

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（2回目）

1. 日 時

令和4年9月1日（木） 10：30～11：25

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、山田攝子、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 久保、渡真利、齋藤、宮田、本間、内山、  
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に係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、
    - ① 収支率は新線部分のみ見ているため、相鉄は一見数値が良くないように見えるが、全線で見れば新線部分のみの数値よりは収支率が良くなる。逆に東急は収支率が良いものの、既存線の乗客の逸失があるということか。
    - ② 加算運賃制度は法令に根拠があるわけではないのか。
    - ③ 2026年には需要が定着するということは、コロナ禍の影響が解消すると見ているのか。東急の運賃改定時には、コロナ禍前の水準まで需要が戻らないという説明ではなかったのか。
    - ④ 速達性向上計画の認定基準（鉄道・運輸機構の累積資金好転年次が開業後30年程度等）というのは、これも法令に根拠があるわけではないのか。
    - ⑤ 車両の減価償却は定率法で行っているとのことだが、大きな金額を定率法で償却するのは事業者負担ではないのか。
- 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 そのとおりである。東急は、新線への転移により、既存の東横線を利用して菊名から横浜線へ乗り換える旅客や横浜駅経由で相鉄線に向かう旅客が減ることにより、全線で見れば収支が均衡する状態となる。
- ② 加算運賃制度は、鉄道事業法に基づく運賃制度内における運用に基づき実施されているものである。
- ③ 速達性向上計画の認定基準である鉄道・運輸機構の累積資金収支好転年次が概ね 30 年程度という基準を満たすことを考慮し、整備主体と営業主体による協議の結果、コロナの影響については 2026 年度には回復すると想定したものである。
- ④ 国の基準として、累積資金の好転年次が通常は 30 年、第三セクターの地下鉄建設等で 40 年程度を目安としている。鉄道・運輸機構は第三セクターではないため、財務省との協議の上、概ね 30 年という基準となっている。
- ⑤ 詳細は後日ご報告するが、車両は、長く使い続ける施設等と違い早く償却させ新造車両に置き換える可能性があるため、定率法にしていること等もあるのではないかと回答があった。

(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。