

2013年1月28日

公開質問書

成田空港線上限運賃設定認可申請事案審議参考人
一橋大学大学院商学研究科教授 山内弘隆殿

北総線の運賃値下げを実現する会
会長 山下兼男
印西市滝野 1 - 9 - 1

京成電鉄株式会社の成田空港線上限運賃設定認可申請事案について、運輸審議会平成22年2月2日第7回審議の参考人として貴職がなされた意見陳述と同審議会委員の質問への応答には、事実確認の不足等による誤った説明があると考えられます。北総線及び成田空港線の高運賃値下げといびつな運賃体系の是正を求めている当会としては、是非とも質問すべきものと考えに至りました。なお、事案の設定運賃が、都市鉄道において日本一とされる北総鉄道の高運賃をベースにし、従来以上に近距離激高・遠距離激安を増幅した運賃体系になっていることの異常性に鑑み公開質問とさせていただきます。お忙しいこととは存じますが、当質問書到着後1か月以内にご回答賜りますよう希望します。

1) 建設コストと運賃設定の乖離

委員 成田空港線の運賃は、近距離帯では増加割合が大きく、遠距離帯では増加割合が小さくなっているが、価値主義、費用主義に立った場合に、どのような説明になるのか。

山内参考人(以下「参考人」)

- 価値主義の観点からは、京成高砂～成田空港間の運賃は、競合する交通手段との関係を考慮して設定する必要があるため、新線区間(印旛日本医大～成田空港)は、北総線区間(京成高砂～印旛日本医大)に比べて運賃の増加割合が抑えられることになる。
- 費用主義の観点からは、「インフラ部分のコストについて、北総線区間の補助率が低いので鉄道事業者のコスト負担が重いのに対し、(空港線)新線区間は補助率が高いので鉄道事業者のコスト負担が軽い。こうしたコスト負担の差異が運賃制度に反映されるので、北総線区間の運賃の増加割合が大きくなり、新線区間の運賃の増加割合は相対的に小さくなる」との説明ができる。

質問1 貴職の説明には、北総線区間と空港新線区間とは大きく異なるコスト負担の実態があることを正確に把握していない事実誤認があると考えられます。実態は北総線区間のコストに対する空港新線区間のコストは4倍強にのぼり、貴職の説明とは全く逆なのではないでしょうか。見解を伺います。

質問2 貴職は、コスト負担の差異が、運賃制度に反映されるので、北総線区間の運賃の増加割合が大きくなり、新線区間の運賃の増加割合は相対的に小さくなると説明しておられます。しかしながら、インフラコストの差異が、貴職の説明とは違って全く逆となれば、コストに応じた運賃設定は、成田空港線の京成高砂～京成成田空港間950円を北総線区間190円、空港新線区間760円に設定されるべきであったとなります。見解を伺います。

以下に根拠を述べます。

北総線区間と空港新線区間の違い		
	北総線区間	空港新線区間
コストの対象	北総鉄道・千葉ニュータウン鉄道の既存の施設	成田空港線のために新設した施設
負担方法	北総鉄道と京成電鉄が、それぞれの運行する列車走行距離で按分	京成電鉄の単独負担
区間距離	32.3 km	19.1 km

これらの違いに基づく計算と根拠は下記です。

「線路使用料は、鉄道施設に関わる資本費相当分に基づき算出することを原則とする」（公聴会第1日花田京成電鉄社長（当時））とありますから、北総線区間と空港新線区間のインフラコスト比は、成田空港線運賃認可申請書「3. 収入・原価表」にある下記「線路使用料」で計算することができます。

単位：百万円

線路使用料	平成23年	平成24年	平成25年	3年間平均
北総鉄道	1514	1539	1555	1536
千葉ニュータウン鉄道	329	335	338	334
成田高速鉄道アクセス	1131	1541	1870	1514
成田空港高速鉄道	1804	1877	1935	1872

ただし、ここにある北総鉄道と千葉ニュータウン鉄道の線路使用料は、北総鉄道から成田空港線に乗り替わるであろうと推定する乗客の運賃収入額で、資本費分の線路使用料は、北総鉄道約12億円、千葉ニュータウン鉄道約2億円とされています（別紙資料・千葉県発各市村宛平成22年2月19日付連絡文書 ページ -2、-3をご参照ください）ので、北総線区間32.3kmの線路使用料資本費分は、北総鉄道12億円＋千葉ニュータウン鉄道2億円の合計14億円、1kmあたりでは0.433億円となります。

これにたいして、空港新線区間19.1kmの線路使用料資本費分の3年間平均は、成田高速鉄道アクセス15.14億円＋成田空港高速鉄道18.72億円の合計33.86億円、1kmあたりでは1.773億円ですから、空港新線区間のインフラコストは、北総線区間の4.1倍です。

2) 区間別のインフラコストに基づく総括原価と運賃設定の適法性

委員 成田空港線の4区間ごとに総括原価を算定し、4区間別の運賃を設定することはできないのか。

国交省 京成電鉄は、成田空港線全体の総括原価を踏まえて運賃設定することになっている（第9回議事録）。

参考人 経済学的な観点からは、4区間ごとに別運賃を設定することも考えられる。他方、法的な側面から見ると、そのような運賃設定が、総括原価の考え方と整合性が取れるか否かがかなり微妙な事項であり、やや難があると思料される。

質問1 国土交通省は、区間ごとに当該区間の総括原価を踏まえた運賃を設定することについて、回答をそらしながらも否定できませんでした。参考人もまた「微妙」「難がある」とするだけで法的に不可とはしていません。

成田空港線では、インフラコストの対象が根本的に違い、負担方法も全く異なる北総線区間と空港新線区間とに大別し、両区間別に総括原価を算定して別運賃を設定することは適法かつ適切と考えますが、見解を伺います。

質問2 成田空港線については、成田空港線全体の総括原価を踏まえて、京成本線の運賃体系をベースにし、空港新線区間には距離の割増計算方式を導入することで、京成高砂～成田空港950円の現行認可運賃と同額を設定することができます。この運賃設定は適法かつ適切と考えますが、見解を伺います。

3) 北総運賃を前提とした成田空港線の運賃設定とコストの関係

参考人 鉄道運賃の設定に関する基本的な考え方は、・・・原則として個別費用を負担する「費用主義」から出発する。この場合、厳密に言えば、より詳細にサービスを区分して、個々のサービス提供によって発生する費用を利用者に負担させるべきことになる（冒頭の意見陳述）。

(インフラコストを含むサービスによる) 受益と(運賃) 負担を一致させるべき(委員への応答)。

国交省 内部補助を極力回避し、受益と負担をできる限り一致させることは重要(第5回議事録)。

新線にかかるコストを、直接受益を受ける新線利用者の負担とすることが基本であり、受益者負担の原則に基づき成田空港線の運賃を設定しようとするもの(第9回議事録)。

委員 京成電鉄は、成田空港線のうち北総線区間は、北総鉄道の運賃を所与のものとして同額の運賃を設定しようとしているが、独自に別運賃を設定しても良いのではないか。

参考人 理屈の上では、事業者が異なれば同一の路線であっても別運賃を設定できる。しかしながら、北総鉄道の運賃が実際に適用されていることからすれば、京成電鉄が当該区間において別運賃を設定するのは難しい。

国交省 成田空港線の運賃設定においては、利用者の混乱を招かないよう既存の北総鉄道運賃と整合を図る必要があり、同一区間同一運賃とするため、北総運賃と同額にする(第3回議事録)。

質問 前段においた説明では、参考人、国交省のいずれも、鉄道運賃の設定は、「コスト」に基づいて行われるべきもの、すなわち受益者負担が原則であるとし、ところが後段では一転し、受益者負担の原則とはかけ離れて、既存の北総鉄道運賃に合わせることを設定理由となっています。

一体、運賃設定の原則とは何なのか。受益者負担が原則であれば、北総運賃が既存することを理由にする成田空港線運賃はどうして適法、妥当と言えるのか、見解を伺います。

本件、内容に関する問い合わせは下記へお願いします。

千葉県白井市白井市池の上1-33-12

星野 雄史

電話：047-492-2442

メールアドレス：hoshinoyushi@gmail.com