

JR東日本の鉄道事業について

2025年3月18日

東日本旅客鉄道株式会社

代表取締役副社長

鉄道事業本部長 渡利 千春

1. JR東日本の概要
2. 安全の確保と生産性向上に向けた設備投資
3. 運賃改定の進捗と概要
4. 今後のモビリティに関わる主な施策
5. 経営における諸課題
 - 地方ローカル線に係る協議状況
 - 鉄道車両の輪軸組立時の不適切な取扱い



列車本数：約12,000本/日



列車キロ：約70万キロ/日



お客さま：約1,550万人/日



信号確認
約120万回/日



ドア開閉
約600万ドア/日



線路閉鎖
約1,800回/日

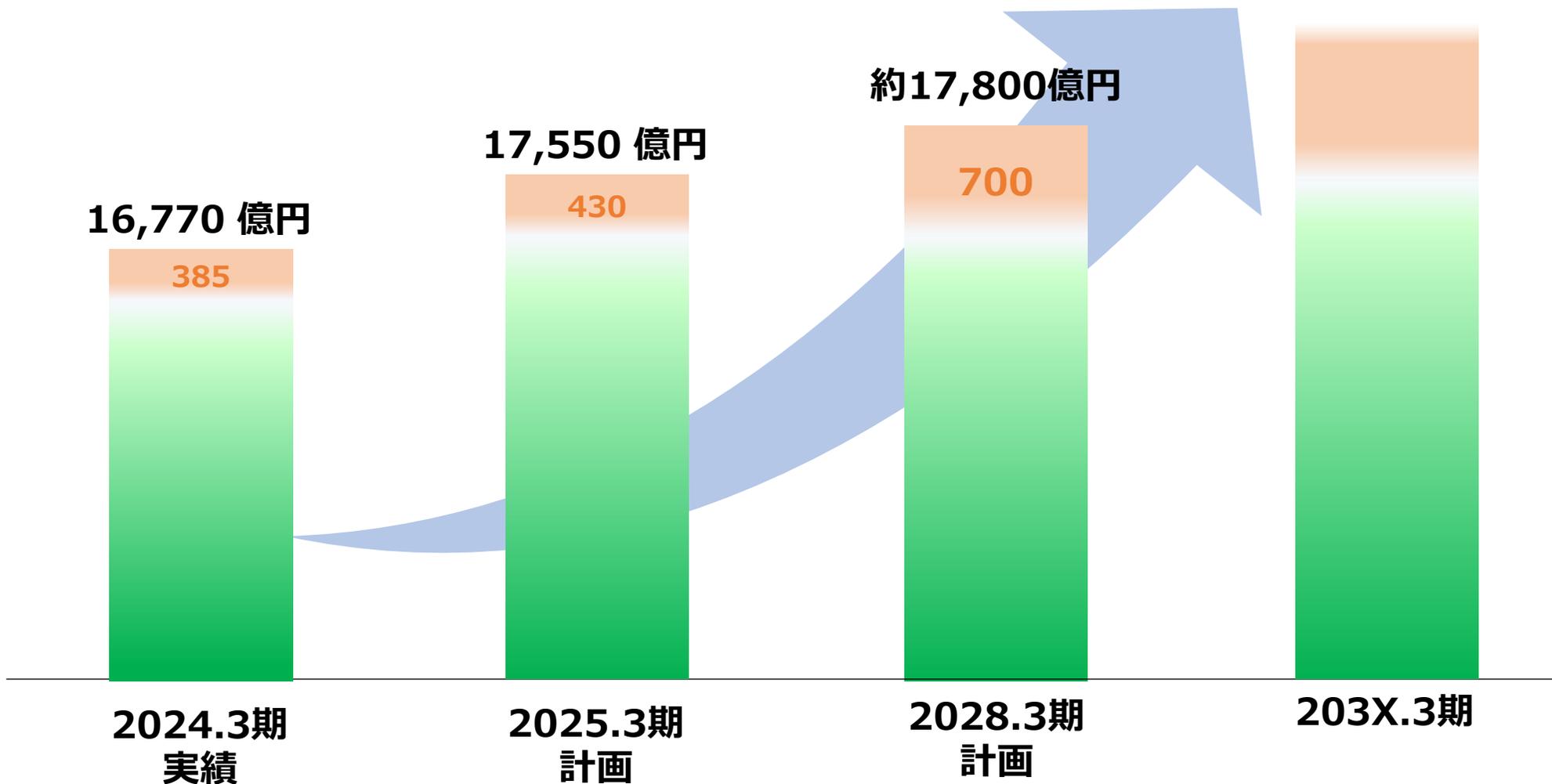


踏切開閉
約70万回/日

運輸収入（単体）の見通し

※運賃改定は考慮しない

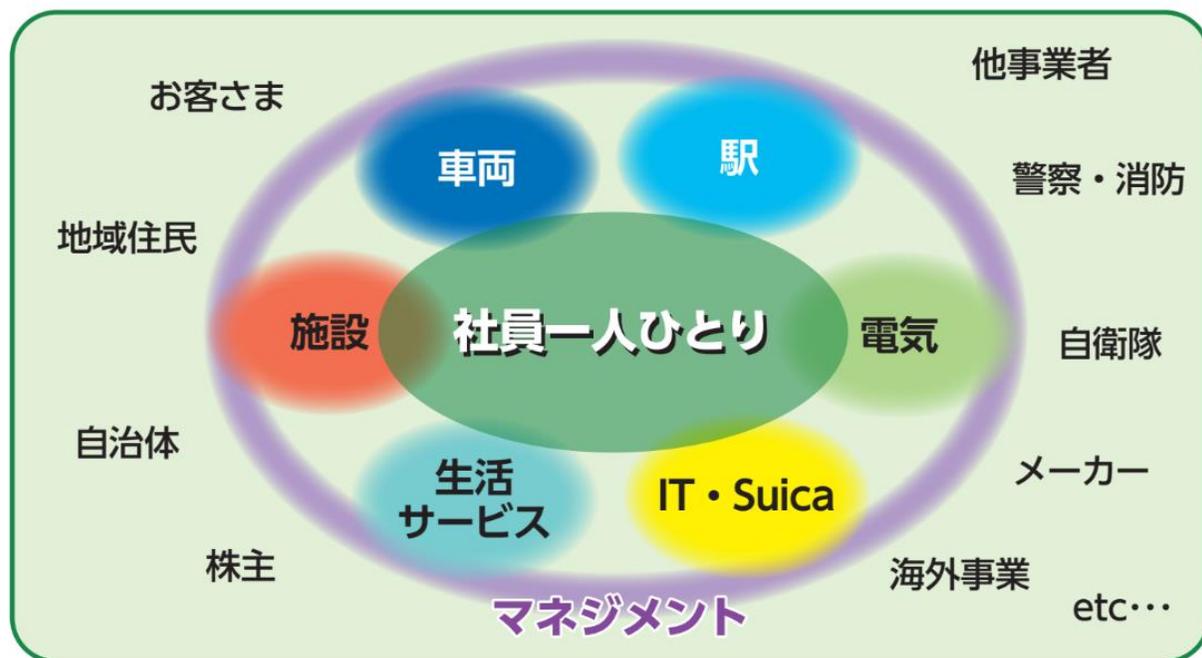
■ : 国内需要
■ : インバウンド需要



「グループ安全計画2028」の全体像

当社は1988年から安全に関する5か年計画を定めており、現在は、「グループ安全計画2028」（第8次）を策定し、安全レベルの向上に取り組んでいる。

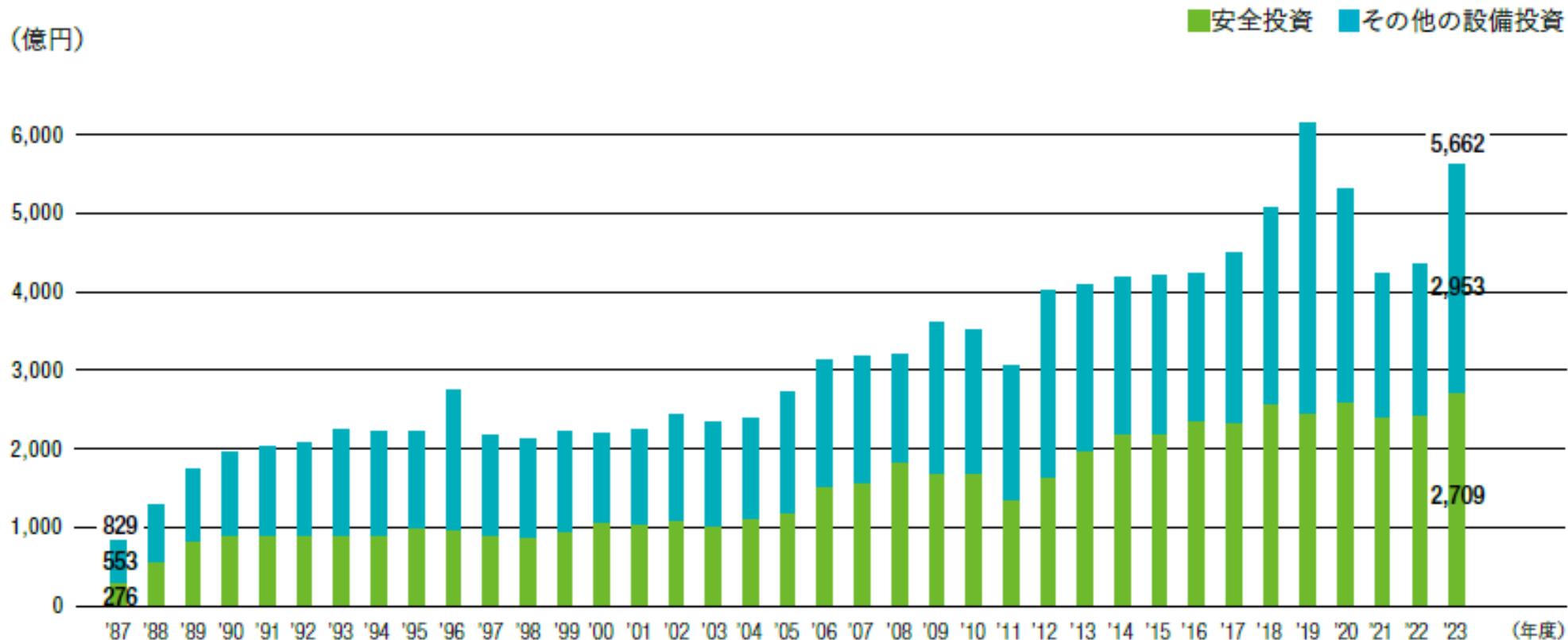
築いてきた「安全文化」や安全の「しくみ」「設備」など、安全の基盤を強固にし、『これまでは想定外であったリスク』を本質の理解により想像し、安全を先取る



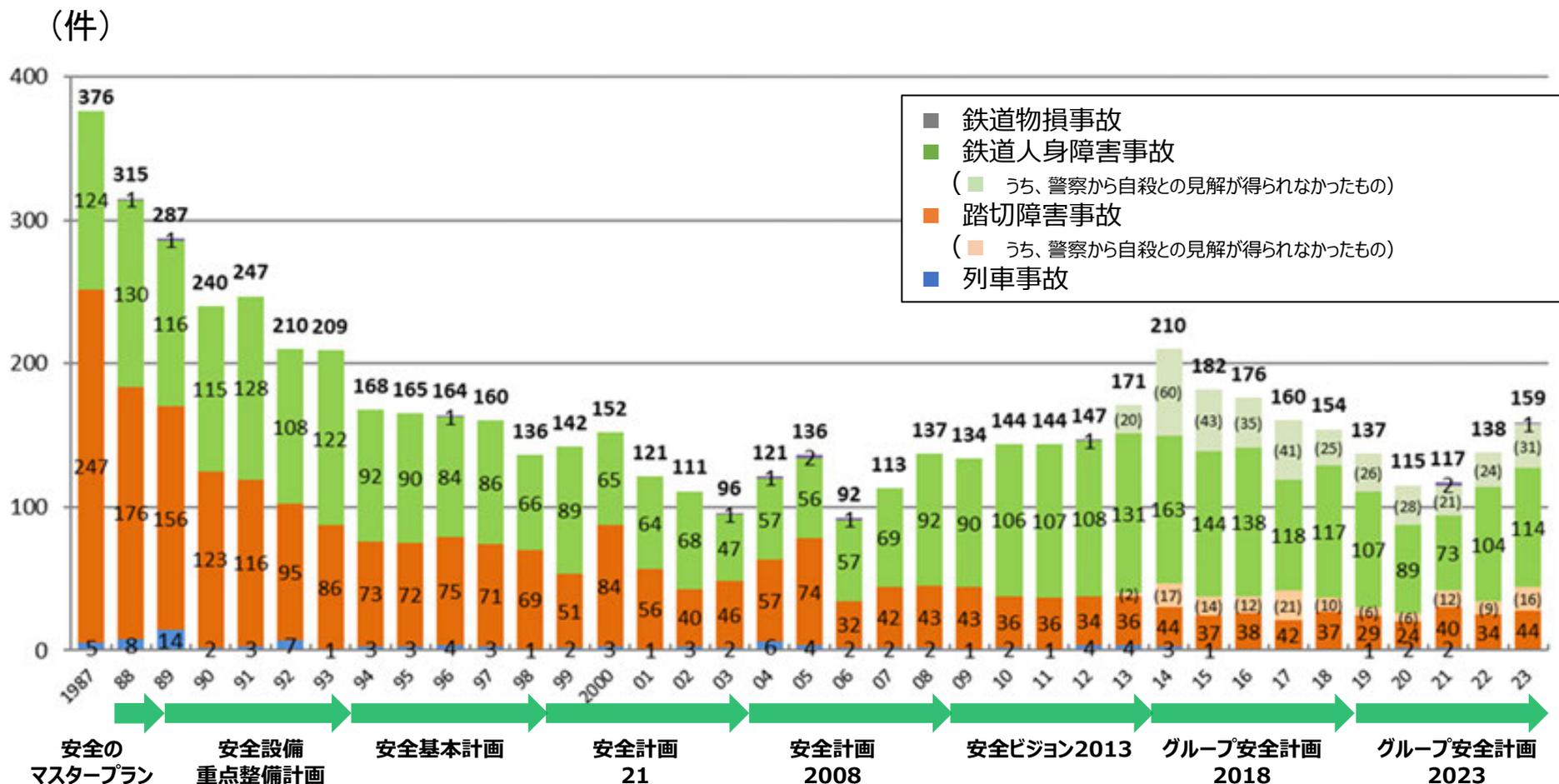
安全投資額とその他の設備投資額の推移

弊社は会社発足以来、重点的に安全投資に取り組んでおり、総額 約5.5兆円の安全投資を実施
「グループ安全計画2028」での安全投資の見込みは約1.3兆円

安全投資額とその他の設備投資額の推移（JR東日本単体）



鉄道運転事故の発生状況



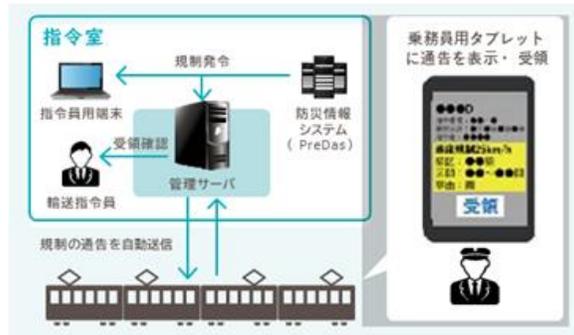
列車衝突事故防止対策

列車衝突事故等を防止するため、ATS（自動列車停止装置）やATC（自動列車制御装置）を整備しています。



運転規制通告伝達システム

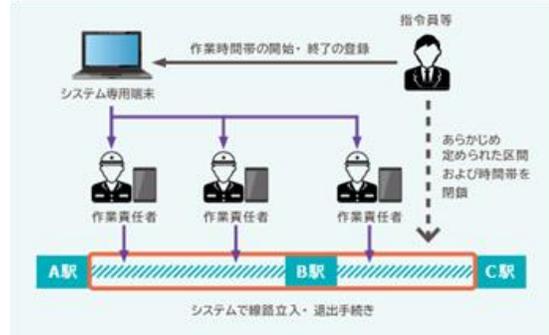
従来指令員が運転士に無線で伝達していた大雨や強風時等の運転規制伝達内容について、自動で送信する運転規制通告伝達システムを導入しヒューマンエラーの防止につなげています。



運転規制通告伝達システム

保守作業の安全性向上

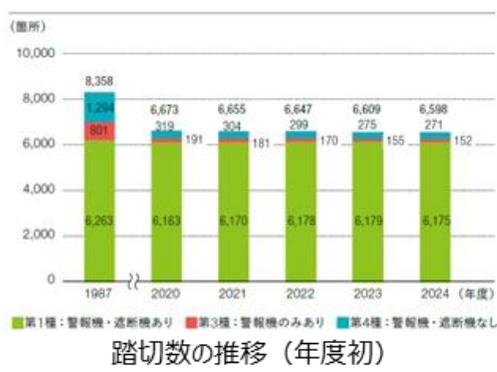
線路内における設備の保守作業時に行う「線路閉鎖」手続きを行うにあたり、あらかじめ指令員等が線路を閉鎖し、作業を行う係員がシステムを用いて線路立入・退出手続きができる仕組みを導入しています。



線路立入・退出手続きの仕組み

踏切における安全対策

立体交差化や統合・廃止の取組みを進めています。廃止が困難な第3種・第4種踏切については第1種化に取り組んでいます。また、障害物検知装置や踏切支障報知装置（非常ボタン）の整備を進めています。



ホームドア整備

2023年度末までに山手線、京浜東北・根岸線を中心に104駅（線区単位117駅）233番線で整備を完了しています。



□ 在来線・新幹線設備の強化および老朽化対応

各種設備・車両等の更新や、駅・車両基地等の屋根飛散・落下防止対策、新幹線設備の更新および強化を進めています。



横須賀・総武線快速 (E217系)



横須賀・総武線快速 (E235系)



屋根飛散・落下防止対策 (金属屋根)



弾性PCまくらぎ化

□ 大規模地震対策

過去の地震被害を教訓とし、首都直下地震などの大規模な地震に備え計画的に構造物の耐震補強を行っています。



高架橋柱耐震補強



上部補強

下部補強

電柱耐震補強

□ CBMの推進

車両・線路・電車線等モニタリング範囲を拡大し、適時適切なメンテナンスの実施に努めています。



線路設備モニタリング



新幹線線路設備モニタリング車

□ 生産性向上

設備更新工事等の機械化施工を推進するとともに、終電繰り上げによる夜間の作業時間を確保し、施工効率の向上や労力軽減に努めています。



人力作業



大型機械作業

□ 降雨・強風に関する取組み

近年激化する自然災害への対応として、レーダー等で気象情報を捉え、規制値を検知した際には運転を取りやめるなど、列車の安全な運行に努めています。また、降雨対策としては、橋脚・護岸洗掘対策、斜面盛土対策（落石や土砂崩壊への対策）を進めています。



盛土のり面工 (吹付砕工)

安全を担う人材の育成

● 安全に対する教育訓練



● 事故の歴史展示館 (JR東日本総合研修センター内)



社員の安全意識・技術を高めるため、「JR東日本総合研修センター」「総合訓練センター」「技能教習所」及び各職場におけるOJT（職場内訓練）による教育・訓練を実施

● 教育・訓練設備の活用

乗務員訓練用シミュレータ

「事故展～事故から学ぶ展示室～」
(東京PMO)



「仕事の本質」の理解を促進する教育・訓練設備と、本部や支社等には、過去の重大な事故や事象の発生経緯、対策等を学ぶ教育施設を整備

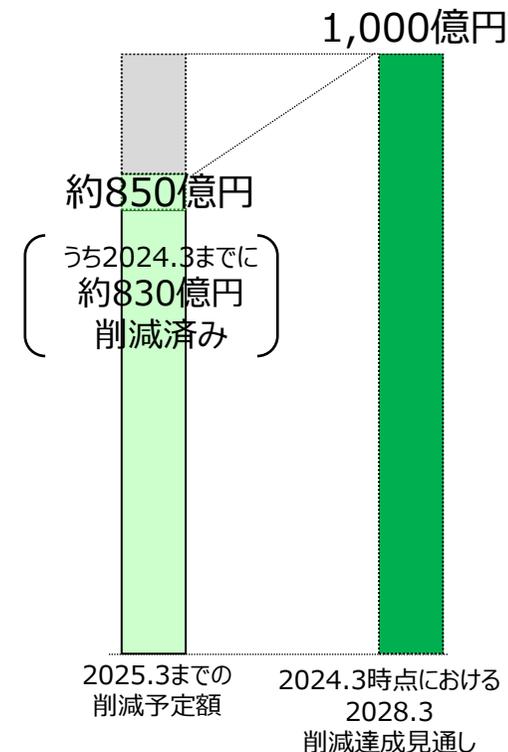
● 安全の語り部（経験の伝承者）

安全の語り部によるセミナー



経営合理化（鉄道事業におけるオペレーションコスト※削減） ※減価償却費・租税公課を除いた営業費用

(単位:億円)	2024.3までの削減実績	2025.3までの削減予定	2024.3時点見通し
変革2027における主な構造改革			
運行体制のスリム化 駅業務の変革等 ワンマン運転の拡大、みどりの窓口の配置見直し	▲290	▲310	▲390
ダイヤ改正等	▲40	▲40	▲60
スマートメンテナンス（CBM等） システムチェンジ（新技術の活用等） 事業の基本事項見直し（終電繰り上げ等） 設備のスリム化（券売機の削減等）	▲170	▲170	▲210
効率的な販売体制（チケットレス等） グループ会社の構造改革（マルチタスク化等） ご利用に応じたサービス提供（警備・案内委託等）	▲330	▲330	▲340
オペレーションコスト削減合計	▲830	▲850	▲1,000



2027年度における鉄道事業のオペレーションコスト1,000億円削減（2019年度比）の目標について、現時点で達成できる見通し

2021年度

2022年度

2023年度

2024年度

2025年度

12月
鉄道駅バリアフリー料金制度創設2月「鉄道運賃・料金制度のあり方に関
する小委員会」設置

7月 中間とりまとめ公表

○当面の対応

総括原価の算定方法の見直し

地方部における地域モビリティの
維持・確保に向けた制度見直し

現行制度の運用の改善・工夫

4月
収入原価算定要
領一部改正 施行

○将来の検討

現行制度そのもの見直しは、
「当面の対応」の結果も踏まえ引き続き検討

認可

3月
・オフピーク定期券設定
・通常定期券価格見直し12月6日
運賃改定申請2026年3月
運賃改定
予定

・鉄道駅バリアフリー料金設定

廃止

国の動き

当社の施策

○当社の方針

- 12月に申請した運賃改定については、国からの認可を得た後、2026年3月の実施に向けて準備を進める。
- 新幹線自由席特急料金の届出化やインフレにタイムリーに対応できる仕組みの導入など、シンプルかつ柔軟な制度の実現や総括原価方式そのもの見直しに向けて、引き続き国に要望していく。

運賃改定の概要

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」「信号」「架線」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。
- 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、鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請を行いました。

運賃改定の概要

- ◆ 実施予定日：2026年3月（1987年会社発足以来初めて）
- ◆ 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）

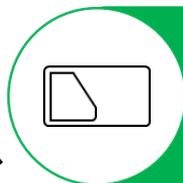
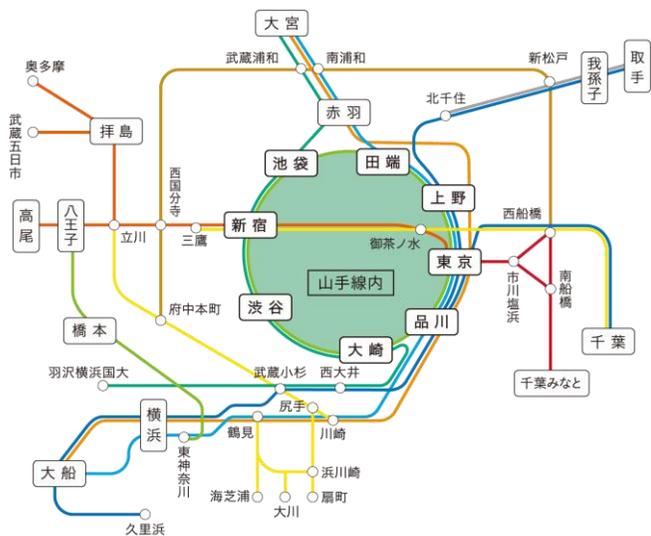
※初乗り運賃（きっぷ）
（現行）150円
→（改定）160円

運賃改定の主なポイント

鉄道事業のサステナブルな運営を目指し、会社発足以来初となる運賃改定を申請しました

2026年3月実施予定

(参考) 電車特定区間・山手線内のエリア図



「わかりやすい運賃体系」を実現

- ✓ 「電車特定区間」、「山手線内」の運賃区分を「幹線」に統合
- ✓ 普通運賃は「IC≤きっぷ」となるよう改定（小児の一部区間を除く）



全エリアの運賃を改定（値上げ）

- ✓ 「幹線」、「地方交通線」の普通運賃・通勤定期運賃を改定
- ✓ 6箇月の通勤定期運賃の割引率を見直し



通学定期運賃は家計の負担に配慮

- ✓ 家計負担を考慮し、「幹線」、「地方交通線」の通学定期運賃は据置き
- ※ 「電車特定区間」、「山手線内」は「幹線」に統合するため運賃を改定

■ 改定率（値上げ率）

普通運賃7.8%、通勤定期12.0%、通学定期4.9%

<内訳>

※ 料金については改定しません

運賃区分	普通運賃	通勤定期	通学定期
幹線	4.4%	7.2%	改定なし
地方交通線	5.2%	10.1%	改定なし

※ 電車特定区間および山手線内の改定率（幹線に統合）

運賃区分	普通運賃	通勤定期	通学定期	
幹線へ	電車特定区間	10.4%	13.3%	8.0%
	山手線内	16.4%	22.9%	16.8%

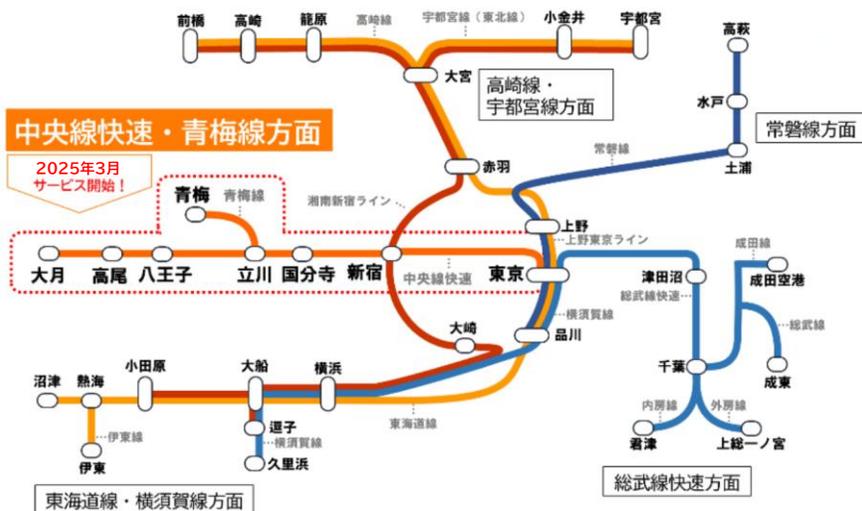
中央線快速グリーン車の導入

2024年10月以降、グリーン車を連結した車両を順次導入しており、2025年3月に、有料着席サービスを開始しました。これにより、東京駅を中心として、首都圏の各方面に向けたグリーン車サービスが拡充されます。

サービス開始 : 2025年3月
 増収効果 : 約80億円/年
 投資額 : 約860億円



普通列車グリーン車サービス提供区間



羽田空港アクセス線（仮称）

「東山手ルート」および「アクセス新線」の本格的な工事に着手し、2031年度の開業を目指します。

開業予定 : 2031年度

概算工事費 : 約2,800億円※

※国の空港整備事業のうち、JR東日本に関係するトンネル本体などの工事費（約700億円）を含む

なお、臨海部ルートについては、東山手ルートとの同時開業を目指し、関係者と協議・調整を行っています。

羽田空港アクセス線（仮称）の概要



在来線ワンマン運転

2025年春以降、首都圏主要線区においてワンマン運転を実施します。

<具体的な実施計画>

- 2025年3月15日実施済：常磐線（各駅停車）綾瀬駅～取手駅間、南武線 川崎駅～立川駅間
- 2026年春：横浜・根岸線 八王子駅～大船駅間
（東神奈川駅～大船駅間は横浜線車両E233系8両編成のみ）
- 2030年頃まで：山手線、京浜東北・根岸線、中央・総武線（各駅停車）、埼京・川越線

<ワンマン運転実施に伴う安全性向上への取り組み>

- ・列車発車時の安全性向上のため、運転席に乗降確認モニタを設置するほか、JR東日本として初めて、異常時等でお客さまと輸送指令室との通話や輸送指令室から直接車内放送を行う機能を導入します。
- ・首都圏在来線でのホームドア整備を推進していきます。



乗降確認モニタの例（南武線E233系）



ホームドア設置の例（常磐線（各駅停車））

2030年頃までに首都圏主要線区でワンマン運転を拡大する予定の線区



新幹線自動運転/ドライバレス運転

世界初の新幹線におけるドライバレス運転を予定しています。

＜具体的な導入計画＞

- 2028年度：長岡駅～新潟新幹線車両センター間の自動運転（GOA2）
- 2029年度：新潟駅～新潟新幹線車両センター間の回送列車のドライバレス運転（GOA4）
- 2030年代中頃：
 - ・東京駅～長岡駅間の自動運転（GOA2）
 - ・東京駅～新潟駅間の営業列車のドライバレス運転（GOA3）、および回送列車のドライバレス運転（GOA4）

＜導入効果＞

- ・自動運転導入により安全性・輸送安定性の向上や、効率的な運転による省エネルギー効果などが期待できます。
- ・ドライバレス運転の導入により、需要に応じた柔軟な列車運行ができるほか、乗務員が様々な業務に従事できるようになります。



【参考】鉄道の自動化レベル（乗務形態による分類）

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)	国内の導入状況	上越新幹線の導入計画
GOA0 目視運転 TOS	運転士（および車掌）	路面電車	
GOA1 非自動運転 NTO	運転士（および車掌）	踏切があるなどの一般的な路線	
GOA2 半自動運転 STO	運転士（および車掌）	一部の地下鉄 など	【営業列車・回送列車】 ・2028年度 長岡駅～新潟新幹線車両センター ・2030年代中頃 東京駅～長岡駅
GOA2.5 (緊急停止操作などを行う係員付き自動運転) ⇒IECおよびJISには定義されていない	先頭車両の運転台に乗務する係員 [緊急停止操作、避難誘導など]	一部の在来線	
GOA3 添乗員付き自動運転 DTO	列車に乗務する係員 [避難誘導など]	一部のモノレール	【営業列車】 ・2030年代中頃 東京駅～新潟駅
GOA4 自動運転 UTO	係員の乗務無し	一部の新交通 など	【回送列車】 ・2029年度 新潟駅～新潟新幹線車両センター ・2030年代中頃 東京駅～新潟駅

※IEC 62267 (JIS E 3802)：自動運転都市内軌道旅客輸送システムによる定義
 GOA：Grade Of Automation
 TOS：On Sight Train Operation, NTO：Non-automated Train Operation,
 STO：Semi-automated Train Operation, DTO：Driverless Train Operation, UTO：Unattended Train Operation

次期東北新幹線車両（E10系）の開発

- 次期東北新幹線車両（E10系）は2027年秋以降に落成し、走行試験等を行った後、2030年度の営業運転開始を目指します。
- 次期東北新幹線車両では「TRAIN DESK」を発展させたサービスの導入等、より快適な移動空間の提供を目指し、車内空間や座席サービスをデザインしていきます。
- 最高営業運転速度：320km/h
- 編成両数：10両

次期東北新幹線車両の特徴（画像はイメージ）

【軌道検測装置】
走行しながら軌道の状態監視
ができる軌道検測装置の導入

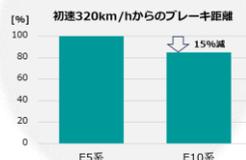


【移動時間の快適性向上】
移動時間をより有意義なものとする
ため、「TRAIN DESK」を発展



2030年代に向けてアップデートした
グリーン車(左)および普通車(右)

【高減速度ブレーキ】
現状より15%のブレーキ
距離短縮を実現



究極の安全の追求

1

お客さま志向

2



3

サステナブルな
社会の実現



【新たな主回路システム】
プロアレスモータ、SiC素
子採用による省エネ化

【自動運転導入に向けた検討】
自動運転実現に向けた機能搭載
の検討・準備



【メンテナンスの革新】
「スマートメンテナンス」に対応
可能な大容量データに対応
したシステムを導入

【荷物輸送への対応】
始発・終着駅以外での積み下ろしも
可能とする荷物輸送用のドア設置



【育児支援】
授乳室設置



【荷物置場の拡幅】
荷物の多いお客さま
への対応



【車いす対応】
車いすスペースの拡充



■ 同業他社（JR西日本）との連携

① 車両の装置・部品共通化の検討開始

<主な連携内容>

- (1) 車両の装置・部品の共通化について
車両の装置・部品を共通化し、車両メーカー・サプライヤーの製造プロセスの効率化や生産性の向上に寄与することで、サプライチェーンの強靭化を目指します。
- (2) サステナブルな車両製造に向けた交流や意見交換について
両社の設計プロセス効率化、設計技術向上を目指した交流や、本取り組みにご賛同いただける事業者・車両メーカー・サプライヤーの皆さまとの積極的な意見交換を行っていきます。

装置・部品の共通化 イメージ



装置 部品

- ・まずは装置・部品から共通化の検討に着手。
例) 主電動機（モーター）、オイルダンパー、行先表示器、パンタグラフ、など
- ・事業者の独自性と効率化のバランスを見ながら共通化対象部品を拡大。



主電動機（モーター）

台車装置

オイルダンパー

行先表示器

パンタグラフ

- ・各鉄道事業者の独自の仕様となるものは今後検討
例) ドア位置・枚数、車体幅・長さ、前頭部形状（デザイン）など

② 「電気設備のスマートメンテナンスの実現」や「工事業務の機械化・DX」に関する連携開始

<主な連携内容>

- (1) 電気設備のスマートメンテナンス
 - ・ドローンを活用した設備管理業務の省力化
 - ・センサや生成AIなどを活用したCBM（Condition Based Maintenance：状態基準保全）によるメンテナンス業務の効率化
- (2) 工事業務の機械化・DX
 - ・機械、ロボットを活用した施工の省力化
 - ・点群データおよびデジタルツインなどを活用した工事業務の効率化

目指す将来像



電気設備のスマートメンテナンス



ドローン活用

現地作業等の削減

CBM（状態基準保全）



センサや生成AI等の活用による効率的な電気設備の保全（CBM）

工事業務の機械化・DX

デジタルツイン活用



点群データ等を活用した工事業務の効率化

機械・ロボット活用

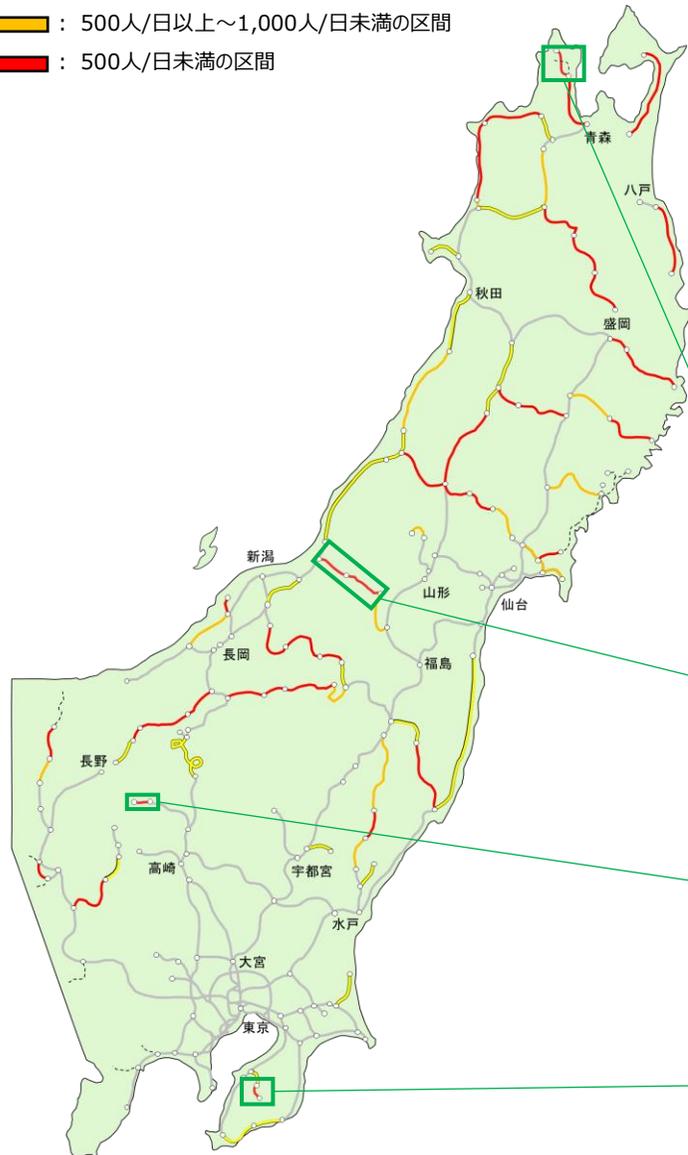


施工の省力化

※本頁で使用している各画像は全て生成AIで作成

地方ローカル線に係る協議状況

- : 1,000人/日以上～2,000人/日未満の区間
- : 500人/日以上～1,000人/日未満の区間
- : 500人/日未満の区間



■ 線区別収支

- ・開示対象：平均通過人員2,000人未満/日の線区
- ・収支状況：

年度	2019年度	2023年度
開示線区数	35路線66区間	36路線72区間
運輸収入	58億円	63億円
営業費用	752億円	821億円
収支	△693億円	△757億円

数値切り捨ての関係で、収支は運輸収入と営業費用の計算結果と一致しない場合があります

■ 自治体との協議状況

線区状況 津軽線 蟹田・三厩間（運休中）
「今別・外ヶ浜地域交通検討会議」（2023年1月～、8回開催）、
「JR津軽線沿線市町村長会議」（2024年2月～、3回開催）
自動車系交通転換への合意が得られたため、基本的な合意内容について関係自治体と協議中

線区状況 米坂線 今泉・坂町間（運休中）
「JR米坂線復旧検討会議」発足（2023年9月～、4回開催）
4つの運営パターン（JR鉄道運営、上下分離、バス転換、3セク移管）の課題や、上下分離方式を採用した場合の地域の負担の試算規模を提示

線区状況 吾妻線 長野原草津口・大前間
「JR吾妻線沿線地域交通検討会議」（2024年5月～、3回開催）
ご利用者の8割を占める高校生とご家族に対して、通学の移動実態等を詳細に把握するためのアンケート調査を実施。具体策を検討するための作業部会を設け、アンケート結果を基に地域交通の利便性向上策等を検討する

線区状況 久留里線 久留里・上総亀山間
「JR久留里線沿線地域交通検討会議」発足（2023年5月～、5回開催）
事務局である千葉県が、自動車系交通への転換という方向性で報告書を取りまとめた。今後、君津市地域公共交通会議にて、具体的な交通体系について検討を行う

鉄道車両の輪軸組立時の不適切な取扱いについて

【概要】 鉄道車両における輪軸組立において、圧入力値が規定値の範囲外であったにもかかわらず、規定の範囲に収まるようにデータの書換えを行うなど、不適切な取扱いがあったことが判明

東日本旅客鉄道（株）

- ・2008年から2017年まで不適切な取扱い
- ・2017年の事象発覚後速やかに作業記録の書換えを行えないように業務プロセスの見直し等を実施
- ・技術的な知見を確認し、省令にも抵触していない等から総合的な判断としてプレス発表と 国・局への報告を実施せず
- ・今回改めて、再発防止に関わる安全管理体制の点検、速やかな報告を行う仕組みの構築について行政指導を受けた

（株）総合車両製作所

- ・2024年9月に至るまで不適切な取扱い
- ・規程類の整備や適切な教育の実施、作業記録の書き換えの防止等の行政指導を受けた

鉄道車両の輪軸組立時の不適切な取扱いについて

【再発防止に対する取組み】

事象発生後に再発防止のため、また、国土交通省の指示文書に基づき以下について対応

J R 東日本グループ共通

- ・ J R 東日本グループ全社員を対象としたコンプライアンス意識向上の取組みの実施
(全社員教育、意識調査を実施)

東日本旅客鉄道（株）

- ・ 車両メンテナンスの実態調査の実施
- ・ 法令等の定めに関する国土交通省、関東運輸局への報告について、社内通達に明記されていることを確認

(株) 総合車両製作所

- ・ 輪軸組立作業における圧入作業に関する規程類の整備や手順書の作成等業務プロセスの見直し
- ・ プレス機の改修

対応のとりまとめについては、以下のリリースをご覧ください。(2025年3月31日追記)
[鉄道車両の輪軸組立作業に関する一連の対応について](#)