

運賃改定の申請について

申請概要

申請: 令和6年(2024年)12月6日

実施予定: 令和8年(2026年)3月

※1987年のJR東日本発足以来初の本格改定

申請内容: 普通旅客運賃、定期旅客運賃(通勤・通学)

改定内容: 値上げ率 7.1% 増収率 5.0% 増収額 881億円/年

運賃改定の主なポイント

- ・「幹線」、「地方交通線」の普通旅客運賃・通勤定期旅客運賃を改定する
- ・「電車特定区間」、「山手線内」の運賃区分を「幹線」に統合する
- ・6箇月の通勤定期旅客運賃の割引率を見直す
- ・家計負担を考慮し、「幹線」、「地方交通線」の通学定期旅客運賃は据置きとする
※「電車特定区間」、「山手線内」は「幹線」に統合するため改定となる

値上げ率(内訳)

- ・普通運賃 7.8%、通勤定期12.0%、通学定期4.9%

● 幹線・地方交通線

運賃区分	普通運賃	通勤定期	通学定期
幹線	4.4%	7.2%	改定なし
地方交通線	5.2%	10.1%	改定なし

● 電車特定区間・山手線内(幹線に統合)

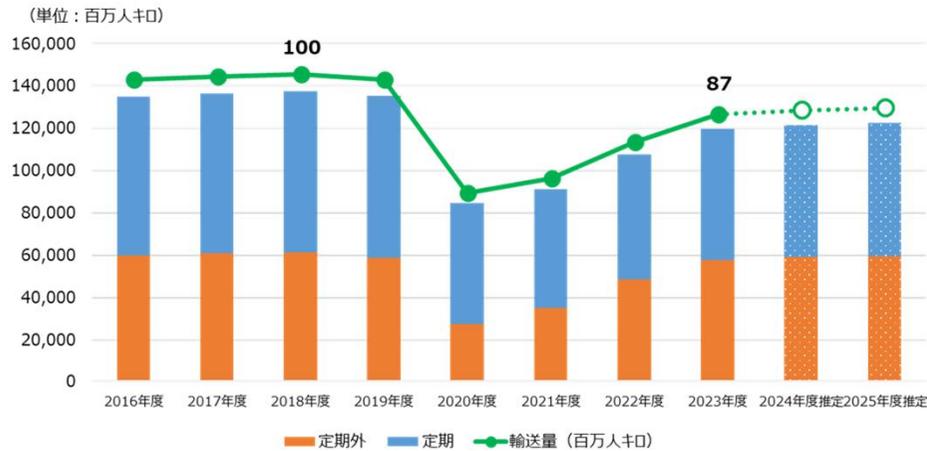
運賃区分	普通運賃	通勤定期	通学定期
電車特定区間	10.4%	13.3%	8.0%
山手線内	16.4%	22.9%	16.8%

※現行運賃に鉄道駅バリアフリー料金を含めた場合の値上げ率

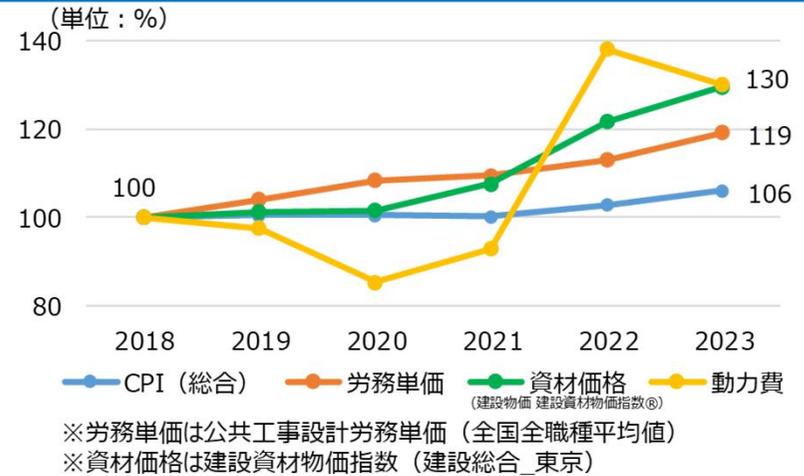
① 厳しい経営環境が継続する見込み

新しい生活様式の定着に伴う鉄道利用の減少や昨今の物価高騰による経費増、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。さらに人材確保・定着に向けた待遇改善等が必要。

新しい生活様式の定着に伴う鉄道利用の減少

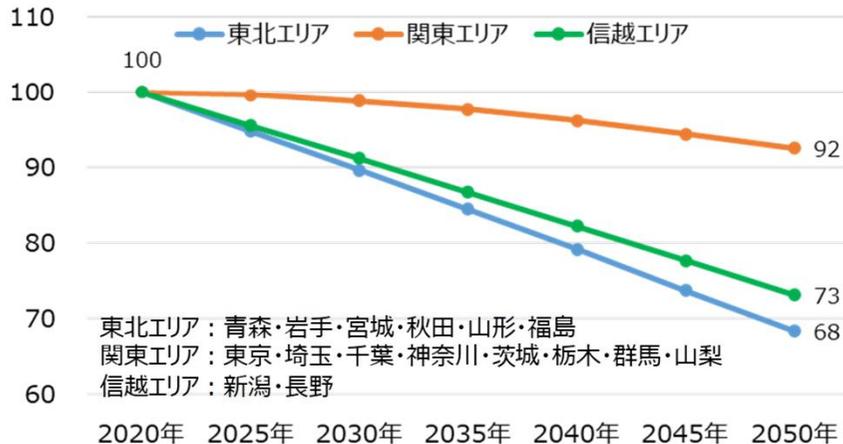


昨今の物価高騰



今後の更なる沿線人口の減少

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年推計)」



人材確保・定着に向けた待遇改善等

採用市場は厳しく、JR東日本の人材募集への応募はコロナ禍前に比べると、約3割に留まっている状況。
 このため、人材確保・定着に向けて待遇改善等を実施。

2023年度	2024年度
<ul style="list-style-type: none"> ベースアップ (+1.84%) 新卒初任給引上げ(+8,000円) 出産祝い金の新設 (20万円) 扶養手当の増額 ウェルカムバック採用導入 	<ul style="list-style-type: none"> ベースアップ (+3.15%) 博士号取得者の初任給引上げ (+25,000円) 奨学金の代理返還制度の新設 難病や障がいのある子どもを育てる社員の勤務見直し

② 鉄道設備の適切な改良・保守作業が不可欠であり、多くの労力と費用が必要

鉄道を安全に運行させるためには、安全投資や技術開発のほか、「車両」「設備」「信号」「架線」等の鉄道設備の適切な改良・保守作業が不可欠であり、多くの労力と費用が必要。

鉄道設備の適切な改良・保守作業



軌道工事



架線設備の検査

鉄道工事における作業環境の改善

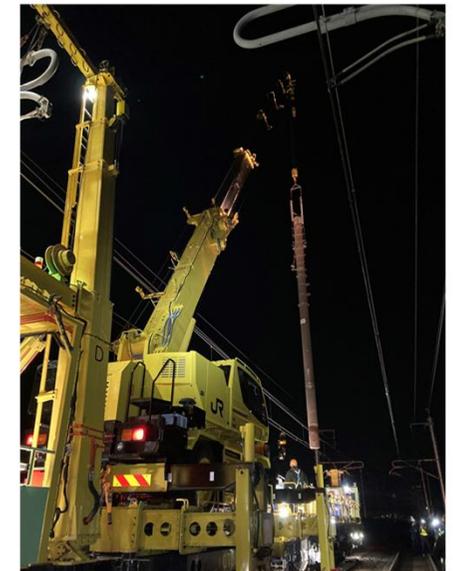
人口減少に伴い、JR東日本管内の鉄道工事従事員は約2割減少見込み。鉄道工事従事員を安定的に確保していくため、施設や作業機器の投資により作業環境の改善を実施。

省メンテナンス化



軌道構造強化（弾性PC化）

作業の機械化

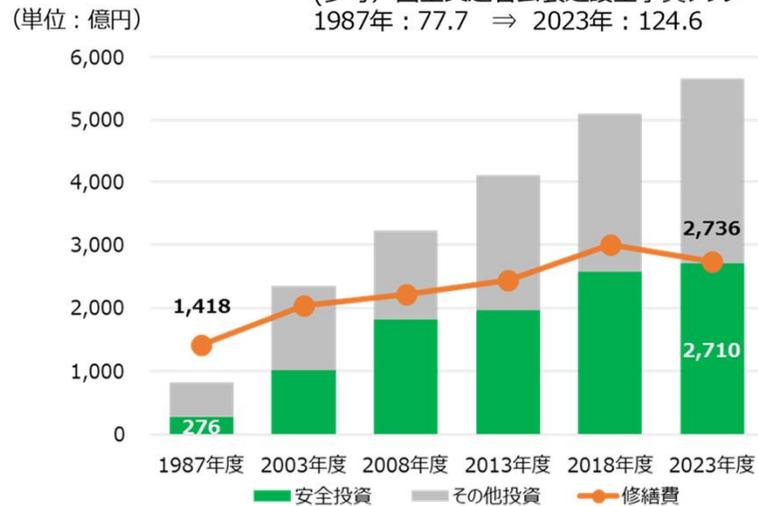


新幹線電化柱建替用保守用車

鉄道設備への安全投資・修繕費の推移

物価上昇に加え、事故や災害を契機として高度な自動列車停止装置や障害物検知装置の整備及び耐震補強対策等を着実に実施するとともに、ホームドア等のバリアフリー設備等を整備してきたため、会社発足以降、安全投資及び修繕費は増加。

(参考) 国土交通省公表建設工事費デフレーター鉄道軌道
1987年：77.7 ⇒ 2023年：124.6

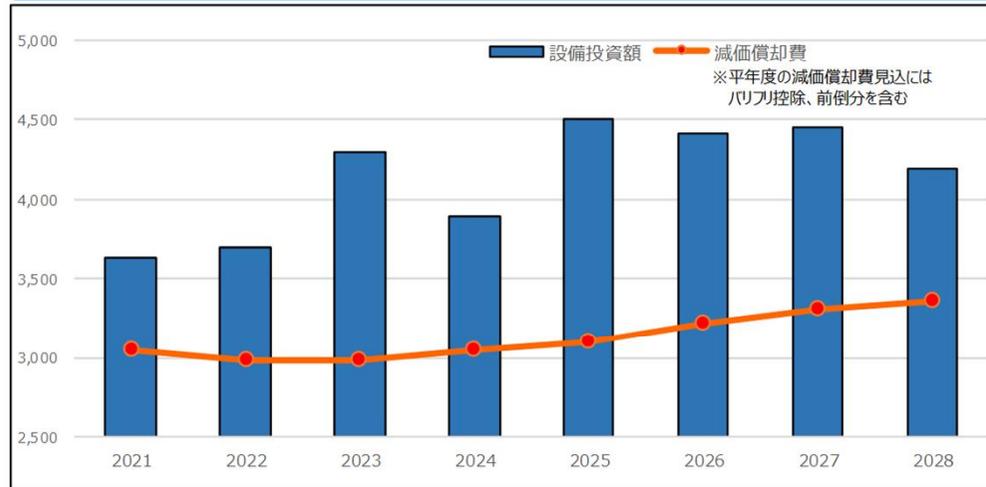


③必要な資金の長期的・安定的な確保が課題

多様化するお客さまニーズ、安全・サービスの維持向上、老朽化した車両・設備の更新、激甚化する災害やカーボンニュートラル等に対応する設備投資や修繕等に必要な資金を長期に亘って安定的に確保していくことが課題。

単位：億円

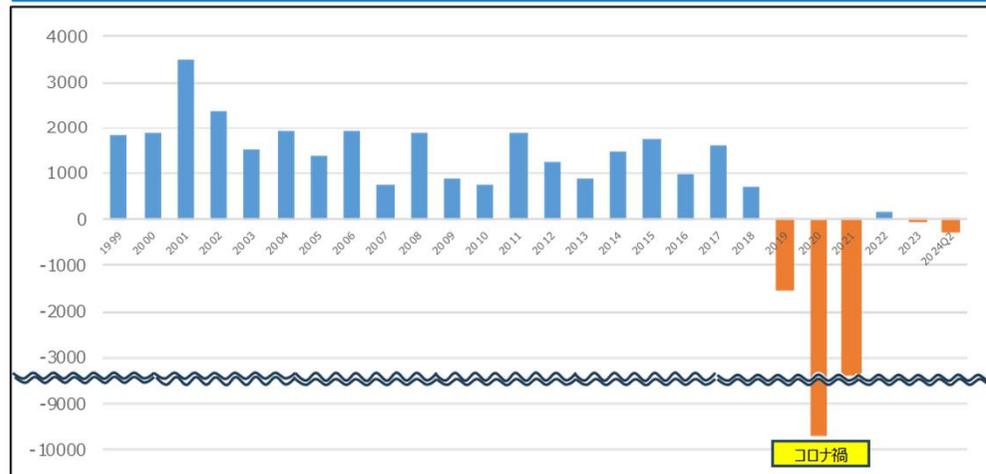
鉄道事業に係る設備投資額と減価償却費の実績、計画



ネット有利子負債/償却前営業利益



フリーキャッシュフローの推移



連結有利子負債及び支払利息の推移



ホームドア整備

整備対象番線の拡大および軽量型「スマートホームドア」導入等による早期整備の実現

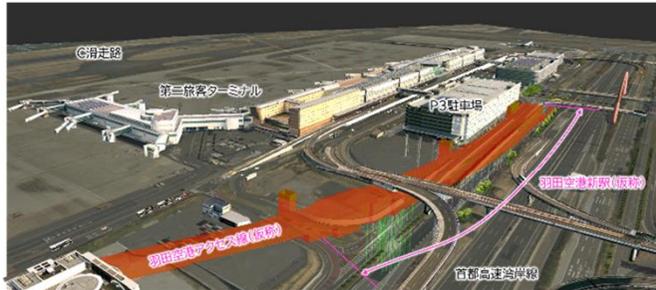


スマートホームドア

ホームドア工事

羽田空港アクセス線（仮称）

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の実現



新駅へのルートイメージ

エネルギー・環境対策

水素ハイブリッド電車の実用化検証等による脱炭素社会への貢献



水素ハイブリッド電車HYBARI（実証試験中）

事故防止対策

新幹線台車モニタリング装置や踏切障害物検知装置の整備等による安全対策の推進



3D式障害物検知装置



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

自然災害に対するリスク低減

大規模地震や激甚化する災害に対する耐震補強対策等の防災対策の推進



大規模地震対策（新幹線高架橋柱）



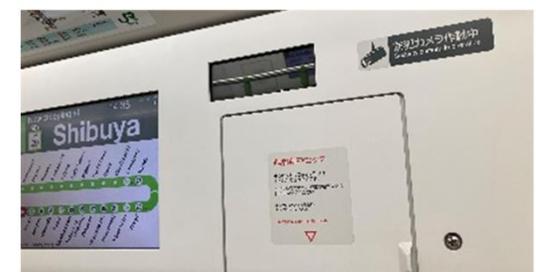
降雨対策（のり面保護工）

防犯対策

駅や車内の防犯カメラ設置による鉄道におけるセキュリティレベルの向上



改札付近の防犯カメラ



車内の防犯カメラ

(1) 普通旅客運賃

○幹線・地方交通線

・10kmまでの運賃

- 区間毎に運賃額を設定する「対キロ区間制」を維持し、4.7%引き上げ、端数整理した額とする。
(初乗り)150円→160円(幹線・地方交通線)

・11km以上の運賃

- 幹線は「賃率×中央キロ」による「対キロ制」を維持し、600kmまでの賃率を4.7%引き上げ、601km以上の賃率は据え置く。
- 地方交通線は幹線賃率を1.1倍した額とする。

○電車特定区間及び山手線内を幹線に統合する。

○JR他社またがり時の運賃

- ・JR各社間の運賃の通算制を維持するため、新たに通算加算方式を導入し、JR東日本の乗車区間分の加算額を設定する。

(2) 定期旅客運賃

○幹線・地方交通線

・通勤定期旅客運賃

- 1箇月及び3箇月は普通旅客運賃の改定相当分を反映し、6箇月定期は「1箇月定期×6箇月×0.90」とする。これにより、6箇月は割引率が平均約1%減少する。

・通学定期旅客運賃

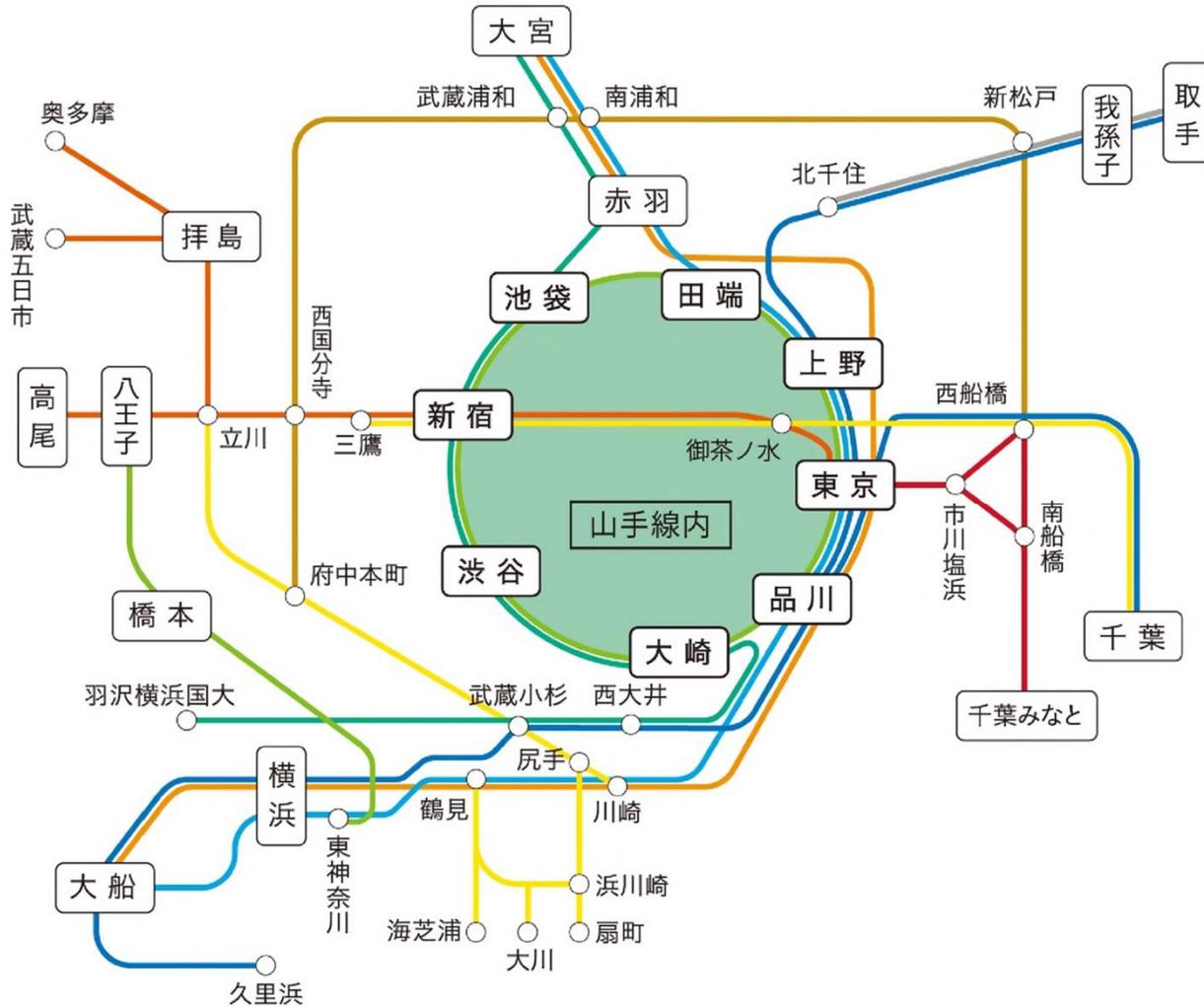
- 据置き。これにより、割引率は約1%増加する。

○電車特定区間及び山手線内を幹線に統合するため改定を行う。

(3) その他運賃・料金

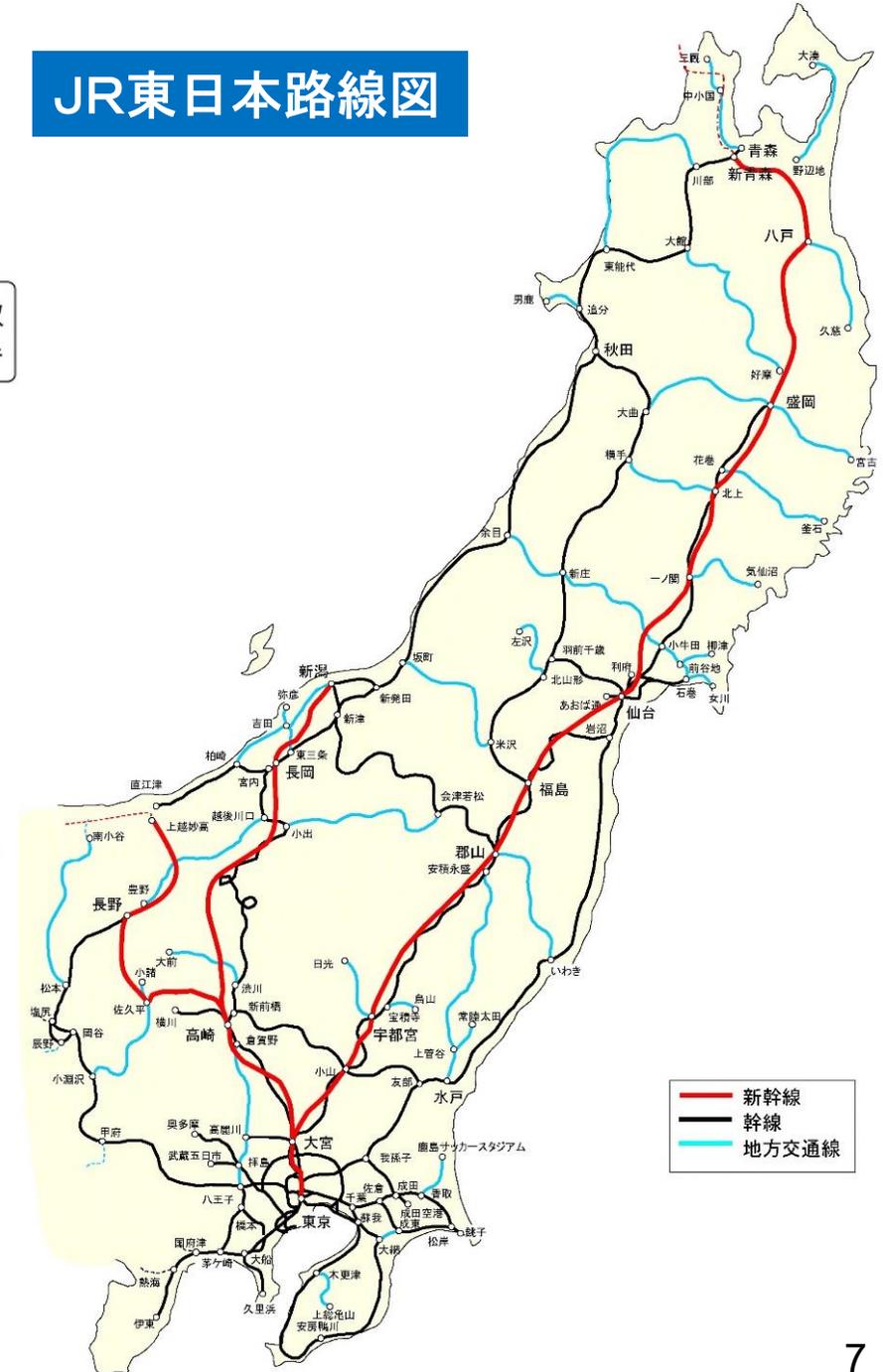
- ・鉄道駅バリアフリー料金を廃止する(廃止後においても、バリアフリー設備は継続して整備する)。
- ・その他の料金(新幹線特急料金含む)は改定しない。
- ・オフピーク定期券は運賃改定後も利用可能範囲を拡大して設定する。

電車特定区間・山手線内エリア



※画像はイメージ

JR東日本路線図



普通運賃の改定内容・改定率①

～100^キまで(現行の山手線内・電車特定区間に鉄道駅バリアフリー料金を含む)

営業キロ	現行			改定 幹線	対山手		対電特		対幹線	
	山手	電特	幹線		差額	値上げ率	差額	値上げ率	差額	値上げ率
1～3	150	150	150	160	10	6.7%	10	6.7%	10	6.7%
4～6	170	170	190	200	30	17.6%	30	17.6%	10	5.3%
7～10	180	180	200	210	30	16.7%	30	16.7%	10	5.0%
11～15	210	230	240	260	50	23.8%	30	13.0%	20	8.3%
16～20	280	320	330	350	70	25.0%	30	9.4%	20	6.1%
21～25	360	410	420	440	80	22.2%	30	7.3%	20	4.8%
26～30	430	490	510	530	100	23.3%	40	8.2%	20	3.9%
31～35	500	580	590	620	120	24.0%	40	6.9%	30	5.1%
36～40	—	660	680	720	—	—	60	9.1%	40	5.9%
41～45	—	740	770	810	—	—	70	9.5%	40	5.2%
46～50	—	830	860	910	—	—	80	9.6%	50	5.8%
51～60	—	950	990	1,040	—	—	90	9.5%	50	5.1%
61～70	—	1,110	1,170	1,230	—	—	120	10.8%	60	5.1%
71～80	—	1,280	1,340	1,410	—	—	130	10.2%	70	5.2%
81～90	—	1,460	1,520	1,600	—	—	140	9.6%	80	5.3%
91～100	—	1,620	1,690	1,790	—	—	170	10.5%	100	5.9%

～100キロまで(現行に鉄道駅バリアフリー料金を含まない)

営業キロ	現行			改定 幹線	対山手		対電特		対幹線	
	山手	電特	幹線		差額	値上げ率	差額	値上げ率	差額	値上げ率
1～3	140	140	150	160	20	14.3%	20	14.3%	10	6.7%
4～6	160	160	190	200	40	25.0%	40	25.0%	10	5.3%
7～10	170	170	200	210	40	23.5%	40	23.5%	10	5.0%
11～15	200	220	240	260	60	30.0%	40	18.2%	20	8.3%
16～20	270	310	330	350	80	29.6%	40	12.9%	20	6.1%
21～25	350	400	420	440	90	25.7%	40	10.0%	20	4.8%
26～30	420	480	510	530	110	26.2%	50	10.4%	20	3.9%
31～35	490	570	590	620	130	26.5%	50	8.8%	30	5.1%
36～40	—	650	680	720	—	—	70	10.8%	40	5.9%
41～45	—	730	770	810	—	—	80	11.0%	40	5.2%
46～50	—	820	860	910	—	—	90	11.0%	50	5.8%
51～60	—	940	990	1,040	—	—	100	10.6%	50	5.1%
61～70	—	1,100	1,170	1,230	—	—	130	11.8%	60	5.1%
71～80	—	1,270	1,340	1,410	—	—	140	11.0%	70	5.2%
81～90	—	1,450	1,520	1,600	—	—	150	10.3%	80	5.3%
91～100	—	1,610	1,690	1,790	—	—	180	11.2%	100	5.9%

通勤定期の改定内容・改定率①

～100^{キロ}まで(現行の山手線内・電車特定区間に鉄道駅バリアフリー料金を含む)

- 1 箇月通勤定期運賃は普通運賃の値上げを反映し、割引率を据え置き
- 6 箇月通勤定期運賃は、割引率を見直し

営業キロ	現行						改定		対山手				対電特				対幹線			
	山手		電特		幹線		幹線		1 箇月		6 箇月		1 箇月		6 箇月		1 箇月		6 箇月	
	1 箇月	6 箇月	1 箇月	6 箇月	1 箇月	6 箇月	1 箇月	6 箇月	差額	値上げ率	差額	値上げ率	差額	値上げ率	差額	値上げ率	差額	値上げ率	差額	値上げ率
1	4,280	20,660	4,280	20,660	4,620	22,160	4,910	26,620	630	14.7%	5,960	28.8%	630	14.7%	5,960	28.8%	290	6.3%	4,460	20.1%
5	5,280	25,460	5,280	25,460	5,600	26,920	5,890	31,810	610	11.6%	6,350	24.9%	610	11.6%	6,350	24.9%	290	5.2%	4,890	18.2%
10	5,620	27,060	5,620	27,060	5,940	28,520	6,240	33,700	620	11.0%	6,640	24.5%	620	11.0%	6,640	24.5%	300	5.1%	5,180	18.2%
15	6,290	30,270	6,950	33,480	7,260	34,840	7,840	41,630	1,550	24.6%	11,360	37.5%	890	12.8%	8,150	24.3%	580	8.0%	6,790	19.5%
20	8,290	39,900	9,620	46,290	9,900	47,520	10,480	54,310	2,190	26.4%	14,410	36.1%	860	8.9%	8,020	17.3%	580	5.9%	6,790	14.3%
25	10,630	51,100	12,290	59,120	12,540	60,180	13,120	66,970	2,490	23.4%	15,870	31.1%	830	6.8%	7,850	13.3%	580	4.6%	6,790	11.3%
30	12,970	62,320	14,640	70,350	15,010	72,860	15,600	79,650	2,630	20.3%	17,330	27.8%	960	6.6%	9,300	13.2%	590	3.9%	6,790	9.3%
35	14,970	71,950	17,310	83,160	17,810	85,540	18,720	92,330	3,750	25.1%	20,380	28.3%	1,410	8.1%	9,170	11.0%	910	5.1%	6,790	7.9%
40	-	-	19,980	95,990	20,460	98,220	21,580	105,010	-	-	-	-	1,600	8.0%	9,020	9.4%	1,120	5.5%	6,790	6.9%
45	-	-	22,180	107,210	22,910	110,880	24,100	117,670	-	-	-	-	1,920	8.7%	10,460	9.8%	1,190	5.2%	6,790	6.1%
50	-	-	23,480	120,040	24,250	123,560	25,500	130,350	-	-	-	-	2,020	8.6%	10,310	8.6%	1,250	5.2%	6,790	5.5%
60	-	-	27,900	137,660	28,900	142,560	30,360	150,660	-	-	-	-	2,460	8.8%	13,000	9.4%	1,460	5.1%	8,100	5.7%
70	-	-	32,300	161,710	33,470	167,900	35,190	177,360	-	-	-	-	2,890	8.9%	15,650	9.7%	1,720	5.1%	9,460	5.6%
80	-	-	36,620	185,750	38,010	193,240	40,000	204,100	-	-	-	-	3,380	9.2%	18,350	9.9%	1,990	5.2%	10,860	5.6%
90	-	-	41,270	211,400	42,870	218,580	45,130	232,430	-	-	-	-	3,860	9.4%	21,030	9.9%	2,260	5.3%	13,850	6.3%
100	-	-	45,720	235,440	47,510	243,940	50,320	271,730	-	-	-	-	4,600	10.1%	36,290	15.4%	2,810	5.9%	27,790	11.4%

～100^キまで(現行に鉄道駅バリアフリー料金を含まない)

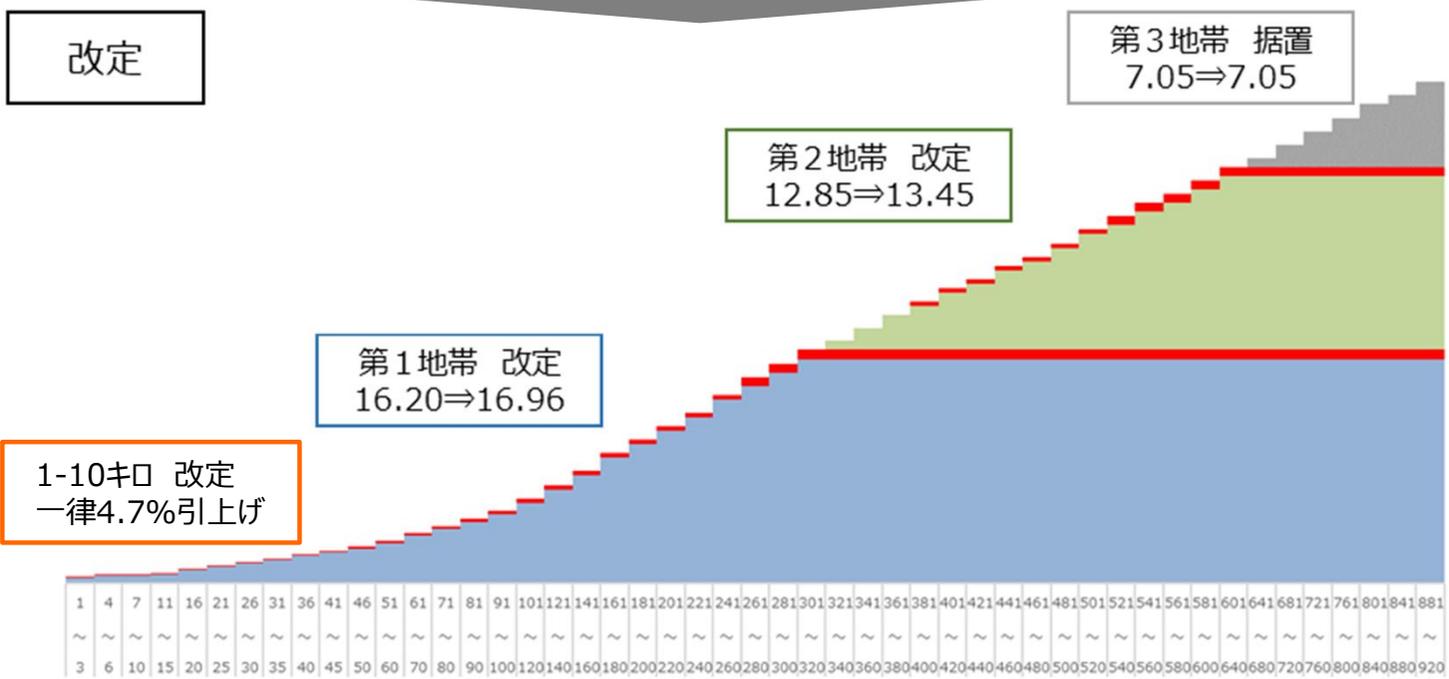
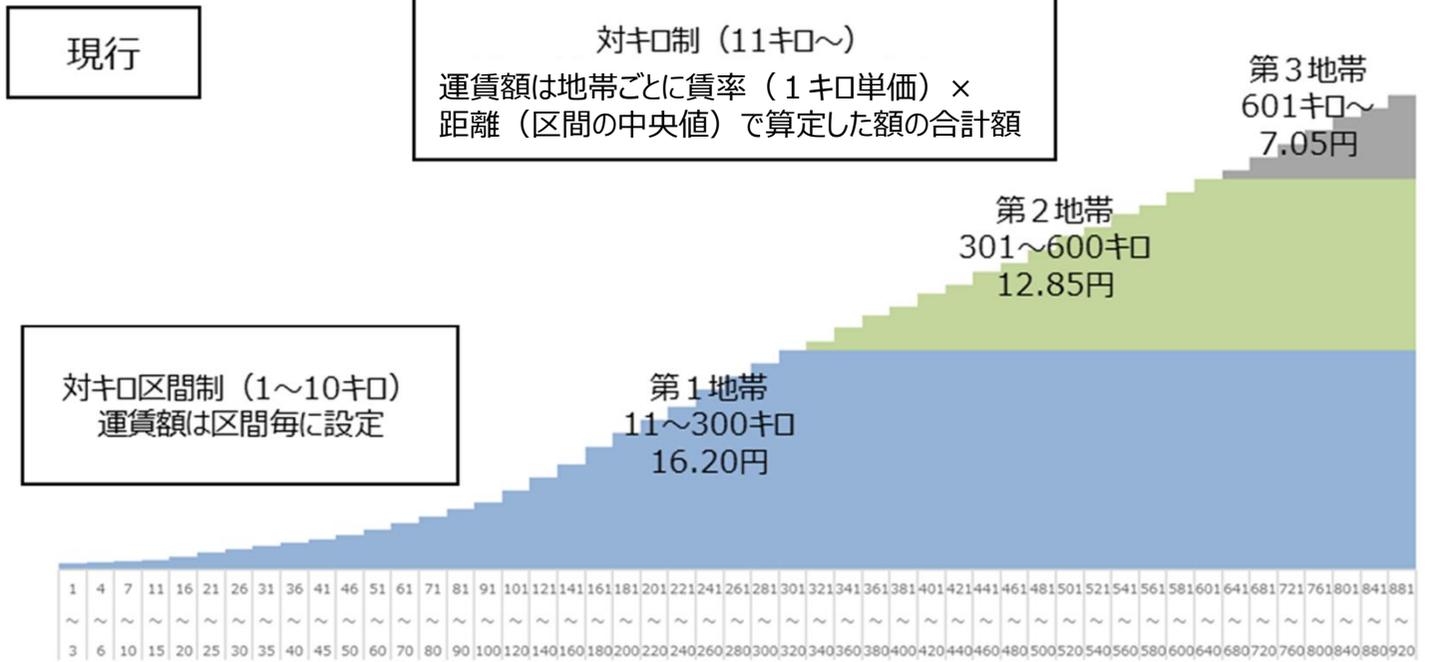
- 1 箇月通勤定期運賃は普通運賃の値上げを反映し、割引率を据え置き
- 6 箇月通勤定期運賃は、割引率を見直し

営業キロ	現行						改定		対山手				対電特				対幹線			
	山手		電特		幹線		幹線		1 箇月		6 箇月		1 箇月		6 箇月		1 箇月		6 箇月	
	1 箇月	6 箇月	1 箇月	6 箇月	1 箇月	6 箇月	1 箇月	6 箇月	差額	値上げ率	差額	値上げ率	差額	値上げ率	差額	値上げ率	差額	値上げ率	差額	値上げ率
1	4,000	19,240	4,000	19,240	4,620	22,160	4,910	26,620	910	22.8%	7,380	38.4%	910	22.8%	7,380	38.4%	290	6.3%	4,460	20.1%
5	5,000	24,040	5,000	24,040	5,600	26,920	5,890	31,810	890	17.8%	7,770	32.3%	890	17.8%	7,770	32.3%	290	5.2%	4,890	18.2%
10	5,340	25,640	5,340	25,640	5,940	28,520	6,240	33,700	900	16.9%	8,060	31.4%	900	16.9%	8,060	31.4%	300	5.1%	5,180	18.2%
15	6,010	28,850	6,670	32,060	7,260	34,840	7,840	41,630	1,830	30.4%	12,780	44.3%	1,170	17.5%	9,570	29.9%	580	8.0%	6,790	19.5%
20	8,010	38,480	9,340	44,870	9,900	47,520	10,480	54,310	2,470	30.8%	15,830	41.1%	1,140	12.2%	9,440	21.0%	580	5.9%	6,790	14.3%
25	10,350	49,680	12,010	57,700	12,540	60,180	13,120	66,970	2,770	26.8%	17,290	34.8%	1,110	9.2%	9,270	16.1%	580	4.6%	6,790	11.3%
30	12,690	60,900	14,360	68,930	15,010	72,860	15,600	79,650	2,910	22.9%	18,750	30.8%	1,240	8.6%	10,720	15.6%	590	3.9%	6,790	9.3%
35	14,690	70,530	17,030	81,740	17,810	85,540	18,720	92,330	4,030	27.4%	21,800	30.9%	1,690	9.9%	10,590	13.0%	910	5.1%	6,790	7.9%
40	-	-	19,700	94,570	20,460	98,220	21,580	105,010	-	-	-	-	1,880	9.5%	10,440	11.0%	1,120	5.5%	6,790	6.9%
45	-	-	21,900	105,790	22,910	110,880	24,100	117,670	-	-	-	-	2,200	10.0%	11,880	11.2%	1,190	5.2%	6,790	6.1%
50	-	-	23,200	118,620	24,250	123,560	25,500	130,350	-	-	-	-	2,300	9.9%	11,730	9.9%	1,250	5.2%	6,790	5.5%
60	-	-	27,620	136,240	28,900	142,560	30,360	150,660	-	-	-	-	2,740	9.9%	14,420	10.6%	1,460	5.1%	8,100	5.7%
70	-	-	32,020	160,290	33,470	167,900	35,190	177,360	-	-	-	-	3,170	9.9%	17,070	10.6%	1,720	5.1%	9,460	5.6%
80	-	-	36,340	184,330	38,010	193,240	40,000	204,100	-	-	-	-	3,660	10.1%	19,770	10.7%	1,990	5.2%	10,860	5.6%
90	-	-	40,990	209,980	42,870	218,580	45,130	232,430	-	-	-	-	4,140	10.1%	22,450	10.7%	2,260	5.3%	13,850	6.3%
100	-	-	45,440	234,020	47,510	243,940	50,320	271,730	-	-	-	-	4,880	10.7%	37,710	16.1%	2,810	5.9%	27,790	11.4%

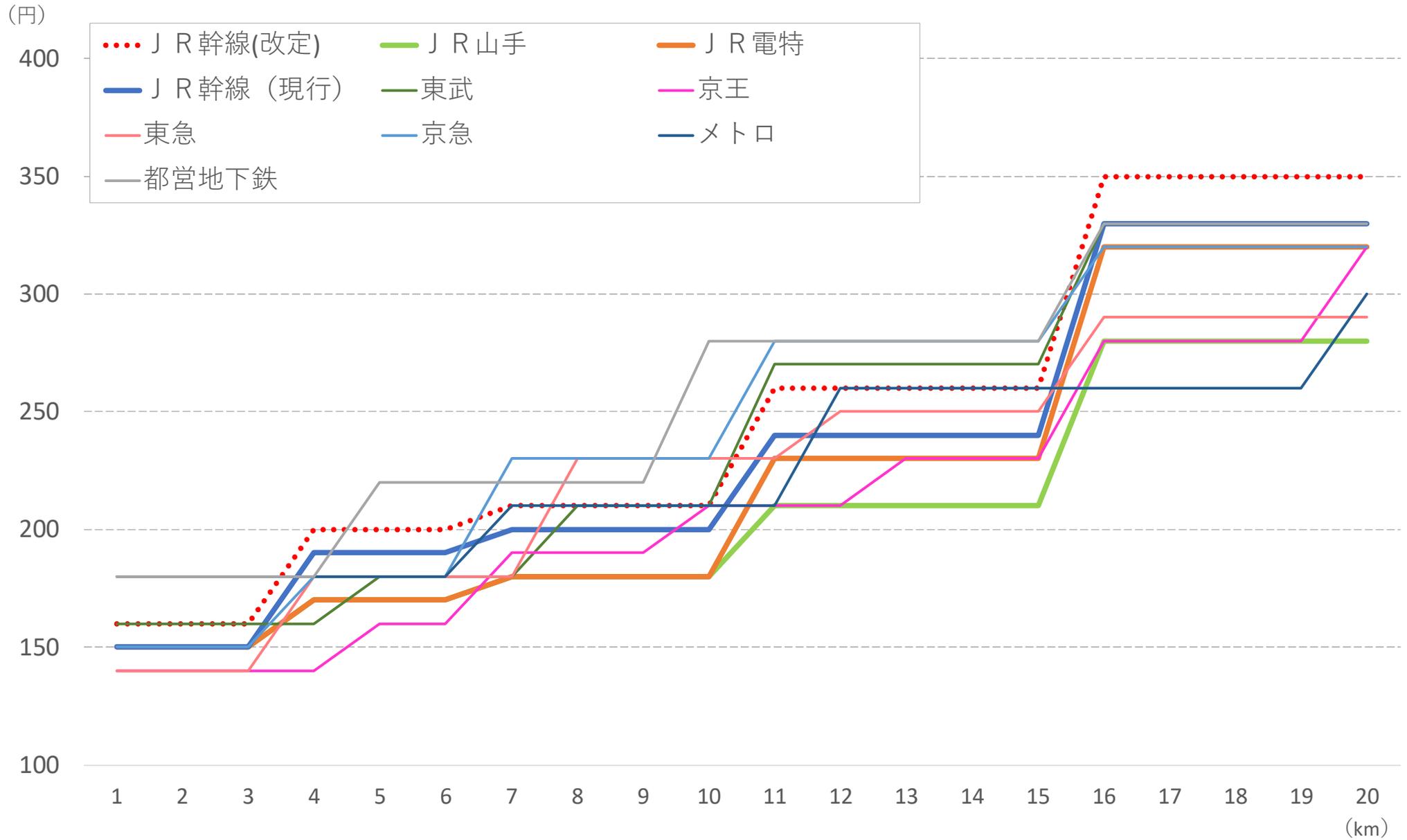
～100^キまで

- 幹線・地交線は据え置き（電車特定区間・山手線内は幹線に統合するため値上げ）

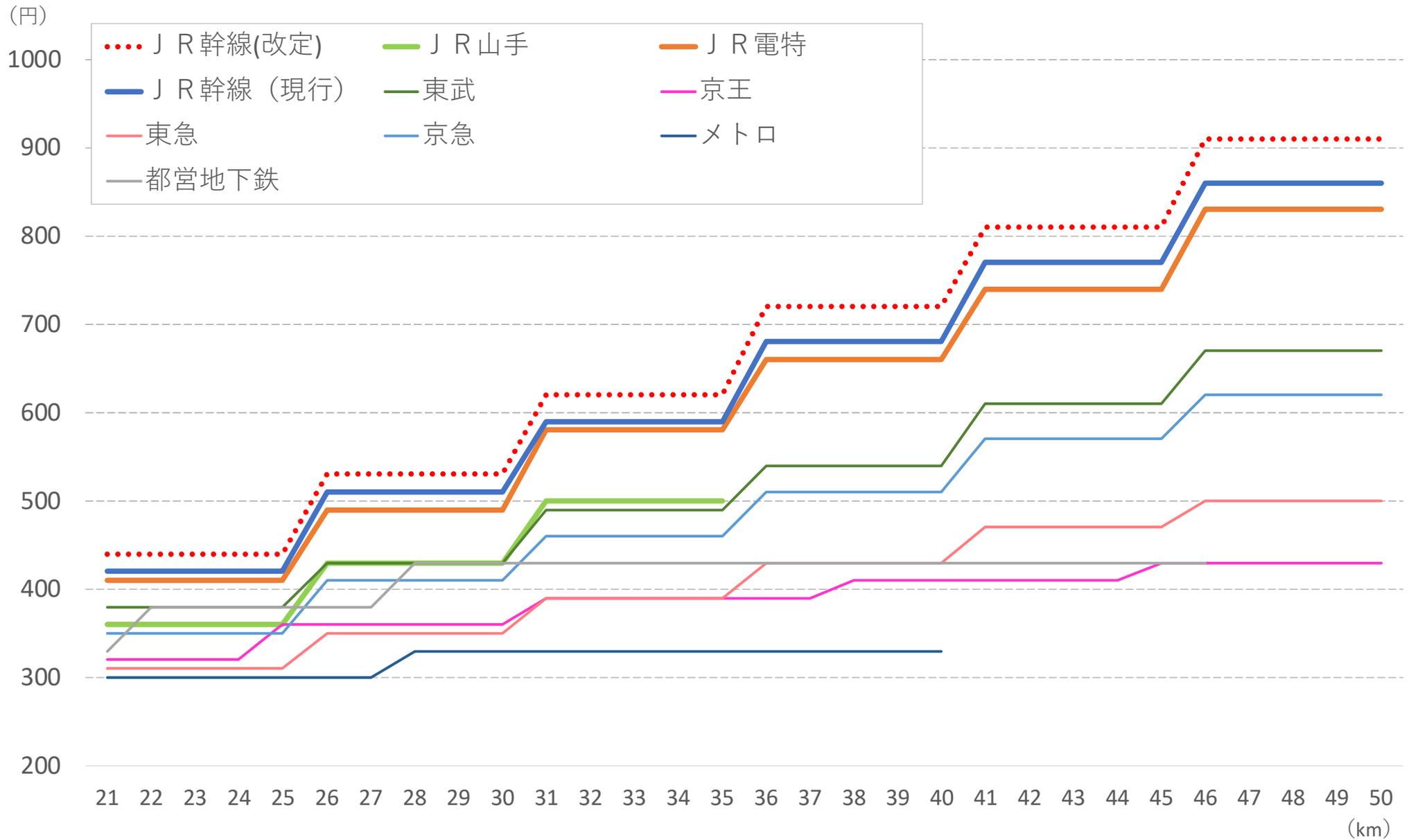
営業キロ	現行						改定		対山手				対電特				対幹線			
	山手		電特		幹線		幹線		1 箇月		6 箇月		1 箇月		6 箇月		1 箇月		6 箇月	
	1 箇月	6 箇月	1 箇月	6 箇月	1 箇月	6 箇月	1 箇月	6 箇月	差額	値上げ率	差額	値上げ率	差額	値上げ率	差額	値上げ率	差額	値上げ率	差額	値上げ率
1	2,300	12,450	2,300	12,450	2,760	14,860	2,760	14,860	460	20.0%	2,410	19.4%	460	20.0%	2,410	19.4%	0	0	0	0
5	2,940	15,890	2,940	15,890	3,450	18,710	3,450	18,710	510	17.3%	2,820	17.7%	510	17.3%	2,820	17.7%	0	0	0	0
10	4,400	23,780	4,400	23,780	4,840	26,140	4,840	26,140	440	10.0%	2,360	9.9%	440	10.0%	2,360	9.9%	0	0	0	0
15	4,940	26,680	5,720	30,880	6,120	33,030	6,120	33,030	1,180	23.9%	6,350	23.8%	400	7.0%	2,150	7.0%	0	0	0	0
20	6,040	32,590	7,440	40,200	7,950	42,950	7,950	42,950	1,910	31.6%	10,360	31.8%	510	6.9%	2,750	6.8%	0	0	0	0
25	6,520	35,210	7,820	42,280	8,370	45,200	8,370	45,200	1,850	28.4%	9,990	28.4%	550	7.0%	2,920	6.9%	0	0	0	0
30	6,900	37,240	8,130	43,930	8,700	46,920	8,700	46,920	1,800	26.1%	9,680	26.0%	570	7.0%	2,990	6.8%	0	0	0	0
35	7,190	38,780	8,590	46,440	9,190	49,590	9,190	49,590	2,000	27.8%	10,810	27.9%	600	7.0%	3,150	6.8%	0	0	0	0
40	-	-	9,220	49,800	9,860	53,230	9,860	53,230	-	-	-	-	640	6.9%	3,430	6.9%	0	0	0	0
45	-	-	10,310	55,720	11,030	59,590	11,030	59,590	-	-	-	-	720	7.0%	3,870	6.9%	0	0	0	0
50	-	-	11,350	61,310	12,130	65,530	12,130	65,530	-	-	-	-	780	6.9%	4,220	6.9%	0	0	0	0
60	-	-	13,560	73,210	14,490	78,220	14,490	78,220	-	-	-	-	930	6.9%	5,010	6.8%	0	0	0	0
70	-	-	15,760	85,060	16,840	90,880	16,840	90,880	-	-	-	-	1,080	6.9%	5,820	6.8%	0	0	0	0
80	-	-	17,990	97,170	19,220	103,840	19,220	103,840	-	-	-	-	1,230	6.8%	6,670	6.9%	0	0	0	0
90	-	-	20,280	109,560	21,660	117,020	21,660	117,020	-	-	-	-	1,380	6.8%	7,460	6.8%	0	0	0	0
100	-	-	22,380	120,870	23,900	129,140	23,900	129,140	-	-	-	-	1,520	6.8%	8,270	6.8%	0	0	0	0



普通運賃(1km~20km)

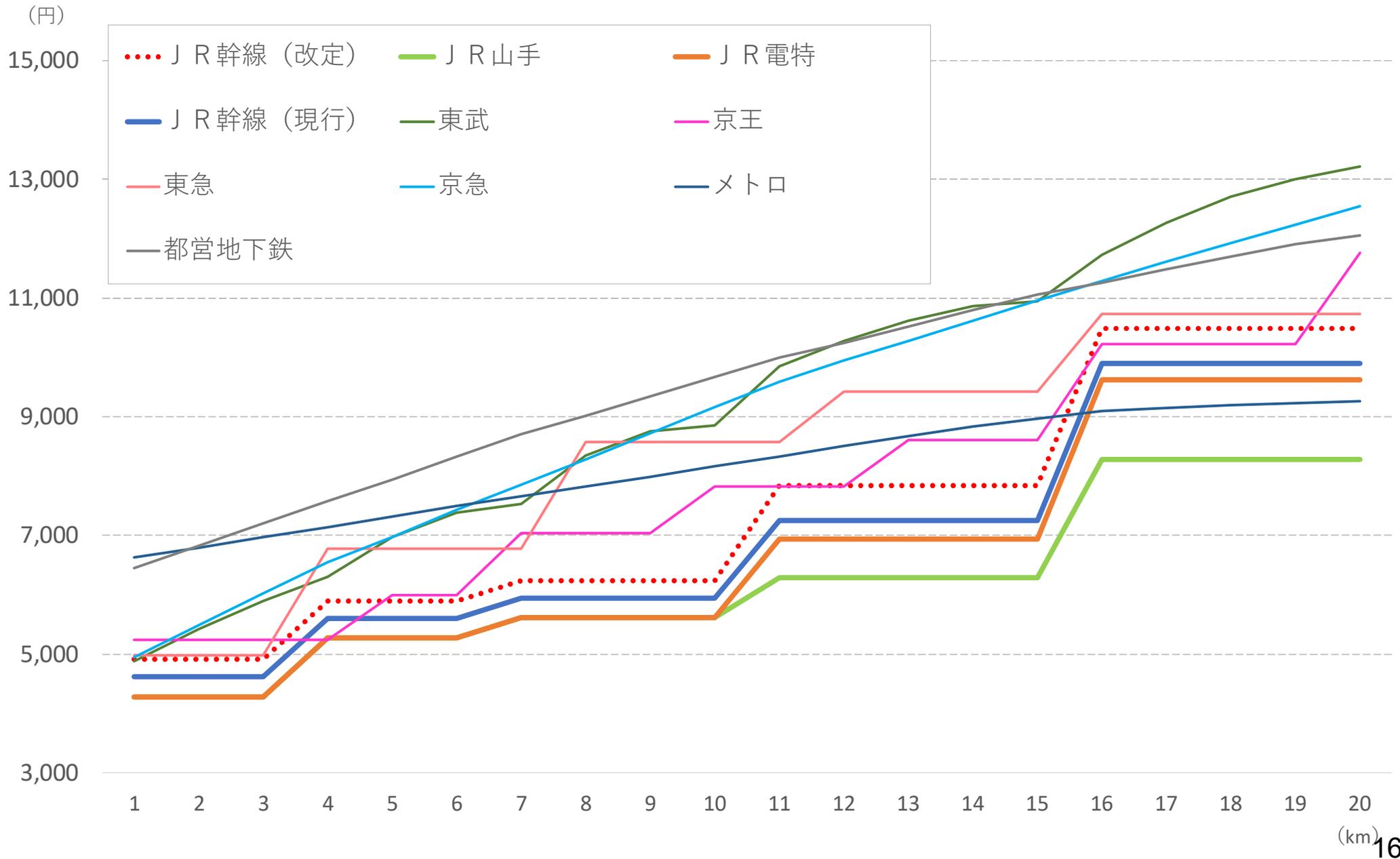


普通運賃(21km~50km)



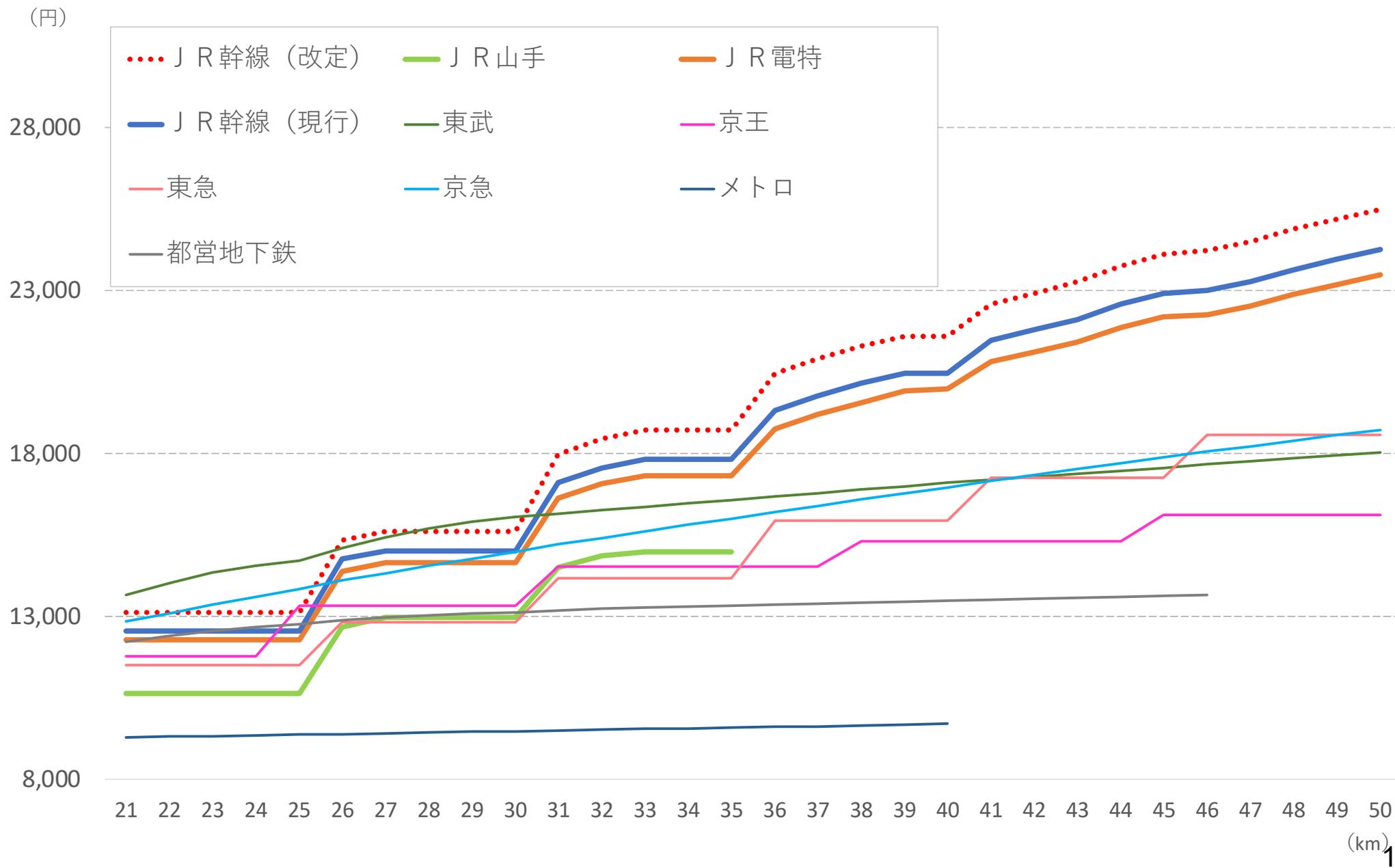
近距離運賃の比較(通勤定期①)

通勤定期・1箇月(1km~20km)

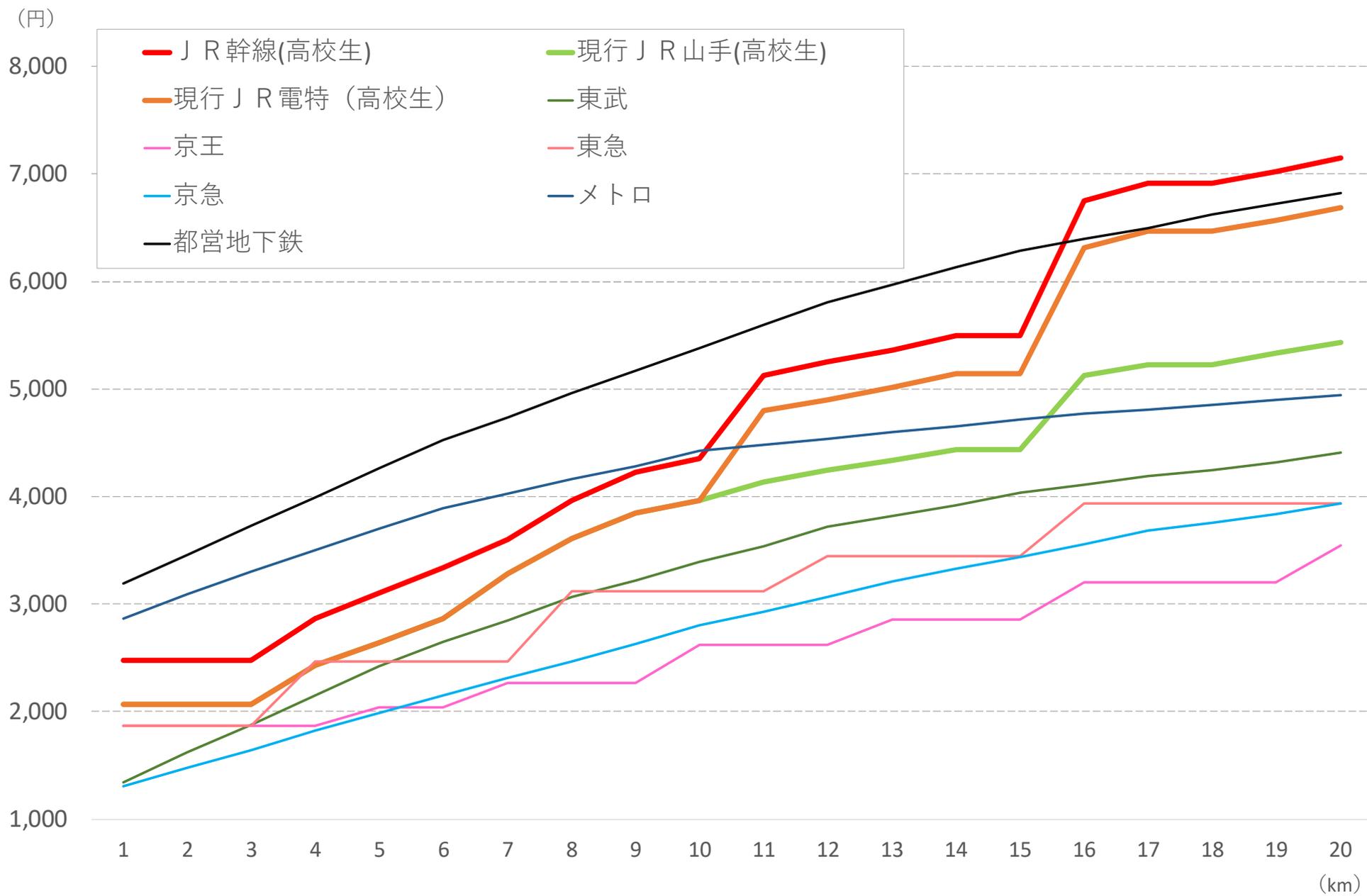


近距離運賃の比較(通勤定期②)

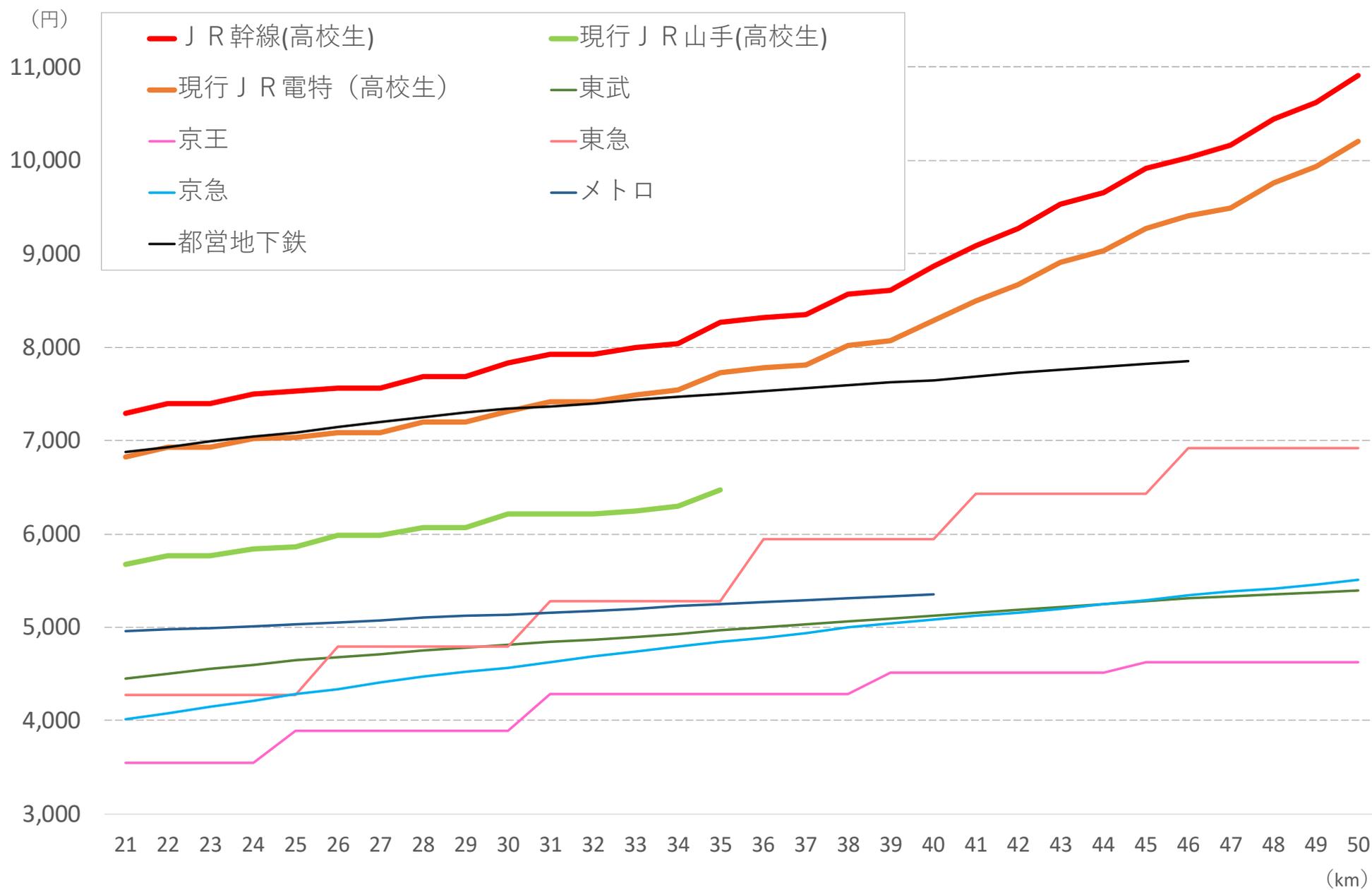
通勤定期・1箇月(21km~50km)



通学定期・高校生・1箇月(1km~20km)



通学定期・高校生・1箇月(21km~50km)



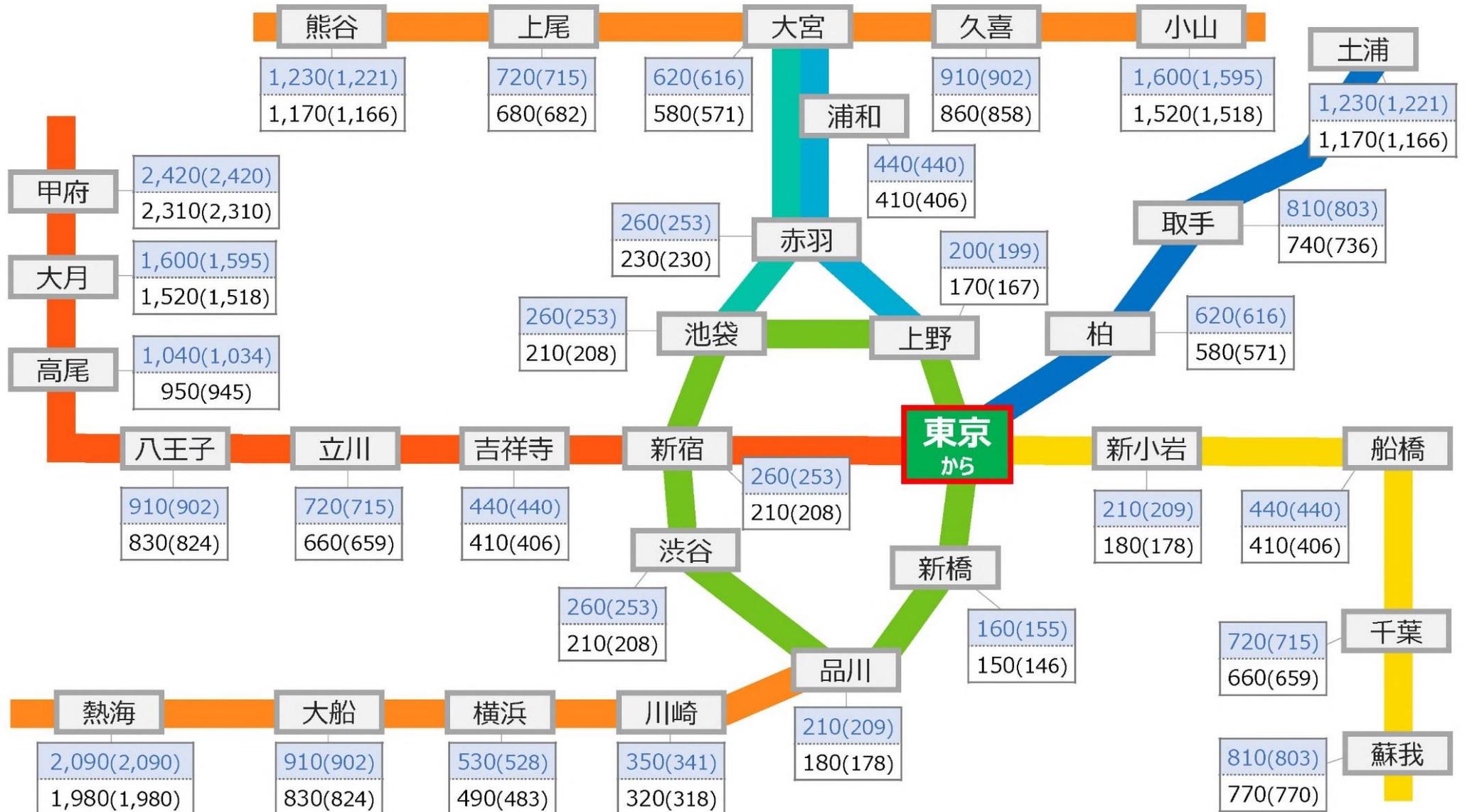
東京駅起点の普通運賃現改比較

凡例

(改定)普通旅客運賃 きっぷ(IC)
(現行)普通旅客運賃 きっぷ(IC)

※現行の「電車特定区間・山手線内」における普通運賃は鉄道駅バリアフリー料金を含む

【単位：円】



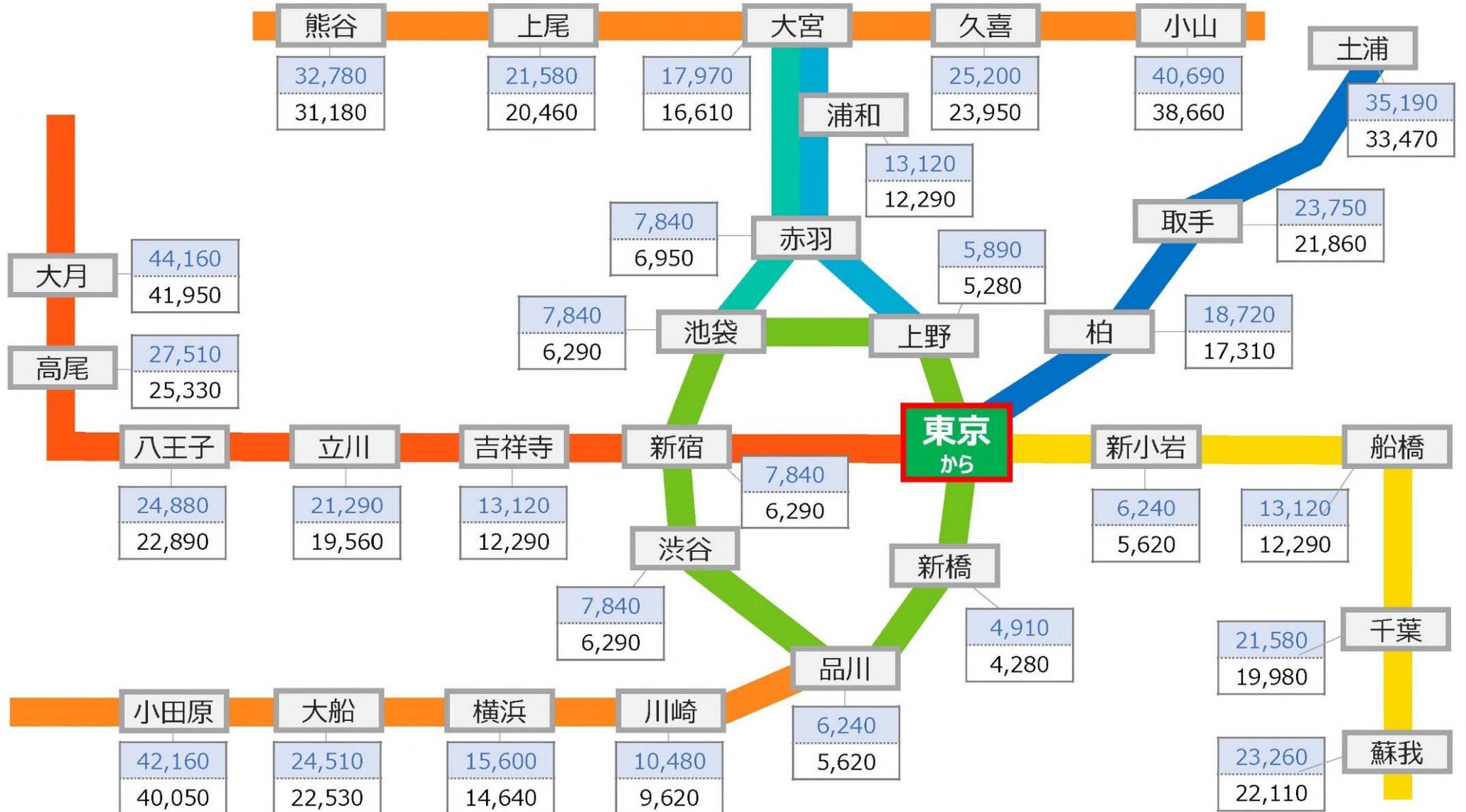
東京駅起点の通勤定期運賃現改比較

凡例

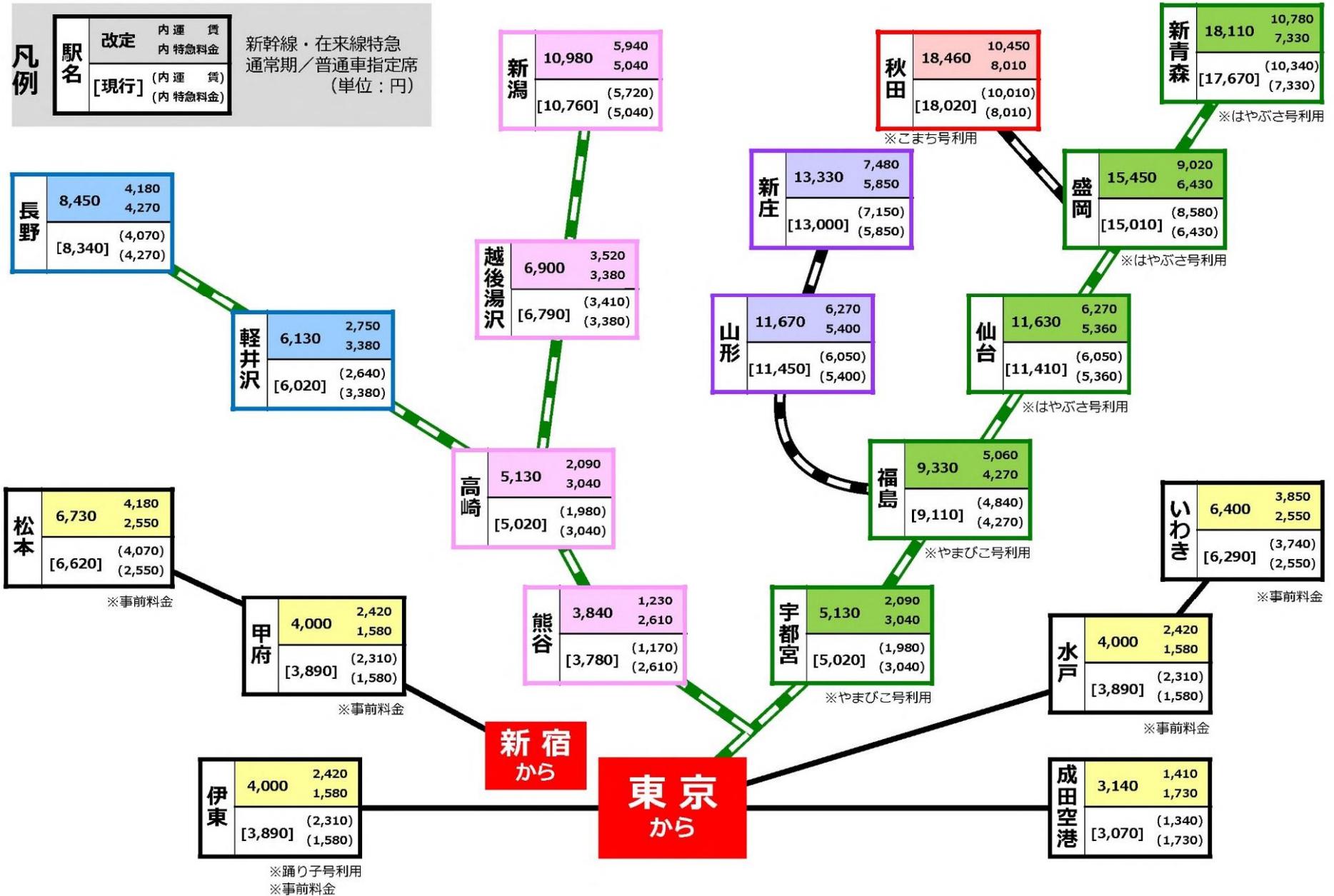
(改定)通勤定期旅客運賃
(現行)通勤定期旅客運賃

※通勤定期（1箇月）の運賃の比較
 ※現行の「電車特定区間・山手線内」における
 運賃は鉄道駅バリアフリー料金を含む

【単位：円】



中長距離利用時の旅客運賃・特急料金現改比較



※特急料金は改定前後で変更なし

令和6年（2024年）

12月 6日（金） 認可申請

12月 9日（月） パブリック・コメント意見募集（開始）

12月16日（月） 運輸審議会 諮問

12月23日（月） パブリック・コメント意見募集（締切）
意見総数191件

令和7年（2025年）

2月27日（木） 公聴会開催（東京）

申請者（JR東日本社長）意見陳述、一般公述人（3名）陳述など

4月 1日（火） 運輸審議会 答申

令和6年12月16日付けで国土交通大臣から運輸審議会に対し諮問した事案について、審議の結果、申請どおり認可することが適当であるとの結論に達し、国土交通大臣に対して答申された。

(単位：億円)

科目	令和5年度 (実績)	令和8年度 (推定)		令和9年度 (推定)		令和10年度 (推定)		3年度合計 (令和8～10年度) (推定)	
		現行	申請	現行	申請	現行	申請	現行	申請
収入	18,733	19,333	20,187	19,489	20,382	19,573	20,470	58,395	61,039
うち旅客運賃収入	13,487	13,928	14,825	14,034	14,970	14,091	15,031	42,052	44,826
うち特別急行料金等収入	3,312	3,591	3,549	3,641	3,597	3,671	3,627	10,903	10,773
原 価	18,785	20,169	20,169	20,402	20,402	20,560	20,560	61,131	61,131
うち人件費・経費 (動力費)	12,250 (1,061)	13,219 (1,123)	13,219 (1,123)	13,307 (1,128)	13,307 (1,128)	13,367 (1,133)	13,367 (1,133)	39,892 (3,384)	39,892 (3,384)
うち減価償却費	2,988	3,219	3,219	3,305	3,305	3,366	3,366	9,891	9,891
うち事業報酬	1,807	1,867	1,867	1,885	1,885	1,893	1,893	5,646	5,646
差 引 損 益	▲52	▲836	18	▲913	▲20	▲986	▲90	▲2,736	▲92
収 支 率	99.7%	95.9%	100.1%	95.5%	99.9%	95.2%	99.6%	95.5%	99.8%

(単位：百万人キロ)

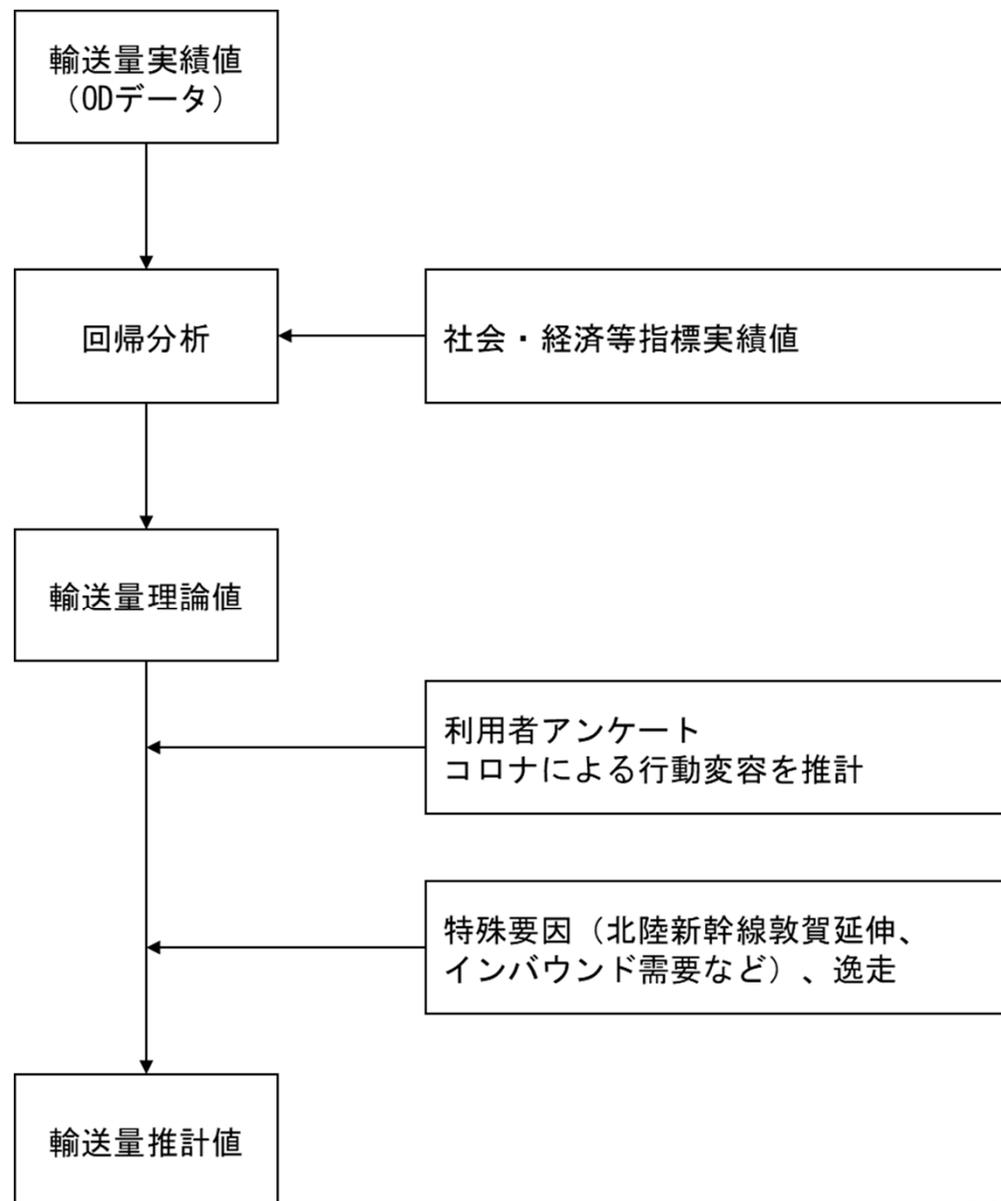
項目	平成30年度 (実績)	令和元年度 (実績)	令和2年度 (実績)	令和3年度 (実績)
定期外	61,506	58,710	27,410	35,071
定期	通勤	61,399	62,113	49,362
	通学	14,692	14,561	7,778
	計	76,092	76,675	57,140
合計	137,598	135,385	84,550	91,250
前年比	—	98.4%	62.5%	107.9%

項目	令和4年度 (実績)	令和5年度 (実績)	令和6年度 (推定)	令和7年度 (推定)
定期外	48,450	57,792	59,067	59,641
定期	通勤	46,429	48,825	49,411
	通学	12,598	13,082	13,029
	計	59,027	61,908	62,441
合計	107,477	119,701	121,509	122,543
前年比	117.8%	111.4%	101.5%	100.9%

項目	令和8年度 (推定)	令和9年度 (推定)	令和10年度 (推定)
定期外	58,950	59,574	59,883
定期	通勤	49,130	49,430
	通学	12,584	12,450
	計	61,714	61,881
合計	120,665	121,456	121,957
前年比	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。

将来輸送量推計フロー



上限認可・実施運賃届出制

○ 運賃改定の方法

個別事業者ごとに、上限運賃を国土交通大臣が認可。
認可を受けた上限運賃の範囲内で実施運賃を届出。

【鉄道事業法第16条第1項】

鉄道運送事業者は、旅客の運賃及び国土交通省令で定める旅客の料金(以下「旅客運賃等」という。)の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

※「国土交通省令で定める旅客の料金」は、特別急行料金、急行料金その他の運送の速達性を役務の基本とする料金であって、新幹線鉄道に係るものとする。(鉄道事業法施行規則第32条第1項)

【鉄道事業法第16条第2項】

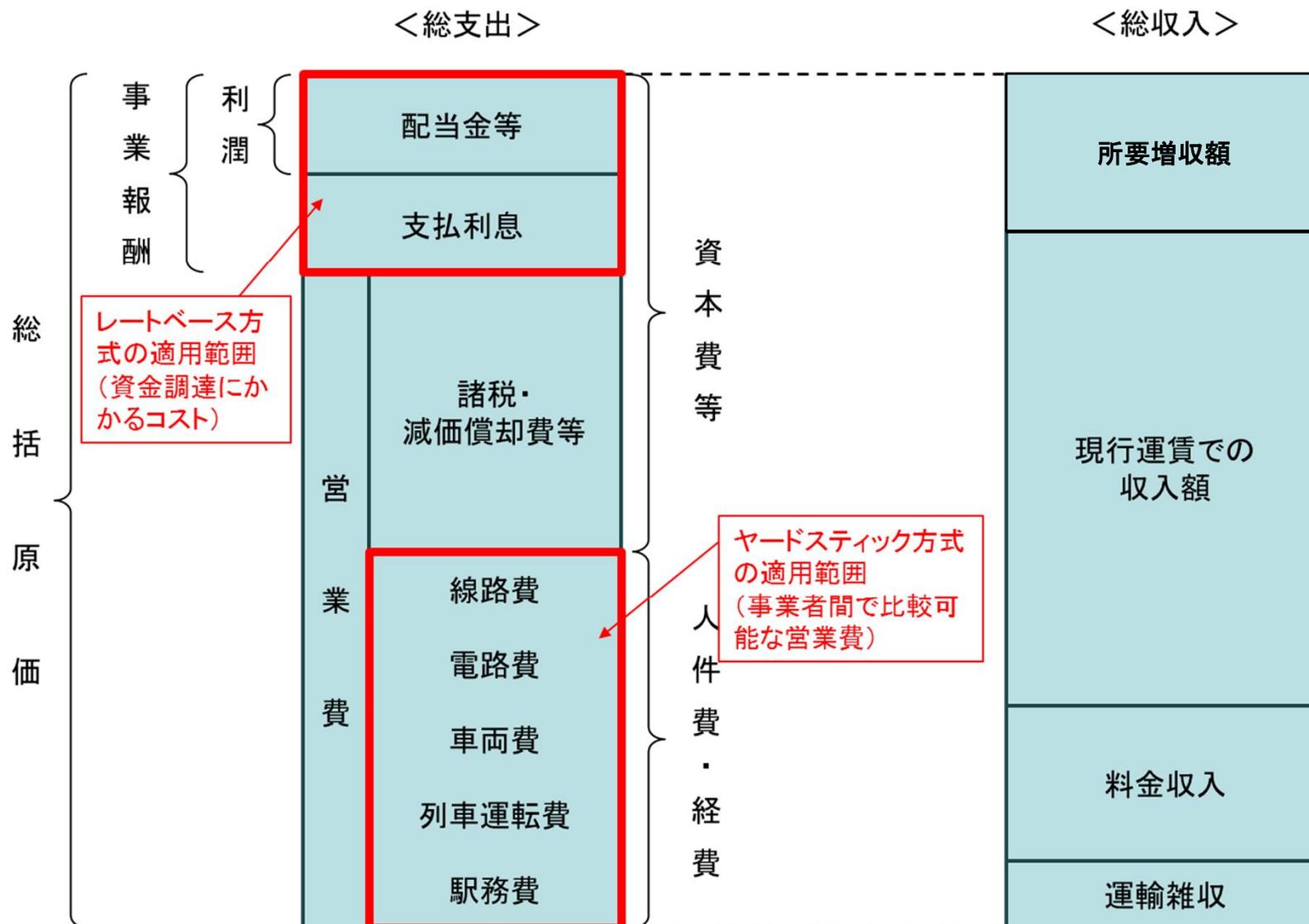
国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない。

【鉄道事業法第16条第3項】

鉄道運送事業者は、第一項の認可を受けた旅客運賃等の上限の範囲内で旅客運賃等を定め、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

- 国土交通大臣は、鉄道事業者が定めた運賃等の上限が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して認可。

総支出(総括原価) ≥ 総収入(上限運賃)



● ヤードスティック方式とは

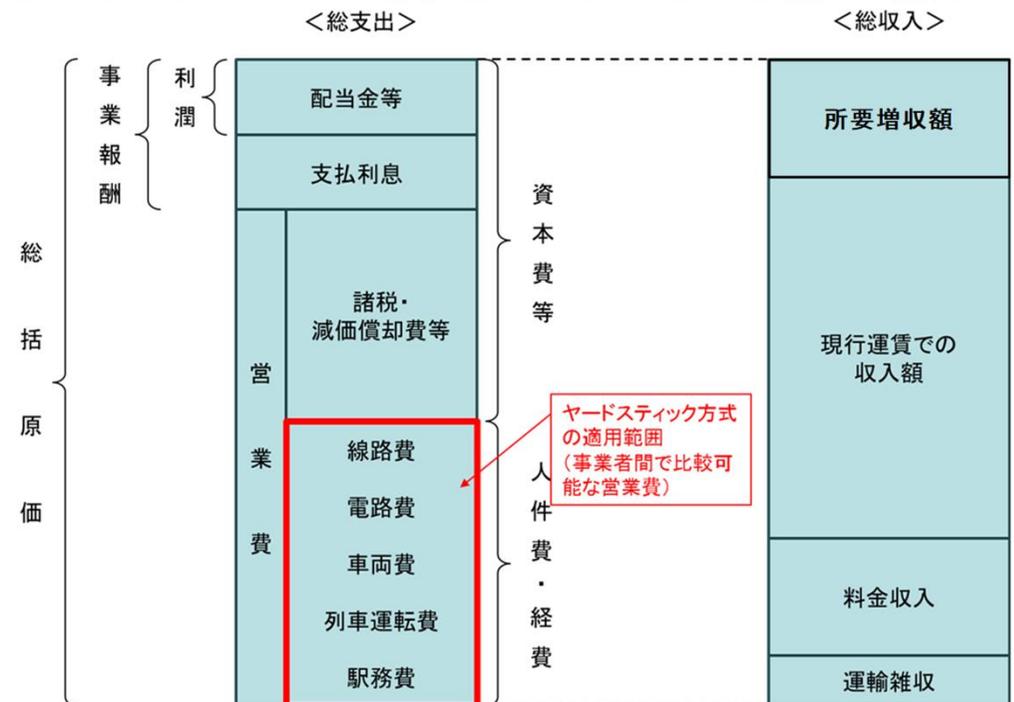
公共料金規制で用いられているインセンティブ規制のひとつで「基準比較方式」と訳され、運賃原価の**基準となる標準的なコスト**を定めることにより、事業者間の間接的な競争を通じて効率化を推進するもの。

- 平均化などの方法を用い、対象全事業者に共通する基準値を求める方法は、個々の事業者ごとに事業内容や事業環境が異なる鉄道事業には不向き。
- そこで、鉄道事業のヤードスティック方式においては、**事業環境の違いを補正する指標で回帰分析した回帰式から、個々の事業者ごとの基準値を定める**方法を採用。
- 回帰式に使用するデータは、**公表データを用い**、回帰式、基準単価、基準コスト等の**結果を毎年公表**

⇒事業者間の間接的な競争を通じた効率化、運賃改定の透明性向上、規制コストの縮小

● ヤードスティック方式の適用範囲

- 事業者間で比較可能な営業費（**人件費・経費の一部**）について適用。
- JR 6社、大手民鉄15社、地下鉄10社の**各グループ毎**に比較。
- 事業規模や経営環境のばらつきが大きい**中小民鉄には適用していない**。
- ヤードスティック方式により算定された基準コストは、**輸送サービスの質や事業全体の評価を行うものではない**。



背景・狙い

鉄道運賃水準の算定の根拠となる「総括原価」の算定方法を定める「収入原価算定要領」について、平成9年に現行の要領が策定されて以降の企業会計制度の変更等に伴う見直しに加え、高齢化する社会、コロナ禍の影響によるライフスタイルの変化、自然災害の激甚化、CNやDXへの対応等、鉄道事業を取り巻く環境が大きく変化し、鉄道事業に求められる役割やニーズが多様化・高度化している中、鉄道事業の安定的・持続的な運営等を確保していく観点から、見直しを行うもの。

主な内容

(1) 持続可能な鉄道輸送サービスに資する設備投資の促進(減価償却費等の算定方法の改善)

- ① 通常は将来3年分の減価償却費等を総括原価へ計上するとされているが、設備投資計画の確認等を条件に、**3年を超える期間分を考慮した額を総括原価へ計上できるようにする。**
- ② **政策的に必要性の高い設備投資(※)の加速化を図るため**、設備投資計画の確認等を条件に、これら政策的に必要性の高い設備投資に対応する既存設備の**減価償却費を前倒して総括原価へ計上できるようにする。**
(※国土強靱化関係、安全対策関係、環境対応関係、輸送力強化関係、DX関係、インバウンド対応関係、バリアフリー化関係、人材確保関係)

(2) 人材の確保(人件費の算定方法の改善)

将来にわたって必要な人材を確保できるよう、適正な賃金上昇を反映できるよう人件費の算定方法を見直す。「人件費＝基準コスト×伸び率」という算定式は維持しつつ、「伸び率」には、これまでの**鉄道事業者における人件費上昇率(実績値)のみならず、賃金構造基本統計調査等に基づく「伸び率」を反映**するほか、直近に急激な景気動向の変化があった場合等は、合理的と認められる範囲で適切に設定する。

(3) 経常的な経費の変動に適切に対応(経費の算定方法の改善)

原則として消費者物価指数(生鮮食品及びエネルギーを除く。)の上昇率の5年単純平均(地域別)を用いて算定するほか、直近に急激な景気動向の変化があった場合等は、合理的と認められる範囲で適切に設定する。

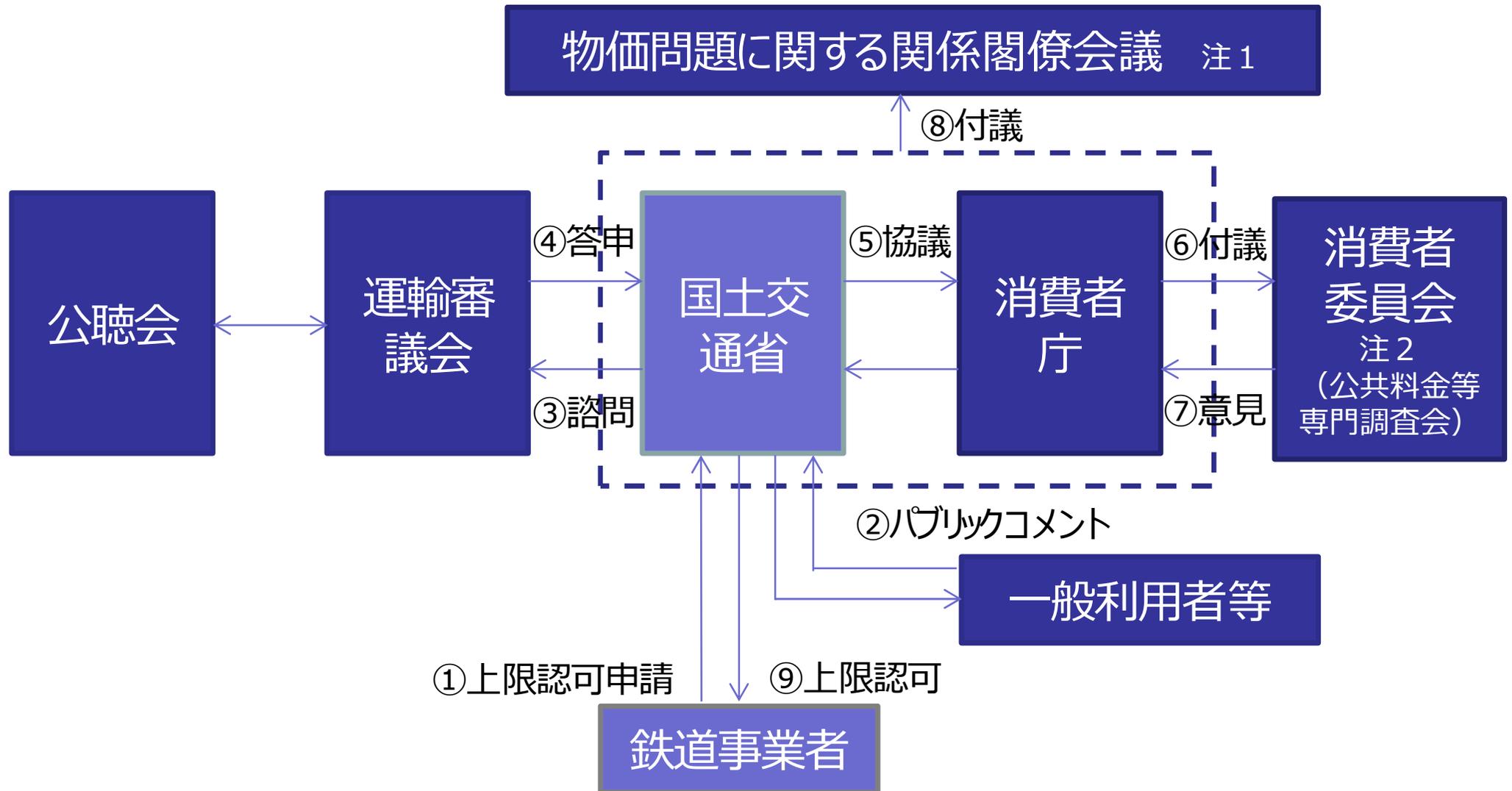
(4) 災害からの復旧(修繕費用の取扱いの改善)

災害の激甚化・頻発化により増大している**鉄道施設の修繕費用について、特別損失として計上されたものについても、総括原価への計上できるようにする。**

(5) その他

ヤードスティック方式の計算方法など、収入原価の算定方法全般について見直し。

(JR、大手民鉄、地下鉄の例)



注1 物価安定に関する重要問題について、関係各大臣が協議を行う機関

注2 内閣総理大臣への勧告や関係行政機関に対する建議等を行う職権を有する独立機関