

運輸審議会公聴会公述書

NO.22 石田 博

石田博です。 コンサルタントを致しております。

この度京成から申請された運賃は異状に大きな遠距離逓減になっていて、空港利用者以外の途中駅で乗降する一般乗客に大きな犠牲を強いることで、都心 - 空港間の運賃を安くしようとする不公正な運賃体系ですから私は反対です。

審議会に於かれては十分ご審議の上、この申請を差し戻しされるようお願い致します。

なお、一昨日、京成の花田社長が「このような遠距離逓減は特に珍しいものではない」旨の弁明をされていますが、是非その例をご教示いただきたいものと存じます。

さて、私は成田空港線が走る予定の北総鉄道白井駅近くに30年近く住み、現役時代は北総線で都心の職場に通勤していました。 都心まで乗り換えが無く40分台で行けるため便利はよいのですが、通勤定期がなくなった退職後は日本一高いと言われる運賃で都心との往復に2000円以上かかるため、都心が遠くなってしまいました。 高運賃の理由は建設費が膨大であったため、これの債務返済や償却が大きく線路にかかる費用が大きいためとされてきました。

そこに成田空港線が北総線を経由して走ることとなりました。 仮に走る電車の本数が2倍になれば線路に関する電車一本当たりの費用は半減する事になります。

そうなれば、運賃は大幅に引き下げられるものと、沿線住民は大いに期待していました。

しかし、この度京成から出された運賃申請では北総区間に於いては現行と全く同じ運賃で、我々の期待を大きく裏切るものでした。

お手元にある図 - 1 をご覧下さい。 これまで多くの方がお示しになっておられますが、運賃認可可否に関する最も重要な事柄ですから、私もお話をさせていただきます。 この図は始発から終点までの距離と運賃の関係を示したものです。 運賃は実際には階段状に上がりますが、ここでは便宜上曲線で示してあります。 青色が成田空港線で、緑は成田空港線のうち北総線区間を示します。 また、赤は第三種鉄道事業者の線路区間で、うち小室 - 印旛日本医大間が千葉ニュータウン鉄道の線路です。

オレンジ色は上野を始発とした京成本線を示します。

一見して分かることは全区間、距離に比例して運賃が上がる京成本線に対し、成田空港線は運賃の絶対額が高いことと、それ以上に前半部分の北総線区間での運賃の上がり方が激しい一方、後半ではほとんど上がらないことです。

距離では終点までの46%にすぎないNT中央までの運賃が実に80%です。従って以後は54%の距離に対して運賃はたった20%しか上がりず、京成本線よりも小さい上がり方になっています。

始発から、運賃カーブが大きく曲がり始める白井まで17.8Kmの運賃は680円で、キロ当たり38.2円、終着までは51.4Kmが950円で、キロ当たり18.5円。

その差は2.1倍です。

国土交通省は二重運賃にはしないと伝えてきましたが、これが二重運賃でなくてなんでしょうか。同一区間で、会社が違えば違う運賃をとることなど、先日の京成花田社長の言を待つまでもなくありえないことでしょうか、そういうケースのみを二重運賃と呼ぶのでしょうか。

京成本線では運賃は距離に比例して上がるのに対して、**申請運賃は前半で急上昇し後半ではほとんど上がらない実質的な二重運賃体系で、遠距離利用客に極めて有利になっています。**

京成はこのような細工を弄して、北総線利用者の犠牲の上に、都心 - 成田空港間の運賃を安く押さえようとしているのです。従って、都心から空港に行く旅客には所要時間との見合いで、上野から1200円はリーズナブルな運賃かも知れませんが、運賃急上昇区間を利用する北総線利用者にとっては、とんでもなく不当な差別運賃体系なのです。

つまり、都心から成田空港までの乗客も負担すべき北総線の線路使用に関する費用が北総線乗客に押しつけられているからです。

北総線の建設に要した費用はすべての乗客が平等に負担すべきです。つまり北総線を含む成田空港線は京成本線のように直線的な運賃体系、つまり初乗り料金以外は乗車距離に比例する運賃体系でなければなりません。

なぜこのような不条理がまかり通るのでしょうか。

一般には第一種鉄道事業者が運営している線路に他社が乗り入れる場合、特急料金などを含む運賃はすべての線路所有者ものとなります。

しかし、なぜか第一種鉄道事業者である北総鉄道の全線にわたって**京成が第二種鉄道事業者免許を取得できたため、運賃を北総に渡す必要がない**のです。勿論、線路にかかる費用を平等に負担するような、適正な線路使用料が支払われれば問題は少なく、このような極めて不自然な運賃カーブにしなくとも、北総の経営は成り

立ちます。しかし、京成は北総の実質的に過半数の株を所有する親会社ですから北総は親会社の言いなりになるしかなく、線路使用契約は一方的なものにならざるを得ないでしょう。線路使用料の認可申請は既に出されていると思われませんが、国交省の厳正な審査が望まれるところです。

なお、北総は小室 - 印旛日本医大間 12.5Km の線路を第三種鉄道事業者である千葉ニュータウン鉄道から第二種鉄道事業者として借りていて、線路使用料として 2008 年度に 23 億 4 千万円支払いました。千葉ニュータウン鉄道は京成の 100% 子会社で、線路を 150 億円で取得しました。

一方、成田空港線の申請書では北総への線路使用料を、2011 年度 15 億 1400 万円としています。これは 1298 億円を投じた線路の使用料としてはあまりにも安く全くバランスを失していると言わざるを得ません。しかも、一昨日の花田社長の説明では京成の一般特急に乗り換える北総乗客の運賃は京成が取るつもりのようなのです。これでは、北総から横取りした乗客の運賃で線路使用料を支払うということになります。

また、千葉ニュータウン鉄道に対する京成の支払が僅か 3 億 3 千万円なのは北総の支払額 23 億 4000 万円と比較してどう説明できるのでしょうか。一昨日の京成花田社長の弁明によれば千葉ニュータウン鉄道への支払は京成と北総の支払分を合わせたものが、これまでの北総支払分にほぼ相当することになる、とのことでしたが、そうなればほぼ同じ本数の列車が走る両社なのに、京成 3 億円、北総 20 億円の負担ということになるのでしょうか。

明確な回答を求めたいと思います。

前に述べましたように、これは北総鉄道の全区間にわたって京成が第二種鉄道事業者免許を取得して、運賃等のすべてを北総に支払わなくてもよいために可能となったものです。第一種事業者の線路に第二種事業者が乗り入れる例が他に無い訳ではありませんが、このような例は絶無です。

お手元の表 - 2 をご覧下さい。他のすべての例を示しています。なお、JR 貨物については特殊な例として除きました。

これを見ていただくとお分かりのように、地下鉄三田線が東京メトロ南北線の目黒 - 白銀高輪台間 2.3Km を利用している以外は、旧国鉄の分割民営化に際して、廃止される線や建設が中止される線を住民の足を確保するために、第三セクターが引き受けたり、JR の子会社が運行しているものです。つまり、大企業である JR の線路を小企業が借りて運行しているのです。また、第一種事業者である JR は実際には運行していないか、していてもごく僅かな区間に過ぎずまません。

第一種事業者である、子会社が運行している線路の、全区間を通り抜ける成田空港線とは全く異なります。

他方、中小鉄道会社の線路を、大手鉄道会社である JR が全区間を通り抜ける例はあります。表 3 をご覧下さい。

智頭鉄道は、旧国鉄の建設凍結された線路を、第三セクターが完成させたもので JR 西日本の山陽山陰を結ぶ、最短コースとなっています。

ほくほく線も同様に、旧国鉄の建設凍結線を、第三セクターが完成させたものでこれも東京から北陸への、最短コースとなっています。

これらの場合 JR には第二種事業免許は与えられておらず相互乗り入れとなっていて、自社線路内の運賃はすべて他社から徴収しています。そのためこの 2 社は良好な営業成績を上げているのです。

北総と京成もこのような関係であるべきと考えます。

しかるに、京成電鉄成田空港線のみが、親会社の子会社である北総の全営業区間を二種事業免許を得て走り抜けるという極めて異例なかたちになっています。

このような異常な状況下で、北総線の利用者の上に犠牲を強いる**他に例を見ないような、遠距離通減の極端に激しい運賃体系は、認められるべきではありません。**

申請を差し戻されるよう重ねてお願い致します。

さらに付け加えれば、京成の二種事業者免許のうち、北総の一種事業者免許区間と重複している区間の免許は、取り消されるべきものと考えます。

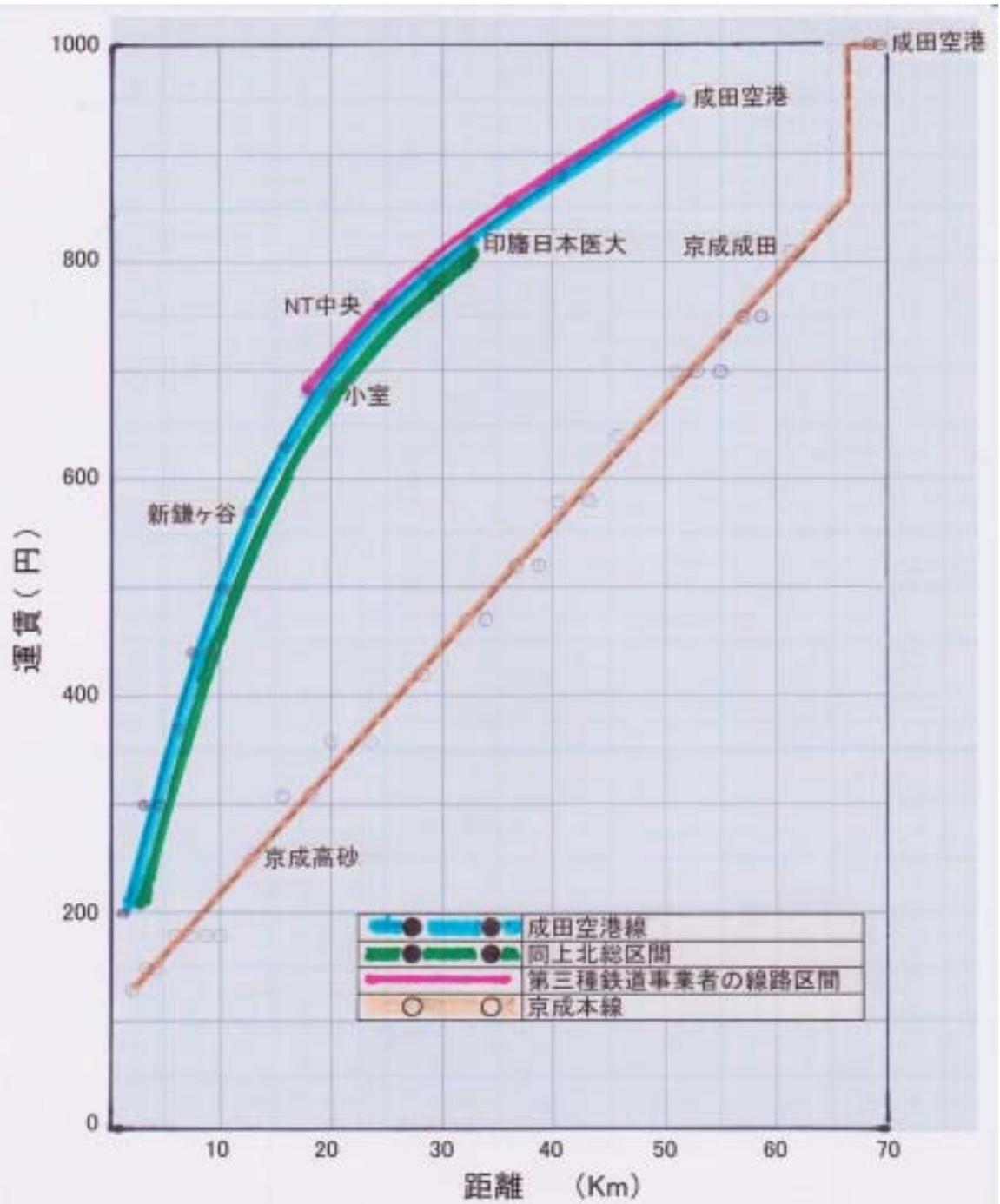


図1 運賃と距離の関係

	路線名	第二種事業者	第一種事業者	第一種事業者運行区間	距離 (Km)	経緯
1	のと鉄道七尾線 七尾 - 穴水	のと鉄道	JR西日本	七尾 - 和倉温泉	5.1/33.1	旧国鉄の分割民営化にともなう能登線廃止に際し住民の足を確保するため、第三セクターとして設立。全区間33.1Kmのうち5.1KmをJRも運行
2	東海交通事業城北線 勝川 - 枇杷島	東海交通事業	JR東海	-	0/11.2	旧国鉄計画線の一部を完成させて開業。 JR東海は列車の運行は行わず、子会社の東海交通事業に運営させている
3	嵯峨野観光鉄道 トロッコ嵯峨-トロッコ亀岡	嵯峨野観光鉄道	JR西日本	-	0/7.3	山陰線の複線化による旧線を利用して観光トロッコ列車を運行。 JR西日本の100%子会社。
4	井原鉄道 総社 - 神辺	井原鉄道	JR西日本	総社 - 清音	3.4/41.7	建設が中止された旧国鉄の井原線を運営している第三セクター。 全区間のうち伯備線のこの区間のみJRと共用。
5	三田線/南北線 目黒-白金高輪	都営地下鉄	東京メトロ	目黒 - 白金高輪	2.3/2.3	運輸政策審議会答申による。 線路の有効利用。
(6)	成田空港線 高砂-成田空港	京成電鉄	北総鉄道	京成高砂 - 小室	19.8/19.8	北総の全営業区間を通り抜け、全区間の63%に及ぶ。京成は北総の親会社。 全区間(京成高砂 - 成田空港51.4Km)

表2 第二種鉄道事業者が第一種鉄道事業者の線路に乗り入れている例(成田空港線の特異性)

	路線名	乗り入れ事業者	第一種鉄道事業者	乗り入れ区間	距離	経緯
1	智頭線	JR西日本	智頭急行	上郡 - 智頭(全線)	56.1	建設凍結された旧国鉄線を第三セクターが完成させて開業。山陽山陰の短絡線。 乗り入れ区間の運賃は智頭急行の収入
2	ほくほく線	JR東日本	北越急行	六日町 - 犀潟(全線)	59.5	建設凍結された旧国鉄線を第三セクターが完成させて開業。上越新幹線から北陸への短絡線。乗り入れ区間の運賃は北越急行の収入

表3 中小鉄道に大規模鉄道が乗り入れている例