

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
に関する意見募集の結果について

令和5年4月21日

国土交通省鉄道局

国土交通省では、令和5年1月16日（月）から令和5年1月29日（日）まで、京浜急行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について、e-GOVを通じてご意見を募集し、また、国土交通省ホームページ上にて意見の募集について周知しました。

お寄せいただいたご意見とそれに対する考え方について、別紙のとおり公表します。

皆様のご協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

【本件に関するお問い合わせ先】
国土交通省鉄道局鉄道事業課旅客輸送業務監理室
電話：03-5253-8111(内線 40634)

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関する意見募集に対して
 頂いたご意見と国土交通省の考え方

○パブリックコメント意見提出総数：15件

○意見募集期間：令和5年1月16日（月）～令和5年1月29日（日）

	ご意見	国交省の考え方
1	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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）。</p> <p>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</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>なお、今回の旅客運賃の上限変更認可申請については、鉄道事業法第16条に基づき審査し、また、令和5年4月11日の運輸審議会答申を踏まえ、認可をいたしました。</p>

	<p>反しないと思います。</p>	
<p>2</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p> <p>す。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>なお、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。</p> <p>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。</p> <p>車両 1 両の長さを 20m とすることは、線</p>

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。

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困難とのことです。

なお、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。

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。

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です。

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。

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です。

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です。

		<p>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。</p> <p>いただいたご意見につきましては、京浜急行電鉄へお伝えいたします。</p>
3	<p>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、特に土休日夜方の混雑が酷い。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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>いただいたご意見につきましては、京浜急行電鉄へお伝えいたします。</p>
4	<p>値上げ反対。他社よりサービスが劣っているからです。</p> <p>三浦半島の人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</p>	<p>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。</p>

	<p>間を過ごさせるような差別的な扱いを止めてください。</p> <p>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。</p> <p>鉄道・バスと困り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を、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。</p> <p>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、京急沿線住民をよめて他の沿線に移り住んでいるのか。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>また、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41 km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。</p> <p>いただいたご意見につきましては、京浜急行電鉄へお伝えいたします。</p>
5	<p>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。</p> <p>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</p>	<p>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。</p> <p>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</p>

<p>うな姿勢すらみられる。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>今回の旅客運賃の上限変更認可申請については、鉄道事業法第16条に基づき審査し、また、令和5年4月11日の運輸審議会答申を踏まえ、認可をいたしました。</p>
<p>6 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。</p>	<p>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</p>

	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>いただいたご意見につきましては、京浜急行電鉄へお伝えいたします。</p>
7	<p>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ますので、三崎方面への配慮も感じられます。</p> <p>（以下、もし京急関係者の方が見るのならば）</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>また、設備の修繕や工事については、経過年数や定期的に実施している検査、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。</p> <p>いただいたご意見につきましては、京浜急行電鉄へお伝えいたします。</p>
8	<p>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。</p> <p>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</p>	<p>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率引き上げ分の運賃・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」ことを定めました。</p> <p>本来1円単位運賃での転嫁を実施できる</p>

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。

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。

なお、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ったとのこと。

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。

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。

いただいたご意見につきましては、京浜急行電鉄へお伝えいたします。

<p>9</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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です。</p> <p>いただいたご意見につきましては、京浜急行電鉄へお伝えいたします。</p>
<p>10</p>	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>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 E S（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。</p> <p>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。</p> <p>なお、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。</p> <p>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です。</p> <p>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。</p>

		<p>いただいたご意見につきましては、京浜急行電鉄へお伝えいたします。</p>
1 1	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>(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。</p>	<p>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。</p> <p>いただいたご意見につきましては、京浜急行電鉄へお伝えいたします。</p>
1 2	<p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>いただいたご意見につきましては、京浜急行電鉄へお伝えいたします。</p>
1 3	<p>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。</p> <p>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</p> <p>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刻みなにもかかわらず100m単位とはキリが良くすぎやしないか。</p> <p>逗子葉山駅は歴史的経緯上京浜逗子駅と逗</p>	<p>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です。</p> <p>鉄道の運賃は、そのコストを等しく全ての</p>

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

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 旅客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。

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。

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。

いただいたご意見につきましては、京浜急行電鉄へお伝えいたします。

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

	<p>～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。</p> <p>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</p> <p>(https://www.train-times.net/article/keikyu2023pre-1)。</p> <p>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。</p> <p>以上、ご査収のほどよろしく願いいたします。</p>	
<p>1 4</p>	<p>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</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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です。</p> <p>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。</p> <p>いただいたご意見につきましては、京浜急行電鉄へお伝えいたします。</p>

15	時間帯変動運賃を早期導入してほしいです	<p>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されています。</p> <p>いただいたご意見につきましては、京浜急行電鉄へお伝えいたします。</p>
----	---------------------	--