

令和4年1月27日

運輸審議会

会長 原田 尚志 殿

東京都渋谷区神泉町8番16号

東急電鉄株式会社

取締役社長 渡邊

公述申込書

運輸審議会一般規則第35条の規定により、下記のとおり公述の申込みをいたします。

記

1. 事案番号

令4第4001号

2. 事案の種類

鉄道及び軌道の旅客運賃の上限変更の認可

3. 事案の申請者

東急電鉄株式会社

4. 公述しようとする者の氏名、住所、職業及び年齢

東京都渋谷区神泉町8番16号

東急電鉄株式会社

取締役社長	渡邊 功	65歳
-------	------	-----

取締役副社長	城石 文明	66歳
--------	-------	-----

執行役員経営戦略部統括部長	小井 陽介	55歳
---------------	-------	-----

経営戦略部総括課長	五島 雄一郎	44歳
-----------	--------	-----

5. 事案に対する賛否

申請者

6. 連絡先

東急電鉄株式会社 経営戦略部 電話



鉄道及び軌道の旅客運賃の上限変更の認可に係る

公 述 書

公 述 人 東急電鉄株式会社

取締役社長 渡邊 功

他

■はじめに

私は、東急電鉄株式会社、取締役社長の渡邊功でございます。

本日は、弊社が令和4年1月7日に申請いたしました、鉄道及び軌道の旅客運賃の上限変更の認可申請に関しまして公聴会を開催いただき、弊社の申請の趣旨や経営の実情をご聴取いただけますことに厚く御礼を申し上げます。

ただいまから、弊社が今回申請いたしました旅客運賃の上限変更の認可申請につきまして、申請する背景と内容をご説明申し上げたいと存じます。

ご説明として、

第1に、これまでの取組みについて

第2に、今後の設備投資・サービスについて

第3に、収支状況について

第4に、経営合理化の状況について

第5に、申請理由および旅客運賃の内容について

の順にご説明申し上げます。

1. これまでの取組みについて

弊社は、その前身である目黒蒲田電鉄株式会社が大正11年に創業して約百年、世界有数の大都市圏である東京圏において良好な生活環境の創造や経済成長の一翼を担う交通インフラとしての社会的責任を果たすべく、鉄道事業の根幹である安全・安心の追求を大前提に、鉄道ネットワークの拡充、輸送力増強や利便性の高いサービスの提供等に積極的に取り組んでまいりました。

安全・安心の更なる向上のため、鉄道運行に必要な設備の健全性維持に加え、社会的な要請を先取りし「3つの100%」と称してホームドア・センサー付固定式ホーム柵の全駅設置、弊社所属全車両の防犯カメラ設置、全ての踏切への障害物検知装置の設置を完了いたしました。一例としてホームドア・センサー付固定式ホーム柵は、他社に先駆けて令和元年度に世田谷線、こどもの国線を除く全駅に整備を完了し、ホームからの転落件数は整備前と比較して約9割減少する等、ホーム上の安全性や運行安定性向上に大きく寄与しております。

また、自然災害への対策として省令の定める基本的な耐震補強工事を完了しているほか、ロックンブ橋脚や早期復旧を目的とする更なる耐震補強、豪雨対策としての線路脇斜面の補強や地下駅への浸水対策を鋭意実施しております。令和3年6月には、列車運行管理システムの更新に併せて司令所機能を強化するとともに、免震構造の建屋へ50年ぶりに移転する等、自然災害や輸送障害への対応能力の向上や早期復旧に資する取組みを進めております。

このような設備に加えて、緊急事態を想定した様々な訓練を警察・消防と連携しながら実施しており、令和3年12月に開館した「安全共創館」での全従業員を対象とした安全研修を行う等、安全確保のための従業員教育にも注力しております。結果として、令和元年度、2年度では運転事故件数が大手民鉄の中で最少となり、高い安全水準を実現しております。

また、コロナ禍においても、社会活動を支えるエッセンシャルサービスたる鉄道運行の維持に努め、全駅旅客トイレの非接触・自動水栓化、全有人改札でのアルコール消毒液の設置、車両出庫時の窓開け、所属全車両の車内及び空調設備の抗ウイルス・抗菌加工、従業員の定期的なPCR検査及び新型コロナワクチンの職域接種の早期実施等、お客さまや従業員の罹患防止への取組みを徹底し、安心してご利用頂ける環境維持に努めております。

都心部や地域間のアクセス性向上を目的とした鉄道ネットワークの拡充にも取り組んでまいりました。各路線で相互直通運転を推進し、東横線では東京メトロ副都心線・横浜高速鉄道みなとみらい線と、目黒線では東京メトロ南北線・都営地下鉄三田線と、田園都市線では東京メトロ半蔵門線とそれぞれ相互直通運転し、神奈川県から東京都、埼玉県方面へと繋がる鉄道ネットワークを構築いたしました。また、快適性向上のための輸送力増強にも積極的に取り組み、東横線では目黒線、田園都市線では大井町線の延伸により複数線化を実現したほか、車両の長編成化や運行列車の増発等を実施してまいりました。

誰もが利用し易い鉄道サービスの提供のため、バリアフリー施策に積極的に取り組んでおります。駅構内においては、平成26年にバリアフリールート of 全駅整備を完了し、2ルート目も複数駅での整備を進めているほか、トイレ設置済の全駅で多機能トイレを設置する等、各設備のバリアフリー化を実施しております。車両においては、田園都市線・大井町線・目黒線に低床の新型車両を導入し、フリースペースの拡充やホームと車両床面の段差・隙間縮小を進める等、車いすやベビーカーをご利用のお客さまの利便性も向上しております。また、駅係員及び乗務員の接客技術向上にも注力しており、「サービス介助士」の資格取得率100%や、接客・アナウンス技術を競い合う社内コンテストの開催にも取り組んでおります。こうした取組みの結果、令和元年度では「令和元年度バリアフリー化推進功労者大臣表彰」、令和2年度には「令和2年度バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進功労者表彰」において「内閣総理大臣表彰」を受賞する等、社会的にも高い評価を頂いております。

駅を街の玄関口として位置付け、街と一体となった改良を進めてまいりました。南町田グランベリーパーク駅では街の開発と併せて駅をリニューアルし、より利用し易いバリアフリールートや線路により分断された南北を繋ぐ自由通路等、鉄道利用者のみならず地域にお住まいの方々の利便性を向上しております。池上線戸越銀座駅・旗の台駅・池上駅・長原駅では東京都内で生産された多摩産材を活用した駅舎リニューアル「木になるリ

ニューアル」を実施する等、各路線の特色を活かし、地元の方により親しまれる駅空間の創出を目指しております。

2. 今後の設備投資・サービスについて

今後も鉄道インフラを適切に維持・更新して安全・安心な鉄道事業を中長期的に継続するとともに、高齢化の進展や巨大災害への備え、カーボンニュートラルの実現等、多様化・複雑化する社会的要請に応じた価値を提供し続けるため、中期事業戦略「3つの変革・4つの価値」を策定いたしました。同戦略に基づき、安全・安心の更なる向上のための設備更新等を中心として令和7年度までの間、年間約450億円の設備投資を実施してまいります。

3つの変革では「運行・駅サービスの変革」、「テクノロジーを活用したオペレーションの変革」、「旧来からの慣習にとらわれない社内諸制度・ルールの変革」を掲げ、安全・安心やサービス水準の維持を前提に、固定費が高い事業特性を持つ鉄道事業のコスト構造を抜本的に見直し、事業基盤の強靱化を目指す事業構造変革を進めております。

列車運行では、東横線ワンマン運転の早期実現や最新技術の活用を目指して出発時の安全確認へのAI画像解析技術の導入検討等を進めてまいります。駅では券売機や改札機等の機能強化やリモートでの接客対応をはじめとしたオペレーションのDX化を推進いたします。設備保守では、センシング技術を活用した設備の状態保全システムの導入を進め、係員による定期点検の効率化や設備の更新周期最適化を目指します。こうしたDXをより一層進めるための基盤として5G通信インフラ等の整備をあわせて進め、高水準の安全性・サービスと業務効率化の両立を目指します。

4つの価値では、コロナ禍により定着した新しい生活様式にしなやかに対応するべく「安全・安心・環境の更なる追求」、「ユニバーサルなサービスの進化」、「都市交通における快適性の向上と課題の解決」、「人、街、暮らしを支えるプラットフォーム」を掲げております。

「安全・安心・環境の更なる追求」においては、鉄道事業の根幹である安全・安心の維持・向上のため、運転保安装置の更新や田園都市線、大井町線の車両更新等の設備健全性を維持するための更新投資を着実に実施してまいります。さらには、弊社所属の全車両に設置している防犯カメラの高機能化をはじめとする、セキュリティ強化に資する設備投資、激甚化する自然災害に備え被害を最小限に留める設備補強や踏切事故未然防止に繋がる障害物検知の高度化等、安全性・安定性向上に寄与する設備投資についても積極的に行います。

また、社会的にも重要なテーマであるカーボンニュートラルの実現のため、CO₂排出量の少ない鉄道に期待される役割は一層拡大すると認識しており、鉄道をより利用しやす

くするサービスや設備の整備を進め、移動における鉄道の輸送分担率を向上してCO₂排出量削減に貢献いたします。さらに、再生エネルギーによる運行路線の拡大や全ての駅照明のLED化、新型車両の導入等の省エネルギー化に取り組み、鉄道の環境性能を向上します。地元建材や廃材の鉄道施設での活用や遺失物の再利用等、地道な取り組みを重ね、循環型社会の実現にも貢献してまいります。

「ユニバーサルなサービスの進化」においては、インクルーシブな社会の実現に寄与すべく、ハード・ソフト両面であらゆるお客さまがひとしく利用しやすい鉄道サービスの実現を目指します。ハード面では、バリアフリールートの複数化や各駅のホームと車両床面の段差・隙間縮小を実施いたします。また、ソフト面では、東急線アプリによるVR・AR等の最新技術を活用した駅構内の案内機能整備や行先案内表示機の改良等、情報配信の高度化を進めてまいります。また、より分かりやすくシンプルにご利用いただける新しい乗車券サービスの導入を進めてまいります。

「都市交通の快適性の向上と課題の解決」においては、混雑や都心一極集中といった都市交通における課題の解決に努め、利便性・快適性を向上させる取り組みを実施いたします。令和4年度上期より順次導入を予定している目黒線の8両編成化による輸送力増強や令和5年3月に開業を予定している東急新横浜線の効果最大化を図ります。また、大井町線有料着席サービス「Q SEAT」の他路線への拡充やリアルタイムでの混雑情報配信等、鉄道利用の快適性向上に資する取り組みを進めてまいります。

「人、街、暮らしをつなげるプラットフォーム」においては、地域毎の特色を活かした駅空間やサービスプラットフォームの整備等を通して、沿線地域との繋がりをより強固にし、人々が行き交う豊かで活気ある街づくりへの貢献を目指します。具体的には、池上線での「木になるリニューアル」の継続的な実施や、田園都市線池尻大橋駅から用賀駅の地下駅リニューアルプロジェクト「Green UNDER GROUND」を推進し、駅リニューアルに併せて街全体の利便性や魅力向上に寄与してまいります。また、沿線の魅力溢れるサービスや他交通モードとの連携強化にも実証実験を重ねながら取り組んでまいります。

3. 収支状況について

「3つの100%」を中心とする様々な設備整備のため、コロナ禍前の過去5か年平均では年間約540億円と、業界水準の2倍以上の設備投資を実施してきた結果、減価償却費等の資本費や設備の維持管理コスト等が、前回の運賃改定後の平成17年度と比較して約3割増大しております。加えて、新型コロナウイルス感染症拡大を契機としたリモートワーク等の新しい生活様式が定着し、利用者的大幅な減少により経営がひっ迫しており、令和2年度は約165億円の営業損失を計上し、令和3年度も営業赤字が見込まれる等、過去に類を見ない深刻な経営状態が続いております。特に弊社は定期券の減収率が関東大手民鉄で最大で、緊急事態宣言解除後の令和3年10月以降も同様の減少が継続しており、今後の需要回復は見通せない状況でございます。また、沿線人口についても令和

2年7月をピークに減少傾向が見られ、特に田園都市線神奈川エリア等では年少人口や生産年齢人口が減少する一方で、高齢人口は増加する等、沿線の少子高齢化も進んでおります。これらを考慮した上で、現行運賃を前提に推計いたしますと、令和5年度から7年度までの平年度3か年で、合計449億円の収入不足が想定され、危機的な状況にございます。

4. 経営合理化の状況について

弊社はこれまでも経営合理化に資する様々な取組みを実施してまいりました。コロナ禍を受けて費用削減を一層進めることに加え、費用構造を根本から見直す事業構造変革を強力に推進しております。

従来からの取組みとして、駅や乗務では、自動改札機や一部路線でのワンマン運転の導入等、テクノロジーの進歩に併せた効率的な運営体制の確保を業界に先駆けて進めてまいりました。また、設備投資に関しても、発注前の精査や仕様共通化による価格低減、ライフサイクルコストを重視した設計等の取組みを推進し、修繕費では先端技術の活用や保全方法の見直しに取り組んでおります。

こうした取組みを、コロナ禍を受けて加速しており、聖域なき費用精査を実施しております。警備・点検・広告物制作等の内製化による外注委託費の削減や役員報酬、管理職給与、夏季・冬季賞与の削減、現業職場の勤務シフト見直し等による時間外労働の抑制、新卒採用の一部停止に至るまで、サービスレベルの低下を極力抑えた上で徹底的に費用の削減を進めております。結果として、令和2年度ではコロナ前の令和元年度と比較して約90億円の費用削減を達成しております。

中長期的な取組みとして、先に述べましたとおり、固定費の割合が大きい鉄道事業特有のコスト構造を抜本的に見直すべく事業構造変革に着手しており、東横線ワンマン運転の導入、運行ダイヤや駅配置人員の適正化やセンシング技術を活用した状態保全システムの導入等により、固定費削減や生産性向上を着実に進めてまいります。

5. 申請理由および旅客運賃の内容について

これまでに述べさせていただいた通り、今後も鉄道インフラを適切に維持・更新して将来世代に負担を先送りすることなく、安全・安心な鉄道事業を継続するとともに、多様化・複雑化する社会的要請に応じた価値を提供し続けるためには、引き続き年間約450億円規模の設備投資が必要です。経営合理化のための事業構造変革をはじめとする様々な取組みを引き続き徹底してまいります。公共交通としての役割を維持しながらの費用削減には限界があり、新しい生活様式の定着による需要の落ち込みも相当程度継続すると想定しております。そのため、17年にわたり維持してきた業界最安水準の現行運賃

での中長期的な事業継続は極めて困難と判断し、運賃改定を申請させていただきました。

将来の収支見込をもとに改定率は12.9%、実施時期は令和5年3月にて申請させていただきました。現行運賃は、初乗り運賃126円と関東大手民鉄の中でも最安水準に位置しており、改定にあたり、引続き公共交通としての低廉な運賃を極力維持してお客さまの負担増に配慮してまいります。

普通旅客運賃については、鉄道対キロ区間制である東横線、目黒線、田園都市線、大井町線、池上線及び東急多摩川線は、各区界で改定率と同程度の値上げとさせていただきますが、初乗り運賃は10円程度の引き上げに抑え、1円単位運賃で126円から140円、10円単位運賃で130円から140円といたします。また、軌道均一制である世田谷線についても同様に10円程度の引き上げに抑え、1円単位運賃で147円から160円、10円単位運賃で150円から160円といたします。鉄道均一制であるこどもの国線は運賃据え置きとしております。

定期旅客運賃についても普通旅客運賃に併せて改定いたしますが、通学定期は家計負担の増加等に配慮して運賃据え置きとし、その減収分は経営努力により吸収いたします。なお、定期旅客運賃の割引率は、通勤定期は現行と変わらず37.8%、通学定期は、運賃据え置きにより3.2ポイント増加して77.1%となっております。

運賃改定実施時には、子育て世代や高齢者向けの施策等、家計負担に配慮した施策を併せて実施してまいります。

■むすび

弊社は、現在に至るまで約百年にわたり、美しい生活環境の創造や調和ある社会の実現のために、お客さまや沿線地域の皆様とともに歩みを進めてまいりました。これからも、その歩みを緩めることなく、サステナブルな経営により全てのステークホルダーに価値ある鉄道事業を継続し、低廉性を維持した安全・安心で利便性の高いサービスをお客さまに提供していくとともに、共生社会やカーボンニュートラルの実現に貢献し、都市・沿線地域の社会活動を支える公共交通事業者としての責任を果たしてまいります。

以上、申し述べました弊社の置かれている実情をご賢察賜り、何卒、今回の旅客運賃の改定を実施させていただけますようご審議賜りますことを切にお願い申し上げまして、私の公述を終わらせていただきます。