

## 公 述 書

千葉県白井市長の横山久雅子と申します。

今回の運賃認可申請について、沿線市の首長として意見を述べさせていただきます。

この度の京成電鉄株式会社の運賃認可申請は、平成22年7月開業予定の京成成田空港線の京成高砂駅から成田空港駅までの51.4kmの申請になっていますが、そのうちの京成高砂駅から印旛日本医大駅までの32.3kmは、既に北総線として北総鉄道株式会社が運行している路線を、二重に運行営業が許可された区間です。

北総線については、千葉ニュータウンと都心とを結ぶ唯一の鉄道として建設され、千葉ニュータウンの背骨の様に構成市村をつなぎ、そこに住む人々にとっては日々の生活上なくてはならない重要な鉄道になっています。

しかしながら、北総線の運賃は、JR線をはじめ、首都圏における他の民間鉄道と比較して、概ね2倍から3倍を超える高額な水準にあり、また、定期券の割引率は低く、通学定期券では他の鉄道に比べ、4倍程度の高額運賃となっているため、沿線住民の家計の負担は大きく、市民生活に大きな影響を及ぼしています。

このことから、運賃値下げと通学定期の割引率引き上げについて、強い要望が寄せられており、北総線の運賃がJRや他の民間鉄道並みとなることが長年にわたる市民の切実な願いでもありました。

北総線の高運賃の要因は過去の多額の施設整備費の償還にあることは明らかです。北総鉄道に対して市が行った運賃値下げ要望に対する会社からの回答は、「単年度収支では黒字だが、過去の施設整備費に係る返済は毎年多額で、累積赤字があり債務超過状態にもあるため運賃値下げはできない」と終始してきました。

ここで問題となっている過去の施設整備費について少しだけ説明させていただきます。平成3年、北総鉄道は京成高砂まで11.7kmの路線延伸をして千葉ニュータウンと都心とを結びました。この2期

線工事は旧鉄建公団が整備し、鉄道事業者に譲渡する P 線方式で行われました。鉄建公団からの譲渡費用は 1,141 億円であり、この建設コストが現在でも大変重く北総鉄道の経営にのしかかっています。

ちなみに多摩ニュータウンへの京王相模原線・小田急多摩線の延伸整備がほぼ同時期の平成 2 年に行われておりますので、その建設コストを比べてみますと、京王相模原線は京王よみうりランド～橋本の 8 駅間 18.7km、小田急多摩線は新百合ヶ丘～唐木田の 6 駅間 10.6km で、鉄建公団からの譲渡費用は両線とも 300 億円未満(京王線が 280 億円、小田急線が 262 億円)です。首都圏の 2 大ニュータウンの足として同時期に整備された鉄道の譲渡金額に大きな差があり、それが 2 つのニュータウンに住む人々の負担の差になっております。北総鉄道は大変大きな債務を背負い、その償還を高運賃という利用者からの運賃収入によってまかなっていく構造がここでつくられたのでした。

一方、成田新高速鉄道は、昭和 59 年に運輸省が北総線も含め B ルートを推進することを発表し、平成 10 年には運輸政策審議会が答申第 18 号で 2015 年までに開業することが適当であると位置づけられました。白井市でも利便性向上や地域振興とあわせて、乗客増による北総線の高運賃是正の機会とも捉え、沿線自治体として、整備事業に国、千葉県とともに補助及び出資を行うなど協力してきております。出資と補助金を合わせると白井市の拠出額は 5 億円弱です。

更に、白井市は、平成 17 年度より千葉ニュータウンを構成する印西市、印旛村、本埜村とともに通学生を持つ家庭に対し、定期代の 25% を公費から助成をし、家計の負担の軽減策を講じてきました。その助成額は 5 年間で約 3 億 3 千万円、ちば NT 構成 4 市村の合計では 10 億円に上ります。

そうした中で、昨年 4 月に千葉県が北総線運賃値下げのための案を作成し、沿線市村や会社等との協議を進め、最終的に国土交通省の調整のもと、11 月 30 日に、普通運賃 5% 弱、通学定期 25%、通勤定期 1% 強の値下げとし、千葉県と沿線 6 市 2 村は 5 年間にわたり年 3 億円を補助し、鉄道事業者は年 3 億円を拠出するなど千葉県、6 市

2 村、北総鉄道株式会社及び京成電鉄株式会社の合意を国土交通省が確認する「北総線の運賃値下げに係る合意書」が締結されたところです。長い時間をかけ、千葉県と沿線市村、京成電鉄、北総鉄道が協議を行い、やっと決まった合意内容でした。

しかしながら、今回提出された「京成電鉄株式会社の鉄道の旅客運賃の上限設定の認可申請」は、合意に基づいた値下げした後の運賃体系ではなく、現在の北総鉄道運賃体系と同じであることは、北総線沿線自治体及び千葉県が国土交通省調整のもと、値下げに向けて自治体の公費負担を含め合意を交わした事実を無視し、全く誠意が感じられないものであり、大変残念に思っております。

申請書の中に、北総線区間においては、運賃認可後に届け出により値下げを行うこととしていますが、その取扱いは暫定措置とされ、鉄道事業者が自身の財務情勢によりいつでも上限運賃に戻すのではとの危惧を抱かせるものとなっております。値下げに向けた協議の途中であるならばまだしも、合意を受け入れ、公費負担を約束した自治体として、今回の上限運賃認可申請については、合意書に基づいた運賃になっておりませんので、反対せざるを得ません。

また、京成成田空港線開業後は北総線が運行する区間に並行して、京成電鉄が第二種鉄道事業者としてスカイライナーおよび一般特急列車を運行します。すべての駅を通過するスカイライナーだけでなくいくつかの駅に停車する特急も運行すると、線路使用料と運輸収入の分配について疑問が大きくなります。

まず、線路使用料につきまして意見を申し上げます。申請書の添付資料中には平成 22 年から 25 年までの収支見通しが示されており、各鉄道施設所有者に支払われる線路使用料についての記述があります。この数字の根拠がわかりません。北総の二期工事の債務は、21 年度当初で未だ 825 億円残っており、その償還のために高運賃を余儀なくされている北総沿線住民がいる一方で、その線路を使って都心と成田空港を結び空港旅客を運ぶ成田空港線が開通する。北総の債務を解消するためには、資本費分として適正な線路使用料を支払ってほしいので

す。線路使用料も鉄道事業法第 15 条に規定のある、国の認可事項です。北総鉄道の施設資本を使用して成田空港線が運行するのであれば、線路使用料も適切に支払られるべきものと思います。単に京成本線からの移り変わりによる京成本位の資本費の考え方ではなく、北総鉄道が抱える債務に配慮した適切な線路使用料の設定が必要です。この線路使用料収入によって、北総鉄道は債務の支払いを北総線沿線利用者の運賃収入のみに頼る構造から解き放たれるはずであります。

また、千葉ニュータウン鉄道へ支払われる線路使用料は、約 3 億円と書類に記載がありますが、一方で、北総鉄道が千葉ニュータウン鉄道に支払っている線路使用料は 20 年度分で 20 数億円と多額です。千葉ニュータウン鉄道は平成 14 年に旧公団線を京成が 150 億円で譲渡を受けた施設であり、現在は京成電鉄の 100% 子会社です。北総と京成が第 2 種鉄道事業者として施設を使うにあたって支払われる線路使用料について、京成は 3 億円、北総は 20 数億円を支払うのでは納得できません。運賃認可とともに、線路使用料の適正化に配慮すべきであると考えます。

また、運輸収入については、スカイライナー及び一般特急の運賃収入は京成電鉄に帰属し、一般特急停車駅での乗降では北総鉄道との分配があると聞き及んでいますが、普通列車である北総線から一般特急への乗り替わりの場合は、当然に北総鉄道の運賃収入とするなど、適正な運賃収入の分配がなされるべきと考えます。

今回の申請書添付書類における収入・原価表では、線路使用料、運輸収入等の算出根拠がないため、それらが適正かどうか分かりませんので、運輸収入、線路使用料等の算出根拠の説明を求めたいと思います。

最後に、委員各位には、北総線の高運賃問題と千葉県及び沿線自治体の取り組みを是非御認識していただき、公平な視点で運賃認可、線路使用料認可の審議にあたっていただきたくお願いして公述を終わります。