

平成二十八年三月十五日提出
質問第一九一号

北陸新幹線敦賀以西ルート整備に関する質問主意書

提出者 田島一成

北陸新幹線敦賀以西ルート整備に関する質問主意書

与党において、昨年八月より北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会を設置し、敦賀以西ルートについて検討が進められ、平成二十八年三月十日に開催された同委員会にて、敦賀から米原に至る、いわゆる「米原ルート」、敦賀から小浜、京都を経由し大阪に至る、いわゆる「小浜・京都ルート」、敦賀から小浜、舞鶴、京都を経由し大阪に至る、いわゆる「舞鶴ルート」の三案により、国土交通省において詳細調査を実施する方針が確認された。

今後、国土交通省で、各ルート案の詳細調査を経て定量的に比較検討が行われるが、「米原ルート」は関西方面に加え、中京・首都圏に向かつての旅客流動もカバーできる唯一のルートであることから利用者便益に優れるルートであり、建設距離が最短であることと見込まれることから建設コストや整備期間の点等から勘案し経済合理性で優れているルートであると考ええる。

一方、この「米原ルート」については、敦賀から米原間は西日本旅客鉄道株式会社、米原から東海道新幹線区間については東海旅客鉄道株式会社がそれぞれ運営するため、現行の関西・北陸間を結ぶ在来線特急「サンダーバード」の収益が、新幹線開業によって、西日本旅客鉄道株式会社から東海旅客鉄道株式会社へ

移行することとなる。

また、「小浜・京都ルート」や「舞鶴ルート」においては、京都から大阪間を東海道新幹線と平行して整備新幹線を建設することにより、逆に東海旅客鉄道の収益が西日本旅客鉄道へ移行することとなる。

北陸新幹線を国民の効用を最大化するルートで早く大阪まで整備するためには、両社間の収益の調整手法を早急に検討する必要がある。

この調整に必要な手段として、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構へ運行主体が支払う新幹線鉄道施設の貸付料（以下、「貸付料」という。）が考えられる。

従って、次の事項について質問する。

一 貸付料の見直しについて

各整備新幹線に係る貸付料（東北新幹線盛岡・八戸、八戸・新青森間、北陸新幹線高崎・長野間、九州新幹線博多・新八代、新八代・鹿児島中央間）を国土交通大臣が認可した際の各区間の貸付料及び収支見込み並びに実績を示されたい。

二 貸付料に係る契約について

平成二十七年十二月二十二日付けで運輸審議会会長より国土交通大臣に提出された答申書（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）において根本敏則委員の反対意見の詳細（以下、「反対意見」という。）として「貸付料は大きな経済環境条件の変化があれば変更することができるとなっている。」と記載されているが、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構とJR各社の間で締結した新幹線貸付料に係る契約書上に、どのような場合に貸付料の見直しができるか示されているのか、該当条項の条文を示されたい。

三 根元受益の精査について

「整備新幹線の取扱いについて」（平成十六年十二月十六日付け政府・与党申合せ）にて「北海道新幹線（新青森↷新函館）、北陸新幹線（上越↷金沢）などが整備されることに伴い生じる根元受益に関するJRの負担額については、これらの区間の開業時に精査する。」とされているが、例示として挙げられている北海道新幹線（新青森↷新函館）、北陸新幹線（上越↷金沢）の根元受益とは、具体的にどの整備新幹線区間に係る根元受益を指すのか示されたい。

四 北海道新幹線の貸付料について

三に関連して、「反対意見」において「整備新幹線として開業している盛岡～八戸間の貸付料は、青森までの延伸、さらに今回の函館までの延伸という大きな経済環境条件の変化がありながら、一度も見直されてはいない。延伸がもたらす「根元効果」により、東日本旅客鉄道株式会社に数十億を超える受益が生じているのではないだろうか。貸付料の見直しが急務である。」とされている。三月二十六日に開業が予定されている北海道新幹線（新青森～新函館）の貸付料及び当該区間に係る根元受益の議論の経緯及び精査状況について、実施の有無を含めその状況を示されたい。

五 整備新幹線建設費への北海道新幹線貸付料充当について

平成二十七年十二月二十二日付けで運輸審議会会長より国土交通大臣に提出された答申書（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）の理由2（1）において北海道新幹線の新青森駅～新函館北斗駅の区間に係る貸付料が九億円とされているが、平成二十四年度に北海道、北陸、九州の各整備新幹線を着工した際、着工五条件の一つ「安定的な財源の確保」を満たすため充当した当該区間の貸付料の額を示されたい。

六 貸付料の算定について

「小浜・京都ルート」及び「舞鶴ルート」では京都・大阪間を東海道新幹線とは別線で整備することとなる。このため整備新幹線の営業に伴い、東海旅客鉄道株式会社が運行する東海道新幹線からの旅客転移が見込まれるが、その際の東海旅客鉄道株式会社の逸失利益の取扱いについて、北陸新幹線を早く大阪まで整備するため、早急に検討を実施する必要があるが、その検討状況について示されたい。

右質問する。