

北総線の運賃値下げを実現する会 御中

突然のお手紙失礼いたします。

私は印西市内に居住する者で、都内の鉄道会社に勤める会社員であり、北総線の一利用者です。

北実会の皆様におかれましては、運賃値下げのため長年に渡り努力され、さぞかし大変な思いをされていることと思います。

先日、自宅マンションのポストにご投函いただいたチラシを拝見し、北総鉄道と同業他社という立場の視点から、また一沿線住民として感じたことを是非皆様にも聞いていただきたく書かせていただきました。

平成21年11月30日付で、県や沿線自治体と鉄道会社間で取り交わされた合意書を拝見いたしました。先日のチラシでは、北総側が一方的に協議を無視したという内容になっておりますが、合意書の第4項に書かれているのは「平成27年度以降については関係者間で協議をする」という内容ですよね。つまり“協議をしたうえで決定する”ということだと解釈しているのですが、いままでの流れを拝見する限り、そもそも鉄道会社側とのきちんとした協議ができていないまま、船橋市や白井・印西の両市が不交付を決定しように思えます。北実会のホームページの「お知らせ」欄にも「シンクタンクからの報告書を受け取った市長が北総を訪問し、文書と口頭で説明した」という内容が書かれていますよね。たったこれだけで“協議が成り立った”というのでしょうか？私はまともな協議自体成り立っていないように感じます。普通に考えたら、「協議が成り立っていない＝協議していない」ですよね？

それこそ合意書の項目を無視しており、両市や県側にも責任があるのではないのでしょうか。

北総側がスキームの継続がなければ運賃を元に戻すという主張のほうがむしろ世間の常識からして当然だと感じます。もし皆様が中小企業の社長だとして、来年から3億円利益が減ると言われたら「はい、分かりました」と言えますか？

鉄道会社だって一企業です。ビジネスです。利益を毎年増やしていくことが企業としての使命です。会社だってお客様はもちろんのこと社員の生活を守らなければなりません。

世の中の社長はみんな利益が減ることを指を加えて見てなんかいません。

平成25年第4回印西市議会定例会の報告書にもあるように、平成22年度の鉄道統計年報のデータを元にした報告書によれば、北総鉄道の人件費は京成グループ全体でも最も低く、営業キロあたりの職員数、一駅あたりの職員数も京成グループだけでなく、東葉高速や埼玉高速を含めて最も少ないです。これが何を意味しているかご存知でしょうか。鉄道会社的には北総は未だにギリギリの状況であり、何も変わっていないということです。一見状況が回復しているように見えても、そうとは限りません。それは全ての企業に同じことが言えますよね。

私の娘が小学校の校外授業で昨年千葉ニュータウン中央駅の見学に行った時も、駅事務室内は未だに蛍光灯を外したりして、他社に比べ節電に努めているとのこと。電車の車内も節電していますよね。現場の方々は少しでも経費を削減することで利益を増やし、それを将来的に運賃へ還元できるよう必死に努力されているようです。

シンクタンクからの報告書では白井・小室エリアをはじめとする利用者減が続いていることやニュータウン地区の入居者が低迷していること、また特に西白井駅以東の第一期工事線の駅についての老朽化に対する工事にかかる費用などが全く加味されていません。あくまで過去から現在までの単年度の決算データだけを元にしてしています。私は将来的な支出について加味しないこの報告書こそが現実離れしていると思います。市から要請を受け調査し、市の都合の良い内容で報告されています。(市は支出が減りバンザイ！ですね)

決算を拝見すると北総が単年度黒字を続けているのは事実ですし、確かに現状維持ぐらいの体力はあるかもしれません。

しかし、私たち沿線住民の最終目標は何ですか？JRや京成本線並みの運賃ですよ。その目標を達成するためには現状運賃の維持で満足せず、むしろ沿線自治体に補助金を出してもらい、より一層の値下げをすることが良いと思うのですが、いかがでしょうか。

自治体からの補助金は誰のためですか？北総側はお金を一端受け取りますが、それを普通運賃や定期運賃に還元しているわけですから補助金で全く儲けてはいません。むしろ北総自体も補助金を出しています。

話は変わりますが、私は沿線自治体の行動こそ合意書に背いていると考えています。配布していただいたチラシでは省略されていますが、合意書の第3項には

- 「(1)千葉県は(平成13年の再建支援者間合意の完全履行を初めとして、北総鉄道株式会社の経営の安定化、安定的輸送サービス継続のために必要となる支援を行うこと。
(2)自治体は連携し、北総線の利用者の増加を図るため、利用促進のための協議会(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)に基づく活性協議会を含む。)の設置を通じて、まちづくり・賑わいの創出、若年層の地域離れの抑制、高齢者の鉄道利用促進等の施策を講ずること。」

とありますよね。

市は「まちづくり・賑わいの創出、若年層の地域離れの抑制、高齢者の鉄道利用促進等の施策」として具体的に何をしてくれましたか？

北総鉄道の社員は汗水流しながら、限られた人数で沿線はもちろん都心まで足を運んで何百校と学校訪問を行い、遠足などの誘致を必死にしているにも関わらず、市の役人は人口増や観光者増のための必死な誘致施策をしましたか？

人口が伸び悩んでいるといういまの結果からみて、施策をしているとはいえないでしょう。

しかも第3項の文章には「上記2の運賃値下げを実施するにあたり、下記の事項(←第3項)を前提とする。」とありますよね。つまり値下げをするためには、まず「まちづくり・賑わいの創出、若年層の地域離れの抑制、高齢者の鉄道利用促進等の施策」をすることが前提であるということです。

施策をしていない…これは合意書違反ではないのでしょうか。

まさに私たちは日中韓問題でいう中国や韓国の国民ですね。

北総鉄道が「日本」だとすれば、中国政府や韓国政府(印西市・白井市)は対日意識を国民に植え付け、国民の不満をみごとに日本(北総鉄道)に転換させているわけです。

自分たち(市)は何もしないで、

数年前に他の市から引っ越してきた私には客観的にそう見えてしまいます。

他の地域、たとえば福島県や岩手県など被災した地域があれだけの被害を受けても活性化してきているのはどうしてでしょう。それは自治体と鉄道会社がきちんと仲良く手を組んで、他県からの誘致のためのPRやキャンペーンを必死にしているからですよ。それに比べ私たちはどうでしょうか？県や自治体のニュータウン事業の失敗がそもそもの原因の運賃なのに、鉄道会社だけを悪者呼ばわりして、ホントに地域を活性化させる気があるのですか？「施策」とは上記みたいに自治体が交通をはじめとする地域の会社とタッグを組み、誘致活動に取り組むことをいうのではありませんか？

今回の不交付もほとんど市長が決めてしまったようなものですから、県が「協議の場がきちんと容易されていないから要請書を受理しない」というのも当然です。

北実会として沿線自治体に今一度北総・京成や県ときちんと協議するよう要請していただきたいのが私の願いであります。

印西市民として、また北総線の一利用者としての切実な願いです。

勝手に手紙を送りつけて大変失礼なことしたと分かっていますが、沿線住民の一つの意見として、どうかご検討のほどお願いいたします。

あと運賃の値段をJRと比較し文句を言うのはもう止めましょう。

国鉄時代の負債は、政府が全国の国民から集めた「たばこ特別税」で返済しているのですから、JRが返済している負債なんてごくわずかです。だからあの運賃が実現できるのです。負債の返済を鉄道会社にだけさせられている北総鉄道では、そもそも比較対象としてはおかしいです。

失礼なことばかり言い大変申し訳ございません。

最後までお読みいただきありがとうございます。