

匿名投書への返事

山下

差出人が匿名であることに大変失望しました。色々な問題を提起していながら、自らは名前を明かさないのは相手に対し失礼ではないでしょうか。仮に今後意見のやり取りが続くとして匿名のまま行うのですか、返事が聞きたい思いです。

平成 21 年度 11 月 30 日付の合意書について期間終了後の協議（第 4 項）は未だ行われていません。そもそも合意書の作成は県がイニシアティブをとり進めたものだけに、県が関係者に呼びかけ協議を開催すべきものであります。しかし県議会で答弁では、印西市、白井市で対処せよとの発言がありました。県が自らの責任を取らないので沿線 6 市の首長が連名で協議を開始するよう要望書を提出したところ、環境が整っていないとの理由で拒否されました。このような県の態度は誠に不誠実であり県民としては信じがたい態度であります。また北総鉄道（株）は、一昨年度金子社長が印西市長を訪ね補助金の継続を要求、更に昨年も前回同様の要望を行い、受け入れない場合運賃を元に戻すと脅迫めいた発言をしました。その上市長に対し 12 月までに補助金を継続するか否か返事するよう要求しました。以上のように協議が行われていないのに、合意期間（5 年）終了後も補助金を継続して支出せよとか、運賃を元に戻すとか勝手なことを言う北総鉄道（株）こそ、合意書を無視していませんか。

北総鉄道（株）の人件費が低いと述べられています。北総鉄道（株）は、13 期継続して黒字決算であり、増収、増益の状況にあるので、他鉄道会社並みに給料がアップすることは期待できます。一方北総鉄道（株）を利用する沿線住民は鉄道開設以来 15 年以上にわたり高運賃のため、生活を切り詰め、外出を控え、教育費を削って耐え忍んで参りました。そのようなことから、北総鉄道（株）と親会社の京成電鉄（株）の経営者は、北総鉄道（株）社員の給料アップと鉄道利用者の運賃負担軽減のため一層の努力をすべきであります。問題解決の一例として北総鉄道（株）は、線路使用料の見直しを提起し適正な使用料に改訂して受領すれば多額の収入増となり、社員の待遇改善と運賃値下げが可能になります。

施設の老朽化対策について、必要な費用は耐用年数を基に計上されるべきもので

すが、北総鉄道（株）は、 詳細な情報を開示していません。親会社の京成電鉄（株）との関係もあり明確な情報提供に消極的になっているのかも知れませんが、調査を依頼されたシンクタンクも対応しづらかったのではと推測します。

自治体の補助金については、相手が補助すべき状態であるのかどうかです。補助の目的は何か、理由は何かが問われます。目的や理由が明確でないのに補助金を出すことは公金（税金）を支出する以上不可です。儲けるための補助金など論外で笑われてしまいます。シンクタンクの報告内容、印西、白井市長の判断は間違っていないと思います。正当な判断です。

北総鉄道（株）の経営の安定化のため、利用者増のため沿線自治体は何をしたのか問題を提起されています。自治体がまちづくりや賑わいの創出等々に十分機能を発揮したかについては同じ意見です。しかし貴殿も述べているように千葉ニュータウンの大部分を占める都市再生機構（UR）と早々に撤退した県企業庁には大いに責任があります。同時に自治体も積極的な施策を講ずべきでありました。しかしニュータウンの開発を促すとき必ず浮上するのは北総線の高運賃なのです。今後も運賃問題が解決しないとニュータウンの発展は望めないと考えます。

補助金の不交付については市長が決めたものではありません。北総鉄道（株）の経営内容が向上の一途にあること、即ち 13 期連続しての黒字決算、経常利益が 44 億円で今年度は 50 億円が予想されること、債務超過も解消したこと、利益率も 27%あり鉄道会社の中で群を抜いて高いこと、ニュータウン地域の将来人口も増加の見通しであること等々の要因から最早補助の必要はないという住民全体の判断であります。北総鉄道（株）は、 沿線自治体と手を組んでお互いにメリットを得ながら自助努力で発展されることを希望します。

最後に JR と比較することについては今日まで JR を引き合いに出して運賃問題を論じたことは一回もありませんので申し添えておきます。

どうか今後は匿名でなく堂々と名乗り出て議論して下さいをお願いします。