

公 述 書

事案番号 : 「平21第4001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 : 京成鉄道株式会社
公述人 : 太田 誠(おおたまこと)
事案に対する賛否 : 反対

公述概要

成田新高速の出発点は、八十島委員会への諮問とその報告にあります。同報告は、「運営主体は、相互直通方式により、都営、京成電鉄、北総開発鉄道、住宅・都市整備公団、印旛日本医大～成田空港間の新線区間事業者が当たるとの前提をおいたが、空港直通特急は新線区間事業者が統一的に管理・運営する方式で検討を行った。成田新高速は路線5社の共同運営になるので」云々。

つまり、新高速の免許区間は北総線の終点である印旛日本医大から成田空港までの新線区間に限定し、運行する路線の各関係事業者が、それぞれの区間運賃を収入する相互乗り入れの方式を仮定したのです。

ところが今回の運賃認可申請は、成田空港線と呼ぶことになった成田新高速の運賃収入を京成が独占する方式で行っています。その結果、北総鉄道には雀の涙ほど、京成の説明では2億5000万円の増収しかないということになっています。

すでに成田空港線を羽田空港へ直結する事業がスタートしていますが、そうすると京浜急行の路線を運行することになります。では京浜急行株式会社が京成による運賃収入の総取り方式を受け入れる可能性があるでしょうか。天地がひっくり返ってもありえません。

つまり今回の方式は、北総鉄道が京成の子会社ではなく第三者企業であれば、絶対に成り立たないという真に異常なもので、京成の支配による不公正な運賃認可申請ということができます。形式的でも合法でさえあればいいということでしょうか。私は違うと思います。公共交通機関の運営は企業利益第一でなく、鉄道事業法第16条、第23条により公共の福祉につくすことだと考えるからです。その点で今回の申請運賃は公共交通機関のあるべき大道から外れたものと考えます。

北総線区間を運行する成田空港線は、北越急行とJR東日本との関係に酷似しています。これについては添付資料1「北越急行線と同じにすれば北総鉄道に運賃が入る」をご覧ください。

まず第一に、北越急行は、現在、時速160kmの特急が走る日本では唯一の路線で、160kmを予定している空港線と同じ速度ということです。

また、六日町と犀潟間約60kmの北越区間は、JR東の越後湯沢から六日町まで18km、直江津から犀潟まで7kmのJR区間に挟まれていて、上野から高砂までと日本医大から空港までの京成運行区間に挟まれているのと同じです。

さらに、北越急行区間はJR東が全て運行し、特急の半分は通過、残りの半分が2～3の

駅に停車する方式で、これも京成が全てを運行して北総区間を通過するだけのスカイライナーと4駅に停車する一般特急を走らせる空港線と同じです。

JR 東が車両をだしていないことも北総が出さないのと同じです。

にもかかわらず、運賃配分については、北越急行は JR 東の区間は JR 東の収入、北越急行の区間は運賃も特急料金も北越急行の収入にしているのに、今回の空港線では京成が運賃を独占して、北総には入らないことだけが全く違うのです。

北越急行線の実例を見れば、今回の北総線と空港線との間でも運賃や特急料金をそれぞれの区間収入にできるし、それが通例のことでもあることは八十島委員会報告に現れています。

なぜ、今回の京成申請が北越急行等々、公正に実施され確立した他の実例に倣った運賃配分方法をとらないのでしょうか。乗客を分けることが物理的困難であり、不公正・不透明が生じ、誰もがわかりづらい方法にあえてしなければならない理由をキチンと説明していただきたい。

私は監査法人などに、高砂から空港までの事業免許を取得した京成が、収入を独占することは仕方のないことなのかと聞きました。

答えはノーで、免許の与え方や前提によって俺の権利だという主張にはならない。北総にはすでに営業上の利益が存在している。取引は形式ではなく実態で行われたものと判断するので、通例(東京急行とメトロ、京王帝都と都営、前述の JR 東と北越急行等々)に比べ運賃配分額に著しい差があれば、北総に追徴課税が発生し法人税法、また株主代表訴訟の問題になろうとのことでした。

また国交省は運賃の配分は民々の問題で強制できないとも言います。ほんとうにそうなのか。私は違うと考えます。

民々契約は利益相反する会社間の契約であって客観的正当性がなければなりません。京成は北総、千葉 NT 鉄道とは連結会社、成田空港高速鉄道とは持分法適用会社、いずれも京成と一体で経営し利益を共有する親子会社の関係です。それでどうして民々契約になるのでしょうか。

京成は北総の資本金 50% を握り、代表取締役 2 名が北総の社長と取締役、京成の社長と経理部長が北総の監査役です。京成は子会社 3 社だけでなく成田高速鉄道アクセスにいたるまでの路線会社全てに役員を派遣し役員の交錯状況にさえなっています。この関係は民々ではなく内々契約であり内容はどのようにも都合の良いようにつくれます。

したがって国は鉄道事業法 16 条、23 条により厳正に審査して適正な運賃配分とするように指導していただかなければなりません。

資本構成と役員相関表を資料 2 で添付しましたのでご確認下さい。

国交省がそれでもなお民々の問題だと言うのであれば、国交省の権限でできる事業許可区間の変更をしていただきたい。八十島委員会報告が仮定した事業区間は印旛日本医大から成田空港まででした。その原点に立ちかえり正常な相互乗り入れ方式にすれば、北総にキチンと運賃が入ります。そうすればいいだけのことです。

今回の申請運賃は、都心に近い千葉にユータウンに合わせて、近距離激高・遠距離激安

型に設定された北総運賃そのものです。申請運賃が北総の経営維持を理由にし京成グループの利益を第一にした不純な動機からつくられていることは明瞭です。

しかし、私たちは、国交省から運賃設定は個別路線主義が原則と聞かされてきました。そうであれば、空港線そのものの適正な原価に基づく適正な利潤を基礎にすべきなのに、北総の経営維持だといって数字合わせしたものとなれば認可してはならない運賃ではないでしょうか。

運賃が認可制になっているのは企業の採算性を図るだけでなく、最大限低廉な運賃によって公共交通としての役割を担わせることにあるはずです。

ということは、申請された北総運賃より安い京成運賃体系で、企業の採算も低廉な運賃も満足できることがもし事実だとするならば、当然に京成運賃を取るのが鉄道事業法なのではないでしょうか。

そこで私は、八十島報告案により成田空港線の免許区間を印旛日本医大から成田空港とする相互乗入れ方式とし、京成運賃で統一した京成および北総の収支を実際に計算してみました。

京成高砂と成田空港の区間運賃の額が700円になる京成本線の距離運賃と140円の空港旅客加算運賃、そして今回申請している特急料金1200円をベースにし、事業許可まで一貫して一日当たり4万1000人以上としてきた乗客数を組み合わせて計算しました。

結果は、京成の利益25億円強・利益率17.8%、北総は現在の収入を京成運賃に換算して、利益27億円強・利益率26.9%となりました。

もう1案を用意しました、京成運賃に時間短縮効果を換算して50円だけ加えた750円を免許区間の運賃とした場合です。その時の京成の利益は28億円強・利益率19.6%、北総は36億円弱・利益率33.6%で北総は現在の利益を更に上回る結果となります。

つまり北総は京成運賃を実施しても今と同じか、それ以上の利益を計上できる優良会社だとわかりました。京成も十分な利益を確保できます。

北総は借入金が過大だといわれますが、減価償却費とこの十分な利益により計画どおり着実に返済できていき、債務超過もあと数年で解消します。

したがって八十島案による相互乗り入れ方式によった正常な運賃が北総に入れば、京成並み運賃が必ず実現します。

この計算資料を添付資料3で提出しますから、検証して京成本線の運賃体系に是非変更されるようご尽力をお願いします。

最後に2点申し上げます。

1点目は千葉ニュータウンの建設をH25年に終了させる。これが国土交通省の方針ですが、そうするとニュータウン人口は、今の9万人弱から数千人増えるだけで、10万人には及ばないまま終ることになるでしょう。もし空港旅客の増加とともに増えていく空港線の収入が分配されない限り、北総鉄道は将来にわたって収入増を見込めないどころか、沿線住民の老齢化に伴う収入減が予測され、いつまでも日本一高い異常な運賃が続くことになるでしょう。否、値上の可能性さえ孕んでいると言えます。

ニュータウン建設が鉄道局の事業ではないと言っても同じ国土交通大臣が管轄している事

業です。無関係を決め込むことは許されないと考えます。

2点目はこれまで北総鉄道は千葉ニュータウンのアクセスとして建設したと言われてきました。しかし、八十島委員会報告を読むと、そうではないことが分かります。

まず新規投資ケース1の場合、北総鉄道にかかわる部分では新高速の投資対象を京成高砂から新鎌ヶ谷間とニュータウン中央から成田空港間の新設および北総1期線の改良費用とし、ケース2の場合は、北総が2期線を建設したときには新高速はそれを利用すると仮定しています。いずれにせよ北総2期線を不可欠としているわけです。

北総2期線と新高速の関係を時系列で見ると、2期線の工事施工申請は1981年5月、八十島委員会の設置が同じく5月、北総ルートを強く示唆した答申が1年後の5月31日、直後の6月8日には当時の運輸省民鉄部長が、2期線の施工認可は新高速の路線決定と一体不可分と発言し、同じ6月に千葉県知事ら沿線自治体が新高速の北総ルート実現を要請し、8月31日に2期線の施工が認可されたという経緯です。

北総2期線がニュータウンのアクセスであると同時に成田空港へのアクセスとして一体不可分の関係で施工認可されたことは明らかです。

それにもかかわらず、いざ成田空港線を開設する段になったら、手をかえすように空港旅客とは関係ない路線だと切りすてるのは国土交通大臣の行ってよいことではありません。

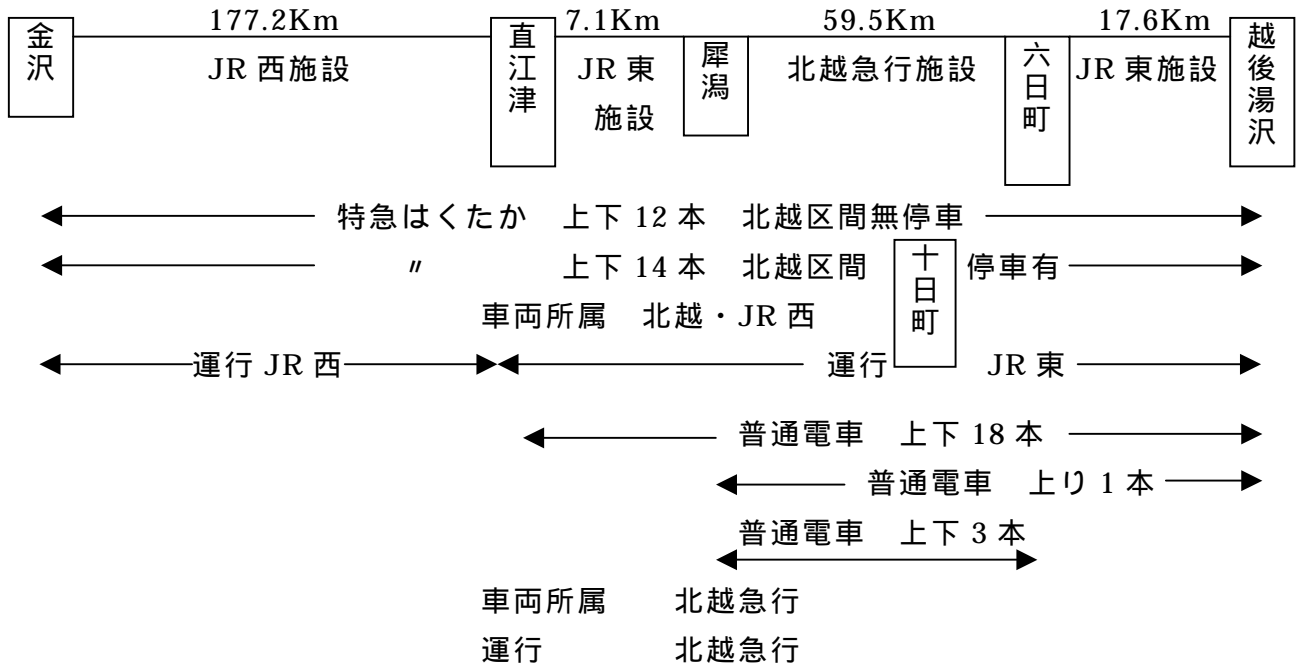
今回の申請運賃は、まさに北総沿線住民の犠牲を踏み台にして成り立たせようというものです。私はこのような成田空港線の運賃を認可すべきではないと声を大にして主張します。

以上を申し上げて公述を終わります。

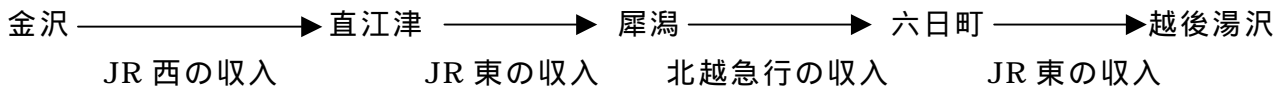
- (添付資料)
- 1.北越急行線(ほくほく鉄道)と同じにすれば北総鉄道に運賃が入る
 - 2.京成電鉄・北総鉄道・関連会社資本構成、役員相関表
 - 3.成田空港線免許区間を「医大～空港」にし「高砂～空港」を京成運賃で統一した場合の京成および北総の収支

北越急行線（ほくほく線）と同じにすれば北総鉄道に運賃が入る

運行状況



運賃と特急料金収入の仕組み 運賃体系 3 種 JR 西 北越急行 JR 東



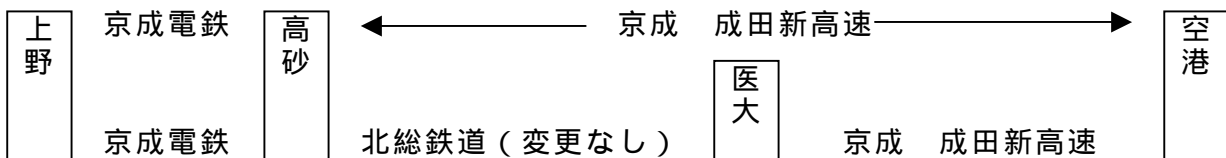
3 社間の清算

線路使用料なし 賃貸料で清算

- JR 東の支払い はくたか JR 東区間へ乗り入れる JR 西と北越急行の列車賃貸料
- 北越急行の支払い はくたか 北越急行区間へ乗り入れる JR 西の列車賃貸料
- JR 東の運行費
- JR 東の支払い 普通電車 JR 東区間へ乗り入れる北越急行の列車賃貸料と運行費

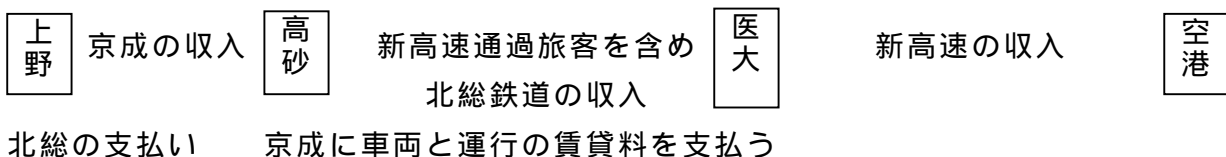
成田新高速に当てはめると

現在の免許



変更免許 京成の免許区間を短縮するだけ

変更後の清算



京成電鉄・北総鉄道・関連会社資本構成、役員相関表

平成22年1月18日

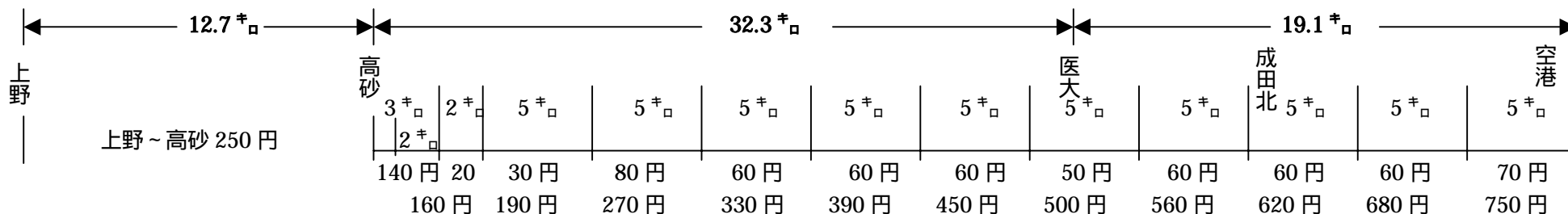
会社概要		会社名	京成電鉄	北総鉄道	千葉NT鉄道	成田高速鉄道7ヶス	成田空港高速鉄道	新京成電鉄	東葉高速	官公庁
		鉄道事業	第1種・第2種	第1種・第2種	第3種	第3種	第3種	第1種	第1種	
		資本金	368億円	249億円	1千万円	190億8百万円	91億円	59億3千万円	396.4億円	
		役員数	15人	10人	?	10人	6人	12人	?	
		従業員数	1747人	293人	4人	?	6人	488人	289人	
		主要株主	日本マスター信託6.2%	京成電鉄50%	京成電鉄100%	成田国際空港54.5%	JR東日本33%	京成電鉄34.2%	千葉県26.4%	
			日本生命4.3%	千葉県22.3%	(公団より193億円譲受)	千葉県・京成電鉄	京成電鉄33%	京成保険4.67%	船橋市24.2%	
			日本トラスティ信託口5.31%	UR 17.3%		JAL・ANAほか	日本航空インター10%	日本生命3.26%	八千代市23%	
氏名				松戸市他株主総数33名				その他	京成・新京成他	
花田 力	出生年	1944生								
	最終学歴	1966慶大商	代表取締役社長	監査役				取締役		
	初回就職	1966京成	('04 ~ 現在)					('02 ~ 現在)		
亀甲 邦敏	出生年	1942生		代表取締役会長('09 ~)						
	最終学歴	1965東大法	(元専務取締役他)	('98 ~ '02監査役)	(元取締役)	(元監査役)				(元運輸省気象庁次長)
	初回就職	1965運輸省	('98 ~ '05)	('02-'09代表取締役社長)	('04 ~ '09)					(元船舶整備公団理事)
笠井 孝悦	出生年	1947生								
	最終学歴	1970早大政経	代表取締役	代表取締役社長	取締役	監査役		代表取締役副社長	取締役	
	初回就職	1970京成	(元専務取締役)	('09 ~ 現在)	('09 ~ 現在)	('09 ~ 現在)		('08 ~ 現在)		
金子 賢太郎	出生年	1948生								
	初回就職	1972運輸省	常務取締役		代表取締役社長					(元海上保安庁次長)
		2006京成	鉄道副本部長		('08 ~ 現在)					
澤田 諄	出生年	1939生								(元鉄建公団理事)
	初回就職	1965運輸省				代表取締役社長				(元交通営団副総裁)
		1998同省退職				('02 ~ 現在)				
鈴木 朗	出生年	1949生								(元国交省航空局次長)
	初回就職	?年運輸省					代表取締役社長			(元鉄道運輸機構理事)
		2002同省退職?					('07 ~ 現在)			(元船員労働委員会事務局長)
片岡 遼一	出生年	1945生								
	最終学歴	1968慶大法	(元常務取締役)		(元代表取締役社長)		(出向経験あり)	代表取締役社長	(出向経験あり)	
	初回就職	1968京成						('07 ~ 現在)		
三枝 紀生	出生年	1949生			(元代表取締役社長)					
	最終学歴	1971中大経済	代表取締役専務	取締役	('06 ~ '08)	取締役	取締役	取締役		
	初回就職	1971京成	総務人事担当・鉄道本部長	('06 ~ 現在)	取締役 ('06 ~ 現在)	('06 ~ 現在)	('06 ~ 現在)	('07 ~ 現在)		
石井 清昭	出生年	1947生								(元千葉県総務部理事)
	最終学歴	日本大?		常務取締役						(元千葉県交通計画課長)
	初回就職	千葉県庁?		('08 ~ 現在)						(2008退職)
佐々木 芳男	出生年	1950生								URより出向中
	最終学歴	?		常務取締役(UR出向者)						(元千葉NT事業本部長)
	初回就職	UR?		('08 ~ 現在)						
堀内 正明	出生年	1949生								
	初回就職	京成?	(元鉄道本部電気部長)	常務取締役('05 ~ 現在)						(出向経験あり)
		2004北総		運輸部長('04 ~ 現在)						('96 ~ '98)
大嶋 雅夫	出生年	1948生								
	初回就職	京成	(元特別工事部次長)	取締役('08 ~ 現在)						
				特別工事部長('05 ~ 現在)						
河野 三男	出生年	1953生								(元国交省近畿運輸局局長)
	初回就職	運輸省	(子会社帝都自動車囃託)	取締役企画室長						
			('07 ~ '09)	('09 ~ 現在)						
宮木 一男	出生年	1948生								
	初回就職	京成	(子会社帝都自動車常務)	取締役						
				('09 ~ 現在)						
原山 美之	出生年	1945生								
	初回就職	京成	(元開発本部次長)	常勤監査役						
				('07 ~ 現在)						
宮田 弘幸	出生年	1951生								
	初回就職	1974京成	取締役経理部長	監査役	監査役					
			('06 ~ 現在)		('08 ~ 現在)					

成田空港線事業許可区間 高砂～成田空港 を 京成運賃 + 50円 で統一した場合の収支の損益計算

事業許可見積書		認可申請収入・原価表		事業許可見積もりと運賃認可申請の収入・原価表による配分損益	
				京成電鉄	北総鉄道
運賃収入		運賃収入	72.75	運賃収入	
本線 上野～空港	21.19				
本線 上野～高砂	23.72			本線 上野～高砂	32.95
許可区間 高砂～空港	91.52			許可区間 高砂～空港	
				許可区間 高砂～医大	60.71
				医大～空港	35.85
				医大～湯川	2.94
				湯川～空港	2.02
				西白井～医大	3.06
				西白井～高砂	2.61
				H20年度北総運賃収入の換算	68.33
空港旅客特定加算運賃	18.41			空港旅客特定加算運賃	18.41
特急料金 上野～空港 1150円	75.43	37.85		特急料金 上野～空港 1200円	39.05
				距離按分 31.8%	
				特急料金 上野～空港 1200円	39.66
				距離按分 32.3%	
				車両賃貸料 北総鉄道 按分	7.51
				運行人件費 北総鉄道 按分	6.78
雑収入	1.13	1.44		雑収入	1.13
				H20年度北総雑収入	5.38
収入合計	231.40	112.04		収入合計	146.64
人件費	46.81	15.82			
				運行人件費 148人	13.38
				計算式 調査報告書	
				運行人件費 75人	6.78
				計算式 調査報告書	
				車両賃貸料	7.51
				耐用年数20年 金利2%	
経費	37.38	35.74			
				収入・原価表経費の按分 19.1%	
				人件費 15.82	
				経費 35.74	21.65
				諸税 3.11	
				雑支出 0.12	
				事業報酬 3.46	
				収入・原価表経費の按分 32.3%	
				人件費 15.82	
				経費 35.74	26.07
				諸税 3.11	
				雑支出 0.12	
				事業報酬 3.46	
				高砂～上野 注参照	26.18
				H20年度北総経費合計	86.35
線路使用料				線路使用料	
成田高速鉄道アクセス	26.18	アクセス	11.31	成田高速鉄道アクセス	11.31
成田空港高速鉄道		空港高速	18.04	成田空港高速	18.04
北総鉄道	33.88	北総鉄道	15.14		
千葉NT鉄道		NT鉄道	3.29		
減価償却費	20.90	20.40		F4プラン225億円	14.90
				耐用年数20年 金利2%	
一般管理費	3.17			一般管理費	3.17
諸税	5.15	3.11			
		諸支出	0.12		
		事業報酬	3.46		
営業外費用				営業外費用	
利息	9.25			利息	9.25
				H20年度北総営業外・特別損益計	17.34
経費合計	182.72	126.42		経費合計	117.88
償却後損益	48.68	14.38		償却後損益	28.76
法人税等	20.32			償却後損益	35.70
当期純利益	28.36				

注 事業許可経費182.72億円－事業許可本線経費16.74億円(上野～空港運賃収入21.19億円×経費率79%)－運賃申請原価126.42億円－運行人件費13.38億円

成田空港線免許区間を『医大～空港』にし『高砂～空港』を『京成運賃+50円』で統一した場合の京成の収支



2、計算

スカイライナー特急料金	39.05 億円	= 1200 円 × (医大～空港 19.1* + 上野～高砂 12.7* × 49.61%) × 365 日 × 17970 人 / 日
” *呈運賃	35.42 億円	= [(医大～空港 330 円 + 250 円) ÷ 2 + 高砂～上野 250 円] × 365 日 × 17970 人 / 日
” 空港加算	9.18 億円	= 140 円 × 365 日 × 17970 人
” 合計	83.65 億円	
一般特急	上野～空港	27.53 億円 = [(医大～空港 330 円 + 250 円) ÷ 2 + 高砂～上野 250 円] × 365 日 × 13970 人 / 日
”	空港加算	7.14 億円 = 140 円 × 365 日 × 13970 人
”	上野～湯川	6.16 億円 = [(190 円 + 120 円) ÷ 2 + 上野～高砂 250 円] × 365 日 × 4170 人 / 日
”	医大～空港	6.76 億円 (と は北総線西白井との往復で計算)
	医大～空港	3.11 億円 = [330 円 + 230 円] ÷ 2 + 140 円 × 365 日 × 2030 人 / 日
	医大～湯川	0.58 億円 = (190 円 + 60 円) ÷ 2 × 365 日 × 1280 人 / 日
	湯川～空港	3.09 億円 = (270 円 + 140 円) × 365 日 × 2050 人 / 日
”	合計	47.59 億円
その他	車両賃貸料	7.51 億円 = 車両減価償却費 14.9 億円 ÷ 64.1* × 32.3*
	運行人件費	(スカイ 61 本 + 一般特急 92 本) × (高砂～医大 32.3*) × 365 日 = 180.4 万列車*
		6.78 億円 = 75 人 × 904 万円 75 人 = 180.4 万列車* ÷ 173 ÷ 365 × 2 × 1.308
収入総計	146.66 億円	= 83.65 + 47.59 + 7.51 + 6.78 + 雑収入 1.13
経費	車両減価償却費	14.90 億円 = F4 プラン (一般特急 62 億円 + スカイ 163 億円 = 225 億円) ÷ 耐用年数 20 年 = 11.25 億円 金利 2% ・ 3.65 億円
	運行人件費	(スカイ 61 本 + 一般特急 92 本) × 上野～空港 64.1* × 365 日 = 358 万列車*
		13.38 億円 = 148 人 × 904 万円 148 人 = 358 万列車* ÷ 173 ÷ 365 × 2 × 1.308 計算方法 報告書 51・52 頁
その他	高砂～空港	21.65 億円 = (人件費 15.82 + 経費 35.74 + 諸税 3.11 + 雑支出 0.12 + 事業報酬 3.46 = 58.25 億円) ÷ 51.4* × 19.1*
		29.35 億円 = 線路使用料 NRA 11.31 + NKT 18.04
”	高砂～上野	26.18 億円 = 事業許可の経費 182.72 事業許可の京成本線運賃収入に見合う経費 16.74 運賃申請原価 126.42 運行人件費 13.38
経費総計	117.88 億円	= 14.90 + 13.38 + 21.65 + 29.35 + 26.18 + 管理費 3.17 + 利息 9.25
差し引き収支	28.76 億円	= 146.64 億円 117.88 億円

