

羽田空港アクセス線(仮称)の状況

- (1) 羽田空港を取り巻く環境
- (2) 東山手ルートおよびアクセス新線の計画概要
- (3) これまでの経緯

東日本旅客鉄道株式会社
大宮事業本部 総務部 経営経戦ユニット
2026年8月20日

【ご報告】各駅及び路線別のご利用状況の情報開示について

JR東日本ニュース



2026年4月27日
東日本旅客鉄道株式会社

鉄道ご利用状況（旅客輸送量等）の計算方法を見直します

○鉄道のご利用状況（旅客輸送量等）について、「えきねっと」でのご利用が増えていることを踏まえ、より実態を反映した数値を公表することを目的に2026年度より計算方法を見直します。
○今回の見直しに伴い、旅客輸送量や各駅の乗車人員・路線別ご利用状況・ご利用の少ない線区の経営情報に影響が発生する場合があります。
○なお、鉄道運輸収入の内訳は旅客輸送量に基づいて算出しているため、鉄道運輸収入の内訳にも影響が発生する場合がありますが、鉄道運輸収入合計への影響はありません。

1 見直しの概要

鉄道ご利用状況（旅客輸送量等）の計算において、「えきねっと」については、従来乗車券および特急券の乗車変更・払いもどし時、表（従来）のとおり処理していました。しかし、以下の要因により、乗車変更・払いもどしの際に、乗車券および新幹線自由席特急券の旅客輸送量に反映されない件数が増加していることから、実態のご利用状況と旅客輸送量の乖離が大きくなってきています。

- ・「えきねっと」の普及により、乗車変更・払いもどしの手続きが増加していること
- ・2021年度に実施したシステムリニューアルによりクレジットカードでの決済や「予約特決済」に変更したこと

このため、2026年度より計算方法を見直し、「えきねっと」における乗車券および新幹線自由席特急券の乗車変更・払いもどしを旅客輸送量に反映することで、より実態に即したご利用状況をお知らせすることにいたします。

【表：えきねっとでの乗車変更・払いもどし時の処理について】

(従来)			(今回見直し)		
	売上	旅客輸送量		売上	旅客輸送量
乗車券	○	—	乗車券	○	○
新幹線			新幹線		
自由席特急券	○	—	自由席特急券	○	○
新幹線			新幹線		
指定席特急券	○	○	指定席特急券	○	○
在来線			在来線		
自由席特急券	○	○	自由席特急券	○	○
在来線			在来線		
指定席特急券	○	○	指定席特急券	○	○

○：反映する／—：反映しない

2 旅客輸送量・鉄道運輸収入における見直し

(1) 実施時期

2026年度計画・実績公表時より今回の見直しを適用します。

※2025年度実績の計算には一定の時間がかかるため、見直し前の計算方法にて公表し、2026年度第1四半期決算公表時を目途に、見直しを適用した場合の実績を公表予定です。

(2) 見直す項目

① 旅客輸送量

旅客輸送量（定期外＋定期）		○	
		定期外	定期
新幹線		○	—
在来線	関東圏	○	—
	その他	○	—
	計	○	—
合計		○	—

○：見直す項目

② 鉄道運輸収入

鉄道運輸収入（定期外＋定期）		—	
		定期外	定期
新幹線		○	—
在来線	関東圏	○	—
	その他	○	—
	計	○	—
合計		—	—

○：見直す項目

3 各駅の乗車人員・路線別ご利用状況・ご利用の少ない線区の経営情報における見直し

(1) 実施時期

2025年度実績公表時より今回の見直しを適用します。

※併せて、過去に公表してきたデータとの比較のため、見直しを適用した場合の2024年度実績についても参考として公表します。

※計算には一定程度の時間を要するため、2025年度実績公表は2026年度内を目途としています。

(2) 見直す項目

- 各駅の乗車人員
- 路線別ご利用状況：平均通過人員・旅客運輸収入（新幹線・在来線における線区ごとの実績）
- ご利用の少ない線区の経営情報：運輸収入・収支・営業係数・収支率

羽田空港アクセス線(仮称)の状況

- (1) 羽田空港を取り巻く環境
- (2) 東山手ルートおよびアクセス新線の計画概要
- (3) これまでの経緯

（１）羽田空港を取り巻く環境（羽田空港ご利用者数の推移）

（出典：年度別空港管理状況調査）



増加する利用者数

- ・2010年度の再国際化以降、国際線利用者が徐々に増加し、2019年度は対2010年度比で国際線利用者数が約4倍
- ・2024年度利用者数：約8,800万人/年(24.1万人/日)

➡随時、空港機能の強化が図られており、今後も利用者数が増加する想定

(1) 羽田空港を取り巻く環境（羽田空港への鉄道ネットワーク）

現状の羽田空港への鉄道ネットワーク

- 例えば東京駅から羽田空港へ行く場合、浜松町や品川で乗換が必要

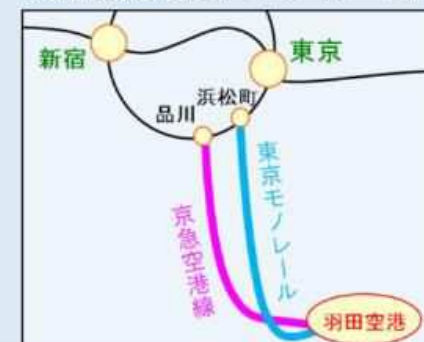
(東京モノレール利用の場合)

東京  浜松町(乗換)  羽田空港

(京急線利用の場合)

東京  品川(乗換)  羽田空港

【既存の鉄道ネットワークイメージ】



諸外国の空港アクセスとの比較(都心との距離が約10kmの空港)

- 羽田空港アクセスについて、海外と比較して距離の割に、所要時間が長い

フランクフルト	⇒ 約10分
コペンハーゲン	⇒ 約12分
チューリッヒ	⇒ 約10分
羽田空港	⇒ <u>約30分(東京)</u>

羽田空港へのアクセス強化・充実が必要

(2) 東山手ルートおよびアクセス新線の計画概要



将来の航空旅客の増加に対応し、更なる利便性向上を図るため、
既存の鉄道ネットワークや既存ストックを活用
⇒羽田空港への**新たな鉄道ネットワーク**整備を検討

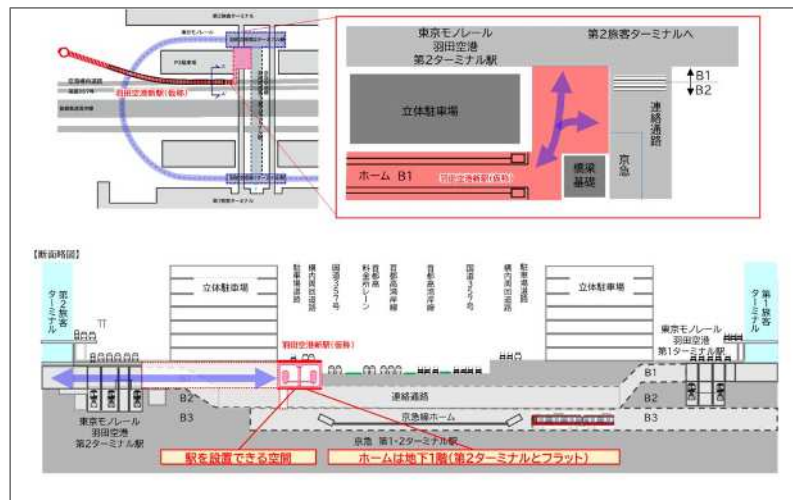


2023年工事着手

(2) 東山手ルートおよびアクセス新線の計画概要

項 目	概 要
工事区間	起点：港区芝浦一丁目、終点：大田区羽田空港三丁目
工事延長	約12.4km
構造形式	トンネル（シールドトンネル、開削トンネル）、高架橋、地平、擁壁（掘割）
対象駅（停車駅）	羽田空港新駅（仮称）〔駅構造：複線地下式 島式プラットフォーム1面2線〕
概算工事費	約2,800億円※
開業予定	2031年度

※概算工事費には、国の空港整備事業のうち、JR 東日本に關係するトンネル本体などの工事費（約 700 億円）を含む。



(3) これまでの経緯

2014年8月	交通政策審議会小委員会で羽田空港アクセス線構想を公表
2015年7月	東京都広域交通ネットワーク検討委員会にて「整備について優先的に検討すべき路線」に位置づけ
2016年4月	交通政策審議会答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」において、「国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」に位置づけ
2018年7月	JR東日本グループ経営ビジョン「変革2027」にて羽田空港アクセス線構想の推進を公表
2019年5月	東京都知事に環境影響評価調査計画書を提出
2021年1月	国土交通大臣より「アクセス新線」の鉄道事業許可を取得
2021年7月	東京都知事に環境影響評価書案を提出
2021年8月	環境影響評価書案の地元説明会を実施
2022年7月	東京都知事に環境影響評価書を提出
2023年1月	関東運輸局より「東山手ルート」における鉄道施設変更認可を取得
2023年3月	国土交通大臣より「アクセス新線」における工事施行認可を取得
2023年4月	羽田空港アクセス線(仮称)の本格的な工事に着手することを公表
2023年6月	「東山手ルート」および「アクセス新線」における工事の起工式を挙行
2024年4月	羽田空港アクセス線(仮称)における高輪築堤等の調査・保存について公表
2025年4月	羽田空港アクセス線(仮称)整備における田町駅付近線路切換工事を実施