

事案一覧表

鉄道局 鉄道事業課
旅客輸送業務監理室
平成26年10月30日

申請種別	申請年月日 受付年月日	申請者名	申請内容
鉄道の特別急行料金の上限設定の認可	平成26年10月3日 平成26年10月3日	東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社	北陸新幹線（長野・金沢間）の開業に伴う特別急行料金の上限設定
備考	平成27年3月14日開業予定		

北陸新幹線（長野・金沢間）特別急行料金の上限設定に係る 運輸審議会説明資料目次

1.	北陸新幹線（長野・金沢間）の概要及び路線図等について		
	・北陸新幹線（長野・金沢間）の概要について（⇒【質問①】）	P.	1
	・北陸新幹線線区概要	P.	2
	・北陸新幹線の特急料金（自由席）	P.	3
	・北陸新幹線の特急料金等（指定席、運賃）	P.	4
2.	北陸新幹線の特急料金設定の考え方について		
	・北陸新幹線に関わる新幹線特急料金の設定の考え方について（⇒【質問②】）	P.	5
	・参考図（⇒【質問③、④】）	P.	6
	・申請料金に対する国土交通省の考え方（⇒【質問⑤】）	P.	6
	・参考（既存の特急料金水準との比較）（⇒【質問⑥】）	P.	7
	・2社跨って乗車する場合の自由席特急料金比較（⇒【質問⑦】）	P.	8
	・2社間における会社間配分の考え方（⇒【質問⑧】）	P.	12
	・2社跨り区間に上乗せする費用の根拠（⇒【質問⑨】）	P.	13
3.	北陸新幹線（長野・金沢間）の需要予測		
	・北陸新幹線 長野・上越妙高間（JR東日本）及び上越妙高・金沢間（JR西日本）の需要予測（⇒【質問⑩、⑪】）	P.	16
	・北陸新幹線開業に伴う流動のイメージ	P.	18
	・新幹線開業に伴う交流人口の変化について（⇒【質問⑫】）	P.	19
4.	北陸新幹線（長野・金沢間）の平年度収入原価		
	・北陸新幹線収入原価表（JR東日本、JR西日本）	P.	20
5.	北陸新幹線（長野・金沢間）の収支の算定方法		
	・北陸新幹線の収入・支出算定方法（⇒【質問⑬】）	P.	22
6.	北陸新幹線（長野・金沢間）の貸付料について		
	・貸付料について	P.	28
	・貸付料の収益の考え方と料金申請の収支の考え方の違いについて（⇒		

【質問⑭】	P. 29
・参考（JR西日本のケース）	P. 30
7. 北陸新幹線（長野・金沢間）の運賃の取扱について	
・北陸新幹線の運賃について（⇒【質問⑮、⑯】）	P. 31
8. 北陸新幹線（長野・金沢間）開業後と現行ルート及び航空機との比較	
・北陸新幹線開業後と現行ルート及び航空機との比較（⇒【質問⑰】）	P. 32
9. その他	
・並行在来線とJR線の乗継割引運賃の設定について（プレス資料）（⇒【質問⑱】）	P. 33

北陸新幹線（長野・金沢間）の概要について

1. 開業区間の概要

(1) 区間、営業キロ、営業主

- ① 長野～上越妙高間 59.5km JR東日本
- ② 上越妙高～金沢間 168.5km JR西日本
(東京～長野間222.4km ⇒ 東京～金沢間450.5km)

(2) 軌間、単複線の別 1, 435mm 複線

(3) 最高設計速度 260km/h

2. 経緯

- 昭和47年 6月 北陸新幹線（長野～金沢間）の基本計画決定
昭和48年 11月 北陸新幹線（長野～金沢間）の整備計画決定
" 日本鉄道建設公団に対して北陸新幹線の建設を指示
その後
- | | |
|------|------------------|
| 57.6 | 東北新幹線大宮～盛岡間開業 |
| 60.3 | 東北・上越新幹線大宮～上野間開業 |
| 3.6 | 東北・上越新幹線上野～東京間開業 |

昭和62年 4月 承継実施計画により、JR東日本及びJR西日本が国鉄より営業主としての地位を承継(※)

- 平成 元年 6月 北陸新幹線（高崎～軽井沢間）着工
平成 3年 8月 北陸新幹線（軽井沢～長野間）着工
平成 9年 10月 北陸新幹線（高崎～長野間）開業
平成10年 3月 北陸新幹線（長野・上越妙高間）着工
平成13年 4月 北陸新幹線（上越妙高・富山間）着工
平成17年 4月 北陸新幹線（富山～金沢間）着工
平成27年 3月 北陸新幹線（長野～金沢間）開業予定

※JR東日本は「高崎市から上越市まで」を、JR西日本は「上越市から大阪市」までを承継

3. 開業効果等

(1) 開業予定日 平成27年3月14日（土）

(2) 想定所要時間

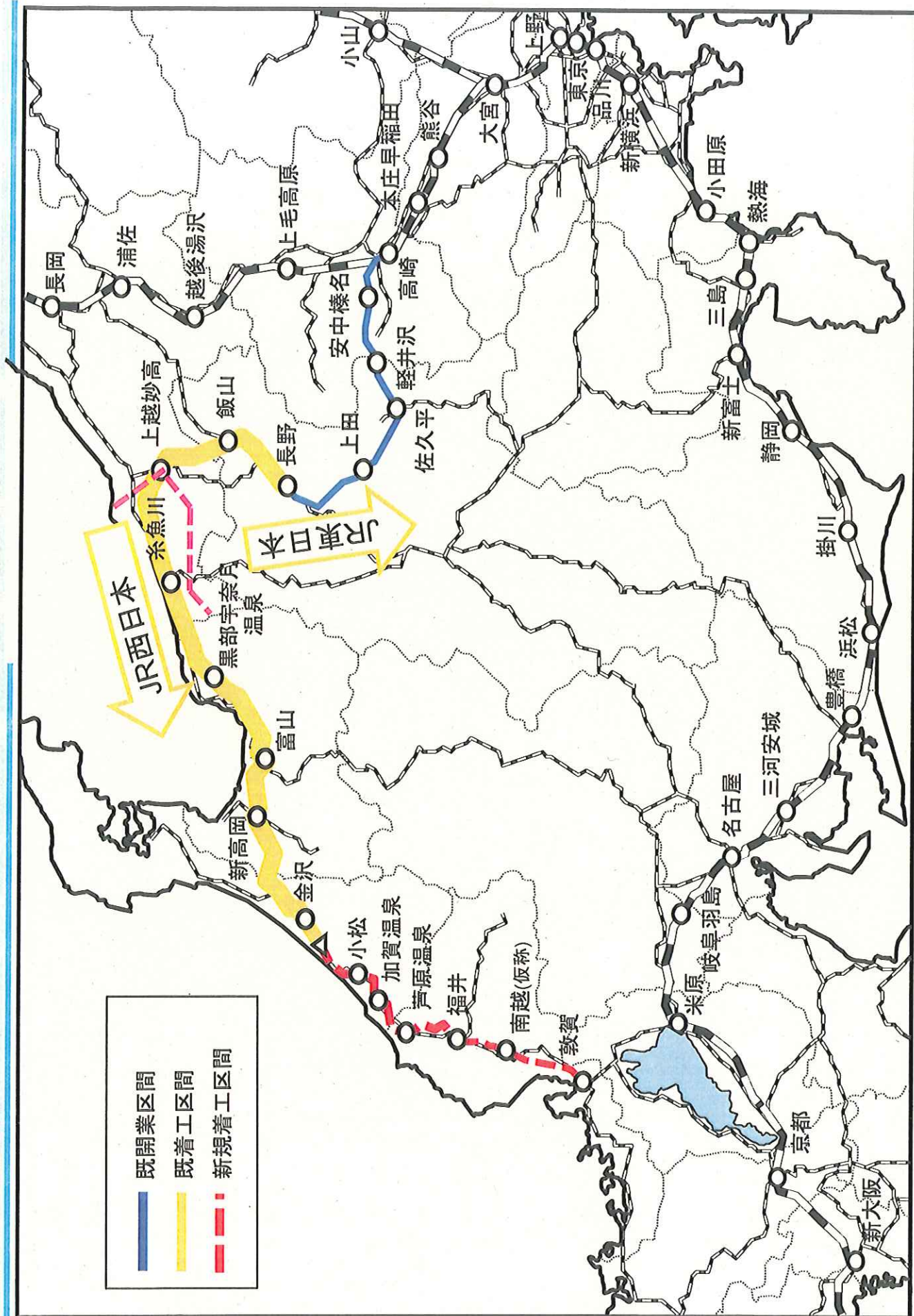
- ・東京～金沢間 2時間28分（速達タイプ）
（現行（ほくほく線経由）：東京～金沢間 3時間47分 △79分）

(3) 列車運行等

○運転本数：別紙のとおり（JRプレス資料）

- ・「かがやき」東京～金沢間直通列車（速達タイプ） 10往復/日
- ・「はくたか」東京～金沢間直通列車（停車タイプ） 14往復/日
長野～金沢間運転列車（停車タイプ） 1往復/日
- ・「つるぎ」 富山～金沢間運転列車（シャトルタイプ） 18往復/日
- ・「あさま」 東京～長野間運転列車（現行長野新幹線タイプ） 16往復/日

北陸新幹線 線区概要



北陸新幹線の特急料金 (大人・自由席・通常期)

単位：円

東京	3,680	3,470	3,470	2,590	2,590	2,590	2,590	2,590	2,590	2,590	2,590	2,590	1,840	1,840	1,840	1,840	1,840	1,840	1,840	1,840
飯山																				
上野	3,470	3,470	3,470	3,470	3,470	3,470	3,470	3,470	3,470	3,470	3,470	3,470	3,470	3,470	3,470	3,470	3,470	3,470	3,470	3,470
大宮																				
熊谷																				
本庄																				
早稲田																				
高崎																				
安曇																				
中津																				
輕井沢																				
佐久																				
久平																				
上田																				
長野																				
野																				
飯山																				
上越																				
妙高																				
糸魚																				
川																				
黒部																				
宇奈																				
月																				
富山																				
高山																				
新岡																				
金沢																				

北陸新幹線の運賃・特急料金 (大人・普通車指定席・通常期)

単位：円

	東京	上野	大宮	熊谷	本庄 草稻田	高崎	安曇 名	軽井沢	佐久平	上田	長野	飯山	上妙	越高	糸魚川	黒部 宇奈月 温	富山	新高岡
運賃	4,430	4,430	4,000	3,350	3,020	2,590	2,270	1,940	1,490	1,140	500							
特急料金	4,200	3,990	3,990	3,110	3,110	3,110	3,110	3,110	2,360	2,360	2,360							
合計	8,630	8,420	7,990	6,460	6,130	5,700	5,380	5,050	3,850	3,500	2,860							
運賃	5,080	5,080	4,430	3,670	3,350	3,020	2,590	2,270	1,940	1,660	970	500						
特急料金	4,200	3,990	3,990	3,990	3,110	3,110	3,110	3,110	3,110	2,360	2,360	2,360						
合計	9,280	9,070	8,420	7,660	6,460	6,130	5,700	5,380	5,050	4,020	3,330	2,860						
運賃	5,400	5,400	5,080	4,430	4,000	3,670	3,350	3,020	2,590	2,270	1,660	1,140	670					
特急料金	5,600	5,390	4,640	4,640	4,640	4,640	3,760	3,760	3,760	3,760	3,010	3,010	2,360					
合計	11,000	10,790	9,720	9,070	8,640	8,310	7,110	6,780	6,350	6,030	4,670	4,150	3,030					
運賃	5,940	5,940	5,620	5,080	4,750	4,430	4,000	3,670	3,350	3,020	2,270	1,940	1,320	670				
特急料金	5,920	5,710	5,710	4,960	4,960	4,960	4,960	4,960	4,080	4,080	4,080	3,760	2,360	2,360				
合計	11,860	11,650	11,330	10,040	9,710	9,390	8,960	8,630	7,430	7,100	6,350	5,700	3,680	3,030				
運賃	6,480	6,480	6,260	5,620	5,400	5,080	4,750	4,430	4,000	3,670	3,020	2,270	1,940	1,320	580			
特急料金	6,250	6,040	6,040	6,040	6,040	5,290	5,290	5,290	5,290	5,290	4,080	3,760	3,110	2,360	2,360			
合計	12,730	12,520	12,300	11,660	11,440	10,370	10,040	9,720	9,290	8,960	7,100	6,030	5,050	3,680	2,940			
運賃	6,800	6,800	6,480	5,940	5,620	5,400	5,080	4,750	4,430	4,000	3,350	2,590	2,270	1,660	970	320		
特急料金	6,780	6,570	6,040	6,040	6,040	6,040	5,290	5,290	5,290	5,290	4,080	3,760	3,110	2,360	2,360	2,360		
合計	13,580	13,370	12,520	11,980	11,660	11,440	10,370	10,040	9,720	9,290	7,430	6,350	5,380	4,020	3,330	2,680		
運賃	7,340	7,340	7,020	6,480	6,260	5,940	5,620	5,400	5,080	4,750	4,000	3,350	3,020	2,270	1,660	970	670	
特急料金	6,780	6,570	6,570	6,040	6,040	6,040	6,040	6,040	5,290	5,290	4,960	3,760	3,110	2,360	2,360	2,360	2,360	2,360
合計	14,120	13,910	13,590	12,520	12,300	11,980	11,660	11,440	10,370	10,040	8,960	7,110	6,130	5,380	4,020	4,020	3,330	3,030

北陸新幹線(長野・金沢間)に関わる新幹線特急料金の設定の考え方について

・ 今回の特急料金の設定は、長野新幹線の延長区間において行われるもの。このため、基本的には既存の特急料金水準(東北、上越、長野新幹線共通)を適用。

・ 但し、北陸新幹線では上越妙高を境として長野～上越妙高をJR東日本、上越妙高～金沢をJR西日本が運行することから、それぞれの会社で運行や保守のための設備・要員等を確保する必要があり、その費用を勘案して2社跨り区間については650円～1300円を上乗せして設定。

(参考)

・ 九州新幹線・山陽新幹線

両新幹線のそれぞれに特急料金が設定され、両新幹線を跨る区間を乗車する場合には、それぞれの特急料金を合わせた額を適用。

・ 東海道・山陽新幹線

国鉄時代に両新幹線を一体のものとして特急料金が設定され、乗車距離に応じて適用。

(参考) 既存の特急料金水準との比較(東京からの場合)

(単位:円/km)

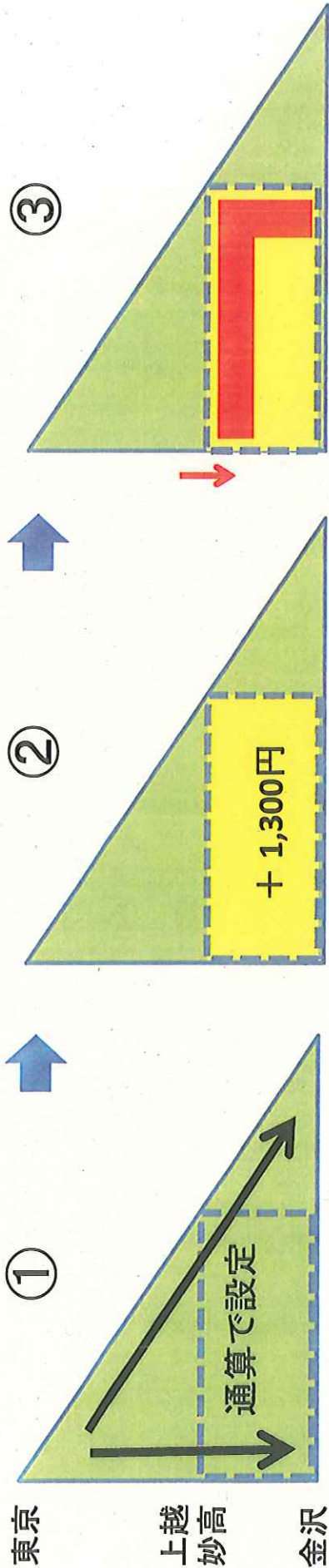
距離	東北新幹線等 特急料金 (東京から)	北陸新幹線			
		特急料金(東京から)	駅名	距離	
～100	2,050	2,050	熊谷等	～100	開業区間
～200	2,800	2,800	軽井沢等	～200	
～300	3,680	3,680	長野	222.4	
		3,680	飯山	252.3	
		3,680	上越妙高	281.9	
～400	4,430	5,080	糸魚川	318.9	
		5,400	黒部宇奈月温泉	358.1	
		5,730	富山	391.9	
～500	4,960	6,260	新高岡	410.8	
		6,260	金沢	450.5	

※東京発着でない場合には△210円となる。

※上記は大人、自由席の料金であり、指定席特急料金は520円を加えた額となる。

※上記の東北新幹線等には「はやぶさ号」は含まない。

参考図



東京～金沢間を
東日本料金表で通算

またがり区間 □ に
追加コスト1,300円上乗せ

境界から2駅間 ■ を減額
(1駅間△650、2駅間△330)

上記申請料金に対する国土交通省の考え方

- ・ 今回の新規開業区間は現行の長野新幹線の延長区間であり、現在のJR東日本
の料金水準を基に設定することは妥当。
- ・ また、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2社を跨る区間の利用者が負担することは妥当。
- ・ さらに、2社を跨って利用する場合、会社境界付近については利用者負担の軽
減を図るため、急激な割高感を緩和した料金設定となっており適当。

(参考①) 既存の特急料金水準との比較(長野からの場合)

(単位:円/km)

距離	東北新幹線等 特急料金 (上野から)	北陸新幹線(長野から金沢方面)			JR 東日本	開業 区間
		特急料金	駅名	距離		
~100	1,840	1,840	飯山	29.9	JR 東日本	開業 区間
		1,840	上越妙高	59.5		
		2,490	糸魚川	96.5		
~200	2,590	3,560	黒部宇奈月温泉	135.7	JR 西日本	開業 区間
		3,560	富山	169.5		
		3,560	新高岡	188.4		
~300	3,470	4,440	金沢	228.1		

注 長野駅はJR西日本のエリアから見ると、会社の境界から2駅目に当たるため、糸魚川(JR東日本エリアから見て1駅目)以外の駅間の料金については全て△330円が低減されている。

(参考②) 既存の特急料金水準との比較(高崎からの場合)

(単位:円/km)

距離	東北新幹線等 特急料金 (上野から)	北陸新幹線(高崎から金沢方面)			JR 東日本	開業 区間
		特急料金	駅名	距離		
~100	1,840	1,840	軽井沢	41.8	JR 東日本	開業 区間
		1,840	上田	84.2		
~200	2,590	2,590	長野	117.4	JR 東日本	開業 区間
		2,590	飯山	147.3		
		2,590	上越妙高	176.9		
~300	3,470	4,120	糸魚川	213.9	JR 西日本	開業 区間
		4,440	黒部宇奈月温泉	253.1		
		4,770	富山	286.9		
~400	4,220	5,520	新高岡	305.8	JR 西日本	開業 区間
		5,520	金沢	345.5		

2社を跨って乗車する場合の自由席特急料金比較(申請案、山陽・九州新幹線)

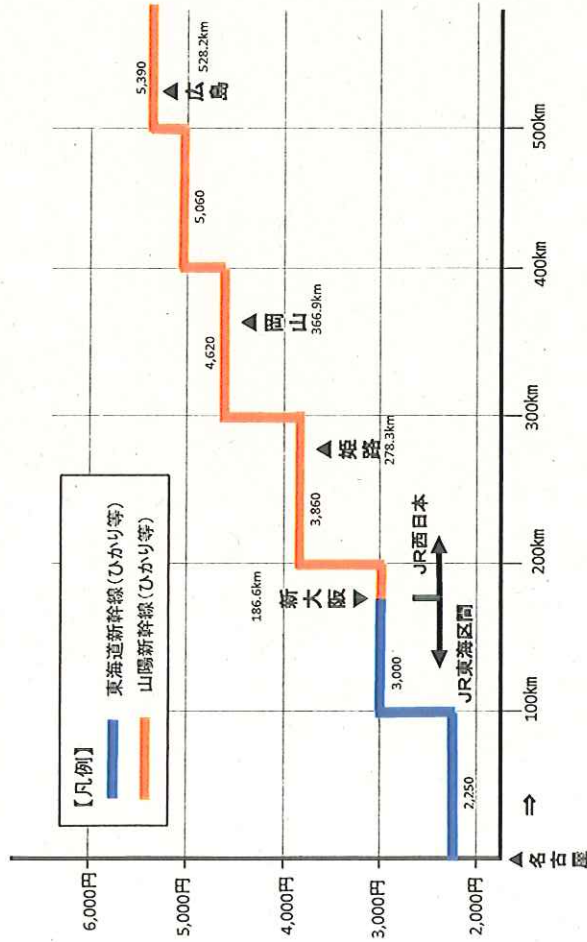
○2社跨り区間の特急料金を以下の3パターンにより比較。(以下はいずれも上限認可料金(自由席料金)により算出。指定席料金の場合は520円を加えた額となる。)
 ○既存の乗車区間については、出発地点からの距離を同程度とするため、北陸新幹線は上野駅(上越妙高駅から278.3km)と広島駅(博多駅から280.7km)として計算した。

跨り区間内の距離	申請料金(通算十加算)	2社料金の単純併算 (JR東日本と同水準でJR西日本が設定した場合)	山陽・九州新幹線直通料金
上野・上越妙高間 (278.3km) 広島・博多間 (280.7km)	上越妙高駅 3,470円	同左	博多駅 3,340円
100km以内	糸魚川駅 4,870円(4,220+650) 黒部宇奈月温泉駅 5,190円(4,220+970)	糸魚川駅 5,310円(3,470+1,840) 黒部宇奈月温泉駅 5,310円(3,470+1,840)	久留米駅 5,070円(3,340+1,730) 新大牟田駅 5,070円(3,340+1,730)
200km以内	富山駅 5,520円(4,220+1,300) 新高岡駅 6,050円(4,750+1,300) 金沢駅 6,050円(4,750+1,300)	富山駅 6,060円(3,470+2,590) 新高岡駅 6,060円(3,470+2,590) 金沢駅 6,060円(3,470+2,590)	熊本駅 5,820円(3,340+2,480) 新八代駅 6,520円(3,340+3,180) 新水俣駅 6,520円(3,340+3,180)
300km以内	福井駅 6,380円(5,080+1,300) 敦賀駅 6,380円(5,080+1,300)	福井駅 6,940円(3,470+3,470) 敦賀駅 6,940円(3,470+3,470)	出水駅 7,140円(3,340+3,800) 川内駅 7,140円(3,340+3,800) 鹿児島中央駅 7,760円(3,340+4,420)

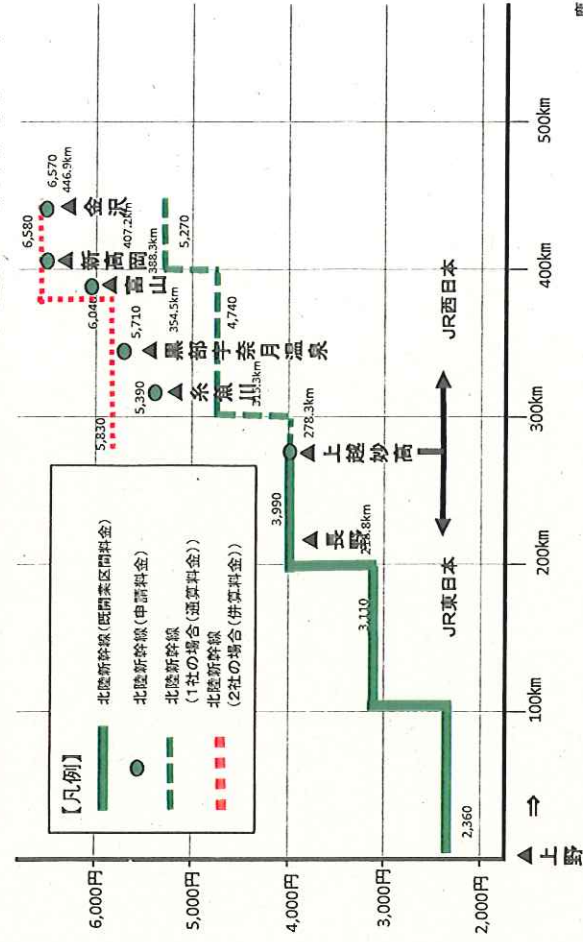
(注) 現行の山陽・九州新幹線の直通料金と比較するため、福井駅、敦賀駅については、現在の建設予定キロを前提に当該建設予定キロを営業キロと仮定して新幹線特急料金を算出した。

2社の新幹線を跨って乗車する際の特急料金水準のイメージ(指定席料金は1回分として算定)

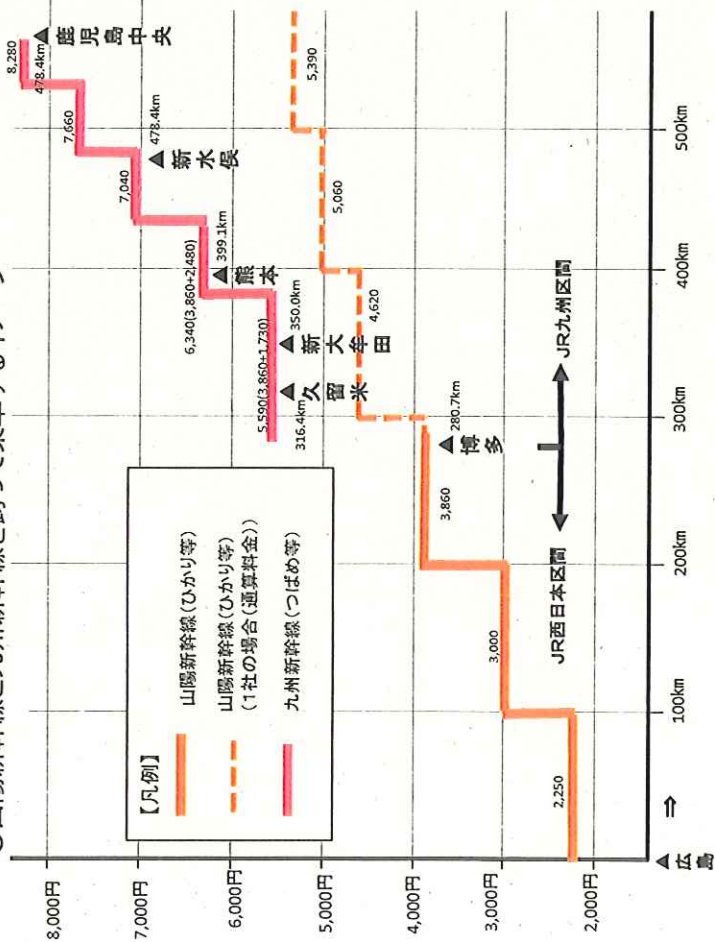
○東海道新幹線と山陽新幹線を跨って乗車するイメージ



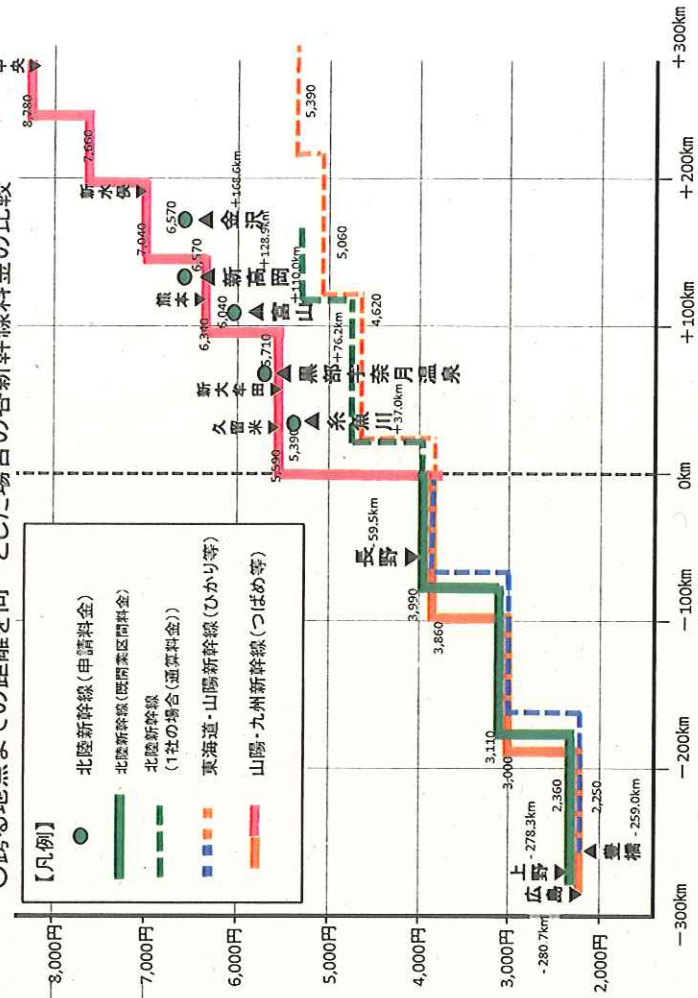
○北陸新幹線 JR東日本区間とJR西日本区間を跨って乗車するイメージ



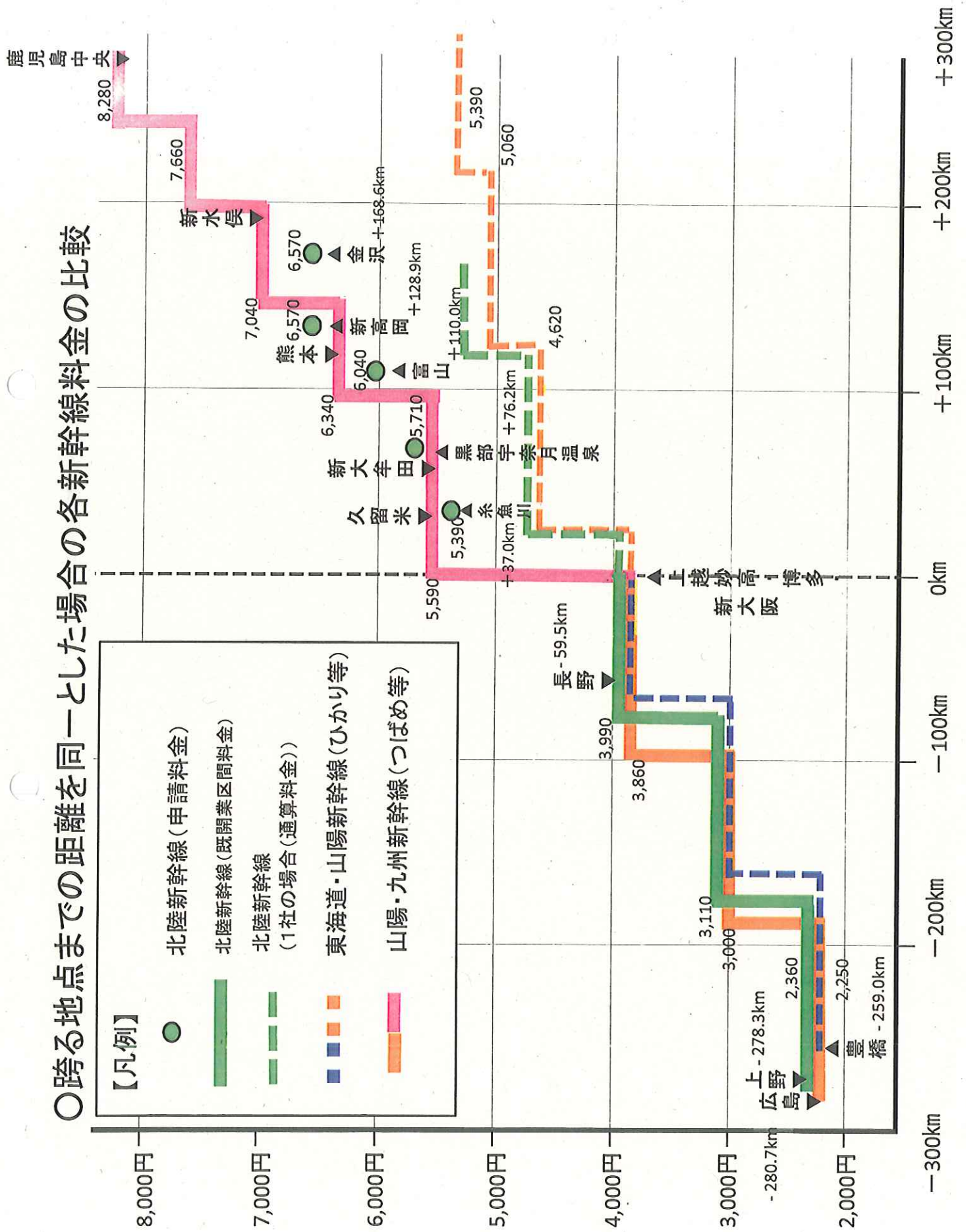
○山陽新幹線と九州新幹線を跨って乗車するイメージ



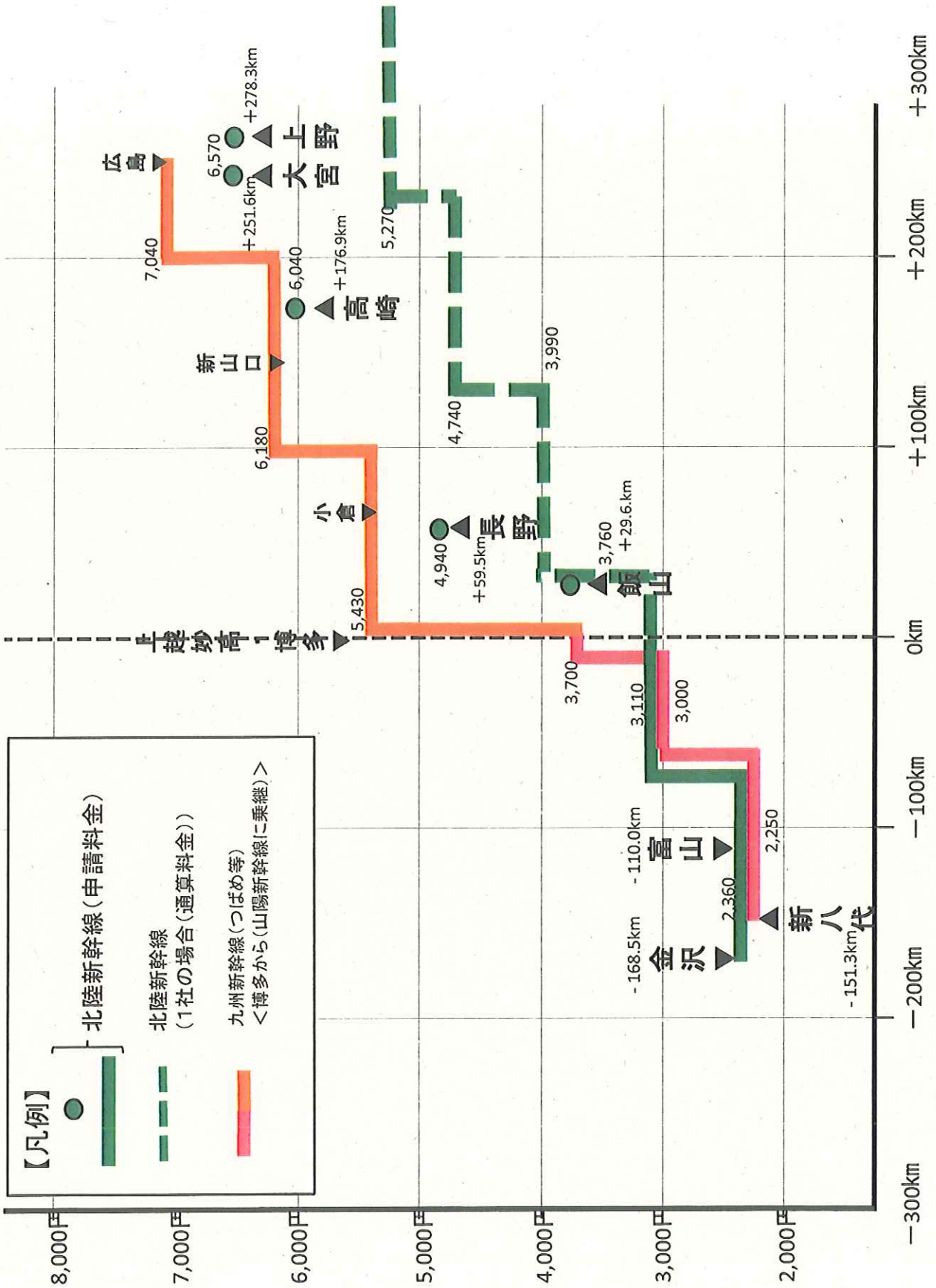
○跨る地点までの距離を同一とした場合の各新幹線料金の比較



○跨る地点までの距離を同一とした場合の各新幹線料金の比較



○跨る地点までの距離を同一とした場合の各新幹線料金の比較



2社間における会社間配分の考え方

- ① 申請料金は、利用者の負担軽減に配慮し、全区間の距離に応じて設定するものであるが、会社間清算については、各社の営業区間の料金を基準として、収入を按分する。

■ 按分額算出の基準となる額（2社の料金を積み上げた額）

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	
上越妙高	3,680	3,470	3,470	3,470	2,590	2,590	2,590	2,590	2,590	1,840	1,840	1,840	上越妙高
糸魚川	5,520	5,310	5,310	5,310	4,430	4,430	4,430	4,430	4,430	3,680	3,680	3,680	1,840
黒部宇奈月温泉	5,520	5,310	5,310	5,310	4,430	4,430	4,430	4,430	4,430	3,680	3,680	3,680	1,840
富山	6,270	6,060	6,060	6,060	5,180	5,180	5,180	5,180	5,180	4,430	4,430	4,430	2,590
新高岡	6,270	6,060	6,060	6,060	5,180	5,180	5,180	5,180	5,180	4,430	4,430	4,430	2,590
金沢	6,270	6,060	6,060	6,060	5,180	5,180	5,180	5,180	5,180	4,430	4,430	4,430	2,590

東京～金沢間の按分額【基準額】

J R東日本 3,680円 J R西日本 2,590円 ※ 6,270円 = (3,680円+2,590円)

- ② ①と今回認可申請した料金（＝自由席）を比較し、その差額を折半したものを各社の按分額から引く

⇒ $(① - ②) \div 2 =$ 各社の按分額から差し引く額

■ 今回認可申請した料金

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	
上越妙高	3,680	3,470	3,470	3,470	2,590	2,590	2,590	2,590	2,590	1,840	1,840	1,840	上越妙高
糸魚川	5,080	4,870	4,120	4,120	4,120	4,120	3,240	3,240	3,240	3,240	2,490	2,490	1,840
黒部宇奈月温泉	5,400	5,190	5,190	4,440	4,440	4,440	4,440	4,440	3,560	3,560	3,560	3,240	1,840
富山	5,730	5,520	5,520	5,520	5,520	4,770	4,770	4,770	4,770	4,770	3,560	3,240	2,590
新高岡	6,260	6,050	5,520	5,520	5,520	5,520	4,770	4,770	4,770	4,770	3,560	3,240	2,590
金沢	6,260	6,050	6,050	5,520	5,520	5,520	5,520	5,520	4,770	4,770	4,440	3,240	2,590

① 両社を積み上げた額 6,270円

② 申請額 6,260円

③ $(① - ②) \div 2 \rightarrow (6,270円 - 6,260円) \div 2 = 5円$ …各社の按分額から差し引く額

東京～金沢間の按分額【確定額】

J R東日本 3,675円 J R西日本 2,585円 ※ 6,260円 = (3,675円+2,585円)

(例) 大宮・富山間の場合

- ① J R東日本区間（大宮・上越妙高）と、J R西日本区間（上越妙高・富山）の自由席特急料金を合算すると、
3,470円+2,590円=6,060円
- ② 今回認可申請した額は5,520円であることから、 $(① - ②) \div 2 \rightarrow (6,060円 - 5,520円) \div 2 = 270円$ …差し引く
J R東日本の按分額【確定額】 3,200円 (3,470円 - 270円)
J R西日本の按分額【確定額】 2,320円 (2,590円 - 270円)

2社またがり区間に上乗せする費用（1,300円）の根拠

2社で安全かつ利便性・快適性の高いサービスの提供し、運営すること
に必要な費用

【2社運営により発生する費用の内訳】

	事由	内容	単年度費用
A 主に安全性を 高める	指令所、総合車両所、保守基地の増設	設備投資、人件費、業務費	27.1億円
	予備車両、車両予備品、訓練設備の増設	設備投資、物品	7.5億円
	乗務員、間接社員の増	人件費	7.9億円
	業務系のシステムの改修	システム改修費	6.7億円
B 主に利便性・ 快適性を高める	ネット予約システムの改修	システム改修費	3.6億円
費用合計			52.8億円

52.8億円 ÷ 365日 ÷ またがり流動11.5千人/日 ≒ 1,300円/人（利用者1人当り負担額） ※小児割合・消費税考慮

保守基地



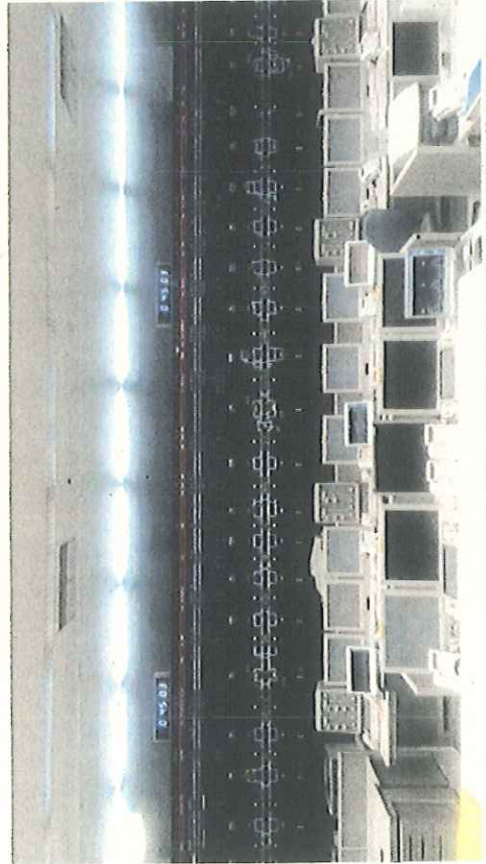
(写真は山陽新幹線の保守基地)



除雪車

(降雪時に軌道等に堆積した雪を除去)

指令所



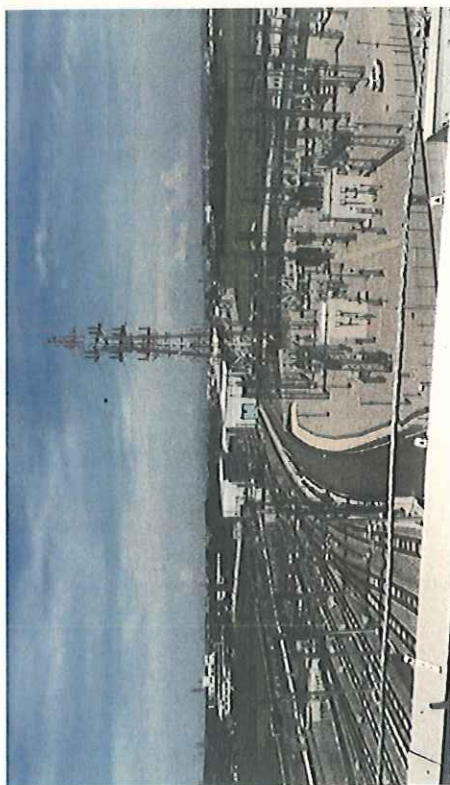
(写真は東海道山陽新幹線第2指令所)



電気保全車

(電車線路設備の点検、修繕)

総合車両所 (鉄道・建設機構のHPから抜粋)



訓練設備



運転士用訓練設備
(写真は山陽新幹線用(社員研修センター))

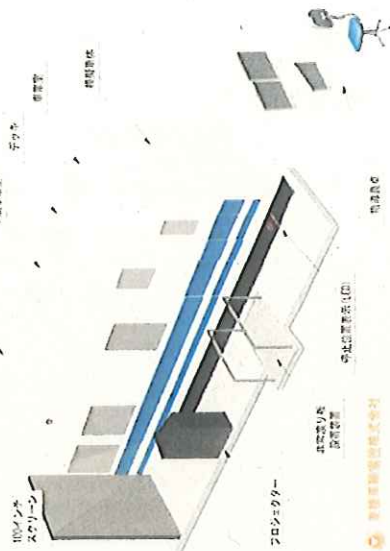
車両予備品



台車 (写真はN700系車両用)



パンタグラフ



車掌用訓練設備

北陸新幹線(長野・上越妙高間/JR東日本)の需要予測

○需要予測の方法

- ① 現在、首都圏及び長野エリアと北陸エリアとの間等をJRの路線で移動する利用者全て(上越新幹線、在来線利用)が北陸新幹線を利用するものとして、輸送人員を予測する。【基礎人員】
- ② 本開業による速達性の向上により、首都圏と北陸エリア間を移動する航空及び高速バス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北陸新幹線に経路変更するものとする。【他モード等からの転移】

<算出フロー>

【基礎人員】 9,681人/日(開業年度)

- 首都圏におけるJR東日本の全駅、北陸新幹線(軽井沢、上田、佐久平)、小海線、篠ノ井線、信越本線(※)、飯山線(※)の各駅と、北陸エリア(北陸本線(※)、城端線、氷見線、高山本線(※)、大糸線(※)、七尾線、小浜線、越美線の各駅)の間等をJRの路線を利用して移動した者については、全て北陸新幹線の利用に転移するものとして、平成25年度の実績に基づき算出している。※は当該路線の一部

【他モード等からの転移人員】 4,924人/日(開業年度)

- 航空からの転移 4,403人/日(開業年度)
 - ・羽田・富山間 1,568人/日(開業年度)
移動に係る所要時間が類似する羽田・庄内間のシェアを参考として、現在の羽田・富山間のシェア63(鉄道):37(航空)が90:10に変化するものとして算出している。
 - ・羽田・金沢間 2,835人/日(開業年度)
移動に係る所要時間が類似する羽田・新大阪間のシェアを参考とし、現在の羽田・金沢間のシェア39(鉄道):61(航空)が80:20に変更するものとして算出している。
- 東海道新幹線からの転移 474人/日(開業年度)
 - ・富山、金沢エリアと首都圏との間を東海道新幹線を利用して移動した者については、全て北陸新幹線に転移するものとして、平成25年度の実績に基づき算出している。
- 高速バスからの転移 47人/日(開業年度)
 - ・東北新幹線八戸・新青森間延伸時の開業前後における仙台・青森間の高速バスの利用実績の減少率(△5.8%)を基に転移する者を算出している。
- その他
 - ・開業による誘発効果として、東北新幹線八戸・新青森間延伸開業時の実績を参考に、開業翌年度以降の基礎人員に対して+2.9%の補正を行っている。

北陸新幹線(金沢・上越妙高間/JR西日本)の需要予測

○需要予測の方法

- ① 現在、北陸エリアと首都圏、長野エリア及び大阪圏との間等をJRの路線で移動する利用者全て(上越新幹線、在来線利用)が北陸新幹線を利用するものとして、輸送人員を予測する。【基礎人員】
- ② 本開業による速達性の向上により、北陸エリアと首都圏間を移動する航空及び高速バス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北陸新幹線に経路変更するものとする。【他モード等からの転移】

<算出フロー>

【基礎人員】 14,659人/日(開業年度)

- 首都圏におけるJR東日本の全駅、北陸新幹線(軽井沢、上田、佐久平)、小海線、篠ノ井線、信越本線(※)、飯山線(※)の各駅と、北陸エリア(北陸本線(※)、城端線、氷見線、高山本線(※)、大糸線(※)、七尾線、小浜線、越美線の各駅)の間等をJRの路線を利用して移動した者については、全て北陸新幹線の利用に転移するものとして、平成25年度の実績に基づき算出している。※は当該路線の一部。また北陸エリアに係る利用者については大阪圏からの利用者を含む。

【他モード等からの転移人員】 4,924人/日(開業年度)

○航空からの転移 4,403人/日(開業年度)

・羽田・富山間 1,568人/日(開業年度)

移動に係る所要時間が類似する羽田・庄内間のシェアを参考として、現在の羽田・富山間のシェア63(鉄道):37(航空)が90:10に変化するものとして算出している。

・羽田・金沢間 2,835人/日(開業年度)

移動に係る所要時間が類似する羽田・新大阪間のシェアを参考とし、現在の羽田・金沢間のシェア39(鉄道):61(航空)が80:20に変更するものとして算出している。

○東海道新幹線からの転移 474人/日(開業年度)

・富山、金沢エリアと首都圏との間を東海道新幹線を利用して移動した者については、全て北陸新幹線に転移するものとして、平成25年度の実績に基づき算出している。

○高速バスからの転移 47人/日(開業年度)

・東北新幹線八戸・新青森間延伸時の開業前後における仙台・青森間の高速バスの利用実績の減少率(△5.8%)を基に転移する者を算出している。

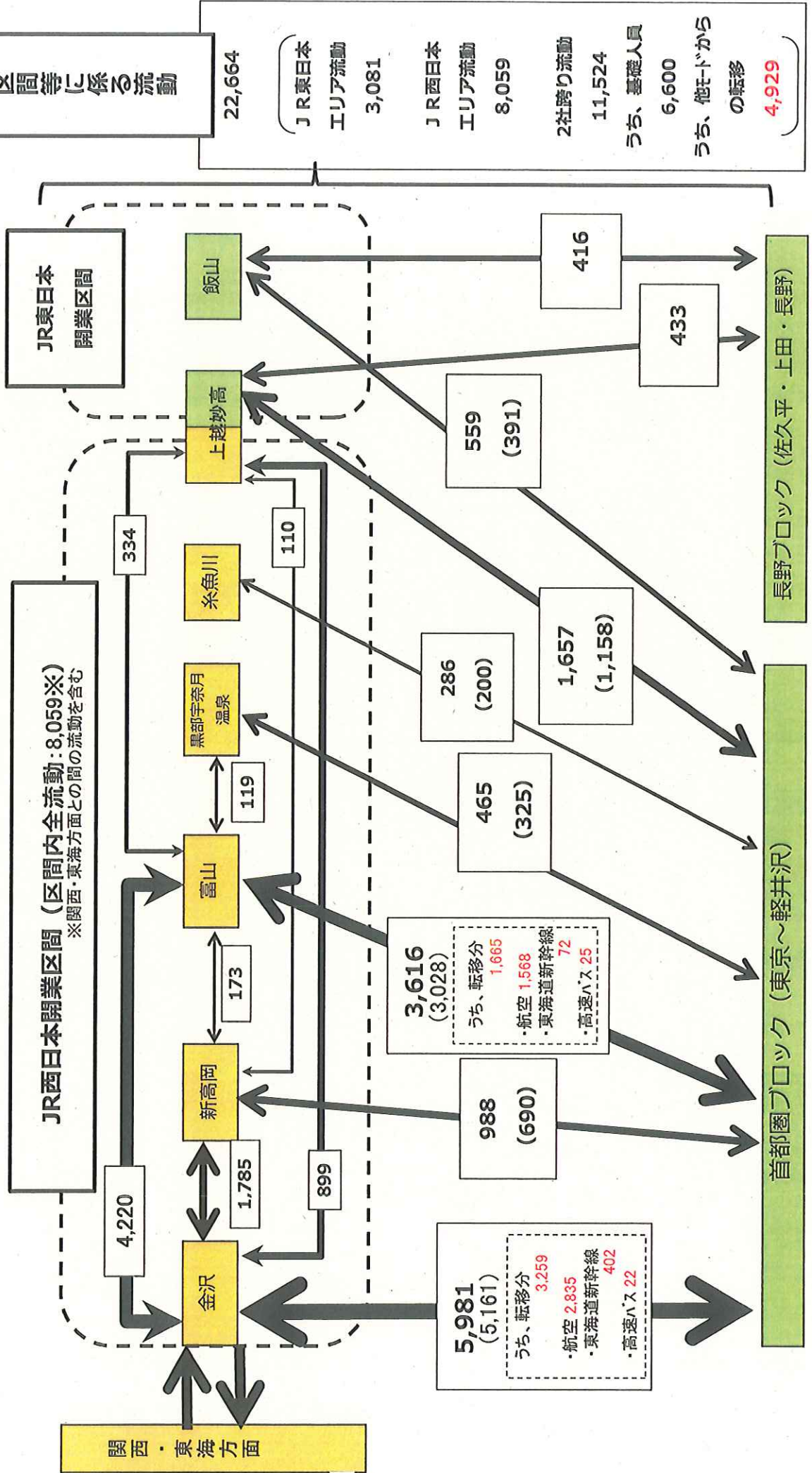
○その他

・開業による誘発効果として、東北新幹線八戸・新青森間延伸開業時の実績を参考に、開業翌年度以降の基礎人員に対して+2.9%の補正を行っている。

北陸新幹線金沢開業に伴う流動のイメージ

(単位：人/日)

- ・矢印の太さは流動の量に比例している。
- ・1日当たりの流動が100人以下のものについては省略している。
- ・首都圏ブロックとの流動に係る括弧内の数字は、東京及び上野に係る内数である。



新幹線の開業による交流人口の増加と、料金体系への反映について

料金認可申請における開業効果として、開業後5年間は2.9%/年(5年間計115.36%)のプラスと想定されている。収支算定上の収入も、これによる増加を見込んで計上している。

【参考】申請事業者以外の新幹線開業効果の見通しの事例

下記調査によれば、北陸新幹線の開業により首都圏からの富山県への入込数は観光で23.3%、ビジネスで21.6%増加することを想定している。

なお、本調査の入込数の算出に当たっては富山県の潜在的な集客力織り込む等、株式会社日本政策投資銀行独自の推計モデルが用いられている。

出典「北陸新幹線開業による富山県内への経済波及効果」

(株式会社日本政策投資銀行富山事務所、2013年3月)

(人/年、%)

	新幹線 開業前① (理論値)	新幹線 開業後② (理論値)	2005年 実績値③	推計増加率 ④(②/①)	開業後入込 推計値⑤ (③×④)	推計増加 入込数⑥ (⑤-③)
全入込数	1,185,877	1,454,742	945,000	22.7	1,156,900	211,900
うち観光	737,967	910,161	453,600	23.3	559,411	105,841
うちビジネス	447,909	544,581	491,400	21.6	597,459	106,059

北陸新幹線（JR東日本（長野・上越妙高間）） 収入原価表

（単位：百万円）

項 目	推定年度	平 年 度				
	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	計	平年度平均
運賃収入	882	10,674	10,765	10,859	32,298	10,766
料金収入	788	9,542	9,633	9,727	28,902	9,634
その他雑収入	82	989	997	1,007	2,993	998
収入計 (a)	1,752	21,205	21,395	21,593	64,193	21,398
営業費用	408	4,897	4,897	4,897	14,691	4,897
人件費	170	2,039	2,039	2,039	6,117	2,039
経費	238	2,858	2,858	2,858	8,574	2,858
貸付料等	1,407	16,887	17,789	17,717	52,393	17,464
減価償却費	172	2,043	1,729	1,462	5,234	1,745
諸税	0	0	157	133	290	97
事業報酬	396	359	309	265	933	311
支出計 (b)	2,383	24,186	24,881	24,474	73,541	24,514
差引損益 (a-b)	△ 631	△ 2,981	△ 3,486	△ 2,881	△ 9,348	△ 3,116
収支率 (a/b)	73.5%	87.7%	86.0%	88.2%	87.3%	87.3%

北陸新幹線（JR西日本（上越妙高・金沢間））

収入原価表

（単位：百万円）

項 目	推定年度	平 年 度				計	平年度平均
	平成26年度	平成27年度 (2015年度)	平成28年度 (2016年度)	平成29年度 (2017年度)			
運賃収入	585	12,209	12,563	12,927	37,698	12,566	
料金収入	736	15,357	15,802	16,260	47,419	15,806	
運輸雑収入	22	469	482	496	1,447	482	
収入計 (a)	1,343	28,034	28,847	29,683	86,564	28,855	
営業費用	652	13,217	13,270	13,323	39,810	13,270	
人件費	223	4,528	4,546	4,564	13,638	4,546	
経費	428	8,689	8,724	8,759	26,171	8,724	
貸付料等	447	9,283	14,278	14,278	37,839	12,613	
減価償却費	1,010	11,901	9,370	7,491	28,763	9,588	
諸税	0	0	741	610	1,351	450	
事業報酬	1,988	1,650	1,369	1,140	4,159	1,386	
支出計 (b)	4,097	36,051	39,028	36,842	111,922	37,307	
差引損益 (a-b)	△ 2,754	△ 8,017	△ 10,181	△ 7,159	△ 25,358	△ 8,453	
収支率 (a/b)	32.8%	77.8%	73.9%	80.6%	77.3%	77.3%	

北陸新幹線(長野・上越妙高間／JR東日本)の収入・支出算定方法

【収入】

区 分	算 定 方 法	平成27年度 推定(百万円)
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> <p>・キロ当たりの運賃収入(乗車区間の運賃収入を各区間の営業キロで除した収入)に、延伸区間の営業キロを乗じて算出。</p> <p>(東京・富山間の例(誘発人員)) $6,480円(運賃) \times 607,725人(年間輸送人員) \div 391.9キロ(東京・富山間) \times 281.9キロ(東京・上越妙高間) = 2,833百万円$</p>	10,674
	<p>【予測輸送人員及び乗車区間の料金に基づいて算出】</p> <p>・各区間の料金(2社跨りの場合については会社間で調整後の料金)に年間輸送人員を乗じて算出。</p> <p>(東京・上越妙高間の例(基礎人員)) ①$3,680円 \times 370,475人(年間輸送人員) \div 281.9キロ(東京・上越妙高) \times 59.5キロ(長野・上越妙高間) = 288百万円$ ②$520円(指定席料金) \times 370,475人(年間輸送人員) \div 281.9キロ(東京・上越妙高間) \times 59.5キロ(長野・上越妙高間) = 41百万円$</p> <p>(東京・富山間の例(誘発人員)) ①$3,410円(特急料金(JR西との間で調整した額)) \times 607,725人(年間輸送人員) = 2,072百万円$ ②$520円(指定席料金) \times 607,725人(年間輸送人員) \div 391.9キロ(東京・富山間) \times 281.9キロ(東京・上越妙高間) = 227百万円$</p>	9,542
	<p>【構内営業料、広告収入等について、北陸新幹線の既設開業区間の実績に基づいて算出】</p> <p>・延伸区間の運輸収入に、既開業区間の営業収入に対する運輸雑収の割合(4.89%)を乗じて算出。</p> <p>$20,216百万円(運輸収入) \times 4.89\% = 989百万円$</p>	989

北陸新幹線(長野・上越妙高間/JR東日本)の収入・支出算定方法

【支出】

区 分	算 定 方 法	平成27年度 推定(百万円)
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、保守管理費に係る人件費)については、既開業区間の実績から車両キロ当たりの原単位を算出し、延伸区間の車両キロを乗じて算出。</p> <p>・942百万円(人件費)÷23百万キロ(車両キロ)=40.7円(車両キロ当たり原単位) ・40.7円×13.0百万キロ(長野・上越妙高間の車両キロ)=<u>530百万円…①</u></p> <p>②上記以外の人件費(線路保存費、電路保存費、運輸費等に係る人件費)については、既開業区間等の実績から営業キロ当たりの原単位を算出し、開業区間の営業キロを乗じて算出。</p> <p>・7,501百万円(人件費)÷295.8キロ(営業キロ)=25,357千円(営業キロ当たり原単位) ・25,357千円×59.5(長野・上越妙高間の営業キロ)=<u>1,509百万円…②</u></p> <p><u>①+②=2,039百万円</u></p>	2,039
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、保守管理費に係る経費)については、既開業区間の実績から車両キロ当たりの原単位を算出し、延伸区間の車両キロを乗じて算出。</p> <p>・1,867百万円(経費)÷23百万キロ(車両キロ)=80.5円(車両キロ当たり原単位) ・80.5円×13.0百万キロ(長野・上越妙高間の車両キロ)=<u>1,049百万円…①</u></p> <p>②上記以外の経費(線路保存費、電路保存費、運輸費等に係る経費)については、既開業区間等の実績から営業キロ当たりの原単位を算出し、開業区間の営業キロを乗じて算出。</p> <p>・8,992百万円(経費)÷295.8キロ(営業キロ)=30,400千円(営業キロ当たり原単位) ・30,400千円×59.5(長野・上越妙高間の営業キロ)=<u>1,809百万円…②</u></p> <p><u>①+②=2,858百万円</u></p>	2,858

支 出	貸付料	<p>【鉄道・運輸機構に対する支払見込額を計上】</p> <p>平成27年度:165億円(定額分)+3.87億円(定額分以外(機構管理費、固定資産税等))=<u>16,887百万円</u></p>	16,887
	減価償却費	<p>【延伸に伴い新造する車両について、法定耐用年数に基づき算出】</p> <p>・車両4編成(2.8億円×12両×4編成=134.4億円)を13年定率法により償却</p>	2,043
	諸税	<p>【対象資産(車両)の残存価値に税率(1.4%)を乗じて算出(固定資産税)】※開業3年目から計上</p> <p>平成28年度:11,224百万円(車両の残存価格)×1.4%=157百万円</p>	— (※)
	事業報酬	<p>【JR東日本の過去の平均事業報酬率に基づき算出】</p> <p>・事業報酬対象資産(車両の残存価格等)に事業報酬率(2.97%)を乗じて算出。 12,095百万円(事業報酬対象資産)×2.97%=<u>359百万円</u></p> <p><参考:事業報酬率の算定></p> <ul style="list-style-type: none"> ・(11.00%(配当率)+4.14%(全産業平均自己資本利益率)+1.20%(公社債応募者利回り))÷3=5.45%…①(自己資本報酬率) ・1.91%(債務実績利率)…②(他人資本報酬率) <p><参考:事業報酬対象資産の算定></p> <ul style="list-style-type: none"> ・営業費用(4,897百万円)+貸付料(16,887百万円)の4%=871百万円 ・対象資産=11,224百万円(残存簿価) ・上記計=12,095百万円 <p>①×30%+②×70%=2.97%</p>	359

北陸新幹線(金沢・上越妙高間／JR西日本)の収入・支出算定方法

【収入】

区 分	算 定 方 法	平成27年度 推定(百万円)
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> <p>・キロ当たりの運賃収入(乗車区間の運賃収入を各区間の営業キロで除した収入)に、延伸区間の営業キロを乗じて算出。</p> <p>(富山・東京間の例(誘発人員)) $6,480\text{円(運賃)} \times 607,725\text{人(年間輸送人員)} \div 391.9\text{キロ(富山・東京間)} \times 110.0\text{キロ(富山・上越妙高間)}$ $= 1,105\text{百万円}$</p>	12,209
	<p>【予測輸送人員及び乗車区間の料金に基づいて算出】</p> <p>・各区間の料金(2社跨りの場合については会社間で調整後の料金)に年間輸送人員を乗じて算出。</p> <p>(金沢・富山間の例(基礎人員)) $\textcircled{1} 1,840\text{円} \times 1,540,300\text{人(年間輸送人員)} = 2,834\text{百万円}$ $\textcircled{2} 520\text{円(指定席料金)} \times 1,540,300\text{人(年間輸送人員)} = 801\text{百万円}$</p> <p>(富山・東京間の例(誘発人員)) $\textcircled{1} 2,320\text{円(特急料金(JR東との間で調整した額))} \times 607,725\text{人(年間輸送人員)} = 1,410\text{百万円}$ $\textcircled{2} 520\text{円(指定席料金)} \times 607,725\text{人(年間輸送人員)} \div 391.9\text{キロ(富山・東京間)} \times 110.0\text{キロ(富山・上越妙高間)} = 89\text{百万円}$</p>	15,357
	<p>【構内営業料、広告収入等について、北陸新幹線の既設開業区間の実績に基づいて算出】</p> <p>・開業区間の運輸収入に、山陽新幹線の営業収入に対する運輸雑収入の割合(1.7%(平成25年度))を乗じて算出。</p> <p>$(12,209\text{百万円(運賃)} + 15,357\text{百万円(料金)}) \times 1.70\% \text{(山陽新幹線の運輸雑収入比率)}$ $= 469\text{百万円}$</p>	469

北陸新幹線(上越妙高・金沢間／JR西日本)の収入・支出算定方法

【支出】

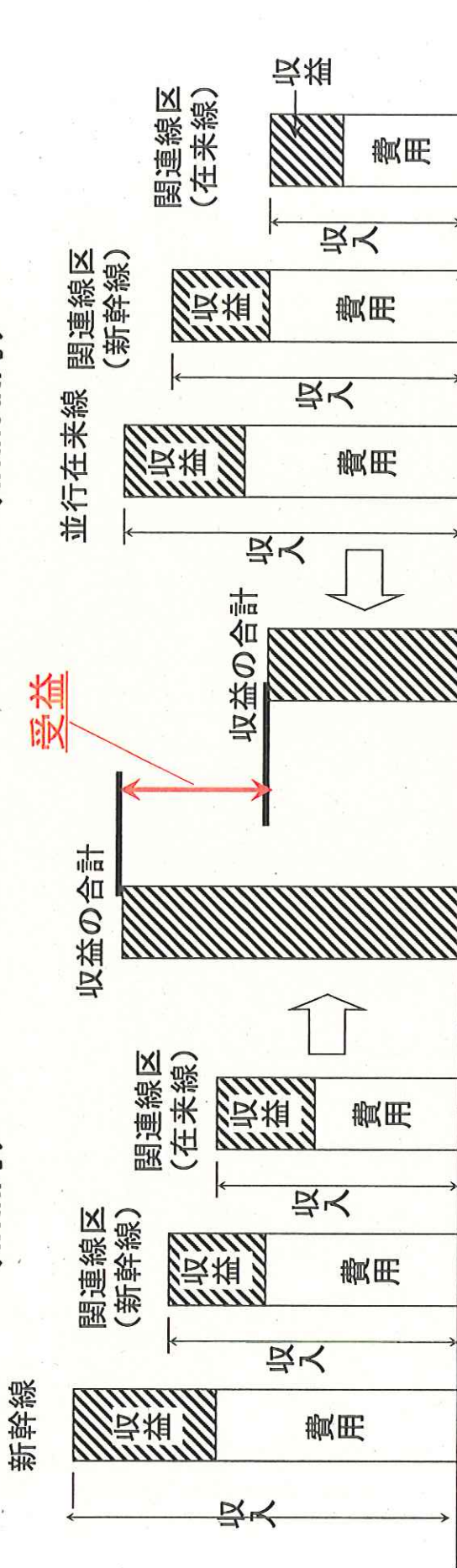
区 分	算 定 方 法	平成27年度 推定(百万円)
人件費	<p>【山陽新幹線の実績に基づき算出】</p> <p>①列車の運行に関する人件費(運転費、車両保存費、保守管理費に係る人件費)については、山陽新幹線の実績から車両キロ当たりの原単価を算出し、開業区間の車両キロを乗じて算出。</p> <p>・8,792百万円(人件費)÷498百万キロ(車両キロ)=17.6円(車両キロ当たり原単位) ・17.6円×46百万キロ(上越妙高・金沢間の車両キロ)=814百万円・・・①</p> <p>②上記以外の人件費(線路保存費、電路保存費、運輸費等に係る人件費)については、山陽新幹線(列車本数最小区間)の実績から営業キロ当たりの原単価を算出し、開業区間の営業キロを乗じて算出。</p> <p>・912百万円(人件費)÷41.4キロ(営業キロ)=22,026千円(営業キロ当たり原単位) ・22,026千円×168.6キロ(上越妙高・金沢間の営業キロ)=3,714百万円・・・②</p> <p>①+②=4,528百万円</p>	4,528
経費	<p>【①山陽新幹線の実績、②北陸新幹線等に基づき算出】</p> <p>①列車の運行に関する経費(運転費、車両保存費、保守管理費に係る経費)については、山陽新幹線の実績から車両キロ当たりの原単価を算出し、延伸区間の車両キロを乗じて算出。</p> <p>・38,480百万円(経費)÷498百万キロ(車両キロ)=77.2円(車両キロ当たり原単位) ・77.2円×46百万キロ(上越妙高・金沢間の車両キロ)=3,564百万円・・・①</p> <p>②上記以外の経費(線路保存費、電路保存費、運輸費等に係る経費)については、JR東日本(北陸新幹線、東北新幹線実績)の実績に基づく原単価(1キロ当たり30.4百万円)により算出</p> <p>・30,400千円×168.6キロ(上越妙高・金沢間の営業キロ)=5,125百万円・・・②</p> <p>①+②=8,689百万円</p>	8,689

支 出	貸付料	<p>【鉄道・運輸機構に対する支払見込額を計上】</p> <p>平成27年度:80.0億円(定額分)+12.83億円(定額分以外(機構管理費、固定資産税等))= <u>9,283百万円</u></p>	9,283
	減価償却費	<p>【開業に伴い新造する車両等について、法定耐用年数に基づき算出】</p> <p>・車両11編成(2.73億円×12両×11編成=360億円+附帯設備35億円)を13年又は19年の定率法により償却 →27年度:5,987百万円…① ・その他会社財産(保守用車両、駅営業設備等262.7億円)を2~30年の定率法により償却 →27年度:5,914百万円…②</p> <p><u>①+②=11,901百万円</u></p>	11,901
	諸税	<p>【対象資産の残存価値に税率(1.4%)を乗じて算出(固定資産税)】※開業3年 目から計上</p> <p>平成28年度:52,944百万円(前年度の車両等の残存価格)×1.4%=741百万円</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> <p>・事業報酬対象資産(車両等の残存価格)に事業報酬率(3.06%)を乗じて算出。 53,844百万円(事業報酬対象資産)×3.06%=1,650百万円</p> <p><事業報酬率の算定> ・(11.00%(配当率)+4.14%(全産業平均自己資本利益率)+1.22%(公社債応募者利回り)) ÷3=5.45%…(自己資本報酬率) ・2.04%(債務実績利子率)…(他人資本報酬率) ①×30%+②×70%=3.06%</p> <p><参考:事業報酬対象資産の算定> ・営業費用(13,217百万円)+貸付料(9,283百万円)の4%=900百万円 ・対象資産=52,944百万円(残存簿価) ・上記計=53,844百万円</p>	1,650

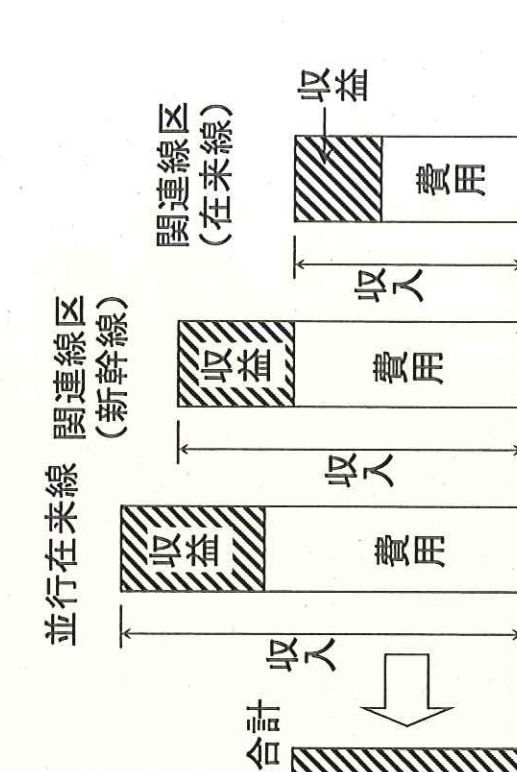
貸付料について

- 営業主体(JR)は、「受益」の範囲で貸付料を支払う。
- 受益 = 「新幹線を整備する場合 (With) の収益」 - 「新幹線を整備しない場合 (Without) の収益」
- 収益 = 「収入」 - 「費用」

— 新幹線を建設する場合 — (With時)



— 新幹線を建設しない場合 — (Without時)



○ **開業後30年間の受益を平均して、年額の貸付料額を算定。**

○ 受益は、①整備に伴う増益効果(関連線区の増を含む)、②並行在来線の分離効果(赤字の切り離し)等から構成される。

※ 関連線区: 新幹線の営業主体の営業する線区のうち、新幹線整備に伴い、輸送密度に有意な差が見込まれる線区(100人/日以上)の差を対象

貸付料の収益の考え方と料金申請の収支の考え方の違いについて

貸付料算定に用いる収支と料金申請に用いる収支には次のような違いがあります。

1. 貸付料の考え方

整備新幹線の貸付料において「受益」を算定する収支の計算は、「新幹線を整備する場合 (With) の収益」と「新幹線を整備しない場合 (Without) の収益」の毎年の差額を30年間累計することにより、営業主体の受益を計算することとしています。

これは、貸付料が鉄道・運輸機構が建設した施設を長期に渡り貸し付けるためのものであり、営業主体における新幹線整備区間及び関連線区の長期収支を基に計算するためです。

長期収支の算定に際しては、長期間での変動を勘案して一定の前提条件 (経済成長や将来人口など) を考慮しており、当面の運賃・料金の水準を求める収支の算定とは異なる要件となっております。

また、貸付料は、新規路線を開業することに伴い影響のある路線全体について収益を計算しますので、例えば並行在来線の収益のように赤字によるマイナスの収益についても算出し、マイナス分も含めて新幹線開業に伴う営業主体の「受益」を計算することとなります。

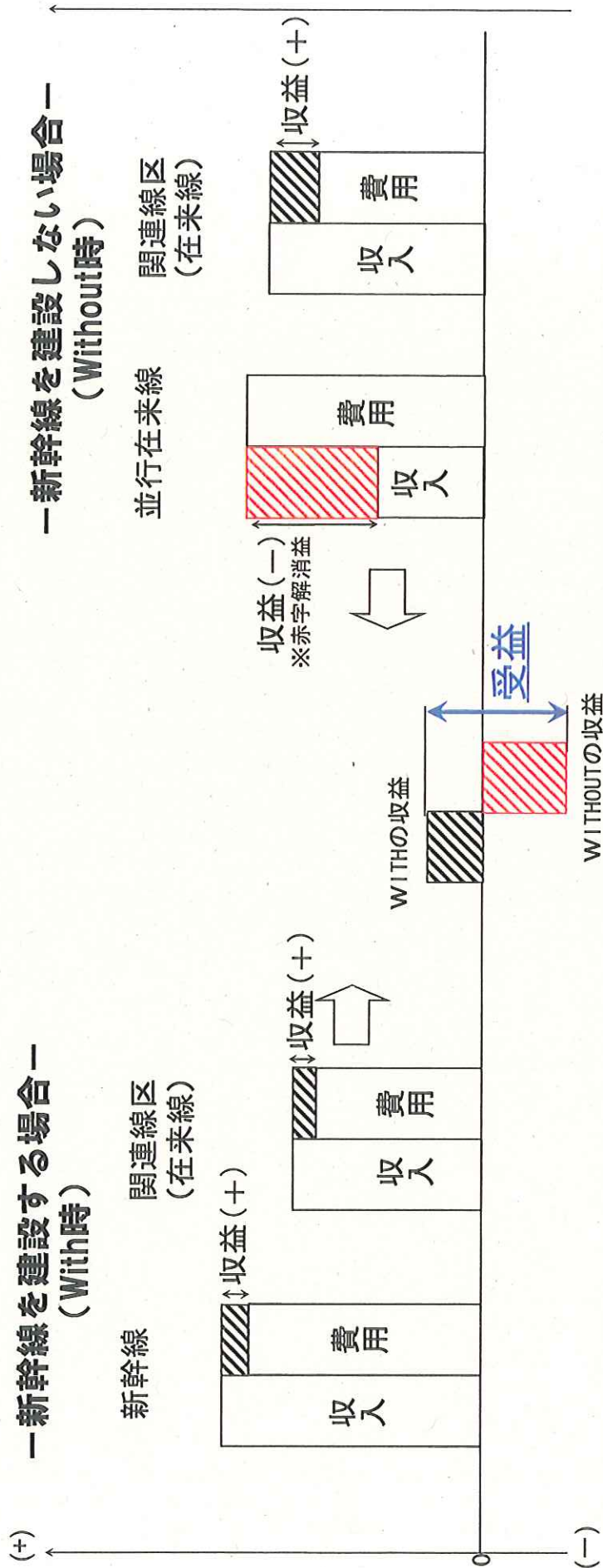
2. 料金申請の考え方

料金申請における収支は、事業者の実績を基に料金設定後 (又は改定後) 3ヵ年 (平年度) の当該開業区間における収入及び費用 (支出) を計算することとしています。

これは、料金申請における収支が開業区間を利用する利用者の料金負担の水準 (金額) を求めるために計算されるものであり、将来の需要や費用の変化に応じて、料金を変更することが想定されていることから、運賃・料金の改定の考え方として平年度 (3ヵ年) における収入及び費用 (支出) を計算することとしているものです。

参考(JR西日本のケース)

- 営業主体(JR)は、「受益」の範囲で貸付料を支払う。
- 受益 = 「新幹線を整備する場合(With)の収益」 - 「新幹線を整備しない場合(Without)の収益」
 収益 = 「収入」 - 「費用」



- **開業後30年間の受益を平均して、年額の貸付料額を算定。**
- 受益は、①整備に伴う増益効果(関連線区の増を含む)、②並行在来線の分離効果(赤字の切り離し)等から構成される。
 ※ 関連線区: 新幹線の営業主体の営業する線区のうち、新幹線整備に伴い、輸送密度に有意な差が見込まれる線区(100人/日以上)の差を対象

北陸新幹線（長野・金沢間）の運賃について

北陸新幹線（長野・金沢間）は並行する在来線が経営分離されるため、新幹線は建設キロに基づき、新たに駅間の営業キロを設定することとし、同区間の運賃は、北陸新幹線の既設開業区間と同様に既に設定されている幹線運賃を適用することとしている。

なお、「鉄道事業法の一部改正に伴う旅客の運賃及び料金の設定等に係る取扱いの簡素化について」の通達により、新規開業等による運賃等の設定に当たり、新規開業等区間に隣接する区間に適用されている運賃等を適用する場合は、運賃等の設定に当たらないものとして取り扱うこととし、地方運輸局長への報告事項となっている。

（参考）

「鉄道事業法の一部改正に伴う鉄道の旅客の運賃及び料金の設定等に係る取扱いの簡素化について（平成12年3月1日 鉄業第16号）」（抜粋）

以下の場合、運賃等の設定等に当たらないものとして取り扱うこととし、鉄道事業法第55条第1項及び鉄道事業等報告規則第3条第1項に基づき報告を要するものとする。

- （1）新規開業又は線路振替による運賃等の設定に当たり、新規開業等区間に隣接する区間（※）に適用されている運賃等を適用する場合

※今回の申請では東京・長野間が該当

○長野・金沢間（228.1キロ）の駅間の営業キロ等について

（単位：キロ）

	長野	飯山	上越 妙高	糸魚川	黒部宇奈 月温泉	富山	新高岡	金沢
駅間営業キロ	29.9	29.6	37.0	39.2	33.8	18.9	39.6	
東京から	222.4	252.3	281.9	318.9	358.1	391.9	410.8	450.5

北陸新幹線開業後と現行ルート及び航空機との比較

①東京～金沢間

	ルート	営業キロ(km)	所要時間	運賃+料金(指定席)(円)
現行	上越新幹線(ほくほく線経由) (「上越新幹線」+「はくたか号」)	460.6	3:47	13,050
開業後	北陸新幹線 (かがやき号)	450.5	2:28	14,120
参考	東京～羽田⇄小松空港～金沢		3:00(※)	16,690～17,990

②東京～富山間

	ルート	営業キロ(km)	所要時間	運賃+料金(指定席)(円)
現行	上越新幹線(ほくほく線経由) (「上越新幹線」+「はくたか号」)	401.2	3:11	11,910
開業後	北陸新幹線 (かがやき号)	391.9	2:08	12,730
参考	東京～羽田⇄富山空港～富山		2:25(※)	14,790～17,890

※航空機の所要時間には、駅～空港間までの所要時間(東京駅～羽田空港30分、小松空港～金沢駅60分、富山空港～富山駅25分)及びチェックイン・搭乗等の時間(30分)を含む。

③東京～糸魚川間

	ルート	営業キロ(km)	所要時間	運賃+料金(指定席)(円)
現行	上越新幹線(ほくほく線経由) (「上越新幹線」+「はくたか号」)	322.2	2:27	10,400
開業後	北陸新幹線 (「はくたか号」)	318.9	未定	11,000

④東京～新高岡(現行高岡)

	ルート	営業キロ(km)	所要時間	運賃+料金(指定席)(円)
現行	上越新幹線(ほくほく線経由) (「上越新幹線」+「はくたか号」)	420.0	3:23	12,400
開業後	北陸新幹線 (「はくたか号」)	410.8	未定	13,580

⑤大阪～富山

	ルート	営業キロ(km)	所要時間	運賃+料金(指定席)(円)
現行	東海道線、湖西線、北陸本線 (「サンダーバード」)	327.0	3:12	8,730
開業後	上記+北陸新幹線 (「つるぎ号」等)	326.2	未定	9,430 (8,910)

※括弧は金沢・富山間の乗車について新幹線自由席を利用した場合の料金

2014年10月27日
しなの鉄道株式会社
東日本旅客鉄道株式会社

北しなの線とJR線の乗継割引運賃の設定について

北陸新幹線長野・金沢間の開業に伴いJR信越本線長野・妙高高原間がしなの鉄道北しなの線となり、北しなの線とJR線にまたがる区間を乗車する場合は、それぞれの会社の運賃を併算するため、開業前の運賃より高くなる区間があります。

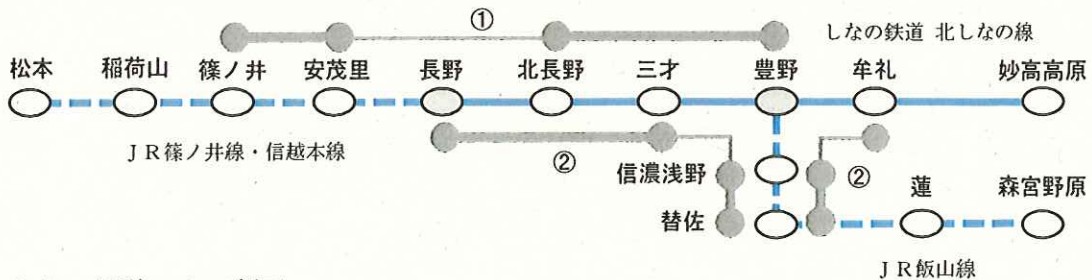
会社間の接続駅から概ね10kmまでの近距離区間内をご利用される場合は、特に運賃が割高となることがあるため、お客さまへの緩和措置として5年間を限度に乗継割引運賃の設定を検討しています。

なお、割引後の運賃の詳細は、所定の手続きを経て正式に決まり次第、別途お知らせいたします。

1 乗継割引の適用範囲

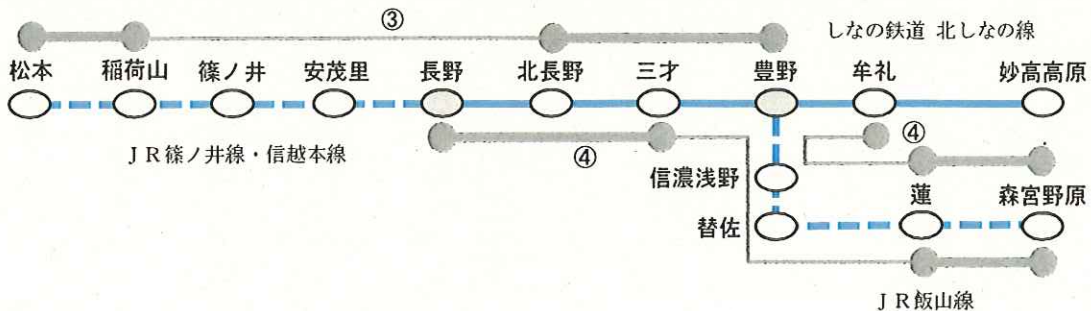
(1) しなの鉄道及びJRの両社で割引

しなの鉄道 北しなの線	接続駅	JR東日本 信越本線・飯山線	図
北長野・豊野間の各駅	長野	信越本線 篠ノ井・安茂里間の各駅	①
長野・三才間及び牟礼の各駅	豊野	飯山線 信濃浅野・替佐間の各駅	②



(2) しなの鉄道のみで割引

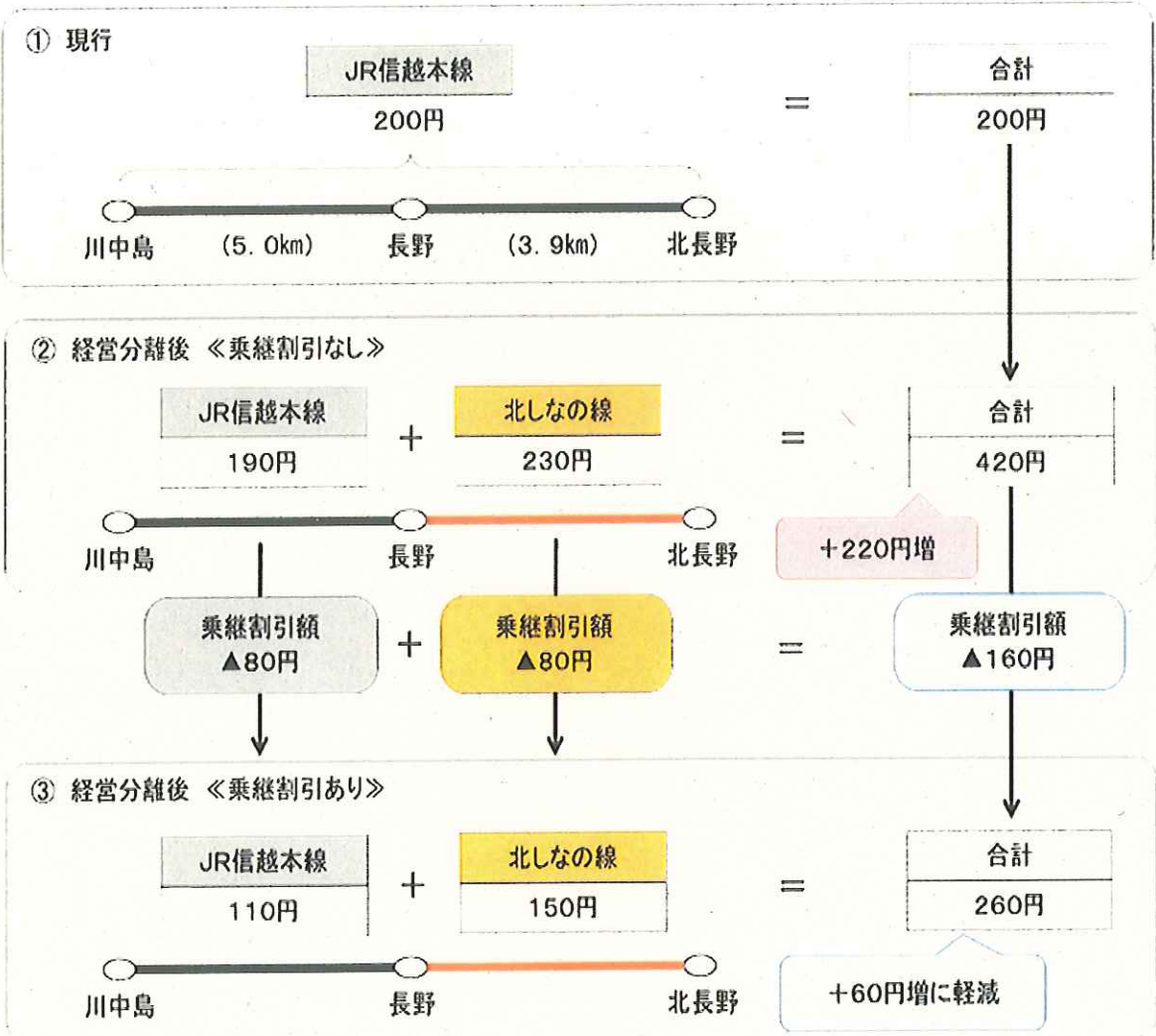
しなの鉄道 北しなの線	接続駅	JR東日本 篠ノ井線・飯山線	図
北長野・豊野間の各駅	長野	篠ノ井線 松本・稲荷山間の各駅	③
長野・三才間及び牟礼の各駅	豊野	飯山線 蓮・森宮野原間の各駅	④



2 割引運賃

普通運賃、通勤定期運賃、通学定期運賃 (別紙のとおり)

[乗継割引運賃の計算イメージ]



北しなの線他線またがり区間 駅間運賃例（予定）

1. 普通運賃

（単位：円）

発着駅	JR信越本線		JR篠ノ井線	JR飯山線	
	川中島	篠ノ井	松本	飯山	戸狩野沢温泉
牟礼	410	500	1,490	500	670
	610	620	1,560	560	740
	610	620	1,560	520	700
豊野	320	410	1,320	JR飯山線完結区間	
	440	450	1,390		
	320	370	1,350		
三才	240	320	1,140	500	580
	430	440	1,380	550	730
	310	360	1,340	470	650
北長野	200	240	1,140	500	670
	420	430	1,370	560	740
	260	310	1,290	520	700
長野	JR信越本線・JR篠ノ井線完結区間			580	760
				570	750
				530	710

※ 太枠内はしなの鉄道・JRの両社で割り引く区間

上段	現行運賃
中段	割引前運賃
下段	割引後運賃

北しなの線他線またがり区間 駅間運賃例（予定）

2. 通勤定期運賃（1か月）

（単位：円）

発着駅	JR信越本線		JR篠ノ井線	JR飯山線	
	川中島	篠ノ井	松本	飯山	戸狩野沢温泉
牟礼	12,310	14,740	38,420	14,740	20,090
	20,680	21,010	44,820	18,240	23,420
	20,680	21,010	44,820	16,810	21,990
豊野	9,720	12,310	34,570	JR飯山線完結区間	
	14,390	14,720	38,530		
	10,640	12,120	37,100		
三才	7,130	9,720	32,860	14,480	17,490
	14,020	14,350	38,160	17,870	23,050
	10,270	11,750	36,730	15,030	20,210
北長野	5,830	7,130	31,420	14,740	19,800
	13,650	13,980	37,790	18,240	23,420
	8,490	9,970	34,950	16,810	21,990
長野	JR信越本線・JR篠ノ井線完結区間			17,240	21,390
				18,610	23,790
				17,180	22,360

※ 太枠内はしなの鉄道・JRの両社で割り引く区間

上段	現行運賃
中段	割引前運賃
下段	割引後運賃

北しなの線他線またがり区間 駅間運賃例（予定）

3. 通学定期運賃（高校生・1か月）

（単位：円）

発着駅	JR信越本線		JR篠ノ井線	JR飯山線	
	川中島	篠ノ井	松本	飯山	戸狩野沢温泉
牟礼	7,370	7,550	17,470	7,550	8,460
	13,170	14,390	23,500	13,360	13,870
	13,170	14,390	23,500	12,340	12,850
豊野	6,630	7,160	15,740	JR飯山線完結区間	
	9,410	10,630	19,740		
	7,100	8,760	18,720		
三才	5,150	6,780	14,870	7,430	8,110
	9,140	10,360	19,470	13,100	13,610
	6,830	8,490	18,450	11,070	11,580
北長野	4,150	5,400	14,170	7,550	8,420
	8,880	10,100	19,210	13,360	13,870
	5,560	7,220	17,180	12,340	12,850
長野	JR信越本線・JR篠ノ井線完結区間			7,780	9,090
				13,630	14,140
				12,610	13,120

※ 太枠内はしなの鉄道・JRの両社で割り引く区間

上段	現行運賃
中段	割引前運賃
下段	割引後運賃

2014年10月27日
 えちごトキめき鉄道株式会社
 東日本旅客鉄道株式会社
 西日本旅客鉄道株式会社

乗継割引運賃の設定について

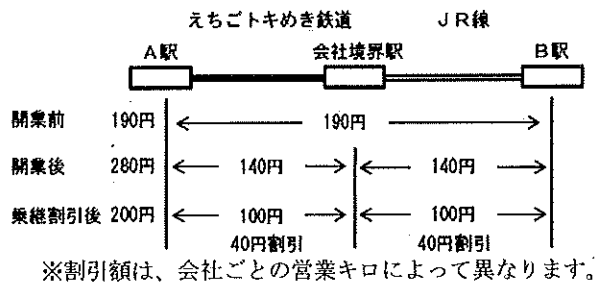
JRからの経営移管に伴い、えちごトキめき鉄道とJR東日本またはJR西日本の各区間をまたがって利用する場合、それぞれの鉄道会社の運賃を併算するため、開業前の運賃より高くなる区間があります。

特に、会社境界の駅からそれぞれ10kmまでの近距離区間内を利用する場合の運賃が割高になるため、5年間で限度に緩和措置として乗継割引運賃を検討しています。

さらに、お客さまの流動やご利用状況等を勘案して10kmを超える区間についても、えちごトキめき鉄道が独自に割引を行うことを検討しています。

予定される主な区間の乗継割引運賃は、別紙のとおりです。(割引運賃及び割引区間等は、検討中の内容であり、詳細については正式に決まり次第、改めてお知らせいたします。)

1 乗継割引運賃の計算方法 (イメージ)



2 割引の効果 (開業前運賃と比較した水準)

	開業後(割引なし)	乗継割引後
普通	142.3%	128.8%
通勤定期	142.9%	123.3%
通学定期(高校)	132.5%	119.7%

※データは、乗継割引を行う範囲(検討中)の平均値です。

普通旅客運賃（大人）

単位：円

駅名		えちごトキめき鉄道						
		上越妙高	南高田	高田	春日山	谷浜	有間川	
JR 東 日本	黒井	開業前運賃	240	240	200	190	200	240
		開業後併算運賃	380	340	340	280	340	340
		割引運賃	330	270	270	200	270	290
	犀潟	開業前運賃	320	320	240	200	240	320
		開業後併算運賃	440	400	400	340	400	400
		割引運賃	400	340	340	270	340	360
	土底浜	開業前運賃	320	320	320	240	320	320
		開業後併算運賃	440	400	400	340	400	400
		割引運賃	420	360	360	290	360	380
	潟町	開業前運賃	410	320	320	240	320	410
		開業後併算運賃	480	440	440	380	440	440
		割引運賃	470	410	410	340	410	430

駅名		えちごトキめき鉄道					
		能生	浦本	梶屋敷	青海	親不知	
JR 西 日本	姫川	開業前運賃	320	240	210	210	320
		開業後併算運賃	430	390	380	390	430
		割引運賃	380	320	300	320	380
	頸城大野	開業前運賃	320	240	210	240	320
		開業後併算運賃	430	390	380	390	430
		割引運賃	380	320	300	320	380
	根知	開業前運賃	410	320	320	320	410
		開業後併算運賃	450	410	400	410	450
		割引運賃	430	370	350	370	430

※太枠内は相互割引区間、その他はえちごトキめき鉄道の独自割引区間

通勤定期旅客運賃（大人1箇月）

単位：円

駅名			えちごトキめき鉄道					
			上越妙高	南高田	高田	春日山	谷浜	有間川
JR 東 日 本	黒井	開業前運賃	7,130	7,130	5,830	5,500	5,830	7,130
		開業後併算運賃	11,670	10,370	10,370	9,080	10,370	10,370
		割引運賃	10,080	8,200	8,200	6,490	8,200	8,780
	犀潟	開業前運賃	9,720	9,720	7,130	5,830	7,130	9,720
		開業後併算運賃	12,960	11,660	11,660	10,370	11,660	11,660
		割引運賃	11,790	9,910	9,910	8,200	9,910	10,490
	土底浜	開業前運賃	9,720	9,720	9,720	7,130	9,720	9,720
		開業後併算運賃	12,960	11,660	11,660	10,370	11,660	11,660
		割引運賃	12,370	10,490	10,490	8,780	10,490	11,070
	潟町	開業前運賃	12,310	9,720	9,720	7,130	9,720	12,310
		開業後併算運賃	14,260	12,960	12,960	11,670	12,960	12,960
		割引運賃	13,970	12,090	12,090	10,380	12,090	12,670

駅名			えちごトキめき鉄道				
			能生	浦本	梶屋敷	青海	親不知
JR 西 日 本	姫川	開業前運賃	9,720	7,130	6,150	6,150	9,720
		開業後併算運賃	12,960	11,660	11,330	11,660	12,960
		割引運賃	11,440	9,560	8,950	9,560	11,440
	頸城大野	開業前運賃	9,720	7,130	6,150	7,130	9,720
		開業後併算運賃	12,960	11,660	11,330	11,660	12,960
		割引運賃	11,440	9,560	8,950	9,560	11,440
	根知	開業前運賃	12,310	9,720	9,720	9,720	12,310
		開業後併算運賃	13,280	11,980	11,650	11,980	13,280
		割引運賃	12,690	10,810	10,200	10,810	12,690

※太枠内は相互割引区間、その他はえちごトキめき鉄道の独自割引区間

通学定期旅客運賃（高校生用1箇月）

単位：円

駅名		えちごトキめき鉄道							
		新井	上越妙高	南高田	高田	有間川	能生	糸魚川	
JR東日本	黒井	開業前運賃	7,020	5,400	5,150	4,270	5,260	7,550	9,090
		開業後併算運賃	9,220	7,480	6,590	5,970	6,710	9,870	10,890
		割引運賃	7,740	6,580	5,270	4,750	5,800	8,980	10,640
	犀潟	開業前運賃	7,370	6,780	6,630	5,400	6,780	7,850	9,850
		開業後併算運賃	10,680	8,940	8,050	7,430	8,170	11,330	12,350
		割引運賃	9,200	8,160	6,850	6,330	7,380	10,440	12,100
	土底浜	開業前運賃	7,430	7,020	6,890	6,780	7,020	8,170	10,430
		開業後併算運賃	11,060	9,320	8,430	7,810	8,550	11,710	12,730
		割引運賃	9,580	8,900	7,590	7,070	8,120	10,820	12,480
	潟町	開業前運賃	7,550	7,270	7,020	6,780	7,270	8,420	10,710
		開業後併算運賃	11,940	10,200	9,310	8,690	9,430	12,590	13,610
		割引運賃	10,460	10,000	8,690	8,170	9,220	11,700	13,360
	柿崎	開業前運賃	8,110	7,550	7,430	7,390	7,550	9,480	12,090
		開業後併算運賃	13,570	11,830	10,940	10,320	11,060	14,220	15,240
		割引運賃	12,090	11,630	10,320	9,800	10,850	13,330	14,990
	柏崎	開業前運賃	11,330	9,970	9,740	9,360	9,970	13,380	16,110
		開業後併算運賃	14,980	13,240	12,350	11,730	12,470	15,630	16,650
		割引運賃	13,500	13,040	11,730	11,210	12,260	14,740	16,400

駅名		えちごトキめき鉄道					
		能生	浦本	梶屋敷	青海	親不知	
JR西日本	姫川	開業前運賃	6,780	5,150	4,160	4,540	6,630
		開業後併算運賃	8,260	6,890	6,050	6,530	8,150
		割引運賃	7,400	5,680	4,770	5,370	7,300
	頸城大野	開業前運賃	6,890	5,400	4,540	5,260	6,780
		開業後併算運賃	8,780	7,410	6,570	7,050	8,670
		割引運賃	7,820	6,100	5,190	5,790	7,720
	根知	開業前運賃	7,370	6,890	6,630	6,780	7,270
		開業後併算運賃	9,810	8,440	7,600	8,080	9,700
		割引運賃	9,370	7,650	6,740	7,340	9,270

※太枠内は相互割引区間、その他はえちごトキめき鉄道の独自割引区間

あいの風とやま鉄道とJR西日本との乗継割引運賃の設定について

平成 26 年 10 月 27 日
あいの風とやま鉄道株式会社
西日本旅客鉄道株式会社

平成27年3月14日の北陸新幹線開業に伴い、並行在来線はJR西日本から経営分離され、北陸本線の倶利伽羅・市振間はあいの風とやま鉄道が運行することになります。

あいの風とやま鉄道線とJR西日本線をまたがって利用する場合、それぞれの会社の運賃を併算することになり、開業前よりも高くなる区間があります。このため、あいの風とやま鉄道とJR西日本は、協力して以下のとおり乗継割引を実施する予定です。

なお、乗継割引運賃については、あいの風とやま鉄道の上限運賃が認可された後、届出を行う予定です。詳細については正式に決まり次第、改めてお知らせします。

1 割引の適用範囲（別紙1のとおり）

(1) 普通運賃、通勤定期運賃、通学定期運賃

○JR城端線

- ・石動～戸出間、富山～戸出間〔あいの風とやま鉄道及びJR西日本が割引〕
- ・福岡～(油田駅以南)城端間、小杉～(油田駅以南)城端間〔あいの風とやま鉄道が割引〕

○JR氷見線

- ・石動～越中国分、富山～越中国分〔あいの風とやま鉄道及びJR西日本が割引〕
- ・福岡～(雨晴以北)氷見間、小杉～(雨晴以北)氷見間〔あいの風とやま鉄道が割引〕

○JR高山本線

- ・高岡～速星、滑川～速星〔あいの風とやま鉄道及びJR西日本が割引〕
- ・小杉～(千里以南)猪谷間、水橋～(千里以南)猪谷間〔あいの風とやま鉄道が割引〕

(2) 通学定期運賃（拡大分）…別紙1の「通学定期のみ」の部分

○JR城端線

- ・石動、呉羽、富山～(油田以南)城端間〔あいの風とやま鉄道が割引〕

○JR氷見線

- ・石動、呉羽、富山～(雨晴以北)氷見間〔あいの風とやま鉄道が割引〕

○JR高山本線

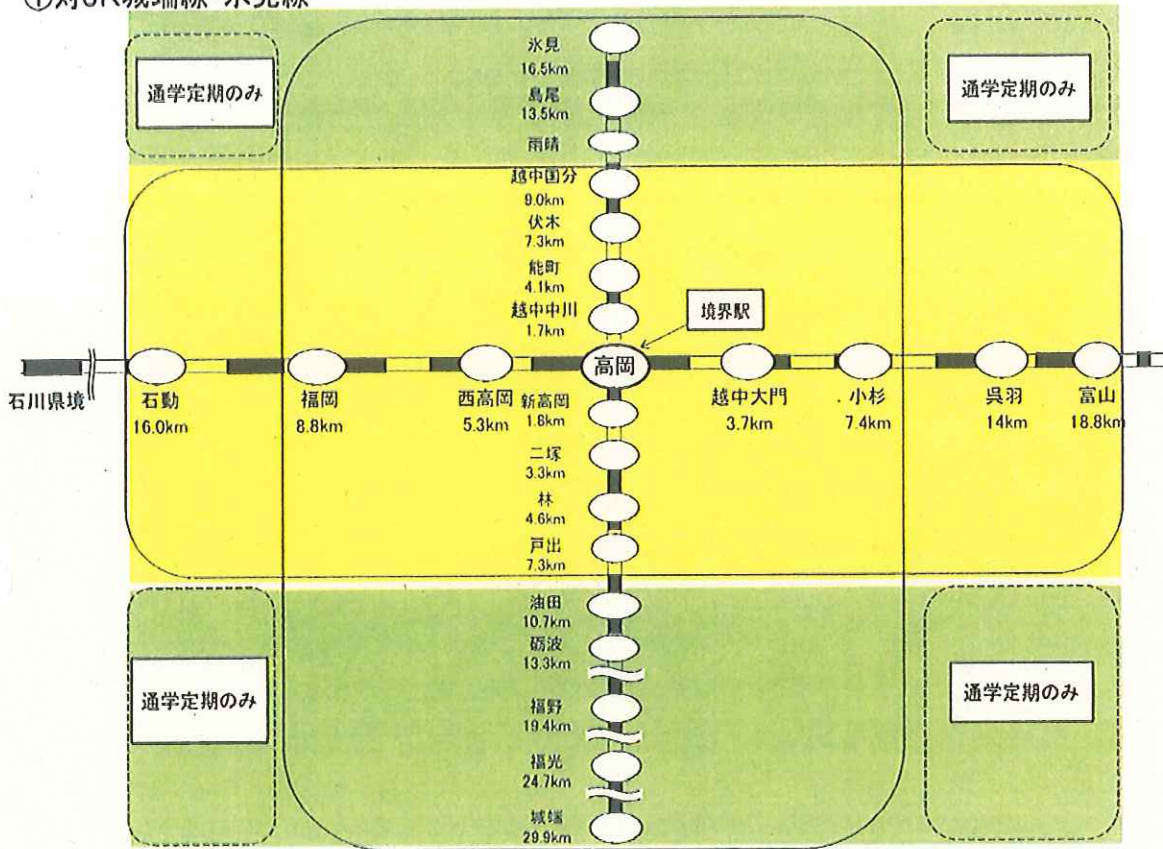
- ・高岡、越中大門、滑川～(千里以南)猪谷間〔あいの風とやま鉄道が割引〕

2 主な駅間の割引後運賃等

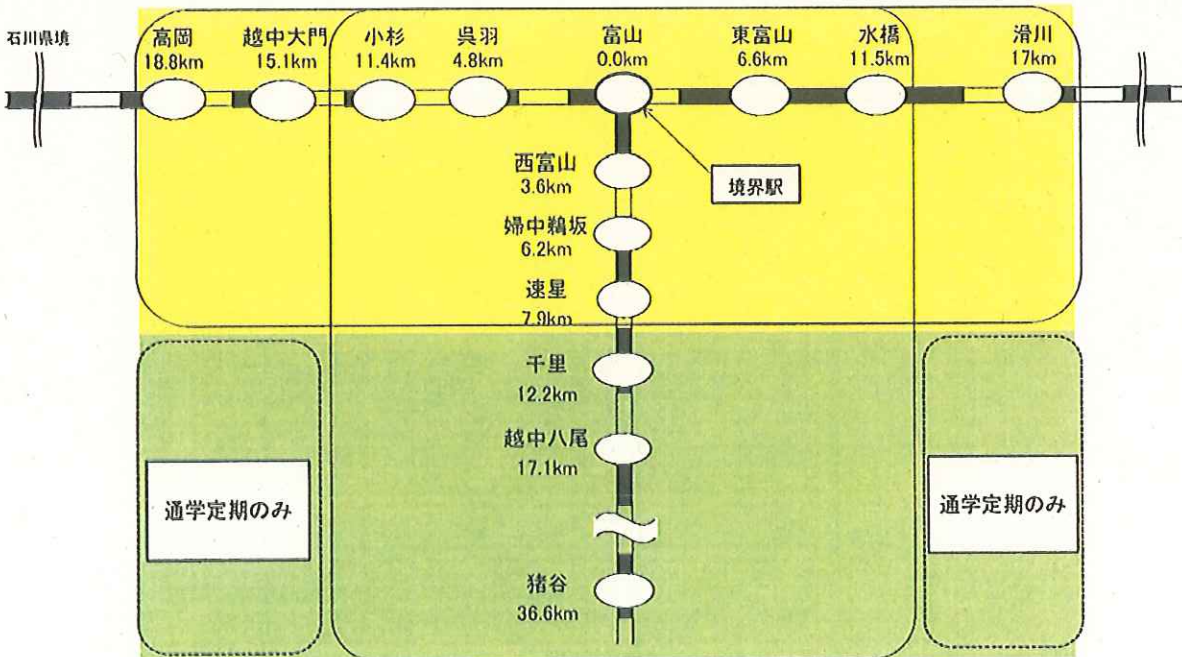
別紙2のとおり

あいの風とやま鉄道とJR西日本との乗継割引の適用範囲(予定)

①対JR城端線・氷見線



②対JR高山本線



- ...あいの風とやま鉄道とJR西日本が割引く区間
- ...あいの風とやま鉄道が割引く区間

あいの風とやま鉄道とJR西日本との乗継割引
(主な駅間の割引後運賃等)

○JR城端線

＜普通運賃＞

(単位：円)

区間	現行運賃	乗継割引前運賃	上昇率	乗継割引後運賃	上昇率
小杉～戸出	320	440	37.5%	350	9.4%
富山～戸出	500	570	14.0%	520	4.0%
小杉～砺波	410	470	14.6%	420	2.4%

＜通勤定期運賃・1ヶ月＞

(単位：円)

区間	現行運賃	乗継割引前運賃	上昇率	乗継割引後運賃	上昇率
越中大門～戸出	7,130	12,320	72.8%	8,780	23.1%
富山～戸出	14,740	17,040	15.6%	15,550	5.5%
越中大門～福野	12,310	15,890	29.1%	13,530	9.9%

＜通学定期運賃・高校生1ヶ月＞

(単位：円)

区間	現行運賃	乗継割引前運賃	上昇率	乗継割引後運賃	上昇率
小杉～戸出	6,630	8,180	23.4%	7,020	5.9%
富山～戸出	7,430	11,270	51.7%	8,460	13.9%
小杉～砺波	7,270	9,950	36.9%	8,190	12.7%
富山～砺波	7,900	13,040	65.1%	9,530	20.6%

○JR氷見線

＜普通運賃＞

(単位：円)

区間	現行運賃	乗継割引前運賃	上昇率	乗継割引後運賃	上昇率
小杉～越中中川	210	370	76.2%	250	19.0%
富山～伏木	500	570	14.0%	520	4.0%
西高岡～氷見	410	530	29.3%	460	12.2%

＜通勤定期運賃・1ヶ月＞

(単位：円)

区間	現行運賃	乗継割引前運賃	上昇率	乗継割引後運賃	上昇率
小杉～越中中川	6,150	11,070	80.0%	7,380	20.0%
富山～越中中川	12,310	15,430	25.3%	12,850	4.4%
小杉～氷見	14,480	16,250	12.2%	14,830	2.4%

＜通学定期運賃・高校生1ヶ月＞

(単位：円)

区間	現行運賃	乗継割引前運賃	上昇率	乗継割引後運賃	上昇率
福岡～越中中川	5,040	6,730	33.5%	5,560	10.3%
石動～伏木	7,370	11,000	49.3%	8,190	11.1%
小杉～氷見	7,430	10,910	46.8%	9,150	23.1%
富山～氷見	8,190	14,000	70.9%	10,490	28.1%

平成 26 年 10 月 27 日
 I R いしかわ鉄道株式会社
 西日本旅客鉄道株式会社

I R いしかわ鉄道と J R 西日本との乗継割引運賃の設定について

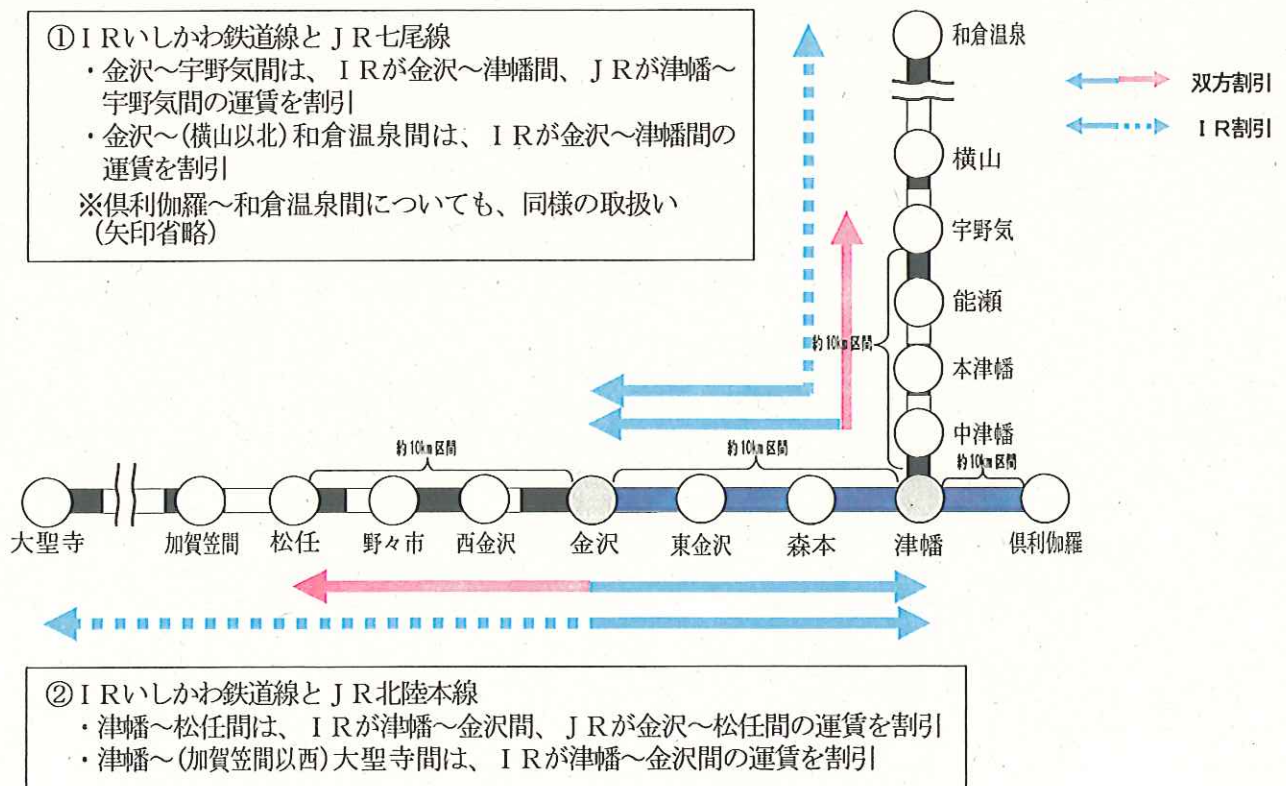
平成 27 年 3 月 14 日の北陸新幹線金沢開業に伴い、J R 北陸本線の金沢・倶利伽羅間は I R いしかわ鉄道として開業することになります。

I R いしかわ鉄道線と J R 西日本線をまたがって利用する場合、会社ごとの運賃を併算することから、開業前の運賃より高くなる区間があります。特に会社境界に近い駅から利用する場合に運賃が割高となることから、利用者の運賃負担の軽減を図るため、乗継割引を実施する予定です。

なお、乗継割引運賃は、I R いしかわ鉄道の上限運賃が認可された後に届出を行う予定です。

I R いしかわ鉄道線と J R 北陸本線及び J R 七尾線との乗継割引適用区間は下図のとおりです。主な区間の運賃は別紙をご確認ください。

○乗継割引適用区間



JR七尾線との乗継運賃表(予定)

IR	JR		中津幡	本津幡	能瀬	宇野気	横山	宝達	羽咋	能登部	和倉温泉
	境界駅からの距離(km)										
金沢	現行運賃	1.8	240	2.9	5.1	8.8	11.8	20.9	29.7	41.1	59.5
	乗継割引前運賃	410	410	410	480	480	510	680	850	1,110	1,410
	乗継割引後運賃	300	300	300	350	400	480	650	820	1,080	1,380
	現行運賃比	1.25	1.25	1.09	0.98	1.17	1.12	1.08	1.11	1.05	
東金沢	現行運賃	240	240	240	240	320	410	580	760	970	1,320
	乗継割引前運賃	370	370	420	440	470	510	640	810	1,070	1,370
	乗継割引後運賃	240	240	290	340	420	590	760	970	1,020	1,320
	現行運賃比	1.00	1.00	1.21	1.06	1.02	1.02	1.00	1.05	1.00	
森本	現行運賃	210	210	240	320	320	320	500	670	970	1,320
	乗継割引前運賃	370	370	420	440	470	510	640	810	1,070	1,370
	乗継割引後運賃	240	240	290	340	420	590	760	970	1,020	1,320
	現行運賃比	1.14	1.14	1.21	1.06	1.31	1.18	1.13	1.05	1.00	

金沢～宇野気間は、IRが金沢～津幡間、JRが津幡～宇野気間の運賃を割引

金沢～(横山以北)和倉温泉間は、IRが金沢～津幡間の運賃を割引

	IR	JR
運賃改定率	1.14	1.00

JR七尾線との乗継運賃表(予定)

JR		中津幡	本津幡	能瀬	宇野気	横山	宝達	羽咋	能登部	和倉温泉
IR	境界駅からの距離(km)	1.8	2.9	5.1	8.8	11.8	20.9	29.7	41.1	59.5
	現行運賃	7,130	7,130	9,720	12,310	12,310	17,490	22,490	26,980	35,920
金沢	乗継割引前運賃	12,670	12,670	13,960	14,280	15,260	20,440	25,620	30,970	39,140
	乗継割引後運賃	9,160	9,160	10,590	11,900	14,350	19,530	24,710	30,060	38,230
	現行運賃比	1.28	1.28	1.09	0.97	1.17	1.12	1.10	1.11	1.06
東金沢	現行運賃	7,130	7,130	7,130	9,720	12,310	17,240	21,390	26,130	34,950
	乗継割引前運賃	11,190	11,190	12,480	12,800	13,780	18,960	24,140	29,490	37,660
	乗継割引後運賃	7,140	7,140	8,570	9,880	12,330	17,510	22,690	28,040	36,210
	現行運賃比	1.00	1.00	1.20	1.02	1.00	1.02	1.06	1.07	1.04
森本	現行運賃	6,150	6,150	7,130	9,720	9,720	14,740	20,090	24,800	33,710
	乗継割引前運賃	11,190	11,190	12,480	12,800	13,780	18,960	24,140	29,490	37,660
	乗継割引後運賃	7,140	7,140	8,570	9,880	12,330	17,510	22,690	28,040	36,210
	現行運賃比	1.16	1.16	1.20	1.02	1.27	1.19	1.13	1.13	1.07

金沢～宇野気間は、IRが金沢～津幡間、JRが津幡～宇野気間の運賃を割引

金沢～(横山以北)和倉温泉間は、IRが金沢～津幡間の運賃を割引

	IR	JR
運賃改定率	1.14	1.00

JR七尾線との乗継運賃表(予定)

IR	JR		中津幡	本津幡	能瀬	宇野気	横山	宝達	羽咋	能登部	和倉温泉
	境界駅からの距離(km)										
金沢	現行運賃	1.8	5,400	5,400	6,780	7,270	7,390	8,110	9,740	12,090	16,310
	乗継割引前運賃	7,580	7,580	8,660	9,570	10,550	12,520	13,000	13,000	15,120	19,180
	乗継割引後運賃	6,200	6,200	7,280	8,190	8,470	10,440	10,920	10,920	13,040	17,100
	現行運賃比	1.15	1.15	1.07	1.13	1.15	1.29	1.12	1.08	1.08	1.05
東金沢	現行運賃	5,040	5,040	5,400	6,890	7,270	7,780	9,090	11,750	15,880	
	乗継割引前運賃	6,580	6,580	7,660	8,570	9,550	11,520	12,000	14,120	18,180	
	乗継割引後運賃	5,270	5,270	6,350	7,260	7,330	9,300	9,780	11,900	15,960	
	現行運賃比	1.05	1.00	1.18	1.05	1.01	1.20	1.08	1.01	1.01	
森本	現行運賃	4,160	4,420	5,150	6,630	7,020	7,680	8,460	11,160	15,280	
	乗継割引前運賃	5,960	5,960	7,040	7,950	8,930	10,900	11,380	13,500	17,560	
	乗継割引後運賃	4,650	4,650	5,730	6,640	7,280	9,250	9,730	11,850	15,910	
	現行運賃比	1.12	1.05	1.11	1.00	1.04	1.20	1.15	1.06	1.04	

金沢～宇野気間は、IRが金沢～津幡間、JRが津幡～宇野気間の運賃を割引



金沢～(横山以北)和倉温泉間は、IRが金沢～津幡間の運賃を割引



	I R	J R
運賃改定率	1.00	1.00

JR北陸本線との乗継運賃表(予定)

JR		大聖寺	小松	寺井	加賀笠間	松任	野々市	西金沢
IR	境界駅からの距離(km)	46.4	28.4	22.6	13.8	9.4	6.1	3.7
	現行運賃	840	580	500	320	240	200	200
東金沢	乗継割引前運賃	1,000	660	570	400	360	360	350
	乗継割引後運賃	920	580	490	320	230	230	190
	現行運賃比	1.10	1.00	0.98	1.00	0.96	1.15	0.95
森本	現行運賃	970	580	500	320	240	240	200
	乗継割引前運賃	1,060	720	630	460	420	420	410
	乗継割引後運賃	980	640	550	380	290	290	250
	現行運賃比	1.01	1.10	1.10	1.19	1.21	1.21	1.25
津幡	現行運賃	970	670	580	500	410	320	320
	乗継割引前運賃	1,110	770	680	510	470	470	460
	乗継割引後運賃	1,080	740	650	480	390	390	350
	現行運賃比	1.11	1.10	1.12	0.96	0.95	1.22	1.09

津幡～松任間は、IRが津幡～金沢間、JRが金沢～松任間の運賃を割引

津幡～(加賀笠間以西)大聖寺間は、IRが津幡～金沢間の運賃を割引

	IR	JR
運賃改定率	1.14	1.00

JR北陸本線との乗継運賃表(予定)

IR	JR		大聖寺	小松	寺井	加賀笠間	松任	野々市	西金沢
	境界駅からの距離(km)								
東金沢	現行運賃		23,510	16,790	14,480	9,720	7,130	5,830	5,830
	乗継割引前運賃		28,020	19,920	17,490	12,310	11,010	11,010	10,680
	乗継割引後運賃		25,430	17,330	14,900	9,720	6,960	6,960	5,770
	現行運賃比		1.08	1.03	1.03	1.00	0.98	1.19	0.99
森本	現行運賃		24,800	17,490	14,740	9,720	7,130	7,130	5,830
	乗継割引前運賃		29,110	21,010	18,580	13,400	12,100	12,100	11,770
	乗継割引後運賃		26,830	18,730	16,300	11,120	8,360	8,360	7,170
	現行運賃比		1.08	1.07	1.11	1.14	1.17	1.17	1.23
津幡	現行運賃		27,500	20,090	17,490	14,480	12,310	9,720	9,720
	乗継割引前運賃		30,970	22,870	20,440	15,260	13,960	13,960	13,630
	乗継割引後運賃		30,060	21,960	19,530	14,350	11,590	11,590	10,400
	現行運賃比		1.09	1.09	1.12	0.99	0.94	1.19	1.07

津幡～松任間は、IRが津幡～金沢間、JRが金沢～松任間の運賃を割引

津幡～(加賀笠間以西)大聖寺間は、IRが津幡～金沢間の運賃を割引

	IR	JR
運賃改定率	1.14	1.00

JR北陸本線との乗継運賃表(予定)

IR	JR		大聖寺	小松	寺井	加賀笠間	松任	野々市	西金沢
	境界駅からの距離(km)								
東金沢	現行運賃		46.4	28.4	22.6	13.8	9.4	6.1	3.7
	乗継割引前運賃		10,430	7,780	7,430	6,780	5,150	4,150	3,530
	乗継割引後運賃		12,400	9,980	9,700	7,830	6,700	5,960	5,240
	現行運賃比		11,380	8,960	8,680	6,810	5,390	4,650	3,930
森本	現行運賃比		1.09	1.15	1.17	1.00	1.05	1.12	1.11
	現行運賃		11,160	7,900	7,550	7,020	5,400	5,150	4,270
	乗継割引前運賃		13,250	10,830	10,550	8,680	7,550	6,810	6,090
	乗継割引後運賃		11,600	9,180	8,900	7,030	6,240	5,500	4,780
津幡	現行運賃比		1.04	1.16	1.18	1.00	1.16	1.07	1.12
	現行運賃		12,350	8,710	8,110	7,430	7,160	6,780	6,630
	乗継割引前運賃		15,120	12,700	12,420	10,550	9,420	8,680	7,960
	乗継割引後運賃		13,040	10,620	10,340	8,470	8,040	7,300	6,580
	現行運賃比		1.06	1.22	1.27	1.14	1.12	1.08	0.99

津幡～松任間は、IRが津幡～金沢間、JRが金沢～松任間の運賃を割引

津幡～(加賀笠間以西)大聖寺間は、IRが津幡～金沢間の運賃を割引

	IR	JR
運賃改定率	1.00	1.00

○JR高山本線

<普通運賃>

(単位：円)

区間	現行運賃	乗継割引前運賃	上昇率	乗継割引後運賃	上昇率
東富山～西富山	240	420	75.0%	280	16.7%
越中大門～速星	410	570	39.0%	460	12.2%
呉羽～越中八尾	410	530	29.3%	450	9.8%

<通勤定期運賃・1ヶ月>

(単位：円)

区間	現行運賃	乗継割引前運賃	上昇率	乗継割引後運賃	上昇率
呉羽～速星	7,130	12,320	72.8%	8,780	23.1%
滑川～速星	14,480	17,040	17.7%	15,550	7.4%
呉羽～越中八尾	12,310	15,890	29.1%	13,530	9.9%

<通学定期運賃・高校生1ヶ月>

(単位：円)

区間	現行運賃	乗継割引前運賃	上昇率	乗継割引後運賃	上昇率
呉羽～速星	5,400	7,310	35.4%	6,150	13.9%
高岡～速星	7,550	11,270	49.3%	8,460	12.1%
呉羽～越中八尾	7,370	10,170	38.0%	8,770	19.0%
高岡～越中八尾	8,420	14,130	67.8%	10,620	26.1%