

平成二十一年五月二十九日受領
答弁第四二二三号

内閣衆質一七一第四二三号

平成二十一年五月二十九日

内閣総理大臣 麻生 太郎

衆議院議長 河野 洋平 殿

衆議院議員田嶋要君提出成田新高速線開通に伴う運賃問題に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員田嶋要君提出成田新高速線開通に伴う運賃問題に関する質問に対する答弁書

一について

鉄道建設に係る費用のうち、鉄道事業者が負担する部分については、運賃収入を始めとする自己資金により賄うことが基本であると考えている。

また、国土交通大臣等は、鉄道事業における旅客の運賃について、鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）第十六条の規定に基づき、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た上で認可しているところであるが、鉄道事業者ごとにその輸送人員、運送に係る費用、経営環境等がそれぞれ異なることから、各鉄道事業者において運賃が異なっているものである。

二及び三について

御指摘の「北総線二期区間」については、当時の北総開発鉄道株式会社が、昭和四十八年十月に当時の地方鉄道法（大正八年法律第五十二号）第十二条第一項の規定に基づく地方鉄道業の免許を受け、昭和五十七年八月に同法第十三条第一項の規定に基づく工事施行の認可を受けている。一方、当時の運輸省が、

新東京国際空港への鉄道アクセスのルートとして、現在の成田新高速鉄道のルートの整備を推進することとしたのは昭和五十九年十一月であり、御指摘の「北総線二期区間の建設工事は空港アクセス路線として関連性をもって進められた」という事実は把握していない。

四について

鉄道事業法第十五条に規定する鉄道線路の使用料等の使用条件及び同法第十六条に規定する旅客の運賃については、法令上、両者の認可の申請又は両者の認可を同時に行わなければならない旨は規定されていない。

五について

鉄道線路の使用に関しては、鉄道線路を敷設する者と当該線路を使用する者が異なる場合に、両者の関係が安定的に維持されることが必要であり、お尋ねの「適正な運営の確保に支障を及ぼす」場合とは、例えば、鉄道線路の適切な維持管理がなされない場合をいう。

六について

御指摘の「使用条件の再構築」が何を指すのか必ずしも明らかでないが、鉄道事業法第十三条第一項に

規定する第二種鉄道事業者が、同項に規定する第一種鉄道事業者又は同法第十五条第一項に規定する第三種鉄道事業者の鉄道線路を使用する際の使用条件については、各鉄道事業者の経営判断の下で決定されるべきものであり、使用条件の変更についても、まずは鉄道事業者間で調整がなされるべきものと認識している。なお、国土交通大臣等は、鉄道事業者が使用条件の変更をしようとするときには、同条第三項の規定に基づき、変更後の使用条件が鉄道事業の適正な運営の確保に支障を及ぼすおそれがあると認める場合を除き、認可することとなる。

七について

鉄道事業法第十六条第二項における「適正な原価」には、認可を申請した運賃を適用する路線における運送に関する人件費、減価償却費、諸税等が含まれる。成田新高速鉄道の「運賃原価」については、現時点では運賃の認可の申請がなされていないことから、把握していない。

八について

鉄道事業法においては、鉄道の利用者の利益を保護すること等を目的として、運賃の認可基準や国土交通大臣が当該認可を行う場合の運輸審議会への諮問等が定められており、これらの規定に基づき、運賃の

認可を行うこと等により、「透明・公正な運賃」が設定されるものと考えている。
九について

北総鉄道株式会社（以下「北総鉄道」という。）の経営内容については、平成十年度において経常赤字を計上していたものの、平成十二年度以降は経常黒字に転じ、累積損失も着実に減少させていることから、一定の経営改善が見られる一方、いまだ債務超過の状態を脱していないことから、引き続き財務状況の改善が重要な経営課題となっているものと考えている。

十について

鉄道事業における旅客の運賃は、一義的には各鉄道事業者において輸送人員や費用等を踏まえ、各鉄道事業者の経営判断の下で設定されるものであることから、運賃の値下げについても、各鉄道事業者の経営判断に基づいてなされるものであると考えている。

北総鉄道の運賃の値下げについては、現在、沿線の関係市町村等で構成される協議会から北総鉄道に対して要請がなされているところであると承知しており、これら関係者間において、値下げに関する諸課題について十分に検討を重ねた上で、その結果を踏まえて、北総鉄道において判断すべきものであると考

えている。