

運輸審議会の第2次開示資料にある主要点

10/5/10 白井 星野

1) 2月2日 山内弘隆参考人の意見と質疑

1、意見

① 総括原価の考え方

第2に、より重要な論点として、サービス利用者間の公平性、納得性が上げられる。サービスを詳細に区分し、その供給のために発生した費用の負担を求めることは、費用が正確に捉えられその情報が負担者に正確に伝わることを前提とすれば、公平性の面からも受容可能性が高いと考えられる。

コメント 原価に関わる情報が沿線住民に隠蔽されている。

② 空港線運賃と京成本線の関係

空港線と京成本線の収支を一体化することによる本線等の利用者の負担額の限界は、新線による既存線の混雑緩和効果等、既存線の増収効果による収益増加部分が考えられる。

コメント このような視点は審議されていない。

2、質疑

① 2 運賃の増加割合

確かに成田空港線の増加割合には、近距離帯と遠距離帯で、かなりの差異が認められる。

コメント 審議委員も増加割合の矛盾を認識していた。

② 4 新線区間の運賃

競合する交通手段との関係を考慮する必要があるので、新線区間の運賃の増加割合が抑えられることになる。

コメント 北総区間犠牲の運賃設定が明白。

北総区間はインフラコストの補助率が低いので事業者の負担が重いのにたいして、新線区間は補助率が高いので事業者の負担が軽い。この差異が運賃制度に反映される。北総区間は入居が計画どおりに進まなかったため利用者の運賃負担が重くなった面はある。

コメント 国の開発責任が問われる。

空港線全体の賃率を平準化するという考え方もあるが、一種の内部補助であり、受益と負担を一致させるべきとの観点からは望ましくない。

コメント 建設に関わる受益者負担の原則に立つ視点であり、不公平な運賃を解消する視点がない。

③ 5 消費者搾取

空港線には、独占的なセグメントが存在するので消費者搾取が生じないよう、行政の介入や規制が必要となる。北総線区間については、かなり高率の通学定期の割引が導入されるので、消費者搾取の問題は回避できるものとする。

コメント ここでいう高率は、申請した割引率 56%を指すと考えられ、他の鉄道でも同率程度で認可されている可能性もあるが、実施割引率 60%でも他の鉄道に較べて 4~5 倍という高額であり、回避されるとする認識にこそ問題がある。

④ 6・7 北総区間の運賃

空港線利用者等の新たな運賃負担によって、北総線区間の実施運賃が引き下げられるのであれば、新線開業による便益が北総鉄道利用者にも及ぶことになるので、全体の効用改善として評価することができる。つまりところ実施運賃レベルでの引き下げによって利用者の納得感に帰着するものとする。

コメント 引き下げの必要性は認めざるを得なかったものか？

本事案の場合、税金によって補填することも考えられるが、一事業者の運賃是正のための施策としては実現が難しい。従って負担の先送り、平準化が現実的であろう。

コメント 先送り・平準化しても損益に関係しないから運賃を是正できない。

⑤ 8 事業の改善命令

不当な差別禁止事項よりもさらに普遍的な意味での利用者の搾取が生じた場合に発動されるもの。

コメント 事業許可区間の変更はこれと違う。

⑥ 9 親子関係

今回の行政当局の判断に対し関係者から不満が出た場合に、どのように対応するかの問題であろう。

コメント 問題が惹起する可能性を示唆している。

2] 2月9日 国交省との質疑

① Q 空港線利用者にもう少し運賃を負担させることはできないのか。

A 空港線運賃をより高くした場合は、競合する他のアクセスへの航空旅客の流出で収益が低下し、さらに引き上げが必要になる。

コメント より高くしたらと短絡させることへの、審議委員の追及はない。

② Q 空港線で人口や利用者が増えれば、北総の収支も改善しないか。

A 北総区間非停車駅から新線区間への利用者が純増旅客として発生し、一定のルールで北総と京成に配分される。従ってこの利用者が増えれば北総の増収になる。

コメント 非停車駅～新線区間の乗客は、従来の新鎌ヶ谷・高砂経由の振り代わ

りであって北総にとって純増ではない。

しかし、区間内の人口増による増収の「可能性」にさえ触れてない。

③ Q 京成が北総に支払う線路使用料を、運賃収入を基準にすることはどうか。

A (1 行半黒塗り) の後、運賃収入は毎年変動するので、線路使用料の額が安定性を欠くことになり適切でない。

コメント 京成の運賃収入は北総の運賃を横取りするものだから、収入総額から運行経費を差し引いて線路使用料として支払うと言っても北総の増収にはならないから現行方式と変わらない。

④ Q 北総への有効な支援策はないか。

A 北総鉄道は鉄建公団の P 線方式で建設されたので、国の支援としては、償還の猶予が中心。

コメント 建設の経過はこのとおりだが、NT 建設の失敗という責任をどうするのか。

⑤ Q 地域に線路使用料の仕組みを説明する必要がある。

A 京成電鉄が運賃収入を独占し、適正な線路使用料を支払わないで北総区間を事実上無償で運行するといった誤解もあるので、京成が説明する必要がある。

コメント 現在の仕組みを前提にすれば全ては法の規定に基づいているのだから誤解の論理も成り立つ。しかし、私たちはその事業許可に根本的な問題があることを指摘している。

3] 2月16日 答申案文の調整

略

4] 2月18日 答申

略

添付説明資料

1、運輸審議会からの宿題事項

① 鉄道事業法 16 条 5 項の解釈

Q 空港線の運賃体系が沿線住民等への不当な差別的取り扱いになっていないか。

A 鉄道事業法 16 条 5 項にある不当な差別的取り扱いの法的解釈は下記でありあたらない。

1号 特定の個人旅客

I 信条、宗教等によって異なる運賃を設定していない。

また通学定期も他の鉄道事業者と同様の設定で、社会一般に受け入れられている。

II 一定の路線や区間に異なる運賃を適用する場合だが、空港線は往復とも同じ運賃体系である。

2号 他の鉄道事業者との間に不当な競争を引き起こすものではない。

コメント 略

② 線路使用料の算定

図解

コメント 資本コスト・影響額・加算額は黒塗りで、既知の合計額だけ。

③ 事業許可時と運賃申請時の比較

I 収入

	事業許可			運賃申請		
需要	3490 万人／年			2940 万人／年		
シェア	H11 年	スカイ	9.8%	H19 年	スカイ	7.9%
		リムジン	14.9%		リムジン	22.1%
輸送	空港線	37460 人／日		30810 人／日		
		航空旅客	25950 人	12150 人		
		都市内旅客	11510 人	18660 人		

コメント 航空旅客が2分の1以下ではあまりに不合理。

事業許可時は北総線内乗換え旅客を計上していない。

運賃認可時の都市内旅客の増には乗り換え旅客を含む。

	本線	14500 人／日			
運賃	上野～空港	1000 円		1200 円	
	H22 年	1080 円			
	H27 年	1125 円			
特急料金		1220 円		1200 円	

II 支出

線路使用料 アクセス・空港高速 アクセス・空港高速・北総・千葉 NT

III 北総区間と新線区間をまたがる場合

北総区間の収支除外 配分して計上

④ 北総鉄道関連

相互乗り入れ

A アクセスが負担金方式によって整備し、京成から線路使用料によって回収するという現行事業スキームを採用することができない。

スキーム作成時に289億円と想定された全額を北総が投資するリスクを回避した。

コメント アクセスの建設事業許可と京成の運行事業許可はともに高砂～空港間だが、本来は全く別な事業ではないか。従って相互乗り入れの障害とする理由には疑問がある。

また都営線・京浜急行線はともに相互乗り入れするが、それがアクセスの事業許可区間外だからとするのであれば、北総区間を区間外とすれば解決する。

運賃の動向

A 現状では需要減による収入減と資本費負担の減少がほぼ同じペースで進行すると分析しているが、京成は今後 259 億円を支援融資する予定であり、(以下、公述に対する京成の回答)ンション不況や高齢化を考えれば将来に渡って関係者の支援が必要で、運賃値下げを実施する状況にはない。更なる値下げは極めて困難。

コメント 市長や自民党県議、公明党市議クラブが更なる値下げを言っていることの無責任を証明している。

2、公述に対する回答

Q 空港旅客加算運賃を設定しない理由

A 京成本線の運賃を設定すると北総の運賃区界や運賃段差と整合しないので、既に設定済みの北総運賃と整合させる必要がある。

また空港線は、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するため、例えば日本医大～空港間のみといった一部区間に加算運賃を設定することはなじまない。

コメント ここでは、都心から空港までの旅客に設定することの可否を言っていない。また、本線では成田～空港間の乗降客にも設定しているのだから、医大～空港間で乗降する旅客に設定することも同じであり、実際には、北総運賃を大前提にしたため加算運賃を設定すると新線区間の運賃 130 円さえ設定できなくなる矛盾を設定しないことでカバーしたことは明白。

Q 千葉 NT 鉄道の線路使用料収入額は

A 総額は従来どおり。

コメント 京成の支払うとする線路使用料は架空のものだから実際は北総が全額負担し続けることになる。

Q 京成と北総は親子の関係であり事実上は一体

A 会社法上、全ての取引行為が取締役会の承認を必要としており、一定の牽制がかかる。また取締役会には監査役が設置され、第 3 者の立場で経営を監視しており、勝手なことはできない。

コメント 取締役 10 名のうち、現職の京成重役と社員は 4 名 元京成の重役と社員は 2 名の合計 6 名で過半数。監査役 3 名は、2 名が現職の京成社長と専務、1 名が元社員。

また京成の北総資本所有率は 50%であるが、京成の意思と同一の議決権

を行使すると認められる新京成電鉄の所有する1%を加えた51%が実質所有資本。

会社法は上記の京成を北総の親会社としており、子会社北総が親会社の京成に利益供与することを禁止している（120条1項）、違反した場合は利益供与罪（970条）が適用される。

Q 事業許可に較べて運賃申請では収支が悪化している理由

A 航空需要予測や将来推計人口の落ち込み、羽田空港国際化による国際線旅客の分散化。

北総と千葉NT鉄道に対する線路使用料の発生やその他経費の増加。

コメント 人口推計のデータに問題はあるが、略。