

大阪市高速電気軌道株式会社における
加算運賃設定申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和6年3月12日
鉄 道 局

目 次

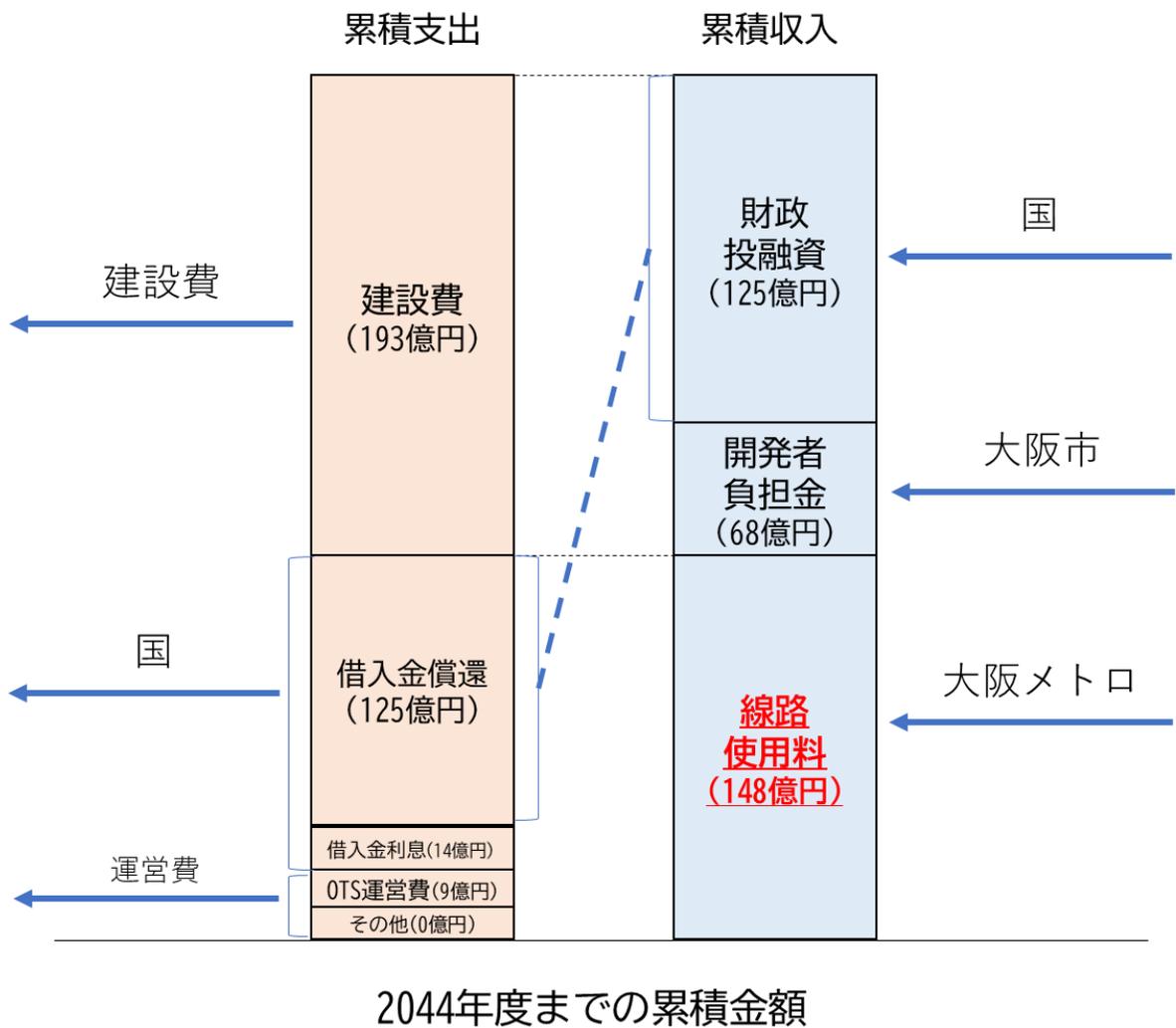
1. 各委員からのご質問に対する回答について	1
《第2回審理（2月29日）》	
問 インフラ外部のOTS事業費193億円の構成要素について . . .	1
問 大阪メトロ(大阪市交通局)の2017年度から2019年度の損益収 支	2
問 大阪港トランスポートシステムの2017年度から2019年度の損 益収支	3
2. パブリックコメントについて	4
○ パブリックコメントの内訳について	4
○ パブリックコメントに対する考え方について	5

1. 各委員からのご質問に対する回答について

《第2回審理（2月29日）》

問 インフラ外部のOTS事業費193億円の構成要素について

OTSの事業費である193億円は開発者負担金68億円と財政投融資125億円に分類され、図示すると以下のとおりです。



問 大阪メトロ(大阪市交通局)の2017年度から2019年度の損益収支

2017年度から2019年度の大阪メトロの損益収支は以下のとおりです。
 なお、大阪メトロは2018年4月に民営化のうえ、営業開始しています。

(単位：百万円)

		2017年度	2018年度	2019年度
	営業収益	172,747	164,530	161,556
	うち鉄道事業	160,323	164,530	161,556
	営業費用	128,214	121,814	130,084
	営業損益	44,533	42,716	31,472
	営業外収益	11,084	823	887
	営業外費用	11,361	3,671	539
	経常利益	44,255	39,868	31,819
	特別利益	46,701	4,995	7,941
	特別損失	55,450	569	4,004
	税引前利益	35,506	44,293	35,757
	法人税等	-	12,293	10,289
	当期損益	35,506	32,000	25,467

※百万円単位未満を四捨五入して表示しております。

問 大阪港トランスポートシステムの 2017 年度から 2019 年度の損益
収支

2017 年度から 2019 年度の OTS の損益収支は以下のとおりです。

(単位：百万円)

		2017 年度	2018 年度	2019 年度
	営業収益	1,770	1,749	1,730
	うち鉄道事業	81	81	81
	営業費用	1,073	1,179	1,114
	営業損益	697	570	616
	営業外収益	4	3	71
	営業外費用	-	33	84
	経常利益	701	539	604
	特別利益	439	268	549
	特別損失	22	396	4
	税引前利益	1,118	411	1,149
	法人税等	339	126	397
	当期損益	779	285	753

※百万円単位未満を四捨五入して表示しております。

2. パブリックコメントについて

○ パブリックコメントの内訳について

募集期間：2月13日～2月26日（14日間）

件数：計5件

	件数
三重県	1
京都府	1
神奈川県	1
不明	2
合計	5

○ パブリックコメントに対する考え方について

(御意見として記載している文書は、原文のとおりとしています。)

1. 京都府在住者 より

本件の申請は認可しないこと或いは上限運賃を大幅に引き上げて認可することが適当であると考えます。

1. 大阪市高速電気軌道に適用される審査基準である「JR 旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の収入原価算定要領」では、「原価計算期間(平年度)は、3 年間とする。」とされ、実際平年度として 2025~2027 年度の収支が記載されています。しかしながら本件申請にかかる路線は当面の間 2025 年度の大阪万博の輸送が主となります。当該年度の特異性を考えると 2025 年度を平年度から除外し、2026~2028 年度を平年度として算定すべきであると思われまます。すると本件申請は不適式になりうると言えます。

2. 申請書記載の収支率は 63.8%であり、2026, 2027 年度に限れば収支率は 10%程度になります。今後も長期にわたり収支の均衡が見込めないことは明らかであると思われまます。鉄道事業法の趣旨を踏まえれば、社内での内部補助はさて置いて収支の均衡が著しく見込めない場合も収入が「能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの」を超えない場合と同様認可をすべきでない、あるいは変更の上認可すべきであると考えられます。

3. また、下記については、確認となりますが、本件申請にかかる路線の構造物(トンネル等)はずいぶん前に建設を終えており、減価償却が済んでいるものが大半と思われまます。申請書記載の減価償却費についてもよくご確認いただきたいと思ひます。

- 加算運賃の認可申請においては、鉄道事業法第 16 条第 2 項の規定により、加算運賃設定対象の新線に係る収入が当該新線に係る人件費、経費、線路使用料等の総括原価を超えないことを審査することとしています。
- トンネル等については、大阪市が整備をしており、申請書に記載の減価償却費については、このトンネル等の整備費は含まれていないことは、確認しています。

2. 居住地不明者 より

はたして90円の加算運賃を了承してまで恒常的な移動があり得るのだろうか。
万博開催時の期間限定という案を提案したい。

逆に万博開催期間限定という縛りを附すならば、120円でもよいくらいだ。

- 大阪メトロは、当該新線区間を、大阪・関西万博会場への鉄道アクセスのためだけに整備されたものではなく、2030年秋に夢洲地区に開業が予定されている大阪IRへのアクセス路線と考えており、大阪IRの需要を含めた長期的な収支計画をもとに収支均衡を図るため、加算運賃の額を設定しています。

3. 三重県在住者 より

加算運賃を当面の間設定することに賛成します。万博期間については桜島駅ルートにも誘導する必要がありますし、加算運賃無しでは地下鉄ルートに集中し運行に支障が出る可能性があることから、分散目的としては妥当と思います。ただ、万博終了後については分散させる理由が考えにくいので、今後の夢洲開発も関係するかと思いますが早期に加算運賃を終了することを望みます。

また、一日乗車券についてどのような扱いとなるかはわかりませんが、値段設定について夢洲を利用しない方の不利益とならないように配慮することを望みます。

- 大阪メトロでは、今回申請した加算運賃は、大阪・関西万博の中央線乗車の集中を避けるために設定される運賃ではなく、中央線延伸にかかる資本費や大阪メトロが株式会社大阪港トランスポートシステムに支払う線路使用料について、受益者負担の観点から当該区間のご利用者に負担いただくものとして設定するとしています。
- 国土交通省としては、新線加算運賃について、資本費コストの回収完了まで加算運賃の継続ができることとしており、毎年事業者において、資本費や線路使用料等資本費コストの回収状況を公表することとしております。
- 一日乗車券「エンジョイエコカード」の設定については、今回の上限運賃認可の対象外の事項となりますが、大阪メトロでは、夢洲を利用しない方に不利益にならないよう検討していくと聞いています。

4. 居住地不明者 より

- ・通勤定期運賃について、夢洲を訪れて仕事をする事が無い市内在住若しくは市街からの旅客に対して一律に運賃加算することが妥当なのか不明。
- ・定期券利用者に対して、当該区間の利用頻度に応じて利用者負担額を一定減額するなど、負担感のない定期運賃加算にすべき。（定期運賃に対し、利用上限額が一定のため、この定期運賃に加算されないと想定したうえで、別途利用者負担額が増額されてしまうため、不満が大きくなるおそれがある）
- ・上限設定一律増額というのはどんな根拠からの運賃設定なのか。大阪市内の鉄道各社が割引額を設定している一般利用者範囲を逸脱（特に夢洲は西側エリアの環状線エリア外となっており、咲洲とも区別して考えるべきエリア）しており、大阪メトロが増額申請している一部区間のみの運賃はその区間を利用する利用者に限定して運賃増額分を支払うべき。（北大阪急行線、大阪モノレールなどは乗継区間運賃を増額しているが、エリアでの運賃吸収効果が高いが、夢洲は開発中エリアであり、万博の開催時期のみ限定的であると考えられるため、負担額に見合う運賃吸収効果は見込めないものと想定される）

- 今回申請された加算運賃の上限は、新線区間であるコスモスクエア～夢洲間に限定したものであり、当該区間の乗車に対し加算運賃を設定するもので、その他の区間のみの乗車には加算運賃は適用されません。定期運賃についても同様です。
- 大阪メトロは、当該新線区間を、大阪・関西万博会場への鉄道アクセスのためだけに整備されたものではなく、2030 年秋に夢洲地区に開業が予定されている大阪 IR へのアクセス路線と考えております。

5. 神奈川県在住者 より

意見：認可申請前に加算運賃が気が決まっていて、鉄道事業法違反が疑われるのではないか

理由：加算運賃の設定は国土交通省の認可が必要である。認可申請が認められない場合加算運賃は設定できないと鉄道事業法で定められている。ふぁ、本申請より前より OsakaMetro 各駅の運賃表に夢州駅の加算運賃込みの運賃をあらかじめ打ち込んでいた可能性が極めて強く、申請より前から運賃は決まっていたのではないか。

もしそうだとすれば鉄道事業法違反ではないか。

大阪万博自体が税金の大量投入などによりやり玉に挙げられることが多い中、関連事業で法令違反をしていたとなればよくない。申請は却下または見直しすべきではないか。

<https://jikokuhyo.train-times.net/news/osaka20241231>

- 現時点で運賃が掲示されているものではないため、問題はないと考えております。
- なお、各駅の運賃表には、開業の際に、実際に適用する運賃が掲示されるものと考えております。