H22.5.8 受領 (吉田)

運 輸 審 議 会 議 事 録

（第7回）

日　　時　平成２２年２月２日（火）１０時４５分　～　１２時０５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、
	鉄道業務政策課 旅客輸送業務監理室　段原二郎室長、
参考人氏名	一橋大学大学院商学研究科教授　山内弘隆

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認可申請事案について
鉄 道 関 係	（平21-4001）

運 輸 審 議 会

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認可申請事案（平21-4005）について、
山内弘隆一橋大学大学院商学研究科教授より意見を聴取した後、質疑を行った。
質疑等の概要は以下のとおり。

1　先日の公聴会で多数の反対公述人から成田空港線の運賃が極端な遠距離逓減になっているとの意見が示された。北総線区間の利用者の負担で東京都心・成田空港間の運賃を不当に安く設定しているというのである。そもそも鉄道事業者は遠距離逓減の程度を自由に決められるのか。それとも何らかの限度があるのか。

→　成田空港線の上限運賃認可申請の経緯を必ずしも十分には把握していないので、回答するのが難しい事項ではあるが、基本的には遠距離逓減の程度は鉄道事業者の裁量事項であって、申請運賃による収入が総括原価の範囲に収まっていれば問題はないと考える。

2　成田空港線では近距離帯と遠距離帯では運賃の増加割合が大きく異なっているが、これは問題ではないか。

→　確かに成田空港線の運賃の増加割合には、近距離帯と遠距離帯で、かなりの差異が認められる。もともと遠距離逓減は国鉄運賃で採用されたものであり、ＪＲ各社が引き継いでいる。最近では、あまり大きな遠距離逓減をかけていないようだが、成田空港線に類似の事例も存在するのではないかと推測される。

3　京成電鉄は、成田空港線のうち北総線区間については、北総鉄道の運賃を所与のものとして同額の運賃を設定しようとしているが、独自に別運賃を設定してもよいのではないか。

→　理屈の上では事業者が異なれば同一の路線であっても別運賃を設定できる。しかしながら、本事案の場合、北総線区間の建設時等における総括原価に基づき北総鉄道の運賃が設定され実際に適用されていることからすれば、京成電鉄が当該区間について別運賃を設定するのは難しいと考えられる。

4　成田空港線の運賃は、近距離帯では増加割合が大きく、遠距離帯では増加割合が小さくなっているが、価値主義、費用主義に立った場合に、どのような説明になるのか。

→　価値主義の観点からは、京成高砂～成田空港間の運賃は、競合する交通手段との関係を考慮して設定する必要があるので、新線区間（印旛日本医大～成田空港）は北総線区間（京成高砂～印旛日本医大）に比べて運賃の増加割合が抑えられることになる。

費用主義の観点からは、「インフラ部分のコストについて、北総線区間は補助率が低いので鉄道事業者のコスト負担が重いのに対し、新線区間は補助率が高いので鉄道事業者のコスト負担が軽い。こうしたコスト負担の差異が運賃制度に反映されるので、北総線区間の運賃の増加割合は相対的に大きくなり、新線区間の運賃の増加割合は相対的に小さくなる」との説明を行うことができる。

ちなみに、 北総線区間については、千葉ニュータウンの計画に基づき、低率の補助でも十分に採算が取れる見込みだったのだが、入居が計画通りに進まなかったので、利用者の運賃負担が重くなった面はある。

これに対し、近距離帯の運賃を引き下げ、遠距離帯の運賃を引き上げることによって成田空港線全体の賃率を平準化するという考え方もあるが、一種の内部補助であり、受益と負担を一致させるべきとの観点からは望ましくない。

5　運賃設定に当たっては、鉄道の地域毎の独占的な性格を勘案する必要はないのか。

→　鉄道事業の市場を細分化してみた場合、かなり独占的なセグメントが存在するが、このようなセグメントでは、消費者搾取が生じないよう、行政の介入や規制が必要となる。

当該鉄道を利用せざるを得ない旅客の輸送、例えば通学輸送は、独占的セグメントとしての性格が強いが、北総線区間については、かなり高率の通学定期の割引が導入されるので、消費者搾取の問題は回避できるものと考える。

6　成田空港線について、京成電鉄は、鉄道施設の保有事業者が異なる４区間をまたいで運行することになるが、４区間毎に総括原価を算定して、別々の運賃を設定することはできないのか。

→　経済学的な観点からは、異なるセグメントにサービスを提供しているのであれば、区間毎に別運賃を設定することも考えられる。例えば、北総線区間の旅客輸送と成田空港までの旅客輸送は、一部の鉄道路線を共同で使用するものの、市場としては異なるので、別運賃を設定するということもあり得る。

他方、法的な側面からみると、このような運賃の設定が総括原価の考え方と整合性が取れるか否かが問題となる。鉄道事業法は総括原価の考え方について細かく規定していないので法解釈の領域となるが、一つの鉄道路線の収入・費用をセグメント別に区分することは、総括原価との整合性の点でかなり微妙な事項であり、これを認めるのはやや難があるものと思料される。

しかしながら、（地方自治体が半分を補助金で支出するとしても）成田空港線の開業に伴う空港利用者等の新たな運賃負担によって、北総線区間の実施運賃が引き下げられるのであれば、新線開業による便益が北総鉄道の利用者にも及ぶことになるので、パレート改善（全体の効用の改善）として評価することができる。

詰まるところ、北総線区間の運賃の問題については、実施運賃レベルでの引き下げ等を勘案した上での利用者の納得感に帰着するものと考える。

7　北総線区間の運賃の問題については、公的な主体によるニュータウン計画の見込み違いに起因するものと認識しているが、公共の責任については、どのように考えるのか。

→　公共が事業主体であるのは、リスクが非常に大きいので、公共でなければ責任を負担できないということである。

本事案の場合、公共によるリスク負担の端的な方法としては、公共が税金を徴収して補填を行うことが考えられるが、一事業者の運賃是正のための施策としては、なかなか実現させるのが難しい。

このため、公共の信用力を活用して、負担の先送り・平準化を行い、長い時間をかけて問題を解決するという次善の策を追求するのが現実的であろう。

8　鉄道事業法第１６条第５項第１号に規定する「特定の旅客に対する不当な差別的取り扱い」、同法第２３条柱書の「利用者の利便その他の公共の利益を阻害している場合」には各々どのような事例が該当すると考えるか。

→　鉄道事業法第１６条第５項第１号の不当差別禁止条項は、旅客の負担の限界まで近づく運賃の設定を禁じているものと解される。同法の前身である地方鉄道法にも同様の条項があり、鉄道事業の独占性を前提に事業者による搾取を防ぐことを意図していた。最近では交通手段の多様化により鉄道事業の独占性は後退しているので、不当差別禁止条項の意味合いは薄まっている。

しかしながら、市場を細分化した場合、鉄道の独占性が認められるセグメントが存在するの

で、行政当局としては、個別の事案毎に不当差別的な運賃設定がなされていないかを監視していくことが必要になる。

また、鉄道事業法第２３条の事業改善命令であるが、事業者が極めて悪質なことを行ったため、市場が適正に機能しなくなり、不当差別禁止条項に該当する事例よりも更に普遍的な意味での利用者の搾取が生じた場合に発動されるものと考えている。

9　公聴会では、京成電鉄が子会社である北総鉄道や千葉ニュータウン鉄道に適正な線路使用料を支払っていないとの指摘もあった。

鉄道事業法では、国土交通大臣は適正な運営に支障がない限り線路使用料を認可するものとされているが、これは独立した事業者間での協議により線路使用料が取り決められることを前提とした規定である。

これに対し、本事案のように親子関係にある事業者間での線路使用料の取り決めについては、どのように扱うべきと考えるか。

→　鉄道事業法は線路使用料については極めて簡潔な規定しか設けていないが、電気事業法等では線路使用料に相当する託送料について算定方法等を詳細に規定している。

個人的な見解ではあるが、公共料金の規制のあり方としては、電気事業法等のように算定方法等を含めて事業者を細かく縛るよりは、鉄道事業法のように事業者に幅広い自由度を付与する方が望ましいと考える。

親子関係にあるかどうかは別として、当事者間で取り決めた線路使用料については、行政当局が、一定の基準に従い、その裁量の範囲内で当否を判断することになる。

その後は、行政当局の判断に対し関係者から不満で出た場合に、どのように対応するかの問題であろう。

運 輸 審 議 会 議 事 録

（第８回）

日　　時　平成２２年２月４日（木）１０時４５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、
	鉄道業務政策課 旅客輸送業務監理室　段原二郎室長、
参考人氏名	東武鉄道株式会社取締役　牧野修、
	[redacted]
	[redacted]
	[redacted]

議　　題

意 見 聴 取	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ついて
鉄 道 関 係	（平21-4001）
審　　理	運輸審議会運輸安全確保部会でのアドバイザリーについて
運輸安全関係	

運 輸 審 議 会

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認可申請事案（平21-4005）について、
牧野修東武鉄道株式会社取締役より別添資料に基づき意見を聴取した後、質疑を行った。
質疑の概要は以下のとおり。

1　普通運賃は一律に設定されているが、特急料金は特急の種類によって差がついているのは、どのような理由によるものか。

→　車両のグレードの違いが大きく影響している。「けごん」や「きぬ」は、最新の一番豪華な列車を使用しており、また、１車両の定員が少ないのでピッチが非常に広くなっている。こうした車両のグレードの違いが特急料金の差に反映されている。

2　平成１５年の特急料金の値下げに当たり、普通運賃の値上げあるいは値下げについても検討したのか。

→　平成１７年当時、特急の旅客数がピーク時である平成２～３年に比べて大きく落ち込んでいたが、一般の旅客までが、どんどん減少してという状況ではなかった。このため、特急料金の値下げのみを検討したものである。

3　平成１５年以降に普通運賃については全線一律で値上げを行ったことはあるか。

→　平成１５年以降普通運賃の値上げを行っていない。平成１７年に特々制度（特定都市鉄道整備積立金制度）の関係で定期運賃の値上げを行ったが、普通運賃は据え置きであった。

4　各路線毎の収支状況を踏まえ、運賃や特急料金に差をつけるという考え方は取っていないのか。

→　御指摘の通り路線によって収支状況は異なるが、路線別に運賃や料金に差をつけることを考えたことはない。需要規模が小さく収入の少ない区間についてはワンマン運転や駅の無人化によりコストを抑えることで対応することとしている。

5　特急の走っている路線が普通運賃を含めて収支上稼ぎ頭の路線ということか。

→　当社において最も主要な部分は通勤・通学の旅客の多い路線である。特急列車は、その路線の延長上を走っており、以前は観光客のみであったのが現在では通勤客も利用しているので、そういう面では稼ぎ頭といってもよい部分がある。

6　特急列車を使用することによって所要時間はどの程度短縮されるのか。また、特急料金の値下げがあった平成１５年に続き平成１８年にも特急利用者数が大きく増加しているが、これはＪＲとの相互乗入の実現によるものか。

→　浅草～日光間について言えば、特急は１０６分（１時間４６分）であるのに対し、昼間快速は１６０分（２時間４０分）となり、１．５倍となる。平成１８年の利用者の増加はＪＲとの相互乗入の実現が大きい。

7　東武鉄道の路線ネットワークは非常に広範囲に及んでいるが、設備投資の中心は、路線のどの部分になるのか。

→　東京都心への通勤圏内の投資が多くなる傾向にある。連続立体交差化事業を地方自治体と共同で国の支援を受けながら実施している。また、単線区間の複線化なども輸送需要の動向をみながら実施している。

8　ある区間に特別大きな投資をしていないので、加算運賃など特定の区間に大きな負担を課すような運賃の設定をする必要はないということか。

→　これまで加算運賃の設定などを検討したことはない。

9　平成１５年に特急料金を値下げしているが、運賃についても路線の状況をみて値下げするという考えはないのか。
　また、鉄道事業とそれ以外の事業との間で内部補助的な考え方を採用しているのか。それとも収支上は厳密に区別しているのか。

→　特急料金と異なり、鉄道運賃は、旅客にとっては選択できないもの、鉄道を利用する際には負担せざるを得ないものである。このため、運賃額については、基本的に長期間にわたって安定的な価格を維持すべきであると考えている。コストの削減や収益の向上によって、運賃の上げ下げを回避し、現行の運賃体系を維持していくのが鉄道事業経営の観点からは最も望ましいということである。
　また、鉄道事業の総括原価に見合う収入としては、運賃や特急料金による収入のほか、駅の構内売店の売上収入、鉄道用地の賃貸料収入等を含んでいる。しかしながら、鉄道用地と全く切り離されている事業に係る収支は鉄道事業の収支と厳格に区分しており、そういう意味での内部補助は一切行っていない。

10　相互乗入で東武鉄道と乗入相手の会社との間で現金のやり取りがあるのか。

→　当社の車両が他社線を走る区間と他社線の車両が当社線を走る区間は、基本的に同じ距離としている。しかし、年間の走行距離をトータルすると若干の差が出ることもあるが、その場合には精算ということで現金をやり取りすることになる。

11　競合他社の路線がある場合、普通運賃や特急料金の関係で、関係で考慮されている点はあるのか。また、鉄道会社は、一般的に、沿線のニュータウン開発、住宅開発がなされる場合に、何か配慮している点があるのか。

→　当社の運賃、料金と他社線の運賃、料金は基本的に別であると考えている。従って、普通運賃については、他社線との競合区間であっても、特別の運賃（通常の運賃よりも安い運賃）を設定したことはない。
　また、当社の沿線でニュータウンが整備されたときに、関係者の負担により新駅（請願駅）の設置や駅設備の充実等を実施した事例はあるが、運賃や料金面で特段の配慮をしたことはない。

12　特急列車については、春日部、東武動物公園等の途中駅に停車させ、キロ程等もうまく組み合わせながら特急料金を設定するなど利用者の負担に配慮しつつ利便性が高める努力をしていることが伺える。

→　できる限り多くの旅客に特急列車を利用していただきたいと考え、このような取り組みを行っている。しかしながら、「けごん」や「きぬ」について言えば、主な利用者は依然として東京都内から終点の日光や鬼怒川に向かう行楽客、そして、平日における春日部・東京都心間の乗車客であり、途中駅での乗降客は、なかなか増加しない。

13　特急料金の値下げにより利用者数は増加に転じたが、売り上げは増加に転じていない。厳しい面があることを再認識した。

→　御指摘のとおりである。

運 輸 審 議 会 議 事 録

（第9回）

日　　時　平成２２年２月９日（火）１０時３０分　～　１２時１６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、橋田慶司課長補佐、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認可申請事案に関する
鉄 道 関 係	公聴会において提起された事項に対する回答について
そ　の　他	運輸審議会運輸安全確保部会の活用について
運輸安全関係	

運　輸　審　議　会

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認可申請事案に関する公聴会において
提起された事項に対する回答について、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　成田空港線の運賃は、北総線区間（京成高砂～印旛日本医大）において北総鉄道の運賃と同額であることから、近距離帯では運賃の増加割合が大きいのに対し、遠距離帯では運賃の増加割合が小さくなっており、これが沿線住民の反発を招いているものと考えられる。他の競合事業者との関係を考慮しなければならないことはわかるが、東京都心・成田空港間の利用者にもう少し負担させることはできないのか。

→　京成電鉄としては、航空旅客の利用を確保しつつ、北総区間についても安定した輸送サービスの提供を維持する観点から、成田空港線の運賃を設定している。
　東京都心と成田国際空港のアクセス手段は、鉄道が３ルート（京成電鉄成田空港線、同本線及びＪＲ東日本）あり、さらにリムジンバスやマイカーも利用されている。
　このため、成田国際空港までの運賃をより高く設定した場合には、競合する他のアクセス手段への航空旅客の流出によって成田空港線全体の収益が低下し、その結果、成田空港 線全体の運賃の引き上げが必要となることも想定される。

2　京成電鉄の列車の運行本数が増えた場合、京成電鉄が北総鉄道や千葉ニュータウン鉄道（ＣＮＴ）に支払う線路使用料も増えるのか。

→ [redacted]

3　成田空港線の開業により、鉄道の利便性が向上し、沿線人口や鉄道利用者が増えれば、北総鉄道の収支も改善するのではないか。

→　成田空港線の開業によって北総線区間の各駅から成田湯川駅、空港２駅への鉄道利用者が純増旅客として発生するが、純増旅客に係る収入は一定のルールにより北総鉄道と京成電鉄に配分される。さらに京成電鉄は自社に配分された収入の一部を北総線運賃値下げの原資として北総鉄道に拠出することとしている。
　このため、同線の開業に伴い鉄道利用者が増加すれば北総鉄道の収支改善にも寄与するのではないかと考えられる。

4　スカイライナーの運賃・料金は全て京成電鉄の収入になるのだから、その運行本数が増えても北総鉄道の増収にはつながらないのではないか。

→　スカイライナーの収入の取り扱いについては御指摘の通りであるが、京成電鉄一般特急の運行により北総線区間から成田空港方面への鉄道利用者が増加すれば、北総鉄道の増収につながる。
　また、京成電鉄は自社の純増収入の一部を北総線運賃値下げの原資とするため線路使用料の一部として北総鉄道に拠出すると聞いている。

5　次の点について確認させていただきたい。

①　京成電鉄が北総鉄道に支払う線路使用料について、例えば運賃収入を基準に算定することは考えられないのか。

②　千葉ニュータウン鉄道（ＣＮＴ）に支払う線路使用料の額について、京成電鉄は３億円、北総鉄道は２３億円となっているが、何故このような大きな乖離があるのか。

③　北総鉄道の経営安定化に資する有効な支援策はないのか。

④　北総線値下げ合意文書に基づき「北総線の利用促進協議会」が設置された場合、京成電鉄はどのように対応するのか。

⑤　京成電鉄は地域の関係者に成田空港線に関する説明をもう少し行うべきではないか。

→　御質問に対する回答は次の通りである。

①　[redacted]運賃収入は毎年変動するので、線路使用料の支払額が安定性を欠くことになり、基準としては適切でないように考えられる。

②　ＣＮＴの区間（小室～印旛日本医大）は平成１６年６月までは都市基盤整備公団が第三種事業者、北総鉄道が第二種鉄道事業者として運営を行っており、両事業者間の契約によって、北総鉄道は公団鉄道の累積損失が解消されるまでは運賃収入全額を公団に支払い、運行経費相当額を公団から受け取ることとなっていた。

平成１６年７月に公団の第三種鉄道事業はＣＮＴに譲渡されたが、契約の内容も引き継がれ、北総鉄道は契約に基づく線路使用料の支払いを続けている。将来的には、ＣＮＴの累積損失が解消した時点で線路使用料の支払い方法も見直すようである。

他方、京成電鉄がＣＮＴに支払う線路使用料については、北総鉄道に支払う線路使用料と同様、まずは資本費コストベースによる線路使用料を支払い、次にＣＮＴ区間の京成電鉄への乗り替わりに伴う北総鉄道の運賃収入の減少額（＝北総鉄道がＣＮＴに支払う線路使用料の減少額）が資本コストベースを超える場合には影響差額を加算した線路使用料を支払うこととしている。

③　北総鉄道は鉄道公団のＰ線方式で建設された路線であり、完成後譲渡を受けて鉄道公団、その後身である鉄道運輸機構に元利償還を行っていることから、国の支援としては、償還の猶予が中心となっている。

④　京成電鉄については、協議会に参画し、自治体その他の関係者と協力して、鉄道利用促進のための施策に積極的に取り組んでいただくことを期待している。

⑤　京成電鉄の説明努力は不足していると認識している。地域の関係者に十分な説明を行うよう努力してほしいと考えている。

6　地域の関係者に線路使用料の仕組みなどをきちんと説明する必要がある。

→　公聴会での反対公述人の意見を聞いていると、「京成電鉄は、運賃収入を独占し、適正な線路使用料を支払わないで北総線区間を事実上無償で運行する」といった誤解もあるようなので、京成電鉄においては、関係者に対して、きちんとした説明を行い、理解を得るよう努力する必要があると考えている。

7　京成電鉄が北総鉄道と調整した上で同一運賃を設定する場合、独占禁止法との関係で問題が生じるおそれはないか。

→　利用者の混乱を防止する観点から、同一区間では同一の運賃である方が望ましく、京成電鉄は北総線区間について北総鉄道と同一の運賃を設定することとしている。

8　成田空港線は鉄道施設の保有事業者が異なる４区間を運行する。区間毎に当該区間の総括原価を踏まえた運賃を設定するという考え方もあるのではないか。

→　京成電鉄は成田空港線を一貫して運行するので、同線の運賃については、成田空港線全体の総括原価を踏まえて設定することとしている。

－ 以上 －

運 輸 審 議 会 議 事 録

（第１０回）

日　　時　平成２２年２月１６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

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）

（平21-4001）

運 輸 審 議 会

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）（平21-400
1）に関する答申案について、別紙資料により、事案処理職員より説明を聴取し、審理を行った。

事務処理職員からの説明聴取後答申案の内容について討議した。

委員間の討議において

・理由の部分で参考人の意見内容を引用する必要はない。
・国土交通大臣への要望事項については、運輸審議会の審議事項との関係を踏まえて、一部見直しを行うべきである。
・重複記載事項の省略など細部の文章表現についてもより適切なものにすべきである。
等の方向で意見が集約されたので、これを踏まえて審理室において答申案を修正し、１８日の審議会に再度諮ることにした。

運輸審議会議事録

（第１１回）

日　　時　平成２２年２月１８日（木）１０時３０分　～　１０時４５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

答　　申　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）

（平21-4001）

運輸審議会

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）（平21-400
1）について、審理の結果、申請どおり認可することが適当である旨答申した。

事務処理職員より説明を聴取し、原案のとおり答申することを決定した。

事案一覧表

審議事案

鉄道局鉄道業務政策課
平成２２年２月９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