

審査請求第2号
事務連絡
令和8年4月27日

国土交通大臣 金子 恭之 殿

審理員 水野 寿洋

物件の提出について（依頼）

審査請求人の申立てを受け、審査請求の審理のために必要と判断しましたので、行政不服審査法（平成26年法律第68号）第33条の規定により、下記のとおり物件の提出をお願いします。つきましては、物件提出依頼回答書に、必要な事項を記載して、令和8年5月25日までにお送りください。

また、物件の提出に際しては、物件送付通知書を添付してください。

記

1. 審査請求

国土交通大臣が行った東日本旅客鉄道株式会社による鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請に関する令和7年8月1日付け認可処分に対する審査請求（審査請求第2号）

2. 提出を求める物件の名称及び数量

申請者から原価計算算出の審査に際して提出を受けた資料一切

東日本旅客鉄道株式会社からの本件申請に先立つ事前相談審査資料一式

処分庁から東日本旅客鉄道株式会社への運賃・料金関係に係る指導・助言の記録一式

3. 提出を求める物件の提出期限

令和8年5月25日

注 本件審査請求の審査請求人は、この物件について、行政不服審査法第38条第1項に基づき、閲覧等を求めることができますので、あらかじめご承知おき

ください。なお、物件送付通知書には、この閲覧等に対する貴殿の意見を記入することができます。

物件提出依頼回答書

審査請求第2号
国鉄事第268号
令和8年6月1日

審理員 水野 寿洋 殿

国土交通大臣 金子 恭之
(公 印 省 略)

令和8年4月27日付け事務連絡をもって依頼のあった、国土交通大臣が行った東日本旅客鉄道株式会社による鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請に関する令和7年8月1日付け認可処分に対する審査請求（審査請求第2号）に係る審理のための物件を提出することについては、下記のとおり回答します。

記

1. 申請者から原価計算算出の審査に際して提出を受けた資料一切

承諾します。

2. 東日本旅客鉄道株式会社からの本件申請に先立つ事前相談審査資料一式

不存在

3. 処分庁から東日本旅客鉄道株式会社への運賃・料金関係に係る指導・助言の記録一式

不存在

物件送付通知書

審査請求第2号
国鉄事第268号
令和8年6月1日

審理員 水野 寿洋 殿

国土交通大臣 金子 恭之
(公 印 省 略)

令和8年4月27日付け事務連絡をもって依頼のあった、国土交通大臣が行った東日本旅客鉄道株式会社による鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請に関する令和7年8月1日付け認可処分に対する審査請求（審査請求第2号）に関する下記の物件を、行政不服審査法第33条の規定により別添により提出します。

記

1. 申請者から原価計算算出の審査に際して提出を受けた資料一切

【収入】

(単位: 百万円)

算 定 方 法		令和8年度 (推定)
旅客運賃 収入	令和5年度の実績賃率に改定率を乗じた改定賃率と推計輸送量を基に算出。 輸送数量の推計、旅客運輸収入の推計等の詳細は別紙のとおり。	1,482,460
特別急行料金 等収入		354,869
		160,954
運輸雑収等	【手小荷物収入】 過去の実績を参考に数量を推定し、実績年度の平均単価を乗じて算出。 令和8年度 120(個数) × 平均単価 1,827円 ≒ 0.2百万円 <u>令和8年度の手小荷物収入 0.2百万円</u>	0
	【鉄道線路使用料収入】 (1) 軌道使用料(軌道修繕費) 軌道修繕単価×業務量で算出。 ※軌道修繕単価は 令和5年度実績を基に算出。 ※業務量は、貨物機関車が軌道上を走行するキロ数 ≪機関車型≫ 令和8年度(上期)218.15円/キロ × 9,101,348キロ ≒ 1,985百万円 (下期)218.15円/キロ × 9,334,565キロ ≒ 2,036百万円 1,985百万円 + 2,036百万円 ≒ 4,022百万円 ① ≪電車型≫ 令和8年度(上期)283.80円/キロ × 35,531キロ ≒ 10百万円 (下期)283.80円/キロ × 33,897キロ ≒ 10百万円 10百万円 + 10百万円 ≒ 20百万円 ② (2) 電気関係施設使用料(信号設備修繕費) 信号設備修繕単価×業務量で算出。 ※信号設備修繕単価は 令和5年度実績を基に算出。 ※業務量は、貨物列車が軌道上を走行するキロ数 ≪機関車型≫ 令和8年度(上期)34.92円/キロ × 8,943,188キロ ≒ 312百万円 (下期)34.92円/キロ × 9,225,066キロ ≒ 322百万円 312百万円 + 322百万円 ≒ 634百万円 ③ ≪電車型≫ 令和8年度(上期)36.64千円/キロ × 35,531キロ ≒ 1百万円 (下期)36.64千円/キロ × 33,897キロ ≒ 1百万円 1百万円 + 1百万円 ≒ 3百万円 ④ (3) 電気関係施設使用料(その他) 過去の実績を基に算出。 令和8年度 232百万円 ⑤ (4) CD線分 過去の実績を基に算出。 令和8年度 4百万円 ⑥ <u>令和8年度の鉄道線路使用料収入(①+②+③+④+⑤+⑥) ≒ 4,915百万円</u>	4,915
	【運輸雑収・厚生福利施設収入】 厚生福利施設収入、車両使用料収入等、その他運輸雑収については、 過去の実績に基づき算出。 (1) 厚生福利施設収入 令和8年度 18,004百万円 ① (2) 車両使用料収入等 令和8年度 42,877百万円 ② (3) その他の運輸雑収 令和8年度 95,158百万円 ③ <u>令和8年度の運輸雑収(①+②+③) ≒ 156,039百万円</u>	156,039
	受取利息及び受取利息以外の雑収入については、過去の実績に 基づき算出。 ・受取利息 令和8年度 10,835百万円 ① ・受取利息以外の雑収入 令和8年度 9,629百万円 ② <u>令和8年度の営業外収入(①+②) ≒ 20,464百万円</u>	20,464
営業外収入		20,464
(注)端数整理のため計が合わない場合がある。		2,018,747

【支出】

(単位: 百万円)

算 定 方 法		令和8年度 (推定)
適正コスト	適正コストについては別紙のとおり。	672,057
		364,704
その他人件 費、経費等	【車両使用料収入等に係る人件費及び経費相当額】 収入に実績年度における鉄道事業の総費用に対する人件費・経費の割合を乗じて算出。 ※鉄道線路使用料収入は総額計上。 令和8年度(車両使用料収入 21,550百万円 + 駅共同使用料収入 2,042百万円 + 発売手数料収入 19,285百万円 + 厚生福利施設収入 18,004百万円) $\times$ 総費用に対する人件費・経費割合 73.437% $\div$ 44,709百万円 44,709百万円 + 鉄道線路使用料収入 4,915百万円 $\div$ 49,624百万円 <u>令和8年度の車両使用料収入等に係る人件費経費相当額 49,624百万円</u>	49,624
	【特別急行料金等収入等に係る人件費及び経費】 平年度実績コストの合計に運賃収入に対する特別急行料金等収入及びその他の運輸雑収の割合を乗じて算出。 令和8年度 平年度実績コスト 704,686百万円 $\times$ (特別急行料金等収入 359,146百万円 + その他の運輸雑収 95,158百万円) $\div$ 旅客運賃収入1,392,751百万円 $\div$ 229,862百万円 <u>令和8年度の特別急行料金等収入等に係る人件費及び経費 229,862百万円</u>	229,862
	【車両使用料等に係る減価償却費、諸税、支払利息相当額】 (1) 車両使用料、駅共同使用料、発売手数料に係るもの 過去の実績をベースに算定した費用に、実績年度における鉄道事業の総費用から人件費及び経費を控除した額の割合を乗じて算出。 令和8年度 (車両使用料 15,122百万円 + 駅共同使用料 3,173百万円 + 発売手数料 12,251百万円) $\times$ 総費用に占める人件費・経費以外の割合 26.563% $\div$ 8,114百万円 ① (2) 公団借損料に係るもの 過去の実績に基づき算出。 令和8年度 17,389百万円 ② (3) 新幹線借損料に係るもの 過去の実績に基づき算出。 令和8年度 59,028百万円 ③ (4) 成田空港高速鉄道借損料に係るもの 過去の実績に基づき算出。 令和8年度 687百万円 ④ <u>令和8年度の車両使用料等に係る減価償却費、諸税、支払利息相当額 (①+②+③+④) $\div$ 85,218百万円</u>	85,218

動力費等	(1) 電気動力費・内燃動力費 動力費については、数量は運行計画等を基に算出。 単価は消費者物価指数の令和元年度～令和5年度の平均上昇率を各年度の単価に乗じて算出。(電気 0.4%、燃料 2.3%) ・電気動力費 令和8年度 87,941百万円 ① ・内燃動力費 令和8年度 2,250百万円 ② (2) その他の動力費 石炭について、過去の実績を基に算出。 令和8年度 45百万円 ③ (3) 電灯料 電灯料について、使用電力量は過去の実績を基に算出。 単価は消費者物価指数の令和元年度～令和5年度の平均上昇率を各年度の単価に乗じて算出。(電気代:0.4%) 令和8年度 22,084百万円 ④ <u>令和8年度の動力費(①+②+③+④)≒ 112,320百万円</u>	112,320
賃借料	賃借料、リース料については、過去の実績を基に適正コストに用いる物価上昇率を加味して算出。 (1) 賃借料 令和8年度 53,084百万円 ① (2) リース料 令和8年度 2,201百万円 ② <u>令和8年度の賃借料(①+②) 55,285百万円</u>	55,285
固定資産除却費	過去の工事費に対する割合の実績及び今後の設備投資計画に基づき算出。 <u>令和8年度の固定資産除却費 72,805百万円</u>	72,805
引当金繰入額・取崩額	新幹線鉄道大規模改修引当金繰入金額として、全国新幹線鉄道整備法の規定に基づき算出。 <u>令和8年度の新幹線鉄道大規模改修引当金繰入金額 24,000百万円</u>	24,000
研究開発費	今後の研究及び開発に係る計画に基づき算出し、当該研究及び開発に係る電灯料を除く。 <u>令和8年度の研究開発費 20,687百万円</u>	20,687
諸税	(1) 事業税については、過去の実績及び将来の計画に基づき算出し、鉄道事業以外の事業と按分して算出。 令和8年度 8,670百万円 × 鉄道事業の占める割合 97% ≒ 8,411百万円 ① (2) 固定資産税、都市計画税等は、設備投資計画等を基に算出。 令和8年度 93,496百万円 ② (3) その他(未控除消費税、印紙税等)については、過去の実績を基に算出。 令和8年度 2,441百万円 ③ <u>令和8年度の諸税(①+②+③)≒ 104,347百万円</u>	104,347

減価償却費	過去の実績及び将来の設備投資計画を基に、各耐用年数及び各償却方法に従い算出。 政策的に必要な性の高い設備投資に対する既存設備の未償却残高のうち令和8年度4,600百万円を加算。 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令和8年度1,177百万円を控除。 <u>令和8年度の減価償却費 321,936百万円</u>	321,936
雑支出等		67,720
	【雑支出】 雑支出については、過去の実績を基に算出。 ※雑支出とは、物品売却損、その他の雑支出 <u>令和8年度の雑支出 6,646百万円</u>	6,646
	【法人税等】 事業報酬から支払利息を控除して算定した課税標準を基礎として算出。 <u>令和8年度の法人税等 61,074百万円</u>	61,074
事業報酬	(1) 事業資産(レートベース) 過去の実績及び将来の計画に基づき、資産及び営業費用等を算出し、法定債務残高を控除する。 令和8年度 法定債務除く事業資産 5,850,412百万円 ① (2) 報酬率 自己資本報酬率及び他人資本報酬率を30対70で加重平均した率とする。 (自己資本報酬率報酬率 7.2% × 0.3) + (他人資本報酬率 0.9% × 0.7) ÷ 2.9% ② (3) 法定債務支払利息 令和8年度 法定債務支払利息 19,705百万円 ③ <u>令和8年度の事業報酬(①×②+③) ÷ 186,712百万円</u>	186,712
特別損失	過去10年間に計上した大規模災害等による特別損失から、特別利益を控除した額の年度平均額を算出。 <u>令和8年度の特別損失 14,349百万円</u>	14,349
(注)端数整理のため計が合わない場合がある。		2,016,923

【収入】

(単位: 百万円)

算 定 方 法		令和9年度 (推定)
旅客運賃 収入	令和5年度の実績賃率に改定率を乗じた改定賃率と推計輸送量を基に算出。 輸送数量の推計、旅客運輸収入の推計等の詳細は別紙のとおり。	1,497,000
特別急行料金 等収入		359,719
		160,979
運輸雑収等	【手小荷物収入】 過去の実績を参考に数量を推定し、実績年度の平均単価を乗じて算出。 令和9年度 120(個数) × 平均単価 1,827円 ≒ 0.2百万円 <u>令和9年度の手小荷物収入 0.2百万円</u>	0
	【鉄道線路使用料収入】 (1) 軌道使用料(軌道修繕費) 軌道修繕単価 × 業務量で算出。 ※軌道修繕単価は 令和5年度実績を基に算出。 ※業務量は、貨物機関車が軌道上を走行するキロ数 <<機関車型>> 令和9年度(上期)218.15円/キロ × 8,619,960キロ ≒ 1,880百万円 (下期)218.15円/キロ × 8,945,159キロ ≒ 1,951百万円 1,880百万円 + 1,951百万円 ≒ 3,832百万円 ① <<電車型>> 令和9年度(上期)283.80円/キロ × 35,531キロ ≒ 10百万円 (下期)283.80円/キロ × 33,897キロ ≒ 10百万円 10百万円 + 10百万円 ≒ 20百万円 ② (2) 電気関係施設使用料(信号設備修繕費) 信号設備修繕単価 × 業務量で算出。 ※信号設備修繕単価は 令和5年度実績を基に算出。 ※業務量は、貨物列車が軌道上を走行するキロ数 <<機関車型>> 令和9年度(上期)34.92円/キロ × 8,489,628キロ ≒ 296百万円 (下期)34.92円/キロ × 8,855,655キロ ≒ 309百万円 296百万円 + 309百万円 ≒ 606百万円 ③ <<電車型>> 令和9年度(上期)36.64千円/キロ × 35,531キロ ≒ 1百万円 (下期)36.64千円/キロ × 33,897キロ ≒ 1百万円 1百万円 + 1百万円 ≒ 3百万円 ④ (3) 電気関係施設使用料(その他) 過去の実績を基に算出。 令和9年度 223百万円 ⑤ (4) CD線分 過去の実績を基に算出。 令和9年度 4百万円 ⑥ <u>令和9年度の鉄道線路使用料収入(①+②+③+④+⑤+⑥) ≒ 4,687百万円</u>	4,687
	【運輸雑収・厚生福利施設収入】 厚生福利施設収入、車両使用料収入等、その他運輸雑収については、 過去の実績に基づき算出。 (1) 厚生福利施設収入 令和9年度 17,718百万円 ① (2) 車両使用料収入等 令和9年度 43,024百万円 ② (3) その他の運輸雑収 令和9年度 95,549百万円 ③ <u>令和9年度の運輸雑収(①+②+③) ≒ 156,292百万円</u>	156,292
	受取利息及び受取利息以外の雑収入については、過去の実績に 基づき算出。 ・受取利息 令和9年度 10,835百万円 ① ・受取利息以外の雑収入 令和9年度 9,629百万円 ② <u>令和9年度の営業外収入(①+②) ≒ 20,464百万円</u>	20,464
営業外収入		20,464
(注) 端数整理のため計が合わない場合がある。		2,038,161

【支出】

(単位: 百万円)

算 定 方 法		令和9年度 (推定)
適正コスト	適正コストについては別紙のとおり。	686,886
		360,161
その他人件 費、経費等	【車両使用料収入等に係る人件費及び経費相当額】 収入に実績年度における鉄道事業の総費用に対する人件費・経費の割合を乗じて算出。 ※鉄道線路使用料収入は総額計上。 令和9年度(車両使用料収入 21,550百万円 + 駅共同使用料収入 2,042百万円 + 発売手数料収入 19,433百万円 + 厚生福利施設収入 17,718百万円) $\times$ 総費用に対する人件費・経費割合 73.437% $\div$ 44,607百万円 $44,607\text{百万円} + \text{鉄道線路使用料収入 } 4,687\text{百万円} \div 49,294\text{百万円}$ <u>令和9年度の車両使用料収入等に係る人件費経費相当額 49,294百万円</u>	49,294
	【特別急行料金等収入等に係る人件費及び経費】 平年度実績コストの合計に運賃収入に対する特別急行料金等収入及びその他の運輸雑収の割合を乗じて算出。 令和9年度 平年度実績コスト 720,318百万円 $\times$ (特別急行料金等収入 364,051百万円 + その他の運輸雑収 95,549百万円) $\div$ 旅客運賃収入1,403,399百万円 $\div$ 235,897百万円 <u>令和9年度の特別急行料金等収入等に係る人件費及び経費 235,897百万円</u>	235,897
	【車両使用料等に係る減価償却費、諸税、支払利息相当額】 (1) 車両使用料、駅共同使用料、発売手数料に係るもの 過去の実績をベースに算定した費用に、実績年度における鉄道事業の総費用から人件費及び経費を控除した額の割合を乗じて算出。 令和9年度 (車両使用料 15,122百万円 + 駅共同使用料 3,173百万円 + 発売手数料 12,345百万円) $\times$ 総費用に占める人件費・経費以外の割合 26.563% $\div$ 8,139百万円 ① (2) 公団借損料に係るもの 過去の実績に基づき算出。 令和9年度 17,385百万円 ② (3) 新幹線借損料に係るもの 過去の実績に基づき算出。 令和9年度 48,759百万円 ③ (4) 成田空港高速鉄道借損料に係るもの 過去の実績に基づき算出。 令和9年度 687百万円 ④ <u>令和9年度の車両使用料等に係る減価償却費、諸税、支払利息相当額</u> <u>(①+②+③+④) $\div$ 74,970百万円</u>	74,970

動力費等	(1) 電気動力費・内燃動力費 動力費については、数量は運行計画等を基に算出。 単価は消費者物価指数の令和元年度～令和5年度の平均上昇率を各年度の単価に乗じて算出。(電気 0.4%、燃料 2.3%) ・電気動力費 令和9年度 88,293百万円 ① ・内燃動力費 令和9年度 2,302百万円 ② (2) その他の動力費 石炭について、過去の実績を基に算出。 令和9年度 45百万円 ③ (3) 電灯料 電灯料について、使用電力量は過去の実績を基に算出。 単価は消費者物価指数の令和元年度～令和5年度の平均上昇率を各年度の単価に乗じて算出。(電気代:0.4%) 令和9年度 22,173百万円 ④ <u>令和9年度の動力費(①+②+③+④)≒ 112,812百万円</u>	112,812
賃借料	賃借料、リース料については、過去の実績を基に適正コストに用いる物価上昇率を加味して算出。 (1) 賃借料 令和9年度 54,145百万円 ① (2) リース料 令和9年度 2,245百万円 ② <u>令和9年度の賃借料(①+②) 56,390百万円</u>	56,390
固定資産除却費	過去の工事費に対する割合の実績及び今後の設備投資計画に基づき算出。 <u>令和9年度の固定資産除却費 70,476百万円</u>	70,476
引当金繰入額・取崩額	新幹線鉄道大規模改修引当金繰入金額として、全国新幹線鉄道整備法の規定に基づき算出。 <u>令和9年度の新幹線鉄道大規模改修引当金繰入金額 24,000百万円</u>	24,000
研究開発費	今後の研究及び開発に係る計画に基づき算出し、当該研究及び開発に係る電灯料を除く。 <u>令和9年度の研究開発費 19,961百万円</u>	19,961
諸税	(1) 事業税については、過去の実績及び将来の計画に基づき算出し、鉄道事業以外の事業と按分して算出。 令和9年度 9,107百万円 × 鉄道事業の占める割合 97% ≒ 8,835百万円 ① (2) 固定資産税、都市計画税等は、設備投資計画等を基に算出。 令和9年度 96,396百万円 ② (3) その他(未控除消費税、印紙税等)については、過去の実績を基に算出。 令和9年度 2,441百万円 ③ <u>令和9年度の諸税(①+②+③)≒ 107,671百万円</u>	107,671

減価償却費	過去の実績及び将来の設備投資計画を基に、各耐用年数及び各償却方法に従い算出。 政策的に必要な性の高い設備投資に対する既存設備の未償却残高のうち令和9年度4,600百万円を加算。 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令和9年度1,091百万円を控除。 <u>令和9年度の減価償却費 330,489百万円</u>	330,489
雑支出等	【雑支出】 雑支出については、過去の実績を基に算出。 ※雑支出とは、物品売却損、その他の雑支出 <u>令和9年度の雑支出 6,646百万円</u>	68,508
	【法人税等】 事業報酬から支払利息を控除して算定した課税標準を基礎として算出。 <u>令和9年度の法人税等 61,862百万円</u>	6,646
事業報酬	(1) 事業資産(レートベース) 過去の実績及び将来の計画に基づき、資産及び営業費用等を算出し、法定債務残高を控除する。 令和9年度 法定債務除く事業資産 5,924,501百万円 ① (2) 報酬率 自己資本報酬率及び他人資本報酬率を30対70で加重平均した率とする。 (自己資本報酬率報酬率 7.2% × 0.3) + (他人資本報酬率 0.9% × 0.7) ÷ 2.9% ② (3) 法定債務支払利息 令和9年度 法定債務支払利息 19,384百万円 ③ <u>令和9年度の事業報酬(①×②+③) ÷ 188,506百万円</u>	61,862
特別損失	過去10年間に計上した大規模災害等による特別損失から、特別利益を控除した額の年度平均額を算出。 <u>令和9年度の特別損失 14,349百万円</u>	188,506
		14,349
		2,040,210

【収入】

(単位: 百万円)

算 定 方 法		令和10年度 (推定)
旅客運賃 収入	令和5年度の実績賃率に改定率を乗じた改定賃率と推計輸送量を基に算出。 輸送数量の推計、旅客運輸収入の推計等の詳細は別紙のとおり。	1,503,098
特別急行料金 等収入		362,701
		160,751
運輸雑収等	【手小荷物収入】 過去の実績を参考に数量を推定し、実績年度の平均単価を乗じて算出。 令和10年度 120(個数) × 平均単価 1,827円 ≒ 0.2百万円 <u>令和10年度の手小荷物収入 0.2百万円</u>	0
	【鉄道線路使用料収入】 (1) 軌道使用料(軌道修繕費) 軌道修繕単価 × 業務量で算出。 ※軌道修繕単価は 令和5年度実績を基に算出。 ※業務量は、貨物機関車が軌道上を走行するキロ数 ≪機関車型≫ 令和10年度(上期)218.15円/キロ × 8,138,572キロ ≒ 1,775百万円 (下期)218.15円/キロ × 8,555,752キロ ≒ 1,866百万円 1,775百万円 + 1,866百万円 ≒ 3,642百万円 ① ≪電車型≫ 令和10年度(上期)283.80円/キロ × 35,531キロ ≒ 10百万円 (下期)283.80円/キロ × 33,897キロ ≒ 10百万円 10百万円 + 10百万円 ≒ 20百万円 ② (2) 電気関係施設使用料(信号設備修繕費) 信号設備修繕単価 × 業務量で算出。 ※信号設備修繕単価は 令和5年度実績を基に算出。 ※業務量は、貨物列車が軌道上を走行するキロ数 ≪機関車型≫ 令和10年度(上期)34.92円/キロ × 8,036,069キロ ≒ 281百万円 (下期)34.92円/キロ × 8,486,244キロ ≒ 296百万円 281百万円 + 296百万円 ≒ 577百万円 ③ ≪電車型≫ 令和10年度(上期)36.64千円/キロ × 35,531キロ ≒ 1百万円 (下期)36.64千円/キロ × 33,897キロ ≒ 1百万円 1百万円 + 1百万円 ≒ 3百万円 ④ (3) 電気関係施設使用料(その他) 過去の実績を基に算出。 令和10年度 213百万円 ⑤ (4) CD線分 過去の実績を基に算出。 令和10年度 4百万円 ⑥ <u>令和10年度の鉄道線路使用料収入(①+②+③+④+⑤+⑥) ≒ 4,458百万円</u>	4,458
	【運輸雑収・厚生福利施設収入】 厚生福利施設収入、車両使用料収入等、その他運輸雑収については、 過去の実績に基づき算出。 (1) 厚生福利施設収入 令和10年度 17,432百万円 ① (2) 車両使用料収入等 令和10年度 43,103百万円 ② (3) その他の運輸雑収 令和10年度 95,758百万円 ③ <u>令和10年度の運輸雑収(①+②+③) ≒ 156,293百万円</u>	156,293
	受取利息及び受取利息以外の雑収入については、過去の実績に 基づき算出。 ・受取利息 令和10年度 10,835百万円 ① ・受取利息以外の雑収入 令和10年度 9,629百万円 ② <u>令和10年度の営業外収入(①+②) ≒ 20,464百万円</u>	20,464
営業外収入		20,464
(注) 端数整理のため計が合わない場合がある。		2,047,014

【支出】

(単位:百万円)

算 定 方 法		令和10年度 (推定)
適正コスト	適正コストについては別紙のとおり。	702,028
		352,979
その他人件 費、経費等	【車両使用料収入等に係る人件費及び経費相当額】 収入に実績年度における鉄道事業の総費用に対する人件費・経費の割合を乗じて算出。 ※鉄道線路使用料収入は総額計上。 令和10年度(車両使用料収入 21,550百万円 + 駅共同使用料収入 2,042百万円 + 発売手数料収入 19,511百万円 + 厚生福利施設収入 17,432百万円) × 総費用に対する人件費・経費割合 73.437% ÷ 44,455百万円 44,455百万円 + 鉄道線路使用料収入 4,458百万円 ÷ 48,914百万円 <u>令和10年度の車両使用料収入等に係る人件費経費相当額 48,914百万円</u>	48,914
	【特別急行料金等収入等に係る人件費及び経費】 平年度実績コストの合計に運賃収入に対する特別急行料金等収入及びその他の運輸雑収の割合を乗じて算出。 令和10年度 平年度実績コスト 736,137百万円 × (特別急行料金等収入 367,066百万円 + その他の運輸雑収 95,758百万円) ÷ 旅客運賃収入1,409,062百万円 ÷ 241,792百万円 <u>令和10年度の特別急行料金等収入等に係る人件費及び経費 241,792百万円</u>	241,792
	【車両使用料等に係る減価償却費、諸税、支払利息相当額】 (1) 車両使用料、駅共同使用料、発売手数料に係るもの 過去の実績をベースに算定した費用に、実績年度における鉄道事業の総費用から人件費及び経費を控除した額の割合を乗じて算出。 令和10年度 (車両使用料 15,122百万円 + 駅共同使用料 3,173百万円 + 発売手数料 12,395百万円) × 総費用に占める人件費・経費以外の割合 26.563% ÷ 8,152百万円 ① (2) 公団借損料に係るもの 過去の実績に基づき算出。 令和10年度 14,845百万円 ② (3) 新幹線借損料に係るもの 過去の実績に基づき算出。 令和10年度 38,589百万円 ③ (4) 成田空港高速鉄道借損料に係るもの 過去の実績に基づき算出。 令和10年度 687百万円 ④ <u>令和10年度の車両使用料等に係る減価償却費、諸税、支払利息相当額 (①+②+③+④) ÷ 62,274百万円</u>	62,274

動力費等	(1) 電気動力費・内燃動力費 動力費については、数量は運行計画等を基に算出。 単価は消費者物価指数の令和元年度～令和5年度の平均上昇率を各年度の単価に乗じて算出。(電気 0.4%、燃料 2.3%) ・電気動力費 令和10年度 88,646百万円 ① ・内燃動力費 令和10年度 2,355百万円 ② (2) その他の動力費 石炭について、過去の実績を基に算出。 令和10年度 45百万円 ③ (3) 電灯料 電灯料について、使用電力量は過去の実績を基に算出。 単価は消費者物価指数の令和元年度～令和5年度の平均上昇率を各年度の単価に乗じて算出。(電気代:0.4%) 令和10年度 22,261百万円 ④ <u>令和10年度の動力費(①+②+③+④)≒ 113,307百万円</u>	113,307
賃借料	賃借料、リース料については、過去の実績を基に適正コストに用いる物価上昇率を加味して算出。 (1) 賃借料 令和10年度 55,228百万円 ① (2) リース料 令和10年度 2,290百万円 ② <u>令和10年度の賃借料(①+②) 57,518百万円</u>	57,518
固定資産 除却費	過去の工事費に対する割合の実績及び今後の設備投資計画に基づき算出。 <u>令和10年度の固定資産除却費 66,808百万円</u>	66,808
引当金繰入額・ 取崩額	新幹線鉄道大規模改修引当金繰入金額として、全国新幹線鉄道整備法の規定に基づき算出。 <u>令和10年度の新幹線鉄道大規模改修引当金繰入金額 24,000百万円</u>	24,000
研究開発費	今後の研究及び開発に係る計画に基づき算出し、当該研究及び開発に係る電灯料を除く。 <u>令和10年度の研究開発費 20,014百万円</u>	20,014
諸税	(1) 事業税については、過去の実績及び将来の計画に基づき算出し、 鉄道事業以外の事業と按分して算出。 令和10年度 8,921百万円 × 鉄道事業の占める割合 97% ≒ 8,654百万円 ① (2) 固定資産税、都市計画税等は、設備投資計画等を基に算出。 令和10年度 99,024百万円 ② (3) その他(未控除消費税、印紙税等)については、過去の実績を基に算出。 令和10年度 2,441百万円 ③ <u>令和10年度の諸税(①+②+③)≒ 110,118百万円</u>	110,118

減価償却費	過去の実績及び将来の設備投資計画を基に、各耐用年数及び各償却方法に従い算出。 政策的に必要な性の高い設備投資に対する既存設備の未償却残高のうち令和10年度4,600百万円を加算。 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令和10年度1,018百万円を控除。 <u>令和10年度の減価償却費 336,642百万円</u>	336,642
雑支出等	【雑支出】 雑支出については、過去の実績を基に算出。 ※雑支出とは、物品売却損、その他の雑支出 <u>令和10年度の雑支出 6,646百万円</u>	68,871
	【法人税等】 事業報酬から支払利息を控除して算定した課税標準を基礎として算出。 <u>令和10年度の法人税等 62,225百万円</u>	6,646
事業報酬	(1) 事業資産(レートベース) 過去の実績及び将来の計画に基づき、資産及び営業費用等を算出し、法定債務残高を控除する。 令和10年度 法定債務除く事業資産 5,965,458百万円 ① (2) 報酬率 自己資本報酬率及び他人資本報酬率を30対70で加重平均した率とする。 (自己資本報酬率報酬率 7.2% × 0.3) + (他人資本報酬率 0.9% × 0.7) ÷ 2.9% ② (3) 法定債務支払利息 令和10年度 法定債務支払利息 19,042百万円 ③ <u>令和10年度の事業報酬(①×②+③) ÷ 189,333百万円</u>	62,225
特別損失	過去10年間に計上した大規模災害等による特別損失から、特別利益を控除した額の年度平均額を算出。 <u>令和10年度の特別損失 14,349百万円</u>	189,333
(注) 端数整理のため計が合わない場合がある。		14,349
		2,055,967

○輸送数量の推計

1. 将来の輸送量の算出（全体の流れ）

過去 11 年間（平成 20 年度～平成 30 年度）の輸送量実績を 5 区分（東京、東京近郊 3 県、北関東、東北エリア、信越エリア）の各区分内及び各区分間相互間（エリア外も含む）、券種別（定期外、定期）に分け、1 人 1 日あたりの発着データ、1 人あたりの県民所得を用いて回帰推計を行い、将来人口推計と将来経済環境の推計を基にコロナ禍影響がない場合の輸送量を推計し、それにコロナ禍による行動変容を加味したものに特殊要因を加え、将来の輸送量を算出した。

定期・定期外の将来輸送量の算出

【地域区分別輸送量の推計】

- ①過去 11 年間の各年度の各地域区分内（例：東京近郊 3 県⇔東京近郊 3 県）及び各地域区分間（例：東京⇔東京近郊 3 県）の 1 人 1 日あたり発生集中交通量（乗車回数）及び 1 人あたりの県民所得を用いて、回帰式を推計。
- ②①で推計した回帰式と平年度の一人あたり県民所得推計を用いて、平年度の 1 人 1 日あたり発生集中交通量（乗車回数）を推計。
- ③平年度の地域区分ごとの推計人口及び 1 人 1 日あたり発生集中交通量（乗車回数）を用いて、平年度の地域区分別輸送量を推計。

【コロナ禍による行動変容の影響を考慮した輸送量の推計】

- ④③で推計した輸送量にコロナ禍による行動変容の影響を加味し、輸送量変化率を算出。
- ⑤令和 5 年度の地域区分別輸送実績に各年度の輸送量変化率を乗じ、平年度の輸送量を算出。

【特殊要素を反映した輸送量の推計】

- ⑥⑤で算出した輸送量にインバウンド増、北陸新幹線敦賀延伸開業及び閏年といった特殊要素を考慮し、平年度の輸送量を算出した。

2. 将来人口推計と将来経済環境の算出について

（1）人口推計

エリア全体を 5 区分（東京、東京近郊 3 県、北関東、東北エリア、信越エリア）に分け、推計を行った。平成 20 年度から令和 5 年度までは、国勢調査及び国勢調査に基づき総務省が推計している「国勢調査結果による補間補正人口」（各年 10 月 1 日現在人口）を用いた。令和 6 年度以降については、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（2023）年推計）」より 5 年ごとの予測値を用いた。実績値/推計値が存在しない年度については、年平均伸び率によって線形的に補完した。

(単位：千人)

	H20	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
東京	12,973	13,048	13,921	14,048	14,010	14,038	14,086	14,142	14,199	14,229	14,259	14,289
東京近郊	22,254	22,762	22,807	22,866	22,851	22,835	22,817	22,796	22,775	22,725	22,675	22,625
北関東	7,874	7,592	7,547	7,549	7,505	7,464	7,420	7,365	7,310	7,258	7,206	7,155
東北	9,447	8,755	8,669	8,612	8,519	8,426	8,318	8,238	8,159	8,069	7,980	7,892
信越	4,569	4,309	4,272	4,249	4,210	4,173	4,130	4,094	4,058	4,021	3,983	3,946

※令和5年度までは国勢調査による実績値及び総務省が推計した補間補正值、令和6年度以降は国立社会保障・人口問題研究所の将来推計値（途中年度は補完）による。

(2) 将来経済環境（1人あたり県民所得）の将来推計

平成20年度から平成30年度までは、内閣府が公表した「県民経済計算年報」による県民所得（実質）の、対象各県および全国の1人あたり県民所得（実績）を用いた。

令和元年度以降は、実質県民所得（全国）（※）を説明変数に回帰分析を行い、算出した各県の1人あたり県民所得の推計値の対前年度比率を、平成30年度の各県の1人あたり県民所得実績値以降に乘じることにより1人あたり実質県民所得の将来値を推計した。

（※）実質県民所得（全国）の推計値については、国内総生産（実質）（内閣府「国民経済計算 GDP 統計」や「中長期の経済財政に関する試算（令和6年1月22日公表）」等のGDP成長率（実質）をもとに算出した値を適用）を説明変数とした回帰分析により推計した。

さらに当該県の人口を用いて加重平均し、エリア毎の1人あたりエリア所得を算出した。

(単位：千円)

	H20	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
東京	5,464	5,931	5,949	5,983	6,046	6,105	6,267	6,405	6,502	6,596	6,683	6,771
東京近郊	2,961	3,126	3,133	3,145	3,167	3,188	3,246	3,295	3,330	3,363	3,394	3,426
北関東	2,838	3,336	3,349	3,373	3,418	3,460	3,575	3,673	3,742	3,810	3,872	3,934
東北	2,364	2,864	2,876	2,899	2,942	2,982	3,091	3,184	3,249	3,313	3,373	3,432
信越	2,599	2,986	2,996	3,013	3,047	3,078	3,163	3,236	3,287	3,337	3,383	3,429

※平成30年度までは実績値、令和元年度以降は推計値。

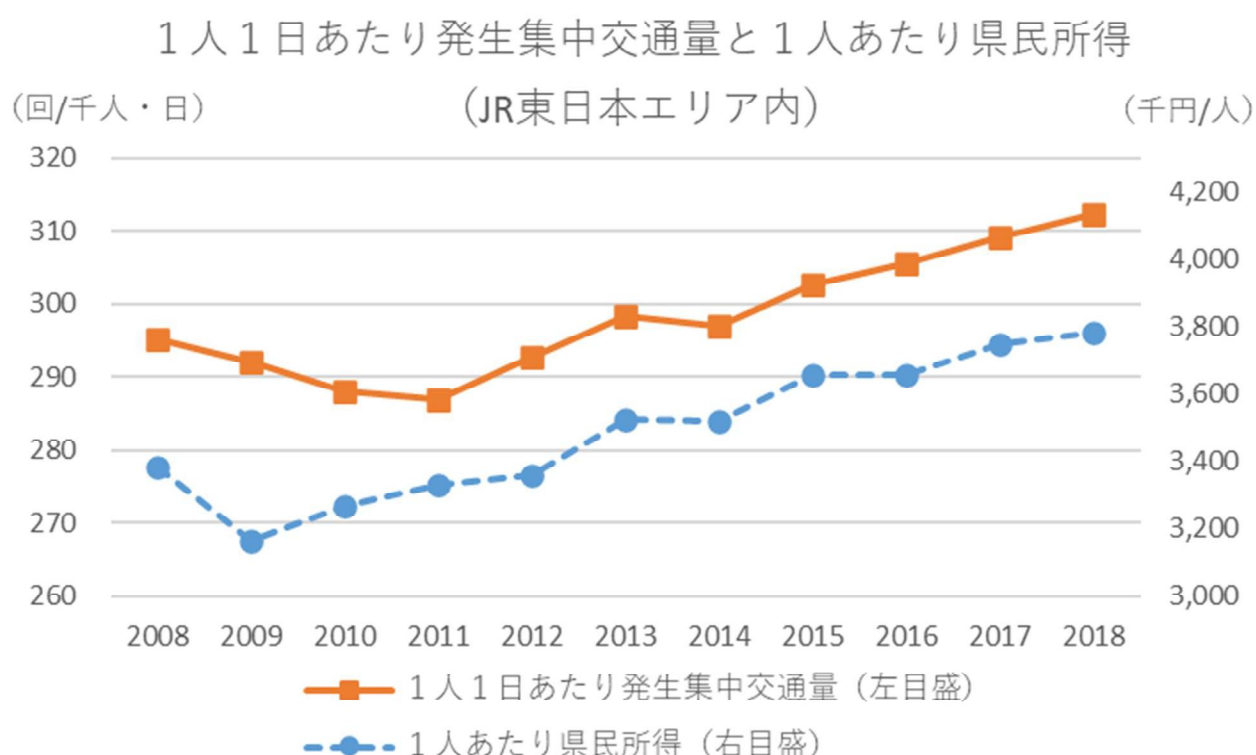
(3) 輸送量（コロナ影響なし）の推計

1人1日あたり発生集中交通量の推計値については、平成20年度から平成30年度の旅客輸送人員数を各年度のエリア人口で除して算出した1人1日あたり発生集中交

通量を元に、上記（２）までで算出した１人あたりエリア所得を説明変数とした回帰分析により推計した。これに推計人口を乗じてコロナ影響が無い場合を想定した令和元年度以降の輸送量を推計した。

（参考）輸送数量の推計と１人あたり県民所得の相関性

- ・ １人あたりの県民所得については、各地域の経済力を示すものであり物価変動についても加味している。
- ・ 各地域の経済力の増減は人流の増減に一定の相関があるという考えのもと、地域間の流動、輸送数量の説明変数として、１人あたりの県民所得の推移を用いている。
- ・ 平成 20 年度から平成 30 年度において、１日あたり輸送人員をエリア人口で除した「１人１日あたり発生集中交通量」と「１人あたり県民所得」を単純回帰すると、相関係数は約 0.92（決定係数は約 0.86）と高い相関関係がみられた。このことから、人口変動と経済力が旅客輸送量の動きを説明できると考えられる。



3. コロナ禍による行動変容の影響を考慮した輸送量の推計

東日本エリアに居住する方を対象として、コロナ禍前後（平成 30 年度、令和 5 年度、令和 6 年度、令和 8 年度）の鉄道の利用回数について Web アンケート調査を実施した。JR 東日本利用者から約 2,600 サンプルを回収し、利用目的区分を基に、定期外・通勤定期・通学定期の区分で結果を分析した。

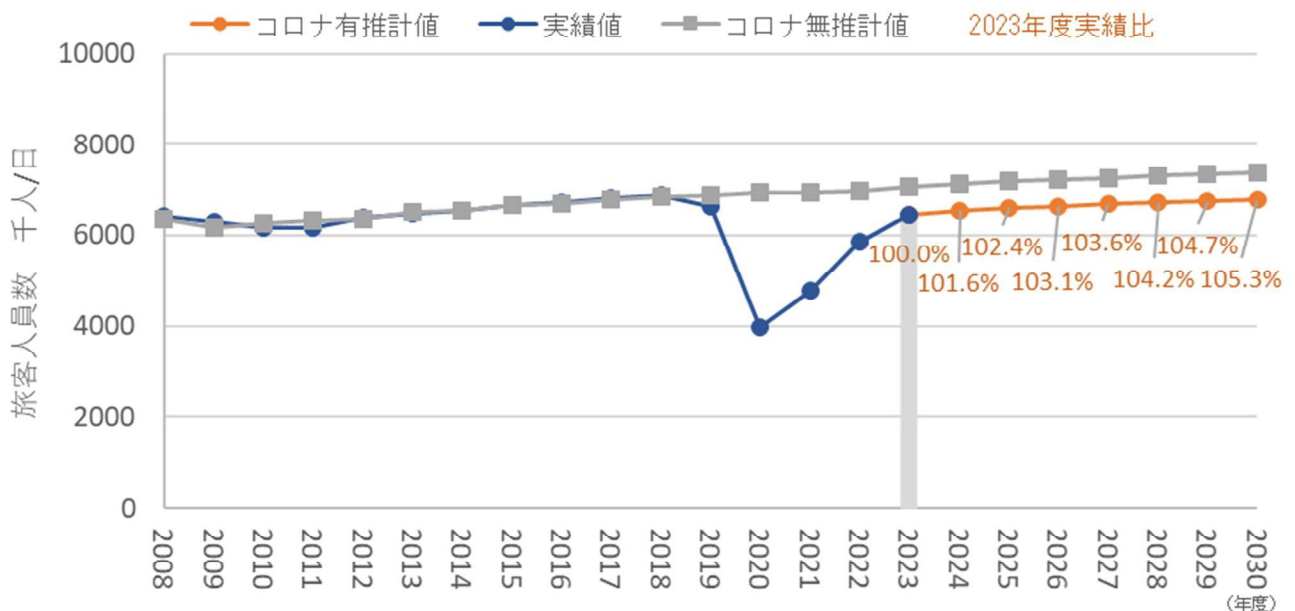
エリア別に集計した結果として、すべてのエリア・券種において令和 5 年度、または令和 6 年度がコロナ禍後の最大利用回数となったことから、これを踏まえて上記 2（3）の結果を補正（最大利用回数となった当該年度の推計値と実績値等の差分を当該年度以降の推計値から減算）し、令和 5 年度をベースとした輸送量変化率を算出した。

コロナ影響を考慮した輸送量変化率（令和 5 年度を 100）

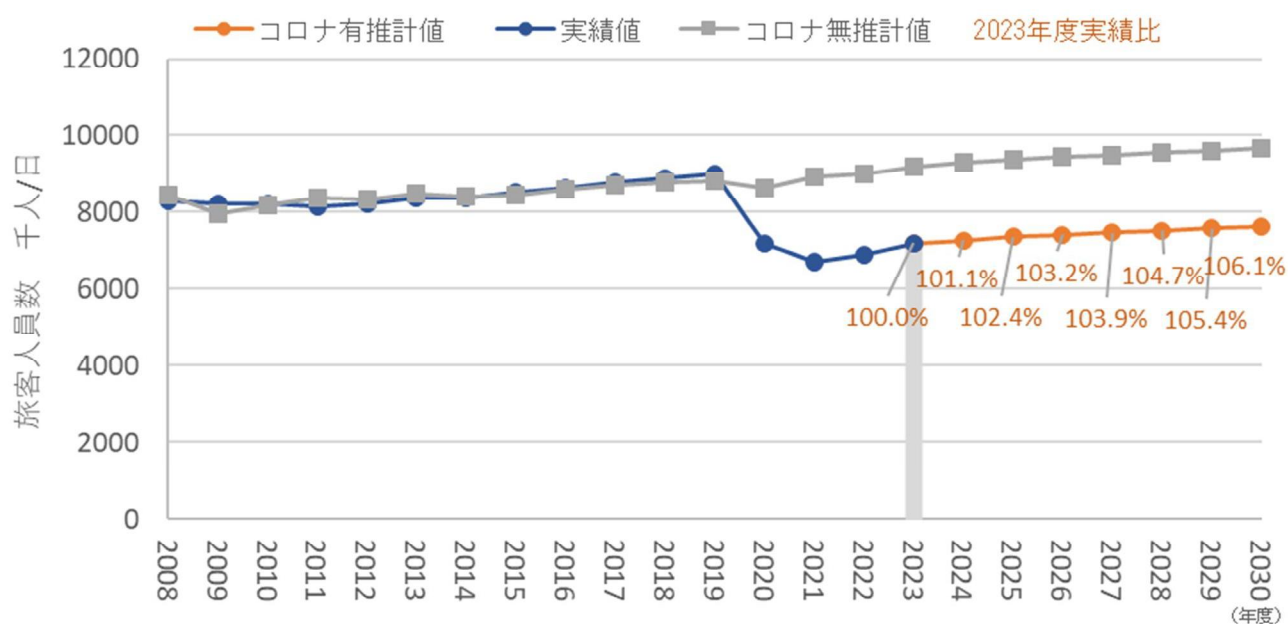
輸送量変化率	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
定期外	+3.1%	+3.6%	+4.2%
通勤定期	+3.2%	+3.9%	+4.7%
通学定期	▲1.4%	▲2.2%	▲3.1%

○行動変容を考慮した輸送量推計

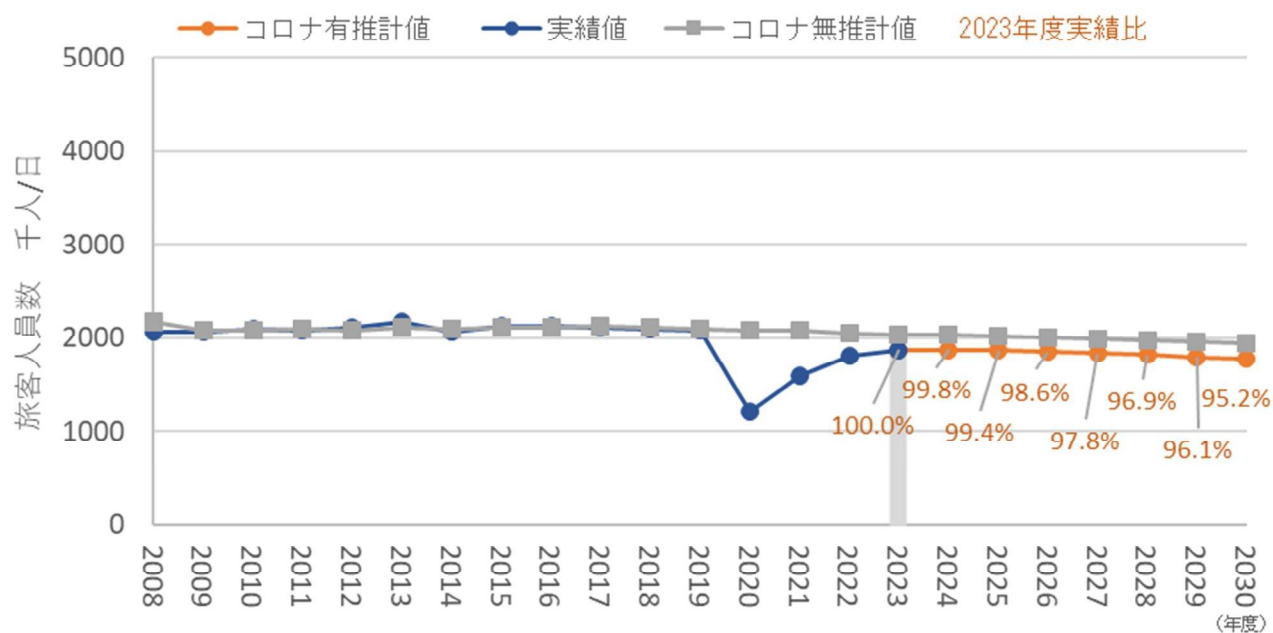
（定期外）



(通勤定期)



(通学定期)



○アンケート実施概要

目的別の鉄道利用頻度について、コロナ禍からの回復時期がいつとなるかアンケートにより集計した。集計した結果、令和5年度に回復の上限となる、令和6年度に回復の上限となる2種類に集約された。

- ①目 的：業務（近距離・遠距離）、旅行、私用、通勤、通学
- ②回復時期：コロナ前（平成30年度）、昨年度（令和5年度）、現在（令和6年度）、将来（令和8年度）
- ③利用頻度：ほぼ毎日、1週間に4・5回程度、1週間に2・3回程度、1週間に1回程度、1か月に1・2回程度、2・3か月に1回程度、半年に1回程度、1年に1回以下、全く利用していない

(参考) 輸送量推計の具体的な算出方法について

○東京近郊⇄東京近郊のケース

①将来人口推移

(単位：千人)

項目	年度																						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
エリア人口 (東京近郊)	22,254	22,347	22,459	22,479	22,474	22,493	22,532	22,615	22,670	22,715	22,762	22,807	22,866	22,851	22,835	22,817	22,796	22,775	22,725	22,675	22,625	22,575	22,525

※実績値(～2023年度)は国勢調査、推計値(2024年度～)は国立社会保障・人口問題研究所の将来推計値(途中年度は補完)による。

②1人あたり県民(エリア)所得の推計

(単位：千円/人)

項目	年度																						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1人あたりエリア所得 (東京近郊)	2,961	2,765	2,849	2,905	2,884	2,984	2,949	3,039	3,051	3,116	3,126	3,133	3,145	3,167	3,188	3,246	3,295	3,330	3,363	3,394	3,426	3,454	3,483

※実績値(～2018年度)は内閣府「県民経済計算」、推計値(2019年度～)は内閣府「中長期の経済財政に関する試算」等を基に将来値を推計。

③1人1日あたり発生集中交通量推計値

2008～2018年度の発着データを各年度のエリア人口で除して算出した1人1日あたり発着回数(乗車回数)と、1人あたりのエリア所得実績を用いて回帰推計を行い、算出した回帰式と②1人あたり県民所得推計を用いて将来の1人1日あたり発生集中交通量を推計。

(単位：回/人・日)

項目	年度																							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
1人1日あたり 発生集中交通量推計値	0.0669	0.0659	0.0647	0.0650	0.0669	0.0684	0.0686	0.0700	0.0704	0.0709	0.0714	0.0712	0.0715	0.0719	0.0723	0.0734	0.0743	0.0749	0.0756	0.0761	0.0767	0.0772	0.0778	

※2018年度までは実績値、2019年度以降は推計値。

④輸送人員数

③1人1日あたり発生集中交通量推計値×①の推計人口による輸送人員の推計

(単位：千人/日)

項目	年度																							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
輸送人員数 (コロナ禍影響考慮)	1,488	1,474	1,453	1,461	1,502	1,538	1,547	1,582	1,596	1,611	1,626	1,579	1,071	1,266	1,456	1,547	1,566	1,580	1,590	1,599	1,609	1,617	1,625	

※2023年度までは実績値、2024年度以降は推計値。

※2024年度以降はコロナ禍による行動変容を考慮(2023年度の推計値と実績値の差分を減算)。

4. 特殊要素の反映

3. で算出した輸送量にインバウンド需要の今後の見通しや閏年、北陸新幹線敦賀延伸といった特殊要素を考慮し反映させることで、平年度の輸送量を算出した。

○インバウンド需要の今後の見通し

1. インバウンド需要拡大効果の算出（全体の流れ）

観光庁が「明日の日本を支える観光ビジョン」で掲げる「訪日外国人旅行者数 2030 年 6000 万人」に向けて、訪日外国人旅行者数が一定の成長率で増加することを前提とし、国土交通省が公表する訪日外国人流動データ（FF-Data : Flow of Foreigners-Data）や旅客地域流動調査の統計結果を用いて JR 東日本エリア内の鉄道利用者数を推計した。

この推計値からベースとなる全体の輸送人員推計に既に含まれる外国人旅客数を除いた数値をインバウンド需要の増加に伴う輸送量として算出し、旅客運輸収入の推計に反映した。

インバウンド需要拡大効果の算出

- ①観光庁の政府目標に向けて令和 12 年度（2030 年度）まで一定の成長率で訪日外国人旅行者数が伸びると想定し、各年度の旅行者数を算定。
- ②鉄道利用者数も拡大すると想定し、訪日外国人流動データ（FF-Data）を用いて東日本エリア（JR＋民鉄）における鉄道利用者数を推計。
- ③旅客地域流動調査の統計結果を用いて②より JR 東日本の鉄道利用者数を推計し、ベースとなる全体の輸送人員推計に既に含まれる外国人旅客数割合を減じ、インバウンド需要の増加に伴う輸送量を算出。

2. 輸送量の推計

（1）訪日外国人旅行者数の推計

日本政府観光局（JNT0）の「訪日外客統計」より、令和 6 年度における訪日外国人旅行者数を平成 30 年度同期間からの伸び率で算出した。以降、令和 12 年度（2030 年度）6,000 万人の政府目標まで一定の成長率で増加すると推計した。

（単位：百万人/年）

	H30	R1	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12 (2030)
訪日外国人数	31	32	29	35	39	42	46	50	55	60

（２）東日本エリア（JR＋民鉄）鉄道利用者数の推計

訪日外国人旅行者数と訪日外国人の東日本エリア鉄道利用者数（JR＋民鉄）には相関がみられるため、訪日外国人流動データ（FF-Data）から求めた 2018 年～2019 年の比率（インバウンド鉄道利用者数/訪日外客数）で将来も拡大すると推計した。

（単位：万人/日）

	H30	R1	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12 (2030)
東日本エリア 鉄道利用者数	4.7	5.2	4.5	5.5	6.0	6.6	7.2	7.9	8.6	9.4

（３）JR 東日本の鉄道利用者数の推計

旅客地域流動調査の統計結果を用いて東日本エリア内の鉄道利用における JR 比率（=JR/JR+民鉄）を上記 2（２）に乘じ JR 東日本エリアの利用者数を算出後、ベース推計に含まれる外国人旅客数を除き、インバウンド需要を推計した。

（単位：万人/日）

	H30	R1	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12 (2030)
ベース推計による 外国人数	—	—	2.3	2.3	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4
インバウンド 拡大効果	—	—	0.0	0.3	0.5	0.7	1.0	1.3	1.6	2.0
JR 東日本利用者数 計	2.2	2.4	2.3	2.6	2.8	3.1	3.4	3.7	4.0	4.4

（４）インバウンド需要に伴う輸送量拡大率

定期外の各運賃区分における、各年度の輸送人員推計に対するインバウンドの拡大効果を算出すると以下のとおりとなる。

運賃区分別	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12 (2030)
山手線内	+0.02%	+0.03%	+0.05%	+0.06%	+0.08%	+0.10%	+0.12%
電車特定区間	+0.03%	+0.05%	+0.08%	+0.12%	+0.15%	+0.19%	+0.23%
幹線	+0.09%	+0.14%	+0.20%	+0.26%	+0.33%	+0.40%	+0.48%
地方交通線	+0.09%	+0.14%	+0.20%	+0.26%	+0.33%	+0.40%	+0.48%
新幹線	+0.35%	+0.55%	+0.78%	+1.02%	+1.29%	+1.58%	+1.90%

5. 平年度の輸送量の推計（逸走後）

4. まですでに算出した輸送量推計に、運賃改定に伴い発生する逸走率を加味した。

○逸走率の算出

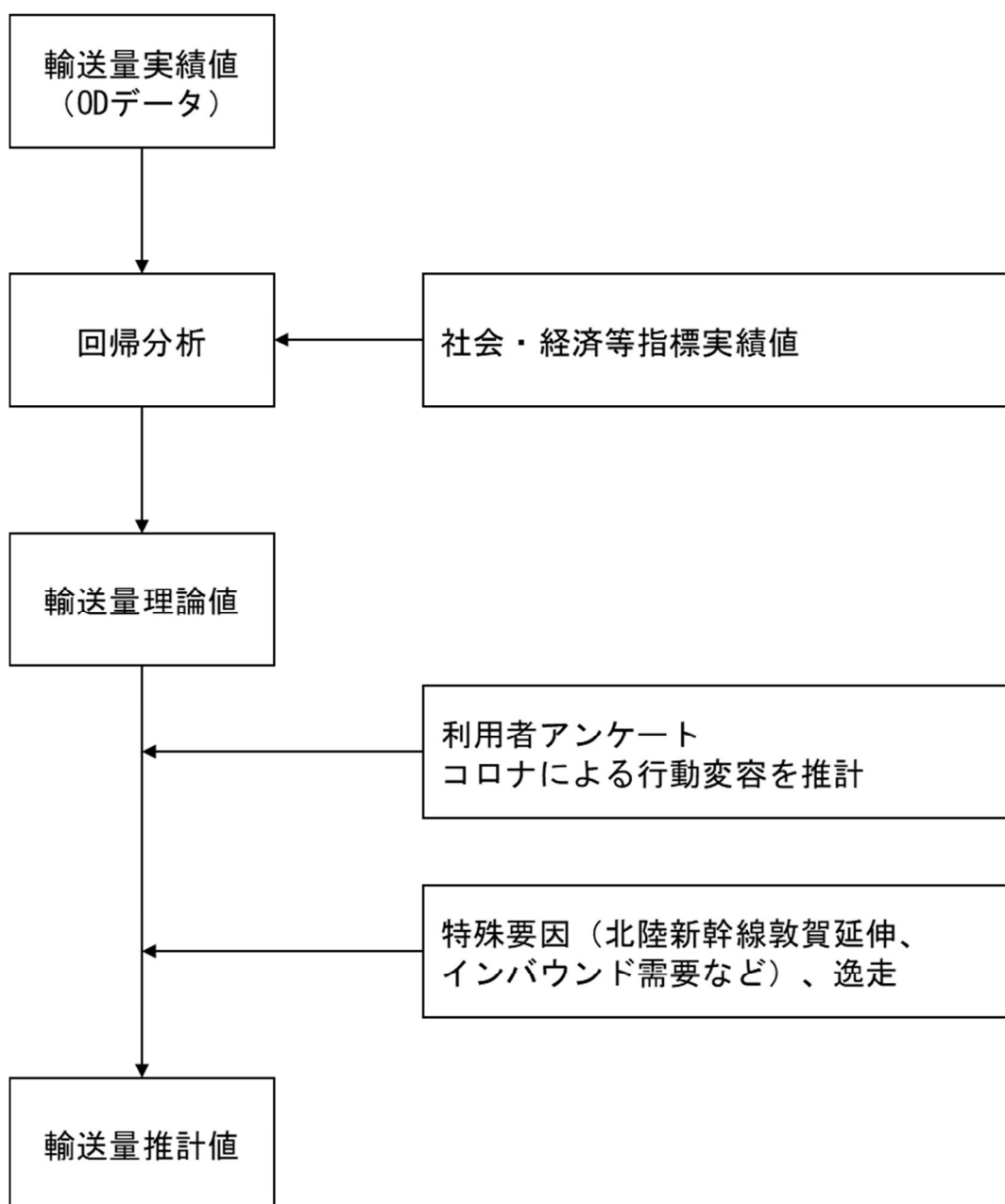
逸走率は、次の３点「①地方ローカル線を有する ②特急列車を運行している ③営業キロが比較的長い」で類似する２つの事業者（ＪＲ北海道、東武鉄道）に加え、令和５年に運賃改定を実施した東急電鉄、近畿日本鉄道における運賃改定時の実績を基に、定期外、通勤定期、通学定期に区分して推計した。

		弾性値	改定率	逸走率	
		A	B（％）	C=A*B（％）	
定期外		新幹線	0.244	4.39	1.07
		幹線	0.244	4.39	1.07
		地交線	0.244	5.16	1.26
		電特	0.244	10.42	2.54
		山手	0.244	16.42	4.01
定期	通勤	新幹線	0.168	7.23	1.22
		幹線	0.168	7.23	1.22
		地交線	0.168	10.09	1.70
		電特	0.168	13.25	2.23
		山手	0.168	22.88	3.84
	通学	新幹線	0.304	改定なし	—
		幹線	0.304	改定なし	—
		地交線	0.304	改定なし	—
		電特	0.304	8.00	2.43
		山手	0.304	16.78	5.10

○将来輸送量推計フロー

コロナ禍前の輸送量実績をベースに、経済指標・人口指標との回帰分析を用いて、コロナ禍が無かった場合の将来輸送量を推計した。

次にアンケートをベースに、コロナ禍から定常に戻った時期を特定し、将来推計量に考慮し、さらに、令和6年度以降の各年度の特殊要素を加除することにより、最終的な将来輸送量を算出した。



○特殊要因一覧（輸送量推計）

特殊要因	概 要
うるう年	うるう年である令和5年度をベースに推計しており、令和6～8年度及び10年度は366日分の推計値となっていることから、1日分減算して輸送人員を計上。（定期輸送量は除く）
北陸新幹線敦賀延伸開業	輸送人員（実績）より、関東・信越エリア⇄福井県エリアの輸送人員数の増加分を計上。 令和6年度の輸送人員は同第1四半期の傾向が推移すると推定。その後の推移は金沢開業時と同程度で変化すると推定。
インバウンド需要の増	観光庁の掲げる訪日外客数目標（令和12年度6,000万人）から、2024年以降の訪日外国人数を推計。コロナ禍前（2018-2019）の訪日外国人におけるJR東日本利用者数割合（国土交通省FF-Data・旅客地域流動調査データ）を乗じ、2024年度以降のJR東日本利用者を推計。

○輸送量実績（平成30年度～令和5年度）

（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）	令和4年度 （実績）	令和5年度 （実績）
定期外		61,506	58,710	27,410	35,071	48,450	57,792
定期	通勤	61,399	62,113	49,362	45,372	46,429	48,825
	通学	14,692	14,561	7,778	10,807	12,598	13,082
	計	76,092	76,675	57,140	56,179	59,027	61,908
合計		137,598	135,385	84,550	91,250	107,477	119,701
前年比		—	98.4%	62.5%	107.9%	117.8%	111.4%

※ 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。

○輸送量の推計結果（令和6年度～令和10年度）

（単位：百万人キロ）

項目		令和6年度 （推定）	令和7年度 （推定）	令和8年度 （推定）	令和9年度 （推定）	令和10年度 （推定）
定期外		59,067	59,641	58,950	59,574	59,883
定期	通勤	49,411	49,963	49,130	49,430	49,753
	通学	13,029	12,939	12,584	12,450	12,320
	計	62,441	62,902	61,714	61,881	62,073
合計		121,509	122,543	120,665	121,456	121,957
前年比		101.5%	100.9%	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。

○旅客運輸収入の推計

1. 令和5年度の収入実績と輸送量の実績から実績賃率を算出。
2. 1. の実績賃率に、今回の運賃改定における改定率を乗じて、改定賃率を算出。
3. 2. の改定賃率を各年度の輸送量の推計値に乘じ、一部運輸収入に影響を与える特殊要因を加味し、旅客運輸収入の推計値を算出。

(単位：円)

			実績賃率（R5）	改定率（％）	改定賃率
			A	B（％）	C=A*B
幹線	定期外		27.598	4.394	28.810
	定期	通勤	14.026	7.238	15.041
		通学	5.437	—	5.437
地交線	定期外		18.025	5.162	18.956
	定期	通勤	8.982	10.095	9.889
		通学	5.493	—	5.493
電特	定期外		17.957	10.429	19.830
	定期	通勤	7.663	13.258	8.679
		通学	4.713	7.997	5.090
山手	定期外		12.913	16.425	15.034
	定期	通勤	3.405	22.881	4.184
		通学	3.245	16.775	3.789
在来線料金			20.963	—	20.963
新幹線	定期外		14.611	4.394	15.253
	定期	通勤	15.231	7.238	16.334
		通学	11.498	—	11.498
	特別急行料金等		14.343	—	14.343

○特殊要因一覧（旅客運輸収入推計）

特殊要因	概 要
首都圏普通グリーン料金の改定	令和6年3月に首都圏普通グリーン料金を改定したことによる収入の増加額を考慮。
幹在乗継割引の廃止	令和6年3月に新幹線と在来線特急列車を乗り継いだ場合に、在来線の特急・急行料金が半額となる「乗継割引」の取扱いを終了したことによる収入の増加額を考慮。
中央線快速・青梅線普通列車グリーン車導入	令和7年3月に中央線快速・青梅線でグリーン車サービスを開始することによる収入の増加額を考慮。
精神障害者割引の導入	令和7年4月より精神障がい者に対する運賃の割引を導入することによる収入の減少見込み額を考慮。
グランクラス料金の価格改定	令和7年4月から「グランクラス（飲料・軽食あり）」の料金を見直すことによる収入の増加額を考慮。
往復・連続乗車券の廃止	令和8年3月に往復乗車券及び連続乗車券の発売終了に伴い、片道601キロ以上を往復する場合に、往路及び復路の運賃がそれぞれ1割引となる往復割引についても取扱いを終了することから、収入の増加額を考慮。
先買い影響	令和8年3月の運賃改定時に定期券の先買いが発生することから、収入の減少額を考慮。

○旅客運輸収入の推計結果

（単位：百万円）

		令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
定期外		947,509	955,131	1,018,594	1,028,554	1,033,050
定期	通勤	366,013	369,512	404,969	409,761	411,987
	通学	58,488	58,031	58,897	58,684	58,060
	計	424,501	427,543	463,866	468,445	470,048
特別急行料金等収入		345,158	355,011	354,869	359,719	362,701
合計		1,717,169	1,737,685	1,837,329	1,856,718	1,865,799

※ 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。

○適正コスト

適正コストの算定方法

- 各費目ごとの令和５年度基準単価の式に、説明変数の推計値（令和６～１０年度）を乗じて基準単価を算定し、さらに施設量の推計値を乗じて、各年度の基準コストを算出。
- 各費目ごとに実績コストと基準コストを比較し、「基準＜実績」の場合は、基準コスト、「基準＞実績」の場合は、（基準＋実績）÷２を適正コストとする。
 なお、ＪＲ東日本においては、電路費、車両費が「基準＞実績」となることから、（基準＋実績）÷２を適正コストとしている。
- ２の適正コストに、以下の人件費上昇率及び物価上昇率を加味。
 - 人件費上昇率：令和６年度はＪＲ東日本の実績値である３．１５％、令和７年度以降はＪＲ東日本の令和５年度実績１．８４％と令和６年度実績３．１５％の平均である２．４９５％
 - 物価上昇率：令和６年度、令和７年度は令和６年７月１９日内閣府公表の年央試算よりそれぞれ２．８％、２．２％、令和８年度以降は令和６年６月２１日政府公表の経済財政運営と改革の基本方針より２．０％

基準コストの算定に係る説明変数と施設量の推計について

$$\text{基準単価 } y = ax_1 + (bx_2) + (cx_3) + d$$

費 目	a	b	c	d	説明変数
線路費	60.142	0.575	308.420	-121.853	X ₁ ：車両密度 X ₂ ：雪量 X ₃ ：地下駅割合
電路費	6.301			723.148	X ₁ ：電車密度
車両費	36.805	1.000		1,465.149	X ₁ ：１両当たり車両走行キロ X ₂ ：雪量
列車運転費	0.054	208.927		2,485.872	X ₁ ：ピーク時最大断面輸送力 X ₂ ：列車密度
駅務費	1,406.298	551.229	82,914.106	-30,632.221	X ₁ ：列車密度 X ₂ ：平均乗車距離 X ₃ ：地下駅割合

費 目	施設量
線路費	線路延長キロ
電路費	電路延長キロ
車両費	車両数
列車運転費	営業キロ
駅務費	駅数

○説明変数（令和6年度～令和10年度までの推計の考え方）

説明変数	推計の考え方
車両密度	・ 旅客車両キロ／線路延長キロで算出。 ・ 旅客車両キロは、特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。 ・ 線路延長キロは、特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。 ・ 以上により、車両密度は横ばいで推移する推計。
雪量	・ 過去3年（令和3～令和5年度）の平均とした。
地下駅割合	・ 地下駅数/駅数で算出。 ・ 地下駅数は、特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。 ・ 駅数は、令和6年度1駅、令和8年度1駅の開業を見込む。 ・ 以上より、地下駅割合は横ばいで推移する推計。
電車密度	・ 旅客電車キロ／電車線延長で算出。 ・ 旅客電車キロは、特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。 ・ 電車線延長は、特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。 ・ 以上により、電車密度については横ばいで推移する推計。
1両当たりの車両走行キロ	・ 旅客車両キロ／車両数で算出。 ・ 旅客車両キロは、同上の理由により横並びで推移すると推計。 ・ 車両数は、特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。 ・ 以上により、1両当たりの車両走行キロは横ばいで推移すると推計。
ピーク時最大断面輸送力	・ ピーク1時間における駅間断面輸送力の最大値で算出。 ・ 特段の事情がないことから、横ばいで推移すると推計。
列車密度	・ 旅客列車キロ／旅客延日キロで算出。 ・ 旅客列車キロは、特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。 ・ 旅客延日キロは、特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。 ・ 以上により、列車密度については横ばいで推移する推計。
平均乗車距離	・ 特段の事情がないことから、横ばいで推移すると推計。

○施設量（令和６年度～令和１０年度までの推計の考え方）

施設量	推計の考え方
線路延長キロ	・ 特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。
電路延長キロ	・ 特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。
車両数	・ 特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。
営業キロ	・ 特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。
駅数	・ 令和６年度１駅、令和８年度１駅の開業を見込む。

○適正コスト算定結果

（百万円）

年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和１０年度
適正コスト	６４１，８７１	６５７，５２３	６７２，０５７	６８６，８８６	７０２，０２８

J R 旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の収入原価算定要領
第 2 章第 3 節 1 2. (2) の方法により減価償却費を計上する場合の事前提出事項

1. 既存設備の未償却残高の前倒しについて

(1) 前倒しする減価償却費の割合： 5.9%

(2) 未償却残高を前倒しする設備投資

種別	政策的に必要性の高い設備投資に対応する既存設備 ※投資額の大きなものを各 5～10 件程度	未償却残高 (千円)	前倒しする減価償却費(千円)
1. 国土強靱化関係	首都直下地震対策	11,771,782	697,162
	在来線高架橋・橋脚耐震補強	8,435,044	499,550
	首都直下地震対策 第 2 期	6,451,391	382,071
	東北新幹線耐震補強（高架橋・橋脚第 3 期）	5,781,527	342,400
	上越新幹線耐震補強（高架橋・橋脚第 3 期）	4,880,473	289,037
2. 安全対策関係	新潟駅高架化	574,258	34,009
	踏切融雪装置（ロードヒーティング）整備	251,446	14,891
	日暮里駅防災設備整備	194,979	11,547
3. 環境対応関係	エコステーション関連	188,504	11,163

4. 輸送力強化関係	品川駅改良	9,785,296	579,516
	中央快速線グリーン車導入	7,770,260	460,179
	新橋駅改良	7,041,061	416,994
	武蔵小杉駅混雑緩和対策（2面2線化）	4,424,249	262,018
	渋谷駅改良	4,283,425	253,678
5. DX関係	お客さまサポートコールシステム整備	337,993	20,017
	線路設備モニタリング装置検修設備整備	110,931	6,569
6. インバウンド対応関係	駅たびコンシェルジュ整備	164,284	9,729
7. バリアフリー化関係			
8. 人材確保関係	京葉・武蔵野線乗務員基地再編	997,889	59,098

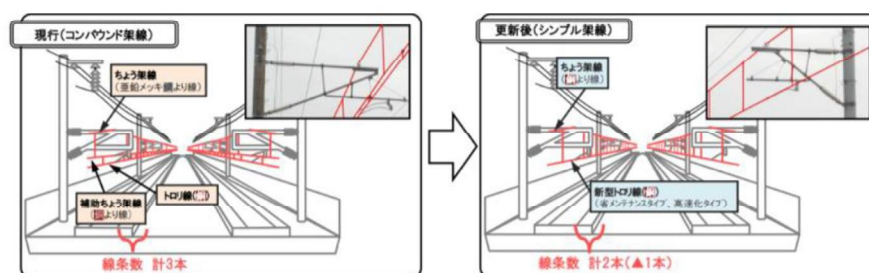
	小金井・宇都宮地区乗務員基地再編	837,129	49,577
	南武線乗務員基地再編成	812,571	48,123
	上野東京ライン・湘南新宿ライン乗務員基地再編	361,320	21,398
	建物設備専門技術訓練研修センター新築	345,916	20,486
合計		233,016,821	13,800,000

2. 新規投資について

種別	政策的に必要性の高い設備投資	設備投資額(千円)
1. 国土強靱化関係	新幹線電路設備老朽化対策	10,000,000
5. D X 関係	指令システム整備	17,000,000
合計		27,000,000

・新幹線電路設備老朽化対策

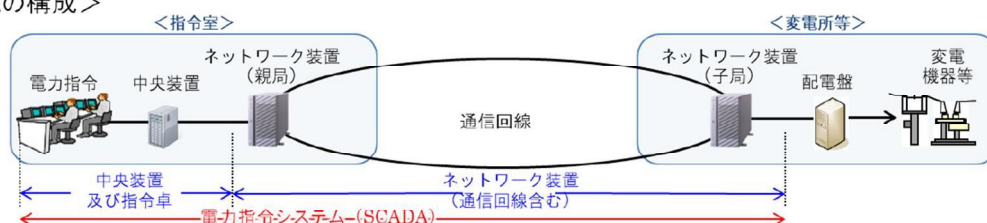
- ・ ちょう架線の材料を鋼系から銅系にすることで耐腐食性を向上
- ・ トリ線線の材料を従来品（銅スズ合金）にインジウムを添加した合金材料にすることで耐摩耗性を向上
- ・ 上記の腐食、摩耗の耐性に優れた材質選定により、長寿命化を図る
- ・ シンプル化により、省メンテナンス化を実現



・指令システム整備

- ・ 電力指令システム(SCADA)は、電力機器の状態監視・制御を指令室から行うシステム
- ・ 指令卓、中央装置(情報処理)、ネットワーク装置、通信回線、制御監視盤にて構成
- ・ 通信速度・容量・信頼性などの通信品質を向上させることで、事故時における指令の情報収集・制御が改善され、早期復旧を実現

<SCADAの構成>



輸送量の推定方法について

(詳細)

1. 行動変容なしモデルの推計（コロナ禍の影響がなかった場合の輸送量を推計）

コロナ禍前11年間（2008～2018年度）の輸送量実績を、エリア別、券種別に区分し、それぞれの区分において経済・人口指標を説明変数に用いた回帰分析等を行い、2024年度以降の輸送量を推計した。

① 人口推計

2008～2023年度は、国勢調査に基づき総務省が推計している「国勢調査結果による補間補正人口」（各年10月1日現在人口）を用いた。2025年度以降については、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（2023）年推計）」より5年ごとの予測値を取得した。実績値/推計値が存在しない年度については、年平均伸び率によって線形的に補完した。

② 1人当たり県民所得の将来推計

2008～2018年度は、内閣府が公表した「県民経済計算年報」による県民所得（実質）から、対象各県および全国の1人あたり県民所得（実績）を取得した。
国内総生産（実質）については、内閣府「国民経済計算 GDP統計」や「中長期の経済財政に関する試算（令和6年1月22日公表）」等のGDP成長率（実質）をもとに算出した値を適用し、国内総生産（実質）を説明変数とした回帰分析により2019年度以降の実質県民所得（全国）を推計した。
上記で算出した実質県民所得（全国）を説明変数に回帰分析を行い、2019年度以降の各県の1人あたり県民所得を推計し、更にエリア毎に区分して1人あたりエリア所得を算出した。

③ 輸送量（コロナ影響なし）の推計

2008～2018年度の旅客輸送人員数とエリア別人口から、1人1日あたり発生集中交通量推計値を求め、上記②までで算出した1人あたりエリア所得を説明変数とした回帰分析により、2019年度以降の輸送量を推計した。

輸送量の推定方法について

(詳細)

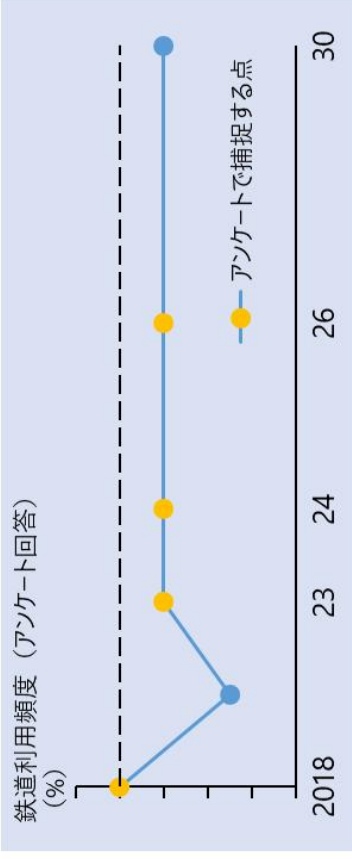
2. コロナ禍による行動変容の影響を考慮した輸送量の推計

東日本エリアに居住する方を対象として、コロナ禍前後（2018年度、2023年度、2024年度、2026年度）の鉄道の利用回数についてWeb アンケート調査を実施。エリア別に集計した結果として、全てのエリア・券種において、2023年度、または2024年度がコロナ禍後の最大利用回数となったことから、これを踏まえて1. の結果を補正。

補正イメージ

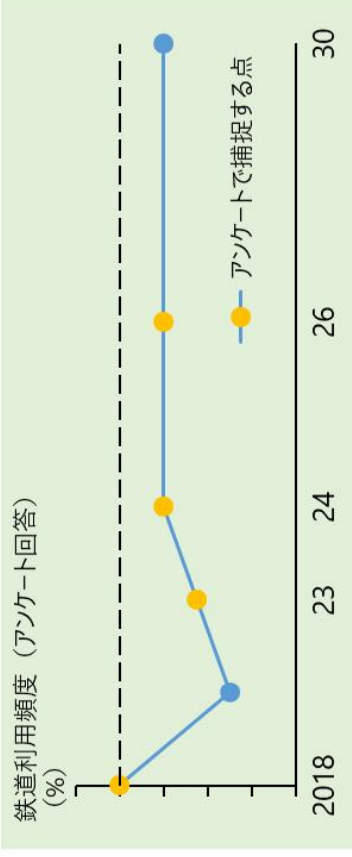
2

コロナ影響有り（2023年回復上限）



3

コロナ影響有り（2024年回復上限）



(参考) アンケート結果による利用回数が最大となる年度 (区分毎の一覧)

✓ 目的別の鉄道利用頻度について、いつの時点が最大となるかアンケートにより集計

【目的別】 業務（近距離・遠距離）、旅行、私用、通勤、通学

【回復時期】 コロナ前（2018年）、昨年度（2023年）、現在（2024年）、将来（2026年）

✓ 集計した結果、②2023年回復上限 ③2024年回復上限 のみに集約された

区分
1 東京-東京
2 東京近郊-東京近郊
3 北関東-北関東
4 東北エリア-東北エリア
5 信越エリア-信越エリア
6 東京-東京近郊
7 一都三県-北関東
8 関東エリア-東北エリア
9 関東エリア-信越エリア
10 東北エリア-信越エリア
11 関東エリア-東日本エリア外
12 東北エリア-東日本エリア外
13 信越エリア-東日本エリア外

定期外

利用回数		2018年度比			2026	
2018	2023	2024	2026	2026	2026	2026
100%	86%	101%	101%	101%	101%	101%
100%	91%	91%	91%	91%	91%	91%
100%	88%	88%	88%	88%	88%	88%
100%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
100%	75%	92%	92%	92%	92%	92%
100%	86%	86%	86%	86%	86%	86%
100%	102%	109%	109%	109%	109%	109%
100%	101%	101%	101%	101%	101%	101%
100%	98%	98%	98%	98%	98%	98%
100%	96%	96%	96%	96%	96%	96%
100%	77%	83%	83%	83%	83%	83%
100%	77%	83%	83%	83%	83%	83%
100%	77%	83%	83%	83%	83%	83%

類型化		2023年回復上限		2024年回復上限	
			✓		✓
			✓		
			✓		
					✓
			✓		
					✓
			✓		
			✓		
					✓
			✓		
					✓
					✓

区分
通勤定期
通学定期

定期

定期所有率		2018年度比			2026	
2018	2023	2024	2026	2026	2026	2026
100%	74%	82%	82%	82%	82%	82%
100%	88%	88%	88%	88%	88%	88%

類型化		2023年回復上限		2024年回復上限	
					✓
			✓		

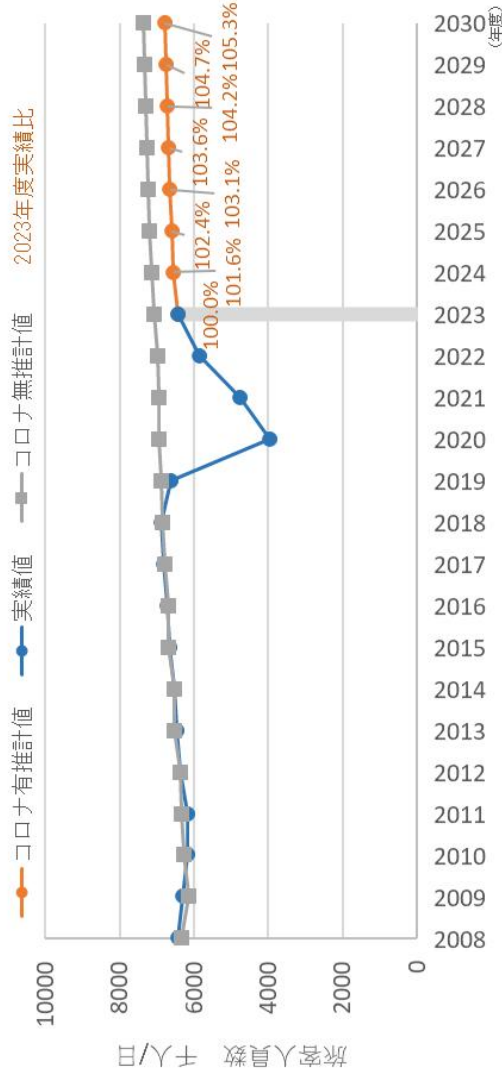
最大利用回数（定期外）または最大定期所有率（通勤・通学）

輸送量の推定方法について

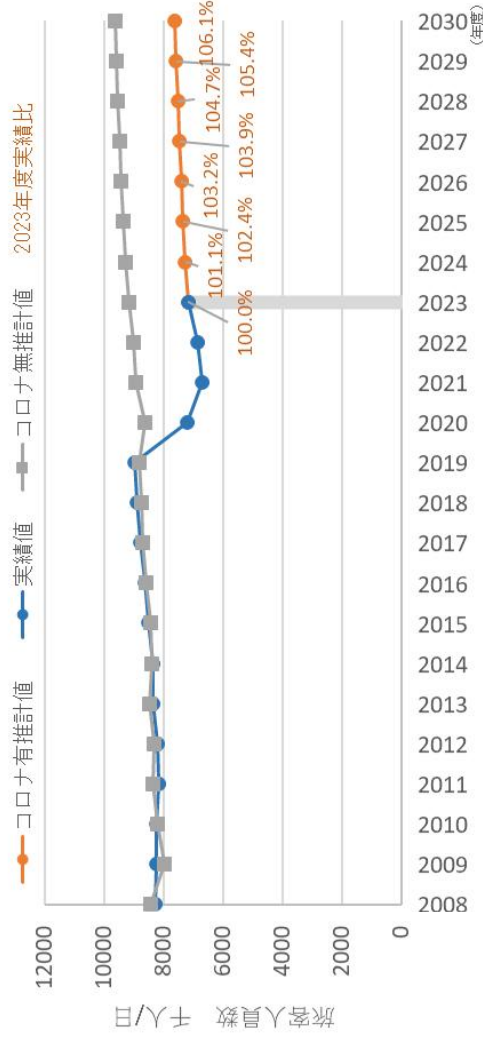
(詳細)

3. コロナ禍による行動変容の影響を考慮した輸送量の推計結果

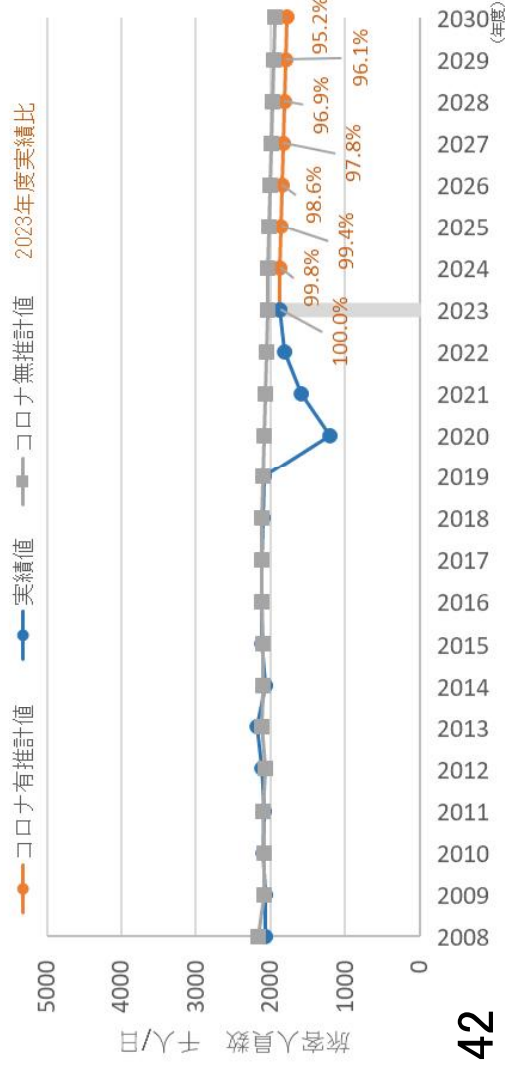
(定期外)



(通勤)



(通学)

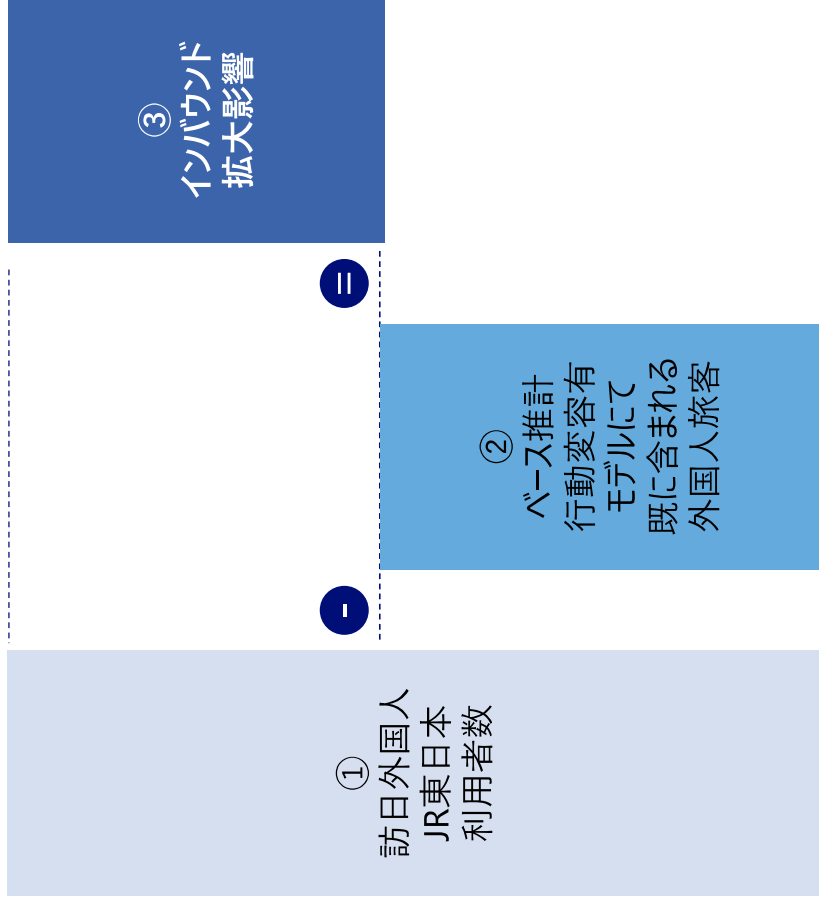


輸送量の推定方法について

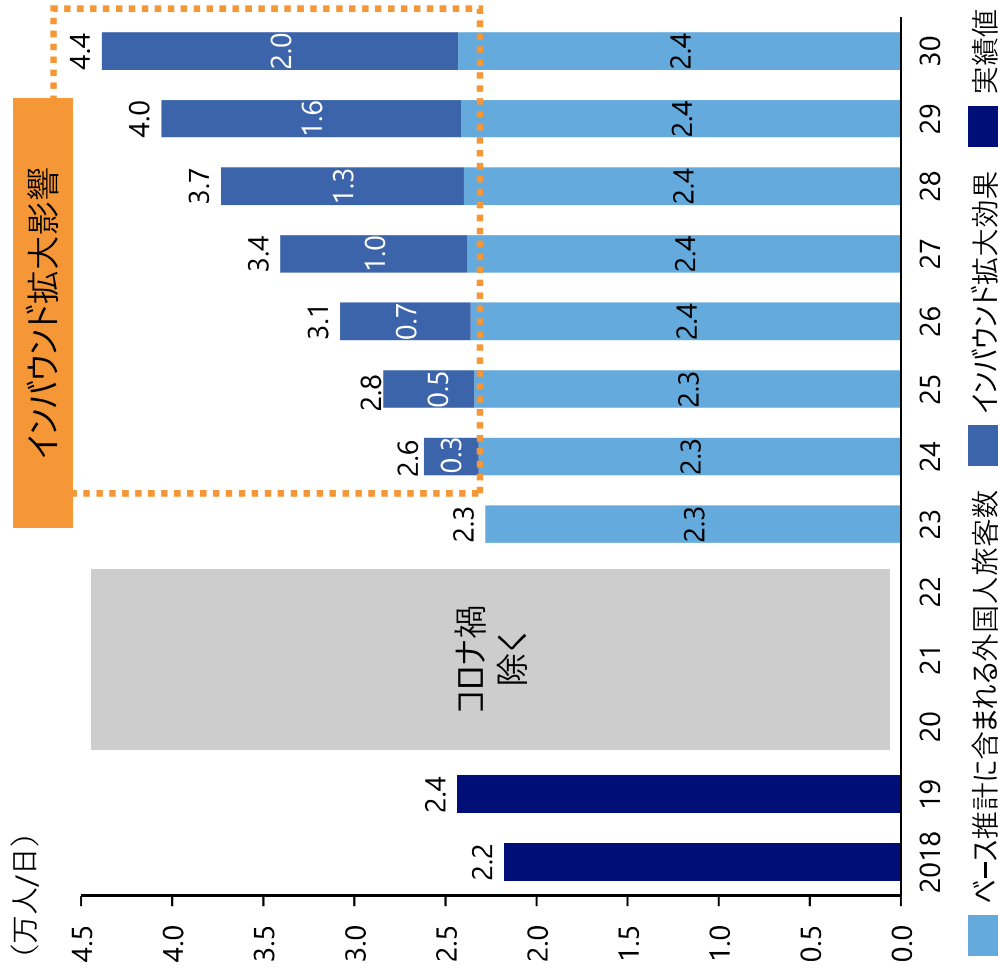
インバウンド

- ✓ 観光庁の掲げる訪日外客数目標から、2024年以降の訪日外国人数を推計。
- ✓ コロナ禍前(2018-2019)の訪日外国人におけるJR東日本利用者数割合（国土交通省FF-Data・旅客地域流動調査データ）を乗じ、2023年度以降のJR東日本利用者を推計。

インバウンド拡大影響算出のイメージ



訪日外国人のJR東日本利用者数の推移予測



輸送量の推定方法について

逸走率

✓ 他社の運賃時の改定率及び逸走率を当社において回帰分析し弾性値を算出。

※弾性値とは・・・改定率1%あたりの逸走する輸送人員割合（%）

例）弾性値「0.2」、20%改定する際の逸走する輸送人員割合 → $0.2 \times 20\% = 4\%$

定期外 → JR北海道、東武、東急、近鉄

鉄道事業者	改定率	逸走率	弾性値
A社	8.0	0.9	0.116
B社	12.6	3.5	0.280
C社	13.5	1.8	0.133
D社	18.3	5.7	0.312

◆普通運賃で用いる価格弾性値 ⇒ **0.244**

通勤 → JR北海道、東武、東急

鉄道事業者	改定率	逸走率	弾性値
A社	18.7	5.6	0.302
B社	17.8	1.9	0.108
C社	13.8	0.3	0.022

◆通勤定期運賃で用いる価格弾性値 ⇒ **0.168**

通学 → JR北海道、東武、近鉄

鉄道事業者	改定率	逸走率	弾性値
A社	14.8	4.5	0.303
B社	13.8	5.4	0.391
C社	19.0	5	0.263

◆通学定期運賃で用いる価格弾性値 ⇒ **0.304**

2024 2025 2026 2027 2028
(単位：億円)

項目		令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度
投資計画（主な投資内容）		計画	計画	計画	計画	計画
安全	運輸・車両 （新型砕石輸送気動車新製、山形新幹線E8系新幹線車両新製、新幹線台車モニタリング改造等）	880	860	710	400	300
	軌道・土木 （大規模地震対策、ホームドア工事等）	620	670	680	850	700
	建築・機械 （屋根飛散・落下防止対策等）	260	230	200	200	200
	電気 （電車線・変電所設備更新、踏切事故対策等）	850	990	950	990	1,130
	うち政策的に必要性の高い設備投資 （指令システム整備、新幹線電路設備老朽化対策）			70	100	100
	小計	2,610	2,750	2,540	2,440	2,330
その他 （安全 投資除 く）	省力化投資 （スマートメンテナンス、機械化等）	530	510	720	840	840
	サービス向上 （駅改良、バリアフリー化等）	220	300	250	290	240
	輸送改善等 （羽田空港アクセス線（仮称）等）	540	950	910	880	790
	小計	1,290	1,760	1,880	2,010	1,870
合計		3,900	4,510	4,420	4,450	4,200

※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。

【参考】

プレス	安全	2,610	2,750	2,540	2,440	2,330
	その他	1,290	1,760	1,880	2,010	1,870
	合計	3,900	4,510	4,420	4,450	4,200

■ 主要プロジェクトの内容

1 安全安心なインフラを社会のために

(1) 「ホームドア整備」(2021～2031 年度、約 4,100 億円)

ホームでのお客さまの転落や列車との接触を防止する対策としてホームドアの整備を進め、2023 年度末までに山手線、京浜東北・根岸線を中心に 117 駅（線区単位）233 番線でホームドアの整備を完了しました。さらなる早期整備に向けて、主要な番線以外も含めた東京圏在来線主要路線の 330 駅（線区単位）758 番線に整備対象を拡大し、軽量型の「スマートホームドア」の導入や設計荷重の見直しなどによる工期短縮を図りながら引き続き整備を進めます。

(2) 「大規模地震対策」(2017～2033 年度、約 4,500 億円)

大規模地震発生時における安全性確保のため、耐震補強工事を着実に進めます。新幹線の高架橋柱についてはすべてのラーメン橋台約 6,000 本を 2028 年度まで、新幹線電柱は約 4,000 本を 2027 年度までに施工を行います。

(3) 「事故防止対策」(2021～2028 年度、約 320 億円)

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、安全対策を着実に進めます。

(4) 「鉄道設備更新」(2021～2028 年度、約 1 兆 2,280 億円)

事業用車両の増備、変電所、電車線設備等の鉄道設備更新を計画的に実施し、安全性向上とより効率的なオペレーションを実現します。

2 活力ある社会のために

(1) 「羽田空港アクセス線（仮称）」(2023～2031 年度、約 2,800 億円※)

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を実現する、羽田空港アクセス線（仮称）の工事を進めます。休止貨物線など既存資産を有効活用し、田町駅付近で上野東京ラインと直通させることで、東京圏鉄道ネットワークを更に充実させます。※国の空港整備事業のうち、JR 東日本に関係するトンネル本体などの工事費（約 700 億円）を含みます。

(2) 「在来線着席サービス」(2018～2024 年度、約 860 億円)

中央快速線等のグリーン車の車両新造と関連する地上工事を進めます。

(3) 「駅改良、バリアフリー設備整備」(2007～2030 年度、約 3,300 億円)

渋谷駅などの駅改良、バリアフリー設備の整備を引き続き進めていくことで、すべてのお客さまにとって魅力ある使いやすい駅を目指します。

(4) 「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ます。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ます。

主な設備投資について

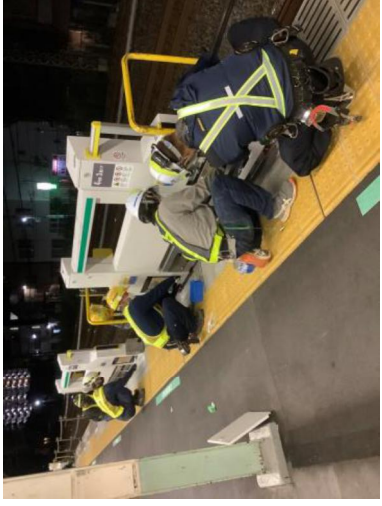
安全安心なインフラを社会のために

□ ホームドア整備

ホームでのお客さまの転落や列車との接触を防止するため、首都圏におけるホームドアの早期整備に向けて、軽量型の「スマートホームドア」の導入や設計荷重の見直しなどによる工期短縮を図りながら引き続き整備を進めます。



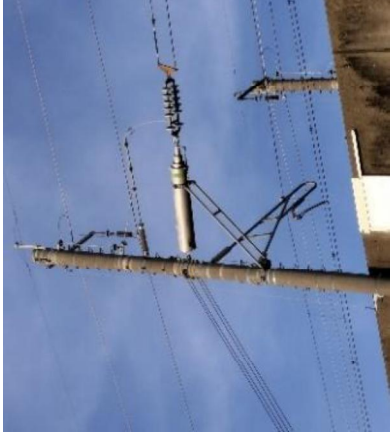
スマートホームドア



ホームドア工事

□ 鉄道設備更新

事業用車両の増備、変電所、電車線設備等の鉄道設備更新を計画的に実施し、安全性向上とより効率的なオペレーションを実現します。



新幹線電車線（架線）設備



新型砕石輸送気動車



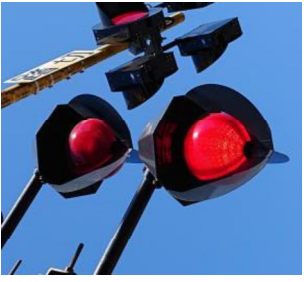
変電所設備

□ 事故防止対策

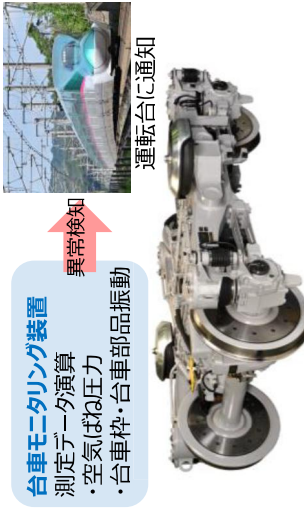
踏切事故防止のための3DLR式障害物検知装置等の整備や、新幹線台車モニタリング装置の整備などの安全対策を着実に進めます。



障害物検知装置



全方位警報灯



新幹線台車モニタリング

□ 自然災害に対するリスク低減

大規模地震に備えた耐震補強対策を推進するほか、激甚化する災害へ備えるため、降雨・強風・雪等に対する検討や対策を進めます。



大規模地震対策（新幹線高架橋柱）



ドップラレーダー



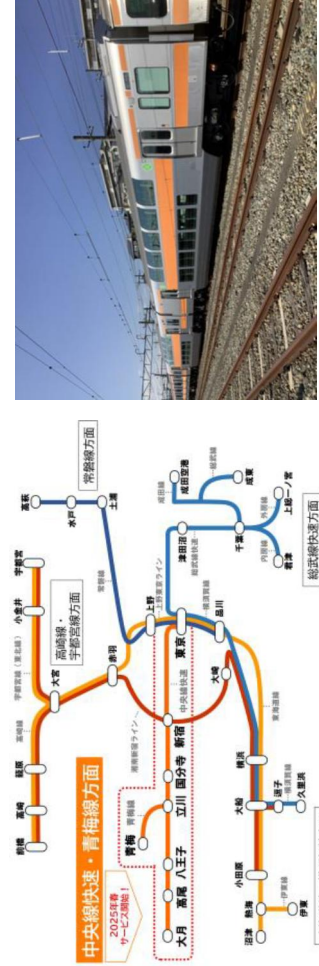
切取りり面工（吹付枠工）

主な設備投資について

快適な都市のために

□ 在来線着席サービス

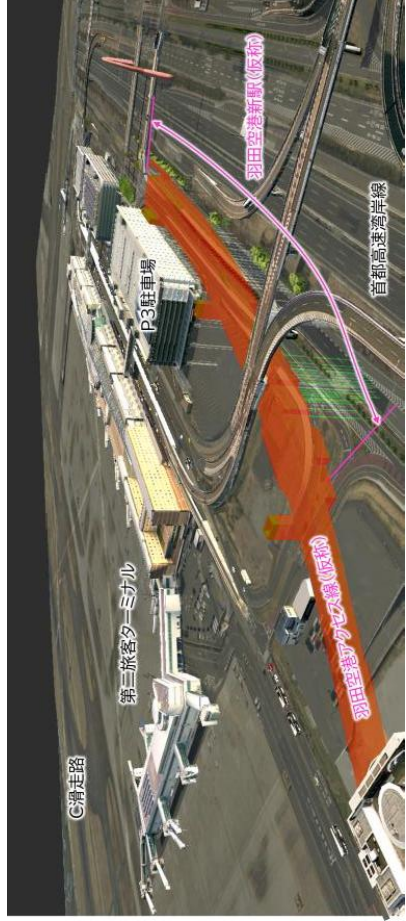
お客さまの着席ニーズにお応えするため、新たに中央線快速・青梅線にも2階建てグリーン車を2両連結し、2025年春からグリーン車サービスを開始します。これにより、東京駅を中心として、首都圏の各方面に向けたグリーン車サービスが拡充されます。



中央線グリーン車

□ 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を実現する、羽田空港アクセス線（仮称）の工事を進めます。休止貨物線など既存資産を有効活用し、田町駅付近で上野東京ラインと直通させることで、東京圏鉄道ネットワークを更に充実させます。



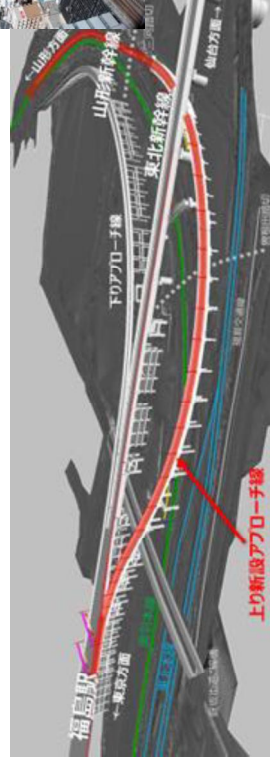
羽田空港アクセス線（仮称）
（新駅へのルートイメージ）

□ 東北新幹線福島駅アプローチ線

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ます。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ます。



福島駅アプローチ線

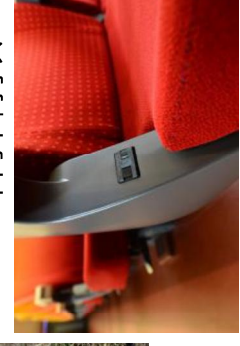


□ 山形新幹線E8系新幹線車両

車椅子スペースの増設、大型荷物置場の全号車設置、全座席へのコンセント設置など車内設備を充実させたE8系車両を順次導入していきます。



車内車椅子スペース



コンセント



E8系車両

主な設備投資について

快適な都市のために

□ 駅改良、バリアフリー設備整備

渋谷駅、中野駅、品川駅などの駅改良、バリアフリー設備の整備を引き続き進めていくことで、すべてのお客様にとって魅力ある使いやすい駅を目指します。



渋谷駅



中野駅

□ 防犯対策

駅や車内へ防犯カメラを設置し、セキュリティレベルの向上を図っています。



改札付近



49
車内

ＪＲ旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の収入原価算定要領

第２章第３節１０．研究開発費にかかわる平年度の計画について

１．研究開発活動

当社グループは、ＩｏＴやビッグデータ、ＡＩ等の技術の進展を見据え、時代を先取りした技術革新の実現に向け、「技術革新中長期ビジョン」を策定しており、その主な内容は以下のとおりです。

- ✓ ＩｏＴ、ビッグデータ、ＡＩ等を活用して、当社グループが提供するサービスをお客さま視点で徹底的に見直し、従来の発想の枠を超えて「モビリティ革命」の実現をめざします。
- ✓ 「安全・安心」、「サービス＆マーケティング」、「オペレーション＆メンテナンス」、「エネルギー・環境」の４分野において、当社グループのあらゆる事業活動で得られたデータからＡＩ等により新しい価値を生み出します。
- ✓ その実現に向け、世界最先端の技術を取り入れるため、さらなるオープンイノベーションを推進し、モビリティ分野で革新的なサービスを提供し続ける「イノベーション・エコシステム」を構築します。

２．具体的な取り組み内容

（１）安全・安心

- ① 自然災害に対するリスクの着実な低減に向けて、センサ等を活用した研究開発を進めます。
- ② 2022年に発生した福島県沖地震を受けて、継続して「構造物が壊れないようにする（耐震補強対策）」「走行中の列車を早く止める（列車緊急停止対策）」「脱線後の被害を最小限にする（列車の線路からの逸脱防止対策）」の３点を柱として各種対策に繋がる研究開発を進めます。
- ③ 社会とかがわりが密接な事故を着実に減少させるため、ITS・ロボットを活用した踏切・ホームの安全性向上に向けた研究開発を進めます。

（２）サービス＆マーケティング

- ① 次世代新幹線の実現のため、新幹線の試験車両「ＡＬＦＡ－Ｘ」を使用して、様々な試験を進めます。
- ② 個々のお客さまに寄り添った情報提供やサポートを実現するための研究開発を進めます。
- ③ 次世代チケットサービスを実現するための研究開発を進めます。

（３）オペレーション＆メンテナンス

- ① 線路や電力設備、車両機器などを走行しながらモニタリングする装置を営業列車に搭載し、ＣＢＭ等のスマートメンテナンスの実現に向けた研究開発を進めます。
- ② 列車の安全性向上や将来のドライバレス運転で必要とされる技術開発として、車両前方にステレオカメラを搭載して障害物をリアルタイムで自動検知するシステムの開発などを進めます。
- ③ 車両や地上設備のメンテナンス業務の効率化や負担軽減を目的に、作業の自動化や機械化（ロボット化）に向けた研究開発を計画しています。

（４）エネルギー・環境

- ① 脱炭素社会への動きを加速していくため、水素エネルギーに関する研究開発を進めます。
- ② 車両運転における環境性能向上のため、省エネ運転制御技術の確立や乗務員の運転操作によ

る省エネ運転の研究を進めます。

- ③ エネルギーを無駄なく効率的に使うため、列車の回生電力の有効利用など研究開発を進めます。

(5) その他

ウェルビーイングな社会の実現に向けて、移動×空間価値の向上をめざす場として「W a a S 共創コンソーシアム」を設立し、オープンイノベーションのプラットフォームを通じ、1社単独では難しいより広範な領域における社会課題の解決に取り組んでいきます。

また、より基礎的な分野の研究開発は、「研究開発等に関する協定」に基づき公益財団法人鉄道総合技術研究所に委託しています。

3. 研究開発費の内訳（見込み）

(1) 直接研究開発に要する費用

平年度の研究開発計画額（2026年度10,000,000千円、2027年度9,100,000千円、2028年度9,000,000千円）に、実績年度の専属営業費割合を乗じて算出しています。

(2) 人件費

人件費は、研究開発に従事する社員の実績年度人件費（3,769,923千円）に賃金上昇率を乗じ、実績年度の専属営業費割合を乗じて算出しています。

(3) 経費

経費は、研究開発に係る間接的な費用の直近3年平均（2,329,428千円）に物価上昇率を乗じ、実績年度の専属営業費割合を乗じて算出しています。

(4) 総研分担金

総研分担金は、実績年度金額（4,891,051千円）に、実績年度の専属営業費割合を乗じて算出しています。

(5) 電灯料

電灯料は、2023年度実績に電灯料の上昇率を乗じ、実績年度の専属営業費割合を乗じて算出しています。

上記の(1)～(4)の合算額から、(5)電灯料を控除し、2026～2028年度で606億円の研究開発費を原価に計上しています。

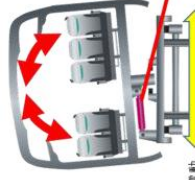
研究開発活動について

技術革新中長期ビジョンに掲げた「安全・安心」「サービス&マーケティング」「オペレーション&メンテナンス」「エネルギー・環境」の4分野において、IoTやビッグデータ、AIなどを活用して、新しい価値を生み出すために時代を先取りした技術開発を推進します。

■安全・安心

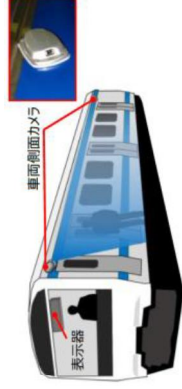
- 危険を予測しリスクを最小化する。

大規模地震発生時に被害を最小限にするための開発。改良排障器について、今年度以降で順次導入。地震対策左右動ダンパを開発中。



地震対策左右動ダンパの開発

お客さまの車両への接近を検知するシステムを開発、相模線で実証試験中。



■サービス&マーケティング

- お客さまへ“Now, Here, Me”の価値を提供する。



次世代新幹線の開発

新幹線試験車両「ALFA-X」を使用し各種開発品の耐久試験等を実施中。

■エネルギー・環境

- エネルギーの3E（環境性、経済性、安定性）を向上させ、C（地域社会の発展）につなげる。

2030年度の営業運転開始に向けて水素ハイブリッド電車「HYBARI」の実証試験を実施中。



■WaaS共創コンソーシアム

Well-beingな社会の実現に向け、オープンイノベーションでの技術開発、各種実証を継続実施中。



■現場社員による技術開発



分岐器ベアリング
交換器具の開発

■BRT自動運転

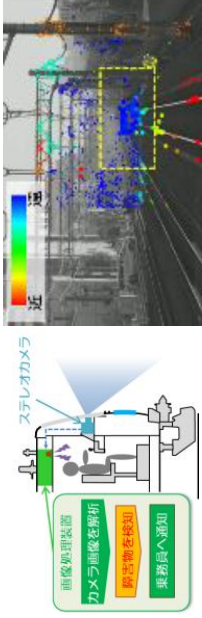
自動運転レベル4での営業運転実現をめざして実証試験中。



■オペレーション&メンテナンス

- 生産年齢人口20%減を見据えた仕事のしくみをつくる。

車両前方の障害物をリアルタイムで自動検知するシステムを開発、実証試験中。



車両搭載型障害物検知システム

車両や地上設備のメンテナンスの機械化に向けた開発を実施中。



側ふさぎ板自動取り外し装置

■知的財産戦略

戦略的な知的財産の取得・活用等を推進する。



E8系車両の外観
意匠登録第1676404号公報より抜粋

CBM（地上設備モニタリング）
52

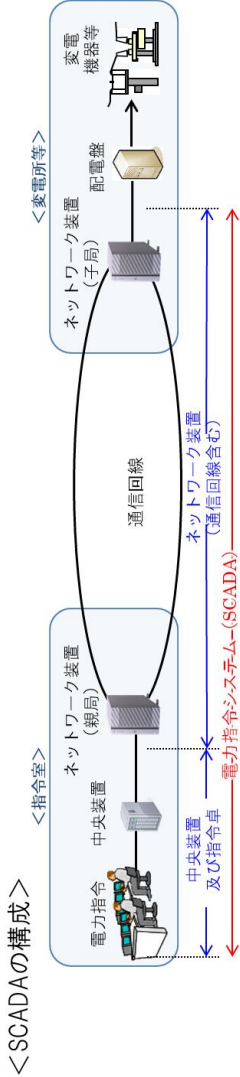
政策的に必要性が高く加速化すべき設備投資

- 今回の運賃改定を機に、以下の設備投資を加速化し、更なる安全・安定輸送、サービスの向上に取り組んでまいります。また上記の他、オフピーク定期券の設定範囲拡大の検討、Suicaの進化によるデジタルプラットフォームの構築（各種IDの統合、クラウドチケット化）等、お客さまの利便性向上にも取り組んでいきます。

設備投資計画	2026～2028年度 投資予定額（概算）	類型
電力指令システム等更新	170億円	D X 関係
新幹線電路設備老朽化対策	100億円	国土強靱化関係

電力指令システム等更新

- 電力指令システム(SCADA)は、電力機器の状態監視・制御を指令室から行うシステム
- 指令卓、中央装置(情報処理)、ネットワーク装置、通信回線、制御監視盤にて構成
- 通信速度・容量・信頼性などの通信品質を向上させることで、事故時における指令の情報収集・制御が改善され、早期復旧を実現



新幹線電線設備老朽化対策

- ちよう架線の材料を鋼系から銅系にすることで耐腐食性を向上
- トリリ線の材料を従来品（銅スズ合金）にインジウムを添加した合金材料にすることで耐摩耗性を向上
- 上記の腐食、摩耗の耐性に優れた材質選定により、長寿命化を図る
- シンプル化により、省メンテナンス化を実現

