

2022年4月社長会見

2022年4月13日

1. 営業・輸送概況
2. 福知山線列車事故追悼慰霊式
3. ホーム安全スクリーン（転落時列車抑止システム）の開発

詳細

1. 営業・輸送概況

【運輸取扱収入（速報値）】

収入ですが、3月はコロナ前の2019年比で65.6%、4月は7日までで71.5%です。

【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、3月が2019年比で51%、4月が7日までで57%。近畿圏は、3月が82%、4月が87%です。

3月21日でまん延防止等重点措置が全面解除され、3月以降、新幹線や近畿圏のご利用とも、徐々に回復基調が続いています。

また、GW前の4月27日までの予約状況は、4月10日現在で、山陽新幹線が対前年比で166%となっています。

さらに、GW期間中の予約状況は、同じく山陽新幹線で、対前年比が204%ということで、昨年よりも多くの方がお出かけを計画されています。

昨年、一昨年のGWは、緊急事態宣言が発令されており、ご旅行頂ける環境下ではありませんでしたが、今年は感染対策と両立しながら、ご利用いただけることを期待しています。

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 |
| 3月 | 111.2% (65.6%) | 115.7% (79.4%) | 117.8% (53.1%) | 98.2% (91.8%) |
| 4月(4/1~7) | 116.8% (71.5%) | 127.3% (86.6%) | 132.4% (52.0%) | 105.0% (89.3%) |

※実績は直営の速報値。駅などの取扱高(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年同日比。

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 |
| 3月 | 120% (51%) | 128% (52%) | 115% (40%) | 113% (82%) |
| 4月(4/1~7) | 135% (57%) | 130% (57%) | 129% (44%) | 125% (87%) |

※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. 福知山線列車事故追悼慰霊式

間もなく4月25日を迎えます。弊社が福知山線列車事故を惹き起こしてから17年になります。

あらためまして、お亡くなりになられた方々に深くお詫び申し上げます。心よりご冥福をお祈り申し上げますとともに、ご遺族の皆様、お怪我をされた方々のご家族の皆様には、重ねて深くお詫び申し上げます。

すでにお知らせしておりますとおり、4月25日当日は「祈りの杜」において、追悼慰霊式を執り行わせていただきます。

昨年、一昨年は、一堂にご参列いただく式典を執り行うことができませんでした。本年は、皆様のご理解とご協力を賜り、新型コロナウイルスへの感染防止に十分留意した上で、開催させていただきたいと考えております。

また、ご被害者の皆様には、ご自宅や、伊丹の中継会場でも、慰霊式の様子をご覧いただけるようにするなど、皆様それぞれのご意向に沿えるよう、準備を進めております。

私としましても、改めて厳粛な気持ちで臨みたいと考えております。

「福知山線列車事故のような重大な事故を二度と発生させない」という変わらぬ決意を、役員・社員の一人ひとりが、日々の具体的な実践につなげていくために、あらためて事故の反省と教訓を強く心に刻んでまいります。

さらなる安全性の向上に向け、私自身、先頭に立って取り組んでいきます。

3.ホーム安全スクリーン（転落時列車抑止システム）の開発

当社では、お客様に安心してご利用いただくために、ハード・ソフト両面から、ホームの安全性向上に取り組んでいます。

ハード対策として、お客様の転落や列車との接触を防止するホーム柵の整備を進めていますが、その設置には多くの時間と費用がかかります。

そのため、ホーム柵を補完する有効な対策として、人の線路への「転落」を確実に検知し、速やかに列車を止めることができる精度の高いシステム「ホーム安全スクリーン」の開発を進めてきました。

このたび、現地での検証が最終段階に入りましたので、概要についてご紹介します。

ホーム安全の取り組み(ハード対策)

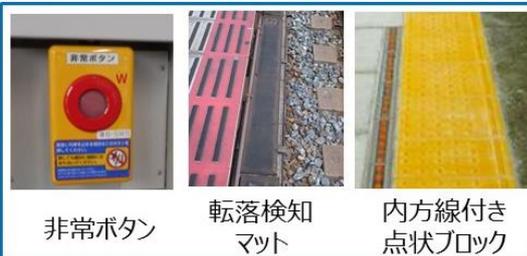
お客様の「転落」や列車との接触を防止



可動式ホーム柵

昇降式ホーム柵

お客様の「転落」や列車との接触リスクを低減



非常ボタン

転落検知
マット

内方線付き
点状ブロック

ホーム安全スクリーンの開発経緯

- ホーム柵の整備を推進するものの、設置には工期・費用が大きいなどの課題がある
- ホーム柵を補完する対策として、転落しても接触事故に至らせない設備の開発を進めてきた



**お客様の「転落」を確実に検知・判定し、
駅係員の判断を伴わず、速やかに列車を止めるシステムを開発**

ホーム安全スクリーンの仕組みと特長です。

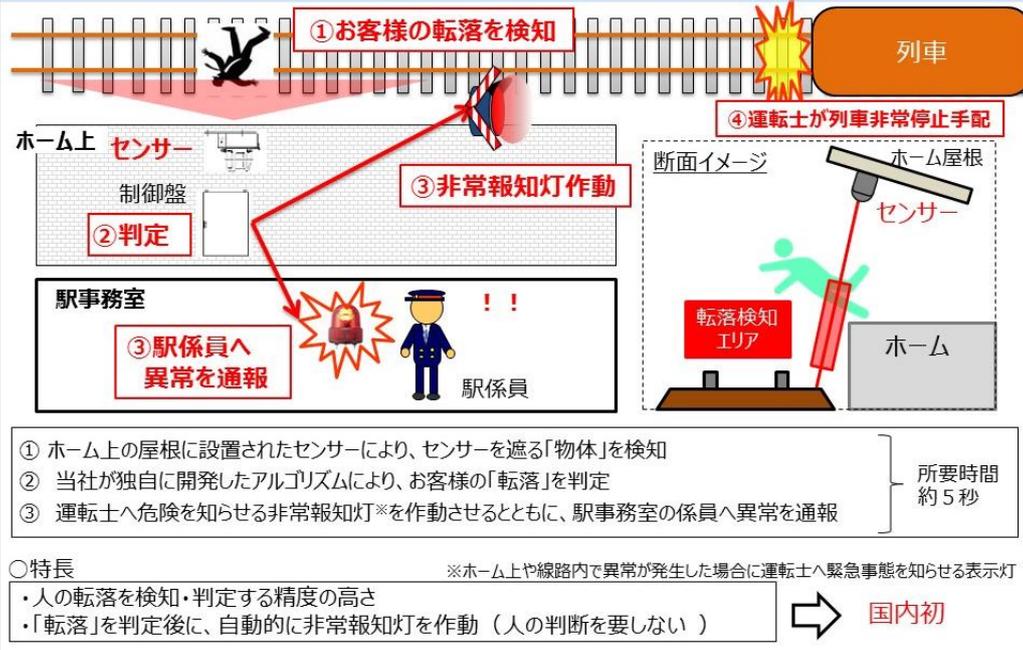
ホーム上の屋根に設置する「センサー」により、「物体」を検知し、当社が独自に開発したアルゴリズムにより、お客様の「転落」を自動的に判定します。

「転落」を判定すると、非常報知灯を自動的に作動させ、運転士に危険を知らせるとともに、駅事務室の係員にもホームでの異常を通報します。

センサーにより、「人の転落を高い精度で自動的に検知・判定」し、「自動的に非常報知灯を作動させる」システムは、国内で初めてとなります。

非常報知灯の作動に人の判断を要しないため、列車の速やかな停止と、お客様の救護が可能な仕組みになるものと思っています。

ホーム安全スクリーンの仕組み・特長



現地検証の概要と今後の展開です。

昨年1月から、大阪環状線の福島駅において、現地検証を行っています。

これまで進めてきた約1年間に及び検証では、実際の人「転落」・「立入」は100%検知・判定できた一方で、鳥の群れや雨、傘などを、人として検知・誤判定した例はほぼありませんでした。

これが実用化されれば、万が一、人がホームから転落しても、接触事故を防ぐことが期待できます。

今年度中には実用化し、複数の駅へ設置することを計画していきます。さらに、2023年度以降、整備対象駅を拡大し、ホームの安全性向上を図っていきます。

現地検証について

■概要

- 場所：大阪環状線 福島駅
- 期間：2021年1月～2022年6月(予定)
- 検証の内容

(2021年1月～現在)

- ①「転落」の確実な検知、誤判定の発生有無

(2022年1月～現在)

- ② 非常報知灯との連動
- ③ 駅係員・乗務員等のオペレーション確認

■検証期間中の成果

- ・人の転落を100%検知・判定（7件/7件）
- ・誤判定はほぼなく、1のりばあたり年1件以下※に抑制（※鳥の群れを人と判定した例など）



今後について

■導入効果

万が一ホームから転落しても、接触事故に至らせない

■今後のスケジュール

2022年度中の実用化・複数駅への設置。23年度以降、さらに整備拡大

＜ローカル線に関する情報開示＞

先日、ローカル線について、収支率などの情報を開示いたしました。大量輸送という観点で、鉄道の特性を十分には発揮できていないと考えられる線区について、地域の皆様と、各線区の実態や課題を共有することで、より具体的な議論をさせていただくために、一定の前提をおいて算出し、お示しさせていただきました。

今後さらなる人口減少など、環境変化が見込まれる中で、持続可能な地域社会の実現に向け、線区の特徴の違いや移動ニーズをふまえ、地域のまちづくりに合わせた、今よりも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。

まずは、今回開示した情報を、速やかに関係する自治体の皆様に共有させて頂き、より一層対話を深めてまいりたいと思います。