

運輸審議会ご質問事項一覧
【12月1日審議】

番号	質問事項	ページ
1	在来線特急の青函区間に現在設けている特例措置(蟹田・木古内間の区間内相互間の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)を利用しているのは、どのような属性の利用者なのか。	1
2	在来線特急の青函区間に係る特例措置を設けた際も地元と協議をしていると思うが、今回、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ことについて、JR北海道は地元に対してどのように説明しているか。	1
3	JR貨物と旅客会社との間の線路使用料については、会社間の協定で定められるとのことだが、どのように決められているのか。同一の考え方に基づいていると理解してよいか。	2
4	排水施設、通信施設及び変電所施設等については、青函トンネルの機能を保全するために必要な施設であるという性質に鑑み、鉄道防災事業費補助の対象になっているが、排水ポンプ電力費についても、青函トンネルの機能を保全するために必要な費用であることを考慮して、新たに国が補助をする考えはないか。	3
5	青函トンネルの構造物・施設に係る定期検査等については、JR北海道が費用負担をすることとされているとのことだが、青函トンネルの構造物・施設のうち、土木構造物やトンネルの機能を維持するための設備に関する定期検査等に要する費用について、新たに国が補助をする考えはないか。	3
6	固有コストの内訳の表の項目Aのうち、「青函トンネルを維持するための経費」には、特別高圧ケーブル取替費用約6.8億円及びレール備品交換費用約4.1億円の計約10.9億円が計上されているという理解でよいか。併せて、これらのコストが原単位に含まれないコストとして計上されている理由について、それぞれ具体的にご教示されたい	4
7	短区間開業に起因する固有コストについては、札幌開業時においては固有コストとしての取扱いはなくなるにも関わらず、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る理由についてご教示されたい。また、仮に、低い収支率の改善のみを目的に新幹線特急料金の上限を値上げしたいとして会社が認可申請をした場合、国土交通大臣が認可することはないと理解してよいか。	5
8	北海道新幹線の固有コストに係る分析において、北海道新幹線の固有コストのうち貨物共用走行分を除外した場合の固有コスト一人当たりの負担分を算出し、その値を用いて、北海道新幹線特急料金(100~200キロ)と東北新幹線特急料金(100~200キロ)の差について分析をしているが、そのような手法をとった理由及びその分析結果について具体的にご教示されたい。また、上記のような分析をされていることから、排水ポンプ電力費及び借損料の4.4億円並びに特別高圧ケーブル取替費用及びレール備品交換費の10.9億円について利用者負担とすることは適正だと国土交通省として判断していると理解してよいか。仮にそうだとすると、そのように判断している理由について具体的にご教示いただきたい。	6
9	JR北海道の完全民営化についてどのように考えているのか。中長期的に見たときにJR北海道が完全民営化をめざせるような環境の整備について、国土交通省としてどのように考えているのか。	7
10	他新幹線との競争についてJR北海道としてどのように考えているのか。また、利用頻度を高めるためには料金施策が重要だと考えるが、この点についてJR北海道としてどのように考えているのか。	8

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〕

在来線特急の青函区間に現在設けている特例措置（蟹田・木古内間の区間内相互間を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）を利用しているのは、どのような属性の利用者なのか。

〔ご質問②〕

在来線特急の青函区間に係る特例措置を設けた際も地元と協議をしていると思うが、今回、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ことについて、JR北海道は地元に対してどのように説明しているか。

〔ご回答①②〕

JR北海道によれば、在来線特急の青函区間（蟹田～木古内間）における特例を利用する旅客の詳細は把握していないものの、利用そのものが少なく、かつ通勤・通学ともに定期券での利用は全くないとのこと。

また、この特例措置は平成14年12月に設定されましたが、設定当時にもJR北海道と地元との間で協議を行った経緯はないものと聞いています。

今回、JR北海道は、北海道新幹線特急料金の認可申請内容に関する地元説明を行いました。その際にこの特例継続の要望は全くなかったと聞いております。また、JR北海道ではメール・電話などで直接利用者の声を受け付けていますが、本特例措置を継続してほしいとの要望は受けていないと聞いています。

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③〕

JR貨物と旅客会社との間の線路使用料については、会社間の協定で定められるとのことだが、どのように決められているのか。同一の考え方に基づいていると理解してよいか。

〔ご回答③〕

第1種鉄道事業者のJR北海道は、鉄道線路を第2種鉄道事業者のJR貨物に使用させようとするときの使用料や使用条件については、鉄道事業法第15条の規定に基づく国土交通大臣の認可を受けております。

使用条件（線路使用料を含む）の具体的な内容については、JR7社間で「旅客会社と貨物会社との間における鉄道線路の使用に関する協定」を締結し、鉄道線路の使用料は「貨物会社に使用させる場合に追加的に発生する経費相当額とする」旨を定め、さらに使用料の清算額の算定方等について別途「経費清算協定」を定めております。

線路使用料の基本的な考え方は、これらの協定の定めに基づくものであり、JR旅客会社共通であります。

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〕

排水施設、通信施設及び変電所施設等については、青函トンネルの機能を保全するために必要な施設であるという性質に鑑み、鉄道防災事業費補助の対象になっているが、排水ポンプ電力費についても、青函トンネルの機能を保全するために必要な費用であることを考慮して、新たに国が補助をする考えはないか。

〔ご質問④〕

青函トンネルの構造物・施設に係る定期検査等については、JR北海道が費用負担をすることとされているとのことだが、青函トンネルの構造物・施設のうち、土木構造物やトンネルの機能を維持するための設備に関する定期検査等に要する費用について、新たに国が補助をする考えはないか。

〔ご回答④、⑤〕

青函トンネルの排水施設、変電所施設等は、青函トンネルの機能を保全するために必要な施設ですが、設置以来30年もの長期間を経過していることに加え、海底下という過酷な環境にあるため、著しく劣化が進んでいます。このため、国はこれらの施設を改修、更新するための費用について、鉄道防災事業費補助により支援を行っているところです。

一方で、排水ポンプ電力費や定期検査費用等については、JR北海道が青函トンネルを使用して、列車の運行を行うために必要な費用であることから、基本的には事業者自らが負担すべき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⑥〕

固有コストの内訳の表の項目Aのうち、「青函トンネルを維持するための経費」には、特別高圧ケーブル取替費用約6.8億円及びレール備品交換費用約4.1億円の計約10.9億円が計上されているという理解でよいか。併せて、これらのコストが原単位に含まれないコストとして計上されている理由について、それぞれ具体的にご教示されたい

〔ご回答⑥〕

「青函トンネルを維持するための経費」約10.9億円の内訳は、特別高圧ケーブル取替費用約6.8億円及びレール備品交換費用約4.1億円を計上しております。

これらの設備は、開業後約30年を経過した青函トンネル区間における老朽化した設備であり、具体的には高湿度や塩分により劣化が進んでいる電力供給用の特別高圧ケーブルの取替や青函トンネル陸底部の悪化箇所におけるレール備品の交換費用であります。これらは他の整備新幹線には存在しないため、基礎費用として算定した原単位に含まれておりません。

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⑦〕

短区間開業に起因する固有コストについては、札幌開業時においては固有コストとしての取扱いはなくなるにも関わらず、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る理由についてご教示されたい。また、仮に、低い収支率の改善のみを目的に新幹線特急料金の上限を値上げしたいとして会社が認可申請をした場合、国土交通大臣が認可することはないと理解してよいか。

〔ご回答⑦〕

短区間開業に起因するコストについては、6.2億円/年と見込まれていますが、原価計算書の収入から支出を差し引いた場合は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。

また、JR北海道からは、現時点において、低い収支率の改善のみを目的として、開業後に特別急行料金の上限変更認可申請を行う予定はないと聞いています。

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⑧〕

北海道新幹線の固有コストに係る分析において、北海道新幹線の固有コストのうち貨物共用走行分を除外した場合の固有コスト一人当たりの負担分を算出し、その値を用いて、北海道新幹線特急料金（100～200キロ）と東北新幹線特急料金（100～200キロ）の差について分析をしているが、そのような手法をとった理由及びその分析結果について具体的にご教示されたい。また、上記のような分析をされていることから、排水ポンプ電力費及び借損料の4.4億円並びに特別高圧ケーブル取替費用及びレール備品交換費の10.9億円について利用者負担とすることは適正だと国土交通省として判断していると理解してよいか。仮にそうだとすると、そのように判断している理由について具体的にご教示いただきたい。

〔ご回答⑧〕

特急料金の上限設定に係る鉄道事業法の認可基準は、「適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えない」ことであり、北海道新幹線に係る総括原価の中には、原単位に基づく北海道新幹線の費用と、固有コストが全て含まれます。したがって、これらのコスト（費用）で、利用者負担とすることが適正でないとは判断しているものではありません。

一方で、「北海道新幹線の固有コストに係る分析」は、JR北海道からの特急料金の上限設定認可申請において、申請額の水準とコスト（費用）との関係が明らかでないことから、あくまで目安を示す目的で、北海道新幹線の固有コストを賄うためには利用者一人当たりどの程度の上乗せ額が必要となるかという試算を示したものです。

試算については様々なものが考えられますが、貨物共用走行に係る試算は、今後の関係者間の協議等において変更が生じる可能性があることから示したものです。

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⑨〕

JR北海道の完全民営化についてどのように考えているのか。中長期的に見たときにJR北海道が完全民営化をめざせるような環境の整備について、国土交通省としてどのように考えているのか。

〔ご回答⑨〕

JR北海道は現在厳しい経営状況にあり、平成23年度から実質的な経営安定基金の積み増し及び設備投資に対する支援を行っているほか、必要な安全投資及び修繕を実施できるよう、平成28年度から追加的支援措置を実施することとしております。

このような措置を通じて、まずは完全民営化の前提となる安定的な経営基盤の確立が図られるよう、JR北海道においてはしっかり取り組んで頂きた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⑩〕

他新幹線との競争についてJR北海道としてどのように考えているのか。また、利用頻度を高めるためには料金施策が重要だと考えるが、この点についてJR北海道としてどのように考えているのか。

〔ご回答⑩〕

JR北海道としては、一般的に、観光等において、どの新幹線を利用するかはあくまでも利用者の趣向によるものと考えていますが、北海道新幹線開業による時間短縮効果や充実した車内設備による快適性の向上などを広く告知して、北海道新幹線の利用促進を図りたいと考えていると聞いています。

また、JR北海道は、収益を最大化するための取組みとして、最適な座席の配分を行うイールドマネジメントによる管理を活用してインターネット予約によるお得なきっぷを発売することを検討しているほか、旅行商品などの施策を展開する予定です。