

平成二十八年三月二十九日受領
答弁第一九一號

内閣衆質一九〇第一九一號

平成二十八年三月二十九日

内閣総理大臣 安倍 晋 三

衆議院議長 大島 理 森 殿

衆議院議員田島一成君提出北陸新幹線敦賀以西ルート整備に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員田島一成君提出北陸新幹線敦賀以西ルート整備に関する質問に対する答弁書

一について

御指摘の「収支見込み並びに実績」の意味するところが必ずしも明らかではないが、お尋ねは、整備新幹線の各区間に係る鉄道施設の毎事業年度の貸付料の額のうち、その後の整備新幹線の建設に関する工事に要する費用に充てられることとなる額についてであると思われるところ、当該額である独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令（平成十五年政令第二百九十三号。以下「機構法施行令」という。）第六条第一項第一号に掲げる額は、それぞれ、東北新幹線（盛岡・八戸間）については七十九億三千万円、東北新幹線（八戸・新青森間）については七十億円、北陸新幹線（高崎・長野間）については百七十五億円、九州新幹線（博多・新八代間）については八十一億六千万円、九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）については二十億四千万円である。

二について

お尋ねについては、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）によれば、機構と北海道旅客鉄道株式会社（以下「JR北海道」という。）との間で締結している北海道新幹線

(新青森・新函館北斗間)の鉄道施設の貸付け及び貸付け後の鉄道施設の管理等に関する協定書第十三条第三項、機構と東日本旅客鉄道株式会社(以下「JR東日本」という。)との間で締結している東北新幹線(八戸・新青森間)の鉄道施設の貸付け及び貸付け後の鉄道施設の管理等に関する協定に関する実施細則第八条、機構とJR東日本との間で締結している東北新幹線(盛岡・八戸間)の鉄道施設の貸付け及び貸付け後の鉄道施設の管理等に関する協定に関する実施細則第八条、機構とJR東日本との間で締結している北陸新幹線(長野・上越妙高間)の鉄道施設の貸付け及び貸付け後の鉄道施設の管理等に関する協定に関する実施細則第八条、機構と西日本旅客鉄道株式会社との間で締結している北陸新幹線(上越妙高・金沢間)の鉄道施設の貸付け及び貸付け後の鉄道施設の管理等に関する協定に関する実施細則第八条、機構と九州旅客鉄道株式会社(以下「JR九州」という。)との間で締結している九州新幹線(博多・新八代間)の鉄道施設の貸付け及び貸付け後の鉄道施設の管理等に関する協定書第十三条第三項及び機構とJR九州との間で締結している九州新幹線(新八代・鹿児島中央間)の鉄道施設の貸付け及び貸付け後の鉄道施設の管理等に関する協定書第十三条第三項のいずれにおいても、「定額の貸付料について、貸付料決定の際には想定し得なかった経済・社会状況の著しい変化により大幅な受益の変動が生じた場合は、定額

の貸付料の変更について協議するものとする」としているとのことである。

三について

御指摘の「根元受益」とは、全国新幹線鉄道整備法（昭和四十五年法律第七十一号）第六条第一項に規定する営業主体が新たな区間の営業を開始することにより、当該区間に接続する区間を営業する他の営業主体に生じる受益を意味するものであるが、この根元受益のうち、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）に係るものは東北新幹線（八戸・新青森間）等の営業主体であるJR東日本に、北陸新幹線（上越妙高・金沢間）に係るものは北陸新幹線（長野・上越妙高間）等の営業主体であるJR東日本に、それぞれ生じる受益を指しているものである。

四について

北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）に係る鉄道施設の毎事業年度の貸付料については、機構が、当該区間の営業を開始することによりJR北海道に生じる受益の程度を勘案し、JR北海道と協議した結果、機構法施行令第六条第一項第一号に掲げる額は一億千四百万円とされたところである。また、御指摘の「当該区間に係る根元受益」とは、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の営業を開始することによ

り、東北新幹線（八戸・新青森間）等の営業主体であるJR東日本に生じる受益を意味するものと思われるが、これについては、機構が、当該受益の程度を勘案し、JR東日本と協議した結果、毎事業年度においてJR東日本から支払を受ける額は二十二億円とされたところである。

五について

御指摘の「『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」をお示しすることは、今後の貸付料に係る協議に支障を来すおそれがあることから、差し控えたい。

六について

お尋ねの趣旨が必ずしも明らかではないが、御指摘の「東海旅客鉄道株式会社の逸失利益の取扱い」については検討していない。