

本 M B 第 956 号
2025 年 1 月 28 日

運輸審議会
会長 堀川 義弘 殿

東京都渋谷区代々木二丁目 2 番 2 号
東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 喜 勢 陽 一

公 述 申 込 書

運輸審議会一般規則第 35 条の規定により、下記のとおり公述の申込みをいたします。

記

- 1 事案番号
令 6 第 3 0 0 4 号
- 2 事案の種類
鉄道の旅客運賃の上限変更認可
- 3 事案の申請者
東日本旅客鉄道株式会社
- 4 公述しようとする者の名称及び住所並びに氏名、職名及び年令
東京都渋谷区代々木二丁目 2 番 2 号
東日本旅客鉄道株式会社

代 表 取 締 役 社 長	喜 勢 陽 一	60 才
常 務 執 行 役 員	木 村 法 雄	58 才
執行役員鉄道事業本部モビリティ・サービス部門長	熊 本 大 誓	54 才
鉄道事業本部モビリティ・サービス部門運賃・運輸収入ユニットリーダー	加 茂 義 簡	59 才
- 5 事案に対する賛否
申請者
- 6 連絡先電話番号
東日本旅客鉄道株式会社鉄道事業本部モビリティ・サービス部門



鉄道の旅客運賃の上限変更の認可に係る

公 述 書

公 述 人 東日本旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 喜 勢 陽 一

他

私は東日本旅客鉄道株式会社 代表取締役社長 喜勢陽一でございます。

本日は、弊社が昨年12月6日に申請いたしました、鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請に関しまして公聴会が開催され、弊社の申請の趣旨や経営の実情をご聴取いただけますことに厚く御礼申し上げます。

ただいまから、弊社が今回申請いたしました旅客運賃の上限変更につきまして、その理由と内容をご説明申し上げたいと存じます。

ご説明として、

第1に、鉄道事業の概要とこれまでの取組みについて

第2に、申請理由及び内容について

第3に、安全の確保と向上のための今後の取組みについて

第4に、サービスの向上のための今後の取組みについて

第5に、社会課題解決のための今後の取組みについて

の順にご説明申し上げます。

1. 鉄道事業の概要とこれまでの取組みについて

(1) 事業概要

弊社は昭和62年4月の国鉄の分割民営化に伴い、主に関東・東北・上信越エリアの1都16県にまたがる輸送サービスを担う鉄道事業者として発足しました。

弊社の輸送サービスの特徴としては、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、多様な輸送サービスを広範な鉄道ネットワークによって提供していることであります。

弊社の鉄道ネットワークは、令和6年4月現在、路線数が69線区、駅数が1,681駅、営業キロの合計は7,418.7kmに及びます。これらの広範な鉄道ネットワークにより、1日あたり約1,557万人のお客さまにご利用いただいております。

(2) これまでの取組み

弊社は会社発足以来、国鉄改革の目的であった鉄道の再生と復権を実現するため、安全を経営のトッププライオリティに位置づけ、安全・安定輸送の確保やサービス品質の向上に取り組んでまいりました。また、新幹線の延伸や在来線における輸送力の増強、直通運転の実施など、鉄道ネットワークの拡充や品質向上により、利便性を高めてまいりました。この間、ご利用の大きさを示す輸送量は、人キロで申し上げますと1.15倍に増加しました。一方で、鉄道事業の運営に必要な人員は、7万2000人から3万3000人と54%の効率化を実現するなど、生産性の向上にも努めてまいりました。また、インフラ設備の安全レベルの向上やお客さまにより安心してご利用いただけるよう、自然災害対策、信号・保安装置の改良、ホームドアの整備や踏切事故防止対策、耐震補強対策などこれまでに5兆円を超える安全投資を実施してまいりました。これにより、鉄道運転事故の発生件数は、会社発足時と比較すると約60%減少し、東京から新青森間の到達時分は2時間33分の短縮を実現しています。そしてこの間の修繕費などのコスト増や設備投資の増については、生産性の向上や財務体質の改善等の経営努力で吸収することにより、運賃水準は消費税率の引き上げ及び鉄道駅バリアフリー料金の導入等を除いて、実質的に会社発足時の水準を維持してまいりました。

2. 申請理由及び内容について

(1) 申請理由について

弊社では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に努めるとともに、安全・安定輸送とサービス品質の更なる向上に資する施策等についても継続して実施してきたところです。

しかしながら、既に想定してきました人口減少と少子高齢化に伴う人口構造の変化によるマーケットの厳しい変化に加え、コロナ禍を経て弊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をはじめとする物価の高騰による経費の増加、人手不足・人件費上昇・人材の流動性が高まる中で鉄道のオペレーションに必要不可欠な人材の確保・定着に向けた待遇改善等、今後も経営環境の厳しさの増大は不可避の状況にあります。

このように鉄道事業の収益確保が厳しさを増す一方で、鉄道を安全に運行し続けるためには、安全のための投資や、新しい技術の導入・開発のほか、車両や地上設備を着実に管理し、健全性を維持することが不可欠であり、多くの労力と費用が必要となります。加えて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レベルの向上、老朽化した車両・設備の更新、カーボンニュートラル等に対応するための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。さらには近年頻発する自然災害の激甚化リスクの高まりに伴い、安全性の向上に向けてこれまで以上に自然災害等に備える投資も必要となります。

このような状況に対処すべく、弊社では運行体制のスリム化、駅業務の変革、チケットレス化による効率的な販売体制の構築、CBMのスマートメンテナンス等により、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んでおります。なお、鉄道の大量輸送という特性を發揮できない路線については、運営の効率化を推進する一方で、沿線の皆さまにもご理解をいただきながら、ご利用状況の推移や幅広い選択肢をお示ししたうえで、地域と一緒に「持続可能な交通体系」を構築することを検討しております。

今後も新たな技術を取り入れながら更なる経営の合理化に努めてまいります。鉄道事業を次の世代へと将来にわたってつなげていくためには、これまでの生産性向上等の経営努力のみでは限界があります。

つきましては、弊社の経営努力を前提として、今後とも健全な鉄道事業を持続し発展させていくために、このたび鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請をさせていただきました。

（２）申請内容について

次に運賃改定の具体的な申請内容につきましてご説明申し上げます。今回の運賃改定では、東京圏に設定している他のエリアよりも低廉な「電車特定区間・山手線内」の運賃区分を「幹線」に統合することといたします。「電車特定区間・山手線内」の運賃は、国鉄時代の昭和６１年に「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との運賃格差が逆転又は縮小しています。一方で、当該エリアにはこれまでも利便性向上のための設備投資を重点的に実施しており、今後も更なる設備投資が必要なエリアであることから、これらを勘案したうえで今回見直しを行うことといたしました。

この結果、普通運賃については平均７．８％、定期運賃については平均１１．０％の改定を申請いたしました。このうち、通勤定期運賃については、普通運賃の改定相当分を反映しつつ、加えて、特に割引率の大きい６か月の通勤定期運賃については割引率を見直すことといたします。なお、通学定期運賃については、家計への影響を考慮して「幹線」及び「地方交通線」については据え置きといたします。

このほか、上限認可運賃のもと届出により設定している東京地区の特定区間の普通運賃及び定期運賃は、国鉄時代に他の鉄道事業者と競合している区間に対して所定運賃よりも低廉に設定されましたが、現在では路線形態の変化から弊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等があります。このため、特定区間の設定を現在の３０区間から１２区間に縮小いたします。

また、オフピーク定期券については、運賃改定後も利用可能範囲を拡大したうえで引き続き設定を行う予定です。

なお、「電車特定区間・山手線内」の運賃に加算している「鉄道駅バリアフリー料金」は運賃改定に伴って廃止いたしますが、バリアフリー設備等の設置・更新につきましては、計画に基づいて着実に実施してまいります。

弊社の運賃改定により、ＪＲ他社とまたがる場合の運賃については、新たに通

算加算方式を導入することとし、弊社の改定相当額を反映した加算額を設定いたします。なお、東京・熱海間ではＪＲ東海が運営する東海道新幹線と弊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、運賃改定後は当該区間の運賃が運営会社によって異なることになることから、それぞれ別の線路として取り扱うことといたします。

以上により、全体としては平均７．１％の改定となり、一部のお客さまのご利用減なども加味したうえで、年間約８８１億円の増収を見込んでおります。運賃改定によって得られた収益は、次に述べます安全・サービスの向上や社会課題の解決に向けた取組みなどを通じて、お客さまや地域社会に還元を行ってまいります。

３．安全の確保と向上のための今後の取組みについて

(１) 自然災害に対するリスクの低減

大規模地震に備えて耐震補強対策を着実に進めていき、新幹線の高架橋柱についてはすべてのラーメン橋台は約６，０００本を令和１０年度まで、新幹線の電架柱は約４，０００本を令和９年度までに施工を行います。また、地震のさらなる早期検知の研究や新幹線の逸脱防止対策の改良に向けた取組みを進めていきます。さらに、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行い、自然災害に対するリスクを低減させていきます。

(２) ホームにおける安全対策の推進

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。令和１３年度末頃までに東京圏の主要路線の３３０駅７５８番線にホームドアの整備を行い、ホームにおける鉄道人身障害事故５割減を目指して取り組んでいきます。

(3) 鉄道運転事故の防止

踏切事故防止対策として、列車と自動車等の衝撃による列車脱線等の回避を目的として障害物検知装置や全方位警報灯などを整備していきます。また、地域の皆さまのご協力をいただきながら、立体交差化や踏切の統合・廃止を進めていきます。廃止が困難な第3種・第4種踏切については、道路管理者等と連携して第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んでまいります。

(4) 在来線・新幹線設備の強化及び老朽化への対応

事業用車両の増備、変電所、新幹線設備・電車線設備等の更新・強化を計画的に実施し、安全性の向上とより効率的なオペレーションを実現します。また、開業から40年以上が経過している東北・上越新幹線の構造物を令和13年度から10年間で約1兆円をかけて大規模改修を行う予定ですが、コスト削減に取り組むとともに改修に向けた技術開発・準備を着実に進めてまいります。

4. サービスの向上のための今後の取組みについて

(1) 輸送サービスの拡充

令和13年開業予定の羽田空港アクセス線（仮称）の整備により、東京圏鉄道ネットワークをさらに拡充させます。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新型車両の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。

また、人口減少や働き方改革など社会環境の変化に対応するため、新幹線や在来線でのドライバレス運転に向けた開発や準備を進め、世界の鉄道をリードしていきます。

（２） 駅改良、バリアフリー設備の整備

東京駅や新宿駅などの大ターミナル駅をはじめ、渋谷駅、品川駅、中野駅などの駅設備の改良とともに、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。

（３） チケットレス化の進展

ＩＣ乗車券サービスのＳｕｉｃａについては、令和９年春頃には各Ｓｕｉｃａエリアを統合して、弊社エリア内をシームレスにＳｕｉｃａでご利用いただけるようになる予定です。Ｓｕｉｃａの進化と合わせて「えきねっと」の利便性もさらに向上させ、チケットレス化を推進することで、みどりの窓口によらずにご乗車いただける体制も構築してまいります。

また、チケットレス化の新しい手段として、昨年より導入しているＱＲコードを利用した乗車サービス「えきねっとＱチケ」については、令和８年度末には弊社エリア全域でご利用いただけるようになり、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になります。

さらに、訪日外国人のお客さまに向けたチケットティングサービスも拡充してまいります。「Welcome Suica Mobile」アプリのサービスを本年３月から開始する予定ですが、これにより入国前のアプリ操作のみでＳｕｉｃａ発行やチャージなどができ、入国後スムーズに様々な交通機関やお買い物にご利用いただけるようになります。

（４） Ｓｕｉｃａ Renaissanceの推進

Ｓｕｉｃａをデジタルプラットフォームとするため、今後１０年間でさらにＳｕｉｃａをグレードアップしていきます。令和９年度までに「えきねっと」や「モバイルＳｕｉｃａ」などの各種ＩＤを統合してシームレスなご利用を可能とし、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ます。令和１０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いたします。

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との連携等の新機能を今後１０年の間に順次追加し、Suicaを様々な生活シーンでご利用いただける「生活のデバイス」に生まれ変わらせます。

（５） まちづくりの推進

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しており、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、青森駅や新潟駅をはじめとして、地方中核都市等において行政・地域と一体となり持続的なまちづくりを進めております。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。TAKANAWA GATEWAY CITYのまちづくりについては、「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。

（６） 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。東京圏では、上野駅、秋葉原駅、新宿駅において駅を「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・交流の場を創出してまいります。地方圏でも、燕三条駅では地域産業のすばらしさを伝えると同時に、実際に製造者と発注者をつなげる「JRE Local Hub」を開業し、那須塩原駅では食の提供にとどまらず、英会話などの教育プログラムも実施する育成型「こども食堂」を開設するなど、地方を豊かにする取組みも継続して行っておりまいます。

5. 社会課題解決のための今後の取組みについて

(1) 地方創生の取組み

J R東日本グループと地域が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」を推進してまいります。各地で自治体や地域の企業、団体などの皆さまと一体となり、駅を中心としたまちづくりを推進するほか、ローカルスタートアップ企業との共創活動の加速による地域課題の解決や、Ma a S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の構築に努めてまいります。

(2) 共生社会の実現

令和6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、及び「新幹線車いす対応座席」の取扱いを開始いたしました。さらに、本年4月より新たに精神障害者割引制度を導入いたします。令和5年3月にサービスを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。

(3) 脱炭素社会への貢献

弊社グループは、「ゼロカーボンチャレンジ2050」を策定し、すべての事業活動の脱炭素に向けた取組みを進めています。そのために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、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いたします。また、サステナブルな社会の実現と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技術の活用等を検討してまいります。さらに、「TAKANAWA GATEWAY CITY」では、モビリティばかりでなく、生活における

幅広い水素活用の可能性について取り組んでまいります。

■むすび

今回の運賃改定に際しては、昨年４月に国土交通省によって見直しが行われました収入原価算定要領に基づき、上限変更の認可申請をいたしました。申請内容については、弊社の全エリアに及び、多くのお客さまにご負担をお願いすることとなりますが、弊社といたしましては、今後とも安全をＪＲ東日本グループのトッププライオリティと位置付け、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ので、ご理解を賜りますようお願い申し上げます。

弊社が将来にわたって健全な鉄道事業の運営を継続していくうえでも、必要とされる様々な取組みの基礎となる運賃の上限変更につきまして、何卒、ご審議をいただき、ご承認くださいますようお願い申し上げます。私の公述を終わらせていただきます。