

京王電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の
上限変更認可申請事案に関する公聴会における質問等に対する回答

令和5年5月16日

運輸審議会

運輸審議会委員からの質問に対する申請者の回答

- 首都圏の大手民鉄ではバリアフリー料金を導入した事業者も多い中、貴社では運賃改定によることとした理由は何か。貴社を取り巻く状況について、他社との差異も含めてご説明頂きたい。特に、申請理由の1つとして輸送人員の減少率が関東大手民鉄8社で最大である点を挙げているが、その背景には何があると考えているか。・・・・・・・・・・4
- 人口減少社会の到来を迎える状況下であっても、利用促進により令和3年度の輸送人員を維持するとのことであるが、例えば、さらに人口減少が進むと考えられる平年度経過後であっても維持は可能と考えているか。また、そのための沿線活性化策・移動需要創出策について、具体的にどのような対応を考えられているか、お示し頂きたい。・・・・・・・・5
- 2026年度にかけて鉄道事業では年間平均331億円の投資を行うとのことであるが、グループの中期経営計画の「大規模投資期」との関係性も踏まえつつ、平年度経過後も含めた鉄道事業に係る中長期の投資計画についてお伺いしたい。また、沿線人口が減少する見通しの中での輸送力増強投資についての考え方についてお示し頂きたい。・・・・・・・・6
- 運賃改定による増収分も活用し、「日本一安全でサービスの良い鉄道」となることを目指すとのことであるが、現時点において、その実現に向け、他社との比較において貴社として認識している「強み」は何か。あるいは不足していると感じる点はおありか・・7
- 当審議会では貴社のほか、京王バスや西東京バスといった乗合バス会社についても運賃改定に関する審議を行ったところであるが、それらの事業者の改定によるものも含め、運輸セグメント全体として、どのようなサービス向上が図られるか。・・・・・・・・・・7
- 所管局からは、令和3年に発生した車内傷害事件の対策としてソフト・ハード両面から様々な対策を実施している旨の報告を受けている。一方で貴社において中長期的なワンマン運転化などの「鉄道オペレーションの高度化・効率化」を進めるともしていることの対比において、運転士の負担軽減あるいはさらなるセキュリティ対策の強化など、その対応策についてはどのように考えているか。・・・・・・・・・・・・・・・・・・8

一般公述人からの意見に対する申請者の回答

- 申請内容が抑制的であるとの意見について・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
- 鉄道乗車ポイントサービスの導入にあたって適用対象となる乗車券の種類や還元率等に関する意見について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
- 運賃改定等にあたっての事業者からのより積極的な情報提供について・・・・・・・・・・9

○大石委員からの質問に対する申請者の回答

首都圏の大手民鉄ではバリアフリー料金を導入した事業者も多い中、貴社では運賃改定によることとした理由は何か。貴社を取り巻く状況について、他社との差異も含めてご説明頂きたい。特に、申請理由の1つとして輸送人員の減少率が関東大手民鉄8社で最大である点を挙げているが、その背景には何があると考えているか。

「鉄道駅バリアフリー料金制度」については、鉄道駅のバリアフリー化に用途を限定して料金を収受できるものであるが、当社においては、令和3年10月に発生した車内傷害事件を契機としたセキュリティ・防犯対策や、京王線の笹塚駅～仙川駅間連続立体交差事業、新宿駅・橋本駅の大規模駅改良工事、激甚化する自然災害への対策など、バリアフリー設備の整備以外についても多額の設備投資を計画しており、これら投資には鉄道駅バリアフリー料金を充当できないことから、運賃改定の申請を行った。

当社を取り巻く状況については、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う新しい生活様式の定着やテレワーク等の浸透により、輸送人員が大幅に減少しており、今後も従前の水準には戻らないと想定している。足元の令和4年度の輸送人員実績については、コロナ禍以前である平成30年度比でマイナス18.3%と大幅な減少が続いており、令和2年度以降、3期連続で関東大手民鉄8社の中で最大の減少幅となった。特に通勤定期は令和4年度実績で平成30年度比マイナス26.1%と大幅な減少が続いているが、通勤定期の利用が減少している主な理由としては、当社の特徴として沿線にベッドタウンが多く、新宿・渋谷など都心方面へ向かう通勤等の日常的な移動が主となっていたところ、大企業を中心としたテレワーク利用等のお客様が増加した影響を強く受けたものと考えている。

当社はこれまで、初乗り運賃をはじめとする多くの営業キロ程において、同業他社と比較して最安水準の運賃を長年に亘り維持してきた。中でも、福知山線脱線事故を受けた鉄道に関する技術上の基準を定める省令の改正やバリアフリー法の施行など安全・サービスに関わるハード整備の要請レベルが高まる中で、当社は社会的使命を果たすため、これらの整備に早期から積極的・集中的に取り組んできた。設備投資額は、平成17年度から令和3年度までの17年間において、単年平均253億円となっており、営業キロ当たりの設備投資額の累計では50億円と、関東大手民鉄のうち当社を除く7社平均の36億円と比較しても高水準の投資を実施している。このように、低廉な運賃水準と設備投資の着実な実施の両立が当社の特徴であるが、今後もコロナ禍の影響により輸送人員が元の水準には戻らないとの想定においては、更なる経営効率化や経営努力の徹底を前提としても、現行の運賃水準を維持しながらでは、社会的要請の高まっているセキュリティやバリアフリーに関する設備投資を加速度的に実施することは困難な状況にあると判断した。

運賃改定を選択したことで、鉄道駅バリアフリー料金を設定した場合以上にお客様には負担をいただくことになるが、お客様の負担を極力抑えた改定額での申請としたほか、同業他社においても運賃改定や鉄道駅バリアフリー料金による値上げが実施されたことにより、申請通り認可された場合でも、最安水準の運賃を維持する。また運賃改定による増収を設備

投資に充てることで、より安全・安心・快適な鉄道を継続的にお客様に提供できるようになることから、申請内容にご理解を賜りたい。

○和田委員からの質問に対する申請者の回答

人口減少社会の到来を迎える状況下であっても、利用促進により令和3年度の輸送人員を維持することであるが、例えば、さらに人口減少が進むと考えられる平年度経過後であっても維持は可能と考えているか。また、そのための沿線活性化策・移動需要創出策について、具体的にどのような対応を考えられているか、お示し頂きたい。

国立社会保障・人口問題研究所が公表している平成27年の国勢調査を基にした人口推計によると、長期的には首都圏の人口は減少していくとされている。また当社の沿線人口はこれまで増加基調にあったが、令和4年の住民基本台帳に基づく集計では、対前年で0.2%の減少に転じた。

今回の運賃改定申請では、令和6年度から令和8年度の平年度期間について、沿線活性化、鉄道利用需要創出等の企業努力により沿線人口の減少による輸送人員への影響を見込まないこととしているが、平年度経過後、中長期的な人口減少トレンドに対して企業努力によって輸送人員の水準を維持し続けていくことには限界があると考えているほか、平年度期間においても推計よりも更に沿線人口が減少すれば、輸送人員水準の維持が困難となる可能性もあると考えている。

このような中、全てのお客様がより安心・快適・便利に鉄道をご利用いただける鉄道を目指し、沿線活性化策、移動需要創出策に積極的に取り組んでいく。これまでの取組みの一例としては、令和4年に70歳以上のお客様を対象として1か月間全線が乗降自由になる「シニア全線パス」を期間限定で発売したほか、令和3年からは、長期休暇等に合わせて、お子様連れのお客様が有料座席指定列車「京王ライナー」および「Mt. TAKAO 号」をお得にご利用できる「こどもといっしょ割 座席指定券」を発売し、好評を頂いている。また、沿線商店街や沿線で試合を開催するスポーツ団体と協働した、各種イベントのPRや沿線の魅力の相互発信等も行っている。

今後は、鉄道のさらなる利用促進施策として、鉄道の乗車回数などに応じた還元を行う「鉄道乗車ポイントサービス」の導入や、鉄道をより気軽・手軽にご利用いただけるようクレジットカードやQRコードで改札を通過・決済できる新たな乗車券システムの導入、障害をもつ方の社会活動への参加を支援する取組みとしての精神障がい者向けの割引制度の導入等を検討していく。また、スタートアップ企業をはじめとした外部企業との共創によるオープンイノベーションにより、新たな人流を生み出す事業の創出や鉄道事業の課題解決に挑戦する。

加えて京王グループ各社や他部門とも連携し、新宿西南口地区の再開発事業や、連続立体交差事業後の高架下空間を活用したまちづくりにも取り組んでいく。

これらの取組みを通じて、沿線の活性化、移動需要の創出を図り、人口減少による輸送人員の減少を最小限に留めていきたいと考えている。

○二村委員からの質問に対する申請者の回答

2026年度にかけて鉄道事業では年間平均331億円の投資を行うとのことであるが、グループの中期経営計画の「大規模投資期」との関係性も踏まえつつ、平年度経過後も含めた鉄道事業に係る中長期の投資計画についてお伺いしたい。また、沿線人口が減少する見通しの中での輸送力増強投資についての考え方についてお示し頂きたい。

当社鉄道事業においては、令和8年度までに、京王線車内傷害事件を受けた防犯・セキュリティ対策、大規模自然災害への対策、連続立体交差事業などの大規模工事の推進、ホームドアをはじめとするバリアフリー設備のさらなる整備加速やカーボンニュートラルの実現などの投資を予定している。このうち大規模工事は長期間に亘り、笹塚駅～仙川駅間連続立体交差事業については2030年度、京王線の全駅ホームドア設置は2030年代前半、新宿駅改良は2040年代の竣工を見込んでいるほか、増強した設備の維持・更新も必要になることから、平年度経過後も高水準の設備投資を行っていく必要があると考えている。

京王グループ中期3か年経営計画においては、グループの最重要拠点である新宿エリア再開発等の大規模投資の本格化が予定される2030年代を「大規模投資期」と位置付けており、投資の増加に伴う財務体質への影響が懸念されるため、財務・安全性の指標を設けて資金繰りや設備投資を適切に管理することで財務健全性を維持し、将来の多額のキャッシュアウトに備えることとしている。そのような連結全体方針の中でも、鉄道投資、特に輸送の根幹である安全投資については手を緩めることなく着実に実施していけるように、運賃改定による増収額も原資としながら事業の効率化を進めることで、鉄道事業単独での経営の安定化を図っていく。

輸送力増強投資については、今後、連続立体交差事業にあわせた待避線の整備や、新宿駅の改良に伴う改札口の新設などを計画している。人口が減少していく見通しの中では、従前のような大量輸送を意図した複々線化や長編成化といった輸送力増強は必要性が薄まる一方で、他路線や他の交通モードとの競合がさらに厳しくなるなかでも、お客様から選ばれる鉄道となるために、鉄道施設の充実・高機能化によるサービス水準の向上は必要であると認識している。また、コロナ禍を経てお客様の混雑率に対する許容度も変化していると感じており、輸送力の確保・増強による安心・快適な輸送サービスの提供も求められていると考えている。当社では、コロナ禍の影響により輸送人員が減少する中でも、お客様の利便性に配慮して大幅な運行本数削減などは行わず、早朝・深夜時間帯や支線区間を除いて10分に1本以上の乗車機会を確保してきたが、今後も利便性の高いダイヤ設定を行うとともに、有料座席指定列車「京王ライナー」のさらなる拡充による着席サービスの向上等を検討していく。

運賃改定による増収を原資として、速達性、利便性など総合的な輸送サービスの質向上に取り組むことで、「日本一安全でサービスの良い鉄道」を実現し、人口減少が進む中でも選

ばれる鉄道会社を目指したいと考えている。

○三浦委員からの質問に対する申請者の回答

運賃改定による増収分も活用し、「日本一安全でサービスの良い鉄道」となることを目指すとのことであるが、現時点において、その実現に向け、他社との比較において貴社として認識している「強み」は何か。あるいは不足していると感じる点はおありか。

当社は「日本一安全でサービスのよい鉄道」となるため、「より高度な安全・安心の追求」「お客様ニーズを先取りしたサービスの提供」「さらなる社会貢献を通じた地域・社会との共生」「未来を見据えた盤石な事業運営体制の構築」の4つの柱のもと、令和4年度から令和8年度の5年間で単年平均331億円の設備投資を実施する。

当社の強みとしては、関東の大手民鉄と比較して営業キロが短く、輸送効率や営業キロ当たりの収入等の指標が良好である点が挙げられる。このため運賃改定申請の収入原価算定のうち適正コスト算出に用いるエレベータ・エスカレータ設置比率は大手民鉄グループで最も高いほか、維持・メンテナンスにも適正なコストをかけ、全線に亘って高品質なサービスを提供することができていると自負している。また鉄道の安全を支えるソフト面についても、車内傷害事件等の当事者となった経験を踏まえ、警察と合同での「車内暴漢対処訓練」を継続的に実施しているほか、自然災害による脱線事故対応等を想定した「総合事故復旧訓練」や、過去の鉄道事故などを教材として設置した安全啓発室での教育や安全講演会の開催など、安全意識の高い鉄道係員の育成を行っている。

当社に不足している点として、ひとつにホームドアの整備進捗が挙げられる。当社は未だ設置駅が9駅と限定的で、お客様からも早期整備に関するご要望を頂戴しているところである。井の頭線は2020年代中頃まで、京王線は2030年代前半までの全駅整備完了を目指し、確実に整備を進めていく。このほか、他社では複数社局間で行われている相互直通運転ネットワークの拡大については、当社は線路の幅や車両構造の違いなど設備上の制約から拡大が困難である。このため、新宿駅西南口地区開発計画やリニア中央新幹線の開通などに合わせたターミナル駅での乗換利便性の向上等に注力し、総合的な利便性を向上させていく。

当審議会では貴社のほか、京王バスや西東京バスといった乗合バス会社についても運賃改定に関する審議を行ったところであるが、それらの事業者の改定によるものも含め、運輸セグメント全体として、どのようなサービス向上が図られるか。

当社グループの運輸セグメントとしては、バスやタクシーといった他の交通モードと連携したサービス向上について、運行ダイヤの連携による接続の改善や、鉄道とバスの乗車券がセットになった「新選組のふるさと巡りきっぷ」などの企画乗車券を展開しており、今後Ma a S施策の推進等を含めたサービス向上、よりシームレスな移動の実現に取り組ん

でいく。その他、運輸セグメントだけでなく、流通や不動産、レジャー・サービスなど他のセグメントとも街づくり等の連携を深めることで、京王グループ一丸となって「住んでもらえる、選んでもらえる沿線」づくりを進めていく。

○山田委員からの質問に対する申請者の回答

所管局からは、令和3年に発生した車内傷害事件の対策としてソフト・ハード両面から様々な対策を実施している旨の報告を受けている。一方で貴社において中長期的なワンマン運転化などの「鉄道オペレーションの高度化・効率化」を進めるともしていることの対比において、運転士の負担軽減あるいはさらなるセキュリティ対策の強化など、その対応策についてはどのように考えているか。

車内傷害事件発生を受けて、リアルタイム伝送機能付きカメラの全駅・全車両への整備や、車両の貫通化による避難経路の確保、係員の非常時対応訓練の充実、お客様に対する非常用設備等の認知度向上など、ハード・ソフトの両面からのセキュリティ対策を急ピッチで進めている。

一方で、将来を展望すると、労働力人口の減少は避けられず、安全・安心な鉄道サービスを安定的に提供していくためには、経営の効率化と事業運営に必要な人材の確保の両面から省力化・効率化が必須となることから、「鉄道オペレーションの高度化・効率化」の一環として、AI・IoTを活用し、駅業務の高度化やワンマン運転などによる組織・要員体制の見直しを検討・推進していく。

セキュリティ対策の充実と、運営の省力化・効率化は、いずれも当社にとって重要な課題であると認識しており、両立させていく必要がある。両者は必ずしも相反するものではなく、ハード整備やIT技術の活用により、少ない人員で高い安全・サービスレベルの実現が可能であると考えている。例えば、ワンマン運転においては、従来車掌の役割の一つであった非常時対応について、リアルタイム伝送機能付き車内防犯カメラを活用することで、運輸指令所等の拠点においてより迅速・的確な状況把握を行うといった運用が考えられる。またホームドアの全駅整備を前提とし、列車定位置停止装置を導入するなど、運転士を支援する仕組みを取り入れていくことで係員に過度な負担とならない形で実施していく。

また、更なる安全・セキュリティ対策の強化には、ハード面の整備もさることながら、不測の事態においても適切に処置できる判断力・対応力を高めるなど、ソフト面を担う従業員の質向上が非常に重要である。事前に定めたシナリオ通りの訓練ではなく、訓練する側の判断や行動の結果で展開が遷移するブラインド訓練などを取り入れるなど、教育も充実させていくことで、当社が車内傷害事件等で得た学びをしっかりと継承し、お客様に安心してご利用いただける鉄道を目指していく。

○一般公述人からの意見に対する申請者の回答

申請内容が抑制的であるとの意見について

今回の申請は、お客様のご負担を極力抑え、ご理解を頂きやすい値上げ額とすることを目指したものであり、過去の運賃値下げの対応も含めてご評価を頂けたものと考えている。引き続き安全・サービスレベルの向上と効率的な事業運営の両立に努めることで、お客様から選ばれる鉄道を目指してまいりたい。

鉄道乗車ポイントサービスの導入にあたって適用対象となる乗車券の種類や還元率等に関する意見について

鉄道乗車ポイントについては、システム等の都合により、当社が加盟事業者となっているPASMOでのご乗車が必要となる。一方で、当社では現在、クレジットカード決済などによる新たな乗車券システムの導入をはじめとした、決済手段の多様化について検討を進めている。還元率のあり方を含め、今後は乗車券システム全体の枠組みの中で、お客様が様々な選択肢からご自身に最も合う乗車券を選択し、不公平感無くご利用いただけるような制度の検討を進めてまいりたい。

運賃改定等にあたっての事業者からのより積極的な情報提供について

当社はこれまでも国の定める「鉄軌道業の情報提供ガイドライン」に則り、京王HPや沿線情報誌「京王ニュース」、駅張りポスター、車内ビジョンなどを通じた各種広報を随時行っているが、今回申請時の当社プレスリリースの記載内容についてのご指摘も含め、頂いたご意見も参考とし、さらなる情報の充実やわかりやすさの向上等に努めてまいりたい。