



2025 年 8 月 1 日

東日本旅客鉄道株式会社

運賃の改定申請の認可について ～2026 年 3 月に運賃改定を実施します～

JR 東日本は、2024 年 12 月 6 日に国土交通大臣へ鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請を行っていましたが、本日、申請通りに認可されました。これに伴い、上限の範囲内で設定する運賃について国土交通大臣に届出を行うとともに、旅客運賃の計算方法の変更等について関係運輸局長への認可申請等を行いました。

なお、運賃改定日については決まり次第、お知らせいたします。

○ 今回のプレスにて新たに発表するポイント

- ① 特定区間（東京地区）の運賃及び廃止区間・存続区間の詳細をお知らせいたします。
- ② オフピーク定期券は、通常の通勤定期券の約 15%割引を継続するとともに設定範囲を拡大します。
- ③ 山手線内均一定期券を廃止します。

1. 改定理由

当社は 1987 年 4 月の会社発足以来、安全を経営のトッププライオリティに位置づけ、安全・安定輸送の確保と鉄道ネットワークの拡充及びサービス品質の向上に取り組んでまいりました。また、インフラ設備の安全レベルの向上やお客さまにより安心してご利用いただけるよう、自然災害対策、信号・保安装置の改良、ホームドアの整備や踏切事故防止対策、耐震補強対策などこれまでに 5 兆円を超える安全投資を実施してまいりました。

この間の修繕費などのコスト増や設備投資の増については、生産性の向上や財務体質の改善等の経営努力で吸収することにより、運賃水準は消費税率の引き上げや鉄道駅バリアフリー料金の導入等を除いて、会社発足時の水準を維持してまいりました。

しかしながら、既に想定してきました人口減少と少子高齢化に伴う人口構造の変化によるマーケットの厳しい変化に加え、コロナ禍を経て当社を取り巻く社会環境の変化が加速するとともに、昨今のエネルギー価格をはじめとする物価の高騰による経費の増加、人手不足・人件費上昇・人材の流動性が高まる中で鉄道のオペレーションに必要な不可欠な人材の確保・定着に向けた待遇改善等、今後も厳しい経営環境は継続する見込みです。

このように鉄道事業の収益確保が厳しさを増す一方で、鉄道を安全に運行し続けるためには、安全のための投資や、新しい技術の導入・開発のほか、車両や地上設備を着実に管理し、健全性を維持することが不可欠であり、多くの労力と費用が必要となります。加えて多様化するお客さまニーズ、鉄道に求められる社会的な役割を踏まえた安全やサービスレベルの向上、老朽化した車両・設備の更新、激甚化する自然災害やカーボンニュートラルへの対応が必要となります。

このような状況に対処すべく、当社では運行体制のスリム化、駅業務の変革、チケットレス化による効率的な販売体制の構築、CBM※1等のスマートメンテナンス等により、鉄道事業におけるオペレーションコストの削減に取り組んでおり、今後も更なる経営の合理化に努めてまいります。鉄道事業を次の世代へと将来にわたってつなげていくためには、これまでの生産性向上等の経営努力のみでは限界があり、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っていることから、この度、運賃改定を実施いたします。

今後とも「究極の安全」の追求を経営のトッププライオリティとして堅持し、事業継続に必要な対応を着実に実施しながら、これからもお客さまの日々の生活を支え、これまで以上に安全で快適な輸送サービスの実現とサービス品質や利便性の向上に努めてまいります。

(※1)「CBM」…Condition Based Maintenance：状態基準保全。

2. 改定内容 ※運賃の改定申請プレス（2024年12月6日発表）にて既にお知らせした内容

今回の運賃改定では、「幹線」、「地方交通線」の通学定期旅客運賃を除き、当社管内全エリアの運賃を改定いたしますが、特に東京圏の運賃の値上げ幅が大きくなります。これは首都圏に設定している他のエリアよりも低廉な「電車特定区間・山手線内」の運賃区分を「幹線」に統合することによるものです。

「電車特定区間・山手線内」の運賃は、国鉄時代に「競争力のある運賃設定を目的とした首都圏の運賃抑制策」として設定されましたが、現在では他の鉄道事業者との運賃格差が逆転又は縮小しています。一方で、当該エリアにおいては、これまでも安全性・利便性・快適性等の向上のための設備投資を重点的に実施しており、今後も継続して設備投資が必要なエリアであることから、これらを勘案したうえで今回見直しを行うことといたしました。

(1) 普通旅客運賃

- ・平均7.8%の改定を行います。
- ・首都圏に設定している他のエリアより低廉な「電車特定区間・山手線内」【図1】の運賃区分を「幹線」に統合します。
- ・消費税の転嫁方法について、現在の電車特定区間・山手線内と同様、幹線・地方交通線のきっぷ運賃は1円単位の端数を四捨五入から切り上げへ変更します。これによりIC運賃は、きっぷ運賃より低廉または同額となります。（小児の一部区間を除く）
- ・キロ数に賃率を乗じて算出する11km以上の幹線の運賃は、11km以上300km以下に適用する賃率を16.96円（+4.7%）、301km以上600km以下に適用する賃率を13.45円（+4.7%）へ引き上げます。また、地方交通線の運賃は現行と同様、幹線の賃率を1.1倍した額となります。なお、601km以上に適用する賃率は据え置きます。
- ・10kmまでの運賃は、税抜運賃を4.7%引き上げます。
- ・JR他社をまたがる際の運賃に新たに通算加算方式を導入し、加算額を設定します。

【11km 以上の普通旅客運賃】

(単位：円)

賃率	現行			改定		
キロ地帯	11-300km	301-600km	601km-	11-300km	301-600km	601km-
幹線	16.20	12.85	7.05	<u>16.96</u>	<u>13.45</u>	現行と同額
電車特定区間	15.30	12.15	—	「幹線」へ統合		
山手線内	13.25	—	—			
キロ地帯	11-273km	274-546km	547km-	11-273km	274-546km	547km-
地方交通線	17.80	14.10	7.70	<u>18.66</u>	<u>14.80</u>	現行と同額

※ 11km 以上の運賃…賃率×乗車キロ（中央キロ）＋消費税

【10km までの普通旅客運賃】

(単位：円)

運賃（税込）		現行			改定		
キロ地帯		1-3km	4-6km	7-10km	1-3km	4-6km	7-10km
幹線	IC	147	189	199	<u>155</u>	<u>199</u>	<u>209</u>
	きっぷ	150	190	200	<u>160</u>	<u>200</u>	<u>210</u>
電車特定区間	IC	146	167	178	「幹線」へ統合		
山手線内	きっぷ	150	170	180			
地方交通線	IC	147	189	210	<u>155</u>	<u>199</u>	<u>220</u>
	きっぷ	150	190	210	<u>160</u>	<u>200</u>	<u>220</u>

※1 IC…1円単位運賃 きっぷ…10円単位運賃

※2 電車特定区間・山手線内の現行運賃には鉄道駅バリアフリー料金（10円）を含みます。

(2) 定期旅客運賃

- ・通勤定期旅客運賃は平均 12.0%、通学定期旅客運賃は平均 4.9%の改定を行います。
- ・普通旅客運賃と同様、通勤定期旅客運賃・通学定期旅客運賃ともに「電車特定区間・山手線内」の運賃区分を「幹線」に統合します。
- ・通勤定期旅客運賃は普通旅客運賃の改定相当分を反映します。加えて、有効期間が 6 箇月のものは割引率を見直します。
- ・通学定期旅客運賃は、「幹線」、「地方交通線」は据え置きとし、割引率を拡大します。
- ・JR 他社とまたがる際の運賃に新たに通算加算方式を導入し、加算額を設定します。

(3) その他

- ・鉄道駅バリアフリー料金は廃止します。
- ・グリーン定期券、新幹線定期券の価格は今回の運賃改定に伴い値上げとなります。

(4) 改定率・増収率

(単位：%)

		上限運賃・料金	
		改定率	増収率
定期外		7.8	5.7
定期	通勤	12.0	9.5
	通学	4.9	3.1
	小計	11.0	8.7
料金		—	▲1.2
合計		7.1	5.0

※ 現行運賃に鉄道駅バリアフリー料金を含めた場合の改定率です。含めない場合の改定率は「定期外 9.8%」「定期（通勤）14.4%」です。

3. 上限の範囲内で設定する運賃

(1) 特定区間(東京地区)の設定について 【別紙1 参照】

特定区間（東京地区）の普通旅客運賃および定期旅客運賃は、国鉄時代に他の鉄道事業者と競合している区間に通常の運賃よりも低廉に設定されましたが、現在では、路線形態の変化から当社とは直接競合関係とならない区間やお客さまのご利用が少ない区間があることから特定区間に関しては一部の区間を除き廃止します。なお、廃止後の運賃は「幹線」が適用となります。

※ 特定区間の廃止に伴い、一部「幹線」のエリアにおいて通学定期旅客運賃が値上がりする区間があります。

(2) オフピーク定期券の設定について 【別紙2 参照】

オフピーク定期券は、通常の通勤定期券より割安な Suica 通勤定期券として「東京の電車特定区間内」に設定しておりますが、運賃改定後も通常の通勤定期券の約 15%割安な価格で継続して設定するとともに、朝の通勤時間帯における首都圏でのご利用状況に鑑み、現行の範囲から拡大して設定します。なお、オフピーク定期券の拡大エリアにおける各駅のピーク時間帯は、現在実施中の「オフピークポイントサービス」のピーク時間帯と同一です。【図2 参照】

なお、首都圏の一部エリアで実施中の「オフピークポイントサービス」については、オフピーク定期券の設定範囲の拡大に伴い 2026 年 3 月末をもって終了します。

4. 運賃改定に伴って変更となる旅客運賃の計算方法

東京・熱海間では東海道新幹線と東海道線を同一の線路として運賃計算を行っておりますが、当社の運賃改定により運賃が異なることとなるため、運賃改定後は異なる線路として運賃計算を行います。これに伴い、普通乗車券については売り分けを行うとともに、ご利用の区間・経路によって運賃計算経路が変更となる場合があります。なお、東海道新幹線（東京・熱海間）を含む定期券については値上げとなりますが、取扱方法に変更はありません。

※ 詳細については別途お知らせいたします。

5. 山手線内均一定期券の廃止について

「山手線内」をご利用されるお客さまを対象として、「山手線内均一定期券」(1 箇月 14,970 円)を発売しておりますが、「山手線内」の運賃区分を「幹線」に統合することやご利用状況等に鑑み、廃止します。

6. 運賃改定の実施日

2026 年 3 月

※ 運賃改定日については決まり次第、お知らせいたします。

7. 運賃改定に伴う告知について

運賃改定の詳細につきましては、特設サイト「運賃改定のお知らせ」(<https://www.jreast.co.jp/2026unchin-kaitei/>)をご覧ください。

【参考】 ※運賃の改定申請プレス（2024 年 12 月 6 日発表）にて既にお知らせした内容

1. 運賃改定の主なポイント

(1) 改定の方向性

① 「わかりやすい運賃体系」を実現します

- ・「電車特定区間」、「山手線内」の運賃区分を「幹線」に統合します
- ・普通旅客運賃は「IC≤きっぷ」となるよう改定します（小児の一部区間を除く）

② 全エリアの運賃を改定（値上げ）します

- ・「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します
- ・6 箇月の通勤定期旅客運賃の割引率を見直します

③ 通学定期旅客運賃は家計の負担に配慮します

- ・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え置きます
- ※ 「電車特定区間」、「山手線内」は「幹線」に統合するため、改定となります

(2) 改定率（値上げ率）

普通運賃 7.8%、通勤定期 12.0%、通学定期 4.9%

<内訳>

※ 料金については改定しません。

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

・電車特定区間および山手線内の改定率（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改定率です。

（例）改定後の初乗り IC 運賃

○幹線：155 円（+8 円または+9 円※）

※現行が「幹線」の場合は+8 円

※現行が「電車特定区間」「山手線内」の場合は+9 円

○地方交通線：155 円（+8 円）

2. 鉄道部門の収支の実績および推定

（単位：億円）

項目	2023 年度 （実績）	2024 年度 （推定）	2025 年度 （推定）	2026～2028 年度 （3 年間平均）	
				現行	申請
収入	18,733	18,988	19,191	19,465	20,346
原価	18,785	19,387	19,841	20,376	20,376
差引	▲52	▲399	▲650	▲911	▲30
収支率	99.7%	97.9%	96.7%	95.5%	99.8%

※1 申請上の計算方式によるものであり、実際の収支とは異なります。

※2 端数処理のため、収入・原価の差分と差引が一致しない場合があります。

※3 原価には、既存の設備投資（耐震補強等）の未償却残高のうち、前倒して減価償却費に加算した 138 億円が含まれております。

3. 運賃・料金収入内訳

(単位：億円)

項目	2023 年度 (実績)	2024 年度 (推定)	2025 年度 (推定)	2026～2028 年度 (3 年間平均)	
				現行	申請
定期外	9,284	9,475	9,551	9,715	10,267
定期	4,203	4,245	4,275	4,302	4,674
料金	3,312	3,451	3,550	3,634	3,590
合計	16,799	17,171	17,376	17,651	18,532

※1 申請上の計算方式によるものであり、実際の収支とは異なります。

※2 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ります。

4. 需要の推移および今後の見通し

〈実績〉

(単位：百万人キロ)

項目	2019 年度 (実績)	2020 年度 (実績)	2021 年度 (実績)	2022 年度 (実績)	2023 年度 (実績)
定期外	58,710	27,410	35,071	48,450	57,792
定期	通勤	49,362	45,372	46,429	48,825
	通学	14,561	7,778	12,598	13,082
	計	76,675	57,140	59,027	61,908
合計	135,385	84,550	91,250	107,477	119,701

〈将来推計〉

(単位：百万人キロ)

項目	2024 年度 (推定)	2025 年度 (推定)	2026 年度 (推定)	2027 年度 (推定)	2028 年度 (推定)
定期外	59,067	59,641	58,950	59,574	59,883
定期	通勤	49,963	49,130	49,430	49,753
	通学	13,029	12,939	12,450	12,320
	計	62,441	62,902	61,881	62,073
合計	121,509	122,543	120,665	121,456	121,957

※1 将来推計は申請上の計算方式による推計値です。

※2 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ります。

5. 設備投資実績・計画

(1) 設備投資実績と計画

(単位：億円)

項目	2021 年度 (実績)	2022 年度 (実績)	2023 年度 (実績)	2024 年度 (計画)	2025 年度 (計画)	2026 年度 (計画)	2027 年度 (計画)	2028 年度 (計画)
合計	3,629	3,696	4,296	3,900	4,510	4,420	4,450	4,200
うち安全投資	2,405	2,439	2,710	2,610	2,750	2,540	2,440	2,330

※1 2024 年度以降は申請上の計画額です。

※2 「国土強靱化」や「DX」に資する、新幹線電路設備老朽化対策や指令システム整備等、政策的に必要性が高く加速化すべき設備投資を、2026～2028 年度に 138 億円以上実施予定です。

(2) 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

ア) 「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。

イ) 「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。

ウ) 「事故防止策」(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。

エ) 「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 ●モビリティと生活ソリューションの融合プロジェクト

ア) 「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。

イ) 「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した。

ウ) 「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。

エ) 「TAKANAWA GATEWAY CITY」(2009～2025 年度、約 6,000 億円) ●

“Global Gateway”をコンセプトに掲げ、TAKANAWA GATEWAY CITY のまちづくりを推進します。「100 年先の心豊かなくらしのための実験場」と位置づけ、新たなビジネス・文化が生まれ続ける街を目指します。THE LINKPILLAR 1 および高輪ゲートウェイ駅周辺エリア

を 2025 年 3 月 27 日にまちびらきしました。

オ) 「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、輸送の安定性を更に高めます。

6. 研究開発活動

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。

なお、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。

7. これまでの経営合理化の状況および今後の取組み

当社はこれまで安全性とサービス品質の向上を実現し、鉄道のネットワークの拡充を進めることでご利用の増加につなげるとともに、生産性の向上に取り組んできました。JR 東日本グループ経営ビジョン「変革 2027」に掲げる主な構造改革として、鉄道事業におけるオペレーションコストの削減に取り組み、運行体制のスリム化、駅業務の変革、CBM 等のスマートメンテナンス、チケットレス化による効率的な販売体制の促進等を進めることで、オペレーションコストを 2027 年度に 1,000 億円(2019 年度比)削減できる見込みです。今後も新たな技術を取り入れながら持続的成長を加速させ、更なる経営の合理化に努めます。

8. わかりやすい運賃体系の構築

当社は4種類の運賃(幹線、地方交通線、電車特定区間、山手線内)を設定しており、運賃体系および運賃水準は会社発足以降、消費税改定を除いて見直しをしておりません。このうち首都圏に設定している電車特定区間および山手線内の運賃については、国鉄時代に当時の運行形態や他の鉄道事業者との競合等を勘案し、基本となる幹線の運賃より割安に設定されたものです。しかしながら、現在は当時の状況とは大きく変化していることから、首都圏エリアに一定の境界を設けて運賃差を設けることなく、電車特定区間および山手線内の運賃を幹線の運賃と同等水準にまで引き上げることで、シンプルでわかりやすい運賃とすることとします。

また、IC カードを利用する場合は1円単位、きっぷを利用する場合は10円単位の運賃となりますが、これまで幹線、地方交通線をご利用になる場合、IC ときっぷの価格が「IC<きっぷ」となる区間と「IC>きっぷ」となる区間が混在しており、わかりづらい状況となっていました。今回の改定においては、価格を「IC≤きっぷ」に揃えることで、よりシンプルでわかりやすい価格体系を実現します。

9. 利用者サービス向上策

(1) 安全安心なインフラを社会のために

① ホームにおける安全対策

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。

② 鉄道運転事故防止

踏切事故防止策として、障害物検知装置や全方位警報灯を整備するほか、立体交差化や統合・廃止、廃止が困難な第3種・第4種踏切については、第1種化に取り組むなど、ハード・ソフト両面から安全性向上に取り組みます。さらに、鉄道設備の計画的な更新等により、安全性向上と効率的なオペレーションに努めます。

③ 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、激甚化する自然災害へ備えるため、降雨・強風・雪等に対する検討や対策を進めます。

(2) 快適な都市のために

① 輸送サービスの拡充

中央快速線等へのグリーン車導入により着席サービスを向上したほか、羽田空港アクセス線（仮称）工事により、東京圏鉄道ネットワークを更に充実させます。また、山形新幹線には車椅子スペースの増設等、車内設備を充実させたE8系を順次導入するほか、東北新幹線福島駅におけるアプローチ線の増設による輸送の安定性向上に向けた工事を引き続き進め、より便利で快適な新幹線輸送サービスの提供を目指します。

② 混雑緩和の取り組み

平日朝の通勤時間帯の混雑緩和を実現するため、2023年3月より通常の定期券より割安な「オフピーク定期券」サービスを提供していますが、運賃改定後も継続して設定するとともに、朝の通勤時間帯における首都圏でのご利用状況に鑑み、現行の範囲から拡大して設定いたします。

また三大繁忙期のご利用の平準化を実現するため、2022年4月よりシーズン別料金を見直しするとともに、通常の新幹線の普通車指定席より割安な「新幹線eチケット（トクだ値）」の座席数を、ピークを避けた対象日に多めに設定しています。

さらにみどりの窓口の混雑緩和を目的として、新規購入時に一度だけ通学証明書等を窓口にお持ちいただければ、その後は卒業まで確認の省略が可能となるよう、通学定期券の発売方法を見直すとともに、指定席券売機の新型機の導入や払いもどし機能を拡充していきます。

③ 駅改良、バリアフリー設備の整備

渋谷駅や品川駅、中野駅などの駅改良、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 より多くのお客さまのシームレスな移動の実現（チケットレス化の推進）

Suicaをお持ちでないお客さまやSuicaエリア外のお客さまにも駅の券売機や窓口を経由せずにご乗車いただけるよう、チケットレス化の新しい手段として、QRコード※1を利用した乗車サービス「えきねっとQチケ」を2024年10月1日より開始しました。段階的にサー

ビス提供エリアを拡大し、2026 年度末には JR 東日本エリア全域でご利用いただけるようになる予定です。(※1) QR コードは株式会社デンソーウェーブの登録商標です。

また、これまでも Suica エリアについては順次拡大してまいりましたが、2025 年 3 月 15 日より、長野県内の 23 駅を対象に Suica をご利用いただける駅を拡大しました。さらに、2026 年春以降、信濃大町駅、白馬駅においても、Suica をご利用いただけるようにいたします。

⑤ Suica の進化によるデジタルプラットフォームの構築

Suica については、2027 年度までにえきねっとやモバイル Suica などの各種 ID 統合でシームレスなご利用を可能とするとともに、クラウド化による新しい鉄道チケットシステムを開始し、例えば駅ビルで一定額のお買い物をされたお客さまに帰りの運賃割引のご提供を可能にします。さらに、2028 年度には Suica アプリ（仮称）をリリースし、お客さまのご利用シーンにあわせたサービスを一括してご利用できるようにします。

あわせて、移動と一体のチケットサービス、金融・決済、生体認証、マイナンバーカード連携等の新機能を今後 10 年の間に順次追加し、進化した Suica であらゆる生活をカバーすることを目指します。

⑥ まちづくり

鉄道事業者ならではの駅というアセットを最大限活用し、駅まち一体開発によるまちづくりを推進、首都圏のターミナル駅を中心とした大規模複合型のまちづくりのみならず、地方中核都市等においては行政・地域と一体となり持続的なまちづくりを進めます。ビジネス・文化・賑わいの創出のほか、環境・防災・コミュニティに配慮したまちづくりを目指します。

⑦ Beyond Stations 構想の推進

ヒトの生活における「豊かさ」を起点として駅のあり方を変革し、「交通の拠点」という役割を超えて駅を”つながる”「暮らしのプラットフォーム」へと転換します。上野駅、秋葉原駅、新宿駅では、駅を「イマーシブなメディア空間」として、大規模なサイネージと一体となった駅型ショールーミングスペースを整備し、リアルな駅空間と一体となった新たな発見・体験・交流の場を創出します。

(3) 地方創生

当社グループと地域が Win-Win の関係で持続可能な地域づくりを推進し、交流人口・関係人口・定住人口を拡大することを目的に、「伴走型地域づくり」を推進します。各地で自治体と一体となり、駅を中心としたまちづくりを推進しているほか、ローカルスタートアップ企業との共創活動加速による地域課題の解決や、MaaS によるシームレス・ストレスフリーな移動の実現を目指し、利便性と持続可能性を高めた交通体系構築に努めます。

(4) 共生社会の実現

2024 年 2 月より、「えきねっと」にてマイナポータルとの連携を活用した「身体障害者割引乗車券・知的障害者割引乗車券」の取扱い、および「新幹線車いす対応座席」の取扱いを開始しています。さらに、2025 年 4 月より新たに精神障害者割引制度を導入しました。2023 年

3月にサービス開始した障がい者用 IC カードについてもサービス対象を拡大し、精神障がい者のお客さまもご利用いただけるようになりました。今後も共生社会の実現に向けて取り組みます。

(5) 脱炭素社会への貢献

環境優位性のさらなる向上とサステナブルな社会の実現に向け、再生可能エネルギーの導入拡大や新型ハイブリッド気動車の導入、エコステ^{※2}の整備、照明設備のLED化など、CO₂排出量削減につながる設備投資を促進します。

また、サステナブルな社会の実現、地域や社会に貢献するために、今後も CO₂ 排出量削減に向けて、川崎発電所における水素発電や CCUS^{※3} 技術の活用等を検討していきます。

(※2)「エコステ」…省エネルギー、再生可能エネルギーなど、様々な環境保全技術を駅に導入する取組み

(※3)「CCUS」…Carbon dioxide Capture, Utilization and Storage：火力発電所や工場から排出された CO₂ を分離・回収し、貯蓄または有効利用する技術