

北陸新幹線（金沢・敦賀間）の開業に伴う特別急行料金の
上限設定認可申請に関する審議（6回目）

1. 日 時

令和5年11月21日（火） 14：30～16：00

2. 場 所

西日本旅客鉄道株式会社 本社会議室

3. 出席者

<委 員>

堀川義弘（会長）、和田貴志（会長代理）

山田攝子、二村真理子、三浦大介、大石美奈子

<西日本旅客鉄道株式会社>

長谷川代表取締役社長 ほか

<国土交通省>

事案処理職員：運輸審議会審理室 渋谷、宮田、堤

4. 議事概要

- 西日本旅客鉄道株式会社（以下「JR西日本」という。）から、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の開業（以下「敦賀開業」という。）の概要、開業効果を高めるための各種施策及び料金設定の考え方等について説明した。
- 運輸審議会委員からは、①北陸新幹線（長野・金沢間）の開業（以下「金沢開業」という。）の振り返り、②敦賀開業による首都圏方面及び関西圏・中京圏方面という異なる方向の大都市圏間との流動への影響とそれに対する事業戦略、③敦賀開業に関するインパクトについての認識、④敦賀駅等における新幹線と在来線特急との乗換への対応、⑤輸送障害等における乗換への対応、⑥敦賀開業に伴う料金面での対応、について質問した。
- これに対し、JR西日本からは、
 - ① 冬期の安定輸送という強みも発揮したこともあり、北陸圏と首都圏間のコロナ禍前の鉄道利用は金沢開業前の2.2倍に、北陸圏と関西圏・中京圏間も1割増加していた。このような各圏域との流動は、コロナ禍を除いて、総じて金沢開業に伴う料金認可申請時の想定を上回るものとなっており、各方面との間で効果を発揮しているものと認識している。これらは地域の関係者やJRグループ等と連携した観光誘客、利用しやすい特別企画乗車券や旅行商品の造成等、様々な取組により獲得できたものと考えている。一方、コロナ禍で大きく減少した輸送実績は

2023 年度前期でもコロナ禍以前には戻っていない。引き続き回復基調にはあるものの、コロナによる行動変容や価値観の多様化等により、基礎的な利用のコロナ前水準への回復は困難と想定しており、利用の拡大にはより一層の努力が必要と認識している。

新幹線には、地域間流動の拡大や経済活動の活性化などの大きな整備効果があり、その効果増大は当社グループの企業価値向上につながるものと捉えている。コロナ禍を契機とした地方分散への関心の高まりも活かしつつ、当社の有する鉄道ネットワークを最大限に活用し、関西圏のみならず、西日本エリア全域に整備効果を大きく広げていきたいと考えている。

また、これまでの取組としては、関西圏と北陸圏の両圏域の魅力の発信を通じた相互交流の促進及び地域活性化を目的に、「関西・北陸交流会」を金沢開業後の2013年8月からこれまでに計10回開催していることが挙げられる。この交流会は、会を重ねる中で、関係自治体や、交通・旅行・観光関係者に加え、関西圏・北陸圏の両経済団体の関係者も新たに参加し、多様なトピックについて取り上げてきている。加えて、地域の関係者やJRグループと一体となった大規模観光キャンペーンの展開、北陸圏の回遊にあたって利便性の高いWeb商品や、旅行商品の設定のほか、インバウンド旅客の積極的な誘致のための新たな特別企画乗車券の設定なども行っている。

- ② 北陸圏と首都圏方面については、敦賀開業に伴い時間短縮効果や価格面の競争力が向上することから、航空機からの転移や、現在、東海道新幹線経由で利用している旅客の転移が生じると見込んでいることに加えて、新幹線が開業することによる経済の活性化等に伴う開業効果としての需要誘発効果も生じるものと想定している。

しかし、福井エリアは、金沢エリアと比べると、首都圏からの距離、費用のいずれも大きなものであるという面もあるため、敦賀開業による効果を最大化すべく、地域の関係者との連携や、魅力的な特別企画乗車券や旅行商品の設定等により、効果的な利用促進を図ってまいりたい。

一方、北陸圏では、金沢開業以降首都圏を志向する傾向もみられるところでもあり、北陸圏と関西圏・中京圏との結びつきが薄れる可能性は一つの懸念である。また、関西圏・中京圏方面については、今回の延伸で、運行体系の変化による乗換回数の増加と価格の上昇が課題になりうると認識している。スムーズな乗換えを実現するため、ソフト・ハード両面でできる限りの工夫をするとともに、利用しやすい特別企画乗車券や旅行商品の設定により、現在の利用状況を維持・拡大すべく努力してまいりたい。当社としては、北陸新幹線の真の効果が発揮されるのは、大阪まで全線がつながってこそと考えており、可能な限り早く着工され、1日も早く全線開業することを望んでいる。

地域の関係者と連携し、地域の魅力をより一層磨き上げるとともにその魅力を発信することで、敦賀開業の効果を最大限に引き出してまいりたい。

- ③ 敦賀開業により、最速の所要時間で、東京・福井間が2時間51分、関西圏も大阪・金沢間が2時間9分、大阪・富山間が2時間35分と、各方面と北陸の所要時間が短縮されるとともに、北陸圏内の主要都市間の移動もスピーディで便利になるなど、これまで以上に広域移動の利便性が向上することになる。これらの利便性向上について、JRグループで連携し、各地域でしっかりとアピールするとともに、地域の関係者と一体となって、乗客を万全の体制で迎える準備も進めている。

当社では、これまでも自治体や観光事業者等と連携し、地域観光の魅力向上、アクセス整備に取り組んでおり、

- ・ 駅・車内の広告媒体による情報発信力や、旅行会社と連携した商品造成力、グループ会社を含めた広範なネットワークの強みを活かした誘客推進により、地域課題を地域の関係者ととも解決し、交流人口の拡大を通じた地域の活性化
- ・ 旅の魅力の宝庫ともいえる北陸圏においては、「食」「温泉」「伝統工芸」「景観」といった魅力を観光周遊バスや観光列車でつなぎ、着地フリーパスを設定する等、駅を起点とした広域周遊ルートの開発・訴求による、金沢開業効果の広域化、定着化

を図ってきたところであり、敦賀開業にあたっては、その開業効果を最大限に引き出すため、魅力ある素材やスポットをつないで、新幹線を利用した新たな周遊ルートを提案してまいりたい。

その際、コロナによって社会の価値観や行動様式が大きく変化したことも踏まえ、今まで以上に変化を適切に捉え、ニーズに合った商品・サービスを提供していくことが必要と認識している。特にデジタル技術の積極的な活用を図っていきたいと考えており、ネット予約の充実のほか、周遊バスや入場券・クーポンなどの電子チケットを手元のスマートフォンで購入・利用可能となる観光ナビ「tabiwa by WESTER」（昨年11月に北陸エリアで導入）のコンテンツ充実なども図ることとしている。

金沢開業以前に石川県に集中すると想定された観光需要が北陸三県に波及したように、こうした前述の新たなツールを通じ、旅の提案を展開し、再訪意欲の喚起につなげてまいりたい。

- ④ 新たな乗換えの発生に関し、特に敦賀駅での円滑な乗換えは重要な課題であると考えている。このため、

- ・ 在来線特急列車と新幹線と垂直に乗換ができる設計となるよう調整
- ・ 乗換改札で滞留が発生しないように通路数(乗換改札としては国内最大19通路)を設定
- ・ 大型のエレベーターを導入し、利用可能人数を拡大
- ・ 乗客への案内については、視認性が高いフルカラーLED発車表示機を整備
- ・ 紙の乗車券類を引き換えることなくスマートフォンやICカードで乗車可能

となる「チケットレス乗車」の仕組みを構築。その一環として、ICカードチャージ機の増設等を実施の整備を進めている。

また、すべての乗客が希望に沿った列車を利用可能となるよう、例えば車椅子を利用する乗客がエレベーターを利用する際の周囲の乗客への優先利用の協力依頼の声掛けのような、希望に応じた円滑な乗降の介助や、声かけ・見守りの実施など、係員が連携してサポートなどの合理的な配慮を実施する。加えて、必要に応じ、乗換客の誘導や安全確保のため係員を増配置するとともに、乗換改札の整備に関連した案内面の取組としては、外国語自動放送装置の導入、タブレットによる多言語・筆談対応を行うこととしている。

ダイヤ面においても、在来線特急との接続を目的とした「つるぎ」を設定し、関西圏と北陸との結びつきを維持するための取組を実施する。

- ⑤ 輸送障害時の対応に関する主な懸念事項としては、列車遅れ発生時の在来線から新幹線への接続がある。「サンダーバード」「しらさぎ」と接続する「つるぎ」については、遅れの状況に合わせ、接続待ちや臨時列車の設定等を柔軟に行うことにより、可能な限り予定通りの乗換えが可能となるような運用を検討している。

その際には可能な限り接続列車の愛称・号数等を本来接続予定であった列車と合わせ、乗客の手元のきっぷに記載された通りの列車・座席を利用可能とすることとしたい。

また、「サンダーバード」「しらさぎ」との接続の使命は、当社管内のみを運転する「つるぎ」が専ら担うことで、関西圏・中京圏側のダイヤ乱れの影響が首都圏側（JR東日本側に直通運転する「かがやき」「はくたか」）へ波及することを可能な限り抑制する。

これらの措置により、対関西圏・中京圏と対首都圏のそれぞれの乗客に対して安定した輸送を提供するとともに、開業後も、利用状況を踏まえて、ダイヤ設定や運行管理手法をブラッシュアップしてまいりたい。

- ⑥ 認可申請中の料金に関し、関西圏・中京圏方面との区間においては、新たに在来線特急と新幹線の乗換が生じることにより、従来よりも高額となるケースがあると認識している。この点は、料金認可後に、今回新たに乗換が必要となる区間に、在来線特急料金と新幹線特急料金を一体とした割引の特急料金を通常の料金として設定する予定であり、これにより、従前の乗継割引を適用した場合と概ね同等の料金水準となる。

また、所定の運賃料金の設定とは別に、ニーズに合わせた割引商品の設定等、各種の営業施策を検討し、利便性の向上も含め、トータルで利用促進を図ってまいりたい。

なお、特別企画乗車券については需要喚起やニーズに応じて設定するものであって、通年設定となるいわば定番商品だけでなく、期間や条件を限定して重点的な利用促進を図る商品等、様々な性質のものがある。敦賀開業にあたっては、運

行体系の変化等による利用状況の推移については特に注視しつつ、マーケットに合わせ、適時適切な商品設定をしてまいりたい。

具体的な例として、関西圏・北陸圏では、現在発売している早特タイプの特別企画乗車券については、延伸後も引き続き利用しやすい価格で提供できるように検討を進めているほか、中京圏、首都圏の各方面についても、それぞれのマーケットに合わせ、北陸圏との間の利用促進につながる施策・商品を検討しているところである。

等の回答があった。

- これに対し、運輸審議会委員からは、
 - ⑦ 金沢開業からこれまでに様々なことに取り組んできているとの説明であったが、その中で、御社として、特に効果が大きかったと考えているものは何か。
 - ⑧ インバウンド旅客の積極的な誘致に取り組んでいるとの説明であったが、海外へのプロモーションにおいて特に力を入れている国はあるか。
 - ⑨ 「関西・北陸交流会」の成果としてはどのようなものがあるか。
 - ⑩ 観光周遊バスの運営はどのような形で実施しているのか。また観光列車についてはどのように考えているか。
 - ⑪ 北陸圏内の主要都市間の移動が円滑化するとの説明に関し、需要の取込みは可能であると考えているか。
 - ⑫ 敦賀駅での乗換に関し、以下の点についてどのように考えているか。
 - ・ 今回は、新線の開業に伴って乗換が解消されるわけではなく、関西圏・中京圏との間については新たに乗換が生じる事例となる点
 - ・ その点に関連し、利便性が低下する一方で料金が上昇する区間がある点
 - ・ 移動制約者への列車側での配慮
 - ・ 新幹線開業によるプラス要素の周知
 - ⑬ 敦賀駅での乗換はスムーズなものにする必要がある一方、地元からすれば素通りせず下車して欲しいという思いもあると思うが、その点について自治体との調整はどうか。

等について質問・意見があった。

- これに対し、JR西日本からは、
 - ⑦ ビジネス需要・観光需要ともに堅調ではあるが、特に観光需要が順調である。地域の関係者と一体となって、魅力向上のために取り組んできた成果が上がっているものと考えている。北陸新幹線は東海道新幹線よりも観光色が強い面もあり、引き続き、地域の関係者やJRグループ内の連携のうえで、地域の魅力向上やプロモーションに取り組んでまいりたい。
 - ⑧ これまでは東アジアや東南アジアの国や地域が主たる対象であったが、今後は、オーストラリア、ヨーロッパやアメリカなどからの誘客にも期待している。

「Hokuriku Arch Pass」などの積極的な展開を進めてまいりたい。

- ⑨ 関西圏と北陸圏の経済的な結びつきは元からの強みであるが、関係者間の機運醸成に寄与していると考えている。また、最近では北陸圏に住む高校生が自分の住む地域の魅力を調べ、それを修学旅行先として売り込むという動きも出てきており、若い世代にとって自らが住む地域の魅力を再発見する契機となっている。
- ⑩ 運行自体は地元のバス会社が行うものであるが、プロモーションは当社と一体となって実施している。その一環で、現在、恐竜や一乗谷といった福井の魅力を拡張現実（AR）や仮想現実（VR）をバスの車窓に映し出すXRバスの導入に向けた準備を進めている。また、福井県には海と山それぞれに魅力的な観光地があることから、周遊旅行に親和性があると考えており、敦賀を拠点として若狭方面への観光列車「はなあかり」も運行することとしているなど、二次交通と新幹線とをうまく組み合わせてまいりたい。
- ⑪ 在来線と比較して速達性及び輸送の安定性が向上することから、需要の増加につなげてまいりたい。
- ⑫については、
- ・ 当社としては大阪までの早期全線開業を希望するものであるが、いずれにせよ、ハード面の工夫に加え、ダイヤ、案内、料金といったソフト面での工夫を実施してまいりたい。
 - ・ 在来線特急料金と新幹線特急料金を一体とした割引の特急料金を通常の料金として設定するほか、特別企画乗車券等の設定といった施策を講じる。区間ごとに時間短縮効果にも差があるとともに、駅間の距離との関係で上昇額が大きくなる区間もあるので、区間ごとに状況を丁寧にみてまいりたい。
 - ・ 車椅子を利用する乗客向けの座席については一般乗客向けの販売とは別に確保しており、新幹線についてはインターネットでの申込にも対応している。
 - ・ 悪天候時等における輸送の安定性、揺れの少なさや静寂性といった車内の快適性は在来線に比較して向上すると考えており、これらの点についても周知を図ってまいりたい。
- ⑬ 敦賀市は今回の敦賀開業を契機として、積極的なプロモーションを図っており、試運転列車の市内への初入線にも大きな関心を持って迎えて頂いた。当社としても敦賀市とは様々なやりとりを行っているところ。

また、敦賀市内だけでなく、敦賀駅を拠点とした若狭方面への広域周遊のための二次交通の整備、観光資源の磨上げ、プロモーションなどを通じて、地域全体として魅力向上を図ってまいりたい。

等の回答があった。

(注) 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第7条の2の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。