

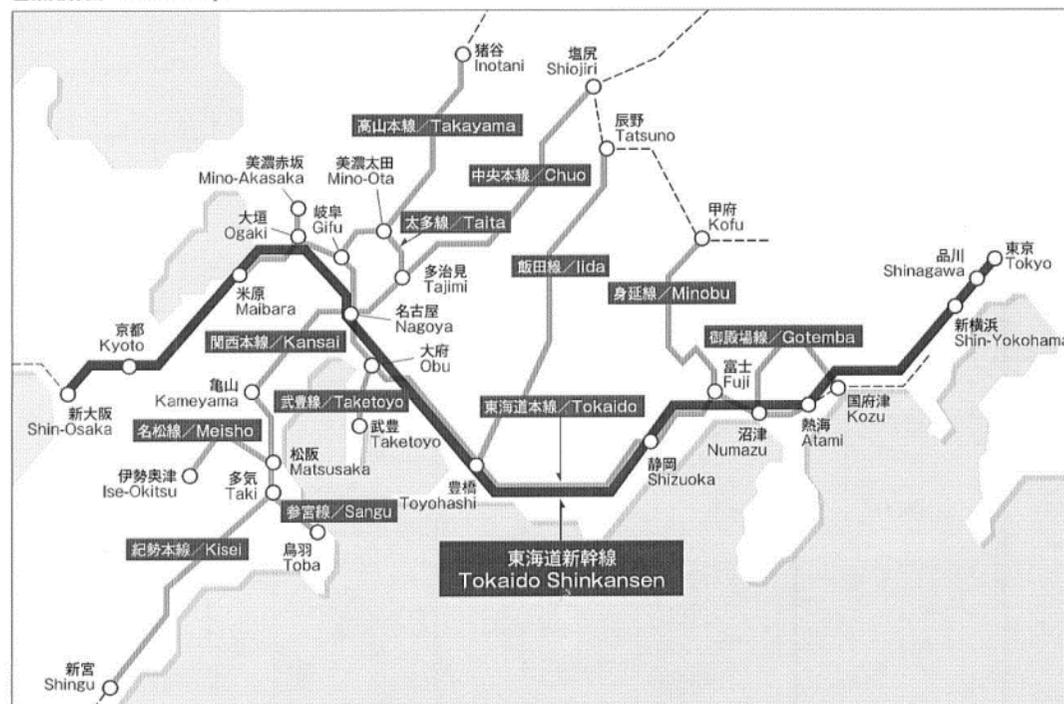
# 1. 東海旅客鐵道株式會社基本介紹 (摘錄 CENTRAL JAPAN RAILWAY COMPANY FACT SHEETS 2013)

鐵道事業 Railway Business

## 營業基盤 JR CENTRAL'S OPERATIONS

1-2

營業路線圖 Route Map



營業キロ Operating Kilometers

東海道新幹線 Tokaido Shinkansen		552.6 km
東海道本線 Tokaido Line	360.1 km	
御殿場線 Gotemba Line	60.2 km	
身延線 Minobu Line	88.4 km	
飯田線 Iida Line	195.7 km	
武豊線 Taketoyo Line	19.3 km	
高山本線 Takayama Line	189.2 km	
中央本線 Chuo Line	174.8 km	
太多線 Taita Line	17.8 km	
関西本線 Kansai Line	59.9 km	
紀勢本線 Kisei Line	180.2 km	
名松線 Meisho Line	43.5 km	
参宮線 Sangu Line	29.1 km	
在來線計 Subtotal	1,418.2 km	
合計 Total	1,970.8 km	

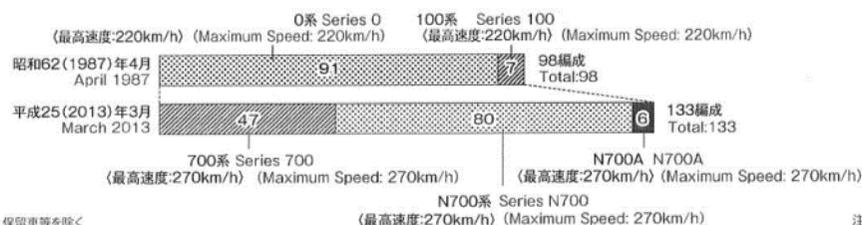
- 複線率 Double and Multi-Tracked Section .....55.1% (1,086.8 km)
- 電化率 Electrified Section .....75.7% (1,491.7 km)
- CTC化率 Centralized Traffic Control .....97.5% (1,922.3 km)
- 自動信号化率 Automatic Signaling System .....97.8% (1,927.3 km)

駅数 Number of Stations

總駅数 Total	405 *
新幹線 Shinkansen	17
在來線 Conventional Line	395

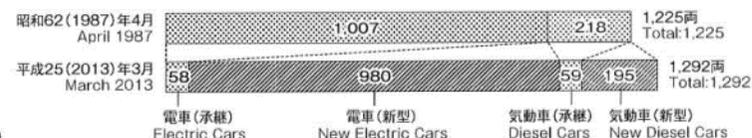
\*7駅は新幹線-在來線の併設駅  
7 stations are juxtapositional stations of Shinkansen and conventional line.

東海道新幹線編成数の比較 Number of Tokaido Shinkansen Trainsets by Type



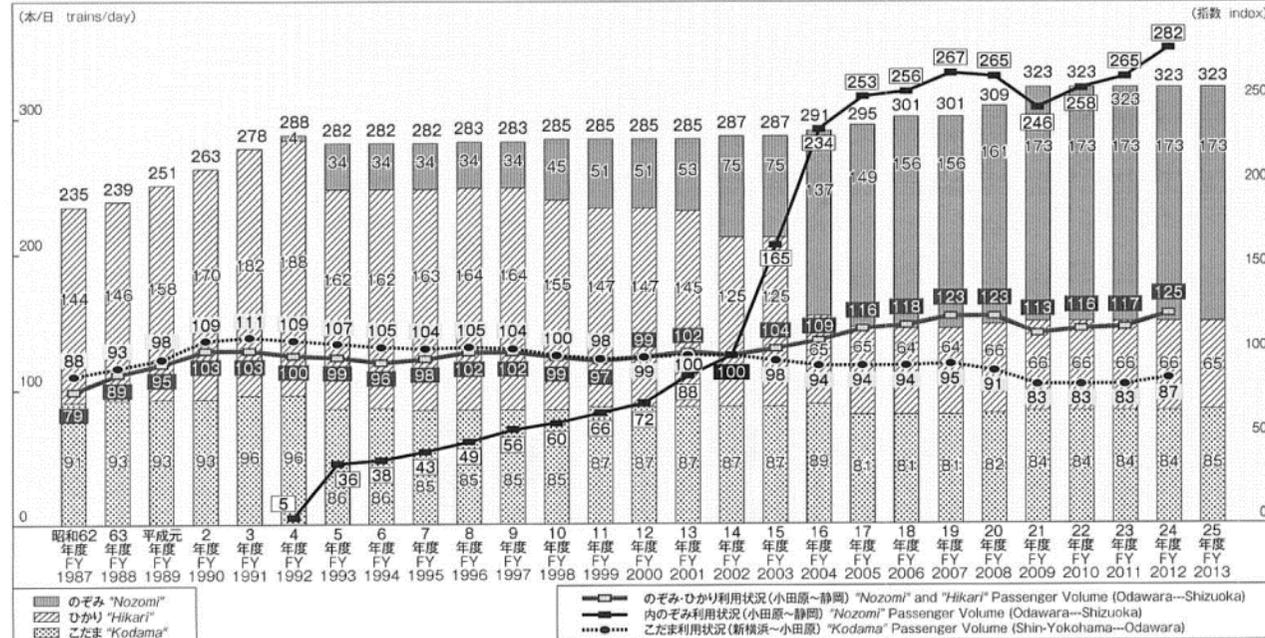
注 保留車等を除く  
Note: Excluding retained trains, etc

在來線の車両数の比較 Number of Rolling Stock by Type



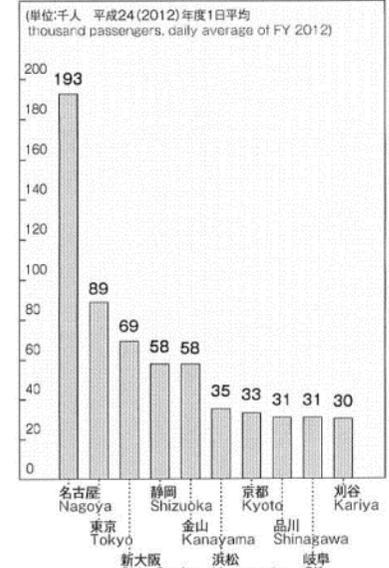
注 保留車・試験車を含み、客車を除く  
Note: Including retained trains and inspection trains, excluding coaches

東海道新幹線の列車本数および利用状況(1日あたり) Daily Departures and Passenger Volume



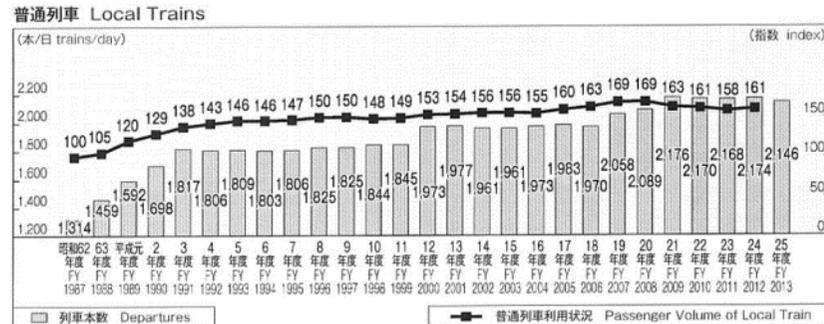
注 列車本数は各年度初の設定本数(臨時列車を除く)、利用状況は断面輸送量について平成14(2002)年度を100とした場合の指数  
 Note: Departures shown are as of the beginning of each fiscal year (excluding extra trains). Passenger volumes are the indices of the total passenger volume at certain points.  
 FY2002=100

乗車人員ベスト10駅 Top 10 Stations in terms of Number of Passengers



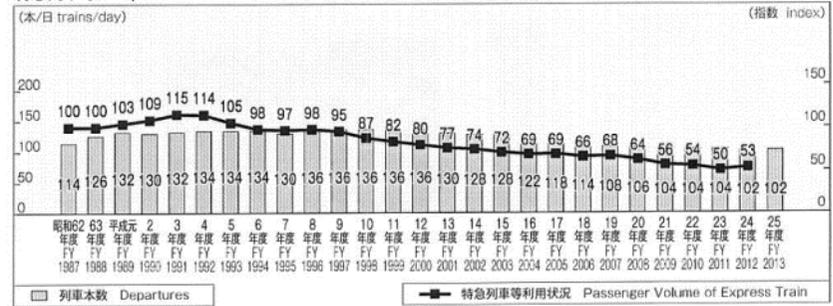
注 東京駅・品川駅・京都駅・新大阪駅については新幹線のみ乗車人員  
 Note: The figures for Tokyo, Shinagawa, Kyoto and Shin-Osaka Stations indicate only Shinkansen passengers

在来線の列車本数および利用状況(1日あたり) Daily Departures and Passenger Volume



注 列車本数は各年度初の設定本数(臨時列車を除く)、利用状況は断面輸送量について昭和62(1987)年度を100とした場合の指数(普通列車の利用状況については、平成24(2012)年度以降は、自動改札集計による乗車人員合計を補正した指数)  
 Note: Departures of regular services shown are as of the beginning of each fiscal year (excluding extra trains). Passenger volumes are the indices of the total passenger volume at certain points.  
 FY1987=100 (Passenger Volume of Local Train from FY2012 are based on the passenger ridership counted by automatic ticket gates and are revised indices)

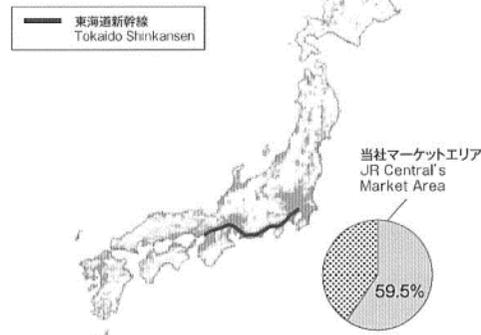
特急列車等 Express Trains



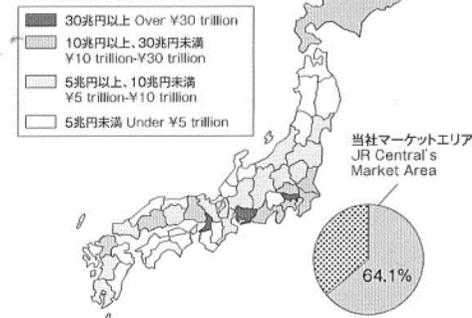
# 日本経済との関係 THE RELATIONSHIP WITH JAPANESE ECONOMY

## 当社エリアデータ Market Area Data

### 人口分布図 Population Distribution



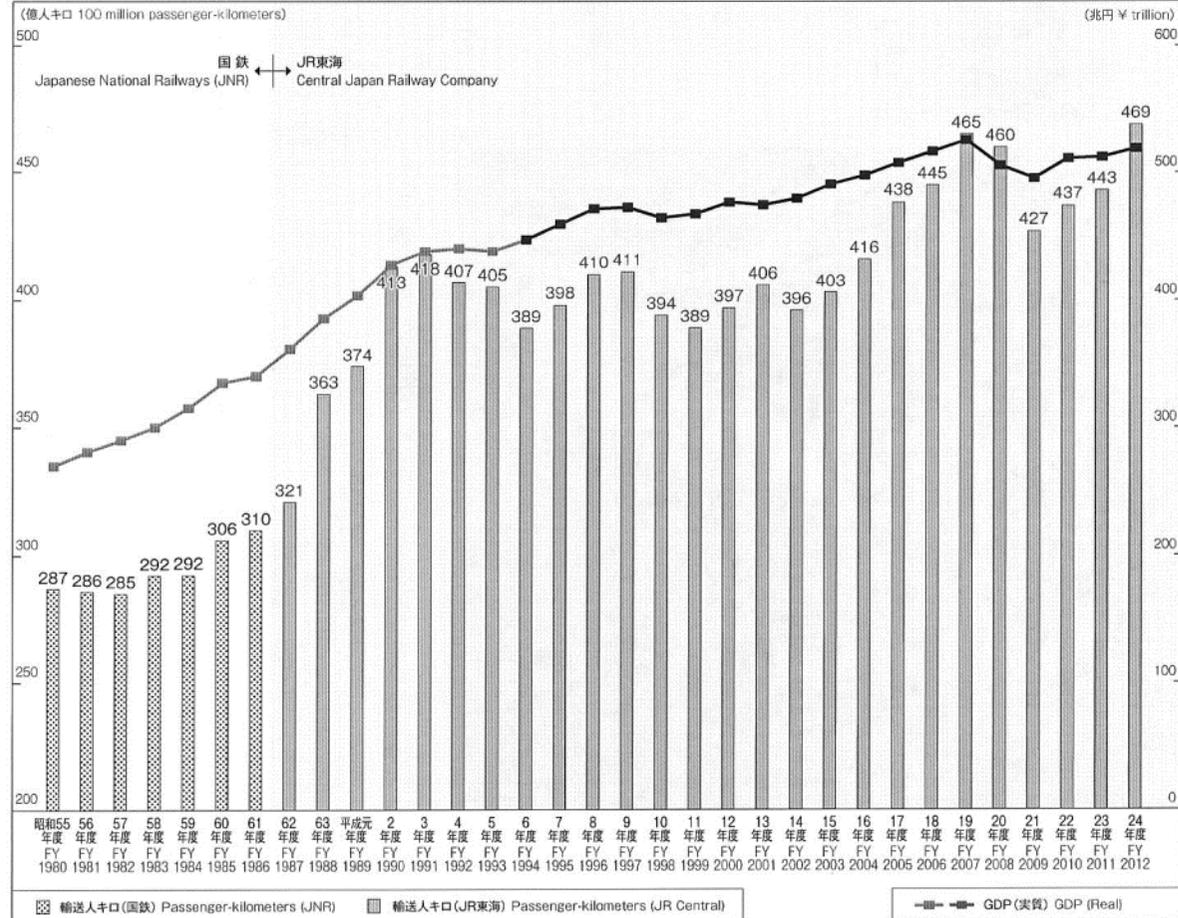
### 県別総生産 Prefectural GDP



注 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  
出典 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」(平成24  
(2012)年3月末データ)  
県別総生産:内閣府「県民経済計算」(平成22(2010)年度データ)

Note: JR Central's market area includes the following prefectures:  
Tokyo, Kanagawa, Chiba, Saitama, Ibaraki, Shizuoka, Yamanashi,  
Nagano, Aichi, Mie, Gifu, Shiga, Osaka, Kyoto, Hyogo, Nara  
Sources: Population - Basic Resident Registration (Data: End of March 2012),  
Ministry of Internal Affairs and Communications  
GDP - Annual Report on Prefectural Accounts (Data: FY 2010),  
Cabinet Office, Government of Japan

## 東海道新幹線輸送人キロとGDPの推移 TOKAIDO SHINKANSEN PASSENGER-KILOMETERS AND JAPAN'S GDP



注 GDPは、昭和55(1980)年度～平成5(1993)年度まで、平成12暦年連鎖価格に平成12暦年連鎖価格と平成17暦年連鎖価格間の平均乖離率(平成6(1994)年度～平成22(2010)年度)をかけた当社算出値。平成6(1994)年度～平成24(2012)年度までは平成17暦年連鎖価格  
出典 GDP:「国民経済計算」(内閣府)

Note: GDPs from FY1980 to FY1993 are calculated by JR Central, multiplying the chain-linked GDP (benchmark year=2000) of each year by the average divergence rate between the GDP (benchmark year=2000) and the GDP (benchmark year=2005). GDPs from FY1994 to FY2012 are the chain-linked GDPs (benchmark year=2005)  
Source: GDP - Annual Report on National Accounts, Cabinet Office, Government of Japan

主な施策 KEY MEASURES

	平成24(2012)年度 FY2012	平成25(2013)年度 FY2013	平成26(2014)年度 FY2014	平成27(2015)年度 FY2015	
<b>安全・安定輸送の確保</b> Ensuring Safe and Reliable Transportation <b>輸送サービスの充実</b> Enhancing Transportation Service (新幹線・在来線) (Shinkansen and Conventional Lines)		東海道新幹線 大規模改修工事 Large-scale renovation for the Tokaido Shinkansen (変状発生抑制対策 measures to inhibit age-related deterioration)			
		東海道新幹線 脱線・逸脱防止対策 在来線 高架橋柱等耐震化 駅舎等の建替・耐震補強工事 津波対策 Derailment and deviation countermeasures for the Tokaido Shinkansen Reinforcement of elevated track columns along conventional lines as anti-earthquake measures Rebuilding and seismic strengthening of buildings Anti-tsunami measures			
		N700A新製(31編成) Introduction of N700A Shinkansen trains (31 trainsets)			
		(6編成 6 sets)	(7編成 7 sets)	(6編成 6 sets)	(6編成 6 sets) (6編成 6 sets)
			N700系改造(80編成) Modification of N700 Shinkansen trains (80 trainsets)		
			(32編成 32 sets)	(37編成 37 sets)	(11編成 11 sets)
		新大阪駅大規模改良工事(平成19(2007)年4月~) Renovation of the Shin-Osaka station(since April 2007)		●引上線の改良工事完成(平成25(2013)年度中) Renovation of the draw-out tracks (scheduled for completion during FY2014.3)	
		新幹線全駅 喫煙ルーム設置 Installation of smoking rooms at all the Shinkansen stations			
		武豊線 電化工事 Electrification of the Taketoyo Line		●平成27(2015)年春 武豊線電化開業 Scheduled for completion in the spring of 2015	
<b>営業施策の強化</b> Enhancing Marketing Initiatives		「エクスプレス予約」及び「プラスEX」サービスの会員数拡大・ご利用拡大 Expansion of the use of "Express Reservation" service and "PLUS EX" service and increase in the number of those members			
		伊勢神宮をはじめ、京都・奈良等の観光資源を活かした各種キャンペーン Marketing campaigns utilizing tourism resources such as the Grand Shrine of Ise as well as Kyoto and Nara			
<b>関連事業の推進</b> Developing Businesses other than railway-related business		名古屋駅新ビル計画の推進 Promotion of the Nagoya Station New Building project			
		平成27(2015)年末完成(オフィス入居開始) Scheduled for completion at the end of 2015 (start of occupancy of offices) ● 平成28(2016)年春(タカシマヤホテル開業) Scheduled for opening of Takashimaya and the hotel in the spring of 2016 ●			
		(テナントリーシング Tenant leases)			
	駅ビルの商業施設や流通事業の活性化 Invigoration of commercial facilities in the station buildings and stimulation of merchandise businesses				

- 「そうだ 京都、行こう。」20周年(秋) "Kyoto Campaign" 20th anniversary (autumn)
  - 伊勢神宮「遷御の儀」(内宮10/2、外宮10/5) Special events at the Grand Shrine of Ise (October)
- 【キャンペーンの例 Examples of campaigns】
- ・首都圏→京都・奈良、伊勢、「Shupo(新幹線から始まる列車の旅)」 Tokyo area: Kyoto campaign, Nara campaign, Ise campaign, "Shupo" campaign
  - ・中部圏→「トキヨー☆ブックマーク」「九州行くなら、新幹線。」 Chubu area: "Tokyo☆Bookmark" and "Visit Kyushu by Shinkansen"
  - ・関西圏→「トキヨー☆ブックマーク」「Shupo」 Kansai area: "Tokyo☆Bookmark" and "Shupo" campaign
  - ・シニア層→「50歳からの旅クラブ 50+ (フィフティープラス)」 Elderly travelers: "50+" (club for travelers over 50)

# 東海道新幹線の特徴 CHARACTERISTICS OF THE TOKAIDO SHINKANSEN

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

<b>安全 Safety</b>	開業以来、乗車中のお客様が死傷される列車事故はゼロ No accidents resulting in fatalities or injuries of passengers onboard since operations commenced 人材教育・訓練による安全意識・技能の向上 Highly-skilled personnel with safety awareness through comprehensive training 安全関連設備への継続的投資 Continuous safety-related investments
<b>正確 Punctuality</b>	平均遅延時分 0.5分 / 運行1列車 (平成24(2012)年度) Average delay 0.5 min/operational train (FY2012) 注 自然災害等による遅延も含む Note: including delays due to uncontrollable causes such as natural disasters
<b>快適 Comfort</b>	広い車内空間、静かな車内 Spacious interior and quiet ride
<b>高速 High Speeds</b>	最高速度 270km/h Maximum operating speed of 270 km/h 東京～新大阪間 2時間25分 (平成25(2013)年3月現在 (最速列車による到達時間)) 2 hour 25 minutes between Tokyo and Shin-Osaka (Based on the travel time of the fastest Shinkansen train, as of March 2013)
<b>高頻度・大量 Frequency and Capacity</b>	列車本数 336本 / 日 (平成24(2012)年度 (臨時列車を含む)) 336 departures daily (FY2012, including extra services) 1日あたり輸送能力:約32万人 (新幹線) … 約2.9万人 (航空) (東京～大阪間 平成24(2012)年度) Daily passenger capacity: Approx. 320 thousand for Shinkansen vs. approx. 29 thousand for airlines (between Tokyo and Osaka, FY2012) 座席数:1,323席 / 列車 1,323 seats/train 輸送人員:409千人 / 日、149百万人 / 年 (平成24(2012)年度) Passenger Ridership: 409 thousand passengers/day, 149 million passengers/year (FY2012)
<b>環境適合性 Environmental Suitability</b>	高いエネルギー効率、少ないCO <sub>2</sub> 排出量 (東海道新幹線 (N700系「のぞみ」)と航空機 (B777-200)を比較した場合、東京～大阪間を移動する際の1座席あたりのエネルギー消費量は約8分の1、CO <sub>2</sub> 排出量は約12分の1) High energy efficiency and low CO <sub>2</sub> emission (If the Tokaido Shinkansen (Series N700 "Nozomi") and an airplane (B777-200) are compared, the Tokaido Shinkansen consumes about one-eighth of the amount of energy per passenger seat and has about one-twelfth of the CO <sub>2</sub> emissions per passenger seat when travelling between Tokyo and Osaka)

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

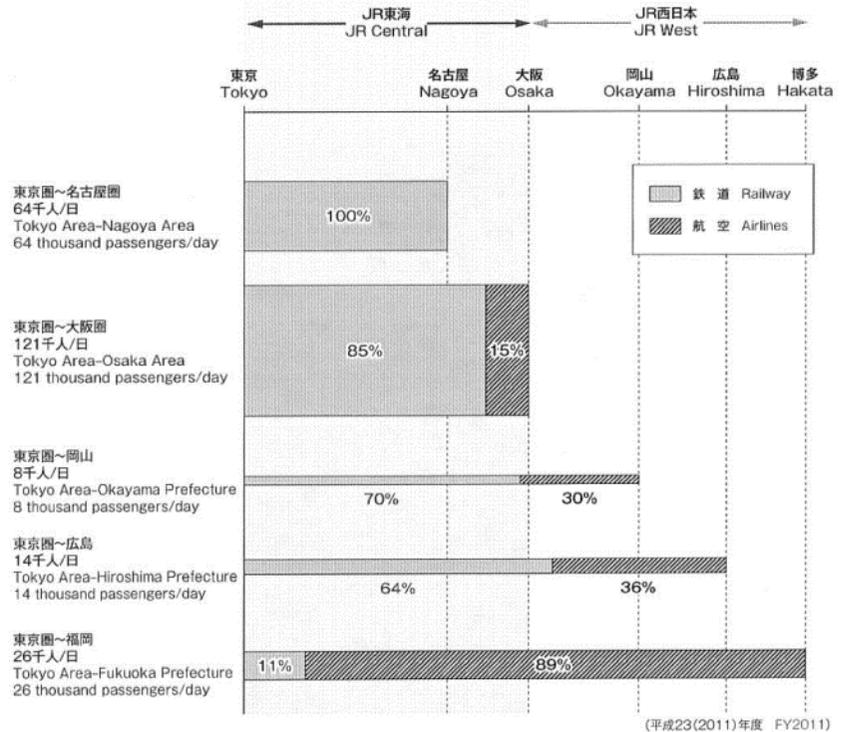
(平成25(2013)年4月現在 As of April 2013)

東京～(営業キロ) Between Tokyo and ~ (Operating distance)	大阪 (552.6 km) Osaka	岡山 (732.9 km) Okayama	広島 (894.2 km) Hiroshima	福岡 (1,174.9 km) Fukuoka
移動時間 ※1 Travel Time	新幹線 Shinkansen 2時間25分 ※3 2 hr 25 min	3時間12分 3 hr 12 min	3時間47分 3 hr 47 min	4時間50分 ※4 4 hr 50 min
	航空 ※2 Airlines 1時間5分 (約2時間40分) 1 hr 5 min (Approx. 2 hr 40 min)	1時間10分 (約3時間) 1 hr 10 min (Approx. 3 hr)	1時間15分 (約3時間10分) 1 hr 15 min (Approx. 3 hr 10 min)	1時間30分 (約2時間40分) 1 hr 30 min (Approx. 2 hr 40 min)
列車本数・発着便数/日 Arrivals & Departures Per day	新幹線 Shinkansen 250	128	99	67
	航空 Airlines 100	20	32	112

注 1. 移動時間は最速列車または最速便による  
2. ( )内は市中-空港間のアクセス時間等を含む  
3. 東京～新大阪間の移動時間  
4. 東京～博多間の移動時間

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

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



注 1. マーケットシェア:平成24(2012)年3月期旅客地域流動調査 (国土交通省)による  
2. 平成24(2012)年度の鉄道のマーケットシェア (当社試算): 東京圏～名古屋圏:100%、東京圏～大阪圏:85%  
3. 東京圏: 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県  
名古屋圏: 愛知県、三重県、岐阜県  
大阪圏: 大阪府、京都府、兵庫県、奈良県  
Notes: 1. Market share is based on the inter-prefecture date of the inter-Regional Passenger Mobility Survey, published by the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (FY2011).  
2. Railway market share of FY2012 is as follows according to our own estimate  
Tokyo Area-Nagoya Area: 100%, Tokyo Area-Osaka Area: 85%  
3. Tokyo Area: Tokyo, Kanagawa, Chiba, Saitama, Ibaraki  
Nagoya Area: Aichi, Mie, Gifu  
Osaka Area: Osaka, Kyoto, Hyogo, Nara

# 超電導リニアによる中央新幹線 The Chuo Shinkansen using the Superconducting Maglev

## 超電導リニアによる中央新幹線計画の推進

### Promoting the Chuo Shinkansen project using the Superconducting Maglev

- 当社は、自らの使命である首都圏～中京圏～近畿圏を結ぶ高速鉄道の運営を持続するとともに、企業としての存立基盤を将来にわたり確保していくため、超電導リニアによる中央新幹線計画を全国新幹線鉄道整備法に基づき、進めている。  
We are promoting the Chuo Shinkansen project using the Superconducting Maglev system based on the Nationwide Shinkansen Railway Development Act (the "Act") to continually carry out our mission of operation of high-speed railway linking the Tokyo Metropolitan areas, Chukyo regions and Kinki regions, and to provide the future foundation of the company.
- このプロジェクトの推進にあたっては、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安定配当を継続する健全経営を確保する。その上で、まずは名古屋市まで、さらには大阪市までの実現に向けた様々な取組みを着実に進める。  
To promote this project we shall invest as necessary to ensure safe and reliable transportation and enhance competitiveness as well as ensure sound management that will continue to provide stable dividends. We will also surely and steadily engage in various efforts aimed at the realization of the Chuo Shinkansen first to City of Nagoya and thereafter to City of Osaka.
- また、全ての場における工事費やコストについて、社内に設置した「中央新幹線工事費削減委員会」で検証し安全を確保したうえで徹底的に圧縮して進めるとともに、経営状況に応じた資源配分の最適化を図るなど柔軟に対応していく考え。  
All costs are examined by the internally established "Chuo Shinkansen Construction Cost Reduction Committee," which continues to thoroughly reduce costs while ensuring safety. At the same time, we aim to be flexible so that we may distribute resources in an optimal fashion in accordance with operational status.

## 中央新幹線計画の進捗 Progress of the Chuo Shinkansen Project

昭和48年11月 November 1973	運輸大臣が基本計画を決定 The Minister* decided the Basic Plan.
平成2年2月 February 1990	運輸大臣が地形、地質等に関する調査を指示 The Minister instructed topographical and geological researches.
平成19年12月 December 2007	超電導リニアによる中央新幹線について、自己負担による路線建設を前提に、必要な手続きを進めることを決定及び公表併せて、全国新幹線鉄道整備法の適用にかかる基本的な事項について国土交通省に照会(国土交通省は翌年1月に回答) Decided and announced that we would promote the Chuo Shinkansen project using the Superconducting Maglev system on the premise that we would bear the construction cost. At the same time, made inquiries about fundamental clauses regarding the application of the Act to the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism ("MLIT"), and received reply in January 2008.
平成20年10月 October 2008 12月 December	地形、地質等に関する調査報告書を国土交通大臣に提出 Reported topographical and geological researches to the Minister. 国土交通大臣が残り4項目に関する調査を指示 The Minister instructed "the residual four researches."
平成21年12月 December 2009	残り4項目に関する調査報告書を国土交通大臣に提出 Reported "the residual four researches" to the Minister.
平成22年2月 February 2010	国土交通大臣が交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会(以下「交政審」)に、営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について諮問 The Minister consulted Transportation Policy Council of MLIT regarding the designation of an operator and constructor and matters regarding the establishment of Development Plan.
5月 May	交政審において長期試算見直しを含む当社の考え方を説明 Explained our attitude including "Long-term Estimated Forecast" at Transport Policy Council.
平成23年5月 May 2011	交政審が国土交通大臣に答申 国土交通大臣が当社を東京都・大阪市間の営業主体及び建設主体に指名 国土交通大臣が整備計画を決定し、当社に建設を指示 Transport Policy Council reported to the Minister. The Minister designated JR Central as the operator and constructor of the Chuo Shinkansen bet. Tokyo and City of Osaka. The Minister determined the Development Plan and instructed JR Central to construct the Chuo Shinkansen.
6月・8月 June, August	東京都・名古屋市の計画段階環境配慮書において、概略のルート及び駅位置等を公表 Announced a rough route and locations of stations in the "Report for Environmental Consideration at the Planning Phase." (Bet. Tokyo and City of Nagoya)
9月 September 11月 November	東京都・名古屋市の環境影響評価方法書を公表 Published the "Draft of the Assessment method (Scoping document)" (Bet. Tokyo and City of Nagoya) 当社と各県が役割を分担し、中央新幹線の早期実現を推進することを目的に、中間駅について、当社の負担により建設することを決定及び公表 Decided and announced that we would construct the intermediate stations at our own expense for the early realization of the Chuo Shinkansen by sharing the roles with the local governments.
平成25年秋頃 Autumn 2013	東京都・名古屋市の環境影響評価準備書の公表を予定 Planning to publish the "Draft Environmental Impact Statement" (Bet. Tokyo and City of Nagoya).

\* "The Minister" stands for the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (the Minister of Transport in 1973 and 1990).

## 山梨リニア実験線と超電導リニア技術

### The Yamanashi Maglev Test Line and the Superconducting Maglev Technology

- 当社は、超電導リニアによる中央新幹線計画を着実に推進するため、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、山梨リニア実験線の42.8kmへの延伸と設備更新を進めており、平成25(2013)年9月を目途に走行実験を再開する予定。  
In order to steadily promote the Chuo Shinkansen using the Superconducting Maglev system, we are making efforts to improve the Superconducting Maglev technology. Currently, we are proceeding with the construction works to extend the length of the Yamanashi Maglev Test Line to 42.8km and upgrade its facilities to practical specifications. Test runs are schejuled to resume around September 2013.

## 超電導リニア技術の進捗

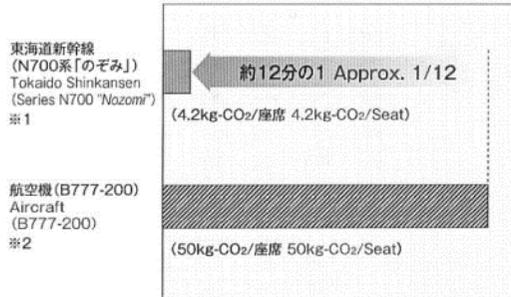
### Progress of the Superconducting Maglev Technology

平成2年6月 June 1990	山梨リニア実験線の建設計画を運輸大臣に申請、承認 Applied the construction plan of the Yamanashi Maglev Test Line to the Minister*, which was approved.
平成9年4月 April 1997	山梨リニア実験線における走行試験開始 Started running tests at the Yamanashi Maglev Test Line.
平成12年3月 March 2000	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 The Superconducting Magnetic Levitation Technological Practicality Evaluation Committee of the Ministry of Transport acknowledged the technical prospects for practical application.
平成15年12月 December 2003	有人走行で鉄道の世界最高速度となる581km/hを記録 Recorded the highest speed of 581km/h by a manned rail vehicle, breaking the world record.
平成16年11月 November 2004	相対1.026km/hのすれ違い走行を実施 Conducted a passing test at a relative speed of 1.026km/h.
平成17年3月 March 2005	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 The evaluation committee of MLIT acknowledged that "all necessary technologies for the future service have been established."
平成18年9月 September 2006	山梨リニア実験線の設備更新及び延伸に係る設備投資計画を決定 Decided investment plan of the upgrade and extension of the Yamanashi Maglev Test Line.
平成19年1月 January 2007	山梨リニア実験線の建設計画の変更を国土交通大臣に申請、承認 Applied the modified construction plan to the Minister, which was approved.
平成21年7月 July 2009	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 The evaluation committee of MLIT acknowledged that "the technologies required for a commercial line have been cyclopedically and systematically established and it is possible to move forward with detailed specifications and technological standards for revenue service."
平成22年10月 October 2010	新型車両L0(エル・ゼロ)系の概要を公表 Published a summary of the new vehicle, Series L0(L-zero).
平成23年12月 December 2011	国土交通大臣が超電導リニアに関する技術基準を制定 The Minister established the technological standards of the Superconducting Maglev.
平成24年11月 November 2012	新型車両L0(エル・ゼロ)系の5両を山梨リニア実験線に搬入 Carrying the new vehicle, Series L0, to the Yamanashi Maglev Test Line.

\* "The Minister" stands for the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (the Minister of Transport in 1990).

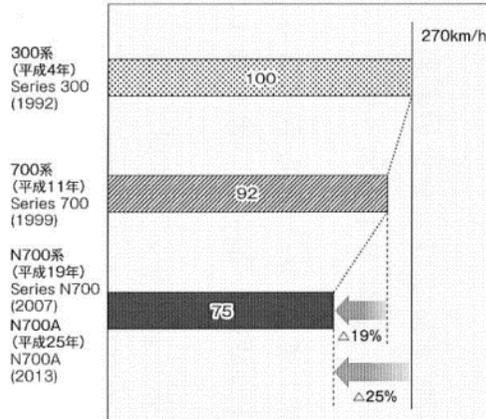
# 鉄道の環境優位性と更なる向上への取組み ENVIRONMENTAL CONSERVATION ACTIVITIES

東京～大阪間の運行におけるCO<sub>2</sub>排出量の比較 (1座席当たり)  
Comparison of CO<sub>2</sub> Emissions from operation between Tokyo and Osaka (per seat)



注 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)  
Note: 1. Calculated by JR Central based on running performance Series N700 "Nozomi" between Tokyo and Shin-Osaka  
2. Calculated by JR Central while referencing ANA "Annual Report 2011" B777-200 between Haneda and Osaka (Itami and Kansai)

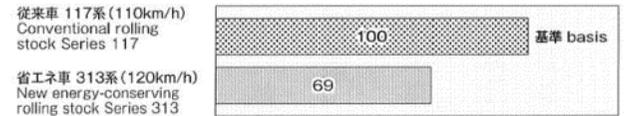
東海道新幹線車種別電力消費量の比較  
Comparison of Electric Power Consumption by Tokaido Shinkansen Rolling Stock Type



注 東京～新大阪間のシミュレーション  
Note: Simulated run from Tokyo to Shin-Osaka

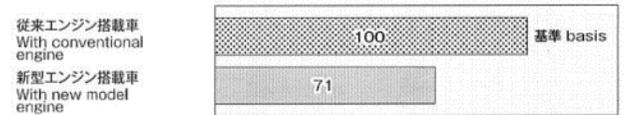
在来線車種別エネルギー消費量の比較  
Comparison of Energy Consumption by Conventional Railway Rolling Stock Type

在来線電車の車種別電力消費量の比較  
Electric Power Consumption by Conventional Line Rolling Stock



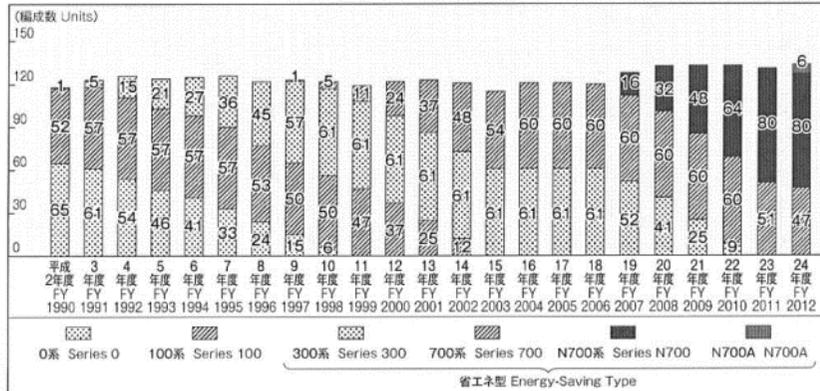
注 豊橋～大垣(快速運用)を走行した場合のシミュレーション  
Note: Based on simulated test runs between Toyohashi and Ogaki (rapid operation)

在来線気動車の車種別燃料消費量の比較  
Fuel Consumption by Conventional Line Diesel Car Type



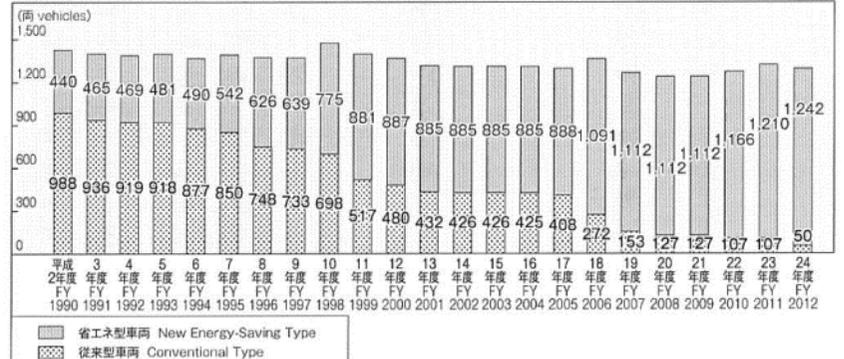
注 キハ40系に新旧エンジンを搭載して走行した場合の実績  
Note: Based on performance when running the Series Ki-Ha 40 with the new and old engines

東海道新幹線の省エネ型車両の導入推移  
Introduction of New Energy-Saving Type (Tokaido Shinkansen)



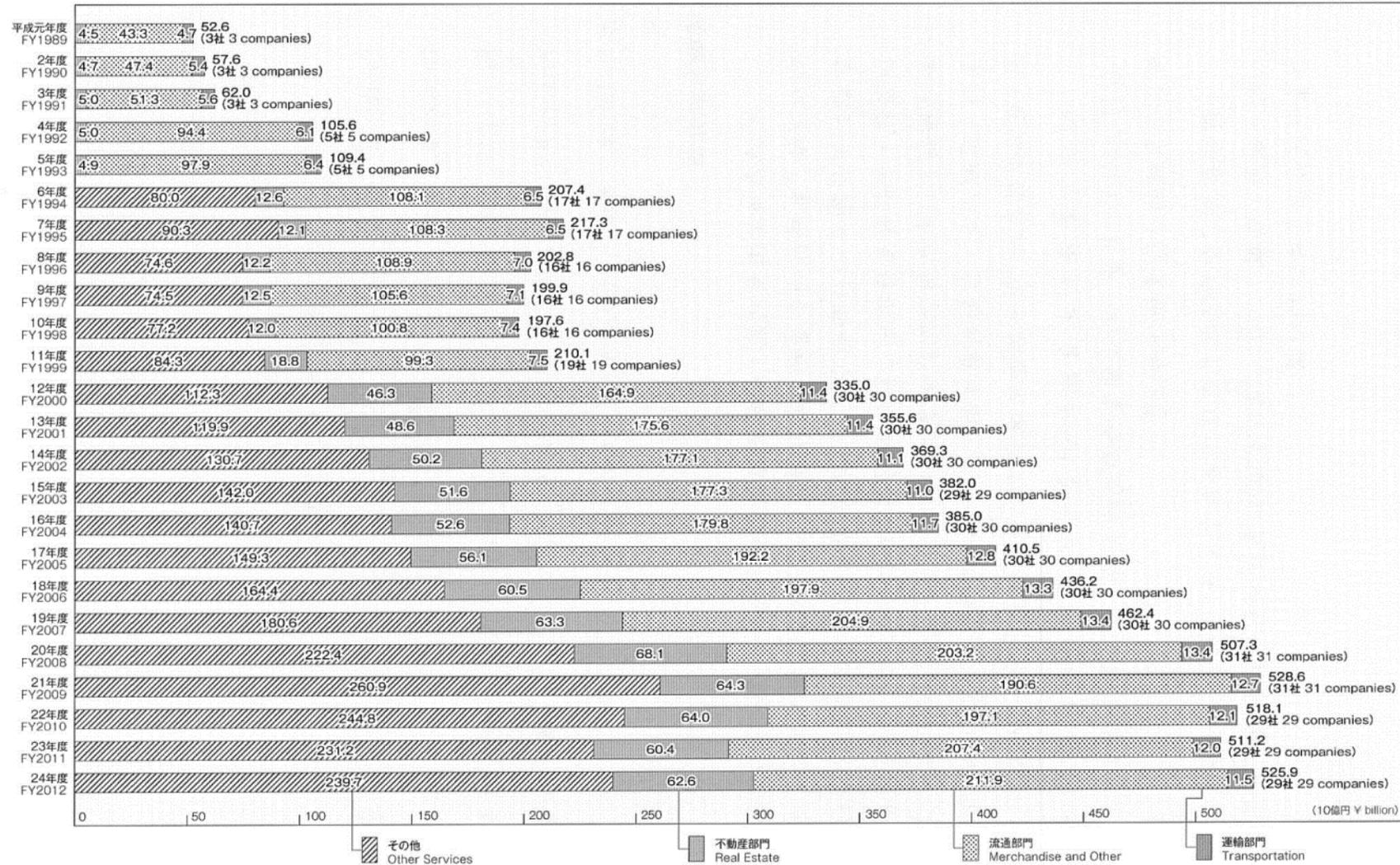
注 数値は各年度末時点の編成数(保留車を除く)  
Note: The figures are as of the end of each fiscal year (excluding retained trains and, etc)

在来線の省エネ型車両の導入推移  
Introduction of New Energy-Saving Type (Conventional Line)



注 数値は各年度末時点の車両数(保留車・試験車を含み、客車を除く)  
Note: The figures are as of the end of each fiscal year (including retained trains and inspection trains, and excluding coaches)

# 連結子会社営業収益の推移 OPERATING REVENUES OF CONSOLIDATED SUBSIDIARIES



注 1. 連結子会社の営業収益の単純合算  
2. ( )内は各年度末時点の連結子会社数

Notes: 1. Operating revenues of consolidated subsidiaries are simply aggregated  
2. Each of figures in parentheses indicates the number of consolidated subsidiaries at fiscal year-end

JR東海連結子会社一覧 JR CENTRAL'S CONSOLIDATED SUBSIDIARIES

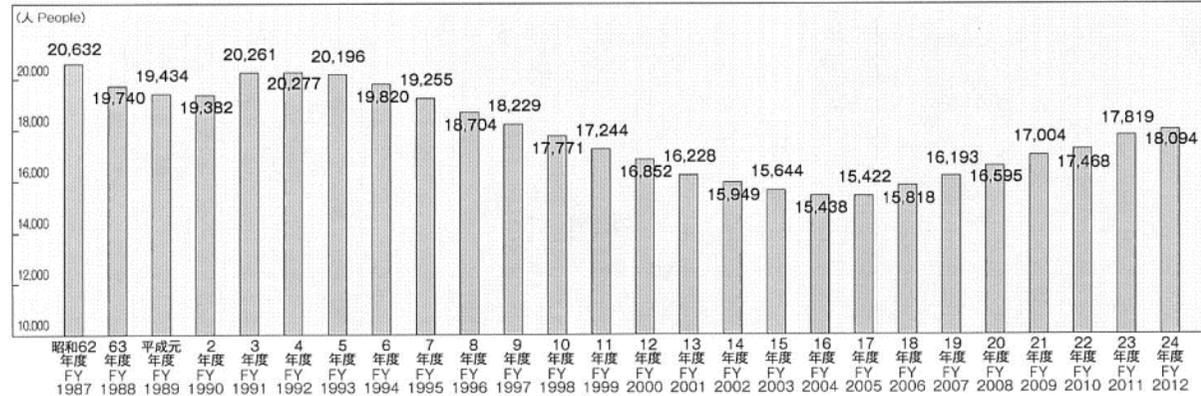
部門 Sector	社名 Company	資本金 (百万円) Capital (¥million)	出資比率 Shareholding (%)	設立日 Date Established	主な事業内容 Main Business
<b>運輸 TRANSPORTATION</b>					
	ジェイアール東海バス(株) JR Tokai Bus Company	1,747	100.0	S63.3.1 March 1, 1988	バス事業 Bus transportation
	ジェイアール東海物流(株) JRTOKAI LOGISTICS COMPANY	300	90.0	H11.4.1 April 1, 1999	貨物運送事業及び荷役事業 Distribution and delivery service
	(株)東海交通事業 Tokai Transport Service Company	295	100.0	S63.2.18 February 18, 1988	旅客鉄道業(城北線)の運営及び駅業務の受託 Railway service (Johoku Line) and contracted operations of stations
<b>流通 MERCHANDISE AND OTHER</b>					
	(株)ジェイアール東海高島屋 JR Tokai Takashimaya Co., Ltd.	10,000	59.2	H4.12.25 December 25, 1992	卸売・小売業(JRセントラルタワーズ内での百貨店業) Department store operations (JR Central Towers)
	(株)ジェイアール東海パッセンジャーズ JR-CENTRAL PASSENGERS Co., Ltd.	998	100.0	S63.5.23 May 23, 1988	小売業及び飲食業(車内・駅構内の物品販売及び 飲食店営業) Merchandise sales and Food service in stations and on trains
	東海キヨスク(株) Tokai Kiosk Company	700	100.0	S62.6.5 June 5, 1987	卸売・小売業(駅構内の物品販売) Merchandise sales in stations
	ジェイアール東海フードサービス(株) JR Tokai Food Service co., Ltd.	295	51.6	H5.4.30 April 30, 1993	飲食業 Food service
	ジェイアール東海商事(株) JR Tokai Corporation	100	70.0	S63.3.1 March 1, 1988	卸売・小売業(燃料・建築資材・各種機械器具等の販売) Sales of fuel, construction materials, and various equipment
<b>不動産 REAL ESTATE</b>					
	ジェイアールセントラルビル(株) JR CENTRAL BUILDING CO., LTD.	45,000	100.0	H6.6.9 June 9, 1994	駅ビル営業(「JRセントラルタワーズ」の管理・運営等) Station building management (JR Central Towers)
	ジェイアール東海不動産(株) JR Tokai Real Estate Co., Ltd.	16,500	100.0	H13.3.27 March 27, 2001	不動産事業(不動産賃貸・販売等) Real estate leasing and Sales
	新横浜ステーション開発(株) Shin-Yokohama Station Development Co., Ltd.	9,304	100.0	S62.6.15 June 15, 1987	駅ビル営業(「新横浜中央ビル」の管理・運営等) Station building management
	豊橋ステーションビル(株) Toyohashi Station Building Co., Ltd.	1,880	52.5	S44.2.17 February 17, 1969	駅ビル営業(「カルミア」の管理・運営等) Station building management
	東京ステーション開発(株) Tokyo Station Development Co., Ltd.	1,750	100.0	H17.1.5 January 5, 2005	駅ビル営業(「東京駅一番街」の管理・運営等) Station building management
	静岡ターミナル開発(株) Shizuoka Terminal Development Company Limited	624	67.0	S54.4.6 April 6, 1979	駅ビル営業(「ハルシェ」・「アムトレ」の管理・運営等) Station building management
	浜松ターミナル開発(株) HAMAMATSU TERMINAL DEVELOPMENT CO. Ltd.	600	76.8	S55.4.4 April 4, 1980	駅ビル営業(「メイワン」の管理・運営等) Station building management

部門 Sector	社名 Company	資本金 (百万円) Capital (¥million)	出資比率 Shareholding (%)	設立日 Date Established	主な事業内容 Main Business
<b>不動産 REAL ESTATE</b>					
	名古屋ステーション開発(株) Nagoya Station Area Development Corporation	480	100.0	S63.3.8 March 8, 1988	駅ビル営業(名古屋駅商業施設「アビオ」等の 管理・運営等) Station building management
	ジェイアール東海静岡開発(株) JR DEVELOPMENT AND MANAGEMENT CORPORATION OF SHIZUOKA	363	100.0	S45.12.16 December 16, 1970	駅ビル営業(「アスティ静岡」の管理・運営等) Station building management
	ジェイアール東海関西開発(株) JR Development and Management Corporation of Kansai	30	100.0	S63.6.8 June 8, 1988	駅ビル営業(「アスティ京都」の管理・運営等) Station building management
<b>その他 OTHER SERVICES</b>					
	(株)ジェイアール東海ホテルズ JR Tokai Hotels Co., Ltd.	14,000	100.0	H4.7.8 July 8, 1992	ホテル業(「名古屋マリオットアソシアホテル」他) Hotel operations
	静岡ターミナルホテル(株) SHIZUOKA TERMINAL HOTEL CO., Ltd.	50	0.0	S56.4.2 April 2, 1981	ホテル業(「ホテルアソシア静岡」) Hotel operations
	(株)ジェイアール東海ツアーズ JR Tokai Tours	490	70.0	H1.12.18 December 18, 1989	旅行業 Travel service
	(株)ジェイアール東海エージェンシー JR TOKAI AGENCY CO., LTD.	61	90.0	S38.11.8 November 8, 1963	広告業 Advertising
	日本車輛製造(株) NIPPON SHARYO, LTD.	11,810	51.3	M29.9.18 September 18, 1896	鉄道車輛製造業 Manufacturing of railway rolling stock
	ジェイアール東海建設(株) JR TOKAI CONSTRUCTION Co., Ltd.	300	100.0	S63.9.26 September 26, 1988	建設業 Construction
	中央リネンサプライ(株) CHUOH LINEN SUPPLY Co. Ltd.	150	87.6	S39.2.1 February 1, 1964	リネンサプライ業(列車内等でのリネン用品の供給) On-board linen supply
	ジェイアール東海情報システム(株) JR TOKAI Information Systems Company	100	100.0	H11.2.1 February 1, 1999	情報処理業(システム等の管理・運営) Management and operation of online systems
	日本機械保線(株) The Japan Mechanised Works and Maintenance of Way Co. LTD	100	92.1	S42.3.3 March 3, 1967	新幹線軌道の機械保守 Maintenance and inspection of Shinkansen track
	東海交通機械(株) Tokai Rolling Stock & Machinery Co., Ltd.	80	88.4	S51.3.4 March 4, 1976	車両・機械設備の検査・修繕 Machinery maintenance and inspection of rolling stock
	ジェイアール東海コンサルタンツ(株) JR Central Consultants Company	50	100.0	H9.10.1 October 1, 1997	建設コンサルタント業 Construction consultation

注 上記の他、持分法適用関連会社2社(新生テクノス(株)、鉄道情報システム(株))  
Notes: Two affiliated companies, SHINSEI TECHINOS CO., LTD. and RAILWAY INFORMATION SYSTEMS CO., LTD. are accounted for by the equity method

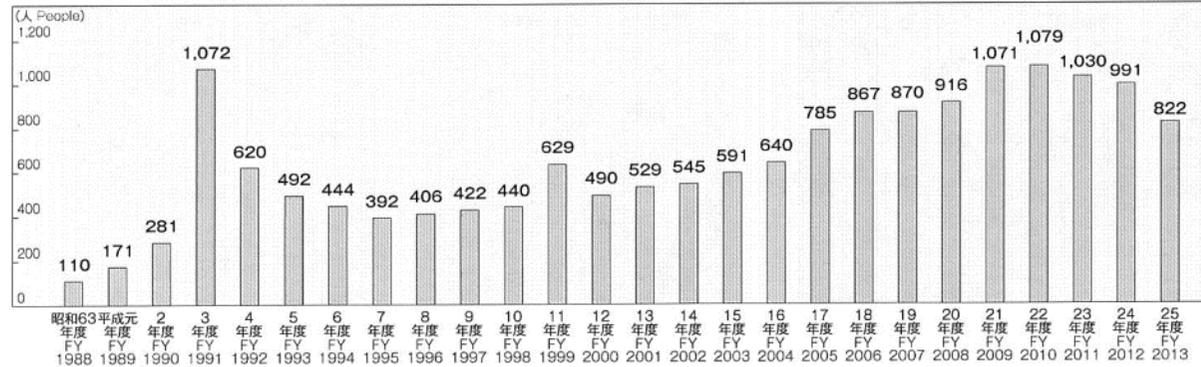
社員の状況 (単体) EMPLOYEES (NON-CONSOLIDATED)

社員数の推移 Number of Employees



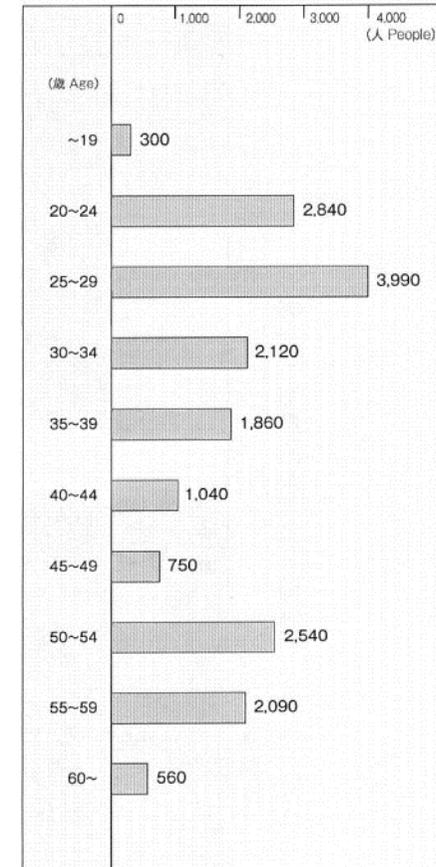
注 1.年度末時点の社員数(出向者等を除く)  
 2.昭和62(1987)年度初時点の社員数は21,410人  
 Notes: 1.Number of employees as of each fiscal year-end (excluding the number of employees seconded or otherwise assigned to other companies including unconsolidated companies)  
 2.Number of employees at the beginning of FY1987 was 21,410

採用数 New Employees



注 1.平成24(2012)年度は年度初の数字  
 2.平成3(1991)年度にそれまで停止していた新規採用(高校生)を再開  
 3.平成26(2014)年度の新規採用計画数(医療職除く)約700名  
 Notes: 1.Figure for FY2012 is one at the beginning of the fiscal year  
 2.Recruitment of high-school graduates began in FY1991 for the first time since the establishment of the Company  
 3.A planned intake of new graduates in FY2014 is approx. 700. (excluding medical service personnel)

社員の年齢構成 Employee Age Distribution



注 1.平成24(2012)年度末時点の社員数(出向者等を除く)  
 2.1の位を四捨五入  
 Notes: 1.Figures at the end of FY 2012 (excluding the number of employees seconded or otherwise assigned to other companies including unconsolidated companies)  
 2.Figures rounded to the nearest 10

(10億円 ¥ billion)

## 旅客運輸収入 Transportation Revenues

		平成15年度 FY2003	16年度 FY2004	17年度 FY2005	18年度 FY2006	19年度 FY2007	20年度 FY2008	21年度 FY2009	22年度 FY2010	23年度 FY2011	24年度 FY2012
東海道新幹線 Tokaido Shinkansen	定期 Commuter Passes	13.2	13.8	14.4	15.0	15.7	16.2	16.2	16.5	16.6	16.6
	定期外 Others	944.2	967.3	1,015.8	1,027.9	1,069.8	1,047.8	957.3	983.0	994.4	1,053.0
	小計 Subtotal	957.4	981.1	1,030.2	1,043.0	1,085.6	1,064.1	973.6	999.5	1,011.0	1,069.6
	荷物 Parcel Fare	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	—	—	—
	計 Total	957.6	981.3	1,030.4	1,043.0	1,085.6	1,064.1	973.6	999.5	1,011.0	1,069.6
在来線 Conventional Lines	定期 Commuter Passes	32.3	32.5	32.7	33.1	33.7	34.1	33.9	34.1	34.0	34.0
	定期外 Others	73.3	71.6	72.9	70.7	72.8	71.2	65.2	64.5	62.9	65.3
	小計 Subtotal	105.6	104.1	105.6	103.9	106.5	105.3	99.2	98.7	97.0	99.4
	荷物 Parcel Fare	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	計 Total	105.7	104.2	105.7	103.9	106.6	105.4	99.2	98.7	97.0	99.4
合計 Total	定期 Commuter Passes	45.5	46.3	47.2	48.2	49.4	50.4	50.2	50.6	50.6	50.6
	定期外 Others	1,017.5	1,038.9	1,088.7	1,098.6	1,142.7	1,119.1	1,022.5	1,047.6	1,057.4	1,118.4
	小計 Subtotal	1,063.0	1,085.3	1,135.9	1,146.9	1,192.2	1,169.5	1,072.8	1,098.2	1,108.1	1,169.0
	荷物 Parcel Fare	0.2	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	計 Total	1,063.3	1,085.5	1,136.1	1,147.0	1,192.3	1,169.6	1,072.8	1,098.3	1,108.1	1,169.1

## 輸送人キロ Passenger-Kilometers

(100万人キロ million passenger-kilometers)

東海道新幹線 Tokaido Shinkansen	定期 Commuter Passes	1,096	1,155	1,199	1,254	1,311	1,350	1,355	1,375	1,389	1,391
	定期外 Others	39,244	40,402	42,578	43,233	45,229	44,695	41,330	42,366	42,915	45,540
	計 Total	40,340	41,556	43,777	44,487	46,540	46,044	42,685	43,741	44,303	46,930
在来線 Conventional Lines	定期 Commuter Passes	5,132	5,162	5,211	5,279	5,380	5,427	5,425	5,476	5,490	5,463
	定期外 Others	3,800	3,760	3,893	3,767	3,891	3,846	3,564	3,525	3,462	3,575
	計 Total	8,933	8,922	9,103	9,046	9,272	9,273	8,989	9,001	8,952	9,038
合計 Total	定期 Commuter Passes	6,229	6,317	6,410	6,533	6,691	6,779	6,779	6,851	6,879	6,854
	定期外 Others	43,044	44,162	46,470	47,000	49,120	48,540	44,895	45,891	46,377	49,114
	計 Total	49,273	50,479	52,880	53,533	55,811	55,318	51,674	52,742	53,255	55,968

## 輸送人員 Passenger Ridership

(100万人 million passengers)

東海道新幹線 Tokaido Shinkansen	定期 Commuter Passes	12	12	13	13	14	14	14	14	14	14
	定期外 Others	121	124	131	132	138	135	124	127	129	135
	計 Total	132	137	144	145	151	149	138	141	143	149
在来線 Conventional Lines	定期 Commuter Passes	239	239	242	245	250	252	252	254	254	253
	定期外 Others	136	135	141	136	139	139	132	132	130	133
	計 Total	374	374	382	381	389	391	384	386	384	387
合計 Total	定期 Commuter Passes	249	250	252	256	261	264	264	266	266	266
	定期外 Others	247	250	262	259	267	264	247	249	249	259
	計 Total	496	499	514	515	528	529	511	515	516	524

注 輸送人員の会計は新幹線、在来線の重複人員を除いて計上 Note: A passenger using both Shinkansen and conventional lines in a single journey is counted as one ride

## 輸送効率 Transport Efficiency

(%)

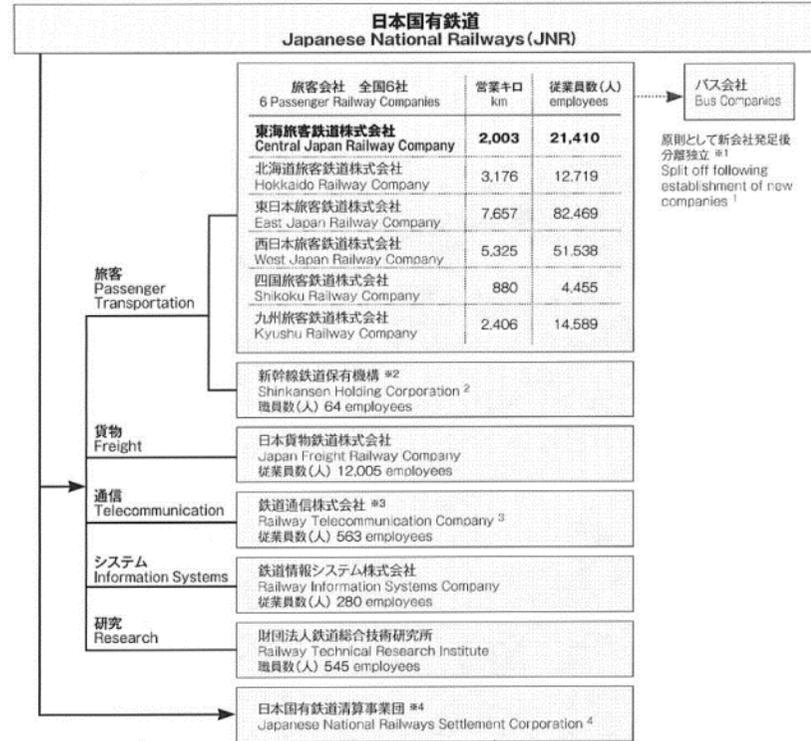
東海道新幹線 Tokaido Shinkansen	66.2	64.3	62.6	63.2	64.7	61.2	55.6	58.0	59.1	62.2
在来線 Conventional Lines	35.2	35.8	35.9	35.8	35.7	34.5	32.8	32.7	32.3	32.7

## 客車走行キロ Rolling Stock Kilometers

(100万キロ million kilometers)

東海道新幹線 Tokaido Shinkansen	737	782	845	852	870	910	929	912	906	913
在来線 Conventional Lines	211	207	205	206	212	217	217	216	217	217
合計 Total	948	989	1,050	1,057	1,082	1,127	1,145	1,128	1,123	1,129

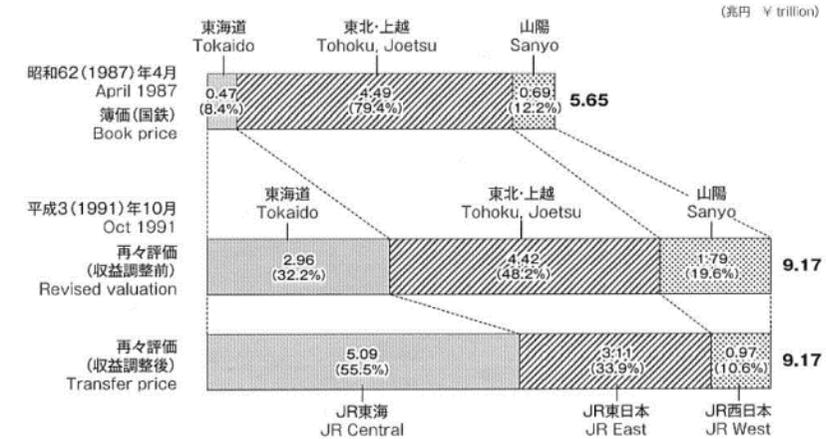
## 国鉄の分割・民営化の概要 Outline of the Breakup and Privatization of JNR (April 1, 1987)



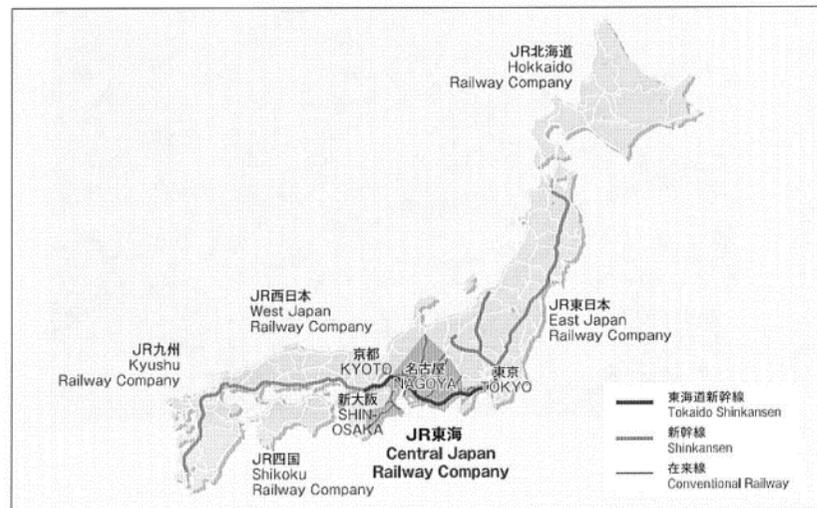
注 1. 本州旅客3社のバス事業は、昭和63(1988)年4月に分離され、当該旅客会社の100%出資子会社となりました。  
2. 新幹線鉄道保有機構は、平成3(1991)年10月に鉄道整備基金に承継され、さらに鉄道整備基金は平成9(1997)年10月に運輸施設整備事業団に承継されました。  
3. 鉄道通信株式会社は、平成元(1989)年5月に(旧)日本テレコム株式会社と合併し、商号を日本テレコム株式会社に変更し、さらに平成18(2006)年10月にソフトバンクテレコム株式会社に変更しました。  
4. 日本国有鉄道清算事業団は、平成10(1998)年10月に解散し、日本鉄道建設公団に承継されました。日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団は平成15(2003)年10月に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に承継されました。

Notes: 1. The bus operations of three JR companies on Honshu (JR Central, JR East, and JR West) were split off as wholly owned subsidiaries in April 1988.  
2. The Shinkansen Holding Corporation was succeeded by the Railway Development Fund in October 1991. The Railway Development Fund was succeeded by the Corporation for Advanced Transport and Technology (CATT) in October 1997.  
3. The Railway Telecommunication Company merged with former Japan Telecom in May 1989. The new company retained the name Japan Telecom Co., Ltd., and the company changed the name to Softbank Telecom Corp. in October 2006.  
4. The Japanese National Railway Settlement Corporation was succeeded in October 1998 by the Japanese Railway Construction, Transport and Technology Agency was established in October 2003 as a result of the merger of JRCC and the CATT.

## 新幹線資産・債務の配分 Valuation of Shinkansen Assets



## 旅客会社6社の営業エリア Operating Areas of Six Passenger Railway Companies

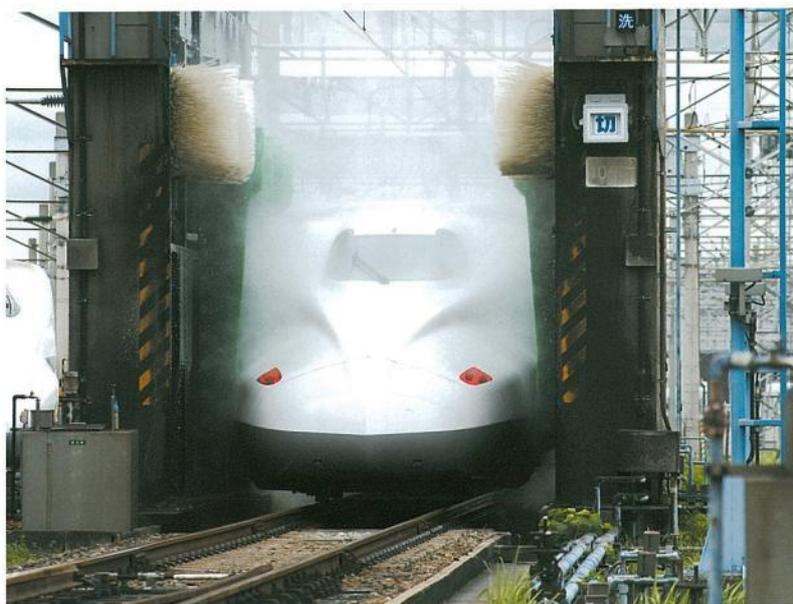


# ようこそ新幹線大井基地へ!

JR東海は東海道新幹線による東京～名古屋～大阪間の日本の大動脈輸送と、東海・中部地方の在来線を営業路線とする鉄道会社です。また不動産業、百貨店などの関連事業も多く展開しています。

新幹線大井基地は新幹線車両を快適な状態でお客様にご乗車頂くため、国が定める法律や省令等に基づき、保守業務を実施しています。新幹線大井基地で行っている保守業務は新幹線車両が走行した日数や距離に応じて実施する「検査」と、故障を修繕する「臨時修繕」があります。新幹線車両の検査には「仕業検査」及び「交番検査」、また新幹線車両の頭脳ともいべきATC装置(Automatic Train Control)の「ATC特性検査」などがあります。これらの保守業務は新幹線大井基地の3つの車両所で日夜行っています。

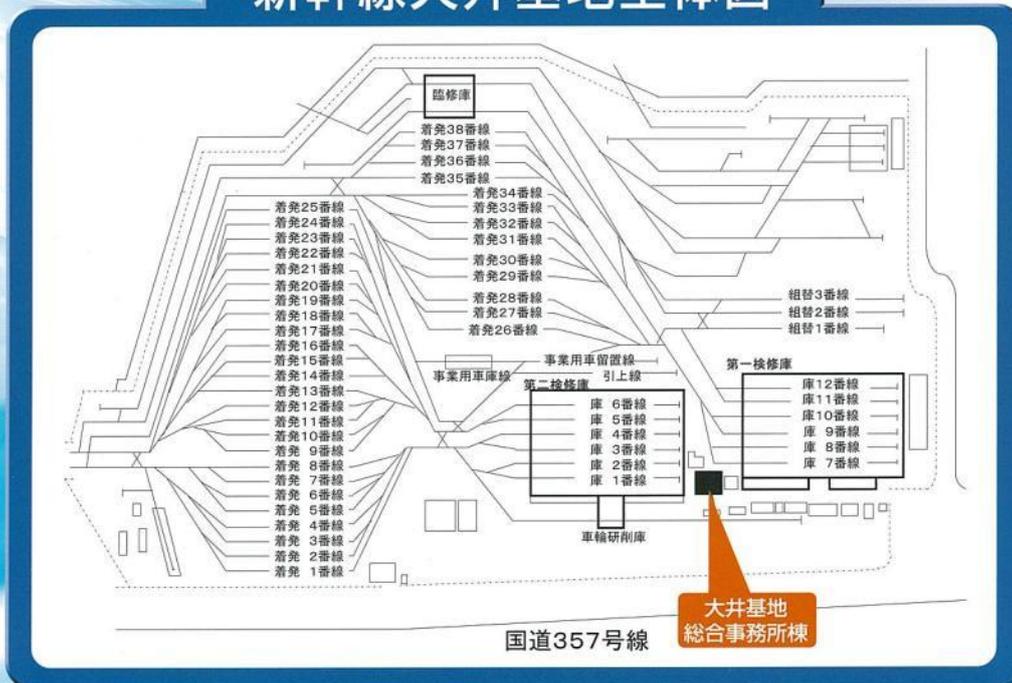
- 東京仕業検査車両所(仕業検査、検修当直、列車当直)
- 東京修繕車両所(臨時修繕、ATC、構内操縦)
- 東京交番検査車両所(交番検査)



# 新幹線大井基地概要

<b>称 号</b>	東海旅客鉄道株式会社 新幹線鉄道事業本部 東京仕業検査車両所 東京修繕車両所 東京交番検査車両所	
<b>所在地</b>	〒140-0003 東京都品川区八潮3丁目2番92号	
<b>敷地面積</b>	約384,000m <sup>2</sup> (東京ドームの約8倍)	
<b>内 訳</b>	車両所面積	約349,000m <sup>2</sup>
	保守基地面積	約 35,000m <sup>2</sup>
<b>車両留置設備</b>	検修庫線	12線 (庫1番線～庫12番線)
	着発線	38線 (着発1番線～着発38番線)
	組替線	3線 (組替1番線～組替3番線)
	引上線	1線
	事業用車庫線	1線
	事業用車留置線	1線
	その他線	3線 (臨修線・復元線・車輪研削線)

## 新幹線大井基地全体図



# 新幹線と新幹線大井基地の歴史

昭和39年	4月	現品川駅付近に東京運転所発足
	10月	東海道新幹線営業開始 (0系新幹線電車 210km/h運転 東京～新大阪ひかり4時間)
昭和47年	3月	山陽新幹線岡山開業
昭和48年	9月	東京運転所大井支所開設
昭和50年	1月	東京運転所が東京第一運転所と東京第二運転所に分割
	3月	山陽新幹線博多開業
昭和60年	10月	100系新幹線電車営業運転開始
昭和61年	11月	東海道・山陽新幹線220km/h運転開始
昭和62年	4月	東海旅客鉄道株式会社発足 新幹線運行本部 東京第一運転所に名称変更
昭和63年	2月	新幹線運行本部を新幹線鉄道事業本部に改称
	4月	東京第一運転所を東京第一車両所に、大井支所を東京第二車両所に改称
平成 4年	3月	300系新幹線電車による270km/h運転開始 (東京～新大阪のぞみ2時間30分)
	8月	東京第一車両所が大井に移転
平成11年	3月	700系新幹線電車営業運転開始
	9月	0系新幹線電車 東海道新幹線から引退
平成15年	9月	100系新幹線電車 東海道新幹線から引退
	10月	品川駅開業・東海道新幹線で全列車270km/h運転開始
平成19年	7月	N700系新幹線電車営業運転開始 (東京～新大阪のぞみ2時間25分)
平成21年	7月	組織改正により3車両所に再編 (東京仕業検査車両所・東京修繕車両所・東京交番検査車両所)



©JR東海の車両所及び工場は新幹線大井基地のほか、三島、浜松、名古屋、大阪にもあります。

# 東京仕業検査車両所

東京仕業検査車両所は新幹線車両の検査として仕業検査を実施しています。  
また、基地全体の検修計画を担当する検修当直や、新幹線車両の入換計画を担当する列車当直があり、基地全体の司令塔としての役割を担っています。

## 仕業検査

仕業検査は概ね2日に1回行う検査です。ドアやブレーキの動作状態、パンタグラフ等の消耗部品の取替えを行います。

### 運転台検査

モニタ装置で各機器の動作状態の検査を行います。



### 屋根上検査

屋根上機器等の取付け状態の検査を行います。



### 下回り検査

車輪やブレーキ等に異常がないか検査を行います。



### 上回り検査

ドアの開閉状態等の検査を行います。



## 検修当直

検修当直は他部署との調整を行い、基地全体の作業計画を立て作業指示等を行います。

### 作業計画・調整

他部署との調整や作業指示等を行います。



### 作業計画表の作成

基地内の作業計画表の作成を行います。



## 列車当直

列車当直は基地内での車両入換計画の作成や操縦者へ作業指示を行うパートです。

### 進路の設定

操縦者と連絡を取り合い、進路の設定を行います。



### 新幹線車両の入換計画表の作成

1日の新幹線車両の入換計画表の作成を行います。

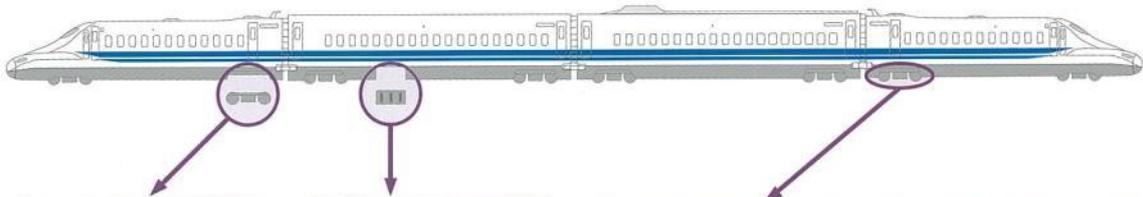


# 東京修繕車両所

東京修繕車両所は新幹線車両に不具合が発生した際に調査を行い、修繕を実施する車両所です。また、ATC装置の定期検査等も実施しています。

## 臨時修繕

臨時修繕では、主に不具合箇所の調査や故障した車両部品の取替えを行っています。



### 台車取替

不具合が発生した新幹線車両の床下機器等の取替えを行います。

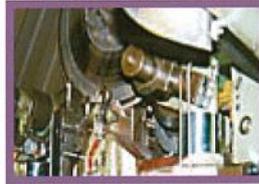


### 床下機器取替



### 車輪研削

車輪形状を整えるため、車輪研削を行います。



### 在姿車輪旋盤装置



## ATC

ATCではATC装置の定期検査やATC装置が故障した際に修繕を行います。

### ATC定期検査

ATC装置専用の試験機を使用して行います。



## 構内操縦

構内操縦では基地内における新幹線車両の移動を担当します。

### 構内操縦

新幹線車両を操縦し、基地内の移動を行います。



### 新幹線車両の移動

着発線から検修庫へ移動する新幹線車両



# 東京交番検査車両所

東京交番検査車両所は新幹線車両の定期検査として交番検査を実施しています。交番検査は30日以内または、走行距離が3万キロメートルを越えないいずれかの短い期間に実施する検査です。

## 交番検査

交番検査では運転台や床下機器といった各部品の取付状態や、動作状況等について在姿状態で詳細な検査を実施します。また、ブレーキやパンタグラフ等の消耗部品の取替えも実施しています。

### 運転台での動作検査

モニタ装置を使って各機器の機能検査を行います。



### ドアの検査

ドアの開閉検査を行います。



### パンタグラフの検査

カバーを開き、内部機構の検査を行います。



### 配電盤の検査

ブレーカー等の検査を行います。



### 台車周辺の検査

車輪やモーター等の検査を行います。



### 床下機器の検査

速度を制御する装置やサービス機器の検査を行います。



### 座席の検査

リクライニング機能等の検査を行います。



### 車軸の検査

車軸に傷がないことを超音波を使って検査を行います。



### 3. 新幹線大井基地簡報

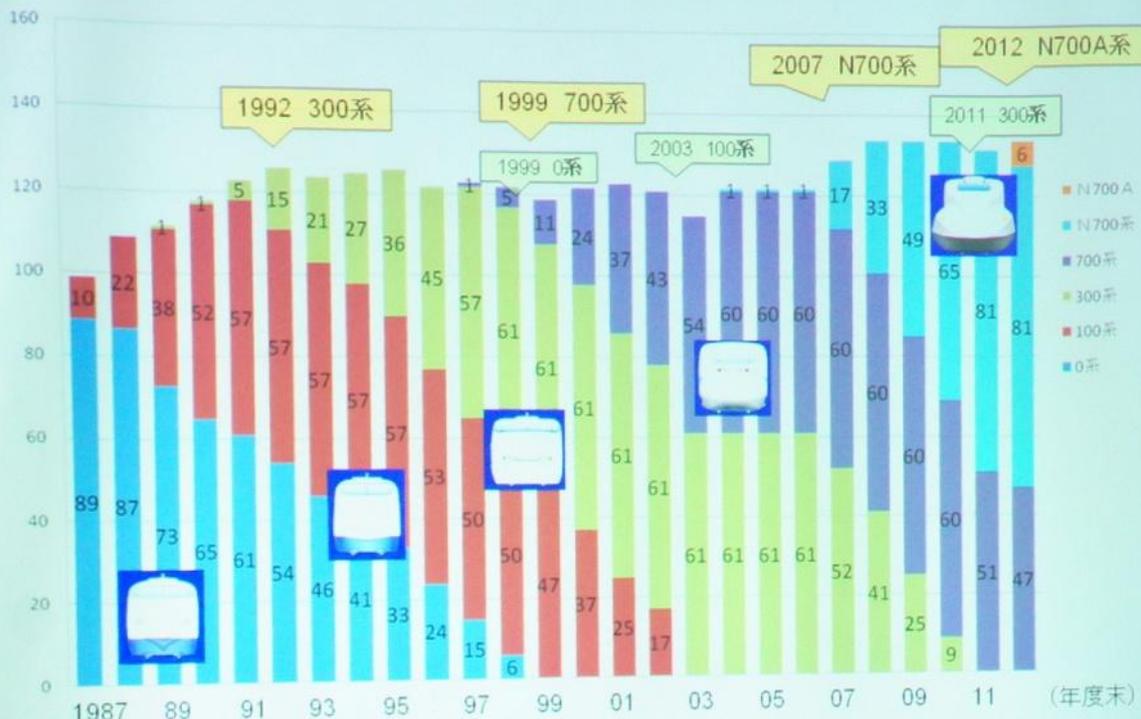


## 大井車両基地沿革

- |              |     |                                 |
|--------------|-----|---------------------------------|
| 1964年(昭和39年) | 4月  | 現品川駅付近に東京運転所発足(東京第一車両所)         |
| 1968年(昭和43年) | 6月  | 東京運転所三島支所発足(三島車両所)              |
| 1973年(昭和48年) | 9月  | 東京運転所大井支所発足(東京第二車両所)            |
| 1975年(昭和50年) | 1月  | 東京第一運転所、東京第二運転所に分割              |
| 1985年(昭和60年) | 10月 | 100系営業運転開始                      |
| 1987年(昭和62年) | 4月  | JR発足                            |
| 1988年(昭和63年) | 4月  | 東京第一車両所、東京第二車両所、三島車両所に組織改正      |
| 1992年(平成4年)  | 3月  | 300系(のぞみ)営業運転開始                 |
| 1992年(〃)     | 8月  | 東京第一車両所が大井へ移転                   |
| 1999年(平成11年) | 3月  | 700系営業運転開始                      |
| 1999年(〃)     | 9月  | 0系電車東海道新幹線から引退                  |
| 2003年(平成15年) | 9月  | 100系電車東海新幹線から引退                 |
| 2003年(〃)     | 10月 | 品川駅営業開始                         |
| 2007年(平成19年) | 7月  | N700系営業運転開始                     |
| 2009年(平成21年) | 7月  | 東京『仕業検査車両所』『修繕車両所』『交番検査車両所』組織改正 |
| 2012年(平成24年) | 3月  | 300系車両東海道新幹線から引退                |
| 2013年(平成25年) | 2月  | N700A営業運転開始                     |

## 新幹線保有編成

(編成数)



※T4編成除く

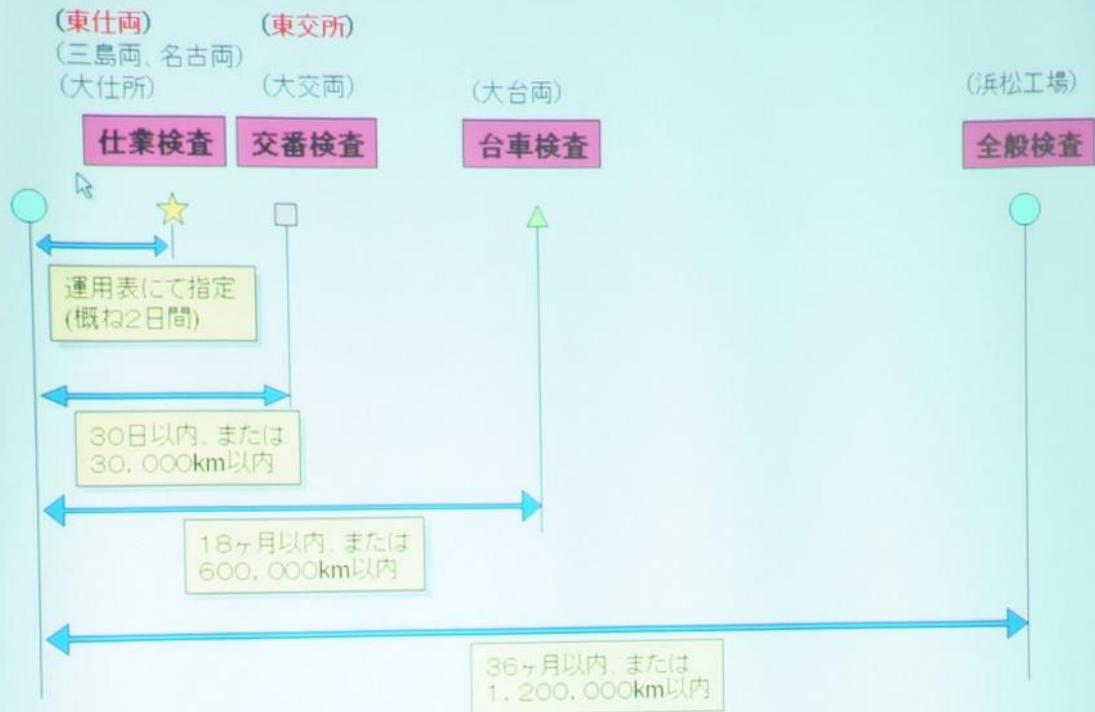
## 大井車両基地各車両所の役割

H25.4.1現在

	東京仕業検査車両所	東京修繕車両所	東京交番検査車両所
社員数	164名(内管理者32名)	116名(内管理者14名)	134名(内管理者10名)
主なパート (業務)	検修当直(検査計画) 列車当直(信号扱い) 仕業検査 申告作業 外勤 教育センター	修繕 操縦 ATC	交番検査
	総務科 技術科(企画・技術)	企画科(総務・技術計画) 検修科(検修計画・技術)	企画科(総務・技術計画) 検修科(技術)

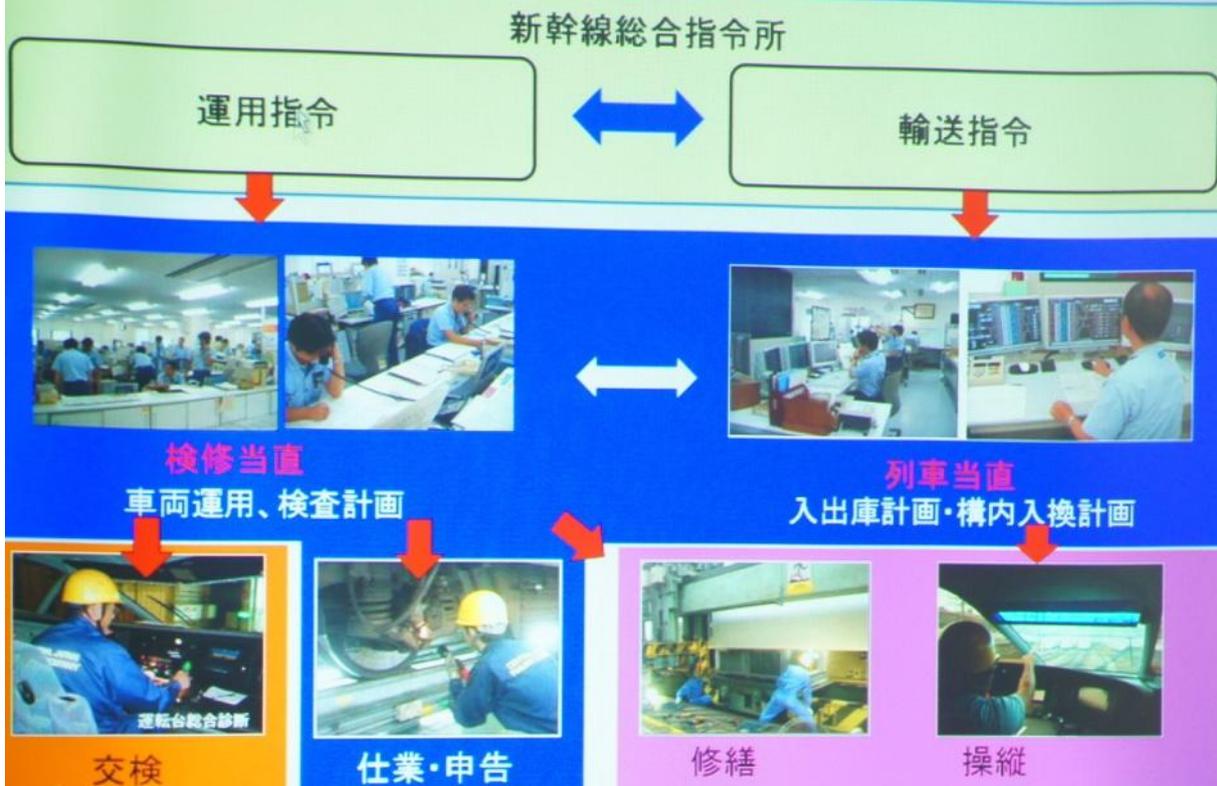
各検査毎の車両所として、業務の専門性を特化させている。

# 新幹線電車の検査周期



※ その他、ATC特性検査は90日を越えない範囲で各装置の機能およびATC特性について検査(東修両、大修両にて実施)

# 車両所業務のフロー



## 検修当直、列車当直

東京仕業検査車両所

検修当直は各部署との調整を行い、基地全体の作業計画を立て作業指示等を行います。

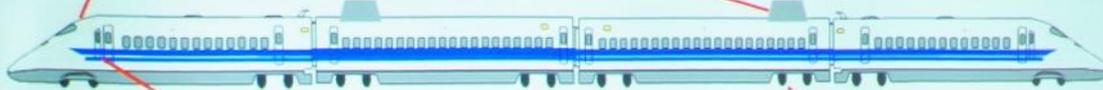


列車当直は基地内での車両入換計画の作成や操縦者への作業指示等を行います。



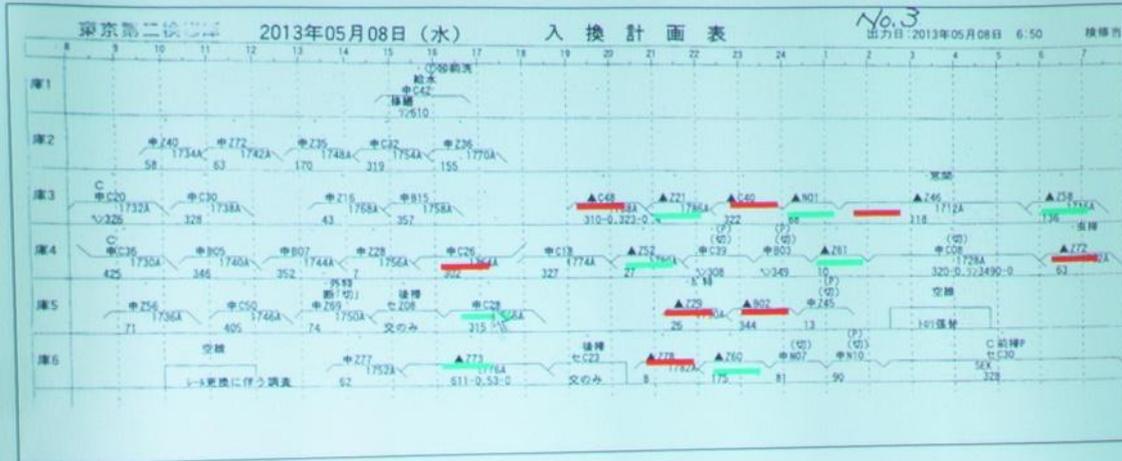
## 仕業検査

東京仕業検査車両所



# 仕業検査

東京仕業検査車両所

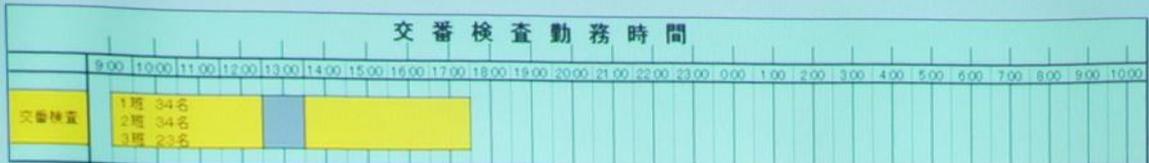


— A班  
— B班

- ・第一検修庫・第二検修庫各2班体制で仕業検査を実施
- ・夜間時間帯に、1班×(7編成～9編成)の検査を実施

# 交番検査

東京交番検査車両所



— 2班  
— 1班  
— 3班

- ・大井車両所は3班体制で一日5編成を実施

## 臨時修繕作業

東京修繕車両所

臨時修繕では、主に不具合箇所の調査や大型機器部品の取替え作業を実施

【ドロップピット】



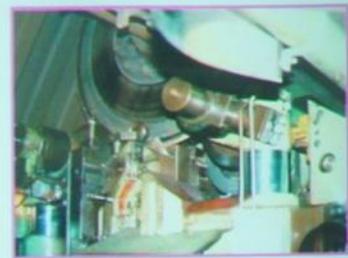
【在姿車輪旋盤】



【台車取替】



【空調取替】



【車輪研削】

## 大井車両基地の関係会社



新幹線メンテナンス東海

社員数(パート含む) : 752名

主な業務 : 車内整備、外板清掃など



全日警

社員数 : 31名

主な業務 : 大井基地警備、守衛業務など



新幹線エンジニアリング

社員数 : 184名

主な業務 : 車両の定期検査、臨時修繕など



JR東海物流

社員数 : 14名

主な業務 : 物品の運送、車両搭載用飲料管理など

4. 營運安全簡報－沿線圍籬

### Dedicated Tracks for High-Speed Passenger Rail 9

- Obstruction and trespass are prohibited by Law
- Protective Fence is installed along wayside

“Special Measures Act on Punishment of Acts Endangering Safe Operation of Shinkansen Railways (enforced in June 1964)” prohibits trespassing into ROW or leaving objects on Shinkansen tracks.

Area where trespassing is prohibited

Protective fence

Protective Fence

5. 營運安全簡報－地震應變與恢復運轉

### 東海道新幹線における地震発生時の取扱い

```

            graph TD
            A[地震発生] --> B[地震防災システム動作]
            B --> C[地震強度判定]
            C --> D["指示書により  
・ 地上巡回  
・ 構造物巡回  
を実施し、異常の有無を確認"]
            D --> E[70km/h添乗で運転再開]
            E --> F[170km/h添乗で動揺測定]
            F --> G[段階的に速度向上]
            
```

< 新幹線停止 >

- ・ 沿線地震計 : 50箇所
- ・ 遠方地震計(テラス) : 21箇所 等

< I ~ Vの5段階 >

- ・ I : 全線地上巡回(施設+電気)+全線構造物巡回
- ・ II : 全線地上巡回(施設+電気)+部分構造物巡回
- ・ III : 部分地上巡回(施設)
- ・ IV : 巡回なし(段階的に速度向上)
- ・ V : 巡回なし(所定運転)

※ 地上巡回は、軌道用自動自転車(アルミカート)のほか、徒歩巡回、保守用車により実施

※ 運転再開は、雨量やレール温度など、線路状態によって、30km/hより実施する場合あり

※ 170km/h → 230km/h → 270km/h が原則

## 6. 大井基地緊急搶修車



## 7.N700A 車廂玄關 CCTV

