

運輸審議会議事録

(第92回)

日時 平成21年12月22日(火) 10時30分 ~ 12時25分

場所 国土交通省 運輸審議会 審議室

出席者

委員氏名 大屋則之、上野文雄、廻洋子、保田眞紀子、島村勝巳、松田英三

専任処理職員氏名 小室充弘

関係者氏名 鉄道局鉄道業務政策課 堀家久靖課長、段原二郎室長、
菅原晋也課長補佐、黒川慎一課長補佐、栗原明宏専門官、海老澤良和係長、
鍋釜一浩係員

議題

審理 京成電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限設定の認可申請(成田空港
鉄道関係線)

審議の概要
京成電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限設定の認可申請（成田空港線）について
鉄道局鉄道業務政策課長より説明を聴取し、審理を行った。
質疑等の概要は以下のとおり。

- 1 成田空港線は、成田国際空港の利用者を除くと定期外旅客数が非常に少ないと思われる。
 - 御指摘のとおりである。開業後は、こうした定期外旅客の方々の需要喚起が課題である。

- 2 成田国際空港の利用者は、季節毎の波動や社会情勢に応じた増減幅が大きいと思われるが、成田空港線の需要予測の算出方法には、こうした変動要因が含まれているのか。
 - 需要予測の算出手法には、空港利用者の季節毎の波動や社会情勢に応じた増減などを含んではいない。
 - 需要予測の前提条件として、航空旅客については、成田国際空港株式会社が空港発着回数をベースに算定した空港利用者数や航空局の航空旅客動態調査結果等を使用しているが、いずれも季節毎の波動や社会情勢の変化等を加味せず、確立された手法により把握された客観的で信頼性の高いデータである。例えば、航空旅客動態調査では、夏休みの繁忙期と11月の閑散期に分けて調査を行い、その平均値を使用している。
 - 都市内旅客についても、国勢調査等のように季節毎の波動や社会情勢の変化による影響を受けないデータを使用している。

- 3 成田空港線利用者と本線利用者の識別を図るため、中間ラッチを設置して対応するとのことだが、上野駅や日暮里駅でも同様の対応が必要ではないか。
 - 上り線の終着駅と下り線の終着駅の両方に中間ラッチを設置する考え方もあるが、京成電鉄は利用者の混乱を防止するため必要最小限度の対応をする方針であり、成田空港駅及び空港第2ビル駅にのみ中間ラッチを設置することとしている。このラッチを通過する際に、乗車客と降車客の双方について、成田空港線経由か本線経由かを識別することになる。

- 4 例えば小田急線の駅で乗車し、成田空港駅までの乗車券を購入する場合、本線と成田空港線を選択することは可能か。
 - 磁気券（切符）については、連絡運輸の範囲の取り決めがなされており、成田空港駅までの乗車券を購入できる範囲が制限される。
 - これに対し、ICカードの場合は、利用者の利便性に鑑み、広範囲での使用が可能である。小田急線の駅で乗車した場合であっても、成田空港駅及び空港第2ビル駅に設置する中間ラッチによって、本線経由か成田空港線経由かを識別し、経由路線に応じた運賃及び料金の額が引き落とされるので、利用に支障はない。

5 利用客には、到着時間を最優先する、あるいは、運賃や料金を最優先するなどといった、様々なニーズがあると思われる。こうした事情を考慮して案内を分かりやすくした方がよいのではないか。

→ 到着時間の案内については、ライナー券発売カウンターの案内表示器に列車毎の到着時間を表示するほか、先着列車には目印を付ける。また、運賃や特急料金の案内については、経路情報板に運賃額と特急料金額を、案内表示器の右端に運賃と特急料金の合計金額を表示する。

6 乗車券の購入場所付近に案内人を配置するとのことだが、これは非常に良いサービスであると思う。どんなに分かりやすい機械を導入しても、最後に頼るのは人間になるので、案内人の配置については十分に検討した方がよい。

→ 案内人の配置などのソフト面の対応が重要である。

7 色覚障害のある人にはカラー表示をしても効果がない。案内人等ソフト面の充実を図るべきではないか。

→ 色覚障害のある人への対応については、他の事業者では案内表示器等において特急列車に○印をつけることなどの工夫をしているところもある。

8 特急列車の名称『スカイライナー』と決めるに当たって、どのような検討が行われたのか。

→ 『スカイライナー』は京成電鉄のイメージそのものであるとの思いから、新線特急の名称として、そのまま使用することにしたのではないか。

9 今日の審議会では十分に確認できなかった点については、次回以降の審議会で御説明いただきたい。

→ 了解した。