

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10月29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

北陸新幹線（長野・金沢間）特別急行料金の上限設定に係る
運輸審議会説明資料目次

1	申請された上限の特急料金の水準に対する国土交通省の考 え方	P. 1
2	北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）に関わる新幹線特 急料金の料金体系の考え方	P. 2
①	（別紙1）固有コストについて	P. 3
②	（別紙2）北海道新幹線の特急料金水準に対する時間的価 値からの分析	P. 5
③	（別紙3）北海道新幹線と航空、現行ルートとの比較	P. 6
④	（別紙4）新幹線特急料金の設定状況と考え方について	P. 8
3	北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の需要予測	P. 9
4	北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の収入・支出算定 方法	P. 12
5	原価計算書	P. 15
6	北海道新幹線のルート概要	P. 16

	（参考資料）	P. 17

・乗継割引運賃の設定について（道南いさりび鉄道株式会社・北海道旅
客鉄道株式会社）

申請された上限の特急料金の水準に対する国土交通省の考え方

東北新幹線とは異なるJR北海道独自の水準を適用することとしており、提出された原価計算書における3カ年平均の支出見込みに対する収入見込みについては、適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるため、鉄道事業法第16条の認可基準に照らして妥当。

北海道新幹線の固有コストのうち、JR北海道が利用者に負担を求めようとしている上乗せ額は妥当な範囲。(別紙1)

時間的価値の向上(速達性)及び航空との価格比較の観点からも妥当な範囲。(別紙2及び別紙3)

(参考:参照条文)

鉄道事業法第16条第2項

国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない。

北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)に関わる新幹線特急料金の料金体系の考え方

○ 東北新幹線との通算方式ではなく、併算方式。(別紙4)

(注)

通算方式:乗車全区間に1つの連続した特急料金を設定する方式

併算方式:乗車区間を路線ごとに区分し、別個に特急料金を設定する方式

- 北海道新幹線は、東北新幹線とは別個の新幹線路線。
- これまでも別個の新幹線路線を跨る特急料金には、併算方式を採用。
- 東海道・山陽新幹線は、国鉄時代に通算方式として設定。

固有コストについて

北海道新幹線に係る人件費、経費については、他の整備新幹線の実績(原単位)を基に補正して算出しているが、北海道新幹線は他の整備新幹線には含まれないコストがあることから、これを固有コストとして収支算定を行っている。

固有コストの内訳

項目	事由	内容	平年度費用 (開業後3カ年平均)
A 青函トンネルの維持に係るコスト	青函トンネルを使用するための経費	排水ポンプ電力費、借損料等	10.4億円
	青函トンネルを維持するための経費	特別高圧ケーブル取替費用、レール備品交換費用等	10.9億円
B 貨物共用走行に係るコスト	貨物列車の運行により、保守時間が短くなるために割高となる経費	レール削正作業委託経費(割高分)、検修業務委託経費(割高分)	4.5億円
	新幹線と貨物列車の運行システムを統合・管理するための経費	回線使用料、保守管理費	2.1億円
C 短区間開業に起因するコスト	開業区間が短区間のため、原単位よりも割高となる経費	指令社員人件費、車両検修社員人件費等	6.2億円
費用合計			34.1億円

○北海道新幹線の固有コストに係る分析

①北海道新幹線の固有コストについて

(単位:億円)

・ 青函トンネルの維持に係るコスト	21.3
・ 貨物共用走行に係るコスト	6.6
・ 短区間開業に起因するコスト	6.2
計	34.1

② 開業区間に係る1年間の利用者数について(3カ年平均)

・ 1, 586, 131人

③ 固有コスト一人当たりの負担分

・ 固有コスト全額の場合

$34.1 \text{ 億円} / 1, 586, 131 \text{ 人} \approx \underline{2, 150 \text{ 円}}$

・ 固有コストのうち、貨物共用走行分を除外した場合

$27.5 \text{ 億円} / 1, 586, 131 \text{ 人} \approx \underline{1, 740 \text{ 円}}$

④ 新幹線特急料金水準の比較

(単位:円)

北海道新幹線特急料金(100~200キロ)	3,930
東北新幹線特急料金(100~200キロ)	2,590
差引	1,340

北海道新幹線の特急料金水準に対する時間価値からの分析

北海道新幹線の時間短縮効果について、時間価値(36.2円/分)※により分析

※ 「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル(2012年改定版)」国土交通省鉄道局による

※ 北海道新幹線のダイヤは未定のため、所要時間については、第9回整備新幹線小委員会(H24.3)の資料を参考値とした。

①新青森・新函館北斗	所要時間	特急料金	ルート
開業前(A)	2時間2分	1,730	在来線特急
開業後(B)	1時間1分	3,930	北海道新幹線
差引(B-A) [カッコ内は時間価値]	△61分 [2,200円]	2,200	

※開業前は新青森・函館間で計算している。

②新青森・奥津軽いまべつ	所要時間	特急料金	ルート
開業前(A)	55分	510	在来線特急
開業後(B)	14分	1,990	北海道新幹線
差引(B-A) [カッコ内は時間価値]	△41分 [1,480円]	1,480	

(以下、参考)

(参考)東京・新函館北斗	所要時間	特急料金	ルート
開業前(A)	5時間22分	7,540	東北新幹線+在来線特急
開業後(B)	4時間9分	10,610	東北新幹線・北海道新幹線(直通)
差引(B-A) [カッコ内は時間価値]	△73分 [2,640円]	3,070	

※開業前は東京・函館間で計算している。

※開業前の特急料金は乗継割引(870円)が減額されている。

北海道新幹線と航空、現行ルートとの比較

①東京～函館間

		営業キロ(km)	所要時間	運賃+料金(指定席)(円)
現行	東北新幹線+在来線 (「東北新幹線」+「白鳥号」)	878.0	5:22	20,200
開業後	東北新幹線+北海道新幹線+在来線 (はやぶさ号)	880.4	4:37	23,010

※ 開業後の所要時間には、新函館北斗の乗継(10分で仮定)、新函館北斗～函館間の所要時間(18分で仮定)を含む。

		所要時間	運賃(円)	
航空	東京～羽田 ⇄ 函館空港～函館	3:00	正規	35,200
			割引(平均)	26,831
			割引(最安値)	16,600

※1 航空機の所要時間には、駅～空港までの所要時間(東京駅～羽田空港30分、函館空港～函館駅(20分)及びチェックイン・搭乗・降機等の時間(40分)を含む。

※2 運賃はANAのものを記載。

※3 航空の割引は、平成27年度(平成28年3月26日日搭乗分まで)割引運賃の平均値である。

※4 割引(最安値)は、恒常的ではなく、期間限定・便限定のもの。

(参考:その他現行ルートの比較)

大宮～函館間

		営業キロ(km)	所要時間	運賃+料金(指定席)(円)
現行	東北新幹線+在来線 (「東北新幹線」+「白鳥号」)	847.7	4:58	19,150
開業後	東北新幹線+北海道新幹線+在来線 (はやぶさ号)	850.1	4:13	21,960

仙台～函館間

		営業キロ(km)	所要時間	運賃+料金(指定席)(円)
現行	東北新幹線+在来線 (「東北新幹線」+「白鳥号」)	526.2	3:50	15,040
開業後	東北新幹線+北海道新幹線+在来線 (はやぶさ号)	528.6	3:05	17,520

盛岡～函館間

		営業キロ(km)	所要時間	運賃+料金(指定席)(円)
現行	東北新幹線+在来線 (「東北新幹線」+「白鳥号」)	342.7	3:10	10,390
開業後	東北新幹線+北海道新幹線+在来線 (はやぶさ号)	345.1	2:26	13,200

2社を跨って乗車する場合の自由席特急料金比較(東北・北海道新幹線、山陽・九州新幹線・北陸新幹線)

○2社跨り区間の特急料金を以下の3パターンにより比較。(以下はいずれも上限認可料金(自由席料金)により算出。指定席料金の場合は520円を加えた額となる。)
 ○各新幹線の乗車区間については、出発地点からの距離が同程度となる駅を選択した。

P7

跨り区間内の距離	東北・北海道新幹線特急料金	山陽・九州新幹線直通料金	北陸新幹線 (2社跨りの場合)
200km以内	東北新幹線(盛岡～新青森間) [178.4km]	山陽新幹線(徳山・博多間) [192.2km]	北陸新幹線(高崎・上越妙高間) [176.9km]
	2,590円	2,480円	2,590円
100km以内	東北新幹線(盛岡～新青森) + 北海道新幹線(新青森～)	山陽新幹線(徳山～博多) + 九州新幹線(博多～)	北陸新幹線(高崎～上越妙高) + 北陸新幹線(上越妙高～)
	奥津軽いまべつ駅 4,580円(2,590+1,990)	久留米駅 4,210円(2,480+1,730) 新大牟田駅 4,210円(2,480+1,730)	糸魚川駅 4,120円(3,470+ 650) 黒部宇奈月温泉駅 4,440円(3,470+ 970)
200km以内	木古内駅 6,520円(2,590+3,930) 新函館北斗駅 6,520円(2,590+3,930)	熊本駅 4,960円(2,480+2,480) 新八代駅 5,660円(2,480+3,180) 新水俣駅 5,660円(2,480+3,180)	富山駅 4,770円(3,470+1,300) 新高岡駅 5,520円(4,220+1,300) 金沢駅 5,520円(4,220+1,300)

新幹線特急料金の設定状況と考え方について

路線名等(全国新幹線鉄道整備法上の区間)	営業主体	特急料金の計算方法等
東海道・山陽新幹線(東京都～大阪市～福岡市)	国鉄	東海道新幹線と山陽新幹線の特急料金は、国鉄時代に一体として設定(通算)
東北新幹線(東京都～青森市)	国鉄	<p>S57.6 大宮・盛岡間開業</p> <p>S60.3 上野駅延伸開業</p> <p>H3.3 東京駅延伸開業</p> <p>H14.12 八戸駅延伸開業</p> <p>H22.12 新青森駅延伸開業</p> <p>— (他新幹線との接続なし)</p> <p>・既設の東北新幹線各駅間との特急料金については、同一路線のため、通算として設定</p> <p>・上越新幹線に乗り継ぐ場合には、別路線となるため、大宮を境に新幹線特急料金を路線ごとに併算</p>
上越新幹線(東京都～新潟市)	国鉄	<p>S57.11 大宮・新潟間開業</p> <p>S60.3 上野駅延伸開業</p> <p>H3.3 東京駅延伸開業</p> <p>・東北新幹線に乗り継ぐ場合には、別路線となるため、大宮を境に新幹線特急料金を路線ごとに併算</p> <p>・既設の上越新幹線各駅間との特急料金については、同一路線のため、通算として設定</p> <p>・東北新幹線に乗り継ぐ場合には、別路線となるため、大宮を境に新幹線特急料金を路線ごとに併算</p>
北陸新幹線(東京都～大阪市)	JR東日本	<p>H9.10 高崎・長野間開業</p> <p>H27.3 金沢駅延伸開業</p> <p>・東京～高崎間各駅との特急料金については、同一路線のため、通算として設定</p> <p>・上越新幹線に乗り継ぐ場合には、別路線となるため、高崎を境に新幹線特急料金を路線ごとに併算</p> <p>・2社を跨って乗車することになるが、同一路線であるため特急料金は通算(ただし、2社のエリアを跨って乗車する場合には別途加算料金あり)</p>
九州新幹線(福岡市～鹿児島市)	JR九州	<p>H16.3 新八代・鹿児島中央間開業</p> <p>H23.3 博多・新八代間開業</p> <p>— (他新幹線との接続なし)</p> <p>・山陽新幹線に乗り継ぐ場合には、別路線となるため、新幹線特急料金を路線ごとに併算</p>

北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)の需要予測

○需要予測の方法

- ① 現行のJR北海道(新青森・新函館北斗間)の在来線特急利用者全てが北海道新幹線を利用するものとして、輸送人員を予測する。【基礎人員】
- ② 鉄道距離、所要時分、運行本数等が類似する航空対鉄道のシェア比較に基づき、東京・函館間の航空利用者が転移するものと推計する【誘発人員】
- ③ 開業による誘発効果として、東北新幹線八戸・新青森間延伸開業時の実績を参考に、開業翌年度以降の基礎人員に対して+2.9%/年の補正を行っている。

<算出フロー>

【基礎人員】 3,749人/日(開業年度)

○北海道新幹線開業区間各駅と本州との間の利用者 2,570人/日(開業初年度)

JR北海道エリアの釧路、旭川、札幌、函館の各ブロックと、本州(青森、秋田、盛岡、仙台、新潟、首都圏、その他)の各ブロックとの間を鉄道で移動した者全てが北海道新幹線に転移するものとして、平成26年度実績に基づき算出している。

また、北海道内各ブロックにおける利用人員は、北海道新幹線の各最寄駅を利用するもの(例:札幌ブロックからの利用者は新函館北斗を利用)とみなし、本州側各ブロックにおける利用者は、特急券発売枚数の比率等により按分し、東北新幹線の各駅を利用するものとみなしている。

○北海道新幹線開業区間内の相互駅間の利用者 1,179人/日(開業初年度)

現行の在来線特急(津軽今別～函館間)の利用者全てが北海道新幹線を利用するものとして、平成26年度実績に基づき算出している。

また、現在の在来線特急の停車駅の利用人員は、北海道新幹線の最も近い駅を利用するもの(例:津軽今別駅の利用者⇒奥津軽いまべつ駅を利用)とみなしている。

【誘発人員(他モードからの転移人員)] 584人/日(開業年度)

○航空(羽田・函館間)からの転移 584人/日(開業年度)

鉄道距離、所要時分、運行本数等が類似する大阪・鹿児島間、東京・山口間の航空対鉄道のシェア比較に基づき、現在の羽田・函館間のシェア87(航空):13(鉄道)が70:30に変化するものとして算出している。

なお、過去の整備新幹線開業時において、開業エリアの外方に位置する地域では航空から鉄道への転移の実績がほとんどないため、今般も札幌発着の航空からの転移は見込んでいない。

○フェリーからの転移

フェリーについては利用者層が異なるものとして、北海道新幹線への転移は見込んでいない。

○ 北海道新幹線の開業による交流人口の増加と、料金体系への反映について

北海道新幹線特急料金上限認可申請における輸送人員の開業効果としては、開業後5年間は2.9%/年（5年間計115.4%）増加するものと想定している。収支算定上の収入も、これによる増加を見込んで計上している。

【参考】申請事業者以外の新幹線開業効果の見通しについて

事例①

下記調査によれば、北海道新幹線の開業により首都圏（1都3県）からの北海道への鉄道による入込数は観光で144.2%、ビジネスで159.4%増加することを想定している。

なお、本調査の入込数の算出に当たっては、時間短縮効果の比較を東北新幹線の八戸開業時点（H14）との比較とするなど、株式会社日本政策投資銀行独自の推計モデルが用いられている。

出典「北海道新幹線開業による北海道内への経済波及効果」

（株式会社日本政策投資銀行北海道支店、2014年10月）

	増加率（%）	増加入込数（人）
1都3県（鉄道）		72,155
観光	144.2	56,366
ビジネス	159.4	15,789

事例②

（独）鉄道・運輸機構の調査（※）によれば、北海道新幹線の開業により、道南地域と南関東（1都3県）との交流人口は約1.1倍となり、道南地域と東北6県との交流人口は約1.2倍になるものと予測している。

なお、本調査においては、平成24年時点で分かりうる前提条件で試算しており、独自の推計モデルが用いられている。

※出典「北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）事業に関する対応方針」

（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、2012年3月）

北海道新幹線開業に伴う流動図

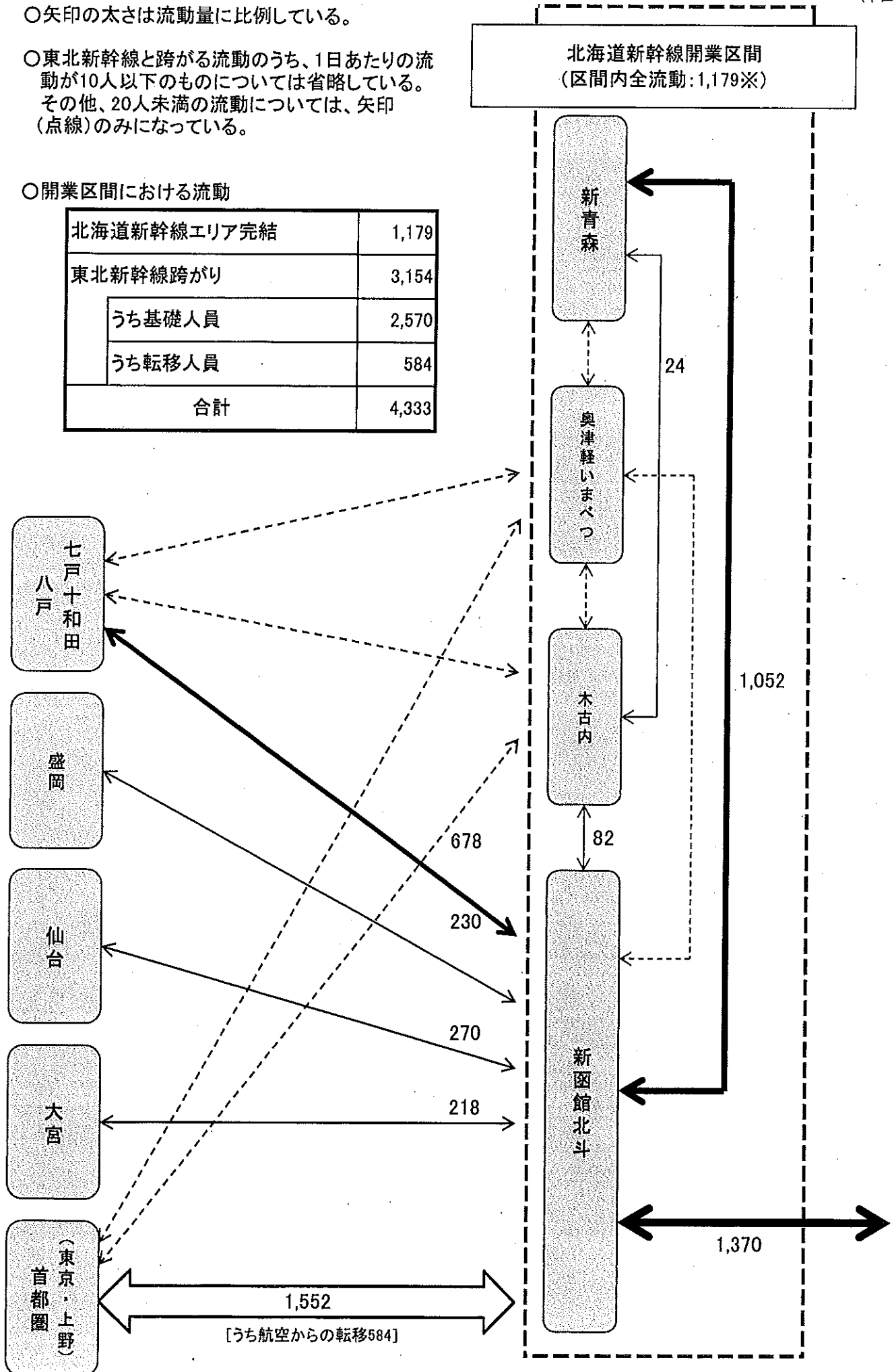
(単位:人/日)

○矢印の太さは流動量に比例している。

○東北新幹線と跨がる流動のうち、1日あたりの流動が10人以下のものについては省略している。
 その他、20人未満の流動については、矢印(点線)のみになっている。

○開業区間における流動

北海道新幹線エリア完結	1,179
東北新幹線跨がり	3,154
うち基礎人員	2,570
うち転移人員	584
合計	4,333



北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)の収入・支出算定方法

【収入】

区 分	算 定 方 法	平成28年度 推定(百万円)
収 入	<p>【予測輸送人員及び乗車区間の運賃に基づいて算出】</p> <p>・各区間の運賃に、開業区間の営業キロを乗じて算出(東北新幹線を乗り継ぐ場合には、JR東日本と乗車したキロの比率に応じて按分)</p> <p>(東京・新函館北斗間の例(誘発人員)) $\{11,340\text{円(運賃(幹線賃率に係る加算額を除く))} \div 862.5\text{キロ(東京・新函館北斗間)} \times 148.8\text{キロ(新青森・新函館北斗間)} + 220\text{円(JR北海道の幹線賃率に係る加算額)}\} \times 213,160\text{人(年間輸送人員)} = 464\text{百万円}$</p>	3,787
	<p>【予測輸送人員及び乗車区間の料金に基づいて算出】</p> <p>・各区間の料金に、年間輸送人員を乗じて算出(東北新幹線を乗り継ぐ場合の指定席料金については、JR東日本と乗車したキロの比率に応じて按分)</p> <p>(新青森・新函館北斗間の例(基礎人員)) ①3,930円(特急料金) \times 278,860人(年間輸送人員) = 1,096百万円 ②520円(指定席料金) \times 278,860人(年間輸送人員) = 145百万円</p> <p>(東京・新函館北斗間の例(誘発人員)) ①3,930円(新青森・新函館北斗間の特急料金) \times 213,160人(年間輸送人員) = 838百万円 ②520円(指定席料金) \div 862.5キロ(東京・新函館北斗間) \times 148.8キロ(新青森・新函館北斗間) \times 213,160人(年間輸送人員) = 227百万円</p>	6,701
	<p>【構内営業料、広告収入、線路使用料等を実績に基づいて算出】</p> <p>①構内営業料、広告料については、JR北海道の在来線(札幌・函館間)の実績を基に輸送人キロ当たりの原単位を算出し、北海道新幹線の開業区間の輸送人キロを乗じて算出。 ・JR北海道の在来線の実績を基にした原単位 = 0.272円/人キロ ・235,334千キロ(新青森・新函館北斗間の輸送人キロ) \times 0.272 = 64百万円・・・①</p> <p>②海峡線に係るJR貨物からの線路使用料収入の実績を基に計上 = 277百万円・・・②</p> <p>① + ② = 341百万円</p>	341

北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)の収入・支出算定方法

【支出】

区 分	算 定 方 法	平成28年度 推定(百万円)
人件費	<p>【整備新幹線開業区間の実績を基に補正して算出】</p> <p>①列車の運行に関する人件費(運転費、車両保存費、保守管理費に係る人件費)については、整備新幹線開業区間の実績を基に補正し、車両キロ当たりの原単位を算出し、北海道新幹線の開業区間の車両キロを乗じて算出。 ・原単位=33.8円/車両キロ ・33.8円×14,121千キロ(新青森・新函館北斗間の車両キロ)=477百万円・・・①</p> <p>②上記以外の人件費(線路保存費、電路保存費、運輸費等に係る人件費)については、整備新幹線開業区間の実績を基に補正し、営業キロ当たりの原単位を算出し、北海道新幹線の開業区間の営業キロを乗じて算出。 ・原単位=17.51百万円/キロ ・17.51百万円×148.8(新青森・新函館北斗間の営業キロ)=2,605百万円・・・②</p> <p>③北海道新幹線の固有コストに係る人件費を計上 ・開業区間が短区間であるために必要となるコスト・・・494百万円・・・③</p> <p><u>①+②+③=3,576百万円</u></p>	3,576
経費	<p>【整備新幹線開業区間の実績を基に補正して算出】</p> <p>①列車の運行に関する経費(運転費、車両保存費、保守管理費に係る経費)については、整備新幹線開業区間の実績を基に補正し、車両キロ当たりの原単位を算出し、延伸区間の車両キロを乗じて算出。 ・原単位=81.1円/車両キロ ・81.1円×14,121千キロ(新青森・新函館北斗間の車両キロ)=1,145百万円・・・①</p> <p>②上記以外の経費(線路保存費、電路保存費、運輸費等に係る経費)については、整備新幹線開業区間の実績を基に補正し、営業キロ当たりの原単位を算出し、北海道新幹線の開業区間の営業キロを乗じて算出。 ・原単位=25.25百万円/キロ ・25.25百万円×148.8(新青森・新函館北斗間の営業キロ)=3,757百万円・・・②</p> <p>③北海道新幹線の固有コストに係る経費を計上 ・青函トンネルの維持に係るコスト・・・2,134百万円 ・貨物共用走行に係るコスト・・・662百万円 ・開業区間が短区間であるために必要となるコスト・・・120百万円 ・上記固有コストの合計・・・2,916百万円・・・③</p> <p><u>①+②+③=7,818百万円</u></p>	7,818
支 出		

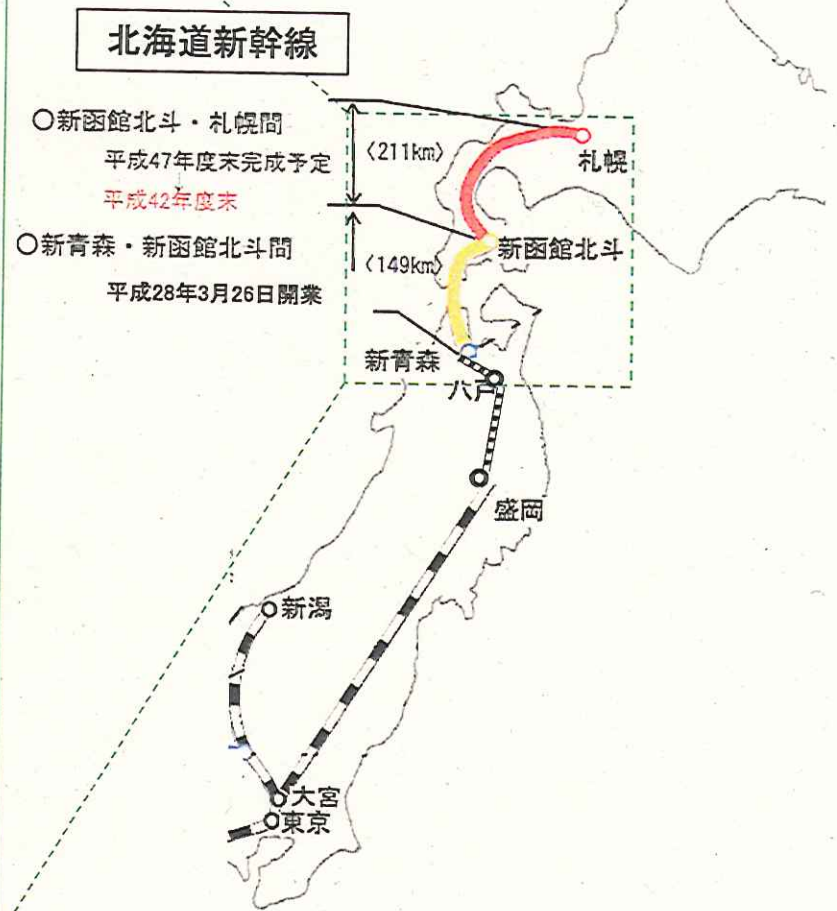
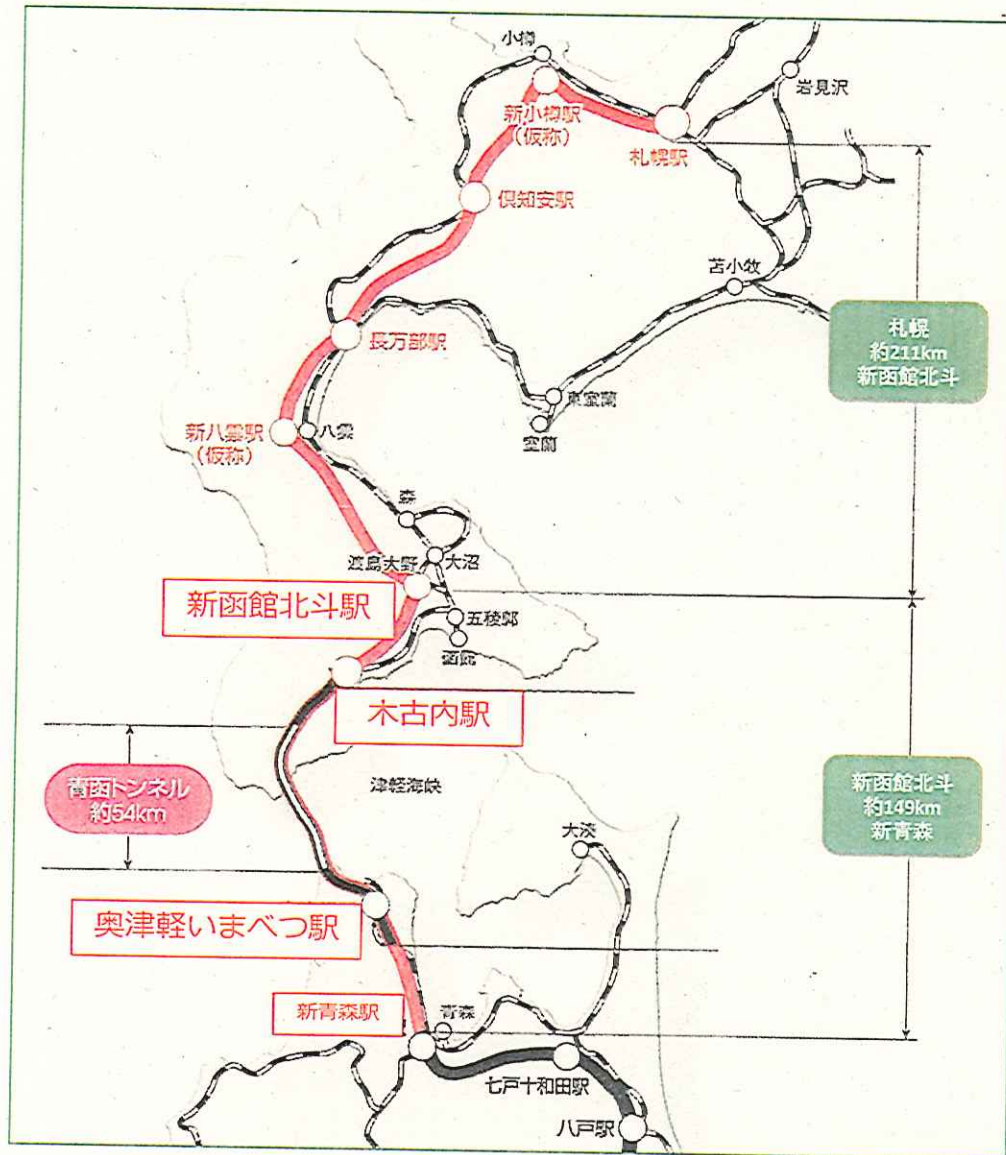
貸付料	<p>【鉄道・運輸機構に対する支払見込額を算出】</p> <p>平成28年度:1.0億円(定額分)+3.5億円(変動分(機構管理費、固定資産税、土木構造物保険料等))=<u>450百万円</u></p>	450
減価償却費	<p>【延伸に伴い新造する車両、保守用車等について、法定耐用年数等に基づき算出】</p> <p>・車両4編成(4.5億円×10両×4編成=181.4億円)を法定耐用年数(13年)を定率法により算出…2,756百万円…① ・設備投資計(64億円)を各法定耐用年数、各償却方法に従い算出…1,115百万円…②</p> <p>①+②=<u>3,871百万円</u></p>	3,871
諸税	<p>【延伸に伴い新造する車両、保守用車等について、法定耐用年数等に基づき算出】</p> <p>・車両4編成(4.5億円×10両×4編成=181.4億円)を法定耐用年数(13年)を定率法により算出…2,756百万円…①</p>	16
事業報酬	<p>【設備投資に必要な自己調達資金に係る支払利息を算出】</p> <p>・新幹線車両、保守用車等の自己調達資金に、借入利率(実績)を乗じて算出 24,512百万円(前年度借入金残高)×1.20%=<u>294百万円</u></p>	294

原価計算書その他の旅客運賃等の上限の額の算出の基礎を記載した書類

(単位:百万円)

項目	平成27年度 (開業初年度)	平成28年度 (2年目)	平成29年度 (3年目)	平成30年度 (4年目)	平成28～30年度	
					計	平年度平均
運賃収入	62	3,787	3,897	4,010	11,694	3,898
料金収入	110	6,701	6,895	7,095	20,692	6,897
運輸雑収	6	341	343	344	1,028	343
収入計 (A)	178	10,829	11,135	11,449	33,413	11,138
人件費	59	3,576	3,576	3,576	10,729	3,576
経費	129	7,818	7,865	7,912	23,595	7,865
貸付料	6	450	1,180	1,097	2,727	909
減価償却費	302	3,871	3,228	2,698	9,797	3,266
諸税	0	16	147	122	285	95
事業報酬	0	294	265	235	794	265
支出計 (B)	496	16,025	16,261	15,640	47,926	15,976
差引損益 (A-B)	△318	△5,196	△5,126	△4,191	△14,513	△4,838
収支率 (A/B)	35.9%	67.6%	68.5%	73.2%	69.7%	69.7%

北海道新幹線のルート概要



参 考 资 料

平成27年10月26日
道南いさりび鉄道株式会社
北海道旅客鉄道株式会社

乗継割引運賃の設定について

平成28年3月26日にJR江差線(木古内～五稜郭間37.8km)が道南いさりび鉄道へ経営移管されることに伴い、道南いさりび鉄道とJR北海道の各区間を跨って利用する場合、それぞれの鉄道会社の運賃をいただくこととなります。

これにより、会社間境界を越えてご利用の場合にお客様のご負担が増すことを抑制するため、道南いさりび鉄道とJR北海道が協力して、乗継割引運賃の設定を予定しています。

1. 割引の適用範囲

(1) 普通旅客運賃

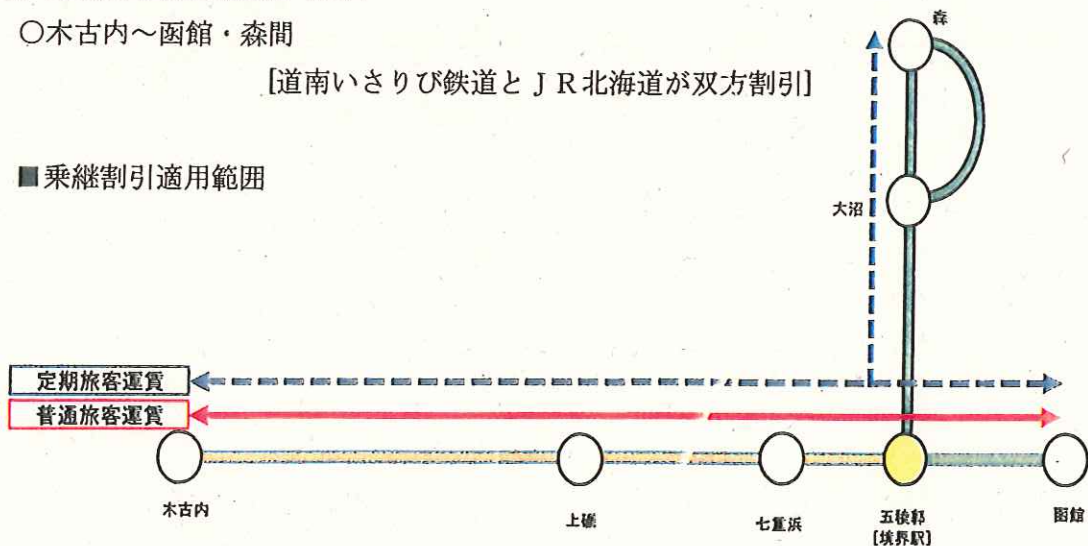
○木古内～函館間 [道南いさりび鉄道とJR北海道が双方割引]

(2) 定期旅客運賃(通勤/通学)

○木古内～函館・森間

[道南いさりび鉄道とJR北海道が双方割引]

■ 乗継割引適用範囲



2. 割引後の主な運賃等

別紙をご参照下さい。

道南いさりび鉄道とJR北海道との乗継割引 (主な駅間の割引後運賃等)

【普通旅客運賃】

(単位：円)

区間	現行運賃 (A)	乗継割引前 運賃(B)	上昇率 (B)/(A)	乗継割引後 運賃(C)	上昇率 (C)/(A)
木古内～函館	840	1,170	139.3%	1,110	132.1%
上磯～函館	260	510	196.2%	380	146.2%
久根別～函館	230	470	204.3%	340	147.8%
七重浜～函館	230	430	187.0%	300	130.4%

【通勤定期旅客運賃・大人1箇月】

(単位：円)

区間	現行運賃 (A)	乗継割引前 運賃(B)	上昇率 (B)/(A)	乗継割引後 運賃(C)	上昇率 (C)/(A)
木古内～函館	26,670	39,720	148.9%	35,750	134.0%
上磯～函館	8,390	16,150	192.5%	11,450	136.5%
久根別～函館	7,330	15,690	214.1%	10,200	139.2%
七重浜～函館	7,330	13,900	189.6%	9,040	123.3%
七重浜～七飯	8,390	15,670	186.8%	12,290	146.5%
七重浜～鹿部(池田園経由)	25,460	31,020	121.8%	27,760	109.0%
七重浜～森(赤井川経由)	28,730	34,940	121.6%	31,570	109.9%

【通学定期旅客運賃・高校生1箇月】

(単位：円)

区間	現行運賃 (A)	乗継割引前 運賃(B)	上昇率 (B)/(A)	乗継割引後 運賃(C)	上昇率 (C)/(A)
木古内～函館	11,360	16,970	149.4%	15,130	133.2%
上磯～函館	6,110	9,810	160.6%	8,000	130.9%
久根別～函館	5,210	8,900	170.8%	7,180	137.8%
七重浜～函館	4,350	7,070	162.5%	5,540	127.4%
七重浜～七飯	6,110	9,500	155.5%	8,550	139.9%
七重浜～鹿部(池田園経由)	10,640	13,620	128.0%	12,950	121.7%
七重浜～森(赤井川経由)	12,610	15,600	123.7%	14,870	117.9%