

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27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、以下のとおり回答致します。

[質問①]

今回の料金が妥当であるとする理屈を再度整理して頂きたい。

[回答①]

1. 鉄道事業における事業者間跨り運賃等の考え方

鉄道事業における運賃・料金については、各鉄道事業者が自ら負担したコストを運賃、料金で回収することが基本であり、法律上も「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」であることを前提として、その上限を定めることとしている。

このため、複数の鉄道事業者の営業区間を跨って乗車(利用)する場合には、鉄道事業者がそれぞれ利用区間・距離に応じて設定した料金を足し合わせて支払うことが一般となっている。

具体的には、特に相互直通運転が発達している首都圏において、利用者が乗車した列車がA社、B社と2社の路線を跨って乗車する場合には1乗車であっても2社分の運賃等を支払うこととなる。

2. 北陸新幹線の特急料金設定の考え方

複数の鉄道事業者の営業区間を跨って乗車(利用)する場合の運賃・料金の一般的な取扱いを上記のとおりであるが、北陸新幹線については、①JR東西のいずれの区間も北陸新幹線という一つの路線であり(社会的に一つの路線と認知、相互直通運転実施)、②長野新幹線を延長する形で開業することから、分割後も利用者利便に配慮することを求めた国鉄改革の趣旨も踏まえ、JR2社がそれぞれ料金を設定するのではなく、東京・金沢間を一つの路線としてコストを回収するような料金設定方式、すなわち「現行の料金水準による通算ベース+加算料金」方式を採用することが適切である。

具体的には、

- ① 利用者にとってのわかりやすさ

既存の東京・長野間で設定されているJR東日本の特急料金水準を延伸開業区間である長野・金沢間においても適用し設定する。

これにより、金沢方面から乗車した利用者についても、現在東京方面からの利用者と同じ水準の特急料金が乗車する区間に応じて適用される。

② メリット

更に通算をベースとすることによって

- ・長距離低減が図られる
- ・跨り区間の距離損分を防ぐ

というメリットも生じることとなる。

③ 営業主体である2社におけるコストの回収

一方、現行の料金水準は1社による運行を前提とした料金水準であり、2社による運行コストをすべて反映したものではないことから、その不足分を反映した加算料金を利用者に負担していただく必要がある。そこで、1社による運行に比べて重複して発生する費用（指令所や予備車両等）を勘案し、2社の営業区間を跨って乗車する利用者に対しては、これらの費用を基に算出した1300円相当の料金を加算して負担頂くこととなっている。

今回の申請内容は、上記のとおり、北陸新幹線が同一の路線であることをふまえて、利用者の負担の軽減を図る観点から行われたものであり、適切な方法の一つであると判断している。

[質問②]

追加費用の52.8億円の中身について、具体的なイメージを説明して頂きたい。

また、何のためにどのような施設が必要なのか具体的に説明して頂きたい。
また、それぞれの設備がJR東日本とJR西日本のどちらの資産なのか明示した上で、両社の共通設備がどれに当たるのかを明らかにして頂きたい。

[回答②]

ご質問頂いた追加費用の52.8億円の対象設備等については、10月30日付けの本審議会資料13ページから15ページにおいて御説明したところであるが、その詳細については、別紙のとおりとなります。

追加費用の内訳

(単位:百万円)

施設の種類	対象資産	年間経費	備考
金沢指令所	・設備及びシステム	670	<JR西日本> 施設稼働のために必要な設備の費用及び指令業務を実施するためのシステム 整備及び改修に必要な費用を計上
	・指令所指令要員	605	<JR西日本> 単独運行の仮定で必要となる人員と今回の必要人員を比較して、その差人数を 基に追加費用を算出し計上
白山総合車両所	・設備及びシステム	11	<JR西日本> 施設稼働のために必要な設備等の費用を計上
	・全般検査等の車両検査に伴う要員 (仕業検査に伴う要員を除く)	992	<JR西日本> 1社運行であれば、仕業検査のみを担当したと仮定(他の全般検査等については 集約して実施)し、本車両基地において今般実施する全ての検査のうち、仕業検 査以外の検査を実施する人数を基に追加費用を算出し計上
糸魚川保守基地	・除雪車等保守車両(2社重複の1カ所 分)	86	<JR西日本> 通常1保守基地で担当するエリアに2つの保守基地を設置するため、1保守基地 分の保守車両等を積算(2社分として積算)
	・保守基地の要員	349	同上
予備車両	・予備車両1編成分(2社重複分)	255	<JR東日本及びJR西日本> 通常1編成で対応出来る予備車両を2編成装備するため、1編成分の予備車両 を積算(2社分として積算)
車両予備品	・車両予備品の配置	224	<JR東日本及びJR西日本> 本来必要の無い車両予備品を2社がそれぞれ配置するため(2社分として積算)
職員訓練施設	・運転士等の訓練教育施設	270	<JR西日本>
各種システム	・業務系システムの改修	666	<JR東日本及びJR西日本>
	・ネット予約システムの改修	360	<JR東日本及びJR西日本>
人件費	・乗務員、間接要員	791	<JR西日本>
合計		5279	3774

[質問③]

公聴会での岩本氏の「貸付料を減額できれば割り増しは不要ではないか」との指摘に対し、JR東日本は「今回申請した適正な水準と思われる料金を元に今後貸付料が算定されるので、相殺はなじまない」と回答しているところ、貸付料は30年間、関係する全ての路線の収益を考慮に入れて算定し、料金は当面の間の当該路線の収入及び費用を考慮に入れて算定するとすれば、どちらかといえば、先に貸付料を決め、それに合わせて料金を決めるべきではないか。

[回答③]

貸付料計算については、機構法施行令第6条に基づき、今回申請されている特別急行料金を基にJR東日本、JR西日本の2社それぞれについて、「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、営業主体の受益を計算して算出されることとなります。(10月30日付けの本審議会資料29ページ参照)

このため、「先に貸付料を決め、それに合わせて料金を決めるべきではないか」とのご質問については、その場合、事業者の受益を前提としない貸付料の算出となることから、関係法令に鑑み、そのような算出は困難であると考えております。