

北総鉄道

高収益の企業への

「補助金なしの値下げ」が当然

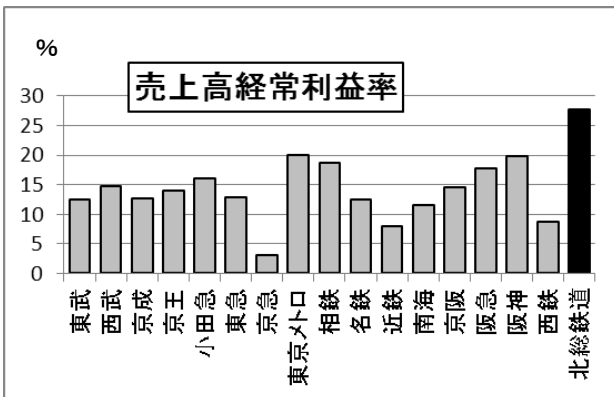
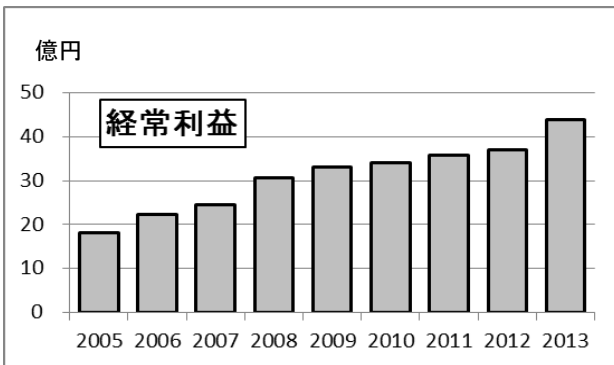
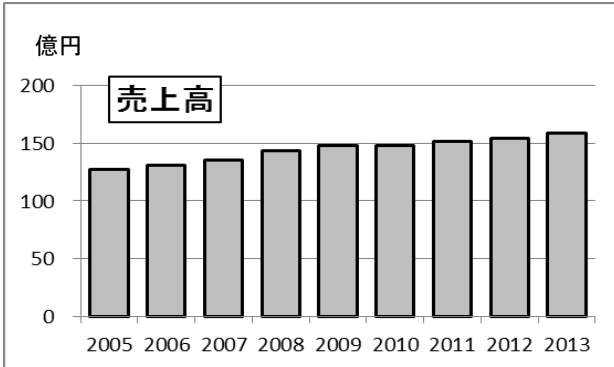
補助金の継続は許されるか

北総鉄道は十一月末、印西市長、白井市長などに対し、二七年度以降の補助金継続について本年末までに回答をくれない場合、運賃値上げに向けた具体的手続きを開始する、と異例の通告をしています。これは成田スカイアクセス開通時の四・六%の値下げに際し、県と沿線6市（印西・白井・船橋・松戸・鎌ヶ谷・市川市）が合わせて3億円を5年間、毎年、補助金交付するとの協定が二六年度で終わるので、そ

の後も交付を継続せよ、のまなければ元の運賃に値上げする、と一民間企業が自治体首長に対してとるべき態度としては信じられない横柄さで迫っています。だが、この協定を決めた「合意書」は、平成二七年度以降の扱いは、北総鉄道の経営状況を勘案して関係者で協議するとなっていて、今日、沿線各市の反応は「高収益を上げている北総鉄道に補助金を続けるのは市民に説明がつかない」というのが大勢です。

北総鉄道決算

年を追って増収増益 抜群の高い利益率



「北総鉄道の経営状況を勘案」すれば、税金から補助金を出せ、との理由は成り立たない。

平成22年7月の成田スカイアクセス開通を前にした住民の期待に、「値下げなし」では取まらない情勢の中で千葉県の根回しでつくられた「補助金」制度。当時、北総鉄道はまだ「債務超過」でもあり、運賃値下げを北総側に認めさせるには補助金もやむなし、と千葉県が1.5億円、印西8100万円、白井3450万円、船橋600万円など6市合計1.5億円を毎年交付しています。しかし今日、北総鉄道の経営は、沿線の住宅開発などで大幅に改善。グラフのように「売上高(営業収入)」も「経常利益」も毎年連続の増収増益で債務超過も解消。特に注目されるのは高運賃ゆえの利益率で、民鉄大手を寄せ付けない高さです。

「道理」を捨て、「無理」を通した印西市議会

合意書の手順飛びこし、「補助金ありき」を決議

印西市議会は18日、平成27年度以降も補助金継続を求める議員提案による決議を2時間に及ぶ討論の末、賛成15、反対5の多数で可決しました。

この仕組みを決めた平成21年11月の「合意書」は、自治体の補助金支給は平成26年度迄で、27年度以降は「北総鉄道の経営状況を勘案し、関係者間で協議する」としています。

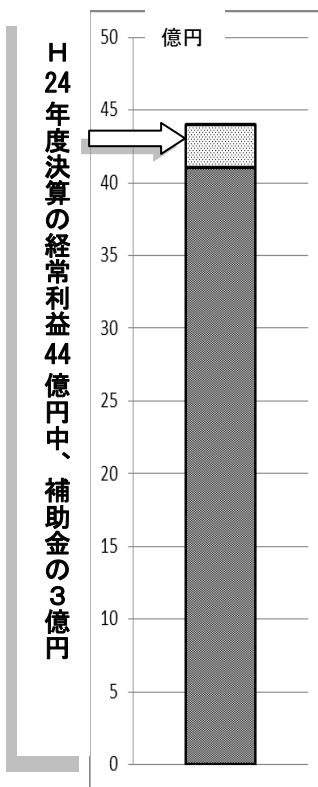
しかし北総鉄道はその手続きを無視、印西・白井市に対し「補助金の継続を年内に回答しなければ値上げの手続きをする」と迫っていました。本来議会はその非を質し、27年度以降の扱いは手順を踏んで結論を出すべきなのに、この決議の提案者も賛成討論者にもその観点は全くなく、ただ北総鉄道の言い分に追従、補助金継続の論調に終始しました。

補助金支給は 違法の疑い

「違法専決NOの会」

代表 藤森 義韶

北対協が依頼したシンクタンクの報告書は「補助金支出の違法性について」という項目で27年度までの補助金支出は、当時債務超過にあった北総鉄道の経営安定を図る意味での判断に裁量権の逸脱、濫用の違法があるとは認められないが、現状では経営は安定しており、補助金の必要性が認められるかの点で疑義が生じ得る、と述べています。補助金の継続は市民の税金からこれからもずっとと払い続けることを約束させられるものであり、高い運賃が今以上に下がらないということなのです。補助金継続となれば、当然「住民訴訟」の対象として考えねばならないでしょう。



目先の損得で「補助金継続」に乗ることがいかに先々禍根を残すか、思いを致すべきです。

北総鉄道は、年間44億円（H24年度決算）もの利益を上げていながら「自治体からの補助金3億円がないと、値下げを続けられない」と言い下す。補助金の3億円を引

でも利益は41億円もあり、それは値下げ前年の09年の利益33億円を大きく上回っているのに、この言い分はおかしいと思いませんか？

それは単に強欲というだけ

その裏に隠されている意図は一体何か

経常利益44億でも補助3億円がないと立ち行かぬとは