

# 2021年11月社長会見

2021年11月17日

## 1. 営業・輸送概況

### 2. 車椅子ご利用者の列車乗降支援に向けた取り組み ～可動スロープの開発と検証～

詳細

## 1. 営業・輸送概況

### 【運輸取扱収入（速報値）】

収入ですが、対前々年比で10月は74.5%、11月は14日までで66.9%です。

前々年比で比較をしていますが、前々年は10月1日に消費税の改正があったため、先買いの反動影響が特に大きかった10月については、影響分を除くと、定期は80.1%、中長距離では53.7%、近距離は影響なく変わらずそのまま、収入計では64.3%となります。

### 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                |
| <b>10月</b>          | 111.0%<br>(74.5%) | 105.6%<br>(78.4%) | 108.9%<br>(56.1%) | 119.0%<br>(147.1%) |
| <b>11月(11/1~14)</b> | 115.7%<br>(66.9%) | 111.8%<br>(80.4%) | 121.0%<br>(58.1%) | 106.9%<br>(86.8%)  |

※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。

※ ( ) 内は前々年同日比

### 【新幹線・在来線特急・近畿圏のご利用状況（速報値）】

ご利用状況は、山陽新幹線は、対前々年比で10月が48%、11月が14日までで54%。近畿圏は、10月が82%、11月が84%です。

なお、北陸新幹線は、10月がイレギュラーな数値として、対前々年比82%となっていますが、これは前々年2019年10月の台風19号の影響で、運転を取りやめていたためであり、2018年比で見ますと、44%となります。

10月から、緊急事態宣言が解除され、ご利用は回復基調とみています。

山陽新幹線は、対前々年比で10月が48%、11月が14日までで54%ですが、足元をみますと、11月15日が対前々年63%、16日は対前々年64%となっており、少し回復し、ここ2日間は、60%台でございました。

今後、ウィズコロナ時代の新しいライフスタイル・ビジネススタイルの中で、感染に気を付けながら、経済活動とご利用状況が順調に回復していくことを期待しています。

現在、ご好評いただいております「JR西日本どこでもきっぷ」は、10月の発売から既に約7万枚以上を販売しており、多くのお客様に西日本各地へご旅行いただいております。

「どこでもきっぷ」を使って、さまざまな観光促進として、西日本エリアの観光地を一層お楽しみいただけるよう、東急ホテルズ様、プリンスホテル様、当社グループホテルと連携し、抽選でICOCAポイントをプレゼントするキャンペーンを、明日から実施します。

また、いわゆる「ワクチン・検査パッケージ」を活用した、旅行会社との企画商品についてです。

11月20日に山陽新幹線を貸切運行しますが、これに加え、年末年始にも、一部の号車を貸切扱いとし、旅行会社と連携し、この「ワクチン・検査パッケージ」の旅行商品として、1日1往復の運行を計画しています。

さらに、来年1月頃には、JR東日本様と共同で、北陸新幹線の団体専用列車を運行するとともに、特急サンダーバードでは、一部号車を貸切扱いで運行します。

そのほか、これは「ワクチン・検査パッケージ」商品ではなく、弊社独自の企画商品として、冬休みに、家族連れのお客様を対象に、山陽新幹線などでおでかけいただける、便利な商品も設定する予定です。

引き続き感染対策を実行しながら、新常態におけるニーズに応えるサービスを提供していきたいと考えています。

### 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           |
| <b>10月</b>          | 104%<br>(48%) | 93%<br>(82%) | 91%<br>(39%) | 104%<br>(82%) |
| <b>11月(11/1~14)</b> | 107%<br>(54%) | 96%<br>(64%) | 96%<br>(45%) | 109%<br>(84%) |

※実績は速報値。近畿圏は近距離券発売実績の前年同日比。

※（ ）内は前々年同日比。

## 2. 車椅子ご利用者の列車乗降支援に向けた取り組み ～可動スロープの開発と検証～

次に、車椅子ご利用者の方々がスムーズに列車へ乗車、また降車いただけるサポートに向けた取り組みについてお知らせします。

### 【可動スロープの開発経緯】

当社エリアでは、駅によって様々な形状のホームに、様々な種類の列車が運行し到着・発車しています。

そのため、列車ごとにホームとの段差・隙間を一律に埋めることが容易でなく、駅係員が渡し板を設置し、車椅子をご利用のお客様の乗降をお手伝いさせていただいております。

そこで当社では、車椅子をご利用のお客様がスムーズに乗降いただける環境づくりを目指し、2019年、

ホームと列車の段差と隙間の両方を全自動で可変的に埋める可動スロープの技術開発に着手したところで  
す。

これは、長野県にある小松製作所様とオープンイノベーションとして、共同開発しているところです。

### 可動スロープの開発経緯

駅によって様々な形状のホームに、様々な種類の列車が到着・発車  
→列車ごとにホームとの段差・隙間を一律に埋めることが容易ではなく、  
駅係員が渡し板を設置し、車椅子をご利用のお客様の乗降をお手伝い



車椅子をご利用のお客様がスムーズに乗降いただける環境づくりを目指し、ホームと  
列車の段差・隙間を全自動で可変的に埋め、スロープ機能を果たす装置の開発に着手

※JR西日本・JR西日本テクシア×小松製作所(長野)のオープンイノベーション



現在の車いすご利用者の乗降（介助）イメージ



試作機（初期段階）の検証の様子（2020.2）

### 【あらゆる段差・隙間を全自動で可変的に埋めるスロープの開発】

このたび、様々な検証・改良を重ね、実用を見据えた装置の試作機が完成しましたので、実際の駅において実用性の現地検証を行うこととします。

可動スロープの仕組みと特徴についてです。

まず、列車が駅に到着しますと、ホームに設置する「列車検知センサ」により、列車が所定の位置に停車したことを検知します。

次に、可動スロープの先端にあるセンサが列車の乗降口とホームとの距離を計測し、高さとなりを自動的に調整しながら張り出し、段差と隙間を埋めていきます。

これにより、お客様がスロープ上を歩いてスムーズに列車に乗降していただくことができます。

その後、列車のドアが閉まりますと、ホーム上部のセンサがドアが閉まったことを検知し、張り出したスロープを自動的に収納する仕組みとなっています。

また、安全性に十分考慮して設計しています。

例えば、スロープの稼働中に、周囲の人や物体を検知したり、スロープ先端が杖などの物体と接触することを検知すると、音声で注意喚起し、同時にスロープの動作を一時停止するなど、転倒防止や挟まれ防止の機能を備えています。

このように、列車の到着から出発までの一連の流れに合わせて、完全な形で、自動で段差と隙間の両方を埋める装置は、これまで鉄道事業者で導入された例はなく、完成すると初の事例となると考えています。

なお、開発の初期段階では、スロープの稼働時間に15秒程度要していたところ、今回の試作機では5秒と、大幅な時間短縮に成功しており、この度の現地検証に至りました。

## あらゆる段差・隙間を全自動で可変的に埋めるスロープの開発

### ■本装置の仕組みと特徴

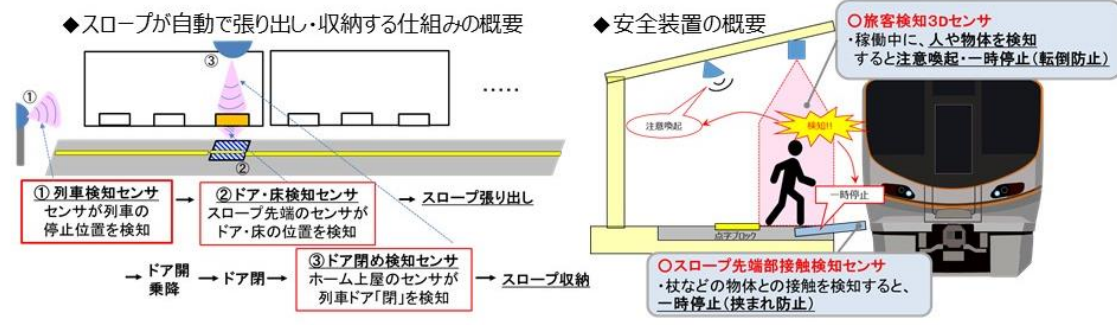
#### ○可動スロープの動作

- ①「列車検知センサ」が列車の到着を検知
- ②スロープ先端のセンサが乗降口とホームとの距離を計測し、**スロープが自動的に張り出し、段差・隙間を埋める**
- ③乗降完了後、列車のドアが閉まると、**スロープを自動で収納** ※張り出し時間：4～5秒

#### ○安全装置

スロープが稼働中に、周囲の人や物体を検知したり、スロープ先端が杖などの物体との接触を検知すると、**注意喚起し、スロープの動作を一時停止（転倒防止、挟まれ防止）**

⇒ **あらゆる段差・隙間の両方を全自動で可変的に埋める装置は鉄道事業者で初**



### 【今後の展望】

現地検証の概要です。

今月21日から、JRゆめ咲線 桜島駅において、検証を開始します。

今回の現地検証では主に、実際の駅における装置の一連の動作安定性や、お客様の利便性などを確認し、係員を常駐させて検証しながら、ご利用いただいている実際のお客様の声を集めさせていただき、さらに様々な実証実験をして、新たな課題に対して解決したのち、早ければ数年後の導入を目指したいと考えています。

この装置の導入により、車椅子やベビーカーなどをご利用のお客様のシームレスな移動の一助になればと考えています。

### 今後の展望

#### ■ 現地検証の概要

- 場所：JRゆめ咲線 桜島駅
- 期間：2021年11月21日～2022年2月中旬

#### ○ 検証の内容

- ①屋外条件、実際のホーム環境での動作安定性の確認
- ②本装置をご利用いただいたお客様の利便性



※写真は開発時点のものです。（スロープ張り出し時）

シームレスにご利用いただける鉄道の実現に向けて、早ければ数年後の導入を目指す

#### ■ 導入による効果

車椅子やベビーカーなどをご利用のお客様の安心と利便性向上をサポート

## ＜列車内の傷害事件を受けた対応（車内防犯カメラ整備等）＞

最近、列車内での傷害事件が相次いでおり、当社としても重く受け止めています。

これらの事象を受けた対応として、列車内で複数の非常ボタンが押された場合は、車内で非常事態が発生していると判断し、列車を緊急停車させ、速やかに避難経路の確保と避難誘導を行います。

また現在、犯罪の抑制を目的として、多くの新幹線車両とごく一部の在来線特急車両に、車内防犯カメラを設置しています。

今後は、これらの車両への防犯カメラの設置を促進していくほか、在来線車両への設置についても早急に検討していきます。

また、これらの犯罪行為に備えて、警察と緊密に連携し、巡回強化や、社員の対応力向上に向けた合同訓練などを引き続き実施していきます。

ご利用のお客様に安全に、そして安心してご利用いただける鉄道サービスの提供ができるようしっかりと取り組んでまいります。

## ＜2022年春のダイヤ改正について＞

最後に、来年、2022年春のダイヤ改正についてです。

冒頭にお伝えした通り、お客様のご利用状況は徐々に回復傾向にあります。これまで申し上げておりますように、お客様の生活様式や働き方が大きく変わっており、コロナ前の水準には戻らないと認識しています。

お客様のご利用状況に合わせて、柔軟に輸送サービスを提供していくという観点から、先月10月2日には、来年春のダイヤ改正を一部前倒しする形で、ダイヤの見直しを実施させていただきました。

引き続き、来年春のダイヤ改正においても、全てのエリアにおいて、朝通勤時間帯を含む全時間帯を対象に、お客様のご利用変容を見極め、現在のご利用状況と、そして、その後のご利用を一つひとつみながらダイヤの見直しを検討しています。

順次、地域の皆様と対話をさせていただき、ご意見もいただきながら、丁寧に進めてまいります。

なお、ダイヤ改正の詳細につきましては、来月12月に、改めてお伝えさせていただきます。