

平成22年2月5日

北総線の運賃値下げを実現する会

会長 吉田 治男様

京成電鉄株式会社  
取締役社長 花田 力

「公開質問書」について（回答）

拝啓 立春の候、ますます御健勝のこととお喜び申し上げます。

当社事業につきまして日頃から格別のご配慮を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、平成22年2月1日付にてお申し越しのありました標記の件につきまして、以下の通りご回答申し上げます。

1] 1. 収入算定の基礎となる乗客数及び単価等について

今回の運賃申請における収支は、運賃設定を行う成田空港線に係る部分についての収支を基本として算定しております。

従って、特急料金につきましても、京成上野～成田空港間 1,200 円を乗車キロで按分して成田空港線に係る京成高砂～成田空港間の単価を算出し、これと輸送人員の予測値 11,124 人/日（平成 22 年度）より料金収入を算定しております。

なお、計算過程では大人/小児による単価の相違を考慮しているほか、消費税分を控除しております。

2. スカイライナーの輸送実績について

グループ要覧に記載の数値、並びに当社陳述による数値は、いずれも乗車券等の発売データに基づく統計数値を基に、一日当たりに換算したものです。

ご指摘ではイブニング・モーニングライナーの利用客を1日当たり約 1,000 人とされておりますが、平成 20 年度実績は一日当たり 2,905 人であり、ご指摘の数値とは異なります。

この他、京成上野～京成成田間等の区間利用が 1,840 人あり、これらを合算しグループ要覧の数値から差し引くと、当社陳述の数となります。

グループ要覧数値 10,582 人

－（イブニング・モーニング 2,905 人＋スカイライナー区間利用 1,840 人）＝スカイライナー-空港利用 5,837 人

### 3. 区間毎の輸送人員数について

区間毎の輸送人員を開示せよ、とのご要望でございますが、区間毎の輸送人員は鉄道会社にとって、営業政策等経営の根幹に関わる重要な情報でございますので、ご容赦下さいますようお願い申し上げます。

### 4. 運賃の遠距離逡減について

鉄道会社の運賃カーブは、各社固有の事業環境によって様々であり、都心と郊外を結ぶ鉄道や都市間輸送を行う鉄道、地下鉄事業者など、輸送形態等によって多種多様な形態となっているものです。

当社陳述では、東京都交通局を例に挙げましたが、短い距離の運賃が最高運賃額に対して高額に設定されている実例として挙げたものであり、他の鉄道会社にも同様の例がございます。

なお、北総線区間につきましては、認可を受けた北総運賃が既に存在する所から京成が入ってくる形となります。このため、お客様の混乱等を招かないようにするためには、北総運賃との整合を図らざるを得ません。

勿論、今回の申請における当社の総括原価の範囲内にあることは言うまでもなく、その中で既認可の先行事業者である北総鉄道の運賃カーブにならったものでございます。

また、北総線区間の運賃について、昨年11月30日付で千葉県を始め沿線の6市2村との間で、普通運賃5%弱値下げ(△10円～△40円)等平均して概ね4.6%の値下げについて合意がなされており、成田空港線の上限運賃認可後、別途実施運賃の届出を行います。

### 5. 北総鉄道(株)との協定内容について

乗客数の把握につきましては、輸送統計として毎月作成しているデータを基礎といたします。

京成・北総いずれの列車を利用するか、ということにつきましては、例えば北総線区間内で京成特急が停車する駅相互間を発着する場合のように、両社の列車をほぼ同条件で利用可能な場合は、どちらの列車を利用したかを区別することが困難であり、いずれかの社のみで配分することは適当ではありません。従って、利用機会に鑑み、両社の運行本数割合で按分し、それぞれの社に帰属させる事としております。

以上の通り、京成・北総間で一定の考え方に基づいた収入配分ルールを協議・

契約しております。

## 6. 事業許可時数値の整合性について

事業許可時の数値が当社陳述のスカイライナー輸送人員と合わない、とのご指摘ですが、許可時は、京成上野・押上～成田空港間の輸送人員について、成田空港線経由（スカイライナー・一般特急）と京成本線経由（一般特急）をそれぞれ別系統として予測しております。従って、当社陳述の15,920人は成田空港線経由のスカイライナー、ご指摘のありました15,600人は京成本線経由の一般特急の乗客数ということになります。

## 2】千葉県報告書及び事業許可時に加算運賃を設定していた事との整合性について

平成13年の千葉県報告書及び事業許可申請書における収支は、京成本線も含めた当社全体で空港輸送の運営が成立するか否かを判断するためのものであり、運賃については京成本線経由の京成上野・日暮里～成田空港間の1,000円を便宜的に仮置きしたものでございます。

今回の申請における収支は、認可対象である上限運賃が総括原価に基づく適正なものであるか否かを判断するものであり、運賃体系についても路線特性や需要等を総合的に勘案して、設定しております。

このように、収支計算の目的及び前提条件が異なるため、事業許可時と今回の運賃申請では運賃体系も異なるものとなっております。

## 3】航空需要の考え方について

今回、成田空港線の需要予測に使用した成田空港の将来推計航空需要は、平成19年6月21日付で国交省交通政策審議会航空分科会から答申された「今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について」の審議において実施された需要予測結果（首都圏の国際航空旅客数は成田+羽田の合計値として示されている）をベースとして、成田国際空港(株)（以下「NAA」）が直近の実績等を基に成田空港の予測値を計算したものであり、当社が独自に算出したものではありません。

また、当社陳述の2,940万人は平成21年11月までの統計数値であり、平成21年一年間の実績は3,221万人ではないか、とのご指摘ですが、当社陳述の2,940万人は、今回の需要予測に使用した、NAAによる平成22年度における予測値であり、実績ではございません。

なお、これらの数値は成田空港線の需要予測に使用することから、鉄道利用客に成り得ない「通過客（トランジット）」を除外した数値となっております。この点に

つきましては、事業許可時も同様の考え方を取っております。

NAAホームページから入手できる「空港運用状況（2009年12月実績）」によると、平成21年1～11月の合計数値2,940万人及び、同一年間の実績3,221万人は通過客等も含めた成田空港の航空旅客数全体の数値であり、今回需要予測に使用した数値とは基準が異なるものです。

同様に、NAA中期計画に記載されている、平成22年度の航空需要見込み約3,480万人も、通過客等を含めた数値でございます。

成田空港線は経営環境等、諸状況厳しい中での開業ということになりそうですが、上記の通りご回答いたしますので、ご賢察の上、ご理解賜りたく存じます。

当社では、今後とも一層のサービスに努めてまいりますので、ご利用方よろしくお願ひ申し上げます。

敬具