

成田新高速開業で北総線運賃はようになるか？

北総線の運賃値下げを実現する会ニュースNo.5



鉄道ジャーナリスト 佐藤信之氏の「試算」を受けて

成田新高速鉄道が開通すると、一本の線路を、成田新高速線（京成線）と北総線という、まったく違った運賃体系をもった二社の列車が運行されることとなります。運賃は、京成線は京成運賃、北総線は「あくまでも」北総運賃なのでしょうか？ いや、北総線の高運賃を「なんとかしなければならぬ」という意味でも、そんなことを許してはならない。——そんな疑問と強い願いから、「北総線の運賃値下げを実現する会」では、さる2月5日に、鉄道ジャーナリストの佐藤信之氏の講演会を開催し、現状の問題点を沿線住民の皆さんに広くお知らせする機会をもうけました。当日は、予想を大幅

に超えた盛会となり、多くの方々に「簡単な問題ではない」ことを感じとっていただけたのではないかと思います。

講演では、千葉県が、平成13年に運輸政策研究機構（国交省の外郭団体）に委託して作成した『成田新高速鉄道事業推進調査報告書』をもとに、「二重運賃を回避できる運賃設定」として一つの「試算」が提示されました。今回はこの試算について、北総鉄道、千葉県のコメントもまじえ、ご報告します。

「佐藤講演」の論点は2つ——「二重運賃の回避」と「15%運賃引下げ」

成田新高速線は、京成上野から北総線上を經由し成田空港駅が終点です。それは現在の京成本線も同じ。上野で切符を買って電車に乗り、津田沼を經由しようが北総線を經由しようが、出口が一緒ならば運賃は同じでなければなりません。今後、運賃改定がされなければ、上野～成田空港は1,000円です。ところが北総線を經由した場合、印旛日医大駅で途中下車すると1,070円になってしまうという「逆転現象」が生まれます。これが「二重運賃」の問題点です。

佐藤氏の「試算」の流れは、まず、「遠いほうが安い」という逆転現象を生まない運賃カーブをつくりました(図1)。その運賃設定が実現した場合、北総の営業収益は、現在の実績から

15%、年間16億円マイナスになります。逆に言えば、年間16億円の財源を新たに生み出せれば、北総の運賃は15%下げられ、二重運賃も回避できるということになります。

試算は、①北総線の自然増収は見込まない、②現行の北総への「支援・償還スキーム」は変更しない、③「成田新高速のための」財源はあてにしない、を前提条件として、**確実に予測できる数字のなかで**16億円をどう

生み出していくかという理論展開でした。以下、二つのポイントごとに考え方をみていきます。

図1 佐藤氏の描いた運賃カーブ

「佐藤試算」の基本的考え方

1 二重運賃（逆転運賃）は回避すべき

図1にもあるように、現在の運賃体系のままでは、京成一般特急に乗っていて印旛日医大駅で下車した場合は640円、北総線に乗っていると1,070円です。同一の線路、駅施設を使って、路線別の運賃を支払わなければ改札を出られないとなると、そうとう複雑な機械処理が必要になります。

しかし、もしもこれが現実になったとしたら、それは法的に「運賃規制」の対象となる「差別的取扱い」にあたるのではないかと、というのが佐藤氏の考え方です。

「運賃規制」は独占性をもつ鉄道事業者に、その独占的な地位を利用して、特定の人に不利な「差別的」運賃を設定させないよう、**裏へ!**

2 北総線の運賃は15%引下げできる

前述の『調査報告書』では、平均して、スカイライナーは15万9,000人を、一般特急は21万5,000人を一日に運ぶと予測されています。そこから予想される京成電鉄の新線開業による総収入は170億円、北総の純増益分は10億円とはじき出されました。引き下げのための財源16億円には、あと6億円の捻

出が必要です。

佐藤氏は、その6億円を、①北総の経営効率化で2億円、②値下げ効果による利用者増で2億円、③京成電鉄の追加負担で2億円が可能だとしました。

①は、開通による「規模の経済」の効果で、②は、昨年から実施した「通学定期の公**裏へ!**

北総線の運賃値下げを実現する会

国・県・北総鉄道に情報公開を求め、沿線住民の皆さんにニュースとしてお届けしています。
 運賃値下げの活動にご賛同いただける方はぜひ一緒に活動してください。
 連絡先：吉田治男 白井市堀込 2-3-11-304 TEL 047-491-1343
<http://hokujitukai.ld.infoseek.co.jp/> アクセスをお待ちしています！
 資金カンパもお願いします！郵便振替加入者番号 00140-5-159504

19世紀のアメリカではじまった制度です。そもそも「一つの市場には一つの価格（一物一価）」は原則。「空港輸送」に特化したスカイライナーは別として、京成一般特急と北総線とは「きわめてグレーゾーン」な隣接市場で、北総線利

用者だけが不利な運賃設定をされるとしたら、「差別的」な扱いと言えるのはでないでしょうか。ただし、「差別的」かどうかの解釈（つまり、運賃規制の対象となるかどうか）は、「行政の裁量」とされる可能性もあるようです。

＜参考＞ 鉄道事業法 抜粋
 第16条（旅客の運賃及び料金）
 1～4 略
 5 国土交通大臣は、運賃等が次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、当該鉄道事業者に対し、期限を定めてその運賃等を変更すべきことを命ずることができる。
 一 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき。
 二 他の鉄道事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき。

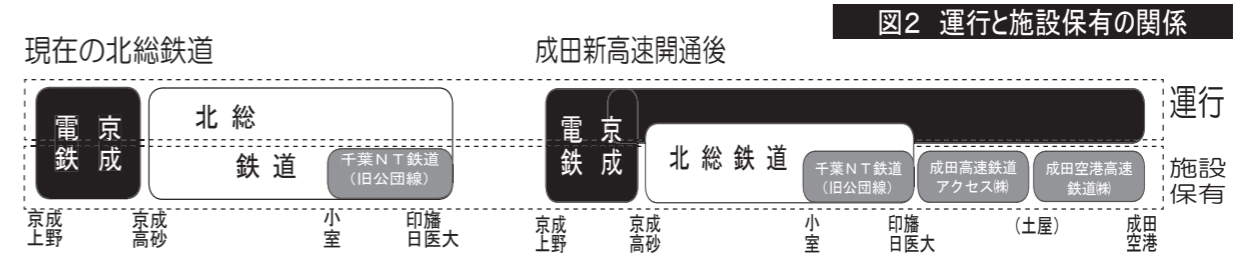
「佐藤試算」へ寄せられたコメント

当会では当初、シンポジウム形式での情報交流を企画していましたが、県以外からの協力が得られず講演会となりました。講演会終了後、各機関を回り、「佐藤試算」についてのコメントを求めました。

●京成電鉄 コメントをいただくことはできませんでした。
 ●北総鉄道 今、当社の経営は、毎年およそ10～20億円の資金が不足するという、大変厳しい事態に陥っています。「法人税を数億円も支払うほど利益を出しているではないか」との指摘がありますが、ここで言う「利益」とは、定められたルールに従って、会計上の損益を算出した損益計算書に計上されている利益であり、あくまでも計算上のものです。実際のお金の出入りでは、毎年、巨額の資金不足が生じており、

現在のこうした事態に対して、手持資金の取り崩しと関係者による支援でしのいでいるのが実態です。そんななかで、人命をお預かりしている鉄道事業を、なんとか安定的に継続出来るように日々腐心しているところです。

成田新高速鉄道が開業する2010年までの間に、様々な事態が生起すると予測されます。例えば、今後、金利の上昇が危惧されます。当社が返済をしなければならない債務は1,000億円以上。金利が1%上昇しただけで、不足資金はさらに毎年10億円も増加することになります。この他、消費者物価指数、卸売物価指数が今後どう推移するのか、消費税率がいつどのような内容で改定されるのか、また、地域の熟成（ある



的助成」(25%引下げで約7%の増収)の実績をベースにもっとも控えめな数値を想定しました。そして③は、京成が北総に支払う線路使用料をどう設定するかがカギとなります。

新高速鉄道の開通によって、運行と線路施設保有の関係は非常に複雑になります(図2)。北総鉄道は現在、千葉NT鉄道に年間19億円の線路使用料を払っていますが、同じように、新線開通後は京成が北総に線路使用料を払うこととなります。しかも、二社が同時に運行するわけです。直接の運行経費はそれぞれが負担するとしても、分けきれない共通経費をどのように線路使用料に反映させていくのでしょうか。

佐藤氏は、現在の実績から、京成電車が走ることによって北総区間で増える経費を14億

円と試算しました。これが京成から北総への線路使用料となりますが、北総線区間を通過する旅客の運賃収入は、この金額を超える可能性があります。

仮に、上野～成田空港間の運賃1000円のうち、上野～高砂を250円、日医大～空港を350円として試算した場合、ちょうどその超過分が2億円弱となり、③の追加負担が可能ではないかとしています。ただし、これらは、『報告書』の数字をあてはめたもので、多くの不確定要素があることも事実です。

二社間の経費と収益の配分は複雑すぎ、理想的な解決策として、「運行は京成に一元化し、北総はインフラ会社として負債の返済に専念すべきだ」という考え方が、講演の最後に示されました。

いは衰退)のテンポなど、なかなか見極めきれない大きな不確定要素もあります。つまり、4年も先の、経営の最重要ファクターである運賃を検討するために不可欠な、確たる数値指標が、未だ何もないに等しいのが実情です。運賃は、利用者の皆様にとっても、当社の経営にとっても、極めて重要な問題であるため、逆に、仮定に仮定を重ねた推論などを展開することは、慎むべきだと考えています。

●千葉県 佐藤氏の言う「裁量権のある行政」とは「国」のことであり、県は公式的には運賃問題に介入することはできない。今後、地域住民の要望が強くなれば、県としての見解を示すことはあるかもしれない。