

東日本旅客鉄道株式会社における
旅客の運賃の上限変更認可申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和7年1月9日
鉄 道 局

目 次

	(頁)
1. 収入原価の算定方法について	1
○収入・支出算定方法	2
○収入原価総括表（再掲）	5
○収入原価（平年度内訳）（再掲）	6
○収入・原価の増減内訳	7
○輸送数量の推計	8
○将来輸送量推計フロー	18
○特殊要因一覧（輸送量推計）	19
○輸送量実績（平成30年度～令和5年度）	20
○輸送量の推計結果（令和6年度～令和10年度）	20
○旅客運輸収入の推計	21
○特殊要因一覧（旅客運輸収入推計）	22
○旅客運輸収入の推計結果	22
○適正コスト	23
○説明変数（令和6年度～令和10年度までの推計の考え方）	24
○施設量（令和6年度～令和10年度までの推計の考え方）	25
○適正コスト算定結果	25
○設備投資計画	26
○未償却残高の減価償却費への加算	28
2. その他	30
○都心部・中長距離区間における競合関係	31

1. 収入原価の算定方法について

○収入・支出算定方法

【収入】

(単位:百万円)

算 定 方 法		令和8年度 (推定)
旅客運賃 収入	令和5年度の実績賃率に改定率を乗じた改定賃率と推計輸送量を基に算出。 輸送数量の推計、旅客運輸収入の推計等の詳細は別紙のとおり。	1,482,460
特別急行料金 等収入		354,869
		160,954
	【手小荷物収入】 過去の実績を参考に数量を推定し、実績年度の平均単価を乗じて算出。 令和8年度 120(個数) × 平均単価 1,827円 ≒ 0.2百万円 <u>令和8年度の手小荷物収入 0.2百万円</u>	0
運輸雑収等	【鉄道線路使用料収入】 (1) 軌道使用料(軌道修繕費) 軌道修繕単価×業務量で算出。 ※軌道修繕単価は 令和5年度実績を基に算出。 ※業務量は、貨物機関車が軌道上を走行するキロ数 ≪機関車型≫ 令和8年度(上期)218.15円/キロ × 9,101,348キロ ≒ 1,985百万円 (下期)218.15円/キロ × 9,334,565キロ ≒ 2,036百万円 1,985百万円 + 2,036百万円 ≒ 4,022百万円 ① ≪電車型≫ 令和8年度(上期)283.80円/キロ × 35,531キロ ≒ 10百万円 (下期)283.80円/キロ × 33,897キロ ≒ 10百万円 10百万円 + 10百万円 ≒ 20百万円 ② (2) 電気関係施設使用料(信号設備修繕費) 信号設備修繕単価×業務量で算出。 ※信号設備修繕単価は 令和5年度実績を基に算出。 ※業務量は、貨物列車が軌道上を走行するキロ数 ≪機関車型≫ 令和8年度(上期)34.92円/キロ × 8,943,188キロ ≒ 312百万円 (下期)34.92円/キロ × 9,225,066キロ ≒ 322百万円 312百万円 + 322百万円 ≒ 634百万円 ③ ≪電車型≫ 令和8年度(上期)36.64千円/キロ × 35,531キロ ≒ 1百万円 (下期)36.64千円/キロ × 33,897キロ ≒ 1百万円 1百万円 + 1百万円 ≒ 3百万円 ④ (3) 電気関係施設使用料(その他) 過去の実績を基に算出。 令和8年度 232百万円 ⑤ (4) CD線分 過去の実績を基に算出。 令和8年度 4百万円 ⑥ <u>令和8年度の鉄道線路使用料収入(①+②+③+④+⑤+⑥) ≒ 4,915百万円</u>	4,915
	【運輸雑収・厚生福利施設収入】 厚生福利施設収入、車両使用料収入等、その他運輸雑収については、 過去の実績に基づき算出。 (1) 厚生福利施設収入 令和8年度 18,004百万円 ① (2) 車両使用料収入等 令和8年度 42,877百万円 ② (3) その他の運輸雑収 令和8年度 95,158百万円 ③ <u>令和8年度の運輸雑収(①+②+③) ≒ 156,039百万円</u>	156,039
営業外収入	受取利息及び受取利息以外の雑収入については、過去の実績に 基づき算出。 ・受取利息 令和8年度 10,835百万円 ① ・受取利息以外の雑収入 令和8年度 9,629百万円 ② <u>令和8年度の営業外収入(①+②) ≒ 20,464百万円</u>	20,464
(注)端数整理のため計が合わない場合がある。		2,018,747

【支出】

(単位:百万円)

算 定 方 法		令和8年度 (推定)
適正コスト	適正コストについては別紙のとおり。	672,057
		364,704
その他人件費、経費等	<p>【車両使用料収入等に係る人件費及び経費相当額】</p> <p>収入に実績年度における鉄道事業の総費用に対する人件費・経費の割合を乗じて算出。</p> <p>※鉄道線路使用料収入は総額計上。</p> <p>令和8年度(車両使用料収入 21,550百万円 + 駅共同使用料収入 2,042百万円 + 発売手数料収入 19,285百万円 + 厚生福利施設収入 18,004百万円) × 総費用に対する人件費・経費割合 73.437% = 44,709百万円</p> <p>44,709百万円 + 鉄道線路使用料収入 4,915百万円 = 49,624百万円</p> <p>令和8年度の車両使用料収入等に係る人件費経費相当額 49,624百万円</p>	49,624
	<p>【特別急行料金等収入等に係る人件費及び経費】</p> <p>平年度実績コストの合計に運賃収入に対する特別急行料金等収入及びその他の運輸雑収の割合を乗じて算出。</p> <p>令和8年度 平年度実績コスト 704,686百万円 × (特別急行料金等収入 359,146百万円 + その他の運輸雑収 95,158百万円) ÷ 旅客運賃収入1,392,751百万円 = 229,862百万円</p> <p>令和8年度の特別急行料金等収入等に係る人件費及び経費 229,862百万円</p>	229,862
	<p>【車両使用料等に係る減価償却費、諸税、支払利息相当額】</p> <p>(1) 車両使用料、駅共同使用料、発売手数料に係るもの</p> <p>過去の実績をベースに算定した費用に、実績年度における鉄道事業の総費用から人件費及び経費を控除した額の割合を乗じて算出。</p> <p>令和8年度 (車両使用料 15,122百万円 + 駅共同使用料 3,173百万円 + 発売手数料 12,251百万円) × 総費用に占める人件費・経費以外の割合 26.563% = 8,114百万円 ①</p> <p>(2) 公団借損料に係るもの</p> <p>過去の実績に基づき算出。令和8年度 17,389百万円 ②</p> <p>(3) 新幹線借損料に係るもの</p> <p>過去の実績に基づき算出。令和8年度 59,028百万円 ③</p> <p>(4) 成田空港高速鉄道借損料に係るもの</p> <p>過去の実績に基づき算出。令和8年度 687百万円 ④</p> <p>令和8年度の車両使用料等に係る減価償却費、諸税、支払利息相当額 (①+②+③+④) = 85,218百万円</p>	85,218
動力費等	<p>(1) 電気動力費・内燃動力費</p> <p>動力費については、数量は運行計画等を基に算出。</p> <p>単価は消費者物価指数の令和元年度～令和5年度の平均上昇率を各年度の単価に乗じて算出。(電気 0.4%、燃料 2.3%)</p> <p>・電気動力費 令和8年度 87,941百万円 ①</p> <p>・内燃動力費 令和8年度 2,250百万円 ②</p> <p>(2) その他の動力費</p> <p>石炭について、過去の実績を基に算出。</p> <p>令和8年度 45百万円 ③</p> <p>(3) 電灯料</p> <p>電灯料について、使用電力量は過去の実績を基に算出。</p> <p>単価は消費者物価指数の令和元年度～令和5年度の平均上昇率を各年度の単価に乗じて算出。(電気代:0.4%)</p> <p>令和8年度 22,084百万円 ④</p> <p>令和8年度の動力費(①+②+③+④) = 112,320百万円</p>	112,320
賃借料	<p>賃借料、リース料については、過去の実績を基に適正コストに用いる物価上昇率を加味して算出。</p> <p>(1) 賃借料 令和8年度 53,084百万円 ①</p> <p>(2) リース料 令和8年度 2,201百万円 ②</p> <p>令和8年度の賃借料(①+②) 55,285百万円</p>	55,285

固定資産 除却費	過去の工事費に対する割合の実績及び今後の設備投資計画に基づき算出。 令和8年度の固定資産除却費 72,805百万円	72,805
引当金繰入額・ 取崩額	新幹線鉄道大規模改修引当金繰入金額として、全国新幹線鉄道整備法の規定に基づき算出。 令和8年度の新幹線鉄道大規模改修引当金繰入金額 24,000百万円	24,000
研究開発費	今後の研究及び開発に係る計画に基づき算出し、当該研究及び開発に係る電灯料を除く。 令和8年度の研究開発費 20,687百万円	20,687
諸税	(1) 事業税については、過去の実績及び将来の計画に基づき算出し、 鉄道事業以外の事業と按分して算出。 令和8年度 8,670百万円 × 鉄道事業の占める割合 97% ≒ 8,411百万円 ① (2) 固定資産税、都市計画税等は、設備投資計画等を基に算出。 令和8年度 93,496百万円 ② (3) その他(未控除消費税、印紙税等)については、過去の実績を基に算出。 令和8年度 2,441百万円 ③ 令和8年度の諸税(①+②+③)≒ 104,347百万円	104,347
減価償却費	過去の実績及び将来の設備投資計画を基に、各耐用年数及び各償却方法に従い算出。 政策的に必要性の高い設備投資に対する既存設備の未償却残高のうち令和8年度4,600百万円を加算。(平年度合計13,800百万円を加算) 鉄道駅バリアフリー料金収入を充当して整備したバリアフリー設備に係る減価償却費令和8年度1,177百万円を控除。(平年度合計3,285百万円を控除) 令和8年度の減価償却費 321,936百万円	321,936
		67,720
雑支出等	【雑支出】 雑支出については、過去の実績を基に算出。 ※雑支出とは、物品売却損、その他の雑支出 令和8年度の雑支出 6,646百万円	6,646
	【法人税等】 事業報酬から支払利息を控除して算定した課税標準を基礎として算出。 令和8年度の法人税等 61,074百万円	61,074
事業報酬	(1) 事業資産(レートベース) 過去の実績及び将来の計画に基づき、資産及び営業費用等を算出し、法定債務残高を控除する。 令和8年度 法定債務除く事業資産 5,850,412百万円 ① (2) 報酬率 自己資本報酬率及び他人資本報酬率を30対70で加重平均した率とする。 (自己資本報酬率 7.2% × 0.3) + (他人資本報酬率 0.9% × 0.7) ≒ 2.9% ② (3) 法定債務支払利息 令和8年度 法定債務支払利息 19,705百万円 ③ 令和8年度の事業報酬(①×②+③)≒ 186,712百万円	186,712
特別損失	過去10年間に計上した大規模災害等による特別損失から、特別利益を控除した額の年度平均額を算出。 令和8年度の特別損失 14,349百万円	14,349
		2,016,923

(注)端数整理のため計が合わない場合がある。

○収入原価総括表（再掲）

（単位：百万円、％）

科目	5年度 (実績)	6年度 (推定)	7年度 (推定)	平年度 3年間合計 (令和8～10年度) (推定)		増収額c b-a	増収率d $c \div a \times 100$	
				現行 a	申請 b			
収入	旅客運賃収入	1,348,735	1,372,011	1,382,674	4,205,211	4,482,558	277,347	6.6
	定期外	928,419	947,509	955,131	2,914,608	3,080,199	165,591	5.7
	定期	420,317	424,501	427,543	1,290,603	1,402,359	111,756	8.7
	特別急行料金等収入	331,213	345,158	355,011	1,090,263	1,077,289	▲12,975	▲1.2
	運輸雑収等	171,535	160,932	160,958	482,684	482,684	0	0.0
	小計	1,851,484	1,878,101	1,898,642	5,778,159	6,042,531	264,372	4.6
	営業外収入	21,841	20,763	20,464	61,391	61,391	0	0.0
	合計	1,873,325	1,898,863	1,919,106	5,839,549	6,103,921	264,372	4.5
原価	適正コスト	611,199	641,871	657,523	2,060,971	2,060,971		
	その他人件費、経費等	348,653	357,405	364,641	1,077,843	1,077,843		
	動力費	106,132	111,112	111,831	338,440	338,440		
	賃借料	51,589	53,034	54,201	169,193	169,193		
	固定資産除却費	64,141	65,021	74,607	210,089	210,089		
	引当金繰入額・取崩額	24,000	24,000	24,000	72,000	72,000		
	研究開発費	19,293	20,498	20,641	60,662	60,662		
	諸税	96,353	97,181	101,047	322,136	322,136		
	減価償却費	298,848	305,589	309,754	989,068	989,068		
	小計	1,620,207	1,675,710	1,718,245	5,300,401	5,300,401		
	雑支出	7,006	6,646	6,646	19,938	19,938		
	法人税等	56,276	59,329	60,202	185,161	185,161		
	小計	1,683,489	1,741,685	1,785,092	5,505,500	5,505,500		
	事業報酬	180,708	182,736	184,724	564,552	564,552		
	特別損失	14,349	14,349	14,349	43,048	43,048		
合計	1,878,546	1,938,770	1,984,165	6,113,100	6,113,100			
差引損益	▲5,221	▲39,907	▲65,059	▲273,550	▲9,178			
収支率	99.7	97.9	96.7	95.5	99.8			

（注）端数整理のため計が合わない場合がある。

○収入原価（平年度内訳）（再掲）

（単位：百万円）

科目	令和8年度 （推定）		令和9年度 （推定）		令和10年度 （推定）		
	現行	申請	現行	申請	現行	申請	
収入	旅客運賃収入	1,392,751	1,482,460	1,403,399	1,497,000	1,409,062	1,503,098
	定期外	963,808	1,018,594	973,259	1,028,554	977,541	1,033,050
	定期	428,942	463,866	430,140	468,445	431,521	470,048
	特別急行料金等収入	359,146	354,869	364,051	359,719	367,066	362,701
	運輸雑収等	160,954	160,954	160,979	160,979	160,751	160,751
	小計	1,912,851	1,998,283	1,928,429	2,017,697	1,936,879	2,026,550
	営業外収入	20,464	20,464	20,464	20,464	20,464	20,464
	合計	1,933,314	2,018,747	1,948,892	2,038,161	1,957,343	2,047,014
原価	適正コスト	672,057	672,057	686,886	686,886	702,028	702,028
	その他人件費、経費等	364,703	364,703	360,161	360,161	352,979	352,979
	動力費	112,320	112,320	112,812	112,812	113,307	113,307
	賃借料	55,285	55,285	56,390	56,390	57,518	57,518
	固定資産除却費	72,805	72,805	70,476	70,476	66,808	66,808
	引当金繰入額・取崩額	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000
	研究開発費	20,687	20,687	19,961	19,961	20,014	20,014
	諸税	104,347	104,347	107,671	107,671	110,118	110,118
	減価償却費	321,936	321,936	330,489	330,489	336,642	336,642
	小計	1,748,141	1,748,141	1,768,846	1,768,846	1,783,414	1,783,414
	雑支出	6,646	6,646	6,646	6,646	6,646	6,646
	法人税等	61,074	61,074	61,862	61,862	62,225	62,225
	小計	1,815,861	1,815,861	1,837,354	1,837,354	1,852,285	1,852,285
	事業報酬	186,712	186,712	188,506	188,506	189,333	189,333
特別損失	14,349	14,349	14,349	14,349	14,349	14,349	
合計	2,016,923	2,016,923	2,040,210	2,040,210	2,055,967	2,055,967	
差引損益	▲83,609	1,824	▲91,317	▲2,049	▲98,624	▲8,953	
収支率	95.9%	100.1%	95.5%	99.9%	95.2%	99.6%	

（注）端数整理のため計が合わない場合がある。

○収入・原価の増減内訳

(単位：10億円)

	実績年度 (令和5年度)	平年度(平均) (令和8～10年度)	増減額	
収入				
運賃	1,349	1,494	145	
			需要増	53
			運賃改定	117
			バリアフリー料金減	-25
その他	525	540	16	
合計	1,873	2,035	161	
原価				増加額の内訳比率
人件費・経費	1,095	1,193	98	62%
動力費等	106	113	7	4%
引当金繰入	24	24	0	0%
諸税	96	107	11	7%
減価償却費	299	330	31	19%
雑支出等	7	7	0	0%
法人税等	56	62	5	3%
事業報酬	181	188	7	5%
災害損失	14	14	0	0%
合計	1,879	2,038	159	100%
差引	-5	-3	2	

(端数整理のため合計が合わない場合がある。)

原価の増加 159 + バリアフリー料金の減 25 = 184
 運賃の増加 (需要増 53 + 運賃改定 117 + その他増 16) + 実績差引利益△5 = 181
 不足 184 - 181 = △3

○輸送数量の推計

1. 将来の輸送量の算出（全体の流れ）

過去 11 年間（平成 20 年度～平成 30 年度）の輸送量実績を 5 区分（東京、東京近郊 3 県、北関東、東北エリア、信越エリア）の各区分内及び各区分間相互間（エリア外も含む）、券種別（定期外、定期）に分け、1 人 1 日あたりの発着データ、1 人あたりの県民所得を用いて回帰推計を行い、将来人口推計と将来経済環境の推計を基にコロナ禍影響がない場合の輸送量を推計し、それにコロナ禍による行動変容を加味したものに特殊要因を加え、将来の輸送量を算出した。

定期・定期外の将来輸送量の算出

【地域区分別輸送量の推計】

- ①過去 11 年間の各年度の各地域区分内（例：東京近郊 3 県⇔東京近郊 3 県）及び各地域区分間（例：東京⇔東京近郊 3 県）の 1 人 1 日あたり発生集中交通量（乗車回数）及び 1 人あたりの県民所得を用いて、回帰式を推計。
- ②①で推計した回帰式と平年度の一人あたり県民所得推計を用いて、平年度の 1 人 1 日あたり発生集中交通量（乗車回数）を推計。
- ③平年度の地域区分ごとの推計人口及び 1 人 1 日あたり発生集中交通量（乗車回数）を用いて、平年度の地域区分別輸送量を推計。

【コロナ禍による行動変容の影響を考慮した輸送量の推計】

- ④③で推計した輸送量にコロナ禍による行動変容の影響を加味し、輸送量変化率を算出。
- ⑤令和 5 年度の地域区分別輸送実績に各年度の輸送量変化率を乗じ、平年度の輸送量を算出。

【特殊要素を反映した輸送量の推計】

- ⑥⑤で算出した輸送量にインバウンド増、北陸新幹線敦賀延伸開業及び閏年といった特殊要素を考慮し、平年度の輸送量を算出した。

2. 将来人口推計と将来経済環境の算出について

（1）人口推計

エリア全体を 5 区分（東京、東京近郊 3 県、北関東、東北エリア、信越エリア）に分け、推計を行った。平成 20 年度から令和 5 年度までは、国勢調査及び国勢調査に基づき総務省が推計している「国勢調査結果による補間補正人口」（各年 10 月 1 日現在人口）を用いた。令和 6 年度以降については、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和 5（2023）年推計）」より 5 年ごとの予測値を用いた。実績値/推計値が存在しない年度については、年平均伸び率によって線形的に補完した。

(単位：千人)

	H20	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
東京	12,973	13,048	13,921	14,048	14,010	14,038	14,086	14,142	14,199	14,229	14,259	14,289
東京近郊	22,254	22,762	22,807	22,866	22,851	22,835	22,817	22,796	22,775	22,725	22,675	22,625
北関東	7,874	7,592	7,547	7,549	7,505	7,464	7,420	7,365	7,310	7,258	7,206	7,155
東北	9,447	8,755	8,669	8,612	8,519	8,426	8,318	8,238	8,159	8,069	7,980	7,892
信越	4,569	4,309	4,272	4,249	4,210	4,173	4,130	4,094	4,058	4,021	3,983	3,946

※令和5年度までは国勢調査による実績値及び総務省が推計した補間補正值、令和6年度以降は国立社会保障・人口問題研究所の将来推計値（途中年度は補完）による。

(2) 将来経済環境（1人あたり県民所得）の将来推計

平成20年度から平成30年度までは、内閣府が公表した「県民経済計算年報」による県民所得（実質）の、対象各県および全国の1人あたり県民所得（実績）を用いた。

令和元年度以降は、実質県民所得（全国）（※）を説明変数に回帰分析を行い、算出した各県の1人あたり県民所得の推計値の対前年度比率を、平成30年度の各県の1人あたり県民所得実績値以降に乗じることにより1人あたり実質県民所得の将来値を推計した。

（※）実質県民所得（全国）の推計値については、国内総生産（実質）（内閣府「国民経済計算 GDP 統計」や「中長期の経済財政に関する試算（令和6年1月22日公表）」等のGDP成長率（実質）をもとに算出した値を適用）を説明変数とした回帰分析により推計した。

さらに当該県の人口を用いて加重平均し、エリア毎の1人あたり所得を算出した。

(単位：千円)

	H20	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
東京	5,464	5,931	5,949	5,983	6,046	6,105	6,267	6,405	6,502	6,596	6,683	6,771
東京近郊	2,961	3,126	3,133	3,145	3,167	3,188	3,246	3,295	3,330	3,363	3,394	3,426
北関東	2,838	3,336	3,349	3,373	3,418	3,460	3,575	3,673	3,742	3,810	3,872	3,934
東北	2,364	2,864	2,876	2,899	2,942	2,982	3,091	3,184	3,249	3,313	3,373	3,432
信越	2,599	2,986	2,996	3,013	3,047	3,078	3,163	3,236	3,287	3,337	3,383	3,429

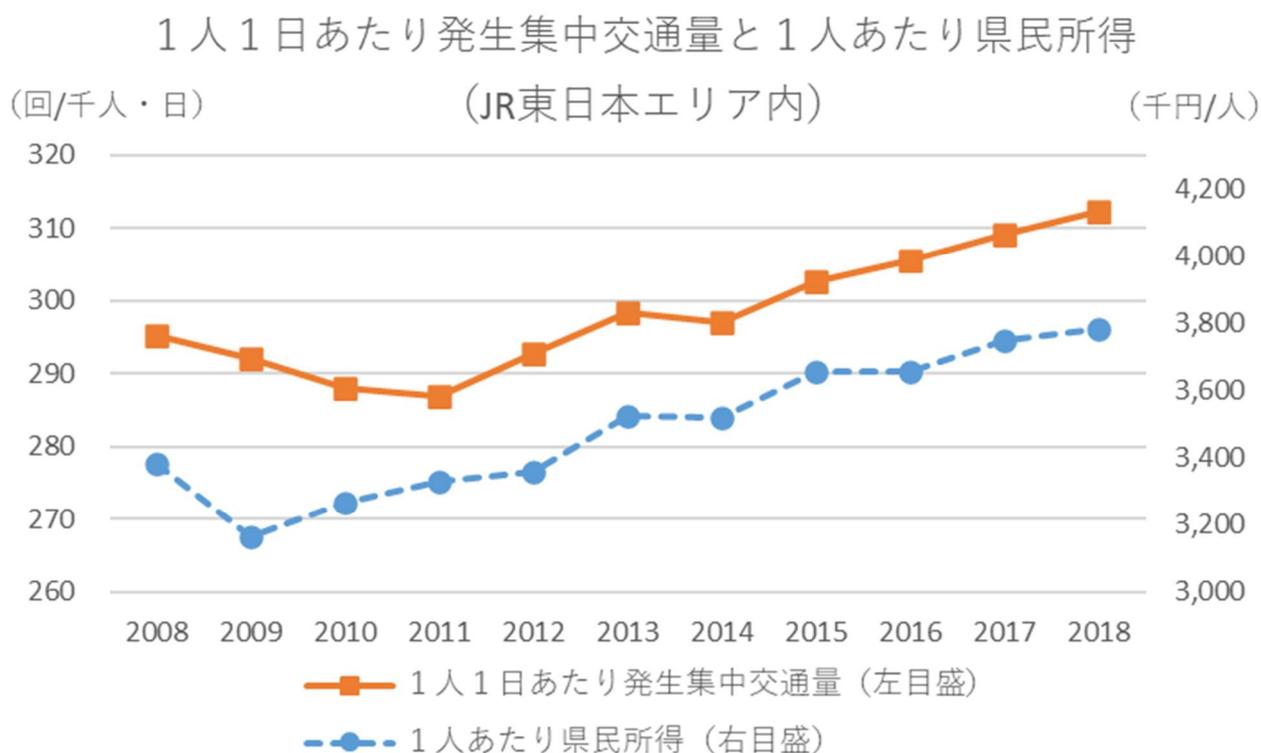
※平成30年度までは実績値、令和元年度以降は推計値。

(3) 輸送量（コロナ影響なし）の推計

1人1日あたり発生集中交通量の推計値については、平成20年度から平成30年度の旅客輸送人員数を各年度のエリア人口で除して算出した1人1日あたり発生集中交通量を元に、上記(2)までで算出した1人あたり所得を説明変数とした回帰分析により推計した。これに推計人口を乗じてコロナ影響が無い場合を想定した令和元年度以降の輸送量を推計した。

(参考) 輸送数量の推計と1人あたり県民所得の相関性

- ・1人あたりの県民所得については、各地域の経済力を示すものであり物価変動についても加味している。
- ・各地域の経済力の増減は人流の増減に一定の相関があるという考えのもと、地域間の流動、輸送数量の説明変数として、1人あたりの県民所得の推移を用いている。
- ・平成20年度から平成30年度において、1日あたり輸送人員をエリア人口で除した「1人1日あたり発生集中交通量」と「1人あたり県民所得」を単純回帰すると、相関係数は約0.92（決定係数は約0.86）と高い相関関係がみられた。このことから、人口変動と経済力が旅客輸送量の動きを説明できると考えられる。



3. コロナ禍による行動変容の影響を考慮した輸送量の推計

東日本エリアに居住する方を対象として、コロナ禍前後（平成 30 年度、令和 5 年度、令和 6 年度、令和 8 年度）の鉄道の利用回数について Web アンケート調査を実施した。JR 東日本利用者から約 2,600 サンプルを回収し、利用目的区分を基に、定期外・通勤定期・通学定期の区分で結果を分析した。

エリア別に集計した結果として、すべてのエリア・券種において令和 5 年度、または令和 6 年度がコロナ禍後の最大利用回数となったことから、これを踏まえて上記 2（3）の結果を補正（最大利用回数となった当該年度の推計値と実績値等の差分を当該年度以降の推計値から減算）し、令和 5 年度をベースとした輸送量変化率を算出した。

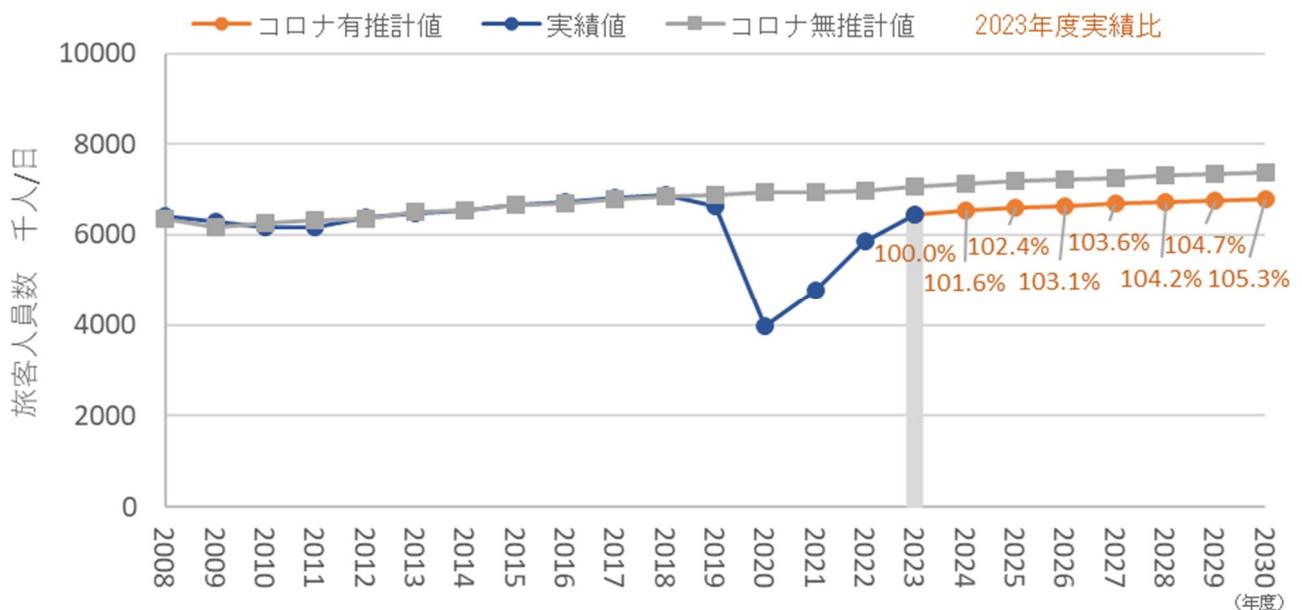
令和 5 年度の地域区別輸送実績に各年度の輸送量変化率を乗じ、平年度の輸送量（人キロベース。以下同じ。）を算出した。

コロナ影響を考慮した輸送量変化率（令和 5 年度を 100）

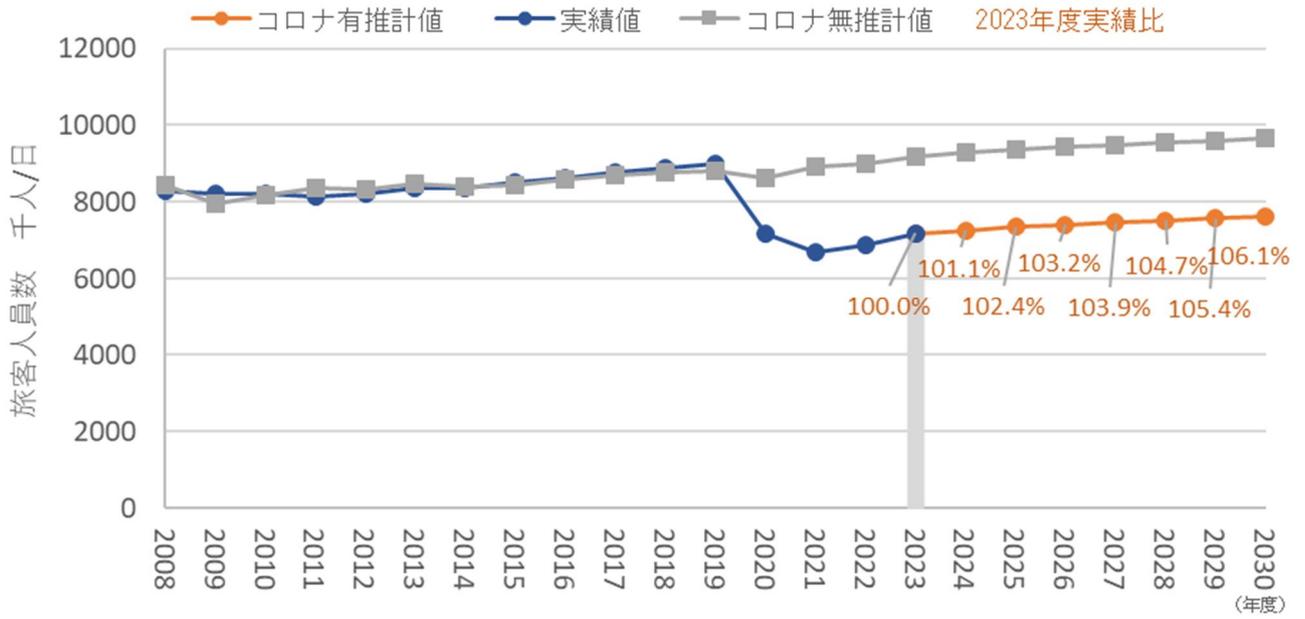
輸送量変化率	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
定期外	+3.1%	+3.6%	+4.2%
通勤定期	+3.2%	+3.9%	+4.7%
通学定期	▲1.4%	▲2.2%	▲3.1%

○行動変容を考慮した輸送量推計

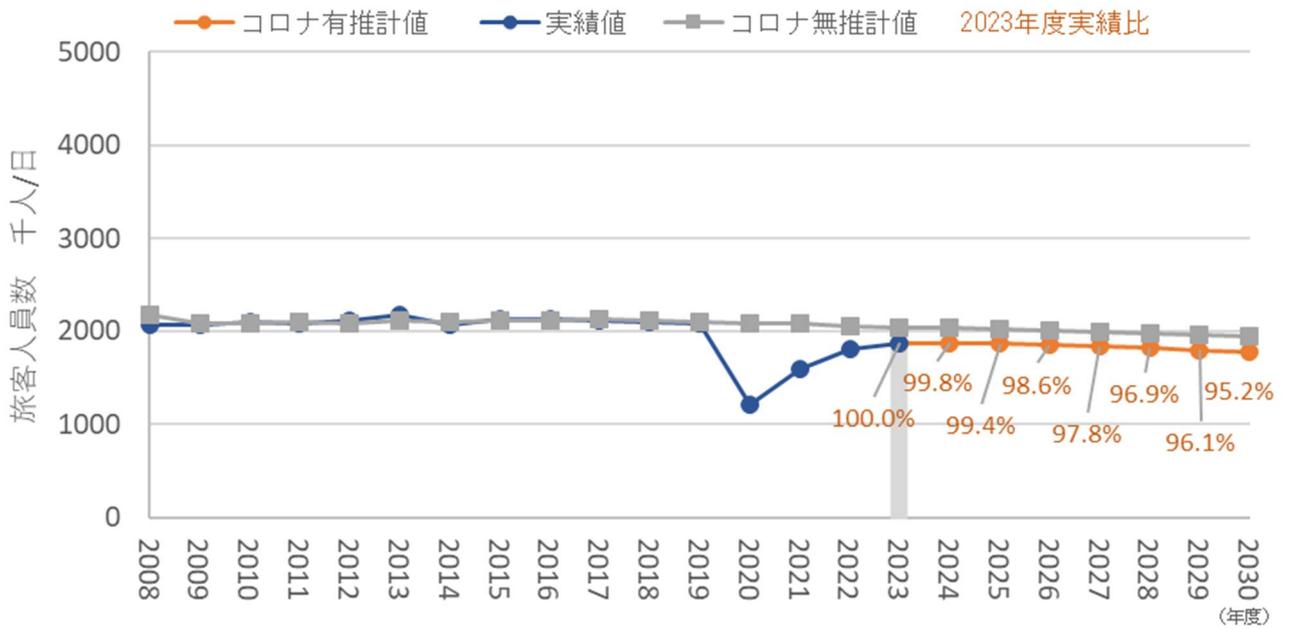
（定期外）



(通勤定期)



(通学定期)



○アンケート実施概要

目的別の鉄道利用頻度について、コロナ禍からの回復時期がいつとなるかアンケートにより集計した。集計した結果、令和5年度に回復の上限となる、令和6年度に回復の上限となる2種類に集約された。

- ①目的：業務（近距離・遠距離）、旅行、私用、通勤、通学
- ②回復時期：コロナ前（平成30年度）、昨年度（令和5年度）、現在（令和6年度）、将来（令和8年度）
- ③利用頻度：ほぼ毎日、1週間に4・5回程度、1週間に2・3回程度、1週間に1回程度、1か月に1・2回程度、2・3か月に1回程度、半年に1回程度、1年に1回以下、全く利用していない

(参考) 輸送量推計の具体的な算出方法について

○東京近郊⇄東京近郊のケース

① 将来人口推移

(単位：千人)

項目	年度																						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
エリア人口 (東京近郊)	22,254	22,347	22,459	22,479	22,474	22,493	22,532	22,615	22,670	22,715	22,762	22,807	22,866	22,851	22,835	22,817	22,796	22,775	22,725	22,675	22,625	22,575	22,525

※実績値（～2023年度）は国勢調査、推計値（2024年度～）は国立社会保障・人口問題研究所の将来推計値（途中年度は補完）による。

② エリア毎の1人あたり所得の推計

(単位：千円/人)

項目	年度																						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1人あたり所得 (東京近郊)	2,961	2,765	2,849	2,905	2,884	2,984	2,949	3,039	3,051	3,116	3,126	3,133	3,145	3,167	3,188	3,246	3,295	3,330	3,363	3,394	3,426	3,454	3,483

※実績値（～2018年度）は内閣府「県民経済計算」、推計値（2019年度～）は内閣府「中長期の経済財政に関する試算」等を基に将来値を推計。

③ 1人1日あたり発生集中交通量推計値

2008～2018年度の発着データを各年度のエリア人口で除して算出した1人1日あたり発着回数（乗車回数）と、エリア毎の1人あたり所得実績を用いて回帰推計を行い、算出した回帰式と②1人あたり所得の推計を用いて将来の1人1日あたり発生集中交通量を推計。

(単位：回/人・日)

項目	年度																						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1人1日あたり 発生集中交通量推計値	0.0669	0.0659	0.0647	0.0650	0.0669	0.0684	0.0686	0.0700	0.0704	0.0709	0.0714	0.0712	0.0715	0.0719	0.0723	0.0734	0.0743	0.0749	0.0756	0.0761	0.0767	0.0772	0.0778

※2018年度までは実績値、2019年度以降は推計値。

④ 輸送人員数

③1人1日あたり発生集中交通量推計値×①の推計人口による輸送人員の推計

(単位：千人/日)

項目	年度																						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
輸送人員数 (コロナ禍影響考慮)	1,488	1,474	1,453	1,461	1,502	1,538	1,547	1,582	1,596	1,611	1,626	1,579	1,071	1,266	1,456	1,547	1,566	1,580	1,590	1,599	1,609	1,617	1,625

※2023年度までは実績値、2024年度以降は推計値。

※2024年度以降はコロナ禍による行動変容を考慮（2023年度の推計値と実績値の差分を減算）。

4. 特殊要素の反映

3. で算出した輸送量にインバウンド需要の今後の見通しや閏年、北陸新幹線敦賀延伸といった特殊要素を考慮し反映させることで、平年度の輸送量を算出した。

○インバウンド需要の今後の見通し

(1) インバウンド需要拡大効果の算出（全体の流れ）

観光庁が「明日の日本を支える観光ビジョン」で掲げる「訪日外国人旅行者数 2030 年 6000 万人」に向けて、訪日外国人旅行者数が一定の成長率で増加することを前提とし、国土交通省が公表する訪日外国人流動データ（FF-Data : Flow of Foreigners-Data）や旅客地域流動調査の統計結果を用いて JR 東日本エリア内の鉄道利用者数を推計した。

この推計値からベースとなる全体の輸送人員推計に既に含まれる外国人旅客数を除いた数値をインバウンド需要の増加に伴う輸送量として算出し、旅客運輸収入の推計に反映した。

インバウンド需要拡大効果の算出

- ①観光庁の政府目標に向けて令和 12 年度（2030 年度）まで一定の成長率で訪日外国人旅行者数が伸びると想定し、各年度の旅行者数を算定。
- ②鉄道利用者数も拡大すると想定し、訪日外国人流動データ（FF-Data）を用いて東日本エリア（JR+民鉄）における鉄道利用者数を推計。
- ③旅客地域流動調査の統計結果を用いて②より JR 東日本の鉄道利用者数を推計し、ベースとなる全体の輸送人員推計に既に含まれる外国人旅客数割合を減じ、インバウンド需要の増加に伴う輸送量を算出。

(2) 輸送量の推計

①訪日外国人旅行者数の推計

日本政府観光局（JNTO）の「訪日外客統計」より、令和 6 年度における訪日外国人旅行者数を平成 30 年度同期間からの伸び率で算出した。以降、令和 12 年度（2030 年度）6,000 万人の政府目標まで一定の成長率で増加すると推計した。

（単位：百万人/年）

	H30	R1	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12 (2030)
訪日外国人数	31	32	29	35	39	42	46	50	55	60

②東日本エリア（JR+民鉄）鉄道利用者数の推計

訪日外国人旅行者数と訪日外国人の東日本エリア鉄道利用者数（JR+民鉄）には相関がみられるため、訪日外国人流動データ（FF-Data）から求めた2018年～2019年の比率（インバウンド鉄道利用者数/訪日外客数）で将来も拡大すると推計した。

（単位：万人/日）

	H30	R1	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12 (2030)
東日本エリア 鉄道利用者数	4.7	5.2	4.5	5.5	6.0	6.6	7.2	7.9	8.6	9.4

③JR 東日本の鉄道利用者数の推計

旅客地域流動調査の統計結果を用いて東日本エリア内の鉄道利用におけるJR比率（=JR/JR+民鉄）を上記（2）②に乘じJR東日本エリアの利用者数を算出後、ベース推計に含まれる外国人旅客数を除き、インバウンド需要を推計した。

（単位：万人/日）

	H30	R1	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12 (2030)
ベース推計による 外国人数	—	—	2.3	2.3	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4
インバウンド 拡大効果	—	—	0.0	0.3	0.5	0.7	1.0	1.3	1.6	2.0
JR 東日本利用者数 計	2.2	2.4	2.3	2.6	2.8	3.1	3.4	3.7	4.0	4.4

④インバウンド需要に伴う輸送量拡大率

定期外の各運賃区分における、各年度の輸送人員推計に対するインバウンドの拡大効果を算出すると以下のとおりとなる。

運賃区分別	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12 (2030)
山手線内	+0.02%	+0.03%	+0.05%	+0.06%	+0.08%	+0.10%	+0.12%
電車特定区間	+0.03%	+0.05%	+0.08%	+0.12%	+0.15%	+0.19%	+0.23%
幹線	+0.09%	+0.14%	+0.20%	+0.26%	+0.33%	+0.40%	+0.48%
地方交通線	+0.09%	+0.14%	+0.20%	+0.26%	+0.33%	+0.40%	+0.48%
新幹線	+0.35%	+0.55%	+0.78%	+1.02%	+1.29%	+1.58%	+1.90%

5. 平年度の輸送量の推計（逸走後）

4. ままで算出した輸送量推計に、運賃改定に伴い発生する逸走率を加味した。

○逸走率の算出

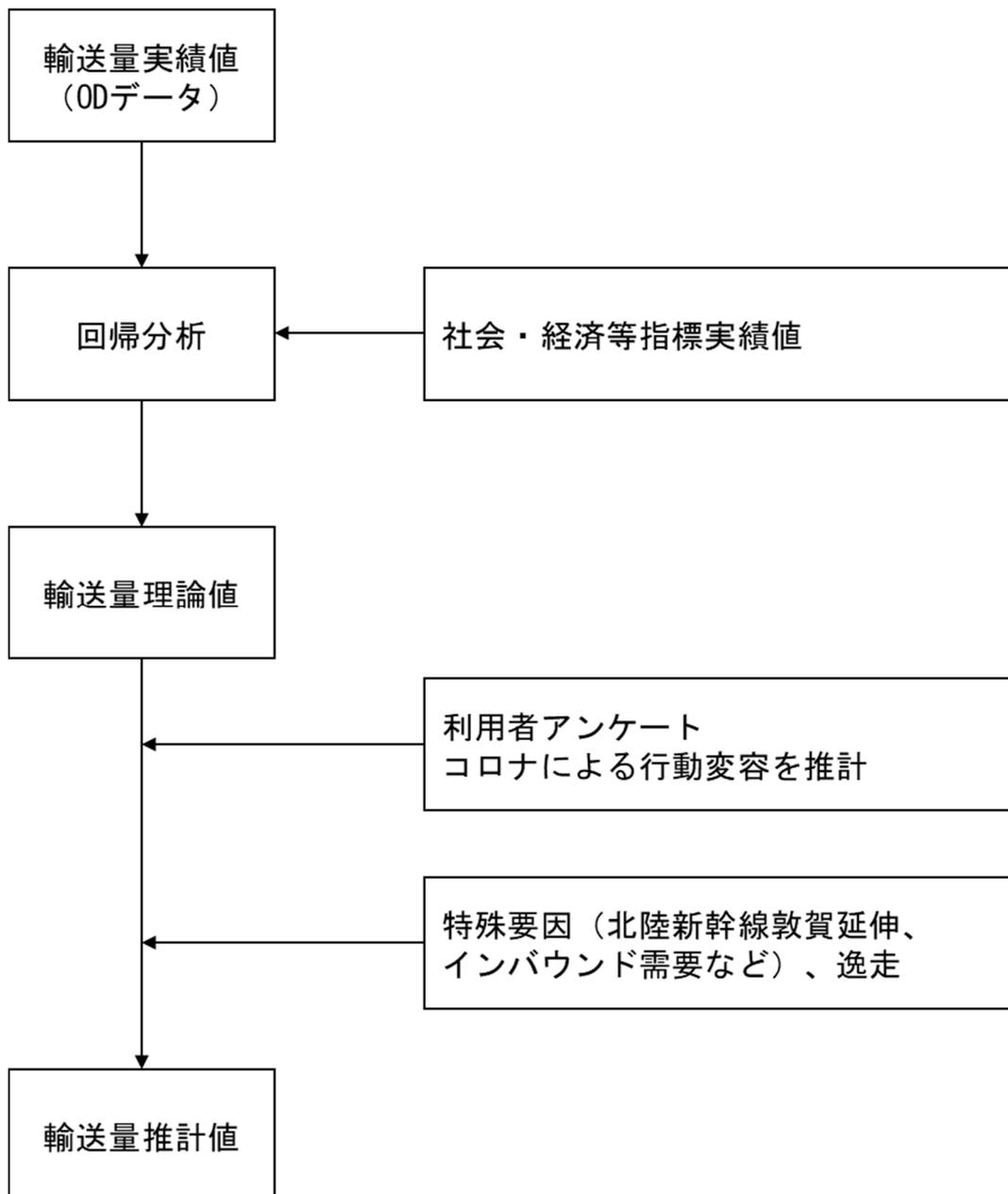
逸走率は、次の3点「①地方ローカル線を有する ②特急列車を運行している ③営業キロが比較的長い」で類似する2つの事業者（JR北海道、東武鉄道）に加え、令和5年に運賃改定を実施した東急電鉄、近畿日本鉄道における運賃改定時の実績を基に、定期外、通勤定期、通学定期に区分して推計した。

			弾性値	改定率	逸走率
			A	B (%)	C=A*B (%)
定期外		新幹線	0.244	4.39	1.07
		幹線	0.244	4.39	1.07
		地交線	0.244	5.16	1.26
		電特	0.244	10.42	2.54
		山手	0.244	16.42	4.01
定期	通勤	新幹線	0.168	7.23	1.22
		幹線	0.168	7.23	1.22
		地交線	0.168	10.09	1.70
		電特	0.168	13.25	2.23
		山手	0.168	22.88	3.84
	通学	新幹線	0.304	改定なし	—
		幹線	0.304	改定なし	—
		地交線	0.304	改定なし	—
		電特	0.304	8.00	2.43
		山手	0.304	16.78	5.10

○将来輸送量推計フロー

コロナ禍前の輸送量実績をベースに、経済指標・人口指標との回帰分析を用いて、コロナ禍が無かった場合の将来輸送量を推計した。

次にアンケートをベースに、コロナ禍から定常に戻った時期を特定し、将来推計量に考慮し、さらに、令和6年度以降の各年度の特特殊要素を加除することにより、最終的な将来輸送量を算出した。



○特殊要因一覧（輸送量推計）

特殊要因	概 要
うるう年	うるう年である令和5年度をベースに推計しており、令和6～8年度及び10年度は366日分の推計値となっていることから、1日分減算して輸送人員を計上。（定期輸送量は除く）
北陸新幹線敦賀延伸開業	輸送人員（実績）より、関東・信越エリア⇔福井県エリアの輸送人員数の増加分を計上。 令和6年度の輸送人員は同第1四半期の傾向が推移すると推定。その後の推移は金沢開業時と同程度で変化すると推定。
インバウンド需要の増	観光庁の掲げる訪日外客数目標（令和12年度6,000万人）から、2024年以降の訪日外国人数を推計。コロナ禍前（2018-2019）の訪日外国人におけるJR東日本利用者数割合（国土交通省FF-Data・旅客地域流動調査データ）を乗じ、2024年度以降のJR東日本利用者を推計。

○輸送量実績（平成30年度～令和5年度）

（単位：百万人キロ）

項目	平成30年度 （実績）	令和元年度 （実績）	令和2年度 （実績）	令和3年度 （実績）	令和4年度 （実績）	令和5年度 （実績）
定期外	61,506	58,710	27,410	35,071	48,450	57,792
定期	通勤	61,399	62,113	49,362	45,372	48,825
	通学	14,692	14,561	7,778	10,807	12,598
	計	76,092	76,675	57,140	56,179	59,027
合計	137,598	135,385	84,550	91,250	107,477	119,701
前年比	—	98.4%	62.5%	107.9%	117.8%	111.4%

※ 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る。

○輸送量の推計結果（令和6年度～令和10年度）

（単位：百万人キロ）

項目	令和6年度 （推定）	令和7年度 （推定）	令和8年度 （推定）	令和9年度 （推定）	令和10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
	通学	13,029	12,939	12,584	12,450
	計	62,441	62,902	61,714	61,881
合計	121,509	122,543	120,665	121,456	121,957
前年比	101.5%	100.9%	98.5%	100.7%	100.4%

※ 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る。

○旅客運輸収入の推計

1. 令和5年度の収入実績と輸送量の実績から実績賃率を算出。
2. 1. の実績賃率に、今回の運賃改定における改定率を乗じて、改定賃率を算出。
3. 2. の改定賃率を各年度の輸送量の推計値に乘じ、一部運輸収入に影響を与える特殊要因を加味し、旅客運輸収入の推計値を算出。

(単位：円)

		実績賃率 (R5)	改定率 (%)	改定賃率	
		A	B (%)	C=A*B	
幹線	定期外	27.598	4.394	28.810	
	定期	通勤	14.026	7.238	15.041
		通学	5.437	—	5.437
地交線	定期外	18.025	5.162	18.956	
	定期	通勤	8.982	10.095	9.889
		通学	5.493	—	5.493
電特	定期外	17.957	10.429	19.830	
	定期	通勤	7.663	13.258	8.679
		通学	4.713	7.997	5.090
山手	定期外	12.913	16.425	15.034	
	定期	通勤	3.405	22.881	4.184
		通学	3.245	16.775	3.789
在来線料金		20.963	—	20.963	
新幹線	定期外	14.611	4.394	15.253	
	定期	通勤	15.231	7.238	16.334
		通学	11.498	—	11.498
	特別急行料金等	14.343	—	14.343	

○特殊要因一覧（旅客運輸収入推計）

特殊要因	概要
首都圏普通グリーン料金の改定	令和6年3月に首都圏普通グリーン料金を改定したことによる収入の増加額を考慮。
幹在乗継割引の廃止	令和6年3月に新幹線と在来線特急列車を乗り継いだ場合に、在来線の特急・急行料金が半額となる「乗継割引」の取扱いを終了したことによる収入の増加額を考慮。
中央線快速・青梅線普通列車グリーン車導入	令和7年3月に中央線快速・青梅線でグリーン車サービスを開始することによる収入の増加額を考慮。
精神障害者割引の導入	令和7年4月より精神障がい者に対する運賃の割引を導入することによる収入の減少見込み額を考慮。
グランクラス料金の価格改定	令和7年4月から「グランクラス（飲料・軽食あり）」の料金を見直すことによる収入の増加額を考慮。
往復・連続乗車券の廃止	令和8年3月に往復乗車券及び連続乗車券の発売終了に伴い、片道601キロ以上を往復する場合に、往路及び復路の運賃がそれぞれ1割引となる往復割引についても取扱いを終了することから、収入の増加額を考慮。
先買い影響	令和8年3月の運賃改定時に定期券の先買いが発生することから、収入の減少額を考慮。

○旅客運輸収入の推計結果

（単位：百万円）

		令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
定期外		947,509	955,131	1,018,594	1,028,554	1,033,050
定期	通勤	366,013	369,512	404,969	409,761	411,987
	通学	58,488	58,031	58,897	58,684	58,060
	計	424,501	427,543	463,866	468,445	470,048
特別急行料金等収入		345,158	355,011	354,869	359,719	362,701
合計		1,717,169	1,737,685	1,837,329	1,856,718	1,865,799

※ 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る。

○適正コスト

適正コストの算定方法

- 1 各費目ごとの令和5年度基準単価の式に、説明変数の推計値（令和6～10年度）を乗じて基準単価を算定し、さらに施設量の推計値を乗じて、各年度の基準コストを算出。
- 2 各費目ごとに実績コストと基準コストを比較し、「基準<実績」の場合は、基準コスト、「基準>実績」の場合は、 $(\text{基準} + \text{実績}) \div 2$ を適正コストとする。
 なお、JR東日本においては、電路費、車両費が「基準>実績」となることから、 $(\text{基準} + \text{実績}) \div 2$ を適正コストとしている。
- 3 2の適正コストに、以下の人件費上昇率及び物価上昇率を加味。
 - ・人件費上昇率：令和6年度はJR東日本の実績値である3.15%、令和7年度以降はJR東日本の令和5年度実績1.84%と令和6年度実績3.15%の平均である2.495%
 - ・物価上昇率：令和6年度、令和7年度は令和6年7月19日内閣府公表の年央試算よりそれぞれ2.8%、2.2%、令和8年度以降は令和6年6月21日政府公表の経済財政運営と改革の基本方針より2.0%

基準コストの算定に係る説明変数と施設量の推計について

基準単価 $y = ax_1 + (bx_2) + (cx_3) + d$

費目	a	b	c	d	説明変数
線路費	60.142	0.575	308.420	-121.853	X ₁ ：車両密度 X ₂ ：雪量 X ₃ ：地下駅割合
電路費	6.301			723.148	X ₁ ：電車密度
車両費	36.805	1.000		1,465.149	X ₁ ：1両当たり車両走行キロ X ₂ ：雪量
列車運転費	0.054	208.927		2,485.872	X ₁ ：ピーク時最大断面輸送力 X ₂ ：列車密度
駅務費	1,406.298	551.229	82,914.106	-30,632.221	X ₁ ：列車密度 X ₂ ：平均乗車距離 X ₃ ：地下駅割合

費目	施設量
線路費	線路延長キロ
電路費	電路延長キロ
車両費	車両数
列車運転費	営業キロ
駅務費	駅数

○説明変数（令和6年度～令和10年度までの推計の考え方）

説明変数	推計の考え方
車両密度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 旅客車両キロ／線路延長キロで算出。 ・ 旅客車両キロは、特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。 ・ 線路延長キロは、特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。 ・ 以上により、車両密度は横ばいで推移する推計。
雪量	<ul style="list-style-type: none"> ・ 過去3年（令和3～令和5年度）の平均とした。
地下駅割合	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地下駅数/駅数で算出。 ・ 地下駅数は、特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。 ・ 駅数は、令和6年度1駅、令和8年度1駅の開業を見込む。 ・ 以上より、地下駅割合は横ばいで推移する推計。
電車密度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 旅客電車キロ／電車線延長で算出。 ・ 旅客電車キロは、特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。 ・ 電車線延長は、特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。 ・ 以上により、電車密度については横ばいで推移する推計。
1両当たりの車両走行キロ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 旅客車両キロ／車両数で算出。 ・ 旅客車両キロは、同上の理由により横並びで推移すると推計。 ・ 車両数は、特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。 ・ 以上により、1両当たりの車両走行キロは横ばいで推移すると推計。
ピーク時最大断面輸送力	<ul style="list-style-type: none"> ・ ピーク1時間における駅間断面輸送力の最大値で算出。 ・ 特段の事情がないことから、横ばいで推移すると推計。
列車密度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 旅客列車キロ／旅客延日キロで算出。 ・ 旅客列車キロは、特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。 ・ 旅客延日キロは、特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。 ・ 以上により、列車密度については横ばいで推移する推計。
平均乗車距離	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特段の事情がないことから、横ばいで推移すると推計。

○施設量（令和6年度～令和10年度までの推計の考え方）

施設量	推計の考え方
線路延長キロ	・ 特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。
電路延長キロ	・ 特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。
車両数	・ 特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。
営業キロ	・ 特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。
駅数	・ 令和6年度1駅、令和8年度1駅の開業を見込む。

○適正コスト算定結果

（百万円）

年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
適正コスト	641,871	657,523	672,057	686,886	702,028

○設備投資計画

(単位：億円)

項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	計画	計画	計画	計画	計画
投資計画（主な投資内容）					
安全					
運輸・車両 （新型碎石輸送気動車新製、山形新幹線E8系新幹線車両新製、新幹線台車モニタリング改造等）	880	860	710	400	300
軌道・土木 （大規模地震対策、ホームドア工事等）	620	670	680	850	700
建築・機械 （屋根飛散・落下防止対策等）	260	230	200	200	200
電気 （電車線・変電所設備更新、踏切事故対策等）	850	990	950	990	1,130
うち政策的に必要性の高い設備投資 （指令システム整備、新幹線電路設備老朽化対策）			70	100	100
小計	2,610	2,750	2,540	2,440	2,330
その他 （安全投資除く）					
省力化投資 （スマートメンテナンス、機械化等）	530	510	720	840	840
サービス向上 （駅改良、バリアフリー化等）	220	300	250	290	240
輸送改善等 （羽田空港アクセス線（仮称）等）	540	950	910	880	790
小計	1,290	1,760	1,880	2,010	1,870
合計	3,900	4,510	4,420	4,450	4,200

※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る。

主な投資案件

- ホームドア整備（2021～2031 年度、約 4,100 億円）

ホームでの利用者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る。
- 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る。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 年度までに施工する。
- 事故防止対策（2021～2028 年度、約 320 億円）

踏切事故防止のための 3D レーザレーダ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る。
- 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する。
- 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）の工事を進める。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る。
※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。
- 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る。
- 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、すべての利用者にとって魅力ある使いやすい駅を目指す。

○未償却残高の減価償却費への加算

政策的に必要な性の高い設備投資に対する既存設備の未償却残高のうち46億円/年（平年度合計138億円）を減価償却費に加算している。



■政策的に必要な性の高い設備投資

予算目途が立てば実施予定であった政策的に必要な性が高く加速化すべき設備投資の類型に該当する設備投資を運賃改定により得られた資金により、平年度の期間に加速して実施予定。

(主な件名)

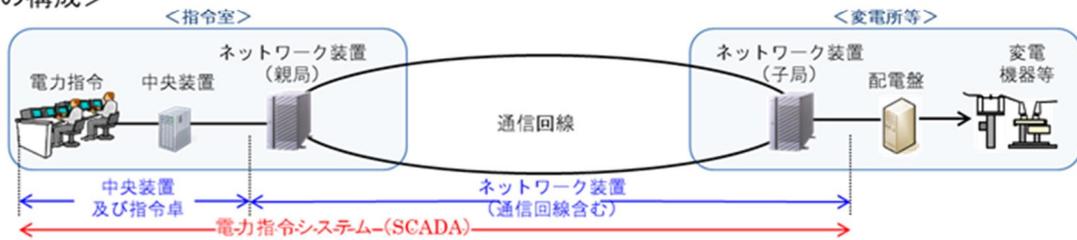
	指令システム整備	新幹線電路設備 老朽化対策
投資計画額	170 億円	100 億円
類型	DX	国土強靱化
効果	ネットワークの光化（高速化・大容量化）による遠隔での情報収集・制御化により早期復旧に寄与	新幹線電車線の基幹設備の老朽取替時に、新規材料を導入することで、長寿命化に寄与

(参考)

・ 指令システム整備

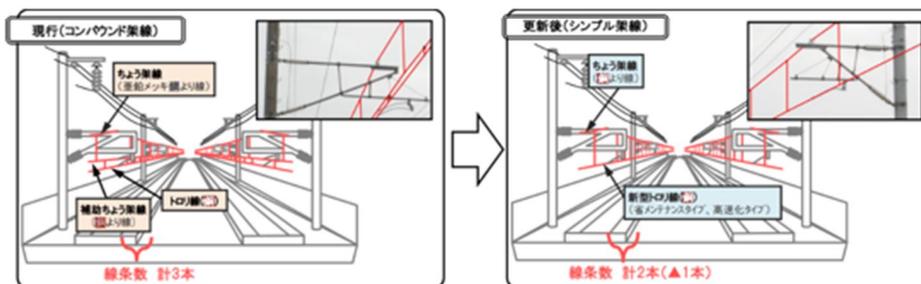
- ・ 電力指令システム(SCADA)は、電力機器の状態監視・制御を指令室から行うシステム
- ・ 指令卓、中央装置(情報処理)、ネットワーク装置、通信回線、制御監視盤にて構成
- ・ 通信速度・容量・信頼性などの通信品質を向上させることで、事故時における指令の情報収集・制御が改善され、早期復旧を実現

<SCADAの構成>



・ 新幹線電路設備老朽化対策

- ・ ちょう架線の材料を鋼系から銅系にすることで耐腐食性を向上
- ・ トロリ線の材料を従来品（銅スズ合金）にインジウムを添加した合金材料にすることで耐摩耗性を向上
- ・ 上記の腐食、摩耗の耐性に優れた材質選定により、長寿命化を図る
- ・ シンプル化により、省メンテナンス化を実現



2. その他

航空機との輸送人員シェア比較（2023 年度）

JR東日本路線図

東京-函館：29%

	所要時間	運賃・料金	本数/日
JR	3:57	¥23,430	10
航空機	1:20	¥42,240	8

東京-青森：72%

	所要時間	運賃・料金	本数/日
JR	2:58	¥17,670	18
航空機	1:15	¥40,370	6

東京-秋田：59%

	所要時間	運賃・料金	本数/日
JR	3:37	¥18,020	15
航空機	1:05	¥32,780	9

東京-盛岡：100%

東京-山形：96%

	所要時間	運賃・料金	本数/日
JR	2:22	¥11,450	16
航空機	0:55	¥22,330	2

東京-新潟：100%

東京-金沢：77%

	所要時間	運賃・料金	本数/日
JR	2:25	¥14,380	25
航空機	1:00	¥29,480	10

東京-仙台：100%



— 新幹線
— 幹線
— 地方交通線

※記載の数値は、JRのシェア
 ※所要時間・本数は、JR時刻表2024年3月号による
 ※所要時間は、最速達のもの
 ※本数は、片道定期
 ※航空機は、羽田空港発着便により計算