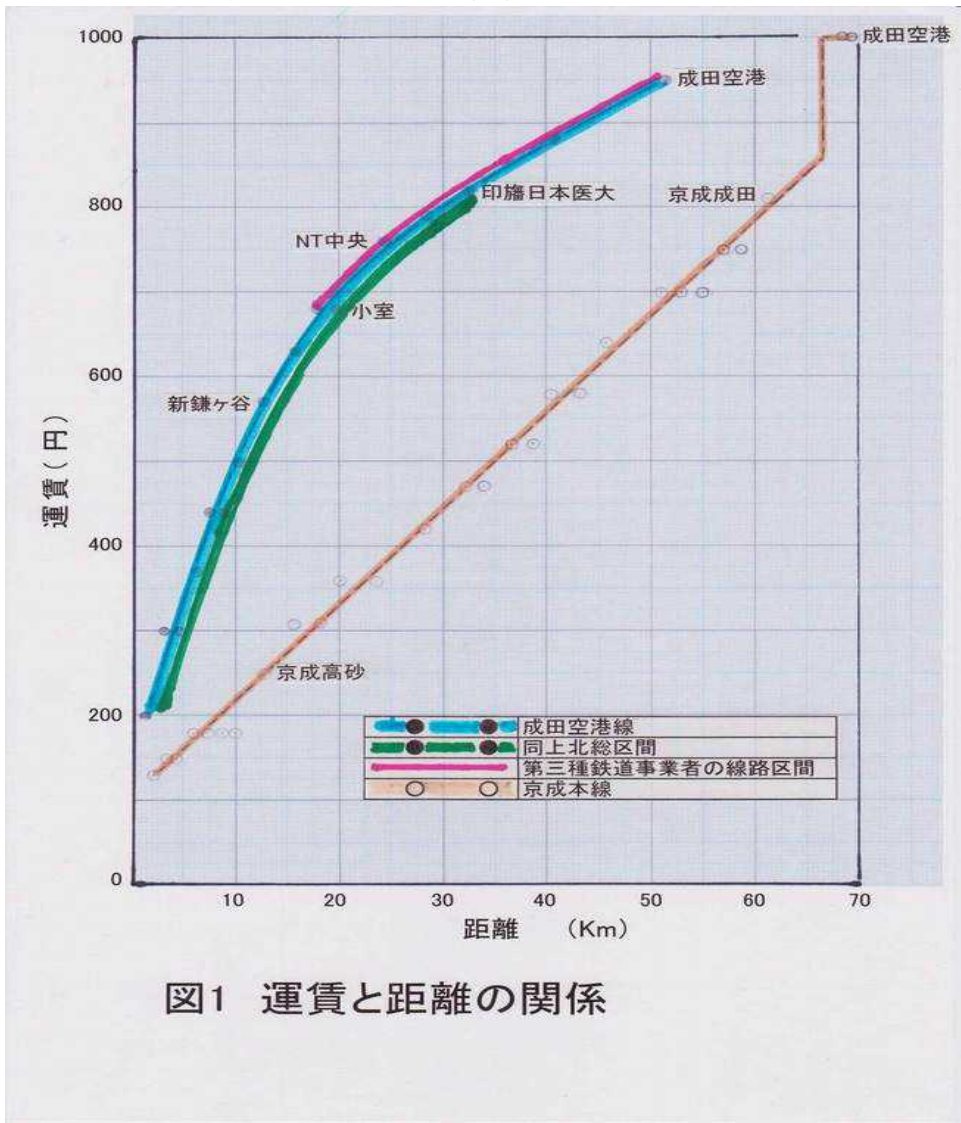


沿線利用者だけが高運賃

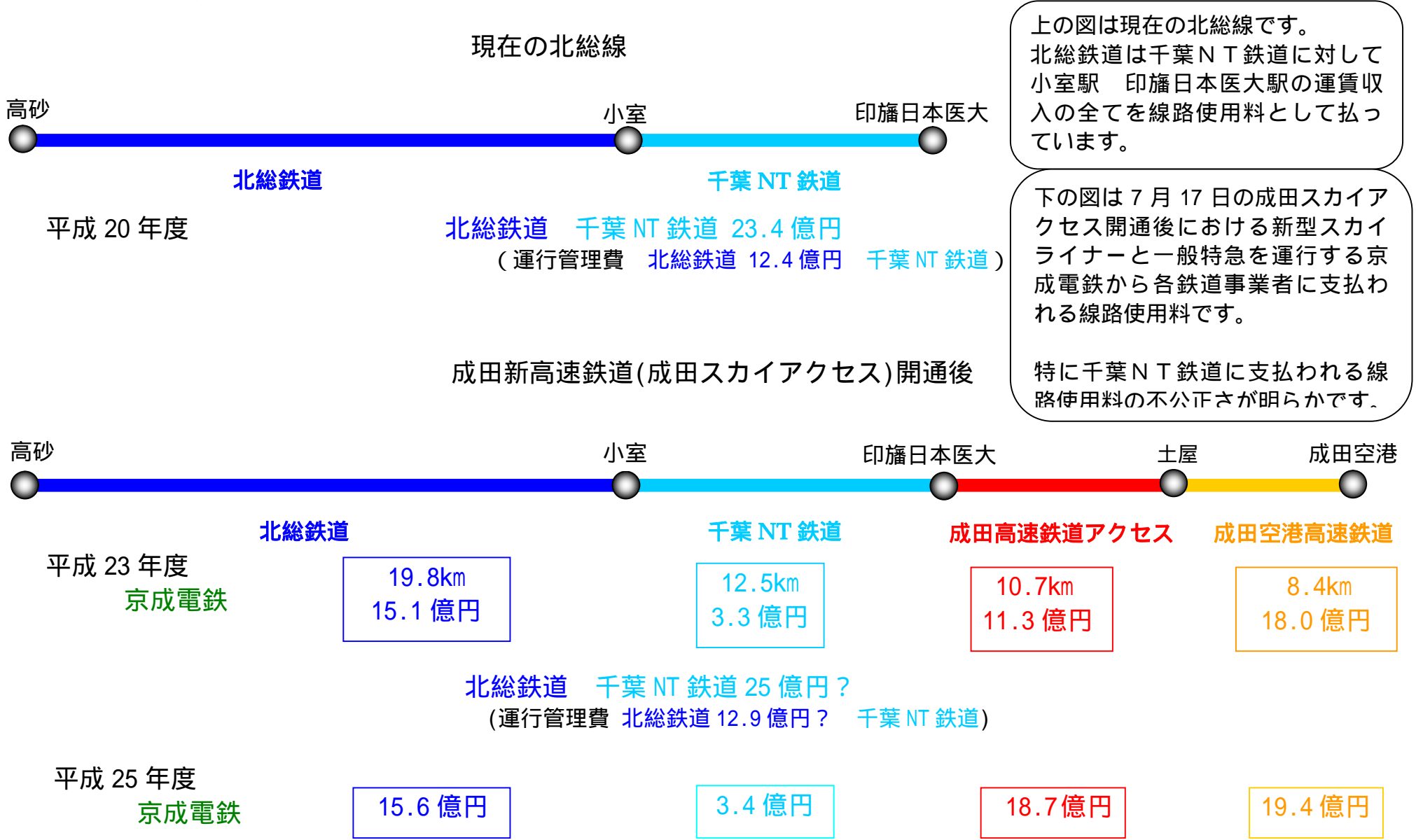
2010年2月20日 北総線の運賃値下げを実現する会



京成電鉄・北総鉄道及びその他関連会社・役員相関表

会社概要	会社名	京成電鉄	北総鉄道	千葉NT鉄道	成田高速鉄道アクセス	成田空港高速鉄道	
	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	
	資本金	368億円	249億円	1千万円	190億8百万円	91億円	
	役員数	15人	10人	5人	10人	6人	
	従業員数	1747人	293人	4人	?	6人	
	主要株主	日本マスター信託6.2% 日本生命4.3% 日本トラスティ信託口5.31%	京成電鉄50% 千葉県22.3% UR 17.3%	京成電鉄100% (公国より193億円譲受)	成田国際空港54.5% JAL・ANAほか	成田国際空港54.5% 千葉県・京成電鉄・ JAL・ANAほか	JR東日本33% 京成電鉄33% 日本航空インター10%
氏名	出身						備考
花田 力	京成	代表取締役社長	監査役				新京成電鉄取締役
亀甲 邦敏	運輸省	(元専務取締役)	代表取締役会長 (前代表取締役社長)	(元取締役)	(元監査役)		
笠井 孝悦	京成	代表取締役	代表取締役社長	取締役	監査役		新京成電鉄副社長 東葉高速取締役
金子 賢太郎	運輸省	常務取締役 鉄道副本部長		代表取締役社長			
片岡 遼一	京成	(元常務取締役)		(元代表取締役社長)		(出向経験あり)	新京成電鉄社長
三枝 紀生	京成	代表取締役専務 鉄道本部長	取締役	取締役 (元代表取締役社長)	取締役	取締役	新京成電鉄取締役
堀内 正明	京成	(元鉄道本部電気部長)	常務取締役 運輸部長				
大嶋 雅夫	京成	(元特別工事部次長)	取締役 特別工事部長				
河野 三男	運輸省	(子会社帝都自動車囑託)	取締役企画室長				
宮木 一男	京成	(子会社帝都自動車常務)	取締役				
原山 美之	京成	(元開発本部次長)	常勤監査役				
宮田 弘幸	京成	取締役経理部長	監査役	監査役			

線路使用料の不公平



上の図は現在の北総線です。
北総鉄道は千葉NT鉄道に対して小室駅 印旛日本医大駅の運賃収入の全てを線路使用料として払っています。

下の図は7月17日の成田スカイアクセス開通後における新型スカイライナーと一般特急を運行する京成電鉄から各鉄道事業者を支払われる線路使用料です。
特に千葉NT鉄道に支払われる線路使用料の不公平さが明らかです。

成田新高速鉄道開通と北総線沿線住民の生活（安全・環境）

騒音

- ・ 新型スカイライナー（時速130km） 特急とあわせて1日153本
- ・ 車輪、パンタグラフから相当高い騒音を発生する
- ・ 新幹線は70デシベル以下の基準 成田新高速鉄道は不明

安全性

- ・ 新型スカイライナーと特急の通過で生じる風圧等の危険性
- ・ 具体的対策は示されていない

通過車両の待ち時間

- ・ 新型スカイライナーと特急の通過が多いため、一般車両の利用客は通過待ちの処遇を受ける
- ・ 従って目的地への到着時間が延びる

- ・ 西白井、白井、小室、印西牧の原は特急通過
- ・ スカイライナーが36分で走れることが最優先

運賃に対する問題提起

他鉄道の2倍から2倍半の異常な高運賃に耐えてきた住民は、騒音・安全性に対する不安・通過車両待ち時間というデメリットにも耐えねばならないのか

成田新高速鉄道開通によるデメリットの対価は、運賃是正である

乗客数の予測を減らして北総線運賃を適用

成田空港線の乗客数予測

H13年 成田新高速線事業化推進調査報告書 **合計 41470 人/日** 京成運賃

スカイライナー	17970 人/日	1920 円
一般特急の北総線区間通過旅客	18140 人/日	1000 円
” 北総線区間乗降旅客	3310 人/日	
” 空港～成田湯川旅客	2050 人/日	一般特急計 23500 人/日

H14年 京成電鉄成田新高速線事業許可申請書 **合計 44655 人/日** 上野～空港

スカイライナー	17970 人/日	2200 円	うち特急料金 1200 円
一般特急 全員が上野～空港として	26685 人/日	1000 円	京成運賃 運賃収入額から計算

H21年 京成電鉄成田空港線運賃認可申請書 **合計 30810 人/日(計算 21760 人/日)** 北総運賃

スカイライナー	11124 人/日	2400 円	うち特急料金 1200 円	上野～高砂間を含む
一般特急 乗車区間内訳不明	19686 人/日	950 円	事業許可区間運賃	
全員が上野～空港だと	10636 人/日		運賃収入額から計算	

京成のいう乗客減の理由 成田空港の旅客数予測が 16%減った

H13・14年の予測数 3480 万人/年

▶ H19年の予測数 2940 万人/年

H21年 京成電鉄成田空港線運賃認可申請書 **合計 21760 人/日** 事業許可比減少率 51.27%

スカイライナー	11124 人/日	スカイライナーの減	6847 人/日	許可比減少率 38.1%
一般特急 全員が上野～空港	10636 人/日	一般特急の減	16048 人/日	” 60.1%
16%減なら	スカイライナー 15096 人/日	一般特急	22415 人/日	

<「北総運賃」は「京成運賃」の2倍>
 今度の運賃申請では、京成成田空港線の運賃を北総運賃にあわせるため乗客数を半分に減らした。
 そうしないと利益が出すぎて認可されない。