

北海道旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の
上限変更認可申請事案に関する公聴会における質問に対する回答

令和6年9月3日
運輸審議会

目 次

○運輸審議会委員からの質問に対する北海道旅客鉄道株式会社の回答

- 前回の運賃改定から今回の申請までの５年間について、貴社が掲げた経営目標の達成状況を具体的に可能な限り数値を示してご説明いただきたい。目標を達成できなかったものについてはその理由も併せてお願いしたい。・・・・・・・・ 1
- 定期運賃の改定率は普通運賃の改定分からさらに割引率も見直されるとのことであり、利用者への影響は大きいものと思われるが、この点について、貴社としてどのようにお考えかお伺いしたい。・・・・・・・・ 1
- 今回の申請の背景にある経営課題として、人材確保を喫緊の経営課題と挙げておられるが、具体的にどのような対応策をお考えかお伺いしたい。・・・・・・・・ 2
- 過去の事故も踏まえ、必要な安全対策を確実に行うことが必要であるが、今後の安全のためのインフラ投資や維持補修の計画についてご説明いただきたい。・ 2
- 近年の自然災害の激甚化に際し、運行の在り方や災害発生時の対応についてうかがいたい。・・・・・・・・ 3
- 車内の安全対策や、事件発生の際の対応について、どのような取り組みを行っているか、ご説明いただきたい。・・・・・・・・ 3
- 前回から５年での運賃改定となるわけで、利用者の理解を得られるサービス向上について、どのように繋げていく予定なのか。・・・・・・・・ 3
- サービス向上のための具体的な投資計画等について。・・・・・・・・ 4
- 特に学生向け定期運賃を大幅に値上げすることは、利用者への影響も大きく、結果的に将来にわたるＪＲ離れを加速化させる可能性もあると考えるが、その点についてどう考えるか。・・・・・・・・ 4
- 利用者の理解を得るため、どのような内容や方法で周知や説明を行っていくのか。・・・・・・・・ 4

- 今回の運賃改定は、会社の最大限の経営努力を前提として行うとのことだが、長期経営ビジョン（未来 2031）で掲げた目標達成に向けて具体的にどのような取組を行うのか。鉄道事業のほか、非鉄道事業の計画についても伺いたい。 5

- 今回の運賃改定及び経営改善に向けた努力により、長期経営ビジョン（未来 2031）で掲げた目標（国の支援なしでの経営自立＝連結黒字）が達成できる見通しを持っているのか。（それぞれの要素の経営改善への寄与について極力定量的に説明いただきたい。） 5

- 今後、今回のように短期間で再度値上げをする可能性はないのか。 5

- 長期経営ビジョン（未来 2031）において、2031 年度（新幹線札幌開業後）に経営自立を目指すこととされているが、一方で、2030 年度の札幌開業は困難な状況になっている。新幹線開業時期の延期による経営面（長期経営ビジョン）への影響についてどのように考えているのか。 6

- 黄色線区について、貴社からは、前回運賃改定時（令和元年）の公聴会において、「関係者会議（国交省、北海道、市長会、町村会、ＪＲ貨物、ＪＲ北海道の６者により平成 30 年 12 月開催）で整理された方向性に従って協議を加速するよう努力していく」という説明だったが、その後の進捗状況について。特に平成 28 年 11 月 28 日のプレスリリース資料「当社単独では維持することが困難な線区について」によると貴社としては「持続可能な交通体系の実現に向けて、民間企業の事業として担えるレベルを超えた鉄道輸送サービスを維持するためのコストを、誰がどう負担すべきかについて地域・国等と相談する」という考えだと思うが、具体的な方向性は見えているのか。 6

- ＪＲ北海道の経営をめぐっては、ＪＲ北海道単独では解決が難しい課題（貨物列車との共用問題の解決による北海道新幹線高速化走行、青函トンネルの維持管理に係る問題、ＪＲ貨物の線路使用料等）があり、現在は国からの各種支援も行われているが、これらの課題への対応について国等に対する要望はあるか。 7

○一般公述人からの意見に対する北海道旅客鉄道株式会社の回答

- 窓口廃止の代替として設置されている「話せる券売機」の応対に時間がかかるなど問題があるが。・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
- 全席指定となり、割引切符も廃止された室蘭方面の特急すずらん号に空席が目立つようになり、他の交通機関に利用者が転移しているのではないか。早急なてこ入れが必要ではないか。・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
- 通学定期運賃の割引率を今後も維持すべきではないか。・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
- 申請された普通旅客運賃の改定幅が距離によって異なり、恣意的ではないか。・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
- 道内の住民に対する配慮が足りない姿勢が目立つのではないか。・・・・・・・・・・・・ 9
- 通学定期運賃の値上げが大きく、通学への影響が甚大であるのではないか。・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
- 運賃改定を申請する一方で、北海道新幹線の高速化に向けた追加工事を行っているのは矛盾が生じていないか。・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10

公聴会における運輸審議会からの質問と回答

○吉田委員からの質問に対する申請者の回答

・前回の運賃改定から今回の申請までの5年間について、貴社が掲げた経営目標の達成状況を具体的に可能な限り数値を示してご説明いただきたい。目標を達成できなかったものについては、その理由も併せてお願いしたい。

2019年度からの中期経営計画2023において、収支計画及び目標値を定めて取組を進めてきたが、計画策定時に想定し得なかった新型コロナウイルスによる収入の減少、燃料・物価高騰等による費用の増加といった大きな環境の変化の影響を受けたことなどから、数値目標については未達成となった。

2023年度の営業収益は、新型コロナウイルスの影響に伴う鉄道運輸収入の減少や札幌駅周辺工事に伴う商業施設の閉店などにより、中期計画に対して97億円の減収となった。

一方、営業費用について、コスト削減として中期計画の39億円を上回る56億円を実施した。また、賞与等の人件費の削減も実施したが、燃料高騰等の影響や安全に係る費用の増加などにより、営業費用全体では中期計画に対して59億円の増加となった。

この結果、営業損益は中期計画に対し156億円の悪化となり、これに、国の支援による下支えや基金の運用益の実現化、グループ会社の特別配当の実施、新型コロナ・燃料高騰等の助成金を加え、経常損益では、中期計画に対して19億円の悪化となった。

・定期運賃の改定率は普通運賃の改定分からさらに割引率も見直されるとのことだが、利用者への影響は大きいものと思われる。この点について、貴社としてどのようにお考えかお伺いしたい。

当社は昭和62年の会社発足以降、消費税率の改定を除くと定期券の割引率を見直したのは平成8年1月の運賃改定時、1回のみであり、国鉄時代の割引水準を引き継いだ非常に高い割引率を維持してきた。

このため、1ヶ月定期の割引率を比較すると、札幌市内の地下鉄は通勤で30%、通学で60%であるのに対し、当社は通勤で45%、高校生の通学では75%と、他の交通機関と比較しても高い割引率となっている。このことから、このたびの改定において割引率を見直した。

お客様への影響はあると考えているが、ご理解をお願いしたい。

・今回の申請の背景にある経営課題として、人材確保を喫緊の経営課題と挙げておられるが、具体的にどのような対応策をお考えか伺いたい。

昨年度の自己都合退職者数は 236 名だった一方、今年度の新規採用は 181 名と逆転しており、人材の確保は喫緊の経営課題である。採用活動の強化はもちろんのこと、退職の抑制にも取り組んでいるが、20 年の長期にわたりベースアップができない状況が続いたことにより、社員の給与水準が他企業等と比較しても低水準にあることから、全体的な賃金の改善が必要不可欠となっている。

この状況を踏まえ、2022 年から 3 年連続でベースアップを実施したほか、初任給の引き上げ、資格に応じて支給する手当の増額や対象資格の拡大など、経営体力の範囲内で給与水準の改善を図っている。しかし、いまだ他企業と比較して給与水準は低水準であり、早急に回復させなければ人材確保が困難となるため、給与面での改善が必要となる。

社員は会社の大切な財産であるとの認識のもと、労働条件の改善、働き方改革など様々な取り組みを続けていく。

○二村委員からの質問に対する申請者の回答

・過去の事故も踏まえ、必要な安全対策を確実に行うことが必要であるが、今後の安全のためのインフラ投資や維持補修の計画についてご説明いただきたい。

当社では過去、収支均衡を図るために、必要な安全投資や修繕費を削減してしまい、その結果、重大な事故・事象を発生させてしまった。現在は、安全に関する費用は確実に確保するため、安全にかかわる費用を先に決めたくて全体の収支計画を策定している。

鉄道の安全確保の前提条件である設備の健全性確保のため、老朽化した地上設備や車両の更新・修繕等を継続して計画的に進める。2024 年から 2026 年までの中期経営計画期間中で 675 億円の安全投資を計画している。直近 3 年間では 739 億円だが、これは旧型のキハ 40 形車両から新型の H100 形車両へと車両置き換えの投資がおおむね終了したためであり、車両を除く軌道・土木・電気等での安全投資額は約 80 億円増加している。

具体的には、耐久性に優れた枕木への交換、高架橋の耐震補強、運行管理装置の更新などを予定している。同様に修繕費では 3 年間 1,140 億円の修繕計画を予定しており、これも直近 3 年間の 1,070 億円と比較して、増加している。具体的には、線路集中メンテナンスによるマクラギ等の取り換えやロングレール化、青函トンネルにおける老朽設備の計画的な修繕などを予定している。

・近年の自然災害の激甚化に際し、運行の在り方や災害発生時の対応についてうかがいたい。

大型の台風や低気圧の接近・上陸が事前に予測できる場合や暴風雪により列車運行に大きな支障が生じると見込まれる場合は、雨や雪による駅間での長時間停車を防止し、お客様の安全を確保するための計画運休を実施している。また、天候の回復を待ってから設備点検等を実施し、安全の確認が取れ次第、速やかな運転再開を心がけている。

巨大地震や津波への対応については、実際の車両を利用した避難誘導訓練や災害対策本部の設置・対応訓練により、災害発生時の対応力強化を図っている。

・車内の安全対策や、事件発生の際の対応について、どのような取り組みを行っているか、ご説明いただきたい。

テロを未然に防止し、あるいは被害を軽減するために、テロに繋がるような異常を発見できるよう事前対策を講じるとともに、テロ発生時には即座に判断し、対処できるよう危機管理体制の構築に努めている。

テロ対策として有効な防犯カメラについては、主要駅に設置しているほか、北海道新幹線を走行する全ての車両にも搭載している。更に、今秋から運行を開始する「快速エアポート」に使用する新型車両にも防犯カメラを搭載しており、今後も防犯カメラを搭載した車両の増備を進める。

危機管理体制としては、夜間・休日等に情報の収集・伝達を行うため、社内連絡体制を整備しているほか、テロ等の異常事態が発生した際に緊密に連携が図られるよう、国土交通省や警察、消防、自治体等との連絡体制を確保している。

○大石委員からの質問に対する申請者の回答

・前回から5年での運賃改定となるわけで、利用者の理解を得られるサービス向上について、どのように繋げていく予定なのか。

お客様に快適にご乗車いただくために、これまでも H100 形車両や 737 系電車など新製車両の導入や快速エアポートの増発などを進めてきた。また、ホームページでの異常時の情報提供・在線位置表示などお客様からのご要望の大きかった情報提供を充実させてきた。今年の春には交通系 IC カードの利用エリアを函館～新函館北斗間と岩見沢～旭川間に拡大した。今後については、快速エアポートの車両置き換えを行うほか、精神障害者割引を来年度より導入する。また、通学定期の資格確認を入学時のみに緩和することで、券売機などで購入しやすくなる。

今後ともご利用のお客様のお声を受けながら利用者サービスの向上に努めてまいりたい。

・サービス向上のための具体的な投資計画等について。

今後、快速エアポート用の 733 系車両を、2026 年度までに 9 編成計 54 両増備する。従来型の車両と比べ 1 編成当たりの乗車定員が 1.2 倍以上、約 650 名が約 820 名と増えることから、より快適にご利用いただけるものと考えている。この車両は、快速エアポートに限らず札幌圏で広く使用する計画であり、多くのお客様にとってサービス向上につながると考えている。

そのほか、発寒中央駅や登別駅のバリアフリー化を進め、利用しやすい駅設備の充実を図るほか、野生動物との衝突防止対策として鹿止め柵の設置区間の延伸などを行い、安定輸送の確保により輸送サービスの品質向上に努める。

また、輸送サービスを安定的に提供するためには、鉄道全体での投資や修繕が必要であり、今回の中期計画では鉄道全体の投資額で 750 億円、修繕費に 1,140 億円を計画している。

・特に学生向け定期運賃を大幅に値上げすることは、利用者への影響も大きく、結果的に将来にわたる J R 離れを加速化させる可能性もあると考えるが、その点についてどう考えるか。

当社の定期運賃は、他の交通機関と比較して高い割引率となっていたことから、このたびの改定にあたり割引率を見直したが、学生向けの通学定期運賃については家計への影響を考慮し、割引率の見直しは最大 1 % と最低限に留めた。

運賃改定によって、他の交通モードへの転移は少なからず発生するものと想定しているが、お住まいや目的地へのアクセスなどから、すでにある程度の棲み分けがなされており、影響は限定的であるとする。

・ 利用者の理解を得るため、どのような内容や方法で周知や説明を行っていくのか。

申請内容の周知や説明については、駅置きのパフレットや各種のポスターでご利用のお客様への周知を図っているほか、当社のホームページ内に特設ページを開設し、新しい運賃についてのご説明を行っている。国に認可頂いた場合にはその内容について、お客様に丁寧にお知らせする。また、沿線の自治体にも直接説明・資料送付を行っている。

○三浦委員からの質問に対する申請者の回答

・今回の運賃改定は、会社の最大限の経営努力を前提として行うとのことだが、長期経営ビジョン（未来 2031）で掲げた目標達成に向けて具体的にどのような取組を行うのか。鉄道事業のほか、非鉄道事業の計画についてもお伺いしたい。

・今回の運賃改定及び経営改善に向けた努力により、長期経営ビジョン（未来 2031）で掲げた目標（国の支援なしでの経営自立＝連結黒字）が達成できる見通しを持っているのか。（それぞれの要素の経営改善への寄与について極力定量的に説明いただきたい。）

当社は長期経営ビジョンにて、「新幹線の札幌開業を機に経営自立を目指す」という方針を掲げている。

中期経営計画 2026 期間では、鉄道事業や開発事業において、積極的な施策等により収入を確保する。

具体的には、鉄道事業ではインバウンド需要の取り込み、新たな観光列車の製作・運行、イーールドマネジメントシステム導入などによる増収施策により、人口減少に伴う傾向的な減収を挽回し、運賃改定を除き 2023 年度に対して 16 億円の収益の拡大を図る。

開発事業では、不動産事業では札幌駅前再開発及び札幌駅・新札幌駅のエキナカ・高架下商業施設の開発を進めるとともに、分譲マンション・賃貸マンション・サービス付き高齢者住宅の多棟化を推進する。また、持続可能な不動産事業のために将来的な私募リートの組成を目標とした私募ファンドの組成・拡大に取り組む。ホテル事業では JR インの多棟化や新ブランドホテル開発を進め、物販・飲食事業では「北海道四季マルシェ」「セブン・イレブン」「生鮮市場」の新規出店を推進する。また、既存事業の枠にとらわれず、M&A 等も積極的に活用して事業拡大に取り組む。札幌駅商業施設エスタ閉店の影響が半年分あるものの、令和 5 年度に対して 7 億円の収益の拡大を図る。

また、コスト削減では、要員約 150 人の業務の見直しや、ダイヤ改正による動力費等の削減、システムチェンジ支援を活用した設備投資によるメンテナンスコスト削減、あるいは、印刷経費や通信費、備用品といった身近な経費削減にも継続的に取り組み、2026 年度時点で年間 22 億円のコスト削減をめざす。

中期計画以降については、これら施策を積み重ねることに加えて、当社単独では解決困難な課題の解決により、目標を達成できると考えている。

・ 今後、今回のように短期間で再度値上げをする可能性はないのか。

このたび申請させていただいた来年（令和 7 年）4 月の運賃改定以外、今後短期間のうちに具体的に再値上げを検討しているものはない。

・長期経営ビジョン（未来 2031）において、2031 年度（新幹線札幌開業後）に経営自立を目指すこととされているが、一方で、2030 年度の札幌開業は困難な状況になっている。新幹線開業時期の延期による経営面（長期経営ビジョン）への影響についてどのように考えているのか。

当社が鉄道・運輸機構より受託して施工中の北海道新幹線札幌駅工事については、今のところ順調に進捗しており、在来線高架下店舗の早期復旧を目指す上でも着実に工事を進めていく考えでいる。

なお、長期ビジョンに掲げる「新幹線の札幌開業を機に経営自立を目指す」という方針を見直すことはないが、開業時期が遅れる場合には並行在来線の経営分離時期も先送りとなるため、在来線の車両配置計画や要員計画などについても見直しが必要となる。それらに与える影響が最小限となるよう、引き続き対応策を検討してまいりたい。

○白石委員からの質問に対する申請者の回答

・黄色線区について、貴社からは、前回運賃改定時（令和元年）の公聴会において、「関係者会議（国交省、北海道、市長会、町村会、ＪＲ貨物、ＪＲ北海道の６者により平成 30 年 12 月開催）で整理された方向性に従って協議を加速するよう努力していく」という説明だったが、その後の進捗状況について。特に平成 28 年 11 月 28 日のプレスリリース資料「当社単独では維持することが困難な線区について」によると貴社としては「持続可能な交通体系の実現に向けて、民間企業の事業として担えるレベルを超えた鉄道輸送サービスを維持するためのコストを、誰がどう負担すべきかについて地域・国等と相談する」という考えだと思うが、具体的な方向性は見えているのか。

黄色 8 線区においては、当社と地域の関係者が一体となって、線区ごとに事業計画（アクションプラン）を策定し、2019 年度から 5 年間、利用促進やコスト削減などの取り組みを進め、この取り組みを通して当社と地域の関係者が一体となって取り組む気運を醸成することができたが、新型コロナの影響等により、計画どおり実施できない取り組みもあり、事業の抜本的な改善方策の検討にも至らなかった。

黄色 8 線区について、本年（令和 6 年）3 月に国土交通大臣より新たに受領した監督命令を踏まえ、この 3 年が課題解決の最後の機会との認識に立ち、線区ごとに事業の抜本的な改善方策を確実にとりまとめる。具体的には、持続的な鉄道網の確立に向け、二次交通も含めたあるべき交通体系について、国による支援制度を活用しつつ、徹底的にデータとファクトに基づく議論を重ねる。また、アクションプランの計画期間で目標を達成できなかった線区収支や輸送密度を基本指標として設定するほか、観光利用や都市間利用、生活利用といった各線区の特性に応じた目標を設定し、地域の関係の皆様と引き続き一体となって徹底した利用促進やコスト削減に取り組み、毎年度、取り組みの結果や目標の達成度合い等を検証し、必要な見直しを行いながら、黄色 8 線区全体の収支差損を徹底的に圧縮することを目指す。その上で、2026 年度末までに、線区ごとに事業

の抜本的な改善方策を確実にとりまとめる。また、維持するためのコストを誰がどう負担していくのかについては、引き続き関係の皆様と相談してまいりたい。

・ＪＲ北海道の経営をめぐっては、ＪＲ北海道単独では解決が難しい課題（貨物列車との共用問題の解決による北海道新幹線高速化走行、青函トンネルの維持管理に係る問題、ＪＲ貨物の線路使用料等）があり、現在は国からの各種支援も行われているが、これらの課題への対応について国等に対する要望はあるか。

北海道新幹線開業当初、共用走行区間を 140km/h で走行していたが、国による有識者会議の議論等を経て、昨年度はゴールデンウィークなど特定期間の 16 日間、時間帯区分により貨物列車とのすれ違いがないダイヤ設定とすることで青函トンネル内の 260km/h 走行を実現した。ただ一年の大半は新幹線の速達性が損なわれているため、この状況を一日も早く解消し、一年を通して 260km/h 走行が実現するよう、国を始めとする関係者と検討を進めてまいりたい。

青函トンネルは 1988 年の開業から 35 年以上が経過し、トンネル本体に加えて、排水ポンプや列車火災検知装置などの設備の劣化も進んでいる状況にあり、今後も費用の増加が見込まれることなどから、2019 年度から国の支援があり、2021 年度からは一部の更新費用を国が負担することとなった。残る検査・修繕に係る費用の負担などは、引き続き関係機関と協議を継続していく。なお、青函トンネルについては、国家的プロジェクトとして建設された著大な施設であることを踏まえ、関係者のご理解のもと、施設の維持管理等に係る問題の解消をすることなどにより、抜本的な収支改善を図りたい。

ＪＲ貨物の線路使用料は、国鉄改革時、ＪＲ貨物の経営を成り立たせるための収益調整の一つとして措置されたものと認識しているが、外注による「マクラギ交換」や「レールの整正」など対象が極めて限定的となっており、貨物列車も使用する「トンネル・橋りょう等の修繕費」、「除雪費」、線路のマクラギのＰＣ化などの「設備投資」や、「それらに関わる当社社員の人件費」などの経費は貨物会社の負担がなく、当社が全額を負担している状況である。なお、現在は国より貨物走行線区支援をもらっている状況である。

国鉄改革から 40 年弱が経過し、鉄道を取り巻く環境も大きく変わる中、本制度は見直しの時期を迎えていると考えている。なお、線路使用料はＪＲ 7 社間の協定であり、当社だけで変更できるものではないが、２年後の 2026 年度末に現在の協定の更新期限を迎えることになるので、今後関係者と線路使用料の見直しについて、協議を進めたい。

○一般公述人からの意見に対する申請者の回答

・小井土公述人からの意見に対する申請者の回答

窓口廃止の代替として設置されている「話せる券売機」の応対に時間がかかるなど問題があるが。

オペレーターを介してきっぷの購入ができる「話せる券売機」の導入を進めており、オペレーターの応答率は2024年7月現在で97.4%など、ほぼお待たせすることなく対応できている。引き続き、ご満足いただけるサービスを提供できるよう努めて参りたい。

全席指定となり、割引切符も廃止された室蘭方面の特急すずらん号に空席が目立つようになり、他の交通機関に利用者が転移しているのではないかと。早急な対応が必要ではないか。

本年（令和6年）3月のダイヤ改正により、室蘭方面からの普通列車が千歳駅まで直通することになり、苫小牧でのお乗り換えが不要になるなど、利便性が向上した。また、新たに新型ワンマン電車を投入し加減速性能が向上したことから、普通列車の所要時間が最大で17分、平均で9分短縮された。特急すずらん号の乗車率はやや減少したものの、室蘭地区各駅の鉄道ご利用人員については変化がない状況となっている。引き続き、お客様の利便性も考慮しつつ、鉄道の特性を活かした輸送サービスの提供に努めて参りたい。

・地脇公述人からの意見に対する申請者の回答

通学定期運賃の割引率を今後も維持すべきではないか。

通学定期旅客運賃については、学生のみなさまの就学上の負担を軽減する目的で、分割民営化後も非常に高い割引率を継続してきた。また、弊社は特に地方の線区においては、通学でご利用いただく高校生などがご利用の大半を占め、登下校の時間帯あるいは学校行事に合わせた列車ダイヤ、車両編成数を用意するなど、通学利用に資する運行体系を維持してきた。

そのような事情も踏まえ、通学定期乗車券をご利用の学生のみなさまにも一定のご負担をお願いしたい。

・ 武田公述人からの意見に対する申請者の回答

申請された普通旅客運賃の改定幅が距離によって異なり、恣意的ではないか。

普通旅客運賃の平均改定率が 6.8%である中、141～160 キロの区間では 10%を超える改定率となっている。現在は、ＪＲ他社とまたがった運賃を計算する場合などに生じる運賃矛盾を解消するため、上限として国に認可していただいた運賃よりもお安く低減して設定していたものである。今回の運賃改定では、これらを低減する必要がなくなり、改定率が大きくなったものである。

特急列車のご利用が多いことを念頭に、えきねっと割引などネット販売へのシフトを狙って、意図的に運賃を吊り上げたものではない。

道内の住民に対する配慮が足りない姿勢が目立つのではないか。

新幹線と在来線を乗り継ぐ場合に、在来線の特急料金が半額となる乗継割引制度については、本年３月に他のＪＲ各社と同時に廃止した。この割引を適用してご利用いただいていたお客様の数は年々減少していたことと、おトクなきつづの組み合わせでご利用いただくケースが浸透してきたことも踏まえ、廃止の判断をした。また特急列車の全車指定席化により、特急列車を利用される通学生の方の負担が増したとのご指摘もあったが、特急列車が利用できる特急定期券については、発売額を変更せずに、指定席をご利用いただける効力としており、ご負担の増加には至っていないものと考えている。

いずれにしても、北海道に根ざす企業グループとして、道内にお住いの方のご利用状況も総合的に勘案しながら、引き続き鉄道をご利用いただけるようサービスの改善に努めていく。

・ 小室公述人からの意見に対する申請者の回答

通学定期運賃の値上げが大きく、通学への影響が甚大であるのではないか。

通学定期旅客運賃の割引率については、1 箇月定期で札幌市交通局の地下鉄が 60%、札幌市内の路線バスが 50%であるのに対し、当社は高校生用で 75%と、非常に高い割引を行ってきたことも踏まえ、このたびの運賃改定で割引率も見直しをした。

通学生のいらっしゃるご家庭の家計に対する影響については公述人のご指摘のとおりであり、弊社としても検討に検討を重ねてきた。

その結果、通学定期運賃の割引率の見直し幅は最大 1 %に留めるなど、できる限りの配慮をしたことを、何卒ご理解賜りたい。

運賃改定を申請する一方で、北海道新幹線の高速化に向けた追加工事を行っているのは矛盾が生じていないか。

新幹線の高速化に関わる追加工事については、開業後に一層の競争力を確保し、新幹線をご利用いただけるようにするための必要な工事であると考えている。