京成電鉄株式会社成田空港線上限運賃設定の公聴会における質問に対する回答

(鉄道局鉄道業務政策課) 平成22年2月9日

公聴会における運輸審議会委員からの質問 に対する京成電鉄の回答

・京成電鉄が成田空港線について本線等とは別体系の運賃を設定	
することとした理由如何。特に、上野・日暮里~空港第2ビル	
・成田空港間は、成田空港線経由と本線経由では運賃・料金が	
異なるが、同一起終点間でルートによる運賃・料金に差異があ	
っても問題はないのか・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	•
・京成電鉄は、航空旅客および都市内旅客について、どのような	
需要予測に基づき、今回の成田空港線の運賃申請を行ったのか。	
かなりの近距離逓増、遠距離逓減になっているようにも思われ	
るが、このような運賃設定が妥当であると言えるのか・・・・・・	2
	2
・京成電鉄は、どのような考え方により、鉄道施設を保有する4	
事業者(北総、CNT、NRA、NKT)に対して練路使用料	
を支払うのか。特に、北総、CNTに対する京成電鉄の線路使	
用料の負担は適正なものになっているのか(北総線区間での京	
成電鉄の線路使用料の負担は適正なものになっているのか)・・・	4
	4
・京成電鉄は、成田空港線の開業後において、その収支改善を図	
るために、北総鉄道や地方自治体等の関係者とも連携して、ど	
のような経営努力を行うのか(需要喚起等による増収策や経営	
合理化策の想定される事例)・・・・・・・・・・・・・・・	5
	3
京成電鉄は、利用者の利便性の維持向上を図る観点から、運行	
計画(運行本数、ダイヤ)、バリアフリー対応、ルート別の運	
賃・料金の差異に関する旅客への案内方法等の面で、どのよう	
な工夫をしているのか。	
特に、運行計画の面では、北総普通列車の利用者に配慮した京	
成特急停車駅での継続ダイヤの設定や待ち時間の調整等を図っ	
ているのか・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	^
	6

R

公聴会における一般公述人からの質問 に対する京成電鉄の回答

1. 総論	
・環境問題から鉄道利用を増やすため、より安い運賃とすべき・	. 1
・もっと利用しやすい運賃(成田湯川・空港第2ビル間等)にす	•
べき・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 1
・利用者に過度の負担がかからないよう運賃水準を維持してもら	J
いたい・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 1
2. 運賃制度	
・成田空港線の運賃を別制度とする理由	
・定期の割引率が京成本線等と異なる理由・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	:
・今回加算運賃を成田空港線に適用しない理由・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	• 13
・運賃の速距離逓減が大きい理由・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	• 1 4
・北総区間について北総の運賃体系と同じになっている理由・・・	+ 1 5
・空港第2ビル〜成田空港間に特定運賃を設定しないのか・・・	• 1 6
・空港利用者の利便性向上のため通学等の生活アクセス利用者に	• 1 7
負担を求めるべきではない、成田空港線の運賃体系が北総線沿	
線の住民等に対して不当な差別的取扱いになっているのではな	
いか・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	• 1 8
3. 線路使用料	
・線路使用料が公平なものかどうか、考え方を明らかにすべき・・	• 1 9
・各事業者の線路使用料を営業キロ当たりにすると差が生じるの	
はなぜか・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	• 2 0
・北総鉄道㈱に対する線路使用料の考え方・・・・・・・・・・	
・千葉ニュータウン鉄道㈱(CNT)に対する線路使用料の考え	- ,
方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 2 2
・北総は京成の子会社であり、事実上一体であるため、不公正な	
内容を助長している・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 2 2
・NKT線路使用料について、現行2.1キロで10億円支払っ	2 3
ているのに対して、開業後は約5倍の10.7キロになるのに	
使用料が1 4件にしかからかいのはかがか	_

4. 収入原価
・収入の算出根拠・・・・・・・・・・・・・25
・今回申請の収支は赤字となっているが、解消策はあるか・・・・26
・航空需要は発着回数30万回ベースで見込むべきではないか・・27
・申請書の「収入・原価表」からスカイライナー乗客数を計算す
ると、不当に少なく見積もっている。・・・・・・・・・28
・北総区間の収入の配分方法・・・・・・・・・・29
5. 鉄道事業許可関係
・北総区間について相互直通方式としなかった理由・・・・・・30
・事業許可時と今回申請における運賃の考え方の違い・・・・・31
・事業許可に比べて収支が悪化している理由・・・・・・・32
6. 安全対策、列車運行等
・北総区間における通過待ち発生等への対応方・・・・・・・33
・高速運転による騒音・ホーム上の安全対策、また環境への配慮・・34
・パリアフリー対策に取り組んでもらいたい・・・・・・・35
・不慣れな利用者に対して、改札口やホーム等でわかりやすい案
内をしてもらいたい・・・・・・・・・・・・・・・36
・トラブルのない安定輸送のサービスに努めてもらいたい・・・・37
・ダイヤ乱れ時等異常時の対応をしっかり行ってもらいたい・・・38
7. 北総鉄道関係
・なぜ北総運賃を下げることができないのか・・・・・・・39
・北総線内の本数が倍加するのに、何故運賃が下げられないのか・・40
・北総からCNTへの線路使用料の支払ルール、URが北総では
なく京成にCNTを払い下げたのか疑問・・・・・・・・41
・北総は耐震補強を行っているが、債務超過の会社がなぜこのよ
うな負担をするのか・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・42
・北総値下げについて、合意内容の完全履行を強く望む・・・・・・

島村委員からの質問に対する京成電鉄の回答

京成電鉄が成田空港線について本線等とは別体系の運賃を設定することとした理由如何。特に、上野・日暮里~空港第2ビル・成田空港間は、成田空港線経由と本線経由では運賃・料金が異なるが、同一起終点間でルートによる運賃・料金に差異があっても問題はないのか

鉄道の運賃水準の決定にあたっては、鉄道利用者の利益を保護するとともに、 鉄道事業を中・長期にわたり安定的に維持・存続できるよう、適正な原価に適 正な利潤を加えた原価(総括原価)を基礎として、この原価を回収し得るよう に決定するものです。

成田空港線については、都心から成田空港まで30分台のアクセスを実現するとともに、沿線地域の利便性向上に寄与する路線です。このため、時速160kmでの高速走行を可能とする施設整備や新型車両の導入、京成高砂駅の金町線高架化工事といった既存施設の改良等に伴い本線とは異なり多額の資本費負担が生じます。成田空港線はその全区間を当社が第二種鉄道事業者として運行するため、この資本費を回収するために施設保有事業者に支払う線路使用料がコストのうち大きなウエートを占めるなど、大半の区間を第一種鉄道事業者として運行する京成本線とはコスト構造が異なります。

このため、今回の運賃設定では、受益者負担の原則に基づき、別運賃を設定することとした結果、上野・日暮里~空港第2ビル・成田空港間においては、同一の起終点間でも成田空港線経由と本線経由で運賃・料金が異なることになります。

なお、このような運賃収受を可能とするため、空港第2ビル駅と成田空港駅では両線の改札口を分離することで、利用経路の判定が可能な仕組みとしております。

また、利用経路によって運賃等が異なるため、お客様に分かりやすいご案内を行う必要があります。特に、空港アクセス路線の特性として、鉄道利用に不慣れなお客様、外国人のお客様が多く利用されることを前提として、ハード面、ソフト面での案内等を強化し、誤ってご乗車されることが無いよう努めてまいります。

以上により、ご指摘の点につきましては問題が無いものと考えております。

島村委員からの質問に対する京成電鉄の回答

京成電鉄は、航空旅客および都市内旅客について、どのような需要予測に基づき、今回の成田空港線の運賃申請を行ったのか。かなりの近距離逓増、 遠距離逓減になっているようにも思われるが、このような運賃設定が妥当 であると言えるのか

今回の申請における旅客需要の推計については、四段階推計法で計算しております。

四段階推計法は、①発生集中交通量・②分布交通量・③機関分担交通量・ ④鉄道経路別配分交通量の4つの段階を順に予測していく方法であり、我が 国の交通需要予測では最も良く用いられている手法です。また、事業許可時 もこの予測手法を使用しております。

航空旅客につきましては、国の交通政策審議会航空分科会による予測を基 に成田国際空港㈱が算出した、成田空港の将来航空需要推計を基本として予 測を行いました。

都市内旅客につきましては、国立社会保障・人口問題研究所による東京圏 の将来推計人口を基本として、国勢調査の実績等から予測を行いました。

いずれも、国等による既存の需要予測モデルが使用できる場合には極力それを使用し、またできるだけ新しい公的な統計データ等を取り入れることを 前提に予測を行っております。

その結果、成田空港線開業後の旅客需要は、平成22年度でスカイライナーが1日あたり事業許可時15,920人でありましたが、今回の申請では11,124人と推計しております。なお、平成20年度実績における、イブニングライナー・モーニングライナーを除いた都心~成田空港間のスカイライナー1日あたり輸送人員5,837人と比較して約2倍となっております。

また、今回申請いたしました成田空港線の運賃は、それぞれの施設保有事業者に対する線路使用料の支払いや、新型車両導入、京成高砂駅の金町線高架化工事等に伴う多額のコストを償い、中・長期的に事業の安定的な運営を可能とするために、総括原価をカバーする範囲内で設定しております。

なお、成田空港線のうち、京成高砂~印旛日本医大駅間は現在北総鉄道㈱ が列車運行を行っている区間であり、開業後は北総が第1種鉄道事業者、当 社が第2種鉄道事業者として、同じ施設上にそれぞれの列車を運行すること となります。

同区間では、両社の列車を別改札等で区分することが施設の制約等から困難であり、お客様のサービス上も好ましくないことや、当社が同区間へ参入

することにより既営業会社である北総鉄道に影響を与えないようにする必要 があることから、同区間においては北総の運賃額と整合を図ることとしてお ります。

以上の結果、京成本線等と比較すると遠距離の逓減が大きくなっておりますが、他の鉄道事業者においても需要や収支などに基づき同様の運賃設定を 行っている例もあり、特に極端になっているものではございません。

以上により、今回の運賃散定は妥当なものと考えております。

松田委員からの質問に対する京成電鉄の回答

京成電鉄は、どのような考え方により、鉄道施設を保有する4事業者(北総、CNT、NRA、NKT)に対して線路使用料を支払うのか。特に、北総、CNTに対する京成電鉄の線路使用料の負担は適正なものになっているのか(北総線区間での京成電鉄の線路使用料の負担は適正なものになっているのか)

線路使用料は、運行主体の第2種鉄道事業者が使用する施設保有事業者の鉄道施設に係る建設費等の資本費相当分に基づき算出することを原則としております。

成田空港線につきましても、原則の考え方をベースとして、当社は北総鉄道 (株)、千葉ニュータウン鉄道(株)、成田高速鉄道アクセス(株)、成田空港高速鉄道(株) と個別に協議を行い、個別の線路使用料について合意いたしました。

こうした経緯から、今回原価として計上した線路使用料につきましては、応 分の負担となっていると考えております。

その中で、北総鉄道に対する線路使用料についてですが、当社は、第2種鉄道事業者として北総線区間を運行することから、列車運行に必要な鉄道施設に係る資本費相当分に基づく線路使用料を支払うことを原則とすることで合意しており、応分の負担をいたします。

なお、北総鉄道は自社の施設を使用して鉄道事業を営む第1種鉄道事業者であることから、当社が同区間を運行することによって、収支に影響を与えないようにする必要があります。

そのため、当社が計上する、現行の北総列車から当社の運行する一般特急列車に乗り替わるお客様等に係る収入が資本費相当分に基づく線路使用料を上回った場合、その差額を上乗せして北総鉄道に支払うこととしております。従って、収入がそれぞれ増加した場合には、北総鉄道への支払額が増加することとなります。

また、千葉ニュータウン鉄道との関係でございますが、北総鉄道と全く同様 の考え方、計算方で、同社の収支に影響を与えないように線路使用料を支払う こととしております。

即ち、北総鉄道は、当社の計上収入を除いた千葉ニュータウン鉄道の営業区間の運輸収入相当分を線路使用料として支払います。よって、当社が支払う分と北総鉄道が支払う分の総額が、概ね従前より北総鉄道が千葉ニュータウン鉄道に対して支払ってきた線路使用料となります。

松田委員からの質問に対する京成電鉄の回答

京成電鉄は、成田空港線の開業後において、その収支改善を図るために、北 総鉄道や地方自治体等の関係者とも連携して、どのような経営努力を行うの か(需要喚起等による増収策や経営合理化策の想定される事例)

成田空港線の収支の特徴といたしましては、線路使用料が費用全体の約4割を占め、かつ継続的に発生するため、長期にわたり収支を圧迫することが挙げられます。このため、種々の増収策および費用節減策を講じ、収支を改善してまいりたいと考えております。

まず、増収策につきましては、当社の自助努力として、

- ・各種媒体を活用したPRを積極的かつ継続的に実施し、当社、成田空港 線およびスカイライナーの認知度向上および利用促進。
- ・開業後の利用実態を継続的に調査・分析し、よりお客様のニーズに適したダイヤに改正。
- ・各種イベントや旅客誘致策の積極的実施による認知度向上。
- ・携帯電話によるチケットレス乗車サービスおよび海外での乗車券販売開始等、販売網拡充による成田空港線の魅力向上。

等の諸施策を実施いたします。また、成田国際空港㈱との一層の連携強化を図るとともに、同一線路を運行することとなる北総鉄道やその沿線自治体とも連携しながら積極的にPR等を行ってまいります。

費用削減策につきましては、より効率的な運営を継続的に追求し、また、 資機材をはじめとした調達価格の精査等を行い、諸費用の削減を図ってまい ります。

これらの施策を着実に実行することで収支の改善に努めてまいる所存でございます。

上野会長代理からの質問に対する京成電鉄の回答

京成電鉄は、利用者の利便性の維持向上を図る観点から、運行計画(運行本数、ダイヤ)、バリアフリー対応、ルート別の運賃・料金の差異に関する旅客への案内方法等の面で、どのような工夫をしているのか。

特に、運行計画の面では、北総普通列車の利用者に配慮した京成特急停車駅 での接続ダイヤの設定や待ち時間の調整等を図っているのか

運行計画につきましては、速達性とフリークエンシーを高めることで利便性の向上を図っております。

具体的には、在来線最速となる時速160キロで運行する新型スカイライナーを導入することで、都心~成田空港間の所要時間を現行の51分から36分へと15分短縮し、速達性が大幅に向上いたします。また、スカイライナー、成田空港線経由の一般特急、本線経由の一般特急をそれぞれ1時間あたり最大3本、合計9本運行し、終日ではスカイライナーが約3割、一般特急が約6割本数が増加することで、フリークエンシーを高めます。

このように利便性を向上させることで、欧米諸国に引けを取らない空港アクセスが実現できるとともに、沿線の利便性を拡大できるものと考えております。

バリアフリーにつきましては、各駅にエスカレータ、エレベータを設置し、 段差の解消を図っております。また、スカイライナーには車椅子のままでも ご乗車いただける車椅子スペースの確保や多機能トイレを設置し、多くのお 客様にとりましてご利用しやすい車両になっております。

案内方法につきましては、ハード面、ソフト面でお客様に対する案内を強化し、誤ってご乗車されることの無いよう努めてまいります。

具体的には、ハード面として、

- ・券売機の周辺に掲示する成田空港線と本線の運賃表・路線図・経路表示 板に、停車駅・所要時分・運賃・料金の表示
- ・案内表示器に出発時刻や列車種別、行先に加えて、経由ルートや到着時 刻の表示
- ・乗車券購入の際に、券売機の画面上で経由ルートを選択する方式の採用
- ・番線案内や方面案内における路線愛称名の表示
- ・一般特急車両(3050形)について、車体の色や列車種別を本線の運行車両と区分。
- ・空港第2ビル駅や成田空港駅における路線別に色を分けた案内表示
- ・スカイライナー等の列車について、車外に経由ルートの表示、車内に行 先・経由ルート等の案内表示、自動放送による案内の実施

等を行います。特に、案内表示等は基本的に日・英・中・韓の4ヶ国語対応 とすることで、外国人のお客様にもご利用しやすい案内に努めてまいります。 また、ソフト面として、

- ・日暮里駅、空港第2ビル駅、成田空港駅において、旅客案内係を配置し、 乗車券等の購入方や列車出発番線等の案内
- ・ホームページやパンフレット、リーフレットの更新・作成 等を行い、案内を強化いたします。

なお、現在策定中であります成田空港線開業後の北総線区間における運行 計画では、現行北総線の運行本数を維持した上で、京成線列車が増加する形 となります。スカイライナーや一般特急列車の運行により、北総線列車に通 過待ちが発生いたしますが、一般特急列車との接続ダイヤや待ち時間には可 能な限り配慮いたします。一般特急列車は、北総線の主要駅に停車し、都心 ~北総線区間の速達性や空港アクセスの利便性向上に寄与することから、総 体としては利便性が増大するものと考えております。

上野会長代理からの質問に対する京成電鉄の回答

スカイライナーおよび一般特急の高速走行に伴い、京成電鉄としては、安全 確保、騒音軽減、環境保全等の観点から、どのような対策を講じるのか。ま た、京成電鉄は、鉄道施設の保有事業者が異なる4区間を第2種事業者とし て運行することになるが、安全で安定した運行を確保するために、どのよう な対策を講じるのか

既存線である京成高砂~印旛日本医大間につきましては、速度向上に対して種々の対策を行っております。騒音対策としては防音壁をかさ上げし、基準値以下の騒音に抑える他、配線変更を実施した箇所については、ロングレール化による線路継ぎ目の除去、および防音マットの設置により騒音の抑制を図ります。

ホーム上の安全対策につきましては、案内表示器に通過列車である旨の明示、ならびに列車通過時にチャイムを鳴らすことで列車の通過を視覚・聴覚上でお知らせいたします。また、全駅に非常通報ボタンを設置するとともに、地下駅である矢切駅においては通風口を新設して列車通過時に発生する風の抑制に努めます。

新線区間である印旛日本医大〜空港第2ビル間につきましても、騒音対策として防音壁の設置やロングレールの採用等により基準値以下に抑えてまいります。ホーム上の安全対策としては、この区間唯一の新駅である成田湯川駅について、非常通報ボタンを設置するほか、中線を通過線とする相対式2面4線とし、ホームに立つお客様の前を列車が通過しない構造としております。

また、印旛沼地区の橋梁をはじめとした構造物について、高さを極力抑える等、景観に配慮した構造としております。

他に、既存線、新線とも新幹線並みに保安度の高く、停止信号の手前で確 実に停止することのできるC-ATSを導入することで、現行のATSより 更に安全性を高めております。

最後に、保有事業者が異なる4区間でございますが、まず、成田高速鉄道 アクセス㈱と成田空港高速鉄道㈱が施設を保有する印旛日本医大〜成田空港 間につきましては、運行主体である当社が、京成本線と同様に運転業務の他 に、駅業務や保守業務、そして運行管理も行い、安全・安定輸送の確保に努 めてまいります。

次に、北総鉄道㈱と千葉ニュータウン鉄道㈱が施設を保有する京成高砂~ 印旛日本医大間につきましては、現行と同様に北総鉄道が第1種および第2 種鉄道事業者として、運行管理をはじめ駅や保守業務を行い、当社は運行主 体として運転業務を行いますので、北総鉄道の運輸指令と情報を共有するなど連携を密にして、安全・安定輸送の確保に努めてまいります。

また、安定輸送確保のため、当社と北総鉄道は、運行管理装置 (TTC) により運行管理を行っております。この装置は、従来、各駅の信号扱所において係員が手動で行っていた進路制御や案内表示を、コンピューターにより全線を一括して自動で行うことが出来るシステムです。このシステムの基幹部分は全て二重系で構成され、1つの系統が故障しても自動でもう1つの系統に切り替わり、列車の運行に影響を及ぼさないようにしております。

山本 武公述人、吉田 治男公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

環境問題から鉄道利用を増やすため、より安い運賃とすべき

鉄道は、自動車等他の交通機関と比較して環境的に優れた特性を有しております。例えばひと一人を運ぶために発生する CO2 量は、自動車と比較すると約1/9で済むなど、より環境負荷の小さい交通機関であるといえます。地球温暖化防止等の観点からも、環境負荷の小さい鉄道利用を増やすことが必要と考えられます。

自動車利用から鉄道利用への転換を促すために、鉄道の運賃を安くする事は一定の効果があるものと考えられますが、その一方で、運賃を安くする事による減収を補うだけの利用増を見込む事は困難と考えられます。

成田空港線の収支は、多額の設備投資や線路使用料の負担により厳しい見通しとなっており、低廉な運賃として所要の収益が見込めない場合、中・長期的にコストを償うことが困難となります。今回申請を行った運賃は、安定的な事業運営を可能とするために必要な水準として設定したものでありますので、何卒ご理解下さいますよう、お願い申し上げます。

平良 清忠公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

もっと利用しやすい運賃(成田湯川・空港第2ビル間等)にすべき

今回申請した成田空港線の運賃の中で、初乗り運賃額は 1~3 kmまで 200 円となっているものの、成田湯川駅から隣駅は、空港第 2 ビル駅までが 500 円、起点方の印旛日本医大駅までが 440 円となっております。(いずれも大人普通片道運賃)

隣駅までの区間が上記の金額であることで割高な印象を与えるかもしれませんが、これは成田湯川駅が新たに整備した区間内に位置することから、隣駅までの距離が空港第2ビル駅まで9.7km、印旛日本医大駅まで8.4kmと長くなっているためです。

權田 昌一公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

利用者に過度の負担がかからないよう運賃水準を維持してもらいたい

成田空港線の収支構造の特徴として、当社が使用する鉄道施設の保有事業者に支払う線路使用料が費用全体の約4割を占め、かつ継続的に発生するため、長期にわたり収支を圧迫することが挙げられます。このため、種々の増収策及び費用節減策を講じ、収支の改善を図ると共に、運賃水準の維持に努めてまいりたいと考えております。

まず、増収策については、

- ・各種媒体を活用したPRを積極的かつ継続的に実施し、当社、成田空港 線及びスカイライナーの認知度向上、利用促進を図る。
- ・開業後の利用実態を継続的に調査・分析し、よりお客様のニーズに適したダイヤに改正する。
- ・各種イベントや旅客誘致策を積極的に実施し認知度向上を図る。
- ・携帯電話によるチケットレス乗車サービス及び海外での乗車券販売開始 等、販売網拡充により成田空港線の魅力を高める。
- ・成田国際空港㈱との連携強化を図る。
- 等の諸施策を実施し、増収を図ってまいります。

費用削減策については、より効率的な運営の追求及び資機材をはじめとした調達価格の精査等を行い、諸費用の削減を図ってまいります。

これらの施策を着実に実行することで、収支の改善、運賃水準の維持に努めてまいります。

間嶋 博公述人、星野 雄史公述人、岩田 典之公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

成田空港線の運賃を別制度とする理由 定期の割引率が京成本線等と異なる理由

が道の運賃水準の決定にあたっては、鉄道利用者の利益を保護するとともに、 鉄道事業を中・長期にわたり安定的に維持・存続できるよう、適正な原価に適 正な利潤を加えた原価(総括原価)を基礎として、この原価を回収し得るよう に決定するものです。

成田空港線については、都心から成田空港まで30分台のアクセスを実現するとともに、沿線地域の利便性向上に寄与する路線です。このため、時速160kmでの高速走行を可能とする施設整備や新型車両の導入、京成高砂駅の金町線高架化工事といった既存施設の改良等に伴い本線とは異なり多額の資本費負担が生じます。成田空港線はその全区間を当社が第二種鉄道事業者として運行するため、この資本費を回収するために施設保有事業者に支払う線路使用料がコストのうち大きなウエートを占めるなど、大半の区間を第一種鉄道事業者として運行する京成本線とはコスト構造が異なります。

このため、今回の運賃設定では、受益者負担の原則に基づき、別運賃を設定することとしておりますので、定期券の割引率も京成本線とは異なります。

なお、このような運賃収受を可能とするため、空港第2ビル駅と成田空港駅では両線の改札口を分離することで、利用経路の判定が可能な仕組みとしております。

また、利用経路によって運賃等が異なるため、お客様に分かりやすいご案内を行う必要があります。特に、空港アクセス路線の特性として、鉄道利用に不慣れなお客様、外国人のお客様が多く利用されることを前提として、ハード面、ソフト面での案内等を強化し、誤ってご乗車されることが無いよう努めてまいります。

岩田 典之公述人、竹内 陽子公述人、柴田 圭子公述人、木曽 修公述人 からの質問に対する京成電鉄の回答

今回加算運賃を成田空港線に適用しない理由

加算運賃は、既存の鉄道路線から一部の区間を新線として延伸する際に、新線建設等に係る多額の資本コストを回収する一手法として、当該区間をご利用になるお客様にご負担頂くために設定するものであり、当該区間に要したコストに見合った運賃額を確実に収受できることや、計算方法が簡易で分かりやすいことから広く用いられているものです。

ところで、今回運賃申請を行った成田空港線は、その一部に既に北総鉄道が 第一種鉄道事業者として運行を行い、同社の運賃が認可・設定されている区間 を含むことから、北総鉄道区間では北総鉄道の運賃と整合を図る必要がありま す。

しかし、成田空港線の運賃を、京成本線運賃を基本として利用距離に応じて 一定額を加算する制度とした場合、両社の運賃区界や段差が異なること等から、 現行の運賃と整合させることができません。

また、成田空港線は、その全体が都心から成田空港までを短絡する新線として機能するため、例えば印旛日本医大〜成田空港間のみといった一部区間にのみ加算運賃を設定することは馴染まないものと考えます。

以上より、成田空港線には加算運賃制度を適用するのではなく、別運賃を設定する事としております。

間嶋 博公述人、雨宮 弘明公述人、亀倉 良一公述人、藤森 義韶公述人、柴田 圭子公述人、藤代 政夫公述人、石田 博公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

運賃の遠距離逓減が大きい理由

今回申請いたしました成田空港線の運賃は、それぞれの施設保有事業者に 対する線路使用料の支払いや、新型車両導入、京成高砂駅の金町線高架化工 事等に伴う多額のコストを償い、中・長期的に事業の安定的な運営を可能と するために、総括原価をカバーする範囲内で設定しております。

なお、成田空港線のうち、京成高砂~印旛日本医大駅間は現在北総鉄道(株)が列車運行を行っている区間であり、開業後は北総が第1種鉄道事業者、当社が第2種鉄道事業者として、同じ施設上にそれぞれの列車を運行することとなります。

同区間では、両社の列車を別改札等で区分することが施設の制約等から困難であり、お客様のサービス上も好ましくないことや、当社が同区間へ参入することにより既営業会社である北総鉄道に影響を与えないようにする必要があることから、同区間においては北総の運賃額と整合を図ることとしております。なお、遠距離逓減が大きいことにつきましては、他の鉄道事業者においても需要や収支などに基づき同様の運賃設定を行っている例もあり、特に極端になっているものではございません。

間鳴 博公述人、亀倉 良一公述人、柴田 圭子公述人、木曽 修公述人、藤 代 政夫公述人、石田 博公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

北総区間について北総の運賃体系と同じになっている理由

成田空港線の内、京成高砂~印旛日本医大駅間は現在北総鉄道㈱が列車運行を行っている区間であり、開業後は北総が第1種鉄道事業者、当社が第2 種鉄道事業者として、同じ施設上にそれぞれの列車を運行することとなります。

同区間では、両社の列車を別改札等で区分することが施設の制約等から困難であり、お客様のサービス上も好ましくないことや、当社が同区間へ参入することにより既営業会社である北総鉄道に影響を与えないようにする必要があることから、同区間においては北総の運賃額と整合を図ることとしております。

木曽 修公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

空港第2ビル〜成田空港間に特定運賃を設定しないのか

空港第2ビル〜成田空港駅間は、JRと同一区間を運行する関係上、現行 京成本線で特定運賃(140円)が設定されているため、今回申請した成田空港 線の旅客運賃上限設定認可後、同区間についても特定運賃(140円)の届出を 行う予定です。 岩田 典之公述人、武藤 弘公述人、雨宮 弘明公述人、亀倉 良一公述人、 藤森 義韶公述人、柴田 圭子公述人、藤代 政夫公述人、石田 博公述人、 平良 清忠公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

空港利用者の利便性向上のため通学等の生活アクセス利用者に負担を求めるべきではない、成田空港線の運賃体系が北総線沿線の住民等に対して不 当な差別的取扱いになっているのではないか。

運賃体系は、事業運営に係るコスト、即ち原価を償うよう、その路線特性や需要等を総合的に勘案して最大収入が得られるように設定されるのが通例であり、このため鉄道会社によってその運賃体系は異なり、一概に議論することは困難であります。

従って、遠距離逓減が強いこと等について直ちに差別的な取扱いになるとは言えず、むしろ先述の考え方により、最大収入が得られるような運賃体系とすることが、結果的に全体として運賃水準の抑制につながるものと考えております。

成田空港線は、都心と成田空港間の利用が多く想定される路線です。その途中の北総線区間は、利用者の混乱を招かないよう既存の北総運賃と整合を図っておりますが、北総線区間で当社に計上される乗り替わり収入等相当分は、収支上線路使用料として北総鉄道㈱に支払われるため、北総線区間の運賃体系が成田空港線の収支に及ぼす影響はほとんどないと言えます。

よって、成田空港線の運賃体系は、北総線沿線の住民の方等に対し不当な差別的取扱いをするものではありません。

加えて、北総区間では、現行の北総列車に加えて当社の運行する一般特急が利用できるようになるため、現在よりも列車本数および速達列車を利用できる時間帯が増加することから、一部でスカイライナーの通過待ち等が発生するものの、総合的には利便性が大幅に向上するものと考えます。

また、北総鉄道では、昨年11月30日付の関係者間合意に基づき、成田空港線開業時に運賃値下げを実施することになっております。このように、通学等の生活アクセス利用者の方にも、新たなご負担を頂くことの無いよう配慮を行っておりますので、何卒、ご理解をお願い申し上げます。

横山 久雅子公述人、雨宮 弘明公述人、山本 武公述人からの質問に対する 京成電鉄の回答

線路使用料が公平なものかどうか、考え方を明らかにすべき

線路使用料は、運行主体の第2種鉄道事業者が使用する施設保有事業者の 鉄道施設に係る資本費相当分に基づき算出することを原則としております。

成田空港線についても、原則の考え方をベースとして、第2種鉄道事業者である当社が施設保有事業者である北総鉄道(株)、千葉ニュータウン鉄道(株)、成田高速鉄道アクセス(株)、成田空港高速鉄道(株)と個別に協議を行い、個別の線路使用料について合意いたしました。

これにより、今回原価として計上した線路使用料については、それぞれ応分の負担になっているものと考えます。

木曽 修公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

各事業者の線路使用料を営業キロ当たりにすると差が生じるのはなぜか

線路使用料は、運行主体の第2種鉄道事業者が使用する鉄道施設に係る資本費相当分に基づき算出することを原則としておりますが、保有施設によって資産価格が異なること等から、営業キロが同程度であっても各事業者の線路使用料額に差が生じることになります。

成田空港線についても、北総鉄道㈱等のように完成から一定期間を経過した既存施設を保有する事業者と、成田高速鉄道アクセス㈱のように開業に合わせて建設した新規施設を保有する事業者とが並存していること等により、営業キロと線路使用料がバランスしない結果となっております。

岩田 典之公述人、間嶋 博公述人、武藤 弘公述人、横山 久雅子公述人、 山崎 山洋公述人、石田 博公述人、影山 廣輔公述人、太田 誠公述人から の質問に対する京成電鉄の回答

北総鉄道㈱に対する線路使用料の考え方

当社は、第2種鉄道事業者として北総線区間を運行することから、列車運行に必要な鉄道施設に係る資本費相当分に基づく線路使用料支払を原則とすることで合意しており、応分の負担をいたします。

なお、北総鉄道㈱は、自社の施設を使用して鉄道事業を営む第1種鉄道事業 者であることから、当社が同区間を運行することによって、収支に影響を与え ないようにする必要があります。

そのため、当社が計上する、現行の北総列車から当社の運行する一般特急列車に乗り替わるお客様等に係る収入が資本費相当分に基づく線路使用料を上回った場合、その差額を上乗せして北総鉄道に支払うこととしております。従って、収入がそれぞれ増加した場合には、北総鉄道への支払額が増加することとなります。

岩田 典之公述人、武藤 弘公述人、横山 久雅子公述人、竹内 陽子公述人、 石田 博公述人、影山 廣輔公述人、太田 誠公述人からの質問に対する京成 電鉄の回答

千葉ニュータウン鉄道㈱ (CNT) に対する線路使用料の考え方

千葉ニュータウン鉄道(株)との関係については、当社が北総鉄道(株)に対して 支払う線路使用料と全く同様の考え方、計算方で、同社の収支に影響を与え ないようにいたします。

一方、北総鉄道は、当社の計上収入を除いた千葉ニュータウン鉄道の営業 区間の運輸収入相当分を線路使用料として支払います。よって、当社が支払 う分と北総鉄道が支払う分の総額が、概ね従前より北総鉄道が千葉ニュータ ウン鉄道に対して支払ってきた線路使用料となります。 間鵯 博公述人、亀倉 良一公述人、石田 博公述人、太田 誠公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

北総は京成の子会社であり、事実上一体であるため、不公正な内容を助長 している

北総鉄道㈱は、当社が50%の株式を保有する連結子会社ではありますが、 双方独立した法人でありますので、当社、北総鉄道それぞれが個別に契約主体 となり事業活動を営み、決算や納税、株主総会等を行なっております。

よって、当社と北総鉄道それぞれが、利用者、株主、債権者、取引先等の利害関係者に対し責任を負っており、線路使用料についても、資本費相当分をベースとし、乗り替わり分が資本費相当分を上回る場合はその差額を上乗せする線路使用料を支払うことで合意し、応分の負担をするものです。

会社法上、取締役が自己または自己の利益と関連性の強い第3者と、会社との間で売買や融資等の取引を行うには、取締役会の承認が必要と定められています。これは、A社の取締役が、自己の所属するA社以外の会社・第3者との取引により、A社に不利益を与え、自己またはA社以外の会社や第3者に利益をもたらす取引について、一定の牽制をかけたものです。

当社の取締役は、北総鉄道の取締役を兼務しておりますが、この場合、当社側に有利な形で線路使用料の額を決めることに、北総鉄道の取締役会において一定の牽制がかかることになります。取締役会には監査役が設置され、株主保護の観点から第3者としての立場で経営を監視しているため、線路使用料について金額等が不適正であると判定される可能性もあります。北総鉄道側に有利な形で決める場合も同様であり、自由に一方の会社のみに有利な決め方ができるものではございません。

こうしたことから、当社が北総鉄道と不公正な契約を締結するということは ございません。

木曽 修公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

NKT線路使用料について、現行2.1キロで10億円支払っているのに対して、開業後は約5倍の10.7キロになるのに使用料が1.4倍にしかならないのはなぜか

成田空港線開業後のNKT線路使用料について、現行のキロ当たり支払額 に比べ増額幅が少ない理由として、主に以下の2点が挙げられます。

1. 線路使用料の減額

成田空港線開業後は、当社が使用するNKTの鉄道施設の範囲が変更 (開業前:現行使用施設 (駒井野分岐点~成田空港間)→開業後:現行使用施設+未使用施設 (土屋~京成本線合流地点間)) になるため、線路使用料の改定が発生します。

今般当社はNKTと協議を行い、

合意いたしました。このため、現行に 比べてベースとなる線路使用料が減額となっております。

2. 運賃原価への計上方

成田空港線開業後の当社が使用する現行使用施設について、全長2.1 キロの内1.5キロは成田空港線と本線の共用区間、0.6キロは本線の専用区間となります。今回申請を行った運賃に係る収支は、運賃設定対象区間である京成高砂~成田空港間に係るものであることから、計上にあたって本線部分を除外する必要があります。

C 47/C 491	
に計上しております。	

原価

横山 久雅子公述人、山崎 山洋公述人からの質問に対する京成電鉄の回答 収入の算出根拠

今回の申請における旅客需要の推計については、四段階推計法で計算しております。

四段階推計法は、①発生集中交通量・②分布交通量・③機関分担交通量・ ④鉄道経路別配分交通量の4つの段階を順に予測していく方法であり、我が 国の交通需要予測では最も良く用いられている手法です。また、事業許可時 もこの予測手法を使用しております。

航空旅客については、国の交通政策審議会航空分科会による予測を基に成 田国際空港㈱が算出した、成田空港の将来航空需要推計を基本として予測を 行いました。

都市内旅客については、国立社会保障・人口問題研究所による東京圏の将 来推計人口を基本として、国勢調査の実績等から予測を行いました。

いずれも、国等による既存の需要予測モデルが使用できる場合には極力それを使用し、またできるだけ新しい公的な統計データ等を取り入れることを 前提に予測を行っております。

運輸収入は、このように推計を行った需要予測に基づき算定しておりますので、適正なものであると考えます。

木曽 修公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

今回申請の収支は赤字となっているが、解消策はあるか

成田空港線の収支構造の特徴として、当社が使用する鉄道施設の保有事業者に支払う線路使用料が費用全体の約4割を占め、かつ継続的に発生するため、長期にわたり収支を圧迫することが挙げられます。このため、早期の赤字解消に向けて、種々の増収策及び費用節減策を講じ、収支の改善を図ってまいりたいと考えております。

まず、増収策については、

- ・各種媒体を活用したPRを積極的かつ継続的に実施し、当社、成田空港線 及びスカイライナーの認知度向上、利用促進を図る。
- ・開業後の利用実態を継続的に調査・分析し、よりお客様のニーズに適したダイヤに改正する。
- ・各種イベントや旅客誘致策を積極的に実施し認知度向上を図る。
- ・携帯電話によるチケットレス乗車サービス及び海外での乗車券販売開始 等、販売網拡充により成田空港線の魅力を高める。
- ・成田国際空港㈱との連携強化を図る。
- ・同一線路を運行することとなる北総鉄道㈱やその沿線自治体との連携強 化を図る。

等の諸施策を実施し、増収を図ってまいります。

費用削減策については、より効率的な運営の追求及び資機材をはじめとし た調達価格の精査等を行い、諸費用の削減を図ってまいります。

これらの施策を着実に実行することで、収支の改善に努めてまいります。

竹内 陽子公述人、柴田 圭子公述人からの質問に対する京成電鉄の回答 航空需要は発着回数30万回ベースで見込むべきではないか

昨年12月25日に開催された成田空港四者協議会で、成田国際空港㈱は2014年度までに30万回までの空港容量の拡大が可能との説明をしておりますが、これは工事工程を踏まえ、この時期には容量の拡大が物理的に可能であるという意味で示されたものであり、確約されたものではございません。

一方で、今後の航空需要については、世界的な経済不況、羽田空港の国際 化等の影響もあり、確実に見通す事も困難な状況となっている旨も聞いてお ります。

また、航空機の機材の小型化が進展している状況から、発着回数が増加しても、鉄道利用者の増減に影響がある「航空旅客数」が比例的に増加しない可能性もあり、この点も、現段階では明らかになっておりません。

以上の通り、現段階では不透明な要素が多く、今般発表された情報を需要推計に見込むことは困難なため、今回の運賃認可申請に使用する需要予測については、成田国際空港㈱が地元と合意した22万回を上限として算出した航空需要を使用しております。

間嶋 博公述人、星野 雄史公述人、柴田 圭子公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

申請書の「収入・原価表」からスカイライナー乗客数を計算すると、不当に 少なく見積もっている

公述人の方の試算は、

平成23年度の特急料金3,785百万円÷単価1,200円÷365日=8,642人/日と計算したものと考えられます。

実際には、

- ・成田空港線区間のみの収益を算定するため、特急料金単価 1,200 円を京成 高砂~成田空港間相当になるよう按分。
- ・大人/小児による単価差、定期/定期外による年間換算日数を考慮。
- ・消費税の控除。

等を行っているため、特急料金の根拠となる単価はおよそ 円となり、平成23年度の予測輸送人員は11,274人/日となります。

なお、上野~京成成田等の区間利用およびモーニング・イブニングライナー利用を除いたスカイライナーの利用実績 5,837 人/日 (平成20年度実績)と比較して約2倍となる予測値であり、決して低く見積もったものではございません。

横山 久雅子公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

北総区間の収入の配分方法

現在、北総鉄道㈱が列車運行を行っている区間(北総線区間:京成高砂~印旛日本医大間)では、成田空港線の開業後、北総と当社が同じ施設上にそれぞれの列車を運行し、運行する事業者ごとにそれぞれの運賃を収受することが原則となります。

従って、北総線区間を通過利用する場合(京成上野〜成田空港間など)は、 全区間を京成列車に乗り通すものと考えられることから全て京成収入としますが、北総線区間内で京成の列車が停車しない駅を利用する場合は、北総収入とすることを基本とします。

北総線区間内で京成の列車が停車する駅については、厳密に京成・北総ごとに運賃収入を区分するためには、別改札によって両者を区分けすることが必要となりますが、施設の制約から困難であり、また、お客様へのサービス上も好ましくないものと考えられます。

従って、両者を区分できない場合は、運行形態等一定の考え方に基づいて お客様の利用形態を想定し、これにより両社の収入を配分することといたし ます。

具体的には、北総線区間内の京成停車駅(新鎌ヶ谷等)と新線区間である成田空港方面間を利用する場合には、全区間を乗換が不要な京成特急に乗り通すものとして、京成収入としますが、北総線区間内の京成停車駅と通過駅間(東松戸~西白井間等)を利用する場合は、同様に乗換が不要な北総列車に乗り通すものとして、北総収入とします。また、北総線区間内の京成停車駅同士(東松戸~印旛日本医大間等)を利用する場合は、利用機会に鑑み両社の運行本数割合で収入を配分いたします。

太田 誠公述人、石田 博公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

北総区間について相互直通方式としなかった理由

本プロジェクトは、経営リスク分散の観点から、事業許可時より建設主体と運行主体を分ける、いわゆる上下分離方式が採用されております。

北総線区間については、高速化に対応するための追抜設備新設や保安装置改良等に多額のコストを要しますが、相互直通方式を採用いたしますと、北総鉄道㈱はこれらに加え車両増備や車庫拡充等に係るリスクを自ら負担することになります。

北総鉄道は、巨額の累積損失を抱え債務超過状態にあることから、これら を負担した場合、経営リスクが極めて高くなると判断されたものです。

このため、成田空港線については、当社が第2種鉄道事業者として運行を 行うことになったものです。 間嶋 博公述人、星野 雄史公述人、柴田 圭子公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

事業許可時と今回申請における運賃の考え方の違い

事業許可時と今回申請における運賃の考え方の違いは、主に以下の2つが 挙げられます。

- 1. 収入算定方法(対象区間)の相違
- 2. 時点修正等による差異
- 1. については、事業許可時は本線も含めた京成全体で空港輸送の運営が成立するか否かを判断するものであったため、京成本線の運賃体系を仮置きし、計上範囲は京成本線及び成田空港線の全区間を計上しておりました。それに対して今回申請では、成田空港線(京成高砂~成田空港間)に係る原価を算出し、これを中・長期的に賄うことができる水準の運賃を設定・申請しているため、収入計上区間は成田空港線内のみとしております。

また、2. については、需要予測に使用するデータ等に近年の実績を反映させたことによるもので、具体的なものとして、主に以下の2点が挙げられます。

- ・近年の実績を踏まえた、成田空港航空需要見通しの下方修正 (H22 見込み: 許可時 3, 490 万人→今回申請 2, 940 万人) に伴う航空旅客の減
- ・高速バス路線の拡充や外国人利用割合の増等に伴う交通機関シェアの変 動

(空港アクセス調査におけるバス利用のシェア: [H11] 35.4%→ [H19] 42.3%) なお、成田空港線開業後の旅客需要は、平成22年度でスカイライナーが1日あたり事業許可時15,920人でありましたが、今回の申請では11,124人と推計しております。この推計値は、平成20年度実績における、イブニングライナー・モーニングライナーを除いた都心~成田空港間のスカイライナー1日あたり輸送人員の5,837人と比較して約2倍の数値となっており、過少な推計ではございません。

岩田 典之公述人、星野 雄史公述人、柴田 圭子公述人、太田 誠公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

事業許可に比べて収支が悪化している理由

まず、収入のベースとなる需要ですが、成田空港線は空港アクセスがメインとなるため、利用されるお客様の数は成田空港の航空需要に左右されます。今回の申請では、成田国際空港㈱が算定した最新の航空需要予測値に見直しておりますが、ベースとなる将来推計人口等の下方修正や羽田空港国際化の進展による国際線旅客の分散化等により、事業許可時の見込みを大幅に下回る見通しであります。

一方、原価についても、当社が北総区間に係る収入を一定の配分ルールに 基づき計上するのに伴い、原則として同区間において使用する鉄道施設に係 る資本費相当分等に基づき支払う線路使用料が発生するほか、人件費や経費、 減価償却費等の資本コストについて項目や内容等の実態を反映させた結果、 差異が発生しております。

今回の申請における収支について、事業許可時と異なり厳しい見通しとなりましたのは、こうした要因によるものであり、何卒ご理解の程お願い申し上げます。

山下 兼男公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

北総区間における通過待ち発生等への対応方

成田空港線開業後の運行計画は、現在策定中ですが、現行北総線の運行本数を維持した上で、当社が運行する列車が増加する形となります。スカイライナーや一般特急列車の運行により、北総線列車に通過待ちが発生する場合もありますが、一般特急列車との接続ダイヤや待ち時間には可能な限り配慮いたします。

一般特急列車は、北総線の主要駅に停車し、都心~北総線区間の速達性や空港アクセスの利便性向上に寄与することから、総体としては利便性が増大するものと考えております。

山下 兼男公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

高速運転による騒音・ホーム上の安全対策、また環境への配慮

既存線である京成高砂~印旛日本医大間については、速度向上に対して種々の対策を行っております。騒音対策としては防音壁をかさ上げし、基準値以下の騒音に抑える他、配線変更を実施した箇所については、ロングレール化による線路継ぎ目の除去、および防音マットの設置により騒音の抑制を図ります。

ホーム上の安全対策につきましては、案内表示器に通過列車である旨の明示、ならびに列車通過時にチャイムを鳴らすことで列車の通過を視覚・聴覚上でお知らせいたします。また、全駅に非常通報ボタンを設置するとともに、地下駅である矢切駅においては通風口を新設して列車通過時に発生する風の抑制に努めます。

新線区間である印旛日本医大〜空港第2ビル間についても、騒音対策として防音壁の設置やロングレールの採用等により基準値以下に抑えてまいります。ホーム上の安全対策としては、この区間唯一の新駅である成田湯川駅について、非常通報ボタンを設置するほか、中線を通過線とする相対式2面4線とし、ホームに立つお客様の前を列車が通過しない構造としております。

また、印旛沼地区の橋梁をはじめとした構造物について、高さを極力抑える等、景観に配慮した構造としております。

他に、既存線、新線とも新幹線並みに保安度の高く、停止信号の手前で確実に停止することのできるC-ATSを導入することで、現行のATSより更に安全性を高めております。

權田 昌一公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

パリアフリー対策に取り組んでもらいたい

成田空港線については、当社が運行するスカイライナー及び一般特急の停車駅全でにエスカレーター、エレベーターを設置し段差の解消を図るほか、 多機能トイレも設置しております。

また、視覚障害をお持ちのお客様に対しても、運賃や駅構内施設の点字表示、盲導鈴による音声案内等により、確実な情報提供を行います。

また、成田空港線で運行する新型スカイライナー車両につきましても、乗降口を車椅子で乗り降りが可能な幅とし、車内に車椅子スペースを確保するほか、大型の多機能トイレも設置いたします。また、乗降口にドアチャイムを設置すると共に、車内の情報を点字表示とする等、視覚障害をお持ちのお客様にも対応しております。

權田 昌一公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

不慣れな利用者に対して、改札口やホーム等でわかりやすい案内をしてもらいたい

今回の成田空港線の運賃設定に伴い、都心から成田空港間においては、同一の起終点間でも、成田空港線経由と京成本線経由で運賃・料金が異なることになるため、お客様に分かりやすいご案内を行う必要があります。特に、空港アクセス路線の特性として、鉄道利用に不慣れなお客様や外国人のお客様が多く利用されることを前提に、ハード面・ソフト面での案内等を強化し、誤ってご乗車されることが無いように努めてまいります。

ハード面においては、駅の券売機周辺へ路線別の運賃・所要時間等を表示し、お客様に情報提供すると共に、券売機画面においても経由ルート毎の運賃額を表示し、お客様に選択して頂く仕組みとします。また、空港第2ビルや成田空港駅のホーム・コンコースでは路線別に色を分けた案内によってお客様を誘導するほか、列車や駅の案内表示器にもどちらのルートを経由するか表示し、ご利用になる列車のルートを判別できるよう、工夫を行ってまいります。

また、ソフト面においては、旅客案内係を配置してお客様のサポートを行うほか、当社ホームページやパンフレット等でのご案内を強化いたします。

権田 昌一公述人、武藤 虎之介公述人からの質問に対する京成電鉄の回答 トラブルのない安定輸送のサービスに努めてもらいたい

成田空港線は、4社の鉄道施設保有事業者から成り立っております。まず、 成田高速鉄道アクセス(株)と成田空港高速鉄道(株)が施設を保有する印旛日本医 大〜成田空港間については、運行主体である当社が本線と同様に運転、駅、 保守業務、さらに運行管理を行い、安全・安定輸送に努めてまいります。

また、北総鉄道㈱と千葉ニュータウン鉄道㈱が施設を保有する京成高砂~ 印旛日本医大間については、現行と同様に北総鉄道が第1種及び第2種鉄道 事業者として、駅、保守、運行管理業務を行い、当社は運行主体として運転 業務のみ行う形となりますので、北総鉄道の運輸指令と情報共有を行うなど 連携を密にすることで、安全・安定輸送の確保に努めてまいります。

なお、安定輸送確保のため、当社と北総鉄道は運行管理システムにより運行管理を行っております。このシステムは、従来各駅の信号扱所で係員が手動で行っていた進路制御や案内表示を、コンピューターにより全線を一括して自動で制御することが出来るシステムです。このシステムの基幹部分は全て二重系で構成され、1つの系統が故障しても自動でもう1つの系統に切り替わり、列車の運行に影響を及ぼさないようにしております。

權田 昌一公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

ダイヤ乱れ時等異常時の対応をしっかり行ってもらいたい

ダイヤ乱れが発生した場合、早期回復に努めるのは勿論のことですが、万 一運転継続が不可能となった時は、状況に応じて自社線内での振替輸送、他 社線への振替輸送、振替・代行バスにより対応したいと考えています。 雨宮 弘明公述人、太田 誠公述人、吉田 治男公述人からの質問に対する京 成電鉄の回答

なぜ北総運賃を下げることができないのか

北総鉄道㈱は、関係者による支援と現在の運賃レベルによって、ここ数年は単年度経常収支でもようやく黒字を計上できるようになりましたが、累積損失は未だ318億円となっており、依然として69億円の債務超過状態にあります。現在も千葉県およびURから長期無利子融資を、当社からは低利融資を受けながら経営再建に努めている所であり、今後さらに当社から、最大259億円の融資支援を受けなければならない見込みとなっております。

また、昨今のマンション不況や沿線の高齢化を考えますと、将来にわたって関係者の支援が必要となる可能性が高く、本来運賃値下げを実施する状況にはありません。

しかしながら、国土交通省の調整の中で千葉県等の地元自治体と協議・調整を行った結果、自治体・北総鉄道がそれぞれ3億円、合わせて6億円の値下げ原資により、平均して概ね4.6%の値下げを成田空港線開業から実施することで昨年11月に合意いたしました。

これにより、千葉県をはじめとする関係者の支援を含めた努力によって、 北総鉄道の周辺環境が好転することを期待している所であります。

間嶋 博公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

北総線内の本数が倍加するのに、何故運賃が下げられないのか

成田空港線の開業により、新たに①北総線区間通過利用(京成高砂以西~印旛日本医大以東(新線区間)の通し利用)②北総線区間~新線区間 という利用形態が発生いたしますが、北総鉄道㈱は巨額の累積損失を抱え債務超過状態にあることから、本プロジェクトにおいては、自社による施設整備や運営による経営リスクを負わない形となっております。

このため、①については全て第2種鉄道事業者である当社の収入となります。 (その代わり、北総は施設整備等に必要なコストも負担しておりません。)また、②のうち成田空港線の開業によって初めて発生する北総線区間内の収入と、 沿線自治体の補助によって約5%弱の値下げを行うことで昨年11月に合意した ことから、京成本線並みへのさらなる値下げは極めて困難です。

また、③北総線区間内利用(印旛日本医大以西)については、当社は第2種 鉄道事業者として同区間を運行することから、列車運行に必要な鉄道施設に係 る資本費相当分に基づく線路使用料を支払うことを原則とし、当社が北総区間 内において計上する収入額が資本費相当分に基づく線路使用料額を上回った場 合は、その差額を上乗せして北総に支払うことで、同社の収支に影響を与えな いよう配慮しております。

なお、成田空港線の開業により、北総線内の運行本数は、平日ダイヤで3割強、土休日ダイヤで5割弱の増加となる予定(一般特急のみの場合)であり、本数は倍まで増加いたしません。

武藤 弘公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

北総からCNTへの線路使用料の支払ルール、URが北総ではなぐ京成にC NTを払い下げたのか疑問

1. 北総鉄道㈱からCNTへの線路使用料

小室~印旛日本医大間については、平成16年まで都市基盤整備公団(以下公団)千葉ニュータウン線として、公団が施設を保有する第3種鉄道事業者、北総鉄道が運行主体となる第2種鉄道事業者として運営されておりました。

両事業者間の協定により、北総鉄道が、公団の千葉ニュータウン線に係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て、北総鉄道が当該区間における経営リスクを負わない形としておりました。

平成16年7月に公団の第3種鉄道事業がCNTへ譲渡されましたが、 先述の協定内容は変更されず、協定上の公団の地位をCNTが承継して現 在に至っております。

2. 北総がCNT区間を取得しなかった理由

北総鉄道は、巨額の累積損失を抱え債務超過状態にあることから、この 区間を単独で取得した場合、償却負担等により経営リスクが極めて高くな るものと判断されたためです。

山本 武公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

北総は耐震補強を行っているが、債務超過の会社がなぜこのような負担をす るのか

既存鉄道構造物の耐震補強については、「既存鉄道構造物の耐震補強に関する指針」の中で、対象となる構造物を高架橋、トンネル、橋りょう等としております。また、補強を行う対象線区は、「新幹線及び在来線等の輸送量の多い線区とする」となっており、「輸送量の多い線区」とは1時間当たりの片道列車運行回数が10本以上の線区を、特に優先的に対象とすることになっております。

北総線区間については、成田空港線開業により片道列車運行回数が10本以上となることから、優先的に行う対象線区となります。この補強工事は、成田空港線開業に伴う当社の一般特急の運行により、北総線区間内でも運行本数の増加や速達性の向上等のメリットが生じることから、NRAと北総鉄道㈱双方が負担して行ったものです。

なお、負担額はNRAと北総鉄道が折半しておりますが、東松戸駅と新鎌ケ谷駅の補強工事は鉄道施設総合安全対策事業費補助(国・自治体それぞれ1/3ずつ補助)を受けて行っております。

横山 久雅子公述人、山崎 山洋公述人、亀倉 良一公述人からの質問に対する京成電鉄の回答

北総値下げについて、合意内容の完全履行を強く望む

今回当社が運賃申請を行ったものは、成田空港線(京成高砂〜成田空港) に係る上限運賃の設定であり、成田空港線のコストに見合った運賃を設定す るものです。

北総運賃の値下げにつきましては、昨年11月30日付の関係者間合意において成田空港線の開業時に実施することとなっておりますので、成田空港線の上限運賃認可後、合意事項に基づき北総鉄道㈱による実施運賃の届出が行われ、当社もこれに合わせて北総線区間について同額となるよう届出を行い、同区間における運賃の整合性を図ってまいります。