

(案)

国運審第 号
令和6年 月 日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 殿

運輸審議会会長 堀川 義弘

答 申 書

大阪市高速電気軌道株式会社からの鉄道の旅客運賃の
上限設定の認可申請について

令6第4001号

令和6年2月14日付け国鉄事第746号をもって諮問された上
記の事案については、審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

大阪市高速電気軌道株式会社（以下「大阪メトロ」という。）からの申請に係る鉄道の旅客運賃の上限設定については、高速電気軌道第4号線（以下「中央線」という。）の延伸に伴う資本費等の回収が完了するまでの間、中央線のコスモスクエア駅から夢洲駅までの区間（以下「延伸区間」という。）を乗車する場合及び同区間と他の区間とにまたがって乗車する場合の加算運賃の上限として、次の額を認可することが適当である。

1. 普通旅客運賃	90円
2. 通勤定期旅客運賃（1ヶ月）	3,370円
3. 通学定期旅客運賃（1ヶ月）	1,520円

理 由

1. 申請者は、令和7年に大阪・関西万博の開催が予定され、その後統合型リゾート（IR）の誘致が決定している夢洲への主要な交通アクセスとして延伸区間を整備し、令和6年度末の開業を予定している。

当該事業の枠組みは、大阪市がインフラ施設を整備・保有し、大阪メトロ及び株式会社大阪港トランスポートシステム（以下「OTS」という。）に無償で使用させ、OTSがインフラ外施設（鉄道線路、電気施設等）を整備・保有し、大阪メトロに有償で使用させ、大阪メトロが車両及び留置線を整備・保有するとともに、大阪市及びOTSからそれぞれ上記施設を借入れ、旅客の輸送を行うものであることとされている。また、大阪メトロがOTSに支払う線路使用料は、OTSにおける累積損益収支及び累積資金収支が20年で黒字転換するよう設定しされている。

申請者は、延伸区間を単独事業として考えた場合、基本運賃に

よる収益のみでは、申請者に発生する資本費等の負担が困難であることから、受益者負担の観点から、延伸区間の利用者が負担する加算運賃を設定し、事業収支の均衡を目指すため、本申請に及んだものである。

2. 国土交通大臣は、鉄道運送事業者からの旅客運賃の上限の設定にあたっては、鉄道事業法第16条第2項に基づき、当該旅客運賃の上限による総収入が、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ものであることを確認のうえ、鉄道事業法第16条第1項の認可をするものとされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討を行った。また、申請内容に関し、申請者から意見聴取を行った。その結果は、次のとおりである。なお、本件については公聴会の開催の申出がなかったことから、公聴会は開催していない。

旅客運賃の上限を主文のとおり設定した場合、平年度（原価計算期間）である令和7年度から令和9年度までの3年間の運賃算定の基礎となる適正な総括原価（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）は10,185百万円、総収入は6,497百万円と推定されるので、差引き3,688百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

また、上記平年度以外の期間について、申請者が20年を目安に延伸区間における累積損益収支及び累積資金収支を黒字化する計画とした理由、当該期間を通じての収支見通し、需要が変動した場合の想定を行っていること等をについて確認した。

4. 以上のように、本件申請に係る旅客運賃の上限による総収入が、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ものであるので、本件申請は上記2.の認可基準に適合するものとして、鉄道事業法第16条第1項に基づき、国土交

通大臣が本件申請を認可することは適当であると認める。ただし、
「加算運賃の終了時期の判断方法と情報提供の方法について」(平成25年国鉄事第234号) にあるように、加算運賃は、主として新規路線の開業等に伴い発生する多額の資本費等を回収するために設定されたものであることから、を踏まえ、資本費等の回収が完了するまでの期間に限る。した時点で終了するものとする。

要望事項

国土交通大臣は、今般開業する中央線のコスモスクエア・夢洲間の需要が外部要因により大きく変動することが見込まれることに鑑み、同区間を運営する大阪メトロに対し、夢洲への主要な交通アクセスとして安全で安定した輸送の確保を図るよう、地元自治体との連携を含め、必要に応じて助言・指導を行っていただきたい。