

# 成田市企画政策部を訪問

Aug,10,2004

訪問の目的：成田新高速鉄道進捗状況と開業後の京成から北総へ支払う使用料算定の考え方を聞く

北実会：北総運賃値下げ運動をしているが、一向に下がらない。成田新高速開通で解決できればと考えている。新線建設の進捗状況をお聞きしたい。また、以前こちらからいただいた平成13年3月に(財)運輸政策研究機構が発行した「成田新高速鉄道事業化推進に関する調査報告書」の内容についてお聞きしたい。

北実会：成田新高速運行時に京成が北総鉄道に支払う線路使用料の考え方がどうなっているのか、報告書の考え方を聞きたい。

成田市：報告書は県交通計画課がとりまとめた。内容については県に聞いて欲しい。新高速の担当は光岡室長だ。報告書作成は裏表紙にある検討委員会が担当した。委員には成田市も入っているが、成田市は空港アクセスへの改善と二駅(成田ニュータウン北駅以外のイオンのある場所を検討中)の設置を求め、陳情に力を尽くしている。新線建設費の負担金は千葉県6,成田市3,他自治体1の負担割合になっていて、成田市が負担するのは90億円ほどだ。額が多いが、それだけ新高速に期待している。

北実会：成田新高速開通で成田市はどのようなメリットがあるのか。

成田市：空港の完全化と東京方面への市民のアクセス向上が期待できる。

北実会：京成は新線でメリットがないとしているが・・・。

北実会：諸外国では国際空港から首都へのアクセス時間はこんなに掛からない。

北実会：現在も成田空港へは京成とJRとうアクセス鉄道があるが、新線による成田市へのメリットはどこにあるのか。

成田市：日暮里～空港間が30分台になれば旅客が増える。羽田空港(2009年新滑走路開業予定)との競争の中で、成田空港は空港滑走路と首都へのアクセスの両方を整備する必要がある。

北実会：国策上の問題もあるだろう。

北実会：報告書の他に、新高速を運行する京成の使用料に関して公文書はあるのか。

成田市：無いと思う。

北実会：成田新高速が通れば運賃が下がると思っている住民が多い。それが実現するのかどうかをハッキリ見極めたいと考えている。

北実会：成田市民で北総鉄道を使う人もいるだろうから、成田市も関係無しとしないで運賃の適正化に取り組んでいただけないだろうか。

成田市：成田と千葉NTとで成田業務核都市を構成することが千葉県の企画調整課のホームページに掲載されている。成田市が北総の運賃問題に関係ないと思っていない。

北実会：成田新高速の運賃申請は京成電鉄がやるのだろうか。

北実会：千葉NTの途中駅から電車に乗った方が遠い所から乗ったよりも高いことになるおかし

い。北総鉄道（株）の財務シミュレーションではやっていけるはずだし、償還後は莫大な利益が生じる会社だ。

**成田市**：改良工事の財産の保全についての取り決めがまだ無い。

**北実会**：新柴又より向こうは速度を上げられないから、現在130km/hで認可されている北総線内は将来もっと高速で走る予定ではないか。現行で130km/h走ることができるのに、300億円かけて改良工事をする理由が分からない。

成田NT駅～空港は単線なので、私の計算では、36分台で走るには、北総線上については130km/hより速く走らなければつじつまが合わない。

**成田市**：根古屋では待避しないとなった。

**北実会**：東京駅乗り入れの進捗状況はどうか。東京税関が成田に入って、九十九里にかけて特区構想があるがそれについてどうなっているのか。それに関して北千葉道路の高速道路化がされるのか。

**成田市**：空港付近に企業庁が物流拠点を開発している。業務核都市には物流は入らない。物流は成田市、それをバックアップするのが業務核都市だ。物流基地は成田インターの付近だが、業務核都市となる千葉NTと連携するには北千葉道路は不可欠となろう。高速道路ではないと聞いている。H17から鉄道建設着工を予定している。オオタカの生息が確認され、着工が半年遅れた。環境アセスはH17に入るだろう。準備書作成、広告閲覧、評価書作成と続く。今は現地調査の段階であり、準備書の作成には成田市も参加する。

北千葉道路と一体を進めるとしており、道路は印旛日医大先から鉄道の北側にシフトし、土屋から鉄道を越えて空港に向かうようになる。

東京駅乗り入れについては、都で検討中と聞いている。

報告書では新線建設事業費は1,291億円となっていたが、余剰分で落とし、1,260億円にした。建設予定地は田んぼなどで、用地費は元々安い。

**北実会**：京成は収入から経費を除いた65億円の中から使用料を払うことになっているのか。

**成田市**：先行き30年で償還できるスキームで許可申請しなければ国交省は許可しないだろう。線路など下の部分は新会社で、車輛など上の部分は京成が用意する。

新会社へは、県から3人、成田市から1人派遣しているが、経費はすべて会社持ちになっている。

**北実会**：車輛は3種事業者が支払うのではないか。

**成田市**：2種事業者として京成が購入する。報告書の12ページにもある。

以上。

報告書によると、京成が北総に支払う線路使用料については、日暮里から空港までいくら運行本数があっても、北総線上（京成高砂～小室）での乗降客についてしか払われない仕組みになっている。スカイライナーについてはこの間で停車しないので、使用料の支払いは無いことになる。その考え方の確認に成田市を訪問したが、報告書をまとめたのは千葉県とのことであった。

国交省では「報告書に書いてあるのは一つの考え方。京成がどのように申請してくるか、その時まで分からない」との話も聞いているが、報告書以外の公文書があるわけでもない。この問題に触れないように、国交省、千葉県ともに予防線を張っているようだ。