

只今ご紹介いただきました間嶋博です。北総線の運賃値下げを実現する会(北実会)の事務局を担当しています。

私の公述の立場は、当然ながら「今回の運賃申請は認められない」という立場です。つまり、「北総線の高運賃体系を半永久的に維持しようという意図がアリアリの申請ですから、沿線住民としては、とても我慢ができない」ということです。

最初に陳述の概略を申し上げます。

成田空港線が開通し、北総線上を走る電車の数が倍加するというのに、どうして北総線の運賃は下げられないのでしょうか。そのウラには、「成田空港線は北総線上を事実上ただ乗りする」ということが隠されているからです。では北総鉄道はこのことに何ゆえ異議を唱えないのでしょうか。京成電鉄の方々は口を開けば「北総は別会社」といっておられますが、実態は北総は京成の子会社であり、何事も京成の思うままに決まってしまうのです。ですから、今回の運賃申請は「京成の都合だけから編み出されたもの」で、永年高運賃に苦しめられてきた北総沿線住民の願いや、千葉ニュータウンの発展などには、気にも掛けないものとなっているのです。成田新高速線が「北総線上を事実上ただ乗りする」ことは絶対に認めることができないのです。

ここから詳細説明に入ります。

私は日本一高いことで高名な北総線の白井(千葉ニュータウン)に住んでいます。

10年来、この高運賃を何とかしたいと願ってきましたが、これまでは「人口が計画通りに増えないから運賃を下げられない」と説明されてきました。ところが、2010年に成田新高速線が開通することになり、空港旅客が通ることになれば、「運賃は大幅に下げられるのだろう」と、期待しておりました。

しかるに、去る12月に京成電鉄から申請された「上限運賃」申請なるものを知って驚きました。北総線の現在の高運賃と同じではありませんか。どうしてこんな無茶な申請になっているのでしょうか?申請書の最後のページ、添付資料1ですが、「3.収入・原価表」を見て納得がいきました。表の下から2行目、差し引き損益の項目が、「H23,24,25年度までの3年間、いずれも14億~18億円もの赤字」となっているではありませんか。

でもそんなはずはないと思い、スカイライナーの特急料金分、表の4行目ですがH23年度分37.85億円で考えてみました。1回の特急料金が1,200円、そして365日で割ると一日あたりの乗客数が出ます。表の下の説明のとおりで1日あたり8,642人となります。これまで目にしてきた数字、H13年度の調査報告書(成田新高速鉄道事業化推進に関する調査報告書、H13年3月、財団法人運輸政策研究機構)や専門学者の講演会で聞いてきた「スカイライナーの乗客数は一日あたり17,900人」とあまりにも違いすぎるではありませんか。半分以下なのですから……。「ああ、これは運賃収入を極端に低く見積もっているな」と、納得がいきました。

一般特急分も含めて運賃収入を半分以下に見込んでいる。正しく計算すれば100億円近く

の利益を計上しなければならなくなる。そうすれば、北総線の運賃を半分にしてもお釣が来るのに、と思わないわけには参りません。

次に **添付資料 2** 成田新高速鉄道線を構成している鉄道所有会社の図を示しました。上野から高砂までは京成、高砂から小室までは北総鉄道、小室から印旛日本医大までは千葉ニュータウン鉄道、その先が成田高速鉄道アクセス、その先空港までが成田空港高速鉄道となっています。現在、北総と千葉ニュータウン鉄道区間は北総が運行しています。

これまで、国交省や京成電鉄が私たちに説明してきたことは

北総線と新高速線の運賃体系は同じである

北総線部分は、北総と京成（成田空港線）に 2 重に運行許可が出ているので、運賃収入はどちらのものになっても合法である

成田新高速線は京成が運行する

などであります。これらと今回の上限運賃認可申請とを合わせて考えますと、北総の高運賃体系（近距離での超高運賃、遠距離では極端な少額増運賃 **添付資料 3**）を現行のまま維持しようしていると考えざるを得ません。空港旅客の立場で言えば、普通運賃 1,200 円は、北総の現行運賃体系でなく、京成本線と同じ直線の運賃増加カーブであったとしても、結果は同じことです。でも、**北総区間で乗降する乗客にとっては、今回の運賃申請内容では、本線の倍以上の運賃**を払わせられるのです。ですから、京成は北総区間で得られる収益を維持するために、沿線住民にはきわめて不合理な高運賃を負担させ続けようとしていることとなります。

ご存知のように北総鉄道は京成電鉄の子会社（持ち株比率 50%）です。北総に続く千葉ニュータウン鉄道は 100%京成の子会社です（この 2 社線は北総鉄道が運行しています）。今度の申請は、見方によっては「北総の救済策として、現行運賃体系を維持している」とも言えなくもありません。でも、北総鉄道は超優良経営です。H20 年度でみると、経常利益が 33 億円、納めた法人税が 14 億円、純利益で 18 億円にもなっています。ただ建設費の残債が、H21 年度初めで 827 億円（鉄道建設・運輸施設整備支援機構の「鉄道・運輸機構に係る北総線の償還状況について」による）もあるから値下げできないというのが北総や京成の言い分なのです。でも、もうひとつの大きな側面としては、成田新高速線運行による運賃収入を「**半分以下に見せ**」て、儲け過ぎだ！との「**京成への非難を免れようとしている**」と言わざるを得ないのです。

成田新高速線が開通することにより、北総線内を通過する電車の本数は倍化します。しかしそれでも、超高運賃が下がらないのはなぜなのか？本当に腹が立ちます。**京成と北総は実態としては同じ経営**です。北総の社長の笠井氏は**京成の代表取締役**です。代表取締役会長の亀甲氏は京成の**元専務取締役**です。北総の監査役の花田氏は**京成の現代表取締役社長**なのです。さらに北総の取締役の三枝さんは、京成の**代表取締役専務(鉄道本部長)**なのです。京成の代表権を持った方が 3 人も北総の役員として名を連ねておられるのです。北総鉄道は資本系列も京成 G ですが**役員構成からも京成と一体である**ことがよくわかります。

今回の成田空港線上限運賃認可申請に当たって、こんなにも不公正な内容を可能にした原因は、北総区間の二重の運行許可にあると思います。先に述べましたように運行許可を持っている会社は、運賃収入を自社のものとすることができます。北総区間について言えば、成田新高速線の運賃は北総のものとしてもよいし京成のものとしてもよいということです。でも経営の実態を見れば京成が好き勝手にできるのは当たり前です。線路使用料という名目でごくわずか（H23年度で15億円）還元することにはなっていますが、それすらも「運賃値下げの原資とはしない」と京成や北総は言っているのです。

高砂---空港間51.4kmの内、北総運行区間は32.3kmなので、今回の申請数字（運賃収入が半分しか見込まれていない）を認めたとしても、運賃収入73億円（H23年度）の内45億円くらいは北総へ支払われても不思議はないのです。

ちなみに現在千葉ニュータウン鉄道部分を北総が運行しておりますが、この部分を北総は利益ゼロで運行していることになっております。ところが実態は、8億円/年もの経費持ち出しで、大サービスしています。千葉ニュータウン鉄道は100%京成の子会社だということをお忘れせば、このサービス振りにも納得がいきます。

北総が京成と資本関係のない鉄道会社であれば、「成田新高速線が北総線上をただ乗り」することなど、あるはずもないことなのです。

京成グループとして、北総線沿線住民に長年負担させてきた高運賃、これを今後も半永久的に負担させる構図、これが今回の「上限運賃認可申請である」と言わざるを得ません。こんなに鉄道会社に有利で利用者に不利になっている例は、全国的にも例を知りません。

こんな不合理・不公正がゆるされていいはずはありません。

ちなみに京成電鉄がH14年度に申請した成田新高速の事業認可申請（添付資料4表の最下段）では、京成の現行運賃で収支を見積もっています。そこでは、現行京成本線の運賃でも「熟成時（今回申請ではH22年度に相当する）28億円もの税引き後の利益が見込まれていた」のです。

よって京成線と同じような運賃体系（右肩上がりのほぼ直線の運賃体系）に改めてもらいたいと思いますので、本件認可申請は不認定にさせていただきたいのです。

今回の申請内容には、同意できません。

以上

公 述 申 込 書

事案番号： 平 21 年第 4001 号

事案の種類： 京成電鉄株式会社の鉄道の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： 間嶋 博（ましま ひろし）

千葉県白井市堀込 2-1-5-704 自由業 64 才

事業に対する賛否：不同意

連絡先電話番号：047-492-4537

公述内容：

北総線上を成田空港線が事実上ただで走るのは不合理であり、京成には著しく有利で、沿線住民には極端に不利な内容となっている。

その仕組みとして

空港線の旅客運賃収入を半分以下に見せている

北総区間を京成も運行許可を持っておりその部分の運賃を京成がほぼ独り占めしようとしている。

空港線の鉄道軌道を所有している会社が、京成の子会社または息のかかった会社ばかりで構成されているので、こんな不公正な申請となっている。

平成 14 年度の成田新高速線の事業認可申請では「京成線の現行運賃でも 28 億円の税引き後利益を見込んでいた」のです。

よって、京成線と同じような運賃体系(右肩上がりのほぼ直線の運賃体系)に改めてもらいたいと思いますので、本件認可申請は不認定にしてもらいたいのです。

添付資料

- 1) 申請書の「3. 収入・原価表」
- 2) HP から「成田スカイアクセス路線図」
- 3) 申請運賃と京成の運賃体系による比較グラフ
- 4) H14 事業認可申請時事の「事業収支見積書」

添付資料 1

3. 収入・原価表

(単位：百万円)

項 目	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
運 賃 収 入	5,381	7,275	7,623	7,830
運 輸 雑 収	2,886	3,899	4,018	4,087
うち 特急料金	2,801	3,785	3,904	3,973
雑 収 入 等	22	30	31	31
収 入 計	8,289	11,204	11,671	11,948
人 件 費	1,116	1,582	1,592	1,601
経 費	2,832	3,574	3,602	3,840
線 路 使 用 料 計	3,373	4,778	5,291	5,698
うち北総線路使用料	1,131	1,514	1,539	1,555
うちCNT線路使用料	246	329	335	338
うちNRA線路使用料	674	1,131	1,541	1,870
うちNKT線路使用料	1,323	1,804	1,877	1,935
減 価 償 却 費	1,944	2,040	2,028	2,018
諸 税	15	311	266	230
雑 支 出	9	12	12	13
法 人 税 等	0	0	0	0
事 業 報 酬	377	346	309	279
支 出 計	9,666	12,642	13,100	13,679
差 引 損 益	△ 1,377	△ 1,438	△ 1,429	△ 1,731
収 支 率 (%)	85.8	88.6	89.1	87.3

-3-

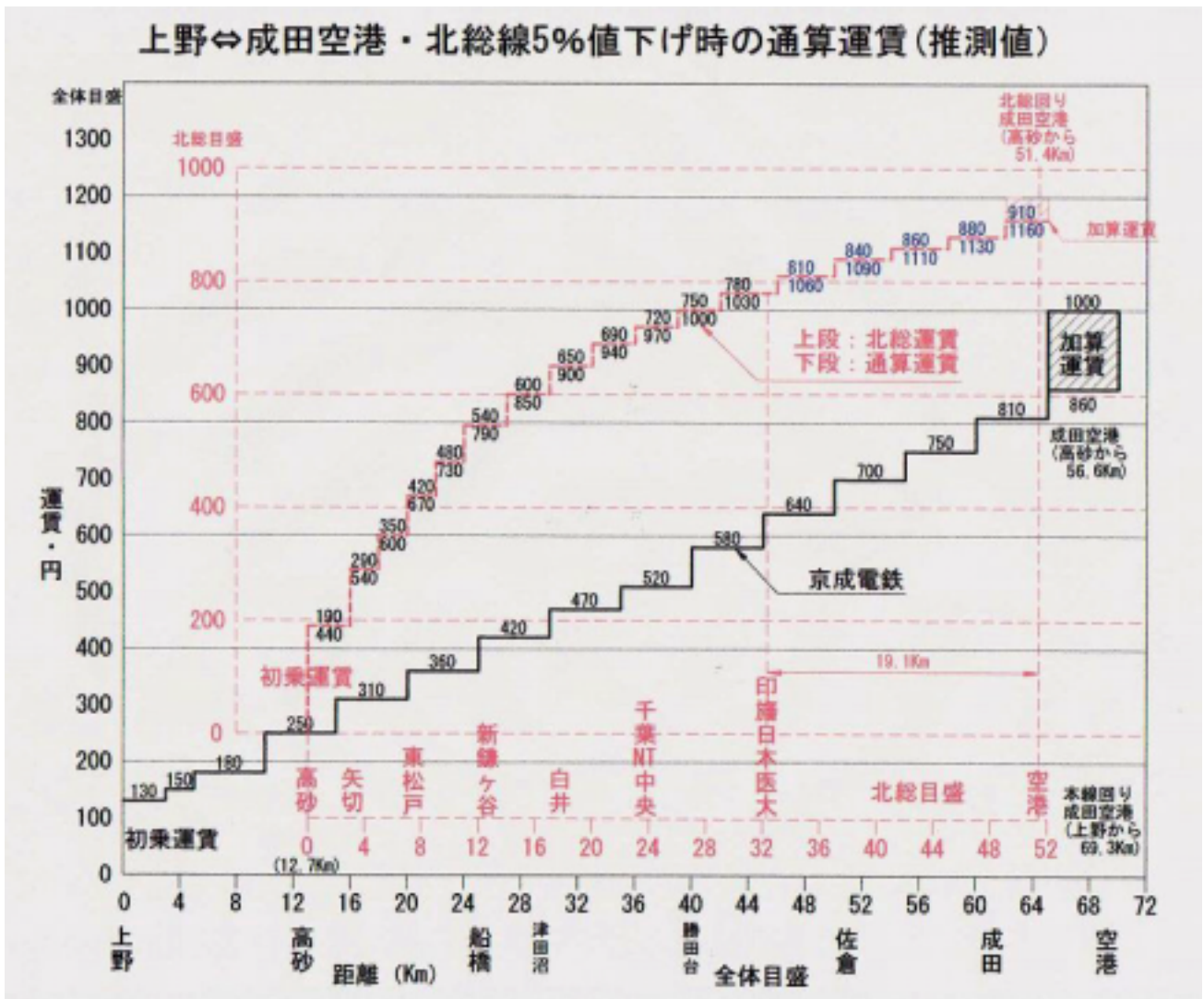
上記表は、本件認可申請書の最終ページ「3. 収入・原価表」である。

表中の特急料金 H23 年度で、2,801 百万円となっているので、これから 1 日あたりの乗客数を計算すると $2,801,000,000 \text{ 円/年} \div 1,200 \text{ 円/人} \div 365 \text{ 日/年} = 8642 \text{ 人/日}$ となり、スカイライナーの乗車見込み数 17,900 人/日から見て、半分以下になっている。

H14 年度の事業認可申請時の「事業収支見積書」からスカイライナー乗客数を試算すると、特急料金を 1,200 円として、2010 年度で 15,400 人/日、2015 年度(これが現在の空港発着便数に相当)で 17,200 人/日であり、これと比較しても今回のスカイライナー乗客数は半分しか見込まれていない。

これを解釈すれば、乗客数を不当に少なく見積もっているか、あるいは京成上野～京成高砂間で購入された運賃は本線運賃として計上することになっているかのいずれかと思われる。

添付資料 3



- 1) 上のグラフは、北総線の運賃体系が京成線の運賃体系と比較して極端な「近距離急騰、遠距離超逋減」の体系となっていることを示しています。
- 2) 「北総線 5% 値下げ時の通算運賃」となっているのは、沿線自治体と千葉県、京成・北総との間で、「成田新高速線開業時から、北総線運賃の 5% 弱値下げ」が合意されていることによるものです。

添付資料4

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分線)	(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

上記表は、H14年度に京成電鉄が事業認可申請したときの申請書の内の「1. 事業収支見積書」部分