

東日本旅客鉄道株式会社及び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認可申請事案に関する公聴会における質問に対する回答

運輸審議会公聴会

平成26年11月13日

公聴会における一般公述人からの質問に対する申請者の回答

○北陸新幹線は標高の高いところを走るのに、他の新幹線よりもコストが高いのはしかたがない。・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

○北陸新幹線の料金は相対的に見て、東海道・山陽新幹線や東北新幹線の同じ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、ふさわしい料金設定になっていないのではないかと、サービスの地域間格差が生まれかねない。沿線が一体となって開業を呼びかけたのに、JR 2社の境界で、料金的な障壁が設けられるのは残念。2社運営によるコストを新幹線使用料で相殺することで料金の割増をなくすことができたのではないかと。・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

公聴会における運輸審議会委員からの質問に対する申請者の回答

- 2社跨り区間（上越妙高～金沢）の特急料金について、JR東日本の特急料金をそのまま適用した場合に比べ、650～1300円上乗せして設定されております。高くなっている理由。どのような費用を積み上げたものか。．．．．． 4
- 今回の延伸部分を一括してJR東日本の管轄としなかった理由。1社が単独で運行する場合と比較して、2社が運行することにより支出はどの程度増加するのか。運行や保守のための設備・要員等が一本化されていれば、2社跨り区間の特急料金を低く抑えることができたのではないか。．．．．． 5
- 上越妙高を境として2社が運行する区間の特急料金の上乗せの理由として、2社とも「2社で安全かつ利便性・快適性の高い新幹線サービスを提供するために必要な費用も反映した料金水準を申請するものである」としている。日本有数の豪雪地帯を高速で走行するという環境を踏まえ、異常時において、円滑な運行を確保し、利用者の安全、利便性、快適性を一層向上させるために、両社がどのような対策、工夫を行おうと思うのか具体的に理由を伺いたい。両社それぞれに発生する費用を賄う点も再度ご説明いただきたい。．．．．． 6
- 今回の延伸に伴い、例えば大阪～富山間の特急サンダーバードについて、金沢～富山間が運転取りやめになる、在来線を引き受ける第3セクターの運賃が割高になるなど、新幹線の開業に伴い、これまでの在来線利用者に不便が生じることが予想されます。こうした利用者の利便性の維持向上を図る観点から、どのような対策を講じるのか。加えて、北陸新幹線を地域の活性化により役立つものとするため、地方自治体、地域住民等関係者と、具体的な方策、連携方法等について検討しているのかどうか。．．．．． 8
- 収入の根源となる利用人員の需要想定について、東京～金沢間の需要はどのように見込んだのか、既存の東京～長野間や在来線は増加をどれくらい見込んでいるのか。

新幹線開通による効果をどのように見込んだのかなど需要の前提条件と予測を具体的に、また、需要想定を実現する上でリスクをどのように見ているか。・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9

○新幹線施設を保有する鉄道運輸機構に対して、JR東日本及びJR西日本は受益の範囲で貸付料を支払うこととされているが、この貸付料は具体的にはどのような考え方と基準に基づいて算出されているのか。また、上下分離の効果がどれくらい出ているのか。・・・・・・・・・・ 11

掛作 克夫 公述人からの質問に対する回答

北陸新幹線は標高の高いところを走るので、他の新幹線よりもコストが高いのはしかたがない。

(JR東日本)

北陸新幹線用の最新型車両 E7 系及び W7 系は、最高速度時速 260km で運行を行います。走行区間に 30 パーミリ 1000 分の 30 という下りの急勾配を含むために安全に停止できるよう、時速 320km で走行する東北新幹線 E5 系及び E6 系の車両と同じ高性能のブレーキ装置を搭載しています。また、運行区間が北陸新幹線の場合では電波の周波数の 50 ヘルツの区間と 60 ヘルツの区間にまたがるため、双方の電源周波数に対応できる装置を搭載するなど北陸新幹線の路線の事情に適応した仕様の車両となっています。その他、車両の先頭形状の最適化や低騒音パンタグラフの採用により、長野新幹線に投入しています既存の E2 系新幹線車両と同等以上の環境性能を持たせたほか、グランクラス車両という高性能な快適な車両を投入しています。このグランクラス車両には振動を低減させるフルアクティブサクセンションを採用し乗り心地の向上も努めています。

このように、これまで培ってきた様々な技術を投入しまして、安全・快適な車両としています。

これらの最新技術と日本の伝統を融合させた最新型の車両 E7 系については、私共のホームページなどを通じて積極的にご案内していきたいと考えています。

また、豪雪地帯を運行するために、車両自体にも自力で雪を排雪する排雪走行を可能とするためのスノープラウという特殊な装備を施しています。さらに地上設備についても、弊社の北陸新幹線延伸区間である長野から上越妙高間については、スプリンクラーの散水による消雪を行う設備を設けるほか、長野までの既存の区間においても、これまでの経験を踏まえ、拠点駅にポイント不転換を防止するための急速でジェット噴射で雪を除雪する急速除雪装置あるいは雪を解かすための融雪マットの整備を進めるなどを行い、雪害対策をさらに強化していく考えであります。

(JR西日本)

北陸新幹線用の最新型車両 E7 系及び W7 系の性能等については、JR 東日本から説明があったとおり。また、雪害対策に関しては、上越妙高から金沢間の傾斜区間は列車による排雪走行を基本とし、排除された雪を貯める除雪スペースを高架橋内に確保しています。なお、特に積雪の多い地区である上越妙高から糸魚川間では、スプリンクラーの散水による除雪する設備を設けるほか、金沢までの区間においても駅の各分岐器にポイント不転換を防止する急速除雪装置の整備を進めるなど、様々な雪対策を実施しています。

岩本 光浩 公述人からの質問に対する回答

北陸新幹線の料金は相対的に見て、東海道・山陽新幹線や東北新幹線の同じ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、ふさわしい料金設定になっていないのではないかと、サービスの地域間格差が生まれかねない。沿線が一体となって開業を呼びかけたのに、JR 2社の境界で、料金的な障壁が設けられるのは残念。2社運営によるコストを新幹線使用料で相殺することで料金の割増をなくすことができたのではないかと。

(JR東日本)

弊社とJR西日本は北陸新幹線の運営において、安全かつ利便性・快適性の高い新幹線輸送サービスを等しく提供し、維持していく使命があります。そのためシステムの改修、あるいは車両設備などのメンテナンス、さらには車両の運行にかかわる乗務員の訓練等を同じレベルで実施する必要があります。そしてこれらに関わる費用は各々の事業者に発生するもので、それらを賄うために必要な料金レベルを申請させていただいたものです。設備投資や保守管理、運行管理などを全区間において、弊社単独の経営判断で運営が可能であり、収支も自らの責任で完結となる東北新幹線や上越新幹線と同じ料金レベルにすることは、このような事情から困難であるということをご理解いただきたい。

なお、申請させていただいた新幹線特急料金の料金レベルについては、例えば東京～金沢間は現行と開業後の最速達列車との比較で、時間的には約80分短縮されます。そして料金的には指定席利用の場合、1,000円程度の上昇となります。航空運賃の実勢価格との比較においても、新幹線が概ね航空運賃に対して割安な価格となっています。これは東京～富山、東京～金沢における比較です。

上越新幹線の車両と比べ、シートピッチも拡大させており、全席に電源コンセントを配置するという形で車内における快適性・利便性も飛躍的に向上していることなども考慮して、これらの点からもご利用のお客様からもご理解いただける料金レベルであると考えています。

最後に、私共が払う新幹線使用料での相殺とのお話がありましたが、整備新幹線の私共がお支払いします貸付料については、現在関係者間で協議中ですが、その額は今回申請しています適正な水準と考えて設定した料金、これをベースとした収入を算定しまして、そして2社による共同運営に伴う追加分も含めた開業後に生じるコストなども適切に見込んだうえで、関係する法律に基づき受益を算定していく考え方になっています。したがって、共同運行に伴う追加コストを貸付料査定におきまして相殺していくことについては、この貸付料査定における基本的な考え方に、そぐわない点があるのではないかと考えています。

(JR西日本)

東北新幹線や東海道新幹線の事例との比較については、これらの新幹線は事業者1社で運営しているため、JR東日本と弊社の2社で共同運営する北陸新幹線とは事情が異なっているものと考えています。

2社で運営する新幹線の例としては、弊社が運行する山陽新幹線とJR九州が運行する九州新幹線との直通運転が挙げられます。東京から金沢間450.5kmとほぼ同じ距離の新山口から鹿児島中央間436.8kmの料金は弊社とJR九州のそれぞれの区間の料金を合算した自由席で6900円です。今回申請した東京から金沢間の自由席料金6260円はこの事例よりも低額な料金設定となっています。

また、先ほどJR東日本からお話があったとおり、時間短縮効果や並行する輸送機関との価格比較、車内設備の向上の観点から考察しても、ご利用いただく皆様方にはご納得いただける料金水準と考えています。

以上、北陸新幹線の2社をまたぐ料金は、2社で安全かつ利便性・快適性の高いサービスを提供するために必要な費用を考慮して設定しており、また他の2社運営の事例と比較しても、決してコストパフォーマンスが劣っているということはありませんのでご理解を賜りたい。

公聴会における運輸審議会委員からの質問に対する申請者の回答

根本委員からの質問に対する申請者の回答

2社跨り区間（上越妙高～金沢）の特急料金について、JR東日本の特急料金をそのまま適用した場合に比べ、650～1300円上乗せして設定されております。高くなっている理由。どのような費用を積み上げたものか。

（JR西日本）

2社を跨る区間に設定する特急料金については、合理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という、鉄道事業法第16条の考え方に沿い、それぞれの会社が営業する区間における会社毎の収支採算性を踏まえ、2社で安全かつ利便性・快適性の高い、新幹線サービスを提供するために必要な費用を設定しています。

具体的には、車両故障などの異常時に備えた事故予備編成車両について、1社単独であれば1編成で対応できるところを、各社1編成ずつ合計2編成配置することの費用や各社所属の編成E7系W7系に必要な車両予備品を互いの車両所に持ち合うための重複費用、そして乗務員についても両社で安全な運行を行うために途中の交代も含めて、必要な人員を配置するための費用などを考慮しており、これらを合計すると年間約50億円程度を見込んでいます。

なお、必要な費用を一律に上乗せすると、会社境界駅である上越妙高駅を境にして急激に料金が上がることから、会社境界から両社二駅区間について上乗せする額を低減することにより、段階的に料金が上がるよう調整を図っているところです。

根本委員からの質問に対する申請者の回答

今回の延伸部分を一括してJR東日本の管轄としなかった理由。1社が単独で運行する場合と比較して、2社が運行することにより支出はどの程度増加するのか。運行や保守のための設備・要員等が一本化されていれば、2社跨り区間の特急料金を低く抑えることができたのではないかと。

北陸新幹線は、昭和47年に全国新幹線鉄道整備法により、起点を東京都、終点を大阪市、主要な経過地を長野市付近、富山市付近として基本計画が決定されたものです。

昭和62年4月の国鉄分割民営化の際も、承継計画により、東京～上越妙高間はJR東日本が、上越妙高～金沢・大阪間についてはJR西日本が、運輸大臣から営業主体として指名を受けたものであり、この定められたスキームにのっとり、今回の新しい開業区間について、2社の共同運営という形態になっています。

共同運営になったことで、東京～長野間をJR東日本で部分開業しているが、仮にJR東日本がそのまま延伸区間も運営した場合と比べて、費用的には年間約50億円程度の費用が増加すると試算しています。これを各社毎の営業費用等に含めています。

なお、東北新幹線の八戸や新青森開業時にならい、仮にJR東日本が単独運営した場合の特急料金がいくらになるのかというご質問については、全区間においてJR東日本の特急料金を基本として行った場合の収支、単独運営した場合の具体的な特急料金の検討というのには行っていませんので、明確にお答えすることは出来かねますのでご理解いただきたい。

河野委員からの質問に対する申請者の回答

上越妙高を境として 2 社が運行する区間の特急料金の上乗せの理由として、2 社とも「2 社で安全かつ利便性・快適性の高い新幹線サービスを提供するために必要な費用も反映した料金水準を申請するものである」としている。日本有数の豪雪地帯を高速で走行するという環境を踏まえ、異常時において、円滑な運行を確保し、利用者の安全、利便性、快適性を一層向上させるために、両社がどのような対策、工夫を行おうと思うのか具体的に理由を伺いたい。両社それぞれに発生する費用を賄う点も再度ご説明いただきたい。

(JR東日本)

北陸新幹線は、弊社と JR 西日本の 2 社で共同運営することになることから、2 社でさまざまな分野について、これまでも協議を繰り返しまして円滑な運営に向けた準備を進めてきています。

その最大の成果は、両社の技術を融合させた共通仕様の新幹線車両、これを投入して共同で運行することです。今回投入します最新型車両 E7 系、W7 系と呼んでいますが、これは弊社と JR 西日本が初めて共同開発を行った車両です。これまでそれぞれ新幹線鉄道の運行の経験を持っているわけですが、その中でお互いに培ってきました最新の技術、それを最大限に活かす、そして安全で快適な車両を提供しようと、それを実現していくことで、ともにイニシャルコストの削減を目指して共同で技術開発を進めたものです。

具体的には、まず地震の発生時に出来るだけ速やかに列車を止めることが重要です。そうしたことを可能にします装置を搭載しています。グランクラスという、グリーン車を超える快適車両を導入すること、それからすべての車両に対し、アクティブサスペンションという動揺を防止する装置、乗り心地を改善する装置を搭載しています。また、トイレについても全洋式トイレへ温水洗浄機能の付いた暖房便座を採用することとしています。また、すべての座席に電源コンセントを用意することとしています。

こうしたサービスレベルの充実を図るとともに、バリアフリー設備についても充実しています。また、お客様の車内におけますセキュリティの機能の点でも強化を図ったところです。

2 社が仕様を統一した車両を投入することで、ご利用のお客様に同一の環境をご提供することが可能になるほか、異常時における車両の運用時でも弾力性が高まり、輸送障害の影響を最小限でとどめることが出来ると考えています。

このように、様々な技術・設備の投入や共通化を図ることで、北陸新幹線の円滑な運行が確保されます。そしてお客様に安心して快適な輸送サービスの提供ができると考えています。

雪害対策については、車両については自力で、自分の力で排雪走行を可能と

するスノークラウという装置を設置しています。床下の機器に蓋があり、これを二重構造にして降雪地帯、あるいは寒冷地区を走行するための装備を付けています。これはすでに運行している東北新幹線、上越新幹線も雪の多い区間を走っていますが、これまでの経験を活かして同様の対策を打っています。また、地上対策についても、鉄道運輸機構、あるいは学識経験者の皆様、我々も参加して、雪害対策委員会というものを設け、その中で決定したものにに基づき、長野～上越妙高間の弊社区間ではスプリンクラーでの散水により除雪する散水除雪方式を基本に採用しています。これらの雪害対策を有しまして、日本有数の豪雪地帯を問題なく、皆様に安全で快適な高速走行、これを提供できるものと確信しています。

河野委員からの質問に対する申請者の回答

今回の延伸に伴い、例えば大阪～富山間の特急サンダーバードについて、金沢～富山間が運転取りやめになる、在来線を引き受ける第3セクターの運賃が割高になるなど、新幹線の開業に伴い、これまでの在来線利用者に不便が生じることが予想されます。こうした利用者の利便性の維持向上を図る観点から、どのような対策を講じるのか。

加えて、北陸新幹線を地域の活性化により役立つものとするため、地方自治体、地域住民等関係者と、具体的な方策、連携方法等について検討しているのかどうか。

(JR西日本)

北陸新幹線の開業に伴い、金沢駅での新幹線と在来線の乗り換えが必要になりますが、北陸と関西の流動を強化する観点からも乗換利便性や料金面での配慮が必要と考えています。

具体的には、特急「サンダーバード」と新幹線「つるぎ」の接続や、金沢駅における中2階での乗換改札での整備を進めていくことに加えて、料金面においても新幹線と在来特急の乗継割引の設定、利便性の高い宿泊きっぷや旅行商品も検討しています。さらに地元の方や旅行会社とも連携し、弊社の金沢支社を拠点とし、北陸の魅力のある素材の掘り起こしや新幹線を起点に、世界遺産を巡るバスなどの2次アクセスの検討を進めています。

新幹線を活用し、北陸のみならず新潟・長野・岐阜エリアも含めた、新たな広域観光ルートの開発と商品を含め、既にさまざまな開発を進めているところです。

来年の秋にはJR6社が共同して送客いたします、大型観光キャンペーンの北陸ディスティネーションキャンペーンも予定しています。首都圏と北陸地域の間の移動の全体のパイの増加を目指すとともに、北陸地域と結びつきが強かった関西との総合交流の強化を取ることで、北陸地域の活性化に、より一層関わられるよう取り組んでいきたいと考えています。

鷹箸委員からの質問に対する申請者の回答

収入の根源となる利用人員の需要想定について、東京～金沢間の需要はどのように見込んだのか、既存の東京～長野間や在来線は増加をどれくらい見込んでいるのか。

新幹線開通による効果をどのように見込んだのかなど需要の前提条件と予測を具体的に、また、需要想定を実現する上でリスクをどのように見ているか。

(J.R東日本)

収入の根拠となります利用人員の想定については、現在、首都圏及び長野エリア・北陸エリアの間で上越新幹線、在来線で移動されているお客様が、平成25年度の実績で、1日当たり約1万人います。開業後は、この方々が全て北陸新幹線をご利用いただけるものと想定しています。また、他のモードからの転移については、まず新幹線の高速化により速達性が大きく向上することで、航空機・高速バスの利用者の一部、さらには東海道新幹線を利用して米原あるいは名古屋から北陸に行かれている方の一部が北陸新幹線をご利用になられるだろうと考えています。

具体的には、航空については、東京～金沢間のJRと航空のシェアは、現在、鉄道JRが4、航空機が6ですが、開業後はJRが8割、航空機を2割とみています。東京～富山間ではJRが9割、航空機が1割と見込んでいます。高速バスについては、東北新幹線の新青森開業前後の利用実績をもとに、1日当たり約50人のお客様がバスから北陸新幹線に転移してくるとみています。東海道新幹線経由のお客様については、現在、名古屋や米原を経由して金沢・富山に移動されている方、その全てが北陸新幹線に変更になると想定しています。他のモードからの転移が1日当たり5000人と見込んでいます。

誘発効果ですが、東北新幹線、新青森開業の実績をもとに、今回の開業における誘発効果は年3%とみています。東京と金沢についての需要ですが、1日当たり約6000人とみています。

既存の東京～長野間の増加については北陸新幹線の利用増加により、当然増加するものと考えています。在来線については広範囲であり直接的に金沢間への関係を確認することが困難であるので、今回は在来線での増加は考慮していません。それから想定しています転移や誘発については、景気の低迷、あるいは社会情勢により影響を受けるものです。また、競合他社が割安で競争力のある運賃料金の設定、増便・増発も予想されるので、場合によっては弊社の想定値に達しないリスクも存在すると考えています。柔軟対応で輸送量の増加に努めていきたいと考えています。

(J.R西日本)

弊社管内の北陸エリアの各駅相互間のご利用想定について、約 8000 人の方が全て北陸新幹線をご利用いただけるものと想定しています。首都圏及び長野エリアと北陸エリアのご利用想定については、他モード等からの転移や利用想定も含め、先ほど JR 東日本からご説明があったとおりです。

以上、JR 東日本との説明を合わせ、北陸新幹線全体の利用としましては、1 日当たり約 23000 人を見込んでいます。

ただし、少子高齢化による沿線人口の減少、あるいは景気変動のリスク等で先行き不透明感を含めると、決して楽観できないものと考えていますが、一層の経営努力を行っていく所存です。

鷹箸委員からの質問に対する申請者の回答

新幹線施設を保有する鉄道運輸機構に対して、JR東日本及びJR西日本は受益の範囲で貸付料を支払うこととされているが、この貸付料は具体的にはどのような考え方と基準に基づいて算出されているのか。また、上下分離の効果がどれくらい出ているのか。

(JR東日本)

整備新幹線の新たな整備においては、国鉄が経営破たんした経緯を考慮して基本的なスキームが作られています。もともと整備新幹線については鉄道事業単独で経営的に成り立ちにくい部分がありました。公共事業方式によって上下分離を図る、その上で発生する受益をお支払いしていくという基本スキームに基づいて建設を進めています。

具体的な受益の考え方については、第一に整備新幹線の整備に当たっては、並行する在来線、これを第3セクター鉄道に譲渡することが前提となっています。譲渡に伴い、これまで出ていた赤字が解消されることとなります。この赤字解消を含めて、新幹線鉄道の開業に伴う受益、これを30年間にわたり使用料として支払っていく仕組みで考えています。新幹線が開業した場合と、しなかった場合の差額、そしてその中には並行在来線の経営分離に伴う弊社の赤字解消も含めた受益、これを30年間にわたりお支払していくことです。以上のような形で貸付料を決定し、整備新幹線の運営に当たっていくことです。