

京王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5年4月20日
鉄 道 局

目次

(頁)

1. 各委員からのご質問に対する回答について

《第1回審理（3月30日）》

- 問 競合路線について各社とのシェアはどのようになっているか。 1
- 問 運賃改定によって、職員の待遇改善につながる取り組みは実施するののか。 2
- 問 リアルタイム伝送機能付き駅・車内防犯カメラは、どのようなものか。 3

《第2回審理（4月6日）》

- 問 コロナ影響の▲14.6%という数字について、算出方法がわかる資料をいただきたい。 5
- 問 特殊要因（中央大学移転や沿線施設の開業）の影響を数字で示していただきたい。 6
- 問 R1～3の輸送人員について、H28～30の3年間の輸送人員により推計しているが、それ以前の実績値もいただきたい。 7
- 問 沿線人口が減少しているというデータをいただきたい。 7
- 問 経営改善努力について、収入を増やすような取り組み（輸送力増強施策・サービス向上等）があれば教えていただきたい。 8
- 問 京王電鉄の環境に配慮した取り組み（温暖化対策等）はどのようなものか。 9
- 問 路線特性として通勤・通学がメインであるとのことだが、定量的に示していただきたい。 11
- 問 設備投資実績と計画における、輸送力増強のその他の内容について。 11

2. パブリックコメントについて

- パブリックコメントの内訳について 1 2
- パブリックコメントに対する考え方について 1 2

1. 各委員からのご質問に対する回答について

《第1回審理（3月30日）》

問 競合路線について各社とのシェアはどのようになっているか。

（回答）

○個別区間のシェアについては数字がございませんが、参考として各駅の東京方面への年間乗車人員（平成29年度実績）について、競合区間での比較を行いました。

（単位：人）

		上り方面乗車人員 (定期外)	上り方面乗車人員 (定期)	計	比率
京王	京王永山	2,448,674	3,473,430	5,922,104	55%
小田急	小田急永山	1,852,662	3,037,586	4,890,248	45%
京王	京王多摩センター	3,678,900	5,867,580	9,546,480	53%
小田急	小田急多摩センター	2,965,351	5,487,540	8,452,891	47%
京王	京王八王子	4,769,796	5,977,080	10,746,876	28%
J R 東	八王子	8,873,649	18,143,335	27,016,984	72%
京王	高尾	1,638,218	2,573,100	4,211,318	31%
J R 東	高尾	3,261,135	6,264,321	9,525,456	69%
京王	吉祥寺	11,892,464	14,538,120	26,430,584	48%
J R 東	吉祥寺	13,013,755	15,830,841	28,844,596	52%

（出典）都市・地域交通年報（令和元年）

問 運賃改定によって、職員の待遇改善につながる取り組みは実施するのか。

(回答)

- 鉄道の安全・サービスレベルを維持・向上させていくため、人材確保の観点から、賃金面に限らず、働き方改革の推進や職場環境改善等も含めた総合的な待遇改善に取り組んでまいります。

- 賃金面については、制度に基づく定期昇給を毎年実施しているほか、令和5年3月には待遇改善や採用力強化を目的とした初任給の引き上げ等を実施しております。今後業績向上した際には利益の還元・配分を適切に行っていきたいと考えております。

問 リアルタイム伝送機能付き駅・車内防犯カメラは、どのようなものか。

(回答)

○現在、当社で整備を進めている車内防犯カメラおよび駅構内防犯カメラは、現場の状況をリアルタイムで確認できる機能を有しており、本社や運輸指令所などで確認する体制を構築しております。



車内防犯カメラ



駅構内防犯カメラ

○万が一、車内非常通報機により異常の発生を現認した乗務員からの緊急連絡等により、運輸指令所等が異常の発生を察知した場合は、防犯カメラの映像などから速やかに状況を確認し、現場への係員の派遣や警察・消防などへの連携により対応いたします。



車内非常通報機

○上記に加え、緊急時に円滑な情報連携を取るための対策として、現地係員がスマートフォンやタブレット端末を用いて関係各所に映像・音声等で状況を速やかに共有できる”ライブコミュニケーションプラットフォーム「Buddycom（バディコム）」”を導入しております。



Buddycom 使用イメージ



Buddycom による連携対応イメージ

《第2回審理（4月6日）》

問 コロナ影響の▲14.6%という数字について、算出方法がわかる資料をいただきたい。

（回答）

○コロナ禍前である平成30年度の輸送人員実績に、券種別のコロナ影響率を乗じて算定したコロナ影響人員の加重平均により、全券種でのコロナ影響率▲14.6%を算出しております。

（券種別のコロナ影響率については第2回審議資料に記載の通り）

（単位：千人）

	平成30年度	コロナ影響率	コロナ影響
定期外	275,259	△5.0%	-13,763
通勤	309,170	△26.0%	-80,384
通学	93,559	△5.0%	-4,678
全券種	677,988	△14.6%	-98,825

問 特殊要因（中央大学移転や沿線施設の開業）の影響を数字で示していただきたい。

（回答）

○輸送人員の平年度推計に当たり考慮している特殊要因は以下の通りです。

（単位：千人）

		令和6年度	令和7年度	令和8年度
定期外	トリエ京王調布	1, 861	1, 861	1, 861
	武蔵野の森総合スポーツプラザ	1, 233	1, 233	1, 233
通学	中央大学の移転	△1, 724	△1, 724	△1, 724

《算定方法》

○沿線施設の開業

- ・「トリエ京王調布」（平成29年開業、最寄駅：調布）
 - ① 開業前後の乗降人員伸び率について、全線計と調布駅を比較
 - ② 調布駅の伸び率が上回る分を開業効果とする
 - ③ 開業効果による増加人員を通年換算し、輸送人員への影響を算出

- ・「武蔵野の森総合スポーツプラザ」（平成29年開業、最寄駅：飛田給）
 - ① 開業前後の乗降人員伸び率について、全線計と飛田給駅を比較
 - ② 飛田給駅の伸び率が上回る分を開業効果とする
 - ③ 開業効果による増加人員を通年換算し、輸送人員への影響を算出

○中央大学（法学部・大学院法学研究科）の移転

- ① 移転対象となる学生数を確認
- ② 京王電鉄が実施したアンケートより学生の京王電鉄利用率を40%と推定
- ③ 移転学生数に京王電鉄利用率を乗じた減少人員を通年換算し、輸送人員への影響を算出

問 R1～3の輸送人員について、H28～30の3年間の輸送人員により推計しているが、それ以前の実績値もいただきたい。

(回答)

○平成24年度以降の輸送人員実績は以下の通りです。

(単位：千人)

		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R3
定期外	実績(A)	264,740	263,305	262,806	267,878	269,824	273,808	275,259	
	特殊要因(B)		-0.5%	-0.2%	1.9%	0.7%	1.5%	0.5%	
	(A+B)					269,824	272,466	272,165	276,169
通勤	実績(A)	267,414	273,274	277,935	289,730	296,359	302,563	309,170	
	特殊要因(B)		2.2%	1.7%	4.2%	2.3%	2.1%	2.2%	
	(A+B)					296,359	302,563	309,170	328,321
通学	実績(A)	93,531	95,308	91,987	93,998	94,144	93,871	93,559	
	特殊要因(B)		1.9%	-3.5%	2.2%	0.2%	-0.3%	-0.3%	
	(A+B)					94,144	93,871	93,559	92,686

※H27年度の定期外はうるう年の影響を考慮

※下段は対前年度比を記載

問 沿線人口が減少しているというデータをいただきたい。

(回答)

○住民基本台帳に基づく沿線自治体人口の状況は以下の通りであり、令和3年から4年にかけて減少に転じました。首都圏の人口は長期的に減少傾向とされており、沿線自治体においてその兆候が発現したものと判断しております。

◆住民基本台帳ベース 沿線自治体の人口（各年1月1日時点）

総務省HP「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」に基づく集計

(単位：人・%)

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年
区部計 (沿線7区計)	3,302,980	3,335,130	3,365,521	3,394,228	3,425,870	3,425,661	3,404,797
市部計 (沿線14市計)	2,808,998	2,825,786	2,838,140	2,851,114	2,862,766	2,870,963	2,874,342
東京都計	6,111,978	6,160,916	6,203,661	6,245,342	6,288,636	6,296,624	6,279,139
神奈川県計 (沿線2区1市計)	1,095,141	1,097,833	1,100,823	1,104,151	1,107,197	1,110,001	1,111,866
全線計	7,207,119	7,258,749	7,304,484	7,349,493	7,395,833	7,406,625	7,391,005

問 経営改善努力について、収入を増やすような取り組み（輸送力増強施策・サービス向上等）があれば教えていただきたい。

（回答）

○輸送力増強、サービス向上を図るため、①京王線（笹塚駅～仙川駅間）連続立体交差事業、②新宿駅改良工事等に取り組んでまいります。

①京王線（笹塚駅～仙川駅間）連続立体交差事業

事業主体である東京都と協力の上、令和12年度の事業完了を目指して推進してまいります。約7.2kmを高架化し、25カ所の踏切を廃止することで、道路と鉄道それぞれの安全性が向上する他、交通渋滞の解消や、鉄道によって分断されていた地域の一体化が図られます。加えて、京王線内でも乗降客数が多く、優等列車が停車する主要駅である明大前駅と千歳烏山駅は、現在の2面2線の形状を2面4線に変更することで、乗り降りに伴う列車遅延を緩和し、輸送力増強を図ります。

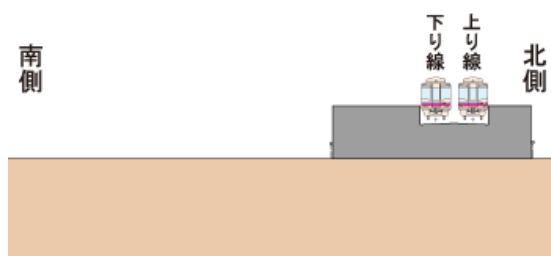


事業区間の断面図



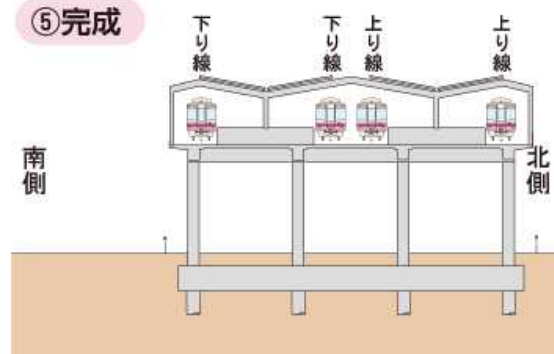
一部完成した高架橋躯体

①工事着手前



明大前駅部 工事着手前

⑤完成



明大前駅部 完成

②新宿駅改良工事

京王グループの最重要拠点である新宿エリアにおいて進めている新宿駅西南口地区開発計画にあわせて、新宿駅の大規模改良を行います。ホーム階に改札口を新設し、他社線への乗り換え動線を整備することで、西口駅前広場の歩行者交錯を緩和し、ゆとりある歩行者中心の広場づくりに貢献します。加えて、南北のまちのつながり強化を目的に甲州街道の地下に拡張整備される西南口地下駅広場に改札口を新設いたします。

これらにより、利用者の利便性向上を図ります。



開発計画イメージパース



改札口の新設（地下2階）



西南口地下駅広場につながる改札口の新設

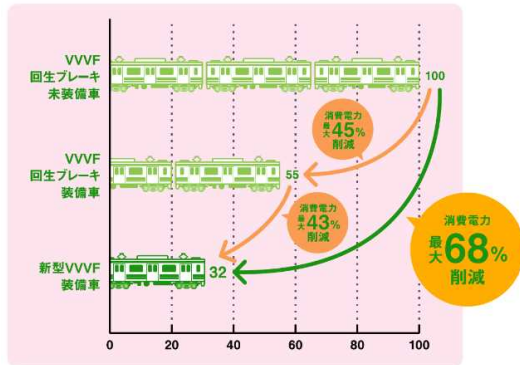
問 京王電鉄の環境に配慮した取り組み(温暖化対策等)はどのようなものか。

(回答)

○環境負荷軽減に関して、①省エネ型V V V Fインバータ制御装置への更新や、②照明設備のLED化等に取り組んでまいります。

①省エネ型V V V Fインバータ制御装置への更新

京王電鉄では、V V V Fインバータ制御装置を平成4年に初めて導入して以降、継続的に導入を進め、平成24年に全営業車両のV V V Fインバータ制御化を大手民鉄で初めて完了しました。平成27年からは、消費電力をさらに43%削減可能な省エネ型V V V Fインバータ制御装置への更新を進めています。

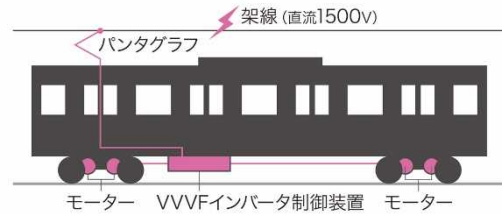


(注) 横軸は未装備車の使用電力量を100とした場合の数値

VVVFインバータ制御装置による消費電力削減効果

VVVFインバータ制御装置

電車の加速力や速度などに応じて電圧や周波数を変化させながらモーターを効率良く動かす装置です。



②照明設備LED化

駅舎・ホームや車両の客室内、トンネルや踏切の照明として、従来の照明設備に比べて消費電力量を約50%削減できるLED照明の導入を進めています。明るさは変わらずに交換サイクルが長くなることから、廃棄物の削減にもつながっています。



駅舎照明のLED化 (稲城駅)



トンネル内照明のLED化

問 路線特性として通勤・通学がメインであるとのことだが、定量的に示していただきたい。

(回答)

○沿線の主なレジャー・サービス施設の最寄り駅について、コロナ禍以前の一日平均乗降人員の駅別構成比率が各駅1%未満と僅少であることから、日常のご利用（通勤・通学等）のお客様が多いものと考えております。

(参考：平成30年度一日平均乗降人員実績（定期・定期外）)

駅名	一日平均乗降人員	構成比率
飛田給	29,978人	0.8%
府中競馬正門前	3,229人	0.1%
多摩動物公園	6,562人	0.2%
高尾山口	11,352人	0.3%
京王よみうりランド	14,233人	0.4%
全線計	3,745,668人	100.0%
(参考) 新宿	797,378人	21.3%
(参考) 渋谷	362,481人	9.7%

問 設備投資実績と計画における、輸送力増強のその他の内容について。

(回答)

○第2回説明時においてご質問のありました、輸送力増強のその他については、駅務機器の更新（自動券売機、自動改札機等）です。

○ パブリックコメントの内訳について

募集期間：3月27日～4月9日（14日間）

件数：計9件

（内訳）

○賛成意見（条件付き含む）：5件

○反対意見：1件

○その他の意見：3件

○合計：9件

	賛成	反対	その他 <small>（提案・問い合わせ等）</small>	合計
東京	2	—	—	2
神奈川	1	—	—	1
その他	—	—	1	1
不明	2	1	2	5
合計	5	1	3	9

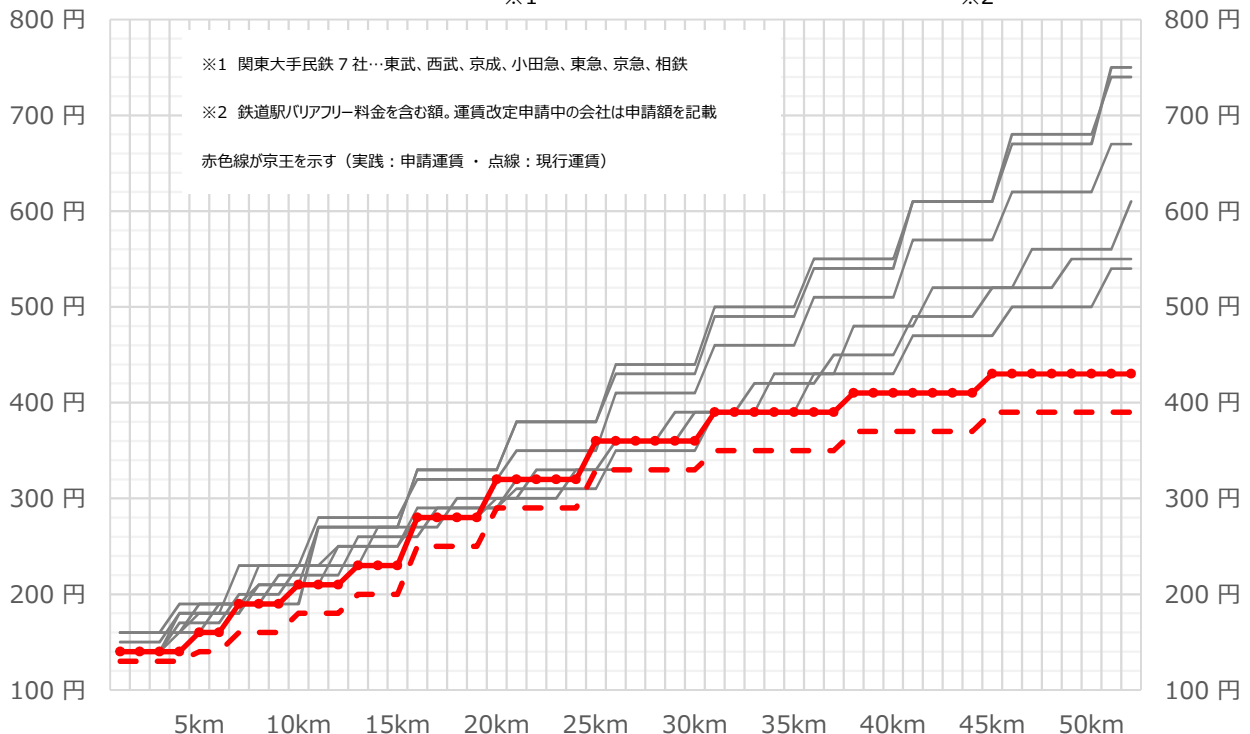
○反対意見：1件

1. 利用の有無不明（居住地不明） より

京王電鉄株式会社の鉄道事業の旅客運賃上限変更認可申請に関する意見募集について京王電鉄株式会社の線路の位置を考えると京王電鉄株式会社様については値上げすると利用客が他の鉄道会社に逃げるため倒産すると思います。値上げしない方が良いと思います。

- 京王電鉄によると、京王線・井の頭線では一部他社線と直接競合する区間もありますが、今回改定申請にあたってはお客様のご負担に配慮し改定額を極力抑えることで、改定後も引き続き業界最安水準の運賃を維持、価格競争力を維持した運賃としているとのことです。
- また運賃水準面以外でもお客様に選んでもらえる鉄道となるべく、京王電鉄が目指す「日本一安全でサービスの良い鉄道」の実現に向け、今後も引き続き安全性・サービスレベルの更なる向上に取り組んでいくとのことです。

■ 関東大手民鉄7社※1と当社の営業キロ別のきっぷ運賃※2比較



○賛成意見：5件

1. 利用の有無不明（居住地不明）

意見

今回の値上げは妥当である。

理由

京王電鉄では1987年から1997年にかけて特定都市鉄道整備事業計画に係る運賃上乗せを行っていたが、徴収期間が終了したことから1997年12月29日改定にて本体価格を9.1%値下げしている。

この値下げは10年後の2007年までの措置だったはずなのだが、2023年現在本体価格の値上げはいまだにしていない。

そんな中今回の運賃改定に踏み切ったわけだが、本来2007年に戻すはずだった運賃の値上げを15年越しに行うものであり、値上げ後も20km以内では関東大手私鉄最安値級に安い。そう考えると今回の京王電鉄運賃改定は行うべきものだろう。

- 京王電鉄によると、ご指摘のとおり平成9年に特定都市鉄道整備事業の完成に伴い実施した9.1%の値下げ運賃改定について、それまで運賃に上乗せしてお客様からお預かりしていた積立金を10年間かけて取り崩し、本来の運賃から減額して還元する分の3.1%については平成19年に取り崩しが終了したものの、その後企業努力等により減額分を元に戻す運賃値上げ改定を実施していないとのこと。
- なお今回の改定申請は、新型コロナウイルス感染症の影響により鉄道利用者数が減少し、今後も従前の水準までの回復が見込めない中であっても、あらゆる方が安全・安心・快適にご利用いただける鉄道サービスを提供し続けていくために、不足する費用の一部についてお客様にご負担をお願いするものであるとのこと。

2. 利用者（東京都在住）より

京王線を日常的に利用している者です。運賃改定は条件付で賛成です。

人件費に手を付けざるを得なかったり、鉄道業界の省エネトプランナーを維持することで動力費を削減していることは評価しますが、まだまだ合理化出来るところや費用を掛けずにサービス向上できるはあると思いますし、このような機会なので言いたいこともありますので、列挙したいと思います。これらに取り組んでいただけるのであれば、賛成したいと思います。

・日中の相模原線多摩センター以西を減便するよりも、京王線調布以西（特に特急でもガラガラな高幡不動以西）の本数を減らしたり、笹塚？調布間のガラガラな区間急行を減らす方が先ではないでしょうか。

橋本駅周辺や多摩ニュータウンはリニア開業に伴う再開発で今後の発展の見込みがありますが、京王線調布以西は高齢化による先細りが目に見えていますし、昔みたいに笹塚？調布間を20分あたりで特急（千歳烏山通過）2本、快速2本、各停2本にして、調布以

西はそれぞれ1本ずつにすることで、日中の輸送力を適正化出来ると思います。また、イベント時の臨時列車も柔軟に走らせられるのではないのでしょうか。

・高幡不動以西の各駅停車を動物園線と同じワンマン電車に置き換えて、乗務員人件費を減らす。

・その他、出来る路線からワンマン運転を実施する。また、乗降人員が少ない駅の無人駅化を進める。また、車椅子の方などの誘導は福祉の一環として自治体負担でシルバー人材センター等から人員を派遣してもらい、駅員は運転・営業業務に特化することでコスト削減出来ると思います。

・今後の取り組み計画に載っていた特急電車に一部座席指定車を導入するのは賛成です。合わせて、京王ライナーの座席指定料金をキリの良い400円にしたり、短い駅間を利用する場合は割引料金を設定してください。

・列車への警備員や係員の添乗は良い取り組みだと思います。もっと対象列車を増やしてください。また、必ず警備員が添乗する列車・区間・車両を時刻表に記載することで、男性差別という指摘があり、LGBT対応で課題のある女性専用車を廃止出来るのではないのでしょうか。

・特殊割引乗客のうち、学生割引以外は本来国や自治体が負担すべき費用だと思いますので、公費負担や消費税納付額を原資にしてそこからの控除出来るように働きかけてください。

・社員給与・賞与削減を早急に取りやめ、有給休暇全消化を推進することで、乗務員等社員への待遇を改善し、安全安定運行に携わる人員を確保できると思います。

「・日中の相模原線多摩センター以西を減便するよりも、京王線調布以西（特に特急でもガラガラな高幡不動以西）の本数を減らしたり、笹塚？調布間のガラガラな区間急行を減らす方が先ではないのでしょうか。

橋本駅周辺や多摩ニュータウンはリニア開業に伴う再開発で今後の発展の見込みがありますが、京王線調布以西は高齢化による先細りが目に見えていますし、昔みたいに笹塚？調布間を20分あたりで特急（千歳烏山通過）2本、快速2本、各停2本にして、調布以西はそれぞれ1本ずつにすることで、日中の輸送力を適正化出来ると思います。また、イベント時の臨時列車も柔軟に走らせられるのではないのでしょうか。」について

- 京王電鉄によると、輸送計画の策定にあたっては、直近の輸送動向からお客様の需要やご利用される時間帯、目的地等を分析し、1時間あたりの列車本数や運行する列車種別（特急・急行・快速など）、所要時間等を決定しているとのこと。
- 現在のダイヤでは、西調布以西の京王線と京王多摩川以西の相模原線区間について、各駅におけるお客様のご利用状況に合わせて概ね10分間隔の乗車機会を提供することができるダイヤとしているところです。

- 今後も輸送動向を的確に判断し、沿線の開発計画等も踏まえたうえで、お客さまサービスの維持・向上と費用の抑制の観点から列車種別や列車本数の見直しを検討し、より良いダイヤを提供していくとのことです。

「・高幡不動以西の各駅停車を動物園線と同じワンマン電車に置き換えて、乗務員人件費を減らす。
・その他、出来る路線からワンマン運転を実施する。また、乗降人員が少ない駅の無人駅化を進める。また、車椅子の方などの誘導は福祉の一環として自治体負担でシルバー人材センター等から人員を派遣してもらい、駅員は運転・営業業務に特化することでコスト削減出来ると思います。」について

- 京王電鉄によると、少子高齢化等により今後予測される労働力不足に対応するため、ワンマン運転の検討を行っているとのことです。
- 駅の運営体制については、従前よりOB社員およびアルバイト社員の活用や一部改札口における駅窓口案内システムの導入にあわせた遠隔運営等による要員配置の見直しなどの効率化を進めており、今後も運営体制の省力化に向けた検討を行っていくとのことです。

「・今後の取り組み計画に載っていた特急電車に一部座席指定車を導入するのは賛成です。合わせて、京王ライナーの座席指定料金をキリの良い400円にしたり、短い駅間を利用する場合は割引料金を設定してください。」について

- 京王電鉄によると、今後の京王ライナーの運行につきましては、終日運行や一部座席指定列車の運行など、より多くのお客さまにご利用いただけるような検討を進めていくとのことです。
- 座席指定料金については、現時点で変更する予定はないものの、今後の参考とさせていただきますとのことです。

「・列車への警備員や係員の添乗は良い取り組みだと思います。もっと対象列車を増やしてください。また、必ず警備員が添乗する列車・区間・車両を時刻表に記載することで、男性差別という指摘があり、LGBT対応で課題のある女性専用車を廃止出来るのではないのでしょうか。」について

- 京王電鉄によると、令和3年10月に発生した京王線車内傷害事件等を受け、同種事件への対応強化および未然防止を目的として、車内防犯カメラの全車両整備や車内非常通報装置の全車両での双方向対話式化を進めるとともに、係員や警備員による駅構内の巡回強化、有料座席指定列車「京王ライナー」での警戒添乗などの警備強化を行っており、今後も必要に応じて対策を講じていくとのことです。

- 女性専用車両については痴漢被害軽減を目的として鉄道事業者としてできる対策の一つとして実施しているものであるためご理解・協力を頂きたい、とのことです。

「・特殊割引乗客のうち、学生割引以外は本来国や自治体が負担すべき費用だと思imasので、公費負担や消費税納付額を原資にしてそこからの控除が出来るように働きかけてください。」について

- 京王電鉄によると、障がい者およびその介護者の割引の原資負担については、様々な手法が考えられるため、今後の参考とさせていただくとのことです。

「・社員給与・賞与削減を早急に取りやめ、有給休暇全消化を推進することで、乗務員等社員への待遇を改善し、安全安定運行に携わる人員を確保できると思います。」について

- 京王電鉄によると鉄道の安全・サービスレベルを維持・向上させていくためには、人材の確保に向けた取り組みが必要不可欠と考えており、採用の強化や再入社制度の整備、働き方改革の推進や定年延長の実施、職場環境の改善など、賃金面に限らない、教育なども含めた総合的な待遇改善を今後検討・実施していくとのことです。

3. 利用者（東京都在住） より

京王線を日常的に利用しているものです。

値上げ理由は理解できますが、合理化が不十分だと思います。

そのため、以下のような合理化を実施することを確約した上で値上げを実施すべきだと思います。

・府中あるいは高幡不動以西の減便。混んでいてリニア関係の再開発も控えている相模原線多摩センター？橋本の減便を取りやめて、こっちを削減した方が動力費も人件費も下がるのではないかと。また、平日の高幡不動以西の急行通過駅や高尾線は20分に1本で十分だと思う。

・乗降客数の少ない駅の無人駅化の推進

・障害者割引の公費負担の導入

・女性専用車両の廃止（男性が9両分しか乗れないのは不公平。女性割増運賃でも導入出来れば良いと思うが、LGBT問題もあり難しいと思うので）

・一部指定席制特急の早急な導入（この時までにはグリーン車のある路線に倣って女性専用車両を廃止して欲しい）

・踏切のない京王新線と相模原線でのワンマン運転化

・高幡不動以西の各駅停車の短編成ワンマン運転化

「・府中あるいは高幡不動以西の減便。混んでいてリニア関係の再開発も控えている相模原線多摩センター？橋本の減便を取りやめて、こっちを削減した方が動力費も人件費も下がるのではないかと。また、平日の高幡不動以西の急行通過駅や高尾線は20分

「に1本で十分だと思う。」について

- 京王電鉄によると、輸送計画の策定にあたっては、直近の輸送動向からお客様の需要やご利用される時間帯、目的地等を分析し、1時間あたりの列車本数や運行する列車種別（特急・急行・快速など）、所要時間等を決定しているとのこと。
- これまで列車本数を見直す際には、1) 時間帯別のご利用状況を踏まえて列車本数を見直す、2) 各エリアのご利用状況を踏まえて列車本数を見直す、のどちらか、もしくは両方のバランスを考慮しながら著しい輸送サービスの低下につながることはないよう、社内で慎重に検討を重ねて現在の輸送計画に至っており、その結果として、現在のダイヤでは京王線（高尾線各駅含む）全線において概ね10分間隔での乗車機会を提供するダイヤとなっているとのこと。
- 今後も輸送動向を的確に判断し、沿線の開発計画等も踏まえたうえで、お客さまサービスの維持・向上と費用の抑制の観点から列車種別や列車本数の見直しを検討し、より良いダイヤを提供していくとのこと。

「・乗降客数の少ない駅の無人駅化の推進」について

- 京王電鉄によると、駅の運営体制については、従前よりOB社員およびアルバイト社員の活用や一部改札口における駅窓口案内システムの導入にあわせた遠隔運営等による要員配置の見直しなどの効率化を進めており、今後も運営体制の省力化に向けた検討を行っていくとのこと。

「・障害者割引の公費負担の導入」について

- 京王電鉄によると、障がい者およびその介護者の割引の原資負担については、様々な手法が考えられるため、今後の参考とさせていただくとのこと。

「・女性専用車両の廃止（男性が9両分しか乗れないのは不公平。女性割増運賃でも導入出来れば良いと思うが、LGBT問題もあり難しいと思うので）」について

- 女性専用車両については痴漢被害軽減を目的として鉄道事業者としてできる対策の一つとして実施しているものであるためご理解・協力を頂きたい、とのこと。

「・一部指定席制特急の早急な導入（この時までにはグリーン車のある路線に倣って女性専用車両を廃止して欲しい）」について

- 京王電鉄によると、座席指定列車については京王ライナーの日中時間帯への運行拡大や一部座席指定列車の運行等による終日運行化など、より多くのお客さまにご利用いただ

けるようサービス拡充の検討を進めていくとのことです。

- 女性専用車両については痴漢被害軽減を目的として鉄道事業者としてできる対策の一つとして実施しているものであるためご理解・協力を頂きたい、とのことです。

「・踏切のない京王新線と相模原線でのワンマン運転化
・高幡不動以西の各駅停車の短編成ワンマン運転化」について

- 京王電鉄によると、少子高齢化等により今後予測される労働力不足に対応するため、ワンマン運転の検討を行っているとのことです。

4. 利用者（神奈川県在住） より

値上げは必要と思いますが下記点から値上げ率は再考する必要があると思います。

理由

先に値上げ申請をした京浜急行電鉄株式会社の鉄道事業の旅客運賃の上限認可申請は

1-3km . . . 10.29%

4-6km . . . 14.65%

7-10km . . . 14.57%

11-15km . . . 14.46%

16-20km . . . 10.6%

21-25km . . . 10.51%

26-30km . . . 9.81%

31-35km . . . 5.81%

36-40km . . . 3.66%

41-45km . . . ▲1.74% (値下げ)

46-50km . . . ▲4.62% (値下げ)

51-55km . . . ▲7.75% (値下げ)

56-60km . . . ▲10.8% (値下げ)

61-65km . . . ▲14.94% (値下げ)

66-67km . . . ▲21.53% (値下げ)

であり、基本的には距離が長くなるにつれて値上げ率が低くなっております。

京王電鉄株式会社の鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請の値上げ率を計算したところ

1-4km . . . 11.11%

5-6km . . . 17.65%

7-9km . . . 19.75%

10-12km . . . 17.42%

13-15km . . . 15.58%

16-19km . . . 12.81%

20-24km . . . 10.95%

25-30km . . . 9.54%
31-37km . . . 12.14%
38-44km . . . 11.44%
45-52km . . . 10.82%

となりました。

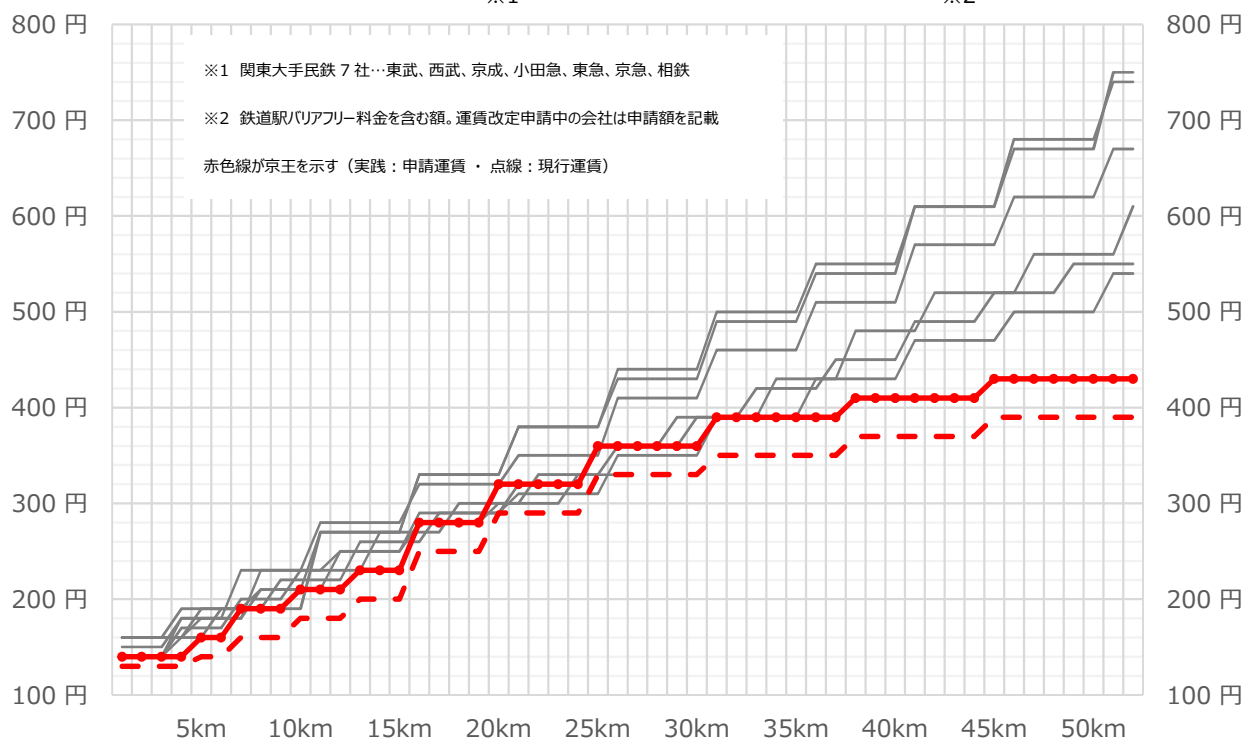
20-24km（値上げ率 10.95%）、25-30km（値上げ率 9.54%）が他の区間と比べて値上げ率が低くなっております。

この区間は原価が低いのでしょうか？そうでなければ、資料の別紙 2 に書かれている「安全性の向上」や「サービスの向上」は全乗客が受けるものであり、20-24km と 25-30km 区間もその前後の区間、16-19km（値上げ率 12.81%）、31-37km（値上げ率 12.14%）を踏まえて値上げ率 12%台とし、利益が多くなりすぎるのであれば値上げ率が大きい区間で調整する等、再考する必要があると思います。

※値上げ率は小数点第三位を四捨五入とした。

- 京王電鉄によると、改定後運賃についてはお客様の負担増に配慮し、初乗りを 10 円程度、最大でも 42 円と改定額を極力抑えることで、引き続き業界最安水準を維持する設定としているとのことです。
- 区間ごとの改定率に差が生じる点については、近距離の区間の値上げ額が遠距離区間の値上げ額を上回ることなく、段階的な値上げとなるよう公平感に配慮する一方で、現行運賃における距離に応じた価格の上昇額や、同業他社と比較した際の運賃水準等を勘案して設計したためとしています。
- なお、お客様の負担増に配慮した改定後運賃とした結果、今回申請における収支率は運賃改定後で 98.5 となっており、安全性・サービスレベル維持・向上のために不足する費用の一部についてお客様にご負担をお願いする申請内容としているとのことです。

■ 関東大手民鉄 7 社^{※1} と当社の営業キロ別のきっぷ運賃^{※2} 比較



5. 利用者（居住地不明）

京王利用者です。今回の運賃改定については、全体としては許容範囲かと思われる。また、回数券の存続は評価できる。

一方、次の点は踏み込んでもらいたい。今回税金の値上げに伴わない久しぶりの改定なので、いわゆる差別を伴う二重運賃は廃止してほしい。初乗り運賃は1円単位と10円単位で揃えてきたことは評価できるが、他の区間では相変わらず恣意的なICカード利用による運賃より現金等の運賃を高く設定しているところが数多く見られる。特定の旅客をねらった差別である。消費税についての考え方は以前と異なり、近年では消費者からの預かり金ではなく、つまり間接税では無く、事業者が売り上げの現在の税率10%相当分を納めればよい直接税であるという考え方が一般的になっている。なので、そもそも基本的には首都圏以外の交通機関では行われていない二重運賃にわざわざする意味はなく、また端数（1円単位）にする必要性もない。まあ、したければ端数にしてもよいが、いずれにせよ公平でない金額にする理屈や社会性はまったくないのであるから、最低限ここは同額にしないとイケない。

もし万が一同額でない料金を継続するのであれば、最低限、いくつかの交通機関が導入したり導入をしようと計画しているクレジットカード決済を利用した改札通過や、クレジットカードもしくはICカードを利用したの券売機での1円単位運賃での切符購入を保証するなどして、差別を解消する方策を複数とらないと京王は相変わらず差別企業だと思われる。すでに交通ICカードだけの囲い込みは時代遅れで、問題が大きい。この部分だけは早急に検討し直して、実施までに差別を解消してほしい。

- 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。
- 京王電鉄によると、平成26年4月1日の運賃改定の際、運賃適用パターンなどを記載したチラシを作成する等、利用者への情報提供を適切に行いました。また、ICカードへのオートチャージ機能の搭載などICカードを利用しやすい環境の整備を進めてきたとのことです。
- 多様な決済方法については、これまで定期券購入時のクレジットカードによる決済やモバイルPASMOにおけるクレジットカードでのチャージなどお客さまの利便性を高める取り組みを実施しており、その他の決済手段についても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等について検討を進めたいとしています。

○その他の意見：3件

1. 利用の有無不明（居住地不明） より

資料内「利用者のサービス向上策」の中に座席指定列車サービスについて記載されているが、運賃増加を基とした投資において、運賃とは別に料金を徴収する座席指定列車への投資へ流用することは不適切ではないか。

特に、座席指定列車の設定後、その他の列車の所要時間は増加しており、サービス性の悪化が発生している他、座席指定列車が設定されている時間において、新宿駅構内の混雑は悪化の一途を辿っており、現状既に乗り場へ立ち入れない状況となっており、旅客の安全性を損なっている状況である。

資料内で座席指定列車の増発を謳っているが、座席指定列車を利用しない大半の乗客に対してサービスの悪化、安全性の損失が増大することが予想される。

一方、近接他社線では連続立体交差事業や複々線化事業により輸送力を増強した上で付加価値を提供するサービスを行っているが、本路線においては車両大型化、長編成化の他は如何なる設備投資を行っておらず、それを補填するための運賃値上げは経営判断原因の損失の補填とも取られる。

- 京王電鉄によると、今後「京王ライナー」等の座席指定列車のさらなる拡充に向けた5000系車両の新造計画はあるものの、5000系車両はロング／クロスシート転換型の特徴を活かして通常列車にも使用していることから、非貫通車両の解消など防犯・セキュリティ対策の推進等にも寄与するものであるとのことです。
- これまで座席指定列車の導入にあたっては、座席指定列車前後の列車やホーム上の混雑など、通常列車への影響を極力抑えるべく増発での運行設定を行ってきたほか、駅構内等における発着・番線案内を適宜行うなど、運行に伴うお客様の混乱を避けるための各種取り組みを進めてきたとのことです。
- また今後は、京王ライナーの日中時間帯への運行拡大や一部座席指定列車の運行等による終日運行化など、より多くのお客さまにご利用いただけるようサービス拡充の検討を進めていくとのことです。
- 設備投資については、同社ではこれまで調布駅連続立体交差事業やATC（自動列車制御装置）の導入、駅・車両のバリアフリー化等のために平成17年以降の年平均で約250億円の設備投資を行い、今後もさらなる安全性・サービスレベル向上のため、笹塚以西連続立体交差事業の推進やホームドアの全駅整備、新宿駅・橋本駅のターミナル駅整備等のために年平均約330億円の設備投資を行うとしており、これらにかかる費用の一部についてお客様にご負担をお願いするため、今回の改定申請に至ったとのことです。

2. 利用の有無不明（石川県在住） より

1. 通学定期券の適用対象に国連大学も追加を

他大学・大学院との公平性や国際貢献の観点から、国連大学の学生（大学院生）に対しても、通学定期の適用対象とし社内規則や社の公式サイトに明記すべきです。すでに JR 東日本はそのようにしています。

1.1 京王電鉄の規則

申請書類には、通学定期券の適用対象として「指定学校」とあるのみで、具体的適用対象に関する説明はありませんが、京王電鉄の公式サイトの下記ページに次のように示されています。

<https://www.keio.co.jp/contact/con04.html#c>

「Q 専門学校・予備校・塾に通う場合、通学定期券は購入できますか？」

A 通学定期乗車券を発売できる「指定学校」については以下の通りとなっています。

1. 学校教育法第1条に定める幼稚園、小学校、中学校、高等学校、中等教育学校、特別支援学校、大学および高等専門学校。
2. 上記以外の国公立の学校またはその他の教育施設。
3. 学校教育法の規定により設立した私立学校。
4. 外国の大学、大学院、短期大学の日本校で指定の受けた学校。」

しかし、国連大学は東京都渋谷区神宮前に本部があり、1?4 のいずれにも当てはまりません。」

1.2 JR東日本の規則

指定学校の規則として、第（5）項を設け、国連大学を明記しています

「東日本旅客鉄道株式会社 学校及び救護施設指定取扱規則」

<https://www.jreast.co.jp/kippu/yakkan/pdf/gakkokisoku.pdf>

第2章 指定学校

（指定学校等の定義）

「(5) 国際連合大学本部に関する国際連合と日本国との間の協定の実施に伴う特別措置法（昭和51年法律第72号）第1条第2項の規定による国際連合大学。ただし、当社の指定を受けた場合に限る。」

1.3 「国連大学について よくある質問」

<https://jp.unu.edu/about/faq>

「どのように組織されていますか？」

国連大学は、東京の本部と世界各地に設けられた国連大学研究所・研修センター（プログラム）からなり、提携・協力関係にある世界各国の学術機関や研究者との間でグローバルネットワークを構成しています。...

「国連大学の学生と教授陣はどのような人たちですか？」

国連大学の学生は、国連大学大学院課程プログラムに在籍する大学院生に加え、国連大学が提供する研修機会を通じて高等教育を受けている、あるいは国連大学スタッフと協力して活動することにより自身のスキルや知識を発展させている、大学院在籍中または博士

課程修了後の学者や研究者、市民団体関係者、政策立案者、およびその他の専門家により構成されています。…」

2. 払い戻し手数料について

旅客運賃の払いもどし手数料のうち、220 円となっている部分については、人件費等の実費を勘案すると、280 円（単純な払い戻し手数料の倍額）としても適正であるように思われます。（払い戻し手数料は、旅客運賃上限変更認可申請には直接関係しませんが。）

「1. 通学定期券の適用対象に国連大学も追加を

他大学・大学院との公平性や国際貢献の観点から、国連大学の学生（大学院生）に対しても、通学定期の適用対象とし社内規則や社の公式サイトに明記すべきです。すでに JR 東日本はそのようにしています。」について

- 京王電鉄によると、国連大学は通学定期をご利用いただける指定学校として適用しているとのこと。
- 京王電鉄ホームページの「電車・駅のご案内」は、営業規則のうち主な内容を抜粋してご紹介しているものだが、今回のご指摘を受け、記載方について必要に応じた見直しを行っていくとのこと。

「2. 払い戻し手数料について

旅客運賃の払いもどし手数料のうち、220 円となっている部分については、人件費等の実費を勘案すると、280 円（単純な払い戻し手数料の倍額）としても適正であるように思われます。（払い戻し手数料は、旅客運賃上限変更認可申請には直接関係しませんが。）」について

- 京王電鉄によると、現時点では払い戻し手数料を変更する予定はないものの、今後の参考とさせていただくとのこと。

3. 利用の有無不明（居住地不明） より

本件の「意見提出が30日未満の場合その理由」は何ですか？

- 旅客運賃の上限変更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。
- 旅客運賃の上限変更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。