

2021 年度重点施策と関連設備投資について

本年度も、新型コロナウイルス感染症の影響により厳しい経営環境が想定されますが、安全・安定輸送の確保を最優先に輸送機関としての使命を果たしてまいります。その上で「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」を高いレベルで実現し続けるため、弛むことなく各種施策に取り組み、安全に仕事を進める力、より良いサービスを提供する力、効率的に仕事をする力の三つの力に磨きをかけます。

加えて、当社及びグループ各社は、今回のコロナ禍で受けた大きなダメージを挽回し、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、経営体力の再強化に挑戦します。そのために、ICTをフルに活用し、最も望ましい業務体制を構築する「業務改革」をスタートさせるとともに、新たな需要の創出に取り組みます。

鉄道事業においては、災害対策をはじめとした安全対策を着実に進めるとともに、東海道新幹線では新型車両N700Sの追加投入や「エクスプレス予約」及び「スマートEX」のさらなる利用拡大、在来線では新形式の通勤型電車315系の営業運転開始や次期特急車両HC85系の量産車の新製に向けた準備を進めます。中央新幹線計画については、工事の安全、環境の保全及び地域との連携を重視しながら、工事を着実に進めます。

また、政府の「2050 年カーボンニュートラル」方針に沿って、CO₂の排出削減に積極的に取り組むなど、地球環境保全をはじめとした持続可能な社会の実現に向けた取組みを推進します。

I. 重点施策（別紙参照）

- 安全・安定輸送の確保
- 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
- グループ事業の推進
- 技術開発の推進、高速鉄道システムの海外展開
- 業務改革の推進
- 持続可能な社会の実現に向けた取組み

II. 設備投資額

連結：7,480 億円、単体：7,220 億円

※1 中央新幹線 4,300 億円

※2 中央新幹線を除いた設備投資額（単体）2,920 億円、うち安全関連投資 2,340 億円

安全・安定輸送の確保

(設備投資額：1,300億円 ※安全関連投資は全体で2,340億円)

地震対策をはじめ構造物のさらなる強化に取り組みます

- ・東海道新幹線の**脱線・逸脱防止対策**として脱線防止ガードの全線への敷設を進める。
- ・プラットフォーム上家の耐震補強、駅の吊り天井の脱落防止対策、名古屋工場及び在来線の高架橋柱等の耐震化を進める。
- ・東海道新幹線の**大規模改修工事**について、技術開発成果を導入し、施工方法を改善するなど、コストダウンを重ねながら着実に進める。



脱線防止ガード敷設



大規模改修工事

自然災害や感染症等への対策に取り組みます

- ・ハザードマップ等を踏まえ、**鉄道設備の浸水対策**を進める。
- ・台風や豪雨等により列車運行に大きな影響が予想される場合に、安全を最優先に適切な運行計画の決定、適時かつ的確な案内情報の提供を行う。
- ・東京オリンピック・パラリンピックの開催も見据え、駅や車内等におけるさらなる安全の確保及び円滑な輸送の提供に努める。
- ・車内の換気、駅や列車の定期的な消毒等、**新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止**に引き続き努める。



新型コロナウイルス感染症対策
JR東海からのお約束

- (参考) ・脱線防止ガード敷設：2021年度 約64km ・大規模改修工事：2021年度 320億円 (2019～2024年度 1,360億円)
- ・プラットフォーム上家の耐震補強：東海道新幹線 16駅(品川駅除く)、在来線 20駅 (2021～2032年度)
 - ・駅の吊り天井の脱落防止対策：東海道新幹線 全17駅、在来線 30駅 (2016～2026年度)
 - ・浸水対策(東海道新幹線)：信号機器室や電源設備の嵩上げ(一部移転)、止水扉の設置等 (2020～2024年度)

輸送サービスの充実(1)

(設備投資額：1,100億円 ※(1)(2)計)

「のぞみ12本ダイヤ」等により、引き続き輸送サービスの充実に取り組みます

<東海道新幹線>

- ・「のぞみ12本ダイヤ」を活用し、お客様に安心してご利用いただけるよう**十分な輸送力を提供**するとともに、ご利用の回復状況に合わせつつ、東京オリンピック・パラリンピックの開催も見据え、適切な列車設定を行う。
- ・安全性・安定性の向上や異常時対応能力の強化等を実現した新型車両**N700S**の投入を進めるとともに、既存のN700Aタイプに対し、N700Sの一部機能を追加する改造工事を進める。



N700S

<在来線>

- ・安全性・安定性のさらなる向上等を実現した新形式の通勤型電車**315系の営業運転を開始**するとともに、ハイブリッド方式を採用した次期特急車両**H C 85系の量産車の新製**に向けて設計等の諸準備を進める。
- ・315系の投入にあわせ、輸送サービスの向上及び効率的な輸送体系の構築を実現するダイヤ改正の準備を着実に進める。



315系エクステリアデザイン

- (参考) ・N700S：2021年度 13編成投入 (2020～2023年度 40編成投入)
- ・315系：2021年度 56両投入 (2021～2025年度 352両投入)
 - ・H C 85系：2022～2023年度 64両投入 (別途、試験走行車4両を量産車仕様に改造)

輸送サービスの充実（２）

より便利に安心して鉄道をご利用いただけるよう設備の整備等を進めます

- ・ 東海道新幹線の新大阪駅での**可動柵設置工事**を進め、21、22番線ホームで使用を開始する。
- ・ 車椅子をご使用のお客様に東海道新幹線をより便利で快適にご利用いただけるよう、**車椅子スペースを6席設置した新型車両N700Sの投入**及び車椅子対応座席の「EXサービス」（エクスプレス予約・スマートEX）での予約の試行を行う。
- ・ 刈谷駅でホームの拡幅、可動柵の設置等に向けた工事を進めるほか、半田駅付近の連続立体交差化に向け高架橋の工事を進める。
- ・ 金山駅で東海道本線上り線ホームに続き、下り線ホームでも可動柵の設置工事を進めるとともに、QRコードを利用したホーム可動柵開閉システムの実証試験を行う。
- ・ 駅におけるエレベーターや多機能トイレの設置等、バリアフリー設備の整備を推進するとともに、内方線付き点状ブロックのホームへの整備を引き続き乗降1千人以上の駅を対象に進める。



新大阪駅 大開口可動柵



N700S車椅子スペース(イメージ)

(参考) 可動柵：

- | | |
|------|--|
| 新大阪駅 | 2022年度までに20～22番線に設置予定（23～27番線は設置済）
2021年12月に22番線、2022年3月に21番線使用開始予定 |
| 金山駅 | 2021年12月に東海道本線下り線使用開始予定（上り線は2021年3月に使用開始） |

超電導リニアによる中央新幹線計画の推進

（設備投資額：4,300億円）

工事の安全、環境の保全及び地域との連携を重視し、沿線各地で工事を着実に進めます

- ・ 中央新幹線計画については、**健全経営と安定配当を堅持**し、コストを十分に精査しつつ、プロジェクトの完遂に向けて、柔軟性を発揮しながら着実に取り組む。
- ・ 引き続き、地域との連携を密にしながら、測量、設計、用地取得等を遂行する。
- ・ 工期が長期間にわたり難易度が高い、**南アルプストンネル、品川駅、名古屋駅**のほか、**山岳トンネル、都市部非常口、中間駅及び高架橋等**について、工事の安全と環境の保全を重視し、引き続き各種工事を着実に進め、品川・名古屋間の早期開業に向けて取り組む。
- ・ 南アルプストンネル静岡工区について、国土交通省主催の有識者会議に真摯に対応して大井川流域の方々の懸念を解消することに努める。



名古屋駅：在来線の線路下掘削



坂下非常口：躯体の完成



日吉トンネル(南垣外)：本線トンネルの覆工



神奈川県駅(仮称)：駅構造物構築に向けた掘削

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：50億円)

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

- ・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・保守の一層のコストダウンに取り組む。
- ・**高温超電導磁石**の営業線への投入に向けて、山梨リニア実験線において、走行試験を実施し必要なデータを取得するとともに、コストダウンを進める。
- ・取得したデータに基づき、営業車両の仕様策定を進め、設計に着手するとともに、保守体系の確立に向けた開発・実証等を進める。



走行中の改良型試験車



改良型試験車の内装

(参考)・山梨リニア実験線における長距離走行試験：累積走行距離333万km (2021年2月末まで)

・高温超電導磁石：液体ヘリウム等を用いることなく、従来より高い温度で超電導状態を実現できるため、構造の簡素化や省メンテナンス化が可能

営業施策の強化

(設備投資額：90億円)

需要喚起策により鉄道のご利用及び収益の拡大を図ります

- ・感染状況等の社会情勢やご利用動向の変化を踏まえつつ、「**ずらし旅**」をはじめとした**需要喚起策**を適切に展開し、収益の拡大を図る。
- ・新型コロナウイルス感染症の収束後を見据え、お客様の動向やニーズの把握・分析を強化し、「E Xサービス」を活用したM a a Sの推進等、新たな営業施策に取り組むほか、京都、奈良、東京、飛騨等、魅力ある観光素材の開発に継続的に取り組み、ビジネス・観光両面で需要の早期回復とさらなる拡大を図る。
- ・30周年を迎える「さわやかウォーキング」や「Shupo」等を通じて地域との連携を強化し、「しなの」、「ひだ」等の特急列車をはじめとした鉄道のご利用及び収益の拡大を図る。

東海道新幹線のネット予約を多くのお客様にご利用いただけるよう取り組みます

- ・「E Xサービス」について、3月に開始した複数人でのご旅行の際のチケットレスサービス、遅延が発生した列車の指定席予約・変更サービス、訪日外国人のお客様向けのQRコードによるチケットレス乗車サービス等、便利さを知っていただくことでより多くのお客様にご利用いただけるよう取り組むとともに、観光でのご利用拡大に向けて幅広く需要の喚起を図る。
- ・**九州新幹線へのサービスエリア延伸**に向けた諸準備を進める。



「ずらし旅」キャンペーンポスター
※上記は2020年度のポスター



「スマートEX」ポスター

グループ事業の推進

(設備投資額：290億円(うち連結子会社の設備投資260億円))

JRセントラルタワーズとJRゲートタワーを軸に、お客様により一層満足いただけるよう、グループ事業を推進します

- ・事業環境の変化による厳しい経営状況を乗り越えるため、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るとともに、鉄道との相乗効果で培った力を活かして、新たな事業展開により **グループの収益力のさらなる拡大**を図る。
- ・JRセントラルタワーズとJRゲートタワー事業を軸に、店舗の品揃え強化やサービス向上、駅商業施設リニューアルや当社保有地の有効活用を継続する。また、これまでの事業展開で培った知見・ノウハウを活用して、ジェイアール名古屋タカシマヤによる **高級時計売場の大名古屋ビルディングへの出店**等、市中における新規出店を行う。



JRセントラルタワーズとJRゲートタワー



ジェイアール名古屋タカシマヤ ウオッチメゾン(イメージ)



「いいもの探訪」ポスター

(参考) いいもの探訪：沿線地域の逸品・名産品等のご当地いいもののオンラインショップ

技術開発の推進、高速鉄道システムの海外展開

(設備投資額：5億円)

安全とコストダウンに資する技術開発を推進します

- ・状態監視技術等を活用した検査や保守の高度化・省力化、設備の維持更新におけるコストダウン等をはじめとして、業務全般の質的向上と業務革新に向けた **ICTの活用を加速させる**。
- ・地震や豪雨等の各種自然災害に対して、より安全性を高めるための技術開発を実施する。



小牧研究施設内の試験装置

高速鉄道システムの海外展開の取組みを推進します

- ・**米国テキサスプロジェクト**の事業開発主体に対する技術仕様や各種計画策定等の技術支援を仕上げていく。また、国内各メーカーとともにプロジェクトのコアシステム受注に向けた活動を継続する。加えて、超電導リニアシステムを用いた**米国北東回廊プロジェクト**のプロモーション活動を引き続き行う。
- ・台湾高速鉄道において、運行管理システム及び電力関連設備の更新等に関する技術コンサルティングを継続的に実施する。
- ・「Crash Avoidance (衝突回避)」の原則に基づく日本型高速鉄道システムを国際的な標準とする取組みを進める。

業務改革の推進

将来にわたり社会的使命を力強く果たしていくため、経営体力の再強化に取り組みます

- ・コロナ禍で加速した社会の変化への対応及び労働力人口が減少する中でのグループ会社等を含めた人員確保といった諸課題の克服に向け、**グループの総力を結集して中長期的な観点から「業務改革」に取り組み**、ICTも活用しつつ新たな仕事の進め方を追求し、効率的な業務執行体制を構築する。
- ・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することで、引き続き業務執行における一層の効率化・低コスト化を推進する。
- ・設備投資についても、引き続き一層のコストダウンに取り組み投資効果を向上させる。

コロナ禍で加速した
社会の変化

労働力人口が減少する中での
人員確保

「業務改革」

効率的な業務執行体制

例：N700S営業車による
地上設備の状態監視

10～15年かけて定常的なコストを
単体で800億円程度削減
※中央新幹線を除く

持続可能な社会の実現に向けた取り組み

地球環境保全をはじめとした持続可能な社会の実現に向けた取り組みを推進します

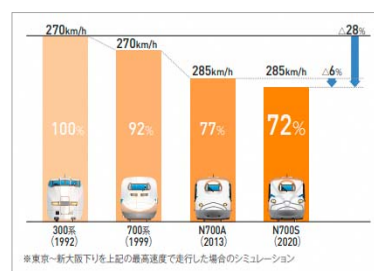
- ・政府の「2050年カーボンニュートラル」方針に沿って、省エネ型車両や設備の導入・再生可能エネルギーの活用・内燃車両の電動化等、新しい技術の開発・採用等を通じて、**CO₂の排出削減に積極的に取り組む**。
- ・CO₂の排出削減を含む、諸課題の解決や諸施策の推進のため、社内体制を整備し、技術開発等の方向性を定める。
- ・さらなる省エネルギーの実現を可能としたN700S及び315系の投入、HC85系の量産車の新製に向けた準備を進めるなど、地球環境保全に資する諸施策を推進する。



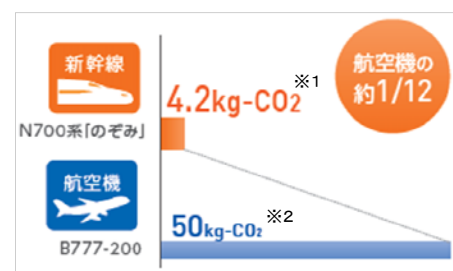
CO₂排出量を約30%削減したHC85系
(ハイブリッド方式)



省エネ型車両N700S



東海道新幹線の車種別電力消費量の比較



東海道新幹線と航空機の1座席あたりの
CO₂排出量の比較(東京～大阪)

(参考) ハイブリッド方式：エンジンで発電した電力と蓄電池に貯めた電力を組み合わせ、電動機で走行する方式

※1 走行実績(当社)に基づく算出 N700系「のぞみ」 (東京～新大阪)

※2 ANA「アニュアルレポート2011」を参考に当社算出 B777-200 (羽田～伊丹・関空)