



マテリアリティ

安全かつ強靱な社会インフラの維持・発展

安全を最優先に、自然災害の激甚化や大規模災害等の発生に対してもレジリエンスを有する強靱な社会インフラを構築し、維持・発展させることで、日本の大動脈輸送を担うという使命を将来にわたって果たし続けていきます。

安全かつ強靱なインフラの構築

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

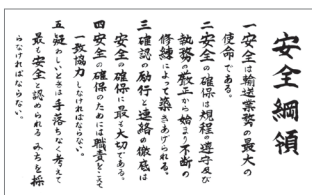
会社発足以来の
安全関連投資額
(累計)

5.0兆円

安全綱領

当社では、安全の確保は輸送業務の最大の使命との認識のもとに日々の業務を遂行しており、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」があります。これは1951年の京浜東北線桜木町駅における事故を契機として国鉄時代に制定されたものであり、輸送業務は尊い人命と財産をあずかるという責任ある重要な業務であるがゆえに、安全については、すべての社員がその職責の如何を問わず全力をあげてこれを確保し、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73億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/sustainability/report/safaty/>

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醸成し根付かせ、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、ということを右図では示しています。

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など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で、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」への改善に取り組んでいます。安全を支える「人」「しくみ」「設備」の3本の柱を、より太く強固にする運動を推進し、より一層の安全確保に取り組んでいます。



2026年度の重点実施事項

運転事故防止対策ならびに労働災害防止対策を計画的かつ重点的に推進するため、年度ごとに重点実施事項を定めています。2026年度は、「ルールの全員遵守・確認の徹底」「異常時における安全最優先」「事

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	● 輸送の安全の確保に関する法令の遵守と安全第一の意識をすべての社員に徹底させる。 ● 輸送の安全の確保に関し、必要な改善に関する意見を社長に述べる。 ● 輸送の安全の確保に関わる仕組みの状況等について、随時、確認し、安全の確保に関する主な業務を所掌する本社内各長等に対し、必要に応じ改善に関する意見を述べる。 ● その他輸送の安全の確保に関する事項を統括・管理する。
運転管理者	輸送の安全を確保するため、輸送計画の策定、乗務員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などでも、それぞれ安全推進委員会を開催しています。安全推進委員会で開催された事項は、地区安全推進検討会を通じて、現業機関の社員に周知・徹底しています。



安全監査

当社の業務機関及び関係社を対象に、運転事故防止と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。監査においては、各部門の専門知識・技術を有する専任の監査員が、書面の点検を通じて設備の管理状態や社員への教育・訓練の実施状況を確認する他、作業実態を点検することにより、作業に潜む運転事故・労働災害の危険性や、過去事象に対する事故防止対策の実

施状況を確認しています。監査により改善を実施した項目については、改善状況を継続的に確認することに加え、他職場にも展開して各業務機関において自主点検を行っています。

日々の業務を第三者の目で検証し、結果を共有することで、法令違反、過去事象対策の風化、ルールの形骸化などを未然に防止するとともに、ルールに関する照会や提言を行い、より安全性の高い業務運営体制の確立に努めています。

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、設備の改善、改良と仕事の進め方をより確実なものにブラッシュアップし続けることが大切ですが、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業機関に導入しているほか、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。

異常時対応訓練

大規模災害や不測の事態が発生した際のお客様救済及び早期復旧に備え、技術力の向上や、系統間や新幹線・在来線間、さらには他の鉄道会社や関係会社との連携強化を目的として、実践的な訓練を実施しています。



脱線復旧訓練

不測の事態に備えた社員教育

通勤や出張の際に不測の事態に居合わせた場合も、社員が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

安全かつ強靱な社会インフラの維持・発展

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、2025年度までの39年間に、総額5.0兆円を超える安全関連投資を行っています。

2026年度についても、鉄道事業の原点である安全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・逸脱防止対策として、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詳細設計に取り組むほか、在来線では刈谷駅への設置工事を進めるとともに、名古屋駅2番線(東海道線上りホーム)への設置に向けた設計を進めます。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2,440億円を、安全関連投資として計画しています。

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

踏切事故防止対策

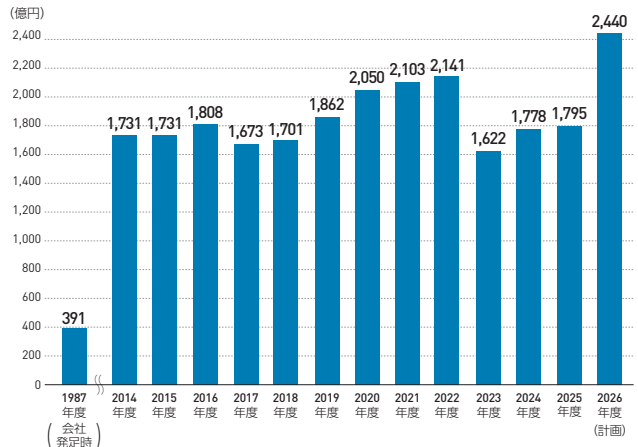
在来線

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。当社では各自治体と協議を進め、立体交差等により踏切自体を廃止する抜本的な対策、踏切道の改良による交通の円滑化を実施しています。また、踏切遮断機の設置や障害物検知装置の整備等を推進するとともに、踏切事故防止キャンペーンなど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

当社の踏切は、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。

安全関連投資額の推移



こととしています。

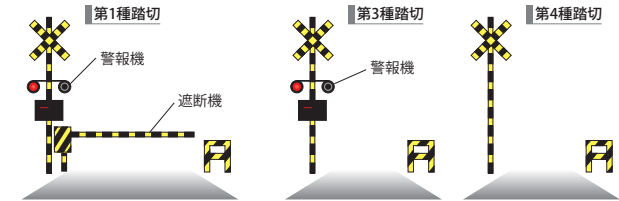
なお、2012年度までに3,500億円積み立てた引当金は、2013年度から年間350億円ずつ取崩しを行い、2022年度末にて取り崩しが終了しました。

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。

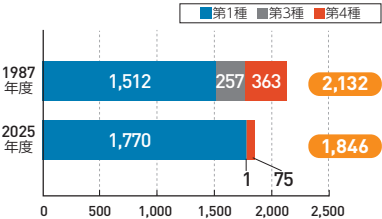


大規模改修工事

踏切の種類



踏切数と踏切種別の推移



※図は一例

踏切障害物検知装置等の設置

万一自動車等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

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年度末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月からは海底地震観測網情報を活用するなど、警報の早期化等の機能強化を続けている

在来線

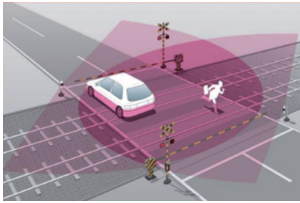
構造物の強化

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。

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」等を2021年度より順次導入し、設置箇所を拡大しています。

構造物の強化

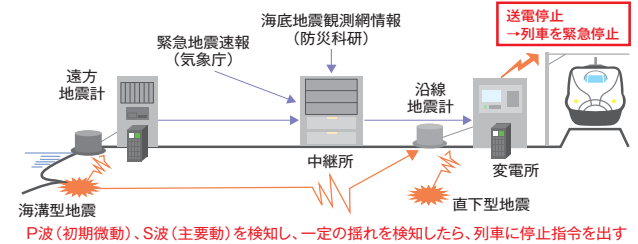
地震時に長期にわたり新幹線が不通にならないよう、各種土木構造物や建物の耐震化等に取り組んできました。2021年度からはプラットホーム上家の耐震補強にも着手しています。

実施項目と進捗状況

実施項目	進捗状況(2025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、14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、2駅完了)
車両工場等	完了(浜松工場、各車両所の建物)

※一部の協議条件を除く

東海道新幹線地震防災システム



実施項目と進捗状況

実施項目	進捗状況(2025年度末)
高架橋柱・橋脚*	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等を目的として、2019年度より新たに3,338本を追加し、1,692本完了) 橋脚:完了(対象4基)
橋りょう*(落橋防止)	実施中(対象1,988連のうち、1,987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条件を除き完了) 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、28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象不要の駅を除く24駅のうち、6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

※「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

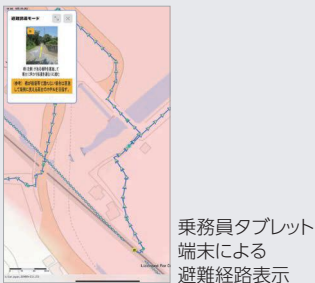
》その他の自然災害対策

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。

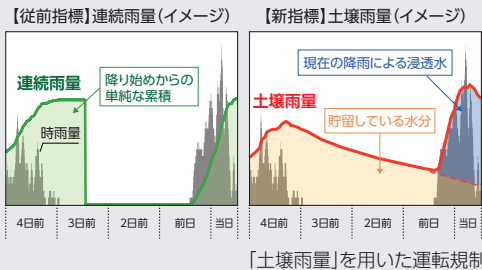
》津波対策

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ようにします。併せてその地域内にいる列車については、地域外へ列車を移動させる、もしくは、お客様を安全な場所へ避難誘導するようにしています。また、その地域内には、避難すべき方向を示す「津波警標」を設置しています。さらに、乗務員に配布している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。



》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。在来線においては、2020年6月に一層の安全確保を目的として、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」や線路から離れた場所を発生源とする土石流の危険度を評価するシステム、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新たに導入しました。東海道新幹線においては、近年、数日間強く降り続く雨が増加するなど雨の降り方が変化してきており、このような変化に対応するため2025年6月より「土壌雨量」を導入しています。



「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、被害が生じる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

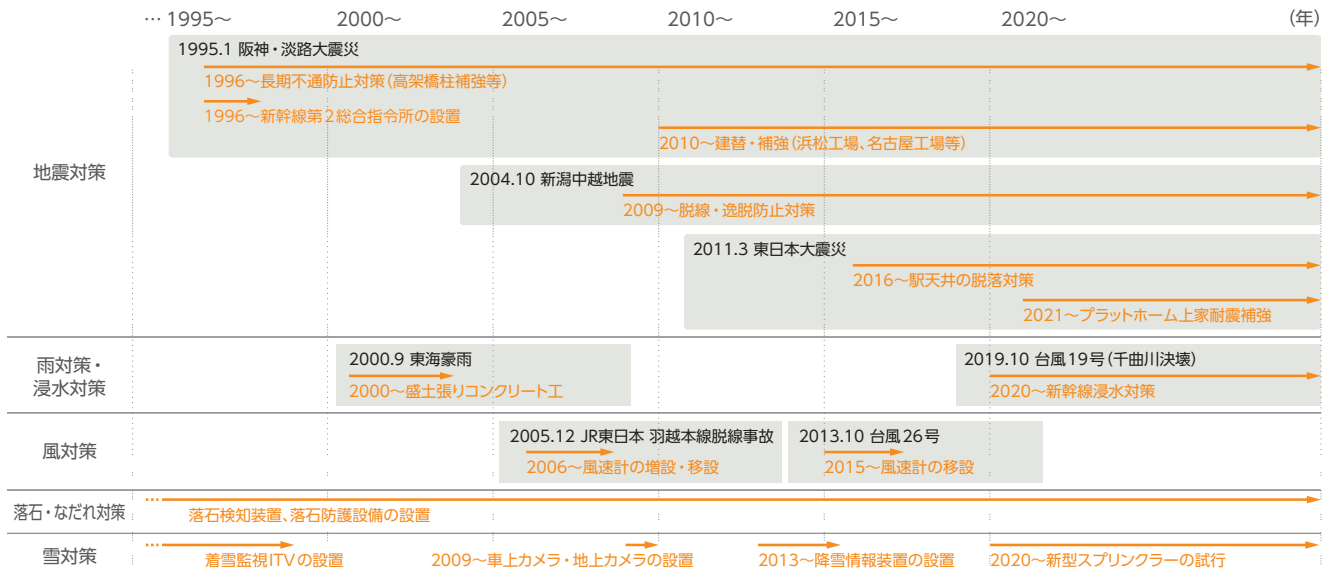
》雪対策

東海道新幹線では、降積雪時、列車の走行により舞い上がった雪が車両床下に付着し、塊となって落下してバ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い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、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い上がり防止

災害対策の推移(抜粋)



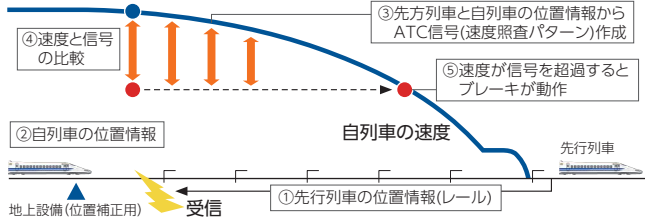
》運行管理と安全対策

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徴は、Crash Avoidance(衝突回避)の原則に基づいた運行管理システムを導入していることです。この原則は、平面交差のない高速旅客鉄道専用の軌道と、高速旅客列車同士の衝突と速度超過を防ぐATCシステム(Automatic Train Control、自動列車制御装置)の2つの仕組みにより、衝突の可能性を排除するという考え方です。

ATCの仕組み



新幹線総合指令所・運転管理システム

東京の新幹線総合指令所では、各指令員が連携しながら、新幹線運転管理システム(COMTRAC[®])を中枢とする様々なシステムにより、列車の運転状況や設備の稼働状況等、膨大な情報を的確に把握し、輸送全体の統制と万全の安全管理を行うことで、新幹線の安全・安定輸送を支えています。

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

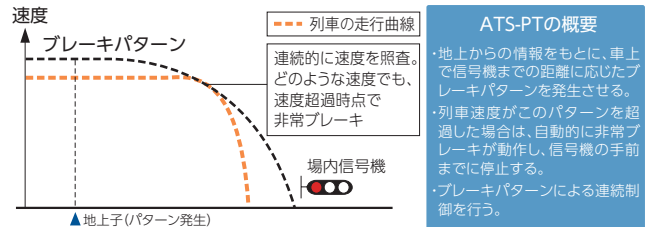
※COMTRAC…列車の進路制御、列車の運転管理、乗務員(運転士、車掌)と車両の運用管理等を行うシステム。コンピュータに入力された各列車の運転条件(各駅の発着時刻、発着番線、列車順序等)に基づき、運行中の全ての列車状況を常時監視することができる

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。

ATS-PTの機能



ATS-PTの概要
・地上からの情報をもとに、車上で信号機までの距離に応じたブレーキパターンを発生させる。
・列車速度がこのパターンを超過した場合は、自動的に非常ブレーキが動作し、信号機の手前までに停止する。
・ブレーキパターンによる連続制御を行う。

安全かつ強靱な社会インフラの維持・発展

東海総合指令所・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。

※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



ドクター東海

「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。

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の実施しています。

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。



新幹線第2総合指令所

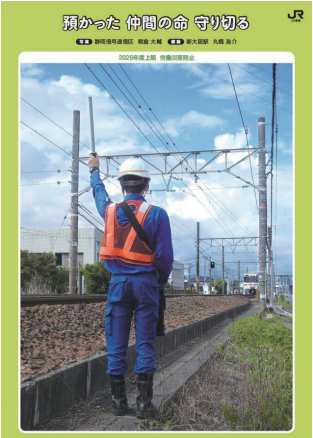
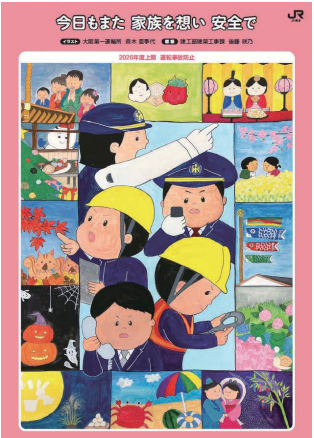
社員の安全確保に向けた取組み

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。

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。

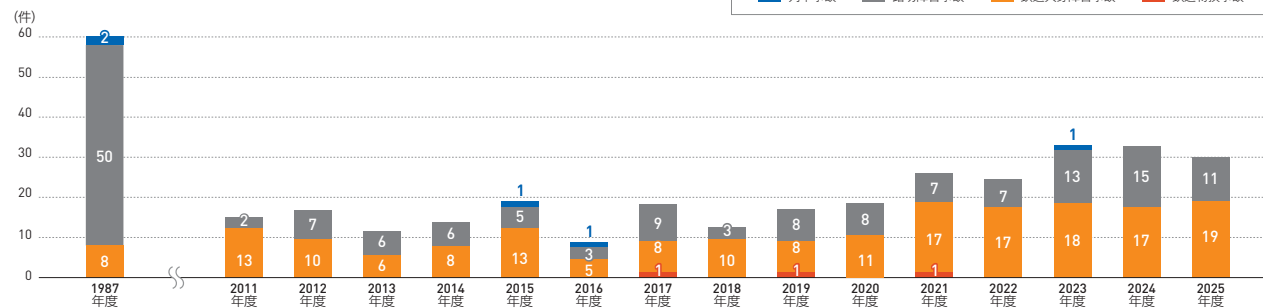
このほか、安全を支える「人・しくみ・設備」の3つの柱について、現在の弱点やリスクを把握し改善することで、より安全な仕事を実現する「もっと安全!運動」の展開、事故防止に係るイラスト・写真・標語の募集等を通じた運転事故防止及び労働災害防止に関する社員の意識啓発等、様々な活動を進めています。

関係会社と一体となった安全確保にも取り組んでいます。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組みのブラッシュアップに役立てています。



運転事故防止・労働災害防止ポスター

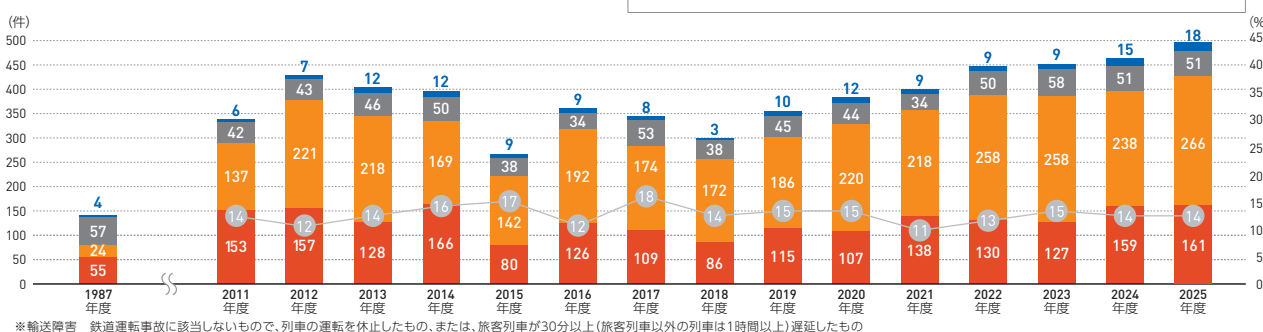
安全関連データ集

鉄道運転事故の発生状況^{※1,2}

※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

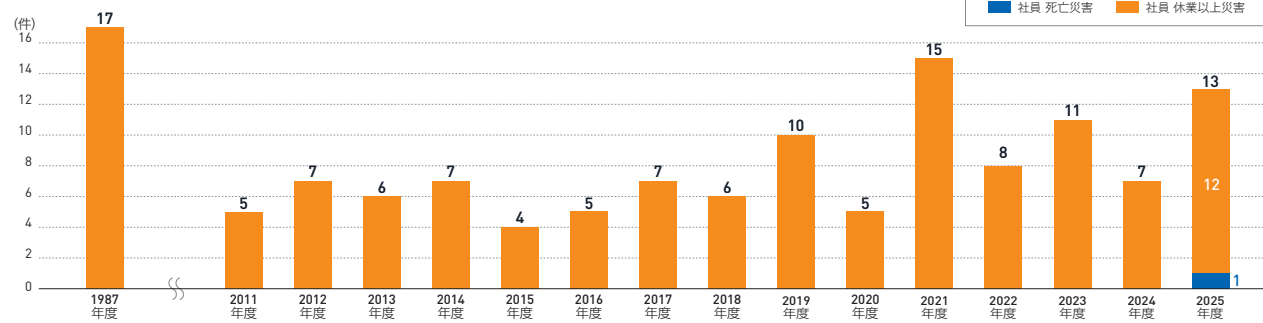
輸送障害の発生状況



※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、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

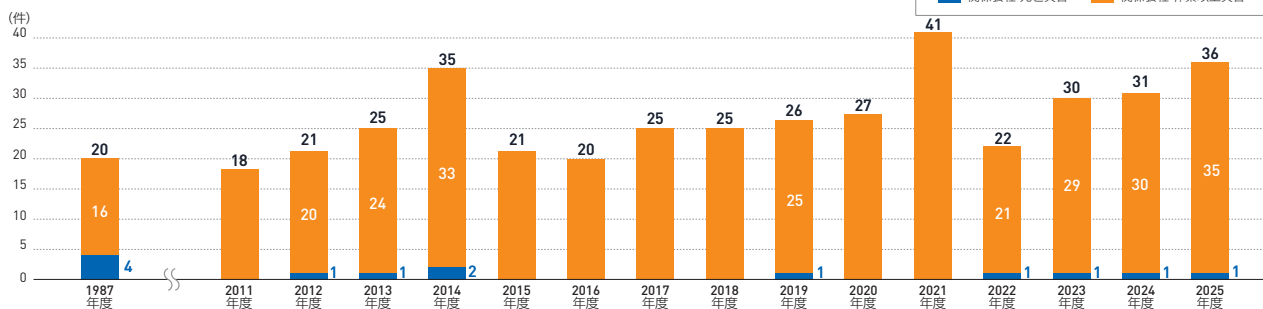
労働災害の発生状況(当社・関係会社)

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

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～



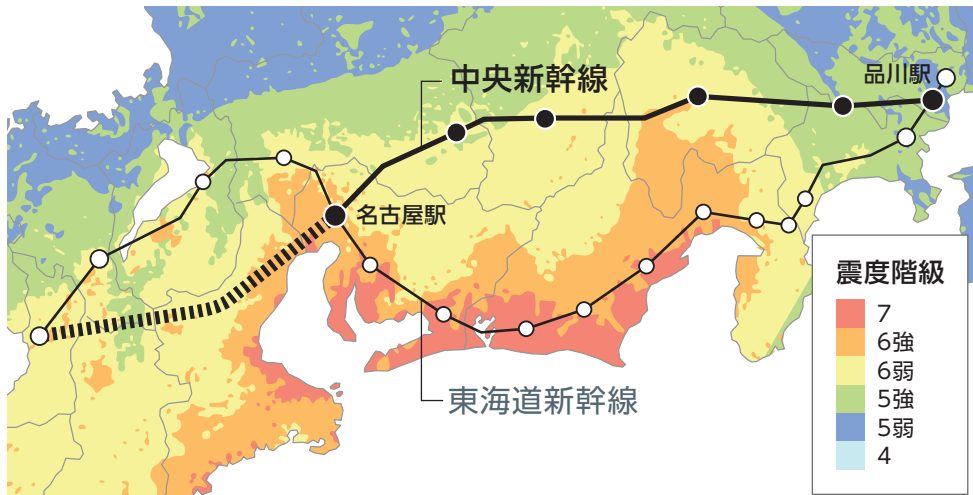
》中央新幹線の概要・意義

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年以上が経過し、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る可能性が否定できないなど、大規模災害のリスクも存在します。このため、これらの

将来の経営リスクに対する抜本的な備えとして、東海道新幹線の役割を代替する中央新幹線について、自己負担を前提に、当社が開発してきた超電導リニアにより可及的速やかに実現して日本の大動脈輸送を二重系化し、東海道新幹線と一元的に経営していくこととしています。

南海トラフ巨大地震の想定震度の最大値の分布図



出典 中央防災会議 防災対策実行会議「南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ報告書 説明資料」(令和7年3月31日公表)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

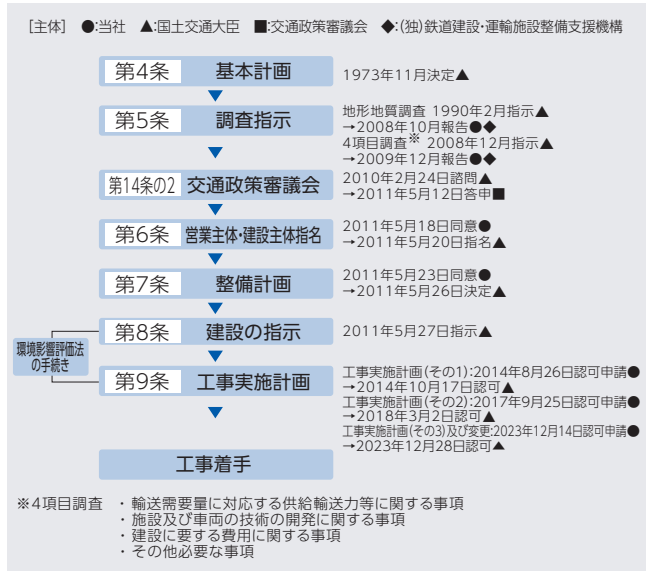
中央新幹線は、国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的に、国にとって基幹的なインフラを整備するための法制である全幹法に則って、建設しているものです。当社はこれまで、全幹法に基づき、2011年5月に国土交通大臣より営業主体・建設主体の指名及び建設の指示を受けて以降、第一局面として進める東京都・名古屋市間において、環境アセスメントの手続きを実施して最終的な環境影響評価書を公告したのち、2014年10月に国土交通大臣から工実施計画の認可を受けています。

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みます。その上で、まずは工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

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

※建設に要する費用の概算額には、利子を含まない

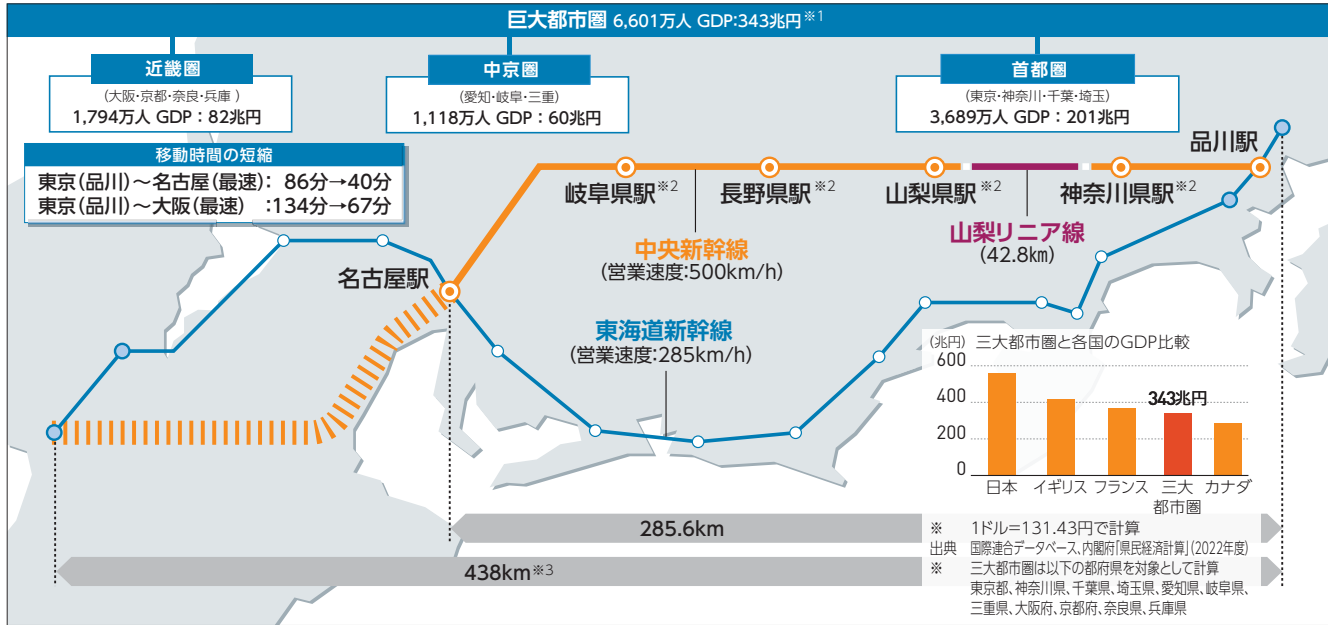
品川・名古屋間工実施計画の概要

区間	品川・名古屋間
駅	品川駅、神奈川県(仮称)駅、山梨県(仮称)駅、長野県(仮称)駅、岐阜県(仮称)駅、名古屋駅
線路延長	285.6km
工事予算	70,482億円
工事の完了の予定時期	2027年以降

※中央新幹線品川・名古屋間工実施計画(その3)及び変更の認可(2023年12月)を反映
※「中央新幹線品川・名古屋間の総工事費に関するお知らせ」(2025年10月)にて、総工事費(品川・名古屋間)の見通しが11.0兆円となることを公表。

》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」(2021年度)より

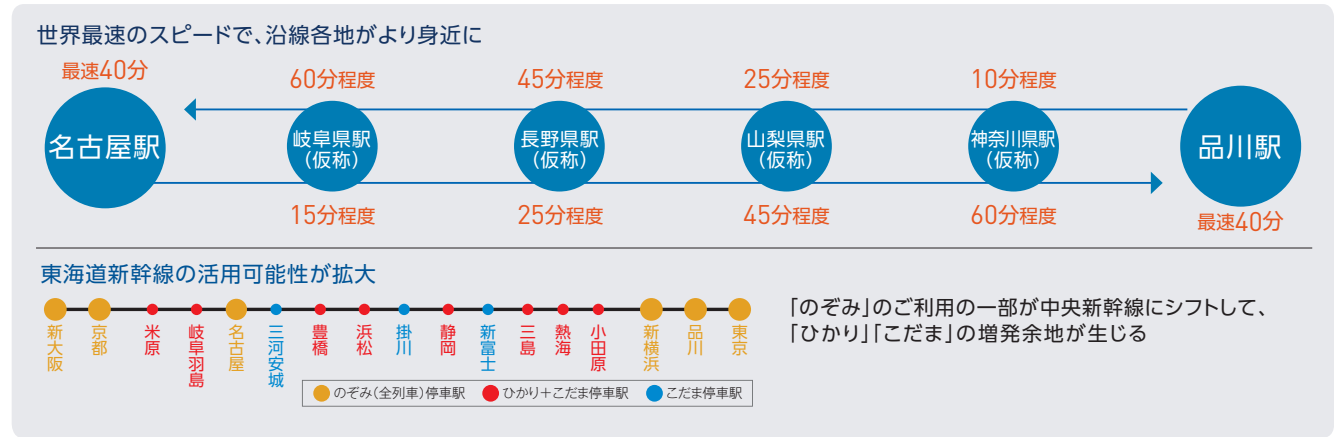
※3 「中央新幹線(東京都・大阪市間)調査報告書」(平成21(2009)年12月)より

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ぶ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

③ 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2025年度までの合計で2兆3,361億円となっており、契約済の工区延長の合計は、2026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、2024年2月に静

岡県が示した「対話を要する事項」について、2026年3月にすべての項目の対話が終了し、その後、大井川流域8市2町及び静岡市において、大井川の水資源や南アルプスの環境保全に関する当社の取組み等に関する地域の皆様のご理解を深めていただくための説明会を開催しました。2026年7月には、静岡県と、トンネル本体工事に係る自然環境保全協定を締結しました。現在は、静岡工区のトンネル掘削工事の着手に向けて、準備を進めています。

用地取得の状況
(2026年3月末時点)

用地取得率^{※2}=取得済数(人)^{※3}÷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
(2026年3月末時点)

発生土活用先の確定状況^{※5}: 発生土量^{※6}の約85%

なお、確定した約85%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。

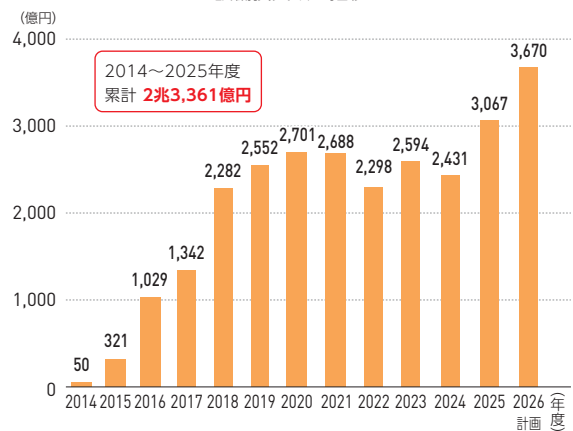
※4 百分率は5%刻み、端数切捨により算出しています。

※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。

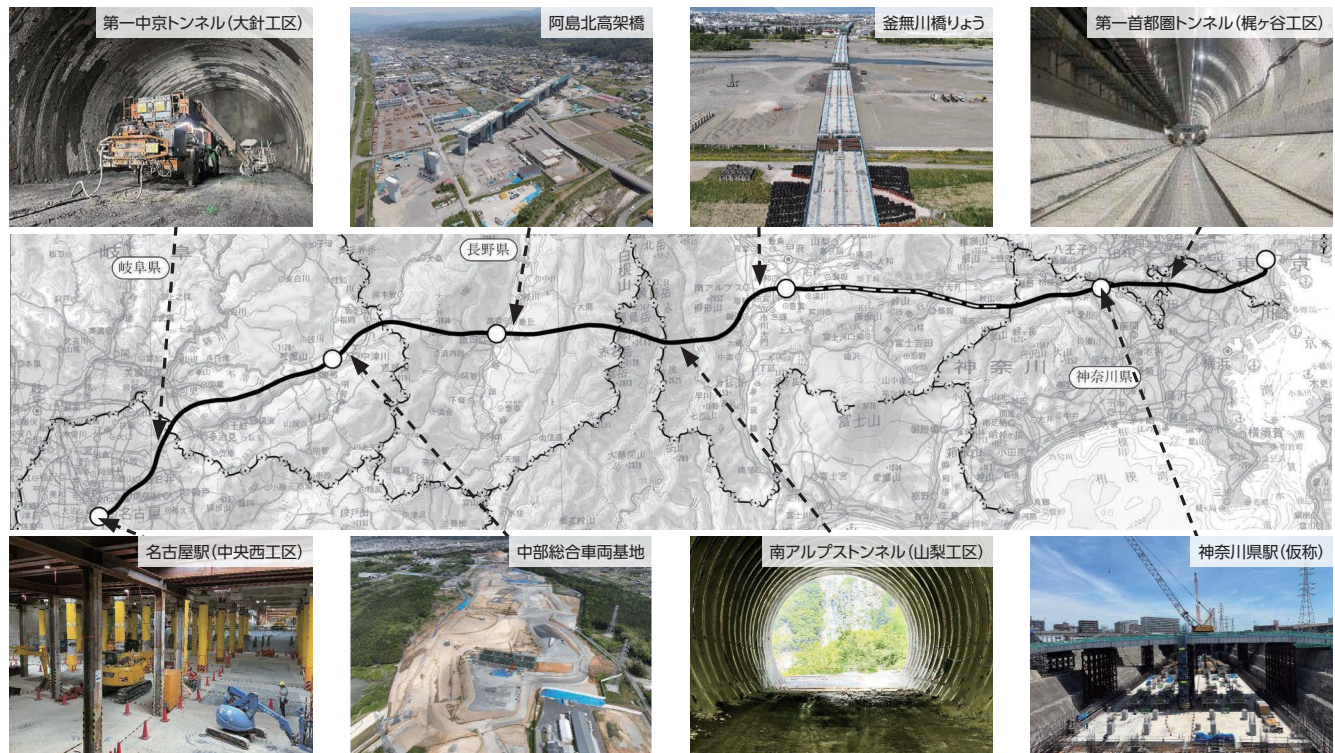
※6 発生土量は、補正後の環境影響評価書を公表した平成26年8月時点の計画としています。

設備投資の累計額

(億円) 設備投資額の推移



各地の工事(2026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ニュースリリース等 <https://company.jr-central.co.jp/chuoshinkansen/>

▶ 決算短信 <https://company.jr-central.co.jp/ir/library/brief-announcement/>

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

》環境に配慮した工事の実施

中央新幹線の工事は、周辺の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、工所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、2026年3月には「技術開発基本計画における技術開発課題の網羅的な検証が完了することから、基本計画に基づく技術開発は終

了となる」と評価されました。

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
2025年 7月	新しいL0系改良型試験車（中間車）を用いた走行試験を開始
2026年 3月	国土交通省の評価委員会において「技術開発基本計画における技術開発課題の網羅的な検証が完了することから、基本計画に基づく技術開発は終了となる」との評価

歴代リニア車両の変遷



MLX01-1 MLX01-901 L0系

営業車両の仕様策定に向けて、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。2025年7月からは環境負荷低減等に関する開発成果を反映した新しいL0系改良型試験車（中間車）を用いた走行試験を開始。



L0系改良型試験車 新しいL0系改良型試験車（中間車）

超電導リニア体験乗車



走行試験を着実に行う中で、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

推進の原理	浮上の原理	案内の原理
ガイドウェイの推進コイルに電流を流すことにより磁界（N極・S極）が発生し、車両の超電導磁石（N極・S極を交互に配置）との間で、引き合う力と反発する力が発生します。これを利用して車両（超電導磁石）が前進します。	ガイドウェイの側壁両側に浮上・案内コイルが設置されており、車両の超電導磁石が高速で通過すると両側の浮上・案内コイルに電流が流れて電磁石となり、車両（超電導磁石）を押し上げる力（反発力）と引き上げる力（吸引力）が発生します。	ガイドウェイの側壁両側に設置された浮上・案内コイルは、車両が中心からどちらか一方にずれると、車両の遠ざかった側に吸引力、近づいた側に反発力が働き、車両を常に中央に戻します。

》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、2023年12月に、総工事費を7.04兆円とした、駅・車両基地の建築工事や設備工事、車両等の工事実施計画（その3）及び変更の認可を受けました。その後、さらに工事を進める中で、近年の物価等高騰や

▶ 「中央新幹線品川・名古屋間の総工事費に関するお知らせ」（2025年10月） https://company.jr-central.co.jp/chuoshinkansen/_pdf/total-pj-cost_02.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。

その後、2026年7月に、静岡県と、トンネル本体工事に係る自然環境保全協定を締結し、これにより静岡工区の工事に

難工事への対応などに関する増額要素が判明したことから、「中央新幹線品川・名古屋間の総工事費に関するお知らせ」（2025年10月）において、品川・名古屋間全体の工事費の見通しについて改めて合理的と考えられる要素を盛り込み精査したところ、総工事費が11.0兆円に増加する見通しであることを公表しました。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。

着手することが可能となりました。隣接する山梨工区、長野工区におけるこれまでの掘削実績や、これまで静岡県の専門部会等で議論し、当社が取り組むとした環境保全措置等を踏まえ、静岡工区の工期について検討を進めており、これを踏まえて、品川・名古屋間の新たな開業時期を公表したいと考えています。