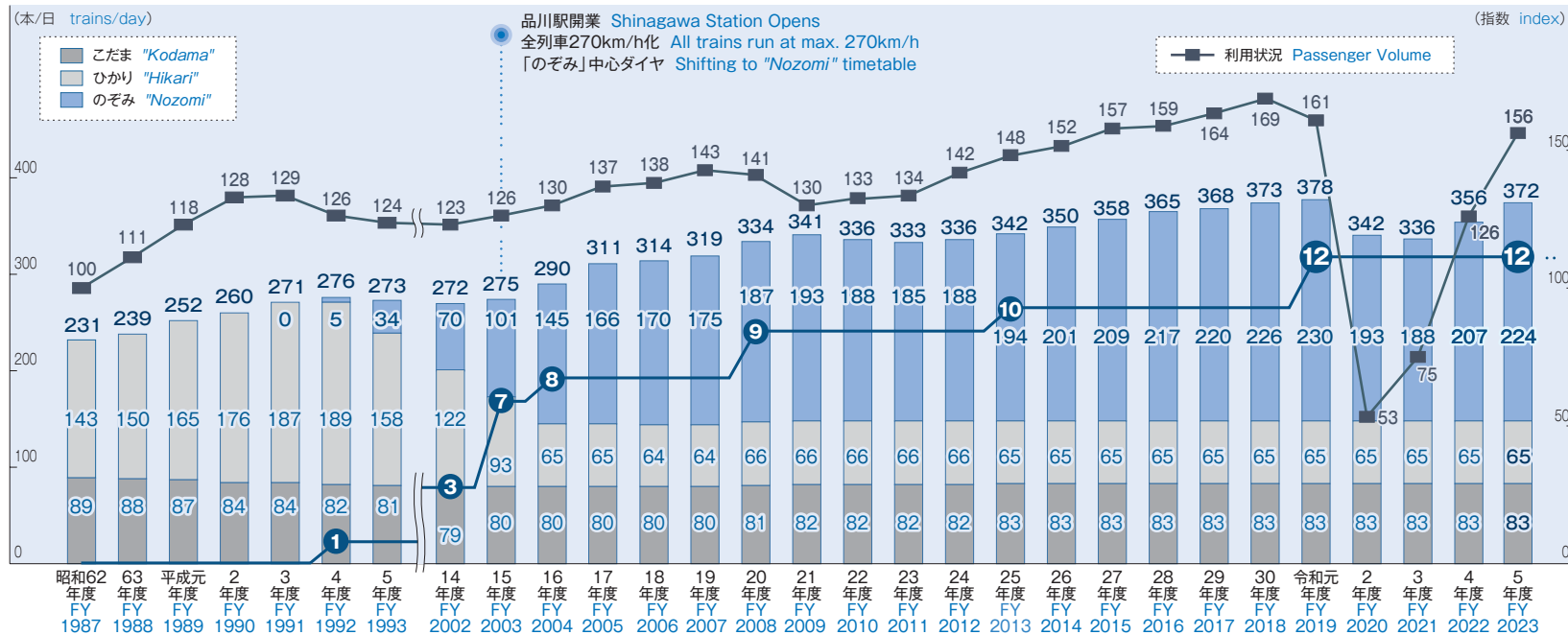


東海道新幹線(1) The Tokaido Shinkansen (1)

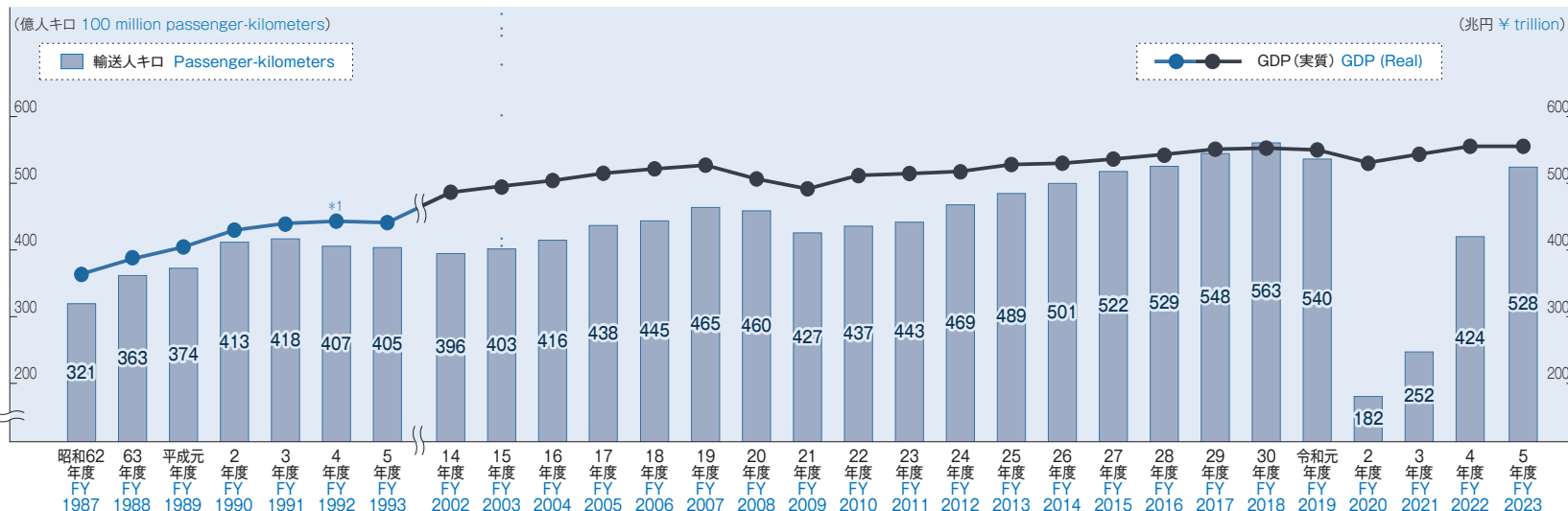
東海道新幹線の列車本数及び利用状況(1日当たり) Daily Departures and Passenger Volume for the Tokaido Shinkansen



最速列車「のぞみ」の片道最大運転本数/時間 Hourly departure(s) of our fastest train "Nozomi" at maximum (one-way)

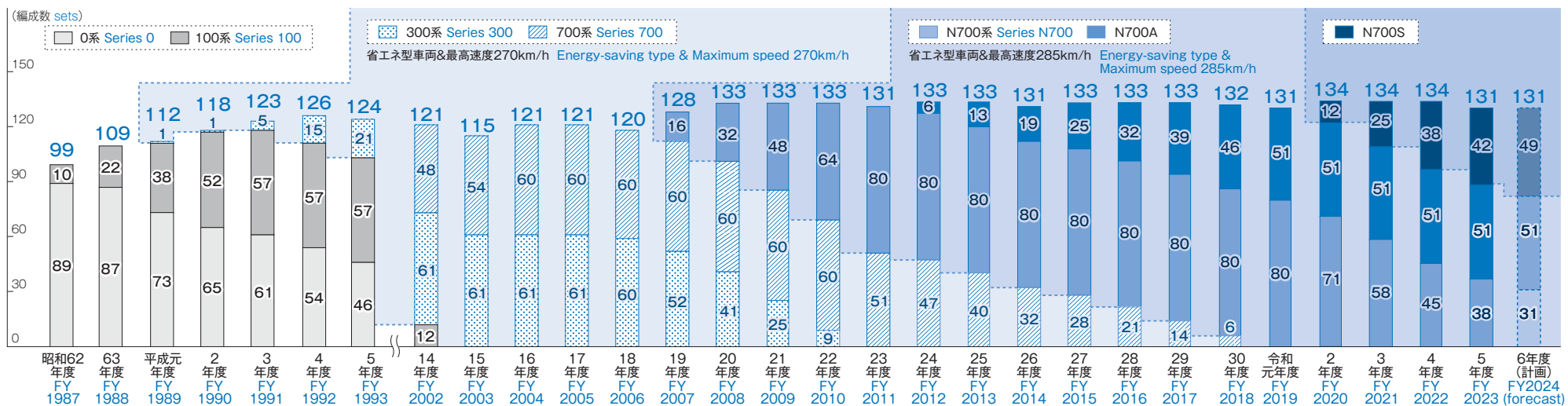
- 1. 臨時列車を含む運転本数の実数
 - 2. 利用状況は断面輸送量について昭和62(1987)年度を100とした場合の指数
 - 3. 途中停車駅
のぞみ：品川、新横浜、名古屋、京都
ひかり：「のぞみ」停車駅とそれ以外の一部の駅
こだま：各駅
 - 4. 端数処理により、のぞみ・ひかり・こだまの合計が合計と一致しない場合がある
 - 5. 令和2(2020)年度~4(2022)年度の列車本数は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている
- Note: 1. Including extra trains
2. Passenger volumes are the indices of the total passenger volume at certain points. FY1987=100
3. Stops
"Nozomi": Shinagawa, Shin-Yokohama, Nagoya and Kyoto
"Hikari": Same as Nozomi, plus a few additional stations
"Kodama": Every station
4. The figures of "Nozomi", "Hikari", and "Kodama" do not always equal the totals due to rounding.
5. Daily departures for FY2020 to FY2022 have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.

東海道新幹線の輸送人キロとGDP Tokaido Shinkansen Passenger-kilometers and Japan's GDP



- 1. GDPは、昭和62(1987)年度~平成5(1993)年度までは、平成12年連鎖価格と平成27年連鎖価格を用いて当社が算出した値。平成6(1994)年度~令和5(2023)年度までは平成27年連鎖価格
 - 2. 令和2(2020)年度~4(2022)年度の輸送人キロは、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
- 出典
GDP: 「国民経済計算」(内閣府)
Note: 1. GDPs from FY1987 to FY1993 are calculated by JR Central, using the chain-linked GDP (benchmark year=2000) and the chain-linked GDP (benchmark year=2015). GDPs from FY1994 to FY2022 are the chain-linked GDPs (benchmark year=2015).
2. Passenger-kilometers for FY2020 to FY2022 have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.
- Source: GDP — Annual Report on National Accounts, Cabinet Office, Government of Japan

東海道新幹線の車種別編成数 Type and Number of Rolling Stock for the Tokaido Shinkansen



注 1. 数値は各年度末時点の編成数(保留車等を除く) 2. N700系は改造工事により285km/h化

東海道新幹線の競争力強化 Strengthening Competitiveness of the Tokaido Shinkansen

大動脈輸送の発展に向けた施策 Key issues for the development of Japan's main transportation artery

輸送力増強、品川駅新設工事、車両性能の統一等

Increasing capacity, construction of Shinagawa Station, unification of train capability, etc.

- 品川駅開業 Shinagawa Station opens
- 全列車270km/h化 All trains run at max. 270km/h
- 「のぞみ」中心ダイヤ Shifting to "Nozomi" timetable

新大阪駅大規模改良工事の完了 Completion of the large-scale renovation of Shin-Osaka Station

最高速度285km/hへの速度向上 Increasing maximum speed to 285km/h

「のぞみ」12本ダイヤの実現 Standardizes all rolling stock to the N700A type and starts twelve "Nozomi" timetable

新型車両の投入(最高速度) Launch of new series of rolling stock (Maximum Speed)

100系 Series 100 (220km/h)



300系 Series 300 (270km/h)



700系 Series 700 (270km/h)



N700系 Series N700 (285km/h)



N700A (285km/h)



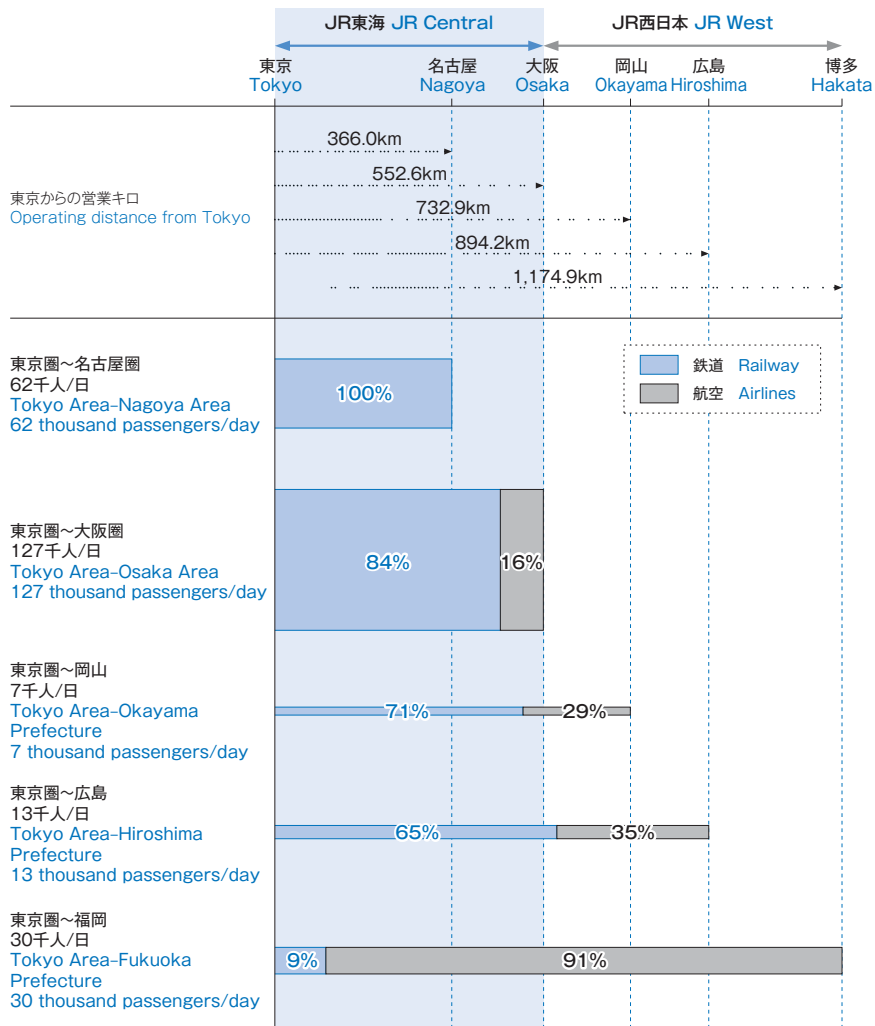
N700S (285km/h)



昭和62年度 (1987) 63年度 (1988) 平成元年度 (1989) 2年度 (1990) 3年度 (1991) 4年度 (1992) 5年度 (1993) 6年度 (1994) 7年度 (1995) 8年度 (1996) 9年度 (1997) 10年度 (1998) 11年度 (1999) 12年度 (2000) 13年度 (2001) 14年度 (2002) 15年度 (2003) 16年度 (2004) 17年度 (2005) 18年度 (2006) 19年度 (2007) 20年度 (2008) 21年度 (2009) 22年度 (2010) 23年度 (2011) 24年度 (2012) 25年度 (2013) 26年度 (2014) 27年度 (2015) 28年度 (2016) 29年度 (2017) 30年度 (2018) 令和元年度 (2019) 2年度 (2020) 3年度 (2021) 4年度 (2022) 5年度 (2023) 6年度 (計) (2024)

東海道新幹線(2) The Tokaido Shinkansen (2)

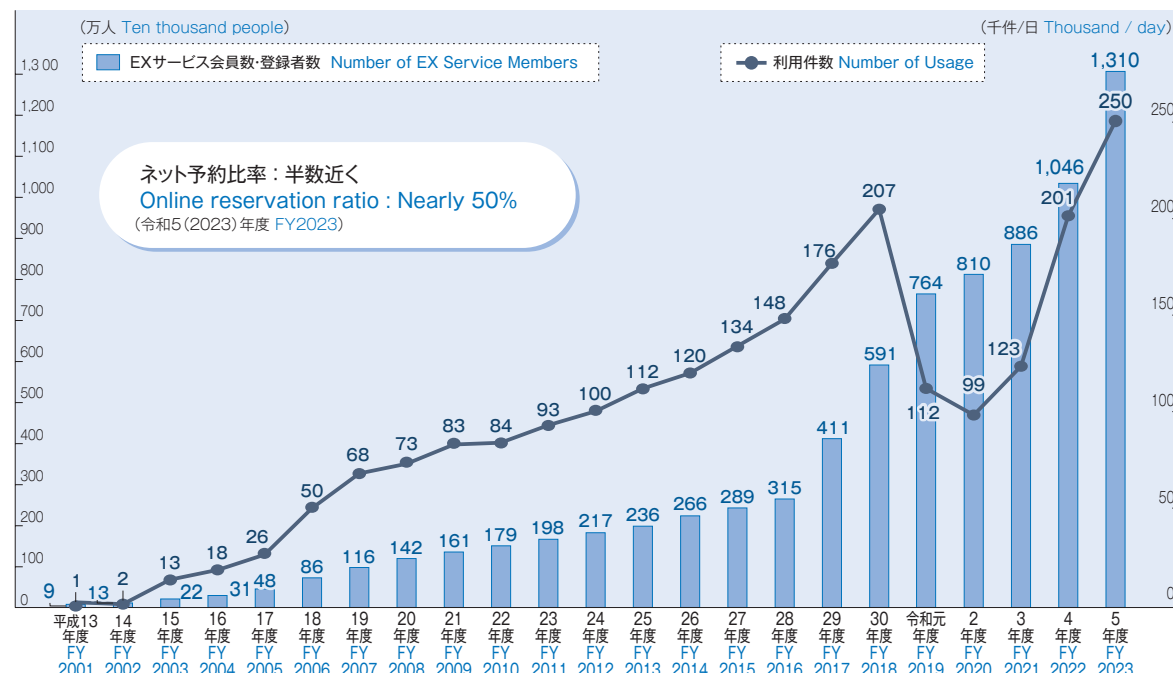
マーケットシェア(対航空) Market Share (against Airlines)



注 1.マーケットシェア：令和4(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

Note: 1.Market share is calculated by JR Central based on the inter-prefectural data of the inter-Regional Passenger Mobility Survey, published by the Ministry of Land,Infrastructure, Transport and Tourism (FY2022).
 2.Passenger volumes have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.
 3.Tokyo Area: Tokyo, Kanagawa, Chiba, Saitama, Ibaraki
 Nagoya Area: Aichi, Gifu, Mie
 Osaka Area: Osaka, Kyoto, Hyogo, Nara

EXサービスの会員数・登録者数と利用件数 Number of EX Service Members and Usage per day



注 1.会員数は各年度末の実績で、JR東海、JR西日本及びJR九州の合計
 2.利用件数は各年度の3月単月の実績。令和元(2019)年度～4(2022)年度は、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
 Note: 1.The membership numbers are as of the end of each fiscal year and include the total of JR Central, JR West and JR Kyushu.
 2.Numbers of usage are results for March of each year. Those for FY2019 to FY2022 have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.

航空輸送サービスとの比較 Comparison with Airline Transportation Services

(令和6(2024)年4月現在 As of April 2024)

		東京～(営業キロ) Between Tokyo and ... (Operating distance)	大阪(552.6km) Osaka	岡山(732.9km) Okayama	広島(894.2km) Hiroshima	福岡(1,174.9km) Fukuoka
移動時間 ※1 Travel Time	新幹線 Shinkansen		2時間21分 ※3 2 hr 21 min	3時間8分 3 hr 8 min	3時間43分 3 hr 43 min	4時間45分 ※4 4 hr 45 min
	航空 ※2 Airlines		1時間5分 (約2時間40分) 1 hr 5 min (Approx. 2 hr 40 min)	1時間15分 (約3時間) 1 hr 15 min (Approx. 3 hr)	1時間20分 (約3時間20分) 1 hr 20 min (Approx. 3 hr 20 min)	1時間35分 (約2時間55分) 1 hr 35 min (Approx. 2 hr 55 min)
列車本数・ 発着便数/日 Arrivals & Departures Per day	新幹線 ※5 Shinkansen		242	120	93	63
	航空 Airlines		108	20	30	142

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

Note: 1.Travel times are in case of the fastest service
 2.Travel times in parentheses include transfer and access time between airports and city centers
 3.Travel time between Tokyo and Shin-Osaka stations
 4.Travel time between Tokyo and Hakata stations
 5.Excluding extra services

東海道新幹線の特性 Characteristics of the Tokaido Shinkansen

安全 Safe

- 開業以来、乗車中のお客様が死傷される列車事故 **ゼロ**
- 人材教育・訓練による安全意識・技能の向上
- 安全関連設備への継続的投資
- No accidents** resulting in fatalities or injuries of passengers onboard since operations commenced
- Improvement of safety awareness and skills through human resources education and training
- Continuous safety-related investments

高速 Fast

- 最高速度 **285**km/h
- 東京～新大阪間 2時間21分(令和6(2024)年3月ダイヤ改正時点(最速列車による到達時間))
- Maximum operating speed of **285** km/h
- 2 hours and 21 minutes between Tokyo and Shin-Osaka (Based on the travel time of the fastest Shinkansen train, as of March 2024)

環境適合 Environmentally Feasible

- 高いエネルギー効率、少ないCO₂排出量
(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**、CO₂排出量は約**12分の1**)
- High energy efficiency and low CO₂ emission
Compared with an airplane (B777-200), the Tokaido Shinkansen (Series N700 "Nozomi") consumes approx. **one-eighth** of the amount of energy per passenger seat of air when traveling between Tokyo and Osaka, and discharges approx. **one-twelfth** of the CO₂ emissions of air travel.

正確 Punctual

- 平均遅延時分 **1.6**分/運行1列車(令和5(2023)年度)
注 自然災害等による遅延も含む
- Average delay **1.6** min/operational train (FY2023)
Note: including delays due to uncontrollable causes such as natural disasters

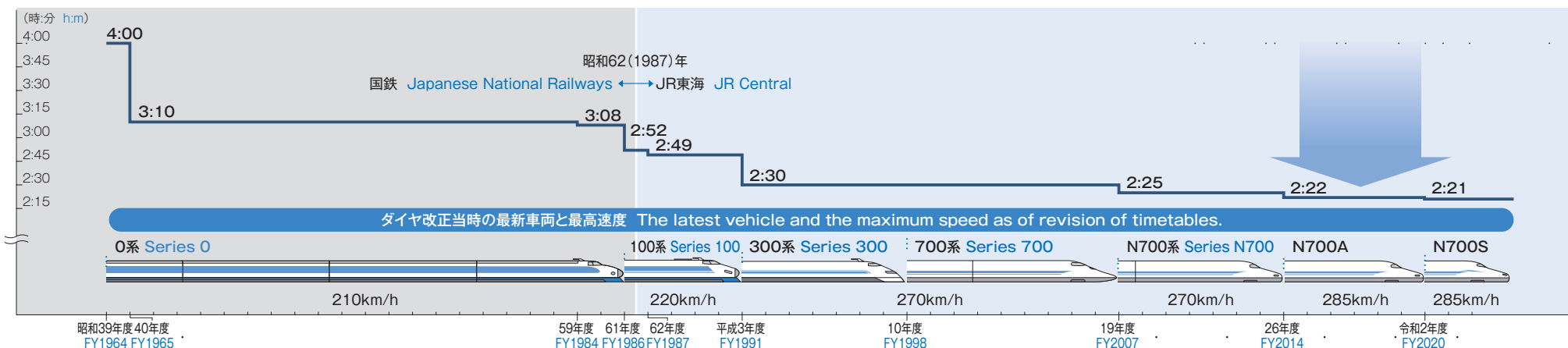
高頻度・大量 Frequent and High Capacity

- 列車本数 **372**本/日(令和5(2023)年度(臨時列車を含む))
- 1日当たり輸送力:約**34**万席(新幹線)… 約3万席(航空)(東京圏～大阪圏 令和5(2023)年4月現在)
- 座席数:**1,323**席/列車 ※令和3(2021)年4月から投入されているN700Sは1,319席/列車
- 輸送人員:**432**千人/日、**158**百万人/年(令和5(2023)年度)
- 372** trains/day (FY2023, average daily departures, including extra trains)
- Daily passenger capacity: Approx. **340** thousand seats for Shinkansen vs. approx. 30 thousand seats for airlines (between Tokyo Area and Osaka Area, as of April 2023)
- 1,323** seats/train ※1,319 seats/train for N700S launched after April 2021
- Passenger Ridership: **432** thousand passengers/day, **158**million passengers/year (FY2023)

快適 Comfortable

- 広く静かな車内空間
- Spacious and quiet space

最速列車の所要時間の変遷(東京～新大阪) Historical Improvement of Travel Time between Tokyo and Shin-Osaka (Based on the Fastest Shinkansen Train)



東海道新幹線大規模改修工事の概要 Summary of the Large-scale Renovation of the Tokaido Shinkansen

工事の概要 Summary of the Renovation Work

昭和39(1964)年に開業した東海道新幹線の経年劣化に対し、より長期にわたってその機能を維持するための改修工事

大規模改修に備え平成14(2002)年から引当金※1を積立て、平成25(2013)年度から工事に着手

注 1. 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を策定し、国土交通大臣の承認を受け、平成14(2002)年から引当金を積立て

With its inauguration in 1964, the Tokaido Shinkansen is aging and requires renovation work to maintain its function well into the future.

JR Central reserved the allowance※1 since 2002, and started the large-scale renovation work in FY2013.

Note: 1. Formulated the allowance reserve plan for the large-scale renovation of the Shinkansen infrastructure based on the Nationwide Shinkansen Railway Development Act and had reserved the allowance since 2002 with the approval by the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

大規模改修引当金の枠組み Framework of the Large-scale Renovation Allowance



大規模改修工事・設備投資額実績 Capital Investment of the Large-scale Renovation

	平成25年度 FY2013	26年度 FY2014	27年度 FY2015	28年度 FY2016	29年度 FY2017	30年度 FY2018	令和元年度 FY2019	2年度 FY2020	3年度 FY2021	4年度 FY2022	5年度 FY2023	6年度(予定) FY2024(Planned)
設備投資額 Related Capital Investment	9.5	30.2	35.5	34.0	36.3	36.1	37.0	31.8	31.1	27.3	24.8	20.0
うち営業費計上分 Of which amount posted to Operating Expenses	6.9	19.5	24.1	23.3	24.6	24.9	25.9	21.6	20.9	17.6	16.1	11.4

(10億円 ￥ billion)

工事の実施方法 Content of Renovation Work

対象構造物 Target Facilities

「鋼橋」、「コンクリート橋」、「トンネル」の3種類
Steel Bridges, Concrete Viaducts and Bridges, and Tunnels

工事の種類 Content of Work

1 変状発生抑制対策 Measures to Inhibit Aging Damage

ひび割れ等の変状の発生自体を抑制
Inhibit the very occurrence of aging damage, such as cracks, of civil engineering structures.
構造物の健全性を維持し、延命化を実現
Maintain the soundness of civil engineering structures and extend their life.

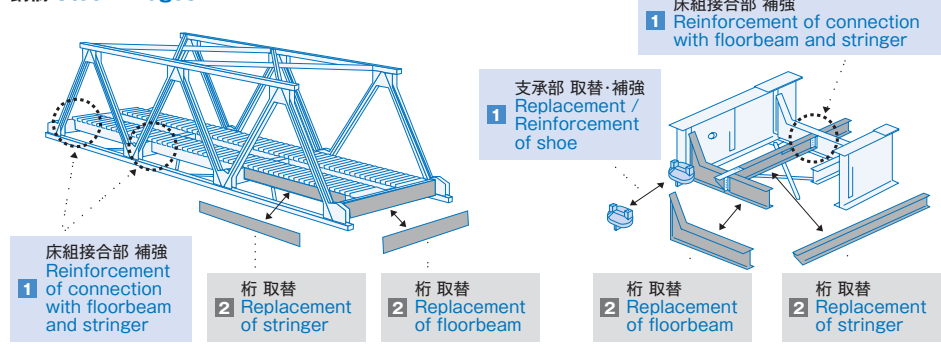
2 全般的改修 Overall Renovation

部材そのものの取替え等を実施 ※2
Conduct renovation such as replacement of materials, etc. ※2

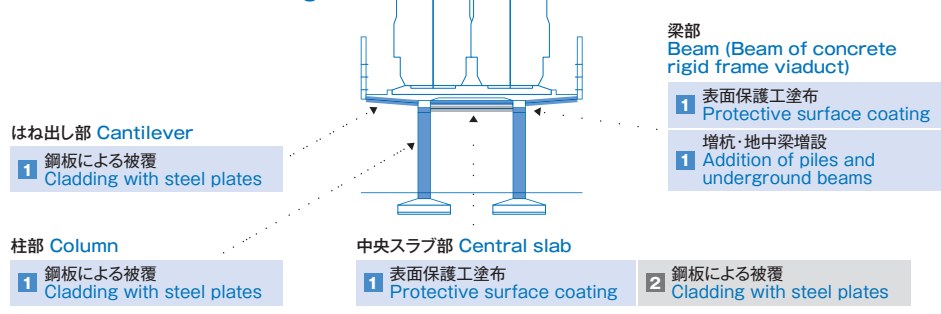
注 2. 具体的な施工時期は、「変状発生抑制対策」を施工後構造物の状態を観察し、個別に判断
Note: 2. The specific time of commencement will be separately determined taking into consideration the state of the structures after the implementation of the Measures to Inhibit Aging Damage.

大規模改修工事の主な内容 Concrete Example of Renovation Work

鋼橋 Steel Bridges



コンクリート橋 Concrete Viaducts and Bridges



トンネル Tunnels

