

新京成電鉄株式会社における
運賃改定申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和5年3月16日
鉄 道 局

目次

	(頁)
1. 収入原価の算出方法	1
2. 収入原価総括表	3
3. 旅客運賃収入の算定	5
○ 将来輸送量推計フロー	5
○ 将来輸送数量の推計方法	6
○ 輸送人員実績及び推定	10
○ 旅客運賃収入の推計方法	11
○ 輸送運賃収入の実績及び推定	13
4. 原価の算定方法	14
○ 原価の主な増加理由	14
○ 設備投資実績と計画	15
○ 今後の主な設備投資計画	16
【参考：設備投資実績】	17
第1回ご指摘事項の回答	18

1. 収入原価の算定方法

【収入】

(単位:百万円)

費目	収入算定方法	平年度3年間平均
旅客運賃収入	<p>○全線の定期運賃(通勤、通学)、定期外運賃(1円単位、10円単位)の輸送人員を推計して、改定後の運賃単価を乗じて算定。</p> <p>(1)輸送人員の推計</p> <p>①コロナ禍の影響がなかった場合の輸送人員 ・平成28～30年度の輸送実績から最小二乗法により人口減やコロナ禍の影響がなかった場合の輸送人員を令和8年度まで推計。</p> <p>②人口減の影響 ・沿線市の統計データ等を用いて、沿線4市(習志野市、船橋市、鎌ヶ谷市、松戸市)の対前年人口減少率を推計。 ・推計した対前年人口減少率を①で算出した輸送人員に乗じて、輸送人員推計に人口減少を反映した。 ・定期外については5歳以上、通勤定期については生産年齢人口、通学定期については15～19歳人口の減少率を考慮した。</p> <p>③コロナ禍の影響を考慮(マイナス)して輸送人員を推計 ・通勤定期については、コロナ影響によるテレワークの浸透等により、輸送人員の減少が見込まれることから、研究機関によるテレワーク浸透率の推計を用いて、輸送人員の減少を見込んだ。 ・なお、定期外については、通勤日数の減少による通勤定期からの乗換増が見込まれること、通学定期については、ある程度コロナ禍前の水準に戻る動きが見られることから、コロナによる影響は考慮していない。</p> <p>※逸走については、改定後運賃と競合するバス路線の現行運賃が同程度であることから、見込んでいない。 ※また、2023年10月の改定を予定していることから、平年度期間中の定期券の先買いについては見込んでいない。</p> <p>(2)旅客運賃収入の算定 ・(1)により得た輸送人員推計値に、改定後運賃を乗じて旅客運賃収入を算出。割引運賃収入等は、令和3年度実績の普通運賃に対する割合から算出。</p>	11,704
運輸雑収等	<p>【運輸雑収】</p> <p>(1)車両使用料 ・令和3年度実績の据え置き 22百万円</p> <p>(2)物件貸付 ・令和3年度から想定される減額分を除いた上で3年間据え置き 52百万円</p> <p>(3)旅客雑入 ・各種記念乗車券等の想定収入積み上げ 12百万円</p> <p>(4)広告料 ・コロナ影響による減収分の回復を想定した上で3年間据え置き 205百万円</p> <p>(5)その他雑入 ・グッズ販売収入想定額を積み上げ 23百万円</p>	358
	<p>【雑収入】</p> <p>雑収入等 実績に基づき積み上げ 31百万円</p>	39
(注)端数整理のため計が合わない場合がある。		12,062

【原価】

(単位:百万円)

費目	原 価 算 定 方 法	平年度3年間 平均
人件費	<ul style="list-style-type: none"> ・基準賃金、賞与等、実績及び計画に基づき算出。 ・従業員数については、安全安定輸送に必要な要員数を事業者の人員計画に基づき算出。 	4,253
修繕費	<ul style="list-style-type: none"> ・過去の実績及び計画に基づき積み上げ。 	1,642
経費	<ul style="list-style-type: none"> ・動力費については、運行計画を基に電力料金の改定額に基づき算出。 ・その他経費については、過去の実績及び計画に基づき積み上げ。 	2,643
諸税	<ul style="list-style-type: none"> ・設備投資計画等に基づき、固定資産税、都市計画税等算出。 	493
減価償却費	<ul style="list-style-type: none"> ・既存資産について、各法定耐用年数、各償却方法に従い算出。 ・新規設備投資については、今後の設備投資計画を基に、各法定耐用年数、各償却方法に従い算出。 	2,485
支払利息	<ul style="list-style-type: none"> ・前年度末借入金及び新造車両等の設備投資に必要な自己調達資金等に係る期中平均借入金に、実績年度の平均借入利率(1.04%)を乗じて算出。 	76
雑支出	<ul style="list-style-type: none"> ・実績に基づく積み上げ。 	0
配当所要額	<ul style="list-style-type: none"> ・資本金に対し10%配当に必要な配当金、法人税等についての鉄道事業分担額を算出。 	527
		12,119

(注)端数整理のため合計が合わない場合がある。

2. 収入原価総括表

○収入原価総括表（第1回資料の再掲）

（単位：百万円）

科目	令和 3年度 (実績)	令和 4年度 (推計)	令和 5年度 (推計)	平年度3年間合計 (令和6～8年度) (推計)		増収額 (c) b-a	増収率 (d) $c \div a$ $\times 100$	
				現行	申請			
				(a)	(b)			
収入	旅客運賃収入	9,088	10,517	10,996	31,251	35,112	3,862	12.4%
	定期外	4,614	5,847	6,104	17,458	19,506	2,049	11.7%
	定期	4,474	4,669	4,891	13,793	15,606	1,813	13.1%
	運輸雑収	291	306	307	956	956	0	—
	営業外収入	58	40	39	117	117	0	—
	合計	9,438	10,862	11,341	32,324	36,186	3,862	11.9%
原価	人件費	4,196	4,251	4,236	12,760	12,760		
	修繕費	1,388	1,542	1,554	4,927	4,927		
	経費	1,837	2,190	2,592	7,929	7,929		
	諸税	463	494	492	1,478	1,478		
	減価償却費	2,018	2,218	2,332	7,455	7,455		
	支払利息	66	68	75	228	228		
	雑支出	0	0	0	0	0		
	配当所要額	500	528	531	1,581	1,581		
	合計	10,469	11,292	11,812	36,359	36,359		
差引損益	△1,032	△430	△470	△4,035	△173			
収支率	90.1%	96.2%	96.0%	88.9%	99.5%			

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある。

○収入原価総括表・平年度内訳（第1回資料の再掲）

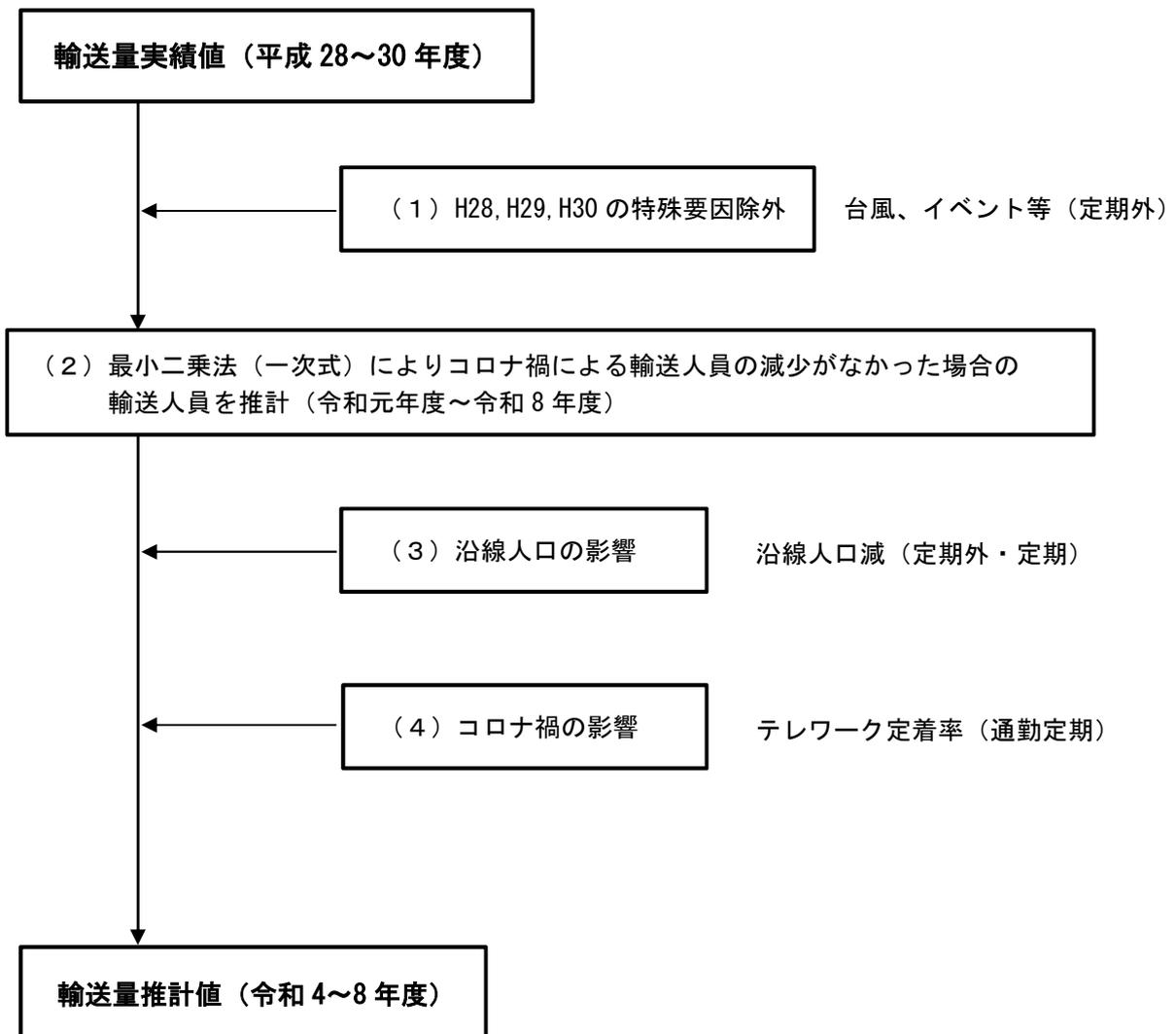
（単位：百万円）

科目		令和6年度		令和7年度		令和8年度	
		現行	申請	現行	申請	現行	申請
収入	旅客運賃収入	10,467	11,761	10,416	11,703	10,368	11,649
	定期外	5,833	6,518	5,824	6,507	5,801	6,481
	定期	4,634	5,243	4,592	5,196	4,567	5,168
	運輸雑収	315	315	319	319	322	322
	営業外収入	39	39	39	39	39	39
	合計	10,821	12,115	10,773	12,060	10,729	12,010
原価	人件費	4,227	4,227	4,236	4,236	4,296	4,296
	修繕費	1,670	1,670	1,580	1,580	1,678	1,678
	経費	2,603	2,603	2,686	2,686	2,641	2,641
	諸税	493	493	494	494	490	490
	減価償却費	2,399	2,399	2,401	2,401	2,655	2,655
	支払利息	75	75	75	75	79	79
	雑支出	0	0	0	0	0	0
	配当所要額	515	515	524	524	542	542
	合計	11,982	11,982	11,996	11,996	12,381	12,381
差引損益	△1,160	133	△1,223	64	△1,652	△370	
収支率	90.3%	101.1%	89.8%	100.5%	86.7%	97.0%	

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

3. 旅客運賃収入の算定

○将来輸送量推計フロー



○将来輸送数量の推計方法

【コロナ禍による輸送人員の減少がなかった場合の輸送人員を推計】

- (1)平成 28～30 年度の輸送人員実績から、特殊要因として、台風等に伴う輸送人員減、イベント開催に伴う輸送人員増を補正(定期外のみ)。
- (2)補正した輸送人員による最小二乗法(一次式)により、コロナ禍の影響がなかった場合の令和元年度以降の輸送人員を推計。

<最小二乗法による令和元年度以降推計値>

(単位：千人)

	H28 実績	H29 実績	H30 実績	R1 推計	R2 推計	R3 推計	R4 推計	R5 推計	R6 推計	R7 推計	R8 推計
定期外	37,367	37,680	37,486								
(特殊要因修正)	37,424	37,587	37,715	37,867	38,012	38,158	38,303	38,449	38,595	38,740	38,886
通勤定期	52,379	53,143	53,819	54,554	55,274	55,994	56,714	57,434	58,154	58,874	59,594
通学定期	13,562	13,334	13,088	12,854	12,617	12,381	12,144	11,907	11,670	11,434	11,197

最小二乗法 (一次式)

コロナ禍による輸送人員の減少がなかった場合の輸送人員推計

【沿線人口減の影響による輸送人員の減少を推計】

- (3)沿線自治体の将来人口推計より沿線人口の減少が見込まれることから、最小二乗法による推計値から、人口減を反映して将来推計を補正。

- ・人口データは、習志野市、船橋市、鎌ヶ谷市、松戸市の人口統計より。
- ・新京成沿線 1km 圏内人口は、同社データより。
- ・定期外は 5 歳以上人口、通勤定期は生産年齢人口、通学定期は 15 歳～19 歳人口の減少を推計。
- ・各年度の人口減少率は、国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口(平成 30(2018)年推計)』より推計。
- ・なお、人口データについては、各市の人口に新京成電鉄の沿線人口のウェートをかけるため、各市の人口に対し新京成沿線 1km 範囲内の人口割合を乗じて補正した。

<沿線人口減の反映>

① 各市の新京成電鉄沿線 1km 圏内人口割合の算出(令和 3 年総人口より)

- ・各市の人口に新京成電鉄の沿線人口のウェイトをかけるため、各市の人口に対する新京成沿線 1km 圏内の人口割合を算出。
- ・新京成沿線 1km 圏内人口は、新京成電鉄のデータによる。

○新京成沿線1km圏内人口割合 (単位：千人)

	総人口	新京成沿線 1km圏内人口	1km圏内人口 割合
習志野市	176	31	17.8%
船橋市	646	172	26.7%
鎌ヶ谷市	110	68	61.5%
松戸市	497	150	30.1%

② 人口減少率の推計方法

- ・人口減少率の推計は、国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口(平成 30(2018)年推計)』の 2020 年度及び 2025 年度人口推計値から算出。
- ・算出にあたっては、定期外輸送人員に影響があると想定される「5 歳以上人口」、通勤定期の「生産年齢人口」、通学定期の「15～19 歳人口」に分けて算出。
- ・5 年間、一定割合で減少するものと仮定し、1 年間の減少率とした。
- ・ただし、船橋市について、市全体では人口増加の見込みであるが、新京成電鉄沿線地域では人口減傾向であるため、船橋市の人口推計調査による、沿線地域の人口推計を用いて算出。

○国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)』による人口減少率推計

※生産年齢人口(通勤定期)の減少率算出例 (単位：千人)

	2020年度推計	2025年度推計	減少率	年間平均 減少率
習志野市	112	111	-0.56%	-0.11%
鎌ヶ谷市	64	64	-0.14%	-0.03%
松戸市	295	291	-1.54%	-0.31%

○船橋市人口推計調査による人口減少率推計

※生産年齢人口(通勤定期)の減少率算出例 (単位：千人)

	2022年度推計	2023年度推計	減少率
船橋市(一部)	194	194	-0.23%

③ 各年度の人口減少率推計

- ・各市の年間の人口減少率から、5 歳以上人口、生産年齢人口、15～19 歳人口別に、沿線 4 市合計の減少率(前年比)を推計。
- ・各年度の沿線 4 市合計減少率を、最小二乗法(一次式)により、コロナ禍の影響がなかった場合の輸送人員に乗じることで、人口減による輸送人員減を推計した。

※「生産年齢人口」(通勤定期)の減少率算出例 (単位:千人)

		習志野市	鎌ヶ谷市	松戸市	船橋市	沿線4市合計
令和3年	生産年齢人口	112	66	311	409	899
	沿線割合	17.8%	61.5%	30.1%	26.7%	
	沿線生産年齢人口	20	41	94	109	264
令和4年	減少率(対前年推計)	-0.11%	-0.03%	-0.31%	-0.23%	-0.22%
	沿線生産年齢人口	20	41	94	109	263
令和5年	減少率(対前年推計)	-0.11%	-0.03%	-0.31%	-0.23%	-0.22%
	沿線生産年齢人口	20	41	93	109	263
令和6年	減少率(対前年推計)	-0.11%	-0.03%	-0.31%	-0.38%	-0.28%
	沿線生産年齢人口	20	41	93	108	262
令和7年	減少率(対前年推計)	-0.11%	-0.03%	-0.31%	-0.38%	-0.28%
	沿線生産年齢人口	20	41	93	108	261
令和8年	減少率(対前年推計)	-0.30%	-0.41%	-0.71%	-0.38%	-0.49%
	沿線生産年齢人口	20	40	92	108	260

※船橋市は、船橋市の人口推計調査により、毎年度の対前年度減少率を推計。

※その他3市の令和8年度対前年度減少率は、国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)』の2025年度及び2030年度人口推計値から算出。

【コロナ禍の影響による輸送人員減推計(通勤定期のみ)】

- (4)コロナ禍によるテレワーク等の浸透により、通勤定期の減少が見込まれることから、通勤定期の輸送人員を補正。2022年度の輸送人員が回復傾向にある通学定期および定期外についてはコロナ禍の影響を見込まないものとした。

【輸送量推計値まとめ】

○定期外輸送人員

(単位：千人)

	H28 実績	H29 実績	H30 実績	R1 推計	R2 推計	R3 推計	R4 推計	R5 推計	R6 推計	R7 推計	R8 推計
定期外輸送人員	37,367	37,680	37,486								
特殊要因修正後 最小二乗法	37,424	37,587	37,715	37,867	38,012	38,158	38,303	38,449	38,595	38,740	38,886
沿線4市 5歳以上 人口減少率							-0.11%	-0.11%	-0.18%	-0.18%	-0.37%
人口減少補正後 定期外輸送人員	37,424	37,587	37,715	37,867	38,012	38,158	38,116	38,074	38,005	37,937	37,796

※令和3年度までは人口増加見込みとなり、最小二乗法による傾向と一致しているため、補正せず。

○通勤定期輸送人員

(単位：千人)

	H28 実績	H29 実績	H30 実績	R1 推計	R2 推計	R3 推計	R4 推計	R5 推計	R6 推計	R7 推計	R8 推計
通勤定期輸送人員 (最小二乗法)	52,379	53,143	55,819	54,554	55,274	55,994	56,714	57,434	58,154	58,874	59,594
沿線4市 生産年齢人口 減少率(対前年比)					-0.05%	-0.03%	-0.22%	-0.22%	-0.28%	-0.28%	-0.49%
人口減少等補正後 通勤定期輸送人員	52,379	53,143	55,819	54,554	54,526	54,510	54,390	54,270	54,118	53,967	53,702
コロナ影響 (テレワーク定着率)						-15.75%	-14.43%	-14.50%	-14.80%	-15.45%	-15.45%
コロナ影響補正後 通勤定期輸送人員	52,379	53,143	55,819	54,554	46,931 (実績)	45,924 (実績)	46,544	46,400	46,106	45,630	45,406

※令和2年度から人口減少見込みとなり、最小二乗法の傾向値と異なることから、令和2年度から補正。

○通学定期輸送人員

(単位：千人)

	H28 実績	H29 実績	H30 実績	R1 推計	R2 推計	R3 推計	R4 推計	R5 推計	R6 推計	R7 推計	R8 推計
通学定期輸送人員 (最小二乗法)	13,562	13,334	13,088	12,854	12,617	12,381	12,144	11,907	11,670	11,434	11,197
沿線4市 15～19歳 人口減少率				-1.42%	-3.15%	-1.23%	-0.99%	-1.02%	-0.42%	-0.42%	-0.81%
人口減少等補正後 通学定期輸送人員				12,902	12,496	12,342	12,220	12,095	12,044	11,994	11,897

※最小二乗法の傾向値による輸送人員減が大きいため、人口減少推計率により補正。

○輸送人員実績及び推定

(単位：千人)

項目		平成 28 年度 実績	平成 29 年度 実績	平成 30 年度 実績	令和元年度 実績	令和 2 年度 実績
定期外		37,367	37,680	37,486	36,616	26,438
定期	通勤	52,379	53,143	53,819	54,608	46,931
	通学	13,561	13,334	13,088	12,883	7,281
	計	65,940	66,477	66,907	67,491	54,212
合計		103,307	104,157	104,393	104,107	80,650
前年比		100.0%	100.8%	100.2%	99.7%	77.5%

項目		令和 3 年度 実績	令和 4 年度 推定	令和 5 年度 推定	令和 6 年度 推定	令和 7 年度 推定	令和 8 年度 推定
定期外		30,209	38,116	38,074	38,005	37,937	37,796
定期	通勤	45,924	46,543	46,400	46,106	45,630	45,406
	通学	9,746	12,220	12,095	12,045	11,994	11,897
	計	55,670	58,763	58,495	58,151	57,624	57,303
合計		85,879	96,879	96,569	96,156	95,561	95,099
前年比		106.5%	112.8%	99.7%	99.6%	99.4%	99.5%

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある。

○旅客運賃収入の推計方法

<定期外運賃>

1. 各区間の推計輸送人員に運賃を乗じて算出。

例1: 1~5キロ 定期外1円単位運賃収入算出(平年度1年目推計)

$$17,775 \text{ 千人(年間輸送人員推計)} \times 167 \text{ 円(改定後運賃)} = 2,968 \text{ 百万円}$$

2. 各種割引運賃は、実績年度(2021(令和3)年度)の定期外運賃収入に対する各種割引運賃収入比率を用いて推計。

例2: 各種割引運賃収入算出(平年度1年目推計)

○実績年度収入比率

普通券収入実績	4,359 百万円
団体割引収入実績	0.3 百万円(普通券収入比 <u>0.01%</u>)
乗継割引収入実績	77 百万円(普通券収入比 <u>1.77%</u>)

○平年度1年目推計値

普通券収入推計	6,352 百万円
団体割引収入推計	0.6 百万円(6,352 百万円 × <u>0.01%</u>)
乗継割引収入推計	112 百万円(6,352 百万円 × <u>1.77%</u>)

<定期運賃>

1. 通勤及び通学定期 1 か月の各区間の推計輸送人員に運賃を乗じて算出。

例1: 1~5 キロ 通勤定期 1 か月運賃収入算出(平年度 1 年目推計)

102 千人(年間輸送人員推計) × 6,240 円(改定後運賃) = 634 百万円

2. 3 か月 6 か月定期は、実績年度(2021(令和 3)年度)の 1 か月定期運賃収入に対する運賃収入比率を用いて推計。

例2: 通勤定期3, 6か月運賃収入算出(平年度 1 年目推計)

○実績年度収入比率

通勤定期 1 か月收入実績	1,413 百万円
通勤定期 3 か月收入実績	436 百万円(1 か月定期券収入比 <u>30.89%</u>)
通勤定期 6 か月收入実績	2,067 百万円(1 か月定期券収入比 <u>146.27%</u>)

○平年度 1 年目推計値

通勤定期 1 か月收入推計	1,612 百万円
通勤定期 3 か月收入推計	498 百万円(1,612 百万円 × <u>30.89%</u>)
通勤定期 6 か月收入推計	2,358 百万円(1,613 百万円 × <u>146.27%</u>)

○旅客運賃収入の実績及び推定

(単位:百万円)

項目	平成 28 年度 実績	平成 29 年度 実績	平成 30 年度 実績	令和元年度 実績	令和 2 年度 実績	
定期外	5,713	5,763	5,725	5,592	4,037	
定期	通勤	4,572	4,640	4,693	4,745	4,019
	通学	678	668	654	641	344
	計	5,251	5,308	5,348	5,386	4,363
合計	10,963	11,071	11,073	10,979	8,401	
前年比	99.8%	101.0%	100.0%	99.2%	76.5%	

項目	令和 3 年度 実績	令和 4 年度 計画	令和 5 年度 計画	令和 6 年度 計画	令和 7 年度 計画	令和 8 年度 計画	
定期外	4,614	5,847	6,104	6,518	6,507	6,481	
定期	通勤	3,993	4,062	4,272	4,577	4,532	4,509
	通学	481	607	620	666	664	658
	計	4,474	4,669	4,891	5,243	5,196	5,168
合計	9,088	10,517	10,996	11,761	11,703	11,649	
前年比	108.2%	115.7%	104.6%	107.0%	99.5%	99.5%	

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある。

4. 原価の算定

○原価の主な増加理由

(単位:百万円)

費目	令和3年度 実績	平年度 3年間平均	増減	主な増減理由
人件費	4,196	4,253	+57	人員増に伴う 基準賃金増 +77 基準外賃金減 △36 賞与 +35 退職給付引当金の減 △30
修繕費	1,388	1,642	+254	駅舎塗装・外壁改修 +117 橋りょう耐震 +59 駅務機器新紙幣対応改修 +17 線路保守 +16
経費	1,837	2,643	+806	動力費増 +557 固定資産除却費 +146
諸税	463	493	+30	固定資産税増 +21 事業税増 +7
減価償却費	2,018	2,465	+467	新造車両 +374 連立事業 +79
支払利息	66	76	+10	設備投資工事増に伴う増
雑支出	0	0	0	
配当所要額	500	527	+27	収支増減に伴う法人税等調整額 による増
合計	10,469	12,119	+1,650	

○設備投資実績と計画

【安全対策投資】

- ・車両更新を行った年度は約30億円の投資額で推移。
- ・連立立体交差事業関係投資額が減少し、令和5～6年度以降は約25億円の投資計画となっているが、車両更新及び老朽化した変電所施設の更新により、投資額の増加が見込まれる。

【サービス投資】

- ・駅務機器改修の規模が大きかった令和元年度、令和4年度を除き、約3億円の投資額となっているが、改札機の更新が必要な令和6～8年度は投資額の増加が見込まれる。

(単位：百万円)

項目	令和元年度 実績	令和2年度 実績	令和3年度 実績	令和4年度 計画	令和5年度 計画	令和6年度 計画	令和7年度 計画	令和8年度 計画
安全対策	3,044	1,233	3,115	2,894	2,356	2,535	2,731	3,192
連立	361	243	625	147	129	126	63	0
車両更新	1,124		905	910	916	916		916
変電施設更新						5	1,330	1,050
その他	1,559	990	1,585	1,837	1,311	1,488	1,338	1,226
サービス改善	847	327	328	977	250	628	498	641
自動改札更新						285	244	69
バリアフリー	19	156	101	81	6	11	6	50
その他	828	171	227	896	244	332	248	522
合計	3,891	1,560	3,443	3,871	2,606	3,163	3,229	3,833

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある。

○今後の主な設備投資計画

<変電所設備更新（安全対策）>

- ・約50年間使用しており老朽化が著しいため、全面的に設備の更新が必要。

<車両更新（安全対策）>

- ・輸送力増強のため、1980年代に15編成を導入しており、すでに車齢30年以上となっている車両が多く、計画的な車両導入が必要。

<自動改札機更新（サービス改善）>

- ・QR機能を追加し、令和6～8年度にかけて更新予定。
(前回更新は約10年前に実施。)

<バリアフリー関係>

- ・内方線設置（令和7年度までに全駅設置予定）

(新京成電鉄) 第1回ご指摘事項の回答

【平均乗車距離】

○新京成線と接続し、都心方面へ向かう京成本線、つくばエクスプレス線、北総鉄道線と比較して、短い平均乗車距離となっている。

(単位：km)

	新京成電鉄	京成電鉄本線	東武鉄道野田線	TX	北総鉄道	東京メトロ	
						千代田線	銀座線
令和元年度	7.2	12.1	9.3	19.8	12.9	7.1	3.6
令和2年度	7.1	11.1	9.1	18.4	12.6	7.2	3.5

※令和元年度、令和2年度「鉄道統計年報」より

【「新技術の導入」(第1回資料 P2)】

○ここで想定している新技術の導入は、「QR 機能追加自動改札機」である。

QR 機能追加自動改札機の導入 【投資額約 6 億円 (平年度 3 年間合計)】

- ・将来的に磁気券が全廃となれば、磁気券対応の改札機を削減することで、修繕費等のコスト削減が可能 (修繕費削減見込み 年間約 2,000 万円)

【減価償却費増加理由】

○減価償却費については、これまで年間約 20 億円前後で推移していたが、新たに連立事業に関する償却費が増加するほか、令和 8 年度からは、変電所設備更新による償却費の追加が大きい。

<連立立体交差化事業>

- ・ 2019 年度に高架化完了し、2021 年度から償却費発生

<変電所設備更新>

- ・ 1965 年より半世紀にわたり使用しており老朽化が著しいため、全面的に設備の更新が必要。

<自動改札機更新（QR 機能追加含む）>

- ・ 前回 2013～2015 年度にかけて更新しており、使用後約 10 年経つ（メーカー推奨は 7 年）ため 2024～2026 年度にかけて更新。

減価償却費実績

（単位：百万円）

	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)
減価償却費	1,774	1,766	1,850	1,924	2,074	2,018

平年度期間中に増加となる主な減価償却費

（単位：百万円）

	取得年月	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)
連立事業	2021年9月	173	169	166	190	191
新造車両（2022年）	2022年11月	58	131	111	94	79
新造車両（2023年）	2023年11月		59	132	112	94
新造車両（2024年）	2024年4月			141	119	101
新造車両（2026年）	2026年4月					141
自動改札機	2025年3月				110	94
変電所設備更新	2026年3月					175
その他		1,987	1,973	1,849	1,776	1,780
減価償却費合計		2,218	2,332	2,399	2,401	2,655

【車両更新】

○輸送力増強のため 1985 年度～1990 年度の間に、15 編成と一時期に多く導入した結果、1991 年度以降 20 年間で 4 編成の導入となった。

○2011 年度以降は平準化を目指し計画的に導入している。

【京成電鉄の完全子会社化による効果】

○京成電鉄とは、これまでもグループ会社として、共同してコスト削減策等を実施してきたが、さらに強固な協力関係を構築し、事業基盤等の強化を図ることとしている。

<目的>

・持続的な成長を実現し地域に根差した企業としての社会的責任を果たしていくため、新京成電鉄が京成電鉄の完全子会社となることで強固な協力関係を構築し、スケールメリット、事業ノウハウ等の経営資源を活用。

(i) 千葉県北西部における事業基盤の強化及び地域活性化

(ii) 経営資源の相互活用による競争力強化及び事業規模の拡大

(iii) スケールメリットを活かした効率的な協働体制の実現

<実施中の共同施策>

- ・グループ内情報共有・共同研修・研究
- ・運行情報配信システムの共同発注
- ・収入管理システムの共同発注
- ・イベント等の合同企画