

# 事案一覧表

鉄道局鉄道事業課  
旅客輸送業務監理室  
平成26年11月20日

申請種別	申請年月日 受付年月日	申請者名	申請内容
鉄道の特別急行料金の上限設定の認可	平成26年10月3日 平成26年10月3日	東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社	北陸新幹線（長野・金沢間）の開業に伴う特別急行料金の上限設定
備考			平成27年3月14日開業予定

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よる  
北陸新幹線の特別急行料金の上限設定認可申請について

標記について、ご質問頂きました事項について以下のとおり回答いたします。

〔質問①〕

2社跨る部分の料金は、JR西日本管内での調整なのか（JR東日本管内の部分は調整に使わないのか）。今後JR西日本管内で延伸される部分はどうか扱われるのか。

〔回答①〕

2社にまたがって乗車する利用者については、前回資料（P6）により考え方をお示ししていますが、上越妙高駅を境にJR西日本のエリアについてもJR東日本のエリアについても加算されることとなります。

○JR東日本エリア内の各駅（東京～上越妙高）からJR西日本のエリアに上越妙高駅を越えて乗車する場合

- |                    |                    |
|--------------------|--------------------|
| 1 区間目の糸魚川駅         | 650円加算（1300円－650円） |
| 2 区間目の黒部宇奈月温泉駅     | 970円加算（1300円－330円） |
| 3 区間目以遠（富山、新高岡、金沢） | 1300円加算            |

○JR西日本エリア内の各駅（糸魚川～金沢）からJR東日本のエリアに上越妙高駅を越えて乗車する場合

- |   |                    |
|---|--------------------|
| 1 区間目の飯山駅                               | 650円加算（1300円－650円） |
| 2 区間目の長野駅                               | 970円加算（1300円－330円） |
| （なお、糸魚川～長野間については、JR東日本エリア内からの1区が適用される。） |                    |
| 3 区間目以遠（上田～東京間）                         | 1300円加算            |

今後JR西日本管内で延伸された場合（現在、敦賀までが建設中となっている。）にも、特段の事情変更が発生しなければ、今回と同様に適用されます。

〔質問②〕

P7の注の「長野駅はJR西日本のエリアから見ると、会社の境界から2駅目に当たるため、糸魚川以外の駅間の料金については全て△330円が低減されている」の意味如何。2社跨り区間の料金に関して、基本的な考え方とは別の考え方もあるということか。

〔回答②〕

1. 「長野駅はJR西日本のエリアから見ると、会社の境界から2駅目に当たるため、糸魚川以外の駅間の料金については全て△330円が低減されている」の意味如何について

ご質問を頂いた前回資料のP7は、前回10月30日審議に先立ち頂戴した質問「東京発の上乗せ料金は650円～1300円だが、長野発の上乗せ料金はいくらか。上乗せ料金の算定にJR東管内の距離は関係するのか。」とのお尋ねにお答えしたものであります。

今回ご質問頂いた「注書」は、同資料の参考①に記載した長野駅を発駅として金沢駅までの自由席特急料金についての補足説明であります。

同注書の意味は、長野駅から金沢駅方面に乗車する際には、上越妙高駅以遠については2社をまたがって乗車する区間であるため料金が加算されますが、加算の額が金沢駅方面から長野駅を見た場合に前回資料P6で御説明したとおり、長野駅がJR西日本エリアから見て境界駅から2駅目に該当することから、金沢、新高岡、富山、黒部宇奈月温泉の各駅発の特急料金への加算額が1300円から330円減額されていることを説明したものであります。

合わせて、糸魚川駅については同減額の適用とJR東日本エリアから見て境界駅から1駅目にも該当することから、より減額する額の多い境界駅1駅目の650円の減額が適用されていることを説明したものであります。

2. 2社跨り区間の料金に関して、基本的な考え方とは別の考え方もあるということか。

上記のとおり、糸魚川駅については、JR東日本エリアからみて減額の大きい跨り1区目の料金が適用されているものであり、特に別の考え方によるものではありません。



〔質問③〕

P13の上乗せ費用について、両事業者の負担は同額と見なしているのか、P12はその結果としての精算の考え方ということなのか。

〔回答③〕

2社またがり区間に上乗せする1300円については、今回の開業区間がJR東日本とJR西日本の2社によって運営されることから追加的に発生する費用を2社の営業区間をまたがって乗車する利用者に負担して頂くものとして申請されているところです。

具体的には、「指令所、総合車両所、保守基地の増設や予備車両、車両予備品、乗務員等の増備に伴う設備投資や人件費等の増加及びシステム改修等に伴う経費の増加（約52.8億円）」を追加費用全体として、跨り区間を乗車する利用者にご負担頂く金額を算出して設定されています。

このため、一義的にはJR東日本、JR西日本がそれぞれ追加費用を分担して負担していますが、1300円という価格を設定するに当たってJR東日本の負担分、JR西日本の負担分を区分して算定しているわけではありません。

〔質問④〕

1300円の上乗せ費用の内訳には、純粋に「接続」で追加的に必要な費用と、「短区間開業」で必要になる費用が含まれているのではないかと。後者は跨る乗客が負担するのではなくJR西日本の料金で賄うべきではないかと（JR東日本の司令所、車両基地は跨る乗客には払わせていない）

〔回答④〕

1300円の上乗せ費用の内訳については、③でお答えしたとおりであり、これらのうち、総合指令所の機器類や訓練設備のようにJR西日本独自の設備投資に関連する事項も存在しますが、保守基地の増設や予備車両、車両予備品、乗務員等の増備及びシステムの改修等については、いずれも2社それぞれに発生するものであり、これらの費用を全体としてまたがって乗車する利用者に負担を求めるとして申請されているものです。

なお、「短区間開業」で必要な費用を区分したとしても、それをJR西日本の利用者（JR東日本エリアから跨って利用する者及びJR西日本エリアのみの利用者）にのみ負担させることは公平ではないと考えます。

また、JR東日本の指令所や車両基地に係る費用については、JR西日本エリアへ跨って利用する者も負担しています。

〔質問⑤〕

P13の上乗せ費用について、損金ではなく資本費に当たる部分はどれか。その回収が終了した場合、上乗せ料金はどうなるのか。

〔回答⑤〕

資料P13の中で資本的支出に当たるものとしては、保守基地における保守用車等の設備投資、業務用システムや指令所で使用するシステムの改修費、予備車両や車両予備品の配置にかかる費用や訓練設備の設置費用が資本費に該当します。

上記設備については、その多くが5年から10数年の償却期間となっており、一定の周期で更新を行うため、更新時に新たな設備投資（資本費）が発生することとなりますので、上乗せ料金については引き続き必要となると考えられます。

〔質問⑥〕

P16の基礎人員の「全て」は、普通列車・乗車距離に関係なく「全て」なのか。

〔回答⑥〕

お尋ねのありましたJR東日本の需要予測に係る基礎人員につきましては、首都圏におけるJR東日本の全駅、北陸新幹線（軽井沢、上田、佐久平）、小海線、篠ノ井線、信越本線（※）、飯山線（※）の各駅と、北陸エリア（北陸本線（※）、城端線、氷見線、高山本線（※）、大糸線（※）、七尾線、小浜線、越美線の各駅）の間等をJRの路線を利用して移動した者について、普通列車も含めて全て北陸新幹線の利用に転移するものとして算出しています。（※は当該路線の一部であることを表しています。）

また、転移後の乗車区間については転移前と同じ区間を乗車するものとして算出しています。



〔質問⑦〕

P16の転移（航空、東海道新幹線、高速バス、誘発）の考え方を妥当とした理由如何。

〔回答⑦〕

○ 航空からの転移

前回説明資料（P17）で御説明したとおり、今回の航空からの転移については、過去の類似の事例を参考に「羽田・富山間」、「羽田・金沢間」の鉄道と航空の利用者の割合（分担）を推計し、現在の航空利用者からの転移数を算定したものであり、妥当なものであると考えます。

○ 東海道新幹線からの転移

今回の東海道新幹線からの転移については、現在富山・金沢エリアと首都圏との間を東海道新幹線を利用して、米原経由等で移動している全ての利用者が転移するものとして算定しております。

これは、長野・金沢間の新規開業区間が開業し運行が開始された場合に首都圏と富山・金沢間の移動については、到達時間及び費用（運賃・料金）の面において、いずれも北陸新幹線による移動が東海道新幹線を利用した移動に比べて優位性があることから会社として想定しているものであり、妥当なものであると考えます。

○ 高速バスからの転移

高速バスからの転移については、過去の類似の事例の影響数（新青森開業時の仙台～青森間の高速バスの利用者減少（5.8%減）を参考に推計して、現在の高速バス利用者からの転移数を算定したものであり、妥当なものであると考えます。

○ 誘発効果

開業によって新たに誘発される利用者については、東北新幹線八戸・新青森間延伸開業後の実績を参考に算定したものです。

具体的な内容としては、

- ・直近の新幹線開業における類似の事例を基に増加率を算定したものであること。
- ・開業後5年間に渡り毎年2.9%増加する想定であり、5年間で15%強としていること。

から、誘発効果として過小なものではないと考えられ、想定としては妥当なものであると考えます。

〔質問⑧〕

需要予測の方法を妥当とした理由如何。

〔回答⑧〕

北陸新幹線長野・金沢間の延伸開業に際して、首都圏と富山・金沢間の現在の旅客流動の利用実態を基に算出された今回の需要予測については、現状の利用状況を踏まえつつ、新規開業路線の優位性を高く評価して算定されています。

具体的には、ご質問の⑤及び⑥でご回答したとおりであるが、現在鉄道で移動している全ての利用者が今回の延伸区間を利用するものとした上で、他モードからの転移や開業により新たに誘発される人員についても過去の実績や他の類似の事例を参考として適切に見込んでいることから、妥当なものであると考えます。

〔質問⑨〕

P17の基礎人員の※の意味如何。大阪からの利用者は全て北陸新幹線を利用するものとしているのか。

〔回答⑨〕

前回説明資料のP17に記載している基礎人員の「※」は、記載した路線の一部であることを意味しているものです。

具体的には「信越本線（※）」は「信越本線の篠ノ井しののい～黒姫間」を意味しており、P17の各路線に係る「※」について具体的にお示しすると以下のとおりです。

なお、大阪からの利用者は全て北陸新幹線を利用するものと想定しております。

路線名	需要予測の対象区間	該当する北陸新幹線の駅
北陸本線（※）	大聖寺 <small>だいしょうじ</small> ～倶利伽羅 <small>くりから</small>	金沢
	石動 <small>いするぎ</small> ～越中大門 <small>えっちゅうだいもん</small>	新高岡
	小杉～越中宮崎、	黒部宇奈月、富山
	市振 <small>いちぶり</small> ～谷浜 <small>たにはま</small>	糸魚川
高山本線（※）	西富山 <small>いのたに</small> ～猪谷	黒部宇奈月、富山
大系線 <small>おおいと</small> （※）	平岩～姫川	糸魚川
信越本線（※）	篠ノ井 <small>しののい</small> ～黒姫	佐久平～飯山間各駅
飯山線（※）	信濃浅野 <small>しなのあさの</small> ～内ヶ巻 <small>うちがまき</small>	佐久平～飯山間各駅

〔質問⑩〕

P22・25の運賃収入（料金収入）（基礎人員収入、他モードからの転移収入、誘発人員収入）において、東京－上越妙高間として算出するのはどの部分か。

〔回答⑩〕

JR東日本及びJR西日本の運賃収入のうち、ご質問にある東京－上越妙高間の収入として算出している部分については、JR東日本の運賃収入10,674百万円の内数として計算されております。

具体的には、開業年度において、他モード等からの転移人員として予測した4,924人/日（東京・富山間、東京・金沢間の利用者）について、東京－上越妙高間の運賃収入及び料金収入が計上されています。

（参考：航空から転移した者が東京・金沢間を乗車する場合）

①東京－上越妙高間の運賃収入

6,480円（運賃）× 1,034,775人（年間輸送人員）× 281.9キロ（東京・上越妙高間）÷ 450.5キロ（東京・金沢間）＝ 4,196百万円

②東京－上越妙高間の特急料金収入

3,675円（特急料金（JR西日本との間で調整した額※））× 1,034,775人（年間輸送人員）＝ 3,803百万円

※計算方法

①東京・金沢間の基準額（2社の料金を合算した額）

⇒ 3,680円（JR東日本）＋ 2,590円（JR西日本）＝ 6,270円

②申請額 ⇒ 6,260円

③調整額 ⇒ (①－②) ÷ 2 = 5円…各社の基準額から差し引く額

⇒ 3,680円 - 5円 = 3,675円

〔質問①〕

P 2 2 ・ 2 5 の「運輸雑収」を妥当とした理由如何。

〔回答①〕

運輸雑収は、構内営業料や広告収入の見込みを計上しております。

各会社（路線）において運輸雑収の運輸収入に占める割合は、過去の実績でほぼ横ばいの傾向にあることから、今回の申請内容はそれぞれの会社の過去の実績に係る比率を基に算定したものであり、妥当であると判断しました。

（参考：運輸収入に対する運輸雑収の比率）

① J R 東日本（北陸新幹線高崎・長野間）（単位：％）

年度	運輸雑収比率
H 2 2	4.91
H 2 3	4.65
H 2 4	4.89

② J R 西日本（山陽新幹線）（単位：％）

年度	運輸雑収比率
H 2 3	1.67
H 2 4	1.69
H 2 5	1.74

〔質問⑫〕

P 2 3 ・ 2 6 の「車両保存費」、「保守管理費」、「運輸費」の内容如何。

〔回答⑫〕

各費用項目の内容については、以下のとおりです。

- ・ 車両保存費は、車両の維持、補修のために必要となる費用。
- ・ 保守管理費は、輸送施設の保守の作業管理のために必要となる費用。
- ・ 運輸費は、旅客の取扱等のために必要となる費用。  
(例えば駅員の人件費や自動改札装置等の修繕費など)

〔質問⑬〕

P 2 3 ・ 2 6 の各項目の原単位を妥当とした理由如何。

〔回答⑬〕

① 人件費に係る原単位について

人件費のうち、列車の運行に関するもの（運転費など）については車両走行キロに比例すると考えられ、また、それ以外の人件費（線路保存費など）については営業キロに比例すると考えられることから、人件費に係る原単位の算出に当たってはそれぞれ別々に算定されています。

また、当該原単位は各会社の過去の実績に類似するものと考えられるため、JR東日本、JR西日本ともに既に開業している新幹線の実績を基に算定されています。

以上の前提により、2社の類似実績を基に実施した算定方法であり、妥当なものであると考えます。

② 経費に係る原単位について

経費についても人件費と同様の考え方から、経費に係る原単位の算出に当たっては列車の運行に関するものとそれ以外について別々とし、過去の実績を基に算定されており、上記①と同様に妥当なものであると考えます。

〔質問⑭〕

P26の「上記以外の経費」をJR東日本の原単位で算出した理由如何。

〔回答⑭〕

経費のうち列車の運行に関するもの以外の経費（線路保存費など）については経年の影響を受けるため、できる限り新しい路線の実績を参考とした方がより近似なものと考えられます。

このため、JR西日本の列車の運行に関するもの以外の経費に係る原単位の算出に当たっては、山陽新幹線の実績ではなく、今回の開業区間と条件が類似するJR東日本の東北新幹線盛岡・新青森間及び北陸新幹線高崎・長野間の実績を基に算定したものと考えられます。

この考え方については、今回の開業区間が北陸新幹線の延伸であり、新しい施設であることを念頭に施設の古い山陽新幹線ではなく、類似の新しい施設における費用を前提としているものであり、適切な考え方であると理解しております。

〔質問⑮〕

P 2 4 ・ 2 7 の事業報酬の「他人資本報酬率」を妥当とした理由如何。

〔回答⑮〕

申請されている事業報酬率のうち、他人資本報酬率の算定に際しては、事業者の債務に対する実績利子に基づいて算定されています。(過去5年間の借入金に係る平均の数値)

これらの数値は、現在の低金利の状況を踏まえたものであり、妥当なものであると考えます。

(参考：国鉄に起因する債務等の取扱いについて)

なお、上記利率の算出に当たっては、法定債務や旧国鉄に起因する債務などの借入金について例外的なものとして除外されています。



〔質問⑩〕

P24・27の事業報酬の「貸付料」の4%の意味如何。

〔回答⑩〕

事業報酬は、「真実かつ有効な事業資産の価値（レートベース）に、報酬率を乗じて算出した額とする。」とされており、事業資産に事業報酬率を乗じることで計算されます。

この計算の前提となる「事業資産」には、事業者が事業を行う上で必要なものとして

- ①固定資産
  - ②建設仮勘定
  - ③営業費の4%相当額
- などが含まれています。

今回の事業報酬の算定に際しては、営業費用の一部に貸付料も含まれることから、「営業費の4%相当額」を計算する際に、貸付料が含まれていることを明示したものであります。

（参考：4%の考え方について）

当座の運転資金に相当するものとして営業費の4%相当額を従来から算定している。

〔質問⑰〕

P24・27の「付帯設備」「駅営業設備」の内容如何。これらは貸付料の対象外なのか。

〔回答⑰〕

付帯設備は、営業車両本体に付帯する設備であり、例えば列車無線や軌道アラーム(軌道の異常を検知する機器)等です。

また、駅営業設備は、駅の運営に関わる設備であり、例えば旅客の案内表示板や券売機等です。

これらはJRの資産であるため、貸付料の対象外であり減価償却費の一部として計上されています。

〔質問⑱〕

当該区間における両事業者の収支は厳しいようだが、内部補助で成り立たせるのか。料金改定も含めた今後の見通し如何。

〔回答⑱〕

ご指摘のとおり、JR東日本及びJR西日本の2社から申請をされている平年度3カ年の収支予測は、収支率が100%を下回っている状況にあります。

このため、今回の開業区間における赤字相当部分は、実質的には他の赤字路線と同様に事業全体の中でカバーされることになると考えられます。

なお、事業者においては収支の改善を図るため、コストの削減努力や旅客誘致のための各種施策を旅行会社、地元地域と連携しながら更に取り組む方針であることを承知しています。

また、本申請は一定期間後の特急料金改定を前提とした料金設定ではありません。

〔質問⑱〕

両事業者の事業収支と貸付料の受益の範囲内の関係如何（2社跨りにより発生する費用増を貸付料で考慮することはどう考えるか）。

〔回答⑱〕

料金申請における収支は、3カ年の当該開業区間における収入と費用を計算しているのに対し、整備新幹線の貸付料は、「新幹線を整備する場合（With）」と「新幹線を整備しない場合（Without）」の整備区間や関連線区等の長期収支を基に計算しております。

貸付料計算においては、機構法施行令第6条に基づき、整備新幹線を整備した場合に営業主体に生じる収入と費用を適切に計算する必要がありますが、2社運営により発生する費用については、現に営業主体に生じると見込まれる費用であることから、貸付料計算上、これを適切に見込んだ上で計算を行っています。

したがって、算出された貸付料から、さらに2社運営により発生する費用を減額させた場合、二重に考慮していることとなり、機構法施行令第6条の規定に鑑み適切ではないと考えています。

〔質問⑳〕

今回の料金認可上の収支は赤字となっているが、貸付料は受益の範囲内で設定することとしているため、当該料金認可上の赤字も貸付料の算定には当然前提として織り込んだものであるという理解で良いか。

〔回答㉑〕

貸付料計算の詳細については、現在JRと協議中であることから、お答えすることはできませんが、貸付料は整備区間や関連線区等も含めて、経済成長や将来人口など一定の前提条件を考慮し、「新幹線を整備する場合（With）の収益」と「新幹線を整備しない場合（Without）の収益」の毎年の差額を30年間累計することにより、営業主体への受益を計算するものです。

料金認可申請上の赤字については、貸付料算出の過程で加味されるものではなく、算出された貸付料を費用として計上することで発生するものです。

すなわち、当該赤字は上記計算方法に基づき30年間の受益を算出した上で決定された貸付料を他の費用項目と合わせて費用として計上し、延伸開業区間（今回は2社それぞれの区間）の収支として平年度3ヵ年間分が申請されているものであり、貸付料の算定における収支と一致するものではありません。

〔質問①〕

大阪方面の利用者の利便性の向上のため、金沢駅等を含め、どのような対策を講じるのか。

〔回答①〕

北陸新幹線の開業に伴い、大阪方面から富山方面への利用者については、金沢駅で在来線から新幹線への乗換えが必要となります。

JR西日本からは、北陸と関西との流動を強化する観点からも、乗換時における利便性の向上や料金面での配慮について検討を進めていると聞いております。

具体的には、大阪方面からの特急「サンダーバード」と新幹線「つるぎ」の乗継ぎ時における接続時間の工夫や、金沢駅における中2階での乗換改札等の整備が進められています。

また、料金面においても、現行の新幹線と在来線特急の乗継割引の適用に加えて、利便性の高い企画きっぷや旅行商品についても、引き続き検討していると聞いております。

更に、JR西日本からは、今後各種キャンペーンなどを実施することにより、北陸地域と結びつきが強い関西圏との相互交流の強化にも取り組み、北陸地域の活性化に一層寄与できるよう努めていくとお聞きしております。

〔質問②〕

平常時・異常時において2社に跨る運行を円滑にするためどのような工夫をしているのか。

〔回答②〕

北陸新幹線の金沢延伸に伴い、上越妙高駅を境にJR東日本とJR西日本の2社による運行が開始されることから、両社による円滑な運行を確保するため、これまで各分野において必要な協議を行い、調整を図っているところです。

具体的には、新幹線の運行管理を基本的には自社の営業区間毎に実施することとなるが、列車の運行情報等の各種情報等については、JR東日本の新幹線運行本部とJR西日本の総合指令所（以下「2社の運行指令」という。）の双方において把握し、必要に応じて連携して対処できるようにシステムの構築が行われております。

また、使用される車両についても、開発段階より両社のノウハウを共有し、技術を融合させた共通仕様の新型車両を開発し導入することとされております。

異常時における対応についても、2社の運行指令が共同して対応に当たることとしており、関係行政機関（消防や警察、地元自治体等）との連携等についても2社間での役割分担等が図られ適切に対応出来る体制を構築していると聞いております。

また、乗務員に対する教育についても、北陸新幹線の乗務員については、それぞれ2社分の教育訓練等を受けて乗務に対応する予定となっていることや、前述のとおり、共通仕様の新型車両を導入することで、共有化が図られているところであります。

今後、開業に向けて両社による合同異常時訓練等を実施して、会社全体として万全の体制を構築する予定と聞いております。