

事案一覧表

鉄道局 鉄道事業課
旅客輸送業務監理室
平成27年11月12日

申請種別	申請年月日 受付年月日	申請者名	申請内容
鉄道の特別急行料金の上限設定の認可	平成27年10月13日 平成27年10月13日	北海道旅客鉄道株式会社	北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の開業に伴う特別急行料金の上限設定の認可
備考			平成28年3月26日開業予定

運輸審議会ご質問事項一覧

番号	質問事項	ページ
1	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り、代替する交通手段に乏しい点が他の新幹線路線と大きく異なる点だと思うが、この点について国土交通省としてどのように考えるか。	1
2	新青森(又は奥津軽いまべつ)・木古内(又は新函館北斗)間の自由席に特急料金不要で乗車できる特例措置を設ける計画はあるか。	1
3	蟹田駅・木古内駅間の特急列車の自由席に特急料金不要で乗車できる措置について、どのような経緯で設けられた特例措置なのか、事実関係をご教示されたい。	1
4	特別急行料金の水準及び所要時間について、北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)と近似距離の他の新幹線区間とを比較した結果をご教示されたい。	2
5	青函トンネルに係るコストについて、大きく分けると、設備・施設等の維持管理に係るものと設備・施設等の使用に伴うものに大別されると思うが、それぞれの設備・施設等について、保有主体、使用主体及びそのコストについて誰がどのような形で負担しているかが分かるように表にまとめていただきたい。	3
6	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実施されているとのことであるが、その協定の内容についてご教示されたい。また、JR北海道が行う維持管理のうちどのような内容のものが鉄道防災事業費補助の対象となり、鉄道防災事業費補助の対象とならないものにはどのようなものがあるのか。そもそも青函トンネルは国策で造られたものであることを鑑み、青函トンネルに係るコストの分担を抜本的に見直す方策はないのか。	4
7	青函トンネルの借損料はどのような考え方にに基づき設定されているのか。	5
8	北海道新幹線固有のコストのうち、貨物共用走行に係るコストは全てJR貨物に負担させるべきだと考えるが、どうか。	6
9	短区間開業に起因するコストについては、札幌まで延伸することにより全体の区間に包含されるものであり、一時的に特別急行料金に加算されているものと理解してよいか。	7
10	北海道新幹線の収支率は69.7%と良くないが、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とのことだが、具体的な数字を示してご説明いただきたい。	8
11	JR北海道にとっては、他のJR各社以上に新幹線が今後の経営にとって大切なものになると考えるが、収支率が低い水準にあると、かえって安定的に安全な運行を確保する上で問題が生じ、中長期的にみて、会社の完全民営化への道筋を阻害することにならないか。	8
12	公述の公募をしたところ、賛成の立場からの公述の申し込みがなかったが、利用者の意向という観点から、国土交通省としてはどのように受け止めているか。	9

13	札幌延伸までに長期間かかるので、新函館北斗駅もしっかりした設備を備える必要があると考える。武田氏の公述書において、新函館北斗駅のホーム、とりわけ切り欠きホームの狭さが指摘されているが、事実関係如何。乗換に支障はないのか。	12
14	新函館北斗駅から函館駅までのリレー列車の定員は何名程度か。	12
15	武田氏の公述書にある、「実態としてフル規格というよりミニ新幹線(新幹線直通線)に他ならない」との見方について、国土交通省としてどのように考えるか。	14
16	武田氏の公述書にある、時速140kmへの減速措置はJR北海道だけの責任ではなく、国の責任でもあるため、将来最高速度が引き上げられるまでの時限措置として、国側が責任を持って対処すべく割高となった分の特急料金の差額を利用者に代わって補填すべきであるという考え方について、国土交通省としてどのように考えるか。	15
17	青函トンネルに係るコストについては加算運賃で対応すべき性格のものではないかとの指摘について、国土交通省としてどのように考えるか。	15
18	大塚氏の公述書に、他の新幹線路線に比べて特急料金が低い場合、地域間の交流の活性化および地域活性化が阻害される懸念があるとあるが、この点について、交通政策基本法第16条に照らして国土交通省としてどのように考えるか。また、例えば先行して開業した九州新幹線が運行している地域においては、この指摘はあてはまると考えるか。	16
19	中尾氏の公述書によると、自民党は当時の選挙公約で「会社間をまたがっても運賃も高くなりません」と公約している。当時、政府として、国鉄分割後のJR各社間の「またがり」の関係で、何かしら約束をしたことはあるか。	17
20	個人的には、貸付料の計算をする際に整備区間の料金収入を九州新幹線並みの料金で計算して貸付料を算出して設定した方がバランスが良いと思う。貸付料の設定にあたっての国の考え方如何。	18
21	北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)の支出のうち、人件費及び経費の算定において原単位が使われているが、それぞれの原単位の算出方法について具体的にご教示されたい。	19
22	三線軌条の区間にあるポイントに係る積雪寒冷地対策の内容及びその対策の効果についてご教示されたい。	20
23	九州新幹線の特別急行料金の水準は、山陽新幹線の特別急行料金の水準と比べてどのようになっているか。	21
24	道南いさりび鉄道については、JR北海道の在来線各区间を跨がって利用する場合の乗継割引運賃が設定予定とのことであるが、現行運賃と比較すると大幅な運賃値上げとなる。このことについて、地元利用者の納得は得られているのか。また、地元利用者にとってのメリットについてどのように考えるか。	22
25	北海道新幹線は約82kmの貨物共用走行区間を時速140kmに落として走行することに加え、固有のコストがかかるため、他の新幹線に比べて速達性の点で劣る上に特別急行料金の水準も高くなるということだが、そういった点について利用者に理解してもらうための方策についてJR北海道はどのように考えているのか。速達性以外の別の価値で補う方策はないのか。	23
26	北海道新幹線のTVCMをJR東日本が行っている。JR北海道は、9月16日の運行計画の概要プレスの際のプロモーションの他、旅行会社への商品説明会・商品造成依頼や修学旅行説明下の実施に取り組まれているとのことであるが、一般向け需要喚起方策としてどのようなことに取り組んでいるのか。	24

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〕

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り、代替する交通手段に乏しい点が他の新幹線路線と大きく異なる点だと思うが、この点について国土交通省としてどのように考えるか。

〔ご質問②〕

新青森（又は奥津軽いまべつ）・木古内（又は新函館北斗）間の自由席に特急料金不要で乗車できる特例措置を設ける計画はあるか。

〔ご質問③〕

蟹田駅・木古内駅間の特急列車の自由席に特急料金不要で乗車できる措置について、どのような経緯で設けられた特例措置なのか、事実関係をご教示されたい。

〔ご回答①②③〕

現在の在来線青函区間に係る特例措置の取扱いについては、平成14年12月のダイヤ改正において特急スーパー白鳥・白鳥号が運行されるにあたり、蟹田～木古内間の在来線の普通列車がなくなるため、当該区間内相互間を乗車する場合には、特急列車の自由席に乗車する場合に限定して乗車券のみで利用できる特例を設けたものと聞いています。

北海道新幹線の開業後においては、青函区間の移動手段は新幹線のみとなるため、JR北海道においては、特急料金の上限の範囲内で、青函区間を含む隣接駅間を乗車する場合の割引について実施す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④〕

特別急行料金の水準及び所要時間について、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）と近似距離の他の新幹線区間とを比較した結果をご教示されたい。

〔ご回答④〕

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及び所要時間を比較すると以下のとおりとなります。

新幹線名	区間	営業キロ	運賃 (円)	料金 (円)	合計 (円)	北海道比	所要時間 ※	北海道比
北海道	新青森～新函館北斗	148.8km	2,810	3,930	6,740	—	61分	—
東北	新青森～いわて沼宮内	147.3km	2,590	2,590	5,180	約1.30 倍	53分	△8分
東海道	東京～新富士	146.2km	2,590	2,480	5,070	約1.33 倍	71分	+10分
九州	新玉名～川内	152.4km	2,810	3,180	5,990	約1.13 倍	58分	△3分
北陸	長野～黒部宇奈月温泉	135.7km	2,270	3,560	5,830	約1.16 倍	51分	△10分

※北海道新幹線は想定所要時間、他の新幹線は平均所要時間（全国版時刻表平成27年11月号より）

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〕

青函トンネルに係るコストについて、大きく分けると、設備・施設等の維持管理に係るものと設備・施設等の使用に伴うものに大別されると思うが、それぞれの設備・施設等について、保有主体、使用主体及びそのコストについて誰がどのような形で負担しているかが分かるように表にまとめていただきたい。

〔ご回答⑤〕

青函トンネルは、鉄道運輸機構が保有し、JR北海道が貸付を受けて使用しています。

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⑥〕

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実施されているとのことであるが、その協定の内容についてご教示されたい。また、JR北海道が行う維持管理のうちどのような内容のものが鉄道防災事業費補助の対象となり、鉄道防災事業費補助の対象とならないものにはどのようなものがあるのか。そもそも青函トンネルは国策で造られたものであることを鑑み、青函トンネルに係るコストの分担を抜本的に見直す方策はないのか。

〔ご回答⑥〕

青函トンネルの維持管理等に関する協定は、次のとおりです。

「日本鉄道建設公団の建設に係る津軽海峡線（中小国～木古内間）の鉄道施設の貸付け及び貸付け後の鉄道施設の管理等に関する協定書」において、

- ・ 鉄道施設の貸付け等
- ・ 貸付財産の管理等
- ・ 貸付財産に係る貸付料等

などを定めています。

さらに、貸付財産の管理等に係る詳細については、「日本鉄道建設公団が行う津軽海峡線の鉄道施設の維持管理に関する協定書」において、

- ・ 調査・測定等
- ・ 大規模修繕

などを定めています。

鉄道防災事業費補助の対象施設については、「鉄道防災事業費補助交付要領」において、青函トンネル（今別町浜名から知内町湯の里間 53.9km）の機能を保全するために必要な施設（償却資産に限る。）とし、工事の内容は、

- ・ 地震防災施設、排水施設、火災検知施設等の改修工事
- ・ 電力設備（排水施設等に係る）、通信施設、変電所施設等の改修工事
- ・ 資材運搬費、外注設計調査費等、上記直接工事に付帯するもの

と定めており、レールなどの線路設備やトンネル本体等は対象施設に含まれていません。

なお、青函トンネルは、国鉄改革時に経営主体となる旅客鉄道会社（JR北海道）に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処理したものであり、青函トンネルの固定資産税の減免（課税標準の1/6）についても実施しているところです。

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⑦〕

青函トンネルの借損料はどのような考え方にに基づき設定されているのか。

〔ご回答⑦〕

青函トンネルの貸付料については、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令附則第5条(本州と北海道を連絡する鉄道施設の貸付料の基準)において、「当該事業年度の当該鉄道施設に係る租税及び管理費の合計額に相当する額を基準として定める」旨が規定されております。

(参考)

「(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令附則第5条」

旧日本国有鉄道清算事業団法附則第九条第二項第一号に規定する鉄道施設を貸し付ける場合における毎事業年度の貸付料の額は、第七条第一項の規定にかかわらず、当該事業年度の当該鉄道施設に係る租税及び管理費(当該鉄道施設に係るものとして配賦した租税及び管理費を含む。)の合計額に相当する額を基準として定めるものとする。

「日本国有鉄道清算事業団法附則第9条第2項」

事業団は、次に掲げる場合には、日本鉄道建設公団の長期借入金及び鉄道建設債権に係る債務のうち、当該鉄道施設の建設に係る部分として運輸大臣が定めるものを承継するものとする。

1. 本州と北海道を連絡する鉄道に係る鉄道施設であつて運輸大臣が定めるものが鉄道事業の用に供されることとなつたとき。

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〕

北海道新幹線固有のコストのうち、貨物共用走行に係るコストは全てJR貨物に負担させるべきだと考えるが、どうか。

〔ご回答⑧〕

JR貨物からの線路使用料については、国土交通大臣の認可を受けており、JR会社とJR貨物との間の協定を届け出ています。

具体的には、貨物の走行でレールが摩耗した分のレール削正費用等の線路保存に係る費用が発生しますが、当該費用に充当するため線路使用料（277百万円／年）としてJR貨物から支払いを受けるものとしています。一方で、貨物との共用走行で保守間合いが十分にとれず、短時間で行う線路・電車線・電力検修作業等のために割高となるコストに見合う分などについては、JR貨物からの線路使用料に含まれていません。現在、JR貨物との間で協議中と聞いています。

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⑨〕

短区間開業に起因するコストについては、札幌まで延伸することにより全体の区間に包含されるものであり、一時的に特別急行料金に加算されているものと理解してよいか。

〔ご回答⑨〕

短区間開業に起因する固有コストについては、原価計算書に計上されていますが、札幌開業時には固有コストとしての取扱いは無くなるものと考えています。

短区間開業に起因する固有コストは6.2億円/年と見込まれておりますが、原価計算書の収入から支出を差し引いた損益は48.4億円（平年度平均値）の赤字と見込まれているため、新幹線特急料金の水準が見直されることはない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〕

北海道新幹線の収支率は69.7%と良くないが、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とのことだが、具体的な数字を示してご説明いただきたい。

〔ご質問⑪〕

JR北海道にとっては、他のJR各社以上に新幹線が今後の経営にとって大切なものになると考えるが、収支率が低い水準にあると、かえって安定的に安全な運行を確保する上で問題が生じ、中長期的にみて、会社の完全民営化への道筋を阻害することにならないか。

〔ご回答⑩⑪〕

新幹線単独では厳しい事業運営が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在来線関連線区の受益を合わせ、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⑫〕

公述の公募をしたところ、賛成の立場からの公述の申し込みがなかったが、利用者の意向という観点から、国土交通省としてはどのように受け止めているか。

〔ご回答⑫〕

反対の立場で公述を希望される方が3名いると承知しております。

なお、新聞報道によると反対だけではないことも承知しております（別紙参照）

JR「値ごろ感出した」

新幹線料金 航空業界を意識

JR北海道が13日、国交省に北海道幹線料金の認可申請をしたことで、新幹線が新たな「マイル」となる道内の航空路線からは競争が激化する。「とへの競争感でも」と、「所要時間など航空機の優位性は高い」と冷静な声があふいた。また、新幹線開業をドラスティックに入るといえる旅客増から期待の声が上がった。

(一) 函館線

旅行会社「妥当な水準」

「航空機と勝負ならな」感を出した。「JR北海道は、新幹線の東京・新函館間を、約1時間20分で結ぶ。航空機は約1時間30分かかる。所要時間は、航空機の優位性は高い」と冷静な声があふいた。また、新幹線開業をドラスティックに入るといえる旅客増から期待の声が上がった。

	新幹線 (東京-新函館北沢)	航空機 (函館空港-新函館北沢)
運行本数	10往復	8往復
所要時間	約4時間	約1時間20分
運賃・料金 (1人1席)	2万2690円	3万5200円(日航・全日空) 2万7100円(エア・ドゥ) 1万円前後

※運賃・料金は新幹線が通常期普通車指定席、航空機が通常期片道普通運賃

北海道新幹線と航空機の料金比較

「航空機と勝負ならな」感を出した。「JR北海道は、新幹線の東京・新函館間を、約1時間20分で結ぶ。航空機は約1時間30分かかる。所要時間は、航空機の優位性は高い」と冷静な声があふいた。また、新幹線開業をドラスティックに入るといえる旅客増から期待の声が上がった。

住民、割引拡大を期待

「JR北海道が北海道幹線の料金を低減させたことで、住民は割引拡大を期待している。特に函館線沿線の住民は、新幹線開業による観光客の増加を期待している。また、新幹線開業による観光客の増加を期待している。また、新幹線開業による観光客の増加を期待している。」

後援される新幹線のマイル

「後援される新幹線のマイル」は、新幹線開業による観光客の増加を期待している。また、新幹線開業による観光客の増加を期待している。また、新幹線開業による観光客の増加を期待している。」

「割高」に落胆も

「JR北」冬季維持費など考慮

13日に発表された北海道新幹線の特急料金は、青函トンネルの保守管理でコストがかかることなど、全国の新幹線で最も割高となった。「JR北海道」は、「JR北」は、お待たせの早割の導入や、航空路線の止揚維持より安い料金を運搬するが、道内の路線がからは客腹の声も漏れた。（社会面参照）

や、それ以外の割引切符については「優待中」とした。函館商工会議所などは今後「JR」の企画切符の充実を求めた。

一方、道内でも一つの新幹線特急料金を割られる木古内は、民営化後の新幹線料金を「正統派」で維持するつもりもなくなった。これまで東京入は函館空港から飛行機で移動する人が多かったが、今回の値上げでは半額も料金を下げた（感心）と話した。木古内町は、乗客を減らすべく地元のバスを充実する方針だ。

羽田空港・函館空港に路線を持つ航空会社は余裕の精気をみせる。ある航空関係者は「北海道は東京がメインだから、北は新幹線が、北は新幹線の乗り場を兼ねることを望んでいる」と話した。「北新幹線」の新幹線は、道新幹線と新たな道新幹線とを併走する形で、道新幹線は新幹線料金をより安く維持する方針だ。道新幹線は、道新幹線と併走する形で、道新幹線は新幹線料金をより安く維持する方針だ。

北海道新幹線 特急料金

「高速区間短いのに」

「具体的に割高なのは、新幹線として0.6割が出ている区間が短い。幅が広いのが大きい。函館商工会議所は、新幹線の特急料金は、東海道新幹線の同距離の1.5倍になった。JR北は、お待たせの早割の導入や、航空路線の止揚維持より安い料金を運搬するが、道内の路線がからは客腹の声も漏れた。（社会面参照）

「JR北」の三浦雅博、営業部長は、道新幹線と併走する形で、道新幹線は新幹線料金をより安く維持する方針だ。道新幹線は、道新幹線と併走する形で、道新幹線は新幹線料金をより安く維持する方針だ。



「JR北」の三浦雅博、営業部長は、道新幹線と併走する形で、道新幹線は新幹線料金をより安く維持する方針だ。道新幹線は、道新幹線と併走する形で、道新幹線は新幹線料金をより安く維持する方針だ。

「JR北」の三浦雅博、営業部長は、道新幹線と併走する形で、道新幹線は新幹線料金をより安く維持する方針だ。道新幹線は、道新幹線と併走する形で、道新幹線は新幹線料金をより安く維持する方針だ。

10/14
毎日新聞・朝刊
(地方版)
27面

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〕

札幌延伸までに長期間かかるので、新函館北斗駅もしっかりした設備を備える必要があると考える。武田氏の公述書において、新函館北斗駅のホーム、とりわけ切り欠きホームの狭さが指摘されているが、事実関係如何。乗換に支障はないのか。

〔ご質問⑭〕

新函館北斗駅から函館駅までのリレー列車の定員は何名程度か。

〔ご回答⑬⑭〕

新函館北斗からの在来線は、函館駅方面へは新幹線開業にあわせリレー列車「はこだてライナー」が運行を開始し、札幌方面へは現在も運転中の特急スーパー北斗、特急北斗が運転されます。

新函館北斗駅の在来線ホームは、切り欠きホームの1番線が当駅折り返しの主に「はこだてライナー」が発着、その対面の2番線は主に特急スーパー北斗・北斗が停車する他、「はこだてライナー」も折り返し可能となっています。1、2番線はいずれも電化されず。また、1、2番線は新幹線上りホームと同一平面となっており、階段等の昇り降り無く乗り換えることができます。

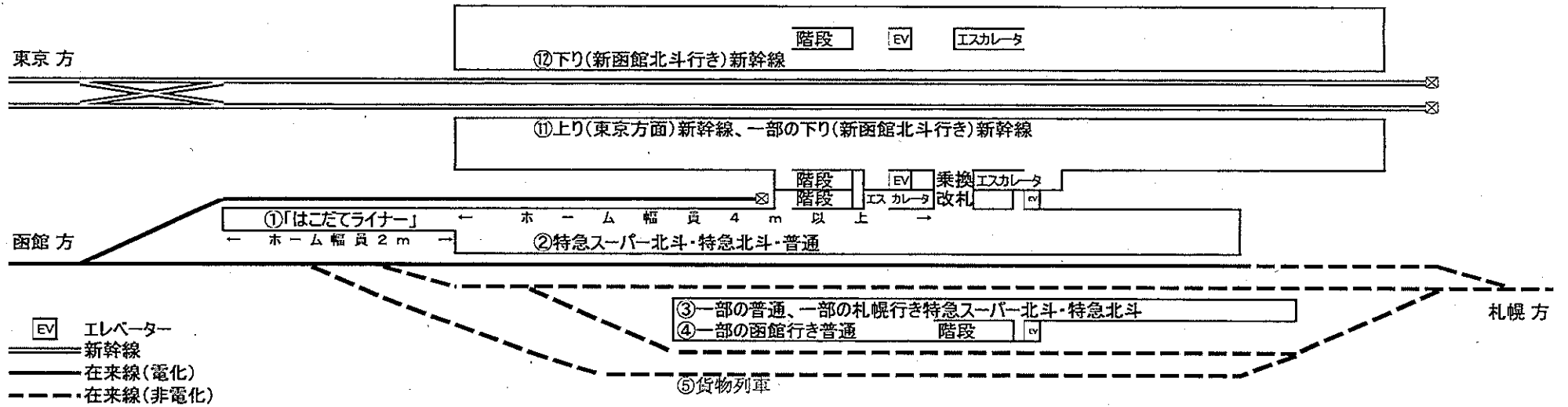
上記のホームについては、鉄道に関する技術上の基準を定める省令のほか、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）に定める基準を満たしたものであると聞いています。

新函館北斗駅から函館駅へのリレー列車「はこだてライナー」は、3両1編成で運行する予定であり、定員は441名、うち座席定員は148名です。

（参考）別紙3「新函館北斗駅 プラットホーム平面図（1階）」

新函館北斗駅 プラットホーム平面図(1階)

※ コンコース、跨線橋・自由通路は2階



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〕

武田氏の公述書にある、「実態としてフル規格というよりミニ新幹線（新幹線直通線）に他ならない」との見方について、国土交通省としてどのように考えるか。

〔ご回答⑮〕

全国新幹線鉄道整備法において、「新幹線鉄道」とは、「その主たる区間を列車が二百キロメートル毎時以上の高速度で走行できる幹線鉄道」とされており、「二百キロメートル毎時以上の高速度で走行できる」とは、物理的に時速200km以上の高速度で走行できる性能を有していることを指すものと考えられております。

北海道新幹線については、最高設計速度は時速260kmとされており、青函トンネル内においても、貨物列車との共用走行等の特殊事情を考慮しなければ、時速200km以上の高速度での走行は可能であります。

また、そもそも、特殊事情の存する青函トンネル以外の区間においては、時速200km以上の高速度で走行することを予定しており、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）は、十分に全国新幹線鉄道整備法の「新幹線鉄道」に該当するものということができると考えております。

青函共用走行区間の高速走行については、平成25年3月にとりまとめられた「青函共用走行問題に関する当面の方針」において、時間帯区分案により、平成30年春に、安全性の確保に必要な技術の検証が円滑に進むことを前提として、1日1往復の高速走行の実現を目指す、とされております。

国土交通省としては、「当面の方針」を踏まえ、新幹線の高速走行と鉄道貨物輸送との二つの機能に十分に配慮しながら、引き続き、青函共用走行区間の高速走行に向け検討を進めてまいる所存です。

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⑯〕

武田氏の公述書にある、時速140kmへの減速措置はJR北海道だけの責任ではなく、国の責任でもあるため、将来最高速度が引き上げられるまでの時限措置として、国側が責任を持って対処すべく割高となった分の特急料金の差額を利用者に代わって補填すべきであるという考え方について、国土交通省としてどのように考えるか。

〔ご質問⑰〕

青函トンネルに係るコストについては加算運賃で対応すべき性格のものではないかとの指摘について、国土交通省としてどのように考えるか。

〔ご回答⑯⑰〕

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、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います。

なお、国土交通省としては、運賃又は料金の設定については、まずは鉄道事業者自らが判断すべき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〕

大塚氏の公述書に、他の新幹線路線に比べて特急料金が高い場合、地域間の交流の活性化および地域活性化が阻害される懸念があるとあるが、この点について、交通政策基本法第16条に照らして国土交通省としてどのように考えるか。また、例えば先行して開業した九州新幹線が運行している地域においては、この指摘はあてはまると考えるか。

〔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)や東北と、北海道との移動時間が大幅に短縮されます。その結果、関東・東北と北海道との往来が今まで以上に増加し、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、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・東北の結びつきがいつそう強くなり、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。

九州新幹線については、その開業による時間短縮効果等により、沿線地域においては開業前と比べて、鉄道利用者の増加や、沿線開発の進展など、新幹線開業により地域活性化効果が現れていると考えております。

・鉄道利用者の増加

ex)

・新八代・鹿児島中央間の利用者が開業前 3,900 人／日から開業 1 年目に 9,200 人／日に増加

・博多・新八代間の利用者が開業前 6,500 人／日から開業 1 年目 9,000 人／日に増加
(出典:国土交通省 HP より)

・沿線の開発の進展

ex)

・ホテル客室数の H15 年から H24 年にかけての増加率が全国平均 22.2%を上回り 27.3%となる。

(出典:鹿児島経済研究所)

・観光消費額が H22 年 2 兆 2,400 億円から H23 年 2 兆 4,900 億円となり、11%増加。

(出典:財団法人九州経済調査協会)

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〕

中尾氏の公述書によると、自民党は当時の選挙公約で「会社間をまたがっても運賃も高くなりません」と公約している。当時、政府として、国鉄分割後のJR各社間の「またがり」の関係で、何かしら約束をしたことはあるか。

〔ご回答⑱〕

国鉄改革時の国鉄再建監理委員会「国鉄改革に関する意見」（昭和60年7月）においては、「会社間をまたがって乗車する利用者についても乗車キロ等を通算することとすれば分割前と同じ運賃額となり、その後会社間で賃率が異なるようになっても、このような通算制の工夫により対処可能である」と言及されています。

また、JR各社の運賃制度及び運賃水準は、その経営状況、需要動向、他交通機関との競争関係等の差異により、異なってくることとなるため、JR会社間をまたがって利用する場合の運賃については通算制の工夫により措置されてきています。

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。

<原価計算書について>

〔ご質問⑳〕

個人的には、貸付料の計算をする際に整備区間の料金収入を九州新幹線並みの料金で計算して貸付料を算出して設定した方がバランスが良いと思う。貸付料の設定にあたっての国の考え方如何。

〔ご回答㉑〕

貸付料額の算出に当たっては、実際に適用される料金水準を前提条件を基に計算することとしております。今般の原価計算書における貸付料額は当該申請料金に基づき算出されたものと理解しております。

貸付料については、新幹線特急料金を含め様々な経済・社会条件等を踏まえ、新幹線を整備する場合と整備しない場合の収益の差を30年間合計した受益を基準として設定することとしており、望ましい貸付料を算出するために、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設定した料金の水準を変えるということは無いと考えております。

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①〕

北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の支出のうち、人件費及び経費の算定において原単位が使われているが、それぞれの原単位の算出方法について具体的にご教示されたい。

〔ご回答①〕

算定に使用した原単位は、整備新幹線開業区間の実績を基に、補正して算出したものです。

原単位		人件費	物件費
変動費	円/車両扣	33.8	81.1
固定費	百万円/営業扣	17.51	25.25

（費用区分）

変動費：運転費、車両保存費及び保守管理費（列車の運行に関するもの）

固定費：線路保存費、電路保存費、運輸費等

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〕

三線軌条の区間にあるポイントに係る積雪寒冷地対策の内容及びその対策の効果についてご教示されたい。

〔ご回答②〕

三線軌条のポイント部の対策については、JR北海道によって下記の通り入念に施されており、既に昨冬期（平成26年度）に性能確認を実施し、これらの対策が有効であることを確認しているものと聞いています。

- ・特に重要な、新幹線と在来線が分岐する箇所にはスノーシェルターを設置しています。
- ・また、スノーシェルターを設置していない箇所のうち、使用頻度の高い分岐器は、分岐器下にピットを掘り込み、その底面に設置した融雪マットにより、連続的な降雪を常に融かす仕組みとしています。この方式は、特に気温が低い北海道の在来線で長期の実績があるものが、今回初めて新幹線に採用されました。
- ・可動空間に車両等から落下した氷が詰まると、分岐器が動かなくなり、ヒーターでは融解に時間を要するため、スノーシェルターやピットを設備した分岐器には、圧縮空気を噴射して除去する装置も取り付けています。これも、特に気温が低い北海道の在来線で長期の実績があるものが、今回初めて新幹線に採用されました。
- ・その他、電熱式のヒーターを全てのポイントに設置しており、分岐器が凍結しないような措置をとっております。

なお、分岐器が転換し所定のルートが確保できるまでは、車両に対して停止信号が示され、進入できない仕組みとなっています。

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〕

九州新幹線の特別急行料金の水準は、山陽新幹線の特別急行料金の水準と比べてどのようになっているか。

〔ご回答③〕

九州新幹線と山陽新幹線の特別急行料金の水準については以下のとおりです。

(特急料金水準の比較(自由席))

営業キロ	九州新幹線	山陽新幹線
0～100キロまで	1,730円	1,730円
100～150キロまで	2,480円	2,480円
150～200キロまで	3,180円	2,480円
200～250キロまで	3,800円	3,340円
250～300キロまで	4,420円	3,340円
300～350キロまで	—	4,090円

なお、平成16年3月に九州新幹線(鹿児島中央・新八代間(138キロ))が開業した際には、高速バスとの競合等を考慮しつつ山陽新幹線の特急料金の水準を基にして特急料金が設定されました。

その後開業した九州新幹線(博多・新八代間(151キロ))の特急料金水準については、時間短縮効果、航空との競争力のほか、平均駅間距離が短いことによる利用者負担のバランス等を考慮して設定されました。

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〕

道南いさりび鉄道については、JR北海道の在来線各区間を跨がって利用する場合の乗継割引運賃が設定予定とのことであるが、現行運賃と比較すると大幅な運賃値上げとなる。このことについて、地元利用者の納得は得られているのか。また、地元利用者にとってのメリットについてどのように考えるか。

〔ご回答④〕

現在、道南いさりび鉄道が北海道運輸局に対して申請している上限運賃の設定については、関係自治体の首長ならびに北海道副知事による「道南地域（五稜郭・木古内間）第三セクター鉄道開業準備協議会」（平成27年10月16日）での関係者間の同意により決められた上限運賃であり、地元の理解は得られている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⑳〕

北海道新幹線は約82kmの貨物共用走行区間を時速140kmに落として走行することに加え、固有のコストがかかるため、他の新幹線に比べて速達性の点で劣る上に特別急行料金の水準も高くなるということだが、そういった点について利用者に理解してもらうための方策についてJR北海道はどのように考えているのか。速達性以外の別の価値で補う方策はないのか。

〔ご回答㉑〕

北海道新幹線は貨物共用走行区間を時速140kmで走行する必要があるものの、例えば東京・新函館北斗間の所要時間は73分短縮することとされており、時間短縮効果は発揮されるものと考えています。

北海道新幹線の特急料金設定については、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、航空の運賃水準などを総合的に勘案して設定しています。

なお、JR北海道としては新たに導入する北海道新幹線車両H5系の快適性、北海道新幹線を活用した様々な旅行商品等を広く告知するとともに、おもてなしの充実など体制を整備し、北海道新幹線の魅力を最大限発揮できるよう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②⑥〕

北海道新幹線のTVCMをJR東日本が行っている。JR北海道は、9月16日の運行計画の概要プレスの際のプロモーションの他、旅行会社への商品説明会・商品造成依頼や修学旅行説明下の実施に取り組まれているとのことであるが、一般向け需要喚起方策としてどのようなことに取り組んでいるのか。

〔ご回答②⑥〕

JR北海道では開業日発表日直後より、駅・車内を中心に観光施設や自治体関連施設等においてもポスター・パンフレット・のぼり等を掲出し、開業日告知を行っています。

また、今夏は青森県・函館観光キャンペーンを実施し全国へPRを行ったほか、北海道や北海道観光振興機構、函館市等が行う北海道新幹線開業プロモーション（9月5・6日はこだてグルメサーカス（函館）18万人来場、9月25日～27日ツーリズムEXPO JAPAN（東京）17万人来場、11月13～15日北海道つながる物産・観光祭（東京）、11月21～23日函館・みなみ北海道グルメパーク（仙台）等）に協力して出展等を行うなどの取組みを展開しているものと聞いています。