京成電鉄株式会社　成田空港線上限運賃設定
運輸審議会第四回審議　御説明資料

○運輸審議会からの宿題事項

○北総線の運賃値下げを実現する会から京成電鉄株式会社あて
公開質問書への回答

○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

運輸審議会からの宿題事項

1．鉄道事業法第１６条第５項の解釈
・成田空港線の運賃の上限が「特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするもの」に当たらないことについて

2．線路使用料の算定
○線路使用料金の算定方法を具体的に教示してほしい。
例えば、京成電鉄が北総鉄道、ＣＮＴに対して支払う線路使用料。
資本コストに基づく線路使用料金
対象資産額（北総鉄道[redacted]円、ＣＮＴ[redacted]円）をベースにどのように算定するのか。
収入影響額の補填分の線路使用料金
都市内旅客需要をベースに、どのように算定するのか。

3．事業許可時と運賃申請時の比較
○平成１３年度の事業許可時と今回の上限運賃申請時の事業収支の前提条件の相違を具体的に教えてほしい。
・高砂～印旛日本医大間の収支を除いた理由
・印旛日本医大～成田空港間の運賃は京成本線の運賃を適用したのか。
（高砂～日本医大間も本線の運賃適用を前提とした予測はできなかったのか。）
・星野氏の見解との相違点

○事業許可時の収支予測では新線区間について京成本線の運賃を適用しても京成全体の黒字が出ることになっているが、これを理由に成田空港線の運賃は本線並に引き下げられるのではないかと問われた場合には、どのように回答するのか。

4．相互乗り入れ方式を採用した場合に北総鉄道㈱が負担すると予想された経営上のリスク

5．北総鉄道㈱の経営状況
・鉄道・運輸機構への元本の償還関連（未償還元本額、年間の元利償還額）
・支援策において増資、負担金、融資を行った目的
・北総鉄道㈱の運賃を値上げせざるを得ない状況が予想されるか。
（北総鉄道の経営体力については、どのような見通しか。）

6．北総線沿線の住民の移動スタイル（通勤、通学、私事の目的別。定性的な説明で可）

成田空港線の運賃体系が北総線沿線の住民等に対し、不当な差別的取り扱いをするものになっていないか。鉄道事業法第１６条関係各号の解釈と併せて説明していただきたい。

鉄道事業法第１６条第５項の規定は、同条第１項に基づき認可を受けた旅客運賃等の上限の範囲内で届出がなされた運賃・料金について、変更を命じることができること及びその該当事由を規定しているものであり、今回の運賃の上限の認可は同条第２項の認可基準に基づき行われるものである。

当該認可基準は、対キロ区間制等の運賃制度に基づき算出された運賃収入を含む総収入が総括原価を超えないことであり、運賃制度については、その経営規模、旅客流動量、沿線の状況等路線の特性により鉄道事業者の経営判断により設定されるものである。

なお、同条第５項第１号に規定する「特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき」とは、届け出た運賃等が、合理的かつ正当な理由なく、特定の旅客を個別的に優遇又は冷遇するもの、例えば、鉄道事業者が旅客の信条、宗教等によって異なる運賃等を適用する場合であり、同一事業者の他の路線、区間で異なる運賃を設定する場合には該当しないと解される。

○　鉄道事業法（抜粋）

（旅客の運賃及び料金）

第１６条　鉄道運送事業者は、旅客の運賃及び国土交通省令で定める旅客の料金（以下「旅客運賃等」という。）の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

２　国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、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であるかどうかを審査して、これをしなければならない。

３　鉄道運送事業者は、第１項の認可を受けた旅客運賃等の上限の範囲内で旅客運賃等を定め、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

４　鉄道運送事業者は、特別車両料金その他の客車の特別な設備の利用についての料金その他の国土交通省令で定める旅客の料金を定めるときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

５　国土交通大臣は、第三項の旅客運賃等又は前項の旅客の料金が次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、当該鉄道運送事業者に対し、期限を定めてその旅客運賃等又は旅客の料金を変更すべきことを命ずることができる。

一　特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき。

二　他の鉄道運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき

鉄道事業の運賃制度について

（参考）

鉄道事業の運賃制度は、その経営規模、旅客流動量、沿線の状況等路線の特性により鉄道事業者の経営判断により設定されるものであり、次の４種類に区分される。

①対キロ制

対キロ制は、キロ当たりの賃率に乗車区間の営業キロを乗じて運賃額を計算する方法であり、ＪＲ旅客会社及び一部の中小民鉄事業者において採用されている。

運賃は、乗車距離に正比例して増加してゆくこととなるが、ＪＲにおいては乗車距離帯別に異なる賃率を設定して遠距離逓減を行っている。

②対キロ区間制

対キロ区間制運賃は、一定の距離を基準として区間を定め、乗車区間に応じた運賃を算出する制度で、乗車距離に応じて階段状に運賃が変化してゆくもの。

乗車距離が長くなるにしたがって階段の高さ（加算額）、階段の奥行きの長さ（同一運賃で乗車できる区間長）を変化させることにより遠距離逓減が図られている。

この制度は簡明であり、かつ券売機その他の取扱の面からも合理的メリットがあることから、大手民鉄をはじめ東京地下鉄、公営地下鉄、中小民鉄の多くがこの運賃制度を採用している。

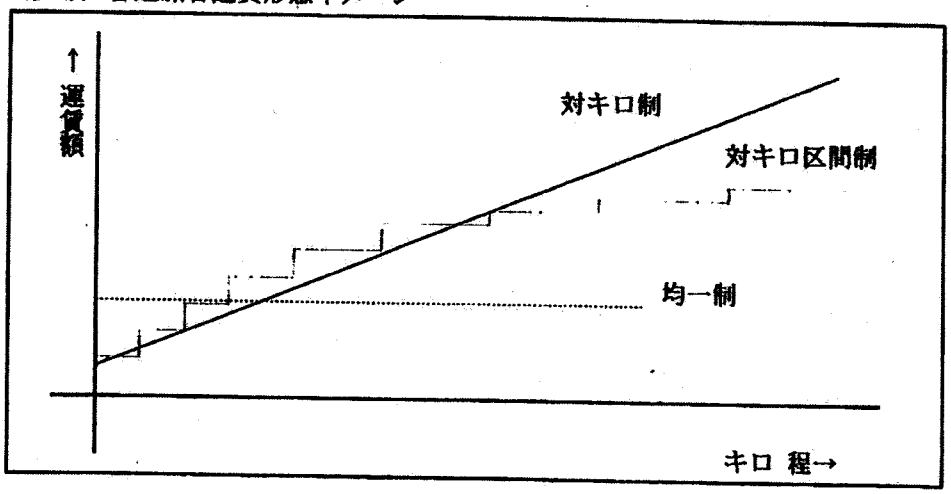
③区間制

区間制運賃は、営業路線を概ね等距離に区分できる駅を基準として２以上の区間に分割し、区間に応じて運賃を算出する方法であり、叡山電鉄（京都府）、土佐電気鉄道（高知県）、筑豊電気鉄道（福岡県）の他、箱根登山鉄道鋼索線（神奈川県）、近畿日本鉄道生駒鋼索線（奈良県）等の鋼索鉄道で採用されている。

④均一制

均一制運賃は、乗車キロに関係なく運賃を均一とする制度であり、利用者にとっては単純でわかりすく、鉄道側にとってみれば集改札での設備の簡素化、省力化が図れることのメリットがあるが、一方、短い距離を利用する者にとっては割高感があり、この制度は、鉄道全体の営業キロが短いか、旅客の乗車距離が比較的短い山万（千葉県）、舞浜リゾートライン（千葉県）のような新交通システムや東京急行電鉄世田谷線（東京都）、長崎電気軌道（長崎県）等の路面電車等で採用されている。

（参考）普通旅客運賃形態イメージ



鉄道事業法第１６条第５項の法的解釈

第５項について、運賃又は料金の変更を命ずる場合とは、届け出られた運賃等が次に掲げる要件のいずれかに該当する場合である。

① 特定の旅客又は荷主に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき（第１号）

② 他の鉄道運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき（第２号）

上述の要件のうち、「特定の旅客又は荷主に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき」については、複数の路線を含む鉄道事業者が路線ごとに運賃を設定する場合に、単位当たり輸送コストや輸送量の相違等による合理的な区分を超えて特定の旅客等に対し不当な差別的取扱いが行われること、例えば、旅客の信条、宗教等によって異なる運賃等を適用することなどを防止し、役務の提供を公平に行うことが、利用者利益の確保の観点から必要であるため、要件とすることとしたところである。

また、「他の鉄道運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき」については、路線が競合する事業者間において、一方の事業者が他方の事業者を追い出すために、一時的に追随できないような略奪的な水準の運賃を設定して事業採算性をなくし、当該他方の事業者を追い出して独占状態を確保するようなことを防止することが、公正な競争条件の確保の観点から必要であるため、要件とすることとしたところである。

成田空港線の運賃の上限が「特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするもの」に当たらないことについて

1．今回申請の成田空港線の運賃の上限が、上限の範囲内で設定される運賃や料金の変更命令の要件として鉄道事業法第１６条第５項第１号の規定されている「特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするもの」に当たらないものであることについて、以下のとおり考えられる。

2．特定の旅客の区分としては、①特定の路線や区間に異なる運賃を適用する場合と②特定の旅客個人に異なる運賃を適用する場合が考えられる。

(1) ①については、成田空港線の運賃の上限は、京成本線等と異なる運賃の上限を適用することとなるため、単位当たり輸送コストや輸送量の相違等による合理的な区分を超えていないかどうかについて判断する必要がある。

この点について、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基本であり、成田空港線では、施設整備等による多額の資本費負担が生じていること、第二種鉄道事業者として運行する成田空港線は、第三種鉄道事業者等の資本費を回収するための線路使用料がコストの大きなウエートを占めるなど、第一種鉄道事業者としての京成本線等とはコスト構造が異なることから、受益者負担の原則に基づき、成田空港線に京成本線等とは異なる運賃の上限を設定しようとするものであり、合理的な区分を超えるものではない。

成田空港線内においては、今回申請の運賃の上限が全区間にわたり同じ対キロ区間制を適用するものであり、同じキロ区界の区間には同じ運賃の上限が適用され、特定の区間のみ異なる運賃とはなっていないことから、差別的なものではない。

（例）京成高砂・東松戸間７．５kmと印旛日本医大・成田湯川間８．４kmは、同じキロ区界（７kmを超え９kmまで）に当てはまり、どちらも４４０円。

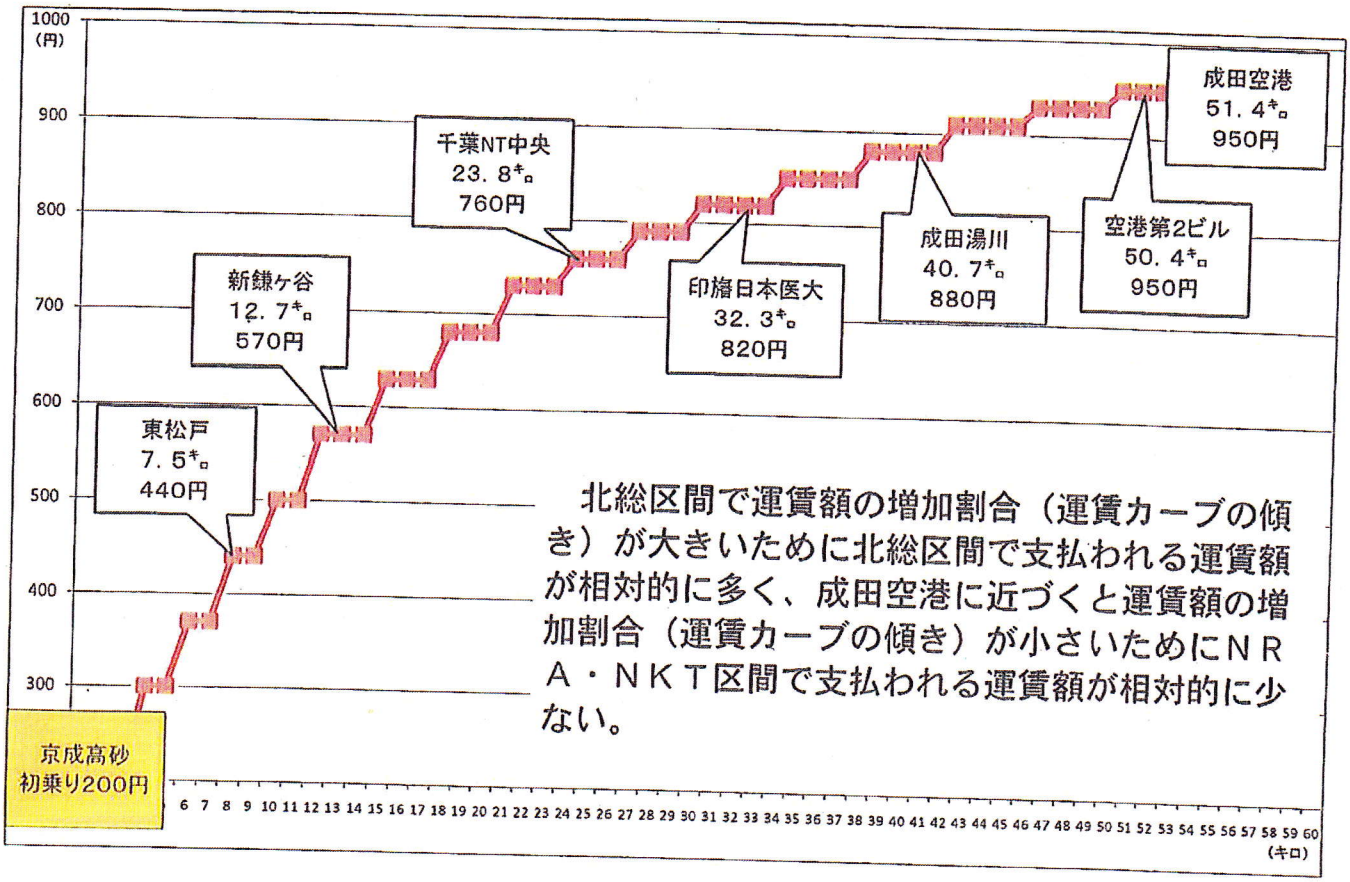
新鎌ヶ谷・印旛日本医大間１９．６kmと印旛日本医大・成田空港間１９．１kmは、同じキロ区界（１７kmを超え２０kmまで）に当てはまり、どちらも６８０円。

(2) ②については、成田空港線の運賃の上限は、全ての旅客に同様に適用されるものであり、特定の旅客個人によって異なることはないため、該当しない。

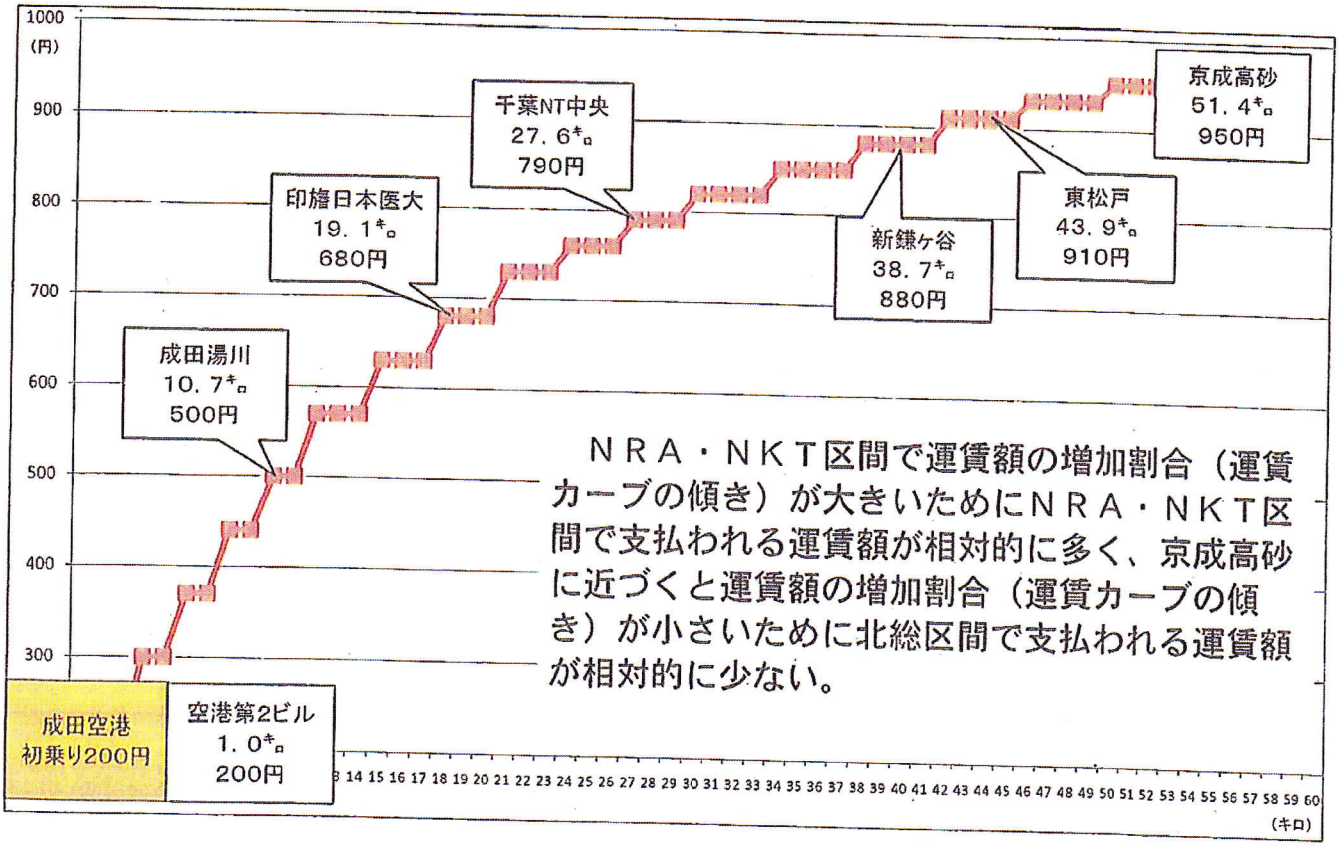
なお、通学定期運賃については、学校に通学する旅客にのみ適用されるが、他の鉄道事業者も同様の運賃を設定しており、社会一般に受け入れられていると考えられることから不当な差別的取扱いには当たらない。

成田空港線の運賃グラフ

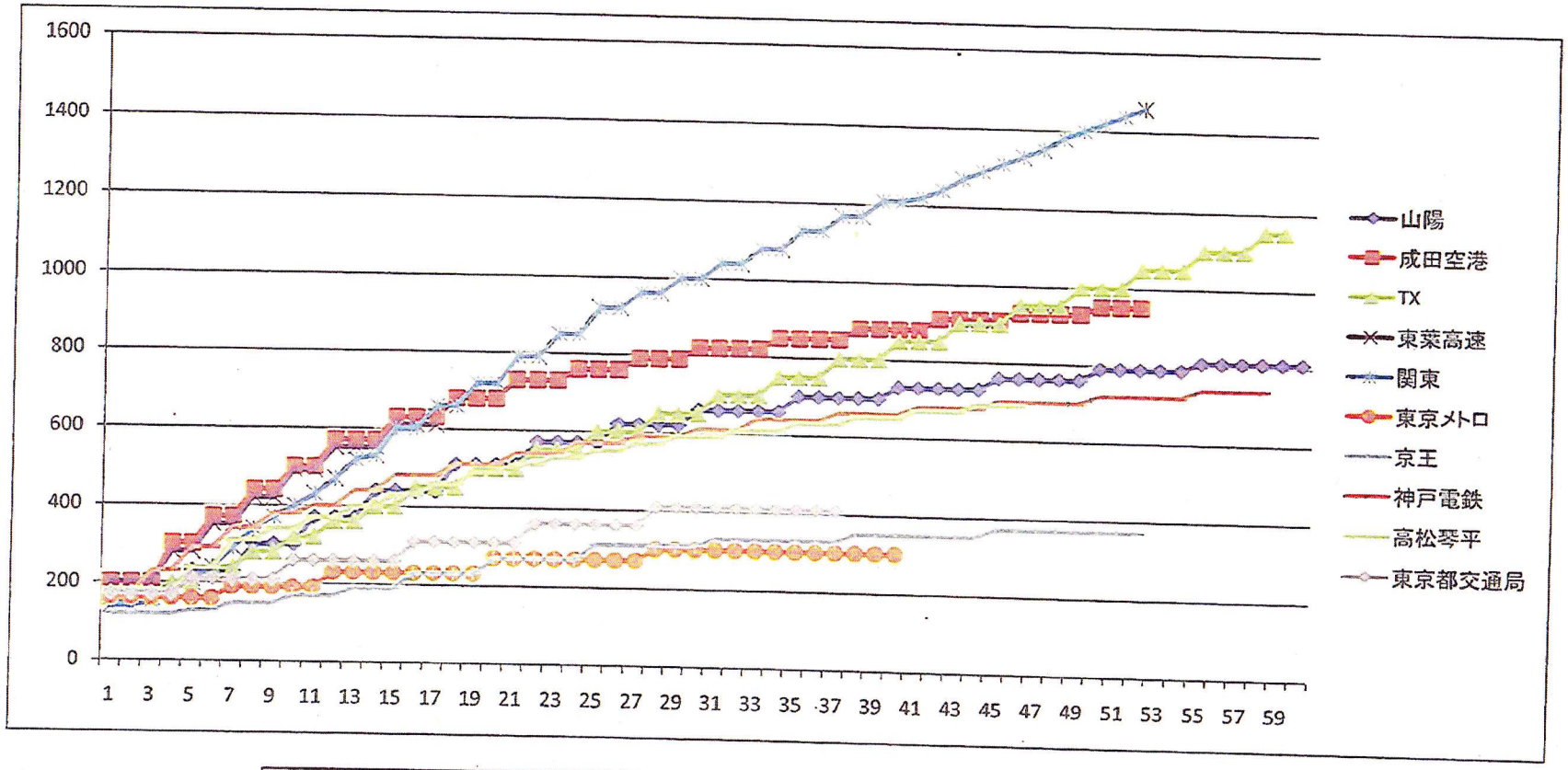
■京成高砂駅発



■成田空港駅発



キロ程毎の運賃額



	最遠距離	都心乗り入れ状況等	
山陽電鉄	60km	神戸	直接乗り入れ
		大阪	元町から阪神電鉄と直通運転により都心に乗り入れ
つくばエクスプレス	59km	東京	直接乗り入れ
東葉高速鉄道	17km	東京	西船橋駅から東京メトロ東西線と直通運転により都心に乗り入れ
関東鉄道	52km	東京	乗り入れなし
東京メトロ	40km	東京	直接乗り入れ
京王電鉄	52km	東京	直接乗り入れ
神戸電鉄	58km	神戸	直接乗り入れ
高松琴平電鉄	46km	大都市圏ではない	
東京都交通局	37km	東京	直接乗り入れ

京成⇒北総、CNTの線路使用料の算出方について

（百万円）

1. 北総鉄道

【対象資産額】
[redacted]
（H22. 7時点）

対象資産額をベースに毎年度額を計算
☆元利均等償還方式により算出
《条件》
・金利：[redacted]%
（北総の調達金利の平均）
・期間：[redacted]年
（対象資産の平均残存耐用年数）
・また、対象資産額に応じた固定資産税等を考慮

・平成23年度の場合

[redacted] × [redacted]%
京成使用割合
（[redacted]） ＝ 〔資本コストの使用料〕
[redacted]

2. CNT

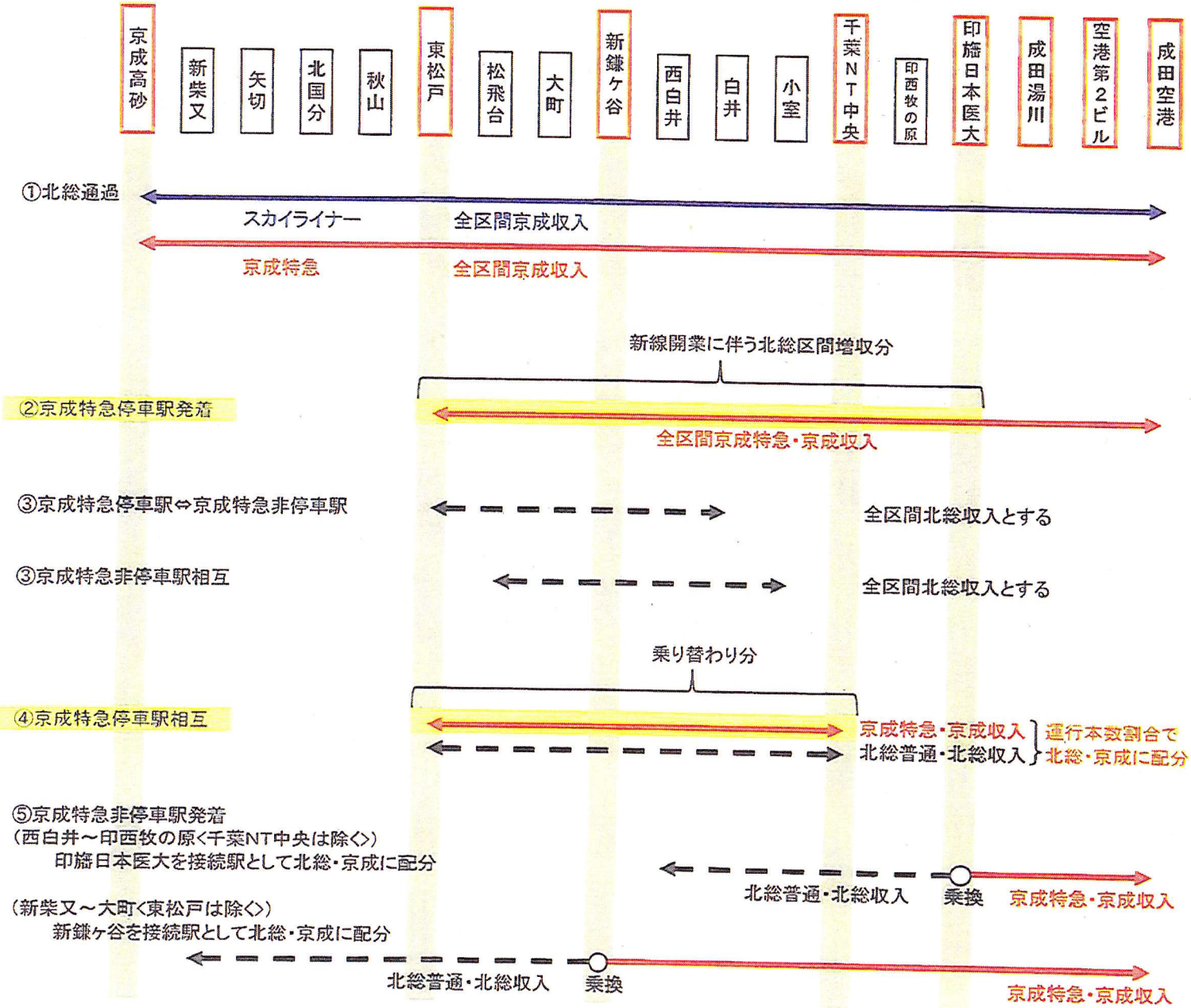
【対象資産額】
[redacted]
（H22. 7時点）

対象資産額をベースに毎年度額を計算
☆元利均等償還方式により算出
《条件》
・金利：[redacted]%
（CNTの調達金利の平均）
・期間：[redacted]年
（対象資産の平均残存耐用年数）
・また、対象資産額に応じた固定資産税等を考慮

・平成23年度の場合

[redacted] × [redacted]%
京成使用割合
（[redacted]） ＝ 〔資本コストの使用料〕
[redacted]

収入影響額の算定の考え方



北総鉄道・CNTの線路使用料の乗り替わり調整措置について

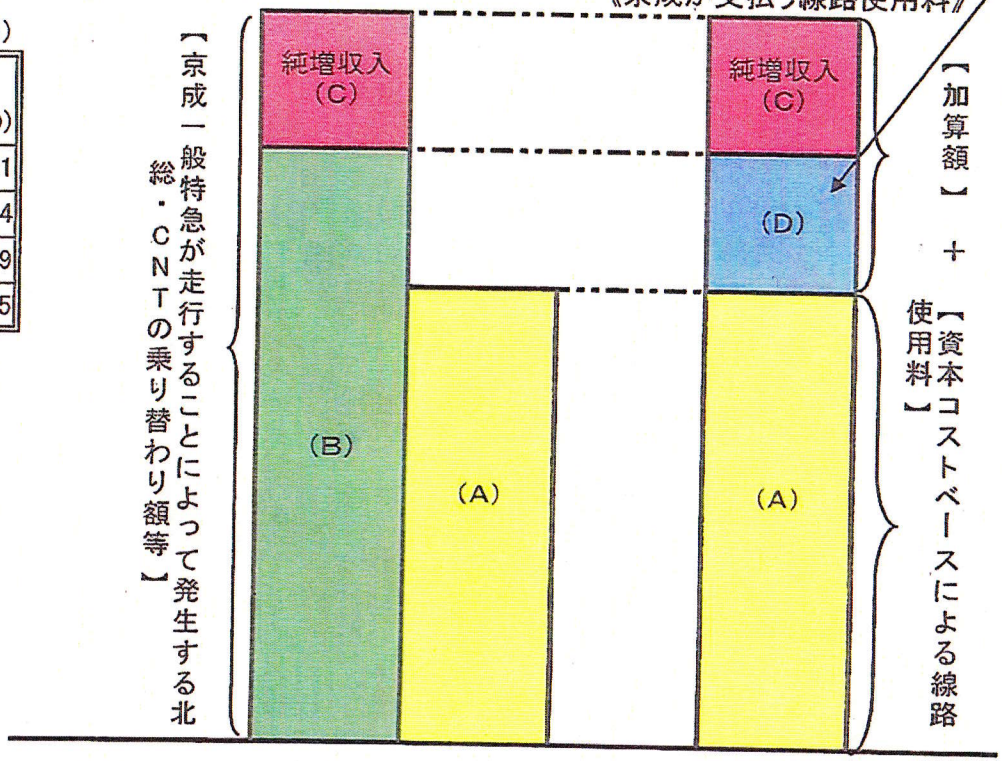
○ 京成は、北総・CNTに対して、まずは、資本費コストベースによる線路使用料を支払う。

○ ただし、京成一般特急が走行することにより北総及びCNT区間の京成への乗り替わり額等が各資本コストベースを超える場合には、線路使用料の支払いにおいて次のような調整を行う。

＜北総鉄道に対する線路使用料＞

（単位：百万円）

年度	資本コスト (A)	影響額 (B+C)	加算額 (C+D)	使用料 (A+C+D)
22	[redacted]	[redacted]	[redacted]	1,131
23	[redacted]	[redacted]	[redacted]	1,514
24	[redacted]	[redacted]	[redacted]	1,539
25	[redacted]	[redacted]	[redacted]	1,555



＜CNTに対する線路使用料＞

（単位：百万円）

年度	資本コスト (A)	影響額 (B+C)	加算額 (C+D)	使用料 (A+C+D)
22	[redacted]	[redacted]	[redacted]	246
23	[redacted]	[redacted]	[redacted]	329
24	[redacted]	[redacted]	[redacted]	335
25	[redacted]	[redacted]	[redacted]	338

鉄道事業法における、鉄道事業許可と運賃認可の相違点について

	鉄道事業許可の基準	運賃認可の基準
根拠規定	鉄道事業法第５条第１項	鉄道事業法第16条第２項
審査基準	以下のとおり、事業の実現可能性、継続性・安定性、輸送の安全性等の観点から審査 ① その事業の計画が経営上適切なものであること。(※) ② その事業の計画が輸送の安全上適切なものであること。 ③ 上記のほか、その事業の遂行上適切な計画を有するものであること。 ④ その事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。	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であるかどうかを審査
基準の考え方	① 主として事業の継続性・安定性の観点から、申請された事業の計画が、申請者が想定する収支見積、資金計画等にかんがみ適切なものであるか否かについて判断する。具体的には、申請者が適切な手法により算定した需要予測に基づく収支見積が合理的な期間内に累積赤字を解消するものか否か、資金計画が安定的な資金調達の観点から適切なものであるか否か等について審査 ② 申請された事業の計画において、例えば施設の概要、係員の配置計画等が、輸送の安全を確保する上で適切なものであるか否かについて判断 ③ 申請された事業の計画において、例えば線路及び駅の位置が周辺の土地利用の諸計画との整合性を確保する上で適切なものか否かについて判断 ④ 例えば権限及び責任の範囲が明確化された組織体制が整っているか等、申請者が自らの計画通り確実に鉄道事業を遂行するための能力を有するか否かについて判断	運賃等の上限を認可するに当たり、上限運賃・料金による収入が総括原価（適正原価＋適正利潤）を超えることがないように、また、総括原価を算定するに当たっては、鉄道事業者に経営効率化インセンティブを与えるとともに、査定における行政裁量の余地を極力少なくし、規制コストの軽減、透明性の確保等を行う観点から、基準比較方式（ヤードスティック方式）等により算定を行う。

※ 成田新高速事業の許可の際に、その事業の計画が経営上適切なものかどうかの判断に当たって、成田空港線が本線の空港輸送の需要と競合関係になることを踏まえ、本線の空港輸送についても加味することとされたもの。

【参考】「つくばエクスプレス」について

鉄道事業免許の申請時（平成４年）は、運賃について、つくば－秋葉原間を[redacted]円と想定していたが、運賃認可申請時（平成17年）には、同区間で1,150円に設定（輸送人員の見込みが、免許申請時47.4万人/日が、運賃認可時には13.5万人/日に変更された等の要因による。）

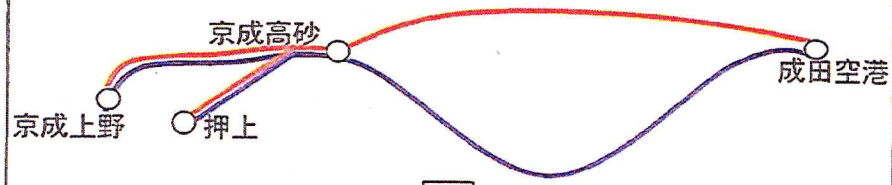
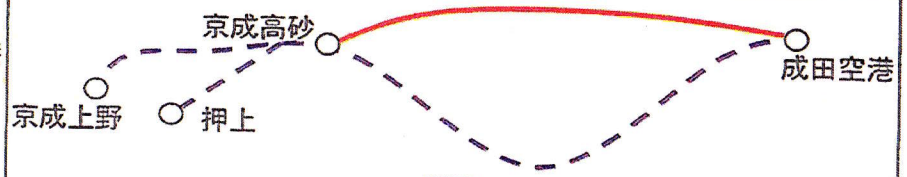
事業許可時と今回申請時の収支の前提条件の主な相違点

		事業許可時	今回申請時
収入	対象範囲	・成田空港線経由の成田空港・京成線各駅間 ・京成本線経由の空港輸送 ・北総区間内発着利用者の北総区間内は除く	・成田空港線京成高砂・成田空港間
	需要	・第7次空港整備計画ベースの航空需要(H22年:3,490万人) ・成田空港アクセスのシェア H11年 スカイライナー9.9% リムジンバス14.9% H22年度 成田空港線 37,460 人／日 京成本線 14,500 人／日	・H19年交通政策審議会分科会ベースの航空需要(H22年:2,940万人) ・成田空港アクセスのシェア H19年 スカイライナー7.9% リムジンバス22.1% H22年度 成田空港線 30,810 人／日 うち北総線乗り替わり [redacted]人／日
	運賃	・京成上野・成田空港間 1,000円(H22までに4%改定2回、H27までに4%改定3回)	・京成上野・成田空港間 1,200円
	運賃収入	・H22年度 135億円	・H22年度 72億円 (収入原価表は、9ヶ月間を計上。54億円)

支出	輸送・保守	・成田空港線経由スカイライナー、一般特急の京成上野・成田空港間 ・京成本線経由のイブニングライナー・モーニングライナーの京成上野・成田空港間 ・京成本線経由の一般特急の京成成田・成田空港間	・成田空港線経由スカイライナー、一般特急の京成高砂・成田空港間
	設備投資	・スカイライナー10両編成8本、一般特急8両編成7本	・スカイライナーは8両編成8本、一般特急8両編成6本 ・京成高砂駅改良 指令設備改良 案内表示器等
	線路使用料	・NRA、NKT	・北総鉄道、CNT、NRA、NKT

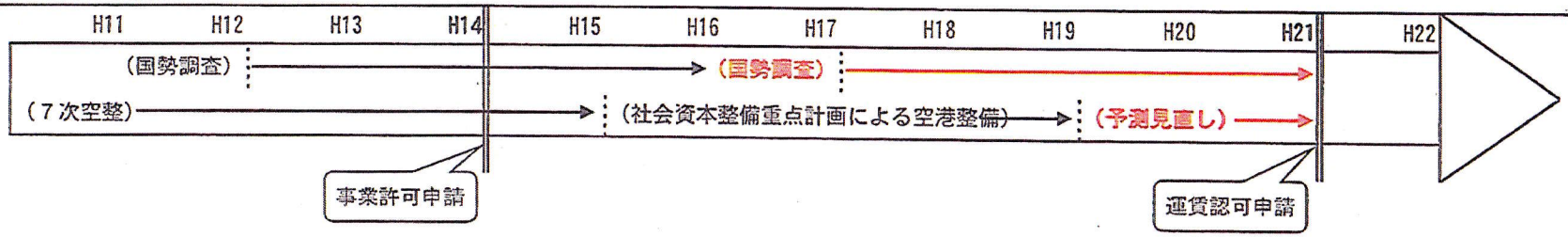
事業許可時と今回申請の収支比較

1．基本前提

	事　業　許　可　時	今　回　申　請
収支算定の目的	京成本線を含めた空港輸送全体が事業として成立するか否かを検証し、事業化の可否を判断する。	成田空港線単体について、申請運賃が同線に係る総括原価を超えていないことを確認する。
収支計上範囲	 収支の計上対象範囲は、京成本線も含めた空港輸送（成田湯川含む）に係る部分全体を見込んでいる。	 収支の計上対象範囲は、成田空港線の範囲（京成高砂～成田空港間）のみを基本とする。
収入計上範囲 ・成田空港線	成田湯川～成田空港間発着旅客について、原則として全区間を計上する。 ・京成高砂以西から通しで利用する場合は、高砂以西も計上 ・北総区間と新線区間を跨る場合は、新線区間の収入のみを計上	京成高砂～成田空港間のみ計上する。 ・京成高砂以西から通しで利用する場合は、高砂以西は計上しない。 ・北総区間と新線区間を跨る場合は、収入配分ルールに基づき全区間又は一部区間を計上
・京成本線 ・北総線内相互	空港第２ビル・成田空港両駅発着旅客について、全区間を計上する。 計上しない。	計上しない。 京成特急停車駅（京成高砂以遠を含む）相互について、列車本数割合による京成分を計上する。
	◎　「北総区間」は、京成高砂～印旛日本医大駅間、「新線区間」は、印旛日本医大～成田空港駅間である。	
北総区間の考え方	同社の経営に影響を与えないことを前提に、収支計算の範囲から除外。	２種事業者として京成運行分は京成が収入計上し、北総には線路使用料を支払う。

2．輸送需要（需要予測における設定）

統計データ等の時点修正



■事業許可時からの時点修正により、将来航空需要推計、国勢調査をはじめとした統計データ等を更新した。
■この間、千葉ニュータウン計画人口下方修正、バスシェアの拡大等の状況変化が起こっている。

項　目	事業許可時	今回申請
統計等の時点修正		
(航) 将来航空需要推計	７次空整ベース（H22 3,490万人、H27 [redacted]人）	航空分科会ﾍﾞｰｽNAA推計値（H22 2,940万人、H27 [redacted]人）
(航) 交通機関ｼｪｱ変動	H11国際航空旅客動態調査をﾍﾞｰｽにﾓﾃﾞﾙを作成	H20.7空港内ｱﾝｹｰﾄ調査をﾍﾞｰｽにﾓﾃﾞﾙを作成 ﾓﾃﾞﾙを精緻化し、日本人と外国人の選択傾向を反映
(都) 将来沿線人口推計	H7及びH12国勢調査ﾍﾞｰｽ 千葉ﾆｭｰﾀｳﾝ計画人口：153千人	H17国勢調査ﾍﾞｰｽ 千葉ﾆｭｰﾀｳﾝ計画人口：143千人
[redacted]	[redacted]	[redacted]
交通ﾈｯﾄﾜｰｸ条件の見直し	・運行本数：ｽｶｲﾗｲﾅｰ61本/日、一般車92本/日 ・運賃条件：上野～成田空港間1,000円、特急料金 1乗車1,220円	・運行本数：ｽｶｲﾗｲﾅｰ53本/日、一般車54本/日 ・運賃条件：上野～成田空港間1,200円、特急料金 1乗車1,200円

項　目	事業許可時		今回申請		
需要	平成２２年度		平成２２年度		
					北総線相互間を除く
	成田空港線航空旅客	25,950 人／日	成田空港線航空旅客	12,150 人／日	12,150 人／日
	成田空港線都市内旅客	11,510 人／日	成田空港線都市内旅客	18,660 人／日	[redacted]人／日
	成田空港線計	37,460 人／日	成田空港線計	30,810 人／日	[redacted]人／日
	京成本線	14,500 人／日			
	合計	51,960 人／日			

３．収入

項　目	事業許可時	今回申請
適用する運賃等	運賃 京成全体の空港輸送に係る収支計画を作成するため、京成上野・成田空港間は、京成本線の運賃と同額、その他の区間は京成運賃体系＋空港加算運賃を適用。 成田空港線経由：京成上野・成田空港間（６４．１km） 許可時　１，０００円 Ｈ２２　１，０８２円 Ｈ２７　１，１２５円 京成本線経由：京成上野・成田空港間（６９．３km） 同上 特急料金 成田空港線経由：京成上野・成田空港間　１，２２０円 京成本線経由：スカイライナー運行なし	運賃 成田空港線単体の収支を償うことのできる運賃水準として高砂～成田空港間950円とする別運賃表を適用。 成田空港線京成高砂・成田空港間：９５０円 （参考）京成上野・成田空港間：１，２００円 特急料金 成田空港線京成高砂・成田空港間 [redacted]円 （京成上野・成田空港間１，２００円の距離按分）
収入額	平成２２年度 成田空港線経由＋京成本線経由 運賃　13,474 百万円 料金　6,752 百万円 合計　20,226 百万円	平成２２年度 成田空港線　　通年換算 運賃　5,381 百万円　7,175 百万円 料金　2,801 百万円　3,735 百万円 合計　8,182 百万円　10,909 百万円

・高砂～印旛日本医大間の収支を除いた理由

事業許可当時、北総鉄道は経営再建中であり、成田空港線の運行により同社の経営に影響を与えることは得策でないこと、また、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ものであったことから、収支算定に当たっては、当該区間を除外しているものである。

・印旛日本医大～成田空港間の運賃は京成本線の運賃を適用したのか。
（高砂～日本医大間も本線の運賃適用を前提とした予測はできなかったのか。）

事業許可時の印旛日本医大～成田空港間（新線区間）の運賃は、京成本線の運賃を適用しているが、これは、事業許可時の収支が、京成の空港輸送全体の事業採算性を確認するものであったため、運賃については本線経由の上野・日暮里～成田空港間（１，０００円）を便宜上適用したものである。

なお、既存の北総線区間である京成高砂～印旛日本医大間については、前述の理由により事業許可時の収支から除外しているため、運賃適用の対象外としている。

・墨野氏の見解との相違点

事業許可時の収入内訳について、算定根拠が不明の部分があり、詳細のコメントはできないが、都市内旅客について、定期運賃を考慮していないこと、都心側の発着はすべて京成上野となっているように見受けられ、実際の算定とは異なる。

なお、全体収入から成田空港線経由の収入を差し引いたものを京成本線経由の収入としており、成田空港線経由と京成本線経由の割合も実際の算定とは異なる。

また、今回申請のスカイライナーの需要については、特急料金を１，２００円として利用者数を推測している。京成上野・成田空港間の特急料金は１，２００円であるが、今回の収入算定が京成高砂・成田空港間であることによるキロ数按分、消費税の控除、小児旅客の考慮により、１人あたり特急料金収入は、[redacted]円である。

○事業許可時の収支予測では新線区間について京成本線の運賃を適用しても京成全体の黒字が出ることになっているが、これを理由に成田空港線の運賃は本線並に引き下げられるのではないかとの問われた場合には、どのように回答するのか。

京成電鉄からの回答は以下のとおり。

成田空港線については、収入のベースとなる需要は、空港アクセス旅客の比重が高いことから、成田空港の航空需要に大きく左右される。今回の申請では、成田国際空港㈱が算定した最新の予測値に見直しているが、予測のベースとなる将来人口推計等の下方修正や羽田空港国際化の進展等により、事業許可時に見込んだ航空需要を大幅に下回っている。また、航空需要に基づく鉄道利用の航空旅客も、高速バス路線の拡充等に伴う交通機関のシェア変動により減少の見通しとなっている。

一方、原価は、多額の建設コストを反映した成田空港線の鉄道施設保有事業者に対する線路使用料の支払に加えて、人件費や経費、新型スカイライナー車両の導入や京成高砂駅の金町線分離・高架化工事等による資本コスト等が継続的に発生する。このため、成田空港線の収支は厳しい見通しとなっている。

[redacted]

以上により、成田空港線については、現行本線との収支構造の違いにより、受益者負担の原則に基づき別運賃を設定するものである。

相互乗り入れ方式を採用した場合に北総鉄道（株）が負担すると予想された経営上のリスク

北総鉄道としては、北総線の高速化、高速化に伴う保安装置改良や環境対策及び追抜き設備等の地上設備の改良に当初 289 億円を要すると見込まれたが、相互乗り入れ方式による場合、当該投資について成田高速鉄道アクセス㈱（ＮＲＡ）が負担金工事方式により整備し、京成電鉄㈱から線路使用料により回収するという現行事業スキームを採用することができず、このほかに車両増備や車庫の拡充投資も必要となる。

したがって、相互乗り入れ方式を採用した場合には、再建途上にある北総鉄道㈱がこのような地上設備の改良に加え、車両増備、車庫拡充等の巨額の投資リスクを自ら負担することが必要になる。

また、巨額の累積損失を抱え債務超過状態にあるうえ、平成 37 年度まで構造的な資金不足にあえぐ北総鉄道㈱が当該巨額の設備投資資金を調達することは到底不可能でもあった。

北総鉄道（株）の経営状況

・鉄道・運輸機構への元本の償還関連（未償還元本額、年間の元利償還額）

北総鉄道によれば、平成 20 年度末の鉄道・運輸機構に対する未償還元本は 827 億円、平成 20 年度の同機構に対する元利償還額は 57 億円である。

（参考）

鉄道・運輸機構への償還は、同機構の調達実績に応じて毎年度金利の見直しを行う元利均等半年賦償還方式です。

・支援策において増資、負担金、融資を行った目的

北総鉄道㈱の回答は、以下のとおり。

北総鉄道㈱の再建支援は三次にわたって実施されているが、大別すると、①千葉ニュータウンの入居遅れによる収入不足と高金利による利払負担による累積損失の増大、資本不足の拡大の時期、そして、②漸次赤字幅が縮小し、平成 12 年度に単年度黒字の転換したものの、鉄道・運輸機構への債務償還を終える平成 37 年（残工事については 38 年度）までは、同機構への巨額の償還による構造的な資金不足が生ずる時期に分けられる。

このような状況の変化に応じて、第一次・第二次支援では、資本不足対策として増資、負担金を受けている。

また、単年度赤字幅の縮小傾向がみられた第三次支援では、資金不足対策等として一定期間無利子据え置き等の融資を受けている。

・北総鉄道（株）の運賃を値上げせざるを得ない状況が予想されるか。 （北総鉄道の経営体力については、どのような見通しか。）

北総鉄道㈱の回答は、以下のとおり。

懸念事項としては、①平成25年度に予定されているニュータウン事業の終結（造成事業の終了）により住宅開発スペースに不透明感があること、②ニュータウン居住者の高齢化、若年層の地域離れ（ニュータウン第二世代の転出）による需要減が挙げられる。また、現在、資金不足対策として県・ＵＲから総額106億円の融資を受け、当面、無利子据置きとされているが、現行約定では、平成23年度（県は24年度）から20年分割で利息をつけて返済していく必要がある。

しかしながら、一方で、減価償却の進行、鉄道・運輸機構等への債務償還の進捗に伴う資本費負担が減少していく。現状においては、高齢化等による需要減と資本費負担の減少がほぼ同じペースで進行するのではないかと分析している。

このほかに大きなリスク要因として、金利の変動があるが、現在鉄道・運輸機構の金利水準は1.8％弱であり、当分の間急激な高金利化は想定しづらいのではないかと考えられる。

一方、期待要因としては、成田空港線の開業により北総地域と都心との間に運行される列車が、平日で3割強、土休日で5割弱と大幅に増加されること、京成一般特急の運行により都心への到達時間が大幅に短縮することから、これを機に新たなまちづくりへの取り組み、地域の活性化が期待されるところであり、当該地域活性化等により京成電鉄㈱に帰属する北総線内旅客収入が線路使用料を通じて最終的に北総鉄道㈱に帰属する仕組みとしていることから、成田空港線の開業が、北総鉄道の安定経営、輸送サービスの安定的な供給基盤の強化に資するものと考えられる。

北総線沿線の住民の移動スタイル（通勤、通学、私事の目的別。定性的な説明で可）

平成20年度の輸送量は

通勤	1,999万人（54.2%）
通学	525万人（14.2%）
私事（定期外）	1,166万人（31.5%）

このうち、ニュータウンエリア・京成高砂／都心間の利用割合は、

通勤	[redacted]%
通学	[redacted]%
私事（定期外）	[redacted]%

となっている。

北総鉄道の鉄道運輸機構の償還状況

（単位：百万円・%）

	返済額	債務残高	利払額	平均金利
平成10年度	1,451	114,717	5,553	4.45
平成11年度	1,542	113,175	5,124	3.59
平成12年度	6,639	106,536	3,748	2.52
平成13年度	1,706	104,830	2,674	2.42
平成14年度	1,764	103,066	2,605	2.32
平成15年度	1,138	101,928	2,563	2.22
平成16年度	3,583	98,345	2,347	2.05
平成17年度	3,649	94,696	1,973	1.94
平成18年度	3,948	90,748	1,897	1.76
平成19年度	3,938	86,810	1,817	1.76
平成20年度	4,085	82,725	1,566	1.64

※ 建設費等 北初富 ～小 室 224億円 うち機構分 204億円（平成15年度償還完了）
京成高砂～新鎌ヶ谷 1，213億円 うち機構分 1，141億円

北総鉄道に対する累次の支援策

支援策	支援者	内容
第一次支援 (S60～H2)	千葉県	出資　10.5億円
	都市公団	出資　7.5億円
	京成電鉄	出資　19.0億円　融資　20.2億円 計　37.0億円　計　20.2億円
	鉄道公団	元利償還支払猶予(S60.10～H3.3)
第二次支援 (H3～H6)	千葉県	出資　20.0億円　負担金　80.0億円
	都市公団	出資　20.0億円　負担金　80.0億円
	京成電鉄	出資　25.0億円　融資　101.0億円 計　65.0億円　計　160.0億円　計　101.0億円
第三次支援 (H7～H11)	千葉県	出資　15.5億円　融資　53.0億円(10年間元本据置かつ無利子)
	都市公団	出資　15.5億円　融資　53.0億円(10年間元本据置かつ無利子)
	京成電鉄	出資　57.0億円　融資　81.0億円(10年間元本据置)
	鉄道公団	元本償還支払猶予(H6～H11)
	千葉県、都市公団 千葉県 関係地方公共団体 鎌ヶ谷市、都市公団	・確実な入居戸数の確保　1200戸／年 ・北総沿線の土地区画整理事業促進について関係市町村に対して指導 ・土地区画整理事業の達成 ・新鎌ヶ谷地区の土地区画整理事業の達成
第四次支援 (H13～)	千葉県 都市公団	第三次支援での融資額について、無利子据置期間を少なくとも6年延長
	京成電鉄	第三次支援での融資額について、金利を3%から0.5%に引き下げ
	鉄道公団	元本償還支払猶予(H13～H15年度)及び償還期間を10年延長(期限をH28→H38)

◎上記支援の参加主体間で、北総鉄道経営状況等フォローアップ委員会を設立し、各主体による支援や効果等について情報交換を行っている。
構成：千葉県、同企業庁、(独)都市再生機構(旧都市公団)、同鉄道建設・運輸施設整備支援機構(旧鉄道公団)、京成、北総、オブ：国土交通省土地・水資源局、鉄道局