

東海旅客鉄道株式会社

平成16年度決算

決算アナリスト説明会

当面の施策（鉄道事業）

	分類	～H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度～
当社を取巻く環境	航空関連	H12.7 東京＝大阪線 シャトル便開始	H17.2 中部国際空港開港	H18.2 神戸空港開港 H18.3 新北九州空港開港		H19年中 関空2期供用開始		H21年中 羽田空港 発着枠拡大
	輸送・サービス関連	H11.3 700系投入 H13.9 EX予約サービス開始 H15.10 抜本的ダイヤ改正 品川駅開業 H15.10 50+ サービス開始	H17.3 のぞみ8本ダイヤ 導入	H17年度末 新ATC使用開始 H17.5 EX予約 ICサービス 実証試験開始	H18年度中 名古屋地区在来線 ICサービス開始	H19年内 N700系運転開始 H19年度中 EX予約 ICサービス開始 H19年度中 静岡地区在来線 ICサービス開始		
当社の施策	地震対策関連	～H16年度 新幹線高架橋柱補強 12,700本実施		H17年度中 早期地震警報 システム供用開始			H20年度末 新幹線高架橋柱補強 完了(合計17,600本)	

当面の施策（関連事業、駅リニューアル）

	分類	~H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度
当社を取巻く環境	関連事業関連	H15.9 松坂屋新南館開業	H17.3 三越ラシック開業		H18年内 名鉄百貨店改装 H19春 ミッドランドスクエア 全面開業 H19春 ルーセントタワー開業		
	関連事業関連	H12.3 タカシマヤ開業 H12.5 マリOTT開業		H17秋 セントラルスクエア 静岡開業	H19春 NAGOYA CENTRAL GARDEN(期)開業		H20年度中 JR東海新横浜駅ビル 開業
当社の施策	駅リニューアル関連		H17.3 名古屋駅(第一期) H17.3 新大阪駅	H17年度中 岐阜羽島駅		H19夏 静岡駅 H19秋 浜松駅	H20年度中 新横浜駅

平成17年3月ダイヤ改正

「のぞみ」8本ダイヤの導入

朝夕を中心に「のぞみ」を増発

万博期間中は10往復、万博終了後は9往復を増発

東京～新神戸・岡山の「のぞみ」は終日概ね20分ヘッドに

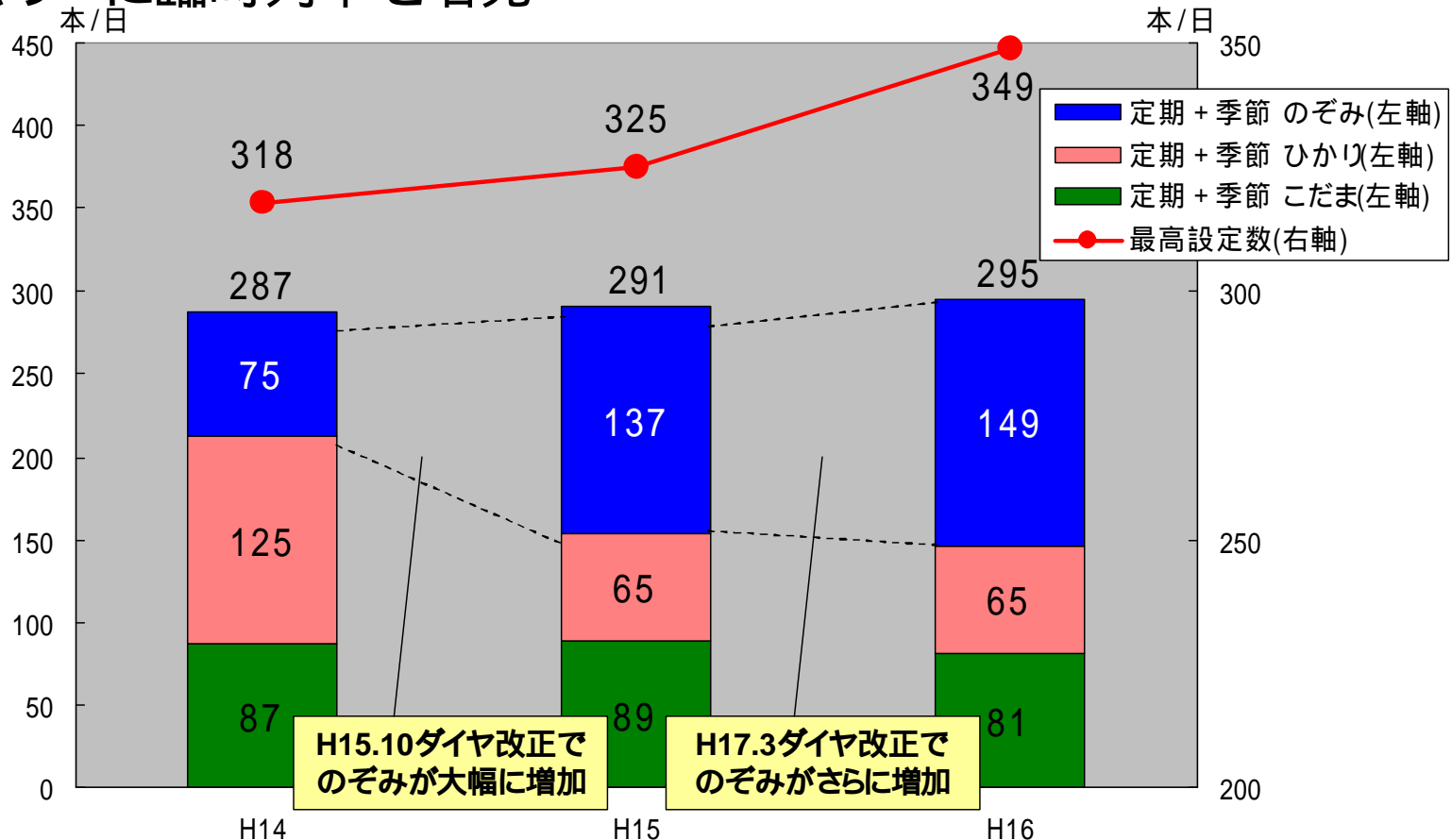
東京～新大阪間運転の「のぞみ」7往復を山陽区間に延長運転

品川駅に「のぞみ」を増停車

万博期間中は103本、万博終了後は101本が停車

東海道新幹線の輸送力増強

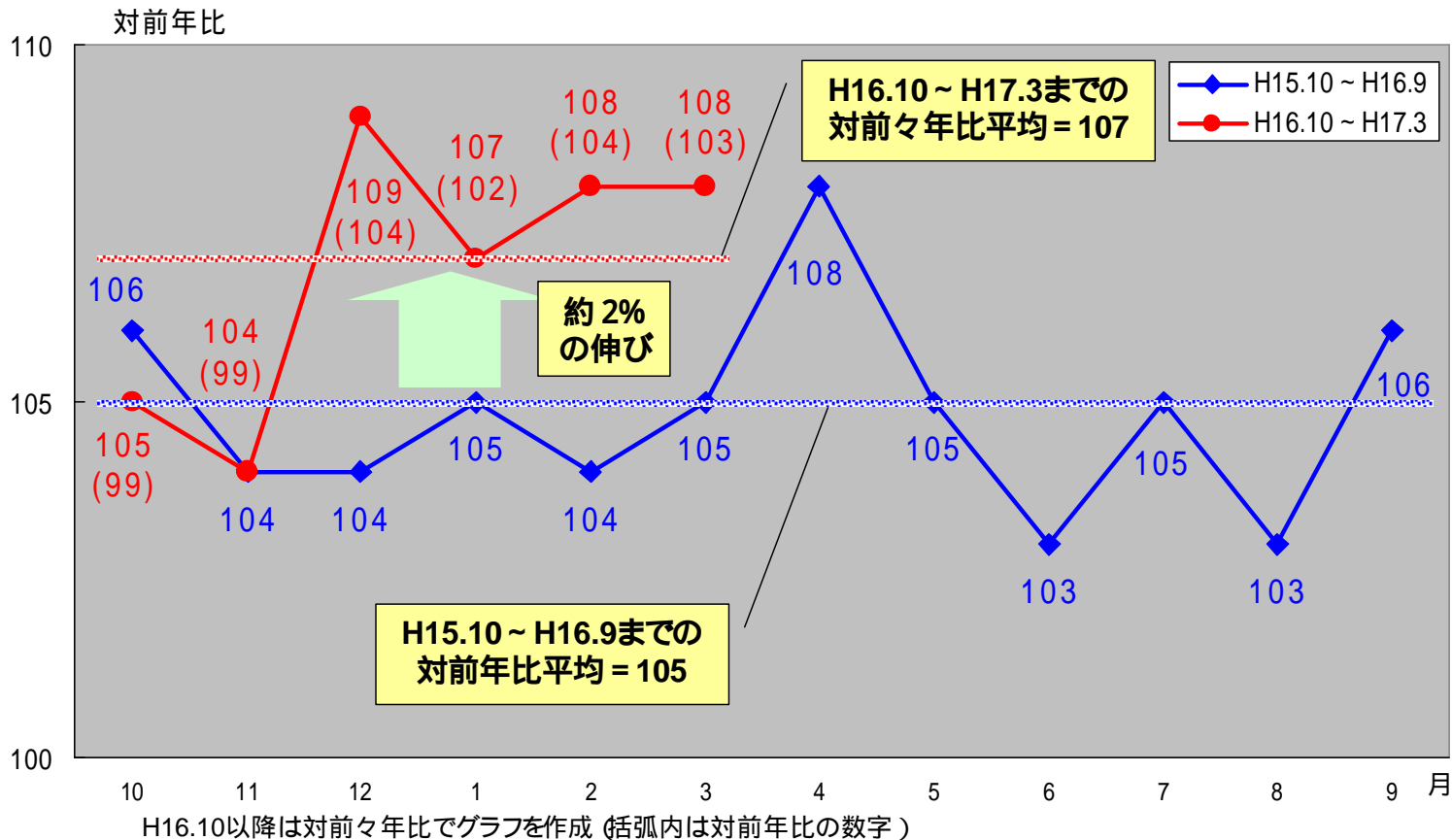
平成15年10月に抜本的に改正したダイヤを活用し、「愛知万博」期間はもちろん、ご利用の集中する時期・時間帯においてタイムリーに臨時列車を増発



定期+季節」については年度末時点の数値 (= 翌年度初の設定本数)

平成16年度における東海道新幹線のご利用状況

平成15年10月のダイヤ改正後1年を経ても、輸送量は順調に推移



山陽区間への直通列車のご利用状況が好調に推移

京浜～山陽区間 :対前年比108% 名古屋～山陽区間 :対前年比108%

平成16年度の実績 (今回特別集計した数字)

今後の競争力強化（ N700系の導入 ）

< 主な機能アップ >

- 最高速度： 東海道区間270km/h、山陽区間300km/h
- 曲線通過速度の向上： 車体傾斜システムの採用により、半径2,500mの曲線通過速度が、250km/h (700系) 270km/h
- 加速性能の向上： 1.6km/h/s (700系) 2.6km/h/s
- 乗り心地の向上： セミアクティブ制振制御装置の搭載
- デッキ部の静粛性向上： 全周ホクの採用
- 省エネルギー化： 電力消費量は700系に比べ、10%程度削減

< 導入スケジュール >

- 平成17年4月 走行試験開始
- 平成19年 営業運転開始 (予定)



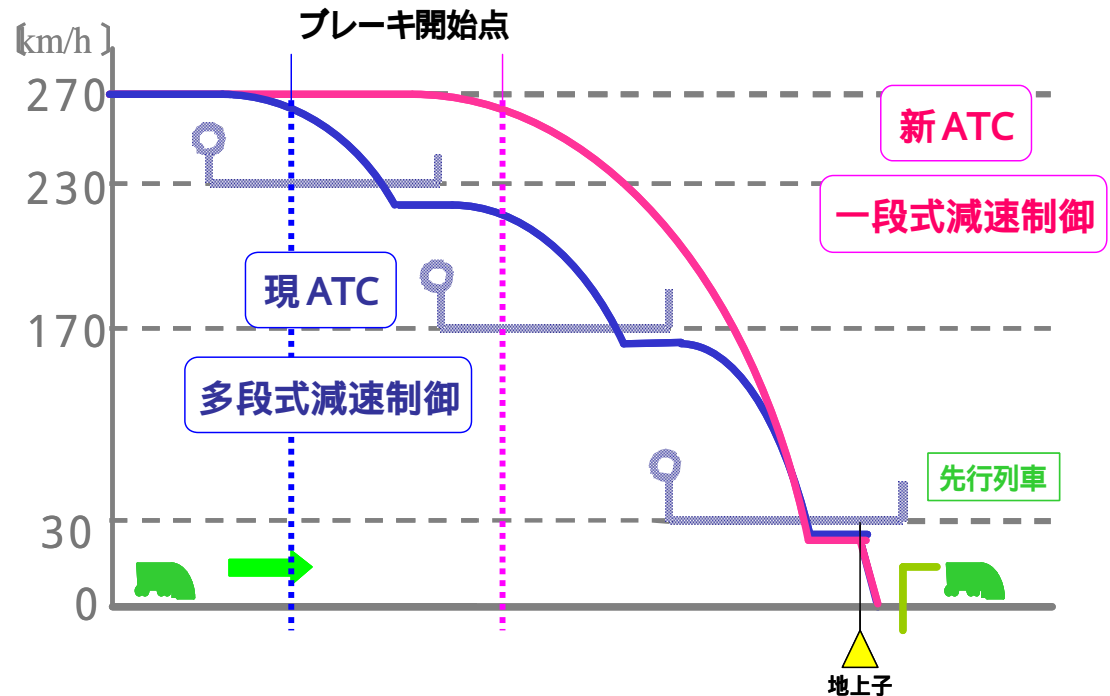
今後の競争力強化（新ATCの導入）

< 主な機能アップ >

- 乗り心地の向上： スムーズなブレーキ制御の実現
- ダイヤの弾力性の向上： 車種ごとのブレーキ性能を発揮
- システムの信頼性向上： 機械部分の減少

< 導入スケジュール >

- 平成14年度～17年度：
新ATC化
- 平成17年度末：
使用開始（予定）



東海道新幹線各駅のリニューアル

東海道新幹線各駅の改良を着実に進めるとともに、
商業施設についても拡充

	名古屋駅（期）	新大阪駅	静岡駅	浜松駅
開業予定	平成17年3月	平成17年3月	平成19年夏	平成19年秋
事業費	約11億円	約6.5億円	約50億円	約40億円
店舗面積の拡大	約1,100㎡	約900㎡	約5,400㎡	約3,600㎡
	約1,400㎡ (+ 300㎡)	約1,300㎡ (+ 400㎡)	約6,400㎡ (+ 1,000㎡)	約4,100㎡ (+ 500㎡)

事業費には耐震補強に関するものを含む
商業施設関連の事業費は別途子会社が負担



静岡駅改良完成予想図

運輸収入見通し(単体)

上半期 :万博効果により、約100億円の収入増を見込む

下半期 :対前年約64億円の収入減を見込む

(新幹線は平成15年度下期収入を30億円程度上回る水準)

	平成16年度			平成17年度(計画)		
	上期	下期	計	上期	下期	計
運輸収入(億円)	5,431	5,423	10,855	5,532	5,359	10,891
対前年比(%)	102.7	101.5	102.1	101.8	98.8	100.3

設備投資計画

設備投資計画

単体 :1,480億円 (平成16年度計画1,410億円)

連結 :1,763億円 (平成16年度計画1,595億円)

平成17年度 重点施策と関連設備投資について」参照

地震対策投資

構造物の強化

新幹線・在来線高架橋柱耐震補強56億円

新幹線橋脚等耐震補強29億円

新幹線・在来線落橋対策4億円

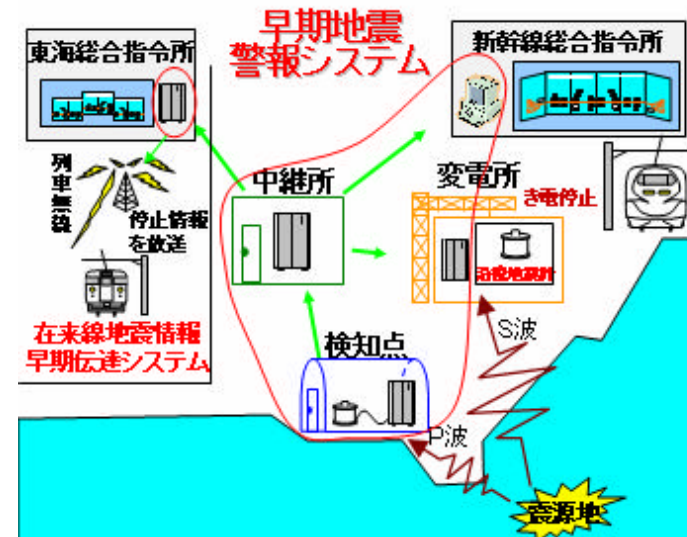
列車停止までの初動時間の短縮

・早期地震警報システム」2億円

(総工事費7億円)

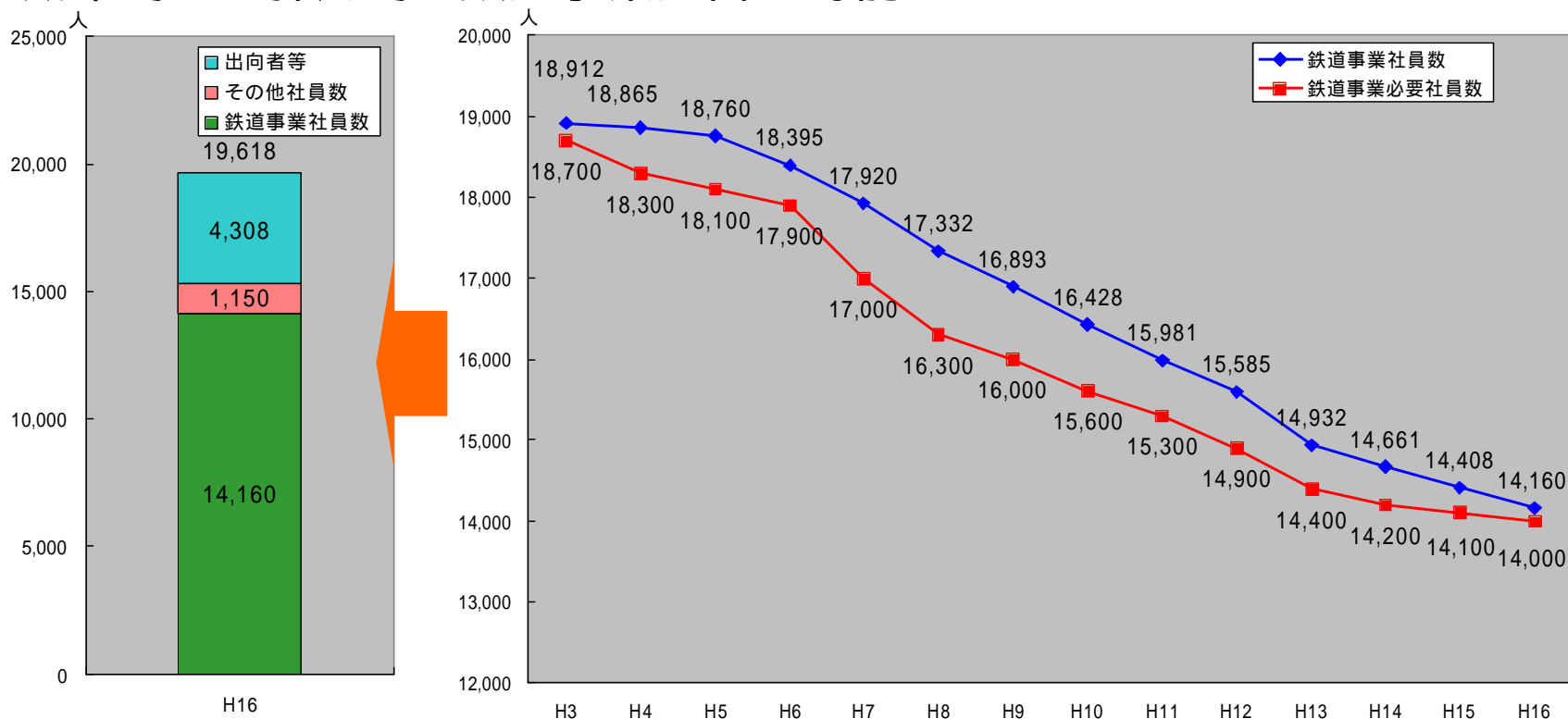
平成17年度中にシステム使用開始予定

平成17年度に合計100億円を投資



長期的視点で進めてきた技術伝承対策

安全・安定輸送の完遂は、高い技術力、使命感を持った社員に負う
 事業運営の効率化を図る一方で、会社発足以来、技術承継及び社員育成
 に長期的に取り組み、社員の技術レベル、意識レベルの向上を図る
 今年度を実施の運輸系社員の制度変更により、要員面からは、さらに
 効果的かつ弾力的な鉄道事業運営が可能に



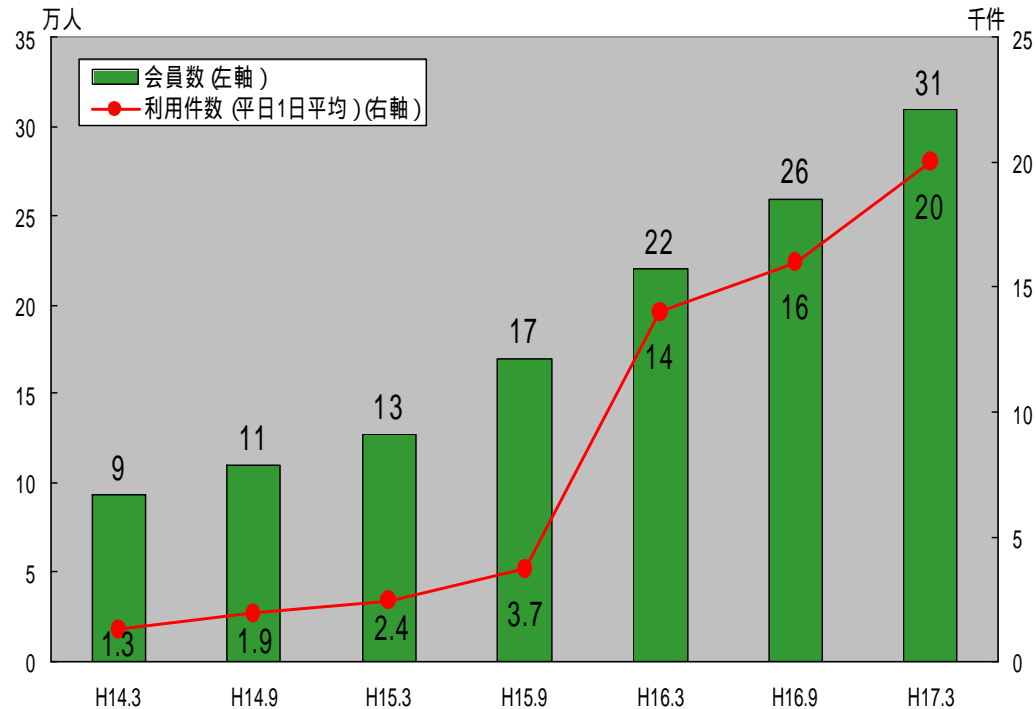
営業施策（ エクスプレス予約 ）

< 実績 >

平成17年3月

「エクスプレス早特」発売開始

会員数及びご利用件数は
順調に拡大



< 今後の展開 >

エクスプレス予約ICサービスの実証試験

・平成17年5月～8月に実施

・実用化目標時期 :平成19年度

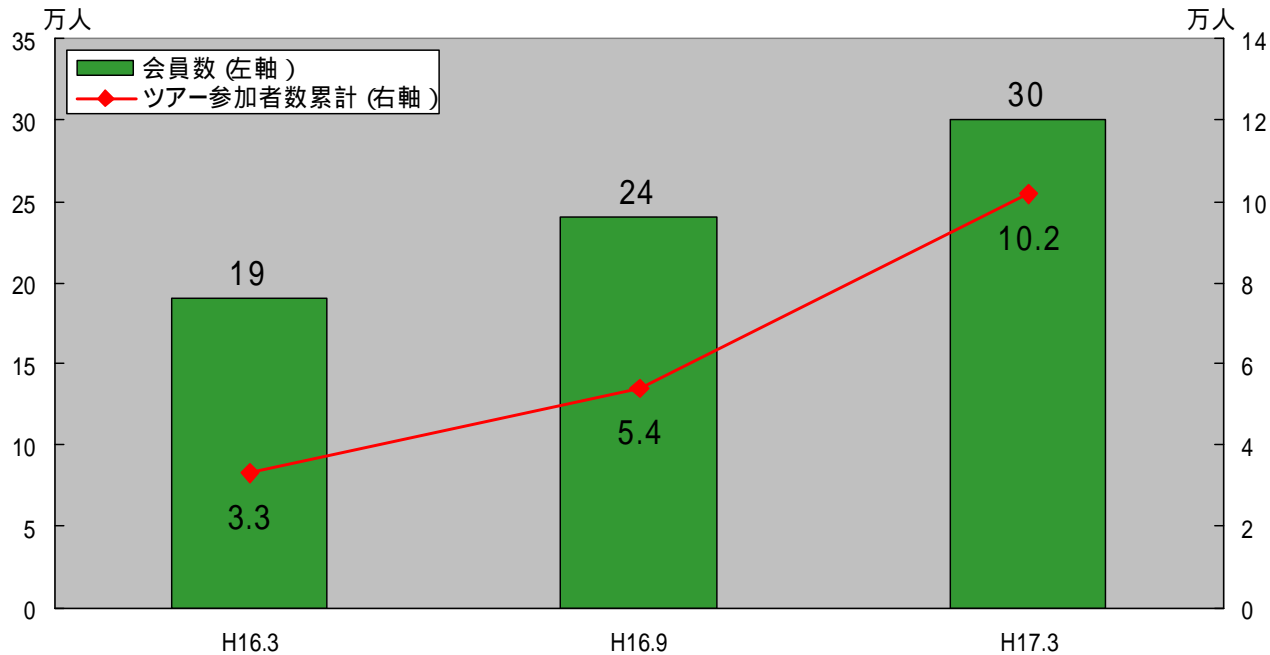
在来線ICサービスの導入

・導入目標時期 :平成18年度 (名古屋エリア) 平成19年度 (静岡エリア)

営業施策（ JR東海 50+ ）

< 実績 >

会員数及びツアー参加者数は順調に拡大



< 今後の展開 >

会員誌の送付回数を増やし、よりタイムリーな旅行商品の提案を実施
新たなデステーションとして、四国・九州方面の商品を拡充

関連事業

JR東海新横浜駅ビル (仮称) 計画

総事業費 約400億円 (駅改良含む)

延床面積 :全体約91千 m^2 、駅ビル約76千 m^2
(駅・都市施設等を除く)

平成17年夏 着工、平成20年度 開業 (予定)

セントラルスクエア静岡

総事業費 約42億円

敷地面積 約37千 m^2

平成17年1月 着工、平成17年秋 開業 (予定)

NAGOYA CENTRALGARDEN (期)

敷地面積 約38千 m^2

平成17年夏 着工、平成19年春 開業 (予定)



JR東海新横浜駅ビル (仮称) 完成予想図



セントラルスクエア静岡完成予想図

愛知万博（ JR東海超電導リニア館出展 ）

出展目的 : 超電導磁気浮上方式鉄道の技術の先進性や完成度の高さを実感していただくことを目的に単独館として出展

入館者数 : 99万9千人（4月25日時点）

4月25日時点における万博来場者数226万人の約44%



JR東海超電導リニア館

愛知万博（ 輸送関連 ）

足下の輸送量の状況

	万博開幕後約1ヶ月間の 対前年同期比 (%)
新幹線 (東京口断面輸送量)	103
在来線 (中央線断面輸送量)	105

平成17年3月25日～4月25日までの実績
中央線断面輸送量は名古屋～高蔵寺の断面輸送量

企画きっぷの発売状況

	万博開幕約1ヶ月後までの 発売実績 (枚)
愛知万博往復きっぷ (新幹線利用タイプ)	68,000
愛知万博往復きっぷ	147,000

平成17年4月23日までの実績

超電導リニア技術の開発

評価

平成17年3月、超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会」より、超電導磁気浮上式鉄道について実用化の基盤技術が確立したと判断できる」との評価を受ける

今後の技術開発

今後も実用化に向け、超電導磁石等のコア技術のレベルアップに取り組み、超電導リニアの完成度をさらに高めていく

