

ファクシミリ送付票

送付年月日	平成22年2月26日(金)		
あて先	各市村北総鉄道担当課長 様		
件名	京成電鉄㈱への再要請事項に対する回答に関する打合せ結果の概要について	取扱い <input type="checkbox"/> をつける)	
		後日送付 (有・ <input checked="" type="checkbox"/> 無)	
枚数	送付票を含めて 5枚	電話番号	
送付者	所属	千葉県総合企画部交通計画課	TEL 043(223)2397
	担当者	交通企画室長 葉岡部 循一	FAX 043(221)5748

【連絡事項】

いつも大変お世話になっております。

さて、2月15日(月)に各市村に送付させていただきました「京成電鉄㈱に対する再要請事項」に対する京成電鉄㈱からの回答につきましては、2月19日(金)に送付させていただいたところです。

この京成電鉄からの回答内容に関して2月19日に行われました、国、県、鉄道事業者による打合せ結果の概要を送付しますので、よろしくお願いたします。

なお、この打合せ結果概要は県が作成したものであり、未定稿のものでありますので、その旨、御承知おきください。

市長	副市長	部長	課長	課長補佐	主査・主査補	班員
						

打合せ結果概要

1 日時

平成22年2月19日(金) 午後2時35分から3時30分まで

2 出席者

国交省都市鉄道課、県総合企画部、京成電鉄㈱、北総鉄道㈱

3 概要

京成から回答内容について説明(回答書に記述された内容については省略。)

(京成)

問1

・開業時の運賃テーブルを添付しており、本日、提出する予定。

問5

・京成の一般特急に乗って北総線と成田空港線を跨いで乗降する場合で、例えば、京成高砂から成田空港まで乗降する場合、北総線区間の京成高砂から日医大までの運賃が40円下がるのだから、京成高砂から成田空港間も下がるのではないかと、という問題意識だと思うが、そのような運賃設定も可能だが、こういうやり方もあるという我が方の判断であり、全体の原価を償うように盛り付けをするだけなので、今回はこのような運賃にした。

問6

・算出方法については前にも答えているが、乗車キロ対毎の運賃値下げ率に当該乗車キロ対毎の構成比を乗じ合算しているが、もっと細かい区割り計算ということになると提供するの難しい。

(京成)

・公述の中で考え違いしていると思われることがあった。それは、運賃認可のシステムはこれまで確定額認可であったが、規制緩和で上限を認可することになり、その範囲内なら事業者の判断で届け出て実施運賃とすることになった。値下げの約束をした額ではない額で申請しているとの発言があったが、それは今の北総の上限運賃で認可申請し、合意した運賃を届け出るという二段構えに必ずなる。

(県)

・上限運賃と届出について説明しているが、5年後を考えた場合に認可運賃が下がっていた方が将来も保障されると思っている。

(京成)

- ・本日認可され、届出も出すので、事業者の方から合意事項を守らないということはないので信頼してもらいたい。

(県)

- ・線路使用料のうち、資本費の計算をどうやったか市村も気にしている。以前の試算と今回の数値で大きく違うのは、資本費試算のベースとなる固定資産のうち、京成の使用分が800億円程度だったものが600億円に下がっている。資本費が下がった要因としてはこれが大きいと思うが、何が理由か。

(京成)

- ・別に800億円はこちらで出した数字ではなく、今回が実際の数字である。800億円は使用実態にて按分したものではなく、単に事業用資産のうち建物や車両等の資産、無形固定資産を未使用と仮定した場合だと思うが、実際の利用実態により京成と北総で按分した結果が600億円となる。

(国)

- ・これはイメージがつかめないため、北総鉄道が保有している鉄道事業固定資産から明らかに関係のない車両等を除いて、国で参考として算出した際に800億円という数値があったと思うが、それ以外に何かあるのか。

(京成)

- ・例えば、一般特急が停車しない駅施設などは除かれる。
- ・今回のポイントは、資本費相当額の方が収益影響額(乗り替わり収入+純増収入)よりも低いということ。ただ、線路使用料契約では、収益影響額の北総15億、CNT3億は確定額でも固定額でもなく、推定ベースで北総区間は15億ということ。こういう考え方で毎年計算するので多少変わるが、私どもの想定では資本費相当額を下回ることはないと思う。

(県)

- ・収益影響額が15億円ということだが、乗り替わり収入はどういうものでいくらか、純増収入はどういうものでいくらかを積み上げた資料はあるのか。

(京成)

- ・資料はない。乗り替わり収入を含む合計で15億と推計しており、具体的には北総線区間について運賃収入の帰属が京成か北総かを決め、京成の運賃収入と考えられるものの一部を線路使用料として北総とCNTへ支払うので、高砂～日医大間の運賃収入をそのまま京成の収入とすることはない。

(興)

- ・北総線は、乗り替わり収入があるため減収となるということか。

(京成)

- ・運賃収入として減収になるといけないので、京成に乗り換えて京成の運賃収入とされたものを線路使用料として北総へ支払うため、北総の損益計算書上は運賃収入が減るが、減った分だけ線路使用料収入として入る。
- ・収益影響額は、乗り替わり収入と純増収入の2つの要素から成り立っている。

問12

- ・別紙のAはすべて京成の収入であり、線路使用料として支払う対象ではなく、純増収入が発生するのはBとCであり、日医大から成田空港方面に跨っているケースで赤線の北総線区間が京成の運輸収入として損益計算書に計上され、それが線路使用料という形に変わって北総へ支払う。

(国)

- ・資本費を分担し、自己の車両に乗った人の収入は運行した側の収入となるのが大前提であり、BとCに区分している。Bの一般特急に乗る人は、そのまま先まで行くので京成の収入となる。Cのローカル列車に乗る人は、新鎌ヶ谷で乗り換えるというのが前提としてある。

日医大～成田A
18字の収入

(北総)

- ・乗り替わりとは、単なる乗り替わりだけではなく、Bルートによる活性化等により旅客が増えると思われる分も含まれている。純増とは、新線ができたことにより発生するであろう需要を言っており、それに係る分が2.5億ということ。

(京成)

- ・日医大を跨っている分だけを純増と言っており、自然に人が増えた分は含まない。
- ・金額の分けを教えてくださいと言われると困るが、BとCが純増収入となる。
- ・青い区間の運賃が北総の収入、赤い区間の運賃が京成の収入となる。
- ・BとCの赤い部分の京成の収入分のうち、京成高砂から日医大の北総線区間内の収入を線路使用料として北総に支払う。
- ・Dの緑の線は「乗り替わり収入」であり、京成と北総で運行本数で按分し、京成の収入分については線路使用料として北総に支払う。ただし、この分は乗り替わり収入なので、値下げの原資とはならない。

- ・新鎌ヶ谷を擬制のポイントとしており、新柴又から大町間の各駅で北総線のローカル列車に乗って成田空港方面へ行く人は、日医大まで行き一般特急に乗り換えるのではなく、新鎌ヶ谷で乗り換える前提で分け、西白井から印西牧の原の各駅でローカル線に乗って成田空港方面へ行く人は、日医大での乗り換えを前提として想定している。
- ・例えば、新柴又から新鎌ヶ谷までは北総の収益、新鎌ヶ谷から成田空港までは京成の収益として入るが、そのうち、北総線区間内については純増収入2.5億の一部として線路使用料に加えて払う。
- ・一般特急への乗り替わりについては、新鎌ヶ谷と日医大で乗り替えると契約で決めており、国の指導を得ながらルール化した。

(県)

- ・純増収入と乗り替わり収入に区分して、それぞれいくらになるのか、この図の中で整理できないか。

(京成)

- ・B、Cの赤部分のCNT区間以外と、Dのうち運行本数按分して京成収入とした分を線路使用料として払うが、それが15億ということ。

(国)

- ・Eは、一般特急が止まらない駅が発着になっている場合か。

(京成)

- ・Eは片方が一般特急が止まらない駅、Fは発着とも止まらない駅だが、Eについては京成の収入が一部あると主張してもいいが高砂～日医大間を京成の収入としても線路使用料として支払うこととなるので、北総の収入としている。

(県)

- ・今回の回答を市村に伝えるが、わからない点については再度調整させてもらいたい。

(京成)

- ・私共も、これ以上出せないということではなく、可能な限り柔軟に対応したい。

以上