

平成二十一年五月二十日提出
質問第 四二三号

成田新高速線開通に伴う運賃問題に関する質問主意書

提出者 田 嶋 要

423

成田新高速線開通に伴う運賃問題に関する質問主意書

二〇一〇年度中に予定されている成田新高速線の開通に伴い、日本一高いといわれる北総鉄道の運賃がどのようになるのか、地元自治体はじめたいへん多くの沿線住民が注目している。北総鉄道の運賃は近接路線の倍にもものぼり、これまで、二度にわたり大規模な「運賃値下げ」署名が行われた経緯がある。国はそれら国民の強い声に応え、成田新高速線の開通を機に、運賃を含む諸問題を解決すべきと考え、以下のとおり質問する。

一 北総鉄道の経営者は、過去にマスコミの取材に対し、「高額といわれても利用者からいただいた運賃で建設資金を償還していく以外に当社の生きる道はない」と語っている。このように莫大な建設費を運賃で償還していく仕組みが望ましいと考えているか。また、公共的な交通機関の運賃に地域格差があることを、運賃認可をする国としては望ましいことと考えているか。

二 「成田新高速鉄道事業化推進に関する調査報告書（財団法人 運輸政策研究機構／平成十三年三月）」に「空港アクセスとして空港と都心を結ぶ鉄道の建設が急務となる一方、千葉県北西部のニュータウン等の開発の進捗に伴い、通勤・通学輸送の足の確保が緊急の課題となり、このための鉄道の整備とあわせ空

港アクセスを解決する成田新高速鉄道の構想が出された」との記述があるように、ルート案候補の提唱（昭和五十七年五月）と北総線二期区間の工事施工認可申請（同年同月）はまったく同時期であり、北総線二期区間の建設工事は空港アクセス路線として関連性をもって進められたと考えられるが、その事実はあるか。

三 前項の認識のとおり、当初より北総線二期区間が空港アクセス路線の一翼を担わされていたのであれば、年間六十億円に及ぶ北総線二期区間の資本償還費を、成田新高速線の運行者及び利用者は、受益分に応じて負担すべきと考えるが、見解を示されたい。

四 鉄道事業法第十五条及び第十六条に基づき、線路使用料等の使用条件と運賃はともに国の認可事項であるが、両者の申請と認可は同時に行われるのか。個別に行われるのか。

五 鉄道事業法第十五条第三項では、使用条件は鉄道事業の適正な運営の確保に支障を及ぼすおそれがあると認める場合を除き認可しなければならないと規定されているが、「適正な運営の確保に支障を及ぼす」場合を、具体的に事例をあげて示されたい。

六 成田新高速線は、第二種事業許可区間（五一・四キロメートル）内に四つの第三種事業者が存在し、歴

史的経緯からさまざまな利害が絡み合った複雑な路線となっている。路線全体で使用条件の再構築を行うにはどのような条件が整えばよいのか。また、国においてそのためのイニシアチブをとることができないのか。

七 鉄道事業法第十六条第二項に規定する「適正な原価」にはどのような要素が含まれるのか。成田新高速線の運賃原価には京成線日暮里駅の駅舎改修費は含まれるのか。

八 昨年八月の一〇万七〇八七名に及ぶ署名陳情の際、谷垣国土交通大臣（当時）は「運賃は透明・公正なものにしなければならぬ」と述べられたが、透明・公正な運賃とはどのようなものか。

九 北総鉄道の経営内容は、現行運賃を認可した平成十年の時点と現在で、どのように違ってきていると考えるか見解を示されたい。

十 長年にわたる沿線からの要望に応え、高運賃の値下げに踏み出すにはどのような条件が整えばよいのか見解を示されたい。また、条件を整えるために国からの財政支援を検討すべきではないか。

右質問する。