

2022 年 3 月社長会見

2022年3月16日

1. 営業・輸送概況

2. うめきた（大阪）駅がさらに進化します

3. 今年度の振り返り、来年度に向けた展望

詳細

1. 営業・輸送概況

【運輸取扱収入（速報値）】

収入ですが、2月はコロナ前の2019年比で49.2%、3月は14日までで58.7%です。

運輸取扱収入（速報値）

	前年同环比			
	収入計	近距離券	中長距離券	定期券
2月	107.9% (49.2%)	112.0% (65.7%)	111.2% (36.9%)	97.8% (84.3%)
3月(3/1~14)	108.8% (58.7%)	115.0% (77.7%)	112.5% (47.5%)	94.5% (86.0%)

※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、コロナ前の2019年同环比。

【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、2月が2019年比で35%、3月が14日までで45%。近畿圏は、2月が70%、3月が81%です。

現在、18都道府県で、まん延防止等重点措置が延長されておりますが、3月に入り、まだ水準としては、低調ながらも徐々にご利用が上向く傾向があります。

こういった状況のなか、先週末の3月12日にはダイヤ改正を実施し、新ダイヤへ移行しました。

実施においては、全てのエリア、時間帯、区間、列車の1本1本をきめ細かく把握し、一定の、お客様の状況への考慮・改善を行いながら、ご利用状況に応じたダイヤに見直しました。

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
2月	115% (35%)	129% (37%)	122% (30%)	110% (70%)
3月(3/1~14)	112% (45%)	127% (47%)	110% (36%)	112% (81%)

※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、コロナ前の2019年同日比。

2.うめきた（大阪）駅がさらに進化します

2023年春に開業する「うめきた（大阪）地下駅」と、そのすぐ上に、25年春頃、全面開業予定の「新駅ビル」とを合わせた「うめきた（大阪）駅」を、イノベーションの実験場『JR WEST LABO』の中心と位置づけ、様々なパートナーと共創することで、オープンイノベーションを加速させていきたいと考えています。



『JR WEST LABO』での、パートナーとなる他社の様々な皆様との共創により、新たな価値創造を推進するとともに、コロナ禍で変容する社会課題や経営課題を解決する最先端の技術を社会に発信し続けることで、脱炭素社会の実現、そしてSDGsの達成に貢献していきます。

駅というリアルな拠点に、進化するデジタル技術を掛け合わせることで、これまでにない新しい体験が生まれ、その一つひとつが連続的に、一連のサービスとして、実感いただける近未来の空間を、この「うめきた（大阪）駅」で実現します。

『JR WEST LABO』とは

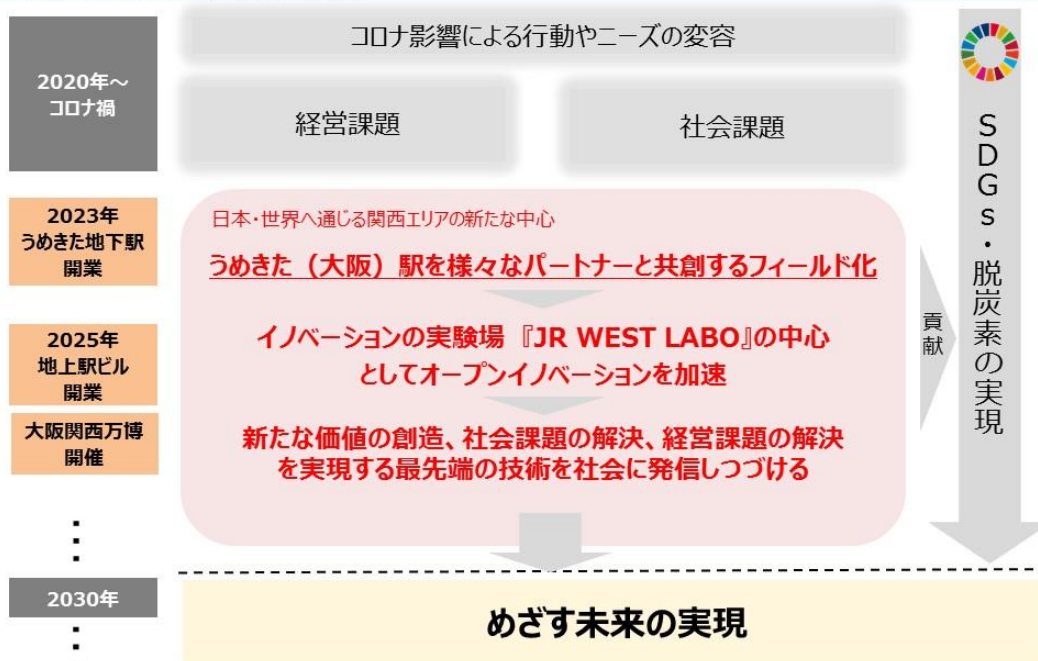
うめきた（大阪）駅の位置づけ



※2020年12月時点のイメージパースであり、今後変更となる可能性があります。（提供：うめきた2期開発事業者）

『JR WEST LABO』とは

『JR WEST LABO』のねらい



この『JR WEST LABO』における新しい価値創造へのチャレンジは、当社グループだけで成しえるものではなく、様々なパートナーの皆さまの力をお借りしたいと思います。ともに新たな未来を創りあげていければと思います。

『JR WEST LABO』とは

『JR WEST LABO』で実現したいこと

① デジタル×リアルが 生み出す新たな価値（サービス）

- ・顔認証サービス
- ・OMO型サービス
- ・BOPISロッカー 等

② 人と技術が融合し、 誰もが参画し活躍できるフィールド

- ・アバターロボット
- ・AI案内ロボット 等

③ お客様と共に進める 環境負荷軽減の取組み

- ・環境貢献ポイント 等

『JR WEST LABO』で創出する新しい体験のひとつひとつが
連続的に、一連のサービスとして実感いただける、
他にはない近未来の空間を、まずはうめきた（大阪）駅で実現します

『JR WEST LABO』とは

『JR WEST LABO』イメージイラスト

JR WEST LABO Innovative Station Field



今回の取り組みにより、「みどり」と「イノベーション」の融合拠点となる、うめきたエリアの「玄関口」として、うめきた全体の盛り上げに貢献するとともに、2025年開催となる大阪・関西万博の機運醸成に向け、万博テーマである「いのち輝く未来社会のデザイン」の実現を促進する「未来社会の実験場」としても貢献していきます。

『JR WEST LABO』とは

『JR WEST LABO』における共創



『JR WEST LABO』で、実証実験を希望するパートナーを募集します

○「駅コンコースや駅周辺施設を活用した新たな体験の実証実験」など、実験フィールドとしての活用
○「JR WEST LABO」の目指す姿の実現に寄与する実証実験

うめきた（大阪）駅がさらに進化します

今後のスケジュール

2023年 春

うめきた（大阪）地下駅 開業

2024年 夏頃

うめきた2期 先行まちびらき
JR大阪駅⇔うめきた2期間 連絡通路供用開始

2025年 春頃

地上部 新駅ビル 開業

2025年 4月

大阪関西万博2025 開幕

2027年

うめきた2期 開業

2031年 春

なにわ筋線 開業予定

3. 今年度の振り返り、来年度に向けた展望

【今年度の振り返り】

一昨年に見直しました、「中期経営計画2022」に掲げる「変革・復興期」の2年目として、今後の基盤を築く重要な年と位置付けて、昨年の4月から新しい年をスタートいたしました。しかし、新型コロナウイルスの猛威は収まらず、鉄道を中心とする当社グループの各事業において、非常に厳しい経営状況が続いています。

このような状況においても、社会インフラ企業グループとして、基幹事業である鉄道の安全を確保し、地域のお客様の便利で快適な暮らしと、社会、経済の発展を支え続けていくという、私どもが担う使命に変わりはないとの認識のもと、グループの最重要課題である鉄道の安全性をはじめとした取り組みを進めてまいりました。

厳しい経営環境に対しては、例えば、従業員の一時帰休等の緊急的な取り組みや、ご利用に応じた列車ダイヤの適正化、駅運営体制の見直し、不採算店舗の閉鎖など、グループ一体でのコスト構造改革に取り組み、大幅なコスト削減も実行してきました。さらに、今後の成長戦略の実現に向け、先んじて財務基盤の強化を図るため、新株発行による資本調達を実施しました。

また、需要回復に向けたプロモーションや、観光需要促進に向けた観光素材の整備、まちづくりの推進などの地域共生の深掘りや、社会行動変容に対応したライフスタイルの提案など、新たな価値創造にも取り組みました。

【来年度に向けた展望】

来年度は、「変革・復興期（第Ⅰ期）」、「安全考動計画」の最終年度という節目にあたります。

引き起こしました、福知山線列車事故の重い反省の上に立ち、安全性向上の取り組みを推進するとともに、変化対応力を高める企業改革に集中的に取り組み、次期中計期間でもある「変革・復興期（第Ⅱ期）」における成果の創出につなげていきます。

新型コロナウイルスの影響が続く中でのスタートとなりますが、お客様のご期待に最大限お応えするため、社会行動変容を踏まえたサービス・商品の磨き込みに取り組んでいきます。

また、新型コロナウイルス収束後も、従前の経営環境には戻らないとの認識のもと、構造改革や新たな価値創造、変化対応力の向上を引き続き推進していきます。

これらの実現に向け、今後のキーデバイスとなるWESTER・ICOCAを基軸としたデジタル、リアルを組み合わせた顧客接点の構築や、データを活用したサービスの提供、メンテナンスのシステムチェンジなど、当社グループのあらゆる部門において、デジタルシフトを進めていきます。

今年度の振り返り

- ・鉄道を中心とする当社グループの各事業について、非常に厳しい経営状況が継続
- ・グループの最重要課題である鉄道の安全性向上をはじめとした取り組みを進めた
- ・緊急的なコスト削減や、グループ一体での構造改革にも取り組み、さらに、今後の成長戦略の実現に向け、新株発行による資本調達を実施
- ・需要回復に向けたプロモーションや、地域共生の深耕、社会行動変容に対応したライフスタイルの提案など、新たな価値創造の取り組みを進めた

来年度に向けた展望

- ・「変革・復興期（第1期）」、「安全考動計画」の最終年度という節目
- ・「福知山線列車事故のような事故を二度と発生させない」という確固たる決意を持ち、引き続き、「経営の3本柱」を経営の最重要課題として取り組む
- ・コロナ収束後も従前の経営環境には戻らないとの認識のもと、構造改革や新たな価値創造、変化対応力の向上を引き続き、推進
- ・当社グループのあらゆる部門において、デジタルシフトを推進
- ・「ローカル線」や「運賃・料金制度」については、国全体の政策課題として、議論が開始
- ・「ローカル線」については、より対話をすすめ、最適な地域交通体系を、地域の皆様と共に模索、実現していく
- ・「鉄道の運賃・料金」については、ご利用状況等、市場に合わせて見直していく
- ・人々が安全・安心、便利に移動できる環境を整備

【国全体の政策課題へ】

一方、これまで私どもとして課題認識を申し上げておりました「ローカル線」や「鉄道の運賃・料金制度」については、国全体の政策課題として、国土交通省におきまして、議論が開始されました。

【ローカル線】

ローカル線については、2月14日「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」が設置され、利便性と持続性の高い地域公共交通を再構築していく環境を整えるための、政策のあり方が議論されているところです。

私どもとしても、より対話を進めさせていただき、最適な地域交通体系を、地域の皆様とともに、模索し、実現してまいりたいと考えています。

【運賃・料金制度】

また、鉄道の運賃・料金制度についても、2月16日より「交通政策審議会小委員会」が開催され、今日の鉄道を取り巻く環境の変化や、多様化するニーズを踏まえて、柔軟に対応し、持続的な運営を可能とする制度のあり方が議論されています。弊社も、先日の事業者ヒアリングを通じて、課題認識や要望を表明させていただいたところです。

国鉄分割民営化から、間もなく36年目を迎える中、これまで根本的・抜本的な制度改革がないままでしたが、お客様のニーズの多様化や、コロナ禍での急激な社会変容も踏まえ、今後、新たなサービス向上を図るためにも、ご利用状況等、市場に合った運賃・料金制度に見直していきたい、また、そういったことが可能となる制度設計を、ぜひお願いしたいと考えているところです。

特に、京阪神エリアは、国鉄時代からの複数の運賃体系があり、それゆえに、複雑で分かりにくくなっており、その運賃も同一の設定が望ましいと考えています。

複雑な運賃体系を一つにまとめることにより、例えば、「変動運賃制」の導入により、ご利用の平準化による快適なサービスを提供しやすくなります。また、「バリアフリー利用者負担制度」の導入によるバリアフリー設備の整備促進も、より効果的に行っていくためにも、京阪神エリアにおける運賃制度を均一化していくことが、非常にポイントとなります。これらにより、新しいサービスの提供もしやすくなります。

こういった運賃の統合、シンプル化が早急に実現できるよう、認可審査の簡素化などの規制緩和を、国に要望しているところです。

京阪神エリアの運賃統一化ですが、一部の部分は高くなり、一部のところは安くなることで、仮に収支がニュートラルな形に制度設計として運賃変更しようとしても、一部高くなる部分に関しては運賃値上げとなることから、認可が必要となります。そのためには、全体の収支構造とともに、お客様のご利用といったものに対する全てのデータをもって、認可申請することとなります。それには、膨大な作業が必要となります。現状はそういった仕組みであり、シンプル化させていただきたいことを申し上げます。

以上、縷々申し上げましたが、引き続き、厳しい環境下ではありますが、お客様が安全・安心して、そして便利に利用いただける環境を整え、グループ丸となって、皆様の期待にお応えできるよう努力してまいります。

運賃・料金制度

■課題認識（京阪神エリアの運賃体系）

- ・ 会社発足後の輸送改善により、京阪神エリアは都市圏域が拡大
- ・ 京阪神エリアには国鉄時代からの複数の運賃体系が混在
- ・ 同レベルの輸送サービス提供エリアには共通運賃が望ましい

■お客様に提供できるメリット

- ▶ 運賃体系の統合により、「変動運賃制」や「バリアフリー利用者負担制度」をご利用状況に合ったエリアで実現できる

◆変動運賃制（例:オフピーク定期券）の導入

- ・ ご利用の平準化で、より快適なサービスを提供できる

◆バリアフリー利用者負担制度の導入

- ・ ご利用の多い広域でのバリアフリー設備の整備推進により、
あらゆるお客様にスムーズにご利用いただけるようになる
- ・ より高いレベルの安全安定輸送や利便性向上が実現できる