

関西・中京方面との特急列車の運行と貨物線路使用料について

1. 関西・中京方面との特急列車の運行状況

運行方面	運行本数	県内駅利用者数(日)
大阪方面へ(上り)	15	1,511
大阪方面から(下り)	15	1,652
中京方面へ(上り)	8	470
中京方面から(下り)	8	481

※ 県内駅利用者数は H24OD 調査の結果を基に、H21 特急利用実態調査の列車別利用者数で按分した数。

2. 貨物線路使用料への影響額等について

(1) 三セク会社の収入(経営計画概要(第1次))

□ 総収入(開業翌年度): 約 50~51 億円

⇒ 運賃収入(現行JR水準): 約 24 億円、貨物線路使用料: 25~26 億円

貨物線路使用料は、県内区間を走行する貨物列車と旅客列車(特急、普通列車等)の車両キロ比等に
応じ、線路・電路等の修繕費や人件費等を貨物側が負担する仕組みであり、旅客列車の運行本数が増え
れば、貨物側が負担する貨物線路使用料が減少する。

(2) 特急列車運行による影響額

富山駅～金沢駅間を 9 両編成の車両により特急列車が継続運行する場合、並行在来線区
間における貨物線路使用料は、年間約 6,500 万円/往復の減額が見込まれる。

現行の運行本数(23 往復)を確保する場合は、年間 15 億円程度の大幅な減額が見込まれ、
また、新幹線で代替できない時間の特急列車(5 往復)のみを継続した場合で年間約 3~4 億
円の減額が見込まれる。

加えて、仮に運行経費(動力費、乗務員人件費等)を負担した場合には、現行の運行本数を確保する場
合で計 30 億円近く、5 往復のみを運行する場合で計 10 億円近くの大規模な収支悪化が想定される。

<参考: 新幹線での代替が困難と想定される列車の利用状況>

	大阪方面へ(上り)			大阪方面から(下り)			中京方面へ(上り)		中京方面 から(下り)
	4:53	6:12	7:25	22:01	22:53	0:12	5:02	7:09	23:42
富山駅 発着時刻									
県境での 乗車人員	(26) 27	106	273	159	154	67	(19) 28	168	59

※ 新幹線で代替困難な列車は、東京駅始発 6 時および東京駅終着 24 時の新幹線を仮定し、東京・富山の運
行時間を 2 時間 10 分と想定し、富山駅での発着時間を維持できない列車を代替困難な列車とした。

※ 県境での乗車人員は H21 特急利用実態調査結果より。また()書きの乗車人員は、H23.10 に県で実施した
乗り込み調査結果。

※ 早朝の時間(4:53、5:02)の列車については、JRで実施されている調査においても、同程度の利用状況。