

運賃の改定申請の認可について (補足説明資料)

2025年8月1日
東日本旅客鉄道株式会社

1 運賃改定の概要について

目的

- 当社は会社発足以来、広範な鉄道ネットワークによる多様な輸送サービスを提供することで、鉄道事業者としての使命を果たしてきました。
- 安全性とサービス品質の向上、鉄道ネットワークの拡充によりご利用の増加につなげるとともに、生産性向上と財務体質改善等の経営努力を積み重ね、現在も会社発足時の運賃水準を維持しています。
- 一方で新しい生活様式の定着に伴う鉄道利用の減少や昨今の物価高騰による経費の増加、今後の更なる沿線人口の減少、人材確保・定着に向けた待遇改善等、厳しい経営環境が継続する見込みです。
- 鉄道を安全に運行させるためには、安全投資や技術開発のほか、「車両」「設備」等の鉄道設備の適切な改良・保守作業が不可欠であり、多くの労力と費用が必要です。
- さらに今後も多様化するお客さまニーズ、安全・サービスの維持向上、老朽化した車両・設備の更新、激甚化する災害やカーボンニュートラル等に対応する設備投資や修繕等を続けていきますが、これらに必要な資金を安定的に確保することが困難な状況となっています。
- オペレーションコストの削減等、当社の経営努力を前提として、今後も事業継続に必要な対応を着実に実施しながら鉄道事業を運営していくため、この度、運賃改定を実施いたします。
- 今後とも、「究極の安全」を経営のトッププライオリティとして堅持し、これからもお客さまの日々の生活を支え、これまで以上に安全で快適な輸送サービスの実現とサービス品質や利便性の向上に努めてまいります。

運賃改定の概要

- ◆ 実施日 : 2026年3月 ※運賃改定日は決まり次第、お知らせいたします。
- ◆ 申請内容 : 普通旅客運賃、定期旅客運賃（通勤・通学）
- ◆ 改定率等 : 改定率7.1% 増収率5.0%（増収額881億円/年）

※初乗り運賃（きっぷ）
（現行）150円
→（改定）160円

2 J R東日本の鉄道について ～駅・車両・指令・乗務員～

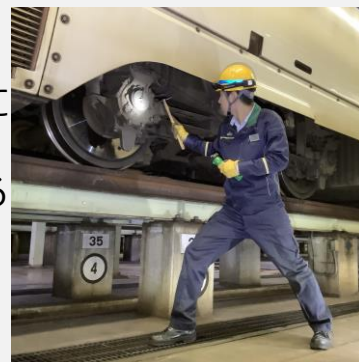
☆ 私たちの使命⇒ 1年365日24時間、お客さま・地域の皆さまへ「信頼される移動空間」を提供することです。



駅構内の業務

約1,557万人/日のお客さまが安心して快適に駅・鉄道をご利用いただけるよう、乗り換えやきっぷのご案内をはじめとしたサービスを提供しています。

約12,000両の車両の車種・形式は多岐にわたり、日々の検査を確実に行うことはもちろん、車両の故障を未然に防ぐ取り組みなどを行っています。



車両メンテナンス



列車の運行

ドアの開閉や多言語を含めた車内放送、信号・標識など一つ一つ確認しながら運行することでお客さまを安全・快適に目的地へお送りしています。

約12,000本/日の列車の運行管理を行い、災害や事故など異常が発生した際には的確な判断を下し、安全・安定輸送を確保しています。



運行管理

2 JR東日本の鉄道について ～駅・車両・指令・乗務員～

車両メンテナンス

法令に基づいた定期的なメンテナンスや故障時の修繕、新たな機能の追加（改良工事）などを実施しています。

⇒グループ会社を含め約**11,000人**が、弊社保有の車両（約**12,000両**）の検査・修繕・清掃に関わっています。

作業例



パンタグラフ点検



床下点検



運転装置の機能確認



車輪転削



車両基地内での移動



車両洗浄

車内清掃

☆ 多くの技術・ヒトが携わりながら日々の地道なメンテナンス作業を行うことで、お客さまに安全で快適な移動空間を提供しています。

2 J R東日本の鉄道について ～ 設備 ～

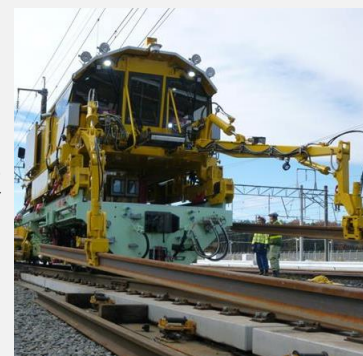
「安全」= 当社のトッププライオリティ（最優先課題） ⇒ メンテナンスの着実な実施



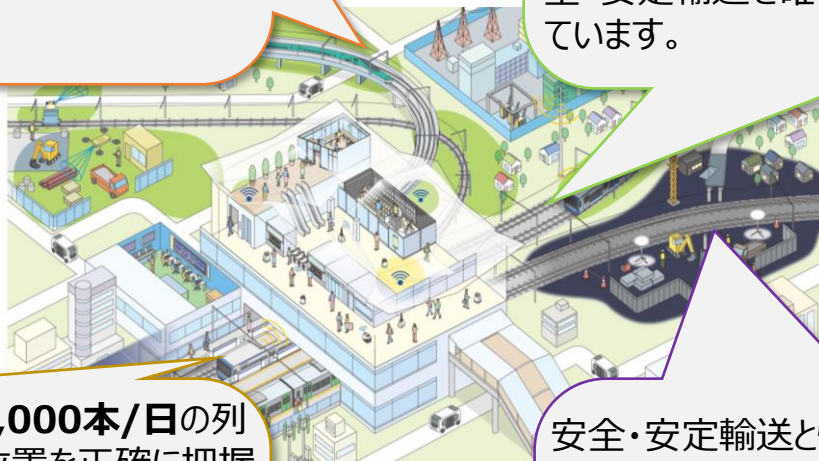
電力設備の点検・修繕

約5,400 kmにおよぶ電化区間をはじめ、電気を生み出すところから使用るところまで日々メンテナンスすることにより、安全・安定輸送を担っています。

営業キロ7,302kmにおよぶ線路は、度重なる列車荷重や経年により劣化するため、日々状態を把握し、必要に応じた補修によって、安全・安定輸送を確保しています。



線路の補修・交換



信号システムの維持管理

約12,000本/日の列車の位置を正確に把握し、絶対に衝突や脱線させないように制御する設備やシステムを管理しています。安全性の向上はもちろんお客さまへの定時性・快適性の提供を担っています。

安全・安定輸送と快適性の実現に向けて、膨大な土木構造物や多種多様な建築・機械設備を健全な状態に保つため、検査や修繕を定期的におこなっています。



土木構造物の検査・修繕

☆ 広範・多様な「移動ネットワーク」を構築し、お客さまのご利用に合わせたサービスの提供を実現します。

2 JR東日本の鉄道について ～ 設備 ～

線路の補修・交換

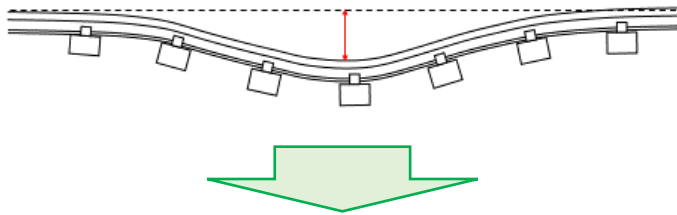
◇ 軌道変位の管理

鉄道は構造物（線路）の上を列車（重量のある車両）が高速で走っているという特徴があります。線路は列車の走行により変状・ゆがみや材料の劣化が生じることから日々のメンテナンスが必要です。軌道の変状・ゆがみを「軌道変位」と言い、適正なレベルに収まるよう管理しています。

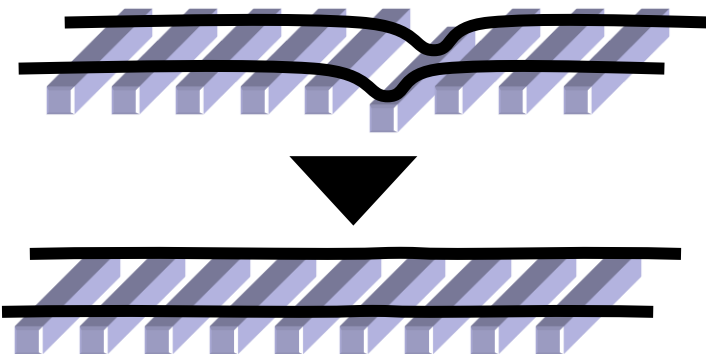
☆ 軌道の管理は軌道検測車など機械と人の目（目視）によって行い、軌道の状態を定期的に確認、修繕しています。

例：「高低差」の管理

レールの長手方向に関する高低差



落ち込んだ線路を真っ直ぐに直す



軌道変位が進むスピードは、列車の通過トン数（百万トン/年）や平均速度（km/h）等に依存します。

↓
列車が通るたびに荷重や振動で変位が発生するため、日々の点検によってその状態を確認し、線路の変位量を定められた基準内に保つために整備を繰り返し行っています。

<人力施工>

ジャッキアップし、
マクラギの下に砕石を入れる



<機械施工>

MTT（マルチプルタイタンパー）
による施工



年間2,700km（日本列島縦断相当分）の修繕工事をのべ25,000人と約40台の機械を用いて実施しています。

2 JR東日本の鉄道について ～ 設備 ～

構造物・設備の検査・修繕

◇ 土木構造物の検査・異常時対応

都市部や山間部、河川横断部など、鉄道が走行するうえで土木構造物は必要不可欠です。土木構造物の維持管理では、計画的に検査・修繕等を実施しているほか、自然災害等が発生した際には緊急点検・復旧対応等も行っています。

☆ 構造物の状態を把握し、適正な状態を保つことで、安全な輸送サービスの提供を実現します。

例 橋りょう



トンネル



土工設備



上記の土木構造物の検査・修繕工事等を年間約8,300人で実施しています。

2 JR東日本の鉄道について ～ 設備 ～

構造物・設備の検査・修繕

多くのお客さまが日常적으로ご利用される駅において、お客さまが安全、快適にご利用いただけるよう駅舎等の建築設備や昇降機、ホームドア等の機械設備を維持管理するとともに、鉄道運行を支える変電所や車両基地の建物等、多種多様な設備を維持管理し、計画的に検査、修繕・改修工事を実施しています。

☆ **建物・機械設備の状態を把握し、健全な状態を保つことで、安全・快適な輸送サービスの提供を実現しています。**

◇ 建築設備の管理

鉄道建築設備



◇ 機械設備の管理

昇降機



ホームドア



出改札機器



上記の建築・機械設備の検査・修繕工事等を年間約11,000人で対応しています。

2 JR東日本の鉄道について ～ 設備 ～

電力設備の点検・修繕

◇ 電車線設備の管理

電車の集電装置（パンタグラフ）と直接接触しながら電気を供給する電線を「トロリ線」と言います。

- トロリ線はパンタグラフとの摩擦やパンタグラフが離れた時の火花で徐々にすり減っていきます。

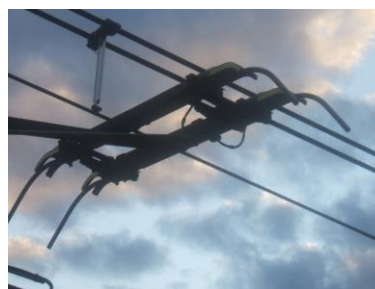


- すり減ったトロリ線を放置すると、トロリ線が断線してしまい、電車が運転できなくなります。



<機械的摩耗>

パンタグラフとトロリ線の金属同士がすれることによる摩耗



<電氣的摩耗>

パンタグラフとトロリ線が瞬間的に離れることで発生するアーク（火花）による摩耗



☆ 摩耗値等をミリ単位で日々管理し、切れる前に新しいトロリ線に張替えることで安定した電車の運転に寄与しています。

電車線設備の検査



トロリ線の張替作業



支持物の修繕作業



約13,000km（東京～南極間の距離に相当）のトロリ線を約3,000人体制で検査・修繕し、設備の健全性を維持しています。

2 JR東日本の鉄道について ～ 設備 ～

信号システムの維持管理

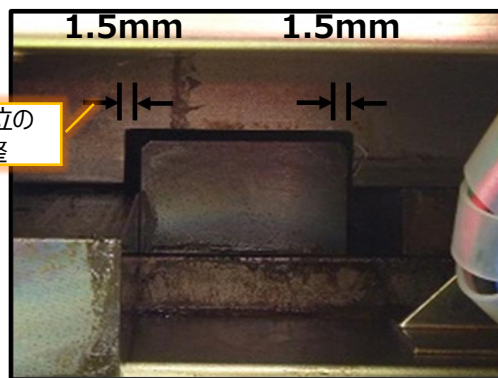
◇ 転てつ機の管理

転てつ機とは・・・

いわゆる“ポイント”を切り替える装置です。
切り替えられたレールを固定する機能を有しています。

- レールが切り替え出来なくなることを防ぐために、ミリ単位の適切な調整と管理を行っています。特に、季節の変わり目は繊細な調整が必要な装置です。

<転てつ機内部>



年間のべ10,000箇所の点検・調整を実施しています。

◇ 踏切の対応について

踏切の警報機が故障した場合や、しゃ断かんが自動車と接触して折損する等した場合は、昼夜限らず現地にかけつけて復旧対応を行います。

なお、2024年度に当社管内で発生した、しゃ断かんの折損本数は、年間約900件です。



年間約600踏切の復旧対応を実施しています。

信号システムの検査・修繕を約4,300人体制で検査・修繕し、設備の健全性を維持しています。

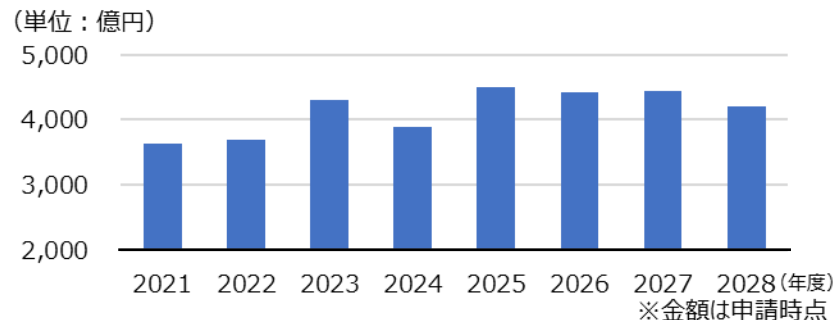
☆ 信号設備の異常は安全に直結する事柄であることから、迅速かつ正確な対応に努めています。

3 国によるパブリックコメント等でご意見やご質問が多かったもの

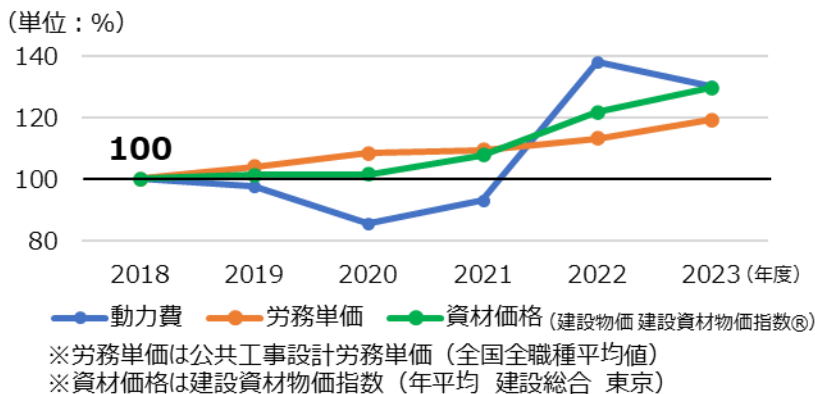
黒字なのになぜ運賃改定が必要なのでしょうか

- 新しい生活様式の定着等により、鉄道事業の営業利益はコロナ禍前と比較して大きく減少しています。
- 損益計算書上は営業黒字を計上していますが、安全・サービスの維持向上等のためには、年間4,000億円を超える設備投資が必要であること、また物価高騰や労務単価上昇が継続するなか、運賃改定を実施しなければ、鉄道事業において必要な資金が不足することが見込まれます。
- 当社としては運賃改定により、必要な資金を安定的に確保することで、今後の設備投資を着実に実施し、お客さまのさらなる利便性向上を図ってまいります。

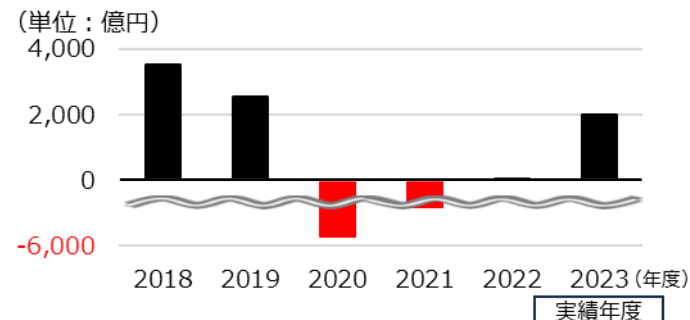
鉄道事業の設備投資額の実績および計画



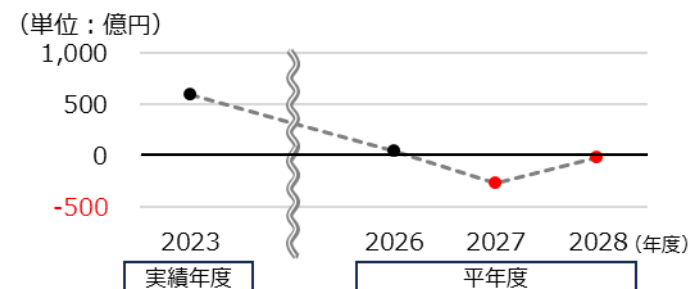
近年の経費上昇（2018年度を100）



鉄道事業の営業損益の推移



鉄道事業において不足する資金の見込



※設備投資計画および国が定める「収入原価算定要領」に基づき算定した収入・原価から法人税の影響を考慮して推定
 ※平年度は今回の運賃改定における原価計算期間（2026～2028年度）の3年間

3 国によるパブリックコメント等でご意見やご質問が多かったもの

(参考) 今後の主な設備投資について

全社

□ 鉄道設備更新

車両、変電所、電車線設備等の鉄道設備更新を計画的に実施し、安全性向上とより効率的なオペレーションを実現します。



変電所設備



車両新造 (仙石線)



大規模地震対策



□ 自然災害に対するリスク低減

大規模地震に備えた耐震補強対策を推進するほか、激甚化する災害へ備えるため、降雨・強風・雪等に対する検討や対策を進めます。

主に首都圏以外

□ 東北新幹線福島駅アプローチ線
山形新幹線（上り）から東北新幹線（上り）に、立体交差で接続するアプローチ線の増設工事を進めます。山形新幹線と東北新幹線が平面交差する現在の状況を解消し、輸送の安定性をさらに高めます。



福島駅アプローチ線

主に首都圏

□ ホームドア整備

ホームでのお客さまの転落や列車との接触を防止するため、首都圏におけるホームドアの早期整備に向けて、軽量型の「スマートホームドア」の導入や設計荷重の見直しなどによる工期短縮を図りながら引き続き整備を進めます。



ホームドア工事



スマートホームドア

□ 駅改良、バリアフリー設備整備

渋谷駅、中野駅、品川駅などの駅改良、バリアフリー設備の整備を引き続き進めていくことで、すべてのお客さまにとって魅力ある使いやすい駅を目指します。



渋谷駅



中野駅

□ 羽田空港アクセス線（仮称）

東京駅や宇都宮線・高崎線・常磐線方面から羽田空港へのダイレクトアクセスを実現する、羽田空港アクセス線（仮称）の工事を進めます。休止貨物線など既存資産を有効活用し、田町駅付近で上野東京ラインと直通させることで、東京圏鉄道ネットワークを更に充実させます。



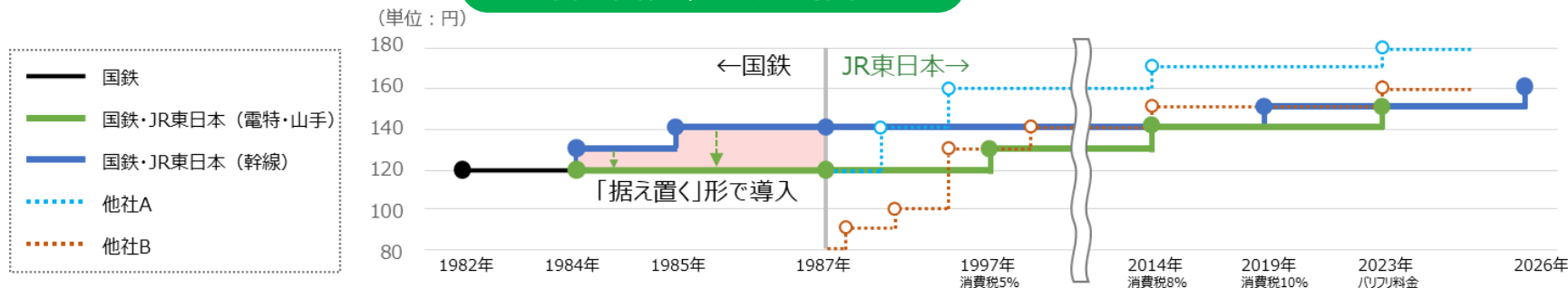
羽田空港アクセス線（仮称）
（新駅へのルートイメージ）

3 国によるパブリックコメント等でご意見やご質問が多かったもの

なぜ「電車特定区間」「山手線内」の運賃区分を「幹線」に統合するのでしょうか

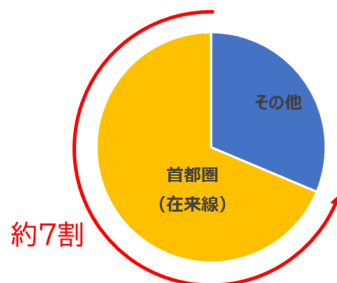
- 「電車特定区間」「山手線内」の運賃は当時の列車の運行形態や他鉄道事業者との競合状況を踏まえ、基本となる「幹線」の運賃から「据え置く」形で導入され、当時の運賃水準のまま約40年が経過しています。

首都圏初乗り運賃の推移

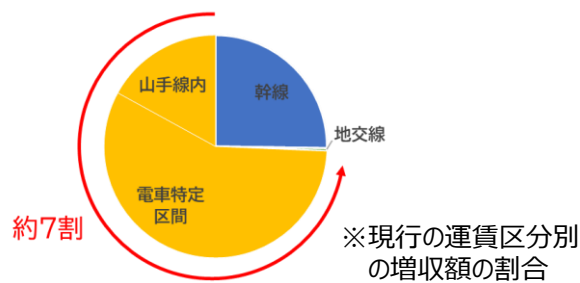


- これまで、首都圏エリアを中心に安全性・利便性・快適性等の向上に積極的に取り組んでまいりました。今後も設備投資の約7割程度を首都圏エリアにおいて実施する計画です。
- 今後の不足する資金については、今回の運賃改定の増収額で賄いながら、継続的に設備投資を進め、お客さまのさらなる利便性の向上を図ってまいります。

平年度の設備投資計画額の割合



平年度の増収額の割合



- 以上を踏まえ、首都圏エリアにおける増収額を確保しつつ、一定の境界による運賃差を設けることなく、シンプルでわかりやすい運賃体系を実現するため、「幹線に統合」することといたしました。

3 国によるパブリックコメント等でご意見やご質問が多かったもの

(参考) これまでの首都圏エリアの安全・サービス向上の取組みについて

□ 輸送サービスの向上

輸送力の増強や速度向上・時間短縮により輸送サービスを向上しています。

年度	主な輸送サービス
1987～	◆横浜線、京浜東北線（田町～田端間）で快速運転開始（1988年3月） ◆南船橋～新木場間、千葉みなと～蘇我間延伸開業（1988年12月） □東海道線在来線初の2階建てグリーン車導入（1989年3月） ◆成田空港アクセス輸送の開始（1991年3月）
1991～	□山手線11両編成化、武蔵野線8両編成化（1991年12月） □京浜東北線（209系）投入（1993年12月） □横浜線8両編成化（1994年12月） ◆埼京線恵比寿駅へ乗り入れ（1996年3月）
2001～	◆湘南新宿ライン開業（2001年12月） □山手線拡幅車（E231系）投入（2002年4月） ◆埼京線・りんかい線相互直通運転（2002年12月） □湘南新宿ライン、宇都宮線、高崎線にグリーン車導入（2004年10月） □中央快速線等に拡幅車（E233系）投入（2007年3月） ◆南武線快速運転開始（2011年3月）
2011～	□埼京線・川越線に拡幅車（E233系）投入（2013年6月） ◆上野東京ライン開業（2015年3月） □山手線に新型車両（E235系）投入（2017年5月） ◆相鉄・JR直通線開業（2019年11月） □横須賀・総武快速線に新型車両（E235系）投入（2020年12月）

※ 2023年度末までのものを記載しています。

※ ◆は運行形態に関わるもの、□は車両に関わるものとなります。

3 国によるパブリックコメント等でご意見やご質問が多かったもの

(参考) これまでの首都圏エリアの安全・サービス向上の取組みについて

□ ホームドアの整備実績

ホームでのお客さま転落や列車との接触を防止するため、東京圏在来線主要路線において、2023年度末までに117駅233番線のホームドアを整備してきました。

年度	駅
2016～	京浜東北線赤羽駅ほか13駅、総武線快速新小岩駅
2019	京浜東北線西日暮里駅ほか11駅、山手線新橋駅ほか3駅、総武線快速成田空港駅ほか1駅
2020	京浜東北線東京駅ほか7駅、中央・総武線各駅停車代々木駅ほか3駅、横浜線町田駅ほか1駅
2021	京浜東北線田端駅ほか1駅、中央・総武線各駅停車錦糸町駅ほか5駅、横浜線橋本駅ほか4駅、常磐線各駅停車柏駅ほか6駅、山手線品川駅
2022	京浜東北線日暮里駅、中央・総武線各駅停車飯田橋駅、南武線立川駅ほか2駅、横浜線矢部駅ほか1駅
2023	京浜東北線大宮駅、中央・総武線各駅停車東中野駅、南武線登戸駅ほか5駅、横浜線小机駅ほか5駅、常磐線各駅停車金町駅ほか3駅

※2016年度以降の整備実績を記載しています。 ※駅数は線区単位で計上しています。(有楽町駅の場合、山手線・京浜東北線の2駅)

□ 主な新駅の設置

年度	駅
1987～	宇都宮線、京浜東北線「さいたま新都心駅」開業(2000年4月)
2001～	武蔵野線「越谷レイクタウン駅」開業(2008年3月)、横須賀線「武蔵小杉駅」開業(2010年3月)
2011～	武蔵野線「吉川美南駅」開業(2012年3月)、南武線「小田栄駅」開業(2016年3月)、山手線「高輪ゲートウェイ駅」開業(2020年3月)
2021～	京葉線「幕張豊砂駅」開業(2023年3月)

3 国によるパブリックコメント等でご意見やご質問が多かったもの

以前に比べると電車が混雑していますが、利用状況に応じて増発すべきではないでしょうか

- 列車の増便等の輸送体系の見直しは、お客さまのご利用状況にあわせて、都度適切な判断をしながら行っております。
- コロナ禍と比較すれば、ご利用は回復傾向にありますが、コロナ前までには戻っておらず、特に**朝ピーク時間帯**には過度な混雑に至らないように**十分な輸送力を確保できる運転本数を設定**しています。
- 2025年3月ダイヤ改正では、**中央快速線にグリーン車を増結**した他、ご利用が増えている**山手線などで増発**を行いました。
- ソフト面においても2023年3月より開始した**オフピーク定期券を、運賃改定後も対象エリアを拡大し継続して設定**します。
- 引き続き、お客さまのご利用状況等を踏まえながら、**ハード・ソフト両面で混雑緩和に向けた取組み**を行ってまいります。

これまでの主な輸送サービスの向上

・直通運転の拡大

2001年12月
湘新新宿ライン
運行開始

2002年12月
埼京線
りんかい線直通

2019年11月
埼京線
相鉄線直通

2015年3月
上野東京ライン運行開始

・拡幅車両の導入

埼京線E233系導入

導入前 205系

全幅：2.80m
定員1,424名

導入後 233系

全幅：2.95m
定員1,564名

オフピーク定期券サービスの取組み

オフピーク定期券

- ・平日朝のピーク時間帯以外はいつでもご利用可能
- ・通常の通勤定期券よりおトクなSuica定期券
- ・運賃改定後もエリアを拡大して継続設定

通常の通勤定期券より

約15%割安

【改定後の設定エリア】

