



CENTRAL JAPAN RAILWAY COMPANY

会社概要 2011



東海旅客鉄道株式会社

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

昭和62(1987)年4月1日

■事業内容

鉄道事業、関連事業

■経営理念

- 健全な経営による世の中への貢献
- 近代的で愛され親しまれ信頼されるサービスの提供
- 明るくさわやかで活力のある社風の樹立

■安全綱領

- 安全は輸送業務の最大の使命である
- 安全の確保は規程の遵守及び執務の厳正から始まり
不断の修練によって築きあげられる
- 確認の励行と連絡の徹底は安全の確保に最も大切である
- 安全の確保のためには職責をこえて一致協力しなければならない
- 疑わしいときは手落ちなく考えて最も安全と認められるみちを
採らなければならない

■主な諸元(平成23(2011)年3月末現在)

- 資本金 1,120億円
- 営業収益 1兆1,719億円
- 発行済株式の総数 215万株
- 上場証券取引所 名古屋・東京・大阪
- 株主数 128,415名
- 従業員数 17,468名
- 営業キロ 1,970.8km
- 駅数 404駅
- 車両数 4,773両
- 複線化率 55.1%(1,086.8km)
- 電化率 75.7%(1,491.7km)
- CTC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
〒532-0011 大阪府大阪市淀川区西中島五丁目5番15号 新大阪セントラルタワー7F
- ワシントン事務所
900 17th Street, N.W., Suite 520, Washington, DC 20006, U.S.A.
- ロンドン事務所
Level17 City Tower, 40 Basinghall Street, London, EC2V 5DE, U.K.
- シドニー事務所
Suite 1202, Level12, 20 Hunter Street, Sydney, NSW 2000, Australia

取締役、監査役及び執行役員

(平成23(2011)年6月23日現在)

■取締役及び監査役

代表取締役会長 葛西 敬之

代表取締役社長 山田 佳臣

代表取締役副社長 阿久津光志
野田 豊範
柘植 康英

専務取締役 森村 勉
平澤 純一
中村 満
金子 慎
関 雅樹
吉川 直利

常務取締役 宮澤 勝己

取締役 宇野 護
巢山 芳樹
坪内 良人
藤井 秀則
厚地 純夫
渡邊 清
勝治 秀行
張 富士夫
頃安 健司
水野耕太郎

常勤監査役 中山 理
加地 隆治
梅田 春実
江見 弘武

監査役 木藤 繁夫

■執行役員

常務執行役員 長田 豊
白國 紀行
工藤 純生

執行役員 小菅 俊一
馬場 誠
田中 君明
石津 成一
高嶋 秀一
串山 正幸
浜田 賢治
河原崎宏之

沿革

1987 昭和62年 4月 ●東海旅客鉄道株式会社設立

1988 昭和63年 3月 ●東海道新幹線に3駅(新富士、掛川、三河安城)開業
●ジェイアール東海バス株式会社を設立(現・連結子会社)、
同年4月自動車運送事業を同社に営業譲渡

1989 平成 元年 3月 ●高山本線特急「ひだ」に新型気動車を投入

1990 平成 2年 2月 ●運輸大臣より中央新幹線の地形、地質等に関する調査の指示を受け調査開始
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

1991 平成 3年10月 ●東海道新幹線鉄道施設を譲受け

1992 平成 4年 3月 ●東海道新幹線「のぞみ」を300系車両で営業運転開始
7月 ●株式会社ジェイアール東海ホテルズを設立(現・連結子会社)
12月 ●株式会社ジェイアール東海百貨店を設立、平成9(1997)年9月株式会社ジェイアール
東海高島屋に商号変更(現・連結子会社)

1994 平成 6年 6月 ●ジェイアールセントラルビル株式会社を設立(現・連結子会社)

1997 平成 9年 4月 ●山梨リニア実験線における走行試験開始
10月 ●名古屋、東京、大阪の各証券取引所市場第一部及び京都証券取引所(平成13(2001)年
3月に大阪証券取引所に合併)に株式上場

1999 平成11年 3月 ●東海道新幹線「のぞみ」に700系新型車両を投入
12月 ●JRセントラルタワーズ竣工

2000 平成12年 3月 ●ジェイアール名古屋タカシマヤが開業(株式会社ジェイアール東海高島屋が運営)
5月 ●名古屋 Marriott アソシアホテルが開業(株式会社ジェイアール東海ホテルズが運営)

2001 平成13年 3月 ●ジェイアール東海不動産株式会社を設立(現・連結子会社)
12月 ●「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律」
の施行により、JR会社法の適用対象から除外

2002 平成14年 7月 ●愛知県小牧市に研究施設を開設

2003 平成15年10月 ●東海道新幹線品川駅開業、全列車270km/h運転を柱とした抜本的なダイヤ改正実施

2005 平成17年 7月 ●独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構国鉄清算事業本部保有の当社株式
600,000株の売却

2006 平成18年 3月 ●東海道新幹線に新ATC(自動列車制御装置)システムを導入
4月 ●定款授権に基づく取締役会決議により、自己株式268,686株を取得
●独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構国鉄清算事業本部保有の当社株式
286,071株が売却され、同機構が保有する全ての当社株式の売却が終了

2007 平成19年 1月 ●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
7月 ●東海道新幹線「のぞみ」にN700系新型車両を投入

2008 平成20年10月 ●日本車輛製造株式会社を連結子会社化
●平成2(1990)年に運輸大臣より指示を受けた中央新幹線の地形、地質等に関する
調査報告書を国土交通大臣に提出
12月 ●国土交通大臣より中央新幹線に係わる全国新幹線鉄道整備法(以下「全幹法」という)
第5条の残り4項目に関する調査の指示を受け調査開始

2009 平成21年 5月 ●自己株式90,000株を消却
12月 ●平成20(2008)年に国土交通大臣より指示を受けた中央新幹線に係わる全幹法第5
条の残り4項目に関する調査報告書を国土交通大臣に提出

2011 平成23年 5月 ●国土交通大臣が当社を中央新幹線(東京都・大阪市間)の営業主体及び建設主体に指名
●国土交通大臣が中央新幹線(東京都・大阪市間)の整備計画を決定し、当社に建設を指示



'87.4.1 東海旅客鉄道株式会社発足



'97.4.3 山梨リニア実験線走行試験開始



'97.10.8 株式上場



'99.12.20 JRセントラルタワーズ竣工



'03.10.1 東海道新幹線品川駅開業

組織図

平成23(2011)年7月1日現在



営業エリア



安全・安定輸送の確保に向けて

当社は、安全・安定輸送の確保は鉄道事業の原点であるとの認識のもと、会社発足当初からシステムの改善、車両・設備への最新技術の導入を推進しています。あわせて、運転業務や設備保守に従事する社員等の教育訓練に努めるほか、異常時に備え、各種の事故や災害を想定した実践的訓練を実施するなど、即応体制の強化も図っています。

安全確保の取組み

当社では、会社発足当初から安全に関する取組みを積極的に推進しており、平成23(2011)年3月期までの24年間に、総額約2兆4千億円(設備投資全体の約56%)の安全関連設備投資を行っています。

なお、平成23(2011)年3月期における安全関連投資は、単体設備投資総額2,888億円のうち1,647億円(57%)でした。

事故件数の推移

当社では、安全・安定輸送の確保を最優先に事故防止に取り組んでいます。在来線において重大な事故となる恐れのある踏切事故への対策として各種踏切保安設備の整備等を実施し、平成23(2011)年3月期の鉄道運転事故は24件と、会社発足当初に比べ半分以下に減少しています。また、ATS(自動列車停止装置)の機能強化等、ハード面での充実を図ってきた結果、近年、脱線等の重大事故は発生していません。

地震対策

(1) 構造物の強化

新幹線の地震対策としては、補強が必要と判断した高架橋柱及び高架橋柱について、開発案件等と関係する一部を除き既に耐震補強を完了しています。また、平成20(2008)年には、同区間においてより一層の構造物の強化を図ることとし、橋脚・盛土についても耐震補強を進めています。在来線においても、落橋防止工、高架橋柱の耐震補強等、設備の強化に取り組んでいます。

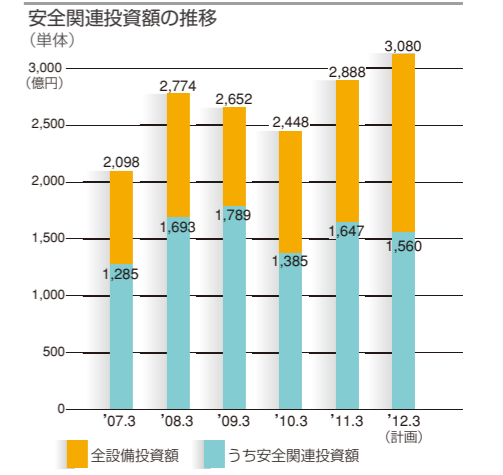
(2) 地震防災システムの強化

地震防災システムについては、平成17(2005)年には従来のシステムを改良した「東海道新幹線早期地震警報システム(TERRA-S:テラス)」を導入したことにより、地震検知から警報発信までの時間を従来の3秒から2秒に短縮するとともに、警報精度の向上等を実現しました。

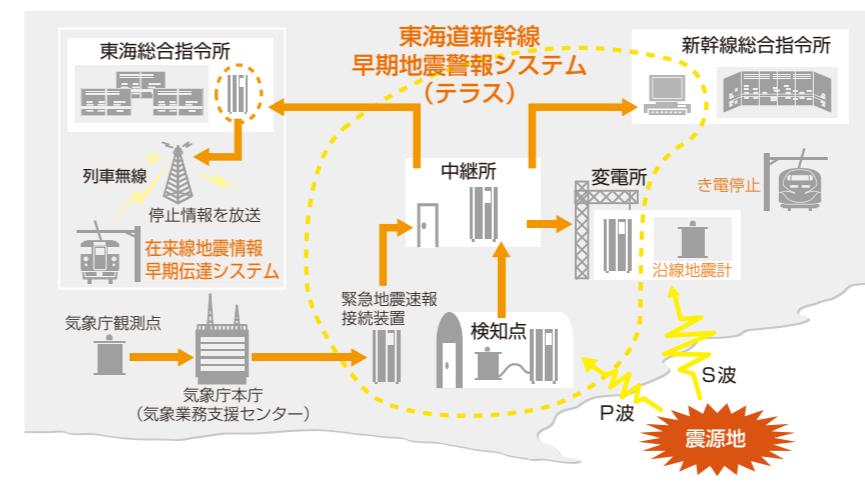
また、平成20(2008)年11月には、気象庁から配信される高度利用者向け緊急地震速報の活用を開始し、地震時の安全性をさらに向上させています。

(3) 脱線・逸脱防止対策

平成16(2004)年10月に発生した新潟県中越地震での上越新幹線の脱線状況や東海道新幹線の特情を踏まえ、地震に対する耐力をさらに強化するため、盛土・橋脚の耐震補強に加え、平成21(2009)年より東海道新幹線において脱線・逸脱防止対策を開始し、最大限取り組んでいます。

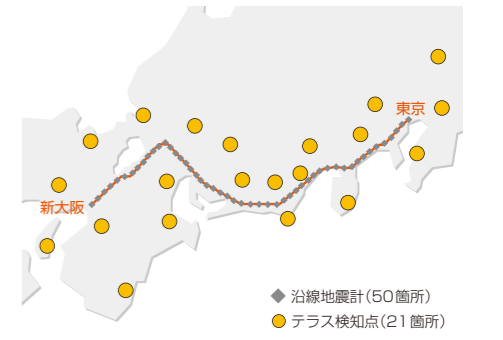


地震発生時の列車停止システム



▲脱線防止ガード

沿線地震計及びテラス検知点(設置箇所)



教育・訓練

当社では、安全・安定輸送を確保するため、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。特に運転業務に従事する社員に対しては、定期的なその知識・技能を確認し、安全の確保に万全を期しており、運転士や車掌に対しては、実車をほぼ再現した「運転士訓練シミュレータ」「車掌訓練シミュレータ」を現業機関及び研修センターに設置し、養成・訓練を行っています。また、実際の車両を使った脱線復旧訓練や、線路・架線・信号設備等の復旧を含めた総合事故復旧訓練を定期的開催するほか、各種技術競技会を実施するなど、即応体制の充実や復旧技術の向上を図っています。

さらに、急激な世代交代期にある当社は、各職場でのOJT、職能・階層に応じた専門的な知識や技能を高める集合研修、当社独自の社内通信研修等の自己啓発を柱とし、着実に技術継承を進めています。平成23(2011)年9月には社員研修センターを統合・新設し、「総合研修センター」として多様な研修様式に対応するほか、充実した訓練設備のもと、より実践的・効果的な教育を実施します。これにより、グループ体として安全やサービスに主眼を置いた社員教育の一層の充実に取り組みます。



▲運転士訓練シミュレータ(新幹線)

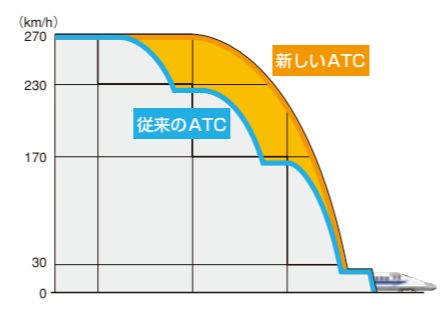


▲総合事故復旧訓練



▲新幹線総合指令所

「従来のATC」と「新しいATC」の比較



▲浜松工場リニューアル後イメージ

東海道新幹線

新幹線の運行管理

東海道新幹線の安全で正確な運行は、新幹線運転管理システム(COMTRAC[®])を中核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により支えられています。

東京の新幹線総合指令所では、これらのシステムを活用し、輸送、運用、施設、電力、信号通信の各指令が連携しながら、新幹線の安全・安定輸送を支えています。

※COMTRAC

COMTRACとは、列車の進路制御、列車の運転管理、乗務員(運転士、車掌)と車両の運用管理などを行うシステムです。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、列車順序など)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ます。

ATC：自動列車制御装置

ATCは、先行列車との間隔や進路の条件に応じて、運転台に列車の許容速度を表示し、列車がその速度を超えた場合は自動的にブレーキをかけて許容速度以下にする装置です。

平成18(2006)年3月に導入した新ATCシステムは、従前の「多段階」でブレーキをかける仕組みとは異なり、走行している速度から停止するまで滑らかな「1段階」のブレーキ制御を行う方式です。新ATCシステムでは、情報の送受信に用いる信号をデジタル化することで、従来のATCと比べ多くの情報を送受信することが可能となり、システムの信頼性がさらに向上したほか、乗り心地やタイヤの弾力性も向上しました。

ドクターイエロー

当社では、「新幹線電気・軌道総合試験車(通称：ドクターイエロー)」により、電気設備や線路等を点検しています。700系をベースにしたこの車両は最新の検査・計測機器を備え、270km/hで走行しながら高精度に効率良く点検を行い、東海道新幹線の安全・安定輸送を支えています。

浜松工場のリニューアル

東海道新幹線の車両は、走行距離や検査周期に応じて計画的に検査を行うことで、常に最良の状態を維持しています。当社では、平成22(2010)年7月から、東海道新幹線で唯一の全般検査(オーバーホール)を行う浜松工場のリニューアル工事に着手しており、建物の建替・補強を通じて耐震性を高めるほか、ラインの改良及び最新機器の導入による作業効率の向上や作業環境の改善を図ります。工事は平成30(2018)年度末に完了する予定です。

在来線

在来線の運行管理

当社の在来線12線区は東海総合指令所、静岡総合指令所において運行管理を行っています。両指令所では、24時間体制で、列車の運転状況や設備の稼働状況等を監視しています。

CTC：列車集中制御装置

CTCは列車運行を効率的に管理するため、駅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もった装置です。CTC化により、列車・駅の情報が指令所で一元管理され、通常の列車運行管理はもとより、異常時においても迅速な指令・指示を行うことが可能です。当社では、現在、ほぼ全線がCTC化され、安定的な列車運行管理を行っています。

ATS：自動列車停止装置

ATSとは、列車が停止信号を超える恐れのある場合に、列車に自動的に非常ブレーキをかける装置です。当社では、駅の場内信号機や出発信号機が停止信号を示している際、その直前に設置されたATS地上子の上を列車が通過すると直ちに非常ブレーキがかかるなどの機能をもつATS-STを全線区に導入し、重大事故の防止に大きな成果をあげてきました。

このATS-STが更新時期を迎えるにあたり、一層の安全を確保するため、在来線全線区において連続して速度照査を行うATS-PTに取り替えることとし、現在工事を進めています。平成23(2011)年1月以降ATS-PTへの切り替えを順次開始しており、平成23(2011)年度内には在来線全線区への導入を完了する予定です。

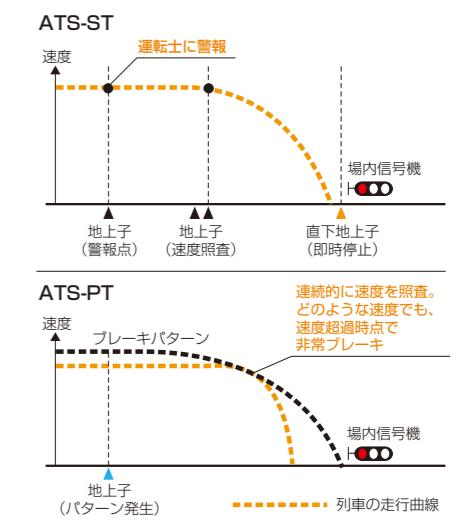
ドクター東海

在来線における軌道・電気設備の保守管理については、平成9(1997)年に使用開始した「軌道・電気総合試験車(通称：ドクター東海)」の活用により、効率的かつ早期に設備状況を把握することが可能となりました。また、ドクター東海の約10年にわたる安定的かつ信頼性の高い検測実績を踏まえ、平成18(2006)年4月から最新技術を盛り込んだ軌道試験車(通称：ドクターⅡ)1編成を増備し、より高性能で高頻度の検測による線路検査体制を構築しました。

ATS-PT導入スケジュール



ATS-STとPTの機能比較



「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、平成23(2011)年3月、名古屋市港区金城ふ頭に「リニア・鉄道館」を開館しました。

「リニア・鉄道館」は、東海道新幹線を中心に、在来線から次世代の超電導リニア車両までの車両展示を通じて「高速鉄道技術の進歩」を紹介するなど、一般の方々の鉄道への理解を深め、広く社会に貢献するとともに、産業観光の推進に繋がるものです。

今後はこの「リニア・鉄道館」の運営を軌道に乗せるとともに、宣伝活動の推進や名古屋地区の観光と連携した商品設定等、より多くのお客様にお越しいただけるような取組みを推進します。



▲リニア・鉄道館

お客様に選択されるサービスの提供

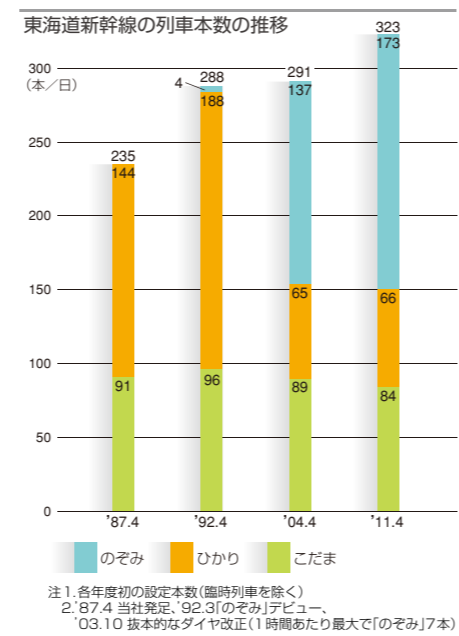
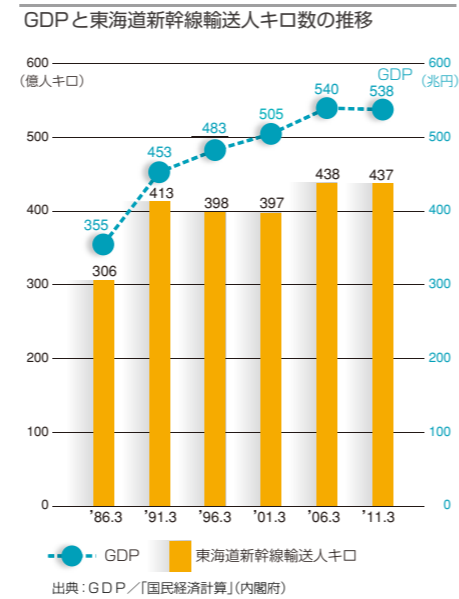
当社は、日本の大動脈輸送を担う東海道新幹線と東海地域の在来線網を一体的に維持・発展させるという社会的使命を果たし、お客様に選択される輸送機関であり続けるため、鉄道事業の原点である安全・安定輸送の確保はもとより、ご利用しやすいダイヤの設定、施設・設備の改良、新型車両の投入による速達化や快適性の向上等により、輸送サービスの改善に努めています。

東海道新幹線

東海道新幹線は、日本の3大都市圏である東京～名古屋～大阪を結ぶ大動脈として、昭和39(1964)年の開業以来、約51億人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。

東海道新幹線の特徴

安全	<ul style="list-style-type: none"> ○開業以来、乗車中のお客様が死傷される列車事故ゼロ ○最新の技術を駆使した列車制御システム、耐震補強等の構造物強化に加え脱線・逸脱を防止する更なる地震対策等、安全関連設備への継続的投資
正確	<ul style="list-style-type: none"> ○平成23(2011)年3月期における1列車あたりの平均遅延時間は0.6分(自然災害等による遅延も含む)
快適	<ul style="list-style-type: none"> ○乗り心地や車内静粛性に優れた車両 ○N700系車内では無線LANによるインターネット接続サービスを提供(東京～新大阪間)するなど、多様なニーズに応じた車内空間
高速	<ul style="list-style-type: none"> ○最高速度270km/h(山陽新幹線区間では300km/h) ○「のぞみ」は東京～新大阪間を最速2時間25分で結ぶ
高頻度・大量	<ul style="list-style-type: none"> ○1日の列車本数は336本(平成23(2011)年3月期。臨時列車を含む)、1列車の座席数は約1,300席 ○1時間あたり最大9本の「のぞみ」を運転。東京～大阪間における1日あたり輸送能力は新幹線約32万人



東海道新幹線のさらなるブラッシュアップ

N700系車両の集中投入

①車両の特徴

N700系は、最新の技術を導入して当社がJR西日本と共同開発した車両です。日本の新幹線として初めての車体傾斜システムを採用して曲線通過速度を向上させたほか、加速性能も向上させることにより、到達時分の短縮を可能としました。さらに、乗り心地や静粛性の向上等快適性の追求、環境への適合に努めるとともに、大幅な省エネルギー化を達成しています。

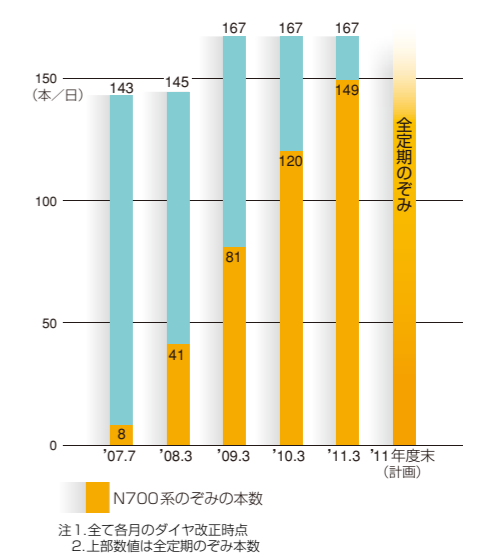
②集中投入と運転本数拡大

平成19(2007)年度から東海道・山陽区間を直通運転する「のぞみ」に投入したことを皮切りに、その後もN700系による「のぞみ」の運転を順次拡大してきました。当社は、平成19(2007)年度から平成23(2011)年度までの5年間で80編成を集中的に投入する予定であり、JR西日本が投入を予定している16編成と合わせて、96編成を投入し、全ての定期「のぞみ」をN700系により運転する計画です。なお、平成23(2011)年3月のダイヤ改正時点で、当社では64編成を投入し、定期「のぞみ」の概ね9割をN700系で運転しています。

③N700Aの投入

N700系の集中投入に続き、今後取替時期を迎える700系の置き換え車両として、N700系以降の技術開発成果を採用した「N700A」を投入し、更なる安全性・信頼性の向上及び省エネルギー化を図ります。平成24(2012)年度に6編成、平成25(2013)年度に7編成のN700Aを投入し、これにより当社保有の新幹線車両の約7割がN700系タイプとなる予定です。

N700系のぞみ運転本数(季節列車・臨時列車を除く)



在来線

当社の運営する12線区の在来線は、東海道新幹線と一体になったネットワークを形成し、名古屋・静岡を中心とする東海地域の地域社会・経済に貢献しています。

在来線におけるサービス向上

在来線については、高速化、新型車両の投入、フリークエンシーの向上等のサービス向上を着実に進めてきました。特急列車については、「ワイドビュー」と称する新型車両を投入するとともに、新幹線との接続の確保等を行うことにより、新幹線と一体のネットワークを形成する「ワイドビュー」特急網を整備してきました。普通列車については、朝夕の通勤時間帯を中心とした列車の増発・増結や、快速列車体系の整備、発車時刻の等間隔化など、ご利用いただきやすいダイヤの設定に努めています。

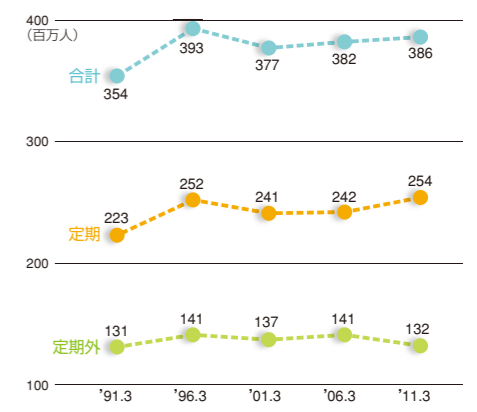
武豊線の電化

当社では平成27(2015)年春を目途に、名古屋都市圏での通勤・通学輸送等を担っている武豊線(大府～武豊間)を電化することとしました。これまでの気動車を廃止し、名古屋都市圏で運用されている電車と共通化することにより、名古屋都市圏一体となった柔軟なダイヤの設定や弾力的な車両の増結を通じて輸送サービスの向上を図ります。また、遅延時の対応能力の向上や、電化による環境負荷の軽減も実現可能な体制となります。なお、一部の気動車は取替時期を迎えており、気動車から電車にすることで車両新製費用とランニングコストの低減が可能となります。

車両の新製

在来線車両については、平成18(2006)年に省エネルギーやバリアフリー、乗り心地等に配慮した313系車両204両を新製・投入しました。これに続き、さらに313系車両120両及びキハ25形10両を新製し、老朽化した車両の取替を進めることで、輸送サービスの更なる向上及びより一層の安全性向上を図ります。新製車両は平成22(2010)年度～平成24(2012)年度末にかけて順次営業運転を開始し、この取替により、電車についてはほぼ全てが当社発足以降に新製した車両となります。加えて、武豊線には平成27(2015)年春以降、28両の313系車両を新製投入する予定です。

在来線輸送人員の推移



▲313系車両

より便利なサービスの提供を目指して

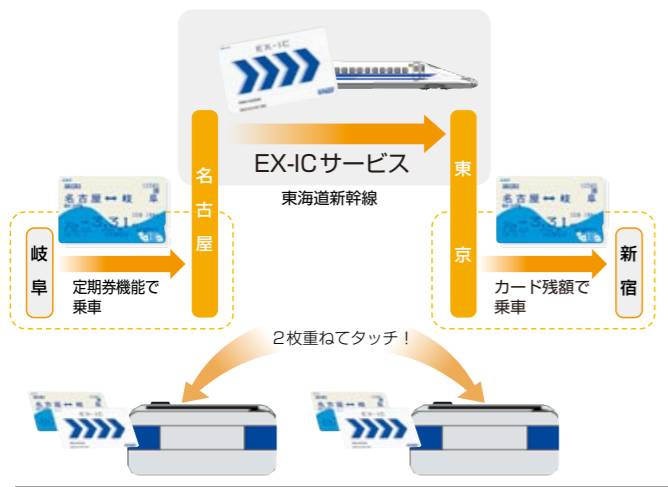
当社では、お客様がスピーディーに列車をご利用いただけるよう、新幹線では「EX-ICサービス」、在来線では「TOICA」を導入して、新幹線・在来線ともにチケットレス化を進め、さらに、両者を組み合わせてご利用いただくことで、新幹線と在来線のスムーズな乗継ぎも実現しています。また、各種キャンペーンの展開や旅行商品の設定等を通じ、観光需要の喚起や、新たな需要の創出にも積極的に取り組んでいます。

ICを活用したサービスの向上

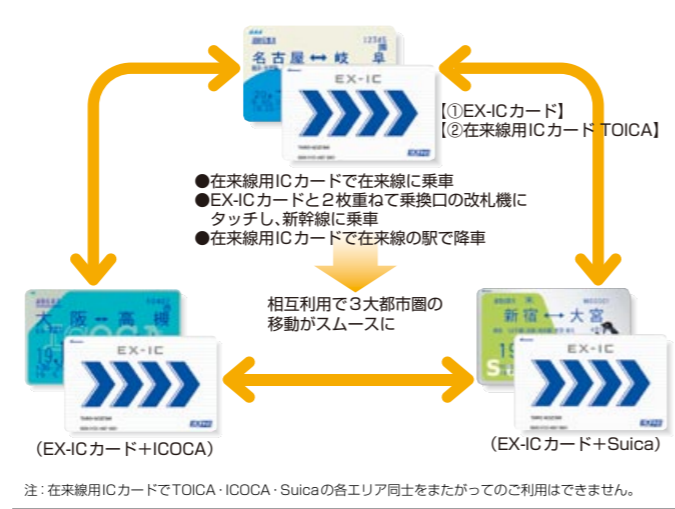
当社では、会員制ネット予約サービス「エクスプレス予約」により予約した東海道・山陽新幹線の「のぞみ」「ひかり」「こだま」の指定席に、チケットレスで乗車できる「EX-ICサービス」を提供しています。このサービスは、携帯電話・パソコンからの簡単な指定席予約、無料で何度でも変更可能、年間を通じてお得といった「エクスプレス予約」の特長に加えて、チケットレスでスムーズにご乗車いただけるようにすることでお客様のトータルの旅行時間を短縮し、東海道新幹線の利便性を飛躍的に高めるために、平成20(2008)年3月に導入したものです。平成21(2009)年8月には、山陽新幹線区間へ利用区間を拡大するとともに法人会員のお客様にも「EX-ICサービス」の提供を開始しました。同時に、ご利用の3日前までのご予約で、新幹線を大変お得にご利用いただける「IC早特」を発売するなどサービスを拡充させました。

また、平成18(2006)年11月に名古屋地区に導入した在来線用ICカード「TOICA」の利用可能エリアを、平成20(2008)年3月には静岡地区にも拡大するとともに、JR東日本発行の「Suica」及びJR西日本発行の「ICOCA」との相互利用を開始しました。これにより、「EX-ICカード」と「TOICA」等いずれかの在来線用ICカードを2枚重ねて自動改札機にタッチしていただくことで、新幹線と在来線をスムーズにお乗り継ぎいただけるようになりました。さらに、平成22(2010)年3月には、「TOICA」をより便利にご利用いただくために、利用エリアの拡大、TOICA定期券による新幹線乗車サービスの導入、電子マネー機能追加を実施しました。

「EX-ICカード」と「TOICA定期券」を組み合わせたご利用イメージ
「EX-ICカード」と「TOICA定期券」により新幹線と在来線の乗継をシームレス化



在来線用ICカードの相互利用
首都圏、中京圏、近畿圏等で新幹線と在来線の乗継をシームレスに



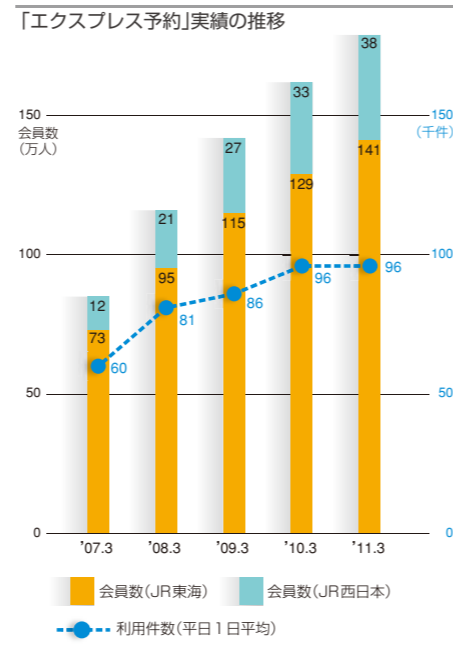
観光需要の喚起に向けた取組み

当社では、輸送力に比較的余裕をもった一部の列車を有効に活用するため、様々なキャンペーンや商品を展開し、観光需要の喚起に取り組んでいます。

当社エリア最大の観光資源である京都・奈良については継続的にキャンペーンを実施し、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。この他にも、関西・名古屋地区から首都圏への観光需要喚起策としての「トーキョー☆ブックマーク」、新幹線から高山線や紀勢線などの在来線へと乗り継ぎ、沿線の観光地へお越しいただく「Shupo～新幹線から始まる列車の旅～」キャンペーン、九州方面への観光需要の喚起策としては、名古屋地区を中心に「九州行くなら、新幹線。」キャンペーン等を展開しています。



▲京都キャンペーン「11初夏編(常寂光寺)」



未来を創造する研究開発を目指して

鉄道事業は、様々な技術を持つ社員が協力して着実に業務を執行するとともに、土木構造物、軌道、電力・信号設備、車両等の様々な設備が有機的に機能することで成り立っています。鉄道事業にとって、より一層の安全確保や将来の経営基盤強化のためには、そのベースとなる技術力を不断に高めることが重要です。こうした認識のもと、当社は積極的に技術開発・技術力強化に取り組み、大きな成果をあげています。また、東海道新幹線で培った高速鉄道に関する総合的な技術力を活用し、海外における高速鉄道プロジェクトへの事業展開の具体化を推進しています。

自社研究施設による技術開発の推進

当社の将来を支える技術開発の取組みをさらに強化するとともに、技術力の向上と人材の育成を図るため、平成14(2002)年7月、愛知県小牧市に研究施設を開設し、研究開発を推進しています。

「安全・安定輸送の確保」に関する技術開発のほか、メンテナンスの省力化などの「低コスト化」の技術開発や「先端技術開発」にも取り組んでいます。



高速鉄道システムの海外展開

当社は、東海道新幹線や、超電導リニアの開発で培った高速鉄道に関する総合的な技術力を活用し、海外における高速鉄道プロジェクトへの事業展開を推進しています。高速鉄道システムの海外展開は、当社グループの収益基盤の多様化や、国内各メーカーの技術・技能の維持強化並びに市場拡大につながる有意義な取組みと考えています。また、鉄道関係機器の技術革新やコストダウンが、当社の経営にフィードバックされることも期待しています。



地球環境保全等への取組み

地球環境への負荷が少ない鉄道の特性を活かして

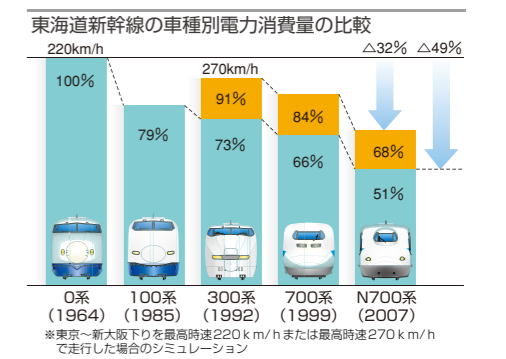
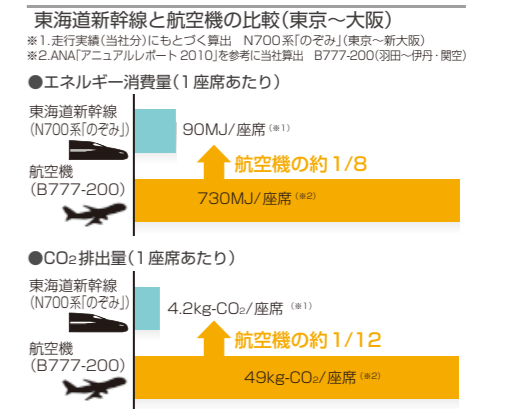
当社は、東海道新幹線をはじめとした鉄道の優れた特性を発揮させることこそ、地球環境保全への貢献につながると考え、以下の2点を軸とした積極的な取組みを行っています。1点目は車両の省エネルギー化等、鉄道の運行に係るエネルギー効率を一層高めることで、直接的な環境負荷の低減を図っています。2点目は、さらに快適な輸送サービスの提供に努め、地球環境への負荷が少ない鉄道をひとりでも多くのお客様に選択・利用していただくことです。これにより、運輸部門全体としての環境負荷が抑制され、地球環境保全につながると考えています。

東海道新幹線の環境優位性

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、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。また、東京圏～大阪圏における平成20(2008)年度の輸送量とCO₂排出量を見ると、平成2(1990)年度と比較して、東海道新幹線のCO₂排出量は、省エネルギー化への取組みの結果、減少しています。一方、航空機は、便数が増加し輸送量が伸びており、これに伴いCO₂排出量はほぼ倍増しています。

省エネ車両の投入によるエネルギー消費の改善

新幹線で東京～新大阪を走行した場合の電力消費量を比較すると、現在当社で主力のN700系のエネルギー消費量は、初代の0系に対して、0系の最高速度220km/hと比較してほぼ半減、最高速度270km/h走行としても32%の削減となり、顕著なエネルギー消費の改善を示しています。



超電導リニアによる中央新幹線の推進

将来にわたり使命を全うするために

首都圏～中京圏～近畿圏の3大都市圏を結ぶ高速鉄道の運営を使命とする当社は、超電導リニアによる中央新幹線の実現を目指し、必要な手続きや作業を着実に進めています。

超電導リニアによる中央新幹線の推進

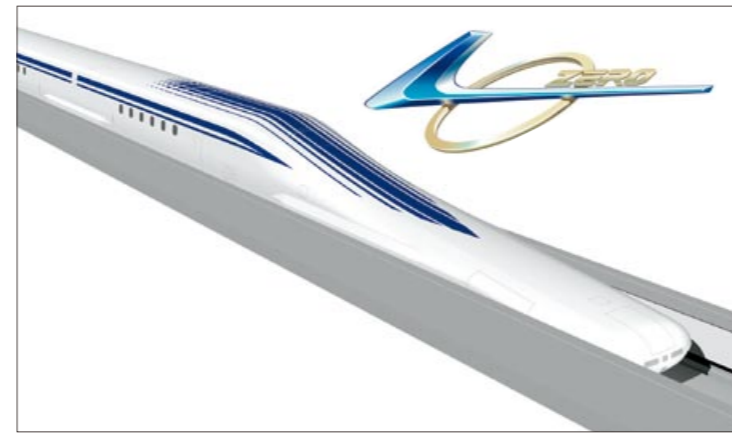
当社は、自らの使命であり経営の生命線である首都圏～中京圏～近畿圏を結ぶ高速鉄道の運営を持続的に完遂し、企業としての存立基盤を将来にわたり確保していくため、超電導リニアによる中央新幹線計画を進めています。

現在この役割を担う東海道新幹線は、開業後47年が経過しようとしており、鉄道路線の建設・実現に長い期間を要することを踏まえれば、懸念されている将来の経年劣化や大規模災害に対する抜本的な備えを考えなければならない時期にきています。このため、その役割を代替するパイプスについて、自己負担による路線建設を前提に、全国新幹線鉄道整備法(以下「全幹法」という。)上の中央新幹線として、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、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。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します。その上で、先ずは名古屋市まで、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ます。

このうち、全幹法の手続きについては、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が、平成23(2011)年5月、営業主体及び建設主体(以下「営業主体等」という。)として当社を指名することが適当であること、並びに整備計画について超電導リニア及び南アルプスルートによる計画とすることが適当であることを答申しました。これを踏まえて、国土交通大臣は、当社の同意を経た上で、当社を東京都・大阪市間の営業主体等に指名しました。また、当社の同意を経て、整備計画を決定し、建設指示を行いました。

これにより、中央新幹線は建設に向け、大きな一歩を踏み出しました。現在、当社は、第一局面として工事を実施する東京都・名古屋市間において、環境影響評価の手続きを進めています。

なお、当社は、全幹法の適用により設備投資の自主性や経営の自由など民間企業としての原則が阻害され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、平成20(2008)年1月にその旨の回答を得ています。



▲新型車両L0(エル・ゼロ)系

全国新幹線鉄道整備法の手続きの流れ



山梨リニア実験線投資及び超電導リニアの技術開発

当社は、従来から、中央新幹線を実現するには、その先進性や高速性から超電導リニアの採用が最もふさわしいと考え、技術開発に取り組むとともに、山梨リニア実験線を建設し、走行試験を行ってきました。

この山梨リニア実験線では、平成9(1997)年4月から先行区間18.4kmにおいて走行試験を重ね、平成23(2011)年6月までの累計走行距離は、地球約21周分を超える85万kmに達しています。加えて、平成15(2003)年12月には鉄道の世界最高速度となる時速581kmを記録するなど、技術開発は極めて順調に成果を得ており、超電導リニアは、安全性をはじめ、現時点で既に営業運転に支障のないレベルに到達しています。

こうした技術レベルの現状については、平成21(2009)年7月に開催された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においても確認されています。

当社は、今後も、超電導リニア技術について、実用化・営業線化に向けて、一層の磨き上げを図るため取組みを進めます。また、平成18(2006)年9月には、自己資金3,550億円を投じて、山梨リニア実験線の設備の実用化仕様への更新と42.8kmへの延伸を行うことを決定しており、平成25(2013)年度の完成を目標に着実かつ迅速な施工により早期完工を目指しています。

関連事業展開

JR東海グループとしての総合力強化を目指して

当社はJRセントラルタワーズや新横浜中央ビル、平成28(2016)年度に完成予定の名古屋駅新ビル(仮称)に代表されるように、駅立地を十分に活かすことができる事業をはじめ、鉄道事業との相乗効果が期待できる分野を中心に収益基盤の拡充に努めています。今後もグループ会社と一体となって事業を展開することで、企業グループとしての一層の収益力強化に取り組みます。

進行中の主なプロジェクト

①名古屋駅新ビル計画

JRセントラルタワーズの隣に、オフィス、商業施設、ホテル、バスターミナル、駐車場で構成される複合施設の開発を進めています。開発においては、JRセントラルタワーズと一体で利便性の高い魅力ある都市空間を創造し、名古屋駅周辺地区にさらなる賑わいを創出すること、オフィス集積地にふさわしい都市機能を補強し、名古屋駅周辺地区における多様なワーキングスタイルに対応すること、そして自然エネルギーの活用等により、環境への負荷低減に配慮したゆとりある都市空間を形成することをコンセプトとしています。

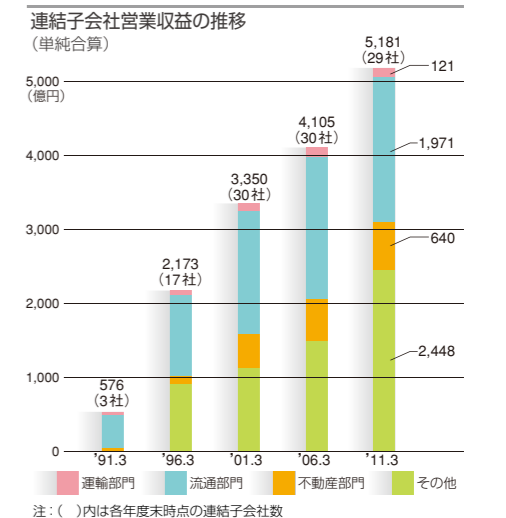
②農業事業

当社では、グループ各社が食に関わる事業を展開している中、より安全かつ安心な食を提供していくことを目指し、平成21(2009)年度より農業事業に参入しています。平成22(2010)年3月からはレタス・トマト等の商業ベースでの出荷を開始し、同年4月からはジェイアール名古屋タカシマヤの他、グループ会社が運営する飲食店等での取扱いを開始しました。今後も販路の確保・拡大等において飲食関連のグループ各社とも連携し取組みを進めていきます。

連結子会社一覧表

部門	社名	資本金 (百万円)	出資比率 (%)	事業の内容
運輸	ジェイアール東海バス(株)	1,747	100.0	バス事業
	ジェイアール東海物流(株)	300	90.0	貨物運送業
	(株)東海交通事業	295	100.0	鉄道事業、受託事業
流通	(株)ジェイアール東海高島屋	10,000	59.2	百貨店業
	(株)ジェイアール東海パセンジャーズ	998	100.0	飲食業、卸売・小売業
	東海キヨスク(株)	700	100.0	卸売・小売業
	ジェイアール東海フードサービス(株)	295	51.6	飲食業
	ジェイアール東海商事(株)	100	70.0	卸売・小売業
	ジェイアールセントラルビル(株)	45,000	100.0	不動産賃貸業
不動産	ジェイアール東海不動産(株)	16,500	100.0	不動産賃貸・販売業
	新横浜ステーション開発(株)	9,304	100.0	不動産賃貸業
	豊橋ステーションビル(株)	1,880	52.5	不動産賃貸業
	東京ステーション開発(株)	1,750	100.0	不動産賃貸業
	静岡ターミナル開発(株)	624	64.4	不動産賃貸業
	浜松ターミナル開発(株)	600	76.8	不動産賃貸業
	名古屋ステーション開発(株)	480	100.0	不動産賃貸業
	ジェイアール東海静岡開発(株)	363	100.0	不動産賃貸業
	ジェイアール東海関西開発(株)	30	100.0	不動産賃貸業
	(株)ジェイアール東海ホテルズ	14,000	100.0	ホテル業
	静岡ターミナルホテル(株)	50	0.0	ホテル業
(株)ジェイアール東海ツアーズ	490	70.0	旅行業	
(株)ジェイアール東海エージェンシー	61	90.0	広告業	
日本車輛製造(株)	11,810	50.1	車両製造業	
その他	ジェイアール東海建設(株)	300	100.0	建設業
	中央リネンサプライ(株)	150	78.0	リネンサプライ業
	ジェイアール東海情報システム(株)	100	100.0	システム開発、改修及び運営
	日本機械保線(株)	100	72.5	軌道修繕
	東海交通機械(株)	80	60.5	車両、機械設備修繕
ジェイアール東海コンサルタンツ(株)	50	100.0	建設コンサルタント業	

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))



▲JRセントラルタワーズ



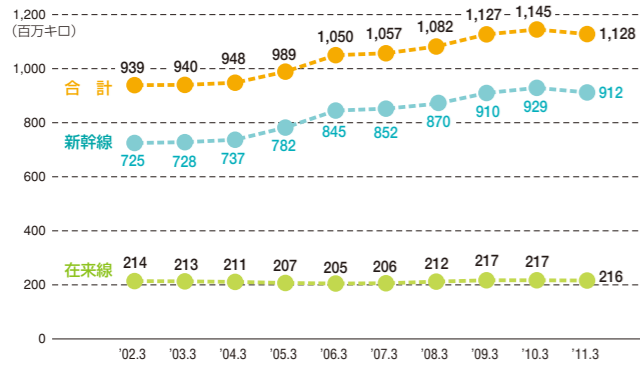
▲名古屋駅新ビル計画(イメージ)



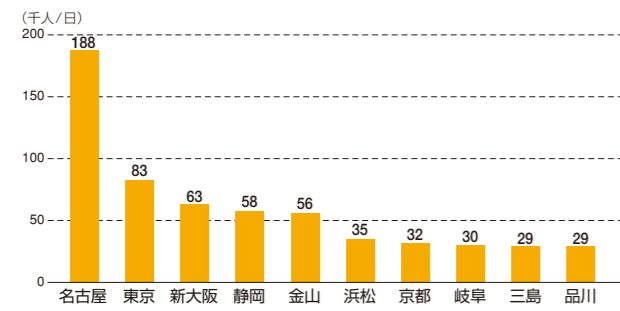
▲農業事業への参入

財務・輸送の状況

客車走行キロ

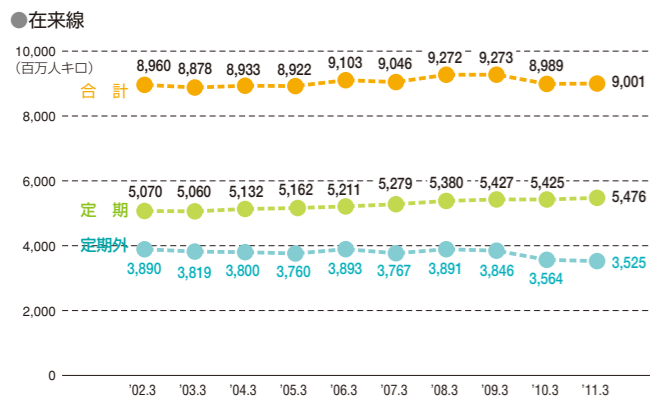
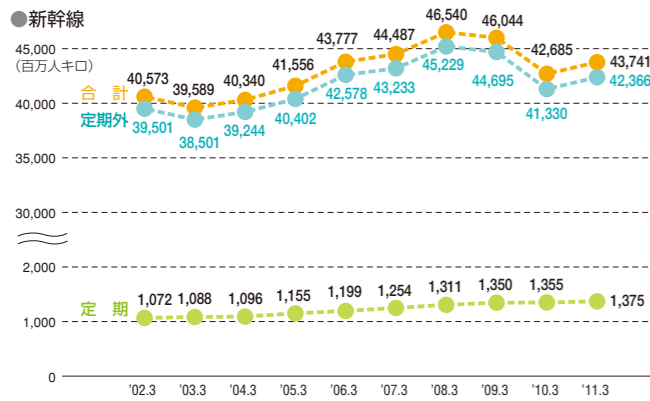


乗車人員ベスト10駅

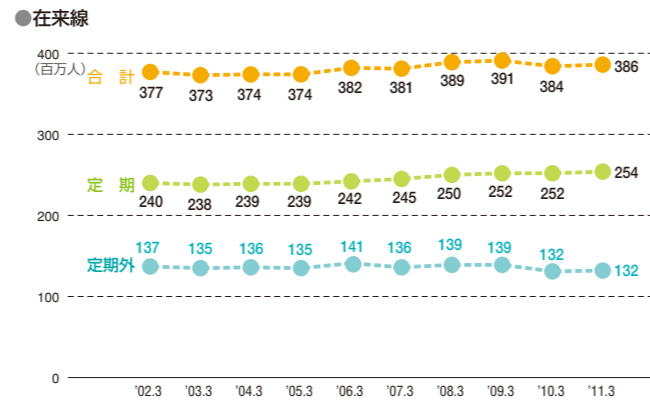
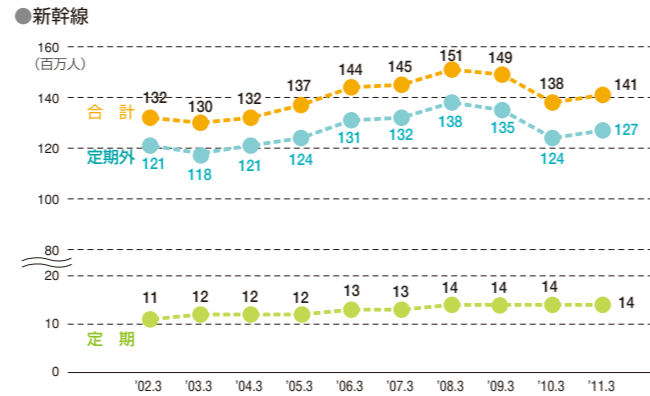


注：東京駅・品川駅・京都駅・新大阪駅については、新幹線のみ乗車人員

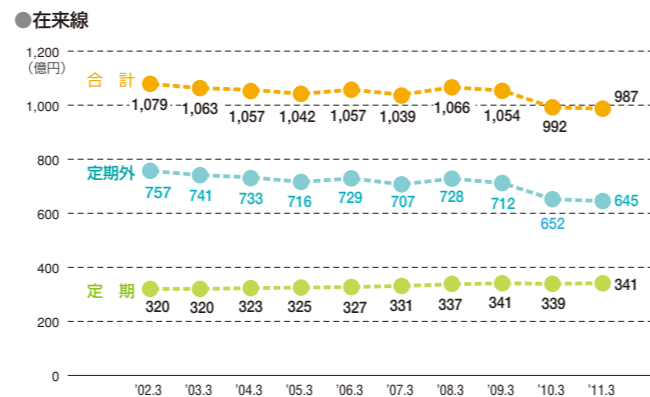
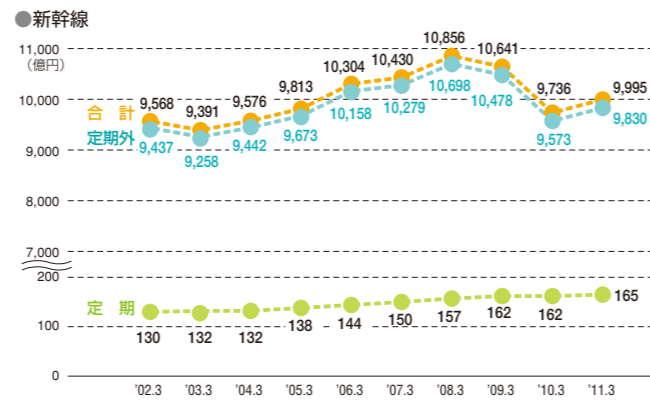
旅客輸送人キロ



旅客輸送人員



旅客運輸収入



財務状況

平成23(2011)年3月期の業績

景気低迷が続く中、当社グループは、事業の中核である鉄道事業における安全・安定輸送の確保を最優先に、一層のサービス充実を図るとともに、社員の業務遂行能力の向上、設備の強化、業務執行の効率化・低コスト化等の取組みを続け、収益力の強化に努めました。その結果、景気低迷や高速道路料金値下げ政策の影響に加え、「東日本大震災」によるご利用の減少があったものの、平成22(2010)年3月期に受けた新型インフルエンザによる影響の反動もあり、全体の輸送人キロは前期比2.1%増の527億4千2百万人キロとなりました。また、営業収益は前期比1.1%増の1兆5,030億円、経常利益は前期比38.4%増の2,285億円、当期純利益は前期比45.8%増の1,338億円となりました。

長期債務については、連結で1,282億円の縮減を実施し、これにより、平成23(2011)年3月期末現在の長期債務残高は3兆453億円となりました。

財務ハイライト(連結)

	平成21(2009)年 3月期 (百万円)	平成22(2010)年 3月期 (百万円)	平成23(2011)年 3月期 (百万円)
営業収益	¥1,570,253	¥1,486,632	¥1,503,083
営業費用	1,187,912	1,193,157	1,153,735
営業利益	382,341	293,474	349,347
税金等調整前当期純利益	212,925	160,899	224,647
当期純利益	126,052	91,764	133,807
減価償却費	258,319	268,219	258,599
資本的支出*	261,969	248,302	284,104
総資産	5,222,531	5,211,009	5,252,993
純資産	1,048,358	1,134,566	1,246,154
自己資本	1,011,075	1,096,678	1,206,645
自己資本比率	19.4%	21.0%	23.0%
総資産当期純利益率	2.4%	1.8%	2.6%
自己資本当期純利益率	13.1%	8.7%	11.6%

*有形固定資産及び無形固定資産の増加額

財務ハイライト(単体)

	平成21(2009)年 3月期 (百万円)	平成22(2010)年 3月期 (百万円)	平成23(2011)年 3月期 (百万円)
営業収益	¥1,241,163	¥1,143,983	¥1,171,930
鉄道事業	1,232,257	1,134,942	1,162,660
関連事業	8,906	9,041	9,269
営業費用	879,028	869,846	846,465
鉄道事業	872,963	863,208	839,699
関連事業	6,064	6,638	6,765
営業利益	362,135	274,136	325,465
税引前当期純利益	199,896	145,467	206,779
当期純利益	121,431	88,405	123,040
減価償却費	240,886	247,003	240,084
設備投資額	265,274	244,868	288,884
総資産	4,991,705	5,010,369	5,075,085
純資産	975,012	1,056,766	1,156,128
自己資本	975,012	1,056,766	1,156,128
自己資本比率	19.5%	21.1%	22.8%
総資産当期純利益率	2.4%	1.8%	2.4%
自己資本当期純利益率	13.1%	8.7%	11.1%