



CENTRAL JAPAN RAILWAY COMPANY

アニュアルレポート 2019

2019年3月期

CENTRAL JAPAN RAILWAY COMPANY JR東海 アニュアルレポート 2019



経営理念

日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する

「日本の大動脈」とは

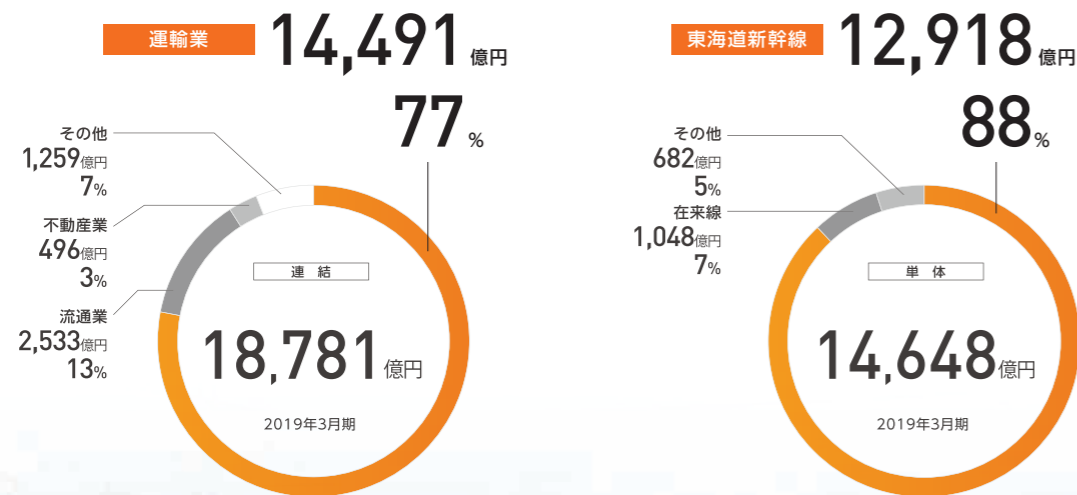
当社は東京～名古屋～大阪の高速大量旅客輸送を担うことを使命としています。「日本の大動脈」とは、この旅客輸送のことを示しています。この地域は日本の経済や文化の中心として重要な役割を果たしているため、大動脈輸送の停滞は、日本の経済・社会全体の動きの停滞にもつながりかねません。当社は東海道新幹線と中央新幹線により、現在も、そして将来も日本の大動脈輸送を担うという使命を果たし続けていかなければなりません。

「社会基盤」とは

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

収益構造

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



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

目次

東海旅客鉄道



- 経営理念
- 収益構造
- 1 目次
- 2 マーケットエリアの特徴・輸送力
- 4 大動脈輸送強化の取組み

マネジメント・レター



- 6 ご挨拶
- 8 社長インタビュー

重点施策・経営戦略



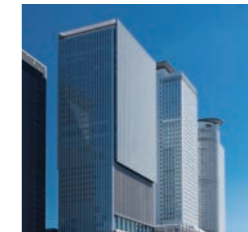
- 10 重点施策と関連設備投資
- 14 安全・安定輸送の確保
- 18 輸送サービスの充実
- 22 超電導リニアによる中央新幹線計画の推進
- 24 超電導リニア技術のブラッシュアップ及びコストダウン
- 26 営業施策の強化
- 28 技術開発・技術力強化への取組み
- 29 高速鉄道システムの海外展開
- 30 関連事業の着実な推進

ESG*情報



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

会社概要



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

参考資料



- 54 財務・輸送の状況
- 56 JR3社の財務データ比較(連結)
- 57 株式情報

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

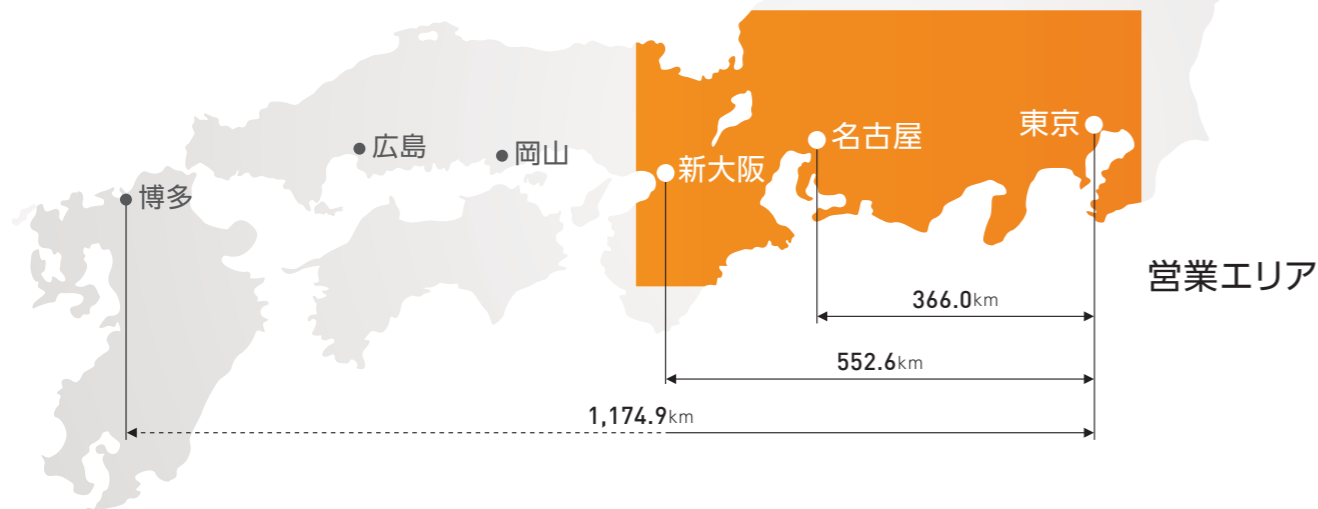
【見直し等に関する注意事項】

本誌に記載されている将来の計画や見込み数値等は、当社が現在入手可能な情報に基づく見直しであり、リスクや不確実性を含んでいます。潜在的なリスクや不確実性の例としては、経済動向や事業環境、消費動向、当社及び子会社における他社との競合状況、法律や規制等の変更などが挙げられます。なお、本誌は、原則として2019年5月末までの情報に基づき作成されています。
●金額は単位未満を切り捨て、その他の数値は単位未満を四捨五入して表示しています。
●FY2018は2018年度を示します。

マーケットエリアの特徴・輸送力

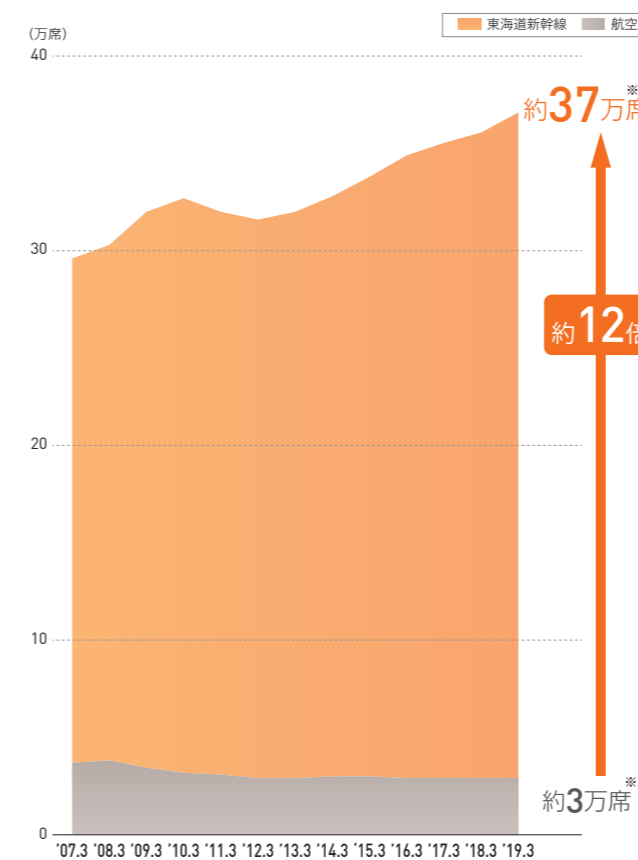
世界に比類のない都市間輸送マーケットにおいて、
圧倒的なプレゼンスを示す

「東海道新幹線」



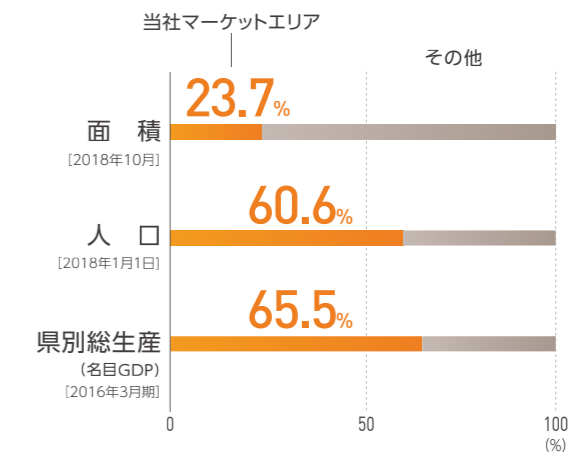
主要区間である東京圏～大阪圏で 圧倒的なキャパシティを確立

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



日本の人口及び経済活動は 東京圏～名古屋圏～大阪圏間に集中

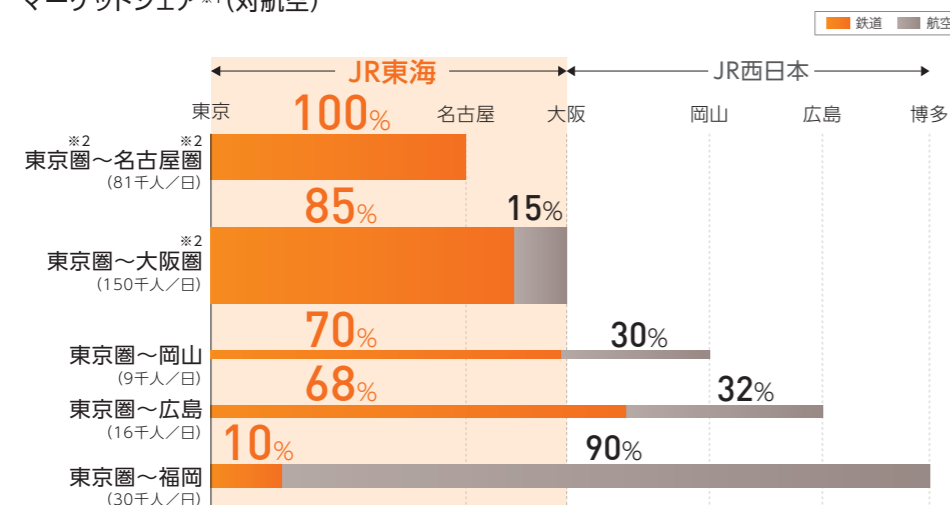
当社マーケットエリアが日本全体に占める割合



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

当社の営業エリアにおいて圧倒的なシェア

マーケットシェア^{※1}(対航空)



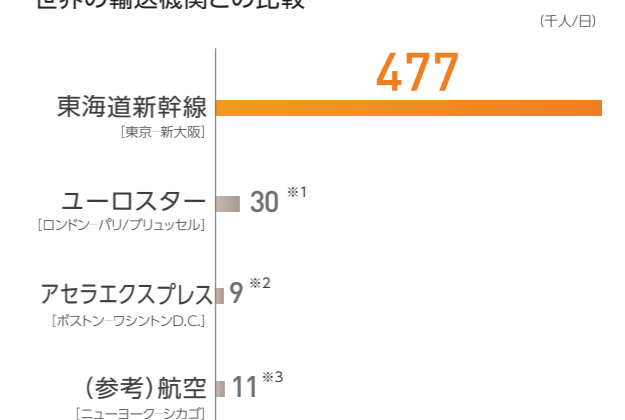
(参考例)

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

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

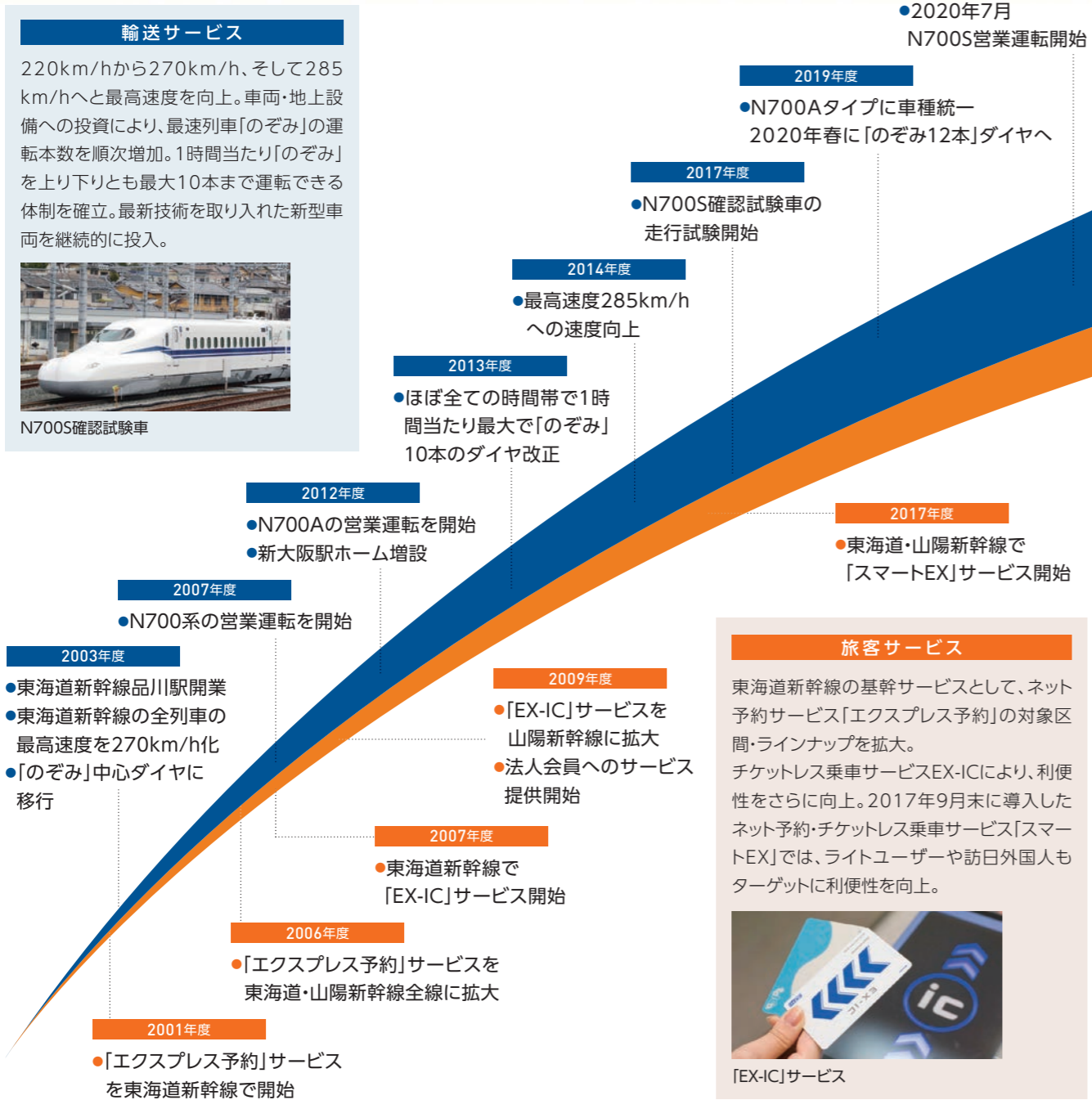
世界の都市間輸送を凌駕する輸送量

世界の輸送機関との比較



【出典】
※1 Eurotunnelウェブサイトより当社が算出(2018.1-2018.12)
※2 National Fact Sheet: FY 2018 (Amtrak)より当社が算出
※3 U.S. Department of Transportation ウェブサイトより当社が算出(2018.1-2018.12)





旅客サービス

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

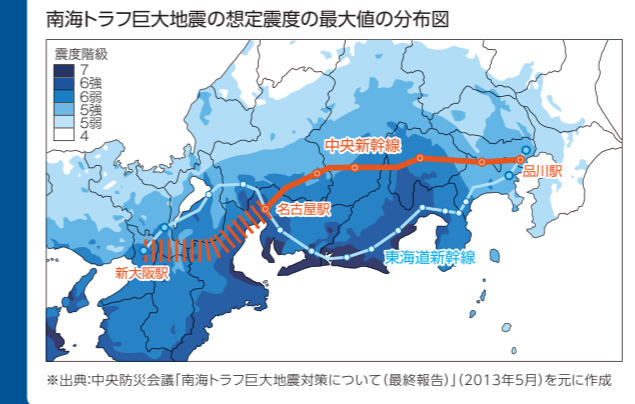
「EX-IC」サービス



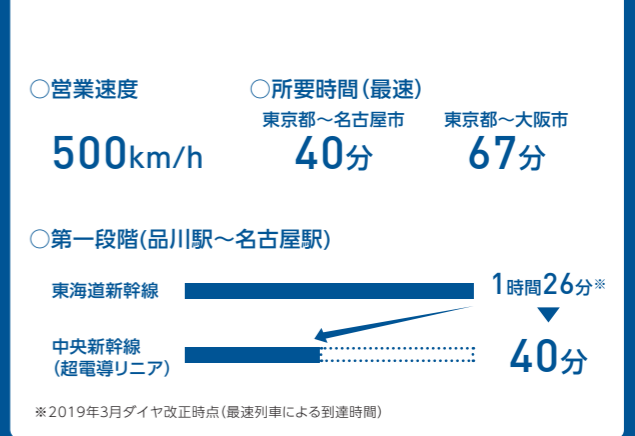
中央新幹線計画

当社は、自らの使命であり経営の生命線である首都圏～中京圏～近畿圏を結ぶ高速鉄道の運営を持続するとともに、企業としての存立基盤を将来にわたり確保していくため、自己負担を前提に、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に基づき進めています。

超電導リニアによる中央新幹線の実現により、東京・名古屋・大阪の日本の大動脈輸送の二重系化を実現し、将来のリスク発生に備える



超電導リニアによる圧倒的な時間短縮効果で三大都市圏が1つの巨大都市圏となり、経済・社会活動が活性化



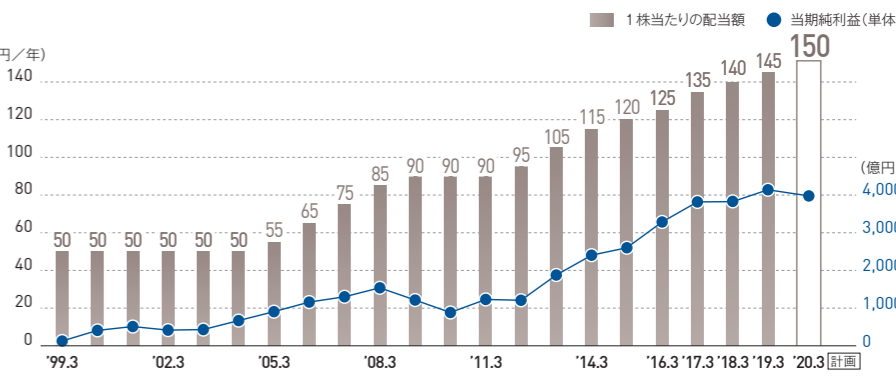
東京～名古屋～大阪の直行輸送が相当程度中央新幹線に移ることで、東海道新幹線の活用可能性が広がる



安定配当の堅持

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

※1 2019年度の予想値は、2019年3月期決算発表時点のもの
 ※2 2012年度の1株当たりの配当額については、2012年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、1単元の株式の数を100株とする単元株制度を採用したことを受け、期首に当該株式分割が行われたと仮定して算定
 ※3 2011年度以前の1株当たりの配当額については、2012年度以降との比較を容易にするために100で除した値を表示



JR東海アニュアルレポート2019をお読みいただく皆様へ

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

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



代表取締役会長
柘植 康英

柘植康英



代表取締役社長
金子 慎

金子慎

安全・安定輸送の確保

鉄道事業においては、安全・安定輸送の確保を最優先に、東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策について脱線防止ガードの全線への敷設を進めるとともに、駅の吊り天井の脱落防止対策や名古屋工場、在来線の高架橋柱等の耐震化等の地震対策を進めます。また、東海道新幹線の大規模改修工事についても着実に進めます。さらに、台風や豪雨等により列車運行に大きな影響が予想される場合に、安全を最優先に、早期に抑止することを含めて適切な運行計画を決定し、抑止後には速やかな運転再開を行うとともに、より迅速かつ的確な案内情報の提供に取り組むほか、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ます。加えて、G20大阪サミット、ラグビーワールドカップ2019日本大会の開催にあたり、関係機関と提携し、駅や車内等における安全の確保及び円滑な輸送の提供に努めます。

輸送サービスの充実

東海道新幹線については、「のぞみ10本ダイヤ」を活用して、お客様のご利用の多い時期や時間帯に、需要にあわせてより弾力的な列車設定に引き続き取り組みます。また、N700A(3次車)の投入を完了し、N700Aタイプへの車種統一を行うとともに、既存車両に地震ブレーキの停止距離短縮等の3次車の特長を反映させる改造工事を完了します。さらに、車種統一に伴う全列車の最高速度285km/h化に合わせ、「のぞみ12本ダイヤ」を2020年春に実現します。加えて、次期新幹線車両N700Sについては、地震ブレーキ距離の短縮や状態監視機能の強化等による安全性・安定性の向上やバッテリー自走システム等による異常時対応能力の強化などを実現すべく投入準備を着実に進めます。

在来線については、「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、引き続き需要にあわせて弾力的に増発や増結を行います。また、東海道本線袋井駅・磐田駅間に開業予定の御厨駅について、建設及び諸準備を進めます。

旅客関連設備については、ホーム上の可動柵について、東海道新幹線では新大阪駅の20～26番線への設置工事を進め、順次使用を開始するとともに、在来線では、金山駅の東海道本線ホームへの設置工事に取り組みます。また、在来線のホームにおける内方線付き点状ブロックの整備対象を乗降1千人以上の駅に拡大して取替を進めます。在来線駅におけるエレベーターや多機能トイレの設置等バリアフリー設備の整備についても引き続き推進します。

営業施策の強化

営業施策については、「エクスプレス予約」及び「スマートEX」の利便さを知っていただき、より多くのお客様にご利用いただけるよう取り組むとともに、「EXのぞみファミリー早特」など観光型商品の販売促進を通じて幅広く需要の喚起を図ります。また、京都、奈良、東京、飛騨等を対象に、魅力ある商品設定や観光キャンペーンの展開に取り組むとともに、「静岡グスティネーションキャンペーン」を通じて、自治体や旅行会社等と連携し、魅力ある観光素材・商品の開発や観光列車の運行等に取り組めます。さらに、海外からのお客様に便利に鉄道をご利用いただけるよう、「スマートEX」の訪日外国人向けサービスのご利用拡大を図るとともに、ラグビーワールドカップ2019日本大会開催による需要も取り込みながら、周遊きっぷ等の販売促進に努めます。加えて、訪日外国人へのご案内の充実を図るため、タブレット端末等を用いた放送や、運行情報を充実させた当社ホームページ等を活用したご案内に努めるほか、無料Wi-Fiサービスの東海道新幹線全車両への導入を完了します。

超電導リニアによる中央新幹線計画の推進

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

中央新幹線計画については、健全経営と安定配当を堅持し、柔軟性を発揮しながらプロジェクトの完遂に向けて、さらなる緊張感を持って着実な推進に取り組めます。また、引き続き、地域との連携を密にしながら、測量、設計、用地取得等を計画的に遂行します。さらに、工事については、工期が長期間に亘り難易度が高い、南アルプストンネル、品川駅、名古屋駅のほか、山岳トンネル、都市部非常口等について、工事の安全と環境の保全を重視し、引き続きトンネルや非常口の掘削、地中連続壁の構築等の各種工事を着実に進めるとともに、昨年10月の大深度地下使用の認可を受けて、都市部トンネルの掘削に向け、シールドマシンの製作等を行います。加えて、中央新幹線の高度かつ効率的な運営・保守体制の構築に向けて取り組みます。

超電導リニア技術のブラッシュアップ及びコストダウン

山梨リニア実験線において、営業線仕様の車両及び設備により、2編成を交互に運用して、引き続き長距離走行試験を実施することなどにより、営業運転に対応した保守体系の確立に向けた実証等を進めるとともに、さらなる超電導リニア技術のブラッシュアップ及び営業線の建設・運営・保守のコストダウンに取り組

高速鉄道システムの海外展開

高速鉄道システムの海外展開については、米国テキサスプロジェクトの事業開発主体に対し、現地子会社「High-Speed-Railway Technology Consulting Corporation」により技術仕様策定等の技術支援を進めるとともに、現地子会社「High-Speed-Railway Integration Corporation」により、日本側企業とともにプロジェクトのコアシステム受注の契約に向け、事業開発主体との協議を本格化します。さらに、超電導リニアシステムを用いた米国北東回廊プロジェクトのプロモーション活動、台湾高速鉄道における技術コンサルティングを引き続き進めます。また、「Crash Avoidance(衝突回避)」の原則に基づく日本型高速鉄道システムを国際的な標準とする取組みを進めます。

技術開発・技術力の強化

技術開発の推進については、N700S確認試験車による長期耐久試験や360km/hでの速度向上試験等を行います。また、ハイブリッド方式による在来線次期特急車両の試験走行車を新製し、走行試験を開始します。さらに、状態監視技術等を活用した検査や保守の高度化・省力化、及び設備の維持更新等におけるコストダウンにつながる技術開発を進めるほか、地震や豪雨等の各種災害等に対して、より安全性を高めるための技術開発を実施します。

関連事業の着実な推進

鉄道以外の事業については、JRセントラルタワーズとJRゲートタワーの一体的な運営をさらに充実させ、相乗効果を最大限に発揮することにより、様々なニーズにお応えし、収益の拡大を図ります。また、流通事業における駅構内の店舗開発や駅ビル事業における駅商業施設のリニューアル等により事業を活性化するとともに、当社所有地の有効活用に取り組み、さらなる収益拡大を図ります。加えて、東京駅において、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据え、商業開発を進めます。

地球環境保全

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

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

より高いレベルで 経営理念を実現する

代表取締役社長

金子 慎

経営

経営に関する考え方をお聞かせください。

- ▶ 経営にあたっての基本的な考え方は、「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という当社の経営理念をより高いレベルで実現すべく、今後も必要な諸施策に取り組んでいく、というものです。
- ▶ より高い目標を目指すためには、それに見合っ、企業としての能力を高めることが必要だと考えています。そのために、「安全に仕事を進める力」「より良いサービスを提供する力」「低コストで効率的に仕事をやる力」の3つの力が大切だと考えており、この3つの力を今後もさらに磨き上げていきます。
- ▶ 当社のこれまでの取り組みを振り返りますと、まず何より、安全・安定輸送の確保を最優先に取り組んできました。これは一貫して、当社の最優先の経営課題であり、全ての事業展開の大前提です。このため、中央新幹線を除いた毎年の設備投資の約7割は安全に関わるもので、会社発足以来、その累計は2018年度末時点で3兆6,700億円に上ります。さらに、技術開発や社員教育も、安全が第一のテーマです。この結果、当社の安全に対する信頼は大幅に向上してきたと思います。
- ▶ これに加え、積極的な新型車両の投入や新大阪駅の改良などによる「のぞみ」を中心とした輸送改善や、ネット予約・チケットレス乗車の推進などの販売面での取り組みによりサービスを磨き上げること、これまで東海道新幹線の輸送量を大幅に増やしてきました。
- ▶ 現在建設を進めている中央新幹線も、この大動脈をより強くするためのものであり、画期的なスピードアップによる利便性向上と、大動脈輸送の二重系化により、当社の使命を将来にわたって果たし続けるものです。
- ▶ 今後もこのように、安全を大前提に、大動脈輸送の利便性を向上させ、より多くのお客様にご利用いただくことで収益の拡大を図る一方で、効率的な経営に取り組み、利益を確保し、それをベースに、さらに安全とサービスの強化のために投資するという好循環を実現します。これにより、経営基盤を大幅に強化することで、安定配当の継続や長期的・安定的な雇用環境の創出を行っていきます。当社としては、日本経済の発展に貢献すると同時に、株主様、お客様、従業員、取引先などを含む全てのステークホルダーからの信頼を高め、企業としての持続的な成長に繋げていきたいと考えています。

東海道新幹線

東海道新幹線の利用状況は、2018年度も過去最高を更新するなど順調に推移していますが、その背景をどうお考えですか。

- ▶ ここまで日本経済が概ね底堅く推移してきたということもありますが、当社が中長期的な視点で取り組んできた様々な競争力強化施策が実を結んできていると考えています。
- ▶ 会社発足以降、一貫して輸送力の増強に取り組んできました。2018年度の日あたりの運転本数は過去最多の373本でしたが、この高い輸送力を可能としている「のぞみ10本ダイヤ」は、新大阪駅のホーム増設や折り返し設備増強等に5年以上を費やし実現したものです。また、継続的な新型車両の投入や、ネット予約・チケットレス乗車サービス「エクスプレス予約」「スマートEX」などの営業施策の充実も現在の新幹線の高いサービスレベルを支えています。

「のぞみ12本ダイヤ」を発表されましたが、狙いはどのようなものですか。

- ▶ 2020年春のダイヤ改正では、N700Aタイプへの車種統一に伴う全列車の最高速度285km/h化とともに、設備の改良等を実施することにより、「のぞみ12本ダイヤ」を実現することで輸送サービスを大きく向上します。
- ▶ 新しいダイヤのポイントは2点あり、1点目は、「のぞみ」の運転本数の増加です。「のぞみ」の1時間あたりの片道最大運転本数を、これまでの10本から2本増加し、1時間あたり12本とします。お客様のご利用が多い時間帯に「のぞみ」を平均で5分に1本間隔で運転できるようになります。
- ▶ 2点目は「のぞみ」の所要時間の短縮です。現行の「のぞみ10本ダイヤ」では、東京、新大阪間を2時間33分から37分で運転している「のぞみ」が7本ありますが、これを「のぞみ12本ダイヤ」では、全ての「のぞみ」が東京、新大阪間を2時間30分以内で結びます。
- ▶ この「のぞみ12本ダイヤ」により、ご利用の多い時間帯に「のぞみ」を増発します。お客様が、ご自身の都合に合わせて列車をネットによりご予約いただき、速達化された「のぞみ」をご利用いただくことで、目的地までの移動時間を短縮することができます。これにより、東海道新幹線をますます便利にご利用いただけるようになります。

- ▶ 当社としては、これからも長期的な視点に立ち、より多くのお客様にご利用いただけるよう引き続き輸送サービスの充実に努めます。

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

- ▶ N700系以来のフルモデルチェンジとなる「N700S」は、当社がこれまで積み上げてきた技術開発の成果を取り入れ、安全性・安定性の向上、異常時対応力の強化、快適性・利便性の向上、様々な編成成長を容易に構成できる「標準車両」等の長を有します。
- ▶ 昨年より実施しているN700S確認試験車による走行試験により、所期の性能を有することが確認できたため、量産車を2020年から2022年の3年間で計40編成投入することを決定しました。営業運転の開始時期は2020年7月を予定しています。

▶ 参照 P20「次期車両N700Sの開発」

在来線

在来線の利用拡大に向けた取組みについて教えてください。

- ▶ 在来線については、新型車両の投入、フリークエンシーの向上等のサービス向上を着実に進めてきました。「しなの」、「ひだ」等の特急列車について多客期や沿線イベントなどの需要にあわせ弾力的に増発や増結を行うほか、地域との連携を強化し、鉄道のご利用拡大に努めます。
- ▶ また、現在特急「ひだ」等に使用している気動車の取替を見据え、当社では初となるハイブリッド方式を採用した次期特急車両の試験走行車を新製し、2019年末より技術の確立に向けた試験走行を行っていきます。安全性や快適性を高めつつ、ハイブリッド方式の鉄道車両では国内初の最高速度120km/hでの営業運転を目指しており、量産車は2022年度を目標に投入する方向で検討を進めています。
- ▶ 地域との連携強化という観点では、在来線特急列車のご利用促進を目的に、当社沿線の数ある観光資源をご紹介する「Shupo [シュポ]」キャンペーンや、当社の駅を起点に沿線の観光スポットを歩いて巡る参加費無料の「さわやかウォーキング」を展開しています。また、本年は、JR6社で行う「静岡デスティネーションキャンペーン」を通じて、自治体や旅行会社等と連携し、魅力ある観光素材・商品の開発や観光列車の運行等を行い、新幹線も含めたご利用拡大に取り組めます。

中央新幹線

沿線各地で工事が本格化していますが、改めて中央新幹線計画の意義を教えてください。

- ▶ 中央新幹線計画は、首都圏～中京圏～近畿圏（東京～名古屋～大阪）を結ぶ高速鉄道の運営という当社設立以来の使命を将来にわたって果たし続けていくためのものです。
- ▶ 現在この役割を果たしている東海道新幹線は開業から50年以上が経過し、将来の経年劣化や大規模災害に対する抜本的な備えを考えなければならない時期にきています。また、東日本大震災を踏まえ、大動脈輸送の二重系化により災害リスクに備える重要性がさらに高まっています。そこで、その役割を代替する中央

新幹線について、自己負担を前提に、当社が開発してきた超電導リニアにより可及的速やかに実現し、東海道新幹線と一元的に経営していくこととしています。

中央新幹線計画のリスク要因とその対処方法はどのように考えていますか。

- ▶ 当社は、健全経営と安定配当を堅持して、柔軟性を発揮しながらプロジェクトの完遂に向け着実に取り組んでいます。中央新幹線の建設期間は長期に及ぶことから、景気、金利、物価、労務費、地価の変動など経済情勢の変動は当然あり得るものと考えていますが、収益力の強化、業務運営の効率化、低コスト化による経営基盤の強化、さらに中央新幹線の工事費自体のコストダウンの深度化にも取り組んでいきます。
- ▶ なお、経営リスクの低減という意味では、2016年度と2017年度に「財政投融資を活用した長期借入」により、総額3兆円の長期・固定・低利の融資を受けました。

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

関連事業

関連事業の取組みについて教えてください。

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

配当

配当の考え方を教えてください。

- ▶ 当社の配当に対する考え方は、長期的な視点に立って経営を行う鉄道事業の性格から、従前より一貫して、安定配当を継続することを基本に、各期の経営環境、業績を踏まえて具体的な配当額を決定するという方針です。
- ▶ 「長期的な視点に立って」と申し上げているのは、新幹線の大規模改修工事や脱線・逸脱防止対策など、鉄道を長期にわたって安定的に運行していくために必要な取組みを手を抜かずしっかりと実行するという考え方で経営を行っていくということと、中央新幹線計画という大規模で長期的な事業に取り組んでいくことを指しています。こうした考えに対する株主様のご理解を頂くためには、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。
- ▶ これからの中央新幹線の建設期間中もこの基本方針は変わらず、安定配当を堅持していきます。

重点施策と関連設備投資 2019年度

1 安全・安定輸送の確保

▶P.14 設備投資額 1,590億円

地震対策をはじめ構造物のさらなる強化に取り組みます

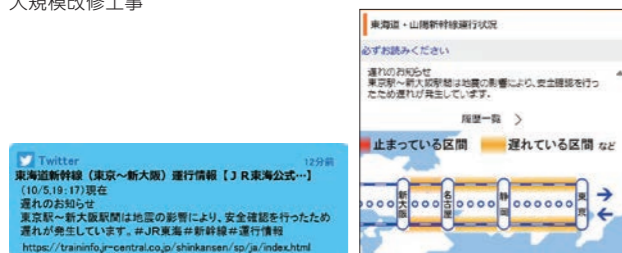
- ▶ 東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策について、脱線防止ガードの全線への敷設を進める。
- ▶ 地震による駅の吊り天井の脱落防止対策や名古屋工場、在来線の高架橋柱等の耐震化を進める。
- ▶ 東海道新幹線の大規模改修工事について、技術開発成果を導入し、施工方法を改善するなどコストダウンを重ねながら着実に進める。

自然災害等に、より安全・適切に対応する取り組みを進めます

- ▶ 台風や豪雨等により列車運行に大きな影響が予想される場合に、安全を最優先に、早期に抑止することを含めて適切な運行計画を決定し、抑止後には速やかな運転再開を行うとともに、より迅速かつ的確な案内情報の提供に取り組む。
- ▶ 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する。
- ▶ G20大阪サミット、ラグビーワールドカップ2019日本大会の開催にあたり、関係機関と連携し、駅や車内等における安全の確保及び円滑な輸送の提供に努める。



大規模改修工事



案内情報の提供イメージ

参考	
脱線防止ガード敷設	2019年度 約98km
駅天井の脱落防止対策	新幹線 全17駅、在来線 30駅[2016～2026年度 約130億円]
大規模改修工事	2019年度 340億円[2016～2019年度 1,450億円]

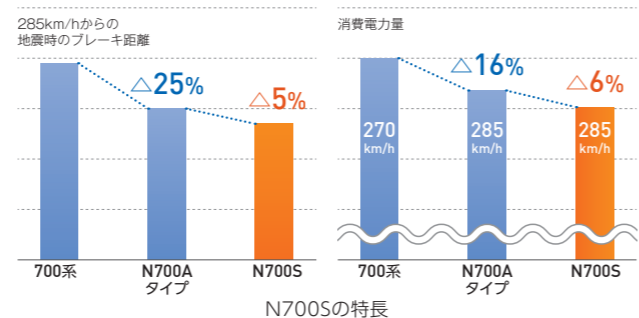
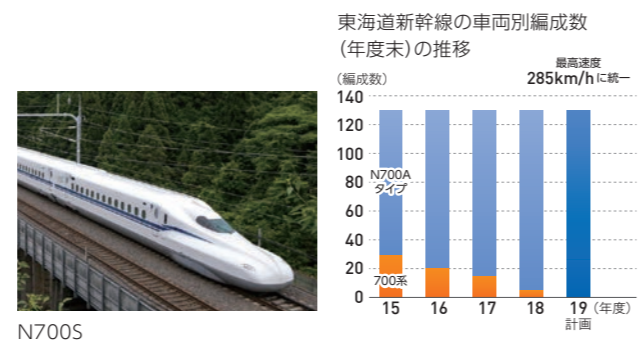
2 輸送サービスの充実

▶P.18 設備投資額 620億円

2020年春に新幹線全列車285km/h化を活かしたダイヤ改正を行うなど、

利便性・快適性をさらに高める取り組みを進めます

- ▶ 「のぞみ10本ダイヤ」を活用して、ご利用の多い時期や時間帯に、需要にあわせてより弾力的な列車設定に引き続き取り組む。
- ▶ N700A(3次車)の投入を完了し、N700Aタイプへの車種統一を行うとともに、既存車両に地震ブレーキの停止距離短縮等の3次車の長を反映させる改造工事を完了する。
- ▶ 車種統一に伴う東海道新幹線全列車の最高速度285km/h化を最大限に活かし、利便性・安定性をさらに高めるダイヤ改正を2020年春に実施する。
- ▶ 地震ブレーキ距離の短縮や状態監視機能の強化等による安全性・安定性の向上や、バッテリー自走システム等による異常時対応能力の強化などを実現する次期新幹線車両N700Sの投入準備を着実に進める。
- ▶ 「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、引き続き需要にあわせ弾力的に増発や増結を行う。



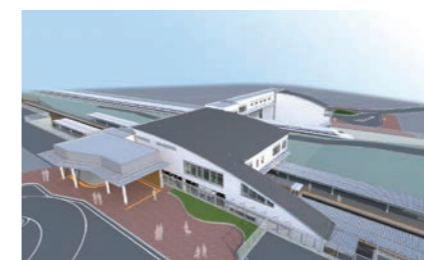
参考	
N700A(3次車)	2019年度 5編成[2016～2019年度 20編成投入]
3次車の長を反映させる改造工事	2019年度 19編成[2017～2019年度 111編成対象]
N700S	2020年度 12編成[2020～2022年度 40編成投入]、2020年7月営業運転開始予定

より便利に安心して鉄道をご利用いただけるよう設備の整備を進めます

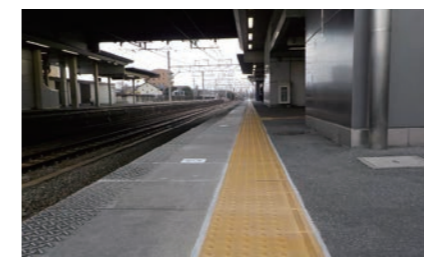
- ▶ ホーム上の可動柵について、新幹線では新大阪駅の20～26番線への設置工事を進め、順次使用を開始するとともに、在来線では金山駅の東海道本線ホームへの設置工事に取り組む。
- ▶ 東海道本線御厨駅開業に向けて、建設及び諸準備を進める。
- ▶ 在来線ホームにおける内方線付き点状ブロックの整備対象を乗降1千人以上の駅に拡大して取替を進める。
- ▶ 在来線駅におけるエレベーターや多機能トイレの設置等バリアフリー設備の整備を推進する。



新大阪駅 大開口可動柵設置イメージ



御厨駅 完成イメージ



内方線付き点状ブロック

参考	
新大阪駅可動柵	2022年度までに20～26番線に設置予定[27番線は設置済] 25～26番線は2019年度使用開始予定
金山駅可動柵	上りホームは2021年3月、下りホームは2021年12月使用開始予定
御厨駅	東海道本線袋井駅～磐田駅間に2020年春開業予定
内方線付き点状ブロック	乗降3千人以上の駅:2018年度に整備完了 1千人～3千人未満の駅:2019年度から未整備の45駅の整備に着手

3 超電導リニアによる中央新幹線計画の推進

▶P.22 設備投資額 3,100億円

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

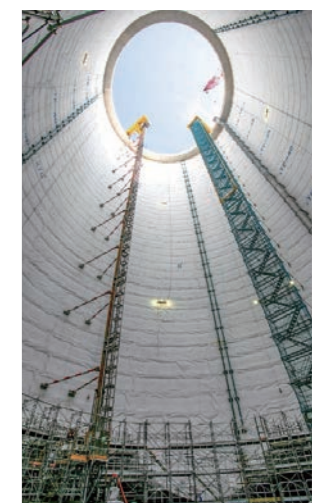
- ▶ 中央新幹線計画については、健全経営と安定配当を堅持し、柔軟性を発揮しながらプロジェクトの完遂に向けて、さらなる緊張感を持って着実に推進に取り組む。
- ▶ 引き続き、地域との連携を密にしながら、測量、設計、用地取得等を計画的に遂行する。
- ▶ 工期が長期間に亘り難易度が高い、南アルプストンネル、品川駅、名古屋駅のほか、山岳トンネル、都市部非常口等について、工事の安全と環境の保全を重視し、引き続きトンネルや非常口の掘削、地中連続壁の構築等の各種工事を着実に進める。また、2018年10月の大深度地下使用の認可を受けて、都市部トンネルの掘削に向け、シールドマシンの製作等を行う。
- ▶ 中央新幹線の高度かつ効率的な運営・保守体制の構築に向けて取り組む。



南アルプストンネル(山梨工区): 本線トンネルの掘削



名古屋駅:工事桁の架設



北品川非常口:躯体の構築

参考	
工事桁	地下駅の建設に際し、現在使用している線路の直下を掘削した際に線路に変状が生じないようにするために一時的に敷設する、鋼製の構桁

重点施策と関連設備投資 2019年度

4 超電導リニア技術のブラッシュアップ及びコストダウン

▶P.24 設備投資額 20億円

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

- ▶山梨リニア実験線において、営業線仕様の車両及び設備により、2編成を交互に運用して、引き続き長距離走行試験を実施する。
- ▶営業車両の仕様策定に向けた改良型試験車を製作する。
- ▶営業運転に対応した保守体系の確立に向けた実証等を進めるとともに、さらなる超電導リニア技術のブラッシュアップ及び営業線の建設・運営・保守のコストダウンに取り組む。
- ▶改良型試験車の投入も見据え必要な走行試験を着実に行う中で、「超電導リニア体験乗車」を実施し、超電導リニアのさらなる理解促進に取り組む。



L0系による走行試験の様子



改良型試験車

参考	
山梨リニア実験線における長距離走行試験	累積走行距離276万km[2019年2月末まで]
改良型試験車	2020年春 完成予定[製作車両数 先頭車:1両、中間車:1両]

5 営業施策の強化

▶P.26 設備投資額 80億円

新幹線のネット予約を多くのお客様にご利用いただけるよう取り組みます

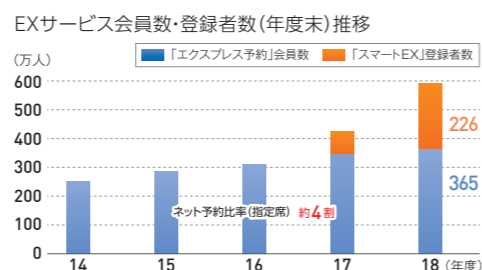
- ▶「エクスプレス予約」及び「スマートEX」の便利さを知っていただき、より多くのお客様にご利用いただけるよう取り組む。
- ▶「EXのみファミー早特」など観光型商品の販売促進を通じて幅広く需要の喚起を図る。

沿線の観光資源の魅力を活かし、営業施策を積極的に展開します

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

海外からのお客様に便利に鉄道をご利用いただけるよう取り組みます

- ▶「スマートEX」の訪日外国人向けサービスのご利用拡大を図るとともに、ラグビーワールドカップ2019日本大会開催による需要も取り込みながら、周遊きっぷ等の販売促進に努める。
- ▶訪日外国人へのご案内の充実を図るため、タブレット端末等を用いた放送や、運行情報を充実させた当社ホームページ等を活用したご案内に努めるほか、無料Wi-Fiサービスの新幹線全車両への導入を完了する。



静岡DCポスター



携帯通訳機を活用したご案内

参考	
無料Wi-Fiサービス提供範囲	東海道新幹線N700Aタイプ、特急「ひだ」「南紀」車内、新幹線全17駅、在来線24駅[新幹線との併設駅6駅含む]
静岡DC	2019年4月から6月に静岡県とJRグループが共同で開催

6 技術開発の推進、地球環境保全、高速鉄道システムの海外展開

▶P.28 設備投資額 10億円

安全やコストダウンに資する技術開発、地球環境保全の取組みを推進します

- ▶N700S確認試験車による長期耐久試験や360km/hでの速度向上試験等を行う。
- ▶ハイブリッド方式による在来線次期特急車両の試験走行車を新製し、走行試験を開始する。
- ▶状態監視技術等を活用した検査や保守の高度化・省力化、及び設備の維持更新におけるコストダウンにつながる技術開発を推進する。
- ▶地震や豪雨等の各種災害に対して、より安全性を高めるための技術開発を実施する。
- ▶N700Aなどの省エネ型車両への取替等、地球環境保全に資する諸施策を推進する。

高速鉄道システムの海外展開の取組みを推進します

- ▶米国テキサスプロジェクトの事業開発主体に対して、「HTeC」により技術支援を進めるとともに、「HInC」により日本側企業とともにコアシステム受注の契約に向けた協議を本格化する。また、超電導リニアシステムを用いた米国北東回廊プロジェクトのプロモーション活動を推進する。
- ▶台湾高速鉄道において運行管理システムの更新工事等の技術コンサルティングを引き続き進める。
- ▶「Crash Avoidance(衝突回避)」の原則に基づく日本型高速鉄道システムを国際的な標準とする取組みを進める。



ハイブリッド方式による在来線次期特急車両(試験走行車)



「HTeC」による駅候補地での検討の様子(ダラス)

参考	
ハイブリッド方式による在来線次期特急車両	2019年末に試験走行車が完成予定、2022年度を目標に量産車を投入する方向で検討中
「HTeC」・「HInC」	米国テキサスプロジェクト推進のために当社が設立した現地子会社

7 関連事業の着実な推進

▶P.30 設備投資額 410億円 (うち連結子会社の設備投資380億円)

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

- ▶JRセントラルタワーズとJRゲートタワーの一体的な運営をさらに充実させ、相乗効果を最大限に発揮することにより、様々なニーズにお応えし、収益の拡大を図る。
- ▶流通事業における駅構内の店舗開発や駅ビル事業における駅商業施設のリニューアル等により事業を活性化するとともに、当社所有地の有効活用に取り組み、さらなる収益拡大を図る。
- ▶東京駅において、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据え、商業開発を進める。



セントラルタワーズとゲートタワー



静岡駅ビル「バルシェ」リニューアル後の様子

参考	
東京駅八重洲北口商業開発	東京駅一番街の再開発により2020年春頃営業開始予定

安全・安定輸送の確保



東海道新幹線開業以来、乗車中のお客様が死傷される列車事故

0件

会社発足以来の安全関連投資額(累計)

3.6兆円

安全綱領

一安全は輸送客の最大の使命である。
二安全の確保は規程・標準・運用の徹底・徹底・徹底・徹底・徹底の徹底によるものである。
三施設の劣化・劣化・劣化・劣化・劣化の徹底的な維持・補修・改良は、安全の確保に最も大切なものである。
四安全の確保のためには、職責を重んじ、一歩踏み出さなければならない。
五誰かの手で安全を確保するのではなく、自分自身の手で安全を確保する。

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

この間の安全関連投資は総額3.6兆円を超え、直近では中央新幹線を除いた年間の設備投資のうち安全関連投資は約7割を投入しています。また、実践的な教育訓練や大規模な復旧訓練等で異常時に備えるなど、社員の技量と安全意識の一層の向上に向け、弛みない取り組みを続けています。▶ 関連情報(コラム「事故から学ぶ安全」)はP53へ

構造物等の設備の改修・更新

東海道新幹線

大規模改修工事

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

2012年度までに3,500億円積み立てた引当金は、2013年度か

ら年間350億円ずつ取崩しを行っています。

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

※1 2012年度に新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画の変更について国土交通大臣の承認を受け、2013年度から工事に着手。
※2 「変状発生抑止対策」: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
※3 「全般的改修」:部材そのものの取替等を実施



大規模改修工事

在来線

災害対策を始めとした様々な取り組み

当社の在来線は、都市部だけでなく急峻な自然斜面沿いなど、多様な地形を運行しています。そのため、会社発足以来、災害対策として、落石対策や降雨対策等に尽力してきました。2019年度も、引き続き、落石検知網や防護設備の新設等の落石対策や、のり面の

補強や排水設備の新設等の降雨対策等に取り組んでいます。

また踏切保安設備についても、老朽取替等にあわせて引き続き改良を進め、より安全性を高めています。

地震対策のさらなる強化

東海道新幹線

脱線・逸脱防止対策

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

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

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



脱線防止ガード

構造物の強化

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

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

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

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

列車をいち早く止めるための取組み

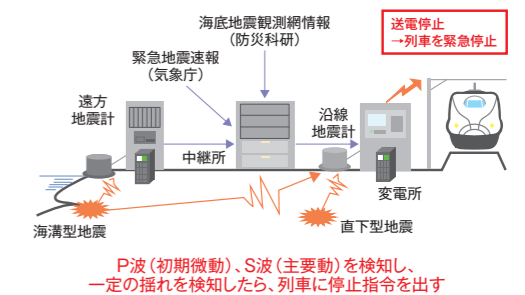
地震による被害拡大を防ぐためには、いち早く列車を止めることが重要です。当社では、地震時の揺れをとらえ、送電を自動的に停止し、走行中の列車に緊急停止指令を出す地震防災システム^{*}を取り入れています。また、車両の「地震ブレーキ」の改良を行い、地震発生時における停止距離の短縮に取り組んでいます。2020年7月に営業運転開始を予定している次期新幹線車両「N700S」は、ATCとブレーキシステムを改良し、地震時のブレーキ距離をN700A(3次車)よりもさらに約5%短縮する予定です。

^{*}他社に先駆けて1992年に「地震動早期検知警報システム(コレダス)」を導入した後も、2005年に「東海道新幹線早期地震警報システム(TERRA-Sテラス)」を導入し、また、2019年4月には新たに海底地震観測網情報を活用するなど、警報の早期化等の強化を続けています。

実施項目と進捗状況

実施項目	進捗状況(2018年度末)
高架橋柱・橋脚・盛土	完了※一部の協議案件を除く(高架橋柱:約19,600本、橋脚:約900基、盛土:約9.4km)
橋りょう(落橋防止)	実施中(対象約2,215連のうち、約2,125連完了)
駅舎	完了※一部の協議案件を除く
車両工場等	各車両所の建物完了 浜松工場完了

東海道新幹線早期地震警報システム(テラス)



在来線

構造物の強化

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

実施項目と進捗状況

実施項目	進捗状況(2018年度末)
高架橋柱・橋脚	「ピーク時1時間あたり片道列車本数が10本以上の線区」及び「東海地震において強く長い地震動を受けると想定される区間」などについて耐震補強を実施中 *高架橋柱:従前の対象5,078本の対策は、2018年度末までに完了。被災時のさらなる早期復旧等を目的に対象を拡大し、新たに3,338本に対策を実施中。 *橋脚:対象4基のうち、2基完了
橋りょう(落橋防止)	「ピーク時1時間あたり片道列車本数が10本以上の線区」及び「東海地震において強く長い地震動を受けると想定される区間」などについて対策実施中 *対象約1,985連のうち、約1,975連完了
駅舎	お客様のご利用が1日あたり5千人以上の駅舎について、耐震化を実施中 *対象76駅のうち、74駅完了
車両工場等	名古屋工場:建物の建替・補強を実施中 *2021年度末に完了予定

列車をいち早く止めるための取組み

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

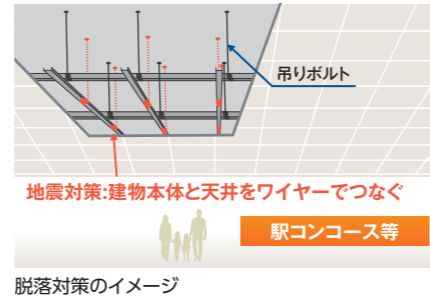
東海道新幹線・在来線共通の取組み

駅天井の地震対策

当社は地震時における駅の安全性をさらに高めるため、お客様のご利用が多い駅の吊り天井*1について脱落対策を実施しています。*2

建物本体と天井をワイヤーで強固につなぐ方法などにより、天井の落下を防止します。

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



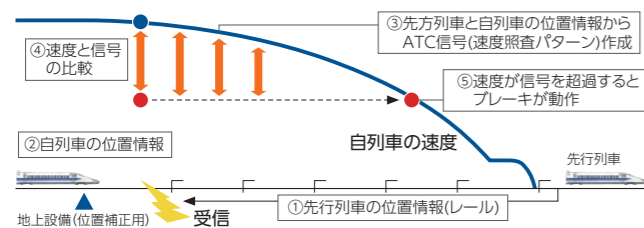
運行管理と安全対策

東海道新幹線

日本型高速鉄道システムの特徴

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

ATCの仕組み



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は代替の指令所として機能する新幹線第2総合指令所をJR西日本と共同で大阪に設置し、異常時に対する危機管理体制を強化しています。

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

「新幹線電気・軌道総合試験車(通称:ドクターイエロー)」

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



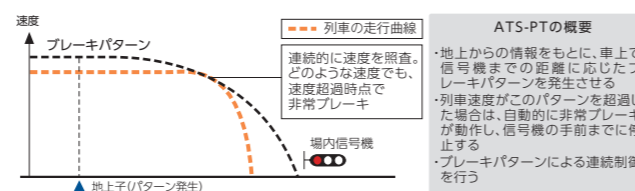
ドクターイエロー

在来線

ATS-PT(自動列車停止装置)

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

東海総合指令所(名古屋)・静岡総合指令所・運行管理システム

当社の在来線の運行管理は東海総合指令所(名古屋)及び静岡総合指令所が担っています。両指令所では、各指令員が相互に連携しながら、CTC*(列車集中制御装置)等の様々なシステムにより、列車状況や設備の稼働状況等、膨大な情報を的確に把握し、輸送全体の統制と万全の安全管理を行うことで、在来線の安全・安定輸送を支えています。

*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。



東海総合指令所

「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

東海道新幹線・在来線共通の取組み

自然災害等への安全・適切な対応

台風の接近などに伴い列車への影響が見込まれる場合、お客様の安全確保を第一に、風雨等による大幅な運転規制や飛来物等による列車影響、駅で多くのお客様が滞留されるリスクや駅間に列車が長時間停車するリスクなどを回避するため、適切な運行計画を決定します。

風雨等の影響が収まった後には、必要により線路内飛来物や設備への影響有無などの安全確認を確実に実施した上で速やかに運転再開します。



案内情報の提供イメージ

教育・訓練等の取組み

技量向上訓練

当社は、運転業務や設備保守に従事する社員等に対し安全に関する教育訓練を実施しています。特に運転業務に携わる社員(運転士、車掌、指令員等)には、担当業務ごとに定められた内容・時間に基づいて教育や訓練を実施しています。

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

異常時対応訓練

当社では、事故即応、復旧体制の充実及び他系統の業務を学ぶ機会として、各種訓練を毎年実施しています。2018年度も、自然災害や、不測の事態等が発生したとの想定で、旅客救護訓練、情報伝達訓練、沿線設備復旧訓練等の実践的な訓練を実施しました。



旅客救護訓練



津波避難誘導訓練

その他の取組み

労働災害根絶に向けた取組み

当社は労働災害の根絶についても積極的に取り組んできており、会社発足当時と比べると労働災害の件数は大幅に減少させています。毎年度、「重点実施事項」を定め全社を挙げて労働災害の根絶

安全監査

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

情報提供については、当社HPでの運行計画の掲載、報道機関へのお知らせのほか、Twitterアカウントからの情報の配信も行います。加えて、駅での情報ボードの活用や、駅や車内での放送等も積極的に実施していきます。

セキュリティ確保のための取組み

当社では駅や車内等におけるセキュリティ確保のため、防犯カメラの設置や、防護盾等の防護装備及び各種医療器具類の新幹線への搭載といった設備面の対策や、警備・巡回の強化、また訓練等を通じた異常時対応能力向上等に取り組んでいます。

不測の事態に備えた社員教育

通勤や出張の際に不測の事態に居合わせた場合も、社員がお客様の安全確保のために職責をこえて乗務員等と一致協力し適切に対応できるよう、全社員を対象に教育を行っています。



不測の事態に備えた社員教育

各種研修

総合研修センターでは、実際の業務場面で発生する様々な事象を模擬できる各種訓練設備等を活用し、各機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

輸送サービスの充実



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

東海道新幹線

東海道新幹線は、日本の3大都市圏である東京～名古屋～大阪を結ぶ大動脈として、1964年の開業以来、約64億人のお客様にご利用いただき、日本経済の成長を支えてきました。今後も安全・安定輸送の確保を最優先に、日本の大動脈輸送を担い続けていきます。

図1 東海道新幹線の特徴(安全、正確、高速、高頻度・大量、環境適合性、快適)

<p>安全</p> <p>0件</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<p>正確</p> <p>0.9分</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 平均遅延時分 0.9分 / 運行1列車 注:2018年度実績。自然災害等による遅延も含む
<p>高速</p> <p>285 km/h</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 最高速度285km/h ● 東京～新大阪間 2時間22分 注:2019年3月ダイヤ改正時点(最速列車による到達時間) <p>▶ 関連情報(コラム2「速度向上による到達時間の短縮」)はP53へ</p>	<p>高頻度・大量</p> <p>373本 477千人</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 1日当たりの列車本数 373本 注:2018年度実績(臨時列車を含む) ● 1日当たりの輸送人員 477千人 注:2018年度実績 ● 座席数 1,323席 / 列車
<p>環境適合性</p> <p>約 1/8 約 1/12</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 東京～大阪間を移動する際の1座席当たりのエネルギー消費量は航空機の約8分の1 ● 同様にCO₂排出量は約12分の1 	<p>快適</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 広く、静かな車内空間

「のぞみ12本ダイヤ」の実現による大幅なサービスの向上

当社はこれまで、東海道新幹線の輸送サービスを充実させるべく、1992年に300系「のぞみ」による最高時速270km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」中心ダイヤにシフトしました。その後もダイヤのブラッシュアップに取り組み、現在は「のぞみ10本ダイヤ」により、お客様のニーズにお応えしています。また、2015年には、23年ぶりに東海道新幹線の速度向上を実現し、最高速度を285km/hにしています【図1】。

この度、N700Aタイプ[※]への車種統一に伴う全列車の最高速度285km/h化とともに、設備の改良等を実施することにより、2020年春のダイヤ改正で「のぞみ12本ダイヤ」を実現することでサービスを大きく向上します。

「のぞみ」の1時間あたりの片道最大運転本数を、これまでの10

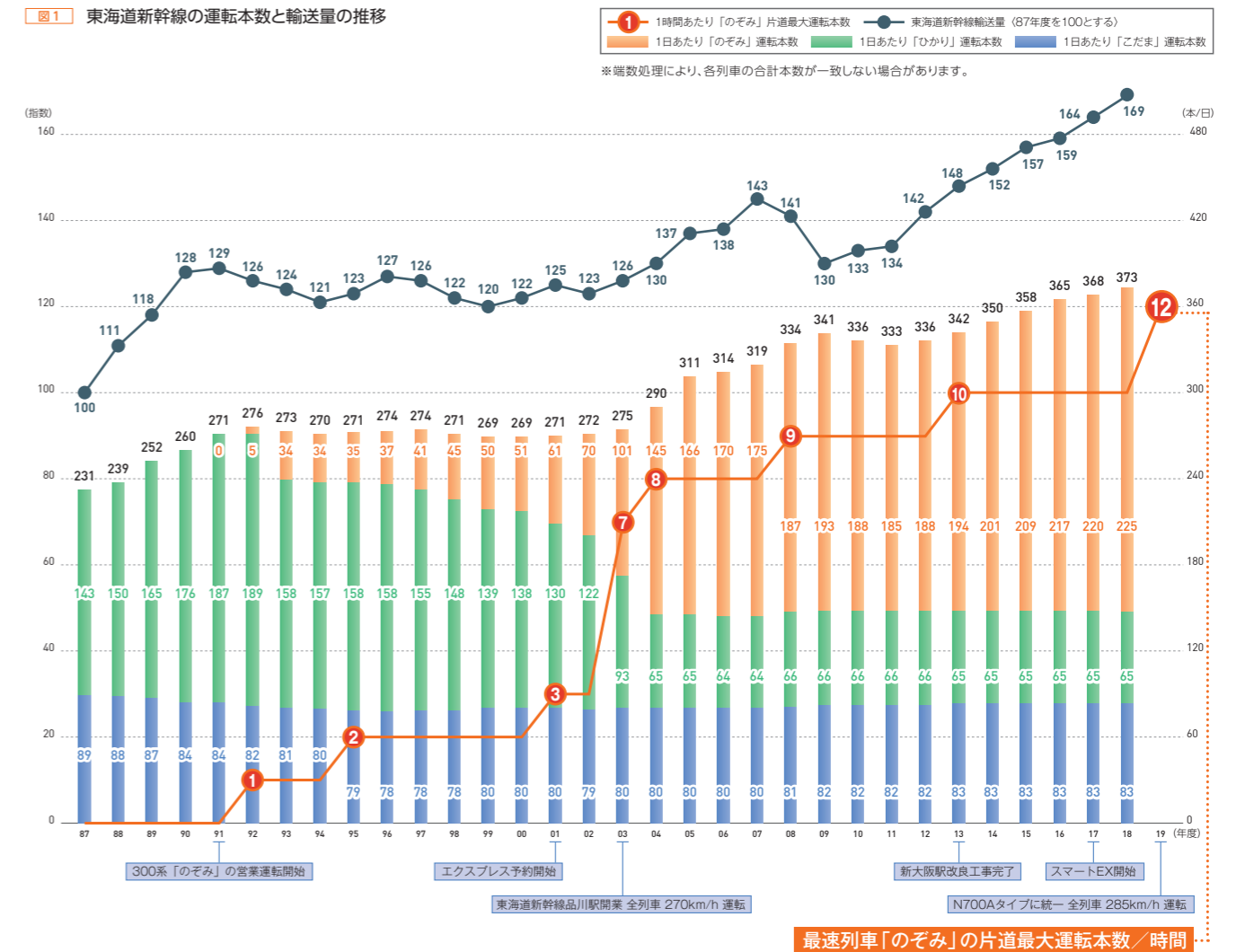
本から2本増加し、1時間あたり12本とすることで、お客様のご利用が多い時間帯に「のぞみ」を平均で5分に1本間隔で運転できるようになります。

また、現行の「のぞみ10本ダイヤ」では、東京、新大阪間を2時間33分から37分で運転している「のぞみ」が7本ありますが、これを「のぞみ12本ダイヤ」では、全ての「のぞみ」が東京、新大阪間を2時間30分以内で結びます【図2】。

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

※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。

図1 東海道新幹線の運転本数と輸送量の推移



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

図2 「のぞみ」の所要時間(東京～新大阪間)

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

次期車両N700Sの開発

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

これまでのN700S確認試験車による走行試験結果を踏まえ、2020年度からN700系の置き換えとして投入する量産車の仕様および投入計画(図1)を以下のように決定しました。

図1 投入計画

年度	2020	2021	2022	計
編成数	12	14	14	40



N700S確認試験車

量産車の主な仕様

安全性・安定性の向上

- 地震時のブレーキ距離短縮(図2)
- 着雪防止対策の強化
- 状態監視機能の強化(図5)

異常時対応力の強化

- バッテリー自走システムの搭載(図4)
- 防犯カメラの増設
- 通話装置の機能強化
- 停電時におけるトイレ機能の確保

快適性・利便性の向上

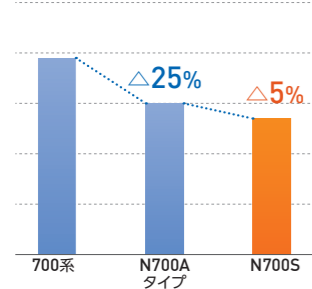
- フルアクティブ制振制御装置の搭載
- モバイル用コンセントの増設

ランニングコストの低減

- 消費電力量の削減(図3)
- 検修作業の省力化

図2 地震時のブレーキ距離短縮

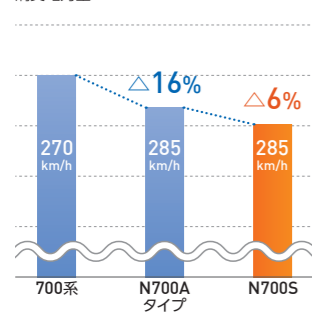
285km/hからの地震時のブレーキ距離



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

図3 消費電力量の削減

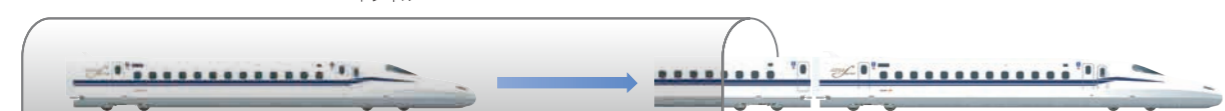
消費電力量



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

図4 バッテリー自走システムの搭載

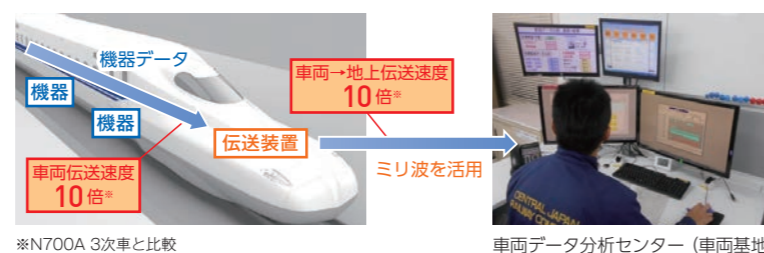
トンネル



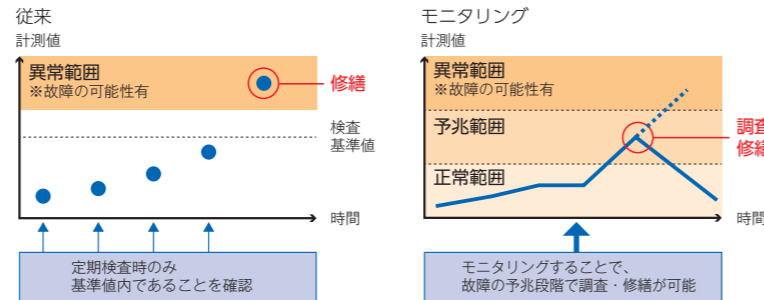
バッテリー自走システムを高速鉄道で初めて搭載し、自然災害等による長時間停電時においてもトンネルや橋りょう等をお客様の避難が容易な場所まで自力走行が可能となります。

図5 状態監視機能の強化

より詳細な機器データを車両データ分析センターに集約



車両データ分析センターで、より詳細な機器データを用いたモニタリングを実施【モニタリングのイメージ】

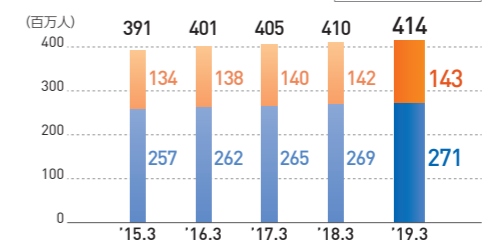


大容量のデータ通信を実現し、これまでより詳細な機器データを車両データ分析センターに集約します。これらのデータを用いて、より高精度に各機器のモニタリングを実施し、故障の予兆段階で調査修繕を行うことで、未然に故障を防止します。また、将来の検修作業の省力化にも活用します。

在来線

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

在来線輸送人員の推移



在来線におけるサービス向上

在来線では、新型車両の投入やそれに伴う速達化、フリークエンシー向上などサービス向上の取組みを着実に進めてきました。特急列車については、新幹線との接続の充実により、新幹線・在来線一体となったネットワークを整備し、主要な特急列車に対して季節やイベントによる需要の変動にあわせた弾力的な輸送力設定を行うことで、利便性を高めています。さらに、ハイブリッド方式を採用した次期特急車両の導入など、さらなる安全性、快適性の向上にも取り組んでいきます。

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・増結など、ご利用いただきやすいダイヤの設定に努めています。



ワイドビューしなの

ハイブリッド方式による次期特急車両(試験走行車)の新製

特急「ひだ」「南紀」に使用している気動車の取替を見据え、当社では初となるハイブリッド方式を採用した次期特急車両の試験走行車を2019年末までに新製し、1年間を目途にハイブリッド技術の確立に向けた試験走行を行っていきます。安全性や快適性を高めつつ、ハイブリッド方式の鉄道車両では国内初の最高速度120km/hでの営業運転を目指します。量産車は2022年度を目標に投入する方向で検討を進めています。

ハイブリッド方式とは、エンジンで発電した電力とブレーキ時等に蓄電池に貯めた電力を組み合わせて使用し、モーターを回して走行する方式です。この方式の採用により、気動車特有の回転部品が不要となり、安全性・信頼性がさらに向上します。また、快適性の

面では、気動車特有のギアチェンジがなくなることやエンジン数の削減等により、静粛性や乗り心地の向上を図ります。

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



エクステリアイメージ

金山駅 東海道本線ホームへの可動柵設置について

在来線のホーム可動柵について、異なる車種やドア位置に対応しなければならない当社の実情を踏まえて開発を進めてきました。扉が左右に開閉するタイプとしては在来線で最大級となる4m強の開口幅を有しており、扉の開閉については、様々な編成両数に対応できるようにセンサにより列車の編成両数と停止位置を検知し、自動で開扉し、車掌の操作により閉扉します。

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

2018年1月より東海道本線金山駅のホームに実際に試作機を設置し実証試験を開始し、その中で実用化に向けて十分な検証ができたことから、金山駅の東海道本線の上下ホームに可動柵を設置します。使用開始時期は2021年を予定しております。



可動柵設置のイメージ

超電導リニアによる中央新幹線計画の推進



営業速度 **500 km/h** 所要時間(最速) **40分67分**

東京都～名古屋市 東京都～大阪市

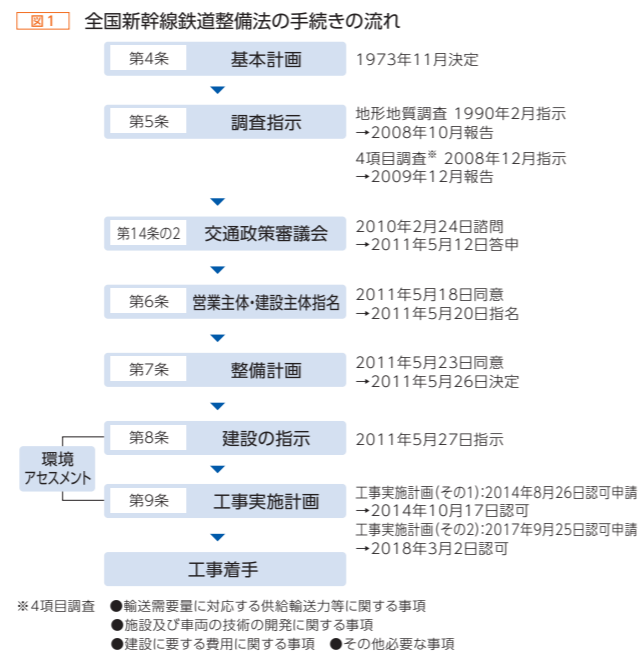
当社は、自らの使命であり経営の生命線である首都圏～中京圏～近畿圏を結ぶ高速鉄道の運営を持続するとともに、企業としての存立基盤を将来にわたり確保していくため、超電導リニアによる中央新幹線計画を全国新幹線鉄道整備法(以下、「全幹法」という。)に基づき、進めています。

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

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

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

なお、当社は、全幹法の適用により経営の自由や投資の自主性など、民間企業としての原則が阻害され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。



▶ 整備計画の内容 (注)建設に要する費用の概算額には、利子を含みません。

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

▶ 品川・名古屋間工事実施計画(その2)の概要

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

計画の進捗状況

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



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

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

工事の契約については、南アルプストンネルや、ターミナル駅となる品川駅や名古屋駅の工事など、工期が長期間にわたり難易度が高い工区から順に締結しており、南アルプストンネル(山梨工区)では本線トンネルの掘削等を進めるとともに、品川駅、名古屋駅では線路を受け替える工事桁の施工等を行っているほか、山岳トンネル、都市部非常口等、沿線各地で本格的な工事を推進しています。また、2018年10月に国土交通大臣による大深度地下使用の認可を受けるとともに、都市部トンネルの掘削に向け、シールドマシンの

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

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

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



南アルプストンネル(山梨工区)における掘削工事

安全を確保したうえでコストを徹底的に圧縮

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

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

超電導リニアと地球環境保全

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

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

超電導リニア技術のブラッシュアップ及びコストダウン

累積走行距離
(山梨リニア実験線) **約 289万km**

累積投資金額
(一部に消費税含む) **7,068億円**

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

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

山梨リニア実験線における取組み

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

2013年8月、山梨リニア実験線では、42.8kmへの延伸及び設備の全面的な更新工事を完了し、営業線仕様の車両L0(エル・ゼロ)系による走行試験を開始しました。2015年4月には、1日の走行

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

引き続き、既に確立している実用技術について、快適性の向上、保守の効率化等、さらなる超電導リニア技術のブラッシュアップ及び、営業線の建設・運営・保守のコストダウンに取り組むとともに、営業車両の仕様策定に向け、2020年春完成予定の改良型試験車の製作を進めていきます。

「超電導リニア体験乗車」

2014年度から、「超電導リニア体験乗車」を実施し、累計10万人を超える多くの方々に速度500km/h走行を体験していただいております。「乗り心地が良い」「早期の営業線開業を望む」といったご感想をい

ただくなど、超電導リニア技術の完成度の高さを実感していただいております。[図1]。

山梨リニア実験線投資及び超電導リニア技術開発

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

山梨リニア実験線投資及び超電導リニア技術開発費		累積投資金額
山梨リニア実験線の特別負担投資 ※1		1,706 億円
山梨リニア実験線の延伸と設備更新 ※2		3,391 億円
当社独自の超電導リニア技術開発費 ※3		1,971 億円
合計		7,068 億円

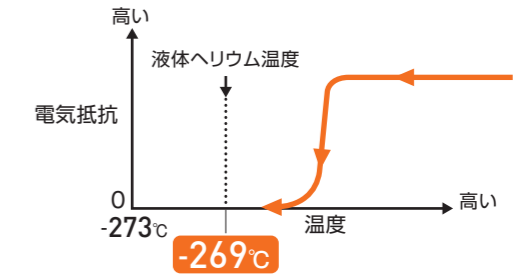
※1 先行区間の土木構造物をはじめとする実験基盤施設(汎用性のある地上施設)等として、消費税等を含めて1,965億円(税込)の特別負担投資を予定。上記金額は1990年度から2018年度までに支出した金額。
 ※2 山梨リニア実験線の42.8kmへの延伸と設備更新の新たな資金フレームとして3,550億円(税込)の工事費を予定。上記金額は2006年度から2018年度までに支出した金額。
 ※3 上記金額は会社発足時(1987年度)から2018年度までに、※1、※2とは別に支出した金額。

超電導リニア技術の進捗

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

超電導とは

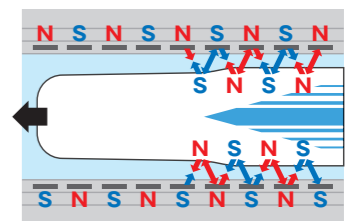
ある種の金属・合金・酸化物を一定温度以下としたとき、電気抵抗がゼロになる現象を超電導現象といい、超電導状態となったコイル(超電導コイル)に一度電流を流すと半永久的に流れ続けます。超電導リニアには、超電導材料としてニオブチタン合金を使用し、液体ヘリウムでマイナス269℃に冷却することにより超電導状態を作り出しています。



超電導リニアの原理

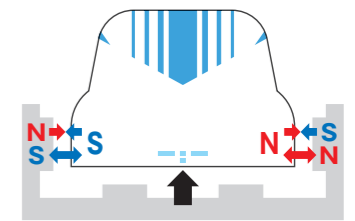
推進の原理

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



浮上の原理

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



案内の原理

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

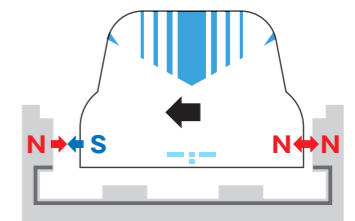
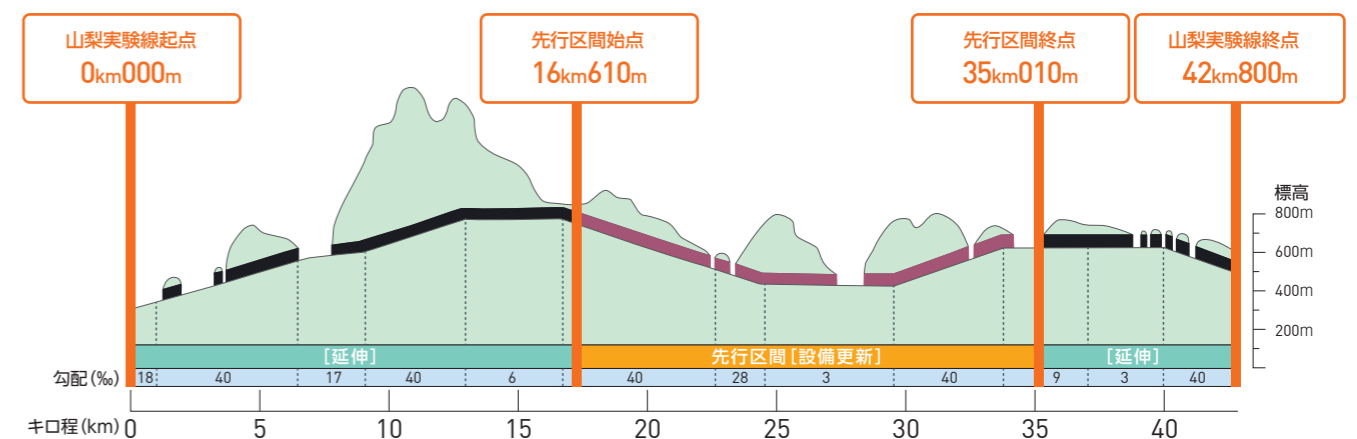


図1 「超電導リニア体験乗車」



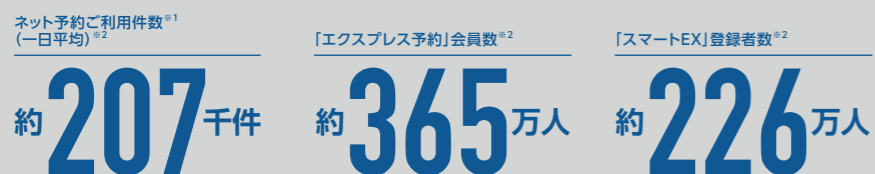
山梨リニア実験線の概要



営業施策の強化

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

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



※1 「エクスプレス予約」と「スマートEX」の合算利用件数
※2 2019年3月時点

東海道新幹線の利便性を向上する取組み

ネット予約・チケットレス乗車サービスの拡大

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

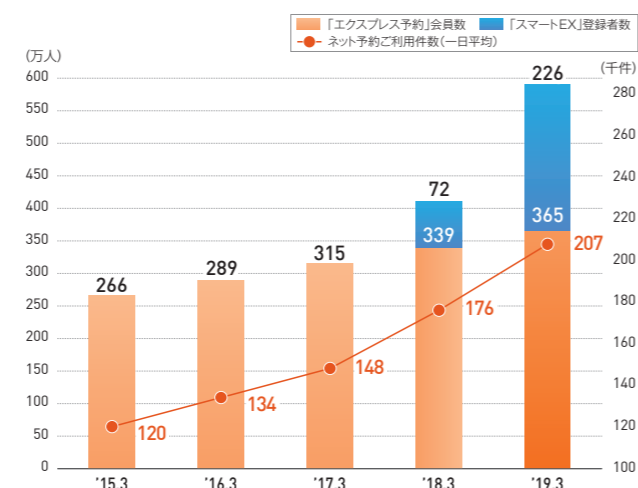
ビジネス等で頻りに新幹線をご利用されるお客様向けには、「エクスプレス予約」をご提供しています。当サービスの会員は、スマートフォンなどでご希望の指定席を予約すれば、専用のICカードを自動改札機にタッチするだけで新幹線にご乗車いただけることから、駅のきっぷうりばに立ち寄る必要がなくトータルの移動時間を大幅に短縮できる上、通常のきっぷよりも1年中お得な会員価格でご利用いただけます。また、手数料なしで何度でも予約の変更が可能のため、1時間当たり片道最大で10本の「のぞみ」が運行[※]するなか、お客様のご都合に合う列車をご利用いただけます。

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

現在、両サービスをあわせた指定席に占めるネット予約の割合は全体の約4割に達しています。今後ともネット予約・チケットレス乗車サービスの一層の利用拡大に努め、「東海道新幹線の乗車はネット予約が当たり前」という機運を醸成するとともに、中央新幹線開業に向けてより便利で効率的な販売体制を構築していきます。

※2020年春から最大12本で運行予定

ネット予約サービスの実績の推移



「スマートEX」利用イメージ



観光需要喚起のための取組み

観光キャンペーン等の展開

当社エリアの恒久的な観光資源である京都・奈良等については「そうだ 京都、行こう。」キャンペーン等により、主に首都圏から関西圏への新幹線のご利用を促進しています。なかでも、京都キャンペーンについては京都の持つ日本の美と、その奥深さを再認識していただくことをコンセプトに宣伝を展開しています。25周年を迎えた昨年度は、過去のキャンペーンポスター展の開催やこれまでに放映したTVCMをウェブ上で公開するなどの特別企画を実施しました。

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

これらに加え、2019年4月から6月にかけてJR6社で行う「静岡 destinations キャンペーン」を通じて、自治体や旅行会社等と

連携し、魅力的な観光素材・商品の開発や観光列車の運行等に取り組めます。



「そうだ 京都、行こう。」キャンペーン(祇王寺)

「エクスプレス予約」「スマートEX」サービスご利用者向け観光型商品の強化

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

例えば、「EXのぞみファミリー早特」など、利用可能な日程・席数・

区間や時間帯が限定されるものの、ご家族やご友人とも一緒にお得に新幹線をご利用いただける様々なタイプの商品を展開しています。また、ご利用者が旅先で役立つ便利な特典も充実させることで、幅広く需要喚起を図っています。

50歳からの旅クラブ「50+」(フィフティ・プラス)

高齢化が進む日本では、他の年代に比べ時間・経済面でのゆとりを持つと言われるシニア層が増加しています。当社ではそこからさらに対象を広げ50歳以上のお客様ならどなたでもご入会いただける「50+」を運営しています。2018年度末時点の会員数は約95万人、同年度の「50+」ブランド商品のご利用は延べ約20万人となっ

ています。

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

海外のお客様向けの取組み

「スマートEX」を訪日外国人のお客様にもご利用いただけるよう、専用のスマートフォンアプリをご用意しています[※]。これにより、出発前に自国で予約が可能となるなど、東海道・山陽新幹線をより便利にご利用いただけます。

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

旅行需要の喚起にあたっては各種のwebサイトを運営しています。沿線の自治体や観光協会と連携して東海道新幹線沿線の観光情報を集約した「Japan Highlights Travel」や、当社の訪日外国人のお客様向け商品を集約した「Central Japan Shinkansen/Train Portal」を運営している他、日本の魅力を発信するとともに国内の移動をサポートする「BEING JAPAN」を日本航空株式会社と共同で運営しています。

これらの取組みに加えて、案内の充実を図るため、タブレット端

末等を用いた放送や、運行情報を充実させた当社ホームページ等を活用した案内のほか、駅や東海道新幹線・特急「ひだ」「南紀」での無料Wi-Fiサービスの拡大に取り組んでいます。現在、新幹線全駅と訪日外国人のお客様のご利用の多い在来線27駅及び特急「ひだ」「南紀」の全車両で当サービスをご利用いただけます。東海道新幹線については2019年度末までに全列車でご利用いただけるよう取り組んでいきます。

※2019年4月末時点で8つの国と地域で展開



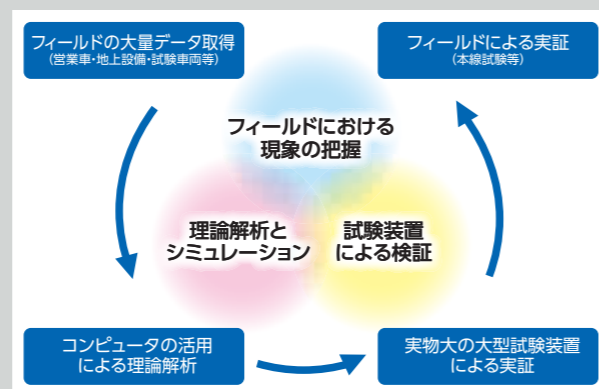
Japan Highlights Travel

技術開発・技術力強化への取組み

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

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

鉄道の研究開発の基本的なサイクル



小牧研究施設での技術開発の推進

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

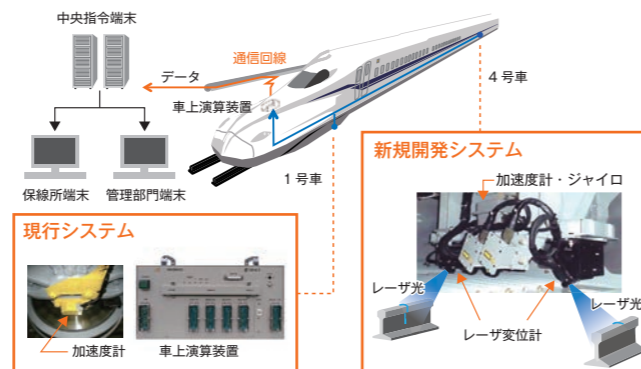
2019年度は、東海道新幹線の次期車両であるN700S確認試験車による長期耐久試験や360km/hでの速度向上試験等を行います。在来線では、ハイブリッド方式による次期特急車両の試験走行車を新製し、走行試験を開始します。また、状態監視技術等を活用した検査や保守の高度化・省力化、及び設備の維持更新におけるコストダウンにつながる技術開発を進めます。さらに、地震や豪雨等の各種災害に対して、より安全性を高めるための技術開発を実施します。

次期軌道状態監視システムの開発

東海道新幹線では、走行中の営業列車で軌道の状態を計測するシステムにより乗り心地の維持・向上を図っています。

現行システムはレールの上下方向のずれのみを計測するものですが、これに加え加速度計、ジャイロ、レーザ変位計などの汎用のセンサ類を組み合わせ、上下のみならず左右方向のレールのずれ、また左右レール間の距離や高低差といった計測項目を追加し、当社独自開発の演算プログラムにより計測精度向上を図った「次期軌道状態監視システム」を開発しました。本システムを、2018年6月よりN700S確認試験車に搭載し、走行試験を開始しました。

多項目かつ高精度な軌道状態監視が日々可能となるため、適切な時期の保守作業が可能となり、更なる乗り心地向上につながります。

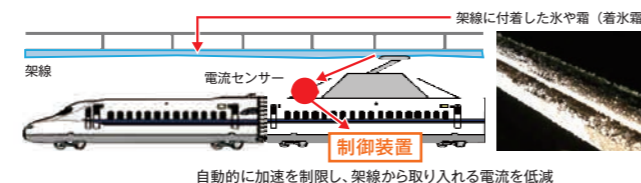


架線の着氷霜対策の技術開発

東海道新幹線では冬季期間、係員が発車前の点検で架線に氷や霜の付着（着氷霜）が認められた場合に、当該区間を含めた一定の区間を運転士の操作により加速を制限して運転しています。これは、氷や霜が付着した架線とパンタグラフ間でアークが発生し、パンタグラフが損傷することを防止するためです。

この架線への氷や霜の付着を車両側でリアルタイムで検知した上で、加速を自動的に制限し、架線から取り入れる電流を低減することで、大きなアークの発生を抑える日本初となる技術を開発しました。この技術により、パンタグラフの損傷リスクを低減できると

ともに、着氷霜区間だけに絞って加速を制限するため、列車遅延の短縮を図ることができます。この技術は、2018年12月よりN700Aタイプ10編成で試行しており、2020年度の導入を目指します。

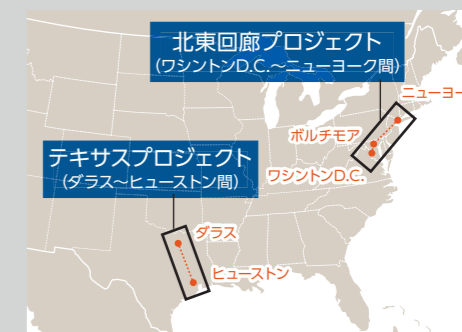


高速鉄道システムの海外展開

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

対象は、当社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ます。また、知的財産権が確立し、契約の尊厳が社会通念として定着し、法制度が完備されていること、政情が安定していること、巨大なインフラ投資を行うだけの経済力を有していることも必要であると考えており、現在は米国を主なターゲットとして、海外展開に取り組んでいます。

海外展開の対象路線



コンサルティング&コーディネーション事業

当社は高速鉄道システムの海外展開において、プロジェクトの事業主体とはならず、プロジェクトに対するコンサルティングを中心とした事業で寄与することとしています。具体的には、土木構造物・軌道・電力設備・信号設備・車両・運行管理システム・修繕保守等を含めたトータルシステムを海外市場に提案し、技術仕様の策定、運

転・保守に関する各種マニュアルの提供、要員の教育訓練等、高速鉄道が安全・安定的に運行されるための支援とコンサルティングを行うとともに、プロジェクトが具体化した際には日本の関連企業を取り纏めるコーディネーションを行うこととしています。

米国プロジェクトへの取組み

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

■ テキサスプロジェクト

テキサスプロジェクトは、民間事業としてダラスとヒューストンの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す。現在その開発主体であるTexas Central Partners社および子会社（以下、まとめて「TC」という。）が、建設資金の調達や概略設計などの事業開発活動を進めています。

当社は、TCによる事業開発活動を技術面から支援するため、2016年に現地子会社High-Speed-Railway Technology Consulting Corporation (HTeC) を設立しました。HTeCは現在、TCが事業開発活動において行う仕様の策定、運営・保守計画の作成、駅・保守施設などの概略設計、要員訓練・教育プログラムの作成などの業務に対し、技術コンサルティングを実施しています。加えて、当社は2018年8月に別の現地子会社High-Speed-

Railway Integration Corporation (HInC) を設立し、他の日本のメーカー各社とコアシステム受注の契約に向け、TCとの協議等準備活動を進めています。

■ 北東回廊プロジェクト

ワシントンD.C.とニューヨークを結ぶ北東回廊については、SCMAGLEVの導入を目指し、まずはワシントンD.C.～ボルチモア間が日米両政府の協力プロジェクトとして進められるよう、プロモーション活動を実施しています。現在、同区間の調査費として米国連邦政府がメリーランド州政府に対して交付している連邦補助金2,780万ドルを活用し、連邦鉄道局などによる環境影響評価の手続き等の活動が進められています。一方、日本政府も2016年度から米国でのSCMAGLEV導入に向けた調査事業を実施しています。この他、これまで米国連邦運輸長官やメリーランド州知事などの要人に、山梨において超電導リニアにご乗車いただき、完成度の高さを実感していただくなど、日米両政府においてプロジェクトに対する理解や支持が広がってきています。当社としては、プロジェクトが具体的に進展した際には、技術面から全面的に支援を行う方針です。



HTeCによる駅候補地での検討の様子

台湾高鐵への技術コンサルティング

日本型高速鉄道システムを採用している台湾高速鉄道を運営する台湾高速鉄道公司から技術支援の要請を受け、2014年度から技術コンサルティングを開始しました。これまでに3つの個別案件を完了し、現在は、台湾高速鉄道公司が行う運行管理システムの更新工事実施に関する技術コンサルティングを実施しています。

日本型高速鉄道システムを国際的な標準とする取組み

一般社団法人国際高速鉄道協会 (IHRA) を通じて、「Crash Avoidance (衝突回避)」の原則に基づく日本型高速鉄道システム

を国際的な標準とする取組みを継続しています。

関連事業の着実な推進

連結子会社営業収益(単純合算)

平成元年
(1989)年度

526 3社
億円

2018年度

6,301 29社
億円



JRセントラルタワーズ(中央・右)とJRゲートタワー

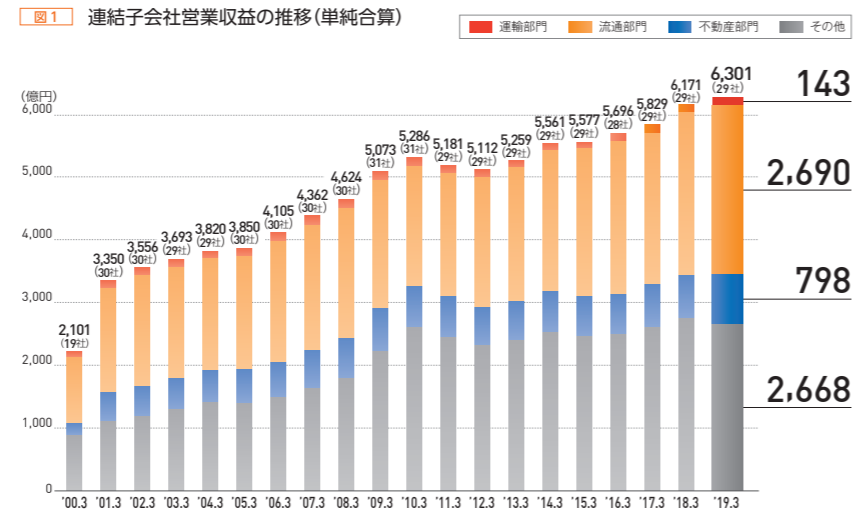
当社は名古屋駅のJRセントラルタワーズやJRゲートタワーに代表されるように、駅立地を十分に活かすことができる事業をはじめ、鉄道事業との相乗効果が期待できる分野を中心に収益基盤の拡充に努めてきました。今後もグループ会社と一体となって事業を展開することで、収益及び利益の拡大を図っていきます。

JR東海グループの事業展開

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

2019年3月期の連結子会社の営業収益(単純合算)は、6,301億円でした。

① 連結子会社営業収益の推移(単純合算)



注:()内は各年度末時点の連結子会社数

当社最大の乗車人員を誇る名古屋駅の開発

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

名古屋駅においては、2000年に駅の直上にJRセントラルタワーズ(以下、「タワーズ」)を、2017年4月にはタワーズに隣接してJRゲートタワー(以下、「ゲートタワー」)を全面開業させました。タ

ワーズとゲートタワーを一体的に運営し、双方の事業のコンセプトの明確な棲み分けによる相乗効果の発揮や二館が連携した営業施策・販売促進による収益拡大、そして効率的な運営による利益の最大化に取り組んでいます。

JRセントラルタワーズ

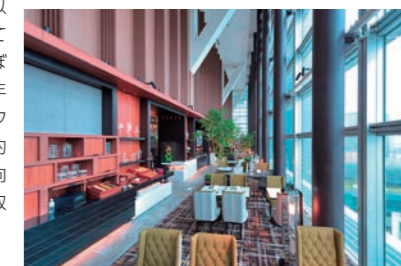
名古屋駅直上の高層複合ビルであるタワーズは、高さ245m、延床面積約417,000㎡を誇り、総事業費約2,000億円をかけた当社グループの関連事業の中核です。当社の連結子会社3社が百貨店、ホテル、オフィス等の事業を展開しており、2000年の全面開業により、当社の関連事業収益は大きく増加しました(図1)。

百貨店事業は、「ジェイアール名古屋タカシマヤ」が、駅の直上という好立地を活かして、高い集客力を発揮しています。本年度については、後述の「タカシマヤゲートタワーモール」と二館一体となった営業施策や話題性のある催事などを引き続き積極的に実施するほか、化粧品売場の面積を約2倍に拡大する大規模リニューアルを実施し、顧客の満足度向上及び新規顧客の取り込みによる増収を図ります。

ホテル事業は、「名古屋マリオットアソシアホテル」が、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好評をいただいています。2019年3月期の客室稼働率も80%超(年平均)と依然として高い水準にあり、需要に応じた柔軟な客室価格の設定により収入増に努めています。本年度はコンシェルジュラウンジを移

設・拡大するなど、お客様のニーズに応えサービスを充実させることで、ラグジュアリーホテルとしての更なる競争力強化を目指します。

オフィス事業は、開業以来高い入居率で推移しており、2019年3月期もほぼ満床を維持しました。本年度においては、オフィスフロアの改装工事を本格的に開始するなど、将来に向けた競争力を強化する取り組みも行っていきます。



名古屋マリオットアソシアホテル(コンシェルジュラウンジ)

JRゲートタワー

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

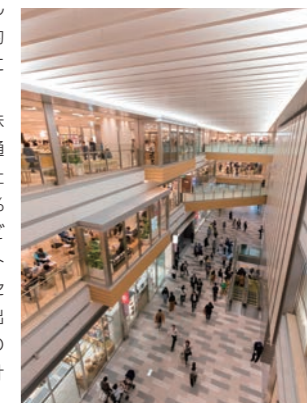
「タカシマヤゲートタワーモール」は、「ジェイアール名古屋タカシマヤ」と二館一体で運営されています。約160のファッション・雑貨等のショップを集積し、既存の「ジェイアール名古屋タカシマヤ」では捉えきれないカテゴリー・価格帯のショップを取り揃えることで、多くのお客様にご利用いただいております。この結果、2019年2月期の二館合計の売上高は1,627億円となりました。

「名古屋JRゲートタワーホテル」は、全350室で、駅直結という利便性の高さや眠心地の良さを追求し、上質感と機能性を兼ね備えた宿泊主体型のホテルです。2019年3月期は、多くのお客様にご利用いただいた結果、客室稼働率が90%超(年平均)となりました。

オフィスについては、将来の中央新幹線名古屋駅の直上に位置することになる好立地にあり、入居状況は、ほぼ満床となっています。また、このほか、タワーズとあわせた店舗数が日本最大級となるレストランフロアに加え、家電や衣料品の量販

店、フィットネスクラブ、保育施設、医療施設等のテナントが入居しています。ビル全体の管理・運営は、タワーズと一体で行うことで、JR東海グループとして効率的な運営を追求しています。なお、2019年度にはタワーズのレストランフロアのテナント入替や共用スペースの刷新が完了します。両館のレストランフロアの一体的な運営を強化することで売上の向上につなげます。

両ビルの百貨店事業を運営する株式会社ジェイアール東海高島屋(流通部門)、ホテル事業を運営する株式会社ジェイアール東海ホテルズ(当社100%出資子会社・その他の事業部門)、両ビルを管理・運営し、オフィス事業、レストラン事業等を手掛けるジェイアールセントラルビル株式会社(当社100%出資子会社・不動産部門)、これら3社の2019年3月期における営業収益合計は2,025億円(単純合算)でした。



タカシマヤゲートタワーモール

その他の取組み

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

駅ビル等の商業施設の開発については、2018年度に東京駅構内の「東京駅一番街」で、バラエティ豊かな飲食店舗が集まる新たなグルメスポット「東京グルメゾン」がオープンしたほか、静岡駅の「パルシェ食彩館」等の駅ビルのリニューアルを実施しました。2019年度においては、東京オリンピック・パラリンピックを見据え、東京駅八重洲北口エリアの商業区画を約2倍に拡充し、お土産店のリニューアルやカフェ等を新設する工事を進めていくほか、静岡・大垣・三河安城の商業施設「アスティ」のリニューアルを実施します。

不動産事業については、2018年度に岐阜県岐阜市にて分譲マンション「セントラルガーデン・レジデンス 岐阜加納」、愛知県刈谷

市にて分譲マンション「セントラルガーデン・レジデンス 刈谷」等を販売しました。引き続き当社保有地等の開発を着実に実施していきます。

今後も当社関連事業の収益力及び競争力の強化に取り組んでいきます。

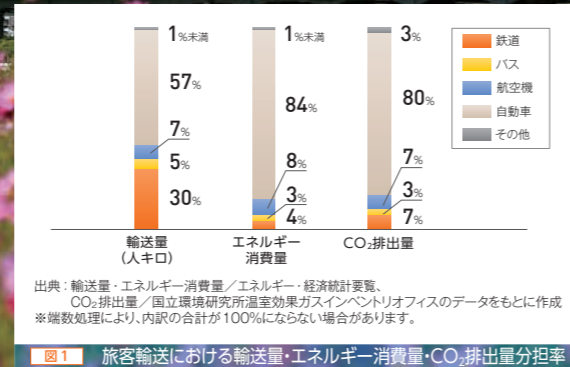


アスティ大垣

地球環境保全

2018年度における東海道新幹線のエネルギー消費原単位

1990年度比
34%改善



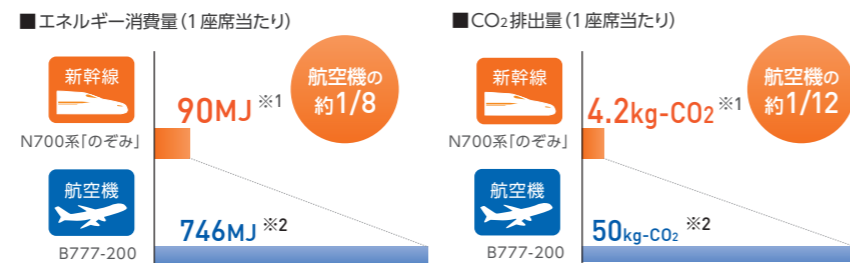
※当社では、事業活動と最も関連性の高い値として車両走行キロの総計を用い、エネルギー消費原単位を【車両1両を1km運行する際に消費するエネルギー量】と定義しています。

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

鉄道の環境優位性

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

図2 東海道新幹線と航空機の比較(東京～大阪)



指針・目標

環境行動指針

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

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

環境目標

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

新幹線における取組み

省エネ型車両の投入

当社では、新幹線の一層の省エネルギー化を図るため、省エネ型車両の開発・投入を積極的に行っており、2007年度からの5年間でN700系80編成を集中投入しました。最新型車両N700Aを700系の置き換えとして2018年度までに46編成を投入しており、本年度にさらに5編成を追加投入する予定です。これにより、全新幹線車両がN700Aタイプ*に統一されます。

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

300系に対して23%、700系に対して16%の削減となり、速度向上を実現しつつ、顕著なエネルギー消費の改善を示しています。その結果、2018年度末の段階でエネルギー消費原単位を1990年度比で約34%改善しています。

また、2020年7月に営業運転開始を予定している次期新幹線車両「N700S」はSiC素子駆動システムの採用、車両の軽量化や走行抵抗の低減等により、電力消費量をN700Aタイプからさらに6%削減します。

※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。

図3 東海道新幹線の車種別電力消費量の比較

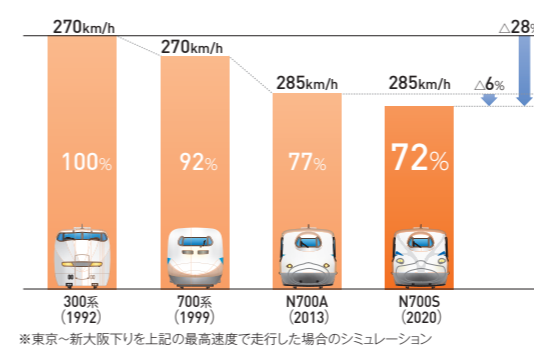
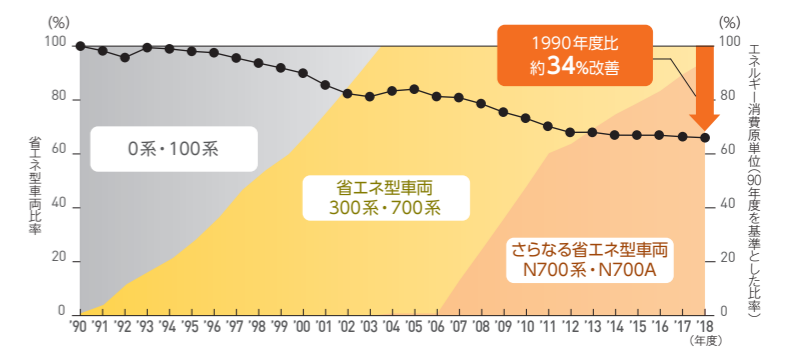


図4 東海道新幹線の省エネ型車両比率、エネルギー消費原単位の推移



東海道新幹線の優れた環境性能

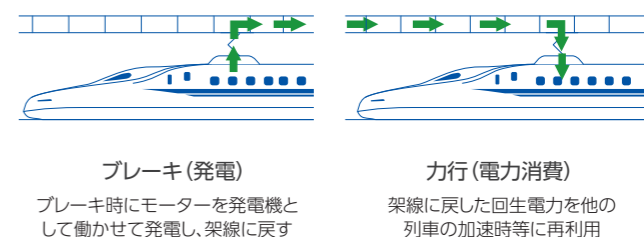
東海道新幹線では、高速性、快適性ととともに、以下の技術の導入等により環境性能を格段に向上させてきました。

1	走行抵抗の低減 (図5)	N700Aタイプでは車体外板と窓ガラスの間の凹凸をなくした客室窓構造の採用と全車間への全周ホリの設置等により車体表面を平滑化することで、走行抵抗を低減しています。さらに、N700Sでは、デュアル スプリーム ウィング形の先頭形状を採用し更なる走行抵抗の低減を実現しています。
2	SiC素子の駆動システムの採用	N700Sでは駆動システムに、低損失かつ高温下での動作が可能な次世代半導体「SiC素子」を採用しています。これにより、新幹線で初めてモーターの電磁石を4極から6極に増やし電磁石を小さくすることで、小型かつ軽量の駆動モーターを実現しました。駆動システム全体で、対N700系比で約11トンの軽量化を実現します。
3	車体傾斜システムの導入	速度を制限している曲線区間の速度向上を図るため、車体傾斜システムを新幹線では初めて実用化し、導入しています。これにより、快適な乗心地を確保しながらの速度向上が可能となり、到達時分を短縮すると同時に、加減速頻度を減少させることで消費電力を低減しています。
4	電力回生ブレーキの拡大 (図6)	ブレーキ時にモーターを発電機として働かせて、発電した電力を架線に戻して再利用する電力回生ブレーキを採用しています。700系では一編成16両のうち12両で回生していましたが、N700Aタイプでは14両に拡大し、停車直前の低速域を除き必要なブレーキ力は基本的に電力回生ブレーキで賄っています。
5	小型軽量プロアレスCIの全電動車展開	加速時は架線からの電力を変換してモーターに送り、減速時はモーターで発電した電力を架線に戻す働きをする主変換装置(CI)において、走行風冷却方式を新幹線で初めて実用化し、N700系の一部車両に採用しました。N700Aではさらに17%小型軽量化し、全電動車に展開しています。
6	客室照明の最適化及びLED照明の導入	N700Aの普通車客室では、明るいシート色に合わせて客室照明を最適化するとともに、トイレや洗面所には調光機能付きのLED照明を導入し、車内の照明電力を、N700系に比べて約20%削減しています。2016年度より投入している車両では、客室にもLED照明を採用し、さらなる照明電力の削減を行っています。
7	リサイクルに優れた素材の採用	新幹線は車両の廃車により発生する廃棄物の約90%(重量比)をリサイクルしています。N700Aではシートクッションの材質を100%リサイクル可能なポリエステルに変更し、空気抵抗の低減等のために台車部分を覆っている台車スカートにはFRP(繊維強化プラスチック)に代えて、ステンレスを採用し、高いリサイクル性を実現しています。

図5 走り抵抗の低減(全周ホリ)



図6 電力回生ブレーキのしくみ



地上設備の取替による電力供給効率の向上

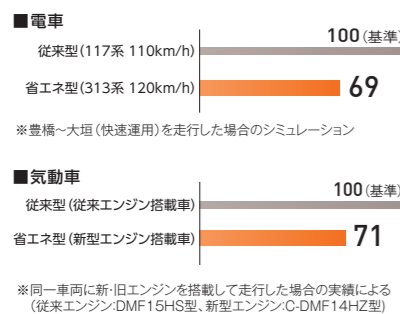
2011年度から2020年度にかけて、車両が変電所から遠ざかるに従い電圧が低下することを抑制するなどの目的で設置している電力補償装置の取替を進めています。新たな装置は従来設備より電力損失が少ないことなどから、取替により新幹線の電力使用量を約3%削減できる見込みです。

在来線における取組み

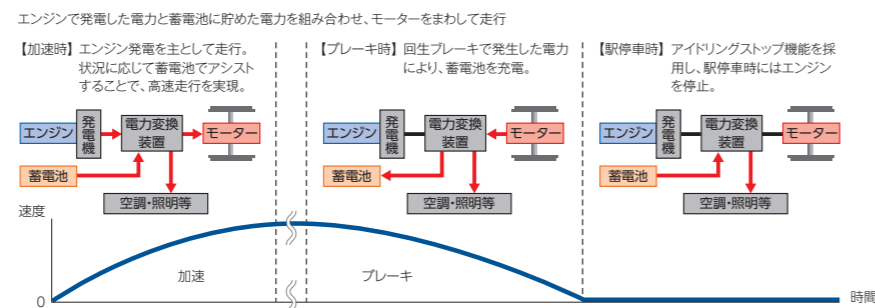
省エネ型車両の投入

在来線の車両も省エネルギー化を図っています。電車では、電力回生ブレーキや高効率の電力制御変換方式の導入、車両の軽量化等により、気動車では、車両の軽量化や低燃費なディーゼルエンジンの導入など、よりエネルギー効率の高い車両の投入を進めています。これらの取組みの結果、在来線車両はすべて省エネ型車両となっています。なお、新製車両(313系5次車・キハ25系2次車)についてはLED照明を採用し、さらなる環境負荷低減を進めているほか、一部の既存車両でもLED照明への取替を進めています。

在来線(電車・気動車)の電力・軽油消費量の比較



ハイブリッド方式による走行(イメージ)



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

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

新幹線・在来線共通の取組み

高圧水銀ランプのLED化による省エネルギー化

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

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

法令遵守

当社は、環境関連法令を遵守するための体制を整えています。

化学物質の管理

「PRTR法(特定化学物質の環境への排出量の把握等及び管理の改善の促進に関する法律)」に基づき、対象の化学物質について都道府県への排出量・移動量の届出を行い、適切に管理しています。

土壌汚染対策

2018年度は、稲沢市内の寮跡地において土壌調査を実施したところ、一部の土壌より基準値を超える物質が検出されたため、関係機関へ報告するとともに適切な措置を講じています。調査で基準値を超える物質が検出された場合は、その都度報告を行い、法令及び行政機関の指導に基づき適切に措置を実施します。

資源の有効利用/自然エネルギーの活用や省エネルギー設備の導入

当社では、Reduce(廃棄物の発生抑制)、Reuse(再利用)、Recycle(再生利用)の3Rの取組み等、資源の有効利用を推進しています。具体的には工事における廃棄物の排出削減、雨水の活用、乗車券・制服類のリサイクル、車両のリサイクル等に取り組んでいます。

また、新規の建物やリニューアル工事において、自然エネルギーの活用や省エネルギー設備の導入等も進めています。

グリーン調達ガイドライン

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

各施設・工場の設備状況

JRゲートタワー

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

総合研修センター

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



総合研修センター(屋上緑化)

リニア・鉄道館

2011年3月に開館したリニア・鉄道館では、広大な屋根を利用した太陽光発電システムを導入しています。発電容量約500kW、年間発電量約57万kWhとなっており、リニア・鉄道館に必要な電力の約3割を賅っています。



リニア・鉄道館(太陽光発電システム)

浜松工場

新幹線車両の全般検査を行う浜松工場では、2010年7月から2019年3月にかけてリニューアル工事を実施してまいりました。2015年度には、工場の屋根を利用した発電容量約300kW、年間発電量約30万kWhの太陽光発電システムを導入したほか、2015年度には高効率変電設備・ボイラー等を導入しました。

また、車体の塗装に関して、これまでは揮発性有機化合物を含む油性塗料を用いていましたが、新たな塗装設備の導入により、環境に無害な水性塗料の使用が可能となり、環境負荷が軽減しました。また、日本で初めての水性塗料ロボットを導入し従業員の作業環境も改善しました。

名古屋工場

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

2018年度の活動状況

環境会計

2018年度の環境保全活動に関する投資・費用やそれに伴う効果を試算すると以下の通りです。

環境会計

分類	事項	環境保全コスト(億円) ^{※1}		付記
		投資額	費用	
地球環境保全	●省エネ型車両の導入 ●駅やオフィスビルの省エネ化 など	445.3	9.4	●省エネ型車両比率:100%(新幹線電車)、100%[在来線(電車・気動車)] ●N700Aの省エネ性能:▲23%(300系比)、N700S確認試験車新製、鉄道設備照明のLED化
研究開発	●省エネ型車両の開発 ●沿線環境保全に関する開発 など	0.1	145.3	●N700Aの省エネ性能:▲23%(300系比) ※300系(270km/h走行)とN700A(285km/h走行)の比較
資源循環	●駅、列車ゴミ等の適正処理とリサイクル ●工場、工事発生品の適正処理とリサイクル	0.2	96.5	●新幹線車両のリサイクル率:約90% ●制服のリサイクル率:原則100%
沿線環境保全	●騒音、振動対策 ●環境負荷物質の適正管理 など	113.0	38.1	●防音壁の高上げや改良、レール表面の削正等による沿線環境保全
管理活動	●環境広告 ●環境マネジメント教育 など	0.0	0.1	●技術開発部におけるISO14001の認証取得
社会活動	●環境保全を行う団体等への支援、協賛	0.0	0.0	●環境/パートナーシップ・CLUB(EPOC)への参画
合計 ^{※2}		558.7	289.7	

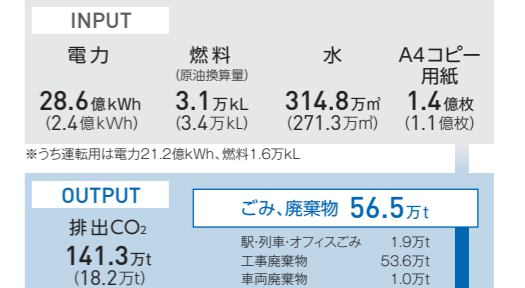
【環境保全コストの集計の考え方】 ※1.1千万円未満切り捨て ※2.端数処理により合計が合わない
●集計範囲は当社単体です。 ●対象期間は、2018年4月1日～2019年3月31日です。
●形式は、環境省の「環境会計ガイドライン2005年版」を参考にしています。 ●費用には、減価償却費を計上していません。
●多目的の支出の場合、環境保全効果の高いもののみを計上しています。

事業活動における環境負荷

当社が2018年度の1年間の事業活動を行ううえで使用した資源・エネルギー及び排出した廃棄物等のうち、主なものは以下の通りです。

INPUT/OUTPUT

※括弧内は当社連結子会社



人材への取組み



女性社員の業務風景



総合研修センター(静岡県三島市)



充実した育児支援制度

離職率
概ね

1% 当社は人材こそが最大の経営資源と考えています。鉄道の安全を守るのには、それを動かす人材です。鉄道は経験工学とも言われ、人材育成は一朝一夕にはできません。そのため当社では、長期雇用を前提に、与えられた役割を確実に遂行する意識と高い技能を身に付けた社員を育成するため、長期的な視野に立った人材育成や能力開発に力を入れています。

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

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

人材育成の基本方針

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

「職場内教育訓練(OJT)」については、特に若手社員の専門知識・技能習得を目的として「N-OJT」を実施しています。これは、職場で一人前とされるのに必要な項目と到達レベルを明示した「リスト」と、個人ごとの育成計画、指導内容、指導結果を記録する「カルテ」を用いて、きめ細かな指導育成を行うものです。「集合研修」については、2018年度は約240件の講座を開催し、受講者数は延べ約9,600

人^{*2}、それに研修日数を乗じた延べ人日は約8.3万人日でした。これは、社員1人当たり年間約5日相当の研修を受講したことになります。「自己啓発」については、「社内通信研修」を当社及びグループ会社等の社員を対象に30コース開講し、延べ約7,100人が自発的に受講しました。

その他に、社員がチームとなり、会社の課題について研究する活動や、職場の課題について自らの創意と工夫で解決、改善していく小集団活動も行っています。これらの活動を通じて、社員の能力向上や働きがいのあるいきいきとした職場づくりを目指します。

今後も、人材育成のための各種研修・施策のブラッシュアップに不断に取り組んでいきます。

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

^{*2} 各研修・講座の受講者数の単純合計

社員の健康増進に向けた取組み

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

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

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

当社では健康施策の全体方針として、会社と社員の役割などを示した「健康づくり指針」を制定しています。各職場に健康推進担当者を配置して、年齢・性別を問わず、社員がいきいきと働くための仕組みづくりと社員・職場の自発的な健康増進を支援するとともに、客観的データに基づく検証・改善を重ね、健康づくりを進めていきます。

女性社員の活躍促進

当社では、仕事の内容に性別による差はなく、多くの女性社員が活躍しています。

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

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

その後、1997年の労働基準法改正を受け、当社では本格的に女性社員の採用を開始しました。2018年度末時点で、女性社員数は約2,000人(全社員に占める割合は約11%)と大幅に増加しています。

育児・介護等と仕事の両立支援

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

育児・介護休業法関連では、産前休業、育児休業、介護休業を法定の期間よりも長く取得することができます。特に育児休業に関しては、取得率の維持・向上を目指すため、計画^{*2}を定めて取り組んでおり、2017年度の育児休業の取得率は女性が100%、男性が8.29%となっています。

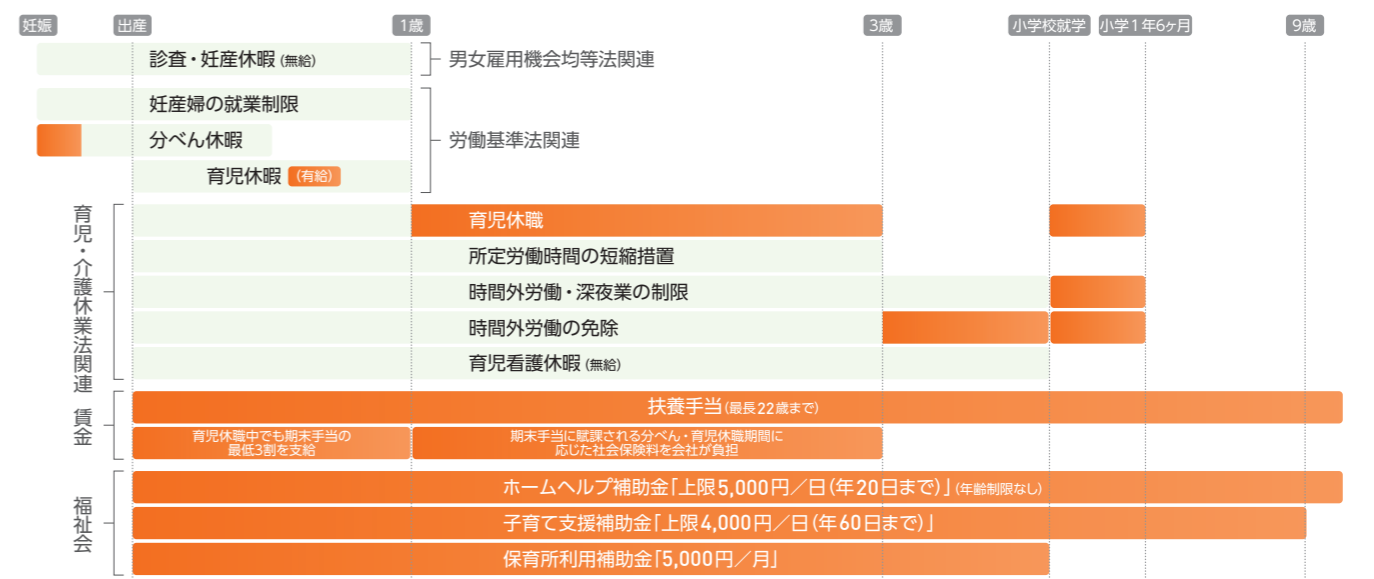
また、仕事と家庭の両立を支援する環境として、非現業社員を対象としたフレックスタイム制、現業機関等において小学3年生以下の子を養育する社員が月に複数日の無給休暇を取得できる短日数

勤務制度など、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、各種の福利厚生制度^{*3}を導入しており、実際に数多くの社員がこれらの制度を活用しています。

加えて、育児や介護などを理由に退職した場合において一定の条件を満たした時に再雇用を行う制度や、勤務地域限定の社員が希望した場合に通常勤務するエリアを跨いで異動ができるエリア・チェンジ制度なども整えており、ライフステージに応じて、社員が能力を発揮できるような環境づくりを進めています。

^{*1} 仕事と育児・介護が両立できるような様々な制度を持ち、多様で柔軟な働き方を労働者が選択できるような取組みを行う企業を厚生労働省が表彰する制度。
^{*2} 2016年度から2020年度を計画期間とした行動計画の中で育児休業について、女性の取得率を100%、男性の取得率を3%以上とする等の目標を設定しています。なお、2005年度から2014年度までに策定した行動計画について、そこで定めた目標を達成するなどの一定の要件を満たしたため、厚生労働大臣から「子育てサポート企業」として認定を受けています。
^{*3} 出産祝金、保育所利用補助金や、ベビーシッター等を利用した時に給付する子育て支援補助金、介護休業期間中に給付する介護見舞金や、介護保険法に定める介護サービス等を利用した時に給付する介護補助金などがあります。
^{*4} 上述の制度は社員の種別により適用範囲等一部取扱いが異なります。

育児等支援の取組み



健全な労使関係

当社は労働組合法を含めた各種法令を遵守しており、現在存在する4つの労働組合その全てとの間で労働協約を締結しています[2019年3月31日現在、組合員数計19,500人]。この労働協約に

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

地域社会とのつながり・国際交流・文化芸術や生涯学習の振興



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

地域コミュニティへの貢献

駅等の利便性の向上・バリアフリー化に向けた取り組み

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

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

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

ホーム内側部分に線状の突起を設けてホームの内外がわかるようにした「内方線付き点状ブロック」への取替を順次進めています。加えて、ホーム上の安全性をより一層向上させるため、可動式ホーム柵の設置を進めています。東海道新幹線については、2011年度からお客様のご利用の多いのぞみ停車駅を対象に設置を進めてきました。残る新大阪駅の20～26番線については、2022年度までの設置を予定しており、これにより全のぞみ停車駅への設置が完了します。在来線については金山駅の東海道線の上下ホームへの設置工事を進めており、使用開始時期は2021年を予定しています。

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

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

地域に根差した医療機関の設置 (名古屋セントラル病院)

名古屋市中村区に設置している名古屋セントラル病院は、急性期病院として様々な先端医療機器を導入して、年間1,500件以上の手術を実施するなど、高度で先進的な医療サービスを提供しています。また、近隣の救急隊と連携して年間4,100件以上の救急車を受け入れるなど、救急医療にも注力しています。今後も当院の特色・専門性を活かして、地域社会への貢献を果たしていきます。



名古屋セントラル病院

地域活性化策への参画

「リニア・鉄道館」～夢と思い出のミュージアム～

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

「リニア・鉄道館」では、東海道新幹線を中心に、在来線から超電導リニアまでの車両展示を通じて「高速鉄道技術の進歩」を紹介しており、2018年度までの入館者は累計で481万人でした。



リニア・鉄道館

沿線地域と連携した施策展開

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

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



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

国際交流

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

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



海外大学からのインターンの受入

文化芸術・生涯学習の振興 (公益財団法人JR東海生涯学習財団)

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



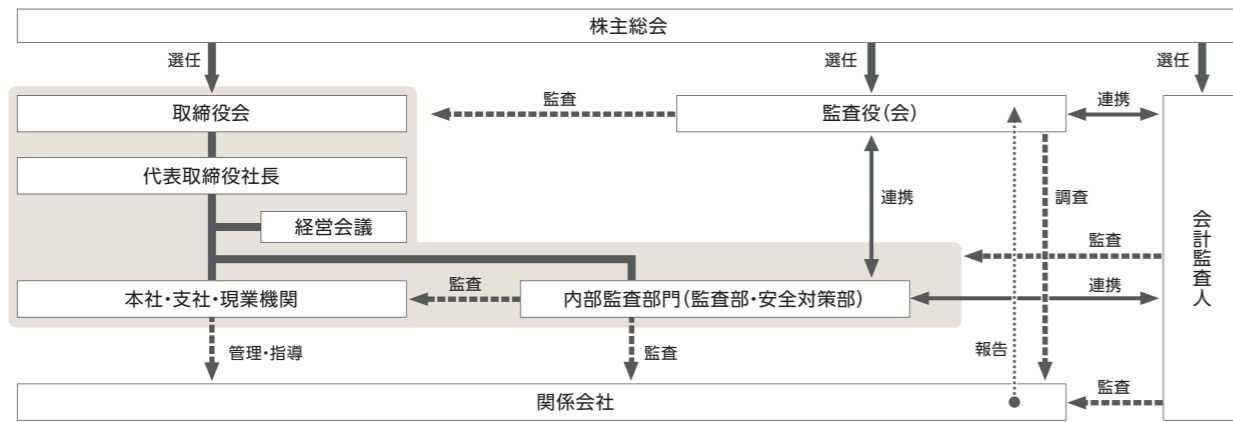
山口蓬春《緑庭》1927年

山口蓬春《望郷 小下絵》1953年

コーポレート・ガバナンス

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

当社のコーポレート・ガバナンス体制



企業統治体制の概要

当社の取締役会は取締役18名(うち3名が社外取締役)で構成されており、議長は代表取締役会長が務めています。また、当社は監査役制度を採用しており、監査役会は監査役5名(うち4名が社外監査役)で構成されています。(人数は2019年6月21日現在)

取締役会は、月1回以上開催し、法定事項はもとより、経営上重要な事項について、事柄の背景や進捗状況等を丁寧に説明し十分に審議の上、適法かつ適正に意思決定を行うとともに、取締役の業務執行状況を監督しています。また、取締役会に先立ち、経営に関する重要な事項を審議する機関として、代表取締役社長が議長を務め、全ての常勤の取締役及び監査役並びに一部の執行役員を構成員とする経営会議を設置し審議の充実を図っています。取締役会、経営会議をはじめとする重要な会議には監査役に出席を求め、審議過程から経営施策の適法性の確保に努めています。また、当社は、関係会社に対して必要な管理、指導を行うことで、適正な業務運営の確保に努めています。

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

監査役は、取締役会、経営会議等の重要な会議に出席するほか、

■ 社外取締役及び社外監査役

社外取締役及び社外監査役の選任については、当社の業務を遂行するにあたり、最もふさわしい体制を確保するという方針に基づき、社外取締役3名及び社外監査役4名を選任しています。社外取締役及び社外監査役については、社外での様々な経験やその高い

監査役会で策定した計画に基づき、本社部門、鉄道事業本部、支社、現業機関、関係会社に赴き、その業務執行状況について検証するなど、厳正に監査を行っています。なお、監査役職務執行を補助する者として、当社の社員から専任の監査役スタッフを置くなど、監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制を整備しています。

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

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

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

識見に基づき独立した立場からご意見をいただけるよう、株式会社東京証券取引所が定める独立性の基準に従い各人の独立性を判断しています。

社外取締役及び社外監査役からは、社外における様々な経験や

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

各項目の実施に活かしています。

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

● 社外取締役及び社外監査役の選任

[2019年6月21日現在]

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

● 社外取締役及び社外監査役の主な兼任状況

[2019年3月31日現在]

氏名	兼任先法人等の名称	役職名
張 富士夫	ユニーファミリーマートホールディングス株式会社	社外取締役
頃安 健司	株式会社大垣共立銀行	社外監査役
佐伯 卓	愛知県公安委員会	委員長
木藤 繁夫	森ビル株式会社	社外監査役
那須 國宏	株式会社サンゲツ	社外取締役(監査等委員)

● 社外取締役及び社外監査役の活動状況

[2018年度]

氏名	主な活動状況
張 富士夫	当事業年度開催の取締役会12回すべてに出席しております。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おります。
頃安 健司	当事業年度開催の取締役会12回すべてに出席しております。取締役会においては、これまでの検察官および弁護士としての活動における経験等に基づき発言を行っております。
佐伯 卓	当事業年度開催の取締役会12回すべてに出席しております。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おります。
石津 緒	当事業年度開催の取締役会12回すべてに、また監査役会14回すべてに出席しております。取締役会および監査役会においては、これまでの運輸行政等における経験等に基づき発言を行っております。
太田 裕之	当事業年度開催の取締役会12回すべてに、また監査役会14回すべてに出席しております。取締役会および監査役会においては、これまでの警察行政等における経験等に基づき発言を行っております。
木藤 繁夫	当事業年度開催の取締役会12回すべてに、また監査役会14回すべてに出席しております。取締役会および監査役会においては、これまでの検察官および弁護士としての活動における経験等に基づき発言を行っております。
那須 國宏	2018年6月22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おります。取締役会および監査役会においては、これまでの弁護士としての活動における経験等に基づき発言を行っております。

■ 役員報酬等の内容

取締役の報酬等は、定額の基本報酬と賞与から構成しています。基本報酬は役位、経験年数等を総合的に勘案し、賞与は各事業年度の業績、委嘱業務の成果等を総合的に勘案して決定しています。なお、社外取締役の報酬等は、定額の基本報酬のみとしています。

取締役会において、代表取締役社長がこれらの方針を説明したうえで、報酬等の具体的な金額の決定については、代表取締役社長へ一任することを決議しています。また、2012年6月22日開催の第25回定時株主総会において、取締役の報酬等の額は、年額12億円以内(うち、社外取締役分は年額5,000万円以内)とすることを決議しており、代表取締役社長が、この限度額の範囲内において決定しています。なお、2012年6月22日開催の第25回定時株主総会の決議の時点では、定款において、取締役は20名以内とする旨を定めておりました。

監査役の報酬等は、定額の基本報酬のみとし、適正な額を監査役の協議により決定しています。2007年6月22日開催の第20回定時株主総会において、監査役の報酬等の額は、年額2億5,000万円

以内とすることを決議しており、この限度額の範囲内において決定しています。なお、2007年6月22日開催の第20回定時株主総会の決議の時点では、定款において、監査役は5名以内とする旨を定めておりました。

役員区分ごとの報酬等の総額、報酬等の種類別の総額及び対象となる役員の数 [2018年度]

区分	基本報酬		賞与		報酬等の総額(百万円)
	対象員数(名)	総額(百万円)	対象員数(名)	総額(百万円)	
取締役(社外取締役を除く)	18	578	14	231	810
監査役(社外監査役を除く)	2	49	-	-	49
社外役員	7	138	-	-	138

コーポレートガバナンス・コードへの対応

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

コードの各原則を実施しない理由及びコードの各原則に基づく開示内容については、以下の通りです。

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

コーポレートガバナンス・コードの各原則を実施しない理由

原則	補充原則	実施しない理由
原則 4-1 取締役会の役割・責務(1)	補充原則 4-1 ②	<ul style="list-style-type: none"> ●当社の経営の柱となる鉄道事業においては、安全・安定輸送の確保が最も重要な課題であり、日々の事業運営から、社員教育、設備投資の各面で、この信頼性を高めることを最優先に事業を遂行しており、経営全般にわたる中期経営計画を策定して区切りとなる断面の経営数値を目標として追求する方式は採用していません。 ●このような中期経営計画を策定し、数値目標を掲げるといった形式はとらないものの、当社は、長期的な視点に立って鉄道事業に取り組んでまいりました。具体的には、現在、取り組んでいる中央新幹線の建設のほか、東海道新幹線の大規模改修計画や地震対策、車両更新計画等の長期間を要する設備投資については、いずれも長期的な視点に立って決定し、着実に推進していくこととしております。その他の主要な施策についても、計画及び実績等を適宜公表して、着実に推進しております。また、安全・安定輸送の確保を大前提に、効率的な業務運営により健全経営を堅持していくべく、毎年、足元の経営環境を踏まえて、年度の取支計画、重点施策、設備投資計画について公表し、引き続き着実に経営基盤の強化を実現してまいります。
原則 5-2 経営戦略や経営計画の策定・公表		当社では、3名の独立社外取締役が、取締役会の一員として、経営上重要な事項の審議に加わるほか、取締役の業務執行状況を適切に監督しております。加えて、当社では独立の諮問委員会等は設置していませんが、取締役会に先立ち、3名の社外取締役全員、非常勤社外監査役、経営陣との間で、指名・報酬等の経営上重要な事項も含めて、意見交換を行っております。また、この他にも情報交換を行う場を設けて、取締役会における建設的な議論や意見交換に繋げており、独立社外取締役の適切な関与・助言をいただいております。
原則 4-10 任意の仕組みの活用	補充原則 4-10 ①	

コーポレートガバナンス・コードの各原則に基づく開示

原則	補充原則	開示内容
原則 1-4 政策保有株式		<p>【1】政策保有に関する方針</p> <p>当社は、株式の保有を通じた長期的・安定的な取引関係の維持・強化が、事業の円滑な遂行と中長期的な企業価値向上につながるという視点に立ち、必要性を総合的に勘案して政策保有株式を保有します。この方針に基づき、必要性が認められないと考える政策保有株式がある場合には、縮減するなど見直ししていきます。</p> <p>【2】政策保有の検証</p> <p>当社は、個別の政策保有株式について、中長期的な経済合理性や将来の見通し、保有を継続するねらい等を具体的に精査の上、その保有の適否について取締役会で検証を行います。</p> <p>【3】議決権行使に関する基準</p> <p>当社は、政策保有株式の議決権行使にあたり、当社の中長期的な企業価値向上や、取引先企業の持続的成長等を勘案し、議案ごとに内容を精査して、賛否を判断します。</p>
原則 1-7 関連当事者間の取引		取締役の競業取引及び取締役と会社間の取引は、法令及び取締役会規則の定めに基づき、取締役会での承認・報告を要することとしております。役員及びその近親者と会社との関連当事者間の取引の有無については、毎年定期的に役員に確認を行っております。
原則 2-6 企業年金のアセットオーナーとしての機能発揮		当社は、確定給付企業年金制度を採用しておりませんので、本原則には該当いたしません。また、当社では、企業型確定拠出年金制度を採用しております。当制度の運用は、制度に加入している社員の財産形成に影響があるため、資産運用に関する教育を適切に実施しております。
原則 3-1 情報開示の充実		<p>【1】●当社は、1987年の国鉄改革において、東京～名古屋～大阪という日本の大動脈輸送を担う東海道新幹線と、名古屋、静岡を中心とした東海地域の在来線網を、将来にわたって一体的に維持・発展させていくことを使命として発定いたしました。さらに、今後、在来線・東海道新幹線・中央新幹線の「三世代の鉄道」の運営等、業容が拡大する当社において、会社が目指すべき方向を示すものとして「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という経営理念を定めております。この経営理念については、当社ホームページ URL https://company.jr-central.co.jp/company/about/outline.html に記載しております。</p> <p>●当社は、鉄道事業において、安全・安定輸送の確保を最優先に、お客様に選択されるサービスの提供、業務効率化等について不断の取組みを行うことにより、前述の社会的使命を、長期にわたり安定的かつ十分に果たし続けていくことを基本方針としております。この基本方針については、「アニュアルレポート」の「マネジメントレター」に記載しておりますので、以下URLをご参照下さい。</p> <p>▶アニュアルレポート</p> <p>URL https://company.jr-central.co.jp/ir/annualreport/index.html</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ●この基本方針に基づき、本年度に取り組む具体的な施策等については、「重点施策と関連設備投資」に記載しておりますので、以下URLをご参照下さい。 <p>▶重点施策と関連設備投資</p> <p>URL https://company.jr-central.co.jp/company/achievement/capital-investment/</p>
原則 3-1 情報開示の充実		<p>【2】コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方は、「コーポレート・ガバナンスに関する報告書」の「1. 1. 基本的な考え方」に記載しております。</p> <p>【3】取締役の報酬を決定するに当たっての方針と手続は、「コーポレート・ガバナンスに関する報告書」の「2. 1. 【取締役報酬関係】報酬の額又はその算定方法の決定方針の開示内容」に記載しております。</p> <p>【4】取締役・監査役の各候補者については、当社の業務を遂行するにあたり、最もふさわしい体制を確保するとの方針に従い、能力・識見・経歴等を総合的に勘案し、最も適任と認められる者を、取締役会の決議を経て候補者として適正に選定した上で株主総会に選任をお諮りしております。また、代表取締役につきましても同様の観点から、法令及び取締役会規則の定めに基づき、選解任を行っております。</p> <p>【5】取締役・監査役の各候補者については、株主総会参考書類に記載の経歴等を踏まえて適切に選定しております。また、代表取締役の異動については、東京証券取引所が定める適時開示の基準に従い、必要な開示を行います。</p>
原則 4-1 取締役会の役割・責務(1)	補充原則 4-1 ①	取締役会は、法令又は定款に定める事項及び株主総会の委任を受けた事項並びに業務執行上の重要な事項に係る意思決定を行うこととしており、具体的事項は取締役会規則に定めております。また、取締役会において、取締役の業務分担及び執行役員の担当業務を定めるとともに、社内規程により、各部門の分掌事項と職務権限を明確に定め、取締役及び執行役員に対する委任の範囲を明確にしております。
原則 4-9 独立社外取締役の独立性判断基準及び資質		社外取締役及び社外監査役については、社外での様々な経験やその高い識見に基づき独立した立場からご意見をいただけるよう、株式会社東京証券取引所が定める独立性の基準に従い各人の独立性を判断しております。
	補充原則 4-11 ①	取締役については、能力・識見・経歴等を総合的に勘案し、最も適任と認められる者を、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おります。その人数及び業務分担等については、当社の業務を遂行するにあたり最もふさわしい体制を確保する、との方針で、その都度各プロジェクトの進捗状況等を総合的に勘案して決定しております。
	補充原則 4-11 ②	取締役・監査役の重要な兼職の状況は、事業報告及び株主総会参考書類に記載しているとおりであり、これらは当社の取締役・監査役としての役割・責務を適切に果たすことに支障を及ぼさない範囲のものです。
原則 4-11 取締役会・監査役会の実効性確保のための前提条件	補充原則 4-11 ③	当社は、取締役会を月1回以上開催し、法定事項はもとより、経営上重要な事項について、事柄の背景や進捗状況等を丁寧に説明し十分に審議の上、適法かつ適正に意思決定を行っております。また、業務執行の状況につきましても、各業務を担当する取締役から必要に応じて報告がなされており、取締役の業務執行状況を適切に監督しております。社外取締役からは、高い見地から経営に対する有効な助言をいただくとともに、経営に規律をもたらしております。また、取締役会に先立ち、社外取締役、社外監査役(非常勤)、経営陣の間で意見交換を行う懇談会を設けており、取締役会の実効性向上を図っております。以上の内容につきまして、取締役会において、取締役会全体の実効性は十分に確保されていると評価しております。
原則 4-14 取締役・監査役のトレーニング	補充原則 4-14 ②	当社の取締役・監査役は、その役割や責務を果たすのに十分な能力・識見を有することはもとより、株主の皆様のご負託に応えるべく、社外の研修にも積極的に参加するなど自ら研鑽を積みながら、責任をもって職務を遂行しております。当社としては、例えば関係法令が改正された時にはその内容を会議体等で周知するほか、会社として適切な意思決定ができるように会社の抱える経営課題を共有する研修機会を設けるなど、各取締役・監査役が職責を適切に全うするために必要な措置を講じております。

当社では、以下のとおり「株主との建設的な対話を促進するための方針」を定めております。

- 当社は、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上に資するために、株主総会が株主との重要な対話の機会と位置づけ、質疑の充実に努めております。株主との対話全般については総務部長が統括し、株主からのご質問やご意見・ご要望には、合理的な範囲で個別面談や電話等にて対応しております。
- そのうち、機関投資家との対話については、総合企画本部長がこれを統括し、総合企画本部経営管理部にIR担当を配置しており、総務・財務・法務部門等と有機的に連携することにより対話の充実に努めております。対話にはIR担当が対応することとし、機関投資家の希望や関心事項等を総合的に勘案し、合理的な範囲で経営陣幹部又は取締役とともに対応しております。具体的には、個別面談を実施するほか、半期ごとに決算説明会を開催するとともに、必要に応じて電話会議や施設見学会等を実施するなど、対話の手段の充実に努めております。
- 決算説明会の情報は当社ホームページで公開するほか、株主宛に半期ごとに報告書を送付するなど、広く株主への情報提供の充実に努めております。なお、これ以外にも、重要施策や重要な設備投資の意思決定等については、定例の社長会見や報道公開等を通してきめ細かく情報を開示するなど、マスメディアを通じてより多くのステークホルダーに十分な情報が広く行き届くよう努めております。
- 株主との対話の内容は経営陣幹部に報告し、必要に応じて取締役会にフィードバックします。
- 株主との対話において、インサイダー情報を伝達することはありません。なお、四半期ごとの決算発表日の14日前からの期間は、決算情報に関する対話を控える「沈黙期間」とさせていただきます。

原則 5-1

株主との建設的な対話に関する方針

内部統制基本方針について

当社は、内部統制基本方針[※]について、取締役会において決議しています。

※内部統制基本方針については、以下URLをご参照下さい。

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

コンプライアンス・内部通報制度

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

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

リスク管理体制

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

また、事故や災害の発生など異常時に対しては、情報伝達の要と

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

財務報告に係る内部統制への対応

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

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

資本政策、株主還元の方針

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

また、資金調達については、中央新幹線の建設の推進のために行った総額3兆円の財政投融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。

第32回定時株主総会(2019年6月21日開催)の概要

2019年6月21日開催の当社第32回定時株主総会において、以下のとおり決議事項が決議されました。

(1) 決議事項の内容

第1号議案 剰余金の処分の件	① 期末配当に関する事項 当社普通株式1株につき金75円
	② その他の剰余金の処分に関する事項
	・ 増加する剰余金の項目及びその額 別途積立金 380,000,000,000円
	・ 減少する剰余金の項目及びその額 繰越利益剰余金 380,000,000,000円
第2号議案 取締役1名選任の件	取締役として、丹羽俊介を選任する。
第3号議案 監査役5名選任の件	監査役として、藤井秀則、石津緒、山下史雄、木藤繁夫及び那須國宏を選任する。

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

決議事項	賛成(個)	反対(個)	棄権(個)	賛成率(%)	決議結果
第1号議案	1,754,966	11,278	1,193	98.73	可決
第2号議案					
丹羽 俊介	1,620,576	142,204	4,641	91.17	可決
第3号議案					
藤井 秀則	1,739,590	26,640	1,193	97.87	可決
石津 緒	1,604,762	161,462	1,193	90.28	可決
山下 史雄	1,765,287	958	1,193	99.31	可決
木藤 繁夫	1,679,407	86,837	1,193	94.48	可決
那須 國宏	1,764,912	1,333	1,193	99.29	可決

(注)各議案の可決要件は次のとおりです。

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

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

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

以上

取締役、監査役及び執行役員 [2019年6月21日現在]



代表取締役会長
柘植 康英



代表取締役社長
金子 慎



代表取締役副社長
巢山 芳樹



代表取締役副社長
小菅 俊一



代表取締役副社長
宇野 護



代表取締役副社長
勝治 秀行

取締役及び監査役

代表取締役会長

柘植 康英

代表取締役社長

金子 慎

代表取締役副社長

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

取締役名誉会長

葛西 敬之

取締役相談役

山田 佳臣

取締役

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

常勤監査役

- 藤井 秀則
- 石津 緒(社外)
- 山下 史雄(社外)

監査役

- 木藤 繁夫(社外)
- 那須 國宏(社外)

執行役員

専務執行役員

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

常務執行役員

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

執行役員

- 丹羽 俊介 総合企画本部長
- 生田 元 中央新幹線推進本部副本部長
- 波多野 穰 中央新幹線推進本部リニア開発本部副本部長・山梨実験センター所長
- 竹内 寛人 中央新幹線推進本部副本部長・中央新幹線建設部次長
- 山田 龍彦 財務部長
- 本田 敦 建設工事部長、中央新幹線推進本部中央新幹線建設部名古屋建設部長
- 古橋 智久 安全対策部長、運輸部門統括担当
- 鈴木 広士 東海鉄道事業本部長
- 上野 雅之 新幹線鉄道事業本部副本部長・車両部長
- 大山 隆幸 静岡支社長
- 石橋 学 総合企画本部副本部長・情報システム部長
- 岡嶋 達也 総合技術本部副本部長・技術開発部長
- 新美 憲一 中央新幹線推進本部副本部長・企画推進部長
- 内田 吉彦 中央新幹線推進本部副本部長・中央新幹線建設部次長
- 大島 浩 中央新幹線推進本部リニア開発本部副本部長
- 宮本 茂樹 中央新幹線推進本部リニア開発本部副本部長
- 新田 雅巳 総務部長
- 山本 雅弘 法務部長
- 杉浦 雅也 営業本部長
- 小林 創 事業推進本部副本部長
- 松尾 啓史 総合研修センター所長
- 辻村 厚 新幹線鉄道事業本部副本部長・運輸営業部長
- 松崎 道洋 関西支社長
- 武田健太郎 広報部長
- 萩原 健二 人事部長

会社概要

プロフィール

名称	東海旅客鉄道株式会社(JR東海) Central Japan Railway Company(JR Central)	
設立日	1987年4月1日	
事業内容	鉄道事業、関連事業	
主な諸元	(2019年3月末現在)	
資本金	1,120億円	
営業収益	1兆4,648億円	
発行済株式の総数	20,600万株	
上場証券取引所	名古屋・東京	
株主数	84,757名	
従業員数	18,148名	
営業キロ	1,970.8km	
駅数	405駅	
車両数	4,848両	
複線化率	55.1%(1,086.8km)	
電化率	76.7%(1,511.0km)	
C T C 化率	97.5%(1,922.3km)	
自動信号化率	97.8%(1,927.3km)	

本社、その他の
主な事業所

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

組織図



営業エリア

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



沿革

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

業績概要

2019年3月期の業績(セグメント別)

当社グループは、事業の中核である鉄道事業における安全・安定輸送の確保を最優先に、サービスの一層の充実を図るとともに、社員の業務遂行能力の向上、設備の強化、設備投資を含めた業務執行全般にわたる効率化・低コスト化等の取り組みを続け、収益力の強化に努めました。その結果、当期における全体の輸送実績(輸送人キ口)は、ビジネス、観光ともにご利用が順調に推移したことから、前期比2.4%増の657億3千6百万人キ口となりました。また、営業収益は前期比3.1%増の1兆8,781億円、経常利益は前期比8.4%増の6,326億円、親会社株主に帰属する当期純利益は前期比10.9%増の4,387億円となりました。

長期債務残高は、前期末と比べ50億円減の4兆8,511億円となりました。

期末配当については、2019年1月に公表した配当予想1株当たり70円を5円増額し、75円の配当を実施しました。この結果、年間配当金は1株あたり145円となりました。

セグメント別の状況は以下の通りです。

①運輸業

東海道新幹線については、土木構造物の健全性の維持・向上を図るため、不断のコストダウンを重ねながら大規模改修工事を着実に進めました。地震対策については、より安全性の高い方式に改めた脱線防止ガードの敷設を進めるなど、東海道新幹線全線を対象にした脱線・逸脱防止対策に取り組みました。また、「のぞみ10本ダイヤ」を活用して、お客様のご利用の多い時期や時間帯に、需要にあわせてより弾力的な列車設定に努め、多くのお客様にご利用いただきました。さらに、N700A(3次車)の投入、既存車両に地震ブレーキの停止距離短縮等の3次車の特長を反映させる改造工事を進めるとともに、N700S確認試験車により、加速性能やブレーキ性能等の確認のための16両編成及び8両編成の基本性能試験や、バッテリー自走システムによる基本性能試験を行ったほか、長期耐久試験を開始しました。加えて、可動柵について、新大阪駅20~26番線ホームへの設置工事を進めるなど、安全・安定輸送の確保と輸送サービスの一層の充実に取り組みました。

在来線については、名古屋工場の耐震化等に加え、橋脚の耐震補強等の地震対策を引き続き進めるとともに、降雨対策、落石対策、踏切保安設備改良等を計画的に推進しました。また、「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、需要にあわせて弾力的に増発や増結を行いました。さらに、車種や両数が様々であるという当社の実情に適合した可動柵の開発を進め、金山駅での実証試験を完了し、金山駅東海道本線ホームへの設置に向けた準備を行いました。加えて、内方線付き点状ブロックへの取替を進め、乗降3千人以上の駅で整備を完了しました。そのほか、新型車掌携帯端末を活用し特急列車等の車内改札方法の変更を行うなど、安全・安定輸送の確保と輸送サービスの一層の充実に取り組みました。なお、「平成30年7月豪雨」により被災した高山本線について、早期復旧に取り組み、昨

年11月21日に全線での運転を再開しました。

新幹線・在来線共通の取組みとしては、車両や設備の異常を早期に発見し、対応を迅速化するためのさらなる取組みを進めるとともに、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対応すべく実践的な訓練等を実施しました。また、地震対策として、駅の吊り天井の脱落防止対策を進めました。さらに、当社ホームページにおける各列車の走行位置や遅延状況等の詳細な運行情報の提供や、Twitterによる運行情報の配信等を開始しました。

営業施策については、東海道・山陽新幹線のネット予約・チケットレス乗車サービスである「エクスプレス予約」及び「スマートEX」をより多くのお客様にご利用いただくために積極的な宣伝活動を行うとともに、「EXのぞみファミリー早特」をはじめとした観光型商品等の販売促進に取り組み、幅広く需要の喚起を図りました。また、京都、奈良、東京、飛騨、伊勢志摩等の観光資源を活用した各種キャンペーンやこれと連動した旅行商品を設定しました。さらに、JR6社で行う「愛知デスティネーションキャンペーン」を通じて、自治体や旅行会社等と連携し、魅力ある観光素材・商品の開発や観光列車の運行等に取り組みるとともに、「Japan Highlights Travel」、「Shupo」等を通じて地域との連携を強化し、お客様のご利用拡大に努めました。加えて、訪日外国人の利便性向上を図るため、在来線への駅ナンバリング導入、東海道新幹線や特急「ひだ」における無料Wi-Fiサービスの提供開始、特急「ひだ」車内の和式トイレの一部の洋式化を行ったほか、タブレット端末やスマートフォン等を活用した駅・車内における英語放送の充実にも努めました。また、TOICAについては、3月に3路線、18駅に導入するなどご利用エリアを拡大しました。

当期における輸送実績(輸送人キ口)は、ビジネス、観光ともにご利用が順調に推移したことから、東海道新幹線は前期比2.8%増の562億7千7百万人キ口、在来線は前期並みの94億5千9百万人キ口となりました。

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

上記の結果、当期における営業収益は前期比2.6%増の1兆4,613億円、営業利益は前期比6.7%増の6,648億円となりました。

②流通業

流通業においては、「タカシマヤ ゲートタワーモール」において開業1周年キャンペーンを開催するとともに、「ジェイアール名古屋タカシマヤ」と「タカシマヤ ゲートタワーモール」が連携して、顧客ニーズを捉えた営業施策を展開することで、収益力の強化に努めました。また、駅構内の店舗においてリニューアルを実施したほか、品揃えの拡充等を通じて競争力を高めました。

上記の結果、当期における営業収益は前期比3.8%増の2,649億円、営業利益は前期比17.2%増の96億円となりました。

③不動産業

不動産業においては、「東京駅一番街」の飲食店エリア内に「東京

グルメゾン」、新富士駅に「アスティ新富士」を開業したほか、静岡駅ビル「パルシェ」の「食彩館」でリニューアルを実施するなど、競争力、販売力の強化に取り組みました。また、社宅跡地の開発において、岐阜市内の分譲マンション「セントラルガーデン・レジデンス岐阜加納」及び分譲宅地の第2期、愛知県刈谷市内の分譲マンション「セントラルガーデン・レジデンス刈谷」の販売を進め、完売しました。

上記の結果、当期における営業収益は前期比5.3%増の821億円、営業利益は前期比9.4%増の202億円となりました。

④その他

ホテル業においては、魅力ある商品の設定や販売力強化に取り組みるとともに、海外からのお客様のニーズも踏まえたより高品質なサービスの提供に努めました。

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

鉄道車両等製造業においては、鉄道車両や建設機械等の受注・製造に努めました。

上記の結果、当期における営業収益は前期比0.2%減の2,610億円、営業利益は前期比21.9%増の161億円となりました。

2020年3月期の取組み

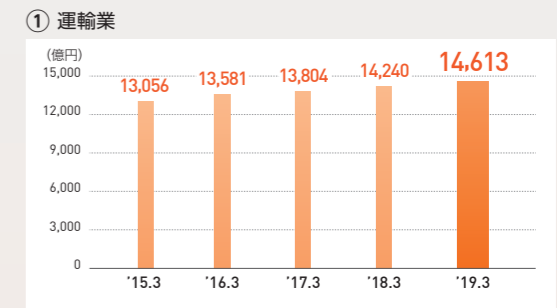
次期については、引き続き鉄道事業における安全・安定輸送の確保を最優先に、東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策をはじめとする地震対策、土木構造物の大規模改修工事を着実に進めます。また、N700A(3次車)の投入完了による東海道新幹線全列車の最高速度285km/h化に合わせ、「のぞみ12本ダイヤ」を2020年春に実現するなど、さらなる輸送サービスの充実に取り組みます。加えて、2020年7月に予定している次期新幹線車両N700Sの営業運転開始に向けた準備を進めるほか、ハイブリッド方式による在来線次期特急車両の試験走行車を新製し、走行試験を開始します。超電導リニアによる中央新幹線計画については、安全、環境、地域との連携を重視して、着実に進めます。高速鉄道システムの海外展開についても着実に推進するとともに、関連事業については、JRセントラルタワーズとJRゲートタワーの一体的な運営をさらに充実させ、相乗効果を発揮することで、収益拡大を図ります。こうした各種課題を着実に進めるため、引き続き、収益力の強化と技術レベルの不断の向上に取り組みるとともに、設備投資を含めた業務執行全般にわたる効率化と低コスト化を徹底し、経営体力の充実を図ります。

■2020年3月期の業績予想(連結)

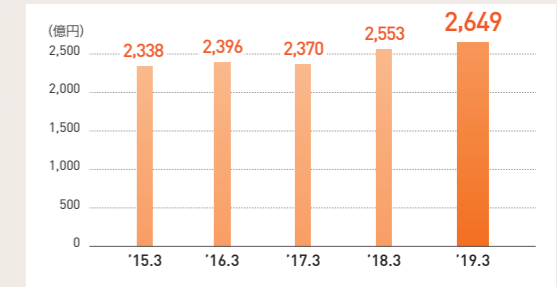
	(億円)	(前期比)
営業収益	18,910	100.7%
営業利益	6,760	95.2%
経常利益	5,990	94.7%
親会社株主に帰属する当期純利益	4,160	94.8%

注:2019年3月期決算公表時点

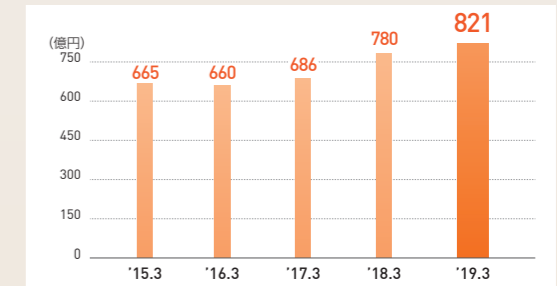
■営業収益の推移



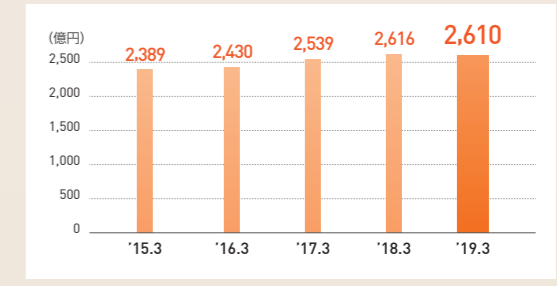
② 流通業



③ 不動産業



④ その他



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

財務ハイライト

▶ 連結

	2015年 3月期 (億円)	2016年 3月期 (億円)	2017年 3月期 (億円)	2018年 3月期 (億円)	2019年 3月期 (億円)
営業収益	¥16,722	¥17,384	¥17,569	¥18,220	¥18,781
営業費用	11,656	11,597	11,374	11,600	11,683
営業利益	5,065	5,786	6,195	6,620	7,097
税金等調整前当期純利益	4,046	5,081	5,600	5,618	6,302
親会社株主に帰属する当期純利益	2,641	3,374	3,929	3,955	4,387
減価償却費	2,715	2,423	2,253	2,160	2,112
資本的支出 ^{※1}	2,145	2,383	3,299	3,256	4,143
総資産	52,179	52,685	70,526	89,086	92,957
純資産	20,639	23,525	27,267	30,847	35,080
自己資本	20,201	23,163	26,924	30,554	34,712
自己資本比率	38.7%	44.0%	38.2%	34.3%	37.3%
総資産営業利益率	9.7%	11.0%	10.1%	8.3%	7.8%
自己資本当期純利益率	14.0%	15.6%	15.7%	13.8%	13.4%
1株当たり当期純利益	¥1,342	¥1,714	¥1,996	¥2,015	¥2,238
1株当たり年間配当金額	120	125	135	140	145

※1:有形固定資産及び無形固定資産の増加額

▶ 単体

	2015年 3月期 (億円)	2016年 3月期 (億円)	2017年 3月期 (億円)	2018年 3月期 (億円)	2019年 3月期 (億円)
営業収益	¥13,066	¥13,579	¥13,807	¥14,274	¥14,648
鉄道事業	12,978	13,497	13,719	14,148	14,520
関連事業	87	82	88	125	128
営業費用	8,311	8,003	7,849	8,021	7,971
鉄道事業	8,265	7,941	7,799	7,935	7,887
関連事業	46	61	49	86	83
営業利益	4,754	5,576	5,958	6,252	6,677
税引前当期純利益	3,978	4,917	5,411	5,495	5,901
当期純利益	2,602	3,286	3,818	3,844	4,140
減価償却費	2,558	2,270	2,109	1,986	1,934
設備投資額	2,572	2,591	3,308	3,845	4,488
総資産	50,134	50,594	68,143	87,264	90,921
純資産	19,310	22,199	25,828	29,298	33,154

その他関係資料

○連結子会社一覧表(表1)

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

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

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

○事故から学ぶ安全(コラム1)

「事故から学ぶ安全」は、過去に発生した事故や災害等について容易に理解できるようにイラスト形式で紹介した冊子であり、2007年度に第1巻を発行し、これまでに計7冊発行しています。2018年度に、このイラストに動きや音声、効果音を付加したデジタルコンテンツを作成しDVDに収録しました。これらは、総合研修センターや現業機関に配布して、研修や職場内教育訓練などで活用しています。

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



○速度向上による到達時間の短縮(コラム2)

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

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

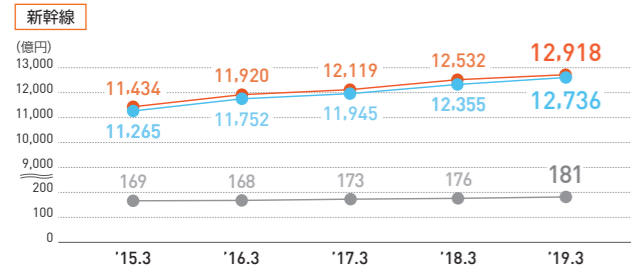
2014年には「のぞみ10本ダイヤ」、2015年には最高速度285km/hへの速度向上を実施し、現在の東京～大阪の所要時間は最短2時間22分にまで短縮されています。

東海道新幹線の速度向上による速達化

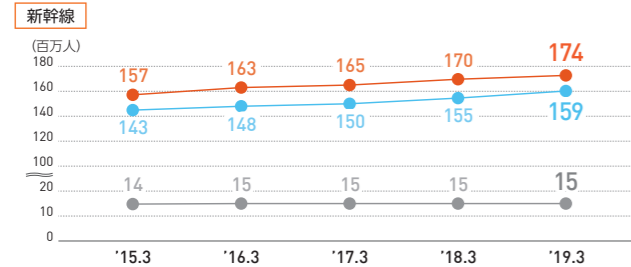
開業日	車両	最高速度	東京～大阪 最短所要時間
1964年10月1日	0系	210km/h	4時間 (翌年度には3時間10分)
1986年11月1日	100系	220km/h	2時間52分
1992年3月14日	300系	270km/h	2時間30分
2015年3月14日	N700A	285km/h	2時間22分

● 財務・輸送の状況

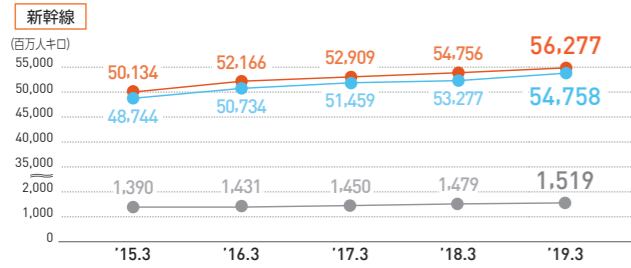
旅客運輸収入



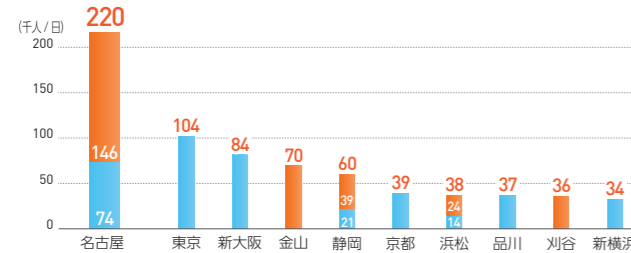
旅客輸送人員



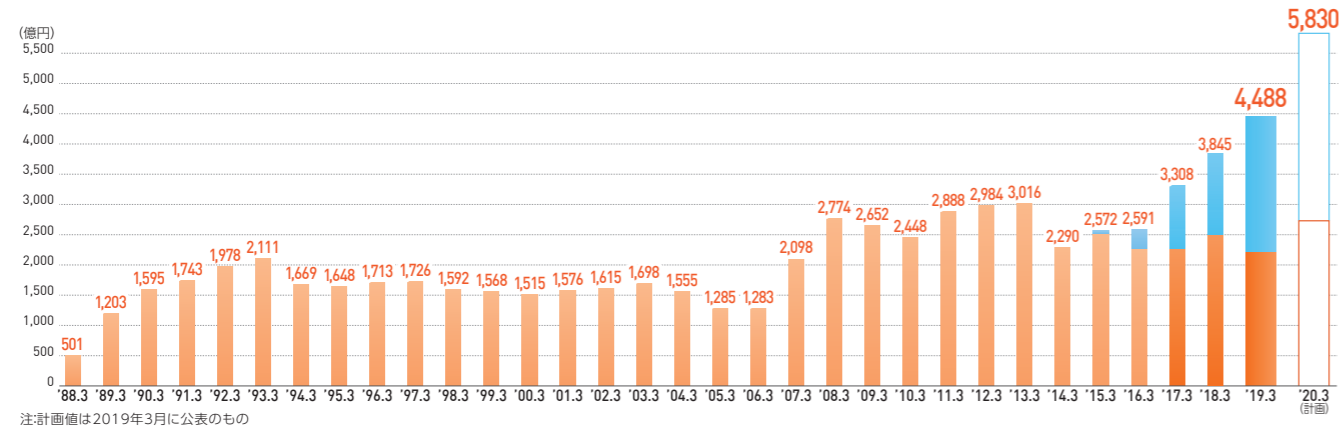
旅客輸送人キロ



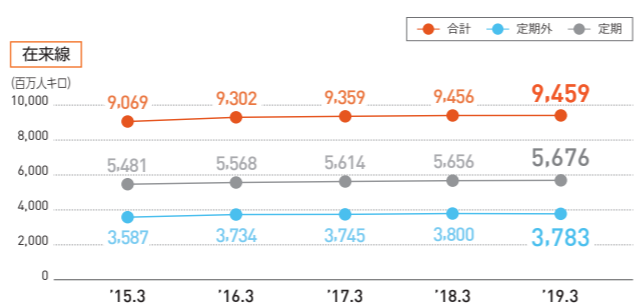
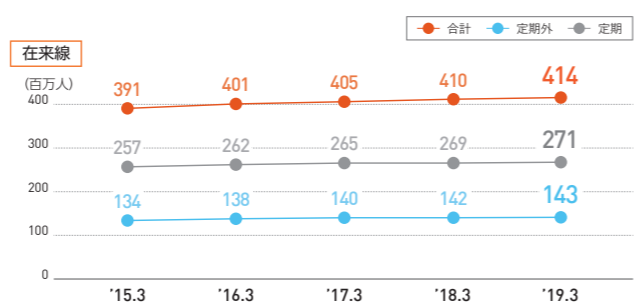
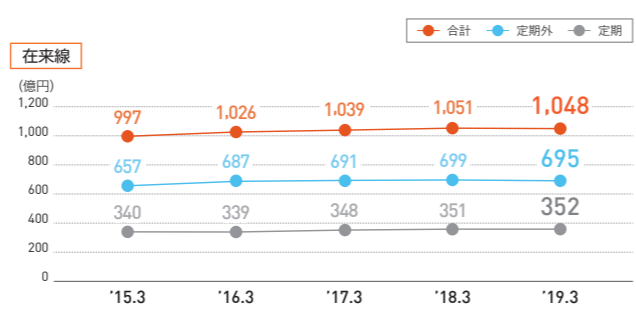
乗車人員ベスト10駅 [2018年度]



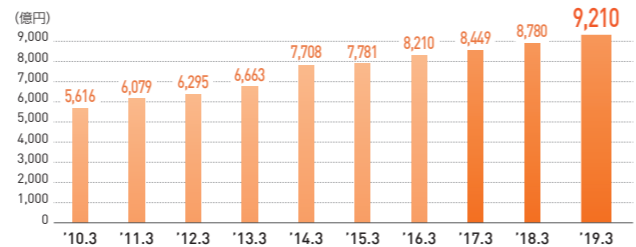
設備投資額の推移 (単体)



注: 計画値は2019年3月に公表のもの

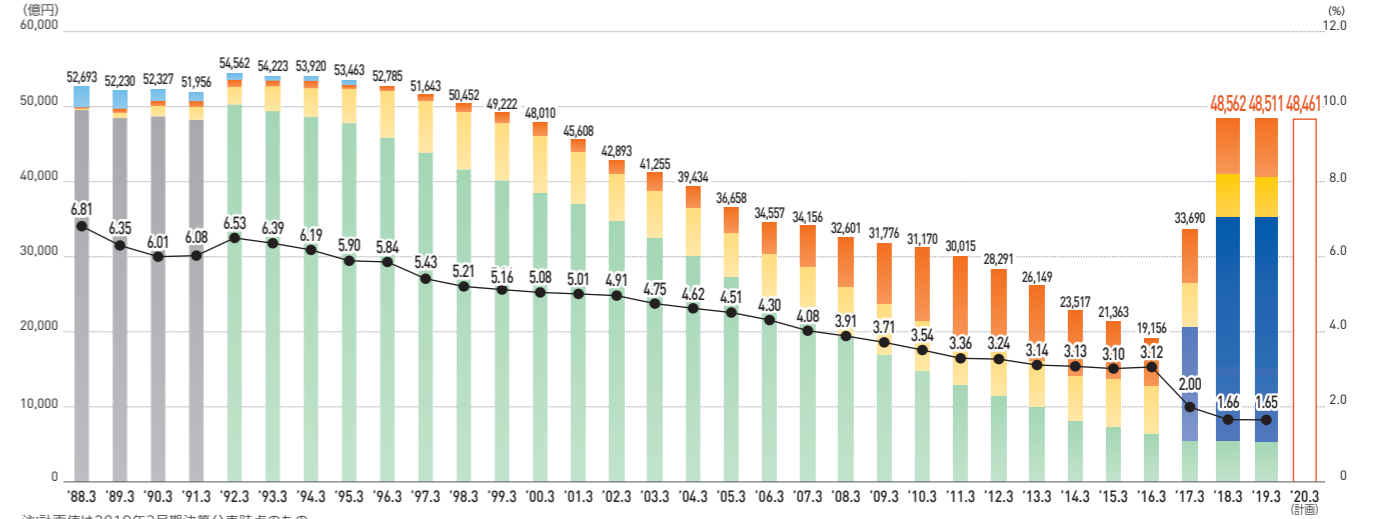


EBITDAの推移 (連結)



注: EBITDAは営業利益+減価償却費により算出

長期債務の推移 (単体)



注: 計画値は2019年3月期決算公表時点のもの

■ 財政投融資を活用した長期借入について (中央新幹線建設長期借入金)

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

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

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

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

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

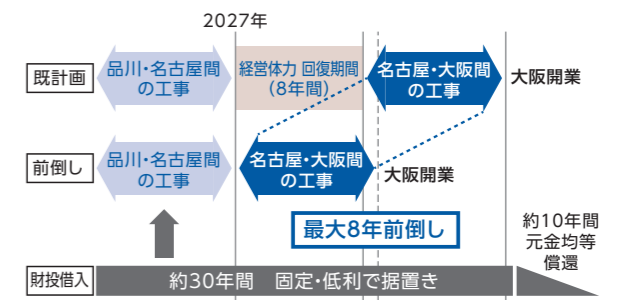
営と安定配当を堅持しながら、全線開業を迎える見通しとしていました。この財投借入の活用により、この経営体力の回復期間を短縮し、最大8年前倒しを目指して建設を推進します。

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

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

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

前倒しイメージ



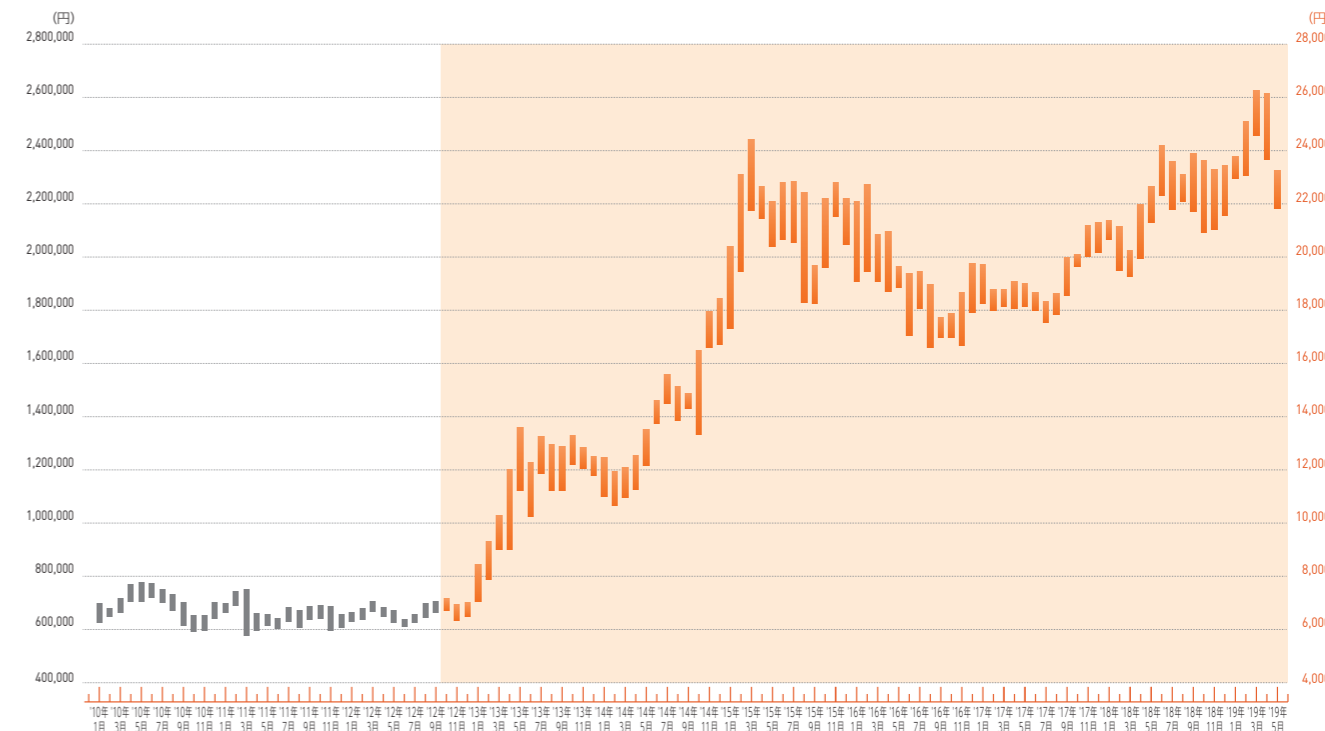
● JR3社の財務データ比較(連結)※1



※1 JR各社2019年3月期決算短信 有価証券報告書より当社が算出
 ※2 (営業利益+受取利息・配当金)/支払利息

● 株式情報

▶ 当社株価の推移



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

▶ 大株主の状況

氏名又は名称	所有株式数	発行済株式(自己株式を除く)の総数に対する所有株式数の割合(%)
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	11,161,400	5.67%
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	10,546,500	5.35%
株式会社みずほ銀行	8,642,300	4.39%
野村信託銀行株式会社(退職給付信託三菱UFJ銀行口)	7,125,000	3.62%
株式会社三菱UFJ銀行	6,678,100	3.39%
日本生命保険相互会社	5,000,000	2.54%
トヨタ自動車株式会社	4,000,000	2.03%
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口5)	3,514,000	1.78%
第一生命保険株式会社	3,423,900	1.74%
農林中央金庫	3,350,000	1.70%
計	63,441,200	32.20%

注:上記のほか、当社は自己株式8,999,239株を保有しています。

[2019年3月31日現在]

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

MSCI Japan ESG Select Leaders Index

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

Sense in sustainability

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

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