

平成 27 年 4 月 1 日以降の北総運賃と耐震補助等に係る見解

2014 年 6 月 13 日

北総線の運賃値下げを実現する会

はじめに

北総鉄道は、去る 4 月 17 日、北総沿線 6 市と千葉県及び京成電鉄と北総鉄道による 9 者協議の席で、「北総線現行値下げ運賃における通学定期の据え置きについて」と題する文書を配布し、平成 27 年 4 月 1 日以降の北総運賃値下げ率を平均 4.6% から 3.4% に縮小するとしました。その内訳が下の表です。

成田空港線開業前の運賃に対する値下げ率（左側が現在、右側が 27/4/1 以降）

定期外（切符）	通勤定期	通学定期	平均
4.9% → 2.7%	1.1% → 0.6%	25% → 25%	4.6% → 3.4%

北総鉄道は、この文書の中で、「当社への千葉県の融資について特段のご配慮をいただいたこと、また県と 6 市で当社施設の耐震補助について前向きなご対応を頂く」ことから「通学定期運賃を 10 年間据え置く」とし、「運賃に関する新たな合意書」、「耐震化に関する文書」、「県融資に関する文書」の取り交わしを求めました。これを受けて県課長が、「合意書等を作成すべきかどうか」について事務的打ち合わせを行っていきたいと発言し、協議を終了しています。

北総鉄道が実施するという平成 27 年 4 月 1 日以降の運賃をはじめ、北総鉄道に対する耐震補助、県の融資とはどのようなものか、それらはどのように評価できるかについて北実会の見解を明らかにし、北総運賃の大幅な値下げに向けて、市民の皆さんに、さらなる協同と前進への取り組みを訴えるものです。

1. 平成 27 年 4 月 1 日以降の北総運賃に関する北総案の実態と北実会の評価

成田空港線開業前と今回の北総案の運賃比較（白井市民の利用駅と高砂駅間）

	定期外（切符）		通勤定期		通学定期	
	開業前	北総案	開業前	北総案	開業前	北総案
西白井～高砂	630 円	640 円	142890 円	145730 円	42950 円	33090 円
白井～高砂	680 円	690 円	154230 円	157270 円	46800 円	36060 円
NT 中央～高砂	760 円	770 円	172370 円	175790 円	52160 円	40160 円

成田空港線開業前と今回の北総案の運賃比較（印西市民の利用駅と高砂駅間）

	定期外（切符）		通勤定期		通学定期	
	開業前	北総案	開業前	北総案	開業前	北総案
NT 中央～高砂	760 円	770 円	172370 円	175790 円	52160 円	40160 円
牧の原～高砂	790 円	800 円	179180 円	182770 円	54470 円	41960 円
日医大～高砂	820 円	830 円	185980 円	189690 円	56090 円	43180 円

今回の北総案は、自治体が運賃の値下げ補助金を打ち切るなら空港線開業前の運賃に戻すとしてきた北総鉄道が自力値下げを表明したものですから、市民運動と白井・印西両市長の決断があ

いまって転換を生み出したという本質的な意義があります。しかしながら、値下げを標榜はしているものの、「市民生活の基盤を揺るがす高運賃」（北総運賃値下げ裁判 1・2 審判決）と判決された実態に何の変りもありません。利用者が実際に払う運賃でみれば、基本運賃（切符）も通勤定期も成田空港線開業前よりも高く、値下げ率を維持するという通学定期の実態も、京成その他の民鉄と比べれば 3 倍という異常さはそのままです。

2. 北総案に至るまでの京成と森田知事のかかわり、そして責任

北総鉄道が、平均 3.4%の値下げとする北総案を提示したのは 4/17 の 9 者協議ですが、この席で京成の社長は、森田知事が前日の 4/16 に本社へきて、花田京成会長と会い、「千葉県が北総に貸し付けている 53 億円の返済開始を 5 年間猶予し、この間は無利子とする（読売新聞の報道では免除額合計 4 億円）。これを元に通学定期の運賃（割引率）を 10 年間維持する」ことを提案して、これは「沿線市の総意である」と言われたことを重く受け止めたと言っています（協議記録）。

この見解の「はじめに」で書いたとおり、この北総案で「合意書等を作成すべきかどうか」すら、これから事務レベルで「打ち合わせをして行きたい」（県課長発言）という段階です。それにもかかわらず森田知事が、9 者協議の前に「沿線市の総意」と称して勝手に提案し、これを京成会長らが受け入れたにしても、実際は森田知事と京成の合意でしかないのであり、沿線各市が従わなければならない理由はありません。

しかも、通学定期の「10 年間固定化」など全く論外です。森田知事は、他民鉄の 3 倍にもなる高額定期代で苦しんでいる北総沿線住民に、その苦しみを今後 10 年間も押し付けて憚らないのか。わが意を得たりとばかりに実施を公言した京成会長らには、いまや日本一の高運賃として全国に轟くまでになった北総運賃を、公共交通機関を預る者として恥とする矜持はないのか。

北実会は、不合理極まる北総案を生み出した、森田知事と京成電鉄の責任を厳しく糾弾するものです。

3. 増え続けている北総の利益、京成並みの北総運賃は可能、実現のカギは行政と議会の姿勢、市民との共同による強い交渉

北総鉄道の利益と法人税額の年度推移 単位：億円

	H21	H22	H23	H24	H25
経常利益	34.2	35.9	37.2	43.9	50.0 (推定)
法人税額	12.9	17.5	15.4	17.1	?

* 北総鉄道の 4.6%値下げ運賃は成田空港線の開業した H22/7/17 以降

表に現れているとおり、4.6%値下げ前の平成 21 年度の利益約 34 億円に対して、平成 25 年度の利益は中間決算の数字で推定すると約 50 億円になります。この 4 年間の利益の伸び 16 億円をそっくり値下げに回しても、北総の利益は空港線が走る前と同じなのですから、経営が苦しくなるということにはなりません。

4 年間で増えた利益の 16 億円は、4.6%値下げのために北総が負担してきたという約 2.7 億円（北総報告書：平成 25 年度北総線区間〈高砂～医大間〉の値下げによる負担額）のほぼ 6 倍です。北総報告書の数字が正しいとすれば、通学定期を京成並みに今の 3 分の 1 に下げ、基本運賃

(切符)を15%下げても、まだ残る計算になります。

あるいは、北総鉄道の推定利益50億円は利益率30%を超えており、鉄道に限らず一般民間企業でもほとんど見当たらない超高率ですが、これを他の民鉄並みに13%程度に抑えれば、過剰利益と言える約30億円を運賃値下げにあてることもできます。

北総運賃値下げ裁判では、原告の主張と立証で、京成が成田空港線の線路使用料をまともに払えば、北総鉄道は27億円の増収になり、運賃値下げができること、また、北総鉄道が千葉ニュータウン鉄道に払っている線路使用料を京成が千葉ニュータウン鉄道に払っている線路使用料と同じ方式にすれば、北総には7億円の利益が生まれることも明らかにしています。

この3点だけで64億円ですから、京成運賃並みに大幅値下げできる原資は十分にあるのです。実現のカギは行政と議会が、市民とも共同して強い姿勢で交渉をするかどうかにあります。このため、北実会は、6月末に行われる北総鉄道の株主総会に株主として参加する沿線市長らが、協力して大幅な運賃値下げを求める提案を行い、京成・北総の経営陣に決断を迫るように求めるものです。

4、京成成田空港線のための耐震対策というのに京成電鉄は費用を負担しない。しかも、実施の義務がない耐震対策に、補助を義務づけられてもない自治体が、北総と千葉ニュータウン鉄道に耐震補助をするという不思議な話

(1) 国と県の規定

- ① 国交省令第3条(耐震補強の実施)「実施するよう努めなければならない」
- ② 国交省耐震補助金交付要綱第3条4項(補助対象事業)「三大都市圏」主要路線耐震対策事業に当たっては、「震度6強以上が想定される地域内」にある「主要放射路線又は空港アクセス線」上にある「高架橋、橋梁及び開削トンネル」のため「柱、基礎等の補強や落橋防止工」により行う耐震事業(補助対象事業)をとする。

注 国交省の説明 成田空港アクセスにあつては「京成成田空港線」

- ③ 千葉県耐震補助金交付要綱第2条(補助対象事業)「震度6強以上が想定される地域内」にある「成田国際空港へのアクセス線」上にある(以下国交省の要綱と同文)。

注 千葉県に確認したところ、成田空港にアクセスしている京成本線は対象外

3月28日、以上の規定を前提にした諸橋副知事との会談の席で、白井市長は「北総・千葉ニュータウン鉄道に対する耐震補助で(運賃問題に対応する)沿線市の方向性が見えてきた」と発言し、これを受けて諸橋副知事は、「白井市長は、必ず沿線6市の耐震支援をまとめて欲しい」と釘をさしました(協議記録)。

しかし、その後の4/10に開かれた9者協議(県・沿線6市・京成・北総)の場で、北総社長は、「耐震事業は事業者の努力義務になっている。自治体に耐震補助の義務はない」と発言しました。国交省令や要綱を見れば、耐震対策は、「努力するように」という要望の範囲ですし、ましてや自治体の補助義務などどこにも書いてないのですから、北総社長の発言は当然のことです。

(2) 不思議な補助話も沿線市の考え方次第で決まる

- ① 「京成成田空港線の安全運行のために耐震対策をする。しかし、京成は負担しない」。誰が聞いても、どうして? となるでしょう。
- ② 京成ではない「北総と千葉ニュータウン鉄道が事業費の3分の1を負担」して、平成27年度~29年度の3年間で耐震補強工事をする。

③ 国が事業費の3分の1、県と沿線市がそれぞれ6分の1、合計3分の2を補助する。

④ 国は、自治体が補助しなければ補助しない。県は、沿線市が補助しなければ補助しない。

これが、耐震対策の資金の分担方法ですが、京成が運行する成田空港線の安全のために耐震対策をするのなら、まず第一に京成電鉄が負担すべき、これが常識でしょう。ところが、県と沿線市の間で京成に負担させるべきだという意見は全く出てきません。

北総と千葉ニュータウン鉄道にかぶさる負担は13.5億円とされます。これが北総運賃に跳ね返って私たちの負担になることは言うまでもありません。さらに事業費の3分の2を占める27億円の補助金も私たちが負担する税金です。しかし、沿線市が補助しないと決めれば、この不思議な補助話は消滅します。北実会は、京成だけが丸儲けして、負担は市民という不思議な補助話を許してはならないと考えます。

(3) 現地をみたら怪しい、北総の出した耐震補助を求める数量

北総鉄道は、自治体に「北総線 千葉県内の耐震補強補助対象数量」という図を出しました。事業費総額40.5億円とされる補助事業として、「高架橋の柱1474本、橋脚3基、橋梁(橋桁)34連」という数字を出しています。その中に、神崎川を挟んで西側の船橋市域と東側の白井市域を合わせて、「高架橋の柱94本」とあります。そこで現地を見たところ、耐震補強をしてある柱の方が多く、未施工は「船橋側6本・白井側52本の合計58本」しか見当たりません。こうした工事に詳しい人によれば、未施工ではなくて、施行の必要がなかったものと見られるということです。いずれにしろ、北総が補助を求めている数量には疑いが出てきました。このような有様で補助を認めるとなれば、自治体は北総に盲従するののかという批判を免れません。

5. 京成に甘い県貸付金の返済猶予と利子の免除

4月10日、京成・北総の社長が参加した自治体との協議の場へ出した北総の文書があります。表題は「北総線現行値下げ運賃の一部回復について」、内容は、「平成27年度以降は自治体の補助がなくなる状況の中で、(これまでの)当社負担分につきましては、引き続き継続することと致します」。「なお、運賃回復の具体的方法は、各券種(定期外、通勤・通学定期)とも現行の値下げ率を、それぞれ同率で回復することと致します」というものです。

ここで北総は、「北総負担分3億円の値下げ維持を自力でやる」、「値下げ期限なし」を言明したのです。ところが、この後の4月16日、森田知事は、京成電鉄の花田会長に、県の貸付金返済で利子免除の支援を申し出ました。北総が自力でやると言っているのに、北総から望まれてもいないのに、京成に支援を申し出たのです。しかもその見返りが市民に高運賃の固定化を押し付ける「通学定期の10年間維持」でした。

京成がURから小室～日本医大間を買い取る際に43億円の補助を出したこともあります。市民に辛く京成に甘い県の態度は、悪しき体質に化していると見えます。京成の利益に追随することは止めて、飽くまでも県民の利益を第一にすることへの転換を求めるものです。

以上