

運輸業

鉄道事業のほか、バス事業やフェリー事業を展開しています。

鉄道事業は2府16県の広いエリアを営業範囲として、新幹線、在来線特急を中心とする都市間輸送および、京阪神都市圏や広島、岡山などの地方中核都市を中心とする地域での都市圏輸送などを行っています。



商品/サービス

新幹線



山陽新幹線

営業区間 …… 新大阪～博多
開業年 …… 新大阪～岡山間開業 1972年
岡山～博多間開業 1975年



北陸新幹線

営業区間 …… 上越妙高～金沢※
開業年 …… 金沢開業 2015年
金沢～敦賀間開業 2024年春
※上越妙高より東はJR東日本エリア

在来線



近畿圏



その他

観光列車「〇〇のはなし」新下関～東萩

鉄道輸送データ (2021年度)

キロ程※(キロ)

計 **4,903.1**

新幹線 …… 812.6
在来線 …… 4,090.5

輸送人員(百万人)

計 **1,470**

新幹線 …… 44
在来線 …… 1,436

輸送量(百万人キロ)

計 **37,303**

新幹線 …… 9,745
在来線 …… 27,557

駅数(駅)

計 **1,174**

※キロ程は、第一種鉄道事業および第二種鉄道事業のキロ程です

強み/差別化

西日本エリア

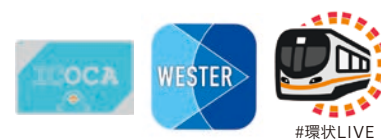
- 日本第二の都市圏である
関西都市圏、広島、岡山、金沢など
主要な中核都市を擁する
- 営業エリアには豊富な
観光資源が存在

輸送サービス品質

- ハード・ソフト両面から駅・
ホーム・列車・踏切などで
さまざまな安全性向上に向けた
取り組みを推進
- 駅や車内の快適性向上、
輸送障害時の迅速な情報提供
- 鉄道の旅を楽しんでいただける
観光列車や、通勤特急など
多様なニーズに応える
車両の展開

利便性

- ICカード「ICOCA」や
チケットレスサービスの拡充
- 移動生活ナビアプリ「WESTER」
など、JR西日本グループ一体
となったサービスの提供



戦略

安全性向上

- 「JR西日本グループ
鉄道安全考動計画 2022」を
着実に推進 **P21**

地域共生の深耕

- 新幹線を基軸とした広域鉄道
ネットワークの充実
- 地域との連携によって新たな
観光需要を創出し、交流・
関係人口を拡大

最適な地域交通体系の 模索・実現

- 地域の移動特性やニーズにより
適した持続可能な交通体系を、
地域と共に模索・実現

構造改革

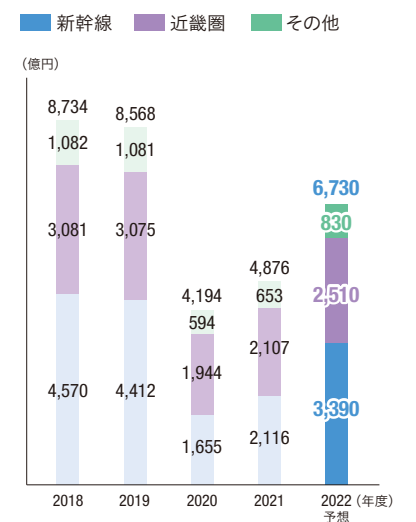
- 鉄道オペレーションの
生産性向上
- ご利用に応じた列車ダイヤの
適正化
- 組織構造改革

新たな価値創造

- 既存アセットを強みとしながら、
さまざまな外部パートナーと
ともに価値創造に挑戦
- 当社グループが保有する技術の
収益化などによる新たな
事業展開の検討

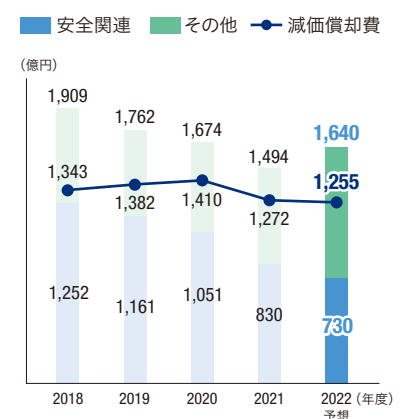
指標

運輸収入



※2021年度より「収益認識基準に関する会計基準」を適用しています。

単体設備投資(自己資金)



近畿圏ICカード利用率

2021年度 **87%**
(2022年度目標85%を達成)

運輸業

地域共生の深耕



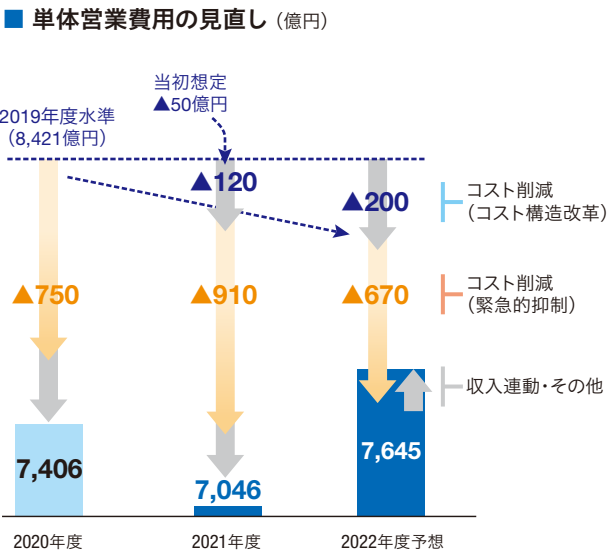
主要プロジェクト(鉄道・周辺開発)



構造改革

2021年度は構造的コスト削減当初計画▲50億円のところ、早期進捗した結果▲120億円と超過達成することができました。2022年度はそれぞれの取り組みをさらに進捗させ、▲200億円削減する計画です。構造的コスト削減は新中計でも構造改革の中心テーマの一つであり、上積みを図っていきます。

コスト構造改革			単位(億円)
メニュー	2021年度実績	2022年度計画	
鉄道オペレーションの生産性向上	約▲70	約▲110	
列車ダイヤの適正化 など	約▲25	約▲35	
組織構造改革	約▲20	約▲55	



運賃・料金に対する考え方

市場環境の変化を踏まえ、事業者の裁量で実施できる「上限範囲内での運賃・料金の見直し」を行ってきました。交通政策審議会小委員会の中間報告を踏まえ、ご利用状況や市場の状況、コストの実勢、安全・サービスへの取り組みなどに合った運賃・料金制度に向け、引き続き国土交通省と協議を進めていきます。

2022～	2023年4月～	今後の対応
▼ 北陸新幹線シーズン別指定席特急料金改定 ▼ EXサービス取扱商品の発売額の一部見直し	▼ 山陽新幹線のぞみ号・みずほ号指定席特急料金見直し ▼ 京阪神エリア特定区間運賃一部見直し ▼ 在来線特急料金一部見直し ▼ 鉄道駅バリアフリー料金制度の活用 ▼ 山陽新幹線・在来線特急列車シーズン別指定席特急料金改定	▼ 運賃・料金体系のシンプル化、需要に応じた弾力的な価格設定などに向け、関係機関と具体的協議へ

最適な地域交通体系の模索・実現

全ての線区を対象に、ご利用に応じた列車ダイヤの適正化に取り組むとともに、鉄道の特性が発揮できないと考えられる線区については、イノベーションの力も活用しながら、地域のニーズにより適した持続可能な新しい交通体系を積極的に地域と共に模索し早期に実現していきます。

このような取り組みにあたって、先般、輸送密度が1日2,000人未満の線区について、その収支率を公表しました。沿線地域の皆様と、大量輸送という鉄道の特性が発揮できていない線区の実態を共有し、今よりもご利用しやすい持続性ある公共交通体系の実現に向けて、幅広い議論をしていきたいと考えています。