

京成電鉄株式会社
代表取締役社長 花田 力殿

2010年3月6日
北総線の運賃値下げを実現する会
会長 吉田 治男
〒270-1424 白井市堀込 2-3-11-304
TEL047-491-1343 Fax047-491-0419

貴殿の再回答に対する公開質問書

公開質問書への貴殿の回答を受けて、当会はその内容を批判しましたが、回答までは求めませんでした。しかし回答とする文書を受け取りましたので、今回は再度の公開質問書として回答を求めることにします。

1】 乖離々々の航空需要と成田空港線の乗客数予測

貴殿は今回の回答でも、成田空港線の乗客数は四段階推計法によって予測していると誇示されました。しかし、入力データの如何によって大違いなのが推計だとだけ指摘しておきましょう。

しかも貴殿は公聴会で「航空需要が基本」と言われ、今回の回答では「航空需要が基礎」と言っておられます。当会はその「基本と基礎」に立って、まず始めに航空需要、次にスカイライナー等の乗客数予測に関する問題点を問います。

成田空港会社の数字で京成の恣意ではないとする 2940 万人の根拠

貴殿は、公聴会でも今回の回答でも、H22年度の航空旅客需要予測 2940万人は成田空港株式会社によるもので京成が独自に算出したものではないとしました。しかし、数字の根拠を示す資料は出していません。そこで、貴殿が言う 2940万人を成田空港株式会社の公印のある、または公表文書で証明してください。

航空需要予測の変化率と乖離したスカイライナー乗客予測の変化率

貴殿は公聴会で、H22年度の航空需要予測が 3480万人から 2940万人へ 16%減少したので、スカイライナーの乗客数予測も 15920人から 11124人に減らしたと説明しています。スカイライナー乗客数の減少率は 30%強です。航空需要とスカイライナー乗客数の減少率の大きな乖離はなぜなのかご説明ください。

成田空港 2 駅の乗降客実績より 20%も少ない空港線の乗客予測数

貴社がホームページに公表している成田空港 2 駅の H20 年度乗降客実績は一日平均 37474 人です。この実績は 3 年間安定していますが、今回の運賃認可申請で用いた空港線の乗客予測数は 30810 人とされているようです。どうしてこのように激減するというのかご説明ください。

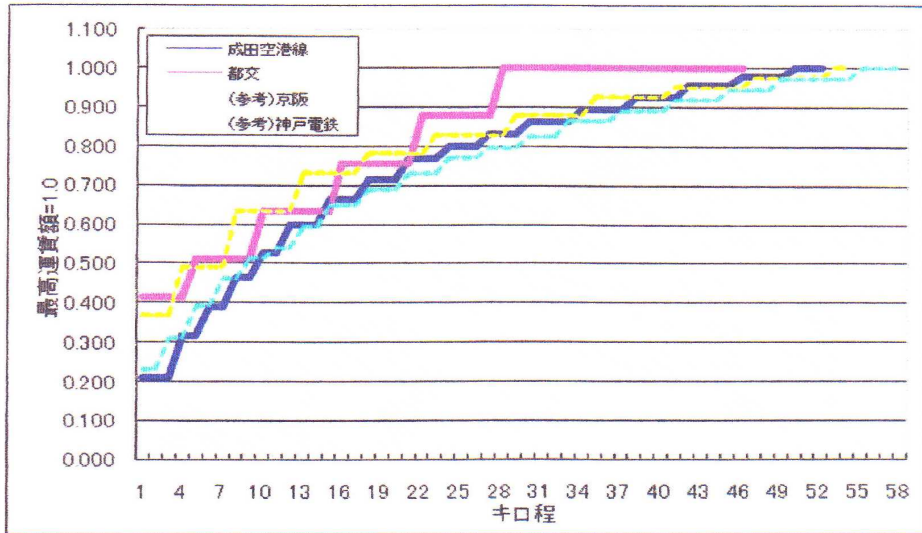
新線建設による時間短縮効果もみない乗客数予測

貴社も参加して作成した「成田新高速線事業化推進に関する調査報告書」では、成田新高速線を新設すれば、京成本線で運行を続けるよりも乗客数が 1.5 倍に増えるとなっています。そうすると、成田空港線の乗客数は、成田空港 2 駅だけでも 37474 人

の 1.5 倍、56000 人となり、貴社の運賃申請予測数 31000 人とは実に 25000 人もの乖離となります。どうしてこのような乖離が生じるのかご説明ください。

2】 近距離激高・遠距離激安の成田空港線運賃体系を合理化する「指数グラフ」の詭弁

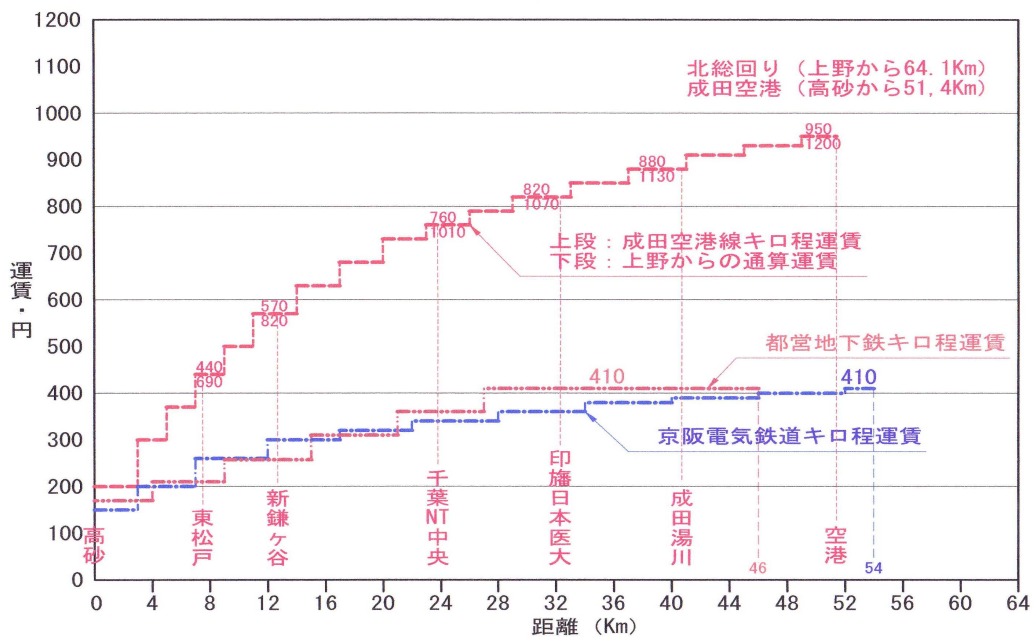
貴殿は今回の回答で、都営交通、京阪電鉄、神戸電鉄は、いずれも成田空港線の運賃体系と同じで、空港線を異常とする当会の批判は当たらないとして下図の「指数グラフ」をつけてきました。しかし、これは詭弁が過ぎるのではありませんか。



※「遠距離通減」に関するご指摘であることから、純粋に遠距離低減率のみを比較するため、各事業者の最高運賃額を 1.0 とし、指数表示することで運賃カーブを比較しやすくしております。

指数グラフに変えて、「運賃の実額」で表したのが当会の作成した下図です。

成田空港線運賃・京阪・都営地下鉄・比較グラフ



都営も京阪も北総・空港線運賃の半分以下、貴殿が差配する北総・空港線がいかに異常な高運賃であるかが一目瞭然で争う余地もないでしょう。如何ですか？

都市近郊路線の運賃は生活と密接に関わる問題です。ですから当会は沿線住民の生

活を圧迫し続けている北総線とそこへ新たに加わる成田空港線の不公正で異常な高運賃の設定を批判しました。貴殿が公共交通機関の担い手として大手私鉄の一角を占めていることの矜持を保持されるよう望むものです。

神戸電鉄

この鉄道は六甲山地を横断し、最大勾配 50 パーミル（1000m区間で 50m 登る 都市鉄道の 1.5 倍の勾配）で箱根登山鉄道より少し緩い程度、トンネルも多く全体の 7 割が山岳線のため、どの車両も山岳専用の装備を持っているという特殊な路線ですから、平坦地を走る北総線と比較するなど筋違いな路線です。それでも最高額は北総・成田空港線運賃より 24%も安いことを指摘しておきましょう。

3】 通過待ちや減便で沿線住民に不便を強いる成田空港線

貴殿は、成田空港線を沿線住民の利便性向上に寄与する路線と言われます。それを言うなら、北総鉄道の特急を増やせば直ちに解決することです。ところが貴殿は、そうはしないで成田空港線の一般特急を都営線、京浜急行線まで乗り入れる協議を進めています。都交通局は、ラッシュ時は浅草線の運行キャパシティが満杯で、これ以上は増やせないと答えていますから、必然的に北総線羽田行きを減らすことになるのではありませんか？

貴殿は公聴会で、スカイライナーの運行が優先とも言われました。次には成田空港線一般特急を優先しなければ運行の意味がありません。すると北総線の各駅停車はその合間を縫って走ることになり、通過列車の待ち合わせで時間口入に追い込まれる。その上、都心への運行も奪われるとなれば、空港線一般特急が停車しない北総線内 10 駅の利用者が不便極まる毎日を強いられるのは目に見えています。貴殿は、せめて今後 10 年間程度は北総線の電車を減らさない、高砂止まり、押上止まりになどしないと約束できますか？ お答えください。

4】 京成本線では取っている空港旅客加算運賃をとらない不公正

貴殿の説明は、運賃申請が事業許可の収入内容と違うのは当たり前となっています。しかし、当会の批判は、同じ空港旅客なのに本線では取って成田空港線では取らない。そして、その分を普通運賃へ上積みして沿線住民の負担に転嫁する。それを「不公正」と指摘したのですから、答になっていません。今回は「なじまない論」を引っ込めていますが、なじむ、なじまないというような企業独自の判断ではなく、「空港旅客加算運賃」をきちんと取ることが当然だし法的に可能なことなのだから実施する。それが公正というものではありませんか？ お答えください。

5】 北総鉄道の増収になる線路使用料は支払わないのか

貴社は国土交通省および千葉県に出した文書で、従来の北総線利用者が成田空港線に乗り換えたときの運賃は京成の収入となる。北総鉄道と千葉ニュータウン鉄道への線路使用料は、その収入を払い戻して支払いとすると書いておられます。取り上げた運賃を戻したところで北総の増収、北総の負担減にはなりません。

貴殿は、北総鉄道の増収、負担減となる線路使用料は一切支払う意思がないというのか明確にお答えください。

6】 不適正が疑われる運賃設定の前提 = 総括原価

貴殿は、「本線とは異なり成田空港線では新型車両など多額の資本費負担が生じ、線路使用料がコストのうち大きなウェートを占める」と言われます。しかし、ここで貴殿が言う新型車両を、事業許可時の 136 両から 24 両減らしたとは貴社の発表です。それなら減価償却費を減額しなければならないのにその形跡は見えません。

線路使用料もそうです。成田空港線で負担する線路使用料は建設に伴う有利子負債が、事業許可時の 350 億円から 230 億円へ 34% 以上も減額になったとされているのですから、それなら事業許可にあった線路使用料の額 60 億円は相当額が減額されて当然ですが、今回の運賃認可申請でも変わっていません。運賃の額にかかわる総括原価の問題ですから、一体どうしてなのかお答えください。

しかも、北総鉄道と千葉ニュータウン鉄道に支払うとして計上されている合計 18 億円~19 億円の線路使用料は、実質として支払われないのですから、架空の経費が総括原価にされているという不適正が疑われます。

その他

高砂駅の高架化工事まで沿線住民に負わせる過大投資

乗客 9000 人から運賃を取らないことになる運賃認可申請の怪

成田空港線の各駅間乗客数まで企業秘密では度が過ぎる

法律には運賃をできるだけ安くとは書いてないという強弁

京成が勝手気ままに操っている北総・千葉 NT 鉄道

上野～空港を結ぶ成田空港線でも高砂～上野は空港線ではないとする非常識

問題は山積ですが紙数もありますので今回は省略しておきましょう。