

(案)

国 運 審 第 号  
令和5年 月 日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 殿

運輸審議会会長 堀川 義弘

答 申 書

京王電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の  
上限変更の認可申請について

令5第4003号

令和5年3月29日付け国鉄事第862号をもって諮問された上記の  
事案については、令和5年5月16日東京都において公聴会を開催し、  
審議した結果、次のとおり答申する。

(案)

## 主 文

京王電鉄株式会社からの申請に係る鉄道の旅客運賃の変更については、別紙に掲げる額を上限として認可することが適当である。

## 理 由

1. 申請者は、平成7年9月1日の運賃改定の後、特定都市鉄道整備積立金の積立終了等に係る平成9年12月28日の運賃の上限引下げ改定を経て、消費税に係る運賃改定を除き、27年余にわたり運賃の引上げを行わず、事業を実施している。近年、新型コロナウイルス感染症の拡大前においては、利用者数も増加傾向にあり、その営業収益も堅調に推移していた。

しかし、令和2年当初からの新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う緊急事態宣言の発出等により、外出自粛や通勤客のテレワークへの移行といった行動様式の変容がみられた。

これらの影響を受け、令和2年度の利用者数は、前年度に比較して、いわゆる関東大手民鉄8社のうちで最大となる33.0%の減少となり、利用者数が回復に転じた令和3年度においても収支率は85.1%に留まっている。

今後についても、申請者は、それまでは増加基調にあった沿線人口について令和4年には減少に転じたとするとともに、テレワークといった新たな行動様式が一定程度定着すると見込まれることなど、申請者を取り巻く経営環境には大きな変化が生じているとしている。

そのような状況下においても、申請者は、公共交通事業者として安全・安心を利用者に提供し続けるとともに、ホームドアなどのバリアフリー設備の整備やカーボンニュートラルの実現に取り組むとしており、事業運営に要する経費の削減のみでは上記の施策の実施は困難であるとして、旅客運賃の上限変更認可を申請したものである。

2. 国土交通大臣は、鉄道運送事業者からの旅客運賃の上限の変更の認

(案)

可にあたっては、鉄道事業法第16条第2項に基づき、当該旅客運賃の上限による総収入が、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ことを確認の上、鉄道事業法第16条第1項の認可をするものとされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、公聴会を開催し申請者の陳述及び一般公述人の公述を聴取したほか、現地視察、当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討を行った。その結果は、次のとおりである。

平年度（原価計算期間）である令和6年度から令和8年度までの3年間の収入算定の基礎となる現行運賃を維持した場合の総収入は合計230,558百万円、適正な総括原価（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）は259,559百万円と推定されるので、差引き29,000百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

これに対して、旅客運賃の上限を主文のとおり改定した場合、総収入は255,570百万円、適正な総括原価は259,559百万円と推定されるので、差引き3,988百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

4. 申請者は、令和2年当初からの新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受けた需要見通しについて、利用者の行動様式の変容により、コロナ禍前の需要への回復は見通せないとしている。この点については、申請者が沿線利用者を対象として実施したアンケート調査の結果等も考慮したものであり、かつ所管局が別途実施した外部委託調査結果の想定範囲内にあることを勘案すると、合理性が認められる。さらに、申請者には、令和3年10月に発生した車内傷害事件等の教訓も踏まえた安全・防犯対策を追求する姿勢が見られた。

これらを踏まえ、安全・防犯対策をはじめとする各種設備への投資及び維持管理を前提とする原価を推定した結果、本件申請に係る旅客運賃の上限による総収入が、能率的な経営の下における適正な原価に

(案)

適正な利潤を加えたものを超えないものであるので、本件申請は上記  
2. の認可基準に適合するものと認められる。

したがって、鉄道事業法第16条第1項に基づき、国土交通大臣が  
本件申請を認可することは適当であると認める。

(案)

## 要望事項

新型コロナウイルス感染症については、感染症対策としての法的な位置づけが変更されたが、同感染症に起因する行動変容が鉄道事業に与える影響については、未だ不透明な面がある。京王電鉄株式会社の鉄道事業における需要見通しは一定の合理性が認められるものの、テレワークの実施状況等により、想定された旅客輸送量と実績が乖離する可能性がある。このため、国土交通大臣は、本件申請の認可にあたり、鉄道事業法第54条第1項及び第2項の趣旨に基づき、期限に係る条件を付すことを検討されたい。

また、付された期限までの間の京王電鉄株式会社の経営実績について、実績が想定された収支率となっているかの検証結果及び計画された設備投資への取組状況について、毎年、書面で提出されたい。

(案)

別紙

すべての運賃は消費税及び地方消費税を含んだ額である。

1 鉄道の普通旅客運賃

現行の運賃の上限を次のとおり変更する。

(単位：円)

	1円単位	10円単位
4キロまで	140	140
4キロを超え6キロまで	160	160
6キロを超え9キロまで	188	190
9キロを超え12キロまで	209	210
12キロを超え15キロまで	230	230
15キロを超え19キロまで	273	280
19キロを超え24キロまで	314	320
24キロを超え30キロまで	356	360
30キロを超え37キロまで	388	390
37キロを超え44キロまで	409	410
44キロを超え52キロまで	430	430

2 鉄道の定期旅客運賃

現行の運賃の上限を次のとおり変更する。

通勤定期旅客運賃（1か月）

(単位：円)

4キロまで	5,240
4キロを超え6キロまで	5,990
6キロを超え9キロまで	7,040
9キロを超え12キロまで	7,820
12キロを超え15キロまで	8,610
15キロを超え19キロまで	10,220

(案)

19キロを超え24キロまで	11,760
24キロを超え30キロまで	13,330
30キロを超え37キロまで	14,530
37キロを超え44キロまで	15,310
44キロを超え52キロまで	16,100

通学定期旅客運賃（1か月）

現行の運賃の上限を据え置きとする。