

事案番号: 「平 21 第 4 0 0 1 号」

事案の種類: 京成電鉄株式会社の鉄道旅客運賃の上限設定の認可」

事案の申請者: 京成電鉄株式会社

公述人: 藤森 義韶(ふじもり よしつぐ)

事案に対する賛否: 反対

公述の概要

私は、北総鉄道沿線の白井駅近隣に住んでおり、そこは成田新高速鉄道路線上の高砂駅と成田駅の間に位置しています。

現在、私の乗車する白井駅から隣の西白井駅までの運賃はなんと 300 円です。

東京まで出ようとすると北総、京成、都営と同一路線を乗り換えずその距離 30km にも満たない運行距離で 1030 円、なんと高額な運賃なのか距離換算で日本一高い運賃であります。

週 1 回東京まで行く私にとっては、まことに負担が大きい。それでも他の方法がなく我慢して乗車を続けています、それは都心まで乗り換えずにいける利便性からであります。

現在の高額運賃の起因は、北総鉄道路線が今日の成田新高速開通を見越して、成田空港を目指した高規格設備に多額の投資をした、その借金と、国と県が千葉ニュータウン 30 万人事業を途中で放り出し、現在 1/3 の人口で推移している人口の乗客見込み違いによるものと思います。

その付けが、すべて北総鉄道利用者の重い負担となっているのが現状であります。

現在、北総鉄道の利用者は、利便性や効率の点からやむなく乗車せざるを得ないのが現状であります。

北総鉄道利用乗客は、生活防衛からも出来るだけ北総に乗車しない手立てをとっている者も多いのです。それは不便でも途中から他の鉄道へ乗り換える、北総に乗車せずに途中まで車を使い他の鉄道を利するなどあります。

この高額運賃が最近の北総線利用客減少と、千葉ニュータウンの発展を阻害している大きな要因になっているのは間違いないことです。

このような状況下、私たち北総線沿線住民は、今回の成田新高速の開通により、漸く長年の高額負担から開放されることと、沿線地域の発展に繋がるものと大きな期待をしているのです。

然るに、今度の京成電鉄の運賃申請内容は、私たちの念願であるこれらのことを全

く考慮に入れないもので、自社の収益を最優先したものであると云わざるを得ません。

それは、高砂～成田空港間の運賃力 - プをグラフに描けば一目瞭然であります。

上野～成田直通の乗客に対しては、JR 運賃と比較し一見妥当な運賃に見えますが、その実、北総鉄道利用客には、これまで通りの高額運賃を強いて、そこから大きな収

益を上げる申請内容になっています。

そのことは、上野～成田直通乗客運賃の収益減少分までも北総線乗客におしつけるものでもあります。

一体京成電鉄は、同社でも他の鉄道会社でも類を見ないこの傾斜運賃をどのように理由づけようとするのでしょうか。

このことは、鉄道事業法に掲げる「鉄道利用者の保護、公共の福祉を増進する」との最も重視すべき目的に反するものでもあります。

また、上野から成田間の僅か5.2kmの新高速線上に、北総鉄道、ニュータウン鉄道、新高速鉄道と3つの鉄道会社を付設させ、その何れもが京成電鉄の出資子会社であります。

この申請は、これらの子会社の鉄道路線上で、親会社の京成電鉄が収益を確保するための構図にもなっています。

そこに見られる京成電鉄の姿勢は、私には収益追求最優先の姿勢しか見えてきません。

私は、当審議会が今回の合理性がない申請を却下され、適正な運賃が導入されることが、これからの沿線地域の発展と合わせて、乗客増による京成電鉄の発展に繋がるものと確信致します。

それと最後に、私はこの運輸審議会のあり方についてひとこと申し述べます。

これまでの審議会は、鉄道会社とそれに追従する時の為政者の意見を重視してきた内容の運営ではなかったでしょうか。そこには運賃を払って乗車する最も重視すべき鉄道利用者の意向は余り反映されてこなかったかと思われまます。

その1つの例が、審議会委員に鉄道利用者が今日まで加わった事例がないこと。また、審議会はなぜか今日まで非公開であり、その審議内容等についても私たち国民は、なかなか知り得ないところであります。

審議会開催公告の方法一つとっても、私たち国民が出入りを制限された国交省内の文書掲示だけであることにも現れています。

国民に聞かれて拙い審議でもされているのでしょうか。

運輸審議会は、速やかに公開とし、国民に開かれた運営とすべきであります。

再度申しあげますが、鉄道事業法に「鉄道利用者利益保護」と明確に記されているからには、形式だけの公聴会を開くのではなく、鉄道利用者の意思が反映される審議会に早急に改革すべきです。

最後に、政権が交代した今日、これまでどおりの審議は許されないし、あり得ないことを確信して公述を終わります。