

(案)

国 運 審 第 号
平成 2 7 年 月 日

国土交通大臣 石井 啓一 あて

運輸審議会会長 上野 文雄

答 申 書

北海道旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金
の上限設定認可申請について

平 2 7 第 3 0 0 1 号

平成 2 7 年 1 0 月 1 5 日付け国鉄事第 2 4 2 号をもって諮問された上記の事案については、平成 2 7 年 1 1 月 2 6 日の北海道函館市における公聴会及び平成 2 7 年 1 2 月 1 0 日の北海道旅客鉄道株式会社の意見聴取を実施したほか、当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討した結果、次のとおり答申する。

主 文

北海道旅客鉄道株式会社の申請に係る北海道新幹線の特別急行料金の設定については、次の表に掲げる額を上限として認可することを認める。
表

(単位：円)

| 駅 名 | 新 青 森 | 奥津軽いまべつ | 木 古 内 |
|-----------|----------|----------|----------|
| 奥津軽いまべつ | 1, 9 9 0 | — | — |
| 木 古 内 | 3, 9 3 0 | 1, 9 9 0 | — |
| 新 函 館 北 斗 | 3, 9 3 0 | 3, 9 3 0 | 1, 9 9 0 |

理 由

- 1 申請者は、全国新幹線鉄道整備法に基づき独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（旧日本鉄道建設公団）により、平成17年4月に着工され建設が進められてきた北海道新幹線の新青森駅～新函館北斗駅の区間について、平成28年3月26日に運輸営業が開始できる見込みとなったので、当該区間に係る新幹線の特別急行料金の上限を設定しようとして、本申請を行ったものである。
- 2 当審議会は、本事案の審議に当たり、公聴会において申請者の陳述及び一般公述人の公述を聴取し、さらに申請者の意見を聴取するとともに、当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討を行い、慎重に審議を重ねた。その結果は次の通りである。
 - (1) 北海道新幹線に係る平年度である平成28年度から30年度までの3年間の運賃算定の基礎となるべき適正な総括原価（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）は、人件費・経費114億円、貸付料9億円、減価償却費33億円、諸税1億円、事業報酬3億円、合計160億円と推定され、これに対し今回の北海道新幹線の開業による他の交通機関からの転移等を考慮して

推定した輸送需要に基づいて算定された総収入は、運賃収入 39 億円、料金収入 69 億円、運輸雑収入 3 億円、合計 111 億円と推定され、差引き 48 億円の不足を生ずるものと見込まれる。

- (2) 今回の申請に係る特別急行料金の水準が他の新幹線の特別急行料金の水準に比して割高となっていることから、総括原価及び総収入の算定内容及びその前提条件について慎重に審査を行った。特に、人件費及び経費の原単位の算出方法の妥当性、北海道新幹線の固有コスト及び貸付料の算出方法等について精査したところ、総括原価及び総収入の適正性に影響を及ぼすような事項は確認されなかった。
- (3) 申請者の当該事業は、他の新幹線にはない北海道新幹線の固有コストがある等の理由によって、相当期間にわたり収支均衡が得られないと見込まれるものの、申請者は、経営努力により、鉄道事業を継続することができるとの固い意思を表明し、所管局もその目論見は妥当であると確信していることを確認した。
- (4) 以上のように、総収入が適正な総括原価を超えるものではないので、当審議会としては、この申請は、鉄道事業法第 16 条第 2 項に掲げる基準に適合するものと認める。
- (5) これらに対して、根本敏則委員は、次の反対意見を述べた。

今回の申請に係る特別急行料金の水準は、北海道新幹線の固有コストの存在により、他の新幹線の特別急行料金の水準に比して割高であり、収支率も 69.7% と低くなっている。しかし、貨物共用走行に係る固有コスト 6.6 億円のうち、開業に伴い新たに必要となるコストについては、少なくともその一部は日本貨物鉄道株式会社から線路使用料として収受すべきと思われるにも関わらず、今回の北海道旅客鉄道株式会社からの申請では、日本貨物鉄道株式会社との線路使用料に係る協議が終了していないことから、北海道旅客鉄道株式会社が収受しない形で収支が計算されている。この様に、一部のコストの取扱いについて確定していない申請について認可の可否を判断することは難しいため、「認可することを認める」とする結論には反対する。

要 望 事 項 (案)

今回の申請案については、全11回にわたる審議において、各委員がそれぞれの知見に基づき真摯に議論を重ねた結果、認可することはやむを得ないとの結論に至ったものであることを踏まえ、以下の通り要望する。

1. 国土交通大臣は、寒冷地を高速で走行することや、青函共用走行区間における貨物列車との共用走行や保守間合いが通常より短いことなどの北海道新幹線の走行環境の特殊性を踏まえ、北海道旅客鉄道株式会社に対し、日常の安全・安定輸送の確保はもとより、事故等の緊急時の対応においても、旅客の安全を確保しつつ、安全・安定輸送を速やかに回復するための体制を整備するよう、必要に応じて助言・指導を行っていただきたい。あわせて、北海道新幹線と共用走行することになる日本貨物鉄道株式会社に対しても、安全・安定輸送の確保に努めるよう、必要に応じて助言・指導を行っていただきたい。
2. 国土交通大臣は、北海道新幹線の新青森駅～新函館北斗駅間の区間の開業に伴い、北海道旅客鉄道株式会社に対し、必要に応じて次の助言・指導を行っていただきたい。
 - (1) 各種割引や宿泊切符などの企画商品の設定や、新幹線と在来線との乗継時などに快適に利用できる駅施設等の整備をはじめとした、利用者がそれ相応の価値が感じられるような様々な取組を行い、利用者の利便性・快適性を一層向上させること。また、その実現のために、東日本旅客鉄道株式会社等の関係者と必要な連携を図ること。
 - (2) 地域と連携しながら、修学旅行、観光客の誘致や地域内の需要の掘り起こしなど様々な取組を行い、北海道新幹線の利用者を今後一層増やしていく努力を行うこと。
 - (3) 北海道新幹線の特急料金が他の新幹線と比べて高くなっていることについて、利用者の理解が得られるよう、引き続き様々な機会を捉えて説明すること。

3. 国土交通大臣は、申請者の当該事案は新幹線と貨物が共用走行するというこれまでにない取組であるため、北海道旅客鉄道株式会社と日本貨物鉄道株式会社との費用分担について、必要に応じ、関係機関に対し助言していただきたい。
4. 国土交通大臣は、必要に応じて、次の事項について、北海道旅客鉄道株式会社に対する支援策を検討していただきたい。
 - (1) 青函共用走行区間における新幹線所定の速度での走行のできるだけ早期の実現
 - (2) 青函トンネルの躯体の維持に不可欠な排水に係る北海道旅客鉄道株式会社の費用負担
5. 国土交通大臣は、北海道旅客鉄道株式会社の安定的な経営が確保されるよう、今後の同社の経営状況、北海道新幹線の利用者の状況や安全対策の実施状況等について、事業報告や監査等により確認しつつ、同社に対し必要に応じて助言・指導を行っていただきたい。