



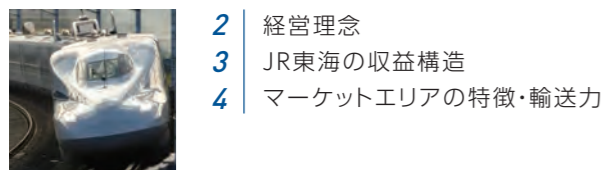
JR東海 統合報告書 2023

統合報告書 2023

2023年3月期



東海旅客鉄道株式会社



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



事業戦略

- 5 JR東海のあゆみ
- 7 TOP MESSAGE
- 11 「ESG経営」の好循環
- 13 当社の実践する「ESG経営」



Highlight

- 19 1. 最新の技術を活用した経営体力の再強化
～より安全で、より便利で、より快適な鉄道を目指して～
- 23 2. カーボンニュートラルに向けた目標と
TCFDの提言への取組み
- 25 3. JR東海の持続的な成長を支える人材への取組み
～人材育成・働きがいのある職場づくり・健康経営～



「経済的価値」の創造

- 31 財務データ



「社会的価値」の創造

- 35 社会 Social
- 63 環境 Environment
- 71 企業統治 Governance

- 77 会社概要

編集方針

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

【見直し等に関する注意事項】

本誌に記載されている将来の計画や見込み数値等は、当社が現在入手可能な情報に基づく見直しであり、リスクや不確実性を含んでいます。潜在的なリスクや不確実性の例としては、経済動向や事業環境、消費動向、当社及び子会社における他社との競合状況、法律や規制等の変更等が挙げられます。なお、本誌は、原則として2023年9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。
- FY2022は2022年度を示します。

経営理念

日本の大動脈と 社会基盤の 発展に貢献する

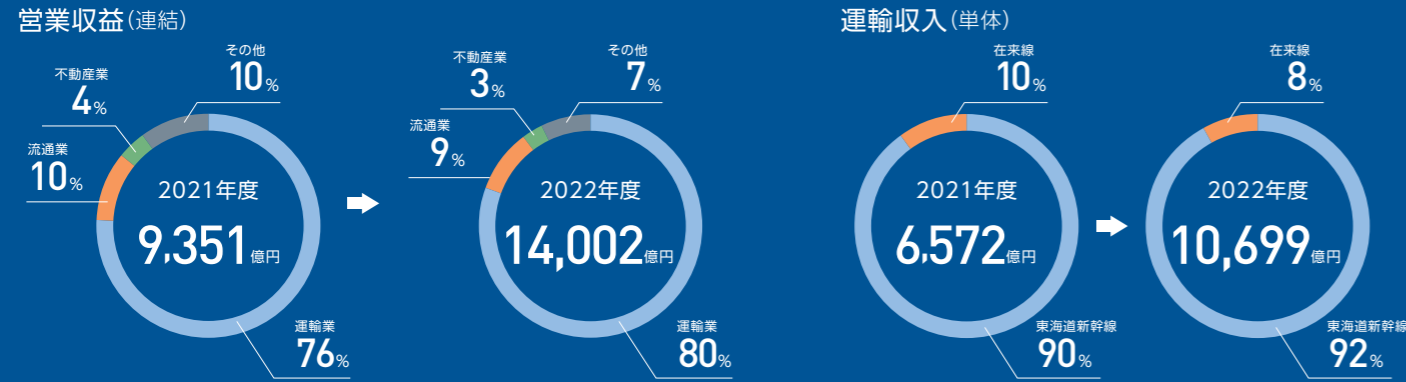
「日本の大動脈」とは

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

「社会基盤」とは

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

JR東海の収益構造



※1 連結の比率は外部売上高に基づく ※2 2021年度、2022年度の営業収益及び運輸収入は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている

マーケットエリアの特徴・輸送力



運輸業

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

主な関係会社

- 東海旅客鉄道(株)
- ジェイアール東海バス(株)

流通業

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

主な関係会社

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

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

不動産業

駅ビル等不動産賃貸事業のほか、不動産分譲事業を行っています。

主な関係会社

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

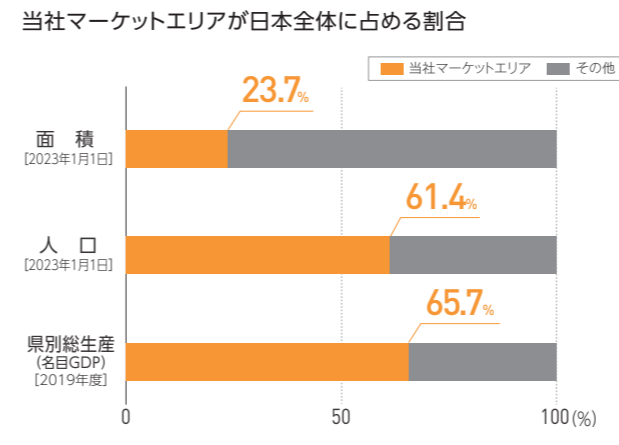
その他

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

主な関係会社

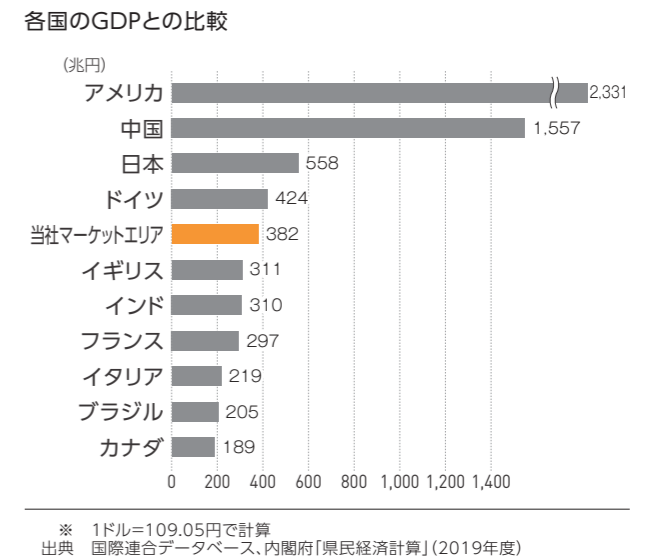
- (株)ジェイアール東海ホテルズ
- 中央リネンサプライ(株)
- (株)ジェイアール東海ツアーズ
- ジェイアール東海建設(株)
- (株)ジェイアール東海エージェンシー
- 東海交通機械(株)
- 日本車輛製造(株)
- 日本機械保線(株)

日本の人口及び経済活動は東京圏～名古屋圏～大阪圏に集中

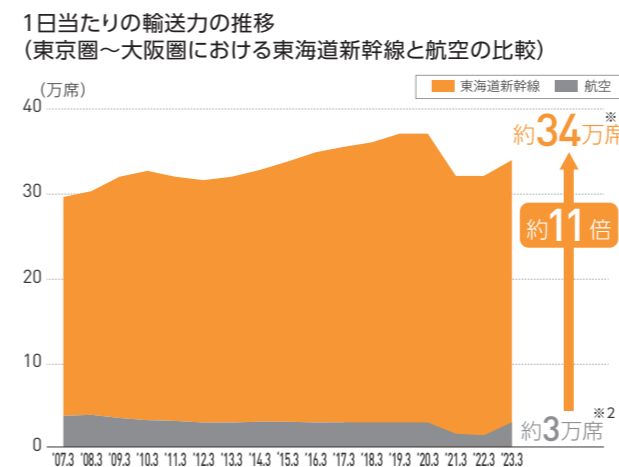


※ 当社マーケットエリアは以下の都府県を対象として計算
東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、静岡県、山梨県、長野県、愛知県、三重県、岐阜県、滋賀県、大阪府、京都府、兵庫県、奈良県
面積：国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」
人口：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」
県別総生産：内閣府「県民経済計算」

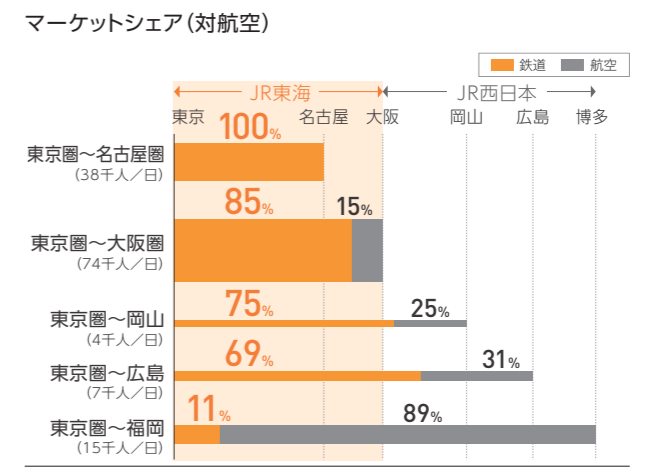
当社マーケットエリアは世界の主要国の経済規模に匹敵



他輸送モードでは追従できないキャパシティを提供



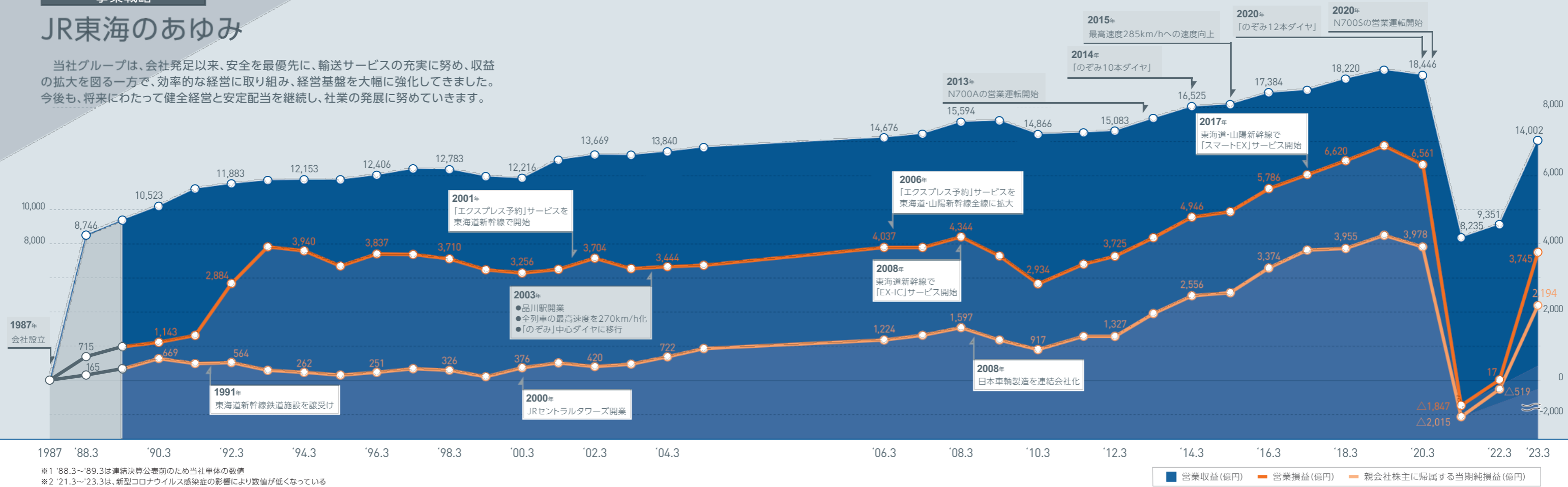
当社マーケットエリアにおいて圧倒的なシェアを確立



事業戦略

JR東海のおゆみ

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



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

国鉄の分割民営化により誕生

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

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

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

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



民営化当時の写真
 「ひだ1号」出発式(1987年4月1日、名古屋駅)

一貫して東海道新幹線の輸送サービスを向上

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

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

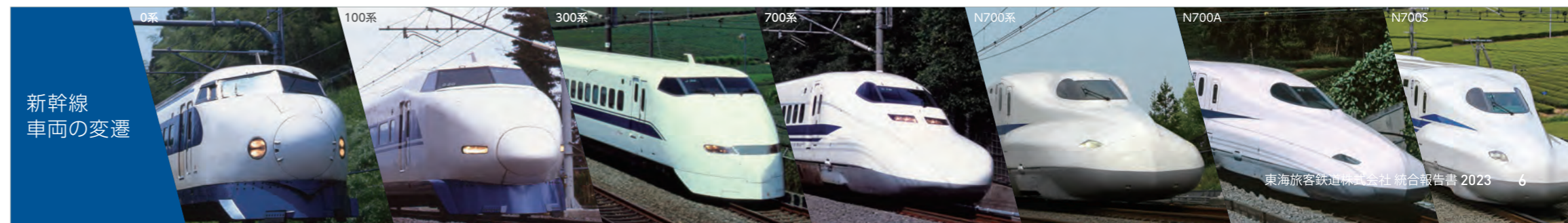
2014年には「のぞみ10本ダイヤ」、2015年には最高速度285km/hへの速度向上を実施し、現在の東京～大阪間の所要時間は最短2時間21分にまで短縮されています。2020年3月のダイヤ改正では、お客様のご

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

強固な経営基盤の確立

	1987年度	2019年度	2022年度
鉄道運転事故(件/年)	60	17 (大幅減)	24
輸送量(万人/日)	27.9	45.8 (1.6倍)	36.0
運転本数(本/日)	231	378 (1.6倍)	356
最高速度(km/h)	220	285 (+65km/h)	285
営業収益(億円)	8,746 ※1	18,446 (2.1倍)	14,002
営業損益(億円)	715 ※1	6,561 (9.2倍)	3,745
親会社株主に帰属する当期純損益(億円)	165 ※1	3,978 (24.1倍)	2,194
長期債務(兆円)	5.5 ※2	1.8 ※3 (△3.6兆円)	1.9 ※3

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



新幹線
 車両の変遷

Top Message

事業戦略

「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という当社の使命を将来にわたって力強く果たしていきます。



代表取締役社長 丹羽 俊介

当社の経営に関する考え方

2023年4月1日より社長に就任した丹羽です。平素よりJR東海グループの経営に一方ならぬご支援をいただき、心より御礼申し上げます。

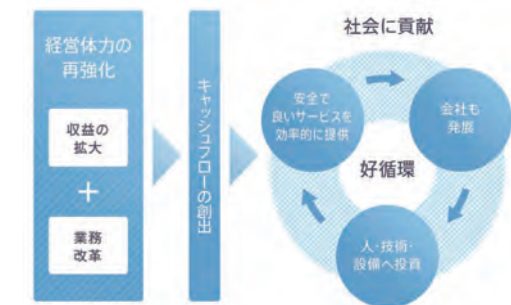
初めに、当社の経営に関する私の考え方についてお話ししたいと思います。

鉄道事業者としての最優先事項は安全の確保であり、鉄道会社への信頼は、日々の安全の継続の上に成り立っています。当社は、設備投資を着実に実施するとともに、社員教育や訓練によって社員の力量を高め、ハード・ソフトの両面から安全を不断に追求していきます。

当社の鉄道事業のマーケットエリアである東京～名古屋～大阪間は日本経済を支える大動脈であり、大変旺盛な需要があります。当社はこれまで、安全の確保を大前提とした上で東海道新幹線の輸送力を高め、加えてEXサービスの改善等の利便性の向上に取り組むことによって、この旺盛な需要に応え、収益を伸ばしてきました。しかしながら、2020年から始まったいわゆる「コロナ禍」の3年間は大変厳しい経営環境に置かれることになりました。緊急事態宣言下の2020年4月には東海道新幹線及び在来線特急列車の輸送量が前年度から約9割減となり、2020年度、2021年度ともに大幅な赤字を計上し、大変強い危機感を抱きました。2022年度以降は鉄道のご利用やグループ会社の収入もある程度回復しましたが、「コロナ禍」を経て世の中の人々の生活様式や動き方は大きく変化しており、収益を上げる方向性は新しいものにしていかねばならないと考え、「収益の拡大」と「業務改革」の2つの柱からなる「経営体力の再強化」という戦略を打ち立てました。そして、2022年10月には当社の考える「鉄道の将来像」をお示しましたが、会社全体でその実現に向けて取り組み、キャッシュ・フロー

を創出することによって、今後も投資とサービス改善の好循環を実現していきます。「経営体力の再強化」という進化・変革にグループ会社を含む社員が一体となってチャレンジし、「コロナ禍」前よりも強靱な経営基盤を持つ会社にしていきたいと考えています。

経営体力を再強化し、投資とサービス改善の好循環を実現します



他方、当社の収益の柱である東海道新幹線もすでに開業から60年近くが経過し、将来の経年劣化や大規模災害等のリスクに抜本的に備える必要があることから、中央新幹線計画を強力に推進しています。中央新幹線に超電導リニアを導入することで、圧倒的な時間短縮効果によって三大都市圏が1つの巨大都市圏となり、日本社会・経済の活性化に大きく資するものとなります。工事の安全、環境の保全、地域との連携を大切にしながら、まずは名古屋までの開業を目指して全力で取り組んでいます。

「ESG経営」の好循環を実現し、日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する

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

具体的には、日本の大動脈である東海道新幹線と東海地域の在来線について、安全を最優先に正確・快適な鉄道輸送サービスを徹底的に磨き上げるとともに、鉄道事業と相乗効果の高いグループ事業を展開し、低コスト化、効率化、経営体力の再強化に取り組み、収益及び利益を着実に増やすことでキャッシュ・フローを確保して、「経済的価値」を不断に追求してきました。

一方で、主力の東海道新幹線を軸とする事業活動において安全・正

確・快適なサービスを追求することで、より暮らしやすい社会の実現、地域の発展に貢献するとともに、元来、環境性能の高い鉄道輸送のご利用を促進しつつ、最新技術を取り入れながら環境優位性の向上も不断に図ってきました。こうした事業活動の成果は、安全かつ強靱なイ



Top Message 事業戦略

インフラの構築、イノベーションの推進、気候変動の影響軽減という形でSDGsの目指す「持続可能な開発」の達成につながっています。さらに、鉄道事業の運営を支える人材の育成に力を入れ、ジェンダー平等、働きがいのある職場づくりや雇用の促進という観点からも、SDGs達成につながる取組みを日々進めるなど、不断に「社会的価値」を創造してきました。

人材の力を高め、推進力に満ちた組織を目指す

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

当社及びグループ会社では、高いポテンシャルを持った社員が数多く働いています。「コロナ禍」の苦しい環境下を乗り越えようと、若手や中堅を含めた多くの社員と議論を交わす中で、発想力やチャレンジ精神に満ちた数多くの社員に出会い、当社が難局を乗り越えるポテンシャルを持っていることを改めて確信することができました。こうした人材のポテンシャルを最大限に引き出し、会社経営に結び付けていきたいと考えています。

地域社会に根差した鉄道会社としての役割を果たす

名古屋・静岡地区を中心とした在来線は地域のお客様の通勤・通学をはじめとする日常の移動手段としての役割を担っています。道路網の発達やテレワークの普及などにより、在来線を取り巻く環境には厳しいものがありますが、運営の効率化やサービスアップにより、当社は地域のインフラ事業者としての役割を果たしてきました。2022年から2023年にかけては新型特急車両HC85系を特急「ひだ」「南紀」に投入し、より多くのお客様に快適で楽しい旅を楽しんでいただきたいと期待しています。

また、鉄道をご利用になる方をはじめ、多くの方が集まる駅は地域社会の重要な拠点であり、これまで当社はこの恵まれた立地を活かし、オフィス、商業、ホテル等を展開し、駅の魅力を大きく高めつつ収益を上げてきました。2023年10月からは当社グループの商業施設で貯めて使えるポイントサービスも開始しました。これからもより一層駅を中心とした地域の方々の満足度を高めるサービス提供に工夫を重ねていきます。

他方、中央新幹線では、大井川の水資源と南アルプスの環境への影響に関する地域の方々のご懸念もあり、南アルプストンネル静岡工区に着工できていないという課題がありますが、国土交通省主催の「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」における科学的・学術的な議論を踏まえて、地域の皆様のご懸念・ご不安を解消すべく、双方向の丁寧なコミュニ

ケーションに取り組んでいます。大井川の水資源利用への影響についても、有識者会議が2021年12月に取りまとめた「大井川水資源問題に関する中間報告」を踏まえて、地域へのわかりやすい説明、リスク対応とモニタリングの具体化、工事の一定期間、例外的に県外へ流出するトンネル湧水量と同量を大井川へ戻す方策の実現等に取り組んでいます。

そして、先述の「経済的価値」であるキャッシュ・フローを原資に、さらに安全かつ強靱で環境優位性の高いインフラの整備とサービスの向上、それを支える人材育成とイノベーションの推進を進め、「社会的価値」を創造するとともに、より良いサービスを提供し、多くの方々にご利用いただくという好循環を実現してきました。現在進めている中央新幹線計画も、こうした好循環により実現可能となったわけです。

これまで当社を支えてきた規律、チームワーク、一体感といった価値観を今後も堅持しつつ、今後はこうした価値観をベースに、「自由に考え、大いに議論し、粘り強くやり抜く」という企業文化を醸成していきます。当社を取り巻く環境が変化している中、困難な環境下にあっても様々な施策を立案し、実現することができる推進力に満ちた組織をつくっていきます。

強い組織を作る上で、議論の多様性は必要不可欠です。特に、当社は鉄道をはじめ、様々な方々にご利用になる公共性の高いサービスを提供していることから、多様なバックグラウンドを持つ一人ひとりの社員が持てる能力を存分に発揮し活躍していくことが重要だと考えています。育児・介護等のライフイベントと仕事の両立支援制度の充実や、女性活躍推進プロジェクトの取組みにより、これまで以上に男女を問わずすべての社員が意欲や働きがいをもって長きにわたり活躍し、職業人生の充実を図りながら、会社の発展に貢献できるようにしていきます。



地球環境に優しい鉄道のご利用を促進し、地球環境保全に貢献する

鉄道は他の輸送機関に比べてエネルギー効率がが高く、地球環境への負荷が少ないという優れた特性を有しています。持続可能な社会の実現に、鉄道が果たすことができる役割は大きいと考えます。こうした鉄道の特性をさらに向上させるべく、当社は省エネ型車両の導入など様々な取り組みを進めてきました。政府の「2050年カーボンニュートラル」政策を前提にCO₂排出実質ゼロを目指すことで、鉄道の環境優位性をさらに高めていきます。また、「東海道新幹線再生アルミ」の活用等、廃棄物の削減や資源の再利用を通じて地球環境への負荷を低減していきます。

直近の取組みとしては、東海道新幹線の盛土を活用した太陽光発電に着手することを2023年11月に発表しました。これまで未活

用であったアセットを活かして再生可能エネルギーを新たに生み出す、鉄道会社だからこそ可能な社会貢献だと考えています。

これらに加え、当社は2021年5月にTCFD*の提言に賛同し、すでに2022年4月には河川氾濫の増加に伴う東海道新幹線の設備損害について定量的に分析して開示していますが、大雨による利益損失に関する分析も完了したため、今回開示をさらに拡充しました。今後も継続して気候変動に関するリスクと機会の把握に努め、情報開示を進めていきます。

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

ステークホルダー間のバランスを意識したガバナンス

鉄道事業は公益性が高く、様々なステークホルダーの支えがあって成り立っています。特定の利害関係者に偏重することなく、すべてのステークホルダーの皆様からの信頼を高め、企業として持続的に成長し、「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という当社の使命を果たし続けていきます。その上で、株主還元の方針としては、健全経営を堅持しながら、中央新幹線計画等の各種プロジェクトを着実に推進するための内部留保を確保し、配当については安定配当を継続することを基本方針としています。この方針に基づいて、「コロナ禍」で純損失を計上した期間も一定の配当を継続しました。まずは、早期に「コロナ禍」前の経営状態に回復させ、さらにそれを上回るよう、先述した様々な取組みを力強く推進していきます。

私たちは長期的な目線での設備投資、人材育成等を通じて、日本の大動脈を担う東海道新幹線の安全・正確・高速・高頻度という特性を磨き上げ、東海道新幹線とネットワークをなす東海地域の在来線、さらには、グループ事業を引き続き強化していきます。中央新幹線計画もこのような文脈の下、当社の使命を果たし続けるために推進するものであり、将来にわたって当社の経営を安定させ、株主の皆様をはじめとしたすべてのステークホルダーの利益を確保することに繋がると考えています。ステークホルダーの皆様におかれましては、より一層のご支援と、当社グループに対するご理解を賜りますよう、よろしく願い申し上げます。



事業戦略

「ESG経営」の好循環

社会的価値の創造

経済的価値の創造

持続可能な成長

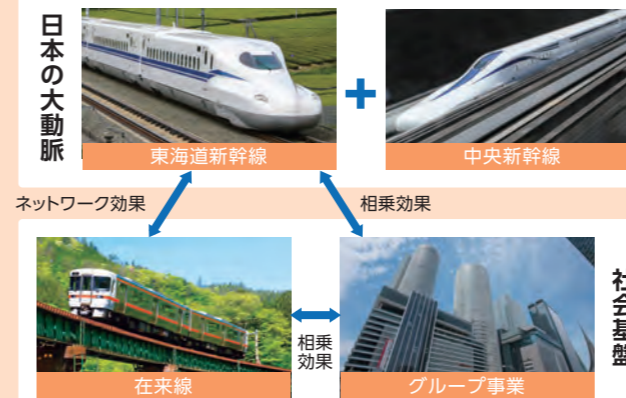
キャッシュ・フローの創出

重要課題(背景となる社会テーマ)

9 産業と技術革新の基盤をつくろう	11 住み続けられるまちづくりを	安全かつ強靱なインフラの構築 (大規模地震、自然災害の激甚化、新たな感染症、サイバーセキュリティ)
11 住み続けられるまちづくりを	11 住み続けられるまちづくりを	
11 住み続けられるまちづくりを	11 住み続けられるまちづくりを	利用しやすい交通インフラの提供 (バリアフリー、インバウンド需要)
11 住み続けられるまちづくりを	11 住み続けられるまちづくりを	地域の活性化 (沿線地域社会・経済の発展)
12 つくる責任 つかう責任	13 気候変動に具体的な対策を	地球環境の保全 (気候変動、資源不足)
5 ジェンダー平等を 実現しよう	8 働きがいも 経済成長も	働きやすい職場の確立 (社員の働きがい、人材の多様性)
9 産業と技術革新の 基盤をつくろう	9 産業と技術革新の 基盤をつくろう	イノベーションの推進 (経済成長、技術基盤の確立)

事業活動上の重点事項

- 1 安全対策**
(安全に仕事を進める力)
- 2 サービス向上策**
(より良いサービスを提供する力)
- 3 効率化**
(効率的に仕事をやる力)
- 4 環境優位性の追求**



経営資本(人・技術・設備等)

適切なガバナンス

経営体力の再強化

- 収益の拡大
- 業務改革

将来への投資

- 人材育成
- 技術開発
- 設備投資

株主還元
(安定配当の継続)

土台の強化



ステークホルダー





当社の実践する「ESG経営」

当社の事業活動上の重点事項

当社は、「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という経営理念のもと、中長期的な展望に立ち、安全・安定輸送の確保を最優先に日本の大動脈輸送を担う東海道新幹線と東海地域の在来線網を一体的に維持・発展させつつ、大動脈輸送を二重化する中央新幹線の建設により「三世代の鉄道」を運営するとともに、グループ会社と一体となって鉄道と相乗効果のある関連事業を展開していくことを基本方針としています。

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

1 安全対策

鉄道事業はいつ、いかなる時であっても、安全の確保が最大の使命です。これまでの実績に関わらず、ひとたび大事故を起こせば、企業への信頼は一気に失われ、企業の存立すら危うくなります。こうした認識のもと、当社は会社発足当初から、安全確保に向けソフト、ハード両面から最大のエネルギーを注いできています。ソフト面では、規程等のルールを中心に、安全を守る仕組みを不断に構築してきました。また、こうした仕組みを運用していくには、人材の育成が不可欠であり、社員が自らルールを順守できるよう規律意識の向上と、業務やルールの本質を主体的に考え理解を深める取り組みを推進しています。合わせて、自然災害や不測の事態等の異常時に想定される様々な状況に適切に対応するため、実践的な訓練を繰り返し実施しています。

また、ハード面での設備投資も安全を確保する上では重要です。当社がこれまで行ってきた設備投資の過半が安全に関わるものであり、その総額は会社発足以降、4.4兆円を超えています。例えば、東海道新幹線においては、ATC(自動列車制御装置)の更新、脱線防止ガードや地震防災システム等の地震対策、土木構造物の健全性の維持・向上を図るための大規模改修工事等を進めてきました。

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

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

在来線においても、ATS-PT(自動列車停止装置)の全線区導入、各種構造物の耐震化、降雨対策、落石対策、踏切保安設備改良等を行ってきました。加えて、駅、車内、重要施設等でのセキュリティ対策を不断に進めているほか、技術開発においても、こうした設備を実現するための安全に関するテーマが中心となっています。さらに、現在取り組んでいる中央新幹線計画は、東海道新幹線の将来の経年劣化や大規模災害といったリスクに抜本的に備えるためのプロジェクトです。今後もソフト、ハード両面から取り組むことで、鉄道事業に最も重要な「安全に仕事を進める力」を磨いていきます。



乗務員の指差喚呼



大規模改修工事

2 サービス向上策

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

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

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



N700S

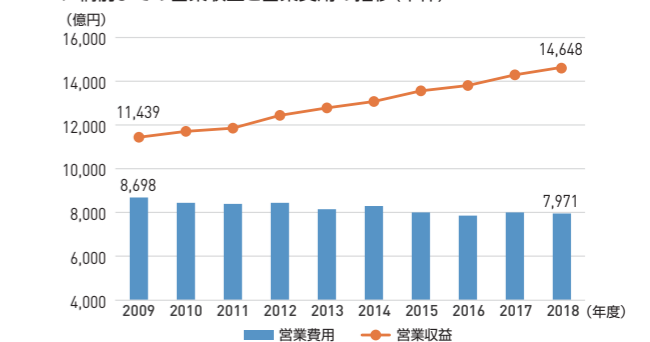
3 効率化

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

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

幹線計画についても、建設・運営・保守等、すべての場面において、安全を確保した上で不断にコストダウンを進めていくなど、今後も「効率的に仕事をする力」を磨いていきます。

コロナ禍前までの営業収益と営業費用の推移(単体)



4 環境優位性の追求

社会からの信頼を得つつ、当社が持続的に成長をするために、地球環境の保全は重要な課題だと認識しています。元来、鉄道には他の輸送機関に比べてエネルギー効率がが高く、地球環境への負荷が少ないという優位性がありますが、さらに環境負荷を低減するため、車両の省エネルギー化等、鉄道運行に係るエネルギー効率を一層高める取組みを進めています。

これに留まらず、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、より一層のCO₂排出削減に取り組んでいます。具体的には、当社が排出するCO₂のうち、約5%を占める「燃料等の使用に伴う直接排出」については、環境負荷を低減したHC85系を投入したほか、バイオ燃料の試験等を進めています。また、水素動力車両の開発を目的として車両走行試験装置と水素供給整備を組み合わせた模擬走行試験を開始し、蓄電池車については調査研究を継続します。残りの約95%を占める「電力使用に伴う間接排出」については、国内の電源部門全体の脱炭素化の動きに加え、N700S及び315系といった省エネ型車両の追加投入を進めるほか設備のさらなる省エネルギー化を進めるとともに、再生

可能エネルギーの活用にも取り組みます。これらに加え、金融安定理事會(FSB)によって設立された「気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)」の提言への賛同を表明しています。気候変動がもたらすリスク等に対する財務上の影響を把握し、TCFDの提言に基づいて、情報開示を進めていきます。



ハイブリッド方式の特急車両HC85系

「ESG経営」の好循環

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

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

そして、それを原資に、持続的に事業を発展させるため、長期的な視点から人材育成への投資、技術開発への投資、設備投資等を惜しみなく行い、経営資本を充実させることで、事業運営を行うための土台を強化してきました。そうして蓄えた経営資本を、再び事業活動上の重点事項を中心に投入しながら各種施策を進め、「安全に仕事を進める力」、「より良いサービスを提供する力」、「効率的に仕事をやる力」の3つの力を不断に高めることで、事業に一層の磨

きをかけ、さらなる「経済的価値」の創造につなげています。

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

「経済的価値」の創造

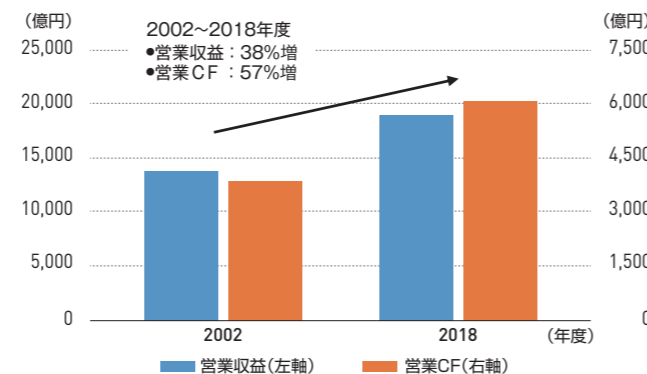
当社では、事業を通じて創造した「経済的価値」を原資に、東海道新幹線を中心に不断に事業に磨きをかけることで収益力を強化しつつ、業務の効率化も進めることで、さらに大きな「経済的価値」を創出してきました。東海道新幹線品川駅が開業する前の2002年度から、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の2018年度までを比較すると、営業キャッシュ・フロー（連結）は57%の成長を遂げています。

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

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

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

営業収益と営業キャッシュ・フローの成長（連結）



「社会的価値」の創造

S 社会 Social

S 安全かつ強靱なインフラの構築

東海道新幹線は、日本の三大都市圏である東京～名古屋～大阪を結ぶ大動脈として、1964年の開業以来、半世紀以上にわたって多くのお客様にご利用いただき、日本経済の成長を支えてきました。この地域は、面積で見ると日本の2割程度ですが、人口が集中し、GDPの6割以上を生み出している世界に比類のない集積地帯です。その中で東海道新幹線は、経済や社会の基本要素である移動サービスを提供する役割を果たしており、必要不可欠かつ他輸送機関に対し圧倒的なプレゼンスを有するインフラとなっています。そして、当社はいかなる時にも、この日本の大動脈輸送を守り抜くことができるよう、安全かつ強靱なインフラの構築を目指しています。

そのために、当社は会社発足当初から事故防止に向けソフト・ハード両面から最大のエネルギーを注ぎ、事故防止のためのルールや仕組みの構築、訓練による社員の育成・技量向上、各種保安設備の整備を不断に進めてきました。その結果、東海道新幹線は開業以来、乗車中のお客様が死傷される列車事故ゼロを継続しており、在来線を含めた鉄道運転事故の件数も会社発足時から大幅に減少しています。

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

S 利用しやすい交通インフラの提供

当社は、鉄道を安全に、安心してご利用いただくため、いわゆるバリアフリー法をはじめ関係諸法令等に基づき、国・関係自治体と三者共同で車両・設備の整備や改良を行ってきています。引き続き、変わりゆく社会の様々な要請について適切に対応していけるよう取り組んでいきます。

また、海外からのお客様に当社沿線の豊かな観光資源を訪れていただくことは、鉄道の増収や沿線各地の地域活性化という観点から重要な課題であると考えています。このため当社は、訪日観光の際にも「気軽に」「便利に」当社沿線を楽しんでいただきたいと考え、各種営業施策を展開しています。加えて、海外からのお客様にスムーズに駅や鉄道をご利用いただけるための設備・サービスの拡充等にも取り組んでいます。今後とも、当社の駅、車両が安全で使いやすいものとなるよう努めていきます。

Social

Environment

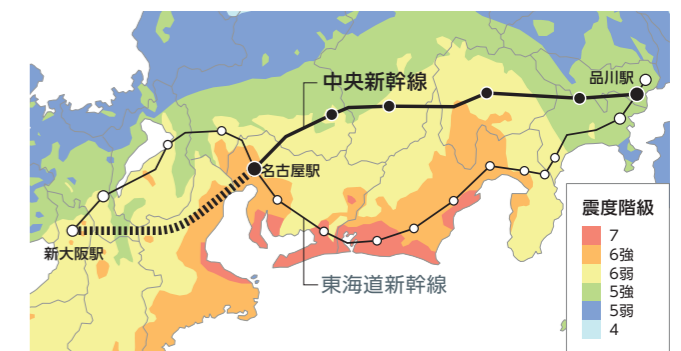
Governance



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

加えて、当社は、この大動脈輸送を二重系化し、東海道新幹線の将来の経年劣化や大規模災害といったリスクに抜本的に備えるために、超電導リニアによる中央新幹線計画を進めています。これにより、当社の経営リスクをさらに低減させることで経営の安定化を図り、日本の大動脈輸送を担うという当社の設立以来の使命を将来にわたって果たし続けていきます。

南海トラフ巨大地震の想定震度の最大値の分布図



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



N700S車椅子スペース



S 地域の活性化

当社は、日本の経済社会を支える東海道新幹線と合わせて、名古屋・静岡を中心とした在来線運営と、これらの地域を中心とした関連事業展開とを一体的に行い、人々の生活を支える社会基盤としての使命も担っています。当社が運営する12線区の在来線は、営業キロでは約1,400kmと東海道新幹線の約2.5倍の距離に相当し、通勤・通学をはじめとする日常生活の移動手段としての役割を果たしています。フリークエンシー向上や新型車両投入等を進めつつ、東海道新幹線と組み合わせる形で、輸送ネットワークの維持に努め、ご利用いただきやすいサービスを提供してきました。加えて、沿線地域と連携した営業施策により地域の活性化を図っています。

また、鉄道をご利用になるお客様をはじめ、多くの方が集まる駅

名古屋駅周辺の発展の様子



会社発足直後の様子

は、地域社会の重要な結節点であり、同時に当社にとっては重要な経営資源です。こうした経営資源を最大限活用し、駅の好立地におけるオフィス、商業、ホテル事業等を展開することで、駅が賑わい、鉄道のご利用の拡大につながる一方で、輸送サービスの改善によって鉄道利用が増加すれば、駅で展開する当社の関連事業の成長にも寄与することになります。こうした鉄道と関連事業の相乗効果の実現に、グループ会社と一体となって取り組んでいくことで、地域における人々の移動や経済活動の活性化につながっていくと考えています。ここ15年ほどで、名古屋駅周辺に高層ビル群が形成され、名古屋地区における人の流れも大きく変化したことはその一例であり、中央新幹線の開業でさらなる発展が期待されます。



JRゲートタワー完成後の様子



S 人材育成と働きがいのある職場づくり

当社は、人材こそが最大の経営資源と考えています。経営理念や行動指針を社員一人ひとりが自身の仕事に落とし込み、それをチームとしてまとめ上げ、しっかりとやり抜くことが、「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という経営理念をより高いレベルで実現することにつながります。このような考え方のもと、当社では人材育成と働きがいのある職場づくりを積極的に推進することで、エンゲージメント*を向上させ、企業価値の最大化に取り組んでいます。なお、エンゲージメントの状態を定期的・定量的に把握できるよう、エンゲージメント調査を年1回実施しています。

*会社に愛着を持ち、意欲をもって働いている状態

また、こうした企業活動を持続的なものとするため、社員の健康保持・増進も重要と考えています。当社は、健康施策の全体方針となる「健康づくり指針」を制定するとともに、人事担当役員をトップとする健康経営推進体制を整備し、健康経営へ向けた取り組みを積極的に推進しています。



S イノベーションの推進

当社が将来にわたって使命を果たし、発展していくためには、技術開発を通じて日々の安全・安定輸送や快適な輸送サービスを支える基盤となる仕組みやハードウェアを構築していくことが不可欠です。そのため、当社では、一体的かつ総合的に技術的諸課題に取り組むことを目的に、2002年に開設した小牧研究施設において、中長期的な視点から安全・安定輸送の確保をはじめ会社施策に資

する課題を設定し、計画的に技術開発に取り組んでいます。こうした取り組みは、地震・自然災害対策等の安全対策や、車両等の設備の機能強化によるサービス向上、環境性能の向上等、これまでに多くの先進的な成果として結実しています。また、大動脈輸送の抜本的強化策としての中央新幹線計画も、山梨リニア実験線や小牧研究施設等での技術開発の積み重ねによって推進されています。

E 環境 Environment

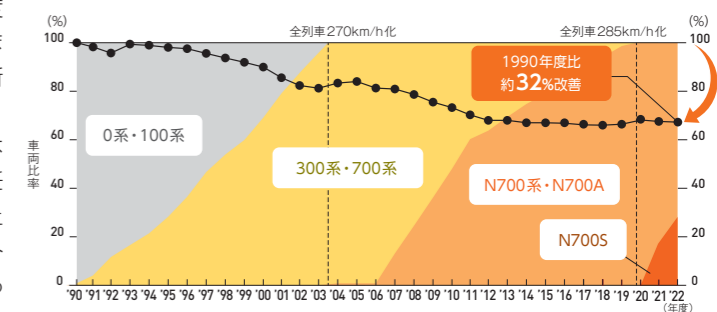
E 地球環境の保全

当社は、地球環境への負荷が少ない鉄道を一人でも多くのお客様に選択・利用していただくことで、運輸部門全体としての環境負荷が抑制され、地球環境保全につながると考えています。鉄道は国内全体の旅客輸送量のうち25%を担っているにも関わらず、CO₂排出量では7%を占めるにすぎません。当社では、こうした特性に不断に磨きをかけるべく、省エネルギー型車両の投入に取り組んできました。最新の新幹線車両N700Sでは、東京～新大阪を最高速度285km/hで走行した場合の電力消費量は、最高速度270km/hで走行した場合の300系(1992年3月～2012年3月まで営業運転)に対して28%の削減となっています。また、東海道新幹線(N700系「のぞみ」と航空機(B777-200)を比較した場合、東京～大阪間を移動する際の1座席当たりのエネルギー消費量は約8分の1、CO₂排出量では約12分の1です。当社は、企業の責任として地球環境保全に貢献しながら、今後も輸送サービスの向上に不断に取り組むとともに、政府による「2050年カーボンニュートラル」方針に沿って、より一層のCO₂排出削減に取り組む、さらなる

環境優位性の向上を図っていきます。

また、当社では、Reduce(廃棄物の発生抑制)、Reuse(再利用)、Recycle(再生利用)の3Rの取組み等、資源の有効利用の推進も行っており、化学物質や廃棄物の放出の削減はもとより、食品ロスの削減やマテリアルリサイクルにも取り組むなど、環境負荷の低減に努めています。

東海道新幹線の車両比率・エネルギー消費原単位の推移



G 企業統治 Governance

G 適切なガバナンス

当社の経営の柱となる鉄道事業においては、最重要課題である安全・安定輸送の確保に必要な取組みを着実に実行するという考え方を基礎として経営を行っています。また、中央新幹線という大規模かつ長期的な事業に取り組んでおり、これにより当社の経営リスクをさらに低減させ、経営の安定化を図るとともに、株主の皆様をはじめとしたすべてのステークホルダーの利益を確保することとしています。こうした取組みは、長期間にわたる多額の設備投資や

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

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

G ステークホルダーとの関係

当社が営む鉄道事業は公共性が高く、お客様、株主、従業員、取引先、地域社会等、多面的なステークホルダーが存在することから、こうした利害関係者の1つにのみ偏重するような経営を行うのではなく、全体の関係性をバランスよく保つことが重要であると考えています。

多くのご利用者の利便性等を向上させ、地域あるいは日本の経済・社会の発展に貢献するとともに、安定的に利益を確保して、株主への還元や従業員・取引先との長期安定的な関係構築等を行うことで、すべてのステークホルダーからの信頼を高め、企業として

の持続的な成長につながっていくと考えています。

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

最新の技術を活用した経営体力の再強化

～より安全で、より便利で、より快適な鉄道を目指して～

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

2022年10月に、当社が目指す鉄道の将来像とその主な取組みについて取りまとめました。これらの取組みを磨き上げることにより、将来にわたって在来線・東海道新幹線・中央新幹線の三世代の鉄道を一体的に発展させ、「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という当社の使命を力強く果たしていきます。



駅や新幹線車内の
ビジネス環境整備を推進



新幹線の新たな
座席のあり方を検討



新幹線車内の
新しい使い方を提供

より便利に

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



「EX旅先予約」「EX旅パック」等を活用した新たな旅行スタイルを提案

より快適に

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

より安全に

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



TOICA全線拡大とネット予約
拡大でチケットレス乗車



テレビ電話でご案内可能な
券売機等を拡充



一部編成への車側カメラ設置等
により、ワンマン運転も可能に



新幹線全駅に可動柵整備



画像認識等を活用して線路や
電車線設備の状態をモニタリング



状態監視データ等を活用して
車両状態をモニタリング

1. より安全に

新幹線

新幹線のすべての駅に可動柵を整備します
ホーム上の安全度が高まります

併せて東海道新幹線に自動運転システム(GoA2)を導入し、運転士の業務を支援します

- 運転操縦の支援拡充により、運転士は駅発着時のホーム上の安全確認・ドアの開閉を行うとともに、異常時には列車の責任者として車掌、パーサー等を統轄して対処します
- 車掌は列車内で旅に不慣れなお客様などのサポート業務に注力し、また、巡回強化により車内セキュリティを向上させます



2028年頃に自動運転システム(GoA2)の自動運転機能[※]を搭載した列車の営業投入を目指し、現在走行試験を行っています
※定時運転機能、定位置停止機能など

自動運転(GoA2) ^{※GoA:Grade of Automation}

- 運転士は先頭運転台に乗務
- 運転士が手動で発車
- 運転中の速度制御及び停車は自動化

自動化レベル (IEC(JIS)による定義 [※])	業務形態のイメージ ([]内は係員の主な作業)
GoA2	 運転士[列車起動、緊急停止操作、避難誘導等]

【参考】鉄道の自動化レベル(国土交通省資料から抜粋)・編集

在来線

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

- 運転士が各車両等に設置したカメラの画像で確認するほか、お客様の接近等を検知する画像認識技術活用の検討を進めています
- 2023年6月からは車両側面にカメラを設置した車両を関西本線の一部列車に投入し、営業列車で画像認識技術確立に向けた検証を実施

- このような安全度を高める方策を検討しつつ、3両以上の編成にもワンマン運転を導入します

カメラ①～④表示のイメージ

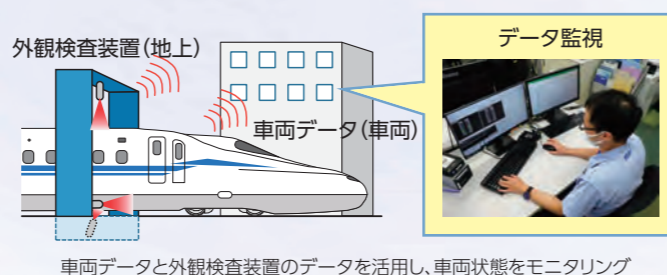


(例)列車に接近した人物を検知、音等で運転士に通知

最新技術を活用して、安全性・安定性を向上

状態監視、画像認識等の活用により、検査・修繕の質を向上します

- 人手や目視による検査を状態監視や画像認識を活用した診断等へ転換し、検査・修繕結果の入力等のシステム化を進め、信頼性・効率性を高めます
- 車両、線路設備、電気設備等の状態を取得したデータにより常に監視し、故障前に修繕を行うことで車両・設備を健全な状態に保ち、故障・列車遅延等の発生も減らします
- 社員はデータ分析を通じた検証等を通じ、検査・修繕の質のさらなる改善に取り組みます



車両データと外観検査装置のデータを活用し、車両状態をモニタリング

2. より便利に

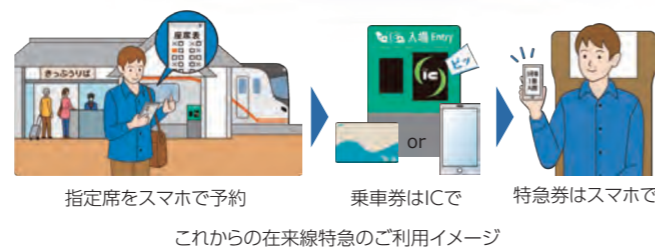
新幹線・在来線ともにチケットレスでスムーズに

TOICA利用エリアを全線に拡大します

駅で事前にきっぷをお買い求めいただくことなく、交通系ICカードで当社の全線をご利用いただけるよう、順次サービスを拡充します

ネット予約・チケットレス化を拡大します

- 指定席の予約や定期券の購入も、お客様のスマートフォン等で、いつでもどこでもお買い求めいただけるサービスを整備します
- 在来線特急でも、駅の窓口に立ち寄らず、チケットレスでご乗車いただけるようにします



指定席をスマホで予約
乗車券はICで
特急券はスマホで
これからの在来線特急のご利用イメージ

駅ではお客様とのコミュニケーション手段を充実

テレビ電話などを活用し、駅でのご案内、きっぷ購入等の機会を拡大します

- 「サポートつき指定席券売機」や「お客様サポートサービス」など、遠隔でのご案内サービスを拡充し、きっぷ購入時のサポートも充実します
- 早朝・深夜時間帯などでもきっぷ購入可能となる駅を拡大します
- なお、「お客様サポートサービス」につきましては、これまでにすでに導入した武豊線、東海道本線(大府駅～豊橋駅間)、関西本線(名古屋駅～桑名駅間)、飯田線(牛久保駅)に加え、新たに2024年2月頃に東海道本線(名古屋駅～米原駅間)、中央本線(勝川駅)に導入します



テレビ電話等でご案内可能な券売機を拡大

係員は対面のご案内が必要な業務等に注力

出張や旅行をより便利にご利用いただけるように

「EXサービス」・「ジャパン・レール・パス」のサービスアップに合わせて一部価格改定を行いました

新幹線だけでなく、宿泊施設・観光プラン・レンタカー・観光タクシー等について、EXサービスサイト内でシームレスに予約・決済(一部レンタカーを除く)できる「EX旅先予約」や、乗車直前まで変更可能な新幹線と宿泊施設等がセットになった国内初の旅行商品「EX旅パック」に加えて、東海道新幹線の指定席の1年前予約を2023年10月より開始しています。

また、訪日外国人向け商品の「ジャパン・レール・パス」では、「【ジャパ

ン・レール・パス専用】のぞみ・みずほ利用券」を乗車前にご購入いただくことで、「のぞみ」もご利用いただけるようになったほか、「ジャパン・レール・パス」をお持ちのお客様向けに日本国内の観光施設等が割引等のサービスを開始しました。

このように、これまでのサービスアップに加え、商品内容を拡充したことに伴い、「エクスプレス予約」・「ジャパン・レール・パス」はそれぞれ価格改定を実施しました。

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



3. より快適に

多様なニーズに応じた高付加価値サービスの提供

駅や新幹線車内のビジネス環境整備を推進し、新幹線の新たな座席のあり方を検討します

駅等では2021年から「EXPRESS WORK」を展開しています。お客様のワークスタイルに応じた使い分けができるよう、有料のワークスペースとして「EXPRESS WORK-Booth」「EXPRESS WORK-Lounge」「EXPRESS WORK-Office」の3種類のサービスを提供しています。個室ブースタイプのワークスペースである「EXPRESS WORK-Booth」については、順調にご利用が増加していることを受け、2022年にはすべての「のぞみ」停車駅に加えて、一部の「ひかり」停車駅に設置するとともに、2023年にはご利用の多い一部「のぞみ」停車駅で増設しました。

また、車内では一時的な打ち合わせ、Web会議、電話などにご利用いただける個室タイプの「ビジネスブース」を整備するほか、7号車「S Work車両」内の一部B席にパーティションを設置することで、両隣の独立性を高め、通常の普通車指定席(EXサービス利用)の値段に追加額をお支払い

いただくことでご利用いただける「S Workシート」として発売しています。このように、乗車前後を通じシームレスに仕事ができる環境をさらに充実させることで、付加価値の向上を図っています。なお、このほかに移動時間を一層快適にお過ごしいただけるようなグリーン車の上級クラス座席の設定などを検討しています。



S workシート

ビジネスブース

新幹線車内の新しい使い方を提供します

東海道新幹線を号車単位で貸切り、車内でオリジナルイベント等を実施できる「貸切車両パッケージ」は開始以降、2023年9月末までに80数件の受注をいただいており、多くのお客様にご関心をお持ちいただいています。例えば、オリジナルヘッドカバーやカーペット等を設置した特別感溢れる演出による新商品のプロモーションやスポーツイベント等にご利用いただいています。



新商品のプロモーション

スポーツイベント

カーボンニュートラルに向けた目標とTCFDの提言への取組み

Highlight 2

カーボンニュートラルに向けた目標とTCFDの提言への取組み

当社では、これまで、地球環境保全を経営上の重要なテーマとして、省エネ型の車両や設備を積極的に導入することで、他の輸送機関に比べてエネルギー効率がよく、環境負荷が少ないという鉄道の環境優位性を不断に高めてきました。

これに留まらず、2050年カーボンニュートラルの実現に向けてより一層のCO₂排出削減にも取り組んでおり、当社及び当社グループは、政府の「2050年カーボンニュートラル」政策を前提に、2050年のCO₂排出量実質ゼロを目指すとともに、2030年度のCO₂排出量についても、同政策を前提として、2013年度比で46%削減とすることを目指します。

これらに加え、当社は、2021年5月にTCFD^{*}の提言に賛同し、TCFDの提言を踏まえて気候変動に関するリスクと機会の分析を進めています。今後も、リスク分析をさらに深度化することで、長期にわたる安定的な事業運営に活かすとともに、持続可能な社会の実現にも貢献していきます。

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

1. ガバナンス

当社では、それぞれ経営部門、技術部門を統括する総合企画本部と総合技術本部が中心となり、環境施策を立案・推進しています。代表取締役社長及び関係

役員は、気候変動に関する検討内容を経営に反映するとともに、取組みを監督しています。また、重要な事項は、取締役会等にて審議・報告することとしています。

2. 戦略

当社が認識している主な気候変動に関するリスクと機会は、次のとおりです。

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

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

① 移行リスク

カーボンプライシングの導入等により、規制・制度への対応コスト及びCO₂の排出コストが上昇するリスクが考えられるため、CO₂排出を低減させる取組みが重要と認識しています。

現状、当社が排出するCO₂125万t(2022年度)のうち、約5%は「燃料等の使用に伴う直接排出」が、残りの約95%は「電力使用に伴う間接排出」が占めています。

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

② 物理的リスク

気候変動に伴う物理的リスクのうち、鉄道業においては風水害による影響が大きいと考えられます。そのため、これまでも様々な対策を実施してきましたが、TCFDのフレームワークを用いた気候変動による影響の分析を行うことで、さらなるリスクの管理に努めています。

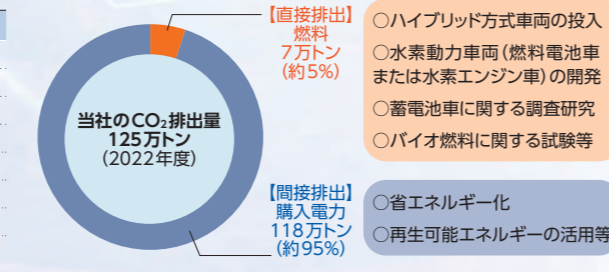
③ 機会

昨今の脱炭素に向けた環境意識の高まりは、元来環境優位性の高い交通機関である鉄道のさらなるご利用促進の機会と捉えています。

これらのリスクと機会のうち、鉄道業においては風水害の影響が大きいと考えられるため、当社の主要な経営資源である東海道新幹線を対象として、

一財務的影響の分析(設備損害のリスク)一

当社では、安全・安定輸送の確保は鉄道事業の原点であり、最大の使命であるとの認識のもと、会社発足以来、気候変動起因に限ることなく、自然災害



りの約95%を占める「電力使用に伴う間接排出」については、国内の発電部門全体の脱炭素化の動きに加え、N700S及び315系といった省エネ型車両の追加投入を進めるほか、東海道新幹線の周波数変換装置を電力損失の少ないタイプに取り替える工事を順次進めるなど、さらなる省エネルギー化に取り組んでいます。また、2022年7月から武豊線の電車運行に使用する電力量相当分の「FIT非化石証書」を使用することにより、同線の電車を実質的に再生可能エネルギー由来の電力100%で運行し、CO₂排出量実質ゼロを達成したほか、新幹線のり面を活用した太陽光発電に向けて準備を進めるなど、再生可能エネルギーの活用にも取り組みます。

*具体的な取組みについてはP65～66をご覧ください。

その一環として、2022年4月に河川氾濫の増加に伴う東海道新幹線への設備損害のリスクについて定量的に分析して開示しました。加えてこの度、東海道新幹線における運休等による収益減少に関する分析が完了しました。(それぞれの開示内容については「財務的影響の分析」をご覧ください。)

当社としては、安全・安定輸送の確保や輸送サービスの充実等を通じて、運輸収入の増加のみならず、地球環境保全にも貢献していきます。

財務的影響を以下のとおり分析しました。

全般に対する設備強化に積極的に取り組んできました。

*具体的な取組みについてはP35～42をご覧ください。

一方、気候変動に関する各種研究においては、平均気温の上昇に伴い、当社のエリアでも洪水の頻度が高まると予想されています。その場合、列車の運行を支える設備への損害が増加するリスクが想定されます。

これを踏まえ、当社の運輸収入の大宗を占める東海道新幹線を対象として、国・自治体が公表している計画規模降雨^{*1}のハザードマップを用いて設備損害リスクの分析を実施したところ、一部の設備に被害が発生することが判明しました。

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

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

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

一財務的影響の分析(運休等による収益減少のリスク)一

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

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

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

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

この影響額は、RCP8.5(4℃シナリオ)の累計最大値である23.4億円であっても、直近の2023年3月期新幹線運輸収入の0.3%以下にとどまるものです。

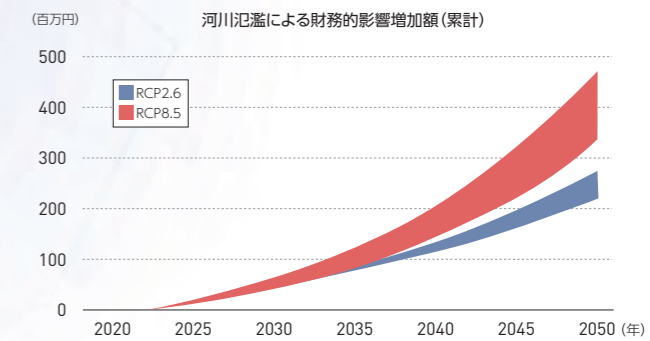
3. リスク管理

当社では総合企画本部及び総合技術本部が、関係部署と十分連携の上、気候変動に伴うリスク及び機会が当社に及ぼす影響を評価・分析し、対策を立案・推進しています。

物理的リスクの低減策としては、会社発足以来、気候変動起因に限ることなく実施してきた自然災害全般に対する設備強化等のほか、大規模災害への抜本的な備えとして、超電導リニアによる中央新幹線建設にも取り組んでいるところ です。

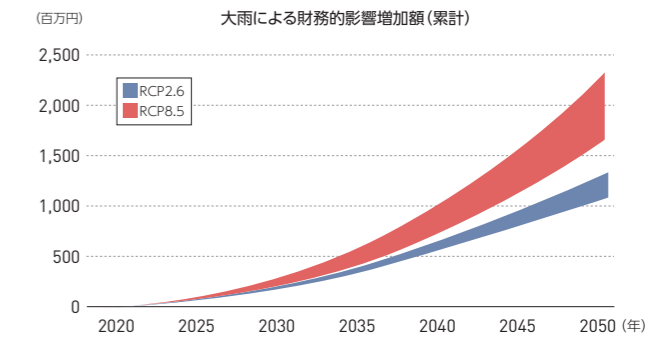
当社は、引き続き気候変動に関するリスク分析を深度化させることを通じて、長期かつ安定的に鉄道事業を運営し、持続可能な社会の実現にも貢献していきます。

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



*1 計画規模降雨は数十年～200年に1度の確率で発生するレベルの降雨
*2 RCP:Representative Concentration Pathwaysの略称で、IPCC第5次評価報告書にて公表された代表的濃度経路に関する気候変動シナリオ
*3 詳細はP39「浸水対策」をご覧ください。

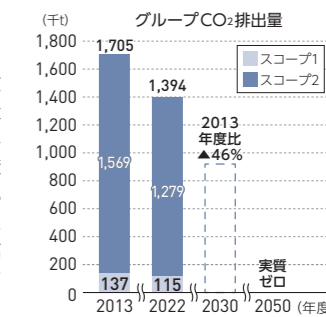
シナリオ	財務的影響増加額(億円)	
	2050年単年	2050年まで累計
RCP2.6(2℃)	0.6～0.8	10.7～13.2
RCP8.5(4℃)	1.2～1.6	16.6～23.4



東海道新幹線は当社の運輸収入の約9割を占めていることから、今回の分析結果による財務的影響が発生した場合でも、運輸収入全体に対する影響も軽微なものと考えております。
*分析対象に台風による影響は含んでいません。

4. 目標と指標

当社及び当社グループは、政府の「2050年カーボンニュートラル」政策を前提に、2050年のCO₂排出量実質ゼロを目指すとともに、2030年度のCO₂排出量についても、同政策を前提として、2013年度比で46%削減とすることを目指します。これにより、鉄道の環境優位性をさらに高め、持続可能な社会の実現に向けて貢献していきます。



JR東海の持続的な成長を支える人材への取り組み

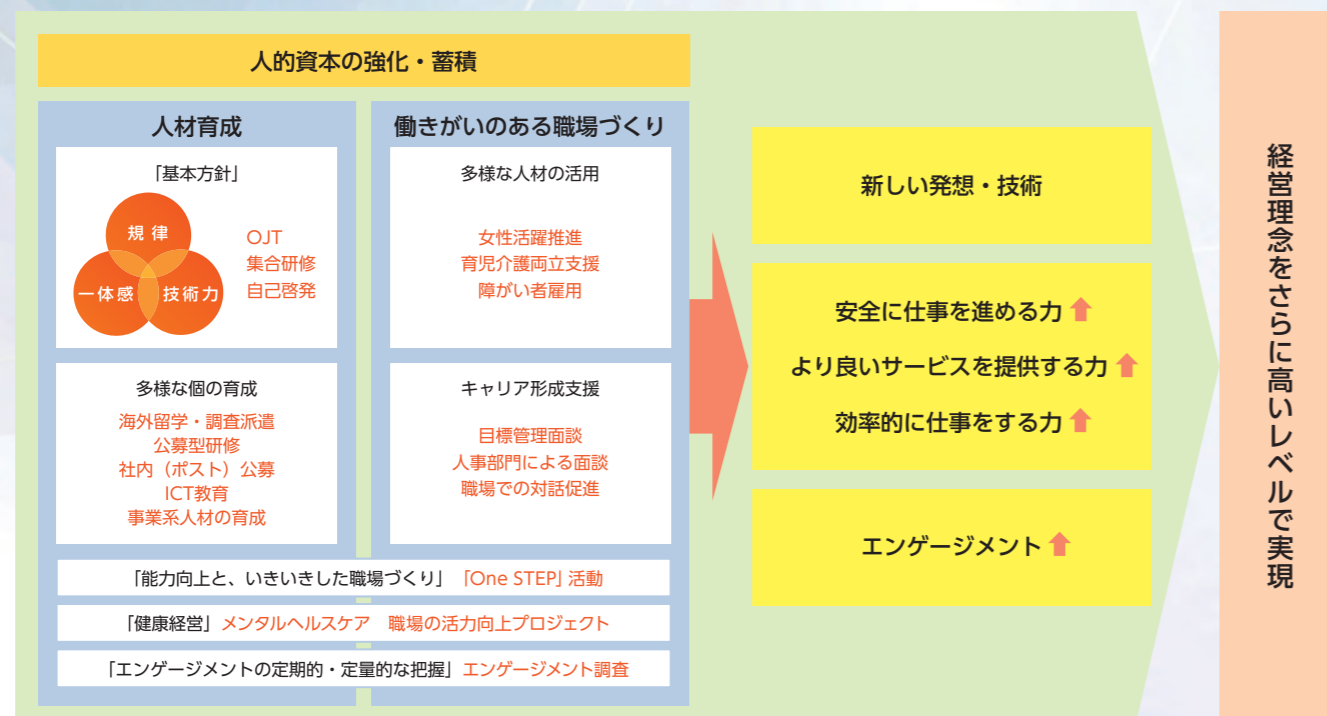
～人材育成・働きがいのある職場づくり・健康経営～

当社は、人材こそが最大の経営資源と考えています。経営理念や行動指針を社員一人ひとりが自身の仕事に落とし込み、それをチームとしてまとめ上げ、しっかりとやり抜くことが、「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という経営理念をより高いレベルで実現することにつながります。このような考え方のもと、当社では人材育成と働きがいのある職場づくりを積極的に推進することで、エンゲージメント*を向上させ、企業価値の最大化に取り組んでいます。

また、こうした企業活動を持続的なものとするため、社員の健康保持・増進も重要と考えています。当社は、健康施策の全体方針となる「健康づくり指針」を制定するとともに、人事担当役員をトップとする健康経営推進体制を整備し、健康経営へ向けた取り組みを積極的に推進しています。

*会社に愛着を持ち、意欲をもって働いている状態

人的資本マネジメント



なお当社では、エンゲージメントの向上を図るために、その状態を定期的・定量的に把握できるよう、全社員(休職者を除く)を対象にしたエンゲージメント調査を年1回実施しています。毎回の調査を通じて抽出された問題に対する的確に改善策を講じることで継続的にエンゲージメントの向上を図り、社員の能力をより一層引き出し、組織の力を強め、労働生産性を高めるという好循環につなげていきます。

1. 人材育成

基本的な考え方

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

このことから、当社では、特に鉄道現場において「規律」「技術力」「一体感」の3つを人材育成の基本理念として掲げ、当社の社会的使命を長期にわたり安定的かつ十分に果たし続けるための人材育成に取り組んでいます。具体的には、各職場における日常的な仕事を通じて、業務知識や技

術を学ぶ「職場内教育訓練(OJT)」をすべての教育訓練の基本とし、総合研修センター等で実施する「集合研修」と、社内・社外通信研修制度等で知識・技能を習得する様々な「自己啓発」により補完しています。

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

当社では鉄道現場、オフィス部門問わず、長期雇用を前提として、社員が必要な能力を備え、意欲を持ってその能力を発揮できるよう、人事運用も広く視野に入れ、計画的な人材育成に取り組んでいます。

当事業の根幹を支える「鉄道の担い手」の育成

鉄道技術の多くは、経験の積み重ねによって築き上げられるものであり、人材育成は一朝一夕にはできないことから、「職場内教育訓練

(OJT)」「集合研修」「自己啓発」を組み合わせながら、継続的に丁寧な社員教育に努めています。

① 職場内教育訓練(OJT)

職場内教育訓練(OJT)では、例えば若手社員に対しては専門知識・技能習得を目的として「N-OJT」を実施しており、職場で一人前とされるために必要な項目と到達レベルを明示した「リスト」と個人ごとの育成計

画、指導内容、指導結果を記録する「カルテ」を用いて、実務に習熟した社員から実際の業務を通じて、きめ細やかな指導育成を行っています。

② 集合研修

当事業の根幹を支える「鉄道の担い手」に対する職能別研修や、職場の核となる人材を育成する選抜研修、役職等に応じて実施する階層別研修等様々な研修に力を入れています。職能別研修では、職能や必要とされる技能レベルに応じた実践的な研修を実施することで、知識や技術力の向上を図っています。総合研修センターには、車両の実物大シミュレータや、本線と同等の設備を備えた実験線等を配備するとともに、VR技術や立体投影システムを用いた訓練教材を活用するなど、専門的な技量・技術の深度化につながる取り組みを積極的に行っています。なお、2022年度、総合研修センターにおける集合研修の利用実績は延べ約10,300人・約77,800人日で、従業員一人当たりの年間教育時間は31.1時間でした。また、管理者層に対しては、部下社員一人ひとりの強みや能力を最大限に引き出し、職場やチームの成果を最大化する手法に関する研修等を実施しています。さらに、中堅層に対しては、例えば

プロフェッショナル職を対象に、「リーダー研修」「フォアランナー研修」等の選抜型研修を実施し、将来を担うリーダーを育成しています。新入社員に対しては、入社後約2カ月かけて実施する新入社員研修を「学生からJR東海社員への重要な意識転換の場」ととらえ、当社社員として求められる規律・規範や安全最優先の意識を浸透させるためのカリキュラムを実施しています。



総合研修センター

③ 自己啓発

自己啓発についても、各種支援制度等を充実させ、意欲のある社員の能力開発を積極的に支援しています。当社では日常業務で必要となる専門知識や技能を体系的に習得できる社内通信研修(約30講座)を整備しており、毎年5,000人程度の社員が利用しています。また、業務に役立つ200種類以上の資格について資格取得時に受験料相当額を

支給する資格取得奨励金制度、eラーニングを含む社外の通信研修を修了した際に受講料半額相当を支給する社外通信研修修了奨励金制度等についても多くの社員が活用しており、2022年度は延べ約4,100人を対象に、約2,900万円を支援しました。

多様な「個」を見出し育てる取り組み

「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という経営理念を将来にわたってより高いレベルで実現し続けるためには、経営環境の変化にも適切に対応するための多様な人材を質・量ともに充足させる必要が

あります。当社は、意欲ある社員に知識と経験を積む機会を提供することで、多様な知識と経験を持つ人材を当社の経営資本として育成しています。

① グローバル人材の育成

企業を取り巻く経済・社会環境が益々国際化し、複雑化する中で、将来の経営を担い、国際社会においても通用する人材の育成を目的に、全額社費負担による海外留学制度を設けています。これまで138名が、ハーバード大学、マサチューセッツ工科大学、シカゴ大学等をはじめとした各国の大学へ留学し、幅広い知見の習得や人脈の構築を行っています。

また、社員を海外の企業等に派遣して先端技術等の調査に当たらせ、帰国後に調査結果を当社業務に役立たせることを目的に、海外調査派遣制度を設けており、これまで77名の派遣実績があります。

これらの制度は公募制であり、幅広い職種から意欲ある社員を募ることからこの社業の推進や組織の変革に寄与する人材を戦略的に育成しています。

② 公募型の研修や制度によるキャリア開発

当社では、多様な人材が意欲に応じて様々な知識と経験を積み重ねられるよう、公募型の研修や制度の充実を図り、社員のエンゲージメントを高めるとともに人材ポートフォリオの多様化を進めています。将来、マネジメント層として活躍が期待できる社員には、職場の核となり、けん引するために必要な素養を身に付ける「キャリア・アップ研修」をはじめとした教育機会や、異業種女性交流研修への参加、社外の社会人向けプログラムへの社員派遣等、視野や社外人脈を広げるための機会を拡充しています。

また、意欲・能力ある社員を見出して適材適所の登用を実現するとともに、これを契機として社員各々の自己研鑽意欲や挑戦心を喚起する

ことを目的として、2022年より社内公募によるキャリア開発を導入しています。

このほか、二重就業(副業・兼業)についても業務への影響、就業先の業務内容に応じて認めています。



キャリア・アップ研修

JR東海の持続的な成長を支える人材への取り組み

③ ICT人材の育成

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

なお、教育ツールとしてのICT活用にも注力しており、Web会議ツールやオンデマンドにて講義を視聴できるLMS(学習管理システム)の活用を進めています。



VRを使っている集合研修

④ 事業系専門人材の育成

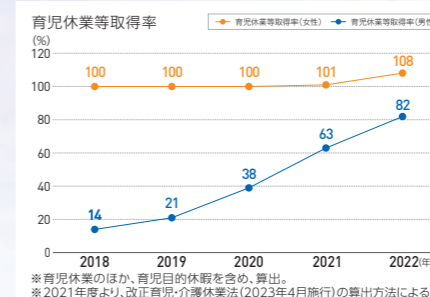
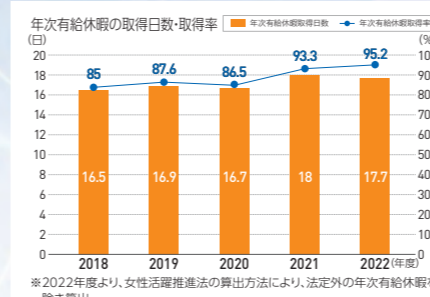
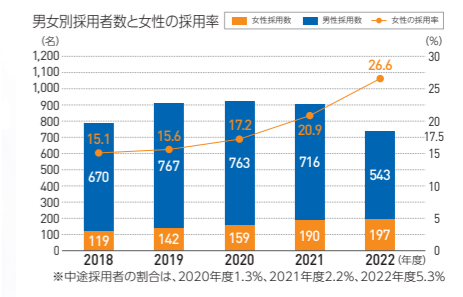
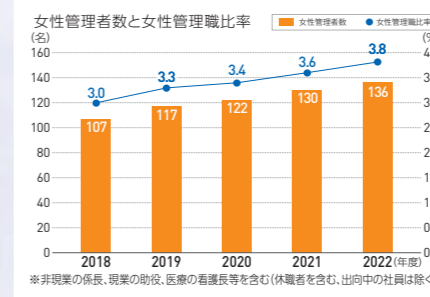
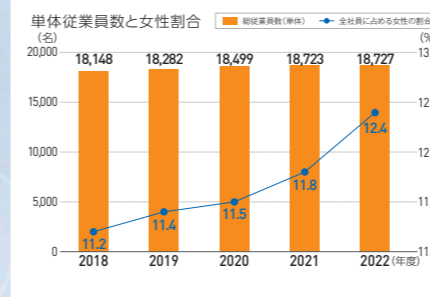
当社では、長期雇用を前提として計画的に人材を育成すべく、ジョブローテーションを行っています。他方、新規事業開発など、専門性を磨くことで質の高いアウトプットが期待できる職務については、適性の高い

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

2. 働きがいのある職場づくり

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

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



育児・介護等と仕事の両立支援制度

育児等支援の取組み

法定を上回る、または自主的な取組み

年齢	1歳	2歳	3歳	小学校就学	小学1年 5月末	小学1年 9月末	小学3年 3月末	小学6年 3月末
開始時刻の柔軟な運用	○	○	○	○	○	○	○	○
診査休暇(無給)	○	○	○	○	○	○	○	○
妊産休暇(無給)	○	○	○	○	○	○	○	○
保存休暇(有給)	○	○	○	○	○	○	○	○
出生休暇(有給)	○	○	○	○	○	○	○	○
妊産婦の就業制限	○	○	○	○	○	○	○	○
分べん休暇(無給)	○	○	○	○	○	○	○	○
出生時育児休暇(無給)	○	○	○	○	○	○	○	○
育児休暇(有給)	○	○	○	○	○	○	○	○
所定労働時間の短縮措置(育児短縮休暇)(無給)・フレックスタイム制の標準労働時間短縮措置	○	○	○	○	○	○	○	○
看護休暇(無給)	○	○	○	○	○	○	○	○
時間外労働の免除	○	○	○	○	○	○	○	○
深夜業の制限	○	○	○	○	○	○	○	○
時間外労働の制限	○	○	○	○	○	○	○	○
深夜業緩和制度	○	○	○	○	○	○	○	○
短日勤務(短日数休暇)(無給)	○	○	○	○	○	○	○	○
養育休暇(無給)	○	○	○	○	○	○	○	○
扶養手当(最長22歳まで)	○	○	○	○	○	○	○	○
育児休業中でも期末手当の最低3割を支給	○	○	○	○	○	○	○	○
期末手当に転換される分べん・育児休業期間に応じた社会保険料を会社が負担	○	○	○	○	○	○	○	○
ホームヘルプ補助金「上限5,000円/日(年20日まで)」(年齢制限なし)	○	○	○	○	○	○	○	○
子育て支援補助金「上限4,000円/日(年60日まで)」	○	○	○	○	○	○	○	○
保育所利用補助金「5,000円/月」	○	○	○	○	○	○	○	○

男女を問わずすべての社員が仕事と育児・介護を両立させ、意欲や働きがいを持って長きにわたり活躍するため、各種制度の一層の充実に向けてきており、多くの制度が法律の定めを上回る水準となっています。

例えば、産前休業、育児休業、介護休業を法定の期間よりも長く取得することができます。特に育児休業等に関しては、取得率の維持・向上を目指すため、計画[※]を定めて取り組んでおり、2022年度の育児休業等の取得率は女性が108%、男性が82%です。

また、仕事と子育ての両立を支援するため、非現業と一部の現業機関の社員を対象としたフレックスタイム制や、現業機関等において小学6年生以下の子を養育する社員が月に複数日の無給休暇を取得できる短日勤務制度等、より柔軟に働くことができる勤務制度を整備しているほか、企業主導型保育園の利用斡旋やベビーシッター等を利用した時に

給付する子育て支援補助金等、各種の福利厚生制度を導入しており、実際に数多くの社員がこれらの制度を活用しています。

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

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



くるみん認定

女性活躍推進プロジェクト

当社では、社員が働きがいをもって十分に能力を發揮できる職場づくりのための取組みとして、女性活躍推進に力を入れています。男女雇用機会均等法等の趣旨を踏まえ、採用・配置等、人事面の取扱いにおいて男女の区別なく行っており、現在女性社員は、管理部門の業務、駅のフロント業務、新幹線・在来線の車掌・運転士業務、病院の看護業務をはじめ、広範な業務に従事しています。鉄道事業では、その業務の特性上、いわゆる深夜労働(22時から翌日5時にかかる時間帯の労働)が不可欠ですが、当社発足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年末における当社の女性社員の割合は、わずか1.3%にとどまりました。その後、1997年の労働基準法改正を受け、本格的に女性社員の採用を開始し、2022年度末時点で女性社員数は2,325人(全社員に占める割合は12.4%)と大幅に増加しています。2021年には当社で初めて女性が執行役員に、2022年には取締役役に就任したほか、部長・課長等、多方面で女性が活躍しています。

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

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



女性活躍推進法に基づくえらび認定(2022年)

女性活躍推進のためのポジティブアクション

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

▶ 一般事業主行動計画 https://company.jr-central.co.jp/others/action_plan/

JR東海社員持株会

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

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

障がい者雇用

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

2006年10月には、「障害者雇用の促進等に関する法律」に基づく特例子会社である「株式会社ジェイアール東海ウェル」を設立し、主な事業として当社グループ内の印刷業務及び封入封緘業務を行っています。なお、直近では、2021年10月から、社員の福利厚生や健康管理の増進の一環としてマッサージサービスを開始し、2023年1月には体制を増強

して営業時間や予約枠を拡大するなど、事業拡大を行っています。

このような取り組みの結果、2023年6月1日時点の障害者雇用率は、2.70%と法定雇用率を上回る雇用を維持しています。

今後も、改正障害者雇用促進法の趣旨に基づき、募集・採用の場面で差別を行わないことはもちろん、採用後も障がいによる制約に配慮しつつ、個人の能力を有効に発揮してもらうべく就労環境の整備を適切に進めていきます。

キャリア形成を支援する取り組み

当社では、職場におけるコミュニケーションの活性化が生産性の向上につながるという考えに基づき、半期に一度、上司による社員へのフィードバックや目標のすり合わせを目的とした面談を実施していま

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

能力向上といきいきとした職場づくり ～「One STEP」活動～

職場の諸課題を、複数の社員が1つのチームとなって当事者意識を持って議論し、自らの創意と工夫で解決、改善していく「One STEP」活動を推進しています。この活動の名称は「十人の一歩は一人の十歩に勝る」という思いを込めたもので、サービスの向上、安全性の向上、コスト

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

3. 健康経営

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

健康経営推進の目的・推進体制

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

「健康づくり指針」

～いきいきと、長く、働けるように～

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

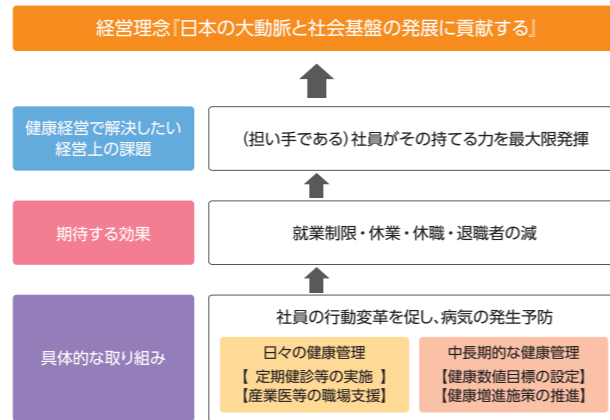
また、推進体制としては、人事担当役員をトップとし、人事部、直営医療機関(名古屋セントラル病院)、産業保健部門(健康管理センター)が連携の上、健康経営を推進しています。

数値目標

健康上の理由により能力を最大限発揮できない社員を減らすことを目的に、産業医の知見に基づき、心身不調との相関性が高いとされている健康関連指標の改善に向け、取り組んでいます。これは、疾病のハイリスク者やその予備群になってから支援を行うのではなく、リスクを抱えるもっと前の段階で取り組みを行い、病気を未然防止する、という考え方に基づくものです。

心身不調との相関性が高いとされる健康関連指標のうち、「運動習慣」と「喫煙率」に焦点を当て、2023年度までの数値目標を設定し、社員の行動変革を促しています。

健康経営推進の目的(課題と取り組み)



	目標(～2023年度)	現状(2022年度)
運動習慣	平均8,000歩以上/ 日の社員の率を50%以上とする	41.1%
喫煙率	喫煙者数を2018年度から25%減らす (2018年度:25.8% ⇒ 目標:19.3%)	21.1%

これまでの取り組み

健康状態の把握、健康課題・推進施策の共有

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

禁煙支援

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

職場の活力向上プロジェクト

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

運動習慣化支援

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

●ウォーキングイベント「みんなで歩活」

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

健康経営優良法人2023「ホワイト500」の認定

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

人2023「ホワイト500」に認定されました。

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



人事関係データ

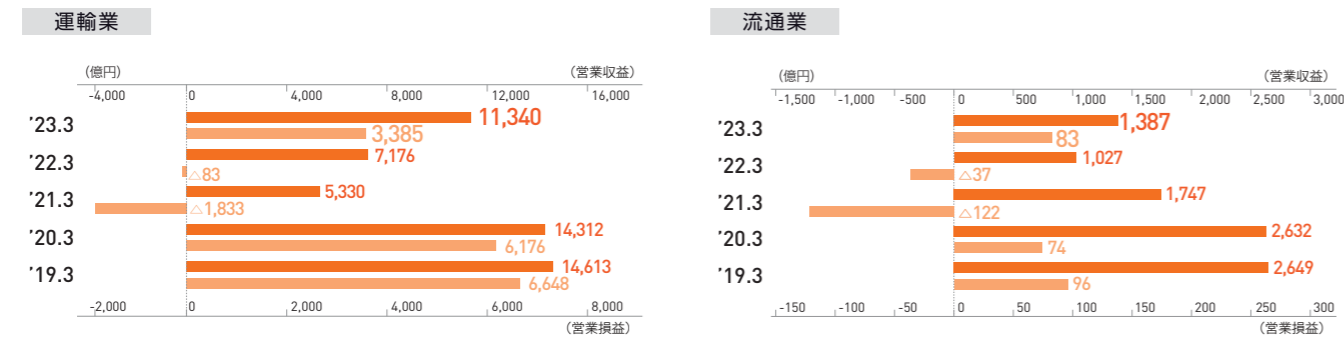
	単位	2018	2019	2020	2021	2022 (年度)
		平均年齢	37.6	37.4	37.1	36.9
平均勤続年数	男性	17.7	17.4	17	16.8	16.7
	女性	9.7	10.1	10.2	10.4	10.6
	全体	16.8	16.5	16.3	16	16.0
年間平均研修時間	時間	34	36	35	33	31
組合組織率 (団体交渉協定の対象となる全従業員の比率)	%	-	-	94.6	94.7	94.7
障がい者雇用率	%	2.26	2.51	2.75	2.74	2.68
離職率	男性	1.1	1.1	0.9	1.1	1.6
	女性	3.5	3.7	3.4	3.6	3.5
	全体	1.4	1.4	1.2	1.4	1.9

項目	実績値		
	R2	R3	R4
定期健康診断受診率	100%	100%	100%
標準体重率 ※40歳以上	60.0%	61.8%	61.9%
有所見率	52.3%	53.2%	53.1%
ストレスチェック	受検率	100%	100%
	総合健康リスク (全国100)	86	87
人間ドック受診率	男性	71.2%	75.7%
	女性	68.8%	75.2%
ハイリスク者(保健指導継続率)	特保対象率 ※分母40歳以上	22.4%	20.2%
	特保参加率 ※初回支援の参加率	83.1%	80.3%
ハイリスク者(治療継続率)	精密検査受診率	45.1%	40.5%
アブセンティーズム ※測定方法: 傷病による休職率 ※測定人数: 全社員 ※回答率: 100%		0.5%	0.6%
「みんなで歩活」参加率 ※JR健保主催のウォーキングイベント		67.8%	72.0%
従業員ヘルスリテラシー	<ul style="list-style-type: none"> ・メンタルヘルス講習(各種研修等で実施) ・産業医や保健師による健康に関する講話(職場にて実施) ・各職場に健康推進の責任者を選任、責任者向けの講習会を定期的に実施 		

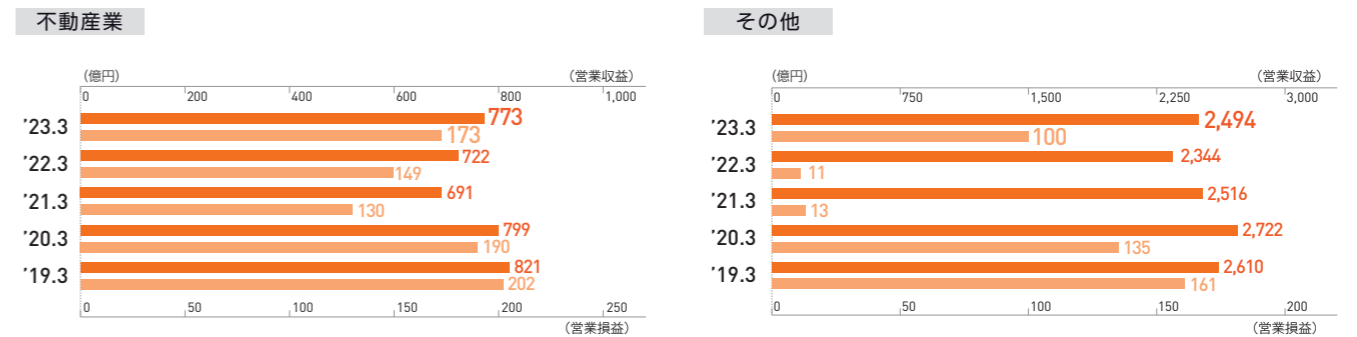
「経済的価値」の創造

財務データ

セグメント別の営業収益・営業損益



※1 セグメント別の営業収益は、外部顧客への売上高のほか、他セグメントへの売上高を含む ※2 2021年3月期～2023年3月期は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている
 ※3 流通業は2021年3月期より「収益認識に関する会計基準」を適用



比較損益計算書(単体)

	2019年 3月期 (億円)	2020年 3月期 (億円)	2021年 3月期 (億円)	2022年 3月期 (億円)	2023年 3月期 (億円)
営業収益	14,648	14,369	5,417	7,260	11,433
鉄道事業	14,520	14,222	5,274	7,113	11,267
関連事業	128	147	143	146	166
営業費用	7,971	8,139	7,177	7,273	7,970
鉄道事業	7,887	8,054	7,094	7,190	7,883
関連事業	83	84	82	82	87
営業損益	6,677	6,230	▲1,759	▲12	3,463
経常損益	5,901	5,400	▲2,566	▲740	2,788
税引前当期純損益	5,901	5,399	▲2,778	▲894	2,829
当期純損益	4,140	3,788	▲2,023	▲681	2,019

比較損益計算書(連結)

	2019年 3月期 (億円)	2020年 3月期 (億円)	2021年 3月期 (億円)	2022年 3月期 (億円)	2023年 3月期 (億円)
営業収益	18,781	18,446	8,235	9,351	14,002
営業費用	11,683	11,884	10,082	9,334	10,257
営業損益	7,097	6,561	▲1,847	17	3,745
経常損益	6,326	5,742	▲2,620	▲672	3,074
税金等調整前当期純損益	6,302	5,734	▲2,685	▲667	3,061
親会社株主に帰属する当期純損益	4,387	3,978	▲2,015	▲519	2,194

経営指標(連結)

	2019年 3月期	2020年 3月期	2021年 3月期	2022年 3月期	2023年 3月期
自己資本当期純利益率	13.4%	10.9%	▲5.4%	▲1.4%	6.0%
売上高当期純利益率	23.4%	21.6%	▲24.5%	▲5.6%	15.7%
総資産営業利益率	7.8%	6.9%	▲1.9%	0.0%	3.9%
自己資本比率	37.3%	39.9%	37.9%	37.7%	39.5%
1株当たり当期純損益	¥2,238	¥2,027	▲¥1,025	▲¥263	¥1,114
1株当たり配当額	¥145	¥150	¥130	¥130	¥135

※2021年3月期～2023年3月期の一部の数値は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けている

比較貸借対照表(連結)

	2019年 3月期 (億円)	2020年 3月期 (億円)	2021年 3月期 (億円)	2022年 3月期 (億円)	2023年 3月期 (億円)
流動資産	36,306	33,826	30,238	26,827	27,122
うち 中央新幹線建設資金管理信託	26,705	24,350	20,761	18,130	15,852
固定資産	56,650	62,204	65,765	67,677	68,021
有形固定資産	47,066	49,251	51,767	54,076	56,126
無形固定資産	775	911	1,104	1,420	1,594
投資その他の資産	8,808	12,041	12,893	12,180	10,301
資産合計	92,957	96,031	96,003	94,505	95,144
流動負債	6,502	6,256	8,240	7,373	7,294
固定負債	51,374	51,053	50,896	51,039	49,778
うち 中央新幹線建設長期借入金	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000
負債合計	57,876	57,310	59,137	58,412	57,072
うち 長期債務	48,511	48,460	49,326	49,416	49,498
純資産合計	35,080	38,721	36,866	36,092	38,071
負債純資産合計	92,957	96,031	96,003	94,505	95,144

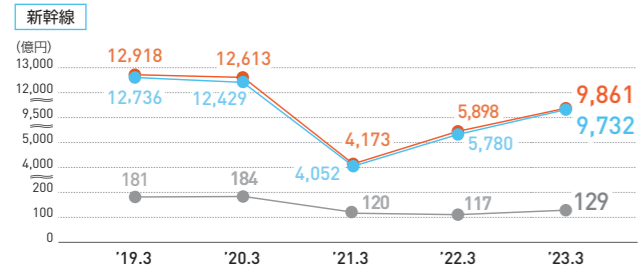
比較キャッシュ・フロー計算書(連結)

	2019年 3月期 (億円)	2020年 3月期 (億円)	2021年 3月期 (億円)	2022年 3月期 (億円)	2023年 3月期 (億円)
営業活動によるキャッシュ・フロー	6,003	5,952	▲1,693	717	4,867
投資活動によるキャッシュ・フロー	▲5,975	▲5,524	▲1,347	▲1,530	▲1,750
有形・無形固定資産の取得等による支出	▲3,978	▲4,590	▲4,935	▲4,781	▲4,452
中央新幹線建設資金管理信託による収入・支出(純額)	1,703	2,355	3,588	2,630	2,277
資金運用による収入・支出(純額)	▲3,700	▲3,289	—	619	424
財務活動によるキャッシュ・フロー	▲336	▲329	2,626	▲191	▲2,206
現金及び現金同等物の増減額	▲308	97	▲414	▲1,004	910
現金及び現金同等物の期首残高	7,824	7,516	7,613	7,199	6,194
現金及び現金同等物の期末残高	7,516	7,613	7,199	6,194	7,105

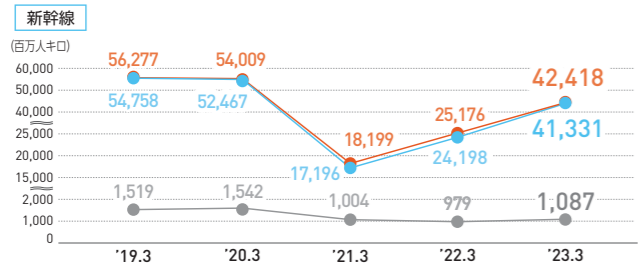
財務データ

輸送・財務の状況

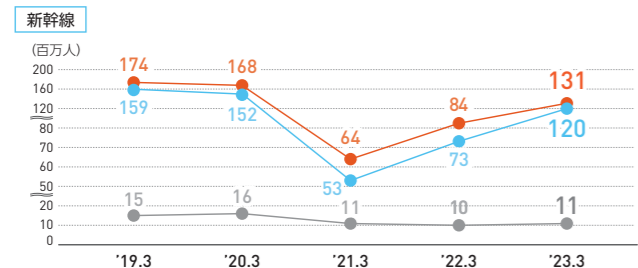
旅客運輸収入



輸送人キ口

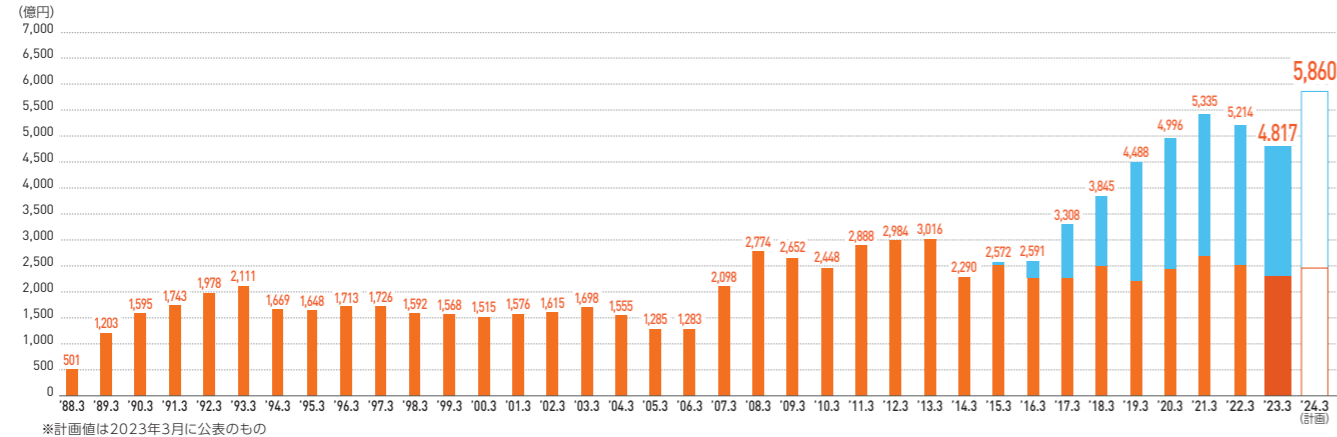


輸送人員

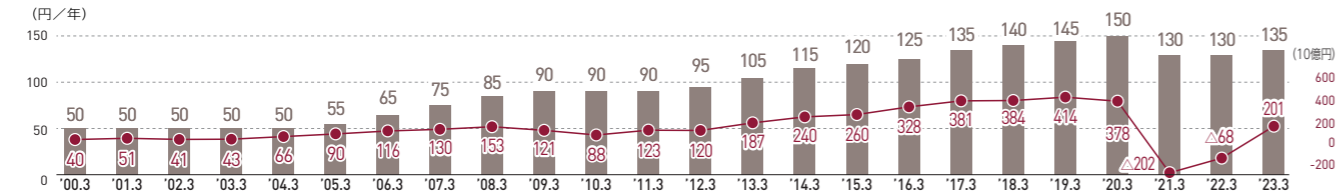


※2021年3月期～2023年3月期は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている

設備投資額(単体)

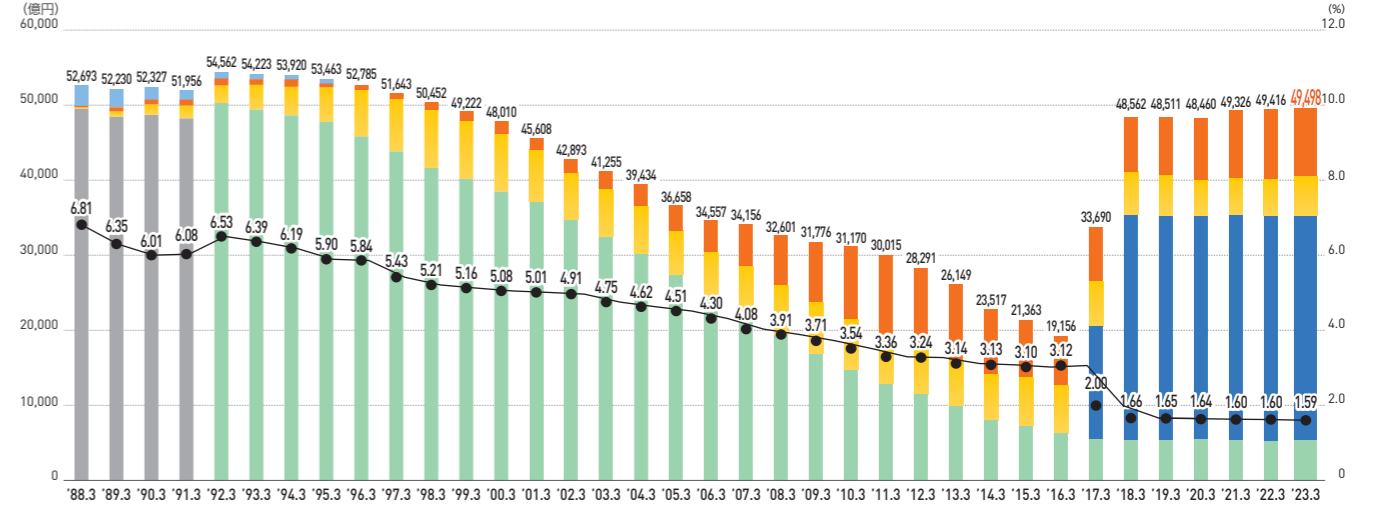


1株当たり配当額



※1 2013年3月期の1株当たり配当額については、2012年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、1単元の株式の数を100株とする単元株制度を採用したことを受け、期首に当該株式分割が行われたと仮定して算定
 ※2 2012年3月期以前の1株当たり配当額については、2013年3月期以降との比較を容易にするために100で除した値を表示
 ※3 2021年3月期～2023年3月期の当期純損益は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている

長期債務(単体)



財政投融资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3兆円の財政投融资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・名古屋間の建設費について、7.04兆円を見込んでいますが、借入れが必要と見込まれる額のうち3兆円を財投借入により調達できたことで、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

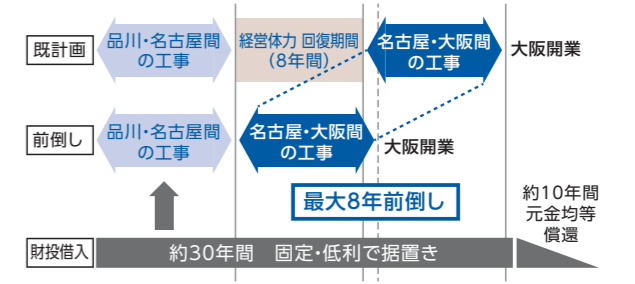
ていました。この財投借入の活用により、この経営体力の回復期間を短縮し、最大8年前倒しを目指して建設を推進します。

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、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



「社会的価値」の創造 -社会-

安全かつ強靱なインフラの構築

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

東海道新幹線開業以来、
乗車中のお客様が
死傷される列車事故

0件

会社発足以来の
安全関連投資額(累計)

4.4兆円

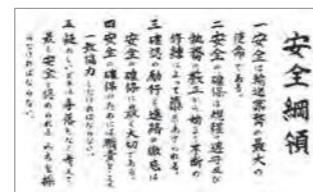


安全綱領

当社では、輸送の安全の確保に関わる社員の基本精神として「安全綱領」を定めています。これは1951年の京浜東北線桜木町駅における事故を契機として国鉄時代に制定されたものです。輸送業務は尊い人命と財産を預かるという責任ある重要な業務であるがゆえに、すべての社員がその職責の如何を問わず全力をあげて安全を確保し、特に人命については他の何よりも優先して守るべきという、心構えと道義的な自覚と態度が必要であることを具体的に表したものです。

安全に関する様々な取組みの結果、特に東海道新幹線においては、1964年の開業以来、約68億人のお客様にご利用いただき、乗車中の

お客様が死傷される列車事故ゼロを継続しています。今後も安全・安定輸送の確保を最重要課題として、さらに高いレベルでこれを実現できるよう、不断の取組みを進めていきます。



安全綱領

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

安全に関する基本的な考え方

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

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

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

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



2023年度の重点実施事項

運転事故防止対策及び労働災害防止対策を計画的かつ重点的に推進するため、年度ごとに重点実施事項を定めています。2023年度は、「ルールの全員遵守」「確認の徹底」「より質の高い教育・訓練の充実」

「事前のリスク排除」「異常時における安全最優先の行動の実践」の5項目を重点実施事項に指定し、全社員一丸となって、ソフト・ハードの両面から、重大な運転事故及び労働災害の根絶に取り組んでいます。

安全管理体制

輸送の安全の確保に向けた業務体制

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

安全に関する主要な管理者の責務としては、まず社長が運転保安に関す

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

安全に関する主要な管理者の責務

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

安全推進委員会

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

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



安全監査

当社の業務機関及び関係会社を対象に、運転事故防止や労働災害防止に関する安全監査を実施しています。この安全監査は、法令、規程等の遵守状況の確認、運転事故・労働災害防止対策の徹底状況の確認、実態確認を通じた運転事故・労働災害の未然防止という3つの基本方針

で実施しています。監査では、現場や検査・工事等に関わる帳票類を確認することにより、日々の業務実態を検証し、結果を共有することで、法令違反、過去事象対策の風化、ルールの形骸化等を未然に防止するよう取り組んでいます。

安全の確保に関する人材への取組み

安全を確保するためには、大前提として、安全を支えるための高い技術力や強い意志、正しい価値観を持つ人材の育成が不可欠です。人材育成をする上では、自らルールを遵守する「規律」、品質を維持・向上し事故を

防止する「技術力」、関係する社員と連携・協力し、一人ひとりが責任をもってやり遂げることにより得られる「一体感」が大切であると考えています。これらに重点を置いて、社員の育成、教育訓練に取り組んでいます。

技量向上訓練

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

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



脱線復旧訓練

異常時対応訓練

2022年度も大規模災害や不測の事態発生時にお客様の救済や早期復旧のため、技術力の向上や、系統間及び関係会社との連携を目的として実践的な訓練を実施しました。

不測の事態に備えた社員教育

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



不測の事態に備えた社員教育

各種研修

総合研修センターでは、実際の業務場面で発生する様々な事象を模擬できる各種訓練設備等を活用し、各職能に応じた専門的な知識・技能教育、各種資格の取得講習、車掌・運転士養成等を行っています。



新幹線車掌訓練

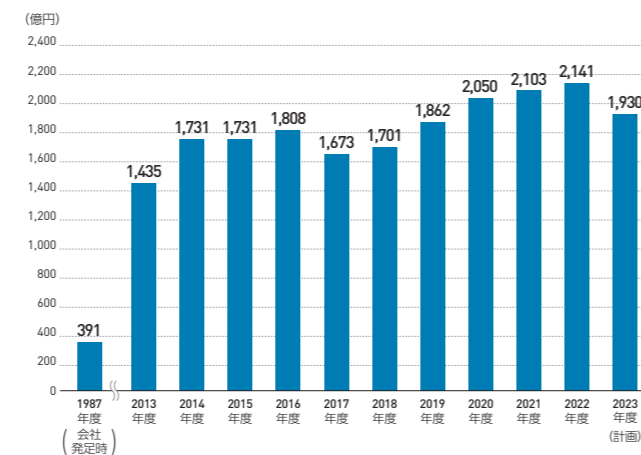
安全かつ強靱なインフラの構築

安全のための設備投資

安全に関する設備投資については、会社発足当初から積極的に実施しており、東海道新幹線のATC(自動列車制御装置)の更新、在来線のATS-PT(自動列車停止装置)の全線区導入等の保安対策をはじめとして、耐震補強等の防災対策、電気設備改良、車両の新製取替、効率的かつ効果的な検査機械・システムの導入等、2022年度までの36年間に、総額4.4兆円を超える安全関連投資を行っています。

2023年度についても、鉄道事業の原点である安全・安定輸送の確保を最優先に取り組みます。地震対策をはじめ構造物のさらなる強化に向け、東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策について、脱線防止ガードの全線への敷設を進めるほか、プラットホーム上家の耐震補強、地震による駅の吊り天井の脱落防止対策や名古屋車両区検修庫の建替及び在来線の高架橋柱等の耐震化を進めます。また、ホーム上の可動柵について、新幹線では全駅への可動柵整備に向けて調査設計に取り組むほか、在来線では名古屋駅5・6番線(東海道本線下りホーム)及び7・8番線(中央本線ホーム)への設置工事を進めます。これらの取組みにより、新幹線、在来線及び関連事業への総設備投資額の約8割に上る1,930億円を、安全関連投資として計画しています。

安全関連投資額の推移



大規模改修工事

東海道新幹線

土木構造物は、日々の入念な点検・補修により健全性が十分に保たれています。しかし、将来は経年劣化による大幅な設備更新が必要になることから、東海道新幹線における、全国新幹線鉄道整備法に基づく新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画について、国土交通大臣の承認を受けて2002年から引当金の積立てを開始するとともに、並行して小牧研究施設を中心に工法について研究を進めてきました。研究開発の結果、工事実施時の列車運行支障を大幅に低減し、工事費を大幅に縮減できる新たな工法を開発できたことから、当初計画を変更し、2013年度から工事に着手しました。工事は、経年によるひび割れ等の変状の発生自体を抑止することで構造物の延命化を実現する対策(変状発生抑止対策)を先行して実施し、必要により桁の取替といった全般的な改修(全般的改修)を実施する

こととしています。

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

今後も施工方法の改善等によりコストダウンを重ねながら着実に工事を進めていきます。



大規模改修工事

踏切事故防止対策

在来線

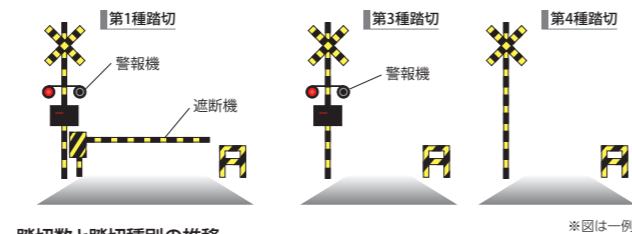
在来線の安全性向上に向けて特に重要なのが、踏切事故防止対策です。踏切遮断機の設置や踏切障害物検知装置の整備等を推進するとともに、各自治体とも協議を進め、立体交差化等により踏切自体を廃止する抜本的対策も実施しています。また、踏切事故防止キャンペーン等の啓発活動にも積極的に取り組み、踏切事故防止に努めています。

踏切設備の改良

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

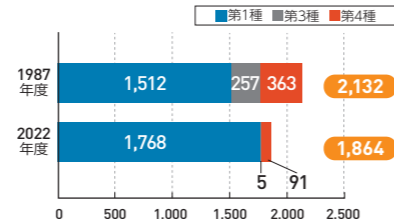
第3種踏切と第4種踏切は、道路交通量、鉄道交通量、踏切の周辺環境等を勘案しながら計画的に第1種踏切への改良等を進めています。

踏切の種類



※図は一例

踏切数と踏切種別の推移



踏切障害物検知装置等の設置

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

障害物との衝突防止対策

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

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



高機能型障害物検知装置(レーザー・センサ式)

用ATS装置]を2021年度より順次導入しています。

地震対策

東海道新幹線

脱線・逸脱防止対策

東海道新幹線では、地震時の脱線による被害拡大を防止するため、脱線・逸脱防止対策を推進しています。車両の脱線そのものを極力防止する「脱線防止ガード」の敷設等の対策を進めており、2028年度までに全線への対策が完了する見込みです。なお、万が一脱線した場合に、車両の大きな逸脱を防止する「逸脱防止ストッパ」は、当社管内を走行する全車両に設置済みです。



脱線防止ガード

列車をいち早く止めるための取組み

地震時の揺れをとらえ、送電を自動的に停止し、走行中の列車に緊急停止指令を出す地震防災システム*を取り入れています。また、車両の「地震ブレーキ」の改良を行い、地震発生時における停止距離の短縮に取り組んでいます。2020年7月に営業運転を開始したN700Sは、ATCとブレーキシステムを改良し、停止距離をN700A3次車よりもさらに約5%短縮しました。

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

在来線

構造物の強化

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

列車をいち早く止めるための取組み

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

構造物の強化

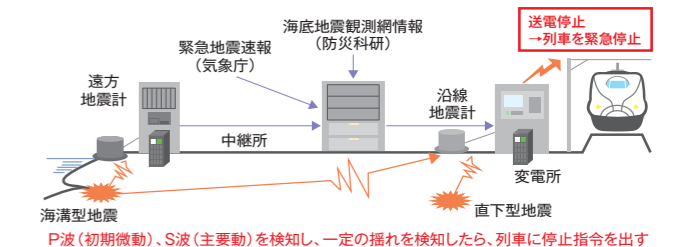
地震時に長期にわたり新幹線が不通にならないよう、各種土木構造物や建物の耐震化等に取り組んできました。2021年度からはプラットホーム上家の耐震補強にも着手しています。

実施項目と進捗状況

実施項目	進捗状況(2022年度末)
高架橋柱・橋脚・盛土 橋りょう(落橋防止)	完了* (高架橋柱:約19,600本、橋脚:約900基、盛土:約9.4km) 実施中(対象2,215連のうち、2,183連完了)
駅舎・駅天井・プラットホーム上家	駅舎:完了* 駅天井:実施中(全17駅のうち、10駅完了) プラットホーム上家:実施中(品川駅を除く16駅)
車両工場等	完了(浜松工場、各車両所の建物)

※一部の協議案件を除く

東海道新幹線早期地震警報システム(テラス)



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

実施項目と進捗状況

実施項目	進捗状況(2022年度末)
高架橋柱・橋脚*	高架橋柱:実施中(従前の対象5,078本は2017年度末に完了。被災時のさらなる早期復旧を目的として、2019年度より新たに3,338本を追加し、1,124本完了) 橋脚:完了(対象4基)
橋りょう*(落橋防止)	完了(対象1,985連)
駅舎・駅天井・プラットホーム上家	駅舎:実施中(利用者数5,000人/日以上となる駅について一部の協議案件を除き完了) 駅天井:実施中(利用者数10,000人/日以上となる対象30駅のうち、22駅完了) プラットホーム上家:実施中(利用者数10,000人/日以上となる駅で対策不要の駅を除く24駅のうち、3駅完了)
車両工場等	名古屋工場完了 名古屋車両区:検修庫の建替を実施中

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

④安全かつ強靱なインフラの構築

》その他の自然災害対策

東海道新幹線 在来線

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

》津波対策

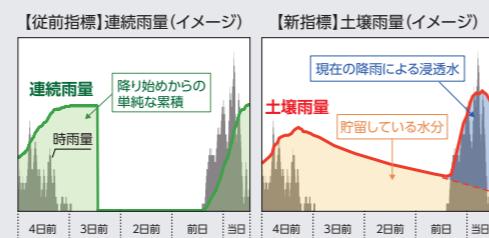
在来線では、各自治体の津波ハザードマップをもとに、津波の到達が想定される区間を「津波危険予想地域」として定めています。津波の発生が予想されるときは、まずは「津波危険予想地域」へ列車を進入させない手配をとりまします。また、既に地域内にいる列車に対しては、地域外へ列車を移動させる、もしくは、お客様を安全な場所へ避難誘導するようにしています。併せて、その地域内には、避難すべき方向を示す「津波警標」を設置しています。さらに、乗務員に配布している在来線運転士用タブレット端末に最寄りの避難所までの避難ルートを表示させ、速やかに避難していただくための対策を実施しています。その上で、これらの取扱いが確実に実践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



在来線運転士用
タブレット端末
による
避難経路表示

》雨対策

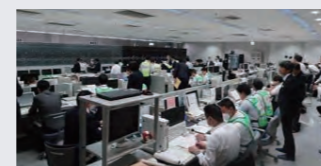
盛土や切取区間ののり面にコンクリート等の防護工や、排水を促進するための排水パイプ、土砂の流入を防止するための土砂止め工の設置を行うなどの対策を実施しています。また、沿線に雨量計を設置し、雨量が規制値を超えると指令や駅等に自動的に警報を発し、列車を抑止または徐行させるなどの運転規制を行います。さらに、2020年6月には、土砂災害の発生危険度の把握に優れた指標である「土壌雨量」や局地的な集中豪雨をきめ細かく捉えることができるレーダ雨量を活用した運転規制を在来線全線区へ導入し、一層の安全を確保しております。



「土壌雨量」を用いた運転規制

》浸水対策

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



車両避難訓練

》風対策

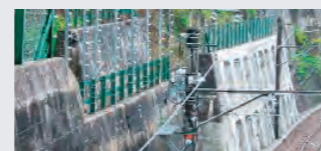
山あいや橋りょう上等、風が集中する箇所や突風の発生が予想される区域に風速計を設置し、風速が一定値を超えると指令や駅等に自動的に警報を発することで、雨の場合と同様、警報により列車の抑止や徐行等の運転規制を行います。また、地理的条件等により、一部の風速計には基準を超える風が吹いたときに、自動的に停止信号を表示する機能を付加しています。



風速計

》落石、なだれ対策

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



落石止擁壁と落石警報装置

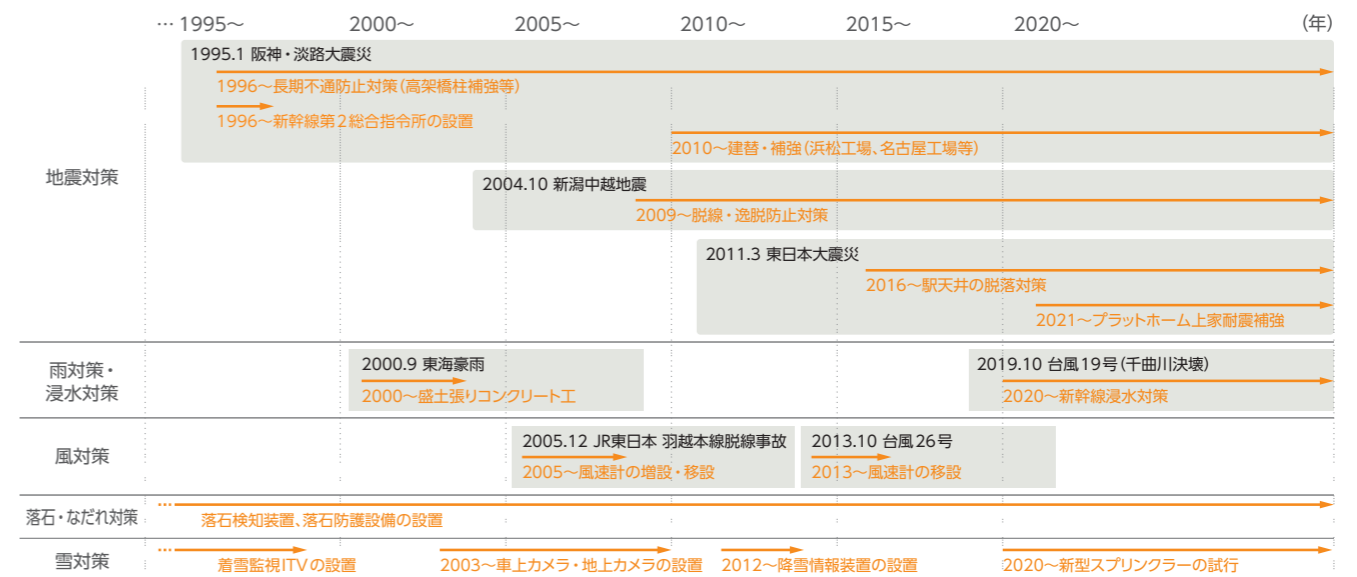
》雪対策

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



スプリンクラーによる雪の舞上がり防止

災害対策の推移(抜粋)

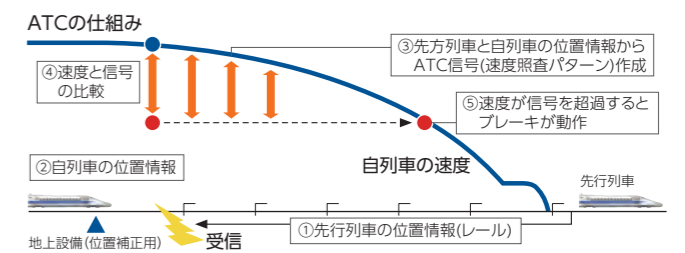


》運行管理と安全対策

東海道新幹線

Crash Avoidance (衝突回避) の原則

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



新幹線総合指令所・運転管理システム

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

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

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

「新幹線電気・軌道総合試験車(通称:ドクターイエロー)」

架線等の電気設備や線路等の地上設備の状態を点検する車両として、「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。



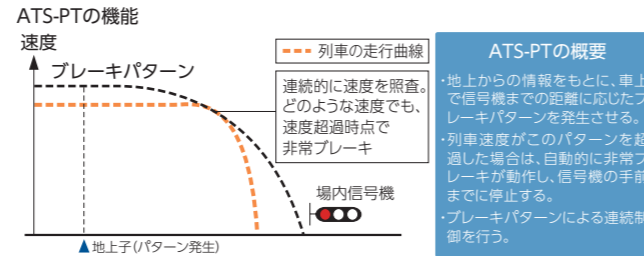
ドクターイエロー

安全かつ強靱なインフラの構築

在来線

ATS-PT(自動列車停止装置)

在来線では、ATS-PTにより、列車から信号機や曲線、分岐器までの距離に応じて連続的に速度を照査し、列車が安全な速度を超えるおそれのある場合には自動的に非常ブレーキをかけることで、安全を確保しています。ATS-PTは、当社の在来線全線区へ導入されています。



東海総合指令所(名古屋)・静岡総合指令所・運行管理システム

在来線の運行管理は、東海総合指令所(名古屋)及び静岡総合指令所が担っています。両指令所では、各指令員が相互に連携しながら、CTC(列車集中制御装置*)等の様々なシステムにより、列車状況や設備の

稼働状況等、膨大な情報を的確に把握し、輸送全体の統制と万全の安全管理を行うことで、在来線の安全・安定輸送を支えています。

*CTC:列車運行を効率的に管理するため、駅等の信号設備を一括して遠隔制御すると同時に、列車の運行状況をリアルタイムで監視する機能を持った装置

「軌道・電気総合試験車(通称:ドクター東海)」

在来線の軌道・電気設備の保守管理については、「軌道・電気総合試験車(通称:ドクター東海)」により、効率的かつきめ細やかに設備の維持・管理を実施しています。



サイバーセキュリティ対策

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

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



社員の安全確保に向けた取り組み

社員の安全確保も重要な課題であり、労働安全衛生法に基づいて社内規程を定め、安全衛生管理体制を整備しています。各業務機関等においては、安全管理者、衛生管理者等を選任するとともに、業務における安全確保や職場の衛生管理に関して体制を整備し、きめ細やかな安全衛生診断を実施するなど、労働災害防止や作業環境の改善に積極的に取り組んでいます。

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

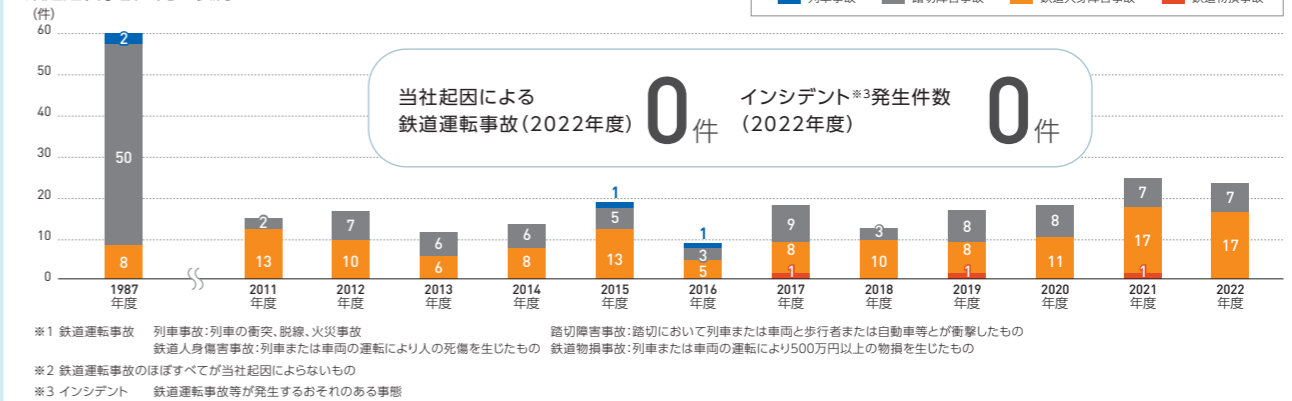
このほか、安全を支える「人・しくみ・設備」の3つの柱について、現在の弱点やリスクを把握し改善することで、より安全な仕事を実現する「もっと安全!運動」の展開、事故防止に係るイラスト・写真・標語の募集等を通

じた運転事故防止及び労働災害防止に関する社員の意識啓発等、様々な活動を進めています。

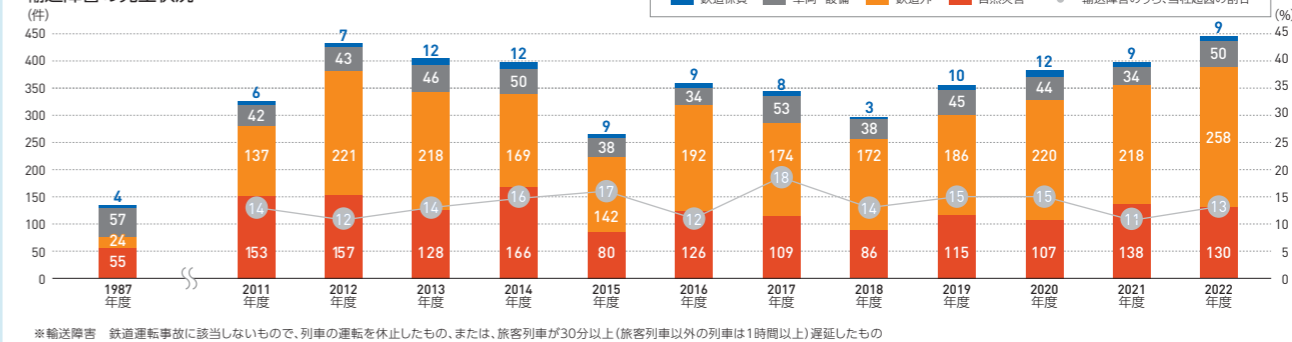


安全関連データ集

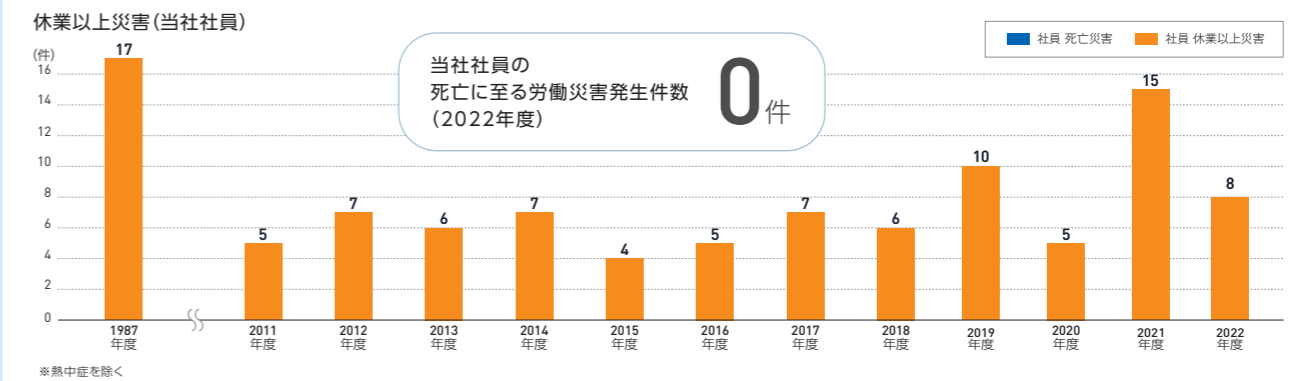
鉄道運転事故の発生状況^{※1,2}



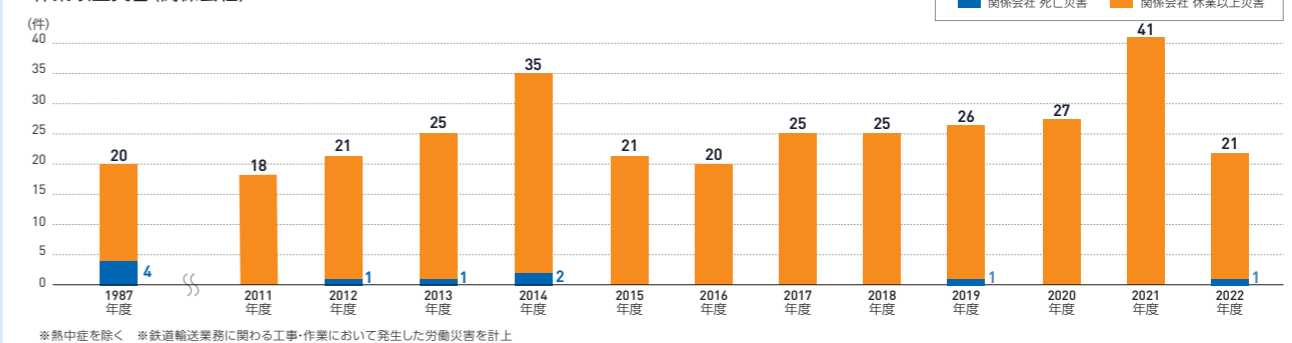
輸送障害の発生状況



労働災害の発生状況(当社・関係会社)



休業以上災害(関係会社)



「社会的価値」の創造 -社会-

超電導リニアによる中央新幹線計画 ～大動脈輸送の抜本的強化～

営業速度 **500**km/h

所要時間(最速)

東京(品川)～名古屋 東京(品川)～大阪

40分 **67分**

超電導リニアによる中央新幹線計画は、当社の経営の生命線である東京～名古屋～大阪の日本の大動脈輸送を二重系化し、東海道新幹線の将来の経年劣化や大規模災害といったリスクに抜本的に備えるためのプロジェクトです。これにより、当社の経営リスクをさらに低減させることで経営の安定化を図り、東京～名古屋～大阪の高速大量旅客輸送を担うという当社の設立以来の使命を将来にわたって果たし続けていくとともに、その高速性による時間短縮効果によって利便性を飛躍的に向上させ、日本の経済社会に大きな便益と発展の可能性をもたらすことで、株主の皆様をはじめとしたすべてのステークホルダーの利益を長期にわたり確保していきます。



中央新幹線の概要・意義

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

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

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

南海トラフ巨大地震の想定震度の最大値の分布図



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

国家的プロジェクトとしての中央新幹線計画

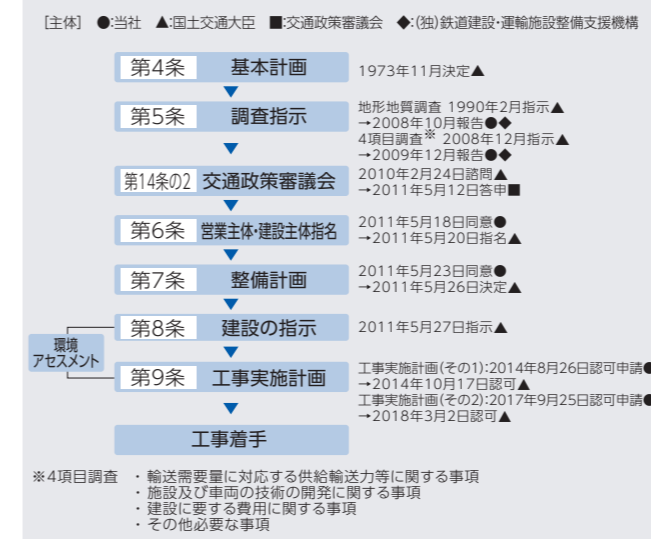
中央新幹線は、国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的に、国にとって基幹的なインフラを整備するための法制である全幹法に則って、建設しているものです。当社はこれまで、全幹法に基づき、2011年5月に国土交通大臣より営業主体・建設主体の指名及び建設の指示を受けて以降、第一局面として進める東京都・名古屋市間において、環境アセスメントの手続きを実施して最終的な環境影響評価書を公告したのち、2014年10月に国土交通大臣から工事実施計画の認可を受けています。

一方で、当社は、全幹法の適用により経営の自由や投資

の自主性等、民間企業としての原則が阻害されることがないことを確認するため、法律の適用にかかる基本的な事項を国土交通省に照会し、2008年1月にその旨の回答を得ています。

当社は、中央新幹線計画の完遂に向けて、東海道新幹線と在来線における安全・安定輸送の確保と競争力強化に必要な投資を行うとともに、健全経営と安定配当を堅持し、コストを十分に精査しつつ、柔軟性を発揮しながら着実に取り組まします。その上で、まずは工事実施計画の認可を受けた東京都・名古屋市間を実現し、さらに、大阪市まで実現することとしています。

全国新幹線鉄道整備法の手続きの流れ



整備計画の内容

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	主要な経路地 甲府市付近、赤石山脈(南アルプス)中南部、名古屋市付近、奈良市付近

※建設に要する費用の概算額には、利子を含みません

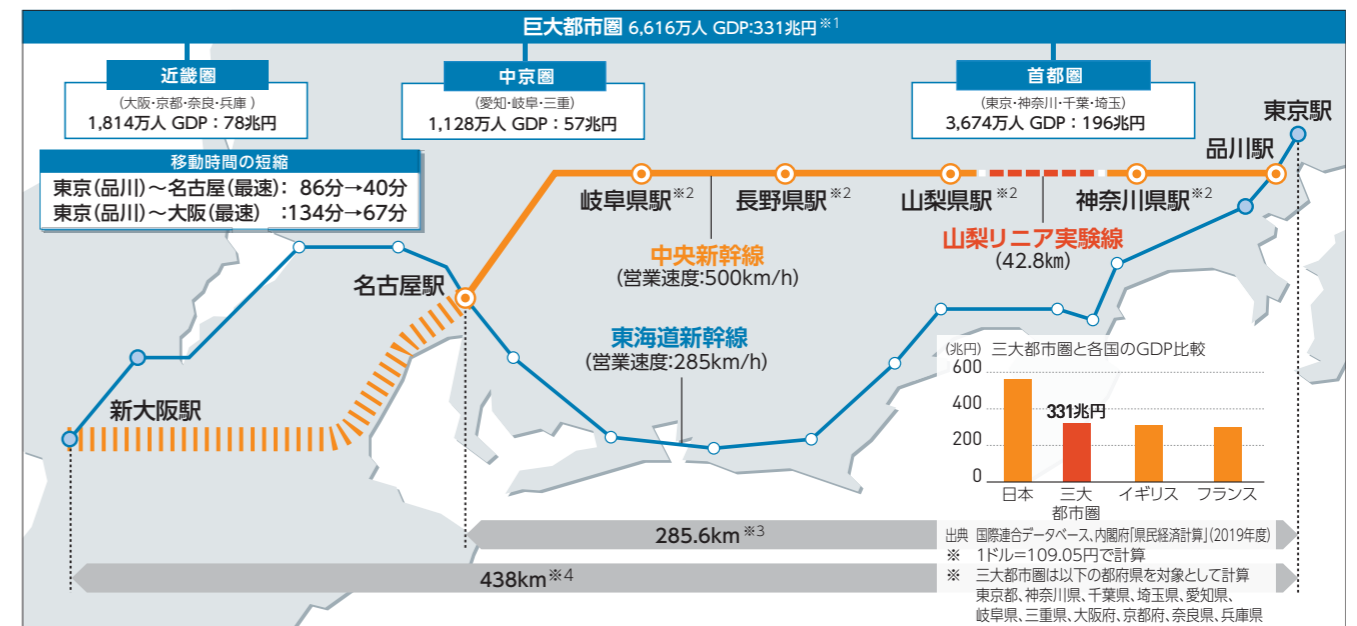
品川・名古屋間工事実施計画(その2)の概要

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

※[中央新幹線品川・名古屋間の総工事費に関するお知らせ](2021年4月)において、7.04兆円となる見直しを発表

中央新幹線がもたらす新たな価値

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



*1 人口は総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」(2023年1月1日)より、GDPは内閣府「県民経済計算」(2019年度)より *2 中間駅名は仮称 *3 「中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画(その2)」(2018年3月)より *4 「中央新幹線(東京都・大阪市間)調査報告書」(2009年12月)より

当社は、中央新幹線計画を完遂することにより、経営リスクを低減させて経営基盤を安定させ、当社の使命を将来にわたって果たし続けていきます。さらに、中央新幹線の走行方式を超電導リニアとすることで、都市間の移動に圧倒的な時間短縮効果をもたらされ、三大都市圏が1つの巨大都

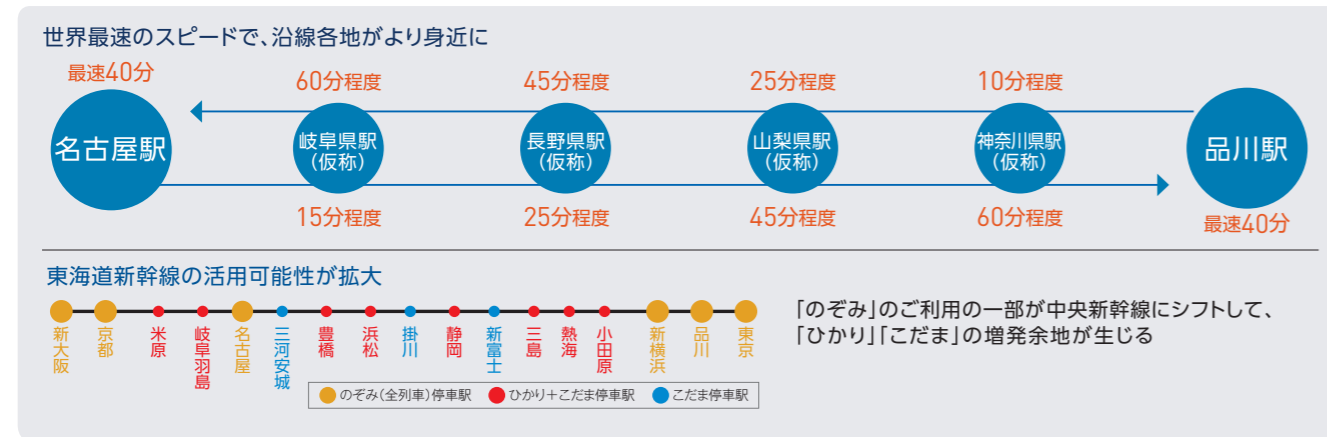
市圏、いわゆる「スーパー・メガリージョン」となり、人々の交流が非常に活発となるなど、経済・社会活動が活性化すると考えられ、当社の経営面でも大きなプラス効果が期待されます。

② 超電導リニアによる中央新幹線計画 ～大動脈輸送の抜本的強化～

① 新規需要の創出

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

の新規利用が期待されることに加え、中央新幹線の開業によって、現行の東海道新幹線の「のぞみ」のご利用の一部が中央新幹線にシフトすることで、東海道新幹線のダイヤに余裕ができた場合に、「ひかり」「こだま」の増発余地が生じます。これにより、東海道新幹線の沿線都市と三大都市相互間の移動時間、フリークエンシーが改善し、人々の流動が増加する可能性があります。



② 経済・社会への幅広い波及効果

超電導リニアによる圧倒的な時間短縮効果により、東京～名古屋～大阪が約1時間で結ばれ、三大都市圏が、日本の人口の半数を超える合計約6,600万人という1つの巨大都市圏となります。この「スーパー・メガリージョン」が、例えば、活動範囲の広域化により、ビジネスの進め方や余暇の過ごし方等のライフスタイルを大きく変化させ、様々な可能性を広げるな

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

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

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

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

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

このように、中央新幹線の開業がもたらす移動時間の劇的な短縮は、国土全体に大きなインパクトを与え、新たな価値の創造、さらには日本全体の持続的な成長につながるものです。
*国土交通省国土政策局「平成29年度国土政策シミュレーションモデルの開発に関する調査報告書」(2018年7月)

▶ 工事の推進

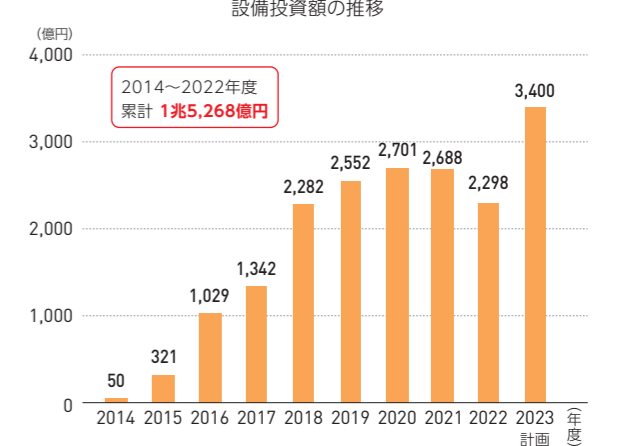
工事実施計画の認可を受けた品川・名古屋間について、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視し、コストを十分に精査しながら、沿線各地で着実に工事を進めています。これまでの設備投資額は、工事実施計画の認可を受けた2014年度から2022年度までの合計で1兆5,268億円となっており、契約済の工区延長の合計は、2023年9月末時点で、山梨リニア実験線を含む品川・名古屋間286kmのうち約9割となっています。南アルプストンネル静岡工区においては、静岡県等の理解が得られず、トンネル掘削工事に着手できない状態が続いています。こうした中、大井川の水資源への影響について、国土交通省の「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」が取りまと

めた「大井川水資源問題に関する中間報告」を踏まえて、地域へのわかりやすい説明、リスク対応とモニタリングの具体化、工事の一定期間、例外的に県外へ流出するトンネル湧水量と同量を品川川に戻す方策の実現等に取り組んでいます。このうち、発電のための取水を抑制し、大井川に還元する方策について、6月以降、発電事業者との協議を進めています。また、南アルプスの環境保全については、有識者会議において議論が進められています。さらに、9月に大井川流域市町首長との意見交換会を開催しました。引き続き、地域の理解と協力を得られるよう、双方向のコミュニケーションを大切にしながら、真摯に対応していきます。

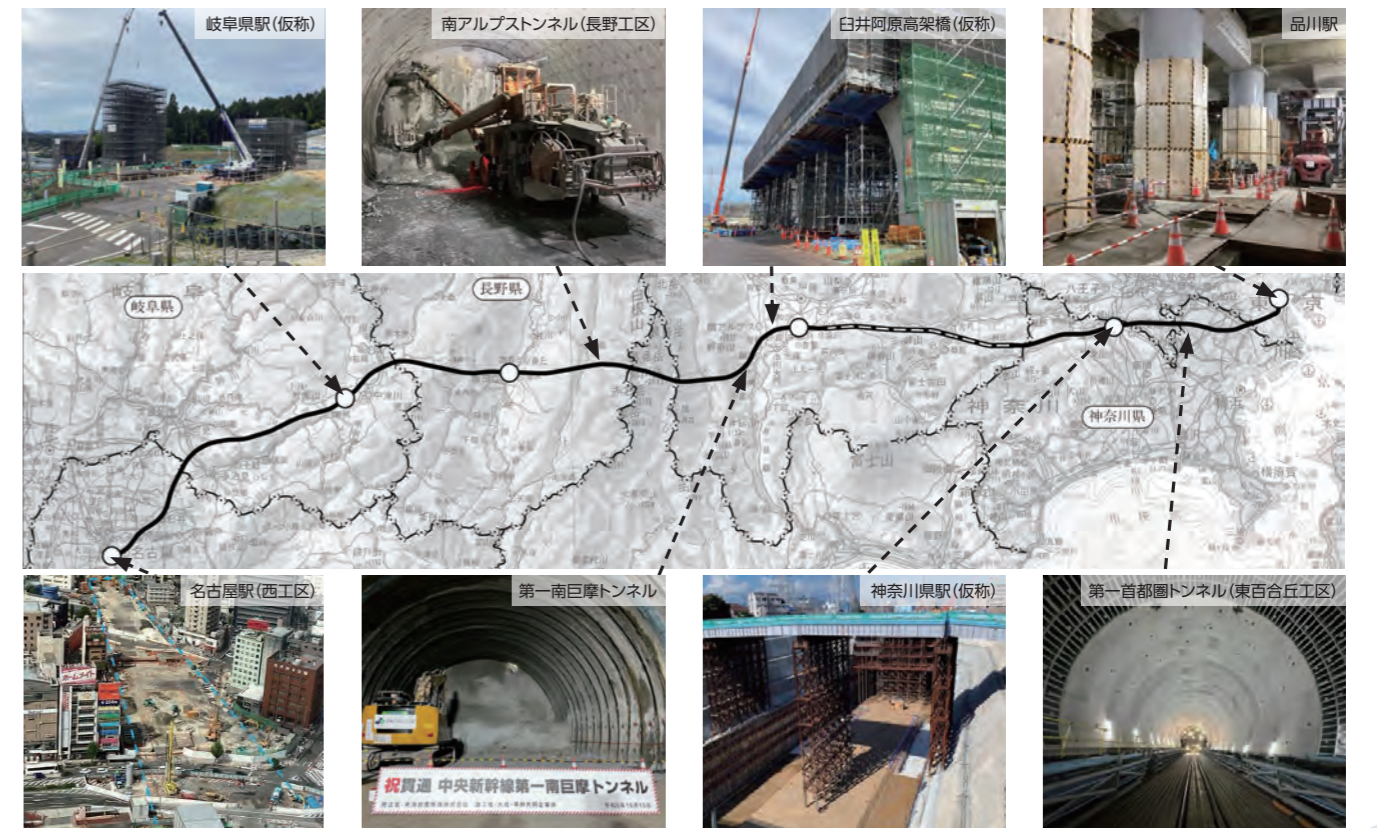
用地取得の状況 (2023年9月末時点) 約70%*

発生土活用先の確定状況 (2023年9月末時点) 約80%*

設備投資の累計額



各地の工事(2023年9月末時点)



※この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の100万分の1日本を複製したものです。(承認番号 平25情復、第310号)

※最新の工事の状況については当社HPをご覧ください。

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

④ 超電導リニアによる中央新幹線計画 ～大動脈輸送の抜本的強化～

▶ 環境に配慮した工事の実施

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

<p>大気環境 (大気質・騒音・振動)</p> <p>排出ガス対策型、低騒音・低振動型建設機械の採用により、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の発生、騒音、振動の発生を低減します。</p>	<p>水環境 (水質・水資源・地下水)</p> <p>工事により発生する排水・濁水は、濁水処理設備により、法令等に基づく排水基準等を踏まえ、濁りを低減させるための処理や中和等の対策を必要に応じて実施した上で公共用水域へ放流することで、公共用水域への影響を低減します。</p>	<p>動物・植物・生態系</p> <p>工事の詳細な計画に当たり、重要な植物の種が生育する箇所をできる限り回避するとともに、やむを得ず回避できない場合等には、類似した環境を持つ場所へ移植・播種を行うことで、重要な種の生育環境への影響を代償します。</p>	<p>資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による影響を低減</p> <p>資材及び機械の運搬に用いる車両の出入り口、周辺道路の清掃及び散水、タイヤの洗浄を行うことで、粉じん等の発生を低減します。また、一部の箇所においては、発生土を貨物列車により運搬することで、工事用車両台数を低減します。</p>
--	--	--	---

▶ 超電導リニア技術の概要及び開発経緯

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

超電導リニアの技術開発は、1997年4月に山梨リニア実験線において走行試験を開始して以来、その技術レベルが各段階で評価されています。2009年7月の国土交通省の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会(以下、評価委員会)において、既に営業運転に支障のないレベルに到達していることが確認され、2011年12月には、国土交通大臣により超電導リニアに関する技術基準が制定されました。その後も2017年2月の評価委員会において、営業線に必要な技術開発は完了していると改めて評価され、2023年3月には技術のブラッシュアップは着実に進捗していると評価をされました。

引き続き、営業線の建設・運営・保守のコストダウン、及びさらなる超電導リニア技術のブラッシュアップに取り組むとともに、改良型試験車の走行試験を実施して営業車両の仕様策定を進めていきます。

超電導リニア技術の進捗

1990年 6月	山梨リニア実験線の建設計画を運輸大臣に申請、承認
1997年 4月	山梨リニア実験線における走行試験開始
2000年 3月	運輸省の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会(以下「評価委員会」)において「実用化に向けた技術上のめどは立ったものと考えられる」との評価
2004年11月	相対1,026km/hのすれ違い走行を実施
2005年 3月	国土交通省の評価委員会において「実用化の基盤技術が確立したと判断できる」との評価
2009年 7月	国土交通省の評価委員会において「営業線に必要な技術が網羅的、体系的に整備され、今後詳細な営業線仕様及び技術基準等の策定を具体的に進めることが可能となった」との評価
2011年12月	国土交通大臣が超電導リニアに関する技術基準を制定
2013年 8月	山梨リニア実験線の42.8kmへの延伸及び設備更新の工事を完了
2015年 4月	1日の走行距離4,064kmを記録 有人走行で鉄道の世界最高速度となる603km/hを記録
2017年 2月	国土交通省の評価委員会において「営業線に必要な技術開発は完了」との評価
2020年 8月	L0系改良型試験車を用いた走行試験を開始
2023年 3月	国土交通省の評価委員会において「技術のブラッシュアップは着実に進捗している」との評価

歴代リニア車両の変遷



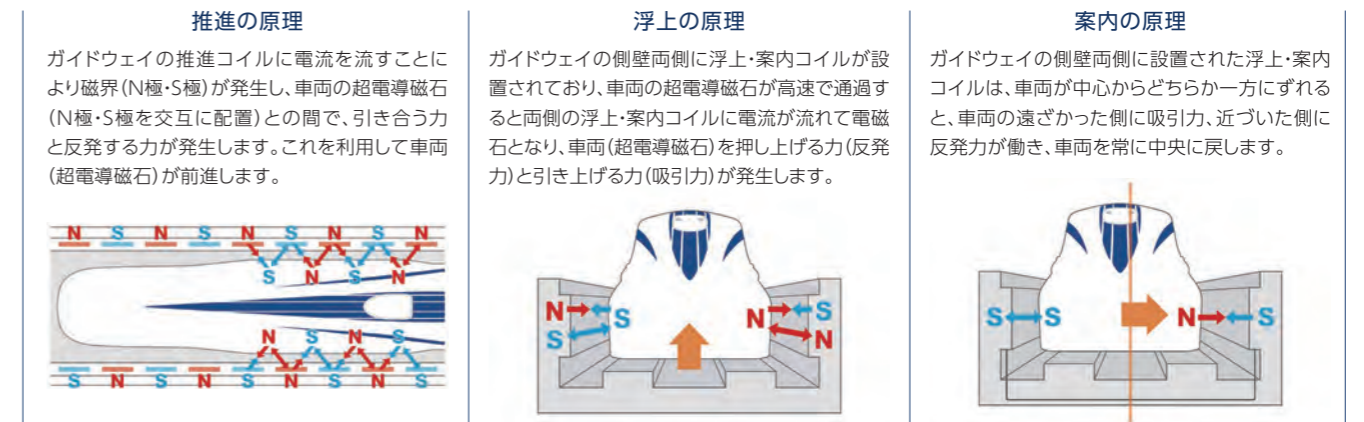
営業車両の仕様策定に向けて、これまでの走行試験によって得られた結果をもとにL0系をさらにブラッシュアップさせた改良型試験車を用いた走行試験を、2020年8月から開始。

超電導リニア体験乗車



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

超電導リニアの原理



▶ 品川・名古屋間の総工事費について

「中央新幹線品川・名古屋間の総工事費に関するお知らせ」(2021年4月)において、品川・名古屋間の総工事費が、「中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画(その2)」(2018年3月)時の見込み額である5.52兆円から7.04兆円となる見通しを発表しました。工事費の増加理由は、難工事への対応、地震対策の充実、発生土の活用先確保等です。

今後の経営に関して、今までと同様に健全経営と安定配当を堅持することを優先し、工事費に充てる資金は営業キャッシュフローを主体に、不足分について返済可能な借入資金によって賄っていきます。仮に健全経営と安定配当を堅持できないと想定される場合には、工事のペースを調整し、十分に経営体力を回復することで、工事の完遂を目指します。

参考として、工事の完遂に必要な資金の確保を確認するため、新型コロナウイルス感染症による影響から現実的に想定しうるペースで収益が回復した場合に、一定の合理的な前提において営業キャッシュフローを算出し、これに新規の資金調達約1兆円を加えれば、品川・名古屋間の建設に充当できる資金の累計が、2028年度中には、総工事費の7.04兆円を上回ることを確認しました。なお、これは開業の目標時期を新たに設定したものではありません。あくまで参考として、一定の前提の下での資金確保の状況を試算したものです。

このように、工事費増を織り込んで、工事の完遂に必要な資金を確保できることを確認しており、当社としては、健全経営と安定配当を堅持しつつ、今後とも、中央新幹線の早期実現を目指して、計画を推進していきます。

工事資金確保の確認のための試算(2021年4月時点)(参考:確認の前提条件等)

運輸収入(幹/在)	2021年度66%、2022年度80%、2023年度90%と段階的に回復し、2024年度以降、2028年度までに100%
費用	人件費は、現行の鉄道充当要員規模の維持を基本とし、物件費は、2015年度実績から2019年度実績までの5年平均値を基本として計上。また、「業務改革」により進めるコスト削減を一定程度考慮して計上
設備投資(中央)	7.04兆円
設備投資(幹/在)	必要な設備投資の積み上げを基本とし、「業務改革」によるコストダウンを考慮して、2028年度以降2,200億円程度/年で横ばい
その他	資金調達の際の金利は3%

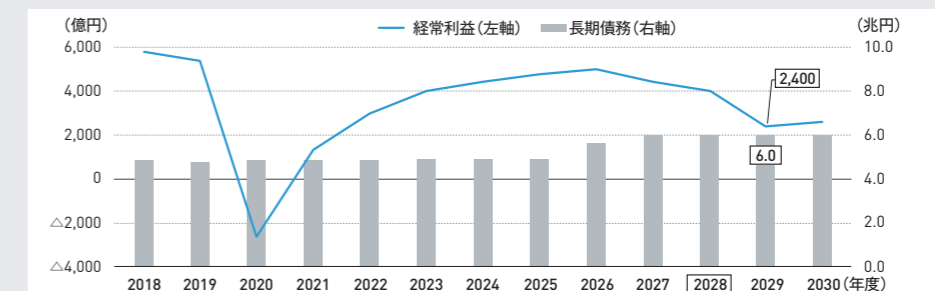
(参考:確認の結果)

中央新幹線計画に充当可能な資金の累計が、総工事費を上回る時期*	2028年度
上記時期翌年度の営業収益	15,300億円
同、経常利益	2,400億円
同、長期債務残高	6.0兆円

注 ※の時期以降、営業収益及び経常利益の算出にあたっては、運輸収入がそれまでと比べて5%程度増えるとともに、中央新幹線に関する資産の減価償却費と維持運営費を計上するものと仮定しています。これは開業の目標時期を新たに設定したものではありません。あくまで参考として試算したものです。

注 新幹線・在来線の運輸収入の回復は2018年度対比。

(参考:経常利益・長期債務の推移)



「社会的価値」の創造 -社会-

東海道新幹線 ~ 不断のサービスの充実 ~

当社は、会社発足以来、日本の大動脈輸送の役割を担う東海道新幹線の競争力を維持・強化するため、安全かつ正確な点はもとより、高速・高頻度・大量・環境適合・快適という東海道新幹線の特徴に磨きをかけてきました。具体的には、「のぞみ12本ダイヤ」の実現、新型新幹線車両N700Sの投入、ネット予約・チケットレス乗車サービスの拡大等により、不断にサービスを充実させています。

9 産業と技術革新の基盤をつくろう

11 住み続けられるまちづくりを

東海道新幹線の特徴

安全

0

件

- 開業以来、乗車中のお客様が死傷される列車事故ゼロ
- 人材教育・訓練による安全意識・技能の向上
- 安全関連設備への継続的投資



正確

1.1

分

- 平均遅延時分 1.1分 / 運行1列車
- ※2022年度実績(自然災害等による遅延も含む)



高速

285

km/h

- 最高速度285km/h
- 東京～新大阪間 2時間21分
- ※2023年3月ダイヤ改正時点(最速列車による到達時間)



高頻度・大量

356
360

本 千人

- 1日当たりの列車本数 356本 ※2022年度実績(臨時列車も含む)
- 1日当たりの輸送人員 360千人 ※2022年度実績
- 座席数 1,323席 / 列車
- ※2021年4月から投入されているN700Sは1,319席/列車
- ※2022年度の1日当たりの列車本数及び輸送人員は、新型コロナウイルス感染症の影響により少なくなっている

環境適合

1/8
1/12

約

- 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

快適

- 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

1987年の会社発足時、東海道新幹線は最高速度220km/hで運転していましたが、1992年に300系「のぞみ」による最高速度270km/h運転を実現し、2003年には品川駅の開業と全列車の最高速度270km/h化により、「のぞみ」中心のダイヤにシフトしました。

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

さらに、2020年春に700系車両が引退し、N700Aタイプ[※]への車種統一に伴う全列車の最高速度285km/h化とともに、設備の改良等の実施により、2020年3月のダイヤ改正では「のぞみ12本ダイヤ」を実現しました。

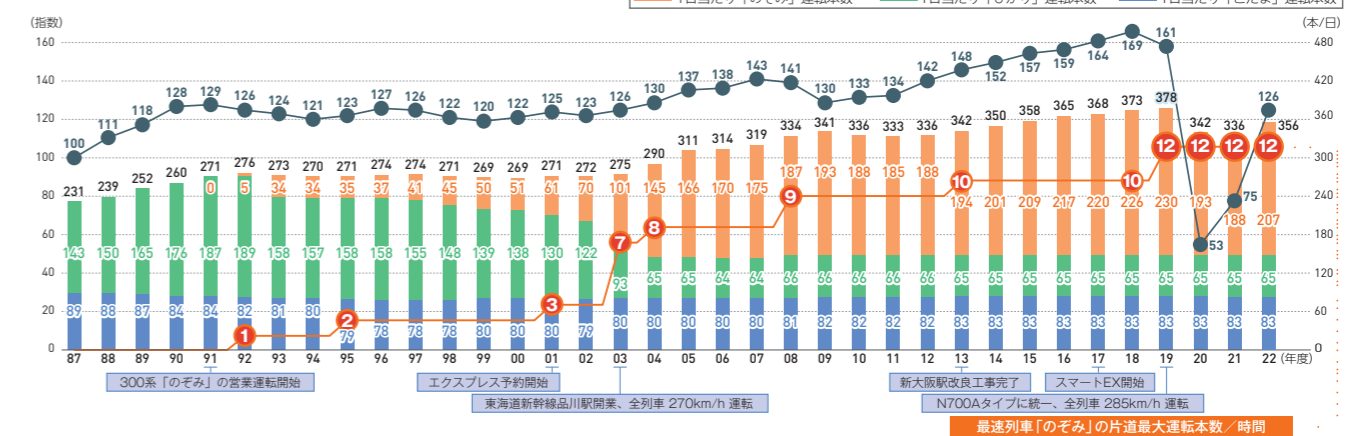
1時間当たりの「のぞみ」片道最大運転本数をこれまでの10本から2本増加し、お客様のご利用が多い時間帯に「のぞみ」を12本運転できるようになりました。

また、すべての「のぞみ」が東京～新大阪間を2時間30分以内で結びます。^{図1}

お客様に、ご自身の都合に合わせて列車をネットでご予約いただき、速達化された「のぞみ」をご利用いただくことで、目的地までのトータルの移動時間を短縮することが出来ます。これにより、一層便利にご利用いただけるようになっています。

[※] N700Aに採用した主な機能を改造により反映したN700系と、N700Aの総称

東海道新幹線の運転本数と輸送量の推移



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

図1 パターン時間帯における「のぞみ」の所要時間(東京～新大阪間)と1時間当たりの本数

	のぞみ10本ダイヤ(2019春改正)	のぞみ12本ダイヤ(2020春改正以降)
2時間30分以内	3本	12本
2時間33分～37分	7本	0本

新型新幹線車両N700Sの投入

2020年7月より、N700Aタイプの置き換えとして新型新幹線車両N700Sを投入しています。N700Sは、これまで積み上げてきた技術開発の成果を取り入れ、安全性・安定性の向上、快適性・利便性の向上、異常時対応力の強化、様々な編成成長を容易に構成できる「標準車両」等の特長を有しています。



N700S

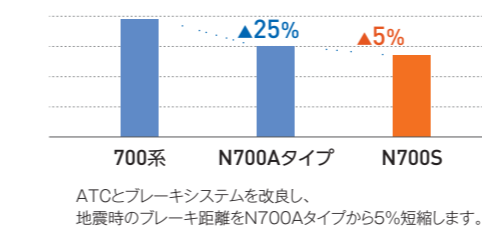
投入編成数

年度	2020	2021	2022	2023(計画)	2024(計画)	2025(計画)	2026(計画)	計
編成数	12	13	13	4	7	7	3	59

N700Sの主な特長

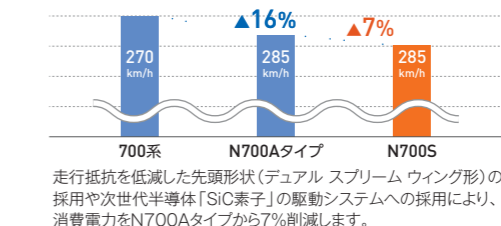
- | | | | |
|---|--|--|--|
| <p style="text-align: center; background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px;">安全性・安定性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地震時のブレーキ距離短縮 ^{図2} ● 着雪防止対策の強化 ● 状態監視機能の強化 | <p style="text-align: center; background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px;">快適性・利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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 | <p style="text-align: center; background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px;">ランニングコストの低減</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 消費電力量の削減 ^{図3} ● 検修作業の省力化 | <p style="text-align: center; background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px;">異常時対応力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ● バッテリー自走システムの搭載 ^{図4} ● 防犯カメラの増設 ● 通話装置の機能強化 ● 停電時におけるトイレ機能の確保 |
|---|--|--|--|

図2 地震時のブレーキ距離短縮(285km/hから)



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

図3 消費電力量の削減



走行抵抗を低減した先頭形状(デュアル スプリームウィング形)の採用や次世代半導体「SiC素子」の駆動システムへの採用により、消費電力をN700Aタイプから7%削減します。

図4 バッテリー自走システムの搭載



バッテリー自走システムを高速鉄道で初めて搭載し、自然災害等による長時間停電時においてもトンネルや橋りょう等を選んで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。

① 東海道新幹線 ～不断のサービスの充実～

▶ ネット予約&チケットレス乗車サービスの拡大

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

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

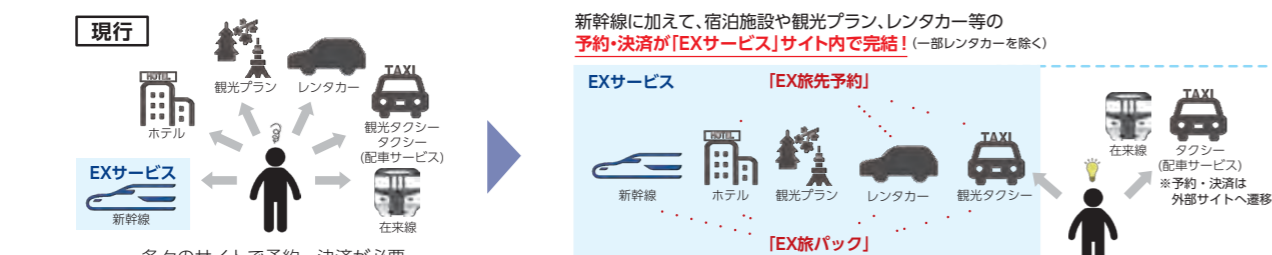
さらに、帰省や観光目的の方、訪日外国人の方等、普段あまり新幹線をご利用にならないお客様にもネット予約&チケットレス乗車サービスをご利用いただけるよう、年会費無料の「スマートEX」も提供しています。当サービスは、お持ちのクレジットカードと全国相互利用対象の交通系ICカードを、スマートフォン等から登録していただくだけで、すぐにご利用いただけます。これにより、より多くの方に便利に新幹線をご利用いただけるようになりました。

▶ EXサービスのさらなる拡充

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

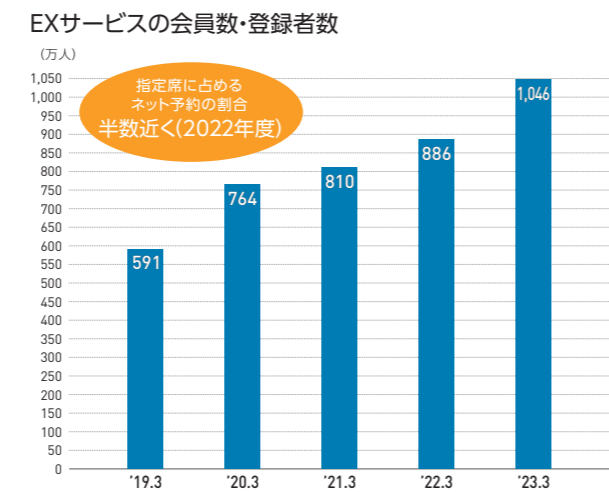
また、2022年6月には、EXサービスの九州新幹線区間(博多～鹿児島中央間)へのサービスエリア延伸を行い、東海道・山陽・九州新幹線全線(東京～鹿児島中央間)でのサービスを開始しました。

出張・旅行の予約が、一括で、シームレスに手配可能に



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

現在、両サービスを合わせた指定席に占めるネット予約の割合は、全体の半数近くとなっています。



「スマートEX」利用イメージ



さらに、2023年10月からは、乗車直前まで新幹線を変更可能で、チケットレスで新幹線に乗車できる旅行商品「EX旅パック」や、宿泊施設や観光プラン、レンタカー等を自由に組み合わせてご予約の上、シームレスに決済いただける「EX旅先予約」を展開し、加えてEXサービスでは、1年前から新幹線の指定席をご予約いただけるようにしました。また、このたびは法人会員のニーズを受けて、東海道・山陽・九州新幹線の区間別の1人当たりCO₂排出量を開示しました。

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

▶ 観光需要喚起のための取組み

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

2020年夏からは、「定番」から時間、場所、旅先での移動手段や行動をずらしたこれからの新しい旅として「ずらし旅」や、ご自身の「推し」に会いに行く「推し旅」を各種事業者と協力し、新しい内容にアップデートして提案するキャンペーン「推し旅アップデート」、東海道新幹線を号車単位で貸し

切り、車内でオリジナルイベント等を実施できる「貸切車両パッケージ」を展開するなど、お客様の動向やニーズをつかんだ新たな営業施策を積極的に展開しています。

さらに、訪日外国人のお客様に向けて、沿線の自治体や他の交通事業者等と連携し、「高山・北陸」等の訪日外国人のお客様に人気のエリアに周遊きっぷを設定・販売しているほか、東海道新幹線を利用して当社沿線をご旅行いただく商品・サービスを展開し、旺盛なインバウンド需要の喚起も図っています。これら当社エリアの商品や観光情報等をまとめた多言語のポータルサイト「Central Japan Shinkansen/Train Portal」により情報発信を行っています。



「京都CP」ポスター

▶ 新しい働き方に応えるビジネス環境の整備

東海道新幹線では、働く場所を選ばない新しい働き方の広がりを見え、お客様のワークスタイルに応じた移動時間をお過ごしいただけるよう、駅や車内のビジネス環境を充実させてきました。今後、車内のビジネス環境をさらに充実させるべく、新たなサービスを提供していきます。

具体的には、「のぞみ」の7号車の「S Work車両」について、サービスの充実を図ります。7号車の一部の3人掛け席のB席にパーティション等を装備し、A・C席を「S WorkPシート」とします。また、「のぞみ」に加え、「ひかり」「こだま」についても、7号車を「S Work車両」として運行し、繁忙期・最繁忙期にも「S Work車両」を設定することとします。

その他、N700Sの「ビジネスブース」について、利便性向

上のため改良を加え、N700S全編成に整備し、2023年10月1日より順次使用を本格導入しています。本格導入以降は有料となります。

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

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



「社会的価値」の創造 ー社会ー

在来線・グループ事業
～社会基盤の維持・発展～

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

9 産業と技術革新の基盤をつくろう



11 住み続けられるまちづくりを



》地域の社会基盤としての使命

名古屋・静岡を中心とした地域に根差した在来線運営を日本の大動脈輸送と一体的に行い、人々の生活を支えています。当社が運営する12線区の在来線は、営業キロでは約1,400kmと東海道新幹線の約2.5倍の距離に相当し、通勤・通学をはじめとする日常生活の移動手段、つまり、地域の社会基盤としての使命を果たしています。これまで新型車両の投入やそれに伴う速達化、フリークエンシーの向上等、サービス向上の取り組みを進めてきました。

特急列車については、新幹線との接続の充実により、新幹線・在来線一体となったネットワークの整備や、季節やイベントによる需要の変動に合わせた増発・増結により弾力的な輸送力設定を行うことで利便性を高めています。さらに、2022年度からは、特急「ひだ」にてハイブリッド方式を採用した新型特急車両HC85系の営業運転を開始しており、2023年度にかけて、特急「ひだ」「南紀」のすべての列車に投入を進めました。HC85系は、ハイブリッド方式の鉄道車両では国内初の最高速度120km/hでの営業運転を実現し

ています。

また、普通列車についても、快速列車体系の整備、発車時刻の等間隔化、朝夕の通勤時間帯を中心とした列車の増発・増結等、ご利用いただきやすいダイヤの設定に努めています。加えて、新形式の通勤型電車315系の営業運転を開始しました。今後、2025年度にかけて、名古屋・静岡都市圏を中心に順次投入します。これら新車の投入により、安全性や安定性、快適性、利便性といったお客様サービスの向上、環境性能のさらなる向上等を実現します。



新型特急車両HC85系

》沿線地域と連携した営業施策の展開

当社の沿線は多くの観光資源に恵まれています。沿線観光地の地元の方々や旅行会社との連携を深めつつ、魅力ある観光資源について、駅や列車内、ホームページ等で宣伝を行うとともに、様々な営業施策を実施し、観光需要の喚起に努めています。

例えば、人里離れた山間にある駅舎や風光明媚な区間を走行する飯田線において、急行「飯田線秘境駅号」を観光需要が高まる時期に運行し、非日常感溢れる鉄道の旅を提案しています。さらに、当社の駅を基点として駅周辺の観光名所を散策できる予約不要、参加費無料の「さわやかウォーキング」を展開しています。このほか、JR6社で行うデスティネーションキャンペーンを通じて、自治体や旅行会社等と連

携し、魅力ある観光素材・商品の開発や観光列車の運行等を行い、地域の活性化に寄与するとともに、新幹線・在来線のより一層のご利用拡大に取り組んでいます。



小和田駅と急行「飯田線秘境駅号」

》JR東海グループの事業展開

当社グループでは、運輸、流通、不動産、その他の各事業を展開しています。運輸部門では、鉄道事業とバス事業を、流通部門では、百貨店の運営や駅・車内における物品・飲食物等の販売サービスを行っています。不動産部門では、駅

及び高架下の開発や、駅ビル等の不動産賃貸等を行っています。その他の事業部門では、ホテル事業や旅行業、広告業等を展開しているほか、鉄道車両等の製造、各種鉄道設備の保守・検査・修繕等を行っています。

》JRセントラルタワーズ・JRゲートタワーの2館一体運営

当社最大の駅である名古屋駅の開発はグループ事業の柱であり、2000年に開業したJRセントラルタワーズ(以下、「タワーズ」)と2017年に開業したJRゲートタワー(以下、「ゲートタワー」)は、名古屋のランドマークとして定着し、中部圏

の経済発展に大きく貢献しました。今後も両ビルを一体的に運営し、事業コンセプトの棲み分けによる相乗効果の発揮や営業連携を通して、事業収益の拡大を図ります。

JRセントラルタワーズ

商業施設、ホテル、オフィス等で構成され、高さ245m、延床面積約417,000㎡を誇ります。

オフィスは、開業以来高い入居率で推移しており、入居状況はほぼ満床となっています。ジェイアール名古屋タカシマヤは、駅直上という好立地を活かして、高い集客力を発揮しています。2021～2022年度にかけて、リビ

JRゲートタワー

タワーズに隣接し、商業施設、ホテル、オフィス等で構成された高さ約220m、延床面積約260,000㎡の高層複合ビルです。

オフィスは、将来の中央新幹線名古屋駅の直上に位置する好立地にあり、入居状況はほぼ満床となっています。タカシマヤゲートタワーモールは、約160のファッション・雑貨等のショップを集積させ、隣接する百貨店では捉えていないカテゴリ・価格帯のショップを取り揃えています。名古屋JRゲートタワーホテルは、客室の快適

ング売場のリニューアル等を実施し、収益の確保を図りました。名古屋マリオットアソシアホテルは、駅直上の立地や高層階からの眺望、グレードの高い設備等によりご好評を得ています。



タカシマヤキッチン&テーブルウェア売場リニューアル

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

タワーズと一体で管理・運営を行うことで、効率性を追求するとともに、タワーズにはない新たなコンテンツを加え、2館での魅力を一層高めています。



タカシマヤゲートタワーモール

》グループ事業の収益力強化

事業環境の変化に対応すべく、低コスト化と効率的な業務執行を徹底し、グループ各社の経営効率を磨き上げていきます。また、鉄道との相乗効果で培った力を活かし、新たな事業展開を進め、収益力のさらなる拡大を図ります。

例えば、グループ各社の経営効率向上では、駅構内商業の魅力向上と収益力強化を目的として、東海キヨスクとジェイアール東海パッセンジャーズを2023年10月に合併し、JR東海リテイリング・プラスが発足しています。ジェイアール名古屋タカシマヤでは、メンズゾーンの 신설を含むラグジュアリーゾーン大規模リニューアルを段階的に進め、2023年9月29日にグランドオープン、全52ブランドと東海地区最大級の品揃えを実現しています。名古屋マリオット

アソシアホテルでは、スイートルームの全面改装を行い、富裕層やインバウンドの顧客ニーズに対応していきます。

沿線の不動産開発は、京都駅八条東口より徒歩3分の場所に土地を取得し、国内外のお客様にご利用いただける魅力あるホテルを2026年度に開業予定です。また、2023

年10月にはJR東海グループの駅商業施設(約1,000店)で利用できる共通ポイントサービス「TOKAI STATION POINT」を開始しました。



「TOKAI STATION POINT」メインビジュアル



「社会的価値」の創造 ー社会ー
設備の利便性向上(バリアフリー化等)



設備の利便性向上(バリアフリー化等)

駅等の利便性の向上

鉄道の駅は、地域社会やバス・自家用車・タクシー等の二次交通との結節点であり、人が集まる地域の拠点でもあることから、その整備は地域社会にとって重要です。当社では、地方自治体からの要請に応じて、自由通路設置及び橋上駅舎化等の駅の改良、駅前広場の整備、新駅の設置、鉄道高架化事業等を推進し、地域の発展に貢献しています。その1つとして、東海道本線の刈谷駅では、特に朝夕の通勤・通学時間帯を中心にお客様のご利用が増加していることから、今後も安全かつ快適にご利用いただくための改良に関して刈谷市と協議を行い、ホームの拡幅、可動式ホーム柵の設置、コンコースの改良等を行うこととし、現

在、工事を進めています。刈谷市は、この駅改良に合わせて地域交流拠点・観光案内施設を設置・運営する計画です。当社は、駅周辺地域の拠点化、地域社会への貢献につなげるため、市の計画に必要な空間を新設することとしています。今後とも、地域社会に貢献し、地域とともに発展する鉄道会社として、関係自治体と協力して駅等の利便性向上に努めていきます。



刈谷駅イメージ

バリアフリー化に向けた取り組み

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

駅における取組みとして、まずエレベーター等の整備による段差の解消やバリアフリートイレの整備については、国の定める整備目標に基づき、お客様のご利用が1日3千人以上の駅及び1日2千人以上で自治体が定める基本構想の生活関連施設に位置付けられた駅を対象に順次実施しており、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。また、目の不自由な方のための誘導用ブロックやホームからの転落を防止するための点状ブロックの設置は全駅で完了しており、さらに点状ブロックについては、ホーム内側部分に線状の突起を設けてホームの内外がわかるようにした「内方線付き点状ブロック」への取替を順次進めています。加えて、ホーム上の安全性をより一層向上させるため、可動式ホーム柵の設置を進めています。東海道新幹線については、お客様のご利用の多いのぞみ停車駅を対象に設置を進め、2022年12月に供用開始した新大阪駅20番線の整備により、品川

駅22番線を除き、設置が完了しています。今後は、東海道新幹線全駅への設置を進めていきます。在来線については、金山駅において、3・4番線(東海道本線)への設置が完了しています。現在、前述の刈谷駅のほか、名古屋駅5・6番線(東海道本線下り)及び7・8番線(中央本線)への設置を進めており、2030年度までに名古屋駅1・2番線(東海道本線上り)、金山駅1・2番線(中央本線)、千種駅、大曽根駅へ整備する方針です。これらのバリアフリー施策の実施に当たっては令和3年12月に国により創設された「鉄道駅バリアフリー料金制度」も活用し、バリアフリー設備の整備をしていきます。

車両における取組みとして、東海道新幹線については、車いすスペースを6席設置した新型車両N700Sを追加投入するとともに、「EXサービス」でWEB予約可能な車椅子対応座席を拡大しています。在来線については、車いすスペースを拡充した新形式の通勤型電車315系及び新型特急車両HC85系の投入により、バリアフリー設備の整備を進めています。



新大阪駅20番線可動式ホーム柵



「社会的価値」の創造 ー社会ー
地域社会とのつながり



地域活性化に向けた取組み

沿線地域と連携した施策展開

営業施策の一環として、「さわやかウォーキング」、「デスティネーションキャンペーン(以下、DC)」等について、沿線地域との連携を深めながら取り組んでいます。

さわやかウォーキングは、年間を通じた土日・休日の鉄道利用促進を目的とし、沿線各地の魅力ある自然や歴史、文化等に触れることができる予約不要、参加費無料のウォーキングイベントです。1991年に開始して以降、約590万人(2023年9月末時点)の方にご参加いただいています。

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

いいもの探訪

非鉄道分野での地域活性化の取組みとして、沿線の美味しい食べ物やこだわりの工芸品を産地直送でお届けするウェブサイト「いいもの探訪」を運営しています。地元で長年愛されてきた商品の紹介をはじめ、多くの皆様に沿線を身近に感じていただけるよう、オリジナル商品の開発や「いいもの探訪」の名を冠した催事、産地を訪問する体験イベントなどにも展開の幅を広げています。今後も、当社と各地で頑張られている生産者の皆様一体となって地域の魅力発信に取り組んでいきます。



いいもの探訪

「リニア・鉄道館」～夢と思い出のミュージアム～

当社は、名古屋市による「モノづくり文化交流拠点構想」に参画し、2011年3月、名古屋市港区金城ふ頭に「リニア・鉄道館」をオープンしました。「リニア・鉄道館」では、東海道新幹線を中心に、在来線から超電導リニアまでの展示を通じて「高速鉄道技術の進歩」を紹介しています。全部で39両の実物車両を様々な角度から触れることで、その迫力を実感いただけるほか、模型やシミュレータの展示を通して、鉄道のしくみや歴史を体験しながら楽しく学ぶことができます。2023年9月、開館以来の入館者数は累計で600万人を達成することができました。



リニア・鉄道館

④ 地域社会とのつながり

▶ 大規模災害時の復旧支援を通じた地域への貢献

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



ホテルアソシア高山リゾート

▶ 地域コミュニティと連携した防災・復旧活動

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



津波避難誘導訓練

▶ お客様に信頼され、親しまれるサービスの実践

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

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

在来線では、お客様にとって真に価値あるサービス、すなわち「リアルバリューサービス」の実現を目指しています。お客様に鉄道を選んでいただくため、ご要望に気付く力を高め、社員が能動的に心からの親身な行動を実践することで、お客様に「安心感」と、温かみや身近さといった「親和感」を感じていただけるサービスを提供しています。



接客ロールプレイの様子

接客の様子

▶ 地域に根差した医療機関の設置(名古屋セントラル病院)

名古屋市中村区の名古屋セントラル病院は、地域の中核病院として年間3,800件以上の救急車受け入れのほか、年間1,800件以上の手術実施など、高度で良質な急性期医療を提供しています。今後も常に先進的で安全かつ質の高い医療の提供を通じて、地域社会に貢献していきます。



名古屋セントラル病院

▶ 国際交流

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

視察受け入れでは、外国政府や海外鉄道事業者の関係者を、東海道新幹線を中心とする鉄道関連施設へ案内し、鉄道運営等に係る意見交換を行ってきました。現地現物の視察を通じ、各国の鉄道関係者に安定安全輸送を支えるシステムへの理解を深めてもらうことにつながっています。人材交流では、英国の現地铁道会社と相互に幹部社員を派遣し合う交換研修プログラムを運営し、鉄道の経営・技術に関して双方の社員が見聞を広め、研鑽を積む機会を設けています。また、米国の複数の大学と連携して、学生向けの夏期インターンシップ・プログラムを運営し、日本の鉄道や文化について深く学ぶ機会を提供しています。

国外では、ワシントンD.C.・ロンドン・シドニーの3都市に海外事務所を設置し、海外の鉄道や最新技術関連の情報収集、

各国の有識者や鉄道関係者との情報交換、海外向け広報活動等、国際業務を幅広く展開しているほか、現地での国際交流にも力を入れています。例えば英国では、現地の学校にて超電導リニアの仕組みを解説する出張授業を実施し、子どもたちが最先端の科学技術に触れる機会を提供しています。

英国との交換研修及び米国大学とのインターンシップは、いずれも開始から20回以上を数え、リユニオン(同窓会)には多くの修了生が参加しています。当社を訪れた方々との間に長年にわたり育まれた厚い信頼関係は、当社が海外で行う種々の活動を支援しています。



英国鉄道会社との交換研修プログラムの様子

▶ 文化芸術・生涯学習の振興(公益財団法人JR東海生涯学習財団)

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た社会貢献を目的に、当社が1990年10月に設立した公益財団法人です。主な事業として、1991年10月に開館した「山口蓬春記念館」(神奈川県葉山町)では、新日本画の先駆者として日本画壇を牽引した山口蓬春画伯の作品等の展示や創作の場であるアトリエ、夫妻が愛でた四季折々の草花を回遊園路より堪能いただけます。

さらに、生涯学習活動を支援するため、日本画等の様々な

教室や史跡を巡る歴史移動教室の主催等、幅広い文化事業の活動を行っています。



山口蓬春《望郷 小下絵》1953年

アトリエで制作中の山口蓬春

▶ 人権に関する取組み(JR東海グループ人権方針)

当社は、人権尊重を基本に業務に取り組んでおり、社員の人権意識や人権感覚を高めることは、企業として社会的責任を果たすという観点からも重要であると考えています。当社は従来から人権を意識した採用活動、日頃からの適切なお客様対応、ハラスメント等の新たな人権課題も取り入れた教

育・啓発、グループ会社との人権推進に関する情報共有、資材調達先への法令遵守・人権尊重の要請など、人権の問題に適切に対処しています。さらに、「JR東海グループ人権方針」を策定し、推進体制や研修等の具体的な活動内容とあわせて公表しており、人権尊重の業務運営に役立てています。

「JR東海グループ人権方針」

2022年9月1日

- **人権の尊重**
JR東海グループは、人権に関する国際的な原則等を踏まえ、お客様、ビジネスパートナー、従業員等すべての人々の人権を尊重した事業活動を行います。
- **適用範囲**
本方針は、JR東海グループ各社に適用します。
- **教育と啓発**
本方針が理解され、JR東海グループのすべての事業活動の中で効果的に実施されるように、適切な教育、幅広い啓発活動に取り組めます。
- **人権デューデリジェンス**
JR東海グループは、国際的な原則等を踏まえ、人権への負の影響を予防、軽減するよう努めます。
- **ステークホルダーとの対話**
JR東海グループは、ステークホルダーとの対話を行い、これを踏まえて事業活動における人権尊重に取り組めます。
- **救済と是正**
JR東海グループの事業活動が人権に対する負の影響を引き起こしたり、あるいはこれに関与したことが明らかになった場合、適切な手続きを通じて、その救済と是正に取り組めます。
- **情報開示**
JR東海グループは、人権尊重の取り組みについて、当社ホームページ等を通じて、適切に情報開示を行います。

「社会的価値」の創造 ー社会ー

技術開発の推進

▶ JR東海の成長を支える技術開発

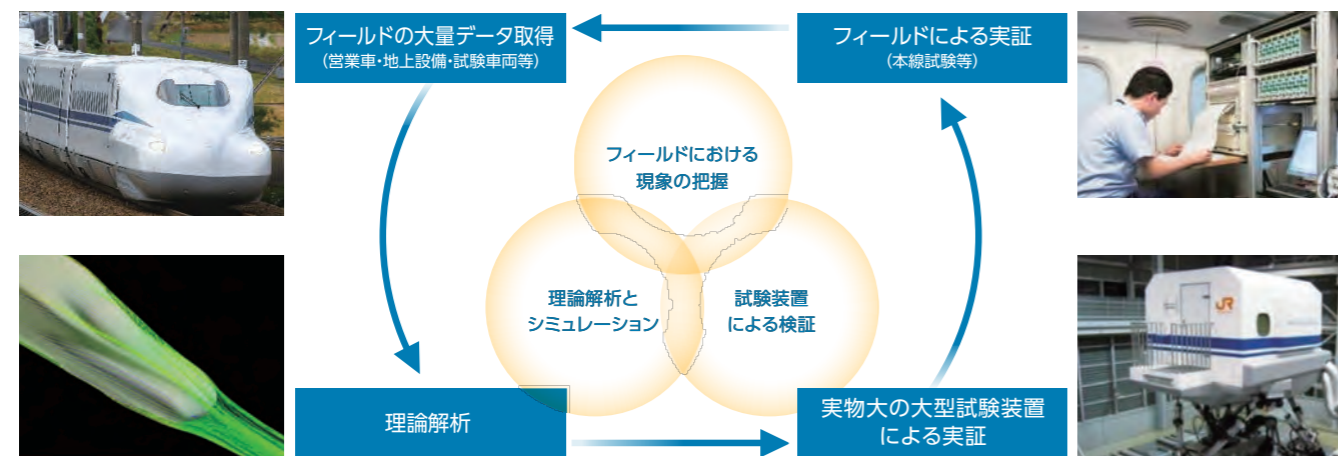
当社が将来にわたって使命を果たし、発展していくためには、日々の安全・安定輸送の確保に不断に取り組むこと、快適な輸送サービスを追求していくことに加え、技術開発を通じてこれらを支える基盤となるハードウェアや仕組みを構築していくことが不可欠です。当社では、より一体的かつ総合的に技術的諸課題に取り組むため、2002年に開設した小牧

研究施設(愛知県小牧市)において、中長期的な視点から会社施策に資する課題を設定し、計画的に鉄道事業における安全・安定輸送の確保等につながる技術開発を進めています。



小牧研究施設外観

鉄道の研究開発の基本的なサイクル



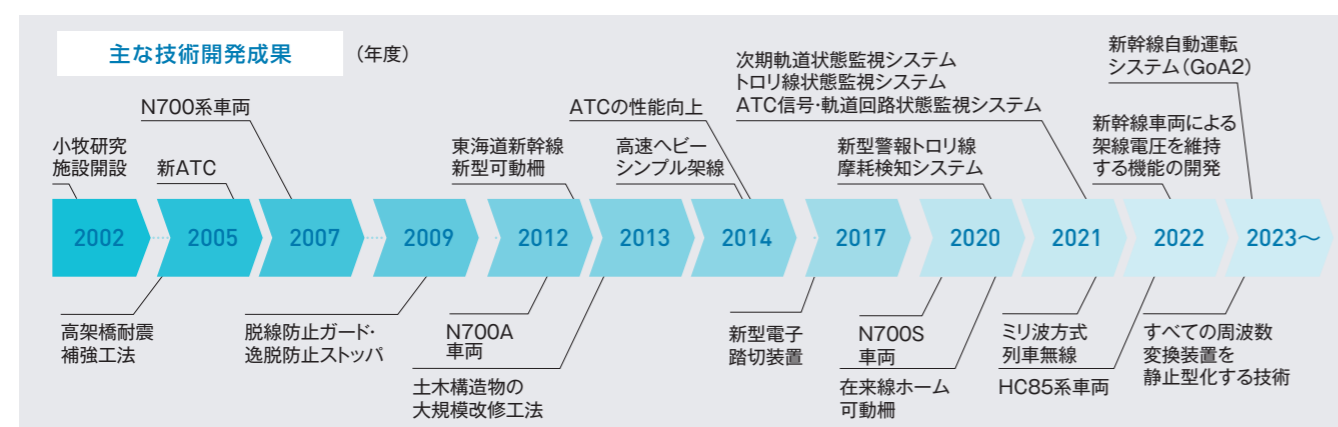
▶ 技術開発の重点テーマ

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

ための技術開発を強力に推進しています。

また、当社が将来にわたって維持発展していくために、これまでより幅広い技術分野にも視野を広げ、鉄道システムのさらなる革新や当社の技術領域を広げる取組みも進めています。

▶ 主な技術開発成果



▶ 将来を見据えた技術開発・技術力向上・人材育成

新幹線及び在来線における鉄道技術の深度化を図るとともに、当社の将来を支える技術開発に取り組み、技術力の向上と人材育成を図っています。小牧研究施設では、その大きな特色である実物大の試験装置を活用して、新たな車両の開発、新幹線の脱線・逸脱防止対策、新幹線土木構造物の大規模改修工法、新幹線用高速ヘビーシンプル架線等、様々な技術開発成果を挙げてきました。また、近年の情報通信技術(ICT)の急速な進歩及びデジタル変革の進展を踏まえた多くの技術開発に取り組んでいます。

当社では、小牧研究施設の開設以来、日々の運行を管理する鉄道事業本部と技術開発部が密接に連携し、鉄道事業本部が直面する技術的諸課題への対応や定期的な技術交流、さらに、鉄道事業本部と技術開発部で相互に社員を運用することで、会社全体の技術力の底上げを図っています。今後はさらに、他業種や他分野における技術動向を注視し、着想力、応用力の幅を広げ、外部の知見も積極的に取り入れることで、鉄道事業において直面する困難な技術課題に対しても対処できるよう、組織としての能力も高めていきます。

▶ 主な技術開発 ーメンテナンスの高度化・省力化、設備の維持更新におけるコストダウンー

当社では、安全の確保を大前提とした上で、センシング、画像認識、情報通信、大量データ解析、ロボット等の新しい技術を活用したメンテナンス業務の機械化やシステム化

等、業務の高度化・省力化・低コスト化を図るための技術開発を進めています。

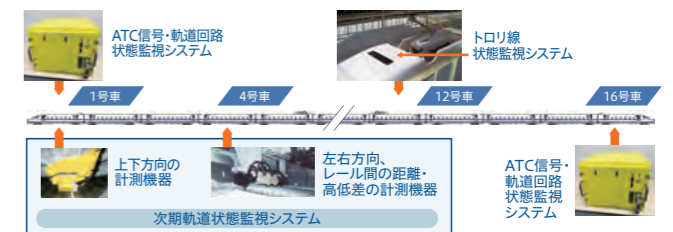
(技術開発事例1) N700S営業車による地上設備計測のための技術開発

東海道新幹線では、計測専用の車両であるドクターイエローによる軌道や電気設備の計測に加え、より高頻度で設備の状態把握を行い、タイムリーに保守作業を行えるよう、最新車両N700Sの営業車にも搭載可能な計測機器の小型・軽量化等の技術開発を行いました。

軌道の状態の計測については、当社独自開発の演算プログラムにより計測精度の向上を図った「次期軌道状態監視システム」を開発しました。走行中に軌道の状態を計測し、データをリアルタイムに中央指令等へ送信することで高頻度・高精度に軌道の状態を監視することが可能になります。

架線や信号設備の状態の計測については、小型軽量化を実現した「トロリ線状態監視システム」及び「ATC信号・軌道回路状態監視システム」を開発しました。営業列車でのトロリ線の状態(摩耗量、高さ等)の計測を実現することで、これ

まで作業員が月1回の頻度で夜間、全線にわたり行っていた定期的な計測作業を省略でき、作業の大幅な省力化を図ることができます。また、ATC信号や軌道回路についても、健全性を高頻度で確認でき、異常の予兆を早期に検知し、信号設備、軌道回路に対して必要な処置や保守を速やかに行うことが可能になります。

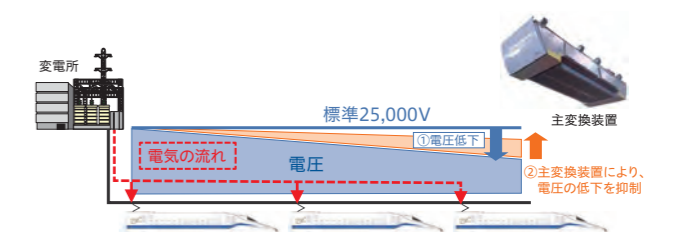


N700S営業車による地上設備計測

(技術開発事例2) 新幹線車両による架線電圧を維持する機能の開発

東海道新幹線では、高密度なダイヤで列車を運行することで、架線電圧が低下し列車の安定的な運行に必要な電圧を維持できなくなることを防ぐため、地上の電力設備を増強することで、架線電圧を維持してきました。この地上設備による架線電圧の維持に代わる技術として、N700S車両に搭載する主変換装置のソフトウェアの改良により、架線の電圧低下を抑制する機能を車両で実現し、架線電圧を維持することができる機能を開発しました。車両で架線電圧を維持する仕組みは、世界初の技術となります。

た際には、約1割の変電所と約半数の電力補償装置が削減できる見込みです。また、この仕組みの導入により、年間約2千万kWhの電気使用量の低減が見込まれます。



新幹線車両による架線電圧を維持する機能の開発について

「社会的価値」の創造 ー社会ー

高速鉄道システムの海外展開



海外展開の意義

高速鉄道システムの海外展開は、国内各関連メーカーの市場拡大、技術力の維持・強化に加え、資機材の安定供給、技術革新やコストダウンなど、当社へのフィードバックも期待されるものであり、当社が日本の大動脈を維持・発展させるという使命を永続的に果たすために重要な取組みです。展開先の候補

は、当社の高速鉄道システムの優位性が十分発揮されるよう、新線による高速旅客専用線で、トータルシステムの導入が期待できる国や地域としているほか、知的財産権などの法制度の完備、政情の安定、巨大なインフラ投資を行う経済力という点も考慮し、現在、米国をターゲットとして取り組んでいます。

コンサルティング&コーディネーション事業

高速鉄道のような地域社会と経済の根幹となるインフラは、その国や地域の政府や企業が保有・運営すべきという考えから、当社は高速鉄道の海外展開において事業主体とはならず、コンサルティングを中心とした事業で寄与することとしています。具体的には、土木構造物・信号設備・車両・

運行管理システム・修繕保守等を含めたトータルシステムを提案し、技術仕様の策定、運転・保守に関する各種マニュアルの提供等、高速鉄道の安全・安定運行に必要なコンサルティングを行うとともに、日本の関連企業を取り纏めるコーディネーションを行うこととしています。

米国における高速鉄道プロジェクトへの取組み

東海道新幹線システムを米国テキサス州に展開するテキサスプロジェクト、及び超電導リニアシステム(SCMAGLEV=Superconducting MAGLEV)を米国北東回廊に展開する北東回廊プロジェクトに関する取組みを継続しています。

ます。加えて、当社は日本のメーカー各社と協力してコアシステム受注契約に向けた準備活動を進めています。

テキサスプロジェクトは、米国テキサス州のダラスとヒューストンという2大都市間を東海道新幹線型高速鉄道で結ぼうというもので、その開発主体であるTexas Central Partners社及び子会社(以下、まとめて「TC」という。)が、技術仕様の策定、運営・保守計画の作成、建設資金の調達等の事業開発活動を進めています。当社は現地子会社High-Speed-Railway Technology Consulting Corporation (HTeC)を通じてTCに技術コンサルティングを実施してい

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



ブティジェッジ米国運輸長官の新幹線視察

台湾高铁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、これまでに9つの個別案件を完了しています。今後、計画段階から支援

してきた工事等に加え、2023年に同社が決定したN700Sをベースとした新車の調達に向けた技術支援など、引き続き台湾高速鉄道公司からの要請に応え、台湾高速鉄道の安全・安定輸送に貢献していく考えです。

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。



IHRA国際フォーラム(左:本会議、右:テクニカルビジット)

社会的価値の創造 ー社会ー

資材取引先との関係構築



資材調達の考え方

安全・安定輸送を支える上で、より高品質かつ信頼できる資材を適正な価格で調達するため、「資材調達における基本的考え方」に基づき国内外を問わず良い資材を調達しています。特に、品質については最も重要であると認識しており、取引先の工場に実際に立ち入っての品質監査を実施しているほか、取引先の技術水準や製造能力に加え、経営状況等の調査を行い、製品に求められる品質が確保されていることを確認しています。さらに、新たな取引先の参入促進、スケールメリットを考慮した発注、製造原価の厳密な査定等を行うことにより、コスト低減にも努めています。また、長期にわたり安定的かつ十分に社会的使命を果たし続けていくことが求められる鉄道事業では、それに供される資材にも長期的な品質の維持が求められます。昨今の部材不足、長納期化等、資材を取り巻く環境が大きく変化する中で、取引先の皆様と綿密にコミュニケーションを取るとともに、安

定的な供給やアフターケア等を求めています。特に、日々の運行に欠かせない資材については、地震等の災害の影響で供給が途絶えぬよう、複数の取引先への発注に努めています。このほか、取引先の皆様には、関係法令の遵守、人権の尊重を求めている、取引を始める際のみならず、定期的にこれらの取組み状況に関して調査を行っています。

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

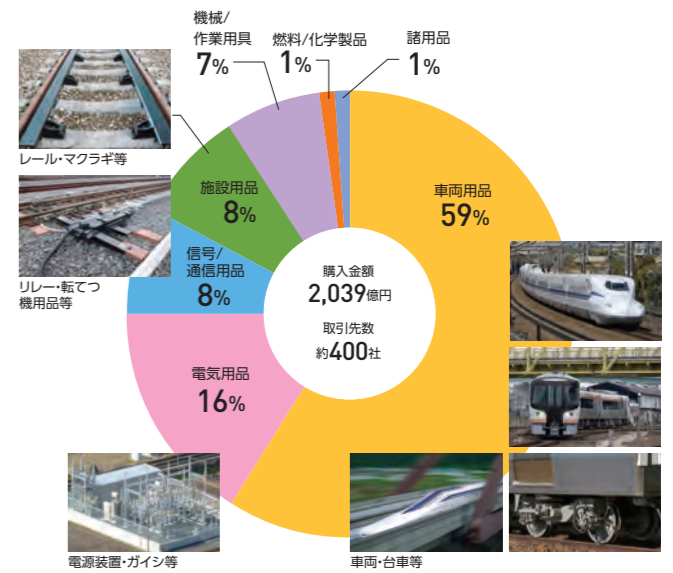


車両部品の品質監査時の様子

資材調達における基本的考え方

- 1 安全・安定輸送の確保を最優先した調達
- 2 高品質な資材の調達
- 3 適正な価格での資材調達
- 4 契約納期を厳守できる供給体制を整えている取引先の追求
- 5 継続的かつ安定的な取引関係を構築できる取引先の追求
- 6 平時・異常時に問わず十分なアフターケアを提供いただける取引先の追求
- 7 様々な使用環境に応えられる取引先の追求
- 8 十分なコミュニケーション体制の確立
- 9 情報の適切な取扱い
- 10 公平・公正な取引
- 11 環境負荷低減を考慮する取引先の追求
- 12 関係法令の遵守
- 13 ホームページでの資材調達情報の提供及び更新

主な資材の調達実績(2022年度)



パートナーシップ構築宣言

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



「社会的価値」の創造 ー環境ー

地球環境保全への貢献



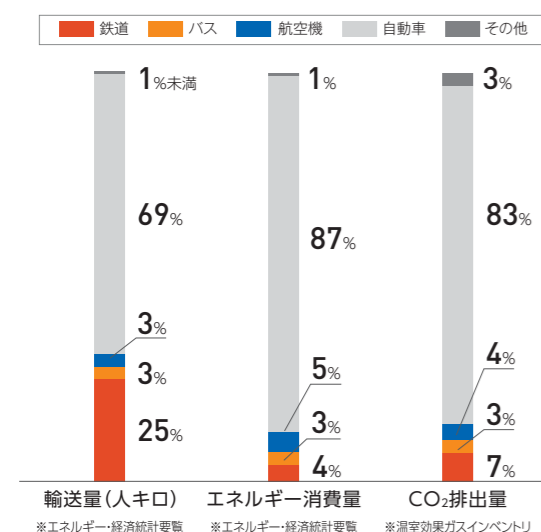
※政府の「2050年カーボンニュートラル」政策を前提とする

鉄道の環境優位性

現在、気候変動問題は世界規模で取り組むべき課題となっており、温室効果ガスの中でも特にCO₂は排出量が多く、地球温暖化に与える影響が大きいと考えられています。鉄道には他の輸送機関に比べてエネルギー効率が高く、地球環境への負荷が少ないという優位性があります。鉄道は国内全体の旅客輸送量のうち25%を担っているにもかかわらず、CO₂排出量では7%を占めるにすぎません。東海道

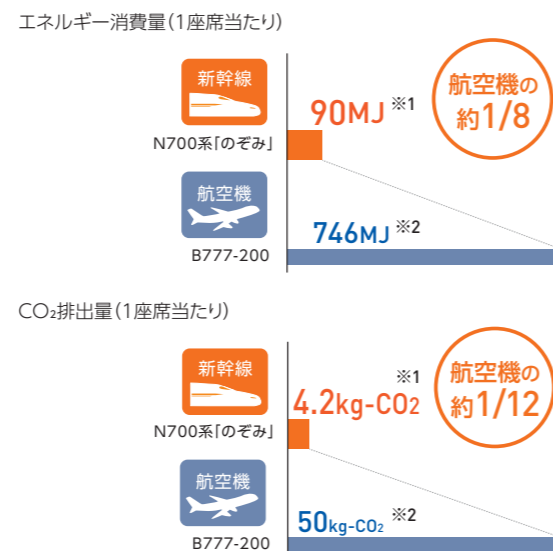
新幹線(N700系「のぞみ」)と航空機(B777-200)を比較した場合、東京～大阪間を移動する際の1座席当たりのエネルギー消費量は約8分の1、CO₂排出量では約12分の1であり、東海道新幹線は圧倒的な環境優位性を有しています。地球環境への負荷が少ない鉄道を一人でも多くのお客様に選択・利用していただくことは、運輸部門全体としての環境負荷が抑制され、地球環境保全につながると考えています。

旅客輸送における輸送量・エネルギー消費量・CO₂排出量分担率



※ エネルギー-経済統計要覧 ※ エネルギー-経済統計要覧 ※ 温室効果ガスインベントリ
 ※ 端数処理により、内訳の合計が100%にならない場合があります。
 出典 輸送量、エネルギー消費量:エネルギー-経済統計要覧(2020年度)
 CO₂排出量:国立環境研究所温室効果ガスインベントリオフィスのデータ(2020年度)をもとに作成

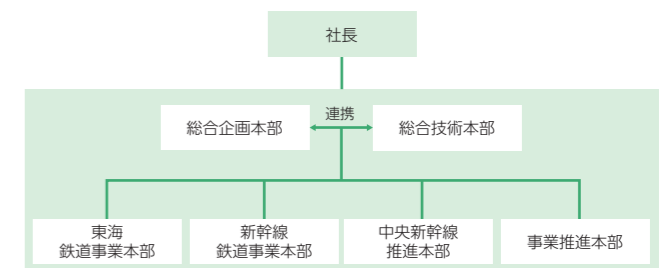
東海道新幹線と航空機の比較(東京～大阪)



※1 走行実績(当社分)に基づく算出 N700系「のぞみ」(東京～新大阪)
 ※2 ANA「アナリアルレポート 2011」を参考に当社算出 B777-200(羽田～伊丹・関空)

社内推進体制

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



指針

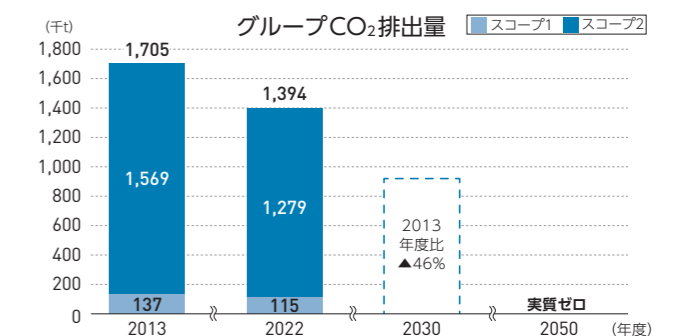
環境行動指針

当社は、地球環境保全に取り組むに当たり、以下の7項目からなる環境行動指針を定めています。

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

カーボンニュートラルに向けた目標

当社では、これまで、地球環境保全を経営上の重要なテーマとして、省エネ型の車両や設備を積極的に導入することで、他の輸送機関に比べてエネルギー効率が高く、環境負荷が少ないという鉄道の環境優位性を不断に高めてきました。これに留まらず、2050年カーボンニュートラルの実現に向けてより一層のCO₂排出削減にも取り組んでおり、当社及び当社グループは、政府の「2050年カーボンニュートラル」政策を前提に、2050年のCO₂排出量実質ゼロを目指すとともに、2030年度のCO₂排出量についても、同政策を前提として、2013年度比で46%削減とすることを目指します。



地球環境保全及び脱炭素社会の実現への貢献

当社が排出するCO₂125万tのうち、約5%は「燃料等の使用に伴う直接排出」が、残りの約95%は「電力使用に伴う間接排出」が占めています。約5%を占める「燃料等の使用に伴う直接排出」については、環境負荷の低減を実施したHC85系を順次投入したほか、バイオ燃料に関する試験等を進めます。また、水素動力車両の開発を目的として車両走行試験装置と水素供給設備を組み合わせた模擬走行試験を開始し、蓄電池車については調査研究を継続します。残り

の約95%を占める「電力使用に伴う間接排出」については、国内の電源部門全体の脱炭素化の動きに加え、N700S及び315系といった省エネ型車両の追加投入を進めるほか、東海道新幹線の周波数変換装置を電力損失の少ないタイプに取り替える工事を順次進めるなど、さらなる省エネルギー化に取り組みつつ、再生可能エネルギーの活用にも取り組めます。

また、当社は、長期にわたる安定的な事業運営に活かす

地球環境保全への貢献

ため、2021年5月に気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)の提言に賛同し、TCFDの提言を踏まえて気候変動に関するリスクと機会の分析を進めています。これまで、TCFDが定める4項目に関する定性情報のほか、東海道新幹線における河川氾濫に伴う設備損害に関する定量分析の結果について開示を行っていました。これに加えて、この度、東海道新幹線における運休等による収益減少に関する分析も完了したため開示を行いました。今後も、リスク分析をさらに深度化するとともに、自然災害に対する設備強化等の検討を進めていきます。

さらに、外部の企業や団体と連携し、環境負荷低減に資する

CO₂の直接排出の削減に向けた取り組み

ハイブリッド方式車両の投入

特急「ひだ」「南紀」に使用していた85系気動車の後継車である、ハイブリッド方式を採用した新型特急車両HC85系を開発し、2023年7月に投入が完了しました。HC85系は、蓄電池に貯めた電力を加速時や停車時に使用することで、85系気動車と比較して、軽油消費量及びCO₂排出量を約30%、NOx排出量を約40%削減しています。

水素動力車両の開発・蓄電池車に関する調査研究

ディーゼル車両から排出されるCO₂を実質ゼロにする手段の1つとして、水素動力車両の開発に取り組んでいます。動力源として、軽油を燃料とするディーゼルエンジンの代わりに水素を燃料とする燃料電池または水素エンジンを活用し、これにより得られる電気と蓄電池の電気で走行する水素動力ハイブリッドシステムの導入を目指します。燃料電池や水素エンジンを動力源とした鉄道車両の走行性能や山間部が多く長距離となる当社の非電化路線への適合可能性等を検証するため、車両走行試験装置と水素供給設備を組み合わせた模擬走行試験を2023年11月から開始しました。また、大型の走行用バッテリーを搭載し、架線がない区間でも走行できる蓄電池車についても引き続き調査研究を行っています。

バイオ燃料に関する試験

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

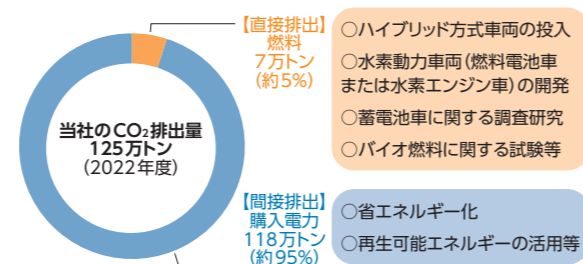
CO₂の間接排出の削減に向けた取り組み

省エネルギー化～省エネ型車両の投入～

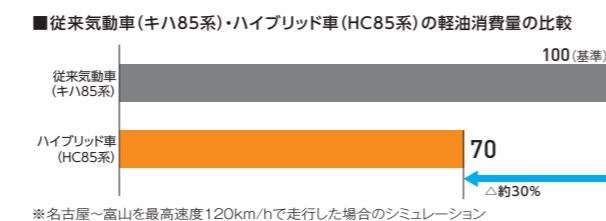
東海道新幹線の一層の省エネルギー化を図るため、省エネ型車両の開発・投入を積極的に行っています。2020年度

新しい技術や取り組みを通じて、鉄道の環境優位性をより一層高め、地球環境保全及び脱炭素社会の実現に貢献していきます。

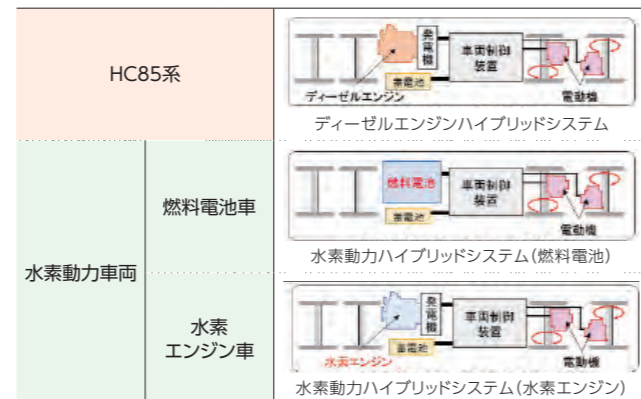
CO₂削減の取り組み



※TCFDについてはP23～24をご覧ください。



水素動力車両の構成



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

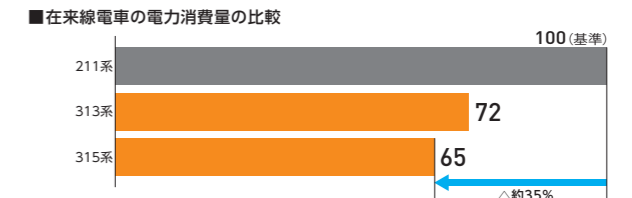
技術研究所及びJR各社とともにバイオ燃料の導入に向けた実証実験を行っています。当社はディーゼルエンジン単体での性能確認を行う試験を担当しています。

からはN700系の置き換えとしてN700Sを投入しており、2026年度までに59編成を投入する予定です。

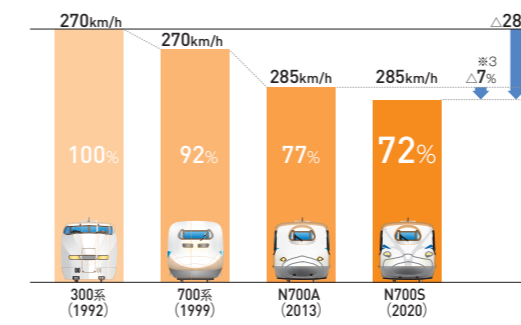
N700SはSiC素子駆動システムの採用、車両の軽量化、走行抵抗の低減等により、N700Aタイプ^{*1}と比較して電力消費量を7%削減しています。その結果、2022年度末の段階でエネルギー消費原単位^{*2}を1990年度比で約32%改善しています。

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

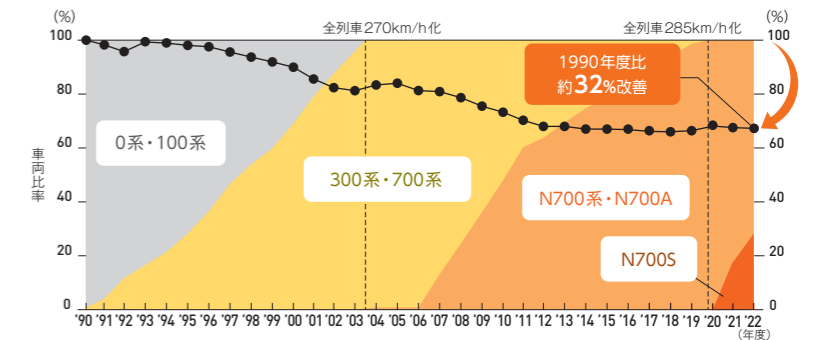
^{*1} N700A及びN700系(改造)の総称
^{*2} 当社では、事業活動と最も関連性の高い値として車両走行キロの総計を用い、エネルギー消費原単位を「車両1両を1km運行する際に消費するエネルギー量」と定義している



東海道新幹線の車種別電力消費量の比較



東海道新幹線の車両比率・エネルギー消費原単位の推移



省エネルギー化～設備改良～

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

再生可能エネルギーの活用

現在、当社施設のうち、リニア・鉄道館及び浜松工場で太陽光発電システムを導入しており、どちらも年間約45万kWhを発電しています。また、2022年度から武豊線において、電車運行に使用する年間電力量である約200万kWhに相当する「FIT非化石証書^{*1}」を電源開発株式会社から購入して使用することにより、電車運行の二酸化炭素排出量実質ゼロ化に取り組んでいます。

2024年度からは東海道新幹線の「のり面」を活用した太陽光発電システムの施工を開始します。東海道新幹線(新横浜～名古屋)の太陽光発電に適した「のり面」を対象として、最大発電出力は2.7MWを計画しています。年間発電量は一般家庭約650世帯分に相当する約270万kWhとなり、発電し

^{*1} 「FIT非化石証書」は、FIT制度(再生エネの固定価格買取制度)により買い取られた再生電力が持つ「非化石価値」を証書化したもの。
^{*2} 沿線環境、地質条件等により計画は変更となる場合があります。

制する技術やダイヤ乱れ等による過負荷を回避するための技術の開発により、すべての周波数変換装置を静止型にすることが可能となり、2037年度末までに綱島の2台も静止型に取り替える予定です。これらの取替により年間約8千万kWhの電力消費量を削減できる見込みです。

た電気は最寄りの新幹線駅などで活用する予定です^{*2}。



新幹線ののり面を活用した太陽光発電(試験設置)

地球環境保全への貢献

資源循環に関する取組み

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

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

東海道新幹線再生アルミ

東海道新幹線の廃車車両から、不純物を取り除いてつくられた再生アルミを用途に応じて成形・加工し、様々な製品に再利用しています。N700S車両では内装部品に再生アルミを使用していますが、アルミ選別工程の確立により、車体材料としての信頼性や品質を確保したため、今後は強度が求められる車体の一部にも再生アルミを使用していきます。また、相模鉄道・東急電鉄新横浜駅の待合室「Shin-

Yoko Gateway Spot]の内装用建材として提供しているほか、ミズノ株式会社と子供用の金属バットも共同開発しました。今後は2023年度下期に建替え予定である飯田線下地駅の駅舎にも活用していきます。東海道新幹線再生アルミは、通常のアルミを新製する場合に比べて、製造する際のCO₂排出量を97%削減し、環境への負荷を軽減することができます。



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

東海道新幹線アップサイクル

これまで廃棄されていた東海道新幹線の座席シートや制服の生地を加工し、新しい商品として再生させる「アップサイクル」事業に活用しています。車両の検修作業等で取り外した座席シートの生地をスリッパなどの製品に再生しているほか、乗務員の接客服変更に伴って不要となった従来の制服をショルダーポーチなどの製品に再生しています。



踏切用鉛蓄電池リユース

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

必要な性能や耐久性を確認できた場合、再生した鉛蓄電池を順次導入していくことで、廃棄物の削減だけでなくCO₂排出量の削減にも貢献します。なお、鉛蓄電池の再生に伴うCO₂排出量は、製造に伴うCO₂排出量と比較して90%以上削減することが可能となります。

ホテルでのサステナブルな取組み

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

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



代替素材を使用した食器

持続可能な公共調達

地球環境に配慮された資材を優先的に調達する、グリーン調達を行っています。そのため、取引先との連携を強化す

る目的で「JR東海グリーン調達ガイドライン」を制定し、取引先と協力して地球環境保全に貢献しています。

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

生物多様性の保全・地域との共生

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

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

高山植物の保全

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

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

森林整備

南アルプスユネスコエコパークを中心とする地域において、地域の方々による森林整備の取組みを支援しています。2023年1月には山梨県にて早川町及び早川町森林組合と「森林整備協定」を、2023年6月には長野県伊那市にて上伊那森林組合等と「森林(もり)の里親協定」を新たに締

結、2022年分(山梨県富士川町、長野県大鹿村)とあわせて4カ所で支援を進めています。これからも、関係する地域の皆様とともに、南アルプス全体の自然環境を「守り、活かし、育てていく」ことを目指していきます。

法令遵守の取組み

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

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

地球環境保全への貢献

化学物質の管理

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

また、新幹線、在来線の車体塗装にはこれまで揮発性有機化合物(VOC)を含む油性塗料を用いていましたが、新幹線では、2017年に日本初の水性塗料ロボットを浜松工場

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

に導入し、環境に優しい水性塗料化を実現しました。在来線も2020年に在来線車体前面用として日本初の水性塗料ロボットを名古屋工場に導入し、一部車両の水性塗料化を実現しています。



車体塗装風景

汚染対策

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

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

外部との連携

環境パートナーシップ・CLUB(EPOC)

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

当社は2002年度にEPOCに加入し、現在は団体の中核会社として運営に携っています。引き続き、EPOCを通して、会員企業等とともに地球環境保全への貢献に努めていきます。

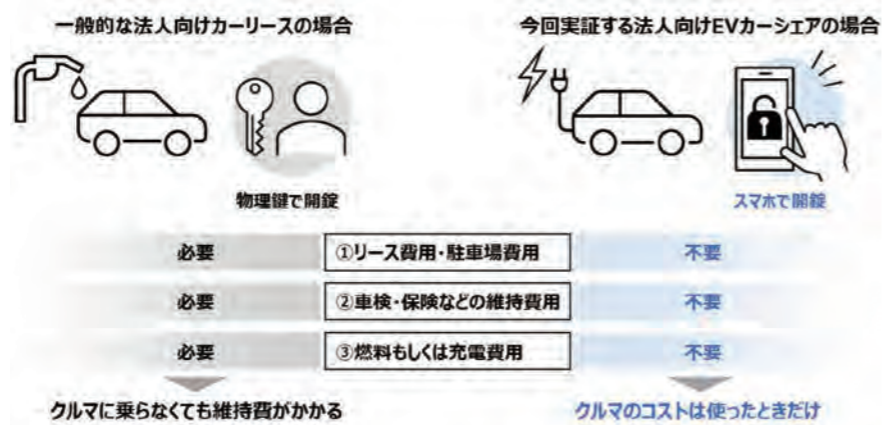
豊橋駅における「法人向けEVカーシェア」の共同実証事業について

当社は2023年7月から、ENEOS株式会社と連携し、豊橋駅の駅前駐車場において、法人企業向けのEVカーシェアサービスの共同実証事業を行っています。

本実証事業では、事業用途で使用する営業車両をEVカーシェアで代替することで、車両の保有コスト削減と、CO₂排出量の削減に伴う地球環境負荷の低減を両立させるビジネスモデルを検証しています。趣旨にご賛同いただいた地域事業者様にご参画いただき、各社様の環境負荷低減の取組みに貢献するとともに、地域との連携強化も図っています。

今後も、EVカーシェア共同実証事業の拡大可能性を検討していきます。

一般的な法人向けカーリースと、今回実証する法人向けEVカーシェアとの比較



環境関連データ集

2022年度の活動状況、環境会計

2022年度の環境保全活動に関する投資・費用やそれに伴う効果を試算すると以下の通りです。

環境会計

分類	事項	環境保全コスト(億円) ^{※1}		付記
		投資額	費用	
地球環境保全コスト	●省エネ型車両の導入 ●駅やオフィスの省エネ化等	1048.1	6.0	●省エネ型車両比率:100%(新幹線電車)、100%(在来線(電車・気動車)) ●新幹線N700S車両新製 ●在来線315系、HC85系車両新製
研究開発コスト	●省エネ型車両の開発 ●沿線環境保全に関する開発等	0.0	116.8	●N700Sの省エネ性能:▲28%(300系比) ※300系(270km/h走行)とN700S(285km/h走行)の比較
資源循環コスト	●駅、列車ゴミ等の適正処理とリサイクル ●工場、工事発生品の適正処理とリサイクル	0.3	73.7	●新幹線車両のリサイクル率:約90% ●制服のリサイクル率:原則100%
沿線環境保全コスト	●騒音、振動対策 ●環境負荷物質の適正管理等	82.0	54.7	●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
合計 ^{※2}		1130.4	251.5	

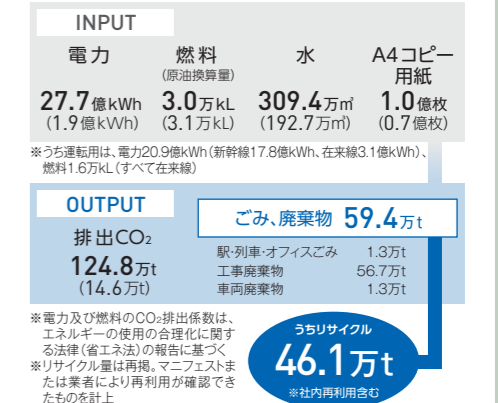
【環境保全コストの集計の考え方】 ※1 1千万円未満切り捨て ※2 端数処理により合計が合わない
●集計範囲は当社単体です。 ●対象期間は、2022年4月1日～2023年3月31日です。
●形式は、環境省の「環境会計ガイドライン2005年版」を参考にしています。 ●費用には、減価償却費を計上していません。
●多目的の支出の場合、環境保全効果の高いものを全額を計上しています。

事業活動における環境負荷

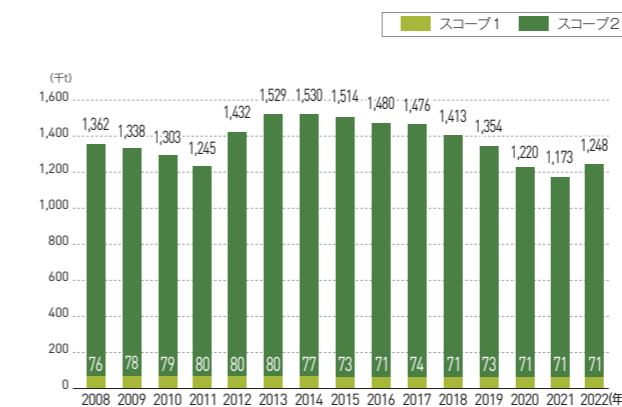
当社が2022年度の1年間の事業活動を行う上で使用した資源・エネルギー及び排出した廃棄物等のうち、主なものは以下の通りです。

INPUT/OUTPUT

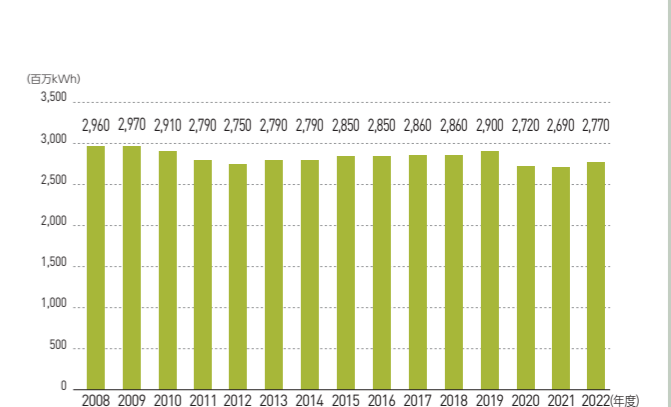
※括弧内は当社連結子会社



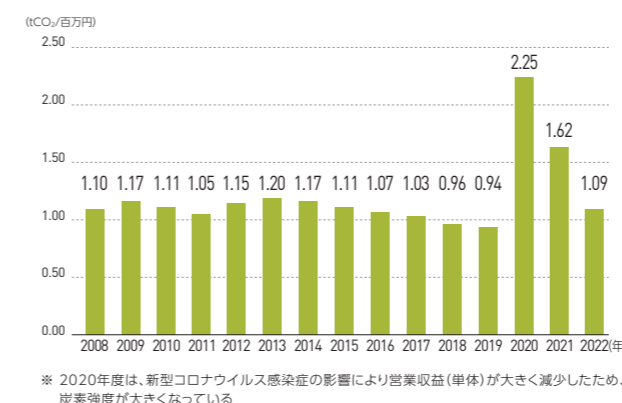
CO₂排出量



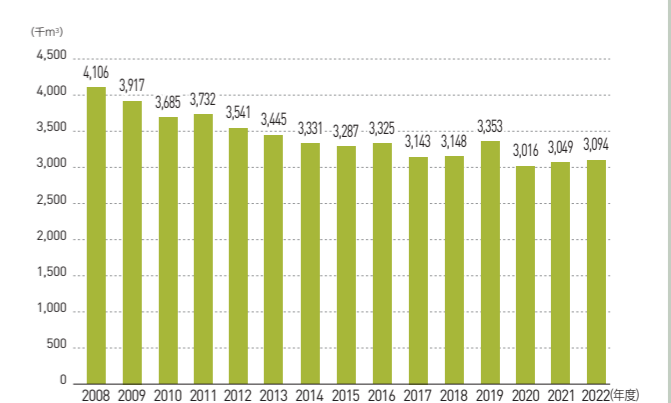
電力消費量



炭素強度



水の使用量



「社会的価値」の創造 — 企業統治 —

取締役、監査役及び執行役員 [2023年6月23日現在]



代表取締役
会長
金子 慎



代表取締役
社長
丹羽 俊介



代表取締役
副社長
武田 健太郎
総合企画本部長、
事務部門担当
(事業推進本部を除く)



代表取締役
副社長
中村 明彦
事業推進本部長、
特命事項担当



代表取締役
副社長
宇野 護
中央新幹線
推進本部担当



代表取締役
副社長
鈴木 広士
鉄道事業本部担当、
安全部門統括担当



代表取締役
副社長
森 厚人
技術部門担当、
海外高速鉄道担当



取締役相談役
柘植 康英



取締役(社外)
笠間 治雄



取締役(社外)
大島 卓



取締役(社外)
永野 毅



取締役(社外)
木場 弘子



取締役(社外)
ジョセフ・
シュメルザイス

取締役のスキル・マトリックス

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

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



常勤監査役
山田 龍彦



常勤監査役
(社外)
石津 緒



常勤監査役
(社外)
山下 史雄



監査役(社外)
林 眞琴

専務執行役員

木村 中 秘書部・監査部・広報部担当
水野 孝則 中央新幹線推進本部長、建設部門統括担当
寺井 元昭 中央新幹線推進本部リニア開発本部長

常務執行役員

石橋 学 総合企画本部副本部長・投資計画部長
岡嶋 達也 総合技術本部長、電気部門統括担当
澤田 尚夫 中央新幹線推進本部副本部長・企画推進部長
宮本 茂樹 中央新幹線推進本部リニア開発本部副本部長
新美 憲一 中央新幹線推進本部副本部長・
中央新幹線建設部長
竹内 寛人 中央新幹線推進本部副本部長・
中央新幹線建設部電気工事部長・
中央新幹線建設部名古屋建設部担当部長
早川 直樹 総務部長、法務部・管財部担当
新田 雅巳 東海鉄道事業本部長
辻村 厚 新幹線鉄道事業本部長、運輸部門統括担当
大脇 順実 静岡支社長、施設部門統括担当
臼井 俊一 関西支社長、車両部門統括担当

執行役員

神谷 篤 秘書部長
深見 健史 総合企画本部副本部長・企画開発部長・
東京企画開発部長
齋藤 隆秀 総合企画本部副本部長・情報システム部長
坂上 啓 総合技術本部副本部長・技術開発部長
青木 光弘 総合技術本部副本部長・技術企画部長
与謝野 優 総合技術本部副本部長・
技術企画部海外高速鉄道プロジェクト
C&C事業室長
重田 洋 中央新幹線推進本部副本部長・
企画推進部次長
田遠 洋一郎 中央新幹線推進本部副本部長・
企画推進部担当部長
田畑 裕 中央新幹線推進本部副本部長・
企画推進部担当部長
二村 亨 中央新幹線推進本部副本部長・
中央新幹線建設部土木工事部長・
中央新幹線建設部名古屋建設部担当部長
小山 大 中央新幹線推進本部副本部長・
中央新幹線建設部機械工事部長・
中央新幹線建設部名古屋建設部担当部長、
機械部門統括担当
永長 隆昭 中央新幹線推進本部副本部長・
中央新幹線建設部土木工事部担当部長・
中央新幹線建設部環境保全統括部担当部長・
中央新幹線建設部中央新幹線静岡工事事務所長
人事部長
花原 雄一 財務部長
井出 和史 営業本部長
榊原 篤 事業推進本部副本部長
川田 啓貴 事業推進本部副本部長
谷津 剛也 建設工事部長、
加藤 均 中央新幹線推進本部中央新幹線建設部名古屋建設部長
塚本 一馬 建設工事部次長
井上 陽一 安全対策部長
武田 千佳 総合研修センター所長
近藤 雅文 新幹線鉄道事業本部副本部長・運輸営業部長
洞口 明史 新幹線鉄道事業本部副本部長・電気部長
杉山 尚之 新幹線鉄道事業本部浜松工場長

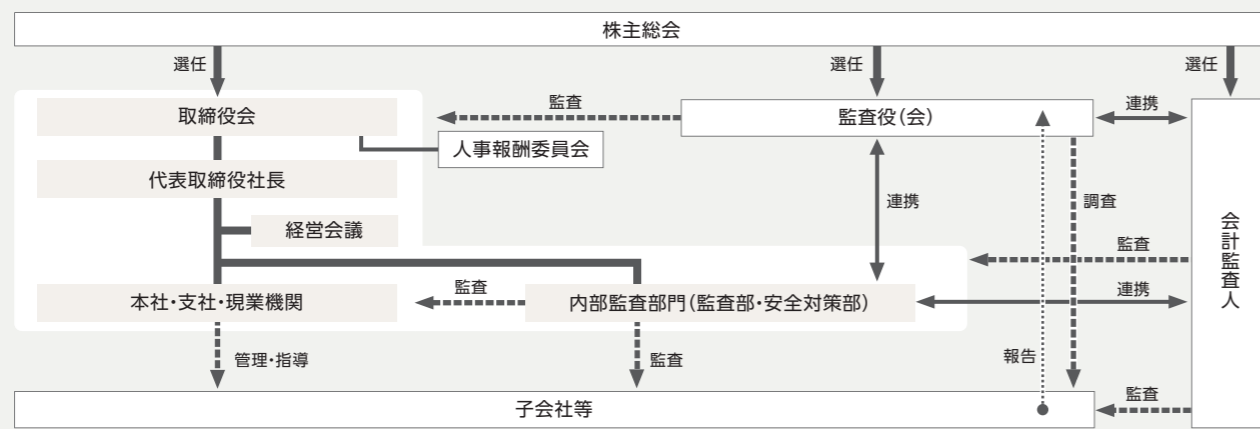
「社会的価値」の創造 — 企業統治 —

コーポレート・ガバナンス

当社は、経営の健全性・効率性及び透明性を確保し、企業の長期的な発展と継続的な企業価値の向上を図るため、コーポレート・ガバナンスの充実に努めています。なお、「コーポレート・ガバナンスに関する報告書」*の中で、コーポレートガバナンス・コードに対する当社の考え方や取組みを開示しています。

*コーポレート・ガバナンスに関する報告書については当社ホームページよりご覧いただけます。
https://company.jr-central.co.jp/company/esg/governance/_pdf/governance.pdf

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13名(社外取締役5名。うち1名が女性)で構成されており、議長は代表取締役会長が務めています。また、当社は監査役制度を採用しており、監査役会は監査役4名(うち3名が社外監査役)で構成されています(人数は2023年6月23日現在)。

取締役会は、原則として月1回以上開催し、法定事項はもとより、経営上重要な事項について、十分に審議の上、適法かつ適正に意思決定を行うとともに、取締役の業務執行状況を監督しています。また、経営に関する重要な事項を審議する機関として、代表取締役社長が議長を務め、すべての常勤の取締役及び監査役並びに一部の執行役員を構成員とする経営会議を設置し、取締役会に先立って、より幅広く経営に関する事項を審議することで、その後開催される取締役会における審議の充実に努めています。取締役会、経営会議をはじめとする重要な会議には監査役に出席を求め、審議過程から経営施策の適法性の確保に努めています。これらの取組みに加え、各取締役及び監査役による自己評価から取締役会全体の実効性について分析・評価を行い、その結果を踏まえ、取締役会の機能のさらなる充実に資する取組みを行っています。また、当社は、子会社等に対して必要な管理、指導を行うことで、適正な業務運営の確保に努めています。

なお、役員の人事、報酬等の決定における客観性、透明性の向上を確保する観点から、独立社外取締役4名と代表取締役社長の計5名を構成員とする人事報酬委員会(委員長:社外取締役)を設置しており、人事及び報酬等に係る取締役会での決議に先立ち、全委員出席のもと、審議を行っています。取締役会における人事、報酬等の決定に関する決議は、当委員会における審議内容を踏まえ行われています。

当社は2003年5月に執行役員制度を導入していますが、当社を取り巻く経営環境の変化に適時・適切に対応するため、2012年6月から、より一層の取締役会における意思決定の迅速化及び審議の充実並びに取締役と業務執行を担う執行役員との役割分担のさらなる明確化を目的とした役員体制としています。監査役は、取締役会、経営会議等の重要な会議に出席するほか、監査役会で策定した計画に基づき、本社部門、鉄道事業本部、支社、現業機関、子会社等の監査や、取締役、執行役員及び使用人等との意見交換等を通じて、その業務執行状況について検証するなど、厳正に監査を行っています。なお、監査役は職務執行を補助する者として、当社の社員から専任の監査役スタッフを置くなど、監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制を整備しています。

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

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

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

社外取締役及び社外監査役

社外取締役及び社外監査役の選任については、当社の業務を遂行するに当たり、最もふさわしい体制を確保するという方針に基づき、社外取締役5名及び社外監査役3名を選任しています。社外取締役及び社外監査役については、社外における様々な経験やその高い識見に基づき、独立した立場からご意見をいただけるよう、株式会社東京証券取引所が定める独立性の基準に従い各人の独立性を判断しています。

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

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

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

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

● 社外取締役及び社外監査役の主な兼任状況

[2023年3月31日現在]

氏名	兼任先法人等の名称	役職名
笠間 治雄	凸版印刷株式会社	社外監査役
大島 卓	日本碍子株式会社 東邦瓦斯株式会社 愛知県経営者協会	代表取締役会長 社外取締役 会長
永野 毅	東京海上ホールディングス株式会社 セイコーグループ株式会社 富士フィルムホールディングス株式会社	取締役会長 社外取締役 社外取締役
木場 弘子	株式会社INPEX	社外監査役
那須 國宏	表示灯株式会社	社外取締役

● 社外取締役及び社外監査役の活動状況

[2022年度]

氏名	主な活動状況
笠間 治雄	当事業年度開催の取締役会13回すべてに出席しています。取締役会においては、これまでの検察官及び弁護士としての活動における経験等に基づき発言を行っています。また、人事報酬委員会に出席し、豊富な経験と高い識見に基づき発言を行っています。加えて、取締役会に先立つ様々な業務説明の機会等を通じて、経済、社会情勢、経営のあり方全般にわたり、有益な助言を行っています。以上の活動を通じ、独立社外取締役の立場から、当社の健全経営の維持及び一層の発展に寄与しています。
大島 卓	当事業年度開催の取締役会13回すべてに出席しています。取締役会においては、これまでの会社経営の経験等に基づき発言を行っています。また、人事報酬委員会に出席し、豊富な経験と高い識見に基づき発言を行っています。加えて、取締役会に先立つ様々な業務説明の機会等を通じて、経済、社会情勢、経営のあり方全般にわたり、有益な助言を行っています。以上の活動を通じ、独立社外取締役の立場から、当社の健全経営の維持及び一層の発展に寄与しています。
永野 毅	2022年6月23日就任以降開催の取締役会11回すべてに出席しています。取締役会においては、これまでの会社経営の経験等に基づき発言を行っています。また、人事報酬委員会に出席し、豊富な経験と高い識見に基づき発言を行っています。加えて、取締役会に先立つ様々な業務説明の機会等を通じて、経済、社会情勢、経営のあり方全般にわたり、有益な助言を行っています。以上の活動を通じ、独立社外取締役の立場から、当社の健全経営の維持及び一層の発展に寄与しています。
木場 弘子	2022年6月23日就任以降開催の取締役会11回すべてに出席しています。取締役会においては、これまでのフリーキャスター、大学教授、交通政策審議会委員としての活動における経験等に基づき発言を行っています。また、人事報酬委員会に出席し、豊富な経験と幅広い識見に基づき発言を行っています。加えて、取締役会に先立つ様々な業務説明の機会等を通じて、経済、社会情勢、経営のあり方全般にわたり、有益な助言を行っています。以上の活動を通じ、独立社外取締役の立場から、当社の健全経営の維持及び一層の発展に寄与しています。
石津 緒	当事業年度開催の取締役会13回すべてに、また監査役会14回すべてに出席しています。取締役会及び監査役会においては、これまでの運輸行政等における経験等に基づき発言を行っています。
山下 史雄	当事業年度開催の取締役会13回すべてに、また監査役会14回すべてに出席しています。取締役会及び監査役会においては、これまでの警察行政等における経験等に基づき発言を行っています。
木藤 繁夫	当事業年度開催の取締役会13回すべてに、また監査役会14回すべてに出席しています。取締役会及び監査役会においては、これまでの検察官及び弁護士としての活動における経験等に基づき発言を行っています。
那須 國宏	当事業年度開催の取締役会13回すべてに、また監査役会14回すべてに出席しています。取締役会及び監査役会においては、これまでの弁護士としての活動における経験等に基づき発言を行っています。

取締役会・監査役会の実効性確保

取締役については、年齢、性別、国籍を問わず、能力・識見・経歴等を総合的に勘案し、最も適任と認められる者を、取締役会の決議を経て候補者として適正に選定した上で株主総会にお諮りしています。その人数及び業務分担等については、当社の業務を遂行するに当たり最もふさわしい体制を確保する、との方針で、その都度各プロジェクトの進捗状況等を総合的に勘案して決定しています。なお、役員の人事等の決定における客観性、透明性の向上を確保する観点から、独立社外取締役4名と代表取締役社長の計5名を構成員とする人事報酬委員会(委員長:社外取締役)を設置しており、人事等に係る取締役会での決議に先立ち、全委員出席のもと、審議を行っています。取締役会における人事等の決定に関する決議は、当委員会における審議内容を踏まえ行われています。

取締役・監査役の重要な兼職の状況は、事業報告及び株主総会参考書類に記載しているとおりであり、これらは当社の取締役・監査役としての役割・責務を適切に果たすことに支障を及ぼさない範囲のものです。

当社は、取締役会を原則として月1回以上開催し、法定事項はもとより、経営上重要な事項について、十分に審議の上、適法かつ適正に意思決定を行うとともに、各業務を担当する取締役からの業務執行における報告に基づき議論することで、取締役の業務執行状況を適切に監督しています。社外取締役からは、高い見地から経営に対する有効な助言をいただくとともに、経営に規律をもたらしています。

また、当社では、各取締役及び監査役による自己評価から取締役会全体の実効性について分析・評価を行い、その結果を踏まえ、内部監査の実施状況、鉄道運転事故及び労働災害の発生状況等、当社の業務執行における重要な事項を定例的に取締役会へ報告するなど、取締役会の機能のさらなる充実に資する取組みを継続的に行っています。これらに加えて、社外取締役と経営陣の間で、経営全般の課題等に関する意見交換会や社外取締役のみで構成される社外取締役会議を実施するなど、取締役会の実効性向上を図っています。

以上の内容を踏まえて、取締役会において、取締役会全体の実効性は十分に確保されていると評価しています。

④ コーポレート・ガバナンス

役員報酬等の内容

取締役の報酬等は、毎月定額を支給する基本報酬と、毎年6月に支給する賞与から構成しています。基本報酬は役位、経験年数等を総合的に勘案して決定し、賞与の水準は、経常利益をはじめとする経営成績を中心に、株主還元等を考慮して決定しています。また、賞与の個人別の具体的な金額は、役位による責任の重さ、安全確保に対する実績、各人の課題に対する成果等を勘案して決定しており、基本報酬と賞与の割合は3:1を目安としています。なお、当事業年度及び各事業年度の業績の推移はP31～34の財務データに記載のとおりです。

また、社外取締役の報酬等は、毎月定額を支給する基本報酬のみとしています。

取締役会において、これら取締役の報酬等の決定方針について決議するとともに、個人別の報酬等の具体的な金額の決定は、各人の課題に対する成果等の実績を把握している代表取締役社長へ一任することを決議しています。なお、2012年6月22日開催の第25回定時株主総会において、取締役の報酬等の総額は、年額12億円以内（うち、社外取締役分は年額5,000万円以内）とすることを決議し、2022年6月23日開催の第35回定時株主総会において、社外取締役の報酬等の総額は、年額1億円以内とすることを決議しており、代表取締役社長が、この限度額の範囲内において決定しています。また、2012年6月22日開催の第25回定時株主総会終結時点の取締役の員数は14名（うち、社外取締役は3名）、2022年6月23日開催の第35回定時株主総会終結時点の取締役の員数は12名（うち、社外取締役は4名）です。

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

日開催の第20回定時株主総会において、監査役の報酬等の総額は、年額2億5,000万円以内とすることを決議しており、この限度額の範囲内において決定しています。また、当該定時株主総会終結時点の監査役の員数は5名です。

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

役員区分ごとの報酬等の総額、報酬等の種類別の総額及び対象となる役員の員数【2022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)	13	424	8	152	576
監査役 (社外監査役を除く)	1	47	-	-	47
社外役員	9	153	-	-	153

(注) 取締役(社外取締役を除く)及び監査役(非常勤監査役を除く)は、2022年4月から2022年9月まで、基本報酬の10%を自主返上しています。上記表中の基本報酬の総額には、自主返上された報酬額が含まれています。

済合理性や将来の見通し、保有を継続するねらい等を具体的に精査の上、その保有の適否について取締役会で検証を行っています。

さらに、当社は、政策保有株式の議決権行使に当たり、当社の中長期的な企業価値向上や、取引先企業の持続的成長等を勘案し、議案ごとに内容を精査して、賛否を判断します。

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

決算説明会の情報はTDnet・当社ホームページで公開するほか、招集通知の記載内容を充実させるなど、広く株主への情報提供の充実にも努めています。なお、これ以外にも、重要施策や重要な設備投資の意思決定等については、定例の社長会見や報道公開等を通してきめ細かく情報を開示するなど、マスメディアを通じてより多くのステークホルダーに十分な情報が広く行き届くよう努めています。

株主との対話の内容は経営陣幹部に報告し、必要に応じて取締役会にフィードバックします。

主な活動実績(2022年度)

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

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

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

・機関投資家・アナリストとの対話件数 **205**件
 ・機関投資家・アナリスト向け決算説明会、スモールミーティング **5**回
 ・機関投資家フィードバック件数 **135**件

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をご参照ください

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

コンプライアンス・内部通報制度

当社は、法令等に基づき社内規程を整備するとともに、様々な機会を通じて社員教育を実施し、業務遂行における法令等の遵守を徹底しています。加えて、社員等が業務運営に際して法令等に違反する行為を発見した場合に通報することができる内部通報制度を

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

リスク管理体制

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

また、事故や災害の発生等の異常時に対しては、情報伝達の要と

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

財務報告に係る内部統制への対応

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

資本政策、株主還元の考え方

資金調達については、中央新幹線の建設の推進のために行った総額3兆円の財政投融資を活用した長期借入のほか、社債の発行や借入によることとし、現時点で自己株式の活用や増資の予定はありません。

当社の配当に対する考え方は、長期的な視点に立って経営を行う鉄道事業の性格から、従前より一貫して、安定配当を継続することを基本に、各期の経営環境、業績を踏まえて具体的な配当額を決定するという方針です。自己株式については、当社では、基本的に配当による株主還元が適切であると考えており、現時点で買い増

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。

す予定はありません。なお、「長期的な視点に立って」とは、新幹線の大規模改修工事や脱線・逸脱防止対策等、鉄道を長期にわたり安定的に運行していくために必要な取り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。株主の皆様からこうした考えに対するご理解をいただくためには、安定配当の継続という基本方針が必要と考えています。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。

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	(2023年3月末現在)
資本金	1,120億円
営業収益	11,433億円
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	125,589名
従業員数	18,727名
営業キロ	1,970.8km
駅数	405駅
車両数	4,879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 愛知県名古屋市東区中村区名駅一丁目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 愛知県名古屋市東区中村区名駅一丁目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10・11F
	ワシントン事務所	805 15th Street, N.W., Suite 810, Washington, DC 20005, U.S.A.
	ロンドン事務所	6th Floor, 4 Eastcheap, London, EC3M 1AE, U.K.
	シドニー事務所	Suite 5.01A, Level5, 20 Hunter Street, Sydney, NSW 2000, Australia

組織図



営業エリア

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

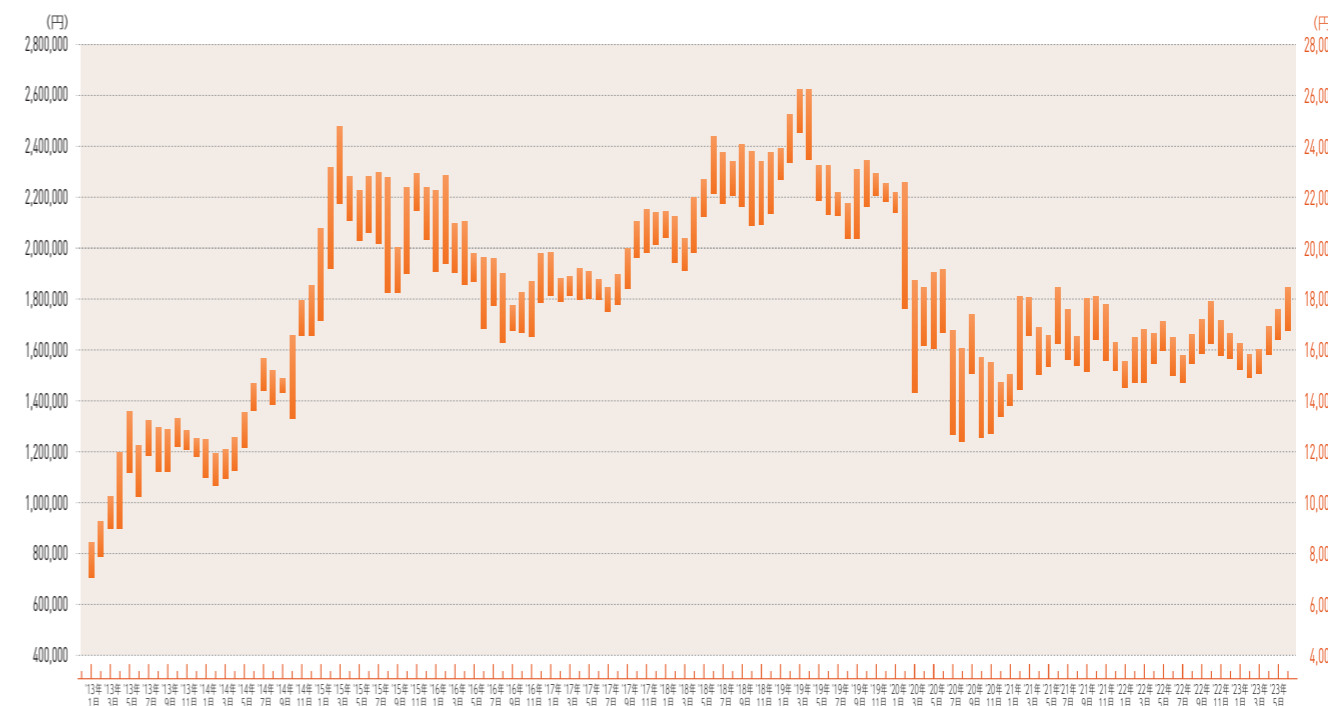


線区別営業キロ

東海道新幹線	552.6km
在来線	
東海道本線	360.1km
御殿場線	60.2km
身延線	88.4km
飯田線	195.7km
武豊線	19.3km
高山本線	189.2km
中央本線	174.8km
太多線	17.8km
関西本線	59.9km
紀勢本線	180.2km
名松線	43.5km
参宮線	29.1km
在来線計	1,418.2km
合計	1,970.8km

株式情報

当社株価の推移



※月ごとの高値・安値の値を記載
 ※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
 また、2023年10月1日を効力発生日として、普通株式1株につき5株の割合をもって株式分割を実施

大株主の状況

氏名または名称	所有株式数 (株)	発行済株式(自己株式を除く)の総数に対する所有株式数の割合 (%)
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	23,378,700	11.87%
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	12,317,400	6.25%
株式会社みずほ銀行	7,832,300	3.98%
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	5,478,100	2.78%
日本生命保険相互会社	5,000,000	2.54%
農林中央金庫	3,350,000	1.70%
JR東海社員持株会	3,130,900	1.59%
STATE STREET BANK WEST CLIENT-TREATY 505234(常任代理人 株式会社みずほ銀行決済営業部)	2,851,740	1.45%
株式会社三井住友銀行	2,502,800	1.27%
計	72,966,940	37.04%

※上記のほか、当社は自己株式8,999,232株を保有しています

[2023年3月31日現在]

より詳しい情報は、右記のURLからご参照ください。
 ・安全報告書 <https://company.jr-central.co.jp/others/report/>
 ・リニア中央新幹線 <https://linear-chuo-shinkansen.jr-central.co.jp/>
 ・ファクトシート <https://company.jr-central.co.jp/ir/factsheets/>

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