

事案一覧表

鉄道局鉄道事業課
旅客輸送業務監理室
令和4年2月17日

審議事案

申請種別	申請年月日 受付年月日	申請者名	申請内容
鉄道及び軌道の旅客運賃の上限変更の認可	令和4年1月7日 令和4年1月7日	東急電鉄株式会社	<p>現行の旅客運賃の上限について、以下のとおり変更する。 すべての運賃に消費税及び地方消費税（10%）を含む。</p> <p>普通旅客運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> 「鉄道対キロ区間制」の初乗り運賃は10円程度の改定とし、その他区分の改定率は概ね同程度とする。 初乗り運賃 1円単位運賃 126円⇒140円（改定率11.1%） 10円単位運賃 130円⇒140円（改定率7.7%） 「鉄道均一制」のこどもの国線は据置く。 「軌道均一制」の世田谷線は10円程度の引き上げ 1円単位運賃 147円⇒160円（改定率8.8%） 10円単位運賃 150円⇒160円（改定率6.7%） <p>定期旅客運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> 普通旅客運賃に合わせて改定する。 通学定期旅客運賃は据え置く。 <p>改定率</p> <ul style="list-style-type: none"> 普通旅客運賃：13.5% 定期旅客運賃：12.1% 通勤：13.8%（割引率37.8%） 通学：0.0%（割引率77.1%） 全体：12.9%
備 考			<p>○前回改定実施年月日 （消費税率の引き上げによる改定を除く） 平成17年3月20日 改定率 0.4%</p> <p>○営業キロ 104.9km</p> <p>○令和2年度実績 運賃収入 97,278百万円 収支率 78.6%</p>

東急電鉄株式会社における
運賃改定申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和4年2月17日
鉄 道 局

○ パブリックコメントの内訳について

募集期間：1月11日～1月24日（14日間）

件数：計13件

（内訳）

賛成意見	3件
条件付き賛成意見	3件
反対意見	6件
その他の意見	1件

【パブリックコメントに寄せられた「反対意見」】（全6件）

《運賃の値上げ幅に対する意見》

値上げ幅が大きすぎて家計への負担が大きすぎる。

他社との競合外の間価格帯においての値上げが大きく、他社利用の出来ない沿線民への負担が大きすぎると考える。

1～3：140円 4～7：180円 8～11：220円 12～15：240円

16～20：280円 21～25：300円 26～30：340円 31～35：380円

36～40：420円 41～45：450円 46～50：490円 51～56：530円

全体的に10円～30円高すぎると考える。

このままの値上げ額を申請するのであれば、切符発売の費用などを鑑みて、IC利用の場合に値上げ額を抑えるなどの措置が必要であると考えます。

（他、同旨意見が1件）

- 今回の東急電鉄の運賃改定申請については、鉄道対キロ区間制の初乗り運賃は、10円程度の引き上げに抑えるとともに、現行運賃の各区界からできるだけ一律の引き上げとなるよう設定されています。軌道均一制においても10円程度の引き上げとし、鉄道均一制では運賃据え置きとしています。
- 通学定期の運賃を据え置くなど家計負担に最大限配慮するほか、多様な企画乗車券等を検討することで、一層の利用者利便の向上を果たしていくとしています。

《設備投資に対する意見》

現在、東急電鉄を利用している者です。

列車は、市民にとって行動の足がかりで、経済活動、社会活動を行うにあたっての第一歩である。

上限申請を読むと、バリアフリー化、自動水栓設置やトイレなどの改修費用、ホームドア設置費用などが記されているが、本来必要であったものである。運賃引き上げによって穴埋めすべきものか疑問であり、運賃引き上げこそ、市民活動のバリアになるものと考えられ、上限引き上げには反対である。リモートワーク化による収入減少を運賃上昇で穴埋めすることが、今後他社にも拡大し、日本社会全体を身動きしづらいものにしてしまうのではないかと懸念、危惧する。

上限見直しを取りやめていただけるようにお願いします。

(他、同旨意見が1件)

「申請理由を読むと、バリアフリー化、自動水栓設置やトイレなどの改修費用、ホームドア設置費用などが記されているが、本来必要であったものである。運賃引き上げによって穴埋めすべきものか疑問である。」について。

- 東急電鉄によると、コロナ禍前の過去5か年平均では年間約540億円と、大手民鉄平均の2倍以上の設備投資を実施してきた結果、減価償却費等の資本費や設備の維持管理コスト等が、前回の運賃改定後の平成17年度と比較して約3割増加しています。
- 加えて、新型コロナウイルス感染症拡大を契機としたリモートワーク等の新しい生活様式が定着し、令和2年度は約165億円の営業損失を計上し、令和3年度も営業赤字が見込まれており、需要回復は見通せない状況にあります。
- 沿線人口についても令和2年7月をピークに減少傾向が見られ、特に田園都市線神奈川エリア等では年少人口や生産年齢人口が減少する一方で、高齢人口は増加する等、沿線の少子高齢化も進んでおります。
- これらを考慮した上で、現行運賃を前提に推計すると、令和5年度から7年度までの平年度3か年で、合計449億円の収入不足が想定されています。
- また、同社はこれまでも経営合理化に資する様々な取組みを実施しており、コロナ禍を受けて費用削減を一層進めることに加え、費用構造を根本から見直す事業構造変革を進めています。

- 従来からの取組みとして、自動改札機や一部路線でのワンマン運転の導入等、テクノロジーの進歩に併せた効率的な運営体制の確保を進め、設備投資に関しても、発注前の精査や仕様共通化による価格低減、ライフサイクルコストを重視した設計等の取組みを推進し、修繕費では先端技術の活用や保全方法の見直しに取り組んでいるとしています。
- このほか、外注委託費の削減や役員報酬、管理職給与、夏季・冬季賞与の削減、新卒採用の一部停止など費用の削減を進めておりますが、需要の減少により現行運賃での中長期的な事業継続は極めて困難と判断し、運賃改定が申請されたものと認識しています。

「リモートワーク化による収入減少を運賃上昇で穴埋めすることが、今後他社にも拡大し、日本社会全体を身動きしづらいものにしてしまうのではないかと懸念、危惧する」について

- 今回の申請については、今後とも安全性向上のための設備投資やサービス水準の維持のために必要な資金を確保して将来に渡り安全安心な鉄道事業を継続するために、利用者の負担感に配慮しつつ運賃を見直すものと認識しています。
- 今後とも、上限運賃認可の申請があった場合には、鉄道事業法第16条第2項に基づき、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、適正に審査してまいります。

≪設備投資、通勤定期の割引率、回数券に対する意見≫

- ① 上限運賃の算出に必要な、「鉄軌道事業の旅客運賃の上限変更認可申請」における「5. 収入・原価表」のうち原価の各項目及び「6. 鉄軌道事業設備投資計画表」において不当に水増ししている可能性が高く、上限運賃を申請額上限まで引き上げるのは無理があるのではないか。
- ② 鉄道線において普通旅客運賃引き上げよりも通勤定期旅客運賃の割引率縮小をもっと行うべきではないだろうか。
- ③ 普通回数乗車券を廃止して運賃の値上げを抑えるべきではないか。
- ④ 軌道線(世田谷線)の運賃上限変更認可には概ね賛同いたします。

理由：(省略)

- ① 上限運賃の算出に必要な、「鉄軌道事業の旅客運賃の上限変更認可申請」における「5. 収入・原価表」のうち原価の各項目及び「6. 鉄軌道事業設備投資計画表」において不当に水増ししている可能性が高く、上限運賃を申請額上限まで引き上げるのは無理があるのではないか。

i) 車両動力及び人件に係る費用について

2020年以降のダイヤ改正で各線に渡り列車の運転本数を減少しているところですが、昼間は未だに空席が目立っておりまだ減便の余地があると言わざるを得ない。このため「5. 収入・原価表」における「動力費」はまだ押し下げられるのではないか。

また東横線ではワンマン化を行うとしているが、東横線に使用する旅客車両は東京地下鉄副都心線と直通する関係上すべての車両がワンマン運転に対応しており、また東横線は全駅にホームドアを設置していることから極めて少額でワンマン運転を開始することが可能である。もし東横線全列車のワンマン運転を行えば乗務員費(間接的に新規採用者の削減で調整)の削減により1人当たり年間500万円程度の費用負担が減り、120人程度の乗務員を削減できると考えると年間で約6億円、3年間で18億円の費用節減を行うことができる。

ただこの東横線ワンマン化については運転対応とだけしており、実施まで記載していない。つまりワンマン化費用は今回の設備投資計画に記載するのだが、その効果によって現れる人件費削減を令和8年度以降に後回しにすることにより、不当に高い運賃上限申請を行っている可能性が極めて高い。

東横線ワンマン化の迅速な実施により「5. 収入・原価表」の原価は1,800百万円の削減が見込まれ、差引損益は黒字化、収支率も100.0%を超えることが見込まれ、運賃上限申請の条件に合致しなくなる見込みだ。そう考えると今回の運賃上限変更認可は今回の額では申請を通すことができないのではないか。

ii) 車両製作費用について

「6. 鉄軌道事業設備投資計画表」において、車両の更新として各年度に計上している。資料によれば車両更新は主に田園都市線と大井町線で行うとしているが、田園都市線は車両製造から40年を目途に置き換えているのに対し大井町線は35年程度で置き換えようとしているなど田園都市線車両より短い周期で置き換えようとしている。もっとも東横線同様ホームドアを全駅に設置している大井町線でもワンマン化を行うのであれば、ワンマン化を行うに当たり既存車両を改造するよりも新製車両に新たに搭載した方が良い可能性が高いが、できればその説明を資料に記載すべきではないか。また大井町線の新製車両がワンマン対応かつ比較的短期に全90両を更新し迅速にワンマン化を行うものでなければ車両置き換えの意味がなく、よって運賃上限を引き上げる事由には当たらない。

また東急電鉄の車両の製造は主に関連会社である株式会社総合車両製作所が担っている。が、関連会社であるがゆえに車両製造費用を東急電鉄の親会社である株式会社東急の売上に計上することが可能である。そうなると、寿命に達していない置き換える必要のない車両を更新目的で製造することで製造費用を計画に計上、その費用を確保するために運賃上限引き上げを申請するも、その製作費用を親会社の株式会社東急の売上とすることでグループの増収の糧としようとしているのではないか。

このほか「6. 鉄軌道事業設備投資計画表」において、線路が令和4年度計画から、電気が令和3年度から、工場・研修設備等が令和4年度から急激に増額しているほか、過年度を見ても概ね額を落としていない。これにより令和5年～7年度の各種工事費用は大きく膨らんでいるわけだが、この運賃上限認可申請の審査に関わる期間に大幅に工事費などを見積もりかつこれらの施工に関わる業者も東急電鉄の関連企業に行うことにより、親会社の東急の売上に貢献しようとしているのではないか。

鉄軌道運賃の上限変更は本来引き上げないと鉄軌道を維持できないために致し方なく行うものだと認識しているが、今回の場合は車両製作費用やそのほか設備工事などで関連会社への費用支払いに充てることで東急グループ各社の増収増益を目論んでいると考えられる。このような理由での運賃上限変更認可は到底受け入れられるものではない。

iii) 駅設備の改良について

東急電鉄の各駅で駅が老朽化している点については否めない。

ただこちらも前項同様令和5年度から大きく増額しており、運賃上限認可に係る期間に高額に設定しより高い運賃を取ろうとしているように見受けられる。

また今回の駅改良工事は東京都内の田園都市線各駅が中心とされる。もっとも地下駅のため駅改良工事には他の駅と比べても多額の費用が掛かることが

予想されるわけだが、各駅とも利用が多いため駅改良工事の改良とともにエキナカ施設を駅構内に配置しテナント料を徴収する可能性が考えられる(渋谷駅・横浜駅で実施有り)。もしテナント設置できるようにするのであれば、駅改良工事にかかる費用は運賃から捻出するのではなく将来徴収できるテナント料から捻出すべきではないか。つまり駅改良工事に伴いテナントスペースを設置するのであれば、運賃引き上げ事由に相当するとはとても考えられない。

以上により年間 150 億円程度の費用が水増しまたは関連会社横流しが見込まれる。この分を運賃上限変更から不要な分として差し引くと、運賃改定率は 12.9%から 8.4%程度にまで引き下げることが可能と試算できる。つまり今回の運賃改定は上限認可の通りに認可を出すことは困難であり、改定率を引き下げる必要があると言わざるを得ない。

- ② 鉄道線において普通旅客運賃引き上げよりも通勤定期旅客運賃の割引率縮小をもっと行うべきではないだろうか。軌道線(世田谷線)の通勤定期旅客運賃は割引率 38.9%から 36.0%に改定しており、会社負担または個人事業主の経費負担となることが多い通勤定期旅客運賃の方が普通旅客運賃より大きく値上げしているのに対し、鉄道線ではむしろ通勤定期割引率を概ね 0.2%~0.3%引き上げ、結果的鉄道線と軌道線を合わせて割引率 37.8%のまま維持しています。

ほかの私鉄を見ますと、京王電鉄は通勤定期割引率 37.6%、相模鉄道は通勤定期割引率 36.7%と東急電鉄の通勤定期割引率より低い割引率を設定しております(なお京浜急行電鉄や小田急電鉄は通勤定期割引率が平均 40%を超えているが、30km を超える区間での割引率が高くなっている)。また京浜急行電鉄は区間によって割引率が 32.6%(6 キロ)、34.1%(15 キロ)、34.3%(10 キロ)など、東急電鉄より割引率の低い区間は多数あります。これらと今後の私鉄各社の運賃改定申請が増えることを踏まえれば、通勤定期割引率は 36.0%まで縮小するのは妥当ではないでしょうか。

もし定期運賃割引率を 36.0%に縮小し運賃収入合計を変えないようにするのであれば、普通旅客運賃の値上げを 0.9%程度抑えることができます。沿線住民の家計負担を減らすのであれば通勤定期の割引率は軌道線同様縮小すべきであり、軌道線同様 36.0%にまで縮小し、普通旅客運賃の値上げを少しでも抑えるべきではないか。

- ③ 普通回数乗車券を廃止して運賃の値上げを抑えるべきではないか。

東急電鉄では 2019 年 10 月 1 日の運賃改定申請時点では旅客運輸収入のうち定期は合計の 45.6%を占めていましたが、2020 年度実績では 45.7%、2023 年~2025 年度は 38.9%にまで比率が減るとしています。

もっともテレワークへの移行に伴い週 5 日通勤から通勤日数が減っていることも多いかと思いますが、その際には定期券から全時間帯で利用できる普通

回数乗車券にシフトしている可能性が極めて高くなっています。ただ通勤経費は会社負担または個人事業主の経費として扱えることを考えると、混雑している平日朝夕も有効である普通回数乗車券は廃止し、その増収見込み分を普通旅客運賃の引き上げ抑制に充てるべきではないか。

過去に東急電鉄では東横線渋谷・日吉間、目蒲線目黒・多摩川園間・新玉川線渋谷・二子玉川園間、田園都市線二子玉川・溝の口間において特定都市鉄道整備事業計画に係る加算運賃を設けていたが、それぞれの徴収終了時(1997年12月28日運賃改定と2005年3月20日運賃改定)に本来であれば設定期間に応じて値引きをしなければならないところを、特定都市鉄道整備事業計画に係る加算運賃収入相当額を普通運賃の値上げに転嫁して実質値上げを固定化するなど、運輸省及び国土交通省の意図を欺く行為をしている。このことから、今回の運賃申請認可後に申請記載内容にはない割引縮小を行うことで実は増収するように仕向ける可能性が極めて高く、結果的に沿線住民の費用負担を増額させるのです。それを防ぎ国土交通省の意図する運賃認可とするためには、今回の運賃改定の申請の受理条件として普通回数乗車券を廃止させ、その増収見込み分を普通旅客運賃の引き上げ抑制に充てるべきではないか。

また軌道線(世田谷線)のバス特ポイント付与についても通勤で混雑する平日朝夕は除外とすることで鉄道線における普通回数乗車券廃止と同様の措置を取るべきではないか。なお通勤利用に使用する可能性が低く家計負担に影響を及ぼす可能性が高い時差回数乗車券及び土休日回数乗車券については引き続き発売をするのが妥当ではないかと考えます(横浜市交通局と同様)。

- ④ 軌道線(世田谷線)の運賃上限変更認可には概ね賛同いたします。軌道線では通勤定期割引率を縮小しているほか、運賃も近隣のバスより安価に抑えられていることから、③に掲げた平日朝夕のバス特ポイント付与を除き賛同いたしません。

以上により車両新製や各種工事を抑えることなどにより鉄道線の運賃改定率は申請の12.9%から8.4%程度にまで抑えるべきであり、そのほか沿線住民の家計負担低減を図るために通勤定期割引率の縮小と普通回数乗車券の廃止により普通旅客運賃の引き下げを行うべきではないか。

① i) 車両動力及び人件に係る費用について

「2020年以降のダイヤ改正で各線に渡り列車の運転本数を減少しているところですが、昼間は未だに空席が目立っておりまだ減便の余地があると言わざるを得ない。このため「5. 収入・原価表」における「動力費」はまだ押し下げられるのではないか。」について

- 東急電鉄は、今後も利用動向の変化に対応したダイヤの適正化は進めていくとしておりますが、昨今の原油等の燃料価格の高騰により動力費は増加傾向にあり、抜本的な動力費の削減は困難であると聞いています。
- さらには、社会的なカーボンニュートラルへの要請に応えるために、一部路線で実施している再生可能エネルギーを拡大する等の施策も検討しており、さらに動力費が増加する可能性があるとしています。
- 今般の申請においては、上述の動力費増加分は原価に反映しておらず、企業努力にて吸収するとしています。

東横線ワンマン化の迅速な実施により「5. 収入・原価表」の原価は1,800百万円の削減が見込まれ、差引損益は黒字化、収支率も100.0%を超えることが見込まれ、運賃上限申請の条件に合致しなくなる見込みだ。そう考えると今回の運賃上限変更認可は今回の額では申請を通すことができないのではないか。」について

- 鉄道運賃における総括原価の算定に際しては、事業者間の間接的な競争を通じて効率化を促進する「ヤードスティック方式」にて、公表データを用いて算定されており、人件費・経費について個別費用を積み上げておりません。
- 東急電鉄では、ワンマン運転の導入等、今後も様々な経営合理化に資する取組みを行うとしており、そうしたコスト削減の取組みを通して運賃水準を適正に保ちながら、長期的な事業継続を達成すると理解しています。

① ii) 車両制作費用について

「車両更新は主に田園都市線と大井町線で行うとしているが、田園都市線は車両製造から 40 年を目途に置き換えているのに対し大井町線は 35 年程度で置き換えようとしているなど田園都市線車両より短い周期で置き換えようとしている。(中略) また大井町線の新製車両がワンマン対応かつ比較的短期に全 90 両を更新し迅速にワンマン化を行うものでなければ車両置き換えの意味がなく、よって運賃上限を引き上げる事由には当たらない。」について

- 東急電鉄によると、大井町線の 9000 系は導入から 30 年以上が経過し、経年劣化が見られるため、設備の健全性維持、騒音や揺れの低減、ホームと車両床面の段差・隙間の縮小の他、消費電力を軽減して低炭素・循環型社会の実現に寄与する新型車両への更新を検討しているとのこと。

「鉄軌道運賃の上限変更は本来引き上げないと鉄軌道を維持できないために致し方なく行うものだと認識しているが、今回の場合は車両制作費用やそのほか設備工事などで関連会社への費用支払いに充てることで東急グループ各社の増収増益を目論んでいると考えられる。このような理由での運賃上限変更認可は到底受け入れられるものではない。」について

- 東急電鉄は経営合理化を進める中で、発注先は工事額やライフサイクルコスト等により評価し、都度最適な発注先を選定していると聞いております。
- なお、東急電鉄を含む東急グループでは、事業のサプライチェーンが社会全体に与える影響を考慮し、サステナブル調達ポリシーを策定しており、優良な品質を確保でき、安全・確実に供給ができること、適正な価格で提供できることなどの遵守項目をもとに取引先企業を選定しています。
- 実際に、東急電鉄が行う設備投資の発注先について同グループ企業は限定的であり、ご指摘のような事実はないものと承知しています。

① iii) 駅設備の改良について

「運賃上限認可に係る期間に高額に設定し より高い運賃を取ろうとしているように見受けられる。(中略) もしテナント設置できるようにするのであれば、駅改良工事にかかる費用は運賃から捻出するのではなく将来徴収できるテナント料から捻出すべきではないか。つまり駅改良工事に伴いテナントスペースを設置するのであれば、運賃引き上げ事由に相当するとはとても考えられない。」について

- 駅改良工事に伴い一部区画をテナント等に新たに賃貸する際に発生する賃料は、「土地物件貸付料」として、運賃収入とは別に計上され整理されています。

② について

「定期運賃割引率を 36.0%に縮小し運賃収入合計を変えないようにするのであれば、普通旅客運賃の値上げを 0.9%程度抑えることができます。沿線住民の家計負担を減らすのであれば通勤定期の割引率は軌道線同様縮小すべきであり、軌道線同様 36.0%にまで縮小し、普通旅客運賃の値上げを少しでも抑えるべきではないか。」について

- 鉄道対キロ区間制において普通運賃各区界や通勤定期は、負担が偏らないよう改定率と同程度となるように設定しつつ、初乗り運賃の値上げ幅の抑制や通学定期を据置き、経営努力でその減収分を吸収するなど、家計負担にも考慮した内容となっております。

③ について

「通勤経費は会社負担または個人事業主の経費として扱えることを考えると、混雑している平日朝夕も有効である普通回数乗車券は廃止し、その増収見込み分を普通旅客運賃の引き上げ抑制に充てるべきではないか。」について

- 東急電鉄によると、普通回数乗車券の廃止は現時点では行わない予定であるが、仮に普通回数乗車券を廃止しても、利用者全体に占める普通回数乗車券の利用者は少数であることや、利用頻度の低下を招くなど増収効果は不透明であり、普通旅客運賃の引き上げ抑制には繋がらないとしています。

「軌道線(世田谷線)のバス特ポイント付与についても通勤で混雑する平日朝夕は除外とすることで鉄道線における普通回数乗車券廃止と同様の措置を取るべきではないか。なお通勤利用に使用する可能性が低く家計負担に影響を及ぼす可能性が高い時差回数乗車券及び土休日回数乗車券については引き続き発売をするのが妥当ではないかと考えます(横浜市交通局と同様)。」について

- 世田谷線のバス利用特典サービス(バス特)は、ICカードの普及促進という当初の目的を達成したことから、令和3年4月末をもってバスポイント・特典バスチケットの付与を終了しています。

(④の回答も同様)

《その他の意見》

今回の運賃申請については反対します。

理由：

別紙 2 を読ませていただきました。さまざまな努力については頭が下がります。しかしながら、バリアフリー施策もよいのですが、車両内の車いす、ベビーカルのゾーンを拡充したのはよいものの、設計が悪いため他社と比べてもゾーンが偏った車両配分をしていたり、優先席付近のケータイ電源オフの状況との区別がなされていないなど、利用者を混乱させているのも事実です。このことは本社に、新型車両の設計からそのようなことを考えていなかったとの回答も得ています。

また車内での安心安全の喚起でも、6 年くらい前から施策や呼びかけが悪くなり、マナーが極めて悪くなったのも放置しています。これらは一例ですが、施策が空回りしていることも多くあると思われます。このあたりはしっかり施策を客などともフィードバックしながら、適正な努力がさらに求められると考えます。

しかしながら、この 2 年のコロナ禍の大変さは確かに考慮すべき事です。その点、ある程度の運賃値上げは仕方がないとも言えます。今回、施策をさらに適正化させることとともに、以下に述べる問題ある運賃体系を改善する形で、ぜひ申請し直しをしてほしいと思います。

今回も、消費増税が 2 回あったときと同様な差別運賃、つまり 1 円単位と 10 円単位運賃、つまり二重運賃を「現行通りの方法で」踏襲しようとしているのが見られます。結果的に、両者の運賃が同じになるところもあるものの、かなり切符運賃が割高なところもあります。公平ではないです。鉄道事業法 16 条 5 にも違反しています。

これについてはやらないことが望ましいですが、もし実施する場合は、完全四捨五入による公平な運賃体系とするとか、せめて回数券販売を 1 円単位運賃の 10 倍にする、窓口で釣り銭なく差額を払うときは 1 円単位運賃とする、小田急がすでに対応済みであるがクレジットカードによる券売機の対応（1 円単位運賃で販売する）、また交通 IC カードを使って 1 円単位運賃による券売機での販売などの工夫、もちろん券売機を 1 円単位でも購入できるように改修するなどいろいろ手はありますので、これらの設備・ソフト面の更新努力をしないまま、今日においても不公平運賃を続けることは許されないと思います。

- 平成 26 年 4 月 1 日、消費税・地方消費税の税率が 5% から 8% となることを受けて、国土交通省において、公共交通事業における消費税率引き上げ分の運賃・料金への転嫁にあたっては、「IC カード利用の普及を踏まえ、同一区間において、10 円単位と 1 円単位の異なる運賃を設定する場合には、利用者にとって分かりやすいものとして、理解が得られるように周知を徹底する」ことを決めました。

- 本来1円単位運賃での転嫁を実施できることが望ましいと考えるところ、首都圏を中心としてICカードの利用が進んでいる状況から、ICカード利用の定期外運賃を導入することは適当であると考えられました。
- 一方、引き続き自動券売機等の現金利用についても、煩雑な少額硬貨の使用や自動券売機の改修等による事業者への過大な負担を回避するなどの観点から、引き続き10円未満の端数処理を行い、10円単位運賃として設定を行うことについても十分な合理性が認められると考えていたところであります。
- ICカードの利用、自動券売機等による現金利用どちらを選択するかは、利用者がその意思により選択できるものであり、支払い手段が異なることにより「不公平」が生じるものとは考えておりません。但し、利用者自らの判断で適切に選択できるように利用者への適切な情報提供を実施することは、必要不可欠であると考えました。
- 東急電鉄では、平成26年4月1日の運賃改定の際、1円単位運賃導入の経緯や運賃適用パターンを記載した冊子を作成する等、利用者への適切な情報提供を行っていました。また、1円単位運賃が適用されるICカードを利用しやすい環境の整備のため、10円単位でのチャージを可能にするとともに、クレジットカードでのオートチャージ（自動改札機通過時に自動的にチャージされるサービス）、クイックチャージ（自動券売機等でクレジット決済によるチャージができるサービス）やICカードのモバイル端末への展開等を進めています。
- 東急電鉄によると、今後もシンプルかつ快適に鉄道を利用できるよう、QRコード等を活用した新しい乗車券の検討を進めていくとしています。

【パブリックコメントに寄せられた「条件付き賛成意見」】（全3件）

○ 昨今の物価高に対応するための値上げならば致し方ないと思います。感覚的にはここ数十年で1.5倍以上（物価や給与水準と比べても）に値上がりしているように見えるのが気になりますが・・・。

良い点は利用者及び業務者の改善に投資できいるであろうことです。ただいくつか疑問点もあります。

1. ホームドアの設置は毎度電力を使い、設置と含めてここにとつともないコストがかかっているように思える。これはsdgsのこれからの時代に合っていない。やるのであれば沿線や駅の雰囲気作りや固定物の設置で対応すべきだと思うからです。ホームドア会社への癒着の恐れも気を付けなければなりません。
2. 街づくり体質が古く、これからの時代に合っていないのではないか。現状沿線は、職住分離で都心への労働者を多数送り込むベッドタウンが意識されている。これは護送船団方式の高度成長期限定のモデルである。これから本当の意味での革新や活気を得ていくためには不十分な環境だと思われる。こういった古いモデルに莫大な投資をするのは長い目で見て問題がある。それは多様性がなく、同世代が集まりすぎて、発想が偏狭になったり、特定時期・場所に高齢化や過疎が集中するなどの恐れがあるためです。鉄道は強い公共的性質も備えているのでこの辺も考えていなければよくない。
3. 城西地域は縦の移動が弱い。数少ない縦のラインである世田谷線が東急と直通料金でないのはなぜなのか。あるいは世田谷線をもっと強化するべきではないか。と思いました。

以上です。他は非常によくやっていると思います。

1. について

「ホームドアの設置は毎度電力を使い、設置と含めてここにとつともないコストがかかっているように思える。これはsdgsのこれからの時代に合っていない。やるのであれば沿線や駅の雰囲気作りや固定物の設置で対応すべきだと思うからです。ホームドア会社への癒着の恐れも気を付けなければなりません。」について

○ 東急電鉄では、東横線、田園都市線、大井町線の全64駅へのホームドア整備を2019年度に完了し、世田谷線、こどもの国線を除く全駅へのホームドアもしくはセンサー付固定式ホーム柵設置率100%を達成しました。

本施策により利用者のホームからの転落件数は、整備前と比較して約9割減少し

ており、ホーム上の安全性が大幅に向上して、障がい者や車椅子利用者などあらゆる人が安心して利用できる環境を整備すると共に、遅延頻度の減少にも寄与し、運行の安定性も向上しているとしています。

- また、東急電鉄では SDGs の達成にむけて取り組んでおり、環境貢献の観点ではエネルギー消費量の少ない車両の導入、照明の LED 化、世田谷線での業界初となる再生可能エネルギー100%での運行、木材を活用した駅のリニューアルなどに取り組んでいます。

2. について

「街づくり体質が古く、これからの時代に合っていないのではないか。」について

- 東急電鉄によると、「現在に至るまで約百年にわたり、美しい生活環境の創造や調和ある社会の実現のために、その時々々の社会環境等を踏まえてお客さまや沿線地域の皆様とともに歩みを進めてきており、これからもその歩みを緩めることなく、都市・沿線地域の社会活動を支える公共交通事業者としての責任を果たす」としています。

「数少ない縦のラインである世田谷線が東急と直通料金でないのはなぜなのか。あるいは世田谷線をもっと強化するべきではないか。」について

- 世田谷線は軌道均一制、田園都市線は鉄道対キロ区間制であり、現在、別々に運賃を収受しています。
- 現在、世田谷線のほとんどの停留場では自動改札機は設置しておらず、車内にて運賃収受を実施しております。そのため仮に田園都市線等の東急電鉄他路線と同様の運賃収受をした場合、各停留場への自動改札機・読み取り機の設置や膨大なシステム改修が発生し、利用者負担の増加を招く可能性が生じるものと認識しています。
- 東急電鉄によると、利用者の利用動向、制度や設備の制約を考慮しながら、企画乗車券の検討、ダイヤの見直しなど、利便性向上を果たすとしています。

《乗継割引に対する意見》

1. 仕事でよく利用している。値上げは致し方ない。今後も安全・輸送力増強やサービス改善などを積極的に進めてほしい。
2. もう少し値上げ率を上げてほしいから、乗客に「このような面が有利になる」といった、交換条件的な施策がほしい、納得感につながる。

理由：

1. 東急は「業界最安水準」にもかかわらず、これまでの設備投資が多かった。今回上げても東急よりも高い他社はある。通学定期据え置き配慮も良い。他社も苦しいはずで、今後値上げ申請に踏み切る事業者も出るだろう。その際は昨年末に制度化された「利用者の薄く広い負担も得てバリアフリー化を進める枠組み」に基づく加算が上乘せされるケースもあると思われ、値上げ後はやはり東急が「最安水準」になるのではないかと考えている。
2. 他社も含めたネットワークがあってこそその利便性なので、接続駅での運賃割引の拡大を求めたい。労力が課題なら IC カードだけでも実施してほしい。
 - ① 世田谷線と鉄道線の割引実施、「軌道線と鉄道線」や「均一制と対キロ区間制」というのは乗客には関係ない。こどもの国線の割引も横浜市等との協議は必要だが拡大したい。
 - ② 他社線との接続割引の拡大、例えば東急側初乗り 10 円引→40 円引、4~7 キロ 20 円引、8~11 キロ 10 円引き。
 - ③ 接続割引は相手方と相互が本来だが、東急側だけでも実施したい。また、JR のように東急側だけで割引している事例があるのだから、浅草線や横浜市交、りんかい線でも実施したい。
 - ④ 接続割引拡大分を自社線内運賃の値上げでカバーすると自社線内利用者が不利になるので、代替措置として例えば 1 か月 3 千円以上利用するなら 5% ポイント還元、といった施策を求めたい。

※接続割引は各社での一斉実施が本来。国土交通省のリーダーシップを期待。
以上、よろしく願いいたします。

- 東急電鉄によると、一部連絡定期の割引を導入しているほか、相互直通運転を行う各社と連携した 1 日乗車券などに加え、新たな企画乗車券の検討を進める等、一層の利便性向上を果たすとしています。

《その他の意見》

運賃改定は総括原価方式のルールに乗っ取ったものと認識
補足として、運賃改定の基準の明確化や他社の検討するダイナミックプライシングに対する見解も示して頂きたい

理由

過去からの慣例（3年連続赤字後の申請など、今回の東急電鉄は異なるが）を重視して、運賃改定が難しいとの意見を聞くため

東急電鉄の値上げの理由である通勤定期客の落ち込みは他社も同じであるため業績や旅客が厳しいまま運賃改定ができないとサービスの劣化、トラブルを引き起こすリスクもあり、鉄道運営をする上での鉄道事業で求められるへの一定マージンの見解を頂きたい

- 東急電鉄によると、ダイナミックプライシングについては混雑緩和に寄与する等の効果が期待できると考えるものの、現時点では計画していないとのことです。

【パブリックコメントに寄せられた「賛成意見」】（全3件）

妥当であります。サービスが維持できる範囲、他社に旅客を奪われない費用便益分析結果が出ればより一層高くしてもいいと思います。鉄道各社も新型コロナウイルスによる運賃収入の悪化により、サービスの低下、運行ダイヤの減便を余儀なくされています。私個人の意見ではありますが、同じ値段で効用を下げるなら高くしていただきたいと存じます。

- 東急電鉄によると、安全・安心な鉄道事業を継続するとともに、多様化・複雑化する社会的要請に応じた価値を提供し続けるためには、引き続き年間約450億円規模の設備投資が必要であり、新しい生活様式の定着による需要の落ち込みが相当程度継続する想定の中で、今般申請をしております。

週末などに東急電鉄を利用しています。コロナで利用客が減少している事情や、安全対策に巨額を講じていることは利用していて何となく理解しています。運賃がとても安くありがたいと思っていましたが、経営が厳しいのであれば、今回程度の値上げはやむを得ないと考えます。

- 東急電鉄は、安全・安心な鉄道事業を継続するとともに、多様化・複雑化する社会的要請に応じた価値を提供し続けるためには、引き続き年間約450億円規模の設備投資が必要であり、新しい生活様式の定着による需要の落ち込みが相当程度継続する想定の中で、今般申請をしております。

インフレに伴う値上げは当然なので値上げすべき

- 東急電鉄は、安全・安心な鉄道事業を継続するとともに、多様化・複雑化する社会的要請に応じた価値を提供し続けるためには、引き続き年間約450億円規模の設備投資が必要であり、新しい生活様式の定着による需要の落ち込みが相当程度継続する想定の中で、今般申請をしております。

【パブリックコメントに寄せられた「その他の意見」】（全1件）

本件の「意見提出が30日未満の場合その理由」は何ですか？

- 運賃認可申請に対する意見募集は、命令等の公布・決定等を行うものではなく、任意の意見募集となります。
- 運賃認可申請に対する意見募集については、7日以内で概ね意見が出尽くし、或いは同旨の意見が多くなることから、14日間と定めているところであります。