

北陸新幹線（金沢・敦賀間）開業に伴う  
特別急行料金上限設定認可申請について

（運輸審議会ご説明資料）

令和5年10月19日  
鉄 道 局

# 目 次

(頁)

## 1 パブリックコメントについて

○パブリックコメントの内訳について

1

○パブリックコメントに対する考え方について

2

## 2 北陸新幹線延伸区間と近畿圏・中部圏との自動車道の 状況（第2回審議時宿題事項）

29

## パブリックコメントについて

### ○ パブリックコメントの内訳について

募集期間：9月25日～10月8日（14日間）

件 数：計23件

（内 訳）

○料金額への意見：16件

○その他の意見：7件

○合計：23件

	料金額への 意見	その他の 意見	合計
山形県	—	1	1
千葉県	1	—	1
東京都	2	1	3
神奈川県	—	1	1
新潟県	1	—	1
富山県	1	—	1
石川県	4	—	4
愛知県	1	—	1
滋賀県	1	—	1
京都府	1	1	2
大阪府	2	—	2
不明	2	3	5
合計	16	7	23

## ○ パブリックコメントに対する考え方について

(御意見として記載している文書は、原文のとおりとしています。)

### 【料金額への意見：16件】

#### 1. 富山県在住者 より

・ 1 駅、または 2 駅間の特急料金を既存区間も含めて引き下げた方が良い。  
→ 1 駅や 2 駅の利用の客もいる。しかし、特急料金だけで 1,870 円も掛かるとなると、車や他の交通手段を利用して新幹線の利用促進が進まないと考える。また、東海道・山陽新幹線と比べ、高い料金だ。

○ 現在認可申請を受けている内容は新幹線特急料金の上限に係るものであり、北陸新幹線の料金は、1997 年に長野まで、2015 年に金沢までと段階的に開業してきた経緯において、分かりやすさの観点から「JR 東日本の新幹線の特急料金」として定着している東北・上越新幹線と同水準で設定されています。今回の敦賀延伸にあたっては、既開業区間と同様に設定するものと承知しております。

○ JR 西日本は認可の後に、その上限の範囲内で割引などを実施し、既存区間において 1 駅間ご利用の場合は、自由席のご利用については、割安な特定特急料金 880 円を届出にて設定しており、今回の延伸区間についても同様に設定されるものと聞いています。

#### 2. 愛知県在住者 より

大阪発、名古屋発における在来線乗継で利用する際の特急料金についての意見です。  
大阪、名古屋から北陸新幹線を利用する際は当面敦賀乗り換えが必須となり、新幹線による時間短縮に対し、申請を行った新幹線特急料金では割高となる印象を受けます。(在来線特急の乗継割引廃止も影響しています)  
特に福井における新幹線による時間短縮は 3 分と在来線からさほど変わらないため、約 1000 円の値上げに対して乗り換えを強いる不便さを享受せざるを得ない状態となります。

新幹線による時間短縮効果が低い在来線？新幹線区間については、現状の在来線と同等もしくは値上げ幅が少ない新幹線特急料金となるように調整する等の配慮をお願いいたします。

- 大阪・名古屋から開業区間へのご利用については、新幹線の開業により在来線特急と新幹線列車とを乗り継ぐことにより、2列車分の料金となることなどから、ご指摘のように概ね料金が高くなります。
- このことから、JR西日本としては所要時間の短縮等、利便性や快適性の向上も含め、ご利用いただきやすいサービスを目指していますが、さらに、今回新たに、在来線と新幹線の乗換えが必要となる区間については、在来線特急料金と新幹線特急料金を一体とした割引の特急料金を適用する予定であると聞いております。従前の乗継割引を設定した場合と比べ、若干高くなりますが、概ね同等の料金水準となるような配慮がなされるほか、ニーズに合わせた割引商品の設定等、各種の営業施策を検討していると聞いております。

### 3. 石川県在住者 より

意見：

流石に敦賀を越えた京都/大阪方面の特急料金の値上げ幅が高過ぎますので、せめて2023年現在のサンダーバード乗車時特急料金相当か、もしくは同料金+200円程にして頂けますでしょうか？

ともすれば特急料金制度自体も、現行の列車別から、近畿日本鉄道の様な距離基準にして頂けますでしょうか？

理由：

2024年の敦賀延伸後、京都/大阪方面への延伸を迎えるまで、私達北陸の人間は敦賀駅での乗継を余儀無くされます。そして現時点では京都までの延伸すらいつになるのか判らない状況です。向こう数十年になるのかもかもしれません。そんな中で乗継を強いられる訳です。今回の特急料金発表前では、2023年現在有効の乗継割引が有効であること前提で、更にネット予約による割引が有効になることで負担額の上昇が抑えられることを期待しておりました。ある意味これなら妥協出来ると考えておりましたが……その乗継割引も廃止に

なると伺いました。代替制度はあるとも伺いましたが、その値下げ幅も少ないものと感じます。ある意味では騙し打ちを受けた感じですが。

更にこの乗継割引制度の廃止は、七尾線経由のサンダーバード停車駅沿線にも影響を及ぼすと考えられます。

在来線特急料金と新幹線特急料金が別の制度になっていて、そして一つの列車につき適用される……つまり乗り継ぐ度に列車一つ分の特急料金が加算される訳ですが、このことを踏まえて来年の開業後となりますと、我々想定以上の値上がり負担を被る箇所が出て来ました……それが上記七尾線経由サンダーバード停車駅沿線です。

本日時点ならサンダーバード一本、もしくは金沢駅乗継の能登かがり火を使った二本でアクセス可能な所が、来年以降は三回の乗継が発生します。更に途中で在来線特急料金より高めの新幹線特急料金が加わります。加えて乗継割引は無しです。

これにより本日時点なら 2000 円程度だったのが 6000 円程に値上がると伺いました。流石に高過ぎます。乗り継ぐ度に別々の値段が加算されてしまうなら、いっそ特急料金そのものを統合して、近畿日本鉄道の様な距離ベースにしてしまった方がまだ色々な意味で負担は減るのではと考えます。

旅客鉄道会社各社の経済的事情も解るには解るのですが、この大幅な値上げは、これから乗継を余儀無くされる我々北陸の人間に対して負担に負担を重ねる所業だと感じざるを得ません。我々の側も全ての人間がこの値上げに対応出来る程富豪ではありませんから。終わりに、北陸と近畿には古来から繋がりがありますが、どうかその繋がりが途絶えぬ様、負担をなるべく軽減頂けますと幸いです。今回の発表を伺う限りだと地域間の繋がりが絶たれそうで恐ろしくも感じます、公共交通機関には地域の繋がりを作る力もあれば、逆に断ち切ってしまう力もあると考えますので。

何卒、どうぞ宜しくお願い申し上げます。

○ 前段は 2. と同旨。

○ JR西日本によると、料金はそのサービスの対価として発生するものであり、特急料金は速達性(スピード)やその設備の対価としていただいているため、距離ベースで特急料金を設定すると例えば途中駅での乗換時間により到着時間が大きく変わる可能性もあり、公平な料金体系とすることが困難とのこと。このためサービスが完結する列車毎の特急料金を基本としていると聞いております。

#### 4. 大阪府在住者 より

大阪対福井・金沢の所要時間短縮効果が全体の10%にも満たない中、実質的な大幅値上げは該当地域に住まう一市民としては容認できません。

当面、北陸新幹線の敦賀での乗り換えが発生することは仕方ないとしても特急列車に2本乗車するという行為に着目して特急価格が決まるのではなく、利用者の便益という観点で既存特急料金との整合性を図るべきではありませんでしょうか。今回の案ですと、審議されている新幹線特急料金と分断される在来線特急料金の「初乗り部分」を二重で徴収されることは特に不合理です。

JR 西日本は民営企業ではありますが特許で守られ他事業者が近畿・北陸の都市間輸送鉄道に参入することが無い区間です。今回の値上げの理屈が容認されてしまうと特急の運行区間を短縮し次々とリレーさせることで無尽蔵に値上げのできる余地が生まれてしまうのではないのでしょうか。

改めて近畿エリアと北陸新幹線金沢以西を乗り通す場合の実質的な特急運賃については利用者の便益（所要時間）の観点から価格の見直しを求めます。

○ 2. と同旨。

#### 5. 居住地不明者 より

北陸新幹線（金沢？敦賀）の特急料金の上限は不相当であると考えます。

第一に、そもそも鉄道事業法第16条第2項の「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」がどのような基準で算出されているかが利用者にとって全く不明瞭であり、その根拠なしに認可を受けようとする事は甚だ不適切であると言わざるを得ない。回答に際して適正な原価と適正な利潤の根拠を適切な内訳と金額とともに示し、さらにそこから導き出される特急料金の数値を計算式とともに示すこと。示せないのであれば、それは認可するに値しない。

第二に、急行料金は設備や速度、所要時間などの付加価値に対して支払っているものであるから、今回の新幹線の開業により所要時間が特別短縮されるわけではないのに現在の在来線と比較して過大な料金の上昇（大阪⇄福井は最大3分短縮で+1,150円（+42%）、大阪⇄金沢は最大22分短縮で+1,620円（+55%））は到底受

け入れられないものである。このような時間短縮価値の大幅な向上が見られないのにもかかわらず過大な料金を申請することに対して、適切な根拠を示して回答されたい。

- 今回の認可申請にあたっては、JR西日本から過去の利用実績等に基づく収入見込みや当該事業者の隣接する区間に係る人件費経費等の実績等を用いて平年度3年間の収支想定等により審査を行うこととしております。

第三に、新幹線の開業により現在運行している在来線特急が敦賀止まりとなる。これにより利用者は敦賀駅で乗換えが必要となり不便を強いられる。敦賀駅は先に開業した武雄温泉駅のように対面乗換えではなく連絡橋を行き来するかたちとなっており、対面乗換えと比べて利便性が落ちるのは明らかであり（連絡橋経由で乗換え時間8分）、乗換えと列車移動という2つの利用者への大きな負担を強いることとなりバリアフリーの観点からみても受忍できる限度を超えている。

- JR西日本としても、乗換が発生する敦賀駅での円滑な乗換えは重要な課題であると考えており、このため、①在来線特急列車と新幹線と垂直に乗換ができるように設計し、②乗換え改札で滞留が発生しないように通路数（乗換改札としては国内最大19通路）を設定するほか、③大型のエレベーターを導入し乗車人数を拡大、④お客様のご案内については、視認性が高いフルカラーLED発車標を整備し、⑤紙の乗車券類を引き換えることなくお持ちのスマートフォンやICカード（チケットレス乗車）で乗車をいただく仕組みを構築（ICカードチャージ機の増設等）するなどの整備を進めているとのことです。

第四に、現在、大阪⇄和倉温泉では金沢駅の改札を出ない限り特急が通算されることとなっているが、新幹線の開業により大阪⇄敦賀、金沢⇄和倉温泉に分断されることとなり、特急料金が通算されないばかりか2回の乗換えを必要とする。さらに乗継割引が新幹線開業と同時に廃止されることから適用されず利用者が新幹線開業前と比べて過大な料金を支払うこととなる（大阪⇄和倉温泉は+2,590円（+77%））。乗継割引については各旅客鉄道会社の方針であるから、国交省が直接的な介入や指導をするのは難しいと考えるが、「新幹線で分断された・直通でなくなった在来線特急との利便性を図る」という本来の趣旨を照らし合わせれば、敦賀までの暫定開業にもかかわらず廃止するというのがいかに不適當であるかということが容易に理解できる。この件について



旅客鉄道会社 6 社には今一度の再考を求めたい。廃止の根拠が「コロナ禍後のお客さまのご利用

状況の変化やデジタル化の進展等の社会変容を踏まえ（JR西日本）」というのは制度の目的や趣旨から甚だ逸脱していると考えるが、旅客鉄道会社はどのように考えているのか、制度の目的や趣旨を今一度よく理解し熟慮したうえで回答されたい。

○ 乗継割引については、事業者の経営判断に基づき、届出により設定できることになっております。

○ JR西日本によると、ネット予約の浸透に伴って利用が減少しているほか、個別の利用形態に応じて、窓口の係員が条件を判断して発売することを前提に設計された制度であり、今後、非対面での販売形態がさらに増加することを見据え、ネット予約商品の充実化を図ることに合わせて見直すものでもあるとのこと。

第五に、JRは今後特別企画商品などの発売を検討しているとのことであるが、この商品は認可された特急料金に基づいており、不適当な特急料金に基づいて決められた特別企画商品の金額もまた不適当であるといえる。さらに、特別企画商品は認可制ではなく届出制であるがゆえ事業者側（JR）が恣意的に発売区間、金額、日付、有効期間などの効力や設定数を定めることができるため、事業者の都合で一方向的にその効力や設定数を変更することが考えられる。これは独占禁止法に定められている優越的地位の乱用といえるのではないか。そもそも特別企画商品を初めから設定する予定であるのならば、設定しないで済むような特急料金を認可申請すればよいのではないだろうか。なぜ「特別企画商品ありき」の特急料金を申請するのか、適切かつ明瞭な根拠を示して回答されたい。

○ 現在認可申請を受けている内容は新幹線特急料金の上限に係るものであり、JR西日本としては認可の後に、経営判断に基づき、その上限の範囲内で割引などを実施する制度となっております。

## 6. 居住地不明者 より

私は福井県民であり自身の都合上、月に何回も大阪と福井間を行き来しています。今回の北陸新幹線開業に伴って、大阪までの時間が 3 分ほどしか短縮されないにも関わらず、

料金が値上げされることに納得できません。また、今までは大阪までサンダーバードを使って乗り換えることなく行くことが出来ましたが、敦賀で乗り換える必要があり、本当に3分短縮されるか確実ではないと感じています。福井県に実際に住んでいる身としても、大阪へ移動する人は多いと肌で感じています。大阪名古屋方面の値上げに納得している人はほんとは少ないです。未だ敦賀からの延伸の目処もたっておらずすぐに福井から大阪まで直通で向かうことすらできないため、これからもずっとこの料金のままだと家計が圧迫されてしまいます。福井には都会ほど公共交通機関が発達しておらず、この現状に納得していなくとも、3月からは北陸新幹線を使わざるおえない状況です。だからこそ、この値上げには反対です。どうかご検討ください。

○ 2. と同旨。

#### 7. 滋賀県在住者 より

北陸新幹線、敦賀延伸、敦賀駅での乗り継ぎを含め改悪要素だらけなのは覚悟していましたがここまでとは思いませんでした。

大して時短効果もないのに関西金沢は1600円、福井に至っては最速3分短縮で1000円。たかだか3分のために1000円値上げに強制乗り換えとか利用客を馬鹿にしてるとしか思えない。今後これが数十年続くと考えると吐き気がします。

そもそも国の体たらくで来年度の着工も見送り、散々基軸だの代替ルートだの囃し立てておいてなんですかこの有り様は？北陸新幹線全線開通。やる気があるのかないのかはっきり示してもらいたい。

○ 2. と同旨。

#### 8. 千葉県在住者 より

北陸新幹線開業に伴う特別特急料金の認可は見送るべき。

理由：現状の在来線特急のみの料金と比べると大阪-福井間などで大幅な値上げになるのにも関わらず乗り換えがあるため、所要時間の短縮がわずかであり、費用対効果が見込む方ができない。利用者側からすれば乗り換えなしで行くことのできる高速バスや敦賀-福井間は普通列車を利用しようとするのではないだろうか。その結果利用者数は伸び悩みよ

り採算が取れなくなる可能性があるため、中途半端な敦賀での分断や運賃制度そのものを見直し、早期に北陸新幹線の全線開業を目指すべきである。

○ 2. と同旨。

#### 9. 新潟県在住者 より

ご意見：反対

理由：JR西日本、JR東日本の都合により本来直通運転だったはずの新大阪～金沢間において敦賀乗り換えが発生する。標準乗り換え時間8分の長距離乗換にもなり、エレベーターの数や乗車位置の違いにより希望列車へ乗り継ぎできない恐れがあるなど利用者への配慮が不足している。

また両社は乗継割引を廃止するとしており、これによって特に大阪～福井・金沢間において新幹線化による速達性以上に料金が値上がりする。

以上の事から北陸新幹線大阪～敦賀間開通までは従来の特急料金から著しく値上がりしないよう抑制した特急料金とする必要がある。

また、大阪～新潟間の利用ではさらに上越妙高で在来線の乗り換えが必要となり、こちらの特急料金には並行在来線第三セクターの特急料金に加え高額なA特急料金、そして乗継割引廃止となり在来線時代に比べかなり高額な料金となる。

○ 前段は5. 第三、後段は2. と同旨。

#### 10. 石川県在住者 より

ご意見：反対

理由：鉄道事業者の都合により本来直通運転だったはずの(新)大阪～金沢間において敦賀乗り換えが発生する。

また両社は乗り継ぎ割引を廃止するとしており、これによって敦賀～金沢新幹線化による速達性以上に料金が値上がりするため。

※しらすぎの場合敦賀、米原等短期間での乗り換えが複数発生することを入れるといいかも

○ 2. と同旨。

#### 1 1. 大阪府在住者 より

加賀温泉？富山間の特急料金が僅か営業キロ 0.2km の差で 740 円も値上がりしているため、特例で 100km 以下の料金にするか特別料金を設定すべきではないか。

また、福井？長野間は 304.1 km の距離があり、料金体系としては 300km？の範囲ではあるが、どちらの駅も県を代表する駅であり、料金の優遇措置があってもよいのではないかと思う。

そして、北陸新幹線金沢？敦賀間が開業するにあたって関西方面から福井・金沢に向かう際必ず乗り換えが発生するようになるが、特急と新幹線の接続時間の影響で特に関西？福井間は所要時間がほとんど変わらないにもかかわらず、特急料金だけ大幅に上がるという事態が考えられる。今回の上限設定認可申請とは直接の関係は無いかもしれないが、審査の際はこの件についても十分に考慮していただきたい。

○ 今回申請の料金は、申請事業者の経営判断に基づき既開業区間と同様に距離に応じた料金水準で表定制により設定されているもの承知しております。

○ 後段は 2. と同旨。

#### 1 2. 石川県在住者 より

具体的な算定根拠は示されていませんが、北陸新幹線・金沢開業時の検討結果・認可に沿って延長されたものと認識しています

降雪地帯であり、東北上越新幹線の料金/距離テーブルに従う事は妥当と考えます

ですが、金沢開業時に設定された 2 社跨ぎの上乗せ料金(片道 1300 円)について再度計算し既に営業している金沢以東区間を含めて見直しが必要と考えます

何度か金沢～関東を往復していますが往復で 2600 円の差は非常に大きく感じており、少しでも低減して頂けるようにお願いします

理由：

金沢開業時の検討資料(<http://www.mlit.go.jp/common/001062049.pdf>)P13 において単年度経費 52.8 億円から断面利用者数を 11.5 千人/日で除すると記載が有ります一方で JR 西日本から 8 年半で 6000 万人の利用が有ったとの発表が有りました(<https://www.westjr.co.jp/press/article/items/23092500presshokurikushinkansengoriyou1.pdf>)

単純平均すると 19.3 千人/日となり 7.8 千人/日の上振れです(1 割程度の誤差であれば企画切符などの割引・減収で相殺されると考えますが、6 割以上の差はあまりにも大きい差です)

敦賀延伸後を考えれば福井～関東の流動が北陸新幹線に移るなど利用が増えるのは間違いなく、その差は更に大きくなると考えます

また 52.8 億円の内訳でシステム改修費に 6.7 億円+3.6 億円が計上されています。この費用は毎年掛かるというよりも複数年使用できるシステムを減価償却していると思いますので既に償却出来ているものであれば原価計上すべきでない性質のものと考えます。とくに「ネット予約システムの改修」と項目が有りますが「えきねっと」「e5489」の事を指すのであれば、今回の敦賀延伸においては計上

する根拠に乏しいのではないのでしょうか？(会社間の分配・清算処理が必要な事は分かりますが、将来にわたってシステムをゼロから再改修のような事にはならないように思います)

よって、この機会に JR 2 社に対して需要見積もりと原価経費の見積もりを要請して料金見直しを行う必要があると考えます

以上、よろしく申し上げます

- ご指摘のとおり、金沢開業の際に、上越妙高駅を境界駅として JR 東日本と JR 西日本で運営主体が変わること踏まえ、当該駅をまたがる区間については、2 社で運営することにより発生する追加的なコストを加味した料金設定としたものであり、これは金沢・敦賀間が開業した後も変わるものではないものと承知しております。

- 今回の認可申請についても金沢までの料金設定の考え方を前提に、新規開業区間に係る収入と原価を算定し、基準に照らし合わせて審査しているところです。
- なお、例えばネット予約システムは、償却後システム全体の設備投資を実施(リプレイス)しており、この設備投資にまたがりコストに相当する機能も含まれております。このシステムにおいては設計、試験等を踏まえると1から作り直すイメージに近いものであり、これに加えて適宜機能増強等も実施されるため総費用は年を追って膨らんでいくものです。
- 今後も基本的には一定期間毎にシステムを入れ替える計画であり、追加的なコストは、長期にわたり継続的な運行を行っていくため、維持更新に必要な投資が今後も実施されていくものと承知しております。

### 13. 石川県在住者 より

#### 【意見】

#### ①JR 西日本区間における北陸新幹線特別急行料金の上限について

各駅間毎に料金が定められていますが、これは各駅間の営業キロに基づき、営業キロ100km単位毎に定められていると認識しています。この営業キロ単位を改めて在来線特急と同様に営業キロ50km単位での上限料金を新設し、各駅間利用者の負担増を抑制することが望ましいと考えます。

理由：利用者負担を低減し利用促進につなげる為。

新たに開業する区間は在来特急電車を乗り継いで利用する方が多いと予想され、2列車の特別急行料金負担となり、乗り継ぎ割引の縮小(従来の新幹線/在来特急の乗り継ぎ割引廃止)もあり通算営業キロを新幹線利用した場合より高額な負担となる場合が多くなります。乗換駅敦賀と各駅間の営業キロを概算すると50kmに満たない福井-敦賀や、125km程度の金沢-敦賀間は対大阪や対名古屋への特急乗り継ぎ時の料金負担増が大きな区間になります。そこで北陸新幹線特別急行料金の営業キロステップを細分化することで多少なりとも利用者負担の低減を図って頂きたいと思っております。

また北陸各都市間の移動を見ると富山ー加賀温泉間のように 100km をわずかに超えるだけで、200km 迄の上限料金が適用されている箇所も見られます。このような駅間についても一定の配慮が必要であると思います。

②東京ー北陸延伸開業区間の特別急行料金の上限について

JR 東日本、JR 西日本をまたぐ利用者に対して上乗せしている現行の料金水準を北陸新幹線金沢開業後の利用実績及び敦賀開業時の需要予測に基づき、適切なレベルに見直し利用者負担低減を図ることが望ましいと考えます。

理由：2 社運営による費用増を利用者負担とした上乗せ料金であり、金沢開業後の実績及び敦賀開業時の流動見通しから改めて精査すべき料金と考える為。

北陸新幹線金沢開業に際しての特別急行料金の上限認可申請時の審議資料

(<https://www.mlit.go.jp/common/001062049.pdf>) p. 13

によれば JR 両社をまたがる流動は 11,500 人/日として上乗せ料金の計算がされています。

一方北陸新幹線金沢開業後の利用実績として、JR 西日本が公開している”データで見る JR 西日本” 2016～2023 における上越妙高ー富山間の 1 日当たりの平均通過人員を見ると、年次順に 24,858 人、23,245 人、23,173 人、23,666 人、21,281 人、7,913 人、10,105 人、17,522 人となっており、コロナ禍の影響を含めても平均 18,970 人/日となっています。これらすべてが JR2 社をまたぐ需要とは言えない面もありますが利用傾向を考えるとその多くが北陸と首都圏間との利用と考えて良いと思います。さらに来年の敦賀開業により JR2 社のまたがり流動が増加するものと考えられます。前回の認可申請時から費用の実態も変わっていると思われるが、

この機会に精査し見直すのが適切であると思います。

- 今回申請の料金は、申請事業者の経営判断に基づき既開業区間と同様に距離に応じた料金水準で表定制により設定されているもの承知しております。

- JR西日本では、新幹線の特急料金は、その路線距離の長さや到達時分の短さの観点から、在来線の特急料金とは異なり、概ね100キロ刻みの料金水準で各駅間ごとに設定しており、今回申請の料金についてもこの考え方に沿って設定されているものと承知しております。
  
- ②の意見については、12. と同旨。

#### 14. 東京都在住者 より

特急料金について、首都圏から金沢以遠などの長距離については妥当であると考えますが、敦賀から金沢などの中距離については非常に高いと感じる

富山から金沢や、福井から敦賀など短距離の移動については並行在来線を利用しても時間がそれほど変わらないが、中距離移動に関しては従来の特急より並行在来線では大きく所要時間が増大し、新幹線では大きな値上げとなってしまう

敦賀以南を考えた場合大阪~金沢は距離280キロで9000円を超えており特に高く、金沢基準で考えた場合わずか5000円の追加で首都圏へ行くことが可能になる為旅行やビジネスの目的地が大阪市よりも首都圏になってしまう可能性が高いと考える

新幹線が大阪市まで開業するまでの時限的な措置として、100キロ以上150キロ未満の特急料金は指定席、自由席共に100キロ未満と同じ料金とし、大阪市まで開業した際に今回の認可申請と同一の料金まで引き上げるという2段階の値上げであれば受け入れ易くなると個人的には思う

100キロ未満の料金に関しては並行在来線の経営支援のため申請通りに認可した方が良いと思う

ハピラインふくいは現在の普通列車利用状況が特に武生駅以南では芳しくなく、また北陸トンネルの維持費を負担する必要があるため石川、富山両県の並行在来線運営会社より厳しい運営が予想される

福井市、鯖江市、越前市から京都市、大阪市までの移動需要のうち一部でもハピラインふくいを利用する流れができれば並行在来線の維持に大きな資金源となるため福井県内での利用促進を行うことが重要だと考える



冬場の悪天候時などでも移動が可能になるため新幹線自体には賛成であるが、あまりにも料金が高ければ大阪延伸後も心象が悪くなると思うので料金の適切な設定は重要だと考える

- 今回開業する金沢～敦賀間は、既に関業している上越妙高～金沢間と一体として運行され、同一の車両により同レベルの輸送サービスが提供されると聞いています。このため、今回申請の特急料金は、既開業区間に設定されている特急料金と同水準で設定されているものと承知しております。
- 事業者は認可された上限の範囲内であれば、経営判断に基づき届出により料金を設定できることになっております。

#### 15. 京都府在住者 より

北陸新幹線開業に伴う特別急行料金の上限設定について、おおむね賛成です。

理由として、

- ・ 他の新幹線の特別急行料金と概ね金額に差異が生じていないこと。
- ・ 近年開業した北海道新幹線に比べて、安価で高額な上限設定になっていないこと。
- ・ 安全運行をおこなうためには、一定以上の運賃・料金収入を確保しなければならないこと。
- ・ 他の新幹線運転区間に比べ、豪雪地帯のため、除雪費用等が発生すること。
- ・ JR 西日本は、ネット予約（e5489）に力を入れており、これによるお得な切符（特別企画乗車券）の発売数は豊富で、なおかつ割引率が高い。そのため北陸新幹線の延伸開業区間についても、積極的な発売や企画が見込めること。

但し、懸念としては、

- ・ これまで関西（大阪・京都）から石川（金沢）まで、特急列車で一本で結ばれていたため、乗換に伴う利便性が損なわれ、また在来線と新幹線で特急料金が分割されるため、大幅な値上げとなるため、通常の切符とは別に条件付きのお得な切符の販売を長く継続することができるのか。

- 2. と同旨。

・2023年9月22日にJRグループにおいて、乗継割引の廃止が発表された。これより北陸新幹線延伸開業による敦賀駅乗換による、在来線特急料金は新幹線と乗り継ぐ場合においても、半額とはならないため、これによるJR西日本としての考え方（値引き等）は利用者に説明しなければならない。過去に乗継割引が導入された経緯は、新幹線の開業や、合理性による列車の分割運行（それまで一本で結ばれていた列車が乗換が必要）により導入されてきたが、北陸新幹線延伸開業により、この内容に合致するにも関わらず、廃止にすることは急遽の大幅値上げと捉えてても仕方ない。

○ 5. 第四と同旨。

・上限認可設定申請は、自由席特急料金、立席特急料金であるが、新幹線は指定席車両のニーズが高く、指定席車両の両数が多い傾向にある。近年、JR西日本はその指定席にかかる料金部分を値上げしており、最繁忙期の設定、のぞみ料金の値上げにより、自由席特急料金より、1000円から1500円の追加料金がかかるため、自由席特急料金で妥当な認可申請を受けたとしても、実質的な利用者負担は申請額より多くなると考えられる。また全列車に自由席が設定されているわけでもなく、かがやき号は既に全車指定であり、申請されている立席特急券は、指定席が満席の時にしか発売されないため、乗車時間によっては指定席を利用するしかない。

その他

- ・お得な切符においては、往復利用者に、値引き率を高く設定した切符の発売をして欲しい。（※JR九州の2枚切符等）
- ・ネット予約による割引率を高くして欲しい。

○ 特別企画乗車券については、認可された上限運賃・料金の範囲内で、事業者がニーズや利用状況に応じて柔軟に設定するものでありますが、今回の延伸区間に関しても、商品性や価格について検討を進めていると聞いています。

16. 東京都在住者 より

北陸新幹線（金沢・敦賀間）開業に伴う特別急行料金の上限設定認可申請については妥当な金額もしくは低廉な価格と考える。

理由

既存の新幹線運輸との料金設定（通常期指定席料金）を比較する（比較しやすいように東海道との差を百分率で表す）。

100 キロでの料金は

東海道 2290、山陽 2290、九州 2290（100）となり、北陸の東日本区間（以降東）が 2610（114）、西日本区間（以降西）が 2400（105）となる。

200 キロでは

東海道 3380、山陽 3170、九州 3770（115）となり、北陸東 3380（100）、北陸西 3170（94）となる。

300 キロでは

東海道 3930、山陽 3930、九州 5030（128）となり、北陸東 4270（109）、北陸西 4060（103）となる。

東海道山陽は長年多くの利用客からこれまでの設備投資を回収しているものと考えられる、

しかし最近開通した九州や北陸は少子高齢や他交通機関が充実している中で敷設し回収しなければならない。

また、特に北陸は世界でも有数の豪雪地帯であり、昨今の温暖化を考えても設備投資には他よりも多く要することと考えられ、

以上のことからこれまでの東海道山陽と比べ九州のように対東海道 110%を超える設定でもやむなしのところそれ以下に収まっていることから

妥当であるもしくはもう少し料金を上げるべきであるとする。

○ 1. の前段と同旨。

【その他の意見：7件】

17. 京都府在住者 より

以下の通り意見申し上げます。

1. 鉄道事業法 16 条 1 項の規定に従えば、本件申請は適当であると思われま
2. 西日本旅客鉄道株式会社の提出書類中、添付資料 1 の「改正」欄中、「北陸新幹線（上越妙高・金沢間）の特別急行料金」とあるところは「北陸新幹線（上越妙高・敦賀間）の特別急行料金」とあるべきところの誤りと思われま
3. 両社とも申請書類中、「実測換算中心キロ程表」が添付されていませんが、これで合っているのでしょうか。

○ 添付資料 1 は参考資料ですが、当該表記についてはご指摘の通り誤植です。「実測換算中心キロ程表」については、添付が義務づけられているものではありません。

4. 本件申請自体はその通り認可されるべきと思料しますが、西日本旅客鉄道株式会社が届出にて設定される予定である、大阪・名古屋？敦賀間の在来線特急列車と北陸新幹線（富山・敦賀間）を乗り継ぐの特急料金について懸念を申し上げます。

(1) 新幹線特急料金は上限料金認可の対象となっており、三角表により駅間の料金を定める形で認可されています。ただ、実際のところは営業キロに基づく設定となっており、北陸新幹線（東京・敦賀間）では以下のようになっていると認識しています。

・ 認可対象は自由席の料金である

・ 営業キロ 100 キロ以内は 1870 円、200 キロ以内は 2640 円、300 キロ以内は 3530 円、400 キロ以内は 4290 円、500 キロ以内は 4830 円、600 キロ以内 5160 円となる。

・ ただし上記は JR 西日本、JR 東日本管内完結の料金で、上越妙高駅を跨いで乗車する場合は 1330 円を加算した料金となる（上越妙高駅の隣駅の飯山、糸魚川駅発着は 670 円、2 駅隣である長野、黒部宇奈月温泉駅発着は 1000 円を加算）

(2) 大阪・名古屋？敦賀間の在来線特急列車と北陸新幹線（富山・敦賀間）を乗り継ぐときの料金は、在来線、新幹線の自由席特急料金を 1 割引きして合算する。指定席を利用する場合には 1 列車乗車時相当の 530 円増しになる。これは西九州新幹線と門司港・武

雄温泉間の特急料金の乗り継ぎの際も同様の取り扱いとなる。なお、2023年3月16日以降は在来線・新幹線の特急料金の乗継割引は廃止される。

(3) これらを適用すると大阪・金沢間の自由席特急料金は4040円となる。しかしながら、北陸新幹線が全線開業したと仮定して(1)記載の特急料金が適用されるとすれば3530円となる。このほか、北陸新幹線が全線開業したとして仮定した特急料金のほうが廉価な例が見受けられる。

(4) 特急料金は速達性に対する価値が大きいことから設定される料金からすると、上記のように全線が新幹線で開業すると考えた場合の特急料金より在来線と乗り継いだ場合の特急料金が高いというのは不合理であると考えられる。

(5) 以上からすると、改正後鉄道事業法16条9項1号に該当すると考えられ、国土交通大臣は料金変更命令を発出すべきであると考えられる。

(6) なお上記につき、開業後に国土交通大臣に対して料金変更命令につき不作為違法確認の訴え及び義務付けの訴えを提起することが考えられる。しかしながら、所謂「近鉄特急事件」「北総鉄道事件(第一次、第二次)」など鉄道運賃・料金に関しての訴訟を見ても、行政事件訴訟法9条2項にいう原告適格が認められ適法な訴えを提起できるのはせいぜいその鉄道を定期乗車券を購入するほどに頻りに利用する者までと考えられる。一方で新幹線や在来線特急の性質を考えると定期利用者はごく限られるものと考えられ、およそ本件につき鉄道事業者以外に原告適格が認められない可能性があり得ると考えられる。

- JRの特急料金は基本的に列車毎に設定する体系となっており、在来線特急列車1列車でのご利用から在来線特急と新幹線列車とを乗り継ぐこととなる区間においては、在来線特急料金より高額である新幹線料金となることと、2列車分の料金の合計額となることから料金が高くなる事例もあるかと承知しておりますが、これが鉄道事業法第16条9項の変更命令を発出すべきものに該当するものとは考えておりません。

#### 18. 居住地不明者 より

JR 東日本申請資料添付資料2「北陸新幹線金沢・敦賀間の開業に伴い設定する特別急行料金について」の資料の位置付けが不明ですが、「当社が取得する配分額・・・については、西日本旅客鉄道株式会社との協議により決定」するのでは、料金全体が「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」であったと

しても、JR 東日本・西日本のそれぞれが取得する金額が総括原価に適合しているかどうか不明となり、各者の鉄道事業の継続性、安定性等が確保される料金体系となっているか確認することができないのではないのでしょうか。

「東京・飯山間の停車駅と上越妙高間の特別急行料金の上限額又は東京・飯山間の停車駅と金沢までの配分額を超えない額」であるだけでは、例えば、JR 東日本の取得する額が不当に低いことにより、結果的に JR 東日本管内の利用者が JR 西日本の経営を補助することになり、不適當になるような状況は想定されないのでしょうか。

- 今回の延伸開業に伴い、延伸区間がない JR 東日本においても JR 西日本延伸区間へまたがった料金を設定します。乗車した際の JR 東日本区間部分の料金として配分される額は、JR 各社間の協定に基づき決まるものですが、これが、既開業区間の上限料金または配分額を超えると、実質的に JR 東日本区間の値上げとなることから、これが無いことを示す資料を添付し、申請に及んだものです。

#### 19. 山形県在住者 より

本申請に関しては、西日本旅客鉄道株式会社の特別急行料金の上限設定認可申請に係わる原価計算書が正しいものと仮定した場合、鉄道事業法第十六条に反する要素はなく認可の可否自体を争えることはないという認識である。

その上で、単年度の収支率、届出の対象である新幹線実施特急料金および在来線特急料金とその割引、特別企画商品、その他敦賀乗換に付帯する要素、新幹線特急料金のあり方、公聴会の開催可否など、認可に直接かかわらない内容について多数の課題があると認識し以下の意見を述べる。

##### 1. 令和6年度の収支率に関して

当該年度の収支率が112.06%と100%を超えている。平年度3年間平均では100%を下回っており認可上の問題はないと考えられるが、当該年度のみ突出していることから後述する課題の解決が実現しない場合に収支率の差を活用し、1年程度特急料金の激変緩和措置等を講じることは出来ないか。

- 初年度だけではなく、平年度3年間で平均した収支についての審査を行っております。

## 2. 新幹線単体でみた場合の実施特急料金について

従前の北陸新幹線および東北新幹線の価格と同等水準であり、新幹線による便益は大きいものと考えられることから、東京方面において特に意見を述べるべき要素は無い。

## 3. 新幹線と在来線の乗り継ぎを前提とした場合の実施特急料金およびその割引（西日本旅客鉄道株式会社発表）について

現行の金沢～大阪・名古屋間の自由席特急料金が 2,420 円であることを踏まえた場合、新幹線開業後は割引を行っても 1,620 円（約 67%）値上げの 4,040 円となり、著しく高額な料金設定となる。新幹線による所要時間短縮・災害耐性の向上を鑑みても大阪・名古屋方面においてはその便益が必ずしも大きくなく、新たに上下乗換という多大な負担が生じることからこの料金は（西九州新幹線武雄温泉駅の場合と大きく異なり）受け入れがたいものと考えられる。新幹線特急料金または在来線特急料金、もしくはその両方にさらなる特定料金を設定し料金負担軽減策を講じる考えはないか。

また、大阪駅から敦賀駅と金沢駅で乗り継ぎ和倉温泉駅まで利用する場合、金沢から再度無割引の在来線特急料金（JR 線 760 円＋IR いしかわ鉄道線 200 円）が加算されるため、現行直通もしくは 1 回乗換 2,840 円のところ、2,160 円（約 76%）値上げで乗換 2 回が発生するにもかかわらず 5,000 円と極めて高額な料金となる。

指定席の場合はさらに指定席料金が 2 列車分加算される。新幹線の前後の在来線利用距離を通算した上で在来線特急料金を算出し割引き、新幹線特急料金と合算（指定席料金は 1 列車分）するなど敦賀乗換の場合とは別の料金負担軽減策を講じる考えはないか。

## 4. 特別企画商品等の設定について

上記のような実施特急料金の軽減を行わない場合は、数多くの特別企画商品等の設定により実質的な負担軽減が措置されるものと期待しているが、現行のクレジットカード支払限定になる在来線チケットレスや席数・期間を限定とした早割等、利用可能者が大きく限られる商品だけではなく、より多くの人々が利用できる商品を設定する考えはないか。

（Web 購入限定等の制約は発券体制の今後を考えるとある程度やむを得ないが、与信に左右されるクレジットカード所持者限定の商品や乗車券・特急券一体型の商品のみ設定とすることは望ましくない。また、名古屋方面は西日本旅客鉄道株式会社と東海旅客鉄道株式

会社にまたがることから、現状でも特別企画商品が充実していないためこちらも改善が必要との認識)

○ 前段については2. と同旨。

○ 後段については、15. の後段と同旨。

ご指摘のとおり、在来線チケットレス等については発車直前まで予約・購入が可能であるなど、商品特性上クレジットカード決済に限ったものもありますが、その他の割引商品はクレジットカード決済のみならず、ATM支払いやコンビニ支払い、駅支払いと現金での支払い手段に対応していると聞いております。

#### 5. 敦賀駅の乗換に関して

健全者に関しては、敦賀駅において標準の8分で在来線特急列車～新幹線側のリレー列車(つるぎ)相互間の乗換ができると想定されるが、身体障害者(車いす利用者)等は、現在の金沢駅や過去の越後湯沢駅の実例をみる限り所定の乗換が出来ず、1本後の列車を利用せざるを得ないと考えられる。

また、バリアフリー新法に基づく移動等円滑化設備(エレベーター)は、北陸新幹線敦賀駅には当初から設置されているが、特に敦賀駅においては、エレベーターの適正な利用を最大限推進したとしても以下の懸念がある。

- ・身体障害者、ベビーカー利用者、高齢の方などエレベーターでしか移動の難しい方が溢れ、エレベーターの長時間順番待ちが発生する可能性がある。
- ・敦賀駅は世界的観光地である京都と金沢の中継地であり、外国人旅行者等大荷物の方が集中する恐れがある(エレベーターが各ホーム1基ずつでは到底足りない)。

現行は在来線特急列車で直通乗車が可能であることを踏まえ、さらに北陸新幹線敦賀開業に伴う乗換の新規発生は整備新幹線施策に係わる国の失態(FGT 実用化で直通想定のところ、開発断念により上下乗換化)に起因することを鑑みると、新幹線開業後に障害者が所定の乗換を行えない状態を新たに生み出すことは障害を理由とした不当な差別的取扱いになりうると考えるが、それに対する鉄道局の見解は如何か。また、更なる社会的障壁除去施策の実施可能性はあるか。



## 6. 敦賀乗換が長期化することについて

北陸新幹線敦賀～新大阪間は環境影響評価等必要な手続きが遅れているほか、事業費の高騰が予想される状況から整備新幹線の着工5条件を満たすことが極めて難しく、相当長期間着工されることはないかと当方では想定している。

敦賀駅での新在乗換が恒久化する恐れをふまえ、現状発表されている利用者への配慮が西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）と比較して劣っていることを鑑み、全利用者に対する持続可能な負担軽減施策の実施可能性はあるか。

○ 5. の第三と同旨。

○ また、すべてのご利用者をご希望に沿った列車の利用ができるよう、例えば車椅子利用者などお身体の不自由な方がエレベーターをご利用の際は、周りのお客様へのお声かけをさせていただき、優先利用のご協力を依頼するほか、ご希望に応じた円滑な乗降の介助や、声かけ・見守りの実施など、係員が連携してサポートをさせていただき、すべてのご利用者をご希望の列車にお乗り継ぎいただけるよう合理的な配慮を行うと聞いています。

## 7. 新幹線特急料金のあり方について

新幹線特急料金が認可、在来線特急料金が届出と別れており、本件や武雄温泉のようなケース、さらにミニ新幹線においては、新在を統合した原価計算および通しの料金設定を行うことが事実上難しいものと考えられる。また、在来線特急料金設定の如何では、新幹線特急料金の認可制が骨抜きにされてしまうことも想定される。

新在通し料金の設定を円滑かつ適正なものとし、よって利用者の利便に資するため、現在、交通政策審議会鉄道部会で進められている鉄道運賃・料金制度のあり方の議論において、新幹線特急料金と在来線特急料金の区分を廃し、新幹線特急料金を上限認可から届出に規制緩和するような考えはあるか。

あわせて、現在届出となっている料金において「独占路線における著しく高額な料金」を是正する措置を設ける考えはあるか。

- 現在、交通政策審議会鉄道部会で進められている鉄道運賃・料金制度のあり方に関する検討会において、そのような議論はしておりません。また、是正する措置については、鉄道事業法第16条第9項に該当する場合は「変更命令」を発出することになるものと承知しております。

#### 8. 公聴会の開催可否について

本件は東日本旅客鉄道株式会社および西日本旅客鉄道株式会社の既存の新幹線において既に設定されている料金と同水準の料金を適用すると考えられることから、国土交通省設置法第15条第3項の規定に該当する事案（軽微事案）となることも想定されるが、そのような状況においても公聴会の開催を求めることは可能か。

過去、西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）における特別急行料金の上限設定認可申請の際は軽微事案とされたため、審議（もしくは説明聴取）開始の報道発表がなく実質的に公聴会の開催申請が不可能であったため確認したい。

※本意見を述べた者自身は、過去北陸本線沿線に居住していたが現在は居住しておらず、当該路線の利用も年1回程度であることから、本件に関して公聴会が開催されるとしても利害関係人とはなりえないが、仮に利害関係人が公述の機会を求めた場合は対応する必要があるとの認識。

- 令和5年9月26日に公聴会の開催申請の募集を行っています。

#### 20. 東京都在住者 より

敦賀で「つるぎ」から大阪方面は「サンダーバード」、名古屋方面は「しらさぎ」に乗り換えとなりますが、この乗り換え時間が障害者も乗り換えられる時間設定としていただきたいと思います。

NHKの報道によると、健常者の標準乗り換え時間が8分で、2階にある乗換改札を通過しなければならず、エレベーターは各ホーム1基（20人乗り）でエレベーターは1階から2階と2階から3階の2回乗車が必要です。となると、車いすでは8分での乗り換えはほぼ不可能と思います。

これは、この駅だけの問題ではなく、従来からどの駅でも乗り換え時間の設定が10分未満と短く、ほとんどの駅での乗り換えは車いすでは間に合いません。次の便まで待たないといけないわけですが、30分、1時間、駅によってはもっと長時間待たざるを得ません。

これまで健常者を想定して乗り換え時間を設定してきましたが、誰もが利用できるようにするために、車いす使用者や歩行困難者も乗り換えられる時間の設定が必要と考えます。ぜひ、ご検討頂ますようお願い申し上げます。

○ 19. の5と同旨。

## 21. 神奈川県在住者 より

意見：今後新幹線とそれ以外の線区（いわゆる在来線）で特急料金のみならず運賃（乗車券）部分も完全分離すべきだ

理由：今回の北陸新幹線特別急行料金の上限設定認可について異議はない。JR 東日本、JR 東海、JR 西日本、JR 四国、JR 九州。JR 北海道（以下、JR 旅客各社）から新幹線鉄道とそれ以外の線区（以下、在来線）の特急・急行列車との乗り継ぎ割引が廃止となるが、ぜひ押し進めてほしい。

近年日本国および沿線自治体の政策方針により新幹線鉄道の拡充が大幅に図られたことで、国民は一般に鉄道を新幹線とそこらへんの電車の2種に分けることが多くなりました。かつての1980年代のような国鉄と私鉄と分ける人はもう少ないのです。

そんな中、そこらへんの電車のうちJRだけがなぜか新幹線と通しできっぷを購入できることを知らない人が多いほか、知っても違和感を覚える人が多くなっています。むしろJRと新幹線は別物ととらえている人もおり、JR 旅客6社の特定都区市内制度もJRだけ使えてそれ以外の電車や地下鉄で使えないという不公平感すら訴える人もいます。このような鉄道の中で新幹線だけ別物であるという認識から新幹線だけで使えるネット予約や旅行商品への移行が広く進んでいる現状にあります。

またJR 旅客6社の旅客営業規則に基づく乗車券（紙のきっぷ）の取り扱いについて十分に把握していない駅員が2010年以降急速に増えており、複雑すぎるJR 旅客6社旅客営業規則を大きく変更する必要性が出ています。

特に 2020 年以降散見されるのが、旅客営業規則上全例で認められる分割乗車券において、実務では新幹線と在来線を乗り継ぐ場合は分割乗車券を認めるが、在来線だけを利用する場合は分割乗車券を認めないと異なった対応をしている点です。後者は旅客営業規則に従っていないことになり、それを同じ会社線内で対応を分けていることは大きな問題です。

ただ、それもこれも同じ JR 会社線であっても新幹線と在来線で完全に乗車券も分離してしまえば問題がきれいに解決します。新幹線と在来線の完全別建運賃化（つまり乗換駅で運賃完全打ち切り）および新幹線の運賃料金上限認可申請をセットで行うように国策として変更すべきではないでしょうか。

もし変更すれば、JR 旅客 6 社はネット予約により移行できるため支出を削減できるほか、JR 西日本などで進めようとしている運賃改定（値上げ）の値上げ率を当初の予定より下げたり、値上げ自体を行う必要がなくなっておかしくはありません。そもそも現在の上限運賃認可制度で今後 3 年間の赤字予想でなければ運賃改定できない制度に変更したのは 1996 年 1 月 20 日の JR 北海道、JR 四国、JR 九州が値上げしたことにより JR の全線同率運賃制度が崩壊してしまったが、これ以上差額を増やして崩壊させないようにするためと考えられますが、現実的にはコスト増に耐えかねず JR 北海道と JR 四国では 2019 年と 2023 年に運賃改定をし値上げをしています。

今後旧国鉄である JR 旅客 6 社の運賃をできるだけ全国同一賃率に近いような形で維持するには大幅な共通コストの削減が不可欠で、そのコスト削減にネット予約移行がより進む新幹線と在来線の完全別建運賃化は必要不可欠ではないでしょうか。そしてこれは国土交通省が音頭を取ってやるべきではないでしょうか。

新幹線と在来線の完全別建運賃化は中長期的に鉄道運賃の低廉化につなげることができます。乗継割引を廃止が決定したのですから、特急料金部分のみならず乗車券も新幹線と在来線で完全分離すべきではないでしょうか。

以上、ご査収のほどよろしくお願いいたします。

<https://jikkohyo.train-times.net/column/shinkansenticket>

- 旅客鉄道株式会社間の運賃は、日本国有鉄道改革法、旅客鉄道株式会社及び貨物鉄道株式会社に関する法律に基づく新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針に従い、国鉄分割民営化により利用者利便が阻害されないよう、①当該旅客が乗車する全区間の距離を基礎として運賃及び料金を計算すること及び②当該旅客が乗車する全区間の距離に応じて運賃を逡減させることとしています。

## 2.2. 居住地不明者 より

「頂いたご意見の内容については、住所・電話番号・電子メールアドレスを除き公開される可能性がありますので、あらかじめその旨ご承知おき下さい。」

こういうルールのパブリックコメントの募集はどの省庁でもよく見ますが、個人名までも公開する目的はなんですか？

どのパブリックコメントにも、個人名までも公開する理由は記載されていません。

ですから怖いのでこのようなパブリックコメントでは意見提出は控えています。

せめてこの意見を提出された意見として掲載してほしいです。

無関係の意見として扱われて掲載してもらえません。

意見提出者が法人の場合にだけ、名前（法人名）を公開するのなら、そう書いてほしいです。

現状では個人の名前も公開されるように読める意見募集のルールです。

珍しい名字だったら、「なんでおまえもっと安くしろって言わへんねん。」と周りから責められると思います。

提示された料金に賛成をすれば、「おまえのせいで安くならへんかったやないか。」と周りから責められると思います。

住所は公開されなくても、名前は公開されるのなら本音は言えません。

よって私の意見は「もっと安くしてください。」にするしかありません。

- 住所、氏名、電話番号、メールアドレスは任意での入力になっておりますので、募集の際のご案内については、見直しを検討します。

### 23. 居住地不明者 より

本件の「意見提出が30日未満の場合その理由」は何ですか？

- 旅客運賃の上限変更認可申請に対する意見募集は、命令等の公布・決定等を行うものではなく、任意の意見募集となります。
- 旅客運賃の上限変更認可申請に対する意見募集については、7日以内で概ね意見が出尽くし、或いは同旨の意見が多くなることから、14日間と定めているところであります。

# ■ 対近畿及び中京における自動車道の状況と高速バス路線の状況

## 【凡例】

- 高速自動車国道
- 都市高速道路又はバイパス

