

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（２回目）

1. 日 時

令和5年1月26日（木） 10：30～12：00

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：運輸審議会審理室 渡真利、本間、宮田、佐藤

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に関する収入支出項目の詳細について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
  - ① 京急の平年度3年間の平均収支率は99.4%とかなり高い水準である。コストの上昇要因もある中で、鉄道局としてこの数字について、上振れと下振れのどちらの可能性が高いと考えているか。査定を通しての感触的なものでいいので教えて欲しい。
  - ② ヤードスティック制度上の適正コストについて、激変緩和措置と経年変化それぞれの今回の改定への影響額はどの程度か。
  - ③ また、南海もそうであったが、京急について激変緩和措置が実施される背景には何があるのか。他社と比較して効率化が進んでいないことを意味するのか。
  - ④ その点については経年変化率から見えてくる部分もあるのではないか。
  - ⑤ 京急の人件費についての他社比較と、可能であれば労働時間についてデータを提供頂きたい。
  - ⑥ 沿線人口の減少については需要喚起でカバーするとの説明であったが、実際にはどの程度の人口減少を見込んでいるのか。
  - ⑦ 鉄道局で実施したという新型コロナウイルスの影響に関する委託調査について、その発注方法はどのようなものであったか。

- ⑧ その結果について東京圏と他の圏域で差があることについてはどう理解しているか。
- ⑨ 新型コロナウイルスの影響に関し、感染法上の位置づけが変わることによるものは考慮されているのか。
- ⑩ 運賃改定について利用者の理解が得られるように指導しているとのことだが、その方法はどのようになっているのか。
- ⑪ 京急では運転動力費の削減に取り組んでいるとのことであったが、運転本数の削減はサービス低下にもつながるのではないか。
- ⑫ 京急が実施したアンケート調査のサンプル数はどの程度か。また回収率はどうか。
- ⑬ 京急では座席指定料金収入について減少を見込んでいるとのことであったが、いわゆる「密」を避ける需要もあるとも考えられるが、どうか。
- ⑭ 羽田空港の国内線需要について、航空局ではどのように考えているのか。
- ⑮ 京急ではバリアフリー料金の設定は考えているのか。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 沿線人口の減少を需要喚起でカバーするとしている点なども踏まえると、感覚的には収支率は、下振れの可能性があるのではないかと思われる。
- ② 整理してご回答するが、激変緩和措置の影響は約20億円である。
- ③ もともとの激変緩和措置導入の趣旨は、ヤードスティック制度が他社との比較を通じた経営の合理化であるのに対し、短期間ではコスト削減が難しいという観点のものであった。しかし制度導入後に運賃改定が長い間にわたって行われたい状況となり、その間にデフレで材料単価は下がった面がある一方、バリアフリー設備の導入など求められる設備が増え、それに伴う経費が増加するなど、の大きな変化もあり、前提が変わってしまったという面はあると思う。
- ④ その通りである。
- ⑤ 承知した。
- ⑥ 正確な数字は別途整理するが、生産年齢人口では0.2%程度の減少を見込んでいる。
- ⑦ 企画競争入札により実施したものである。当方から調査して欲しい事項を示した上で、入札を希望する会社にそれに対しての調査方法等を提案してもらい、その理解度や体制について採点したうえで落札者を決定した。
- ⑧ 各会社によってテレワークへの取組み状況が異なっている中、首都圏の会社は、いわゆる大企業が多いこと等により、実施しやすい環境が整備されていることが背景にあると考えている。
- ⑨ 現時点においては考慮していない。今後、感染症法上の位置づけが変更されることによって人々の行動に目に見える変化が生じてきた際には別途対応する必要がある。

あると思う。

- ⑩ 運賃に係る情報提供ガイドラインに基づき、申請時・改定時それぞれについて利用者への適切な情報提供を要請している。改定時については、申請のタイミングでは、個別の駅からの運賃までの周知は求めているが、駅ポスターや車内広告などにより改定率等は周知することを求めている。
- ⑪ 京急では深夜帯の本数削減などを含む形で昨年11月にダイヤ改正を実施したばかりであり、現時点において運転本数自体を減らす具体的な計画はないとのことである。
- ⑫ サンプル数（回答が得られた数）は600である。沿線モニターに対して実施しているが、年齢や性別などの構成を踏まえたものとなっている。回収率は別途確認する。
- ⑬ 通勤需要が低下していることもあり、現時点では通勤需要にあわせる形としている。
- ⑭ 航空会社での予測がどうなっているかといった点も含め、確認する。
- ⑮ 京急ではバリアフリー料金ではなく、運賃自体の改定という形で進めていくと判断したものである。

等の回答があった。

(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。