

公 述 書

只今紹介頂きました、白井市議会議員の柴田です。反対の立場から公述します。

今回認可申請が出された成田新高速の運賃設定は、異常な曲線を描く近距離高運賃となっています。このことは一昨日も何人もの公述者から指摘されているので、委員の皆さまには十分御認識いただけていると思います。

資料1をご覧ください。このカーブが申請された運賃です。

一昨年の夏、成田新高速開業時には北総鉄道の値下げをという願いをこめて10万7800余名の署名を国交大臣に提出しました。成田新高速の事業許可にある収支計画が、京成本線と同一の運賃体系で十分に利益があると計算していることから見れば、実現可能で当然のことでした。当時の国交大臣は、北総線の運賃が高いことはご存知で、「運賃は透明・公正なものにしなければならない」とも言われましたが、今回の申請は不公正極まりないと思っています。

1) まず、運賃認可申請の収入原価表と、事業許可の収支計画の乖離についてです。

今回の運賃認可申請の内容は、事業許可時には京成本線の運賃体系で収支を出していた方法を一変させて、京成運賃の2倍以上という北総線と同一にしながら、それでも収支が赤字になるというものにしています。

花田社長は、事業許可時は京成全体で空港輸送の運営が成立するか否か判断するものだったため、計上範囲を本線及び成田空港線の全区間としたが、今回申請では高砂から成田空港にかかわる原価を算出し運賃設定をしたと言っています。

しかし、運賃認可申請の収入・原価表の、例えば特急料金の収入から割り出した8642人は、現在の京成本線経由のSL乗客数年間平均約1万1000人より2000人以上も少なく見積もっています。また一般特急も合わせれば京成本線は3万人弱が利用していますが、今回の運賃認可申請では平成23年で20981人しか見積もっておりません。

プレス発表によると、当初計画を変更し、京成本線にも一般特急とSLを運行することにしたようですが、ごく一部で、本数比からいっても、成田新高速の予想乗客が実績以下などありえません。諸外国に比肩しうる空港アクセスの利便性を実現することの最大の目的は乗客増です。これでは、新高速建設の効果は全くないことになり、事業を許可したこと自体が間違っていたこととなります。この程度の乗客しか見込めない事業であれば、抜本的な見直しが必要となります。

次に 事業にかかるコストについて述べます。

一昨日の社長の意見陳述では、最速時速160kmを行うために現行の京成本線よりも多額のコストを要している・車両の購入費、日暮里駅の改良と京成金町線の高架化その他を挙げて投資負担が大きいということでしたが、このようなコストはすべて事業計画に織り込まれて認可されています。京成グループの中期経営計画F4プランにも、言われたような事業は盛り込まれています。折込済みの内容を出して、コスト高を言うのはおかしいことです。

線路使用料を4社に払わなくてはならず経費がかかるとおっしゃられましたが、それも当初の事業計画に織り込まれています。いずれも北総区間の異常な運賃体系を正当化する理由にはなりません。

それどころか、11月改定のF4プランでは車両建造費が197億円、事業許可時より50億円も減っています。成田空港線の建設費も207億円減りました。

有利子負債も減ったのですから、その償却資金となる線路使用料も減っていいわけです。ところが収入・原価表では全く減っていません。おかしいことです。

次に、航空機の発着数について述べます。それは

2) 「成田空港線の利用乗客数に直結する航空機旅客の大きな変動を一切考慮していない」ということです。

空港旅客の動向について、社長は『今回の申請では、成田空港会社のだす最新の航空需要に見直している。事業許可時の空港旅客はH20年度3490万人の想定だったが、去年は2940万人で16%も減った』と言われました。

最新の航空需要は、まだ発表していないと成田空港会社に確認しました。

また、社長の言う2940万人は去年11月までの数字で、利用者の多い12月の数字を入れていません。リーマンショックで減りましたが、昨年8月以降は急速に回復してH21年の通年では3200万人以上が見込まれるようです。

ここで、資料2をご覧いただきたいと思います。航空旅客数08・09年比較です。これで『リーマンショック後の航空旅客の回復状況』がわかります。

航空機の小型化が進む状況から、発着回数が増加しても航空客が増加しない可能性もあるというご発言もされていましたが、これも違います。

追加でお渡しした「旅客実績と発着回数」の表をご覧ください。発着回数が20万回になったのは平成14年からです。この折れ線グラフです。旅客数がぐんと増えているのがわかります。ジャンボ機が中小型機にシフトし出したのもこのころです。旅客数はリーマンショックという特殊事情のとき以外は予測値より、ほとんどが上回っています。

『航空旅客の実績と発着回数』だけでなく、成田空港の1機当たり乗客数の推移を見ると、H元年から13年までの平均が208人に対して、H14年以降昨年までの平均が180人、つまり小型化しているのに発着回数の増加で乗客数はグンと増えているのが実績です。

さらに今後についてです。

12月25日、成田国際空港会社は、航空機発着回数を段階的に平成26年までに30万回へ引き上げることを決定し公表しました。これは資料4です。花田社長はこのことについて、「可能であると示されたもので、確約されたものではない。今後の航空需要は世界的な経済状況や羽田空港の国際化拡大の影響もあり、確実にみとおすことも困難な状況となっている」と述べました。

しかし羽田に国際線が導入されてからも、リーマンショックを除けば成田の実績が順調に増加の一途を辿っていることはすでに『航空旅客の実績と発着回数』でご覧いただいた通り明らかです。

さらに、朗報があります。資料4-2は1月17日付の新聞報道で、国が国際競争力を高めるために、空港の発着枠の増加に力を入れ、訪日外国人客を10年後には今の3.5倍にあたる2500万人に増やす目標とあります。本事業にとって追い風となる朗報です。羽田と成田を結ぶ構想も具体化してきました。

社長の言われたことを鵜呑みにしますと、成田空港線はお先真っ暗な鉄道事業と言うことになります。

なぜすべてをマイナス材料として事業自体を否定するようなとらえ方をしているのか。

これは空港旅客加算運賃を取らず、北総鉄道区間を現状の異常な運賃体系で押し切るための方便と思えることに気がつきました。

3) 空港旅客加算運賃の設定がないということですが、京成本線で加算されている空港旅客特定運賃は、京成成田駅から成田空港まで延伸した工事費を償却するために設定されています。今度の成田空港線でも印旛日本医大から成

田空港まで巨額の投資が行われたにも拘らず、設定していません。この理由がわかりません。

社長は『一部区間を新線として延伸する場合に設定するもので、成田空港線のように全線にわたる場合はなじまない』と言いました。全線にわたるのであればなおのこと、利用客に公平な観点から受益者負担を求めるものではありませんか。

京成本線同様 140 円の加算運賃を、今回の運賃申請で見込んでいる少なめの運賃収入から割り出した旅客数で計算しても、ざっと年 11 億円の収入となるのに、なぜそのような矛盾した発言になるのか・・・資料 1 を再びご覧ください。北総線の運賃を延伸すると、上野から印旛日本医大までで、すでに 1070 円かかっている、空港に着くころには京成本線よりもずっと高くなります。ですから、北総線の運賃が前提だと加算運賃など設定できないのです。もう一枚追加した資料もご覧ください。北総運賃を維持するために、日医大から成田空港間の上げ幅をごくわずかにせざるを得ないことがお分かりいただけます。これ以上プラスのしようがないのです。

北総鉄道上を通過して成田空港を往復する旅客が負担して良い運賃を、北総線沿線住民に肩代わりさせ負担させ続けるという構図は事業計画からの大きな変更です。事業計画自体をなしくずしにします。

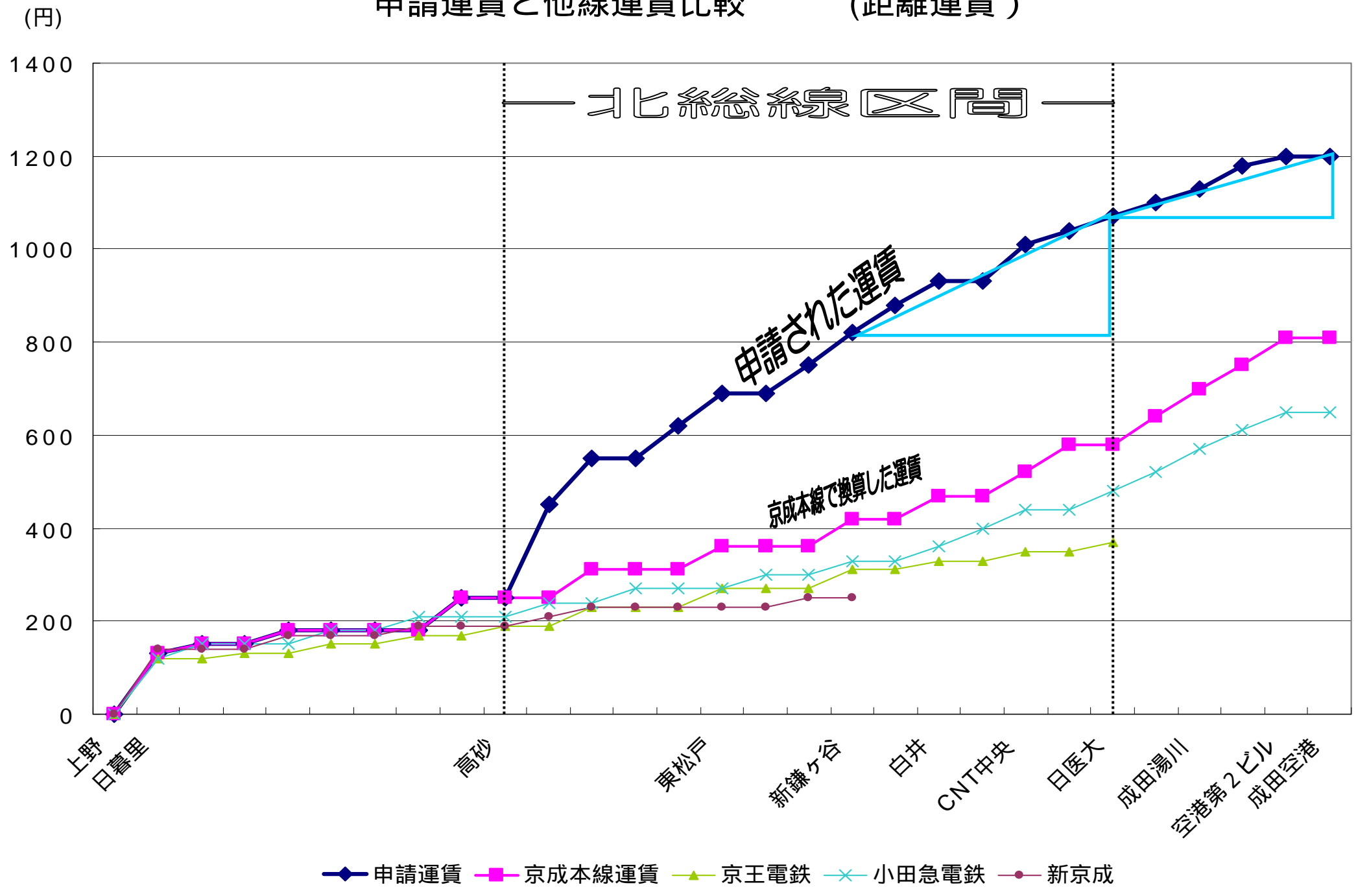
このままでは、鉄道事業法第 16 条第 5 項の 1「特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき。」にあたり、変更を命ずべき事項に値すると思われま

す。鉄道は公共性の高い事業です。沿線住民は、一駅 300 円、「財布落としても定期落とすな」と揶揄されるような運賃を 10 円、20 円下げても喜ぶ人はいません。委員の皆さまにおかれましては、申請者側のこのような事実もあることをご承知いただき、公聴会の再度の開催なども検討の上、十分時間をかけて精査し、誰もが納得できる答を出していただきたいと思

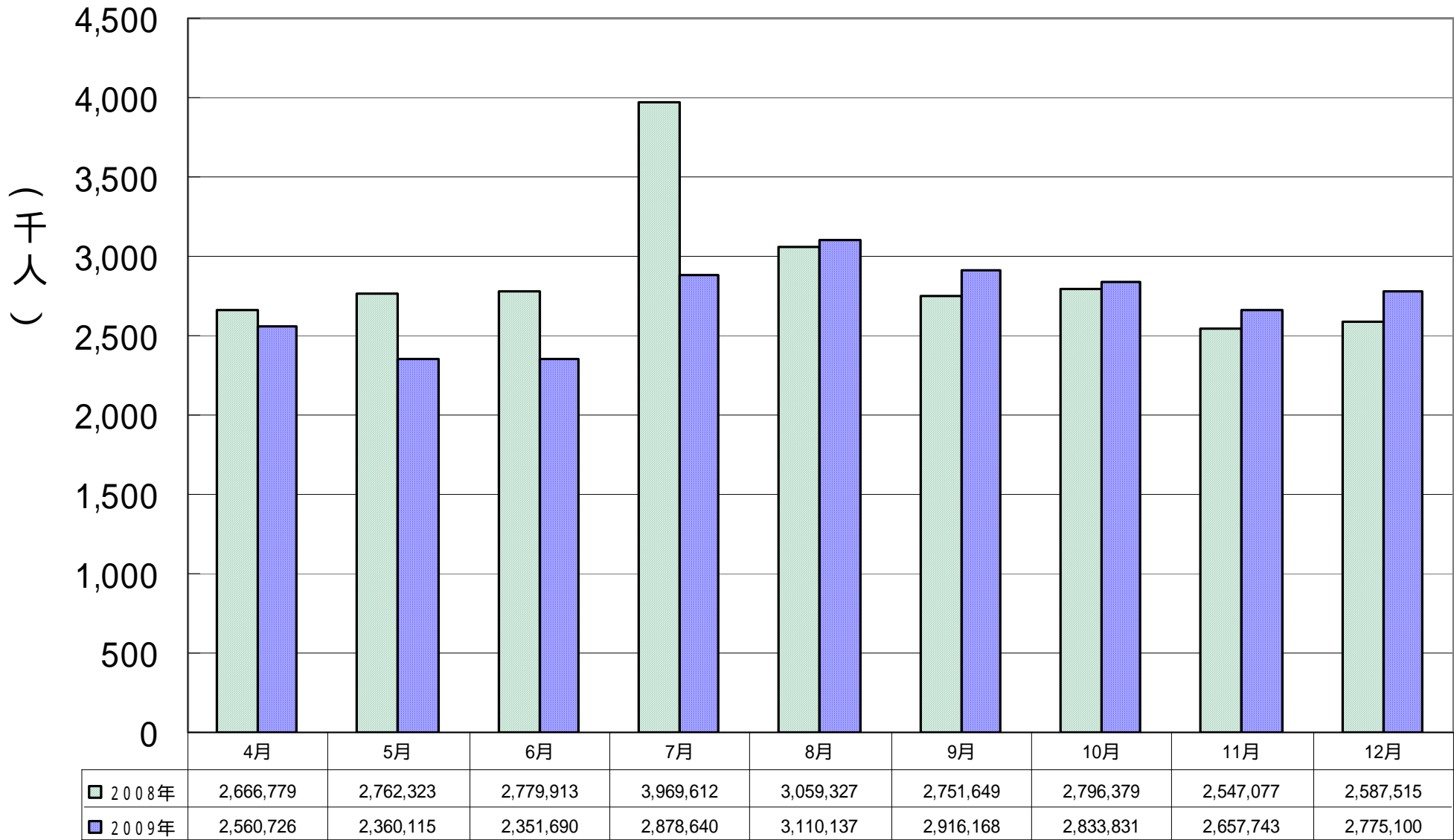
います。京成社長の言うようなことであれば今回の運賃認可申請を却下することこそ京成のためだと言えます。賢明な判断を求めます。

以上を持ちまして、私の公述を終わります。

申請運賃と他線運賃比較 (距離運賃)



航空旅客数 08・09年比較 (NAA 成田国際空港株式会社広報室 資料より)



2008年 2009年

成田空港 年間発着枠22万回へ 北延伸完了後 地元自治体と合意

成田国際空港会社と同日、増加する国際的な航空需要に対応するため、現在の二十万回から二十万回に増やすこと

成した。空港会社は今年中に断続的延伸の計画をまとめる考え。内閣府の成田空港の年

長は合意後の記者会見で「感謝の一言。内容の審議は延伸により広がる空

問題と並行して、延伸後の発着枠の問題を住民と交渉。新たに八十九戸に移転補償を実施することなどで「地元の理解が得られた」と判断した。

新誘導路供用

成田で始まる

発着効率を向上

成田空港会社は30日、同空港B滑走路(全長2180メートル)につながる2本目の誘導路の供用を始めた。これまでは1本の誘導路を出発便と到着便

で交互に使ってきたが、新誘導路を出発便専用、既存の誘導路を到着便専用として分けることで発着効率を向上させるようになる。

発着効率を向上させる。

B滑走路を今年10月に

2500メートルに延長し、現

在年20万回の発着回数を

来春に22万回に引き上げ

る計画の準備の一環。既

存誘導路も幅を広げる予

定で、これまで通れな

かったジャンボ機も利用で

きるようになる。

同日午前9時ごろ、最

初の便となる中国国際航

空の中国・重慶行きが新

誘導路を通り、出発した。

成田発着拡大

30万回「5年後にも」

NAA騒音予測を提示

成田国際空港会社(NAA)は25日、最速で5年後に年間の発着回数を30万回まで拡大可能という時期の見通しとともに、拡大に伴う騒音予測(コンター)を地元首長らに示した。NAAが容量拡大の可能性を示してから1年9カ月。今後は騒音区域の具体的な線引きへの住民の理解を得られるかが焦点になる。

(鹿野幹男、長屋護)

この日、成田市で開かれた国土交通省と県、地元9市町、NAAの「4者協議会」で、明らかにした。今年1月、首長らが騒音予測図の提示を条件に、協議会で議論すること合意していた。

会合で国交省は30万回化に向けた「同時離着陸方式」について説明。同時に離陸できないA、B両滑走路の離陸方式を改め、両滑走路から同時に離陸させる。さらに北側から両滑走路への同時着陸を可能にすることで現在最大1時間46回の発着回数を同60回程度まで引き上げるとしている。

NAAは、2010年度内に地元の合意が得られた場合、11年に同時離着陸方式を導入して年間25万回、12年に同27万回、14年に同30万回と段階的に発着回数を増やす見通しを示した。

空港の処理能力を上げるため、駐機場の増設を優先的に先行し、27万回を超えれば、発

着回数増に伴う旅客をさばくため、新たなターミナルの建設も検討するとしている。

騒音予測については、騒音が大きイジャンボ機級の比率が、現時点で06年より2割ほど下がっているとしたうえで、燃費や運航効率に優れた中小型機や低騒音機が増える傾向にあり、「全体的に影響範囲が小さくなる」と、NAAは説明した。現状より影響範囲は0・3平方メートル縮小するという。

県は来年1月にも会議を開いて騒音予測をもとに影響が出る自治体と協議しつつ、騒音特法に基づく移転補償に向けた具体的な線引きを進める意向だ。B滑走路を北に延伸した時には騒音区域の線引きで分断された集落もあり、今回の予測に基づく線引きを加味したうえで見直しも検討するという。

小泉一成・成田市長は「今年には前原誠司国交相の『羽田

ハブ化』発言があった。スピード感を持って容量拡大を進めるとともに騒音対策を丁寧に行い、早く理解を得たい」と述べた。

騒音予測が示されたことを受けて学識経験者、周辺地域の住民の代表らで構成される「成田空港地域共生・共栄会議」も開かれた。出席者からは「回数が増えて騒音が減るという理屈は分かるが、皮膚感覚で分かる丁寧な説明をして欲しい」などといった意見が出された。

(資料4-2)

日本経済新聞

2010年(平成22年)1月17日(日曜日)

政府は今年拡張する羽田空港と成田国際空港の海外航空会社の発着枠を、アジアに重点配分する。成長地域のアジアと日本の結びつきを強め、ビジネスや観光の活性化につなげる考えだ。近く控える中国との航空協議でも、なるべく多くの枠を割り当てる方針で、羽田と成田の増枠分の半分以上がアジア向けとなる見通しだ。

成田・羽田の国際線配分 アジアに重点

海外航空向けの新たな発着枠
(成田は週あたり合計96便、羽田は1日あたり深夜早朝20便・昼間20便、カッコ内は昼間便)

	成田	羽田
中国	航空協議で交渉	
韓国	2	2(6)
台湾	2	2(2)
マカオ	3	(4)
ベトナム	10	
タイ	1	1
マレーシア		1
シンガポール	1	2
インド	10	
カタール	7	
アラブ首長国連邦	10	
トルコ	2	
バブアニューギニア	1	
エジプト	4	
米国		4
カナダ	1	1
メキシコ	2	
イギリス		1
フランス		1
ポランド	3	
オーストラリア	1	
ドイツ	7	2
スイス	2	
イタリア	4	
オランダ	5	1
スカンジナビア3国	3	
フィンランド	3	
残り	14	2(8)

今年拡張枠 中国とも近く協議

6時)で20便、昼間も20便を香港に割り当てる。このことがこれまでに固まっていた。深夜・早朝の20便のうち欧米便が半分。成田は3月から、海外航空会社の発着枠が週あたり6便を韓国、4便を台湾、残りアジアで、韓国と航空会社の発着枠が週あ

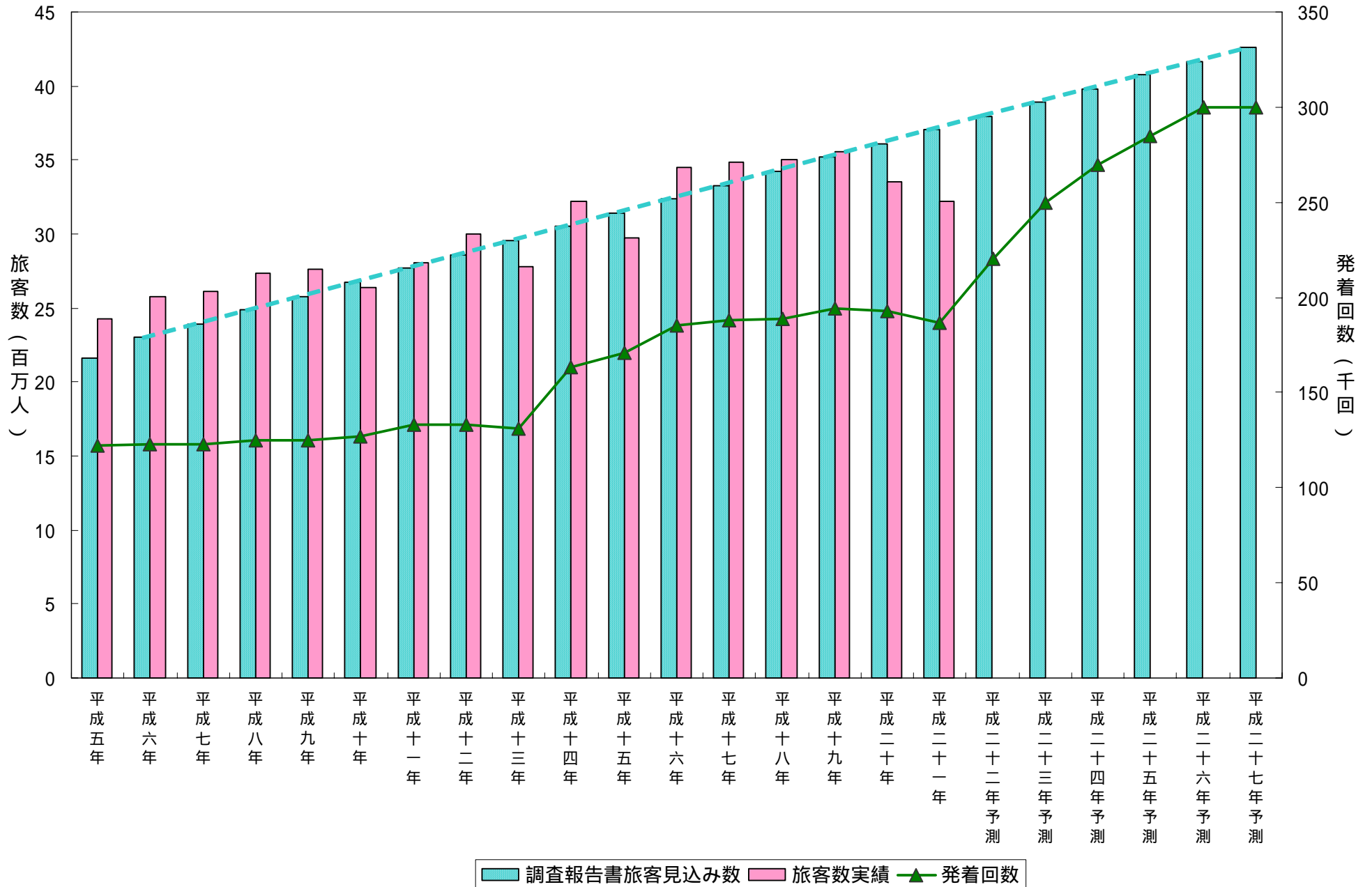
アとなる。残り発着枠は成田の週14便、羽田の昼間1日8便、深夜・早朝の1日2便。焦点は今春始まる中国との航空協議だ。政府は中国との利便性を高めるため、なるべく多くの発着枠を中国に割り当てる構えだ。

不透明な部分もある。また日本から海外への乗り入れについても、日本航空が経営再建を迫られていることなどから、日本側が発着枠通りに運航できるかどうか、流動的な面がある。政府は、09年で700万人ほどとみられる訪日外国人客を19年に2500万人人に増やす目標で、距離的に近いアジアからの観光客の誘致が欠かせない。経済成長が続くアジアを結ぶ航空路線の充実には、日本の成長戦略にとっても必要となる。

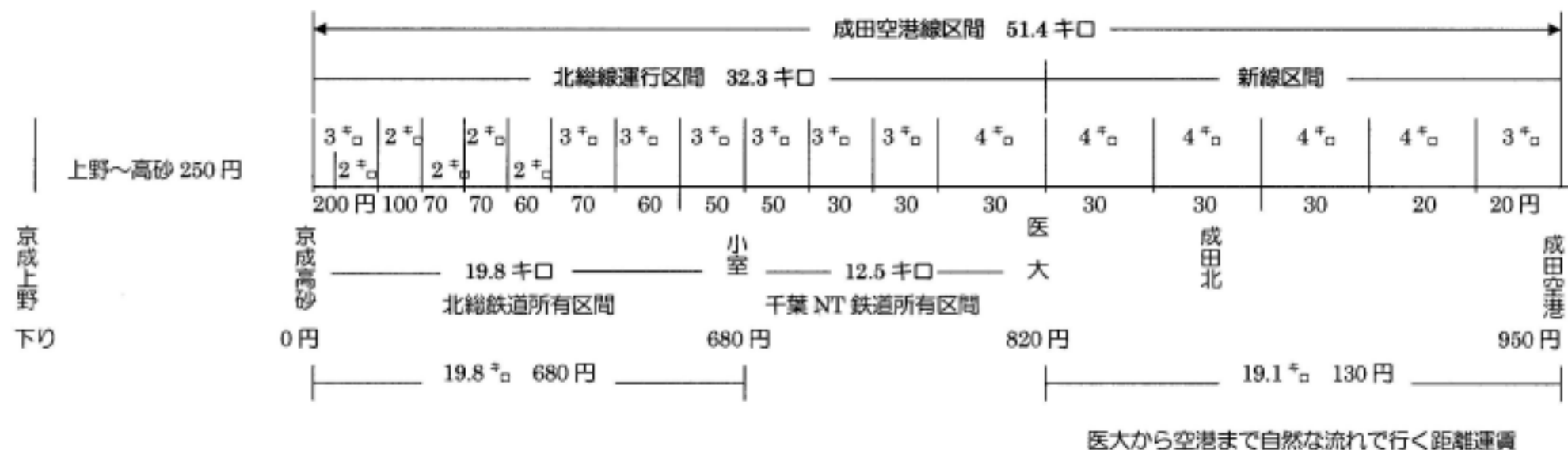
今年拡張枠 中国とも近く協議
6時)で20便、昼間も20便を香港に割り当てる。このことがこれまでに固まっていた。深夜・早朝の20便のうち欧米便が半分。成田は3月から、海外航空会社の発着枠が週あたり6便を韓国、4便を台湾、残りアジアで、韓国と航空会社の発着枠が週あ

空港旅客数と発着回数 実績と予測

(追加資料)



成田空港線申請認可運賃 の 区間距離ごと加算額



京成本線の距離ごと加算額 と 空港旅客特定加算運賃

