

運輸審議会ご質問事項一覧
【12月8日審議】

番号	質問事項	ページ
1	北海道新幹線は、「整備新幹線の取扱いについて」(平成16年12月16日政府・与党申し合わせ)に基づき、政府・与党が、収支採算性、投資効果等を十分に吟味するとともに、JR等の同意の取付等基本条件が整えられていることを確認した上で着工されたと承知しているが、当時、政府・与党は、JR貨物と線路を共用することによる北海道新幹線の時速140kmへの減速措置や貨物共用走行に係る固有コストの発生及び青函トンネルの維持に係る固有コストの発生についてもしっかりと認識した上で収支採算性等を吟味したと解してよいか。	1
2	JR貨物と線路を共用することにより、北海道新幹線の時速が140kmに減速せざるをえなくなっている他、貨物共用走行に係るコストが発生している。時速140kmへの減速措置による時間短縮効果の減少や貨物共用走行に係るコストをJR北海道やその旅客が受忍することになることについて、国土交通省としてどのように考えるか。	1
3	特急料金の額と貸付料の額は相互に作用し合う関係にあるが、貸付料の額は各路線毎にバラバラの水準である一方で、特急料金の額の水準にはある程度の相場観があらうかと思う。貸付料の額を減額して特急料金の水準を他の新幹線路線並みに下げた方がバランスが良いのではないかと考えるが、国土交通省としてはこの点についてどのように考えるか。	2
4	理論上は開業後30年間の受益がマイナスになることはあり得るとのご説明だったが、仮に開業後30年間の受益がマイナスであったとしても、マイナスの貸付料を設定することはあり得ないのか。仮にそうだとすると、マイナスの貸付料を設定することはあり得ないとする理由についてご教示いただきたい。	2
5	鉄道・運輸機構が整備した整備新幹線の鉄道施設等について、例えば雪による影響が当初の想定を上回るものであり、その対策のために事後的に修繕等が必要となった場合の費用の負担はどのように決められているのか。	3
6	現在、固有コストとして計上しているコストの一部が外れた場合に、JR北海道としては実施運賃の額をどのようにする意向なのか。	4
7	北海道新幹線開業後の青春18切符の取扱いはどのようになるのか。	5
8	東北新幹線をまたがって利用する場合に北海道新幹線と東北新幹線の両方の特急料金を合算することになり特急料金の割高感が増すことや北海道新幹線の特急料金が他の新幹線路線と比べて割高になってしまうことは、国鉄分割民営化の弊害の一つであるという大塚公述人の意見について、国土交通省としてどのように考えるか。	6
9	北海道新幹線の開業後は、津軽海峡を旅客が渡るのには北海道新幹線以外の選択肢がほとんどない状況となるが、例えば、在来線の貨物列車に旅客の車両を連結して走らせることにより在来線を存続させることは、どのような理由で実現が困難なのか。	7
10	案内宣伝費と福利厚生費は、それぞれ具体的にどのような費用が含まれるのか。また、利用者が特急料金として負担すべきものと整理されている理由如何。	8
11	仮に案内宣伝費と福利厚生費を利用者が特急料金として負担する理由があるとしても、他の整備新幹線区間の実績をそのまま持ってきて簡単な補正をするだけで北海道新幹線の原単位としたJR北海道の原単位の算出方法について、国土交通省としてどのように考えるか。	9

12	九州新幹線が初めて開業する際の原単位の算出方法はどのような考え方に基づくものであったのか、ご教示願いたい。	10
13	基本的に整備新幹線は新たに整備された鉄道施設等で開業するが、北海道新幹線を整備するにあたって、青函トンネル内の鉄道施設等を国の負担で新しく整備することはできないのか。	11
14	航空料金の値下げは必至で、かつ、LCCの拡大も予測されるため、航空と競争するには料金の割引が必要であり、収支悪化要因になるのではないかと思う。北海道新幹線と航空との競争について、国土交通省は、どのように評価しているか。	12
15	今回の申請が妥当であると国土交通省の判断には、安定的に継続的に運行できるかどうかという観点も含まれていると理解してよいか。仮にそうであるとすると、北海道新幹線は毎年約48億円の赤字が見込まれているが、具体的に何がその赤字を補填するとみているのか。北海道新幹線の赤字を補填するものが、仮に既存事業のリストラであれば、その目論見をご教示願いたい。	13
16	整備新幹線に係るランニングコストについては、いかなる性格のものでも、これまで一切国が補助をしたことはないという理解でよいか。	14

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〕

北海道新幹線は「整備新幹線の取扱いについて」（平成16年12月16日政府・与党申し合わせ）に基づき、政府・与党が、収支採算性、投資効果等を十分に吟味するとともに、JR等の同意の取付等基本条件が整えられていることを確認した上で着工されたと承知しているが、当時、政府・与党は、JR貨物と線路を共用することによる北海道新幹線の時速140kmへの減速措置や貨物共用走行に係る固有コストの発生及び青函トンネル維持に係る固有コストの発生についてもしっかりと認識した上で収支採算性等を吟味したと解してよいか。

〔ご質問②〕

JR貨物と線路を共用することにより、北海道新幹線の時速が140kmに減速せざるをえなくなっている他、貨物共用走行に係るコストが発生している。時速140kmへの減速措置による時間短縮効果の減少や貨物共用走行に係るコストをJR北海道やその旅客が受忍することになることについて、国土交通省としてどのように考えるか。

〔ご回答①、②〕

収支採算性等については、平成16年9月から11月にかけて開催された「整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループ」の中で確認されております。その収支採算性の計算においては、青函共用走行区間の最高速度を時速140kmとすることは見込んでおらず、また、既開業区間の整備新幹線の実績を基にコストの試算を行っております。

青函共用走行区間の最高速度を当面時速140kmとすることについては、平成23年12月の政府与党確認事項において確認されたところです。いずれにしても、平成16年の収支採算性等の検討においては、当時想定され得る条件の下で確認しているところです。

青函共用区間の最高速度を時速140kmとする減速措置による需要減に伴う減収や、貨物共用走行に係る固有コストに伴うコスト増については、北海道新幹線が走行することに起因する事象でありますので、現在の貸付料額算定において反映されており、JR北海道が支払うべき貸付料額はその分減少しております。そのため、これらに係るJR北海道の負担は実質的には生じないものと考えております。

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③〕

特急料金の額と貸付料の額は相互に作用し合う関係にあるが、貸付料の額は各路線毎にバラバラの水準である一方で、特急料金の額の水準にはある程度の相場観があらうかと思う。貸付料の額を減額して特急料金の水準を他の新幹線路線並みに下げた方がバランスが良いのではないかと考えるが、国土交通省としてどのように考えるか。

〔ご質問④〕

理論上は開業後30年間の受益がマイナスになることはあり得るとのご説明だったが、仮に開業後30年間の受益がマイナスであったとしても、マイナスの貸付料を設定することはあり得ないのか。仮にそうだとすると、マイナスの貸付料を設定することはあり得ないとする理由についてご教示いただきたい。

〔ご回答③、④〕

営業主体に生じる受益は、新幹線特急料金の額により輸送需要や収入が変化することが見込まれるため、料金水準によって受益の額は変化しうるものです。そのような観点から、理論的には、受益がマイナスになる計算結果もあり得るとご説明したところで

す。

一方、新幹線特急料金については、時間的価値の向上や航空の運賃水準など様々な要因を踏まえて、総合的な判断の下、設定されるものです。

このような判断の下に設定され実際に適用される料金水準を前提に、開業後に支払う貸付料の額の基準となる受益を計算することとしております。

したがって、新幹線特急料金と貸付料のそれぞれの額のバランスについて何らかの考慮をするということではなく、実際に適用される料金水準を前提条件とした計算の結果が、今般の原価計算書における貸付料の額となっているということです。

なお、整備新幹線の着工に当たっては、着工5条件の一つとして、営業主体（JR）の収支採算性が確保されること（マイナスにならないこと）をその時点で想定されうる条件の下で確認しており、貸付料がマイナスになるということは、開業後30年間の累計で、新幹線の開業によりJRは収支が悪化するということであり、着工に当たっての前提条件が失なわれることになると考えております。

平成27年12月8日
鉄 道 局

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⑤〕

鉄道・運輸機構が整備した整備新幹線の鉄道施設等について、例えば雪による影響が当初の想定を上回るものであり、その対策のために事後的に修繕等が必要となった場合の費用の負担はどのように決められているのか。

〔ご回答⑤〕

開業前に問題が確認されれば、鉄道・運輸機構が修繕等を行います。

北海道新幹線に係るJR北海道と鉄道・運輸機構との貸付協定はまだ締結されていませんが、貸付財産の管理については、他の整備新幹線の取扱いと同様に、運行主体たるJR北海道が、列車の安定的な運行や旅客の安全及び利便の確保のために必要な通常の維持管理及び修繕工事を行うこととされ、通常の維持管理の範囲を超えるものについては、機構の責任と負担において実施することになるものと考えられます。

平成27年12月8日
鉄 道 局

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〕

現在、固有コストとして計上しているコストの一部が外れた場合に、JR北海道としては実施料金の額をどのようにする意向なのか。

〔ご回答⑥〕

仮に固有コストの一部がなくなり、原価計算書の費用に計上されなくなれば収支率は改善されますが、48.4億円（平年度平均）の赤字が見込まれており、まだ大きな赤字の幅が残ることから、JR北海道としては、直ちに実施料金に反映させることは考えていないと聞いています。

平成27年12月8日
鉄 道 局

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〕

北海道新幹線開業後の青春18切符の取扱いはどのようなになるのか。

〔ご回答⑦〕

JR北海道によれば、現在JR6社間で協議中であり、北海道新幹線開業後の青春18切符の取扱いは未定と聞いております。

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⑧〕

東北新幹線をまたがって利用する場合に北海道新幹線と東北新幹線の両方の特急料金を合算することになり、特急料金の割高感が増すことや北海道新幹線の特急料金が他の新幹線路線と比べて割高になってしまうことは、国鉄分割民営化の弊害の一つであるという大塚公述人の意見について、国交省としてどのように考えるか。

〔ご回答⑧〕

全国新幹線鉄道整備法において北海道新幹線は東北新幹線と異なる別の新幹線として位置づけられており、東北新幹線はJR東日本、北海道新幹線はJR北海道と営業主体も異なります。このため北海道新幹線はJR北海道が単独で将来にわたり、能率的な経営の下、安全かつ利便性、快適性の高い新幹線輸送サービスを提供するために必要かつ適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないという鉄道事業法第16条の考え方に沿った独自の料金水準を申請しているものと承知しております。

なお、国鉄分割民営化以前においても、例えば東北新幹線と上越新幹線のように、全国新幹線鉄道整備法における別個の路線を乗り継ぐ場合には、基本的に特急料金は併算されており、北海道新幹線と東北新幹線を乗り継ぐ場合の特急料金が併算されるとしても、それが国鉄分割民営化の弊害であるとは考えておりません。

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⑨〕

北海道新幹線の開業後は、津軽海峡を旅客が渡るのには北海道新幹線以外の選択肢がほとんどない状況となるが、例えば、在来線の貨物列車に旅客の車両を連結して走らせることにより在来線を存続させることは、どのような理由で実現が困難なのか。

〔ご回答⑨〕

実施するにあたって、JR北海道としては相当な課題があるものと聞いております。

- ・ 所有する客車は老朽化が著しく、引き続き使用するあるいは新造するためには相当のコストを要するため、財政上の課題があります。
- ・ 貨車の入換作業により途中駅等での停車時分を要するほか、編成の両数・客車の位置によってはホームから外れる（あるいはホームに合うよう停車位置を変える）などの対応が必要になるなど、旅客の利便性の観点からの課題があります。
- ・ 貨物列車の始終着駅は旅客会社の駅と異なるほか、現状では青森駅や函館駅に貨物列車が入ることではないため、運用面での課題があります。

平成27年12月8日
鉄 道 局

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〕

案内宣伝費と福利厚生費は、それぞれ具体的にどのような費用が含まれるのか。また、利用者が特急料金として負担すべきものと整理されている理由如何。

〔ご回答⑩〕

案内宣伝費は、鉄道の旅客誘致に関する広告宣伝等の人件費及び経費であり、具体的には、鉄道の運行情報をはじめとしたホームページの更新費用や宣伝に係る費用です。

厚生福利施設費は、遠方の駅などに勤務する現業職員のための社宅等に関する費用です。

これらは鉄道事業を営むために必要なコストであり、運賃・料金の対価として原価計算に計上することは妥当であると考えております。

平成27年12月8日
鉄 道 局

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〕

仮に案内宣伝費と福利厚生費を利用者が特急料金として負担する理由があるとしても、他の整備新幹線区間の実績をそのまま持ってきて簡単な補正をするだけで北海道新幹線の原単位としたJR北海道の原単位の算出方法について、国土交通省としてどのように考えるか。

〔ご回答①〕

北海道新幹線は、JR北海道にとって初めての新幹線であることから実績を有しておらず、他の整備新幹線区間の実績を参考にせざるを得ないものと考えられます。

原単位の元となる整備新幹線の実績については区間を限定し、施設量等の水準を北海道新幹線に近いものとしているほか、原価計算書への計上にあたっては、当該実績をそのまま使用することとせず、消費者物価指数や給与水準比較によって補正しており、妥当な算出方法であると考えます。

平成27年12月8日
鉄 道 局

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〕

九州新幹線が初めて開業する際の原単位の算出方法はどのような考え方に基づくものであったのか、ご教示願いたい。

〔ご回答⑫〕

平成16年3月に開業した九州新幹線鹿児島中央・新八代間の特急料金の上限設定に係る認可申請においては、人件費、経費の算出に当たり、他の整備新幹線の実績を基にした原単位によって計算しています。

JR九州においては、はじめての新幹線であり、他によるべき原価算定手法がなかったことから、同様の整備新幹線の実績を原単位として用いたものです。

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⑬〕

基本的に整備新幹線は新たに整備された鉄道施設等で開業するが、北海道新幹線を整備するにあたって、青函トンネル内の鉄道施設等を国の負担で新しく整備することはできないのか。

〔ご回答⑬〕

青函トンネルは、国鉄改革時において、完成後はJR北海道が鉄道として経営することにより有効活用を図ることが適当であるとされているところであります。

しかしながら、JR北海道は、資本費の負担能力がないことから、旧国鉄（国鉄清算事業団）が債務を負担した上で、鉄道・運輸機構（旧鉄道建設公団）が所有することとしてJR北海道の負担を軽減させることとしました。

ただし、JR北海道が鉄道事業を運営することにより老朽化した線路施設の更新などは、JR北海道が負担するものとしています。これらの線路施設等は、青函トンネルの完成時には新しいものでしたが、現在までにこれらの更新を行っておらず、老朽化しているものです。

したがって、北海道新幹線の開業時に、国の負担で新しく整備をしなかったとしても、JR北海道の不利益になるものではありません。

なお、青函トンネルについては、平成11年度より鉄道防災事業費補助を活用した補助を創設して支援を行っているほか、実質JR北海道が負担する固定資産税の減免措置についても実施しているところであります。

国においては、青函トンネルに関してできる限りの努力をしてきた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⑭〕

航空料金の値下げは必至で、かつ、LCCの拡大も予測されるため、航空と競争するには料金の割引が必要であり、収支悪化要因になるのではないかと思う。北海道新幹線と航空との競争について、国土交通省は、どのように評価しているか。

〔ご回答⑭〕

航空とは一部の旅客において競合関係になりますが、JR北海道としては、料金施策として、インターネット予約によるお得なきっぷ、旅行商品の造成などを展開し、利便性の向上に努める予定と聞いております。

インターネット予約の設定にあたっては、日別・列車別および区間・商品ごとの発売状況に応じた需要予測を行い、最適な配分を行うイールドマネジメントによる座席管理を行うことにより、収益の最大化に努めるものと聞いております。

JR北海道からは、単に航空と利用者を奪い合うのではなく、それぞれの輸送機関の特性を活かし、それをうまく組み合わせて旅行需要を喚起していきたいと聞いており、今後、こうした取り組みが具体化され、交流人口の最大化が図られることを期待しております。

平成27年12月8日
鉄 道 局

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〕

今回の申請が妥当であると国土交通省の判断には、安定的に継続的に運行できるかどうかという観点も含まれていると理解してよいか。仮にそうであるとする、北海道新幹線は毎年約48億円の赤字が見込まれているが、具体的に何がその赤字を補填するとみているのか。北海道新幹線の赤字を補填するものが、仮に既存事業のリストラであれば、その目論見をご教示願いたい。

〔ご回答⑮〕

原価計算書に記載の新幹線単独収支では厳しい状況にありますが、新幹線収支に加え、並行在来線の経営分離や、新幹線による道外と函館エリアとの直接的な相互利用に止まらず、在来特急列車を乗り継ぎ、道外から洞爺・登別などの観光地へ周遊する需要等在来線関連線区の増収などから、収支均衡が図られる計画であり、安全・安定輸送を確保するとともに、経営的な問題が生じることのないよう、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おります。

なお、現在のところ、北海道新幹線の収支改善を目的とした既存事業のリストラについては特段考えていないと聞いております。

平成27年12月8日
鉄 道 局

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〕

整備新幹線に係るランニングコストについては、いかなる性格のものでも、これまで一切国が補助をしたことはないという理解でよいか。

〔ご回答⑯〕

鉄道事業のランニングコストは、基本的には運営主体たる鉄道事業者が負担すべきものです。

整備新幹線についても、この考え方は同様であり、これまで国がランニングコストを補助したことはありません。