

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8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	相模鉄道株式会社	<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>
	令和4年8月9日	東急電鉄株式会社	<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8日
鉄 道 局

目 次

	(頁)
1. 各委員からのご質問に対する回答について	
《第二回審理（9月1日）》	
○ 法人税等について	1
○ 減価償却費について	2
2. パブリックコメントについて	
○ パブリックコメントに対する鉄道局の考え方について	3

問 法人税等について、収益がない事業年度については計上していないとのことだが、住民税は損益に関わらず支払いが必要ではないのか。

《第2回審理(9月1日)》

○法人住民税につきましては、「法人税割」と「均等割」に分類されており、このうち均等割については、法人の所得にかかわらず、資本金や従業員数に応じて課税されます。

○相模鉄道及び東急電鉄の新線区間における法人住民税「均等割」の税額は年間数十万円程度であり、新線区間の収支に与える影響は非常に軽微であることから、これを見込んでおりません。

【法定実効税率の算出】

法定実効税率

$$= \frac{\text{法人税率} \times (1 + \text{住民税率}^{\ast} + \text{地方法人税率}) + \text{事業税率} + \text{事業税標準税率} \times \text{特別法人事業税率}}{1 + \text{事業税率} + \text{事業税標準税率} \times \text{特別法人事業税率}}$$

※「法人税割」による住民税率のみ計上

問 平年度3年間の減価償却費が大きく発生しているのは、車両の定率法によることが原因と思われるが、鉄道車両の一般的な償却方法如何。

《第2回審理（9月1日）》

○鉄道事業会計規則第11条において、鉄道事業固定資産の減価償却は、有形固定資産については、定率法または定額法により行わなければならない旨が定められております。

○鉄道車両の減価償却は定率法により行っている企業がほとんどであり、相模鉄道及び東急電鉄におきましても、鉄道車両の減価償却は従前より定率法を採用しております。

【参考】鉄道事業会計規則（昭和62年運輸省令第7号）（抄）

（鉄道事業固定資産の減価償却）

第十一条 鉄道事業固定資産の減価償却は、有形固定資産については定率法又は定額法により、無形固定資産については定額法により行わなければならない。

○ パブリックコメントに対する鉄道局の考え方について

(いただいたご意見より抜粋)

1. 利用の有無不明（居住地不明） より

《精神障害者割引の導入について》

いずれも条件付きで賛成である。条件については、以下の通り。

- ・精神障害者についても、割引対象とすべきである。

精神保健福祉手帳には顔写真が貼付されており、不正利用の恐れがないこと。精神障害者の交通運賃に関する請願（国会第 198 回）に応じ、他の身体障害者、知的障害者割引と同様になされるべきである。

国土交通省は、今後運賃の加算について申請を受けた場合、上記の条件を満たさない限り、認可されないよう要請する。

これは JR、私鉄などにも同様である。なお航空会社は精神障害者についても割引を行っている事例を申請者に示されたい。

○ 障害者に対する公共交通機関の運賃割引については、事業者の自主的な判断により行われている中で、精神障害者割引についても、機会を捉えて、公共交通事業者等に対し理解と協力を求めてきたところです。

○ 鉄道局としては、精神障害者割引の導入が広がっていることや、障害者団体等からの度重なる要請があることについて、交通事業者等の関係者に幅広く周知するとともに、引き続き、機会を捉えて、精神障害者割引について公共交通事業者に対し理解と協力を求めてまいります。

2. 利用者（相鉄・東急）（東京都在住） より

《加算額及び利便性向上について》

ご意見：

開業に間に合わせることに難航していたと思いますが、令和5年3月に開業のメドが立ったことおめでとうございます。運賃については賛否両論あると思いますが、工程に間に合うように整備費用が増加してしまったのであれば仕方ないと思います。ただ、耳の痛い話で恐縮ですが、この運賃によって、必ずしも利便性向上の効果が発揮されない可能性があることについては、責任を感じるべきだと思います。

理由：

この路線は都市鉄道等利便増進法に基づいて整備されているためです。この路線の整備により、「新幹線アクセスの向上」「乗換回数の減少」「沿線地域の活性化」は大いに期待できますが、当初の「建設する路線を別会社にする（東急相鉄でもない会社にする）と、初乗りが上乗せになる」ので「利用が避けられる」といった課題は根本的には解決されなくなりました（初乗り程度の運賃を乗り通すと取られるため）。この運賃の場合、新横浜駅と双方の方向間の利用がメインになると思います。特に、相鉄沿線の場合、山手線東側へ行きたいなら新横浜から東海道新幹線を使ってしまう人も多いのではないのでしょうか。路線を計画するからには、その路線を成長させる視点が必要です。したがって、少しでも沿線利便性向上のために、公示前に公的支援計画等で支援いただきたいと思っております。

- 今回の新線整備には国・神奈川県・横浜市が都市鉄道利便増進事業として補助してきたところであり、その結果、神奈川県央部及び横浜市から東京都心への速達性向上、シームレス化による広域ネットワークの形成、周辺路線の混雑緩和、神奈川県央部からの新幹線アクセスの向上等が図られるものと認識しております。
- 相模鉄道及び東急電鉄からは、加算運賃について、開業後の資本費コストの回収状況に応じて、その設定金額、期間を、事業性確保の観点も踏まえて、適時適切に検討していくと聞いております。
- また、多くの利用者に相鉄・東急直通線を利用いただけるよう、所要時間の短縮等のメリットについて、様々な媒体を通してしっかりとPRしていくとのことです。

3. 利用者（東急）（神奈川県在住） より

《加算額及び利便性向上認可について》

ご意見：

新綱島駅の掘削や、新横浜トンネル陥没が起こったなか、2023年3月に開業する見込みが立ったことを大変感謝しております。開業したら、定期券に東急新横浜線を含める予定です。開業時期に間に合うよう工期を短縮した結果、工費がかさみ加算運賃が予定より増加してしまったことはやむを得ないと考えております。しかし、その加算運賃70円に見合った利便性向上計画を認可するに向けて、書類を読むだけで認可することは止めていただきたい。

理由：

東急区間で70円の加算、相鉄西谷―新横浜間で計70円の加算することによって、「都心部へは新規路線で移動したい」「70円加算されても相鉄・東急新横浜駅を使って移動したい」という本来の目的が損なわれてしまうリスクがあることを身を持って実感してもらいたいです。開通後、想定のを需要を下回り建設費が回収できない恐れがあったときに「事前の関係各所との協議が不十分で、国と市と地域の間で認識の隔たりが大きかった」といった情けないコメントを聞きたくありません。私は国土交通省の厳格な書類手続を信頼しています。是非、書類だけの理解に留まらず、試運転期間等を利用して、実移動をシミュレーションして利便性の評価してほしいと思います。

- 本事業は、都市鉄道等利便増進法に基づき実施されており、認定速達性向上事業者が速達性向上計画の変更を申請する場合には、同法第5条第3項及び第6項の規定により、あらかじめ地方公共団体に協議し、その同意を得なければならないとされております。
- 同意協議においては、横浜市から運賃設定について、「市民が利用しやすい運賃設定に努めるとともに、開業後においても、利用状況に応じて柔軟に運賃設定等を検討すること」とのご意見をいただいております。相模鉄道及び東急電鉄からは、開業後の資本コストの回収状況等を踏まえて適時適切に検討していくと聞いております。
- 国土交通省としては、鉄道事業法及び都市鉄道等利便増進法に基づき、適切に対応して参りたいと考えております。

4. 利用の有無不明（居住地不明） より

《乗継割引の設定について》

2つの会社がそれぞれ加算運賃を設定するのはわかりませんが、西谷～日吉間の加算運賃が2社合わせて140円はあまりにも高すぎる。2社間通しで利用する時は乗継割引を適用して欲しい。

(同旨1件)

- 相模鉄道及び東急電鉄によると、利用者便益（需要）の最大化を目指しつつ、速達性向上計画の認定基準を満たす事業性を確保する観点、また、加算運賃を加えた運賃額が他の交通機関を利用した場合の運賃と同程度となり、利用者の納得感を得られやすいよう、加算運賃額を設定すると聞いております。
- 相鉄・東急直通線において営業主体が整備主体に支払う施設使用料は、普通運賃に加算運賃を加味した場合の受益相当額に基づき設定されており、これを減額した場合には、合理的な期間内に整備主体である鉄道・運輸機構の累積資金収支が黒字転換できず、本事業の事業性が確保できなくなることから、乗継割引の導入には課題があると聞いております。
- 加算運賃については、開業後の資本費コストの回収状況に応じて、その設定金額、期間を、事業性確保の観点も踏まえて、適時適切に検討していくとのことです。
- また、多くの利用者に相鉄・東急直通線を利用いただけるよう、需要に応じたダイヤの設定や運行本数の確保等、鉄道サービスの向上に努めるとともに、利用者利便の向上に資する施策を検討していくとしております。

5. 利用者（東急）（神奈川県在住） より

《乗継割引の設定等について》

意見：

- ①相鉄・東急新横浜線の新横浜駅を跨いだ直通利用時に、割引運賃を設定してほしい。
- ②相鉄・東急新横浜線の加算運賃を、利用実態に即して柔軟に値下げしてほしい。
- ③相鉄新横浜線（西谷～羽沢横浜国大）の加算運賃も、利用実態に即して柔軟に値下げしてほしい。
- ④いずみ野線と相鉄新横浜線の区間を跨がって乗車する場合に、割引運賃を設定してほしい。

理由：

- ①相鉄・東急新横浜線の新横浜駅を跨いだ直通利用では、例えば羽沢横浜国大～新綱島の利用で相鉄側 40 円、東急側 70 円の計 110 円が運賃に加算されます。さらにこれが西谷～新綱島の利用となると、さらに 30 円が加算されて 140 円となります。相鉄・東急の直通利用では基本運賃でも初乗り運賃が 2 重に掛かるところ、110～140 円の加算は利用者にとって過大な負担と考えます。何らかの負担軽減措置が必要ではないでしょうか。
- ②すでに報道にもある通り、相鉄・東急新横浜線の加算運賃はコロナ禍による利用者数低迷を受けて、事前の想定より値上げされて申請されているという経緯があります。確かにコロナ禍によって各社の鉄道利用者数は減っていますが、今後の状況は流動的であり、場合によっては鉄道会社の想定を上回るペースで利用が回復する可能性も否定はできません。もしその場合、利用者数が少ない前提で算定された加算運賃は、当然実態に即さないということになります。今回申請された相鉄・東急新横浜線の加算運賃は、他線区の加算運賃に比べても割高と思われるので、加算額低減を速やかに実行して利用者負担を適正な水準に維持するべきでしょう。
- ③相鉄新横浜線の西谷～羽沢横浜国大区間は、JR 東日本との直通のために先行して開業した区間ですが、現状は日中毎時 2 本の運行に留まっています。また利用実績も予想を下回っているとのことですが、今後新横浜線の全面開業でこちらの区間の通過人員も確実に増加が見込めます。②と同じく、利用動向を注視して加算運賃の値下げを適時実施することが望まれます。
- ④相鉄いずみ野線は相鉄新横浜線と同様に、現在加算運賃が設定されています。もし湘南台駅から新横浜駅まで乗車（21.2 キロ）した場合、基本運賃に加え、湘南台～いずみ中央（30 円）、いずみ中央～二俣川（40 円）、西谷～羽沢横浜国大（30 円）、羽沢横浜国大～新横浜（40 円）の計 140 円を負担する必要があります。基本運賃が IC カード利用で 283 円なので、そこに 50%分も加算運賃が上乘せされることとなります。相鉄を利用して同区間を乗車した場合、横浜市営地下鉄を利用した場合と比べ、所要時間を半分近くに短縮できることは大きなメリットですが、とは言え運賃がほぼ同額となっているのは少々頂けません。金額もそうですが、4 つも加算運賃が掛かっているというのは利用者的には分かりにくく、また心理的に抵抗感があります。相鉄

いずみ野線と相鉄新横浜線を跨いで利用した場合に割引運賃を適用するか、あるいは煩雑な加算運賃体系を利用者に納得しやすい形に再編すると、本線側の基本運賃に対する不公平感の低減にも繋がるのではないのでしょうか。釈迦に説法とは思いますが、相鉄新横浜線も相鉄いずみ野線も広義には神奈川東部方面線の一部として整備された路線です。それがこのような形で一定の完成を見たわけですから、新横浜線の開業に合わせていずみ野線～新横浜線系統を一体的な運賃体系とすることは理に適っているのではないのでしょうか。

現在私は綱島在住で、東横線沿線に通勤しているため、直接相鉄・東急直通線の恩恵に預かるわけではありません（一応東急新綱島も利用可能となるので、利便性は上がりますが）。ただ、月に1度ほど、小田急江ノ島線沿線に用事があり、その際に相鉄・東急直通線を使えるのではと期待しています。

しかし横浜・藤沢経由の既存ルートでも距離はあまり変わらず、乗り継ぎ回数も同程度、一時間あたりの運行本数は新横浜線より多く、まだ相鉄を利用すると決まったわけではないこともまた事実です。このような需要はあまり大きなものではないかもしれませんが、神奈川県内の移動手段にも競合は多くあると思います。ですので少しでも運賃を安くして頂けると、利用者にとっても気軽に使えるようになるかと存じます。以上

- 相模鉄道及び東急電鉄によると、利用者便益（需要）の最大化を目指しつつ、速達性向上計画の認定基準を満たす事業性を確保する観点、また、加算運賃を加えた運賃額が他の交通機関を利用した場合の運賃と同程度となり、利用者の納得感を得られやすいよう、加算運賃額を設定すると聞いております。
- 直通利用時の割引運賃については、相鉄・東急直通線において営業主体が整備主体に支払う施設使用料は、普通運賃に加算運賃を加味した場合の受益相当額に基づき設定されており、これを減額した場合には、合理的な期間内に整備主体である鉄道・運輸機構の累積資金収支が黒字転換できず、本事業の事業性が確保できなくなることから、割引運賃の導入には課題があると聞いております。
- 相鉄いずみ野線については、建設にあたって相模鉄道が多額の設備投資を行っており、受益者負担の原則を鑑みて、加算運賃が設定されております。
- 相模鉄道からは、相鉄いずみ野線の加算運賃回収率が、2021年度末時点で17.1%に留まっていることから、現時点で当該加算運賃を見直す予定はないものの、相鉄・東急直通線開業後の利用状況や今後の回収状況等を踏まえて、適時適切に検討していくと聞いております。
- また、相鉄・東急直通線の加算運賃についても、開業後の資本費コストの回収状況に応じて、その設定金額、期間を、事業性確保の観点も踏まえて、適時適切に検討していくとのことです。

- 多くの利用者に相鉄・東急直通線を利用いただけるよう、需要に応じたダイヤの設定や運行本数の確保等、鉄道サービスの向上に努めるとともに、利用者利便の向上に資する施策を検討していくとしております。

6. 利用の有無不明（居住地不明） より

《乗継割引の設定等について》

- ・ 相鉄線の加算運賃はやむを得ないものとして賛成
- ・ 東急線の加算運賃は高すぎる。せめて相鉄線と乗り通した場合は割引を行ったり、日吉・新綱島～新横浜間だけの利用の場合は割引を行うようにしてほしい。
- ・ 大倉山方面～新綱島～綱島～新横浜や大倉山方面～日吉～新横浜方面の運賃算出はどうするのか。新綱島～綱島での改札外乗り換えや、日吉駅を経由する場合は綱島～日吉～新綱島の運賃を計算しないなどを認めて欲しい。

- 東急電鉄によると、利用者便益（需要）の最大化を目指しつつ、速達性向上計画の認定基準を満たす事業性を確保する観点、また、加算運賃を加えた運賃額が他の交通機関を利用した場合の運賃と同程度となり、利用者の納得感を得られやすいよう、加算運賃額を設定すると聞いております。
- また、相鉄・東急直通線において営業主体が整備主体に支払う施設使用料は、普通運賃に加算運賃を加味した場合の受益相当額に基づき設定されており、これを減額した場合には、合理的な期間内に整備主体である鉄道・運輸機構の累積資金収支が黒字転換できず、本事業の事業性が確保できなくなることから、割引運賃の導入には課題があると聞いております。
- 大倉山方面からの利用についてですが、綱島駅、新綱島駅は同一駅ではなく、綱島駅で下車し、新綱島駅で再度乗車する場合には、綱島駅で一度運賃精算を行う必要があり、大倉山方面から日吉で乗り換え、新横浜まで利用の際には、実際に乗車した距離に応じた基本運賃に加算運賃を合算することとしております。
- 東急線の加算運賃については、開業後の資本費コストの回収状況に応じて、その設定金額、期間を、事業性確保の観点も踏まえて、適時適切に検討していくとのことでした。
- 多くの利用者に相鉄・東急直通線を利用いただけるよう、需要に応じたダイヤの設定や運行本数の確保等、鉄道サービスの向上に努めるとともに、利用者利便の向上に資する施策を検討していくとしております。

7. 利用の有無不明（神奈川県在住） より

《加算運賃額について》

加算運賃はやむを得ないものと認識しておりますが、問題は加算額です。東横線発一相鉄線着で、従来の横浜乗り換えと比較して、150 円以上も高くなります。これでは新横浜へ向かう以外の利用が控えられ、かえって運賃収入が伸びないのではないのでしょうか。今回は新横浜への新線という側面と従来のルートのバイパス的な面があり、後者もある程度考慮し、運賃収入=運賃×利用者数の利用者数を増やすという意味から、東急 40 円、相鉄側は西谷ー羽沢国大を 20 円に値下げ、羽沢国大ー新横浜も 20 円などのように圧縮していただけないのでしょうか。いくらなんでも 70 円+70 円の 140 円加算はひどいと感じます。

(同旨 8 件)

- 相模鉄道及び東急電鉄によると、利用者便益（需要）の最大化を目指しつつ、速達性向上計画の認定基準を満たす事業性を確保する観点、また、加算運賃を加えた運賃額が他の交通機関を利用した場合の運賃と同程度となり、利用者の納得感を得られやすいよう、加算運賃額を設定すると聞いております。
- 運賃については、例えば東急目黒線目黒駅から相鉄本線二俣川駅まで乗車した場合には、従来の横浜乗換では 510 円^(※)ですが、相鉄・東急直通線を利用した場合には 630 円^(※)と、従来に比較して高くなりますが、所要時間については、15 分程度短縮となるほか、乗り換えが不要となるなど、利便性の向上が図られるものと考えております。
(※) 磁気券を購入した場合の運賃で比較しております。
- また、相鉄・東急直通線において営業主体が整備主体に支払う施設使用料は、それぞれの鉄道会社について普通運賃に加算運賃を加味した場合の受益相当額に基づき設定されており、これを減額した場合には、合理的な期間内に整備主体である鉄道・運輸機構の累積資金収支が黒字転換できず、本事業の事業性が確保できなくなることから、今回の申請額になったものと聞いております。
- 加算運賃については、開業後の資本費コストの回収状況に応じて、その設定金額、期間を、事業性確保の観点も踏まえて、適時適切に検討していくとのことです。
- 多くの利用者に相鉄・東急直通線を利用いただけるよう、需要に応じたダイヤの設定や運行本数の確保等、鉄道サービスの向上に努めるとともに、利用者利便の向上に資する施策を検討していくとしております。

8. 利用の有無不明（神奈川県在住） より

《加算運賃額について》

加算運賃は致し方ないかと思いますが、東急 70 円、相鉄 40 円は高い設定かと感じています（特に東急…）。相鉄・東急新横浜線を使用すると加算運賃だけで 110 円掛かってしまうことで、既存の横浜駅経由と費用に大きな差がない恐れがあります。その場合は、相鉄から都内へ通勤・通学定期を利用する方々は今まで通り横浜駅経由を利用し、新横浜線の利用者が減るのではないかと思います（横浜駅で途中下車できた方が買い物等に便利のため）。

また、新横浜駅（新駅）の場合は地下 4 階にあるため、JR 横浜線や新幹線の乗り換えに移動時間を要してしまうと思います。

現在の菊名駅経由と時間や金額に大差がない場合は、東急・相鉄新横浜線の利用者減になるのではないかと考えています。

横浜アリーナや日産スタジアムなどのイベントがあれば、定期区間外の多くの来客が見込めると思いますので、加算運賃を抑えて、金額を比較することで、より多くの利用者に使用してもらうようにしていただくと良いのではないかと思います。

東急・相鉄新横浜線の利用を待ち遠しくしていますので、ぜひご検討いただけますと幸いです。

- 相模鉄道及び東急電鉄によると、利用者便益（需要）の最大化を目指しつつ、速達性向上計画の認定基準を満たす事業性を確保する観点、また、加算運賃を加えた運賃額が他の交通機関を利用した場合の運賃と同程度となり、利用者の納得感を得られやすいよう、加算運賃額を設定すると聞いております。
- また、相鉄・東急直通線において営業主体が整備主体に支払う施設使用料は、それぞれの鉄道会社について普通運賃に加算運賃を加味した場合の受益相当額に基づき設定されており、これを減額した場合には、合理的な期間内に整備主体である鉄道・運輸機構の累積資金収支が黒字転換できず、本事業の事業性が確保できなくなることから、今回の申請額になったものと聞いております。
- なお、相模鉄道では、相鉄・東急直通線の IC 通勤定期利用者については、横浜駅での乗降が可能な「YOKOHAMA どっちも定期」サービスを実施することとしており、より利用しやすい路線となるよう、さらに利用者利便の向上に資する施策についてもあわせて検討していくと聞いているほか、加算運賃額についても、開業後の資本費コストの回収状況に応じて、その設定金額、期間を、事業性確保の観点も踏まえて、適時適切に検討していくとのことでした。

9. 利用の有無不明（居住地不明） より

《加算額等について》

現在 JR 横浜線の菊名駅経由で東急東横線へ乗り換えて都内へ通勤しています。東急新横浜線の開通により、都内にアクセスしやすくなることを期待していますが、加算運賃が高いため利用しにくさを感じてしまいます。

菊名駅での乗り換えは 2、3 分ですが、新横浜駅経由の場合は新駅が地下 4 階のため、乗り換えの所要時間は菊名駅よりも多くなると予想されるため、せめて価格面を抑えていただきたいです。

また、日吉駅は通勤特急は停車しますが、特急は停車しないため、そういった面でも東急新横浜線の価格面を抑えないと、特急も停車する菊名駅経由を利用する人が多くなりそうと感じました。

- JR 横浜線から都内へのアクセスについては、例えば新横浜駅から東急東横線渋谷駅まで乗車した場合には、従来の菊名乗換では 430 円^(※)ですが、相鉄・東急直通線を利用した場合には 360 円^(※)で所要時間も 10 分程度短縮となるなど、利便性の向上が図られるものと考えております。

(※) 磁気券を購入した場合の運賃で比較しております。

- 加算運賃については、開業後の資本費コストの回収状況に応じて、その設定金額、期間を、事業性確保の観点も踏まえて、適時適切に検討していくとのことです。
- 多くの利用者に相鉄・東急直通線を利用いただけるよう、需要に応じたダイヤの設定や運行本数の確保等、鉄道サービスの向上に努めるとともに、利用者利便の向上に資する施策を検討していくとしております。

10. 利用の有無不明（居住地不明） より

《加算運賃額について》

加算運賃を導入するのはやむを得ないと思う。が、さすがに通勤定期の加算額が多すぎる。1ヶ月分を超える加算運賃が上乘せされており、“加算”の域を超えている。通学定期は20日分を超えていないので、適正のように感じる。通勤定期の額が減額されれば、認可しても問題ないと思う。

- 通勤定期の加算運賃金額については、通学定期と同様、1日2回、30日間利用を想定して、普通旅客運賃の加算運賃に60を乗じたものに、各事業者の割引率を乗じて算出しており、既存区間の通勤定期運賃と同様の算出方法としております。
- 加算運賃については、開業後の資本費コストの回収状況に応じて、その設定金額、期間を、事業性確保の観点も踏まえて、適時適切に検討していくとのことです。
- 多くの利用者に相鉄・東急直通線を利用いただけるよう、需要に応じたダイヤの設定や運行本数の確保等、鉄道サービスの向上に努めるとともに、利用者利便の向上に資する施策を検討していくとしております。

1 1. 利用の有無不明（東京都在住） より

《利用者負担の軽減について》

1、加算運賃について

加算運賃が西谷～羽沢横浜国大 30 円、羽沢横浜国大～新横浜 40 円、新横浜～新綱島 70 円のそれぞれ合算で合計 140 円となり、高いと感じる。相模鉄道区間については遠距離通減制を採用し、西谷～新横浜を通して乗車した場合は加算運賃 50～60 円程度、新横浜を跨いだ利用については相模鉄道、東急電鉄の加算運賃の合算から 10～20 円程度の割引をすることで、利用者の負担を軽減する制度が必要と考える。

2、加算運賃が適切かどうかの確認

そもそもの話として、本路線は鉄道・運輸機構が建設し、相模鉄道、東急電鉄が借り受けて営業するものであることから、加算運賃については貸付額を賄えばよい。しかしながら、加算運賃の基準となる貸付料の額が公表されていないことから、利用者には加算運賃が適切かどうかの判断ができない。

よって、鉄道・運輸機構から相模鉄道、東急電鉄への貸付料を公表し、そのうえで加算運賃が貸付料を賄うのに適切なものであるかを説明する必要があると考える。

（同旨 2 件）

- 今回の加算運賃申請額に基づく施設使用料の額については、相模鉄道が 1,677 百万円／年、東急電鉄が 2,479 百万円／年となっており、これにより鉄道・運輸機構の累積資金収支が黒字転換するのが、開業後 34 年目となる 2056 年度を見込んでおります。
- 加算運賃を加えた運賃額が他の交通機関を利用した場合の運賃と同程度となり、利用者の納得感を得られやすいような加算運賃額とし、かつ、速達性向上計画の認定基準を満たす事業性を確保する観点から必要となる施設使用料を算定した結果、今回の加算運賃申請額となったものと聞いております。
- 施設使用料については、普通運賃に加算運賃を加味した場合の受益相当額に基づき設定されており、これを減額した場合には、合理的な期間内に整備主体である鉄道・運輸機構の累積資金収支が黒字転換できず、本事業の事業性が確保できなくなることから、利用区間に応じた割引運賃の導入には課題があると聞いております。

1 2. 利用無（東京都在住） より

《加算運賃の設定について》

意見：

相模鉄道の羽沢横浜国大～新横浜駅間の加算運賃の設定に反対する。

理由：

以下 2 点によるもの。

- ①羽沢横浜国大駅・新横浜駅ともに開発が進んでおり、人口が増加することが予測される。相模鉄道は 3 年先の 2025 年度までの収支率を算出しているが、5～10 年ほどのロングスパンで収支を考えた際には、上記理由から鉄道利用者数が増え、収入が支出を上回ると思われるため、加算運賃設定の必要は無いと考える。
- ②2024 年から羽沢横浜国大駅近辺に居住予定であるが、現状、羽沢横浜国大駅周りにはほぼ店舗が無く、必要な生活用品を揃える際には新横浜駅まで行く必要があるように見受けられる。そのため、新横浜駅までの交通手段は羽沢横浜国大駅周辺の住民にとって生活インフラとして必要なものだと考えられる。それに関わらず、新横浜駅までの区間に 40 円も運賃が加算されてしまうことは、羽沢横浜国大駅周辺の住民の生活を圧迫することになると思われるため、加算運賃設定に反対する。

（同旨 1 件）

- 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ものとしております。
- また、相鉄・東急直通線において営業主体が整備主体に支払う施設使用料は、普通運賃に加算運賃を加味した場合の受益相当額に基づき設定されており、加算運賃を設定しない場合には、合理的な期間内に整備主体である鉄道・運輸機構の累積資金収支が黒字転換できず、本事業の事業性が確保できなくなることから、加算運賃の設定が必要であると聞いております。
- 羽沢横浜国大駅周辺に関しては、相模鉄道からは、相鉄・東急直通線開業後、羽沢横浜国大駅前に住宅棟と食品スーパー等が一体となった複合商業施設が開業予定であると聞いております。また、多くの利用者に相鉄・東急直通線を利用いただけるよう、需要に応じたダイヤの設定や運行本数の確保等、鉄道サービスの向上に努めるとともに、利用者利便の向上に資する施策を検討していくとしております。

13. 利用の有無不明（居住地不明） より

《加算運賃の設定について》

加算運賃の設定にあたっては、現行の横浜経由と同等の運賃体系とし、直通線を利用するメリットを利用者に分かりやすくするべきではないかと考える。その代わりに加算運賃の設定期間を延長するなど、柔軟な対応が必要と考える。

- 相鉄・東急直通線の加算運賃については、加算運賃を加えた運賃額が他の交通機関を利用した場合の運賃と同程度となり、利用者の納得感を得られやすいような加算運賃額とし、かつ、速達性向上計画の認定基準を満たす事業性を確保する観点から必要となる施設使用料を算定した結果、今回の申請額となったものと聞いております。
- 加算運賃については、開業後の資本費コストの回収状況に応じて、その設定金額、期間を、事業性確保の観点も踏まえて、適時適切に検討していくとのことです。
- 多くの利用者に相鉄・東急直通線を利用いただけるよう、所要時間の短縮等のメリットについて、様々な媒体を通してしっかりとPRしていくと聞いております。

14. 利用者（相鉄・東急）（居住地不明） より

《施設使用料の減額等について》

意見：

- (1) JRTT 施設利用料の減額をお願いしたい。
- (2) 相鉄・東急 両社を通して乗車した場合の加算運賃を引下げ、さらに西谷～日吉間は乗継運賃設定をお願いしたい。
 - ① 西谷～日吉間での利用の場合、「初乗りまたは駅の長い方まで 10 円引き」の乗継運賃の設定、および加算運賃の引下げ(加算運賃を両社で合算した場合に一定額を減額)で、同区間を横浜経由で利用したときの運賃との差額(高くなる分)を、来春の東急値上げ後の運賃を基準として、大人普通運賃で 50 円程度までに抑えていただきたい。
 - ② 二俣川～新横浜経由～自由が丘といった、西谷～日吉を含む区間を乗り通す旅客については、どの区間であっても来春の東急値上げ後の運賃を基準として、横浜経由の運賃よりも高くなる分を、大人普通運賃で 100 円未満に抑えていただきたい。
 - ③ 定期券の加算運賃についても①②の考え方をもとにして、申請額より減額していただきたい
- (3) 国、神奈川県、横浜市 JRTT の全額償還後の補助金の返納について、開始年次が送れることを了解していただきたい。

理由：

新横浜線開通で相鉄線鶴ヶ峰以西～新横浜、東急線元住吉以北～新横浜では加算を含めても現行の乗継ルートより運賃が安くなり、新綱島～日吉は加算運賃をかけない内容は妥当だが、相鉄東急を乗り通す旅客にとって、西谷～新綱島間約 10 kmの両社計 140 円の加算は高い。また、今回の両社の申請書別紙にある、接続駅での乗継運賃を見ると、現行の横浜接続の記載はあるが新横浜はない。したがって、このままだと新線区間を乗り通す旅客には、現行の横浜接続よりも短距離なのに高額な運賃になると考えられる。特に西谷～日吉間のみ乗車では、来春の東急値上げ後で両社合算普通運賃 358 円+加算運賃 140 円と、加算運賃が普通運賃の約 4 割という高負担になり、横浜乗り換えより 90 円以上高額になる。

原因は施設使用料と需要減である。総工費が当初予定を大幅に上回った 4,022 億円になり、ネット版横浜日吉新聞(本年 6 月 1 日付)では前日の市議会の報道として、「コロナ禍もあって需要の 3 割減が見込まれる」こと、「年間 60 億 3700 万円の施設利用料を 56 億 7100 万円(SJ 線含む)に減額、開業後 3 年間はさらに減額、支払期間を 34 年に延長する」ことが報じている。JRTT、相鉄、東急とも努力した結果での今回の申請であることは理解できるし、高額な加算を実施している区間が他にあること、加算運賃を両社で合算した場合の減額について、先行事例がないこともわかるが、横浜の都市交通としては、やはり高いと言わざるを得ない。SJ 線の上限運賃申請時の運輸審議会説明資料では、公営地下鉄について、「償還期間については、鉄道施設の耐用年数を総合的に勘案し、現行の「30 年」を「40 年」程度に延長することが適当」という答

申 19 号が紹介されているが、事情は民鉄線でも同じではないか。

そこで JR TT には、34 年の支払期間の延長や、低利資金への借り換え等を一層進めていただき、単年度の施設利用料をさらに減額していただきたい。

また、相鉄・東急は、施設利用料の減額を踏まえ、経営努力の上で、前述の水準となるような運賃設定をお願いしたい。国、神奈川県、横浜市も、JR TT の全額償還後の補助金の返納開始時期について了解していただきたい。

以上

- 施設使用料については、都市鉄道等利便増進法等において、適切に算定された受益相当額（連絡線整備による収入変化と経費の変化の差額）を勘案して、鉄道事業の適性な運営の確保に支障を及ぼすことのないよう、最終的には整備主体と営業主体との間で取り決めされるものとなっております。
- また、相鉄・東急直通線において営業主体が整備主体に支払う施設使用料は、普通運賃に加算運賃を加味した場合の受益相当額に基づき設定されており、これを減額した場合には、合理的な期間内に整備主体である鉄道・運輸機構の累積資金収支が黒字転換できず、本事業の事業性が確保できなくなることから、乗継割引の導入には課題があると聞いております。
- 鉄道・運輸機構の全額償還後の補助金償還については、都市鉄道等利便増進法に基づき、整備主体である鉄道・運輸機構が、自ら調達した資金の回収後において、営業主体からの施設使用料により、毎事業年度の損益計算上利益を生じたときは、国庫、神奈川県、横浜市に対して、それぞれから受けた補助金総額に達するまで返納を行うスキームとなっております。

15. 利用者（相鉄・東急）（東京都在住） より

《運行ダイヤ等について》

ご意見：

- ①市ヶ谷駅から南北線に乗る場合、目黒線に直通するため、その先の新横浜駅まで一本で行ける列車が多くなりとても便利になる。ただし運賃が直通で高くなっているのはもちろん、加算運賃でより高くなるので、運賃以外の面でフォローできるもの（運行ダイヤなど）で開業まで何とかやりくりいただきたいと思います。
- ②場違いでしたら失礼ですが、新横浜線をもっとPRしてほしいと思います。

理由：

- ①新横浜線の開業により、乗り換え回数が減少するため、多少時間がかかっても、新幹線駅まで1本なら利用価値は高いと思います。しかし、南北線が品川駅に行くまでは、1時間に2本程度しか（日中）、新横浜駅に1本でいけないのなら使いづらいと思います。振替輸送で新横浜線を使うことしかなくなってしまいます…。日中の南北線⇄新横浜線乗り入れを1時間6本くらいあれば使おうかなと思います。又相鉄と小田急が競合するので、明治神宮前も通勤急行とめてほしい（関係ないが）。
- ②西九州新幹線PRが多すぎるので、新横浜線PRも国（鉄道運輸機構）が行うように命じてほしいです。

- 相鉄・東急直通線については、朝最混雑時間帯1時間あたり10～14本、日中時間帯1時間あたり4～6本程度の運行を予定しておりますが、相互直通他社含む運行ダイヤについては現在検討中であり、確定次第、各事業者のホームページ等で周知すると聞いております。
- 加えて、多くの利用者に相鉄・東急直通線を利用いただけるよう、PRについては様々な媒体を通してしっかりと取り組んでいくと聞いております。

16. 利用者（東急）（神奈川県在住） より

《運行ダイヤ等について》

ご意見：

自由が丘駅が最寄り駅で、現在、東海道新幹線利用時は品川駅を利用しています。東急新横浜線が開通したら、新横浜駅への乗り換え回数が減少するので、是非使いたいと思います。来春時点では、昨今の状況や、工事の進捗状況（新綱島駅の再開発）を鑑ると「仮開業（＝相鉄と東急の線路をひとまず繋げる）」だと思いダイヤの不便さが予想されるが、そのような不便なダイヤを解消できるよう運賃上限の緩和、または割引切符の発行（新横浜駅へ）を検討頂きたい。

理由：

私は東急沿線に小さい頃から住んでおり、東急電鉄の沿線開発や既存の街の暮らしやすさに感心している。しかし、最近の東急電鉄は、すぐダイヤが乱れたり運転の荒さ、揺れの酷さに辟易としている。コロナで収入が減って大変な中経営していることは理解できますが、今は小田急線、相鉄 JR 直通線に負けないように戦略を立てるときだと思えます。沿線住民と現場に向かっている人のことを考えてくれることが得なはずの東急電鉄のことだから、このコメントを書いている今も使命を果たそうと奮闘しているはず。「国」も傍観せずに援助の検討してほしい。（鉄道会社を活気づせてください！財務省に負けないでください！）

- 東急電鉄によると、相互直通路線全体で安定した輸送を実現できるように、相互直通運転を実施している各社と連携し、ダイヤや遅延発生時の対応などの改善を今後も進めるとしております。
- 相鉄・東急直通線については、朝最混雑時間帯1時間あたり10～14本、日中時間帯1時間あたり4～6本程度の運行を予定しておりますが、相互直通他社含む運行ダイヤについては現在検討中であり、確定次第、各事業者のホームページ等で周知すると聞いております。
- 国土交通省としても、都市鉄道等利便増進法に基づき、適切に対応して参りたいと考えております。