

公述書

2010年1月26日
公述人 白井市 竹内陽子

私は、千葉ニュータウン、白井に住む竹内陽子といたします。
私は、今回の京成電鉄の申請は認められないと思っております。
その観点から、また地域の一生活者からとしてお話をさせていただきます。

前述の方々と重なる意見があるかと思いますが、その思いは同じであるかと思っておりますので、多少重複する部分はお許し頂き、発言をさせていただきます。

私は、1982年（昭和57年）白井に転居し、北総線が4駅間しか通っていなかった、今では信じられない不便さを味わってきました。しかしその当時は、子育ての環境と千葉ニュータウンの発展を信じ、生活の拠点と考えた訳です。

しかし、当初34万人の計画人口は、大幅に見直されて、現在の計画人口は、143,300人となっておりますが、未だ62%の89,000人ほどの人口にしか至っておりません。このことはまず国の大きな責任ではないかと思えます。なぜこのようなことを言うかと申しますと、北総線運賃値下げの協議をする中で、京成電鉄も北総鉄道も鉄道利用者数が少ないのどと、毎回のように説明していたからです。

千葉ニュータウン事業の縮小が、運賃値下げ出来ない一つの大きな理由になっていましたが、今年の7月にいよいよ都心から成田空港まで開通するとは、待ちに待ったチャンスがやってきたと、北総線沿線住民は期待の胸をふくらませたのです。その期待とはなにかと言えば、言うまでもない成田新高速鉄道開通時に改訂される低い運賃でした。

決して今迄のような高運賃に悩まされる事なく、都心迄安心して行く事が出来るだろう、子供の通学定期代が安くなるだろうと、それ

は、それは多くの住民が期待をしていたことでした。その事は、白井の住民意識調査の中でも表れている様に、鉄道の高運賃値下げの意見は断トツでした。

他の鉄道と比較すると、おおよそ2倍以上高い運賃です。今日も北総線に乗ってこちら迄来ましたが、片道1070円、往復2140円、ちなみに定期代は6ヶ月 241,020円です。「お財布を落としても、定期は落とすな」と言われる所以です。

そして、“北総線の運賃値下げを実現する会”では、「京成と同一運賃にして下さい」と10万7千名の署名を集め、当時の谷垣国交大臣に陳情を致しました。その際、大臣は、「運賃は、透明で、公正でなければならない」とおっしゃっています。

にも拘らず、国の指導のもと、11月27日、“5%弱の運賃値下げ”を、県と鉄道事業者と北総線沿線8市村で、合意を交わすことになってしまいました。白井市議会では「同意を見合わせることを求める決議」までしたのですが、あまりにも県が短兵急に進めてしまうやり方に、啞然とするばかりでした。

しかも、先ほども述べられていましたが、議会も黙っては居られないと、高運賃是正の意見書を、総理や、国交大臣に送ってもいるのです。

長い年月の中で、このような“運賃値下げ”に向けて取り組みをしてきた事を、充分ご理解を嫌抱きたく、前置きが長くなりましたが述べさせて頂きました。

先ほど、京成の花田社長の陳述の中に、整備、効果、収支についてお話がありましたが、その中に、沿線発展のため、共存共栄にして行くお話があまりなかったことは残念に思っています。

では、本題に入ります。

2009年12月16日、京成電鉄が国交大臣に申請した“鉄道事業の旅客運賃上限設定認可申請書”の内容は、従来の北総線の運賃体系と変わらず、相変わらず沿線住民は高運賃を強いられることとなります。

そこで、第一点目です。

この度の旅客運賃上限設定は、鉄道事業法第十六条、第二十三条に抵触するとおもいます。条文をそれぞれ読み上げませんが、第十六条では、鉄道が公共性の高い事業であり、国民生活及び国民経済にとって必要不可欠な輸送サービスを提供するものであることにかんがみ、運賃及び料金が様々な利用者に対し、あまねく公平に設定されているかどうかについて審査するための基準であると言っています。

第二十三条では、鉄道事業は、極めて公共性の高い事業であるとともに、その事業の性質から、当該事業について利用者の利便に支障を生じ、その他公共の利益を阻害している事実がある場合には、国は、鉄道事業者に対し、積極的に、当該事業について改善を命じ、公共の福祉を確保する必要があると言っています。

正に、今回の申請に対し、運輸審議会におかれまして、公平、公正に審議して頂く事が条文化されているのです。是非、法に基づき審議をしていただきたいと思えます。

第2点目です。

昨年末、新聞報道にもありましたように、成田空港の発着回数が、今年度は22万回、その後は段階的に増やし、30万回までする計画発表がありました。2万回多くなるだけでも何十億の増収となれば、当然、成田新高速鉄道の収入増になる訳です。

であれば、申請書にある「収入・原価表」の特急料金収入を新特急料金1200円で割、365日で割れば、1日の特急利用者数が出

てきますが、8642人です。これは、設定理由にも書かれている「国際的にも遜色のない水準の空港アクセスを実現」と示し、見込んでいることと、現在の利用者より少ない見積もりであきらかに矛盾が出ています。

第3点目は

線路使用料です。今迄北総鉄道は、千葉ニュータウン鉄道に（この距離は12,4km）線路使用料を23億ほど払っていましたが、成田新高速鉄道は千葉ニュータウン鉄道に今年度は、2億4600万円、来年は、3億2900万円ほどしか払いません。そして、北総鉄道、すなわち、高砂～小室間の19,8km に対し、今年度は11億3100万円、来年度は15億3900万円支払うことになっていますが、この基準はどのようになっているのか、一方的な申請内容の数字を是非審査の中で明確にして頂き、適正な使用料についてもご検討頂きたいと思えます。

第4点目は

加算金についてです。現在の京成線の空港利用者には140円を嫁していますが、成田新高速鉄道での空港利用者には嫁していない理由の説明がありません。元来、空港利用者に負担して頂く、受益者負担の在り方でしかるべきだと思えますが。

最後になりますが

今回の公述に至る迄の過程をあらためて考えた時、疑問を感じております。

成田新高速鉄道は4社の鉄道会社の線路を使用するなかで、今回一番問題を抱えた、すなわち、運賃が他の鉄道より、2倍ほど高い鉄道の線路も使用することになっている訳ですが、この鉄道の運賃が既に、国交省の指導によって千葉県、北総線沿線8市村、鉄道会社と合意が出来ているなかで、新線の運賃の上限を審査して行くことになっています。しかし、これは既に上限設定ありきの中で合意がなされたと言って良いかと思えます。今、前段で白井市長、印西市

長が公述されたなかにも疑問点があげられております。すなわち新線運賃申請に焦点がおかれ、最大課題の北総線の運賃が短兵急にまとめられ、次がありますよといわんばかりで今日に至っていることに生活者視点がかけてしまっているのではないかと思う次第です。どうか、関係機関で合意はされたものの、国の判断が最終判断です。今迄の過程をあらためて審議会の方々にお伝えをして、充分なご審議をお願いする次第です。

北総線沿線住民の一人として、住民の長年の悲願が良い結果として公正な審議されますことを節にお願いして、私の公述を終わります。