

運輸審議会議事録

(第5回)

日時 平成22年1月19日(火) 10時30分 ~ 12時15分

場所 国土交通省 運輸審議会 審議室

出席者

委員氏名 大屋則之、上野文雄、廻洋子、保田眞紀子、島村勝巳、松田英三

専案処理職員氏名 小室充弘

関係者氏名 鉄道局鉄道業務政策課 堀家久靖課長、段原二郎室長、

棚橋公一課長補佐、黒川慎一課長補佐、栗原明宏専門官、海老澤良和係長、

鍋釜一浩係員

議題

審理 京成電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限設定の認可申請 (成田空港

鉄道関係 線)

その他 京成電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限設定認可申請事案に関する

鉄道関係 参考人意見聴取会の開催について

審議の概要
京成電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限設定の認可申請（成田空港線）について
鉄道局鉄道業務政策課長より説明を聴取し、審理を行った。
質疑等の概要は以下のとおり。

1 総括原価について、鉄道事業全体で考えた場合と個別路線毎に考えた場合で、運賃に大きな乖離は生じるのか。

→ 成田空港線の開業に関しては多額の建設コストがかかっており、京成電鉄全体で総括原価を考えた場合、現行の京成本線等の運賃では建設コストを吸収できず、全線にわたって運賃改定が必要となる可能性がある。これは受益者負担の考え方からは適切でないと考えられる。

2 最近の新線開業時の運賃設定については、個別路線毎に総括原価を考えるのが基本なのか。

→ 新線開業時において、総括原価を事業者全体で考えるのか、それとも個別路線毎に考えるのかは、ケース・バイ・ケースでの対応となる。新線開業に当たり、事業者全体で運賃改定を行わなくとも建設コストを吸収できる見込みであれば、新線について個別に運賃を設定しないという選択肢もある。新線の建設コストや事業者の収支状況を勘案し、総括原価を事業者全体でみるのか、新線で個別にみるのかを各事業者が判断する。

3 総括原価を個別路線毎に捉える考え方をとる場合、不採算路線について廃線や上下分離の動きが加速するのではないのか。

→ 上下分離方式については、従来は事業採算性のみを重視し、事業者の経営判断に委せるといった突き放した対応をしていたが、最近では地域の関係者が協力して地域の足を守るべきとの意識が高まっており、地方自治体が必要な費用を負担することによって上下分離を図り、地方路線を維持している事例が見られる。

法制度面でも、地域公共交通活性化法において、上下分離方式での鉄道路線の維持に地方自治体が積極的に関わる仕組みが導入されている。

4 最近、成田国際空の発着回数について年間22万回を超えて更に拡大させようとする動きも出ているが、成田空港線の需要予測は、こうした状況を反映させているのか。

→ 成田国際空港株式会社が発着回数を年間30万回まで拡大させたいと発表したのは事実であるが、これは会社側の構想・計画にすぎず、地元との合意が取れなければ実現しない。

成田空港線の需要予測は、実現が確実な事項に基づき推計を行っているものであり、将来的な発着枠の拡大計画については、需要予測の前提条件とするまでの確度はないものとして、今回の需要予測には反映させていない。

5 総括原価の算定に当たり基準コストと実績コストは通常はどちらを使うのか。

→ 大手民鉄等の運賃改定時には、事業者間の競争促進を通じた経営の効率化を図る観点から、基準コストを使用しているが、運賃設定時には実績コストを使用している。成田空港線の総括原価の算定に当たっては、修繕費等については、京成電鉄の実績値を使用しているが、これは基準値とほぼ同額である。

6 成田空港線の運賃設定は、北総鉄道の経営・運賃問題と密接な関係があるように思う。住宅の購入後に再三にわたって運賃改定が行われており、沿線住民の感情も理解できないわけではない。

→ 北総鉄道は、厳しい経営状況が続いており、運賃値下げは原資がない限り実施できない。こうした認識の下、関係者間で鋭意調整した結果、昨年11月に千葉県ほか6市2村と京成電鉄、北総鉄道との間において、成田空港線の開業時に北総鉄道の運賃を平均4.6%値下げする旨の合意文書が締結された。この内容に、すべての方が納得しているわけではないが、大きな一歩であると考えている。

7 北総鉄道や京成電鉄は実施運賃の届け出に当たり地元関係者と話し合おうとする考えはあるのか。

→ 沿線自治体との間では合意に至るまで相当議論している。

8 成田空港線開業による北総鉄道のインセンティブは何かあるのか。

→ 北総鉄道は京成電鉄より線路使用料を収受するが、北総鉄道の収受額は、資本コストベースによる線路使用料に京成電鉄の純増収入分2.5億円、北総列車から京成一般特急列車への乗り替わりによる影響差額分を加算した額である。

また、北総線沿線住民の利便性に配慮し、北総線は現行の運行本数を維持し、京成一般特急の運行本数分だけ全体の運行本数を純増させることとしている。

このほか、国においては、北総鉄道の鉄道・運輸機構に対する債務について元本償還猶予等の支援措置を講じている。

9 成田空港線は、今後よい鉄道路線に発展していくことを期待している。

→ 成田国際空港の発着回数を年間30万回にまで拡大する動きや観光立国の実現の観点からも、成田空港へのアクセスの改善は重要な課題であり、東京都心と成田空港との間をスカイライナーが30分台で結ぶ成田空港線がよい鉄道路線に育っていくことを期待している。