

# 事案一覧表

鉄道局鉄道事業課  
旅客輸送業務監理室  
令和4年9月1日

審議事案

申請種別	申請年月日 受付年月日	申請者名	申請内容
鉄道の旅客運賃（加算運賃）の上限設定の認可	令和4年8月9日          令和4年8月9日	相模鉄道株式会社          東急電鉄株式会社	<p>相鉄・東急直通線（羽沢横浜国大・新横浜間）の開業に伴う旅客運賃（加算運賃）の設定。</p> <p>相鉄・東急直通線内の羽沢横浜国大から新横浜までの区間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は、次の金額を加算する。</p> <p>普通旅客運賃 40円 定期旅客運賃 通勤定期旅客運賃（1ヶ月） 1,520円 通学定期旅客運賃（1ヶ月） 580円</p> <p>相鉄・東急直通線（新横浜・新綱島間）の開業に伴う旅客運賃（加算運賃）の設定。</p> <p>相鉄・東急直通線内の新横浜から新綱島までの区間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は、次の金額を加算する。</p> <p>普通旅客運賃 70円 定期旅客運賃 通勤定期旅客運賃（1ヶ月） 2,620円 通学定期旅客運賃（1ヶ月） 970円</p>
備考			<p>○開業区間 羽沢横浜国大・日吉間（10.0キロ）</p> <p>○開業予定 2023年3月</p>

相鉄・東急直通線  
加算運賃の設定について  
(運輸審議会ご説明資料)

令和4年9月1日  
鉄 道 局

# 目 次

	(頁)
1. 加算運賃設定の考え方	1
2. 相鉄・東急直通線収入原価算定条件（相鉄・東急）	2
3. 相鉄・東急直通線収入原価算定表	4
4. 相鉄・東急直通線の需要予測	6
5. 相鉄・東急直通線の資本費（相模鉄道）	8
6. 相鉄・東急直通線の資本費（東急電鉄）	9
7. 施設使用料の算定	10

# 1. 加算運賃設定の考え方

## 1. 加算運賃制度について

加算運賃制度は、新線建設による工事完了後の多額の償却費等により、設定されている運賃のみでは収支の均衡を図ることが困難な場合に、開業後の一定の期間、新線の利用者に対して、投資の早期回収と受益と負担の公平性を考慮して、既に設定されている運賃に一定額を加算することを認めたものである。

## 2. 加算運賃設定の認可基準

加算運賃の設定については、鉄道事業法第16条の認可事項とされており、認可に当たっては、同条第2項において、運賃等の収入が「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かどうかを審査して、これをしなければならない」と規定されている。

加算運賃の設定に当たっては、受益と負担を一致させる観点から、当該新線に係る人件費、経費、施設使用料等の原価に対して、加算運賃を含めた収入が超えないことを審査して認可を行っている。

なお、鉄道旅客運賃の上限設定及び変更認可においては、開業後3年間で平年度とし、平年度合計の原価に対して収入が超えないことを審査している。

### 【参考】

#### 鉄道事業法（昭和61年法律第92号）（抄）

（旅客の運賃及び料金）

第十六条 鉄道運送事業者は、旅客の運賃及び国土交通省令で定める旅客の料金（以下「旅客運賃等」という。）の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、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かどうかを審査して、これをしなければならない。

（3～5 略）

## 2. 相鉄・東急直通線 収入原価算定条件(相鉄・東急)

### ○収入の部

項目	算定条件
旅客運輸収入	<p>○需要予測により求められた輸送数量及び乗車区間の運賃単価により算出。            ○2023年春予定の東急電鉄運賃改定を見込む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本収入：区間全線利用者は全運賃収入計上                既存線に跨って乗車した場合は、全運賃収入から距離按分</li> <li>・加算運賃：乗車区間によって全額収入計上</li> </ul>
運輸雑収	<p>○各年度の旅客運輸収入に、直近3か年平均の既存線旅客運賃収入に対する運輸雑収比を乗じて算出。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全線旅客運輸収入に対する既存線運輸雑収比率（直近3か年平均）                相鉄：0.067 東急：0.032</li> <li>・各年度の旅客運輸収入に対して上記比率を乗じて算出</li> </ul> <p>&lt;2025年度運輸雑収（単位：百万円）&gt;            相鉄：旅客運輸収入 2,565 × 0.067 = 172            東急：旅客運輸収入 6,522 × 0.032 = 209</p>
営業外収入	<p>○各年度の営業収入（旅客運輸収入と運輸雑収を合計した額）に、2020年度実績の既存線営業収入に対する営業外収入割合を乗じて算出。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全線旅客運輸収入に対する既存線営業外収入比率（2020年度）                相鉄：0.0060 東急：0.0059</li> <li>・各年度の営業収入に対して上記比率を乗じて算出</li> </ul> <p>&lt;2025年度営業外収入（単位：百万円）&gt;            相鉄：（旅客運輸収入 2,565 + 運輸雑収 172） × 0.0060 = 16            東急：（旅客運輸収入 6,522 + 運輸雑収 209） × 0.0059 = 39</p> <p>※営業外収入は、毎年度の営業収入に占める割合が小さいことから、2020年度の単年度のみの比率とした。</p>

## ○費用の部

項目	算定条件																								
人件費	<p>○実績を基準とした原単位および新線開業に伴う事業増加分から増加人員を算定し、これに各年度の人件費単価を乗じて算出した増加人件費の直近3か年平均を計上。</p> <p>○増員数は、運転要員・駅務要員・工務要員・電気要員・車両要員・本社要員のそれぞれについて算出。</p> <p>&lt;人件費&gt;            増員数＝既存線原単位（既存線要員数／既存線施設量）×事業増加分（駅、路線延長<sup>※</sup>増等）            人件費単価＝総人件費／総人員            ・相鉄（直近3か年平均）：増員数101.6人×人件費単価9,005千円＝915百万円            ・東急（直近3か年平均）：増員数103.6人×人件費単価10,695千円＝1,108百万円</p>																								
経費	<p>○実績を基準とした原単位および新線開業に伴う事業増加分から算出した増加経費の直近3か年平均を計上。</p> <p>○増加経費：運輸費・動力費・運転費・線路保存費・電路保存費・車両保存費・保守管理費・輸送管理費・その他経費それぞれについて算出</p> <p>&lt;経費&gt;            増加経費＝既存線原単位（既存線費用／既存線施設量）×事業増加分（駅、車両<sup>※</sup>増等）            ・相鉄（直近3か年平均）：797百万円            ・東急（直近3か年平均）：1,498百万円</p>																								
施設使用料	<p>○鉄道・運輸機構の累積資金収支が概ね30年程度で黒字転換するよう、協議により設定した施設使用料を計上。</p>																								
諸税	<p>○対象資産の課税標準額に2020年度実績の固定資産税率（1.4%）および都市計画税率（0.3%）を乗じて算出。</p>																								
減価償却費	<p>○対象資産の減価償却費について、建物、構築物、ソフトウェア及び繰延資産は定額法、車両は定率法により算出。</p> <p>&lt;対象資産（単位：百万円）及び償却法&gt;</p> <table border="0"> <tr> <td>・車両の増備及び改修</td> <td>相鉄：9,656</td> <td>東急：18,203</td> <td>【定率法】</td> </tr> <tr> <td>・駅務機器改修（既存駅含む）</td> <td>相鉄：386</td> <td>東急：346</td> <td>【定額法】</td> </tr> <tr> <td>・留置車両増加に伴う施設改修</td> <td>相鉄：413</td> <td></td> <td>【定額法】</td> </tr> <tr> <td>・通信設備整備</td> <td>東急：195</td> <td></td> <td>【定額法】</td> </tr> <tr> <td>・踏切保安装置改修</td> <td>相鉄：90</td> <td></td> <td>【定額法】</td> </tr> <tr> <td>・各種システム改修（既存駅含む）</td> <td>相鉄：71</td> <td>東急：66</td> <td>【定額法】</td> </tr> </table>	・車両の増備及び改修	相鉄：9,656	東急：18,203	【定率法】	・駅務機器改修（既存駅含む）	相鉄：386	東急：346	【定額法】	・留置車両増加に伴う施設改修	相鉄：413		【定額法】	・通信設備整備	東急：195		【定額法】	・踏切保安装置改修	相鉄：90		【定額法】	・各種システム改修（既存駅含む）	相鉄：71	東急：66	【定額法】
・車両の増備及び改修	相鉄：9,656	東急：18,203	【定率法】																						
・駅務機器改修（既存駅含む）	相鉄：386	東急：346	【定額法】																						
・留置車両増加に伴う施設改修	相鉄：413		【定額法】																						
・通信設備整備	東急：195		【定額法】																						
・踏切保安装置改修	相鉄：90		【定額法】																						
・各種システム改修（既存駅含む）	相鉄：71	東急：66	【定額法】																						
法人税等	<p>○新線の税引前利益に、2020年度実績の事業税等を含む実効税率（相鉄：34.27%、東急：34.59%）を乗じて算出。</p> <p>&lt;法人税等（税引前利益が計上される東急の2025年度のみ計上）&gt;            ・東急2025年度（単位：百万円） 収入6,770－費用6,483＝税引前損益287            税引前損益287×34.59%＝99</p>																								
事業報酬	<p>○各年度の事業報酬対象資産（固定資産残存簿価と対象営業費の4%を合計した額）に、2020年度実績の事業報酬率（2.6%）を乗じて算出。</p> <p>&lt;2025年度事業報酬（単位：百万円）&gt;            ・相鉄：（固定資産残存簿価5,648＋営業費4%68）×2.6%＝149            ・東急：（固定資産残存簿価11,041＋営業費4%104）×2.6%＝289            ※営業費＝人件費と経費の合計額</p>																								

### 3. 相鉄・東急直通線収入原価算定表

#### 【相模鉄道】

算 定 区 間：羽沢横浜国大～新横浜間（4.2km）

申請加算運賃額：普通旅客運賃 40円

通勤定期運賃（1か月） 1,520円

通学定期運賃（1か月） 580円

（単位：百万円）

項目	推定年度	平年度			
	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	合計
収入計	179	2,105	2,428	2,753	7,286
基本運賃収入	107	1,255	1,448	1,642	4,345
加算運賃収入	60	706	814	923	2,443
その他収入	12	144	166	188	498
支出計	1,099	3,802	3,933	4,098	11,833
人件費	78	915	915	915	2,745
経費	68	797	797	797	2,391
施設使用料	31	364	739	1,114	2,217
諸税	124	117	87	74	278
減価償却費	556	1,401	1,219	1,049	3,669
雑支出	0	0	0	0	0
法人税等	0	0	0	0	0
事業報酬	242	208	176	149	533
差引損益	▲ 920	▲ 1,697	▲ 1,505	▲ 1,345	▲ 4,547
収支率（%）	16.3%	55.4%	61.7%	67.2%	61.6%

## 【東急電鉄】

算 定 区 間：新横浜～日吉間（5.8km）

申請加算運賃額：（新横浜～新綱島間）

普通旅客運賃 70円

通勤定期運賃（1か月） 2,620円

通学定期運賃（1か月） 970円

（単位：百万円）

項目	推定年度	平年度			
	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	合計
収入計	439	5,177	5,974	6,770	17,921
基本運賃収入	276	3,253	3,754	4,254	11,261
加算運賃収入	147	1,734	2,001	2,268	6,003
その他収入	16	190	219	248	657
支出計	987	6,390	6,643	6,871	19,904
人件費	94	1,108	1,108	1,108	3,324
経費	127	1,498	1,498	1,498	4,494
施設使用料	39	460	1,037	1,614	3,111
諸税	0	0	167	141	308
減価償却費	245	2,915	2,489	2,122	7,526
雑支出	0	0	0	0	0
法人税等	0	0	0	99	99
事業報酬	482	409	344	289	1,042
差引損益	▲ 548	▲ 1,213	▲ 669	▲ 101	▲ 1,983
収支率（%）	44.5%	81.0%	89.9%	98.5%	90.0%

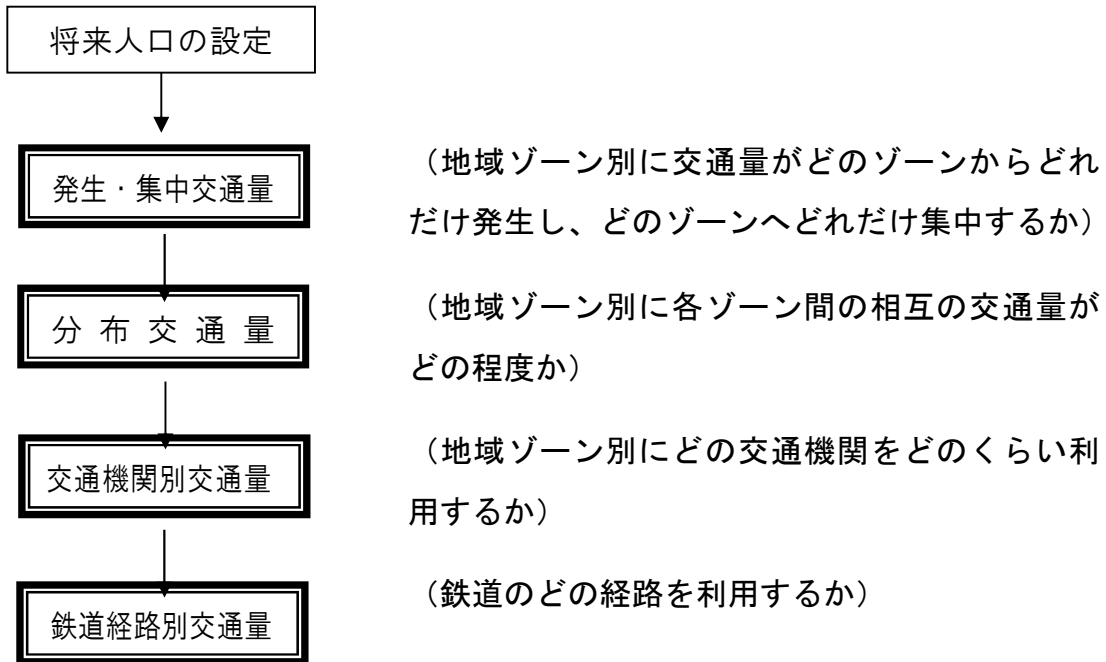


## 4. 相鉄・東急直通線の需要予測

### 1. 需要予測の構成

相鉄・東急直通線の需要予測は、東京都市圏の人口予測を基に四段階推定法により実施した。

#### 四段階推定法による需要予測



### 2. 需要定着等

開業後の需要定着（※1）及び新型コロナウイルスの影響（※2）として、需要予測値から、2023年度▲35%、2024年度▲25%、2025年度▲15%とし、2026年度以降、需要が定着するものと見込んでいる。

※1 需要定着は、東京メトロ副都心線開業時における西武有楽町線の定着率および東京メトロ半蔵門線延伸（水天宮前～押上）時における押上～錦糸町間の定着率を参考として開業後1年目▲20%、2年目▲10%とした。

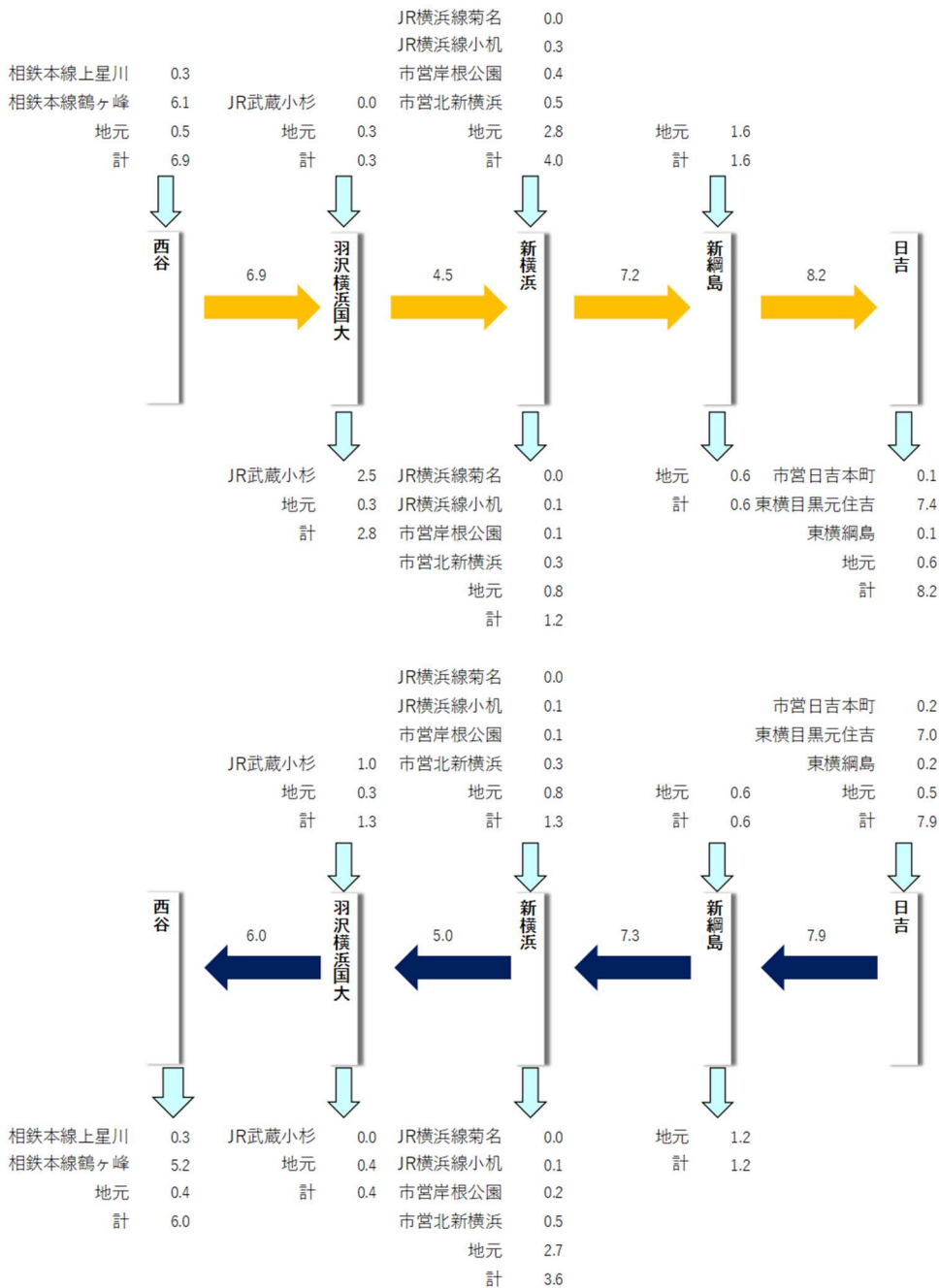
※2 新型コロナウイルスの影響として、東京都から神奈川県にかけて路線を有する鉄道会社の、比較的流動が回復した2021年度第3四半期と、コロナ禍前の2016年度～2018年度同期間の実績値を参考として、開業後1～3年目まで▲15%とした。

### 3. 需要予測結果(2026年度需要成熟時)

○赤枠内が、相鉄・東急直通線（羽沢横浜国大～日吉間）の需要予測で、198千人／日の利用を見込んでいる。

		着駅					単位:人
		西谷	羽沢	新横浜	新綱島	日吉	合計
発駅	西谷		27,649	11,692	2,236	27,856	69,433
	羽沢	13,301		804	194	1,920	16,219
	新横浜	12,388	733		3,588	36,281	52,990
	新綱島	2,296	142	3,221		15,757	21,416
	日吉	31,550	2,745	32,950	11,680		78,925
	合計	59,535	31,269	48,667	17,698	81,814	238,983

### ○駅間流動図（単位：万人/日）



## 5. 相鉄・東急直通線の資本費（相模鉄道）

○相鉄・東急直通線の資産は整備主体が保有することとなるが、以下の資産については、営業主体が保有する既存資産と一体の運用となることから、営業主体が資産を保有する。

### ①車両の増備および改修

主な工事内容	工事金額
・相鉄・東急直通線開業に伴う運行車両増加に対応するための増備車両の新造および代替車両の保安装置等の改修	9,656 百万円



### ②開業に伴う駅務機器改修

主な工事内容	工事金額
・新線開業に伴う、駅務機器および上位系サーバのソフト改修	386 百万円



### ③留置車両増加に伴う施設改修

主な工事内容	工事金額
・信号設備改修 ・乗務員寝室増設	413 百万円



### ④踏切保安装置改修

主な工事内容	工事金額
・高加速度車両の乗り入れに伴う踏切保安装置の改修	90 百万円



### ⑤各種システム改修

主な工事内容	工事金額
・車両管理システム改修 ・運行情報配信システム改修	71 百万円



合計 10,616 百万円

## 6. 相鉄・東急直通線の資本費（東急電鉄）

○相鉄・東急直通線の資産は整備主体が保有することとなるが、以下の資産については、営業主体が保有する既存資産と一体の運用となることから、営業主体が資産を保有する。

### ①車両の増備および改修

主な工事内容	工事金額
<ul style="list-style-type: none"> <li>相鉄・東急直通線開業に伴う運行車両増加に対応するための車両新造</li> <li>既存車両の保安装置等の改修</li> </ul>	18,203 百万円



### ②開業に伴う駅務機器改修

主な工事内容	工事金額
<ul style="list-style-type: none"> <li>新線開業に伴う、駅務機器および上位系サーバのソフト改修</li> </ul>	346 百万円



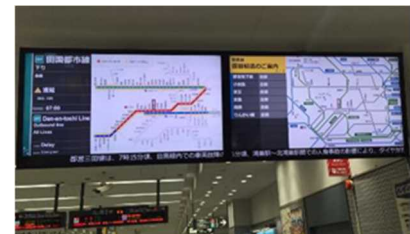
### ③開業に伴う通信設備整備

主な工事内容	工事金額
<ul style="list-style-type: none"> <li>新駅の通信設備整備費</li> </ul>	195 百万円



### ④運行情報配信システム改修

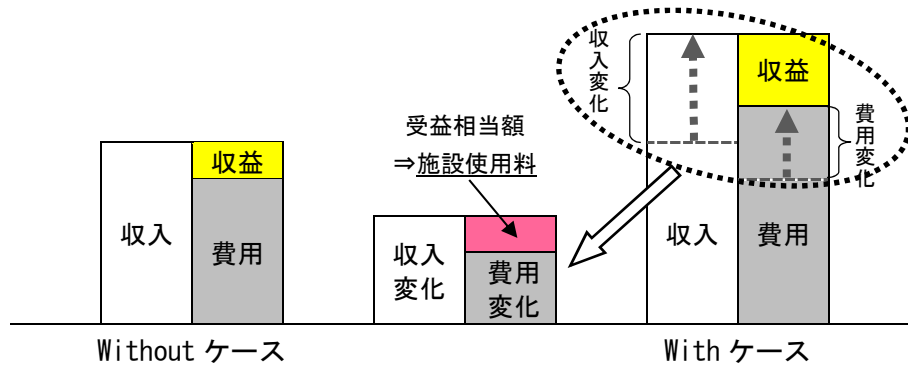
主な工事内容	工事金額
<ul style="list-style-type: none"> <li>運行情報配信システム改修</li> </ul>	66 百万円



合計 18,810 百万円

## 7. 施設使用料の算定

- 相鉄・東急直通線の整備が「行われた場合（with ケース）」と「行われなかった場合（without ケース）」について、収入の増減額を「収入変化」、経費の増減額を「経費変化」として算定し、その差を「受益相当額」とし、施設使用料として設定する。



- 施設使用料については、最終的には整備主体と営業主体との間で決定されるものであるが、ここでいう受益相当額とは、適切な需要予測を前提に算出されるものであって、営業主体が整備区間において得る利益のみならず既設路線の損益変化により得る利益も含むものである。
- 基本運賃のみによる受益相当額をベースとした施設使用料では、速達性向上計画の認定基準（整備主体である鉄道・運輸機構の累積資金好転年次が開業後30年程度等）を満たさないことから、事業収支の均衡、経営の健全性と利用者間の負担の公平を図るため、相鉄・東急直通線に加算運賃を設定するとともに、その設定額については、相鉄・東急直通線を利用する場合と他の路線を利用した場合の運賃が同程度となるなど大きく乖離しないような額としている。

### 鉄道建設・運輸施設整備支援機構の長期資金収支見込

累積資金収支好転年度 2056年度（相鉄・東急直通線開業後34年目）

- なお、相鉄・東急直通線開業後、需要予測と実際の需要に乖離が生じた場合等については、営業主体と整備主体の協議により、あらかじめ、地方自治体の同意を得た上で、施設使用料の変更について、速達性向上計画の変更に係る国土交通大臣の認定を受けることができる。

**【相鉄の施設使用料（2026年度以降）】**

	Without ケース	With ケース	変化
収入	33,413百万円	37,164百万円	3,751百万円
経費	人件費	+915百万円	2,074百万円
	経費	+797百万円	
	その他資本費	+362百万円	
受益相当額（収入変化-経費変化）⇒施設使用料			1,677百万円

※収入の With ケースは、相鉄・東急直通線開業に伴う、相鉄新横浜線（西谷～羽沢横浜国大）、相鉄本線及び相鉄いずみ野線の収入増減を含む。

※施設使用料算定の経費として含まれる「その他資本費」は、相鉄・東急直通線開業に伴い発生する増備車両及び他社線を走行するために必要な保安装置設置費用を対象としている。

※開業年度の線路使用料は、開業日（2023年3月1日を想定）から日割計算（31/365日）としているほか、開業後の需要定着率等に合わせ、使用料も1年目65%、2年目75%、3年目85%、4年目100%として算出している。

**【東急の施設使用料（2026年度以降）】**

	Without ケース	With ケース	変化
収入	157,804百万円	163,572百万円	5,768百万円
経費	人件費	+1,108百万円	3,289百万円
	経費	+1,498百万円	
	その他資本費	+683百万円	
受益相当額（収入変化-経費変化）⇒施設使用料			2,479百万円

※収入の With ケースは、相鉄・東急直通線開業に伴う、東横線、田園都市線等、新規開業区間以外全線の収入増減を含む。

※施設使用料算定の経費として含まれる「その他資本費」は、相鉄・東急直通線開業に伴い発生する増備車両、代替車両及び他社線を走行するために必要な保安装置設置費用を対象としている。

※開業年度の線路使用料は、開業日（2023年3月1日を想定）から日割計算（31/365日）としているほか、開業後の需要定着率等に合わせ、使用料も1年目65%、2年目75%、3年目85%、4年目100%として算出している。

## 【参考】

### 都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）（抄）

（速達性向上計画）

第五条 認定整備構想事業者及び認定営業構想事業者（以下「認定構想事業者」と総称する。）は、国土交通大臣の指定する期限までに、認定を受けた整備構想及び営業構想に基づいて、国土交通省令で定めるところにより、協議により、速達性向上事業を共同で実施するための計画（以下「速達性向上計画」という。）を作成して、国土交通大臣の認定を申請することができる。

2 速達性向上計画には、次に掲げる事項を記載しなければならない。

- 一 速達性向上事業を実施する区域
- 二 速達性向上事業の内容
- 三 都市鉄道施設の整備に要する期間
- 四 都市鉄道施設の整備に要する費用の額
- 五 整備に係る都市鉄道施設の使用料の額
- 六 速達性向上事業の効果

（七～九 略）

3 第一項の規定による認定の申請をしようとする者は、あらかじめ、速達性向上計画について、当該速達性向上計画に記載する速達性向上事業を実施する区域をその区域に含む地方公共団体に協議し、その同意を得なければならない。

4 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があった場合において、その速達性向上計画が基本方針に適合するものであるほか、鉄道事業法第三条第一項の規定による鉄道事業の許可を要するものにあつては同法第五条第一項各号に掲げる基準（軌道法第三条の規定による軌道事業の特許を要するものにあつては当該特許の基準）に適合し、かつ、確実かつ効果的に実施されると見込まれるものであると認めるときは、その認定をするものとする。この場合において、当該特許を要する速達性向上計画の認定については、運輸審議会に諮るものとし、その他必要な手続は、政令で定める。

5 前項の規定により速達性向上計画の認定を受けた者（以下「認定速達性向上事業者」という。）は、協議により、当該認定を受けた速達性向上計画（以下「認定速達性向上計画」という。）を変更しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣の認定を受けなければならない。

**都市鉄道等の利用者の利便の増進に関する基本方針（平成 17 年国土交通省告示 745 号）（抄）**

二 都市鉄道利便増進事業に関する基本的な事項

「都市鉄道利便増進事業」は、①既存の都市鉄道施設の間を連絡する新線の建設等既存の都市鉄道施設を有効活用して目的地に到達するまでに要する時間の短縮を図る「速達性向上事業」と、②既存の駅施設における乗継ぎを円滑にするための経路の改善等既存の駅施設を有効活用して駅施設の利用の円滑化を図る「駅施設利用円滑化事業」からなる。

これらは、相当程度拡充されてきている都市鉄道の既存ストックを有効活用しつつ行う事業であり、施設の整備及び営業の主体を分離した上で、営業主体は受益相当額を施設使用料として整備主体に支払い、整備主体はこの収入等により整備費用を賄う方式である「受益活用型」上下分離方式を採用するものである。なお、施設使用料については、最終的には整備主体と営業主体との間で決定されるものであるが、ここでいう受益相当額とは、適切な需要予測を前提に算出されるものであって、営業主体が整備区間において得る利益のみならず既設路線の損益変化により得る利益も含むものである。

この都市鉄道利便増進事業を円滑かつ効率的に実施するためには、①都市鉄道の既存ストックを最大限に有効活用するものであること、②利用者の利便の増進（乗車・乗継時間の短縮等）が効果的に図られるものであること、③受益が相当程度発生するものであること、④効果的な事業の実施が図られるものであることが求められる。