

2024年12月社長会見



2024年12月18日

1. 営業・輸送概況
2. 北陸新幹線 自動運転導入に向けた取り組みについて
3. 水力発電を活用した再生可能エネルギー由来電力の導入拡大
4. 今年の振り返りと来年の展望

詳細

1. 営業・輸送概況

【運輸取扱収入（速報値）】

まず営業・輸送概況です。

収入ですが、11月は前年比で107.5%、12月は14日までで108.7%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
11月	107.5%	104.8%	110.5%	98.7%
12月(12/1~14)	108.7%	107.4%	109.7%	105.8%

※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。

【新幹線・在来線特急・近畿圏のご利用状況（速報値）】

次に、ご利用状況ですが、山陽新幹線は、11月が前年比で105%、12月が14日までで106%、近畿圏につきましては、11月が103%、12月が14日までで104%です。

11月・12月とも、引き続き、多くの国内旅行のお客様、そして訪日のお客様にご利用いただいている状況です。また、平日のご利用もビジネスや観光を含めまして、新幹線・在来線ともに堅調に推移しております。

これから年末年始の帰省やご旅行に向けまして、非常に多くのお客様にご予約いただいております。

私どもとしましても、安心して、快適な旅をお楽しみいただけるよう、年末年始の安全安定輸送に努めてまいります。

新幹線・在来線特急・近畿圏のご利用状況（速報値）

	前年同环比				
	山陽新幹線	北陸新幹線	在来線特急	近畿圏	
				近距離券発売枚数	自動改札通過人員
11月	105%	119%	96%	106%	103%
12月(12/1~14)	106%	119%	98%	108%	104%

※実績は速報値。近畿圏は近距離券発売実績と自動改札通過人員の前年同环比を併記

2. 北陸新幹線 自動運転の導入に向けた取り組みについて

次に、北陸新幹線自動運転の導入に向けた取り組みについて、ご紹介をさせていただきます。

北陸新幹線 自動運転導入に向けた取り組みについて

自動運転技術の導入に向けた連携

北陸新幹線で2029年度の自動運転（GOA2）開始を目指します

- ◆ JR東日本との共同開発により敦賀～金沢間での自動運転技術の導入を検討
- ◆ 自動運転の実施に際した安全性の向上や省エネ効果の最大化の検討



北陸新幹線 自動運転に向けた走行試験

自動運転レベルと導入効果

自動化レベル (IEC/JISによる定義*)	乗務形態のイメージ ([]内は係員の主な作業)
GOA2 半自動運転 STO	 運転士[列車起動、緊急停止 操作、避難誘導等]

- ・ 運転士は先頭運転台に乗務
- ・ 運転士の手動操作にて発車
- ・ 運転中の速度制御及び停車は自動

【参考：国土交通省資料より抜粋】 鉄道の乗務形態による自動化のレベル

- ◆ 運転操縦の支援により、運転士の業務量を削減し、駅発着時のホーム上の安全確認に注力できるなど、更なる安全性向上を実現することが可能となります
- ◆ 安定して電力消費量の少ない運転が可能となることで省エネ効果も期待できます

当社におきましては、「中期経営計画2025アップデート」において、「鉄道事業の安全性向上・持続的進化」というテーマを掲げ、「ハード・ソフト両面の改良による輸送品質・生産性向上」に向けた取り組みを進めており、その一つとして自動運転技術の導入を検討しております。

これまで、北陸新幹線におきまして、JR東日本様と共同で、自動運転技術の開発を進めてきておりますが、2029年度から、まずは敦賀～金沢間におきまして、自動運転レベル「GOA2」の開始を目指します。

「GOA2」の自動運転は、運転士がボタンを押すことで出発しまして、リアルタイムに演算を行うことで、定められた時刻通りに、途中駅の通過、並びに到着駅への停止が自動的に行われるシステムとなっております。

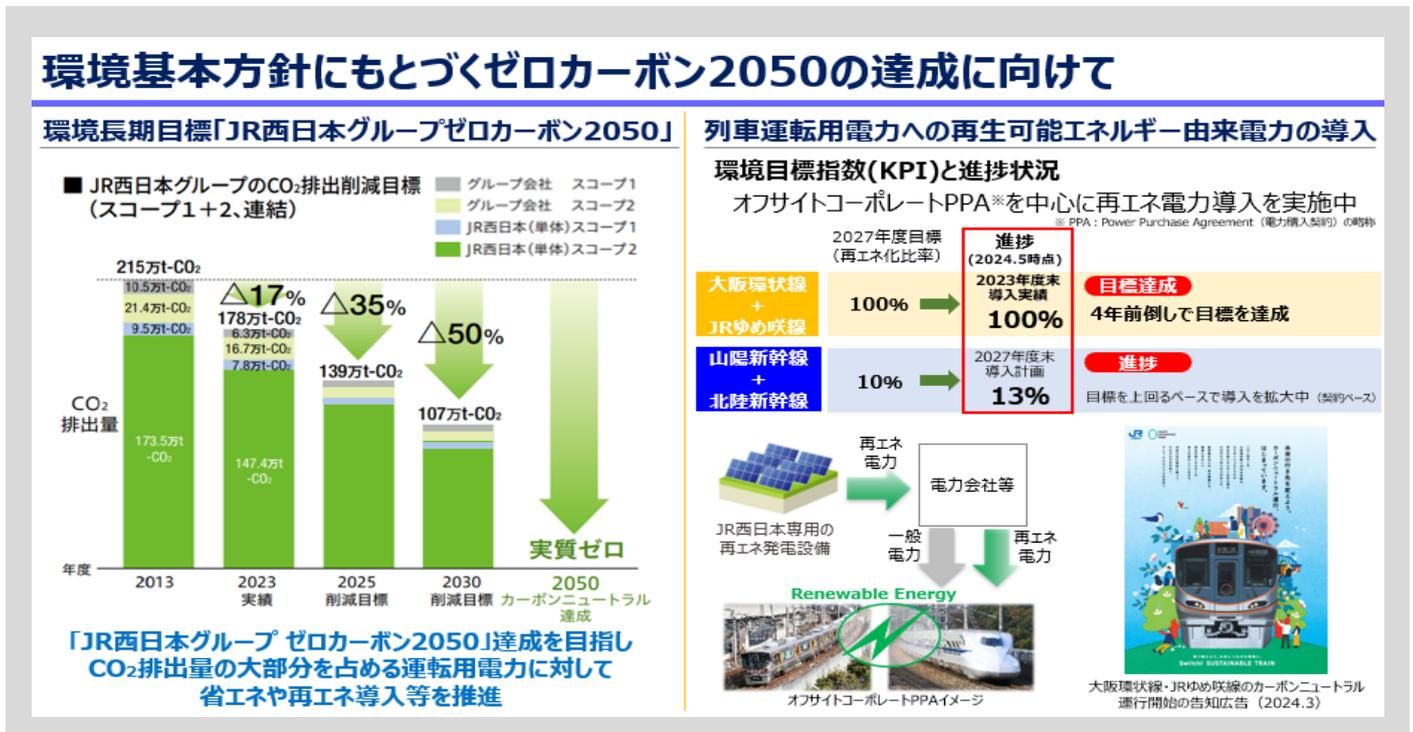
これによりまして、運転士の業務量を削減し、駅発着時ホーム上の安全確認に注力できるなど、更なる安全性向上の実現にも、資するものとなります。

また、自動運転技術の導入によりまして、電力消費量の少ない運転が安定的に可能となります。そういった面で、省エネ効果も期待できると考えております。

少子高齢化など、様々な社会環境の変化が見込まれるなか、まずは自動運転レベル「GOA2」での自動運転の実績を積み重ねまして、より安全で利便性の高い輸送サービス、そして、サステナブルな鉄道経営に繋げていきたいと考えております。

3. 水力発電を活用した再生可能エネルギー由来電力の導入拡大について

次に、水力発電を活用した再生可能エネルギー由来電力の導入拡大について、ご案内をさせていただきます。



私どもは「JR西日本グループ環境基本方針」を定めておりまして、その中で「JR西日本グループゼロカーボン2050」というものがございます。その中におきまして、グループ全体のCO₂の排出量を、2013年度を基準として、2025年度には35%の削減、そして、2030年度には50%の削減を目指しております。

このうち、CO₂排出量のおよそ8割を占める運転用電力につきまして、オフサイトPPA (Power Purchase Agreement) を中心に、各線区で再生可能エネルギー由来電力の導入を進めているところです。

なかでも、大阪環状線・JRゆめ咲線につきましては、大阪・関西万博の開催方針にも示されている「カーボンニュートラル」の実現に貢献すべく、既に100%再エネ運行を実施しているほか、山陽新幹線・北陸新幹線についても、2027年度の再エネ導入目標を上回るペースで推移をしているところです。

本日は、これまでの取り組みに加え、北陸エリアにおきまして、再生可能エネルギー由来電力の導入をさらに拡大することとなりましたので、ご案内させていただきます。

【国内初】新設水力発電のPPAによる新幹線への再エネ導入

新設 水力発電所概要（花立発電所）

供給線区	北陸新幹線：糸魚川駅～敦賀駅間 (北陸電力送配電供給エリア)
所在地	石川県小松市大日川（手取川支流）
発電事業者	北陸電力（株）
導入規模	約2,000kW 約1,130万kWh/年 〔・供給線区の約5%相当 ・一般家庭約2,900世帯分〕
CO ₂ 削減量	約5,000 t/年（一般家庭約1,900世帯分）
今後の予定	2026年着工、2030年供給開始



建設位置



花立発電所概要（下流側）



取水設備概要（上流側）

北陸電力（株）提供

今回のPPA※取り組みのイメージ

※ PPA：Power Purchase Agreement（電力購入契約）の略称



新幹線運転用電力の水力PPAは国内初

北陸新幹線の再エネ導入比率は、太陽光発電の拡大及び水力発電の追加により、2030年頃には約26%に到達

具体的には、これまでの太陽光発電の拡大に加え、新たに水力発電によるPPAの取り組みを進めまして、北陸新幹線の再エネ導入を拡大してまいります。

水力発電のPPAによる新幹線への再エネ導入は国内初であり、北陸電力様が新設される花立水力発電所の再エネ電力を活用させていただきます。

花立水力発電所は、手取川の支流であります大日川の上流側に取水設備、下流側に発電所が設置される予定で、年間約1130万kWhの発電量を有しております。約2900世帯分の電力に相当します。

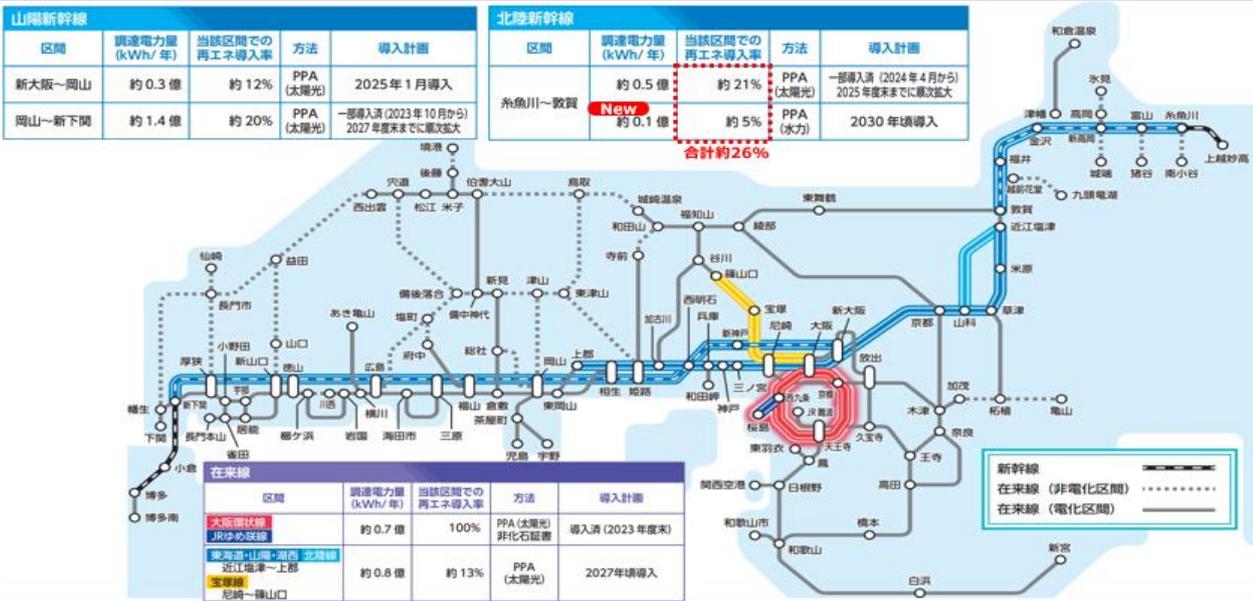
北陸エリアの特性を生かしまして、水を利用した水力発電所から、北陸エリアの移動を支える北陸新幹線に電力を供給することは、エネルギーや経済の地域循環ということにも資する取り組みになると考えています。

2030年頃の供給開始を予定しておりまして、当社の北陸新幹線運転用電力の年間約5%相当分に対して、この水力発電から、供給を受ける見込みです。

北陸新幹線の再エネ導入比率は、現在太陽光発電で、約10%のところ、今回太陽光発電についても拡大していくことに加え、今回ご紹介した水力発電のPPAが実現することで、2030年頃には約26%まで高まる予定です。

今回の取り組みを通じまして、皆様にはこれまで以上に環境に優しい北陸新幹線を、ぜひご利用いただければと思います。

主な再エネ由来電力の導入計画



さらなる再エネ電力の導入拡大に向けて、太陽光以外の電源（風力等）やバーチャルPPAなど新たな手法の導入についても検討

今後、JR西日本グループといたしまして、様々なエネルギー源を活用することにより電力供給の安定性の向上を図るとともに、バーチャルPPAなど新たな手法も取り入れることで、さらなる再エネ電力の導入に一層注力してまいります。

引き続き、JR西日本グループ一体となって、地球環境保護の取り組みを推進いたしまして、「持続可能な社会」の実現に貢献してまいります。

4. 今年の振り返りと来年の展望

最後に、今年も残り10日ほどとなりました。今年1年の振り返りと、来年の展望などにつきまして、少しお話しさせていただきます。

【今年の振り返り】

今年は元日に能登で地震がございまして、大きな災害が発生し、その次の日には羽田空港での事故など、私ども輸送業界にとってもショッキングな始まりとなりました。

3月の北陸新幹線敦賀延伸をはじめ、7月にはイノゲート大阪・JPタワー大阪が開業し、様々な大規模プロジェクトが結実した一年となりました。

また、10月から11月にかけて、岡山県様主催の「森の芸術祭 晴れの国・岡山」に参画をし、県北の広いエリアに、延べ52万人ものお客様にお越し頂くことができまして、地域の方々との連携をより深めることができましたと考えております。

こうした取り組みや、インバウンド需要の取り込み等によりまして、グループの事業収益については総じて堅調に推移をし、上期は若干、軟調に推移していた運輸収入も、直近は好調なご利用が続いております。

引き続きグループ一体となりまして、各事業における需要創出、そして、更なる安全性向上、ならびに品質向上の取り組みに努めてまいります。

【来年の展望】

2025年ですが、最重要課題は鉄道の安全であり、将来にわたる鉄道の安全の実現に向けまして取り組みを積み重ねてまいります。

来年の12月には「福知山線列車事故 車両保存施設」が完成する予定です。引き続き被害に遭われた方々へ真摯な対応を行うとともに、事故の事実や悲惨さ、いのちの大切さを心に刻む取り組みを一層進めてまいりまして、事故の反省と教訓を継承し続けてまいります。

2025年は、いよいよ開催されます、「大阪・関西万博」と、それに伴う「インバウンドの拡大」を当社グループの成長の機会としても捉えているところです。

当社グループ連携のもと、受け入れ態勢の整備等を集中的に進めますとともに、顧客視点に基づきます最高の体験価値を提供できるよう、将来にわたり継続的なご愛顧につながる価値創出を推進してまいりたいと思います。

加えて、新決済サービス「Wesmo!」や広島新駅ビル「minamo a」開業等によるグループシナジーを通じまして、新たなお客様・地域・社会とのつながりも進化させていければと考えております。

これらの推進にあたりまして、人手不足の深刻化、物価高騰等は継続的な経営課題です。一方でこれを逆に機会と捉えまして、脅威を乗り越える源泉は人財だと考えています。

I Tリテラシーの向上を図るほか、鉄道を支える人財の育成、キャリア開発等を通じまして多様なスキルや経験を持つ人材の成長支援を進めていく必要があると考えております。

「ポストコロナへの挑戦」を掲げた現在の中期経営計画も最終年度ということになります。コロナ収束以降も世の中は引き続き目まぐるしく変化しているなかで、「人、まち、社会のつながりを進化させ、心を動かす。未来を動かす。」と掲げております「私たちの志」、これを羅針盤に、私たちの実現したい未来に向けまして、様々な取り組みを進めていければと思っています。

今年1年大変お世話になりました。来年も変わらぬご支援をよろしくお願いいたします。