

2024 年 12 月 6 日
東日本旅客鉄道株式会社運賃改定の申請について
～2026 年 3 月の運賃改定に向け、手続きを開始しました～

JR 東日本は、1987 年の会社発足以来、収入の確保と経費削減による効率的な事業運営により、運賃値上げに依存しない強固な経営基盤の確立と、安全・安定輸送およびサービス品質の更なる向上に努めてまいりました。

鉄道事業に求められる役割やサービスが多様化・高度化する中、お客さまのライフスタイルの変化、昨今の物価高や人材の確保といった経営環境の変化に対応し、安全・サービスの維持向上、車両・設備の更新、バリアフリー設備の拡充や激甚化する災害への対策等を着実に進めつつ、今後も鉄道事業をサステナブルに運営していくため、本日国土交通大臣に、会社発足以来初めてとなる運賃改定を以下のとおり申請いたしました。

【主な申請の内容】 ・改定率…7.1% ・実施予定日…2026 年 3 月

○運賃改定の主なポイント

(1) 改定の方向性

① 「わかりやすい運賃体系」を実現します

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

② 全エリアの運賃を改定（値上げ）します

- ・「幹線」、「地方交通線」の普通旅客運賃・通勤定期旅客運賃を改定します
- ・6 箇月の通勤定期旅客運賃の割引率を見直します

③ 通学定期旅客運賃は家計の負担に配慮します

- ・家計負担を考慮し、「幹線」、「地方交通線」の通学定期旅客運賃は据え置きます
※「電車特定区間」、「山手線内」は「幹線」に統合するため、改定となります

(2) 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
電車特定区間	10.4%	13.3%	8.0%
山手線内	16.4%	22.9%	16.8%

（例）改定後の初乗り IC 運賃

○幹線：155 円（+8 円または+9 円※）

※現行が「幹線」の場合は+8 円

※現行が「電車特定区間」「山手線内」の場合は+9 円

○地方交通線：155 円（+8 円）

※ 現行運賃に鉄道駅バリアフリー料金を含めた場合の改定率です。

1. 申請理由

当社は 1987 年の会社発足以来、通勤・通学需要を支える高密度の輸送サービスを行う都市圏輸送や、新幹線に代表される高速輸送サービスを行う都市間輸送、地域の生活基盤を支える輸送サービスを行う地域輸送など、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まいりました。また、安全性とサービス品質の向上を実現し、鉄道のネットワークの拡充を進めることで、ご利用の増加につなげるとともに、生産性を向上させることで、財務体質を改善し、「鉄道の再生・復権」に取り組んでまいりました。上記のような経営努力を積み重ねることにより、会社発足後、これまでの間、運賃改定に依存することなく、現在の運賃水準を維持してまいりました。

しかしながら、コロナ禍を経て当社を取り巻く社会環境の変化が加速し、オンライン会議やテレワーク等の新しい生活様式の定着に伴って鉄道のご利用は減少しており、さらに昨今のエネルギー価格や物価の高騰による経費の増加、沿線人口の更なる減少や人材の流動性が高まる中での人材確保・定着に向けた待遇改善等、今後も厳しい経営環境が継続する見込みです。

このように鉄道事業の収益確保が厳しさを増す一方で、多様化するお客さまニーズ、鉄道に求められる社会的な役割を踏まえた安全や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おります。

つきましては、当社の経営努力を前提として、今後も鉄道事業をサステナブルに運営していくため、鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請を行う次第です。

2. 申請内容 ※ 一部届出予定のものを含みます。

(1) 普通旅客運賃

- ・平均 7.8%の改定を申請しました。
- ・首都圏に設定している他のエリアより低廉な「電車特定区間・山手線内」【図 1】の運賃区分を「幹線」に統合します。
- ・消費税の転嫁方法について、現在の電車特定区間・山手線内と同様、幹線・地方交通線のきっぷ運賃は 1 円単位の端数を四捨五入から切り上げへ変更します。これにより IC 運賃は、きっぷ運賃より低廉または同額となります。（小児の一部区間を除く）
- ・キロ数に賃率を乗じて算出する 11km 以上の幹線の運賃は、11km 以上 300km 以下に適用する賃率を 16.96 円 (+4.7%)、301km 以上 600km 以下に適用する賃率を 13.45 円 (+4.7%) へ引き上げます。また、地方交通線の運賃は現行と同様、幹線の賃率を 1.1 倍した額となります。なお、601km 以上に適用する賃率は据え置きます。
- ・10 kmまでの運賃は、税抜運賃を 4.7%引き上げます。
- ・JR 他社をまたがる際の運賃に新たに通算加算方式を導入し、加算額を設定します。

【11km 以上の普通旅客運賃】

(単位：円)

賃率	現行			改定		
キロ地帯	11-300km	301-600km	601km-	11-300km	301-600km	601km-
幹線	16.20	12.85	7.05	<u>16.96</u>	<u>13.45</u>	現行と同額
電車特定区間	15.30	12.15	—	「幹線」へ統合		
山手線内	13.25	—	—			
キロ地帯	11-273km	274-546km	547km-	11-273km	274-546km	547km-
地方交通線	17.80	14.10	7.70	<u>18.66</u>	<u>14.80</u>	現行と同額

※11km 以上の運賃…賃率×乗車キロ（中央キロ）＋消費税

【10km までの普通旅客運賃】

(単位：円)

運賃（税込）		現行			改定		
キロ地帯		1-3km	4-6km	7-10km	1-3km	4-6km	7-10km
幹線	IC	147	189	199	<u>155</u>	<u>199</u>	<u>209</u>
	きっぷ	150	190	200	<u>160</u>	<u>200</u>	<u>210</u>
電車特定区間	IC	146	167	178	「幹線」へ統合		
山手線内	きっぷ	150	170	180			
地方交通線	IC	147	189	210	<u>155</u>	<u>199</u>	<u>220</u>
	きっぷ	150	190	210	<u>160</u>	<u>200</u>	<u>220</u>

※1 IC…1 円単位運賃 きっぷ…10 円単位運賃

※2 電車特定区間・山手線内の現行運賃には鉄道駅バリアフリー料金（10 円）を含みます。

(2) 定期旅客運賃

- ・通勤定期旅客運賃は平均 12.0%、通学定期旅客運賃は平均 4.9%の改定を申請しました。
- ・普通旅客運賃と同様、通勤定期旅客運賃・通学定期旅客運賃ともに「電車特定区間・山手線内」の運賃区分を「幹線」に統合します。
- ・通勤定期旅客運賃は普通旅客運賃の改定相当分を反映します。加えて、有効期間が 6 箇月のものは割引率を見直します。
- ・通学定期旅客運賃は、「幹線」、「地方交通線」は据え置きとし、割引率を拡大します。
- ・JR 他社をまたがる際の運賃に新たに通算加算方式を導入し、加算額を設定します。

(3) その他

- ・特定区間（東京地区）の普通旅客運賃および定期旅客運賃は、一部の区間を除き廃止します。
- ・東京・熱海間では JR 東海が運営する東海道新幹線と当社が運営する東海道線を同一の線路として取扱いをしておりますが、運賃改定後はそれぞれ別の線路として取り扱います。
- ・鉄道駅バリアフリー料金は廃止します。
- ・オフピーク定期券は運賃改定後も利用可能範囲を拡大して設定を行う予定です。

- ・グリーン定期券、新幹線定期券（東京・大宮、東京・新横浜間等）の価格は今回の運賃改定に伴い値上げとなります。

※ 詳細につきましては、別途お知らせいたします。

(4) 改定率・増収率

(単位：%)

		上限運賃・料金	
		改定率	増収率
定期外		7.8	5.7
定期	通勤	12.0	9.5
	通学	4.9	3.1
	小計	11.0	8.7
料金		—	▲1.2
合計		7.1	5.0

※ 現行運賃に鉄道駅バリアフリー料金を含めた場合の改定率です。含めない場合の改定率は「定期外 9.8%」「定期（通勤）14.4%」です。

(5) 主な区間の運賃（現行・改定）

【図 2】 参照

3. 運賃改定の実施予定日

2026 年 3 月

申請を行った運賃の詳細につきましては、本日より公開を行う特設サイト「運賃改定の申請のお知らせ」(<https://www.jreast.co.jp/2026unchin-kaitei/>)をご覧ください。

申請内容に関するその他の詳細情報は別紙をご覧ください。

引き続き、安全を当社グループの経営のトッププライオリティに位置付け、モビリティにおける「究極の安全」を追求することでお客さまや地域の皆さまからの「信頼」を高めていくとともに、「融合と連携」の深化・新領域への挑戦により、「ヒト」を起点とした新たな価値・サービスを創造していきます。

別 紙

1. 鉄道部門の収支の実績および推定

(単位：億円)

項目	2023 年度 (実績)	2024 年度 (推定)	2025 年度 (推定)	2026～2028 年度 (3 年間平均)	
				現行	申請
収入	18,733	18,988	19,191	19,465	20,346
原価	18,785	19,387	19,841	20,376	20,376
差引	▲52	▲399	▲650	▲911	▲30
収支率	99.7%	97.9%	96.7%	95.5%	99.8%

※1 申請上の計算方式によるものであり、実際の収支とは異なります。

※2 端数処理のため、収入・原価の差分と差引が一致しない場合があります。

※3 原価には、既存の設備投資（耐震補強等）の未償却残高のうち、前倒して減価償却費に加算した 138 億円が含まれております。

2. 運賃・料金収入内訳

(単位：億円)

項目	2023 年度 (実績)	2024 年度 (推定)	2025 年度 (推定)	2026～2028 年度 (3 年間平均)	
				現行	申請
定期外	9,284	9,475	9,551	9,715	10,267
定期	4,203	4,245	4,275	4,302	4,674
料金	3,312	3,451	3,550	3,634	3,590
合計	16,799	17,171	17,376	17,651	18,532

※1 申請上の計算方式によるものであり、実際の収支とは異なります。

※2 端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合があります。

3. 需要の推移および今後の見通し

〈実績〉

(単位：百万人キロ)

項目		2019 年度 (実績)	2020 年度 (実績)	2021 年度 (実績)	2022 年度 (実績)	2023 年度 (実績)
定期外		58,710	27,410	35,071	48,450	57,792
定期	通勤	62,113	49,362	45,372	46,429	48,825
	通学	14,561	7,778	10,807	12,598	13,082
	計	76,675	57,140	56,179	59,027	61,908
合計		135,385	84,550	91,250	107,477	119,701

〈将来推計〉

(単位：百万人キロ)

項目		2024 年度 (推定)	2025 年度 (推定)	2026 年度 (推定)	2027 年度 (推定)	2028 年度 (推定)
定期外		59,067	59,641	58,950	59,574	59,883
定期	通勤	49,411	49,963	49,130	49,430	49,753
	通学	13,029	12,939	12,584	12,450	12,320
	計	62,441	62,902	61,714	61,881	62,073
合計		121,509	122,543	120,665	121,456	121,957

※ 端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合があります。

4. 設備投資実績・計画

(1) 設備投資実績と計画

(単位：億円)

項目	2021 年度 (実績)	2022 年度 (実績)	2023 年度 (実績)	2024 年度 (計画)	2025 年度 (計画)	2026 年度 (計画)	2027 年度 (計画)	2028 年度 (計画)
合計	3,629	3,696	4,296	3,900	4,510	4,420	4,450	4,200
うち安全投資	2,405	2,439	2,710	2,610	2,750	2,540	2,440	2,330

※ 「国土強靱化」や「DX」に資する、新幹線電路設備老朽化対策や指令システム整備等、政策的に必要性が高く加速化すべき設備投資を、2026～2028 年度に 138 億円以上実施予定です。

(2) 主要プロジェクトの内容

① 安全安心なインフラを社会のために

ア) 「ホームドア整備」(2021～2031 年度、約 4,100 億円)

ホームでのお客さまの転落や列車との接触を防止する対策としてホームドアの整備を進め、2023 年度末までに山手線、京浜東北・根岸線を中心に 117 駅(線区単位) 233 番線でホームドアの整備を完了しました。さらなる早期整備に向けて、主要な番線以外も含めた東京圏在来線主要路線の 330 駅(線区単位) 758 番線に整備対象を拡大し、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。

イ) 「大規模地震対策」(2017～2033 年度、約 4,500 億円)

大規模地震発生時における安全性確保のため、耐震補強工事を着実に進めます。新幹線の高架橋柱についてはすべてのラーメン橋台約 6,000 本を 2028 年度まで、新幹線電柱は約 4,000 本を 2027 年度までに施工を行います。

ウ) 「事故防止対策」(2021～2028 年度、約 320 億円)

踏切事故防止のための 3DLR 式障害物検知装置等の整備や新幹線台車モニタリング装置の整備など、安全対策を着実に進めます。

エ) 「鉄道設備更新」(2021～2028 年度、約 1 兆 2,280 億円)

事業用車両の増備、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。

② 活力ある社会のために ●モビリティと生活ソリューションの融合プロジェクト

ア) 「羽田空港アクセス線（仮称）」（2023～2031 年度、約 2,800 億円※）

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。※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）を含みます。

イ) 「在来線着席サービス」（2018～2024 年度、約 860 億円）

中央快速線等のグリーン車の車両新造と関連する地上工事を進めます。

ウ) 「駅改良、バリアフリー設備整備」（2007～2030 年度、約 3,300 億円）

渋谷駅などの駅改良、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。

エ) 「TAKANAWA GATEWAY CITY」（2009～2025 年度、約 6,000 億円） ●

“Global Gateway” をコンセプトに掲げ、TAKANAWA GATEWAY CITY のまちづくりを推進します。「100 年先の心豊かなくらしのための実験場」と位置づけ、新たなビジネス・文化が生まれ続ける街を目指します。THE LINKPILLAR 1 および高輪ゲートウェイ駅周辺エリアを 2025 年 3 月 27 日にまちびらきいたします。

オ) 「東北新幹線福島駅アプローチ線」（2018～2026 年度、約 120 億円）

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。

5. 研究開発活動

技術革新中長期ビジョンに掲げた「安全・安心」「サービス&マーケティング」「オペレーション&メンテナンス」「エネルギー・環境」の 4 分野において、IoT やビッグデータ、AI などを活用して、新しい価値を生み出すために時代を先取りした技術開発を推進します。

なお、2026～2028 年度で 606 億円の研究開発費を原価に計上しています。

6. これまでの経営合理化の状況および今後の取組み

当社はこれまで安全性とサービス品質の向上を実現し、鉄道のネットワークの拡充を進めることでご利用の増加につなげるとともに、生産性の向上に取り組んできました。JR 東日本グループ経営ビジョン「変革 2027」に掲げる主な構造改革として、鉄道事業におけるオペレーションコストの削減に取り組み、運行体制のスリム化、駅業務の変革、CBM 等のスマートメンテナンス、チケットレス化による効率的な販売体制の促進等を進めることで、オペレーションコストを 2027 年度に 1,000 億円（2019 年度比）削減できる見込みです。今後も新たな技術を取り入れながら持続的成長を加速させ、更なる経営の合理化に努めます。

7. わかりやすい運賃体系の構築

当社は4種類の運賃（幹線、地方交通線、電車特定区間、山手線内）を設定しており、運賃体系および運賃水準は会社発足以降、消費税改定を除いて見直しをしておりません。このうち首都圏に設定している電車特定区間および山手線内の運賃については、国鉄時代に当時の運行形態や他の鉄道事業者との競合等を勘案し、基本となる幹線の運賃より割安に設定されたものです。しかしながら、現在は当時の状況とは大きく変化していることから、首都圏エリアに一定の境界を設けて運賃差を設けることなく、電車特定区間および山手線内の運賃を幹線の運賃と同等水準にまで引き上げることで、シンプルでわかりやすい運賃とすることとします。

また、ICカードを利用する場合は1円単位、きっぷを利用する場合は10円単位の運賃となりますが、これまで幹線、地方交通線をご利用になる場合、ICときっぷの価格が「IC<きっぷ」となる区間と「IC>きっぷ」となる区間が混在しており、わかりづらい状況となっていました。今回の改定においては、価格を「IC≦きっぷ」に揃えることで、よりシンプルでわかりやすい価格体系を実現します。

8. 利用者サービス向上策

(1) 安全安心なインフラを社会のために

① ホームにおける安全対策

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。

② 鉄道運転事故防止

踏切事故防止対策として、障害物検知装置や全方位警報灯等を整備するほか、立体交差化や統合・廃止、廃止が困難な第3種・第4種踏切については、第1種化に取り組むなど、ハード・ソフト両面から安全性向上に取り組めます。さらに、鉄道設備の計画的な更新等により、安全性向上と効率的なオペレーションに努めます。

③ 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、激甚化する自然災害へ備えるため、降雨・強風・雪等に対する検討や対策を進めます。

(2) 快適な都市のために

① 輸送サービスの拡充

中央快速線等へのグリーン車導入により着席サービスを向上するほか、羽田空港アクセス線（仮称）工事により、東京圏鉄道ネットワークを更に充実させます。また、山形新幹線には車椅子スペースの増設等、車内設備を充実させたE8系を順次導入するほか、東北新幹線福島駅におけるアプローチ線の増設による輸送の安定性向上に向けた工事を引き続き進め、より便利で快適な新幹線輸送サービスの提供を目指します。

② 混雑緩和の取組み

平日朝の通勤時間帯の混雑緩和を実現するため、2023 年 3 月より通常の定期券より割安な「オフピーク定期券」サービスを提供していますが、運賃改定後も継続して設定するとともに設定範囲の拡大も検討してまいります。（具体的な拡大範囲等は別途お知らせします。）

また三大繁忙期のご利用の平準化を実現するため、2022 年 4 月よりシーズン別料金を見直しするとともに、通常の新幹線の普通車指定席より割安な「新幹線 e チケット（トクだ値）」の座席数を、ピークを避けた対象日に多めに設定しています。

さらにみどりの窓口の混雑緩和を目的として、新規購入時に一度だけ通学証明書等を窓口にお持ちいただければ、その後は卒業まで確認の省略が可能となるよう、通学定期券の発売方法を見直すとともに、指定席券売機の増設や乗車変更・払いもどし機能を拡充していきます。

③ 駅改良、バリアフリー設備の整備

渋谷駅や品川駅、中野駅などの駅改良、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。

④ より多くのお客さまのシームレスな移動の実現（チケットレス化の推進）

Suica をお持ちでないお客さまや Suica エリア外のお客さまにも駅の券売機や窓口を経由せずにご乗車いただけるよう、チケットレス化の新しい手段として、QR コード※1 を利用した乗車サービス「えきねっと Q チケ」を 2024 年 10 月 1 日より開始しました。段階的にサービス提供エリアを拡大し、2026 年度末には JR 東日本エリア全域でご利用いただけるようになる予定です。（※1）QR コードは株式会社デンソーウェーブの登録商標です。

また、これまでも Suica エリアについては順次拡大してまいりましたが、2025 年春以降、長野県内の 23 駅を対象に Suica をご利用いただける駅を拡大します。

⑤ Suica の進化によるデジタルプラットフォームの構築

Suica については、2027 年度までにえきねっとやモバイル Suica などの各種 ID 統合でシームレスなご利用を可能とするとともに、クラウド化による新しい鉄道チケットシステムを開始し、例えば駅ビルで一定額のお買い物をされたお客さまに帰りの運賃割引のご提供を可能にします。さらに、2028 年度には Suica アプリ（仮称）をリリースし、お客さまのご利用シーンにあわせたサービスを一括してご利用できるようにします。

あわせて、移動と一体のチケットサービス、金融・決済、生体認証、マイナンバーカード連携等の新機能を今後 10 年の間に順次追加し、進化した Suica であらゆる生活をカバーすることを目指します。

⑥ まちづくり

鉄道事業者ならではの駅というアセットを最大限活用し、駅まち一体開発によるまちづくりを推進、首都圏のターミナル駅を中心とした大規模複合型のまちづくりのみならず、地方中核都市等においては行政・地域と一体となり持続的なまちづくりを進めます。ビジネス・文化・賑わいの創出のほか、環境・防災・コミュニティに配慮したまちづくりを目指します。

⑦ Beyond Stations 構想の推進

ヒトの生活における「豊かさ」を起点として駅のあり方を変革し、「交通の拠点」という

役割を超えて駅を”つながる”「暮らしのプラットフォーム」へと転換します。上野駅、秋葉原駅、新宿駅では、駅を「イマーシブなメディア空間」として、大規模なサイネージと一体となった駅型ショールーミングスペースを整備し、リアルな駅空間と一体となった新たな発見・体験・交流の場を創出します。

(3) 地方創生

当社グループと地域が Win-Win の関係で持続可能な地域づくりを推進し、交流人口・関係人口・定住人口を拡大することを目的に、「伴走型地域づくり」を推進します。各地で自治体と一体となり、駅を中心としたまちづくりを推進しているほか、ローカルスタートアップ企業との共創活動加速による地域課題の解決や、MaaS によるシームレス・ストレスフリーな移動の実現を目指し、利便性と持続可能性を高めた交通体系構築に努めます。

(4) 共生社会の実現

2024 年 2 月より、「えきねっと」にてマイナポータルとの連携を活用した「身体障害者割引乗車券・知的障害者割引乗車券」の取扱い、および「新幹線車いす対応座席」の取扱いを開始しています。さらに、2025 年 4 月より新たに精神障害者割引制度を導入します。2023 年 3 月にサービス開始した障がい者用 IC カードについてもサービス対象を拡大し、精神障がい者のお客さまにもご利用いただけるようになります。

(5) 脱炭素社会への貢献

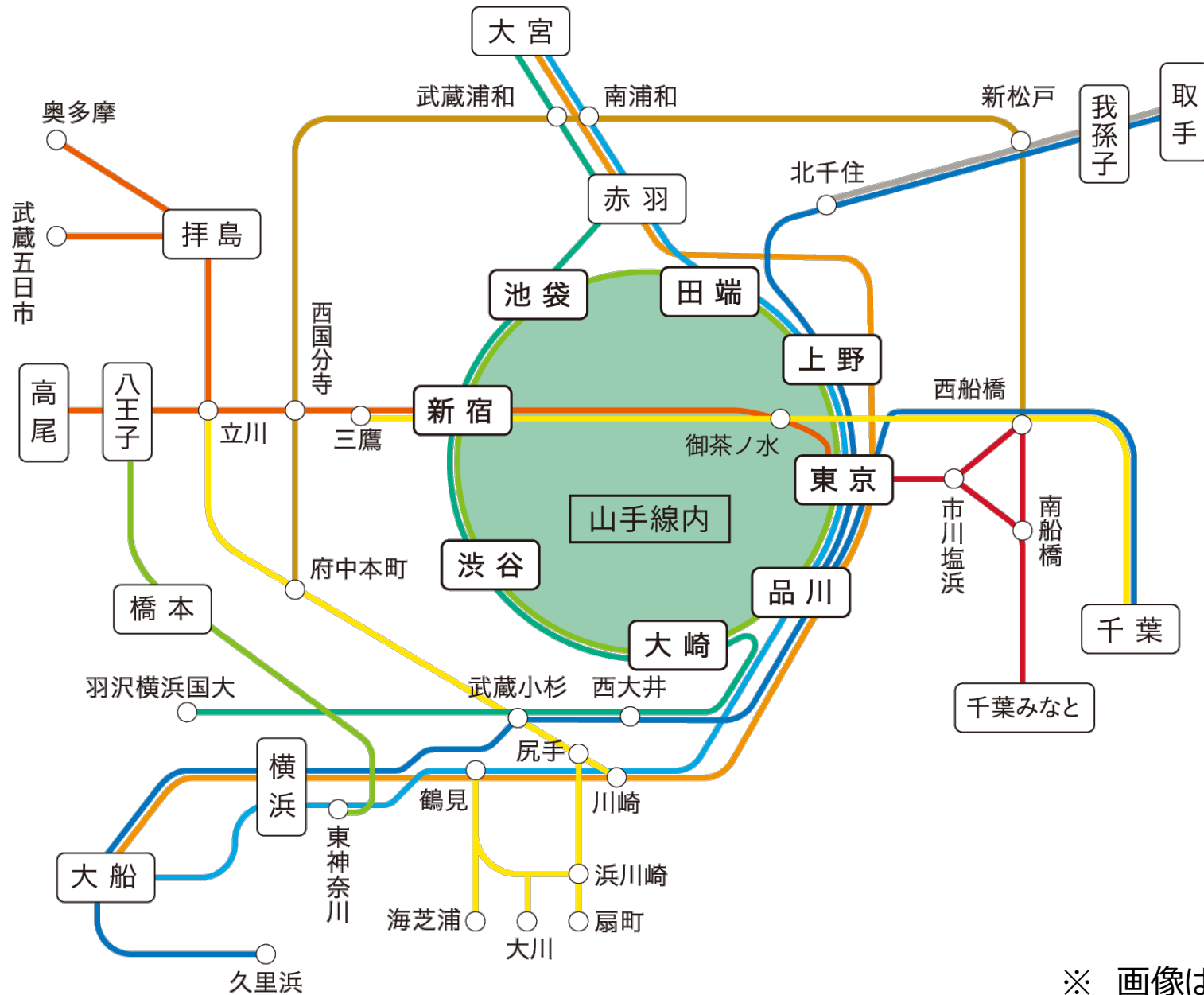
環境優位性のさらなる向上とサステナブルな社会の実現に向け、再生可能エネルギーの導入拡大や新型ハイブリッド気動車の導入、エコステ^{※2}の整備、照明設備の LED 化など、CO₂ 排出量削減につながる設備投資を促進します。

また、サステナブルな社会の実現、地域や社会に貢献するために、今後も CO₂ 排出量削減に向けて、川崎発電所における水素発電や CCUS^{※3} 技術の活用等を検討していきます。

(※2)「エコステ」…省エネルギー、再生可能エネルギーなど、様々な環境保全技術を駅に導入する取組み

(※3)「CCUS」…Carbon dioxide Capture, Utilization and Storage：火力発電所や工場から排出された CO₂ を分離・回収し、貯蓄または有効利用する技術

(図 1) 電車特定区間・山手線内エリア



※ 画像はイメージです。

(図 2 - 1) 東京駅起点の普通旅客運賃 (現改比較)

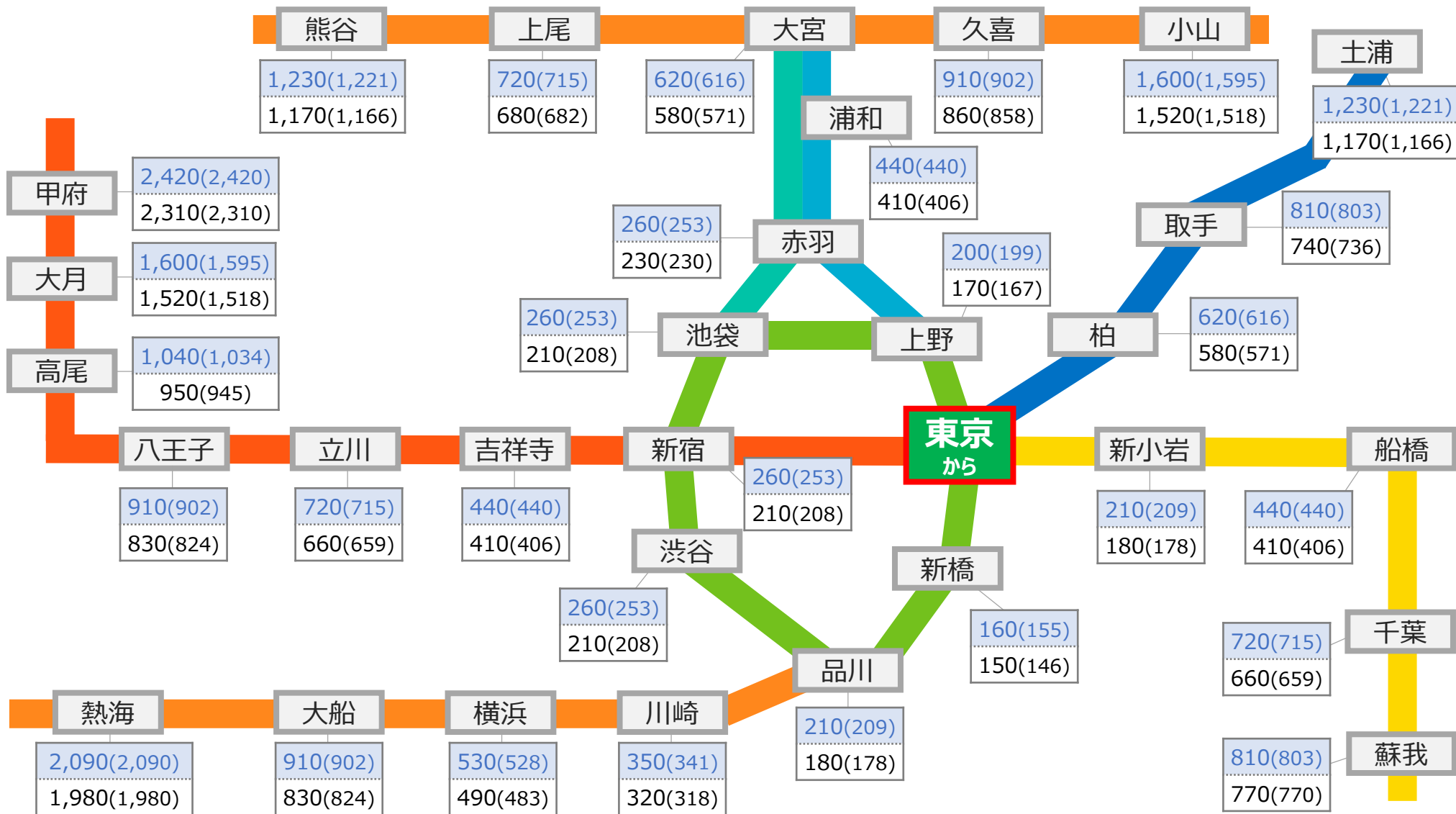
凡例

(改定)普通旅客運賃 きっぷ(IC)

(現行)普通旅客運賃 きっぷ(IC)

※現行の「電車特定区間・山手線内」における
普通運賃は鉄道駅バリアフリー料金を含む

【単位：円】



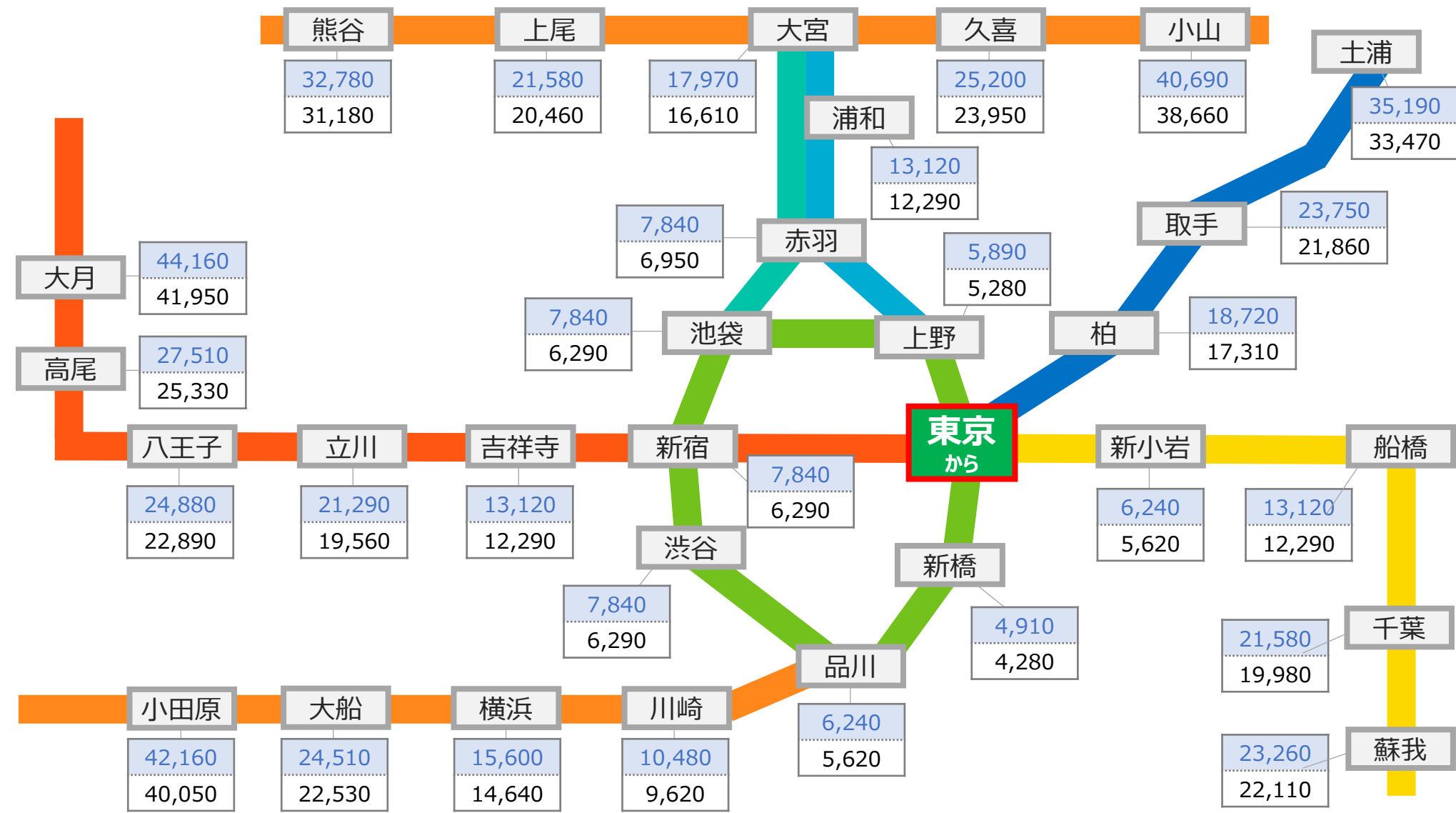
(図2-2) 東京駅起点の通勤定期旅客運賃 (現改比較)

凡例

(改定)通勤定期旅客運賃
(現行)通勤定期旅客運賃

※通勤定期 (1箇月) の運賃の比較
※現行の「電車特定区間・山手線内」における
運賃は鉄道駅バリアフリー料金を含む

【単位：円】

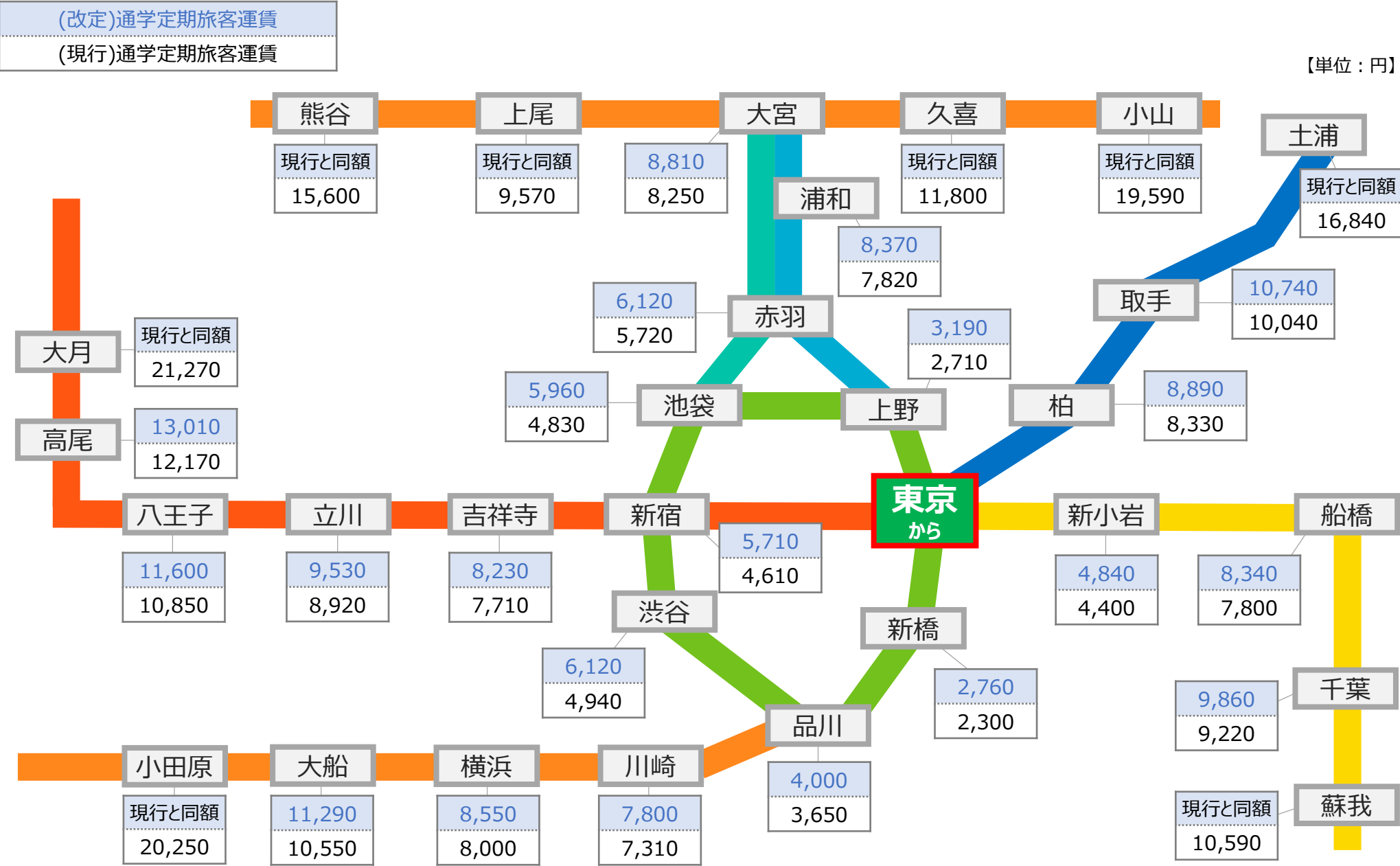


(図 2 - 3) 東京駅起点の通学定期旅客運賃 (現改比較)

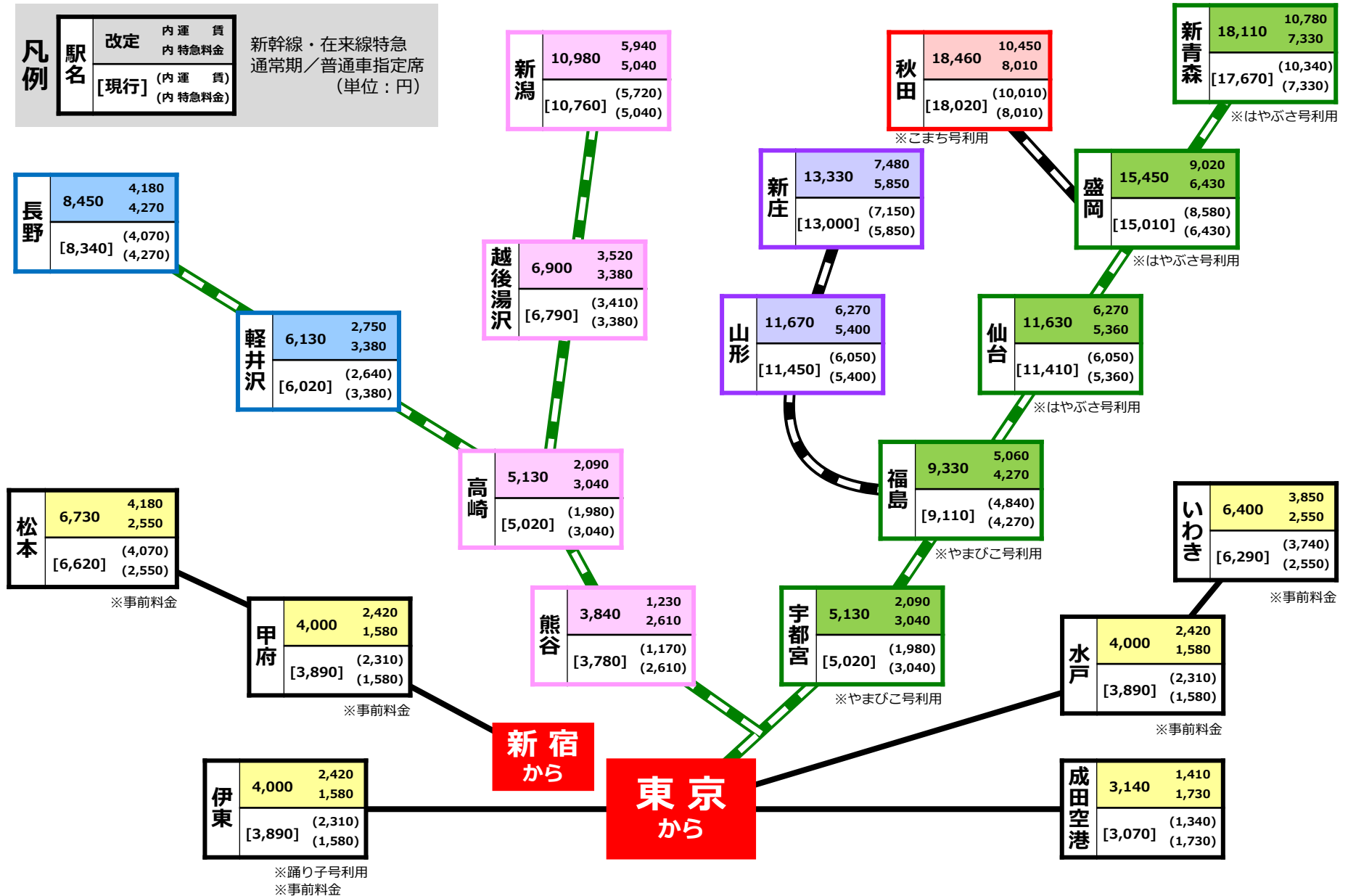
凡例

※通学定期(1箇月)の運賃の比較

【単位：円】



(図2-4) 中長距離利用時の旅客運賃・特急料金 (現改比較)



※ 特急料金は改定前後で変更はありません。

運賃改定の申請について (補足説明資料)

2024年12月6日
東日本旅客鉄道株式会社

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めざし、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



「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）

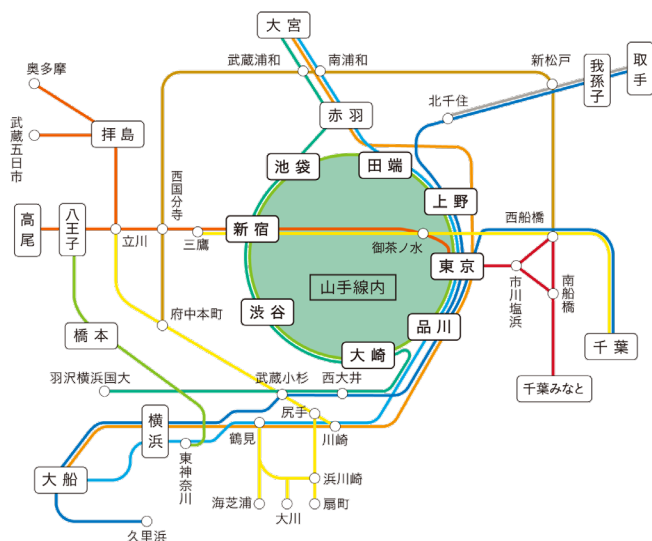
- ✓ 「幹線」、「地方交通線」の普通運賃・通勤定期運賃を改定
- ✓ 6箇月の通勤定期運賃の割引率を見直し



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

（参考）電車特定区間・山手線内のエリア図



■ 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%

電車特定区間・山手線内と幹線の統合について

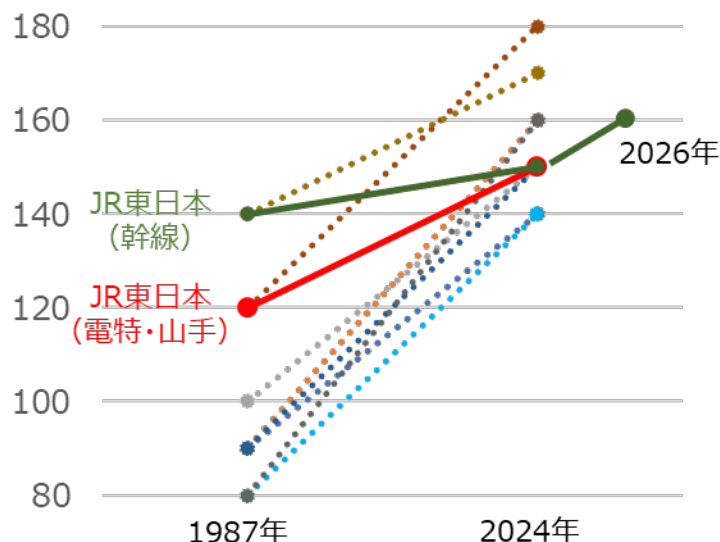
対象：普通運賃・通勤定期・通学定期

- ◆ 「電車特定区間」、「山手線内」の運賃は、国鉄時代に「競争力のある運賃設定を目的とした首都圏の運賃抑制策」として設定されましたが、現在では他の鉄道事業者の運賃改定により、運賃格差が逆転又は縮小し、当該エリアの設定意義が薄れています。
- ◆ 一方で、当該エリアはご利用が集中していることから、これまでの間、輸送改善や新車導入、バリアフリー設備等の多額の設備投資を積極的に実施し、安全安定輸送・サービス向上を図ってまいりました。
- ◆ ついては、これらの設備の維持更新やサービス向上を持続的に行っていくうえでも、当該エリアをご利用のお客さまに一定程度のご負担をお願い申し上げます。

※同エリアに設定している鉄道駅バリアフリー料金は廃止いたしますが、バリアフリー設備は継続して整備してまいります。

■首都圏の鉄道事業者との初乗り運賃の比較

単位：円



※鉄道駅バリアフリー料金を含む
※きっぷの運賃（10円単位運賃）

■主な施策（首都圏エリア）

◎安全・安心・快適な駅設備の整備

- ・バリアフリー設備（ホームドア、エレベーター、エスカレーター等）の整備
- ・防犯カメラ設置、トイレの美化

◎快適・便利な駅空間に改良

- ・駅舎改良、ホーム拡幅、エキナカ商業施設

◎輸送サービスの改善

- ・直通運転（湘南新宿ライン、上野東京ライン、武蔵野線・京葉線）
- ・他鉄道事業者との相互直通運転（埼京線・りんかい線、埼京線・相鉄線）
- ・拡幅車両導入（E231系、E233系、E235系）
- ・車両増結（山手線、横浜線、武蔵野線 等）
- ・普通列車G車サービス（東海道線、総武線快速、高崎線、宇都宮線、常磐線 等）

運賃改定の概要

普通旅客運賃

平均7.8%の改定を申請

※電車特定区間・山手線内の運賃を新たに幹線に統合する改定分を含みます。

- ◆ 幹線・地方交通線の普通運賃は以下のように改定します。
 - 10kmまで … 税抜運賃を4.7%引き上げます。
 - 11～600km … 賃率を4.7%分引き上げます。
 - 601km以上 … 賃率を据え置きます。
- ◆ 価格を「IC≦きっぷ」となるよう改定します。 ※小児の一部区間を除く

■ 主なご利用キロ地帯の「普通運賃」

(単位：円)

運賃 (税込)	現行						改定		現行との差額					
	幹線		電車特定区間		山手線内		幹線		幹線		電車特定区間		山手線内	
	IC	きっぷ	IC	きっぷ	IC	きっぷ	IC	きっぷ	IC	きっぷ	IC	きっぷ	IC	きっぷ
1～3km	147	150	146	150	146	150	155	160	+8	+10	+9	+10	+9	+10
4～6km	189	190	167	170	167	170	199	200	+10	+10	+32	+30	+32	+30
7～10km	199	200	178	180	178	180	209	210	+10	+10	+31	+30	+31	+30
11～15km	242	240	230	230	208	210	253	260	+11	+20	+23	+30	+45	+50
16～20km	330	330	318	320	274	280	341	350	+11	+20	+23	+30	+67	+70

※ 電車特定区間・山手線内の現行運賃には、鉄道駅バリアフリー料金（10円）を含みます。

(単位：円)

運賃 (税込)	現行	改定	現行との差額	主な区間
キロ地帯	幹線	幹線	幹線	
101～120km	1,980	2,090	+110	東京・上野～高崎、東京・上野～宇都宮
…	…	…	…	…
341～360km	6,050	6,270	+220	東京・上野～仙台、東京・上野～山形
…	…	…	…	…
681～720km	10,340	10,780	+440	東京・上野・大宮～新青森

※ 101km以上はICときっぷは同額です。

運賃改定の概要

定期旅客運賃

通勤定期は平均12.0%、通学定期は平均4.9%の改定を申請

※電車特定区間・山手線内の運賃を新たに幹線に統合する改定分を含みます。

- ◆ 通勤定期運賃は、普通運賃の改定相当分を反映します。
- ◆ 上記に加えて、6箇月定期については、普通運賃に対する割引率を最大で約5%見直します。
(幹線6箇月通勤定期券の平均割引率は60.3%→59.0%)
- ◆ 通学定期運賃(大学生)は、「幹線」「地方交通線」を据え置きます。
※高校生は大学生の1割引、中学生は大学生の3割引、小学生は中学生の半額です。

■主な営業キロの「通勤」定期運賃(1箇月)

(単位:円)

営業キロ	現行			改定	差額		
	幹線	電車特定区間	山手線内	幹線	幹線	電車特定区間	山手線内
1～3km	4,620	4,280	4,280	4,910	+290	+630	+630
4～6km	5,600	5,280	5,280	5,890	+290	+610	+610
7～10km	5,940	5,620	5,620	6,240	+300	+620	+620
11～15km	7,260	6,950	6,290	7,840	+580	+890	+1,550
16～20km	9,900	9,620	8,290	10,480	+580	+860	+2,190

※電車特定区間・山手線内の現行運賃には、鉄道駅バリアフリー料金(1箇月280円)を含みます。

■主な営業キロの「通学(大学生)」定期運賃(1箇月)

(単位:円)

営業キロ	現行			改定	差額		
	幹線	電車特定区間	山手線内	幹線	幹線	電車特定区間	山手線内
1～3km	2,760	2,300	2,300	2,760	0	+460	+460
...	...	...	...	...	...	...	...
6km	3,720	3,190	3,190	3,720	0	+530	+530
...	...	...	...	...	...	...	...
10km	4,840	4,400	4,400	4,840	0	+440	+440
...	...	...	...	...	...	...	...
14～15km	6,120	5,720	4,940	6,120	0	+400	+1,180

その他

- ◆ 特定区間（東京地区）の普通運賃および定期運賃は、国鉄時代に他の鉄道事業者と競合している区間に通常の運賃よりも低廉に設定されましたが、これまでの間、見直しを行ってきておりません。
- ◆ 一方で現在では、路線形態の変化から当社とは直接競合関係とならない区間やお客さまのご利用が少ない区間などがあります。
- ◆ このため、特定区間に関しては一部の区間を除き廃止します。

※ 認可後に届出予定のため、詳細は別途お知らせします。

今後も引き続き設定する区間(計12区間)

東京	～	西船橋	1 区間
新橋・浜松町・田町	～	逗子	3 区間
品川	～	横浜	1 区間
品川	～	逗子	1 区間
横浜	～	逗子	1 区間
新宿	～	八王子	1 区間
新宿	～	高尾	1 区間
新宿	～	拝島	1 区間
渋谷	～	横浜	1 区間
渋谷	～	吉祥寺	1 区間

今回廃止する特定区間(計18区間)

上野・日暮里	～	成田	2 区間
新橋	～	田浦・横須賀・衣笠・久里浜	4 区間
浜松町	～	田浦・横須賀・衣笠	3 区間
田町	～	田浦・横須賀・衣笠	3 区間
品川	～	田浦・横須賀・衣笠・久里浜	4 区間
横浜	～	田浦	1 区間
渋谷	～	桜木町	1 区間

※ 記載している区間は他の鉄道事業者と直接競合している区間です。この他、内方調整に伴う区間の改廃も実施する予定です。

その他

- ◆ JR他社にまたがる際の運賃に、新たに通算加算方式を導入し、加算額を設定します。

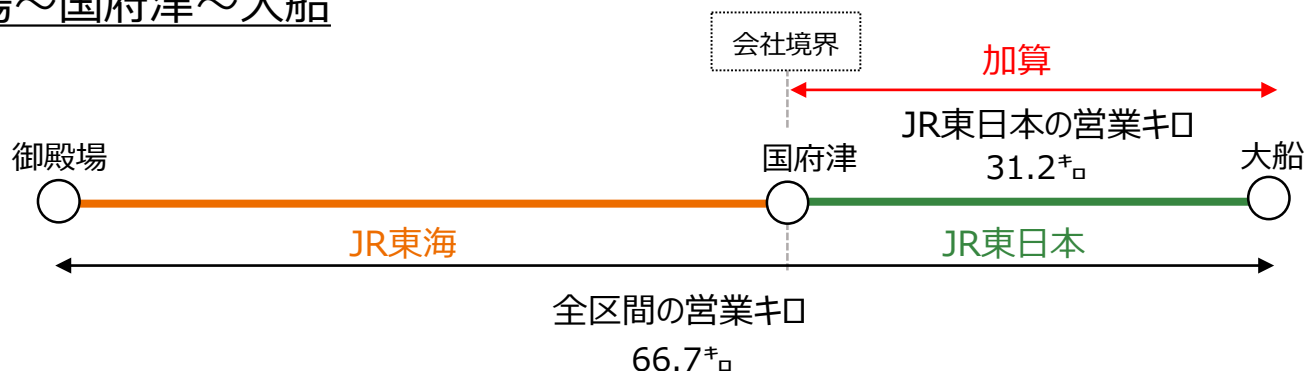
通算加算方式について

JR他社にまたがってご利用される場合の運賃は、全区間の距離による運賃（基準額）と、JR東日本の乗車区間分の加算額を合計した額となります。

※「基準額」…現行の当社・JR東海・JR西日本の幹線の運賃

「加算額」…改定後の当社運賃と基準額の差額（運賃改定に伴う当社の値上げ相当額）

（例）御殿場～国府津～大船



全区間の営業キロに基づく基準額
(幹線66.7キロ = 1,170円)

+

JR東日本の営業キロに基づく加算額
(幹線31.2キロ = 30円)

=

御殿場～大船間
の運賃
1,200円

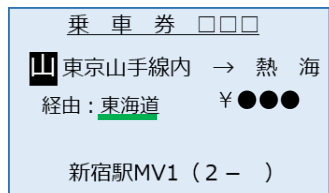
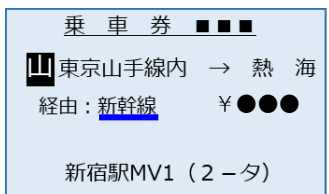
その他

- ◆ 東京・熱海間ではJR東海が運営する東海道新幹線と当社が運営する東海道線を同一の線路として取扱いをしておりますが、運賃改定後はそれぞれ別の線路として取り扱います。

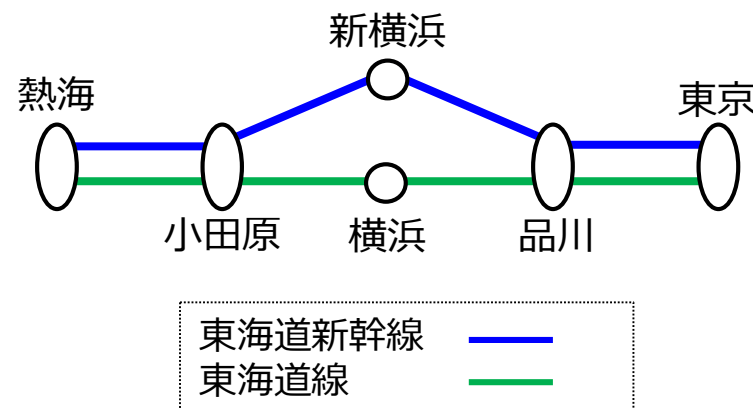
東京・熱海間の東海道新幹線と東海道本線（在来線）の別線化について

- ・東京・熱海間において、新幹線経由と在来線経由で運賃が異なるため、普通乗車券の売り分けを行います。
- ・定期券については値上げとなりますが、取扱方法に変更はありません。
- ※ 新幹線定期券（FREX・FREXパル）をご利用される場合は在来線経由もご利用が可能です。
- ※ 新幹線停車駅を2駅以上含む在来線の定期券で、別途特急料金をお支払いいただく場合は、新幹線のご利用が可能です。

（例）東京・熱海間を東海道線経由で乗車する場合

ご利用になる乗車券	現在	改定
東海道線 経由 	○ (経路通り)	○ (経路通り)
東海道新幹線 経由 	○ (同一線のため)	✕ (別線のため)

（イメージ図）東京・熱海間



(参考) 運賃改定の背景

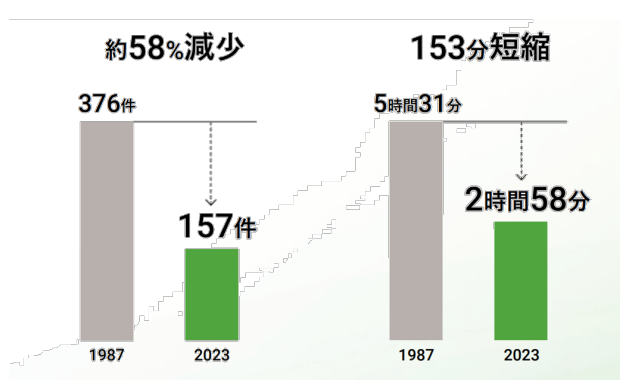
「鉄道の再生・復権」

安全性とサービス品質の向上

- ✓ 安全を経営のトッププライオリティに位置付け、安全性とサービス品質を向上

鉄道運転事故発生件数

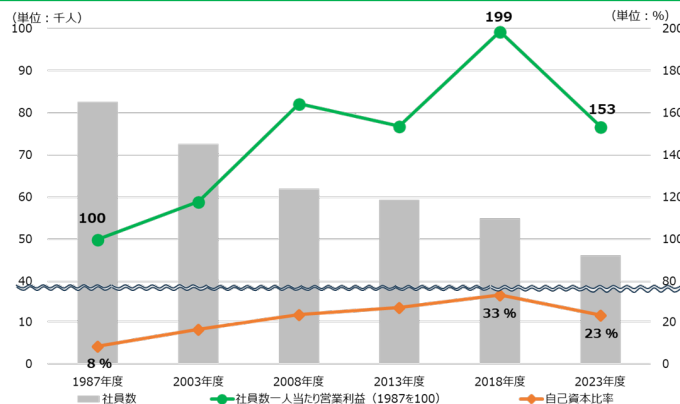
東京-新青森（青森）到達時分



生産性向上と財務体質の改善

- ✓ お客さま・地域の皆さまからの信頼やご期待にお応えするため、生産性向上と財務体質を改善

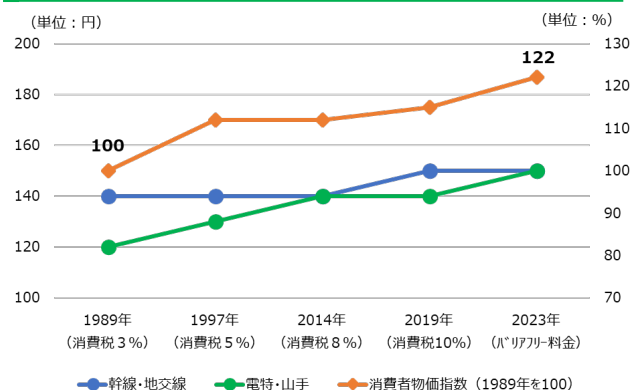
社員数・営業利益・自己資本比率の推移



運賃水準を維持

- ✓ ご利用の増加やコストダウン等の取組みにより、会社発足時の運賃水準を維持

初乗り運賃と消費者物価指数（CPI）の推移

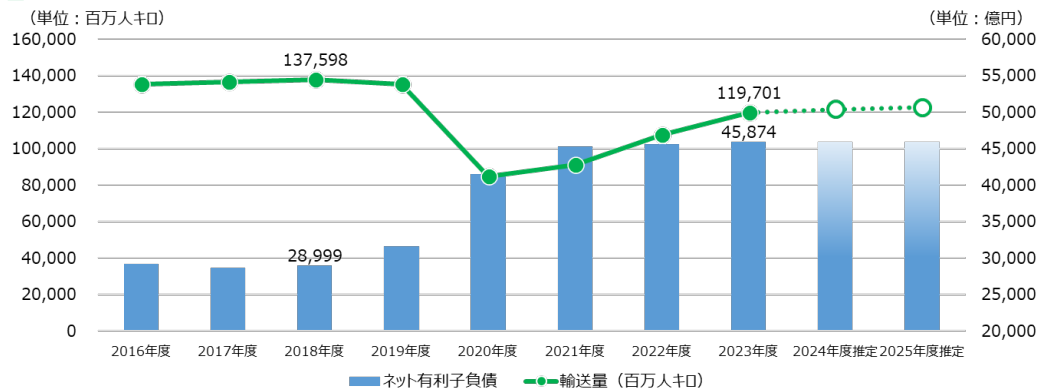


コロナ禍による経営環境の変化

- ✓ コロナ禍によりお客さまのご利用が減少する中でも、社会的使命を果たすべく、日々運行を継続
- ✓ 会社発足以降、初めてとなる営業赤字を計上し、財務体質が悪化
- ✓ 今後もコロナ禍前のご利用水準には戻らないと想定



旅客輸送量と負債の推移

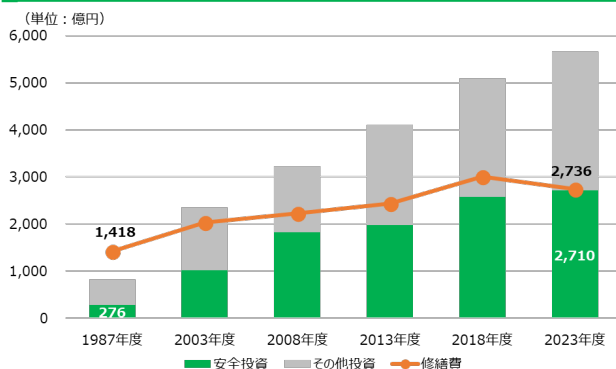


(参考) 運賃改定の背景

安全な鉄道運行には安全投資や適切なメンテナンスが必要

- ✓ 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、車両の点検・整備や設備・線路・信号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

安全投資と修繕費の推移



軌道工事

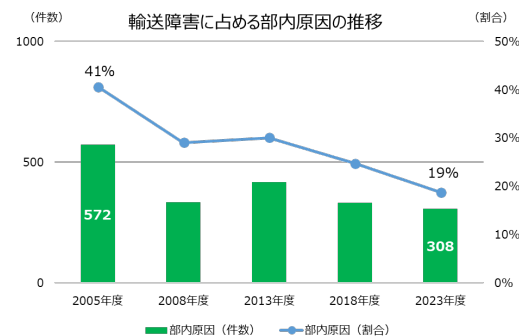
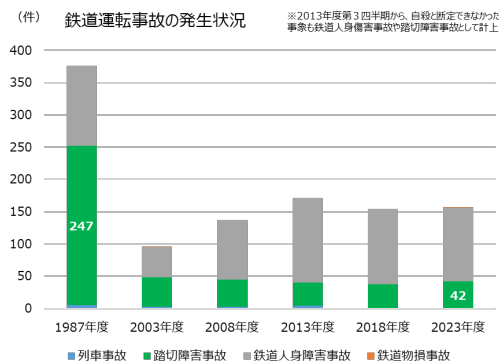


架線設備の検査

運転事故や輸送障害の発生件数を低減

- ✓ JR東日本グループが一丸となって、安全レベルを高めるための取組みを推進し、社員一人ひとりが「安全について考え、議論し、行動していく」安全文化を醸成してきた結果、鉄道運転事故と輸送障害の発生件数は減少

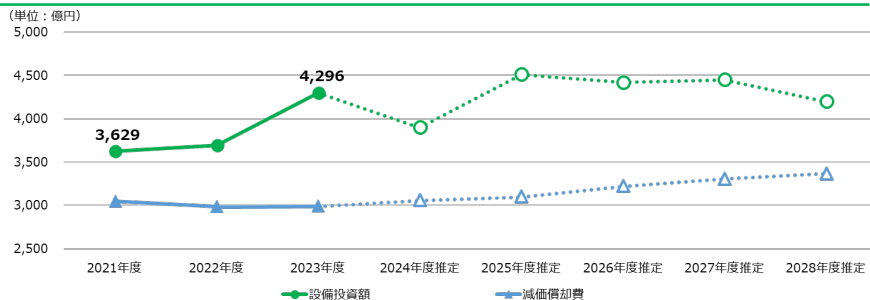
鉄道運転事故と輸送障害件数の推移



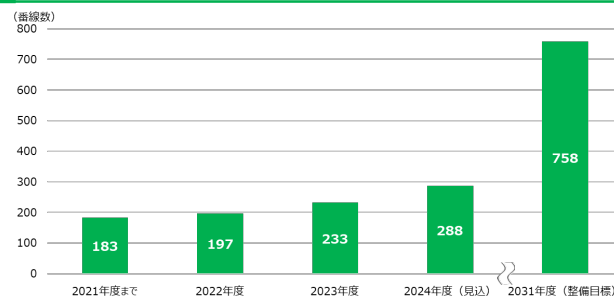
設備の老朽化、自然災害の激甚化、お客さまニーズの多様化

- ✓ 鉄道は開業以来既に約150年を経ており、設備の老朽化が進むなか、計画的な維持更新投資が必要不可欠
- ✓ 加えて、近年の激甚化する自然災害に備えるため、土木構造物の強化、耐震補強、浸水対策等の鉄道施設強靱化の着実な実施が必要
- ✓ 一方で多様化するお客さまニーズに応えるため、ホームドアやエレベーターなどのバリアフリー設備、および防犯カメラ等のセキュリティ設備を新規整備

鉄道事業に関わる設備投資額と減価償却費の推移と計画



ホームドア整備番線数の実績と目標



- ✓ 列車内セキュリティ向上の取組みとして、新幹線および首都圏を走行する在来線への車内防犯カメラを整備 (2021年10月整備完了)

(参考) 運賃改定の背景

限られた時間内での作業による工事の長期化

- ✓ 列車の運行への影響を最小限とするため、多くを終電から初電までの限られた時間内で行っており、工事の長期化といった構造的な課題を内在

鉄道の夜間工事（線路修繕）のイメージ



鉄道工事における作業環境の改善

- ✓ 作業の機械化や省メンテナンス化等に努めており、鉄道工事のスピードアップと作業環境の改善を実施
- ✓ 加えて工事費高騰への対応等の課題に早急に取り組む必要

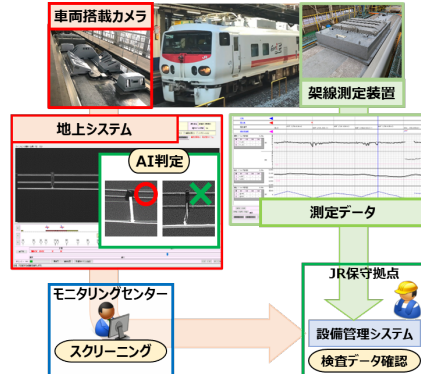
作業の機械化



省メンテナンス化



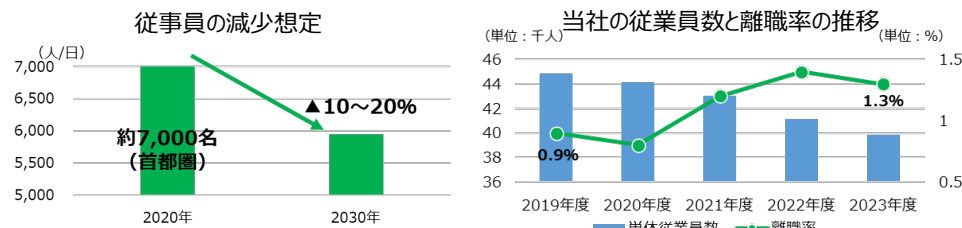
架線設備のモニタリング



鉄道を保守する従事員の減少

- ✓ 人口の減少に伴い、当社管内の鉄道工事従事員は約2割減少見込み
- ✓ 今後も従事員が減少するなか、人材確保に向けた「働き方改革」が急務

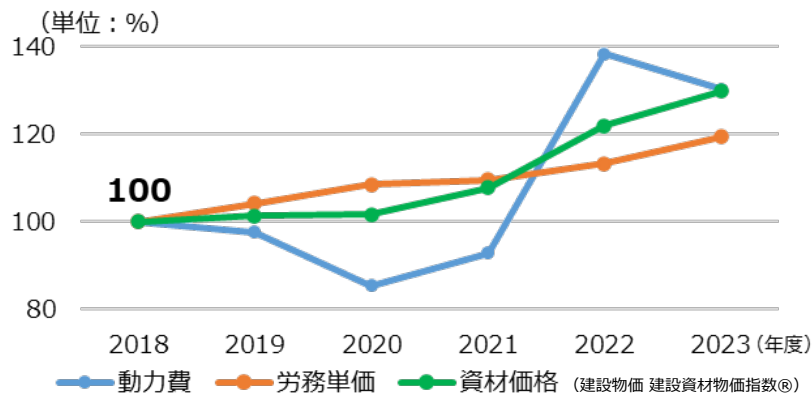
人手不足の課題



従事員の待遇改善

- ✓ 人手不足の中、従事員を安定的に確保していくため、作業環境の改善といった「働き方改革」や賃金も含めた待遇改善への取り組みが必要

近年の経費上昇（2018年度を100）



※労務単価は公共工事設計労務単価（全国全職種平均値）
※資材価格は建設資材物価指数（年平均_建設総合_東京）

これまでの主な取り組み

安全安心なインフラを社会のために

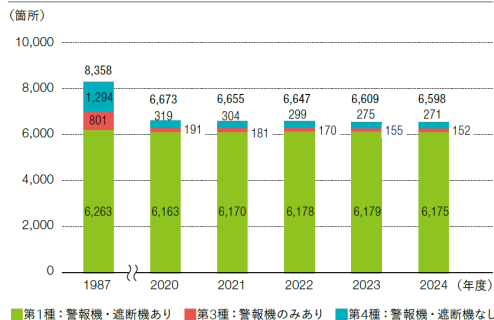
□ 列車衝突事故防止対策

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。



□ 踏切における安全対策

立体交差化や統合・廃止の取り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。



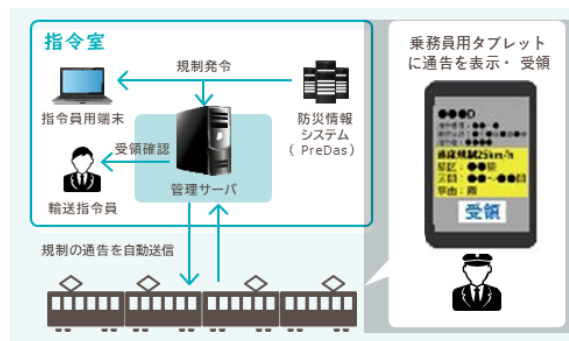
踏切数の推移（年度初）



非常ボタン

□ 運転規制通告伝達システム

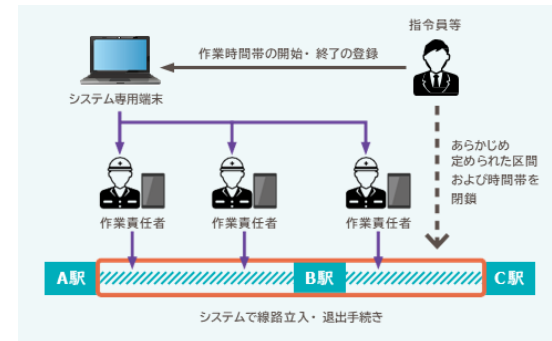
従来指令員が運転士に無線で伝達していた大雨や強風時等の運転規制伝達内容について、自動で送信する運転規制通告伝達システムを導入しヒューマンエラーの防止につなげています。



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

□ 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。



ホームドア

これまでの主な取り組み

安全安心なインフラを社会のために

- 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）



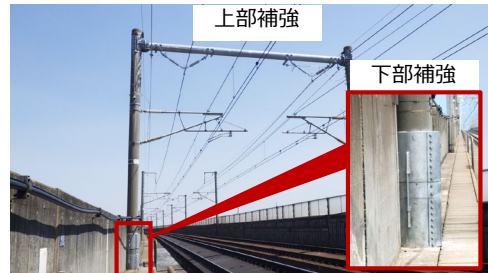
弾性PCまくらぎ化

- 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



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・強風に関する取り組み

近年激甚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）

これまでの主な取り組み

快適な都市のために

□ バリアフリー化

社会情勢や法整備の状況などを踏まえ、バリアフリー設備の整備を推進しています。



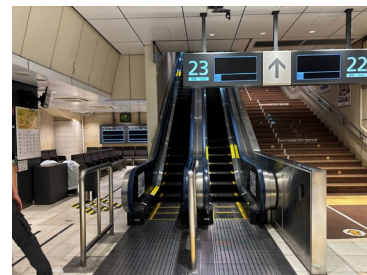
エレベーター



バリアフリートイレ



視覚障害者誘導用ブロック



エスカレーター



優先席・フリースペース
(E235系)

□ Suica

2001年に「Suica」カードのサービスを開始して以降、2004年のSuicaでのショッピングサービスの開始、2006年のモバイルSuicaの開始、2013年の交通系ICカードとの相互利用、2016年のApple PayのSuica開始、2018年のタッチでGo!新幹線の開始、2023年の障がい者用ICカードの導入、2025年のWelcome Suica Mobile等、利用シーンを拡大し、Suicaの共通基盤化、Suica経済圏の拡大に取り組んでいます。

発行数	交通利用	電子マネー
Suica発行枚数：約10,803万枚 モバイルSuica発行数：約3,018万枚 ※2024年9月末現在	JR東日本利用可能駅：908駅 ※2024年4月現在	・1箇月あたりの最高利用件数： 約3億1,376万件 ※2024年7月実績



Suica誕生



モバイルSuica



Suicaによる各種サービス例



交通系ICカード全国相互利用

□ 情報案内ツール

お客さまが視覚的に情報を得られるように、首都圏主要駅に異常時案内用ディスプレイを設置しています。また、スマートフォンで運行情報等がわかるようにJR東日本アプリのサービスを提供しています。



異常時案内用ディスプレイ



JR東日本アプリ

これまでの主な取り組み

快適な都市のために

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	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） - 上越新幹線で国内最高速度275km/h運転開始（1989年3月）
1991～	- 埼京線恵比寿駅へ乗り入れ（1996年3月） - 東北新幹線275km/h運転開始（1997年3月）
2001～	- 湘南新宿ライン開業（2001年12月） - 埼京線・りんかい線相互直通運転（2002年12月）
2011～	- E5系「はやぶさ」国内最高速の時速320km運転開始（2013年3月） - 上野東京ライン開業（2015年3月） - 仙石東北ライン開業（2015年5月） - 相鉄・JR直通線開業（2019年11月） - 東北新幹線上野～大宮間130km/h運転開始（2021年3月）
2021～	上越新幹線、北陸新幹線の所要時分短縮（2023年3月）

主な新駅の設置

年度	駅
1991～	- 横浜線「八王子みなみ野駅」開業（1997年4月） - 宇都宮線、京浜東北線「さいたま新都心駅」開業（2000年4月）
2001～	- 上越新幹線「本庄早稲田駅」開業（2004年3月） - 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） - 磐越西線「郡山富田駅」開業（2017年4月） - 両毛線「あしかがフラワーパーク駅」開業（2018年4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」、田沢湖線「前潟駅」開業（2023年3月）

年度	新幹線延伸
1991	東北・上越新幹線東京駅開業
1992	山形新幹線（福島～山形間）開業
1996	秋田新幹線（盛岡～秋田間）開業
1997	北陸新幹線（高崎～長野間）開業
1999	山形新幹線（山形～新庄間）開業
2002	東北新幹線（盛岡～八戸間）開業
2010	東北新幹線（八戸～新青森間）開業
2014	北陸新幹線（長野～金沢間）開業



上野東京ライン



北陸新幹線



幕張豊砂駅



高輪ゲートウェイ駅

これまでの主な取組み

快適な都市のために

混雑緩和の取組み

設備投資や新たな商品、ルールの見直し等により、混雑緩和を推進しています。

- ・オフピーク定期券（電車特定区間内）
- ・えきねっととトクだ値を活用した「いいとこドリ」
- ・モバイルSuicaでの通学定期券の取扱い開始
- ・JR東日本アプリでの列車混雑情報の提供

オフピーク定期券

・平日朝のピーク時間帯以外にご利用いただける定期券

・通常の通勤定期券より**約15%割安**

【ピーク時間帯】

入場: Suica定期

出場: 定期利用不可 (別途、IC運賃が必要)

【オフピーク時間帯】

入場: Suica定期

出場: 定期利用可能

オフピーク定期券の概要



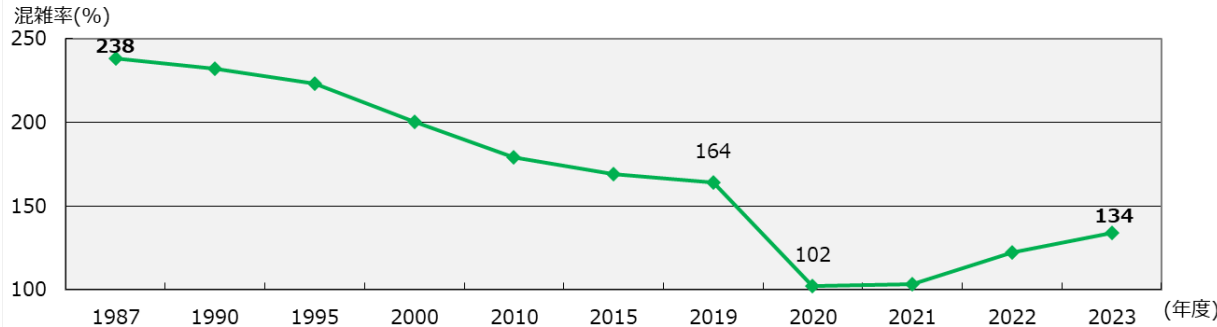
トクだ値を活用した「いいとこドリ」

子育て支援

子どもの“信頼してほしい”という気持ちと、親の“信頼したい、けれど不安”という気持ちにこえる、改札通過通知サービス「まもルール」を2017年10月から、首都圏に展開しています。



首都圏主要線区 朝ラッシュ 1 時間の混雑率の推移



えきねっとを活用したお客さまのシームレスな移動の実現

みどりの窓口や券売機に立ち寄ることなく、シームレスでストレスフリーな移動の実現やポストコロナ社会におけるお客さまの非接触ニーズにお応えするため、えきねっとによるチケットレスサービス等を推進しています。



【えきねっと・チケットレス商品ロゴ等】

主なトピックス	開始時期
訪日外国人向け「JR-EAST Train Reservation」開始	2008年3月
「えきねっとチケットレスサービス」 (現、「在来線チケットレス特急券サービス」) 開始	2010年3月
「えきねっとアプリ」 (現、えきねっとチケットレスアプリ) サービス開始	2019年11月
「新幹線eチケットサービス」開始	2020年3月
えきねっと大規模リニューアル実施	2021年6月
「どこかにビューーン！」サービス開始	2022年12月
えきねっとでの障害者割引及び車いす対応座席の取扱い開始	2024年2月
「えきねっとQチケ」サービス開始	2024年10月



これまでの主な取り組み

地方創生

□ 「のってたのしい列車」の運行

単なる移動手段ではなく、列車に乗ること自体が旅行の目的となる「のってたのしい列車」を設定し、当社エリアの地域活性化・観光流動拡大、東北エリアの復興に貢献しています。

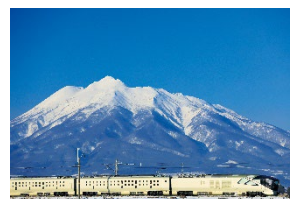
「のってたのしい列車」



□ クルーズトレイン

「TRAIN SUITE 四季島」の運行

四季折々の魅力ある鉄道ならではの旅を提供することを通して、地域の様々な魅力を掘り起こし、情報を発信することで「地域をつなぐ懸け橋」を目指して運行しています。



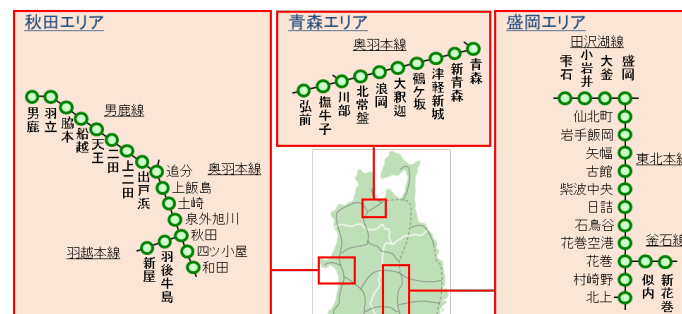
年度	主な「のってたのしい列車」(デビュー年月)
1997	・ リゾートしらかみ (1997年4月)
2012	・ POKÉMON with YOU トレイン (2012年12月)
2013	・ TOHOKU EMOTION (2013年10月)
2014	・ SL銀河 (2014年4月) ※2023年6月運行終了
2017	・ HIGH RAIL 1375 (2017年7月)
2019	・ B.B.BASE (2018年1月)
2019	・ 海里 (2019年10月)
2023	・ ひなび (陽旅) (2023年12月)
2024	・ SATONO (2024年4月)

□ 新型車両の導入

電気式気動車 (GV-E400系) や交流蓄電池電車 (EV-E801系) などの新型車両を導入しています。

□ 近年のSuicaエリア拡大

Suicaエリアを順次拡大し、お客さまの利便性向上に取り組んでいます。



年月	内容
2020年 3月14日	Suicaエリア拡大 (常磐線・鹿島線)
2023年 5月27日	青森エリア、盛岡エリア、秋田エリアでのSuicaサービス開始
2024年 3月16日	山形県でのSuicaサービス開始

北東北3県におけるSuicaご利用エリアの拡大



電気式気動車 (GV-E400系)



交流蓄電池電車 (EV-E801系)

これまでの主な取り組み

地方創生

□ 新潟駅（新潟県）

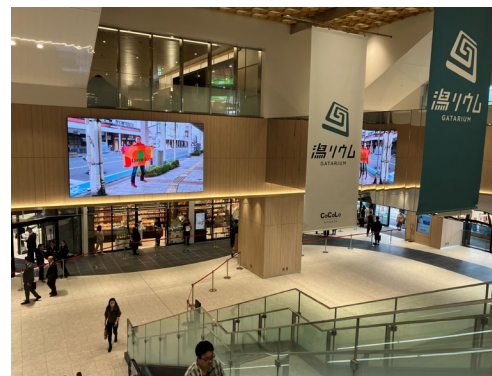
連続立体交差化事業にあわせ高架下開発、交通広場、駅前広場整備を一体的に推進しました。



新潟駅高架下開発（2024年4月）



CoCoLo新潟



ガタリウム（吹き抜け広場）

□ 青森駅（青森県）

2021年東西自由通路・橋上化が完成し、駅舎跡地に地元医療法人と連携したウェルネスホテルや行政施設が入居する駅ビル開発を推進しました。



JR青森駅東口ビル（2024年4月）



行政施設



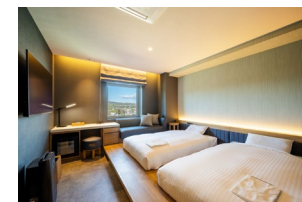
ホテル

□ いわき駅（福島県）

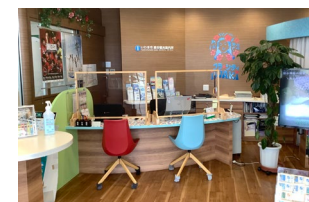
2019年いわき市と包括連携協定を締結し、既存駅ビルの再生・増築によりホテルや観光案内拠点を整備し、賑わい・宿泊機能を強化しました。



いわき駅南口開発



ホテル



観光案内拠点

これまでの主な取り組み

地方創生

□ BRT運行

東日本大震災で甚大な被害を受けた、気仙沼線、大船渡線の復旧にあたり、安全で便利なバス高速輸送システム「BRT」を運行しています。日常の足として地元の暮らしに密着するとともに観光の足としてもご利用いただけます。



BRT（大船渡線）



BRTの駅（南気仙沼駅）



□ 無人駅の利活用

郵便局窓口業務と駅窓口業務の一体的な運営およびスタートアップ企業や地域と連携し、人々が賑わう新たな拠点づくりを目指しています。



江見駅



安房勝山駅

□ 産直市等による地産品消費拡大

ターミナル駅等で産直市等を開催し、地産品消費を促し地域の魅力発信をしています。「はこぶユ」にて物産品を運ぶことで、高付加価値の荷物輸送サービスを提供しています。



産直市



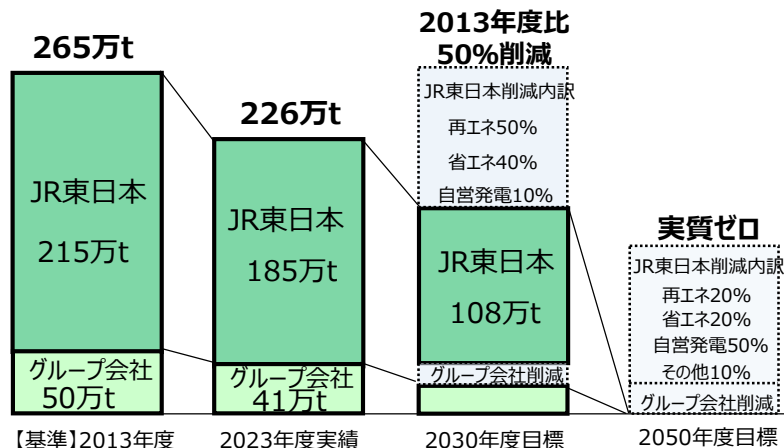
はこぶユ

これまでの主な取り組み

豊かな地球環境のために

□ ゼロカーボン・チャレンジ2050

JR東日本グループが持つ発電所の活用等により電源の脱炭素化を進めています。



□ エコステの展開

省エネルギー、再生可能エネルギーなど、さまざまな環境保全技術を導入した駅整備を進めています。



□ 環境に配慮した車両投入による省エネ化



キハE200系



HB-E210系

□ 水素社会実現に向けた取り組み



水素ハイブリッド電車HYBARI 実証試験中

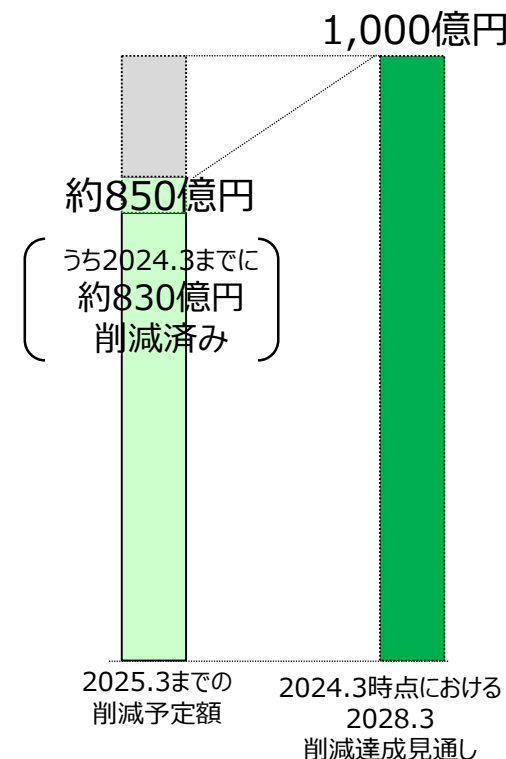


東京都・福島県で水素バス運行中

これまでの主な取組み

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) 変革2027における主な構造改革	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
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を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

今後の具体的な取組み

安全安心なインフラを社会のために

□ 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。



スマートホームドア



ホームドア工事

□ 鉄道設備更新

事業用車両の増備、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。



新幹線電車線（架線）設備



新型砕石輸送気動車



変電所設備

□ 事故防止対策

踏切事故防止のための3DLR式障害物検知装置等の整備や、新幹線台車モニタリング装置の整備などの安全対策を着実に進めます。



障害物検知装置



全方位警報灯



新幹線台車モニタリング

□ 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。



大規模地震対策（新幹線高架橋柱）



切取りの面工（吹付枠工）



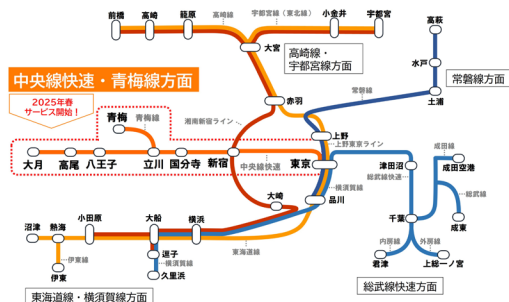
ドップラーレーダー

今後の具体的な取組み

快適な都市のために

□ 在来線着席サービス

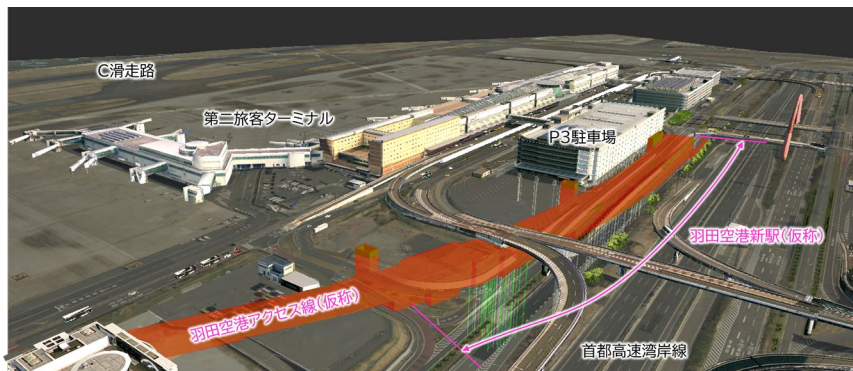
お客さまの着席ニーズにお応えするため、新たに中央線快速・青梅線にも2階建てグリーン車を2両連結し、2025年春からグリーン車サービスを開始します。これにより、東京駅を中心として、首都圏の各方面に向けたグリーン車サービスが拡充されます。



中央線グリーン車

□ 羽田空港アクセス線（仮称）

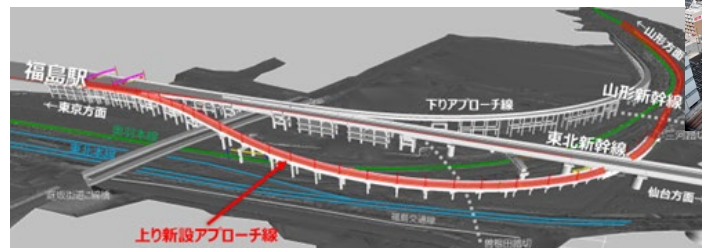
東京駅や宇都宮線・高崎線・常磐線方面から羽田空港へのダイレクトアクセスを実現する、羽田空港アクセス線（仮称）の工事を進めます。休止貨物線など既存資産を有効活用し、田町駅付近で上野東京ラインと直通させることで、東京圏鉄道ネットワークを更に充実させます。



羽田空港アクセス線（仮称）
（新駅へのルートイメージ）

□ 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。



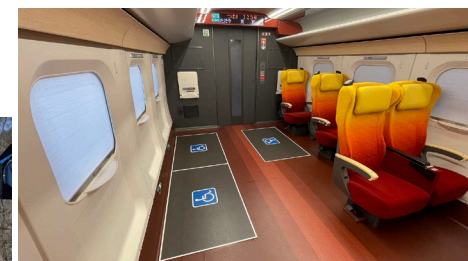
福島駅アプローチ線

□ 山形新幹線E8系新幹線車両

車椅子スペースの増設、大型荷物置場の全号車設置、全座席へのコンセント設置など車内設備を充実させたE8系車両を順次導入していきます。



E8系車両



車内車椅子スペース



コンセント

今後の具体的な取組み

快適な都市のために

□ 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

□ 防犯対策

駅や車内へ防犯カメラを設置し、セキュリティレベルの向上を図っています。



改札付近



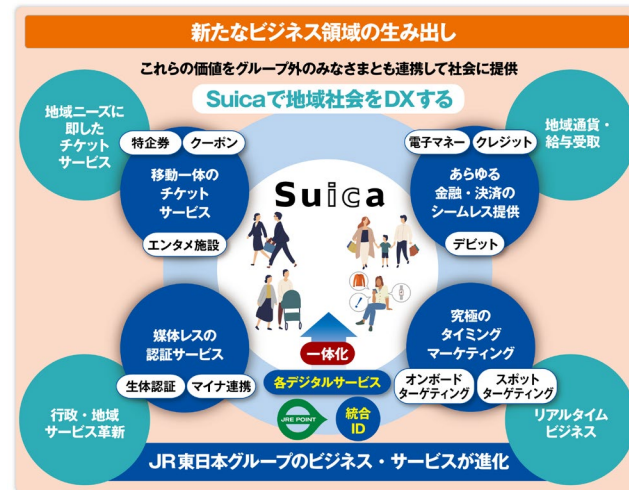
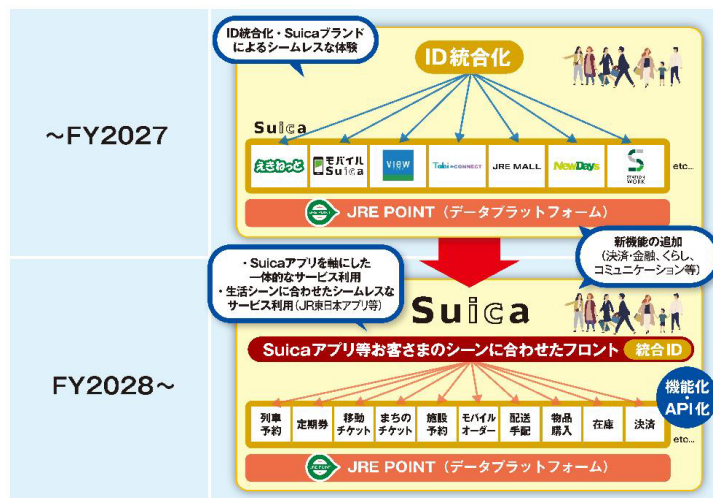
車内

□ Suicaの進化によるデジタルプラットフォームの構築

2027年度までにえきねっとやモバイルSuicaなどの各種ID統合でシームレスなご利用を可能とするとともに、クラウド化による新しい鉄道チケットシステムを開始し、例えば駅ビルで一定額のお買い物をされたお客さまに帰りの運賃割引のご提供を可能にします。

さらに、2028年度にはSuicaアプリ（仮称）をリリースし、お客さまのご利用シーンにあわせたサービスを一括してご利用できるようにします。

あわせて、金融・決済、生体認証、マイナンバーカード連携等の新機能を今後10年の間に順次追加し、進化したSuicaであらゆる生活をカバーすることを目指します。



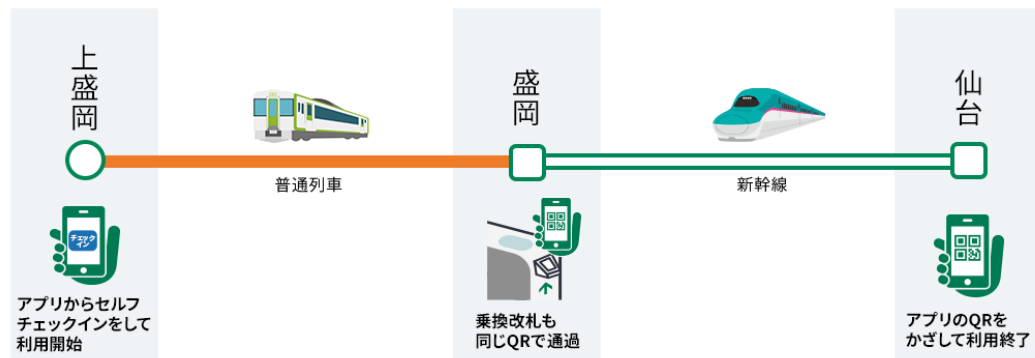
今後の具体的な取組み

快適な都市のために

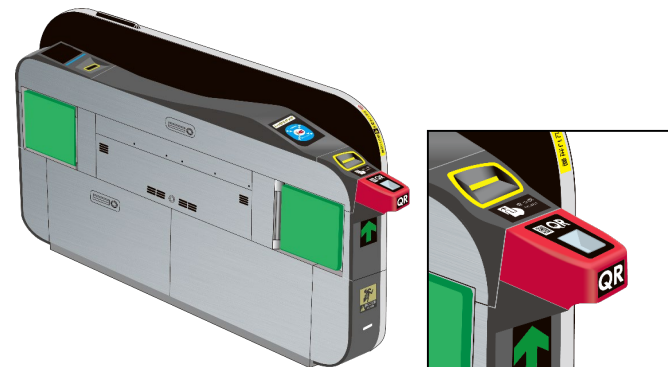
□ より多くのお客さまのシームレスな移動の実現

Suicaエリア外のご利用やSuicaをお持ちでないお客さまがご利用される場合にも、駅の券売機や窓口を経由せずにご乗車いただけるよう、スマートフォンひとつで乗り降りができるQRコード※を利用した新たなチケットレス乗車サービス「えきねっとQチケ」を2024年10月1日より開始しました。段階的にサービス提供エリアを拡大し、2026年度末にはJR東日本エリア全域でご利用いただけるようになる予定です。

※QRコードは株式会社デンソーウェーブの登録商標です。



「えきねっとQチケ」ご利用イメージ



QRコード対応改札機

□ 混雑緩和の取組み

平日朝の通勤時間帯の混雑緩和を実現するため、通常の定期券より割安な「オフピーク定期券」を提供していますが、運賃改定後も利用可能範囲を拡大して 設定を行う予定です。引き続き利用促進を進めてまいります。

また、定期多売期のみどりの窓口の混雑緩和を目的として、新規購入時に一度だけ通学証明書等を窓口にお持ちいただければ、その後は卒業まで確認の省略が可能とするとともに、指定席券売機の増設や乗車変更・払いもどし機能を拡充していきます。

～well-beingな社会づくりに貢献～

オフピーク定期券

2024年10月1日から

通常の定期券より

約15%割安



指定席券売機の増設や機能拡充

(例) 高校生が通学定期券を購入する場合

1年目	2年目	3年目
通学証明書の確認	在学確認	在学確認

通学証明書等の確認方法の簡素化（通学定期券）

今後の具体的な取組み

快適な都市のために

□ TAKANAWA GATEWAY CITY

“Global Gateway”をコンセプトに掲げ、TAKANAWA GATEWAY CITYのまちづくりを推進します。「100年先の心豊かなくらしのための実験場」と位置づけ、新たなビジネス・文化が生まれ続ける街を目指します。THE LINKPILLAR 1および高輪ゲートウェイ駅周辺エリアを2025年3月27日にまちびらきいたします。



TAKANAWA GATEWAY CITY

□ OIMACHI TRACKS

隣接して計画される品川区新庁舎と連携し、大井町エリア全体の賑わいと回遊性の向上や、災害に強く環境に配慮したまちづくりを進め、さまざまな関係者との共創により地域のさらなるエリア価値向上に取り組みます。また、大井町駅では開発エリアに直結する改札口の新設工事等を進めます。



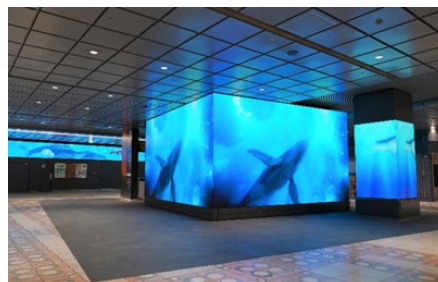
OIMACHI TRACKS

□ Beyond Stations構想

生活における「豊かさ」と起点として駅のあり方を変革し、「交通の拠点」という役割を超えて駅を“つながる”「暮らしのプラットフォーム」へと転換します。上野駅、秋葉原駅、新宿駅には、駅を「イメージなメディア空間」として、大規模なサイネージと一体となった駅型ショールーミングスペースを整備し、リアルな駅空間と一体となった新たな発見・体験・交流の場を創出します。



秋葉原駅



新宿駅

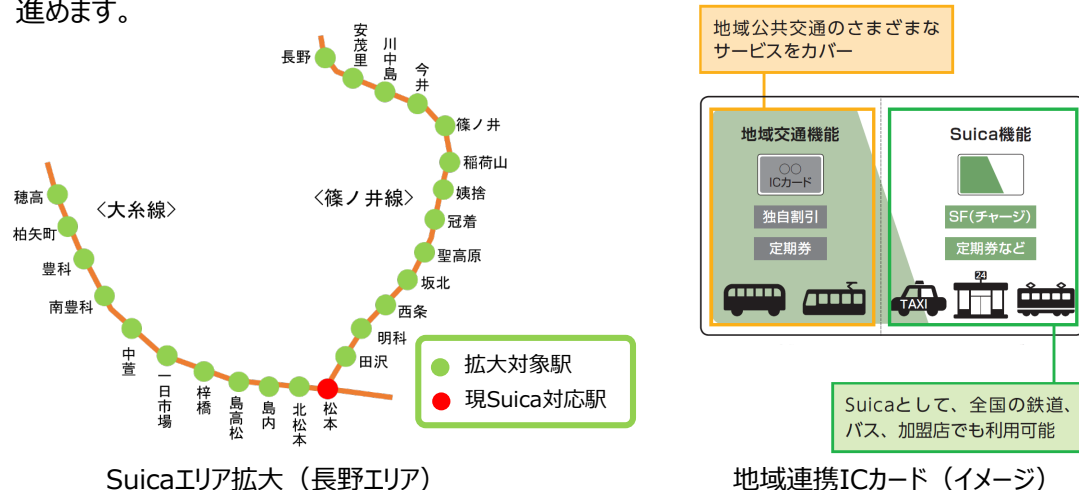


上野駅

地方創生

□ 地域特性に応じた生活交通ネットワークの構築

「Suicaの共通基盤化」を進め、地方を豊かにすることを目指し、2025年春以降、長野エリアを対象にSuicaをご利用いただける駅を拡大します。また乗車券や電子マネーのSuicaサービスとバス定期券や各種割引などの地域独自サービスを実現する地域連携ICカードの導入拡大を進めます。



□ ローカルスタートアップ企業との共創

地域に特化して、地域課題の解決とローカルスタートアップ企業の持続的な成長を支援し、地域のより一層の活性化と豊かなくらしづくりに貢献していきます。



山田線上米内（かみよない）駅（岩手県）
無人駅をリフォームしカフェや工房を併設



常磐線小高駅（福島県）
無人駅舎を活用した醸造所を開業

□ 地域観光型MaaS

シームレスでストレスフリーな移動の実現をめざして、移動のための検索・手配・決済をお客さまにオールインワンで提供するプラットフォームをより多くの地域への展開を目指します。また、交通系ICカードとマイナンバーカードを連携させることで、地方の方の生活をサポートするさまざまなサービスを構築し、地域課題の解決に取り組みます。



Tabi=CONNECT



地域観光型MaaS

□ 観光需要の創出

デスティネーションキャンペーンや旅行商品の提供等により地域の魅力発信や観光流動の創出に引き続き取り組みます。



茨城DC

Japanese Beauty Hokuriku

日本の美は、
北陸にあり

北陸デスティネーションキャンペーン 2024.10.1~12.31

北陸DC

共生社会の実現

□ 精神障害者割引制度の導入
これまで、より多くのお客さまにご利用いただけるよう、「えきねっと」にてマイナポータルとの連携を活用した「身体障害者割引乗車券・知的障害者割引乗車券」の取り扱い、および「新幹線車いす対応座席」の取り扱いを開始していますが、2025年4月からは精神障害者割引制度を導入します。2023年3月にサービス開始した障がい者用ICカードについてもサービス対象を拡大し、精神障がい者のお客さまにもご利用いただけるようになります。



□ サービス介助士資格取得の推進

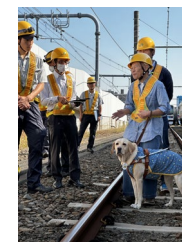
ホスピタリティマインドのある社員の育成の取組みとして「サービス介助士」の資格取得を進めています。2023年度末までにJR東日本グループでは44.3%の社員が取得しており、資格で得たスキルやおもてなしの心を持ち、お客さまのご案内に役立てています。



サービス介助士の研修

□ 障害当事者が参画する交流会の実施

障がいのあるお客さまや地域の皆さま、団体や学校と連携し鉄道設備の利用体験会や輸送障害が発生した際の対応訓練、意見交換を実施しています。



障害当事者交流会

脱炭素社会への貢献

□ 脱炭素社会への貢献

環境優位性のさらなる向上と持続可能な社会の実現に向け、再生可能エネルギーの導入拡大や新型ハイブリッド気動車の導入、エコステ※1の整備、照明設備のLED化など、CO2排出量削減につながる設備投資を促進します。また、持続可能な社会の実現、地域や社会に貢献するために、今後もCO2排出量削減に向けて、川崎発電所における水素発電やCCUS※2技術の活用等を検討していきます。



エコステ



照明設備のLED化



川崎発電所

※1「エコステ」…省エネルギー、再生可能エネルギーなど、様々な環境保全技術を駅に導入する取組み

※2「CCUS」…Carbon dioxide Capture, Utilization and Storage：火力発電所や工場から排出されたCO2を分離・回収し、貯蓄または有効利用する技術

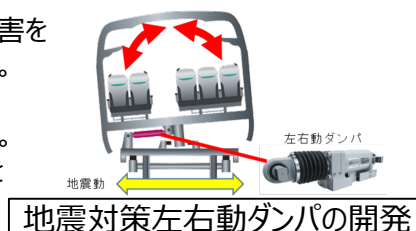
研究開発活動

技術革新中長期ビジョンに掲げた「安全・安心」「サービス&マーケティング」「オペレーション&メンテナンス」「エネルギー・環境」の4分野において、IoTやビッグデータ、AIなどを活用して、新しい価値を生み出すために時代を先取りした技術開発を推進します。

■安全・安心

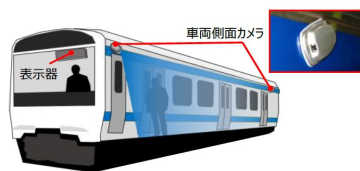
-危険を予測しリスクを最小化する。

大規模地震発生時に被害を最小限にするための開発。改良排障器について、今年度以降で順次導入。地震対策左右動ダンパを開発中。



地震対策左右動ダンパの開発

お客さまの車両への接近を検知するシステムを開発、相模線で実証試験中。



■エネルギー・環境

-エネルギーの3E（環境性、経済性、安定性）を向上させ、C（地域社会の発展）につなげる。

2030年度の営業運転開始に向けて水素ハイブリッド電車「HYBARI」の実証試験を実施中。



■サービス&マーケティング

-お客さまへ“Now, Here, Me”の価値を提供する。



次世代新幹線の開発

新幹線試験車両「ALFA-X」を使用し各種開発品の耐久試験等を実施中。

■WaaS共創コンソーシアム

Well-beingな社会の実現に向け、オープンイノベーションでの技術開発、各種実証を継続実施中。



■現場社員による技術開発



分岐器ベアリング
交換器具の開発

■BRT自動運転

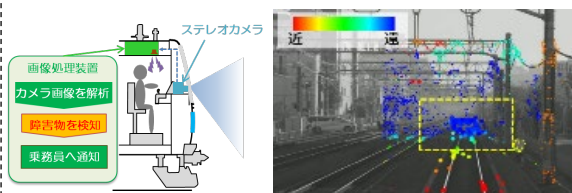
自動運転レベル4での営業運転実現をめざして実証試験中。



■オペレーション&メンテナンス

-生産年齢人口20%減を見据えた仕事のしくみをつくる。

車両前方の障害物をリアルタイムで自動検知するシステムを開発、実証試験中。



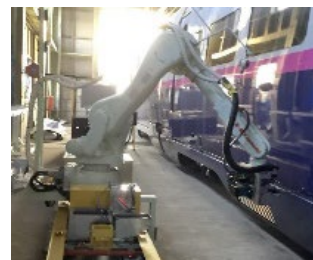
車両搭載型障害物検知システム

線路設備モニタリング装置はJR東日本管内の50線区に導入済。今後他社展開を予定。



CBM（地上設備モニタリング）

車両や地上設備のメンテナンスの機械化に向けた開発を実施中。



側ふさぎ板自動取り外し装置

■知的財産戦略

戦略的な知的財産の取得・活用等を推進する。



E8系車両の外観
意匠登録第1676404号公報より抜粋

今後の具体的な取組み

インバウンド需要の拡大

□ 鉄道利用促進による当社エリアへの誘客

2030年に6,000万人まで増加する見通しのインバウンド需要を確実に取り込むため、モビリティと生活ソリューションの両面で、インバウンド向け商品の価格戦略やPRを強化します。

- ・訪日のお客さまにとって魅力的なリージョナルパス
(JR EAST PASS / JR TOKYO Wide Pass) 等の設定
- ・リージョナルパスやきっぷ（個札）の直販サイト
「JR-EAST Train Reservation」での販売シェア拡大
- ・ジャパン・レール・パスのWEB販売比率拡大
によるスムーズなご利用の実現



□ 当社グループ施設の利用促進

リージョナルパスの購入者に向けて、各地域の様々な施設で割引や特典を展開します。



リテールビジネスの拡大

□ はこびyun・はこびyunQuick

ネットワーク、輸送量、サービス拡大に取り組み、地域産品を通じた魅力発信を行います。同時に、物流の2024年問題やCO2排出削減といった社会的課題の解決に向けた取り組みに貢献します。



□ マルチエキュープ

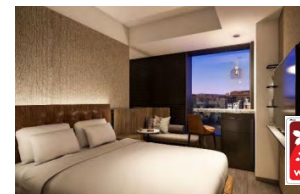
予約・預入・受取・発送の1台4役の機能を有する多機能ロッカーマルチエキュープの事業拡大を進め、お客さまの旅行・生活の利便性向上に取り組めます。



□ 旅マエ～旅アトの情報発信の強化

「旅マエ」「旅ナカ」「旅アト」の3つのフェーズでアプローチし、事業横断でインバウンド需要・リピーターの創出に取り組めます。

旅マエ	旅ナカ	旅アト
・ JAPAN RAIL CAFEや海外拠点でのプロモーション ・ SNSやオンラインイベントによる集客	・ 鉄道利用時の接点を活かし、グループ全体の利用につなげる ・ インバウンド需要に対応した業態展開	・ オンラインコミュニティ等継続的な発信やサブスクリプション提供によるリピーターづくり



□ JRE MALL

ふるさと納税の出店自治体数の拡大や当社オリジナル返礼品に加え、鉄道の仕事体験をはじめとする体験型商品の充実など、当社グループならではの独自性の高い商品を展開していきます。



(参考) 東京駅からの普通運賃 (現改比較)

○ 東京駅からの普通運賃

【単位：円】

区間	新宿		品川		横浜		鎌倉		小田原	
種別	きっぷ	IC	きっぷ	IC	きっぷ	IC	きっぷ	IC	きっぷ	IC
現行	210	208	180	178	490	483	950	945	1,520	1,518
改定	260	253	210	209	530	528	1,040	1,034	1,600	1,595
差額	+50	+45	+30	+31	+40	+45	+90	+89	+80	+77

区間	八王子		大宮		熊谷		取手		千葉	
種別	きっぷ	IC	きっぷ	IC	きっぷ	IC	きっぷ	IC	きっぷ	IC
現行	830	824	580	571	1,170	1,166	740	736	660	659
改定	910	902	620	616	1,230	1,221	810	803	720	715
差額	+80	+78	+40	+45	+60	+55	+70	+67	+60	+56

※現行の「電車特定区間・山手線内」における運賃は
鉄道駅バリアフリー料金を含む

(参考) 東京駅からの定期運賃 (現改比較)

○ 東京駅からの通勤定期運賃 (1箇月)

【単位：円】

区間	新宿	品川	横浜	鎌倉	小田原
現行	6,290	5,620	14,640	23,980	40,050
改定	7,840	6,240	15,600	26,040	42,160
差額	+1,550	+620	+960	+2,060	+2,110

区間	八王子	大宮	熊谷	取手	千葉
現行	22,890	16,610	31,180	21,860	19,980
改定	24,880	17,970	32,780	23,750	21,580
差額	+1,990	+1,360	+1,600	+1,890	+1,600

※現行の「電車特定区間・山手線内」における運賃は鉄道駅バリアフリー料金を含む

○ 東京駅からの通学定期運賃 (1箇月)

【単位：円】

区間	新宿	品川	横浜	鎌倉	小田原
現行	4,610	3,650	8,000	11,540	20,250
改定	5,710	4,000	8,550	12,330	20,250
差額	+1,100	+350	+550	+790	0

区間	八王子	大宮	熊谷	取手	千葉
現行	10,850	8,250	15,600	10,040	9,220
改定	11,600	8,810	15,600	10,740	9,860
差額	+750	+560	0	+700	+640

(参考) 東京駅からの中長距離利用時の普通運賃・特急料金

○ 東京駅からの普通運賃・特急料金（片道・普通車指定席・通常期）

【単位：円】

区間		宇都宮	仙台 ※はやぶさ	新青森 ※はやぶさ	高崎	秋田 ※こまち
経由		新幹線	新幹線	新幹線	新幹線	新幹線
現行	運賃	1,980	6,050	10,340	1,980	10,010
	料金	3,040	5,360	7,330	3,040	8,010
	計	5,020	11,410	17,670	5,020	18,020
改定	運賃	2,090	6,270	10,780	2,090	10,450
	料金	3,040	5,360	7,330	3,040	8,010
	計	5,130	11,630	18,110	5,130	18,460
差額		+110	+220	+440	+110	+440

区間		新潟	長野	松本 ※事前料金	水戸 ※事前料金	成田空港
経由		新幹線	新幹線	在来線(特急)	在来線(特急)	在来線(特急)
現行	運賃	5,720	4,070	4,070	2,310	1,340
	料金	5,040	4,270	2,550	1,580	1,730
	計	10,760	8,340	6,620	3,890	3,070
改定	運賃	5,940	4,180	4,180	2,420	1,410
	料金	5,040	4,270	2,550	1,580	1,730
	計	10,980	8,450	6,730	4,000	3,140
差額		+220	+110	+110	+110	+70