

公 述 書

2010/1/26

一般公述人 NO12 印西市 亀倉良一

私は印西市に住む亀倉と申します。本件申請のとおり認可することには反対する立場から意見を述べます。

第一の問題は、本件の運賃申請にあたっての申請者の基本的姿勢についてです。申請者は、成田空港線の意義について、「成田空港と都心を 36 分で結ぶ、空港アクセスの実現」という側面だけを強調して、この鉄道に、本来課せられていたもう一つの役割である「沿線の通勤・通学客に利便を提供する」という点を著しく軽視しているようにみられます。

「成田新高速鉄道」構想は、もともと、千葉ニュータウンの住民の足の確保と空港アクセスの整備という二つの課題の解決を念頭におきながら検討されてきました。このプロジェクトのスタートとなった、「八十島報告」とよばれる、昭和 57 年の「新東京国際空港アクセス関連高速鉄道に関する調査報告」は、次のようにのべています。すなわち、この鉄道整備の目的は、「新東京国際空港と都心を結ぶ良質な鉄道アクセスの確保と千葉県北西部の開発に伴う都心への通勤・通学輸送の確保という二つの課題を解決するため」であると明確に書いています。この後、いよいよ事業化にむけて事業内容を検討するために、平成 13 年、「成田新高速鉄道事業化推進に関する調査」が行なわれました。その報告書にも、この路線を必要とする理由として、「空港への速達性向上・航空需要への対応」とともに「空港従業者等の交通確保」「成田市と千葉ニュータウン両地域の交流の利便性確保」とかけられました。そして、いま事業開始を目前にしている「成田高速鉄道アクセス株式会社」の事業目的には次のようにあります。「当社は都心からの空港アクセスの利便性を向上させると共に、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との機能連携の強化に資するための成田新高速鉄道を整備することが目的」である…。このように、地域住民への利便の提供が、この鉄道のあるべきもう一つの使命なのであり、それ故にこの会社へは自治体からの出資もなされているわけです。

私たち千葉ニュータウンなどの地域住民は、これまで、地域独占で他に選択肢のない北総線の高運賃によって、ずっと痛めつけられてきました。異常な高運賃の原因の一つは、膨大な建設費の借金を、もっぱら利用者の運賃収入から償還していくという仕組みにあり、千葉ニュータウンの計画人口が次々と縮小され、当初計画の4分の1しかいないのに、なおこの仕組みが変わらないために、住民は高運賃に苦しめられているのです。事実、北総鉄道株式会社の損益計算書によれば、第10期（1982年）から2009年・第37期の27年間の営業収入総額は2056億円だったのに対して、支払った利息総額は1075億円と、利息だけで、この間の鉄道収入の52%もが支払われるという異常な状況を見ることが出来ます。

こうした中で、私たちは、高運賃の是正は、北総鉄道という一企業の経営の範囲内だけでは解決困難であり、北総鉄道を含めた新高速鉄道アクセスのシステム全体の大きな枠組みの中での検討によって初めて可能となると考え、その重要な契機である今回の成田新高速線の開通に、大きな期待をかけてきたのであります。

しかし、冒頭にのべたように、申請者の「沿線住民への利便性提供」という姿勢は極めて希薄で、申請書の中でも申し訳程度に触れているにすぎません。路線を敷けばそれで利便性提供の役目がすむわけでないことは、北総鉄道の高運賃に対する住民の非難の声が絶えないことをみれば明らかです。以上のように今回の運賃申請は、その基本的姿勢において、本来期待されている成田新高速鉄道の設立目的を踏まえていない、ということをもまず申し上げます。

第二に、こうした基本的姿勢が具体的にどのように表れているかについて、三つの点を申し上げます。

一つ目は、申請運賃の金額が他の民営鉄道と比べて著しく高い、という点です。

図1は、関東地区の民鉄大手8社の運賃額と申請の運賃額とを比べたものですが、その額は、10kmでは他の鉄道が200円前後であるのに、申請運賃は500円、28kmでは他の鉄道が300~400円に対して申請運賃は790円とそれぞれ他の鉄道の2倍以上の高さとなっています。これは利用者に著しく高い負担を強いる非常識な運賃といわねばなりません。

二つ目は申請運賃の体系が、空港利用の遠距離乗客の運賃負担と比べて日常利用する沿

線の近距離利用客に過大な負担を強いる不公平な体系となっていることです。一般に運賃体系は、キロ当りの賃率に乗車距離を乗じる「対キロ制」と大手民鉄でとりいれられている一定の距離を基準に区間を定め、乗車区間に応じて運賃を決める「対キロ区間制」があるとのことですが、「対キロ区間制」にしても、その基本は、「対キロ制」ほどの正比例でないにしても、乗車距離の長さに応じて運賃の額が上がっていくということで、利用者間の公平を保っています。図2は申請運賃と、他の鉄道とほぼ同じ体系をとっている京成本線の運賃カーブの比較ですが、京成本線の運賃カーブが距離に正比例しているのに対して、申請運賃は近距離で高く、遠距離でゆるくなる山形のカーブとなっています。そして京成本線の運賃を1とすると、それに対する倍率は60km地点では1.2倍であるのに近距離の10km~20kmの地点では2.2~2.8倍となっています。近距離利用客に過大な負担を強いる体系となっています。こうした体系をとった理由は何か、明確な説明が必要であります。

三つ目に、申請者は、この運賃を設定する理由として、「多額の原価を成田空港線利用者に負担してもらうため」といっています。鉄道運賃の考え方が、かつての原価積み上げ方式から、ヤードステック方式をもとにした上限運賃制になって、鉄道事業者の裁量の巾が広がったとのことですが、しかしそれでも原価と全く無関係ということはないはずです。そしてこの場合、上野・成田空港間の全ルートと原価の対応関係とともに、ルートの各部分と原価との対応関係も明確な説明がされなければなりません。空港・上野間、64.1kmの運賃が1200円で、それに対し、空港・千葉NT中央間は、距離は40%にすぎないのに、運賃では65%にあたる790円と決めたとき、成田空港高速鉄道区間、成田高速鉄道アクセス区間、千葉ニュータウン鉄道区間、北総鉄道区間それぞれの原価の配分はどのように考えられたのでしょうか。鉄道運賃の情報公開については、政府の審議会などの議事録をみると、鉄道事業はネットワーク全体を一体的に経営し、運賃設定の原価計算もネットワーク全体で行うことを基本としているから、路線別の収支を公開することは適当でないという主張がある一方で、過度な内部相互補助により利用者間の公平に反していることがないかを確認するために、路線別収支の公開が必要である、との考えも強くあるようです。特に今回のような疑問の多い申請についてはこのことが必要だと思えます。コストダ

ウン効果を目論んで導入されたといわれる新運賃制度の、事業者の裁量権の拡大という仕組みが、運賃を下げるのではなく、逆に高い北総線なみに運賃を上げる裁量として使われるなどというのは本末転倒であります。

原価の中で大きな部分を占める線路使用料の公正な負担のありかたについては、他の公述人の方からもご指摘がありましたが、私はこれについて、申請人とその子会社の北総鉄道株式会社の対応に大きな疑問があります。線路使用料については、一般に確立したルールはなく、当事者間の合理的な協議によって決められている、とのことですが、北総鉄道の社長は、運賃値下げの要望に対して、かつてあるミニコミ紙上で「いくら高額といわれても利用者からの運賃で鉄道の建設資金を償還していくこと以外に当社の生きる道はない」と公言したことがあります。それほどに収入源に窮しているのなら、普通の企業なら、成田空港線への線路の貸与や乗客増が期待されるこの成田新高速プロジェクトを、収入増加のビジネスチャンスととらえて経営戦略の中に大きく位置づけるところなのに、不思議なことに同社は、平成 21 年 6 月の株主総会に出した事業報告書をも、沿線の住宅建設戸数がどうのこうのと書いてはいますが、成田新高速鉄道開通に対する期待も見通しもそれがもたらす影響についてふれられておらず、まるで他人事のようにしか書かれておりません。果たして、対等な企業同士の交渉がなされたのかどうかはなはだ疑問であります。

最後に、第三の問題として、国土交通省と運輸審議会の皆様に、ここで出された数々の疑問について、住民が真に納得のゆく解明がなされるように審議をしていただくことを要請いたします。運輸行政においては、平成 9 年の上限価格制をもとにした新しい運賃制度の導入とあわせて、積極的な情報公開を推進していくという方針がとられたことは大変歓迎すべきことです。こうした流れと歩調をあわせて内閣府が行なった「公共料金情報公開検討委員会」の鉄道運賃作業部会報告書を見ると、そこには次のような趣旨のことがいわれています。すなわち、「市場での競争によらずに申請・認可によって設定される料金について、その妥当性を説明するという公共料金情報公開の目的に照らせば」「詳細な情報を求める利用者には、この説明責任を果たすために必要な情報」が与えられなければならない

とのべ、「その際、運賃に関する根拠情報等が専門性の高いものであることから、分かりやすい情報提供に事業者が努める」ことが必要であるとしています。

成田新高速鉄道をつくるにあたって、種々の問題点を検討した前述の「成田新高速鉄道事業化推進に関する調査」報告書は、「事業化に際しての課題整理」として、北総鉄道との関係の調整について、次のように問題提起をしていました。

「1種と2種の列車が同一区間を運行している事例は他にもあるが、本路線の場合は共用区間が長く、かつ両当事者の運賃格差が大きい。さらには成田空港と京成高砂から上野間の各駅とは現在の京成本線経由でも行けることなど、他の事例とは大きく異なった要素をもっている。このため、運賃の設定、北総開発鉄道、都市基盤整備公団との収入・費用の配分、北総・公団線内の高速化のために新たに整備することになる施設や既存の施設使用に対する使用料等の面で、調整すべき多くの事柄がある…」。

報告書で懸念されていたこれらの問題が、本当に、対等・平等な協議によって、真に透明・公正に決められたのかどうか、厳正な審議をお願いするものであります。

一昨年8月、私たちが10万人を超す署名を携えて谷垣元国土交通大臣に、北総鉄道運賃の値下げの要請したとき、大臣は「運賃がほかの鉄道とくらべて高いことはきいているし、皆さんの不満はもっともだ。運賃は透明・公正なものにしなければならない。おかしなことになるように、それぞれ協力していきたい」と述べられました。

今日、政権が交代し、新政権は「国民の生活が第一」を掲げています。私たち住民は、長い間の念願であった、北総線運賃の大幅値下げが、5%などという姑息なものではなく抜本的に是正されるよう期待して注目しております。新政権下の行政が、前政権時代の元大臣の発言内容を、いまこそ、実際に実現してくださることを強く要望して私の公述をおわります。

