

運輸審議会

会長 上野 文雄 殿

北海道札幌市中央区北 11 条西 15 丁目 1 番 1 号

北海道旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 島田 修



公 述 申 込 書

運輸審議会一般規則第 35 条の規定により、下記のとおり公述の申込みをいたします。

1. 事案番号

平 27 第 3001 号

2. 事案の種類

鉄道の特別急行料金の上限設定の認可

3. 事案の申請者

北海道旅客鉄道株式会社

4. 公述しようとする者の氏名、住所、職業及び年齢

北海道札幌市中央区北 11 条西 15 丁目 1 番 1 号

北海道旅客鉄道株式会社

代表取締役社長	しまだ 修 <small>しまた ちか</small>	57 歳
取締役副社長	にし の 史尚 <small>にし の ふみひさ</small>	57 歳
営業部長	はぎわら の 国彦 <small>はぎわら の くにひこ</small>	50 歳
営業部専任部長	みづうら の 雅行 <small>みづうら の まさゆき</small>	57 歳

5. 事案に対する賛否

申請者

6. 連絡先

北海道旅客鉄道株式会社 営業部 電話 011-700-5800 (代)



鉄道の特別急行料金の上限設定の認可に係る

公 述 書

公 述 人 北海道旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 島田 修
他

■はじめに

私は、北海道旅客鉄道株式会社、代表取締役社長の島田修でございます。

本日は、どうぞよろしくお願いたします。

本日は弊社が、平成 27 年 10 月 13 日に申請いたしました、鉄道事業の旅客の特別急行料金の上限設定認可申請に関しまして、公聴会を開催いただきまして、弊社の申請の趣旨をご聴取いただけますことを厚く御礼申し上げます。

ただいまから、弊社が今回申請いたしました料金の認可申請につきまして、その理由と内容をご説明申し上げたいと存じます。

■全体の概要

まず、申請理由の概要でございます。弊社の鉄道事業の営業エリアは北海道全域と青函トンネルを含む青森県の一部であり、現在駅の数 453 駅、営業しておりますキロ数は、在来線で 2457.7 キロメートルとなっております。このたびの北海道新幹線開業に伴いまして、新幹線の営業キロとして新たに新青森～新函館北斗間の 148.8 キロメートルが加わることとなります。北海道新幹線は昭和 47 年全国新幹線鉄道整備法により基本計画が決定され、青森県青森市から北海道は函館市付近を經由して札幌市へと向かうルートとなっており、昭和 62 年 4 月の国鉄分割民営化に際し、弊社が北海道新幹線の営業主体として運輸大臣から指名を受けたものであります。

このたび、平成 28 年 3 月 26 日に、新青森～新函館北斗間が開業することにより、弊社と J R 東日本による新函館北斗～東京間での新幹線の相互直通運転が開始されることとなります。新函館北斗～東京間には、はやぶさを 1 日 10 往復、新函館北斗～仙台間にはやぶさを 1 日 1 往復、新函館北斗～盛岡間にはやてを 1 日 1 往復、そして新函館北斗～新青森間にもはやてを 1 日 1 往復運行することとしております。

また、旅行シーズンなど多くのお客様の利用が見込まれる時期には、臨時列車の運転についても予定してまいります。

なお、新函館北斗駅から札幌駅までの約 212 キロメートルの区間につきましては、平成 24 年 6 月 29 日に工事実施計画の認可が得られており、現在のところ平成 42 年度の完成が予定されております。

新幹線の運行ダイヤは現在検討中であるものの、新幹線による高速化により、現在の東北新幹線と新青森駅で津軽海峡線経由の在来線特急列車を乗り継ぐ場合の東京・函館間下り最速 5 時間 22 分と比べまして、所要時間が短縮され、かつ新青森駅での乗換なく移動していただけるようになります。

また、新規に開業する新青森～新函館北斗間におきましては、東北新幹線ですでに運行しております最新型の E 5 系車両という新幹線車両と、それと同じ性能を有する H 5 系車両という新幹線車両を運行します。弊社が新造する H 5 系車両については、J R 東日本の協力をいただき、同社 E 5 系をベースに製作しており、時速 320 キロで高速走行する性能

などの基本仕様の他、首都圏から北を目指す新幹線として洗練されたデザイン、グランクラスの設定、車内設備などもE5系と同様であり、お客様に十分な快適性をご提供できるものと考えております。

また北海道新幹線の区間においては、約54キロメートルにおよぶ海底トンネル「青函トンネル」を通過することになりますが、トンネル内は年間を通じ気温約20℃、湿度は80～90%という環境になり、一方で陸地区間は北東北・北海道ならではの積雪寒冷地という、非常に特殊な走行環境にさらされます。また、在来線の貨物列車と新幹線が同じ線路を共用し走行するなど過去に例を見ない特殊な新幹線となりますが、安全と快適性に十分配慮したサービスの提供を目指してまいります。

なお、このたび開業します新青森から新函館北斗までの区間および函館総合車両基地については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設主体として工事を行っておりますが、営業主体となります弊社におきましても、在来線との共用走行区間となります青函トンネルとその前後の区間、のべ約82キロメートルの工事などにおいて協力させていただき、安全で快適な輸送サービスを提供すべく、万全の準備を進めてきたところであります。

さらに開業後は、新函館北斗駅において在来線との乗り継ぎが必要となりますが、函館方面に対しては新幹線開業とあわせて、特急料金等が必要のないアクセス列車「はこだてライナー」の運行を開始いたします。電化設備の新設や車両の新造などの設備投資を行い、函館市内中心部へのアクセスにおける所要時間の短縮や輸送サービスの向上にも努めております。

■開業効果

次に、開業に伴う効果ですが、先ほども述べましたように、北海道新幹線の開業に伴いまして本州方面と新函館北斗間の所要時間が短縮され、安定した大量輸送を提供することにより、北海道新幹線は、首都圏と南北海道はもとより、東北地方と北海道間における旅客流動の柱になると考えております。同じく旅客流動を担う航空機とは一部で競争関係になりますが、お互いにより意味で意識し合いながら本州・北海道間の需要拡大に努め、旅客流動をこれまで以上に増やしていきたいと考えております。具体的には、目的地までの時間短縮効果を生かして、地元のみならずJR東日本と連携しながら、青森と函館間のみならず、東北各県や関東地方の各都県と北海道相互間において、新たな需要を喚起するキャンペーンや、「食」「自然」「歴史」をキーワードにした二次交通の整備、旅行商品の造成、修学旅行の提案などを進めるとともに、道南地域のみならず北海道各地の魅力もPRしていきたいと考えております。

さらに、海外のお客様に人気の札幌や登別をはじめ、北海道各地にも足を向けていただけるよう、北海道新幹線の開業を広くアピールするとともに、利用しやすい商品の設定や海外へ向けた観光情報の発信により、インバウンド事業の拡大にも努めていきたいと思っ

ております。

弊社としましては、これらを通じまして、北海道新幹線沿線地域や北海道内の活性化、さらには東北・北海道地域の経済連携強化に寄与してまいりたいと考えております。

なお弊社では、北海道新幹線開業効果の最大化を図るために、南北海道エリアの着地観光開発はもとより、青函エリアならびに北海道内各地への波及効果拡大を目指すことを目的に、弊社の函館支社内に本社営業部直属の機関である観光開発室を平成25年4月に開設しております。函館を中心とした地域と一体となり、観光素材の発掘と創出、および地域からの情報発信体制の構築に努めるべく、各地域の協議会など地元のみなさまと連携し情報交換を行っており、すでに旅行商品の開発や本州各地での宣伝活動、さらには駅近郊マップの作成を始めとしたおもてなし体制の構築など、さまざまな展開をすでに始めさせていただいております。

このような取り組みを道南エリアはもとより北海道全域で広く展開し、各地のみなさまや旅行会社との連携をさらに深め、旅客流動の拡大及び地域の活性化に向けて努めてまいりたいと考えております。

■需要・収支見通し

続きまして、北海道新幹線の収支見通しについてご説明申し上げます。

需要、利用人員の見通しについてですが、これは現在、津軽海峡線を経由する特急列車等をご利用されるお客様が、1日あたり約3,700人ほどいらっしゃいます。このお客様のすべてが北海道新幹線に転移されることを前提としつつ、他の交通機関からの一定程度の転移、および過去の他の路線における開業時の実績をもとに想定した誘発効果、これを見込んでおります。このように想定した需要、利用人員に運賃および今回申請いたしました新幹線の特急料金を乗じて、収入を試算しております。ただし、転移や誘発を期待し、それを見込んだ収入としているものの、これらにつきましては当然ながら、景気動向あるいは社会情勢等の変化の影響を受けやすいものです。また少子高齢化や沿線人口の減少なども含め、多分に不透明なものであり決して楽観視できるものではないということをご理解いただきたいと思います。

費用につきましては、人件費などの営業費用、減価償却費、貸付料等を適正に計上しております。効率的な業務運営によりコスト削減に努めてまいりますが、H5系車両の新造や貨物列車との共用走行区間における安全対策、青函トンネルの維持運営などに費用を必要とします。

以上、北海道新幹線の収支の状況について申し上げますが、現時点では、認可申請書の添付資料に記載のとおり、厳しい収支状況にありますことを何卒ご理解賜りたく存じます。

■特急料金の考え方

次に、今回の料金設定申請の内容について申し上げます。北海道新幹線は東北新幹線と相互直通運転いたしますが、全国新幹線鉄道整備法では東北新幹線とは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、北海道新幹線は弊社と、営業主体も異なります。このため北海道新幹線に対しては、弊社が単独で将来にわたり、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な費用を考慮し、収支状況、青函トンネルの維持をはじめとした北海道新幹線固有のコスト、航空機の運賃水準などを総合的に勘案して設定した新幹線特急料金を申請したものであります。料金設定に際しましては、営業主体ごとの収支採算性を踏まえて設定する必要があるため、結果的に、東北新幹線とは異なる料金水準となっておりますことをご理解いただきたいと考えております。

具体的には、日々の運行に要します費用、あるいは車両や設備等のメンテナンスなどに要する費用が発生するほか、青函トンネルの維持をはじめとした北海道新幹線固有のコストがあるため、これら弊社において発生する費用の一部をお客様からの料金収入等で賄うべく検討させていただいた結果であります。能率的な経営の元における、適正な原価に適正な利潤を加えたものという鉄道事業法第16条の考え方に沿い、弊社が営業する区間における収支採算性を踏まえた料金水準でありますことをご理解いただきたいと考えております。

■むすびに

このたびの北海道新幹線の開業によりまして、弊社としては初めての新幹線開業となります。新幹線の運営において当社に課せられた役割を果たし、JR北海道グループ全社員が一丸となって、また直通運転を行うJR東日本の協力もいただきながら、安全かつ安心で快適な輸送サービスの実現に向け努めてまいります。

このたびの北海道新幹線の開業が、沿線地域の活性化のみならず、東北地方と北海道の経済連携の強化にもつながっていくものと確信しております。そのためにも、将来にわたり安定的な経営ができることが必須の条件であり、その収入の基本となります新幹線の特急料金の設定にあたりまして、何卒ご審議を賜り、お認め下さいますようお願い申し上げます。私の公述を終わらせていただきます。ありがとうございました。