

平成22年2月18日
運輸審議会 審理室

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
に関する答申について

事案の種類	申請者	決定
鉄道の旅客運賃の 上限設定認可	京成電鉄株式会社	申請どおり認可することが適当

平成21年12月17日付けで国土交通大臣から運輸審議会に対し諮問がありました京成電鉄株式会社からの旅客運賃の上限設定認可申請事案について、運輸審議会は本件については認可することが適当であるとの結論に達し、本日、国土交通大臣に対して答申されましたので、お知らせします。

【連絡先】

運輸審議会 審理室 審理室長：小室

議事係長：石原

(代表) 03-5253-8111 (内線 53515)

国 運 審 第 4 1 号

平成22年2月18日

国土交通大臣 前 原 誠 司 殿

運輸審議会会長 大 屋 則 之

答 申 書

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について

平21第4001号

平成21年12月17日付け国鉄業第50号をもって諮問された上記の事案については、平成22年1月26日及び28日東京都において公聴会を開催し、さらに、平成22年2月2日及び4日東京都において参考人の意見聴取を行ったほか、諮問された上記の事案について審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

京成電鉄株式会社の申請に係る鉄道の旅客運賃の設定については、次の額を上限として認可することが適当である。

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

2 定期旅客運賃（1か月）

前記の普通旅客運賃を基礎に次の割引率を適用して算定した額

- | | |
|----------|---------|
| (1) 通勤定期 | 30パーセント |
| (2) 通学定期 | 56パーセント |

理 由

1. 申請者は、北総線を延伸し東京都心と成田国際空港とを30分台で結ぶ鉄道新線の整備に当たり、平成14年7月5日に京成高砂駅～成田空港駅間（51.4キロメートル）の鉄道（成田空港線）について、第二種鉄道事業の許可を受けたものであるが、平成22年7月から同区間の運輸営業を開始できる見込みとなったので、鉄道の旅客運賃の上限を設定しようとして、今回の申請を行ったものである。
2. 当審議会は、本事案の審議に当たり、公聴会を開催し申請者の陳述及び一般公述人の公述を聴取するとともに、参考人の意見を聴取したほか、当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討を行ったが、その結果は次の通りである。
 - (1) 成田空港線に係る平年度である平成23～25年度までの3年間の収支については、運賃設定の基礎となるべき総括原価（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）は39,421百万円、主文のとおり運賃を適用した場合の総収入は34,822百万円と推定され、差し引き4,598百万円の不足が生じるものと見込まれる。
 - (2) 総括原価及び総収入の算定内容に関しては、その前提条件について慎重に審査を行い、特に、成田空港線の輸送需要の推計方法、北総鉄道株式会社との運賃収入の配分方法、線路使用料の算出方法等について精査したところ、総括原価及び総収入の適正性に影響を及ぼすような事項は確認されなかった。
 - (3) また、成田空港線の運賃制度は、申請者の既存線の運賃制度とは異なっているが、鉄道事業法上、鉄道事業者が適正な総括原価の範囲内で運賃を設定することが認められていることからすれば、こうした運賃制度の採用は問題がないと判断された。
 - (4) 他方、申請者の当該事業は多額の費用が必要である等の理由によって開業当初は収支均衡が得られないものの、申請者の経営努力等によって長期的には収支が均衡するものと見込まれる。

3. 以上の事情を勘案すれば、今回の申請は鉄道事業法第16条第2項の基準に適合しているものと認められる。

要 望 事 項

1. 成田空港線の開業により、東京都心と成田国際空港との所要時間は30分台に短縮され、成田国際空港の利便性は飛躍的に向上する。

国土交通大臣は、成田空港線の開業が成田国際空港の国際競争力を高め、観光立国の実現に寄与することを勘案し、京成電鉄株式会社に対し、次の指導をしていただきたい。

- (1) 成田空港線の開業効果やサービス内容について、日本人の海外旅行者はもとより外国人旅行者をも対象とした幅広い広報活動を積極的に行うこと。
- (2) 上野・日暮里～空港第2ビル・成田空港間の運賃及び料金が成田空港線経由と本線経由では異なることに伴う利用者の混乱を防ぐために、ハード・ソフト両面での案内体制について万全を期すること。特に、日本に不慣れな外国人旅行者に対し、わかりやすい案内がなされるよう最大限配慮すること。
- (3) 外国人旅行者を含む成田国際空港利用者の空港アクセスに対する要望・意見を的確に把握し、成田空港線の輸送サービスに反映させるよう努めること。

2. 成田空港線は、成田国際空港へのアクセス交通機関であるとともに、都市内輸送を担う公共交通機関としての役割を果たすものである。

国土交通大臣は、成田空港線の都市内輸送に果たす役割の重要性に鑑み、京成電鉄株式会社に対し、次の指導をしていただきたい。

- (1) 成田空港線の運賃設定の背景・内容、同線の運行計画や開業に伴う利用者利便の向上、安全対策、環境対策等について、沿線自治体等への説明を十分に行い、理解を得るよう努めること。
- (2) 運行計画の策定に当たっては、京成高砂～印旛日本医大間の京成電鉄株式会社の一般特急が停車しない駅周辺の住民等も速達性の効果を楽しむよう、京成電鉄株式会社の一般特急と北総鉄道株式会社の普通列車の乗継ダイヤの調整等に最大限配慮すること。

3. 国土交通大臣は、安全で安定した輸送の確保が鉄道輸送の基本であるとの認識を踏まえ、京成電鉄株式会社に対し、次の指導をしていただきたい。

(1) 成田空港線においては、スカイライナーが在来線最速となる時速160キロメートルで運行するなどの高速走行が行われることから、日常の車両・線路の保守管理はもとより地震対策、テロ対策等を含めた安全対策全般について万全を期すること。

併せて、高速走行に伴う騒音の軽減や環境の保全についても十分な対応を図ること。

(2) 第二種鉄道事業者として、鉄道施設の保有事業者が異なる4区間をまたがって列車を運行することから、これらの鉄道事業者と緊密に連携し、安全で安定した輸送が確保されるよう万全を期すること。

4. 国土交通大臣は、京成電鉄株式会社がこの要望に応じて講じた措置及びその結果については、必要に応じ報告を求めるとともに、その内容について当審議会に報告していただきたい。