平成22年1月26日（火）

京成電鉄株式会社の鉄道の旅客運賃の上限設定認可申請事案に関する公聴会

平成２２年１月２６日

【司会】　それでは、定刻となりましたので、ただいまより京成電鉄株式会社の鉄道の旅客運賃の上限設定認可申請事案に関する公聴会を開催いたします。会長、よろしくお願いいたします。

【大屋会長】　会長の大屋則之でございます。さきに当審議会に諮問がありました、京成電鉄株式会社の鉄道の旅客運賃の上限設定認可申請事案につきまして、公平かつ合理的な決定を行うため、今回、公聴会を開催することといたしました。これより公聴会に入りますが、私がこの公聴会の司会として議事の整理をさせていただきますので、ご協力のほどどうぞよろしくお願いいたします。

なお、今回の公聴会におきましては、一般の方々からの公述の申し込みが公示による締め切り期日である１月６日までに、賛成、反対合わせて２８名ございましたので、これらの方々に２６日と２８日の２日間に分けて公述をお願いすることといたしましたことを申し上げておきます。

まず最初に、皆様方にお願いいたします。この公聴会の目的が十分に達せられますよう、最後までお静かにお聞き取りいただきたいと存じます。また、公聴会の議事を円滑に進めるため、私または私の命を受けました国土交通省の職員の指示に従ってくださるようお願いいたします。

次に、公述の順序は当方で指定いたしますので、私の指名により公述席にお着きになって公述していただきたいと思います。

それでは、ただいまから申請者の冒頭陳述から入ることといたします。陳述の際には、申請者の経営しておられます鉄道事業の概況、新線の整備効果、運賃設定申請の理由とその内容、あるいは収支の予想、その算出根拠など、今回の申請の合理性、妥当性につきまして提出されました公述書に従って説明していただきたいと存じます。また、陳述される方は、公述席にお着きになりましてから、最初に職名と氏名をお述べになってから陳述に入っていただきたいと存じます。

それでは、京成電鉄株式会社の方に冒頭陳述をお願いいたします。

【花田氏】　私は、京成電鉄株式会社取締役社長の花田力でございます。本日は弊社が

平成２１年１２月１６日に申請いたしました鉄道事業の旅客運賃上限設定認可申請に関しまして公聴会を開催され、弊社の申請の趣旨をご聴取いただけますことを厚く御礼申し上げます。

ただいまから、弊社が今回申請いたしました鉄道旅客運賃の認可申請につきまして、その理由と内容をご説明申し上げたいと存じます。

初めに申請理由の概要について申し上げます。まず、弊社の現状ですが、弊社は現在、京成上野駅と成田空港駅とを結ぶ６９．３キロを本線とし、青砥駅にて分岐する押上線、高砂駅にて分岐する金町線、京成津田沼駅にて分岐する千葉線、千葉線に続く千原線、京成成田駅にて分岐する東成田線から成る１０２．４キロの営業キロを有しております。

また、都営地下鉄浅草線、京浜急行線、北総線、芝山鉄道線、新京成線との直通運転によりネットワークを拡大し、東京都東部及び千葉県北西部を主な事業エリアとして通勤・通学輸送を担うとともに、成田国際空港への旅客輸送を行っております。

成田国際空港への旅客輸送については、昭和５３年５月の空港開港時より今日まで一貫して都心と空港を結ぶ重要なアクセスとして、さらに増大する航空需要に対応できる大量かつ定時輸送が可能な交通機関として、その一翼を担ってまいりました。この間、増加する空港利用者に対応するため、旧新幹線施設を使用して平成３年３月には成田空港ターミナル直下第１ターミナルビルへの乗り入れ、翌平成４年１２月には、空港第２ビル駅の開業など、空港アクセスの改善がなされ、弊社も成田国際空港への旅客輸送の充実に努めてまいりました。

しかしながら、弊社を含め、現在の空港アクセスには依然として都心と空港間の所要時間が諸外国と比較して長いという課題が残されております。そのような状況の中で、平成１２年１月に出された運輸政策審議会答申第１８号において、北総線を延伸し、成田国際空港へ至る路線の新設が掲げられ、平成２７年までに開業することが適当な路線と位置づけられました。これを受けて関係者で協議、検討を進めた結果、整備主体は第三セクターの成田高速鉄道アクセス株式会社が、運行主体は弊社が行うこととなり、平成１４年５月の鉄道事業の許可申請、同年７月の許可を得て、平成２２年７月の開業に向けて今日まで事業を推進してきたところでございます。

次に、成田空港線整備の効果についてでございますが、今回の成田空港線整備の最大の効果は、在来線では国内最速となる最高時速１６０キロでスカイライナーを運行することにより、日本の空の玄関である成田国際空港と都心との所要時間が現在の５１分から、１

５分短縮して３６分となり、約３割もの時間短縮が実現し、速達性が大幅に向上することでございます。これにより、世界の主要空港と比べましても遜色のない水準の空港アクセスが確立するもので、国内外の成田空港利用者の増加につながるものと期待しているところでございます。

また、成田空港線において、スカイライナーのほかに京成線及び北総線の主要駅、並びに新駅である成田湯川駅に停車する特急を運行いたします。この列車は、現在、北総線を運行する特急よりも速達性を高めておりますので、空港利用者のみならず、沿線の利便性向上に寄与いたします。さらに、路線が成田空港に直結することで、成田空港線沿線の町と空港がつながり、それによって新たな人の動きが生まれ、町が活性化、発展していくことも期待できます。

次に、成田空港線の収支についてご説明します。成田空港線整備の最大の目的は成田国際空港へのアクセス改善であります。そのため、同線の収入の大半は航空旅客によるものと想定されております。成田空港線整備の契機となった運輸政策審議会第１８号答申が出された平成１１年度には、成田国際空港の国際航空需要は年間約２，３００万人で、その後の順調な伸びが期待されております。しかし、世界的な景気低迷と羽田空港国際化等の影響もあり、その伸びは鈍化しており、収入面で厳しい状況にあります。

また、本事業は建設主体と運行主体を分ける、いわゆる上下分離方式を採用しており、これらの改良費用及び建設費用は補助金のほか、建設主体の成田高速鉄道アクセス株式会社が負担いたします。運行主体である弊社といたしましては、新線建設など、鉄道整備にかかわる投資を抑えることができるものの、線路使用料を鉄道施設保有事業者である成田高速鉄道アクセス株式会社をはじめとして、成田空港高速鉄道株式会社、北総鉄道株式会社、千葉ニュータウン鉄道株式会社に対して長期間にわたって支払うこととなります。

加えて、弊社で行う投資といたしましては、成田空港線内を現行のスカイライナーでは対応できない、時速１６０キロで運行するため、新型スカイライナーを８編成６４両、また、新たなルートの運行の用に供するため、一般特急用の車両を６編成４８両の計１４編成１１２両の導入、車両を増備することに伴って必要となる車庫の拡充、新線の運行管理や変電所などの集中制御を行うための司令設備改良、スカイライナー利用者をはじめ乗りかえ利便性の向上を図るための日暮里駅改良、成田空港線列車の運行を確保するための高砂駅金町線高架化工事、本線、成田空港線それぞれの適正な運賃をいただくための空港第２ビル駅、成田空港駅における中間改札機等の駅改良、及び成田空港線に対応するため、

各種システム改修が発生いたします。そのほか、成田空港線を運行するために必要な人員にかかわる人件費、増備車両や列車運行に伴って発生する修繕費や動力費といった諸経費など、多額の費用を必要といたします。

以上、成田空港線の収支の状況について申し上げてまいりましたが、現時点では同線の収支見通しは厳しいと言わざるを得ないのが実情でございます。

次に、今回申請いたしました運賃設定申請の内容につきましてその概要を申し上げます。成田空港線は、先ほど申し上げましたとおり、成田国際空港の航空需要の伸びが鈍化したことにより、収入想定が厳しいだけでなく、新造車両の導入をはじめとする設備投資や鉄道施設保有事業者に対する線路使用料の支払い等、多額の費用が発生いたします。これらの費用につきましては、受益者負担の観点から、成田空港線を利用するお客様にご負担いただくことで、既存線のみを利用するお客様との公平性を確保したいと考えております。つきましては、成田空港線にかかわる収支を勘案し、既存線と異なる運賃を設定しようとするものでございます。

普通旅客運賃につきましては、対キロ区間制とし、初乗り運賃を２００円、京成高砂から成田空港間を９５０円として申請いたしました。定期旅客運賃につきましては、対キロ区間制とし、割引率を通勤定期は３０％、通学定期は５６％で申請いたしました。このような運賃設定により、成田空港線の収支は開業後１４年目で単年度黒字となり、開業後３６年目で累積損失が解消できる見込でございます。なお、成田空港線のうち既に北総線として営業している区間である京成高砂―印旛日本医大の間につきましては、千葉県など地元自治体との協議により減額した運賃を別途届け出ることとしております。

最後に、成田空港線は必ず成功させなければならない、社運をかけたプロジェクトでございます。その収入の枠組みである運賃設定につきまして、なにとぞご審議をいただき、お認めいただきますようお願い申し上げまして私の公述を終わらせていただきます。ありがとうございました。

【大屋会長】　どうもありがとうございました。

以上をもちまして申請者の冒頭陳述は終了いたしましたので、進行予定に従いまして、数分早いわけでございますが、一般公述人の方がおそろいということでございますので、これから一般公述人の方々の公述を承りたいと存じます。

公述の順序は、原則としてお手元の名簿記載の順序でございます。公述時間はお１人様１５分以内となっておりますので、公述される方は公述書に記載されたところに従って、

要領よく、また、事案の範囲外にわたらないように公述をお願いいたします。

なお、１５分を超えました場合には、途中で公述を打ち切らせていただくこともございますので、あらかじめご了承願います。

また、陳述される方は、私がご指名申し上げますので、公述人席にお着きになりましてから、最初に氏名及び職業または所属団体をお述べになってから公述に入っていただきたいと存じます。よろしくお願いいたします。

それでは、最初に石本祐吉さんにお願いいたします。

【石本氏】　石本祐吉と申します。自営業でございます。

結論から申し上げますが、私は今回の京成の運賃設定認可申請は適当であると、むしろ安いと考えております。

その理由を申し上げます。

１、成田空港線整備の意義。今回、運賃設定が申請されている成田空港線の一番の意義は、都心から遠くて不便な成田空港のアクセスが改善されるということです。現在、都心から成田空港までは京成スカイライナーでも、ＪＲ成田エクスプレスでも、最も速い列車で約５０分を要しておりますが、これが３６分ということで、約１５分の短縮になります。１５分というと、それほどの短縮ではないと思われるかもしれませんけれども、５０分に対する１５分ですから、その割合は大きいので、また、３０分台となりますと、今の山手線内から羽田空港までが大体そのぐらいですから、「羽田は遠い」という人があまりいないように、成田までの時間距離も体感的にかなり違ってくるのではないかと思います。

今や空港も海外と利便性を競う時代になりました。諸外国の空港アクセスに肩を並べるためにも、成田空港のアクセスを飛躍的に改善することができる今回の成田空港線の整備というのは必要だと思います。

また、日本、とりわけ東京圏は世界でも類を見ないほど鉄道ネットワークが充実した街です。この申請の整備によってそのネットワークが一段と拡充され、成田空港へのレールアクセスが改善されるということは、空港利用者の鉄道利用がさらに促進されるということになりますので、鉄道愛好家としての立場からも好ましいと思います。

２、今回の運賃認可申請について。今回、申請のあった京成上野―成田空港間のうち、京成上野―京成高砂間は京成電鉄の線路ですけれども、京成高砂―成田空港間は、北総鉄道、成田高速鉄道アクセスをはじめとする複数の第三種鉄道事業者の区間を京成電鉄が第二種鉄道事業者として運営するものであります。改良に当たって、もともと運賃が高いと

いうことで知られている北総鉄道ですとか、それから高速運転を目指して新幹線にも準じる高い線路規格で建設された新線区間などを通るわけですから、私は、現在線に比べてかなり高い運賃となるかと予想しておりましたけれども、申請内容を見ますと、わずか２００円高くなったのみで、意外に安いと考えております。

鉄道というのは装置産業ですから、新線建設やその運営、既存施設の改良には多額の費用を必要とします。私の手元にはデータがありませんので試算することはできませんけれども、成田空港鉄道アクセス会社による新線建設事業費や、それから京成スカイライナーの新造費、日暮里や成田空港ターミナルの大改良などを考えますと、本来は今回の申請区間についてもっと高額な運賃を設定しないと引き合わないのではないかと思います。

今回の申請額は既存の線よりも若干高いとはいえ、同じ都心と成田空港を結ぶ成田エクスプレスとかリムジンバスよりも依然として安いという設定になっておりまして、これらの交通機関との競合を見据えて戦略的に抑えた価格ではないかというふうに思います。

３、同一起終点間の異運賃について。今回の運賃設定認可申請によりますと、新線を経由した場合、上野から成田空港までは１，２００円となり、現在の６区間の１，０００円よりも２００円高いものになります。これに対して一部には、起点、終点が在来線と同じ駅なのに運賃が異なるというのはおかしいという意見もあるように聞いております。しかし、私はそうは思いません。

都市部あるいは近距離区間でもって発着駅が同じな場合に、「運賃は実際の経路によらないで最短経路で計算する」というルールがありますが、これは改札現場における乗客とのやり取りや、証明や説得の難しさなどを逃げるための便法でありまして、必ずしも原則ではありません。また、遠距離切符の場合に、経路によって運賃が異なるというのはむしろ当たり前のことであります。

また、発駅が同じで在来線と新線とで着駅が異なるという例は幾らでもありますけれども、同様に、同じ会社の新線と旧線とで賃率すなわち同じ距離に対する運賃が異なる例もたくさんあります。例えば、関西の阪神電気鉄道は昨年３月、近畿日本鉄道の大阪難波に達する新線を開通させて、尼崎から大阪難波の間を阪神なんば線と名づけました。起点となる尼崎から大阪難波までの営業キロは１０．１キロメートルです。運賃は３２０円です。一方、尼崎から神戸のほうへ向かって１０．１キロ行ったところに打出という駅があります。そこまでの尼崎からの運賃は２３０円です。つまり、同じ阪神線に同じ距離乗っても、在来線ならば２３０円のところが、新線では３２０円であると。「新線は割高である」と

いうのも１つの常識だと私は思います。

今回の京成電鉄でも、１９９２年に開通した当時の千葉急行線、現在の京成千原線は在来の京成線に比べて割高の運賃になっておりますが、これも阪神なんば線と同様の事情によるものと考えられます。今回の京成のケースでは、上野と成田空港間の営業キロはルートがよくなったので、従来の６９．３キロから６４．１キロというふうに若干短縮されています。また、始点が在来線と同じ上野、日暮里、終点の成田空港側についても新線の駅がたまたま在来線と同じだということで先ほどのような意見が出てくるのだと思いますが、本質的には成田空港駅が在来線とは全く別の駅であると仮に考えれば、新ルートに対して建設に見合った、新たな運賃が設定されても何ら不思議はないと思います。

空港内の用地に余裕があり、実際に在来線とは全く別のターミナル駅がつくられていればこういう議論は起きなかったと思いますけれども、利用者から見ますと、同じ駅に発着する方がはるかに便利でありますし、新線をあえて従来のターミナルに接続したというのは極めて現実的な選択だと私は思います。

したがって、成田空港線の本質を新規に建設された別の線だと考えれば、その運賃が在来線と異なることに何ら問題はないと思います。

４、複数のサービスレベルと料金が選択できるということの便利さ。同じ京成電鉄の列車でも、新線経由と在来線経由とでは利用者が受けるサービスレベルが異なることは明らかです。路線図を見ればおわかりのように、新線は都心と成田空港とをほぼ直線で結ぶすばらしいルートになっております。しかも、大半の区間が最高速度１３０キロ対応で、特に新線部分の最高速度は国内では新幹線以外では最も速い、時速１６０キロであります。ここを走行する新型スカイライナーはもとより、一般の特急電車も、線路条件のよさを生かした高速走行をすることで速達サービスが可能です。新しいスカイライナーの日暮里、空港第２ビル間は最速３６分と聞いておりますけれども、この場合の表定速度は１０１．６キロにもなり、これは国内の特急列車では最も速いクラスになります。

これに対してＪＲ線は千葉駅を経由するということのために、三角形の二辺を通るという線形になります。また、既存の京成本線は新線とＪＲ線との中間ともいうべきルートであります。しかも京成線の在来線というのは、もともとが軌道でできた会社ですので、カーブが多く、家々の間を縫って走るような区間が長いので、出せるスピードは現在の時速１００キロがせいぜいということで、その速度でも出せる区間は限られているということになりますので、現在よりも大幅なスピードアップというのは望めない状況にあります。

新線はルートで大きく在来各線を引き離している上に、高速用に新たに製造した新型スカイライナーが走るわけです。既に試運転等で在来線にも姿を見せておりますけれども、すばらしいデザインの特急車両です。車内のデザインや設備も、これまでの京成車両を超えたハイレベルなものと聞いております。短時間ではありますけれども、快適性という点でも在来のスカイライナーや成田エクスプレスとは大きな差がつくように思います。

また、新線には新型スカイライナーだけではなく、一般特急も走るということです。これは運賃のみで乗車できますから、申請どおりであれば１，２００円で都心から空港へ到達できるわけです。さらに同じ空港ターミナル駅から現在の京成の在来線も発車します。所要時間に相違はありますけれども、これは運賃は１，０００円です。したがって、新しいスカイライナー、一般特急、在来線というように、サービスレベルの異なる、少なくとも３種類の列車が利用でき、運賃や料金を勘案しても最適なものを選択できるというのは、空港利用者にとってすばらしいことだと思います。

５、新線は成田新幹線の実現。かつて成田新幹線というものが構想されたということをご記憶の方もおられると思いますが、主として都内の沿線住民の合意が得られずに日の目を見ることがありませんでした。しかし、今回建設された印旛日本医大から成田空港までの部分は、かつて成田新幹線が予定したルートとほぼ同じです。今度の新線は成田新幹線が形をかえて実現したと言うこともできると思います。

ところで、成田新幹線がもし実現していたら、運賃や料金はどうなっていたでしょうか。現在の新幹線網からこれに相当する区間を探してみますと、上越新幹線の東京―熊谷間が６４．７キロメートルで、距離的にはほぼ上野―成田空港に匹敵いたします。上越新幹線では「とき」とか「たにがわ」という列車が、東京―熊谷間をちょうど４０分で走っております。ところが、新しいスカイライナーは、上野―成田空港間６４．１キロメートルを４４分ということですので、新幹線ではないのに速度はほぼ新幹線並みといえます。ちなみに、上越新幹線のここの間の運賃は１，１１０円、特急料金は何と２，５００円です。しかもこちらには、新幹線なので、運賃だけで乗れるという一般特急はありませんので、合計３，６１０円はどうしても必要です。成田新幹線ができずに京成新線が実現したということは大変喜ばしいことだと私は思います。

６、まとめ。私が想像しておりますように、京成の申請額というのは、本来の費用を償うために必要なレベルよりもかなり低いのだと考えますと、利用者にとっては不当に高い運賃どころか、むしろ安いと判断して差し支えないと考えます。これまで述べました所要

時間の短縮ですとか、駅設備の改良による利用者の利便向上などを考慮しますと、プラス２００円の上乗せは極めて妥当だと思います。

いろいろ述べさせていただきましたけれども、今回の成田空港新線というのは、北総線や成田空港駅など、これまであったストックを極力利用して、新規の建設区間を最小限として都心や成田空港間の新ルートを実現したというふうに見ることができます。したがって、東京圏では平成１７年のつくばエクスプレス以来の大きな鉄道新線の開業ということになりまして、沿線の発展はもとより、空港アクセスの飛躍的な改善によって効果ははかり知れないものがあります。

私は、京成の在来線の沿線に住んでいますので、新線改良の恩恵を直接受けることは少ないかもしれませんが、沿線住民の１人として、また、鉄道愛好家の１人として、日ごろから京成電鉄を応援してまいりました。今回の新線開業を機会に京成の企業イメージが一段と向上して、当社の発展につながることを期待しているわけでございます。

以上で公述を終了させていただきます。

【大屋会長】　石本さん、どうもありがとうございました。

それでは、続きまして岩田典之様、お願いいたします。

【岩田氏】　私は、白井市で副議長をしております岩田典之と申します。公述書に従いまして意見を述べさせていただきますが、本題に入る前に、これまでの経緯を少し説明させていただきたいと思います。

白井市は市内に成田空港線の通過駅となる白井駅、西白井駅の２駅があります。両駅の前には「成田新高速線早期実現」という大きな看板が立てかけられ、また、この事業に対して４億８，７００万円を負担をしています。市がこの事業に対していかに期待をしているかがご理解いただけると思います。

それは、この地域の唯一の鉄道である北総線の異常な高運賃が就職や学校選択の自由を阻害するなど、開業から３０年間にわたりさまざまな影響を受けてきていましたが、この新線開通により是正される、つまり、だれもがこの新線が開通することにより当然大幅な値下げがあると思っていたからにほかなりません。

しかし、今回の今回の運賃認可申請は沿線住民の期待を裏切るものになりました。申請は北総線の運賃体系を基本としたものであり、というより、上野―空港駅間を１，２００円と決めて、北総線の高運賃をそのまま残して運賃設計がされています。北総線区間の運賃が変わらなければ、この事業は白井市にとっては振動、騒音、通過待ち、都心への時間

延長、ホームの危険など、デメリットばかりで、何一ついいことはありません。これでは何のためにこの事業に多大な負担をし、早期実現のための運動をしてきたのかわかりません。

この新線開通に合わせて、先ほども社長さんのほうから話がありましたけれども、沿線８自治体と千葉県、鉄道事業者が公金支出などによる、つまり市民の税金を北総鉄道に補助することで５％弱の値下げをするという合意を昨年の１１月２７日にしましたが、お手元にありますように、白井市議会ではその２日前の１１月２５日、１２月議会の初日に合意書への同意を見合わせることを求める決議をしております。また、最終日の１２月２２日には、「成田新高速鉄道開通時には北総線の高運賃を京成本線並み運賃へ統一するようにご尽力いただきたい」という意見書を全会一致で可決をし、関係大臣に提出をしているところであります。

それでは、本題に入りますが、この運賃認可申請は鉄道事業法第１５条及び第１６条に抵触していると思われ、認めるべきではないと考えます。まず第１として、京成電鉄株式会社は第二種鉄道事業者として第三種鉄道事業各社に線路使用料を払うことになっていますが、１００％子会社である千葉ニュータウン鉄道株式会社には３億円余りしか支払われない。それと比較して、現在、北総鉄道は毎年、千葉ニュータウン鉄道に対し線路使用料を払っているわけですが、例えば昨年度は２３億４，０００万円の線路使用料を払っています。この成田空港線が開通すると、京成電鉄は千葉ニュータウン鉄道の軌道上を北総鉄道とほぼ同じ本数の車両を走らせるわけですから、同じ程度の線路使用料を払って当然なわけであります。ところが、京成電鉄が支払う線路使用料は３億円、北総鉄道は２３億円。再度申し上げます。同じ線路の上をほぼ同じ本数の車両を走らせるのに、京成電鉄は３億円、北総鉄道は２３億円。一般常識では考えられません。

また、京成電鉄が北総鉄道に支払うことになる線路使用料１５億円余りも１９．８キロメートルの路線距離に対して不当に少なく、現在の北総線利用者からの乗りかえ分を含めての線路使用料だからなおさら少ないと考えます。

いいですか。千葉ニュータウン鉄道は１２．５キロで、北総鉄道は２３億円を払っているわけであります。このことから、京成電鉄株式会社が北総鉄道株式会社及び千葉ニュータウン鉄道株式会社に払う線路使用料は適正を欠き、鉄道事業法第１５条第３項に抵触すると考えられます。

第２として、現在の京成本線は空港駅利用者に対して１４０円の加算運賃を課していま

すが、今回の申請にはそれがありません。この成田空港線は空港利用者の利便性を図るためにつくられたものであり、その負担を北総線利用者に求めることは不当な差別的取り扱いをすると考えられ、鉄道事業法第１６条第５項第１号に抵触すると考えられます。

空港利用者のほとんどが北総線沿線利用者以外と考えられ、空港利用者に対しての応分の負担をかけることが当然であります。先度、京成電鉄の冒頭陳述では、受益者負担の観点から成田空港線利用者に負担をしていただくことで既存線のみの利用者との公平性を確保したいという説明がありました。冗談じゃない。北総線のみの利用者に多大な負担がかかっていることは明らかであります。現在、京成本線の京成成田駅から空港までの８．１キロメートルは特定運賃を含めて２５０円加算されています。それに比べて新線は成田湯川駅から空港駅までは１１．５キロでわずか７０円であります。いいですか。京成本線は８．１キロメートルで２５０円、新線は１１．５キロでわずか７０円です。さらに申し上げると、高砂駅から計算をすると、成田空港高速鉄道線は８．４キロメートルですが、この区間の運賃加算はわずか７０円なのに、線路使用料は１８億円以上を支払うことになっている。高運賃を付加する北総鉄道や千葉ニュータウン鉄道の線路使用料と比較して、どう考えても公正とはいえません。

再度申し上げますが、このこと、つまり現在、京成本線にかけられている空港特定加算運賃を新線では加味していないために、北総線区間が著しく高額な運賃設定となっています。このことから、鉄道事業法第１６条第５項第１号に抵触していると思われます。

３点目として、京成電鉄が平成１４年に申請した鉄道事業認可申請書に記載の事業収支見積書の算定条件は、輸送人員は現行運賃制度をもとに算出していますが、今回申請の運賃設定はそのときの約２倍であり、運賃収入は半分となっています。そのため、運賃原価表には疑義があり、鉄道事業法第１６条第２項に抵触していると思われます。鉄道事業者から積算根拠を求めてしっかり審議をしていただきたい。提出された資料をそのままうのみにすることなく、収入・原価表を再度検証していただきたいと思います。

４点目として、定期旅客運賃の割引率ですが、現在の北総線と同じ割引率を使っており、京成電鉄の他路線と比較して著しく低い。特に、通学定期の割引率が低いために、お手元の参考資料のように、新線と本線では４倍以上もの開きがあります。同じ鉄道会社が、幾ら路線が違うとはいえ、このような不当な差別的運賃は異常であります。これは鉄道事業法第１６条第５項第１項に抵触していると思われます。

以上のことから、この運賃認可申請を認めることなく、鉄道事業者に対し、この運賃設

定を見直し、再度提出することを求めるべきであります。

最後になりますが、先週の金曜日に同僚議員と一緒に成田空港駅や成田湯川駅を視察しました。周辺住民の方からこういった意見がありました。今、日大病院に通っているんですけれども、今は息子などの人に車で送ってもらっている。病院までですね。玉造自治会という成田湯川駅のすぐそばの人が病院まで車で通っている。目の前にある、この成田空港線が開通したら、すぐ目の前に成田湯川駅ができるわけですから、自分で通えるので心待ちにしていた。ところが、運賃申請を聞いてびっくりした。印旛日本医大まで１駅が１８０円だと思っていたら４４０円。とてもじゃないけれども電車では行けないということなんです。

この成田新高速鉄道は、成田空港利用者の利便性向上のためにつくられたものであり、その利用者に負担を求めるべきものであります。通学や施設、病院などへの生活アクセスとしての利用をする人に空港利用者の運賃転嫁はしてはならない。みんなが利用しやすい運賃体系とならなければならないわけであります。

このことから、京成電鉄株式会社がこの運賃体系を見直すまでは、認可をしないことを求めまして、私の公述を終わります。

【大屋会長】　岩田様、どうもありがとうございました。

それでは、予定時刻より少々早うございますが、次に、間嶋博様、お願いいたします。

【間嶋氏】　ただいまご紹介いただきました間嶋博です。自営業を営んでいます。

審議会の委員の皆さんには、きょう、私の公述する原稿をお届けしましたので、それを見ながらお聞きいただければありがたいと思っております。

私は、「北総線の運賃値下げを実現する会」の事務局を担当しています。私の公述の立場は、当然ながら今回の運賃申請の内容は認められないという立場です。つまり、北総線の高運賃体系を半永久的に維持しようという意図がありありの申請ですから、沿線住民としてはとても我慢ができないということです。先ほど、大屋会長がおっしゃいました公平かつ合理的運賃という原則に照らしても反しているものだというふうに言わざるを得ないと思っています。

最初に公述の概略を申し上げます。成田空港線が開通し、北総線上を走る電車の数が倍化するというのに、どうして北総線の運賃は下げられないのでしょうか。その裏には、成田空港線は北総線上を事実上、ただ乗りするということが隠されているからです。では、北総鉄道はこのことになにゆえ異議を唱えないのでしょうか。京成電鉄の方々は、口を開

けば北総は別会社だと言っておられますが、実態は北総は京成の子会社であり、何事も京成の思うままに決まってしまうのです。ですから、今回の運賃申請は京成の都合だけから編み出されたもので、長年、高運賃に苦しめられてきた北総沿線住民の願いや、千葉ニュータウンの発展などには気にもかけない内容となっているのです。成田新高速線が北総線上を事実上ただ乗りする、このことは絶対に認めることができないのです。

この後、詳細説明に入ります。

私は、日本一高いことで高名な北総線の白井――千葉ニュータウンの中ですけれども、白井に住んでいます。１０年来、高運賃を何とかしたいと願ってきましたが、これまでは人口が計画どおりに増えないから運賃を下げられないと説明されてきました。ところが、２０１０年、成田新高速線が開通することになり、空港旅客が通ることになれば、運賃は大幅に下げられるのだろうと期待しておりました。しかるに、去る１２月に京成電鉄から申請された上限運賃申請なるものを知って驚きました。北総線の現在の高運賃と同じではありませんか。どうしてこんなむちゃな申請になっているのでしょうか。

申請書の最後にページ、添付資料の１ですけれども、３番、収入・原価表となっていまして、それを見て納得がいきました。表の下から２行目、マーカーで印をつけてありますけれども、差引損益の項目が平成２３年、２４年、２５年度までの３年間、いずれも１４億から１８億円もの赤字となっているではありませんか。でも、そんなはずはないぞと思い、スカイライナーの特急料金分、この表の４行目ですけれども、平成２３年度分の３７億８，５００億円、それで考えてみました。

１回の特急料金が１，２００円、そして３６５日で割ると１日当たりの乗客数が出ます。表の下に説明をつけましたけれども、１日当たり８，６４２人という計算になります。これまで目にしてきた数字、例えば平成１３年度の調査報告書ですとか、専門学者の講演会で聞いてきた、スカイライナーの乗客数は１日当たり１万７，９００人だよと言われていたのですけれども、それとはあまりにも違い過ぎるではありませんか。半分以下なのですから。「ああ、これは運賃収入を極端に低く見積もっているな」と納得がいきました。一般特急分も含めて運賃収入を半分以下に見込んでいる。正しく計算すれば１００億円以上の利益を計上しなければならなくなる。そうすれば北総線の運賃を半分にしてもおつりが来るのにと思わないわけにはまいりません。

次に、添付資料２、成田新高速鉄道線を構成している鉄道所有会社の図を示しました。これは京成のホームページから取ったものです。上野から高砂までは京成、高砂から小室

までは北総鉄道、小室から印旛日医大までは千葉ニュータウン鉄道、その先が成田高速鉄道アクセス、その先、空港までが成田空港高速鉄道となっています。現在、北総と千葉ニュータウン鉄道区間は北総が運行しています。これまで国交省や京成電鉄が私たちに説明してきたことは次の３点です。

１つ、北総線と新高速線の運賃体系は同じである。２つ目として、北総線の部分は北総と京成――成田空港線のことですが、北総と京成に二重に運行許可が出ているので、運賃収入はどちらのものになっても合法である。３つ目として、成田新高速線は京成が運行するなどが説明されてきています。これらと今回の上限運賃認可申請とをあわせて考えますと、北総の高運賃体系、近距離での超高運賃、遠距離では極端な少額運賃――添付資料の３ですけれども――を現行のまま維持していると考えざるを得ません。このグラフで言いますと、上のほうの赤い線で書いてあるのはこっちですね。北総の運賃、今回、京成が申請した運賃の自治体と約束している５％を引いたものですけれども、それがここに出ているわけです。５％引いてもはるかに高いのがよくわかると思います。京成本線の運賃体系というのはこういうふうになって、ほぼ直線状に上がっていくわけです。北総の場合は、こういうふうに極端に最初に上がるわけですね。最後は寝てしまうと。先ほど、最後は７０円しか上がらないと言っていましたけれども、そういう中身になっているわけです。

空港旅客の立場で言えば、普通運賃１，２００円は、北総の現行の運賃体系の、極端に最初に上がる運賃体系じゃなくても、京成本線と同じ直線の運賃カーブであっても、結果的に１，２００円ということで、中はどうでも最後はつじつまが合えば１，２００円でいいということなわけですね。でも、途中に住んでいる私らにとっては、とんでもない高い運賃を払わなくちゃいけないと。きょうここに来るのでも１，０００円じゃ来れないということで、なかなか出てくるのも大変なようなぐあいです。ですから、途中の区間で乗降する乗客にとっては、今回の運賃申請内容では本線の倍以上の運賃を払わされるのです。ですから、京成は北総区間で得られる収益を維持するために、沿線住民には極めて不合理な高運賃を負担させ続けようとしていることになります。

御存じのように、北総鉄道は京成電鉄の子会社、持株比率５０％です。北総に続く千葉ニュータウン鉄道は、１００％京成の子会社です。この２社線は北総鉄道が運行しています。今度の申請は、見方によっては、北総の救済策として現行運賃体系を維持していると言えなくもありません。でも、北総鉄道は実は超優良経営なのです。平成２０年度で見ると、経常利益が３３億円、納めた法人税が１４億円、純利益で１８億円にもなっています。

ただ、建設費の残債が平成２１年度の初めで８２７億円もあるから値下げできないというのが北総や京成の言い分なのです。でも、もう１つの大きな側面としては、成田新高速線運行による運賃収入を半分以下に見せて、もうけ過ぎだと言われるのを避けようとして、京成への非難を免れようとしていると言わざるを得ないと思います。

成田新高速線が開通することにより、北総線内を通過する電車の本数は倍化します。しかし、それでも超高運賃が下がらないのはなぜなのか。ほんとうに腹が立ちます。京成と北総は実態としては同じ経営です。北総の社長の笠井氏は京成の代表取締役です。代表取締役会長の亀甲氏は京成の元専務取締役です。北総の監査役の、きょうもいらっしゃっている花田さんは京成の現代表取締役社長です。さらに、北総の取締役の三枝さんは京成の代表取締役専務（鉄道本部長）なのです。京成の代表権を持った方が３人も北総の中心的な役員として名を連ねておられるのです。北総鉄道は資本系列も京成グループですが、役員構成からも京成と一体であることがよくわかります。

今回の成田空港線上限運賃認可申請に当たって、こんなにも不公正な内容を可能にした原因は、北総区間の二重運賃の運行許可にあると思います。さきに述べましたように、運行許可を持っている会社は運賃収入を自社のものとすることができます。北総区間について言えば、成田新高速線の運賃は北総のものとしてもよいし、京成のものとしてもよいということです。でも、経営の実態を見れば、京成が好き勝手にできるのは当たり前です。線路使用料という名目でごくわずか、２３年度で１５億円還元することになっていますが、それすらも運賃値下げの原資とはしないと京成や北総は言っているのです。高砂―空港間５１．４キロのうち、北総運行区間は３２．３キロメートルなのですから、今回の申請数字、運賃収入半分しか見込まれていない数字を認めたとしても、運賃収入７３億円のうち４５億円ぐらいは北総へ支払われても不思議はないのです。

ちなみに、現在、千葉ニュータウン鉄道部分を北総が運行しておりますが、この部分を北総は利益ゼロで運行していることになっております。ところが、実態は年８億円もの経費持ち出しで大サービスしているのです。千葉ニュータウン鉄道は１００％京成の子会社だということを思い出せば、このサービスぶりにも納得がいきます。北総が京成と資本関係のない鉄道会社であれば、成田新高速線が北総線上をただ乗りすることなどあるはずもないことなのです。

京成グループとして北総線沿線住民に長年負担させてきた高運賃、これを今後も半永久的に負担させる構図、これが今回の上限運賃認可申請であると言わざるを得ません。こん

なに鉄道会社に有利で利用者に不利になっている例は全国的にも例を知りません。こんな不合理、不公正が許されていいはずはありません。

ちなみに、京成電鉄が平成１４年度に申請した成田新高速の事業認可申請、添付資料の４ですけれども、表の最下段を見ていただきたいのですが、京成の現行運賃で収支を見積もっています。そこでは現行京成本線の運賃でも熟成時、今回の申請で言うと平成２２年度に相当しますけれども、熟成時２８億円もの税引き後の利益が見込まれていたのです。

よって、京成線と同じような運賃体系、右肩上がりのほぼ直線の運賃体系に改めてもらいたいと思います。本件認可申請は不認定にしていただきたいと思っています。今回の申請内容には同意できません。

以上です。ありがとうございました。

【大屋会長】　間嶋さん、どうもありがとうございました。

それでは、次に、武藤弘さん、お願いいたします。

【武藤氏】　武藤弘と申します。職名は自営業となっていますが、具体的には私どもは千葉ニュータウン地域を取材エリアとする「月刊千葉ニュータウン」という地域新聞を発行しております。この新聞は２００１年の創刊以来、ずっと北総線の高運賃問題、それから成田新高速鉄道への期待といったことを地域の大きなテーマとして取材してまいりました。

地域の多くの住民は、北総線の高運賃問題を非常に大きな困難と感じておりますが、そうした苦しい状況も成田新高速鉄道の開業と同時に大きく改善され、地域の発展の隘路となっていた問題が解決されるのではないかという期待を共有してきました。私どもでも取材を通して、地域住民のそうした期待を強く感じながら、成田新高速鉄道の事業化計画を注意深く見守ってきた次第です。

ところが、先般、千葉県と沿線自治体とが京成電鉄に働きかける形で何とかまとまった、北総線の５％弱の運賃引き下げプラン、それから、今回申請が出されております成田新高速鉄道の運賃プラン、さらにはこの運賃プランの基本にある事業計画の枠組みといったものを見て、地域住民が抱いてきた期待が次第に失望へと変わりつつあるのを感じます。このままだと、成田新高速鉄道というのは北総線沿線地域の住民にとっては「祝福する気持ちになれない鉄道」、もっと言えば「自分たちを踏みつけにして時速１６０キロで走る鉄道」といった存在になっていくのではないかと感じております。

１０年近く北総線の高運賃問題を取材していく中で感じたのは、沿線住民が高運賃を引

き下げてほしいという気持ちはよくわかるのですが、一方でやはり客観的に見ていて、北総鉄道の経営状況とか、あるいは北総鉄道の関係者の話を聞く中で、この高運賃が下げられないという言い分もある程度理解できるといいますか、これは現状ではやむを得ないのではないかという気持ちになりかけたことも正直言ってあります。

北総鉄道の経営者は、この運賃問題に関して運賃値下げをお願いに行った住民のグループとか、我々取材陣に対して「当社は２期線、つまり京成高砂から新鎌ケ谷の区間ですが、この工事に伴う負債がいまだに１，０００億円近く残っているので、現状は債務超過状態にある。したがって、そういう状況の中で運賃を引き下げるなどというのはとんでもない話なんだ。そんなことをしたら、我々経営者が株主代表訴訟で訴えられてしまうんですよ」という説明をよくしてきたと思います。確かに、北総鉄道の経営状況を見てみますと、営業収益、普通の会社の売上だと思いますが、その約半分近くを鉄道運輸機構への負債返済に充てるという状況がずっと続いているわけです。２期線の敷設工事に伴う負債が大きく同社の屋台骨にのしかかっているのは事実かと思って見ておりました。

しかしながら、そうであればこそ、成田新高速鉄道の開業という事態をとらえて、２期線の建設負担にあえぎながら、苦しい経営を続けてきている北総鉄道にとって、成田新高速の開業というのが現在の苦境から脱する大きなチャンスになるだろうというふうに見ていたわけです。これまで沿線住民が払う高額運賃だけで負債の返済を行ってきた状況から、成田新高速の事業者にも負担を求めることで、会社としても沿線の利用者にとっても、ようやく長く続いた負担が軽減されるということが期待されたわけです。

ところが、平成１３年３月に千葉県がまとめた「成田新高速鉄道事業化推進に関する調査」という報告書、この中を見ますと、北総線区間の線路使用料に関しては維持管理費のみということになっていまして、その後もいろいろ議論はありましたけれども、現在に至るまで北総区間の線路使用料ということに関して実質的な大きな変化があったというふうには認められない状況だと思います。北総鉄道の経営者からも、成田新高速鉄道の事業者に対して２期線の資本費に対する負担を厳しく求めていくという姿勢は全くうかがわれません。

そうなってきますと、これまで北総鉄道の経営者が高額運賃を下げられない理由としてきた２期線建設に伴う負債、あるいは会社の資金繰りといったことは一体何だったのかということになると思います。我々には、２期線建設に伴う巨額負債があるから高額運賃を下げられない、つまり我々には２期線の建設費を根拠とした受益者負担を求めておきなが

ら、成田新高速鉄道の事業者及びその乗客には一切そうした厳しい要求をしないという、これは二枚舌、ダブルスタンダードではないか。北総線区間の線路というのは商品として見れば一物二価という、非常にいかがわしい商品になるのではないかという感じがいたします。

このやりとりを見ていまして、京成電鉄がきちんとした２期線の資本費に対する負担を払おうとしないという、そういう不当性もありますけれども、もう１つは、北総鉄道が京成に毅然としてそうしたものを要求しないという、そのことの不当性もあると思います。北総鉄道の経営者というのは、その意味では北総鉄道本来の利害からすると、一種の背任行為といいますか、そこまで言わなくても、一体どちらに顔を向けて鉄道事業をしているのかという抗議を突きつけたいと思います。

北総鉄道という会社は、先ほど来、話が出ていますが、株主の５１％を京成電鉄グループが握り、残りを千葉県や沿線自治体などが出資している会社です。今回の２期線の建設費の負担という問題もそうですが、ほかにもいろいろな局面で県や沿線自治体も出資している公共性の高い会社、というよりはむしろ京成電鉄の企業グループの一員として親会社の京成が経営リスクや負担を避けるための弾よけ、防護壁という意味合いで設立され、まさにそのように利用されてきたというふうに考えざるを得ない面が多く見受けられます。

例えば、先ほども話が出ましたが、北総線区間のうち小室から印旛日本医大の間、これは昔、都市公団、今の都市再生機構が線路を建設して保有して、その上を北総鉄道が列車を走らせるという形だったのですが、平成１６年に公団から京成グループに約１９０億円で払い下げられました。ところが、このうち約４０億円は県が負担していますから、京成が払ったのは１５０億円です。現在この区間は京成の１００％子会社である千葉ニュータウン鉄道が線路を保有し、北総鉄道はこの線路を借りる形で列車を走らせています。しかも、この場合、北総鉄道は線路使用料の名目で運賃収入の全額をいったん千葉ニュータウン鉄道に納め、千葉ニュータウン鉄道から列車を走らせた経費、実質経費ですね、これを負担費として受け取るという、非常に変な、異常な収支関係が結ばれて実施されていると思います。

線路使用料というのが、これは運賃収入相当額なのですが、それに対する負担費という変なやり方が異常なのですが、それ以前に問題にしなくちゃいけないのは、そもそも当時の都市公団、なぜこの区間の線路施設を北総鉄道じゃなくて京成電鉄に払い下げたのかという疑問が、私どもも疑問に思いますし、地元で大変たくさんの方が疑問視しているわけ

です。結果として北総鉄道というのは、現在なお１，０００億円近い負債が残る２期線の線路を単独で持たされて、巨額な負債を沿線利用者の払う高額運賃で償還を続ける。その一方で、小室―印旛日本医大間は親会社がわずか１５０億円でゲットした上に、この区間の運賃収入をそっくり親会社の１００％子会社に収めるという、要するにこういったあれを見ていますと、プラスの経営資源は全部京成が持っていってしまって、マイナスの経営資源が全部北総に押しつけられているということが言えるんじゃないかと思います。

こうした不公平、アンフェアな形で事業の枠組みがつくられ、しかも北総鉄道の経営者自身が我々沿線住民ではなくて親会社のほうにだけ顔を向けて、こうした非常に非合理な取り決めだと思うのですが、そういうものに唯々諾々と従っているという現状を見ると、もしかすると北総鉄道という会社自体が、我々沿線住民から搾れるだけ搾り取ることを目的として設立、運営されているのではないかという疑いを禁じ得ません。

資金繰りが厳しいとか、２期線の巨額負債が残っているので運賃値下げができないといった、北総鉄道の経営者が挙げてきた理由は、もしかしたら周到につくられた窮状といいますか、苦しい状況、仕組まれた難題という、そんな様相すら帯びていると思います。我々沿線地域から吸い取れるだけ吸い取る。そのために北総鉄道の胃袋をいつも空っぽにしておいたほうが吸入量が最大にできるという、北総鉄道の経営者たちがこれまで運賃値下げができない理由として挙げてきた苦しい状況というのは、そういう意味合いでつくられてきているんじゃないかという気がします。

それから、ちょっと時間が間に合うかどうかわかりませんが、最後に、北総鉄道の運賃が非常に高いのですが、今回、約４．６％、非常に少額の値下げが決まったのですが、もう少し下げるとどれだけ乗客が増えるかということで、１つ例をお知らせしますと、今、北総鉄道というのは乗車券１０枚分のお金で１５枚の回数券が買えるという、非常に格安の回数券を出しています。これは平日ですと１０時から４時とか、それから土日というラッシュ時を外した時間帯の乗車率を高めるために発行しているのですが、３カ月という利用期限があるので、皆さんうまく利用されてこなかったのですが、これを私どもと、それから先ほどの「北総線の運賃値下げを実現する会」の皆さんとで協力して、駅前の商店でまとめ買いをして、それを１枚ずつ利用者がばら買いして利用すればみんなで使えるじゃないかということでやったところが、今、これが西白井から印旛日医大、千葉ニュータウンの駅、その６つの駅のそれぞれ駅前の商店街で扱っているのですけれども、多いときで１日１，０００枚売れているんですね。千葉ニュータウンも今いろいろな商業施設が進出

してきていますが、１日で１，０００という単位で出ていく商品はそうはないと思います。

これは北総鉄道の毎年の決算報告書にも住民ボランティアによる回数券のばら売りということで乗客が増えたという記述がありますように、要するに１０枚分のお金で１５枚の回数券をばら売りするということですから、１枚当たり約３３％の値下げになるわけです。つまり、それだけ値下げすれば、それだけ乗客は増えるということを、これは５年間我々がやってきて、社会実験として立派に証明されていると思うんですね。そういう意味からも、北総線の運賃を絡めて、今回のこの運賃、それからそもそも成田新高速鉄道の事業の進め方をもう一度見直していただきたいと思います。

よろしくお願いいたします。

【大屋会長】　武藤さん、どうもありがとうございました。

次に、山下兼男様、お願いいたします。

【山下氏】　山下兼男でございます。印旛郡本埜村議会議員をやっております。

きょうは、運賃については多くの方が専門的な公述をされると思いますので、議員という立場もありますけれども、住民の声の代弁ということもあってお話しさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

私は、北総線印西牧の原駅から３キロないし４キロメートルに位置する千葉ニュータウン滝野に住んでおる者でございます。平成９年に入居して１２年が経過しました。北総線は平均的な鉄道運賃の２倍から２．５倍という高額な運賃のため、住民には大変重い負担となっております。本日、私が申し上げることは、成田新高速鉄道開通に伴う騒音や通過車両の風圧による危険性、それから通過車両による待ち時間、それと運賃との関係であります。

「成田新高速鉄道事業化推進に対する調査報告書」には、需要予測、利用者数、収支採算性、線路使用料、運行列車本数など、具体的に記載されておりますが、この高スピードで走行する列車が沿線住民にどのような影響を与えるのか、北総線利用者へのメリット、デメリットの有無など一切記載されておりません。新高速鉄道開通は１日、現在１６４本が１５０本以上増えて、３００本以上が北総線上を通過するというふうに聞いております。企業の利益に関する調査報告は行っても、沿線住民や北総線利用者へ及ぼすさまざまな影響、情報は全然提供されておりません。千葉ニュータウンに住んで１２年、北総鉄道、そして親会社の京成電鉄の沿線住民に接する態度は、聞く耳持たずの一点張りでした。経営に忠実という点はわかりますけれども、鉄道利用者、そして住民あっての鉄道だと思いま

す。

運賃問題で話し合いに行くと必ず言われるのは、「鉄道建設に膨大な費用がかかった。累積赤字がある。債務超過である」と必ず持ちだされるのであります。一方、住民側は他鉄道の２倍ないし２．５倍の異常な高運賃を是正してほしいというお願いをするわけですけれども、聞く耳持たず、１円たりとも値下げには応じないという姿勢がずっと今日まで続いてきたのであります。

しかし、北総鉄道の営業利益率は３３％というすばらしい収益率であります。しかも、決算は平成１２年以降、毎年黒字を計上しているわけであります。そして、今度、成田新高速鉄道が開業すると、予測でありますが、成田空港の航空機発着回数の増もプラス要因となって、膨大な利益が見込め、京成電鉄、北総鉄道も収益面で大幅に潤うことは明確であります。要約しますと、京成電鉄、北総鉄道の住民に対するあまりにも頑固な姿勢、すなわち何回行っても「だめ」、何回相談しても「だめ」、この姿勢。それに比べ、住民から見た両鉄道の企業の実績は立派なもので、その乖離が大きいのであります。一方は、借金を抱えているからびた一文下げることはできない、一方は高運賃を是正してくれてもよいのではないか、１０年から３０年間も高い運賃を払ってきたのではないか、こういう両者の考え方の大きな乖離があるわけです。

このような状態が続くことは、京成電鉄、北総鉄道としても社会通念上、よい印象は持たれないと思います。また、企業は社会や住民とともに育ち、発展していくという常識に合致しておりません。そして、千葉ニュータウンの発展にも決してよい結果はもたらさないと思います。ましてや成田国際空港の発展にも決してよくないと思います。

以上のような、鉄道と住民の心が乖離した状態のもとで、いよいよ成田新高速鉄道が北総線上を走ることが決まったとき、住民はどのように感じたでしょうか。長い間の未解決の高運賃問題がここで解決すると思うのは当然ではないでしょうか。

以上申し上げました積年の住民の思いをくみとって、値下げ可能な企業内容であることから、適正な運賃に是正することを審議会でも認めていただきたくお願いいたします。

さて、先日の新聞紙上で、成田国際空港会社が発着回数増に伴う騒音予測を地元首長に示したとの報道がありました。また、新幹線鉄道の騒音基準も設けられております。先日、白井方面の住民が夜間、大きな音と地響きで目が覚めたということを聞きました。原因はスカイライナーの試運転の音だったと聞いています。また、ホームでスカイライナーや特急が目の前を高スピードで通り抜けるのを住民は見つめるしかないのでしょうか。いずれ

にしても、１０年、３０年という長い期間、高運賃を支払い、北総線を支えてきた住民や利用者に与える成田新高速鉄道開通による騒音、ホーム上の危険性、通過車両の待ち時間のデメリットを考えるとき、代償としては運賃の適正化しかないのではないかと思います。

少々くどいようですけれども、北総鉄道は平成１２年来、黒字決算です。法人税も毎年１０億円以上支払っております。それならば、運賃を下げてくださいと言っても、１円たりとも下げられないという返事がずっと続いておりました。そして、今度は北総線上を成田新高速鉄道が走るわけであります。スカイライナーはノンストップ、特急はほとんどの駅を通過します。１３０キロから１６０キロという猛スピードなのです。「騒音が高いが住民の方は我慢してください」「ホーム上は危険なので注意してください」「待ち時間があるのであなた方の到着時間は延びてしまいますよ」ということになるわけです。そのようなことに対する住民感情としては、憤りを感じるのではないでしょうか。そうなると、５％弱程度の値下げならば、成田新高速鉄道は運行されないほうがいいという考えも出てくるわけであります。

結論として、運賃値下げは、当面そういう機会はないと思います。今回はぜひ京成本線並みの運賃にしていただきたいということで、今回の事業、京成電鉄株式会社の鉄道の旅客運賃の上限設定の認可には反対であります。

以上で私の公述を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

【大屋会長】　山下様、どうもありがとうございました。

それでは、続きまして權田昌一様、お願いいたします。

【權田氏】　本日、京成電鉄の旅客運賃上限設定認可申請に対し、私見を述べさせていただきます。

私は現在、都内の千代田区神田において旅行あっせんの業務に携わっておりまして、国内、海外……。

【大屋会長】　恐れ入りますが、お名前を、ひとつよろしくお願いいたします。

【權田氏】　失礼いたしました。

私見を述べさせていただきます權田昌一と申します。私は、現在、都内の千代田区神田で旅行あっせんの業務に携わっており、国内、国外の旅行、及び国際旅行、外国人が日本にお越しになる旅行などを企画、毎年多くのお客様に旅行を楽しんでいただいております。

まず、現在の旅行業界について述べさせていただきます。日本経済はリーマン・ショックに端を発した近年まれに見る不況を受け、そこからいまだ脱却できずにおります。旅行

業界においてもその影響を多分に受けておりますが、特に海外旅行者へのさらなる悪影響として新型インフルエンザの世界的な流行があり、業界苦戦を強いられてる状況でございます。私どもの会社でも、個人向けのみならず、企業、法人、自治体向けサービスの展開やさまざまなキャンペーン等の打開策を講じてはおりますが、一企業、一業界の取り組みだけでは、この状況を打破することは非常に厳しいと感じているところであります。

そこで、他業種と連携した施策が必要になってまいります。その中でも私が重要と考えておりますのは、海外旅行時における空港までのアクセスでございます。幾ら魅力ある海外旅行商品を企画しましても、空港に至るまでの過程、すなわち交通の便が悪ければ、結果として海外旅行の魅力を減少させたり、あるいは海外旅行そのものが敬遠されてしまいます。空港までのアクセスは、すなわちインフラの整備であり、多大な費用と時間を費やすものであります。したがって、一口に空港までのアクセスの強化と申し上げても、フリークエンシーサービスの強化にとどまるものがほとんどでありました。所要時間の短縮は難しいものだと考えておりました。

そのような中で、都心から遠く不便だと言われ続けてきた成田空港へのアクセスが本年７月に大幅な所要時間の短縮という形で改善されるということは、海外旅行の分野に携わる私どもにとっては喜ばしいことであり、これを契機に低迷する海外旅行者の増加のチャンスととらえております。

余談となりますが、海外旅行の企画段階で集合時間を決める際に、成田空港までのアクセスというのが大きなポイントの１つであります。限られた日程の中で海外旅行を十分楽しんでもらうためには、無理のない範囲で早朝に成田空港を飛び立つことも要件の１つであります。その観点からは、東京近郊にお住まいの方にとって、日暮里―成田空港間３６分ということは非常に大きな意味を持ってまいります。現在のスカイライナーより１５分時間が短縮されますが、この１５分の時間短縮効果は非常に大きいと考え、これを商品企画に生かしていきたいと考えております。

ＪＲの成田エクスプレスも３月のダイヤ改正で増発するということでありますが、京成、ＪＲ双方がお互いによきライバルとして競い合い、成田空港までのアクセスが便利になり、世界に誇れる便利な成田空港になるということは、広義に解釈すると、低迷する日本経済にとっても大きなプラスとなることになります。

一方で、今後の空港アクセスに望むものとして３つほどお願いしたいことがございます。第１は、当たり前のことでございますが、安全の確保です。成田空港線は最高速度が時速

１６０キロということであり、速達性の向上は大いに喜ばしいことでありますが、同時に高速運転に対する安全対策についても適切な措置を講ずることが必要であると感じております。

第２は、トラブルのない安定輸送のサービスです。最高速度時速１６０キロによる日暮里―成田空港間３６分は、都心から遠いという成田空港のイメージを払拭するすばらしいことであり、大いに歓迎でありますが、これと同時に安定輸送にもぜひ力を入れてほしいと思います。幾ら所要時間が短縮されたとしても、安定した輸送サービスが提供されなければ絵にかいたもちとなってしまいます。渋滞のない安定した鉄道を利用して空港へ行こうとしたら、事故でおくれ、飛行機に間に合わなかったというようなことはないと思いますが、昨今は鉄道事業者以外の外的要因によるダイヤの乱れも多いようです。難しい問題とは思いますが、そういった非常時の対応もぜひしっかりしていただきたいと願っております。

第３はバリアフリー対応です。今後の人口構成として、お年を召した方が多くなると思われます。特定の世代のみが利用できるものではなく、幅広い世代に使いやすいものとしてバリアフリー対策に一層取り組んでいただきたいと考えております。私どもとしても、今後、新規のツアーを企画する際に、高齢者の方々にも大いに海外旅行を楽しんでもらいたいと考えております。こういった時代にニーズにこたえることは、旅行業界でも鉄道業界でも同じことが言えるのではないでしょうか。

ところで、今回の成田空港線の開業により速達性が現状より大幅に向上し、京成本線よりも良質なサービスが提供されるようですが、これにかかる負担はこのサービスの恩恵を受ける者、つまり成田空港線の利用者に負担してもらうのが正当な論理であると考えております。したがって、今回の成田空港線の運賃設定に関して、ある程度の負担はやむを得ないと考えております。利用者から見れば、安ければ安いほどよいわけでありますが、安全、安定、快適なサービスを今後とも維持していくためには、それなりの負担は当然と考えます。

しかし、それなりの負担が妥当なものかどうかは正直なところ非常に難しい問題です。たまたま私は仕事柄、成田空港までのアクセスについてお客様に尋ねられることもあり、ＪＲの成田エクスプレスやリムジンバス、そして現在の京成スカイライナーの運賃については承知しておりますので、これらの運賃と比較し、さらに現行よりも１５分短縮して都心から空港までの３６分の速達サービスを勘案すると、今回の運賃設定の内容は妥当と考

えます。

ただし、以下の２点について今後とも努力を惜しまないという条件つきで賛成とさせていただきます。

１つ目は、利用者に今後とも過度の負担がかからないような運賃水準を維持することです。競合機関である成田エクスプレスや路線バス等よりも低廉ではあるものの、利用者にとってみれば安いにこしたことはありません。海外旅行料金そのものの値下げはもはや限界に達しており、これ以上旅行者に負担がかかるようでは、旅行者がますます離れていく事態につながりかねません。そのためには海外旅行の前後に発生する空港までのアクセス運賃の水準を今後も引き続き低廉なものとするよう努めていただきたいと考えております。

２つ目は、改札口やホーム等の案内の強化です。海外旅行に行く人もさまざまで、初めて旅行に行く人や何度も行っておられる方、国籍等も含めるといろいろな方がいらっしゃいます。特に今回の改良によって、成田空港に行く経路が成田空港線と京成本線とで２つできることになります。しかも、その２つのルートは終着点が同じ成田空港であっても、運賃が違うようです。私どもが成田空港までの経路をご案内するときには、当然、それにかかる金額についてもお答えすることになります。私どもは、京成本線と成田空港線の違いを理解してご案内をいたしますが、実際に利用者が駅に行って理解できないようでは、かえって誤解を招くおそれがございます。不なれな利用者に対してわかりやすい案内をしてもらいたいと考えております。

最後になりますが、成田新空港鉄道事業は都心と空港とのアクセスを改善し、世界の空港に見劣りしない身近な空港を構築する国家的な使命を担っております。このためにも今後の経済状況の変化にも対応できる盤石な経営基盤を構築し、鉄道利用者の負担を極力軽減し、安全・安定輸送に今後とも努めていただきたいと思います。そのためには、京成という一民間企業だけでなく、成田空港の発着枠の拡大など、成田国際空港株式会社や国も努力すべきと考えます。

さらに昨今、成田空港と羽田空港の一体的な運用ということが言われております。我々海外旅行に携わる立場からは、成田と羽田、両空港間のアクセスの改善を切に望んでおります。この間のアクセスが改善されることにより、成田空港の実力がさらに強化され、地方からもより便利な空港となりましょう。今回、スカイライナーが都心と成田空港を３６分で結ぶわけですが、ぜひこれを生かして羽田空港への迅速なアクセスとしてさらに発展

していくことを望んでおります。成田空港が発展することにより、我々旅行業界や、ひいては空港アクセスを担う交通機関の事業者も発展していくものと考えます。

以上をもちまして私の公述を終わらせていただきます。ありがとうございました。

【大屋会長】　　權田様、どうもありがとうございました。

ここでしばらく休憩をさせていただきます。再開は午後１時３０分から、少々時間がありますけれども、予定をしております。午後１時３０分再開といたします。よろしくお願いいたします。

（　休　　憩　）

【大屋会長】　　それでは、定刻となりましたので、公聴会を再開いたします。

引き続きまして一般公述人の方々の公述を承りたいと存じます。横山久雅子様、お願いいたします。

【横山氏】　　私は、千葉県白井市長の横山久雅子と申します。今回の運賃認可申請につきまして、沿線市の市長として意見を述べさせていただきます。

このたびの京成電鉄株式会社の運賃認可申請は、平成２２年７月開業予定の京成成田空港線の京成高砂駅から成田空港駅までの５１．４キロメートルの申請になっておりますが、そのうちの京成高砂駅から印旛日医大駅までの３２．３キロメートルは、既に北総線として北総鉄道株式会社が運行している路線を二重に運行営業が許可された区間です。

北総線につきましては、千葉ニュータウンと都心とを結ぶ唯一の鉄道として建設され、千葉ニュータウンの背骨のように構成市村をつなぎ、そこに住む人々にとっては日々の生活上なくてはならない重要な鉄道になっています。

しかしながら、北総線の運賃は、ＪＲ線をはじめ首都圏における他の民間鉄道と比較をしておおむね２倍から３倍を超える高額な水準にあり、また、定期券の割引率は低く、通学定期券では他の鉄道に比べ４倍程度の高額運賃となっているため、沿線住民の家計の負担は大きく、市民生活に大きな影響を及ぼしております。このことから、運賃値下げと通学定期の割引率引き上げについて強い要望が寄せられており、北総線の運賃がＪＲや他の民間鉄道並みとなることが長年にわたる市民の切実な願いでもありました。

北総線の高運賃の要因は、過去の多額の施設整備費の償還にあることは明らかです。北総鉄道に対して市が行った運賃値下げ要望に対する会社からの回答は、単年度収支では黒字だが、過去の施設整備費にかかる返済は毎年多額で、累積赤字があり、債務超過状態にあるため運賃値下げはできないと終始してきました。

ここで問題となっている過去の施設整備費について少しだけ説明させていただきます。平成３年、北総鉄道は京成高砂駅まで１１．７キロメートルの路線延伸をして千葉ニュータウンと都心とを結びました。この２期線工事は、旧鉄建公団が整備し、鉄道事業者に譲渡するＰ線方式で行われました。鉄建公団からの譲渡費用は１，１４１億円であり、この建設コストが現在でも大変重く北総鉄道の経営にのしかかっております。

ちなみに、多摩ニュータウンへの京王相模原線、小田急多摩線の延伸整備がほぼ同時期の平成２年に行われておりますので、その建設コストを比べてみますと、京王相模原線は京王よみうりランド―橋本の８駅間、１８．７キロメートル、小田急多摩線は新百合ケ丘―唐木田の６駅間、１０．６キロメートルで、鉄建公団からの譲渡費用は両線とも３００億円未満です。首都圏の二大ニュータウンの足として同時期に整備された鉄道の譲渡金額に大きな差があり、それが２つのニュータウンに住む人々の負担の差になっております。北総鉄道は大変大きな債務を背負い、その償還を高運賃という利用者からの運賃収入によって賄っていく構造がここでつくられたのでした。

一方、成田新高速鉄道は昭和５９年に運輸省が北総線も含め、Ｂルートを推進することを発表し、平成１０年には運輸政策審議会が答申第１８号で、２０１５年までに開業することが適当であると位置づけられました。白井市でも利便性向上や地域振興とあわせて、乗客増による北総線の高運賃是正の機会ともとらえ、沿線自治体として整備事業に対し、国、千葉県とともに補助及び出資を行うなど、協力をしてきております。出資と補助金を合わせると、白井市の拠出金は５億円弱にのぼっております。

さらに白井市は平成１７年度より千葉ニュータウンを構成する印西市、印旛村、本埜村とともに、通学生を持つ家庭に対し定期代の２５％を公費から助成し、家庭の負担の軽減策を講じてきました。その助成額は５年間で約３億３，０００万円、千葉ニュータウン構成４市村の合計では１０億円にのぼっております。

そうした中で、昨年４月に千葉県が北総線運賃値下げのための案を作成し、沿線市村や会社等との協議を進め、最終的には国土交通省の調整のもと１１月３０日に、普通運賃５％弱、通学定期２５％、通勤定期１％強の値下げとし、千葉県と沿線６市２村は５年間にわたり年３億円を補助し、鉄道事業者は年３億円を拠出するなど、千葉県、６市２村、北総鉄道株式会社及び京成電鉄株式会社の合意を国土交通省が確認する「北総線の運賃値下げにかかる合意書」が締結されたところです。長い時間をかけ、千葉県と沿線市村、京成、北総が協議を行い、やっと決まった合意内容でした。

しかしながら、今回提出された京成電鉄株式会社の鉄道の旅客運賃の上限設定の認可申請は合意に基づいた値下げした後の運賃体系ではなく、現在の北総鉄道運賃体系と同じであるということは、北総線沿線自治体及び千葉県が国土交通省調整のもと値下げに向けて自治体の公費負担を含め合意を交わした事実を無視し、全く誠意が感じられないものであり、大変残念に思っております。申請書の中に、北総線区間においては、運賃認可後に届け出により値下げを行うこととしていますが、その取り扱いは暫定措置とされ、「鉄道事業者が自身の財務状況により、いつでも上限運賃に戻すのでは」という危惧を抱かせるものとなっております。値下げに向けた協議の途中であるならばまだしも、合意を受け入れ、公費負担を約束した自治体として、今回の上限運賃認可申請については、合意書に基づいた運賃になっておりませんので反対せざるを得ません。

また、成田空港線開業後は、北総線が運行する区間に並行して京成電鉄が第二種鉄道事業者としてスカイライナー及び一般特急列車を運行します。すべての駅を通過するスカイライナーだけでなく、幾つかの駅に停車する特急も運行するとなると、線路使用料と運輸収入の分配について疑問が大きくなります。

まず、線路使用料につきまして意見を申し上げます。申請書の添付資料中には、平成２２年から２５年までの終始見通しが示されており、各鉄道施設所有者に支払われる線路使用料についての記述があります。この数字の根拠がわかりません。北総の２期工事の債務は２１年度当初でいまだ８２７億円残っており、その償還のために高運賃を余儀なくされている北総沿線住民がいる一方で、その線路を使って都心と成田空港を結び、空港旅客を運ぶ成田空港線が開通する。北総の債務を解消するためには資本費分として適正な線路使用料を支払ってほしいと考えます。線路使用料も鉄道事業法第１５条に規定のある国の認可事項です。北総鉄道の施設資本を使用して成田空港線が運行するのであれば、線路使用料も適切に支払われるべきものと思います。単に京成本線からの移りかわりによる、京成本意の資本費の考え方でなく、北総鉄道が抱える債務に配慮した適切な線路使用料の設定が必要です。この線路使用料収入によって北総鉄道は債務の支払いを北総線沿線利用者の運賃収入のみに頼る構造がから解き放たれるはずであります。

また、千葉ニュータウン鉄道へ支払われる線路使用料は約３億円と書類に記載がありますが、一方で北総鉄道が千葉ニュータウン鉄道に支払っている線路使用料は２０年度分で二十数億円と多額であります。千葉ニュータウン鉄道は旧公団線を京成が１５０億円で譲渡を受けた施設であり、現在は京成電鉄の１００％子会社です。北総と京成が第二種鉄道

事業者として施設を使うのに当たって支払われる線路使用料について、京成電鉄は３億円、北総鉄道が二十数億円を支払うのでは納得できません。運賃認可とともに線路使用料の適正化に配慮すべきであると考えます。

また、運輸収入については、スカイライナー及び一般特急の運賃収入は京成電鉄に帰属し、一般特急停車駅での乗降では北総鉄道との分配があると聞き及んでおりますが、普通列車である北総線から一般特急への乗りかわりの場合は、当然に北総鉄道の運賃収入とするなど、適正な運賃収入の分配がなされるべきと考えます。

今回の申請書、添付書類における収入・原価表では、線路使用料、運輸収入等の算出根拠がないため、それらが適正かどうかわかりませんので、運輸収入、線路使用料等の算出根拠の説明を求めていきたいと思っております。

最後になりますけれども、委員各位におかれましては、北総線の高運賃問題と千葉県及び沿線自治体の取り組みをぜひご認識いただき、公平な視点で、運賃認可、線路使用料認可の審議に当たっていただきたくお願いして公述を終わります。

【大屋会長】　横山様、どうもありがとうございました。

それでは、次に、山崎山洋様、お願いいたします。

【山崎氏】　千葉県印西市の市長、山崎山洋と申します。

私どもの印西市は成田空港線と北総線が走ります千葉ニュータウンを抱え、成田空港線の一般特急が停車いたします千葉ニュータウン中央駅が市内にございます。後ほど詳しく述べさせていただきますが、印西市も含めた北総沿線自治体の白井市、印旛村、及び本埜村の１市２村では、北総線運賃問題対策協議会を組織し、国をはじめ関係機関に対し、北総線の高額運賃問題について長年要望活動等を行ってまいりました。

今回、公聴会の場で公述の機会を与えていただきまして、まずは運輸審議会の委員の皆様をはじめ関係者の皆様に感謝を申し上げます。

今回、京成電鉄株式会社が運行主体となり、都心と成田国際空港を結ぶ成田空港線が北総線を利用し、開業することは、北総線沿線自治体である印西市にとって、市のさらなる発展の機会であると認識しております。

一方、今回、申請された旅客運賃の上限設定状況は、特に近距離区間においてＪＲ東日本をはじめとする首都圏における他の鉄道会社の実施運賃と比較すると、おおむね２倍から３倍を超える高い上限設定となっています。鉄道事業者の健全な経営の確保の観点から見れば、適正に算出された原価に、適正な利潤を加えたものであれば妥当なものであると

判断せざるを得ないのかもしれませんが、一方、鉄道事業は公共性の高い事業であり、利用者等の確保の観点から利用者の負担能力が考慮されているのか、甚だ疑問が残るのも事実であります。

今回新たに開業いたします成田空港線は、既に整備させている北総線及び成田空港高速鉄道線を利用することで新たに整備する区間を非常に少なく抑えており、全長５４．１キロメートルのうち、北総線区間は３２．３キロメートルを占めております。この北総線について申し上げますと、昭和４２年に計画決定され、千葉ニュータウンに居住される方の通勤や通学の足として建設されましたが、千葉ニュータウン事業の計画変更等により、北総線の旅客数は当初見込を大きく下回っている状況であります。

さらに、北総線の敷設費用が大きくかさみ、特に２期線である新鎌ケ谷と京成高砂間の鉄道敷設に多額の費用を要してしまっております。北総線は都心と千葉ニュータウンを結ぶ唯一の鉄道であることなどから、北総鉄道株式会社に対し、千葉ニュータウンの開発事業者である千葉県及び独立行政法人都市再生機構は、出資や無利子融資を行い、地元自治体も印西市を含めた沿線６市が出資を行っております。しかしながら、北総鉄道株式会社は現在でも巨額な負債を抱えているため、こうした支援にもかかわらず、北総線は高額な実施運賃に設定されたままであります。

また、先ほど申し上げましたように、成田空港線として新たに整備する区間は全長５４．１キロメートルのうち１０．７キロメートルであります。この新線区間分を整備するために設立された成田高速鉄道アクセス株式会社に対しましても、地元自治体は成田空港線の開業が北総線沿線地域のさらなる発展に寄与するものと判断し、印西市をはじめとして成田市を含めた７市２村及び千葉県は出資金及び補助金等を負担し、その整備に協力しております。

このような状況の中、今回、京成電鉄株式会社が行った鉄道の旅客運賃の上限設定認可申請については、その区間のうち北総線と同一の区間の運賃等の設定状況は、北総線の高額な運賃設定と同様のものであります。このため、成田空港線の開業に伴い、北総鉄道株式会社の収支が改善されることにより、北総線の運賃値下げに期待しておりました我々地元には期待を裏切られたと感じている市民が多くいることも事実であります。

私は印西市長として、北総線の高運賃対策及び子育て支援の一環として、北総線沿線の白井市、印旛村及び本埜村と共同歩調をとり、２市２村で平成１７年度より５年間、緊急的、暫定的な措置として、北総線通学定期乗車券の助成を行い、通常約６０％の割引率で

発売されている通学定期が約７０％の割引率で購入できるようにしてきました。この平成１７年度から平成２１年度までの５年間の実施期限としたのも、成田空港線の開業を見越したものであり、先般、京成電鉄株式会社から成田空港線の開業が本年７月との発表がありましたことから、印西市といたしましては家計への負担等を考慮し、成田空港線の開業まで北総線通学定期乗車券の助成を継続する方針でございます。

昨今の厳しい財政状況の中、やむを得ず財政出動までして北総線通学定期乗車券の助成を実施した理由は、まちづくりを進めていく上で千葉ニュータウン事業の進展は最重要課題であり、その進展を図るためには北総線の運賃値下げが重要なかぎを握っているからであります。

冒頭申し上げましたが、北総線の高運賃を是正するため、平成１７年８月に印西市、白井市、印旛村及び本埜村で「北総運賃問題対策協議会」を組織し、北総鉄道株式会社や京成電鉄株式会社に対し、北総線の運賃値下げ等について再三にわたり要望を行ってまいりました。しかしながら、鉄道事業者は北総線の膨大な線路敷設費用等に起因する北総鉄道株式会社の厳しい財務状況から、運賃値下げは困難との回答に終始しております。

成田空港線の運行に際しての線路の使用については、京成電鉄株式会社は鉄道施設保有者である４つの会社、つまり成田空港高速鉄道株式会社、成田高速鉄道アクセス株式会社、千葉ニュータウン鉄道株式会社、及び北総鉄道株式会社に線路使用料を支払うこととなります。一方で同時に、北総鉄道株式会社も千葉ニュータウン株式会社に線路使用料を支払っております。同一の線路を使用するわけですから、その使用料を関係事業者間で整合性のとれたものとし、北総線の過去の線路敷設費用を北総線を利用する鉄道事業者間で公平に負担することが高運賃是正の一歩であると考えております。

このことから、京成電鉄株式会社は今回の申請書に添付された収入・原価表にある運賃収入や鉄道施設保有事業者に支払う線路使用料の積算根拠について詳細な説明をし、運輸審議会におかれましてはその合理性と適正性を厳格に審査していただくことが利用者の利益の保護にもつながるものと認識しております。

さらに今回の申請書で京成電鉄株式会社が設定する理由で述べられているように、京成電鉄株式会社、北総鉄道株式会社等に支払う線路使用料を含めた多額の原価に対し、成田空港線利用者に負担していただくことで公平性を確保するとのことであります。私は、北総鉄道株式会社が過去に投資した線路敷設費用についても、成田空港線の開業により線路を利用する京成電鉄株式会社が公平に負担すべきものと考えておりますので、この点につ

きましても十分な審査がなされるものと考えております。

私ども北総線沿線自治体６市２村及び千葉県は、補助金を投入し、鉄道事業者も同様に拠出をするという国の調整案を受け入れ、北総線の実施運賃を平均しておおむね４．６％値下げすることで北総鉄道株式会社及び同鉄道の親会社である京成電鉄株式会社も含めて合意しております。しかしながら、今回、京成電鉄株式会社が行った鉄道の旅客運賃の上限設定認可申請は、この合意に基づいたものになっておりません。京成電鉄株式会社のホームページには、「成田空港線のうち、既に北総線として営業している区間である京成高砂―印旛日医大間については、実施運賃として値下げ運賃を別途届け出により設定いたします」と記載があり、北総鉄道株式会社も同様に届け出をすると伺ってはおります。このことから、北総線の運賃値下げについては鉄道事業者に対してこの場をおかりし、改めて合意内容の完全履行を強く望みます。

私は今回の合意により実現されるであろう成田空港線及び北総線の値下げ内容には決して満足しているわけではありませんが、これが高運賃是正の第一歩と考え、苦渋の決断として今回の事案に対し賛成いたしました。印西市といたしましても、沿線のにぎわいの創出や鉄道利用の促進についてこれまで以上に千葉県や他の沿線自治体と協力して施策を講じていきたいと考えております。また、国におかれましても、昨年１１月３０日に取り交わされました「北総線の運賃値下げにかかる合意書」に基づき、北総線の利用促進策について特段のご協力をいただくとともに、公的支援を含めた各種施策を検討していただくなど、今後、北総線及び成田空港線のさらなる運賃値下げが実現できるようお願いを申し上げます。

今回の公聴会には多くの方が公述され、傍聴を希望する方も多数あり、抽選が行われたとも聞いております。これはいかに北総線の現行運賃が高額であり、成田空港線の開業による北総線の運賃値下げが期待されていたことのあらわれであると私は思っております。委員各位には北総鉄道のこれまでの経緯及び現状、さらには千葉県及び沿線自治体の取り組みをご認識いただき、都心と成田国際空港を結ぶ成田空港線が北総線を利用し開業することで、成田空港線のみならず北総線の利用が促進され、その結果、両線の運賃のさらなる引き下げが将来実現されることを切に願いまして公述を終わらせていただきます。

【大屋会長】　山﨑様、どうもありがとうございました。

それでは、引き続きまして竹内陽子様、お願いいたします。

【竹内氏】　私は千葉ニュータウン白井に住む竹内陽子といいます。「北総線の運賃値

下げを実現する会」というのがありますが、北実会と通称言っておりますが、そこに所属をしている者でございます。

私は今回の申請は認められないのではないかと思っております。その観点からお話をさせていただきたいと思います。その観点というか、私も地域の中の一住民として今までいろいろ感じてきたことも申し上げたいと思っております。前述の方々と重なる意見があろうかと思いますけれども、それは同じ思いということで、それをお許しをいただきまして発言をさせていただきたいと思います。

私は１９８２年、昭和５７年ですけれども、白井に転居をし、まだ北総線が４駅しか通っていなかった、そのときに私はそこで生活をしました。今では信じられない不便さと、その高運賃のつらさというものを味わってきました。しかし、その当時は、子育ての環境と千葉ニュータウンの発展を信じまして、生活の拠点と考えて、そして頑張っていこうと思ったわけでございます。

しかし、当初３４万人の計画人口は大幅に見直されて、現在の計画人口は１４万３，３００人というふうになっております。これはいまだ６２％の８万９，０００人ほどの人口にしか至っておりません。このことはまず、国の大きな責任ではないかと思います。なぜこのようなことを言うかと申しますと、先ほども言われておりましたけれども、北総線運賃値下げの協議をする中で、京成電鉄も北総鉄道も「鉄道利用者が少ないので」と毎回のように説明していたからです。千葉ニュータウン事業の縮小が運賃値下げできない１つの大きな理由になっていましたが、ことしの７月にいよいよ都心から成田空港まで開通すると、待ちに待ったチャンスがやってきたと、北総線沿線の住民は期待の胸を膨らませたのです。

その期待とは何かといえば、言うまでもない、成田新高速鉄道開通時に改定される適切な運賃に期待をするものでした。決して今までのような高運賃に悩まされることなく、都心まで安心して行くことができるだろう、子供の通学定期代が安くなるだろうと、それはそれは多くの住民が期待をしたことでした。そのことは、白井の住民意識調査の中でもあらわれているように、鉄道の高運賃値下げの意見は突出して多くなっております。

他の鉄道と比較するとおおよそ２倍以上高い運賃です。きょうも私は北総線に乗ってここまでやってまいりました。片道１，０７０円、往復２，１４０円ですが、ちなみに定期代はと言われると、６カ月で２４万１，０２０円です。お財布を落としても定期は落とすなと言われるゆえんだと思います。そして、「北総線の運賃値下げを実現する会」では、京

成と同一運賃にしてくださいと１０万７，０００名の署名を集め、当時の谷垣国交大臣に陳情いたしました。その際、大臣はこうおっしゃいました。「運賃は透明で公正でなければならない」、そういうふうに回答してくださっているわけです。にもかかわらず、国の指導のもと、１１月２７日、５％弱の運賃値下げを県と鉄道事業者と北総沿線８市村で合意を交わすことになってしまいました。白井市議会では同意を見合わせることを求める決議までしたのですが、あまりにも県が短兵急に進めてしまうこのやり方にあぜんとするばかりでありました。

今、印西市長も、合意内容、これが十分でないとおっしゃっておりましたけれども、そして先ほど白井市長もおっしゃっておりました。先ほど午前中に白井の市議より述べられていましたけれども、議会も黙っちゃいられないということで、高運賃是正の意見書を総理や国交大臣にも送っているわけです。長い年月の中でこのような運賃値下げに向けて取り組みをしてきたことを、まず私は十分ご理解をいただきたく、少々前置きが長くなりましたが述べさせていただいた次第でございます。

それと、先ほど京成の花田社長から陳述の中に、整備と効果と収支について詳しいお話がございました。ただ、その中に、沿線の発展のために、やはりそこに住む住民たちとの共存、共栄していくお話があまりなかったのは非常に残念に私は思います。鉄道は仕方なく乗るのではなく、やっぱり生活の一部というか、一端として利用していく鉄道にしていくようなお話がやはりビジョンとしてあってよかったのではないかなというふうに私は思っております。

では、本題に入ります。

２００９年の１２月１６日にこの京成電鉄が国交大臣に申請した鉄道事業の旅客運賃上限設定認可申請書というのが出されておりますが、この内容は従来の北総線の運賃体系と変わらないというのは、先ほどからずっとお話しされてきたことだと思います。ということは、相変わらず沿線住民が高運賃を強いられるということになります。

そこで第１点目なのですが、鉄道事業法ということで私は１点とらえております。このたびの旅客運賃上限設定は、私は鉄道事業法第１６条、あるいは第２３条に抵触するのではないかというふうに思っております。１つずつは読み上げませんが、第１６条のところには鉄道が公共性の高い事業であり、国民生活及び国民経済にとって必要不可欠な輸送サービスを提供するものであることにかんがみて、運賃及び料金がさまざまな利用者に対し、あまねく公平に設定されているかどうかについて審査するための基準であるというふうに

解釈されていいのではないかと思います。

２３条のところには、これも一々読みませんけれども、鉄道事業というのは極めて公共性の高い事業であるとともに、その事業の性質から、当該事業について利用者の利便に支障を生じ、その他、公共の利益を阻害している事実がある場合には、国は鉄道事業者に対し、積極的に当該事業について改善を命じ、公共の福祉を確保する必要があると、こういうふうに解釈されていい条文だというふうに私は思っております。まさに今回の申請に対して運輸審議会におかれまして、公平、公正に審議していただくことが条文化されているのではないかと思います。どうか、この法に基づき審議をしていただきたいというのを切にまずお願いを申し上げたいと思います。

第２点目です。これ以降は、この鉄道事業法に少し抵触すると考えられる点を含めながらお話をしていきたいと思います。

昨年末、新聞報道にもありましたように、成田空港の発着回数が今年度は２２万回、その後は段階的に増やして３０万回までにするという計画発表がございます。２万回多くなるだけでも何十億の増収となれば、それは当然、成田新高速鉄道の収入の増にもなっていくということになるのではないか。であれば、申請書にある収入・原価表の特急料金の収入を新特急料金１，２００円で割ってみれば、そしてその３６５日で割ってみれば、１日の特急利用者が出てきます。先ほども報告されておりますが、８，６４２人という数が出たわけです。これは設定理由にも書かれている、国際的にも遜色のない水準の空港アクセスを実現、先ほど花田社長もおっしゃいましたけれども、見込んでいることと、明らかに矛盾が出ていると思います。

前述者も述べているように、スカイライナーの乗客は１万７，９００人と言われていますが、私はもっとそれ以上に進展していくのではないかと。今、低迷状況ですけれども、これから二番底なんて言われることがない状況でいけば、少し特急料金が、見積もってある部分よりも私は多くていいのではないかと思っております。

第３点目、線路使用料です。先ほども前述の方が述べているように、今まで北総鉄道は千葉ニュータウン鉄道、これは１２．４キロですが、線路使用料を２３億円ほど払っていましたが、成田新高速鉄道は千葉ニュータウン鉄道に今年度は２億４，６００万円、来年は３億２，９００万円ほどしか払いません。そして北総鉄道、すなわち高砂―小室間の１９．８キロに対して今年度は１１億３，１００万円、来年度は１５億３，９００万円支払うことになっていますが、この基準はどのようになっているのでしょうか。一方的な申請者

の内容の数字を伺っておりますけれども、ぜひ審査の中で明確にしていただきまして、適正な使用料というものについてもご検討していただきたいと思います。

第４点目は加算金についてです。現在の京成線の空港利用者には１４０円を課していますが、成田新高速鉄道での空港利用者には課していない、その理由の説明がありません。元来、空港利用者に負担していただく受益者負担のあり方でしかるべきだと思いますが、この点も皆さんまだ納得しておりません。

このように、いろいろな問題点は、先ほどの鉄道事業法に私は抵触してくるのではないかと思います。

最後になりますが、今回の公述に至るまでの過程を改めて考えたときに、疑問を感じております。成田新高速鉄道は４社の鉄道会社の線路を使用する中で、今回一番問題を抱えた、すなわち運賃が他の鉄道より２倍ほど高い鉄道の線路も使用することになっているわけですが、この鉄道の運賃が、既に国交省の指導によって千葉県北総沿線８市村、鉄道会社と合意ができている中で新線の運賃の上限を審査していくことになっています。しかし、これは既に上限設定ありきの中で合意がなされたと言ってもよいのかと思います。今の段階で白井市長や印西市長が公述された中にも疑問点が挙げられておりますが、すなわち新線運賃申請に焦点が置かれ、最大課題の北総線の運賃が短兵急にまとめられ、「次がありますよ」と言わんばかりで今日に至っていることに、生活者視点が欠けてしまっているのではないかと思う次第です。

関係機関で合意はされたものの最終的には国の判断だというふうに思っております。今までの過程を改めて審議される方々にお伝えをして、十分なご審議をしていただきたいというふうに改めて切にお願いする次第でございます。北総沿線住民の１人として、住民の長年の悲願がよい結果として公正な審議をされますことを切にお願いをして、私の公述を終わりたいと思います。よろしくお願いいたします。

【大屋会長】　竹内様、どうもありがとうございました。

それでは、引き続きまして雨宮弘明様、お願いいたします。

【雨宮氏】　私は、雨宮弘明と申します。印西市議会の議員をしております。

私は、今回、京成電鉄から国交大臣に提出されました成田新高速鉄道の運賃認可申請に対して３つの点から反対理由を述べたいと思います。

第１に、成田新高速鉄道は、空港と都心間の利便性の向上のためだけでなくて、地域の公共交通としての利便性向上を目的として計画されたものであるということを無視されて

いるのではないかということを申し上げたいと思います。

これは、これまでの公述人の方が何度も触れられましたけれども、初乗り運賃が高く、近距離割高の北総線の現行運賃体系をそのまま採用しているということにあらわれていると思います。空港から上野間は１，２００円ですが、例えば、空港からニュータウン中央駅間と、中央駅から上野間のキロ当たりの単価を比較してみますと、空港からニュータウン中央駅間はキロ当たり２８円６０銭。それに対してニュータウン中央から上野間は１１円２０銭。何と２．６倍も近距離に乗る人が損をしている。こういうことで、先ほど花田社長は、地域の発展にも貢献するんじゃないかというようなことをおっしゃいましたけれども、地域交通の利便性の向上ということは全く考えていない運賃体系になっていると思います。

空港から高砂まで線路を所有している会社は４つあります。それに京成電鉄はすべての会社の株を持って、また役員を送り込んでいます。しかし、成田新高速鉄道の目的は何なのか、ほんとうに理解しているのでしょうか。冒頭の花田社長の言に、地元の発展につながるというようなことをおっしゃいましたけれども、言葉だけで実際には空港から都市部までのアクセス、それだけを考えて、今度の運賃体系は決められたんじゃないかというふうに見られます。

４つの線路所有会社、そのうちの、イニシャルで申し上げますけれども、ＮＲＡ、これが株主総会に毎期提出している事業報告には、成田新高速鉄道の目的は３つあると書かれています。１つは、都心からの空港アクセスを便利にする。２つ目は、千葉県北西部の交通利便性を向上させるためだ。３つ目は、成田市と千葉ニュータウンとの機能連携の強化だ。この３つを成田新高速鉄道の目的だというふうにはっきりと株主総会の事業報告書に提出している。この２つ目と３つ目は、まさに地域公共交通の利便性の向上と機能の強化を図ることです。今度の申請は、これについての配慮が全くないというふうに言わざるを得ません。

そして、このＮＲＡは事業報告に、会社の性格について、「この３つの目的を持った成田新高速鉄道を整備するために設立された第三セクターであります」というふうに明確に記載しております。したがって、株主構成を見ますと、千葉県、成田市、それに北総沿線の自治体６市２村が出資しております。それらを合計しますと３７．３％にもなります。第２位の株主が県で２２．９％、成田市が第３位で１１．２％、京成は成田市の半分ぐらい、６．３％に過ぎません。私が住む印西市では北総鉄道のもちろん株主でもありますし、こ

のＮＲＡ、これに対しても１億３，０００万円の出資をしております。その上、平成１５年から２１年まで毎年補助金を出しておりまして、７年間の総額は７億４００万にも達しております。これは北総鉄道に対するより以上の補助金を出しているということが言えます。

先ほど、印西市長も申しましたように、北総鉄道に対しては、直接ではありませんが高校生の定期の助成ということで５年間、毎年１億３，０００万円、印西市は財政支出しております。このように地域交通の利便性を高める、また、成田と千葉ニュータウンとの機能強化を図る、こういう大きな目的を持った成田空港高速、これが花田社長の話のように実際にはアクセスのことだけ考えてつくられているんじゃないかというふうに私は思います。

第２点目は、線路使用料の算定の根拠が示されていないということでございます。昨年１１月に国交省の立会い指導によって、「北総線の運賃値下げにかかる合意書」というものが作成されました。県と北総線沿線の６市２村の首長、さらに京成電鉄、北総鉄道が参加して合意書が作成されたわけですけれども、その中の合意の１つに「京成電鉄は成田新高速鉄道の運行に伴い、北総鉄道に対し適正な線路使用料を支払う」ということが書いてあります。今回の申請書に添付されています3番の収入・原価表、この中に線路を所有している４社に対して支払う２２年度から２５年度までの線路使用料の金額が記載されておりますけれども、算定根拠が全く示されておりません。これでは適正かどうかということが判断できません。例えば、２３年から２５年までの増加率を比較してみますと、北総鉄道と千葉ニュータウン鉄道は３％弱の増加。それに対してＮＫＴ、これが７％強の増加。高速鉄道のほうですね、既に営業している会社です。それから、ＮＲＡ、今、工事中の会社ですけれども、これが何と６５％、この３年間で増加するような、極端な差がついております。この理由についても何ら説明がございません。

また、平成３年から営業を開始していますＮＫＴ、ＪＲと京成が使っている会社ですね、これが平成１５年に線路使用料の減額をいたしました。そのときの認可申請書には、変更する理由について、次のように書かれているんです。「当社の収支状況は近年における低金利による利子負担等の減少により、当初予想を上回る経営成績を維持することができる見込みでありますので、使用料を減額するものです」。非常にうらやましくなるようなことが書かれている。現在、ＪＲと京成が支払っている線路使用料は幾らかといいますと、２１年３月期でＪＲ東日本が１５億９，４４８万６，２９６円、京成が１０億１，８６２万

２，１１６円と、約１６億と１０億の線路使用料を払っております。そして、このＮＫＴは剰余金が３８億円もあるような会社で、さらに今度の申請で２３年から毎年１８億円も線路使用料をもらうと。これがどのように算定されたのか、全く算出の根拠が示されておりません。

そして、ＮＫＴが平成１５年に線路使用料を減額したときの認可申請書には、使用料の算定の基礎を記載した書類というものが提出されておりました。今回はそういうものもありません。これによりますと、過去に投資した金額、ＮＫＴはかなり前に計画された新幹線の一部を買収して、さらにその後の追加工事、これを原価にして、基礎にして線路使用料の減額を決めているんです。ですから、先ほど、印西市長も触れましたけれども、２市２村の協議会が国交大臣に要望を出した中に、北総運賃問題対策協議会から、北総鉄道が過去に投資した線路施設費用について、線路を利用する者が公平に負担するように、成田新高速鉄道の線路使用料の区間等において、鉄道事業者に指導していただきたいということを既に２年も前に国交大臣に要望しております。したがって、この線路使用料の算定根拠を明確にし、透明性、公平性を基本にして決めていただきたいと思っております。

最後に第３点ですけれども、この成田新高速鉄道の開通には、その前提として北総線の高運賃問題を解決することが不可欠だと思います。それには現在ある鉄道運輸機構への未払金８２７億円、これが今後まだ、年間６０億ぐらいの金額を返済するのが１６年間続くということです。こういうことではとても我々はもう我慢できません。この８２７億円を切り離すと、こうしなければ北総線の高運賃問題は解決しないと思います。

それには、上下分離しかありません。北総鉄道を上下に分離する。線路所有する会社と運行する会社に分かれる。そのほかの３社は全部線路だけ持っているわけですから、北総線の北総鉄道も分離して、４つの会社を１つにして、そして運行は北総鉄道でもいいですが、この北総鉄道を運行する会社については、今までの債務を放置してきた株主の責任を追及して１００％減資する。これは日航と同じですけれども。そして、新たに県とＵＲが今、５３億円ずつ長期貸付金をしておりますので、それを資本にして新会社をつくって運行すると。そして、線路使用の４社については、最初の２つ、ＮＫＴとＮＲＡ、これには国交省からの天下り役員が２人ずついる。そして常勤の役員だけで年間６，０００万円の役員報酬を払っている。ですから一緒にしますと、約２億円ぐらいの人件費が浮いてくると。線路だけ持っている会社は、こんなにいる必要はないんです。ＮＲＡは社員は１３人、ＮＫＴは６人しかいない。役員の数のほうがよっぽど多いんです。そして、運行会社はほ

んとうの県営鉄道として地域の公共交通として発展させていくと。そして、残債については京成からの運賃、線路使用料、さらに国交省等の助成、これによって話し合いで決めていくと。

先ほども出ましたけれども、去年の１１月に合意した合意書には国交省も署名しておりますけれども、地域公共交通の再生・活性化という法律に基づいて協議会をつくるということがありますので、その協議会で具体的な対策を立てていくというふうにしていただければいいんじゃないかと思っております。

以上で公述を終わらせていただきます。ありがとうございました。

【大屋会長】　雨宮様、どうもありがとうございました。

続いて豊田誠一様、お願いいたします。

【豊田氏】　千葉県印旛郡印旛村平賀より来ました豊田誠一です。会社員です。よろしくお願いします。

今回、京成電鉄による運賃設定について私見を述べさせていただきます。

私は北総線の終点、印旛村に住んでおりますが、平成１２年に北総線が印旛日本医大駅まで延びてくるまで、印旛村には鉄道の駅がありませんでした。ですから、それまでは電車に乗るのに、当時、北総線の終点だった印西牧の原や京成本線の佐倉や酒々井までバスや車で出る必要があったので、正直言ってあまり電車を利用するという機会は多くなかったと思います。

それが平成１４年に駅ができてからは、駅の周りにはこれまで村になかったようなきれいなニュータウンが整備されましたし、大きなマンションができて、これまでは少なかった都心へ通勤するような人も住むようになりました。マンションに住む若い人が増えたため、人口も増えて、村にも活気が出てきているのを感じます。もちろん、印旛村のすべての地域の人が印旛日本医大駅を利用しているわけではないと思いますが、村に鉄道が通り、駅ができるということは、外から人を呼び、村が発展するためには重要なファクターであると私としても実感できる次第です。

さて、今回、京成電鉄から運賃の申請がありました成田新高速鉄道については、私が勤務している会社が成田湯川駅などの工事現場に建設機材をレンタルしていることもあり、私もその建設工事に間接的ではありますが携わってきた者の１人です。先ほど述べました北総線の延長のように、新しい鉄道ができることは地域に大きな発展をもたらす可能性があります。成田新高速鉄道は、これまでは地域住民の足だった北総線に空港アクセスとい

うもう１つの役割が生まれること、行きどまりだった路線を延ばして他の路線につながることなどから、幾つもの役割を持った重要なプロジェクトであると考えています。特に、成田空港アクセスの改善は、成田空港の発展には欠かせないものと考えます。

政権交代のころから羽田空港が国際化するということで、成田空港はこの先どうなるのか不安に感じることがあります。これも都心からのアクセスが政策判断を左右している要素の１つでありますから、滑走路の制約など、空港の能力の問題とともに、空港へのアクセス改善も羽田への対抗と、成田空港への発展にはなくてはならないものだと思います。「成田は不便なので、羽田が国際化すると多くの人が便利になる」という名目で羽田空港の拡張工事が進められています。確かに東京の南側や神奈川県の人にとってはそうかもしれませんが、私のように千葉県に住む者や、東京の東側、埼玉や茨城の住民にとっては必ずしも羽田が便利になるとは限りません。要は一方的に成田だ、羽田だということでなく、これまでの歴史も踏まえ、利便性を確保しつつ、２つの空港がよい意味での競争を行いながら、双方のよいところを伸ばしていくのが肝要なのだと思います。

成田新高速は、北総線を経由して東京方面に向かいますが、今、北総線の電車はほとんどが羽田空港行きになっていますので、将来は成田と羽田を短時間で結ぶこともできるようになります。このように、将来性のある路線ですから１日も早く開業して、沿線地域が発展することを望んでおります。

本日の公聴会は京成電鉄からの運賃額の申請についてのことがメーンでありますので、この点についても私の考えをお話ししたいと思います。多分に感傷的なもので、専門家の皆さんには取るに足らない意見かもしれませんが、お聞きいただければ幸いです。

私は、リーズナブルであれば利用される、これに尽きると思っています。同じ千葉県内のことですが、東京湾アクアラインの通行料は当初、片道３，０００円でした。これが森田知事になってから値下げして片道８００円になって、利用者がどれだけ増えたか皆さん御承知のとおりでございます。また、高速道路も今は土日になるとどこまで行っても１，０００円になっていますが、これも土日になると大渋滞が起こるようになって、よいことばかりではない面もありますが、道路自体の利用者は大幅に増えていることになります。もちろん、ただであればもっと利用されるでしょうけれども、道路も鉄道もつくるのに一定のコストがかかるのは当然のことなので、これを賄うだけの料金というのは必ず必要です。そうしないと、私のように、建設に携わって飯を食っている者が生活できなくなってしまいます。

話がそれましたが、今回の京成の新線を使った場合の運賃は、今の京成線を使った場合と比べて成田空港までで２００円アップします。この金額を高いと思うか安いと思うかは人によって異なると思いますが、私は新線でのスピードアップや地域に与える影響を考えれば、高い金額ではないと思います。それに、今の京成線よりも高いとはいえ、競合するＪＲやリムジンバスの金額よりも安いので、私の感覚ではこれは十分にリーズナブルと言えると思います。この私の感覚が正しいかどうか、いずれ開業すればお客さんが証明してくれることですが、ともかく私は、このように感じているということでございます。

先ほども少し触れましたが、私はどちらかというと建設する側の人間ですから、むしろこの料金で建設にかかるコストを賄っていけるかどうか、ひいては建設する人間が生活できるだけの収益を得ることができるのかということにも関心が行ってしまいます。そのあたりは京成という創業１００年にもなるしっかりした会社が申請することなので、きちんと将来の見通しを立てているものと確信しております。

私の近くの印旛村では３年ほど前から工事が始まりました。少しずつでき上がっていく新しい橋は、印旛村の新しい象徴の１つに思え、完成が待ち遠しいものでした。間もなく工事は終わり、新線に電車が走るまで、あともう一息となりました。沿線に住む者として、また、その建設に携わった者として、成田新高速鉄道が１日も早く開業し、沿線地域と成田空港の発展に寄与することを望んでおります。

以上で私の公述を終了させていただきます。

【大屋会長】　豊田様、どうもありがとうございました。

それでは、次に亀倉良一様、お願いいたします。

【亀倉氏】　私は、印西市に住みます亀倉と申します。無職でございます。

本件申請のとおりに認可することに反対する立場から意見を申し述べます。

第１の問題は、先ほども触れられましたけれども、本件の運賃申請に当たっての申請者の基本的姿勢の問題です。申請者は、冒頭お話がありましたけれども、この成田空港線の意義について、成田空港と都心を３６分で結ぶ空港アクセスの実現という側面だけを強調しておりました。この鉄道に本来課せられていたもう１つの役割であります、沿線の通勤・通学客に利便を提供するという点を著しく軽視しているように見受けられます。これは善意で沿線の利便をも提供してほしいという、善意で期待をしているのではなくて、この成田新高速のプロジェクトのそもそもがそういう課題を含めて計画されたものだと、そういう意味であります。ですから、沿線住民への利便性の提供というのは義務であるという、

そういう意味で申し上げたいと思います。

これを歴史を簡単に振り返ってみますと、成田新高速鉄道構想はもともと千葉ニュータウンの住民の足の確保と空港アクセスの整備という２つの課題の解決を念頭に置きながら検討されてきました。このプロジェクトのスタートとなった八十島報告と呼ばれる昭和５７年の「新東京国際空港アクセス関連高速鉄道に関する調査報告」は次のように述べております。すなわち、この鉄道整備の目的は、新東京国際空港と都心を結ぶ良質な鉄道アクセスの確保と、千葉県北西部の開発に伴う都心への通勤・通学輸送の確保という２つの課題を解決するためであると、明確に書いております。

この後、いよいよ事業化に向けて事業内容を検討するために、平成１３年に「成田新高速鉄道事業化推進に関する調査」が行われました。この報告書にも、この路線を必要とする理由として、空港への速達性向上、航空需要への対応とともに、空港従業者等の交通確保、成田市と千葉ニュータウン両地域の交流の利便性確保と書かれました。

そして、今、まさに事業開始を目前にしている、先ほどの話に出ましたけれども、成田高速鉄道アクセス株式会社の事業目的には次のようにあります。「当社は、都心からの空港アクセスの利便性を向上させるとともに、千葉県北西部等の交通利便性の向上、成田市と千葉ニュータウンとの機能連携の強化に資するための成田新高速鉄道を整備することが目的である」。このように、地域住民への利便性の提供というのが、この鉄道のあるべきもう１つの大きな柱であり、使命であります。それゆえに、この成田高速鉄道アクセス株式会社には、各自治体からも出資がなされているということであります。

私たち千葉ニュータウンなどの地域住民は、これまで地域独占で他に選択肢のない北総線の高運賃によって、ずっと痛めつけられてきました。異常な高運賃の原因の１つは、先ほど来申されておりますが、膨大な建設費の借金をもっぱら利用者の運賃収入から償還していくという、この仕組みにあり、千葉ニュータウンの計画人口が次々と縮小され、当初計画の４分の１しか今住んでいないのに、なおこの仕組みが変わらないために、住民は高運賃に苦しめられているのです。

事実、北総鉄道株式会社の損益計算書を見ますと、第１０期、１９８２年ですけれども、第１０期から昨年、２００９年の第３７期の２７年間、この損益計算書をたどっていきますと、営業収入総額は２，０５０億円であります。これに対して支払った利息総額は１，０７５億円。実に利息だけでこの間の鉄道収入の５２％もが支払われるという異常な状況を見ることができます。

こうした中で私たちは、高運賃の是正は北総鉄道という一企業の経営の範囲内だけでは解決困難であり、北総鉄道を含めた新高速鉄道アクセスのシステム全体の大きな枠組みの中での検討によって初めて可能となると考え、その重要な契機であります今回の成田新高速線の開通に大きな期待をかけてきたのであります。

しかし、冒頭で述べましたように、申請者の沿線住民への利便性提供という姿勢は極めて希薄で、申請書の中でも、先ほど社長のお話には多少触れられておりましたが、もともと出された申請書の中で見ますと、ほんの申しわけ程度に触れられているに過ぎません。路線を敷けばそれで利便性提供の役目が済むわけでないということは、北総鉄道の高運賃に対する住民の非難の声が今なお絶えないことを見れば明らかです。

以上のように、今回の運賃申請はその基本的姿勢において、本来期待されている成田新高速鉄道の設立目的を踏まえていないということをまず第１に申し上げたいと思います。

第２に、こうした基本的姿勢が具体的にどのような形であらわれているかについて３つの点を申し上げます。

１つは、申請運賃の金額が他の民営鉄道に比べて著しく高いという点です。既に指摘されたことですが、お手元に資料が回っておられますでしょうか。この下のカーブが関東地区の民鉄８社の水準です。これに対して上のカーブが、今度申請の運賃カーブです。常識的にいえば、この下のカーブが今の私鉄運賃の水準なんです。ところが、それをはるかに高い申請運賃、これが今出されているわけでありまして、具体的に申しますと、１０キロ地点では他の鉄道が大体２００円前後にあるのに対して、申請運賃はその倍の５００円です。それから、２８キロ地点で見ますと、ほかの鉄道が３００円から４００円に対して、申請運賃は７９０円です。それぞれほかの鉄道の２倍の高さとなっています。これは利用者に著しく高い負担を強いる非常識な運賃と言わねばなりません。

２つ目は、申請運賃の体系が空港利用の遠距離乗客の運賃負担と比べて、日常利用する沿線の近距離利用客に過大な負担を強いる不公平な体系となっていることです。先ほど来、空港利用客に利便を提供する成田新高速であるから、受益者負担で利用客に負担をお願いしているんだという話がありましたけれども、それはそうなっていないのが問題なんです。先ほど言いましたように、これは後で触れますけれども、そういう問題があります。一般に運賃体系はキロ当たりの賃率に乗車距離を乗じる対キロ制と、それから、先ほど紹介しました、大手民鉄で取り入れられている、一定の距離を基準に区間を定めて、その乗車区間に応じて運賃を定める対キロ区間制があるということですけれども、この対キロ区間制

にしても、その基本は対キロ制ほど正比例ではないにしても、乗車距離の長さに応じて運賃が上がっていくという、大体比例関係にあるのが常識的な、現実がそうですし、考え方としてもそういうふうにされております。

この資料にお示しする第２図でございますが、これは先ほどの下のカーブの中から、京成本線のカーブだけを引き抜いたものです。京成運賃のカーブは大体ほかの民鉄のカーブに準じております。それに対して上のカーブが今回の申請運賃のカーブでございます。このように、京成運賃のカーブ、つまりほかの私鉄並みのカーブですね、これが大体距離に正比例しているのに対して、申請運賃は近距離で大きく盛り上がって、遠距離で緩く山形のカーブになるというカーブをとっております。そして、京成運賃の水準を１としますと、それに対する倍率は６０キロ地点で１．２倍です。スタートから終点まで１，０００円が１，２００円になる。これは１．２倍であります。これに関して１０キロ、２０キロの地点では２．２から２．８倍。非常に大きな倍率になっております。したがって、さっき申しましたように、空港利用客の受益者負担を求めるのであれば、１．２倍どころじゃなくて、もっと格差があってしかるべきなのに、空港利用客は１．２倍です。それに対して近距離利用客は数倍の高さを強いられる。こういう体系になっていることが大きな問題であります。こうした山形の体系をとった理由は何か。これについての明確な説明をしていただきたいものだと思います。

３つ目に、申請者はこの運賃を設定する理由として多額の原価を成田空港線利用者に負担してもらうためと言っております。鉄道運賃の考え方がかつての原価積み上げ方式からヤードスティック方式をもとにした上限運賃制になって、鉄道事業者の裁量の幅が広がったとのことでありますが、しかし、それでも原価と全く無関係ということはないはずです。そして、この場合、上野―成田空港間の全ルートと原価の対応関係とともに、ルートの各部分と原価との対応関係についても明確な説明がなされなければなりません。空港―上野間の６４．１キロの運賃が１，２００円で、それに対して空港―千葉ニュータウン中央間は距離は４０％に過ぎないのに、運賃では６５％に当たる７９０円と決めたとき、この電車が通過する成田空港高速鉄道区間、成田高速鉄道アクセス区間、千葉ニュータウン鉄道区間、北総鉄道区間、それぞれの原価の配分はどのように考えられておるのでしょうか。

鉄道運賃の情報公開につきましては、政府の審議会などの議事録を見ますと、鉄道事業はネットワーク全体を一体的に経営し、運賃設定の原価計算もネットワーク全体で行うことを基本としているから、路線別の収支を公開することは適当ではないという主張がある

一方で、過度な内部相互補助により利用者間の公平に反していることがないかどうかを確認するためには、路線別収支の公開が必要であるという考えも強くあるようであります。特に今回のような疑問の多い申請についてはこのことが必要だと思います。

コストダウンの効果をもくろんで導入されたと言われる新運賃制度の事業者の裁量権の拡大という仕組みが、運賃を下げるのではなくて、逆に高い北総線並みに運賃を上げる裁量として使われるなどというのは本末転倒であります。原価の中で大きな部分を占める鉄道線路使用料の公正な負担のあり方については、他の公述人の方からもご指摘がありましたが、私はこれについて申請者とその子会社の北総鉄道株式会社の対応に大きな疑問があります。線路使用料については一般に確立したルールはなく、当事者間の合理的な協議によって決められるとのことですが、北総鉄道の社長は運賃値下げの要望に対して、かつてあるミニコミ紙上で、「幾ら高額と言われても利用者からの運賃で鉄道の建設資金を償還していくこと以外に当社の生きる道はない」と公言したことがあります。それほどに収入源に窮しているのなら、普通の企業なら、成田空港線への線路の貸与や乗客増が期待されるこの成田新高速プロジェクトを収入増加のビジネスチャンスとしてとらえて、経営戦略の中に位置づけるところなのに、不思議なことに同社は昨年、２１年６月の株主総会に出した事業報告書を見ましても、沿線の住宅建設戸数がどうのこうのとは書いていますが、この成田新高速鉄道開通に対する見通しも期待も、それがもたらす影響についても全く触れられておりません。まるで人ごとのようにしか書かれておりません。果たして対等な企業同士の交渉がなされたのかどうか、甚だ疑問であります。

第３に、最後の問題として、国土交通省と運輸審議会の皆様に、ここで出された数々の疑問について住民が真に納得のいく解明がなされるように審議していただくことを要請いたします。運輸行政においては、平成９年の上限価格制をもとにした新しい運賃制度の導入とあわせて、積極的な情報公開を推進していくという方針がとられたことは大変歓迎すべきことです。こうした流れと歩調をあわせて、内閣府が行った公共料金情報公開検討委員会の鉄道運賃作業部会報告書を見ますと、そこには次のような趣旨のことが言われております。

すなわち、市場での競争によらずに申請認可によって設定される料金について、その妥当性を説明するという公共料金情報公開の目的に照らせば、詳細な情報を求める利用者には、この説明責任を果たすために必要な情報が与えられなければならないと述べ、その際、運賃に関する根拠情報等が専門性の高いものであることから、わかりやすい情報提供に事

業者が努めることが必要だと言っております。

成田新高速鉄道……。

【大屋会長】　豊田様、公述中ではございますが……。

【亀倉氏】　最後に一言。

【大屋会長】　ごめんなさい。

【亀倉氏】　言ってよろしいでしょうか。

今日、政権が交代し、新政権は「国民の生活が第一」を掲げております。私たちの長い間の念願であった北総運賃の大幅値下げが５％などというこそくなものではなく、抜本的に是正されるのを期待して注目しております。前政権の谷垣大臣が「公正透明なものにしなければならない」と言っておられた、この実現をぜひともお願いいたしまして、長くなって大変失礼いたしましたが、公述といたします。ありがとうございました。

【大屋会長】　お名前を間違えまして大変失礼いたしました。亀倉様、どうもありがとうございました。

ここでもう一度、休憩をとらせていただきます。再開の時間でございますが、１０分間休憩をとりまして、午後３時からとさせていただきます。よろしくお願いいたします。

（　休　憩　）

【大屋会長】　それでは、予定しました１５時になりましたので、公聴会を再開いたします。

引き続き一般公述人の方々の公述を承りたいと存じます。

初めに山本武様、お願いいたします。

【山本氏】　公述人の山本武であります。白井市南山に在住をしております。現在、市議会議員を務めております。

私は、今回のこの京成電鉄から出されました成田新高速鉄道にかかる運賃申請につきまして反対の立場で意見を申し上げたいと思います。

まず、私のことなのですけれども、千葉ニュータウン居住第１期生でございまして、私は１９７９年、昭和５４年の８月に移り住んでまいりました。御承知のとおり、この年の４月から小室―北初富間の北総鉄道の運行が始まった年であります。最初は北初富―小室間、３駅の運行ということでありました。ことしは入居後３１年目となります。

さて、前置きはこのぐらいにいたしまして、当時のことを少し申し上げたいと思います。私が事務局を担当するような形で、当時の北総開発鉄道の、言ってみれば市民応援団みた

いな感じで、北総鉄道の第２期工事の促進のための市民運動を起こしたことがございます。昭和６０年９月１４日でございますけれども、当時の鉄建公団がどのような工事の進捗状況にあるのかということを北総鉄道株式会社のオオエ企画課長に現場の状況の視察をしたいと、こういうふうな申し入れをしたところ、申し入れはその前ですけれども、９月１４日に実施をすることになりました。私たちは松戸駅に集合いたしまして、そこから車で高砂、そして江戸川を渡って、今でいいますと矢切とか、当時は矢切という名前は出ておりませんでしたけれども、ずっと工事の状況の説明をしていただきました。工区ごとにそれぞれ工事が進められておったのを、つい最近のように思い出すわけであります。

この視察で実は初めてわかったのですけれども、これは大変高規格な工事である。要するに、鉄道の敷設工事としては、例えばで言いますと、路面電車のようなのも鉄道は鉄道ですけれども、そういったものとは全く違う高規格な鉄道であるということがわかったということであります。それは、高砂駅を出るときには開かずの踏み切りと言われている京成電車の高砂駅の東側ですかね、すぐそば、あそこは仕方がないとしても、それ以外はすべてが立体交差で、踏み切りは１カ所もないということでありました。

そういうことで、その当時、要するに第２期工事というのは東京直結工事ですから、言ってみればまっすぐ都心に入っていく線路ができるということがまず先でありまして、今日に至って考えますと、こんなに運賃が高くなるといいますか、たとえ民営鉄道会社であっても、公共交通機関なんだから、幾ら何でもという思いをしておりまして、当時は運賃のことはあまり頭にありませんでした。

ところが、今日になってこの３１年間の北総鉄道の運賃改定を調べてみますと、最初は３キロメートル１１０円から始まっておりまして、ほぼ２年ごとに値上げをされてまいりました。昭和５６年３月には９％、２年後の５８年の３月には８．４％、２年後の６０年の３月、９．４％、またその２年後の６２年の１１月には４．２％、平成２年１月には７．４％、平成３年、そして平成７年、そして今の運賃になったのが平成１０年の１０月でありまして、このときの値上げ率は１０．１％なんですね。このときに３キロ区間で２００円というふうになって、今日に至っております。

さて、私の主張は、まず次の点になります。まず、不公平な負担解消を求めたいということが１つありますし、もう１つは、環境保全の面から、高運賃で鉄道に乗らない、自動車その他の交通機関を利用するということと一体どういうことがあるのだろうかという、私の疑問点をこれから申し上げたいと思います。

まず１つは、昨年９月に政権交代が行われまして、生活者第一の民主党の路線に政権がかわったということは、私たち生活者にとって大きな政治の転換であるというふうに私は認識をしております。とりわけ鳩山政権はＣＯ２の２５％削減をつい最近ですけれども、国際公約にされました。我が国のＣＯ２排出源の主なものは、生産活動する工場その他よりも、自動車の割合が高いと、ウエートが高いというふうに報告をされているところでございます。自家用自動車利用から公共交通機関へ乗りかえようという運動は、世界の多くの都市、とりわけロンドンでもパリでもニューヨークでも、今、郊外の入り口までは自動車で来ても、そこからは公共交通機関に乗りかえるというような試みがなされていると私は聞いております。人々の移動の手段を公共交通の大量輸送手段へ集中する、これはとりもなおさずＣＯ２の削減なり、またはエネルギーの効率的な利用、これに資するものというふうに私は考えております。

ところが、例えば新鎌ケ谷という、今、鎌ケ谷市の中心的な場所にあります駅ですけれども、これは３つの鉄道会社が交差をしているところです。この新鎌ケ谷の駅から私が住んでいる白井までは間に西白井という駅が１つあるだけで、区間としては、駅間は３つということになりますか、駅間、間だけ数えますと２つですね。ここが３７０円なんです。キロ数で６キロちょっとということです。逆方向で今度は日本医大のほうの北東に向かう方面ですけれども、小室から日医大まで行く人、これはとりわけ私どもの近くでは病院に行ったりする場合の方々の場合に、これは片道５７０円ですから、往復で１，１４０円、かかるわけです。駅はたったの３つです。よく言われるんですけれども、病院の本人窓口負担というのがありますけれども、この窓口負担よりも交通費のほうが高いと、そういう事例が多く私どものほうに聞こえてくるわけであります。

もう１つ、私は計算をしてみました。最近多く利用されている軽自動車で燃料費プラス諸費用を距離で計算してみますと、例えば１００万円の軽自動車を５年間使った場合、１日当たりの維持費は５７５円なんです。それで、１リットルで１５キロぐらい走るとしますと、これは小室―日医大間１０キロといたしまして６９５円で往復できるわけですから、１，１４０円の約半分と。半分ちょっとになりますけれども、２分の１で行ってこれるということになります。当然、近距離の北総鉄道の利用者が自家用車を使ったり、そのほかの交通手段を使う、そういう経済効果しかあらわしていないという逆効果ということが示されると思います。

さて、私は最近、北総鉄道の橋脚を工事をしているのを写真で撮ってきて、そちらには

いっていないのですけれども、おとといい写してまいりました。耐震工事と。耐震補強というふうに大きく書いてございますけれども、これが実は成田新高速鉄道を通すために今、行われている工事だそうであります。途中を省略いたしますけれども、「少なくともこのBルート建設に伴う当社――当社というのは北総鉄道ですね――工事も竣工年度を迎え、既存施設の固定資産償却費は大幅に増加するため、最終利益は前期に比べ３億６，２００万円減の１４億７，３００万円となる見込み」というふうに、２００９年度見込みという北総鉄道の報告に載っております。「前期の２倍近くなる１２億１，８００万円もの巨額の資金不足を来たす厳しい見通しであります」というふうに書いてあります。

さて、次に北総線の成田空港までの新交通システムの弊害の部分について申し上げたいと思います。成田新高速が通るために、その運行条件を整えるために前期の２倍近くなる巨額の資金不足を来たす厳しい見通しと、先ほど申し上げました報告があるにもかかわらず、そして、北総鉄道の通常の運行速度は９０キロから１００キロ程度ですから、この場合にはこの橋脚の改修をしなくてもいいのに、債務超過が６９億円もありながら、なおかつ成田新高速のためにこういう工事が今行われているということであります。どのぐらい京成電鉄がこのために北総鉄道に線路使用料を払うのか。このことが今回、これまでも何もの公述人からありますように、非常に低い金額で今度の申請が出されているということでありまして、運輸審議会におかれましてはぜひともこの辺の解明をしっかりやっていただきたいと思います。

なお、この北総鉄道の債務超過６９億円というのは、８００億円もある債務から見るとまだ少ないようですけれども、大変大きなお金であるということが、なお今朝の新聞で私は気がつきました。千葉県のかずさアカデミアパークというのが倒産をいたしまして、再生法の申請をしたというニュースがあったわけでございます。

時間のようですので、ぜひ、運輸審議会におかれましては、この北総鉄道利用者の状況をご理解いただきたいと思います。

【大屋会長】　失礼しました。まだ時間が少々ございます。

【山本氏】　終わります。

【大屋会長】　よろしゅうございますでしょうか。どうも失礼いたしました。

【山本氏】　終わります。ありがとうございました。

【大屋会長】　山本様、どうもありがとうございました。

それでは、次に星野雄史様、お願いいたします。

【星野氏】　北総沿線に住む星野と申します。自営業です。

今回の公述に当たりまして、数字を多用するということもございますので、公述書を全文と資料としてａ、ｂ、ｃ、ｄという資料を配らせていただきました。ご留意いただければありがたいと思います。

さて、運賃設定の最も重要な要件の１つは、利用乗客数の予測です。今回の認可申請では、成田空港の航空機発着枠を年間２０万回としているのか、２２万回なのか、それすらわからないままでの公述ですが、今春から２２万回に増やす予定は公知の事実です。その後の７月に開業を予定している成田空港線が２２万回を前提にするのは当然として公述いたします。

今回の申請に添付された収入・原価表の平成２３年度通年での特急料金収入は、３７億８，５００万円です。これを特急料金の額、日数等で割ると、スカイライナーの乗客数が１日当たり８，６４２人になることは既にしばしば述べられたことであります。しかし、これはおかしい。京成電鉄が発行している「京成グループ要覧２００９年版」によれば、平成元年以降２０年間の平均は１万１，０４２人です。発着枠が２０万回になったのは平成１４年。それより少なかった期間を含めて、この２０年間はどん底の経済情勢で来た。その平均より２２％も少ない乗客数見込は到底考えられない。平成１３年に公表された資料ａ「成田新高速線事業化推進に関する調査報告書」４３ページの列車種別利用者数をごらんください。ちなみにこの時点では、成田空港の発着枠２２万回が平成２７年度となっています。しかし、これが５年間前倒しの今春になったことは言うまでもありません。ここでは、２２万回時の京成本線のスカイライナー乗客数を１万１，９００人と見込み、成田空港線を開設すれば、新線だけで１万７，９００人になるとしています。１．５倍です。にもかかわらず、今回の申請では８，６４２人です。２分の１にもならない。

それだけではありません。京成電鉄は平成１４年に成田新高速線事業を申請して許可を得ました。そのときの資料ｂ「成田新高速線事業収支見積書」にある特急料金収入、７５億４，３００万円を乗客数１万７，９００人と３６５日で割りますと、１，２００円より若干安い料金設定を想定していたということがわかります。

これらの数字は、今回の申請がスカイライナーの乗客数を８，６４２人としているのはあまりにも過少で、言いかえれば片道程度の乗客数で計算しているという重大な疑いを抱かせるのに十分です。

運賃収入も同様です。平成２３年度の運賃収入が７２億７，５００万円となっています。

これを高砂―空港間の申請運賃９５０円と３６５日で割ると、スカイライナーを含む乗客総数は１日当たり２万９８１人となります。しかし、これもおかしい。調査報告書４５ページには、４万１，４００人とあります。これは１０けたの数字を切り捨てたもので、正確には４万１，４７０人です。

昨年末、国土交通省が出した資料には、４万１，３００人が事業許可とあります。それらを検証したものが資料ｃです。内容は後でごらんいただきたいと思いますが、計算の結果、調査報告書の３つの数字、空港―医大間の乗客総数２万３，５００人、その人キロ３１万１，０００、そして運賃収入の額、２５億６，４００万円のすべてに一致する区間別乗客数を得ました。そのうちの北総線区間通過旅客数を千葉県から得た回答の北総線通過旅客の人キロで検証した結果、区間別乗客数の計算が確かであることを再確認しました。この区間別乗客数、合計２万３，５００人にスカイライナーの乗客数１万７，９００人をプラスすれば、調査報告書、事業許可の予測数４万１，０００人以上にぴったり合致します。

ＪＲの乗客がこの６年間、３万１，０００人で推移している。京成だけが激減する要因でもあるのか。私は、昨年１２月１カ月間の京成―成田空港駅と同第２ビル駅の乗降客数を入手しました。航空機発着枠２０万回の今でも１日３万人弱。２２万回で運賃認可を申請しているはずの乗客数、約２万１，０００人の１．５倍が実態です。調査報告書や国土交通省のいう４万１，０００人以上の半分にしかなりません。これだけの証明数字があってなお、今回の申請乗客数を信じろと言うのでしょうか。申請の乗客予測２万９８１人はでたらめとさえ思えてきます。

私は、当審議会がスカイライナーと一般特急の乗客数を、沿線住民を含む国民のすべてが疑いようのない事実と認められる根拠を確認して審査されるよう、強く求めるものです。新線運賃の収入を調査報告書で予測し、事業許可でも繰り返した乗客数に戻すだけで、運賃収入額は１３２億４，５００万円、特急料収入額は７８億７，１００万円となり、申請書に添付している収入・原価表の運賃及び特急料金収入の合計１１０億６，０００万円に比べて１００億５，６００万円の増収となります。

さらにまた、高砂―上野間の区間運賃、往復とも２５０円による収入の３２億９，５００万円をなぜ除外するのか。事業許可は高砂―上野間の収入も含めて事業の採算性を認め許可したものです。成田空港へ行く乗客は上野、日暮里から乗り、そして戻ります。この区間の収入は、成田空港線の一環と考えるのが国民の常識です。

以上の２点を合計すると、除外した収入は約１３３億円強という巨額になります。

かつて私は千葉県から、京成は成田新高速の運行条件に新高速なしの場合の本線の収益を既得権として保障するように要求していると聞きました。今回の申請で除外された１３３億円強が京成電鉄に対する既得権の保障とするなら、絶対に認めることができません。なぜなら、成田空港線も本線も京成の運行だから。京成の収入が右のポケットから左のポケットへ移るだけ。しかもそれが２倍に膨らむ。当審議会が事実を究明して、沿線住民と国民に真実と是非を明らかにされるよう、強くお願いするものです。

収入額の不当な操作とも見える今回の運賃申請は、本来であれば京成本線の運賃で利用できる空港旅客に必要以上の負担を強いるものですが、成田空港線の１日平均乗客数４万１，４７０人に対して、平成２０年決算の北総線は１０万１，０８８人。北総線の乗客数は両者合計の７１％を占めます。このことは高運賃の７０％が沿線住民に押しつけられることを意味します。

さらに加えて、京成本線では課している空港旅客加算運賃が除外され、新線分での合計では１８億円余が高運賃に転嫁されることも我慢のならない不公正です。京成本線と比べれば二重の不公正であり、当審議会が是正して社会正義を全うされるよう求めるものです。

最後に、成田空港線の運賃は調査報告書の想定、事業許可での見積りどおり、京成本線の運賃で認可されるべきことを主張します。私は、昨年末、国会議員を通じて、事業許可は京成本線の運賃体系という国土交通省の回答を入手しました。そこで、同資料に基づいて、資料ｄ、成田新高速事業収支見積りの京成運賃による上野―空港間の収入を計算しました。最下段は今回の運賃認可申請にある事業許可区間の収入を算出したもので、運賃等の収入額は京成上野―高砂間、この場合は上り下り平均運賃の２３億７，２００万円、事業許可区間の京成高砂―北総線・新線経由成田空港間は１８５億３，６００万円、京成本線に残る一般特急分２１億１，９００万円と分類できました。

そこで、事業許可区間の収入額を収入・原価表の平成２３年度に当てはめると、雑収入を含む収入総額は１８７億４，７００万円、経費１２６億４，２００万を差し引いた利益は６１億５００万円、利益率３２．６％という超優良路線。それなのになぜ不当に高い北総運賃を申請するのか。それは、北総の経営困難を盾にして高運賃を維持し、沿線住民に負担を押しつけ続けるだけでなく、その高運賃をてこにして京成本体の高収益を得ようという企業本意の意図と見るほかありません。

本来、運賃の設定は各路線ごとの適正経費に適正利潤を加えた総括原価以下で決めることが原則だと国交省は説明してきました。京成運賃でさえ過剰といえる６１億円余の利益

を計算できるのに、京成運賃の２倍以上にもなる北総運賃で設定するため、乗客数の操作をしているとなれば、違法行為に当たらないのか。

以上から、第１に、多少のいかんにかかわらず、仮にも成田空港線の乗客数等に操作があれば、鉄道事業法の運賃設定原則を侵害する違法性が問われます。

第２に、京成本線では課している、空港旅客の特定した加算運賃を設定しないで、沿線住民の負担に転嫁し、なおかつ京成本線の２倍以上に当たる高運賃を強要するという二重の不公正は許されるべきものではありません。

第３に、鉄道事業法第１条は「公共の福祉を増進することを目的とする」と規定しています。この目的に照らせば、成田空港線の運賃と一体不利の関係ある北総線の高運賃をこそ是正して、沿線住民の福祉の増進に寄与するものでなければなりません。

第４に、北総鉄道の乗客は年間３，７００万人にのぼります。その運賃は沿線住民の生活にかかわる重要問題です。その運賃の申請根拠に重大な疑惑のあるまま認可することは、運輸審議会の自殺行為にも通ずるものと懸念します。

今回の申請運賃の目的、実態が鉄道事業法の求めるところから大きく逸脱していることは明らかだと考えます。私は、当審議会が今回の申請運賃を認可せず、却下されることを求めて公述を終わります。

【大屋会長】　星野雄史様、ありがとうございました。

それでは、次に、引き続き公述をお願いします。藤森義韶様、よろしくお願いします。

【藤森氏】　私は、藤森義韶と申します。北総線沿線に住んでいます住民です。職業は無職です。

私の公述は、これまで多くの方が反対意見で述べておられます。それで、簡略した形でポイントだけを申したいと思います。

私の立場は、今回の案について反対の意見から成り立っております。今回の提案は、上野―成田間の直通乗客に対して利便性がある料金体系になっていると思います。確かに、時間の短縮、それからＪＲと比較した料金の妥当性、これから見れば我々も直通の乗客から見た立場に立てば賛同できるものがあると思います。しかしながら、この裏に隠された内容を十分にご理解いただきたいと思います。

それは、これまで縷々反対の立場の方が述べてこられましたように、今回の傾斜運賃、お手元にお渡ししていますグラフをごらんになっていただければわかると思いますが、こういう新線における傾斜運賃が京成電鉄の現在の運行の路線上、あるいは全国の各路線上

を見ても類を見ないグラフの傾斜になっていると思います。つまり、この膨らんでいる部分が現在の北総沿線に住む住民の負担になっているわけです。それを振り返ってみれば、直通乗客、つまり上野―成田間の乗客の方の１，２００円、これが京成の方は、先ほどリーズナブルだとおっしゃる方もいらっしゃいました。あるいは、妥当な運賃だと言われる方もいらっしゃいましたけれども、この傾斜運賃を払っている沿線住民の犠牲の裏に成り立っているんじゃないでしょうか。

本来の京成さんのこれまでの傾斜、グラフを見ますと、まっすぐ右上がりになっていくはずです。それをこのまま延ばしていきますと、上限はもっと高くなっているはずです。その分を、結局、これまでの北総線の住民の高額運賃が負担になっているわけです。そのことをご理解いただきたいと思います。これは鉄道事業法で掲げる公平性、公共性、それから社会福祉、これに反するものであります。私はここを強く訴えたいと思います。

このように、ほんとうに不公平な、従来の住民が置き去りになった今度の運賃申請について、審議会委員の方が公平にご審議されることを強く望みます。

以上が大体、私の今回の運賃に対する意見でございますけれども、そのほかに私はこの審議会のあり方について一言申し述べたいと思います。

これまでの審議会は、鉄道会社とそれに追従する為政者の意見を重視してこられたのではないでしょうか。そこには運賃を払って乗車する、最も重視すべき鉄道利用者の意向があまり反映されてきていなかったと思います。その端的な１つの例は、審議会委員に鉄道利用者が今日まで加わった事例があるでしょうか。また、なぜか審議会は非公開であります。それでまた審議内容についても、私たち国民にはなかなか知り得ないところであります。審議会開催の公告の方法１つとっても明らかです。私たち国民が出入りを制限された国交省内の文書掲示だけであることにも如実にあらわれています。

運輸審議会は、このように非公開の場でなく、国民に聞かれてもまずい審議はなされていないと思います。速やかに公開とし、国民に開かれた運営とすべきであります。

再度申し上げます。鉄道事業法に鉄道利用者の利益保護と明確に記されているからには、形式だけの公聴会を開くのではなく、鉄道利用者の意思が反映される審議会に早急に改革すべきです。

最後に、政権が交代した今日、これまでどおりの審議は許されないと思います。また、あり得ないことを確信して私の公述を終わります。

【大屋会長】　藤森様、どうもありがとうございました。

それでは、引き続きまして公述をお願いいたします。松山久様、よろしくお願いいたします。

【松山氏】　松山と申します。京成電鉄の運賃設定について意見を述べさせていただきます。

私は、成田空港で空港利用者の……。

【大屋会長】　松山様、恐れ入ります、お名前と、それから職業あるいは所属団体をお願いいたします。

【松山氏】　はい。今申し上げるところでございますが、私は、成田空港で空港利用者のお手荷物の宅配を中心に、旅行者への種々のサービスを提供する株式会社ＪＡＬエービーシーの社長を務めております。我が社が繁栄するためには成田空港の発展が不可欠でありまして、切にその発展を願っております。

私にとって成田空港の発展とは、まず、成田空港の利用者が増えることであります。利用者が増えることによって、我が社の営業機会が増加し、増収につながるものと考えております。利用者が増えるためには、発着枠が拡大し、より多くの飛行機が発着することで、飛行機を利用される方が増え、結果、空港を利用される方が増えるものと考えております。

成田国際空港株式会社の発表資料によりますと、昨年度、約１９万回の発着回数でありましたが、昨年１０月に供用開始した２，５００メートルの平行滑走路の効果等により、２２万回に発着枠拡大を目指しているとのことです。しかしながら、発着する飛行機が増えたところで、空港までの道のりが遠かったり、または時間がかったりするというような不便な空港であれば、利用する人は少ないのではないでしょうか。空港が発展するためには、発着する飛行機が多いとか、空港がきれいでたくさんのお店があるといった空港自体の魅力以外に、空港までのアクセスのよさというものが重要な要素であると考えております。

ひるがえって、現在の成田空港を考えてみますと、都心から成田空港までスカイライナー、成田エクスプレスでも約１時間かかります。ヨーロッパ諸国では都心から空港まで３０分以内でアクセスできるところもある中、成田空港の約１時間という数字は諸外国と比べても誇れるものではなくて、成田空港は遠いというイメージが強いのが正直なところでございます。羽田空港のハブ空港化という意見が出たのも、成田空港が遠いというイメージがその一因かもしれません。よって、成田空港が発展するためには、アクセスを改善し、より便利な空港になる必要があると考えております。

そういった事情から、私は、成田新高速鉄道事業に大きな期待を寄せております。都心から成田空港までの短絡ルートとして、新線を建設し、成田空港までの距離が５キロ程度短くなる上、新型スカイライナーを運行することで、在来線最速となる時速１６０キロでの運行が可能になるとのことです。これにより、都心から成田空港までの所要時間が現行スカイライナーの５１分から３６分に、１５分も短縮されるとのことです。５１分では約１時間となりますが、３６分であれば約３０分というイメージが持たれ、遠い成田空港がより身近に感じられるものと思います。欲を言えば３０分以下でアクセスできればよいのですが、約１時間が約３０分になれば、大げさに言えば、所要時間が半分ですから、大幅な時間短縮をアピールできるものではないかと考えております。

とはいえ、空港アクセスというのは、搭乗したい飛行機の出発時間に合わせて家を出たり、または駅から電車に乗るのであります。そのため、幾ら電車のスピードが速くなっても、空港に到着したい時刻に列車がなければ、スピードアップの効果があまり意味をなさないと思われます。スピードアップをより効果的にするには、列車の本数を増やし、多くの空港利用者にとって到着したい時間に列車を運行することが必要であると考えます。

京成電鉄の発表資料を見ますと、新型スカイライナー及び主要駅に停車する特急列車を、ピーク時に１時間当たりそれぞれ３本運行し、日中についてもスカイライナーを増発するとのことですので、現在より本数が増加するものと思われます。

平行滑走路の供用開始により、発着枠が拡大することで、空港自体のキャパシティーが増加し、成田新高速鉄道の開業に伴う時間短縮、列車本数増加により空港アクセスが改善することで、より便利、より魅力的な成田空港となり、成田空港の利用者は確実に増加するものと思われます。成田空港の発展を願う私からすれば、その発展に寄与する成田新高速鉄道の開業は必要なものであります。そして、その事業を円滑に進めていくためには、一定の収入が必要であろうことは企業経営の責を負っている者として容易に想像できます。

今回の運賃設定申請はそのために行ったものであろうと考えております。申請の内容を京成電鉄のホームページ等で確認しますと、都心の上野・日暮里から成田空港まで、運賃１，２００円とあります。スカイライナーの１，２００円と合計して２，４００円です。また、成田空港への関係交通機関比較という資料が掲載されていましたので見ますと、都心から成田空港という同じ区間でＪＲの成田エクスプレスは２，９４０円、リムジンバスは３，０００円という金額です。私は、この比較を見て、今回の申請内容の金額がＪＲやリ

ムジンバスに比べて高くない、むしろ低いと感じました。

経営者の視点から考えると、新しいスカイライナーを導入し、さまざまな施設改良を行い、相当な費用がかかっていると思います。また、私が気がつかない、知らないような費用がもっとかかっているものと思います。そのコストを回収しようと考えれば、今回の申請内容以上の運賃設定が必要ではないのか、そうしないと企業経営が成り立たなくなるのではないかとつい考えてしまいます。

しかし、一方で、企業間においては競争というものがあります。私が経営する企業も同業種の企業と利用者獲得のため営業上、激しい競争をしており、利用者に対するサービスの金額設定には気を使っております。そのことを考えますと、今回の運賃設定申請の内容はＪＲやリムジンバスといった、他の空港アクセス交通機関と比較して妥当なものではないかと考えております。

以上申し上げた理由から、今回の京成電鉄の運賃設定申請内容に賛成するものでございますが、この運賃設定によりまして、都心と成田空港を結ぶアクセスが円滑に運営され、そのことにより成田空港が発展する新たな契機が生まれることを切に希望して私の公述とさせていただきます。

【大屋会長】　松山様、どうもありがとうございました。

これをもちまして本日予定しておりました一般公述人の方の公述はすべて終了いたしました。予定の進行よりも若干早目に進行しておりますが、次に、これまでの一般公述人の方々のご意見、いろいろ出ましたけれども、これに対しまして申請者の立場から、特に陳述したいということがございましたらお伺いしたいと存じます。陳述を希望されます方は、ご自分の席で結構でございます。初めにお名前と職名をお述べになってください。全体で２０分程度でお願いできたらと思います。

それでは、陳述されることがありましたら、どうぞお願いします。

【花田氏】　京成電鉄株式会社取締役社長の花田でございます。本日は、一般公述人の方々から種々のお考えを賜り、ありがとうございました。それらのご意見等につきまして、ちょっと弊社の考えあるいは対応について、補足してご回答したいと思いますが、よろしゅうございましょうか。

【大屋会長】　お願いいたします。

【花田氏】　初めに、運賃制度につきまして、なぜ遠距離逓減が大きいのか、また、なぜ加算運賃を適用しないのかという点について、ご回答いたします。

成田空港線は、都心と成田空港間を３０分台で結び、所要時間を大幅に短縮するとともに、千葉ニュータウンと成田空港及び都心を結ぶことによって、沿線地域の利便性向上に寄与する路線であります。新幹線以外の国内鉄道では最速となる時速１６０キロ運転を行うための施設整備や、施設等の改良のために、現行の京成本線とは異なり、多額のコストを要しております。このため、受益者負担の原則に基づき、別運賃を設定するものであります。

運賃水準につきましては、先述のコストを償い、事業の安定的な運営が可能となるよう設定しております。また、既存の北総線区間は、当社と北総鉄道の列車を区分することが困難であり、お客様のサービス上も好ましくないことから、同区間におきましては、お客様の混乱防止のため、北総運賃との整合性を図っております。

なお、遠距離逓減が大きいことにつきましては、他の鉄道事業者においても需要や収支などに基づき同様の運賃設定を行っている例もあり、特に極端になっているものではございません。

次に、加算運賃について申し上げますと、加算運賃の設定は、既存の鉄道路線から一部の区間を新線として延伸する際に、新線建設などにかかわる多額の資本コストを回収するための一手法として、当該区間をご利用になるお客様にご負担いただくものでございます。

今回、運賃申請を行った成田空港線は、その全体が都心から成田空港までを短絡する新線として機能し、設備投資も全線にわたっているため、加算運賃の設定はなじまないものと考えております。

なお、今回、運賃申請を行ったものは、成田空港線にかかわる上限運賃の設定であり、成田空港線のコストに見合った運賃を設定するものでございます。北総運賃の値下げにつきましては、昨年１１月３０日付の関係者間合意において、成田空港線の開業時に実施することとなっておりますので、成田空港線の上限運賃認可後、合意事項に基づき、北総鉄道による実施運賃の届け出が行われるというふうに聞いております。

なお、当社もこれに合わせて、北総線区間について同額となるよう届け出を行い、同区間における運賃の整合性を図ってまいりたいと考えております。

２点目でございますが、線路使用料の考え方、特に北総鉄道・千葉ニュータウン鉄道区間の線路使用料についてご回答いたします。

線路使用料は、運行主体の第二種鉄道事業者が使用する施設保有事業者の、鉄道施設にかかわ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。成田空港線につきま

しても、原則の考え方をベースとして、当社は北総鉄道株式会社、千葉ニュータウン鉄道株式会社、成田高速鉄道アクセス株式会社、成田空港高速鉄道株式会社と個別に協議を行い、個別の線路使用料について合意いたしました。こうした経緯から、今回原価として計上した線路使用料につきましては、応分の負担となっていると考えております。

その中で、北総鉄道に対する線路使用料についてですが、当社は第二種鉄道事業者として、北総線区間を運行することから、列車運行に必要な鉄道施設にかかわる資本費相当分に基づく線路使用料を支払うことを原則とすることで合意しており、応分の負担をいたします。

なお、北総鉄道は自社の施設を使用して鉄道事業を営む第一種鉄道事業者であることから、同社が同区間を運行することによって収支に影響を与えないようにする必要があります。そのため、当社が計上する収入、すなわち現行の北総列車から当社の運行する一般特急列車に乗りかわるお客様の収入が、資本費相当分に基づく線路使用料額を上回った場合は、その差額を上乗せして北総鉄道に支払うこととしております。

また、千葉ニュータウン鉄道との関係でございますが、北総鉄道と全く同様の考え方、計算方で、同社の収支に影響を与えないように、線路使用料を支払うこととしております。すなわち、北総鉄道は、当社の計上収入を除いた千葉ニュータウン鉄道の営業区間の運輸収入相当分を線路使用料として支払います。よって、当社が支払う分と北総鉄道が支払う分の総額が、おおむね従前より北総鉄道が千葉ニュータウン鉄道に対して支払ってきた線路使用料となりますので、収支に影響することはございません。

３点目でございますが、事業許可時と比較して、なぜ収入が減少しているのか。また、なぜ運賃が異なるのかという点について、ご回答いたしたいと思います。

事業許可時と比較して収入が減少している主な要因として、対象区間をはじめとした収入算定方法の相違及び時点修正等による差異がございます。収入算定方法の相違につきましては、事業許可時は、本線も含めた京成全体で空港輸送の運営が成立するか否かを判断するものであったため、計上範囲は京成本線及び成田空港線の全区間を計上しておりました。

それに対して今回申請では、成田空港線、すなわち京成高砂から成田空港にかかわる原価を算出し、これを中長期的に賄うことができる水準の運賃を設定申請しているため、収入計上区間は、成田空港線内のみとしております。すなわち、事業許可時は京成本線プラス成田空港線。今回は成田空港線のみの収入計上、この差異でございます。

また、時点修正等による差異につきましては、近年の実績を反映させたもので、その主な具体的な差異として、次の２点が掲げられます。

近年の実績を踏まえた成田空港、航空需要見通しの下方修正、すなわち平成２２年の見込みでは、事業許可時は３，４９０万人であったものが、今回申請では２，９４０万人と１６％、５５０万人の航空旅客の減が見込まれております。

また、高速バス路線の拡充や外国人利用割合の増等に伴う交通機関シェアの変動がございます。これによって、鉄道利用の航空旅客が減少しているというものでございます。

４点目でございますが、収支関係として、なぜ事業許可時と比較して収支が悪化しているのか、また、収支改善策についてはどうかとのご指摘についてでございますが、まず、収入のベースとなる需要ですが、成田空港線は利用客に占める空港アクセス旅客の比重が高いため、その輸送人員数は成田空港の航空需要に大きく左右されます。今回の申請では、成田国際空港株式会社が算定した最新の航空需要予測値に見直しておりますが、ベースとなる将来推計人口等の下方修正や、羽田空港国際化の進展による国際線利用客の分散化傾向などによって、事業許可時に見込んだ航空需要を大幅に下回るものとなっております。

一方、原価も、当社が北総線区間にかかわる収入を一定の配分ルールに基づき計上するのに伴い、原則として、同区間において使用する鉄道施設にかかわる資本費相当分に基づき支払う線路使用料が発生するほか、人件費や経費、減価償却費などの資本コストにつきまして、項目や内容等の実態を反映させた結果、差異が発生しております。今回の申請における収入及び原価につきましては、事業許可時と異なり、厳しい見通しとなったのは、こうした要因によるものであり、何とぞご理解のほどをお願い申し上げます。

なお、昨年１２月２５日に開催された成田空港四者協議会において、成田国際空港株式会社は２０１４年度までに３０万回までの空港容量の拡大が可能との説明をされておりますが、これらは物理的な工事工程を踏まえ、この時期には容量の拡大が物理的に可能であるという意味で示されたものであり、確約されたものではございません。

一方で、今後の航空需要については、世界的な経済状況、羽田空港の国際化拡大などの影響もあり、確実に見通すことも困難な状況となっている旨を聞いております。また、航空機の小型化が進展している状況から、発着回数が増加しても、鉄道利用者の増減に影響がある航空旅客数が比例的に増加しない可能性もあり、この点も現段階では明らかになっておりません。

以上のとおり、現段階では不透明な要素が多く、今般、発表された情報を可能性だけで

事業推計に見込むことは困難なため、今回の運賃認可申請に使用する需要予測については、成田国際空港株式会社が地元と合意した２２万回を上限として算出した航空需要を使用しております。

次に、収支改善策についてでございますが、成田空港線の収支構造の特徴といたしましては、当社が使用する施設の保有会社に対する線路使用料が費用全体の約４割を占め、かつ継続的に発生するため、長期にわたり収支を圧迫することが挙げられます。このため、早期の収支改善に向けて、種々の増収策及び費用節減策を講じ収支を改善してまいりたいと考えております。

増収策につきましては、各種媒体を活用したＰＲを積極的かつ継続的に実施し、当社成田空港線及びスカイライナーの認知度向上及び利用促進、開業後の利用実態を継続的に調査分析し、よりお客様のニーズに適したダイヤに改正、各種イベントや旅客誘致策の積極的実施による認知度向上、携帯電話によるチケットレス乗車サービス及び海外での乗車券販売開始等、販売網拡大、拡充による成田空港線の魅力向上、成田国際空港株式会社との連携強化などの諸施策を実施し、増収を図ってまいりたいと考えております。

費用削減策につきましては、より効率的な運営の追求及び資機材をはじめとした調達価格の精査等を行い、諸費用の削減を図ってまいります。これらの施策を着実に実行することで収支の改善に努めてまいりたいと考えているところでございます。

５点目ですが、北総線区間における収入配分はどのようになっているのかとのご指摘についてでございます。

現在、北総鉄道が列車運行を行っている区間、京成高砂から印旛日本医大間でございますが、この区間では成田空港線の開業後、北総と当社が同じ施設上にそれぞれの列車を運行し、運行する事業者ごとにそれぞれの運賃を収受することが原則となります。

したがって、北総線区間を通過利用する場合、例えば京成上野から成田空港間などは、全区間を京成列車に乗り通すものと考えられることから、すべて京成収入といたしますが、北総線区間内で京成の列車が停車しない駅を利用する場合は、北総収入とすることを基本とします。北総線区間内で京成の列車が停車する駅については、厳密に京成、北総ごとに運賃収入を区分するためには、別改札によって両者を区分けすることが必要となりますが、施設の制約上から困難であり、またお客様へのサービス上も好ましくないものと考えられます。したがって、両者を区分できない場合は、運行形態等を一定の考え方に基づいて、お客様の利用形態を想定し、これにより両者の収入を配分することといたします。

具体的に例示しますと、北総線区間内の京成停車駅、例えば新鎌ヶ谷駅などですが、この京成停車駅と新線区間である成田空港方面間を利用する場合には、全区間を乗りかえが不要な京成特急に乗り通すものとし、京成収入としますが、北総線区間内の京成停車駅と通過駅間、例えば新鎌ヶ谷から西白井間等を利用する場合は、同様に乗りかえが不要な北総列車に乗り通すものとし、北総収入とします。また、北総線区間内の京成停車駅同士、例えば東松戸から印旛日本医大間等を利用する場合は、利用機会にかんがみ、両社の運行本数割合で収入を配分いたします。

６点目に運行関係として、なぜ相互直通運転で行わないのか。また北総線は通過待ちが発生し不便になるのではとのご指摘についてでございますが、本プロジェクトは、まず経営リスク分散の観点から、事業許可時より建設主体と運行主体とを分ける、いわゆる上下分離方式が採用されております。仮に、相互直通方式を採用いたしますと、北総鉄道が自社区間については自社負担での整備が必要となり、また運営費についても自社負担となり、収支責任を負うことになります。債務超過状態である北総鉄道が負担するには、経営リスクが高いなどと判断したものであります。

このため、成田空港線につきましては、当社が運行主体として第二種鉄道事業者とすることになったものでございます。

次に、列車の通過待ちについてでございますが、現在策定中の成田空港線開業後の北総線区間における運行計画では、現行北総線の運行本数を維持した上で、京成線列車が増加する形となります。速達性の高いスカイライナーや一般特急列車の運行により、通過待ちが確かに発生いたしますが、一般の特急列車は北総線内の主要駅に停車しますので、相対としては利便性が増大するものと考えております。

最後に、騒音対策や安全対策についてでございます。成田空港線の最高速度は、京成高砂から印旛日本医大間を現行北総線の時速１０５キロより２５キロ向上して１３０キロ、新線区間である印旛日本医大ー空港２ビル間を１６０キロに設定し、速達性を高めております。既存線である京成高砂ー印旛日本医大間につきましては、速度向上に対して種々の対策を行っております。騒音対策としては、防音壁をかさ上げし、基準値以下の騒音に抑えるほか、配線変更を実施した場所については、ロングレール化による線路継ぎ目の除去及び防音マットの設置により、騒音の抑制を図ります。

次に、ホーム上の安全対策につきましては、安全案内表示器に通過列車である旨を明示するのはもちろん、列車通過時にチャイムを鳴らすことで列車の通過を視覚、聴覚上でお

知らせいたします。また、地下駅である矢切駅においては、通風口を新設して、列車通過時に発生する風の抑制に努めております。さらに、全駅に非常通報ボタンを設置し、ボタン操作により作動する表示灯を運転士が確認し、停止手配をとることで安全性を確保いたします。

新線区間である印旛日本医大－空港２ビル間につきましても、騒音対策として防音壁の設置やロングレールの採用、線路の重量化、消音バラストの散布により基準値以下に抑えております。ホーム上の安全対策としては、この区間唯一の新駅である成田湯川について非常通報ボタンを設置するほか、中線を通過線とする相対式２面４線とし、ホームに立つお客様の前を列車が通過しない構造としております。

また、印旛沼地区の橋梁をはじめ構造物については、高さを極力抑える等、景観にも配慮した構造としております。

このほかに、既存線、新線とも新幹線並みに保安度が高く、停止信号の手前では確実に停止することのできるＣ－ＡＴＳを導入することで、現行のＡＴＳよりさらに安全性を高めております。

以上、７点について、いろいろご意見がございましたので、陳述をしたいと思います。

【大屋会長】　どうもありがとうございました。

以上をもちまして本日の日程はすべて終了いたしました。

なお、この公聴会、１日挟みまして２８日の木曜日、１１時３０分からこの会場で第２回目の公聴会を開催いたしますので、よろしくお願いいたします。

本日はご多忙のところ、長時間まことにありがとうございました。それでは、これをもちまして散会いたします。ありがとうございました。

―― 了 ――