

2006. 2. 5 講演&情報交換会

会場からの質問一回答

講演後に 21 人の方から質問表が寄せられました。それぞれに対し、あらためて文書で回答をいただきましたのでここに掲載します。

青字は佐藤先生、赤字は千葉県交通計画課、そして緑字は北実会からの回答です。(千葉県からの回答は成田新高速鉄道に関するものに限定)

1. (1) 成田空港が抱える諸問題と成田新高速の関係について

<回答>

成田新高速鉄道は、成田空港への鉄道アクセスの改善を図ろうとするもので、成田空港が抱える諸問題と直接関係するものではなく、平成 22 年度開業に向けて取り組んでまいります。

(2) 羽田空港が増設して”新国際空港の 24 時間空港”になったときの関連すること(心配)～成田新高速鉄道への影響～

<回答>

成田新高速鉄道は、成田空港への鉄道アクセスの改善を図ろうとするもので、羽田空港の動向に影響を受けるものではないと考えています。(会場で回答済み。)

2. (1) 常識として、平成 22 年完成できますか？

<回答>

整備主体の成田高速鉄道アクセス(株)をはじめ、関係機関と連携を図り、平成 22 年度開業を目指してまいります。

(2) 新京成特急は、千葉 NT 中央—上野の運行時間？

<回答>

成田新高速鉄道の運行計画は、京成電鉄(株)が定めることとなりますが、同社に確認したところ、正式な運行計画は未定とのことです。

3. 経営企業体そのものの再編によって財務の再生を考えないと、現存する債務・持越債が処理できない。これを考えに入れるべき

<回答>

お説のとおり、経営体をすっきりした形にすることが必要だと思います。

4. 広域的に都心と成田空港を結ぶ鉄道を考えると、京成鉄道若しくは成田新高速鉄道に対するライバル企業に JR の成田エクスプレスは入らないのか？

<回答>

スカイライナーが上野～空港間を 30 分で結ぶようになると、現在の京成と JR の棲み分けは大きく変化すると思います。JR は、基本的に、沿線と新幹線等の長距離ネットワークとの連携が重要度を増すでしょう。

<回答>

都心と成田空港を結ぶ鉄道として、現在 JR 線と京成本線がありますが、成田新高速鉄道が開業すると成田空港ターミナルへの 3 本目の路線となります。

成田新高速鉄道は、これらの鉄道とともに今後増加が見込まれる航空需要に対応するための鉄道として、その役割を果たすものと考えています。

5. 鉄道事業法で、特定の旅客に対し、不当な差別的取り扱いをする時は、料金変更を命ずることができる。二重運賃は不当と考えるがどうか？

<回答>

新高速鉄道に関する運賃問題には 2 つあって、1 つは、京成上野～成田空港間で本線経由と新線経由で別々の運賃体系を取ることと、2 つ目は、新線ルートで北総鉄道と別立ての運賃をとり、遠距離ほど安いという逆転現象を生ずるということ。

差別的と解釈が可能なのは後者のケース。ただし、「差別的」かどうかは、この逆転運賃を認めることになるかもしれない行政の解釈であり裁量範囲とされる可能性がある。

会で、「差別」と「差別的」と区別したのは、差別は理論的に定義がはっきりしているもの、差別的は解釈の問題を伴うという意味。

6. 今日の課題は

- ・スキームの客観性
 - ・Avoidable Cost に代表される会社の情報開示
 - ・ネゴシエーション力（当会）
- と思いますが・・・。

<回答>

現段階では、会社側は、運賃スキームの漠然とした構想があるだけで、内容は具体化していないのではないかと思います。これが具体化した段階で、どのように住民・利用者に説明するのか。

会社側の検討段階で住民・利用者参加を求める声があるかと思いますが、とりあえずは会社側の考え方を聞く必要があると思います。

その意味で、今回の会のような取り組みがさらに続くことが必要かと思えます。

7. 総収入系は 70 億円で、その内北総線の受益は 10 億円という解釈でよいのでしょうか？

<回答>

京成電鉄の京成上野～成田空港間の新線経由の列車の収入合計が 170 億円。

それに対して、北総鉄道の増益額（京成特急・成田空港発着旅客*のうち北総線内乗降客に由来する収入額からこれに関連する経費を差し引いたもの）が 10 億円という試算です。

運賃とは別にライナー料金を徴収するスカイライナーの収入が大きいのですが、『報告書』の内容を参考にして、この全額を京成の収入として計算してあります。

*) 成田ニュータウン北発着の旅客も含む。

北総線内で乗降する京成特急の旅客のうち、成田空港～成田NT北間で乗降する旅客を除いて、すべて北総の収入となります。たとえば、千葉NT中央～京成高砂間の旅客は、北総の各停に乗っても、京成特急に乗っても、すべて北総の収入になります。

また、成田空港～成田NT中央間で乗降する旅客についても、その支払う運賃のうち、印旛日本医大～京成高砂間分は北総の収入になりま

す。

8. 引き下げ運動の具体的な活動を聞きたい。政治も含めて。

<回答>

私たちの今までの活動につきましては配付資料の通りです。配付資料は当会のホームページにも掲載しています。

今後の活動については、

1. 成田新高速鉄道開業時の運賃値下げを目標にした活動

○情報の収集と沿線住民への情報提供。情報提供については、ニュース発行と共に、次回こそ関係者のご協力を仰ぎ、運賃設定についてのシンポジウムを開催したい。

○この度の講演会で佐藤先生が示された15%の運賃値下げは可能というメッセージは私たちに大きな展望を与えてくださった。しかし、この数字は枠組みを変えずにできる範囲であり、多くの利用者はより単純明快な京成線なみの運賃になることを期待している。その期待が現実的かどうか探りたい。

○関係者への陳情、利用者への働きかけ・・・まだ具体策は未定

2. 従来当会が要望している一般運賃と通学定期券の値下げに向けた活動

○要望している割引率の20%引き上げを実現するべく、情報収集を行い、北総鉄道はじめ関係者への交渉等を行っていく。

○回数券の利用時間(10:00~16:00)・利用期間(3ヶ月)の拡大を北総鉄道に要望する。

○ばら売り回数券の販売拡大を店舗その他に願います。

○その他一般運賃引き下げに向けた活動についても協議していく。

9. 佐藤先生の話のように、立法論→制度論から国交省に持ち上げて、国民として他地域とも平等性を保つ制度体系を確立するように、県議、県知事、国会議員も合同運動を!

<回答>

今回の佐藤先生の講演は千葉県の交通計画課の方々にも聞いていただきました。会場にはその他の関係者も参加されていたと聞いています。これを機に、提案をいただいたような立法論、制度論からの視点を取り入れ、幅広く運動拡大を図っていきたいと考えています。

10. 京成高砂から日本医大間の運賃は900円とありますが、日医大から成田空

港間はいくらになりますか。県の説明には 450 円という資料がある。

<回答>

この試算では、この区間の旅客 1 人当たり平均運賃支払額を 300 円としています。あくまでも平均値としての数値です。成田空港～印旛日本医大間の実数では 400 円前後ということになると思います。ただし、これは試算するための仮定として設定したものです。

11. 成田新高速鉄道について、当初、堂本知事は、東京駅より成田空港間を 30 分ほどで結ぶとされていたが、現計画では京成上野出発とされている。変更された理由は？

空港利用者の利便性と千葉ニュータウン地域に課題を解決するとの主旨であったと記憶しております。 以上の質問は、千葉県御代川様になります。

<回答>

都営浅草線の支線を建設して東京駅に乗り入れる構想がありますが、工事費が巨額となるため、まだ具体化していません。この支線が開通しないと東京駅に乗り入れないので、それまでは京成上野が起点となります。ただし、特急はどういう経路が設定されるのかはわかりません。

<回答>

ご指摘の知事の発言について事実確認はできませんが、成田新高速鉄道については、当初から京成上野駅から成田空港間を結ぶ計画であり、京成、北総線を活用し、都心と成田空港を 30 分台で結ぶことを目標にしております。

また、同鉄道は、成田空港のアクセスの向上、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の機能連携の強化を目的としております。

12. 佐藤さんが最後に仰ったこと（京成が運行すべてを行う）に賛成です。成田新高速が開業するときに、北総鉄道（既に京成の子会社）が京成に吸収合併され、運賃問題が解決されるのではないかと甘い期待を持っていたが、2 年前に都市整備公団から鉄道を購入したのが別の京成の子会社（千葉 NT 鉄道）であったことから、そうならないかも、と思うようになった。そうすることへの障害は何でしょうか。

<回答>

千葉ニュータウン鉄道という 100%子会社のインフラ会社を別に設立したことが、むしろ運行部門の京成一元化をしない理由を不明にしている気がします。つまり、公団線はニュータウンの開発者として鉄道整備にあたったのですが、千葉ニュータウン鉄道はまったくニュータウンの開発とは関係なしに、京成のグループ企業としてインフラ專業会社として設立されました。北総鉄道を同じく京成グループのインフラ專業会社とする積極的な意味での先行事例となるのではないのでしょうか。

13. 佐藤先生 北総の増収の項目に京成の運行する列車による増収 13 億円とあるが、根拠をもう一度願います。

<回答>

試算の表の④が、京成の運行する列車による北総鉄道の増収額 13 億円の内容です。

つまり、京成の運行するスカイライナーの収入の全てと特急の旅客のうち北総線内を通過する旅客の収入はすべて京成の取り分です。

特急旅客のうち、北総線で乗降する旅客の線内区間に対して旅客が支払う額が北総鉄道の取り分となります。

この13億円は、千葉ニュータウン鉄道の取り分5億円を差し引いた、京成高砂～小室間の北総鉄道の収入額です。

ただし、これらは平成 13 年『報告書』、平成 15 年度の各駅の乗降客数、各社の旅客数、費用の内訳を材料として試算したものです。

14. (1) 土屋に駅を作り、JR 成田線との乗り換えを可能とすると、地域住民（土屋以遠）、観光アプローチとしての価値が増すことは無いのか。TX では東武野田線とのクロス点で駅を作っている。この効果は、乗客増以外にも①地域開発としての価値も想定され、自治体負担により駅設置（JR 新幹線新駅もこれか？）もあり得るのでは。②また、ダイヤの柔軟設定の効果もあるとの話もあり得ると思います。③更に用地買収の円滑化の効果も大いにある。

<回答>

成田新高速鉄道の現計画では土屋駅の設置予定はありませんが、成田市において成田新高速鉄道の土屋駅設置に係る調査を実施しており、県も同市と「土屋駅設置の課題などについて」検討しています。

- (2) 北総鉄道の第三種化の可能性

→ 質問12に同じ

<回答>

単線区間でのダイヤ設定上の問題と、JR連絡線が駅部構造物の中を通過しているなど、構造上の理由があるのではないのでしょうか。土屋駅を設置しないことで、鹿島線、鹿島臨海鉄道沿線からの鉄道による空港利用者の利便性が損なわれると思います。ただし、空港アクセスバスで十分ということも一方では現実。

駅の新設による経済効果は大きいと考えます。ただし、鉄道会社が手にする便益（増収）はその内の一部であり、むしろ沿線に対する効果が大きいのと思われますので、建設費や運営費に対する沿線の受ける便益を還元する手法の導入が必要となるでしょう。

15. 借金の利率を大幅に引き下げる手段は無いのでしょうか。例えば、県・市町村の保証による低利の社債の発行。

- ・ 法人税の実質減免

→ 直接成田新高速に関するものではありません。

- ・ なぜいくつもの鉄道会社に関わるのか。

<回答>

鉄道事業法では、鉄道に対する投資を円滑にし、新線建設の促進を図ることを目的として第2種及び第3種の鉄道事業が設けられており、成田新高速鉄道の整備は、この2種、3種によるいわゆる上下分離方式を採用しています。

また、既存の北総線や成田空港高速鉄道線を活用し、都心と成田空港を結ぶこととしているため、いくつもの鉄道会社に関係しているものです。

<回答>

旧公団債務の全額繰上げ償還や低利資金への借り換えなどは、国、自治体、旧公団を引き継いだ支援機構間での協議により、善処策はあると思いますし、各地の第三セクター鉄道ではいろいろな方策が講じられています。

なお、現行の制度では、法人税の減免はありません。地方税の固定資産税については、減免ないし納税額に見合う金額を補助金として交付しているケースもあります。

インフラを整備する会社がいくつもあるというのは問題ではありません。

ません。基本的に、路線区間ごとに利害関係者が異なり沿線自治体が違いますので、それら関係主体が出資し合ってインフラ整備会社を設立して施設の建設に当たることとなります。

運行会社をいくつも介在させると、施設の重複や共通費の配分の問題を生ずることとなります。とくに、北総の問題では、運行するのが京成電鉄と北総鉄道で、北総が京成の出資会社であるということが問題を複雑にしています。

現在、首都圏では第三セクター鉄道を中心に、北総鉄道と同じ資本費負担が過重となって高い運賃設定となったり、累積損失が膨らんで債務超過になっている鉄道がたくさんあります。

北総鉄道に問題を局地化するのではなく、首都圏全体の共通の課題として、都県が連携して新しい制度作りに取り組む必要があると思います。

16. 自治体の運賃補助は、正常とは云えない。ましてや北総は単年度で黒字を出せる企業になり、その利益を京成、税金に充てられているこの点についてどう今後の対応をしようとしているのか。

<回答>

北総鉄道に対する現行の定期券補助に関する質問だと思いますが、このケースでは補助金はそのまま利用者の負担軽減となっており、会社に対する補助というよりも旅客に対する補助という意味を持ちます。補助金を会社の収入に入れるのではなく、市が直接通学定期を購入する市民に対して、その購入費の一定率にあたる金額を支払うということでも同じ効果があるということから分かるでしょう。

現在、北総鉄道は黒字を出しているとしても、旧公団債務などの返済で現金の出入りでは資金不足です。問題は、キャッシュフローでは赤字の会社への課税の問題とくに、巨額の投資額を必要とする鉄道事業の場合は、多くの場合、損益で黒字が出たとしても資金収支で赤字が発生するのが現実です。

また、もともとなぜ民間企業ではなく第三セクターが経営しているのかというと、とくに開発型の鉄道の場合、開業当初は、沿線開発が進んでいないために旅客需要が小さく、その一方で、建設資金の償還や利払費などで資金需要が大きくなります。これが民間企業には耐え難い負担となるために、公共部門が返済の必要の無い無償資金として出資し、またさまざまな支援策を講じているのです。

ですので、その支援策の一環として、所得課税の減免などの所得課税の軽減策が講じられても良いのではないかと考えます。

17. 平成2年ぐらいの時、京成電鉄は北総に不用の土地を買わせたことをしている。

<回答>

京成電鉄は、千葉急行電鉄や北総鉄道の用地を事前に取得していますが、事業が進捗することで地価が上昇するため、資金余力の無いこれらグループ会社に代わって、地価が上昇する前に取得したということではないかと思えます。ただし、当時は、県営鉄道の用地に関わるダークな話が流れるなどいろいろと世間を賑わせたことを覚えております。

その他、京成電鉄は、自社の保有する旧千葉急行電鉄の延伸予定地を売却したことで、社会問題となったこともあります。

18. 京成との運賃整合性の問題はよく分かりました。成田新高速開業における増収要素として、新京成電鉄の北総線を介しての成田空港乗り入れもあると思えます。増収要素を運賃還元という点はどうなのでしょう？

<回答>

試算では、新京成、東武野田線、JR京葉線への乗り継ぎ旅客の増収分が加算されています。

直通列車を運転する場合、直通列車を運転することにもなうコスト増。利便性が改善することによる旅客増・増収との兼ね合いの問題があります。

なお、直通運転するための設備の新設には、3分の1の国庫補助、それに見合う地方の出資・補助という制度（鉄道局所管）が適用できます。

線路をつなぐことにより、京成グループで工場施設を統一的に運用することで効率化が実現できるかもしれないので、京成グループの経営改革にも資する可能性はあります。

19. 建設費用に不正は無いのか？防衛施設庁の談合等問題は出ないか。本当に安く、安全に作れるのか。借金しているといって新車両を導入している。

。
<回答>

県としては、整備主体から適宜報告を受けておりますが、不正等の問題はないものと考えています。

また、整備主体等関係機関と連携を図りながら、適正な額で事業推進が図れるよう努めてまいります。

20. 先生のお話のスカイライナー、京成特急での増分での最低限（15%）の運賃値下げではなく、他の運賃（京成本線など）と同じ運賃（大幅な値下げ）にするための先生の方策は何でしょうか？

<回答>

大幅な運賃引き下げの方法としては、かねて主張してきました、完全上下分離と、運行の京成への一元化。インフラ整備に掛かる費用の棚上げと、首都圏全体の自治体を巻き込んだ、新しい鉄道整備・維持手法の導入が必要だと思えます。具体的な内容は、これから細部を調整して公表したいと思えます

21. 東松戸には現行でも各停のみですがせめて北総の急行ぐらいは停まるようにはならないでしょうか。

もし、二重運賃を強行されたのなら、どうやって分別されるのでしょうか。

<回答>

東松戸への京成特急の停車は、公表は、正式に決定してからにしていただきたいのですが、松戸市からの要望を受けて、検討しているそうです。

以上