きがいを持って長きにわたり活躍するため、各種制度の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。特に育児休業等に関しては、取得率の維持・向上を目指すため、計画<sup>※</sup>を定めて取り組んでおり、2023年度の育児休業等の取得率は女性が100%、男性が96%です。

また、仕事と子育ての両立を支援するため、非現業と一部の現業機関の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6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数勤務制度等、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の利用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います。また、2024年1月からは、非現業社員を対象に「スマートワーク」という新しい働き方を導入し、東海道新幹線の全区間で新幹線通勤を可能と

するとともに、新幹線での通勤時執務、リモートワークの拡大、フレックスタイム制の柔軟化を実施しています。これにより、社員がより高いパフォーマンスを自律的に発揮できる環境を整備するとともに、子育て世帯の負担軽減を図っています。

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。

※次世代育成支援対策推進法に基づく一般事業主行動計画(2023年4月～)においては、「男女ともに、子が生まれた社員が育児休業又は育児を目的とした休暇をその取得可能期間において100%取得」することを目標としています。なお、当社は、次世代育成法の定める一定の基準を満たし、優良な「子育てサポート」企業として厚生労働大臣の認定(プラチナくるみん認定)を2024年1月に受けました。



### 》JR東海社員持株会

社員の財産形成の一助とすることや、経営への参画意識の向上を図ることを目的として、原則全社員を対象としたJR東海社員持株会を設

けており、社員からの拠出金と会社からの奨励金により当社株式の買付を行っています。

### 》障がい者雇用

多様な人材活用や企業の社会的責任の観点から、障がいのある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。また、「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」では、2006年10月の設立以降、事業拡大を進めており、現在では、当社グループ内の印刷業務・封入封緘業務、オフィスサポート業務、被服管理業務、及び社員の福利厚生や

健康管理の増進を目的としたヘルスケア業務を行っています。このような取組みの結果、2024年6月1日時点の障害者雇用率は、3.08%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。

### 》キャリア形成を支援する取組み

当社では、職場におけるコミュニケーションの活性化が生産性の向上につながるという考えに基づき、上司による社員へのフィードバックや目標のすり合わせを目的とした半期に一度の面談に加え、オフィス部門においては社員の意欲や自律性を高めることを目的に定期的な1on1

ミーティングを実施しています。また、ジョブローテーションによる社員育成を基本としつつ、社員一人ひとりのキャリア形成を支援するため、毎年職務やキャリアについての希望調査を行うほか、人事部門による社員面談などを行っています。

### 》能力向上といきいきとした職場づくり ～「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、多岐にわたるテーマの活動を通じ、社員の能力を向上させ、働きがいのあるいきいきとした職場をつくり、職場の体力強化・会社の発展を目指しています。

### 》人事・賃金制度改正

経営体力の再強化等の経営課題に向けて、人材の育成や組織力の強化を図るため、採用職種毎のキャリアパスを明確にして最大限の能力発揮を促すとともに、変革・挑戦に向けた取組み・成果を適切に処遇し、社

員の意欲・能力を向上させることを目的として、2025年度に人事・賃金制度の見直しを行います。

処遇のメリハリ化	メリハリある昇給・昇格制度を新設(総合職)
キャリアパスの多様化	高い技術力・専門性を持つ社員が、高い付加価値を生み出すための等級を新設(プロフェッショナル職・アソシエイト職)採用職種の転換制度を導入(プロフェッショナル職・アソシエイト職から総合職へ)
経営職マネジメント教育の充実	経営を担う人材を育成するための研修の新設等
人事考課制度の見直し	果敢な変革と挑戦をこれまで以上に高く評価

## 3. 健康経営

当社が社会的使命を将来にわたって果たしていく上での基盤となる社員の健康保持・増進を図るため、健康経営を積極的に推進しています。

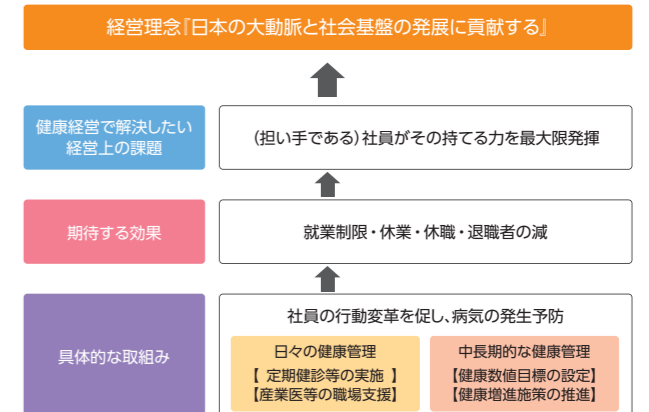
### 》健康経営推進の目的・推進体制

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」を制定するとともに、人事担当役員をトップとする健康経営推進体制を整備し、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。

#### 健康経営推進の目的(課題と取組み)



## ① JR東海の持続的な成長を支える人材への取組み ～人材育成・働きがいのある職場づくり・健康経営～

### 健康数値目標

2024年度から、社員が豊かですこやかな人生を送るための基本的な生活習慣に着目し「食事」「運動」「睡眠」「適正飲酒」「禁煙」の5点について新しい健康数値目標を設定しています。

各項目の具体的な目標は以下のとおりです。

行動項目	内容	当社現状(2023年度)	当社目標(2024年度～2026年度)
食事	朝食を週5回以上	75%	85%
運動	①汗をかく運動を週2回以上 ②平均8,000歩/日以上	56%(①or②)	65%(①or②)
睡眠	睡眠で十分な休養がとれている	73%	75%
適正飲酒	適正な飲酒	77%	90%
禁煙	たばこを吸わない	80%	88%

### 具体的な取組み

#### 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の実施)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

ます。また各職場では、健康増進を推進する「ウェルネスリーダー」を1名以上指定しており、ウェルネスリーダーに対しては、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。

#### 健康増進意欲の底上げや運動の習慣化・禁煙支援などの取組み

健康増進意識の底上げ、運動の習慣化・禁煙支援するためのイベントを実施しています。

##### ●ウェルネスセミナーの実施

社内医療職とも連携し、健康数値目標に関する全社向けの動画配信やセミナーを実施することによって、健康増進意識の底上げを推進しています。

##### ●ウォーキングイベント「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。

##### ●禁煙支援

社内医療職による衛生講話、健診・職場巡視時の面談指導、電話・メールでの相談受付、社内喫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。

#### 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もと、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。

### 健康経営優良法人2024「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」を意識した様々な取組みが評価され、「健康経営優良法人2024[ホワイト500]」に認定されました(2年連続・5回目)。

これからも、社員一人ひとりがその能力を最大限発揮することができるよう、心身の健康の保持・増進を進めていきます。



### 人事関係データ

		単位	2019	2020	2021	2022	2023 (年度)
平均年齢	男性	歳	37.4	37.1	36.9	36.9	37.1
	女性		31.7	31.8	32.1	32.3	32.9
	全体		36.7	36.5	36.3	36.4	36.6
平均勤続年数	男性	年	17.4	17	16.8	16.7	16.8
	女性		10.1	10.2	10.4	10.6	11.1
	全体		16.5	16.3	16	16.0	16.1
年間平均研修時間		時間	36	35	33	31	25
組合組織率 (団体交渉協定の対象となる全従業員の比率)		%	-	94.6	94.7	94.7	94.0
障がい者雇用率		%	2.51	2.75	2.74	2.68	2.70
離職率	男性	%	1.1	0.9	1.1	1.6	1.6
	女性		3.7	3.4	3.6	3.5	3.4
	全体		1.4	1.2	1.4	1.9	1.8

項目	実績値		
	2021	2022	2023 (年度)
定期健康診断受診率	100%	100%	100%
標準体重率 ※40歳以上	61.8%	61.9%	62.8%
有所見率	53.2%	53.1%	50.4%
ストレスチェック	受検率	100%	100%
	総合健康リスク (全国100)	87	86
人間ドック受診率	男性	75.7%	74.6%
	女性	75.2%	69.9%
ハイリスク者 (保健指導継続率)	特保対象率 ※40歳以上	20.2%	20.3%
	特保参加率 ※初回支援の参加率	80.3%	80.3%
ハイリスク者 (治療継続率)	精密検査受診率	40.5%	40.1%
アブセンティーズム ※測定方法：傷病による休職率 ※測定対象：全社員 ※回答率：100%		0.6%	0.6%
プレゼンティーズム ※測定方法：新職業性ストレス簡易調査票「職務の遂行」の平均スコア(最高スコア：4) ※測定対象：全社員 ※回答率：100%	2.82	2.82	2.83
「みんなで歩活」参加率 ※JR健保主催のウォーキングイベント	72.0%	77.5%	83.6%
従業員ヘルスリテラシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>メンタルヘルス講習 (各種研修等で実施)</li> <li>産業医や保健師による健康に関する講話 (職場にて実施)</li> <li>各職場に健康推進の責任者を選任、責任者向けの講習会を定期的に実施</li> </ul>		

#### Message



執行役員 人事部長  
花原 雄一

会社が発展、成長し続けるためには、社員の力を最大限に引き出し、良い仕事をして、組織として成果をあげることに必要不可欠です。加えて、人材は最大の経営資源であり、「人づくり」は企業における価値創造に向けた重要な投資でもあり、会社の発展と社員一人ひとりの成長の好循環が生み出させるよう、経営戦略と人事戦略を連動させ、人事施策を推進しています。

今般、経営理念をより高いレベルで実現するべく、経営体力の再強化等の経営課題に向けて、人材育成や組織力強化をはじめ、社員の意欲・能力をより一層向上させることを目的に、人事・賃金制度を来年7月に改正します。引き続き、人事諸施策をブラッシュアップし、「自由に考え、大いに議論し、粘り強くやり抜く」という企業文化を作り上げ、企業価値の向上に尽力して参ります。



## 「社会的価値」の創造 ー社会ー

## 技術開発の推進

## ▶ JR東海の成長を支える技術開発

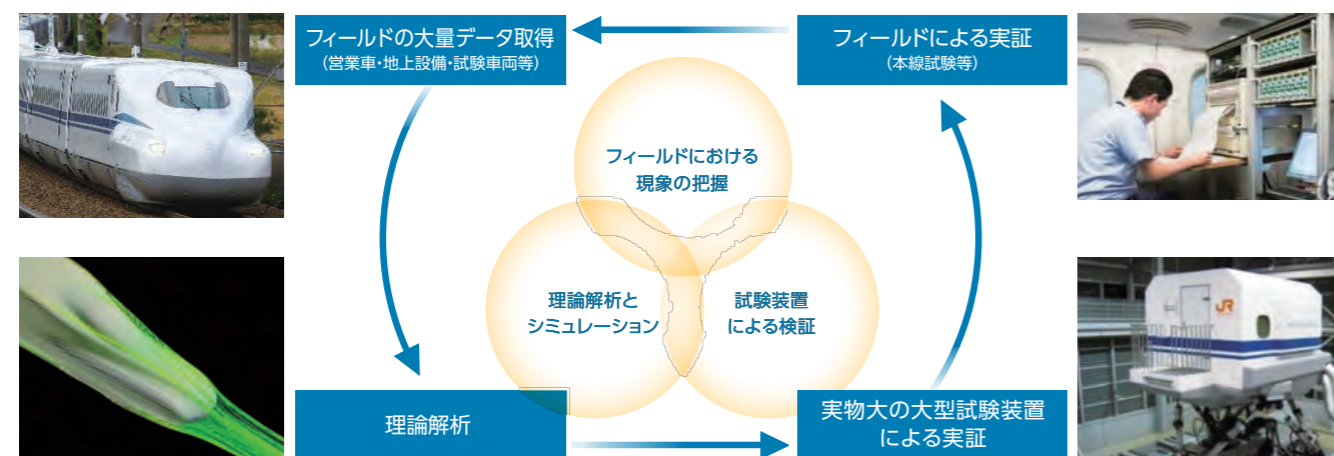
当社が将来にわたって使命を果たし、発展していくためには、日々の安全・安定輸送の確保に不断に取り組むこと、快適な輸送サービスを追求していくことに加え、技術開発を通じてこれらを支える基盤となるハードウェアや仕組みを構築していくことが不可欠です。当社では、より一体的かつ総合的に技術的諸課題に取り組むため、2002年に開設した小牧

研究施設(愛知県小牧市)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、計画的に鉄道事業における安全・安定輸送の確保等につながる技術開発を進めています。



小牧研究施設外観

## 鉄道の研究開発の基本的なサイクル



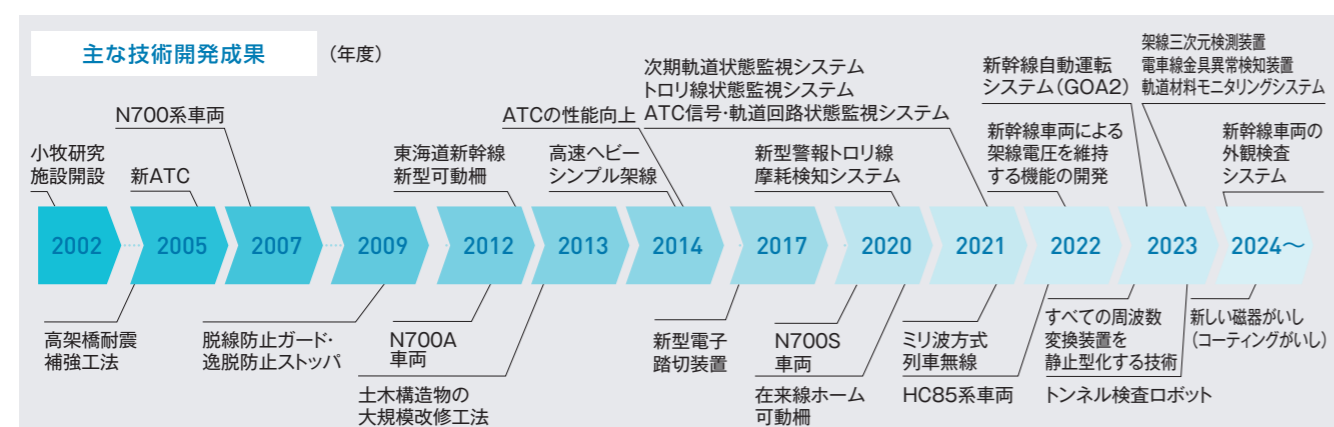
## ▶ 技術開発の重点テーマ

「安全・安定輸送の追求」「業務改革の推進」「次代の鉄道システムの実現」「中央新幹線への技術展開」を柱として、センシングや画像認識、ロボット等の技術を積極的に取り入れ、より安全で、より便利で、より快適なサービスを効率的に提供するた

めの技術開発を強力に推進しています。

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、鉄道システムのさらなる革新や当社の技術領域を広げる取組みも進めています。

## ▶ 主な技術開発成果



## ▶ 将来を見据えた技術開発・技術力向上・人材育成

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み、技術力の向上と人材育成を図っています。小牧研究施設では、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、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。また、近年の情報通信技術(ICT)の急速な進歩及びデジタル変革の進展を踏まえた多くの技術開発に取り組んでいます。

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。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。

## ▶ 主な技術開発 ーメンテナンスの高度化・省力化・低コスト化ー

当社では、安全の確保を大前提とした上で、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

用したメンテナンス業務の機械化やシステム化等、業務の高度化・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。

## (技術開発事例1) 新幹線の高速走行に対応した新たな営業車検測装置の開発

東海道新幹線は、計測専用の車両であるドクターイエローによる軌道や電気設備の計測のほか、社員が日々の沿線徒歩巡回等により検査を実施し、安全・安定輸送を確保しています。メンテナンスのさらなる高度化や今後の労働力不足を見据えた省力化を図るべく、高速走行中の新幹線の営業車両に搭載して軌道や電車線設備を計測できる装置を開発しました。

レールやまくらぎなどの軌道材料の状態把握については、営業車両に搭載したセンサやカメラで高速走行中に取得したデータを用いて点検できる「軌道材料モニタリングシステム」を開発しました。形状や材質が異なる様々な材料で構成された軌道に対して、高さの変化を検知する点群データと軌道材料の状態を詳細に把握できる画像データを取得してメンテナンスに必要な情報を走行中に自動で抽出することにより、よりタイムリーな軌道状態の把握が可能となります。

架線同士の位置関係や電車線金具などの架線細部については、開発した「架線三次元検測装置」「電車線金具異常検知装置」にて検査できます。本装置により架線交差部等の複

雑な架線の位置関係を三次元的に測定して良否を自動判定することができるほか、電車線金具画像を取得して金具の変形や破損等の異常を自動で検出することができます。

これらの装置は2026年度から追加投入されるN700Sの一部編成に搭載し、2027年より運用開始する予定であり、係員が現地で実施している検査業務の一部の代替が可能となります。軌道や電車線設備に関する保守作業が省力化できます。また、現在ドクターイエローで行っている検査についても、これらの装置とは別で新たに営業車検測機能を搭載することで代替可能となります。これにより、営業車両でドクターイエローと同等以上のデータを高頻度で取得可能となり、設備の安全性・信頼性が向上します。



軌道材料モニタリングシステム

電車線金具異常検知装置

## (技術開発事例2) 東海道新幹線 車両の外観検査システムの開発

東海道新幹線の車両の外観検査は、概ね2日以内の頻度で、全長400mの車両の屋根上と床下を社員が徒歩で目視や計測器具を用いて実施しているため、多くの労力を要しています。将来の労働力人口減少を見据え、車両基地や駅に入るタイミングで車両の外観を自動で検査するシステムを開発しました。

本システムは「外観検査装置」と「パンタグラフすり板検査装置」で構成されており、「外観検査装置」は車両基地の検査庫入口に車両全体を取り巻くように設置したカメラやセンサで車体や床下機器等の外観を自動撮影して異常の有無を自動で検査するほか、「パンタグラフすり板検査装置」は新幹線車両のパンタグラフすり板にレーザー光を照射して

センサで3次元計測し、すり板の状態や形状を自動で検査することができます。

2024年度に「外観検査装置」は大井車両基地へ設置、「パンタグラフすり板検査装置」は品川駅へ設置し、営業車両での検証を進め、最適な仕様を検討していきます。その後、設置工事の期間を経て本格的な運用開始は2029年度頃を目指しています。



外観検査装置

「社会的価値」の創造 ー社会ー

高速鉄道システムの海外展開



海外展開の意義

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拡大、技術力の維持・強化に加え、資機材の安定供給、技術革新やコストダウンなど、当社へのフィードバック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永続的に果たすために重要な取組みです。展開先の候補

は、当社の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るほか、知的財産権などの法制度の完備、政情の安定、巨大なインフラ投資を行う経済力という点も考慮し、現在、米国をターゲットとして取り組んでいます。

コンサルティング&コーディネーション事業

高速鉄道のような地域社会と経済の根幹となるインフラは、その国や地域の政府や企業が保有・運営すべきという考えから、当社は高速鉄道の海外展開において事業主体とはならず、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・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等、高速鉄道の安全・安定運行に必要なコンサルティングを行うとともに、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。コンサルティング&コーディネーション事業を通じて高速鉄道システムに関する知識と経験に磨きをかけることは、社員の人材育成・技術力向上にもつながります。

米国における高速鉄道プロジェクトへの取組み

東海道新幹線システムを米国テキサス州に展開するテキサスプロジェクト、及び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北東回廊プロジェクトに関する取組みを継続しています。

コアシステム受注契約に向けた準備活動を進めています。

北東回廊プロジェクトでは、ワシントンD.C.とニューヨークを結ぶ北東回廊へのSCMAGLEV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のもとで進められるよう、プロモーション活動を実施しています。現在、現地では米国連邦補助金を活用した連邦鉄道局等による環境影響評価の手続き等が進む一方で、日本政府も米国での導入に向けた調査事業を実施しています。当社としては、プロジェクトが具体的に進展した際には、技術面から支援を行う方針です。



ブティジェッジ米国運輸長官の新幹線視察

テキサスプロジェクトは、米国テキサス州のダラスとヒューストンという2大都市間を東海道新幹線型高速鉄道で結ぼうというもので、現地の開発主体が、技術仕様の策定、運営・保守計画の作成、建設資金の調達等の事業開発活動を進めています。当社は現地子会社High-Speed-Railway Technology Consulting Corporation (HTeC)を通じて技術コンサルティングを実施するとともに、日本のメーカー各社と協力して

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株式会社(以下「台湾高鉄」という)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、これまでに10件の個別案件を完了しています。今後、計画段階から支援してきた工事等に加え、2023年に同社が

決定したN700Sをベースとした新車の調達に向けた技術支援など、引き続き台湾高鉄からの要請に応え、台湾高速鉄道の安全・安定輸送に貢献していく考えです。また、同年、台湾高鉄との間で、人材育成・技術力強化を目的とした協力覚書を締結し、同社と様々な分野での人材交流を行っています。



IHRA国際フォーラム(左:本会議、右:テクニカルビジット)

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。

社会的価値の創造 ー社会ー

資材取引先との関係構築



資材調達の考え方

安全・安定輸送の確保

鉄道の安全・安定輸送を支えるという観点から、資材調達については、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を基本としています。特に、品質については最も重要であると認識しており、取引先の工場に実際に立ち入っての品質監査を実施しているほか、取引先の技術水準や製造能力に加え、経営状況等の調査を行い、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。

昨今の部材不足、長納期化等、資材を取り巻く環境が大きく変化する中で、取引先の皆様と綿密にコミュニケーションを取るとともに、安定的な供給やアフターケア等を求めています。特に、日々の運行に欠かせない資材については、地震等の災害の影響で供給が途絶えぬよう、複数の取引先への発注に努めています。

公平・公正な取引

鉄道事業において最優先にすべき安全・安定輸送を確保するために、より良い資材の採用及び新たな企業との取引を、国内外を問わず、求めていくことが大切であると考えています。資材調達の手続きにおいては、国内企業、国外企業のどちらに対しても、各種審査の内容、条件、契約の手続き及びそれらに

おいて取引先の皆様に求める要件等を等しく無差別に扱います。また、国内外問わず調達するため、取引を希望される企業の皆様に、資材調達に関する情報(資材調達の手引き、取引先の選定において求めるもの、資材の選定基準、調達実績及び見込みなど)を提供することが重要であると認識しています。

法令、社会規範の遵守

高い公共性と社会的使命を担う鉄道事業者として、関係法令を遵守し、取引先の皆様とともに社会の良識や倫理を尊重いたします。

取引先の皆様との相互発展

より良い資材調達を行うため、取引先の皆様を含めた調達サプライチェーンに対して、日頃からのコミュニケーションを大切に、信頼関係を構築します。

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「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適正な価格で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。



車両部品の品質監査時の様子

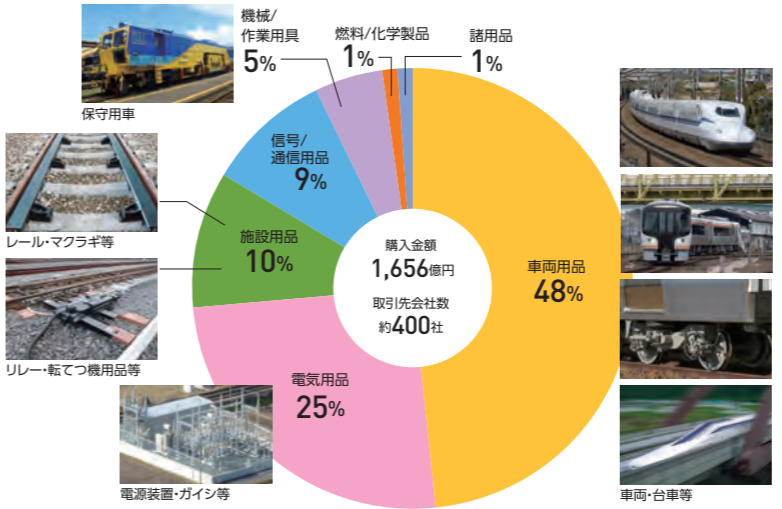
地球環境への配慮

環境優位性の高い鉄道の特性をより向上させるため、地球環境の保全や環境負荷の低減に配慮した資材調達を推進します。

人権の尊重

人権について正しく理解し、取引先の皆様とともにすべての人々の人権を尊重した資材調達に努めます。

主な資材の調達実績(2023年度)



パートナーシップ構築宣言

当社は、政府・経済団体等が推進している「パートナーシップ構築宣言」に賛同し、サプライチェーン全体の共存共栄と規模・系列等を越えた新たな連携、親事業者と下請事業者との望ましい取引慣行の遵守に重点的に取り組むことを宣言しています。



「社会的価値」の創造 ー環境ー

地球環境保全への貢献



2050年のCO<sub>2</sub>排出量 **実質ゼロ** 2030年度のCO<sub>2</sub>排出量

2013年度比 **46%削減**

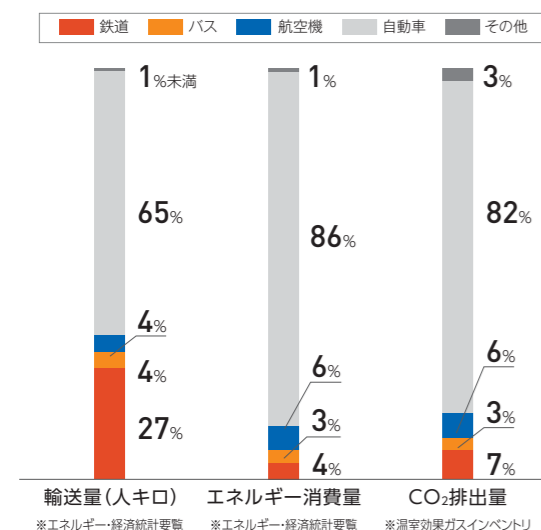
※政府の「2050年カーボンニュートラル」政策を前提とする

鉄道の環境優位性

現在、気候変動問題は世界規模で取り組むべき課題となっており、温室効果ガスの中でも特にCO<sub>2</sub>は排出量が多く、地球温暖化に与える影響が大きいと考えられています。鉄道には他の輸送機関に比べてエネルギー効率がが高く、地球環境への負荷が少ないという優位性があります。鉄道は国内全体の旅客輸送量のうち27%を担っているにもかかわらず、CO<sub>2</sub>排出量では7%を占めるにすぎません。東海道

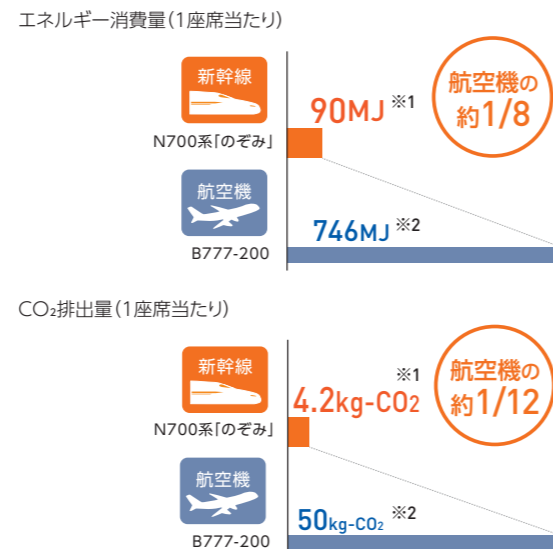
新幹線(N700系「のぞみ」)と航空機(B777-200)を比較した場合、東京～大阪間を移動する際の1座席当たりのエネルギー消費量は約8分の1、CO<sub>2</sub>排出量では約12分の1であり、東海道新幹線は圧倒的な環境優位性を有しています。地球環境への負荷が少ない鉄道を一人でも多くのお客様に選択・利用していただくことは、運輸部門全体としての環境負荷が抑制され、地球環境保全につながると考えています。

旅客輸送における輸送量・エネルギー消費量・CO<sub>2</sub>排出量分担率



※ エネルギー: 経済統計要覧 ※ エネルギー: 経済統計要覧 ※ 温室効果ガスインベントリ  
 ※ 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。  
 出典 輸送量、エネルギー消費量: エネルギー・経済統計要覧(2021年度)  
 CO<sub>2</sub>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(2021年度)をもとに作成

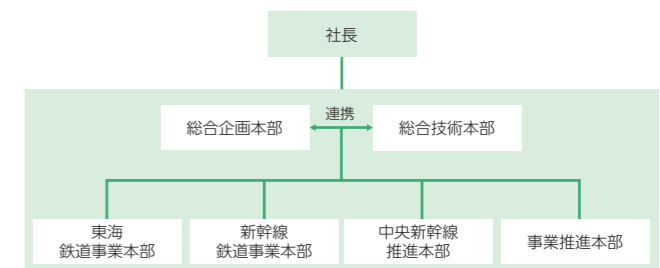
東海道新幹線と航空機の比較(東京～大阪)



※1 走行実績(当社分)に基づく算出 N700系「のぞみ」(東京～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・関空)

社内推進体制

地球環境保全への取組みについて、当社では、社長をトップに、それぞれ経営部門、技術部門を統括する総合企画本部と総合技術本部が連携し、カーボンニュートラル・資源循環・生物多様性等の実現に向けた取組みの方針や技術開発の方針を策定し、両鉄道事業本部や中央新幹線推進本部、事業推進本部が具体的な取組みを行うという体制で推進しています。



指針

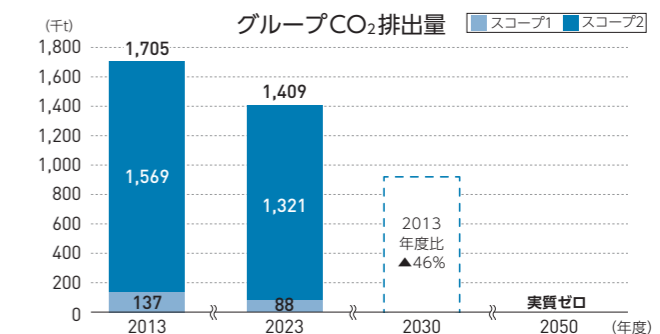
環境行動指針

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。

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

カーボンニュートラルに向けた目標

当社では、これまで、地球環境保全を経営上の重要なテーマとして、省エネ型の車両や設備を積極的に導入することで、他の輸送機関に比べてエネルギー効率がが高く、環境負荷が少ないという鉄道の環境優位性を不断に高めてきました。これに留まらず、2050年カーボンニュートラルの実現に向けてより一層のCO<sub>2</sub>排出削減にも取り組んでおり、当社及び当社グループは、政府の「2050年カーボンニュートラル」政策を前提に、2050年のCO<sub>2</sub>排出量実質ゼロを目指すとともに、2030年度のCO<sub>2</sub>排出量についても、同政策を前提として、2013年度比で46%削減とすることを目指します。



**Message**

常務執行役員  
総合技術本部長  
**臼井 俊一**

鉄道は他の輸送モードに比べて高い環境優位性を有しており、技術の責任者としてその特性にさらに磨きをかけていきます。2026年から投入する新しいN700S車両では再生アルミ部材の適用範囲を拡大するほか、地上設備の削減につながる架線電圧を維持する機能を搭載するなど、環境負荷のさらなる低減を目指します。また、現在開発を進めている水素動力車両は気動車によるCO<sub>2</sub>の直接排出を削減する有効な手段の一つです。水素エンジンを動力源とした鉄道車両の開発は国内外でも例がなく課題は数多くありますが、成果に結び付けるべく取り組んでいます。

これらの取組みにより、通勤や出張などで当社の鉄道をご利用になるお客様の活動をより低炭素なものにするとともに、日本全体のカーボンニュートラル目標達成に向けて貢献していきます。

地球環境保全への貢献

地球環境保全及び脱炭素社会の実現への貢献

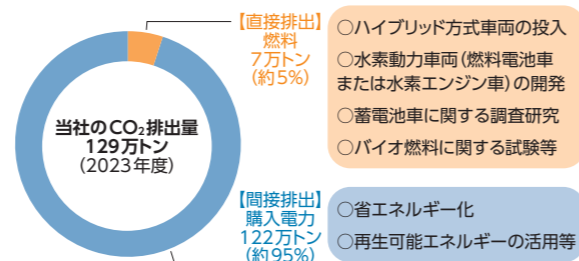
当社が排出するCO<sub>2</sub>129万tのうち、約5%は「燃料等の使用に伴う直接排出」が、残りの約95%は「電力使用に伴う間接排出」が占めています。約5%を占める「燃料等の使用に伴う直接排出」については、環境負荷の低減を実施したHC85系を投入したほか、バイオ燃料に関する試験を進めます。また、水素動力車両の開発を目的として車両走行試験装置と水素供給設備を組み合わせた模擬走行試験を開始し、蓄電池車については調査研究を継続します。残りの約95%を占める「電力使用に伴う間接排出」については、国内の電源部門全体の脱炭素化の動きに加え、N700S及び315系といった省エネ型車両の追加投入を進めるほか、東海道新幹線の周波数変換装置を電力損失の少ないタイプに取り替える工事を順次進めるなど、さらなる省エネルギー化に取り組みつつ、再生可能エネルギーの活用にも取り組みます。

また、当社は、長期にわたる安定的な事業運営に活かすため、2021年5月に気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)

の提言に賛同し、TCFDの提言を踏まえて気候変動に関するリスクと機会の分析を通じて自然災害に対する設備強化等の検討を進めていきます。

さらに、外部の企業や団体と連携し、環境負荷低減に資する新しい技術や取組みを通じて、鉄道の環境優位性をより一層高め、地球環境保全及び脱炭素社会の実現に貢献していきます。

CO<sub>2</sub>削減の取組み

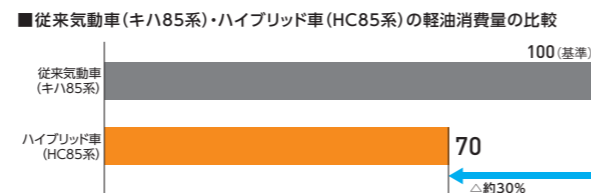


※TCFDについてはP75～76をご覧ください。

CO<sub>2</sub>の直接排出の削減に向けた取組み

ハイブリッド方式車両の投入

特急「ひだ」「南紀」に使用していた85系気動車の後継車である、ハイブリッド方式を採用した新型特急車両HC85系を開発し、2023年7月までに計68両を投入しました。HC85系は、蓄電池に貯めた電力を加速時や停車時に使用することで、85系気動車と比較して、軽油消費量及びCO<sub>2</sub>排出量を約30%、NO<sub>x</sub>排出量を約40%削減しています。



水素動力車両の開発・蓄電池車に関する調査研究

ディーゼル車両から排出されるCO<sub>2</sub>を実質ゼロにする手段の1つとして、水素動力車両の開発に取り組んでいます。動力源として、軽油を燃料とするディーゼルエンジンの代わりに水素を燃料とする燃料電池または水素エンジンを活用し、これにより得られる電気と蓄電池の電気で走行する水素動力ハイブリッドシステムの導入を目指します。燃料電池や水素エンジンを動力源とした鉄道車両の走行性能や山間部が多く長距離となる当社の非電化路線への適合可能性等を検証するため、車両走行試験装置と水素供給設備を組み合わせた模擬走行試験を2023年11月から開始しました。また、大型の走行用バッテリーを搭載し、架線がない区間でも走行できる蓄電池車についても引き続き調査研究を行っています。

水素動力車両の構成



※車両制御装置:燃料電池または水素エンジンの出力や蓄電池の充放電を適正に組み合わせ、電動機の動作を制御する装置。

水素動力車両の運行には、安定的かつ大量の水素供給が必要です。そのため、水素動力車両の開発だけでなく、製造した水素の輸送・貯蔵、車両への充填、搭載・利用といった一連の水素サプライチェーンを構築する必要があります。水素を輸送し貯蔵する際に用いる液化水素やメチルシクロ

ヘキサン(MCH)などの水素キャリアを活用した鉄道に最適な水素サプライチェーンのあり方を検討しています。なお、鉄道車両上でMCHから水素を取り出す国内外で事例のない技術開発にも挑戦しています。

バイオ燃料に関する試験

バイオ燃料については、国土交通省の鉄道技術開発・普及促進制度における技術開発課題「鉄道車両における次世代バイオディーゼル燃料の実証・評価」において、鉄道総合

技術研究所及びJR各社とともにバイオ燃料の導入に向けた実証実験を行っています。

CO<sub>2</sub>の間接排出の削減に向けた取組み

省エネルギー化～省エネ型車両の投入～

東海道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。2020年度からはN700系の置き換えとしてN700Sを投入しており、2028年度までに76編成を投入する予定です。

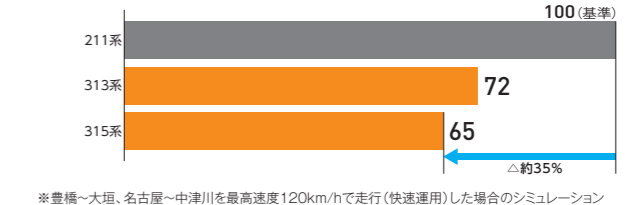
N700SはSiC素子駆動システムの採用、車両の軽量化、走行抵抗の低減等により、N700Aタイプ<sup>※1</sup>と比較して電力消費量を約7%削減しています。その結果、2023年度末の段階でエネルギー消費原単位<sup>※2</sup>を1990年度比で約32%改善しています。

また、これまで地上装置で実施してきた架線電圧を維持する機能を車両に搭載します。これにより、電力補償装置などの変電所機能の一部を削減することができ、東海道新幹線の全編成にこの機能の導入が完了した際には、CO<sub>2</sub>排出

量を年間約1万トン削減できる見込みです。

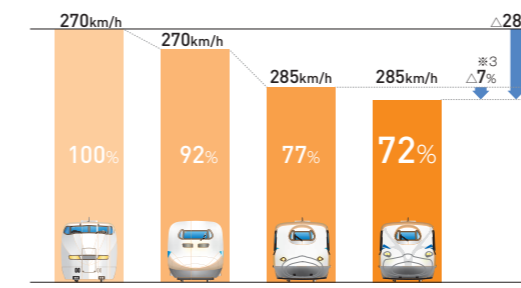
在来線の車両も省エネルギー化に取り組んでいます。211系等の置き換えとして、新形式の通勤型電車315系を2021年度から投入しており、2025年度までに352両を投入する予定です。315系は、電力変換装置にSiC素子を採用するなど、さらなる省エネルギー化を図り、211系と比較して電力消費量を約35%削減しています。

在来線電車の電力消費量の比較



※1 N700A及びN700系(改造)の総称  
 ※2 当社では、事業活動と最も関連性の高い値として車両走行キロの総計を用い、エネルギー消費原単位を「車両1両を1km運行する際に消費するエネルギー量」と定義している

東海道新幹線の車種別電力消費量の比較

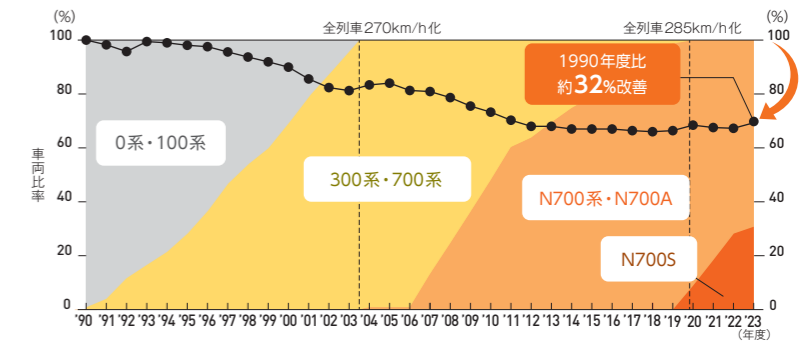


※1 東京～新大阪下りを上記の最高速度で走行した場合のシミュレーション  
 ※2 ( )内は投入した年  
 ※3 空調制御方式の最適化等の効果を含む

省エネルギー化～設備改良～

東海道新幹線では、電力会社から受電した50Hzの電気を新幹線の走行に必要な60Hzの電気に変換する周波数変換装置を、富士川以東の区間で設置しています。2021年度から2027年度にかけて西相模の周波数変換装置2台を従来の回転型から電力損失の少ない静止型に取り替えています。加えて、架線の地絡等による瞬間的な大電流を抑

東海道新幹線の車両比率・エネルギー消費原単位の推移



## 地球環境保全への貢献

## 再生可能エネルギーの活用

現在、当社施設のうち、リニア・鉄道館及び浜松工場で太陽光発電システムを導入しており、どちらも年間約45万kWhを発電しています。また、2022年度から武豊線において、電車運行に使用する年間電力量である約200万

kWhに相当する「FIT非化石証書<sup>\*1</sup>」を電源開発株式会社から購入して使用することにより、電車運行の二酸化炭素排出量実質ゼロ化に取り組んでいます。

<sup>\*1</sup>「FIT非化石証書」は、FIT制度(再生エネの固定価格買取制度)により買い取られた再生電力を持つ「非化石価値」を証書化したもの。

## 資源循環に関する取組み

当社では、工事における廃棄物の排出削減、雨水の活用、制服類のリユース、乗車券のリサイクル等をはじめ、Reduce(廃

棄物の発生抑制)、Reuse(再利用)、Recycle(再生利用)の3Rの取組みを推進することで資源循環に取り組んでいます。

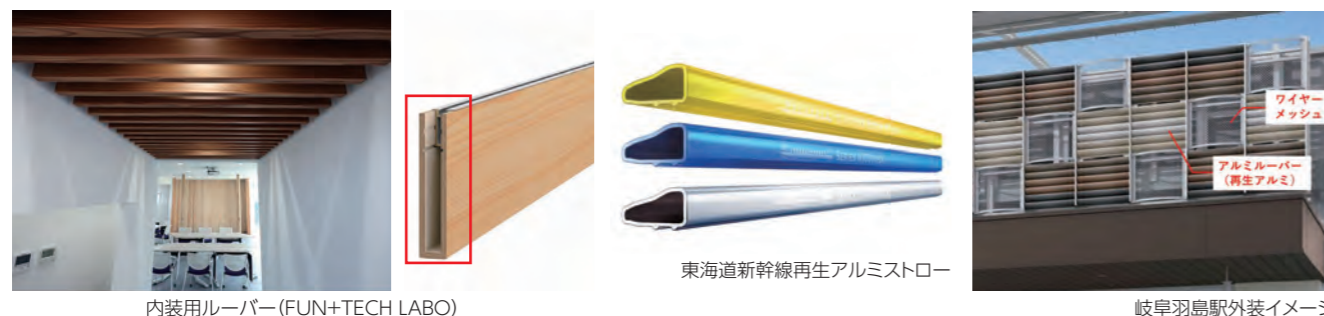
## 東海道新幹線再生アルミ

東海道新幹線の廃車車両から、不純物を取り除いてつくられた再生アルミを用途に応じて成形・加工し、様々な製品に再利用しています。N700S車両では内装部品に再生アルミを使用していますが、アルミ選別工程の確立により、車体材料としての信頼性や品質を確保したため、強度が求められる車体の一部への使用も開始しました。新幹線の車体以外でも、建材として岐阜羽島駅の外装材、飯田線下地駅の駅舎、東京駅八重洲北口のお土産専門店街「東京ギフトパレット」の装飾、相模鉄道・東急電鉄新横浜駅の待合室

「Shin-Yoko Gateway Spot」の内装等のほか、大建工業株式会社及び相模原市と共同開発した内装用ルーバーにも活用し、当社が相模原市内に整備したイノベーション創出促進拠点「FUN+TECH LABO」の天井部材に活用しています。さらに、ミズノ株式会社と共同開発した子供用の金属バットや、ストロー等、身近な製品にも活用先を拡大しています。東海道新幹線再生アルミは、通常のアルミを新製する場合に比べて、製造する際のCO<sub>2</sub>排出量を97%削減し、環境への負荷を軽減することができます。



東海道新幹線再生アルミの製造工程・活用例(金属バット・駅舎) ※②、④はSUS株式会社、バット画像はミズノ株式会社提供



## 東海道新幹線アップサイクル

これまで廃棄されていた東海道新幹線の座席シートを加工し、新しい商品として再生させる「アップサイクル」事業に活用しています。車両の検修作業等で取り外した座席シートの生地をスリッパなどの製品に再生しています。



モケットスリッパ

## 踏切用鉛蓄電池リユース

在来線では、停電時の電源として各踏切設備に設置している鉛蓄電池について、毎年一定数を取り替えています。2023年6月から一部の踏切設備にて、株式会社レントが有する鉛蓄電池の再生技術を活用し、使用済の鉛蓄電池を再生してリユースするための検証を開始しました。検証により

必要な性能や耐久性を確認できた場合、再生した鉛蓄電池を順次導入していくことで、廃棄物の削減だけでなくCO<sub>2</sub>排出量の削減にも貢献します。なお、鉛蓄電池の再生に伴うCO<sub>2</sub>排出量は、製造に伴うCO<sub>2</sub>排出量と比較して90%以上削減することが可能となります。

## ホテルでのサステナブルな取組み

株式会社ジェイアール東海ホテルズでは、紙製品のストローや代替素材を使用したテイクアウト用の食器を提供するなど、プラスチック使用製品の提供量の削減に努めています。また、ホテルアソシア高山リゾートでは、高山市の「飛騨高山SDGsパートナー」に登録し、飛騨牛の切れ端を無駄

なく使用したハンバーグや地元食材を取り入れたメニューの開発など、食品廃棄物の削減にも貢献しています。



代替素材を使用した食器

## 持続可能な公共調達

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](https://company.jr-central.co.jp/company/material_procurement/_pdf/green_guide_line.pdf)

## 生物多様性の保全・地域との共生

当社は、事業活動による生態系への影響を抑えるとともに、地域社会に貢献するため、外部の企業や団体と連携しながら、生物多様性の保全に取り組んでいます。

例えば、南アルプスの自然環境の保全をより一層推進するため、地域の方々が進める高山植物の保全や森林整備の取組みを支援する、以下の取組みを行っています。

## 高山植物の保全

南アルプスでは、シカの食害によるお花畑の消失や土砂流出等が問題となっています。長野県では、南アルプス食害対策協議会による防鹿柵の設置やニホンジカの捕獲等、高山植物の保全対策が進められています。当社は、2022年3月、南アルプス食害対策協議会及び長野県と「生物多

様性パートナーシップ協定」を締結して同協議会が取り組む高山植物の保全活動に必要な経費の一部を支援し、保護面積の拡大に寄与するとともに、社員が防鹿柵の設置作業などに参加しています。

## 森林整備

南アルプススネスコエコパークを中心とする山梨県富士川町及び早川町、長野県大鹿村及び伊那市において、地域の方々による森林整備の取組みを支援しています。この森林整備の支援を通じて各県より認証されたCO<sub>2</sub>吸収量を、身延線並びに飯田線の電車運行によるCO<sub>2</sub>排出量に充当

し、実質的にCO<sub>2</sub>排出ゼロにて運転する日(ゼロカーボンデー)を設定する取組みも進めています。これからも、関係する地域の皆様とともに、南アルプス全体の自然環境を「守り、活かし、育てていく」ことを目指していきます。

地球環境保全への貢献

法令遵守の取組み

地球環境保全に向けた取組みとして、様々な環境関連法令を確実に遵守し、化学物質等の適正な管理を実施するべく、毎年、全職場を対象に遵守状況の調査を実施していま

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\*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、2017年に日本初の水性塗装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年に在来線車体前面用として日本初の水性塗装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。

\* 人の健康や生態系に有害なおそ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

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。



車体塗装風景

汚染対策

水質汚染、大気汚染等の対策について、洗浄による排水の処理装置やNOxの生成を抑えるバーナーなどを設置し、定期的な測定等により汚染の防止に努めているほか、土壌汚染の対策については、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。

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(詳細はEPOCのHPをご参照ください)。

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ます。

鉄道の環境優位性PRの強化

脱炭素社会の実現に向けて、相対的に低炭素な輸送モードである鉄道の利用促進と社会的な理解促進のため、JRグループ及び日本民営鉄道協会と連携してPR活動を実施しています。PR活動の実施にあたり、各社で共通のロゴ・スローガンを活用し、各鉄道事業者のCO<sub>2</sub>排出削減の取組みを紹介しています。



鉄道環境優位性PRポスター

環境関連データ集

2023年度の活動状況、環境会計

2023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 ●駅やオフィスの省エネ化等	587.1	8.2	●省エネ型車両比率:100%(新幹線電車)、100%(在来線(電車・気動車)) ●新幹線N700S車両新製 ●在来線315系、HC85系車両新製
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	0.0	139.5	●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	0.1	132.0	●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	66.5	50.4	●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
合計*2		653.8	330.5	

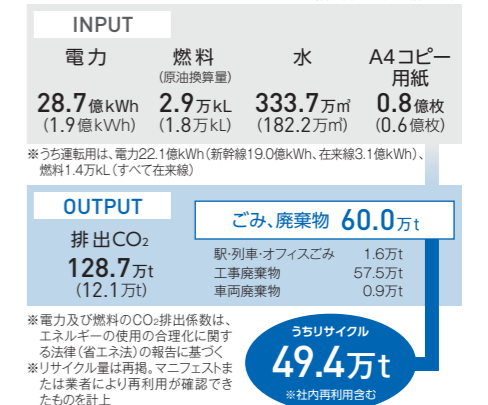
【環境保全コストの集計の考え方】 ※1 1千万円未満切り捨て ※2 端数処理により合計が合わない  
●集計範囲は当社単体です。 ●対象期間は、2023年4月1日～2024年3月31日です。  
●形式は、環境省の「環境会計ガイドライン2005年版」を参考にしています。 ●費用には、減価償却費を計上していません。  
●多目的の支出の場合、環境保全効果の高いものの全額を計上しています。

事業活動における環境負荷

当社が2023年度の1年間の事業活動を行う上で使用した資源・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。

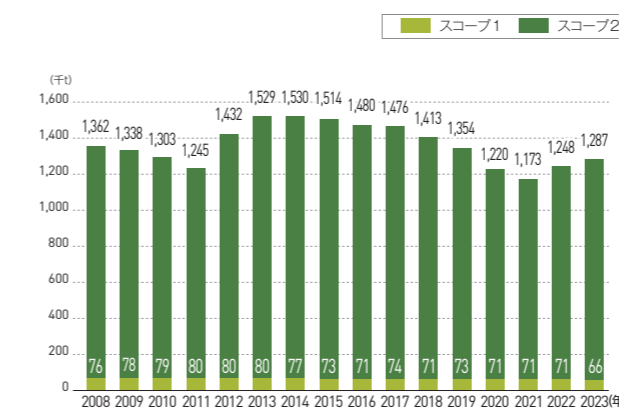
INPUT/OUTPUT

※括弧内は当社連結子会社

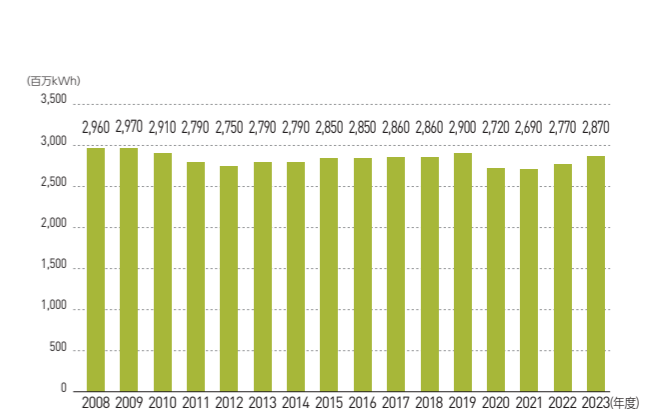


※うち運転用は、電力22.1億kWh(新幹線19.0億kWh、在来線3.1億kWh)、燃料1.4万kL(すべて在来線)  
※電力及び燃料のCO<sub>2</sub>排出係数は、エネルギーの使用の合理化に関する法律(省エネ法)の報告に基づく  
※リサイクル量は再掲、マニフェストまたは業者により再利用が確認できたものを計上  
※社内再利用含む

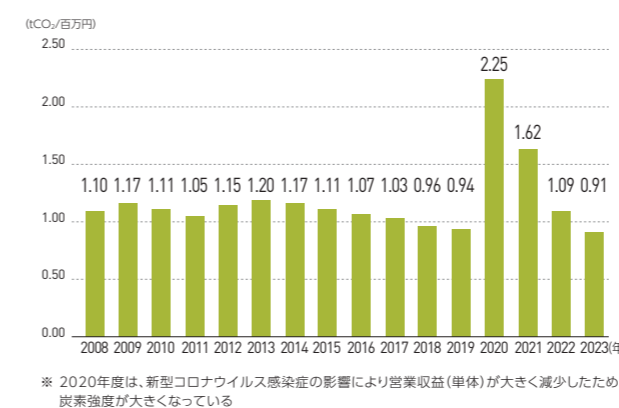
CO<sub>2</sub>排出量



電力消費量

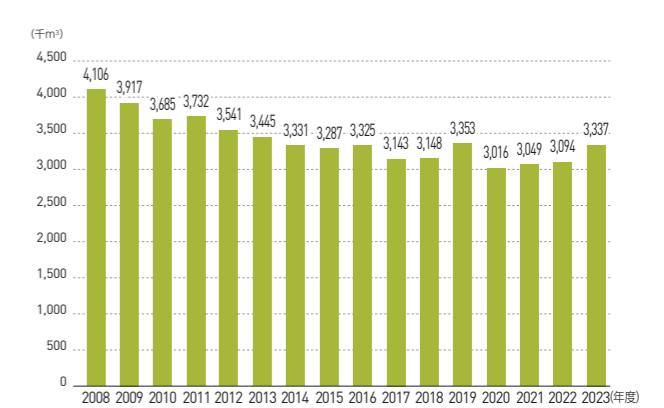


炭素強度



※ 2020年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により営業収益(単体)が大きく減少したため、炭素強度が大きくなっている

水の使用量



## 「社会的価値」の創造 — 環境 —

## カーボンニュートラルに向けた目標とTCFDの提言への取組み

当社は、2021年5月にTCFD\*の提言に賛同し、TCFDの提言を踏まえて気候変動に関するリスクと機会の分析を進めています。この分析結果を長期にわたる安定的な事業運営に活かすとともに、持続可能な社会の実現にも貢献していきます。

\*TCFDはTask Force on Climate-related Financial Disclosures の略で、気候関連の情報開示等を検討するため、金融安定理事会（FSB）によって設立された気候関連財務情報開示タスクフォースです。その最終報告書では、企業等に対し、気候変動が事業に与えるリスク及び機会の把握と開示等を推奨しています。

## 1. ガバナンス

当社では、それぞれ経営部門、技術部門を統括する総合企画本部と総合技術本部が中心となり、環境施策を立案・推進しています。代表取締役社長及び関係役員は、気候変動に関する検討内容を経営に反映す

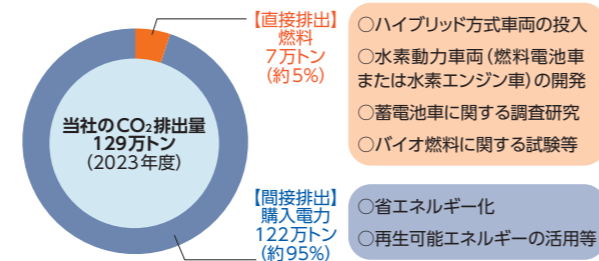
るとともに、取組みを監督しています。また、重要な事項は、取締役会等にて審議・報告することとしています。

## 2. 戦略

当社が認識している主な気候変動に関するリスクと機会は、次のとおりです。

	リスク名	リスク顕在化時期
移行 リスク	・カーボンプライシング(脱炭素税)の導入によるコストの増加	中期
	・CO <sub>2</sub> 等の排出規制の強化に伴う対応コストの増加	中期
	・エネルギーや資材の調達コスト増加	中期
物理的 リスク	・風水害の高頻度化による鉄道設備の損害増加	短期
	・風水害の高頻度化による運休の増加(運輸収入の減少)	短期
	・サプライチェーンの分断による資材調達等への悪影響	長期
機会	・気象状況の極端化に伴うお客様の出控えによる収入減少	長期
	・環境優位性を重視するお客様の他の輸送機関から鉄道への転移	長期

※リスク顕在化時期の定義:短期は1年程度、中期は2030年まで、長期は2050年頃を想定



## ① 移行リスク

カーボンプライシングの導入等により、規制・制度への対応コスト及びCO<sub>2</sub>の排出コストが上昇するリスクが考えられるため、CO<sub>2</sub>排出を低減させる取組みが重要と認識しています。

現状、当社が排出するCO<sub>2</sub>129万t(2023年度)のうち、約5%は「燃料等の使用に伴う直接排出」が、残りの約95%は「電力使用に伴う間接排出」が占めています。

約5%を占める「燃料等の使用に伴う直接排出」については、環境負荷の低減を実施したHC85系を投入したほか、バイオ燃料に関する試験等を進めます。また、水素動力車両の開発を目的として車両走行試験装置と水素供給設備を組み合わせた模擬走行試験を開始し、蓄電池車につ

## ② 物理的リスク

気候変動に伴う物理的リスクのうち、鉄道業においては風水害による影響が大きいと考えられます。そのため、これまでも様々な対策を実施し

## ③ 機会

昨今の脱炭素に向けた環境意識の高まりは、元来環境優位性の高い交通機関である鉄道のさらなるご利用促進の機会と捉えています。2024年4月からは地球環境保全に関心のあるお客様にさらに安心してご利用いただけるよう、東海道・山陽新幹線におけるCO<sub>2</sub>排出量を実質ゼロ化する「GreenEX」サービスを開始しました。また、10月からは対象エリアを九州新幹線エリアへ延伸しました。

## — 財務的影響の分析(設備損害のリスク) —

当社では、安全・安定輸送の確保は鉄道事業の原点であり、最大の使命であるとの認識のもと、会社発足以来、気候変動起因に限ることなく、自然災害全般に対する設備強化に積極的に取り組んできました。

※具体的な取組みについてはP27~34をご覧ください。

いては調査研究を継続します。残りの約95%を占める「電力使用に伴う間接排出」については、国内の発電部門全体の脱炭素化の動きに加え、N700S及び315系といった省エネ型車両の追加投入を進めるほか、東海道新幹線の周波数変換装置を電力損失の少ないタイプに取り替える工事を順次進めるなど、さらなる省エネルギー化に取り組んでいます。また、2022年7月から武豊線の電車運行に使用する電力量相当分の「FIT非化石証書」を使用することにより、同線の電車を実質的に再生可能エネルギー由来の電力100%で運行し、CO<sub>2</sub>排出量実質ゼロを達成しています。

※具体的な取組みについてはP69~70をご覧ください。

てきましたが、TCFDのフレームワークを用いた気候変動による影響の分析を行うことで、さらなるリスクの管理に努めています。

当社としては、安全・安定輸送の確保や輸送サービスの充実等を通じて、運輸収入の増加のみならず、地球環境保全にも貢献していきます。これらのリスクと機会のうち、鉄道業においては風水害の影響が大きいと考えられるため、当社の主要な経営資源である東海道新幹線を対象として、財務的影響を以下のとおり分析しました。

一方、気候変動に関する各種研究においては、平均気温の上昇に伴い、当社のエリアでも洪水の頻度の増加や海面の上昇が予想されており、列車の運行を支える設備への損害が増加するリスクが想定されます。

これらを踏まえ、当社の運輸収入の大宗を占める東海道新幹線を対象

とし、自治体等が公表しているハザードマップ\*1を用いて河川氾濫及び高潮による設備損害リスクを分析したところ、一部の設備に被害が発生することが判明しました。

このうち、河川氾濫について気候変動による発生確率の増加リスクを踏まえて分析したところ、2050年単年において、RCP2.6\*2(2℃シナリオ)では約0.1億円~0.2億円、RCP8.5(4℃シナリオ)では約0.2億円~0.3億円の財務的影響(設備損害)の増加が見込まれる結果となりました。

2050年までの累計では、RCP2.6(2℃シナリオ)では約2.2億円~2.7億円、RCP8.5(4℃シナリオ)では約3.4億円~4.9億円の財務的影響が見込まれます。

なお、東海道新幹線については、2024年5月までに主要設備の移転・嵩上げ・止水扉等の設置を行うことで、計画規模降雨\*3による浸水に対しても、列車運行に大きな影響が生じないよう対策を進めています。今回の分析は当該対策を踏まえており、一部の設備について浸水被害が発生する可能性はあるものの、列車運行には大きく影響しないことから、運輸収入の減少による大幅な財務的損失は発生しない見込みです。\*4

また、高潮についても、気候変動による海面上昇の影響を踏まえて分析したところ、想定最大規模降雨\*5の場合で、RCP2.6(2℃シナリオ)、RCP8.5(4℃シナリオ)のいずれにおいても約1.5億円の財務的影響(設備損害)の増加が見込まれる結果となりました。

## — 財務的影響の分析(運休等による収益減少のリスク) —

東海道新幹線では、沿線等に設置した59箇所の雨量計を用いて、降雨量が規制値に達した場合に、安全を確保するための徐行や運転見合わせなどの運転規制を実施しています。2022年には、土砂災害の発生危険度の把握に優れた指標である「土壌雨量指数」を用いた運転規制を導入するなど、より一層の安全確保に向けて取り組んできました。また、前述の「東海道新幹線の浸水対策」を行うことによって、降雨による列車運行に大きな影響が生じないような対策を進めるなどの取組みも実施しているところまで。

一方で、気候変動に伴う平均気温の上昇により、将来において大雨の発生頻度が高くなることで、東海道新幹線の運休・遅延が増加する可能性があります。列車が運休となった場合、その収入は得られず、また所定到着予定時刻から2時間以上遅延した場合は特急料金の払いもどしを行うため、新幹線の運行に影響を及ぼす雨が增加すると、収益が減少することが見込まれます。

この状況を踏まえ、分析時点までの列車運行データから得られた大雨による運休・遅延による収益の減少額に、気候変動下における降水発生頻度の予測シナリオを当てはめて計算したところ、2050年単年において、RCP2.6(2℃シナリオ)では約0.6億円~0.8億円、RCP8.5(4℃シナリオ)では約1.2億円~1.6億円の財務的影響が見込まれる結果となりました。

2050年までの累計では、RCP2.6(2℃シナリオ)では約10.7億円~13.2億円、RCP8.5(4℃シナリオ)では約16.6億円~23.4億円の影響が見込まれています。

## 3. リスク管理

当社では総合企画本部及び総合技術本部が、関係部署と十分連携の上、気候変動に伴うリスク及び機会が当社に及ぼす影響を評価・分析し、対策を立案・推進しています。物理的リスクの低減策としては、会社発足以来、気候変動起因に限ることなく実施してきた自然災害全般に対する設備強化等のほか、大規模災害への抜本的な備えとして、超電導リニアによる中央新幹線建設にも取り組んでいるところまで。

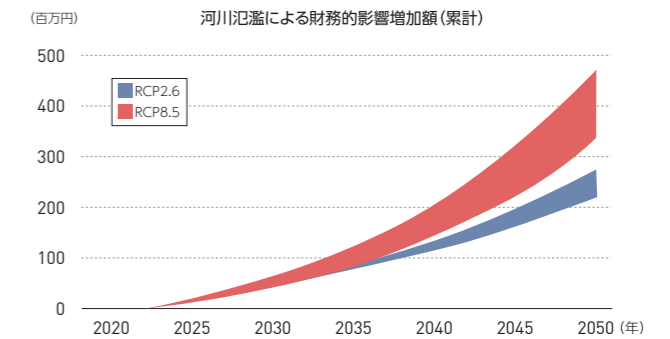
当社は、引き続き気候変動に関するリスク分析を深度化させることを通じて、長期かつ安定的に鉄道事業を運営し、持続可能な社会の実現にも貢献していきます。

## 4. 目標と指標

当社及び当社グループは、政府の「2050年カーボンニュートラル」政策を前提に、2050年のCO<sub>2</sub>排出量実質ゼロを目指すとともに、2030年度のCO<sub>2</sub>排出量についても、同政策を前提として、2013年度比で46%削減とすることを目指します。これにより、鉄道の環境優位性をさらに高め、持続可能な社会の実現に向けて貢献していきます。

スコープ3排出量は約2,000千t\*(JR東海単体)  
※スコープ3排出量を推計するにあたっては多くの第三者からの情報提供等が必要ことから、広範な仮定のもとに算出した概算値であり、今後大きく変化する可能性があります。

シナリオ	財務的影響増加額(億円)	
	2050年単年	2050年まで累計
RCP2.6(2℃)	0.1~0.2	2.2~2.7
RCP8.5(4℃)	0.2~0.3	3.4~4.9



\*1 洪水については洪水浸水想定区域図(計画規模降雨)、高潮については高潮浸水想定区域図(想定最大規模降雨)\*3による

\*2 RCP:Representative Concentration Pathwaysの略称で、IPCC第5次評価報告書にて公表された代表的濃度経路に関する気候変動シナリオ

\*3 計画規模降雨:数十年~200年に1度の確率で発生するレベルの降雨

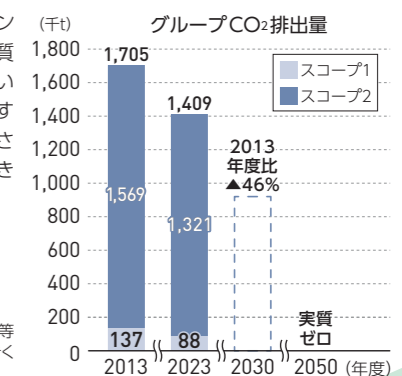
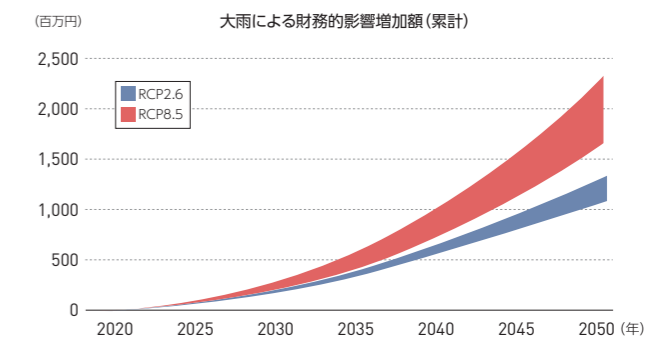
\*4 詳細はP31「浸水対策」をご覧ください。

\*5 想定最大規模降雨:1000年に1度の確率で発生するレベルの降雨

この影響額は、RCP8.5(4℃シナリオ)の累計最大値である23.4億円であっても、直近の2023年3月期新幹線運輸収入の0.3%以下にとどまるものです。東海道新幹線は当社の運輸収入の約9割を占めていることから、今回の分析結果による財務的影響が発生した場合でも、運輸収入全体に対する影響も軽微なものと考えております。

※分析対象に台風による影響は含んでいません。

シナリオ	財務的影響増加額(億円)	
	2050年単年	2050年まで累計
RCP2.6(2℃)	0.6~0.8	10.7~13.2
RCP8.5(4℃)	1.2~1.6	16.6~23.4



## 「社会的価値」の創造 — 企業統治 —

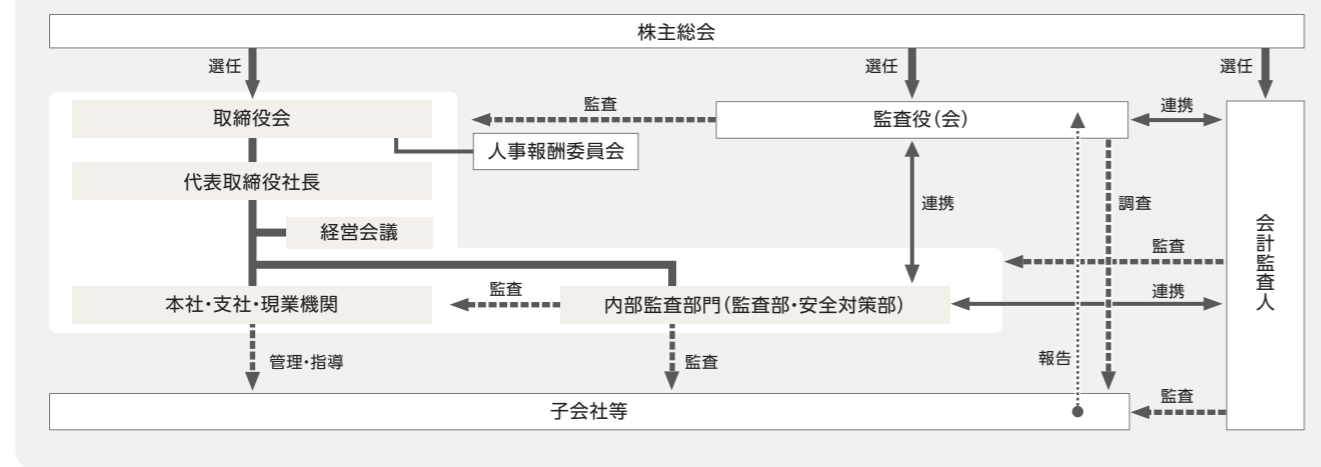
## コーポレート・ガバナンス

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当社ホームページよりご覧いただけます。

[https://company.jr-central.co.jp/company/esg/governance/\\_pdf/governance.pdf](https://company.jr-central.co.jp/company/esg/governance/_pdf/governance.pdf)

## 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12名(社外取締役5名。うち1名が女性)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(社外監査役4名。うち1名が女性)で構成されています(人数は2024年6月21日現在)。

取締役会は、原則として月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、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、すべ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に努めています。取締役会、経営会議をはじめとする重要な会議には監査役に出席を求め、審議過程から経営施策の適法性の確保に努めています。これらの取組みに加え、各取締役及び監査役による自己評価から取締役会全体の実効性について分析・評価を行い、その結果を踏まえ、取締役会の機能のさらなる充実に資する取組みを行っています。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、役員の人事、報酬等の決定における客観性、透明性の向上を確保する観点から、独立社外取締役4名と代表取締役社長の計5名を構成員とする人事報酬委員会(委員長:社外取締役)を設置しており、人事及び報酬に係る取締役会での決議に先立ち、全委員出席のもと審議を行っています。取締役会における人事、報酬等の決定に関する決議は、当委員会における審議内容を踏まえ行われています。

当社は2003年5月に執行役員制度を導入していますが、当社を取り巻く経営環境の変化に適時・適切に対応するため、2012年6月

から、より一層の取締役会における意思決定の迅速化及び審議の充実並びに取締役と業務執行を担う執行役員との役割分担のさらなる明確化を目的とした役員体制としています。監査役は、取締役会、経営会議等の重要な会議に出席するほか、監査役会で策定した計画に基づき、本社部門、鉄道事業本部、支社、現業機関、子会社等の監査や、取締役、執行役員及び使用人等との意見交換等を通じて、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。監査役会においては監査に関する重要な事項を扱っており、具体的には監査計画の策定、内部統制システムの整備・運用状況の確認、監査報告の作成、会計監査人の選任及び株主総会への提出議案等の確認等を実施しております。監査計画については、安全の確保を最優先課題とした上で、リスクアプローチの観点から策定しております。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、監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制を整備しています。

内部監査は、監査部において、業務運営の準拠性、効率性及び有効性の観点から、当社及び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、内部統制に係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5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。

社外取締役からは、取締役会及び人事報酬委員会において、社外監査役からは、取締役会及び監査役会において、社外での様々な経験やその高い識見に基づき、独立した立場から、ご意見をいた

だいています。加えて、取締役会に先立つ様々な業務説明の機会等を通じて、経済、社外情勢、経営のあり方全般にわたり、有益な助言を受けています。

また、社外取締役及び社外監査役から受けた意見は、監査役監査、内部監査、安全監査及び会計監査、さらに内部統制基本方針に定める各項目の実施に活かしています。

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

## ● 社外取締役及び社外監査役の主な兼任状況

[2024年7月現在]

氏名	兼任先法人等の名称	役職名
笠間 治雄	TOPPANホールディングス株式会社	社外監査役
大島 卓	日本碍子株式会社 東邦瓦斯株式会社 野村ホールディングス株式会社 愛知県経営者協会	代表取締役会長 社外取締役 社外取締役 会長
永野 毅	東京海上ホールディングス株式会社 富士フィルムホールディングス株式会社	取締役会長 社外取締役
木場 弘子	株式会社INPEX	社外監査役
ジョセフ・シュメルザイス	株式会社デンソー 日立建機株式会社	社外取締役 社外取締役
林 眞琴	イオン株式会社 三井物産株式会社	社外取締役 社外監査役

## ● 社外取締役及び社外監査役の活動状況

[2023年度]

氏名	主な活動状況
笠間 治雄	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、これまでの検察官及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。また、人事報酬委員会に出席し、豊富な経験と高い識見に基づき発言を行っています。加えて、取締役会に先立つ様々な業務説明の機会等を通じて、経済、社会情勢、経営のあり方全般にわたり、有益な助言を行っています。以上の活動を通じ、独立社外取締役の立場から、当社の健全経営の維持及び一層の発展に寄与しています。
大島 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。また、人事報酬委員会に出席し、豊富な経験と高い識見に基づき発言を行っています。加えて、取締役会に先立つ様々な業務説明の機会等を通じて、経済、社会情勢、経営のあり方全般にわたり、有益な助言を行っています。以上の活動を通じ、独立社外取締役の立場から、当社の健全経営の維持及び一層の発展に寄与しています。
永野 毅	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。また、人事報酬委員会に出席し、豊富な経験と高い識見に基づき発言を行っています。加えて、取締役会に先立つ様々な業務説明の機会等を通じて、経済、社会情勢、経営のあり方全般にわたり、有益な助言を行っています。以上の活動を通じ、独立社外取締役の立場から、当社の健全経営の維持及び一層の発展に寄与しています。
木場 弘子	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、これまでのフリーキャスター、大学教員、交通政策審議会委員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。また、人事報酬委員会に出席し、豊富な経験と幅広い識見に基づき発言を行っています。加えて、取締役会に先立つ様々な業務説明の機会等を通じて、経済、社会情勢、経営のあり方全般にわたり、有益な助言を行っています。以上の活動を通じ、独立社外取締役の立場から、当社の健全経営の維持及び一層の発展に寄与しています。
ジョセフ・シュメルザイス	2023年6月23日就任以降開催の取締役会10回すべてに出席しています。取締役会においては、これまでの駐日米国大使館首席補佐官、民間企業の要職の経験等に基づき発言を行っています。加えて、取締役会に先立つ様々な業務説明の機会等を通じて、経済、社会情勢、経営のあり方全般にわたり、有益な助言を行っています。以上の活動を通じ、独立社外取締役の立場から、当社の健全経営の維持及び一層の発展に寄与しています。
石津 緒	当事業年度開催の取締役会12回のうち11回に、また監査役会14回のうち13回に出席しています。取締役会及び監査役会においては、これまでの運輸行政における経験等に基づき発言を行っています。
山下 史雄	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回のうち13回に出席しています。取締役会及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。
林 眞琴	2023年6月23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。取締役会及び監査役会においては、これまでの検察官及び弁護士としての活動における経験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。なお、役員の人事等の決定における客観性、透明性の向上を確保する観点から、独立社外取締役4名と代表取締役社長の計5名を構成員とする人事報酬委員会(委員長:社外取締役)を設置しており、人事等に係る取締役会での決議に先立ち、全委員出席のもと、審議を行っています。取締役会における人事等の決定に関する決議は、当委員会における審議内容を踏まえ行われています。

取締役・監査役の重要な兼任の状況は、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、取締役会を原則として月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、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、各業務を担当する取締役からの業務執行における報告に基づき議論することで、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、当社では、各取締役及び監査役による自己評価から取締役会全体の実効性について分析・評価を行い、その結果を踏まえ、内部監査の実施状況、鉄道運転事故及び労働災害の発生状況等、当社の業務執行における重要な事項を定例的に取締役会へ報告するなど、取締役会の機能のさらなる充実に資する取組みを継続的に進めています。これらに加えて、社外取締役と経営陣の間で、経営全般の課題等に関する意見交換会を実施するなど、取締役会の実効性向上を図っています。

以上の内容を踏まえて、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、毎月定額を支給する基本報酬と、毎年6月に支給する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て決定し、賞与の水準は、経常利益をはじめとする経営成績を中心に、株主還元等を考慮して決定しています。また、賞与の個人別の具体的な金額は、役位による責任の重さ、安全確保に対する実績、各人の課題に対する成果等を勘案して決定しており、基本報酬と賞与の割合は3:1を目安としています。なお、当事業年度及び各事業年度の業績の推移はP23～26の財務データに記載のとおりです。

また、社外取締役の報酬等は、毎月定額を支給する基本報酬のみとしています。

取締役会において、これら取締役の報酬等の決定方針について決議するとともに、個人別の報酬等の具体的な金額の決定は、各人の課題に対する成果等の実績を把握している代表取締役社長へ一任することを決議しています。なお、2012年6月22日開催の第25回定時株主総会において、取締役の報酬等の総額は、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、2022年6月23日開催の第35回定時株主総会において、社外取締役の報酬等の総額は、年額1億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。また、2012年6月22日開催の第25回定時株主総会終結時点の取締役の員数は14名（うち、社外取締役は3名）、2022年6月23日開催の第35回定時株主総会終結時点の取締役の員数は12名（うち、社外取締役は4名）です。

監査役の報酬等は、毎月定額を支給する基本報酬のみとし、適正な額を監査役の協議により決定しています。なお、2007年6月22

日開催の第20回定時株主総会において、監査役の報酬等の総額は、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。また、当該定時株主総会終結時点の監査役の員数は5名です。

なお、役員報酬等の決定における客観性、透明性の向上を確保する観点から、独立社外取締役4名と代表取締役社長の計5名を構成員とする人事報酬委員会（委員長：社外取締役）を設置しており、報酬等に係る取締役会での決議に先立ち、全委員出席のもと、役員報酬等に係る決定方針等について審議しています。取締役会における報酬等の決定方針に関する決議は、当委員会における審議内容を踏まえ行われ、取締役会から委任を受けた代表取締役社長が取締役の報酬等の具体的な金額を決定しています。以上のような手続きを経て、取締役の個人別の報酬等の金額が決定されていることから、取締役会は、その内容が決定方針に沿うものであると判断しています。

### 役員区分ごとの報酬等の総額、報酬等の種類別の総額及び対象となる役員の数【2023年度】

区分	報酬等の総額 (百万円)	報酬等の種類別の 総額(百万円)		対象となる 役員の数 (名)
		基本報酬	賞与	
取締役 (社外取締役を除く)	564	395	169	10
監査役 (社外監査役を除く)	47	47	-	1
社外役員	157	157	-	10

(注) 上記の取締役及び監査役の基本報酬には、令和5年6月23日開催の第36回定時株主会終結の時をもって退任した取締役2名及び監査役2名に対する支給額が含まれております。

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っています。

さらに、当社は、政策保有株式の議決権行使に当たり、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。

実施するなど、対話の手段の充実を行ってきています。なお、対話に際しては、機関投資家の希望や関心事項等を総合的に勘案し、経営陣幹部、取締役または監査役を含め、合理的な範囲で対応します。

決算説明会の情報はTDnet・当社ホームページで公開するほか、招集通知の記載内容を充実させるなど、広く株主への情報提供の充実にも努めています。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。

### 主な活動実績(2023年度)

上記の方針に基づき、当社の事業内容や、ESGに関する具体的な取り組み等をテーマに、対話の対象となる機関投資家の投資手法や対応者の担当分野を問わず、国内外の幅広い機関投資家との対話を実施し、当社経営陣やIR・SR担当が対応しました。

また、対話の内容は経営陣にフィードバックしているほか、個別面談や決算説明会等の実施後には機関投資家に対するアンケートを実施し、得られたフィードバックや機関投資家のニーズを分析の上、

開示の拡充や説明会資料の内容検討に活かすなど、コーポレート・ガバナンスと今後の対話の一層の充実に努めることとしています。

・機関投資家・アナリストとの対話件数 **240**件  
 ・機関投資家・アナリスト向け決算説明会、スモールミーティング **6**回  
 ・機関投資家フィードバック件数 **139**件

### 内部統制基本方針について

当社は、内部統制基本方針<sup>\*</sup>について、取締役会において決議しています。

<sup>\*</sup>内部統制基本方針については、以下URLをご参照ください

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。加えて、社員等が業務運営に際して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内部通報制度を

整備し、社内・社外双方に窓口を設けています。通報者の氏名非開示、通報による不利益性の排除、匿名での通報が可能であること等を社内規程に定め、通報者の保護を徹底するとともに、全社員が受講する教育機会において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及び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。

### 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。

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、具体的な配当金額については、各期の経営環境、業績を踏まえて決定するという方針です。自己株式については、基本的に配当による株主還元が適切だと考えており、現時点で買い増す予定は

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。

ありません。なお、「長期的な視点に立って」とは、東海道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こと、中央新幹線計画という大規模で長期的な事業に取り組むことを指しています。株主の皆様からこうした考えに対する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だと考えています。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。

「社会的価値」の創造 — 企業統治 —

取締役及び監査役 [2024年6月21日現在]

 代表取締役 会長 金子 慎	 代表取締役 社長 丹羽 俊介	 代表取締役 副社長 武田 健太郎 総合企画本部長、 事務部門担当 (事業推進本部を除く)	 代表取締役 副社長 中村 明彦 事業推進本部長、 特命事項担当
 代表取締役 副社長 水野 孝則 中央新幹線 推進本部担当	 代表取締役 副社長 鈴木 広士 鉄道事業本部担当、 安全部門統括担当	 取締役相談役 柘植 康英	 取締役(社外) 笠間 治雄 <b>独立役員</b>
 取締役(社外) 大島 卓 <b>独立役員</b>	 取締役(社外) 永野 毅 <b>独立役員</b>	 取締役(社外) 木場 弘子 <b>独立役員</b>	 取締役(社外) ジョセフ・ シュメルザイス <b>独立役員</b>

取締役のスキル・マトリックス

氏名	当社における地位・担当	企業経営 事業戦略	ガバナンス コンプライアンス	人事・教育・ 労務	財務 会計	技術開発 環境	鉄道 安全	地域連携 国際性
金子 慎	代表取締役会長	●	●	●	●		●	●
丹羽 俊介	代表取締役社長	●	●	●	●		●	●
武田 健太郎	代表取締役副社長 総合企画本部長、事務部門担当(事業推進本部を除く)	●	●	●	●		●	●
中村 明彦	代表取締役副社長 事業推進本部長、特命事項担当	●	●	●			●	●
水野 孝則	代表取締役副社長 中央新幹線推進本部担当					●	●	
鈴木 広士	代表取締役副社長、鉄道事業本部担当 安全部門統括担当		●			●	●	
柘植 康英	取締役相談役	●	●	●			●	●
笠間 治雄	取締役		●	●				
大島 卓	取締役	●	●			●		●
永野 毅	取締役	●	●				●	●
木場 弘子	取締役		●	●		●	●	
ジョセフ・ シュメルザイス	取締役	●	●					●

(注)上記一覧表は、各取締役の有する専門性や経験のすべてを表すものではありません。

 常勤監査役 山田 龍彦	 常勤監査役(社外) 石津 緒 <b>独立役員</b>	 常勤監査役(社外) 山下 史雄 <b>独立役員</b>	 監査役(社外) 林 眞琴 <b>独立役員</b>	 監査役(社外) 木下 潮音 <b>独立役員</b>
---	---	--	--	--

\*役員一覧については当社ホームページよりご覧いただけます。

<https://company.jr-central.co.jp/company/esg/governance/officer.html>

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	(2024年3月末現在)
資本金	1,120億円
営業収益	14,173億円
発行済株式の総数	103,000万株
上場証券取引所	名古屋・東京
株主数	147,569名
従業員数	18,514名
営業キロ	1,970.8km
駅数	405駅
車両数	4,802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 愛知県名古屋市千代田区名駅一丁目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 愛知県名古屋市千代田区名駅一丁目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 新大阪駅ビル10・11F
	ワシントン事務所	805 15th Street, N.W., Suite 810, Washington, DC 20005, 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。



より詳しい情報は、  
右記のURLから  
ご参照ください。

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

ホームページアドレス：<https://jr-central.co.jp>  
Eメールアドレス：[ir.msd@jr-central.co.jp](mailto:ir.msd@jr-central.co.jp)