

2022年2月社長会見

2022年2月16日

1. 営業・輸送概況
2. 特急「やくも」への新型車両の投入
3. 「DISCOVER WEST mall」開設

詳細

1. 営業・輸送概況

【運輸取扱収入（速報値）】

収入ですが、1月はコロナ前の2020年比で60.1%、2月は14日までで、コロナ前の2019年比で45.5%です。

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
1月	139.4% (60.1%)	142.4% (74.6%)	166.2% (48.1%)	104.9% (85.7%)
2月(2/1~14)	110.0% (45.5%)	111.2% (62.6%)	113.4% (33.2%)	102.7% (81.1%)

※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、1月はコロナ前の2020年1月同日比、2月はコロナ前の2019年2月同日比。

【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、1月が2020年比で52%、2月が14日までで、2019年比で32%。近畿圏は、1月が77%、2月が67%です。

昨年10月以降、ご利用は回復基調が続いておりましたが、1月に入ってからオミクロン株の急拡大により、再び、低調なご利用となっています。

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
1月	196% (52%)	214% (55%)	185% (44%)	135% (77%)
2月(2/1~14)	123% (32%)	139% (33%)	129% (27%)	109% (67%)

※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、1月はコロナ前の2020年1月同日比、2月はコロナ前の2019年2月同日比。

2. 特急「やくも」への新型車両の投入

【現在の特急「やくも」車両の概要】

特急「やくも」は岡山で新幹線と接続し、山陰・山陽エリアを伯備線経由で結ぶ特急として、1日に30本を運転し、コロナ禍前の2019年度は、1日あたり約4千人のお客様にご利用いただきました。

今年で50周年を迎える特急「やくも」は、カーブが多い線区に適した「自然振り子方式」の381系で運転していますが、製造から約40年が経過することから、この度、新型車両を投入することとしました。

現在の特急「やくも」車両の概要

- ・山陰と岡山を伯備線経由で結ぶ特急
- ・カーブが多い伯備線に適した「自然振り子方式」の車両（381系）で運行
- ・多くのお客様が新幹線との乗り継ぎによるご利用

- 運行区間 岡山～出雲市
- 運行本数 30本/日(上り下り合計)
- 輸送人員 約4千人/日（2019年度、岡山～新見間）
- 列車略歴

1972年 岡山～出雲市間運転開始

1982年 伯備線電化、381系運転開始

2022年 岡山～出雲市間運転開始50周年

381系運転開始40周年



【新型特急「やくも」に込める想い】

この新型車両投入により、さらに安全かつ快適性・利便性の高い移動空間を提供してまいります。

この新型「やくも」が山陰エリアの魅力発信、そして観光振興を担う列車となるよう、現在、地域の皆様に愛着を持っていただけるような車両デザインを検討するとともに、グループやファミリー層にもご利用いただきやすい車内設備を考えています。

詳細な仕様、デザインなどは、2022年度上期中にお知らせしますが、新型「やくも」が皆様に愛され、新たな地域の顔となり、沿線地域の活性化に貢献できる列車となることを期待しています。



【特急「やくも」 新型車両の概要】

今回投入する新型車両の主な概要です。

「安全性・安定性」については、車体構造の強化や機器の二重系化に加え、車内防犯カメラの設置により、車内セキュリティの向上を図ります。

また、今回新たに開発・実用化した、国内初となる「車上型の制御付き自然振り子方式」を採用します。あらかじめ曲線区間に入るタイミングで車体を傾斜させ、滑らかに遠心力を打ち消すことで、現在の「自然振り子方式」と比べて、乗り心地が大きく向上します。

また、座席の間隔を広げるとともに、座り心地を改善した座席仕様にするなど、「快適性」の向上を図ります。

さらに、車椅子スペースの拡大や、全席へのコンセント設置、大型荷物スペースの設置など、「バリアフリー」や「利便性」の向上を図ります。

そのほか、よりエネルギー変換効率に優れたVVVF制御を採用することで、「環境負荷の軽減」も図り、持続可能な鉄道を実現します。

2024年春以降、現行車両の381系「やくも」を、新たに投入する273系44両に順次置き換えていく計画で、総投資額は約160億円です。

特急「やくも」新型車両の概要

○車両形式 273系特急形直流電車

○主な特徴

[安全性・安定性]

- ・防犯カメラの設置による車内セキュリティ向上
- ・車体の衝突安全対策、機器の二重系化等

[快適性]

- ・今回新たに開発・実用化した、国内初となる「車上型の制御付自然振り子方式※」による乗り心地の向上
- ※車上の曲線データと走行地点のデータを連続して照合し、適切なタイミングで車体を傾斜させる
(当社、鉄道総合技術研究所、川崎車両の共同開発)
- ・座席間隔の拡大、座り心地を改善した座席の採用
- ・空気清浄機の搭載、抗菌・抗ウイルス加工による安心した車内環境づくり

[バリアフリー・利便性]

- ・車椅子スペースの拡大、多目的室の設置など幅広いご利用層を意識した設備の充実
- ・車内Wi-Fi、全席コンセント、大型荷物スペース設置

[環境負荷の軽減]

- ・よりエネルギー変換効率に優れたVVVF制御装置、LED照明等による省エネ化

○投入時期 2024年春以降

○投資総額 約160億円

○投入車両数 44両 (4両×11編成)



詳細仕様・デザインは検討中

【現行車両（381系）の国鉄色リバイバル運転】

最後に、特急「やくも」が現在の伯備線で運転を開始してから、3月で50周年を迎えるのを記念して、現行車両381系1編成を、クリーム色と赤色のツートンカラーである、懐かしい国鉄色に塗り替えます。

リバイバル編成は、来月、3月19日から運転を開始します。

特急「やくも」はこれまでも、そしてこれからも、山陰エリアと岡山を結び、多くのお客様にご利用いただくとともに、観光振興を軸に、交流人口の拡大と沿線地域の活性化に貢献していきます。

現行車両（381系）の国鉄色リバイバル運転

今年、伯備線で特急「やくも」が運転開始から50周年

新型車両投入までの間、381系1編成の塗装を懐かしい国鉄色に変更

○リバイバル編成の運転開始日

2022年3月19日（土）～

○対象列車

特急「やくも」 8・9・24・25号

※381系電車

国鉄時代に、曲線が多い線区のため
に開発・導入された
自然振り子方式の特急車両



※写真はイメージ

3. 「DISCOVER WEST mall」開設

【背景・目的】

西日本エリアには魅力的な観光地が各地にあります。

そして、旅行の楽しみの大きな要素は、いうまでもなく「食」や「お土産」です。

しかし、長引くコロナ禍により、旅行需要が低迷し、西日本エリアを訪れるお客様が減少しており、私ども交通事業者はもちろん、各地の観光事業者、生産者の皆様も大きな打撃を受けておられます。

今後、コロナ感染症の収束とともに、旅行需要が回復していくことを期待しておりますが、これをさらに後押しするものとして、このたび新たなECサイトを立ち上げることとしました。

このECサイトを通じて、現在販売に苦慮されている生産者の皆様に、新たな販売チャネルを提供するとともに、全国各地のお客様には、商品の購入をきっかけとして、現地に行ってみたいという旅行需要を喚起してまいります。

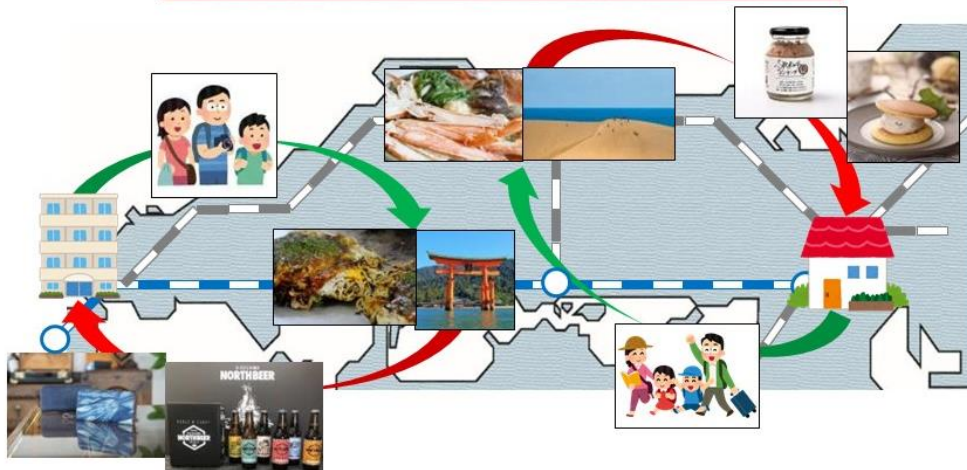
そして、実際に西日本各地に足を運んでいただき、その魅力をリアルに体験していただくことで、地域の活性化につなげていきたいと考えています。

背景・目的

- 長引くコロナ禍により、旅行需要が低迷し、西日本エリアを訪れるお客さまが減少、各地の観光事業者、生産者に大きな打撃

→ 新たなECサイトを開設し、西日本エリア各地の魅力を知っていただき

「現地に行ってみたい」という旅行需要を後押し



【サイトの概要、特徴】

具体的には、来月、3月1日より、西日本各地の地域産品などを販売する「DISCOVER WEST mall」を開設します。

このECサイトは、当社グループで築いてきた地域の皆様との関係をもとに、これまで地元を中心に流通していた少量生産の地域産品や、地域の皆様と共同開発した、「食」に関わるオリジナル商品、生鮮品など、約150商品のラインナップでスタートし、今後さらに拡大していきます。

このサイト内では、商品だけでなく、生産者や各地の魅力ある情報も発信し、旅情を掻き立てるものにしていきます。

サイトの概要、特徴

■ 概要

名称：DISCOVER WEST mall（ディスカバーウエストモール）

開設日時：2022年3月1日（火）12時



■ 取扱い商品

①当社エリア内の地域産品 ②お土産品 ③JR西日本オリジナルグッズ

※開設時のアイテム数：約150

(商品の一例)

- ・これまで地元のみで流通していた少量生産の地域産品
- ・地域の皆さま×当社グループ 共同開発オリジナル商品

■ 特徴

- ・「食」に関わる地域産品をメインに、「産地直送」で「生鮮品」も新鮮な状態でお届け
- ・商品だけでなく、生産者や各地の魅力ある情報もサイト内で発信
⇒ 実際に旅行に行ってみたいと思っただく

【今後の展開】

ECサイトのオープン後も、駅店舗や列車内での商品の受け取りや、列車での荷物輸送を活用した、新鮮な商品のお届けなど、当社グループの力を結集した取り組みを展開していきます。

来月のサービススタート時には実現できませんが、今後予定している、JR西日本グループの会員・ポイント共通化にも対応し、共通ポイントでの購入など、利便性向上や魅力向上にも努めていきます。

これにより、裾野の広い観光産業に携わる各地域の皆様とともに、アフターコロナの交流人口拡大や、地域振興に取り組んでいきたいと考えています。

今後の展開

■ 駅構内の店舗・列車内での商品受取り

■ 列車による荷物輸送を活用した新鮮な商品のお届け

■ JR西日本グループの会員・ポイント共通化への対応による利便性や魅力向上

⇒アフターコロナの交流人口拡大や地域振興に取り組んでいく



その逸品の、
向こうに見える。



西日本地域の豊かな自然の恵みや地域
産品の魅力を最大限に活かすため、ここ
で生まれた商品にぜひお早めにお届け
たいと思っております。お早めにお
届けを是非楽しんでください。
※お問い合わせ先は各店舗のホームページ
をご覧ください。

<ローカル線に関する課題認識>

一昨日、国土交通省において、ローカル線に関する有識者検討会が開催されるなど、ローカル線に関する社会的な関心も高まっていると思いますので、改めて私どもの認識などを申し述べさせていただきます。

会社発足から35年間、地域の皆様にもご協力いただきながら、輸送改善や観光誘発といったご利用促進策を進めてまいりました。

一方、この間に沿線人口の減少・少子高齢化、道路整備や、道路を中心としたまちづくりの進展など、取り巻く環境は大きく変化してきております。

そうした中で、鉄道は自動車に比べて、残念ながら、きめ細かな移動ニーズにお応えできないこともあり、線区によっては、地域のお役に立てておらず、非常に厳しいご利用状況となっています。

1980年にできた「国鉄再建法」において、1日あたりの輸送密度が4千人未満の路線については、バス等に転換することが効率的であるとされています。今から40年以上前の状況においてすら、そのように認識されていたわけです。

特に、輸送密度が2千人未満の線区については、大量輸送機関としての鉄道の特性が発揮できておらず、一事業者の経営努力だけで維持していくことは、非常に困難になってきております。

このような状況は、当社のみならずバスやタクシーを含め、地域交通全体、そして地域社会全体の課題でもあります。

今後もさらなる人口減少など、環境変化が見込まれる中で、ニーズに合ったご利用しやすい最適な地域交通体系を、地域の皆様と共に創りあげていく必要があると考えています。

「参考」としてご覧いただいている路線図は、これまで当社が毎年公表しているデータの中から、コロナ前の2019年度の実績をもとに、輸送密度別に色分けしてお示ししたものです。

鉄道特性を発揮できていない、特に輸送密度2千人未満の線区が課題だと思っています。ただし、線区ごとの特性や移動のニーズも様々であります。まずは実状と課題を地域の皆様、自治体の皆様と共有させて頂き、国の制度なども踏まえながら、今よりもご利用しやすく、まちづくりにあわせた最適な交通体系を地域の皆様と共に模索し、実現していきたいと考えております。

当社としても、より具体的な議論をさせて頂くために、これらの線区の経営状況に関する情報を開示していく必要があると考えています。4月には、その内容をお知らせできるよう準備して参ります。

取り巻く環境の変化

- ・沿線の人口減少や少子高齢化
- ・道路整備や道路を中心としたまちづくりの進展

課題認識

- ・線区によっては、地域のニーズにお応えできておらず、非常に厳しいご利用状況
- ・特に、輸送密度が2,000人/日未満の線区は、大量輸送機関として鉄道の特性が発揮できていないと考えており、このままの形で維持していくことは非常に難しい
- ・CO₂排出の面でも、現状のご利用実態では、必ずしも鉄道の優位性を発揮できていない
- ・コロナ禍により、社会の行動変容が急激に進む中で、鉄道全体のご利用は元に戻らないと想定
- ・地域交通は、鉄道のみならずバス・タクシーなど含め厳しい状況、当社の課題でもあり、地域社会全体の課題でもある

▶ 輸送密度2,000人/日未満の線区を対象に、線区の特性の違いや、移動ニーズを踏まえ、地域のまちづくりにあわせた、今よりもご利用しやすい持続可能な地域交通体系を、地域と共に模索・実現したい。

▶ より具体的な議論に向け、線区の経営状況に関する必要な情報の開示を検討（4月予定）

参考

在来線 線区別ご利用状況（2019年度実績）

2019年度 輸送密度

- 8,000人/日以上
- 4,000人/日以上～8,000人/日未満
- 2,000人/日以上～4,000人/日未満
- 2,000人/日未満

※輸送密度：「データで見る」R西日本」では「区間別平均通過人員」と表記



(参考)

2019年度 輸送密度 (平均通過人員) 2,000人/日未満の線区

路線名	区間	営業キロ	平均通過人員 (人/日)	
			2019年度	2020年度
小浜線	敦賀～東舞鶴	84.3	991	782
越美北線	越前花堂～九頭竜湖	52.5	399	260
大糸線	南小谷～糸魚川	35.3	102	50
山陰線	城崎温泉～浜坂	39.9	693	506
	浜坂～鳥取	32.4	921	798
	出雲市～益田	129.9	1,177	725
	益田～長門市	85.1	271	238
	長門市～小串・仙崎	52.8	351	290
関西線	亀山～加茂	61.0	1,090	722
紀勢線	新宮～白浜	95.2	1,085	608
加古川線	西脇市～谷川	17.3	321	215
姫新線	播磨新宮～上月	28.8	932	750
	上月～津山	35.4	413	346
	津山～中国勝山	37.5	820	663
	中国勝山～新見	34.3	306	132
播但線	和田山～寺前	36.1	1,222	714
芸備線	備中神代～東城	18.8	81	80
	東城～備後落合	25.8	11	9
	備後落合～備後庄原	23.9	62	63
	備後庄原～三次	21.8	381	348
	三次～下深川	54.6	888	929
福塩線	府中～塩町	54.4	162	150
因美線	東津山～智頭	38.9	179	132
木次線	穴道～出雲横田	52.3	277	198
	出雲横田～備後落合	29.6	37	18
岩徳線	岩国～櫛ヶ浜	43.7	1,246	1,090
山口線	宮野～津和野	47.4	678	353
	津和野～益田	31.0	535	310
小野田線	小野田～居能等	13.9	444	344
美祇線	厚狭～長門市	46.0	478	366
	計	1,359.9		

※「輸送密度 (平均通過人員)」は、ご利用されるお客様の1日1kmあたりの人数を表しています。