

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（５回目）

1. 日 時

令和５年３月７日（木） １３：００～１４：３０

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

<京浜急行電鉄株式会社>

川俣取締役社長 ほか

<国土交通省>

事案処理職員：運輸審議会審議室 岩月、久保、渡真利、本間、宮田、佐藤、廣井、吉元

4. 議事概要

- 京浜急行電鉄株式会社（以下「京急」という。）から、これまでの取組、今後の設備投資・サービス、収支状況、経営効率化、及び申請理由・内容について説明した。
- 運輸審議会委員からは、①運賃改定の趣旨（バリアフリー料金によらずに改定を申請した背景等）、②沿線利用者の需要見通しと他事業者との競合区間における競争力、③羽田空港アクセスの需要見通し、④遠距離帯の値下げにあたっての利用者増等に関する目標、三浦エリアの活性化に関する京急グループとしての考え方、⑤利用者利便・投資計画、⑥従業員の労働環境（要員不足や鉄道事業における人件費の削減）及び⑦運転士への育成等に関する安全性への取組について質問した。
- これに対し、京急からは
 - ① ２０２２年度から５年間に於いて年間平均約２６５億円の設備投資を計画しており、これにはバリアフリー投資だけではなく、既存設備の維持更新や多額の安全投資、また将来に向けた投資が含まれている。
また、鉄道事業の収支については、２０２０年度・２０２１年度と２期連続の営業損失を計上。２０２２年度は営業利益の確保を目指しているものの、２０２３年度以降もテレワークによる通勤利用者の減少など新しい生活様式は一定程度定着

するものと考えており、コロナ前の水準への回復は困難であると予想。さらに、資本費の回収が進んだことを背景として2019年10月に空港線加算運賃を引下げたが、直後の2020年2月頃からコロナ禍により航空旅客そのものが激減したため、同業他社よりもさらに厳しい経営環境におかれる状況になった。

この結果、引き続き安全・安心で快適・便利な輸送サービスを提供し続けていくための必要な設備投資を行う上で、バリアフリー料金による徴収額では収入・原価の不均衡を改善しきれないと判断した。

- ② 沿線の生産年齢人口については2020年度から既に減少傾向に入っていることを前提としつつ、沿線自治体在住者へのアンケート調査を実施しコロナによる減少率を推計。

その結果、通勤需要については、コロナによる影響が最も大きく、平年度の影響率は▲17.3%と想定している。直近でも回復幅は小さく、減少が定着しつつあるものと認識。また、横浜駅の北（泉岳寺～神奈川間と空港線・大師線）の回復が南（横浜～浦賀間と逗子線・久里浜線）と比較して遅い状況（通学定期については対面授業の再開により、徐々にコロナ禍の影響は解消されるものと想定）。

定期外については目的別の影響人員の加減算も行ったうえで、平年度のコロナ影響率を▲8.0%と想定。コロナ初年度の減少幅は通勤定期よりも大きかったものの、徐々に減少幅が小さくなっている。ただし路線によっても回復割合に差異が生じており、減少幅が大きい久里浜線への対応はアフターコロナにおける経営課題と認識。

並行路線との競合の問題について、普通旅客運賃では特定運賃を設定し、現行の価格差を拡大させないようにする予定だが、定期旅客運賃については価格差が拡大し、価格面のみでの優位性の確保は難しいと認識。

今後は、駅数が多いことを活かし、利用者の取り込みを図っていきたいと考えている。昨年11月には23年ぶりの大幅なダイヤ改正を実施し、JR線の駅が無い中間駅からの普通列車を利用する場合の、優等列車との接続・待ち合わせ時間の削減等、利便性改善を図ったところ。さらに今後はグループ内の交通各事業を「移動プラットフォーム」として統合させ、鉄道・バスがサービス面や価格面において連携することで、他社との競争力を高めていきたい。

- ③ コロナ禍で大幅に減少した羽田空港アクセスの需要については、現在は国内線需要が先行して回復している状況。国際線についても、中国からの訪日客の動向に左右される面はあるが、増加傾向は今後しばらく続くものと想定。ただし、現行の需要増については、一部は長引くコロナ禍からの反動増や全国旅行支援制度適用に伴う一時的なものと考えられる一方、運賃改定後は値上げによる逸走も想定される。

今後のインバウンド利用客の取込みについては、事前にオンラインで企画乗車券を購入し、駅でQRコードの照合により発券するシステムの導入など、ICTを活用した新たなサービス拡充も推進していく方針。

- ④ まずは定期外旅客の遠距離利用者構成比をコロナ禍前の水準に回復させることを目標。これまでも41km以上の遠距離帯に関し、定期外については、通勤定期

に比較して減少幅が小さく、企画乗車券等による利用促進が一定の効果を発揮していたものと認識。通勤定期については短期的な回復は容易でない面もあるが、まずは観光を中心とする交流人口を増やしていく中で、来訪者に沿線の魅力を知っていただき、中長期的な移住促進につなげていきたい。

遠距離区間の利用比率は人員ベースでは大きくはないものの、1人平均単価が高いため、収入の比率で見るとはそれ以上の効果を生むことから、遠距離区間の運賃値下げと合わせ、旅客増に向けた営業努力を重ねることで、会社全体の収益改善に寄与するものと考えている。

「都市近郊リゾートみうらの創生」への関与についても、各事業単体における収益確保を前提としつつ、鉄道やバス等の交通系事業と、不動産・流通・レジャー事業等とを相互に連携させることで、相互に価値を提供しあい、双方の価値向上につながる正のスパイラルを拡大し、全体の価値を高めていくことが必要であると認識。

- ⑤ 短期的には、ホームドア設置工事の推進、各駅のコンコース、トイレの改修など、各駅設備の増強およびリニューアルを進めていく。長期的には、神奈川新町駅、泉岳寺駅の整備を進めるほか、羽田空港第1・第2ターミナル駅では引上線建設工事を実施するなど将来の羽田空港アクセスの輸送力増強に向けた準備を進めていくこととしており、投資規模は、2022年度から2026年度の5年間で年平均125億円を計画している。

安全性強化のための投資について、短期的には、既存設備の維持更新に加え、車両の代替新造や全車両への防犯カメラ設置、踏切道の安全対策、自然災害対策、信号設備の自動化等を進める。長期的には、品川及び大師線の連続立体交差事業を推進し、踏切道の根本的な安全対策を進めていく。このうち品川については、鉄道駅総合改善事業をあわせて実施することで、2面3線のホームを2面4線化し、駅舎の増設のほか、バリアフリー設備や旅客案内施設を整備する。これら安全性強化のための投資規模は、上記の5年間で、品川駅総合改善事業を除いて、年平均140億円を計画している。

以上の結果、同5年間で年平均265億円の設備投資を着実に実施することで、値上げによる増収分を利用客に還元していく。

- ⑥ 同業他社への流出等により、一時的な要員不足が拡大したことは事実。しかし、新規採用者の拡大、社会人採用者の募集、乗務員登用制度の一部変更などにより対応し、慢性的な乗務員要員不足は2021年には解消している。

鉄道事業の人件費の削減については、各部門、業務そのものを見直したうえ、ライフワークバランスや労働環境改善の観点から時間外労働の削減を推進しているものであるとともに、2021年には緊急措置的に一般社員の賞与の削減を行ったことによるものであって、必要な要員数は確保したうえでの削減である。

運賃改定による増収分の賃金への反映については、働き手の確保の観点からハード・ソフト両面の労働環境の改善・向上が重要であると認識。業績向上時については、適切に利益を還元・配分してまいりたい。

⑦ 運転士については、その養成課程、毎月の訓練、日々の業務における管理者の添乗等により、通常の安全運行はもちろんのこと、異常時にも適切な判断を行える運転士の育成に努めている。

一方で万が一、運転士が誤った判断や操作をした場合に備え、ハード面でバックアップすることも重要と考えており、これまでも高性能 ATS の導入といったシステムを整備してきたが、2019年に発生したトラックとの衝突に伴う列車脱線事故を踏まえた新たな対策として、運転士のブレーキ操作をバックアップするシステムの導入を進めている。

当社では列車運行管理における信号取り扱い業務について、大手民鉄では数少ない手動の取り扱いを行っており、事故や障害発生時にフレキシブルな対応が可能というメリットがあるが、今後の労働力不足やコロナ禍における感染による欠員リスク等を鑑みた場合、旧来通りのオペレーションを継続することは難しいものと考えている。既に2017年から可能な範囲で順次自動化へと切り替えるなど対応を進めているが、今後もこれまで培ってきた現場対応力と ICT 技術をバランスよく組み合わせることで、さらなる保安度の向上と業務効率化を進めてまいりたい。

等の回答があった。

○これに対し、運輸審議会委員からは、

⑧ 2022年度の通勤定期の利用状況について、四半期ごとに見た場合のコロナ禍からの回復状況はどうか。

⑨ 駅数が多いことによってこまめに需要を拾えるというメリットは理解するが、一方で速度面でのデメリットもある点についてどう考えているか。それは他社との棲み分けが出来ているという理解か。

⑩ インバウンド利用客の取込みに関しての ICT を活用した新たなサービス拡充とはどのような意味か。

⑪ 遠距離の定期外利用者への値下げのインパクトはあると考えているか。

⑫ コロナ禍前から沿線人口が減少していたにもかかわらず、企画乗車券等により遠距離帯について定期外の減少幅を抑制できていたという点を踏まえれば、コロナ禍後の回復が期待できるという点は理解した。値下げをしたという事実だけでは需要増は難しいとは思いますが、各種施策と組み合わせることで利用増加に取り組んで頂きたい。

⑬ これまで遠距離逋減ではなく遠距離逋増だった背景を改めて確認したい。

⑭ 2019～2021年度の3か年では投資の先送りを行っており、当初計画に比べて117億円の減になっているとのことだが、今後については、投資計画は着実に実施するという理解で良いか。

⑮ 品川駅については鉄道駅総合改善事業による改良のほか、駅周辺の不動産事業についてはどのような検討を行っているか。

⑯ 時間外労働の削減については従業員から見ると賃金の減少につながる面もある

ので、基準内賃金の改善と一体的に検討して頂きたいという感想を持った。

- ⑰ 人の手によるべきものと、機械化・自動化を進めるものとのバランスを図っていくという説明であったが、これは ICT 技術の向上によって可能となったということか。
 - ⑱ コスト構造に関し、ヤードスティック制度に基づく京急の実績コストと適正コストには差が生じているが、この点についての認識と、どのような取組みが必要であると考えているか。
 - ⑲ オフピーク定期券の導入についてはどのように考えているか。
 - ⑳ 加算運賃額の設定状況や、その額の変更の考え方については、利用者に適切に周知を行って頂きたい。
- 等の質問・意見があった、

これに対し、京急からは

- ⑧ コロナの感染状況の影響もあって各期で多少の差はあるが、概ね、マイナス 2 2 ～ 2 3 ポイント程度で推移している。
- ⑨ 当社線は、電気を動力した路面電車が発展したものであって、開業当初からこまめな需要に対応していたのに対し、他社線は、かつては蒸気を動力とした幹線における拠点間の需要に対応するものという、生い立ちの面から異なる。現状でも当社は比較的近距離の利用が多く、他社線とは棲み分けが行えているものと考えている。
- ⑩ オンラインでのクレジット決済による企画乗車券の購入など、決済手段の多様化に取り組んでいくことを検討している。
- ⑪ 値下げの減収を上回る増収があるものと期待している。また申請の際にもマスメディアからも好意的に取り上げられている。
- ⑫ 承知した。
- ⑬ 昭和 3 0 年代以降久里浜線を整備するにあたって、資本費の早期回収の観点から加算運賃を設定するとともに基本運賃も遠距離逓減となっていなかった。
- ⑭ その通りである。コロナ禍においては需要の大幅な減少によって真に必要な案件に絞り込んだという面はあるが、それだけではなく、コロナ禍により関係者との調整・交渉が十分に実施できなかったという面や、半導体に代表されるような資材不足により思ったとおりに進捗しなかったという面もある。それらは改善された点も大きいので、今後は安全投資を中心にしっかりと取り組んでいく。
- ⑮ 駅部分については駅ビルの整備により利用の高度化を図っていきたいと考えており、関係者との調整を進めて参りたい。駅西側の国道を挟んだ「シナガワグース」の敷地については、オフィス・MICE 設備等の整備を進めている。
- ⑰ 当社では輸送障害時におけるフレキシブルな対応を目指してきたことから、従来の ICT 技術では十分にそれに対応できない面があった。しかし、要員確保が困難になりつつある中で、労働環境の改善を進めていくためには、事業のスリム化・構造改革を進める必要がある一方、センサやカメラも含めた ICT 技術の向上により、そ

れが可能になる範囲が広がりつつある。このため、これまで経験と力量によっていた範囲であっても、その知見が継承されている間に、機械化・自動化が可能な部分については、それを進めていこうと考えている。

⑱ 確かにコストは他社に比較して高い費目がある。これは先ほど説明したように多くの人手によって安全を確保していたという面もあるし、丘陵地帯を走行することによってトンネルや法面が多く、そのメンテナンスに多額の費用が生じるという面もある。このため、先ほどの説明のように、可能な範囲については自動化・機械化を進めて参りたい。

⑲ 関心は強いが、どのような制度設計にすべきかには課題も多く、他社の状況も含めて注視しているところ。

⑳ 承知した。

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。