
<東京都知事との意見交換>

これまでの混雑緩和の取組みと今後の計画

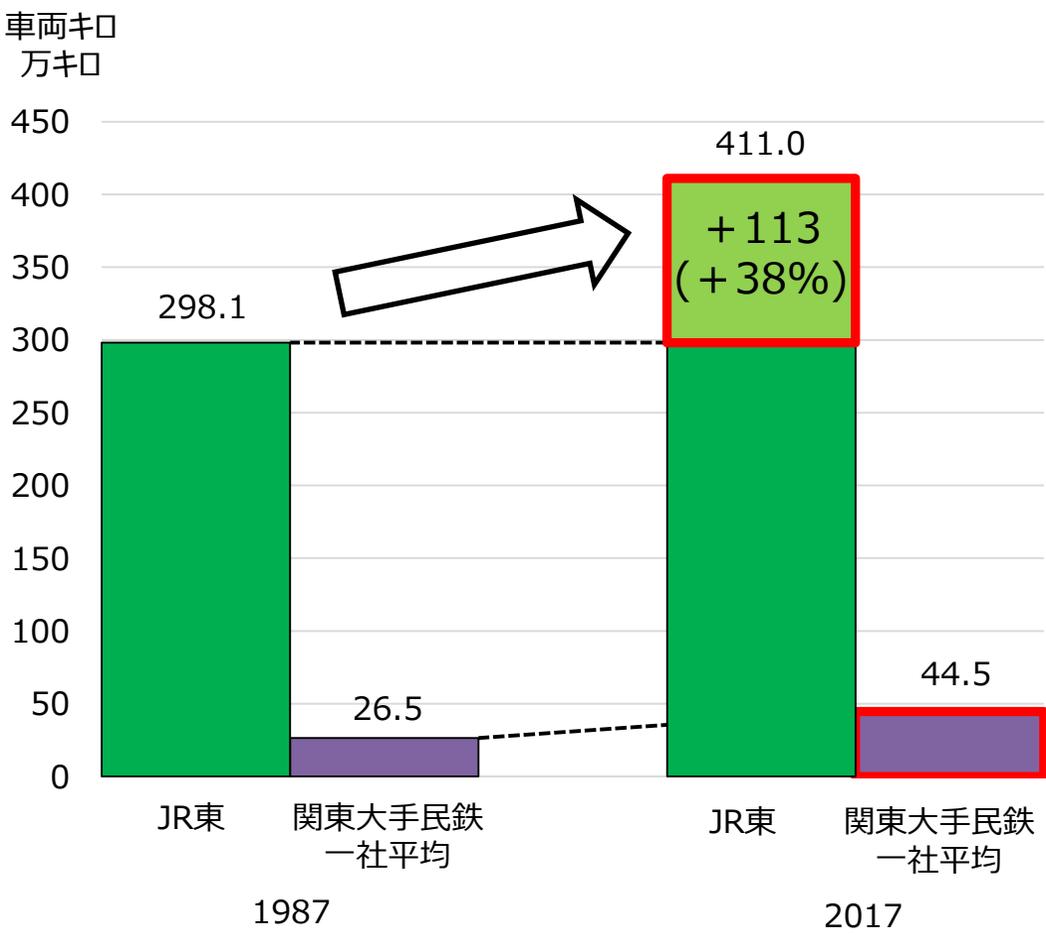
2019年8月20日

東日本旅客鉄道株式会社

首都圏の輸送状況の推移

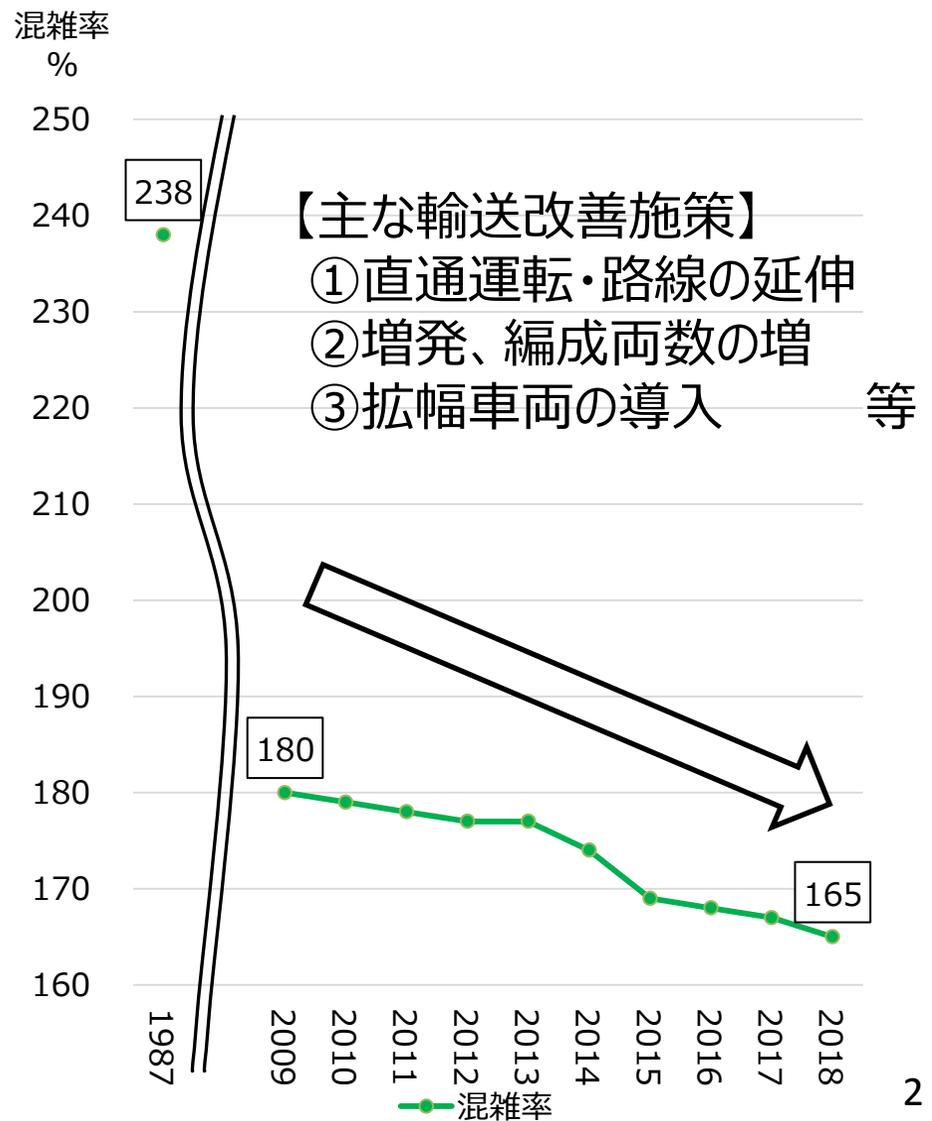
普通列車の輸送力（車両キロ）

関東大手民鉄一社平均の
約2.5倍分の輸送力増強



朝ラッシュ1時間の混雑率

混雑率は大幅に低下



②増発、編成両数の増

○増発

- ・山手線 (デジタルATC化)
- ・京浜東北線 (デジタルATC化)
- ・武蔵野線

等

	混雑率(実績)	
	導入前	導入後
山手線 〔上野→御徒町〕	216% (24本/h) [2006年度]	▲11pt 205% (25本/h) [2007年度]
京浜東北線 〔上野→御徒町〕	225% (24本/h) [2003年度]	▲11pt 214% (26本/h) [2004年度]
武蔵野線 〔船橋法典→西船橋〕	189% (13本/h) [2017年度]	▲12pt 177% (14本/h) [2018年度]

○編成両数の増

- ・山手線(10両→11両)
- ・武蔵野線(6両→8両)
- ・横浜線(7両→8両)

等

	混雑率(実績)	
	実施前	実施後
山手線 〔上野→御徒町〕	271% [1991年度]	▲14pt 257% [1992年度]
武蔵野線 〔東浦和→南浦和〕	259% [1991年度]	▲48pt 211% [1992年度]
横浜線 〔小机→新横浜〕	236% [1994年度]	▲38pt 198% [1995年度]

⇒増発、編成両数の増により、混雑率が低下

③ 拡幅車両の導入

○ 拡幅車両の導入

- ・ 山手線
 - ・ 中央線快速
 - ・ 埼京線
- 等

⇒ 定員の増加により、混雑率が低下

	混雑率(実績)	
	導入前	導入後
山手線 〔上野→御徒町〕	230% [2001年度]	216% [2004年度]
中央快速線 〔中野→新宿〕	208% [2006年度]	194% [2010年度]
埼京線 〔板橋→池袋〕	199% [2012年度]	185% [2017年度]

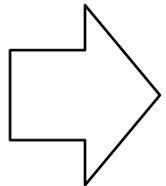
埼京線E233系導入

導入前 205系

導入後 233系



全幅 : 2.80m



全幅 : 2.95m

定員1,424名

定員1,564名

④スムーズBizとの連携

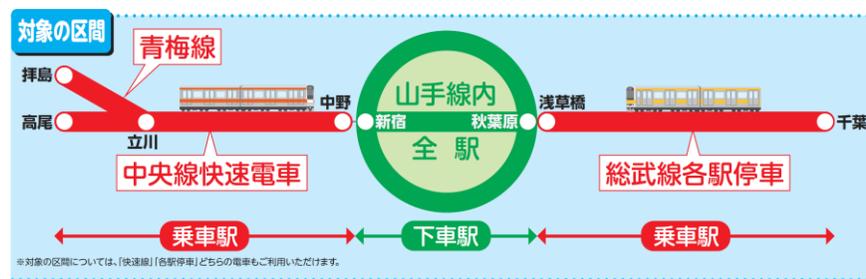
○東京都『スムーズBiz』との連携

- ・臨時列車の設定

2019年7月22日～26日の間、早朝時間帯の山手線及び中央・総武線各駅停車に臨時列車を設定

- ・夏の早起き応援キャンペーン

中央線快速電車及び総武線各駅停車をご利用のお客さまを対象に、早朝出勤・通学に協力された方へ抽選でJRE POINTをプレゼント



- ・山手線エリア内限定！対象店舗でお買い物をするとJRE POINT 5倍キャンペーン

エキナカ店舗で、開店～9:00 までのお買い物でJRE POINT 5倍

⑤ アプリによる情報提供

○JR東日本アプリでの情報提供

混雑情報（山手線）



駅混雑情報

(品川駅、新宿駅、舞浜駅)



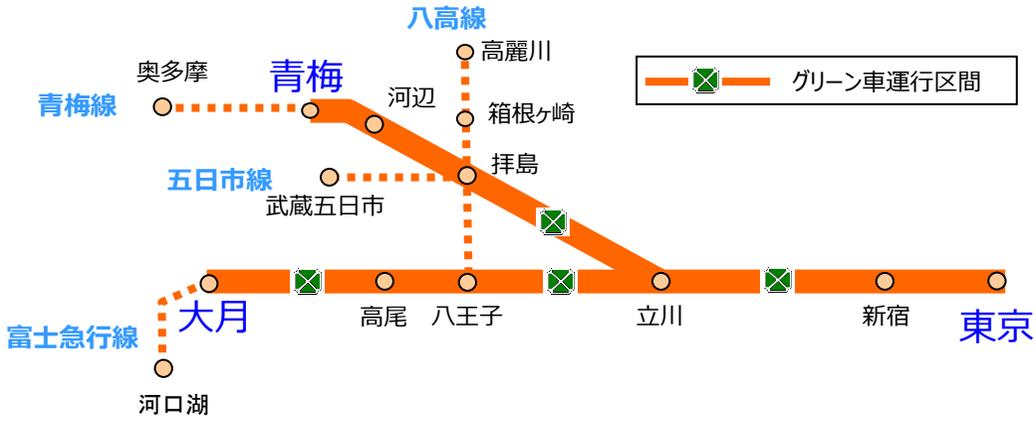
在線位置情報



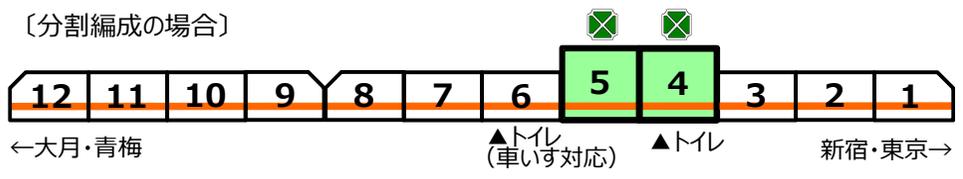
今後の混雑緩和の計画の例 中央線（快速）グリーン車

中央線（快速）に、グリーン車2両増結による着席サービスを導入（12両化）

○グリーン車運行区間



○車両編成



※新4号車に普通トイレ、新6号車に車いす対応トイレを設置

○サービス開始 2023年度末予定



JR東日本グループ経営ビジョン「変革2027」

■「安全・安定輸送のレベルアップ」をベースとして、「目的地を創る」、「駅を楽しく、魅力的に」、「移動を楽しく、快適・便利に」の観点から、お客さまに提供する輸送サービスを質的に変革する。

目的地を創る

JR東日本グループによる
目的地へのマッチング
(元気の観光エリアづくり、
プロモーション強化等)



災害・テロによるリスク低減

メガグループ

慢性遅延の解消

抜本的な輸送混雑緩和

駅を楽しく、魅力的に

各地域でランドマークとなり交流の
価値を高める機能を果たす「駅」へ

細やかな案内を実現



多くの方が集い
行き交う場に



快適な車両の導入

ドライバレス運転の実現

より安全な駅ホーム・踏切の実現

直通運転の拡大

東西軸

南北軸

移動を楽しく、快適・便利に

お客さまのニーズに合わせた付加価値の
高い移動空間と輸送ネットワークを提供



安全・安定輸送のレベルアップ