

2024年3月28日

東海旅客鉄道株式会社

2024年度重点施策と関連設備投資について

本年度も、鉄道の原点であり、全ての施策の大前提となる安全の確保を最優先として、社員一人ひとりが日々の業務に真摯に取り組むとともに、訓練等を通じて能力・技術を向上させます。そのうえで、生活様式や働き方の変化によりニーズが多様化していることや、労働力人口の減少に伴い業務のあり方の変革が求められていること等、当社を取り巻く環境の大きな変化を踏まえ、ICT等の最新の技術を活用して効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」と新しい発想による「収益の拡大」の2つを柱とした経営体力の再強化に取り組めます。

また、これまで蓄積してきた知識や経験を活かしつつ、「自由に考え、大いに議論し、粘り強くやり抜く」という企業文化を作り上げ、過去のやり方に捉われることなく、前例のないことにも挑戦しながら、中長期的な観点で各種施策を力強く推進します。

これらにより、「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
- 超電導リニアの技術開発によるコストダウン及びブラッシュアップ
- 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
- 持続可能な社会の実現に向けた取り組み

II. 設備投資額

連結：6,740億円、単体：6,300億円

※中央新幹線 3,500億円

※中央新幹線を除いた設備投資額（単体）2,800億円、うち安全関連投資 2,080億円

安全・安定輸送の確保

(設備投資額：1,450億円 ※安全関連投資は全体で2,080億円)

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



脱線防止ガード



大規模改修工事



津波避難誘導訓練

- ・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とともに、プラットホーム上家の耐震補強、駅の吊り天井の脱落防止対策、名古屋車両区検修庫の建替、在来線の高架橋柱の耐震化等を進める。
- ・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。
- ・半田駅及び沼津駅付近の連続立体交差化に向けた工事を進める。

自然災害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。
- ・自然災害や不測の事態等の異常時に想定される様々な状況に適切に対応するため、**実践的な訓練**を繰り返し実施するとともに、近年中に更新する予定の一部車両を除き、名古屋駅を発着する全ての当社車両への車内防犯カメラの整備を進めるなど、ハード・ソフトの両面から**車内のセキュリティ対策**に取り組む。

(参考)・脱線防止ガード敷設：2024年度 約59km ・大規模改修工事：2024年度 200億円 (2019～2024年度 (Ⅲ期) 1,360億円、2024～2028年度 (Ⅳ期) 500億円)
・プラットホーム上家の耐震補強：東海道新幹線 16駅、在来線 24駅 (2021～2033年度 (連続立体交差化を実施する沼津駅は2041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：760億円 ※(1)(2)計）

「のぞみ12本ダイヤ」の活用やN700S・315系の投入等により、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」を活用して、需要にあわせた弾力的な列車設定を行う。
- ・ **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＞

- ・「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、需要にあわせた弾力的な増結や増発を行う。
- ・ 通勤型電車**315系の投入**を進めるとともに、新型特急車両**385系量産先行車の新製に向けた詳細設計**を進める。



通勤型電車315系



新型特急車両385系量産先行車の
デザインイメージ

（参考）・N700S：2024年度 7編成投入（2020～2026年度 59編成投入）
・315系：2024年度 64両投入（2021～2025年度 352両投入）

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 >

- ・ 全駅への可動柵整備に向けた調査設計を進めるとともに、自動運転システム（GOA2）の導入に向けた開発を進める。
- ・ 車椅子スペースを6席設置したN700Sの投入を進めるとともに、新大阪駅で車両とプラットフォームの段差・隙間対策を進める。



東海道新幹線の自動運転走行試験

< 在来線 >

- ・ 名古屋駅で東海道本線下りホーム及び中央本線ホームへの可動柵設置工事を進めるとともに、刈谷駅でホームの拡幅、可動柵設置等に向けた工事を進める。
- ・ 車椅子スペースを拡充した315系の投入を進めるとともに、駅におけるバリアフリー設備の整備について、国・関係自治体と連携しつつ取り組む。
- ・ 3両以上の編成におけるワンマン運転導入に向けて、車側カメラを設置した車両を用いて、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る。
- ・ TOICAについて、2025年のエリア拡大に向けた準備を進める。



新大阪駅における車両とプラットフォームの段差・隙間対策完成後のイメージ



在来線のホーム可動柵

超電導リニアによる中央新幹線計画の推進

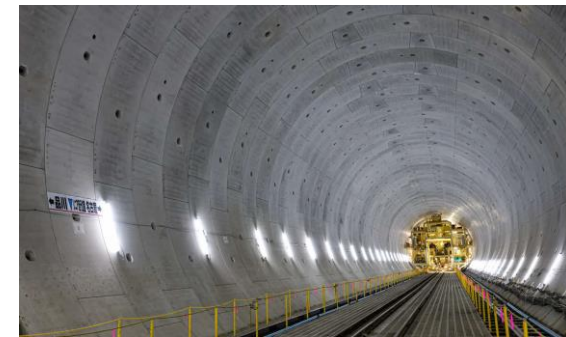
(設備投資額：3,500億円)

工事の安全・環境の保全・地域との連携を重視し、 沿線各地で工事を精力的に進めます

- 中央新幹線計画について、コストを十分に精査し、柔軟性を発揮しながら、**健全経営と安定配当を堅持**し、プロジェクトの完遂に向けて、着実に推進する。
また、工事の安全・環境の保全・地域との連携を重視し、**中央新幹線の早期開業に取り組む**。
- 用地取得等、並びに山岳トンネル、都市部トンネル、駅等の土木を中心とした**各種工事を精力的に進める**。このうち、都市部トンネルについては、シールドマシンによる調査掘進を終えて準備が整った工区から、本格的な掘進を進める。
また、関東車両基地(仮称)の造成工事や中部総合車両基地(仮称)の建築工事に着手する。機械及び電気設備等については、契約及び発注時期も考慮のうえ、低コスト化及び品質向上を図る。
- 南アルプストンネル静岡工区について、国土交通省の有識者会議の水資源及び環境保全に関する報告を踏まえ、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、真摯に取り組む**。



伊那山地トンネル(青木川工区)
本線トンネルの掘削(中央構造線部)



第一首都圏トンネル(東百合丘工区)
調査掘進の完了



有識者会議の環境保全に関する
報告書の受領(2023年12月)

超電導リニアの技術開発によるコストダウン及びブラッシュアップ

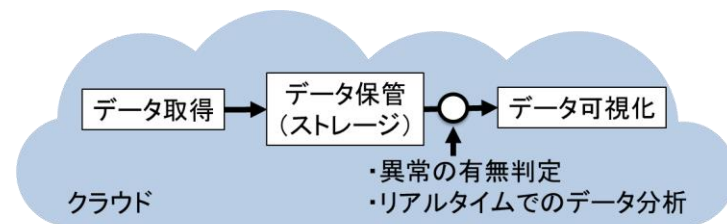
(設備投資額：30億円)

超電導リニアの技術開発によるコストダウンとブラッシュアップに引き続き取り組みます

- ・高温超電導磁石について、営業車両への投入を前提に一層のコストダウンを進めるとともに、安定運用に向けたさらなる検証を進める。
- ・ICT等の最新の技術を活用した効率的な運営体制の実現に向けた開発において、AI等による画像やビッグデータの分析システムの改良・実証等を進める。
- ・営業車両の仕様策定を進め、設計を深度化する。
- ・走行試験を着実に行う中で、高付加価値なサービスの追求を行うとともに、様々な形で超電導リニアの体験乗車を実施し、中央新幹線の開業に向けた期待感の醸成に取り組む。



LO系改良型試験車



データ送信

※動作ログ、
センサデータ等



保守用車



変電設備



分岐装置

各種機械・設備

保守業務におけるICTの活用イメージ

(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 約475万km (2024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：230億円)

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、昨年開始した「E X旅パック」、「E X旅先予約」、一年前予約等のサービスも通じて、ご利用の拡大を図る。

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

- ・「押し旅」キャンペーンや「貸切車両パッケージ」をはじめ、**新たな営業施策**を積極的に展開する。また、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、鉄道のご利用の拡大を図る。
- ・**東海道新幹線開業60周年**にあたり、イベントの実施等によりこれまでのご愛顧への感謝を示すとともに、中央新幹線を含む将来の高速鉄道の進化に対する期待感の醸成に取り組む。また、他社と連携した企画の実施や記念商品の発売等により、グループ会社とも連携しながら収益の拡大を目指す。
- ・**訪日外国人**に対して、国や地域ごとの旅客動向や商品のご利用の分析を進めるとともに、より効果的な宣伝の展開等、営業施策を強化することにより、鉄道のご利用の拡大を図る。
- ・東海道新幹線車内における個室タイプの「ビジネスブース」の本格的な導入を進めるなど、**ビジネス環境整備**を推進するとともに、**ビジネスユーザーの出張利用を促す取り組み**を続ける。
- ・「さわやかウォーキング」等を通じて地域との連携を強化し、「しなの」や「ひだ」等の特急列車をはじめとした鉄道のご利用の拡大を図る。



「押し旅」キャンペーンの取組み例
(株式会社カプコンと連携した企画)



グループ事業の推進

(設備投資額：450億円 ※うち連結子会社の設備投資額は440億円)

グループ事業に携わる社員の熱意と能力を高めるとともに、様々な取組みを通じて収益力の拡大を図ります

- ・当社グループの共通ポイントサービス「**TOKAI STATION POINT**」について、駅売店等を対象施設に追加するなど利便性の向上を図る。
- ・駅売店等について、土産品、弁当等をワンストップで購入できるように集約・大型化するなど、**便利で魅力ある店舗づくり**を進める。
- ・J RセントラルタワーズとJ Rゲートタワー等の駅ビル事業について、店舗の品揃え強化やサービス向上を図る。また、**名古屋駅・岐阜駅等の駅商業施設の拡張・リニューアル**を実施する。
- ・中央新幹線神奈川県駅(仮称)付近で、**イノベーション創出促進拠点「FUN+TECH LABO」**を運営し、神奈川県、相模原市、有識者、企業等と連携して、まちづくりに参画しながら将来のさらなる事業開発を検討する。
- ・2026年度開業予定のホテル「**コートヤード・バイ・マリオット京都駅**」等の沿線不動産の開発を進める。また、新たな取組みとして、不動産ファンド事業のノウハウ獲得を目的に、不動産ファンドへの出資を行う。
- ・東海道新幹線「こだま」号の業務用室を活用した法人向け荷物輸送サービスを開始し、J R各社とも連携しながら、新たな需要創出に取り組む。



「アスティ岐阜」リニューアルのイメージ



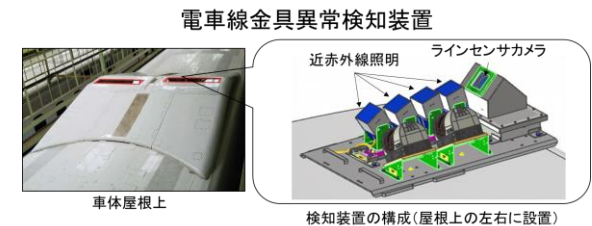
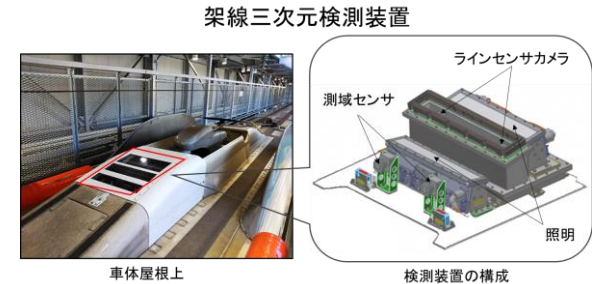
中央新幹線神奈川県駅(仮称)付近で運営する「FUN+TECH LABO」

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

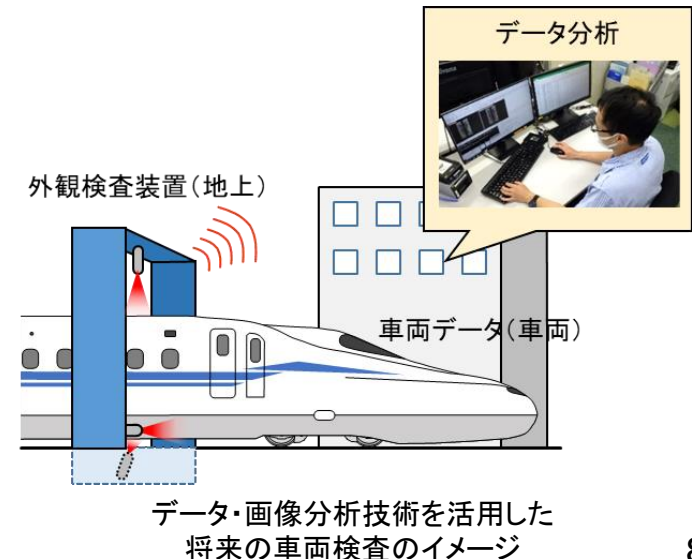
- 地震や近年激甚化傾向にある豪雨等の各種自然災害に対して、**安全性を最優先に安定性も高めるための技術開発**を推進する。
- 車内通信環境の整備等、**サービスの充実に資する技術開発**を推進する。
- 状態監視技術等を活用した検査や保守の高度化・省力化**、設備の維持更新におけるコストダウン等による「業務改革」の推進に向けて、社内横断的に課題解決に取り組む。
特に、AIやデータ・画像分析技術等について、当社の業務に最適な形で導入するための準備を進める。
- グループ会社を含めて、労働力人口の減少等に対応するため、**ロボット制御等の先端技術の活用**を進める。



状態監視技術を活用した検査や保守の高度化・省力化の例
(新幹線の高速走行中に検査可能な架線検査装置の開発)

高速鉄道システムの海外展開に取り組めます

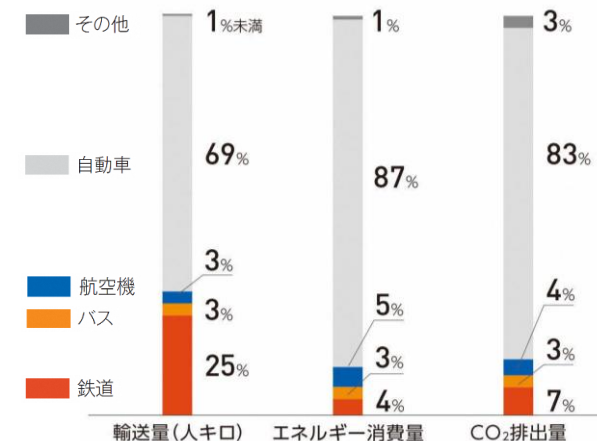
- 米国における高速鉄道プロジェクト**について、着実に取り組む。
- 台湾における高速鉄道について、継続的な技術コンサルティングとともに、**N700Sをベースとした新型車両導入に伴う技術支援**を進める。
- 日本型高速鉄道システムを国際的な標準とする取組みを進める。



持続可能な社会の実現に向けた取り組み（１）

地球環境保全等の持続可能な社会の実現に向けて取り組みます

- 政府による「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**を目指すなど、地球環境保全に資する諸施策を推進する。また、鉄道各社と連携しながらPRを強化するなど、**鉄道の環境優位性への社会的な理解を広め、鉄道のご利用を促進**することで、脱炭素社会への移行に貢献する。
- 東海道・山陽新幹線における**CO₂排出量実質ゼロ化のサービス**について、「エクスプレス予約」法人会員向けに開始する。
- TCFD提言を踏まえた気候変動に関するリスク分析等を深度化し、長期にわたる安定的な事業運営に活かす。
- 「**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等を通じて、地球環境への負荷を低減する。



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(※)



鉄道の環境優位性のPR強化に向けた
鉄道各社の共通ロゴマーク・スローガン



「東海道新幹線再生アルミ」の活用例(飯田線下地駅の駅舎・子供用の金属バット)



(※) 輸送量、エネルギー消費量はエネルギー・経済統計要覧（2020年度）、CO₂排出量は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

持続可能な社会の実現に向けた取り組み（２）

<燃料の使用により直接排出されるCO₂>

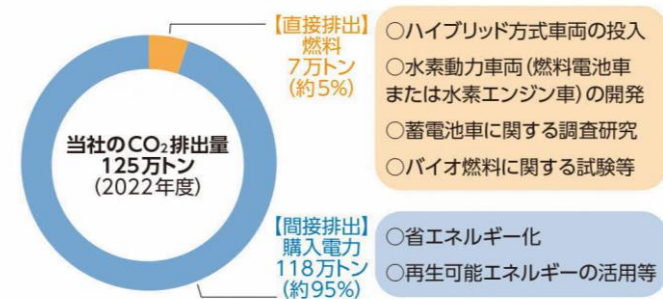
- ・ 模擬走行試験を通じて、**水素動力車両**
（**燃料電池車、水素エンジン車**）に関する**開発**を進める。
- ・ 蓄電池車及びカーボンニュートラル燃料について、調査研究を継続する。

<電気の使用により間接的に排出されるCO₂>

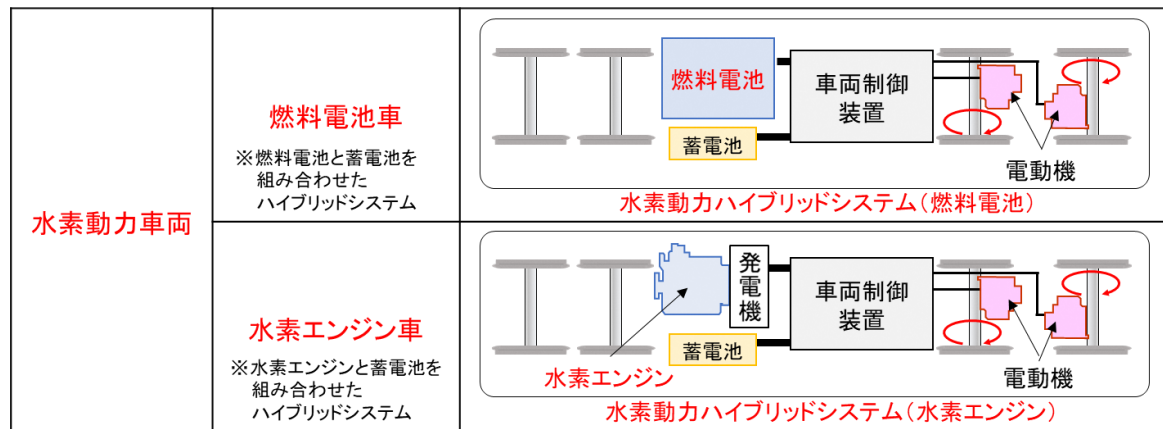
- ・ N700S 及び315系といった省エネルギー車両の投入を進めるなど、さらなる**省エネルギー化**に取り組む。
- ・ **東海道新幹線の「のり面」**を活用した**太陽光発電システム**の施工を開始するなど、再生可能エネルギーの活用にも取り組む。



当社グループのCO₂排出量



CO₂削減の取り組み



水素動力車両(燃料電池車、水素エンジン車)



東海道新幹線の「のり面」を活用した太陽光発電
（設置する太陽光パネルのイメージ）