

平成二十八年十二月二十日受領
答弁 第二一〇四号

内閣衆質一九二第二〇四号

平成二十八年十二月二十日

内閣総理大臣 安倍 晋 三

衆議院議長 大島 理 森 殿

衆議院議員齊藤和子君提出北総鉄道の運賃に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員齊藤和子君提出北総鉄道の運賃に関する質問に対する答弁書

一及び四の1について

鉄道事業における旅客の運賃については、その上限（以下「上限運賃」という。）について、国土交通大臣等が、鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号。以下「法」という。）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、当該上限運賃の範囲内で鉄道事業者は運賃を定めることとされている。北総鉄道株式会社における上限運賃についても、同大臣等は、北総線の全区間における運送に係る費用等を踏まえ、同条の規定に基づき適正に認可したものであるが、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、各鉄道事業者の運賃が異なっているものと認識している。

二並びに四の2及び3について

「どんなに不合理な内容」が具体的に何を指すのか明らかではないが、鉄道線路の使用料（以下「線路使用料」という。）その他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、国土交通大臣等は、法第十五条第三項の規定に基づき、当該使用条件が、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、認可することとされている。千葉ニュータウン鉄道株式会社が北総鉄道株式会社に鉄道線路を使用させるに当たって定めた当該使用条件についても、鉄道線路の適切な維持管理を行うことが可能であり、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は認められなかったところである。このため、同項の規定に基づき、同大臣が適正に認可したものであり、当該認可は、同項に違反するものとは考えていない。

また、線路使用料その他の使用条件について、同大臣等が同項の規定に基づき認可するに当たっては、御指摘の「独禁法が禁止している「優越的地位の濫用」に該当するか否か」という観点ではなく、「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」かどうかという観点から認可することとされている。

なお、御指摘の合意書において、線路使用料その他の使用条件に関する事項は含まれていない。

三の1について

御指摘の「線路使用料についても第一種及び第二種鉄道事業者の運賃に直接影響を与える、との前記の大臣見解」の意味するところが明らかではないため、お答えすることは困難である。

三の2について

線路使用料の変更については、まずは鉄道事業者間で調整がなされるものと認識しているが、国土交通大臣等は、鉄道事業者が鉄道線路の使用料その他の使用条件の変更をしようとするときには、二並びに四の2及び3について述べたとおり、法第十五条第三項の規定に基づき、認可することとされている。

四の4について

御指摘の協定内容の見直しについては、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おり、国が、関係者を指導すべきとは考えていない。

五の1について

平成十八年度から平成二十七年度までの各年度における北総線の輸送人員の増減については、北総鉄道株式会社の鉄道事業実績報告書によれば、前年度と比較して、平成十八年度は百十八万三千人の増加、平成十九年度は二百三十一万五千人の増加、平成二十年度は百三十五万九千人の増加、平成二十一年度は二十三万七千人の増加、平成二十二年度は百八十二万千人の減少、平成二十三年度は八十六万千人の減少、平成二十四年度は百五万五千人の増加、平成二十五年度は九十万七千人の増加、平成二十六年度は五十三

万二千人の減少、平成二十七年度は八十七万七千人の増加と承知している。

五の2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。