



運輸審議会
会長 上野文雄 殿

大阪府大阪市北区芝田二丁目4番24号
西日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 真鍋精志

公述申込書

運輸審議会一般規則第35条の規定により、下記のとおり公述の申込みをいたします。

記

- 1 事案番号
平26第3002号
- 2 事案の種類
鉄道の特別急行料金の上限設定の認可
- 3 事案の申請者
西日本旅客鉄道株式会社
- 4 公述しようとする者の氏名、住所、職業及び年齢
大阪府大阪市北区芝田二丁目4番24号
西日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 真鍋精志 61才
取締役兼常務執行役員営業本部長 堀坂明弘 59才
営業本部次長 橋本修男 48才
- 5 事案に対する賛否
申請者
- 6 連絡先電話番号
西日本旅客鉄道株式会社 営業本部 [REDACTED]

平成 26 年 10 月 22 日

運輸審議会

会長 上野文雄 殿

大阪府大阪市北区芝田二丁目 4 番 24 号

西日本旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 真鍋精志

公 述 書

当社申請にかかる鉄道事業の特別急行料金の上限設定の認可について、申請理由、申請料金の設定の概要、その他について申し述べます。

鉄道の特別急行料金の上限設定の認可申請に係る

公 述 書

公 述 人 西 日 本 旅 客 鉄 道 株 式 会 社

代表取締役社長 真鍋 精志

他

目 次

はじめに

1. 申請理由の概要

- (1) 弊社鉄道事業の現状
- (2) 北陸新幹線開業効果の最大化に向けた取組み

2. 料金の設定申請の内容

- (1) 基本的な考え方
- (2) 収支見通し

おわりに

はじめに

私は西日本旅客鉄道株式会社 代表取締役社長 真鍋精志でございます。

本日は、弊社が平成26年10月3日に申請いたしました鉄道事業の旅客の特別急行料金の上限設定認可申請に関しまして、当地区で公聴会を開催され、弊社の申請の趣旨をご聴取いただきますことを厚くお礼申し上げます。

ただいまから、弊社が今回申請いたしました料金の認可申請につきまして、その理由と内容をご説明申し上げます。

1. 申請理由の概要

(1) 弊社鉄道事業の現状

・会社全体の概要

現在、北陸、近畿、中国、九州北部におきまして、2府16県にわたり鉄道ネットワークを運営しております。具体的には、駅数は1,222駅、営業キロは新幹線644.0km、在来線は4,371.7kmで、総合計5,015.7kmとなっております。

・北陸新幹線金沢開業の概要

北陸新幹線は、昭和47年に全国新幹線鉄道整備法に基づき基本計画が決定された整備新幹線であり、昭和62年の国鉄分割民営化に際し、東京・上越妙高間はJR東日本が、上越妙高・大阪間は弊社が営業主体として運輸大臣から指名を受け、平成9年10月1日には、高崎から長野までの117.4kmについて部分開業しております。

このたび、平成27年3月14日には、長野から金沢までの228.1kmが開業し、弊社とJR東日本による東京・金沢間での新幹線の相互直通運転も開始いたします。

なお、金沢から敦賀までの125.2kmにつきましては、平成24年6月29日に工事実施計画の認可が行われており、平成37年度の完成が予定されております。

このたびの金沢開業に向けて、長野から金沢までの228.1kmとその先の白山総合車両所につきましては、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設主体

として工事を行っておりますが、上越妙高駅より西の区間の営業主体となります弊社としましても、関係自治体等とも協力して、関連する駅改良工事や周辺施設整備を進めるとともに、安全で快適な輸送サービスの提供に向けた諸準備を確実に進めているところでございます。

運転本数につきましては、定期列車は、東京・金沢間は、速達タイプの「かがやき」10往復と、停車タイプの「はくたか」14往復を運行いたします。この他、長野・金沢間を運転する「はくたか」1往復、富山・金沢間を運転する「つるぎ」18往復、そして東京・長野間を運転する「あさま」16往復を予定しております。なお、行楽や旅行のシーズンなど多くのお客様のご利用が見込める期間におきましては、臨時列車の運転も予定しております。

これにより、現在の上越新幹線越後湯沢経由と比べて、東京・金沢間は現在の3時間47分（上り）から79分短縮して最速2時間28分、東京・富山間は現在の3時間11分（上り）から63分短縮して最速2時間8分と、大幅に時間が短縮され、かつ、乗り換えなく移動していただけるようになります。

（2）北陸新幹線開業効果の最大化に向けた取組み

・安全かつ利便性・快適性の高い輸送に向けた取組み

安全かつ利便性・快適性の高い輸送に向けましては、弊社とJR東日本が共同開発いたしました、日本の伝統と最新技術を融合させた最新型車両W7系とE7系を投入することにより、安全かつ利便性・快適性の高いサービスを、お客様にご提供してまいります。

また、北陸特有の冬季の雪対策をはじめ、必要な安全対策を準備しておりますとともに、弊社とJR東日本の2社での運営において、各社が責任を持って設備や要員を配置することにより、安全性・利便性・快適性をより確かなものいたします。例えば、安全運行に必要な設備や、車両故障など異常時に対応するための予備車両も両社で配置するほか、金沢に訓練設備を新たに設置し乗務員の訓練をより効果的に行うこととしております。

・流動の増加に向けた取組み

現在、越後湯沢・金沢間を運行する特急「はくたか」は一日あたり約7,400人（糸魚川駅～直江津駅間、2013年度実績）、新潟・金沢間を運行する特急「北越」は同・約900人（糸魚川駅～直江津駅間、2013年度実績）のご利用がございました。

開業後につきましては、このお客様の全てが引き続き新幹線をご利用いただけることを前提としながら、他の交通機関からの一定程度の転移や開業による誘発も見込んだご利用があるものと想定しております。

加えて、弊社では、新幹線のご利用促進に取り組むことにより、並行する航空機などの交通機関のご利用も含めた、首都圏と北陸地域間の移動全体のパイの増加を目指してまいりますとともに、併せて、従来からビジネスや観光において、北陸地域と結びつきが強かった関西との相互交流の維持、強化にも取り組むことにより、沿線地域の活性化に一層寄与できるよう努力してまいります。

・北陸地域の観光振興の取組み

開業効果を最大限に発揮するための、具体的なお利用促進策といたしましては、弊社の金沢支社を拠点に、地元自治体や旅行会社と連携して、北陸地域の魅力ある観光素材の掘り起こしや、新幹線駅を起点に世界遺産を巡るバスなどの2次アクセスの充実を進め、新幹線を活用し、北陸のみならず新潟・長野・岐阜エリアまで含めた、新たな広域観光ルートの開発と商品化に向け、様々な取り組みを進めているところです。

そのため、弊社管内である関西はいうまでもなく、JR各社とも協力して、首都圏や中京圏でも、北陸の観光情報発信に取り組みますとともに、各都市の旅行会社と連携した魅力的な旅行商品や、今回認可申請いたしました所定料金とは別にニーズに応じた利便性の高い企画きっぷを設定するなども検討してまいります。

これらの利用促進により、三大都市圏からの誘客は言うまでもなく、近年急速に増えつつある訪日外国人に向けても積極的にPRを行い、インバウンド需要の取り込みに取り組んでまいります。

2. 料金の設定申請の内容

(1) 基本的な考え方

先に申し述べましたとおり、北陸新幹線は路線としては1本ですが、金沢開業により、上越妙高駅を会社境界として弊社とJR東日本の2社が共同運営する路線形態となります。

料金設定の基本的な考え方でございますが、弊社完結区間の上越妙高から金沢発着の区間に設定する料金につきましては、ご利用者から見たわかり易さの観点から、今回JR東日本の完結区間で設定されます、既存の長野までの北陸新幹線区間における料金と同水準で設定した料金を申請いたしました。

東京・金沢間など、JR東日本区間と弊社区間とをまたがる区間に設定する料金につきましては、既存の長野までの区間における料金水準をベースに、将来にわたり2社で安全かつ利便性・快適性の高い輸送サービスを提供するために必要な費用を考慮し、それを踏まえて設定した料金を申請いたしました。

具体的には、「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」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て設定することとし、例えば、2社が共同運営する路線であるため、単独で運営する場合と異なり、異常時に対応するための予備車両をはじめ必要な設備の費用や、安全運行を行うために途中交代も含め必要な乗務員を配置するなどの費用が両社に発生いたしますことを踏まえて、各社完結区間で適用する既開業区間の料金水準に、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ります。

なお、今回申請いたしました料金水準につきましては、並行する輸送機関との価格の比較、時間短縮効果や乗継のないシームレスな移動の実現、また車内設備の向上などを考慮しても、お客様にご納得いただける水準であると考えております。

また、開業後は、金沢駅で、新幹線と在来線の乗換えが必要となるため、北陸と関西との流動を維持、強化する観点からも、乗換利便性や料金面での配慮も必要と考え、特急「サンダーバード」と「つるぎ」の接続や、金沢駅での中2階での乗換え改札等の整備も進めており、料金面でも、新幹線と在来特急の乗継割引に加え、

利便性の高い企画きっぷや旅行商品も検討しているところでございます。

(2) 収支見通し

弊学区間の収支見通しについてご説明申し上げます。

収入につきましては、先に申し述べました開業後の流動（ご利用人員）に、運賃並びに今回申請いたしました料金を乗じて想定し、また、費用につきましても、人件費などの営業費用、減価償却費、貸付料などを適正に計上しております。

現時点の収支見通しは、黒字化されない期間が相当程度見込まれ、弊社といたしましては、先ほど申し述べました観光の取り組みをはじめとした一層の経営努力を積み重ねる所存ではございますが、少子高齢化による沿線人口の減少や景気変動リスクなど長期的な先行き不透明感も勘案すると、決して楽観できない収支状況であることを何卒ご理解賜りたく存じます。

なお、整備新幹線では、開業により営業主体に生じる受益を限度として設定される貸付料を30年間定額で支払う仕組みであり、貸付料につきましては現時点で想定される額を計上しており、今後関係機関との協議により決定されることとなっております。

おわりに

北陸新幹線の開業に向けては、JR西日本グループ全社員が一体となって、安全かつ利便性・快適性の高い輸送サービスの提供に向けた諸準備を着実に進めてまいります。

また、北陸新幹線の運営においては、弊社の経営方針であります、地域との共生を旗印に、人々の交流を促進し、地域の活性化に貢献してまいります。

以上、申し述べました当社の置かれている実情をご賢察賜りますとともに、北陸新幹線運営において当社に課せられた役割を果たすため、その基本となる特別急行料金の設定につきまして、何卒ご審議を賜り、お認めくださいますようお願い申し上げます。私の公述を終わらせていただきます。