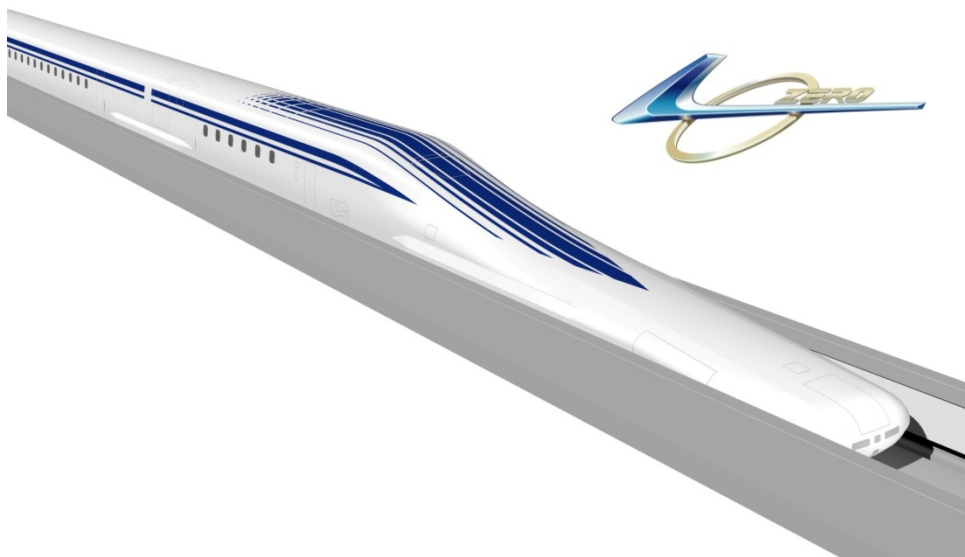


2013年5月17日

JR東海の経営戦略

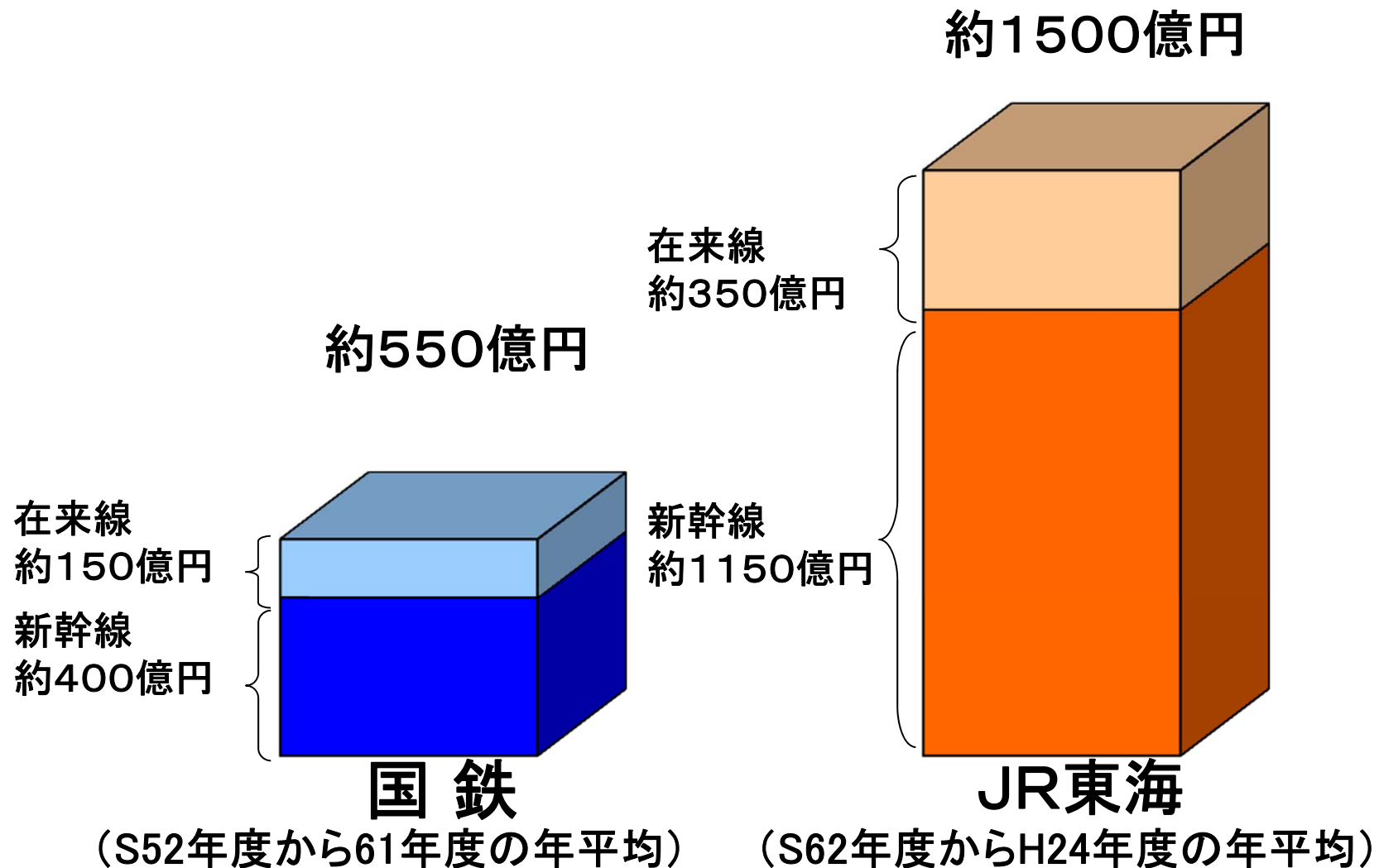


東海旅客鉄道株式会社 葛西 敬之

JR東海の経営戦略 (会社発足時 S62)

現在(毎日)	近未来(20年)	未来(50年)
・安全・安定したサービスの提供	・東海道新幹線の強化 全列車16両編成化(H3.3) 食堂車の廃止(H12.3) 全列車270km/h運転(H15.10) 品川駅の建設(H15.10) ・中央新幹線の経営権明確化 (H2.6)	・超電導リニアの実用化 ・中央新幹線(東海道新幹線バイパス)の一元経営

東海道新幹線・在来線の設備投資比較(対国鉄)

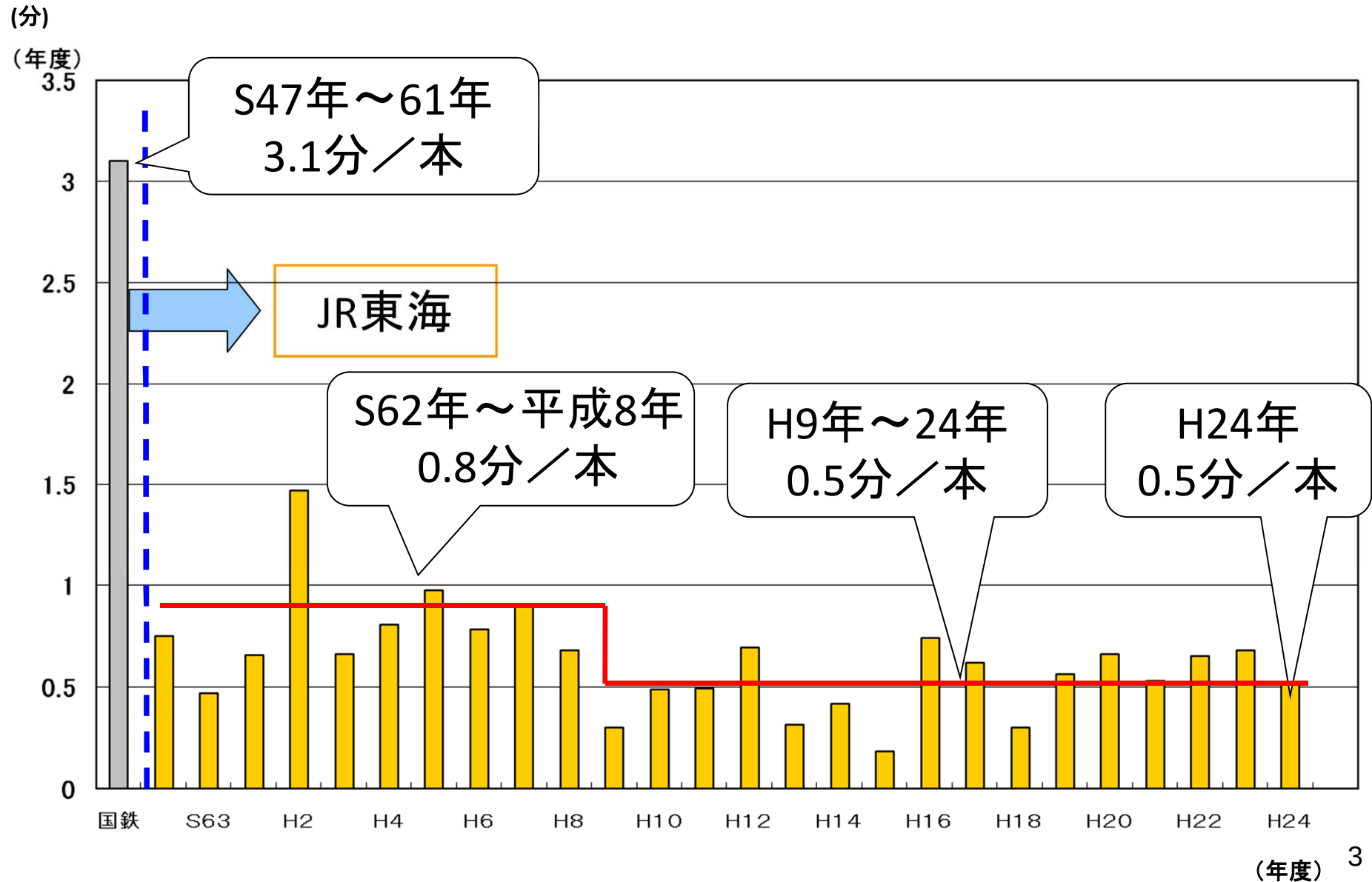


→会社発足時からの設備投資総額: 約4.8兆円
(うち安全関連投資は、約2.7兆円)

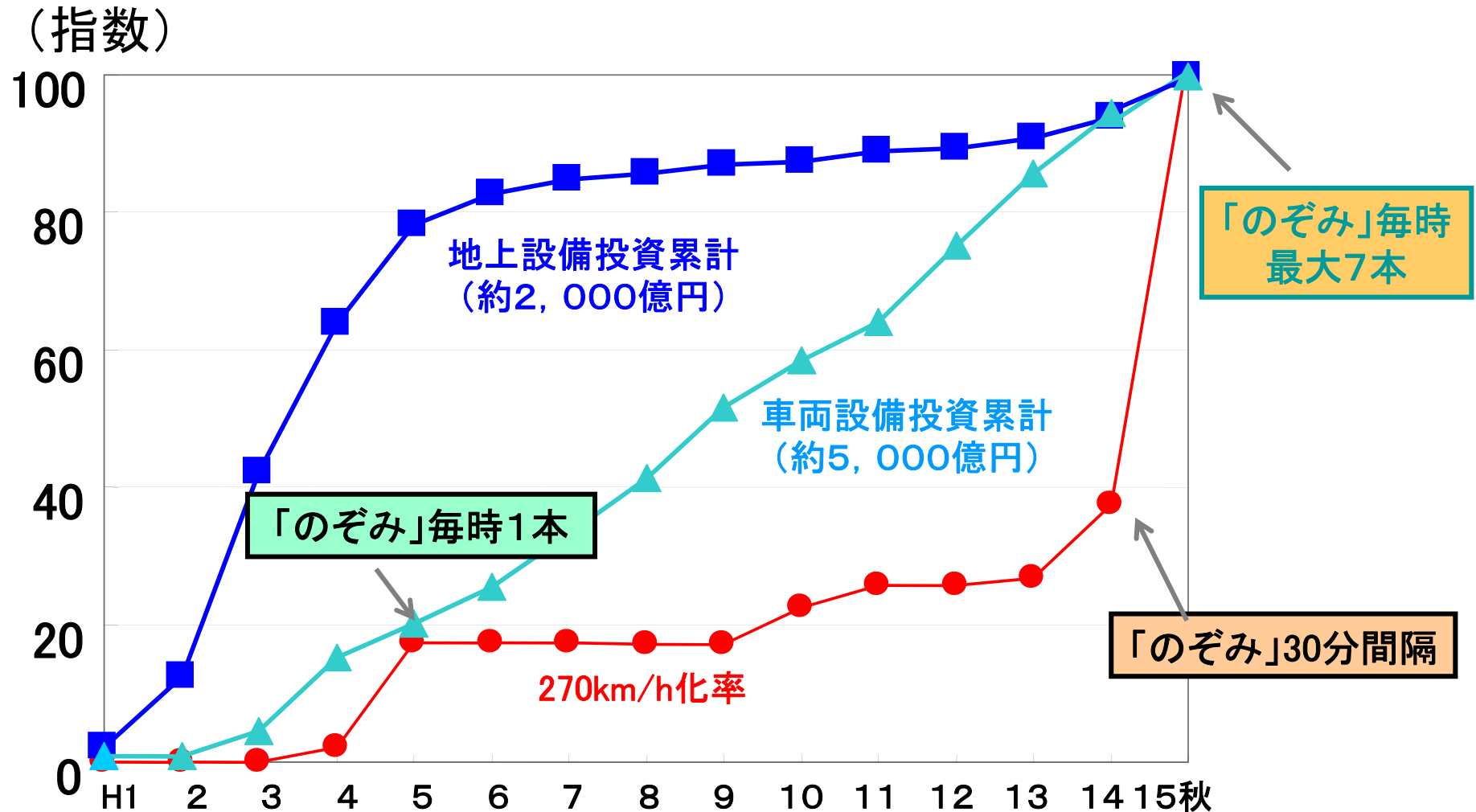
(JR東海資料)

東海道新幹線の正確性・安定性

(1 運転列車あたりの遅延時分の推移)

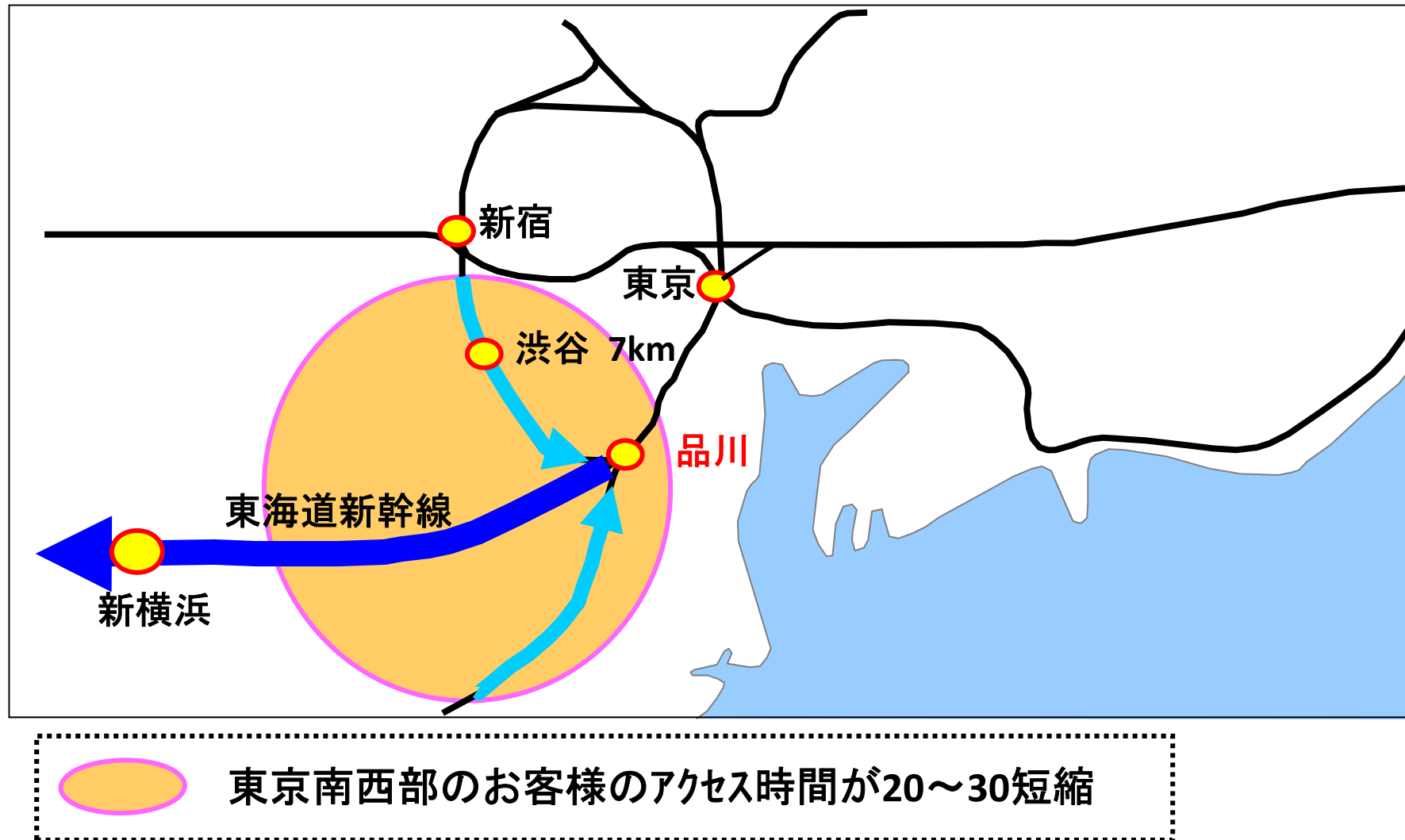


270km/h化への道のり



- 注) 1. 地上及び車両設備投資累計は、15年度末における累計を100とし、各年度までの累計を指数で表示。
2. 270km/h化率は、のぞみ、ひかりのうち270km/h化された列車の比率を示す。(各年度初時)

品川駅開業によるアクセス向上



品川駅開業前後の比較

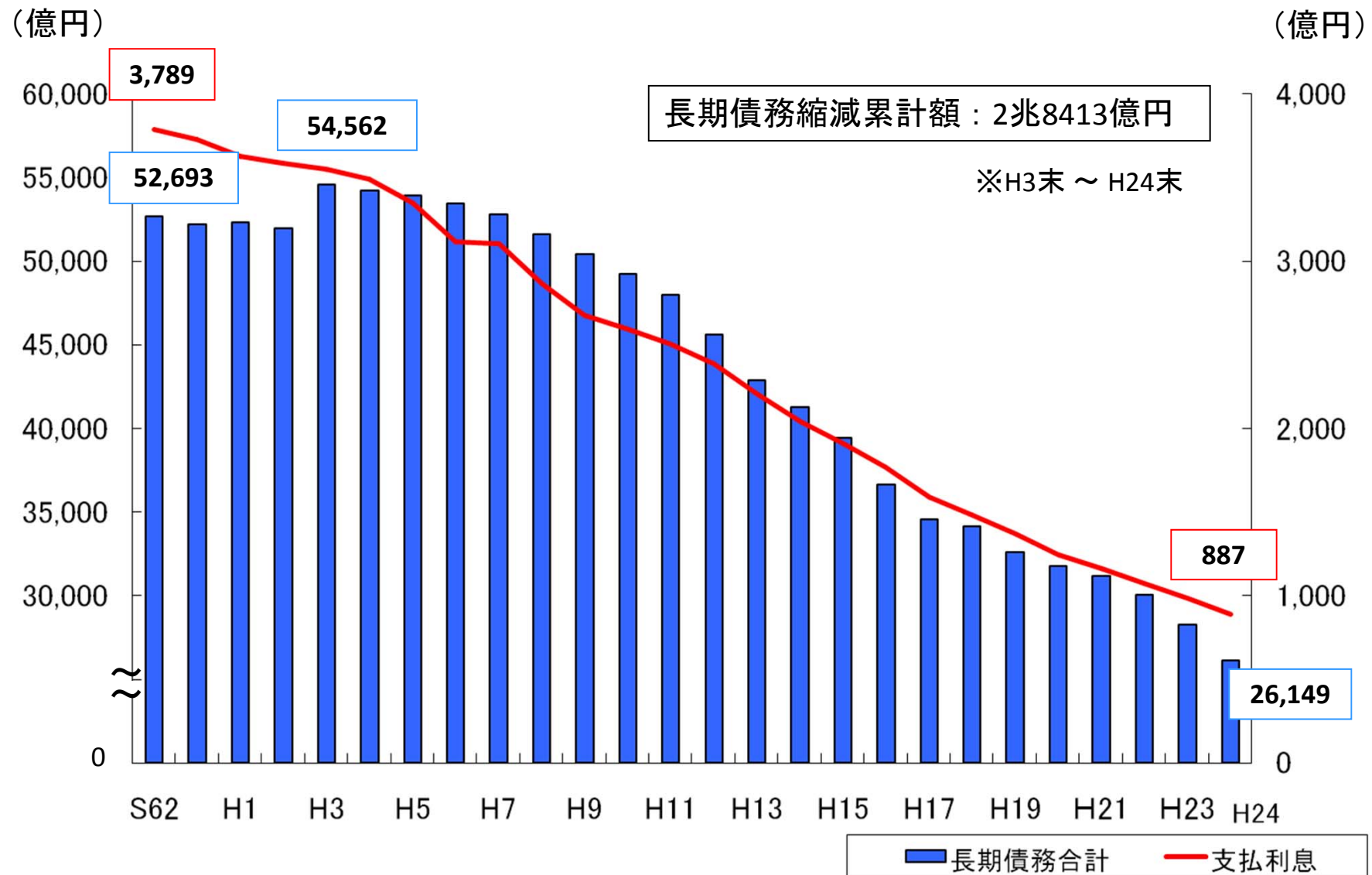
1995



2003



長期債務残高と支払利息の推移



- ※1 S62～H2の長期債務はリース料として当社が負担していた実質的債務を含む
- ※2 S62～H3の支払利息にはリース料として当社が負担していた利子相当額を含む

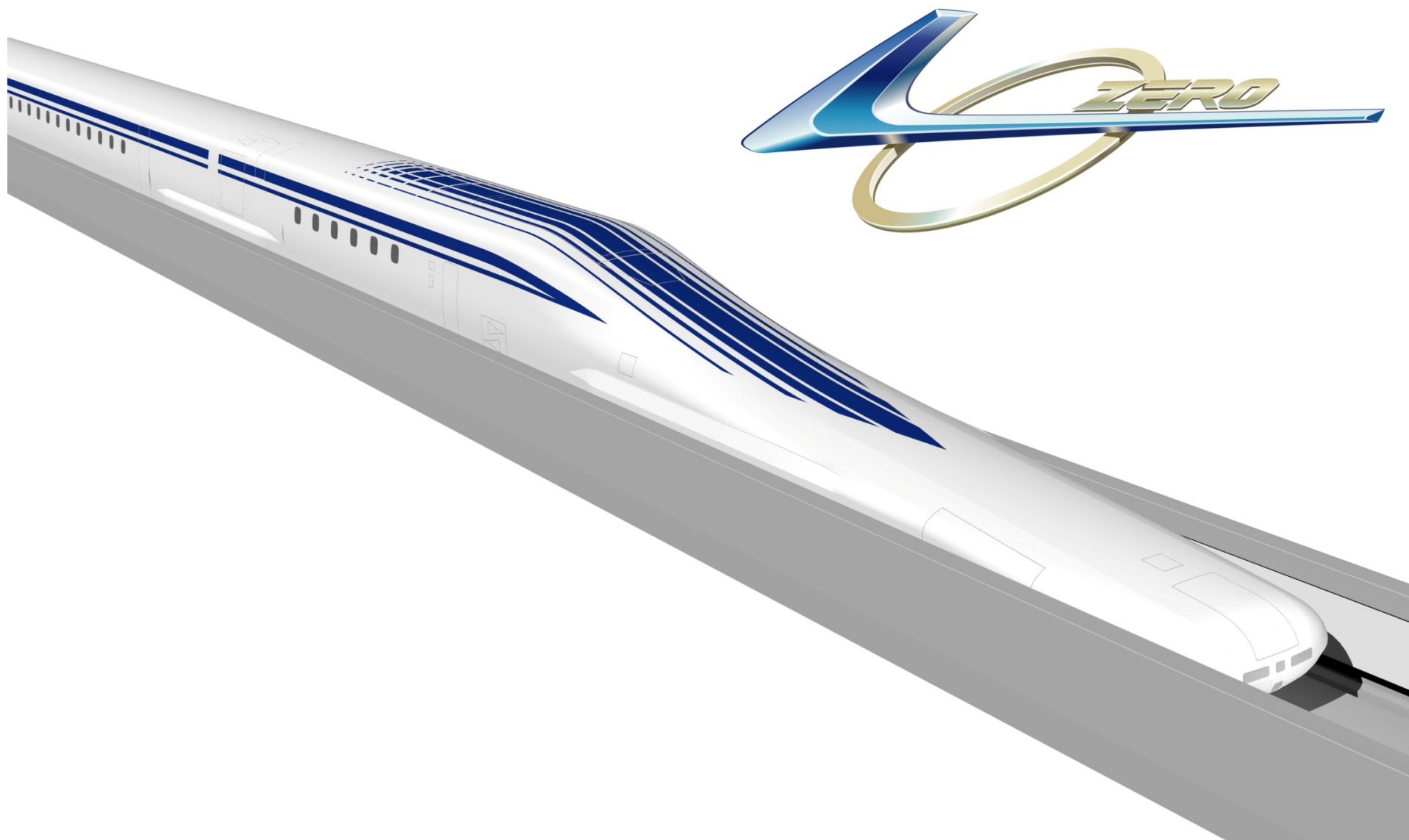
収支構造の変化（単体：H4→H24）

単位：億円

	平成4年度 (A)	平成24年度 (B)	B-A	B/A
営業収益	11,105	12,450	+1,344	112.1%
営業費用	7,058	8,459	+1,401	119.8%
（人件費）	（1,733）	（1,727）	（▲5）	（99.7%）
（減価償却費）	（1,867）	（2,237）	（+369）	（119.8%）
営業利益	4,047	3,991	▲56	98.6%
営業外損益	▲3,370	▲967	+2,403	28.7%
（支払利息等）	（3,493）	（887）	（▲2,605）	（25.4%）
経常利益	676	3,024	+2,347	446.8%
長期債務残高*	54,562	26,149	▲28,413	47.9%

*長期債務残高は、H4年度は期初、H24年度は期末の数値

営業線仕様の超電導リニア新型車両「L0(エル・ゼロ)系」



中央新幹線(東京都～名古屋市間)



中央新幹線(東京都～名古屋市間):全長約286km

- :事業実施想定区域
- :山梨リニア実験線(42.8km)
- :概略の駅位置

超電導リニア開発の歴史

山梨実験線に関する主な出来事

- | | |
|------|---|
| '80 | ▼'87 リニア対策本部設置
▼'89 新実験線(営業線の一部)、山梨県に決定 |
| '90 | ▼'90 実験線着工
▼'97.4 走行試験開始 |
| '00 | ▼'00.3「技術上のめど」(実用技術評価委員会)
▼'05.3「基盤技術の確立」(実用技術評価委員会)
▼'06.9 実験線更新延伸計画を決定
▼'09.7「営業線に必要となる技術が網羅的・体系的に整備」(営業運転に支障ないレベル)(実用技術評価委員会) |
| '10 | ▼'11.12 超電導リニアに関する技術基準を国土交通省が承認
▼'13.9 実験線更新延伸工事完成
▼'13.9 実用化確認試験開始('16まで)
['× 有料乗客運転開始] |
| '20- | ▼'27 開業(東京～名古屋)
▼'45 開業(名古屋～大阪) |

全国新幹線鉄道整備法の流れ

