

北総線沿線6市選出県議からの回答書まとめ

2014年3月2日

お名前	第1問 運賃値下げは北総鉄道の自助努力で実施すべきとお考えでしょうか			第2問 知事には運賃値下げをし、住民に生活の安定をもたらす責任があるとお考えでしょうか			第3問 知事は合意書4項に基づく関係者間の協議にリーダーシップを発揮すべきとお考えでしょうか		
	ア	イ	ウ	ア	イ	ウ	ア	イ	ウ
丸山慎一 (共産、船橋)			白井・印西両市の協議会が委託した専門家による調査報告書でも、現在の北総鉄道の経営状態であれば、現行の値下げ継続は可能とされています。また、これにたいする北総鉄道の反論は、将来に備えるという理由しか示されていません。どうなるか予測のつかない「将来」を理由に、高運賃に戻すことはスジが通らず、補助金なしで引き下げのべきです。			私自身、県議会でも質問しましたが、県の最大の問題は、まったく自らの問題として考えていないところにあると思います。白井・印西両市が中心になって他市に働きかけるのは限界があり、市を超えた合意形成は、当然、広域自治体である県がイニシアチブを発揮すべきです。しかも北総鉄道は千葉ニュータウンの軸として建設された鉄道であり、ニュータウン事業を進めてきた県に大きな責任があるのは明らかです。北総鉄道の運賃をどう引き下げるのかという問題は、県が自分の課題として対策を考え、自分の責任で解決すべきだと考えます。			2の回答とも重複しますが、北総鉄道の運賃引き下げは、市域を超えた県北西部の広域にわたる問題であり、千葉ニュータウンという県が進めてきた開発の軸になる鉄道の対策ですから、当然、県がリーダーシップを発揮し、早期に解決すべきだと考えます。
プリティ長嶋 (無所属、市川)									
田中宗隆 (自民、白井)						運賃の認可権限は知事にあるわけではなく、むしろ公共性の高い鉄道事業者が社会的責任を果たすべきと考えます。前回の合意以来、さまざまな動きがありますが、全員が真摯に考え直し、知恵を出し合い協議に臨むべきと考えます。			地元選出議員として運賃の値下げが維持されることは非常に重要だと考えています。その為にも、水面下での交渉を続け、関係者それぞれが早期に協議できる環境を整えるべきと考えます。
松戸隆政 (みんな、松戸)			原則自助努力によるべきだと考えます。しかし、運賃値下げの実現可能性を考えると、自治体による一定の補助金継続は必要なものだと考えます。消費税増税等で家計が苦しくなる中では、沿線住民の方々の当面の負担を軽減することを重視するべきだと考えます。			政治は結果が全てであるため、現在の知事に責任があることは否定しません。そして、政治家というのは、その責任を選挙で判断されるべき存在だと考えます。ただ一方で、現知事にのみ責任を押し付けるのは、違和感を覚える部分もあります。			
藤代政夫 (鎌ヶ谷)			一義的には北総鉄道が自助努力すべきです。又、北総の運賃が高い理由の一つである 新鎌～高砂間の二期線（生活線と言うより新幹線仕様としての工事）の約1200億円の借入金 千葉ニュータウン計画人口34万人が9万人の失敗 国の空港政策（都心へ36分）、それぞれについて国、県等が主体者として運賃値下げについても努力すべきだと思われれます。			千葉ニュータウンの失敗（34万人が9万人）について責任を明らかにしていない。ニュータウンの沿線住民の生活を守る責任があると思われれます。			平成21年11/30“合意書”は沿線自治体の首長も、又県も鉄道会社も参加しての合意。4項に平成27年以降「協議して決める」と合意されている。しかし、同時に県、北総、京成、国交省との間で“確認書”が交わされ、そこでは平成27年以降も補助金が前提との鉄道会社の意見を確認している。このようなダブルスタンダードに県がかかわったのが問題です。県は責任を取ってきちんと協議会を造り鉄道運賃値下げの方向性を探るべきです。

お名前	第1問 運賃値下げは北総鉄道の自助努力で実施すべきとお考えでしょうか			第2問 知事には運賃値下げをし、住民に生活の安定をもたらす責任があるとお考えでしょうか			第3問 知事は合意書4項に基づく関係者間の協議にリーダーシップを発揮すべきとお考えでしょうか		
	ア	イ	ウ	ア	イ	ウ	ア	イ	ウ
水野文也 (みんな、市川)			二者択一であれば自助努力となる。補助金は県全体でみた場合、沿線地域外の税収との見合いで不公平感が生じるためだ。例えばアクアライン800円も同じ理論で語れるが、波及効果による県全体の税収増が期待できるため、域外住民の理解を得られやすい。しかしながら、自助努力は確実に継続するための現実的な対応なのか疑問に思う。親会社である京成電鉄は、株主代表訴訟を起こされるリスクがある以上、引き上げに応じるとは考えにくい。県議会の答弁にもあったように、行政(国土交通省)の認可によって、京成側が運賃の裁量権を有しているだけに、自治体がこの問題に介入するのは難しい。自助努力で引き下げを勧告するのは国交省であり、同省に働きかけるべき性質のものだと考えられる。その状況下において、現行スキームが壊れた場合、ほぼ不可能と考えられる自助努力以外、御会は対案があるのか？スキームが壊れ値上げされた場合、御会は住民にどう責任をとるのかお聞きしたい。現実的には暫定的に補助金の継続、或いは部分的な引き下げなどを国交省を通じ京成に働きかける必要があると考える			最高責任者として責任はある。過去の行政によってもたらされた事象は、知事が変わっても責任の所在が継続されると考えられるためだ。もっとも1の回答にも記したが、運賃に関するの裁量決定するのは国交省、国土交通大臣の専権事項であるため、この問題に対する責任はありながらも、執行に難が生じることは、制度上考えなければならないと思われる。			協議をリードするのではなく、調停役としての期待は持てる。制度上介入することが難しいとしても、沿線開発は、2とも絡むが、千葉県主導で進められた経緯を踏まえれば静観すべきではない。
藤井弘之 (公明、松戸)						運賃そのものに対する責任ではなく、ニュータウン開発に関する責任はあります。			
石川信一 (公明、船橋)						同上(公明党としての見解)			
赤間正明 (公明、市川)						同上(公明党としての見解)			
秋林貴史 (公明、松戸)						運賃そのものに対する責任ではなく、ニュータウン開発に関する責任はあります。			
岡田幸子 (共産、市川)			親会社である京成が、適正な使用料を提出するなど、もっと責任を果たすべきです。						
川井友則 (みんな、松戸)			黒字となり補助金は不要になったと考える。加えて企業の自助の努力は一層取り組むべき。ただし、沿線利用者に不利益があっては本末転倒なので、その部分は吟味しながら柔軟に対応することが望ましい。また株主を動かすことも必要と考える。			知事には総括としての立場から責任はある。しかし、関係自治体、議員、北鉄、沿線住民にも少しずつ責任はあると思うので、今後も一体となり運賃値下げへの活動をしなければならないと考える。県・沿線自治体はなお粘り強く歩みを共にするべき。			知事にはその責任があると考えます。歴史的な経緯や流れにあっては、免れないと考える。

お名前	第1問 運賃値下げは北総鉄道の自助努力で実施すべきとお考えでしょうか			第2問 知事には運賃値下げをし、住民に生活の安定をもたらす責任があるとお考えでしょうか			第3問 知事は合意書4項に基づく関係者間の協議にリーダーシップを発揮すべきとお考えでしょうか				
	ア	イ	ウ	ア	イ	ウ	ア	イ	ウ		
堀江はつ (民主、船橋)											
湯浅和子 (民主、松戸)											
佐藤浩 (船橋、県民の)				東京メトロ、都営追加鉄と経営統合し、抜本的な解決をする。			上記に向けて知事も努力すべき。		上記に向けて、リーダーシップを発揮すべき。		
木村哲也 (自民、船橋)				以下、回答なし							
齊藤 守 (自民、船橋)											
坂下しげき (自民、市川)											
鈴木 衛 (自民、市川)											
川上 茂 (自民、松戸)											
本清秀雄 (自民、松戸)											
百川輝大 (自民、鎌ヶ谷)											
瀧田敏幸 (自民、印西)											
合計	12		3		7		8		12		3