

北陸新幹線（金沢・敦賀間）の開業に伴う特別急行料金の  
上限設定認可申請に関する審議（２回目）

1. 日 時

令和5年10月5日（木） 10：30～11：30

2. 場 所

国土交通省 4号館3階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

堀川義弘（会長）、和田貴志（会長代理）

山田攝子、三浦大介、大石美奈子

<国土交通省>

鉄道局：栗原旅客輸送業務監理室長 ほか

事案処理職員：運輸審議会審議室 渋武、木村、浅井、藤澤、宮田、廣井、堤、田崎

4. 議事概要

- 鉄道局より、西日本旅客鉄道株式会社（以下「JR西日本」という。）及び東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」という。）からの北陸新幹線（金沢・敦賀間）の開業に伴う特別急行料金（以下「特急料金」という。）の上限設定認可申請に関する収入支出項目の詳細について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、収入支出の各項目の詳細及びその前提となる需要予測の考え方等について意見・質問があった。
  - ① 他モードとの競合関係について
    - ・ 高速バスのサービス水準はどうなっているか。
    - ・ 大阪方面との間で航空便は運航されているか。
    - ・ 北陸地方と名古屋・大阪方面との間に関し、高速道路等との位置関係が把握できる地図を整理頂きたい。
  - ② 需要予測について
    - ・ 東海道新幹線からの転移について経路選択モデルにより推計を行っているのであれば、他の部分についても同モデルを用いた推計が行えるのではないか。
    - ・ 開業効果の推計を2013年度と2018年度の比較で行う理由は何か。
  - ③ 原価の考え方について
    - ・ 人件費や経費についてJR西日本の既開業区間の実績単価に基づいて算出しているとのことであったが、営業キロが伸びることによるスケールメリットのようなものはないのか。
    - ・ 既開業区間と延伸区間とで線路を敷設している地形等の状況は異なると思う

が、それが原単価に影響を及ぼすようなことはないのか。

- ・ 人件費について過去10年間の賃金伸び率を反映させているとのことだが、直近の例からみれば十分に実態を反映できていないのではないのか。

④ 新幹線特急料金の設定については、事業者全体ではなく開業区間だけの収入原価で審査を行う理由は何か。

⑤ JR東日本については、新幹線特急料金の同社への配分額が既開業区間の特急料金の上限又は配分額を超えていないことを確認するとのことであったが、その確認結果について示していただきたい。

等について、意見・質問があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

①については、

- ・ 北陸地方と大阪・名古屋方面との間の高速バスについて、大阪方面は所要時間も長く、また便数も限られる状況にあるが、名古屋方面は便数もあるなど、新幹線に対して一定の競争力があるものと考えられる。JR西日本としても営業努力を重ねていきたいとしている。
- ・ 大阪方面との間の航空便は運航されていない。
- ・ 承知した。

②については、

- ・ システム的には可能だと思われるが、例えば高速バスからの転移を見込まない点などはモデルを用いずとも推計可能であるのに対し、東海道新幹線との間では、運賃・料金や所要時間の差異が需要にどう影響するかについて判断が難しいことから、モデルによる推計を行ったものである。
- ・ 北陸新幹線の金沢開業（2014年度）の前年度としての2013年度のデータと、コロナ禍前の2018年度との比較を行ったものである。

③については、

- ・ 大きな差は生じないものと考えている。
- ・ 在来線であれば別かもしれないが、新幹線についてはコンクリート構造物が主であり、トンネルの数などに差があったとしてもメンテナンスコストについて大きな差は生じないものと考えている。
- ・ 運賃改定でも同様に過去10年間の平均を用いているが、昨今の状況も踏まえ、現在、収入原価算定要領見直しにおける検討項目の1つとしている。

④ 今回は金沢・敦賀間における表定制での特急料金の設定であり、その設定内容に見合った形で、同区間での収入原価を審査するものである。

⑤ 承知した。

等の回答があった。

(注) 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第7条の2の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。