

北実会への匿名の手紙に対するわたしの考え方

船橋市小室町 2 4 8 3 北田實

2月に「北実会の発行したビラを見た」と、印西に住み東京の鉄道会社に勤める職員と名のる方から匿名で手紙が送られてきました。

鉄道会社に勤める立場からの考えが述べられ、その点では大変参考になりました。

匿名者のような疑問・意見をお持ちの皆さんも外におられるかと思えます。

そこで、この間の事実経過と私の個人的見解を述べ、今後の皆さんの議論の一助にと思えます。

第一に、匿名者からの手紙では、平成21年の合意書の第4項（27年度以降については関係者間で協議をする）の存在を認め、関係者の協議の必要性に触れていることはその通りだと思います。

ただ、21年の補助金合意書で27年度以降については新たに協議をするとなっているのに白井・印西市が一方的に補助金を止めると言ってきたという点は経過から言って事実誤認があるようです。

これは匿名者も読んだという「2月の北実会のビラ」の始めの部分で明確に述べているように、「北総鉄道は印西市と白井市に対し「昨年内に補助金継続の回答がないと運賃値上げの手続きをする」と述べており、この北総鉄道の提案に対し補助金を出さなくても大丈夫というシンクタンクの報告書をもとに補助金の必要性がないという市側の見解を北総鉄道から指定のあった期限内に回答し、同時に県と北総鉄道・京成電鉄に合意書に基づく協議を求めたものです。

いずれにしても、27年度以降については、合意書第4項にあるように、北総鉄道の「経営状況を勘案」し協議することが重要であると私も考えており、既に関係者間でその方向で協議が始まっています。

第二に、「鉄道会社だって一企業」、「利益を追求するのが目的」という点ですが、鉄道料金は、電気・水道・ガスのように国民生活に重大な影響を与えることから、「事業運用にかかる費用に適正な事業報酬を加えたもの」を回収できる運賃を国によって保障されています。北総鉄道もこの間適正な事業報酬を得られるように運賃の値上げに次ぐ値上げを実施してきました。赤字の時は公共事業だからと値上げが制度として保障され、儲けが出たら民間企業だから儲けるのは当

然というのは制度上も社会的にも許されないのではと思います。

この間の高額運賃により北総鉄道の経常利益は合意書締結時の21年の31億円から25年は44億円に増加しています。

また、北総鉄道は北総線運賃問題対策協議会宛に文書で補助金の継続の申し入れをした際、3億円の補助金がなければ経営が危ないとその必要性を強調する一方、同じ説明資料のなかで、京成電鉄のスカイライナー（開業3年で乗客一千万人突破）の北総線利用料が年間で僅か1億5千万円しか払われていないにもかかわらずこれを大いに評価していることに怒りを感じます。

北総鉄道は、千葉ニュータウン住人の鉄道利用において独占的な地位を占めています。そのため、地域住民はやむなくこれまで高額な北総鉄道を利用してきました。しかし、地域で高齢者・年金生活者が増え、生活のためにも安い公共交通機関が求められています。そのなかから生活の足として住民主導のバスの運行が始まろうとしています。

北総鉄道が公共交通機関としての使命を忘れ、独占的な地位を利用して高運賃を維持しようとするほど、地域の荒廃が進み、住民の反発で鉄道の利用が減少することを知るべきです。