

相模鉄道株式会社及び東急電鉄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係る審議（1回目）

1. 日 時

令和4年8月23日（火） 10：30～11：20

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>

牧満（会長）、和田貴志（会長代理）

河野康子、二村真理子、三浦大介

<国土交通省>

鉄道局：中澤旅客輸送業務監理室長 ほか

事案処理職員：運輸審議会審議室 渡眞利、齋藤、宮田、佐藤

4. 議事概要

- 鉄道局から、相模鉄道株式会社（以下「相鉄」という。）及び東急電鉄株式会社（以下「東急」という。）からの鉄道の旅客運賃（加算運賃）の上限設定認可申請の概要等について、説明した。
  - 運輸審議会委員からは、
    - ① 収入原価算定表において、相鉄の収支率がかなり低くなっている理由は何か。また、東急については令和5年春に想定されている運賃改定の効果により収支率が改善されている面もあるのか。
    - ② 整備主体の設備投資費用は4,022億円とされ、相鉄・JR直通線に関するものも含めた形となっている理由は何か。
    - ③ 整備主体である鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）はどの範囲までの施設を整備するのか。相鉄や東急との役割分担はどうなっているのか。
    - ④ 新横浜経由の通勤IC定期券を所有している乗客に対し、横浜駅での乗降を認める理由は何か。逆に横浜駅経由の定期券に関して新横浜経由での利用は認めない理由はあるのか。
- 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 相鉄沿線である神奈川県中部の人口減などにより同社の収支が悪化している面はある。ただしこの表はあくまでも羽沢横浜国大～新横浜間を抜き出した場合であって、速達性向上計画全体としては収支が均衡する計画となっている。

東急については、ご指摘のとおり運賃改定を反映させたものとなっており、それが寄与している面もあると思われる。

② 相鉄・JR直通線と、相鉄・東急直通線の開業時期が結果として近接してしまったことなどを受け、機構の事業評価監視委員会において両線の事業は一体として効果を検証すべきとの指摘を受けたことを踏まえたものである。

③ 列車の運行に必要な施設整備については、例えば駅舎の整備のようなものも含めて一体的に機構で整備を行った。開業後についても、日常的な修繕は相鉄・東急が行うが、大規模修繕等は機構が行うこととなる。

④ 利用者へのサービス向上との観点とともに、新横浜経由の定期券に利用者を誘導したいという考えによるものと思われる。

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。