

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： 吉田 治男（よしだ はるお）

千葉県白井市堀込2-3-11-304

TEL：047-491-1343

堀込第三住宅管理組合 理事長

北総線の運賃の値下げを実現する会 会長 平成11年10月設立

71歳

事案に対する賛否： 反対

公述の概要

1. 北総開発鉄道と私の関わり

私は、北総線が将来成田空港につながることを夢み、定年後の海外旅行を楽しむに於いて、昭和55年(1980)、白井に公団の分譲マンションを買い、移り住みました。それは、北総線「北初富～小室」間が開通した翌年でした。当時は、白井～北初富、松戸・上野経由で、新橋に通っておりました。まだいろいろ不便でしたが、丁度30年前のことです。

平成3年、紆余屈折の後、北総開発鉄道は新鎌ヶ谷から京成高砂につながり、都心への通勤には便利になりました。ただ、運賃が千葉ニュータウン地域の大きな足かせになってきました。成田新高速鉄道の運賃決定は北総線運賃と一体となっており、=北総線の運賃問題と考え、切り離して語ることはできません。

2. 運賃の高さが、通学生を持つ家庭を直撃した。

北総線の開業当初の初乗り運賃は110円だったと記憶します。平成10年9月までに、8回に亘って、北総線の運賃値上げが実施されました。昨日の公述人も述べられました通りです。当初、誰よりも、通学生を持つ家庭が大変深刻な打撃を受けました。通学定期代は他の沿線に比べ、運賃の高さと通学定期の割引率の低さで、他の沿線の四倍もの負担が強いられています。その負担は、家計の中から捻出しなければならず、四倍もの高い定期代で、家計を圧迫しています。4人の子供を通学させるのと同じです。2人の通学生なら、8人分の通学費に相当します。

ニュータウンの特色の一つは、殆どが何らかの住宅ローンを抱えていることです。このように頻繁に運賃値上げを繰り返されると、ローンの支払いに滞りをきたし、破綻を起こします。そして、ニュータウンを去る羽目になり、ひいては、ニュータウン人口増加に足かせになっています。負担の大きさに悲鳴を上げ、手にしたマイホームを泣く泣く手放し、交通費の安い沿線に移って行きました。運賃の高さと定期割引率の低さ（京成が79%に対し北総が60%）が要因です。

3．運賃の高さが、リストラからの再起を困難にしている

もう一つの問題は、バブル崩壊と相まって、リストラで職を失い、再就職がままならず、求めたばかりのマイホームを手放さなければならない人々が続出し、多くの人々が、他の沿線へと移って行きました。他の沿線に移り住めた家族はまだしも、ローンを抱え、再起不能に落ち、数多くが家庭崩壊を余儀なくされた人たちを目の当たりにしてきました。

職を失った方は、千葉ニュータウンに住んでいると言うだけで、多くの企業が通勤定期の負担が多くなるためにニュータウンの人の採用を避けるのです。大きな差別でした。現在も続いています。就職できなければ、借入ローンの返済が出来なくなり、不動産価格が大きく下落したなかで、家庭も、これまで築きあげた財産も失ってしまうのです。ニュータウンを追い出されるような事態が蔓延したのです。

4．高運賃がニュータウンの人口の増加の大きな障害になっている

その障害を取り除くためには運賃値下げの努力が今必要です。

運賃の高さが人口増加に大きな足かせになっていることは紛れもない事実です。ニュータウンの人口が伸びないから、運賃が下げられないと、北総鉄道の主張ですが、やはり逆で、運賃の高さがニュータウンの人口増の足かせになっているとみるのが自然です。北総鉄道は、徹底した節税努力をして、運賃を下げてくるべきだったと思っています。今からでも有効だと思います。

5 . 北総線の運賃カーブの異常さは = 近距離・高運賃が問題です 地域の公共交通機関としての機能を果たせない運賃です

北総線の近距離運賃は、運賃の変わり目の距離が短く、しかも異常に高すぎ、地域の公共交通機関としての機能を出来ません。千葉ニュータウン内に於いては、北総線と平行して国道464号線が競合して走っており、この競合では電車がコスト面で車に負けており、エコやCO2の問題から考えると、電車の運賃を安くして、電車での利用者を増やすのが当然ではないかと思いますが、それができない。通常、運賃は距離と比例又は緩やかな勾配で、低減する運賃体系が普通です。

さらに、北総線の運賃は、東京からでも、成田空港からでも、千葉ニュータウン地域をターゲットにした、お腹が出たような、メタボ運賃が設定されています。他に交通手段を持たないニュータウンをターゲットにした恣意的な差別運賃には賛同できません。

6 . 北総鉄道の黒字定着、地域の公共交通機関との認識が希薄

成田新高速開業により、グループとしては倍する乗客が予測され、現在の京成運賃でも、適切な利益が生み出せるにもかかわらず、その倍の北総線運賃で申請を出すとは正気の沙汰ではないと、私には思えます。コストに対して、分母が倍になれば、運賃は半分が適切と考えます。利益が出ても、高運賃を下げようとしなかったグループ企業と国交省に猛反省を促したいと思えます。双方とも、速達性の認識は高く、私も賛成しますが、沿線利用者のため、地域の公共交通機関の担い手であるという認識が希薄です。運賃体系もそうになっています。京成運賃並の水準にしてください。

7 . 運賃是正を求めて、2度にわたって署名活動を行い、陳情を行いました。

1回目：平成12年 64,000通強の署名

陳情先：都市基盤整備公団・総裁、運輸大臣、建設大臣

2回目：平成20年 107,000通強の署名

陳情先：谷垣国土交通大臣、同・鉄道長宛、同・都市鉄道課長

少なくとも、大臣の意向（透明で、公正な運賃の実現）が全く反映されていません。沿線自治体と合意したという内容および合意決定過程はすざましいものでした。私たち沿線利用者にとっては到底納得できるものではありません。

8．北総開発鉄道は高規格の鉄道施設で、支えたのは、北総線利用者 成田新高速鉄道のデビューで北総線を京成運賃並に！ 課題解決！

北総線や成田新高速鉄道は並みの鉄道とは違い、高規格の鉄道であります。世界に恥じない空港アクセス鉄道の建設しながら、そのコスト回収に北総線利用者だけに負担させるこのようなメタボ型運賃体系は非常に不公平です。

京成運賃にすることにより解決を図る。この機会に、北総線の高運賃体制の解消を願い、この命題の解消こそ、成田新高速鉄道の運賃審議の核心です。北総線を京成線と同一運賃にしてください。収支が見込めるだけの乗客がいます。

9．北総線の高運賃問題は、成田新高と同時解決が必要

成田新高速鉄道の開通という華々しい事業のデビューは、見立たないところで、北総線の持つ高規格の鉄道施設が基礎にあって可能だったことは、関係者一同周知の事実です。それを支えたのは北総線の高運賃です。北総沿線利用者はそれに大きく貢献してきました。私たちも胸を張って、成田新高速の関係者だと言いたい気持ちです。それを支えた北総線は京成運賃並に！もう、普通の京成運賃に、と私たちは主張しています。

10．対等・平等な協議による、 真に透明・公正に決められたかの厳正な審議

最後に、平成14年の「成田新高速鉄道事業化推進に関する調査」で、「事業化に関して課題整理」として、「北総鉄道との関係の調整」についての問題提起をしています。成田新高速鉄道と北総鉄道の両鉄道は共用区間が長く、かつ両当事者の運賃格差が大きい。このため 運賃の設定、北総鉄道等の収入・費用の配分、北総線内の高速化のためにあらたに整備することになる施設や既存の施設使用に対する使用料等の面で、調整すべき多くの事柄がある・・・」

これらが対等・平等な協議によって、真に透明・公正に決められたかどうか、の厳正な審議をお願いするものです。

以上をもって終わります。