

新京成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（1回目）

1. 日 時

令和5年2月21日（火） 10:30～11:15

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 久保、町田、宮田、廣井、山本、吉元

4. 議事概要

- 鉄道局より、新京成電鉄株式会社（以下「新京成」という。）からの鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請の概要等について、説明した。
  
- 運輸審議会委員からは、
  - ① 前回本格改定を行った1995年（平成7年）については、結果として、その直前の年度がこれまでの利用人員のピークであったとのことだったが、その当時の改定に至った背景はどのようなものであったか。
  - ② 短距離利用が主とのことであるが、平均乗車距離についてお示し頂きたい。
  - ③ 配当所要額の考え方はどうなっているか。
  - ④ 一旦利用者数が減少した後、2019年度（令和元年度）まで再び利用増加した理由は何か。沿線人口との関係はどうか。
  - ⑤ 保有車両数を減少させるため、8両編成を6両編成化したとのことであるが、その分、運転本数が増加するといった面はないのか。
  - ⑥ 運賃改定理由の中に挙げられている「新技術の導入」とは何を指すのか。
  - ⑦ 旧型式車両を置き換えるとのことであるが、全体の6割を占める車両を一挙に置き換えするという事か。
  - ⑧ 減価償却費の増加理由について詳細をお示し頂きたい。
  - ⑨ 新京成は昨年秋に親会社である京成電鉄の完全子会社化されたとのことであるが、協調によるコスト削減効果などは見込まれているか。

⑩ 実施運賃について新京成ではどのように考えているか。  
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 当時は沿線人口の減少が見込まれていたというわけではなく、コストの増加によるものであるものと思われる。当時は他の鉄道事業者でも運賃改定が多く行われていた時期でもある。
- ② 整理してお示しする。
- ③ 新京成はヤードスティック制度の対象ではないことから、10%配当を前提とした金額を積み上げている。ただしこの金額は実際に親会社である京成電鉄に対して配当を行うか否かは別問題である。
- ④ 令和元年度までの利用増は沿線人口が大幅に伸びたという性質のものではなく、経済情勢を反映したものであると考えられる。近年の人口動向はご指摘の面もあるが、今後については減少に転じるものと推定している。
- ⑤ 運転本数自体は6両編成化によって変化させたものではない。それによって多少の混雑は生じた面はあるが、利用者から目立った反発はなかったものと聞いている。
- ⑥ 改めて確認する。
- ⑦ 旧型式車両も一挙に投入されたわけではないので、経年にも差があり、徐々に置き換えていくこととなる。いずれにしても車両の状況も整理してお示しする。
- ⑧ 整理してお示しする。
- ⑨ 完全子会社化の狙いも含めて整理してお示しする。
- ⑩ 現在、新京成において検討を進めているところである。

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。