平成22年1月28日（木）

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２８日

【司会】　定刻となりましたので、ただいまから一昨日に引き続きまして、公聴会を開催いたします。

それでは、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。

本日も引き続き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。

それでは、進行予定に従いまして、一般公述人の方々の公述を承りたいと存じます。

公述の順序はお手元の名簿記載の順序でございます。

公述時間はお一人様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、公述される方は私がご指名申し上げますので、こちらの公述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。

それでは、最初に池内富男様、お願いいたします。

【池内氏】　池内富男と申します。職業は会社役員でございます。

私は今回の運賃設定について賛成の立場で意見を述べさせていただきます。

私は現在、成田空港の近くにある会社に勤めております。自宅は東京でございます。通勤方法はリムジンの利用が多くて、東京の自宅ー渋谷間がバスで３０分、渋谷ー成田間のリムジンが９０分、あわせて通勤時間は約２時間であります。

渋谷から成田空港まではＪＲ山手線と京成線を利用して通勤することも選択肢の一つではありますが、乗りかえがないこと、及び、必ず座れることからリムジンバスを利用しております。

このたび、京成電鉄の成田空港線が開業すると、新型スカイライナーが日暮里ー空港第

２ビル間を３６分で結ぶことを知りました。成田空港線開業時には、以下の点から通勤経路を成田空港線に変更しようかと考えているところでございます。

まず、１つ目の理由でありますが、時間短縮でございます。渋谷から成田空港まで山手線と成田空港線のスカイライナーを利用すれば６０分程度で到着しますので、通勤時間を約３０分短縮することができます。

渋谷から日暮里までの山手線は立っての移動となる可能性が高いですが、スカイライナーが全席指定なので必ず座ることができますから、快適な通勤を維持できるものと考えております。

また、バスでは道路事情により到着時間が異なり、渋滞すると出社時間に間に合うか不安になることがありますが、鉄道であれば時間どおりに到着するため、いつ到着するか不安になることなく業務スケジュールの確認や趣味の読書に集中できて、より有意義な通勤時間を過ごせるものと考えております。

２つ目の理由は通勤費用が安くなることです。リムジンバスが渋谷から成田空港まで３，０００円であるのに対し、成田空港線のスカイライナーを使えば２，４００円と聞いておりますし、渋谷から日暮里までの山手線を加えても、２，５９０円と１割以上安くなります。リーマンショックに端を発する現在の不況下では、私が勤める会社の経営環境も厳しい状況でありますので、費用の抑制に努めているところでございます。

申し上げた２つの点は日々生じるものでありますので、往復、年間で考えますと効果はとても大きなものになります。例えば時間面では１日当たり６０分の短縮、年間では２４０日勤務するとして２４０時間、１万４，４００分の通勤時間短縮が可能となります。また、費用面においても１日当たり８００円以上安くなり、年間で考えますとその費用は相当な額になると考えます。

さらに、時間短縮は別の効果をもたらします。成田空港線を利用することで朝３０分遅く家を出ることができる上、夜は３０分早く家に着くことができます。朝であれば、私自身３０分ゆっくりできることで健康維持に努めることができますし、朝食の準備をする妻への負担も少しは軽減できるものと考えております。

また、夜については現在遠距離通勤ということもあり、家族で一緒に食事をとることはあまりできませんが、３０分早く帰宅できることで家族で一緒に食事ができる機会を多く持てると思います。このような家族の団らんや私自身の健康維持が通勤経路の変更を検討する第３の理由でございます。

今回の運賃設定では、上野ー成田空港間を１，２００円と設定しておるようです。また、スカイライナーは日暮里ー空港第２ビル間を現在の５１分から３６分に１５分短縮するとのことです。時間短縮によって自分の時間を持てたり、家族との団らんを持てたりと多くの効果が得られると思います。

私の通勤経路で申し上げれば、現在より３０分短縮できる上、運賃も安くなります。時間短縮の観点、並びに、ＪＲの成田エクスプレスやリムジンバスといった他交通機関との運賃比較の観点から、今回の京成電鉄成田空港線の運賃設定は適当であると考えております。

以上、私の公述とさせていただきます。

【大屋会長】　池内様、どうもありがとうございました。

それでは、次に柴田圭子様、お願いいたします。

【柴田氏】　おはようございます。ただいま紹介いただきました白井市議会議員の柴田でございます。

反対の立場から公述をいたします。

今回、認可申請が出された成田新高速の運賃設定は異常な曲線を描く近距離高運賃となっています。このことは一昨日も何人もの公述者から指摘されているので、委員の皆様には十分ご認識いただけているかと思います。

１をお示しいたします。他線との比較も入ったグラフでございます。これが資料１でございます。このように、異常な運賃のカーブをしているのが北総鉄道、そして、今回申請された成田新高速の運賃体系です。

一昨年の夏、成田新高速開業時には北総鉄道の値下げをという願いを込めて、１０万７，８０４名の署名を国交大臣に提出いたしました。成田新高速の事業許可にある収支計画が京成本線と同一の運賃体系で十分に利益があると計算していることから見れば、実現可能で当然なことでした。

当時の国交大臣は北総線の運賃が高いことはご存じで、財布なくしても定期なくすなと言われていることは知っています。運賃は透明・公正なものにしなければならないとも言われましたが、今回の申請は不公正きわまりないと思っております。

まず、運賃認可申請の収入・原価表と事業許可の収支計画の乖離についてです。

今回の運賃認可申請の内容は事業許可時には京成本線の運賃体系で収支を出していた方法を一変させて、京成運賃の２倍以上という北総線と同一にしながら、それでも収支が赤

字になるというものにしています。

花田社長は一昨日の公述で、事業許可時は京成全体で空港輸送の運営が成立するか否か判断するものだったため、計上範囲を本線及び成田空港線の全区間としたが、今回申請では高砂から成田空港にかかわる原価を算出し、運賃設定をしたとおっしゃっておられます。

しかし、運賃認可申請の収入・原価表の例えば特急料金の収入から割り出した８，６４２人は、現在の京成本線経由のスカイライナー乗客数の年間平均約１万１，０００人より２，０００人以上も少なく見積もっています。

また、一般特急もあわせれば京成本線は３万人弱が利用していますが、今回の運賃認可申請では平成２３年度で２万９８１人しか見積もっておりません。プレス発表によると、当初計画を変更し、京成本線にも一般特急とスカイライナーを運行することにしたようではありますけれども、ごく一部であり、本数比からいっても成田新高速の予想乗客が実績以下になるなどあり得ません。

諸外国に比肩し得る空港アクセスの利便性を実現することの最大の目的は乗客増です。これでは新高速建設の効果は全くないことになり、事業を許可したこと自体が間違っていたことになります。この程度の乗客しか見込めない事業であれば、抜本的な見直しが必要になります。

次に、事業にかかるコストについて述べます。

一昨日の社長の意見陳述では、最速時速１６０キロメートルを行うために現行の京成本線よりも多額のコストを要している。車両の購入費、日暮里駅の改良や京成金町線の高架、その他を挙げて、投資負担が大きいということでしたが、このようなコストはすべて事業計画に織り込まれて認可されていることです。京成グループの中期経営計画Ｆ４プランにも言われているような事業はすべて織り込まれています。こういう盛り込み済みの内容を出してコスト高を言うのはおかしなことです。

線路使用料を４社に払わなくてはならず、経費がかかるとおっしゃられましたが、それも当初の事業計画に織り込まれています。いずれも北総区間の異常な運賃体系を正当化する理由にはなりません。

それどころか、１１月改定のＦ４プランでは車両建造費が１９７億円、事業許可時より５０億円も減っています。成田空港線の建設費も２０７億円減りました。有利子負債は減ったのですから、その償却資金となる線路使用料も減っていいわけですが、ところが、収入・原価表では全く減っています。おかしなことです。

次に、航空機の発着数について述べます。

それは空港、成田空港線の利用乗客数に直結する航空機旅客の変動を一切考慮していないということです。空港旅客の動向について、今回の申請では成田空港会社の出す最新の航空需要を見直している。事業許可時の空港旅客は平成２０年度、３，４９０万人の想定だったが、去年は２，９４０万人で１６％も減ったと言われておりますが、社長の言う２，９４０万人という数字は去年の１１月までの数字で、利用者の多い１２月の数字を入れておりません。リーマンショックで減りましたが、昨年８月以降は急速に回復して、平成２１年の通年では３，２００万人以上が見込まれるようです。

ここで、お手元の資料２をごらんいただきたいと思います。これです。これはこれでリーマンショック後の航空旅客の回復状況が示されています。０８年、０９年の同じ月の比較です。左側が０８年、右側が０９年、８月以降、確かに乗客数が回復されているというのがわかります。

航空機の小型化が進む状況から、発着回数が増加しても航空客が増加しない可能性もあるというご発言もされていましたが、これも違います。追加でお渡しいたしました旅客実績と発着回数の表をごらんください。これです。発着回数が２０万回になったのは平成１４年からです。旅客数がぐんと増えているのがわかります。ここです。折れ線のほうです。ジャンボ機が中小型機にシフトし出したのもちょうどこのころからで、旅客数はリーマンショックという特殊な事情のとき以外は、予測値よりほとんどが上回っています。中小型機にシフトが終わってもです。

航空旅客の実績と発着回数だけでなく、成田空港の１機当たり乗客数の推移を見ると平成元年から１３年までの平均が２０８人に対し、２０万回になった平成１４年以降昨年までの平均は１８０人、つまり小型化しているのに発着回数の増加で乗客数がぐんと増えているのが実績です。

さらに、今後についてです。１２月２５日、成田国際空港会社は航空機発着回数を段階的に平成２６年までに３０万回引き上げることを決定し、公表しました。これはお手元の資料４です。

花田社長はこのことについて可能であると示されたもので、確約されたものではない。今後の航空需要は世界的な経済状況や羽田空港の国際化拡大の影響もあり、確実に見通すことも困難な状況となっていると述べられました。

しかし、羽田に国際線が導入されてからも、リーマンショックを除けば成田の実績が順

調に増加の一途をたどっていることは既に今お見せした表でごらんいただいたとおり明らかです。

さらに朗報があります。資料４－２は１月１７日付の新聞報道、これで国が国際競争力を高めるために空港の発着枠の増加に力を入れ、訪日外国人客を１０年後には今の３．５倍に当たる２，５００万人に増やす目標とあります。羽田と成田を結ぶ構想も具体化してまいりました。

このような朗報があるにもかかわらず、社長の言われたことをうのみにしますと、成田空港線はお先真っ暗な鉄道事業ということになります。なぜすべてのマイナス、すべてをマイナス材料として事業自体を否定するようなとらえ方をしているのか。これは空港旅客加算運賃をとらず、北総鉄道区間を現状の異常な運賃体系で押し切るための方便と思えることに気がつきました。

空港旅客加算運賃の設定がないということになりますが、京成本線で加算されている空港旅客特定運賃は京成成田駅から成田空港まで延伸した工事費を償却するために設定されています。今度の成田空港線でも印旛日医大から成田空港まで巨額の投資が行われたにもかかわらず、設定しない理由がわかりません。

社長は一部区間を新線として延伸する場合に設定するもので、成田空港線のように全線にわたる場合はなじまないとおっしゃいました。全線にわたるものであればなおのこと、利用客に公平な観点から受益者負担を求めるものではありませんか。

京成本線同様、１４０円の加算運賃を今回の運賃申請で見込んでいる少なめな運賃収入から割り出した旅客数で計算してもざっと年１１億円の収入となるのに、なぜそのような矛盾した発言になるのか。

資料１を再びごらんください。北総線の運賃を延伸すると、上野から日医大まで、ここまでです、既に１，０７０円かかってしまっていて、空港に着くころには京成本線よりもずっと高くなります。ですから、北総線の運賃が前提だと加算運賃は設定できないんです。

もう一枚追加でお示ししました資料をごらんください。一番最後の資料です。これはパネルにしてないんですけれども、これです。これを細かく見ていただきますと、北総運賃を維持するために、日本医大近辺から成田空港間の上げ幅、運賃の上げ幅をごくわずかにせざるを得ないということがよくおわかりいただけると思います。これ以上プラスのしようがないのです。

北総鉄道上を通過して成田空港を往復する旅客が負担してよい運賃を、北総線沿線住民

に肩がわりさせ、負担させ続けるという構図は事業計画からの大きな変更であります。事業計画自体、なし崩しにしています。このままでは鉄道事業法第１６条第５項の１、特定の旅客に対して不当な差別的取り扱いをするものであることに当たり、変更を命ずべき事項に値すると思われます。

鉄道は公共性の高い事業です。沿線住民は一駅３００円、財布なくしても定期なくすなと言われるように揶揄されるような高い料金、わずか１０円や２０円下がっても喜ぶ人はおりません。

委員の皆様におかれましては、申請者側のこのような事実もあることをご承知いただき、公聴会の再度の開催などご検討の上、十分時間をかけて審査し、だれもが納得できる答えを出していただきたいと思います。

このような社長の言うようなことであれば、今回、運賃の認可申請を却下することこそ京成のためだと言えます。

賢明なご判断を求めて、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】　柴田様、ありがとうございました。

それでは、次に木曽修様、お願いいたします。

【木曽氏】　氏名は木曽修です。団体職員です。

では、公述を始めてよろしいでしょうか。

【大屋会長】　どうぞ。

【木曽氏】　今回の申請事案については反対です。

その理由の１つ目は、線路使用料が鉄道施設保有事業者間で著しいアンバランスがあって公平性を確保できないと思慮されるからです。

鉄道事業の旅客運賃上限設定認可申請書の「４.設定する理由」で、成田空港線の開業に伴い、鉄道施設保有事業者である成田高速鉄道アクセス、成田空港高速鉄道、千葉ニュータウン鉄道株式会社、北総鉄道株式会社に支払う線路使用料の負担、及び、成田空港線開業にあわせて京成が行った新型車両の導入、駅務機器・各種システム改修、車庫拡充や指令設備、駅設備等各種既存設備の改良のほか、運行に必要な費用等、多額の原価を必要としています。

したがって、こうした費用を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こととともに、成田空港線にかかる収支を勘案して運賃を設定しようとするものであ

りますと述べられております。そして、支払う線路使用料の負担に関する詳細が添付書類の「3.収入・原価表」にあります。

ここで平成２３年度で比較します。その理由は、平成２２年度は１年間、１２カ月を採用しているわけではなくて、換算が必要です。１年間で比較するほうがわかりやすいという理由からです。そして、成田高速鉄道アクセス以外の平成２４年度以降の線路使用料は平成２３年度よりも微増であるためです。

線路使用料計の平成２３年度分は、北総鉄道使用料が１５億１，４００万円、千葉ニュータウン鉄道が３億２，９００万円、成田高速鉄道アクセスが１１億３，１００万円、成田空港高速鉄道は１８億４００万円です。

上記の線路使用料に使用する線路の距離を補記しますと、北総は京成高砂から小室間１９．８キロ、千葉ニュータウン鉄道は小室－印旛日本医大間１２．５キロ、成田高速鉄道アクセスは印旛日本医大から成田空港高速鉄道線接続点間１０．７キロ、成田空港高速鉄道は成田空港高速鉄道線接続点から成田空港間８．４キロです。

線路使用料と使用線路距離を比較します。１番目として、成田高速鉄道アクセス線の線路使用距離を１とした場合に、北総線は１．９倍、千葉ニュータウン鉄道は１．２倍、成田空港高速鉄道の線は０．８倍となります。

２番目、成田高速鉄道アクセス線の線路使用料を１とした場合、北総線は約１．３倍、千葉ニュータウン鉄道は０．３倍、成田空港高速鉄道線は約１．６倍となっています。

このように、著しいアンバランスが見られます。これでは公平性を確保できないと思われます。

反対する理由の２番目は、空港第２ビルと成田空港間は現在ＪＲ線が脇を走っているために１４０円の特定運賃となっていますが、今回この今回の申請では２００円、約１．４倍に値上げをされています。特定運賃としているのはＪＲ線があるからなんですけれど、同じすぐそばを走っていて片方が２００円で片方が１４０円、それはやっぱり２００円のほうを利用する方はいなくて、１４０円の安いほうを利用するのが普通だと思われます。

そこで、線路使用料のほうを比較しますと、成田空港高速鉄道線で京成電鉄の線路使用距離は２．１キロ、線路使用料が１０億円を払っています。線路使用距離が１０．７キロと今回は５倍に延びるわけなんですけれど、線路使用料は１８億４００万円と約１．８倍にしかなりません。

ＪＲ東日本の線路使用距離が８．７キロで約２０億円の線路使用料を支払っていること

から、これに統一しようとしているのではないでしょうか。これでは価格競争力はなくなって、利用者を少なくすることになり、経営の不安定化を招く可能性があります。

反対する理由の３つ目は、「３.収入・原価表」で差し引き損益が赤字となっていることからです。それから、経営の不安が生ずる可能性があることです。

京成電鉄が持続的かつ安定的な経営を行っていくためには、効率的・合理的な経営と安定した収入を確保することが必要であり、そのための取り組みが求められます。その際に考えなければいけない条件は下記のとおりだと私は思っています。

１つは、公共性・良質なサービスの確保を行うこと。これは公共の基盤として施設を整備するということから考えれば、住民の利益や利用者のニーズを重視し、社会的便益を最大化するように事業運営をすることが必要だということです。

２番目、公平性の確保、市民の理解を得ること。小さい１として、不当な利益やモラルハザードの回避を行うこと。２番目、透明性の確保。特にこれは重要で、関係者の合意のみで事業を進めるのではなく、住民に対しても広く情報公開を行うことが密室性を排除することになり、事業全体の透明性を確保することになります。３番目、あと、市民の関与と参画を必要とすることです。

３番目、安定性と継続性の確保、これは安定性の確保と継続的なマネジメントに２つに分かれます。上下分離方式では鉄道施設保有事業者が施設の整備を行い、京成電鉄はその施設の貸与を受けて運営・運行を行う方式であります。線路使用料は収益の範囲内で設定することが必要だと考えられます。差し引き損益の赤字を予測していることは、赤字解消策がまた明確に示されていないことからは容認できないことです。

あと、反対する理由の４つ目は、今回、鉄道事業の旅客運賃上限設定認可申請書に記載された運賃体系は鉄道施設保有事業者の一つである北総鉄道株式会社の運賃体系を踏襲したものと推察されますが、京成電鉄が負担する費用に基づく運賃体系と北総鉄道株式会社の運賃体系は費用が異なるため当然違うものとなると認識されます。

また、経済的なバリアフリーという観点から、高運賃にて消費者が利用を躊躇するような高運賃、例えば成田湯川と空港第２ビル間が５００円という非常に高い運賃を設定するということはするべきことではないと思われます。この点が解消されていないことは大きな問題で、早急に解消すべきことだと認識しております。

以上で公述を終わります。

【大屋会長】　木曽様、どうもありがとうございました。

それでは、次に小松美智子様、お願いいたします。

【小松氏】　小松美智子でございます。現在、会社役員をしておりまして、千葉県に住んでおります。

今回、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。

対象が成田空港線ということですので、まず、私と成田空港の関係からお話をさせていただきたいと思います。

成田空港が開業いたしました昭和５３年当時、私は成田空港で働いておりました。そのころの通勤方法は京成線を使って成田空港駅まで乗車し、そこからバスに乗りかえて成田空港まで通うというものでした。当時の率直な感想は不便の一言でありまして、成田空港という名の駅から成田空港までバスで移動することに、なぜ成田空港まで電車で直接行くことができないのだろうと大変不思議に思っておりました。

通勤者でさえ不便に感じるぐらいですので、大きな荷物を持つ旅行者にとっては空港に向かうまで一苦労ではなかったかと思われます。

その後、平成に入りますと、成田空港旅客ターミナルの直下に乗り入れ、駅をおりてエスカレーターやエレベーターを使えば出発ロビーに行くことができるようになりました。今となっては当たり前のように利用しておりますけれども、当時はほんとうに不便で、とても便利になったと感心したものでございました。

しかしながら、世界に目を向けてみますと、都心から空港まで２０分や３０分で到着できる国々がある中、成田空港は都心からスカイライナーでも５１分を要し、時間がかかるという印象をぬぐえません。空港駅に着いてからの不便さは解消されましたが、空港アクセスの根幹である都心から空港までの所要時間という観点ではまだまだ不便と言わざるを得ず、所要時間の短縮など、さらなる空港アクセスの改善を望んでおりました。

そのような状況の中、成田新高速鉄道事業のことを耳にいたしました。北総線の終点である印旛日本医大駅から新線を建設し、新型スカイライナーを導入して最高時速１６０キロで運転することで、都心から空港までの所要時間を現在の５１分から１５分も短縮して３６分にするとのことで、これにより空港アクセスが大幅に改善され、世界に肩を並べるレベルになるものと期待いたしております。

また、今回の成田空港線においては成田湯川という新駅ができます。私は新しい駅が地域の発展に大きく貢献するものと考えております。具体的には、新しい駅ができますと人々がそこで生活を始めます。人々が生活することで生活者を対象とする商業地ができます。

商業地ができますと町の魅力が高まり、さらに多くの人が生活を始めます。こういったサイクルを続けることで地域は発展するものと考えております。

よって、新しい駅ができることは町が活性化し、地域が発展する上でそのきっかけとなるとても重要な要素であります。千葉県民の一人として、新しい駅ができ、新しい町ができ、町が発展することで、成田市、そして、千葉県の発展につながることはとても喜ばしいことであると思います。

加えて、新駅以外にも新線建設により空港アクセスが改善することで魅力の高まる町があるのではないでしょうか。新しいルートができることで、より多くの町で魅力が高まり、より多くの地域が発展することを願っております。

そして、何より、空港アクセスの改善は成田空港そのものの魅力を高めることにつながるものであります。都心から３６分で成田空港にアクセスできることで成田空港の利便性が向上し、より多くの人が成田空港を利用することで千葉県の発展につながるものと考えます。

確かに今回の運賃設定では上野ー成田空港間を現在のルートより２００円高い１，２００円で設定してあります。より安い運賃で目的地まで行くことができればよいのですが、新型スカイライナーの運行によって大幅に時間が短縮されることや、新しいルートや駅をつくることで地域が発展するのであれば、今回設定の運賃でいたしかたがないのではないかと思います。

以上、空港アクセスの観点から、そして、地域社会の観点から、今回の運賃設定は適当であると考えますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【大屋会長】　小松様、どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、藤代政夫様、お願いいたします。

【藤代氏】　藤代政夫、鎌ケ谷の市議会議員をやらせていただいております。

今回は申請されました運賃申請につきまして、反対の立場から意見を述べさせていただきます。

非常に先ほども柴田議員からもご指摘がありましたように、今回の申請された運賃体系、異常な形を持っている。私はあのようなきれいな絵じゃございません。ちょっと昨日、自分でどんなもんなのかなとやってみましたら、先ほど柴田公述人が出されたものとほぼ同じでございます。

この赤い線で書いてありますのが今回申請されているラインでございます。そして、言

ってみれば初乗り２００円という形で３３キロまでが８２０円、非常に角度の高い高額な運賃を今回は申請している。そして、なぜか日医大から１９キロほど先の５１．４キロまでですけれども、その間は１９キロほどですが、そこは１３０円しか乗せてないんです。９５０円にするには約２０キロの間は１３０円でいいよ、だけども、北総鉄道の入っている間は約３３キロは８２０円の負担をしなさい。こういった運賃体系をつくることが成田空港線の運賃体系として果たして妥当なのかどうなのか、ここが一番肝要な問題かなと。

先ほど来といいますか、一昨日以来、賛成する方々のご意見を聞きますと、９５０円、上野から約２００円ほど高いけど、妥当だろう、リーズナブルだと。９５０円がリーズナブルなら、何で高砂から、京成本線はこのように一次方程式です、斜めに行きますね。ですから、ここからこの黒い線で引いたんですけれども、やはり一次方程式というような形で９５０円に向かって直線の形でいけば、今、北総鉄道を使っている方々のあの領域は約３０％ほど運賃下げていいと。９５０円がリーズナブルならば、これはこういった直線でつくるべきではないかなと、そういった疑問が生じましたので、今回これからちょっと細かく説明させていただきます。

今言いましたように、北総鉄道の運賃をなぜか一昨日、花田社長がおっしゃいました。混乱を起こしてはいけない、だから、北総鉄道と整合性をとるんだと。混乱を起こしてはいけない。何が混乱なのか。何も高い運賃を払わなくちゃいけない北総鉄道沿線の方々が、京成さんが、京成鉄道さんが今度９５０円がリーズナブルだと、高砂から成田空港までそれでいいんだよと言うならば、それに合わせた形で今、北総鉄道が運営しております範囲内もそれに合わせたリーズナブルな運賃に直していいはずじゃないかと。これが何でされないんだろうか。

多くの公述人の方から「線路使用料の算定の仕方、どう思うね」と。あるいは、北総鉄道の５１％を京成グループが出資している。役員のほとんどがいる。子会社なんだからコントロールされているのかなと。あるいは、都心を直接結ぶ２期線では１，２００億円の工事費で、それは北総鉄道が高運賃で償還していると。

そして、賛成の方々は都心から３６分で直結されたと、こんなリーズナブルな運賃はないとおっしゃるならば、今度出される運営されようとしている成田空港線というのは都心から成田空港まで使う直結する人のためだけのいわゆる電車なのかな。そうでなければ、その間の１キロから３３キロの方々が高運賃で負担する意味がよくわからない。言ってみれば、都心から今、国のほうでも行っている空港政策として都心から成田空港まで９５０

円で、言ってみればそういう形でとれればいいので、あとの間の人はどうだっていいんだというような運賃体系が今回示されているんじゃないんだろうか。

ですから、この直線の黒い直線という形で９５０円をリーズナブルとするならば、途中の価格、例えば新鎌から日医大の間は６８０円ですが、４２０円ぐらいになるはずです。あるいは、高砂からニュータウン中央が２５キロで７６０円は４４０円前後になるはずなんです。何でしないんだろうか、９５０円がリーズナブルなら。

じゃあ、北総鉄道さんがやっている今の価格がリーズナブルなら、これに合わせれば高砂から成田空港まで、日医大までの金額にしますと１キロ当たり２５．３８円ですから、１，３０４円でいいわけです。また、ニュータウンから高砂までの間ですと１キロ当たりは３１．９３円、ならば、１，６４０円、運賃体系として出してくればいいじゃないか。何で出してこないんだろう。どっちがリーズナブルなのか。このようなめちゃくちゃな異常な運賃体系をどうしてするんだろうかと。

そういった思いで、言ってみれば、国策としての成田空港線が開通するんだと、だから、成田空港３６分のためには間の人はどうだっていいよというならば、これはこれでいいかもしれない。

でも、そうにしても、それでは逆の考え方をしてみる。成田空港から線路をつくってきた。都心につなぎたい。なかなかできないよ。それは北総鉄道が先ほど申しましたように１，２００億円ものお金をかけて、既にその負債をしょっている。それを北総鉄道沿線の人々が高い運賃で払っている。

北総鉄道に安くしてくださいよと。いや、これだけの負債があるので、その償還をしなければだれも助けてくれない。じゃあ、京成が今度、電車が成田空港まで直結するとき何とかなるのかなと思ったら、今度もしてあげないと。言ってみれば、都心と空港をつなぎさえすればいい。

もう公述人の賛成の方々は、もう３６分、３６分です。間の方はどうでもいい。そういった鉄道でいいとするならば、公共交通としての鉄道がそれでいいとするならば、いたしかたないかなと。でも、いたしかたないとしても、１，２００億円をしょった部分に対する負担はどうして京成本線はしない、京成電鉄はしないんだろうか。

先ほど１４０円の加算金等々を新しく線路をつくったからと言っている。それなら、逆の考え方で、都心に直結するために北総鉄道が１，２００億をかけたというか負担している。その１，２００億円を、じゃあ、京成電鉄さんが払ってくれるんだろうか。１４０円

じゃない、１，４００円足しましょうと。都心に入る前に１，４００円足してくださいよ。そういったことが言えてない。

一体全体、これは何のためにこのような運賃体系を出してきたんだろうか、そういった疑問が多く浮かびます。まさに都心と空港を結びさえすればいい、そういった発想で出されているのかなと。

いや、違うんだと。一昨日、京成の社長さんがおっしゃったように、空港へ結ぶことと沿線住民の利便性だというならば、改めて考えたときに、この表のように北総鉄道１キロから、北総鉄道だけじゃありません、１キロから３３キロの方がこのように高い運賃を払うということと、それから、成田空港と都心を直結する人は９５０円でいい。

こういったアンバランスな賃金体系をとるということは、いわゆる鉄道事業法１６条５項、いわゆる使う人によって差別してはいけませんよと、その場合にはちゃんと変更を命ずることができる、できるですから、しなくちゃいけないという禁止事項じゃない、いいんだよと言っちゃえばそれまでなんです。それをちゃんと命令することができるのが運輸審議会の皆さんではないかな、そんな思いがいたします。

何でこのように、京成本線のように、いわゆる一次方程式のような形で係数を出してこないのかな。非常に大きな問題です。

その問題として、これは何でなんだろうかと考えたとき、いわゆる北総鉄道の１キロから３３キロをそのまま適用している。何でなんだろうか。これまでの公述人の方々の多くの方々が言ったように、いわゆる北総鉄道の５１％が京成グループが出資している。今般、４．６％ほどの運賃を下げようという話がいろいろございました。そのとき、多くの自治体がそれを出資金にしました。

３億円ほどみんなで分けて払うわけですけど、そのときに、京成本線、あるいは、北総が言ったのは、絶対嫌だ、補助金にしろ。どうしてか。出資金が増えたら５１％が切れてしまう。そして、地方自治体が５０％を超えれば国の関与もあり、いろいろと地方自治体の関与ができる。今の北総鉄道は５１％を京成グループが持つことによって、完全にコントロールしてしまっているんじゃないか。

いや、それだけならまだいいが、言ってみれば、１，２００億円という成田から都心に入る手前の工事、これはもう明らかになっています、１，２００億円の負債をつくってまでやったその工事のその工事費をだれが負担するか。それは今、北総鉄道という鉄道を使っている方の高額の運賃で負担されている。それで償還している。

とするならば、今回の運賃体系、この北総鉄道の高額の負債をいつまでもずっと住民に負担させるこの仕組みは手つけるな。手つけないで、ただ、ただ、都心と空港を結ぶその利用者だけがリーズナブルな９５０円を使えればいいじゃないか。そうすれば、成田空港の国家事業にしてもプラスだよ。羽田、都心、成田という国家政策としても、まあ、いいかなと。途中に住んでいる方は、まあ、しようがないところに住んだんだからあきらめろというような運賃体系をほんとうにこの場で認めてしまっていいんだろうか。

北総鉄道の高額運賃を固定化するため、そしてまた、１，２００億以上の負債を住民に負担させるためにこの運賃体系が出されてきたのかなと。そんなうがった見方もしたくなるような、今回、京成電鉄が出された運賃体系のいわゆる申請であると思われます。

こういったもろもろの点が一つ一つ解決されなければ、この１キロから３３キロに住んでいる方、特に北総鉄道を使っている方々は踏んだりけったり。なぜならば、沿線の自治体はこの成田空港線、成田新高速鉄道のために億単位のお金を負担しています。私たちの鎌ケ谷市でも億単位のお金を負担しているんです。

成田空港線ができるならば、これは沿線住民にもよくなるだろう。私たちのところは新鎌ヶ谷に駅にとまります。とまったって、北総鉄道の運賃体系でしか使えないから、私たち鎌ケ谷は新京成、そして、東武、この北総という形で広域交流拠点と言っているけど、北総を使っても高くてしようがないからだれも使わないんです。

じゃなくて、町の発展のために、先ほどいろんな方がおっしゃいましたけど、町の発展のためにもやはりこの１キロから３３キロ、これをこの黒い直線のいわゆる一次方程式の、京成本線さんでは、京成電鉄さんはそのようにちゃんとやっているんです。

こんな変わったことをどこでもあるんですみたいなことを一昨日、社長はおっしゃっていましたけど、自分たちでちゃんとこのような運賃体系の政策をとっているなら、今回の成田空港線についてもいわゆる北総鉄道の沿線の運賃を下げる形で、９５０円がリーズナブルなら、それに向かった運賃体系を改めて申請し直すべきというふうに考えます。

そういった観点から、今回出された申請内容については反対だということを申し上げます。

以上です。

【大屋会長】　藤代様、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、石田博様、お願いいたします。

【石田氏】　石田博と申します。コンサルタントです。

このたび、京成から申請された運賃は異常に大きな遠距離逓減になっていて、空港利用者以外の途中駅で乗降する一般乗客に大きな犠牲を強いることで都心－空港間の運賃を安くしようとする不公正な運賃体系ですから、私は反対です。審議会におかれては、十分ご審議の上、この申請を差し戻しされるよう、お願いいたします。

なお、一昨日、京成の花田社長がこのような遠距離逓減は特に珍しいものではない旨の弁明をなされていますが、ぜひその例をご教示いただきたいものと存じます。

さて、私は成田空港線が走る予定の北総鉄道白井駅近くに３０年近く住み、現役時代は北総線で都心の職場に通勤していました。都心まで乗りかえがなく４０分台で行ける便利はよいのですが、通勤定期がなくなった退職後は日本一高いと言われる運賃で都心との往復に２，０００円以上かかるため、都心が遠くなってしまいました。

高運賃の理由は、建設費が膨大であったため、これの債務返済や償却が大きく、線路にかかる費用が大きいためとされてきました。

そこに成田空港線が北総線を経由して走ることになりました。仮に走る電車の本数が２倍になれば、線路に関する電車１本当たりの費用は半減することになります。そうなれば、運賃は大幅に引き下げられるものと沿線住民は大いに期待しておったところでございました。

ところが、このたび京成から出された運賃申請では、北総区間においては現行と全く同じ運賃で、我々の期待を大きく裏切るものでした。

お手元にある図１、このフリップと同じものですけれども、これまで多くの方がお示しになっておられますが、運賃認可可否に関する最も重要な事柄ですから、私もお話しさせていただきます。

この図は始発から終点までの距離と運賃を縦軸にとった図でございます。運賃が実際には階段状に上がっていくわけですけれども、便宜上、曲線で結んでおります。青色が成田空港線でして、そのうちの緑色の部分が現在、北総線が運行しているところ、それから、赤いところが第三種事業者が線路を所有している部分でございます。そのうちで、この小室から印旛日本医大までが千葉ニュータウン鉄道が所有している区間でございます。オレンジ色、お手元の資料では茶色に見えるかもしれませんけれども、このオレンジ色が京成本線を示しております。

一見して、この図を一見していただいてわかることは、全区間、距離に比例して運賃が上がる京成本線に対しまして、成田空港線は運賃そのものが非常に高いということはあり

ますけれども、それ以上に、前半部分の北総線区間での運賃の上がり方が極めて激しい。一方では、成田空港に近くの部分では非常に上がり方が少なくて、京成線本線よりも随分低いということになっているカーブになっております。

ここに成田ニュータウン中央というところがあるわけですけれども、ここまでの距離は全体の距離の４６％ですけれども、運賃は実に８０％です。つまり、残りの５４％の距離に対して運賃は２０％しか上がらないということです。

始発から運賃カーブが大きく曲がり始める、このあたりから大きく曲がり始めるわけですけれども、この小室までの距離が１７．８キロ、運賃が６８０円ですからキロ当たり運賃は３８円２０銭、終着までは５１．４キロメートルで９５０円でキロ当たり１８．５円、その差は２．１倍です。

国土交通省は二重運賃にはしないと言ってきましたが、これが二重運賃でなくて何なんでしょうか。同一区間で会社が違えば違う運賃を取るなどということは、先日の花田社長の言を待つまでもなく、あり得ないことでしょう。そういうケースのみを二重運賃と呼ぶつもりなのでしょうか。

ここ、前半はこういう勾配で運賃が上がっていき、後半はこんな形、つまり、この運賃カーブというのは２つの運賃体系を一本に結んだ運賃体系、つまり二重運賃体系だと言うことができると私は思います。

京成本線では運賃は距離に比例して上がるのに対して、申請運賃は前半で急上昇し、後半ではほとんど上がらない実質的な二重運賃体系でございまして、遠距離利用客に極めて有利になっております。

京成はこのような細工を弄して、北総線利用者の犠牲の上に都心ー成田空港間の運賃を安く抑えようとしているのです。したがって、都心から空港に行く旅客には所要時間との見合いで上野から１，２００円はリーズナブルな運賃かもしれませんが、運賃急上昇区間を利用しておる北総線利用者にとってはとんでもない体系なのであります。不当な差別運賃体系であります。

つまり、都心から成田空港までの乗客も負担すべき北総線の線路使用に関する費用が、北総線乗客に押しつけられているからです。北総線の建設に要した費用はすべての乗客が平等に負担すべきです。つまり、北総線を含む成田空港線は京成本線のように直線的な運賃体系でなければなりません。つまり、初乗り料金以外は乗車距離に比例する運賃体系でなければなりません。

なぜこのような不条理がまかり通るのでしょうか。一般には第一種鉄道事業者が運営している線路に他者が乗り入れる場合、特急料金などを含む運賃はすべて線路所有者のものとなります。しかし、なぜか第一種鉄道事業者である北総鉄道の全線にわたって親会社の京成が第二種鉄道事業者免許を取得できたために、運賃を北総に渡す必要がないのです。もちろん、線路にかかる費用を平等に負担するような公正、適正な線路使用料が支払われれば問題は少なく、このような極めて不自然な運賃カーブにしなくても、北総の経営は成り立ちます。

しかし、京成は北総の実質的な過半数の株を有する親会社ですから、子会社たる北総は、子会社というよりも実質的には役員がほとんど京成の役員が兼ねているわけですから、親会社の言いなりといいますか、まさに親会社の意思のとおりに動くということでしかなくて、線路使用契約は一方的なものとならざるを得ないでしょう。

線路使用料の認可申請は既に出されていると思われますが、国土交通省の厳正な審査が望まれるところです。

なお、北総は小室－印旛日本医大間１２．５キロの線路を第三種鉄道事業者である千葉ニュータウン鉄道から第二種鉄道事業者として借用して、線路使用料として２００８年に２３億４，０００万円支払いました。千葉ニュータウン鉄道は京成の１００％子会社で、線路を１５０億円で取得しました。

一方、成田空港の申請書では北総への線路使用料を２０１１年度１５億１，４００万としています。これは１，２９８億円を投じた線路の使用料としてはあまりにも安く、全くバランスを失していると言わざるを得ません。

しかも、一昨日の花田社長の説明では、京成の一般特急に乗りかえる北総乗客の運賃は京成が取るつもりのようです。これでは北総から横取りした乗客の運賃で線路使用料を支払うということになります。つまり、実質的に線路使用料は払わないということになるわけです。

もっとも、乗りかえた乗客の運賃が線路使用料を超えた場合には払い戻すということをおっしゃいました。お優しいと申すのか、鬼の目にも涙と申すのか、何とも言いようがありません。

続けます。

一方、成田空港線の申請書では……、ごめんなさい、間違えた、また、千葉ニュータウン鉄道に対する京成の支払いがわずか３億３，０００万円なのは、北総の支払い額２３億

４，０００万と比較してどう説明するのでしょうか。

一昨日の京成、花田社長の弁明によれば、千葉ニュータウン鉄道への支払いは京成と北総の支払い分を合わせたものだ、これまでの北総支払い分にほぼ相当することになるとのことでした。そうなれば、ほぼ同じ本数の列車が走る両者なのに、京成３億円、北総２０億円の負担ということになるのでしょうか。明確な回答を求めたいと思います。

前に述べましたように、これは北総鉄道の全区間にわたって京成が第二種事業免許を取得していて、運賃等のすべてを北総に支払わなくてもよいために、このような横車が可能となったのです。

第一種事業者の線路に第二種事業者が乗り入れている例がほかにないわけではありませんが、このような例は絶無です。お手元の表２をごらんください。ほかのすべての例を示しています。なお、ＪＲ貨物については特殊な例として除きました。

これを見ていただくとおわかりのように、地下鉄三田線が東京メトロ南北線の目黒ー白金高輪間２．３キロメートルを共用している以外は、旧国鉄の分割・民営化に際して廃止される線や建設が中止される線を住民の足を確保するために第三セクターが引き受けたり、ＪＲの子会社が運行しているものです。つまり、大企業であるＪＲの線路を小企業が借り受けて運行しているのです。

また、第一種事業者であるＪＲは実際には運行していないか、していてもごくわずかな区間に過ぎません。第一種事業者である子会社が運行している線路の全区間を親会社である第二種事業者が通り抜ける成田空港線とは全く異なります。

他方、中小鉄道会社の線路を大手鉄道会社であるＪＲが全区間を通り抜ける例はあります。表３をごらんください。智頭鉄道は、旧国鉄の建設凍結された線路を第三セクターが完成させたもので、ＪＲ西日本の山陽、山陰を結ぶ最短コースとなっています。ほくほく線も同様に、旧国鉄の建設凍結線を第三セクターが完成させたもので、これも東京から北陸への最短コースとなっています。

これらのＪＲには第二種免許は与えられておらず、相互乗り入れとなっていて、自社線路内の運賃はすべて他社から徴収しています。そのため、この２者は良好な営業成績を上げております。北総と京成もこのような関係であるべきと考えます。

しかるに、京成電鉄成田空港線のみが、親会社が子会社である北総の全営業区間を二種事業免許を得て走り抜けるという極めて異例な形になっています。このような異常な状況下で、北総線の利用者のみに犠牲を強いる、ほかに例を見ないような遠距離逓減の極端に

激しい二重運賃体系は認めるべきではありません。申請を差し戻されるよう、重ねてお願いいたします。

さらにつけ加えれば、京成の二種事業免許のうち、北総の一種事業免許区間と重複している区間の免許は取り消されるべきものと考えます。

以上で公述を終わります。

【大屋会長】　石田様、どうもありがとうございました。

ここでしばらく休憩をとらせていただきまして、予定よりも少し早うございますが、１２時３５分から、１５分ほど休憩をとらせていただきます。１２時５０分から再開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、１２時５０分、お約束の時間になりましたので、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、武藤虎之介さん、お願いいたします。

【武藤氏】　武藤虎之介、会社役員をやっております。

今回の京成電鉄による運賃設定について、意見を述べさせていただきます。

私は京成電鉄の沿線にあります葛飾区の青砥という町に住み、事業を営んでおります。青砥は千葉のほうから来た京成線が二またに分かれ、上野の方面と押上や都営地下鉄線の方面にそれぞれ向かう根元の場所にあります。

青砥の住民にとっては京成線がないと電車でどこへ行くこともできないので、生活する上でなくてはならないものです。私にとりましても、京成線は小さいころから利用している一番身近な路線であります。

ご存じの方も多いと思いますが、青砥駅には成田空港行きの電車と羽田空港行きの電車が発着していますので、国内線、国際線を問わず、空港をよく利用する人にとりましては大変便利な駅であります。私も出張や旅行で飛行機に乗るときは、最寄りの駅から乗りかえなしで空港まで行くことができ、大変重宝しております。

しかし、問題は空港まで時間がかかることです。首都圏ではもっと不便な場所はいくらでもあるかもしれませんが、便利なはずの青砥からでも成田までは約１時間、羽田までも同じぐらいの時間がかかってしまうので、やはり成田は遠いという印象をいつも持っておりました。

数年前、仕事の関係でヨーロッパに行く機会があったのですが、外国は日本と比べまして空港が都市の近くにあるところが多いのです。空港から電車に乗っても大体１５分から２０分、長くても３０分程度で都市の中心部に着いてしまいます。

日本、とりわけ東京は人口密度や地価が全然他のところとは比較にならないといった事情はあると思いますが、外国の空港へのアクセスのよさが印象に残っております。ヨーロッパ以外でも、例えば香港も比較的最近新しい空港になりましたが、やはり都心までは電車で２０分ぐらいで行けるので、とても便利だと思います。アジアの都市も後発ながら空港のアクセスには相当力を入れていることが感じられます。

このように便利な海外から帰国をしまして、京成線に揺られて帰るときは、もう少し近かったらなといつも思っておりました。

ところが、数年前から京成電鉄が新しい路線をつくり、東京の都心と成田空港を３０分ちょっとで結ぶという話を耳にいたしました。３０分台といいますと大体今の半分強ですから、そうなれば、ヨーロッパやアジア各都市とも肩を並べることができるのではないかとずっと期待をしておりました。

成田は日本の空の玄関口と言っても過言ではありません。そのアクセスを飛躍的に改善するこの新路線は、成田空港を利用する多くの人にとりまして待ち望んでいたものになるのではないでしょうか。

また、新線が開業することによりまして、もう一つの意味があると思います。新たなルートの電車が走ることによって沿線の利便性が上がり、人の流れができ、人の流れが活発になれば沿線もそれによって活発化してきます。

特に今回の新線は千葉ニュータウンを通って成田まで行くので、千葉ニュータウンと都心の間も大分便利になると思います。これまで千葉ニュータウンは計画どおりに入居が進まない、人口が増えない、だから、運賃が高いなど、何かとネガティブな印象がありましたが、新線が開業することでこの印象が払拭され、ひいては、沿線により多くの人が住んで町が活性化することが期待されます。

もちろん、私の住む青砥の町も成田空港や千葉ニュータウンがとても身近になりますので、沿線の住民としてはこの新線に期待するところ非常に大きいところがございます。

今回、京成からの申請では、この新線を使った場合、成田空港までの運賃は今の京成線を使うよりも少し高くなっておりますが、成田空港までの所要時間がこれだけ短くなることを考えれば、やむを得ないことなのではないかと思います。

また、京成電鉄もそのために新型のスカイライナーをつくったり、日暮里の駅をきれいに改装したり、利用客の目から見ても相当の投資を行っているなという印象がございます。私も事業を営んでおりますので、そういう視点から物事を見ることが多いのですが、これまでの京成電鉄の経営規模からすると、このような大規模な投資をしておりますので、少しばかりの運賃が高くなるのは健全な経営を続けるためにはむしろ安心材料になるのではないでしょうか。

また、少し高くなるとはいえ、今でもＪＲと比べて京成の運賃は安いので、高くなってもＪＲやリムジンバスよりも安い運賃で、それでいて、所要時間はずっと短くなるのですから、このあたりは戦略的な値づけをしていると思います。

以上によりまして、私は今回の運賃設定申請には賛成の立場でありますが、最後に申し上げたいのは、この運賃設定や新線の開業は新しい空港アクセスの始まりに過ぎないと思います。鉄道は常に安全で正確、これが第一でありますから、京成電鉄におきましてもこれまでと同様に安全で正確な安定した輸送ができる体制をしっかりと続けていっていただきたいと思います。

私も新線が開業したら成田空港がぐっと近くなると思います。これを機会に、今度は家族と一緒に海外旅行に行ってみたいと考えております。もちろん、そのときは新線を利用してみたいと思いますので、ただいまのお願いについてはぜひともよろしくお願いいたします。

以上で私の公述を終了させていただきます。

【大屋会長】　武藤様、どうもありがとうございました。

次に、影山廣輔様、お願いいたします。

【影山氏】　ただいま紹介にあずかりました影山廣輔と申します。千葉県は白井市西部、最寄り駅でいいますと一昨日から高運賃などで何かと話題の北総線の西白井駅の近くに住んでおります。市議会議員をやらせていただいております。

公述人としては唯一の３０代だと思いますね。地元ニュータウンでは第二世代として今回の申請に反対の立場から意見させていただきます。

私の公述の骨子は大きく分けて２つ、１つは今回、成田新高速の営業エリア、そのうち、特に大きなウエートを占めています北総鉄道を取り巻く環境について、もう一つは線路使用料に関して、以上の２つです。

まず、前段の北総鉄道並びにその中核を成すニュータウンの交通環境、これは言いかえ

れば京成グループの独占的優位性と言えますが、運賃認可申請の是非を考える上で、こうした環境は前提条件として欠かせぬものと思います。

皆様ご存じのとおり、前々から何遍もおっしゃられておりますが、今回、成田新高速を走らせるルートのうち、上野ー高砂間は京成電鉄、高砂ー小室間は京成が出資比率５０％を占める北総鉄道、次に、小室ー印旛日医大間の千葉ニュータウン鉄道は京成電鉄１００％出資の子会社、その実態は京成電鉄本社内に指を折って数えるほどのデスクを置いて、これまた、指を折って数えるほどの役員しかいない。しかも、その多くが京成本社との二足のわらじ、資本金もたった１，０００万円しかない絵にかいたようなペーパーカンパニーとでも言うんでしょうかね、そういう会社で、印旛日医大より東側でも京成電鉄は幾ばくか出資しており、いわば京成の庭、京成の植民地と言っても過言ではありません。

鉄道に限らず、路線バスについても京成バス、新京成バス、千葉レインボーバスなど、京成バスに押さえられておりまして、西白井駅以東のニュータウン地域はまさに京成の天下と言ってもいいぐらいだと感じております。

そういえば、もともと都心からニュータウンへのアクセスに本八幡から新鎌ケ谷を結ぶラインがあったはずですが、それもいつの間にか消えまして、ますます京成の独占ぶりというのは強化されていっているのかなと感じているところです。

話はちょっとずれますが、一応関連することなので、しばしご辛抱のほどを。

よく、絶対的な権力、権威は絶対的に腐敗するものであると言います。権威、権力というのは特権というふうに言いかえてもいいでしょう。これは何も政治向きの話だけではなくて、経済、交通、流通の世界でも当てはまる社会的な法則だと思います。

実例を歴史から挙げれば、中世の日本にある座や関所などが挙げられます。関所といえば江戸時代は治安目的が主ですが、中世の関所の目的は通行料の徴収です。これが天下万民を苦しめてきたということがあります。

関所といえば、北総線の運賃もこれに似ているところがあります。一昨日ですか、成田湯川から印旛日本医大の運賃について１駅で４７０円もすると、病院に往復して行ったらとてもじゃないけど使えたものではないと、そういう話がありましたが、目を転じて千葉ニュータウンの西の最果て、西白井から新鎌ケ谷間を見ますと、こちらは距離が３，０６８メートルで運賃は３００円ですね。北総線の運賃について３キロまでが２００円、ここから１メートルでも上回ると３００円と、たった６８メートルの差で１００円が加算されるという状態です。

これをこういう一駅でとても高い運賃の区間で千葉ニュータウンというエリアはサンドイッチされているような形ですので、私を含め、西白井に住んでいる人間はこれはとてもえげつないなと思っているところです。

そういった環境がまず前提としてありまして、さらに、今回の申請運賃のベースはその北総運賃の高運賃、これをベースにしているわけですけれども、経営サイドではこの北総線、北総鉄道の債務超過をこの高運賃の理由というか口実としておりまして、それ以上あまり細かい説明というのは行われていないんですね。とりあえず、債務超過だからもう高い運賃はしょうがないのだと、そういう言い方をしているわけです。

しかし、今回の申請に際し提出されている京成線が支払う分、線路使用料ですね、その額を見ると、これも細かい数字は先ほどから皆さんがおっしゃっているのであえて言いません。北総線がこれまで千葉ニュータウン鉄道に毎年払い続けている二十数億円の線路使用料に比べて、非常に安い価格で設定されている。そして、ことさら債務超過が強調されている。北総鉄道の負担は重く、実入りは少ない。片や、これまで以上の時間短縮という、速達性という営業上のメリットを享受することとなる京成電鉄は、負担が軽くて済んでいる。

前々、先ほどから申し上げているとおり、小室－印旛日本医大の間の千葉ニュータウン鉄道は１００％京成の子会社であり、線路使用料を払うといっても自分のお金を右のポケットから左のポケットへ移すようなものであり、ただ、ただ、北総鉄道が千葉ニュータウン鉄道を通して京成に搾り取られ、成田新高速から得られる正当な実入りは不当に少なく、それで債務超過だから高運賃にご理解をと言われても、どれだけ沿線住民の人が納得するのか、これは自作自演も甚だしいと言うほかありません。

先日、京成電鉄の花田社長は、線路使用料について各社個別に話し合って決めたというニュアンスの発言がありましたが、片や絶対的な親会社です。片や出資比率５０％ないし１００％で首根っこを押さえた格好の子会社、この両者の話し合いというものが果たしてどれだけ公平さを満たしているのか、甚だ疑問とするところであります。

こういう疑念のあるところでＪＲやバスとの競合性を言われましても、それではみんな北総線、ひいては、その沿線住民の高負担によってまかなわれたと思うと、甚だ不公平な感じをぬぐえません。

京成電鉄とその株主の一つである国においては、この北総鉄道の債務超過というものの具体的内容、ほんとうの姿を国民や沿線住民に最後までしっかりと説明する責任があると

考えます。

以上のことだけを考えましても、今回の申請は果たして天下の公器として、公共交通としてふさわしい申請内容となっているとは考えがたく、反対したいと考えております。

短くなりましたが、これで終わりとしたいと思います。

【大屋会長】　影山様、どうもありがとうございました。

次に、太田誠様、お願いいたします。

【太田氏】　私は印西市木刈に住んでおります太田誠と申します。団体職員をやっております。

私は今回の旅客運賃の上限設定の認可に対して反対です。

それでは、公述をいたします。

成田新高速の出発点は、八十島委員会への諮問とその報告にあります。同報告は運営主体は相互直通方式により、都営、京成電鉄、北総開発鉄道、住宅都市整備公団、印旛日医大から成田空港間の新線区間事業者が当たるとの前提に置いたが、空港直通特急は新線区間事業者が統一的に管理、運営する方式で検討を行った。成田新高速は路線５者の共同運営になるので云々、つまり新高速の免許区間は北総線の終点である印旛日医大から成田空港までの新線区間に限定し、運行する路線の各関係事業者がそれぞれの区間運賃を収入する相互乗り入れ方式を仮定したのです。

ところが、今回の運賃認可申請は成田空港線と呼ぶことになった成田新高速の運賃収入を京成が独占する方式で行っています。その結果、北総鉄道にはスズメの涙ほど、京成の説明では２億５，０００万円の増収しかないということになっています。

既に成田空港線を羽田空港へ直結する事業がスタートしていますが、そうなると、京浜急行の路線を今度は運行することになります。

では、京浜急行株式会社が京成による運賃収入の総取り方式を受け入れる可能性があるでしょうか。天地がひっくり返ってもあり得ません。つまり、今回の方式は北総鉄道が京成の子会社ではなく、第三者企業であれば絶対に成り立たないという真に異常なもので、京成の支配による不公正な運賃認可申請と言うことができます。

形式的でも合法でさえあればいいというものでしょうか。私は違うと思います。公共交通機関の運営は企業利益第一でなく、鉄道事業法第１６条、第２３条により、公共の福祉に尽くすことだと考えるからであります。その点で、今回の申請運賃は公共交通機関のあるべき大道から外れたものと考えます。

北総区間を運行する成田空港線は、ちょうど北越急行とＪＲ東日本との関係に酷似しています。これについては添付資料１で「北越急行線と同じにすれば北総鉄道に運賃が入る」をごらんください。これでございます。

まず第一に、北越急行は現在時速１６０キロの特急が走る日本では唯一の路線で、１６０キロを予定している空港線と同じ速度ということです。また、六日町と犀潟約６０キロの北越区間はＪＲ東の越後湯沢から六日町１８キロ、直江津から犀潟まで７キロのＪＲ区間に挟まれていて、北総が上野から高砂までと日本医大から空港までの京成運行区間に挟まれているのと同じです。

さらに、北越急行区間はＪＲ東がすべて運行し、特急の半分は通過、残りの半分が二、三の駅に停車する方式で、これも京成がすべてを運行して、北総区間を通過するだけのスカイライナーと４駅に停車する一般特急を走らせる空港線と同じです。ＪＲ東が車両を出していないことも北総が出さないのと同じです。

にもかかわらず、運賃配分については、北越急行のほうはＪＲ東の区間はＪＲ東の収入、北越急行の区間は運賃も特急料金も北越急行の収入にしているのに、今回の空港線では京成が運賃を独占して北総には入らないことだけが全く違うのです。

北越急行線の実例を見れば、今回の北総線と空港線との間でも運賃や特急料金をそれぞれの区間収入にできるし、それが普通であり、通例のことでもあることは八十島委員会報告にあらわれています。

では、なぜ今回の京成申請が北越急行等々、公正に実施され、既に確立した事例にならった運賃配分方法はとらないのでしょうか。京成に乗った乗客、北総線に乗った乗客、乗客を分けることが物理的に困難であり、不公正、不透明が生じ、だれにとってもわかりづらい方法をあえてしなければならない理由をきちんと説明していただきたい。

私は監査法人などに、高砂から空港までの事業免許を取得した京成が収入を独占することは仕方のないことなのか聞きました。答えはノーで、免許の与え方、免許の前提によっておれの権利だという主張にはならない。北総には既に営業上の利益、権利が存在していると。取引は形式ではなく実体で行われたものと判断するので、通例、例えば東京急行とメトロ、京王帝都と都営、前述しましたＪＲ東と北越急行等々に比べまして、運賃配分額に著しい差があれば、北総に追徴課税が発生し、法人税法、また、株主代表訴訟の問題になろうとのことでした。

国交省は運賃の配分は民民の問題で強制できないと言います。ほんとうにそうなのか。

私は違うと考えます。民民契約は利益相反する会社間の契約であって、客観的正当性がなければなりません。京成は北総、千葉ニュータウン鉄道とは連結会社、成田空港高速鉄道とは持ち分法適用会社、いずれも京成と一体で経営し、利益を共有する親子会社の関係です。それでどうして民民契約になるのでしょうか。

京成は北総の資本金５１％を握り、京成の代表取締役２名が北総の社長と取締役を務め、京成の社長と経理部長が北総の監査役です。京成は子会社３社だけでなく、成田高速鉄道アクセスに至るまで路線会社すべてに役員を派遣し、役員の工作状況にさえなっています。この関係は民民ではなく内々契約であり、契約の内容などはどのようにも自分の都合のようにつけるのではありませんか。

したがって、国は鉄道事業法第１６条、第２３条により適正に審査して、厳正に審査して、適正な運賃配分を実施するように指導していただかなければなりません。

資本構成と役員相関表を資料２で添付しましたので、ごらんください。これでございます。

国交省がそれでもなお民民の問題だと言うのであれば、国交省の権限でできる事業許可区間の変更をしていただきたい。八十島委員会報告が仮定した事業区間は印旛日医大から成田空港までした。その原点に立ち返り、正常な相互乗り入れ方式にすれば、北総にきちんと運賃が入ります。そうすればいいだけのことです。

今回の申請運賃は都心に近い千葉ニュータウンにあわせて近距離激高、遠距離激安型に設定された北総運賃そのものです。申請運賃が北総の経営維持を理由にし、京成グループの利益を第一にした不純な動機からつくられていることは明瞭です。

私たちは国交省から運賃設定は個別路線主義が原則だと聞かされてきました。そうであれば、空港線そのものの適正な原価に基づく適正な利潤を基礎にすべきなのに、北総の経営維持だとか言って、京成グループで数字合わせをしたものとなれば認可してはならない運賃ではないでしょうか。

運賃が認可制になっているのは企業の採算性を図るだけでなく、最大限低廉な運賃によって公共交通としての役割を担わせることにあるはずです。ということは、申請された北総運賃より安い京成運賃体系で企業の採算も低廉な運賃も満足できることがもし事実だとするならば、当然に京成運賃をとるのが鉄道事業法ではないでしょうか。

そこで、私は八十島報告案により、成田空港線の免許区間を印旛日医大から成田空港とする相互乗り入れ方式として、京成運賃で統一した京成並びに北総の収支を実際に計算し

てみました。それが添付資料３です。全部で６枚あります。これでございます。

京成高砂と成田空港の区間運賃の額が７００円になる京成本線の距離運賃と、１４０円の空港旅客加算運賃、そして、今回申請している特急料金１，２００円をベースにし、事業許可まで一貫して１日当たり４万１，０００人以上としてきた乗客数を組み合わせて計算しました。結果は京成の利益２５億円強、利益率１７．８％、北総は現在の収入を京成運賃に換算しますと利益２７億円強、利益率２６．９％となりました。

もう一つ、案を用意しました。京成運賃に時間短縮効果を換算して５０円だけ加えた７５０円を免許区間の運賃とした場合です。そのときの京成の利益は２８億円強、利益率１９．６％、北総は３６億円弱、利益率３３．６％で北総は現在の利益をさらに上回る結果となります。

つまり、北総は京成運賃を実施しても今と同じか、それ以上の利益を計上できる優良会社だとわかりました。京成も十分な利益を確保できます。また、北総は借入金が課題だと言われていますが、減価償却費とこの十分な利益により、今後も計画どおり着実に返済ができていき、債務超過もあと数年で解消します。したがって、八十島案による相互乗り入れ方式によった正常な運賃が北総に入れば、京成並み運賃が必ず実現します。

この計算資料を添付資料３で提出しますから、検証をして京成本線の運賃体系にぜひ変更されるようにご尽力をお願いします。

最後に２点申し上げます。

１点目は、千葉ニュータウンの建設を平成２５年に終了させる、これが国土交通省の方針ですが、そうなると、ニュータウン人口は今の９万人弱から数千人増えるだけで、１０万人には届かないまま終わることになるでしょう。

もし空港旅客の増加とともに増えていく空港線の収入が分配されない限り、北総鉄道は将来にわたって収入増を見込めないどころか、沿線住民の老齢化に伴う収入減が予測され、いつまでも日本一の高い異常な運賃が続くことになるでしょう。いや、値上げの可能性さえはらんでいると言えます。

ニュータウン建設が鉄道局の事業ではないと言っても、同じ国土交通大臣が管轄している事業です。無関係を決め込むことは許されないと考えます。

２点目は、これまで北総鉄道は千葉ニュータウンのアクセスとして建設したと言われてきました。しかし、八十島委員会報告を読むとそうではないことがわかります。まず、新規投資、ケース１の場合、北総鉄道にかかる部分では新高速の投資対象を京成高砂から新

鎌ケ谷間とニュータウン中央から成田空港間の新設、及び、北総１期線の改良費用とし、ケース２の場合は、北総が２期線を建設したときには新高速はそれを利用すると仮定しております。いずれにしましても、北総２期線を不可欠としているわけです。

さらに、北総２期線と新高速の関係を時系列で見ますと、２期線の工事施工申請は１９８１年５月、八十島委員会の設置が同じく５月、北総ルートを強く示唆した答申が１年後の５月３１日、直後の６月８日には当時の運輸省民鉄部長が２期線の施工認可は新高速の路線決定と一体不可分と発言しました。同じ６月に千葉県知事ら沿線自治体が新高速の北総ルート実現を要請し、８月２１日に２期線の施工が認可されたという経緯です。

北総２期線がニュータウンのアクセスであると同時に、成田空港へのアクセスとして一体不可分の関係で施工認可されたことは明らかです。

それにもかかわらず、いざ成田空港線を開設する段になったら、手を返すように空港旅客とは関係ない路線だと切り捨てるのは国土交通大臣の行ってよいことではありません。

今回の申請はまさに北総沿線住民の犠牲を踏み台にして成り立たせようというものです。私はこのような成田空港線の運賃を認可すべきではないと声を大にして主張します。

以上、申し上げて、公述を終わります。

ありがとうございました。

【大屋会長】　太田さん、ありがとうございました。

それでは、次に平良清忠様、お願いいたします。

【平良氏】　平良清忠と申します。私は、このたび新規に開通する成田新高速、成田スカイアクセスの沿線で唯一できる新駅、成田湯川駅に隣接する成田市玉造へ昭和５３年から住んでいて、平成７年からは成田市議会議員をしております。

玉造地区は昭和５３年から入居が始まり、現在は７，８００人が住んでいます。現在住んでいる多くの方たちは、将来この近くに駅ができるということを夢見て住むことを決めた方がほとんどであります。私を含め、地域の皆さんはやっとの思いで思いがかなうと喜んでいるところであります。

このようなことをかんがみて、このたびの鉄道の旅客運賃の上限設定の認可事案につきまして意見を述べさせていただきます。

私どもが住む成田市は、一昨年、開基１０７０年を迎えました成田山新勝寺の門前町として栄えてまいりましたが、昭和５３年の成田空港開港とともに、さらなる発展を遂げることができました。成田空港へは旅行やビジネスでお見えになる方は年間３，５００万人

を超え、成田山新勝寺の参詣者も１，０００万人を超えております。そのほかにも、大型ショッピングセンターの来店者も１，０００万人を超えるなど、毎年多くの皆様に来成いただける市となっております。

成田空港につきましては、その整備の過程におきまして我々が決して忘れてはならない悲しい犠牲がありましたことはご存じのとおりでありますが、開港された後は我が国の国際線の基幹空港としてその重責を担ってまいりました。

成田空港へのアクセスは現在ＪＲ線と京成本線の鉄道、リムジンバスや首都圏近県都市とのアクセスバス、自家用車が利用されており、利用者のご都合で選択しておりますが、鉄道の利用が一番大きくなっており、空港内での出国手続などから定時性が確保できるからと考えております。

しかしながら、成田空港の利用者からはほかの主要国の基幹空港と比べて都心から遠い、時間がかかるとの評価をいただいております。国におきましても昭和４６年、成田新幹線基本計画が決定され、昭和４９年に着手し、当時空港から市街地北に当たる一部区間の工事を進め、後に計画は失効となりましたが、その整備された施設を利用し、現在ＪＲ線と京成本線が成田空港まで運行されております。

その新幹線計画にかわる施策として現在進められておりますのが、ご案内の成田新高速鉄道事業、いわゆるＢルートになります。同鉄道の事業化に当たりましては、国の指導をいただきながら千葉県が中心になって取りまとめ、過去の鉄道整備スキームにおいて整備スケジュールの遅延や周辺都市整備による需要見込み等を要因とした経営状態の悪化、高額運賃につながったとの検証をもとに、成田空港会社、千葉県をはじめ沿線自治体から無償資金が多く投入された整備スキームとなったと理解をしております。

当市におきましても、当初スキームで約１，２００億円というプロジェクトに対し、約９０億円の負担を決め、参画いたしましたが、成田新高速鉄道の整備目的となっております東京都心から成田空港アクセスの速達性の向上になります成田空港機能の拡充、加えて、掲げております千葉県北西部の連携強化及び地域活性化にも大いに期待したところであります。

今般、京成電鉄株式会社におきまして、運賃の上限設定認可を申請されましたが、内容の一部の確認となりますが、正直申し上げてなぜこのような運賃の上限になったのか、期待が大きかったがゆえに非常に驚いているというのが感想でございます。

本事案の申請者であり、同鉄道の運行主体であります京成電鉄株式会社が日ごろより公

共交通機関として果たしてこられた役割と、Ｂルート開業に当たり新型スカイライナーの開発、日暮里駅や高砂駅の改良など、大きなプロジェクトを実施しておりますことに敬意を表すものであります。

本事案の申請につきましても、運賃は経営に関する重要な事項ではあり、収支見込みのもとにご自分の責任において上限運賃を設定したことは理解しているところでありますが、同鉄道整備は上下分離方式を採用し、国、県、空港会社、京成電鉄、沿線の９市村、及び、第三セクター方式で設立した成田高速鉄道アクセスのすべてが一丸となって取り組んできた事業でございますので、整備目的にもあります東京都心からの速達性の向上にとどまらず、沿線の住民にとりましても利用のしやすい鉄道にならなければならないと思っております。

運賃の上限設定を検討していく中で、運賃協議を進めてこられた関係者において、いわゆる高運賃との認識をお持ちにならなかったのか、また、疑問に思われなかったのか。申請の運賃設定にならざるを得ないのであれば、残念ながら、成田新高速鉄道整備スキームには問題があったことになるのではないでしょうか。

関係者一丸となって進めていた事業でありましたので、可能な情報を共有し、検討する場があってしかるべきと考えます。結果として東京からの利便性の向上ばかりを重視し、沿線への配慮に欠けたものになっていないか、関係するすべてで再確認が必要なのではないかと思います。

終わりに、成田新高速鉄道が一日も早く開業できるよう、今後も微力ながら市当局と連携を図りながら協力をさせていただく所存ではございますが、開業への影響が出ないように速やかな対応をしていただきたいと思います。

特に成田湯川駅ー空港間と上りになる日医大区間の１駅区間の運賃に見られるように、短区間運賃に対して成田地域では大きな批判が出ておりますことを述べさせていただきます。

以上のことから、同鉄道が沿線住民にとりましても利用のしやすい鉄道となるような運賃設定を再度検討していただけますようお願いいたしまして、公述といたします。

ありがとうございました。

【大屋会長】　平良様、どうもありがとうございました。

それでは、次に吉田治男様、お願いいたします。

【吉田氏】　吉田治男と申します。今は住宅管理組合の役員をやっております。

それから、ここ１０年弱、北総線の運賃値下げを実現する会というので、どうしても北総線の運賃を下げてほしいと、こういう願いを込めて運動をしてまいりました。もう１０年を超しました。そんな思いで、今日こういうところで説明の機会が与えられまして、ありがたいと思っております。何とかして運賃を値下げしてもらいたい、こういう思いでいっぱいです。

私は北総線が将来、成田空港につながることを夢見まして、定年後、海外旅行を楽しみにして昭和５５年、白井にあります白井の公団の分譲マンションを買いまして移り住みました。それは北総線が北総線北初富－小室間が開通した翌年でした。当時は白井、北初富、それから、松戸、上野経由で新橋に通っておりました。いろいろ不便がありましたが、それは３０年前のことでありました。

平成３年に紆余曲折の後、北総開発鉄道は新鎌ケ谷から京成高砂につながりまして、都心への通勤は時間的には非常に便利になりました。ただ、運賃が千葉ニュータウン地域の大きな足かせになってまいりました。成田新高速の運賃決定は北総運賃と一体となっておりますので、北総線の運賃問題を考え、それから切り離して今回の成田新高速の運賃を語ることはできません。

今まで縷々北総線の運賃の高さについて話されました。それがそこに住む人たちにどのような影響を与えているか、そういったことについてもお話し申し上げたいと思います。

北総線の開発当初の初乗り運賃は１１０円だったと思います。平成１０年９月までに８回の北総線の運賃値上げが実施されました。一昨日の公述人も述べられたとおりであります。四、五年の間に８回も、とにかく立て続けに運賃値上げがあったと、こういう状況でありました。

それが一番に大きな衝撃を与えたのは通学生を持つ家庭であります。通勤定期代は他の沿線に比べまして北総線は運賃単価が高いことと、それから、通学定期の割引率が非常に低い、他の沿線と比べますと４倍もの通学定期代が強いられると、こんな状況であります。

それが家庭を圧迫して、１人の通学生がおりますと４人の分の通学定期代を払わされるようなものであります。２人ある方は８人分ということになりまして、非常に家庭を圧迫する大きな要因でした。

ニュータウンの特色の一つは、ほとんどが何らかの形で住宅ローンを抱えて暮らしておられるということです。そういったところに繰り返し運賃値上げのために、家庭を破綻、家庭のローンが滞りまして破綻を起こすと、こんな状況に追い込まれたものでありました。

したがって、ニュータウンの人口が増えないということは、これまで北総線の方たちは北総線の人口が増えないから運賃が下がらないんだと、こういう説明でしたが、実は逆じゃないかと。運賃が高くて逃げ出す、あるいは、そこで生活が続けられないということで、ローンを抱えて再起不能に陥った人たちがニュータウンからほかの沿線に引っ越しを余儀なくされた、こんな状態が続きました。今でも続いております。

また、職を失った方は、千葉ニュータウンに住んでいるということだけで多くの企業が通勤定期の負担が多いのでニュータウンの人を採用しないんです。これはまさに差別なんです。でも、現在もこれが続いております。

そして、借り入れローンが支払えなくなると破綻に追い込まれて、今まで蓄積した財産、及び、家族そのものも破綻をすると、こんなようなことが起こっておりました。

私は、北総鉄道が平成１２年から連続して利益を上げてまいりました、その利益の一部でももう少し節税努力をして運賃を下げてもらいたいと、こういう思いでもおりました。税金を払うなとは言えませんけれども、でも、もっと深刻な問題があるんじゃないかなという思いを持っております。節税してでも運賃を下げるというほうに回してほしかった、こんな思いでおります。

それから、一昨日、今日といろいろお話しされましたが、北総線の運賃カーブ、これは何度もお示しされましたが、この運賃カーブですね。この赤いのが北総線の運賃です。黒い真ん中の分が京成電鉄の運賃です。私はこの北総線の膨れた部分をメタボ運賃だと、こういうように考えています。ほんとうに減らさなくてはならない部分だと私は思っております。

今回の設定も非常に現在の北総線運賃をほとんどそのまま継承したような感じで、非常に高いと。成田新高速をつくられるときに２つの目的があったと思うんです。１つは高速性の問題、速達性の問題、それから、もう一つは千葉ニュータウンをはじめとする地方交通機関の充実と、こういうことがあったと思うんですけれども、高速性、速達性にばかり目がいってしまって、地方のいろんな問題とかそういうのに目が向けられていないということが非常に気になりました。

例えば、千葉ニュータウンでは北総線と並行して国道４６４号が走っております。この区間は電車がコスト高で車よりも高いものですから、電車を利用しないんですね。車で行ってしまう。エコの問題やCO_2の問題を考えますと、運賃を安くして車をやめて北総線を使う、こういうほうがいいと思っておりまして、運賃をどうしても下げてもらう必要が

あるんじゃないかと思っております。

さらに、こんな問題を抱えまして、北総運賃の是正を求めまして２度にわたって署名を行いまして陳情を行いました。１回目は平成１２年、６万４，０００の署名をもらいまして、都市公団鉄道総裁、それから、運輸大臣、建設大臣に陳情をいたしました。それから、それでも何も下がりませんで、ほとんど下がりませんでした。

２回目は平成２０年、１０万７，０００強の署名をもらいまして、国交大臣、鉄道局長、それから、都市鉄道課長にも陳情をいたしました。少なくとも大臣の意向は透明で公正な運賃の実現をというようにお話をいただきました。

ところが、今回の運賃申請に出てきたものはおおよそそれからかけ離れたものです。そのことについては鉄道を担当される京成さんも、それから、それを監督される国交省さんにも反省していただきたいと思っております。

それで、この高い運賃を解消できるのは今回の成田新高速のときがやはり一番大切な一つの大きなチャンスだと考えています。これを逃しますと、なかなかチャンスがめぐってまいりません。何とかしてぜひこの機会に、京成の新高速の運賃も大事ですが、それに伴う成田新高速の運賃がそれに規制されて下がらないというようなことがないように、今回の機会に下げていただく方向でご検討いただきたいと思います。いろいろ問題を抱えている運賃です。

最後になりますが、平成１４年の成田新高速鉄道事業化推進に関する調査というのがございまして、事業化に関して課題整理をしております。北総鉄道との関係の調整ということが大きな課題として問題を提起をされております。今回、この両鉄道の共用区間は非常に長くて、かつ、両者の運賃格差が非常に大きいものですから、この運賃の設定についてはよくごらんいただきまして、北総線の運賃が何としてでも下がるような形で研究、ご協力をお願いしたいと思っております。

それについても、やっぱりさっきこの間からも課題となっております使用料をどのようにする、決めるかと、こういうことにも大きくかかわってきますので、調整すべきことがたくさんありますが、ひとつそういうことも検討を加えていただきまして、何としても北総線の運賃が下がるような方策をお願いしたいと思いまして、私の陳述を終わります。

ありがとうございました。

【大屋会長】　吉田様、どうもありがとうございました。

よろしゅうございますでしょうか。どうもありがとうございました。

次に、平山金吾さんでございますが、ご本人、本日都合によりまして欠席されました。したがいまして、平山さんが先に提出されております公述書、これを運輸審議会の審理室長に朗読させることにいたします。室長、こちらの公述人席に出て朗読願います。

【小室室長】　それでは、平山金吾さん、会社役員の方でございますが、提出されました公述書を朗読させていただきます。

「公述書、平山金吾。

京成電鉄の成田空港線の旅客運賃上限設定認可申請に対して、意見を述べさせていただきます。私は、今回の運賃設定については適当であると考えております。

私は現在、千葉県成田市に住んでおり、成田空港の開港以来３０年間に亘り、空港とともに変化・発展する成田の街を見続けてきました。先陣の苦労・努力により、非常に多くの困難を乗り越えて、念願の成田空港の開港にこぎつけたものの、開港までの一連の騒動もあって、空港を中心に地域が一丸となるどころか、却って分裂してしまったのではないかと、正直心配をしておりました。その成田が現在では、毎年多くの外国人の方々が訪れる国際都市・観光地として、空港を中心に発展を遂げ、地元経済が活性化することになろうとは開港当初には思いもよりませんでした。今になってこの３０年間を振り返ってみると、成田に国際空港ができて本当に良かったと思っております。成田に住む者として、今後も、成田空港が地域とともに発展し続けていくことを期待して止みません。

ですが、私には一つ気がかりなことがあります。最近テレビ等で報道されるのをよく耳にしますが、羽田空港の国際化の問題であります。これまでは、成田が国際空港、羽田が国内空港と役割分担をしてきましたが、それを見直して羽田にも国際定期旅客便を就航させるとともに、順次発着枠を拡大させるという話であります。このままでは、国際空港としての役割が羽田に取って替わられるだけでなく、成田空港そのものが空洞化してしまうのではないかと危惧しております。その様なことになれば、成田の街はどうなってしまうのだろうか、空港とともに廃れてしまうのではないかと心配しております。

成田空港は、都心から遠いとか、時間がかかって不便だというような話を耳にします。確かにそうかもしれません。私が調べた限りでは、成田空港までの都心からの所要時間は、現行で最速５１分でありますが、欧米諸国には３０分を切るような国もあり、世界の主要空港と比べると、少し時間がかかるなという印象を受けます。アジアのハブ空港としての主導権争いにおいても、韓国や中国の勢いに押され気味であるのも、空港アクセスの不便さも一因となっているのではないでしょうか。そのような話を聞くと、成田空港における

空港アクセスの改善というのは喫緊の課題であると考えております。

その問題を解決するために、成田新高速鉄道事業が進められていることは、私たち住民の間でも知られております。成田空港線の開業によって、都心からの所要時間が１５分短縮され３６分となるそうですが、成田空港の発展を期待している者としては、空港アクセスの不便さを解消するためにも、早期の開業を待ち望んでおります。

また所要時間の短縮に加えて、運行本数についても、ピーク時の１時間に、成田空港線においては、新型スカイライナーと主要駅に停車する特急列車がそれぞれ最大３本、京成本線においても、引き続き特急列車が最大３本と、都心から最大９本の成田空港行きの列車が運行され、充実が図られると聞いております。これにより、欧米諸国に引けを取らない国際空港アクセスが実現することは非常に歓迎すべきことであり、成田空港線が開業すれば、もう成田空港は都心から遠くて不便だというようなことも言われなくなるでしょう。

成田空港線の開業を控え、今また成田に注目が集まっていることは、非常に喜ばしいことであり、私個人としても成田空港線の開業を心待ちにしております。これから先、成田という地域が発展していくためにも、成田新高速鉄道事業そのものが成功することを願って止みません。それが私たち地域の願いでもあります。その様な立場から申し上げますと、今回の成田空港線の運賃設定の申請内容は、事業を安定して継続するためにも必要不可欠なものではないでしょうか。利用者の立場からすれば、運賃は安いに越したことはありません。しかしながら、建設会社の経営者として事業経営をしていた経験から申しますと、事業を経営するにはコストがかかります。その事業経営に必要なコストについては、最終的にお客様にご負担いただくしかない訳ですが、鉄道という公共的な性格を有する事業においては、効率よりも優先して安全を確保していただかなければいけない。運賃が安くても、安心して列車に乗ることができない、それでは困ります。その様な観点で考えましても、適当なものであると、私は考えます。私たち地域も一丸となって事業の成功、成田空港線の利用促進に向けて、最大限支援していきたいと考えております。

最後になりますが、私が住んでいる成田市においては、成田空港線の開業と同時に唯一の新駅である『成田湯川』駅が設置されます。折角の新線も、列車が通過するだけでは、地域の発展には繋がりません。駅は街のシンボル・顔であるとともに、人々が集う場所でもあります。新駅を中心に新たなコミュニティーが形成され、街の発展が期待される等、私たち地域としても大歓迎であり、その様な観点からも、成田空港線の開業を待ち望んでおります。

日本の表玄関である成田空港に相応しい空港アクセスを実現する日が間近に迫ってきたことは非常に喜ばしいことであります。子供達も新型スカイライナーが走行する日を楽しみにしている様です。地域の発展のため、事業の成功を願うとともに、京成電鉄を始め関係者の皆様におかれましては、平成２２年７月の開業を目指して、着実に準備を進めていただくことをお願いして、私の公述を終了させていただきたいと思います」。

以上でございます。

【大屋会長】　どうもありがとうございました。

これをもちまして、一般公述人の方々の公述はすべて終了いたしました。

ここでもう一度しばらく休憩をいたしまして再開したいと思いますが、少し早目に予定よりも進んでおります。１時５５分から１５分ほど休憩をいただきまして、１４時１０分から再開いたします。よろしくお願いします。

（休憩）

【大屋会長】　予定しておりました２時１０分になりました。公聴会を再開いたします。

まずは、これまでの一般公述人の方々のご意見に対しまして、申請者のお立場から特に陳述したいことがございましたらお伺いしたいと存じます。

陳述される方はご自分のお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いただきたいと思います。時間は約２０分ないし３０分程度でお願いいたしたいと思います。

それでは、陳述されることがございましたら、どうぞお願いいたします。

【花田氏】　ありがとうございます。

京成電鉄株式会社取締役社長、花田力でございます。

本日も一般公述人の方々から種々のお考えを賜り、厚く御礼を申し上げたいと思います。

これらのご意見等につきまして、弊社の考え、あるいは、対応について補足してご回答いたしたいと考えております。

初めに、運賃制度につきまして、なぜ近距離が高く、遠距離逓減が大きいのかと、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。

近距離が高く、遠距離逓減が大きいという点につきましては、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われている例もあり、例えば東京都交通局さん等々ございますが、特に極端になっているものではございません。

次に、加算運賃についてですが、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ます。

２点目でございますが、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。

北総鉄道における線路使用料についてですが、これにつきましては一般的なルールに基づいて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る建設費などの資本比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、当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、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などの収入が資本比相当分に基づく線路使用料を上回った場合は、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、計算方法で同社の収支に影響を与えないよう、線路使用料を支払うこととしております。

３点目ですが、事業許可時と比較してなぜ収入が減少しているのかという点につきましてご回答いたします。

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の原価を中長期的にまかな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。

時点修正等による差異につきましては、主に次の２点が挙げられます。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、平成２２年の見込みで言いますと事業許可時は３，４９０万人でした。今回申請では２，９４０万人と１６％、５５０万人の減少となっております。また、高速バス路線の拡充や外国人利用割合の増などに伴う交通機関のシェア変動がございます。

その結果、成田空港線開業後の旅客需要は平成２２年度でスカイライナー１日当たり事業許可時１万５，９２０人でありましたが、今回の申請では１万１，１２４人と推計してお

ります。

なお、平成２０年度実績におけるイブニングライナー、モーニングライナーを除いた都心ー成田空港間のスカイライナー１日当たり輸送人員は５，８３７人でございまして、これと比較して約２倍となっており、過少な推計ではございません。

４点目に、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との指摘でございますが、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事業を大幅に下回るものとなっております。

一方、当社が北総線区間にかかる収入を一定の配分ルールに基づき計上するのに伴い、原価も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比相当分に基づき、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、差異が生じております。

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しておりますが、これ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。

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需要推計に見込むことは困難だと、今回の運賃認可申請に使用する需要予測につきましては、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いたしております。

最後に、５点目ですが、運行関係について、なぜ相互乗り入れ、すなわち相互直通運転で行わないのかとのご指摘についてでございます。

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等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になったものでございます。

以上、本日の公述について、簡単ではございますが、回答とさせていただきます。

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。よろしゅうございますか。

それでは、引き続き、進行予定に従いまして、当審議会の委員から申請者に対しまして質問させていただきますので、お答えいただきたいと思います。

なお、お答えされる場合には、まずお手を上げていただきまして、私の指名を受けましてからご自分のお席でお答えをいただきたいと思います。その際には、お名前と職名をお述べになってから陳述に入っていただきたいと思います。

それでは、当審議会の委員の島村勝巳委員からお尋ねすることといたします。島村委員、よろしくお願いします。

【島村委員】　一昨日と本日、一般公述人の方々、並びに、京成電鉄から意見陳述をお聞きいたしました。

私からは改めて、多少重複するかもしれませんが、運賃関係について２点質問させていただきます。

まず、第１点は、京成電鉄が成田空港線について本線等とは別体系の運賃を設定することとした理由は何か、特に起点と終点が同じであるにもかかわらず、成田空港線と本線で別運賃・料金を設定したことが鉄道事業法の総括原価の考え方に抵触していないかということをご説明いただきたい。

次に、京成電鉄は航空旅客及び都市内旅客についてどのような需要予測に基づき、今回の成田空港線の運賃申請を行ったのか、かなりの近距離逓増、遠距離逓減になっているように思われます。他の鉄道事業会社にも同水準の事例があることは承知しておりますが、京成電鉄としての考え方をお願いいたします。

以上、２点です。

【花田氏】　社長の私から、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】　上野、日暮里から成田空港第２ビル、成田空港間におきましては同一の起終点間でも成田空港線経由と本線経由で運賃・料金が異なることとなりますが、成田空港線につきましては成田空港まで３０分台のアクセスを実現することで大幅な利便性向上を図ることとしており、このために必要な最高時速１６０キロでの高速走行を可能とする施設設備や新型車両の導入、京成高砂駅の金町線分離、高架化工事などによって、多額の資本比負担が生ずること、さらに、新線開業による運賃設定に当たっては新線にかかわるコ

ストを直接受益を受ける新線利用者の負担とすることが基本となることによって、別運賃を設定するものでございます。

運賃水準につきましても、総括原価をカバーする範囲内としており、中長期的に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。

なお、このような運賃収受を可能とするため、空港第２ビル駅と成田空港駅では両線の改札口を分離することで利用経路の判定が可能な仕組みとしております。

また、利用経路によって運賃等が異なるため、お客様にわかりやすいご案内を行う必要があります。特に空港アクセス路線の特性として、鉄道利用に不慣れなお客様、外国人のお客様が多く利用されることを前提として、ハード面、ソフト面での案内等を強化し、誤ってご乗車されることがないように努めてまいりたいと考えております。

以上によって、ご指摘の点につきましては問題がないものと考えております。

２点目でございますが、今回の申請における旅客需要の推計につきましては４段階推計法で計算しております。４段階推計法は、第１に発生集中交通量、第２に分布交通量、第３に機関分担交通量、第４に鉄道経路別配分交通量、この４つの段階を順に予測していく方法でありまして、我が国の交通需要予測では最も多く用いられている手法でございます。また、事業許可時においてもこの予測手法を使っておりました。

航空旅客につきましては、国の交通政策審議会航空分科会による予測をもとに、成田国際空港株式会社が算出した成田空港の将来航空需要推計を基本として予測を行いました。都市内旅客につきましては、国立社会保障・人口問題研究所による東京圏の将来推計人口を基本として、国勢調査の実績等から予測を行いました。

いずれも、国などによる既存の需要予測モデルが使用できる場合には極力それを使用し、また、できるだけ新しい公的な統計データ等を取り入れることを前提に予測を行っております。

その結果、成田空港線開業後の旅客需要は平成２２年度でスカイライナーが１日当たり事業許可時１万５，９２０人でありましたが、今回の申請では１万１，１２４人と推計しております。

なお、平成２０年度実績におけるイブニングライナー、モーニングライナーを除いた都心ー成田空港間のスカイライナー１日当たり輸送人員５，８３７人と比較して、約２倍となっております。

また、今回申請いたしました成田空港線の運賃はそれぞれの施設保有事業者に対する線

路使用料の支払いや、新型車両導入、京成高砂駅の金町線分離、高架化工事などに伴う多額のコストを償い、中長期的に事業の安定的な運営を可能とするために、総括原価をカバーする範囲内で設定しております。

なお、成田空港線のうち、京成高砂ー印旛日本医大区間は現在北総鉄道が列車運行を行っている区間であり、開業後は北総が第一種鉄道事業者、当社が第二種鉄道事業者として同じ施設上にそれぞれの列車を運行することとなります。同区間では両者の列車を改札、別改札などで区分することが施設の制約等から困難であり、また、お客様のサービス上も好ましくないことや、当社が同区間へ参入することにより、既営業会社である北総鉄道に影響を与えないようにする必要があることから、同区間においては北総の運賃額と整合を図ることとしております。

以上の結果、京成本線と比較すると遠距離の逓減が大きくなっておりますが、他の鉄道事業者においても需要や収支などに基づいて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。

以上によって、今回の運賃設定は妥当なものと考えております。

以上でございます。

【大屋会長】　ありがとうございました。

それでは、次に松田委員から、お願いいたします。

【松田委員】　松田です。２点、私もお伺いします。

１点目は線路使用料についてです。

鉄道事業法は第１５条第１項で第一種及び第三種鉄道事業者が線路を第二種事業者に使用させようとするときは、使用料その他の条件、使用条件について国土交通大臣の認可を受けなければならないと定め、第３項で国土交通大臣は使用条件が鉄道事業の適正な運営の確保に支障を及ぼすおそれがあると認める場合を除き、認可しなければならないというふうに規定しております。

この鉄道事業の適正な運営の確保に支障を及ぼすおそれがある場合というのは、例えば使用料が安過ぎて保線もできなくなるようなといった極端なケースを想定しておりまして、要するに線路使用料については貸借する二者の間の自主性を重んじた規定になっている、自由化を反映した規定だと思います。

これは独立した２つの二者がそれぞれの利益を最大化しようと図って交渉した中でなされた決定であるならば極力尊重されてしかるべきで、これはそのとおりの規定だと思うん

ですけれども、今回の場合、線路を貸借する京成電鉄と北総鉄道その他は京成の子会社であって、独立した二者ではないと思います。

そうした状況下で決められる線路使用料というのは、その使用料自体が合理的で妥当なものであるというのは当然ですけれども、それと同時に、それが妥当であるということを第三者にも納得してもらうだけの説得力を持つことが必要じゃないかと私は思います。その点について、もう少し詳細かつ丁寧に使用料決定の根拠というものを明らかにしていただきたいと思います。

次に、増収策、それから、コストダウンなどについてお伺いします。

先日、申請人はスカイライナーその他、日暮里ー成田空港間の増収策についてはいろいろと示していただきましたけれども、高砂と、それから、北総線区間内にある各駅、あるいは、新駅の成田湯川駅の増収策についてはほとんど触れておられなかったように思います。

例えば印旛沼にかかる今度の新線の橋、それ自体が大変美しくて一見の価値のあるものだと思いますし、先日、印旛日本医大の駅前にイノシシが出るというようなことがテレビで報道されていまして、これはあの辺に豊かな里山が残されている証拠だと思います。

今回、一般特急でそうした各駅に行くのが非常に便利になるわけですから、地元自治体などとタイアップして新たな埋もれた観光資源を掘り起こす、そういったお考えがあるやなしや、お伺いしたいと思います。

以上です。

【大屋会長】　２つ、大きく分けて質問でございますが、よろしゅうございますか。

【花田氏】　同じく、社長の私からご回答を申し上げたいと思います。

【大屋会長】　お願いいたします。

【花田氏】　ただいま松田委員からお話がありました。どうも京成電鉄、北総、ＣＮＴの間というのは必ずしも独立した事業体ではないんじゃないか、そんなことはありません。それぞれ法人資格を持ってそれぞれ独自の法人としてやっておりまして、しかも、今回の線路使用料につきまして内々だからお互いによく話し合って決めるような代物ではございません。今までの線路使用料算定方の一般ルールに基づいて行っているものでございます。

一般ルールというのはこの建設費にかかった資本比相当分、それの京成が負担すべき部分について支払うということが原則となります。したがって、北総に対しても千葉ニュータウン鉄道に対してもその考え方でまず決めました。

しかし、今回、一種鉄道会社の上に京成電鉄がかぶさっていく関係がございますので、収入相当分について乗りかわる収入、あるいは、空港線方に増えるお客様の収入について北総に線路使用料としてそれはもし差額が出れば上乗せをしてお支払う形にしたものでございます。

また、先生がお話しのように線路使用料は認可事項でございますので、重ねて、いい加減な形で両者あるいは三者の間で決めるような代物ではないということをつけ加えさせていただきます。

【松田委員】　２点目はいかがですか。

【花田氏】　２点目は、成田空港線につきましては一昨日ですか、お話ししました。沿線につきましては現在もこの北総線沿線については非常に豊かな環境がございます。したがって、現在でもウォーキングであるとか、あるいは、これも北総鉄道だけではなくて、そのほかの会社も加えて一定のイベントを開くとかということをやっております。

加えて、成田湯川については新駅でございますので、これについては成田ニュータウンがすぐお隣にございまして、こちらに対しても今度の利便性等についてお話をさせていただきます。

なお、今度の一般特急の本数とダイヤにつきましては、現在、乗り入れ各社とも協議を進めているところでございまして、現在の本線に比べて約６割程度の本数が増えるのかなと。

加えて、例えば千葉ニュータウン中央を例に挙げますと、こちらから押上までの所要時分というのが現在各駅停車で大体４０分程度かかっております。それが、今いろいろ検討中でございますが、３０分程度で行けることになるのではないか。

こんな点の利便性の拡大も活用して指示を、ＰＲ、あるいは、イベント、加えて、北総線運賃値下げの関係者合意の際に、関係６市２村、あるいは、国と一緒に活性化に向けていろいろ勉強していこうではないかということも含めてやっております。

これらもあわせて、一昨日申し上げましたいわゆる空港輸送のＰＲ、その他もろもろもつけ加えて実施してまいりたい。

費用削減策については今までもいろいろとやっているところでございますが、やはり資機材の購入単価を下げるとか、あるいは、人件費を何とか軽減した経費でできないかとかということを着実に行ってまいりたいと考えております。

よろしゅうございましょうか。

【大屋会長】　ありがとうございました。

次に、もうお一方から質問させていただきます。上野委員、お願いいたします。

【上野会長代理】　委員の上野でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、私のほうから同じく２点ほど、サービス面、それから、安全面等にかかわってご質問させていただきたいと思います。

幾つか今、各委員からの話の中でも花田社長から若干ご説明がございましたけれども、ダブっても構いませんので、できるだけ詳しくご説明をいただければと思っております。

まず、１点目、サービス面でございます。

地元のお客様をはじめとして、利用者の利便性を確保し、また、それを向上していくというのは大変大事なことではないかと思います。それは今現在計画されているのかもしれませんが、運行計画であるとか、バリアフリーの問題であるとか、それから、先ほどもちょっとご説明がございましたけど、ルート別に運賃・料金が違うという両拠点での問題もございますし、そんなあたりについていろんな工夫をされているんではないかと思います。その工夫をご説明をいただければと。

特にお願いをしたい件がございますのは、運行計画の面でもともと今まで走っておりました北総の、これは普通列車と申していいのかどうかちょっとよくわかりませんが、普通列車との間で、これから一般特急等が走ってまいったときに、その接続面であるとか、待ち合わせの問題であるとかというのを地元のお客様のことをしっかり考えながら、どのような考え方のもとにそれを進めていこうと思われているかというのを特に具体的にご説明をいただければと思っております。

２点目でございますが、特に安全面等に絡んでご質問させていただきたいと思っています。

安全部分についてはいろいろお話もしていただいていると思っておりますので、一部ご説明は一昨日もございましたけれども、それとはちょっと別に、もう一つ、地元への騒音問題、それから、環境問題、これは大変に大事な問題だと思います。

特に、高速運行をされるということでございますので、そういったことをどこまで配慮しながら対策を立てられたのかというあたりをお願いをしたいと思います。

それから、もう一点は、今回、先ほどからもいろいろご議論出ておりますけれども、保有事業者が異なって４区間を、二種事業者として御社はこれを運行されるわけでございますが、安全面はもう全く言わずもがなだとは思いますが、その中に特にお客様の安全も含

めてということになりますけれども、お客様の安全、それから、安定というのは大変これから大きなポイントになってくるかと思います。特に具体的にはその安定輸送の面、それをどのようなことを考えながら確保していこうとされているのか、その辺をお教えいただければと思っています。

よろしくお願いします。

【大屋会長】　花田社長さん、引き続き、お願いいたします。

【花田氏】　まず、運行計画でございますが、とにかく速達性、それから、フリークエンシーを高めることで利便性の向上を図ってまいりたいと。

具体的には在来線最速となる時速１６０キロで運行する新型スカイライナー、空港輸送でございますが、都心－成田空港間の所要時間を５１分から３６分へと１５分短縮します。

また、スカイライナー、あるいは、成田空港線経由の一般特急、それから、本線経由の一般特急を最大で１時間当たり３本ずつ、合計９本運行しまして、終日で考えますと、スカイライナーが現状に比べて約３割増し、一般特急が本線に対して約６割程度の本数を増加することでフリークエンシーを高めます。

このように、速達性並びにフリークエンシー、この２つの利便性を向上させることで、欧米諸国にひけをとらない空港アクセスが実現できるとともに、沿線の利便性拡大も十分対応できるんではないかと考えております。

次に、バリアフリーについてですが、各駅にエスカレーター、エレベーターを設置しまして段差の解消を図っております。また、スカイライナーには車いすのままでもご乗車いただける車いすスペースの確保、あるいは、多機能トイレを設置してご利用しやすい車両となっております。

次に、案内方法でございますが、ハード面、ソフト面でお客様に対する案内を強化し、誤ってご乗車されることがないように努めてまいりたいと考えております。

具体的には、まずハード面ですが、券売機の周辺に掲示する成田空港線と本線の運賃表、路線図、経路表示板に停車駅、所要時分、運賃・料金の表示を行います。案内表示機、この案内表示機に出発時刻や列車種別、行き先に加えて、経由ルートや到着時刻の表示を行います。また、乗車券購入の際には券売機の画面上で経由ルートを選択する方式の採用を行うようにしております。

番線案内や方面案内における路線愛称名を表示することにしております。

一般特急車両、これは３０５０型でございますが、これにつきましては車体の色や列車

種別を本線の運行車両と区分するようにいたします。

空港第２ビル駅や成田空港駅における路線別に色を分けた案内表示を行います。スカイライナーなどの列車について、車外に経由ルートの表示、車内に行き先、経由ルート等の案内表示、自動放送による案内の実施などを行ってまいります。

特に案内表示等は基本的に日本語、英語、中国語、韓国語の４カ国語対応とすることで、外国人のお客様にもご利用しやすい案内に努めてまいります。

また、ソフト面ですが、日暮里駅、空港第２ビル駅、成田空港駅におきまして旅客案内係を配置し、乗車券などの購入方や列車出発番線等の案内を行います。また、ホームページやパンフレット、リーフレットの更新・作成などを行って案内を強化してまいります。

なお、現在策定中であります成田空港線開業後の北総線区間における運行計画では、現行の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。スカイライナーや一般特急列車の運行によって北総線列車に通過待ちが発生いたしますが、一般特急列車との接続ダイヤや待ち時間には可能な限り配慮いたします。

この可能な限りと申し上げたのは、上野、日暮里から、都心から成田空港まで所要時分３６分と、この空港アクセスの利便性拡大について、ダイヤ面でも一定の配慮をしなければならない。そのために、可能な限り配慮させていただきたいと考えております。

一般特急列車は北総線の主要駅に停車し、都心－北総線区間の速達性、さっきも申し上げました例えば千葉ニュータウン中央から押上まででいきますと、現行各駅停車で４０分かかるところを３０分になるというような内容でございますが、この速達性や空港アクセスの利便性向上に寄与することから、相対としては利便性が増大するものと考えております。

次に、安全、騒音、あるいは、環境保全の問題でございますが、既存線である京成高砂－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。

まず、騒音対策ですが、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箇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。

ホーム上の安全対策につきましては、案内表示機に通過列車である旨の明示、並びに、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並びに聴覚上でお知らせいたします。

また、全駅に非常通報ボタンを設置するとともに、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ます。

新線区間である印旛日本医大－空港第２ビル駅間につきましても、騒音対策として防音壁の設置やロングレールの採用等により、基準値以下に抑えてまいりたいと考えておりますが、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駅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とした構造物について、高さを極力抑えるなど、景観に配慮した構造としております。

ほかに、既存線、新線とも、新幹線並みに保安度の高く、停止信号の手前で確実に停止することができる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。

最後に、保有事業者が異なる４区間でございますが、まず、成田高速鉄道アクセス株式会社と成田空港高速鉄道株式会社が施設を保有する印旛日本医大から成田空港間につきましては、運行主体である当社が京成本線と同様に運転業務のほかに駅業務や保守業務、そして、運行管理も行い、安全、安定輸送の確保に努めてまいります。

次に、北総鉄道と千葉ニュータウン鉄道が施設を保有する京成高砂から印旛日本医大間につきましては、現行と同様に北総鉄道が第一種及び第二種鉄道事業者として運行管理をはじめ、駅や保守業務を行い、当社は運行主体として運転業務を行いますので、北総鉄道の運輸指令と情報を共有するなど、連携を密にして安全、安定輸送の確保に努めてまいります。

また、安定輸送確保のため、当社と北総鉄道は運行管理システムＴＴＣによって運行管理を行っております。この装置は進路制御や案内表示をコンピュータによって全線を一括して自動で行うことのできるシステムでございます。

このシステムの基幹部分はすべて二重系で構成されており、１つの系統が仮に故障しても、自動でもう一つの系統に切りかわり、列車の運行に影響を及ぼさないようにしておりまして、これによって安定輸送を確保するという考え方でございます。

以上でございます。

【大屋会長】　ご回答いただきまして、ありがとうございました。

審議会委員からの質問はこれで終了することにいたします。

引き続きまして、申請者の最終陳述に入りたいと思います。

陳述されます場合は、前の席の公述人席、こちらにおいでいただきましてお願いしたいと思います。

【花田氏】　京成電鉄株式会社取締役社長の花田力でございます。

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する公聴会を開催していただきまして、申請人を代表して一言御礼のごあいさつを申し上げます。

運輸審議会の皆様方におかれましては、長時間にわたり、申請に至りました実情を種々お聞き取りいただき、まことにありがとうございました。

また、お忙しいところ、おいでいただきました一般公述人の方々には、貴重なご意見をいただきましたことに深く感謝を申し上げます。

冒頭陳述で申し上げましたように、成田空港へのアクセス改善、並びに、沿線の発展に寄与すべく、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あります。

その収入の枠組みである運賃設定につきまして、運輸審議会の皆様方におかれましては、冒頭陳述等で申し上げました実情をご賢察いただきまして、ご審議をいただき、お認めいただきますよう、お願い申し上げる次第であります。

２日間にわたり、当社の申請事案のために公聴会を開催していただきましたことにつきまして、重ねて厚く御礼を申し上げます。まことに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、公聴会の議事日程はすべて終了いたしました。

ここで私からも一言ごあいさつ申し上げます。

２日間にわたりまして、この公聴会におきましては公述人の皆様方からいろいろ有益なご意見をいただき、厚く御礼を申し上げます。

また、傍聴くださいました皆様方におかれましては、２日間、大変長時間にわたりましてご清聴くださいました。まことにありがとうございました。

ご参集の皆様方のご協力を得まして、この公聴会が極めて円滑かつ静粛にとり行われましたことに対しまして、当審議会を代表しまして重ねて厚く御礼申し上げます。

これをもちまして、公聴会を閉じることといたします。

まことにありがとうございました。