

(資料2)

委員ご質問 補足説明資料

東日本旅客鉄道株式会社

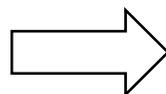
なぜ運賃改定が必要なのか

- 運賃改定を実施しなければ、平年度のフリー・キャッシュフローは▲501億円／年と見込まれます。
- 上場企業として求められる株主還元や、法定債務（鉄道施設購入長期未払金）の償還等の財務キャッシュフローも考慮しなければなりません。
- 当社としては運賃改定により、必要な資金を安定的に確保することで、今後の設備投資（P2）を着実に実施し、お客さまのさらなる利便性向上を図ってまいります。

鉄道部門の収支の実績および推定

(単位：億円)

	2023年度 (実績)	2026~2028年度 (3年間平均)	
		現行	申請
収入	18,733	19,465	20,346
原価	18,785	20,376	20,376
差引	▲52	▲911	▲30



収入・原価から推定

(単位：億円)

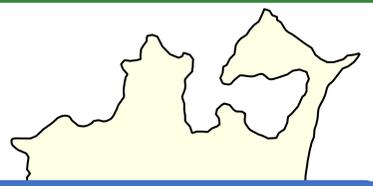
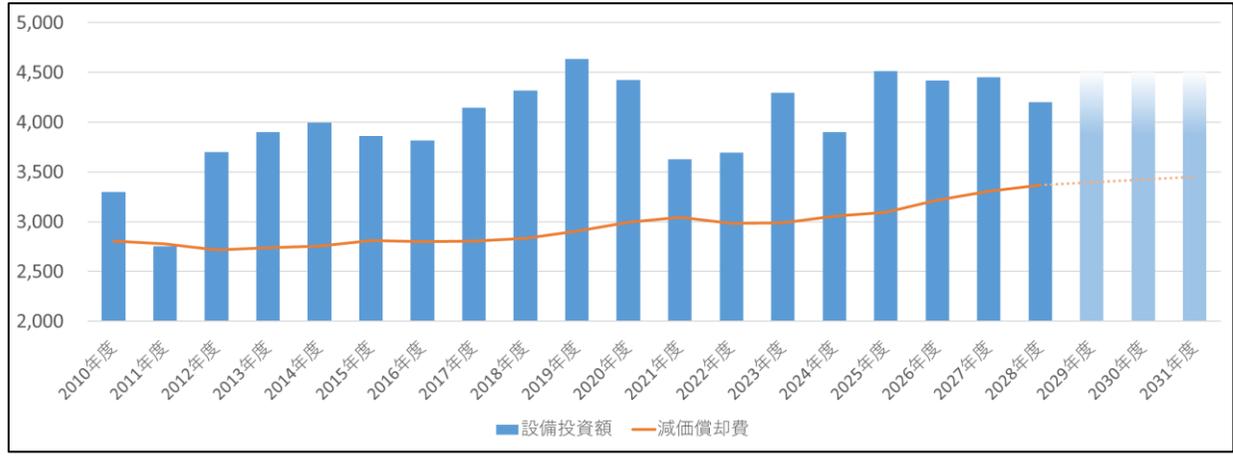
	2023年度 (実績)	2026~2028年度 (3年間平均)	
		現行	申請
営業収益	18,514	19,260	20,141
営業利益	2,312	1,592	2,473
経常利益	1,866	1,127	2,008
当期純利益	1,160	366	1,247
フリー・ キャッシュフロー	36	▲501	379

(参考：2023年度実績)

- 配当金の支払い額：▲396
- 鉄道施設購入長期未払金の償還額：▲40

今後の設備投資について

○ 鉄道事業の設備投資額と減価償却費の実績及び計画 (単位:億円)



首都圏エリア以外

- ✓ 鉄道設備更新
- ✓ 車両新造
- ✓ 大規模地震対策
- ✓ Suicaエリア拡大



鉄道設備更新



車両新造 (仙石線)



大規模地震対策



Suicaエリア拡大

首都圏エリア

- ✓ 鉄道設備更新
- ✓ ホームドア整備
- ✓ 大規模地震対策
- ✓ 駅改良
- ✓ 羽田空港アクセス線



ホームドア整備



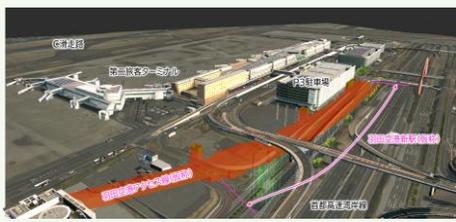
鉄道設備更新



駅改良 (渋谷駅)



大規模地震対策



羽田空港アクセス線

【参考】これまでの首都圏エリアの安全・サービス向上の取組みについて

□ 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	主な輸送サービス
1987～	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 横浜線、京浜東北線（田町～田端間）で快速運転開始（1988年3月） ◆ 南船橋～新木場間、千葉みなと～蘇我間延伸開業（1988年12月） ◆ 西船橋～市川塩浜間新ルート完成 武蔵野線が京葉線へ乗入れ（1988年12月） □ 東海道線在来線初の2階建てグリーン車導入（1989年3月） ◆ 京葉線東京開業、快速運転開始（1990年3月） □ 横須賀・総武快速線に2階建てグリーン車導入（1990年3月） ◆ 成田空港アクセス輸送の開始（1991年3月）
1991～	<ul style="list-style-type: none"> □ 山手線11両編成化、武蔵野線8両編成化（1991年12月） □ 京浜東北線（209系）投入（1993年3月） □ 横須賀線・総武快速線（E217系）投入（1994年12月） □ 横浜線8両編成化（1994年12月） ◆ 埼京線恵比寿駅へ乗り入れ（1996年3月） □ 中央・総武緩行線に拡幅車（E231系）投入（2000年3月）
2001～	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 湘南新宿ライン開業（2001年12月） □ 山手線拡幅車（E231系）投入（2002年4月） ◆ 埼京線・りんかい線相互直通運転（2002年12月） ◆ 湘南新宿ライン増発（2004年10月） □ 湘南新宿ライン、宇都宮線、高崎線にグリーン車導入（2004年10月） □ 常磐線にE531系投入（2005年7月） □ 常磐線にグリーン車導入（2007年3月） □ 中央快速線等に拡幅車（E233系）投入（2007年3月） □ 京浜東北線に拡幅車（E233系）投入（2007年12月） □ 常磐緩行線に新型車両（E233系）投入（2009年9月） □ 京葉線に拡幅車（E233系）投入（2010年7月） ◆ 南武線快速運転開始（2011年3月）
2011～	<ul style="list-style-type: none"> □ 埼京線・川越線に拡幅車（E233系）投入（2013年6月） □ 横浜線に拡幅車（E233系）投入（2014年2月） □ 南武線に拡幅車（E233系）投入（2014年10月） ◆ 上野東京ライン開業（2015年3月） □ 山手線に新型車両（E235系）投入（2016年3月） ◆ 相鉄・JR直通線開業（2019年11月） □ 横須賀・総武快速線に新型車両（E235系）投入（2020年12月）

※ 2023年度末までのものを記載しています。

※ ◆は運行形態に関わるもの、□は車両に関わるものとなります。

□ ホームドアの整備実績

ホームでのお客さま転落や列車との接触を防止するため、東京圏在来線主要路線において、2023年度末までに117駅233番線のホームドアを整備してきました。

年度	駅
2016～	京浜東北線赤羽駅ほか13駅、総武線快速新小岩駅
2019	京浜東北線西日暮里駅ほか11駅、山手線新橋駅ほか3駅、総武線快速成田空港駅ほか1駅
2020	京浜東北線東京駅ほか7駅、中央・総武線各駅停車代々木駅ほか3駅、横浜線町田駅ほか1駅
2021	京浜東北線田端駅ほか1駅、中央・総武線各駅停車錦糸町駅ほか5駅、横浜線橋本駅ほか4駅、常磐線各駅停車柏駅ほか6駅、山手線品川駅
2022	京浜東北線日暮里駅、中央・総武線各駅停車飯田橋駅、南武線立川駅ほか2駅、横浜線矢部駅ほか1駅
2023	京浜東北線大宮駅、中央・総武線各駅停車東中野駅、南武線登戸駅ほか5駅、横浜線小机駅ほか5駅、常磐線各駅停車金町駅ほか3駅

※2016年度以降の整備実績を記載しています。

※駅数は線区単位で計上しています。（有楽町駅の場合、山手線・京浜東北線の2駅）

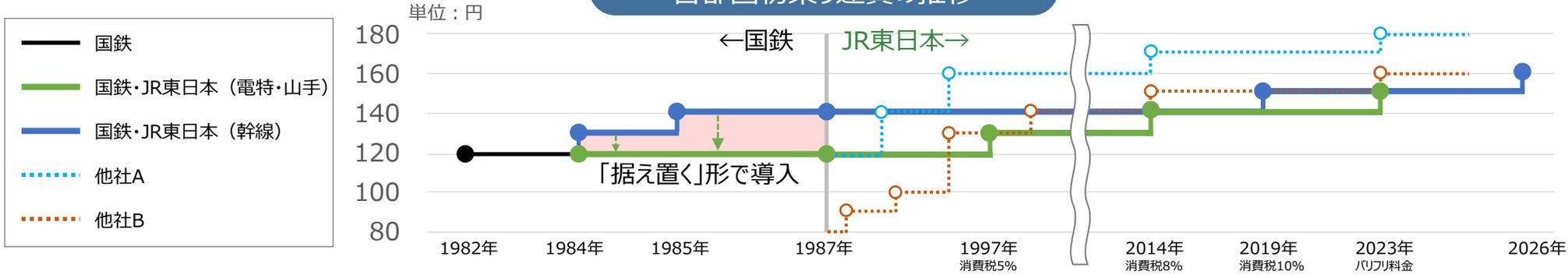
□ 主な新駅の設置

年度	駅
1987～	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～	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） 南武線「小田栄駅」開業（2016年3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」開業（2023年3月）

なぜ電特・山手を廃止し、幹線に統合するのか

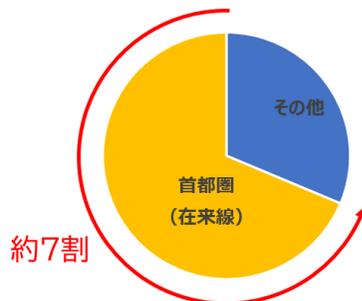
- 電特・山手の運賃は当時の列車の運行形態や他鉄道事業者との競合状況を踏まえ、基本となる幹線運賃から「据え置く」形で導入され、当時の運賃水準のまま約40年が経過しています。

首都圏初乗り運賃の推移

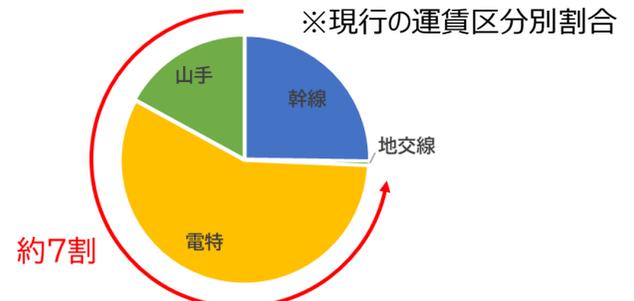


- これまで、首都圏を中心に安全性・利便性・快適性等の向上に積極的に取り組んできておりますが、今後の不足する資金については、今回の運賃改定の増収額で賄いながら、継続的に設備投資を進めてまいります。
- 特に首都圏エリアをご利用のお客さまに対しては、今後計画している設備投資額の約7割程度を首都圏が占めていることを踏まえ、今回の改定案にご理解いただけるよう、丁寧にご説明してまいります。

平年度の設備投資計画額の割合



平年度の増収額の割合



○ 運賃改定に伴う負担抑制策について

■ 普通運賃

✓ JRE POINTが貯まる在来線乗車
ポイントサービス

継続

✓ 複数回乗車でJRE POINTが貯まる
リピートポイントサービス

継続

■ 通勤定期

✓ 通常の幹線運賃よりも割安なオフ
ピーク定期券の設定

継続

✓ モバイルSuica定期券の購入でJRE
POINTが貯まるサービス

継続

■ 通学定期

✓ 大学生より割安な高校生(1割引)・
中学生(3割引)を設定

継続

✓ 幹線の通学定期運賃を据え置き、
割引率も拡大

新規

○ さらなる抑制策として、一定期間、運賃等を据え置く、割り引く等の措置が考えられますが、以下の懸念から、現行の改定案よりも利用者の納得を得ることが困難と考えております。

運賃等の据置や割引によって
増収額が減少

必要な資金を安定的に
確保することができない

今後の設備投資（P2）に影響

利用者の利便確保に影響

一定期間経過後、再度運賃改定が必要
(状況によっては複数回)

運賃改定に要する費用は
数億円～数十億円/回

これらの費用は原価に反映

利用者の負担増加

(補足) 電特・山手の激変緩和措置について

【案A】 現行の増収額を維持しつつ、幹線・電特・山手の引上げ率を一律に設定する場合

- 現行(申請時)の改定案では、電特・山手を幹線に統合の上、幹線の引き上げ率を4.7%としていますが、電特・山手の改定率を抑制するため、幹線・電特・山手の引上げ率を一律に設定し、現行の増収額881億円規模を確保する場合、幹線の引き上げ率は9.8% (+5.1%) と約2倍になります。その場合、幹線利用者の平均乗車キロ付近での現行の改定案の改定額と本案の改定額を比較すると、普通運賃は+70円から+140円へ、通勤定期(6箇月)は+6,790円から+12,190円となり、幹線をご利用いただいている方のご負担が大きくなります。
- また、現行の改定案では、幹線・地交線の増収額の割合は約3割ですが、本案を採用すると幹線・地交線の増収額の割合は約5割となり、負担割合が大きく増加します。
- 首都圏エリアの設備投資額が全体の約7割を占めている中で、首都圏以外のエリアをご利用のお客さまに、増収額の約半分をご負担いただくことは、公平性の観点から納得が得られないと考えております。

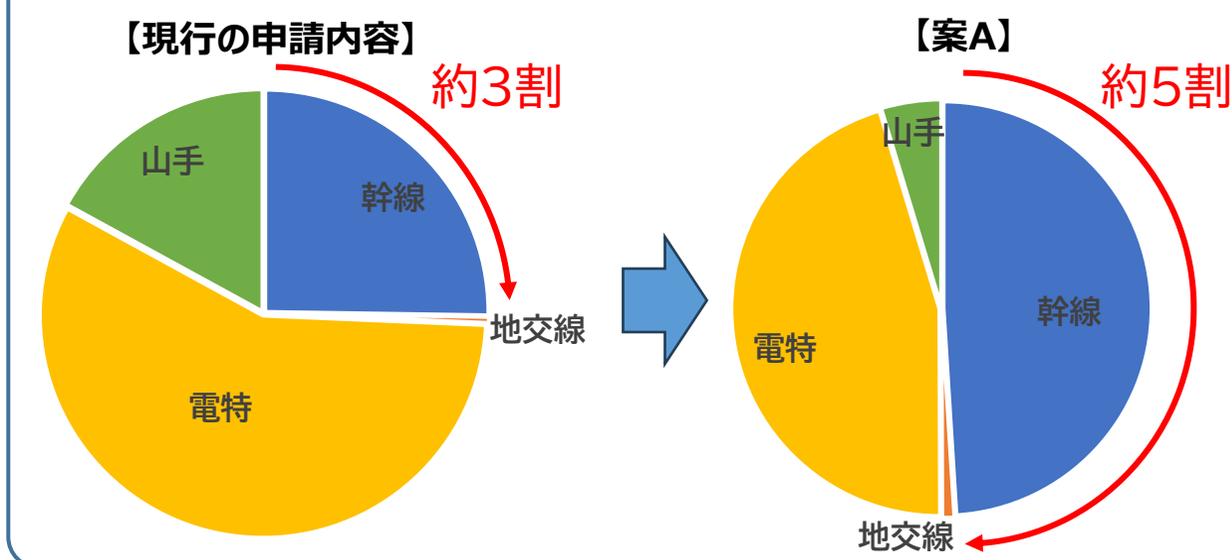
平均乗車キロ付近での改定額の差異

幹線	普通運賃 (きっぷ)	通勤定期 (6箇月)
現行運賃	1,340円	85,540円
申請額	1,410円 (5.2%)	92,330円 (7.9%)
	+70円	+6,790円
案A	1,480円 (10.5%)	97,730円 (14.3%)
	+140円	+12,190円

平均乗車キロ：普通72km、通勤31km

※カッコ内は改定率

平年度の増収額の割合 (現行運賃区分別割合)

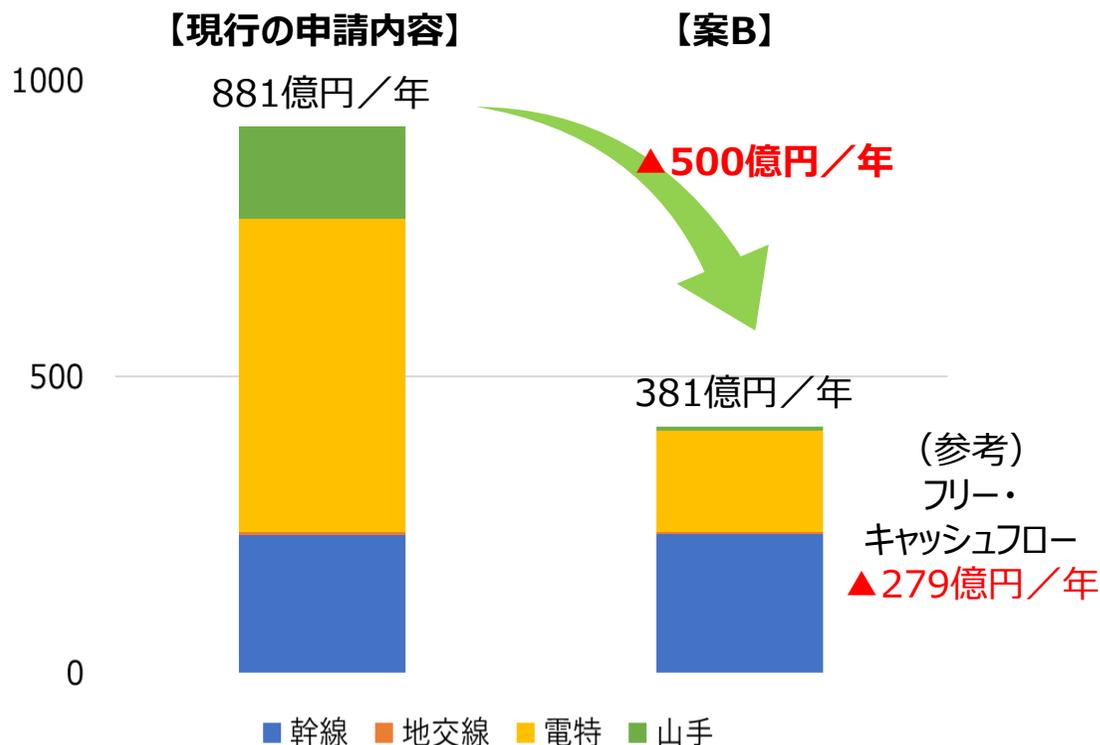


(補足) 電特・山手の激変緩和措置について

【案B】 幹線の引き上げ率（4.7%）と同程度、電特・山手線内運賃を改定する場合

- 現行の増収想定額が、381億円／年（▲500億円／年）となり、今後も鉄道事業をサステナブルに運営していく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ります。
- 仮に増収額が▲500億円／年となった場合、金額の規模感としての例をお示しすると、当社が首都圏で推進しているホームドアを中心としたバリアフリー整備計画は、2026～2035年度で約4,000億円、単純平均で約400億円／年であり、バリアフリー整備が実施できない規模の影響額となります。

平年度の増収額（現行運賃区分別割合）



バリアフリー整備計画における整備額
(計画期間：2026.4～2036.3)

項目	整備額
設置・改良費	2,551億円
更新費	707億円
維持管理費等	585億円
期間計	3,842億円

※2022年4月に提出した計画

(補足) 電特・山手の激変緩和措置について

【案C】 電特・山手の通学定期のみ改定額を抑制する場合

【前提】 現在の改定案における通学定期利用者（山手線内）への影響について

乗車距離に応じて改定率が高くなっていますが、**影響人員割合としては大きいものではないと考えております。**

- ・1-10kmは、**山手線内利用者の85%**を占めておりますが、現行も電特と同額であり、幹線への**1段階の改定**に留まります。
- ・11-15kmは、幹線への2段階の改定となりますが、改定額は1箇月あたり**最大1,180円**に留まります。
- ・16km以上は、改定率が他の区間と比較して高くなりますが、影響人員は**山手線内利用者の2%（約0.2万人）**です。

【影響人員・改定額・改定率】 ※20kmまで

通学 (大学)	人員 (1か月あたり)	割合	改定額 (1か月あたり)	改定率
1-10km	約6.6万人	85%	320～530円	9.6～20.0%
11-15km	約1.0万人	13%	990～1,180円	23.4～23.9%
16km-	約0.2万人	2%	1,630～1,910円	31.5～32.1%

※通学定期は最短経路で発売するため、基本的には最大18kmまでの発売となる

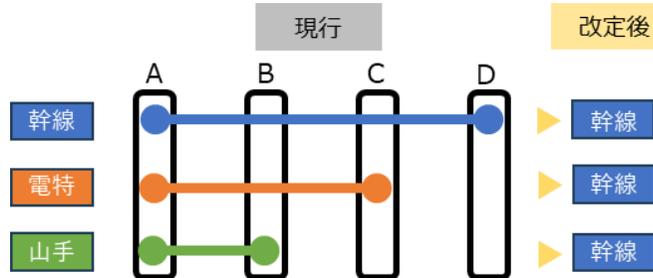
【通学定期券(1箇月)の割引率比較】 ※20kmまで

運賃 区分	現行			改定		
	大学	高校	中学	大学	高校	中学
山手	66.0%	69.4%	76.2%	65.5%	69.0%	75.9%
電特	64.8%	68.3%	75.4%	65.5%	69.0%	75.9%
幹線	63.3%	67.0%	74.3%	65.5%	69.0%	75.9%
地交	61.9%	65.8%	73.4%	64.2%	67.8%	75.0%

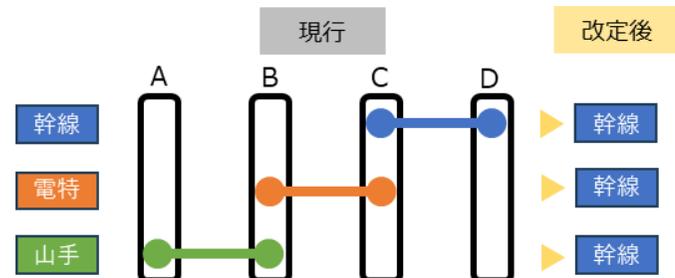
改定後の幹線・地交線は据置きのため、割引率が拡大

- これまでも**首都圏を中心に安全性・利便性・快適性等の向上に積極的に取り組んできており、今後も継続して設備投資を進めてまいります。**移動の対価として設定している**運賃の公平性**や**幹線エリアとのバランス**、**今後の設備投資による安全対策やサービス向上等のメリット**を享受する観点からも、**通学定期利用者も幹線と同等レベルのご負担をお願いいたします。**

【例】運賃区分見直しによるメリット（移動の対価として設定している運賃の公平性を保つ）



現行：同一路線を利用しても区間により運賃が異なる
見直し：移動の対価として同一の運賃区分となる



現行：同一距離を利用しても区間により運賃が異なる
見直し：移動の対価として同一の運賃となる

えきねっとに関するご意見について

○ えきねっとの利用が難しい方への配慮

- これまでもサイトのWEBデザイン変更や、よくあるお問い合わせのポップアップ表示化など改善を進めてまいりました。2025年秋頃には新幹線の早期予約サービスや運休・遅延等発生時の予約変更等について機能を拡充する予定です。
- 引き続き、お客さまからのご意見等も踏まえ、利用しやすさ向上・サービス改善に向け取り組んでいきます。

○ えきねっとQチケについて、JRグループ全体で導入すること

- JR各社の事情もあるため、「えきねっとQチケ」については現時点で当社エリアでのみご利用いただける施策としています。今後の展開については、JR他社とも引き続き連携していきます。
- なお、JRグループ全体としては、ネット予約した商品をJR各社の券売機等で受取可能にしているなど、相互利用での利便性向上施策も実施しています。

「えきねっとQチケ」エリア拡大スケジュール

- ✓2025 年度下期 東京都区内エリアと東北新幹線（東京～郡山）が追加
- ✓2026 年度下期 上信越エリアと上越・北陸新幹線（大宮～新潟、高崎～上越妙高）が追加
- ✓2026 年度末JR東日本エリア全域へ拡大



チケットレスサービス拡充を理由としたみどりの窓口の縮減について

- みどりの窓口については将来的には窓口によらない販売体制へのシフトを目指しつつ、足元の状況を踏まえ、これ以上の縮減は一旦見合わせています。なお、ご利用が多く見込まれる日時に、関東・東北・信越エリアの計47駅で窓口数を増やしたほか、計5駅で臨時窓口を開設して対応を行いました。
- えきねっとの操作性向上やチケットレスサービスの拡充、モバイルSuica中高生通学定期対応、通学定期継続購入時の通学証明書確認省略等、窓口によらず利用可能なサービスを順次拡大しております。
- チケットレス化の指標として、数値目標として掲げている各項目については、この間の取り組みにより、年々向上しています。
- 将来的な窓口によらない販売体制のシフトに向けて、「話せる指定席券売機」の導入拡大や「えきねっと」の利便性向上等、過渡期の不便解消に対応しながら、チケットレス化の浸透状況を踏まえて対応を検討します。

チケットレス化の浸透状況

項目	実績	前年差
えきねっと取扱率	69.9%	+14.7%
自社新幹線のチケットレス比率	60.6%	+4.2%
モバイルSuica発行枚数	約3,500万枚	+800万枚
Suica通学定期におけるモバイルSuica比率	約23%	+7%

※ 数値は2024年度末の実績

進級時における通学証明書の確認件数

モバイルSuicaでの通学証明書確認件数：**前年比約40%**
 ※2025年4月1日～10日の件数

通学証明書等の確認方法の簡素化（通学定期券）



1年目
通学証明書の確認



2年目
在学確認



3年目
在学確認

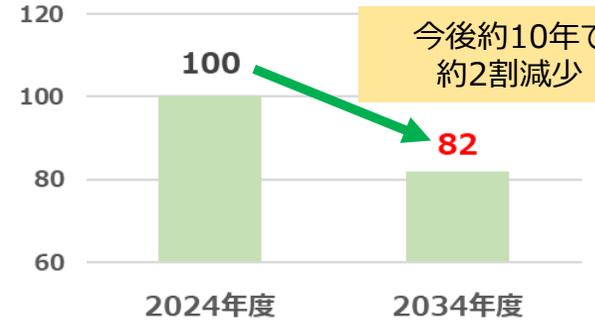
(例) 高校生が通学定期券を購入する場合

チケットレスサービス拡充を理由としたみどりの窓口の縮減について

【窓口によらない販売体制のシフトを図る背景】

- 「シームレスでストレスフリーな移動」の実現に向け、インターネットやスマートフォンによるきっぷ購入の利便性をさらに向上することで、お客さまが駅の窓口や券売機に立ち寄られることなく、シームレスに列車をご利用いただけるよう、乗車スタイルの変革に取り組んでいきます。
- 今後、従事員が減少することやコロナ禍後のご利用状況の変化等、将来にわたる変化を念頭において窓口によらない販売体制を構築します。

■ 駅等の従事員数の減少見込み



これまでの取組み

- ・えきねっとの操作性向上
2021年6月にユーザーインターフェイスを大幅にリニューアル。法人向けに「ビジネスえきねっと」や訪日外国人向けに「JR-EAST Train Reservation」も提供
- ・「タッチでGo！新幹線」・「新幹線eチケット」の導入
交通系ICカードのチャージ残額で新幹線自由席をご利用いただける「タッチでGo！新幹線」の開始(2018年4月)やJR東日本の各新幹線を「えきねっと」で予約いただき、きっぷをみどりの窓口や券売機で受け取ることなく、Suica等でご利用可能な「新幹線eチケットサービス」を開始(2020年3月)
- ・モバイルSuica通学定期券のサービス拡充
モバイルSuicaでの通学証明書のオンラインアップロード対応や(2022年2月)や中高生用通学定期券のサービス開始(2023年3月)
- ・話せる指定席券売機の導入
オペレーターとの通話機能により、割引乗車券等も指定席券売機で購入可能となった(2020年3月開始、2025年4月現在93駅に設置)
- ・団体乗車券のWeb受付サービスの導入(2023年7月3日開始)
団体乗車券の申し込みをwebで受付し、郵送でお客さまにお届けするサービスを開始当初お客さま負担としていた郵送料の無料化(2024年3月1日乗車分から)



タッチでGo! 新幹線



今後の取組み

- ・えきねっとサービス拡充(2025年秋)
3か月前予約の開始
輸送障害時の予約変更機能実装 等



- ・スマホ定期券(仮称)の開始
Suicaエリア外の通勤・通学定期券をスマホアプリで発売(2027年春頃)

2027年春頃

Suica未導入エリアでスマホ定期券(仮称)を見せて利用



改定率の算出方法について

- キロ地帯、券種及び運賃区分によって、改定率は一律ではないことから、ご利用状況等により加重平均して会社全体の平均改定率を算出しています。

改定率の算出イメージ

総括表		改定率 A	改定前収入 B	増収額 A×B
普通運賃	幹線	4.4		
	地交線	5.2		
	電特	10.4		
	山手	16.4		
定期運賃	幹線	通勤	7.2	
		通学	0.0	
	地交線	通勤	10.1	
		通学	0.0	
	電特	通勤	13.3	
		通学	8.0	
	山手	通勤	22.9	合算
		通学	16.8	合算
料金		0.0		
運賃・料金収入合計		③/④	④	③

営業キロ			
	改定率	改定前収入	増収額
1-3	6.7		
4-6	5.3		
7-10	5.0		
11-15	8.3		
...	...		
計	①/②	②	①

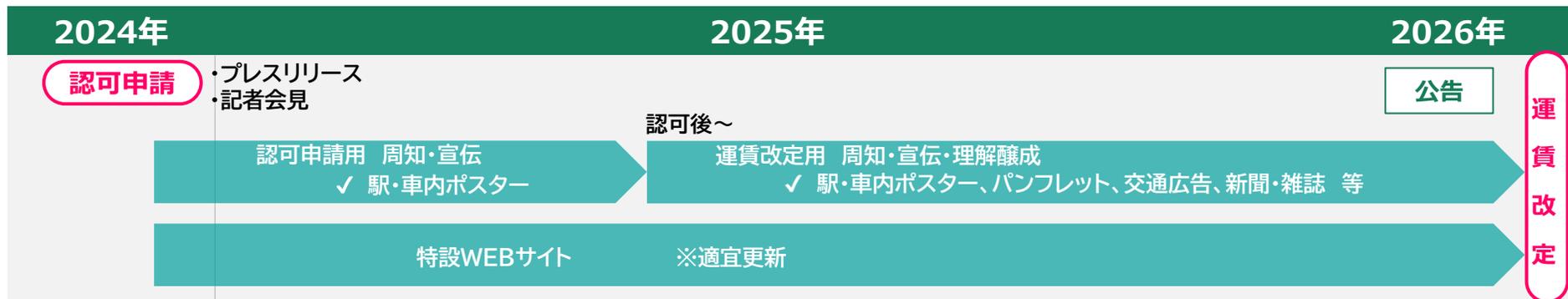
◆ 普通運賃（幹線）の平均改定率
 増収額① ÷ 現行収入② = 平均改定率4.4%

◆ 運賃・料金収入全体の平均改定率
 増収額③ ÷ 改定前収入④ = 平均改定率7.1%

運賃改定と定型約款の変更について

- 運送約款を改正する場合は、定型約款を変更する旨や変更後の定型約款の内容、効力発生時期をインターネットの利用その他の適切な方法により周知する必要があると認識しております。
- 鉄道営業法では運賃や運送条件を加重する改正を行う場合には、7日以上前に公告を行わなければならない旨が定められており、当社としてはこれまでも遵守しております。
- 運賃改定に伴う定型約款の改正については、その合理性について運賃改定の手続きの過程で審議され、認可を受けるものであり、各方面の調整等を行った後に実施されるものであるため、民法第548条の4第1項第2号において規定する、「個別に相手方と合意をすることなく契約の内容を変更することができる場合」に該当し、変更の妥当性は確保された上で実施するものと認識しております。
- 当社は「鉄軌道事業の情報提供ガイドライン」に基づき、運賃改定の目的、概要、改定率などの情報を認可申請時にプレスリリース・記者会見の実施や運賃改定に係る特設サイトの開設、また駅・車内ポスター等を活用して、ご案内を実施しています。
- 認可後から約款改正までの間においても、利用者にわかりやすく丁寧にご案内できるよう、今回の運賃改定の目的や背景、改定内容の周知を様々な方法で丁寧を実施していきたいと考えています。

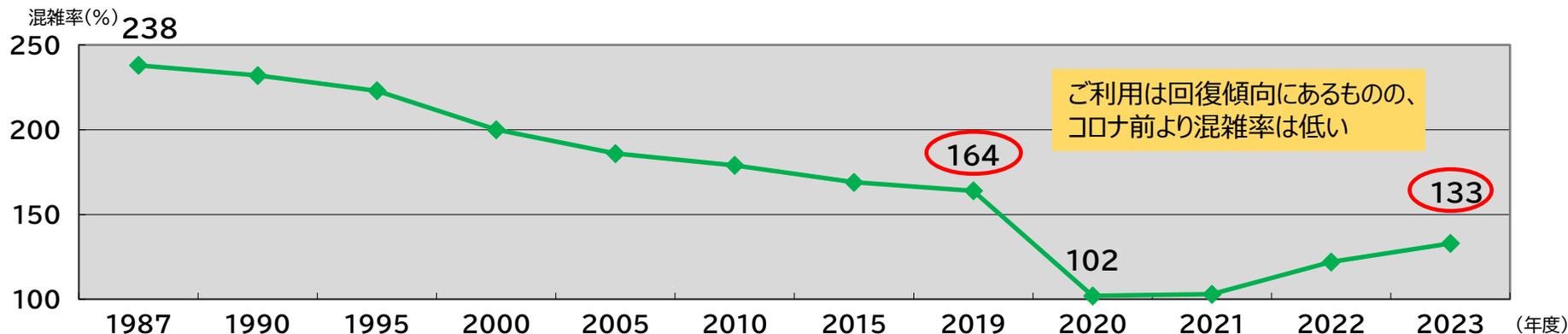
今後のスケジュール（検討中のもの）



コロナ禍前の利用水準に戻りつつあるのでは。運賃改定を行うのであれば、運行本数などについて低下させたサービスは改善すべきではないか。

- 列車の増便等の輸送体系の見直しについては、お客さまのご利用状況にあわせて、都度適切な判断をしながら行っております。
- コロナ禍と比較すれば、ご利用は回復傾向にありますが、コロナ前までには戻っておらず、特に朝ピーク時間帯には過度な混雑に至らないように十分な輸送力を確保できる運転本数としています。
- これまでもインバウンド需要に応じた特急「富士回遊」の増発や着席ニーズにお応えする特急「湘南」の増発を行っております。
- 2025年3月のダイヤ改正より、中央線快速・青梅線に2階建てグリーン車を2両連結し、着席サービスの充実と普通車の混雑緩和を図るとともに、ご利用の増加に伴い、山手線、南武線、武蔵野線、日光線等で増発を行いました。
- 引き続き、お客さまのご利用状況を踏まえながら、適切なダイヤ設定を行ってまいります。

首都圏主要線区 朝ラッシュ1時間の混雑率



遅延の激増や減便が増えているとの記事があったが、運賃改定が遅延解消等に結びつくのか検証が必要ではないか

- 首都圏主要線区における朝ラッシュ1時間の混雑率は、コロナ禍前の水準までは戻っておらず、新しい生活様式の定着にともなうご利用スタイルの変化が見られています。
- 在来線の2024年度における平均遅延時分は0.9分でコロナ前の2019年度と同等になります。
- 在来線の2023年度の輸送障害の要因は、車両故障や設備の故障など当社に原因があるものが約18%、踏切支障や自殺、自然災害などの当社以外の原因によるものが約82%を占めております。
- 遅延の原因の一つである鉄道設備故障の未然防止については、過去の事象を踏まえた原因究明と必要な設備改善などを実施しており、併せてCBM等モニタリング技術を活用した故障の予兆把握と改善により、輸送障害の発生防止に努めていきます。
- また、ソフト面においても輸送障害発生時の早期運転再開に向けたルール整備や、早期ダイヤ平復に向けた運行管理を司る指令員の訓練等を実施しております。
- 運賃改定により必要な設備投資を計画的に進めることで、災害対応強化、設備・車両故障防止、ホーム安全性向上に対応し、列車遅延防止に向けた輸送の安定性向上につながると考えています。

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る。



線路設備モニタリング



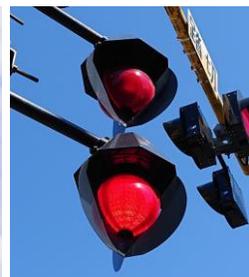
新幹線線路設備モニタリング車

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ている。



障害物検知装置



全方位警報灯



台車モニタリング装置
測定データ演算
・空気ばね圧力
・台車枠・台車部品振動

異常検知

運転台に通知



新幹線台車モニタリング

ワンマン運転による従事員の負担増加が懸念

- ワンマン運転については、人手不足や社員の就労意識の変化などに対応し、鉄道をより効率的でサステナブルな輸送モードに変革を行うために拡大しております。
- ワンマン運転の実施にあたっては、運転士の負荷軽減に向けて、運転席に「乗降確認モニタ」の設置や異常時等に輸送指令室から直接通話・車内放送ができる機能の追加、ホームドアの整備などの安全性向上の取組みや、自動列車運転装置（ATO）、定位置停止装置（TASC）等の整備による輸送安定性への取組みを実施しております。
- 今後もさらなる安全性向上のため、輸送指令室で列車内のリアルタイム映像を確認できる機能や、車両に搭載したカメラで列車が走行する線路内の障害物を検知するシステムなどの早期導入や技術開発を進めていきます。

乗降確認モニタ

運転席に設置した乗降確認モニタで、全てのドアの乗り降りの状況を一目で確認が可能



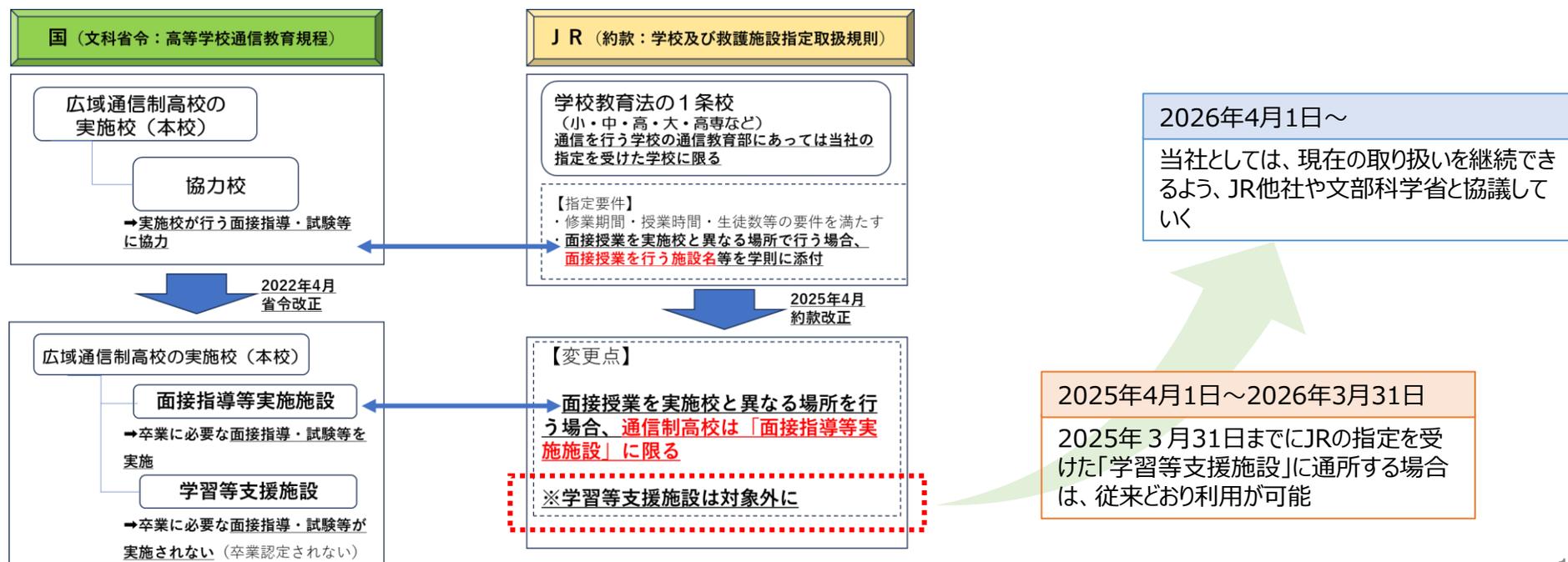
お客さまと輸送指令員の会話

列車内で非常事態が発生し、お客さまが非常通報装置（SOS ボタン）を押した後、運転士が応答できない場合には、輸送指令室に直接つながり、お客さまと輸送指令員が会話することが可能



通信制高校の学習等支援施設（サポート施設）に対する取り扱いについて

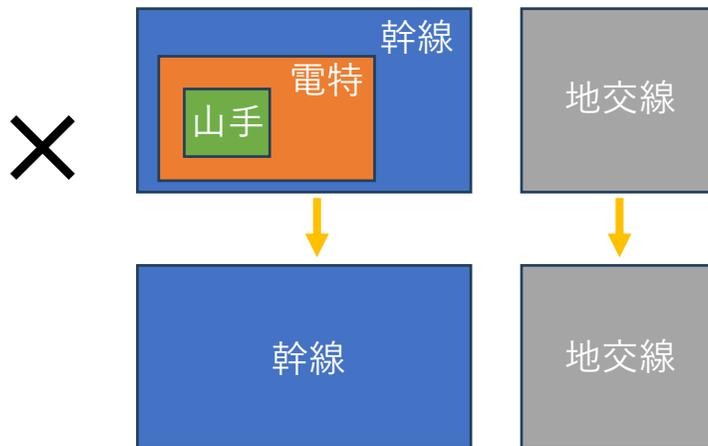
- 通信制高校の生徒は、他の学生・生徒に対する割引の公平性・妥当性の観点から、「卒業に必要な単位習得を目的に通学する場合」に通学定期券及び割引普通回数券の利用を可能としています。
- 2022年4月の文科省令の改正を受け、2025年4月よりJRが定める約款において「学習等支援施設」への通所については、通学定期券及び割引普通回数券の発売の対象外としました。
- しかし、対象の生徒への影響等に鑑み、改正した約款を一律に当てはめる対応とはせず、2025年3月31日までにJRの指定を受けた「学習等支援施設」に通所する場合は、2026年3月31日までは従来どおり通学定期券及び割引普通回数券の利用を可能としています。
- 当社としては今後も、現在の取扱いを継続できるよう、JR他社や文部科学省と協議していきます。



わかりやすい運賃体系について

○ 運賃区分の削減

- 普通運賃
- 通勤定期運賃
(1箇月・3箇月・6箇月)
- 通学定期運賃
(1箇月・3箇月・6箇月)



○ IC≦きっぷの実現

当社管内全エリアにおいて、IC≦きっぷの運賃体系を実現
※小児の一部区界は除く

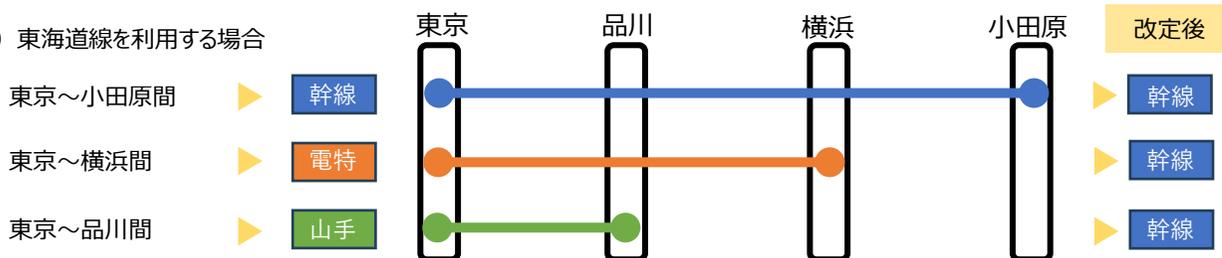
【現在の幹線運賃】

キロ区分	IC	きっぷ
1 ~ 3	147	150
4 ~ 6	189	190
7 ~ 10	199	200
11 ~ 15	242	240
16 ~ 20	330	330

運賃計算のシンプル化

◆ 幹線内の発着区間であっても特例的に適用していた電特・山手が廃止され、適用される運賃が分かりやすくなる。

(例) 東海道線を利用する場合



◆ 改定後は運賃計算経路が必ず「最短経路」となる。

(例) 鎌倉駅(横須賀線)～相原駅(横浜線)ご利用の場合



改定前は最安経路で計算されるが、タリフが統合されることで必ず最短経路での計算となる。

券売機のボタン数削減



ボタン数
32



ボタン数
19に縮減

※電特エリアにおける券売機イメージ

◆ 運賃区分がシンプル化されることで券売機のボタン数が縮減され、お客さまの操作性が向上