

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23日
鉄 道 局

目 次

(頁)

1. 各委員からのご質問に対する回答について	1
＜第1回審理（令和6年12月17日）＞	2
問 連結有利子負債及び支払利息の推移について、コロナ禍でフリーキャッシュフローがマイナスになったことはわかるが、なぜここまで有利子負債が大きく増加することになったのか。内部留保で補填することはできなかったのか。	2
問 今後の更なる沿線人口の減少により、厳しい経営環境が継続する見込みであるとの説明については、需要見通しが増加傾向になっている説明内容とギャップがあると思うが、どのように理解すればよいのか。	2
問 収入に占める新幹線運輸収入のシェアを教えてください。	3
問 相鉄との乗り入れによって JR 東日本の利用者数や収入にはどのような影響があったのか。	4
問 首都圏だけでなく地方エリアにおける投資などの取組について教えてください。	5
問 路線を維持するための工夫や、BRT への転換なども含めた地域交通を存続させる努力などを教えてください。	6
問 路線のあり方について地元と議論を行っている赤字路線については、運賃改定を行うことによって鉄道として維持させることが可能になるのか。	8
問 設備投資額と減価償却費の実績・推計の推移を教えてください。	10
＜第2回審理（令和7年1月9日）＞	11
問 支出算定方法の「その他人件費、経費等」に計上されている「借損料」と、「賃借料」に計上されている「賃借料」	

及び「リース料」について、主な内訳・金額と、どのような考え方で仕分けがなされているのかを教えてください。	11
問 「航空機との輸送人員シェア比較（2023 年度）」の運賃・料金について、改定前後の運賃・料金を記載するとともに、割引適用後の運賃・料金を併記してほしい。	12
問 「電車特定区間」及び「山手線内」を「幹線」に統合することによる影響は大きなものであるところ、「電車特定区間」や「山手線内」の運賃区分が設けられた国鉄時代の経緯や整理、また、「幹線」に統合することに関する申請者の考え方を示してほしい。	14
<その他>	19
○離職率等に関するデータ	19
○オフピーク定期券導入後の増収の有無及び混雑緩和の状況	20
○オフピーク定期券利用者の属性を把握した利用促進	22
○オフピーク定期券の導入前後における混雑緩和状況	25

1. 各委員からのご質問に対する回答について

<第1回審理（令和6年12月17日）>

問 連結有利子負債及び支払利息の推移について、コロナ禍でフリーキャッシュフローがマイナスになったことはわかるが、なぜここまで有利子負債が大きく増加することになったのか。内部留保で補填することはできなかったのか。

- コロナ禍により営業キャッシュフローによるキャッシュインが大きく減少したことにより、事業運営や設備投資等に必要な資金が不足したため、資金調達を行ったことで有利子負債が大きく増加した。
- 内部留保は、現金等を蓄積しているわけではなく、固定資産などに形を変えているため、補填できる性質のものではない。

【参考】令和5年度連結貸借対照表

現金及び預金 2,810 億円、利益剰余金 22,891 億円

問 今後の更なる沿線人口の減少により、厳しい経営環境が継続する見込みであるとの説明については、需要見通しが増加傾向になっている説明内容とギャップがあると思うが、どのように理解すればよいのか。

- 今後のさらなる沿線人口の減少により、「確実」に運輸収入が減少する要因になるとともに、人材確保もより一層厳しさを増す等、厳しい経営環境が継続すると考えている。
- 一方で、需要見通しについては、将来人口推計だけでなく、中長期の経済財政に関する試算の推計も踏まえて作成しているため、当該推計にも左右されるが、現時点では予測できない新型コロナウイルス・大規模自然災害・世界恐慌などの外部要因により、下振れするリスクが内在しているものと認識している。
- そのため、JR 東日本では、平年度の鉄道の利用については、2023 年度比においては増加すると見込んでいるものの、新しい生活様式の定着や沿線人口の減少などにより、コロナ前の水準には戻らないと考えている。

問 収入に占める新幹線運輸収入のシェアを教えてください。

○ 2023 年度の鉄道運輸収入に占める新幹線運輸収入の割合は約 32%。その他詳細は以下のとおり。

会社公表資料



問 相鉄との乗り入れによって JR 東日本の利用者数や収入にはどのような影響があったのか。

- 2019 年 11 月のダイヤ改正で相鉄本線海老名駅と埼京線新宿駅間で相互直通運転を開始、乗換えの解消による所要時間短縮など、東京都心部と神奈川中央部間におけるシームレスな移動の実現を図り利便性を向上した。
- 所要時分は、時間帯や乗車する列車によって違いがあるものの、横浜駅で相鉄線から JR 線に乗換えた場合の相鉄線内各駅～新宿駅間と比較し、10 分程度の短縮が図られている。
- 新線の開業であることから、定期券などの買替えが進むことで、徐々に利用者が増えることを想定しており、開業に伴う増収効果は年間数億円程度と試算している。

【参考】羽沢横浜国大駅乗車人員（1 日平均）

- ・ 2019 年度 12,681 人
- ・ 2020 年度 11,597 人
- ・ 2021 年度 13,637 人
- ・ 2022 年度 16,028 人
- ・ 2023 年度 15,242 人

- 2023 年 3 月 18 日に相鉄・東急直通線が開業したことにより、相鉄・JR 直通線のみが整備されていた時と比較すれば、都心への利用者の流れに変化が出ている。2024 年 3 月期決算において、相鉄・東急相互直通に伴う JR 東日本への収入影響は、年間△15 億円であったと試算している。

問 首都圏だけでなく地方エリアにおける投資などの取組について教えてほしい。

○ 主な投資内容等は以下のとおり。

➤ 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る。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る。

➤ 高崎・盛岡地区新型車両投入（2025 年度）

高崎エリアの八高線（高麗川～高崎間）および盛岡エリアの東北本線（花巻～盛岡間）、釜石線（花巻～釜石間）に、新型車両を投入する。この新型車両は、ディーゼルハイブリッドシステムを搭載しており、従来の液体式気動車と比べて環境への負荷を低減している。また、快適で利用しやすい車内を実現するほか、更なる安全・安定輸送を実現する。

➤ Suica エリア拡大（2023～2026 年度）

2023 年度には北東北 3 エリア（青森、盛岡、秋田）と山形県でのサービスを開始し、2025 年 3 月 15 日には、長野エリアを対象に Suica の利用可能駅を拡大する。さらに 2027 年春頃には、各 Suica エリアを統合し、利用者の利便性向上に取り組む。

➤ 新潟駅周辺整備

（連続立体交差化 2006～2022 年度 約 960 億円 ※うち JR 東日本負担約 70 億円）

（参考：高架下開発 2020～2024 年度）

2018 年 4 月に高架一期開業により 2 箇所の踏切が廃止されたとともに、上越新幹線と在来線の同一ホーム乗換が可能となり、その後 2022 年 6 月には在来線全線の高架化が実現した。さらに、2024 年 4 月には、新たに生み出された高架下空間において商業施設が開業した。今後も地域の方々と連携しながら駅とまちの一体感のある魅力的なまちづくりに貢献していく。

➤ 青森駅周辺整備

（自由通路整備等 2016～2020 年度 約 90 億円 ※うち JR 東日本負担約 6 億円）

（参考：駅ビル開発 2019～2024 年度）

青森駅自由通路及び駅舎の整備を進め、2021 年 3 月より自由通路及び新駅舎を供用開始した。また、旧青森駅東口駅舎跡地を活用して工事を進めていた駅ビルについて、2024 年 4 月より開業した。青森市・青森県・青森商工会議所と連携し、青森駅周辺の賑わいづくりと交流人口の創出を目指す。

問 路線を維持するための工夫や、BRT への転換なども含めた地域交通を存続させる努力などを教えてほしい。

○ 路線を維持するための工夫としては、以下のような設備のスリム化、運行形態の簡素化等による運営の効率化（コスト削減）を推進している。

【参考】コスト削減の取組み

- ・ 不要設備撤去、無人化・無人駅廃止、トイレ撤去
- ・ 列車削減、編成削減、ワンマン運転化
- ・ 地上設備メンテナンス時間の延長（昼間・夜間）
- ・ 単線化、架線レス化、駅構内線路の集約、踏切廃止、冬季期間の列車通過

○ また、沿線の理解・協力を得ながら、鉄道存続やバス転換などの前提を置かずに、利用状況の推移や幅広い選択肢を示した上で、地域と一緒に「持続可能な交通体系」を構築していくことを考えている。

【参考】地域公共交通の再構築事業の取り組み

実施線区 (概要)	事業規模 ・ 総額	事業期間	記事（主なポイント）
岩泉線 (バス転換)	—	2010 年 7 月 土砂災害による脱線事故発生 2012 年 3 月 復旧断念を記者会見で意思表示 2013 年 9 月 代替輸送等について提案 2013 年 11 月 鉄道事業の廃止届提出 2014 年 4 月 鉄道事業廃止、路線バス運行開始	①運行本数の確保 ②停留所の増設（鉄道時代は 9 駅⇒54 箇所） ③フリー乗降区間設定 ④運行時分の短縮（トンネル開通により 14 分短縮） ⑤運行区間延伸（1 往復） 茂市駅～宮古駅・宮古病院方面
気仙沼線・大船渡線 (BRT 転換)	約 300 億円	2011 年 3 月 東日本大震災にて被災 2012 年 8 月 BRT による「仮復旧」として、順次運行開始 2015 年 6 月～沿線自治体首長会議 2016 年 3 月 BRT「本復旧」を自治体が受入れ 2020 年 4 月 鉄道事業廃止	①新駅整備による利便性向上と専用道整備による速達性・定時性の向上 ②高い運行頻度による利便性向上（鉄道の約 1.5～3 倍の本数） ③鉄道と遜色ない到達時間（例：大船渡線・鉄道 65 分、バス 77 分）
山田線 (経営移管)	約 200 億円	2011 年 3 月 東日本大震災にて被災 2014 年 1 月 三陸鉄道(株)による「南北リアス線との一体運営」を提案 2014 年 12 月 沿線自治体及び三陸鉄道(株)に	①復旧後の運行は三陸鉄道が行い南北リアス線と一体運行 ②復旧区間の土地、鉄道施

		て一体運営の受入れを決定 2019 年 3 月 リアス線全線の一貫運行開始	設は地元自治体が保有
只見線 会津川口～ 只見間 (上下分離)	約 90 億円	2011 年 7 月 新潟・福島豪雨により被災 2017 年 2 月～JR 只見線復興推進会議 2017 年 6 月 福島県と「鉄道復旧に関する 基本合意書」を締結 2022 年 10 月 上下分離方式により運転再開	JR 東日本が第 2 種鉄道事業者（鉄道運行） 福島県が第 3 種鉄道事業者（鉄道施設の保有・維持管理）

【参考】気仙沼線 BRT・大船渡線 BRT（バス高速輸送システム）

◆概要

東日本大震災で甚大な被害を受けた気仙沼線、大船渡線については、復旧にあたり利用者の安全の確保やまちづくり計画との整合など多くの課題があった。地域の復興には早急な対応が求められたが、鉄道復旧には期間・費用が必要であったことから、「BRT」の運行を提案し自治体の同意を得て順次 BRT の運行を開始した。

◆営業開始時期

- ・気仙沼線 2012 年 8 月 20 日（暫定運行）、同年 12 月 22 日運行開始
- ・大船渡線 2013 年 3 月 2 日運行開始

◆路線延長・区間

- ・気仙沼線（柳津～気仙沼）55.3km
- ・大船渡線（気仙沼～盛）43.7 km

◆利用状況（平均通過人員）

- ・気仙沼線（柳津～気仙沼）206 人/日
- ・大船渡線（気仙沼～盛）207 人/日

問 路線のあり方について地元と議論を行っている赤字路線については、運賃改定を行うことによって鉄道として維持させることが可能になるのか。

<総論>

- JR 東日本は、利用者数の少ないローカル線について、首都圏や新幹線の利益により、設備の強化やメンテナンスを行い安全レベルの維持向上に取り組んでいる。

輸送密度 1 日 4,000 人未満の路線の割合（営業キロベース）は、会社発足時は在来線全体の約 3 割であったが、2019 年度時点で約 4 割まで増加。加えて、コロナ禍の影響等により、2022 年度時点では約 5 割となっている。特に地方交通線については、会社発足以来、大きく利用者数が減少しており、今後、人口減少等により、経営環境はさらに厳しくなると考えている。

- JR 東日本としては、「地方を豊かにすること」を使命の一つとして、様々な事業展開を通して、持続可能な形で地域の公共交通を維持することは、極めて重要な経営課題と認識している。これは輸送サービスだけでなく、観光や生活ソリューションサービスなど、様々な強みを活かして、沿線地域の活性化にこれからも貢献していきたいと考えている。

- 地方路線においては、利用状況が重要であると考えており、鉄道特性のひとつである大量輸送を必要としない路線は、基本的に鉄道特性が発揮できないと考えており、こうした路線においては、設備のスリム化、運行形態の簡素化等による運営の効率化を推進する一方で、沿線の方からも理解・協力を得ながら、鉄道存続やバス転換などの前提を置かず、利用状況の推移や幅広い選択肢を示した上で、地域と一緒に「持続可能な交通体系」を構築していくことを考えている。

基本的には、自宅等から目的地までトータルで最も効率の良い交通機関により輸送サービスが提供されることが望ましく、地域の関係者とともに、利便性が高く、持続可能な交通体系とは何かを継続して議論していく。

<現在の地域との協議状況>

- 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、今後具体的な内容について調整を開始。

○米坂線：今泉・坂町間（運休中）

・「JR 米坂線復旧検討会議」（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）、および上下分離時の負担規模を提示し、これらを例に具体的な交通モードの検討を開始。今後、地元との議論を深める。

○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」（2023 年 5 月～、5 回開催）

→第 5 回検討会議において、事務局である千葉県が報告書を取りまとめた。

本報告書に基づき、JR 東日本としてもバス等を中心とした新たな交通体系へのモードチェンジを図ることが最適と考えていることを発表。具体的な内容については、今後、君津市と協議。

○吾妻線：長野原草津口・大前間

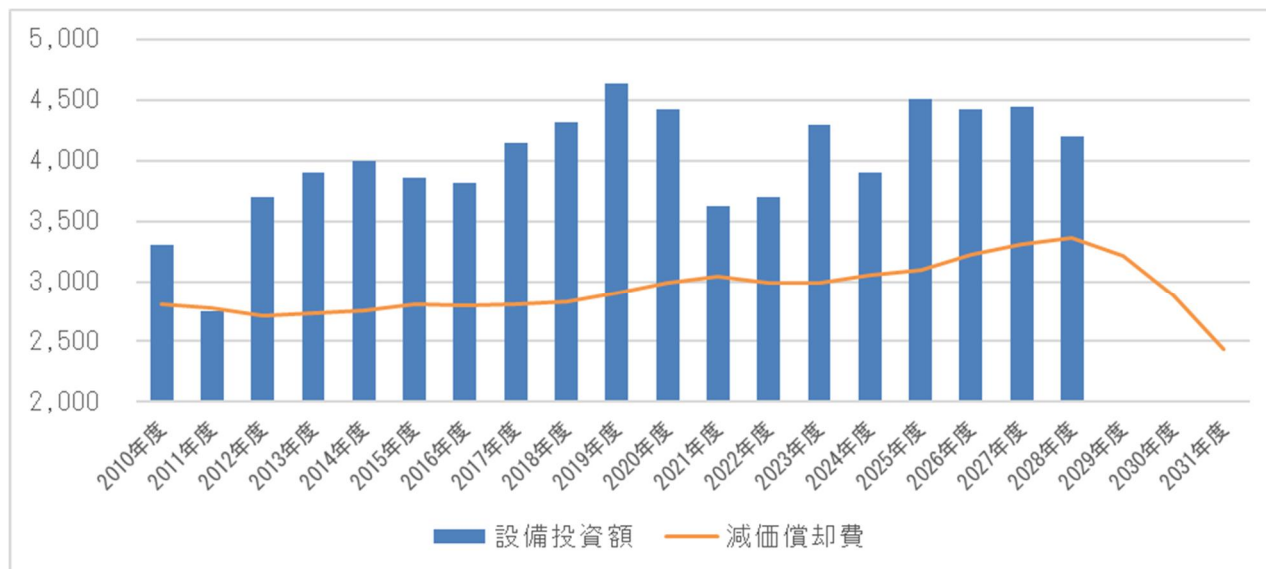
・「JR 吾妻線沿線地域交通検討会議」（2024 年 5 月～、3 回開催）

→利用者の 8 割を占める高校生とその家族に対して、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。現在、結果を分析中。

問 設備投資額と減価償却費の実績・推計の推移を教えてください。

○ 鉄道事業に関わる設備投資額と減価償却費の実績及び推計は以下のとおり。

(単位：億円)



※ 2026 年度以降の減価償却費については、前倒しして計上する減価償却費及び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の控除額に関して加減算している。

※ 2029 年度以降の減価償却費については、2028 年度末時点の既存設備の減価償却費の推計値。(2029 年度以降の設備投資額に基づく減価償却費は考慮していない。)

<第2回審理（令和7年1月9日）>

問 支出算定方法の「その他人件費、経費等」に計上されている「借損料」と、「賃借料」に計上されている「賃借料」及び「リース料」について、主な内訳・金額と、どのような考え方で仕分けがなされているのかを教えてください。

○ 収入原価算定要領に則り、借損料は第3節第5項、賃借料は同節第7項により分けて計上している。

■借損料（鉄道線路使用料）

	金額（百万円）	線区
公団借損料	17,389	京葉線
新幹線借損料	59,028	東北新幹線（盛岡～新青森） 北陸新幹線（高崎～上越妙高）
成田空港高速鉄道借損料	687	成田線（成田～成田空港）

■賃借料

	金額（百万円）	主な内訳
賃借料	53,084	特殊車両借料 土地建物賃借料
リース料	2,201	営業用機械装置借料 機器借料

問 「航空機との輸送人員シェア比較（2023 年度）」の運賃・料金について、改定前後の運賃・料金を記載するとともに、割引適用後の運賃・料金を併記してほしい。

○改定前後の運賃・料金（JR 利用）

区間	改定前	改定後
東京－ 新函館北斗	¥23,430 (運賃 ¥12,100 料金 ¥11,330)	¥24,200 (運賃 ¥12,870 料金 ¥11,330)
東京－ 新青森	¥17,670 (運賃 ¥10,340 料金 ¥7,330)	¥18,110 (運賃 ¥10,780 料金 ¥7,330)
東京－秋田	¥18,020 (運賃 ¥10,010 料金 ¥8,010)	¥18,460 (運賃 ¥10,450 料金 ¥8,010)
東京－山形	¥11,450 (運賃 ¥6,050 料金 ¥5,400)	¥11,670 (運賃 ¥6,270 料金 ¥5,400)
東京－金沢	¥14,380 (運賃 ¥7,480 料金 ¥6,900)	¥14,600 (運賃 ¥7,700 料金 ¥6,900)

※通常期、普通車指定席

※改定後の東京－新函館北斗間は 2025 年 4 月の JR 北海道の運賃改定を考慮

※新函館北斗・新青森は「はやぶさ号」利用、秋田は「こまち号」利用

○割引適用後の運賃・料金

■新幹線 e チケット（乗車日前日までの購入に適用される割引運賃）

区間	改定前	改定後
東京－ 新函館北斗	¥22,050 (運賃 ¥11,490 料金 ¥10,560)	¥22,780 (運賃 ¥12,220 料金 ¥10,560)
東京－ 新青森	¥16,590 (運賃 ¥9,820 料金 ¥6,770)	¥17,010 (運賃 ¥10,240 料金 ¥6,770)
東京－秋田	¥16,910 (運賃 ¥9,500 料金 ¥7,410)	¥17,330 (運賃 ¥9,920 料金 ¥7,410)
東京－山形	¥10,670 (運賃 ¥5,740 料金 ¥4,930)	¥10,880 (運賃 ¥5,950 料金 ¥4,930)
東京－金沢	¥12,760 (運賃 ¥6,730 料金 ¥6,030)	¥12,960 (運賃 ¥6,930 料金 ¥6,030)

※「トクだ値 1」を適用した場合の価格、普通車用、同年同額

※改定後の価格は現時点で検討中のもの

■航空（搭乗3日前までの購入に適用される割引運賃）

区間	最低価格	最高価格
羽田⇒函館	JAL ￥36,340 ANA ￥36,270 <u>AIRDO ￥13,540</u>	JAL ￥39,420 <u>ANA ￥39,860</u> AIRDO ￥31,670
羽田⇒青森	<u>JAL ￥19,620</u>	<u>JAL ￥36,120</u>
羽田⇒秋田	JAL ￥18,630 <u>ANA ￥16,170</u>	<u>JAL ￥30,180</u> ANA ￥27,970
羽田⇒山形 (庄内)	<u>JAL ￥12,910</u> (ANA ￥19,400)	<u>JAL ￥20,940</u> (ANA ￥21,770)
羽田⇒小松	<u>JAL ￥14,120</u> <u>ANA ￥14,120</u>	JAL ￥14,120 <u>ANA ￥25,470</u>

※JAL：セイバー（3日前）（2024/10/27～2025/3/29 搭乗分）

ただし、青森、秋田、山形空港着はセイバー（1日前）の運賃

※ANA：ANA VALUE3（2025/1/6～2025/1/31 搭乗分）

※AIRDO：DO バリュー3（2025/1/25～2025/3/29 搭乗分）

※羽田空港旅客施設使用料（370 円）込みの金額

※普通席、片道運賃

※各社の公式 HP に掲載されている情報を基に作成

問 「電車特定区間」及び「山手線内」を「幹線」に統合することによる影響は大きなものであるところ、「電車特定区間」や「山手線内」の運賃区分が設けられた国鉄時代の経緯や整理、また、「幹線」に統合することに関する申請者の考え方を示してほしい。

■「電車特定区間」や「山手線内」の運賃区分が設けられた国鉄時代の経緯や整理

○ 昭和 55 年 12 月 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(法律第 111 号)

(地方交通線の運賃)

第 13 条 日本国有鉄道は、地方交通線の運賃については、地方交通線の収支の改善を図るために必要な収入の確保に特に配慮して定めるものとする。

○ 昭和 57 年 7 月 30 日 臨調第 3 次答申

国鉄運賃については、当該地域における私鉄運賃、線区別原価等をも十分配慮して定める。

○ 昭和 58 年 8 月 2 日 国鉄再建監理委員会の第 1 次緊急提言

運賃改定については、競争関係等を考慮して、基本的には慎重に対処する必要がある。また、全国一律運賃制度については早急にこれを是正し、例えば大都市圏、新幹線、その他幹線、地方といった分野に分け、大都市圏は厳しく抑制し、地方は割増を行う等原価を十分配慮して格差をつけるべきである。

◎ 昭和 59 年 4 月 20 日 運賃改定により初めて地域別運賃を導入

臨調第 3 次答申や国鉄再建監理委員会の第 1 次緊急提言等を十分にふまえ、旅客関係については、全国一律運賃制の是正を図るため、原価、輸送市場の実態・利用の動向等を勘案し、地方交通線と幹線とに分けた運賃制度を導入した。大都市圏については、東京、大阪の国電区間において、大手私鉄と競合する区間も多く、従前から、国鉄、私鉄の運賃格差について指摘を受けてきたことから、現在以上に格差が広がることを抑制し、一部区間の運賃を据え置く等の措置を実施。

【改定の基本的な考え方】

- ① 地域の輸送体系に歪みを生じさせている運賃体系の是正を図ることとし、従来からの全国一律運賃制を是正し、幹線と地方交通線に分けた運賃制度を導入し、原価的にも総合原価反映から個別原価反映と転換
- ② 大都市圏についても私鉄との競争条件を考慮し、大都市圏運賃の抑制
- ③ 中・長距離については、厳しい輸送市場の実態への対応を考慮し、きめ細かい施策の導入を図ることとし、特急料金について繁忙期料金を導入し、波動料金体系の深度化

【改定の概要】

- ・ 平均 7.8%（旅客関係 8.2%、貨物関係 4.2%）の運賃改定を実施。
- ・ 明治以来採ってきた全国一律運賃制度を改め、幹線と比べて大都市圏（東京・大阪国電区間）は上げ幅を抑制し、地方交通線は平均 6.5%増の割増運賃とする地域別運賃制度を導入。
- ・ これにより運賃タリフは「幹線」、「東京山手線内・大阪環状線内」、「地方交通線」の3種類となった。

◎ 昭和 60 年 4 月 20 日 運賃改定

- ① 昭和 59 年度の改定で導入した幹線、地方交通線別運賃の格差の再拡大を見送ることとし、現状程度の格差を維持。平均 4.3%（旅客関係 4.4%、貨物関係 3.1%）の運賃改定を実施。
- ② 大都市圏（東京、大阪の国電区間）における大手私鉄との厳しい競争条件を考慮して、大幅に運賃の抑制。山手線内運賃の 7～10km を 10 円値上げすることで国電運賃を新規に設定。

◎ 昭和 61 年 9 月 1 日 運賃改定

昭和 61 年 9 月から平均 4.8%の運賃改定を行ったが、この改定に当たっては、昭和 59 年度に導入した地域別運賃制度を継続し、東京、大阪の国電区間の運賃をほぼ全面的に据え置くなど大都市圏運賃の上げ幅を抑制するとともに、遠距離特急料金を据え置くなどの措置を講じ、他の輸送機関との競争関係等に配慮した内容としている。

【改定の基本的な考え方】

- ① 最近の輸送市場の動向や他の運輸機関の運賃水準等を十分に勘案するとともに国鉄再建監埋委員会の緊急提言の趣旨等も踏まえ、大都市圏及び東海道・山陽新幹線に係わる運賃及び料金を抑制する
- ② 今後国会の審議を経て改革法案が成立した場合に、今回改定後の運賃及び料金が昭和 62 年度以降新しい事業体の運賃及び料金として引き継がれることとなることを考慮して昭和 61 年度に所期の収入を確保するとともに、将来の経営基盤の安定化に資する内容とする

【改定の概要】

- ・ 幹線第 1 地帯の賃率を 5.9%引上げし、最低運賃（1～3km）の据え置き
- ・ 東京・大阪の国電区間について大手私鉄との厳しい競争関係や運賃水準を考慮して、最低運賃（1～10km）の一部を除き全面的に据え置き、国電区間（現：電車特定区間）賃率新設。幹線、山手線内・大阪環状線内、国電、地交線の 4 つの運賃体系となる。
→ JR 東日本はこの運賃体系や賃率を継承し、現在まで変更していない。
- ・ 首都圏地区、名古屋地区及び京阪神地区で実施している私鉄並行区間の特定区間運賃は、国電区間運賃の中に可能な限り吸収することとし、区間の見直しを行う。

【参考】

① 普通旅客運賃の賃率及び10kmまでの運賃の変遷

(単位：円)

タリフ	地帯	S57.4	S59.4	S60.4	S61.9
幹線	賃率 (第1地帯)	13.25	14.50	15.30	16.20
	1～3km	120	130	140	140
	4～6km	140	150	160	170
	7～10km				180
国電区間 (電車特定区間) ※東京・大阪地区	賃率 (第1地帯)	幹線賃率	幹線賃率	幹線賃率	15.30
	1～3km	120	<u>120</u>	120	120
	4～6km	140	<u>140</u>	140	150
	7～10km			150	160
山手線内・ 大阪環状線内	賃率	幹線賃率	<u>13.25</u>	13.25	13.25
	1～3km	120	<u>120</u>	120	120
	4～6km	140	<u>140</u>	140	150
	7～10km				160
地方交通線	賃率 (第1地帯)	幹線賃率	<u>15.95</u>	16.80	17.80
	1～3km	120	130	140	140
	4～6km	140	<u>160</u>	170	180
	7～10km				190

※ 赤字の箇所は新規にタリフを設定した箇所

② 民鉄との運賃比較（15km 地点の運賃）

（単位：円）

社局名	昭和 62 年当時	令和 6 年現在	運賃上昇率
東急電鉄	120	250	108.3%
小田急電鉄 ※	140	260	78.5%
京浜急行電鉄	160	280	75.0%
東武鉄道 ※	150	260	66.7%
西武鉄道 ※	150	250	60.0%
相模鉄道 ※	150	240	53.3%
京王電鉄	150	230	53.3%
東京メトロ ※	170	260	53.0%
京成電鉄 ※	190	270	36.8%
東京都交通局	230	280	21.7%
JR 東日本（電特）※	200	230	10.0%
JR 東日本（幹線）	220	240	9.1%

※印はバリフリ料金導入社局：運賃上昇率については当該料金を差し引いて算出

■ 「幹線」に統合することに関する申請者の考え方

○ 山手線内及び電車特定区間の運賃は昭和 56 年当時の運賃水準のまま約 40 年が経過するものの、この間、新型車両導入や増結等の輸送サービスの向上や駅舎改良やホームドアの設置等、現在まで多くの投資を重点的に継続してきた。なお、関東圏に対する設備投資額は全体の 7 割程度である。

○ 一方で、他の鉄道事業者の運賃水準もあがっており、昨今の大きな環境変化がありながら、同区間内のみに特に低廉な運賃を設定し続けることは他の路線との整合もとれないことから、幹線と統合する。

【参考】競合路線の現行運賃の比較 （バリフリ料金込み/単位：円）

バリフリ込み	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
J R 山手	150		170		180		210		280											
J R 電特	150		170		180		230		320											
J R 幹線	150		190		200		240		330											
改定後幹線	160		200		210		260		350											
東京メトロ	180					210					260					300				
都営地下鉄	180			220			280			330										

一部のキロ地帯を除き、競合する東京メトロ・都営地下鉄と同等の水準での運賃設定となっている。

【参考】電車特定区間内を中心に進めてきた主な輸送改善やサービス向上施策

◎輸送サービスの改善

- ・輸送力増強：車両キロ換算で約 38%増発
⇒ 輸送力増強により、首都圏の朝通勤ピーク混雑率が低減 238%（1987 年）→164%（2019 年）
- ・路線の延伸（京葉線・埼京線）
- ・路線の電化（川越線・相模線・八高線）
- ・新駅開業（高輪ゲートウェイ駅・さいたま新都心駅・小田栄駅 など）
- ・直通運転の開始（湘南新宿ライン・上野東京ライン）
- ・民鉄との相互直通運転の開始（りんかい線・相鉄線）
- ・快速運転の開始（京浜東北線・南武線・横浜線）
- ・空港アクセスの強化（成田空港駅開業、特急「成田エクスプレス」デビュー）
- ・拡幅車両の導入（E231 系以降）
- ・車両の増結（山手線・横浜線・武蔵野線）

◎着席サービスの充実（別料金）… 普通列車・普通車の混雑緩和

- ・首都圏主要線区への普通列車グリーン車サービスの拡充（グリーン車 Suica システム導入）
- ・定期券による特急列車の利用、普通列車グリーン車の利用を可能
- ・通勤ライナーの拡充 ⇒ 全車指定席の特急列車へ移行

◎チケットレスサービスの推進

- ・イオカード（磁気式）⇒ Suica、モバイル Suica、Suica による新幹線乗車サービス（タッチで GO 新幹線・新幹線 e チケット）、QR コードを利用した乗車サービス（えきねっと Q チケ）

◎快適な車内サービスの提供

- ・分煙 ⇒ 禁煙化、優先席、女性専用車、弱冷房車

◎安心・安全・快適な駅設備の整備

- ・バリアフリー設備（EV、ES）、ホームドアの整備、防犯カメラ設置、トイレ美化
- ・異常時案内用ディスプレイの設置

◎快適・便利な駅空間に改良

- ・駅舎改良、橋上化、ホーム拡幅、上屋整備、ステーションルネッサンス、エキナカ商業施設

<その他>

○離職率等に関するデータ

■離職者数・離職率

	2019	2020	2021	2022	2023
離職者数	458	397	584	696	593
離職率(%)	0.9	0.8	1.2	1.4	1.3

※定年退職は除く。

■採用計画数・内定者数・入社社員数

・採用計画者数

	2019 入社	2020 入社	2021 入社	2022 入社	2023 入社
総合職	100	140	130	60	60
地域職	1,600	1,660	1,270	640	440
計	1,700	1,800	1,400	700	500

※新卒・中途採用を含む。

・入社社員数

	2019 入社	2020 入社	2021 入社	2022 入社	2023 入社
総合職	154	129	114	54	56
地域職	1,717	1,678	1,119	611	455
計	1,871	1,807	1,233	665	511

※新卒・中途採用を含む。

国土交通省

-  国土交通省

オフピーク定期券発売実績の推移

- オフピーク定期券の発売枚数、購入率等の推移は以下のとおり。
電車特定区間内の全通勤定期券に占めるオフピーク定期券の割合は約9.5%（2024年11月期）
（購入率目標17.2%）。

オフピーク定期券実績の推移（2023年4月～）



オフピーク定期券実績の推移（2024年4月～）



<9月実績>	
①オフピーク定期券発売枚数	107,752枚
②通常通勤定期券発売枚数	1,284,534枚
購入率 (① / (① + ②))	7.7%
<10月実績>	
①オフピーク定期券発売枚数	138,780枚
②通常通勤定期券発売枚数	1,330,677枚
購入率 (① / (① + ②))	9.4%
<11月実績>	
①オフピーク定期券発売枚数	116,957枚
②通常通勤定期券発売枚数	1,114,930枚
購入率 (① / (① + ②))	9.5%

○オフピーク定期券利用者の属性を把握した利用促進

オフピーク定期券の利用促進に向けては、オフピーク定期券購入者を対象としたアンケート調査の実施、自動改札機通過データや Suica 発売データの分析により、性別・年齢・勤務形態・ライフスタイル・オフピーク定期と親和性が高いユーザーの利用路線等を把握の上、それらに基づいた宣伝展開を実施している。

■オフピーク定期券購入者アンケート

調査目的：オフピーク定期券購入者のプロフィール（勤務形態・ライフスタイル等）や購入理由を把握、また、オフピーク定期券購入による働き方や意識の変化を把握することで、今後のコミュニケーション展開の参考とした。

調査対象：2023 年 4 月末時点でオフピーク定期券を利用しているモバイル Suica 会員

調査手法：インターネットアンケート調査

サンプル数：5,952 サンプル

調査日：2023 年 6 月 1 日（木）～ 2023 年 6 月 12 日（月）

属性①

○オフピーク定期券の女性利用者の中では 30 代の比率が高い

→女性誌とのタイアップ ①日経 WOMAN ②with online（2023 年）

①約半数が 20～30 代の女性であり、勤め人からの信頼感が高い日経シリーズへの掲載。

②働くすべての女性をターゲットにした情報ポータルサイトへの記事掲載。

属性②

○オフピーク定期券の男性利用者の中では 40 代～50 代の比率が高い

→アンバサダーに島耕作を起用（2024 年秋～）

・ターゲットは島耕作世代であり、経営者層とも被るため、企業向けの宣伝（企業向けサイト等）に起用。オフピーク定期券を企業に導入するメリットをわかりやすく説明することを意図した。

属性③

○オフピーク定期券は 20 代男性の利用率が低い

→キービジュアルに若手俳優（佐野勇斗）を起用した（2024 年秋～）

・ターゲットとしている若者層と同世代ということから、20～30 代の若年層の共感を狙った。親しみやすいキャラクター身近に感じてもらうことで、オフピーク定期券を「気軽に始められるかも」と思わせてくれる効果を期待。

その他アンケートでわかった主な属性

- ・正社員/正規職員が約 6 割
- ・男性と女性はほぼ半数
- ・3 割以上が従業員規模 1000 人以上の会社に勤めている
- ・5 割以上が通常の定期券を全額支給されている 等

■自動改札機の利用データ

目的：ピークシフト促進に向けて、電車特定区間におけるオフピーク定期券を含む Suica 通勤定期券の自動改札機の利用状況の把握

対象者：選択した週・駅もしくは路線において、Suica 通勤定期・オフピーク定期により改札機を入出場したユーザー。※午前中の入場、かつ電車特定区間完結の利用が対象。

属性①

○中央線ユーザーのオフピーク定期券利用率が高い

→中央線沿線を中心に訴求チラシをポスティング（2024 年春）

・2024/1/16～2/22 の間、A4 チラシを下記エリアに投函

中央線沿線(東中野駅～三鷹駅)	235,590 部
横浜駅エリア	19,040 部
大宮駅エリア	15,250 部
千葉駅エリア	17,590 部
川口駅エリア	29,620 部
鶴見駅エリア	21,360 部
船橋駅エリア	22,670 部
川崎駅エリア	27,460 部
市川駅エリア	19,480 部
八王子駅エリア	18,160 部
武蔵小杉駅エリア	30,030 部
武蔵小金井駅エリア	22,390 部
赤羽駅エリア	28,220 部

属性②

○総武線ユーザーのオフピーク定期券利用率が低い

→千葉圏に展開するショッピングセンターとのコラボ特典（2024 年春）

- ・2024 年 3 月から購入金額 5 %分のポイント付与がスタートした。
- ・春の定期多売期でもあることから、グループ会社との連携施策を実施して購入率の向上を図っており、総武線ユーザーとの親和性が高いシャポーについても特典を用意した。

（参考：キャンペーン内容）

対象期間に以下条件を達成したユーザーの中から抽選で 500 名に JRE POINT を 1,000 ポイントプレゼント。

<条件>

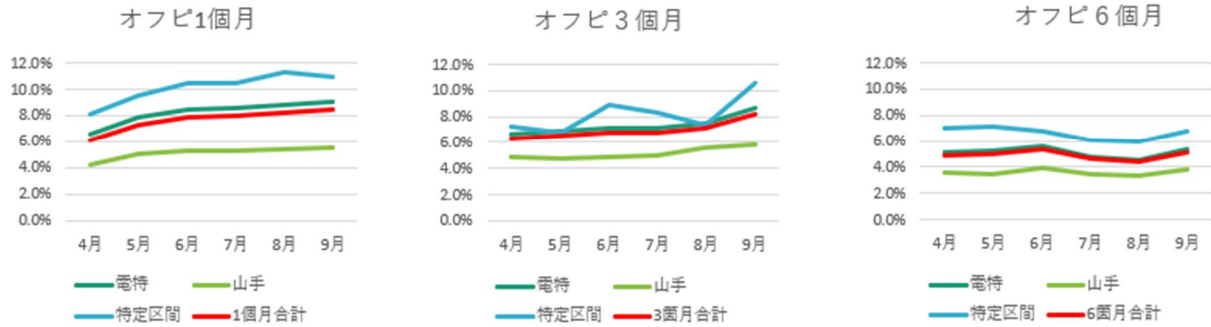
- ・「オフピーク定期券」の Suica を JRE POINT WEB サイトに登録
- ・シャポー各店で、「オフピーク定期券」で期間中合計 2,000 円（税込）以上ご購入

<期間> 2024 年 3 月 25 日(月)～4 月 30 日(火)

■タリフ別分析

データ対象：オフピーク定期券のタリフ（山手線内・電車特定区間）・通用期間別のオフピーク定期券発売実績を分析し、利用割合が低いエリアに対し、集中的に宣伝展開を実施。

◎オフピーク定期券購入率推移（期間別・タリフ別）



属性

○山手線タリフ完結のオフピーク定期券利用者の割合が低い

→私鉄駅構内で交通広告の展開（2024年2月～3月）

- ・山手線タリフ完結は JR 区間が短く、運賃単価も低廉なため、割安感を感じづらいと推測し、連絡定期券ユーザーへの訴求を意図した。
- ・PASMO 連絡定期券からの乗り換えも狙った。

媒体名	備考
Tokyo Metro Vision（TMV）	銀座線、丸ノ内線、日比谷線、東西線、千代田線、有楽町線、副都心線、半蔵門線、南北線
Metro Concourse Vision	銀座、日本橋、上野、新宿、池袋、秋葉原、六本木、恵比寿、有楽町、溜池山王、明治神宮前（原宿）、飯田橋、豊洲、高田馬場、北千住、虎ノ門ヒルズ
Smileビジョン	
東横渋谷ビッグ8	
渋谷スーパーボードA-1	
京王フラッグ	
渋谷丸柱集中貼り	
しぶにしデッキシート	
池袋オレンジボード	
池袋中央フラッグ	
池袋プレミアムセット2	
池袋ワイドボード	
新宿ストリートセット	
新宿南口Vフラッグ	
横浜スーパーボード	
横浜フラッグ	
横浜ビッグ8	
北千住ワイドボード	

○オフピーク定期券の導入前後における混雑緩和状況

■オフピーク定期券導入前後の混雑率（主要線区）

線名	区間	混雑率（％）								
		導入前						導入後		
		2018 年度			2022 年度			2023 年度		
		前	ピーク	後	前	ピーク	後	前	ピーク	後
東海道線	川崎→品川	175	191	141	132	134	103	140	151	108
横須賀線	武蔵小杉→西大井	160	197	152	105	124	103	108	134	106
中央線（快速）	中野→新宿	164	182	137	130	139	114	123	158	133
中央線（各駅停車）	代々木→千駄ヶ谷	79	95	73	60	81	52	60	92	64
京浜東北線	川口→赤羽	132	171	122	108	142	103	112	150	110
常磐線（快速）	三河島→日暮里	128	154	110	100	128	104	106	137	105
常磐線（各駅停車）	亀有→綾瀬	119	152	107	102	106	109	116	120	115
総武線（快速）	新小岩→錦糸町	172	181	137	133	131	96	142	148	105
総武線（各駅停車）	錦糸町→両国	154	196	146	105	127	108	108	141	113

※混雑率はピーク前・ピーク・ピーク後の1時間毎の平均。

※オフピーク定期券導入直前の2022年度はコロナの影響により全体的に混雑率が低く、また、2023年度の混雑率はコロナ5類移行を受け増加しているが、2018年度の混雑率と比較すると減少している。