

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5日
鉄 道 局

目次

	(頁)
1 北陸新幹線(金沢・敦賀間)の事業概要について	1
2 北陸新幹線(金沢・敦賀間)の路線図	2
3 北陸新幹線(金沢・敦賀間)の特急料金設定認可申請 について	3
4 北陸新幹線(金沢・敦賀間)の需要予測	5
5 北陸新幹線(金沢・敦賀間)の収入・支出算定方法	7
6 北陸新幹線(金沢・敦賀間)開業に伴う主な設備投資	10

1 北陸新幹線（金沢・敦賀間）の事業概要について

1. 開業区間の概要

- (1) 営業主体：西日本旅客鉄道株式会社
- (2) 区間、営業キロ：金沢～敦賀間 125.1km
- (3) 軌間、単複線の別：1,435mm、複線
- (4) 最高設計速度：260km/h

2. 経緯

昭和47年 6月	北陸新幹線の基本計画決定
昭和48年11月	北陸新幹線の整備計画決定
平成24年 6月	北陸新幹線（金沢・敦賀間）着工
令和 6年 3月	北陸新幹線（金沢・敦賀間）開業予定

3. 開業予定日等

- (1) 開業予定日 令和6年3月16日
- (2) 列車運行等
 - 運転本数：81本/日（案）うち上り：41本、下り：40本
 - 所要時分（最速達）：
 - 東京～敦賀間：3時間 8分（50分短縮）
 - 大阪～金沢間：2時間 9分（22分短縮）
 - 名古屋～金沢間：2時間 9分（16分短縮）
 - 編成：W7系・E7系 12両編成
 - 列車運行体系：「かがやき号」「はくたか号」「つるぎ号」

【参考】北陸新幹線 W7系・E7系



【外観】

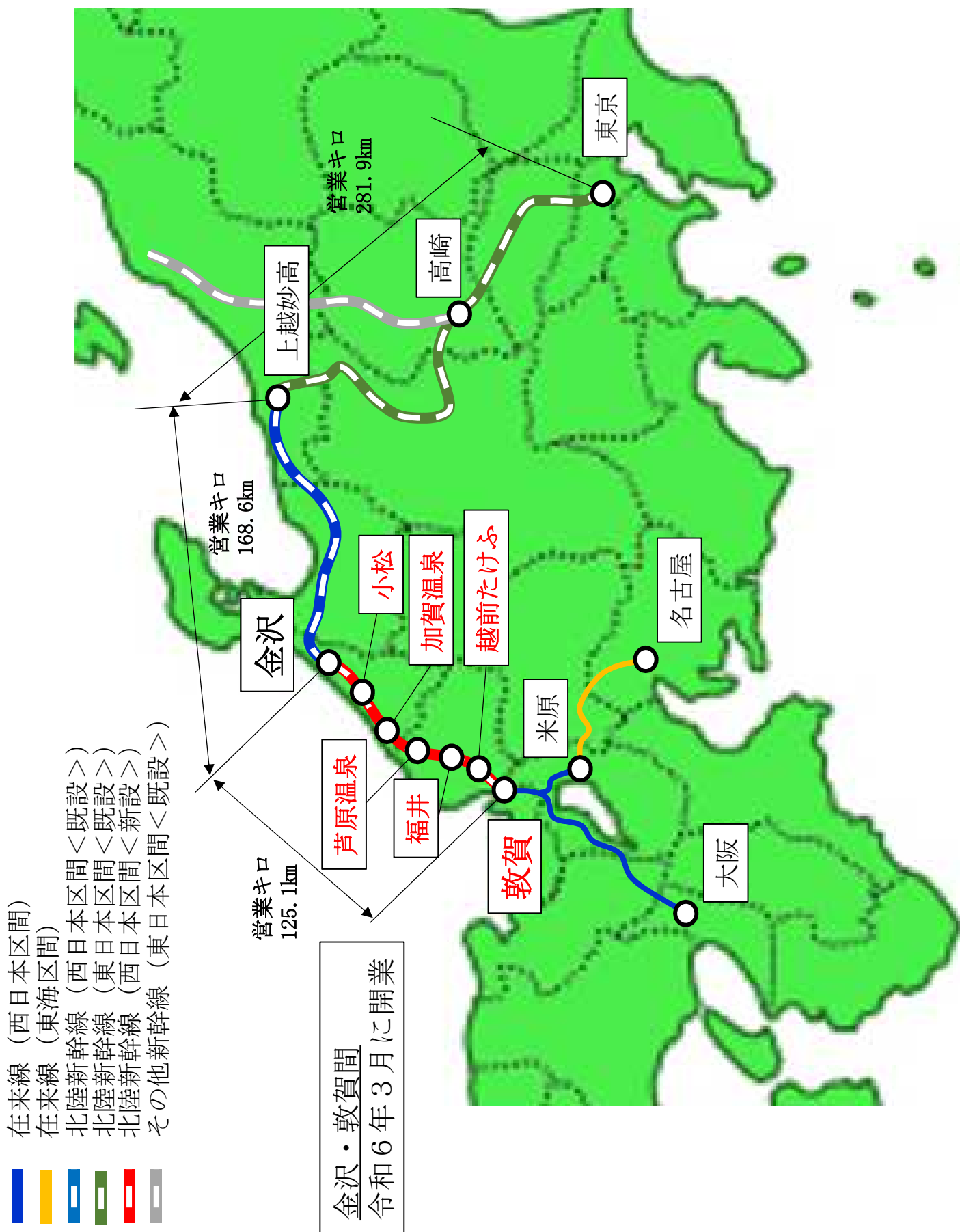


【内装：車椅子用フリースペース】



【内装：多機能トイレ】

2 北陸新幹線（金沢・敦賀）の路線図



3 北陸新幹線（金沢・敦賀間）の特別急行料金設定認可申請について

1. 申請者等

（1）西日本旅客鉄道株式会社

- ①申請者 代表取締役社長 長谷川 一明
- ②会社所在地 大阪市北区芝田二丁目4番24号

（2）東日本旅客鉄道株式会社

- ①申請者 代表取締役社長 深澤 祐二
- ②会社所在地 東京都渋谷区代々木二丁目2番2号

2. 申請の内容

- （1）設定しようとする料金の上限を適用する路線 : 北陸新幹線
- （2）設定しようとする料金の上限の種類 : 特別急行料金
- （3）設定しようとする料金の上限の額
特別急行料金（自由席又は立席特急料金）・・・別紙のとおり

3. 実施予定日 令和6年3月16日

4. 申請の理由

令和6年3月16日に北陸新幹線金沢・敦賀間が開業となり、新幹線特別急行列車による運転を計画している。これに伴い、開業区間に関わる料金を新たに設定したいとして申請に及んだものである。

【別紙】

北陸新幹線 上越妙高・金沢・敦賀間（ＪＲ西日本営業区間）

駅名	上越 妙高	糸魚川	黒部 宇奈月 温泉	富山	新高岡	金沢					
小松	2,640	2,640	2,640	1,870	1,870	1,870	小松				
加賀 温泉	3,530	2,640	2,640	2,640	1,870	1,870	1,870	加賀 温泉			
芦原 温泉	3,530	2,640	2,640	2,640	1,870	1,870	1,870	1,870	芦原 温泉		
福井	3,530	3,530	2,640	2,640	2,640	1,870	1,870	1,870	1,870	福井	
越前 たけふ	3,530	3,530	2,640	2,640	2,640	1,870	1,870	1,870	1,870	1,870	越前 たけふ
敦賀	3,530	3,530	3,530	2,640	2,640	2,640	1,870	1,870	1,870	1,870	1,870

※ＪＲ西日本が認可申請

北陸新幹線 東京・金沢・敦賀間（ＪＲ東日本・ＪＲ西日本またがり区間）

駅名	東京	上野	大宮	熊谷	本庄 早稲田	高崎	安中 榛名	軽井沢	佐久平	上田	長野	飯山
小松	6,370	6,160	6,160	6,160	5,620	5,620	5,620	5,620	5,620	4,860	4,520	4,200
加賀 温泉	6,370	6,160	6,160	6,160	6,160	5,620	5,620	5,620	5,620	5,620	4,520	4,200
芦原 温泉	6,700	6,490	6,160	6,160	6,160	6,160	5,620	5,620	5,620	5,620	4,520	4,200
福井	6,700	6,490	6,160	6,160	6,160	6,160	6,160	5,620	5,620	5,620	5,290	4,200
越前 たけふ	6,700	6,490	6,490	6,160	6,160	6,160	6,160	5,620	5,620	5,620	5,290	4,200
敦賀	6,700	6,490	6,490	6,490	6,160	6,160	6,160	6,160	6,160	5,620	5,290	4,970

※ＪＲ西日本、ＪＲ東日本が認可申請

4 北陸新幹線（金沢・敦賀間）の需要予測

新規開業区間の開業前までの利用者（基礎人員）、開業により転移が見込まれる利用者（誘発人員）を見込み、金沢開業時の実績をもとに開業による新たな利用者の増加の効果（開業効果）も見込む。

なお、需要予測における利用人員の算出は新型コロナの影響を受けていない直近の実績である2018年度を実績として用いている。

1. 基礎人員：27,029人/日（2024年度）

新規開業区間内にかかる現行の特急列車利用者（対金沢以东においては、既存の北陸新幹線経由の利用者等）が、全て北陸新幹線を利用するものとして、輸送人員を予測。新規開業区間内相互間、大阪等関西圏から金沢方面への利用者（西ブロック）、首都圏や北陸新幹線既開業区間等からの利用者（東ブロック）の3パターンに分けて予測する。

①開業区間内相互間：2,441人/日

新規開業区間内にかかる特急（サンダーバード、しらさぎ、ダイナスター、おはようエクスプレス、おやすみエクスプレス）利用者がすべて北陸新幹線を利用するものとし、特急列車の利用実績を基に算出。

②西ブロック（対敦賀以西）：23,220人/日

現行の特急（サンダーバード、しらさぎ）利用者がすべて北陸新幹線を利用するものとし、特急列車の利用実績を基に算出。

③東ブロック（対金沢以东）：1,368人/日

現在、新規開業区間内（北陸本線、越美北線）の駅と東京・金沢間の北陸新幹線各駅間（金沢乗り換え）で移動している者が全て北陸新幹線を利用するものとして、当該乗車券ODを基に算出。

2. 誘発人員：1,778人/日（2024年度）

開業による直通化及び速達性の向上により、航空旅客の一部が北陸新幹線に転移するものとし、また、東海道新幹線を利用して同エリア間を移動する者についても一部が北陸新幹線に経路変更することを見込む。

①航空からの転移 409人/日

北陸新幹線（長野・金沢間）開業後の東京・金沢方面への鉄道・航空（小松空港・金沢方面）のシェアがほぼ80：20であり、東京・福井間のシェアも同程度の割合（69%→80%）になることを見込む。

■東京・金沢間（鉄道79%：航空（小松空港）21%）

■東京・福井間（鉄道69%：航空（小松空港）31%）

■東京・富山間（鉄道87%：航空（富山空港）13%）

※いずれも2018年度実績。小松空港の方面別利用者は小松空港利用者アンケート調査結果による。

②東海道新幹線からの転移 1,369人/日

現在、東京/横浜地区・開業区間内各駅間を東海道新幹線経由で利用している者の一部が開業後、北陸新幹線利用者に（敦賀経由の利用者が金沢経由の利用者に）転移することを見込む。

（高速バスからの転移）

対東ブロックでは昼行便がなく競合関係にないこと、対西ブロックでは所要時間・価格変動等の大きな環境変化がないため、開業による転移は発生しないものとする。

3. 開業効果：3.5%/年

- ① 対東ブロック、開業区間内については、以下のとおり開業効果を見込む。
- ・北陸新幹線長野・金沢間開業（2015年）後の利用者数をみると、開業前（2013年度）と比べると、2018年度においては245%増加し（転移人員は除く）、これが開業効果と捉えている（4年間で到達）。
 - ・一方、今回の新規開業区間についてみると、2013年度比で2018年度は214%であり、これは長野・金沢間の開業の効果であると推察できるが、金沢における伸び率（245%）との差は、まだ新幹線の新規開業によりさらに伸びしろとして考えられることから、これを開業効果として見込む。
 - ・開業後4年間で214%から245%に増加と想定（年率3.5%）。

【年率3.5%の算出方法】

214%から245%への増加率114.5%を年率換算して103.5%

- ② 対西ブロックについては、乗換回数の増加とこれによる価格の上昇を伴うため、開業効果は見込まないものとしている。

5 北陸新幹線（金沢・敦賀間）の収入・支出算定方法

【収入】

区分		算定方法	2024年度推定 (百万円)
収入	運賃収入	<p>【予測輸送人員及び乗車区間の運賃に基づいて算出】</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗車区間毎に、延伸区間部分の運賃額（全乗車区間の運賃を同区間の営業キロで除し、延伸区間部分の営業キロを乗じた額）に年間輸送人員を乗じて算出。 <p>(高崎・福井間の例)</p> $7,150 \text{ 円 (運賃)} \div 421.4 \text{ キロ (高崎・福井間)} \times 75.9 \text{ キロ (金沢・福井間)} \times 10,585 \text{ 人 (年間輸送人員)} = 13.6 \text{ 百万円}$	16,251
	料金収入	<p>【予測輸送人員及び乗車区間の料金に基づいて算出】</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗車区間毎に、延伸区間部分の料金額（JR西日本区間の乗車区間部分の料金を同区間の営業キロで除し、延伸区間部分の営業キロを乗じた額）に年間輸送人員を乗じて算出。 <p>(高崎・福井間の例)</p> $3,525 \text{ 円 (会社間調整後の JR 西日本区間料金)} \div 244.5 \text{ キロ (上越妙高・福井間)} \times 75.9 \text{ キロ (金沢・福井間)} \times 10,585 \text{ 人 (年間輸送人員)} = 11.6 \text{ 百万円}$	19,125
	運輸雑収	<p>【構内営業料、広告収入等について、北陸新幹線の既設区間の実績に基づいて算出】</p> <ul style="list-style-type: none"> 開業区間の運輸収入に、上越妙高・金沢間の営業収入に対する運輸雑収入の割合（2.0%）を乗じて算出。 線路高架下の貸し付けによる使用量、駅構内の店舗営業料、広告掲出料等 	708

北陸新幹線（金沢・敦賀間）の収入・支出算定方法

【支出】

区分		算定方法	2024年度推定 (百万円)
支出	人件費	<p>【北陸新幹線の既開業区間等の実績に基づき算出】</p> <p>①列車の運行に関する人件費（運転費、車両保存費、保守管理費のうち車両工場に係る人件費）については、上越妙高～金沢間の実績から車両キロ当たりの原単価を算出し、開業区間の車両キロを乗じて算出。 ・1,673百万円（人件費）÷54.6百万キロ（車両キロ）＝30.6円（車両キロ当り原単位） ・30.6円×50.7百万キロ（金沢・敦賀間の車両キロ）＝1,552百万円…①</p> <p>②上記以外の人件費（線路保存費、電路保存費、運輸費及び各管理費等にかかる人件費）については、上越妙高～金沢間の実績から営業キロ当りの原単価を算出し、開業区間の営業キロを乗じて算出 ・5,103百万円（人件費）÷168.6キロ（営業キロ）＝30,267千円（営業キロ当り原単位） ・30,267千円×125.1キロ（金沢・敦賀間の営業キロ）＝3,786百万円…② ①+②＝5,339百万円</p> <p>○ベースアップ率を加味（+0.5%：賃金構造基本統計調査の過去10年平均）</p>	5,339
	経費	<p>【北陸新幹線の既開業区間等の実績に基づき算出】</p> <p>①列車の運行に関する経費（運転費、車両保存費、保守管理費のうち車両工場に係る経費）については、上越妙高～金沢間の実績から車両キロ当りの原単価を算出し、開業区間の車両キロを乗じて算出。 ・5,426百万円（人件費）÷54.6百万キロ（車両キロ）＝99.3円（車両キロ当り原単位） ・99.3円×50.7百万キロ（金沢・敦賀間の車両キロ）＝5,035百万円…①</p> <p>②上記以外の経費（線路保存費、電路保存費、運輸費及び各管理費等にかかる経費）については、上越妙高～金沢間の実績から営業キロ当りの原単価を算出し、開業区間の営業キロを乗じて算出 ・15,187百万円（人件費）÷168.6キロ（営業キロ）＝90,079千円（営業キロ当り原単位） ・90,079千円×125.1キロ（金沢・敦賀間の営業キロ）＝11,269百万円…② ①+②＝16,303百万円</p> <p>○物価上昇率を加味（+0.8%：消費者物価指数の過去10年平均）</p>	16,303

貸付料	<p>【鉄道・運輸機構に対する支払見込額を計上】</p> <p>3,000百万円（定額分）+1,584百万円（定額分以外（機構管理費、固定資産税等））=4,584百万円</p> <p>※現在鉄道運輸機構にて貸付料を算定中。JR西日本が独自に算出したものを計上</p>	4,584
減価償却費	<p>【延伸に伴う新造車両等の法定耐用年数に基づき算出】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両11編成（297.5百万円×12両×11編成=392.7億円）を20年定額法により償却 →1,964百万円…① ・その他会社財産（車両付帯設備、保守用車両、駅営業設備等185.4億円）を5～30年の定率法により償却 →2,672百万円…② <p>①+②=4,635百万円</p>	4,635
諸税	<p>固定資産税・都市計画税を計上</p> <p>※2025年度より計上 2025年度：727百万円 2026年度：625百万円</p>	— (※)
事業報酬	<p>【JR西日本の過去の平均事業報酬率に基づき算出】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北陸新幹線新規開業区間関係資産に事業報酬率（2.541%）を乗じて算出。 	1,338

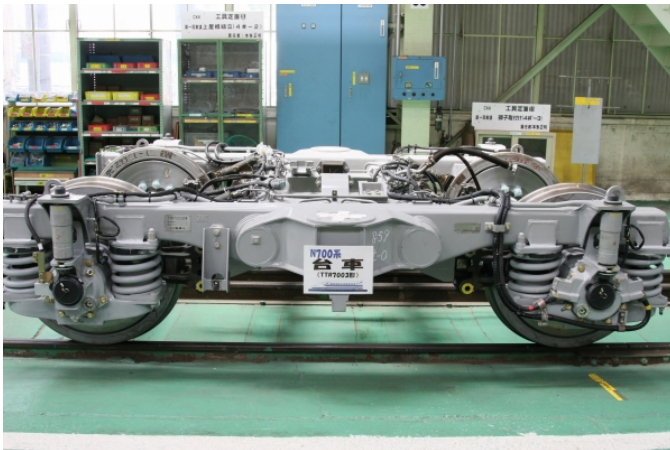
6 北陸新幹線(金沢・敦賀間)開業に伴う主な設備投資① 国土交通省

■営業用車両(W7系)



普通車 車内

■車両予備品



台車 (写真はN700系車両用)



パンタグラフ

6 北陸新幹線(金沢・敦賀間)開業に伴う主な設備投資② 国土交通省

■ 保守用車関係



除雪車
(降雪時に軌道等に堆積した雪を除去)



高速確認車
(始発列車運行前に保守作業終了線路支障の有無を確認)



電気保全車
(電車線路設備の点検、修繕)



レール探傷車
(レールの傷、摩耗の検査・測定)

6 北陸新幹線(金沢・敦賀間)開業に伴う主な設備投資③ 国土交通省

■ 新幹線総合試験車車上装置の改修



■ 防音壁透明化



■ 乗務員訓練設備



乗務員教育用(運転士)シュミュレーター等

■ 旅客用エレベーター増強



円滑な乗換流動確保のため、EVの大型化(敦賀駅)