

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（２回目）

1. 日 時

令和5年3月16日（木） 10：30～11：40

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、渡真利、本間、宮田、廣井、佐藤、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に関する収入支出項目の詳細及び第1回の審議における委員から質問があった事項について、説明した。

○ 運輸審議会委員からは、

- ① 需要予測については、将来人口推計がベースになっているが、沿線外からの来訪者については考慮せずとも大きな差がでないということか。
- ② 松戸や津田沼周辺の在住者は新京成を利用せずにそのままJRなどで都心に向かってしまうのではないか。
- ③ 駅周辺1kmの人口に着目している理由は何か。なぜ1kmかという基準はあるか。
- ④ 将来人口推計を説明変数とするにあたって、過去の実績における人口と需要の関係性はどうなっているか。
- ⑤ 新型コロナウイルスの影響を含めない将来需要予測にあたって、過去3年間の利用状況に基づいて分析を行っている理由は何か。3年間に何らか基準はあるか。
- ⑥ 人件費の増加については人員数だけか。単価についてはどうか。
- ⑦ 動力費の増加については合理的な見通しとなっているか。

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 そうである。空港や著名な観光地が存在するわけではないことから、このような考え方によっている。
- ② そのような面もあるとは考えている。
- ③ なぜ1 k mかという点に明確な基準があるわけではないが、鉄道では駅の利用が見込まれる範囲として「駅勢圏」という考え方があり、その際には徒歩でのアプローチが可能な範囲という意味合いで1 k mを設定することが多い。
- ④ 現時点では分析を行えていないが、人口のデータが取れるかという点も含めて確認する。なお鉄道の利用状況という意味では近年は微増傾向が継続している。
- ⑤ 明確な基準があるわけではない。他社の例では、それぞれの事情に応じて5年間で分析を行った例もある。
- ⑥ 単価も含めた全体として検討されるものと考えている。
- ⑦ 合理的なものとなっていると考えている。

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。