

葛西 敬之(かさい よしゆき)

東海旅客鉄道(株)代表取締役会長

(略 歴)

1963年 日本国有鉄道入社

1967年 米国ウィスコンシン大学留学

1969年 同 経済学修士号取得

1977年 日本国有鉄道 静岡鉄道管理局総務部長

1979年 同 仙台鉄道管理局総務部長

1981年 同 経営計画室計画主幹

1983年 同 職員局職員課長

- 1986年 日本国有鉄道 職員局次長
- 1987年 東海旅客鉄道(株)取締役総合企画本部長
- 1988年 同 常務取締役総合企画本部長
- 1990年 同 代表取締役副社長
- 1995年 同 代表取締役社長
- 2004年 同 代表取締役会長(現職)

(著書)

『未完の国鉄改革』東洋経済新報社、2001

2007年5月16日

# 21世紀における日本の大動脈輸送



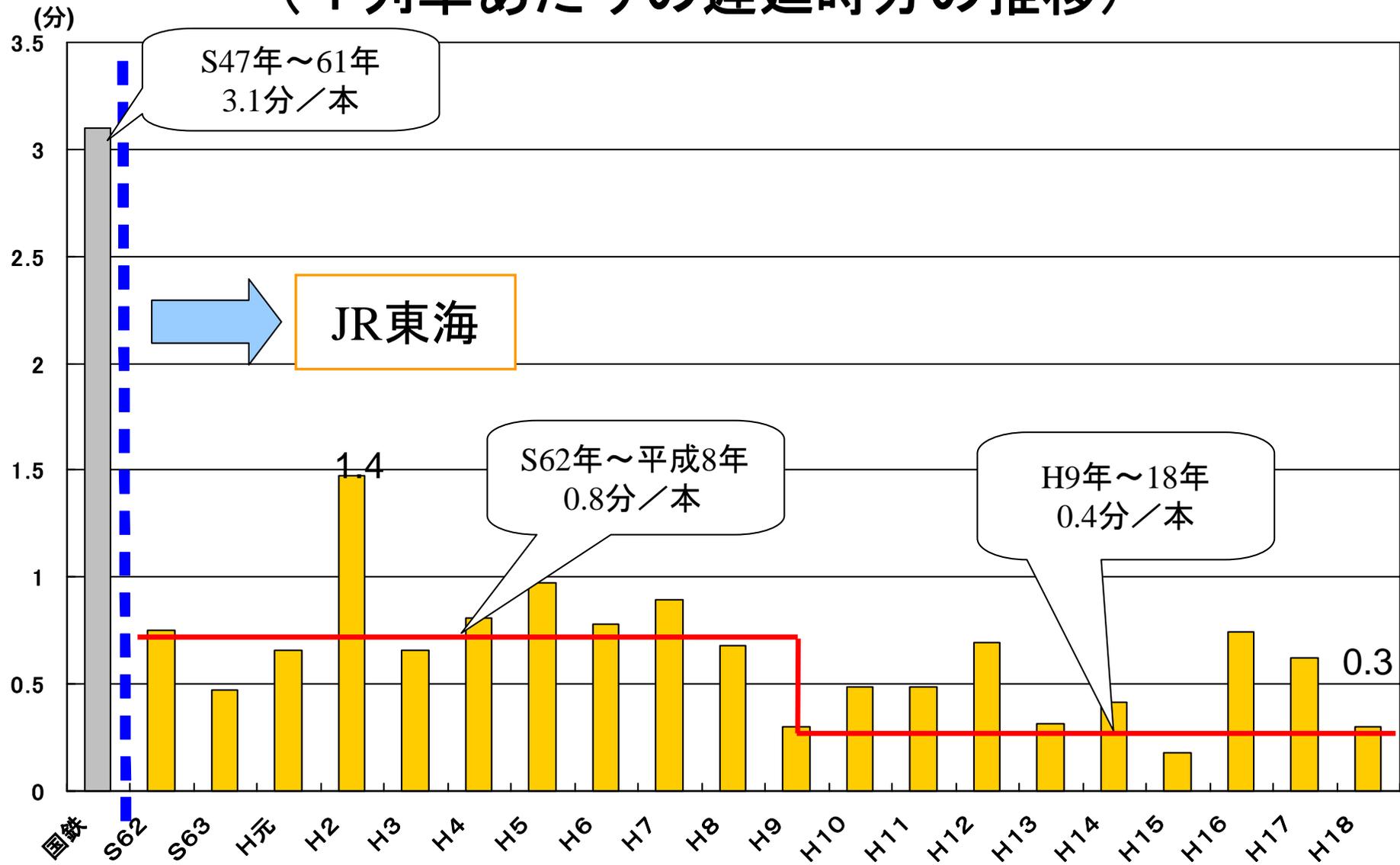
東海旅客鉄道株式会社 葛西 敬之

(C) Mr. Yoshiyuki KASAI, Institute for Transport Policy, 2007

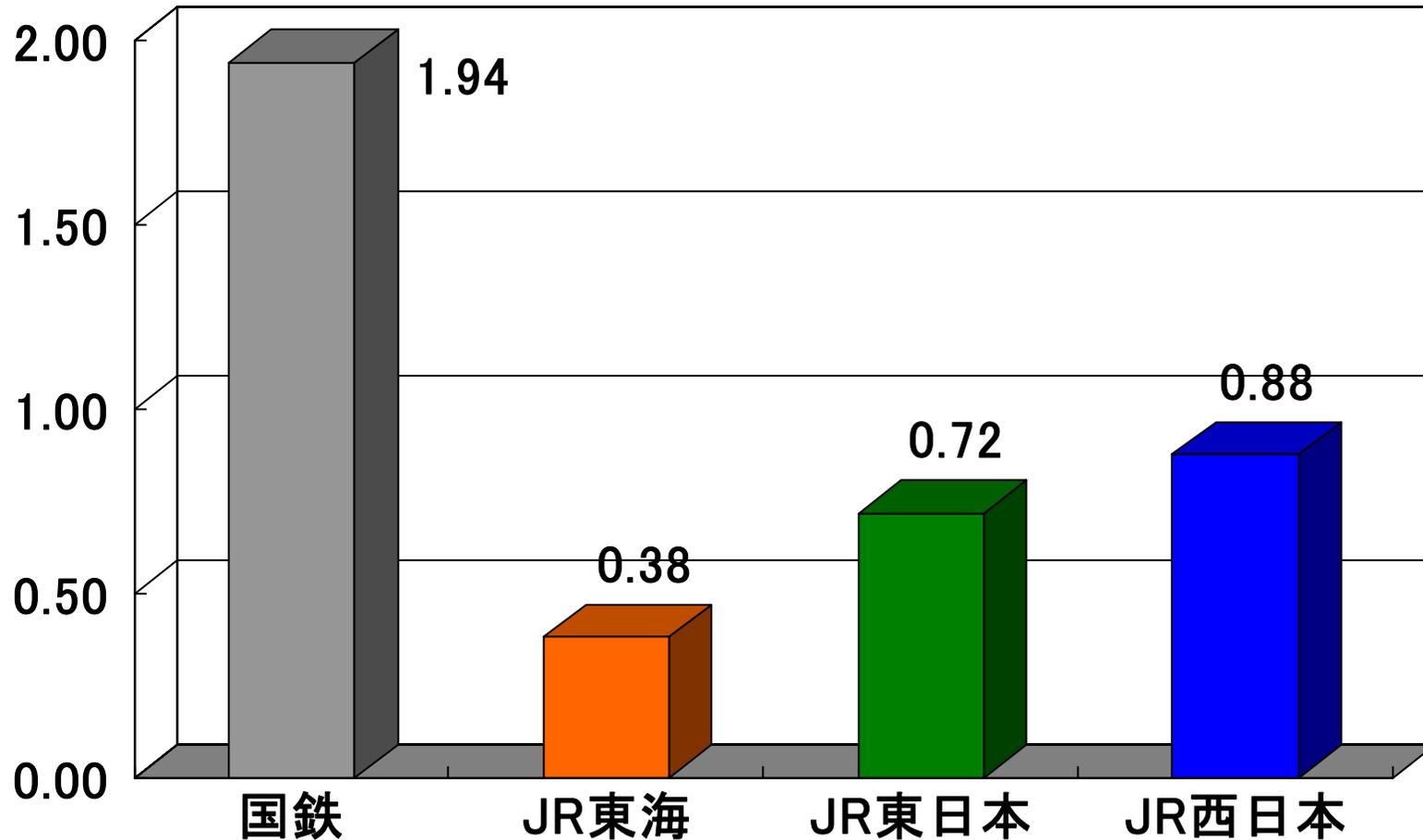
# コーポレートガバナンス論とJR東海の経営戦略

	現在(戦術)	近未来(戦略)	遠い未来(大戦略)
株主 .   利用者 .   従業員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全・安定したサービスの提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線保有機構の解体</li> <li>・新幹線の強化               <ul style="list-style-type: none"> <li>全列車270km/h運転</li> <li>品川新駅の建設</li> </ul> </li> <li>・中央新幹線の経営権取得</li> <li>・債務削減(約2兆円)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・超電導リニアの実現</li> <li>・東海道新幹線バイパスの建設</li> </ul>

# 東海道新幹線の正確性・安定性 (1列車あたりの遅延時分の推移)



# JR東海の安全性



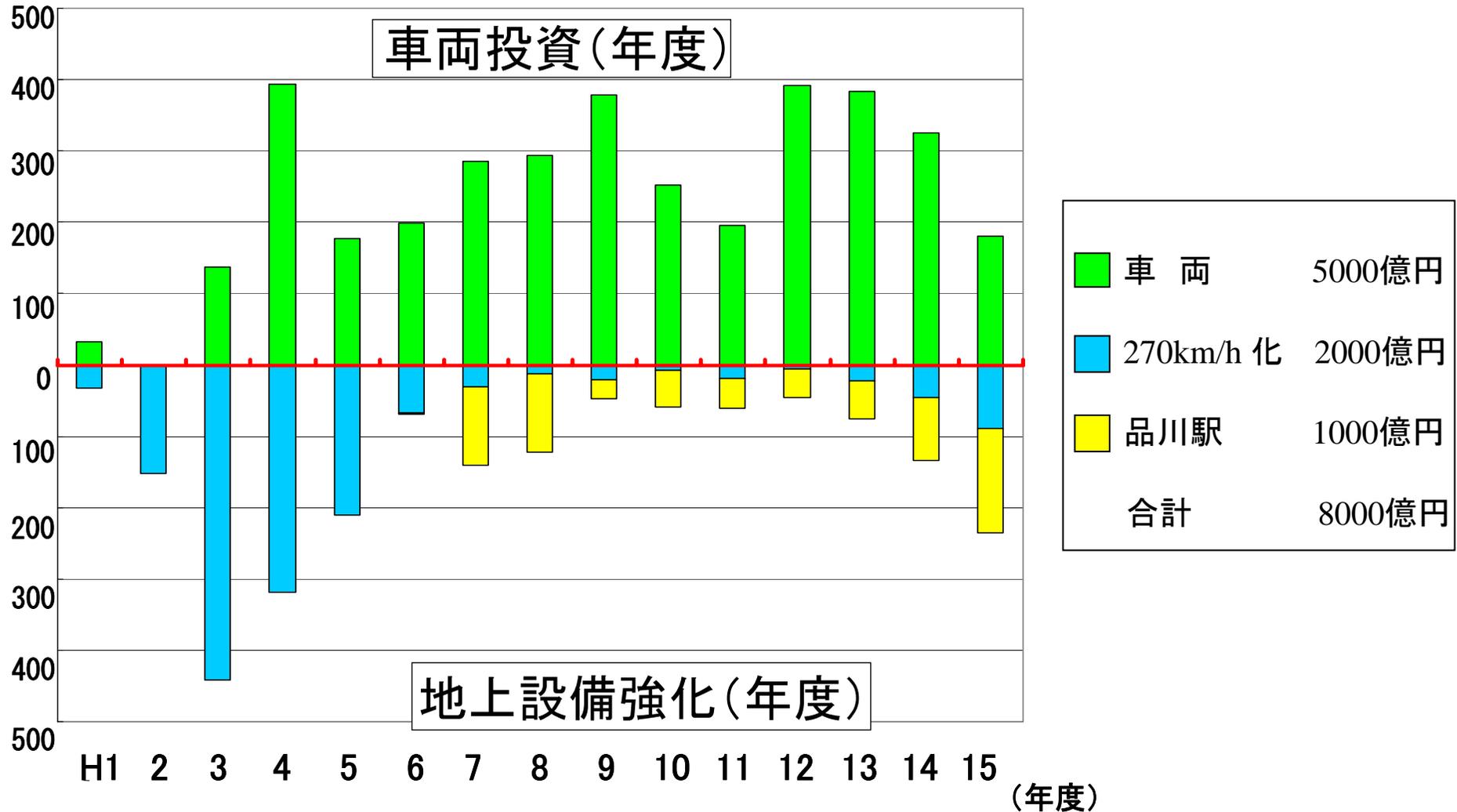
注) 1. 百万列車キロあたりの運転事故件数の比較。

2. 運転事故件数: 国鉄はS51年度から60年度、JR各社はS62年度からH17年度の平均。

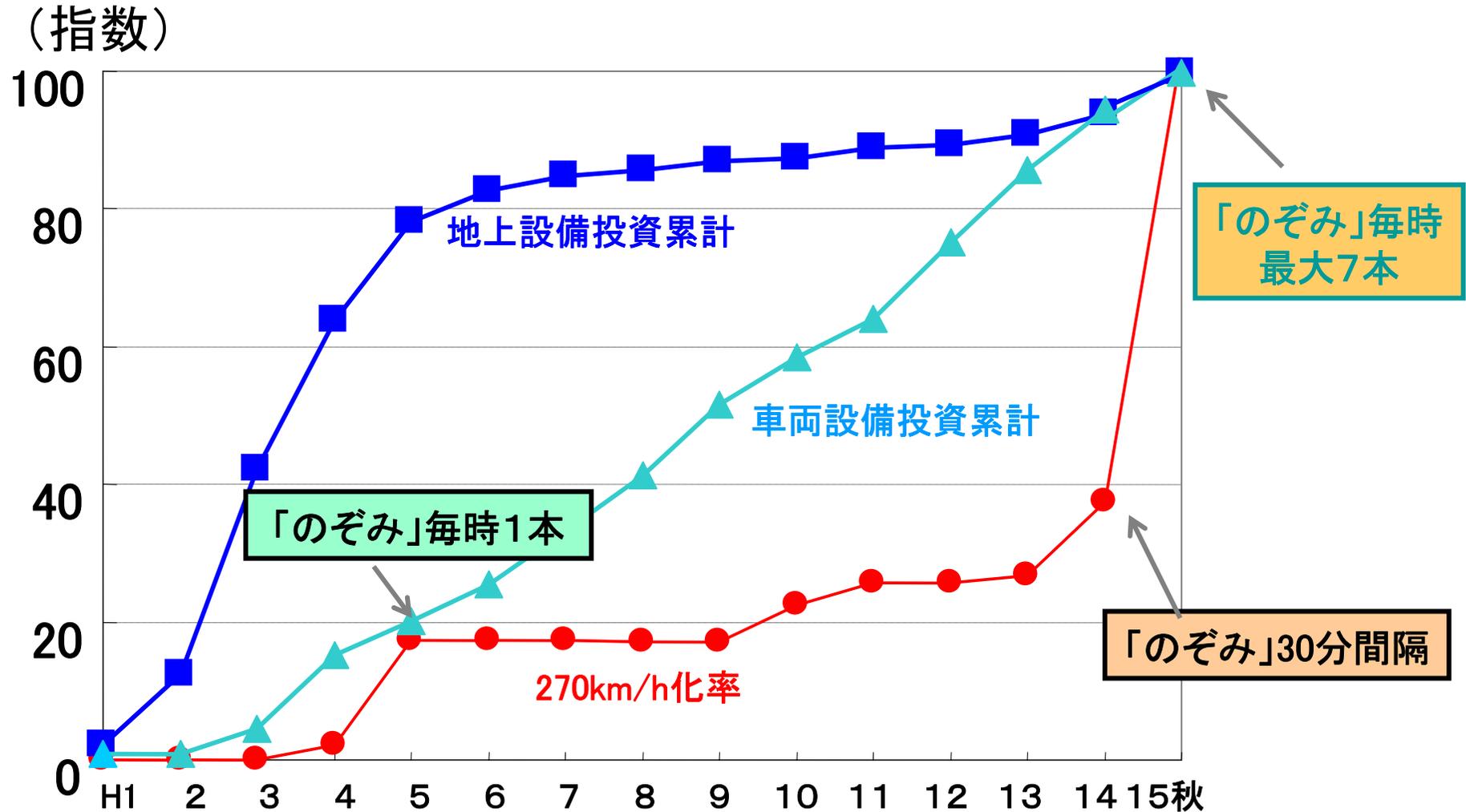
# 民営化後の東海道新幹線の経営戦略

- ① 220km/h→270km/hへのスピードアップ
- ② 品川駅開設によるアクセシビリティの改善

(億円)

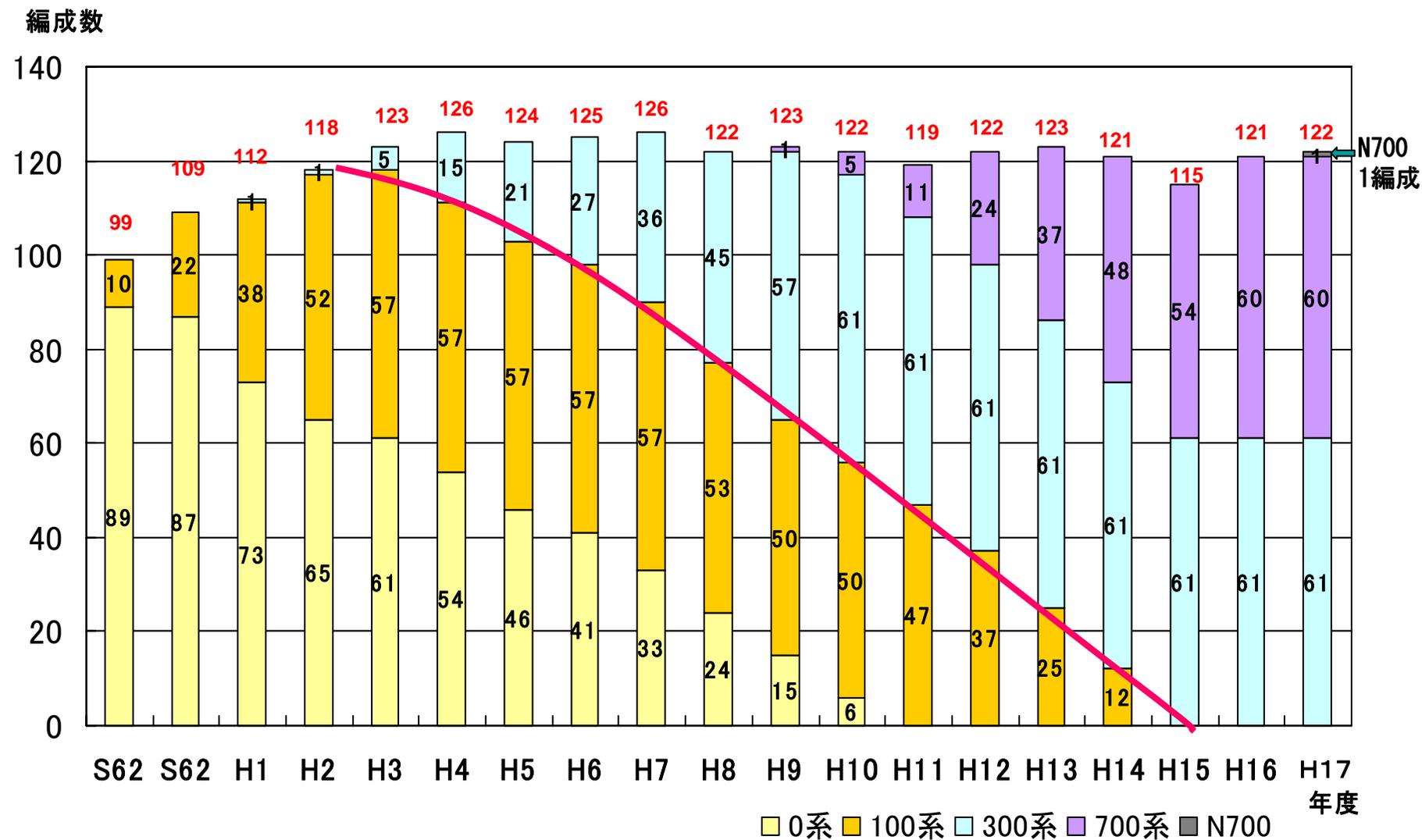


# 270km/h化への道のり



- 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)

# 新幹線車両編成数の推移

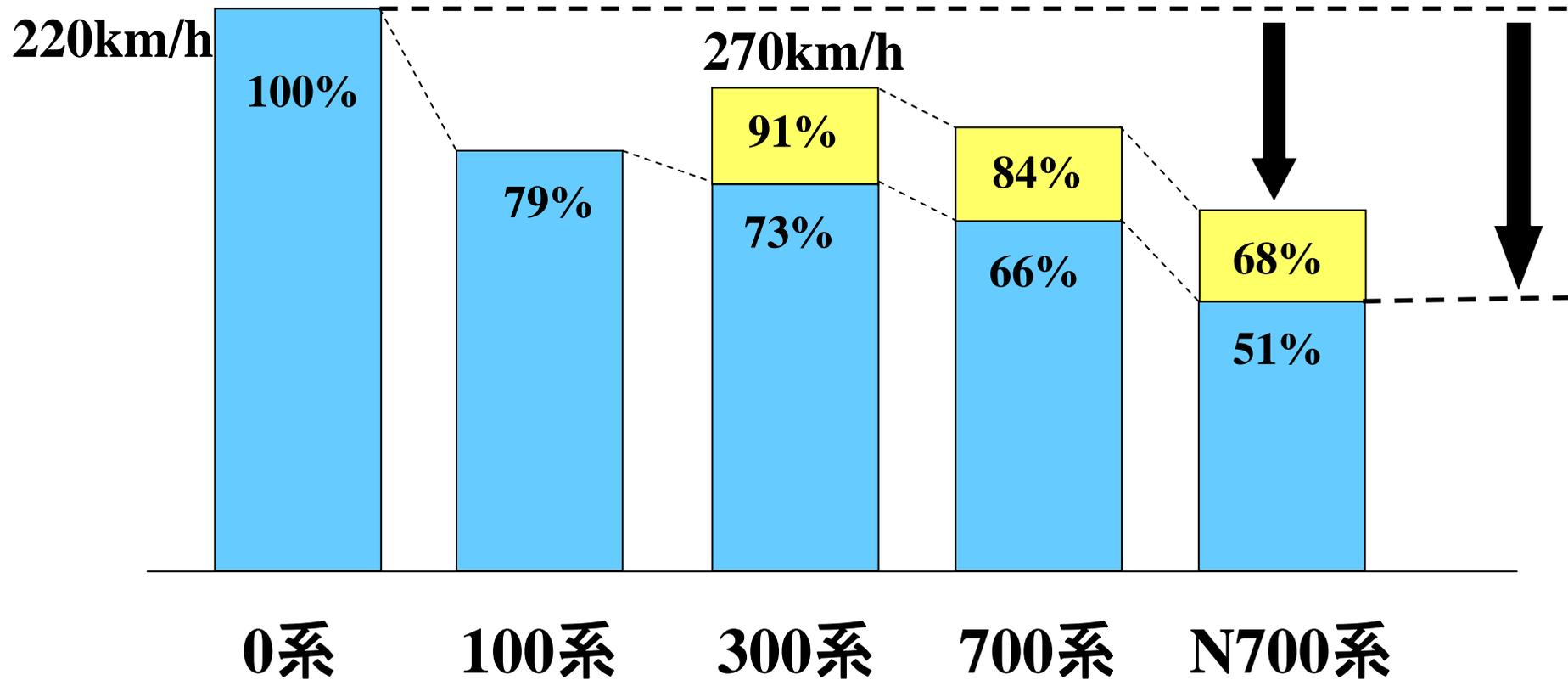


※数値は各年度末(3月)時点の編成数。保留車を含み、試験車を除く。

# 新幹線車両の電力消費量の比較

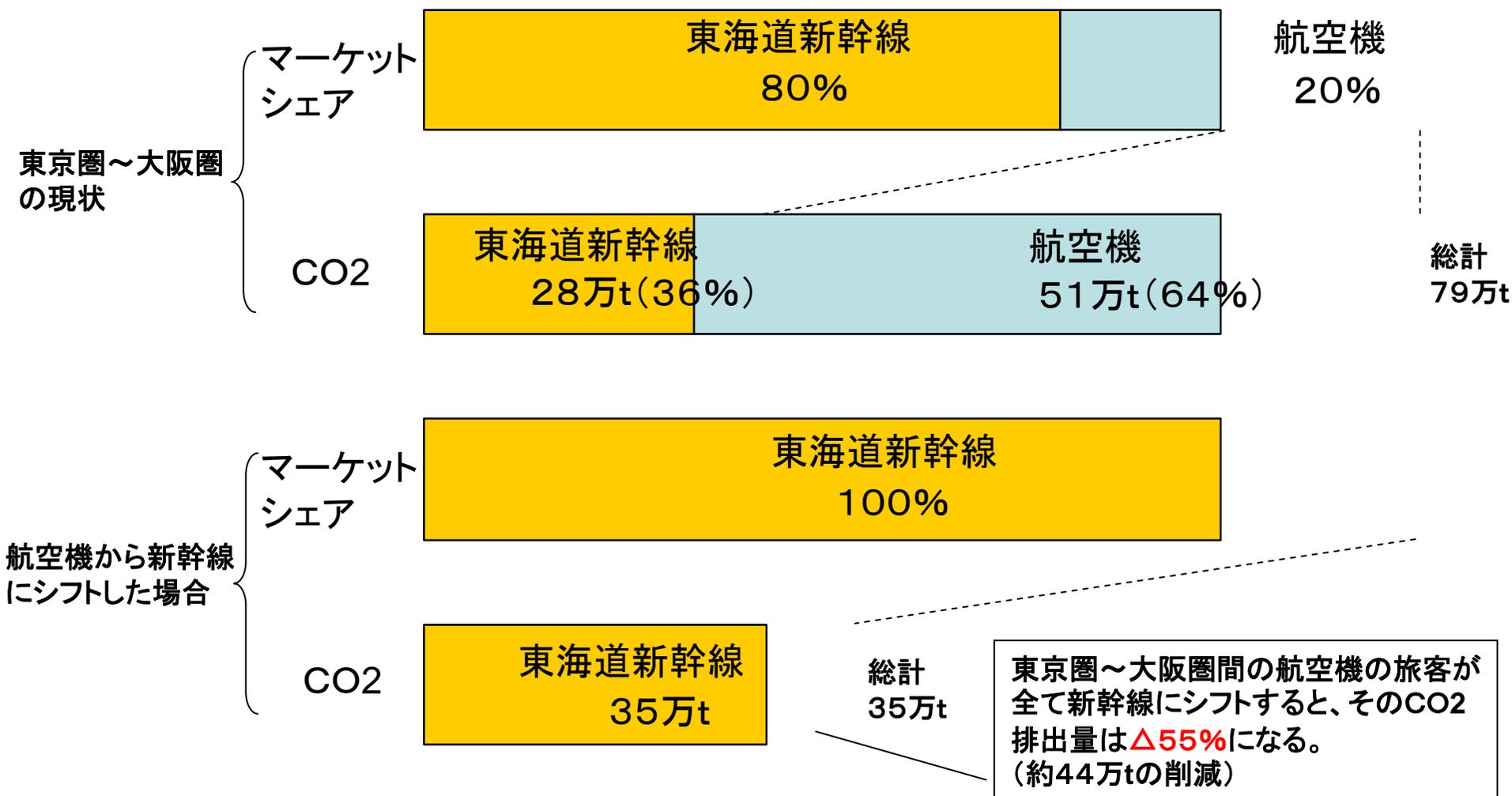
- (1)軽量化
- (2)空気抵抗の低減
- (3)回生ブレーキの導入

$\Delta 32\%$   $\Delta 49\%$



(東京—新大阪間の電力消費量の比較)

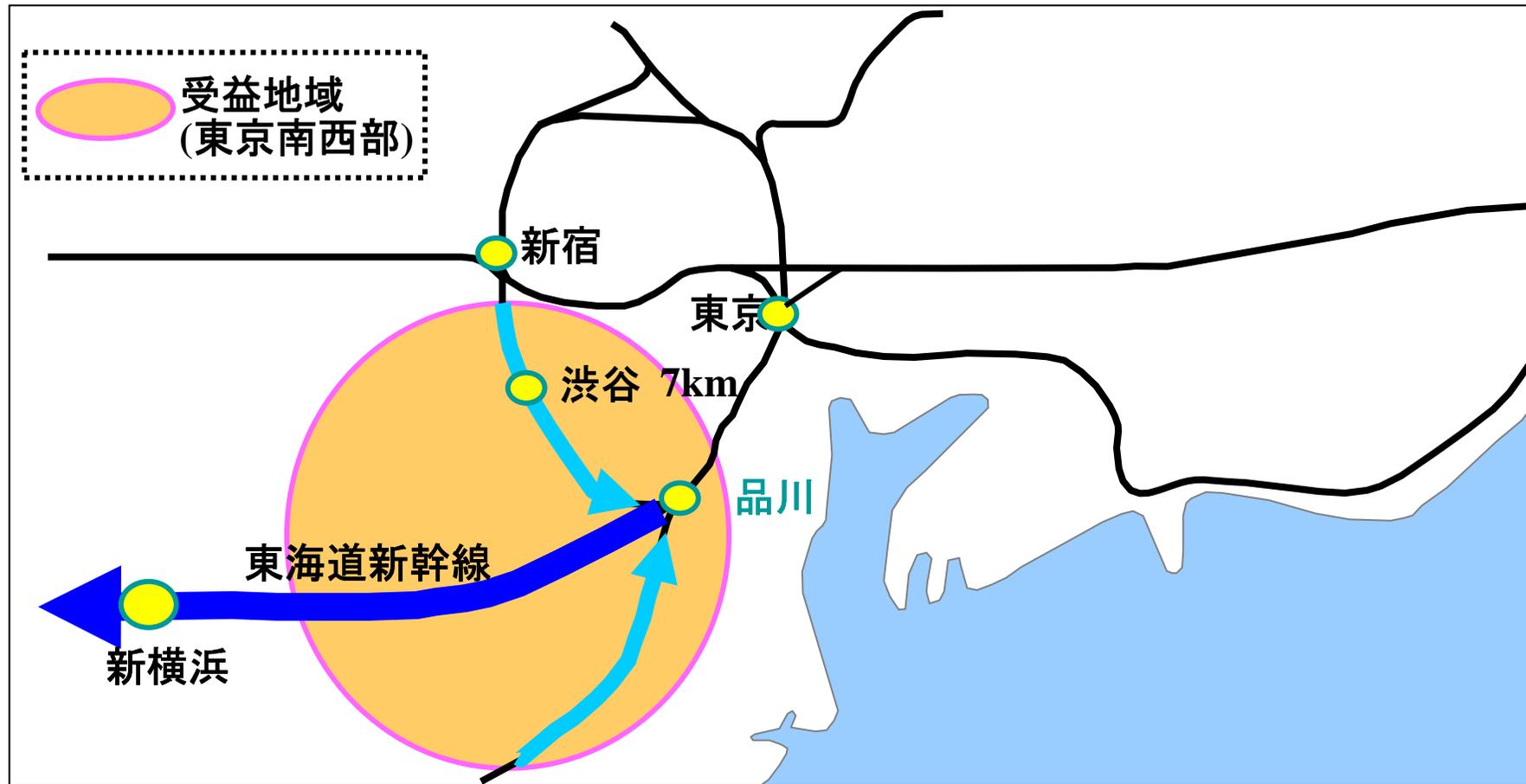
# 航空機から新幹線への旅客シフトによる CO2排出量の削減効果(東京圏～大阪圏・年間)



※CO2排出量: 実排出量に基づいた推定(航空輸送統計年報および当社データより当社算出)

# 品川駅開業の効果

東京地区におけるアクセス向上



# 品川駅開業前後の比較

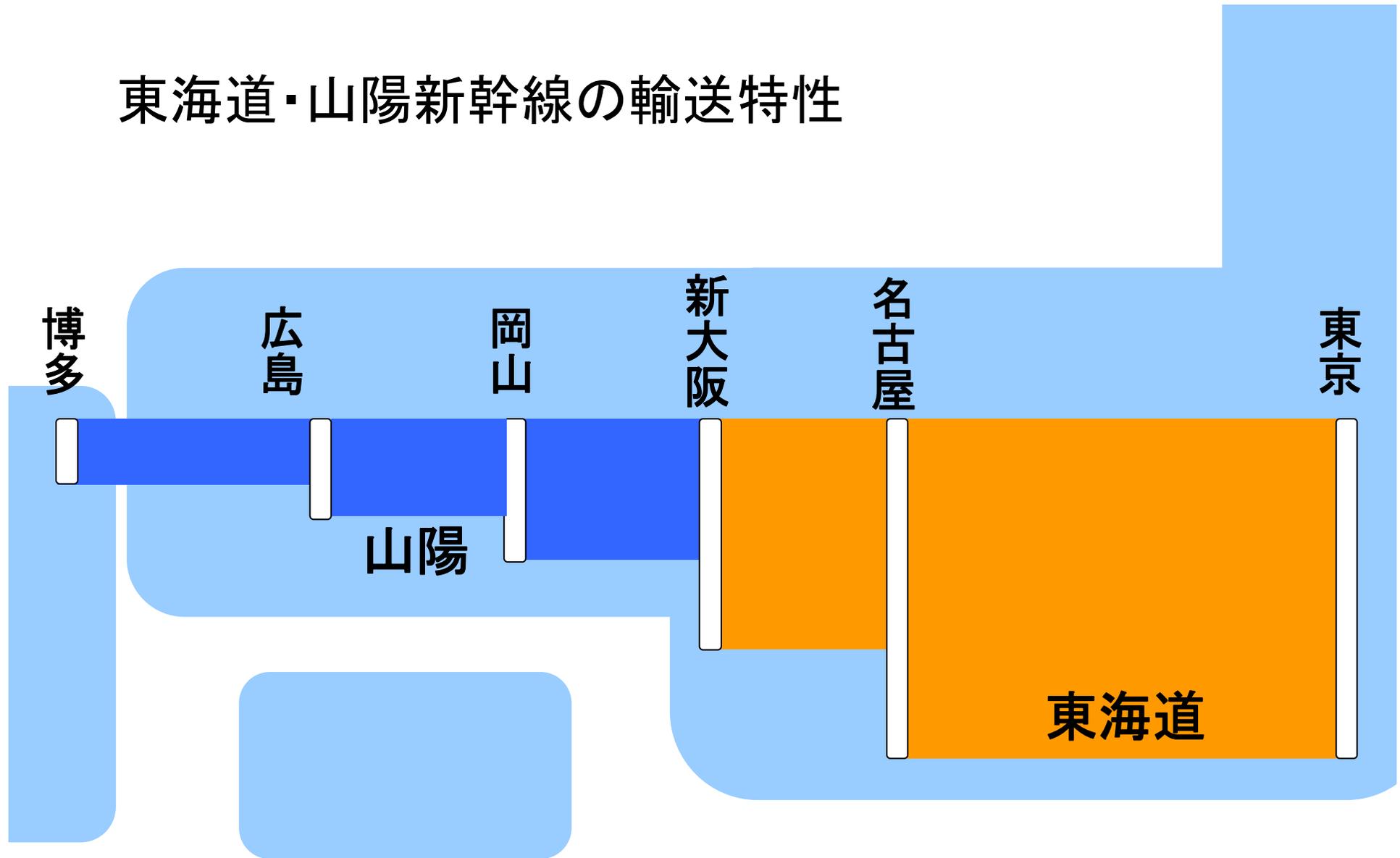
1997



2003

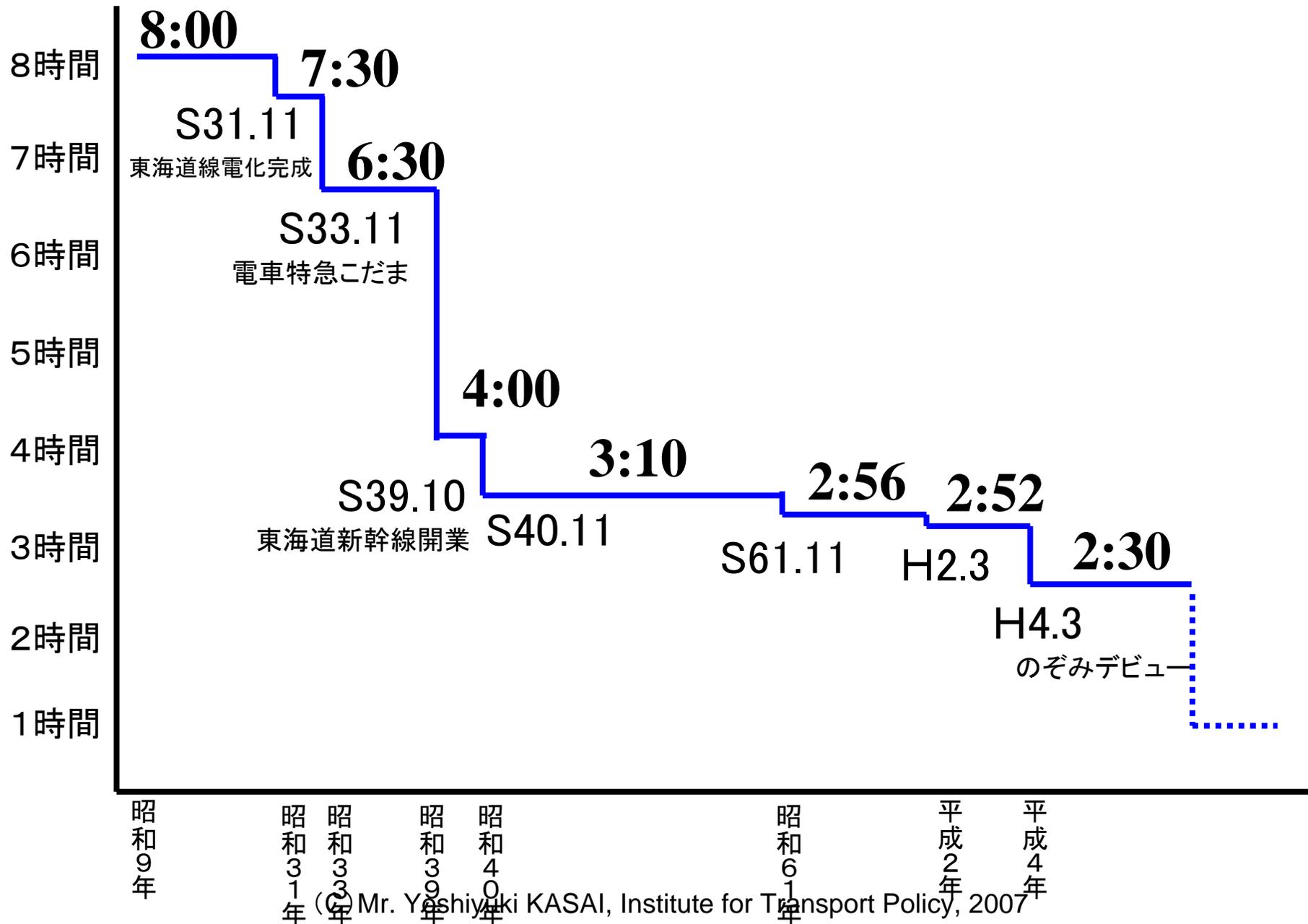


# 東海道・山陽新幹線の輸送特性





# 東京～新大阪間到達時分の変遷



# 超電導磁気浮上式鉄道の開発

---



(C) Mr. Yoshiyuki KASAI, Institute for Transport Policy, 2007

# 山梨リニア実験線走行試験実績

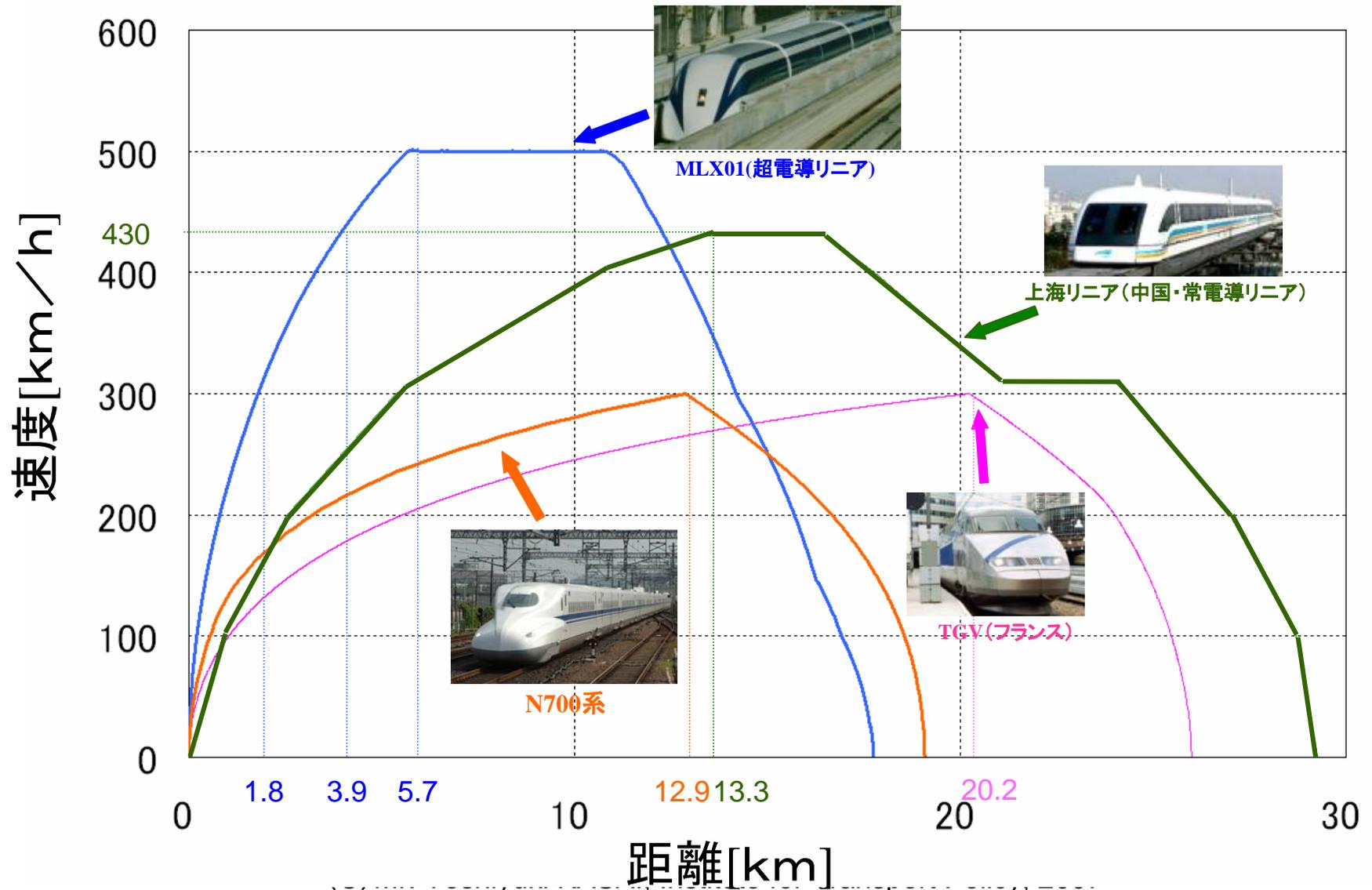
---

- **最高速度** **581 km/h**
- **すれ違い最高速度** **1, 026 km/h**
- **1日の最高走行距離** **2, 876 km**
- **累積走行距離** **577, 776 km**
- **総試乗者数** **144, 136人**

※ 平成19年4月30日現在

# 超電導リニアの特長

- 高加減速性能



# 各輸送機関のCO<sub>2</sub>排出量(1人あたり)の比較

## <東京～大阪間>

	旅行時間 (h)	CO <sub>2</sub> 排出量 (kg-CO <sub>2</sub> /人)	CO <sub>2</sub> 排出量 比較 (新幹線=1)	原子力発電比率が 50%になった場合の CO <sub>2</sub> 排出量比較 (新幹線=1)
東海道新幹線 (700系「のぞみ」)	2.9	7.7	1	1
超電導リニア	1.4	25.8	3	3
航空機 (B777-200)	2.6	75.3	10	15
自家用自動車	7.4	96.2	12	19

※旅行時間: 東京(丸の内)～大阪(中ノ島)間の総距離をアクセス時間を含む総時間。

超電導リニアについては、新幹線のアクセス時間と同程度として試算。

※航空機 : ANA「環境報告書2004」および航空輸送統計年報を参考に当社算出

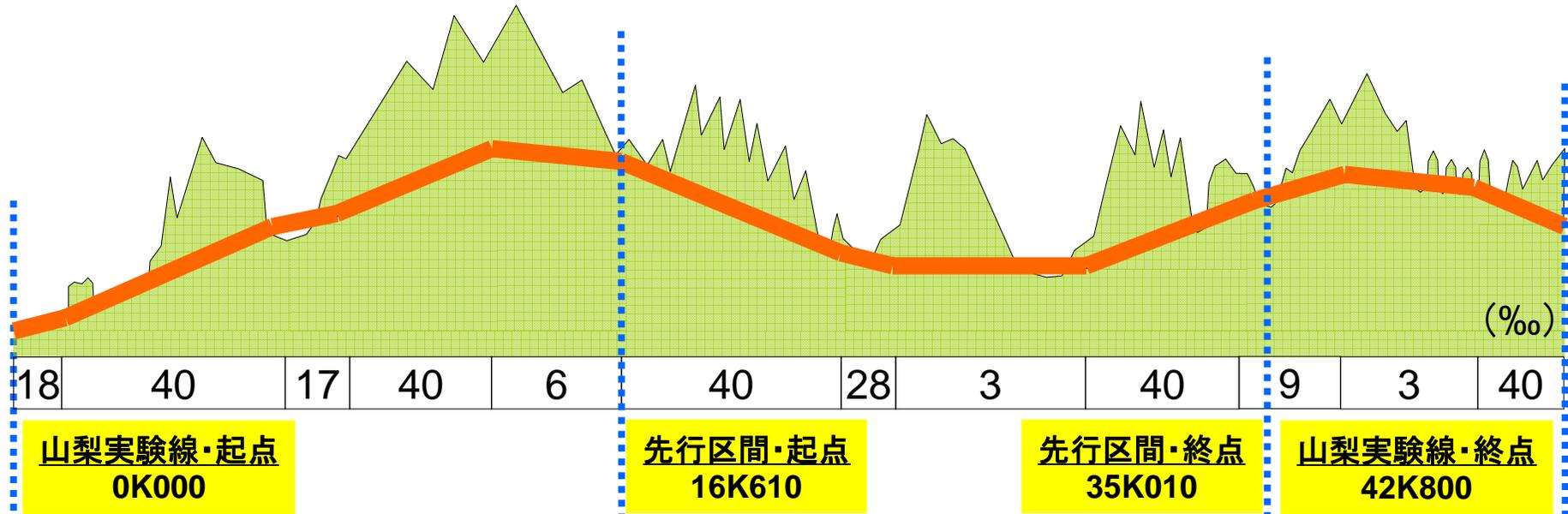
(東海道新幹線、超電導リニアは当社算出)

※自動車 : 「運輸・交通と環境」(監修:国土交通省、発行:交通エコロジー・モビリティ財団)および「ハイウェイ・ナビゲータ」

(東日本・中日本・西日本高速道路株式会社運営)を参考に当社算出

※原子力発電比率: 2004年度実績=29% (資源エネルギー庁「エネルギー白書2006」中)  
(CNA, Yoshiyuki KASAI, Institute for Transport Policy, 2007)

# 山梨実験線(全線)の概要



延伸

先行区間

延伸