

令和5年4月18日

運輸審議会

会長 堀川 義弘 殿

公 述 申 込 書

運輸審議会一般規則第35条の規定により、下記のとおり公述申込みを致します。

記

1 公述しようとする事案

事案番号	令5第4003号
事案の種類	鉄道の旅客運賃の上限変更認可
事案の申請者	京王電鉄株式会社

2 公述しようとする者 ※法人・団体等の記入方法は注意事項②参照

(ふりがな)	ささい たかし
氏名	笹井 尚
(郵便番号)	
住所	
職業	会社員
年齢	43歳

3 事案に対する賛否 ※いずれかに○を付けて下さい

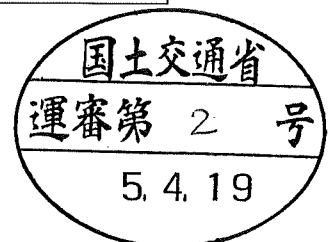
賛成 ・ 反対

4 利害関係を説明する事項 ※利害関係人のみ記入 (注意事項③参照)

--

5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号

--



公述書

○公述人の立場

公述人は1か月あたり4往復程度、申請者である京王電鉄株式会社を利用する一般旅客であります。

○事案に対する賛否

運賃の値上げ改定に関しては、経済環境を鑑みると賛成とせざるを得ないと考えます。

○賛成と至るにあたる意見および審査に対する要望

(以下の数値において、単位未満は切捨てにしております。数値は公表資料より注意して転記しておりますが、正確な数値は元資料をご覧ください。)

・一般の縦覧に供されている京王電鉄のホームページの2023年3月24日付プレスリリース「鉄道旅客運賃の改定を申請しました～今後も安全・安心・快適な鉄道サービスを提供し続けます～」を参照しました。

2023年4月17日現在のリンク先

https://www.keio.co.jp/news/update/news_release/news_release2022/nr20230324_tetsudo.pdf

その資料の記載において、「当社は1995年に運賃改定を実施して以降28年間、消費税率変更によるものを除き運賃値上げ改定を実施しておらず、1997年には運賃値下げ改定(平均改定率 $\Delta 9.1\%$)を、2018年と2019年には相模原線の一部に設定している加算運賃の引き下げを行い、業界最安水準の運賃を維持してまいりました。」(別紙6ページ、PDF通算8ページ:4.運賃改定の理由)とございます。

こちらの、1997年の運賃引き下げについて、虚偽ではございませんが、この改定は「運輸審議会四季報平成9年4号(10月～12月)」の解説「関東大手民鉄5社の運賃改定について」(運輸審議会審議官 大黒伊勢夫氏著)によると、改定率 $\Delta 6\%$ は特定都市鉄道整備積立金制度の積立終了によるもの、 $\Delta 3.1\%$ は積み立てた準備金の10年間の取崩による改定であり、10年間は財務インパクトを伴うものではございません。プレスリリースや補足資料説明9ページ(PDF通算31ページ)において、運賃値下げとだけ記載しており、あたかも企業努力で引き下げたような表現は、運賃が1995年改定と比べ実情以上低廉であることを強調しており、景品表示法上の優良誤認を想起させます。(著しくあるかは当方には判断するものではございません)

この場合、補足資料9ページにおいて言及するならば、1997年は「運賃値下げ(1997年)*:*特定都市鉄道整備積立金制度の積立終了および積立した準備金の取崩による」と注記し、2007年において、準備金取崩終了による値上げ見送りと記載し、表の第2軸のスケールによる営業利益は「営業利益+特定都市鉄道整備準備金取崩額」で比較しないと、討議資料としては不十分であると指摘させていただきます。

なお、特定都市鉄道整備準備金取崩額は損益計算書上、特別利益に計上され、平成16年3月末において、2,346百万円計上されていることをIR情報より確認しております。

(2023年4月12日現在のリンク先:

https://www.keio.co.jp/company/stockholder/account_report/h16/pdf/h16_year_tantai.pdf)

上記のことはございますが、少なくとも10年の準備金取崩終了後に1997年の3.1%の値上げを行っていないことは、事実でございますし、「運輸審議会四季報平成9年4号(10月～12月)」に

よると同時期に運賃改定の申請を行った4社は収支率が99.6%から100%であるのに対し、申請者は積立金制度による引き下げのみで収支率は98.4%と引き下げ率の圧縮した申請をしてもその通りの答申になった可能性もあったかと考えられますが、積立金による引き下げのみの申請を行い、誠実な対応であったと感じます。

以上より、1995年で審査した運賃水準の引き下げである3.1%、消費税改正を加味した3.24%～3.31%(3.1%が3%時のものか5%改正を相殺したものか判断できないため)は、2007年からの企業努力による引き下げ分であると考えられるので、議論のせずに認めても良いのではないかと愚考するものでございます。(運賃値下げによる輸送人員の上昇による収益性の改善の可能性もございますが、それも含めて企業努力であると公述人は考えます。)

・今回の運賃改定率13.3%のうち、前項を除いた約10%の改定分が真に精査すべき事項であると考えます。

現在ホームページで入手可能な有価証券報告書(2023年4月17日現在リンク

先:https://www.keio.co.jp/company/stockholder/financial_report/index.html)の平成14年3月末からの営業費明細表から確認しましても、鉄道事業による営業費は平成14年3月末で594億円であったものが、令和2年3月末で745億円、令和4年3月末で655億円と、コロナの影響がほぼなかった令和2年で149億円増、直近の決算の令和4年3月末で60億円増と明らかに増加しております。厳密に比較するならば、平成7年3月末である必要がございますが、入手可能な資料でも明らかに増加しております。

認可申請書の添付資料5. 収入・原価表においても、有価証券報告書の損益計算書中の鉄道事業営業利益の計算と(計算基準は特に費用で異なるにしても)水準はほぼ一致しており、6～8年度推計においても、減価償却費の水準は令和2年度(令和3年3月末)の180億円と、水準として問題はないかと思えます。

また、平成9年の値下げ改定時の運輸審議会四季報平成9年4号(10月～12月)の解説「関東大手民鉄5社の運賃改定について」の表3の鉄軌道部門収支の実績および推定によると平成10年度～12年度の改定の数値が、収支合計2,269億円(準備金取崩額70億円含む)、支出合計2,306億円、収支率98.4とございますが、今回の「5. 収入・原価表」と収入で286億円増、原価(支出)で289億円増の収支率98.5と平成9年の収支率とほぼ変わらず、抑制的な申請であると思料いたします。

また、今後の高架工事の着実な遂行のためにも、値上げはどうしても必要になるかと思えます。一般財団法人建設物価調査会の2023年3月の建設資材物価指数(東京:2011年平均=100)が土木部門で137.9と資材が上がっているのは確かかと思えます。

(参照先:https://www.kensetu-bukka.or.jp/business/so-ken/shisu/shisu_shizai/)

支出としては減価償却になるかと思うので、急に支出になるわけではありませんが、着実に収支の悪化要因かと思えます。また、電気代の上昇は一般消費者でも実感するところですので、直接的な収支悪化要因であることは論を待たないものと存じます。

以上より、今回の値上げは賛成の立場で意見表明させていただいたものでございます。

○審議に対する要望

審査に際し、平成7年の値上げの答申(運審第29号平成7年6月8日)の経緯を踏まえた審査を要望いたします。

特に以下の点

・平成7年の値上げの審査の際の答申書の要望事項2において、以下の記述がございます。

「2. 政府においては、最近における物価上昇率の定価、家計収入の伸び悩み傾向の中で、鉄軌道運賃のありかた、定期旅客運賃の割引率等について、利用者等から様々な意見が出されている状況にかんがみ、次に掲げる事項について申請各社を十分に指導監督されたい。

(1) 通勤通学定期運賃について、ほかの公共輸送既刊との比較も行いつつ、定期外運賃負担者との公平に問題を生ずることのないよう、1(2)※と併せ、割引率の水準につき検討を進め、逐次その改善を図ること。

(2) オフピーク時における鉄軌道利用をさらに促進するため、多様化するニーズに対応して、各種割引乗車券等の発売を推進し、その利便性を一層高めるとともに、その利用実態、自動改札機の導入の進展等を考慮しつつ、回数券の有効期限等について所要の見直しを行うこと。」

(※1(2) 交通需要の時間的分散を図るため、快適通勤推進協議会の活用等による時差通勤通学運動の一層強力な展開を図るとともに、今回導入される時差回数乗車券の利用状況等を勘案しつつ、引き続き時差通勤通学定期券制度の導入に向けて検討を進めること。)

とございます。申請人は2023年4月現在、回数券の販売を継続しておりますが、他社においては、平成7年の値上げを行った会社でも回数券の廃止を行った会社があり、平成7年で意図した「定期外運賃負担者と定期運賃の公平に問題の生ずることのないよう、割引率の水準につき検討を進め、逐次その改善を図ること」とは逆の方向に進んでいるものと思われるためなりません。

他社、例えば東京地下鉄株式会社のポイント制度では前月の利用実績1円1スコア(平日デイトム乗車50スコア、土日祝70スコア、定期券保有で3000スコア)が600スコア以上で利用金額の2%、4000スコア以上で5%、8000スコア以上で10%ポイント還元と、対象のスコアが1か月単位で、回数券の有効期限3か月に比べ、1/3に短縮、還元率は普通回数券の割引率約9%と同等相当になるのは8000スコア以上とヘビーユーザーでないとはほぼ上回ることはないかと思っております。

また、このポイントはPASMOでないと登録できず、東京で利用者の多いSuicaでは使えません。

申請者においても、プレスリリースの補足資料説明19ページ(PDF通算41ページ)において、鉄道乗車ポイントサービスを計画しているところですが、平成7年の答申の趣旨を踏まえたご対応、特に連絡定期券を発売することのあるSuicaユーザーを切り捨てない対応および割引算定の期間の配慮を要望いたします。

公述人自体、回数券を利用しておりますが、PASMO/Suica等のICの利用率が90%を超えているという広告を申請者が過去打っていたのも承知しておりますし、ICの割引(ポイント還元)制度の方が受益者が多くなるであろうことも理解できますが、平成7年の答申の趣旨に則った制度設計を加味した、審査をお願いしたく存じます。

(これは、国土交通省のホームページ「運賃・料金の概要」で「回数旅客運賃や運賃及び料金の支払いのためのプリペイドカード等の割引や、適用する期間、区間、その他の条件を定めて行う運賃・料金の割引も割引率に関係なく届出でよいとされています。」を踏まえてのものになります。

2023年4月17日現在リンク先: <https://www.mlit.go.jp/common/001007670.pdf>)

・平成7年答申(運審第29号平成7年6月8日)および平成9年答申(運審第70号平成9年11月20日)の要望事項共に「政府においては、申請各社が利用者等に対し、運賃改定申請時のみならず、日ごろから鉄道事業にかかる事業計画、収支状況、設備投資実績・計画等について情報提供を行うとともに、駅や車内の媒体等を活用し、積極的な広報活動の展開に努めるよう、指導されたい。」とございます。これは普遍的なテーマであると考えますので、今回もこちらを考慮した審査をお願いしたく存じます。

特に、この度のコロナ禍において、収支の悪化による投資計画の変更繰延が各社あったものとみられますが、以前の計画との差異が発生した説明があまりなかったように思われます。

○事務局に対する要望

申請者の京王電鉄株式会社のみならず、他社も消費税改正等の値上げを除くと平成7年以来という申請がございしますが、ホームページ上の答申は平成10年からになり、平成7年の答申書および平成9年の答申書は国会図書館等に収蔵された運輸審議会四季報に頼るしかないかと存じます。広く開かれた議論の資料のため、現行運賃の基礎的な答申書については、審査開始時に広く開示されることを望みます。

以上