

運輸審議会ご質問事項一覧
【12月15日審議】

番号	質問事項	ページ
1	青函トンネル内の高速化が実現すれば、貸付料額について再協議する可能性はあるか。	1
2	貨物共用走行の固有コストは貸付料額算定に反映されているということだが、JR北海道とJR貨物による負担割合の協議の結果次第で、貸付料額は変動するということか。	1
3	案内宣伝費のうちいわゆる「宣伝費」や福利厚生施設費のうちの医療機関等に係る費用を原単位として算定する理由を、どのように整理されているか。	2
4	新幹線のために新しいトンネルを整備した場合の費用は鉄道・運輸機構が負担しているように思われるが、現在の青函トンネルを新幹線走行のために補修する費用をJR北海道が負担する理由について改めて説明してほしい。(青函トンネルの建設ルールと、整備新幹線建設のルールの関係も含めて)	3
5	青函トンネルの機能維持のための費用と一体的と思われる電力費を事業者負担としているが、ランニングコストであるとして事業者負担とする理由如何。	3
6	JR北海道の経営に占める新幹線の比重を考慮すると、国は北海道新幹線の収支の厳しい状況を継続的に注視していくことが必要と考えるが、如何。	4
7	現行の海峡線在来線の特急料金には青函トンネル固有コスト分が上乗せされていないようであるが、理由如何。	5
8	他新幹線の料金に比して割高となる大きな要因のひとつとして、固有コストが事業者負担となっていることが、分析において説明されている。また、世間一般的に、北海道新幹線が地域の活性化にとって大切な役割を果たしうることを期待する声も聞かれる。以上のことを踏まえ、料金と固有コストの利用者負担の関係を鉄道局としてどのように判断されたのか、お答えいただきたい。	6
9	貨物機関車は青函トンネルの新幹線・貨物共用走行区間に入ると、受電装置が2万ボルト対応型から2万5000ボルト対応型に切り替わるとされているかと思うが、この切り替えは自動的に行われるのか。また、仮に故障や人為的なミスで、貨物共用走行区間の2万5000ボルトの送電線に2万ボルト対応型で進入すると、機関車及び送電線はどうなるのか。逆に、仮に在来線の2万ボルトの送電線に2万5000ボルト対応型で進入した場合はどうか。	7
10	東北新幹線と北海道新幹線は相互乗り入れをするが、車両使用料については、どのような契約になっているか。	8
11	排水ポンプ等に係る電力費について、電力の自由化を活用してコストダウンさせることをJR北海道は検討しているか。	9
12	固有コストが減少した場合、そのコスト減少分をJR北海道としては収支率の改善に充てたいとのことだが、料金施策をうつための原資とする考えはないのか。	10
13	JR北海道とJR貨物が線路使用料について協議を始めていないのは、何故か。指導して早く決着させるべきではないか。	11

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〕

青函トンネル内の高速化が実現すれば、貸付料額について再協議する可能性はあるか。

〔ご質問②〕

貨物共用走行の固有コストは貸付料額算定に反映されているということだが、JR北海道とJR貨物による負担割合の協議の結果次第で、貸付料額は変動するということか

〔ご回答①、②〕

貸付料については、原則として北海道新幹線開業後30年間固定の額として、その開業までに国土交通大臣が認可することにより決定されることとなります。その上で、JR北海道は更なるコスト削減や収入拡大に努めることとなるため、経営の効率化や利用者の利便性向上に関して一定のインセンティブが働くものと考えられます。

貸付料は決定した時点において想定され得る条件の下で受益を算出することとなりますので、ご指摘の点については、青函共用走行区間における高速走行に向けた今後の検討や、JR北海道とJR貨物の今後の協議の結果により、受益がどの程度変動するかを踏まえ、必要に応じて、JR北海道と取扱いを協議してまいりたいと考えています。

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③〕

案内宣伝費のうちいわゆる「宣伝費」や福利厚生施設費のうちの医療機関等に係る費用を原単位として算定する理由を、どのように整理されているか。

〔ご回答③〕

案内宣伝費は、鉄道事業会計規則により、当該路線への旅客誘致に関する費用とされており、具体的には、鉄道旅客に対する列車ダイヤの周知に係る費用や鉄道の旅客誘致に関する駅でのポスター・パンフレット等による宣伝に係る費用です。このため、いわゆる「宣伝費」は含まれておりません。

また、厚生福利施設費については、医療施設に係る費用も含まれております。鉄道事業の乗務員等は、法令により一定の身体検査の基準を満たすことを義務付けている一方、不規則な勤務時間などの対応を求められるため、事業を継続的に実施するための要員を確保する観点から乗務員等の健康を管理できる体制が必要です。

これらは鉄道事業を運営するために必要な費用であり、運賃・料金の認可申請に係る原価計算に計上することは妥当であると考えております。

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④〕

新幹線のために新しいトンネルを整備した場合の費用は鉄道・運輸機構が負担しているように思われるが、現在の青函トンネルを新幹線走行のために補修する費用をJR北海道が負担する理由について改めて説明してほしい。(青函トンネルの建設ルールと、整備新幹線建設のルールの関係も含めて)

〔ご質問⑤〕

青函トンネルの機能維持のための費用と一体的と思われる電力費を事業者負担としているが、ランニングコストであるとして事業者負担とする理由如何。

〔ご回答④、⑤〕

青函トンネルについては、国鉄改革時において、「完成後はJR北海道が鉄道として経営することにより有効活用を図ることが適当である」とされ、JR北海道がこれを使用して旅客の運送を行う事業を営むこととされました。その際、青函トンネルの公共性及びJR北海道の経営見通しの厳しさに鑑み、建設に係る債務を旧国鉄が負担した上で、施設の保有は鉄道・運輸機構が行う一方、事業の運営に伴う補修等の通常の維持管理についてはJR北海道が行うものと整理されました。

整備新幹線については、その公共性及び第二の国鉄は作らないとの考え方に鑑み、整備方式は上下分離方式が採用され、施設の建設・保有は鉄道・運輸機構が行い、JRは受益の範囲内の貸付料を支払うとともに、事業の運営に伴う補修等の通常の維持管理を行うことと整理されています。

このように、施設の公共性及び民営化されたJRの経営への影響に鑑み、施設の建設・保有は公的主体たる鉄道・運輸機構が行い、事業の運営に伴う通常の維持管理はJRが行うという考え方は、整備新幹線も青函トンネルも同じです。

このため、北海道新幹線(新青森・新函館間)は、平成16年の政府与党申合せで新規着工が確認され、厳しい財政事情等に鑑み青函トンネルを北海道新幹線の一部として使用することが前提とされましたが、その整備・保有・費用負担の考え方は、従来の青函トンネルと整備新幹線の整備・保有・費用負担の考え方と整合しております。

なお、青函トンネルについては、排水施設や変電所設備等の劣化が顕在化したことに伴い、設備等の改修を行う必要が生じましたが、通常の維持管理を超えるものであり、公共的な資産である青函トンネルの資産価値の回復に資するという観点から、公共事業として鉄道・運輸機構が実施しております。(鉄道防災事業費補助として国が2/3を補助。JR北海道は受益者として1/3を負担。)

一方で、取替資産などの消耗品や電力費などのいわゆるランニングコストは、単に費消されるものであって公共財の資産形成に資するものではないことから、通常の維持管理の範疇であり、これに支援措置を講じることについては、現下の厳しい財政事情のもと、納税者たる国民全体の理解を得ることは困難であると考えます。

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〕

JR北海道の経営に占める新幹線の比重を考慮すると、国は北海道新幹線の収支の厳しい状況を継続的に注視していくことが必要と考えるが、如何。

〔ご回答⑥〕

JR北海道は厳しい経営状況にありますが、まずは鉄道事業者において安定的な経営基盤の確立を図るべく鋭意取り組むものと考えております。

国土交通省においては、まずは経営面について、JR会社法に基づき、JR北海道の事業計画を毎年度認可することや財務諸表の報告を受けることを通じ、会社の経営状況等の監督や確認をすることとしております。

具体的には事業計画の認可申請においては、事業運営の基本方針、鉄道事業の輸送量の見通し及び列車の運行量を明らかにした鉄道輸送に関する計画、鉄道施設の整備に関する計画等が提出され、国土交通省は、財務省との協議を経た上で認可することとしています。

また、輸送の安全面については、JR北海道に関し、常設の監査体制による監査を継続的に実施し、安全対策に関する取組状況を確認しているところです。

北海道新幹線についても輸送の安全を確保するための取組みが適切であるかどうか、施設や車両の保守、管理、運転取扱いが適切であるかどうかについて保安監査を継続的に行ってまいります。

国土交通省としては、このような形で、法令の枠組みの中で、JR北海道の経営と安全について、しっかりと監督・指導して参り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⑦〕

現行の海峡線在来線の特急料金には青函トンネル固有コスト分が上乘せされていないようであるが、理由如何。

〔ご回答⑦〕

現行の海峡線在来線の特急料金は、海峡線の開業に当たり、国鉄時代に全国一律に設定された日特急料金を認可したものです。したがって、当該特急料金は、青函トンネルに係るコストをはじめとした各費用に着目して設定されたものではなく、特急料金収入と個別の費用との対応関係は明確ではありません。

また、今回の北海道新幹線の特急料金についても、JR北海道は、説明上、申請額が他の新幹線の水準と異なる理由として、他の新幹線には含まれない固有コストが存在する旨を挙げているものでありますが、申請書上、特急料金収入と個別の費用とは紐づけされているものではありません。

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⑧〕

他新幹線の料金に比して割高となる大きな要因のひとつとして、固有コストが事業者負担となっていることが、分析において説明されている。また、世間一般的に、北海道新幹線が地域の活性化にとって大切な役割を果たしうることを期待する声も聞かれる。以上のことを踏まえ、料金と固有コストの利用者負担の関係を鉄道局としてどのように判断されたのか、お答えいただきたい。

〔ご回答⑧〕

北海道新幹線は、今後のJR北海道にとって、札幌都市圏と並んで経営の基軸になるものと考えられます。北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）が開業すると、関東や東北と北海道との移動時間が大幅に短縮され、これらの地域間での往来が今まで以上に増加し、沿線開発の進展など地域活性化の効果が生まれることはもとより、北海道全体の活性化にもつながることが期待されます。

一般論として、北海道新幹線の特急料金がより低廉であれば、こうした効果はさらに大きく発揮されるものと考えられますが、北海道新幹線は費用が大きい一方で需要が少ないことから、現在の申請額であったとしても非常に収支が厳しい状況です。

青函トンネルの排水施設や変電所設備等の改修については、公共事業として鉄道・運輸機構が実施（鉄道防災事業費補助として国が2/3を補助）しておりますが、取替資産などの消耗品や電力費などのいわゆるランニングコストについて支援措置を講じることは、現下の厳しい財政事情のもと、納税者たる国民全体の理解を得ることは困難であると考えます。

JR北海道においては上限の範囲内で自由に料金を設定できることから、総収入を減少させない範囲で割引施策の展開や地域と一体となった取組みを行うこと等によって、利用者の拡大を図り、より地域の活性化に貢献することを期待しております。

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⑨〕

貨物機関車は青函トンネルの新幹線・貨物共用走行区間に入ると、受電装置が2万ボルト対応型から2万5000ボルト対応型に切り替わるとされているかと思うが、この切り替えは自動的に行われるのか。また、仮に故障や人為的なミスで、貨物共用走行区間の2万5000ボルトの送電線に2万ボルト対応型で進入すると、機関車及び送電線はどうなるのか。逆に、仮に在来線の2万ボルトの送電線に2万5000ボルト対応型で進入した場合はどうか。

〔ご回答⑨〕

新幹線・貨物共用走行区間対応の貨物機関車は、2万ボルトと2万5000ボルトの切り替えを自動で行います。これまでの走行試験で、問題が無いことを確認しております。

なお、万が一、切り替えがうまくできなかった場合には、列車側で電力の供給が遮断され、列車は停止します。2万ボルトと2万5000ボルトの切り替え場所は、共用区間の外の在来線区間にありますので、これにより新幹線の運行に影響を与えることはありません。

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⑩〕

東北新幹線と北海道新幹線は相互乗り入れをするが、車両使用料については、どのような契約になっているか。

〔ご回答⑩〕

東北新幹線と北海道新幹線の相互直通運転に伴う車両使用料については、JR旅客6社間の協定である「旅客会社相互間の運輸に係る経費清算協定」に基づき、JR北海道とJR東日本の2社間で清算を行うこととなります。具体的には双方の車両が乗り入れたキロ数に単価を乗じて車両使用料を計算し、その差額を精算することとしております。

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〕

排水ポンプ等に係る電力費について、電力の自由化を活用してコストダウンさせることをJR北海道は検討しているか。

〔ご回答①〕

JR北海道によれば、今後、電力の自由化を活用したコストダウンについても検討していくものと聞いております。

鉄道事業については、列車の安全な運行のために、安定的な電力供給が必要となりますが、JR北海道においては積極的に検討を進め、経営の改善に努めて頂きたいと考えます。

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〕

固有コストが減少した場合、そのコスト減少分をJR北海道としては収支率の改善に充てたいとのことだが、料金施策をうつための原資とする考えはないのか。

〔ご回答⑫〕

JR北海道からは、今後、仮に固有コストが減少した場合には収支率の改善につながるものと聞いております。一方、国土交通省としては、鉄道事業法上、鉄道事業者は上限料金の範囲内で自由に実施料金を設定できる制度としていることから、固有コストが減少した場合の減少分を、料金施策をうつための原資とすべきとの指導を行うことはできません。

なお、JR北海道においては、料金施策として、日別・列車別および区間・商品別の発売状況に応じた需要予測を行い、最適な座席配分を行うイールドマネジメントにより、収益を最大化しながら利用促進に努めることとしております。

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⑬〕

JR北海道とJR貨物が線路使用料について協議を始めていないのは、何故か。指導して早く決着させるべきではないか。

〔ご回答⑬〕

JR貨物からの線路使用料については、貨物列車が運行するために追加的に発生する経費相当額（アボイダブルコスト）の支払いをJR貨物に求めるなど、既にJR北海道はJR貨物との協議を進めているところです。

今後は、実績を基にした具体的な額により協議を深度化することとしており、早急に決着を図るべく、鋭意関係者間での調整を進めているものと聞いております。