2022年８月東京地区社長会見

２０２２年8月２４日

１.営業・輸送概況

２.次世代バイオディーゼル燃料の導入に向けた実証実験開始！

３.鉄道駅バリアフリー料金制度を活用した整備計画

詳細

１．営業・輸送概況

【運輸取扱収入（速報値）】

収入ですが、８月は２１日までで、コロナ前の２０１９年比で６７．１％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
7月	130.4% (70.5%)	125.7% (85.9%)	144.5% (62.1%)	105.9% (86.2%)
8月(8/1~21)	152.9% (67.1%)	146.6% (79.2%)	176.6% (61.4%)	100.2% (79.0%)

※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、８月は２１日までで、山陽新幹線が２０１９年比で６２%、近畿圏は８１％です。

なお、お盆期間のご利用実績については、先日お知らせしましたが、山陽新幹線は前年比で２１９%、コロナ前の２０１８年比で６５%、２０１９年比で６９%でした。

２０１９年は同期間中に台風が上陸し、１日計画運休があったということで、２０１９年比の方が高くなっているという、特殊な事情もあります。

コロナ禍では初めて行動制限の無いお盆期間となり、昨年よりは多くのご利用をいただいたものの、コロナ前には及ばないご利用にとどまりました。

新型コロナウイルス第７波や台風の影響で、お出かけを控えられた方も一定程度いらっしゃったことに加え、豪雨災害による影響もございました。

まだまだコロナウイルスの収束が見通せない状況ではありますが、９月以降の本格的な回復を期待しています。

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
7月	151% (67%)	158% (66%)	152% (53%)	121% (87%)
8月(8/1~21)	190% (62%)	222% (65%)	185% (47%)	136% (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。

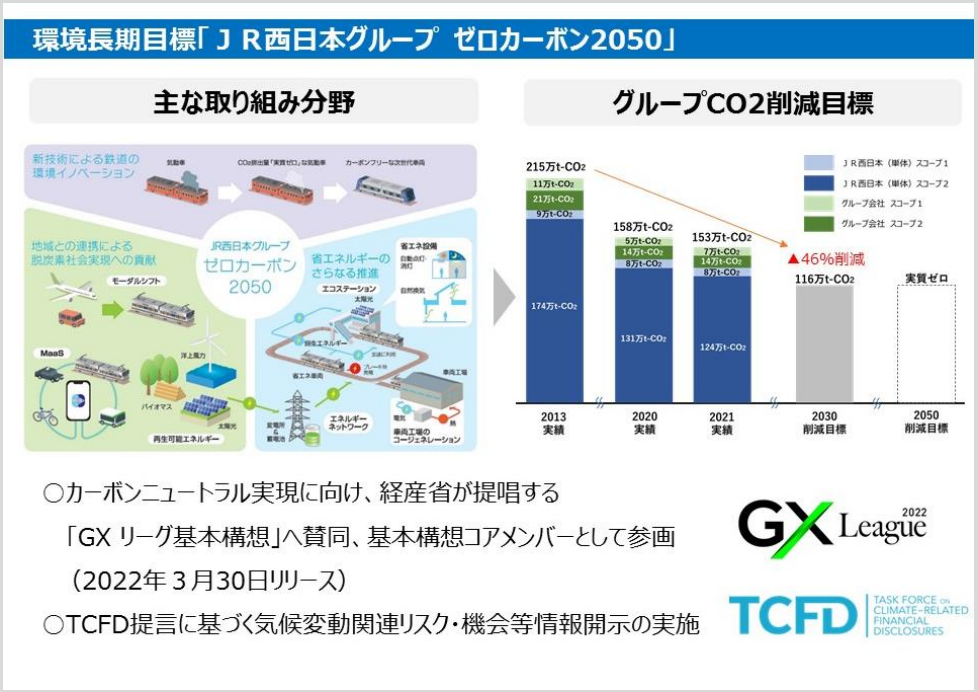
２.次世代バイオディーゼル燃料の導入に向けた実証実験開始！

昨年４月に発表させていただきました「ＪＲ西日本グループ　ゼロカーボン２０５０」において、２０５０年にグループ全体のＣＯ２排出量『実質ゼロ』を、その達成に向け２０３０年度にＣＯ２排出量２０１３年度比４６％削減をめざしており、これまでの省エネルギーの取り組みなどを通じて、昨年までに約３０％を削減してきました。これから２０３０年度までに１６％の上積みを図ってまいります。

このほか、脱炭素社会の実現に向けては、経済産業省が提唱される「ＧＸリーグ基本構想」への賛同・参画や、ＴＣＦＤ提言に基づく情報開示等に取り組んでいるところです。

ディーゼル車両においては、新技術による鉄道の環境イノベーションとして、将来的にはカーボンフリーの次世代車両への転換を検討しつつ、それまでの打ち手として、現在使用している軽油燃料を「次世代バイオディーゼル燃料」に置き換えることで、ディーゼル車両のＣＯ２排出量を『実質ゼロ』とする検討を進めてまいりました。

このたび、国土交通省が公募した「新規技術開発課題」として、鉄道総合技術研究所様とＪＲ７社から共同提案した計画が採択され、ディーゼル車両への「次世代バイオディーゼル燃料」導入に向けた実証実験を、当社エリアを中心に実施することとなりましたので、お知らせします。

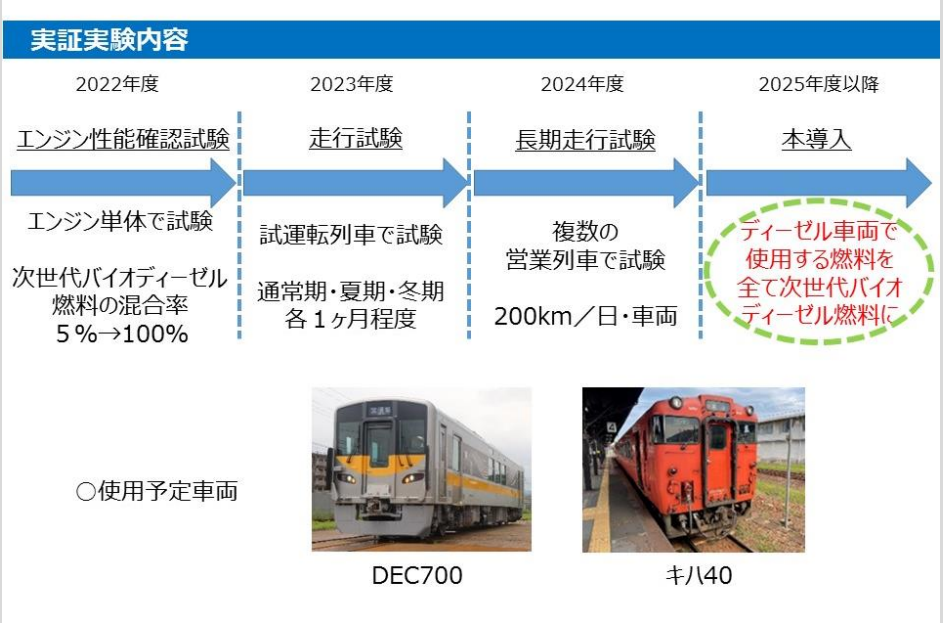


ディーゼル車両に使用している軽油を「次世代バイオディーゼル燃料」に置き換えますと、燃料燃焼時に排出されるＣＯ２と、「次世代バイオディーゼル燃料」の原料となる植物等が成長段階で吸収するＣＯ２の量とがイコールとなり、ＣＯ２排出量を『実質ゼロ』とみなすことができます。

実証実験の内容ですが、まずはエンジン単体を動かす試験において、軽油に「次世代バイオディーゼル燃料」を混合する割合を徐々に高めながら、最終的に１００％「次世代バイオディーゼル燃料」によるエンジン駆動にしていきます。

次に、お客様がご乗車されない試運転列車において、「次世代バイオディーゼル燃料」を１００％使用して、シーズン別に各１カ月程度走行試験を行い、安全性・安定性が担保されることが確認できれば、お客様がご乗車される営業列車において、１車両あたり１日２００キロ程度走行する、長期走行試験を行います。

この長期走行試験でも問題がなければ、２０２５年度以降に当社のディーゼル車両すべて、使用する燃料を順次、「次世代バイオディーゼル燃料」に置き換え、２０３０年頃を目途にすべてを置き換えることを目指して、取り組んでまいります。



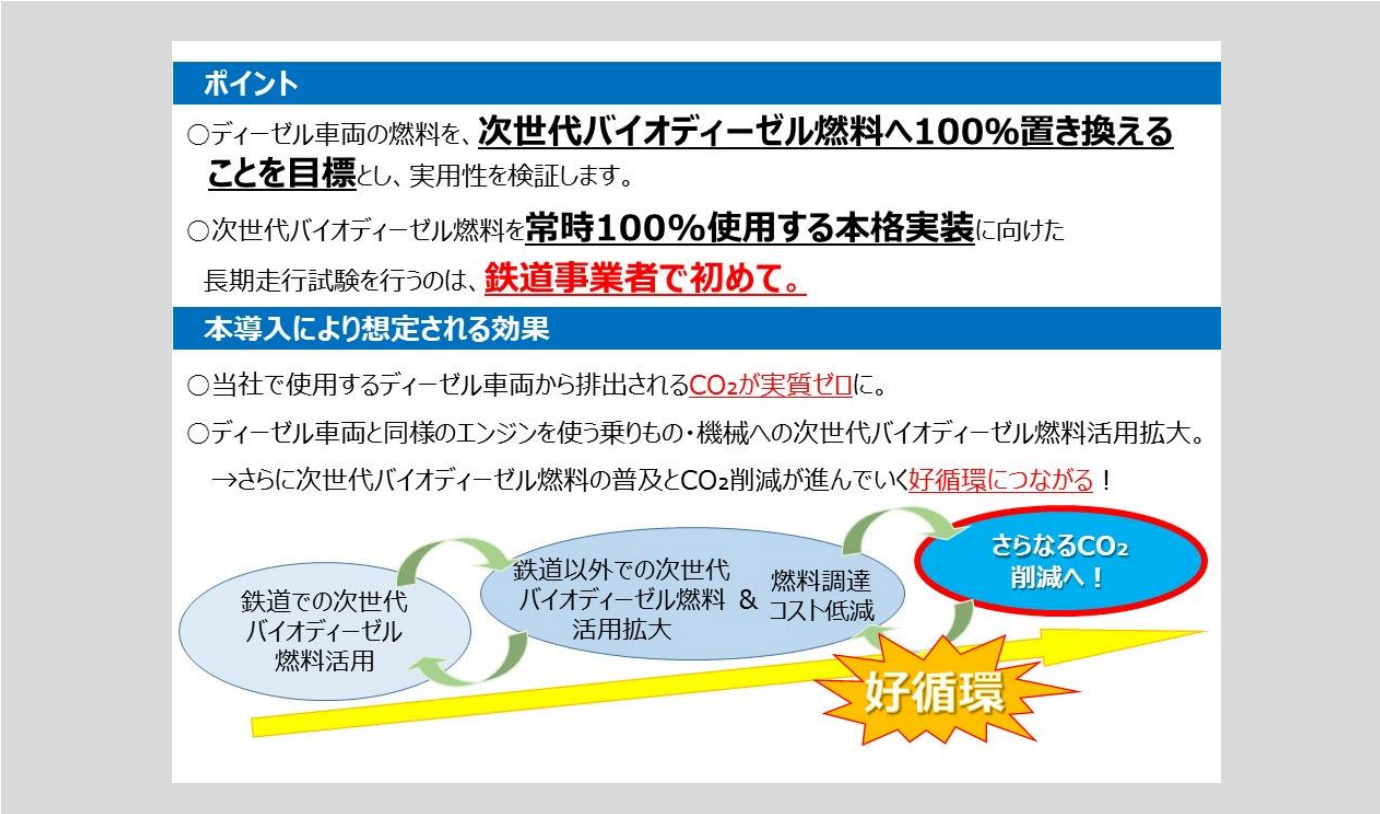
「次世代バイオディーゼル燃料」を常時１００％使用する本格実装に向けた長期走行試験を行う取り組みは、鉄道事業者で初めてとなります。

当社で保有するディーゼル車両の燃料を「次世代バイオディーゼル燃料」へ１００％置き換えられれば、当社のディーゼル車両から排出されるＣＯ２『実質ゼロ』を実現できます。

また、ディーゼル車両と同様のエンジンを使う乗り物や機械などに応用できれば、スケールメリットによる燃料調達コストの低下によって、さらなるバイオディーゼル燃料の活用が進み、社会全体でＣＯ２排出量削減が進展する好循環につなげることができると期待しております。

今後とも引き続き、「ＪＲ西日本グループ　ゼロカーボン２０５０」の達成に向けた取り組みを進め、我が国の２０５０年のカーボンニュートラル実現に貢献してまいります。

現在当社では、軽油を年間 2 万1千キロリットル使用しており、これをすべて「次世代バイオディーゼル燃料」に置き換えると、実質年間5万5千トンの CO2 を削減することができます。大きな効果があるとうことで、当社が自力でできる CO2 を削減できるメニューとして、取り組んでまいります。



３.鉄道駅バリアフリー料金制度を活用した整備計画

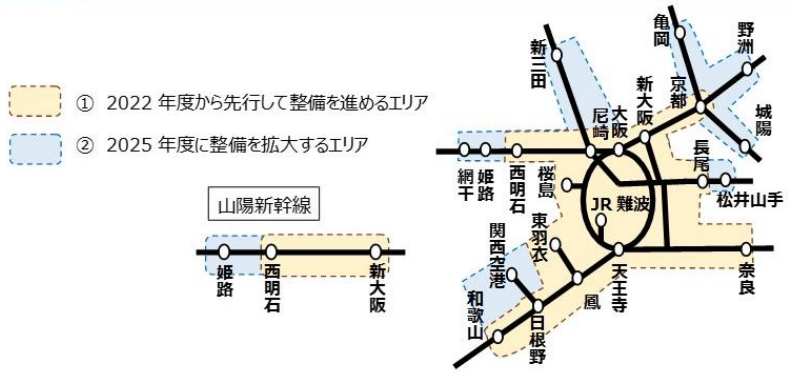
先日お知らせしましたが、「鉄道駅バリアフリー料金制度」を活用し、バリアフリー設備の整備を加速することで、お客様に、より安全に、安心して鉄道をご利用いただける環境づくりを進めてまいります。

具体的には、図にあります通り、近畿圏の広範囲の駅を対象に、ホーム柵、またはセンサーで人の線路への転落を検知する「ホーム安全スクリーン」を、２０３２年度までに整備対象エリアの全駅（２１１駅、６０３番線）に整備を目指しており、将来的には「ホーム安全スクリーン」をホーム柵に置き換えていくことを含め、検討してまいります。

届出の概要

○2022年度より①のエリアでの整備を進め、2023年４月１日から同エリアでの料金収受を開始。
○2025年春を目途に対象エリアの②への拡大と、同エリアの運賃体系の共通化を検討。
○2032年度までに、①・②のエリア全駅（211駅603番線）に
ホーム柵あるいはホーム安全スクリーンを整備。
○2033年度以降はホーム安全スクリーンを順次、ホーム柵に置き換えていくことを基本とし、
ホーム安全スクリーンの効果を検証しつつ、ホーム安全対策の方針を検討。

整備対象エリア



制度の活用に伴い、整備に要する費用の一部を、お客様にご負担いただきます。また、整備と料金収受の対象エリアの拡大を計画しており、その際は、課題である京阪神地区の運賃体系の共通化についても検討してまいります。ご理解いただきますよう、お願い申し上げます。

料金設定額（大人）

普通旅客運賃	定期旅客運賃（通勤）		
	１箇月	３箇月	６箇月
10円	300円	900円	1,800円

整備内容

		整備数	
		2021～2025年度	2026～2027年度
ホーム柵（可動式・昇降式）※		９駅 19番線	８駅 18番線
ホーム安全スクリーン※		47駅 142番線	36駅 101番線
段差解消設備※	エレベーター	２駅 ４基	
	エスカレーター	１駅 ４基	
	ホームと車両床面の段差隙間縮小	６駅 14番線	－

※当制度による整備数のみ記載しています。
※ホーム柵の整備駅は2021～2025年度と2026～2027年度で重複する駅があります。

＜京都鉄道博物館での多機能鉄道重機の展示＞

今年４月にご紹介しました「多機能鉄道重機」を、９月１９日より、京都鉄道博物館で特別展示することとなりました。４月に発表して以来、一般の皆さまに広くご覧いただける初めての機会となります。

展示期間中の土休日には、実際の動作を間近でご覧いただけるデモンストレーションも実施します。