

相模鉄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係る審議（第1回）

1. 日 時

平成31年3月5日（火） 10時30分～11時45分

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 >

原田尚志（会長）、牧満（会長代理）

河野康子、根本敏則、山田攝子、和田貴志

< 国土交通省 >

鉄道局：上手鉄道サービス政策室長、柵橋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 奈良、北村

4. 議事概要

鉄道局が相模鉄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の概要等について説明した。

運輸審議会委員からは、

これまでの加算運賃は、全て独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）が関係した受益活用型上下分離方式か。

自社で借金をして自社で返済するということであれば、資本費コストを回収しなくても加算運賃を途中で止めるという経営判断もできるが、今回は、機構が関係しているため、機構としては全て返済してもらわなければ困るから30年程度で返済するということか。

理屈として、約30年程度で機構が返済する必要があるため、加算運賃を30円に設定したのか、それとも、これまでの横浜駅等の乗換の路線と同程度の30円に設定したら、たまたま30年程度で返済できるということなのか。

2040年や2050年時点の受益相当額は、もっと大きいのではないか。

今回の事業費はどの時点で決定したのか。
等についての意見・質問があった。

これに対し、鉄道局からは、

全て機構が関係しているわけではない。それぞれの会社が資金調達や設備投資をして作ったものや、第3セクター等の別会社に鉄道施設等を作ってもらい、そこに線路使用料を払うという形などいくつかある。

然り。

考え方については、整備主体である機構と営業主体である相鉄の両方が協議して速達性向上計画を作り、大臣の認定を受けることになっており、これらを勘案して設定されているものと聞いている。

基本的には、需要予測の7万人が続くと想定しているので受益相当額も変わらないと想定している。

事業費が4022億円になったのは2017年3月である。

等の回答を得た。

(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。