

平成 27 年 3 月 27 日  
東海旅客鉄道株式会社

## 平成 27 年度重点施策と関連設備投資について

平成 27 年度も鉄道事業における安全・安定輸送の確保を最優先に、東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策をはじめとする地震対策、土木構造物の大規模改修工事、N700Aの投入及びN700系の改造工事、在来線気動車の取替等を着実に推進します。

また、超電導リニアによる中央新幹線計画については、計画から建設という新たな段階に入り、安全と環境、地域との連携を重視して、測量、設計、用地取得等の必要な準備が整ったところから工事を着実に進めます。

あわせて、名古屋駅におけるJRゲートタワー計画、また海外における高速鉄道及び超電導リニアプロジェクトへの取組みなどを着実に推進します。

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

### I. 重点施策（別紙参照）

- 安全・安定輸送の確保
- 東海道新幹線における輸送サービスの充実
- 在来線における輸送サービスの充実
- 超電導リニアによる中央新幹線計画の推進
- 超電導リニア技術のブラッシュアップ及びコストダウン
- 営業施策の強化
- 技術力の強化、海外プロジェクトへの取組み、地球環境保全
- 関連事業の着実な推進

### II. 設備投資額

連結：3,660億円、単体：3,350億円

※中央新幹線を除いた設備投資額（単体）は2,420億円、うち安全関連投資は1,830億円

# 安全・安定輸送の確保

(設備投資額：1,440億円)

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。

## <設備の更新等>

- ・ 東海道新幹線における土木構造物の健全性の維持・向上を図るため、不断のコストダウンを重ねながら**大規模改修工事**を着実に進める。
- ・ 東海道新幹線の**A T C装置や電車線等の設備の更新**にあたっては、最新の技術を導入し、メンテナンスを含めたコストダウンを図りつつ、より一層の安全を確保する。
- ・ 在来線では、**東海道本線の静岡地区での運行管理システム更新**や、踏切保安設備改良等を引き続き進める。

## <地震等災害対策>

- ・ 東海道新幹線の**脱線・逸脱防止対策**や**浜松工場の建替**等を引き続き進める。
- ・ 在来線の**高架橋柱等の耐震化**や**名古屋工場、駅舎等の耐震補強工事**及び**落石対策**を引き続き推進する。
- ・ 地震をはじめとする自然災害等により想定される様々な状況に対応するため、**実践的な訓練を実施**する。



大規模改修工事（トンネル内ロックボルト施工）



脱線防止ガード



津波避難誘導訓練

(参考) ・新幹線の**大規模改修工事**：350億円（平成27年度）  
・新幹線の**脱線・逸脱防止対策**：脱線防止ガード 約70km（平成27年度）

・新幹線の**A T C装置更新**：総工事費546億円  
・名古屋工場**耐震化**：平成34年3月 工事完了予定

# 東海道新幹線における輸送サービスの充実

(設備投資額：360億円)

「のぞみ10本ダイヤ」の活用や速度向上などにより、引き続き輸送サービスの充実に取り組みます。

- ・「のぞみ10本ダイヤ」を活用して、お客さまのご利用の多い時間帯を中心に、需要にあわせたより弾力的な列車設定に引き続き取り組む。
- ・平成27年3月に実施した**最高速度285km/hへの速度向上**により利便性を向上させるとともに、異常時等におけるダイヤの安定性の向上を図る。
- ・**新型車両N700A**を引き続き投入するとともに**N700系の改造工事を完了**する。
- ・**新型可動柵の設置工事**を引き続き推進し、名古屋駅・京都駅で順次使用を開始するとともに、**新型自動改札機への取替**を順次行う。



最高速度285km/hへの速度向上



N700A



新型可動柵（名古屋駅）

(参考) ・ N700A：31編成投入（平成27年度6編成）  
・ N700系改造工事：全80編成完了（平成27年度11編成）

・ 新型可動柵：  
名古屋駅16・17番線 平成28年3月末までに順次使用開始予定  
京都駅13・14番線 平成28年3月末までに順次使用開始予定

# 在来線における輸送サービスの充実

(設備投資額：80億円)

気動車の新製を進めるなど、引き続き輸送サービスの充実に取り組みます。

- ・平成27年3月の**武豊線電化開業**による効率的な車両運用により、利便性の高い輸送体系を定着させる。
- ・**キハ25形気動車**を引き続き新製し、紀勢本線・参宮線に順次投入する。
- ・平成21年10月に被災した**名松線**（家城駅～伊勢奥津駅間）について、県・市による治山・治水事業と並行して復旧工事を完了させ、**全線での運行を再開**する。
- ・駅におけるエレベーター・多機能トイレの設置や内方線付き点状ブロックへの取替等の**バリアフリー設備の整備**を引き続き推進する。



電化開業した武豊線



キハ25形気動車



名松線復旧工事

(参考) ・気動車の新製：キハ25形気動車36両新製（平成27年度）

- ・エレベーター・多機能トイレの設置：  
エレベーター2駅4基、多機能トイレ2駅（平成27年度）  
※うち橋上駅舎改築は、エレベーター1駅2基、多機能トイレ1駅
- ・内方線付き点状ブロックへの取替：7駅（平成27年度）

# 超電導リニアによる中央新幹線計画の推進

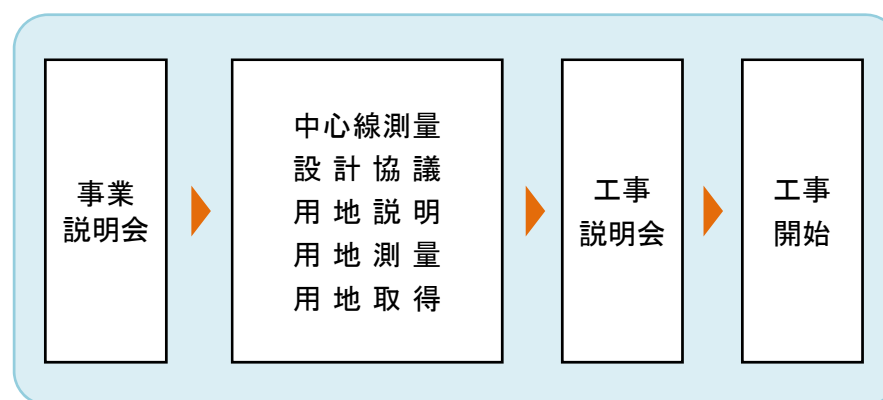
(設備投資額：930億円)

超電導リニアによる中央新幹線計画について、計画から建設という新たな段階に入り、安全と環境、地域との連携を重視して着実に取り組めます。

- ・平成26年10月に国土交通大臣より認可を受けた中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その1）について、**地域との連携を密にしながら、測量、設計、用地取得等を計画的に遂行**する。
- ・長期間の工期が必要となる品川駅・名古屋駅の両ターミナルなど、必要な準備が整ったところから、**工事の安全と環境の保全を重視し、工事を着実に進める**。
- ・中央新幹線の高度かつ効率的な運営・保守体制の構築に取り組む。



中央新幹線（東京都・名古屋市間）の路線



工事開始までの流れ

(参考) ・平成26年10月17日 中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その1）の認可  
・平成26年12月17日 品川駅、名古屋駅の両ターミナルにおいて工事安全祈願式を実施

# 超電導リニア技術のブラッシュアップ及びコストダウン

(設備投資額：30億円)

超電導リニア技術のブラッシュアップ及びコストダウンに引き続き取り組みます。

- ・山梨リニア実験線において、**営業線仕様の車両及び設備により、2編成を交互に運用して、長距離走行試験を実施**する。
- ・**営業運転に対応した保守体系の確立に向けた検証**を行うとともに、さらなる超電導リニア技術のブラッシュアップ及び営業線の建設・運営・保守のコストダウンに取り組む。
- ・**「超電導リニア体験乗車」**を引き続き計画的に実施する。



L0系



超電導リニア体験乗車

(参考) ・L0 (エル・ゼロ) 系：平成26年11月 全14両投入完了  
(先頭車両4両、中間車両10両)

・超電導リニア体験乗車：第1回 平成26年11月～12月 計8日間実施  
第2回 平成27年3月 計8日間実施

# 営業施策の強化

(設備投資額：40億円)

増収に向けた営業施策を積極的に展開します。

- ・「エクスプレス予約」、「プラスEX」や「50+」の会員の方を対象とした**観光型商品**を強化し、需要喚起を図る。
- ・**京都、奈良等**の恒久的な観光資源を活かした**商品設定や各種キャンペーン**を強化し、その魅力を発信することでご利用の拡大を図る。また、海外からのお客さま向け商品を販売するなど、営業施策の積極的な展開に取り組む。
- ・北陸新幹線の金沢開業を契機に、**東海道新幹線と高山本線や北陸本線**を利用した**周遊型商品**を展開し、需要喚起を図る。
- ・「さわやかウォーキング」、「Shupo」、東海道新幹線沿線の観光情報を集約したポータルサイト「**Japan Highlights Travel**」等を通じて地域との連携を強化するとともに、お客さまのご利用拡大に努める。



EX-IC



「そうだ 京都、行こう。」キャンペーン



周遊型商品

(参考) ・ エクスプレス予約・プラスEX会員数：263万人 (平成27年2月末時点) ・ 50+会員数：75万人 (平成27年2月末時点)

# 技術力の強化、海外プロジェクトへの取組み、地球環境保全

(設備投資額：10億円)

鉄道の経営・発展を支える技術力の不断の向上に取り組むとともに、海外における高速鉄道及び超電導リニアプロジェクトへの取組みを推進します。また、地球環境保全に向けた取組みを引き続き進めます。

- ・ 技術開発により大規模改修等の設備の維持更新におけるコストダウンをさらに進める。
- ・ 検査、保守等における省力化、輸送サービス等の充実及び大規模自然災害等に対する的確な予測、検知等につながる**実用技術の研究開発**を推進する。
- ・ 高速鉄道に関する技術力を活用し、海外におけるプロジェクトについて、対象路線における事業化に向けたマーケティング活動を推進するとともに、「Crash Avoidance（衝突回避）」の原則に基づく**日本型高速鉄道システムを国際的な標準とする取組み**を進める。また、**台湾高速鉄道における技術コンサルティング**を引き続き進める。
- ・ 超電導リニアシステムの米国北東回廊プロジェクトへのプロモーション活動を推進する。
- ・ 省エネ型車両への取替等の**地球環境保全**に資する諸施策を推進する。



電車線試験装置



多軸式列車荷重模擬載荷試験装置

(参考) ・ 「Crash Avoidance」の原則：

平面交差のない高速旅客鉄道専用の軌道と、速度を制御し、絶対に衝突を防ぐATCシステムの2つの仕組みによって、衝突の可能性を排除



# 関連事業の着実な推進

(設備投資額：430億円)  
(うち連結子会社の設備投資310億円)

名古屋駅におけるJRゲートタワー計画を着実に進めるとともに、既存事業の競争力強化と収益拡大を図ります。

- ・「JRゲートタワー」計画について、本年度冬の上棟に向けて建設を着実に推進する。また、開業に向け、積極的な増収を図るべく運営計画の策定を進めるとともに、広報・宣伝活動に取り組む。
- ・駅ビル事業や流通事業の活性化に取り組み、さらなる収益拡大を図る。
- ・より安全・安心な食の提供に向けて、引き続き農業事業の充実を図る。



「JRゲートタワー」完成イメージ（右側）



「タカシマヤ ゲートタワーモール」、  
「名古屋JRゲートタワーホテル」  
完成イメージ



(参考) ・JRゲートタワー：平成27年度冬 上棟  
平成28年11月 オフィス入居開始  
平成29年4月 「タカシマヤ ゲートタワーモール」「名古屋JRゲートタワーホテル」開業  
(延べ面積 約26万㎡、高さ 約220m、階数 地上46階、地下6階)