事案一覧表

審議事案

鉄道局鉄道業務政策課
平成22年1月19日

申請種別	申請年月日 受付年月日	申請者名	申請内容
鉄道の旅客運賃の上限設定の認可	平成21年12月16日 平成21年12月16日	京成電鉄株式会社	新線開業に伴う旅客運賃の上限設定 1　普通旅客運賃 3キロメートルまで　200円 3キロメートルを超え 5キロメートルまで　300円 5キロメートルを超え 9キロメートルまでの部分 2キロメートルまでを増すごとに 70円加算 9キロメートルを超え 11キロメートルまで　500円 11キロメートルを超え 14キロメートルまで　570円 14キロメートルを超え 17キロメートルまで　630円 17キロメートルを超え 23キロメートルまでの部分 3キロメートルまでを増すごとに 50円加算 23キロメートルを超え 29キロメートルまでの部分 3キロメートルまでを増すごとに 30円加算 29キロメートルを超え 45キロメートルまでの部分 4キロメートルまでを増すごとに 30円加算 45キロメートルを超え 49キロメートルまで　930円 49キロメートルを超え 52キロメートルまで　950円 とする対キロ区間制の運賃とする。
			2　定期旅客運賃（1か月） 次の割引率で算定した額とする。 （1）通勤定期旅客運賃　30% （2）通学定期旅客運賃　56%
局別			関東運輸局
備考			設定区間 成田空港線（京成高砂・成田空港間） 営業キロ 51.4km 運輸開始予定 平成22年7月

京成電鉄株式会社　成田空港線上限運賃設定
運輸審議会第三回審議　御説明資料　目次

質問事項に対する回答

1．運賃制度について
・総括原価について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
・同一区間同一運賃について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
・成田空港線の運賃体系について・・・・・・・・・・・・・・・・・2
・北総線内における京成電鉄（成田空港線）と北総鉄道との運賃収入配分の考え方。また、北総鉄道第一種区間と第二種区間では配分の考え方が異なるのか。・・3

2．収入・原価について
・平年度収入原価・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4
・長期収支見通し・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4
・収入原価の算定要領・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
・京成電鉄設備投資の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
・線路使用料・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・7
・成田国際空港㈱の関係・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10

3．その他
・京成電鉄は路線別に（成田空港線について）区分経理をしているのか。（運賃改定の際に算定根拠を示せるのか）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
・平成21年11月30日付けの北総線運賃値下げに関する合意書の内容。特に鉄道負担分の解釈。・・・・・・・・10

4．関連資料
・運賃の上昇割合・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
・成田空港線平年度収入原価・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
・旅客輸送推定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
・線路使用料等の支払いの仕組み・・・・・・・・・・・・・・・・・14
・ＮＫＴ区間における京成電鉄とＪＲ東日本の使用施設について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15

1．　運賃制度について

①総括原価について

・鉄道事業法の総括原価は、事業者全体と個別路線のどちらを基本とすべきであるか。
・個別路線の総括原価を基本とする場合、路線の単位はどのように考えるのか。
・総括原価の算定の基礎とすべき事業・路線の範囲について、国には何らかの基準・原則があるのか。それとも申請事業者の任意に委ねられているのか。

総括原価とは、鉄道事業を運営するための人件費、経費等に資金調達コストである事業報酬を加えたものをいう。

鉄道事業法第１６条第２項において、運賃等の認可基準として、運賃等の収入が「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」を超えないものと規定しているが、適正な原価及び適正な利潤、いわゆる総括原価について、鉄道事業全体を指すのか個別路線ごとを指すのかについては規定されていないが、内部補助を極力回避し、受益と負担をできる限り一致させることは重要と考えている。

新線開業における運賃の設定に当たっては、新線に係るコストを直接受益を受ける新線利用者の負担とすることが重要と考えており、鉄道事業者の判断により行われているものである。

②同一区間同一運賃について

・昨年 11 月 30 日付けの合意事項に基づく北総線の運賃引き下げは、いつの時点で届出が行われるのか。

北総鉄道の運賃値下げに係る実施運賃の届出を行う時期については、把握していないが、合意書に記載されているとおり、値下げは成田空港線開業時に行うこととされているため、それまでの間に届出がなされるものと思われる。（別添北総線の値下げに係る合意書参照）

・京成電鉄の成田空港線の運賃についても、上限認可後北総線と同額までの引き下げに係る届け出が確実になされるのか。

京成電鉄は、合意事項に基づき、北総鉄道の届出に合わせて、北総区間について同額となるよう届出を行うこととしており、京成電鉄による成田空港線の運賃認可申請時のプレス資料にも、下記のとおり記載されている。

※『なお、成田空港線のうち、すでに北総線として営業している区間（京成高砂～印旛日本医大）については、実施運賃（値下げ運賃）を、別途届出により設定いたします。』

（別添プレス資料参照）

・運賃の引き下げの届け出は北総線の区間に限定して行われるのか。印旛日本医大以遠の区間も対象となるのか。

今般の関係者間で合意された「北総線の運賃値下げに係る合意書」のとおり、北総線区間の運賃値下げであり、鉄道事業者からは印旛日本医大以遠は対象にならないと聞いている。

※　なお、京成電鉄による成田空港線の運賃認可申請時のプレス資料にも、「（京成高砂～印旛日本医大）」と記載されている。
（別添プレス資料参照）

③成田空港線の運賃体系について

・成田空港線の運賃は、近距離逓増、遠距離逓減となっているが、類似の運賃体系を採用している事業者・路線は他に事例があるのか。

成田空港線と同様の運賃体系を採用している事業者は、神戸電鉄、高松琴平電鉄等がある。（別紙Ｐ１１参照）

①近距離の運賃上昇割合（１５kmの運賃と初乗り運賃の比較）
②遠距離逓減（最遠区間の運賃に対する中間地点の運賃の割合）

成田空港線	①３．２倍	②８０％
山陽電鉄	①２．９倍	②８２％
神戸電鉄	①２．８倍	②８０％
関東鉄道	①４．３倍	②６３％
高松琴平電鉄	①２．４倍	②７７％

・大都市近郊の路線では、逓増と逓減のどちらの運賃体系が採用されているのか。

鉄道事業者の運賃体系は、それぞれの路線における他の輸送機関との競合状況、輸送需要等の特性により設定されているところである。

このため、大都市近郊の路線においても、運賃の上昇割合が大きいもの、小さいもの、遠距離逓減が大きいもの、小さいものがある。

例　・近距離の運賃上昇割合が大きいもの
　　東葉高速鉄道：　　１５kmで初乗り運賃の３．１倍
・近距離の運賃上昇割合が小さいもの
　　京王電鉄：　　１５kmで初乗り運賃の１．６倍
・遠距離逓減が大きいもの
　　神戸電鉄：　　中間地点で最遠区間の８０％の運賃
・遠距離逓減が小さいもの
　　つくばエクスプレス：中間地点で最遠区間の５７％の運賃

・他の事業者・路線と比較した場合、成田空港線の運賃体系は、妥当なものと言えるのか。異常な遠距離逓減となっていることはないか。

前述のとおり他の鉄道事業者と比較しても異常な遠距離逓減とはなっていない。

・実施運賃については上限運賃と類似の運賃体系（運賃カーブ）となるのか。多少異なったものになるのか。

北総線区間（京成高砂・印旛日本医大間）においては、北総鉄道の運賃値下げが実施される予定であることから、これに合わせて、北総区間内相互間に係る運賃を下げるいわゆる特定運賃を設定することとなるが、その他の区間の実施運賃は、上限運賃と同額になると聞いている。

④北総線内における京成電鉄（成田空港線）と北総鉄道との運賃収入配分の考え方。また、北総鉄道第一種区間と第二種区間では配分の考え方が異なるのか。

北総鉄道及び京成電鉄がそれぞれ列車を運行することから、それぞれの列車の利用者が支払う運賃をそれぞれの事業者の収入とすることを基本とする。

また、旅客は可能な限り、一つの列車に乗り通すものと考え、次のような事業者間配分とする。

① 利用する列車が特定されるスカイライナー利用者、北総区間を通過する京成一般特急利用者の運賃は京成電鉄の収入

② 北総区間の京成特急停車駅と成田湯川・成田空港間の利用者の運賃は京成電鉄の収入

③ 北総区間内における京成特急非停車駅を発着する利用者の運賃は北総鉄道の収入

④ 両社の列車が同じように利用できる北総区間の京成特急停車駅相互間の利用者の運賃は、北総鉄道と京成電鉄の列車本数割合で按分し、それぞれの収入とする。

⑤ 必ず乗換えが必要となる北総区間の京成特急非停車駅と成田湯川・成田空港間は両社の乗車区間の運賃をそれぞれの収入とする。

北総鉄道の第一種区間と第二種区間で北総鉄道と京成電鉄の間の関係に差異はないことから配分の考え方は同じである。

２．収入・原価について

①平年度収入原価

・事業許可時の収支と今回の収支が異なる理由は何か。

事業許可時は、京成の空港輸送全体の事業採算性を確認する観点から収支を算定している。このため、収入は、成田空港線と京成本線経由をセットで算定し、かつ、計上区間は、京成上野・成田空港間の全線を対象としているものである。

今回の申請は、運賃設定を行う区間である京成高砂・成田空港間のみを対象とし、許可時に含まれていた京成上野・京成高砂間及び京成本線経由の空港輸送については、収支算定の対象から除外している。

・運賃収入に占めるスカイライナー関連の収入（運賃と特急料金の合計）の割合

・同様に、運賃収入に占める通勤定期運賃収入及び通学定期収入の割合。

平成２３年度における運賃収入７，２７５百万円＋特急料金収入３，７８５百万円の合計額１１，０６０百万円のうち、スカイライナー利用者の運賃・特急料金収入は、７，１８１百万円（６５％）である。

平成２３年度における運賃・特急料金収入合計額１１，０６０百万円のうち、通勤定期運賃収入は、２，３６４百万円（２１％）、通学定期運賃収入は、１１３百万円（１％）である。

・３ヵ年の収入原価の合計を示してほしい。

平年度３カ年（平成２３年度から２５年度）の合計額は別紙（Ｐ１２）のとおりである。

②長期収支見通し

・都市内旅客需要の長期的な見通し（単年度黒字あるいは累積黒字が出るまでの間の見通し）

別紙（Ｐ１３）のとおりである。

[redacted]

[redacted]

③収入原価の算定要領

・人件費について必要人員の内訳を示してほしい。

駅務要員は[redacted]名、運転要員は[redacted]名、保守要員は[redacted]名である。

このほか、輸送管理にかかる人件費は、事業者全体の人件費を成田空港線に係る車両走行キロで按分している。

・修繕費、動力費、その他経費は平成20年度の京成電鉄の実績をベースに算定しているということでよいのか。また、京成電鉄の実績値は他の大手民鉄との比較で妥当な数値であると言えるのか。

修繕費、動力費、その他経費については、京成電鉄の平成２０年度実績を基本として算定している。

平成２０年度実績に基づく人件費・経費（動力費は除く。）の基準コストは実績コストとほぼ同額（－０．０％）であり、他の大手民鉄と比較しても妥当な数値である。

なお、動力費は電力料金であり、従来の京成電鉄と同様に東京電力の電力を使用し、車両も京成電鉄の車両を使用することから、京成電鉄の実績をベースとすることは妥当なものである。

・成田空港線の開業に伴う本線関係の収入・支出の減少は、収入原価の算定に反映させているのか。

今回の成田空港線の収入原価は、成田空港線の運送にかかるもののみであり、本線関係の収入・支出の減少は反映していない。

・事業報酬の具体的な算定方法を示してほしい。特に、事業報酬率については、何の何に対する比率なのかを明らかにしてほしい。また、平年度の収入原価表において（13頁）、事業報酬が漸減している理由は何か。

事業報酬は、投資にかかる資金調達コストの報酬を算出しているものである。この報酬は、出資であれば配当、貸付であれば利息であることから、自己資本については配当率、他人資本については金利を事業報酬率としており、京成電鉄の過去１０年間の平均値により算出した配当率等にそれぞれの資本比率を乗じて事業報酬率を算出している。

事業報酬額はそれぞれの年度の事業資産に事業報酬率を乗じて算出していることから、償却による資産の減少に伴い事業報酬額も減少する。

事業報酬率（10年平均）

・自己資本報酬率	配当率	9.80%	×	自己資本比率	14.21%	＝	1.39%		
・他人資本報酬率	期中平均金利	[redacted]%	×	他人資本比率	85.79%	＝	[redacted]%		
・事業報酬率						＝	[redacted]%	→	3.2%

④京成電鉄設備投資の概要

・設備投資資金の財源は何か。借入金が主体か。補助金や負担金も投入されているのか。投入されている場合の額はどのくらいか。

京成電鉄の設備投資資金の財源は、日本政策投資銀行や市中銀行からの借入金であり、補助金や負担金は投入されていない。

⑤線路使用料

・京成電鉄の４事業者に対する線路使用料の支払いの仕組みを、もう少し具体的に教えてほしい。また、京成電鉄と北総鉄道がＣＮＴに支払う線路使用料の関係について明らかにしてほしい。

京成電鉄の４事業者に対する線路使用料の支払いの仕組みは別紙（Ｐ１４）のとおりとなっている。

また、京成電鉄と北総鉄道がＣＮＴに支払う線路使用料の関係については以下の通りである。

（１）北総鉄道が支払う線路使用料について

北総線の小室～印旛日本医大間は、平成１６年までは都市基盤整備公団千葉ニュータウン線として、公団が鉄道施設を保有する第三種鉄道事業者、北総鉄道が列車を運行する第二種鉄道事業者として運営されていた。

両事業者間の線路使用条件に関する協定により、北総鉄道は、都市基盤整備公団千葉ニュータウン線における累積損失が解消されるまでの間運賃収入全額を線路使用料として公団に支払う一方、運行経費を公団から受け取ることとし、北総鉄道がこの区間から生ずる経営リスクを負わない形となっていた。

平成１６年７月に公団の第三種鉄道事業はＣＮＴへ譲渡されたが、その際、上記協定の内容は変更されず、協定上の公団の地位をＣＮＴが承継し、現在に至っている。

（２）京成電鉄が支払う線路使用料について

まず、京成電鉄が北総鉄道に支払う線路使用料は、京成電鉄の使用割合に応じた適正な資本コストを基準に算定されるものであるが、北総鉄道の収支均衡を確保する観点から、北総区間における北総鉄道から京成電鉄への乗り変わりの収入影響額が資本コストに基づく線路使用料を上回った場合には、京成電鉄はそのレベルまで線路使用料を支払うこととしている。

京成電鉄からＣＮＴに対して支払われる線路使用料についても、上記と同様の算定方式としていることから、ＣＮＴ区間において北総鉄道から京成電鉄への乗り変わりが発生することに伴い北総鉄道の運賃収入が減少する場合には、上記（１）の協定に基づき北総鉄道がＣＮＴに支払う線路使用料は減少することとなるため、上記乗り変わりに伴う収入影響額が資本コストを上回った場合には、京成はそのレベルまで線路使用料をＣＮＴに支払うこととしており、これによりＣＮＴの収支均衡を確保するものとなっている。

・成田空港線の開業によりＮＫＴが収受する線路使用料は変わるのか

ＮＫＴは平成３年の成田空港高速鉄道線開業に伴い、鉄道施設を京成電鉄とＪＲ東日本に使用させている。（別紙Ｐ１５参照）

その際、線路使用料は、京成電鉄とＪＲ東日本の使用割合により応分の負担を原則としているが、[redacted]ところである。

成田空港線開業により、[redacted]となる。

また、ＮＫＴ区間においてＮＲＡが整備したホーム・軌道等の鉄道施設に係る線路使用料（ＮＫＴが京成電鉄から収受した使用料はＮＲＡに施設貸付料として支払う）及び、成田国際空港（ＮＡＡ）が整備したトンネル躯体に係る線路使用料（ＮＫＴが京成電鉄から収受した使用料はＮＡＡに施設貸付料として支払う）が新たに設定される。

・京成電鉄の使用割合とは、北総鉄道及びＣＮＴについては京成電鉄と北総鉄道の運行本数による割合、また、ＮＫＴについてはＪＲ東日本と京成電鉄の営業キロによる割合ということでよいか。

北総鉄道区間及びＣＮＴ区間における京成電鉄の使用割合は、北総鉄道及びＣＮＴが保有している鉄道事業用固定資産のうち、[redacted]としている。

また、ＮＫＴ区間については、別紙（Ｐ１５）のとおり、ＮＫＴが京成電鉄とＪＲ東日本に対して施設を使用させているが、[redacted]となっている。

・平年度の収入原価表で４事業者に対する線路使用料の支払いが漸増している理由は何か。特に、ＮＲＡに対する線路使用料が大幅に増加しているが、どのような事情があるのか。

京成電鉄が４事業者に対して支払う線路使用料については、基本的に成田空港線開業による需要増が発生することや、京成電鉄の収入に応じた支払い能力を勘案の上、京成電鉄と４事業者の当事者間で合意した契約に基づいて支払われることによるものである。

なお、特にＮＲＡについては、上記京成電鉄の支払い能力[redacted]も踏まえ、ＮＲＡが収受する線路使用料については、成田空港線開業当初において漸次増加するものとしたことによるものである。

・今回の線路使用料を前提として京成電鉄成田空港線及び４事業者の事業は長期的に成り立つということか。北総鉄道及びＣＮＴの長期収支（単年度・累積の転換時期）は、成田空港線の開業によって変わったのか。

京成電鉄成田空港線及び４事業者の事業は長期的に採算性が成り立つものと見込まれている。

なお、成田空港線開業に伴い北総鉄道及びＣＮＴが京成電鉄より収受する線路使用料は京成電鉄の使用割合に応じた適正な資本コストを基準とするものの、北総鉄道から京成電鉄への乗り変わり収入影響額が資本コストに基づく線路使用料を上回った場合には、京成電鉄はそのレベルまでの線路使用料を支払うこととなっている。

この結果、成田空港線開業後においても、北総鉄道、ＣＮＴの収支均衡は確保されるものであることから、基本的に両社の長期収支見込みは変わらないものである。

・ＮＫＴは極めて優良な事業者でるように思われるが、同社はその収益をどのように活用しているのか。

ＮＫＴは平成３年の成田空港高速鉄道線開業後、平成７年度には累積損失が解消し、平成２０年度末時点のＢ／Ｓによれば、３９億円の利益剰余金を計上し、そのうち３０億円を大規模改修積立金として計上している。

なお、ＮＫＴが今後どのように利益剰余金を活用していくのかは基本的に同社の経営判断の問題と認識しているが、同社は平成８年度、１３年度、１４年度に経営状況の好転や金利低下による利子負担の減少を理由として、京成電鉄とＪＲ東日本間の線路使用料の減額を実施しているところである。

・鉄道局が今回の線路使用料を妥当であると判断した根拠は何か。

鉄道線路使用料の認可基準は、鉄道事業法第１５条第３項において、国土交通大臣は、使用条件が、鉄道事業の適正な運営の確保に支障を及ぼすおそれがあると認める場合を除き、認可をしなければならないと規定されている。

今般の成田空港線開業に伴い、鉄道事業法第１５条第３項の規定を踏まえ、４社（北総鉄道、ＣＮＴ、ＮＲＡ、ＮＫＴ）の線路使用料の認可に当たっても、鉄道線路を敷設する者と当該線路を使用する者の関係が安定的に維持されることが必要であることから、

① 第二種鉄道事業者が負担する線路使用料は、同事業者が使用する鉄道施設の資本費相当分をベースとして適切に算定されているものか

② 第二種鉄道事業者に対して貸し付ける鉄道施設に係る資本コスト回収を基本に算出された線路使用料収入をもって、第三種鉄道事業者の事業運営が成り立つかどうか

等について事務的に検証を行ったところではあるが、今後最終的に判断し適正に処理して参りたいと考えている。

⑥成田国際空港（株）の関係

・20頁の対象資産額（[redacted]円）と22頁の総事業費（[redacted]円）の差異は何か。

差異の[redacted]円は総係費等である。

・ＮＡＡが収受する線路使用料は、既設のトンネルと今回建設したトンネルの資本費回収分ということか。

既設構造物は新幹線施設であったものをＮＫＴが譲受し、同社の固有施設として現在も保有しているものである。

一方、新設構造物（トンネル躯体）はＮＡＡが整備しＮＫＴに貸し付けるものである。

なお、ＮＫＴは京成電鉄より収受した線路使用料の中から、当該施設に係る貸付料をＮＡＡに支払い、これによりＮＡＡは資本費の回収を行うこととなる。（別紙Ｐ１４参照）

３．その他

①京成電鉄は路線別に（成田空港線について）区分経理をしているのか。（運賃改定の際に算定根拠を示せるのか。）

区分経理をする予定はない。

成田空港線としての運賃改定を行うこととなった場合には、別途算定することとなる。

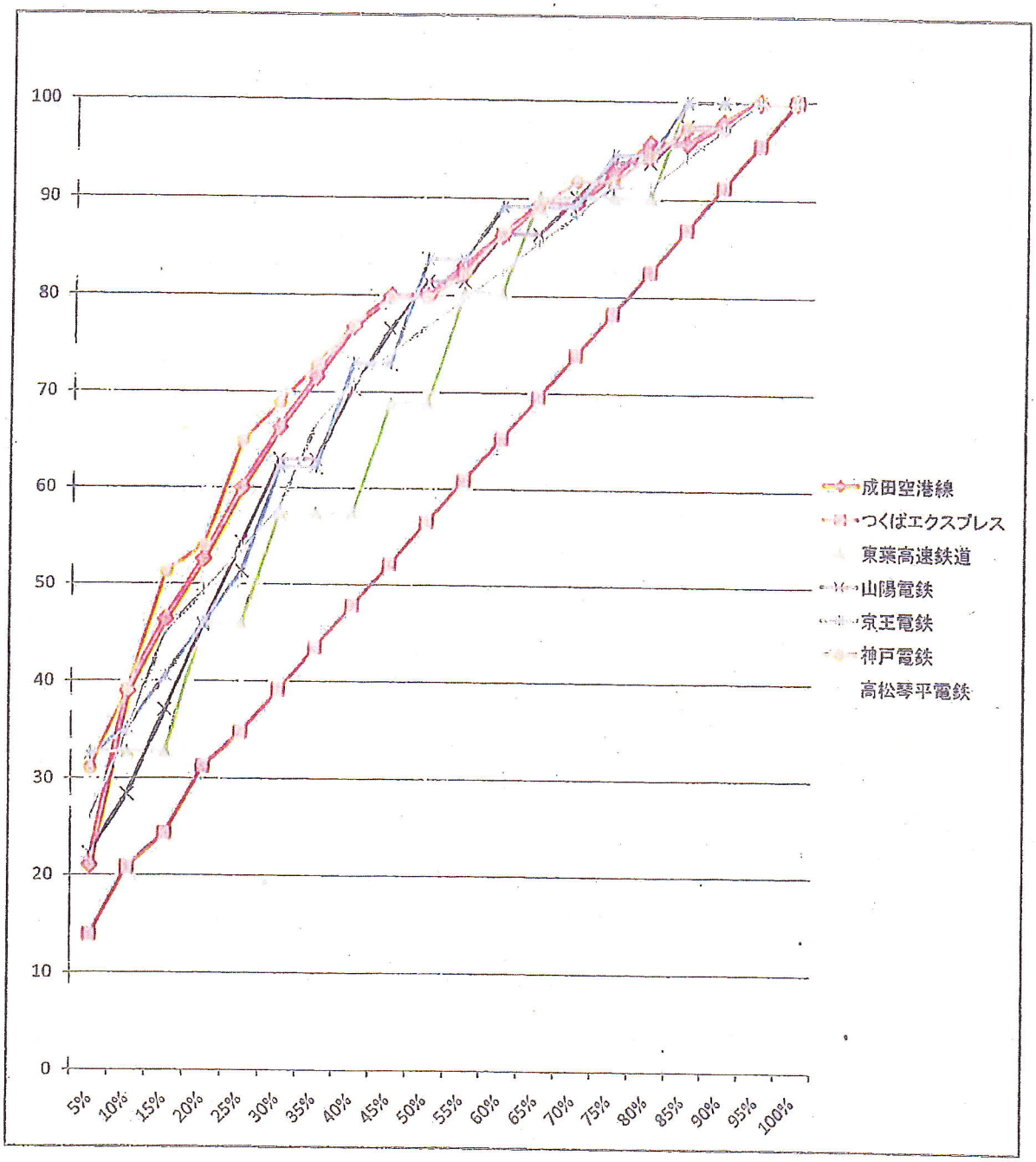
②平成21年11月30日付けの北総線運賃値下げに関する合意書の内容。特に、鉄道負担分の解釈。

別添「北総線の運賃値下げに係る合意書」のとおり。

また、鉄道負担分の考え方については、京成電鉄から別添により回答を得ている。

運賃の上昇割合

最遠距離のキロ程を100%、運賃額を100として、キロ程5%毎の運賃をグラフ化したもの



成田空港線　平年度収入原価

(単位：百万円)

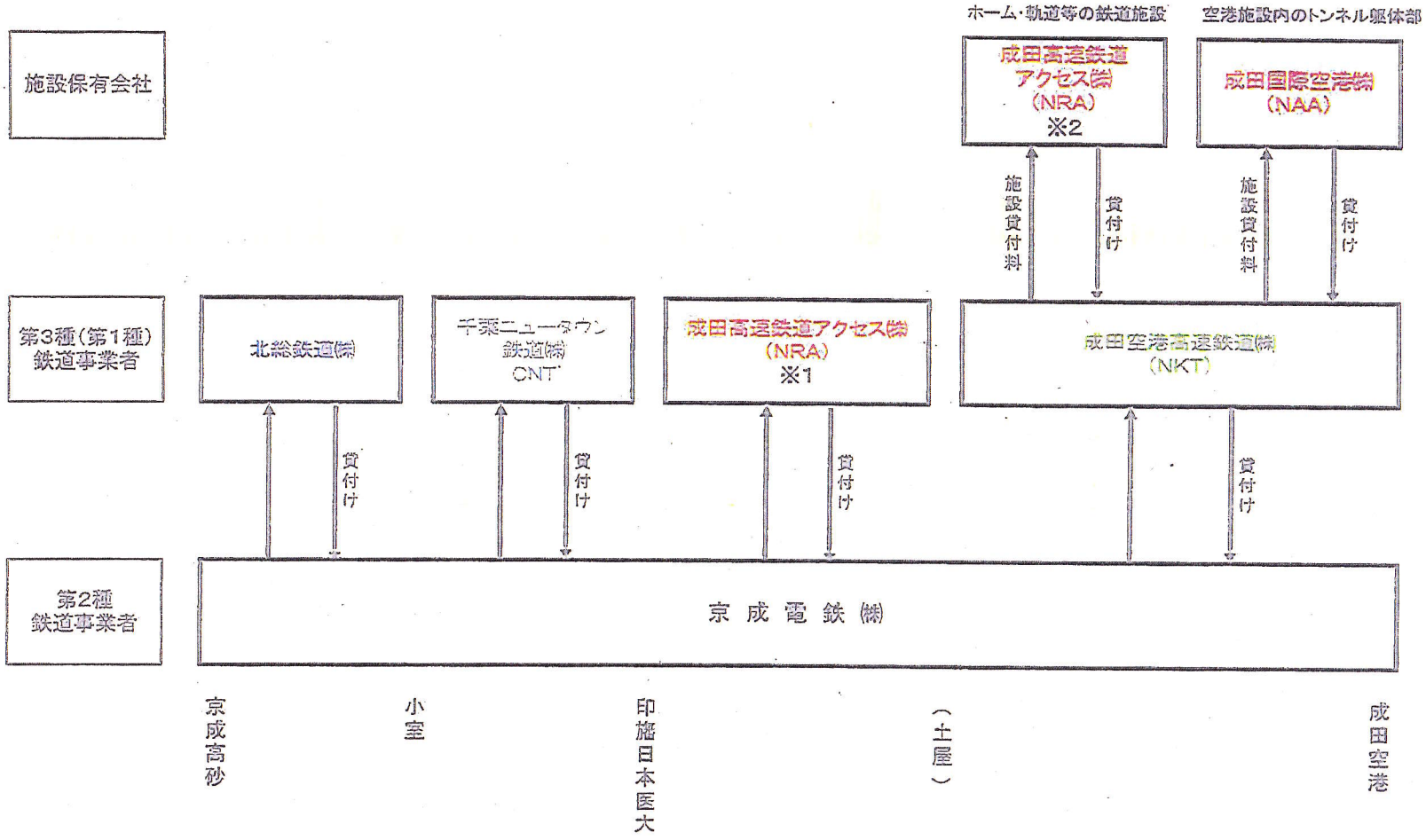
項目	推定年度	平年度			
	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	計
運賃収入	5,381	7,275	7,623	7,830	22,727
運輸雑収	2,886	3,899	4,018	4,087	12,004
うち 特急料金	2,801	3,785	3,904	3,973	11,662
雑収入等	22	30	31	31	91
収入計	8,289	11,204	11,671	11,948	34,822
人件費	1,116	1,582	1,592	1,601	4,775
経費	2,832	3,574	3,602	3,840	11,016
線路使用料計	3,373	4,778	5,291	5,698	15,767
うち北総線路使用料	1,131	1,514	1,539	1,555	4,608
うちＣＮＴ線路使用料	246	329	335	338	1,002
うちＮＲＡ線路使用料	674	1,131	1,541	1,870	4,542
うちＮＫＴ線路使用料	1,323	1,804	1,877	1,935	5,616
減価償却費	1,944	2,040	2,028	2,018	6,085
諸税	15	311	266	230	807
雑支出	9	12	12	13	36
法人税等	0	0	0	0	0
事業報酬	377	346	309	279	934
支出計	9,666	12,642	13,100	13,679	39,421
差引損益	△ 1,377	△ 1,438	△ 1,429	△ 1,731	△ 4,598
収支率(%)	85.8	88.6	89.1	87.3	88.3

旅客輸送推定

（単位：人／日）

年　度	開業後年数	航空旅客需要	都市内旅客需要	合計
平成22年度	1	12,150	18,660	30,810
平成23年度	2	12,398	18,764	31,162
平成24年度	3	13,024	19,656	32,680
平成25年度	4	13,382	20,206	33,588
平成26年度	5	[redacted]		
平成27年度	6	[redacted]		
平成28年度	7	[redacted]		
平成29年度	8	[redacted]		
平成30年度	9	[redacted]		
平成31年度	10	[redacted]		
平成32年度	11	[redacted]		
平成33年度	12	[redacted]		
平成34年度	13	[redacted]		
平成35年度	14	[redacted]		
平成36年度	15	[redacted]		
∫	∫	∫	∫	∫
平成57年度	36	[redacted]		

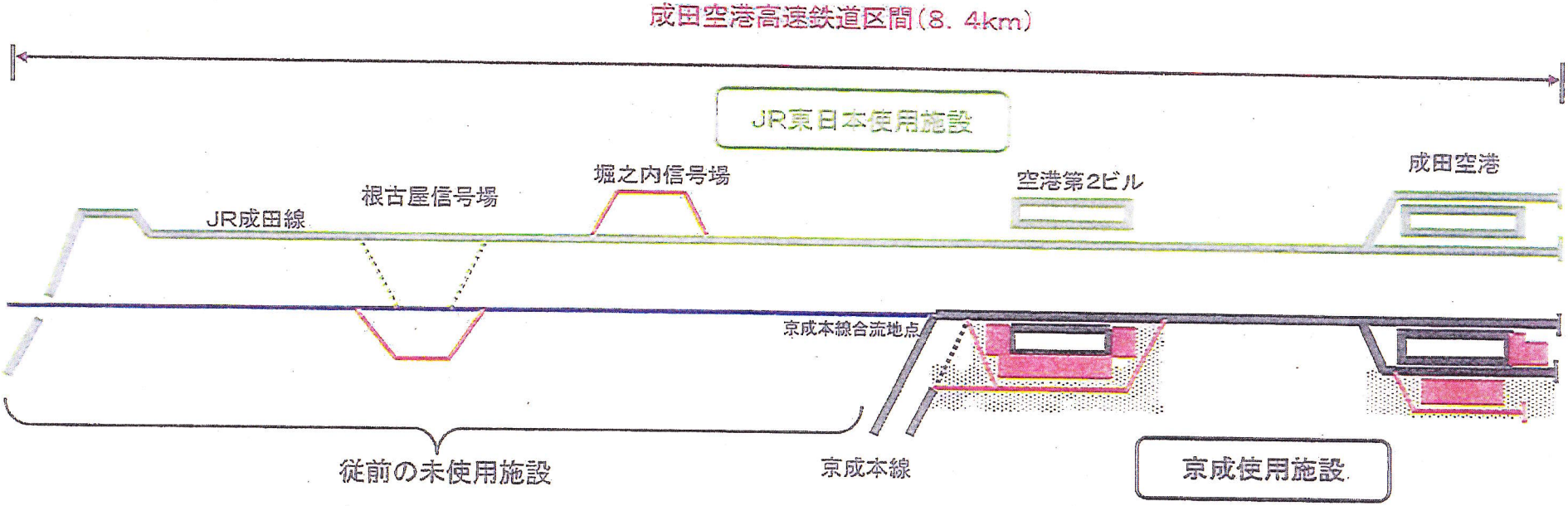
線路使用料等の支払いの仕組み



※1. NRAが北総・CNT区間で整備した施設に係る線路使用料を含む。

※2. NRAがNKT区間で整備した施設は、NKTを通じて施設貸付料として徴収。

NKT区間における京成電鉄とJR東日本の使用施設について



○高架橋、トンネル等の路盤施設及び緑、黒の太線部分の軌道等はNKTの固有施設

○赤、青線部分はNRA整備施設

○ ▒ 部分で整備されるトンネル躯体はNAAの整備施設

○点線部分は撤去施設

現在使用している施設は、
緑線のJR東日本と
黒線の京成電鉄である。

北総線の運賃値下げに係る合意書

千葉県、市川市、船橋市、松戸市、鎌ケ谷市、印西市、白井市、印旛村及び本埜村（以下、「自治体」という。）並びに京成電鉄株式会社及び北総鉄道株式会社は、北総線の運賃値下げについて、下記のとおり合意する。

平成２１年１１月３０日

千葉県知事　　森田　健作

市川市長　　千葉　光行

船橋市長　　藤代　孝七

松戸市長　　川井　敏久

鎌ケ谷市長　　清水　聖士

印西市長　　山崎　山洋

白井市長　　横山　久雅子

印旛村長　　佐藤　榮一

本埜村長　　小川　利彦

京成電鉄株式会社
代表取締役社長　　花田　力

北総鉄道株式会社
代表取締役社長　　笠井　孝悦

記

1．自治体の支援は、補助金とし、５年間にわたり３億円／年を支出する。北総鉄道株式会社は５年間にわたり、成田新高速鉄道の運行によって初めて発生する北総線区間内（京成高砂～印旛日本医大間）の純増収入分２．５億円及び自助努力分０．５億円の計３億円／年を拠出する。

また、京成電鉄株式会社は成田新高速鉄道の運行に伴い、北総鉄道株式会社に対し適正な線路使用料を支払う。

なお、初年度の負担方法や各年の支払方法については、別途協議する。

２．上記６億円を原資として、北総鉄道株式会社は、下記のとおり運賃値下げを成田新高速鉄道開業時に行うこととする。

（１）普通運賃５％弱値下げ（△１０円～△４０円）

（２）通学定期運賃２５％値下げ（全線に、現行２市２村並み化）

（３）通勤定期運賃１％強値下げ

以上、平均して概ね４．６％の値下げとなる。

３．上記２．の運賃値下げを実施するにあたり、下記の事項を前提とする。

（１）千葉県は、平成１３年の再建支援者間合意の完全履行を初めとして、北総鉄道株式会社の経営の安定化・安定的輸送サービスの継続のために必要となる支援を行うこと。

（２）自治体は連携し、北総線の利用者の増加を図るため、利用促進のための協議会（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成１９年法律第５９号）に基づく活性化協議会を含む。）の設置を通じて、まちづくり・賑わいの創出、若年層の地域離れの抑制、高齢者の鉄道利用促進等の施策を講じること。

４．北総線の運賃値下げに係る現行の支援期間が終了する平成２７年度以降における、本合意書に関する事項については、北総鉄道の経営状況を勘案し、安定的な運賃体系が維持できるよう、関係者間で協議するものとする。

5．関係者は、本合意書に関する事項の実施に関し、必要に応じ協議を行うものとする。

6．その他の細目については、別途関係者が協議して定めるものとする。

北総線の運賃値下げについて、以上のとおり関係者間で合意されたことを確認する。

また、3．（2）により、行われる北総線の利用促進策について、国も可能な範囲で支援する。

国土交通省鉄道局長　本田　勝

２１－第８９号

平成２１年１２月１６日

報道関係各位

京成電鉄株式会社

京成電鉄成田空港線の運賃認可申請について

京成電鉄（本社：東京都墨田区、社長：花田　力）では、都心と成田空港を最速３６分で結ぶアクセスを実現するための成田空港線（京成高砂駅～成田空港駅、営業キロ程５１．４ｋｍ）の平成２２年７月の開業に向けて準備を進めておりますが、成田空港線の旅客運賃設定につきまして、１２月１６日（水）に国土交通大臣に運賃の上限認可申請を行いましたので、下記のとおりお知らせいたします。

記

１．申請日
平成２１年１２月１６日（水）

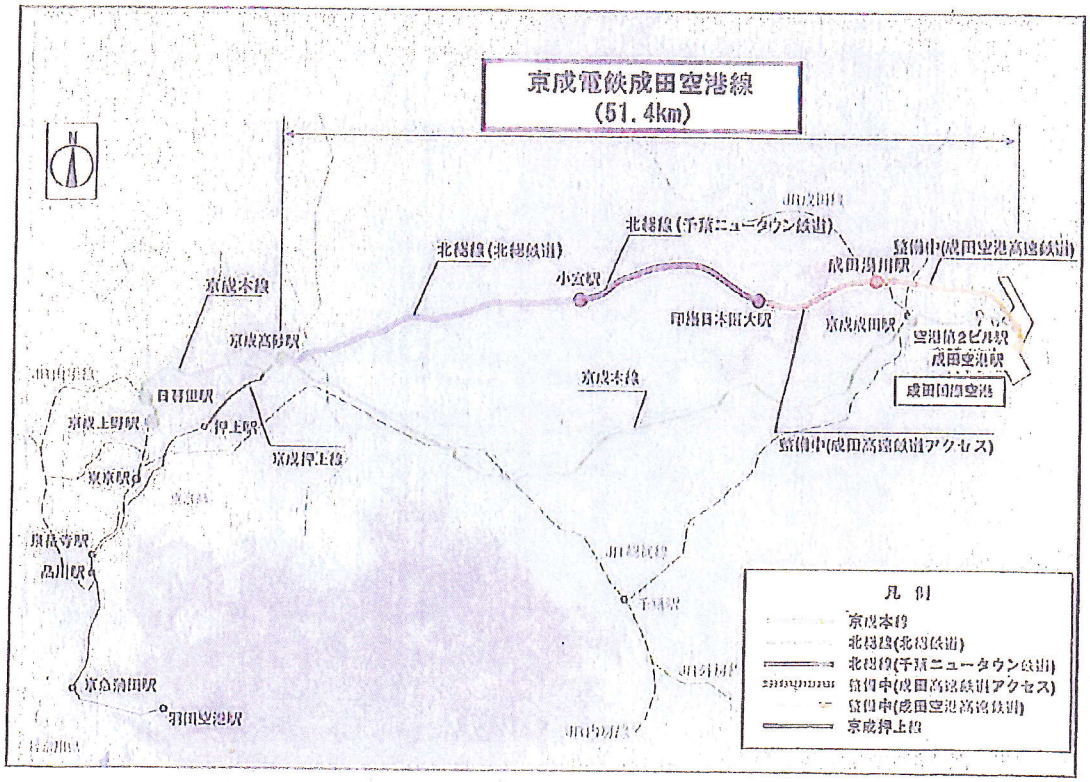
２．申請内容
普通旅客運賃並びに定期旅客運賃の上限設定
・京成電鉄成田空港線の普通旅客運賃並びに定期旅客運賃について、以下の通り申請しました。

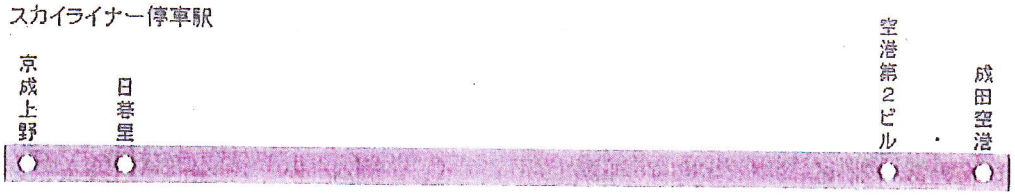
キロ程	普通運賃	通勤定期(1ヶ月)	通学定期(1ヶ月)
1～3	200	8,400	5,280
4～5	300	12,600	7,920
6～7	370	15,540	9,770
8～9	440	18,480	11,620
10～11	500	21,000	13,200
12～14	570	23,940	15,050
15～17	630	26,460	16,640
18～20	680	28,560	17,960
21～23	730	30,660	19,280
24～26	760	31,920	20,070
27～29	790	33,180	20,860
30～33	820	34,440	21,650
34～37	850	35,700	22,440
38～41	880	36,960	23,240
42～45	910	38,220	24,030
46～49	930	39,060	24,560
50～52	950	39,900	25,080

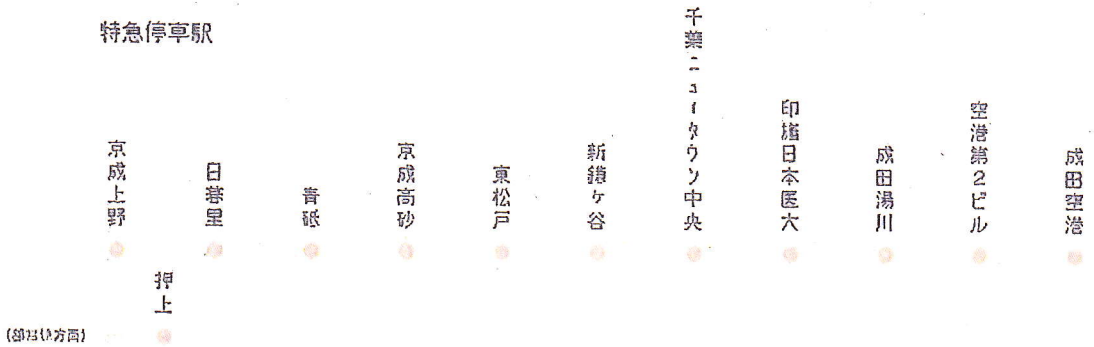
３．特急料金
成田空港線で運行する特急スカイライナーの料金は１，２００円で、本日関東運輸局長に届出いたしました。

東京都墨田区押上1-10-3　TEL.03(3621)2231　FAX.03(3621)2233　http://www.keisei.co.jp

4．適用区間







なお、成田空港線のうち、すでに北総線として営業している区間（京成高砂～印旛日本医大）については、実施運賃（値下げ運賃）を、別途届出により設定いたします。

以上

京成電鉄広報担当　東京都墨田区押上1－10－3　TEL.03(3621)2231　FAX.03(3621)2233　http://www.keisei.co.jp

※本日、このニュースは下記の記者クラブにお届けしております。

○国土交通記者会　○関東運輸局記者会（ハイタク等専門紙）、物流専門紙　○ときわクラブ
○千葉県政記者会　○千葉県経済記者会
○成田空港記者会　○成田空港民放クラブ　○京成沿線の都内各支局

このニュースに関するお問い合わせは下記までお願いいたします。

京成電鉄株式会社　経営統括部広報担当　田中、三好
TEL　03－3621－2231

別紙1

普通旅客運賃

（単位：円・キロ）

京成上野	2.1	12.7	20.2	25.4	36.5	45.0	53.4	63.1	64.1
130	日暮里	10.6	18.1	23.3	34.4	42.9	51.3	61.0	62.0
250	250	京成高砂	7.5	12.7	23.8	32.3	40.7	50.4	51.4
690	690	440	東松戸	5.2	16.3	24.8	33.2	42.9	43.9
820	820	570	370	京成小岩	11.1	19.6	28.0	37.7	38.7
1,010	1,010	760	630	570	千葉ＩＴ中央	8.5	16.9	26.6	27.6
1,070	1,070	820	760	680	440	印旛日本医大	8.4	18.1	19.1
1,130	1,130	880	850	790	630	440	成田湯川	9.7	10.7
1,200	1,200	950	910	880	790	680	500	空港第２ビル	1.0
1,200	1,200	950	910	880	790	680	500	200	成田空港

通勤定期運賃（一ヶ月）

（単位：円・キロ）

京成上野	2.1	12.7	20.2	25.4	36.5	45.0	53.4	63.1	64.1
5,100	日暮里	10.6	18.1	23.3	34.4	42.9	51.3	61.0	62.0
10,000	10,000	京成高砂	7.5	12.7	23.8	32.3	40.7	50.4	51.4
28,480	28,480	18,480	東松戸	5.2	16.3	24.8	33.2	42.9	43.9
33,940	33,940	23,940	15,540	京成小岩	11.1	19.6	28.0	37.7	38.7
41,920	41,920	31,920	26,460	23,940	千葉ＩＴ中央	8.5	16.9	26.6	27.6
44,440	44,440	34,440	31,920	28,560	18,480	印旛日本医大	8.4	18.1	19.1
46,960	46,960	36,960	35,700	33,180	26,460	18,480	成田湯川	9.7	10.7
49,900	49,900	39,900	38,220	36,960	33,180	28,560	21,000	空港第２ビル	1.0
49,900	49,900	39,900	38,220	36,960	33,180	28,560	21,000	8,400	成田空港

通学定期運賃（一ヶ月）

（単位：円・キロ）

京成上野	2.1	12.7	20.2	25.4	36.5	45.0	53.4	63.1	64.1
1,590	日暮里	10.6	18.1	23.3	34.4	42.9	51.3	61.0	62.0
3,650	3,330	京成高砂	7.5	12.7	23.8	32.3	40.7	50.4	51.4
15,270	14,950	11,620	東松戸	5.2	16.3	24.8	33.2	42.9	43.9
18,700	18,380	15,050	9,770	京成小岩	11.1	19.6	28.0	37.7	38.7
23,720	23,400	20,070	16,640	15,050	千葉ＩＴ中央	8.5	16.9	26.6	27.6
25,300	24,980	21,650	20,070	17,960	11,620	印旛日本医大	8.4	18.1	19.1
26,890	26,570	23,240	22,440	20,860	16,640	11,620	成田湯川	9.7	10.7
28,730	28,410	25,080	24,030	23,240	20,860	17,960	13,200	空港第２ビル	1.0
28,730	28,410	25,080	24,030	23,240	20,860	17,960	13,200	5,280	成田空港

別紙2

成田空港への関係交通機関比較

区　　間	交通機関	経　　路	所要時分	運　賃・料　金
東　　京～成田空港	京　成	<成田空港線開業後> 京成上野 ○―― (成田空港線ルート) ――○―― 第2ビル 空港	スカイライナー 44分 (41分)	スカイライナー 2,400 円 一　般　車 1,200 円
		<成田空港線開業後> 日暮里 ○― (成田空港線ルート) ――○―― 第2ビル 空港	スカイライナー 39分 (36分)	スカイライナー 2,400 円 一　般　車 1,200 円
		<現行> 京成上野 ○―― (本線ルート) ――○―― 第2ビル 空港	スカイライナー 59分 (56分)	スカイライナー 1,920 円 一　般　車 1,000 円
		<現行> 日暮里 ○― (本線ルート) ――○―― 第2ビル 空港	スカイライナー 54分 (51分)	スカイライナー 1,920 円 一　般　車 1,000 円
	J　R	東京 ○―― (総武・成田線・JRルート) ――○―― 第2ビル 空港	成田エクスプレス 53分 (50分)	成田エクスプレス(普通) 2,940 円 〃 (グリーン) 4,430 円 一　般　車 1,280 円
	リムジン	東京 ○――――――――――――――○―― 第2ビル 空港	約 80分	3,000 円

注）所要時間は最速列車の発駅から成田空港駅まで、(　　)内は空港第2ビル駅までのデータ

以　　上

東京都墨田区押上1-10-3 TEL.03(3621)2231 FAX.03(3621)2233 http://www.keisei.co.jp

問	合意書における純増収入分２．５億円及び自助努力分０．５億円の事業者負担の考え方及び根拠について
答	事業者負担の考え方につきましては、自治体の負担が補助金３億円であることを前提としたものです。 次ぎに、純増収入分の根拠ですが、成田空港線の開業に伴い、北総線各駅から成田湯川および成田空港（以下、印旛日本医大以東、成田湯川～成田空港間を「新線区間」という）へ移動する際、新たに印旛日本医大駅経由のルートを利用することが可能になります。 このようなルートで成田空港線を利用される方について、成田空港線の開業以前は、鉄道利用の場合大幅な迂回経路となるケースが多いため、自家用車等他交通機関の利用がメインであったと考えられます。 よって、北総線各駅から新線区間への利用者については、同路線開業による純増旅客とみることができるため、この純増旅客に係る収入のうち、北総区間内の収入を「純増収入」と定義し、今回値下げの原資として拠出します。 また、自助努力分０．５億円については、北総鉄道がこれまでも実施してきた企画乗車券やイベント等自社施策による増収努力等を想定しております。

運輸審議会議事録

（第９２回）

日　　時　平成２１年１２月２２日（火）１０時３０分　～　１２時２５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

事案処理職員氏名　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、菅原晋也課長補佐、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）

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　成田空港線は、成田国際空港の利用者を除くと定期外旅客数が非常に少ないと思われる。

→　御指摘のとおりである。開業後は、こうした定期外旅客の方々の需要喚起が課題である。

2　成田国際空港の利用者は、季節毎の波動や社会情勢に応じた増減幅が大きいと思われるが、成田空港線の需要予測の算出方法には、こうした変動要因が含まれているのか。

→　需要予測の算出手法には、空港利用者の季節毎の波動や社会情勢に応じた増減などを含んではいない。

需要予測の前提条件として、航空旅客については、成田国際空港株式会社が空港発着回数をベースに算定した空港利用者数や航空局の航空旅客動態調査結果等を使用しているが、いずれも季節毎の波動や社会情勢の変化等を加味せず、確立された手法により把握された客観的で信頼性の高いデータである。例えば、航空旅客動態調査では、夏休みの繁忙期と１１月の閑散期に分けて調査を行い、その平均値を使用している。

都市内旅客についても、国勢調査等のように季節毎の波動や社会情勢の変化による影響を受けないデータを使用している。

3　成田空港線利用者と本線利用者の識別を図るため、中間ラッチを設置して対応するとのことだが、上野駅や日暮里駅でも同様の対応が必要ではないか。

→　上り線の終着駅と下り線の終着駅の両方に中間ラッチを設置する考え方もあるが、京成電鉄は利用者の混乱を防止するため必要最小限度の対応をする方針であり、成田空港駅及び空港第２ビル駅にのみ中間ラッチを設置することとしている。このラッチを通過する際に、乗車客と降車客の双方について、成田空港線経由か本線経由かを識別することになる。

4　例えば小田急線の駅で乗車し、成田空港駅までの乗車券を購入する場合、本線と成田空港線を選択することは可能か。

→　磁気券（切符）については、連絡運輸の範囲の取り決めがなされており、成田空港駅までの乗車券を購入できる範囲が制限される。

これに対し、ＩＣカードの場合は、利用者の利便性に鑑み、広範囲での使用が可能である。小田急線の駅で乗車した場合であっても、成田空港駅及び空港第２ビル駅に設置する中間ラッチによって、本線経由か成田空港線経由かを識別し、経由路線に応じた運賃及び料金の額が引き落とされるので、利用に支障はない。

5　利用客には、到着時間を最優先する、あるいは、運賃や料金を最優先するなどといった、様々なニーズがあると思われる。こうした事情を考慮して案内を分かりやすくした方がよいのではないか。

→　到着時間の案内については、ライナー券発売カウンターの案内表示器に列車毎の到着時間を表示するほか、先着列車には目印を付ける。また、運賃や特急料金の案内については、経路情報板に運賃額と特急料金額を、案内表示器の右端に運賃と特急料金の合計金額を表示する。

6　乗車券の購入場所付近に案内人を配置するとのことだが、これは非常に良いサービスであると思う。どんなに分かりやすい機械を導入しても、最後に頼るのは人間になるので、案内人の配置については十分に検討した方がよい。

→　案内人の配置などのソフト面の対応が重要である。

7　色覚障害のある人にはカラー表示をしても効果がない。案内人等ソフト面の充実を図るべきではないか。

→　色覚障害のある人への対応については、他の事業者では案内表示器等において特急列車に○印をつけることなどの工夫をしているところもある。

8　特急列車の名称『スカイライナー』と決めるに当たって、どのような検討が行われたのか。

→　『スカイライナー』は京成電鉄のイメージそのものであるとの思いから、新線特急の名称として、そのまま使用することにしたのではないか。

9　今日の審議会では十分に確認できなかった点については、次回以降の審議会で御説明いただきたい。

→　了解した。

運輸審議会議事録

（第3回）

日　　時　平成２２年１月１２日（火）１０時３０分　～　１２時００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

事案処理職員氏名　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、菅原晋也課長補佐、
鉄道業務政策課 旅客輸送業務監理室　段原二郎室長、
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）

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た。

説明の聴取後、運輸審議会より「説明事項の内容が多く、質疑の時間を確保できなかった。運輸審議会としての質問事項を用意するので、審議会の場で御回答いただくとともに、質疑を行うということにしたい」との提案を行ったところ、鉄道局より「１月１９日（火）の審議会で質問への回答と質疑を行う方向で調整したい」との回答を得た。

― 以上 ―

運輸審議会議事録

（第4回）

日　　時　平成２２年1月１４日（木）１０時３０分　～　１２時００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

事案処理職員氏名　小室充弘

議　　題

審　　理　京成電鉄㈱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公聴会

鉄道関係　における一般公述人の選定及び進行予定の決定について

運輸審議会

審議の概要
京成電鉄㈱からの鉄道の旅客運賃の上限設定認可申請事案（成田空港線）に関する公聴会
における一般公述人の選定及び進行予定について、事案処理職員より別添１資料に基づき
説明を聴取し、別添２のとおり決定した。

事務処理職員からの説明聴取後一般公述人の選定及び進行予定について検討を行った。

一般公述人の選定については原案とおり応募者全員（２８人）を一般公述人として選定することとした。

また、進行予定については、一般公述人の公述順に関し、賛成・反対、居住地、職業等を考慮して、よりバランスの取れたものにするのがよい等の指摘があり、これを踏まえて原案を一部修正した。

－ 以上 －

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

事案処理職員氏名　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。

－ 以上 －