

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事案  
に関する公聴会における質問等に対する回答

平成27年11月26日  
運輸審議会公聴会

## 一般公述人からの意見に対する申請者の回答

- 北海道新幹線の特急料金は、他の新幹線路線よりも割高である。また、北海道新幹線の特急料金は、東北新幹線をまたがって利用する場合、東北新幹線の特急料金と通算をせず、併算するように設定されており、極めて割高で不当である。・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
  
- 他路線に比べて割高な特急料金や、在来線の蟹田・木古内間で従前設けられていた乗車券のみで特急列車の普通車自由席を利用できる特例措置の廃止により、地域間交流の活性化及び地域活性化が阻害される懸念がある。・・・ 2
  
- 新函館北斗駅から札幌・函館方面へのアクセスに係る施設が貧弱である。具体的には、新函館北斗駅のホームが切欠きホームとなっており極めて狭く危険である他、函館へのアクセス列車での混雑も想定される。・・・・・・・・ 3

## 運輸審議会委員からの質問に対する申請者の回答及び国土交通省の説明

- 北海道新幹線は約82kmの貨物共用走行区間を時速140kmに落として走行することになるため、他の新幹線に比べて速達性の点でハンディがある上、特有の走行環境に起因する固有のコストがかかるため特別急行料金の水準も高くなるとのことだが、そういった点について利用者の理解を得るための方策について、JR北海道としてどのように考えているか。・・・・・・・・ 4
- 北海道新幹線の開業に伴い、特急等の運転が取りやめになる他、在来線を引き受ける第三セクターの運賃が割高になる等、これまでの在来線利用者に不便が生じることが予想される。こうした利用者の利便性の維持向上を図る観点から、JR北海道としてどのような対策を講じるのか。併せて、JR北海道として、北海道新幹線を地域の活性化により役立つものとするため、どのような具体的方策や地方自治体・地域住民等関係者との連携方法を検討しているのか。・・・・・・・・ 5
- 青函トンネル及び積雪寒冷地の陸地区間を走行する上、在来線の貨物列車と共用する区間が約82kmにも及ぶ、特殊な新幹線ということだが、そうした特殊性を踏まえ、北海道新幹線に係る今後の安全投資及びそれに必要な費用の確保について、JR北海道としてどのように考えているのか。  
また、過去に在来線で重大な事故等が発生させたことがあるJR北海道が、初めて新幹線を運行することになるが、北海道新幹線の安全な運行を担保するため、国土交通省としてどのように対応していく考えか。・・・・・・・・ 6
- JR北海道にとっては、他のJR各社以上に新幹線が今後の経営にとって大切なものになると考えるが、収支率が低い水準にあるとかえって安定的に安全な運行を確保する上で問題が生じ、中長期的にみて会社の発展・成長への道筋を阻害することにならないか。・・・・・・・・ 8
- 北海道新幹線は他の新幹線に比べて速達性の点で劣る上に特別急行料金の水準も高くなっている。速達性の面や特別急行料金の水準も含めて、JR北海道による北海道新幹線の安定的かつ安全な運行及び利用者の利便性の向上について、国土交通省としてどのように考えているか。・・・・・・・・ 9
- 新幹線開業による効果をどのように見込んでいるか、需要の見通しとその前提条件について具体的に示して頂きたい。また、同じく旅客流動を担う航空機と「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」とのことだが、具体的にどのように本州・北海道間の需要拡大を図る考えか。・・・・・・・・ 10
- 北海道新幹線の収支率は69.7%とのことだが、長期的にはどのように改善されるのか。また、北海道新幹線を安定的に安全に運行するためにはJR北海道の事業全体として財務体質の強化を図ることが重要だと思うが、長期的な収支見通しをどのようにみて、どのような抜本的な対策を考えているのか。・・・・・・・・ 11

## 一般公述人からの質問に対する申請者の回答

### 大塚公述人、武田公述人及び中尾公述人の意見に対する申請者の回答

北海道新幹線の特急料金は、他の新幹線路線よりも割高である。また、北海道新幹線の特急料金は、東北新幹線をまたがって利用する場合、東北新幹線の特急料金と通算をせず、併算するように設定されており、極めて割高で不当である。

北海道新幹線は、全国新幹線鉄道整備法において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、東北新幹線とは営業主体が異なる。このため北海道新幹線については、収入と費用の見込み、時間短縮価値の向上、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る。

特に固有コストについては、青函トンネルが建設から既に約30年が経過しており、真新しい建築物・構造物により開業を迎える他の整備新幹線とは異なり、開業当初から施設の維持に相応の経費が発生するという特性のほか、新幹線と貨物列車が共用走行するために三本のレールを敷設する三線軌道という複雑な構造における保守・検査や特殊な除雪作業、共用走行に必要なシステムの維持・管理、及び貨物列車との共用走行により保守間合いが十分にとれず、短時間で行う線路・電車線・電力検修作業、加えて約150km弱と短区間であるにも関わらず、独立して保有しなくてはならない予備編成の車両検修や指令業務に関わる設備や体制などにより生じるものである。

北海道新幹線の費用については、他の新幹線にはない北海道新幹線固有のコストを含んだ営業費用に加え、自己資金による設備投資に伴う減価償却費、その設備投資に対する固定資産税、設備投資のための資金調達に関わる支払利息相当の事業報酬、そして貸付料の積み上げとなっている。なお、事業報酬のうち配当所要額については実績がないため、原価計算書に計上していない。

一方で、収入については、運賃・料金収入等の積み上げとなっている。

これらにより今般認可申請した特急料金の上限設定は、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という鉄道事業法第16条の考え方に沿ったものであると考えている。

## 大塚公述人、武田公述人及び中尾公述人の意見に対する申請者の回答

他路線に比べて割高な特急料金や、在来線の蟹田・木古内間で従前設けられていた乗車券のみで特急列車の普通車自由席を利用できる特例措置の廃止により、地域間交流の活性化及び地域活性化が阻害される懸念がある。

今回申請した北海道新幹線の特急料金水準により利用を阻害しかねないというご懸念に関しては、運賃は開業前の在来線が地方交通線運賃を適用していたのに対し、北海道新幹線は賃率の低い幹線運賃を適用する予定である。また、隣接駅間における価格を抑えた特定特急料金や普通車の空いている席をご利用になれる特定特急料金を設定する予定である。加えて会社間境界駅である新青森駅を跨いで急激に料金が上がることがないように届出により特急料金の緩和措置を講ずる予定である他、新函館北斗・新青森間の運賃・料金が4割引となるお得な切符の設定等を予定している。また、北海道新幹線車両H5系の快適性や北海道新幹線を活用した様々な旅行商品等を広く告知するとともに、新たな需要を喚起するキャンペーンや二次交通の整備、本州各地での商品説明会の開催、修学旅行の提案、そして10月1日から弊社でも会員募集を開始した「大人の休日倶楽部」のようなJR東日本との共同展開等により、一人でも多くの方にご利用していただき、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できるよう最大限努める。

なお、新幹線開業後は在来線とは異なる別の路線として新幹線が開業し、北海道新幹線においては全車指定の特急列車として運行するため、従来のように在来線の蟹田～木古内間において適用されていた乗車券のみで特急列車の普通車自由席を利用できる特例措置を設定する予定はない。

## 武田公述人の意見に対する申請者の回答

新函館北斗駅から札幌・函館方面へのアクセスに係る施設が貧弱である。具体的には、新函館北斗駅のホームが切欠きホームとなっており極めて狭く危険である他、函館へのアクセス列車での混雑も想定される。

新函館北斗駅のホームやアクセス列車に関するご指摘だが、まず、新函館北斗駅は札幌方面の特急列車や函館へのアクセス列車である「はこだてライナー」のいずれとも平面乗継が可能となるよう設計されており、そのため在来線ホームの函館側は切欠きホームの形状となっている。その切欠きホームは6両編成の列車に対応できるだけの長さを備えており、鉄道に関する技術上の基準を定める省令のほか、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」、いわゆる「バリアフリー法」に定める基準を満たしている。また、新函館北斗駅から函館駅へのリレー列車「はこだてライナー」は、3両編成で運行する予定であるが、混雑が予想される時期には、一部列車を6両編成で運転できる対策も検討しているほか、「はこだてライナー」にご乗車になるお客様がホーム上でお待ちいただくことのないような円滑な乗り継ぎを考慮した列車のダイヤ設定を現在検討している。

## 運輸審議会委員からの質問に対する申請者の回答及び国土交通省の説明

### 山田委員からの質問に対する申請者の回答

北海道新幹線は約82kmの貨物共用走行区間を時速140kmに落として走行することになるため、他の新幹線に比べて速達性の面でハンディがある上、北海道新幹線特有の走行環境に起因する固有のコストがかかるため特別急行料金の水準も高くなるとのことだが、そういった点について利用者の理解を得るための方策について、JR北海道としてどのように考えているか。

#### 【JR北海道】

貨物共用走行区間においては、北海道新幹線の時速を当面140kmに減速することとしており、また、北海道新幹線固有のコストにより料金水準も他の新幹線に比べて高くなるが、これらについては、北海道新幹線の快適性・利便性と共により、ご利用のお客様へ一つ一つ丁寧にご説明し、ご理解を得たい。

例えば、北海道新幹線開業による時間短縮効果はもちろん、北海道新幹線開業に伴い、弊社ではH5系新幹線車両を導入する。H5系はフルアクティブサスペンションなどを採用し乗り心地の向上を図るだけでなく、普通車でも1,040mmのシートピッチを採用し、テーブルを出してもゆとりある空間となるほか、全席に電源コンセントをご用意するなど、現在運行しているスーパー白鳥・白鳥に比べ、快適性・利便性ともに大きく向上している。

また、北海道新幹線の営業に必要なコストについても、厳しい収支採算性であることをご説明し、ご理解を得たい。具体的には、開業から3年間の平均で、人件費・経費の営業費用は、他の整備新幹線の費用を基に給与水準の差や物価変動を補正して算出したコスト約80億円に、北海道新幹線固有のコスト約34億円を加えて算出し、約114億円となる。これに加え、自己資金で設備投資を行う新幹線車両などの減価償却費として約33億円、その設備投資に対する固定資産税として約1億円、新幹線関連投資の資金調達に関わる支払利息相当の事業報酬として3億円、そして貸付料として10億円がかかり、その積み上げで総額約160億円のコストが必要になる。

料金水準が高くなっている主な要因である北海道新幹線固有のコストとは、営業費用のうち、北海道新幹線に特有の設備・事情により発生する他整備新幹線の費用には含まれないコストであり、先述のとおり約34億円かかる。その内訳は、青函トンネルを使用し、そして維持していくためのコストとして約21億円、貨物列車と共用走行するためのコストとして約7億円、短区間営業に伴い割高となるコストとして約6億円である。

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という鉄道事業法第16条の考え方に沿った料金水準であることや、弊社が営業する区間における厳しい収支採算性の状況について丁寧にご説明し、ご利用の皆様にご理解していただけるよう努めて参りたい。

## 山田委員からの質問に対する申請者の回答

北海道新幹線の開業に伴い、特急等の運転が取りやめになる他、在来線を引き受ける第三セクターの運賃が割高になる等、これまでの在来線利用者に不便が生じることが予想される。こうした利用者の利便性の維持向上を図る観点から、JR北海道としてどのような対策を講じるのか。併せて、JR北海道として、北海道新幹線を地域の活性化により役立つものとするため、どのような具体的方策や地方自治体・地域住民等関係者との連携方法を検討しているのか。

### 【JR北海道】

北海道新幹線の開業により、在来線の優等列車の運転が取りやめになるが、優等列車をご利用になる中・長距離を移動されるお客様には、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、あるいは、新青森駅で現在の特急「スーパー白鳥」「白鳥」を利用する際の乗換の煩わしさがなくなり、シームレスにご移動いただける等のメリットがある。加えて、新函館北斗駅で新幹線と在来線特急を乗り継ぐお客様のご負担を軽減するために、乗継割引を設定するなどの対策もあわせて実施する予定なので、これら北海道新幹線の速達性、利便性、そして快適性を広く告知する。

また、並行在来線の江差線の五稜郭～木古内間は北海道新幹線の開業に伴い道南いさりび鉄道へ経営が移管される。10月26日に道南いさりび鉄道の上限運賃の認可申請が行われ、開業前に比べおよそ1.3倍程度の運賃になることが発表された。道南いさりび鉄道沿線のお客様の中には、引き続き弊社が営業を行う函館駅までご利用される方が少なくないため、道南いさりび鉄道と弊社が協力し、乗継割引を設定することで準備を進めている。特に定期券をご利用になるお客様に対しては、地元からの要望に応え、最大35%の割引を実施するほか、先行他社の事例では近距離区間での価格上昇抑制という観点から双方10km程度に限られているような適用範囲を、弊社区間を約50km利用することとなる森駅まで広げるなど、経済的負担軽減に努める。

次に、地元との連携については、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、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皆様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、さまざまな展開を地元の皆様との連携を深めながら実施しているが、今後もその取り組みの深度化を図って参りたい。

## 松田委員からの質問に対する申請者の回答

青函トンネル及び積雪寒冷地の陸地区間を走行する上、在来線の貨物列車と共用する区間が約82kmにも及ぶ、特殊な新幹線ということだが、そうした特殊性を踏まえ、北海道新幹線に係る今後の安全投資及びそれに必要な費用の確保について、JR北海道としてどのように考えているのか。  
また、過去に在来線で重大な事故等が発生させたことがあるJR北海道が、初めて新幹線を運行することになるが、北海道新幹線の安全な運行を担保するため、国土交通省としてどのように対応していく考えか。

### 【JR北海道】

北海道新幹線の開業に向けては、特殊な環境、構造に対応できるよう、万全の準備を整えてきた。

特殊な環境への対応については、整備新幹線事業費でポイント部に屋根や融雪装置、エアで雪を飛ばす装置を整備していただいた。加えて弊社では、昨年度及び今年度、2冬期の走行試験を実施している。そこで、弊社で既に配備した、貨物列車との共用走行のための3線軌に対応可能な特殊仕様の除雪車など、積雪寒冷地に備えた設備や車両の性能について、安全上問題が無いことを確認している。また、あわせて青函トンネルの高湿度については、もとより新幹線車体が在来線と比較して気密性が高いが、冬期走行試験で車両性能上の問題が無いことを確認している。

貨物列車との共用走行については、貨物列車が在来線と直通運転することから、それに対応した新たな新幹線運行システムを導入し、鉄道信号システム、運転保安の面からも安全性を確保していく。このシステムの性能確認のため来る1月1日に終日、また最終切替のため開業前の4日間、新幹線と貨物列車の試運転を行うこととしている。

北海道新幹線の運営に供する設備のうち、弊社資金で設備投資を行ったものは、車両が4編成、計40両181億円その他、安全投資としては、除雪車や保守用車に31億円、安全設備や訓練設備、検査機器などの検修体制整備に20億円、あわせて51億円を投入している。その他の投資としては、営業サービス関係設備等が13億円であり、車両以外の設備投資の約80%を安全投資が占めている。

今後については、まず北海道新幹線の設備となる青函トンネルは、既に開業後約30年を経過しており、新幹線開業後も継続して安全確保のための設備更新が必要となるほか、新幹線設備も経年とともに更新投資が必要になる。これらの安全投資については、現在適用されている「鉄道防災事業費補助」の活用はもとより、申請させていただいた料金に基づく確実な新幹線収入の確保や在来線も含めた利用の拡大等により、必要な資金の確保を含め、鋭意取り組んでまいり所存である。

また、安全の確保のためには日々のメンテナンスが重要であり、積雪対策としては車両に固着した氷雪が青函トンネルで融解し、地上部で飛散する懸念があるので、新函館北斗駅で折り返す全ての新幹線を一旦、車両基地に引き込み、車両に固着した氷雪を除去してから、新函館北斗発の新幹線列車に使用する。

線路設備は、特に貨物共用区間において、通常の新幹線と比較してはるかに

重量がある貨物列車が走行することから、レールのゆがみを補正する保守用車（マルチプル・タイタンパー）や、レールに付いた傷を削り取るレール削正車について、3線を同時に作業できる特殊仕様の作業車を導入し、万全のメンテナンスを行う体制としている。

これらによる、他の整備新幹線には無い北海道新幹線固有のコストを折り込んだ今回の特急料金設定認可申請であること、ご理解いただきたくお願い申し上げます。

#### 【国土交通省】

ご質問の主旨は、北海道新幹線の安全な運行についてのお尋ねと思う。

まず、JR北海道の安全確保については、平成26年1月、国土交通省として安全投資と修繕に関する計画の策定とその着実な実施をJR北海道に求めたところであり、これを受けて、JR北海道は平成27年3月に「安全投資と修繕に関する5年間の計画」を策定し、老朽化した鉄道施設や車両に対する安全対策に取り組んでいるところである。

また、国土交通省としては、これらに係る財源について、JR北海道の自助努力を前提としつつも、なお及ばない部分について、平成28年度から30年度にかけて、1200億円の支援措置を行うこととした。

さらに、JR北海道の輸送の安全の確保のために、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み状況を確認しているところである。

次に、北海道新幹線の安全な運行については、先ほどJR北海道の島田社長より、北海道新幹線独自の積雪寒冷地対策、貨物列車との共用走行に対応した新たな新幹線運行システムの導入、日々のメンテナンス等を通じた万全なメンテナンス体制の構築などにより、北海道新幹線の安全な輸送を確保するために、万全の準備を整えているとのご説明があった。

これを踏まえて、国土交通省としては、現在、北海道新幹線に係る輸送の安全を確保するための取組が適切であるかどうか、施設及び車両の管理及び保守並びに運転取扱いが適切であるかどうかなどについて、保安監査を行い確認しているところである。

来年3月の北海道新幹線の開業に向けて、また北海道新幹線の開業後においても、JR北海道における鉄道の安全な運行が確保されるよう、しっかりと監督・指導していく。

## 松田委員からの質問に対する申請者の回答

J R北海道にとっては、他のJ R各社以上に新幹線が今後の経営にとって大切なものになると考えるが、収支率が低い水準にあるとかえって安定的に安全な運行を確保する上で問題が生じ、中長期的にみて会社の発展・成長への道筋を阻害することにならないか。

### 【国土交通省】

ご質問の主旨は、認可申請に当たって提出した原価計算書の収支率が低いことから、J R北海道の経営に影響を及ぼし、安定的かつ安全な運行を確保する上で問題が生じるのではないかと、ということと思う。

ご指摘のとおり、北海道新幹線はJ R北海道にとっては経営の柱となり、今後の営業においても非常に重要な位置づけになるものと思う。

J R北海道においては、北海道新幹線の開業を契機として、沿線地域の活性化のみならず、本州から北海道への旅客の流動を拡大させるよう営業努力を継続し、将来の札幌延伸も視野に入れて会社が成長していくことを期待する。

次に、今般の北海道新幹線の特急料金設定認可申請の内容についてだが、J R北海道から提出された原価計算書によると、開業から3年間の平均で、北海道新幹線の固有コストを含めた人件費、経費の営業費用は、約114億円である。

この費用の他に、北海道新幹線の運行に供する設備として車両4編成(40両)、除雪車や保守用車、訓練設備・検査機器などの検修体制整備関係の安全投資など総額約245億円の設備投資を行う。この設備投資に係る減価償却費や資金調達に関わる支払利息等を含めると、支出の総額は、約160億円と見込まれる。

一方で、収入については、開業から3年間の平均で、運賃収入が約39億円、料金収入が約69億円、運輸雑収が約3億円で総額は約111億円と見込まれる。

この結果、平成28年度から平成30年度の3年間の平均の収支率は約70%であり、新幹線単独では厳しい事業運営が想定されるが、並行在来線の経営分離や在来線関連線区収益を合わせると、基本的に長期的には経営に中立であると認識している。

J R北海道においては、北海道新幹線開業後、安全・安定輸送を確保するとともに、経営的な課題が生じることのないよう、鋭意取り組んで頂きたいと考えている。

## 鷹箸委員からの質問に対する申請者の回答

北海道新幹線は他の新幹線に比べて速達性の点で劣る上に特別急行料金の水準も高くなっている。速達性の面や特別急行料金の水準も含めて、ＪＲ北海道による北海道新幹線の安定的かつ安全な運行及び利用者の利便性の向上について、国土交通省としてどのように考えているか。

### 【国土交通省】

ご質問の主旨は、北海道新幹線の特急料金水準と、時間短縮効果、利便性向上との関係についてのお尋ねと思う。

北海道新幹線特急料金の上限設定の申請額は、厳しい収支状況や、青函トンネルに係る固有のコスト等により、他の新幹線の特急料金とは異なる水準となっていることは承知している。

一方で、北海道新幹線は、貨物共用走行区間を当面時速140kmで走行する必要があるものの、時間短縮効果の面では、例えば、東京・新函館北斗間の所要時間は73分程度短縮するものと想定されている。

また、利便性の面について、中・長距離の利用者の方には、北海道新幹線の車内設備による快適性の向上、あるいは、新青森駅で現在の特急「スーパー白鳥」「白鳥」を利用する際の乗換の煩わしさが軽減される等のメリットがあるものと考えている。

引き続き、ＪＲ北海道に対しては、北海道新幹線の魅力を最大限に発揮し、更なる利用者利便の向上に努めることを期待している。

## 鷹箸委員からの質問に対する申請者の回答

新幹線開業による効果をどのように見込んでいるか、需要の見通しとその前提条件について具体的に示して頂きたい。また、同じく旅客流動を担う航空機と「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」とのことだが、具体的にどのように本州・北海道間の需要拡大を図る考えか。

### 【JR北海道】

まず、需要の見通しについてご説明する。現在、津軽海峡線を経由する特急列車をご利用されるお客様は1日あたり約3,700人ほどいらっしゃる。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、条件が近似する区間のご利用状況を参考に、他の交通機関から一部転移するものとみている。具体的には東京～函館間と距離、所要時間、運行本数が近似する東京～山口及び大阪～鹿児島を参考にした。この区間はいずれも鉄道のシェアが3割程度であることから、東京～函館間においても現在1割程度の鉄道シェアが同規模になるものと推計している。この流動を基本としつつも、北海道新幹線を活用した様々な旅行商品や新たな需要を喚起するキャンペーン等の更に多くの方にご利用いただくための取組みを展開することで、開業後は最低でも1日あたり概ね5,000人程度のご利用となるよう努める。

次に航空機との関連性だが、新幹線の速達性が十分に発揮でき、新幹線によって利便性が高まる北関東エリア・東北エリアと函館エリアとの間で往復されるお客様に関しては航空機と一定程度競争関係になるが、首都圏エリアのお客様が函館をはじめとする道南エリアにお越しいただくのはもちろんのこと、さらに足を伸ばしていただき、登別や洞爺、そして札幌などの道内各地へ広く周遊していただくためには、片道新幹線、片道航空機といった組合せなどによる広域観光ルートの創出が必要と考えている。

また、インバウンドについても、首都圏から北海道新幹線を利用するお客様の増加が見込まれる他、青森、秋田、仙台などの東北各地の空港に入国されたお客様のご利用についても働きかけたい。

単にお客様を奪い合うのではなく、それぞれの輸送機関の特性を活かし、それを上手く組み合わせて旅行需要を喚起することで、交流人口の最大化を図りたい。

## 鷹箸委員からの質問に対する申請者の回答

北海道新幹線の収支率は69.7%とのことだが、長期的にはどのように改善されるのか。また、北海道新幹線を安定的に安全に運行するためにはJR北海道の事業全体として財務体質の強化を図ることが重要だと思うが、長期的な収支見通しをどのようにみて、どのような抜本的な対策を考えているのか。

### 【JR北海道】

北海道新幹線は、整備新幹線の事業スキームに則り、新幹線の収支に加え、並行在来線の経営分離や在来線関連線区収益を合わせて生じる受益を貸付料として支払うため、基本的に長期的には経営的に中立なくみであるものと認識している。

ご指摘のとおり、新幹線単独では厳しい収支が想定されるところだが、収支均衡の実現に向け、今回申請した料金を認可いただき新幹線の運輸収入を確保するとともに、効率的な事業運営や、新幹線のみならず在来線も含めた利用の拡大、新たな需要喚起等に厳しく取り組んで参りたい。

一方、現在弊社は、在来線の安全基盤の再構築のために、平成26年度から5年間で2,600億円を投ずる「安全投資と修繕に関する5年間の計画」に取り組んでいるところであり、国から当該の計画に対し、平成28年度より助成金300億円、無利子貸付金900億円の合わせて1,200億円の支援措置を講じていただく事となったものの、弊社の経営収支は大変厳しい状況が続く見通しである。

従って、弊社としては、引き続き収入の確保や経費の更なる節減に取り組むほか、事業範囲の見直しなどによる経営の効率化を図りながら、持続可能な鉄道経営のための収支改善に努めて参りたい。