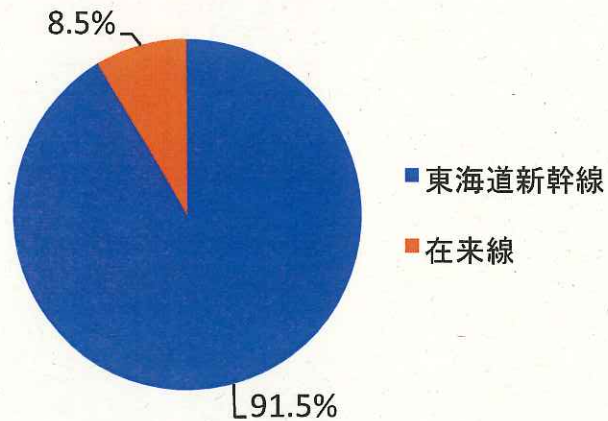


# JR東海の役割

◎東海道新幹線と名古屋地区、静岡地区を中心とする12の在来線を管轄

◎旅客運輸収入の9割は東海道新幹線

(平成24年度旅客運輸収入)



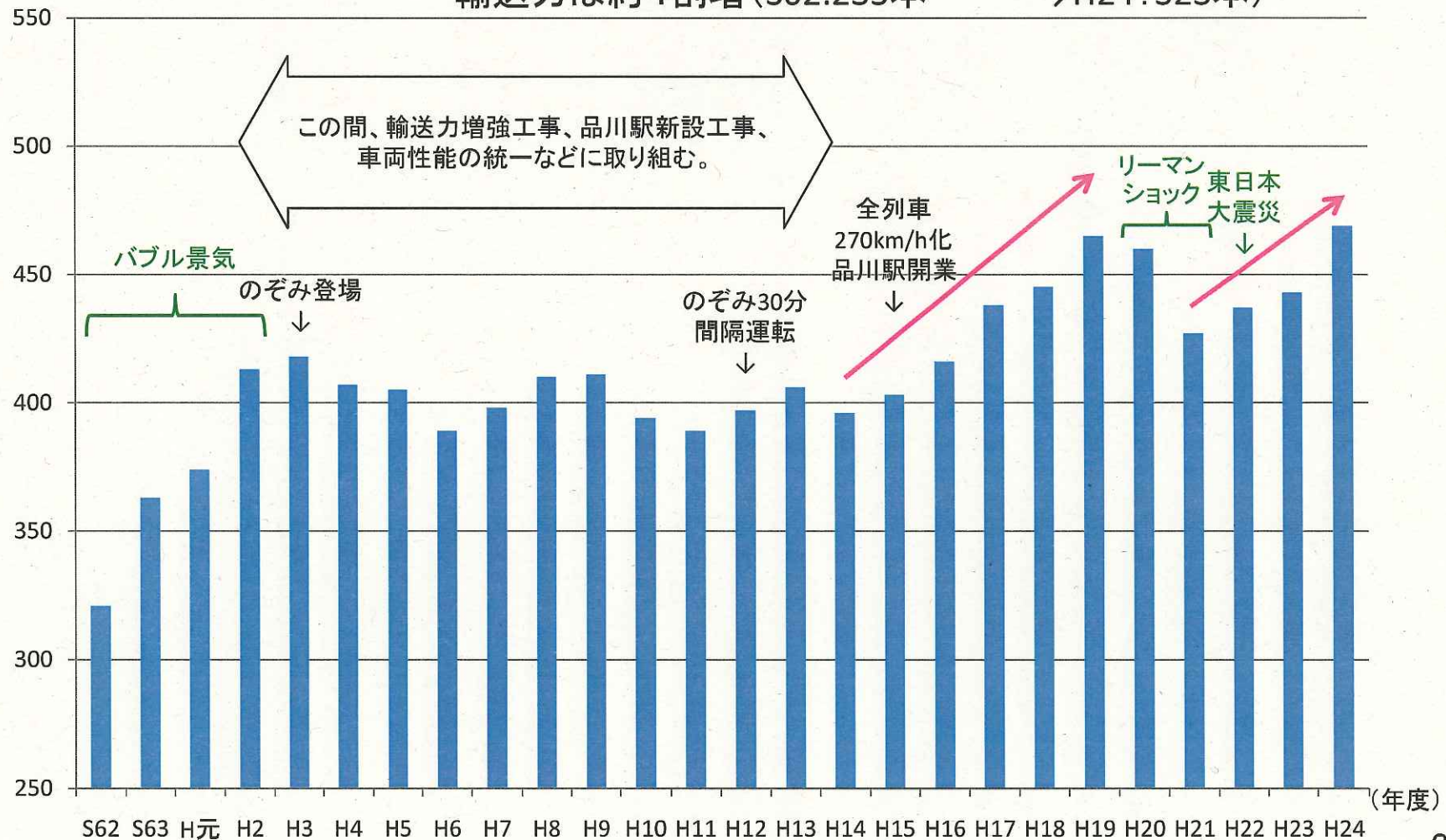
■線区別営業キロ	
東海道新幹線	552.6km
在来線	
東海道本線	360.1km
御殿場線	60.2km
身延線	88.4km
飯田線	195.7km
武豊線	19.3km
高山本線	189.2km
中央本線	174.8km
太多線	17.8km
関西本線	59.9km
紀勢本線	180.2km
名松線	43.5km
参宮線	29.1km
在来線計	1,418.2km
合計	1,970.8km

◎日本経済の大動脈である東京～名古屋～大阪間の輸送を維持発展させていくことが当社の使命

# 東海道新幹線の民営化後の進化①

◎安全、正確、快適、便利という特性に磨きをかけるための積極的な取り組みで利用増を実現

(億人キロ) 発足時に比べて、輸送量は約5割増 (S62:321億人キロ→H24:469億人キロ)  
 輸送力は約4割増 (S62:235本 →H24:323本)

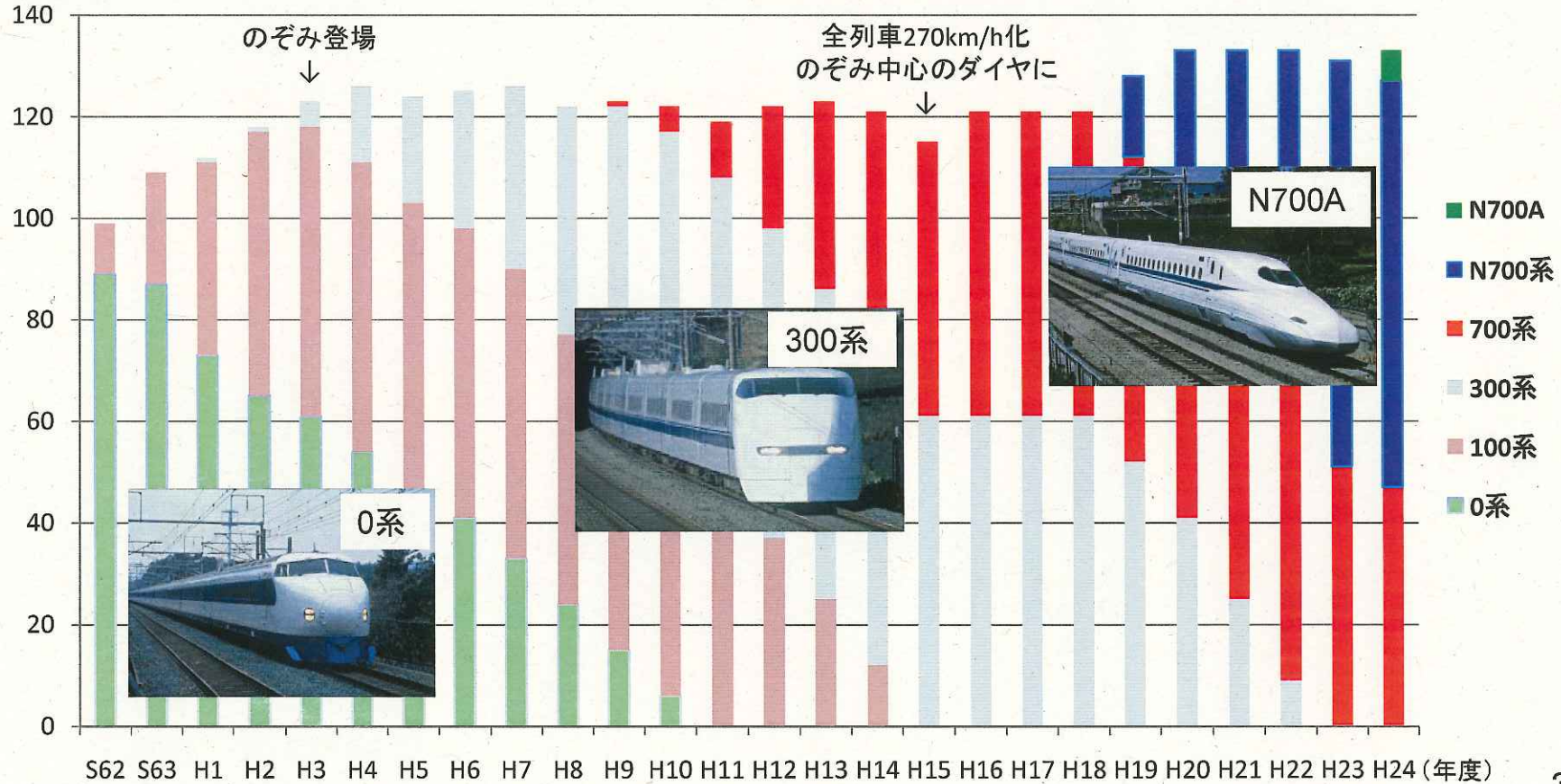


# 東海道新幹線の民営化後の進化②

## ◎車両のモデルチェンジの加速

- ・スピードアップと加減速性能の向上 ⇒ 便利なダイヤ(のぞみ10本ダイヤ)の実現
- ・軽量化による省エネルギー化 ⇒ 0系と比べエネルギー消費は約1/2に
- ・快適性の実現 ⇒ 乗り心地、静粛性の向上

(編成数)



# 東海道新幹線の民営化後の進化③

## ◎設備の新鋭化

全部門の設備を新鋭化して、安全性と競争力を強化

		現在の設備／これまでの取り組み
運転 保安	COMTRAC	フェーズ9（発足時は、フェーズ4）
	ATC	一段制御・デジタル方式化
	地震感知	テラスを導入（発足時は、沿線地震計のみ）
	指令	大阪に第2総合指令所を新設
車両	基地・工場	・浜松工場のリニューアル工事を実施中 ・鳥飼基地の改良、品川基地の大井移転
駅	輸送設備	・品川駅を新設 ・新大阪駅27番線を新設
	営業設備等	・東京、新横浜、名古屋、京都、新大阪駅等をリニューアル ・自動改札機、指定席券売機、エクスプレス予約を導入
土木	高架橋	・耐震化、中性化防止対策を実施 ・大規模改修工事を実施中
	トンネル	大規模改修工事を実施中
	盛土	・耐震化、降雨対策を実施
	軌道	・脱線逸脱防止対策を実施中 ・軌道回路をデジタル化 ・雪対策を強化
電気	電源設備	3段階にわたり増強
	き電設備	AT方式化（発足時は、BT方式）
	電車線設備	・電車線の重架線化、警報トロリ線化 ・電化柱の鋼管柱化・門型化
	通信設備	デジタルLCX化（発足時は、パラボラ空中線）

# 世界に比類のない大量・高速輸送機関

◎東海道新幹線は、1日あたり約41万人のお客様にご利用いただいております、列車本数323本、提供座席数約43万席という突出した輸送力を提供。

主な新幹線の1日あたり平均輸送人員(平成23年度)

山陽新幹線：約17万人／日

東北新幹線：約21万人／日

上越新幹線：約10万人／日

※データで見るJR西日本2013、数字で見る鉄道2013より

世界の航空提供座席数ランキング(国内除く)

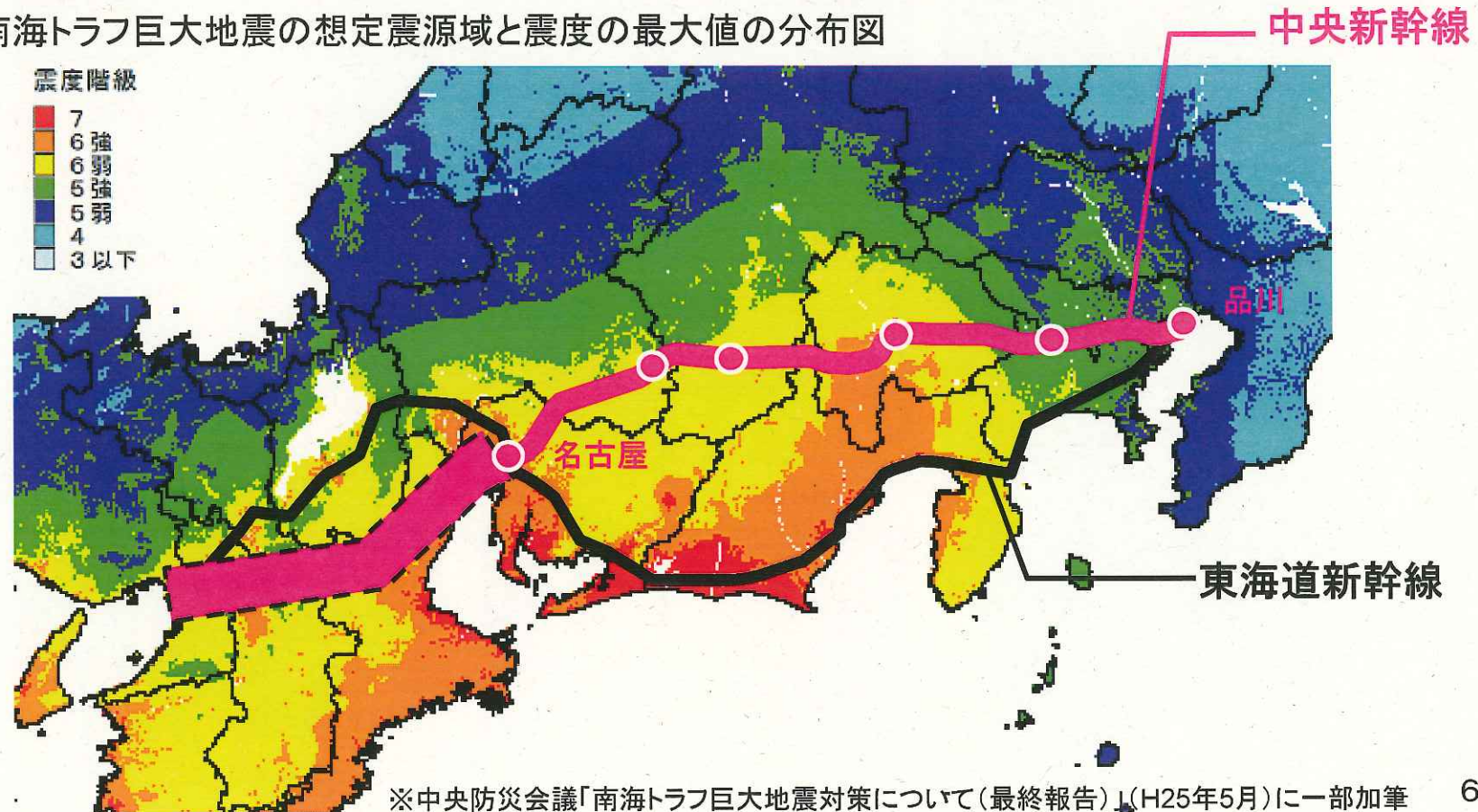
順位	区間	席／日
1	リオデジャネイロ－サンパウロ	約37,000
2	シドニー－メルボルン	約32,000
3	ソウル－済州島	約28,000
4	北京－上海	約27,000
5	台北－香港	約24,000

※ OAG、2012年9月15日の週の一日平均データを一部加工

# 経年劣化と大災害に備え、大動脈の二重系化が必要

- ◎東海道新幹線は、今年10月に開業50年。その経年劣化と東海地震など大災害に対する備えが必要。  
構造物の耐震補強と大規模改修工事を進めるも、抜本的な備えは、中央新幹線による二重系化。

南海トラフ巨大地震の想定震源域と震度の最大値の分布図



※中央防災会議「南海トラフ巨大地震対策について(最終報告)」(H25年5月)に一部加筆

# 超電導リニア技術は既に完成

◎鉄道総研が基礎技術、JR東海が実用化に向けた技術の開発を分担

昭和37年 リニアモーター推進浮上式鉄道の研究開始

昭和52年 宮崎浮上式鉄道実験センター開設

昭和62年 JR東海発足

平成 2年 山梨リニア実験線建設着手

平成 9年 山梨リニア実験線走行試験開始  
技術開発目標である550km/hを達成

平成15年 有人走行で581km/hを記録（ギネス認定）

平成21年 実用技術の確立

国土交通省実用技術評価委員会の評価

「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」

平成23年 整備計画の決定  
(走行方式は超電導磁気浮上方式)



## 整備計画の概要

◎中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づき建設する新幹線鉄道路線。

国土交通大臣は、平成23年5月、交通政策審議会の答申を踏まえ、営業主体及び建設主体にJR東海を指名し、整備計画を決定し、建設を指示。

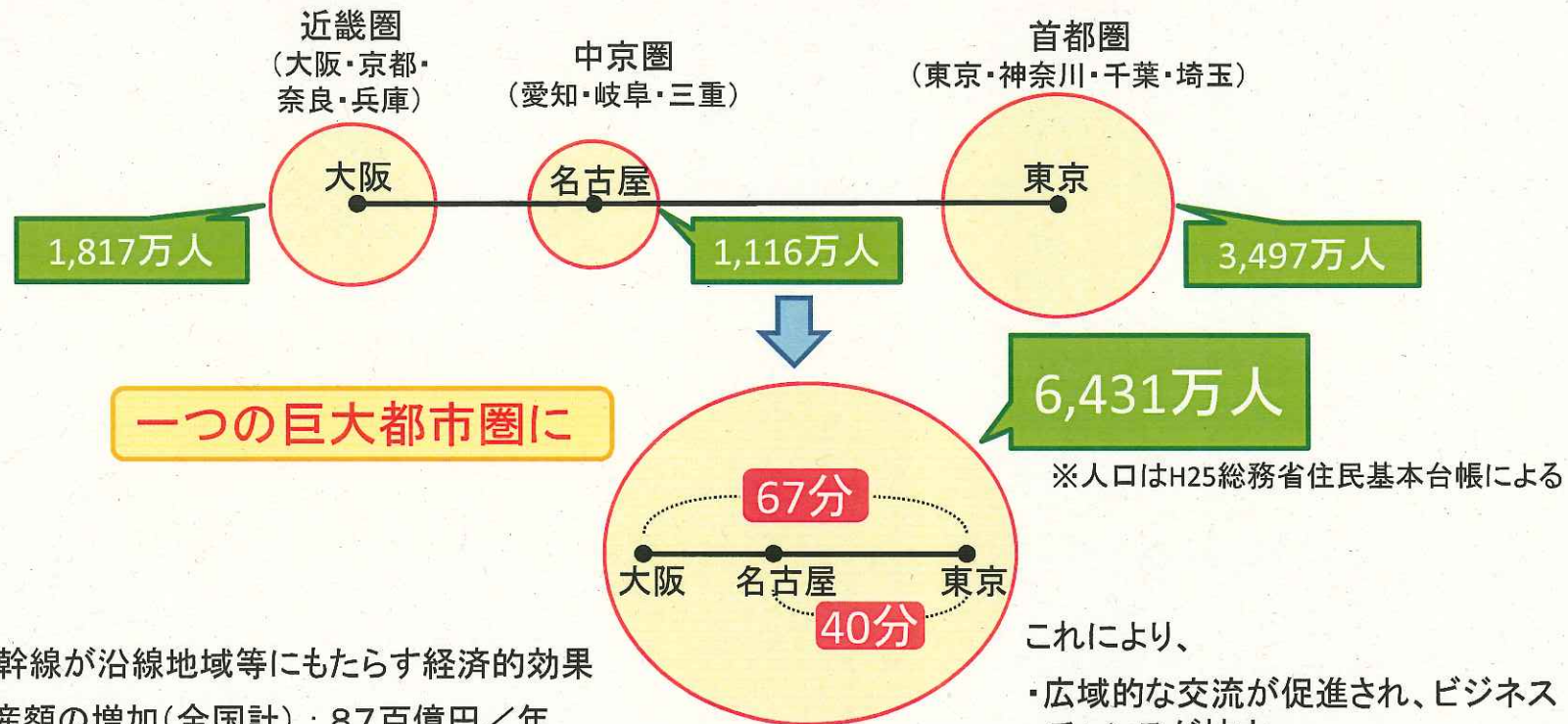
### 整備計画

建設線	中央新幹線	
区間	東京都・大阪市	
走行方式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	505キロメートル／時	
建設に要する費用の概算額 (車両費を含む)	90,300億円	
その他必要事項	主要な経過地	甲府市附近、 赤石山脈(南アルプス)中南部、 名古屋市附近、奈良市附近



# 日本経済の活性化に大きく寄与

◎ 首都圏、中京圏、近畿圏の3大都市圏間が約1時間で結ばれ、我が国人口の約半数(6000万人)が含まれる巨大な都市圏が誕生。



中央新幹線が沿線地域等にもたらす経済的効果

・生産額の増加(全国計) : 87百億円/年

※H22年の交通政策審議会の分析結果

# 自己負担・二段階方式で建設

## ◎ 自己負担で建設

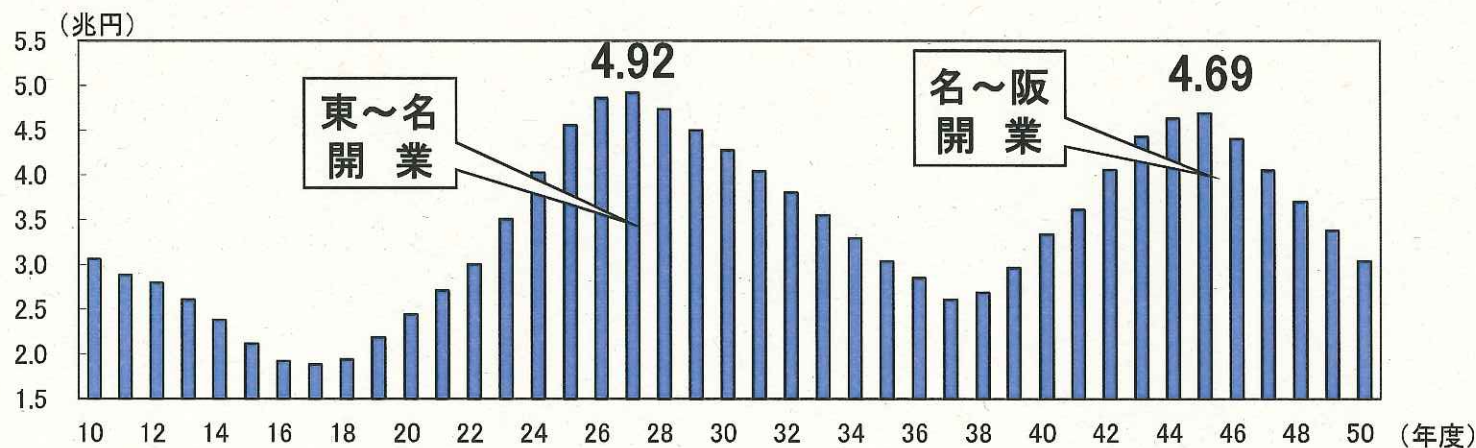
北陸新幹線や九州新幹線など、いわゆる整備新幹線は、建設主体である鉄道運輸機構が国と地方の財源により建設するのに対し、中央新幹線は、建設主体であるJR東海が全額自己負担して建設する。

## ◎ 二段階方式で建設

JR東海は、中央新幹線について、第一局面として、2027年を目途に、東京都・名古屋市間を実現する計画(建設費54,300億円)。

その後、経営体力を回復させ、最終目標である大阪市までの計画を完遂する考え(開業目途:2045年)。

長期債務残高を5兆円以内に収める計画



# 中央新幹線計画の進捗

営業主体・建設主体指名、整備計画決定、建設指示（5月）



環境  
ア  
セ  
ス  
メ  
ン  
ト

◀「配慮書」(6・8月公表)

◀「方法書」(9月公告)



調査・予測・評価

◀「準備書」(H25年9月公告)

駅位置とルートの発表

知事意見(H26年3月)

◀「評価書」

国土交通大臣に送付

国土交通大臣から意見(送付から90日以内)

補正後、国土交通大臣等へ送付

工事実施計画認可申請

// 国土交通大臣の認可

着工

超電導リニアによる中央新幹線の早期実現のための  
条件整備にご理解、ご支援をお願いします。

◎全国新幹線鉄道整備法に基づく新幹線なので、鉄道運輸機構が造る  
「整備新幹線」と同じ条件を整えていただきたい。

《税制》

不動産取得税・登録免許税の非課税措置 → 平成26年度税制改正で実現  
固定資産税の整備新幹線と同等の軽減 → 将来(設備稼働時まで)

《その他》

鉄道運輸機構と同じ農地転用許可手続き → 着工までに

◎企業活力の確保

中央新幹線建設の財源は、当社が将来にわたって持続的に生み出す利益で確保。  
今後とも、交通事業者の企業活力を損なうことが無いように配慮されたい。