

京浜急行電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の  
上限変更認可申請に係る審議（1回目）

1. 日 時

令和5年1月19日（木） 10:30～11:35

2. 場 所

国土交通省 4号館3階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

堀川義弘（会長）、和田貴志（会長代理）

山田攝子、二村真理子、三浦大介、大石美奈子

<国土交通省>

鉄道局：中澤旅客輸送業務監理室長 ほか

事案処理職員：運輸審議会審議室 本間、宮田、佐藤、廣井

4. 議事概要

- 鉄道局より、京浜急行電鉄株式会社（以下「京急」という。）からの鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請の概要等について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
  - ① 遠距離区間について上限運賃を引き下げるとのことだが、以下の点について整理頂きたい。
    - ・引下げを行わなかった場合（実施運賃で引き下げた場合）の改定率への影響
    - ・引下げ区間における需要予測（どの程度の需要増を見込むのか）
    - ・これまで遠距離区間において他社と異なり、逡減を行っていなかった考え方
    - ・引下げが収支率の数字合わせでないとした場合に、地方自治体との関係も含めた、京急における「リゾートみうら」への具体的な取組
    - ・実施運賃による引下げではなく上限運賃を改定することとした理由
    - ・上限運賃が引き上げられる短距離利用者と、引下げとなる長距離利用者とのバランスに関する考え方
  - ② 羽田空港アクセス輸送に関し、以下の点について整理頂きたい。
    - ・現在設定されている加算運賃に関する今後の取扱い方針
    - ・羽田空港第1・第2旅客ターミナル駅における引上線整備の詳細
    - ・JR東日本が整備を進めている羽田アクセス線開業後の影響見込み
  - ③ 鉄道局の立場として、他社との比較等も踏まえ、京急のこれまでの取組みで特

筆すべき点や、逆に不十分と思われる点があれば教えて欲しい。  
等について、意見・質問があった。

- これに対し、鉄道局からは、
  - ① 制度上は実施運賃の引下げという形での実施も可能であることも確かであるが、その場合には実際の改定率や収支状況とは乖離するという面もある。一方、利用者数でいえば短距離帯と羽田アクセス輸送が全体の約9割を占める中において、それらを対象に上限運賃の引上げを行ったうえで積極的に投資を行って還元しつつ、利用状況の低い長距離帯については三浦方面の新たな需要創出と沿線活性化の観点から引下げを行うものと認識しているが、ご質問の点については別途整理する。
  - ② 引上げ線整備は羽田空港の発着枠増加への対応という観点で、JR東日本の羽田アクセス線の整備と併せて議論が行われたものであるが、その経緯も含め、ご質問の点については別途整理する。
  - ③ 各鉄道事業者の行う輸送サービスのレベルや安全性への取組は、それぞれの路線の輸送人員の状況や沿線の特性に応じて求められるものが変わってくることから一概には申し上げにくい面もあるが、整理する。

等の回答があった。

- 本件に係る公聴会を開催することを職権で決定し、その詳細については別途調整することとした。

(注) 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第7条の2の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。