

北海道旅客鉄道株式会社における
旅客運賃の上限変更認可申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和6年7月18日
鉄 道 局

目 次

	(頁)
1. 収入原価の算定方法について	1
○収入・支出算定方法	2
○輸送数量の推計について	5
○将来輸送量推計フロー	9
○特殊要因一覧（輸送量推計）	10
○過去5年間の輸送量実績（平成30～令和4年度）	11
○輸送量の推計結果	11
○旅客運輸収入の推計について	12
○特殊要因一覧（旅客運輸収入推計）	13
○旅客運輸収入の推計結果	13
○適正コストについて	14
○説明変数について令和5年度～令和9年度までの推計の考え方	15
○施設量について令和5年度～令和9年度までの推計の考え方	17
○適正コスト算定結果	17
○設備投資計画	18

1. 収入原価の算定方法について

○収入・支出算定方法

【収入】

(単位:百万円)

算 定 方 法		令和7年度 (推定)
旅客運賃 収入	令和4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。 詳細は別紙のとおり。	59,102
特別急行料金 等収入		15,819
		16,426
	【手小荷物収入】 過去の実績を基に数量を推定し、実績年度の平均単価を乗じて算出。 令和4年度 2,410(個数) × 平均単価 980円 ≒ 2百万円 <u>令和7年度の手小荷物収入 2百万円</u>	2
運輸雑収等	【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 過去の実績に今後の修繕計画を加味して算出。 ※業務量は、貨物機関車が軌道上を走行するキロ数。 令和7年度(上期)372.34円/キロ × 2,947,035キロ ≒ 1,097百万円 (下期)372.34円/キロ × 3,167,687キロ ≒ 1,179百万円 1,097百万円 + 1,179百万円 ≒ 2,276百万円 ① (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 過去の実績に今後の修繕計画を加味して算出。 ※業務量は、貨物列車が軌道上を走行するキロ数。 令和7年度(上期)28.135円/キロ × 2,893,398キロ ≒ 81百万円 (下期)28.135円/キロ × 3,072,769キロ ≒ 86百万円 81百万円 + 86百万円 ≒ 168百万円 ② (3) 電気関係施設使用料(その他) 修繕等の計画を基に算出。 令和7年度 17百万円 ③ <u>令和7年度の鉄道線路使用料収入(①+②+③) ≒ 2,461百万円</u>	2,461
	【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7年度 7,414百万円 ① (2) 車両使用料収入等 令和7年度 2,641百万円 ② (3) その他の運輸雑収 令和7年度 3,908百万円 ③ <u>令和7年度の運輸雑収(①+②+③) ≒ 13,963百万円</u>	13,963
営業外収入	(1) 受取利息及び受取利息以外の雑収入 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7年度 0百万円 ① ・受取利息以外の雑収入 令和7年度 2,214百万円 ② (2) 経営安定基金運用収入 運用計画を基に鉄道事業以外の事業と按分して算出。 令和7年度 経営安定基金運用収入 32,225百万円 + 機構特別債券利息 5,500百万円 ≒ 37,725百万円 × 鉄道事業の割合 92% ≒ 34,523百万円 ③ <u>令和7年度の営業外収入(①+②+③) ≒ 36,737百万円</u>	36,737
		128,085

(注)端数整理のため計が合わない場合がある。

○収入・支出算定方法

【支出】

(単位:百万円)

算定方法		令和7年度 (推定)
適正コスト	令和4年度実績に基づき適正コストを算出。詳細は別紙のとおり。	72,418
		40,048
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7年度(車両使用料収入 2,400百万円 + 駅共同使用料収入 79百万円 + 発売手数料収入 162百万円 + 厚生福祉施設収入 7,414百万円) × 総費用に対する人件費・経費割合 84.57% ≒ 8,504百万円 8,504百万円 + 鉄道線路使用料収入 2,461百万円 ≒ 10,965百万円 <u>令和7年度の車両使用料収入等に係る人件費経費相当額 10,965百万円</u>	10,965
	【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7年度 平年度実績コスト 82,070百万円 × (特別急行料金等収入 15,819百万円 + その他の運輸雑収 3,908百万円) ÷ 旅客運賃収入 59,102百万円 ≒ 27,393百万円 <u>令和7年度の特別急行料金等収入等に係る人件費及び経費 27,393百万円</u>	27,393
	【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に占める人件費・経費以外の割合を乗じて算出。 令和7年度 (車両使用料 1,866百万円 + 駅共同使用料 135百万円 + 発売手数料 1,258百万円) × 総費用に占める人件費・経費以外の割合 15.43% ≒ 503百万円 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7年度 220百万円 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7年度 967百万円 ③ <u>令和7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) ≒ 1,690百万円</u>	1,690
動力費	(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 2.8%) ・電気動力費 令和7年度 4,934百万円 ① ・内燃動力費 令和7年度 3,469百万円 ② (2) その他の動力費 石炭、排雪車両、車両冷暖房燃料について、過去の実績を基に算出。 令和7年度 47百万円 ③ <u>令和7年度の動力費(①+②+③) ≒ 8,450百万円</u>	8,450
賃借料	鉄道施設等賃借料、リース料、地代家賃等については、過去の実績及び今後の計画を基に算出。 (1) 鉄道施設等賃借料 令和7年度 714百万円 ① (2) リース料 令和7年度 512百万円 ② (3) 地代家賃等 令和7年度 1,372百万円 ③ <u>令和7年度の賃借料(①+②+③) 2,598百万円</u>	2,598

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7年度の固定資産除却費 696百万円</u>	696
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7年度 402百万円 × 鉄道事業の占める割合 98% ≒ 393百万円 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7年度 2,666百万円 ② (3) その他(印紙税、軽油引取税等)については、過去の実績を基に算出。 令和7年度 281百万円 ③ <u>令和7年度の諸税(①+②+③) ≒ 3,340百万円</u>	3,340
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。 <u>令和7年度の減価償却費 19,091百万円</u>	19,091
雑支出等		3,508
	【雑支出】 雑支出については、過去の実績及び今後の計画を基に算出。 ※雑支出とは、不要貯蔵品の処分損、物品売却損、その他の雑支出。 <u>令和7年度の雑支出 135百万円</u>	135
	【経営安定基金運用費用】 運用計画を基に鉄道事業以外の事業と按分して算出。 令和7年度 経営安定基金運用費用 125百万円 × 鉄道事業の割合 92% ≒ 114百万円 <u>令和7年度の経営安定基金運用費用 114百万円</u>	114
	【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7年度の法人税等 3,259百万円</u>	3,259
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7年度の特別損失 114百万円</u>	114
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。 令和7年度 事業資産 288,076百万円 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。 令和7年度 (自己資本報酬率報酬率 7.1% × 0.3) + (他人資本報酬率 0.7% × 0.7) ≒ 2.6% ② <u>令和7年度の事業報酬(①×②) ≒ 7,613百万円</u>	7,613
(注)端数整理のため計が合わない場合がある。		157,877

○輸送数量の推計について

推計方法

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4区分(道央、道南、道東、道北)の各区分内及び各区分相互間、券種別(定期外、定期)に分け、一人・一日当たりの発着データ、一人当たりの道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輸送量を推計し、コロナ禍による行動変容、インバウンド需要を加味した輸送量を推計し、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

- ① 過去11年間の各年度の各地域区分内(例:道央⇔道央)及び各地域区分間(例:道央⇔道北)の発着データ(一人・一日あたり発着回数(乗車回数))及び一人当たりの道民所得実績を用いて、回帰式を推計。※
- ②①で推計した回帰式と平年度の一人当たり道民所得推計を用いて、平年度の一人・一日あたり発着回数を推計。
- ③平年度の地域区分ごとの推計人口及び一人・一日あたり発着回数を用いて、平年度の地域区分別輸送量を推計。
- ④③で推計した輸送量にコロナ禍による行動変容の影響やインバウンド需要の今後の見通しを加味し、輸送量変化率を算出。
- ⑤令和4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。
- ⑥⑤で算出した輸送量に、定期の先買い、閏年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。

※定期については、輸送人員数(人/日)を人口予測で回帰することで推計した。北海道における定期需要は、経済成長との相関は小さく、人口規模から輸送人員の予測が可能であるため、説明変数に経済指標は含めていない。

2. 北海道の将来人口推計と将来経済環境算出について

(1) 北海道の人口推計

北海道全体を4区分(道央、道南、道東、道北)に分け、推計を行った。平成20年度から令和4年度までは、国勢調査による実績値を用い、それ以降は、国立社会保障・人口問題研究所の「日本の地域別将来推計人口」における5年ごとの将来人口を用い、途中年度については年平均変化率によって補完した数値を採用した。

(単位:千人)

	H30	R元	R2	R3	R4		R7	R8	R9
道北	600	593	587	580	572		551	543	536
道東	920	910	900	892	883		859	847	838
道央	3,342	3,333	3,323	3,303	3,284		3,228	3,205	3,185
道南	425	420	414	407	400		379	373	366
合計	5,287	5,256	5,224	5,182	5,139		5,017	4,968	4,925

H30～R4 は実績。R7～R9 は推計。

(2) 将来経済環境(一人あたり道民所得)の将来推計

コロナ禍前の平成20年度から平成30年度までは実績値、令和元年度から令和9年度までは、一人あたり実質国民所得の将来予測値を元に算出した一人あたり実質道民所得の対前年比率を、平成30年度の一人あたり道民所得に乗じることにより、将来実質道民所得を算出し、振興局別総生産及び①で求めた将来人口推計を用いて、これを4地域に分割し、地域別の一人あたり実質道民所得の推計値を算出した。

(単位:千円)

	H26	H27	H28	H29	H30		R7	R8	R9
道北	2,482	2,556	2,570	2,652	2,653		2,854	2,868	2,892
道東	2,727	2,849	2,903	3,003	3,005		3,151	3,159	3,180
道央	2,625	2,724	2,698	2,776	2,817		2,872	2,868	2,864
道南	2,303	2,395	2,382	2,480	2,520		2,769	2,800	2,830
北海道	2,603	2,700	2,693	2,777	2,808		2,910	2,914	2,918

※H26～H30 は実績。R7～R9 は推計。

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

(1) 北海道居住者と北海道外居住の利用者を対象にコロナ禍後の鉄道の利用意向について web アンケート調査を実施。アンケート結果を定期・定期外に整理し、利用率の変動を算出。

web アンケートについては、JR 北海道を利用した実績のある方を対象に 2,160 件の回答を収集。回答者の地域ごとに利用頻度の変化を算出した。

(2) 観光入込客数動向を基にコロナ禍からの回復時期の想定

北海道経済部による北海道観光入込客数調査報告書による道内・道外からの観光入込み客数動向をもとに回復時期を予測。道内客・道外客それぞれについて、平成30年度から令和4年度の実績を基に、以降の利用意向変化率を算出。(道内客、道外客ともに令和7年度からは、対平成30年度で 100%と想定。)

(3) コロナによる影響が無かった場合の理論値の輸送量に、利用動向の変化率を反映させて、コロナ禍による行動変容の影響を考慮した輸送量を算出。

発着回数データをもとにした一日あたりの利用動向変化率

利用動向変化	令和7年度	令和8年度	令和9年度
定期外	▲3.6%	▲3.6%	▲3.6%
通勤	▲2.4%	▲2.3%	▲2.3%
通学	▲2.4%	▲2.3%	▲2.3%

※利用動向変化率は、発着データをもとにした一人・一日あたりのご利用人員。

4. インバウンド需要や特殊要素の反映

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、定期の先買い、閏年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。

(※)インバウンド需要については、「明日の日本を支える観光ビジョン」にて目標値とする令和12年度訪日外国人旅行者数6000万人に向けて、今後線形に増加すると見込む。訪日外国人旅行者数とインバウンド鉄道利用者数に一定の相関が見られることから平成30年度の比率で将来も拡大すると想定し算定。

5. 平年度の輸送量の推計(逸走後)

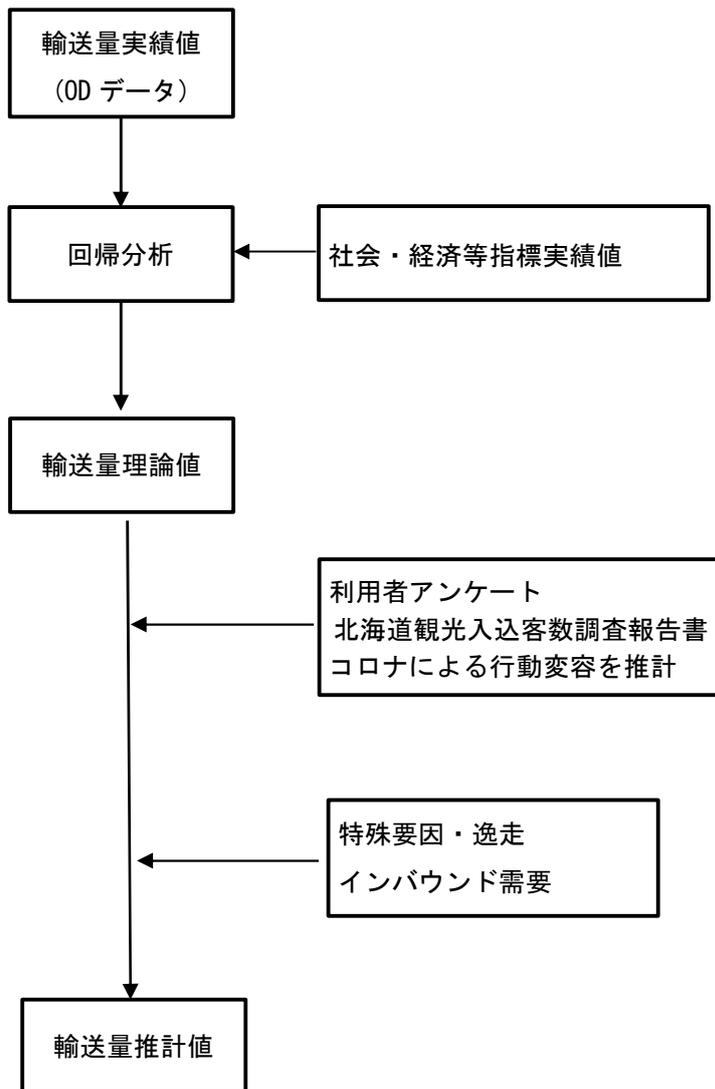
4. まですで算出した輸送量推計に、運賃改定に伴い発生する逸走率を加味。JR北海道、JR四国及びJR九州を対象に、過去の運賃・料金改定時(平成8年)における改定率と逸走率を用いた回帰分析を行い、弾性値(A:改定率1%あたりの逸走率)を算出。当該弾性値を今回の運賃改定の改定率(B)に乗じて逸走率(C)を算出し、逸走を考慮した輸送量を推計。

○逸走率の算出

- ・ 推定は、定期外、通勤定期、通学定期に区分して行う。

			弾性値	改定率	逸走率
			A	B(%)	C=A*B(%)
定期外		新幹線	0.1776	6.607	1.17
		幹線	0.1776	6.607	1.17
		地交線	0.1776	6.824	1.21
定期	通勤	新幹線	0.1962	22.587	4.43
		幹線	0.1962	22.587	4.43
		地交線	0.1962	22.127	4.34
	通学	新幹線	0.3253	10.581	3.44
		幹線	0.3253	10.636	3.46
		地交線	0.3253	10.030	3.26

○将来輸送量推計フロー



○特殊要因一覧(輸送量推計)

特殊要因	概要
定期券先買い	運賃改定前の駆け込み需要を想定し、影響輸送量を算定。
閏年	閏年(令和6年、令和10年)を含む実績値及び推計値について、収入を得る機会が1営業日分多いため、1日分相当の輸送量を補正。
北海道ボールパーク F ビレッジ開業	令和5年3月に開業した北海道ボールパーク F ビレッジの開業効果による影響輸送量を考慮。
廃止想定線区	鉄道からバス等への転換を合意されている線区について、鉄道廃止となった場合の影響輸送量を考慮。

○過去5年間の輸送量実績(平成30～令和4年度)

(単位:百万人キロ)

		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
定期外		2,815	2,642	1,055	1,252	2,032
定期	通勤	802	810	706	680	681
	通学	647	633	473	483	543
	計	1,449	1,443	1,180	1,162	1,224
合計		4,264	4,085	2,235	2,414	3,255
(うち新幹線)						
定期外		265	252	79	88	168
定期	通勤	1	0	0	0	0
	通学	0	0	0	0	0
	計	1	0	0	0	0
合計		266	253	79	89	168

○輸送量の推計結果(令和5～令和9年度)

(単位:百万人キロ)

		令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
定期外		2,553	2,497	2,490	2,478	2,476
定期	通勤	682	683	635	635	628
	通学	576	577	542	541	536
	計	1,259	1,260	1,177	1,176	1,164
合計		3,812	3,757	3,667	3,654	3,639
(うち新幹線)						
定期外		205	203	202	202	201
定期	通勤	0	0	0	0	0
	通学	0	0	0	0	0
	計	0	0	0	0	0
合計		205	203	203	202	201

※令和5年度、6年度は中期経営計画をベースとして推計。

新幹線の推計は在来線と同様の推計方法としている。

○旅客運輸収入の推計について

推計方法

1. 令和4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・料金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。

○賃率

(単位:円)

		実績賃率(R4)	改定率(%)	改定賃率	
		A	B(%)	C=A*B	
幹線	定期外	19. 245	6. 607	20. 517	
	定期	通勤	12. 610	22. 587	15. 458
		通学	6. 820	10. 636	7. 546
	特別急行料金等	10. 732	0	10. 732	
地交線	定期外	21. 368	6. 824	22. 826	
	定期	通勤	14. 198	22. 127	17. 340
		通学	7. 212	10. 030	7. 936
	特別急行料金等	10. 979	0	10. 979	
新幹線	定期外	13. 788	6. 607	14. 699	
	定期	通勤	27. 414	22. 587	33. 606
		通学	22. 379	10. 581	24. 747
	特別急行料金等	22. 417	0. 630	22. 558	

○特殊要因一覧(旅客運輸収入推計)

特殊要因	概要
精神障害者割引	精神障害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。
在来線特急列車の全車指定席化	令和6年3月のダイヤ改正より段階的に、在来線の特急列車を全車指定席化するため、自由席利用者が指定席利用へと転移することから、単価上昇分を計上。
イールドマネジメント	令和6年3月のダイヤ改正から一部の在来線の特急列車を全車指定席化し、各列車の混雑状況に応じて割引きっぷの発売席数や割引率を弾力的に設定する「イールドマネジメントシステム」を導入することから、これに伴う利用と単価の増減見込みを考慮。
ジャパンレールパス価格改定	令和5年10月に実施したインバウンド旅客向け特別企画乗車券の価格改定分を計上。

○旅客運輸収入の推計結果

(単位:百万円)

		令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
定期外		43,173	43,573	46,303	46,117	46,132
定期	通勤	7,932	7,939	9,049	9,038	8,944
	通学	3,611	3,612	3,750	3,750	3,711
	計	11,543	11,552	12,799	12,787	12,654
特別急行料金等収入		15,224	16,093	15,819	16,184	16,165
合計		69,940	71,218	74,921	75,089	74,952

※令和5年度、6年度は中期経営計画をベースとして推計。

○適正コストについて

適正コストの算定方法

- 1 各費目ごとの令和4年度基準単価の式に、説明変数の推計値（令和5～9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。
- 2 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北海道においては、列車運転費が「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。
- 3 2の適正コストに、令和元年度の実績コストと基準コストの乖離度と、今回（令和4年度）の乖離度の差分の1/2を経年変化努力率として加味。
 なお、JR北海道においては、線路費、車両費の乖離度が、令和元年度と令和4年度とで改善しているため、その差分の1/2を適正コストに加算。一方、電路費、列車運転費、駅務費については後退しているため、その差分の1/2を適正コストから減算している。
- 4 3の適正コストに人件費上昇率（北海道地方令和元年度～令和5年度平均、3.0%）及び物価上昇率（北海道地方令和元年度～令和5年度平均、1.4%）を加味。

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

基準単価 $y=ax^1+bx^2+c$

費目	a	b	c	説明変数	
				X1	X2
線路費	10,311.082	0.999	-40,828.949	車両密度 (対数)	雪量
電路費	7.465	-41.531	1,682.995	電車密度	電車線割合
車両費	41.057	0.922	651.633	1両あたり 車両走行キロ	雪量
列車運転費	26.569	2,255.612	-2,273.786	1列車1キロ当 たり乗車人員	列車密度 (対数)
駅務費	46.057	60,980.010	-213,299.461	1駅あたり 乗車人員	列車乗車距離 (対数)

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

○説明変数について令和5年度～令和9年度までの推計の考え方

説明変数	推計の考え方
雪量（cm）	<ul style="list-style-type: none"> ・過去3年（令和2～4年度）の平均とした。
車両密度	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客車両キロ／線路延長キロで算出。 ・旅客車両キロは、令和6年3月ダイヤ改正による普通列車の見直しや、根室線・留萌線廃止等の影響により減少する推計。 ・線路延長キロは、根室線（富良野～新得間）の廃止と留萌線（深川～石狩沼田間）の廃止予定により、線路延長キロが減少する推計。 ・以上により、車両密度は増加傾向で推移する推計。
電車密度	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客電車キロ／電車線延長で算出。 ・旅客電車キロは、令和6年3月ダイヤ改正による減少を見込んだほか、以降は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。
電車線割合	<ul style="list-style-type: none"> ・電車線延長／電路延長で算出。 ・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。 ・電路延長は根室線廃止による配電線延長の減少により減少する推計。 ・以上により、電車線割合は横ばいで推移する推計。
1両あたりの車両走行キロ	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客車両キロ／車両数で算出。 ・旅客車両キロは、同上の理由により減少する推計。 ・車両数は、鉄道事業の効率化のために老朽取替を機に電車、気動車、機関車等の一部を廃止する計画であることから、将来的に減少する推計。 ・以上により、1両あたりの車両走行キロは増加傾向で推移する推計。
1列車1キロ走行あたりの乗車人員	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送人キロ／旅客列車キロで算出。 ・輸送人キロは、輸送量推計により減少傾向の推計。 ・旅客列車キロは、旅客車両キロと同理由により減少する推計。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 以上により、1列車1キロ走行あたりの乗車人員は、減少傾向で推移する推計。
列車密度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 旅客列車キロ／旅客延日キロで算出。 ・ 旅客列車キロは、旅客車両キロと同理由により減少する推計。 ・ 旅客延日キロは、線路延長キロと同理由により減少する推計。 ・ 以上により、列車密度は、増加傾向で推移する推計。
1駅あたり乗車人員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送人員／駅数で算出。 ・ 輸送人員は、輸送人キロ／1人平均乗車キロで算出。輸送量推計により輸送人キロが減少する推計であることから、輸送人員についても減少する推計。 ・ 一方駅数についても、線路延長キロと同理由により減少する推計。 ・ 以上により、1駅あたり乗車人員は横ばいで推移する推計。
平均乗車距離	<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和5年度の推計値と同等に推移するものと推計。

○施設量について令和5年度～令和9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	・廃止または廃止予定の時期が確定している根室線（富良野～新得間）と留萌線（深川～石狩沼田間）により、線路延長キロは減少する推計。
電路延長キロ	・根室線廃止による配電線延長の減少により、電路延長キロは減少する推計。
車両数	・鉄道事業の効率化のために老朽取替えを機に電車、気動車、機関車等の一部を廃止する計画であることから、将来的に車両数が減少する推計。
営業キロ	（線路延長キロと同じ）
駅数	（線路延長キロと同じ）

○適正コスト算定結果

（百万円）

年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
適正コスト	71,746	71,428	72,418	73,319	74,759

○設備投資計画

(単位:億円)

項目	令和	令和	令和	令和	
	6年度	7年度	8年度	9年度	
投資計画(主な投資内容)	計画	計画	計画	予定	
安全	運輸・車両 (エアポート用電車新製、電気式内燃機関車 新製、ラッセル気動車新製等)	65	65	85	100
	軌道 (ロングレール化、合成マクラギ化等)	20	20	15	15
	土木 (高架橋の耐震補強等)	10	15	15	5
	建築・機械 (駅舎・旅客上家・運輸建物の改修、昇降設 備の改修等)	10	15	15	15
	電気 (運行管理システムの更新、変電所設備の 老朽取替、踏切設備の老朽更新等)	55	65	60	55
	新幹線・青函トンネル (新幹線関連システム(地震防災、電気設 備)の更新等)	45	50	30	75
	その他 (各種シミュレータの更新等)	5	5	10	5
	小計	210	235	230	270
その他 (安全投 資除く)	省力化投資 (電気検測機能付き総合検測車の製作等)	10	30	25	25
	サービス向上 (駅のバリアフリー化等)	5	0	5	5
	その他 (社宅建替、本社・支社ビル改修等)	20	30	15	15
	小計	35	60	45	45
合計	245	295	275	315	

※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。