

運輸審議会ご質問事項一覧

番号	質問事項	ページ
1	北海道新幹線の特別急行料金の水準は、九州新幹線の特別急行料金の水準と比べてどうか。	1
2	北海道新幹線の一キロ当たりの特別急行料金が東北新幹線の1.52倍、九州新幹線の1.23倍となるとの報道もあったが、事実関係如何。当該倍率はどのように算出されたものか。仮に事実であるとする、北海道新幹線の特別急行料金が他の新幹線と比べて高いのは主にどのような要因によるのか。また、運賃の水準においては地域差が比較的小さいのに比して特別急行料金の水準においては地域差(路線差)が大きいように見受けられるが、その理由如何。その妥当性をどのように説明するのか。	2
3	運賃及び特別急行料金の合計額の水準について、北海道新幹線と他の新幹線とを比較する適当な方法があれば、その比較した結果をご教示されたい。	3
4	北海道新幹線の特別急行料金の水準は、他の新幹線と比較して高いが、国土交通省として、北海道新幹線の収支は別にして、利用者が負担すべき上限をどのように考えているか。	4
5	北海道新幹線は速達性において他の新幹線に比べて著しく劣るのに特別急行料金の水準が高いと指摘されているが、国土交通省として、速達性と料金水準の比較分析や評価をしているのか。	4
6	説明資料5pによると、北海道新幹線固有のコストについても勘案して料金水準を設定したとあるが、「北海道新幹線固有のコスト」とは具体的にはどのようなコストで、それぞれどのように手当するのか。	5
7	青函トンネルは、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が保有し、JR北海道が使用料を支払って使用しているが、その維持・補修については、どのように分担しているのか(可能であれば図で示していただきたい)。また、最近では同トンネルの維持・補修のため国が特別の補助金を交付したこともあった。そうした手厚い体制の中で、JR北海道がなお追加的に負担しなければならないコストはあるのか。仮にあるならば具体的に教示いただくとともに、そのコストについてJR北海道に負担させない方法はないのか。	6
8	北海道新幹線開業に伴ってコストも増えると思うが、JR北海道の経営も厳しく他の線区から補填することができない中、どのように対処するのか。	7
9	北海道新幹線の収支率は69.7%と良くないが、関連線区等も含めるとJR北海道全体の経営にとって北海道新幹線開業はどのような影響を与えるのか。	7
10	新たに、確認車6台を新青森駅～新中小国信号場、及び木古内駅～新函館北斗間の新幹線運転区間において導入することであるが、どのような考え方で当該区間に導入することとしたのか。青函トンネル内を含むその他の区間においては、どのように保守作業後の落失物等の有無や新幹線車両が走行するための設備の安全を確認するのか。	8
11	導入する新幹線用除雪車は、他の新幹線運転線区では例のない三線軌条の形状に合わせたフランジャーを搭載しているとのことであるが、その除雪の効果如何。	9
12	北海道新幹線開業に伴って、速達性以外の部分に価値を持たせていたカシオペア等を廃止し、東京から新函館北斗間を4時間強で結ぶということになるが、速達性という点でみると利用者には新幹線へのインセンティブが働かないと思う。需要をどのように想定しているのか。	10

13	どのような営業施策をとりながら需要を喚起していくつもりなのか(今まで取り組んできた分を含め)、JR北海道の考え方について教えてほしい。	11
14	JR北海道の設備投資の具体的な内容如何。それによって生じる減価償却費はどの程度か。	12
15	原価計算において、安全への投資をどのように考えているのか。	12
16	開業後30年間の受益の平均を計算して1億円の貸付料の固定部分が算出されたのだと思うが、理論的にはマイナスの貸付料もありうると思う。貸付料の算定の方法について具体的に示されたい。	13
17	JR北海道が北海道新幹線の営業を引き受けたのは、将来的に札幌まで延伸することに意味を見いだしたからではないかと思っているが、新函館北斗～札幌まで延伸することについて、どのように考えているのか。	15
18	日本における北海道の位置づけ及びそこにおける新幹線鉄道の役割について、国としてどのように考えているか。	16
19	地域公共交通網形成計画等の交通に関する計画において、JR北海道及び北海道新幹線はどのように位置づけられているのか。	17
20	JR北海道が北海道新幹線の運行主体を引き受けた経緯と理由如何。	18
21	速度を時速140kmに落として走行する区間は在来線との共用走行区間約82kmという理解でよいか。JR北海道が、その区間についても他の時速200km以上の高速度で走行する区間と同じ扱いに整理した理由如何。	19
22	指定席特別急行料金、グリーン及びグランクラスの料金の考え方はJR東日本と同じか。JR東日本と異なるのは、自由席特別急行料金の部分のみという理解でよいか。	20
23	関連資料の13p(「北海道新幹線の特急料金等について」(平成27年10月13日JR北海道プレス発表資料)別紙6)に4割引のきっぷの設定を検討しているとあるが、この時期になぜこういった割引きっぷの話をプレス発表したのか。	21
24	北陸新幹線関係の答申の要望事項において、特急料金の設定の考え方を整理するようお願いした経緯もある。きちんと説明してほしい。	22
25	10/17付の日本経済新聞朝刊12面の記事の内容について、事実関係を教示されたい。	23

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問①〕

北海道新幹線の特別急行料金の水準は、九州新幹線の特別急行料金の水準と比べてどうか。

〔ご回答①〕

新幹線の特別急行料金は、基本的にそれぞれ二地点間で設定されています。例えば、100キロまで、150キロまで、200キロまでの新幹線特別急行料金を比較した場合には以下のとおりです。

○100キロまでの新幹線特別急行料金（自由席）

- ・北海道新幹線 1,990円
- ・九州新幹線 1,730円
- ・東北、北陸、上越新幹線 1,840円（はやぶさ 1,940円）
- ・東海道、山陽新幹線 1,730円（のぞみ、みずほ 2,050円）
- ・北陸新幹線（2社跨りの場合）2,490円 ※例：長野・糸魚川間

○150キロまでの新幹線特別急行料金（自由席）

- ・北海道新幹線 3,930円
- ・九州新幹線 2,480円
- ・東北、北陸、上越新幹線 2,590円（はやぶさ 2,800円）
- ・東海道、山陽新幹線 2,480円（のぞみ、みずほ 2,950円）
- ・北陸新幹線（2社跨りの場合）3,560円 ※例：長野・黒部宇奈月温泉間

○200キロまでの新幹線特別急行料金（自由席）

- ・北海道新幹線 3,930円 ※ただし営業キロは149キロ
- ・九州新幹線 3,180円
- ・東北、北陸、上越新幹線 2,590円（はやぶさ 2,800円）
- ・東海道、山陽新幹線 2,480円（のぞみ、みずほ 2,950円）
- ・北陸新幹線（2社跨りの場合）3,560円 ※例：長野・新高岡間

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問②〕

北海道新幹線の一キロ当たりの特別急行料金が東北新幹線の1.52倍、九州新幹線の1.23倍となるとの報道もあったが、事実関係如何。当該倍率はどのように算出されたものか。仮に事実であるとする、北海道新幹線の特別急行料金が他の新幹線と比べて高いのは主にどのような要因によるのか。また、運賃の水準においては地域差が比較的小さいのに比して特別急行料金の水準においては地域差（路線差）が大きいように見受けられるが、その理由如何。その妥当性をどのように説明するのか。

〔ご回答②〕

営業キロが200kmまでの特急料金（北海道新幹線：3,930円、東北新幹線：2,590円、九州新幹線3,180円）で比較した場合、報道どおりの内容です（厳密には九州新幹線は四捨五入で1.24倍です）。

北海道新幹線の特急料金は、収支率の見込み、青函トンネルの維持をはじめとした北海道新幹線の固有コスト、時間的価値の向上、航空の運賃水準などを総合的に勘案して設定しております。

北海道新幹線は、青函トンネルなどの特殊な走行環境を運行するため、安全な運行のために相応の経費も必要となります。

また、青函トンネルは建設からすでに約30年が経過しており、真新しい建築物・構造物により開業を迎える他の整備新幹線とは異なり、開業当初から施設の維持に相応の経費が発生するという特性もあります。

その他、約150km弱の短区間の新幹線を運営するために割高となるコスト分など、必要となる経費の一部を料金に価格転嫁し、独自の料金水準で設定しています。

このように北海道新幹線の料金水準は北海道新幹線の特殊性により他の新幹線と異なる料金水準としています。

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問③〕

運賃及び特別急行料金の合計額の水準について、北海道新幹線と他の新幹線とを比較する適当な方法があれば、その比較した結果をご教示されたい。

〔ご回答③〕

新青森～新函館北斗（148.8km）と近似距離の区間において運賃及び特別急行料金の合計額で比較すると以下のとおりとなります。

・北海道新幹線	新青森～新函館北斗	（148.8km）	=	6,740 円
・東北新幹線	新青森～いわて沼宮内	（147.3km）	=	5,180 円（約 1.30 倍）
・東海道新幹線	東京～新富士	（146.2km）	=	5,070 円（約 1.33 倍）
・九州新幹線	新玉名～川内	（152.4km）	=	5,990 円（約 1.13 倍）
・北陸新幹線	長野～黒部宇奈月温泉	（135.7km）	=	5,830 円（約 1.16 倍）

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問④〕

北海道新幹線の特別急行料金の水準は、他の新幹線と比較して高いが、国土交通省として、北海道新幹線の収支は別にして、利用者が負担すべき上限をどのように考えているか。

〔ご質問⑤〕

北海道新幹線は速達性において他の新幹線に比べて著しく劣るのに特別急行料金の水準が高いと指摘されているが、国土交通省として、速達性と料金水準の比較分析や評価をしているのか。

〔ご回答④、⑤〕

JR北海道から上限設定認可申請のあった北海道新幹線の特別急行料金については、JR北海道において、収支率の見込み、北海道新幹線の固有コスト、時間的価値の向上、航空の運賃水準等を総合的に勘案して設定したものと承知しております。

それぞれの考え方については審議資料の中でご説明いたします。

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問⑥〕

説明資料5pによると、北海道新幹線固有のコストについても勘案して料金水準を設定したとあるが、「北海道新幹線固有のコスト」とは具体的にはどのようなコストで、それぞれどのように手当するのか。

〔ご回答⑥〕

北海道新幹線の固有コストとは、他の整備新幹線には発生しない、北海道新幹線に特有の設備や状況により発生するコストで、北海道新幹線と走行環境や輸送需要が類似している他整備区間の費用には含まれていないコストです。

具体的には、青函トンネルの維持に関わるコスト、貨物列車と共用走行することによるコスト、および営業区間が約150kmと短区間であることにより生ずるコストがあります。

これら北海道新幹線固有のコストを含めた北海道新幹線の支出は、北海道新幹線の利用者からの運賃及び特急料金、JR貨物からの線路使用料や駅広告、構内営業料金などの運輸雑収の他、並行在来線の経営分離による赤字解消益や、新幹線との乗り継ぎ利用の拡大などによる在来線関連線区の受益を合わせ、収支の均衡が図られる計画であり、計画の実現に向け、事業者たるJR北海道において鋭意取り組むものと考えています。

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問⑦〕

青函トンネルは、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が保有し、JR北海道が使用料を支払って使用しているが、その維持・補修については、どのように分担しているのか（可能であれば図で示していただきたい）。また、最近では同トンネルの維持・補修のため国が特別の補助金を交付したこともあった。そうした手厚い体制の中で、JR北海道がなお追加的に負担しなければならないコストはあるのか。仮にあるならば具体的に教示いただくとともに、そのコストについてJR北海道に負担させない方法はないのか。

〔ご回答⑦〕

青函トンネルの維持管理については、鉄道・運輸機構とJR北海道が締結した協定に基づき、青函トンネル本体の機能を維持するための調査、測定並びに大規模修繕については、鉄道・運輸機構が行い、その他の維持管理については、JR北海道が行っています。

青函トンネルは、約54kmの延長を持つ長大海底トンネルであり、排水設備や列車火災検知装置等、一般的な山岳トンネルや都市の地下のトンネルとは異なった特有の設備が存在しております。また、昭和63年の開通以来30年弱が経過し、海底下という過酷な環境にあるため、トンネルの機能を維持するために必要な排水設備、変電所設備や火災検知装置等では著しく劣化が進んでおります。このため、青函トンネルでは、通常の維持管理に加え、青函トンネル特有の設備の更新費用がかかることとなります。

青函トンネルは公共性が極めて高い一方、その設備更新費用が多くなること、同トンネルを利用するJR北海道の経営基盤が脆弱であることに鑑み、JR北海道が行う維持管理の一部（火災検知装置、排水ポンプなど）の更新工事については、平成11年度より鉄道防災事業費補助（国2/3、JR北海道1/3負担）の対象としており、JR北海道に対して支援を行っているところです。

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問⑧〕

北海道新幹線に伴ってコストも増えると思うが、JR北海道の経営も厳しく他の線区から補填することができない中、どのように対処するのか。

〔ご質問⑨〕

北海道新幹線の収支率は69.7%と良くないが、関連線区等も含めるとJR北海道全体の経営にとって北海道新幹線開業はどのような影響を与えるのか。

〔ご回答⑧、⑨〕

ご指摘のとおり、新幹線単独では厳しい事業運営になると想定されていますが、新幹線の収支に加え、並行在来線の経営分離による赤字解消益や、新幹線との乗り継ぎ利用の拡大などによる在来線関連線区の受益を合わせ、収支の均衡が図られる計画であり、計画の実現に向け、事業者たるJR北海道において鋭意取り組むものと考えています。

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問⑩〕

新たに、確認車6台を新青森駅～新中小国信号場、及び木古内駅～新函館北斗駅間の新幹線運転区間において導入することであるが、どのような考え方で当該区間に導入することとしたのか。青函トンネル内を含むその他の区間においては、どのように保守作業後の落失物等の有無や新幹線車両が走行するための設備の安全を確認するのか。

〔ご回答⑩〕

新幹線の確認車は、保守作業後の初列車走行前に、新幹線の高速走行の安全を確保するためのものです。

北海道新幹線新青森駅～新中小国信号場、及び木古内駅～新函館北斗駅間においては、高速走行を行うため各区間上下線に1台ずつ、これに予備車2台を加えた計6台の確認車を配備しております。

なお、共用走行区間においては、当面、新幹線列車は最高速度140km/hでの運行となることから、在来線と同様に確認車の走行は行いませんが、保守作業の終了や線路上に支障物等が無いことについては、保守作業の責任者が確認することとで安全を確保しています。

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問①〕

導入する新幹線用の除雪車は、他の新幹線運転線区では例のない三線軌条の形状に合わせたフランジャーを搭載しているとのことであるが、その除雪の効果如何。

〔ご回答①〕

JR北海道からは、三線軌条において特に留意すべき点として、標準軌専用レールと狭軌専用レールの上に積もり溜まる雪があるが、既に昨冬期（平成26年度）に新たなフランジャーの性能確認を実施し、当該箇所での積雪除去についての効果があることを確認していると聞いております。

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問⑫〕

北海道新幹線開業に伴って、速達性以外の部分に価値を持たせていたカシオペア等を廃止し、東京から新函館北斗間を4時間強で結ぶということになるが、速達性という点で見ると利用者には新幹線へのインセンティブが働かないと思う。需要をどのように想定しているのか。

〔ご回答⑫〕

北海道新幹線の開業にともない在来線の定期旅客列車はなくなることから、現在の在来線利用者は全て北海道新幹線に転移するものと推計しています。また、東京～新函館北斗間において航空利用より速達性は若干劣るものの、航空利用時の煩雑な手続きがない手軽さや天候に左右されにくい新幹線のメリット等を告知しながら利用促進を図るとともに、速達性自体についても、例えば、大宮駅のある埼玉県を含めた北関東エリアは羽田空港までのアクセスに時間を要するほか、航空機利用では搭乗待ち時間等が必要となることから、新幹線の優位性は発揮できるものと考えており、羽田～函館便からの利用者が一部転移するものと推計しています。

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問⑬〕

どのような営業施策をとりながら需要を喚起していくつもりなのか（今まで取り組んできた分を含め）、JR北海道の考え方をについて教えて欲しい。

〔ご回答⑬〕

北海道新幹線は、平成27年9月16日、新青森～新函館北斗開業に伴う運行計画の概要プレスを行い、開業日の入った宣伝物によるプロモーションを行い、新幹線開業に向けて認知向上と気運を高めています。平成27年10月20日からは東京・仙台・大阪・名古屋・福岡で商品説明会を行い、各旅行会社に北海道新幹線を利用した商品造成を依頼しています。また、道内外で修学旅行説明会を実施し、修学旅行の移動については航空から新幹線への転移を図っていきたいと聞いています。

JR北海道としては、今後、インターネット限定の割引きっぷや旅行商品の設定を検討し、更に運行開始後にはイールドマネジメントシステムを導入して需要予測に応じた日別列車別の最適な区間と商品枠を設定し、収益の最大化を図ることや、JR東日本と連携してシニア向け会員組織「大人の休日倶楽部」の会員募集を開始し、共同で宣伝展開を平成27年10月1日から行っています。このような取組を行うことにより、北海道の観光素材や観光情報の提供がなされ、北海道への利用者誘致に努めることとしています。

また、平成28年7月～9月には青森県・函館デスティネーションキャンペーンが実施されます。自治体等とJR6社が一体となって行う国内最大級の観光キャンペーンで、観光資源の掘り起こしや磨きあげ、地域イベントの開催、おもてなしの充実など受け入れ体制を整備し全国に集中PRすることにより全国からの利用客促進に努めるものと聞いております。

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問⑭〕

JR北海道の設備投資の具体的な内容如何。それによって生じる減価償却費はどの程度か

〔ご質問⑮〕

原価計算において、安全への投資をどのように考えているのか。

〔ご回答⑭、⑮〕

北海道新幹線の運営に供する設備のうち、機構工事で準備されず自己資金で設備投資を行うものは、車両（4編成計40両181億円）の他、安全投資としては排雪車・確認車等の保守用車（23台31億円）、安全設備や訓練設備、検査機器などの検修体制整備（20億円）の計51億円、その他の投資として業務運営設備や営業関係設備等13億円をあわせ合計245億円となっております。

これによって生じる減価償却費は平成28年度約39億円、平成29年度約32億円、平成30年度約27億円で平均約33億円となります。

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問⑯〕

開業後30年間の受益の平均を計算して1億円の貸付料の固定部分が算出されたのだと思うが、理論的にはマイナスの貸付料もありうると思う。貸付料の算定の方法について具体的に示されたい。

〔ご回答⑯〕

貸付料の具体的算出方法については別紙ご参照。

需要予測は四段階推計モデルを使用し、前提条件として「将来人口」「経済成長率」「将来交通ネットワーク」等を設定。この設定にあたり、経済成長率などの指標は内閣府が公表している政府予測値を採用。

収支計算の前提条件は既開業線区の過去実績等を基に「収支原単位」「物騰率」「運賃改定率」「金利」「追加投資額」等を設定。

それらを元に

「収入」…「運賃・料金収入」「その他収入」「受取利子」

「費用」…「固定費」「変動費」「維持更新投資費」「減価償却費」「租税・管理費等」「支払金利」について With(新幹線が整備された場合)、Without(新幹線が整備されなかった場合)の両パターンで算出。

「収益」＝「収入」－「費用」

「受益」＝1～30年目までの with と without の収益の差の合計

「貸付料」＝受益／30年

以上のようにして貸付料を算出します

収支計算の対象線区は

With の場合は、整備区間と関連線区

Without の場合は、並行在来線と関連線区

※関連線区とは新幹線整備により輸送密度が100人キロ／日・km以上増減する線区。

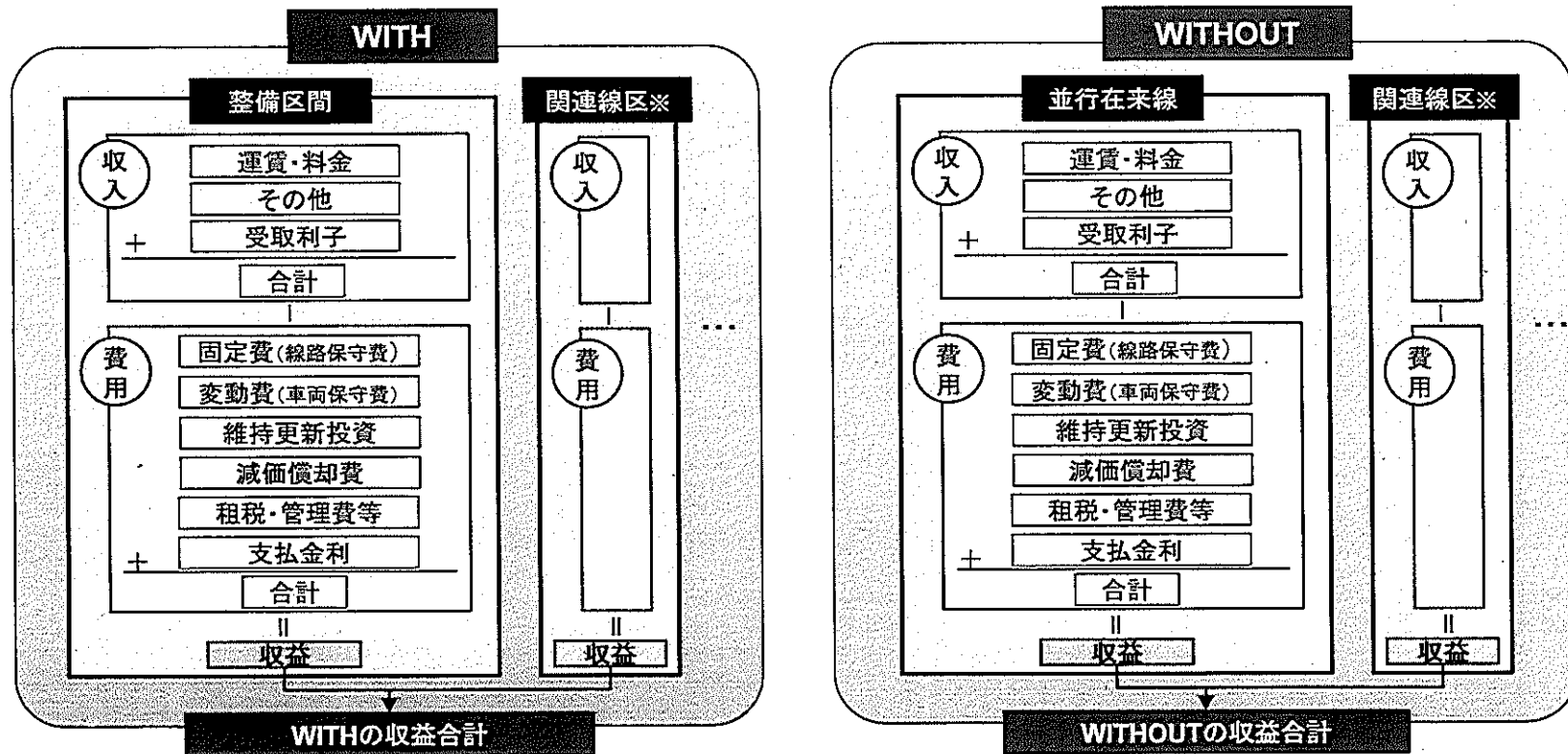
貸付料の計算イメージ

1. 前提条件の設定

- ・将来人口
- ・経済成長
- ・将来交通ネットワーク(航空・道路等)
- ・収支原単位
- ・物騰率
- ・運賃改定率
- ・金利
- ・追加投資額

2. 需要予測と受益の計算

※関連線区:新幹線の整備により輸送密度が100人キロ/日・km以上増減する線区が対象



$$\begin{aligned}
 \text{受益} &= 1\text{年目の(WITHの収益合計} - \text{WITHOUTの収益合計)} \\
 &+ 2\text{年目の(WITHの収益合計} - \text{WITHOUTの収益合計)} \\
 &+ \dots \\
 &+ 30\text{年目の(WITHの収益合計} - \text{WITHOUTの収益合計)}
 \end{aligned}$$



$$\text{貸付料} = \text{受益} / 30\text{年}$$

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問①〕

JR北海道が北海道新幹線の営業を引き受けたのは、将来的に札幌まで延伸することに意味を見いだしたからではないかと思っているが、新函館北斗～札幌まで延伸することについて、どのように考えているのか。

〔ご回答①〕

北海道新幹線の新函館北斗・札幌間が整備され、首都東京から北海道の中心都市である札幌まで天候に左右されない安定した輸送手段が確保される事は意義のある事であり、東北・北海道新幹線の沿線地域に最大限の開業効果をもたらすものと考えています。当面の間、JR北海道は新青森・新函館北斗間の148.8kmという短い区間での営業となりますが、予備編成の確保、車両基地や運行管理の人員確保などに係る経費は、運営区間の長短にかかわらず一定程度必要であり、その結果、運営区間の短い新青森・新函館北斗間の開業時にはコストが割高となることから、北海道新幹線の収支の改善という面からも札幌までの全線開業は望ましいと考えています。

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問⑩〕

日本における北海道の位置づけ及びそこにおける新幹線鉄道の役割について、国としてどのように考えているか。

〔ご回答⑩〕

北海道新幹線(新青森—新函館北斗)が開業すると、関東(特に北関東)と北海道との移動時間が大幅に短縮されます。

函館は、海と山に囲まれ風光明媚であり、観光資源が豊富です。この区間の開業により、関東・東北から多くの人々が訪れ、北海道経済の活性化につながることを期待されると考えております。

また、新函館北斗から札幌までの区間については、本年1月に、開業時期を5年前倒しして、2030年度(平成42年度)末の完成・開業を目指すことを決定したところです。

札幌までの開業により、新函館北斗・札幌間の移動時間が大幅に短縮され、函館を足場にした札幌への観光等が容易になります。この結果、観光面等で北海道と関東・東北の結びつきがますます強くなり、新幹線の延伸効果が北海道経済の発展に貢献することが期待されると考えております。

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問⑱〕

地域公共交通網形成計画等の交通に関する計画において、JR北海道及び北海道新幹線はどのように位置付けられているのか。

〔ご回答⑱〕

現時点において、北海道内各地で策定されている地域公共交通網形成計画等においては、路線バス・コミュニティバスに関わるものが主となっており、JR北海道及び北海道新幹線を計画における主なものとして位置づけているものではありません。

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問⑩〕

JR北海道が北海道新幹線の運行主体を引き受けた経緯と理由如何。

〔ご回答⑩〕

北海道新幹線については、全国新幹線鉄道整備法に基づき、起点を青森市、終点を札幌市とする整備計画が、昭和48年11月に決定されており、新青森・新函館北斗間は平成27年度末、新函館北斗・札幌間は平成42年度末の完成を目指して、鉄道・運輸機構により整備が進められている状況です。

北海道新幹線の営業主体は国鉄の承継計画によりJR北海道と定められており、JR北海道は、新青森・新函館北斗間は平成17年、新函館北斗・札幌間は平成24年に、営業主体の立場で並行在来線の経営分離を前提に当該区間の建設着工に同意しています。

JR北海道からは、本州との安定的な大量輸送手段が確保されることにより、北海道新幹線が交流人口の増加を促し、北海道経済の活性化に大きく寄与するとともに、JR北海道グループの発展につながることを期待していると聞いています。

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問①〕

速度を時速140kmに落として走行する区間は在来線との共用走行区間約82kmという理解でよいか。JR北海道が、その区間についても他の時速200km以上の高速度で走行する区間と同じ扱いに整理した理由如何。

〔ご回答①〕

在来線との共用走行区間約82kmについては、速度を140kmに落として走行する必要があるものの、速度に関わらず、時間的価値の向上をはじめ、収支率の見込み、北海道新幹線の固有コスト、航空の運賃水準等を総合的に勘案して設定したものと聞いています。

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問②〕

指定席特別急行料金、グリーン及びグランクラスの料金の考え方はJR東日本と同じか。JR東日本と異なるのは、自由席特別急行料金の部分のみという理解でよいか。

〔ご回答②〕

指定席特急料金については、自由席特急料金に座席指定料金を加えた額であるためJR東日本と同様の考え方になります。

グリーン料金については、JR北海道がJR6社の標準的なグリーン料金を採用しているのに対し、JR東日本は独自のグリーン料金を設定しているため、JR北海道とJR東日本の料金水準は異なります。

グランクラス料金については、グリーン料金に5,140円を加えたものをグランクラス料金としており、この考え方はJR東日本と同様ですが、JR北海道とJR東日本のグリーン料金は水準が異なるためグランクラス料金についてもJR東日本と異なる水準となります。

	JR北海道		JR東日本	
	100km まで	200km まで	100km まで	200km まで
グリーン料金	1,280 円	2,750 円	1,030 円	2,060 円
グランクラス料金	6,420 円	7,890 円	6,170 円	7,200 円

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問⑳〕

JR関連資料の13p（「北海道新幹線の特急料金等について」（平成27年10月13日JR北海道プレス発表資料）別紙6）に4割引のきっぷの設定を検討しているとあるが、この時期になぜこういった割引きっぷの話をプレス発表したのか。

〔ご回答㉑〕

JR北海道は、新幹線の利用促進に向けた営業施策として、北海道新幹線の利用しやすさについて理解を得られるよう、特急料金の上限認可申請のプレスとあわせて周知することとしたものです。

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問⑳〕

北陸新幹線関係の答申の要望事項において、特急料金の設定の考え方を整理するようお願いした経緯もある。きちんと説明してほしい。

〔ご回答㉑〕

北海道新幹線特急料金の上限設定の考え方につきましては、審議資料の中でご説明いたします。

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問⑮〕

10/17 付の日本経済新聞朝刊12面の記事の内容について、事実関係を教示されたい。

〔ご回答⑮〕

平成27年10月17日付けの日本経済新聞朝刊12面の記事にある収支見通し額については、国土交通省のホームページに掲載されている北海道新幹線特急料金の上限認可申請書に添付された原価計算書の値を引用したものとと思われます。

また、「在来線を含めた鉄道事業全体の赤字幅は縮小する見通しだ。」という記載内容について、JR北海道によれば、並行在来線の経営分離による赤字解消益や在来線関連線区の受益を併せると、新幹線の赤字が軽減されるという趣旨で書かれたものではないかと聞いております。