

平成22年2月18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

当社回答に対するご批判について（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、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]「H22年度 開業時のスカイライナー乗客数と料金収入の不整合」について

特急券単価の算出方、開業時期による按分方、大人／小児比率等によって差異が生じているものと考えます。

特急券単価は次のように算出しております。

- ①区間毎にキロ按分して算出
- ②各区間の単価を平均
- ③大人・小児割合を加味

特急料金積算は次のように算出しております。（H22年度）

- ①定期・定期外別に輸送人員に単価と年間日数（定期は360日換算）を乗算
- ②①より消費税を控除

2]「回答になっていない京成本線スカイライナーの輸送実績」について

2月5日付のご回答の中にも記載いたしましたとおり、この輸送実績につきましては、乗車券等の発売データに基づく統計を基に、一日あたりに換算したものです。

例えばスカイライナーの場合、特急券が1枚販売されると、人員は「1人」とカウントされ、この積み重ねによって月単位、年度単位等の統計を作成いたします。

当社のグループ要覧に記載の輸送人員やホームページに掲載している駅別乗降人員等の輸送実績は、基本的にこうした統計データによるものであり、当社の正式な実績値として従来から公表しているものでございます。

3】「区間ごとの輸送人員数を企業秘密とは」について

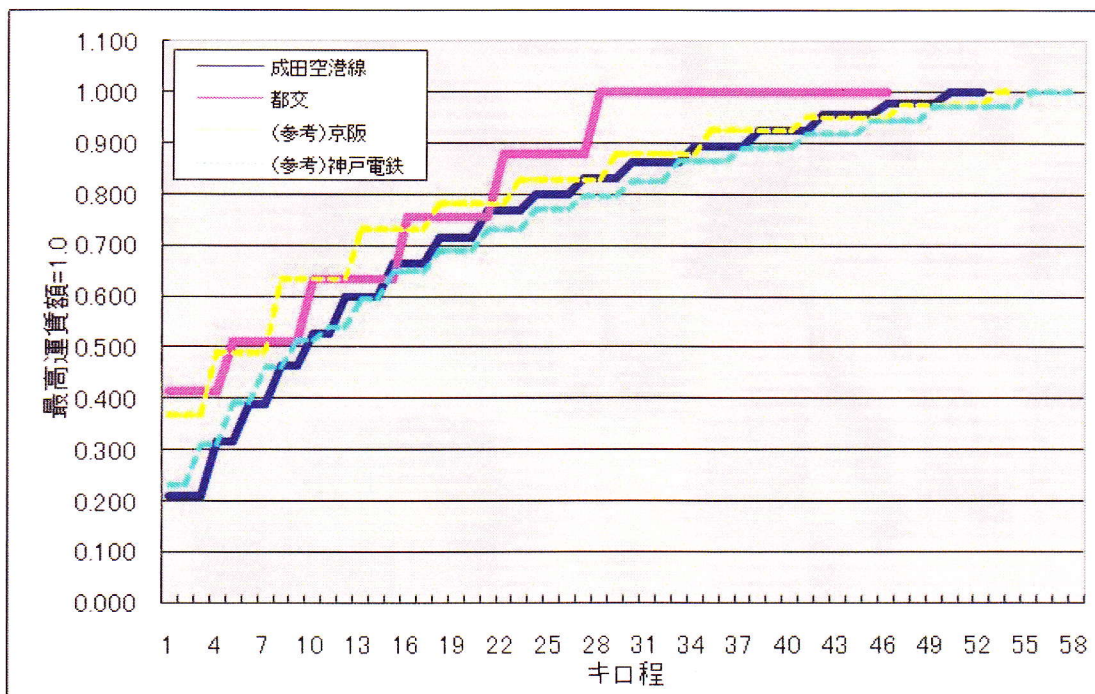
区間毎の輸送人員の開示につきましては、営業政策等経営の根幹に関わる重要な情報でございますので、ご容赦下さいますようお願い申し上げます。

4】①「近距離激高・遠距離激安の北総運賃体系を合理化できない」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、輸送形態等により多種多様な形態となっております。

なお、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ことから、一例として挙げたものでございます。

東京都交通局（都営地下鉄）と成田空港線の申請額に基づく運賃カーブ、さらに類似の事業者の運賃カーブを以下の通りお示しいたします。



※「遠距離逋減」に関するご指摘であることから、純粹に遠距離低減率のみを比較するため、各事業者の最高運賃額を 1.0 とし、指数表示することで運賃カーブを比較しやすくしております。

②「混乱を避けるため北総運賃に統一は法の精神に逆行する不当な行い」について

鉄道事業法第 1 条の「公共の福祉を増進とすることを目的とする」でございますが、低廉な運賃で認可することについて明記されたものではないと考えます。

また、鉄道事業法第 16 条第 2 項においては、運賃等の認可基準として、運賃等の

収入が「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（＝総括原価）」を超えないもの、と規定されております。2月5日付のご回答の中にも記載いたしましたとおり、今回の運賃設定につきましても、総括原価を超えない範囲としており、鉄道事業法の規定に反するものではないと考えます。

成田空港線は、都心から成田空港まで30分台のアクセスを実現するとともに、沿線地域の利便性向上に寄与する路線です。このため、時速160kmでの高速走行を可能とする施設整備や新型車両の導入、京成高砂駅の金町線高架化工事といった既存施設の改良等に伴い、本線とは異なり多額の資本費負担が生じます。また、成田空港線は、その全区間を当社が第2種鉄道事業者として運行するため、施設保有事業者に支払う線路使用料がコストのうち大きなウエートを占めるなど、京成本線とはコスト構造が異なります。

こうしたことから、成田空港線に別運賃を設定したものでございますので、本線運賃との比較をもって、鉄道事業法の規定に反する事にはならないものと考えます。

成田空港線のうち、京成高砂～印旛日本医大間は北総鉄道(株)が第1種鉄道事業者として既に営業を行っている区間であり、当社が同区間に参入することによって北総鉄道の収支に影響を与えるようなことがあってはなりません。

成田空港線の運賃は、北総線区間での整合性を取りつつ、上記の資本費等も含めた成田空港線に係る総括原価の範囲内で設定したものであります。

また、北総鉄道は当社の子会社であります。親子関係にあるからといって、両社の間で金銭や債権の授受が自由にできる訳ではなく、例えば線路使用料の授受に関しても、合理的な算定により金額が決定される必要があります。これらについては税務上や会社法上、様々な制約がございます。

成田空港線開業後の北総線区間における収入配分につきましては、利用区間によってどちらの社に帰属するか、一定の考え方に基づいた配分ルールを協議し契約しております。

なお、線路使用料は、運行主体の第2種鉄道事業者が使用する施設保有事業者の鉄道施設に係る資本費相当分に基づき算出することを原則としております。

北総鉄道への線路使用料につきましても、当社の列車運行に必要な鉄道施設に係る資本費相当分に基づく線路使用料の支払を原則とすることで両社は合意しており、当社は応分の負担をいたします。

ただし、北総鉄道においては、自社の鉄道施設を使用し、自らが鉄道事業を営む第1種鉄道事業者であることから、京成電鉄が北総区間を運行することによって従前の

北総鉄道の収支に影響を与えないような措置を講じる必要があります。

このため、現行の北総鉄道が運行する列車から新たに京成電鉄が運行する一般特急列車に乗り替わる旅客と、北総線が成田空港と直結されることによって発生する旅客とに係る運賃収入額が資本費相当分に基づく線路使用料額を上回った場合には、その差額を当該線路使用料に上乗せして北総鉄道に支払うこととしております。

- 5) 「北総線の乗客が成田空港線の一般特急に乗り換えたら全て京成の収入」について
当社・北総鉄道ともに、乗車券の発売データに基づく統計等で輸送人員を把握することは可能です。

従って、駅間ごとの輸送人員を把握することは可能ですが、東松戸～新鎌ヶ谷間のように、当社が運行する特急と北総列車をほぼ同じ条件で利用することが可能な駅間では、どちらの列車にどれだけ乗車したかを厳密に区分することは困難なため、このような場合に両社の運行本数で按分することとしております。

- 6) 「高砂～上野・押上間の収入」について

運賃は、対象区間における原価を償うものとして設定するものであり、その認可申請における収支計算の範囲は、当該設定区間を基本とするものであります。

従って、今回の認可申請においても、収入・費用共に、京成上野・押上～京成高砂間に係る部分は原則として計上しておりません。

仮に今回申請における収支計算の範囲に京成上野・押上～京成高砂間を加えた場合、設定しようとする運賃以外の収入とともに、当該区間に係る費用も計上することになり、総括原価の考え方から逸脱するため、適当ではないものと考えます。

- 7) 「京成本線では取っている「空港旅客加算運賃」を取らない不公正」について

鉄道事業許可の基準につきましては、鉄道事業法第5条第1項によると、その事業の計画が経営上適切なものであること、その事業の計画が輸送の安全上適切なものであること等となっております。

これに対して、運賃認可の基準につきましては、同法第16条第2項によると、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を超えないものであるかどうかを審査することとなっており、事業許可とは審査基準に明確な相違がございます。

こうした審査基準に則り、当社は事業許可と運賃認可の申請を行ったものであります。繰り返しとなりますが、平成13年の千葉県報告書及び事業許可申請における収支は、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。

これに対して今回の運賃認可申請は、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、運賃体系につきましても、路線特性や需要等を総合的に勘案して設定したものでございますので、事業許可とは運賃体系が異なるものとなっております。

8) 「航空需要の基本的な考え方」について

ご指摘の試算では、平成 13 年度実績の 2,783 万人からトランジット 489 万人を差引き、2,294 万人という数値を算出されておりますが、事業許可時に使用した航空需要は「第 7 次空港整備計画による予測値」であり、平成 22 年度はトランジット除きで 3,490 万人です。

また、20 万回→22 万回という発着回数の増による影響と航空需要の増による影響を、重複して算定されておりますが、事業許可時及び今回申請において、成田空港線の需要予測の基礎データとして直接使用しているのは航空需要であり、発着回数の増による影響は航空需要の増を通して間接的に反映されていることとなります。具体的には、トランジット除きの国際航空旅客数から、国内線による空港アクセス分を除外した数値を母数として、四段階推計法という予測手法により予測しております。

このように、事業許可時及び今回申請ともに、成田空港の航空需要を鉄道需要予測の一要素として使用しておりますが、ご指摘のような簡便な計算で算定しているものではございませんので、ご理解賜りたく存じます。

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い申し上げます。

敬具