

北総沿線に住む星野です。今回の認可申請運賃に反対の立場から公述します。

運賃設定の最も重要な要件の一つは、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、それすら分からないままの公述ですが、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します。

今回の申請に添付された『収入・原価表』の、H23 年度通年での特急料金収入は、37 億 8500 万円です。これを特急料金の額、1200 円と 365 日で割ると、スカイライナーの乗客数は、一日当たり 8642 人になります。しかしこれは可笑しいでしょう。

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、H 元年以降 20 年間の平均は、11042 人です。発着枠が、20 万回になったのは H14 年です。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きたのですから、その平均より、22% も少ない乗客数見込みは、到底考えられないことです。

H13 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 頁の、列車種別、利用者数』をご覧ください。ちなみにこの時点では、成田空港の発着枠 22 万回が、H27 年度となっています。これが 5 年間前倒しの H22 年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、11900 人と見込み、成田空港線を開設すれば、新線だけで 17900 人になるとしています。1.5 倍です。それにも拘らず、今回の申請では 8642 人です。2 分の 1 にもなりません。

それだけではありません。京成電鉄は、翌 H14 年に、『成田新高速線事業』を申請して許可を得ましたが、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 4300 万円を、乗客数 17900 人と 365 日で割ると、1200 円より若干低い料金を想定していたことが分かります。

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、8642 人としているのは、あまりにも過小で、言い換えれば、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なものです。

運賃収入も同様です。H23 年度の運賃収入が、72 億 7500 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、一日あたり 20981 人となります。しかしこれも可笑しいでしょう。

調査報告書 45 頁には、41400 人とあります。これは 10 桁の数字を切り捨てたもので、正確には 41470 人です。昨年末、国土交通省が出した資料には、41300 人が事業許可とあります。それらの検証が、『資料 c 調査報告書に基づく、成田新高速の、空港～日本医大間、一般特急の開業時乗客数と、運賃収入』です。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、23500 人と、その人^{*}。371100、そして運賃収入額、25 億 6400 万円の全てに一致する、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^{*}。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 23500 人に、スカイライナーの乗客数、17900 人をプラスすれば、調査報告書、事業許可の予測数 41400 人にぴったり合致します。

JR の乗客が、この 6 年間、31000 人で一定しているのに、京成だけが激減する要因でもあるのか。私は昨年 12 月 1 ヶ月間の、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、一日 30000 人弱、22 万回で運賃認可を申請しているはずの乗客数、約 21000 人の 1.5 倍近くです。調査報告書や国土交通省の言う 41000 人以上の半分にしかありません。

これだけの証明数字があつてなお、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、20981 人は出鱈目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全てが、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。

申請運賃の収入を、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 4500 万円、特急料金収入額は、78 億 7100 万円となり、申請書に添付している、『収入・原価表』の運賃、および特急料金収入の合計、110 億 6000 万円に較べて、100 億 5600 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 9500 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、成田新高速運行の条件に、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です。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のことで、しかも、2 倍に膨らみさえするのです。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、強く求めるものです。

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、成田空港線の一日平均乗客数、41470 人にたいして、H20 度決算での北総線は、101088 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、沿線住民に押し付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。京成本線と較べれば 2 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、事業許可での見積もりどおり、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、「事業収支見積書」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23億7200万円、事業許可区間の、京成高砂～北総線・新線経由～成田空港間、185億3600万円、京成本線に残る一般特急分、21億1900万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H23年度に当てはめると、雑収入を含む収入総額は、187億4700万円、経費、126億4200万円、差し引き利益、61億500万円・利益率32.6%という超優良路線です。

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付け続けるだけでなく、その高運賃を梃子にして、京成本体も高収益を得ようという、企業本位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です。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、違法行為にあたらぬのでしょうか。以上から、

第一に、多少のいかに拘わらず、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。

第二に、京成本線では課している、空港旅客に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倍以上にあたる、高運賃を強要するという、2重の不公正は、許されるべきものではありません。

第三に、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、一体不離の関係にある、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。

第四に、北総鉄道の乗客は、年間3700万人にのぼります。その運賃は沿線住民の生活に関わる重要問題です。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通じます。

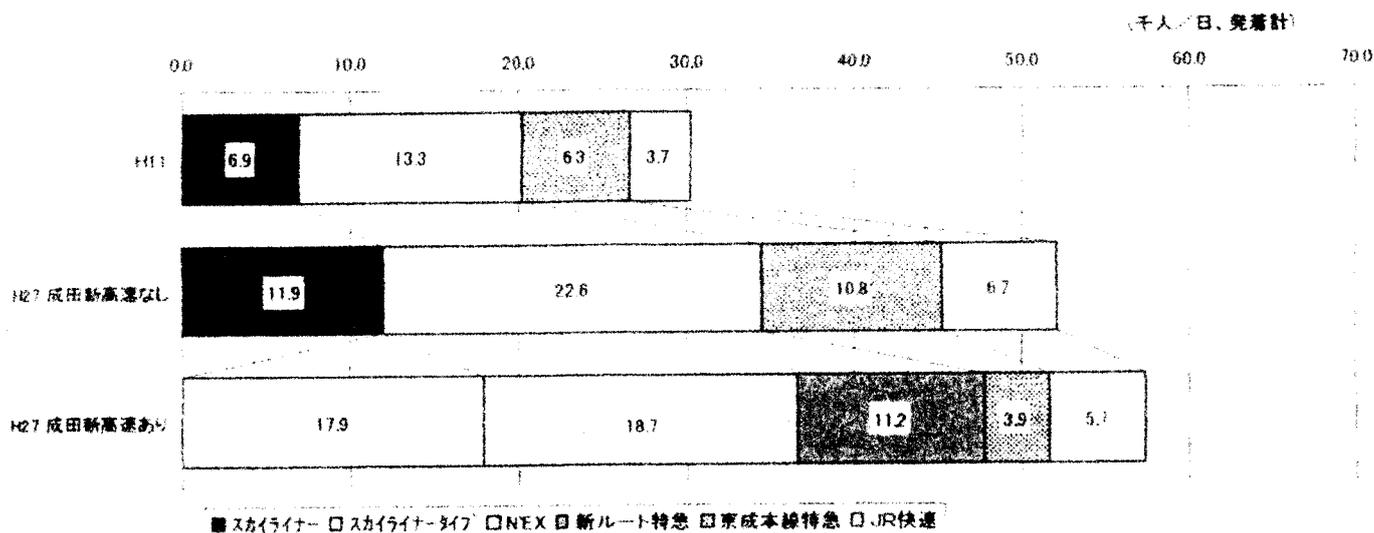
今回の申請運賃の目的、実態が、鉄道事業法の求めるところから、大きく逸脱していることは明らかと考えます。私は当審議会が、今回の申請運賃を認可せず、却下されることを求めて公述を終わります。

3) 列車種別利用者数

図は、将来の発着回数22万回の場合における鉄道アクセスの列車種別ごとの輸送需要を推計したものである。

成田空港にアクセスする航空旅客のうち、スカイライナー利用者は、平成11年では6.9千人/日であったが、平成27年の成田新高速がない場合でも11.9千人と1.7倍に増加している。これは、成田空港発着の航空旅客の増加によるものである。

そして成田新高速が整備されると、スカイライナータイプは整備されていない場合のスカイライナーよりも6.0千人増加し、新ルートの特急利用者も新たに11.2千人発生することが予想された。



注)平成11年、1、国際航空旅客動態調査、新東京国際空港アクセス実態調査を参考に、需要予測モデルにより推計した値である。

成田空港航空旅客のアクセス列車種別利用者数

成田空港航空旅客のアクセス手段・列車種別分担率

	スカイライナー (スカイライナー タイプ)	NEX	新ルート 特急	京成本 線特急	JR快速	鉄道計	バス	自動車	国内線 等	計
H11	11.1%	21.4%		10.2%	6.0%	48.6%	19.4%	27.3%	4.7%	100.0%
H27 成田新高速なし	11.1%	21.1%		11.0%	6.2%	48.4%	18.7%	27.9%	5.0%	100.0%
H27 成田新高速あり	16.7%	17.5%	10.4%	3.6%	5.3%	53.6%	17.6%	23.9%	5.0%	100.0%

1. 事業収支見積書

(単位：百万円)

年度 項目	開業時 (平成22年度) (2010年)	熟成時 (平成27年度) (2015年)
営業収益		
運輸収入	13,474	15,484
特急料金収入	6,752	7,543
運輸雑収	98	113
収入計	20,324	23,140
営業費用		
人件費	4,476	4,681
経費	3,544	3,738
線路使用料	4,417	6,006
(成田高速鉄道7ヶ所線)	(1,184)	(2,618)
(その他の路線等)	(3,233)	(3,388)
諸税	527	515
減価償却費	3,889	2,090
一般管理費等	352	317
営業外費用		
支払利息	1,204	925
支出計	18,409	18,272
償却後損益	1,915	4,868
(償却前損益)	5,804	6,958
法人税等	800	2,032
当期損益	1,115	2,836

H18 調査報告書に基づく

1) 成田新高速 空港～医大間 一般特急の「開業時」乗客数と運賃収入

H27年航空機発着回数 22万回の前倒しによる

910円 × 365日 × 19970人 = 15.807055億円	空港～医大→北総線通過客	19.00% × 19970人 = 265430人*
(140円+910円) × 365日 × 2030人 = 3.334275億円	空港～医大→北総線内乗降客	19.00% × 2030人 = 38570人*
(140円+250円) × 365日 × 2050人 = 2.918175億円	空港～成田北	10.72% × 2050人 = 21976人*
180円 × 365日 × 4170人 = 2.739690億円	成田北～医大→北総線通過客	8.28% × 4170人 = 34528人*
180円 × 365日 × 1280人 = 0.840960億円	成田北～医大→北総線内乗降客	8.28% × 1280人 = 10598人*
合計 25.640155億円		合計 371102人*

注 北総線通過旅客合計 18140人/日 北総線内乗降客 3310人 空港～成田北乗降客 2050人

注 根拠資料 H13年 成田新高速鉄道事業化推進に関する調査報告書

45頁 成田新高速鉄道利用者数

51頁 成田新高速運賃収入

印旛日本医大～成田空港 19.1Km の輸送人員・人キロ

H27年		
	輸送人員	輸送人キロ
スカイライナー	17900人	343500人*
一般特急	23500人	371100人*
合計	41400人	714600人*

印旛日本医大～成田空港 19.1Km

	H27 (億円/年)
スカイライナー	42.29
一般特急	25.64
合計	67.93
除 消費税	64.70

注 千葉県回答 02年9月17日

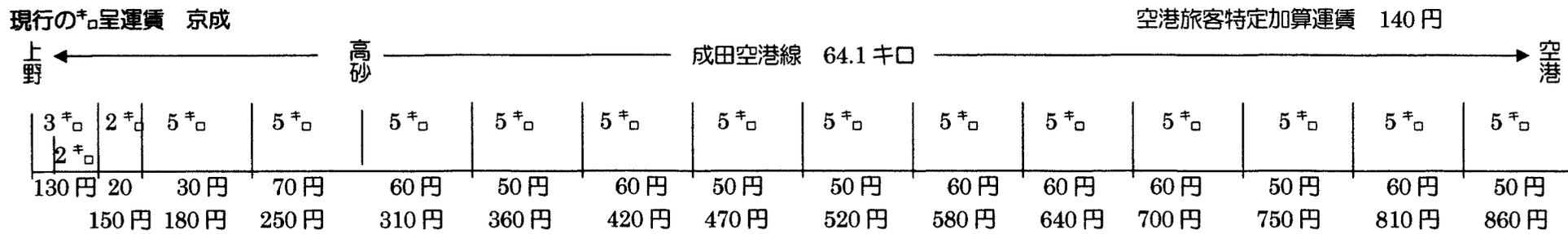
乗車人員按分比: $0.634 = A / (A+B)$

成田新高速 北総線通過旅客 A: 585,922 (人*/日)

$585.922 \text{ 人}^* \div \text{北総線運行区間距離 } 32.3 \% = 18140 \text{ 人/日}$

// 北総線内乗降客 B: 337,823 (人*/日)

成田新高速「事業収支見積書」の『京成運賃』による収入 上野～空港



1、事業収支計画 成田空港線の運賃・特急料金収入内訳 運賃収入 230.27 億円
 内訳 ① スカイライナー特急料金 75.43 億円 ② 運賃収入 154.84 億円

2、計算

- ① スカイライナー特急料金 75.43 億円 = 1150 円 × 365 日 × 17970 人 / 日
- ② // 空港旅客特定運賃 9.18 億円 = 140 円 × 365 日 × 17970 人 / 日
- ③ // ^キ呈運賃 56.41 億円 = 上野～空港 860 円 × 365 日 × 17970 人 / 日
- ④ 一般特急 空港旅客特定運賃 上野～空港 7.14 億円 = 140 円 × 365 日 × 13970 人 / 日
- ⑤ // ^キ呈運賃 上野～空港 43.85 億円 = 860 円 × 365 日 × 13970 人 / 日
- ⑥ // // 上野～成田北 10.65 億円 = 700 円 × 365 日 × 4170 人 / 日
- ⑦ // // 医大～空港間 6.42 億円
 - I 医大～空港 2.96 億円 = [(310 円 + 210 円) ÷ 2] + 140 円 × 365 日 × 2030 人 / 日
 - II 医大～成田北 0.54 億円 = (180 円 + 50 円) ÷ 2 × 365 日 × 1280 人 / 日
 - III 成田北～空港 2.92 億円 = (250 円 + 140 円) × 365 日 × 2050 人 / 日
- ⑧ 運賃・特急料金の収入合計 209.08 億円 = 75.43 + 9.18 + 56.41 + 7.14 + 43.85 + 10.65 + 6.42
- ⑨ 上野～高砂間の収入 23.72 億円 = [250 円 + 110 円 (860 円 - 750 円)] ÷ 2 × 365 日 × 36110 人
- ⑩ 内訳 上野～高砂 23.72 億円 高砂～成田空港 (事業免許区間) 185.36 億円 京成本線一般特急分 21.19 億円