

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30日
鉄 道 局

目 次

(頁)

1. 各委員からのご質問に対する回答について	1
＜第1回審理（令和6年7月9日）＞	2
問 北海道新幹線の利用率	2
問 札幌～主要都市間に関して、それぞれの所要時間、列車の本数データ	2
問 JR本州3社とJR北海道の運賃を比較したデータ	4
問 営業赤字の内訳（赤線区、黄線区、黒線区、新幹線の各区分）に関するデータ	5
問 前回（令和元年度）の値上げ後にJR北海道に寄せられた意見の内容・件数	6
＜第2回審理（令和6年7月18日）＞	7
問 コロナ発生が一つの理由というのも分かるが、短期間で再度値上げをするに至った理由。前回の申請時からどのような点が想定と違って今回の申請に至ったのか。	7
問 今回の運賃改定後（中期経営計画2026の最終年度）の令和8年度における経営状況全体の見通し（運賃改定以外の要素によるものも含む）	8
問 輸送数量の推計の流れを理解するためのバックデータ	9
問 輸送数量の推計について、一人あたり道民所得と関連することのロジック	10
問 WEBアンケート（P7）の結果の詳細	11
問 WEBアンケート以外に今回の運賃値上げに至るまで住民や自治体の意見を聞いたことはあるのか。	11
問 『ななつ星』のような豪華観光列車の運行など検討されているものがあれば、その計画	11

問 国内旅行需要の見通しと鉄道利用者への反映についての 考え	15
問 10ページの特殊要因一覧の廃止想定線区に含まれる線 区はどこになるか。	15
問 イールドマネジメントの内容・レベル感（どのぐらいの 時間の幅で料金を変更しているか等）	16
問 北海道等（鉄運機構）から受けている補助金の規模	16
2. 第1回審理及び第2回審理における説明資料の訂正について	17
＜第1回審理（令和6年7月9日）＞	18
○収入原価総括表	18
○収入原価（平年度内訳）	19
＜第2回審理（令和6年7月18日）＞	20
○収入・支出算定方法	20
○適正コストについて	23
○適正コスト算定結果	24

1. 各委員からのご質問に対する回答について

<第1回審理（令和6年7月9日）>

問 北海道新幹線の利用率

- 北海道新幹線の輸送人員は以下のとおりであり、令和5年度の輸送人員は、コロナ禍前の平成30年度と比較すると9割程度まで回復している状況。

（単位：千人）

		H30	R元	R2	R3	R4	R5
定期外		1,589	1,495	523	599	1,060	1,396
定期		11	9	8	10	10	5
	通勤	9	8	8	9	9	5
	通学	1	1	0	1	1	0
合計		1,599	1,503	531	609	1,070	1,402
乗車率		24%	23%	8%	9%	17%	24%

問 札幌～主要都市間に関して、それぞれの所要時間、列車の本数データ

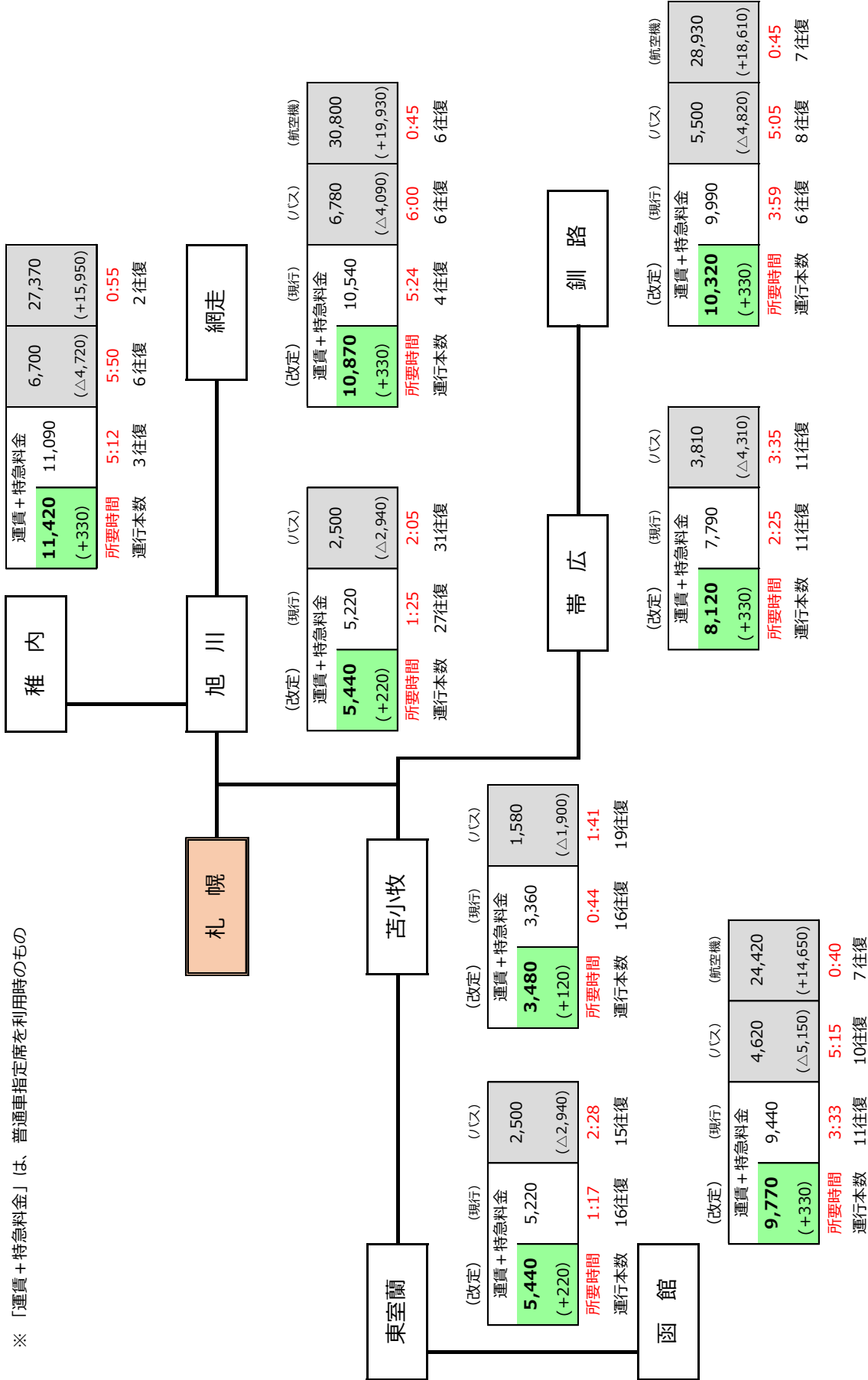
- 次ページ参照。

札幌～主要都市間における競合交通機関の所要時間と運行本数

主な区間の運賃改定額【特急列車】

単位：円

※ 「運賃＋特急料金」は、普通車指定席を利用時のもの



問 JR本州3社とJR北海道の運賃を比較したデータ

○ JR本州3社とJR北海道の現行・申請運賃は以下のとおり。

(単位：円)

営業キロ	JR本州3社	JR北海道	
	幹線	幹線	
		現行	申請
1～3km	150	200	210
4～6km	190	250	270
7～10km	200	290	310
11～15km	240	340	360
16～20km	330	440	470
...	...	...	...
46～50km	860	1,130	1,210
...	...	...	...
91～100km	1,690	2,100	2,240
...	...	...	...
181～200km	3,410	4,070	4,400
...	...	...	...
281～300km	5,170	5,940	6,270

問 営業赤字の内訳（赤線区、黄線区、黒線区、新幹線の各区分）に関するデータ

○ 2023 年度の線区別の収支と利用状況は以下のとおり。

2023年度 線区別の収支とご利用状況（対2022年度）

線 名 ・ 区 間			収 支 (百万円)									輸送密度 (人／日)		
			営業収益 (A)			営業費用 (B)			営業損益 (A)－(B)					
			2022年度	2023年度	増減	2022年度	2023年度	増減	2022年度	2023年度	増減	2022年度	2023年度	増減
赤線区	1	根室線 富良野～新得	26	41	16	721	738	17	△ 696	△ 697	△ 1	53	80	27
	2	留萌線 深川～石狩沼田	－	12	－	－	279	－	－	△ 267	－	－	159	－
	－	留萌線 深川～留萌	67	－	－	626	－	－	△ 559	－	－	170	－	－
黄線区	3	宗谷線 名寄～稚内	304	352	47	2,981	3,175	194	△ 2,677	△ 2,823	△ 146	209	252	43
	4	根室線 釧路～根室	158	175	18	1,290	1,478	188	△ 1,132	△ 1,302	△ 170	190	221	31
	5	根室線 滝川～富良野	87	137	50	1,190	1,263	73	△ 1,103	△ 1,125	△ 22	266	384	118
	6	室蘭線 沼ノ端～岩見沢	100	100	△ 0	1,170	1,191	21	△ 1,069	△ 1,090	△ 21	326	325	△ 1
	7	釧網線 東釧路～網走	271	327	56	1,877	2,110	233	△ 1,606	△ 1,783	△ 177	294	356	62
	8	日高線 苫小牧～鶴川	38	38	△ 1	402	454	52	△ 364	△ 416	△ 53	398	390	△ 8
	9	石北線 新旭川～上川	195	237	42	1,410	1,395	△ 16	△ 1,215	△ 1,158	58	643	791	148
	10	石北線 上川～網走	640	743	103	4,273	4,582	309	△ 3,633	△ 3,839	△ 206	498	608	110
	11	富良野線 富良野～旭川	296	367	71	1,428	1,674	247	△ 1,132	△ 1,308	△ 176	1,053	1,233	180
	3 ～ 11 計			2,089	2,475	386	16,021	17,320	1,299	△ 13,932	△ 14,845	△ 913		
黒線区・新幹線	12	石勝・根室線 南千歳～帯広	4,412	4,581	169	8,731	8,653	△ 78	△ 4,319	△ 4,072	247	2,905	2,788	△ 117
	13	室蘭線 長万部～東室蘭	2,130	2,559	428	4,514	4,592	78	△ 2,383	△ 2,033	350	3,551	3,927	376
	14	室蘭線 室蘭～苫小牧	2,574	3,134	560	5,371	5,767	396	△ 2,797	△ 2,633	164	5,026	5,743	717
	15	函館線 岩見沢～旭川	4,233	4,838	605	8,449	8,542	93	△ 4,216	△ 3,704	512	6,164	6,784	620
	16	札沼線 桑園～医療大学	36,515	42,365	5,849	43,683	45,365	1,682	△ 7,168	△ 3,000	4,167	14,475	15,225	750
		函館線 札幌～岩見沢										32,776	35,578	2,802
		千歳・室蘭線 白石～苫小牧										38,410	44,729	6,319
		函館線 小樽～札幌										36,353	40,839	4,486
	17	宗谷線 旭川～名寄	479	558	79	3,663	3,922	259	△ 3,184	△ 3,365	△ 181	972	1,120	148
	18	根室線 帯広～釧路	1,007	1,334	327	5,690	5,613	△ 76	△ 4,683	△ 4,280	403	904	1,237	333
19	新幹線 新青森～新函館北斗	6,874	9,105	2,231	19,751	20,800	1,049	△ 12,877	△ 11,695	1,182	3,095	4,391	1,296	
12 ～ 19 計			58,224	68,473	10,248	99,852	103,255	3,403	△ 41,627	△ 34,782	6,845			
20	函館線 長万部～小樽	373	463	90	3,046	3,089	43	△ 2,674	△ 2,626	48	479	569	90	
21	函館線 函館～長万部	3,381	3,972	591	9,854	10,631	777	△ 6,473	△ 6,659	△ 186	2,715	2,985	270	
20 ～ 21 計			3,754	4,435	681	12,900	13,720	820	△ 9,146	△ 9,285	△ 138			
合 計			64,160	75,436	11,276	130,119	135,312	5,192	△ 65,960	△ 59,876	6,084	4,137	4,704	567

（注）1. 単位未満の数値は四捨五入しています。

2. 輸送密度とは、旅客営業キロ1km当たりの1日平均旅客輸送人員をいいます（線区輸送人÷営業キロ÷日数）。

3. 根室線（富良野～新得）はバス代行業を継続的に実施している区間があるため、同線区の実績は合計の輸送密度の算出に含めていません。

4. 留萌線は2023年4月1日の石狩沼田～留萌間鉄道事業廃止に伴い営業区間に変更があるため、同線の実績は合計の輸送密度の算出に含めていません。

問 前回（令和元年度）の値上げ後にＪＲ北海道に寄せられた意見の内容・件数

○ 令和元年 10 月 1 日から令和 2 年 3 月 31 日までにＪＲ北海道の問合せ窓口へ寄せられた運賃改定等に関するご意見・問合せは 17 件（駅社員や乗務員に直接ご申告のあった意見等は集計していないため含まれない）。内訳は以下のとおり。

- ・新しい運賃、料金の価格に対する照会 3 件
- ・旧運賃、料金に関する照会 3 件（企業の経理部署等から）
- ・運賃が高くなったことに対するご批判 3 件
- ・税改定と同時に改定したことに対するご批判 1 件（便乗値上げとの指摘）
- ・輸送障害の発生に付随してお叱り 4 件（値上げしたのに遅延して…等）
- ・改定過渡期対応についてのお叱り 3 件（改定前に買えばよかった…等）

<第2回審理（令和6年7月18日）>

問 コロナ発生が一つの理由というのも分かるが、短期間で再度値上げをするに至った理由。前回の申請時からどのような点が想定と違って今回の申請に至ったのか。

○ JR 北海道によれば、短期間で再度値上げをするに至った理由及び前回申請時における想定と異なる点は以下のとおり。

- ・ 道内の人口減少や新型コロナウイルスの流行に伴うリモート会議の普及など新たな行動様式が定着したことによる鉄道運輸収入の減少、鉄道を維持するための修繕・設備投資に関わる費用の物価高騰による増加など経営環境は厳しさを増しています。

さらに昨今の若年退職者の増加と人材確保競争の激化により、鉄道輸送に関わる労働力の確保についても非常に厳しい状況にあり、これら物価高騰や人材確保競争の激化については前回申請時に予測されたものではありませんでした。

- ・ 長期経営ビジョン未来 2031 及び中期経営計画 2026 に基づく施策や、地域の皆様と一体となった利用促進施策に北海道の公共交通を担う存在として取り組んでいく所存ですが、現在の運賃・料金水準では輸送サービスを維持し、改善させていくことは難しい状況であることから、徹底した経費の削減など当社の最大限の経営努力を前提として、物価高騰への対応、人材の確保、輸送サービスの維持・競争力の確保のため、関係者からの支援とともに、お客様にも費用の一部をご負担いただきたく、運賃の改定を申請いたしました。

問 今回の運賃改定後（中期経営計画２０２６の最終年度）の令和８年度における経営状況全体の見通し（運賃改定以外の要素によるものも含む）

○ JR北海道グループ中期経営計画２０２６において定めた２０２６年度（令和８年度）計画の目標値は以下のとおりである。（カッコ内は２０２３年度実績額）

（単体）営業収益： ９１１億円（ ８４９億円）

経常損益： ▲１７７億円（ ▲１６２億円）

最終損益： ４億円（ １８億円）

（連結）営業収益： １，５５５億円（１，４７７億円）

経常損益： ▲１４３億円（ ▲１１１億円）

最終損益： １５億円（ ３３億円）

○ 目標値の達成に向けて、運賃改定だけでなく、インバウンド需要の取り込みや、鉄道オペレーションの変革による効率的な体制の構築など鉄道事業における各種施策を着実に進めるほか、不動産、ホテル、物販・飲食事業の拡大に加え、新たな事業領域にも挑戦することで収支改善に取り組んでいる。

○ また、要員約１５０名の業務見直しや、適正な輸送量への対応による動力費等の削減などにより、令和８年度までの３年間で約２２億円のコスト削減を目指している。

問 輸送数量の推計の流れを理解するためのバックデータ

- 道北⇄道北（定期外）のケースにおける将来の輸送数量の推計に係るバックデータは以下のとおり。

① 将来人口推移【道北地域】

（～2018 年度：実績値、2019 年度～：推計値）

年度	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
道北人口推計 （千人）	658	652	647	641	636	630	624	619	613	606	600	593	587	580	572	565	558	551	544	536

※実績値は国勢調査、推計値は国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口（途中年度は一部補完）による。

② 1人あたり実質道民所得の推移【道北地域】

（～2018 年度：実績値、2019 年度～：推計値）

年度	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
道北地域の 一人あたり 実質道民所得 （千円／人）	2,282	2,256	2,279	2,348	2,358	2,436	2,482	2,556	2,570	2,652	2,653	2,643	2,497	2,607	2,667	2,739	2,795	2,854	2,872	2,889

※実績値は内閣府「県民経済計算」、推計値は内閣府「中長期の経済財政に関する試算」等を基にJR北海道（委託先企業）が算出。

③ 1人1日あたり発生集中交通量推計値（回帰式値）【道北⇄道北】

過去11年間（2008年度～2018年度）の発着データ（1人1日あたり発着回数（乗車回数））及び1人あたりの道民所得実績を用いて単回帰式を推計し、回帰式と②の1人あたり道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を推計

（～2018 年度：実績値、2019 年度～：推計値）

年度	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
道北⇄道北 1人1日あたり 発生集中交通 量推計値	0.004 57	0.004 56	0.004 57	0.004 59	0.004 60	0.004 63	0.004 64	0.004 67	0.004 67	0.004 70	0.004 70	0.004 70	0.004 65	0.004 69	0.004 71	0.004 73	0.004 75	0.004 77	0.004 77	0.004 78

④ 将来輸送量【道北⇄道北】

③で推計した1人1日あたり発生集中交通量×①の推計人口による輸送人員数の推計

（～2018 年度：実績値、2019 年度～：推計値）

年度	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
道北⇄道北 輸送人員 （人／日）	3,007	2,973	2,957	2,942	2,926	2,917	2,895	2,891	2,863	2,848	2,820	2,787	2,730	2,720	2,694	2,672	2,651	2,628	2,595	2,562

問 輸送数量の推計について、一人あたり道民所得と相関することのロジック

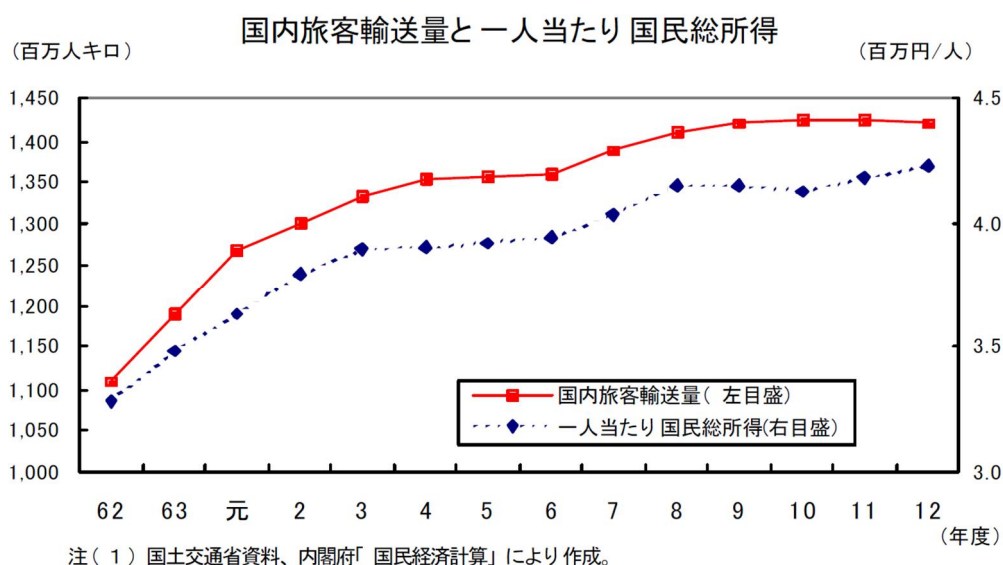
○ 一人当たりの道民所得については、各地域の経済力を示すものであり、物価変動についても加味している。

○ 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の考えのもと、地域間の流動、輸送数量の説明変数として一人当たりの道民所得の推移を用いている。

相関関係については、国土交通月例経済（平成14年3月号）の「交通と社会経済指標の関連性についての一考察」の中でも一人当たり国民総所得が旅客輸送量との相関について言及されている。

（参考）国土交通月例経済（平成14年3月号）抜粋

「一人当たり国民総所得前年度比増減により国内旅客輸送量（人キロベース）前年度比増減を単純回帰すると、相関係数は約0.85（決定係数は約0.72）と高くなり、人口よりも一人当たり国民総所得の方が旅客輸送量の動きをよく説明できることが分かる。」



※国土交通月例経済…建設分野や交通分野の公的統計を始めとして、事業者や関係団体が公表しているデータを引用しつつ、主要な項目をまとめて毎月公表（国土交通省総合政策局）

問 WEBアンケート（P7）の結果の詳細

○ 通勤・通学、通勤以外の仕事・業務（例：顧客との打ち合わせ、工場への移動等）での近距離の移動、通勤以外の仕事・業務（例：出張）での遠距離の移動、近場への日常的なお出かけ（買い物、習い事、通院等）での移動、遠方へのお出かけ（レジャー、旅行等）での移動について、今後の鉄道利用意向について質問を行った。主な質問項目と選択肢は以下のとおり。

①時期：2018年（コロナ禍前）、2023年（コロナ後）、～2028年（将来）

②利用頻度：ほぼ毎日、1週間に3・4回程度、1週間に1・2回程度、1か月に2・3回程度、1か月に1回程度、ほとんど利用していない、全く利用していない

○ これらのアンケートを分析した結果、例えば、道央域内の定期外の行動変容率については、コロナ前を100%とすると、現在97.3%、将来97.6%となった。

問 WEBアンケート以外に今回の運賃値上げに至るまで住民や自治体の意見を聞いたことはあるのか。

○ 住民や自治体の意見を聴取する場の開催などは行っていない。

問 『ななつ星』のような豪華観光列車の運行など検討されているものがあれば、その計画

○ 現在、JR北海道が運行している観光列車（次ページ資料参照）の乗車人員は、2023年度実績で15万人程度であり、今後もインバウンド旅客を中心とした下支えにより、同程度の利用を見込んでいる。

○ JR北海道では、新しい観光列車「赤い星」編成及び「青い星」編成の導入を検討しており、2026年春からの運行を予定している。

※「赤い星」編成は主に釧網線、「青い星」編成は主に富良野線で運行予定。

現在、ＪＲ北海道が運行している観光列車

急行「花たびそうや」

旭川～稚内



5～6月に運転

往路と復路で停車駅が異なり、沿線すべての自治体に1駅ずつ停車し、地域住民とのふれあいを楽しめる

「流水物語号」

網走～知床斜里



2～3月に運転

車窓から流水が楽しめるオホーツク海側の座席を指定席として設定
(指定席料金：840円)

特急「フラノラベンダーエクスプレス」

札幌～富良野



6～9月に運転

車内で沿線の特産品を販売する
「トレインマルシェ」を実施

「SL冬の湿原号」

釧路～標茶



1～3月に運転

客車内のだるまストーブでスルメを焼いたり、燗酒を楽しむことができる
(指定席料金：1,680円)

特急「ニセコ」

函館～札幌（ニセコ経由）



9月に運転

沿線農業高校の生徒などが乗車し、授業の一環で製造したジャム・農産物・ワインなどを販売
名物のスイーツや駅弁等も購入可能

「富良野美瑛ノロッコ号」

旭川・美瑛～富良野



6～9月に運転

富良野・美瑛のラベンダー観光にあわせ30年前から運行
(指定席料金：840円)

「くしろ湿原ノロッコ号」

釧路～塘路・川湯温泉



5～10月に運転

途中駅で長時間停車し展望台まで散策できる特別ダイヤや、夕陽が沈む時間帯の特別運行なども実施
車内販売の特製プリンが人気。
(指定席料金：840円)

他社企画の商品・観光車両を、ＪＲ北海道が運行しているもの

Hokkaido Love! ひとめぐり号

当社の観光用特急車両を使用
日本航空のＣＡが乗務し、５日間の行程で北海道を周遊する。
(大手旅行会社が企画旅行商品として販売)



13

The Royal Express (ザ・ロイヤル・エクスプレス)

東急所有の観光列車を当社の機関車が牽引
専属のアテンダントが乗務し、５日間の行程で北海道を周遊する。
(東急が企画旅行商品として販売)

TRAIN SUITE 四季島

ＪＲ東日本所有の観光列車を当社の乗務員が運行
専属のアテンダントが乗務し、４日間程度の行程で東北～北海道を周遊する。
(ＪＲ東日本のグループ会社が企画旅行商品として販売)

いずれの列車も、
当社は専用団体列車として運行し、
団体旅客運賃・料金を頂戴しています。

今後、ＪＲ北海道が導入を検討しているもの



問 国内旅行需要の見通しと鉄道利用者への反映についての考え

- JR北海道が実施したアンケート結果において、業務での長距離移動などに関する利用率の変化では、将来においてコロナ禍前である 2018 年度を超える利用意向にはなっていないところ。

問 10 ページの特殊要因一覧の廃止想定線区に含まれる線区はどこになるか。

- 令和 6 年 4 月 1 日に廃止となった根室線（富良野・新得間）及び令和 7 年度末での廃止を予定している留萌線（深川・石狩沼田間）を特殊要因として見込んでいる。

問 イールドマネジメントの内容・レベル感（どのぐらいの時間の幅で料金を変更しているか等）

- AIを活用したイールドマネジメントシステムによって、過去のビッグデータやこれからの大型イベントの情報をもとに需要予測を行うとともに、列車ごとに編成（両数）が異なることから乗車定員も加味して、最終的にその列車がどの程度の乗車率になるかを日々予測し、列車1本ごとに予測乗車率を算出している。（予測乗車率は指定席の売れ進み＝予約状況に合わせ、日々変動する。）
- 予測乗車率が高い（ほぼ満席で走ると予測される）場合は、割引商品の割引率は低くなり、かつ割引商品の提供席数が少なくなる。逆に、予測乗車率が低い場合は、割引商品の割引率が高くなり、かつ高い割引率で提供する席数が増える。列車により異なるが、割引率は5%から概ね50%の範囲で5%刻みで変動する。
- なお、現状では全車指定席化を実施している函館・室蘭方面、帯広・釧路方面の特急列車に導入しているが、JR北海道では、今後、旭川・稚内・網走方面の特急列車にも導入することを計画している。

問 北海道等（鉄運機構）から受けている補助金の規模

- 2021年度から2023年度の3年間で、設備投資に必要な資金への出資等、1,088億円の支援措置の他、黄線区の実施に対して、地域と協力して、設備投資や観光列車等の取得に対し、67億円の支援を実施。

<参考>

中期経営計画期間（2024年度～2026年度）においても、設備投資に必要な資金への出資等、1,092億円の支援の他、地域と協力して行う「黄線区」への支援を継続

2. 第1回審理及び第2回審理における説明資料 の訂正について

<第1回審理（令和6年7月9日）>

○収入原価総括表

（単位：百万円、％）

科目		4年度 (実績)	5年度 (推定)	6年度 (推定)	平年度 3年間合計 (令和7～9年度) (推定)		増収額c b-a	増収率d c ÷ a × 100
					現行 a	申請 b		
収入	旅客運賃収入	46,249	54,716	55,125	165,083	176,793	11,710	7.1
	定期外	34,935	43,173	43,573	131,501	138,553	7,052	5.4
	定期	11,314	11,543	11,552	33,583	38,241	4,658	13.9
	特別急行料金等収入	12,332	15,224	16,093	48,629	48,168	▲ 461	▲ 0.9
	運輸雑収等	14,815	14,898	15,898	50,000	50,000	0	0
	小計	73,396	84,838	87,115	263,714	274,962	11,249	4.3
	営業外収入	37,085	38,106	34,086	107,596	107,596	0	0.0
	合計	110,482	122,944	121,201	371,309	382,558	11,249	3.0
原価	適正コスト	59,314	66,858	66,504	205,274	205,274		
	その他人件費、経費等	36,602	39,907	41,628	124,439	124,439		
	動力費	8,371	8,382	8,336	25,692	25,692		
	賃借料	2,457	2,439	2,554	7,812	7,812		
	固定資産除却費	596	859	761	1,975	1,975		
	諸税	3,001	3,220	3,184	10,237	10,237		
	減価償却費	18,242	18,234	18,374	59,077	59,077		
	小計	128,583	139,899	141,341	434,506	434,506		
	雑支出等	537	480	237	862	862		
	法人税等	3,175	3,233	3,252	9,896	9,896		
	小計	132,294	143,612	144,830	445,264	445,264		
	事業報酬	7,218	7,334	7,447	23,430	23,430		
	特別損失	114	114	114	343	343		
	合計	139,627	151,060	152,392	469,037	469,037		
差引損益		▲ 29,145	▲ 28,116	▲ 31,191	▲ 97,728	▲ 86,479		
収支率		79.1	81.4	79.5	79.2	81.6		

（注）端数整理のため計が合わない場合がある。

○収入原価（平年度内訳）

（単位：百万円）

科目		令和7年度 （推定）		令和8年度 （推定）		令和9年度 （推定）	
		現行	申請	現行	申請	現行	申請
収入	旅客運賃収入	55,194	59,102	55,008	58,905	54,881	58,787
	定期外	43,955	46,303	43,779	46,117	43,768	46,132
	定期	11,240	12,799	11,230	12,787	11,113	12,654
	特別急行料金等収入	15,970	15,819	16,339	16,184	16,320	16,165
	運輸雑収等	16,426	16,426	16,786	16,786	16,786	16,786
	小計	87,592	91,348	88,134	91,875	87,987	91,739
	営業外収入	36,737	36,737	35,458	35,458	35,400	35,400
	合計	124,329	128,085	123,593	127,334	123,387	127,139
原価	適正コスト	67,418	67,418	68,252	68,252	69,604	69,604
	その他人件費、経費等	40,048	40,048	41,223	41,223	43,168	43,168
	動力費	8,450	8,450	8,561	8,561	8,681	8,681
	賃借料	2,598	2,598	2,607	2,607	2,607	2,607
	固定資産除却費	696	696	596	596	682	682
	諸税	3,340	3,340	3,410	3,410	3,487	3,487
	減価償却費	19,091	19,091	19,797	19,797	20,189	20,189
	小計	141,641	141,641	144,447	144,447	148,418	148,418
	雑支出等	3,508	3,508	3,599	3,599	3,651	3,651
	小計	145,150	145,150	148,046	148,046	152,069	152,069
	事業報酬	7,613	7,613	7,801	7,801	8,017	8,017
	特別損失	114	114	114	114	114	114
	合計	152,877	152,877	155,961	155,961	160,200	160,200
	差引損益	▲ 28,547	▲ 24,791	▲ 32,368	▲ 28,627	▲ 36,813	▲ 33,061
収支率		81.3%	83.8%	79.2%	81.6%	77.0%	79.4%

（注）端数整理のため計が合わない場合がある。

<第2回審理（令和6年7月18日）>

○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
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
	【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)372.34千円/キロ × 2,947,035キロ ≒ 1,097百万円 (下期)372.34千円/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 × 鉄道事業の占める割合 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
(注)端数整理のため計が合わない場合がある。		128,085

【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。	67,418
その他人件 費、経費等		40,048
	【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 + 厚生福利施設収入 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 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	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 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	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 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	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、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 令和7年度の動力費(①+②+③) ÷ 8,450百万円	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 令和7年度の賃借料(①+②+③) 2,598百万円	2,598

固定資産 除却費	過去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 × 鉄道事業の占める割合 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
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
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
(注)端数整理のため計が合わない場合がある。		152,877

○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、**平成29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、電路費、車両費、列車運転費、駅務費の乖離度が、平成29年度と比較し令和4年度が後退しているので、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駅当たり 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

○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	66,858	66,504	67,418	68,252	69,604