

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（1回目）

1. 日 時

令和6年2月15日（木） 10:50～11:40

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、三浦大介、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 渋谷、木村、藤澤、宮田、廣井、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の概要等について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① 万博終了後を含め、夢洲では住宅開発は計画されているか。
 - ② その場合、万博終了からIR施設の開業までの間はどのような需要を想定しているのか。
 - ③ 万博輸送の所要編成数はどのように想定しているか。
 - ④ 資金スキームにおける「開発者負担金」とは何か。
 - ⑤ 大阪メトロが株式会社大阪港トランスポートシステム（以下「OTS」という。）に対して支払う線路使用料は20年間均一なのか。IR施設の開業時期における大阪メトロの収支はどのように見込むか。
 - ⑥ 他の線区における加算運賃の設定状況に関し、資本費の回収率が100%に達するまで設定されるということか。また回収率は毎年公表を行っているのか。
 - ⑦ 開業から長い年月を経過しても回収率が低い区間については、他の区間等の収入により維持しているということか。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 将来的な計画は開発主体である大阪市等の判断次第ではあるが、少なくとも現時点において夢洲の開発計画として定まったものはない。
- ② 大阪メトロでは夢洲駅周辺の工事関係者等が利用することを想定している。
- ③ コスモスクエア～夢洲間の開業に伴う通常の所要編成数は3編成の増を見込むとともに、万博期間中は大幅な増発を行うことから、それに加えて10編成の増を見込んでいる。ただしこの10編成については、万博期間終了後は中央線では不要となることから、他線区に転用し、老朽車両の代替を行うことを前提としている。
- ④ 中央線の延伸により夢洲駅周辺の利便性が向上することで地価の上昇等が見込まれ、土地の所有者である大阪市にとって経済的な便益が生じることから、インフラ外部についてその一部を負担するものである。開発者負担金の考え方については別途整理する。
- ⑤ O T S の損益収支及び資金収支を20年間で黒字化させることを前提とした上で、その期間中の線路使用料は固定としている。
- ⑥ 加算運賃の設定は資本費の回収が完了するまでの間となっているが、例えばある程度回収が進んだ時点で加算額を引き下げるといった事業者の経営判断はあり得る。なお、回収率は事業者において毎年公表を行っている。
- ⑦ 基本的にはそうである。
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。