

(案)

J R 西日本分

国 運 審 第 号  
令和5年 月 日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 殿

運輸審議会会長 堀川 義弘

答 申 書

西日本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の認可申請について

令5第3001号

令和5年9月25日付け国鉄事第416号をもって諮問された上記の  
事案については、審議した結果、次のとおり答申する。

## 主 文

西日本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については、別紙に掲げる額を上限として認可することが適当である。

## 理 由

1. 北陸新幹線の金沢・敦賀間は、令和6年3月16日に運営が開始される見込みとなったので、申請者は、当該区間に係る新幹線鉄道の特別急行料金（以下「新幹線特急料金」という。）の上限を設定しようとして、本申請を行ったものである。

その際、申請者と直通運転を行うこととなる東日本旅客鉄道株式会社（以下「J R 東日本」という。）が運営する北陸新幹線を跨って利用する場合の新幹線特急料金については、申請者とJ R 東日本の両社へと配分されることとなっており、J R 東日本も、新たに開業する小松・敦賀間の各駅と東京・飯山間の各駅間に係る新幹線特急料金の上限を設定しようとして同一内容の申請を行っている。

2. 国土交通大臣は、鉄道事業者からの新幹線特急料金の上限の設定の認可にあたっては、鉄道事業法第16条第2項に基づき、当該料金の上限による総収入が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであることを確認のうえ、鉄道事業法第16条第1項の認可をするものとされている。

3. 当審議会は、本件の審議にあたり、当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討を行ったほか、申請内容に関し、金沢・敦賀間の開業に伴う北陸地方と関西圏・中京圏及び首都圏との間の流動への影響の想定とそれに対する対応方針及び敦賀駅等において北陸新幹線と在来線特急との乗換えが生じることへの対応方針等について申請者から意見聴取を行うとともに、当該乗換えに係る施

設の整備状況等に関し、現地視察を行った。併せて、安全で安定した輸送の確保や、敦賀駅等における乗換えが生じることに関して、運営開始後に継続して利用者利便の確保に取り組む方針等についても確認した。

その結果は次のとおりである。なお、本件については公聴会の開催の申出がなかったことから、公聴会は開催していない。

平年度（原価計算期間）である令和6年度から令和8年度までの3年間の3年間の総収入の合計は108,862百万円、適正な総括原価（能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの）は、合計110,376百万円と推定されるので、差し引き1,515百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

4. これらを踏まえ、原価を推定した結果、本件申請に係る料金の上限による総収入が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるので、本件申請は上記2. の認可基準に適合するものと認められる。

加えて、1. 記載の国土交通大臣から本件と同時に諮問されたJ R 東日本の事案（令5第3002号）についても認可基準に適合することを確認した。

以上に鑑みれば、鉄道事業法第16条第1項に基づき、国土交通大臣が本件申請を認可することは適当であると認める。

## 要望事項

1. 国土交通大臣は、北陸新幹線の金沢・敦賀間の開業に伴い、同新幹線が首都圏、北陸地方、関西圏・中京圏などの間の需要に対応すること及び列車の運行体系が変化することに鑑み、同新幹線を共同して運営する西日本旅客鉄道株式会社及び東日本旅客鉄道株式会社に対し、必要に応じて次の助言・指導を行っていただきたい。
  - (1) 引き続き、輸送の安全性・安定性を確保するとともに、特に冬期の対策や緊急時の対応について、両社がより一層緊密に連携すること。
  - (2) 異なる方面の利用者それぞれの利便性に最大限配慮したダイヤ編成とすること。
  
2. 国土交通大臣は、金沢・敦賀間を営業エリアとする西日本旅客鉄道株式会社に対し、必要に応じて次の助言・指導を行っていただきたい。
  - (1) 大きく運行体系が変わる関西圏・中京圏に係る情報提供や特別企画乗車券の設定等により、利用者利便の向上に努めること。
  - (2) 運営開始後の状況を踏まえ、敦賀駅等における新幹線と在来線により円滑な乗換えの実現に努めること。

(案)

J R 東日本分

国 運 審 第 号  
令和 5 年 月 日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 殿

運輸審議会会長 堀川 義弘

答 申 書

東日本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の認可申請について

令 5 第 3 0 0 2 号

令和 5 年 9 月 2 5 日付け国鉄事第 4 1 6 号をもって諮問された上記の  
事案については、審議した結果、次のとおり答申する。

## 主 文

東日本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については、別紙に掲げる額を上限として認可することが適当である。

## 理 由

1. 北陸新幹線の金沢・敦賀間は、同区間の営業主体である西日本旅客鉄道株式会社（以下「JR西日本」という。）により、令和6年3月16日に運営が開始される見込みとなった。これに合わせて同区間と直通運転を行うこととなる申請者についても、金沢・敦賀間のうち、新たに開業する小松・敦賀間各駅と申請者の運営する北陸新幹線の東京・飯山間各駅の区間（以下「2社跨り区間」という。）を利用する場合の新幹線鉄道の特別急行料金（以下「新幹線特急料金」という。）の上限を設定しようとして、本申請を行ったものである。

なお、2社跨り区間について利用者から収受した新幹線特急料金については、申請者とJR西日本の両社へと配分される方式となっており、JR西日本も、2社跨り区間に係る新幹線特急料金の上限を設定しようとして本申請と同一内容を含む申請を行っている。

2. 国土交通大臣は、鉄道事業者からの新幹線特急料金の上限の設定の認可にあたっては、鉄道事業法第16条第2項に基づき、当該料金の上限による総収入が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの（以下「総括原価」という。）を超えないものであることを確認のうえ、鉄道事業法第16条第1項の認可をするものとされている。

その際、申請者には金沢・敦賀間に係る新たな原価及び収入は発生しないことから、本件について所管局では、北陸新幹線の長野・金沢間の開業（以下「金沢開業」という。）にあたっての新幹線特急料金の設定認可申請の際の申請者に係る総収入算出の基礎となった料金収

入の考え方のうち、2社跨り区間に係る両社への料金収入の配分方法に関し、申請者が増収とならないことを確認することで、本件に関し、申請者における総収入が総括原価を超えないものと判断するとしている。

配分額の確認にあたって具体的には、2社跨り区間の新幹線特急料金については、金沢開業時と同様に、J R 西日本と申請者との間の協定に基づいて両社に配分される所、申請者への配分額について、2社跨り区間に係る各駅間の区間ごとに、申請者の既開業区間の上限料金又は配分額を超えていないことを確認するとしている。

3. 当審議会は、本件の審議にあたり、当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討を行った。その結果は次のとおりである。なお、本件については公聴会の開催の申出がなかったことから、公聴会は開催していない。

金沢・敦賀間に関し新たに発生する原価及び収入がいずれも J R 西日本におけるものであることを踏まえれば、2. 記載の所管局における審査方針には一定の合理性が認められる。併せて、当審議会としても、申請者への配分額について、既開業区間の上限料金又は配分額を超えていないことについて確認を行ったところである。

4. 以上を踏まえれば、本件は上記の認可基準に適合するものと認められる。

また、1. 記載の国土交通大臣から本件と同時に諮問された J R 西日本の事案（令5第3001号）についても認可基準に適合することを確認した。

以上に鑑みれば、鉄道事業法第16条第1項に基づき、大臣が本件を認可することは適当であると認める。

## 要望事項

1. 国土交通大臣は、北陸新幹線の金沢・敦賀間の開業に伴い、同新幹線が首都圏、北陸地方、関西圏・中京圏などの間の需要に対応すること及び列車の運行体系が変化することに鑑み、同新幹線を共同して運営する東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社に対し、必要に応じて次の助言・指導を行っていただきたい。
  - (1) 引き続き、輸送の安全性・安定性を確保するとともに、特に冬期の対策や緊急時の対応について、両社がより一層緊密に連携すること。
  - (2) 異なる方面の利用者それぞれの利便性に最大限配慮したダイヤ編成とすること。