

平成十四年八月二十七日受領  
答弁第一三三九号

内閣衆質一五四第一三三九号

平成十四年八月二十七日

内閣総理大臣 小泉純一郎

衆議院議長 綿貫民輔殿

衆議院議員今田保典君提出不合理な鉄道運賃の改善に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員今田保典君提出不合理な鉄道運賃の改善に関する質問に対する答弁書

帝都高速度交通営団（以下「営団」という。）及び東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR」という。）は、営団千代田線及びJR常磐線に関し、鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）第十八条に規定する運輸に関する協定を締結し、これに基づき相互直通運転を行っている。この場合、両者の連絡運輸に係る運賃については、同協定において、営団千代田線の運賃とJR常磐線の運賃を併算することにより算定することとし、それぞれの運賃の適用区間を定める分界点となる接続駅を北千住としている。その結果、御指摘の国会議事堂前・柏間の連絡運輸に係る運賃については、国会議事堂前・北千住間の営団千代田線の運賃及び北千住・柏間のJR常磐線の運賃を併算している。これに対し、綾瀬において乗降する旅客であつて営団千代田線を利用する者については、営団千代田線のみを利用していることから、綾瀬・北千住間を含めて営団千代田線の運賃のみを適用している。

なお、相互直通運転を行うに際し北千住を接続駅とした経緯については、相互直通運転を開始した昭和四十六年に、営団千代田線が北千住から綾瀬までの区間を延伸し、同時に日本国有鉄道（以下「国鉄」という。）常磐線の緩行線との間で相互直通運転を行うこととした結果、国鉄常磐線の緩行線の車両は、当該区間にお

いては営団千代田線の鉄道線路を走行することとなったため、仮に綾瀬を接続駅とした場合、国鉄常磐線の緩行線を利用する旅客であつて更に国鉄常磐線を利用して日暮里に向かう者等が当該区間を通過するには、当該区間の営団運賃を新たに支払うこととなり、相互直通運転開始前から国鉄常磐線を利用していた旅客が著しく不利益を被ることとなること等を考慮したものと承知している。

また、営団とJRの運賃水準が異なるとともに、営団及びJRそれぞれの運賃が営業キロの幅を持って設定される体系となつていことから、途中駅でいったん下車することにより分割して運賃を支払う場合、利用区間によっては、連絡運輸に係る運賃と比較して、高くなることも安くなることも共に起こり得る。

御指摘の事案については、国会議事堂前・柏間において綾瀬でいったん下車することにより分割して運賃を支払う場合、連絡運輸に係る運賃と比べて安くなるが、これは、以上のような事情を背景として、JR常磐線の綾瀬・柏間と北千住・柏間との営業キロの差により運賃に差異が生ずることによるものであり、やむを得ないものと考ええる。

鉄道事業法第二十三条においては、鉄道事業者の事業について利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認めるときは、鉄道事業者に対し運輸に関する協定を変更することを命ずることができる

こととされているが、営団及びJRとの間において締結されている運輸に関する協定は、相互直通運転を行うことによる営団千代田線及びJR常磐線の旅客に対する利便の向上等を図ることを目的とするものであり、また、運賃の実態においても利用者の利便その他公共の利益を阻害しているほどの不合理が存在するとは認められないことから、当該協定の変更を命ずる考えはない。