

活用されていない青函トンネル

青函トンネルと英仏海峡トンネルはほぼ同額の建設投資額

→運行本数は3分の1、旅客数は10分の1

	青函トンネル	英仏海峡トンネル
旅客列車運行本数	26本（乗車率30%）	40～60本（乗車率90%超）
貨物列車運行本数	40～50本	160～220本
合計	66～76本	200～280本

北海道新幹線は毎年**120億円超の赤字**

東京・函館間は航空機のシェアが7割超

函館空港ではR7.6にANA増便
R8.4にLCC新規就航

	東京～仙台	東京～盛岡	東京～青森	東京～函館
JR料金	11,430円	15,250円	17,910円	24,330円
JRシェア	100%	100%	72%	29%

新幹線と航空機の選択には、**料金**が大きく影響

新幹線を活かす

新幹線は距離が長いほど価格競争力が落ち、航空機より不利

道が株主となることで、**道民目線の利用促進策**を推進

LCC新幹線

- ダイヤに余裕のある日中に、大宮～新函館北斗間**10,000円**程度のLCC新幹線を運行

フランスの事例

- フランス国鉄は、Ouigoという格安新幹線を2013年から運行、TGVの4割程度の価格で新たな需要を創出



航空機とのコードシェア便

- 東京・函館間の航空便の一部を新幹線により運行
- 列車の座席の一部を航空会社に割り当て

ドイツの事例

- ルフトハンザ航空は、国内線をドイツ鉄道の高速列車ICEにより運行
- 燃料使用量やCO₂排出量の削減にも貢献

2038年（札幌延伸）までに、新幹線の価格競争力を高める