

京浜急行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2月9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（1月19日）》

- 値下げ部分（4.1km以遠）を届出ではなく、上限運賃の変更とした理由は何か。また、仮に届出とした場合の改定率は、
どうなるのか。 1
- 人件費・労働時間の他社比較。 2
- 「値上げとなる短距離利用者」と「値下げとなる長距離利用者」
の現状について。 3
- 現在の運賃は、他社と異なり遠距離逓減ではないが、
そのような運賃を設定した理由について 5
- 羽田空港アクセスの現状（分担率）について 5
- 空港線において設定されている加算運賃の今後の見通し如何。 6
- 羽田空港第1・第2旅客ターミナル駅における引上線整備の
詳細について 7
- JR東日本の空港アクセス事業の内容如何。 8
- 「都市近郊リゾートみうらの創生」の具体的な取り組み如何。 10
- 京浜急行電鉄は、「都市近郊リゾートみうらの創生」を含め、
三浦市地域と具体的にどう関わっていくのか。 13
- 鉄道局の立場として、他社との比較等も踏まえ、京急の
これまでの取り組みで特筆すべき点や不十分と思われる点が
あれば教えて欲しい。 14

《第2回審理（1月26日）》

- 適正コストの算出過程における激変緩和措置について 15
- 沿線人口の減少見込みについて 16
- 京急が実施したアンケート調査の詳細について 17
- コロナ禍による影響率について 18

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 19
- パブリックコメントに対する考え方について 20

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（1月19日）》

問 値下げ部分（41km以上）を届出ではなく、上限運賃の変更とした理由は何か。

また、仮に届出とした場合の改定率は、どうなるのか。

（回答）

- 鉄道運賃は利用距離が長くなるにつれて1キロ当たり運賃が次第に低くなる「遠距離逓減運賃」が一般的ですが、現行の京浜急行電鉄の定期外運賃（1円単位）は、遠距離区間になるにつれて1キロ当たり運賃が増加しています。
- そのため、今回の改定では遠距離ほど改定率を低く設定し、さらに41km以上は値下げすることで、1キロ当たり運賃が遠距離ほど低廉となるよう是正しています。
- 理由としては、遠距離区間は、全線の傾向と比較し輸送人員の減少幅が大きいため、値下げをすることで三浦半島への観光や移住等、新たな需要創出と沿線活性化を目指しています。
- 今回、届出による遠距離区間の引き下げではなく、上限運賃自体を引き下げたのは、沿線活性化への取り組みが一過性のものではないという会社の姿勢を明示し、申請した遠距離逓減の考え方を、京浜急行電鉄として正式な運賃として位置付けたいと考えているためです。

- また、仮に 41 km以降の上限運賃を変更せず、届出とした場合の改定率・増収率・増収額は表の通りです。

【表】遠距離逓減運賃を採用しなかった場合の試算 (単位：％、百万円)

	改定率			増収率			増収額 (R6～8年度の 3年間平均)			
	申請	届出	差	申請	届出	差	申請	届出	差	
定期外	10.7	11.2	0.5	9.7	10.1	0.4	4,132	4,317	185	
定期	通勤	11.9	12.4	0.5	11.6	12.1	0.5	2,827	2,954	127
	通学	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	11.0	11.4	0.4	10.7	11.1	0.4	2,827	2,954	127
合計	10.8	11.3	0.5	10.1	10.5	0.4	6,959	7,271	312	

問 人件費・労働時間の他社比較。

(回答)

- 関東大手民鉄8社の給与水準は、以下の通りです。

【表】関東大手民鉄8社の鉄道部門 平均年収・平均年齢

(単位：千円、歳)

	京急	東武	西武	京成	京王	小田急	東急	相鉄	関東8社 平均	民鉄15社 平均
平均年収	6,883	7,141	6,772	7,129	7,410	7,151	7,556	7,245	7,158	6,848
平均年齢	38.7	47.6	40.7	41.0	40.0	40.2	41.2	40.6	41.3	42.2

注1) 平均年収は、鉄道統計年報(令和元年度)より算出

注2) 平均年齢は、大手民鉄の素顔(2022年度 日本民営鉄道協会)より引用。平均は単純平均。

問 「値上げとなる短距離利用者」と「値下げとなる長距離利用者」の現状について。

(回答)

- 値下げとなる 41 km以上の輸送人員の構成比は、
H20 年度 5.7%→H30 年度 4.9%→R 3 年度 4.2%
と 14 年間で 1.5 ポイント減少しており、コロナ禍前からの減少傾向が、コロナ禍でさらに拡大しています。

- 特に通勤定期の構成比は、
H20 年度 7.4%→H30 年度 5.9%→R 3 年度 5.2%
と 2.2 ポイント減少しており、生産年齢人口減少の影響等を受けているものと考えられます。

- 一方定期外については、
H20 年度 3.6%→H30 年度 3.5%→R 3 年度 2.9%
とコロナ前の減少幅は小さく、これは企画乗車券の販促等による利用促進の効果によるものと考えられます。

- なお値上げとなる 41 km未満の輸送人員については、コロナ前は人数、構成比とも増加、コロナ禍で人数は大きく減少しましたが、41 km以上の輸送人員の減少も大きいことから、構成比は若干増加しています。
H20 年度 94.3%→H30 年度 95.1%→R 3 年度 95.8%

【表】 値上区間・値下げ区間の輸送人員と構成比の推移

(単位：千人)

		H20 年度	H30 年度	対 H20	R3 年度	対 H20
通勤	41 km未満 構成比	187,425 92.6%	208,031 94.1%	11.0% 1.5P	155,387 94.8%	-17.1% 2.2P
	41 km以上 構成比	15,031 7.4%	13,117 5.9%	-12.7% -1.5P	8,498 5.2%	-43.5% -2.2P
	全体	202,456	221,148	9.2%	163,885	-19.1%
通学	41 km未満 構成比	41,292 93.2%	43,284 93.7%	4.8% 0.5P	34,219 94.5%	-17.1% 1.3P
	41 km以上 構成比	3,020 6.8%	2,922 6.3%	-3.2% -0.5P	1,995 5.5%	-33.9% -1.3P
	全体	44,312	46,206	4.3%	36,214	-18.3%
定期外	41 km未満 構成比	190,228 96.4%	208,521 96.5%	9.6% 0.1P	155,503 97.1%	-18.3% 0.7P
	41 km以上 構成比	7,162 3.6%	7,544 3.5%	5.3% -0.1P	4,694 2.9%	-34.5% -0.7P
	全体	197,390	216,064	9.5%	160,197	-18.8%
総旅客	41 km未満 構成比	418,946 94.3%	459,836 95.1%	9.8% 0.8%	345,109 95.8%	-17.6% 1.5P
	41 km以上 構成比	25,212 5.7%	23,583 4.9%	-6.5% -0.8P	15,187 4.2%	-39.8% -1.5P
	全体	444,157	483,419	8.8%	360,297	-18.9%

問 現在の運賃は、他社と異なり遠距離逡減ではないが、
そのような運賃を設定した理由について

(回答)

- 京浜急行電鉄は、昭和 38 年以降、久里浜線の路線延伸を実施し、三浦半島の沿線開発に注力していました。久里浜線の新駅の開業は昭和 50 年の三崎口駅開業が最後となりますが、昭和 50 年以降も、久里浜線の複線化工事を進めるなど、多額の設備投資を行っていました。
- また久里浜線の延伸と合わせ、沿線の宅地開発や、ホテル、海水浴、水族館といったレジャー事業を展開することで輸送人員の増加を見込んでいました。
- このような背景があるなか、久里浜線建設費の早期回収を目指すため、まずは受益者負担の考えにより、昭和 38 年から平成 3 年まで京急久里浜～三崎口間に加算運賃を設定したほか、さらに全線の基本運賃についても中距離（16 km）以遠は一定の賃率による直線的な価格設定とすることで全体の収入を確保しようと考え、遠距離逡減としていませんでした。

問 羽田空港アクセスの現状（分担率）について

(回答)

- 羽田空港アクセスの現状（分担率）は下記の通りです。

【表】羽田空港アクセスの分担率

京急	東モノ	高速バス等	タクシー ハイヤー	自家用車等	レンタカー	その他	合計
37.7%	16.4%	24.8%	5.4%	10.6%	0.9%	4.2%	100%

注) R1 年度航空旅客動態調査 出発空港別最終アクセス手段・到着空港別 最初イグレス手段（平日）より

問 空港線において設定されている加算運賃の今後の見通し如何。

(回答)

- 加算運賃は、資本費コストの回収が完了するまで継続することができるものと考えられています。(回収の終了時期前であっても経営判断により、加算運賃を減額又は廃止することも認められています。)
- 空港線加算運賃については、毎年の資本費コストの回収率の進捗が、コロナ前 H30 年度は約 5.5 ポイントでしたが、コロナ禍に伴う需要の減少により R3 年度は約 0.3 ポイントとなり、その結果 R3 年度末時点の累計回収率は 85.6%となっています。
- 資本費コストの回収状況を鑑み、消費増税に伴う運賃改定のタイミングで一部見直しを行うべきと判断したことにより、R1 年 10 月には加算運賃を 170 円から 50 円に△120 円引き下げております。このため、需要回復後も毎年約 1.2%程度の回収率になると見込まれ、資本費コストの 100%に達するまでには、10 年以上を要すると想定しています。

【表】加算運賃に係る資本費コスト及び回収額実績 (単位:百万円)

	H29 実績	H30 実績	R1 実績	R2 実績	R3 実績	累計
設備投資額	—	—	—	—	—	70,081
施設使用料・支払利息等	946	963	933	803	840	39,102
加算運賃収入	5,961	6,236	4,210	772	1,012	89,792
基本運賃収入からの回収額	326	348	186	0	0	3,618
年度末累計額による回収率	76.3%	81.8%	85.2%	85.3%	85.6%	85.6%

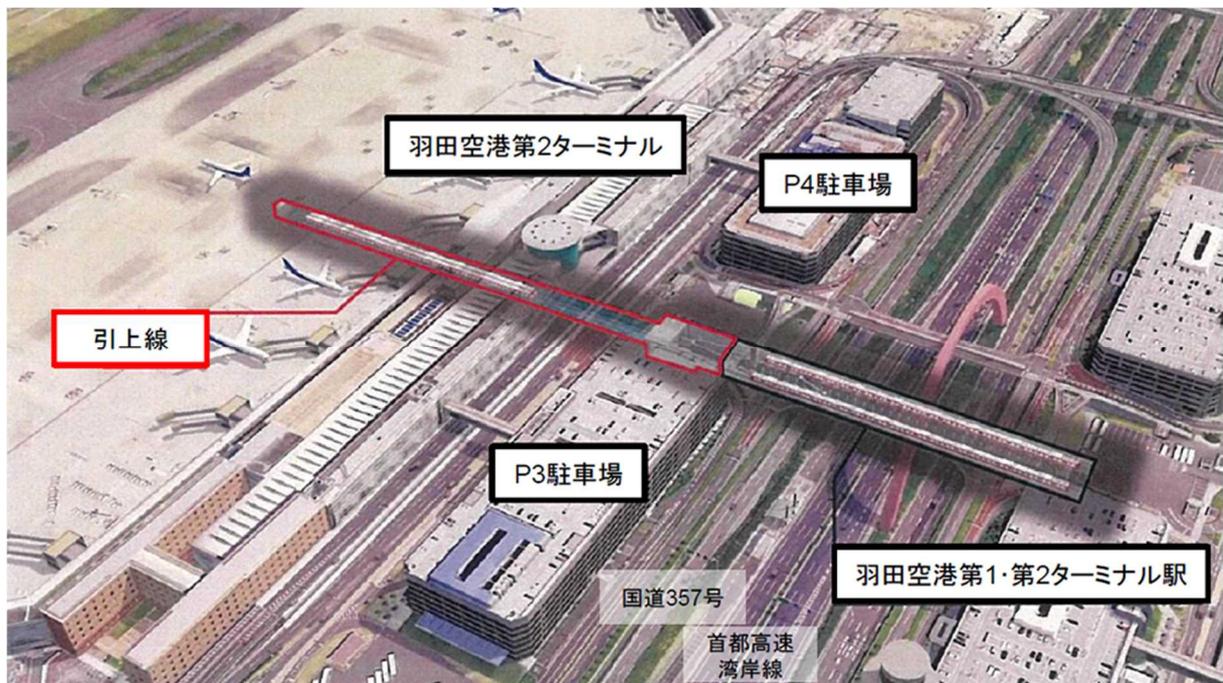
問 羽田空港第1・第2ターミナル駅における引上線整備の詳細について

(回答)

○ 羽田空港第1・第2ターミナル駅引上線の整備概要は、次のとおりです。

整備区間	羽田空港第1・第2ターミナル駅の先に列車入れ換えを行う引上線を整備する
距離	約330m
事業費	京急：210億円 ※別途、国側の負担あり
開業	2030年頃（2022年度工事着手）
運行計画	品川駅2面4線化と合わせて、都心方面～羽田空港間日中（現行）片道6本/時間→（整備後）9本/時間
京急電鉄への影響（想定）	収入：羽田空港アクセス利用者の増 支出：建設費の負担、維持管理コストの増

注) 事業費は現時点での京浜急行電鉄試算



注) 国土交通省 関東地方整備局、国土交通省 東京航空局、京浜急行電鉄
令和4年8月8日付 記者発表資料（「羽田空港第1・第2ターミナル駅引上線」
工事に着手しました。）より

問 JR東日本の空港アクセス事業の内容如何。

(回答)

○ 羽田空港アクセス線（東日本旅客鉄道）の事業概要は、次のとおりです。

整備区間	東京貨物ターミナル～羽田空港新駅（仮称）
距離	約 5.0km
整備駅数	1 駅（羽田空港新駅（仮称））
事業費	3,000 億円（車両費を除く）
開業	令和 11 年度予定
運行計画	（片道）72 本/日、4 本/h

注）国土交通省 令和3年1月20日付 プレスリリース（東日本旅客鉄道株式会社「羽田空港アクセス線」の鉄道事業許可）より

問 「都市近郊リゾートみうらの創生」の具体的な取り組み如何。

(回答)

- 京浜急行電鉄では、総合経営計画の柱の1つとして掲げる「都市近郊リゾートみうらの創生」実現に向け、地域全体の活性化を図るエリアマネジメントの考え方を取り入れ、京浜急行電鉄単独での開発ではなく、自治体（神奈川県、横須賀市、三浦市、葉山町、逗子市、鎌倉市）や観光協会、大学（神奈川大、関東学院大）、大手企業（横浜銀行、JR東日本横浜支社、NTT東日本、NTTドコモ、日立製作所ほか）、地元企業や地元団体（株）トライアングル、ミウラトラスト(株)、(株)三浦観光バス、みうらレンタサイクル運営協議会ほか）など様々なステークホルダーと連携をすることで、ソフト・ハード両面の整備を進めています。

【表】 エリアマネジメントの概要と具体的取り組み内容

エリアマネジメント概要		具体的取り組み内容
外部ブランドとの共同事業による滞在拠点の整備	城ヶ島エリア	・ ヒューリック(株)と共同での高級温泉旅館「ふふ城ヶ島」の開業（2024年度開業予定）
	油壺エリア	・ 大手デベロッパーと共同で滞在拠点の一体開発を推進（2025年度開業予定） ・ 開業までの間、キャンプやBBQ施設、ドッグラン等を備えた「京急油壺温泉キャンプパーク」を開業（2022年1月24日～）
	長井エリア	・ 地元企業を含む9社合同で「長井海の手公園ソレイユの丘」をリニューアル（2023年4月開業予定）
	三浦海岸エリア	・ 三浦海岸駅前での分譲マンションの共同開発（16階建て237戸）
	観音崎エリア	・ (株)共立メンテナンスと連携し、既存ホテルを共立リゾートの新ホテルへリニューアル（2023年度開業予定）
エリアマネジメント組織の活動強化	エリアマネジメント組織化	・ 自治体や観光協会、大学、大手企業、地元企業や地元団体など157団体を「COCOONファミリー」として組織化 ・ ワークショップの実施を通じ地域全体

		での旅客誘致企画を推進
	地域事業の創出	<ul style="list-style-type: none"> ・三浦市、地域経済活性化支援機構、横浜銀行等と連携協定を締結し、地域事業者による古民家を活用したホテルを開業（2022年） ・横須賀市、三浦市、葉山町と共同で、新規事業開発支援イベント「アトツギプロジェクト」を主催（2021、2022年） ・地域事業者、自治体と連携したワーケーション拠点整備（2022年）
	MaaSプラットフォームの拡充	<ul style="list-style-type: none"> ・観光型 MaaS「三浦 COCOON」を通じた地域共通予約・決済基盤の提供（2021年） ・渋滞解消を目的に観光ナビを提供（令和3年度日本版 MaaS 推進・支援事業） ・温暖化ガス排出量可視化機能提供を通じ、脱炭素観光を推進（令和4年度日本版 MaaS 推進・支援事業）
	モビリティ基盤の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・「COCOON モビリティパッケージ」としてシェアサイクル、電動キックボード、カーシェアなど2次交通ポートを地域共同で拡充（2021年） ・経産省特例事業による電動キックボード実証を横須賀市で実施（2022年）

エリアマネジメント組織による地域課題の解決

沿線自治体、金融機関、地元企業等と連携し、
エリアマネジメント協議会を立ち上げ
「三浦Cocoon Family」（157 団体が加盟）と共に、
地域課題の解決に取り組みます。



注) 京浜急行電鉄 令和3年5月12日付 ニュースリリース資料より

【図】 三浦半島における具体的取り組み内容の位置のイメージ
 〈三浦半島南部エリア〉



注) 「Google マップ」を一部加工して利用
 〈横須賀観音崎エリア〉



注) 「Google マップ」を一部加工して利用

問 京浜急行電鉄は、「都市近郊リゾートみうらの創生」を含め、三浦市地域と具体的にどう関わっていくのか。

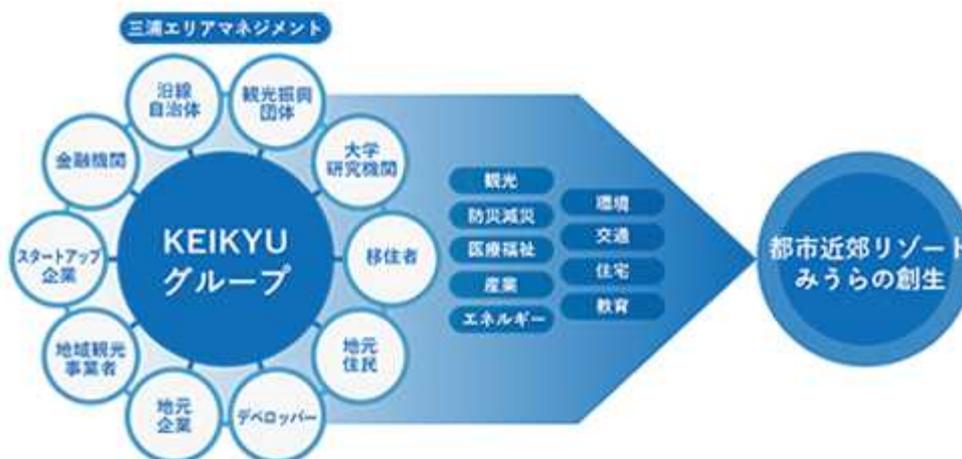
(回答)

- 三浦市地域は、神奈川県の一部唯一の「消滅可能性都市」(日本創生会議※)に位置づけられるなど、少子高齢化による人口減少が喫緊の課題となっています。

少子高齢化の要因として、産業の衰退とそれに伴う雇用の減少が挙げられますが、京浜急行電鉄では総合経営計画の柱の1つとして、「都市近郊リゾートみうらの創生」を掲げ、行政や外部事業者、教育機関、地元企業や住民など多様なステークホルダーと連携し、「コミュニケーションのハブ(中心)」として、エリアマネジメントを推進することで、三浦市地域の価値向上を図ることとしています。

※日本創生会議：日本生産性本部などが中心となり発足した民間の政策提言組織

- まず観光分野については、ハード面において外部ブランドとの共同事業による滞在拠点や観光施設等の整備を行い、「観光型 MaaS」等ソフト面と組み合わせることで、来訪する人々の滞在時間を長期化させ、観光業を中心とした産業の活性化、雇用の増加に繋がりたいと考えています。
- さらに定住人口の増加に向けて、三浦海岸エリアにおいては住宅開発等、多世代共生のまちづくりも進めており、周辺地域の魅力を高めることで直接的な人口の増加を目指しています。
- これらの取り組みを、三浦市など自治体や地元企業とも連携しながら進めることで、観光来訪者や通勤需要の掘り起こしを行い、遠距離区間値下げ等との相乗効果を生み出し、交流人口や定住人口の増加、地域経済の活性化を図りたいとしています。



注) 京浜急行電鉄 令和3年5月12日付「京急グループ総合経営計画」より

問 鉄道局の立場として、他社との比較等も踏まえ、京急のこれまでの取り組みで特筆すべき点や不十分と思われる点があれば教えて欲しい。

(回答)

○ 京浜急行電鉄は、段差解消などバリアフリー化への取り組みを着実に進めており、ホームドアの設置についても、10万人/日以上を含まない2駅への設置が完了(令和4年12月末現在)しています。

今後は、ホームドアの設置を着実に進め、2030年代中頃までには、ホームドア・固定柵を全駅に設置することを目標としています。

○ 一方、営業キロに比して駅数が多いため、細やかなダイヤ・サービスが可能となる反面、駅務費の実績コストが相対的に高くなる傾向があると考えられます。このため、サービス水準を維持しつつ駅業務の高度化を図ることが課題であると思われます。

○ また、線路費においても、トンネル・橋梁比率が高く老朽化も進んでいることから、実績コストが高くなる傾向にあるものと考えられます。

京浜急行電鉄に限りませんが、将来の人手不足にも対応した保守業務の高度化を図ることは、鉄道各社の共通の課題であると認識しています。

	営業キロ(km)	駅数	平均駅間距離(km) (営業キロ/駅数)	輸送密度 (人/日・km)	バリアフリー対策				人件費・経費(百万円)		安全投資率 (安全関連設備投資/鉄道事業営業収入) (%、ポイント)		
					ホームドア(10万人/日以上駅)			段差解消 (3,000人/日以上駅)	実績コスト	基準コスト	平成30年度	令和3年度	増減
					番線数	整備番線数	割合	割合					
東武	463.3	205	2.26	55,965	31	19	61.3%	100.0%	53,648	62,273	14.0%	12.8%	-1.2%
西武	176.6	92	1.92	102,252	14	11	78.6%	100.0%	45,020	43,817	16.4%	21.1%	4.7%
京成	152.3	69	2.21	50,334	4	0	0.0%	98.2%	22,685	21,269	16.9%	27.9%	11.0%
京王	84.7	69	1.23	186,554	12	9	75.0%	100.0%	36,150	36,572	15.4%	13.1%	-2.3%
小田急	120.5	70	1.72	193,937	29	8	27.6%	100.0%	44,410	46,573	10.2%	16.5%	6.3%
東急	104.9	97	1.08	214,800	42	34	81.0%	100.0%	56,985	53,585	25.4%	25.4%	0.0%
京急	87.0	73	1.19	148,650	9	6	66.7%	100.0%	33,464	31,259	26.0%	24.4%	-1.6%
相鉄	38.0	26	1.46	139,288	6	6	100.0%	100.0%	13,600	13,615	7.2%	25.3%	18.1%
名鉄	444.2	275	1.62	35,025	8	0	0.0%	97.0%	39,183	38,002	12.9%	16.7%	3.8%
近鉄	501.1	286	1.75	43,016	17	2	11.8%	99.3%	53,799	61,277	10.7%	8.8%	-1.9%
南海	153.5	98	1.57	49,884	16	1	6.3%	93.1%	25,668	21,797	15.9%	18.5%	2.6%
京阪	91.1	89	1.02	91,427	0	0	-	100.0%	20,764	22,682	10.4%	8.7%	-1.7%
阪急	143.6	90	1.60	132,095	18	0	0.0%	97.7%	42,106	45,164	13.8%	15.5%	1.7%
阪神	48.9	51	0.96	98,869	8	0	0.0%	97.8%	15,687	15,996	12.3%	16.8%	4.5%
西鉄	106.1	72	1.47	31,199	0	0	-	100.0%	8,373	7,915	16.2%	22.7%	6.5%

注1) 営業キロ(令和4年3月31日現在)、輸送密度(令和4年3月31日現在)は、大手民鉄の素顔(2022.10、日本民営鉄道協会)より引用した。

注2) バリアフリー対策(令和3年3月31日現在)、安全投資率(令和3年度、平成30年度)は、鉄道局ホームページより引用して加工した。

《第2回審理（1月26日）》

問 適正コスト算出時における激変緩和措置について

（回答）

- 適正コストの算出過程についてお示しいたします。
 なお、激変緩和措置は、各年約20億円となっています。

（単位：百万円）

年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
実績コスト	35,637	36,369	36,951	37,078	37,282
経年変化前 適正コスト	32,721	33,229	33,591	33,556	33,595
経年変化後 適正コスト	31,150	31,752	32,213	32,312	32,487
査定額	▲4,487	▲4,617	▲4,738	▲4,766	▲4,794
激変緩和 措置	1,877	1,928	1,978	1,997	2,017
適正 コスト	33,028	33,680	34,191	34,310	34,505

※端数整理により合計額が合わないことがある。

問 沿線人口の減少見込みについて

(回答)

- 沿線の生産年齢人口を見ると、南部の横須賀市、三浦市はコロナ前から減少傾向でしたが、北部の都内や川崎市、横浜市は増加基調だったため、沿線全体ではR1年度まで増加基調でした。
- しかし、R2年度には、沿線全体で対前年減少、R3年度はそれがさらに拡大し、減少局面に入ったと考えています。
- 一方、R2年度以降の傾向を見ると南部の減少幅縮小や逗子市の増加、逆に都内の減少など、コロナによる住居に対する価値観の変容もあるものと考えており、遠距離通勤運賃の導入等、沿線の定住人口の増加につながる施策を推進したいと考えています。

【表】京急沿線自治体の生産年齢人口（15～64歳）の推移

(千人、%)

	H29		H30		R1		R2		R3	
	人口	対前年								
東京都港区	176	1.5	179	1.4	181	1.2	179	-0.9	177	-0.8
東京都品川区	262	1.2	267	2.1	273	2.0	276	1.2	274	-0.8
東京都大田区	479	0.9	484	1.0	488	1.0	488	-0.1	485	-0.6
川崎市	262	1.6	264	0.7	268	1.6	268	0.1	267	-0.3
横浜市	995	-0.1	998	0.3	1,001	0.3	1,002	0.0	999	-0.2
横須賀市	237	-1.4	235	-1.2	231	-1.4	228	-1.3	226	-1.1
逗子市	34	-0.5	34	-0.9	34	0.1	34	0.3	34	0.1
葉山町	19	-0.5	19	-0.2	19	-0.6	18	-0.2	18	-0.4
三浦市	24	-3.1	23	-3.1	23	-2.7	22	-2.2	22	-1.7
合計	2,487	0.4	2,501	0.6	2,517	0.6	2,515	-0.1	2,503	-0.5

注1) 川崎市…川崎区・幸区

横浜市…鶴見区・神奈川区・西区・中区・南区・港南区・磯子区・金沢区

注2) 対前年は人単位で計算した増減率

注3) 総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」より

問 京急が実施したアンケート調査の詳細について

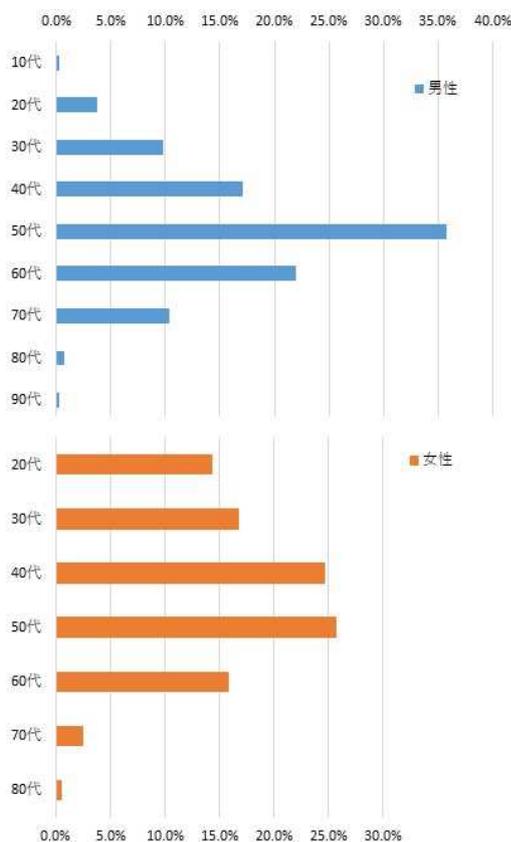
(回答)

○アンケート調査の詳細は以下の通りです。

- ・調査期間 令和4年2月3日～2月7日
- ・調査方法 調査会社に依頼し、対象者へのWEBアンケートを実施。
- ・対象者 京急沿線自治体在住の15～99歳までの男女
- ・取得サンプル数 600サンプル

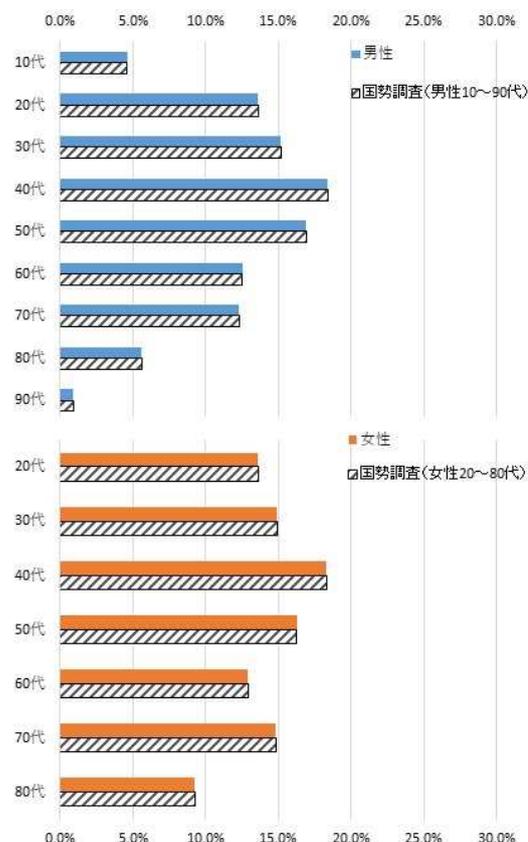
※配布数は、調査会社の登録モニターのうち、京急沿線自治体在住者を対象に74千通を配布し、必要サンプル数に到達した時点で調査を締め切りとした。

- ・調査内容 対象者の基本情報（性別、年齢、居住地等）、鉄道の利用状況（コロナ前後の通勤定期の利用率、打ち合わせや出張回数の変化、私用目的での鉄道利用回数等）、京急の設備・サービス（駅や車両等設備やサービスに関する要望等）について
- ・その他 性別、年代の偏りについては、令和2年国勢調査の性年代別比率と同様になるよう、重みづけを行い補正している。



性年代別サンプル比率 (アンケート調査結果)

アンケートで
得られた
性年代別分布を
2020年国勢調査
結果の
性年代別分布と
一致するように
補正



性年代別サンプル比率 (重みづけ後)

問 コロナ禍による影響率について

(回答)

- 京浜急行電鉄が実施した沿線在住者を対象としたアンケート調査(令和4年2月)に基づき算定した利用目的別のコロナ禍による減少率および輸送人員は以下の通りです。

【表】利用目的別 コロナ影響人員と減少後の輸送人員 (単位:千人、%)

券種	目的		人員	コロナ影響			輸送人員		
				理由	%	影響人員			
定期外	通勤		46,974	出社日数変化	-14.4	-6,764	47,672		
				通勤定期から転移	+15.9	+7,462			
				小計	+1.5	+698			
	非通勤	在来	通学	2,698	需要回復	0.0	0	2,698	
			業務	59,778	業務外出減	-18.1	-10,820	48,958	
			私用	79,515	私用外出減	-4.5	-3,578	75,937	
		羽田	業務	9,905	出張減	-23.1	-2,288	7,617	
			国内	私用	13,904	需要回復	0.0	0	13,904
				業務	1,702	出張減	-48.1	-819	883
		羽田 国際	私用	5,027	国内より回復に時	R6	-33.7	-1,694	3,333
					間を要するが	R7	-13.1	-659	4,368
					にコロナ前超	R8	7.5	+377	5,404
	合計		219,503	-	R6	-8.4	-18,501	201,002	
R7					-8.0	-17,466	202,037		
R8					-7.5	-16,430	203,073		
定期	通勤定期		225,877	通勤定期利用率減	-17.3	-39,077	186,800		
	通学定期		46,231	需要回復	0.0	0	46,231		
	定期合計		272,108	-	-14.4	-39,077	233,031		
総旅客			491,611	-	R6	-11.7	-57,578	434,033	
					R7	-11.5	-56,543	435,068	
					R8	-11.3	-55,507	436,104	

注) 網掛け部は1月26日運輸審議会資料に記載のコロナ禍による輸送人員の減少率

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

募集期間：1月16日～1月29日（14日間）

件数：計15件

（内 訳）

○賛成意見(条件付き含む)：6件

○反対意見：5件

○その他の意見：4件

○合計：15件

	賛成	反対	その他 <small>(提案・問い合わせ等)</small>	合計
神奈川	3	1	2	6
その他	1	1	—	2
不明	2	3	2	7
合計	6	5	4	15

○ パブリックコメントに対する考え方について

(御意見として記載している文書は、原文のとおりとしています。)

○反対意見：5件

1. 利用の有無不明（京都府在住） より

本件申請に補正を求めるか、可分であるとして部分拒否処分をされるべきだと意見します。

具体的には、41km以上の旅客普通運賃・通勤定期運賃についての値下げ申請は認可されるべきでないと思います。以下理由を述べます。

1. 鉄道旅客運賃は上限認可方式となっています。これは事業者の経営判断に応じて上限運賃の範囲内で実施運賃を決める趣旨だと理解しています。その趣旨からすると、上限運賃を引き下げる申請自体観念されないものと思われます。つまり、今までより廉価の運賃を実施したいのであればその価額を実施運賃として届ければよいものと思います。

2. もちろん、適正な利潤を加えた総括原価を基準に算定し、運賃改定をする際には申請運賃で計算した向こう3年の差引損益が赤字となるようにしなければならないことになっていると思います。しかしながら、今回の申請内容を見るに、営業キロが65kmを超える部分では200円以上の上限引き下げをしているなどを考えれば、上限認可運賃を引き下げることは、それ以降の適正な経営判断を行うことの足枷になるといえます(遠距離での需要喚起との申請趣旨ですが、計算上の収支率を赤字ギリギリにするための苦肉の策とも言え、また需要喚起による値下げは経営判断の一種であることからすると申請内容は事業者にとってあまりに酷といえます)。

3. そこで、41km以上の運賃については上限運賃を現行通りとし、「遠距離での実施運賃を適正にすること」などといった条件を付して認可することを念頭に、本件申請に補正を求めるべきといえます。この場合、上限運賃で計算した場合、向こう3年の収支率は100%を超えることとなりますが、それでも鉄道事業法その他法令の文理及び解釈に反しないと思います。

「1. 鉄道旅客運賃は上限認可方式となっています。これは事業者の経営判断に応じて上限運賃の範囲内で実施運賃を決める趣旨だと理解しています。その趣旨からすると、上限運賃を引き下げる申請自体観念されないものと思われます。つまり、今までより廉価の運賃を実施したいのであればその価額を実施運賃として届ければよいものと思います。」について

- 旅客鉄道運賃の上限認可制度は、平成9年1月以降、鉄道事業者の自主性・主体性を尊重しつつ利用者利便の向上を図るものとして適用されています。
- 京浜急行電鉄によると、現行の京浜急行電鉄の普通運賃（1円単位）は、遠距離区間になるにつれて1キロ当たり運賃が増加しているため、今回の改定では遠距離ほど改定率を低く設定し、さらに41km以上は値下げすることで、1キロ当たり運賃が遠距離ほど低廉となるように上限運賃を引き下げ、新たな需要創出と沿線活性化を目指していくものとしています。

「2. もちろん、適正な利潤を加えた総括原価を基準に算定し、運賃改定をする際には申請運賃で計算した向こう3年の差引損益が赤字となるようにしなければならないことになっていると思います。しかしながら、今回の申請内容を見るに、営業キロが65kmを超える部分では200円以上の上限引き下げをしているなどを考えれば、上限認可運賃を引き下げることが、それ以降の適正な経営判断を行うことの足枷になるといえます（遠距離での需要喚起との申請趣旨ですが、計算上の収支率を赤字ギリギリにするための苦肉の策とも言え、また需要喚起による値下げは経営判断の一種であることからすると申請内容は事業者にとってあまりに酷といえます）。」について

- 今回、届出による遠距離区間の引き下げではなく、上限運賃自体を引き下げた理由は、沿線活性化への取り組みが一過性のものではないという会社の姿勢を明示し、申請した遠距離逓減の考え方を、京浜急行電鉄として正式な運賃として位置付けるためとのことです。

「3. そこで、41km以上の運賃については上限運賃を現行通りとし、「遠距離での実施運賃を適正にすること」などといった条件を付して認可することを念頭に、本件申請に補正を求めるべきといえます。この場合、上限運賃で計算した場合、向こう3年の収支率は100%を超えることとなりますが、それでも鉄道事業法その他法令の文理及び解釈に反しないと思います。」について

- 京浜急行電鉄より申請がありました旅客鉄道運賃の上限変更認可申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項の規定に基づき、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かどうかを審査し、また、運輸審議会の答申等を踏まえ判断してまいります。

2. 利用の有無不明（居住地不明） より

京急電鉄の運賃の値上げには反対です。むしろ普通しか停車しない利便性が低い駅、京急久里浜駅以南の一時間に3本しか利用できない時間帯がある駅の利用に対してはもっと値下げを行うべきです。近距離を狙い撃ちする値上げではなく、利便性および利用距離によった公平な改定を望みます。

JR 東日本、東急電鉄、相模鉄道、横浜市営地下鉄、シーサイドライン等と比較しても、利便性が劣り、特に普通しか停車しない駅を利用する際、提供サービスと運賃が釣り合いません。

京急電鉄は2010年5月16日にエアポート急行を新設してから、普通列車に対して減便、通過待避の増加を行っています。特に黄金町駅から下り横須賀方面を利用する場合、同駅は普通しか停車せず、またほぼ終日隣の南太田駅でエアポート急行や快特等複数の列車の通過待避を強いられます。同様なことは生麦駅、子安駅などでも言えます。その一方、2022年11月のダイヤで若干の改善を見ましたが、上大岡駅などの速達列車との接続ができる駅で接続しない傾向があります。

また、京急久里浜駅から三崎口駅の間は、平日のみ20分に一本になる時間帯があります。これについても、休日は観光客の利用があると称し10分間隔を保持しています。平日の日常利用者を軽視し、たまに来る観光客ばかり優遇する姿勢と思われる。

本線の普通については、約10分に一本ですが、電車は標準の長さ20mではなく短い18m、しかも編成が6両、時には4両と他の会社より短い傾向があります。

また、エアポート急行の設定以降、それより速達する列車について、利用が集中するにも関わらず両数を減らす傾向があり、特急や快特は需要があるにも関わらず両数が減り、混雑を悪化させています。

なお、エアポート急行については、2022年11月のダイヤ改定で減便になりましたが、インターネット上での声を見る限り、空いていて便利だった、また、普通しか利用できない駅との差別化がよかったなど、そのものの利便性ではなく、利便性の低さから来る低い混雑度を惜しむ声が目立った有様です。

中途半端な停車駅かつ通過追い越しを多用する設定で普通の利便性を大きく落とす悪影響を与えるエアポート急行は廃止し、2010年5月15日以前のように普通に戻す、または停車駅を特急並みに整理し、緩急接続を保ちながら速達化すべきと考えます。

駅の施設にしても見劣りします。例えば同じ地域の多くの駅では、普通しか停車しない駅であっても、種別、発車時刻、行先、接続などを表示できるLEDやLCDでの案内標がもはや標準です。一方京急電鉄はいまだに列車到着時に「普通 Local」等種別のみ表示、列車通過時に「通過 Passage」のみ表示など、他の会社に比べて劣る機能しかない案内標しかありません。

なお、系列会社ということで期待される京浜急行バスとの連携もなく、例えば磯

子駅からほぼ京急電鉄と並行して走る京浜急行バスの4系統がありますが、屏風浦駅、京急富岡駅はこの4系統の充実である程度救えるにも関わらず、減便が目立ちます。

確かに福祉バスでの乗車が目立つ路線ですが、その方だけで満員状態になることも少なくないので減便は不適切で、公共機関として責任ある運行がなされないならば公的補助を求める、横浜市など他者への譲渡など考えるべきです。

4系統については問題が大部分を走る横浜市内の乗車方法と異なる乗車方法を取り、磯子駅から杉田まで同じ経路を走り、横浜市で標準の乗車方法をとる同じ京浜急行バスの110系統とも乗車方法の違いで混乱を招く有様です。

それでも親切な案内があればまだしも、運転士がそのような困惑するお客に対して礼儀を欠くことも少なくありません。敬老バス、福祉バスの利用者だけ挨拶しないこともあります。

コロナ禍でいったん使用中止にした運転士に近い座席ですが、近隣の横浜市営バスなどが再開放して時間が経つ中、京浜急行バスはいつまでも開放をせずそれだけ座れるお客も少ないです。

いずれにしても京急グループ全体に、高い値段を払うことが躊躇されるレベルの低いサービス供給能力を感じており、値上げを理解することは不可能です。

「京急電鉄の運賃の値上げには反対です。むしろ普通しか停車しない利便性が低い駅、京急久里浜駅以南の一時間に3本しか利用できない時間帯がある駅の利用に対してはもっと値下げを行うべきです。近距離を狙い撃ちする値上げではなく、利便性および利用距離によった公平な改定を望みます。」について

- 京浜急行電鉄によると、ダイヤ改正に際しては、区間別、時間帯別の利用状況をもとに、乗り換え利便性や所要時間等も考慮のうえ、必要な運行本数等を定めており、現行の運行本数は、コロナ禍以降の輸送人員の減少や沿線人口の減少を反映したものとなっているとのことです。
- また、一般的に利用者数が少ない区間ほど高コストとなり運賃も高くなりますが、今回申請された上限運賃は、長距離を利用する場合の運賃負担を軽減し、横須賀・三浦地域への観光や移住等、新たな需要創出と沿線活性化を図るものとなっています。

「JR 東日本、東急電鉄、相模鉄道、横浜市営地下鉄、シーサイドライン等と比較しても、利便性が劣り、特に普通しか停車しない駅を利用する際、提供サービスと運賃が釣り合いません。

京急電鉄は 2010 年 5 月 16 日にエアポート急行を新設してから、普通列車に対して減便、通過待避の増加を行っています。特に黄金町駅から下り横須賀方面を利用する場合、同駅は普通しか停車せず、またほぼ終日隣の南太田駅でエアポート急行や快特等複数の列車の通過待避を強いられます。同様なことは生麦駅、子安駅などとも言えます。その一方、2022 年 11 月のダイヤで若干の改善を見ましたが、上大岡駅などの速達列車との接続ができる駅で接続しない傾向があります。」について

- 京浜急行電鉄によると、同社の線路は上下各 1 線の複線を主体としているなか、各駅に停車する「普通」と停車駅が少ない「快特」「特急」等、複数の種別を運行しているため、可能な限り緩急接続のダイヤとすることで速達性・利便性を確保したいとしています。
- 2022 年 11 月のダイヤ改正では、23 年ぶりに日中時間帯の種別を大幅に見直し、従来よりも緩急接続の向上、通過待避時間の減少を目指したダイヤといたしました。引き続きこの方針を踏まえて利便性の向上に努めるとしています。

「また、京急久里浜駅から三崎口駅の間は、平日のみ 20 分に一本になる時間帯があります。これについても、休日は観光客の利用があると称し 10 分間隔を保持しています。平日の日常利用者を軽視し、たまに来る観光客ばかり優遇する姿勢と思われます。」について

- 京浜急行電鉄によると、ダイヤ改正に際しては、区間別、時間帯別の利用状況をもとに、乗り換え利便性や所要時間等も考慮のうえ、必要な運行本数等を定めており、現行の運行本数は、コロナ禍以降の輸送人員の減少や沿線人口の減少を反映したのものとなっているとのことです。
- また休日ダイヤに関しては、今回の運賃改定における遠距離区間の値下げと合わせて、一定の輸送力を確保することで、横須賀・三浦地域における新たな需要の創出と沿線活性化を図っていくとしています。

「本線の普通については、約 10 分に一本ですが、電車は標準の長さ 20m ではなく短い 18m、しかも編成が 6 両、時には 4 両と他の会社より短い傾向があります。また、エアポート急行の設定以降、それより速達する列車について、利用が集中するにも関わらず両数を減らす傾向があり、特急や快特は需要があるにも関わらず両数が減り、混雑を悪化させています。」について

- 京浜急行電鉄によると、線路の曲線半径や駅施設が 18m の車両に対応していることから、車両 1 両の長さを 20m とすることは困難とのこと。
- 車両編成については、区間別、時間帯別の利用状況をもとに定めており、現行の車両編成はコロナ禍以降の輸送人員の減少や沿線人口の減少を反映したものとなっていますが、今後も必要に応じて見直していくとしています。

「なお、エアポート急行については、2022 年 11 月のダイヤ改定で減便になりましたが、インターネット上での声を見る限り、空いていて便利だった、また、普通しか利用できない駅との差別化がよかったなど、そのものの利便性ではなく、利便性の低さから来る低い混雑度を惜しむ声が目立った有様です。

中途半端な停車駅かつ通過追い越しを多用する設定で普通の利便性を大きく落とす悪影響を与えるエアポート急行は廃止し、2010 年 5 月 15 日以前のように普通に戻す、または停車駅を特急並みに整理し、緩急接続を保ちながら速達化すべきと考えます。」について

- 京浜急行電鉄によると、2022 年 11 月のダイヤ改正で、日中時間帯に「快特」と「特急」を 10 分間隔で交互運転することにより、途中駅での接続を改善し、「普通」の利便性向上を図っているとのこと。
- 今後とも、利用状況等を踏まえて必要に応じて見直していくとしています。

「駅の施設にしても見劣りします。例えば同じ地域の多くの駅では、普通しか停車しない駅であっても、種別、発車時刻、行先、接続などを表示できる LED や LCD での案内標がもはや標準です。一方京急電鉄はいまだに列車到着時に「普通 Local」等種別のみ表示、列車通過時に「通過 Passage」のみ表示など、他の会社に比べて劣る機能しかない案内標しかありません。」について

- 京浜急行電鉄によると、列車運行に関する情報提供については、各駅のホームやコンコースに設置した案内表示装置や車内放送による乗り換え案内などのほか、スマートフォンの「京急線アプリ」にて、列車の運行情報、各駅時刻表、乗り換え案内、列車走行位置等の情報提供をしているとのこと。
- 今後は、上記アプリのさらなる機能向上や、現在一部の駅に設置されている運行情報配信システム表示装置（運行情報を路線図等で分かりやすく表示する液晶ディスプレイ）の設置駅を拡大するなど、情報提供体制の充実を図っていくとしています。

「なお、系列会社ということで期待される京浜急行バスとの連携もなく、例えば磯子駅からほぼ京急電鉄と並行して走る京浜急行バスの4系統がありますが、屏風浦駅、京急富岡駅はこの4系統の充実である程度救えるにも関わらず、減便が目立ちます。

確かに福祉バスでの乗車が目立つ路線ですが、その方だけで満員状態になることも少なくないのですから減便は不適切で、公共機関として責任ある運行がなされないならば公的補助を求める、横浜市など他者への譲渡など考えるべきです。

4系統については問題が大部分を走る横浜市内の乗車方法と異なる乗車方法を取り、磯子駅から杉田まで同じ経路を走り、横浜市で標準の乗車方法をとる同じ京浜急行バスの110系統とも乗車方法の違いで混乱を招く有様です。

それでも親切な案内があればまだしも、運転士がそのような困惑するお客に対して礼儀を欠くことも少なくありません。敬老バス、福祉バスの利用者だけ挨拶しないこともあります。

コロナ禍でいったん使用中止にした運転士に近い座席ですが、近隣の横浜市営バスなどが再開放して時間が経つ中、京浜急行バスはいつまでも開放をせずそれだけ座れるお客も少ないです。

いずれにしても京急グループ全体に、高い値段を払うことが躊躇されるレベルの低いサービス供給能力を感じており、値上げを理解することは不可能です。」について

- 京浜急行電鉄によると、京浜急行バスのダイヤについては、区間別、時間帯別の利用状況をもとに、必要な運行本数等を定めており、現行の運行本数は、コロナ禍以降の乗車人員の減少や沿線人口の減少を反映したものとなっているとのこと。
- また京浜急行バスの運賃は、運行するエリアによって、均一運賃(前払い)または対キロ区間制運賃(後払い)に分かれており、運賃収受の方式も異なっているとのこと。
- 京急グループでは、「京急グループ総合経営計画」(令和3年5月)において鉄道・バス・タクシーなどの交通事業がMaaS展開等を通じ、快適でシームレスな移動サービスを創造するとしており、京急グループ内外の事業者とも連携して京急グループ全体の価値を高めていきたいとしています。

3. 利用の有無不明（神奈川県在住） より

品川駅を基準にした場合、一番値上がるのは横浜市内であり、同市内は先日のダイヤ改正で減便が実施されている。現状のダイヤでの値上げは利用者の理解を得られないのではないか。現在、特に土休日夕方の混雑が酷い。そのダイヤのままの値上げは利用者離れを引き起こし、かえって減収になる可能性も考えられる。

三浦半島方面の人口減少対策としての値下げや利便性向上は理解するが、利用者無視の減便をした上での運賃値上げには反対する。

- 京浜急行電鉄によると、ダイヤ改正に際しては、区間別、時間帯別の利用状況をもとに、乗り換え利便性や所要時間等も考慮のうえ、必要な運行本数等を定めており、現行の運行本数は、コロナ禍以降の輸送人員の減少や沿線人口の減少を反映したのものとなっているとのことです。
- 令和4年11月のダイヤ改正は、需要に応じて運行ダイヤの適正化を図ったものとしています。

4. 利用の有無不明（居住地不明） より

値上げ反対。他社よりサービスが劣っているからです。

三浦半島の間が品川まで乗るならば割り引くなどという手ではなく、喜んで品川まで使いたくなるようなサービスをまず提供してください。そもそも昼間の活動時間帯に20分に一本の時間帯を設けている、普通利用者ばかり肥大した待避時間で無駄な時間を過ごさせるような差別的な扱いを止めてください。

タイアップの濫発で駅名でくだらない遊びをしているカネがあるなら、他社より大きく劣る小駅の発車案内を他社並みにしてください。

鉄道・バスと囲い込んでいることをいいことに、横浜市エリアでせつかく乗り方がある程度統一しているところを変えて乱さないでください。混雑している路線をさらに減便して責任ある運行ができないなら運行を公的セクターに移譲してください。横浜市内での京浜急行バスは、特に110系統など、孤立していてネットワーク上もふさわしくないので、横浜市交通局に移譲してくれるほうがありがたいです。4系統も同じく。

JR東海道線の沿線、藤沢市や茅ヶ崎市、また相鉄・小田急沿線の大和市や海老名市はなぜ東京都心から横須賀市とあまり距離が変わらないのに人口が増えているのか、そして京急電鉄の沿線、京急バスの営業エリアである横浜市でも金沢区、横須賀市、三浦市ばかり人口が少なくなり、京急沿線住民をやめて他の沿線に移り住んでいるのか。

一体京急グループを日常から利用しているのは誰なのか。大いに考え直してほしいものです。

- 京浜急行電鉄によると、鉄道および京浜急行バスのダイヤ改正に際しては、区間別、時間帯別の利用状況をもとに、乗り換え利便性や所要時間等も考慮のうえ、必要な運行本数等を定めており、現行の運行本数は、コロナ禍以降の輸送人員の減少や沿線人口の減少を反映したものとなっているとのことです。
- また、列車運行に関する情報提供については、各駅のホームやコンコースに設置の案内表示装置や車内放送による乗り換え案内などのほか、スマートフォンの「京急線アプリ」にて、列車の運行情報、各駅時刻表、乗り換え案内、列車走行位置等の情報提供をしているとのことです。
- 京浜急行バスの運賃は、運行するエリアによって、均一運賃(前払い)または対キロ区間制運賃(後払い)に分かれており、運賃收受の方式も異なっているとのことです。ご指摘の京浜急行バス4系統、110系統は、かつて横浜市交通局の路線再編により移譲されたものとのことです。
- 人口減少の問題については、沿線の生産年齢人口が減少傾向となる一方、コロナ禍に伴う郊外の居住・レジャーに対する価値観が変化し横須賀・三浦地域の魅力が高まっていることから、今回申請する旅客鉄道の上限運賃は41km以上の区間を現行よりも値下げすることにより、京浜急行電鉄として観光・定住の両面から横須賀・三浦地域の新たな需要創出と沿線活性化を図っていくとしています。

5. 利用の有無不明（居住地不明） より

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に反対する。理由は以下の通り。

1. 同社は、2019年に同社線内にて発生した踏切事故に対する責任を全うしていない。事故後の運輸安全委員会の調査によって、踏切内に立ち往生した自動車を認めた際の対応が明文化されておらず、ずさんな安全体制が明らかになった。その後同社は対策を強化するとはしているものの、いずれも一時凌ぎなものにすぎない。他事業者で導入されているような、踏切に支障物があった際自動で列車を停止させるシステムの導入には消極的であるなど、抜本対策に取り組むことを忌避するような姿勢すらみられる。
2. 劣悪な労働環境による大量離職が発生したという報道があった。この原因の一つとして、同社の長年にわたる省力化に対する消極的な姿勢があげられる。他事業者では、鉄道設備への自動制御システムの導入やITなど最新技術の導入により省力化に取り組んできたが、同社はそれに背を向けてきた。他事業者と比べても、同社設備の省力化は周回遅れの様相を示している。現状では辛うじて事業を維持できているが、今後労働人口減少が予想される中いつまでもそれが続けられるとは思えない。このままでは同社の鉄道事業は人員不足で機能不全に陥ることが予想されるが、同社には危機感すらない。

以上、同社は鉄道事業の根本すら危ういという実態がある。このような鉄道事業者に対して旅客運賃の上限認可をするには値しないと考える。同社がどうしても必要だというのであれば、上記に挙げた問題を一掃することを約束させるべきである。

また、貴省におかれては、鉄道事業者の申請をただ事務的に処理するのではなく、事業者の申請に対して、認可するに値するかを厳しく問うようお願いしたい。

「1. 同社は、2019年に同社線内にて発生した踏切事故に対する責任を全うしていない。事故後の運輸安全委員会の調査によって、踏切内に立ち往生した自動車を認めた際の対応が明文化されておらず、ずさんな安全体制が明らかになった。その後同社は対策を強化するとはしているものの、いずれも一時凌ぎなものにすぎない。他事業者で導入されているような、踏切に支障物があった際自動で列車を停止させるシステムの導入には消極的であるなど、抜本対策に取り組むことを忌避するような姿勢すらみられる。」について

- 京浜急行電鉄によると、神奈川新町第1踏切道で発生したトラックとの衝突に伴う列車脱線事故を踏まえた対応として、特殊信号発光機の停止現示を認めた際のブレーキ操作を具体的かつ明確化した「電車運転士作業基準」を定め全運転士への指導・教育を徹底するとともに、当該踏切道を含む67踏切道への「特殊信号発光機」の増設を実施いたしました。
- また、障害発生時の列車の停止については、トンネル、橋りょう、火災の有無などを勘案して、高度な訓練を積んだ運転士が最も安全と思われる場所に停止することが最適との考え方により、強制的な自動停止ではなく、運転士を支援する設備の整備を進めており、障害物検知装置の高機能化や運転士のブレーキ操作をバックアップするシステム(制動操作支援システム)などと併せて、引き続き踏切道の安全対策強化を推進していくとしています。

「2. 劣悪な労働環境による大量離職が発生したという報道があった。この原因の一つとして、同社の長年にわたる省力化に対する消極的な姿勢があげられる。他事業者では、鉄道設備への自動制御システムの導入やITなど最新技術の導入により省力化に取り組んできたが、同社はそれに背を向けてきた。他事業者と比べても、同社設備の省力化は周回遅れの様相を示している。現状では辛うじて事業を維持できているが、今後労働人口減少が予想される中いつまでもそれが続けられるとは思えない。このままでは同社の鉄道事業は人員不足で機能不全に陥ることが予想されるが、同社には危機感すらない。」について

- 京浜急行電鉄によると、ご指摘の報道は過去にインターネット上で掲載された記事と推察し、一時離職者が多かったことは事実とのこと。この背景は業界内における人材確保の活発化にともなうものと考えており、新規採用者の拡大、社会人採用者の募集、乗務員登用制度の一部変更などにより、慢性的な乗務員要員不足は2021年に解消したとのこと。
- 京浜急行電鉄の列車運行管理はハード面の改良と工夫に加え、高度なプロフェッショナルリズムのもと手動信号取り扱いを主体としてきたため、事故や障害等発生時にフレキシブルな対応が可能となっており、この考え方は2015年の第14回日本鉄道賞において「高度な安定輸送実現」特別賞を受賞するなど社会的に高い評価を受けています。
- 今後も、手動の信号取り扱いなどの安全文化を継承しつつ、信号取り扱いの自動化といったICT技術を組み合わせることで、さらなる保安度の向上と将来の人口減少等も見据えた業務効率化の両立を目指していくとしています。

「以上、同社は鉄道事業の根本すら危ういという実態がある。このような鉄道事業者に対して旅客運賃の上限認可をするには値しないと考える。同社がどうしても必要だというのであれば、上記に挙げた問題を一扫することを約束させるべきである。

また、貴省におかれては、鉄道事業者の申請をただ事務的に処理するのではなく、事業者の申請に対して、認可するに値するかを厳しく問うようお願いしたい。」について

- 京浜急行電鉄の旅客運賃の上限変更認可申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項の規定に基づき、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かどうかを審査し、また、運輸審議会の答申等を踏まえ判断してまいります。

○賛成意見(条件付き含む)：6件

1. 利用の有無不明(神奈川県在住) より

通勤で毎日京急さんを使わせていただいています。現在の燃料高騰などを考えると値上げはやむを得ずと理解しています。

使っている路線は京急久里浜線ですが、毎日通勤通学で苦勞している方が多数です。というのも、今回のダイヤ改正以来、朝も帰りもバスとの接続が1分1秒を争うものとなっていて、朝は1本前のバスに乗って駅で待ち、帰りは走って乗れなければバス停で1本待つという状態になってしまっています。

これでは利用客離れ、三浦半島離れも加速してしまいます。

値上げをするのであれば、こういった面の利便性の再検討もお願いしたいと思います。

- 京急グループでは、「京急グループ総合経営計画」(令和3年5月)において鉄道・バス・タクシーなどの交通事業がMaaS展開等を通じ、快適でシームレスな移動サービスを創造するとしており、京急グループ内外の事業者とも連携して京急グループ全体の価値を高めていきたいとしています。
- 上記の考え方に則り、令和4年11月の鉄道のダイヤ改正と同時に、京浜急行バスについても鉄道との接続改善を目的としたダイヤ変更を一部エリア(京急久里浜駅、三崎口駅等)で実施いたしました。
- 今後も利用者の利用動向に応じた鉄道とバスの連携による利便性向上を目指して、改善を図っていくとしています。

2. 利用の有無不明（神奈川県在住） より

昨今の物価・人件費・電気代等コストや、ホームドア設置等設備投資圧力を見ると、この程度の運賃上昇は許容範囲です。また、長い距離は下げている様に見えるので、三崎方面への配慮も感じられます。

（以下、もし京急関係者の方が見るのならば）

線路内の草取り、錆びた鉄柱やフェンスの色塗り、法面の工事。コロナの影響等で厳しい現状あるかもしれませんが、せめて駅近辺からでもどうでしょうか？煤けた印象が出てしまっていると思います。

- 京浜急行電鉄によると、コロナ禍に伴う緊急的なコスト削減策の一環として、安全に支障の無い範囲での修繕費や設備投資の一部先送りを実施しているとのことです。
- 現在、線路内の除草作業については、お客さまからのご要望や、保守係員の定期的な巡視等で優先的に行う箇所を判断し、順次対応しているとのことです。
- また、設備の修繕や工事については、経過年数や定期的に行っている検査、巡視の結果に基づき、今後も計画的に取り組んでいくとしています。

3. 利用者（居住地不明） より

京急利用者です。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。とくにポストコロナも踏まえて、安心安全を担保しながらも戦略的に短い区間を適度な値上げにして、長い区間を需要の創出と地域等の活性化をねらった値下げをも含む興味深い方法となっているのは大きな工夫と見られる。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。消費税の考え方はいろいろあると思われるが、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のだから、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、同額（10円単位）でよいのではなかろうか。

もしこの考え方を続けるのであれば、本来は関係ないのであるが、最低限、現在東急がやろうとしている（実際は細部はまだ決まっていないが）、クレジットカード決済での改札処理やQRコード改札処理（これを企画券だけでなく通常券にも適用するとして）などを併用させ、交通ICカードだけではない選択肢を設けてもらわないと納得できない。すでに交通ICカードだけの囲い込みは時代遅れで、問題が大きいと思われる。この方法をとるなら選択肢を増やしてほしい。早急に検討してもらいたい。

また最後に、要望である。京急の駅員のがんばり、ていねい真摯な態度は関東でも定評があると思うが、バリアフリーや安心安全の対策のハード面は、若干見劣りがしていた。駅員だけのがんばりにまかせるのではなく、今回値上げ分の一部を利用者に負担してほしいとしている、ホームドア、社内通報ボタン・監視カメラなどの増設を含めた安全対策、バリアフリーを充実してほしい。

また7年くらい前からの規制緩和で、緩和どころか放置状態になってしまったケータイ・スマホ対策にも通報ボタン、自動放送、監視カメラ等が効果的である。大変利便性がある一方、発がん性や身体・精神への影響がますます世界中で言われるようになってきていて、民鉄協のマナーアンケートでも、操作等が迷惑・不快なものとして、歩きスマホとともに上位に入っている。電波を避けている人たち、とくに赤ちゃん、子ども、内部障害をもつ方等々の安全対策を周知徹底してほしい。現在電源オフ、つまり操作もしないゾーンは優先席付近ルールとしてどの事業者も実質2mくらいで運用していると思うが、できれば3?5mは離す方策をとってほしい。

「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見られる。特定の旅客をねらった差別である。消費税の考え方はいろいろあると思われるが、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のだから、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、同額（10円単位）でよいのではなかろうか。

もしこの考え方を続けるのであれば、本来は関係ないのであるが、最低限、現在東急がやろうとしている（実際は細部はまだ決まっていないが）、クレジットカード決済での改札処理やQRコード改札処理（これを企画券だけでなく通常券にも適用するとして）などを併用させ、交通ICカードだけではない選択肢を設けてもらわないと納得できない。すでに交通ICカードだけの囲い込みは時代遅れで、問題が大きいと思われる。この方法をとるなら選択肢を増やしてほしい。早急に検討してもらいたい。」について

- 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もあります。
- 京浜急行電鉄によると、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。
- 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企画乗車券のデジタル化によるスマートフォン決済の導入、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引き続き検討を進めたいとしています。

「また7年くらい前からの規制緩和で、緩和どころか放置状態になってしまったケータイ・スマホ対策にも通報ボタン、自動放送、監視カメラ等が効果的である。大変利便性がある一方、発がん性や身体・精神への影響がますます世界中で言われるようになってきていて、民鉄協のマナーアンケートでも、操作等が迷惑・不快なものとして、歩きスマホとともに上位に入っている。電波を避けている人たち、とくに赤ちゃん、子ども、内部障害をもつ方等々の安全対策を周知徹底してほしい。現在電源オフ、つまり操作もしないゾーンは優先席付近ルールとしての事業者も実質2mくらいで運用していると思うが、できれば3?5mは離す方策をとってほしい。」について

- 京浜急行電鉄によると、駅および車内での啓発放送、車内ステッカーの掲出により携帯電話マナーに関するお願いを行っており、その内容については、総務省の指針等を参考としているとのこと。

4. 利用者（神奈川県在住） より

羽田空港に行く際や、品川ー横浜間で時々利用しています。
運賃値上げ自体はやむを得ないものと考えていますが、精神障害者への割引についてお伺いします。

その他障害者への割引運賃は設定されているのに、精神障害者への運賃割引が設定されていない理由をご教示ください。

他社にお伺いしたときは運賃転嫁につながりかねないという回答をいただきましたが、それですと身体障害者等への割引があることとの整合性について疑問が残ります。

障害者割引運賃について、今回の運賃値上げに限らず今後どのようにされるのか、おそらく貴社だけの問題ではないとは思いますが、ご回答いただければと思います。

- 京浜急行電鉄によると、障害者差別解消法の施行や第198回国会における精神障害者の交通運賃に関する請願など、精神障害者割引導入に対する社会的な要請が高まっていることは承知しており、今後、精神障害者割引の導入に向けて実現可能な方法を検討していくとのこと。

5. 利用者（居住地不明） より

主に羽田空港利用時に利用しています。総論として運賃改定には賛成しますが、下記に記す内容について検討をお願いします。

- ・乗務員やグループ会社の社員に友人知人がいますが、話を聞いている限り、あまりにブラックな労働環境であり、これでは同業他社に人材流出するのも致し方ないと思います。13 連勤手取り 14 万円電鉄と揶揄されないような賃金体系と労働環境を確保してください。
- ・障害者割引については公費負担を前提とし、5 年以内に公費負担が見込まれない場合は取り扱いを中止してください。
- ・ステンレス製車両への全面塗装を取りやめ、経費削減と環境配慮をお願いします。

「・乗務員やグループ会社の社員に友人知人がいますが、話を聞いている限り、あまりにブラックな労働環境であり、これでは同業他社に人材流出するのも致し方ないと思います。13 連勤手取り 14 万円電鉄と揶揄されないような賃金体系と労働環境を確保してください。」について

- 京浜急行電鉄によると、総合経営計画における「コーポレートサステナブル戦略」にてES（従業員満足）の向上を掲げており、お客さまに選ばれる京急グループを実現するために、働き方改革等を推進していくとしています。
- また、今後の少子高齢化の進展による人手不足を見据えて、DXの活用等による省力化を進め、働きやすい環境づくりの構築に努めるとのことです。

「・障害者割引については公費負担を前提とし、5 年以内に公費負担が見込まれない場合は取り扱いを中止してください。」について

- 京浜急行電鉄によると、平成25年6月に制定された「障害者差別解消法」では、障害者への合理的配慮の提供が求められており、すでに実施している割引制度を中止することは、法律の趣旨からしても考えていないとのことです。

「・ステンレス製車両への全面塗装を取りやめ、経費削減と環境配慮をお願いします。」について

- 京浜急行電鉄によると、ステンレス車体である1000形については、従来はフィルム貼り付けにより「赤い電車」のイメージを継承してきましたが、改めて京急の車両のイメージアップを目的として2017年度製造車両より全面塗装を実施しているとのこと。
- 今後の計画については未定ですが、コストや環境への影響を総合的に勘案したうえで、検討していくとしています。

6. 利用の有無不明（石川県在住） より

1. 「鉄道事業の旅客運賃上限変更認可申請書」に書かれている内容等もふまえ、必要な範囲の変更であり、長距離運賃の値下げなど、三浦半島エリアの地域振興にも配慮された内容と思われます。

2. 「添付書類」p. (38)-(38)において、定期乗車券の払い戻し手数料(各種)は 220 円のまま長年据え置かれていますが、事務処理諸経費とその上昇を勘案して、500 円程度にしてもよいのではないのでしょうか。

(参考)

「定期乗車券の払い戻し額の計算」(ke!san サイト)

<https://keisan.casio.jp/exec/system/1372838266>

によれば、「手数料は会社により 220-520 円」となっています。このほか、静岡鉄道は 530 円としています。

- 京浜急行電鉄によると、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です。

○その他の意見：4件

1. 利用の有無不明（居住地不明） より

日中の減便によって（特に特急）の混雑が悪化しているが、値上げをしつつこれを見直さないのか。また、羽田空港への直通が減り非常に不便になっているので改善して欲しい。

○ 京浜急行電鉄によると、ダイヤ改正に際しては、区間別、時間帯別の利用状況をもとに、乗り換え利便性や所要時間等も考慮のうえ、必要な運行本数等を定めており、現行の運行本数は、コロナ禍以降の輸送人員の減少や沿線人口の減少を反映したのものとなっているとのことです。

○ 今後とも、利用状況等を踏まえて必要に応じて見直していくとしています。

2. 利用者（神奈川県在住） より

令和5年1月13日付け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について、3件ほど意見させていただきます。

意見1: 逗子・葉山駅のキロ程はきちんと測られているのか

理由: 逗子・葉山駅のキロ程は逗子線金沢八景起点 5.900km となっているが、他駅が 1m 刻みなものにもかかわらず 100m 単位とはキリが良すぎやしないか。

逗子葉山駅は歴史的経緯上京浜逗子駅と逗子海岸駅を統合したものであるが、金沢八景駅からの営業キロ 5.7km と 6.1km を足して 2 で割った 5.9km を記載しているだけで実際には勝っていないのではないか。

キロ程は営業キロ設定の根拠になるから算出には正しい距離が必要なため、今一度測りなおすべきではないか。測っているならどこを基準に計測しているのか（特に逗子・葉山駅）京浜急行電鉄および国土交通省よりご教示いただきたい。

また旅客鉄道6社（JR各社）はキロ程の公表が運賃申請の際になぜ行わなくてよいのか。またはキロ程を認可申請に付しているのに公表していないのだろうか。私鉄のみにキロ程の提出・公表を課すのは鉄道会社同士（しかも旅客達道6社中4社は完全民営化済みのため同じ民間企業）として不平等ではないだろうか。そのキロ程公表の差の点も国土交通省に回答願いたい。

意見 2: 空港線加算運賃は大人片道 70 円～100 円程度に引き上げるべきではないか

理由: 京浜急行電鉄では加算運賃の回収状況について毎年報告を上げている(http://www.city.ota.tokyo.jp/gikai/kugikai_katsudou/iinkai/iinkaishiryo/kotsu/R4koutsuu/koutsu0719.files/01_kotu040719.pdf)。

2019 年 10 月 1 日の消費税率改定に伴う運賃改定に合わせ大人片道 170 円から 50 円に引き下げたが、2020 年以降の羽田空港の大幅な利用者減少に伴う羽田空港駅の利用減少により大きく回収が落ち込んでしまっている。

結果的に 2020 年度は鉄道事業費本体が赤字、加算運賃回収もままならず設備使用料や利息を払いきれず設備投資額の元本が増え鉄道事業の経営を圧迫してしまった。2021 年度は施設使用料と利息を払いきれているが、施設使用料が大きく値下げしていることから健全な収支とは言えない。

もっとも通勤時間帯の全線にわたる利用減少や羽田空港駅利用者数のここまでの大幅な落ち込みは 2019 年の加算運賃値下げ時に予見できなかったため、2019 年の値下げは間違っていたとは言えない。が、羽田空港発着利用は旅行支援などで戻ったとしても全線の通勤需要は元に戻る気配がなく、2019 年比 8 割程度で推移するだろうから、運賃改定して増収しても今後も鉄道事業からの利益按分はあまり見込めないだろう。

ただ、京浜急行電鉄では羽田空港駅東端より先に引上線を 2 線新設しようとしている。この事業にも当然建設費がかかる。空港線で加算運賃を徴収している以上、整備費は空港線加算運賃から拠出すべきだ。むしろそのほかの路線の利益を蝕んで行う事業ではない。今回の運賃改定において運賃本体に羽田空港駅引上線整備費用が入っているのであれば今回の認可は棄却すべきである。

空港線の設備を今後も増強しないのであれば現状の加算運賃のままで問題ないだろうが、鉄道事業からの利益按分があまり見込めない中羽田空港駅引上線新設に伴う設備投資まで回収することは可能なのだろうか？

羽田空港引上線を整備するのであれば、確実に建設費を徴収できかつ競合交通機関にも運賃で劣らない程度に加算運賃を現状の 50 円から 40%増の 70 円や 100%増の 100 円(通勤定期運賃も同程度に値上げ)に値上げすべきではないだろうか。

意見 3: 品川～金沢文庫間の昼間の増発が必要ではないか

理由: 今回の運賃改定は 40km 以内では値上げする一方、40km 超では値下げを図っている。値上げばかりの運賃改定が全国で行われる中、東京都心へ向かう利用の横浜や川崎での流出を防ぎ京浜急行電鉄の平均乗車距離を伸ばすことでより一層の増収を図る画期的な策だと思う。

もっとも平日朝夕の通勤時間帯は2020年を境に急激に減ってしまい、現状でも2019年比で8割程度しか戻っていないため品川～横浜間の利用が増え、でも減った分を補うだけであるから、大きな問題はないだろう。

ただ、昼間は2019年とほぼ同レベルにまで利用が戻っているほか、2022年11月26日京浜急行電鉄ダイヤ改正で昼間の快特のうちおよそ半数の20分に1本を特急に格下げした影響で運転間隔が不均等化、途中駅乗降客が増えたことにより品川～金沢文庫間の昼間の輸送力は現時点ですでに不足しており、今回の運賃改定で品川～横浜間の利用を増やそうとするのであれば昼間の輸送力増強は欠かせない

(<https://www.train-times.net/article/keikyu2023pre-1>)。

運賃改定の直前に昼間の輸送力を増強し快特・特急のみで品川～金沢文庫間直通列車が毎時72両以上(昼間の毎時6本の12両増結化や8両運転のまま毎時3本の増結など)となるダイヤ改正を組むべきではないだろうか。

以上、ご査収のほどよろしく願いいたします。

「 意見1: 逗子・葉山駅のキロ程はきちんと測られているのか

理由: 逗子・葉山駅のキロ程は逗子線金沢八景起点5.900kmとなっているが、他駅が1m刻みなものにもかかわらず100m単位とはキリが良すぎやしないか。

逗子葉山駅は歴史的経緯上京浜逗子駅と逗子海岸駅を統合したものであるが、金沢八景駅からの営業キロ5.7kmと6.1kmを足して2で割った5.9kmを記載しているだけで実際には勝っていないのではないか。

キロ程は営業キロ設定の根拠になるから算出には正しい距離が必要なため、今一度測りなおすべきではないか。測っているならどこを基準に計測しているのか(特に逗子・葉山駅)京浜急行電鉄および国土交通省よりご教示いただきたい。

また旅客鉄道6社(JR各社)はキロ程の公表が運賃申請の際になぜ行わなくてよいのか。またはキロ程を認可申請に付しているのに公表していないのだろうか。私鉄のみにキロ程の提出・公表を課するのは鉄道会社同士(しかも旅客鉄道6社中4社は完全民営化済みのため同じ民間企業)として不平等ではないだろうか。そのキロ程公表の差の点も国土交通省に回答願いたい。」について

- 京浜急行電鉄によると、1985(昭和60)年3月2日、旧京浜逗子駅と逗子海岸駅が統合されて、両駅の間には新逗子駅(現逗子・葉山駅)が設置されました。現在使用中のホームはこの時建設されたものであり、当時の実測に基づき求められ

たホームの中央地点を基準に逗子・葉山駅の中心キロ程が算定されているとのこと
とです。

「意見 2: 空港線加算運賃は大人片道 70 円～100 円程度に引き上げるべきではないか
理由: 京浜急行電鉄では加算運賃の回収状況について毎年報告を上げている
(http://www.city.ota.tokyo.jp/gikai/kugikai_katsudou/iinkai/iinkaishiryu/kotsu/R4koutsuu/koutsu0719.files/01_kotu040719.pdf)。

2019 年 10 月 1 日の消費税率改定に伴う運賃改定に合わせ大人片道 170 円から 50 円に引き下げたが、2020 年以降の羽田空港の大幅な利用者減少に伴う羽田空港駅の利用減少により大きく回収が落ち込んでしまっている。

結果的に 2020 年度は鉄道事業費本体が赤字、加算運賃回収もままならず設備使用料や利息を払いきれず設備投資額の元本が増え鉄道事業の経営を圧迫してしまった。2021 年度は施設使用料と利息を払いきれているが、施設利用料が大きく値下げしていることから健全な収支とは言えない。

もっとも通勤時間帯の全線にわたる利用減少や羽田空港駅利用者数のここまでの大幅な落ち込みは 2019 年の加算運賃値下げ時に予見できなかったため、2019 年の値下げは間違っていたとは言えない。が、羽田空港発着利用は旅行支援などで戻ったとしても全線の通勤需要は元に戻る気配がなく、2019 年比 8 割程度で推移するだろうから、運賃改定して増収しても今後も鉄道事業からの利益按分はあまり見込めないだろう。

ただ、京浜急行電鉄では羽田空港駅東端より先に引上線を 2 線新設しようとしている。この事業にも当然建設費がかかる。空港線で加算運賃を徴収している以上、整備費は空港線加算運賃から拠出すべきだ。むしろそのほかの路線の利益を蝕んで行う事業ではない。今回の運賃改定において運賃本体に羽田空港駅引上線整備費用が入っているのであれば今回の認可は棄却すべきである。

空港線の設備を今後も増強しないのであれば現状の加算運賃のままで問題ないだろうが、鉄道事業からの利益按分があまり見込めない中羽田空港駅引上線新設に伴う設備投資まで回収することは可能なのだろうか？

羽田空港引上線を整備するのであれば、確実に建設費を徴収できかつ競合交通機関にも運賃で劣らない程度に加算運賃を現状の 50 円から 40%増の 70 円や 100%増の 100 円(通勤定期運賃も同程度に値上げ)に値上げすべきではないだろうか。」について

- 鉄道の運賃は、そのコストを等しく全ての利用者が負担するという基本的な考え方を原則として設定されていますが、新線建設のような大規模な設備投資を行った際には、建設に要した資本費の早期回収を図るため、当該建設に係る施設の利用者に「加算運賃」の負担を求めることがあります。

- 羽田空港第1・第2ターミナル駅における引上線の建設については、品川駅の2面4線化等と併せて都心方面～羽田空港間で運行本数の増加が期待されますが、その効果や受益者を現時点で特定することは、困難と考えられます。
- 加えて、実際の当該施設の完成は2030年頃の予定であり、京浜急行電鉄においては、施設が完成していない現時点において新たな加算運賃を設定することは難しいと考えています。

「意見3:品川～金沢文庫間の昼間の増発が必要ではないか

理由: 今回の運賃改定は40km以内では値上げする一方、40km超では値下げを図っている。値上げばかりの運賃改定が全国で行われる中、東京都心へ向かう利用の横浜や川崎での流出を防ぎ京浜急行電鉄の平均乗車距離を伸ばすことでより一層の増収を図る画期的な策だと思う。

もっとも平日朝夕の通勤時間帯は2020年を境に急激に減ってしまい、現状でも2019年比で8割程度しか戻っていないため品川～横浜間の利用が増えても減った分を補うだけであるから、大きな問題はないだろう。

ただ、昼間は2019年とほぼ同レベルにまで利用が戻っているほか、2022年11月26日京浜急行電鉄ダイヤ改正で昼間の快特のうちおよそ半数の20分に1本を特急に格下げした影響で運転間隔が不均等化、途中駅乗降客が増えたことにより品川～金沢文庫間の昼間の輸送力は現時点ですでに不足しており、今回の運賃改定で品川～横浜間の利用を増やそうとするのであれば昼間の輸送力増強は欠かせない

(<https://www.train-times.net/article/keikyu2023pre-1>)。

運賃改定の直前に昼間の輸送力を増強し快特・特急のみで品川～金沢文庫間直通列車が毎時72両以上(昼間の毎時6本の12両増結化や8両運転のまま毎時3本の増結など)となるダイヤ改正を組むべきではないだろうか。」について

- 京浜急行電鉄によると、ダイヤ改正に際しては、区間別、時間帯別の利用状況をもとに、乗り換え利便性や所要時間等も考慮のうえ、必要な運行本数等を定めており、現行の運行本数は、コロナ禍以降の輸送人員の減少や沿線人口の減少を反映したものとなっているとのこと。
- 今後とも、利用状況等を踏まえて必要に応じて見直していくとしています。

3. 利用の有無不明（神奈川県在住） より

運賃の距離設定の自由化をしてほしいです

京急の場合泉岳寺・品川から横浜等同じエリアから必要な金額が変わるケースが多いためです

回数券を廃止する代わりに更に 30 円値下げして欲しいです

特定運賃は据え置きにして欲しいです

運賃にも軽減税率を導入してほしいです

「運賃の距離設定の自由化をしてほしいです

京急の場合泉岳寺・品川から横浜等同じエリアから必要な金額が変わるケースが多いためです」について

- 京浜急行電鉄の普通運賃については、3～5キロ刻みの対キロ区間制による運賃設定を行っていることから、対キロ区間の区界を越えてしまう場合は、運賃額が変わることになります。

京浜急行電鉄によると、対キロ区間制は乗車距離に応じて運賃を定めるという簡明かつ合理的な考え方であり、同業他社も採用していることから、変更する予定はないとしています。

「特定運賃は据え置きにして欲しいです」について

- 京浜急行電鉄によると、品川～横浜駅間など現在特定運賃を設定している区間については、運賃改定が認可された場合には、特定運賃を設定することを検討しているとのこと。

「運賃にも軽減税率を導入してほしいです」について

- 消費税につきましては、消費税法の定めに従うこととなります。

4. 利用の有無不明（居住地不明） より

時間帯変動運賃を早期導入してほしいです

- 京浜急行電鉄によると、利用者の利用動向や働き方が大きく変わりつつあるなかで時間帯別運賃のような仕組みを取り入れていくことは社会的な意義があると考えており、運賃制度による導入のほかポイントの活用など、幅広い手法を引き続き検討していくとしています。