

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30日  
鉄 道 局

# 目次

	(頁)
1. パブリックコメントについて	1
2. 第2回審理（3月16日）のご質問について （沿線人口と輸送人員の推移）	4
・ 5歳以上人口と定期外輸送人員	4
・ 生産年齢人口と通勤定期輸送人員	5
・ 15－19歳人口と通学定期輸送人員	6
・ 【参考】 5歳以上人口と輸送人員（定期・定期外）	7

## ○ パブリックコメントについて

募集期間：令和5年2月20日～3月5日（14日間）

件数：計6件

### ・パブリックコメントに対する考え方

1. 本件の「意見提出が30日未満の場合その理由」は何ですか？

- 旅客運賃の上限変更認可申請に対する意見募集は、命令等の公布・決定等を行うものではなく、任意の意見募集となります。
- 旅客運賃の上限変更認可申請に対する意見募集については、7日以内で概ね意見が出尽くし、或いは同旨の意見が多くなることから、14日間と定めているところであります。

2. （認可運賃ではありませんが）定期乗車券の払い戻し手数料は220円のままですが、諸経費実費や旅客間の公平な負担等を勘案して見直し、500～600円程度に変更してもよいように思われます。（中小私鉄の中にはそうした価格設定の社もあります。）

- 新京成電鉄によると、定期乗車券については、新京成線各駅から一定範囲の他社線乗換の定期券も発売しており、他社線でも払い戻しが可能となっているため、利用者のわかりやすさを考慮し、各社と同額としているとのことです。

3. 上限変更があっても良いと思います。施設（踏切、駅舎等）の整備やサービス向上を伴っていれば。

- 新京成電鉄によると、踏切障害物検知装置や列車運行管理装置などの鉄道施設の新設・更新や車両更新など、今後も輸送の安全確保にかかる設備投資を継続し、サービス向上に努めていくとしております。

4. 元の運賃が安すぎるので値上げは賛成。従業員の待遇改善をお願いします。

あわせて障害者割引については公費負担を原則とするよう関係各所に要請し、見込めない場合は取り扱いをやめるべきだと思います。

- 新京成電鉄によると、従業員の待遇面については、物価動向や会社の経営状況を考慮しつつ、安全安定輸送に必要な人員確保や従業員のモチベーション維持のため、適切な待遇改善を図っていくとしております。
- また、障害者割引について、鉄道の運賃割引については、鉄道事業者の判断で導入していただいているところです。また、新京成電鉄によると、平成25年6月に制定された「障害者差別解消法」では、障害者への合理的配慮の提供が求められており、すでに実施している割引制度を中止することは、法律の趣旨からしても考えていないとのことです。

5. 申請する過去3年間の収支において、コロナ禍の影響を含む年度がある。

東急や近鉄の運賃上限変更と同様に、運賃上限認可額変更後については1年ごとに収支を開示し、計画を上回る場合には運賃上限認可額の引き下げを命じることが望ましいと考えられる。

- 今回の認可では、東急や近鉄の上限運賃変更認可時と同様、認可の期限を設けた上で、運賃改定後の総収入と総括原価の実績を確認することを考えております。

6. ◆意見：

新京成電鉄の沿線住民です。

新京成電鉄の運賃値上げについては、電気代、資材、人件費をはじめ各種費用が上昇している状況であることは十分に理解をしております。

一方で、新京成電鉄は京成電鉄の100%子会社になり非上場化され、財務状況等が非開示となったため値上げ幅の妥当性評価が出来ない状況であります。

よって「無条件」に値上げ賛成と言えないと思います。

国土交通省に置かれては、値上げ認可されるのであれば、新京成電鉄の収益は、京成電鉄Gの連結業績への貢献を優先にすることなく、利用者の便益に還元されるよう、十分に監視いただきたく存じます。ご承知のように、北総線への京成スカイライナーやアクセス特急乗り入れに際しては、北総鉄道より、京成電鉄の収益性を重視した負担割合になっているかと思えます。また、2022年11月17日に京成高砂駅構内で発生した脱線事故を鑑みても、企業統治的な根本問題を抱えていると斟酌します。繰り返しになりますが、値上げ分は京成電鉄の連結業績に寄与することなく、利用者の便益に還元されるよう、十分に監視いただきたく存じます。

◆理由：

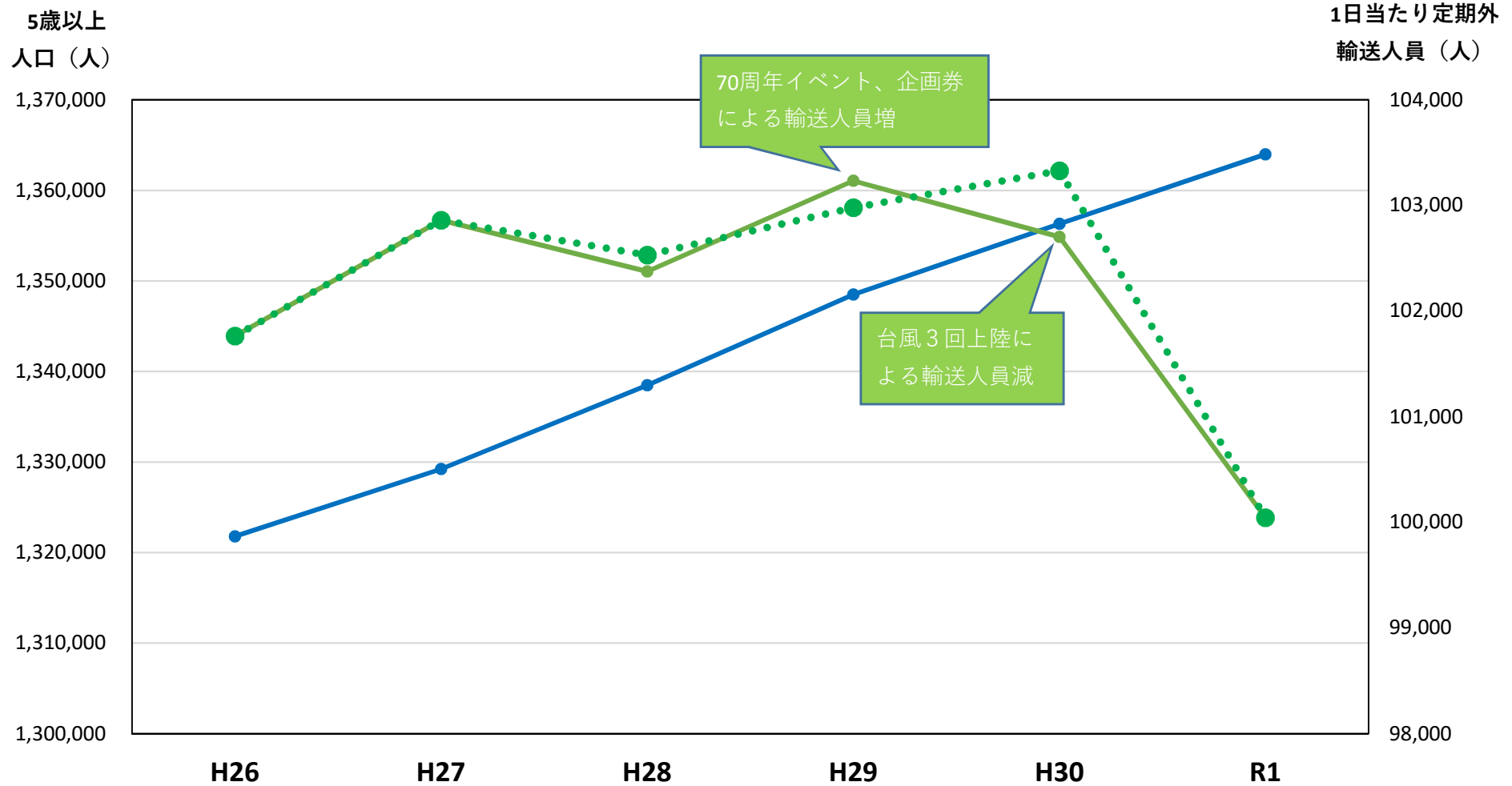
上場時は適時開示されており、株主の監視の目があった状況が一変して非開示となり、親会社の意向が最優先事項となる懸念があります。

これは沿線住民、利用者にとって、利便性向上等の利益にならず、親会社の利益が優先される可能性が十分考えられます。

新京成電鉄と京成電鉄を比較しますと、京成電鉄は、ユーカリが丘～京成成田～東成田間のような採算性に劣る郊外区間があること、スカイライナーをはじめとした空港旅客需要がコロナの影響により採算悪化していることがあり、新京成電鉄から得る収益（株式配当、グループとしてのブランド使用料、親会社としての経営指導料）を、京成電鉄は大きく期待しているところがあると思われれます。これらは、上場時でも京成電鉄の持ち分比率によって発生していたわけですが、非上場化され、財務状況がブラックボックスになり、利用者利益より京成電鉄の意向が優先される懸念があるためです。

- 新京成電鉄によると、運賃改定後においては、国に申請した計画に基づき、鉄道施設の老朽化に伴う設備更新、定期的な検査や修繕、輸送の安全確保にかかる設備投資を行い、利用者サービス向上に努めていくこととしております。
- また、今回の上限運賃変更認可申請については、今後の安全安定輸送に必要とされる費用に基づき申請を行ったものであり、2024～2026年度の平年度3ヶ年での推定収支率は99.5%と、おおよそ収支が均衡するような計画としているとのことです。
- 国土交通省としましては、今回の認可では、東急や近鉄の上限運賃変更認可時と同様、認可の期限を設けた上で、運賃改定後の総収入と総括原価の実績を確認することを考えております。

## 【定期外】5歳以上人口と1日当たり定期外輸送人員の推移

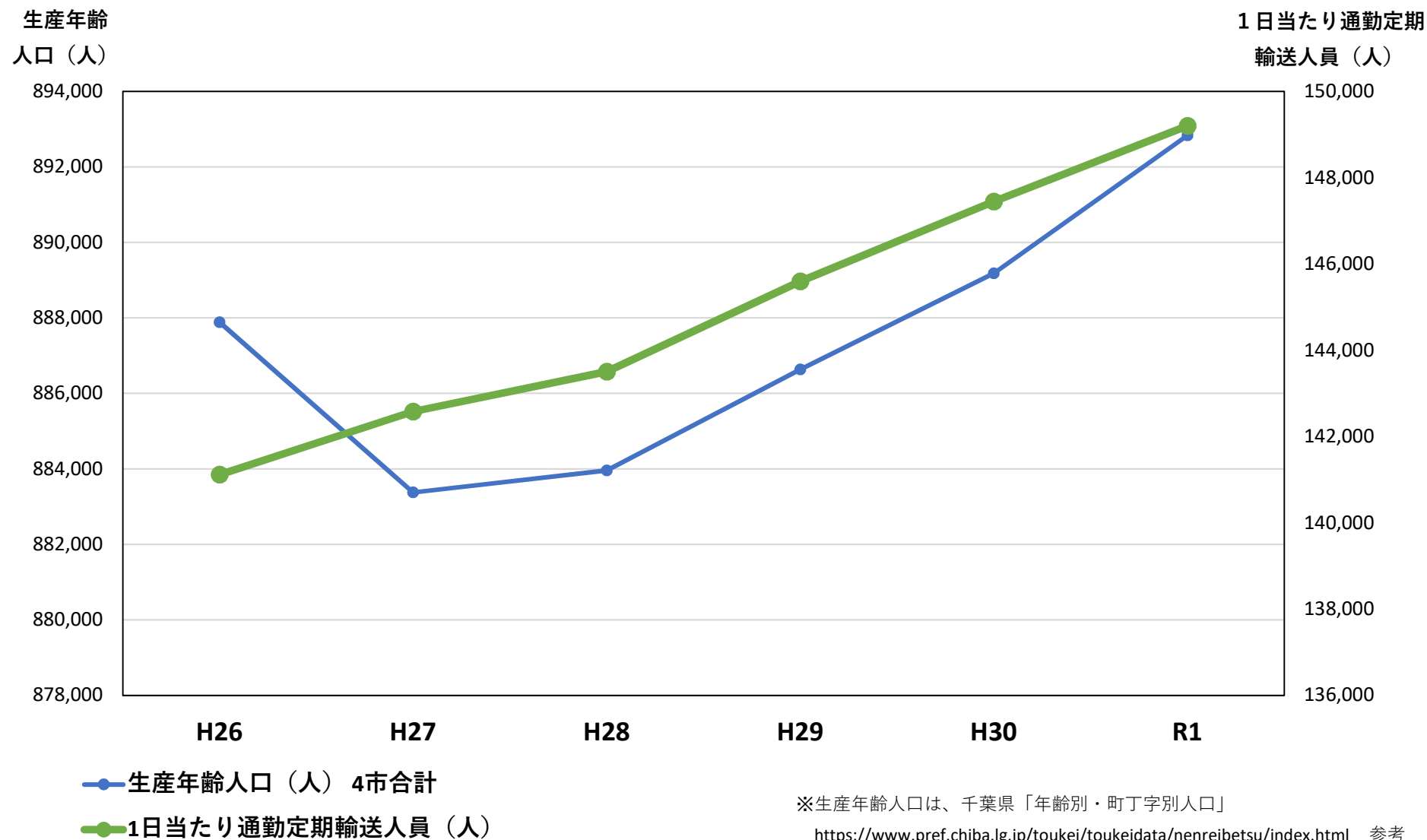


- 5歳以上人口 (人) 4市合計
- 1日当たり定期外輸送人員 (人)
- 1日当たり定期外輸送人員 (人) 【補正值】

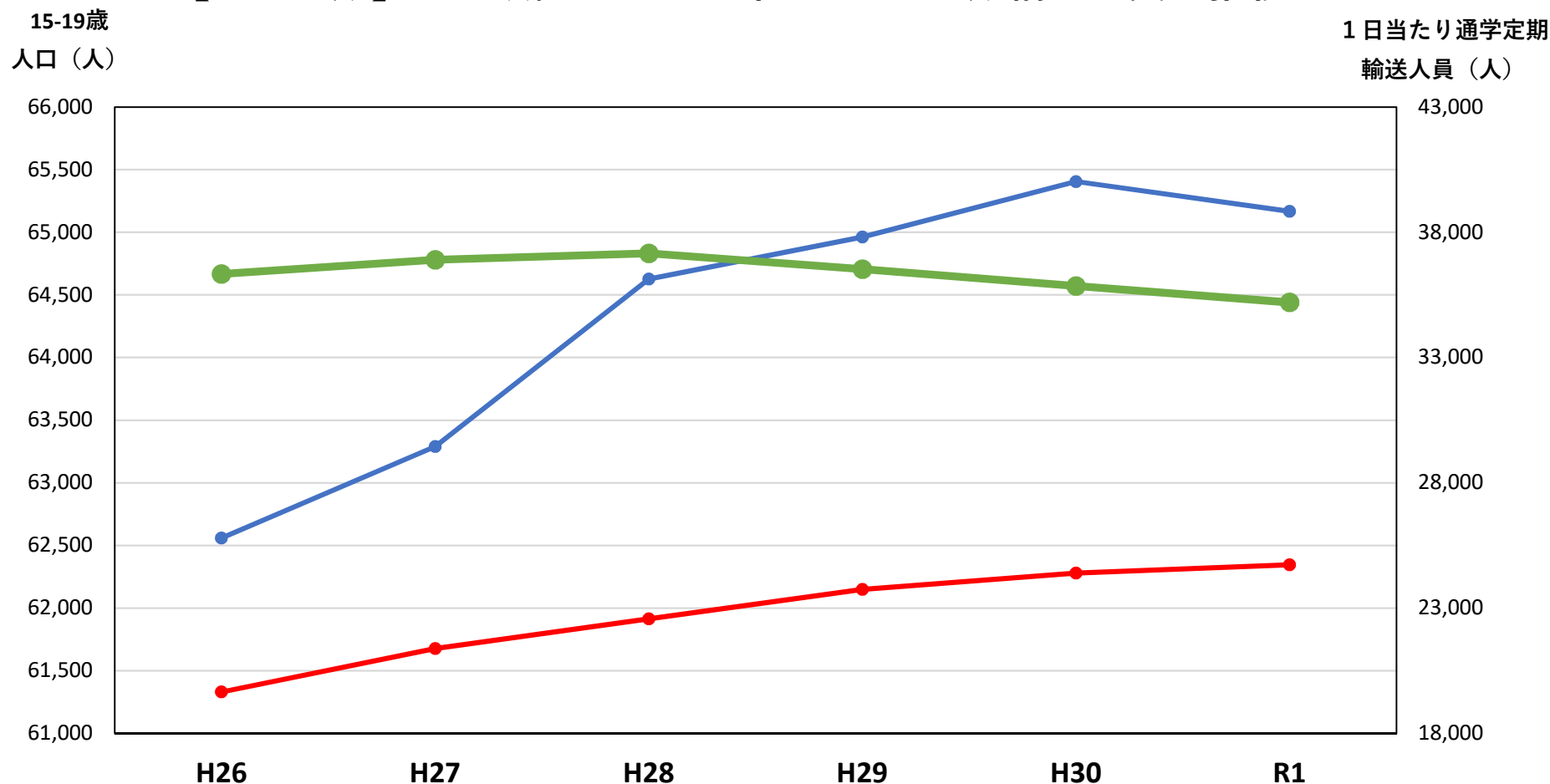
※5歳以上人口は、千葉県「年齢別・町丁字別人口」

<https://www.pref.chiba.lg.jp/toukei/toukeidata/nenreibetsu/index.html> 参考

## 【通勤定期】生産年齢人口と1日当たり通勤定期輸送人員の推移



## 【通学定期】15-19歳人口と1日当たり通学定期輸送人員の推移



● 15-19歳人口 (人) 4市合計

● 1日当たり通学定期輸送人員 (人)

● 【参考】東葉高速鉄道1日当たり通学定期輸送人員 (人)

※15-19歳人口は、千葉県「年齢別・町丁字別人口」

<https://www.pref.chiba.lg.jp/toukei/toukeidata/nenreibetsu/index.html> 参考

※東葉高速鉄道輸送人員は、国土交通省「鉄道統計年報」

[https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_tk6\\_000032.html](https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk6_000032.html) より



## 【参考】5歳以上人口と1日当たり輸送人員（定期・定期外）の推移

