

大阪市高速電気軌道株式会社からの鉄道の旅客運賃（加算運賃）の
上限設定認可申請に関する審議（2回目）

1. 日 時

令和6年2月29日（木） 10:50～11:45

2. 場 所

国土交通省 4号館3階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

堀川義弘（会長）、和田貴志（会長代理）

山田攝子、二村真理子、大石美奈子

<国土交通省>

鉄道局：栗原旅客輸送業務監理室長 ほか

事案処理職員：運輸審議会審理室 木村、藤澤、宮田、廣井、田崎、近田

4. 議事概要

- 鉄道局より、大阪市高速電気軌道株式会社（以下「大阪メトロ」という。）からの4号線（コスモスクエア～夢洲間）の開業に伴う鉄道の旅客運賃（加算運賃）の上限設定認可申請に関する収入支出項目の詳細について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、収入支出の各項目の詳細及びその前提となる需要予測の考え方等について意見・質問があった。
 - ① 収入項目の考え方について
 - ・ 基本運賃の算出基礎となっている「キロ当たり運賃単価」については、定期券の有効期間に応じた割引は加味されているか。
 - ・ 万博の開催期間が半年にわたることを踏まえれば、6ヶ月定期券を購入することで収入が減少することもあり得るのではないか。
 - ② 支出項目の考え方について
 - ・ 平年度経過後の長期収支の推定に関し、人件費のベースアップを見込まないのか。
 - ・ 人件費は営業キロ数に応じて増加するものなのか。スケールメリットが働くということは想定されないのか。
 - ・ 万博輸送に関しては人件費や動力費について費用の増加を見込むとのことだが、駅における乗客の誘導など、その他にも生じる経費があるのではないか。
 - ③ 大阪メトロと株式会社大阪港トランスポートシステム（以下「OTS」という。）

との関係性について

- ・ O T Sに対する線路使用料については、同社における資本費の償還期間等を踏まえて20年固定とのことだが、この期間は誰の意向によるものか。
- ・ O T Sにおける償還期間については一義的には事業者の判断次第ということか。
- ・ O T Sにおける償還期間が例えば30年間であった場合には、結果として1年あたりの線路使用料が引き下げられ、加算額が圧縮するようなこともあり得るのではないか。
- ・ インフラ外部に関してO T Sが負担する事業費（193億円）と、線路使用料等の償還財源との関係について整理頂きたい。

④ 大阪メトロ・O T Sの近年の収支状況が分かる資料を提出頂きたい。
等について、意見・質問があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

①については

- ・ 1か月、3か月及び6か月それぞれの販売実績を踏まえて算出されている。
- ・ 現時点では工事関係者の定期券の購入方法は見通せない部分はあるが、前述のように現在の定期券の販売実態を踏まえて収入を算定していることから、その想定について一定の合理性はあると考えている。

②については

- ・ 人件費のベースアップについて見込んではいないことは確かであるが、同時に運賃改定も見込んでいないことから、収入と支出の全体で見れば、その想定について一定の合理性はあると考えている。
- ・ 厳密に比例するものではない面もあると思うが、例えばヤードスティック対象経費の算出にあたっては線路費については線路延長に基づくなどしており、一定の合理性はあると考えている。
- ・ ご指摘のとおり、大阪メトロでも費用の発生を見込んでいるが、支出項目の対象経費には含めないこととしている。この点については総括原価の算出にあたっては総括原価を引き下げる方向に働くこともあり、問題はないと考えている。

③については

- ・ O T Sである。
- ・ そのとおりである。
- ・ その可能性も考えられないではないが、総括原価の範囲内であることを踏まえると法的な審査基準はクリアしていることになる。ただし、資本費の回収状況を踏まえた事後の確認は行って参りたい。
- ・ 承知した。

④については、承知した。

等の回答があった。

(注) 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第7条の2の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。