

成田新高速鉄道開業時の北総線運賃について

2010年に成田新高速鉄道が開業しますと、現在の京成一般特急(上野～成田空港)は北総線経由でも運行され、京成本線、北総線のどちらを経由しても運賃は同じになると報告されています(現在1,000円)。一方、上野～印旛日医大は1,070円で、このままでは、手前の駅で降りの方が高運賃となる不合理が生じます。そのため、成田新高速開業時に運賃の是正が図られると考えられ、その時こそが北総線の運賃値下げの好機と私たちは捉えています。運賃は国土交通大臣の認可事項であることから、皆様のお考えをお聞きします。

① あなたは成田新高速開業時の運賃体系についてどのようなイメージを持っていらっしゃいますか。200字以内でお答えください

ご指摘のとおり、現在の料金体系は、他と比較して非常に高い、非合理的なものです。

高い運賃は、その建設に巨額の費用を要し、そのつけが運賃に直接、跳ね返っていることにあります。鉄道は今後、長期にわたって国民的に利用される社会資本であり、その建設費のすべてを現在の利用者だけが全面的に負担することは公平を欠いています。

国際空港を結ぶ新たな鉄道利用者が生じる新高速開業は、それを是正する絶好の機会です。この機に、根本的な問題の解決に全力を挙げたいと思います。

② あなたは成田新高速鉄道開業時に北総鉄道の運賃値下げはできると考えていますか。

値下げできる

③ 「値下げできる」を選ばれた方にお伺いします。値下げに向けたシナリオ(筋書き)をどう考えますか。200字以内でお答えください。

単なる値下げでは国や県の支出が増えるだけで、財政負担が増すだけという批判もあります。しかし、料金が下がれば沿線住民の鉄道利用が増え、遊休土地の活用が可能となり、地域経済が活性化します。国や県の税収が増えます。こうした観点から、国土交通省に一定の財政負担と値下げを求めていきます。

われわれ民主党が政権を執れば、これまでこの問題について及び腰で、何ら根本的な解決を図ろうとしない現政権に替わり、既存の社会資本の活用に視点から、しっかり対応していきたいと考えます。

④. また国会議員としてどのような活動をして値下げ実現に取り組めますか。300字以内でお答えください。

2003年11月の初当選以来、私は北総鉄道の値下げ問題に取り組んできました。この問題解決に向け、私の属する衆議院国土交通委員会において繰り返し質問し(平16/6/16)、内閣への質問主意書でも「上下分離方式」の可能性について取り上げました(平成16/4/22日提出)。巨大な債務を抱える北総鉄道の場合、この方式以外に運賃問題の解決または改善は難しいと考えます。

「上下分離方式」とは高速道路の場合と同じく、鉄道のレール、駅舎、ホーム等の施設などのインフラ(「下」に該当する部分)を国または県などが管理し、鉄道運営会社が鉄道の車両(「上」に該当する部分)を保有して旅客輸送を行なう方式です。現状はこの「上」も「下」も北総鉄道が担っており、これが料金に跳ね返っているわけです。

民主党政権により、この問題に対して消極的な現政権に替わって適切な運賃体系を実現したいと思います。