

# 公述申込書

平成 26 年 10 月 21 日

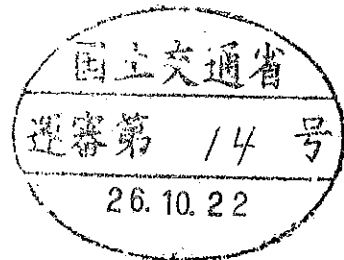
【事案番号】 平 26 第 3001 号  
【事案の種類】 鉄道の特別急行料金の上限設定の認可  
【事案の申請者】 東日本旅客鉄道株式会社

【事案番号】 平 26 第 3002 号  
【事案の種類】 鉄道の特別急行料金の上限設定の認可  
【事案の申請者】 西日本旅客鉄道株式会社

## 【公述希望人】

- ・氏名： 岩本 光浩 (いわもと みつひろ)
- ・住所： [REDACTED]
- ・職業： 会社員
- ・年齢： 48 歳
- ・電話番号： [REDACTED]

【事案に対する賛否】 反対



# 公述書(1/2)

平成 26 年 10 月 21 日

【公述希望人氏名】 岩本 光浩 (いわもと みつひろ)

【事案に対する賛否】 反対

【公述詳細】

北陸新幹線金沢開業により北陸と首都圏、及びこれまで比較的關係が希薄であった北陸と信越地域との交流が増加し、地域活性化効果も期待されています。開業迄数ヶ月となり沿線地域の期待も日増しに大きくなっていると感じます。このような中で東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社（以下ではそれぞれ JR 東日本、JR 西日本と略称で記述します）による特別急行料金の上限設定の認可申請に対し、若干でも沿線地域が期待する活性化効果を削ぐものではないかと思ひ反対意見を述べさせていただきます。

整備新幹線は国及び地方の費用負担により建設された公共交通機関と認識しています。その為、同じ移動手段である新幹線サービスのコストパフォーマンス（距離対料金、所要時間対料金など）において、既に新幹線が開業している地域との地域間格差が出るのは望ましくなく、出来るだけ同レベルのサービスが実現されるように努力するべきではないかと考えます。新幹線鉄道の場合、高速性（所要時間）や移動距離に対するコストパフォーマンスが重要なサービスの一つであると考えますが、今回上限額が申請された北陸新幹線の場合、特に JR 東日本/JR 西日本の営業区間を跨ぐ利用に対して料金の割増が有る為にさらにコストパフォーマンス悪くなり、サービスレベルの地域間格差につながると思います。以下にそのコストパフォーマンスの地域間格差について北陸新幹線と既開業の東海道新幹線や東北新幹線との比較の一例を述べます。

## 1. 距離対料金

北陸新幹線の東京ー金沢間の料金設定は JR 東日本/JR 西日本の申請によると 6,260 円となっています。他方、営業キロ（約 450km）がほぼ同等である東海道新幹線の東京ー米原間は 4,540 円。東北新幹線の東京ー一ノ関間は 4,960 円です。東京ー金沢間の料金設定は営業キロベースで他地域と比較すると 25%以上も高い設定になっています。

## 2. 所要時間対料金

整備新幹線として整備された北陸新幹線は、既開業の東海道山陽や東北新幹線に比して最高運転速度が遅く、所要時間で見た場合のコストパフォーマンスにも劣ります。東京ー金沢間は最速 2 時間 28 分とされていますが、実距離及び営業キロとも長い東海道新幹線の東京ー京都間（実距離、営業キロはそれぞれ約 476km、約 514km）の場合は速達列車の所要時間が 2 時間 18 分程度で料金は 4,870 円、のぞみ指定席を利用しても 5,700 円

## 公述書(2/2)

平成 26 年 10 月 21 日

【公述希望人氏名】 岩本 光浩 (いわもと みつひろ)

(通常期) です。また東北新幹線では東京ー盛岡間 (実距離は約 497km、営業キロは約 535km) の速達列車の所要時間が 2 時間 16 分程度で料金は指定席、はやぶさの追加料金込みでも 6,320 円 (通常期) となっており、速達列車で比較すれば他地域はより速く・より安く行けるという状況です。

以上のように北陸新幹線の料金設定は距離や所要時間に対するコストパフォーマンスで見ればかなり割高と考えられます。

一方で営業会社である JR 東日本/JR 西日本の事業採算を離れて料金設定をする事に無理があるのも理解できます。東京ー金沢間の料金が比較的割高になったのも、営業が 2 社に跨り共同運行による若干の追加費用が必要になった為と説明されています。(10 月の JR 東日本社長会見記事から。北日本新聞 10 月 8 日朝刊 一面) ただ沿線地域が一体となって整備推進してきた北陸新幹線が、営業会社 2 社による共同運行という理由で両社間を跨ぐ利用が割高になるというのは非常に残念な事だと思います。

ところでこの JR 東日本/JR 西日本の事業採算を考えた場合の重要な要素に JR 東日本/JR 西日本が国に支払う整備新幹線鉄道の使用料が有ります。この整備新幹線施設の使用料は、建設費用に比例したのではなく営業会社の受益 (収支改善効果) の範囲内という説明がなされています。そうであるならば、JR 東日本/JR 西日本は共同運営による追加費用が受益を減じる経費として計上し施設使用料査定に反映出来たのではないかと思います。そうすれば 2 社に跨る区間利用での料金の割増も必要なく、コストパフォーマンスの地域間格差の拡大に繋がるような料金設定も必要なかったのではないかと思います。

最後に簡潔にまとめますと以下の理由により当該事案に反対します。

- ・北陸新幹線の料金は相対的に見て新幹線鉄道として重要なサービスの一つである距離や所要時間面で見るとコストパフォーマンスに劣っており、相応しい料金設定とは思わない。
- ・JR2 社共同運行に伴う追加費用は、料金に上乗せするのではなく経費増として両社が支払う新幹線鉄道使用料査定で相殺する事が可能だったのではないかと、そうすればコストパフォーマンスの低下を防げる可能性があったのではないかとと思われる。