



## 不当運賃正して、北総値下げへ

### 国交省の 公聴会で 住民 多くの問題点を追及

7月開通をめざす「成田空港線」（成田新高速）の運賃の認可申請が、昨年12月、京成電鉄（株）から国土交通大臣に出されました。申請内容は、現行の北総線運賃と全く同じ体系で、その是非を審議するため、1月26日と28日、国土交通省・運輸審議会の公聴会が開かれました。これには沿線住民を含む28名が意見を陳述。このうち9名は申請どおりの認可に賛成意見でしたが、その倍の19名が横山白井市長をふくめて反対意見を述べました。

北実会の関係者も様々な角度から申請運賃の問題点を追及しました。近距離乗客には高く、遠距離になると安くなる運賃体系の異常さ、申請運賃の根拠となる収入・原価表の積算と実数とのくいちがい、線路使用料支払いの不公平さ、北総線区間の運賃収入まで京成電鉄が丸取りする不当さ等々が次々と明らかになりました。これらの公述内容は当会のホームページに掲載しています。

【写真】運輸審議会委員（右側）に意見陳述する北実会・吉田会長（左）。1月28日国土交通省

## はてな？

成田新高速線の運賃申請が、北総線値下げと、どんな関係があるの？

同じ線路の上を二つの鉄道会社の電車が運行する場合、運賃が違うということは普通ありません。ですから、北総鉄道の線路の上を京成電鉄が電車を走らせるとき、公正・透明な運賃が設定されれば、それにともない、北総鉄道の高運賃が正されることへつながります。また、京成電鉄が北総鉄道に「線路使用料」を適正に支払い、あるいは北総区間の運賃収入を北総鉄道に支払えば、北総鉄道の収入が増え、その分運賃を下げることができます。しかし、京成電鉄が認可を申請してきた運賃は、北総区間は、現在の北総運賃と全く同じもので、その合理性に重大な疑問をいだかせるほか、申請理由の説明にも数々の問題点をふくんだものでした。こうしたことから、国土交通省には、申請された運賃が妥当かどうかを厳正に審査する義務があり、とくに北総鉄道と親会社である京成電鉄との間にある様々な問題が公正・透明に扱われているか、住民に十分わかるように説明することが求められています。

# あまりにもひどい話

消費者問題研究の日本女子大 細川 幸一 准教授

私は長年、公共料金の決定過程への消費者の参画問題を研究してきましたが、運輸審議会の公聴会を傍聴してあまりにもひどい状況であることを感じました。本件は決して一部地域の問題ではなく、政策決定への市民の参画、国民への情報開示、天下りの弊害、地方自治の自律性など現代の日本政治が抱える問題が凝縮していると思います。税金を投入しての5%値下げでは話しになりません。本件は、民主党政権初の大規模な公共料金認可事案であり、「生活者が主役の政治」の試金石となるでしょう。(北実会へのメールより)

## 問題点が次々 認可はとてもできません！

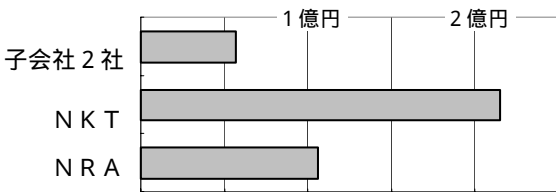
公聴会では多くの問題点が指摘されました。北実会からは、すでに京成にあてて公開質問状を2度にわたり送っています。

### 収入を少なく見積もっている疑惑

北総に合わせて運賃を高額に設定するため、京成が出した申請書は、成田空港線の乗客数見込みを過小に見積もっている疑いがあります。

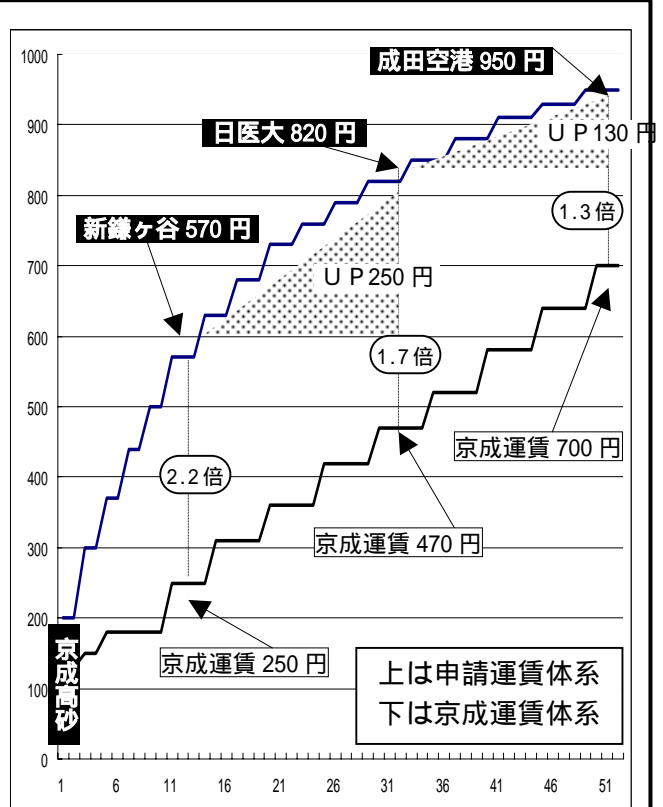
### 子会社に支払う線路使用料は少ない

グラフは京成が支払うという1km当たりの線路使用料(H23年度)。成田高速鉄道アクセス(NRA)へは1.05億円、成田空港高速(NKT)には2.14億円に対して京成の子会社である北総鉄道と千葉ニュータウン鉄道の2社をあわせた額は年5700万円と大幅に少ないものです。



### 北総の乗客を奪って、京成の収入に

北総線区間で京成特急に乗る乗客の運賃は京成の収入にするが、人数の把握はできないので、その配分は京成・北総の2社で配分ルールを協議・契約した、といます。これは結局、京成電鉄が親会社の地位をつかって北総乗客分の運賃を丸取りするという事です。



## 異常な運賃体系 近距離は激高, 1駅 500円も

「成田空港線」のキャッチフレーズは空港アクセスの利便性向上。現在1000円の「京成上野・成田空港」普通運賃が、時間短縮のうえ1200円で済むというわけです。では沿線の住民にとっての「利便性」はどうでしょうか。上の折れ線グラフは、京成高砂を起点にした申請運賃のカーブですが、新鎌ヶ谷まで570円、日医大まで820円、成田空港まで950円です。これを現在の京成本線の運賃カーブ(グラフの下の折れ線)と比べると、同じ京成電鉄なのに非常に高いことがわかります。さらに問題は北総線区間内だけ上昇カーブが急なこと。新鎌ヶ谷・日医大間の19.6km区間で250円UPに対して、北総区間外の日医大・成田空港19.1km区間では130円UPとゆるやか。空港第2ビル駅から隣の駅の成田湯川間が1駅で500円というひどさとあわせ、近距離乗客には激高な運賃。こんな体系をとっている鉄道はどこにもありません。国土交通省には、こんな体系に合理性があるのか、厳正な審査と説明が求められます。