

2026 年 7 月社長会見



2026 年 7 月 22 日

1. 営業・輸送概況
2. JR 西日本グループ地球環境保護の取り組み
3. 山陽新幹線こだま号 新デザインについて
4. 現場社員の働きやすさ向上に向けた取り組み

詳細

1. 営業・輸送概況

【運輸取扱収入（速報値）】

収入につきましては、6月は前年比で 99.8%、7 月は 14 日までで 103.9%でございました。

運輸取扱収入（速報値）

	前年同日比			
	収入計	近距離券	中長距離券	定期券
6月	99.8%	94.6%	101.4%	101.7%
7月 (7/1～14)	103.9%	100.9%	104.8%	104.3%

※実績は直営の速報値。駅などでの取扱高(消費税を含む)を示すものであり、旅行会社での発売分などを除きます。

【新幹線・在来線特急・近畿圏のご利用状況（速報値）】

次に、ご利用状況についてご説明いたします。山陽新幹線は、6月が前年比で 98%、7 月が 14 日までで 105%でございます。近畿圏は、6月が 98%、7 月が 14 日までで 100%となっております。

新幹線・在来線特急・近畿圏のご利用状況（速報値）

	前年同日比			
	山陽新幹線	北陸新幹線	在来線特急	近畿圏 自動改札通過人員
6月	98%	104%	90%	98%
7月 (7/1～14)	105%	114%	101%	100%

※実績は速報値。

6月のご利用状況につきましては、昨年に開催されました大阪・関西万博による反動ですとか、台風が今年はございまして、その影響などもあり、昨年をわずかに下回る結果となりました。

引き続き皆様に安心してご利用いただけますよう、安全安定輸送に努めてまいります。

1. JR 西日本グループ地球環境保護の取り組み

次に、「JR 西日本グループ 地球環境保護の取り組み」についてご説明いたします。

中計2030 地球環境の取り組みについて



- ・ 前中期経営計画においては、グループ内の温室効果ガス削減を中心に取り組みを推進
- ・ 今中期経営計画は環境にやさしい鉄道を軸に、**グループのアセットを活用し地域・社会と共創して挑戦することを目指す**

中計2025振り返り

グループ一体となった地球環境保護の取り組み推進

温室効果ガス
排出量*

'25実績（見込み） 164万t-CO₂ / ▲24%削減
（目標 139万t-CO₂ / ▲35%）

*連結スコープ1+2・2013年度比

主な取り組み

再生可能エネルギー活用
次世代バイオディーゼルの導入

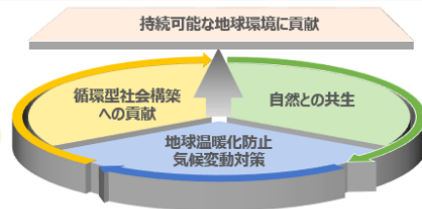


中計2030 における取り組み

方針

環境にやさしい鉄道を軸に、グループ全体のアセットを活用し持続可能な地球環境に貢献

廃棄物の削減
資源投入量の改善
資源循環基軸の**事業機会創出**



水資源の維持、保全、再興
生物多様性の維持、保全、再興
自然共生を活用した事業機会創出

GHG※削減（スコープ1,2,3） ※温室効果ガス
気候移行計画、適応策の推進
鉄道を軸にした行動変容の推進

グループ一人ひとりの考働エコ/着実な環境マネジメントの推進

環境関連投資 '26~'30年度 約3,500億円
サステナブルファイナンスの機会活用

JR 西日本グループでは、「持続可能な地球環境への貢献」を経営の重要課題と認識し、「環境基本方針」を策定のうえ、地球環境保護の取り組みを進めております。

本年3月までの中期経営計画の期間中は、温室効果ガス削減を中心に取り組みました。再生可能エネルギー由来の電力の活用、次世代バイオディーゼルの導入などを進めてまいりました。一方で、継続的に地球環境保護の取り組みを進めていくためには、地域や社会と共創して、社会的価値そして経済的価値を高めていくことが重要であると再認識いたしております。

近年、地球環境に関する課題が多く顕在化し、社会からのサステナビリティ経営への要請が一層高まっております。こうした環境の変化をふまえ、「中期経営計画 2030」では、環境にやさしい鉄道を軸に、グループ全体のアセットを活用し、地域・社会と共創して取り組んでまいります。

また、社会的価値と経済的価値を高める観点から、地球環境保護に資する、新たな「事業」を創出するという方針も追加いたしております。

本日は、地球温暖化防止対策や気候変動対策、循環型社会構築への貢献などについての取り組みを3点ご紹介します。

1 点目は、地球温暖化防止・気候変動対策でございます。

温室効果ガス削減（再エネ活用の推進）

地球温暖化防止・気候変動対策



- ・「JR西日本グループゼロカーボン2050」では2030年に2013年度比で▲50%を目指す
- ・2050年度までの長期的な温室効果ガス削減コスト増の影響を最小化するため、再エネ調達は各エリアで戦略的に実施
- ・加えて、新たな事業機会を通じて、J-クレジット創出・活用にも取り組む

取り組み	再生可能エネルギー 由来電力の活用	2030 KPI	スコープ1、2 排出量の削減	2013年度比▲50%
			列車運転用電力の再生可能 エネルギー由来電力導入比率	新幹線17% 在来線13%

コーポレートPPAの活用

- ・新幹線や在来線への再エネ導入は目標を上回るペースで進捗
- ・白山総合車両所構内でのオンサイトPPAを導入（2026年度末予定）等、
今後もエリアごとに最適な再エネ活用を推進 **NEW**

再エネ活用の進捗

	’25年度目標	’25年度末実績	
新幹線 (山陽・北陸)	6%	達成 (10%)	目標を上回る導入
大阪環状線 JRゆめ咲線	60%	達成 (100%)	’23年度に達成済み



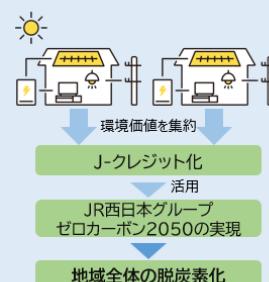
白山総合車両所でのオンサイトPPA
(地図データ©2026 Google Maps)



提供 北陸電力(株)

住宅向け太陽光発電事業の本格開始

- ・ハチドリソーラー(株)と共創し、岡山・広島・山口でサービス展開
- ・今後はJ-クレジットを創出し、鉄道の脱炭素化への活用を想定。
地域全体の脱炭素化に貢献



JR 西日本グループでは、2030 年までに温室効果ガスについて、2013 年度比で 50%排出量を削減することを目指し、各エリアでの戦略的な再生可能エネルギーの調達や新たな事業機会を通じました J クレジットの創出などに取り組んでおります。

具体的な取り組み事例としましては、北陸新幹線白山総合車両所で「オンサイト PPA」の導入を予定しております。オンサイト PPA と申しますのは、敷地内に発電設備を設置し、発電した電力を購入して利用する仕組みであります。今年度末に導入を予定しておりまして、同車両所の広大な施設の屋根を活かし、同車両所の消費電力量の約 16%が本 PPA より供給可能となる見込みでございます。

また今年5月から、鉄道会社としては初めてとなります「住宅向け太陽光発電事業」にも取り組んでおります。

具体的には、ハチドリソーラー株式会社様と共創して住宅向け太陽光発電のリース事業を展開しております。本事業は、単なる事業機会の創出に留まらず、「地域全体の脱炭素化」にもつながるものと考えております。

2点目といたしまして、気候変動対策および自然との共生に関してご紹介いたします。

気候変動への適応策の推進

地球温暖化防止・気候変動対策

自然との共生



- ・気候変動の進行により、線状降水帯や集中豪雨の増加、短時間強雨の激甚化などのリスクが高まっている
- ・豪雨・土砂災害等のリスクから鉄道インフラを保護し、安定的な輸送サービスを維持する適応策を継続的に実施する

取り組み

災害に強い鉄道・社会の構築

2030
KPI

防災対策に関する設備投資の継続実施

豪雨・土砂災害のリスクから鉄道を守る取り組み（斜面防災）

- ・豪雨・土砂災害による、輸送サービス提供の停止は重大なリスクと認識
- ・新幹線、在来線ともに、リスク低減のための設備投資を継続
- ・日常のオペレーションに維持管理サイクルを組み込み、取り組みを推進

検査 ▶ 判定

修繕 ◀ 計画

維持管理サイクル



盛土（もりど）施工例



切土（きりど）施工例

NEW

鉄道業界として初

「流域治水オフィシャルサポーター」認定

- ・激甚化・頻発化する水害に備え、「流域治水」プロジェクトにも参画
- ・官民の多様な関係者と連携を図るべく、26年5月に認定を受けた



NEW

サステナビリティ関連外部評価の獲得

今後も地球環境保護を含め重要課題に取り組み、価値創造の持続可能性を高める

- ・代表的なESG投資指数である「FTSE4Good Index Series」に選定（25年連続選定）
- ・CDPサプライヤー・エンゲージメント評価で最高評価 Aリスト獲得（初選定）

近年、気候変動の影響で雨に起因する災害リスクが高まっております。これを受け、新幹線、在来線ともに、線路を敷設している斜面の盛土、切土の崩落を防ぐため、「検査・判定・計画・修繕」という維持管理サイクルを運用しております。

また、2026年5月には、国が定める「流域治水オフィシャルサポーター」に認定をされました。流域治水とは、激甚化、頻発化する水害へ備えるために、河川の流域全体で治水の取り組みを進める、という考え方でございます。国・自治体、他の企業等との連携を深め、流域治水に取り組んでまいります。

JR 西日本グループのこうした取り組みは着実に評価もいただいております。例えば、「FTSE4Good Index Series」（フツィー・フォー・グッド・インデックス・シリーズ）の25年連続の選定、2025年「CDP サプライヤーエンゲージメント評価」の最高評価「A リスト」の獲得など、サステナビリティ関連の外部評価を複数獲得させていただいております。

3点目といたしまして、「循環型社会構築への貢献」の取り組みをご紹介します。

廃棄物削減（資源循環基軸の事業機会の創出）

循環型社会構築への貢献



・従来の廃棄物の削減・資源投入量の改善に留まらず、資源循環のビジネス化にも挑戦

取り組み

地域資源を活用した循環経済圏や
顧客参加型ビジネスモデル化のトライアル

2030
KPI

資源循環のビジネス化およびスキーム開発トライアル 4件/年

駅での古着回収BOXの常設

NEW 西日本初

- ・高槻・摂津富田・吹田の3駅に回収BOXを設置
- ・8カ月で6,500kg(約26,000着相当)の古着を回収
- ・FASHIONX社と再循環方法なども検討



駅という多くの方にご利用いただく場所で古着を回収し、
社会全体の廃棄物削減に貢献
⇒2030年頃に200台規模の設置を目指す

リユース傘×セルフ販売ラックの設置

NEW 日本初

- ・駅や列車の忘れ物傘のうち、持ち主不明の処分予定の傘をリユース
- ・街のサービス施設にセルフ販売ラックを複数設置
- ・産学連携の取り組みで地元の学生によるポスター制作・掲示
⇒産学連携による「オリジナルアート傘」制作・販売予定



社会全体の廃棄物削減や街の利便性向上にも貢献
⇒2030年度に全国3,000箇所の設置を目指す

社員からのアイデア公募により実証実験を開始。今後事業化を目指す

循環型社会の構築に向けては、従来の廃棄物の削減に加え、資源循環のビジネス化が重要であると考えております。具体的な取り組みとして2つ紹介いたします。

まず、駅での古着回収についてです。

駅に設置しました回収ボックスで衣類を回収し、再循環させる取り組みを試験的に実施しております。現在は高槻・摂津富田・吹田の3駅に衣類回収ボックスを設置しております。8カ月で累計約26,000着相当の古着を回収させていただきました。回収しました古着は、専門の事業者様などを通じて、リユース・リサイクルさせていただく予定でございます。

また、衣類循環の知見を持たれております株式会社FASHION X（ファッション エックス）様とリユース・リサイクル方法の検討や循環に向けたマーケティングを行いまして、検証を進めながら、双方にとって最適な事業スキームの設計を目指しております。

駅という日常の動線上に古着を回収させていただく場をつくることで、社会全体の廃棄物削減に貢献することにつながるものと考えております。2030年頃までに駅を中心に約200箇所での衣類回収ボックスの設置を目指しております。

次に、リユース傘のセルフ販売ラックの設置についてでございます。

国内では、年間約8,000万本の傘が廃棄されており、大量廃棄が社会課題となっております。

当社においても、近畿エリアだけで、駅や車内で年間10万本以上の傘のお忘れ物があり、その8割以上が持ち主の方が分からず、廃棄せざるを得ない状況でございます。

そこで、まだ十分に使える傘をリユースし、社会へ循環させる実証実験を始めます。具体的には、郵便局や銀行など「街のサービス施設」に、手軽に購入可能な販売ラックを設置いたします。

こちらは、2030年頃までに全国約3,000箇所の設置を目指してまいります。

ご紹介しました事例は、いずれも社員からのアイデアの公募により実証を開始した取り組みであり、今後事業化を目指しております。

このように、さまざまな分野におきまして、事業機会を創出しながら継続的に社会課題を解決することで、循環型社会の実現に貢献していくことを目指してまいります。

これからも、グループ全体のアセットを活用し、地域・社会とともに持続可能な社会を実現するため、取り組みを進めてまいります。

2. 山陽新幹線「こだま」 新デザインについて

続きまして、2つ目の大きなテーマとして、山陽新幹線「こだま」の新デザインについてご紹介いたします。



山陽新幹線を走行する車両につきましては、これまで、お客様のニーズにお応えすべく改造を行ってまいりました。0系、100系のデザイン変更や、700系7000番代（ひかりレールスター）のように、山陽新幹線ならではのデザインの進化を遂げてまいりました。

2025年9月から、これまで東海道・山陽新幹線で「のぞみ」として使用しておりましたN700系5000番代を短編成化しまして、「こだま」としての営業運転をおこなっております。この短編成化した「こだま」は「のぞみ」と同一の外観デザインで運行いたしております。

このたび、4編成目の短編成化工事にあわせまして、新たなデザインを採用いたします。なお先に短編成化している他の編成についても、順次デザインを変更してまいります。

今回のデザイン変更には、山陽新幹線「こだま」をご利用いただくお客様や沿線の皆様に、これまで以上に愛着を持っていただきたいという思いを込めております。

デザインコンセプト

デザインコンセプト

▶ YURARI ～気ままに移ろいを味わう～

- ・山陽新幹線「こだま」ならではの、「各駅停車」や「ゆったりとした旅」に着目
- ・瀬戸内海の波や水面のきらめきをデザインのモチーフに

車体色

▶ 山陽ブルー

- ・瀬戸内海をイメージしたベース色（陽光によってエメラルドグリーンにも見える）。
- ・風のない、風いだ海の穏やかなイメージを反映。

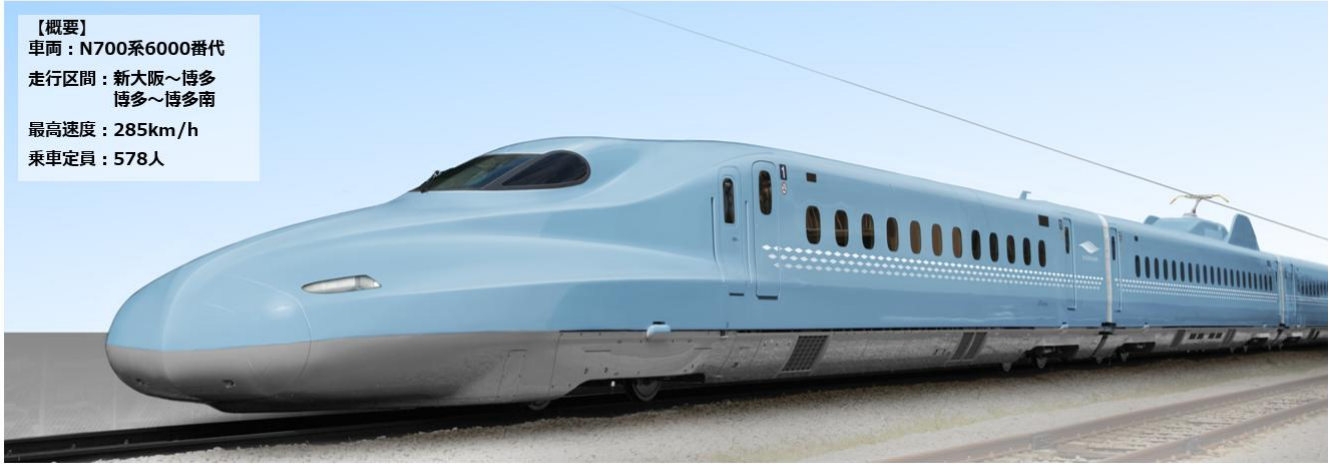
【概要】

車両：N700系6000番代

走行区間：新大阪～博多
博多～博多南

最高速度：285km/h

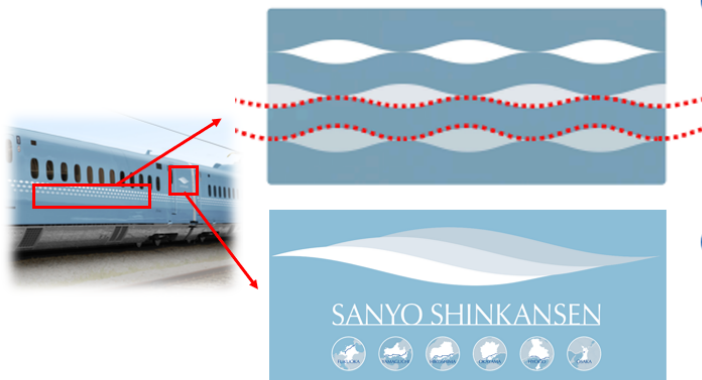
乗車定員：578人



新デザインのコンセプトは、「YURARI（ゆらり）～気ままに移ろいを味わう～」というものでございます。私どもといたしましては、山陽新幹線「こだま」ならではの乗車の体験は、各駅停車で「ゆったりとした旅」に価値があると考えております。車窓を眺めながら、観光地に限らず、街並みや工業地帯、田園風景など瀬戸内ならではの風景をゆったりと走る、そういった価値観をデザインに取り込みました。

外観は、瀬戸内海と、その「波」や「みなも」のきらめきをデザインモチーフといたしております。山陽の自然と調和し、現代的でありながらも和の情緒を感じさせるデザインを目指しました。

車体の色は「山陽ブルー」と命名いたしました。瀬戸内海をイメージした落ち着いた青色で、陽光によりましてはエメラルドグリーンにも見え、また、風のない穏やかな海のイメージを反映いたしております。



車体ライン

起伏のあるドットの形状とラインのグラデーションにより、ゆったりとした景色や時間の「移ろい」を表現しました。ドットパターンの中に形成させる波の形状（赤色点線部）は、旅の中での偶然の出会いのように、お客様に偶然発見いただくことを狙っています。走行時はラインが際立ち、停車時は波模様が認識できるよう意図しています。

ロゴマーク

「ゆらり」と「移ろい」をゆったりとした波の表現に落とし込みました。ドットの形状を模した起伏のある形や3本の波の形、色の変化でゆったりとした波、移り変わりを表現し、山陽新幹線沿線の府県モチーフを配置しました。

JR西日本として初めて産学連携で検討した車両エクステリアデザインを採用



京都工芸繊維大学 製品デザイン計画研究室の学生と、基本コンセプト策定から具体化、車体やロゴマークのデザイン検討、デザイン決定に至るまで共同研究を実施。沿線の文化、伝統、自然などを学び、車両所で実際の車両を確認するなど調整を重ねました。

▶今冬 N700系6000番代のエクステリアデザインを変更

このほか、車体側面には波の形状のラインや沿線府県のモチーフをあしらったロゴマークを配置しております。

なお、このデザインは京都工芸繊維大学製品デザイン計画研究室と共同で検討いたしました。JR西日本の車両の外観デザインとしましては、初めて産学連携で共創し、実現に至った事例となります。

この新デザインの「こだま」は今年の冬にデビューを予定しております。新デザイン導入をきっかけに、せとうちエリアの魅力向上、山陽新幹線の価値向上に繋げてまいりたいと考えております。

3. 現場社員の働きやすさ向上に向けた取り組み

最後になりますが、「現場社員の働きやすさ向上に向けた取り組み」についてご説明いたします。

現場社員の働きやすさ向上に向けた取り組み

これまでの制服の変遷

初代制服（1987～）

2代目接客服（1995～）

3代目接客服（2007～）

4代目接客服（2017～）



ポロシャツ仕様（試行追加）

NEW



ポロシャツ仕様半袖シャツ導入について

特徴

- 制服としての統一感は維持
 - 従来の制服のデザインや視認性は維持

期待される効果

- 熱中症対策推進
 - 通気性向上
 - 吸汗性向上
 - 蒸れによる不快感や汗ジミ軽減
 ⇒働きやすさ向上

導入時期・対象

- 2026年9月以降順次導入予定
- すべての駅係員・乗務員が対象

技術システムの被服における熱中症対策



希望する社員にファン付き作業着を配布

当社では、現場社員の働きやすさ向上に向け、時代や環境の変化に合わせて、制服の見直しを行ってまいりました。

ビジュアルにお示ししております通り、当社は発足以降、駅係員や乗務員の制服について、4度の見直しを行ってきております。

また技術系社員についても、ファン付きの空調服を導入してきたほか、線路内作業時の安全性向上を目的として視認性の高いオレンジ色の作業服を導入するなど、働きやすく安全な職場環境づくりを進めてまいりました。

今回は駅係員や乗務員の制服にポロシャツ仕様の半袖シャツを導入いたします。導入するポロシャツは、従来の制服のデザインや視認性を維持しつつ、熱中症対策もふまえて通気性や速乾性を向上させ、より快適に着用できる仕様としております。

こちらは現在の半袖シャツと、新たに導入するポロシャツでございます。

従来半袖シャツとポロシャツ仕様半袖シャツの比較



従来半袖シャツ



ポロシャツ仕様 半袖シャツ



- ☑ ポロシャツ仕様に伴う快適性向上
- ☑ 通気性、吸汗性向上
- ☑ しわが目立ちにくい素材採用
- ☑ 従来のデザイン・視認性を維持

素材や仕様を見直すことで、通気性や吸汗性を向上させ、また、蒸れによる不快感や汗ジミの軽減を図ることで、働きやすさの向上につなげてまいります。

本年9月以降、準備でき次第、駅係員および乗務員による着用を開始いたします。

こうした取り組みを通じまして、今後も社員にとって働きやすく安全な職場環境づくりを進め、お客様へより良いサービスの提供に努めてまいります。